

7.2 これまでの主な取組状況と効果

1) 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

国内外からの観光誘客に向けて、「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¹³⁾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。

① これまでの主な取組

前計画に基づき、「サイクルツーリズム¹³⁾の推進による地域の活性化」を推進する施策として、主に以下に取組んできました。

表 7.2 各施策の主な取組実績(施策目標1)


施策	主な取組実績
1.豊富な地域資源を活用した仕掛けづくり	<ul style="list-style-type: none"> ● 多彩なサイクリングコース整備等促進に向けて、取組を実施。 <ul style="list-style-type: none"> ▶ 2つのサイクリングコースの協議会を立ち上げ。(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) ▶ 地元市町村と支線ルート策定に向けた勉強会を実施。 ● 「筑波山地域観光案内サインに係るガイドライン」を策定、「いばらき多言語表記ガイドライン」を改定。 ● 知事が訪台し、トップセールス及び台湾自転車メーカー関係者との会談等を実施。 ● 台湾のメディア等向けオンラインツアーを実施。 <div style="text-align: right;">  <p>図 7.32 奥久慈里山ヒルクライムルート利活用推進協議会の設立</p> </div>
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	<ul style="list-style-type: none"> ● つくば霞ヶ浦りんりんロードが第1次ナショナルサイクルルート³⁵⁾に指定。 ● 休憩所の改修工事、ルート案内看板設置を順次実施。 ● サイクルステーション¹²⁾の整備支援。 ● 休憩所等におけるキッチンカー等を活用したイベントの開催。 ● かわまちづくり計画⁷⁾の登録。
3.サイクリング情報の効果的な発信	<ul style="list-style-type: none"> ● 県内のサイクリングルート等を紹介する「サイクリングいばらき」HP¹¹⁾や公式 SNS を開設。(Twitter、Instagram、YouTube)

表 7.3 各施策の主な取組実績(施策目標1)

施策	主な取組実績
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	<ul style="list-style-type: none"> ● サポートライダーの養成推進と活用場面の創出に向け、取組を実施。 <ul style="list-style-type: none"> ▶ 「いばらきサイクリングサポートライダー養成講座」を実施。 ● レンタサイクル導入促進、公共交通との接続強化として、取組を実施。 <ul style="list-style-type: none"> ▶ 那珂湊駅と大洗町観光情報交流センター「うみまちテラス」間でレンタサイクルの相互乗入れ開始。 ● タンデム自転車³¹⁾利用推進に向けて、取組を実施。 <ul style="list-style-type: none"> ▶ タンデム自転車³¹⁾を広域レンタサイクル⁹⁾に導入。 ▶ 県視覚障害者協会によるタンデム自転車³¹⁾試乗会を支援するほか、交通安全運動や試乗会でPR 及び交通ルール周知。 ● サイクリスト向けの機能を持つ宿泊施設の充実に向けて、取組を実施。 <ul style="list-style-type: none"> ▶ サイクリングホテル「星野リゾート BEB5」整備を、補助事業として支援。 ▶ 「サイクリストにやさしい宿」の認定制度を設立。(R4.3 時点:65 施設認定)
5.交通結節点の拠点化、サポート体制	<ul style="list-style-type: none"> ● 茨城空港において、サイクルラック¹⁶⁾や更衣室の適切な維持管理を実施。 ● サイクルトレイン¹⁴⁾「B.B.BASE³⁷⁾」が茨城県乗り入れ(潮来駅・鹿島神宮駅)。 ● 水郡線サイクルトレイン¹⁴⁾の実施(実証実験)。 ● 鹿島臨海鉄道におけるサイクルトレイン¹⁴⁾実証実験。 ● TM ライナー(水戸ーつくば間高速バス)への自転車(輪行バック)の持ち込み可。



図 7.33 タンデム自転車³¹⁾の試乗



図 7.34 サイクルトレイン「B.B.BASE³⁶⁾」の運行

② 取組の主な結果

● つくば霞ヶ浦りんりんロードの利用者数は増加傾向にある一方で、認知度はまだ低く、利用者層も限定的で日帰り観光が中心の状態

- ▶ 県内の宿泊客数は年間約 200 万人と近年変化がない一方で、訪日外国人入込客数は増加し、平成 30 年には 30 万人を突破。
- ▶ 県内の自転車観光の核であるつくば霞ヶ浦りんりんロードの利用者数は増加傾向にあり、令和 2 年度には計画策定時と比較して 2.2 倍となる約 10.5 万人が来訪(ビワイチ利用者数と同程度)。
- ▶ 令和元年度つくば霞ヶ浦りんりんロードマーケティング調査「ファン化プロセス把握調査」によると、つくば霞ヶ浦りんりんロードの認知度は 13%と低く、また、つくば霞ヶ浦りんりんロードの利用者層が首都圏からの 40 代以上の男性が多い。
- ▶ 令和 3 年度県外客アンケート調査によると、回答者全体の約 8 割は宿泊意向がある一方で、実態としては、日帰りでも十分楽しめるために宿泊しない傾向。

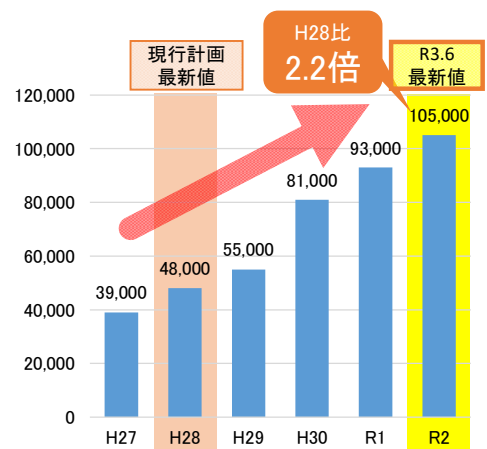


図 つくば霞ヶ浦りんりんロード利用者数の推移



● モデルルート⁴²⁾の整備やレンタサイクルの導入等の取組が着実に進む一方で、誰もが手軽に自転車利用しやすい環境の維持・改善が引き続き求められている

- つくば霞ヶ浦りんりんロードがナショナルサイクルルート³⁵⁾に指定される等、モデルルート⁴²⁾の整備は着実に進んでいる。
- 県と沿線市町村で乗り捨て可能な広域レンタサイクル⁹⁾を実施しており、利用者数は計画策定時比 1.9 倍の約 3 千人に増加。
- 令和 3 年度県外客アンケート調査によると、県内での自転車利用の総合的な満足度は約 8 割と高いものの、自転車利用者・自転車利用を検討したがやめた人ともに、安全・快適な走行環境や案内サインの充実や、レンタサイクル等の充実を求める声がある。

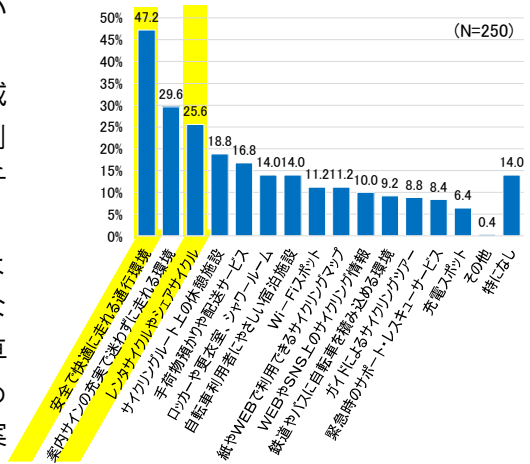


図 改善が必要と感じたサービス
出典：令和 3 年度県外客アンケート調査

● サイクリング情報の継続した発信や内容の改善が求められる

- 令和 3 年度県外客アンケート調査によると、自転車を利用しての旅行のイメージがなかったため自転車利用を検討しなかった人が一定程度存在。

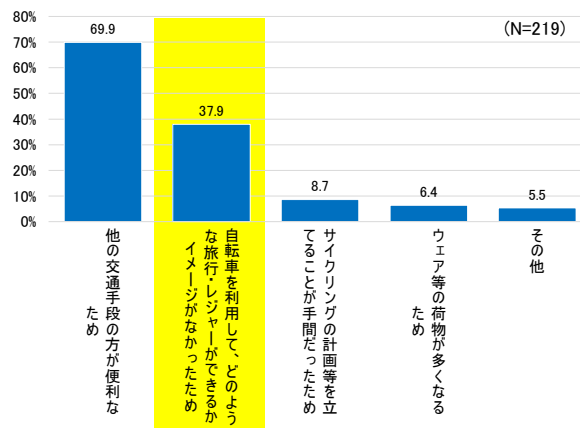


図 自転車の利用を検討しなかった理由
出典：令和 3 年度県外客アンケート調査

【各施策の進捗の達成状況】

指標	2018 年度 (計画策定時)	2021 年度 (現状値)	目標値	達成状況
モデルルート ⁴²⁾	1 コース	4 コース	4 コース	達成
支線ルート (街なか周遊ルート)	0 コース	6 コース	8 コース	未達成
いばらきサポートライダー ¹⁾ 養成数	15 名	64 名※	91 名	—

※計画策定時に設定した目標値には満たないものの、64 名で必要な人数を確保できているため、2021 年度以降、養成講座は実施していない。


2) 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

本県は、公共交通の利用エリアが限られ、自動車分担率²⁶⁾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。

① これまでの主な取組

前計画に基づき、「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」を推進する施策として、主に以下に取組んできました。

表 7.4 各施策の主な取組実績・成果(施策目標2)

施策	主な取組実績・成果
1. 自転車ネットワーク路線の計画的な整備推進	<ul style="list-style-type: none"> ● 茨城空港と霞ヶ浦を結ぶ区間の矢羽根等整備完了。 ● 「奥久慈里山ヒルクライムルート」他2ルートで、コース案内の標識を設置。 ● モデルルート⁴²⁾の整備や、市町村の地方版自転車ネットワーク等の策定・整備状況を鑑みながら、アクセス道路とするルートの設定や整備手法、整備水準等について検討のうえ着手。 ● 市町村別自転車活用推進計画(ネットワーク計画含む)の策定支援。   <p>図 7.35 茨城空港-霞ヶ浦間の矢羽根整備</p> <p>図 7.36 各サイクリングコースのルートサイン</p>
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	<ul style="list-style-type: none"> ● 生活道路対策エリアにおいて、市町村と連携し歩道整備等の歩行空間等の確保を実施。 ● 「通学路交通安全プログラム」に基づく実施状況調査を実施。

② 取組の主な結果

● 自転車通行空間²⁴⁾整備は進んでいるが、まだ自転車通行空間²⁴⁾の安全性・快適さ・わかりやすさに不満を感じる人が一定数存在している状況

- 茨城県管理道路の自転車通行空間²⁴⁾は、策定時(3.9km)から約1.7倍増加して24.9kmの整備が完了している。
- 市町村の自転車活用推進計画・自転車ネットワーク計画の策定が進む(自転車活用推進計画7自治体、自転車ネットワーク計画8自治体が策定済)。
- 令和3年度県民アンケート調査によると、自転車通行空間²⁴⁾の快適さや安全性、わかりやすさへの満足度について、「不満」「やや不満」との回答が全体の約4割。

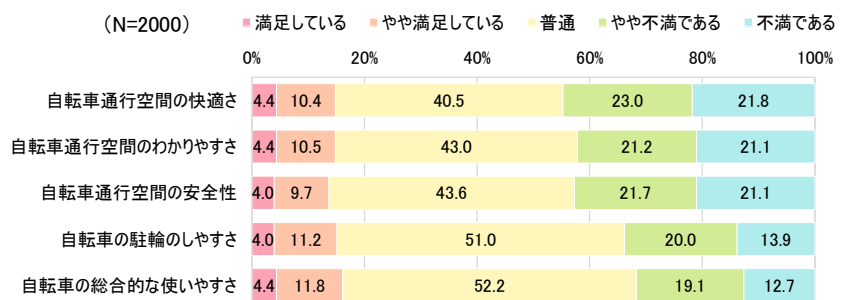


図 県内での自転車利用に関する満足度

出典: 令和3年度県民アンケート調査



● 自転車利用に向けて、駐輪環境の整備、自転車通行空間²⁴⁾における路上駐車への対応等の自転車利用環境の整備・向上が求められている

- 駅周辺の駐輪場数は全国平均より低い、計画策定後、整備数は増加しており、駐輪可能台数に約4割の余裕がある状況である。
- 令和3年度県民アンケート調査によると、自転車利用者のうち、より自転車を利用したいと思うために必要な環境整備として、物流車両や一般車両の路上駐車への対応を選ぶ人がそれぞれ全体の約3割程度(上位2、3位)である。

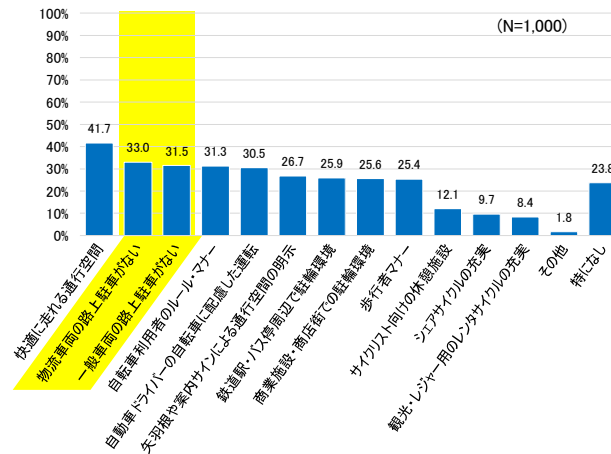


図 県内での自転車利用に必要な環境整備
出典：令和3年度県民アンケート調査

【各施策の進捗の達成状況】

指標		2018年度 (計画策定時)	2021年度 (現状値)	目標値	達成状況
市町村版 自転車活用推進計画策定数		1市町村	10市町村	5市町村	達成
通学路の安全点検の実 施率※	小学校	99.40%	98.70%	100%	未達成
	中学校	97.70%	95.60%	100%	未達成

※ 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。

3) 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。

① これまでの主な取組

前計画に基づき、「自転車事故のない安全で安心な社会の実現」を推進する施策として、主に以下に取組んできました。

表 7.5 各施策の主な取組実績・成果(施策目標3)

施策	主な取組実績・成果
1.多様な交通安全教育の推進	<ul style="list-style-type: none"> ● 幼稚園や学校・企業において自転車に関する交通安全教室を開催。
2.自転車の安全利用の促進	<ul style="list-style-type: none"> ● 交通安全県民運動において、自転車の安全利用を推進。 ● 指導主事等研究協議会及び緊急情報メール、茨城放送ラジオ番組で、生徒の「自転車乗車時におけるヘルメット着用」、「事故防止のための反射材の着用及び自転車のライト点灯」の徹底を依頼。 ● 「茨城県交通安全条例」を改正し、「自転車の安全な利用の推進」及び「自転車損害賠償責任保険等への加入の促進(努力義務)」を措置。 ● ノベルティ(反射材)を活用した自転車安全利用五則の周知 <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  <p>図 7.37 交通安全県民運動</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>図 7.38 茨城県交通安全条例の改正</p> </div> </div>
3.自転車の交通安全教育に係る人材の育成	<ul style="list-style-type: none"> ● 交通安全協会主催の自転車安全教育指導者養成講習会において、交通安全講話や自転車シミュレーターの実技講師として、普及啓発等を実施。
4.災害時における自転車活用の推進	<ul style="list-style-type: none"> ● 今年度改定予定の茨城県国土強靱化計画へ、災害時の自転車活用方策を反映することを検討。



② 取組の主な結果

● 自転車関連事故は計画策定時から減少しているものの、依然として全国平均より高い

- 自転車関連事故件数は、計画策定時から約1割減少(1,136件)。
- 自転車乗用中の死者数の全事故死者数に占める割合は、依然として全国平均よりやや高く、高校生と70歳以上において死傷者の割合が高い。

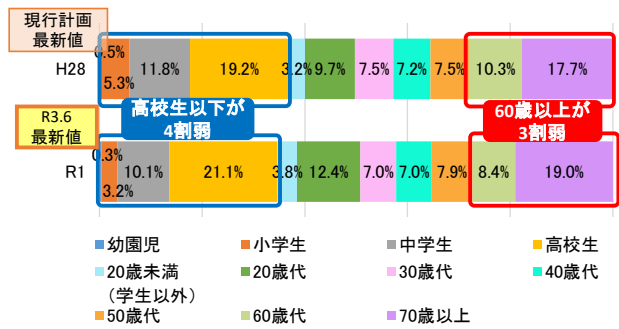


図 年齢階層別の自転車関連事故死傷者数

出典:交通事故総合分析センター交通事故統計年報

● ライフステージ別の交通安全教育を進める一方で、自転車交通ルールの遵守や自転車利用マナーの向上が引き続き必要

- 世代によらず、自転車利用者の約7割は過去1年以内に自転車交通ルールを違反したことがあり、「主に歩道を走る」「車道の右側を走る」「停止線で一時停止をしない」との回答が多い(令和3年度県民アンケート調査)。
- 自転車が怖い・邪魔と感じる事が「ある」と回答した自動車運転者は、全体の約9割(令和3年度県民アンケート調査)。
- 自動車等の「思いやり運転」実施率は、約9割程度(令和3年度県民アンケート調査)。

● 安全教育に係わる人材の育成についても、引き続き対応が必要

- 安全教育指導員は新型コロナウイルス感染拡大の影響により、養成会を開催できず、増加していない状況。

● 自転車の定期的な点検整備等の自転車の安全利用のための対応が継続して必要

- 自転車利用者のうち、個人または店舗で定期的に自転車を点検する割合は約4割程度(令和3年度県民アンケート調査)。

● 万が一事故が発生した場合に備えて、自転車損害賠償保険加入への対応やヘルメット等の安全装備の装着への対応も必要

- 自転車利用者のヘルメット着用率は約1割程度(令和3年度県民アンケート調査)。
- 県では、令和元年6月に自転車保険への加入を努力義務化し、自転車通学者の保険加入率向上の取組を実施した結果、自転車通学者の保険加入率は約6割(令和元年度)から約8割(令和3年度)まで増加。
- 令和3年度県民アンケート調査によると、加入の努力義務化に対する認知度は約4割程度。

【各施策の進捗の達成状況】

指標		2018年度 (計画策定時)	2021年度 (現状値)	目標値	達成状況
通学路安全マップ ³²⁾ の作成率	小学校	98.00%	85.4%	100%	—
	中学校	89.60%	73.3%	100%	—
自転車安全指導員の養成数		440名	500名 ※コロナのため中止	620名	未達成



4) 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。

① これまでの主な取組

前計画に基づき、「自転車を活用した県民の健康増進」を推進する施策として、主に以下に取組んできました。

表 7.6 各施策の主な取組実績・成果(施策目標4)

施策	主な取組実績・成果
1.健康増進等につながる自転車活用の促進	<ul style="list-style-type: none"> ● 日常的な運動や生活習慣改善の取組にポイントを付与し、利用者が楽しみながら健康管理に活用できる県の公式健康アプリ「元気アップ！いばらき」に、サイクリング機能を付与。 ● 地方職員共済組合主催で、アプリを利用している県職員対象のインセンティブ付与イベントを実施。 ● 自転車通勤の推進に向けて、 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 県庁敷地にサイクルラック¹⁶⁾増設、駐輪場増設。 ➢ 県内9市町合同イベント「自転車通勤チャレンジウィーク」を開催。
	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>図 7.40 県庁敷地のサイクルラック¹⁶⁾</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>図 7.39 自転車通勤チャレンジウィーク</p> </div> </div>
2.自転車を活用した健康づくりの有用性の広報啓発	<ul style="list-style-type: none"> ● 健康をテーマにした「いばらき自転車シンポジウム」を開催。 ● 小学生以下を対象とした競輪選手による自転車乗り方教室を開催。 ● 「サイクルアートフェスティバル2019」を開催。

② 取組の主な結果

● 県民の体力向上に向けた取組が必要

- 小学生、中学生の体力水準は、男女とも全国平均を上回るものの、全国のピーク時（昭和 60 年）の水準を依然下回っており、計画策定時より低下（スポーツ庁「全国体力・運動能力、運動習慣等調査」、昭和 60 年水準値は文部科学省「子どもの体力向上のための取組ハンドブック」）。
- 20～50 歳代の県民の運動習慣がある人の割合は、全年齢で運動習慣がある人の割合の平均より低い（茨城県「平成 28 年度茨城県総合がん対策推進モニタリング調査」、厚生労働省「国民健康・栄養調査」）。



- 自転車活用による健康増進効果を発信しているが、より多くの県民にその効果を認識してもらう必要がある。

- 健康をテーマにした「いばらき自転車シンポジウム」や「サイクルアートフェスティバル2019」を開催し、自転車活用による健康増進を発信。
- 令和3年度県民アンケート調査によると、健康のために自転車を利用することが重要だと考えている県民は全体の約6割程度。

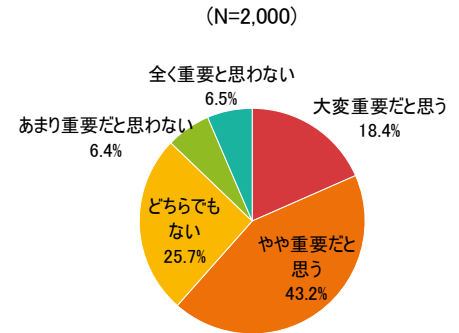


図 健康のために自転車を利用することの重要性
出典: 令和3年度県民アンケート調査

- 通勤等の日常的な移動における自転車活用に向けて、自転車通勤の推進に取り組む一方で、自転車通勤の割合は低い

- 自転車通勤の推進に向けて、県庁敷地にサイクルラック¹⁶⁾や駐輪場を増設、県内9市町合同イベント「自転車通勤チャレンジウィーク」を開催(R2.10)。
- 令和3年度県民アンケート調査によると、自転車利用者のうち、自転車通勤する人の割合は約3割程度。

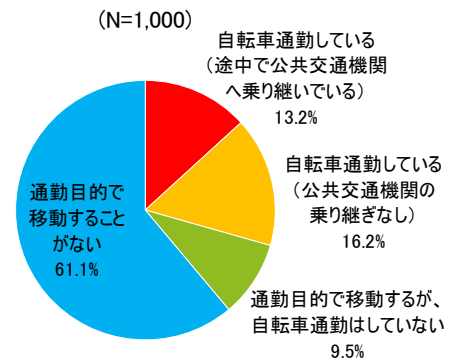


図 自転車利用者のうち、自転車通勤する人の割合
出典: 令和3年度県民アンケート調査

【各施策の進捗の達成状況】

指標	2018年度 (計画策定時)	2021年度	目標値	達成状況
通勤における自転車分担率 ²⁶⁾	7.1%	※1	8.3%	—

※1: 令和2年度国勢調査結果が公表されていないことから、通勤における自転車分担率²⁶⁾については集計不可。

ご存知ですか？

自転車の種類と使い方

ひとくちに自転車といっても、その種類や使い方は様々です

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。