

## 土浦市自転車ネットワーク計画について

### 1 背景

- ・自転車は、買い物や通勤・通学などの移動手段や、サイクリング等のレジャーの手段として、多くの人々に利用されており、その役割は一層大きくなることが予想されているが、自転車が安全に通行できる空間は未だ整備途上である。
- ・このような交通状況を踏まえ、車道を通行する自転車および歩道を通行する歩行者双方の安全を確保するため、国は「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（以下、ガイドライン）を作成し、自転車ネットワーク計画の作成方法や、自転車通行空間設計の考え方について提示した（平成24年11月策定、平成28年7月一部改定）。
- ・また、平成29年5月に自転車活用推進法が施行され、地方公共団体は、国の推進計画を勘案し、自転車活用推進計画を定めるよう努めること、また、その中に自転車ネットワーク計画を位置づけることを基本とすべきとされた。
- ・茨城県においても、平成31年3月に「いばらき自転車活用推進計画」を策定したところである。
- ・このようなことから、本市では、今年度「自転車のまちづくり構想（自転車活用推進計画）」を策定し、その中に「自転車ネットワーク計画」を位置付けることとした。

### 2 土浦市自転車ネットワーク計画策定の目的

- ・自転車に対する円滑な都市交通の確保と機能の充実を図り、自転車通行環境整備を計画的に推進することを目的に策定する。
- ・この自転車ネットワーク計画は、自転車ネットワークとなる路線を選定し、その路線の整備形態を示すもので、ガイドラインやいばらき自転車ネットワーク計画を踏まえ進めることとする。

※ガイドラインでは、指定した自転車ネットワーク路線について、自動車の速度や交通量を踏まえ、「自転車道」、「自転車専用通行帯」、「車道混在」のいずれかで整備することとしている（自転車は『車両』であり車道通行が大原則）。

→しかし、自転車が安全で快適に通行できる空間の整備や交通安全の確保等の課題は、長期的な視点に立った着実な取り組みが求められることから、長期的な展望を視野に入れつつ、選定したネットワーク路線の中から、さらに整備を優先する路線を選定し、計画的に整備を進めていく。

### 3 土浦市自転車ネットワーク計画策定スケジュール及び協議内容

#### (1) 第1回 自転車施策庁内推進会議、自転車活用推進会議

- ・自転車ネットワーク計画の概要
- ・スケジュール

#### (2) 第2回 自転車施策庁内推進会議、自転車活用推進会議

- ・自転車ネットワーク計画の素案
- ・課題等の整理

#### (3) 第3回 自転車施策庁内推進会議、自転車活用推進会議

- ・自転車ネットワーク計画（案）  
→ パブリックコメントの実施

#### (4) 第4回 自転車施策庁内推進会議、自転車活用推進会議

- ・パブリックコメントの結果
- ・計画の確定

### 4 自転車ネットワーク計画の考え方

#### (1) 基本的な考え方：ガイドラインや県で策定した「いばらき自転車ネットワーク計画」の内容を踏まえながら、つくば霞ヶ浦りんりんロードを軸とし、中心市街地や観光施設を回遊するネットワーク路線（観光系ネットワーク）及び日常生活等における安全・安心なネットワーク路線（生活系ネットワーク）を設定する。

#### (2) 対象地域：土浦市全域

#### (3) 候補路線選定の考え方

##### ①ガイドラインによる選定の考え方

路線の選定については、以下のような路線を適宜組み合わせて選定するものとしている。

- ・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
- ・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
- ・自転車通学路の対象路線
- ・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

- ・自転車の利用増が見込まれる、沿道で新たな施設立地が予定されている路線
- ・すで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
- ・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

## ②本市の上位・関連計画の位置づけ

これに、本市の上位・関連計画に位置付けている、以下の事項を考慮し選定を行う。

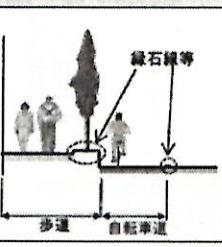
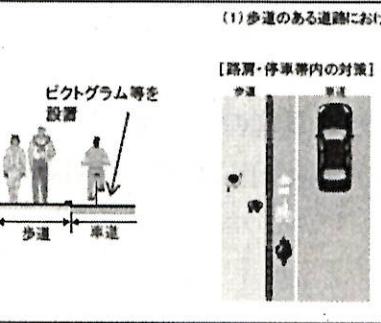
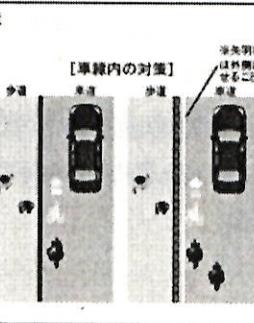
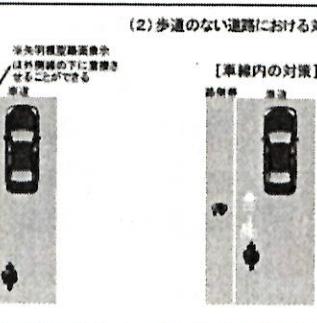
- ・つくば霞ヶ浦りんりんロードとの連携（第8次総合計画、都市計画マスター プラン等）
- ・中心市街地の回遊軸としてのネットワーク（中心市街地活性化基本計画）

## （4）整備形態の考え方

### ①整備形態の種類

自転車通行空間の整備形態は、ガイドラインで、「自転車道」、「自転車専用通行帯」、「車道混在」の3種類が示されている。

<参考>

整備形態	【整備イメージ】
自転車道	 
自転車専用通行帯	
自転車と自動車を混在通行とする道路（車道混在）	   

<出典：「安全で快適な利用環境創出ガイドライン」>

## ②整備形態

いばらき自転車ネットワーク計画においては、下図のような考え方を示していることから、これを踏まえて検討を行う。

<参考>

### <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

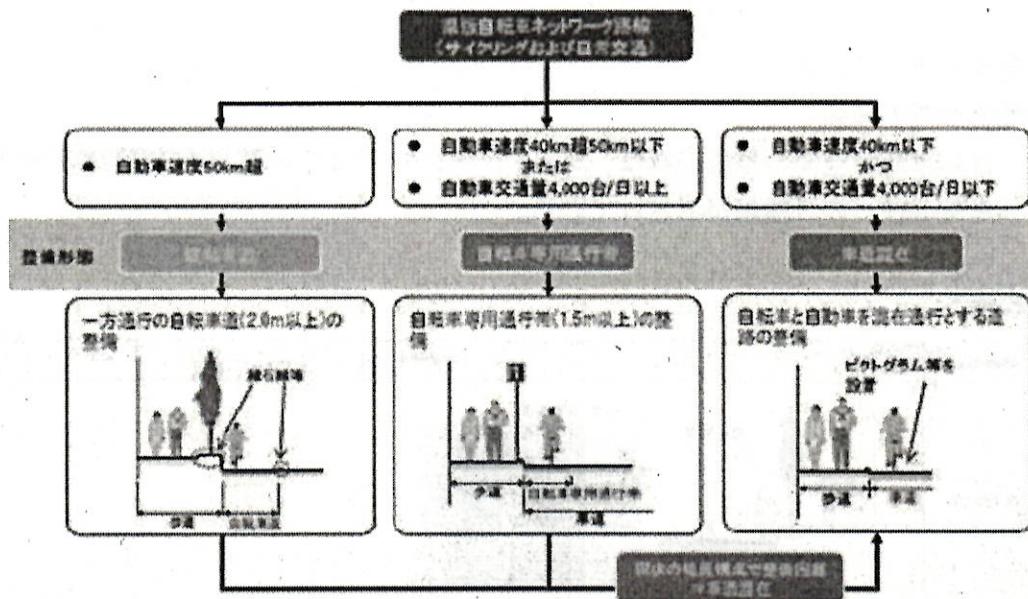


図 9.13 自転車通行空間の整備形態の考え方

<出典：「いばらき自転車活用推進計画」>

### <本市の整備形態>

- ・自転車ネットワーク路線は国道、県道、市道を問わず対象とする。
- ・うち、自転車ネットワーク路線として設定した国道、県道については、道路管理者との協議により進める。
- ・現況の車線数及び歩車道境界は変更せず、現状の幅員構成において、自転車道（2.0m以上）、または自転車専用通行帯（1.5m以上）に必要な空間が確保できない場合、車道混在とする。

### ③車道混在における自転車ピクトグラム等のデザイン・寸法

- 整備形態同様、いばらき自転車ネットワーク計画においては、下図のような考え方を示していることから、これを踏まえて検討を行う。

<参考>

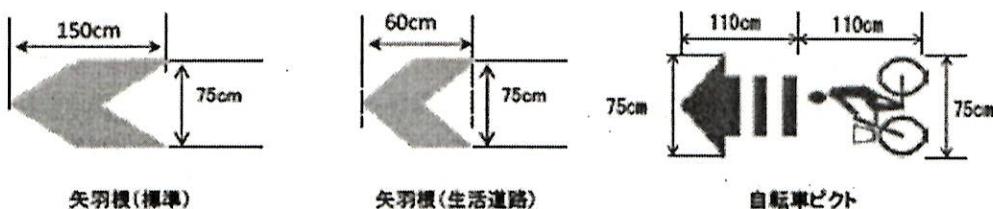
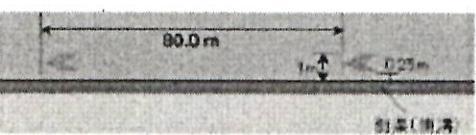


表9.2 矢羽根および自転車ピクトの設置間隔

	市街地（人口集中地区：DID）	郊外部
単路部	<ul style="list-style-type: none"> <li>●矢羽根のサイズは幅 75cm、長さ 150cm を標準</li> <li>●生活道路では幅 75cm、長さ 60cm の矢羽根とする</li> <li>●矢羽根および自転車ピクトの設置間隔は国ガイドラインに準拠する</li> </ul> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>●矢羽根のサイズは幅 75cm、長さ 150cm を標準</li> <li>●矢羽根の設置間隔は 80m</li> </ul> 

<出典：「いばらき自転車活用推進計画」>

### <本市の自転車ピクトグラム等のデザイン・寸法>

- 車道混在においては、ガイドライン、いばらき自転車ネットワーク計画を踏まえた自転車ピクトグラムや矢羽根を整備する。
- 自転車ピクトグラムについては、幅 75cm、長さ 220cm（自転車部分 110cm、矢印部分 110cm）とする。
- 矢羽根は標準タイプを幅 75cm、長さ 150cm、生活道路では幅 75cm、長さ 60cm とする。

