

# 茨城町自転車活用推進計画 (素案)



# 目 次

|                                       |    |
|---------------------------------------|----|
| <b>1. 茨城町自転車活用推進計画とは</b>              | 1  |
| 1—1. 計画の策定背景・目的                       | 1  |
| 1—2. 計画の区域・期間                         | 1  |
| 1—3. 計画の位置づけと構成                       | 2  |
| 1—4. 上位・関連計画                          | 4  |
| <b>2. 本町における自転車利用環境の現状・課題</b>         | 8  |
| 2—1. 本町を取り巻く環境                        | 8  |
| 2—2. 自転車の利用状況                         | 17 |
| 2—3. 自転車活用状況調査                        | 23 |
| 2—4. 自転車利用の現状・課題                      | 31 |
| <b>3. 自転車利用環境向上の方針・具体的な施策</b>         | 33 |
| 3—1. 基本方針と目標                          | 33 |
| 3—2. 基本目標 1. 自転車と暮らそう！（安全・安心な自転車の利活用） | 35 |
| 3—3. 基本目標 2. 自転車と楽しもう！（サイクルツーリズムの推進）  | 41 |
| <b>4. 茨城町自転車ネットワーク計画</b>              | 44 |
| 4—1. 自転車ネットワーク計画とは                    | 44 |
| 4—2. 自転車ネットワーク計画の基本方針                 | 45 |
| 4—3. 自転車ネットワーク路線の選定                   | 51 |
| 4—4. 自転車ネットワーク路線の整備形態の考え方             | 55 |
| <b>5. 計画の実現に向けて</b>                   | 61 |
| 5—1. 計画の実施スケジュールと推進体制                 | 61 |
| 5—2. 計画のフォローアップと見直し                   | 62 |



# 1. 茨城町自転車活用推進計画とは

---

## 1-1. 計画の策定背景・目的

自転車は、通学や買い物など、日常生活における身近な移動手段です。

また、近年の環境や健康意識の高まりとともに、自転車を活用して地域を巡り、地域のさまざまな資源の魅力を体験するなどの地方創生の取組みも活発化しています。

このようなレジャーとしての自転車利用者も年々増加傾向にあるとともに、災害時の移動手段など、自転車に対する需要も高まりをみせています。

このような状況を踏まえ、国においては平成 29 年5月、交通における自動車への依存の程度の低減や健康増進等において自転車の活用が効果的であるとして「自転車活用推進法」を施行し、平成 30 年6月には、自転車の活用推進に関する施策を総合的かつ計画的に定めた「自転車活用推進計画」を策定しました。

この流れを受け、県では平成 31 年3月に「いばらき自転車活用推進計画」を策定し、本町の一部路線を含む「大洗・ひたち海浜シーサイドルート」の整備を進めるなど、自転車利用の推進に取り組んでいます。

本町では、「住むことを誇れるまちづくり」「人が行き交うまちづくり」「協働のまちづくり」を基本理念として、将来像「三世代が共に輝く元気交流空間 夢と希望を未来へつなぐまち」への取組みを進めており、人口減少やその構造が変化する中で、将来にわたって自立・持続可能な魅力あるまちづくりの推進や、ラムサール登録湿地涸沼などの地域資源の活用をすることが求められています。

このような背景から、自転車が持つ生活面・観光面等の長所を踏まえ、日常生活における自転車の利活用を推進するとともに、サイクルツーリズムの推進による交流人口の増加や地域の活性化を図るため、「茨城町自転車活用推進計画」を策定します。

## 1-2. 計画の区域・期間

### (1) 計画の区域

本計画の対象区域は、本町全域とします。

### (2) 計画の期間

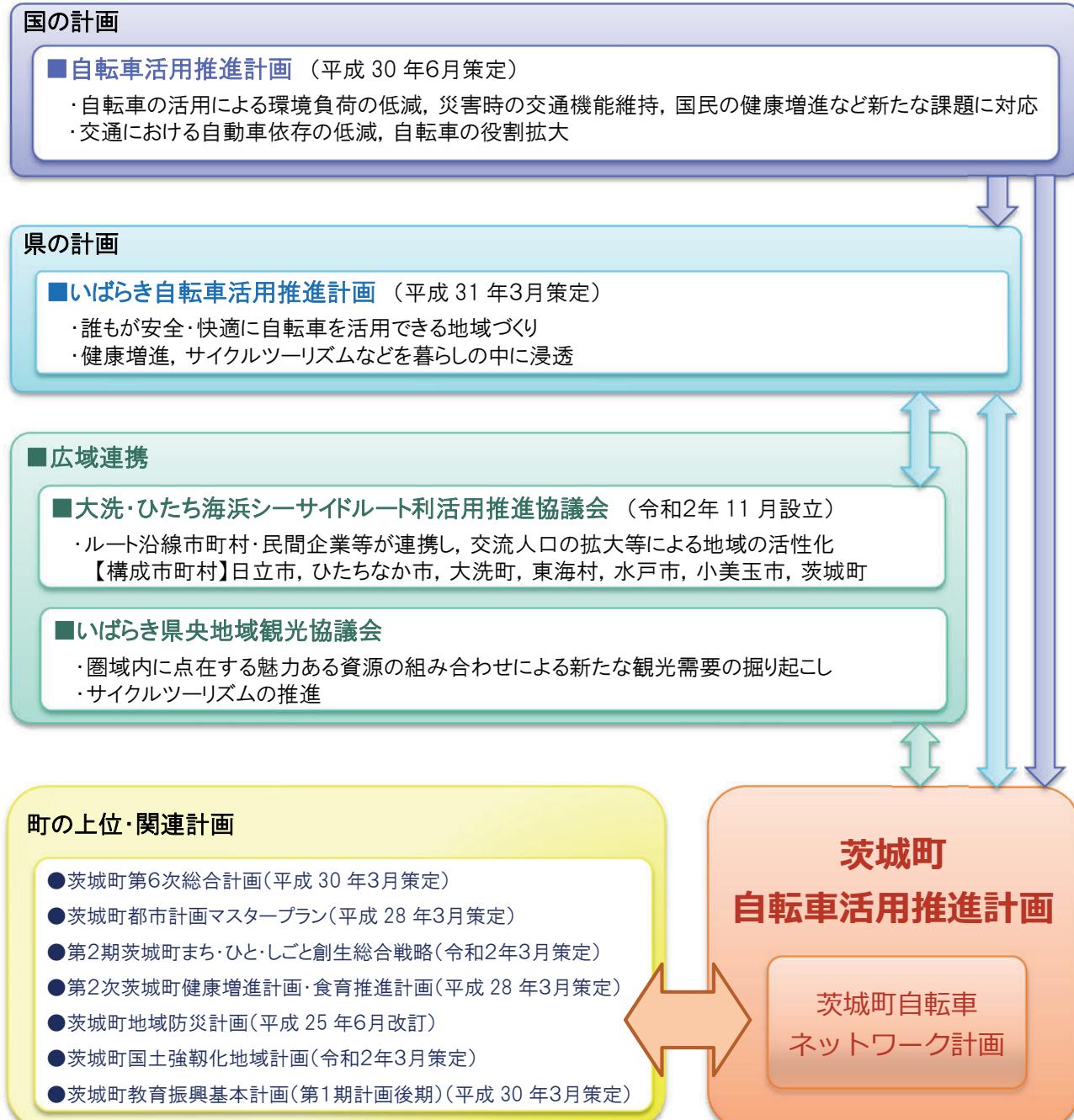
自転車の利活用を推進するには、自転車の有用性等を広く町民の皆様の暮らしの中で浸透させるとともに、自転車の利活用に向けた環境整備を進める必要があります。

のことから、計画推進期間は、長期的な展望を視野に入れつつ、令和3年度から令和 12 年度までの 10 年間とします。なお、事業の進捗、社会情勢の変化等を踏まえ、必要に応じて、期間途中においても計画内容について見直しを行います。

## 1-3. 計画の位置づけと構成

### (1) 計画の位置づけ

- 本計画は、本町における自転車に関する政策の最上位計画として位置づけ、国や県の、推進計画を踏まえながら、本町の自転車活用の現状・課題に応じた計画を策定します。また、本計画は上位・関連計画等との連携や整合を図ります。
- 本計画は、大洗・ひたち海浜シーサイドルート利活用推進協議会及びいばらき県央地域観光協議会での取組みによる、広域連携の地域活性化を図ります。
- 本計画内に、「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19日道路局長・交通局長通知)及び「いばらき自転車ネットワーク自転車通行環境整備ガイドライン」に基づく「茨城町自転車ネットワーク計画」を定めます。



## (2)計画の構成

本計画は、以下の項目で構成します。

### 【茨城町自転車活用推進計画】

#### 1. 茨城町自転車活用推進計画とは

(策定背景・目的、区域・期間、位置づけと構成、上位・関連計画)

#### 2. 本町における自転車利用環境の現状・課題

(本町を取り巻く環境、自転車の利用状況、自転車活用状況調査、現状・課題)

#### 3. 自転車利用環境向上の方針・具体的な施策

(基本方針、基本目標、施策の体系)

#### 4. 茨城町自転車ネットワーク計画

(計画概要、基本方針、自転車ネットワーク路線の選定・整備形態)

#### 5. 計画の実現に向けて

(実施スケジュールと推進体制、計画のフォローアップと見直し)

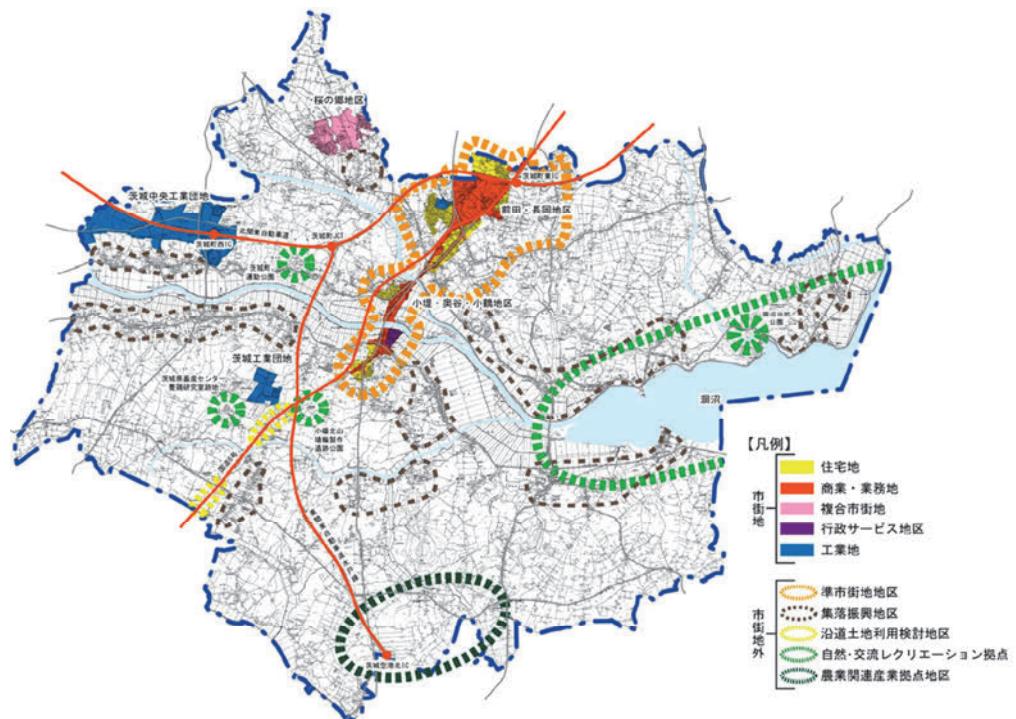
## 1-4. 上位・関連計画

### (1)茨城町第6次総合計画(平成30年3月策定)

- 交通ルール遵守とマナー向上に向けた啓発活動、交通安全に関する広報活動を進めるとともに、小学生にヘルメット配付、自転車通学の中学生にヘルメット購入費補助など通学等の安全対策を推進している。
  - 健康づくりに関する教室等を開催し、正しい知識の啓発をしている。また、スポーツ活動の普及促進を行っている。
  - 新たな観光資源の掘り起しや各種施設・イベントとの有機的な連携、広域的な周遊ルートの開発を図っている。

## (2)茨城町都市計画マスターplan(平成28年3月策定)

- 市街地内や既存集落内においては、住民の身近な生活を支える生活道路の整備やスクールゾーンの設定などによって安全性を高め、快適な生活環境の向上を目指している。
  - 少子高齢化などの社会情勢を踏まえ、誰でも安全かつ容易に移動できる交通環境として、路線バスなどの公共交通の維持・充実を目指している。
  - 涸沼や河川などの水辺や、河川沿いに広がる農地や林地による水と緑の良好な自然環境や、小幡北山埴輪製作遺跡などの文化・歴史的資源を有していることから、これらの地域特性を活かした魅力ある公園・緑地の充実を目指している。
  - ラムサール条約湿地として登録された涸沼やその周辺については、良好な自然環境を積極的に保全するとともに、住民ニーズを考慮したレクリエーションの場としての利活用方策について検討を進めている。



## 図 土地利用方針

(出典)茨城町都市計画マスターplan(H28)

### (3) 第2期茨城町まち・ひと・しごと創生総合戦略(令和2年3月策定)

- 子育て支援の一環として、ヘルメットの購入補助を行っている。
- ラムサール条約登録湿地涸沼において、涸沼水鳥・湿地センター(仮称)の利用促進など、鉾田市や大洗町と連携することとしている。
- 潟沼自然公園の活用やサイクリング拠点の整備を検討し、サイクルツーリズム事業を推進することとしている。

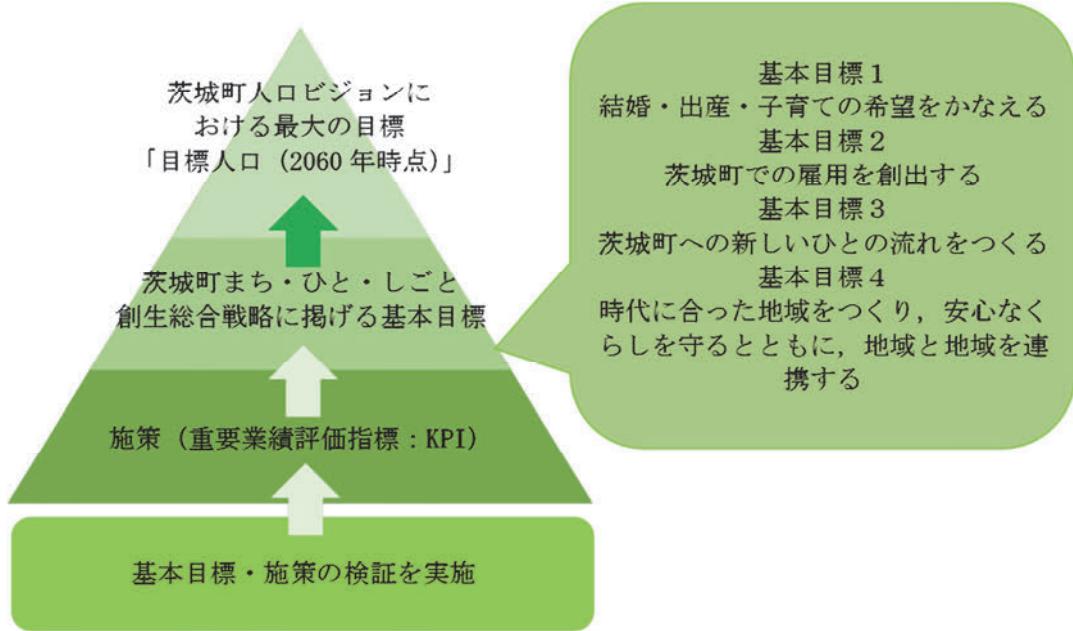


図 第2期茨城町まち・ひと・しごと創生総合戦略の目的及び考え方

(出典)第2期茨城町まち・ひと・しごと創生総合戦略(R2)

### (4) 第2次茨城町健康増進計画・食育推進計画(平成 28 年3月策定)

- 生涯を通じてだれもが健康に暮らすことができるよう、自ら実践しやすい環境を整え、町民一人ひとりの行動変容を促す取組みを推進するとともに、涸沼自然公園やサイクリングロードなどの恵まれた地域資源の活用について推進している。

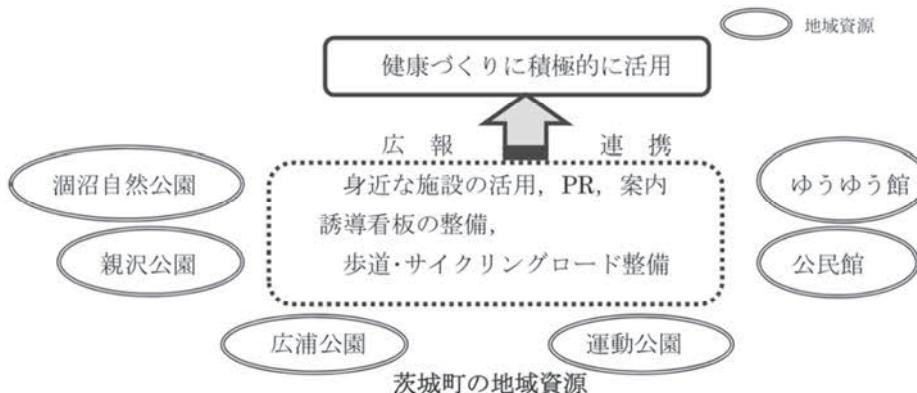


図 地域資源の活用イメージ

(出典)第2次茨城町健康増進計画・食育推進計画(H28)

## (5)茨城町地域防災計画(平成25年6月改訂)

- 災害対応時に、公共交通機関等が停止することも予想されることから、職員の参集における手段を、自転車、バイク、徒歩などとするとしている。

## (6)茨城町国土強靭化地域計画(令和2年3月策定)

- 災害時の避難対策として、茨城町自転車活用推進計画等を踏まえ、歩行者、自転車利用経路の安全性を確保するため各種の整備計画を推進し、有事の際の迅速な避難行動と経路の確保に努めることとしている。

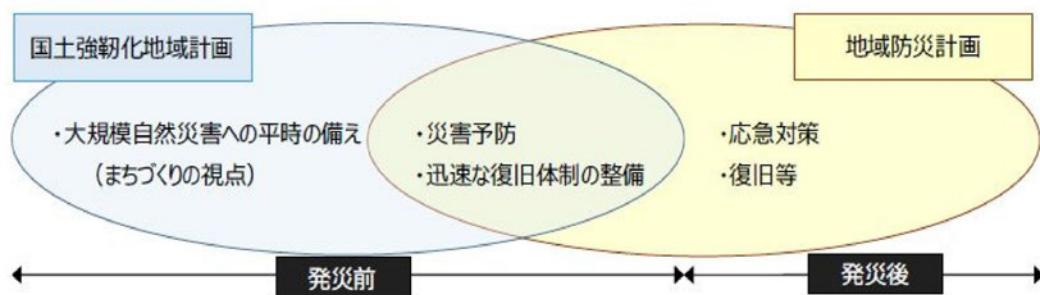


図 地域防災計画と国土強靭化地域計画

(出典)茨城町国土強靭化地域計画(R2)

## (7)茨城町教育振興基本計画(第1期計画後期)(平成30年3月策定)

- 児童・生徒の安全確保のために、地域や国・県・警察等と連携を図りながら安全教育・安全管理を推進していくこととしている。

## (8)自転車活用推進計画(平成30年6月策定 国)

- 環境負荷の低減や災害時における交通機能の維持、国民の健康増進等の課題を解消していくため、自転車の活用を総合的・計画的に推進している。
- 国は、自転車の活用推進に関する以下の4つの目標を掲げている。

- 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の推進による観光立国実現
- 目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

- 実施すべき施策として、「自転車通行空間の計画的な整備の促進」や「シェアサイクルの普及促進」等を掲げている。

## (9)いばらき自転車活用推進計画(平成31年3月策定 茨城県)

- 県は、自転車活用による安全安心な都市環境や県民の健康増進、観光地域づくりを課題としている。
- 目指すべき将来の姿として「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」を掲げ、県だけではなく、市町村や民間企業等、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、本県の自転車活用を図ることとしている。
- 県は、自転車の活用推進に関する以下の4つの目標を掲げている。

- 目標1 サイクルツーリズムの推進による地域の活性化
- 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
- 目標3 自転車事故のない安全・安心な社会の実現
- 目標4 自転車を活用した県民の健康増進

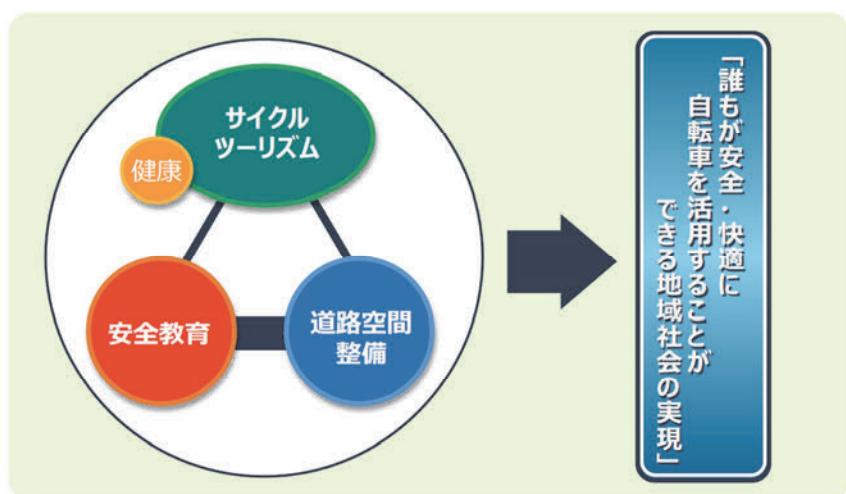


図 目指すべき将来像の概念

(出典)いばらき自転車活用推進計画(H30)

## 2. 本町における自転車利用環境の現状・課題

### 2-1. 本町を取り巻く環境

#### (1) 本町の特徴

- 本町は、東京からおよそ 100km、茨城県のほぼ中央に位置し、北は県庁所在地である水戸市に隣接し、東は大洗町、南は鉾田市、小美玉市、西は笠間市に接している。
- 町域は、東西に約 17km、南北に約 14km、面積は約 121.6km<sup>2</sup>となっており、町域の大半が標高 20m から 30m 程度の台地上にあり、平坦な地形を形成しているほか、涸沼へと注ぐ涸沼川や涸沼前川、寛政川の3つの河川が町の中央部を流れ、河川の流域には田園が広がっている。
- 北関東自動車道や東関東自動車道水戸線、国道6号が本町を通過し、常磐自動車道が本町の西方直近を通り、茨城空港も本町から南方に車で約 20 分の距離に位置しており、広域交通条件に恵まれた地域となっている。
- 本町は、国指定遺跡である小幡北山埴輪製作遺跡が形成されるなど、縄文・弥生時代から人々が住みつき、農業に適した肥沃な土地と交通の要所として発展した。

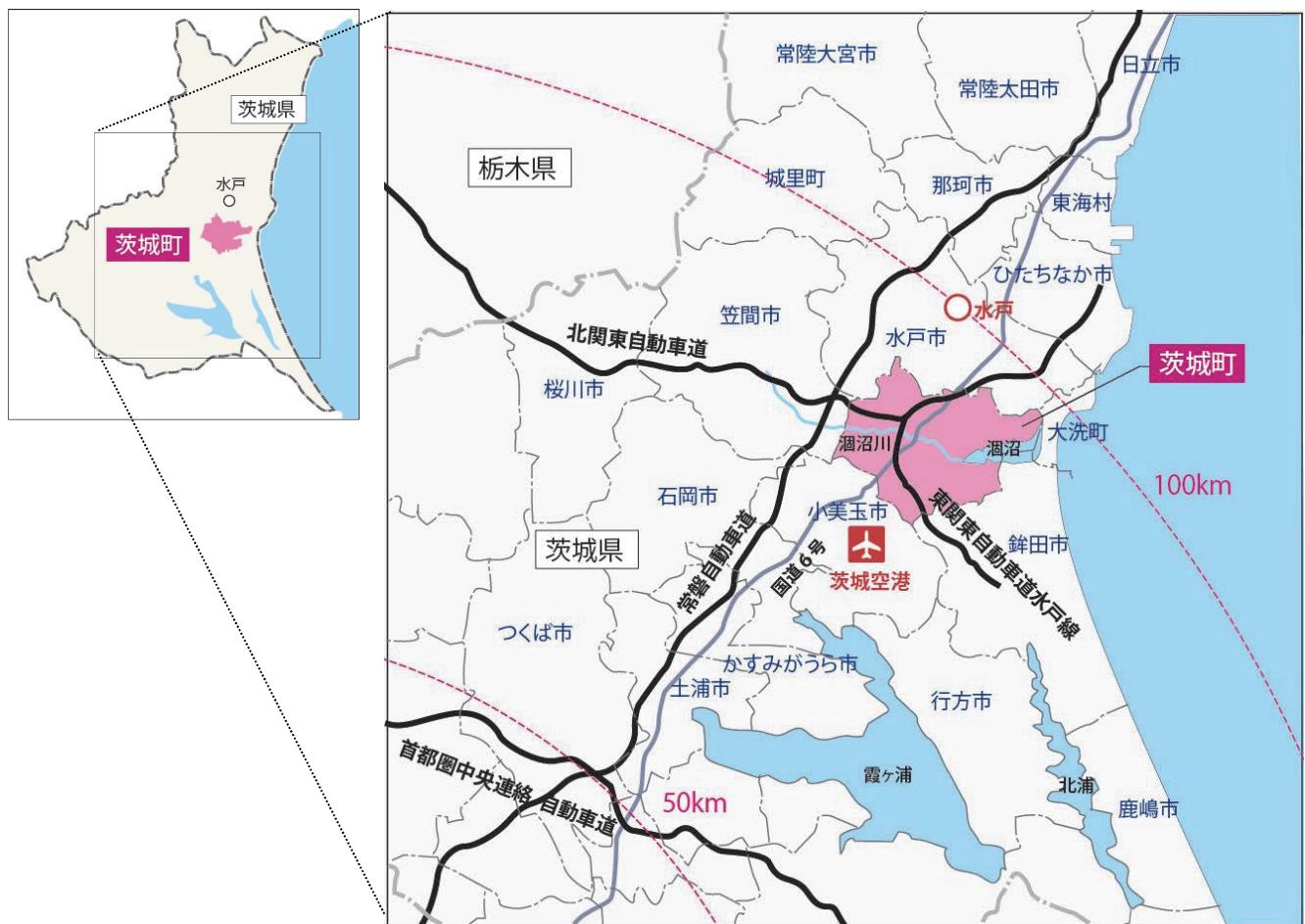
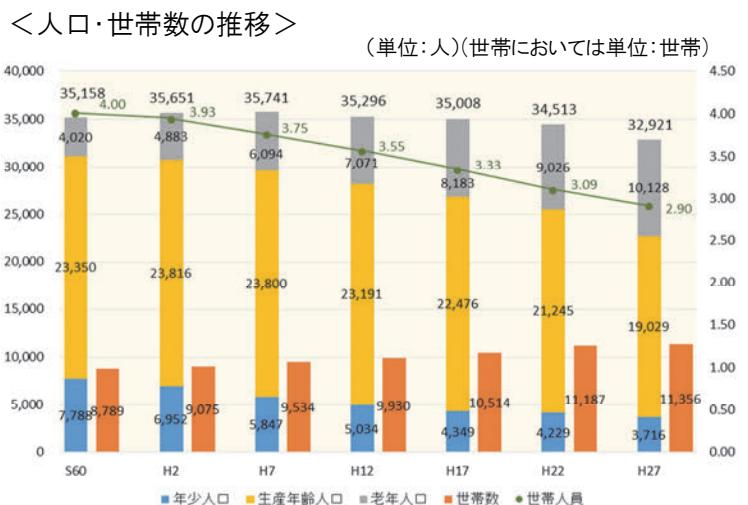


図 茨城町の位置

## (2) 人口・世帯数等

- 平成 27 年の国勢調査の人口は 32,921 人で、平成 7 年をピークに減少傾向にある。一方、世帯数は 11,356 世帯(平成 27 年)で一貫して増加傾向にあり、平均世帯人員は 2.90 人(平成 27 年)で、核家族化や一人世帯が増加している。



(資料)国勢調査(S60～H27)

- 人口分布は、北部中央の市街化区域及びその周辺において人口が集中しており、地域別にみると長岡地域が最も多くなっているが、広く人口が分布している状況である。

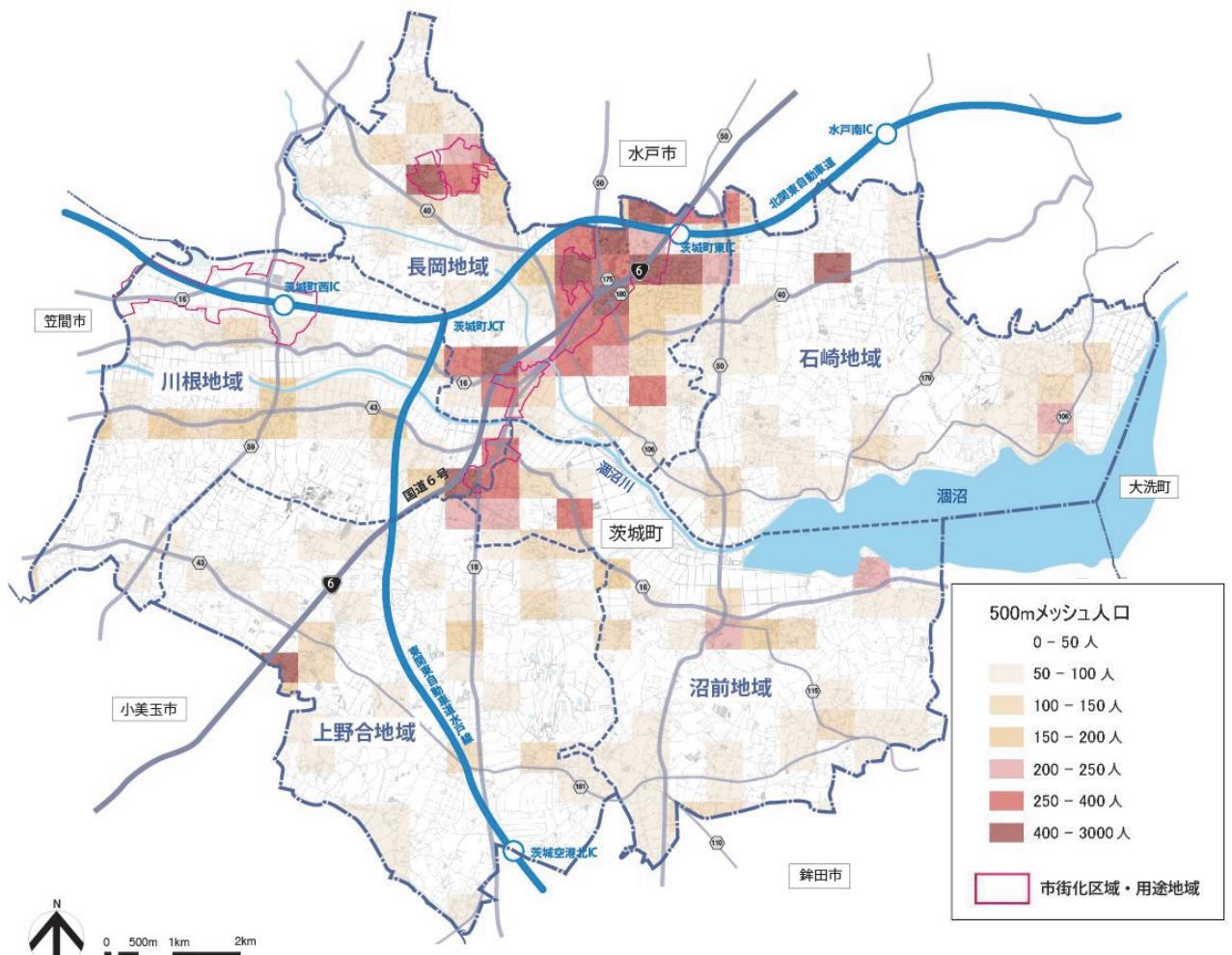


図 人口分布

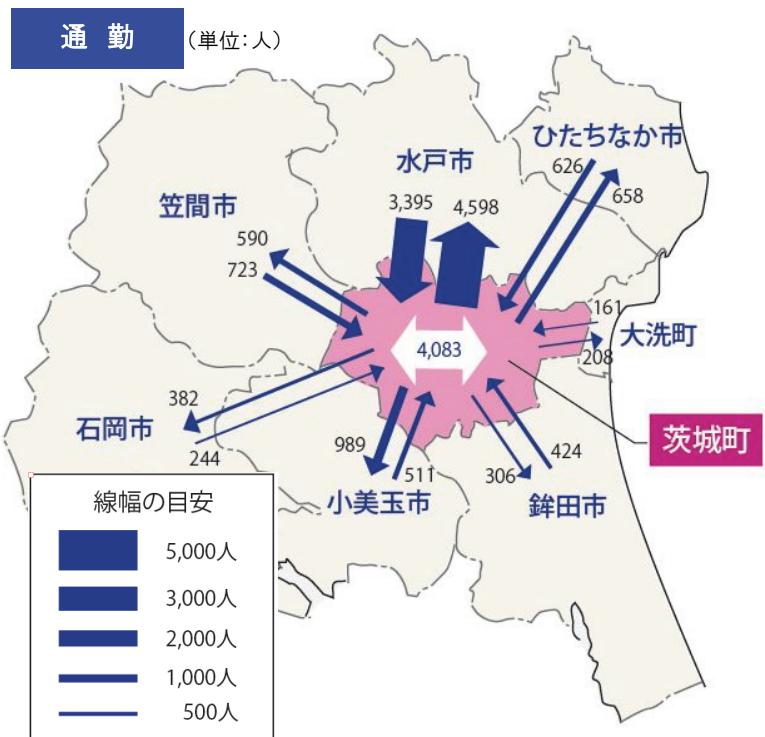
(資料)国勢調査(H27)

### (3)生活行動

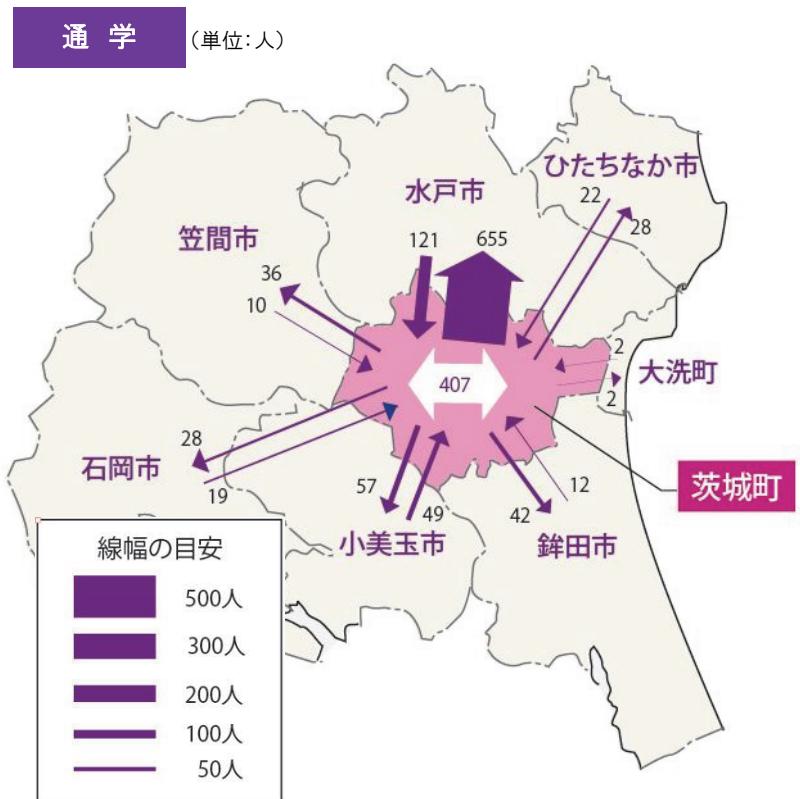
- 平成 27 年の国勢調査による本町及び近隣市町村の移動をみると、通勤・通学ともに流出数が流入数を上回っている。
  - 通勤・通学ともに水戸市が最も多い。

## ＜通勤・通学の動向＞

| 流 入      | (単位:人) |        |     |
|----------|--------|--------|-----|
|          | 全体     | 通勤     | 通学  |
| 茨城県      | 11,767 | 11,062 | 705 |
| 茨城町      | 4,490  | 4,083  | 407 |
| 水戸市      | 3,516  | 3,395  | 121 |
| 石岡市      | 263    | 244    | 19  |
| 笠間市      | 733    | 723    | 10  |
| ひたちなか市   | 648    | 626    | 22  |
| 鉾田市      | 436    | 424    | 12  |
| 小美玉市     | 560    | 511    | 49  |
| 大洗町      | 163    | 161    | 2   |
| その他県内市町村 | 958    | 895    | 63  |



| 流 出      |  | (単位:人) |        |       |
|----------|--|--------|--------|-------|
|          |  | 全 体    | 通 勤    | 通 学   |
| 茨城県      |  | 14,225 | 12,846 | 1,379 |
| 茨城町      |  | 4,490  | 4,083  | 407   |
| 水戸市      |  | 5,253  | 4,598  | 655   |
| 石岡市      |  | 410    | 382    | 28    |
| 笠間市      |  | 626    | 590    | 36    |
| ひたちなか市   |  | 686    | 658    | 28    |
| 鉾田市      |  | 348    | 306    | 42    |
| 小美玉市     |  | 1,046  | 989    | 57    |
| 大洗町      |  | 210    | 208    | 2     |
| その他県内市町村 |  | 1,085  | 980    | 105   |
| その他 ※    |  | 71     | 52     | 19    |



## 図 通学・通勤の流入出数 (資料)国勢調査(H27)

## (4) 土地利用

- 農地・山林等の自然的土地利用が町全域の約8割を占め、住宅用地等の都市的土地区域が約2割となっている。
- 前田・長岡地区、茨城中央工業団地地区、桜の郷地区に市街化区域が指定されている。
- 貴重な自然資源を守るため、涸沼周辺が県立自然公園区域に、小幡城跡が緑地環境保全地域等に指定されている。

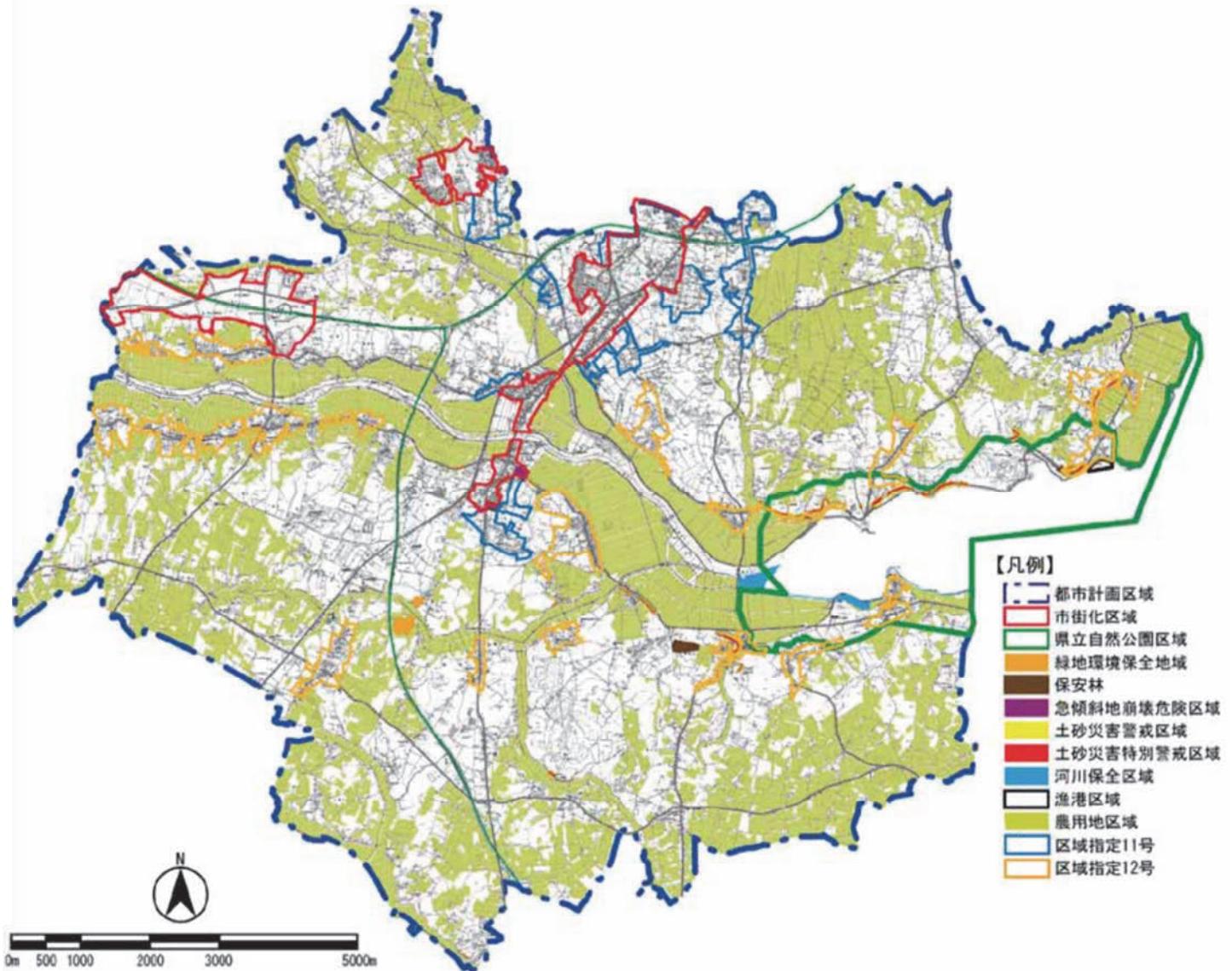


図 土地利用現況

(出典)茨城町都市計画マスタープラン(H28)

## (5)観光

- 観光・交流資源として涸沼があり、湖畔には涸沼自然公園、親沢公園、広浦公園、網掛公園などが整備されている。
- ポケットファームどきどき等、多くの農産物直売所、小幡城跡や小幡北山埴輪製作遺跡、木村家住宅などの史跡・名所がある。



図 観光施設

ポケットファームどきどき



集客力の大きな  
農業体験型のレジャー施設

小幡城跡



土地の起伏を利用した迷路のような空堀

涸沼自然公園



自然を感じ、楽しむことができる  
広大な敷地の公園

- 平成 30 年の観光入込客数をみると、本町は約 77 万人で、隣接する大洗町 453 万人、笠間市 370 万人、水戸市 368 万人、小美玉市 211 万人、鉾田市 107 万人となっており、多くの観光客が本町を取り囲むエリアに訪れている。

<近隣市町村の観光入込客数>

(単位:人)

| 市町村名   | 入込客数(延べ人数) |
|--------|------------|
| 水戸市    | 3,676,200  |
| 小美玉市   | 2,109,100  |
| 茨城町    | 769,200    |
| 大洗町    | 4,530,800  |
| 鉾田市    | 1,069,100  |
| 笠間市    | 3,704,400  |
| 城里町    | 549,400    |
| ひたちなか市 | 3,921,600  |
| 那珂市    | 243,400    |
| 石岡市    | 1,456,300  |
| 東海村    | 394,200    |

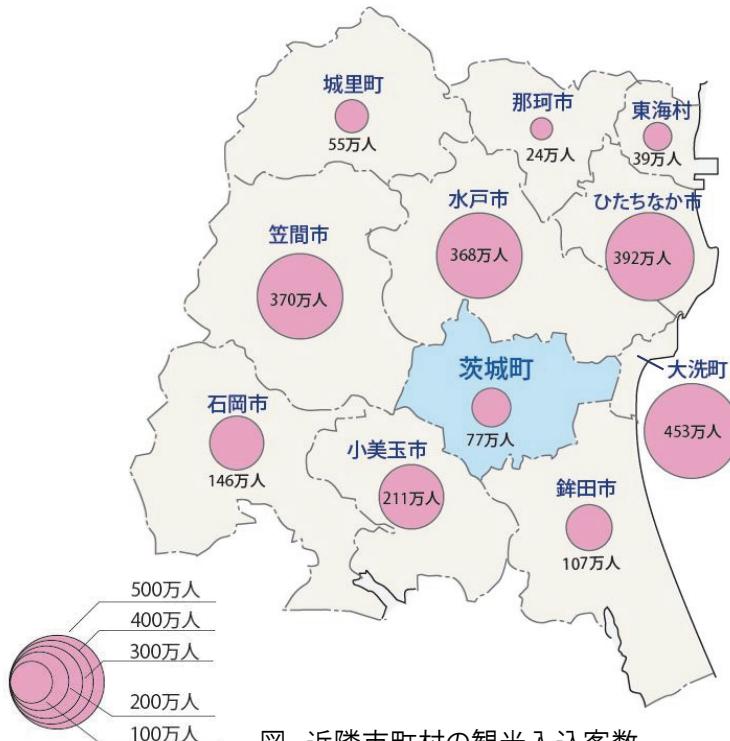


図 近隣市町村の観光入込客数  
(資料)観光動態調査(茨城県)(H30)

- 潤沼に関するホームページ(<https://www.hinuma.ibaraki.jp>)

「ラムサール条約登録湿地 潤沼」のホームページが本町、鉾田市、大洗町の3市町で構成されるラムサール条約登録湿地ひぬまの会によって公開されている。

潤沼の自然、観光・レジャー、ボランティアなどの活動団体等の分類で構成され、自転車に関連するサイクリングコースやレンタサイクル(大洗町、鉾田市のみ)、拠点情報等が横断的に提供されている。



(出典)ラムサール条約  
登録湿地潤沼 HP

## (6)道路・交通

- 主な道路網は、北関東自動車道、東関東自動車道水戸線が通過するほか、国道6号が中央を南北に通過しており、主要地方道大洗友部線、茨城鹿島線、内原塩崎線、茨城岩間線、水戸神栖線、玉里水戸線6路線とその他一般県道8路線、及び本町の市街地や既存集落等の拠点間を連絡する幹線町道や住民にとっての身近な交通や防災機能を有している町道となっている。



- 本町の公共交通については、鉄道はなく、路線バスが運行しており、水戸・東京間を結ぶ高速バスが北関東自動車道（茨城町西 IC）を経由して運行している。
- 路線バスは、関東鉄道株式会社、関鉄グリーンバス株式会社、茨城交通株式会社が運行しており、水戸駅及び赤塚駅から水戸医療センターまでを運行する路線や、水戸駅から役場方面を運行する路線が石岡、茨城空港、鉢田駅などを結んでいる。
- 公共交通の空白地域について、交通弱者対策としてデマンド型乗合タクシーを運行している。

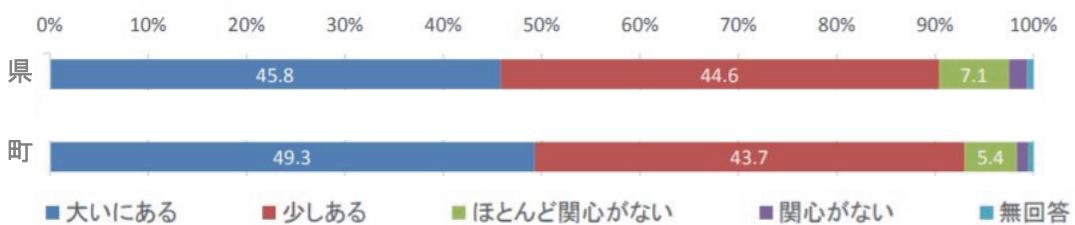


## (7)健康

### ①健康意識

- 平成27年度県民健康実態調査によると、健康への関心は県平均より高く、「健康に関する心が大きいにある」割合は、49.3%である。

<自分の健康に関する心をもっているか>

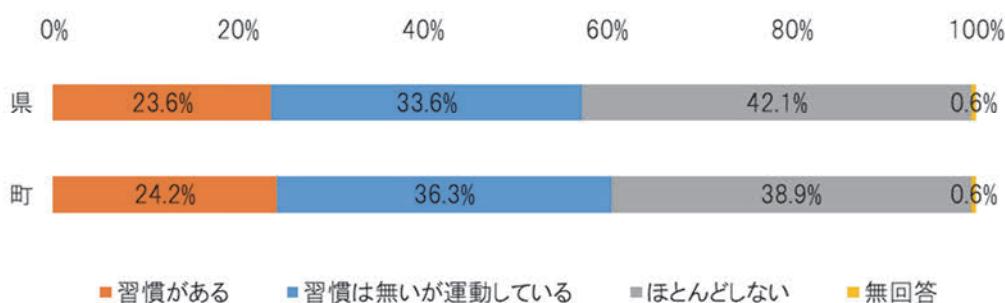


(出典)県民健康実態調査(茨城県)(H27)

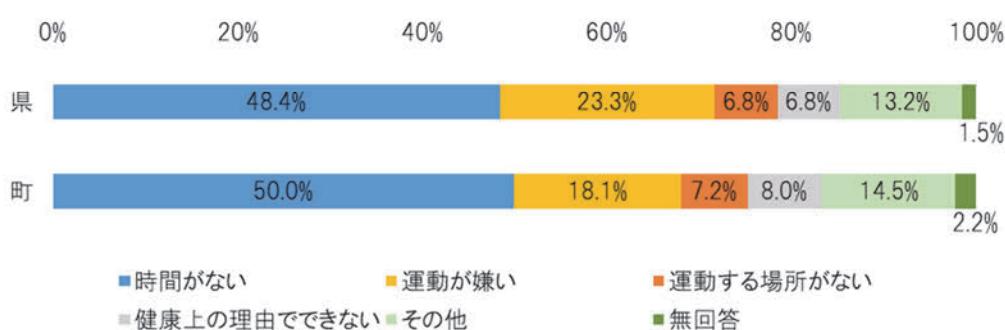
### ②運動習慣

- 「運動をする習慣がある」人の割合は県平均と比べ高く、「運動をほとんどしない」人の割合が県平均と比べ低い。
- 運動をしない理由として、「時間がない」と「運動する場所がない」が県平均と比べ高い。

<運動をする習慣があるか>



<運動しない理由>



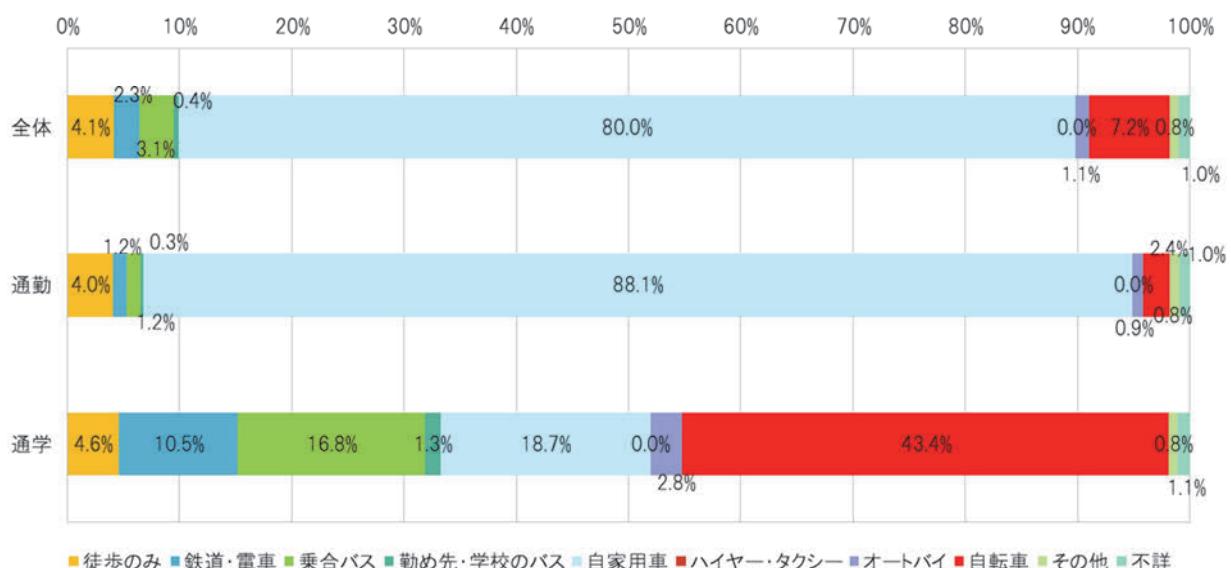
(資料)県民健康実態調査(茨城県)(H27)

## 2-2. 自転車の利用状況

### (1)自転車の交通分担率

- 平成 22 年国勢調査における利用交通手段(9 区分、男女別 15 歳以上自宅外就業者数及び通学者数)では、本町の自転車の交通分担率は 7.2% であり、自動車の交通分担率が 80.0% と高い。
- 通勤における自転車分担率は 2.4% であり、通勤における自家用車の分担率(88.1%)と比較して非常に低い。
- 町内 15 歳以上の通学における自転車分担率は、43.4% と約半数を占めている。

<通勤・通学別の交通分担率>



(単位:人)

|    | 徒歩のみ | 鉄道・電車 | 乗合バス | 勤め先・学校のバス | 自家用車   | ハイヤー・タクシー | オートバイ | 自転車   | その他 | 不詳  | 総数     |
|----|------|-------|------|-----------|--------|-----------|-------|-------|-----|-----|--------|
| 全体 | 622  | 353   | 462  | 58        | 12,087 | 2         | 173   | 1,091 | 123 | 147 | 15,118 |
| 通勤 | 540  | 165   | 163  | 34        | 11,753 | 2         | 123   | 317   | 109 | 128 | 13,334 |
| 通学 | 82   | 188   | 299  | 24        | 334    | -         | 50    | 774   | 14  | 19  | 1,784  |

(資料)国勢調査 小地域集計(H22)

### (2)中学校の自転車利用率

- 中学生の通学における自転車利用率をみると、青葉中学校 86.7%，明光中学校 93.8% となっており、中学生の多くが自転車通学をしている。

<中学校ごとの自転車利用率>

(令和2年5月1日時点)

|       | 生徒数(人) | 自転車通学者数(人) | 自転車利用率(%) |
|-------|--------|------------|-----------|
| 青葉中学校 | 286    | 248        | 86.7%     |
| 明光中学校 | 496    | 465        | 93.8%     |

### (3)自転車駐輪場等

#### ①自転車駐輪場

- 駐輪場は、庁舎、総合福祉センターゆうゆう館、茨城町運動公園など、主要な公共施設に設置されているが、設置されていない施設も多い。駐輪台数は庁舎40台の他は、設置に関する規定は特に定められていない。また、町内における駐輪場として、主に大型商業施設に設置されている状況である。



#### ②サイクルラック

- 町内事業者と連携した施策として、町内23箇所にサイクルラックを設置している。サイクリストが観光や飲食のために気軽に立ち寄ることができる。



## (4)交通安全

### ①自転車関連事故発生状況

- 平成29年から令和元年の自転車関連事故をみると減少しており、死者はいない。
- 内訳をみると、学生（中学生、高校生）の割合が3箇年で6割強を占めている。
- 事故は、国道6号や沿線周辺の県道など、幹線道路で多く発生しているが、郊外の幹線道路上や交差点でも広く分布している。



<自転車事故の発生状況推移>

（単位：人）

| 区分    | 死者 | 重傷者 | 軽傷者 | 計  |
|-------|----|-----|-----|----|
| 平成29年 | 0  | 2   | 11  | 13 |
| 平成30年 | 0  | 3   | 4   | 7  |
| 令和元年  | 0  | 1   | 5   | 6  |
| 合計    | 0  | 6   | 20  | 26 |

<学生の事故の内訳>

（単位：人）

| 区分    | 高校生 | 中学生 | 学生合計※    |
|-------|-----|-----|----------|
| 平成29年 | 3   | 4   | 7 (54%)  |
| 平成30年 | 3   | 3   | 6 (86%)  |
| 令和元年  | 3   | 0   | 3 (50%)  |
| 合計    | 9   | 7   | 16 (62%) |

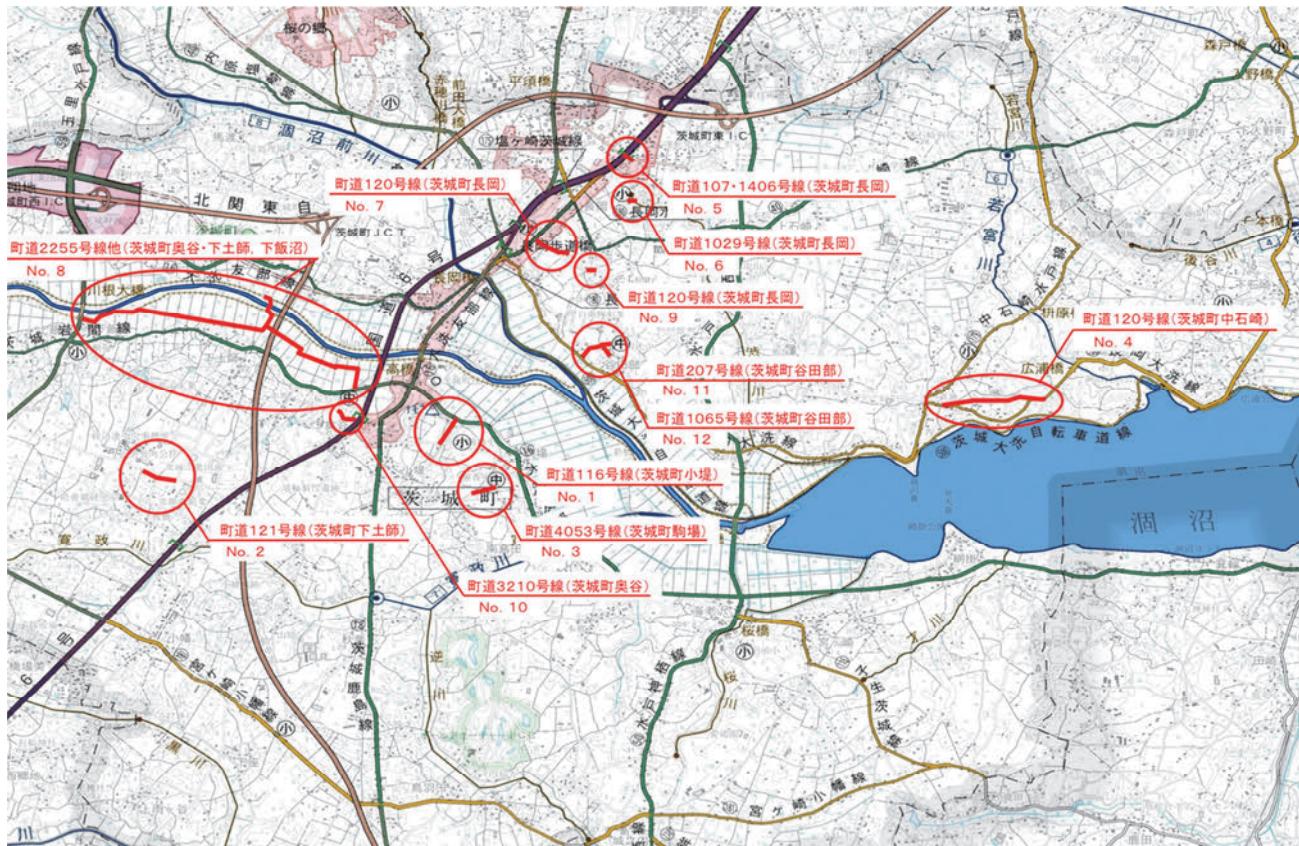
※ %表記は、各年度の自転車事故発生数のうち、中高生による事故の割合

（資料）自転車事故入手データ／交通事故発生マップ（茨城県警察）

## ②通学路安全プログラム

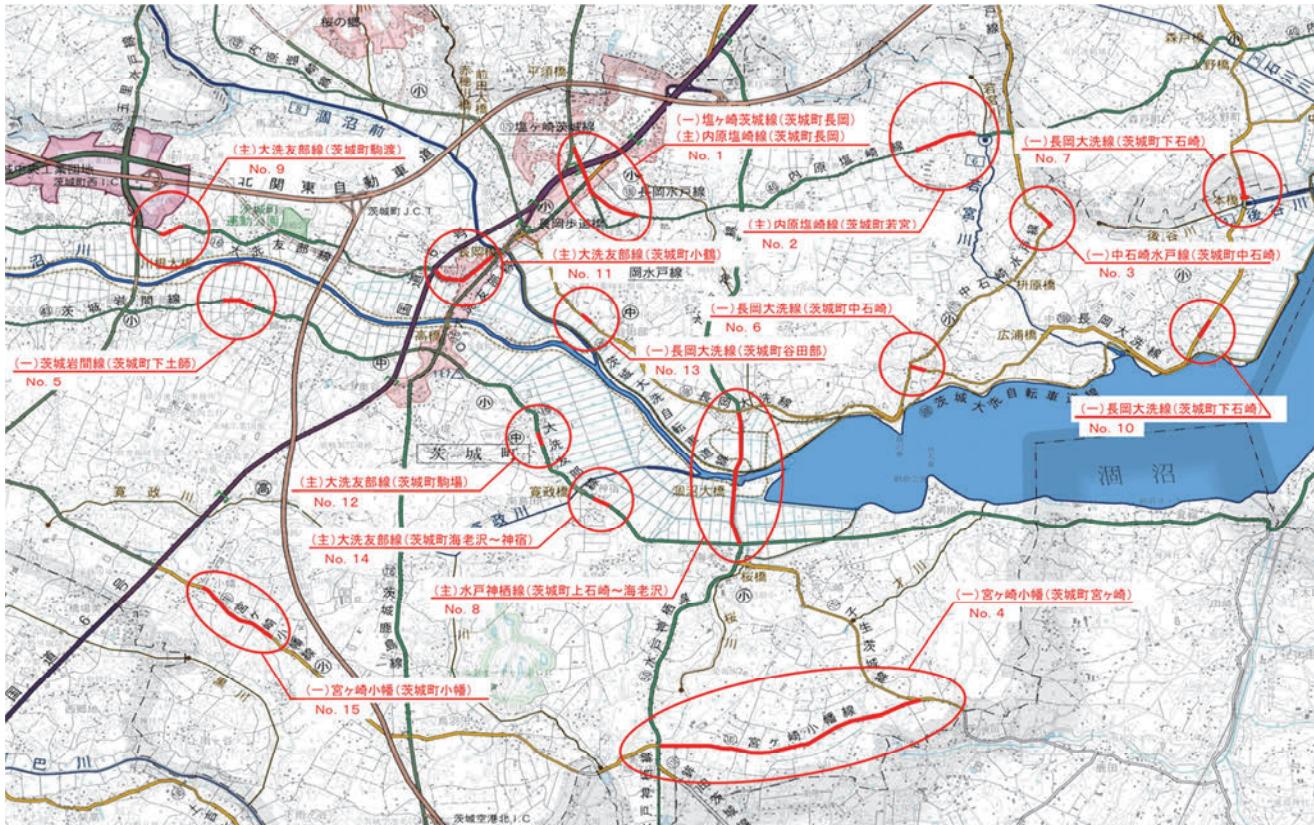
●児童生徒の通学時における事故を防止するため、各小学校の通学路において関係機関と連携して緊急合同点検を実施、必要な対策の協議、安全確保に向けた取組みを行うため「茨城町通学路安全プログラム」を策定している。

### <整備路線及び箇所(町道)>



| 番号 | 路線名          | 箇所名・住所等         | 対策内容       | 事業主体 | 対応年度      | 現状・危険の内容等                |
|----|--------------|-----------------|------------|------|-----------|--------------------------|
| 1  | 町道116号線      | 小堤地内            | 歩道設置       | 茨城町  | 平成27～29年度 | 対策済み                     |
| 2  | 町道121号線      | 下土師地内           | 歩道設置       | 茨城町  | 平成31年度    | 歩道の一部が未整備であるため歩道整備工事を行う  |
| 3  | 町道4053号線     | 駒場地内            | 歩道設置       | 茨城町  | 平成26～30年度 | 対策済み                     |
| 4  | 町道120号線      | 中石崎地内           | 道路改良(バイパス) | 茨城町  | 平成25年度～   | 隣接県道が狭隘なため安全に配慮した道路を新設する |
| 5  | 町道107・1406号線 | 長岡地内            | 検討         | 茨城町  |           | 歩道が狭隘                    |
| 6  | 町道1029号線     | 長岡地内            | 検討         | 茨城町  |           | 見通しが悪い                   |
| 7  | 町道120号線      | 長岡・谷田部地内        | 検討         | 茨城町  |           | 見通しが悪い                   |
| 8  | 町道2255号線他    | 奥谷・下土師<br>下飯沼地内 | 防犯灯設置      | 茨城町  | 平成28年度～   | 日没時の安全の為、防犯灯を設置する一部対策済み  |
| 9  | 町道120号線      | 長岡地内            | 検討         | 茨城町  |           | 見通しが悪い                   |
| 10 | 町道3210号線     | 奥谷地内            | 検討         | 茨城町  | 平成30年度～   | 道路が狭隘なため危険               |
| 11 | 町道207号線      | 谷田部地内           | 歩道設置       | 茨城町  |           | 道路が狭隘なため危険               |
| 12 | 町道1065号線     | 谷田部地内           | 拡幅         | 茨城町  |           | 道路が狭隘なため危険               |

<整備路線及び箇所(県道)>



| 番号 | 路線名                   | 箇所名・住所等   | 対策内容      | 事業主体 | 対応年度    | 現状・危険の内容 |
|----|-----------------------|-----------|-----------|------|---------|----------|
| 1  | (一)塩ヶ崎茨城線<br>(主)内原塩崎線 | 長岡地内      | 歩道設置      | 茨城県  | 平成28年度~ | 未歩道区間    |
| 2  | (主)内原塩崎線              | 若宮地内      | 歩道設置      | 茨城県  | 平成25年度~ | 未歩道区間    |
| 3  | (一)中石崎水戸線             | 中石崎地内     | 歩道設置      | 茨城県  | 平成26年度~ | 未歩道区間    |
| 4  | (一)宮ヶ崎小幡線             | 宮ヶ崎地内     | 歩道設置      | 茨城県  | 平成24年度~ | 未歩道区間    |
| 5  | (一)茨城岩間線              | 下土師地内     | 歩道設置      | 茨城県  | 平成27年度~ | 未歩道区間    |
| 6  | (一)長岡大洗線              | 中石崎地内     | 歩道設置      | 茨城県  | 平成28年度~ | 未歩道区間    |
| 7  | (一)長岡大洗線              | 下石崎地内     | 歩道設置      | 茨城県  | 未着手     | 未歩道区間    |
| 8  | (主)水戸神栖線              | 上石崎～海老沢地内 | 歩道設置      | 茨城県  | 平成28年度~ | 未歩道区間    |
| 9  | (主)大洗友部線              | 駒渡地内      | 歩道設置      | 茨城県  | 平成28年度~ | 未歩道区間    |
| 10 | (一)長岡大洗線              | 下石崎地内     | 路面標示の引き直し | 茨城県  | 平成28年度  | 対策済み     |
| 11 | (主)大洗友部線              | 小鶴地内      | 路面表示      | 茨城県  | 平成29年度  | 対策済み     |
| 12 | (主)大洗友部線              | 駒場地内      | 歩道設置      | 茨城県  | 未着手     | 未歩道区間    |
| 13 | (一)長岡大洗線              | 谷田部地内     | 路面標示新設    | 茨城県  | 平成28年度  | 対策済み     |
| 14 | (主)大洗友部線              | 海老沢～神宿地内  | 歩道設置      | 茨城県  | 未着手     | 未歩道区間    |
| 15 | (一)宮ヶ崎小幡線             | 小幡地内      | 拡幅        | 茨城県  | 未着手     | 歩道が狭隘    |

(出典)茨城町通学路安全プログラム(H28)

## (5)環境整備

### ①サイクリングコースの提案

- 町内には、町の自然環境等を背景に、四季や光の移ろいを感じられるたくさんのビュースポットがあり、コースの中に組み込まれている。また、お気に入りの場所を探す楽しみや、インスタグラムへの投稿の呼びかけも行っている。
- のんびり気ままに楽しめる、涸沼湖畔をめぐるコースと史跡や里山をめぐるコースの2つのコースが設定されている。

<ビュースポット>

一本の木(涸沼ビュースポット)



親沢公園(涸沼に面したキャンプ場)



### ②サイクルサポートスポットの設置

- 本町では、町内でのサイクリングを楽しんでもらうため、町内の飲食店などの施設の協力を得て、23箇所の「サイクルサポートスポット」と10箇所の「立ち寄りスポット」を設置している。
- オフィシャルサイト「Go!Go!ファンライドイバラキマチ」の開設、サイクリングガイドの配布等、サイクリングに関する情報を提供している。

涸沼自然公園



サイクルサポートスポットは、サイクルラックや空気入れ、工具、トイレの貸出しのほか、雨宿りや休憩が可能となる。共通の青いのぼりが目印



おいしい＆楽しいがいっぱいの  
「立ち寄りスポット」

(出典)茨城町「Go!Go!ファンライドイバラキマチ」HP

### ③自転車関連イベント

- 涸沼自然公園において、シクロクロスの競技大会が開催されている。シクロクロスは、大自然の地形を生かして障害物等が設置された未舗装のコースを走るのが特徴である。



(出典)茨城シクロクロス HP

## 2-3. 自転車活用状況調査

### (1)自転車活用状況調査の概要

#### ①目的

本計画の策定に向けて、本町における自転車の利用状況、交通ルールの認知度、サイクリツーリズムの状況などを把握するため、アンケート調査を実施しました。

#### ②調査対象・方法

今回の調査では、「町民」、「サイクリスト」を対象に2種実施しました。

| 調査名                 | 調査対象  | 配布数   | 回収数<br>(回収率)   | 調査方法    |
|---------------------|---|-------|----------------|---------|
| ① 町民<br>アンケート調査     | 本町に住む高校生 (15~18歳)<br>生産年齢層 (19~64歳)<br>高齢者 (65歳~) | 1,000 | 415<br>(41.5%) | 郵送配布・回収 |
| ② サイクリスト<br>アンケート調査 | 本町でサイクリングをしている人                                   | 100   | 100<br>(100%)  | 調査票の配布  |
| 合 計                 |   | 1,100 | 515<br>(46.8%) |         |

#### アンケート対象者とアンケート種類の概要

##### ①町民アンケート調査(町民 1,000 名)

###### 【調査対象】

高校生  
<15~18歳>  
(300名)

生産年齢層  
<19~64歳>  
(400名)

高齢者  
<65歳~>  
(300名)

【調査期間】 発送日:令和2年8月 21日(金)／回答締切日9月7日(月)

【備考】  
・5地域に均等数を郵送にて配布  
・自転車利用率が高い高校生から多く意見を収集できるように配布数を設定

##### ②サイクリストアンケート調査(100 名)

【調査対象】 町内でサイクリングをしている人

【調査手法】 直接手渡しのうえ、対面での聞き取り(調査員2人ずつ)

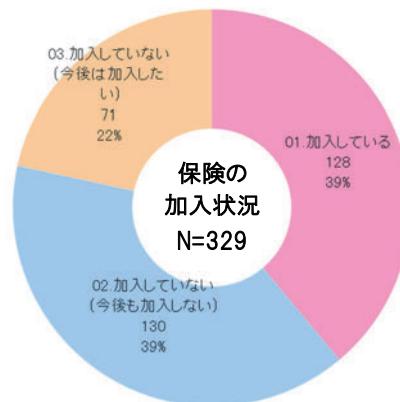
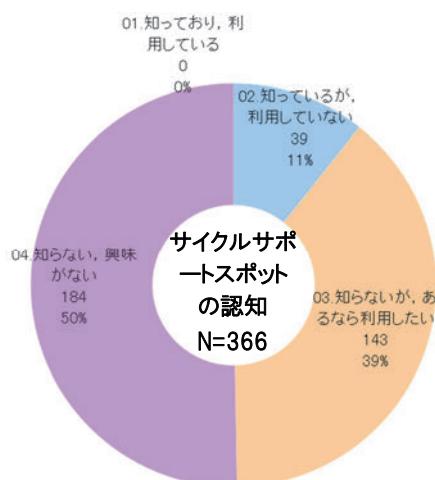
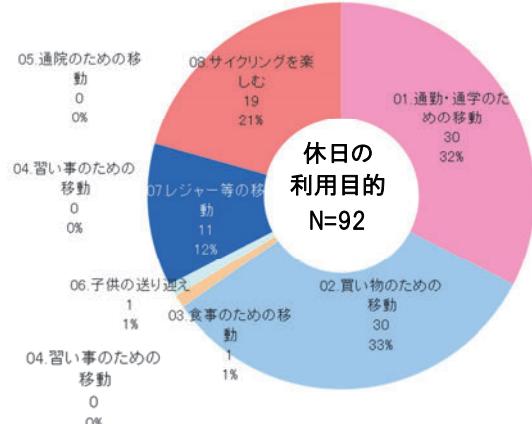
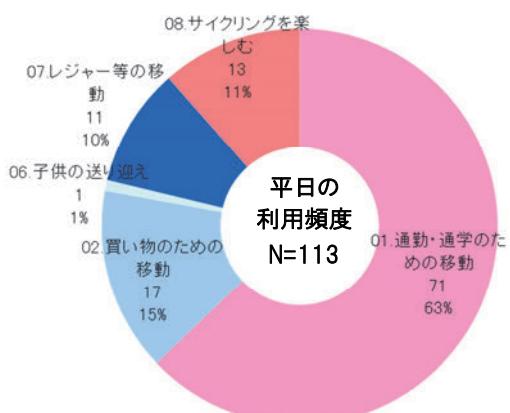
【実施日時】 土日に実施(8/29 と9/13, 21, 26 計4日間)

【実施場所】 潤沼自然公園とミニストップ 茨城町海老沢店

## (2)町民アンケート調査の結果

町民アンケート調査の結果を以下にまとめます。

- 自転車をほとんど利用しない人が 70%程度いる一方で、家で使える自転車がある人も 70%いる。
- 自転車利用の目的は、平日・休日とも通学が多くを占めるが、休日は、サイクリングやレジャーの移動で利用する人が 30%を超える。
- 自転車を利用する理由として「手軽に使える、早く移動できるため」、「健康に良い、運動不足解消のため」の順に多い。自転車を利用しない理由は、「安全・安心・快適な自転車通行環境がないため」が上位に挙がる。
- 利用環境を向上させるため、「段差や溝のない、平坦で滑りにくい路面」や「自転車のみで走行できる自転車道等」、「ルールの認知、マナーの向上」が求められている。また、子どもを乗り方教室に参加させたい人が 80%を超えていている。
- 自分の自転車を持っている人の約 60%が自転車保険に加入している。  
(うち学生 84%, 学生以外 16%)
- 町内におけるシクロクロス大会、サイクルサポートスポットとともに、認知度が低い。
- 通学において、バス停に駐輪場等の設置が求められている。

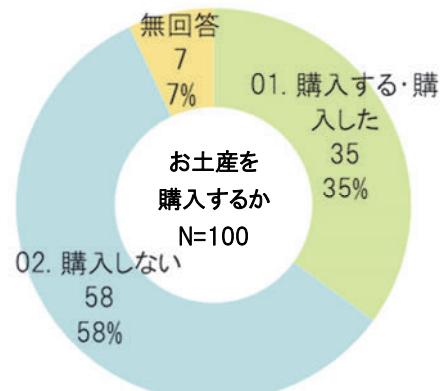
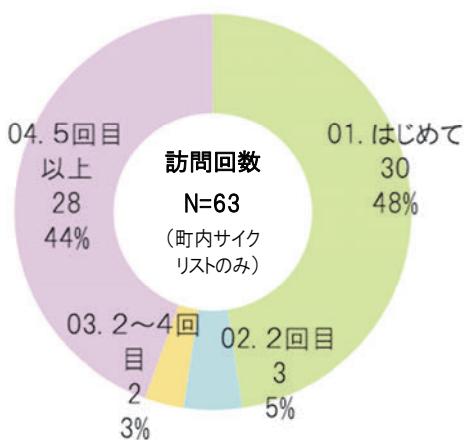


### (3)サイクリストアンケート調査の結果

サイクリストアンケート調査の結果を以下にまとめます。

#### ※町内サイクリスト 63 名・シクロクロス大会参加者 37 名

- 町内を走行するサイクリストは町近郊からの訪問者でリピーターが多い一方で、初めて訪れる人も半数いる。
- 町内におけるサイクリストは、涸沼を周遊、大洗と合わせた町内立ち寄りが多い。
- ルート途中で飲食する人は多い一方、お土産は購入しない人が多い。
- サイクルサポートスポットは、「知らないが、あるなら利用したい」人が過半数以上を占める。
- シクロクロス大会は、県外からの参加者が多く、参加者以外の認知度は低い状況にある。
- 快適な自転車環境として、矢羽根等の自転車通行空間の整備や補修、休憩機能、自転車専用道や分かりやすい案内看板、マナーの向上が求められている。



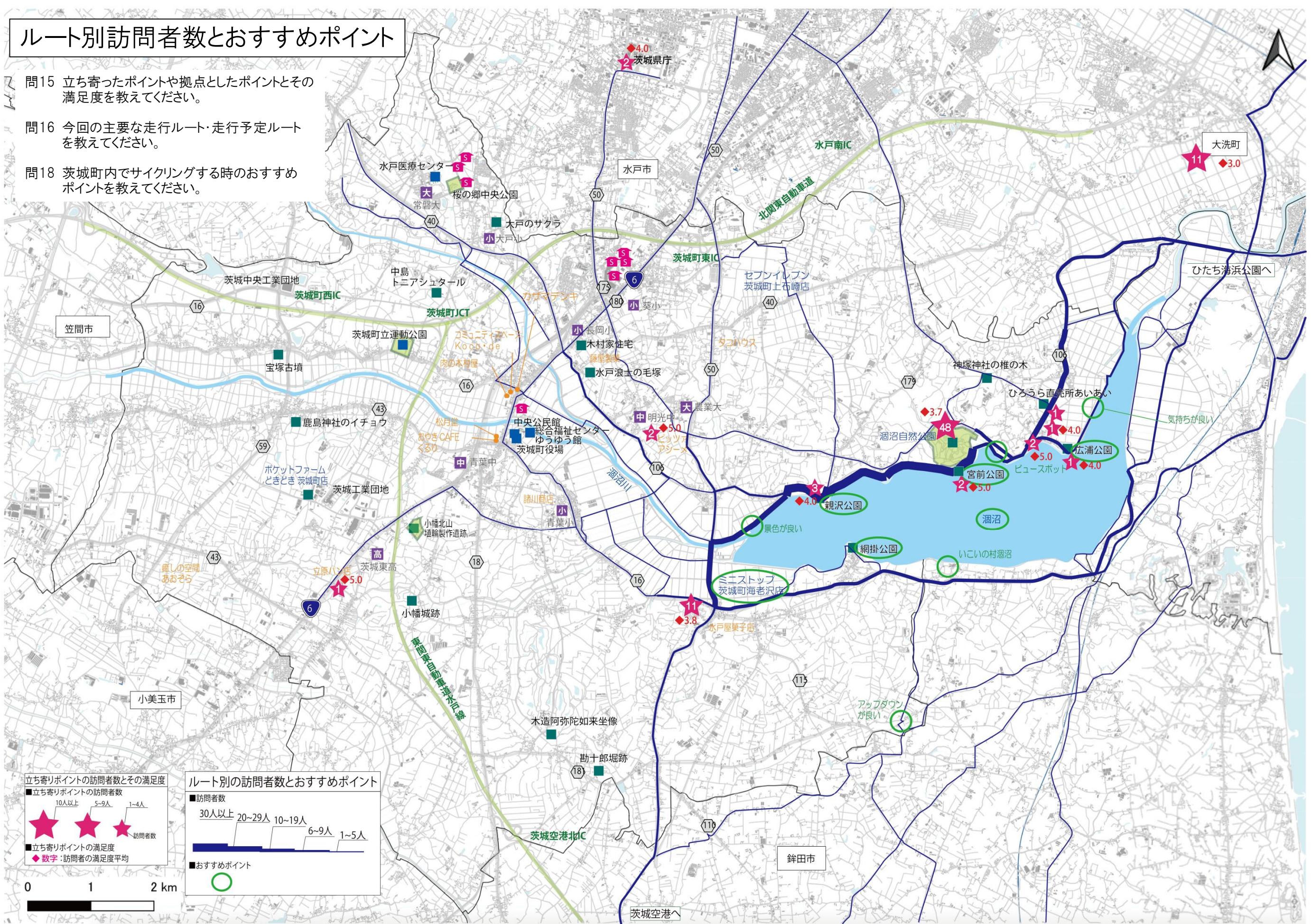


## ルート別訪問者数とおすすめポイント

問15 立ち寄ったポイントや拠点としたポイントとその満足度を教えてください。

問16 今回の主要な走行ルート・走行予定ルートを教えてください。

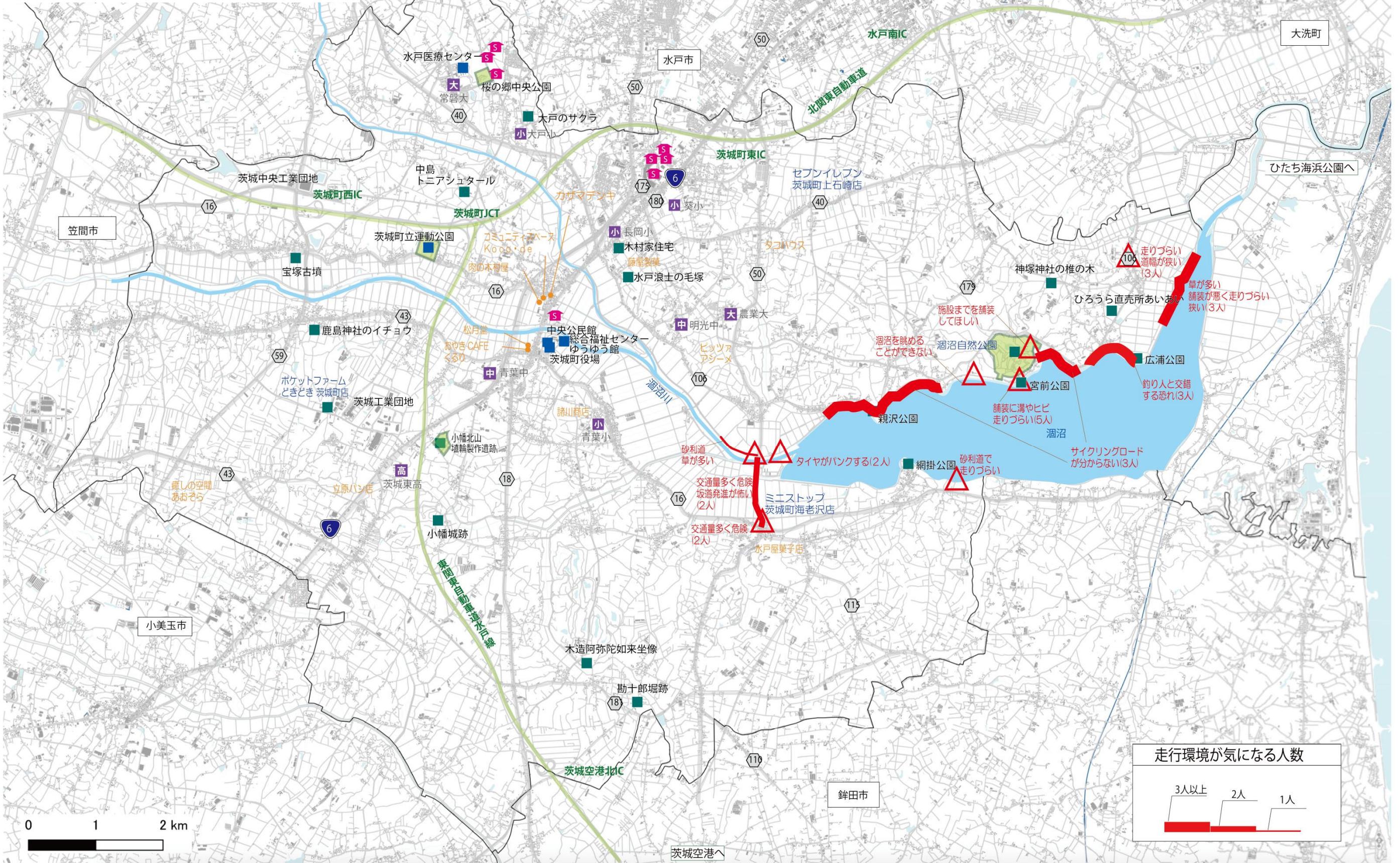
問18 茨城町内でサイクリングする時のおすすめポイントを教えてください。





## 改善してほしいポイント

問17 茨城町内でサイクリングする時走行等の環境が良くなって欲しいところを教えてください。

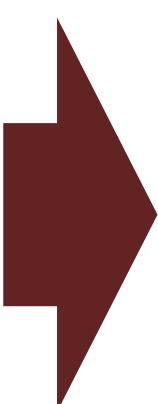




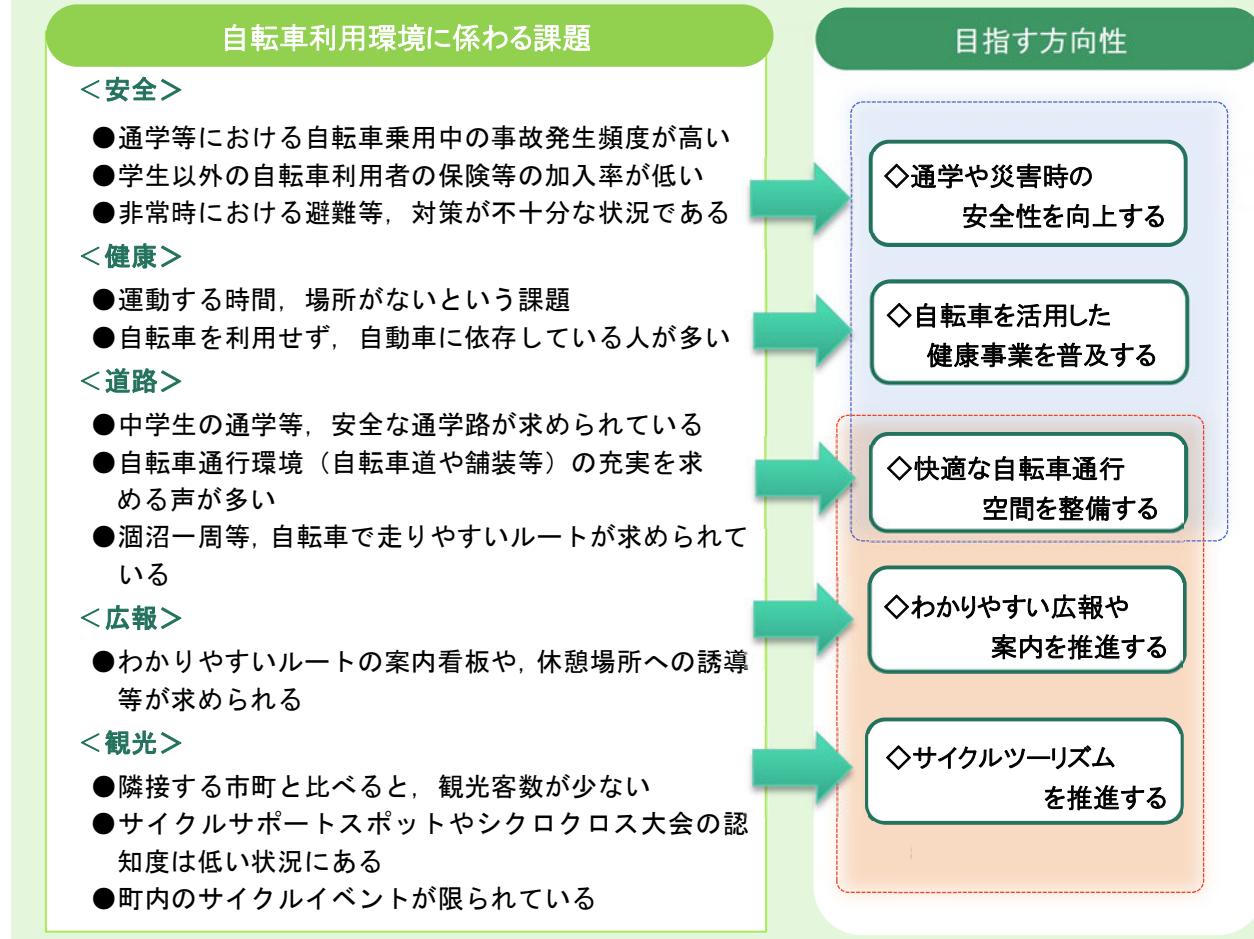
## 2-4. 自転車利用の現状・課題

| 現状分析                   |   |      |    |           |     |            |     |            |     |            |    |        |    |
|------------------------|---|------|----|-----------|-----|------------|-----|------------|-----|------------|----|--------|----|
| 「本町を取り巻く環境」            | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 茨城県のほぼ中央に位置し、県庁所在地である水戸市に隣接している。</li> <li>○ 町域の大半が平坦な地形となっている。</li> <li>○ 2つの高速道路と国道が町内中央を通過し、南に空港が位置する。</li> <li>○ 人口分布は長岡地域に多いが、町内全域に広く分布している。</li> <li>○ 通勤・通学ともに町内・水戸市が多く、生活圏内が町及び水戸市である。</li> <li>○ 自然的土地利用が約8割である。</li> <li>○ 潤沼周辺に多く公園が整備されているほか、町内に観光資源が多く点在している。<br/>観光客数は隣接市町と比較し少ない。</li> <li>○ 鉄道ではなく、交通弱者対策としてデマンド型乗り合い型タクシーを運行している。</li> <li>○ 運動習慣がある人の割合が県平均と比較し高い。運動しない理由としては「時間がない」、「運動する場所がない」という回答が県平均と比較し高い。</li> </ul>   |      |    |           |     |            |     |            |     |            |    |        |    |
| 「自転車の利用状況」             | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 通学における自転車分担率は40%を占める。一方、通勤は2%と低く、自家用車の割合が高い。</li> <li>○ 主要な公共施設に駐輪場が整備されているほか、サイクルラックを町内事業者と連携して設置している。</li> <li>○ 自転車事故は、中学生・高校生の割合が60%(3箇年)を占める。通学時における事故を防止し、安全確保に向けた取組みとして「茨城町通学路安全プログラム」を策定、整備を進めている。</li> <li>○ サイクリングコースの提案並びに町内23箇所にサイクルサポートスポットの設置をしている。</li> <li>○ 潤沼自然公園において、シクロクロスの競技大会が開催されている。</li> </ul>  |      |    |           |     |            |     |            |     |            |    |        |    |
| <b>自転車利用者の意識やニーズ把握</b> |   |      |    |           |     |            |     |            |     |            |    |        |    |
| 「町民アンケート調査(415名集計)」    | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 自転車をほとんど利用しない人が70%程度いる一方で、家で使える自転車がある人も70%いる。</li> <li>○ 自転車利用の目的は、平日・休日とも通学が多く占めるが、休日は、サイクリングやレジャーの移動で利用する人が30%を超える。</li> <li>○ 自転車を利用する理由として「手軽に使える、早く移動できるため」、「健康に良い、運動不足解消のため」の順に多い。自転車を利用しない理由は、「安全・安心・快適な自転車通行環境がないため」が上位に挙がる。</li> <li>○ 利用環境を向上させるため、「段差や溝のない、平坦で滑りにくい路面」や「自転車のみで走行できる自転車道等」、「ルールの認知、マナーの向上」が求められている。また、子どもを乗せ方教室に参加させたい人が80%を超えていている。</li> <li>○ 自分の自転車を持っている人の約60%が自転車保険に加入している。<br/>(うち学生84%, 学生以外16%)</li> <li>○ 町内におけるシクロクロス大会、サイクルサポートスポットともに、認知度が低い。</li> <li>○ 通学において、バス停に駐輪場等の設置が求められている。</li> </ul> <p>○ 月に数回程度利用する<br/>○ 月に2~3回利用する<br/>○ 月に1回程度利用する<br/>○ ほとんど利用しない<br/>○ 月に4回以上利用する</p> <p>&lt;平日の利用頻度&gt;</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>利用頻度</th> <th>割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ほとんど利用しない</td> <td>65%</td> </tr> <tr> <td>月に4回以上利用する</td> <td>16%</td> </tr> <tr> <td>月に2~3回利用する</td> <td>10%</td> </tr> <tr> <td>月に1回程度利用する</td> <td>7%</td> </tr> </tbody> </table> | 利用頻度 | 割合 | ほとんど利用しない | 65% | 月に4回以上利用する | 16% | 月に2~3回利用する | 10% | 月に1回程度利用する | 7% |        |    |
| 利用頻度                   | 割合  |      |    |           |     |            |     |            |     |            |    |        |    |
| ほとんど利用しない              | 65%   |      |    |           |     |            |     |            |     |            |    |        |    |
| 月に4回以上利用する             | 16%   |      |    |           |     |            |     |            |     |            |    |        |    |
| 月に2~3回利用する             | 10%   |      |    |           |     |            |     |            |     |            |    |        |    |
| 月に1回程度利用する             | 7%  |      |    |           |     |            |     |            |     |            |    |        |    |
| 「サイクリスト調査(100名)」       | <p><b>※町内サイクリスト63名・シクロクロス大会参加者37名</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 町内を走行するサイクリストは町近郊からの訪問者でリピーターが多い一方で、初めて訪れる人も半数いる。</li> <li>○ 町内におけるサイクリストは、潤沼を周遊、大洗と合わせた町内立ち寄りが多い。</li> <li>○ ルート途中で飲食する人は多い一方、お土産は購入しない人が多い。</li> <li>○ サイクルサポートスポットは、「知らないが、あるなら利用したい」人が過半数以上を占める。</li> <li>○ シクロクロス大会は、県外からの参加者が多く、参加者以外の認知度は低い状況にある。</li> <li>○ 快適な自転車環境として、矢羽根等の自転車通行空間の整備や補修や休憩機能、自転車専用道や分かりやすい案内看板、マナーの向上が求められている。</li> </ul> <p>○ はじめて<br/>○ 月に2~4回<br/>○ 月に2回<br/>○ 月に3回<br/>○ 月に4回以上</p> <p>&lt;訪問回数&gt;</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>訪問回数</th> <th>割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>はじめて</td> <td>48%</td> </tr> <tr> <td>月に2~4回</td> <td>30%</td> </tr> <tr> <td>月に2回</td> <td>12%</td> </tr> <tr> <td>月に3回</td> <td>3%</td> </tr> <tr> <td>月に4回以上</td> <td>5%</td> </tr> </tbody> </table>  | 訪問回数 | 割合 | はじめて      | 48% | 月に2~4回     | 30% | 月に2回       | 12% | 月に3回       | 3% | 月に4回以上 | 5% |
| 訪問回数                   | 割合  |      |    |           |     |            |     |            |     |            |    |        |    |
| はじめて                   | 48%   |      |    |           |     |            |     |            |     |            |    |        |    |
| 月に2~4回                 | 30%   |      |    |           |     |            |     |            |     |            |    |        |    |
| 月に2回                   | 12%   |      |    |           |     |            |     |            |     |            |    |        |    |
| 月に3回                   | 3%  |      |    |           |     |            |     |            |     |            |    |        |    |
| 月に4回以上                 | 5%  |      |    |           |     |            |     |            |     |            |    |        |    |

| 上位・関連計画                                       |   |
|---|---|
| ○ 茨城町第6次総合計画(平成30年3月策定)                       | 観光・交流資源の連携/新たな資源の掘り起こし/広域的な周遊ルートの開発/交通安全普及啓発活動の推進/安全対策・通学対策の推進/健康づくり支援体制の充実/スポーツ活動の普及促進 等 |
| ○ 茨城町都市計画マスターplan(平成28年3月策定)                  | 自然環境や文化・歴史的資源を活かした魅力ある公園・緑地/潤沼やその周辺の保全と利活用  |
| ○ 第2期茨城町まち・ひと・しごと創生総合戦略(令和2年3月策定)             | ヘルメット購入補助/潤沼水鳥・湿地センター(仮称)の利用促進/サイクルツーリズム推進  |
| ○ 第2次茨城町健康増進計画・食育推進計画(平成28年3月策定)              | 健康施策の中で「身体活動・運動」の推進   |
| ○ 茨城町地域防災計画(平成25年6月改訂)/茨城町国土強靭化地域計画(令和2年3月策定) | 災害対応時の自転車等を利用/災害時の避難等に対する「交通事故等の回避対策」   |
| ○ 茨城町教育振興基本計画(第1期計画後期)(平成30年3月策定)             | 小・中学校通学路の安全対策/児童・生徒のヘルメットの無償配布及び購入補助  |



現状と上位・関連計画より、日々の暮らしから安全・安心な自転車利用環境が必要であり、レクリエーション等でのより良い自転車環境が求められています。  
このことより、『生活としての自転車活用』と『観光としての自転車活用』の観点から課題を整理します。





### 3. 自転車利用環境向上の方針・具体的な施策

#### 3-1. 基本方針と目標

##### (1) 基本方針

本計画の推進にあたり、本町の自転車利用環境の現状・課題を踏まえ、日々の暮らしの中において安全・安心な自転車利用環境と、レクリエーション等でのより良い自転車利用環境が求められているため、「暮らし」と「観光」という観点から、自転車利活用の推進を図ります。

自転車利活用の推進に向けた基本方針は以下のとおりです。

**～自転車と暮らす・楽しむことのできる、  
安全・安心・快適なまちづくり～**

##### (2) 基本目標

基本方針を踏まえ、基本目標及び目標は以下のとおりです。

###### **基本目標1　自転車と暮らそう！（安全・安心な自転車の利活用）**

目標1 もっと安全に！　自転車の交通安全・教育・災害時対策を推進します。

目標2 もっと健康に！　健康を目的とした自転車利活用の拡大を図ります。

目標3 もっと快適に！　利用しやすい自転車通行空間を推進します。

###### **基本目標2　自転車と楽しもう！（サイクルツーリズムの推進）**

目標4 もっと楽しく！　地域資源を活用した地域振興や  
広域連携のサイクルツーリズムを推進します。

### (3) 施策の体系

| 基本目標                          | 目標                | 施策                              | 措置                                  | 掲載ページ |
|-------------------------------|-------------------|---------------------------------|-------------------------------------|-------|
| (安全・安心な自転車と暮らそう！)<br>自転車の利活用  | 1.<br>もっと<br>安全に！ | (1)<br>交通安全教育の推進                | ①小・中学生及び高校生を対象とした<br>交通ルールの啓発       | 35    |
|                               |                   |                                 | ②多様な角度からの交通安全運動の推進                  | 35    |
|                               |                   | (2)<br>災害時における<br>自転車利活用の促進     | ③災害時における自転車利活用の啓発                   | 36    |
|                               |                   |                                 | ④悪路に強い！<br>災害時における自転車の利活用           | 36    |
|                               |                   | (3)<br>安全な走行環境の整備               | ⑤通学路安全プログラムと連携した<br>安全・安心な通学路整備     | 37    |
|                               |                   |                                 | ⑥自転車損害賠償責任保険等の加入促進                  | 37    |
|                               | 2.<br>もっと<br>健康に！ | (4)<br>健康づくりの推進                 | ⑦茨城町健康ポイント事業と連携した<br>自転車利活用の啓発      | 38    |
|                               |                   |                                 | ⑧もっと健康になる！ 健康講座の開催                  | 38    |
|                               | 3.<br>もっと<br>快適に！ | (5)<br>利用しやすい環境の創出              | ⑨自転車ネットワーク計画に基づく<br>自転車通行空間の整備      | 39    |
|                               |                   |                                 | ⑩もっと走りたい！<br>わかりやすい案内看板の整備          | 39    |
|                               |                   |                                 | ⑪もっと知りたい！<br>トータルな情報発信の強化           | 40    |
| (サイクリングツーリズムの推進)<br>自転車と楽しもう！ | 4.<br>もっと<br>楽しく！ | (6)<br>地域資源を活用した<br>地域振興        | ⑫サイクリング拠点の整備                        | 41    |
|                               |                   |                                 | ⑬自転車に親しう！ 児童等を対象とした<br>自転車とのふれあい促進  | 42    |
|                               |                   |                                 | ⑭サイクルサポートスポットの拡充による<br>人の流れの創出      | 42    |
|                               |                   |                                 | ⑮民間事業者と連携した<br>サイクルイベント等の開催         | 43    |
|                               |                   | (7)<br>広域連携等による<br>サイクルツーリズムの推進 | ⑯県や近隣市町との連携も見据えた<br>多様なサイクリングルートの開発 | 43    |

## 3-2. 基本目標 1. 自転車と暮らそう！（安全・安心な自転車の利活用）

### 目標1 もっと安全に！

～自転車の交通安全・教育・災害時対策を推進します～

#### (1) 交通安全教育の推進

##### ①小・中学生及び高校生を対象とした交通ルールの啓発

町内の自転車に関する交通事故は、中学生や高校生に多く発生しているにも関わらず、高校生においてヘルメット着用が見られない等の課題があります。小・中学生及び高校生の交通ルールや交通マナーを向上し、自転車による交通事故を防止するため、学生を対象とした交通ルール等の啓発を進めます。

|               |                        |
|---------------|------------------------|
| 指標：交通安全教室の開催数 | 5回/年 → 14回/年           |
| 交通安全教室の受講者数   | 951人/年 → 21,000人（10年間） |

- （主な措置）
- ・小（高学年）・中学生・高校生に対する交通安全教室の開催
  - ・ヘルメット購入補助（小・中学生対象）



（出典）愛媛県 HP

##### ②多様な角度からの交通安全運動の推進

自転車の利用者のみならず、自動車を運転する人の交通ルール認知度やマナーの向上が求められています。地域と家庭の両面から交通安全を啓発し、幅広い年代の自転車利用者に伝えていくことが必要です。多様な角度からの交通安全運動を推進します。

|          |                   |
|----------|-------------------|
| 指標：活動実施数 | 0回/年 → 6回/年       |
| 活動の参加者数  | 0人 → 3,400人（10年間） |

- （主な措置）
- ・交通安全運動時における呼びかけ強化
  - ・茨城町交通安全母の会と連携した、家庭での交通安全周知
  - ・高齢者向け民生委員による交通安全啓発
  - ・各地区等への交通安全の出前講座

## (2) 災害時における自転車利活用の促進

### ③ 災害時における自転車利活用の啓発

現在は、交通機関等が停止した場合の代替え手段としての活用にとどまっており、自転車の利活用に限定的であるとともに、職員の自転車利活用の認知度や職員への周知が不十分な状況です。災害時における自転車利活用を推進するため、自転車の有する機動性が災害時に役立つことについて、職員のみならず町民への啓発を図ります。

|                  |                   |
|------------------|-------------------|
| 指標：広報回数及び防災講話開催数 | 0回/年 → 5回/年       |
| 防災講話の参加者数        | 0人 → 1,000人（10年間） |

- （主な措置）
- ・自転車利活用の広報及び防災講話
  - ・茨城町地域防災計画の改訂

### ④ 悪路に強い！ 災害時における自転車の利活用

災害時等の非常時は、障害物による通行困難な道路や、段差の発生が想定され、自転車の有用性が高まっていますが、本町では、現在非常時に活用できるノーパンク自転車といった自転車を配置していません。災害時に迅速・的確な災害対応ができるよう、自転車の利用手段等を整理するとともに、自転車の配置及びメンテナンスを図ります。

|                   |                |
|-------------------|----------------|
| 指標：自転車利活用手段の検証・訓練 | 0回/年 → 1回/年    |
| 非常時用自転車配置数        | 0台 → 12台（10年間） |

- （主な措置）
- ・自転車利活用手段の検証・訓練
  - ・非常時用自転車の配置及びメンテナンス



（出典）国土交通省

### (3)安全な走行環境の整備

#### ⑤通学路安全プログラムと連携した安全・安心な通学路整備

中学生の自転車事故が多く、安全な通学路が求められています。自転車による事故を防止するため、中学校周辺の通学路に関して、「茨城町通学路安全プログラム」と連携した安全点検を推進します。

|                    |                     |
|--------------------|---------------------|
| 指標：学校周辺の自転車走行環境整備数 | 0箇所 → 3箇所<br>(10年間) |
|--------------------|---------------------|

- (主な措置)
- ・取組み状況に関する情報交換(「通学路の交通安全に係る市町村連絡会議」や合同点検等による)
  - ・自転車の視点も踏まえた通学路の安全点検

#### ⑥自転車損害賠償責任保険等の加入促進

茨城県交通安全条例の改正により、自転車損害賠償責任保険等への加入が努力義務化されていますが、本町の自転車活用状況調査において、自分の自転車を持っている人のうち、保険に加入している人は約6割にとどまっています。保険の加入をきっかけに事故への意識を芽生えさせ、危険運転の抑止になることが期待できることから、自転車損害賠償責任保険等への加入を促進します。

|                        |             |
|------------------------|-------------|
| 指標：自転車損害賠償責任保険等加入の啓発件数 | 1件/年 → 7件/年 |
|------------------------|-------------|

- (主な措置)
- ・自転車損害賠償責任保険等の加入に向けた取組み
  - ・自転車損害賠償責任保険等の加入補助(中学生対象)

## 目標2 もっと健康に！

～健康を目的とした自転車利活用の拡大を図ります～

### (4)健康づくりの推進

#### ⑦茨城町健康ポイント事業と連携した自転車利活用の啓発

本町では運動をする習慣がない人が多い状況ですが、健康への関心は高い状況です。町民の行動変容を促すため、運動するきっかけをつくり、自転車が健康づくりに有用であることを啓発し、健康づくりを推進します。

|  |
|--|
| 指標：当事業に参加した人のうち、自転車に関する取組みを行った人の数<br>0人/年 → 1,000人（10年間） |
|--|

（主な措置） ・茨城町健康ポイント事業との連携

#### ⑧もっと健康になる！ 健康講座の開催

運動する場所、時間がないと考える人が多く、自転車利活用による健康増進効果についての啓発が必要です。自転車利活用による健康増進効果について啓発するとともに、地域資源を活用したルートを紹介し、自転車利活用を促進します。

|                          |                                 |
|--------------------------|---------------------------------|
| 指標：講座の開催数<br>運動をしている人の割合 | 0回/年 → 10回/年<br>63% → 70%（10年間） |
|--------------------------|---------------------------------|

（主な措置） ・保健師による「自転車でもっと健康になる！」健康講座

## 目標3 もっと快適に！

～利用しやすい自転車通行空間を推進します～

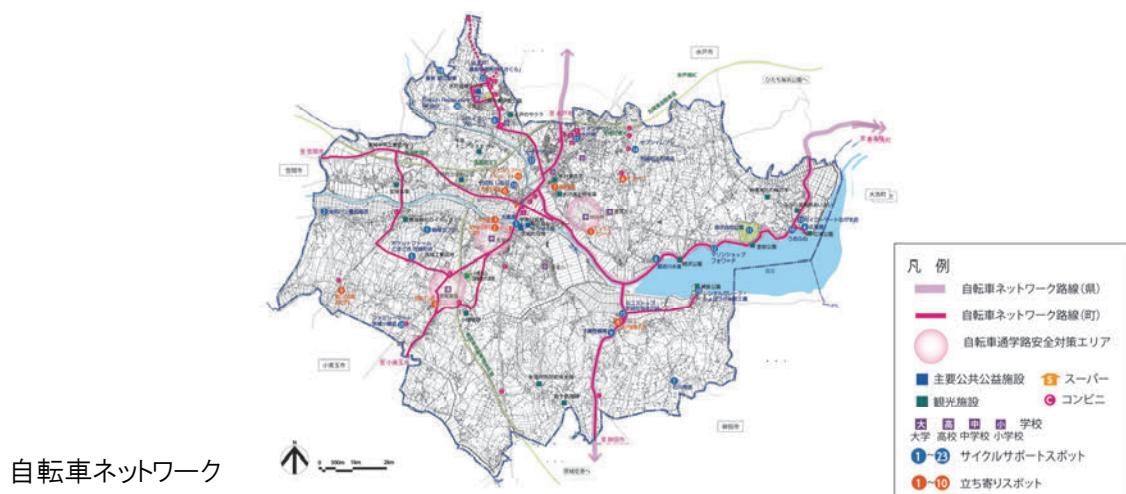
### (5) 利用しやすい環境の創出

#### ⑨ 自転車ネットワーク計画に基づく自転車通行空間の整備

自動車とすみ分けされるなど、快適に走行できる自転車通行空間の確保が求められています。暮らしと観光が融合した魅力ある自転車利用環境を創出するため、自転車通行空間の形成や維持管理レベルの向上を図ります。

指標：自転車通行空間の整備率（延長） 0%（0km） → 100%（約52km）  
(10年間)

(主な措置) · 自転車ネットワーク計画の策定



#### ⑩ もっと走りたい！ わかりやすい案内看板の整備

町内の観光資源が点在しているため、ルート案内等による改善が求められています。自転車ネットワーク路線におけるスムーズな走行を確保するため、分岐部や要所に案内看板などを配置し、分かりやすいルート案内を図ります。

指標：案内看板等の設置数 0箇所 → 42箇所 (10年間)

(主な措置) · 案内看板の設置

案内看板(茨城県)



## ⑪もっと知りたい！ トータルな情報発信の強化

町民及びサイクリストに、サイクルサポートスポットやシクロクロス大会が広く周知されておらず、隣接する市町と比べて町内観光客数が少ない状況にあります。サイクリングの情報とともに、まちの見所などの情報を盛り込んだサイクリングガイドを作成します。

情報提供は、案内看板やサイクリングガイドのほか、ホームページやSNS、イベントなどの機会を利用して広くPRし、発信内容も共有を図り、統一するなどトータルな情報発信を図ります。

|                     |                         |
|---------------------|-------------------------|
| 指標：HP・SNS等による情報発信回数 | 5回/年 → 50回/年            |
| 観光入込客数              | 770,300人/年 → 904,000人/年 |

- (主な措置)
  - ・サイクリングガイドの改訂
  - ・PRに向けた情報発信



サイクリングガイド

茨城町 ibaraki Town 安全・安心で活力のあるまち  
SEARCH BY Google

本ページ 文字サイズ変更 拡大 音声読み上げ Select Language  
施設を探す イベントを探す 組織から探す よくある質問

くらし・行政 トップ くらし・手続き 子育て・教育 健康・介護 産業・ビジネス 行政情報  
現在の位置 ホーム > くらし・行政トップ > 組織から探す > 生活活性化 > 茨工観光課 > Go! Go! ファンライド イバラキマチ

GO! GO! ファンライド イバラキマチ

茨城町は茨城県のほぼ中央に位置する水と緑が豊かなまち。  
汽水湖「潤沼（ひぬま）」をはじめ景観、史跡、地元グルメなどの魅力がたくさん。自分だけのお気に入りの場所をサイクリングで見つけてみませんか？

茨城町は「サイクリングを楽しむ方」を歓迎します。

茨工観光課

○ お勧め  
○ 観光施設  
○ 公園・キャンプ場の案内  
○ 企画説明会  
○ Go! Go! ファンライド イバラキマチ

ほどよい田舎 いばらきまち

目的・場面別で探す

(出典)茨城町 HP

### 3-3. 基本目標2. 自転車と楽しもう！（サイクルツーリズムの推進）

目標4 もっと楽しく！

～地域資源を活用した地域振興や

広域連携のサイクルツーリズムを推進します～

#### (6) 地域資源を活用した地域振興

##### ⑫サイクリング拠点の整備

休憩場所など、サイクリングの拠点が求められています。地域振興のため、サイクリングルート上にある、観光拠点、人が集まる施設などをサイクリング拠点として、ベンチやサイクルラック・駐輪場など適宜整備し充実を図ります。（宮前公園、親沢公園、小幡城跡、小幡北山埴輪製作遺跡、桜の郷中央公園など）

また、まちの主要な観光拠点となる涸沼自然公園は、涸沼をめぐる拠点でもあります。サイクリング拠点としてより利用しやすくするため、訪れた人がサイクリングを楽しめるようなレンタサイクル等の導入を検討し、情報提供など周遊ルートの起点として充実を図ります。

指標：整備した拠点数

0箇所 → 1箇所（10年間）

（主な措置） · サイクリング拠点整備事業



かすみがうら市交流センター（かすみがうら市）

## ⑬自転車に親しもう！児童等を対象とした自転車とのふれあい促進

町内の自転車イベントや身近なレクリエーションの場が限られており、児童等が安全に自転車を楽しむ環境が求められています。子ども達が安全・安心に自転車に親しみ、自転車を好きになってもらえるよう、自転車の乗り方教室など、安全な自転車とのふれあい環境づくりを進めます。

|              |                   |
|--------------|-------------------|
| 指標：乗り方教室の開催数 | 0回 → 2回/年         |
| 乗り方教室の参加者数   | 0人 → 1,000人（10年間） |

- (主な措置)      ·乗れない子集まれ！児童等を対象とした自転車の乗り方教室  
·ファミリー向けの自転車に親しむ広場空間の創出



子ども自転車乗り方教室

(出典)土浦市HP

## ⑭サイクルサポートスポットの拡充による人の流れの創出

本町では、サイクルサポートスポットの設置やサイクリングガイドを作成し、サイクリストの利用促進を図っていますが、その認知度は低い状況にあります。官民連携によるサイクルサポートスポットの数を増やすとともに、まちのイベントや自転車普及施策などに参加してもらうことにより、人の流れを創出します。

|                     |                   |
|---------------------|-------------------|
| 指標：サイクルサポートスポットの設置数 | 15箇所 → 30箇所（10年間） |
|---------------------|-------------------|

- (主な措置)      ·サイクルサポートスポットの拡充



サイクルサポートスポット

## ⑯民間事業者と連携したサイクルイベント等の開催

本町では、シクロクロス大会が開催されています。自転車に乗る機会の創出や地域資源の活用による地域活性化を図るため、引き続きサイクルイベント等を支援し、PRすることで集客の増加を図ります。

指標：イベントにおける集客数

1,300人/年 → 2,000人/年

(主な措置)

- ・サイクルイベントの後援
- ・民間事業者と連携した地域振興



シクロクロス大会における出店ブース

(出典) Flecha ホームページ

## (7) 広域連携等によるサイクルツーリズムの推進

### ⑯県や近隣市町との連携も見据えた多様なサイクリングルートの開発

近年、県や近隣市町においてサイクルツーリズムに力を入れています。町内においても、点在する観光資源の組み合わせによる新たな観光需要の掘り起こしや地域振興を図るために、県や近隣市町と連携し、多様なサイクリングルートを開発するとともに、町民もレクリエーションや日常的に利用できる自転車ネットワークとして組み入れ、その活用を図ります。

涸沼の自然環境は広域的な価値のある資産であり、ニーズが高く、実際の利用もされているため、関連市町の連携も見据えたサイクリングルートの整備に向けて取り組みます。

指標：モデルルート数

0本 → 2本（10年間）

(主な措置)

- ・広域連携の周遊ルート開発



涸沼



平野部の田園



山間の農村風景

## 4. 茨城町自転車ネットワーク計画

---

### 4-1. 自転車ネットワーク計画とは

#### (1) 計画の目的

自転車は道路交通法上の車両であり、車道の左側を通行することが原則とされているものの、歩道を通行するなどの利用が見受けられます。

このような中、国土交通省と警察庁により、安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインが策定され、社会的にも自転車と歩行者を分離し、かつ安全で快適な自転車走行空間の創出に向けた動きが活発化しています。

町民やサイクリストの自転車利用を促進するため、自転車走行空間の確保等や自転車利用環境の改善を目的に、安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン、いばらき自転車ネットワーク計画及びいばらき自転車ネットワーク自転車通行環境整備ガイドラインを考慮し、上位計画である茨城町自転車活用推進計画に基づき、茨城町自転車ネットワーク計画を策定するものです。

茨城町自転車ネットワーク計画は、本町における自転車ネットワークの対象エリアと構成する自転車ネットワーク路線候補を設定するとともに、道路交通法の中で定められている「自転車は車両であり、車道を通行することが大原則である」という考え方を基本としての自転車の安全な利用を促進するハード整備の具体的方針を定めたものです。

#### (2) 計画の区域と期間

茨城町自転車活用推進計画に基づき、対象区域は本町全域とします。

計画期間は令和3年度から令和12年度までの10年間とします。なお、事業の進捗、社会情勢の変化等を踏まえ、必要に応じて、期間途中においても計画内容について見直しを行います。

## 4-2. 自転車ネットワーク計画の基本方針

### (1)自転車ネットワーク計画の基本方針

自転車利用環境の現状及び自転車活用推進計画の内容を踏まえて、自転車ネットワーク計画を策定するにあたって、基本方針を以下にまとめます。

#### ①安全・安心な移動空間を確保する

本町は水戸市に接し、高速道路、国道、県道などの幹線道路が交錯する交通の要衝として車社会も形成され、自転車利用にとって十分な空間が確保されない、危険を伴う交通環境になっています。また、既存のサイクリングロードも老朽化により、走行に危険な状況箇所が見受けられます。自転車を生活の一部として利用するために、自動車や歩行者とともに道路を安全に利用できる環境整備を目指します。

#### ②まちの特性を活かす

涸沼周辺は、多くの拠点施設が整備されています。いばらき自転車ネットワーク計画にも位置付けられており、多くのサイクリストが利用しています。

また、国道6号を骨格とする町の北部中央には人口が集積し、行政施設や自転車通学の多い中学校・高校、まちの主要な観光資源が集まるなど、自転車利用のニーズは高くなっています。

これら2つの主要エリアをつなげ、その中に新たな近隣市町と結ぶサイクリングコースや、まちの拠点を結ぶネットワークルートも取り込むことで、多様なルートを有機的に融合して、全体のネットワークを形成します。

#### ③新たな自転車利用をつくり出す

現在の町内の自転車利用は、サイクリストによる涸沼周辺のサイクリング利用と、中高生の通学による日常利用が主となっています。涸沼周辺には、涸沼自然公園やキャンプ場、景勝地など、ほとりの風景をゆったりと楽しめる場が多く、本格的なサイクリング以外にも、ゆっくり気楽なサイクリングを楽しむ(ポタリング)には絶好の場所です。また、涸沼以外にも史跡や直売所、広がりのある田園や山あいの農村風景などの魅力的な資源が多くあり、これらは町の中心周辺エリアにも存在しています。

一方で、住民の健康やレクリエーションとしての自転車利活用が求められており、町の魅力的な資源を活かした新たな自転車利活用が促進される計画を展開します。



涸沼は、多様な生き物が生息する豊かな自然環境を有する一方、人の暮らしが根付いた魅力的な風景も備える



小幡城跡への道。幹線道路を離れると、素朴な道の風景が残っている

#### ④優先度を踏まえ、重点的に施策を展開する

涸沼は、ラムサーム条約登録湿地として、町の主要な資源であるとともに、その周辺には多くの拠点施設が整備され、一つのまとまったエリアを形成しています。さらに、いばらき自転車ネットワーク計画に位置付けられ、多くの人がサイクリングに利用しています。

涸沼は観光・レクリエーション拠点だけでなく、環境保全としての涸沼の生態への理解、環境にやさしい自転車利活用、観光やじみなどの産業と結びついた暮らしの風景など、まちづくりの観点からも、涸沼を活かした新たな自転車利活用を重点的に展開します。

#### (参考)優先的計画策定エリアの抽出の考え方

- 自転車の利用の広がりを踏まえて一定の地域内のエリアで計画策定する場合
  - 公共交通施設や地域の核となる施設と主な居住地域等を結ぶ自転車交通量が多いエリア
  - 観光利用の観点から自転車利用を促進するエリア
- 自転車利用目的に応じて基幹となるルートを中心としたエリアで計画策定する場合
  - 観光地と駅や商業地等を結ぶ観光目的の利用が多い基幹となるルートを中心とした自転車利用の目的に応じたエリア



図 自転車ネットワーク計画の対象エリア

(出典)安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

## (2)自転車ネットワーク形成方針とネットワーク概念図

自転車ネットワーク形成方針と概念図は以下のとおりです。

### <自転車ネットワーク形成方針>

#### ●自転車が安全に走行できる通行空間の整備

通学、買い物、観光などにおけるアクセス等の重要な自転車通行空間の確保を前提としつつも、交通安全確保の面から、安心して走行できる自転車通行空間を確保できるネットワーク路線を選定し、整備します。

また、危険な通行箇所の危険防止対策やサインなどによる注意喚起などの安全対策を実施します。

#### ●暮らしの利活用と観光振興が融合した魅力ある自転車環境の形成

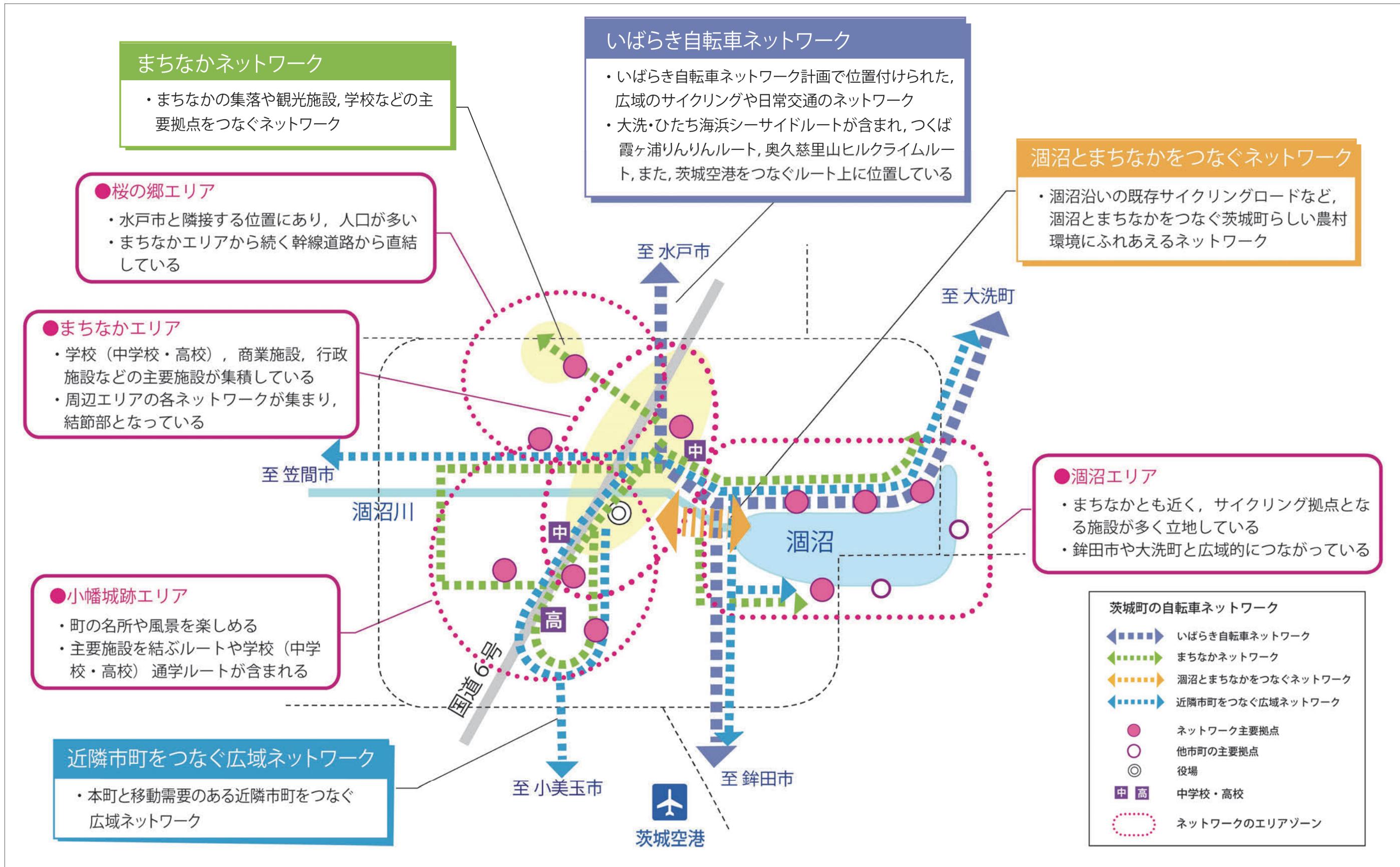
ネットワークの設定にあたっては、既存のサイクリングロードが設定された観光目的の自転車利用が多い渋滞を中心としたネットワークと、新たな町の施設や様々な資源を踏まえた通学、買い物、観光などのまちなかネットワーク、町と近隣市町をつなぐ広域ネットワークを融合したネットワークを形成します。

これらのネットワークは、国道6号を軸とした町の中心を軸として、互いに有機的につながり回遊性のあるネットワークを形成します。

## ■ネットワークと構成エリア

本町の自転車ネットワークは、4つのネットワークと、4つのエリアで構成されています。

| ネットワーク/エリア |                       | 内 容   |
|------------|-----------------------|---|
| ネットワーク     | いばらき自転車<br>ネットワーク     | <ul style="list-style-type: none"> <li>・いばらき自転車ネットワーク計画で位置付けられた、広域のサイクリングや日常交通のネットワーク</li> <li>・大洗・ひたち海浜シーサイドルートが含まれ、つくば霞ヶ浦りんりんルート、奥久慈里山ヒルクライムルート、また、茨城空港をつなぐルート上に位置している</li> </ul> |
|            | まちなか<br>ネットワーク        | <ul style="list-style-type: none"> <li>・まちなかの集落や観光施設、学校などの主要拠点をつなぐネットワーク</li> </ul>   |
|            | 涸沼とまちなかを<br>つなぐネットワーク | <ul style="list-style-type: none"> <li>・涸沼沿いの既存サイクリングロードなど、涸沼とまちなかをつなぐ茨城町らしい農村環境にふれあえるネットワーク</li> </ul>   |
|            | 近隣市町をつなぐ広域<br>ネットワーク  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・本町と移動需要のある近隣市町をつなぐ広域ネットワーク</li> </ul>   |
| エリア        | まちなかエリア               | <ul style="list-style-type: none"> <li>・学校(中学校・高校)、商業施設、行政施設などの主要施設が集積している</li> <li>・周辺エリアの各ネットワークが集まり、結節部となっている</li> </ul>   |
|            | 涸沼エリア                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・まちなかとも近く、サイクリング拠点となる施設が多く立地している</li> <li>・鉾田市や大洗町と広域的につながっている</li> </ul>  |
|            | 小幡城跡エリア               | <ul style="list-style-type: none"> <li>・町の名所や風景を楽しめる</li> <li>・主要施設を結ぶルートや学校(中学校・高校)通学ルートが含まれる</li> </ul>   |
|            | 桜の郷エリア                | <ul style="list-style-type: none"> <li>・水戸市と隣接する位置にあり、人口が多い</li> <li>・まちなかエリアから続く幹線道路から直結している</li> </ul>  |





## 4—3. 自転車ネットワーク路線の選定

### (1)自転車ネットワーク路線の考え方

自転車ネットワーク路線は、必要な路線と整備形態を踏まえた上で、最終決定をするものとします。

自転車ネットワーク路線の選定にあたって、以下の考え方により検討を行います。

- 自転車ネットワーク路線の選定にあたっては、ネットワーク形成方針及びネットワーク概念図をベースに、涸沼エリア、町の中心エリアとこれらを結び、さらに近隣市町へと連絡するネットワークを全体として構築する。
- 幹線道路は車の通行量が多く、幅員が狭く車道走行のスペース確保が難しい道路も多いため、歩道活用もふくめ、河川堤防や農道、集落を結ぶ交通量の少ない道路などを選定・補完し、安全・安心なネットワークを形成する。また、これらの道路は、集落や広がりのある田園地帯、河川、涸沼などの生活と自然が混在したエリアを通るものも多く、茨城町らしさに出会える道もある。
- 自転車利用状況は、主に日常の通学利用と、サイクリストの利用による観光・レクリエーション利用となっているが、エリアや路線によって異なることから、エリアの特性を踏まえ路線選定における位置づけを明確にした上で、ネットワークや整備形態の考え方を整理する。また、本町は観光地と生活空間が町域に分散して配置され混在しているため、これらの特性を踏まえて、相互利用が促進されるような計画を目指す。
- 自転車ネットワーク路線は、安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインによると、以下の①から⑦に掲げる選定に対する検討項目が示されている。これらの選定項目を踏まえて、それぞれの特性に合った自転車ネットワーク路線を選定する。

#### <自転車ネットワーク路線選定に関する検討項目>

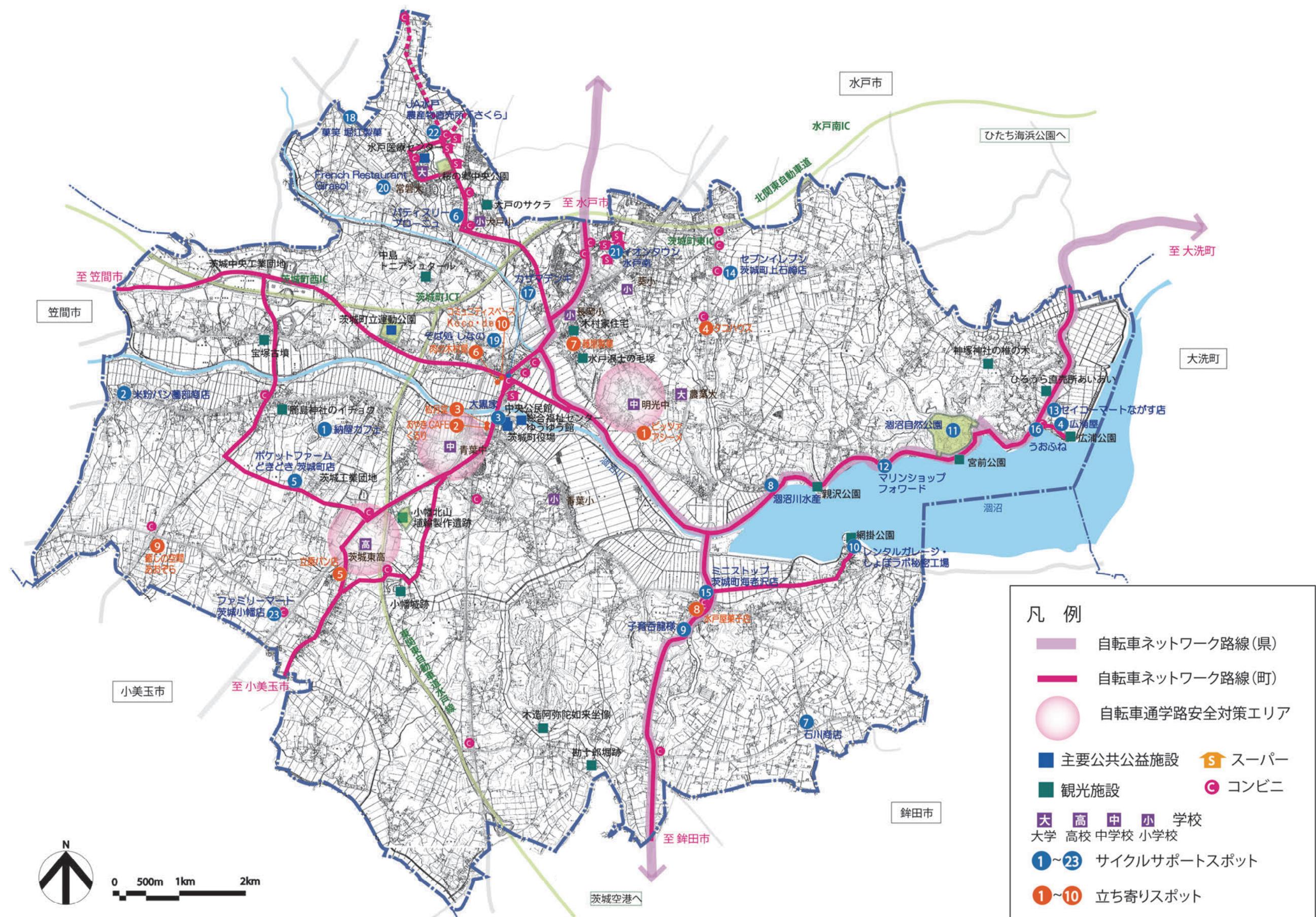
- ①地域内における自転車利用の主要路線としての役割を担う、公共交通施設、学校、地域の核となる商業施設及びスポーツ関連施設等の大規模集客施設、主な居住地区等を結ぶ路線
- ②自転車と歩行者の錯綜や自転車関連の事故が多い路線の安全性を向上させるため、自転車通行空間を確保する路線
- ③自転車通学路の対象路線
- ④地域の課題やニーズに応じて自転車の利用を促進する路線
- ⑤自転車の利用増加が見込まれる、沿道で新たに施設立地が予定されている路線
- ⑥既に自転車の通行空間(自転車道、自転車専用通行帯、自転車専用道路)が整備されている路線
- ⑦その他自転車ネットワークの連続性を確保するために必要な路線

(出典)安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン



## (2) 自転車ネットワーク路線の選定

①から⑦に掲げる検討項目を踏まえた、自転車ネットワーク路線を選定します。また、路線の選定においては、茨城県の「いばらき自転車ネットワーク路線」と整合を図っています。本町の自転車ネットワーク路線を以下のとおり示します。





## 4-4. 自転車ネットワーク路線の整備形態の考え方

### (1) ガイドライン等における整備形態の考え方

茨城町自転車ネットワーク計画では、歩行者・自転車・自動車の分離を目指した道路空間の再配分を基本として、整備を進めることとします。整備形態については、国の安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン、いばらき自転車活用推進計画及びいばらき自転車ネットワーク自転車通行環境整備ガイドラインを基に行います。

安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインでは、自転車ネットワーク路線について、安全で快適に通行できるように、路線毎の道路状況（道路横断面構成）、自動車交通量や規制速度などの状況を勘案し、自転車道・自転車専用通行帯・車道混在（自転車と自動車を車道で混在）のいずれかの自転車通行空間の整備形態を選定するものとしています。

＜交通状況を踏まえた整備形態の選定（完成形態）の考え方＞

| A<br>自動車の速度が高い道路 | B<br>A,C以外の道路 | C<br>自動車の速度が低く、<br>自動車交通量が少ない道路               |
|------------------|---------------|---|
| 自転車と自動車の分離       | 構造的な分離        | 視覚的な分離  |
| 目安※              | 速度が50km/h超    | A,C以外の道路<br>速度が40km/h以下、かつ<br>自動車交通量が4,000台以下 |
| 整備形態             | 自転車道          | 自転車専用通行帯<br>車道混在（自転車と自動車を<br>車道で混在）           |

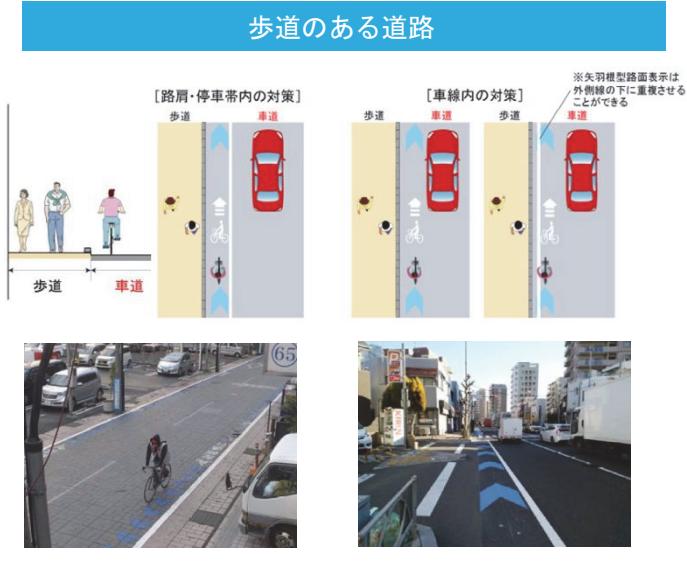
※ 参考となる目安を示したものであるが、分離の必要性については、各地域において、交通状況等に応じて検討することができる。

（出典）安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

また、安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインでは、車道通行を原則として以下の整備形態が示されています。

### ＜整備形態＞

|          | 概要  | 整備イメージ   |
|----------|---|--|
| 自転車道     | <p>自転車が歩行者と車から物理的に分離された形態</p> <p>■通行方法の基本<br/>・自転車道は一方通行を基本とする<br/>・双方向通行の適用については、可能な限り一方通行に変更</p> <p>■道路標識・道路標示など<br/>・自転車のピクトグラムと矢印を設置する</p>  | <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> <p>一方通行の場合</p> </div> <div style="width: 45%;"> </div> </div> |
| 自転車専用通行帯 | <p>自転車が歩行者と車から視覚的に分離された形態</p> <p>■幅員<br/>・幅員は、1.5m以上を確保する。<br/>・道路の状況等によりやむを得ない場合は整備区間の一部で1.0m以上まで縮小することができる</p> <p>■道路標識・道路標示、路面表示など<br/>・自転車のピクトグラムと矢印を設置<br/>・帯状路面表示の幅は、全面もしくは一部を選択できる</p> | <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> <p>整備イメージ</p> </div> <div style="width: 45%;"> </div> </div>  |

|      | 概要  | 整備イメージ   |
|------|---|--|
| 車道混在 | <p>歩行者と空間的に分離された車道内に、自転車通行位置を明示し、自転車と車が混在して通行する</p> <p>■幅員<br/>           · 1.0m 以上の幅員を外側線の外側に確保することが望ましい<br/>           · 矢羽根型路面表示で示す自転車通行空間としての舗装部分の幅員は、側溝の蓋部分を除いて 1.0m 以上確保することが望ましい</p> <p>■道路標識・道路標示、路面表示など<br/>           · 車線内に矢羽根型の路面表示及びピクトグラムを設置する<br/>           · 矢羽根型路面表示の右端が路肩端から 1.0m 以上、歩道のない道路にあっては、車道外側線から 1.0m 以上(状況に応じて 0.75m 以上)離した位置に設置する</p> | <h3>歩道のある道路</h3>  <p>※矢羽根型路面表示は外側線の下に重複させることができる</p> |
|      | <p>■道路標識・道路標示、路面表示など<br/>           · 車線内に矢羽根型の路面表示及びピクトグラムを設置する<br/>           · 矢羽根型路面表示の右端が車道外側線から 1.0m 以上(状況に応じて 0.75m 以上)離した位置に設置する<br/>           · 歩道のない生活道路(道路幅員が狭く歩行者を優先させる道路)などでは必要に応じて矢羽根形状(幅 0.75m, 長さ 0.60m, 角度 1:0.8)を採用できる</p>   | <h3>歩道のない道路</h3>                                   |

## (2)本町における整備形態の考え方

### ①県の整備形態の考え方

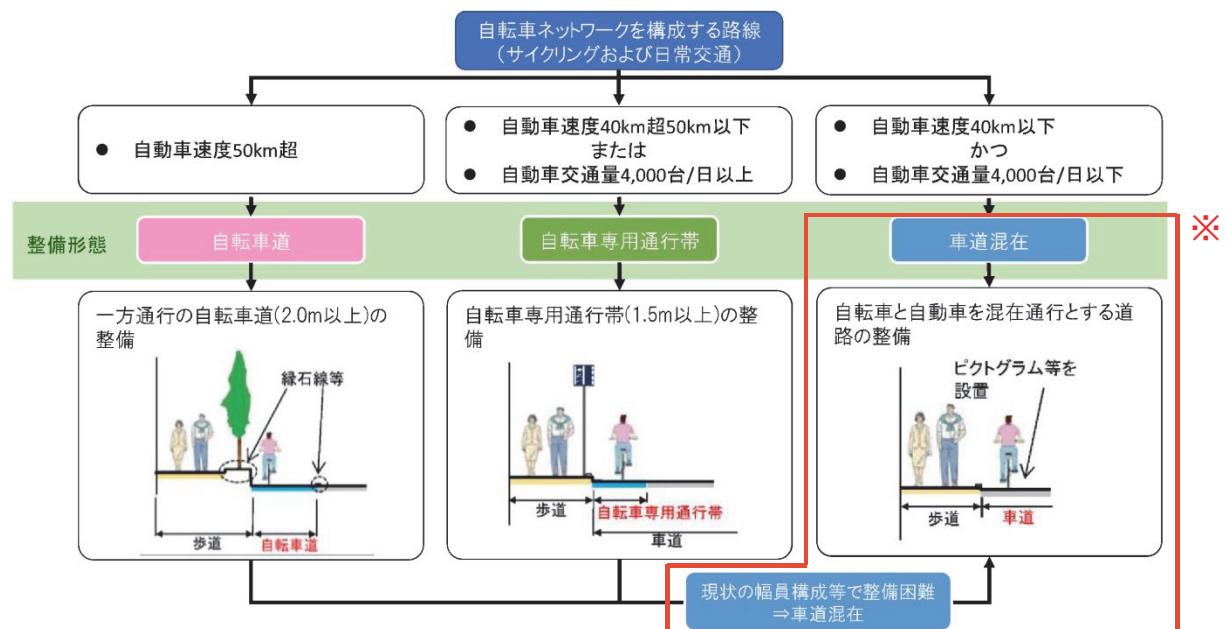
いばらき自転車活用推進計画では、国のガイドラインを参考にしつつ、現況の車線数及び歩車道境界は変更しないことを基本として、現状の幅員構成において自転車道又は自転車専用通行帯の整備が困難である場合は、車道混在による整備を推進し、早期に自転車通行空間の安全性の向上を図ることとしています。

なお、いばらき自転車ネットワークに位置づけた路線のうち、市街地内の区間については、市町村自転車ネットワーク計画等との整合性を考慮しつつ、将来的には国のガイドラインに沿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こととしています。

### ②整備形態の流れと本町における整備形態の考え方

本町では、いばらき自転車ネットワークが既に整備を進めていることから、県の整備過程を基本とした整備形態とします。このため、茨城町自転車ネットワークを形成する路線ではほとんどが車道混在での整備が前提となります。

- 現況の車線数及び歩車道境界は変更せず、現有幅員に基づく整備を基本とする。
- 現有幅員において自転車道(2.0m)以上、または自転車専用通行帯(1.5m以上)に必要な空間を確保できない場合、車道混在による整備を行う。
- その他、自転車道(2.0m)以上、または自転車専用通行帯(1.5m以上)の整備が困難である場合、車道混在による整備を行う。



※本町における整備形態は、主に車道混在となります。

図 自転車通行空間の整備形態の考え方

(出典)いばらき自転車活用推進計画

### (3)路面標示

路面標示は、いばらき自転車ネットワーク自転車通行環境整備ガイドラインを参考に選定します。また、自転車ネットワーク路線の環境等を考慮した整備手法を検討します。

#### ■路面表示の設置方法

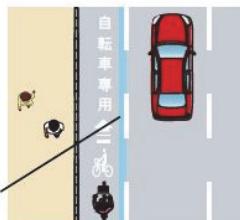
- ・自転車専用通行帯は帯状路面表示、車道混在は矢羽根型路面表示に統一する。
- ・帯状路面表示の幅は、自転車専用通行帯の幅の全部もしくは一部のいずれかを選択でき、色彩は青系色を基本とする。

自転車専用通行帯  
(帯状路面表示)

自転車専用通行帯  
の幅の全部



自転車専用通行帯  
の幅の一部



車道混在  
(矢羽根型路面表示)

[路肩・停車帯内の対策]



[車線内の対策]



[車線内の対策]



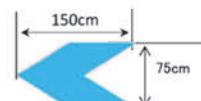
歩道のある道路における対策

(出典)安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

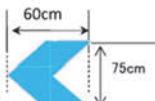
歩道のない道路における対策

#### ■矢羽根型路面標示と自転車ピクトのデザイン・寸法

- ・矢羽根型路面標示は、青系色を基本とする。
- ・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。



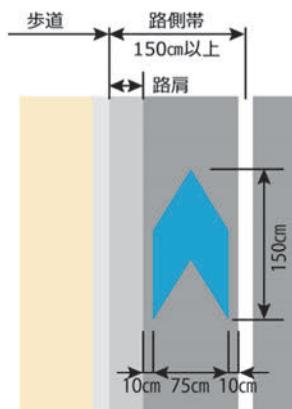
矢羽根(標準)



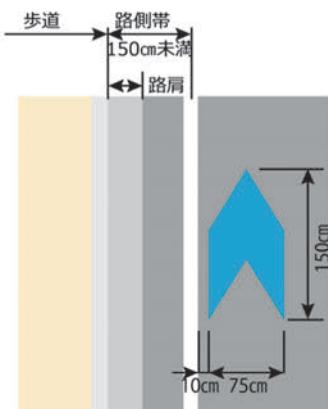
矢羽根(生活道路)

- ・車道混在となる自転車通行空間には、矢羽根型路面標示と自転車のピクトグラムを整備する。

(出典)いばらき自転車活用推進計画



路側帯幅が150cm以上の場合は外側線の歩道側に「矢羽根型路面標示」を設置する

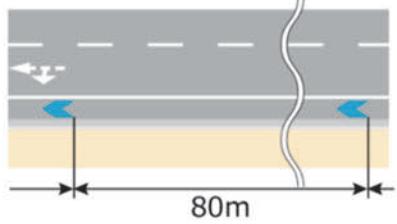
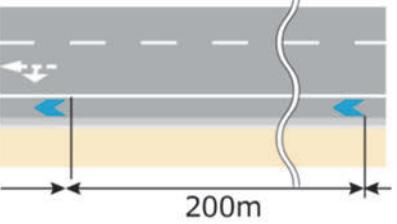
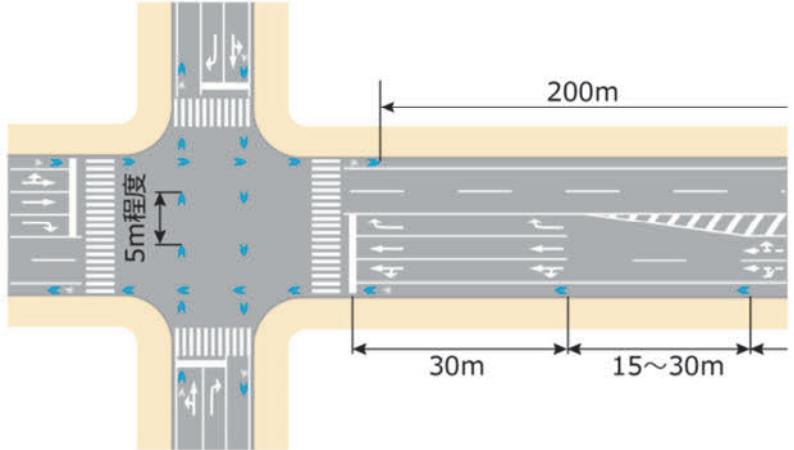


路側帯幅が150cm未満の場合は外側線の車道側に「矢羽根型路面標示」を設置する



(出典)いばらき自転車ネットワーク自転車通行環境整備ガイドライン

■矢羽根型路面標示とピクトの設置間隔

|      | 市街地(DID 地区)  | 郊外部  |
|------|--|--|
| 単路部  | <ul style="list-style-type: none"> <li>●矢羽根の設置間隔を 80mとする。</li> </ul>    | <ul style="list-style-type: none"> <li>●矢羽根の設置間隔を 200mとする。</li> </ul>  |
| 交差点部 | <ul style="list-style-type: none"> <li>●停止線手前にピクトと矢羽根を設置する。本ピクトと矢羽根については、いばらき自転車ネットワークではない交差点流入部・流出部でも同様に設置する。</li> <li>●レーンマークの実線区間に相当する停止線から 30m手前に矢羽根を設置する。</li> <li>●さらに付加車線のすりつけ長に相当する 15m～30mの位置に矢羽根を設置する。</li> <li>●交差点内の矢羽根の数は横断歩道間の距離(m)÷5m以上として設置する。</li> </ul>  | <p>※本町では、自転車ネットワーク上での安全性を確保するため、郊外部においても、交通量が多い区間や狭い道路の区間など、現地の状況に応じて、市街地同様の整備を行います。</p>   |

※ DID 地区: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  
(出典)いばらき自転車ネットワーク自転車通行環境整備ガイドライン

#### (4)自転車ネットワークの整備イメージ



図 自転車ネットワークの整備イメージ  
(出典)いばらき自転車活用推進計画

## 5. 計画の実現に向けて

### 5-1. 計画の実施スケジュールと推進体制

#### (1) 実施スケジュール

各措置については、役割分担を明確化し、各主体が連携しながら進めています。

| 基本目標                   | 目標         | 施策                       | 措置                              | スケジュール<br>令和3~12年度 | 実施主体              |
|------------------------|------------|--------------------------|---------------------------------|--------------------|-------------------|
| (安全・自転車による暮らしと自転車の利活用) | 1. もっと安全に！ | (1) 交通安全教育の推進            | ①小・中学生及び高校生を対象とした交通ルールの啓発       | ➡                  | 町民、民間事業者、町        |
|                        |            |                          | ②多様な角度からの交通安全運動の推進              | ➡                  | 町民、民間事業者、町        |
|                        |            | (2) 災害時における自転車利活用の促進     | ③災害時における自転車利活用の啓発               | ➡                  | 町民、町              |
|                        |            |                          | ④悪路に強い！災害時における自転車の利活用           | ➡                  | 町                 |
|                        |            | (3) 安全な走行環境の整備           | ⑤通学路安全プログラムと連携した安全・安心な通学路整備     | ➡                  | 町民、県、町            |
|                        |            |                          | ⑥自転車損害賠償責任保険等の加入促進              | ➡                  | 町民、民間事業者、町        |
|                        | 2. もっと健康に！ | (4) 健康づくりの推進             | ⑦茨城町健康ポイント事業と連携した自転車利活用の啓発      | ➡                  | 町民、町              |
|                        |            |                          | ⑧もっと健康になる！ 健康講座の開催              | ➡                  | 町民、町              |
|                        | 3. もっと快適に！ | (5) 利用しやすい環境の創出          | ⑨自転車ネットワーク計画に基づく自転車通行空間の整備      | *令和4年度～<br>➡       | 県、町               |
|                        |            |                          | ⑩もっと走りたい！わかりやすい案内看板の整備          | ➡                  | 町                 |
|                        |            |                          | ⑪もっと知りたい！トータルな情報発信の強化           | ➡                  | 町民、民間事業者、町        |
| (サイクルツーリズムの推進)         | 4. もっと楽しく！ | (6) 地域資源を活用した地域振興        | ⑫サイクリング拠点の整備                    | ➡                  | 町                 |
|                        |            |                          | ⑬自転車に親しもう！児童等を対象とした自転車とのふれあい促進  | ➡                  | 町民、民間事業者、町        |
|                        |            |                          | ⑭サイクルサポートスポットの拡充による人の流れの創出      | ➡                  | 町民、民間事業者、町        |
|                        |            |                          | ⑮民間事業者と連携したサイクルイベント等の開催         | ➡                  | 町民、民間事業者、町        |
|                        |            | (7) 広域連携等によるサイクルツーリズムの推進 | ⑯県や近隣市町との連携も見据えた多様なサイクリングルートの開発 | ➡                  | 町民、民間事業者、県、近隣市町、町 |

## (2)推進体制

本町のサイクリング環境の構築に向けて、町民、民間事業者、県や他市町村などの様々な主体が地域で一体となり、取組みを進めていきます。

### 5-2. 計画のフォローアップと見直し

計画の進捗確認は、それぞれに設定している指標や主な措置の進捗状況等に基づき、茨城町自転車活用推進協議会において効果検証を実施することとします。また、検証結果を踏まえ、必要に応じて施策及び措置の見直しします。