

9.いばらき自転車ネットワーク計画

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⁾を選定し、その整備方針を定めます。

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、以下のとおり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を構成する路線の選定を行うとともに、それらの整備方針を定めます。

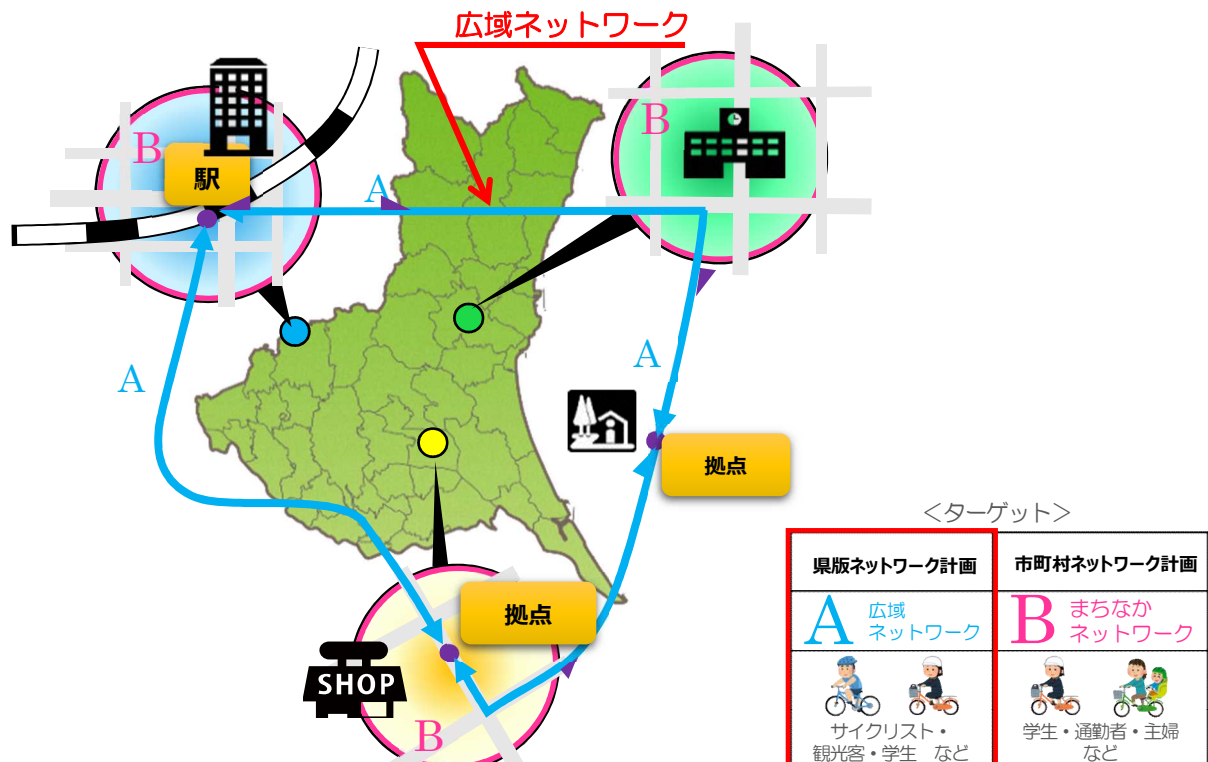


図 9.1 ネットワークのイメージ

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、道の駅たまつくりなど
- **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(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中です。

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。

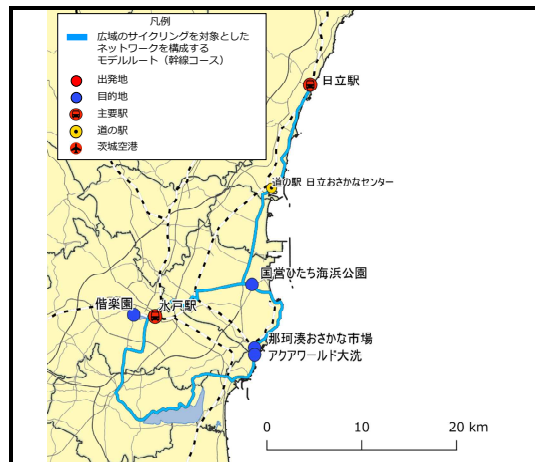


図 9.7 大洗・ひたち海浜シーサイドルート

図 9.8 水戸那珂湊線(ひたちなか市)

※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中であり、ここには掲載していません。

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。

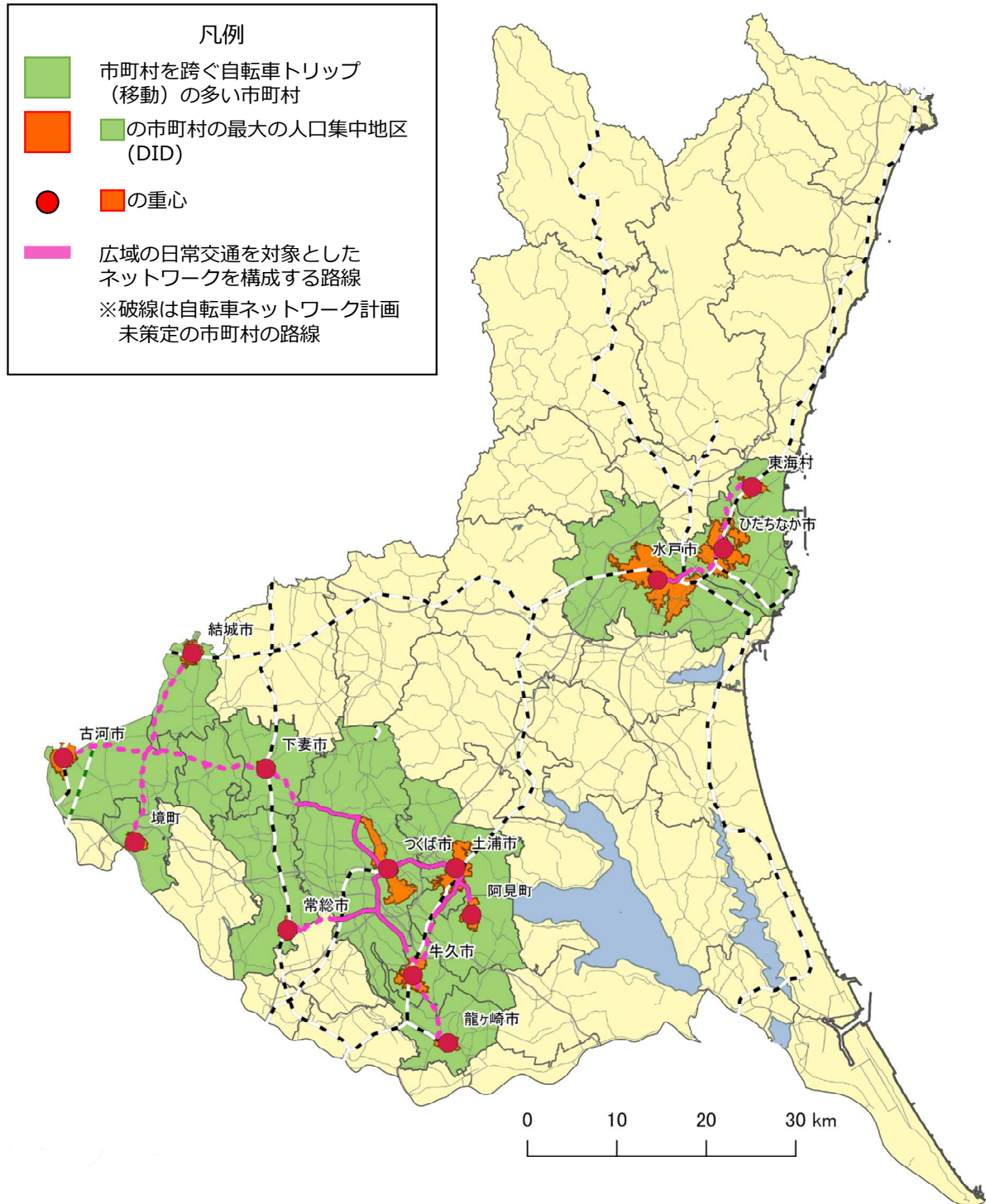


図 9.9 広域の日常交通を対象としたネットワーク



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(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中です。

図 9.10 いばらき自転車ネットワーク