

(案)

いばらき自転車活用推進計画

(第2次)

2023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	7
5. 計画推進に係る実施主体の役割分担	7
6. 本県の自転車活用に向けた施策目標	8
7. 実施施策	9
7.1 施策内容	9
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	69
8.3.1 整備時期および整備の考え方	69
8.3.2 整備の全体像と整備イメージ	70
8.3.3 自転車利用環境の充実	71
8.3.4 危険箇所対策	76
8.3.5 その他の対策	76
9. いばらき自転車ネットワークを構成する路線の一覧	77
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）	77
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）	87
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	100
10.1 計画の推進体制	100
10.2 関係者の連携・協力	100
10.3 計画のフォローアップ	100
10.4 調査・研究、広報活動等	100
11. 参考資料	101
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	101
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	101
11.3 各種調査を通じた県民等や市町村の意向の把握	102
11.4 用語集（あいうえお順）	103



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、ナショナルサイクルルート³⁵⁾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 31 年 (2019 年) に策定した「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、国の動向や社会情勢の変化を踏まえ自転車活用を一層推進していくため、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)

<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「第2次茨城県総合計画～「新しい茨城」への挑戦～」（令和4（2022）年3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」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。

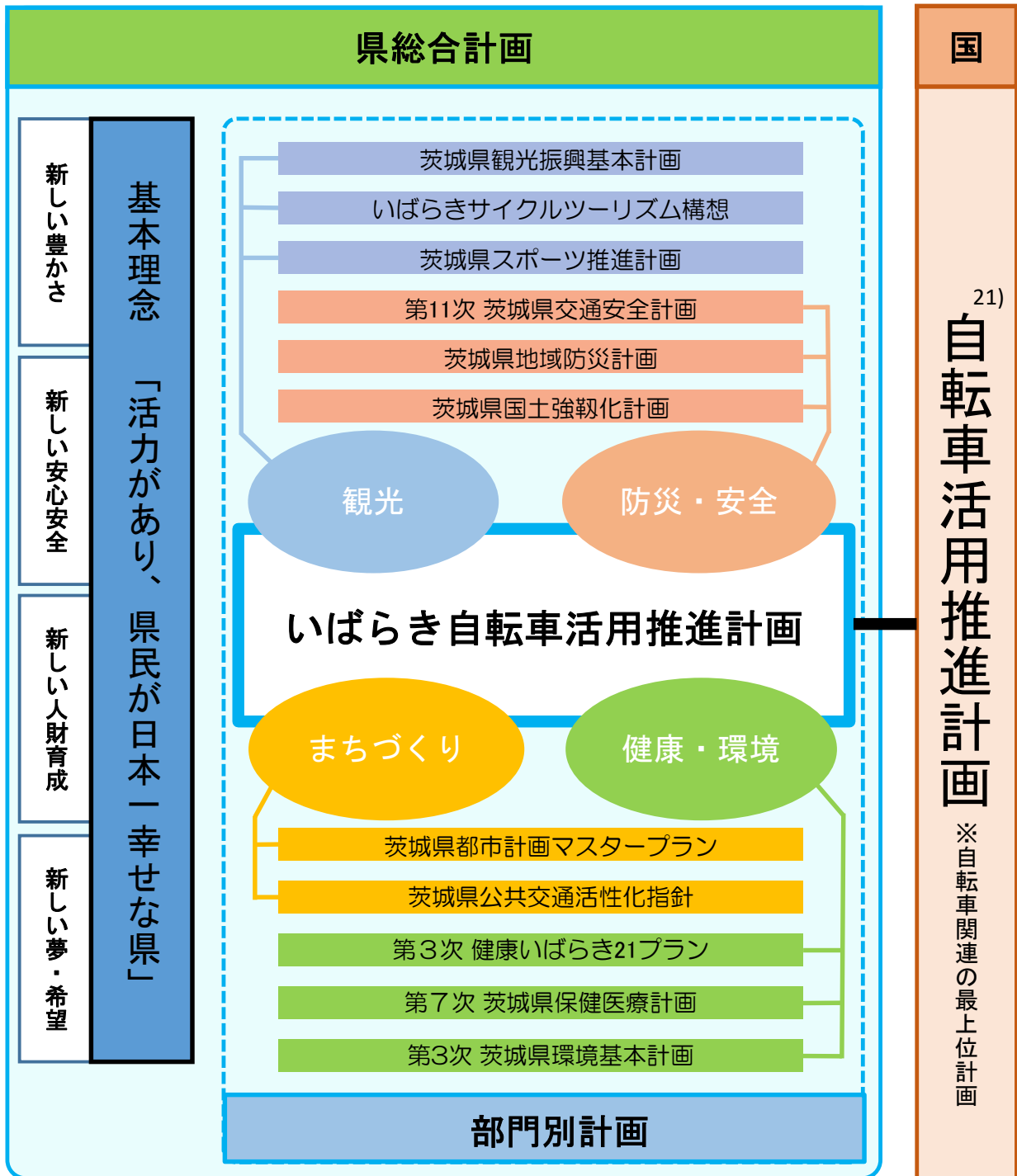


図 1.1 本計画および関連する計画の体系図

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一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います。

特に「自転車活用の推進」を「新しい豊かさ」及び「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。



図 2.1 自転車活用により実現できる目標(青枠)

【出典:国際連合広報センターホームページより作成】

※SDGs（持続可能な開発目標）とは、2015年9月、「国連持続可能な開発サミット」における「我々の世界を変革する：持続可能な開発のための2030アジェンダ」で掲げられた、2030年までの国際社会全体の目標のこと。17のゴール（目標）と169のターゲットから構成され、「誰一人取り残さない」社会の実現を目指し、経済・社会・環境をめぐる広範な範囲に総合的に取組むこととしています。

自転車活用を推進することで、特に、青枠で囲った「8つのゴール（目標）」への貢献を目指します。



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

『誰もが安全で安心・快適に自転車を楽しく活用することができる地域社会の実現』とします。

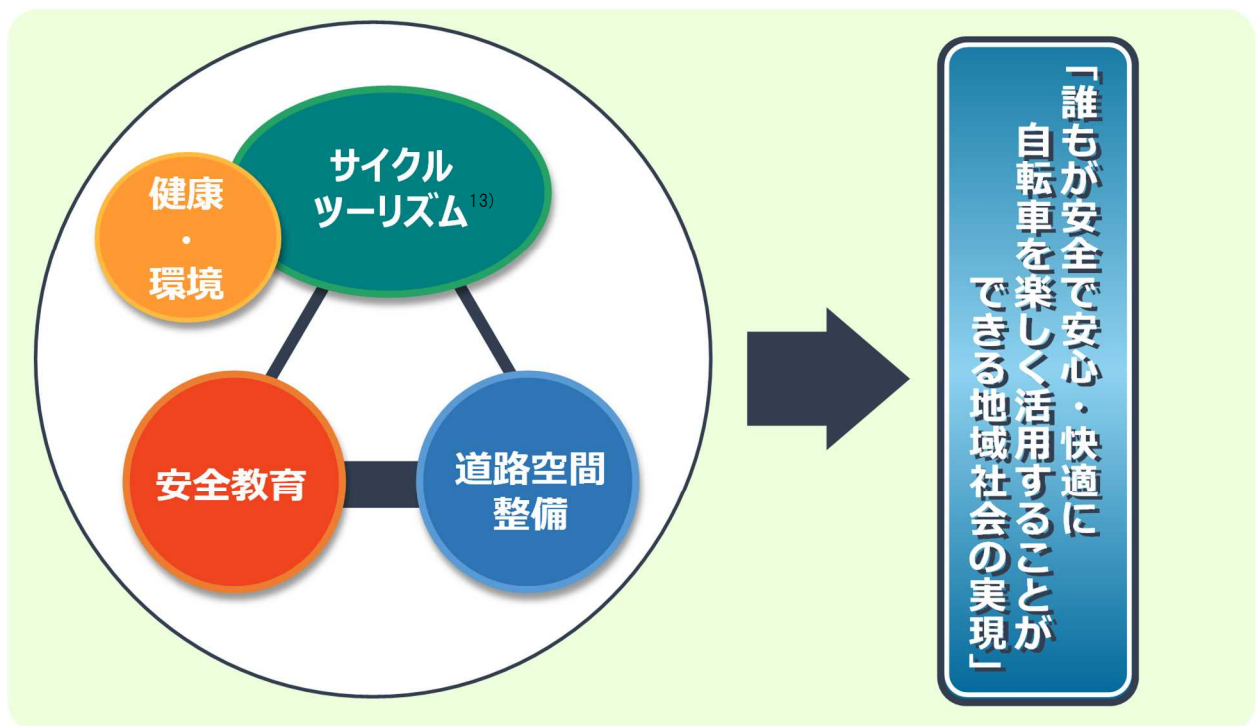


図 3.1 自転車活用を通じた目指すべき将来像の概念図

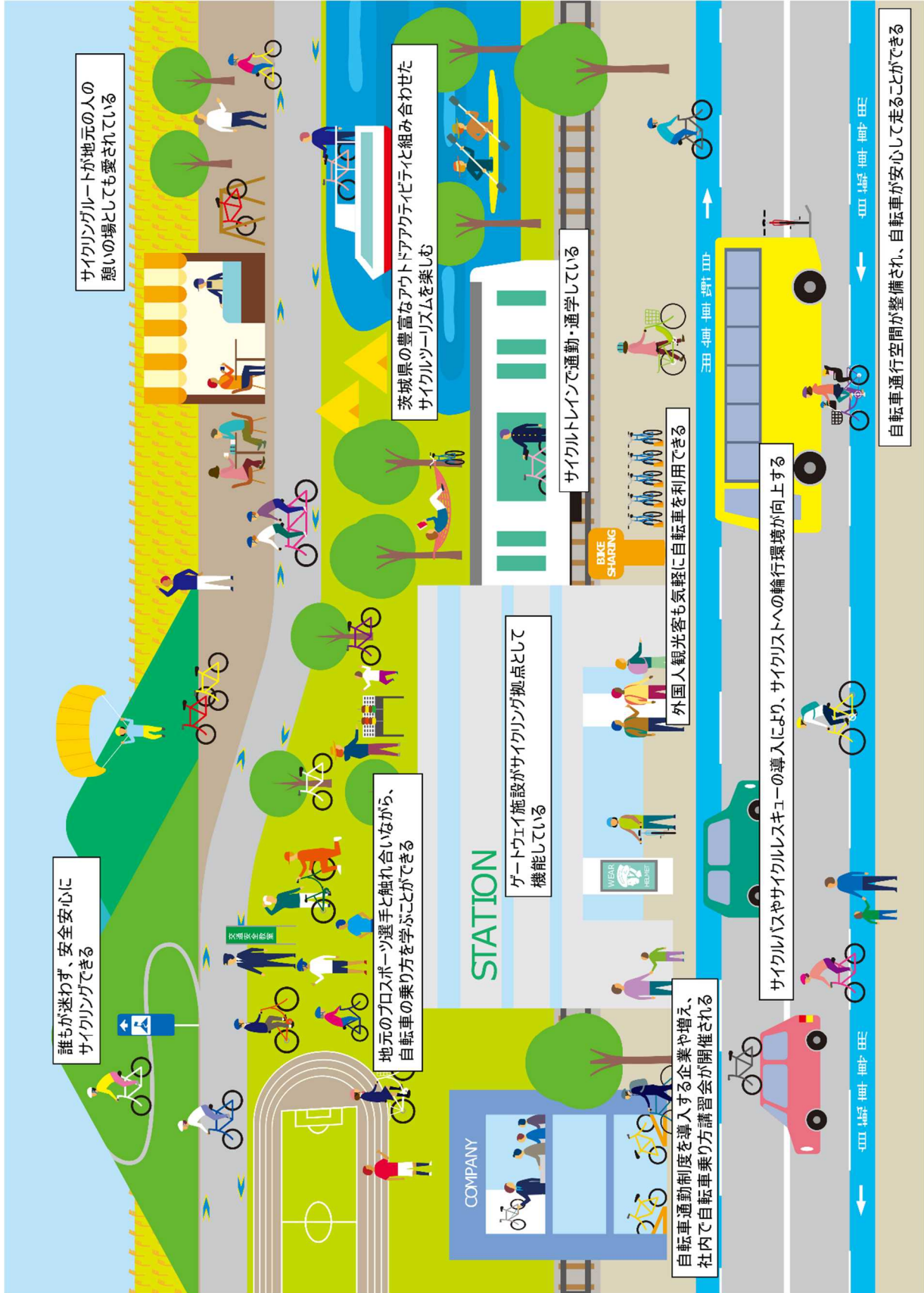


図 3.2 自転車活用を通じた目指すべき将来像



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、2023年度～2026年度までの4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



- ・国内外からの観光誘客に向けて、ナショナルサイクルルート³⁵⁾に指定された「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、誰もが安全で安心して楽しくサイクリングできる環境の構築と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、「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、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通行空間整備を行い、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。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



- ・社会保障費の増大や生活習慣病の増加などに対応した県民の体力向上、また環境負荷低減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、県民の健康増進や脱炭素に向けた地域づくりを図ります。

