

いばらき自転車活用推進計画 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、「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
- 自転車活用推進法の施行により、国をあげて自転車活用の気運が急速化

本県の自転車を取り巻く課題

- 誰もが安全・快適に走行できる自転車走行空間の整備に加え、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や交通安全意識の向上が必要
- 生活習慣病の予防などにつながる自転車を、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ことが必要
- 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おこしに向け、自転車を観光誘客のツールとして全県でさらに積極的に活用していくことが必要

推進期間：2019年度から2021年度までの3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・快適に自転車を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多彩なサイクリングを提供するコースづくりを推進し、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)

【主な措置】・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 ・統一的な案内誘導サイン等の整備検討 ・地域資源を活用した自転車旅の提案等 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向上

国のナショナルサイクルルートの指定を受け、「つくば霞ヶ浦りんりんロード」の更なる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。

【主な措置】・モデルルート(幹線コース)と位置付けるための環境整備の推進 ・国内の自転車博や海外旅行博等への出展によるPR 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共有しながら、サイクリストや観光客などのターゲットに合わせた効果的な情報発信に取り組む。

【主な措置】・雑誌やYouTuberなどを活用した国内外への情報発信、SNSやデジタルマーケティング等の活用による双方向の情報発信機能などの充実 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

安全で安心・快適にサイクリングを楽しめるよう、地域の魅力を案内するサイクリングガイドの育成やレンタサイクルなど様々なサービスの充実を図る。

【指標】いばらきサイクリングサポートライダー養成数 [実績値]15名(2018年度) → [目標値]91名(2021年度)

【主な措置】・サイクリングガイド(多言語対応含む)の養成 ・タンデム自転車等の公道走行の推進 ・まちなか施設や都市公園等へのレンタサイクルの導入 など

施策5. 交通結節点の拠点化、サポート体制の充実

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、荷物配送や修理出張サービスなどのサポート体制の充実・強化を図る。

【主な措置】・茨城空港や道の駅等のサイクリング拠点化 ・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 ・休憩施設等の機能充実 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. いばらき自転車ネットワークに基づく計画的な整備推進

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】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)

【主な措置】・全県におけるモデルルート(幹線コース)の位置づけに向けた整備 ・アクセス道路への案内標識等の整備 ・市町村版自転車活用推進計画の策定支援 など

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

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】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)

【主な措置】・地域ニーズに対応したまちなか駐輪場の整備検討 ・駐車監視員による違反車両の取締り強化 ・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】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)

【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 ・学校や地域が連携した通学路安全マップの作成

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(外国人観光客向けの情報発信含む)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。

【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 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】自転車安全指導員の養成数 [実績値]440名(2018年度) → [目標値]620名(2021年度)

【主な措置】・交通安全教育者の資質の向上 ・自転車安全教育指導員養成講習会の活用による指導員の拡充

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】・「国土強靱化地域計画」、「地域防災計画」等の見直しの際には、災害時における自転車の活用方策を検討

目標4

県民の健康増進
自転車を活用した

施策1. 健康増進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】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%(2021年度)

【主な措置】・健康増進につながる自転車活用を推進(ヘルスケアポイント事業) ・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の検討 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】・民間企業等による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 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

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を基本
- ・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

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



<整備イメージ>

<いばらき自転車ネットワーク>



出典：国土数値情報

(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を検討中であり、ルートを点線表示しています。

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

「6. 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

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、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

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。

- ・ 自転車活用推進法の施行や国の自転車活用推進計画策定など、国を挙げてサイクルツーリズム（日本を代表し世界に誇る「ナショナルサイクルルート」の創設等）をはじめとした自転車活用の気運が急速化
- ・ 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が着実に進展しているが、更なる誘客には情報発信や受入体制の整備などが必要
- ・ 本県には、山々や河川、海岸線などの自然環境や地域資源が豊富であり、これらを最大限に活かした全県的なサイクルツーリズムの可能性大

国内外からのサイクリストが何度も訪れたい魅力ある「**サイクリング王国いばらき**」の実現

1 策定にあたっての基本的な考え方

ターゲット：ターゲットを明確にしたうえで、セグメントに応じた施策を展開

推進体制：県・市町村・民間など様々な主体と相互連携を図る

3 推進に向けた主な取組

- ①ターゲットや地域資源のセグメント分けに応じた誘客の仕掛け
・サイクリングコースの設定、サイクリングツアーの推進 等
- ②効果的で多様な情報発信
・首都圏や海外でのサイクルイベントへの出展 等
- ③サイクリストの受入体制整備
・茨城空港や道の駅等のサイクル拠点化の検討 等
- ④自転車走行空間の整備
・自転車走行空間（サイン表示）の整備推進 等

2 モデルルートの設定

県内各地域の豊富な地域資源を有機的に結び付けたモデルルートを下の4つの視点から設定

- ①サイクリストのレベル ②魅力ある資源を繋ぐ ③ルートごとの特色を反映 ④安全・安心、快適性

