

いばらき自転車活用推進計画（第2次）（案） 概要

計画策定の背景

- 全国的にコンパクトなまちづくり等を支える移動手段として自転車活用の動きの高まりに加え、サイクルツーリズムを通じた地方創生の取組が活発化
- 本県では、クルマ社会に伴う交通渋滞対策や高齢者の移動手段の確保等の問題が顕在化する一方、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」を核とした地域活性の取組が進展
- コロナ禍における生活様式・交通行動の変容を踏まえ、自転車活用を一層推進していくため、いばらき自転車活用推進計画の改定を実施

基本的な考え方 計画の位置づけ

- 国の第2次自転車活用推進計画を踏まえた、自転車活用推進法に基づく都道府県版の自転車活用推進計画
- 本県における自転車活用による地域活性化等に向けた取組の最上位計画
- 「活力があり、県民が日本一幸せな県」を基本理念とした第2次茨城県総合計画では、「新しい豊かさ」及び「新しい夢・希望」のチャレンジとして「自転車活用の推進」を位置づける
- 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として、また、SDGsへの貢献につながる移動手段として更なる自転車の活用を図る

推進期間：2023年度から2026年度までの4ヶ年

自転車活用を通じた 目指すべき将来の姿

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

自転車活用を全県で総合的・計画的に推進するため、以下の4つの施策目標を設定
県だけではなく、市町村や民間など多様な主体が適切な役割分担の下、本県の自転車活用を図っていく

1 施策目標及び実施施策

※下線は、重点措置を示す

自転車の活用推進に関する目標及び実施すべき施策

目標1

サイクルツーリズムの推進による地域の活性化

施策1. 豊富な地域資源を活用した仕掛けづくり

地域の様々な資源を活用したターゲットごとの地域特性を踏まえたセグメントに合った、特に宿泊滞在や継続的な来訪を念頭に置いた多彩なサイクリングを提供するモデルルートを充実させ、地域の魅力体験や地域の人々との交流の促進を図る。

【指標】モデルルートの充実 [実績値]0箇所(令和3年度) → [目標値]4箇所(令和8年度) 支線ルート数 [実績値]6コース(令和3年度) → [目標値]12コース(令和8年度)

【主な措置】・モデルルートの走行環境の充実・支線ルートの拡充・統一的な案内誘導サイン等の整備・維持管理・地域資源を活用した体験型ツアーや宿泊滞在につながるイベントの推進・サイクリストにやさしい宿への支援等 など

施策2. 「つくば霞ヶ浦りんりんロード」のブランドイメージの更なる向上とサイクルツーリズムの全県的な波及

「つくば霞ヶ浦りんりんロード」の国のナショナルサイクルルートの指定を受け、走行環境や受入体制の整備や整備水準の維持強化を進めるとともに、県民が地域に愛着を持てるよう、認知度向上につながる取組を推進する。

【指標】つくば霞ヶ浦りんりんロード利用者数 [実績値]11万人(令和3年度) → [目標値]15万人(令和8年度)

【主な措置】・ナショナルサイクルルートの指定要件を満たす整備水準の維持強化・参加型イベント等の推進による県民の愛着意識づくり・国内の自転車博や海外旅行博等への出展によるPR・観光プロモーション等の推進や事業者と連携した情報発信の推進・サイクリング拠点の更なる機能充実・地域特性を踏まえたサイクリングルート推進体制間の連携強化 など

施策3. サイクリング情報の効果的な発信

県や市町村等の各主体がそれぞれ発信している情報を統一しながら、ターゲットに合わせた効果的な情報発信に取り組む。

【指標】サイクリング情報のわかりやすさの総合的な満足度 [アンケート調査]66%(令和3年度) → [目標値]80%(令和8年度)

【主な措置】・最新のサイクリング情報の発信力強化、デジタルマーケティング等の活用による効果的な情報発信・情報の一元化による効果的な発信・県民向け啓発イベントの開催支援・国内の自転車博や海外旅行博等への出展によるPR(再掲)・観光プロモーション等の推進や事業者と連携した情報発信の推進(再掲) など

施策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

交通結節点のサイクリング拠点化の推進、サポート体制やレンタル機能の充実により、誰もが手軽にサイクリングを楽しめる環境の構築を図る。

【指標】広域レンタサイクル利用者数 [実績値]3,161人(令和3年度) → [目標値]4,500人(令和8年度)

【主な措置】・統一的な案内誘導サイン等の整備検討(再掲)・サイクリング拠点の更なる機能充実(再掲)・荷物等配送サービスやサイクルレスキュー等の導入によるサポート体制の充実・強化・レンタサイクル等の導入促進と公共交通との接続強化の検討・タンDEM自転車等多様な自転車の走行環境整備検討や広報啓発・サイクルトレイン、サイクルバスの本格運行の促進 など

施策5. 安全・安心にサイクリングできる環境の構築

案内誘導サイン等の整備、サイクリングガイドの育成、休憩施設等の充実により、安全・安心に迷わず快適にサイクリングできる環境の構築を図る。

【主な措置】・統一的な案内誘導サイン等の整備検討(再掲)・サイクリング拠点の機能充実・サイクリングガイドの養成とその活用の推進・サイクリストにやさしい宿への支援等(再掲)・通信環境(Wi-Fi)の普及拡大による来訪者サービスの充実 など

目標2

自転車交通の役割拡大に向けた
自転車通行空間の整備

施策1. 自転車ネットワーク路線の計画的な整備推進

サイクリストや観光客の安全で安心・快適な自転車利用の促進に向けて、「いばらき自転車ネットワーク計画」に基づき計画的な走行空間の整備を推進する。
【指標】 県内における歩行者と分離された自転車通行空間 [実績値]87.7km(令和2年度) → [目標値]180km(令和8年度)
【主な措置】 ・モデルルート[※]の整備推進と補完による、より安全安心な走行ルート設定の検討 ・アクセス道路への案内標識等の整備 など

施策2. 新設県管理道路における自転車通行空間整備の推進

県民が安全で安心・快適に自転車を利用できるよう、いばらき自転車ネットワーク計画路線以外の新設県管理道路について、計画的な自転車通行空間の整備に取り組む。
【主な措置】 ・新設県管理道路の自転車通行空間の整備推進

施策3. 市町村における自転車活用推進計画及び自転車ネットワーク計画の策定支援

県民が安全で安心・快適に自転車を利用できるよう、市町村版の自転車活用推進計画及び自転車ネットワーク計画の策定支援に取り組む。
【指標】 市町村版自転車活用推進計画策定数 [実績値]10市町村(令和3年度) → [目標値]34市町村(令和8年度)
【主な措置】 ・市町村版自転車活用推進計画(ネットワーク計画含む)の策定支援

施策4. 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

公共施設やまちなかの違法駐輪等を抑制するための方策を検討し、良好な都市環境を保持し、安全で快適な自転車利用環境や公共交通と自転車との連携の拡大を図る。
【指標】 県内自転車通行空間の満足度 [アンケート調査]16%(令和3年度) → [目標値]30%(令和8年度)
【主な措置】 ・地域ニーズに対応したまちなか駐輪場の整備に向けた市町村への働きかけ・情報提供等の支援 ・路外駐車場や荷さばき用駐車スペースの整備に向けた市町村への働きかけ・情報提供等の支援 ・駐車監視員による違反車両の取締り強化 ・生活道路のゾーン30や狭さく等による安全対策 ・通学路周辺の安全点検 など

目標3

自転車事故のない安全で安心な社会の実現

施策1. 多様な交通安全教育の推進

従来からの交通安全教育にとどまることなく、交通事故の特性や交通実態に即した柔軟で効果的な安全教育を実施するため、未就学児から高齢者までライフステージ別に応じた安全教育を実施するとともに、学校や企業、地域等との連携を一層図る。
【指標】 県民全体の自転車交通安全ルール[※]の遵守状況 [アンケート調査]30%(令和3年度) → [目標値]65%(令和8年度)
【主な措置】 ・ライフステージ等に応じた自転車安全教育・啓発を推進 ・学校・地域・警察等が連携した通学路安全マップの作成の推進

施策2. 自転車の安全利用の促進

自転車だけでなく、歩行者や自動車ドライバーの交通安全意識の向上に資する広報啓発活動を推進する。特に、万一の自転車事故に備え、定期的な点検整備を促進するとともに、自転車乗車時のヘルメット着用や自転車損害賠償保険等への加入促進を図る。
【指標】 自転車通学者の自転車損害賠償保険加入率 [実績値]83.3%(令和3年度) → [目標値]100%(令和8年度)
自転車関連事故件数 [実績値]818件(令和3年度) → [目標値]600件(令和8年度)
【主な措置】 ・「思いやり運転」の意識向上 ・自転車乗車時のヘルメット着用等の意識向上 ・自転車損害賠償保険等への加入促進 ・自転車利用者の交通安全意識向上と適切な自転車運転者講習制度の運用 ・地方公共団体職員へのルール遵守の徹底の啓発 ・自転車購入と定期的な点検整備の必要性の周知 など

施策3. 自転車の交通安全教育に係る人材の育成

自転車利用者のライフステージに応じた安全教育を推進するため、交通安全教育に寄与した自転車安全教育指導員の資質の向上を図るとともに、学校や警察だけではなく、関係団体等からの講習会への積極的な参加による人材の拡充を図る。
【指標】 自転車安全教育指導員の養成数 [実績値]500名(令和3年度) → [目標値]620名(令和8年度)
【主な措置】 ・自転車安全教育指導員養成講習会の活用による交通安全教育者の資質向上と指導員の拡充

施策4. 災害時における自転車活用の推進

災害時における自転車の活用を推進することにより、自転車活用の幅を広げ、災害に強いまちづくりを推進する。
【主な措置】 ・「国土強靱化計画」に沿った対応を行い、災害時に備えた既存の県施設における駐輪場の維持管理の実施

目標4

県民の健康増進と
自転車を活用した環境対策

施策1. 健康増進や環境対策等につながる自転車活用の促進

自転車の利用促進が県民の体力向上や健康増進につながり、また、自転車通勤を促進することで地球温暖化対策などのエコにもつながることが期待されることから、日常生活において、誰もが自転車を利用しやすい環境の創出を図る。
【指標】 県民が直近1年間で自転車を活用(サイクリング含む)した割合 [アンケート調査]10.3%(令和2年度) → [目標値]20%(令和8年度)
【主な措置】 ・健康増進につながる自転車活用の推進 ・県庁における自転車通勤や自転車通勤者が利用しやすい環境整備の推進 ・企業の自転車通勤制度導入の促進 ・自転車利用による環境負荷低減に関する広報啓発の推進 など

施策2. 自転車を活用した健康づくりの有用性の広報啓発

県民の運動習慣に対する意識向上や自転車イベント等への積極的な参加を促進させるため、自転車を活用した健康づくりに関する有用な情報発信などを推進する。
【主な措置】 ・健康増進に資する好事例の収集・発信 ・競輪場等を活用した県民参加の取組の促進 ・自転車月間等のイベント実施や取組の促進 など

2 いばらき自転車ネットワーク計画

県民等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的な範囲について、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を選定し、その整備方針を定める。

基本方針

- ①地域資源等を活用した広域のサイクルツーリズムへの対応
- ②県民が楽しめる広域のサイクリングへの対応
- ③市町村を跨ぐ広域の日常利用への対応
- ④自転車の事故や危険箇所への対応

<いばらき自転車ネットワーク>

(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(仮称)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整備中であり、ルートを点線表示しています。

ネットワーク路線の選定

広域のサイクリングを対象としたネットワーク

- ・市町村域を越える周回ルートの基本
- ・原則、県管理道路を最短で結ぶ
- ・既存のサイクリングロード等を活用 など

広域の日常交通を対象としたネットワーク

- ・市町村域を越える通勤や通学での移動を主に対象
- ・原則、県管理道路を最短で結ぶ
- ・市町村の自転車ネットワーク計画路線がある場合は、それらを優先的に結ぶ

整備方針

全計画から引き続き、今後5年間で、主に自転車利用環境の充実、危険箇所対策等を推進します。



<整備イメージ>

奥久慈里山 ヒルクライムルート

県内最高峰・八満山の山頂や里山の風景を巡るチャレンジルート。奥久慈の山々と久慈川が織りなす美しい景観を楽しめる。(中級者～上級者向け)

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。筑波山のヒルクライムや、土浦や潮来、桜川市内の散走に加え、沿線の地域資源が楽しめる。(ビギナー～上級者向け)

つくば霞ヶ浦 りんりんロード

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。海食崖や岩礁など変化に富む風景が広がる。(ビギナー～上級者向け)

鬼怒・小貝リバーサイドルート(仮称)

筑波山を望みながら、かわとまちをつなぎ、街中のスポットを楽しむルート。(参考) 国及び流域市町村が河川堤防にサイクリングロードを整備中

凡例

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

- 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
- 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

● 出発地

● 目的地

● 主要駅

● 道の駅

● 茨城空港



3 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

(1) 計画の推進体制

「5. 計画推進に係る実施主体の役割分担」でも示したとおり、県、市町村、民間企業・団体等がそれぞれの役割を認識し、相互に連携を深めながら自転車活用の推進に向けて取り組んでいきます。

(2) 関係者の連携・協力

国や関係機関と連携しながら先導的な取組を推進するとともに、他の都道府県との広域的な連携による施策展開や情報収集を行います。

さらに、地域の様々な主体からなる自転車活用に係る協議会組織の立ち上げ支援や、当該組織との連携などを図ります。こうした連携・協力を通じて、関係者が一丸となって自転車活用の気運を盛り上げていきます。

(3) 計画のフォローアップ

自転車活用の推進に向けては、本計画に基づき施策を着実に遂行するとともに、その達成状況を的確に把握し、社会情勢等の変化も踏まえて必要に応じて見直すことが必要となります。

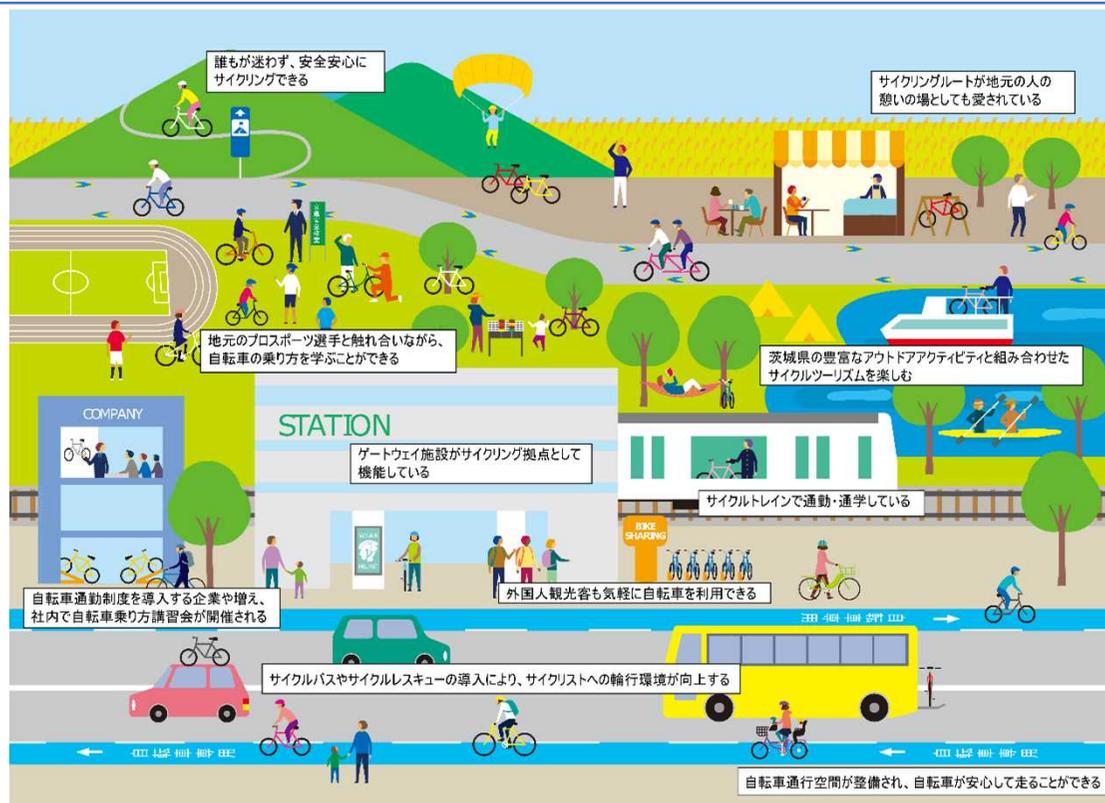
なお、計画の進行管理にあたっては、各措置の担当課が事業のPDCAサイクルを着実に展開していきます。

また、計画の進捗状況については、毎年度、有識者によるフォローアップ会議を開催し、当該会議において計画全体の進捗状況の評価や事業の見直し・改善等について提言します。

なお、その結果については、県民へ公表するとともに、次年度以降の予算措置に向けた検討につなげます。

(4) 調査・研究、広報活動等

本県の自転車の活用にあたっては、必要となる統計・分析、調査・研究、さらには県民等への広報活動を推進します。



自転車活用を通じた目指すべき将来像