

いばらき自転車活用推進計画 (案)

2019年1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	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. 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. 将来の姿の実現に向けた施策目標	7
8. 実施施策	8
9. いばらき自転車ネットワーク	42
9.1 いばらき自転車ネットワーク計画の概要	42
9.1.1 役割	42
9.1.2 基本方針	42
9.2 いばらき自転車ネットワーク路線の選定	43
9.2.1 路線選定の考え方	43
9.2.2 路線選定の結果	45
9.3 いばらき自転車ネットワーク路線の整備方針	49
9.3.1 整備時期および整備の考え方	49
9.3.2 整備の全体像と整備イメージ	50
9.3.3 自転車利用環境の充実	51
9.3.4 危険箇所対策	56
9.3.5 その他の対策	56
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 ..	57
10.1 計画の推進体制	57
10.2 関係者の連携・協力	57
10.3 計画のフォローアップ	57
10.4 調査・研究、広報活動等	57
11. 参考資料	58
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	59
11.2 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	61
11.3 各種調査を通じた県民等や市町村の意向の把握	63
11.4 用語集（あいうえお順）	67



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」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」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 年5月1日施行）

自転車活用 推進法 （第二条 基本理念）	<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、<u>自転車の利用を増進し、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>
---	---

1.2 計画の位置づけ

本計画は、自転車活用推進法に基づく国の自転車活用推進計画（平成30年6月閣議決定）を踏まえるとともに、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年11月策定）をはじめ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。

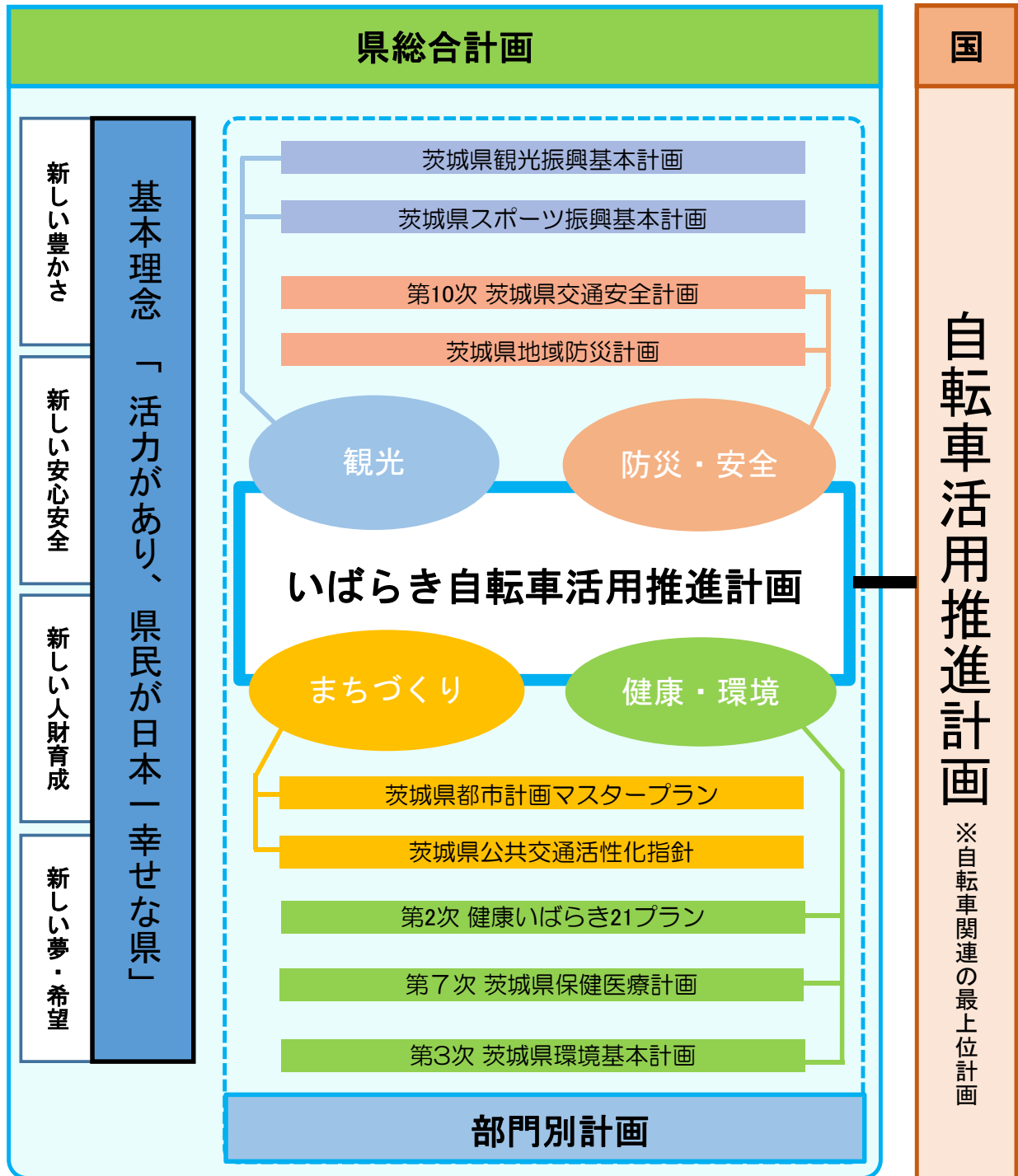


図 1.1 本計画および関連する計画の体系図

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、通学で約4割、買い物等で4割強を占めており、学生や主婦、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28.8%（平成30年7月1日現在）となっており、加齢や病気等により自動車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モビリティ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. 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。

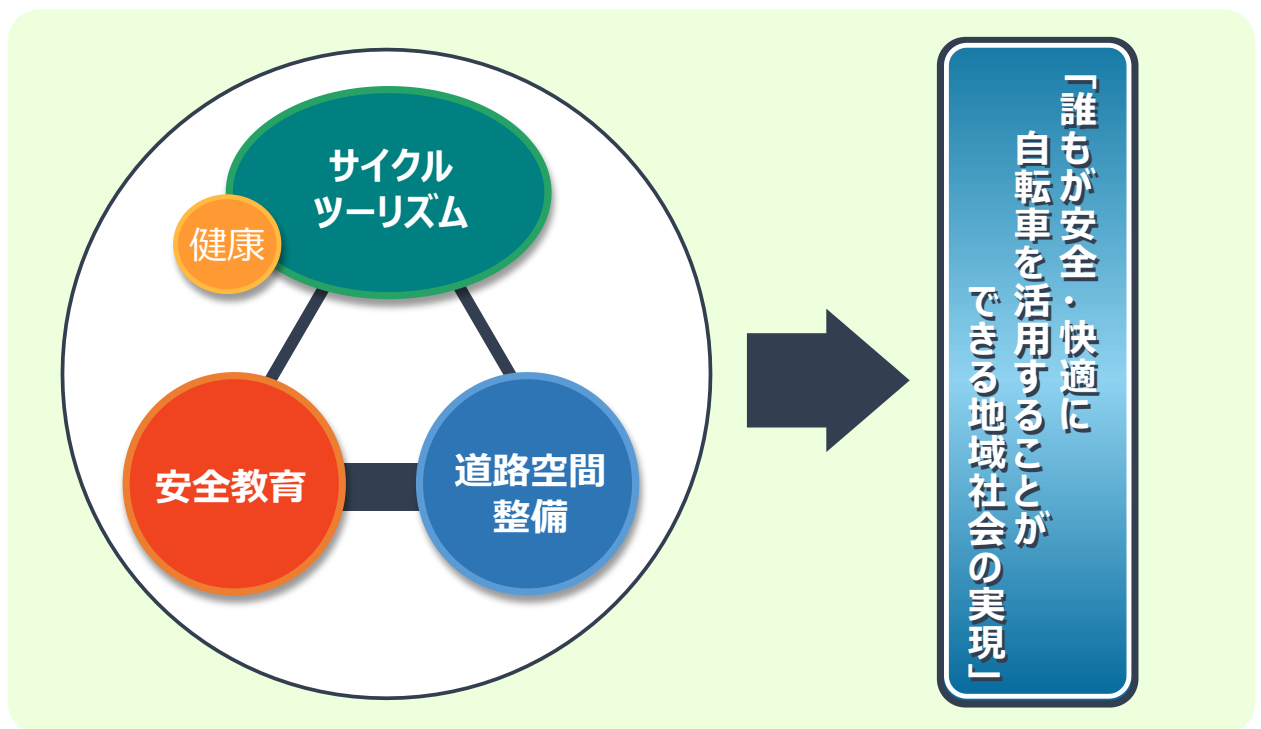


図 4.1 目指すべき将来像の概念図

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、県総合計画の推進期間と同じ2019年度～2021年度までの3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、さらには地域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	行政と連携しながら、民間活力を活かして自転車活用の推進を図る。



7. 将来の姿の実現に向けた施策目標

本県の目指すべき将来の姿の実現に向けては、本県の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、本県の自転車の活用を総合的・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の推進による地域の活性化

- ・ 「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・安心社会の実現

- ・ 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。



8. 実施施策

4つの施策目標を踏まえた取り組むべき14の施策を定め、これらの施策を着実に実施するため、計画期間中に講ずべき具体の措置について、別紙（p. 25～ p. 41 参照）のとおり定めます。

※各施策に係る措置のうち、特に重点的に取り組むべき措置を**重点措置**として示しています

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

県内には、「つくば霞ヶ浦りんりんロード」のほかにもサイクリングに適した資源が豊富にあることから、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多彩なサイクリングを提供し、地域の魅力体験や地域の人々との交流が図れるようサイクルツーリズムに適した広域的な幹線コース※1 や、幹線コースとまちなか周遊を促す支線コース※2 づくりを進めます。

※1：幹線コースとは、いばらき自転車ネットワーク計画に位置づける、つくば霞ヶ浦りんりんロードをはじめとした各地域の基幹となるサイクリングコースのこと

※2：支線コースとは、各市町村が中心となって設定するまちなか周遊のためのコースのこと

<措置>

①	各地域に、地域特性を踏まえたセグメント（レベル）に合った多彩なサイクリングコースの整備等を促進する。 重点措置
②	サイクルツーリズムの推進に向けた統一的な案内誘導サイン等（多言語化）の整備を検討する。 重点措置
③	地域特性を活かし、セグメント（レベル）にあった豊富な地域資源と組み合わせた自転車旅の提案を促進するとともに、地域の魅力を体験できる様々なサイクリングツアーやサイクリングイベント等を推進する。
④	サイクリングの盛んな国内外の自治体や企業等との連携を推進する。



図 8.1 多言語とピクトを使用したサインの例



図 8.2 自転車観光で地域の魅力を楽しむイメージ



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向上

「つくば霞ヶ浦りんりんロード」が国の推奨するナショナルサイクルルートの認定条件を踏まえた水準となるよう、まずは、モデルルートとして位置づけ、路面表示や休憩施設の設置等の走行環境や受入体制の整備を進めます。

さらに、国内外からの観光需要を喚起するための誘客促進に向けた取組などを推進し、ブランドイメージの向上を図ります。

<措置>

①	国が推奨するナショナルサイクルルート（仮称）の認定に向け、まずは、「つくば霞ヶ浦りんりんロード」を本県を代表するモデルルート（幹線コース）として位置づけるための環境整備を進めるとともに、認知度向上につなげる取組を推進する。 重点措置
②	首都圏などで開催される自転車博（サイクルモードインターナショナル等）やインバウンド誘客につながる海外旅行博等への出展による国内外でのPRを推進する。
③	観光プロモーション等の実施による情報発信を推進するとともに、サイクリング関係の民間事業者や鉄道、バス等の交通事業者と連携した情報発信を推進する。



図 8.3 つくば霞ヶ浦りんりんロードの様子



図 8.4 ポケットパーク(行方市)



図 8.5 かすみがうら市交流センター



施策3. サイクリング情報の効果的な発信

サイクリストの誘客に向け、国内外のサイクリング愛好家や女性、シニア層を中心とした一般観光客などに対し、県や市町村等の各主体がそれぞれ発信している情報を共有しながら、ターゲットに合わせた発信媒体を活用し、発信時期や発信方法等を工夫しながら効果的な情報発信に取り組めます。

<措置>

①	SNSの活用、雑誌やメディア広告掲載、YouTuberなどを活用した国内外への情報発信の充実や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を図る。 重点措置
②	本県の魅力あるサイクリングコースをまとめたサイクリングマップ（全県版）を作成し、国内外に積極的に発信する。
③	県民の自転車活用促進を啓発するイベントを開催する。
④	首都圏などで開催される自転車博（サイクルモードインターナショナル等）やインバウンド誘客につながる海外旅行博等への出展による国内外でのPRを推進する。 （再掲）
⑤	観光プロモーション等の実施による情報発信を推進するとともに、サイクリング関係の民間事業者や鉄道、バス等の交通事業者と連携した情報発信を推進する。 （再掲）



図 8.6 女性やビギナーをターゲットにした情報発信



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

誰もが手軽に安全で安心・快適にサイクリングを楽しむことができるよう、案内誘導サイン等の整備や地域の魅力を案内するサイクリングガイドの育成、さらには、サイクリングに必要な機材・装備を気軽に借りることができる仕組みなどの構築に向け、地域が一体となって取り組めます。

<措置>

①	サイクルツーリズムの推進に向けた統一的な案内誘導サイン等（多言語化）の整備を検討する。 （再掲）
②	来訪者へのおもてなしや地域の魅力を案内するサイクリングガイド（多言語対応も含む）の養成を推進するとともに、その活用場面を積極的に創出する。 重点措置
③	まちなか施設や都市公園、さらには観光施設におけるレンタサイクル（スポーツバイク、e-Bike、電動アシスト自転車など）の導入促進を図るとともに、公共交通との接続強化について検討する。
④	タンデム自転車やベロタクシーの公道走行を推進する。 重点措置
⑤	サイクリスト向けの機能を整備した宿泊施設の充実を図るため関係団体へ働きかける。
⑥	交通施設や観光施設などにおける通信環境（Wi-Fi）の普及拡大による来訪者のサービスの充実を図る。



図 8.7 いばらきサイクリングサポートライダー養成講座の様子



図 8.8 いばらきサイクリングサポートライダー養成講座の実走講習



施策5. 交通結節点の拠点化、サポート体制の充実

本県は、多くのサイクリング人口を抱える東京圏に近く、空港や高速道路、鉄道などの交通アクセス性にも恵まれており、茨城空港や道の駅などの交通結節点におけるサイクリング拠点化を推進するとともに、荷物等の配送や走行中のトラブル等に対応する出張サービスなどのサポート体制の充実・強化を図ります。

<措置>

①	茨城空港や道の駅、鉄道駅等のサイクリング拠点化（シャワー、更衣室、組立スペース、レンタサイクル、荷物配送、手荷物一時預かり等の充実）の促進を図る。 重点措置
②	サポートステーションや荷物等配送サービス、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・強化を図る。 重点措置
③	サイクルトレインやサイクルバスといった鉄道・高速バスの輸送環境・サービス向上に向けた取組の検討を進める。
④	休憩施設やポケットパークの機能充実や計画的な配置に向けた検討を進める。



図 8.9 駅直結型のサイクリング拠点施設「りんりんスクエア土浦」



図 8.10 茨城空港



図 8.11 道の駅たまつくり

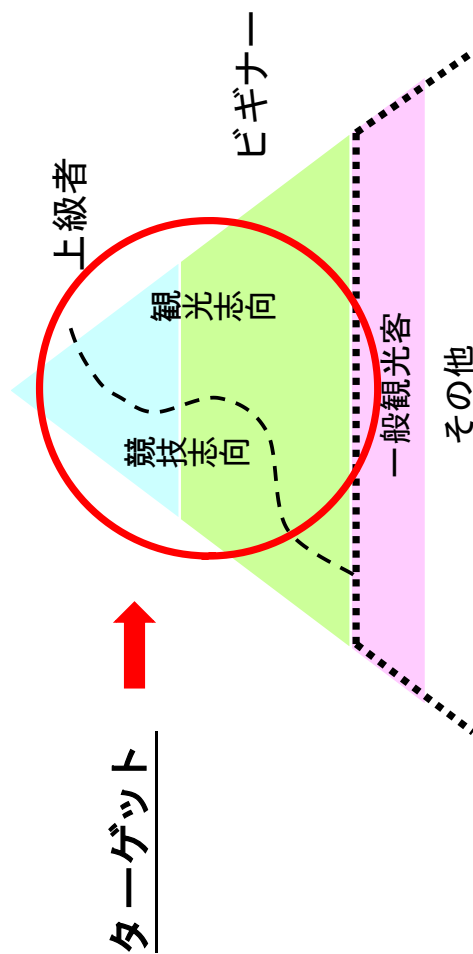


図 8.12 サポートステーション



【参考1】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及び施策2のセグメント分けの考え方

1 サイクルツーリズムのターゲット



1.1 ターゲットのレベルに応じたセグメント分け

セグメント	自転車活用の主な目的	セグメントの定義	
サイクリング愛好家 レベルに応じたサイクリング目的	上級者 競技志向	<ul style="list-style-type: none"> ● 当地域での本格的なイベント・レースに参加 ● 手軽な練習場として定期的に来訪し、長距離のサイクリングを楽しむ 	<ul style="list-style-type: none"> ・ サイクリング頻度 → 週に1回、月2～3回程度 ・ サイクリングに利用する自転車の種類 → ロードバイク・クロスバイク・MTB
	ビギナー 競技志向	<ul style="list-style-type: none"> ● サイクリング最適の地として友人やビギナーを連れ地域の食や自然などを楽しむ 	<ul style="list-style-type: none"> ・ サイクリング頻度 → 2～3ヶ月に1回程度 ・ サイクリングに利用する自転車の種類 → 種類問わず
		<ul style="list-style-type: none"> ● ライド系イベント・レースに初参加 (ロードレース、ヒルクライム、クリテリウム、タイムトライアルなど) 	
	一般観光客 観光志向	<ul style="list-style-type: none"> ● 初めてのロングライドを体験 ● 家族で来訪し、地域の食や自然などを楽しみながら安全なコースをサイクリング ● 「モノ消費」から「コト消費」への消費スタイルがシフトし、様々な体験を組み合わせた新たなサイクリング観光 (地域内の食や地域資源を巡りながらサイクリング) (サイクリングとクルージングなどを組み合わせながら地域を楽しむ) 	<ul style="list-style-type: none"> ・ サイクリング頻度 → ほとんどしない、したことがない



1.2 各地域の特徴を踏まえたセグメント分け

セグメント		対象者		
		サイクリング愛好家	ビギナー	一般観光客
地域	東北	<ul style="list-style-type: none"> ・山間部におけるヒルクライム ・MTBサイクリング 	<ul style="list-style-type: none"> ・MTBライドツアー ・キャンプサイクリング ・グルメライド 	<ul style="list-style-type: none"> ・MTBライドツアー ・キャンプサイクリング ・グルメライド ・散走ツアー
	県央	<ul style="list-style-type: none"> ・歴史探訪ツアー 	<ul style="list-style-type: none"> ・歴史探訪ツアー ・クルーズ船のオブショナルツアー(ガイドサイクリング) 	<ul style="list-style-type: none"> ・歴史探訪ツアー ・クルーズ船のオブショナルツアー(ガイドサイクリング) ・散走ツアー
	県西	<ul style="list-style-type: none"> ・つくば霞ヶ浦りんりんロードと河川(利根川、鬼怒川、小貝川)を組み合わせたサイクリング(広域サイクリング) 	<ul style="list-style-type: none"> ・河川(利根川、鬼怒川、小貝川)を活用したサイクリングの設定 ・ガイドサイクリング ・散走ツアー 	<ul style="list-style-type: none"> ・ガイドサイクリング ・散走ツアー
	県南	<ul style="list-style-type: none"> ・つくば霞ヶ浦りんりんロード ・グルメライド 	<ul style="list-style-type: none"> ・つくば霞ヶ浦りんりんロード ・筑波山Eバイクヒルクライム 	<ul style="list-style-type: none"> ・グルメライド ・ガイドサイクリング ・散走ツアー
	鹿行	<ul style="list-style-type: none"> ・B.B.BASEと連携したツアー ・海岸線ライドツアー 	<ul style="list-style-type: none"> ・B.B.BASEと連携したツアー ・海岸線ライドツアー 	<ul style="list-style-type: none"> ・海岸線ライドツアー ・ガイドサイクリング ・グルメライド ・散走ツアー

※サイクリング愛好家は、多様なサイクリングを楽しむことを想定。

【参考2】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向上に係る取組内容

「つくば霞ヶ浦りんりんロード」を本県を代表するモデルルート（幹線コース）とします。

日本一のサイクリングエリアの形成を目指す「つくば霞ヶ浦りんりんロード」をモデルルートとして位置づけるため、以下のとおり走行環境整備や受入環境整備、情報発信などソフト、ハード両面から官民一体となった取組を推進する。

1 環境整備

(1) 走行環境

- つくば霞ヶ浦りんりんロードの走行性の改善と安全性の向上
自転車歩行者専用道路の整備、舗装リニューアル、平面交差箇所の改善 等
- 地域全体で統一されたコース案内標識や危険箇所における注意喚起案内標識等の設置
矢羽根などの統一したサイン整備
- 観光地等への誘導案内標識等の設置（多言語化含む）
つくば霞ヶ浦りんりんロードから周遊観光を促進する案内看板等の設置

(2) 受入環境

- サイクルサポートステーション（ラック、空気入れ、工具等を設置）の拡充
- 休憩施設の機能充実やポケットパークの適切な間隔での整備
- 駅等の拠点施設へのシャワー、更衣室、組立スペース等の機能充実
「りんりんスクエア土浦」の活用、茨城空港や道の駅などのサイクリング拠点化
- 現地におけるガイド・案内の人材育成（外国語対応含む）
サイクリングサポートライダーの養成
- 多様なニーズに応えられるレンタサイクルシステムの構築
e-Bike や電動アシスト自転車、タンデム自転車等の導入 等
- 自転車や手荷物の預かり・配送サービスの導入促進
- 通信スポット（Wi-Fi）設置
「IBARAKI FREE Wi-Fi」の導入の働きかけ
- バス・船等の地域内交通とサイクリングを組み合わせたコースの設定
自転車と観光船を組み合わせたサイクリング（サイクルーズ）の実施 等
- 地域の特色を活かした新たなサイクリングイベントやサイクリングツアーの開催
- 筑波山系のチャレンジングなコースの検討
ヒルクライムコースの活用

(3) 情報発信

- 専用ウェブサイトによる各種情報提供
「つくば霞ヶ浦りんりんロード」ポータルサイトの内容充実
- サイクリングマップの更新
- 大規模なサイクリングイベントや他の観光プロモーションと連携した国内外への情報発信
サイクルモードインターナショナルへの出展、台湾等の旅行博への参加 など
- 自転車販売店や出版社等と連携した情報発信
ガイドブックの作成 等
- サイクリングコースPR映像の作成

2 推進体制

県、沿線 14 市町村、民間等で構成する「つくば霞ヶ浦りんりんロード利活用推進協議会」

3 推進期間

2017 年度～2021 年度



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

クルマに過度に依存しないまちづくりを実現するために、クルマから自転車活用への転換を図ることはもとより、国内外のサイクリング愛好家や一般観光客が安全で安心・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」を策定し、これに基づき計画的に自転車通行空間の整備を推進します。さらに、「いばらき自転車ネットワーク計画」と連動する市町村版自転車ネットワーク計画の策定や整備の支援に取組みます。

<措置>

①	いばらき自転車ネットワーク計画に位置づけた路線（幹線コース）整備の推進を図る。 重点措置
②	幹線コースまでのアクセスルートへの矢羽根や案内標識等の整備を推進する。 重点措置
③	市町村版自転車活用推進計画（ネットワーク計画含む）の策定や整備（県管理道路）について支援する。



図 8.13 自転車通行空間の整備（矢羽根の例）



図 8.14 注意喚起サインの例
（つくば霞ヶ浦りんりんロード）



図 8.15 矢羽根・交通安全施設の例



施策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

自転車活用を推進するため、公共施設やまちなか施設周辺の違法駐輪や駐車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の拡大を図ります。

また、歩行者・自転車中心のまちづくりや通行空間の整備、公共交通と自転車との連携の拡大を図ります。

<措置>

①	地域のニーズに対応したまちなかにおける駐輪場の整備について検討する。
②	路外駐車場の整備や荷さばき用駐車スペースの整備を検討する。
③	自転車専用通行帯等における駐停車禁止規制の実施や違法駐車取締りを推進する。
④	駐車監視員による違反車両に対する取締りを強化する。
⑤	生活道路におけるゾーン30の整備や狭さくの設置などの安全対策を推進する。
⑥	通学路周辺の自転車の視点も踏まえた安全点検を実施する。



図 8.16 まちなかにおける路上駐輪場の例(東京都)



図 8.17 駅ビルの屋内駐輪場(土浦市)



施策目標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

自転車事故を減らすためには、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交通安全教育を実施する必要があることから、未就学児から高齢者まで、自転車利用者のライフステージ別に応じた交通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ります。

<措置>

①	ライフステージ等に応じた自転車安全教育・啓発を推進する。 重点措置
②	学校や地域が連携して、交通安全の視点からの通学路安全マップの作成を推進する。



図 8.18 未就学児への安全教育



図 8.19 自転車シミュレータによる安全教育の例



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ことにより、自転車の安全利用に係る意識の醸成を図ります。

また、自転車の安全利用に不可欠な、県民による定期的な点検整備を促進するとともに、万一の事故に備えた自転車利用の際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ります。さらに、国内外のサイクリング愛好家や一般観光客についても自転車の安全利用を促進するための多言語に対応した自転車ルール・マナーの周知等に取り組めます。

<措置>

①	自動車ドライバー等が、安全な間隔で自転車の脇を通過するよう「思いやり運転」についての意識向上を図る。 重点措置
②	自転車乗車時におけるヘルメット着用等に向けた児童・生徒の意識向上を図る。 重点措置
③	自転車を利用する県民の自転車損害賠償保険等への加入促進を図る。 重点措置
④	県民の交通安全意識の向上を図るため、定期的な街頭指導や各種キャンペーン等を実施するとともに、リヤカー牽引自転車等に係る交通ルールの周知を図る。
⑤	自転車指導啓発重点地区・路線における重点的な取締りの強化や違反者に対する自転車運転者講習制度の着実な運用を図る。
⑥	地方公共団体職員に対するルール遵守の徹底について啓発する。
⑦	整備不良の自転車利用による事故防止のため、定期的な点検整備を実施する。



図 8.20 自動車ドライバーへの意識啓発を図る活動の例「思いやり 1.5m 運動」(愛媛県)
【出典:愛媛県 HP】



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ります。

<措置>

①	交通安全教育者の資質向上を図る。
②	交通安全協会等が実施している自転車安全教育指導員講習会を有効に活用し、指導員の拡充を図る。



図 8.21 安全指導者講習会の様子

施策4. 災害時における自転車活用の推進

機動性の高い自転車は、東日本大震災の被災地で発災後の移動手段として利用されたこと等を踏まえ、例えば、自動車が渋滞等で動けない状況下にあっても電動アシスト自転車で避難や輸送を可能とする環境整備や、道路状況の把握のための現地調査への活用などにより、災害に強いまちづくりを推進します。

<措置>

①	災害時の迅速な被災状況の把握など危機管理体制の強化につなげるため、「国土強靱化地域計画」や「地域防災計画」などの見直しに際しては、災害時における自転車の活用方策を検討する。 重点措置
---	--



図 8.22 機動性の高い自転車で被災地へ向かう様子

【出典：国土交通省「平成 29 年秋頃を目標に国道 274 号日勝峠の通行止めを解除」】



【参考3】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～施策3の実施に係る方針等

1 ライフステージ別交通安全教育及び教育基本方針

- 現在実施している安全教育を体系別、世代別に整理し、世代ごとに実施内容の課題や改善点の洗い出しを行うほか、それらについて、議論・共有することで効果的な教育を推進していく。
- ライフステージ別に教えるポイントを明確にしたうえで、単に自転車安全に利用するためのルールやマナーの教育に留まらず、地域で実際に起きた事例等を用いながら、どうしたら事故に遭わないか、起こさないか等の視点も考慮した内容としていく。
- 行政機関や教育機関、警察、関係団体等に加え、地域の多様な主体との連携を一層図っていく。

幼児	小学生		中学生	高校生	成人	高齢者	障害のある人	外国人
	低学年	高学年						
親と乗車	親と一緒に運転	ひとりで運転	行動範囲の拡大	通学での利用	通勤等での利用 子どもと乗車	加齢に応じた運転	障害の程度に応じた運転	観光等での利用
自転車デビュー ← 歩道通行も可能 親が子どもの自転車の安全利用の責任を持つ → 車道通行が原則								
自転車の運転技術の向上 交通ルールの基本を覚える			自転車の運転技術の向上 事故のリスクの理解・回避 指導者としての視点 保護者としての視点			加齢に応じた運転		
・日常生活で安全に道路を通行するために必要な基本的な技術・知識を身につける		・自転車安全に利用するために必要な技術と知識を身につける		・安全運転に必要な技術・技術・交通安全教育の充実 ・危険予測・回避能力の向上		・交通安全のために必要な技能及び知識の習得		
・交通ルールを厳守し、交通マナーを実践する能力を知る		・交通ルールの意味や必要性等を知る		・危険予測・回避して安全に通行する意識・能力を高める		・交通ルールに関する知識を知る		
・交通ルールを厳守し、他の人々の安全にも配慮できるようにする		・思いやりをもって、他の人々の安全にも配慮できるようにする		・意識等の意味を知る		・母国との交通ルールの違いや交通安全に対する考え方の違いを理解		
・交通ルールを厳守し、他の人々の安全にも配慮できるようにする		・思いやりをもって、他の人々の安全にも配慮できるようにする		・意識等の意味を知る		・母国との交通ルールの違いや交通安全に対する考え方の違いを理解		

主なポイント

出典：第10次茨城県交通計画書（平成28年度～32年度） ※交通安全対策基本法第25条第1項に基づき、茨城県の交通安全に関する施策の大綱を定めている

2 県の自転車安全教育・啓発の取組み（ライフステージ別）

県担当課	交通総務課		生活文化課		保健体育課		生活文化課・交通総務課		重点的な取組			
	幼児	小学生	中学生	高校生	大学生	成人		高齢者				
自転車交通安全ルール	覚える	覚える・わかる	わかっている	わかっている	知る	わかっている実践し、他者にも伝える		わかっている実践する				
	腹話術・紙芝居・実技等による交通安全教室	子供自転車大会の開催、自転車免許証を活用した交通安全教室	スクエアードストレイト・自転車シミュレーターを活用した交通安全教室	参加型・体験型の交通安全教室	交通安全の子ラジや啓発品 交通安全教育のDVDの貸出し 自転車シミュレーターによる交通安全教室	保護者向けの交通安全教室		高齢者自転車大会 クイックキヤッチ体験				
	安全											
	教育											
普及啓発	各市町村に対し、交通安全教室の開催に向けた働きかけ											
	学校の教育活動全体を通じて、交通安全教育の実施											
	各市町村に対し、様々な研修会等を通じて、通学路安全マップの作成を依頼											
	各市町村に対し、保護者も交えた交通安全教室の開催に向けた働きかけ											
取組み	関係機関と連携し、学校等で自転車点検整備											
	「おもいやり運転」について盛り込んだ交通安全啓発チラシの作成、自転車事故防止のための啓発活動											
	茨城県交通安全条例に基づく県民の自転車損害賠償保険等への加入促進、保険等加入促進のための広報・啓発活動											
	市内放送や市内掲示板などを活用して、交通ルールの遵守を呼びかける広報・啓発活動											
自転車乗車時におけるヘルメット着用に向けた働きかけ												
キャンペーンやチラシ等を活用した啓発活動												
地域交通安全活動推進委員や関係機関等と連携した啓発活動												
交通取組み												

施策目標 4 : 自転車を活用した県民の健康増進

施策 1 . 健康増進等につながる自転車活用の促進

自転車は、子どもから高齢者までが手軽に楽しめる身近な乗り物であり、日頃から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、通勤スタイルをクルマから自転車にシフト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できる機会の創出を図ります。

< 措置 >

①	健康増進につながる自転車活用を推進する。
②	県民の健康増進につながり、環境にもやさしい自転車通勤を県内企業等に推奨するため、県庁における自転車通勤の利用促進や自転車通勤者が利用しやすい環境整備等について検討する。 重点措置



図 8.23 自転車通勤体験プログラム講習会の様子(土浦市)【出典:土浦市 HP】



図 8.24 県庁舎の駐輪場



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の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します。

<措置>

①	スポーツクラブや民間企業等における健康増進に資する自転車活用に関する好事例や、活用効果などに関する情報の収集・発信を行う。
②	サイクルスポーツを身近で慣れ親しめるよう競輪場や公園等を活用した県民参加の取組を促進する。
③	自転車月間等における県民の自転車利用促進を啓発するイベントを実施する。 (自転車を活用した健康増進セミナー等)



図 8.25 自転車利用促進イベント(いばらきサイクルフェス)

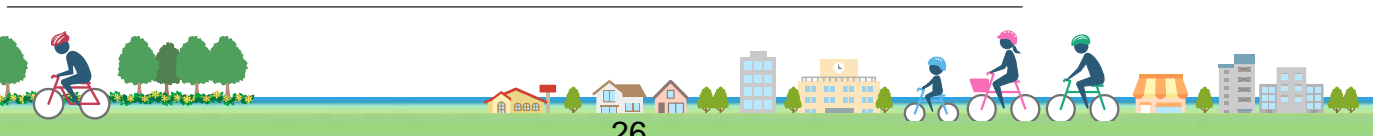


(別紙)

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	指標	措置		スケジュール	
		①	②	H31	H32 H33
施策1 豊富な地域資源を活用した仕掛けづくり	○ 地域のモデルとなるサイクルリングコース数 (1) 幹線コース [実績値] 1コース (2018年度) [目標値] 4コース (2021年度) (2) 支線コース [実績値] 0コース (2018年度) [目標値] 8コース (2021年度)	各地域に、地域特性を踏まえたセグメント(レベル)に合った多彩なサイクルリングコースの整備等を促進する。 重点措置	(幹線コース) ・ つくば霞ヶ浦りんろードをはじめとした各地域の基幹となるサイクルリングコースをいばらき自転車ネットワーク計画に位置づけ環境整備を図る。 (支線コース) ・ 市町村が中心となり、地域の民間企業や関連団体、住民等による協議会組織を立ち上げ、魅力あるコース設定の構築に向けた取組を支援する。	(幹線コース) (支線コース) 市町村・民間・団体	H31 H32 H33
		担当課 地域振興課、道路維持課、道路建設課	サイクルツーリズムの推進に向けた統一的な案内誘導サイン等(多言語化)の整備を検討する。 重点措置	(幹線コース) ・ インバウンドにも対応した統一デザインや整備方針等を検討する。 ・ 県の整備方針等に基づいた案内誘導サイン等の設置について、市町村へ協力を働きかける。	(幹線コース) (支線コース) 市町村
		担当課 地域振興課、道路建設課、道路維持課、観光物産課			

<p>地域特性を活かし、セグメント（レベル）にあった豊富な地域資源と組み合わせ合わせた自転車旅の提案を促進するとともに、地域の魅力を体験できる様々なサイクリングツアーやサイクリングイベント等を推進する。</p>	<p>・ 地域資源を活用したサイクリングイベント等を企画・開催する。</p>	<p>地域振興課、観光物産課、国際観光課</p>	<p>サイクリングの盛んな国内外の自治体や企業等との連携を推進する。</p>	<p>霞ヶ浦、浜名湖、琵琶湖による三湖連携の取組など広域サイクルツーリズムを推進するとともに、新たに台湾等との連携構築に向け相互交流を促進する。</p> <p>・ 国内外の関係機関などとの連携促進に向けた取組を県と一体となって取組むよう市町村に働きかける。</p>	<p>地域振興課、観光物産課、国際観光課</p>
<p>③</p>			<p>④</p>		
				<p>①</p>	<p>重点措置</p> <p>・ つくば霞ヶ浦りんりんロードのモデルロード（幹線コース）への位置づけに向けソフト・ハード両面による整備や国の推奨するナショナルサイクルルート（仮称）の認定条件を踏まえた環境整備に向け、認知度向上に向けた取組を推進する。 [参考2参照(P.15)]</p>
<p>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向上</p>					<p>地域振興課、道路建設課、道路維持課</p>



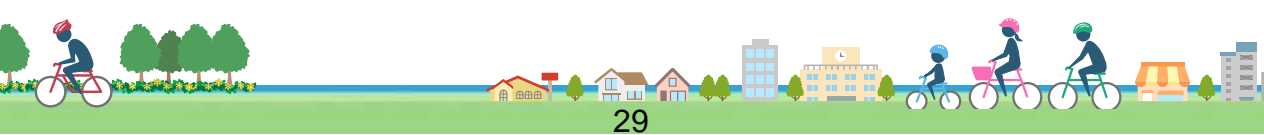
<p>②</p> <p>首都圏などで開催される自転車博（サイクルモーターショー等）やインバウンド誘客につながる海外旅行博等への出展による国内外でのPRを推進する。</p>	<p>実施内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ サイクルモーターショーや都内の拠点施設、さらには海外の旅行博に出展し、PRを行う。 ・ 各地域の魅力のPRを促進するため、県と一体となった取組を市町村へ働きかける。 	<p>担当課</p> <p>地域振興課、観光産課、国際観光課</p>	<p>観光プロモーション等の実施による情報発信を推進するとともに、サイクリング関係の民間事業者や鉄道、バス等の交通事業者と連携した情報発信を推進する。</p>	<p>実施内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 海外メディアやブロガー等を対象としたファムツアアの招聘やりんりんスクエア土浦を活用した情報発信を積極的に行う。 	<p>担当課</p> <p>地域振興課、観光産課、国際観光課、交通政策課</p>	<p>③</p> <p>SNSの活用、雑誌やメディア広告掲載、YouTubeなどを活用した国内外への情報発信の充実や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を図る。</p>	<p>①</p> <p>実施内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 特に発信力のある女性インフルエンサーやターゲットにあった雑誌などを活用した情報発信を行うとともに、観光いばらきホームページやLINE等のSNSでのサイクリング情報の発信を行う。 ・ セグメント分けした各ターゲットに対するプロモーションやその効果を測定するためのデジタルマーケティング等の手法の導入を検討し、より効果的・効果的な情報発信を推進する。 	<p>担当課</p> <p>地域振興課、観光産課、国際観光課</p>
<p>施策3 サイクリング情報効果的な発信</p>	<p>重点措置</p>							



②	本県の魅力あるサイクリングコースをまとめたサイクリングマップ（全県版）を作成し、国内外に積極的に発信する。	市町村	↕
	実施内容 ・ 各地域の地域資源や既存の自転車道等のコースを掲載した全県版のサイクリングマップを作成する。		
③	担当課 地域振興課	市町村・民間・団体	↕
	県民の自転車活用促進を啓発するイベントを開催する。		
④	実施内容 ・ 県民への自転車活用を普及・啓発するイベントを開催する。 ・ 県事業と連携した取組を市町村・民間・団体へ働きかける。	↕	↕
	担当課 地域振興課		
⑤	首都圏などで開催される自転車博（サイクルモーターショーなど）やインバウンド誘客につながる海外旅行博等への出展による国内外でのPRを推進する。 （再掲）	↕	↕
	実施内容 ・ サイクルモーターショーや都内の拠点施設、さらには海外の旅行博に出展し、PRを行う。 ・ 各地域の魅力のPRを促進するため、県と一体となった取組を市町村へ働きかける。		
⑤	担当課 地域振興課、観光物産課、国際観光課	↕	↕
	観光プロモーション等の実施による情報発信を推進するとともに、サイクリング関係の民間事業者や鉄道、バス等の交通事業者と連携した情報発信を推進する。 （再掲）		
⑤	実施内容 ・ 海外メディアやブロガー等を対象としたファームツアーの招聘やりんりんスエクスエア土浦を活用した情報発信を積極的に行う。	↕	↕
	担当課 地域振興課、観光物産課、国際観光課、交通政策課		



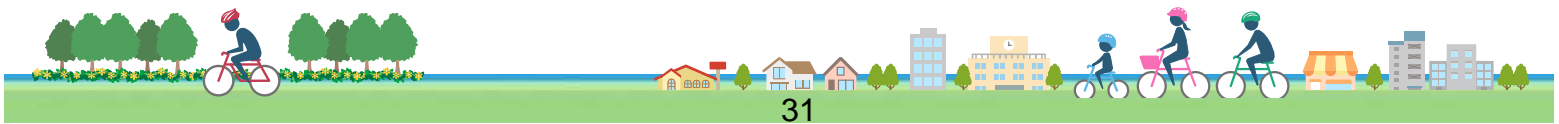
<p>施策4 誰もがいつでも 手軽にサイクリ ングを楽しめる 環境の構築</p>	<p>○ いばきサイクリング サポーター養成 数 [実績値] 15名 (2018年度) [目標値] 91名 (2021年度)</p>	<p>サイクルツーリズムの推進に向けた統一的な案内誘導サイン等（多言語化）の整備を検討する。</p>						
		<p>①</p>	<p>実施内容 (再掲) ・ インバウンドにも対応した統一デザインや整備方針等を検討する。 ・ 県の整備方針等に基づいた案内看板等の設置について、市町村へ協力を働きかける。</p>					
		<p>担当課 地域振興課、道路建設課、道路維持課、観光物産課</p>						
		<p>来訪者へのおもてなしや地域の魅力を案内するサイクリングガイド（多言語対応も含む）の養成を推進するとともに、その活用を積極的に創出する。</p>						
		<p>②</p>	<p>実施内容 重点措置 ・ 水郷筑波地域で既に実施している「いばきサイクリングサポーターイダー」養成の仕組みを県内の他地域（県央、県北、県西、鹿行）でも取り入れ、人材を養成する。</p>					
		<p>担当課 地域振興課</p>						
		<p>③</p>	<p>まちなか施設や都市公園、さらには観光施設におけるレンタサイクル（スポーツバイク、e-Bike、電動アシスト自転車など）の導入促進を図るとともに、公共交通との接続強化について検討する。</p>					
		<p>実施内容 ・ まちなかの移動手段や観光施設周辺の周遊観光などで、手軽に自転車の利用ができるようにならな施設や駅前等へのレンタサイクル施設の導入を市町村に対し働きかける。</p>						
		<p>担当課 地域振興課、交通政策課、都市計画課、都市整備課</p>						
		<p>④</p>	<p>タンデム自転車やペロタクシーの公道走行を推進する。</p>					
		<p>実施内容 重点措置 ・ タンデム自転車のレンタサイクルへの導入や、安全に走行できるように道路環境及び道路標識・標示の整備を推進する。 ・ タンデム自転車やペロタクシーを新たな観光誘客につながるツールとしての活用について市町村や民間事業者に働きかける。</p>						
		<p>担当課 地域振興課、道路維持課、交通総務課、交通規制課</p>						



サイクリスト向けの機能を整備した宿泊施設の充実を図るため関係団体へ働きかける。	⑤ 実施内容 <ul style="list-style-type: none"> 市町村と一体となってホテル旅館業生活衛生同業組合等の関係団体等への働きかけを行う。 担当課 地域振興課、観光物産課	交通施設や観光施設などにおける通信環境 (Wi-Fi) の普及拡大による来訪者のサービスの充実を図る。	⑥ 実施内容 <ul style="list-style-type: none"> 県有施設等における「IBARAKI FREE Wi-Fi」導入を働きかける。 公共施設やまちなか施設等における「IBARAKI FREE Wi-Fi」導入を市町村に働きかける。 「IBARAKI FREE Wi-Fi」導入を民間事業者へ働きかける。 担当課 ICT戦略チーム、情報システム課、国際観光課、地域振興課	茨城空港や道の駅、鉄道駅等のサイクリング拠点化 (シャワー、更衣室、組立スペース、レンタサイクル、荷物配送、手荷物一時預かり等の充実) の促進を図る。	① 実施内容 <ul style="list-style-type: none"> 茨城空港の拠点化の整備を検討するとともに、道の駅の拠点化に向けて市町村との協議・調整を進める。 道の駅におけるサイクリストへのサポート体制を整備し、サイクリング拠点化の整備について市町村に働きかける。 主要な鉄道駅の拠点化に向けた整備について民間事業者に働きかける。 担当課 地域振興課、空港対策課、道路維持課	
	施策5 交通結節点の拠点化、サポート体制の充実					



<p>サポートステーションや荷物等配送サービス、サイクルレスキユー等の導入によるサポート体制の充実・強化を図る。</p>	<p>重点措置</p> <ul style="list-style-type: none"> サイクルサポートステーションを県内全域に拡充に向け、市町村などとの役割分担を図るとともに、荷物等の配送サービスやサイクルレスキユー等の新たなサービスの導入に向けた関係事業者などとの検討を進める。 荷物等の配送サービスやサイクルレスキユー等の新たなサービスの導入の検討について民間事業者に働きかける。 	<p>地域振興課</p>	<p>サイクルトレインやサイクルバスといった鉄道・高速バスの輸送環境・サービス向上に向けた取組の検討を進める。</p>	<p>地域振興課、交通政策課</p>	<p>市町村</p>
<p>②</p>	<p>実施内容</p>	<p>担当課</p>	<p>市町村</p>	<p>市町村</p>	<p>市町村</p>
<p>③</p>	<p>実施内容</p> <ul style="list-style-type: none"> 交通事業者への働きかけを行うとともに、事業者が自主事業（試験運行）として実施する場合には、その取組を支援する。 県と一体となった取組について市町村に働きかける。 サイクルトレインやサイクルバス等の導入に向けた試験運行の実施検討や自転車利用者の受入体制の整備（自転車ラックの設置など）について民間事業者に働きかける。 	<p>担当課</p>	<p>市町村</p>	<p>市町村</p>	<p>市町村</p>
<p>④</p>	<p>実施内容</p> <ul style="list-style-type: none"> つくば霞ヶ浦りんろード（県道）において、既存休憩所の機能水準の向上を図るとともに、あずまや等を有するポケットパークの整備を推進する。 支線コースなどにおけるポケットパーク等の計画的な配置の検討について市町村に働きかける。 	<p>担当課</p>	<p>市町村</p>	<p>市町村</p>	<p>市町村</p>



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	指標	措置	スケジュール						
			H31	H32	H33				
施策1 自転車ネットワーク路線の計画的な整備推進	○ 市町村版自転車活用推進計画策定数 [実績値] 0市町村 (2018年度) [目標値] 5市町村 (2021年度)	① 全県における広域自転車ネットワーク路線(幹線コース)整備の推進を図る。 重点措置	実施内容 ・ いばらき自転車ネットワーク計画の整備方針に基づき、案内標識や矢羽根等の路面表示、舗装の修繕等、幹線コースの自転車通行空間の整備を行う。	担当課 道路維持課					
						② 幹線コースまでのアクセシブルな矢羽根や案内標識等の整備を推進する。 重点措置	実施内容 ・ 幹線コースまでのアクセシブルな矢羽根について、必要に応じて案内標識や矢羽根等の路面表示、舗装の修繕等を行う。	担当課 道路維持課	



施策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	○ 通学路の安全点検の実施率 [実績値] 小学校 99.4% 中学校 97.7% (2018年度) [目標値] 小・中学校 100.0% (2021年度)	地域のニーズに対応したまちなかにおける駐輪場の整備について検討する。			実施内容 <ul style="list-style-type: none"> 駅周辺の駐輪場の整備にあたっては、地域のニーズをきめ細かく把握した上で、鉄道事業者の協力を求めながら地域全体の駐輪場整備計画を検討するよう市町村に働きかける。 駐輪場整備にあたっては、ユニバーサルデザインに対応した駐輪施設やラック導入の検討など民間事業者に働きかける。 	担当課 道路維持課、都市整備課、地域振興課			
					①	路外駐車場の整備や荷さばき用駐車スペースの整備を検討する。			
					②	実施内容 ・ 既設の植樹帯や停車帯を活用した荷さばきスペースの整備を検討する。	担当課 道路維持課		
					③	自転車専用通行帯等における駐停車禁止規制の実施や違法駐車取締りを推進する。	実施内容 <ul style="list-style-type: none"> いばらき自転車ネットワーク及び市町村自転車ネットワークで定められた自転車通行空間において、自転車専用通行帯等の交通規制を伴った自転車通行空間の整備に関して、自転車利用者の安全と交通の円滑の観点から、駐停車禁止等の交通規制の実施を検討する。 自転車専用通行帯等における違法駐車違反取締りを積極的に推進する。 	担当課 交通規制課、交通指導課	
④	駐車監視員による違反車両に対する取締りを強化する。	実施内容 <ul style="list-style-type: none"> 駐車監視員の人数を増員し、違反車両の排除を推進する。 	担当課 交通指導課						

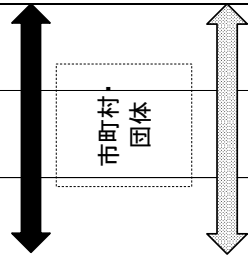
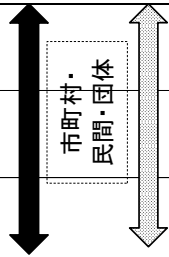


	<p>生活道路におけるゾーン30の整備や狭さくの設置などの安全対策を推進する。</p>		
<p>⑤</p>	<p>実施内容</p> <ul style="list-style-type: none"> 生活道路を走行する車両の速度抑制や進入抑制を図るため、生活道路のうち県管理道路について、路面表示やポラード等の狭さくの設置による安全対策を検討する。 市町村管理道路について、県事業と一体となって取組を進めるよう市町村へ働きかける。 	<p>担当課</p> <p>道路維持課、交通規制課</p>	
	<p>通学路周辺の自転車の視点も踏まえた安全点検を実施する。</p>		
<p>⑥</p>	<p>実施内容</p> <ul style="list-style-type: none"> 「通学路の交通安全に係る市町村連絡会議」を毎年開催し、通学路交通安全プログラムの取組状況に関する情報交換を行う。 通学路交通安全プログラムに基づき、学校や各道路管理者等の関係機関にて合同点検を行い、安全対策が必要と判断された危険箇所のうち県管理道路について対策を行う。 各市町村で策定している通学路交通安全プログラムに基づき、各学校で点検を実施した結果をもとに合同点検の実施について市町村へ働きかける。 また、合同点検実施後に対策方法について検討し、市町村管理道路について必要な対策を行うよう働きかける。 通学路交通安全プログラムに基づく、合同点検への積極的な参加を関係団体へ要請する。 <p>※通学路交通安全プログラム ：通学路の交通安全確保に向け、基本方針や推進体制等を定めたもの。</p>	<p>担当課</p> <p>保健体育課、道路維持課</p>	



目標3 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

施策	指標	措置	スケジュール			
			H31	H32	H33	
施策1 多様な交通安全教育の推進	○ 通学路安全マップの作成率 [実績値] 小学校 98.0% 中学校 89.6% (2018年度) [目標値] 小・中学校 100.0% (2021年度)	ライフステージ等に応じた自転車安全教育・啓発を推進する。 重点措置 ・ 幼児から高齢者まで各世代のライフステージに応じた安全教育を推進するため、現在実施している安全教育を体系的に整理し、レビューによる課題点や改善点を洗い出し出して効果的な教育を実施するなどの基本方針を踏まえ、各主体が連携した取組を推進する。 [参考3参照(P.21)] ・ 県交通安全県民運動推進に係る委員会等を通じ、自転車安全教育について議論する。				
		①	実施内容			
			担当課	生活文化課、保健体育課、交通総務課		
			学校や地域が連携して、交通安全の視点からの通学路安全マップの作成を推進する。			
	②	実施内容				
		担当課	保健体育課			



施策2 自転車の安全利 用の促進	①	自動車ドライバー等が、安全な間隔で自転車の脇を通過するよう「思いやり運転」につ いての意識向上を図る。	市町村・ 団体	
		実施内容	<ul style="list-style-type: none"> 自動車ドライバー等に対し、「思いやり運転」による道路空間利用の配慮についての意識向上等を図るため、県等のホームページなどによる普及啓発や、交通安全啓発チラシを作成し、交通安全教室やイベントなどにおいての自転車事故防止のための啓発活動を実施する。 交通ルールに基づき、自動車や自転車、歩行者がお互いに配慮しながらコミュニケーションをとることにより道路空間を共有するための啓発活動を実施する。 県と連携した啓発活動について市町村、関係団体へ協力を働きかけ 	生活文化課
		担当課	市町村	
		自転車乗車時におけるヘルメット着用等に向けた児童・生徒の意識向上を図る。	市町村	
	②	自転車乗車時におけるヘルメット着用等に向けた児童・生徒の意識向上を図る。	市町村	
		実施内容	<ul style="list-style-type: none"> 市町村や県立学校等に対して自転車乗車時のヘルメット着用やライト点灯などの指導に努めるよう依頼する。 各小中学校に対し、交通安全指導の際に自転車乗車時のヘルメット着用やライト点灯の有用性について説明してもらうよう市町村に働きかけを行う。 県立学校で実施している交通安全指導の際に、自転車乗車時のヘルメット着用やライト点灯の有用性について説明し、意識の向上を図る。 	保健体育課
		担当課	市町村	
		自転車乗車時におけるヘルメット着用等に向けた児童・生徒の意識向上を図る。	市町村	



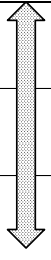
	<p>自転車を利用する県民の自転車損害賠償保険等への加入促進を図る。</p>			
③	<p>重点措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車損害賠償保険等への加入等を規定した条例の推進を図る。 ・ 交通安全教室やイベント等において、自転車損害賠償保険等への加入促進のための広報・啓発活動を実施する。 ・ 県と一体となった取組みの推進について市町村へ働きかける。 	市町村		
	<p>担当課 生活文化課</p>			
	<p>県民の交通安全意識の向上を図るため、定期的な街頭指導や各種キャンペーン等を実施するとともに、リヤカー牽引自転車等に係る交通ルールの周知を図る。</p>			
④	<ul style="list-style-type: none"> ・ 各季交通安全運動等の機会を捉えたたキャンペーンやチラシ等を活用した啓発活動を実施する。 ・ 地域交通安全活動推進委員や関係機関等と連携した啓発活動を実施する。 ・ 企業等に対する交通安全講話を実施する。 ・ 交通指導取締りを強化する。 ・ 県と連携した啓発活動等への協力について、市町村・関係団体に働きかける。 	市町村・団体		
	<p>担当課 生活文化課、交通総務課</p>			
	<p>自転車指導啓発重点地区・路線における重点的な取締りの強化や違反者に対する自転車運転者講習制度の着実な運用を図る。</p>			
⑤	<ul style="list-style-type: none"> ・ 交通事故の発生状況や地域の要望等を踏まえた重点地区・路線の見直しを実施する。 ・ 重点地区・路線における交通違反に対する指導警告及び取締りを実施する。 ・ 講習の実施に当たっては、県内の交通実態を踏まえ、受講者に事故の要因や危険性・改善点等を自ら考えさせる内容で実施する。 			
	<p>担当課 交通総務課、交通指導課</p>			



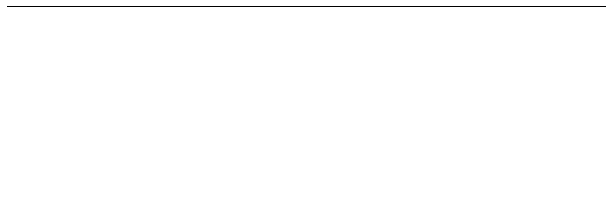
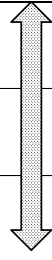
<p>⑥</p> <p>地方公共団体職員に対するルール遵守の徹底について啓発する。</p>	<p>実施内容</p> <ul style="list-style-type: none"> 庁内放送や庁内掲示板などを活用して、交通ルールの遵守を呼びかける広報・啓発活動を実施する。 	<p>担当課</p> <p>生活文化課</p>	<p>⑦</p> <p>整備不良の自転車利用による事故防止のため、定期的な点検整備を実施する。</p>	<p>実施内容</p> <ul style="list-style-type: none"> 関係機関と連携し、学校等へ赴いての自転車点検整備を実施する。 定期的な点検整備の実施について、市町村・民間事業者・関係団体に働きかける。 	<p>担当課</p> <p>交通総務課、保健体育課</p>
---	---	-------------------------	---	---	-------------------------------



市町村



市町村・民間・団体



<p>施策3 自転車の交通安全教育に係る人材の育成</p> <p>○ 自転車安全指導員の養成数 [実績値] 440名 (2018年度) [目標値] 620名 (2021年度)</p>	<p>交通安全教育者の資質の向上を図る。</p>	<p>①</p>	<p>実施内容</p> <ul style="list-style-type: none"> 県交通安全協会に対し、自転車交通安全教育指導員養成講習会の拡充等について働きかける。 ※自転車交通安全教育指導員：自転車利用者に対する交通安全教育を推進するため指導をする者 <p>担当課 生活文化課、保健体育課、交通総務課</p>	<p>県交通安全協会</p>
	<p>交通安全協会が実施している自転車交通安全教育指導員講習会を有効に活用し、指導員の拡充を図る。</p>	<p>②</p>	<p>実施内容</p> <ul style="list-style-type: none"> 教職員や果警職員のほか関係団体職員等が積極的に講習会に参加するように働きかける。 講習会の継続した開催について県交通安全協会に働きかける。 <p>担当課 保健体育課、生活文化課、交通総務課</p>	<p>市町村・県交通安全協会</p>
<p>施策4 災害時における自転車活用の推進</p>	<p>①</p>	<p>災害時の迅速な被災状況の把握など危機管理体制の強化につなげるため、「国土強靱化地域計画」や「地域防災計画」などの見直しに際しては、災害時における自転車の活用方策を検討する。</p> <p>重点措置</p> <ul style="list-style-type: none"> 国土強靱化基本計画や防災基本計画を踏まえながら、地域計画等の見直しの際は、災害時における自転車の活用方策（既存自転車の利活用や庁舎等への新たな配備など）を検討する。 災害時の自転車活用等についての検討を市町村に働きかける。 <p>実施内容</p> <p>担当課 防災・危機管理課、管財課、地域振興課</p>	<p>市町村</p>	



目標4 自転車を活用した県民の健康増進

施策		指標	措置	スケジュール		
				H31	H32	H33
施策1 健康増進等につ ながる自転車活 用の促進	○ 通勤における自転車分 担率 [実績値] 7.1% (2010年度) [目標値] 8.3% (2020年度)	①	健康増進につながる自転車活用を推進する。 ・ 県民や企業が取組む健康づくりを推進するため、健康づくりの活動に インセンティブを付与するヘルスケアポイント事業（アプリ開設）を推 進する。 健康長寿福祉課			
		②	県民の健康増進につながらり、環境にもやさしい自転車通勤を県内企業等に推奨するた め、県庁における自転車通勤の利用促進や自転車通勤者が利用しやすい環境整備等につ いて検討する。 重点措置 ・ 県庁職員の通勤スタイルを自動車から自転車にシフトしてもらうため の方策や県内企業への普及・啓発に向けた取り組みなどについて国のガ イドライン等（次年度発出予定）を参考にしながら検討を行う。 ・ 自転車の通勤利用の促進を図るための庁内の環境整備等について検討 する。 健康長寿福祉課、環境政策課、管財課、総務事務センター、地域振興課			



<p>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</p>	<p>①</p>	<p>スポーツクラブや民間企業等における健康増進に資する自転車活用に関する好事例や、活用効果などに関する情報の収集・発信を行う。</p>	<p>市町村</p>	<p>市町村</p>
		<p>実施内容</p> <ul style="list-style-type: none"> 国内外の自転車活用による健康増進等の好事例の情報収集を行うとともに、様々な機会を捉えて積極的に発信する。 		
		<p>担当課</p> <p>地域振興課、健康長寿福祉課</p>		
	<p>②</p>	<p>サイクルスポーツを身近で慣れ親しめるよう競輪場や公園等を活用した県民参加の取組を促進する。</p>	<p>市町村</p>	<p>市町村</p>
		<p>実施内容</p> <ul style="list-style-type: none"> 取手競輪場で実施している「サイクルアートフェスティバル」等による県民への普及啓発活動を推進する。 まちなかの公園や市町村主催による自転車イベントを活用した普及啓発活動の実施について市町村に働きかける。 		
		<p>担当課</p> <p>総務課、地域振興課</p>		
	<p>③</p>	<p>自転車月間等における県民の自転車利用促進を啓発するイベントを実施する。 (自転車を活用した健康増進セミナー等)</p>	<p>市町村・民間・団体</p>	<p>市町村・民間・団体</p>
		<p>実施内容</p> <ul style="list-style-type: none"> 県民への自転車活用を普及・啓発するイベントを開催する。 県事業と連携した取組を市町村・民間・団体へ働きかける。 		
		<p>担当課</p> <p>健康長寿福祉課、地域振興課</p>		



9. いばらき自転車ネットワーク

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的なエリアについて、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として選定し、その整備方針を定めた、いばらき自転車ネットワーク計画を策定します。

9.1.2 基本方針

いばらき自転車活用推進計画の4つの施策目標を踏まえ、以下の自転車ネットワーク計画の基本方針を設定します。

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

広域的なサイクリングを
対象としたネットワーク

広域的な日常交通を
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路線の選定および自転車ネットワーク路線の整備方針を定めます。

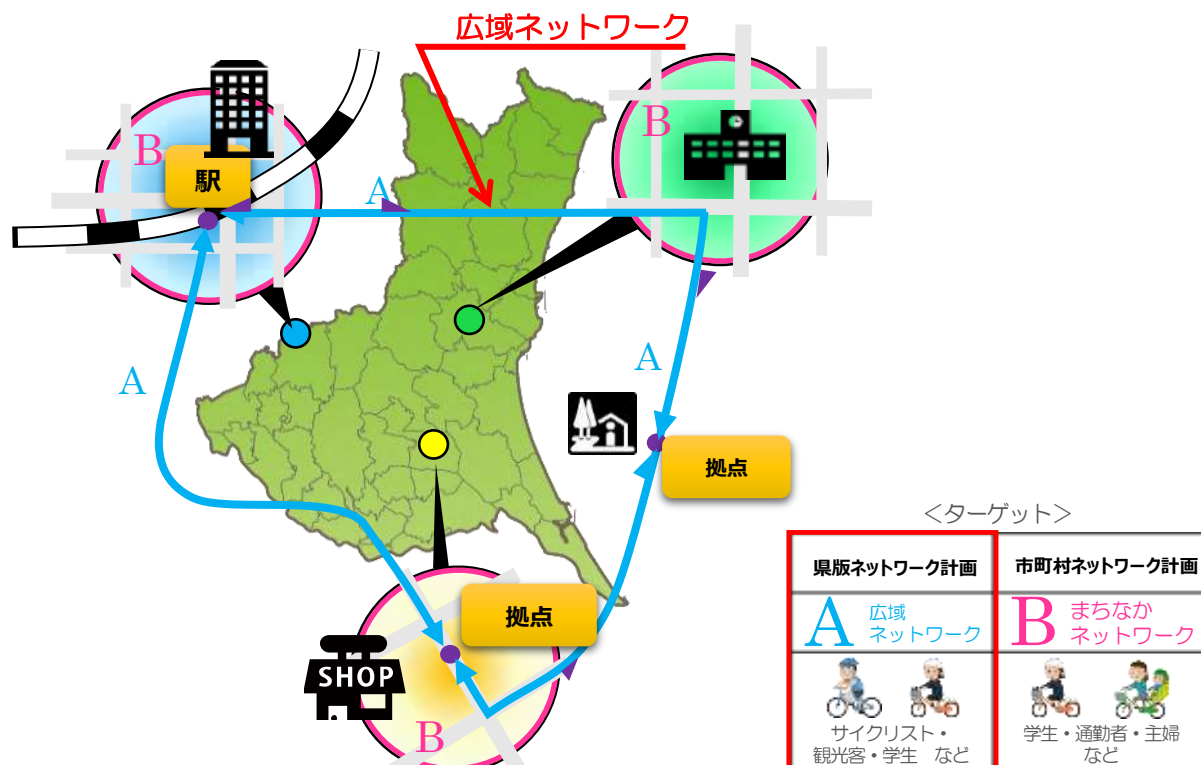


図 9.1 ネットワークのイメージ

9.2 いばらき自転車ネットワーク路線の選定

9.2.1 路線選定の考え方

広域なサイクリングを対象としたネットワークと、広域な日常交通を対象としたネットワークについて路線選定の考え方を以下のとおり示します。

1) 広域な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

広域な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) 広域な日常交通を対象としたネットワーク

a) 基本的な考え方

広域な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。広域な日常交通とは主に、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) 広域なサイクリングを対象としたネットワーク

広域なサイクリングを対象としたネットワーク路線を以下に示します。



(注) ネットワーク路線は、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ってまいります。

図 9.2 広域なサイクリングを対象としたネットワーク路線

● 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(大子町上野宮)

● 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(ひたちなか市平磯町)



2) 広域な日常交通を対象としたネットワーク路線

広域な日常交通を対象としたネットワーク路線を以下に示します。

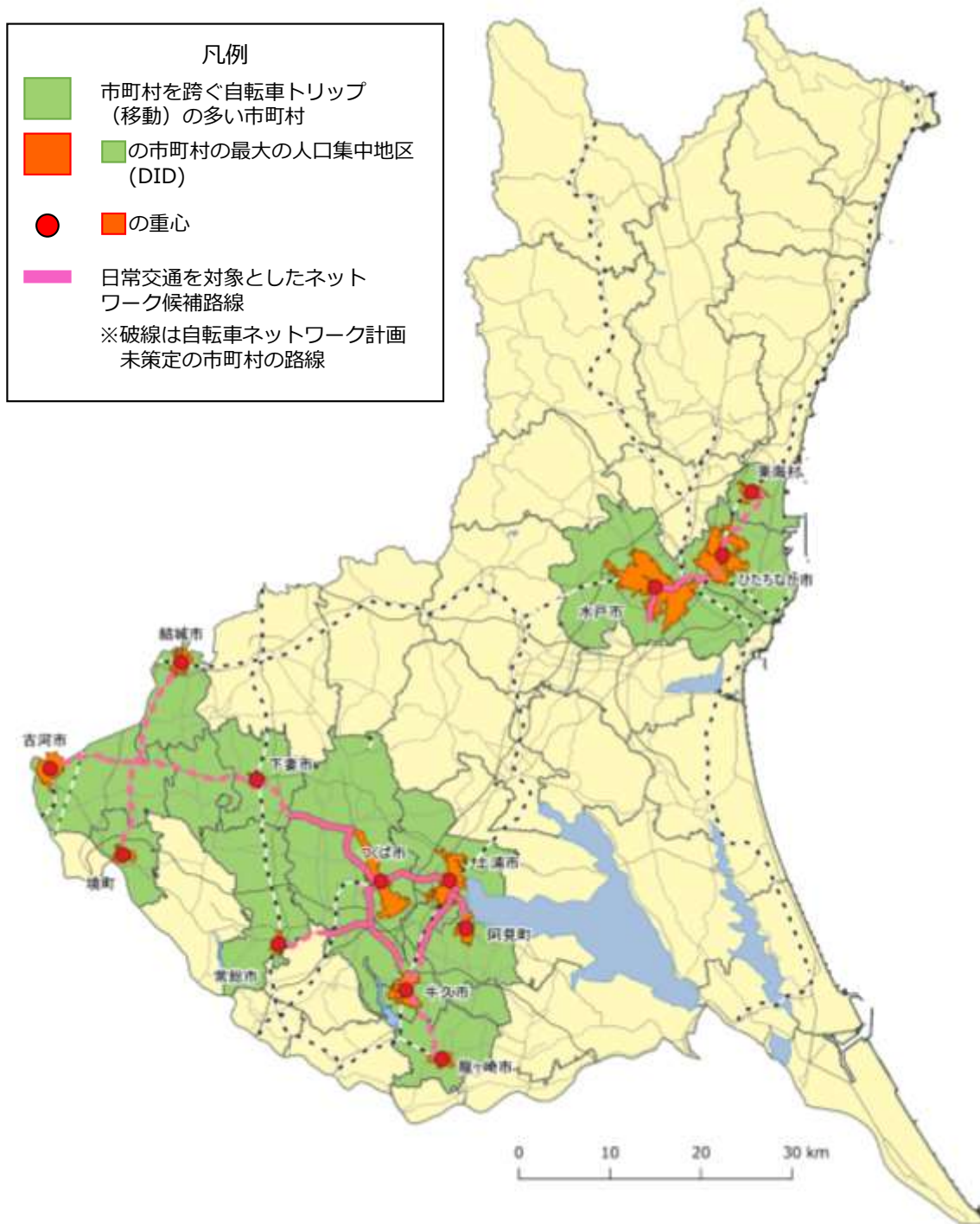
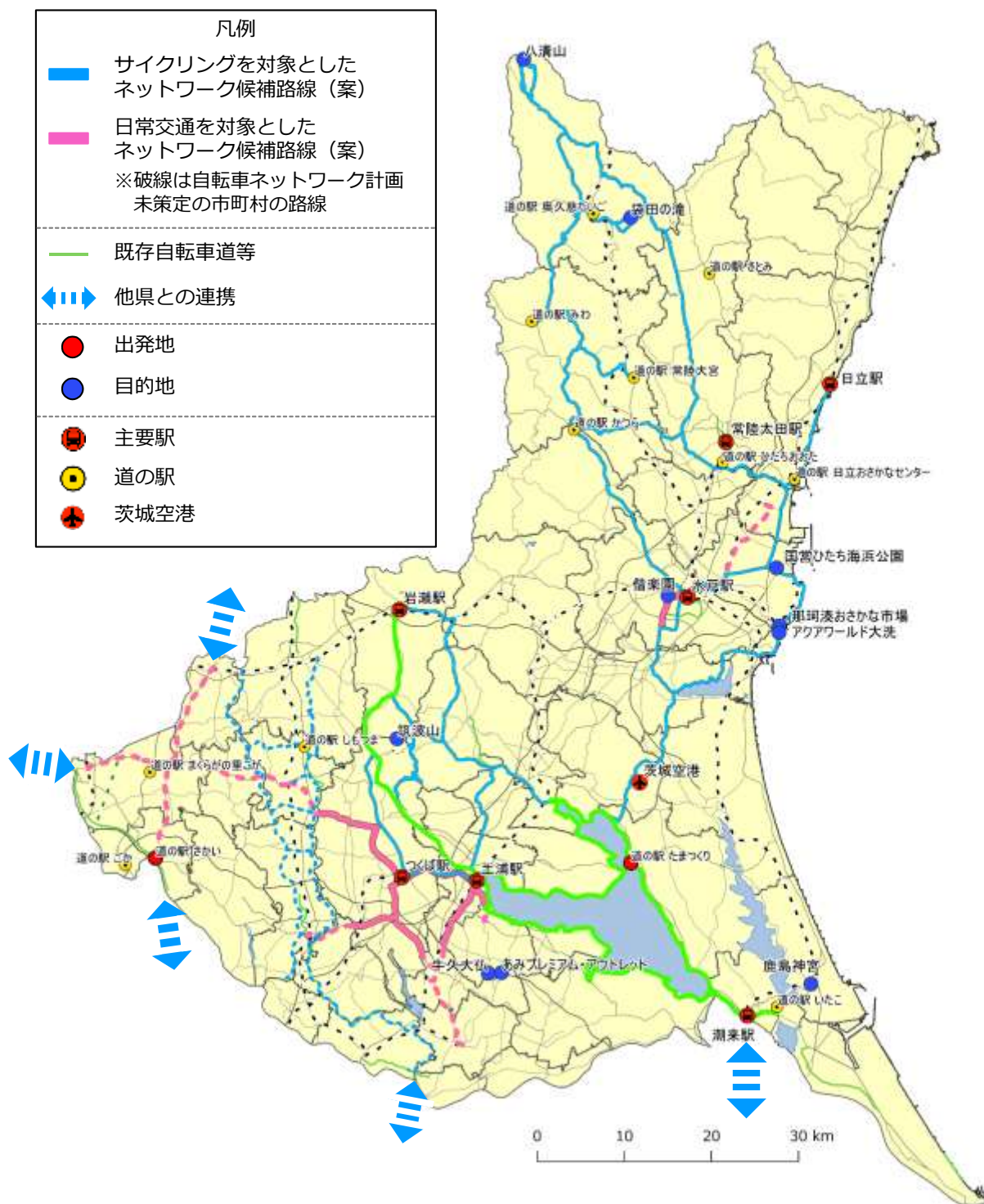


図 9.9 広域な日常交通を対象としたネットワーク路線



3) いばらき自転車ネットワーク路線

サイクリングと市町村を跨ぐ広域的な日常交通を重ね合わせたいばらき自転車ネットワーク路線を以下のとおり示します。



（注）ネットワーク路線は、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ってまいります。

図 9.10 いばらき自転車ネットワーク路線

9.3 いばらき自転車ネットワーク路線の整備方針

9.3.1 整備時期および整備の考え方

広域なサイクリングを対象としたネットワークは、今後3年間での完成を目指して整備を推進します。また、広域な日常交通を対象としたネットワークは、市町村計画と足並みをそろえて整備を推進します[※]。

(※) 現在、ネットワーク計画策定済みの3市（水戸、土浦、つくば）については、3市のネットワーク計画と整合を図ります。一方、3市以外の市町村については、今後、市町村がネットワーク計画を策定する上で参考となるよう提示するものとして扱い、市町村における検討の中で、路線が変更になる場合があります。



9.3.2 整備の全体像と整備イメージ

今後3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。

表 9.1 次年度以降の自転車ネットワークの整備に関する取組事項

項目		実施内容
既設道路における整備	自転車利用環境の充実	<ul style="list-style-type: none"> ● 矢羽根と路面標示の整備 ● 標識の整備 など
	危険箇所対策	<p>【危険箇所の改善】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 危険箇所（急カーブ、急勾配）における標識・路面標示の整備 ● グレーチング等対策 ● 橋梁部やトンネルにおける安全対策 <p>【維持管理レベルの向上】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 除草、土砂払い ● 舗装修繕 など
その他		<ul style="list-style-type: none"> ● ルートマップ（携帯用） など <p>その他、自転車活用推進計画に記載の措置と連携を図る</p>

また、整備のイメージを以下に示します。



※ 市区町村の境域内で人口密度の高い地域として設定された地区のこと

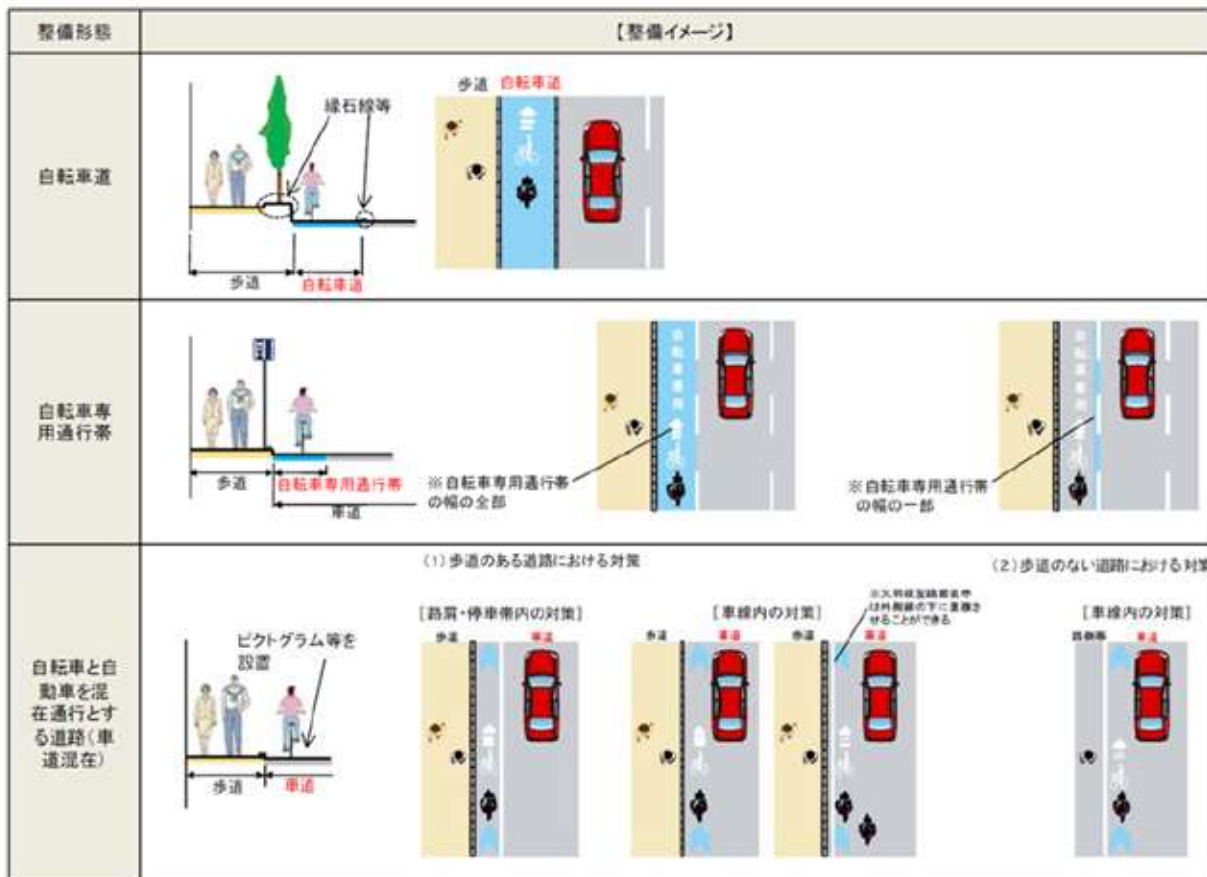
図 9.11 自転車ネットワークの整備イメージ

9.3.3 自転車利用環境の充実

1) 矢羽根と路面表示の整備

a) 整備形態の種類

自転車通行空間の整備形態は、国のガイドラインでは以下の3種類が示されています。



(出典:「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(平成 28 年 7 月改訂)」)

図 9.12 自転車通行空間の整備形態



b) 県版自転車ネットワーク路線における整備形態の考え方

本計画では国版のガイドラインを参考にしつつ、今後3年間の計画期間においては、早期の整備が求められるため、現況の車線数および歩車道境界は変更しないものとします。

また、現状の幅員構成において「自転車道」又は「自転車専用通行帯」の整備が困難である場合は「車道混在」による整備を促進し、早期に自転車通行空間の安全性の向上を図るものとします。

なお、自転車ネットワークに位置づけた路線は、将来的には国のガイドラインに則った環境整備を行うものとし、将来の完成形の整備形態も検討するものとします。

以上を踏まえ、整備形態については、以下の考え方に基づいて選定し、通行空間を整備します。

- ＜整備形態の前提条件＞
- 自転車ネットワーク路線のうち、県管理道路（補助国道、県道）を対象
 - 現況の車線数および歩車道境界は変更せず、現有幅員に基づく検討を扱う
 - 現有幅員にて自転車道（2.0m以上）、または自転車専用通行帯（1.5m以上）に必要な空間が確保できない場合、車道混在とする

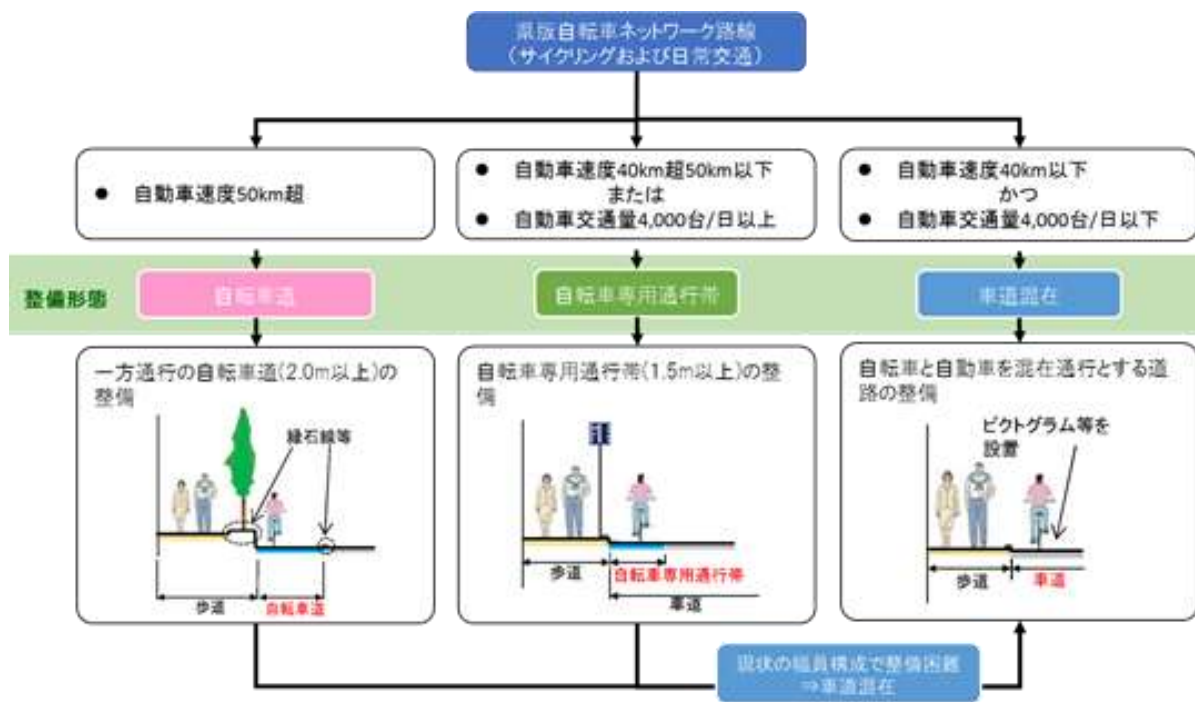


図 9.13 自転車通行空間の整備形態の考え方

c) 車道混在における矢羽根・自転車ピクトのデザイン・寸法

車道混在において、国のガイドラインを踏まえ、矢羽根および自転車ピクトを整備します。
 矢羽根および自転車ピクトは自転車の通行位置・方向を明示することで、自転車通行の安全性確保と利用者の車道走行、一方通行の意識付けを図るとともに、ドライバーに対し自転車への注意喚起を図るものです。

矢羽根・自転車ピクトのデザイン、寸法は国のガイドラインを踏まえ、以下のとおりとします。

＜県版の考え方＞

- 矢羽根、自転車ピクトのデザイン・寸法は、国のガイドラインを踏まえ、以下のとおりとする
- 標準タイプは幅 75cm、長さ 150cm の矢羽根とする
- 生活道路では幅 75cm、長さ 60cm の矢羽根とする

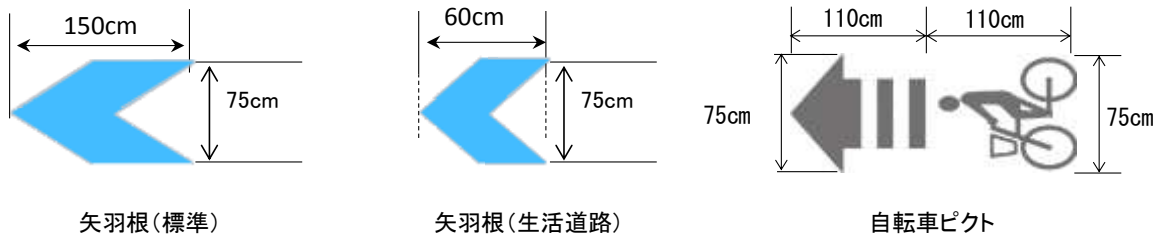
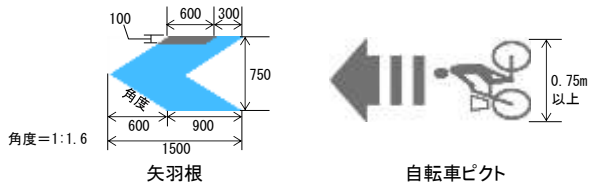


図 9.14 県版の考え方

＜参考＞

【国のガイドラインによる考え方】



【出典：「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成 28 年 7 月改訂）」より】

図 9.15 国のガイドラインによる考え方

【水戸市自転車利用環境整備計画による考え方】



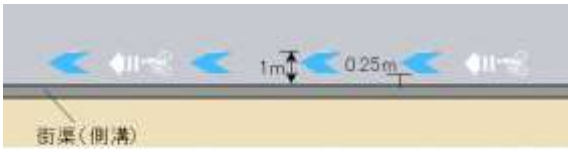
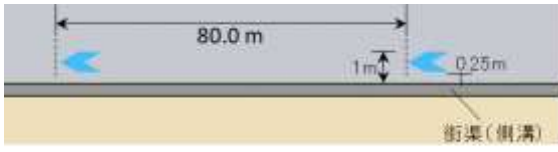
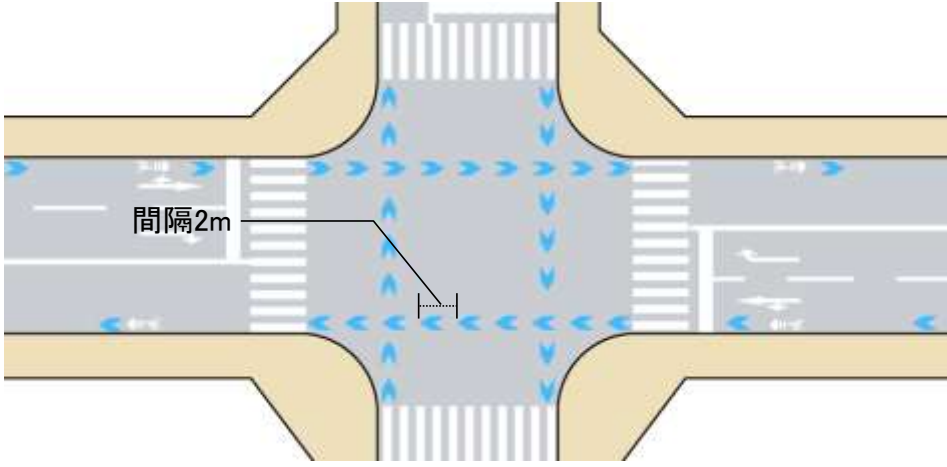
【出典：「水戸市自転車利用環境整備計画（平成 29 年 3 月）」より作成】

図 9.16 水戸市自転車利用環境整備計画による考え方

d) 車道混在における矢羽根・自転車ピクトの設置間隔

矢羽根・自転車ピクトの設置間隔について、市街地（人口集中地区：DID[※]）については国のガイドラインを、郊外部については既存の事例を踏まえ、以下を基本として設定します。
また、必要に応じてより密あるいは粗にするなど、現地状況に応じた整備を行います。

表 9.2 矢羽根および自転車ピクトの設置間隔

	市街地（人口集中地区：DID）	郊外部
単路部	<ul style="list-style-type: none"> ● 矢羽根のサイズは幅 75cm、長さ 150cm を標準 ● 生活道路では幅 75cm、長さ 60cm の矢羽根とする ● 矢羽根および自転車ピクトの設置間隔は国のガイドラインに準拠する 	<ul style="list-style-type: none"> ● 矢羽根のサイズは幅 75cm、長さ 150cm を標準 ● 矢羽根の設置間隔は 80m 
交差点部	<ul style="list-style-type: none"> ● 単路部と同じ路面標示を交差点手前まで連続する ● 交差点内の矢羽根の設置間隔は 2m ● 郊外部については、整備の必要性が高い交差点を中心に整備する 	

※ 市区町村の境域内で人口密度の高い地域として設定された地区のこと

2) 標識等の整備

コース案内に関する標識等を以下のとおり整備します。

標識等のデザインは県内市町村にて策定済みの計画や水郷筑波サイクリング環境整備総合計画などを参考として統一したデザインを計画するものとします。

表 9.3 コース案内に関する標識等の整備

整備項目	整備内容
距離標	<ul style="list-style-type: none"> ●5km 間隔で単柱または路面標示を設置 ●主要な地点までの距離を記載
分岐案内	<ul style="list-style-type: none"> ●分岐点に単柱式の標識または路面標示を設置 ●分岐点手前 300m、分岐点手前 30m、分岐後 30m に設置
峠における距離案内 (八溝山など)	<ul style="list-style-type: none"> ●峠のスタート・ゴール地点の標示 ●1km ごとに残りの距離や標高を標示 ●最後の 1km では 100m ごとに上記の標示に加え、応援メッセージ (「最後まで漕ぎきる!」など) を標示 ●最大斜度地点には斜度を標示
交差点名標識	<ul style="list-style-type: none"> ●ルート上の交差点に設置
ルートマップ	<ul style="list-style-type: none"> ●道の駅や自転車の休憩所などの拠点施設等に設置 ●コース距離、勾配、交差点名称、危険なポイント等を記載

※今後、実施計画として具体的な設置基準や仕様についてまとめる予定です。



9.3.4 危険箇所対策

自転車の走向上の安全性を確保するため、以下の危険箇所への対策を行います。

表 9.4 危険箇所の改善に関する対策

対策		対策内容
危険箇所の改善	急カーブ	●急なカーブや見通しの悪い区間などの手前に矢羽根を必要に応じて設置
	急勾配	●急勾配の手前に警戒標識または路面標示を必要に応じて設置
	グレーチング等	●道路を横断する側溝の箇所における細目タイプのグレーチングの設置 ●路肩のマンホールには滑り止めを設置 ●ドライバーへの注意喚起のための注意喚起のハンプ設置(路肩部は設置しない) ●舗装のわだちの打ち換え
	路肩の狭い 橋梁部・トンネル	●歩道に切り下げを設置するなど、安全対策を実施 ●「橋梁注意」「トンネルの延長」や「路肩狭小」等の標識を設置
レベルの維持管理の向上	除草、土砂払い	
	舗装修繕 など	

※今後、実施計画として具体的な設置基準や仕様についてまとめる予定です。

9.3.5 その他の対策

自転車利用者の安全な自転車利用を促すため、危険箇所やその走り方などきめ細かな情報を記載した携帯用ルートマップ（防水性等に配慮）などを作成します。

また、いばらき自転車活用推進計画に記載の施策・措置と連携を図り、その他の対策を推進します。



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

10.1 計画の推進体制

県、市町村、民間企業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。

10.2 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。

10.3 計画のフォローアップ

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、計画全体の進捗状況を評価するとともに事業の見直し・改善を図り、その結果を公表します。

10.4 調査・研究、広報活動等

自転車の活用について、必要な統計・分析、調査・研究、広報活動を実施します。

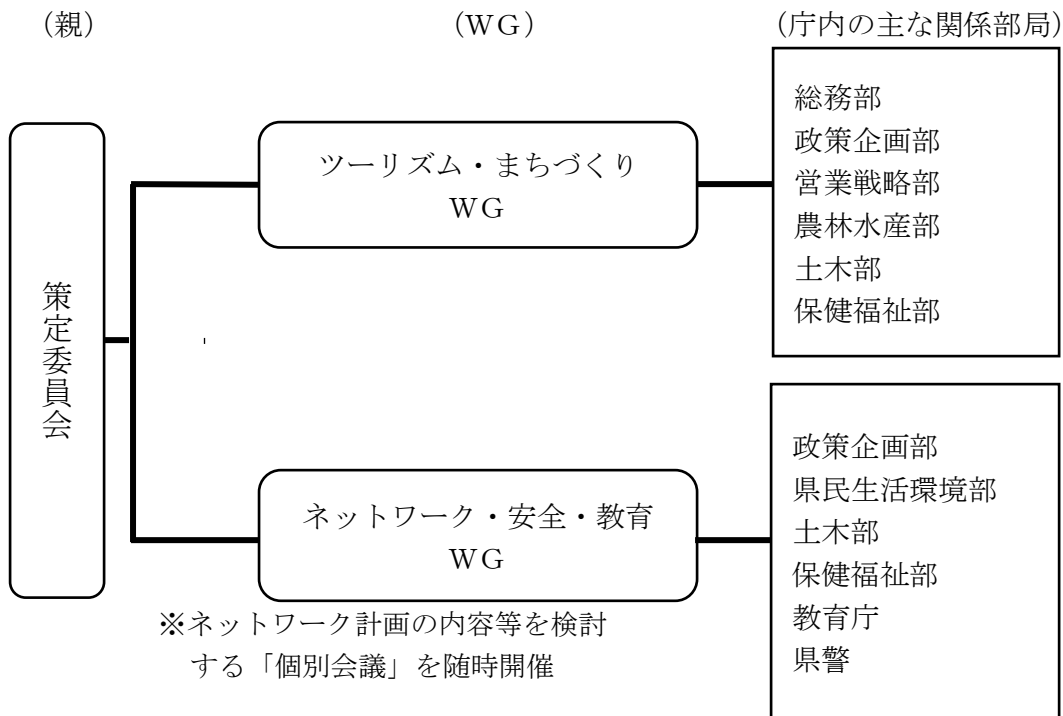


11. 參考資料



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

1) 策定委員会組織図



2) 策定委員名簿

(1) 「策定委員会」

	氏名	所属・役職等
1	◎屋井 鉄雄	東京工業大学 副学長・教授
2	久保田 尚	埼玉大学大学院理工学研究科 教授
3	本村 陽一	国立研究開発法人産業技術総合研究所 人工知能研究センター 首席研究員
4	室谷 恵美	LIFE CREATION SPACE OVE マネージャー
5	中島 祥元	(一社) ルーツ・スポーツ・ジャパン 代表理事
6	宮内 忍	日本サイクルツーリズム推進協会 理事
7	絹代	サイクルライフナビゲーター
8	青山 俊士	茨城県サイクリング協会 専務理事

任期:平成 30(2018)年 6 月 12 日～平成 31(2019)年 3 月 31 日 (敬称略 ◎委員長)

(2) 「ツーリズム・まちづくり WG」

	氏名	所属・役職等
1	◎室谷 恵美	LIFE CREATION SPACE OVE マネージャー
2	日向 涼子	モデル／サイクリスト
3	中島 祥元	(一社) ルーツ・スポーツ・ジャパン 代表理事
4	宮内 忍	日本サイクルツーリズム推進協会 理事
5	渡 和由	筑波大学芸術系 准教授
6	本村 陽一	国立研究開発法人産業技術総合研究所人工知能研究センター 首席研究員
7	渡邊 政美	(一社) 茨城県観光物産協会 専務理事
8	大嶋 繁利	笠間市商工会青年部 副部長
9	坂下 修	東日本旅客鉄道(株) 水戸支社 企画部長
10	池田 重人	常陽銀行地域協創部 部長
11	村上 政博	(独) 都市再生機構首都圏ニュータウン本部 茨城業務部長

(敬称略 ◎座長)

(3) 「ネットワーク・安全・教育 WG」

	氏名	所属・役職等
1	◎屋井 鉄雄	東京工業大学 副学長・教授
2	平田 輝満	茨城大学 准教授
3	藤本 典昭	NPO 法人自転車活用推進研究会 理事
4	絹代	サイクルライフナビゲーター
5	青山 俊士	茨城県サイクリング協会 専務理事
6	會澤 香理	茨城県PTA連絡協議会女性ネットワーク委員会 委員長
7	佐川 壽雄	(一財) 茨城県交通安全協会 専務理事
8	澤畠 政志	(一社) 茨城県バス協会 専務理事
9	市毛 清一	茨城県自転車二輪自動車商協同組合 常務理事

(敬称略 ◎座長)



11.2 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

会議名（開催年月日）	審議事項
第1回計画策定委員会 (平成 30(2018)年 6 月 12 日)	○議事 (1) 計画策定の趣旨・位置づけについて (2) 計画策定の進め方について (3) 茨城県の自転車に関わる現状について (4) 計画の目指すべき方向性・目標等について
第1回ツーリズム・まちづくり WG (平成 30(2018)年 7 月 10 日)	○議事 (1) 第1回策定委員会の議論について (2) 論点 ①ターゲット・情報発信について ②誘客促進について ③サイクリスト等の受入体制について ④通行空間等の整備について
第1回ネットワーク・安全・安心 WG (平成 30(2018)年 7 月 23 日)	○議事 (1) 第1回策定委員会の議論について (2) 論点 ①交通安全等について ②自転車ネットワークについて
第2回ツーリズム・まちづくり WG (平成 30(2018)年 8 月 22 日)	○議事 (1) WEB アンケート調査結果について (2) 論点 ①まちづくりについて ②県民の健康増進について ③サイクルツーリズムの促進について
第2回ネットワーク・安全・安心 WG (平成 30(2018)年 8 月 29 日)	○議事 (1) 第1回策定委員会の議論について (2) 論点 ①自転車安全教育について ②いばらき自転車ネットワーク計画の基本方針について ③いばらき自転車ネットワーク路線の選定について
第2回計画策定委員会 (平成 30(2018)年 10 月 23 日)	○議事 (1) いばらき自転車活用推進計画 中間とりまとめについて
第1回個別会議 (平成 30(2018)年 12 月 6 日)	○議事 (1) いばらき自転車ネットワーク計画の検討について ・アンケート調査結果(速報)について ・ネットワーク候補路線素案について (2) 市町村計画の促進方策の検討について ・県道の整備形態の考え方について



会議名（開催年月日）	審議事項
第3回ツーリズム・まちづくりWG （平成30(2018)年12月7日）	○議事 (1)いばらき自転車活用推進計画 中間とりまとめについて (2)自転車の利活用の推進に関する目標及び実施すべき施策・措置(案)について
第2回個別会議 （平成30(2018)年12月13日）	○議事 (1)いばらき自転車ネットワーク計画の検討について ・ネットワーク候補路線素案について (2)県道の整備形態の考え方について
第3回ネットワーク・安全・安心WG （平成30(2018)年12月20日）	○議事 (1)いばらき自転車活用推進計画 中間とりまとめについて (2)自転車の利活用の推進に関する目標及び実施すべき施策・措置(案)について (3)自転車ネットワークの候補路線、整備形態について



11.3 各種調査を通じた県民等や市町村の意向の把握

1) 市町村意向調査

「いばらき自転車活用推進計画」策定に向け、県内市町村の同計画に対する意向や自転車利用傾向を把握することを目的とした調査を実施した。

- ・ 調査期間：平成 30（2018）年 7 月 31 日（火）～8 月 10 日（金）
- ・ 実施方法：アンケート調査
- ・ 調査対象：県内全 44 市町村

（主な意見）

- （1）自転車専用道路等の整備（基本方針①）
 - ・ 自転車通行空間ネットワーク路線への整備
 - ・ 幅員が狭い道路でも誰もが安心して走行できる道路・空間整備
- （2）交通安全に係る教育及び啓発（基本方針⑧）
 - ・ 小中学校において交通安全教室を実施し、広報啓発活動の推進
 - ・ 教育機関を通じた子どもへの教育の充実に加え、一般成人向けの交通安全教育
 - ・ クルマ利用者に対する教育・啓発
 - ・ 自転車の取り締まり強化、県立高校での交通安全教育の強化
 - ・ 保険会社など事故に詳しい企業が交通安全教育へ協力できる制度設計
 - ・ 高齢運転者用及び一般用に自転車用反射シールの配布による交通事故等の防止
- （3）国民の健康の保持増進（基本方針⑨）
 - ・ 幅広い年齢層におけるサイクリングスポーツの振興
 - ・ 自転車を活用した県民の健康づくり
 - ・ 高齢化率の高い地域での高齢者の健康づくり・介護予防としての活用
 - ・ 基礎体力向上のためのトレーニングとしての自転車活用
- （4）公共交通機関との連携促進（基本方針⑩）
 - ・ 主要なバス停への駐輪場整備促進
 - ・ 駐輪場の整備など、公共交通との相互連携による自転車利用の促進
- （5）観光来訪の促進、地域活性化の支援（基本方針⑭）
 - ・ 平地だけではなく山間部も含めた、多様性のある広域サイクリングルートの開発
 - ・ 他県と連携し、フェリーを活用したサイクリングルートの開発
 - ・ サイクリングルート等の情報発信
 - ・ 来訪者へのコミュニティサイクルの普及促進
 - ・ サイクリングロードから観光施設等へのアプローチによる活性化
 - ・ 自然や起伏を活かした、サイクリング環境の整備
 - ・ バスや鉄道利用者に対して 2 次的公共交通手段として自転車を提供
 - ・ 果樹狩り等、体験をテーマとしたサイクリングプログラムの実施



2) WEBアンケート

観光客（首都圏観光客、訪日外国人）の自転車利用ニーズ、および県民の自転車利用実態・ニーズを把握することを目的とした調査を実施した。

- ・調査期間：①②平成 30（2018）年 8 月 3 日（金）～8 月 5 日（日）
③平成 30（2018）年 8 月 10 日（金）～8 月 16 日（木）
- ・実施方法：WEB アンケート調査
- ・調査対象：①県民：自転車利用者 1,000 サンプル、自転車非利用者 1,000 サンプル
②首都圏：茨城県に旅行経験がある東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県、栃木県、群馬県、山梨県居住者のうち、サイクリング経験あり 200 サンプル、サイクリング経験なし 100 サンプル
③訪日外国人：訪日旅行経験のある中国人 67 サンプル、台湾人 67 サンプル
ドイツ人 66 サンプル

(1) 県民アンケート

(主な意見)

1) 自転車利用実態（日常）

- ・日常的な自転車利用割合は 3 割強程度、通勤時の自転車利用は 3 割弱
- ・電動アシスト自転車の利用意向は 4 割程度、特に学生の利用意向が高い

2) 自転車利用意識・ニーズ

- ・安全な道路空間整備、自転車のルール・マナーの遵守、路駐対策およびドライバーの配慮等の改善により、利用促進の可能性あり
- ・自転車通勤の促進には、自転車通勤手当が最重要、次に自転車購入補助、駐輪場の整備、電動アシスト車等の貸出が有効
- ・電動アシスト自転車の利用促進には、自転車購入補助券が最重要、次に充電ネットワーク整備やレンタサイクル・モニターとして貸与等が有効

3) ルールの認知・遵守状況

- ・自転車安全利用五則の認知度は、学生が最も高く、子育て世帯以外が低い
- ・ルールは認知していても、ルール遵守につながっていない
- ・自転車ルール・マナーの講習会への参加意向は低い
- ・ヘルメット着用は 1 割程度、ヘルメット着用義務化に 8 割が賛成
- ・自転車保険の加入は 2 割程度、自転車保険の義務化に 9 割が賛成

4) 健康に対する意識

- ・健康に対し、6 割が不安を感じている。特に、高齢者・子育て世帯以外の社会人に不安を感じている割合が高い
- ・健康維持・増進のための自転車利用を半数が重要と認識
- ・健康情報は、テレビ・ラジオ 6 割、インターネット 5 割（全世帯）から得る
- ・企業や自治体の健康づくりへの取組が必要



(2) 首都圏アンケート

(主な意見) ※非利用者＝サイクリング経験なし

1) 旅行中のサイクリングニーズ

- ・全体の8割が旅行中にサイクリングしたいと回答。非利用者も5割が旅行時のサイクリング意向を示す
- ・1～3時間程度の短時間の観光・まちなか周遊や食事ができるポタリング、電動アシスト車によるサイクリングのニーズが高い（上級者ほど長い日数・長い時間になる傾向）
- ・サイクリングにあてたい日数は1日が5割
- ・サイクル・ウェルネス・ツーリズムに6割が興味を示す（上級者ほど興味あり）
- ・茨城県への旅行は個人旅行が9割を占め、同行者は家族が6割
- ・サイクリングのスタート地点までは、6割が自動車、4割が鉄道を利用
- ・旅行中のサイクリングには、上級者ほど自分の自転車を利用、全体では、レンタサイクル4割、シェアサイクル2割を利用
- ・レンタルしたい車種は、ロードバイク4割、電動アシスト自転車3割

2) 旅行中のサイクリング計画の意向

- ・サイクリングの計画は、1ヶ月以上前、1週間以内が3割（非利用者ほど早くから計画する傾向）
- ・情報を得ている媒体は、観光スポットをまわるサイクリングコースが掲載されたサイクリングマップやポータルサイトを利用

3) 自転車利用環境へのニーズ

- ・駅やバス停等にあると便利と感じるサービスは、ロッカー、手荷物預かりが5割、更衣室が4割とサイクリング時に少ない荷物で走れる環境へのニーズが高い（非利用者はベンチやシャワーが高い）
- ・サイクリング中に、あったら立ち寄りたと思うサービスは、カフェ、サイクリングガイドが5割（上級者は自転車持込可の宿、非利用者は無料の洋式トイレが高い）
- ・サイクリング中のトラブルには、空気入れ貸出が5割、出張サービス3割

4) 「つくば霞ヶ浦りんりんロード」の認知状況・ニーズ

- ・「つくば霞ヶ浦りんりんロード」の認知状況は、上級者の8割は認知しているが、全体では「知らない」が4割、非利用者ほど「知らない」傾向が高い
- ・道路整備だけでなく、自動車から乗り換えやすいパーク＆ライド駐車場整備や立寄りカフェづくりへのニーズが高い



(3) 訪日外国人アンケート

(主な意見) ※対象国：中国、台湾、ドイツ

1) 海外旅行中のサイクリングニーズ

- ・全体の9割が旅行中にサイクリングしたいと回答（いずれの国もニーズが高い）
- ・1～3時間程度の短時間の電動アシスト車による観光・まちなか周遊や走ることを目的としたサイクリングのニーズが高い
- ・サイクリングにあてたい日数は2～3日が7割と日本人に比べ長い日数をあてる傾向が高い
- ・サイクル・ウェルネス・ツーリズムに9割が興味を示す
- ・茨城県への旅行は個人旅行が7割を占め、旅行形態は2～3名が6割、家族が4割（台湾は5人以上が多く、ドイツは恋人との同行が多い傾向）
- ・旅行中のサイクリングには、シェアサイクル5割、レンタサイクル3割を利用
- ・レンタルしたい車種は、シティサイクル5割、電動アシスト車4割

2) 海外旅行中のサイクリング計画の意向

- ・サイクリングを計画は、1ヶ月以上前3割、1～2週間2割（台湾は早くから計画し、中国は遅い傾向）
- ・情報を得ている媒体は、観光スポットをまわるサイクリングコースが掲載されたサイクリングマップやガイドブック関連サイトを利用

3) 自転車利用環境へのニーズ

- ・駅やバス停等にあると便利と感じるサービスは、サイクリングマップやパンフレット、フリーWi-Fiが6割（台湾はラックやインフォメーション、ドイツはベンチも重視）
- ・サイクリング中に、あったら立ち寄りたと思うサービスは、無料の水やフリーWi-Fiがある施設、自転車持込可能な宿等のニーズが高い（中国はマップやパンフレット、台湾はコンシェルジュ、ドイツは無料の洋式トイレも重視）
- ・サイクリングコースに必要な機能は、サイクリングマップ、サイクリング拠点施設が6割（中国・台湾は安全な道路、ドイツは駐輪スペースを重視）
- ・サイクリング中のトラブルには、出張修理・搬送が7割、自転車搬送が6割（中国は空気入れ貸出、ドイツは工具貸出も重視）

4) 訪日経験・認知状況

- ・全体の2割が茨城県を認知、訪問経験はわずか5%



11.4 用語集（あいうえお順）

● ICT（あいしーていー） …P.30

情報通信技術のこと。IT（情報技術）がハードウェアやソフトウェアなどコンピュータ関連の技術そのものを指すのに対し、ICTは技術そのものに加え、インターネットのような通信技術を利用した産業やサービスなどを含めた総称をいう。

● e-Bike（いーばいく） …P.11,14,15,29

電動アシスト付きのスポーツ自転車のこと。

● いばらきサイクリングサポートライダー（いばらきさいくりんぐさぽーとらいだー） …P.11,29

茨城県を訪れるサイクリストなどに安全・快適なサイクリングを楽しんでもらうために、コース誘導や先導、当地の魅力の説明などを行う案内人のこと。

● IBARAKI FREE Wi-Fi（いばらきふりーわいふあい） …P.15,30

茨城県が整備推進するフリーWi-Fi サービスのこと。

● インセンティブ（いんせんていぶ） …P.40

意欲をかき立てるための動機付けや仕掛けのこと。

● インバウンド（いんばうんど） …P.9,10,25,27,28,29

外国人の訪日旅行のこと。

● インフルエンサー（いんふるえんさー） …P.27

その人の行動が世間に与える影響が大きい人のこと。特にインターネット上では、ブログやSNSなどのメディアで世間に大きな影響を与える人のこと。

● ウェルネス・ツーリズム（うえるねす・つーりずむ） …P.65,66

健康（ウェルネス）増進を目的とした観光形態（ツーリズム）のこと。ヘルス・ツーリズムとも呼ばれる。日本では「自然豊かな地域を訪れ、そこにある自然、温泉や身体に優しい料理を味わい、心身ともに癒され、健康を回復・増進・保持する観光形態」と定義される。

● SNS（えすえぬえす） …P.10,27

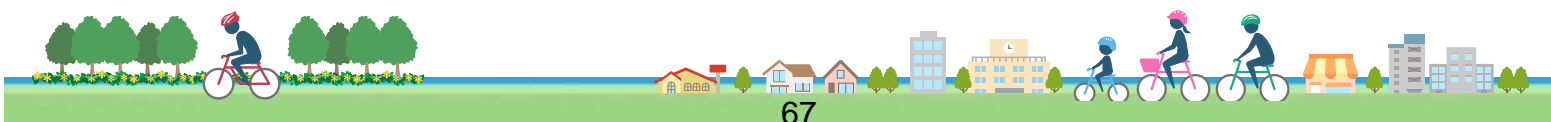
ソーシャルネットワーキングサービスの略で、登録された利用者同士が交流できる Web サイトの会員制サービスのこと。代表的なものとして Facebook、Twitter、Line、Instagram などが挙げられる。

● MTB（えむていーびー） …P.13,14

マウンテンバイクのこと。

● 思いやり 1.5m 運動（おもいやりいってんどめーとるうんど） …P.19

歩行者・自転車・クルマ等が安全・快適に道路を共有するという理念のもと、クルマが自転車の横を通過する際は“1.5m 以上の安全な間隔を保つ”か、安全な間隔を保つことができないときは“徐行する”ことを呼びかける運動のこと。



- **クリテリウム（くりてりうむ）** …P.13

レース系イベントの一種。まちなかや公園などにつくった周回コースで順位を競う自転車レースのこと。

- **グルメライド（ぐるめらいど）** …P.14

ライド系イベントの一種。自転車で地域を巡り、その土地の特産・名産品などを味わうことを目的にしたライド系イベントのこと。

- **国土強靱化地域計画（こくどきようじんかちいきけいかく）** …P.20,39

大規模自然災害等に備えるため、事前防災・減災と迅速な復旧復興に資する施策を、まちづくり政策や産業政策も含めた総合的な取組として計画的に実施し、強靱な国づくり・地域づくりを推進するために都道府県や市町村でつくられる基本的な計画のこと。

- **コンシェルジュ（こんしえるじゅ）** …P.66

公共施設や百貨店、宿泊施設などに常駐する、様々な相談や要望に応えるスタッフのこと。

- **サイクリスト（さいくりすと）** …P.7,10,11,30,42,43,60,61

サイクリングをする人。また、自転車競技の選手のこと。

- **サイクリング（さいくりんぐ）** …ページ全般

自転車に乗ること。国内では、特にレジャーやスポーツとして自転車に乗ることを意味する。

- **サイクリングイベント（さいくりんぐいべんと）** …P.8,15,26

複数人が集まり、自転車を使って楽しむ行事や催し物の総称のこと。

- **サイクリングツアー（さいくりんぐつあー）** …P.8,15,26

自転車を使って楽しむ旅行のこと。また、それらの旅行商品のこと。

- **サイクルツーリズム（さいくるつーりずむ）** …P.1,3,5,7,8,11,13,25,26,29,42,59,60,61

自転車（サイクル）を活用した観光形態（ツーリズム）のこと。自転車に乗ることが主な目的の観光旅行だけでなく、観光旅行における単なる移動手段の一つとして自転車を利用することも含まれる。

- **サイクルモードインターナショナル（さいくるもーどいんたーなしよなる）** …P.9,10,15,27,28

日本最大のスポーツ自転車展示会のこと。

- **散走（さんそう）** …P.14,65

散歩感覚で自転車を走らせ、その場所、その時間ならではの出会いや発見を楽しむこと。

- **シェアサイクル（しえあさいくる）** …P.65,66

ICT 技術をつかって、他の人と自転車をシェア（共有）し、好きなタイミング、好きな場所で、好きな時間利用するためのサービスのこと。通常、複数設置したサイクルポートと呼ばれる無人の自転車貸出拠点で、自転車の貸出や返却を行う。

- **シティサイクル（していさいくる）** …P.66

日常生活用の自転車車種の総称のこと。「ママチャリ」、「軽快車」と呼ばれることもある。



● **自転車安全利用五則（じてんしゃあんぜんりようごそく）** …P.64

自転車に乗るときに特に守るべき5つのルール（①自転車は、車道が原則、歩道は例外、②車道は左側を通行、③歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行、④安全ルールを守る、⑤子どもはヘルメットを着用）のこと。

● **自転車活用推進計画（じてんしゃかつようすいしんけいかく）** …P.1,2,7,16,32,42,50,56,59,61,62,63

自転車活用推進法に基づき、自転車の活用の推進に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るための基本計画のこと（2018年6月閣議決定）。

● **自転車活用推進法（じてんしゃかつようすいしんほう）** …P.1,2,6,7

自転車の活用を総合的かつ計画的に推進すること目的とした法律のこと（2017年5月施行）。自転車の活用の推進に関して、基本理念や国の責務、施策の基本となる事項などが定められている。

● **自転車通行空間（じてんしゃつうこうくかん）** …P.3,7,16,17,32,33,42,51,52,63

歩行者、自転車、自動車とともに安全で快適に通行できるよう、車道や歩道上で構造的あるいは視覚的な分離を図ることや、視覚的に通行位置を明示するなどにより整備された自転車の通行部分のこと。

● **招聘（しょうへい）** …P.27,28

礼儀を尽くして人を招待すること。

● **スケアードストレイト（すけあーどすとれいと）** …P.22

交通事故の恐ろしさを実感させ、交通ルールの大切さを伝えるため、スタントマンにより事故を再現して見せる教育手法のこと。

● **スポーツバイク** …P.11,29

ロードバイクやクロスバイク、マウンテンバイクなどスポーツ用の自転車車種の総称のこと。「スポーツ自転車」と呼ばれることもある。

● **セグメント（せぐめんと）** …P.8,13,14,25,26,27

あるルールに基づき分類分けした区分のこと。

● **ゾーン30（ぞーんさんじゅう）** …P.17,34

生活道路での歩行者等の安全を確保するために、区域（ゾーン）を定めて30km/h規制を実施し、ゾーン内のクルマの速度を抑制したり、ゾーン内を抜け道として通行するクルマを減らすこと。

● **タンデム自転車（たんでむじてんしゃ）** …P.11,15,29

複数人が前後に並んで同時に乗ることができる自転車のこと。

● **地方創生（ちほうそうせい）** …P.1,3,7

国内の各地域・地方が、それぞれの特徴を活かした自律的で持続的な社会を創生すること。また、それらに係る取組のこと。



● **デジタルマーケティング（でじたるまーけていんぐ）** …P.10,27

ICT 技術など「デジタル」を活用してデータを蓄積し、これらを活用したマーケティング手法のこと。

● **ナショナルサイクルルート（なしよなるさいくるるーと）** …P.9,26

日本を代表し、世界に誇りうるサイクリングルートのこと。今後国が認定制度を設ける予定。

● **B.B.BASE（びーびーベース）** …P.14

東日本旅客鉄道が運行する、東京と房総半島を結ぶ自転車&サイクリスト専用の鉄道車両のこと。自転車を解体することなく、そのまま自転車と一緒に乗車できる。

● **ヒルクライム（ひるくらいむ）** …P.13,14,15,45,46

峠や山のあるコースを自転車でどれだけ早く登りきれるかを競うこと。またそれらのレースのこと。

● **ファムツアー（ふぁむつあー）** …P.27,28

観光地の誘致促進のため、ターゲットとする国の旅行事業者やブロガー、メディアなどに現地を視察してもらうツアーのこと。ファムトリップとも呼ばれる。

● **ブロガー（ぶろがー）** …P.27,28

ブログ（Web ページ上の日記や記録）を公開・運営している人のこと。

● **ヘルスケアポイント事業（へるすけあぽいんとじぎょう）** …P.40

ウォーキングやサイクリングなど健康増進につながる活動をしている人に対して、特典と交換できるポイントを付与し、継続的な健康管理や生活習慣の改善を目指す事業のこと。

● **ベロタクシー（べろたくしー）** …P.11,29

自転車タクシーの一種で、後部に二人乗りの座席を取り付け、上部を屋根で覆った三輪自転車のこと。

● **ポータルサイト（ぽーたるさいと）** …P.15,65

ポータルは「入り口」という意味があり、様々な情報を集約し、それらに簡単にアクセスできるようにした入り口となる Web サイトのこと。

● **HP（ほーむページ）** …P.19,23

「ホームページ」の略。

● **ポケットパーク（ぽけつとぱーく）** …P.9,12,15,31

サイクリング時の休息の場として、日よけやベンチ等を設置した簡易的な休憩施設のこと。

● **ポテンシャル（ぽてんしゃる）** …P.4

潜在的な力。可能性としての力のこと。

● **ボラード（ぼらーど）** …P.34



路上に設置してクルマの通行・進入を制限する設備のこと。

● **モノ消費、コト消費（ものしょうひ、ことしょうひ）** …P.13

「モノ消費」とは、商品を所有することに価値をおいた消費行動のこと。「コト消費」とは、商品やサービスを購入したことで得られる一連の体験に価値をおいた消費行動のこと。

● **モビリティ（もびりてい）** …P.4

乗り物。移動手段のこと。

● **YouTuber（ゆーちゅーばー）** …P.10,27

動画共有サービス「YouTube」に自作の動画を投稿し、その広告収入を主な収入源としている人物・集団のこと。

● **ユニバーサルデザイン（ゆにばーさるでざいん）** …P.33

誰にとっても利用しやすくデザインするという考え方のこと。

● **ライド系イベント（らいどけいイベント）** …P.13

サイクリングイベントのうち、決められた時間内に完走することなど、自転車で楽しむことを主目的としたイベントのこと。これに対し、サイクリングイベントのうち、順位を競うことを目的としたイベントのことをレース系イベントとよぶ。

● **ライフステージ（らいふすてーじ）** …P.18,20,21,22,35

人の一生（ライフ）におけるそれぞれの段階（ステージ）のこと。本計画では、幼児、小学生、中学生、高校生、成人、高齢者と分類。

● **ラック（らっく）** …P.15,31,33,66

主にスポーツ自転車用の簡易型の駐輪設備のこと。自転車のサドルの先端をラックのバーに引っ掛けて使用する。

● **レンタサイクル（れんたさいくる）** …P.11,12,15,29,30,64,65,66

貸し自転車サービスのこと。通常、利用・返却は同じ場所で行う必要がある。

● **ロングライド（ろんぐらいど）** …P.13

自転車で長距離を走行すること。

● **WG（わーきんぐぐるーぷ）** …P.59,60,61,62

「ワーキンググループ」の略。特定の問題の調査や計画の推進のため設けられた部会のこと。

● **Wi-Fi（わいふあい）** …P.11,15,30,66

ケーブルを使わず無線通信を利用してデータをやり取りする仕組み・サービスのことであり、インターネットに接続すること等ができる。「無線LAN」とも呼ばれる。無料のWi-Fiサービスを「フリーWi-Fi」と呼ぶ。



いばらき自転車活用推進計画

(計画全般について)

茨城県政策企画部 地域振興課
〒310-8555 茨城県水戸市笠原町 978 番 6
電 話 : 029-301-2735 (ダイヤルイン)
F A X : 029-301-2789
Eメール : chikei4@pref.ibaraki.lg.jp

(ネットワーク計画について)

茨城県土木部 道路維持課
道路建設課
電 話 : 029-301-4464 (道路維持課ダイヤルイン)
F A X : 029-301-4469
Eメール : doi11@pref.ibaraki.lg.jp