

いばらき自転車活用推進計画

2019年3月

(2020年3月 一部改定)

(2022年3月 一部改定)

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計画	54
9.1 いばらき自転車ネットワーク計画の概要	54
9.1.1 役割	54
9.1.2 基本方針	54
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	55
9.2.1 路線選定の考え方	55
9.2.2 路線選定の結果	57
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	61
9.3.1 整備時期および整備の考え方	61
9.3.2 整備の全体像と整備イメージ	61
9.3.3 自転車利用環境の充実	63
9.3.4 危険箇所対策	68
9.3.5 その他の対策	68
10. いばらき自転車ネットワークを構成する路線の一覧	69
10.1 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）	69
10.2 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）	79
11. 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	92
11.1 計画の推進体制	92
11.2 関係者の連携・協力	92
11.3 計画のフォローアップ	92
11.4 調査・研究、広報活動等	92
12. 参考資料	93
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	95
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	97
12.3 いばらき自転車活用推進委員会	97
12.4 各種調査を通じた県民等や市町村の意向の把握	99
12.5 用語集（あいうえお順）	100



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)

<p>自転車活用 推進法 (第二条 基本理念)</p>	<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(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（2018）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（2018）年 11 月策定）をはじめ、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」（平成 31（2019）年 2 月）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。

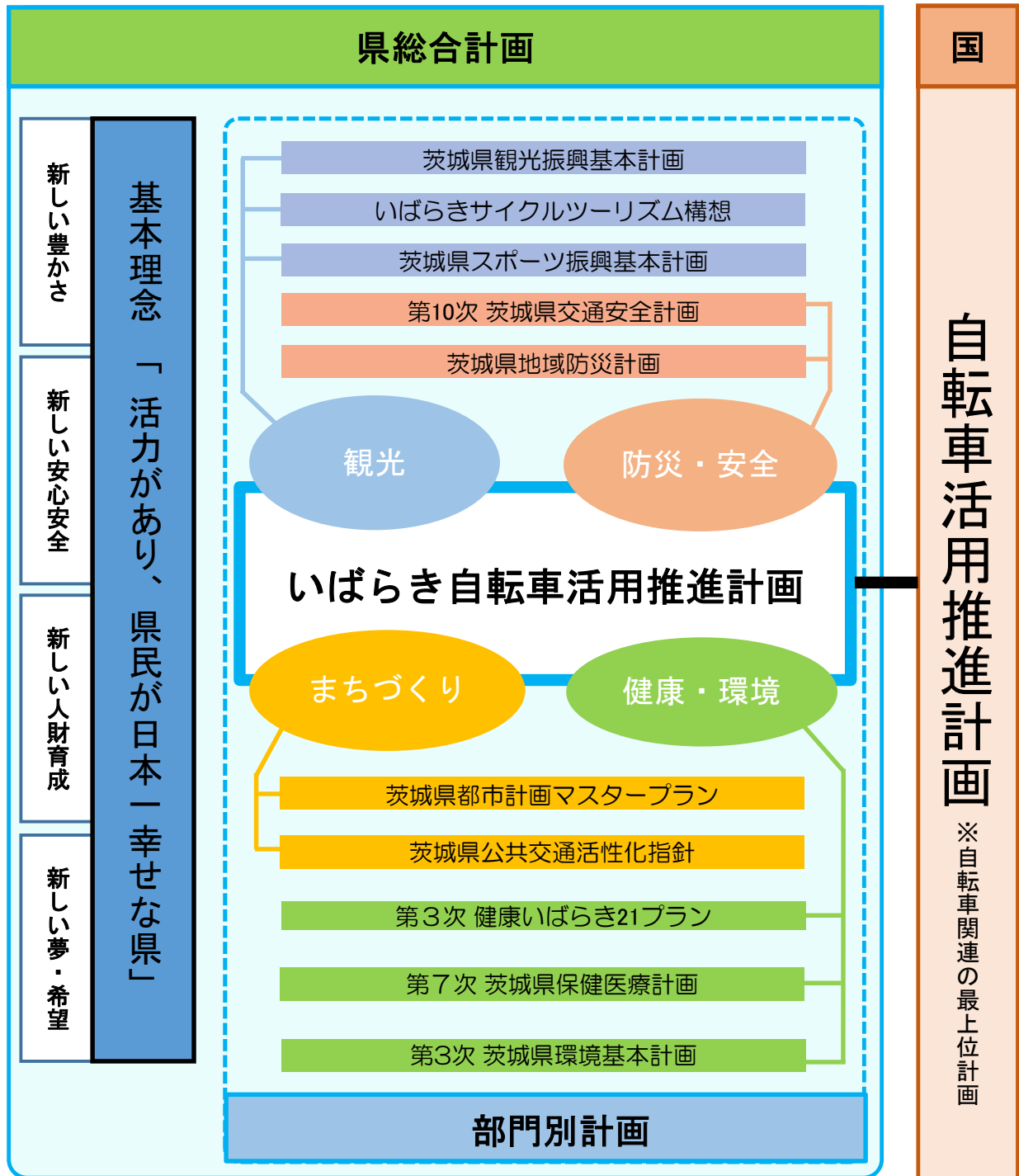


図 1.1 本計画および関連する計画の体系図

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5割弱、買い物等で約4割を占めており、学生や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29.0%（平成31（2019）年1月1日現在）となっており、加齢や病気等により自動車運転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。

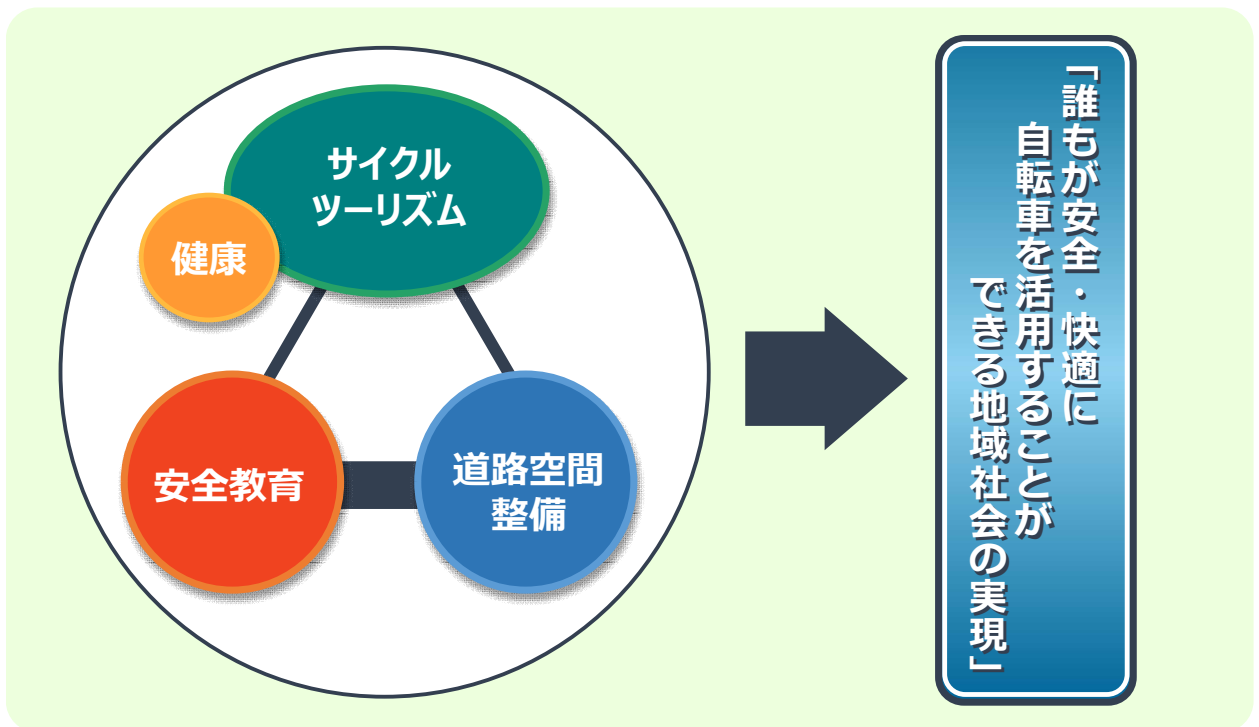


図 4.1 自転車活用を通じた目指すべき将来像の概念図



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、2019年度～2022年度までの4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。



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

- ・ 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。

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。

