

# 土浦市自転車のまちづくり構想

令和2年2月

(令和5年3月 改訂)

土 浦 市

# 目 次

## 第1章 計画の基本事項

1	計画の背景・目的	1
2	計画の区域	2
3	計画の期間	2
4	計画の位置づけ	2

## 第2章 自転車利用の現状と課題

1	自転車を取り巻く状況	9
2	本市の地域特性	16
3	本市の生活面における自転車利用の現状	20
4	本市の生活面における自転車施策	33
5	本市の観光面における自転車利用の現状	38
6	本市の観光面における自転車施策	51
7	県、周辺市町村、事業者等との連携	54
8	災害時の移動手段	54
9	課題の整理	55

## 第3章 目指すべき姿・目標・施策

1	目指すべき姿・目標・施策	57
2	施策を構成する措置	63

## 第4章 自転車交通ネットワーク計画

1	基本方針	73
2	候補路線選定の考え方	74
3	自転車交通ネットワーク構想図	76
4	整備形態の考え方	89
5	整備形態の設定	93

## 第5章 推進体制

1	計画の推進体制	95
2	計画のフォローアップ	95



# 第1章 計画の基本事項

## 1 計画の背景・目的

- ・自転車は、買い物や通勤、通学、子どもの送迎など、日常生活における身近な移動手段や、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います。近年では、健康増進や環境保全への意識の高まりを背景に、スポーツ車、電動アシスト車等の販売台数が増加傾向にあります。
- ・また、高齢化の進展に伴い、自動車の運転に不安を感じる高齢者への対応など、自転車が持つ身近で有用な移動手段としての役割はさらに高まることが予想されます。加えて、東日本大震災をはじめとする様々な災害での教訓から、災害時における移動手段としても重要な役割が期待されています。
- ・このような中、国は、平成29年5月に、自転車の活用による環境負荷の低減、災害時における交通機能の維持、国民の健康の増進等を図ることが重要な課題であることに鑑み、交通の安全の確保を図りつつ、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によって、公共の利益の増進に資すること等を基本理念とする「自転車活用推進法」を施行しました。同法では、市町村は国と県の自転車活用推進計画を勘案して、当該市町村の区域の実情に応じた自転車活用推進計画を定めるよう努めなければならないとされています。
- ・本市では、我が国有数のサイクリングコースとして、平成28年11月に「つくば霞ヶ浦りんりんロード」が開通するとともに、サイクリング拠点施設として、平成30年3月にJR常磐線土浦駅ビル内に「りんりんスクエア土浦」、平成31年3月につくば霞ヶ浦りんりんロード、川口運動公園に隣接して「りんりんポート土浦」が開業するなど、自転車利用環境の整備が着実に進んでおります。また、令和元年11月には「つくば霞ヶ浦りんりんロード」が、国が創設した「ナショナルサイクルルート」に指定され、今後は、まちづくりの一環として、これらの自転車利用環境を活用した更なる交流人口の拡大、自転車の安全利用などが重要となります。
- ・こうした動きに的確に対応するため、本市では、自転車が持つ観光面、健康面等の長所を踏まえつつ、本市における自転車利用に係る課題に対応した施策を計画的に展開し、自転車を活用した地域の活性化及び自転車文化の醸成を図るため、土浦市自転車活用推進計画として令和2年2月に「土浦市自転車のまちづくり構想」を策定し、関係機関と連携して各施策に取り組んできました。
- ・一方で、新型コロナウイルス感染症の拡大を契機とした生活様式の変化に伴い、新たな都市活動を支えるインフラとしても自転車の役割が大きくなっていることなど、昨今の自転車利用を取り巻く社会情勢は変化しており、国においては、令和3年5月に「第2次自転車活用推進計画」が閣議決定されました。こうした社会情勢の変化や国及び茨城県の動向を踏まえ、今般、構想の一部見直しを行います。



## 2 計画の区域

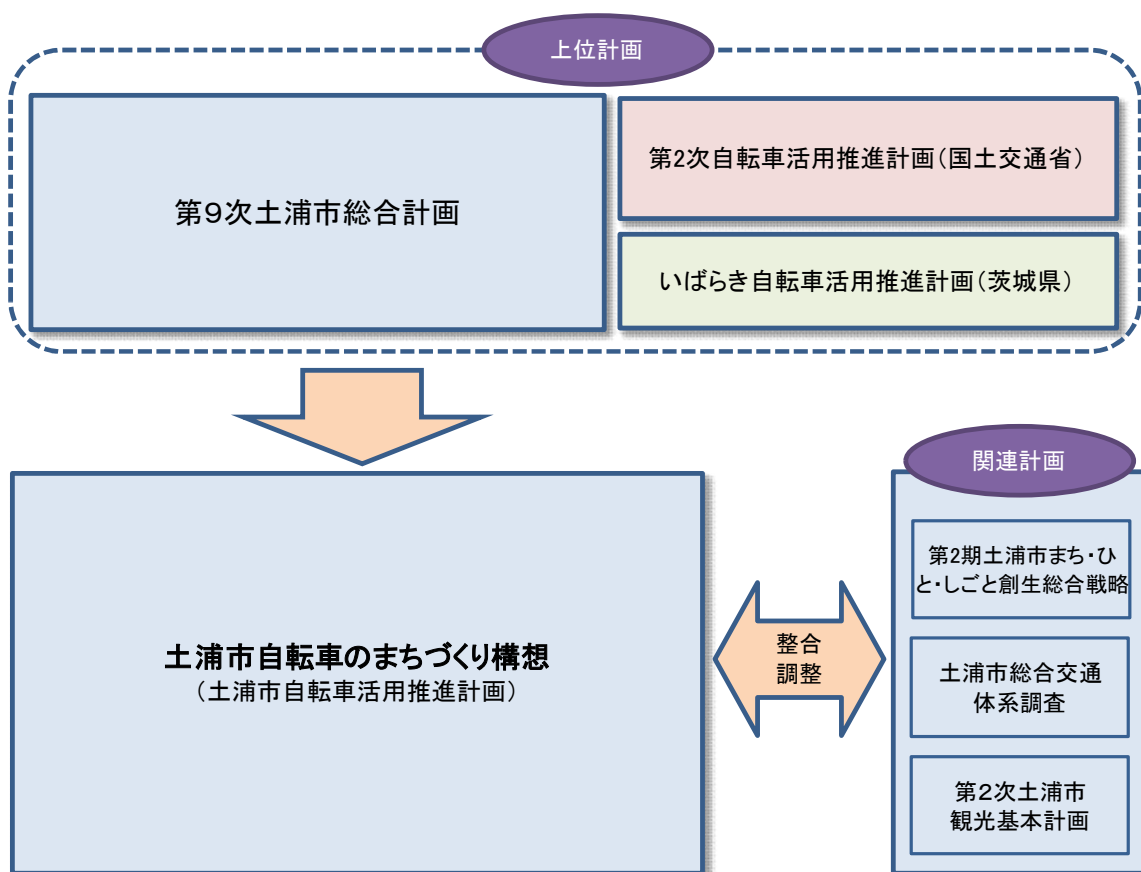
- ・本計画の区域は、土浦市全域とします。

## 3 計画の期間

- ・本計画の期間は、令和2年度から令和6年度までの5年間とします。

## 4 計画の位置づけ

- ・本計画は、上位計画として国の「第2次自転車活用推進計画」、「いばらき自転車活用推進計画」、「第9次土浦市総合計画」を踏まえるとともに、関連計画（下図参照）との整合を図ります。
- ・自転車の活用に向けた取組を総合的・計画的に推進するため、本市における自転車施策の最上位計画として位置づけます。



土浦市自転車のまちづくり構想の位置づけ

(1) 上位計画

1) 国の「第2次自転車活用推進計画」(令和3年5月閣議決定)

- ・平成29年5月に施行された「自転車活用推進法」に基づく計画。自転車を巡る都市環境、健康増進、観光地域づくり、安全・安心などの自転車活用に係る現状及び課題に対応するため、目標及び実施すべき施策、その達成に向けた必要な措置について定めています。

項 目	内 容
計画の位置づけ	我が国の自転車の活用の推進に関して基本となる計画
計 画 期 間	令和3年度～令和7年度
主 な 内 容	<p>自転車の活用の推進に関する目標及び実施すべき施策</p> <p>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」</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車活用推進計画策定の促進及び歩行者、自転車、自動車が適切に分離された自転車通行空間の計画的な整備の促進</li> <li>・路外駐車場や荷さばき用駐車スペースの整備等による自転車通行空間の確保の促進</li> <li>・シェアサイクルの普及の促進</li> <li>・自転車のIoTの促進</li> <li>・通過交通の抑制や無電柱化と合わせた自転車通行空間の整備</li> </ul> <p>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」</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国際規格に合致した自転車競技施設の整備等の促進</li> <li>・幅広い年齢層におけるサイクルスポーツの振興の推進</li> <li>・自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発の推進</li> <li>・自転車通勤等の促進</li> </ul> <p>目標3「サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現」</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致の推進</li> <li>・世界に誇るサイクリング環境の創出によるサイクルツーリズムの推進</li> </ul> <p>目標4「自転車事故のない安全で安心な社会の実現」</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高い安全性を備えた自転車の普及の促進</li> <li>・多様な自転車の開発・普及</li> <li>・自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の取組の促進</li> <li>・自転車の安全な利用の促進</li> <li>・学校における交通安全教室の開催等の推進</li> <li>・自転車活用推進計画策定の促進及び歩行者、自転車、自動車が適切に分離された自転車通行空間の計画的な整備の促進</li> <li>・災害時における自転車活用の推進による地域社会の安全・安心の向上</li> <li>・損害賠償責任保険等への加入促進</li> </ul>

## 2) いばらき自転車活用推進計画（平成31年3月策定）

- ・「自転車活用推進法」の施行や国の「自転車活用推進計画」の閣議決定など、自転車活用の動きが高まる中、自転車活用の有用性などを県民の暮らしの中で浸透させ、自転車文化を地域に根付かせるための目標、施策等を示しています。

項 目	内 容
計画の位置づけ	本県における自転車を活用した地域活性化等に係る取組を総合的・計画的に推進するための最上位計画。市町村が自転車活用推進計画を策定する際の指針
計 画 期 間	令和元年度～令和4年度
主 な 内 容	<p>本県の自転車活用に向けた施策目標及び施策</p> <p>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」</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・豊富な地域資源を活用した仕掛けづくり</li> <li>・「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</li> <li>・サイクリング情報の効果的な発信</li> <li>・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</li> <li>・交通結節点の拠点化、サポート体制の充実</li> </ul> <p>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」</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・いばらき自転車ネットワーク計画に基づく計画的な整備推進</li> <li>・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</li> </ul> <p>施策目標3「自転車事故のない安全で安心な社会の実現」</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・多様な交通安全教育の推進</li> <li>・自転車の安全利用の促進</li> <li>・自転車の交通安全教育に係る人材の育成</li> <li>・災害時における自転車活用の推進</li> </ul> <p>施策目標4「自転車を活用した県民の健康増進」</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・健康増進等につながる自転車活用の促進</li> <li>・自転車を活用した健康づくりの有用性の広報啓発</li> </ul> <p>■ いばらき自転車ネットワーク計画</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・広域のエリアについて、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を選定し、整備方針を定めたもの。</li> <li>・広域のサイクリングを対象としたネットワークと広域の日常交通を対象としたネットワークを選定。</li> <li>・つくば霞ヶ浦りんりんロード等が選定されている。</li> </ul>

### 3) 第9次土浦市総合計画（令和4年3月策定）

- ・リーディングプロジェクト2「未来につなげる「地域の宝」を生かしたまちづくり」の取組の一つを「サイクリングを活用した地域活性化」としており、「つくば霞ヶ浦りんりんロード」を始めとするサイクリング環境を活用したサイクルツーリズムの取組を推進することで、交流人口の拡大及び市内の活性化を図る、としています。
- ・基本目標ごとの政策方針では、「本市の特性を生かしたスポーツ活動の推進」、「地域の魅力を生かした観光のまちづくり」、「広域連携による地域課題の解決」等、楽しく安全なスポーツ環境の提供、市民の健康増進や生きがいづくり、観光への活用、自治体間の広域連携などの自転車利用に関する方針を掲げています。

項 目	内 容
計画の位置づけ	本市が策定する計画の中で最上位に位置付けられ、今後とも長期的な展望に立った市政運営を行うための総合的な計画
計 画 期 間	令和4年度～令和13年度（基本構想）
自転車活用推進 に関連する内容	リーディングプロジェクト2 「未来につなげる「地域の宝」を生かしたまちづくり」 1 「地域の宝」を核とした魅力の創造 取 組 1 「サイクリングを活用した地域活性化」
	基本目標1「心豊かに住み続けることのできるまちづくり」 政策方針4「本市の特性を生かしたスポーツ活動の推進」 ・誰もがスポーツに魅力を感じ、楽しく安全に利用できる環境の提供 ・市民の健康増進や生きがいづくり、生涯スポーツ活動の推進
	基本目標2「未来につなげる魅力あるまちづくり」 政策方針1「地域の魅力を生かした観光のまちづくり」 ・本市固有の多彩な地域資源を観光資源として磨き、魅力を創造 ・新型コロナ収束後再び予想されるインバウンド観光の増大等への対応
	基本目標8「効率的な行財政運営による持続可能なまちづくり」 政策方針1「広域連携による地域課題の解決」 ・交通や観光といった共通かつ広域的な課題についての、周辺地域とのネットワークによる取組 ・自治体間の交流促進、連携強化

## (2) 関連計画

### 1) 第2期土浦市まち・ひと・しごと創生総合戦略（令和2年3月策定）

- ・戦略分野Ⅰ「地域経済の活性化を通じた持続性ある雇用基盤の確立」、基本施策②「交流人口・関係人口の拡大による地域経済の活性化」の中で、施策方針の一つを、筑波山や霞ヶ浦といった地域資源のブランド力を向上させるため、県や周辺市町村と連携し、つくば霞ヶ浦りんりんロードやジオパークを生かした観光の振興を図る、としています。
- ・戦略分野Ⅱ「生活の安心・付加価値の創出による人口還流の創造」、基本施策②「市民の理想のまちの実現」の中で、施策方針の一つを、土浦市自転車のまちづくり構想に基づき、水郷筑波サイクリング環境整備等と連携しながら市内の自転車交通ネットワークを整備し、身近で安心・安全な交通体系を構築する、としています。

項目	内容
計画の位置づけ	本市の人口面での特徴・課題や本市の持つ強みを踏まえ、人口ビジョンの将来展望を実現するために求められる方針・施策
計画期間	令和2年度～令和6年度
自転車活用推進 に関連する内容	戦略分野Ⅰ「地域経済の活性化を通じた持続性ある雇用基盤の確立」 基本施策②「交流人口・関係人口の拡大による地域経済の活性化」 施策方針 「個々の観光・歴史・交流資源の魅力向上による交流人口の拡大」 主な取組 「水郷筑波サイクリング環境整備」
	戦略分野Ⅱ「生活の安心・付加価値の創出による人口還流の創造」 基本施策②「市民の理想のまちの実現」 施策方針 「地域内外のモビリティの向上」 主な取組 「自転車交通ネットワーク整備」

## 2) 土浦市総合交通体系調査（平成19年8月策定）

- ・歩行者・自転車通行空間の整備方策として、自転車レーン等の設置の検討、現状の道路幅員の中での自転車通行空間の確保等を挙げています。
- ・中心市街地の交通施策として、「つくばりんりんロード」と「霞ヶ浦自転車道」との連絡（結合）、自転車環境を活かすための、シャワー、休憩施設を併設したレンタサイクルターミナルの設置、乗り捨て可能な域内用レンタサイクルの整備等を挙げています。

項 目	内 容
調査の位置づけ	本市交通政策の目標や基本的な方向性の指針
自転車活用推進 に関連する内容	「歩行者・自転車空間の整備方策」 <ul style="list-style-type: none"> <li>・優先整備路線での歩行者・自転車通行空間の確保</li> <li>・既存道路での歩行者・自転車通行空間の確保</li> <li>・住宅地内の区画道路等での歩行者・自転車対策</li> </ul>
	「中心市街地の交通施策」 <ul style="list-style-type: none"> <li>・つくばりんりんロードと霞ヶ浦自転車道の連絡</li> <li>・サイクルターミナル(レンタサイクル、シャワー、休憩施設)の整備</li> </ul>

### 3) 第2次土浦市観光基本計画（平成31年3月策定）

- 重点施策の一つを「サイクルツーリズムの推進とその拠点機能の強化」とし、国内外の自転車愛好家だけでなく、健康志向の大人や子供、市民などをターゲットに、「つくば霞ヶ浦りんりんロード」や拠点施設を中心としたサイクルツーリズムの輪を広げるとともにその環境向上に取り組み、サイクルツーリズムの拠点都市としての個性を打ち出し、関連産業も含め地域の活性化を図る、としています。
- 主要事業の施策として、市内の自転車による周遊観光の誘導、サイクリストに対してトイレや空気入れ、工具等の貸し出しを行う「サイクルサポートステーション」の普及、サイクリングと霞ヶ浦クルージングを組み合わせた「サイクルーズ」の充実等を挙げています。

項 目	内 容
計画の位置づけ	国の定める「観光立国推進基本計画」や、茨城県の定める「茨城県観光振興基本計画」等と整合を図りながら、「第8次土浦市総合計画」の個別計画の一つとして観光振興に係る事業を実施していくための計画
計 画 期 間	令和元年度～令和10年度
自転車活用推進 に関連する内容	重点施策1「サイクルツーリズムの推進とその拠点機能の強化」 <ul style="list-style-type: none"> <li>多様なサイクルツーリズムメニューの提供とサポート</li> <li>サイクリング拠点機能の強化と活用</li> <li>サイクリングを生かした回遊性の向上</li> <li>サイクリング拠点都市の市民への周知と参加</li> </ul>
	重点施策2「まちの資源活用や空間演出によるブランド化」 <ul style="list-style-type: none"> <li>歴史を素材としたまちなか回遊ネットワークの形成</li> </ul>
	主要事業3「社会環境の変化に合わせた資源の活用」 <p>C「社会環境変化に対応した観光メニューづくり」</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>サイクルツーリズムの普及拡大</li> </ul> <p>D「地域資源のブランド化とネットワーク化」</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>霞ヶ浦を楽しむメニューとその環境向上</li> <li>湖畔の観光拠点機能の整備充実</li> <li>新たな魅力イベントの創出と盛り上げ</li> <li>サイクリング拠点機能の強化・活用</li> <li>サイクリング環境の整備充実</li> </ul> <p>E「広域観光連携の推進」</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>広域観光連携の推進と拡大</li> </ul>

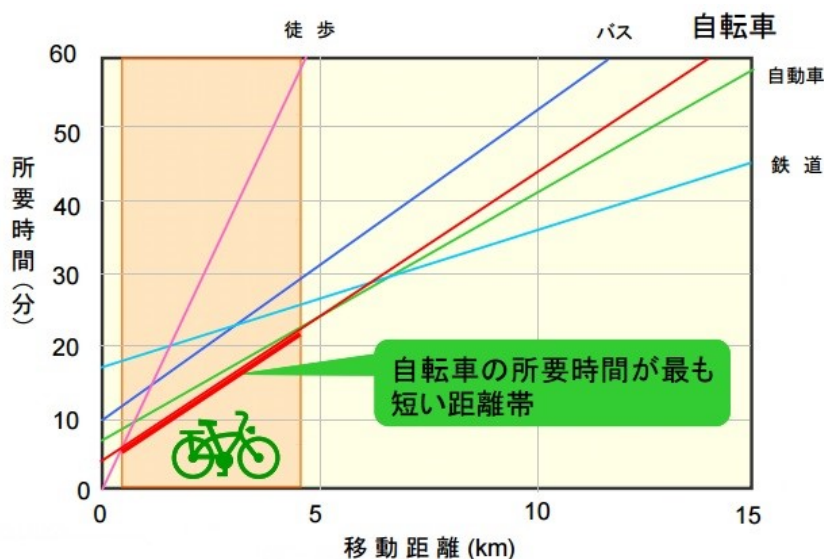
## 第2章 自転車利用の現状と課題

### 1 自転車を取り巻く状況

#### (1) 自転車の特性

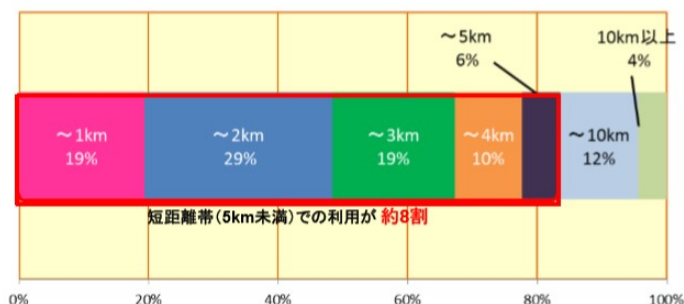
##### 1) 近距離移動に便利

- ・ 自転車は、おおよそ 5km までは、鉄道やバス、自動車など他の交通手段と比べ、最も短時間で目的地に到着することができる移動手段です。
- ・ 自転車の利用状況に関する調査では、全体の 8 割以上が 5km 以内の利用となっています。



移動距離別の所要時間（交通手段別・全国）

出典：新たな自転車利用環境のあり方を考える懇談会（国土交通省）



自転車の利用状況（トリップ長分布・全国）

※トリップ長：トリップとはある目的をもってある地点からある地点へ移動することの単位で、トリップ長とはトリップの長さ

出典：平成 27 年全国都市交通特性調査（国土交通省）



## 2) 健康増進に効果的

- ・ 同一運動時間であれば、自転車に乗る方が歩行よりも運動強度が強くなります。
- ・ 一定の運動負荷がかかる自転車の利用を継続的に行うことにより、心筋梗塞、脳梗塞、糖尿病、肥満等の発症率が軽減し、生活習慣病の予防に効果があるとされています。

生活活動の例	メッツ (※)
普通歩行 (平地、67m/分、犬を連れて)	3.0
歩行 (平地、75~85m/分、散歩)	3.5
自転車に乗る (16km/時未満、通勤)	4.0

※メッツ (METs : metabolic equivalents) : 運動強度の単位。当該運動のエネルギー消費量を安静時のエネルギー消費量で除した値。

### 生活活動のメッツ表

出典：健康づくりのための身体活動基準 2013 (厚生労働省)

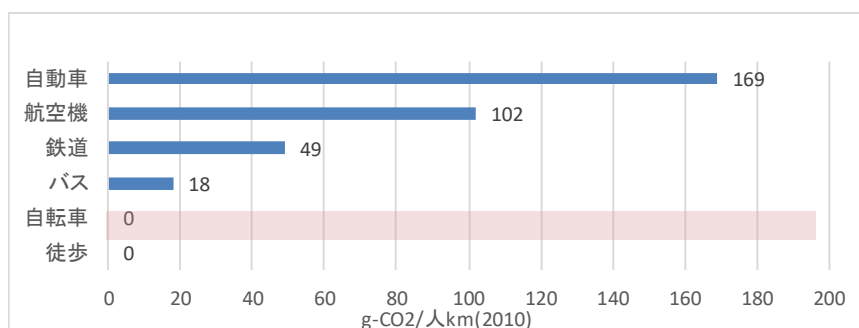
項目	効果
①冠状動脈・心筋梗塞	発生の危険性の軽減
②脳梗塞	発生の危険性の軽減
③糖尿病	発生の危険性の軽減
④大腸がん	発生の危険性の軽減
⑤体重過多・肥満	体重コントロール

### 自転車の生活習慣病予防効果

出典：古倉宗治「自転車とまちづくり」土地総合研究 2014 年冬号を一部省略  
(英国旧自転車推進機構「自転車と健康 (2007)」各種医学論文のエビデンスに基づく数値)

## 3) 環境負荷低減に寄与

- ・ 自転車は、二酸化炭素や大気汚染物質も排出しない、環境に優しい乗り物です。
- ・ 自転車の利用が増えることは、大気汚染を抑制するとともに、地球温暖化対策にもつながります。



### 輸送量あたりの二酸化炭素の排出量 (旅客)

出典：国土交通省資料をもとに作成

## (2) 自転車保有状況、自転車販売状況

### 1) 自転車の保有台数の推移

- 国内の自転車の保有台数（平成28年）は、約7,240万台と推算されています。

(単位：千台)

年	保有台数	年	保有台数	年	保有台数
S59	56,305	H7	74,935	H18	67,225
S60	57,291	H8	77,022	H19	67,820
S61	58,178	H9	78,954	H20	68,387
S62	60,664	H10	80,867	H21	68,921
S63	63,465	H11	82,780	H22	69,883
H元	66,385	H12	84,815	H23	70,141
H2	69,002	H13	85,170	H24	70,472
H3	71,124	H14	85,549	H25	71,551
H4	73,200	H15	85,933	H26	71,854
H5	74,962	H16	86,324	H27	72,225
H6	76,637	H17	86,647	H28	72,383

S59～H6：通産省生産動態等による推計

H7～H17：平成12年度自転車産業振興協会の調査による人的推算

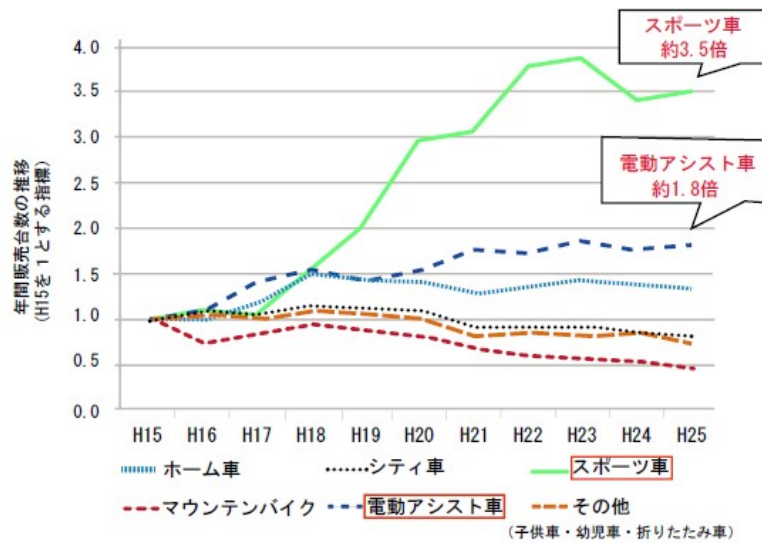
H18～H28：平成24年度自転車産業振興協会の調査による人的推算

### 自転車保有台数の推移

出典：自転車統計要覧（一般財団法人 自転車産業振興協会）を一部修正

### 2) 車種別販売台数の推移

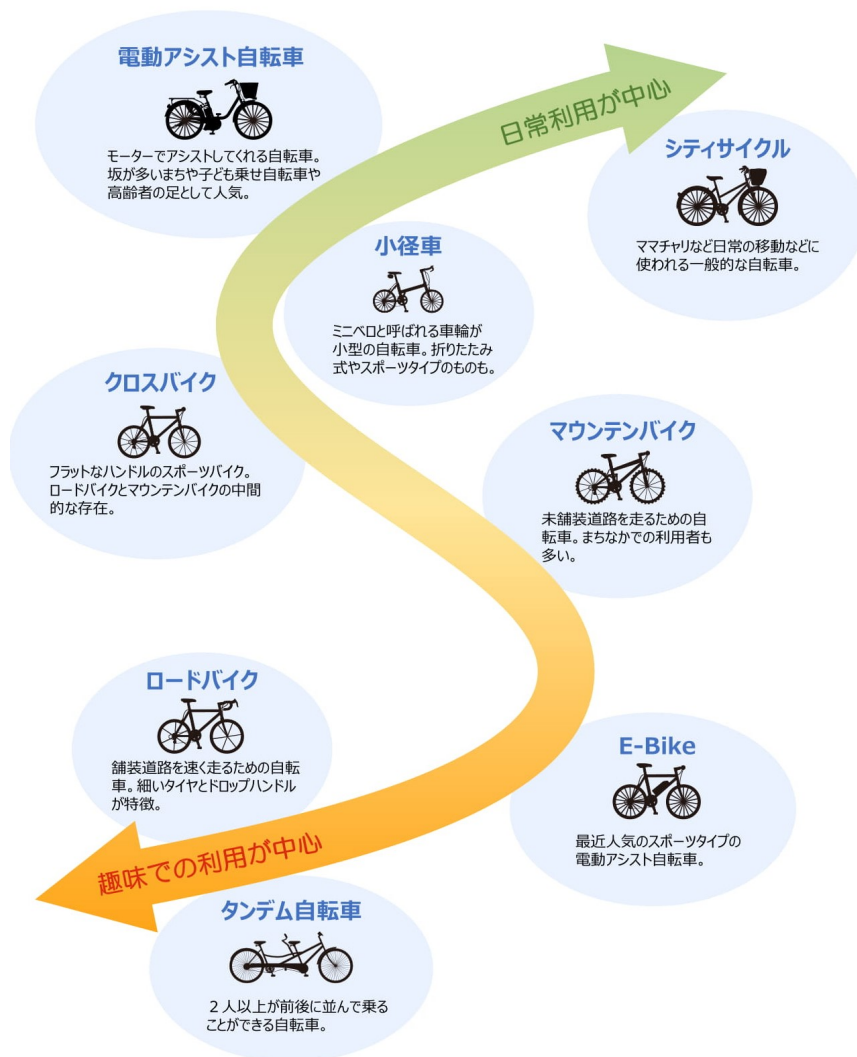
- 国内の自転車の車種別販売台数は、スポーツ車、電動アシスト車等の販売台数が増加しており、平成25年と平成15年を比較すると、スポーツ車の販売台数は約3.5倍、電動アシスト車は約1.8倍となっています。



### 車種別販売台数の推移

出典：第1回 安全で快適な自転車利用環境創出の促進に関する検討委員会（国土交通省）

車種	イメージ	概要
ホーム車		主に婦人用に設計されたもの
シティ車		日常の交通手段（通勤・通学・買い物）に用いるもの
スポーツ車		チェンジギア装置をもつ各種サイクルスポーツ、レジャー用のもの（ジュニア用のものは含まない）
マウンテンバイク		荒野、山岳地帯等での乗用に対応した構造のもの（ジュニア用のものは含まない）
電動アシスト車		充電用バッテリーを補助動力として設計された車で、二輪及び三輪で構成されるもの



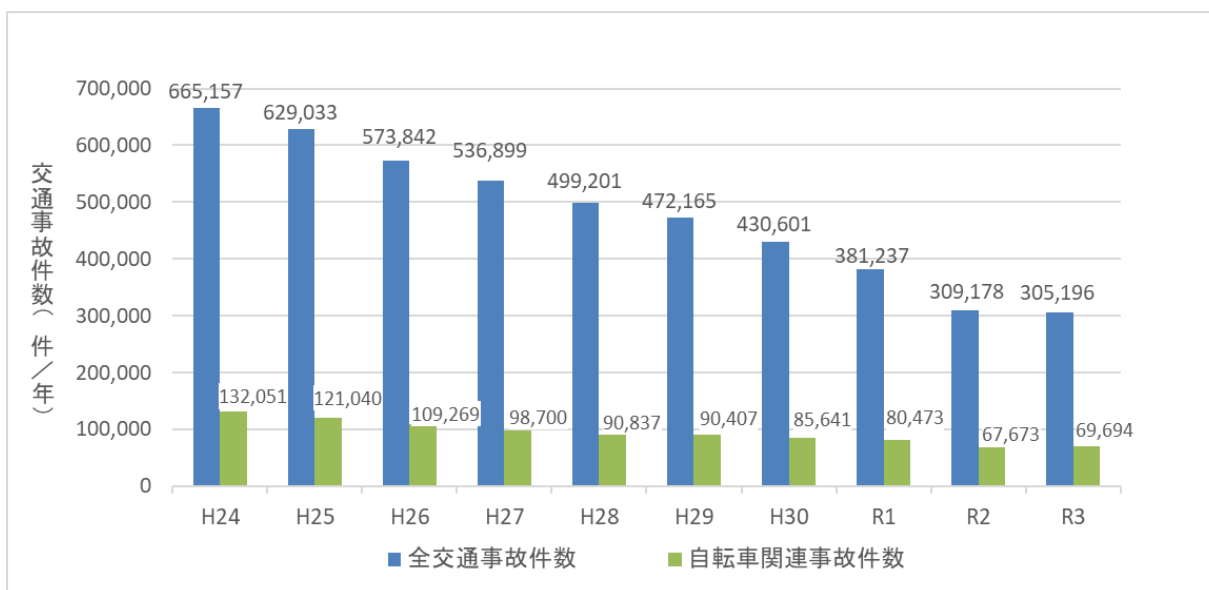
### 自転車の主な車種およびイメージ写真

出典：自転車統計要覧（（一財）自転車産業振興協会）（上）

いばらき自転車活用推進計画（茨城県）（下）

### (3) 全国の交通事故の状況

- 全国の交通事故の件数は最近 10 年間で 5 割程度減少しています。
- 自転車関連事故の件数も同程度減少しています。

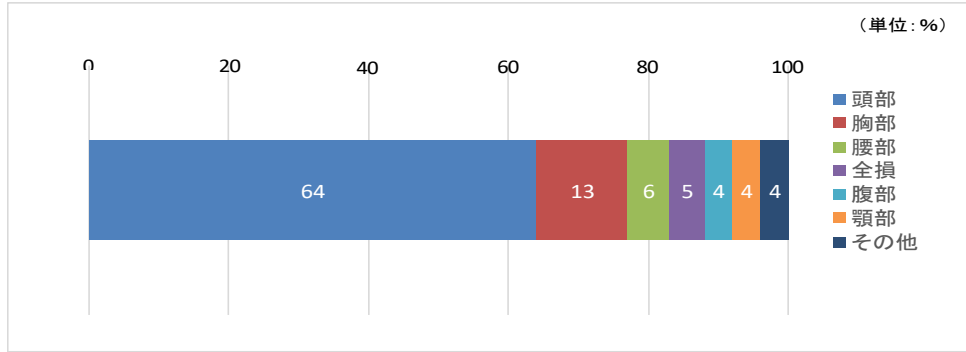


全交通事故件数及び自転車関連事故件数の推移（全国）

出典：警察庁「令和 3 年における交通事故の発生状況」等を参考に作成

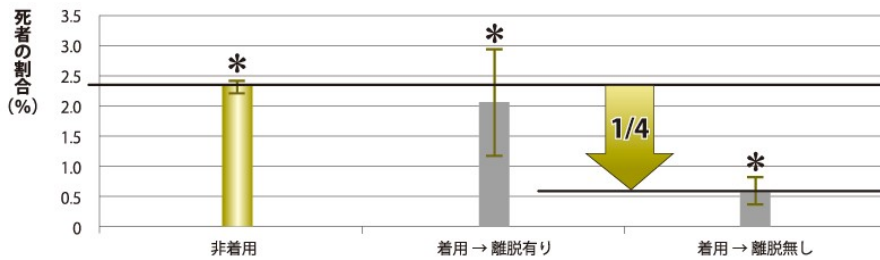
#### (4) ヘルメットの着用と事故被害状況

- ・ 自転車死亡事故の損傷主部位は、頭部が6割以上を占めています。
- ・ 一方、ヘルメットの着用は、自転車事故による死者の割合を1/4まで低減させます。
- ・ 幼児を除くすべての年代で、自転車乗用中の死傷者数は歩行中の死傷者数を上回っており、特に中学生・高校生の自転車乗用中の死傷者数は歩行中の9～14倍となっていることから、中学生・高校生にとって自転車乗用中のヘルメットは必需品であると考えます。



死亡事故の損傷主部位の割合 (平成19年～23年)

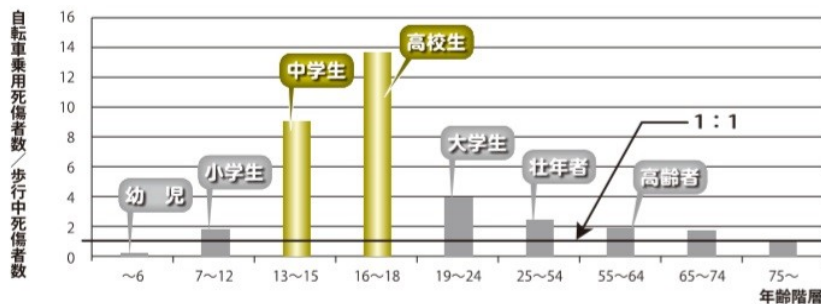
出典：交通事故総合分析センター イタルダイナフォメーションNo.97



\*：図中の範囲は95%信頼区間を示す。なお「着用→離脱有り」、「着用→離脱無し」のデータ数が少なくバラツキが大きいため本章は5年間 [H19～23年] のデータを使用した。

#### 頭部を損傷した自転車利用者のヘルメット着用状態別死者の割合 (平成19年～23年)

出典：交通事故総合分析センター イタルダイナフォメーションNo.97



年齢層別の自転車乗用死傷者数と歩行中死傷者数の比 (平成19年～23年)

出典：交通事故総合分析センター イタルダイナフォメーションNo.97

## (5) 加害事故と損害賠償

- ・自転車事故では、自転車利用者自身がケガをするだけでなく、歩行者との衝突により他人にケガを負わせるケースや、財物を壊してしまうケースが発生しています。
- ・近年では、自転車と歩行者の事故において、自転車に過失があり歩行者に重篤な障害を与えてしまった場合に、その賠償金額が多額になる事例が増えており、万が一の事態に備えた自転車保険等への加入の重要性が高まっています。

判決認容額(※)	事故の概要
9,521万円	男子小学生(11歳)が夜間、帰宅途中で自転車で走行中、歩道と車道の区別のない道路において歩行中の女性(62歳)と正面衝突。女性は頭蓋骨折等の傷害を負い、意識が戻らない状態となった。(神戸地方裁判所、平成25年7月4日判決)
9,266万円	男子高校生が昼間、自転車横断帯のかなり手前の歩道から車道を斜めに横断し、対向車線を自転車で直進してきた男性会社員(24歳)と衝突。男性会社員に重大な障害(言語機能の喪失等)が残った。(東京地方裁判所、平成20年6月5日判決)
6,779万円	男性が夕方、ペットボトルを片手に下り坂をスピードを落とさず走行し交差点に進入、横断歩道を横断中の女性(38歳)と衝突。女性は脳挫傷等で3日後に死亡した。(東京地方裁判所、平成15年9月30日判決)
5,438万円	男性が昼間、信号表示を無視して高速度で交差点に進入、青信号で横断歩道を横断中の女性(55歳)と衝突。女性は頭蓋内損傷等で11日後に死亡した。(東京地方裁判所、平成19年4月11日判決)
4,746万円	男性が昼間、赤信号を無視して交差点を直進し、青信号で横断歩道を歩行中の女性(75歳)に衝突。女性は脳挫傷等で5日後に死亡した。(東京地方裁判所、平成26年1月28日判決)

(※) 判決認容額とは、上記裁判における判決文で加害者が支払いを命じられた金額です(金額は概算額)。上記裁判後の上訴等により、加害者が実際に支払う金額とは異なる可能性があります。

日本損害保険協会調べ

### 自転車での加害事故例

出典：知っていますか？自転車の事故 ～安全な乗り方と事故への備え～ (国土交通省)

## 2 本市の地域特性

### (1) 地勢等

- ・本市は、東に霞ヶ浦、西に筑波山を臨み、東京から 60km 圏内、茨城空港から約 20km、成田国際空港から約 40km に位置するとともに、市域を南北に JR 常磐線、常磐自動車道及び国道 6 号が縦断し、土浦駅、荒川沖駅、神立駅の 3 駅や土浦北インターチェンジが立地するなど、茨城県南の交通の要衝となっております。
- ・地形は、北部の新治台地と南部の稲敷台地及び両台地に挟まれた中央の低地部により形成され、筑波山系に連なる新治地区北側及び低地部と台地の境界部以外は、起伏の少ない平坦な地形となっております。
- ・市の中心部は、旧城下町であることから、道幅が狭く、歩道の設置が困難な箇所があります。
- ・自転車利用については、サイクリングコースとして、「つくば霞ヶ浦りんりんロード」が筑波山方面、霞ヶ浦北岸方面及び霞ヶ浦南岸方面に通り、サイクリング拠点施設として、筑波山方面と霞ヶ浦方面の起点となる JR 土浦駅に「りんりんスクエア土浦」、川口運動公園脇に「りんりんポート土浦」が立地しており、多くのサイクリストに利用されています。
- ・市内には 10 校の高等学校が位置しており、高校生の通学など、生活面での自転車利用も多くあります。





【凡例】

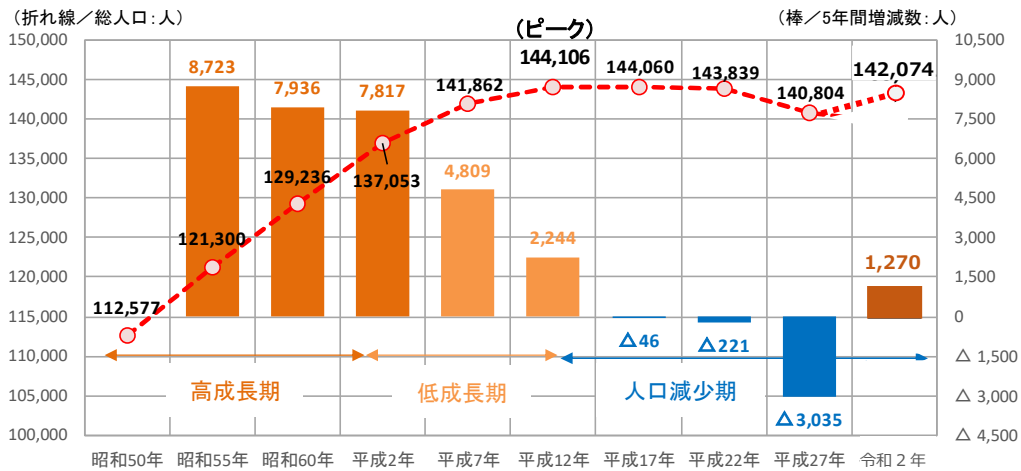
	市街地ゾーン		自然環境ゾーン		集落環境ゾーン
	都市軸		自然軸		広域交通軸

土浦市の土地利用イメージ図



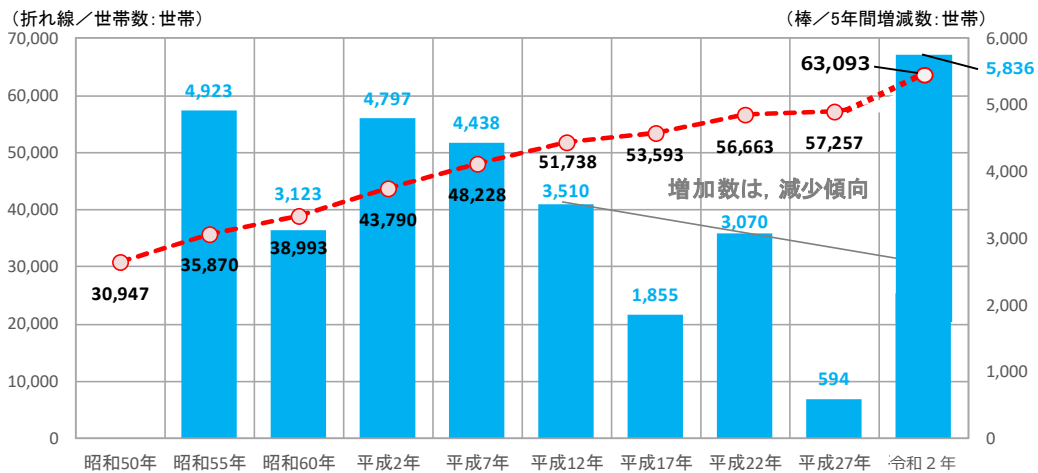
## (2) 人口・世帯数・高齢化率

- ・昭和50年から平成2年にかけては、5年間で7,500人（年平均で1,500人）を上回る人口が増加していました。
- ・本市の人口は、平成2年以降の低成長期を経て減少傾向に転じており、平成27年国勢調査の結果、前回（平成22年）に比べ、△3,035人の減少に転じましたが、令和2年国勢調査では、1,270の増加に転じています。
- ・世帯数は依然として増加を続けているものの、人口増加の鈍化・減少への転換に応じる形で、増加幅は縮小しつつありましたが、令和2年国勢調査では、世帯数に大幅な増加傾向が見られました。



### 土浦市の総人口の推移

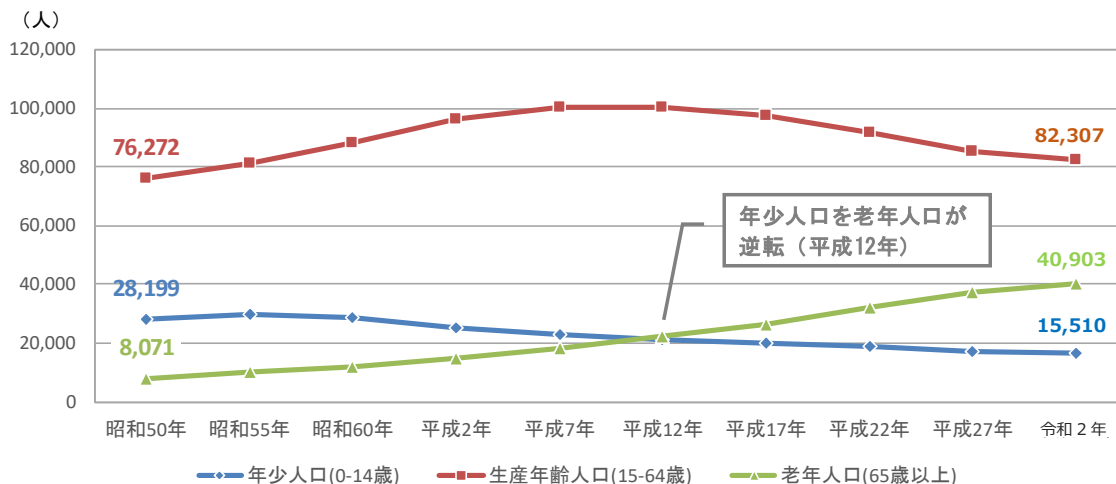
出典：総務省「国勢調査」（各年10月1日現在）



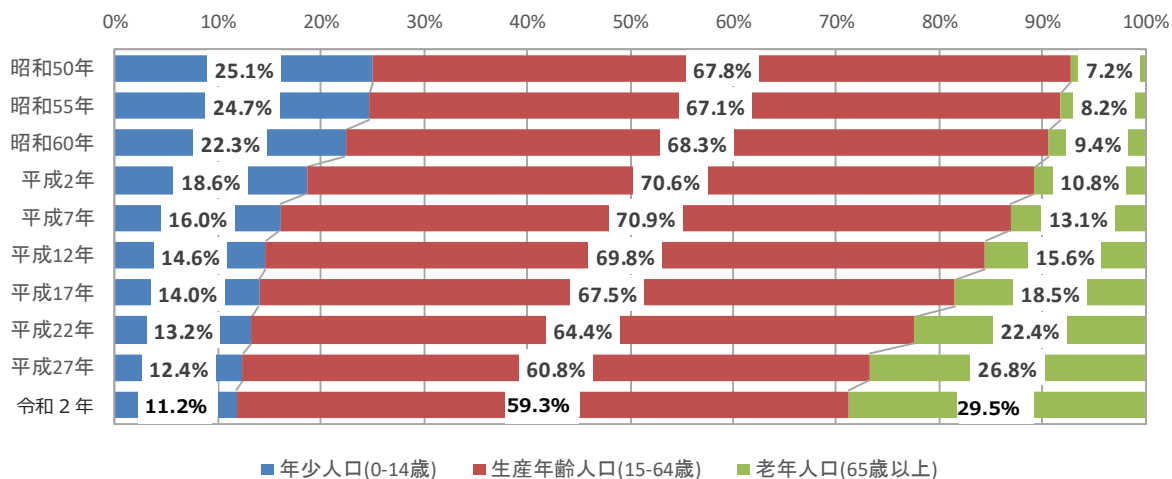
### 土浦市の世帯数の推移

出典：総務省「国勢調査」、（各年10月1日現在）

- ・本市の人口を年齢（3区分）別に整理すると、年少人口は昭和60年頃までは横ばいで推移していたものの、以降は継続して減少傾向にあります。
- ・老年人口は昭和50年以降、増加傾向が継続しており、平成12年には年少人口数を逆転し、昭和50年では7.2%程度だった構成割合は、令和2年には29.5%にまで上昇しています。



土浦市の年齢（3区分）別の人口推移  
出典：総務省「国勢調査」（各10月1日現在）



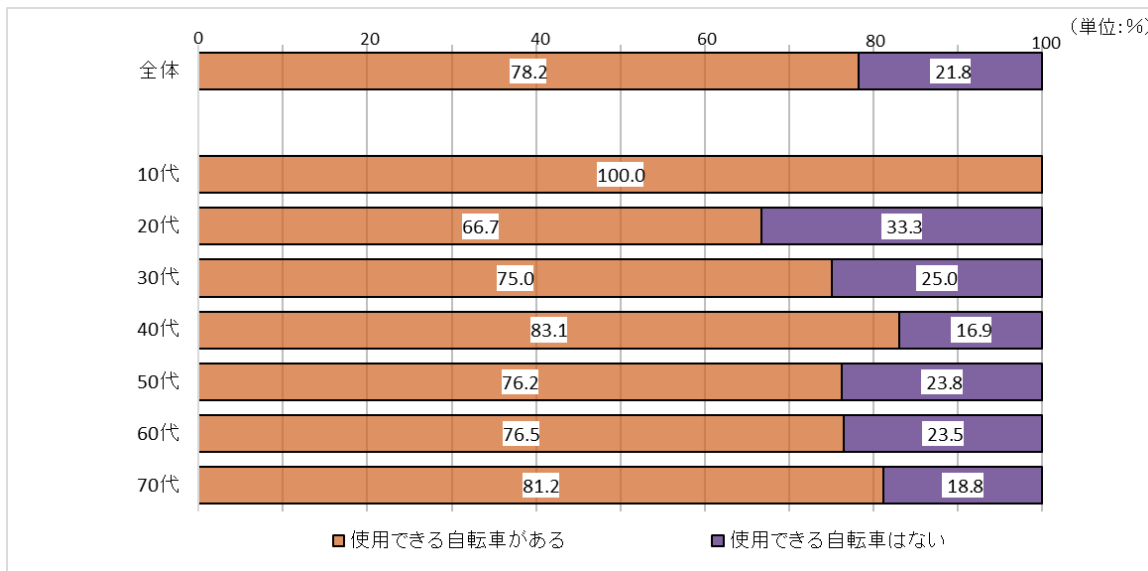
土浦市の年齢（3区分）別の人口構成割合  
出典：総務省「国勢調査」（各10月1日現在）

### 3 本市の生活面における自転車利用の現状

#### (1) 市民の自転車利用状況

##### 1) 自転車の保有状況

- ・回答者の約8割が自転車を保有しています。(令和元年調査時：約7割)
- ・令和元年調査時に保有率が低かった20代、30代において保有率が増加しています。

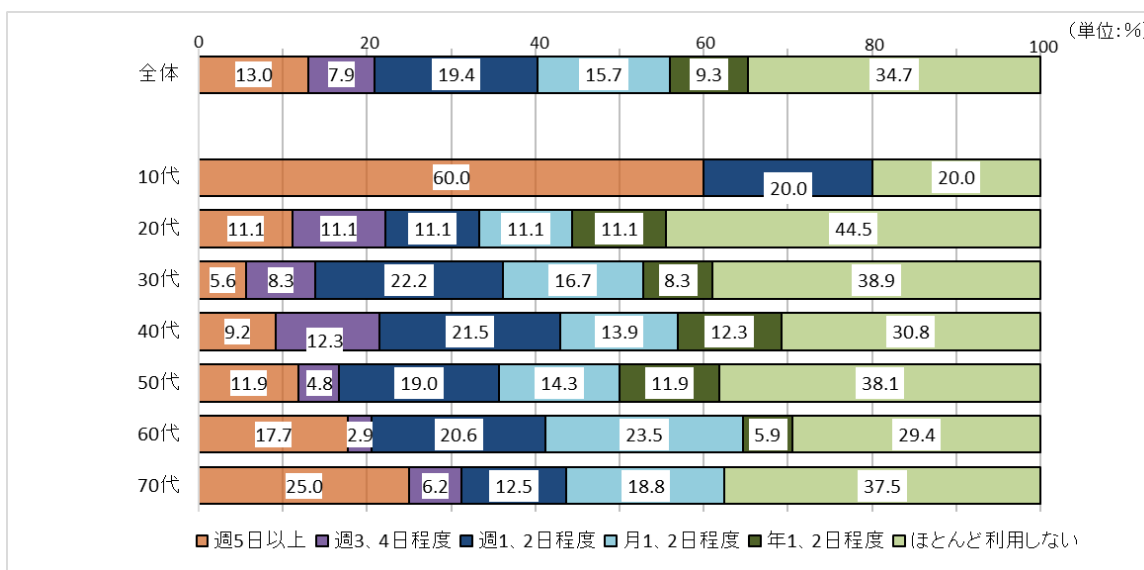


自転車保有状況

出典：自転車利用に関するアンケート（令和4年）

##### 2) 自転車の利用頻度

- ・回答者の約3割が自転車をほとんど利用していません。(令和元年調査時：約5割)
- ・20代以上の各世代で、令和元年調査時より自転車の利用頻度が増加しています。

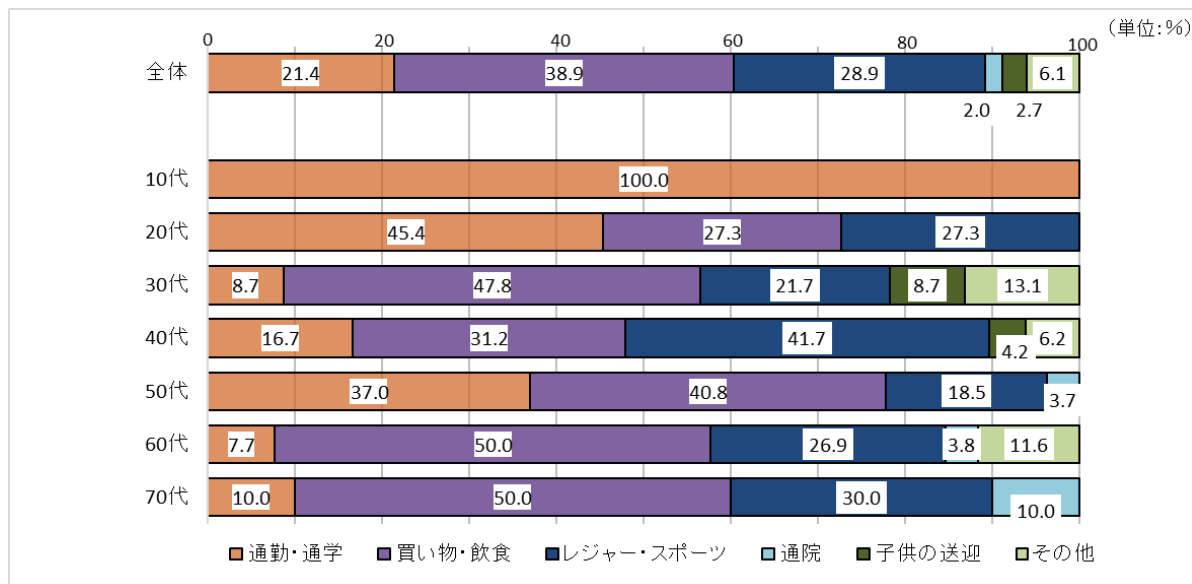


自転車の利用頻度

出典：自転車利用に関するアンケート（令和4年）

### 3) 自転車の利用目的

- ・20代以上の各世代で、令和元年調査時よりレジャー・スポーツ目的での利用が増加しています。

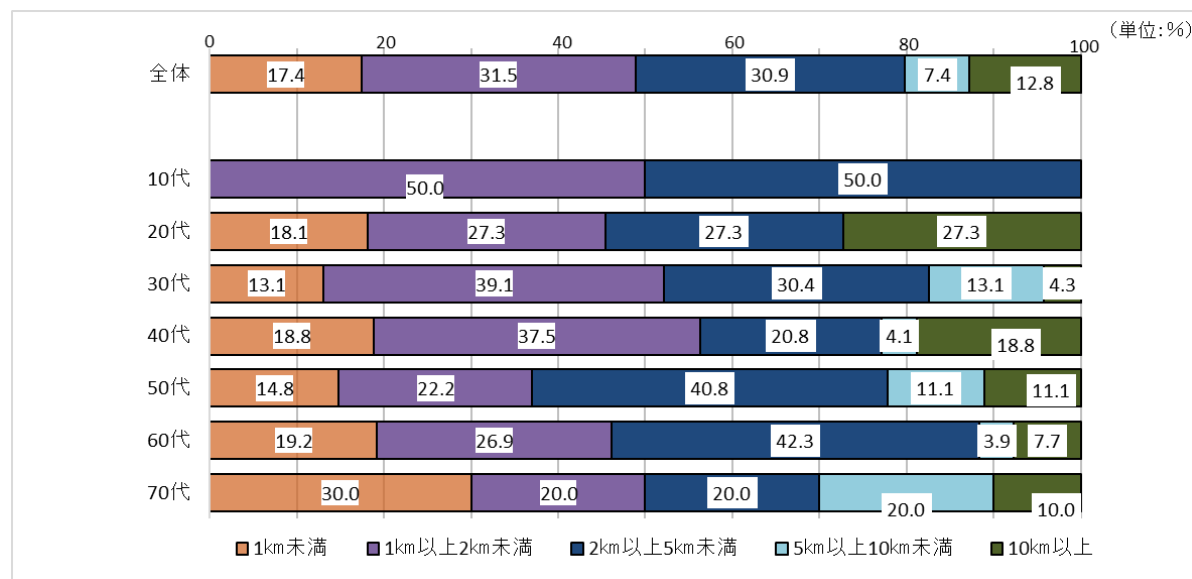


自転車の利用目的

出典：自転車利用に関するアンケート（令和4年）

### 4) 自転車を利用する距離

- ・レジャー・スポーツ目的での利用増加に伴って、自転車の利用距離（片道）も令和元年調査時より長くなっている傾向にあります。

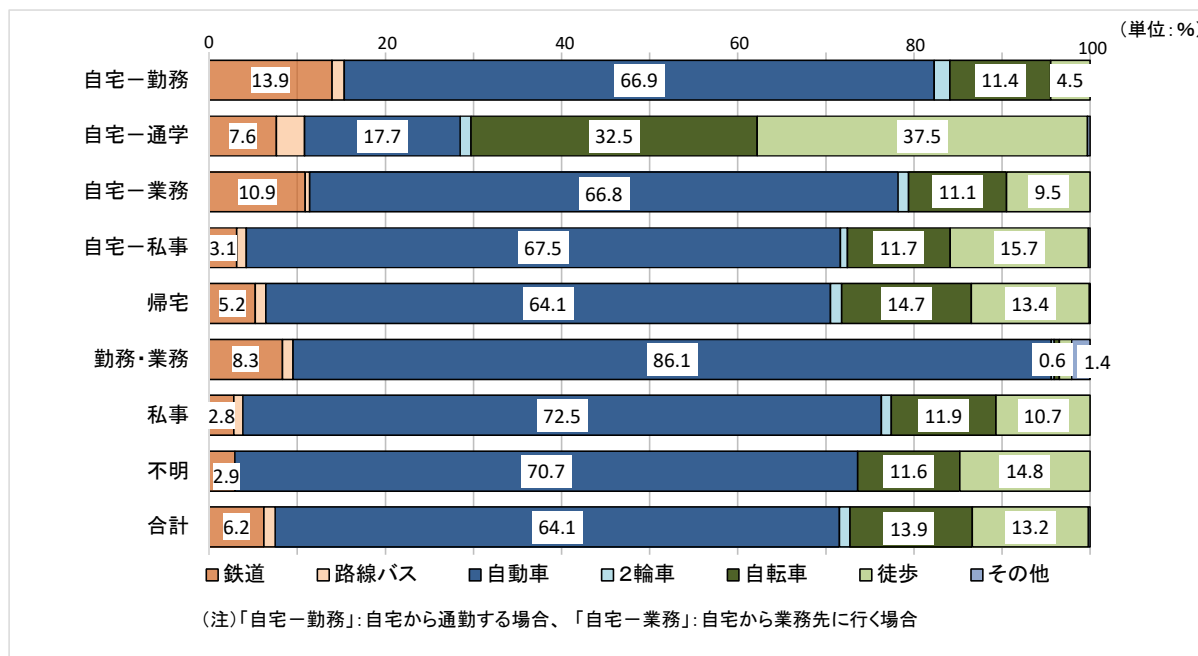


自転車の利用距離（片道）

出典：自転車利用に関するアンケート（令和4年）

## 5) 自転車交通分担率

- 交通分担率は、通学以外では自動車の割合が高く、通学では徒歩に次いで自転車の割合が高くなっています。
- 国勢調査における市内在住の通勤・通学者の交通分担率について、自転車利用の割合は全体の約1割を占めており、平成12年から平成22年にかけて約2%減少しています。



## 本市目的別 交通手段割合 (平成20年)

出典: 第5回東京都市圏パーソントリップ調査 (東京都市圏交通計画協議会)

	実数 (人)		割合 (%)		増減 (%)
	平成12年	平成22年	平成12年	平成22年	
利用交通手段が1種類	59,813	59,866	88.7	90.0	1.3
徒歩	4,487	4,139	6.7	6.2	-0.4
鉄道・電車	4,178	4,500	6.2	6.8	0.6
乗合バス	1,389	977	2.1	1.5	-0.6
勤務先・学校のバス	414	312	0.6	0.5	-0.1
自家用車	39,083	41,572	58.0	62.5	4.5
ハイヤー・タクシー	50	19	0.1	0.0	0.0
オートバイ	1,100	830	1.6	1.2	-0.4
自転車	8,346	6,758	12.4	10.2	-2.2
その他	766	759	1.1	1.1	0.0
利用交通手段が2種類以上	6,863	5,150	10.2	7.7	-2.4
合計	67,430	66,522	100.0	100.0	0.0

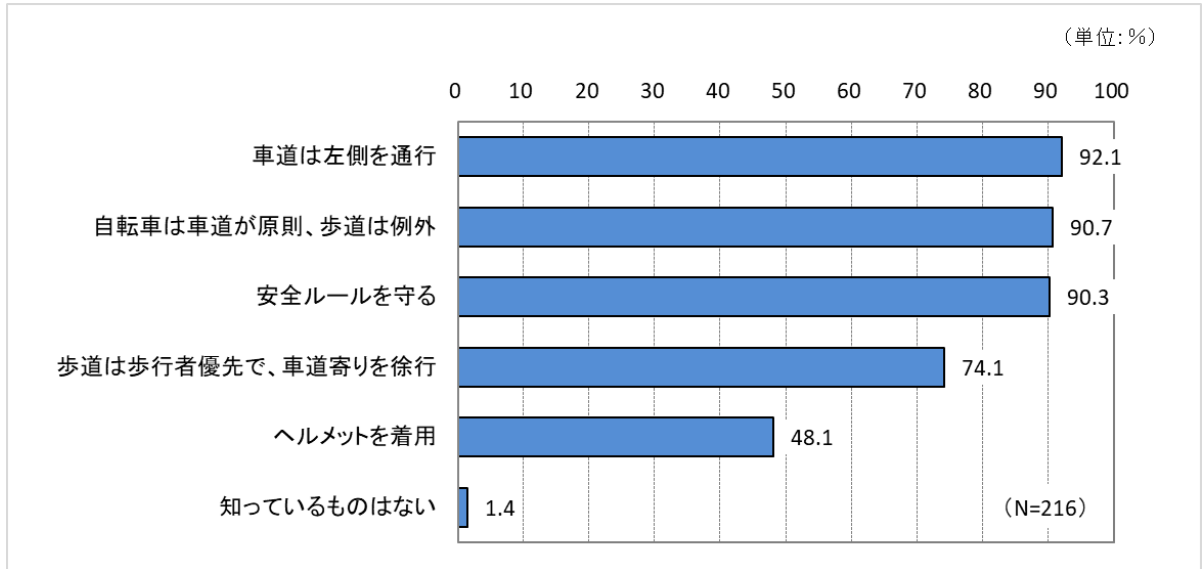
## 本市交通手段別 自宅外就業者 通学者数

出典: 国勢調査 (平成12年・平成22年)

## (2) 交通規則等について

### 1) 自転車安全利用五則の認知度

- ・「自転車安全利用五則」は、自転車に乗るときに守るべきルールのうち特に重要なものです。
- ・自転車安全利用五則の認知度は、「車道は左側を通行」、「自転車は車道が原則、歩道は例外」、「安全ルールを守る」が9割台、「歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行」が7割台で令和元年調査時より増加しましたが、「ヘルメットを着用」は5割以下となっています。

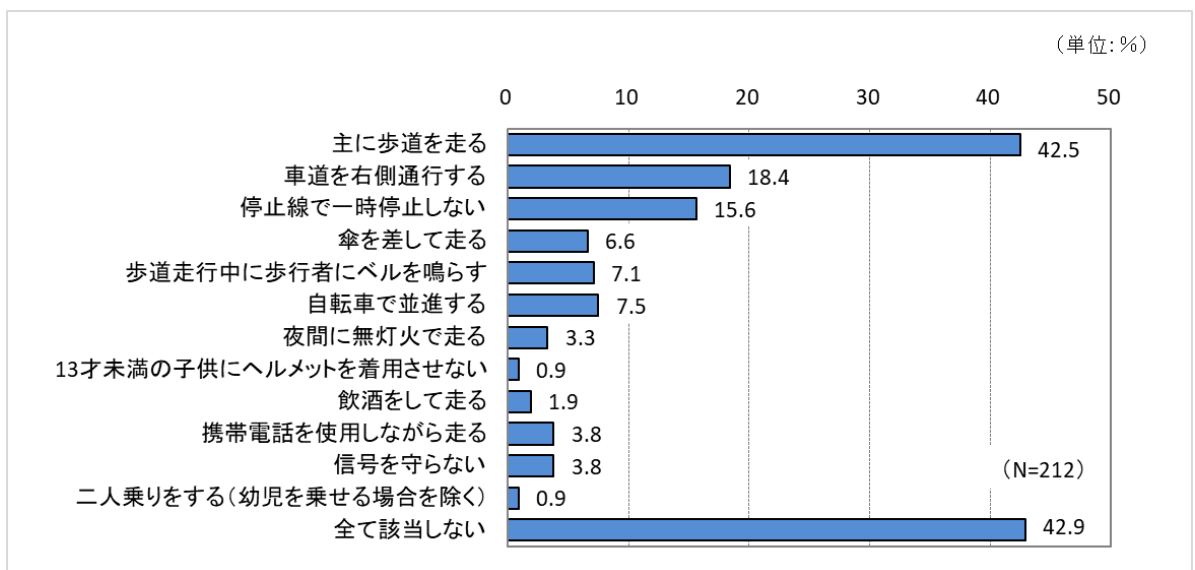


自転車安全利用五則の認知度（複数回答）

出典：自転車利用に関するアンケート（令和4年）

### 2) 自転車利用時の交通ルールの遵守状況

- ・過去1年間で、回答者の約4割が歩道走行を、約2割が車道の右側通行を行っています。
- ・交通ルールの遵守状況については、令和元年調査時と比べ若干悪化しているようです。

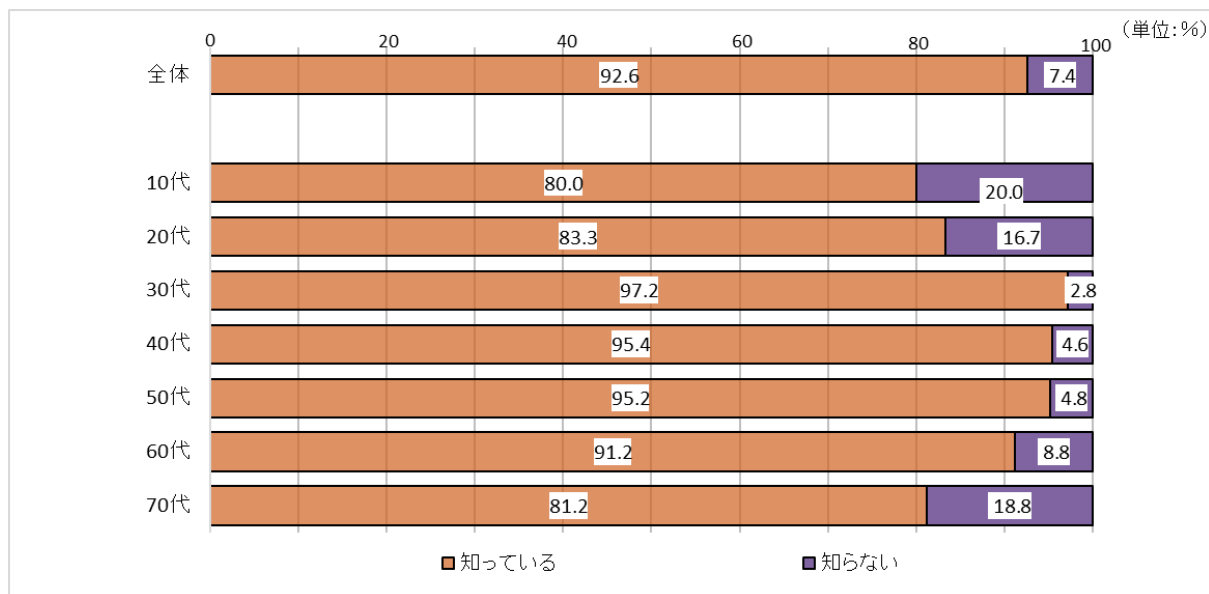


過去1年間で自転車利用時にしてしまったこと（複数回答）

出典：自転車利用に関するアンケート（令和4年）

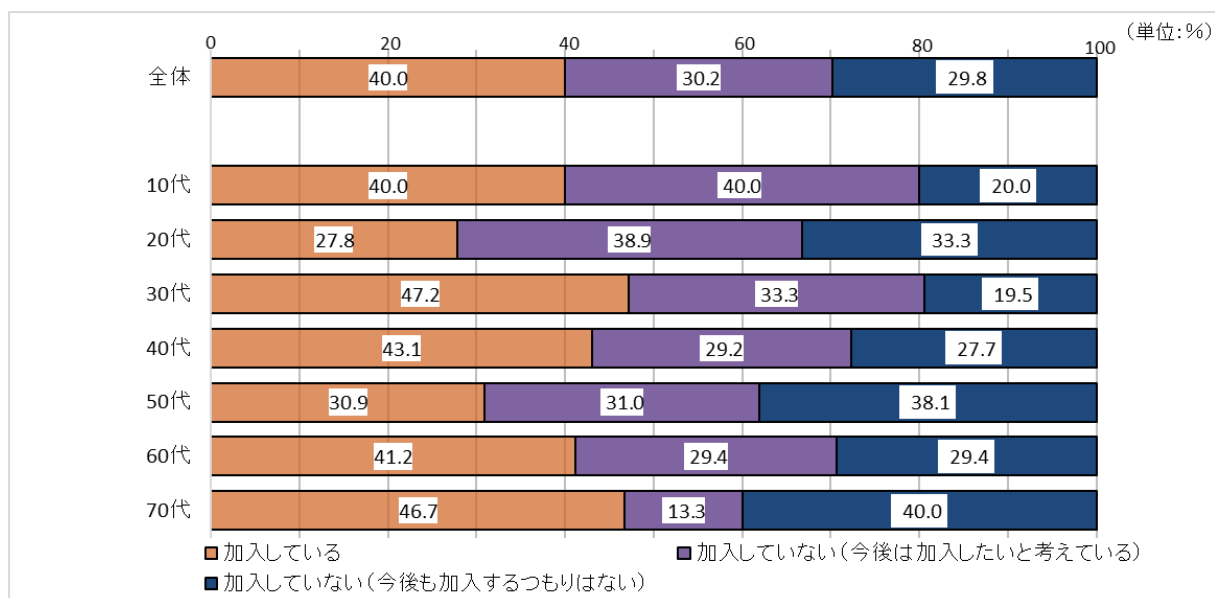
### 3) 自転車保険の認知度・加入状況

- ・回答者の約9割が、自転車保険を認知しています。(令和元年調査時：約8割)
- ・回答者の約4割が、自転車保険に加入しています。(令和元年調査時：約2割)
- ・自転車保険の認知率、加入率ともに令和元年調査時より増加しています。



自転車保険の認知度

出典：自転車利用に関するアンケート（令和4年）

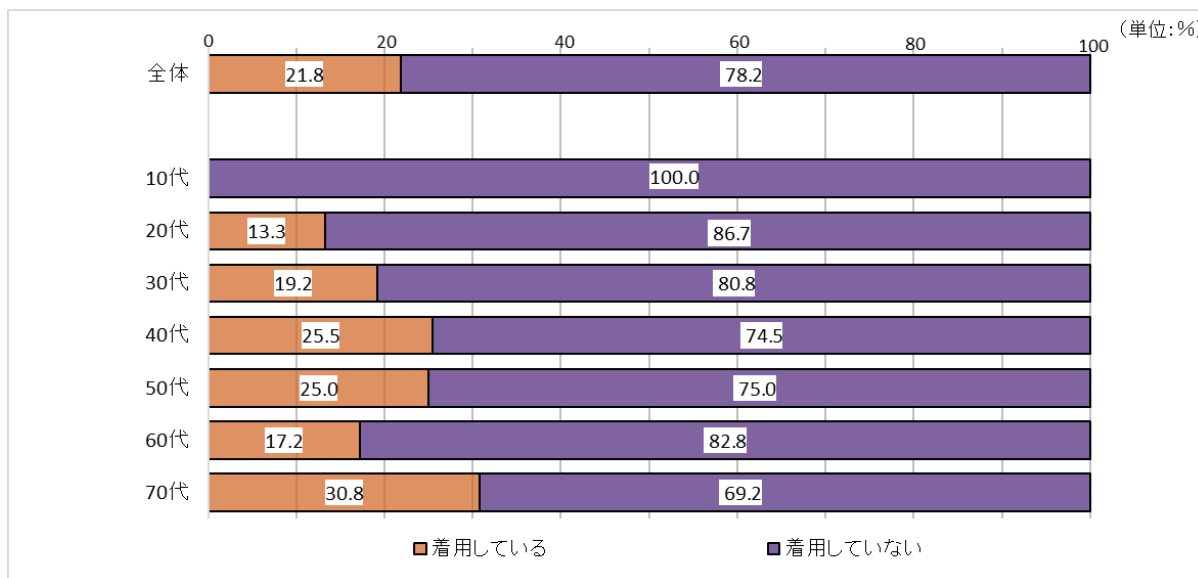


自転車保険の加入状況

出典：自転車利用に関するアンケート（令和4年）

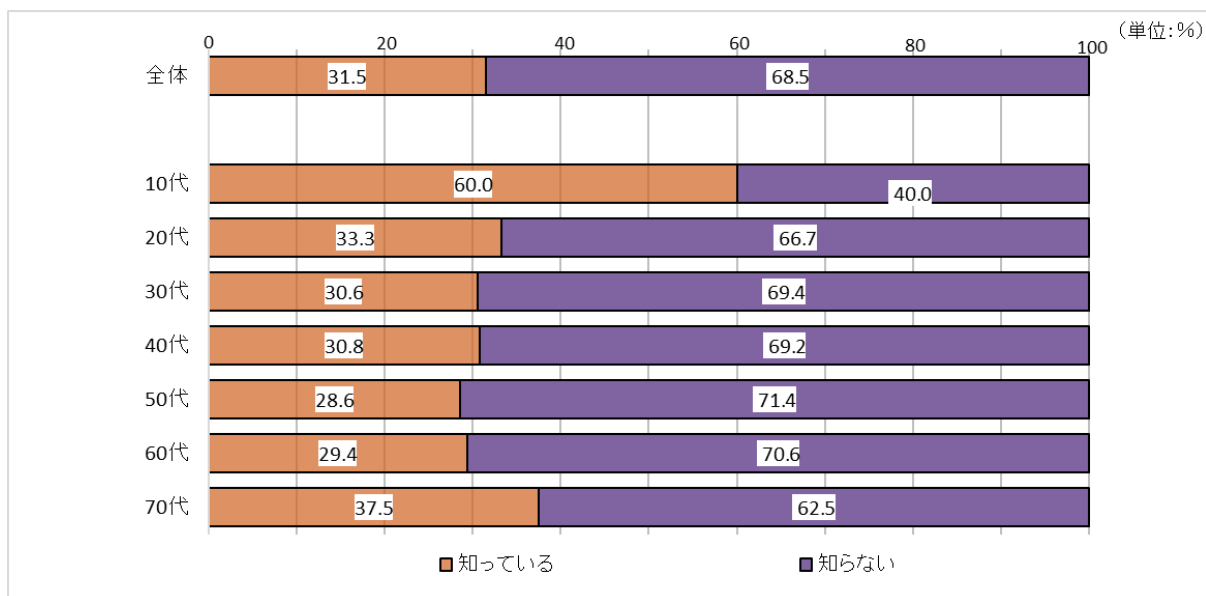
#### 4) ヘルメットの着用状況

- ・回答者のヘルメットの着用率は、約 2 割です。(令和元年調査時：1 割未満)
- ・回答者の約 7 割が、道路交通法改正によりヘルメットの着用が努力義務化されることを知らない状況です。



ヘルメットの着用状況

出典：自転車利用に関するアンケート（令和 4 年）



ヘルメット着用の努力義務化の認知度

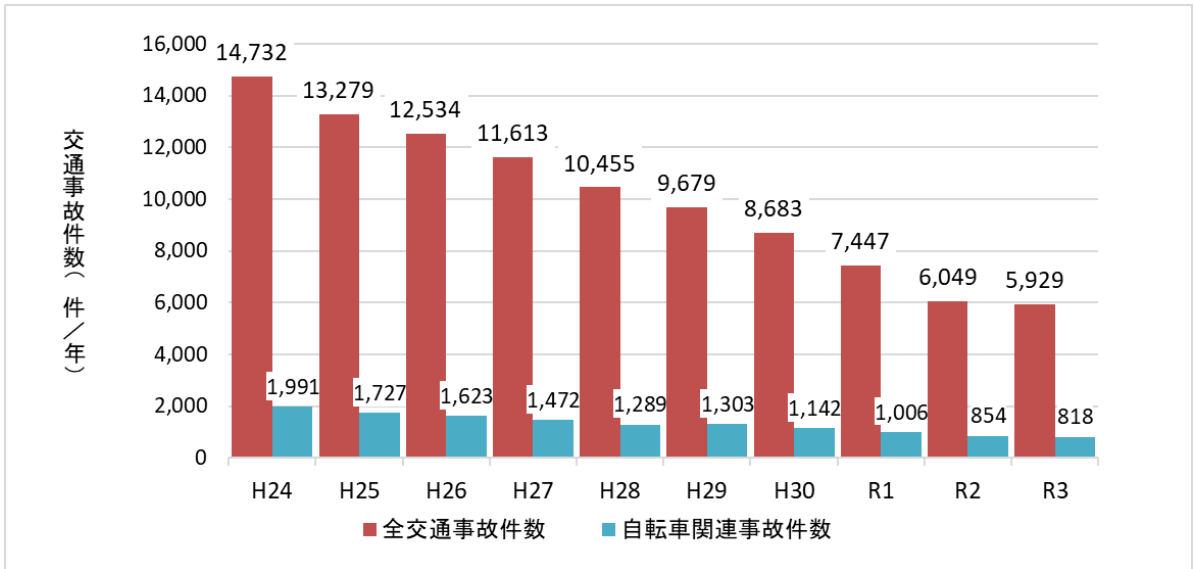
出典：自転車利用に関するアンケート（令和 4 年）



### (3) 自転車関連事故の状況

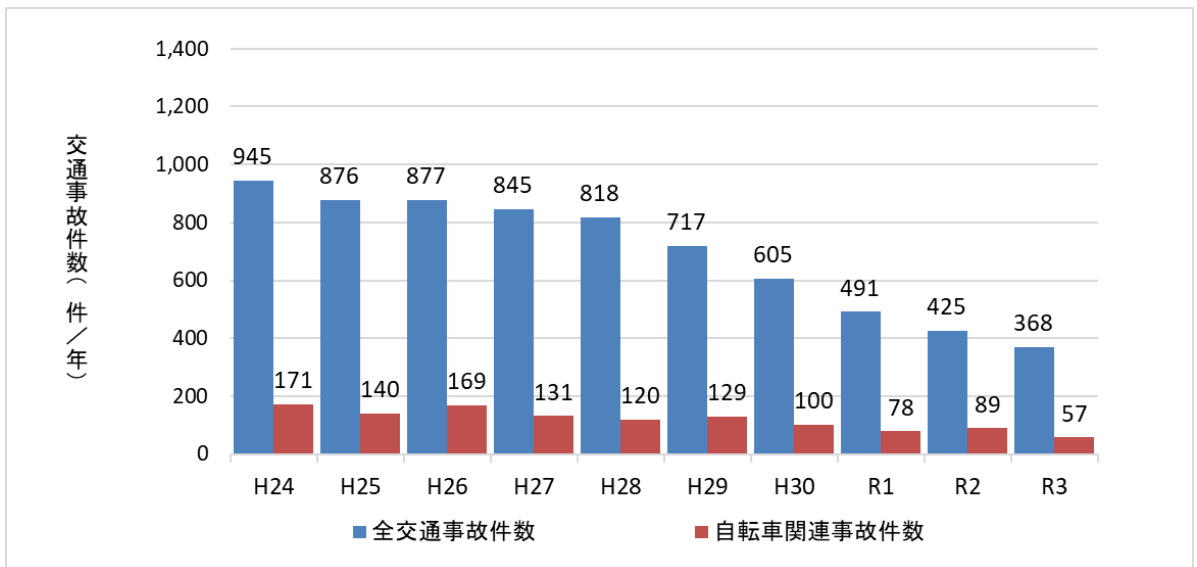
#### 1) 交通事故件数

- ・県及び本市の全交通事故の件数は、最近10年で約6割減少しています。
- ・自転車関連事故の件数も約6割減少しています。



全交通事故件数及び自転車関連事故件数の推移（茨城県）

出典：茨城県警察「交通白書」をもとに作成

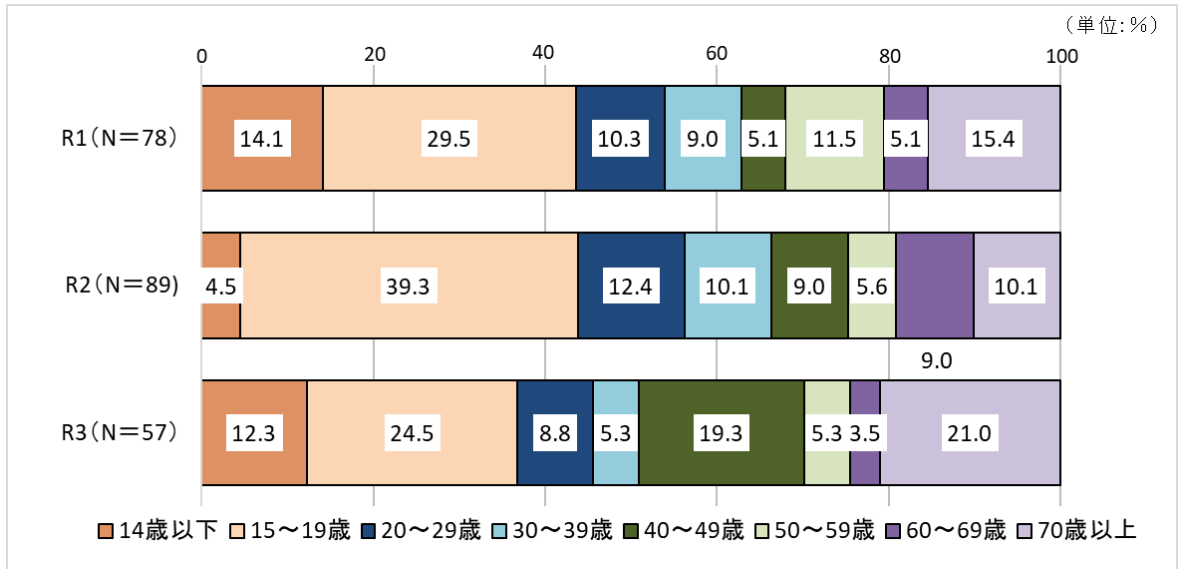


全交通事故件数及び自転車関連事故件数の推移（土浦市）

出典：茨城県警察「交通白書」をもとに作成

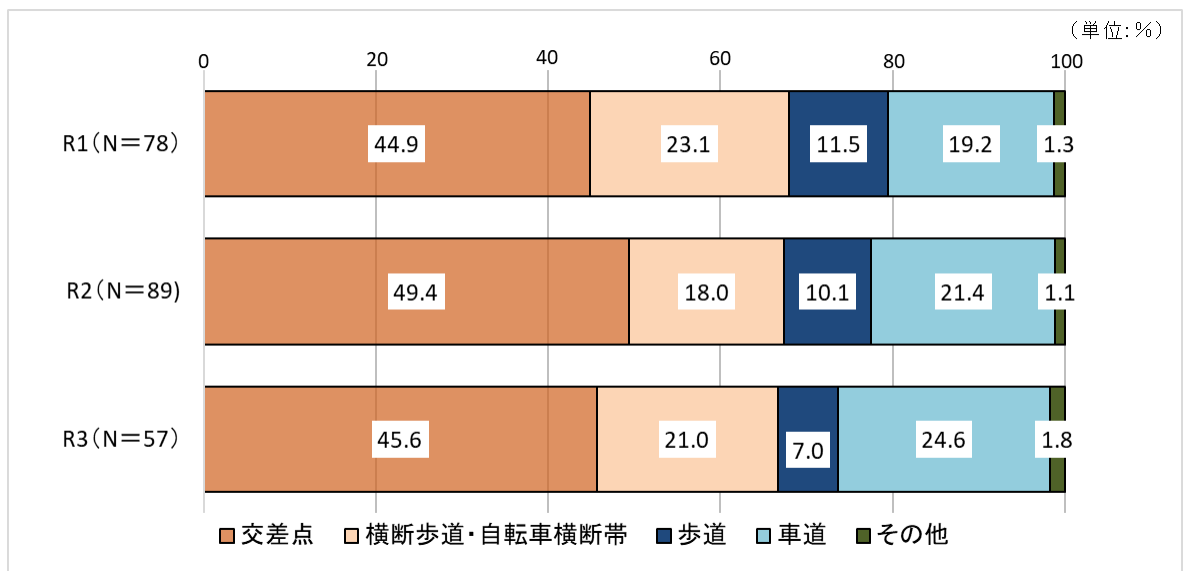
## 2) 自転車関連事故の状況

- 本市の自転車関連事故は、15歳～19歳が全体の3割から4割を占めています。
- 70歳以上の高齢者の事故の割合も増加傾向にあり、若年層や高齢者への事故対策が重要と考えます。
- 事故の発生場所については、交差点が約5割、横断歩道・自転車横断帯と車道が約2割を占めています。



年齢階層別自転車関連事故件数（土浦市）

出典：茨城県警察「交通白書」をもとに作成

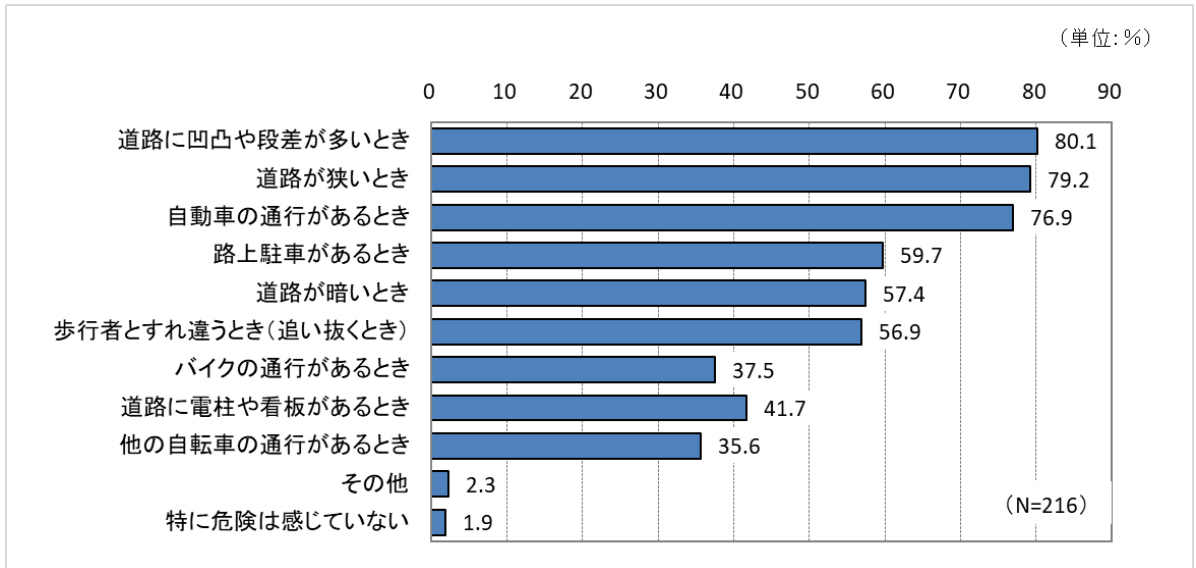


自転車関連事故の発生場所（土浦市）

出典：茨城県警察「交通白書」をもとに作成

### 3) 自転車走行時に危険を感じる事

- ・回答者の約8割は、「道路に凹凸や段差が多いとき」、「道路が狭いとき」、「自動車の通行があるとき」に危険を感じています。



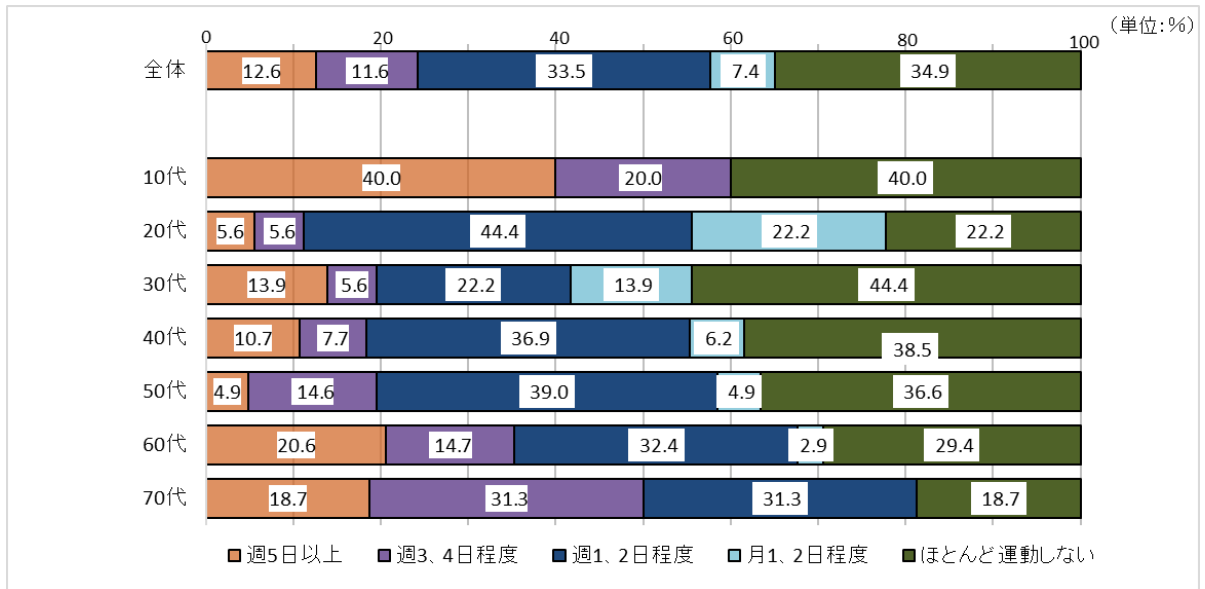
自転車走行時に危険を感じる事 (複数回答)

出典：自転車利用に関するアンケート (令和4年)

#### (4) 市民の運動頻度

##### 1) 運動の頻度

- ・回答者の約3割が、ほとんど運動をしていません。(令和元年調査時：約4割)
- ・令和元年調査時と比べて、週1、2日程度の運動をする人の割合が増加しています。

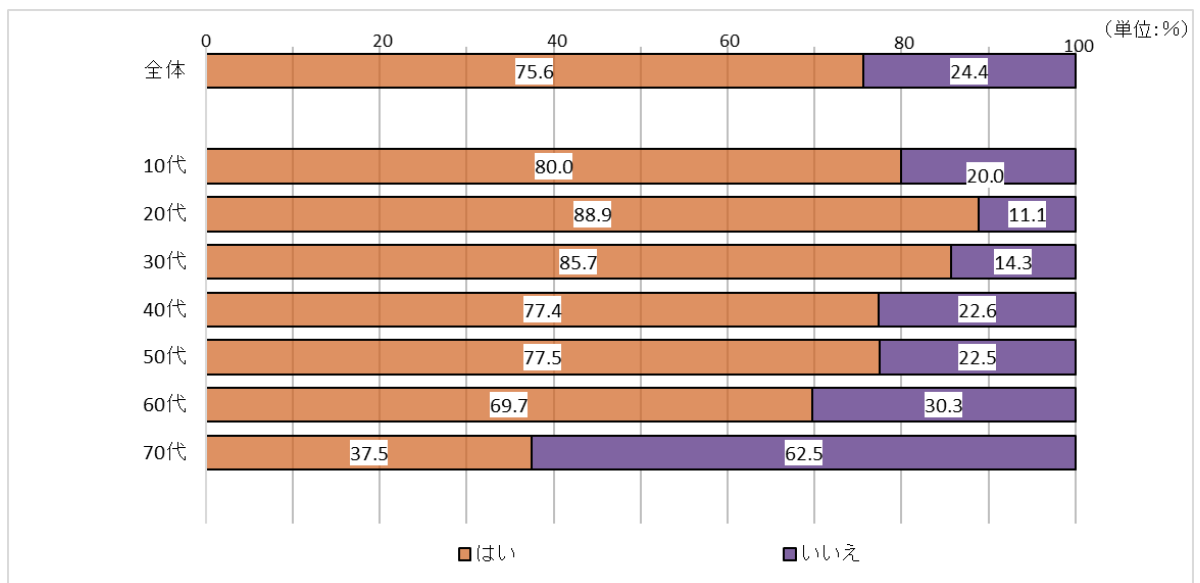


運動の頻度

出典：自転車利用に関するアンケート（令和4年）

##### 2) 運動不足と感じているか

- ・回答者の約7割が、運動不足であると感じています。(令和元年調査時：約7割)



運動不足と感じているか

出典：自転車利用に関するアンケート（令和4年）

(5) 自転車利用環境

1) 自転車駐輪場の設置状況（令和4年9月現在）

・JR常磐線市内3駅（土浦駅、荒川沖駅、神立駅）周辺の自転車駐輪場の設置状況は下記のとおりです。

① 土浦駅周辺

No	名称	所在	収容台数	利用台数	利用率
1	プレイアトレ	有明町 1-30	190 台	71 台	37.4%
2	ウララ駐輪場	大和町 9-1	111 台	78 台	70.3%
3	三井のリパーク	大和町 4-15	47 台	36 台	76.6%
4	JR 駐輪場	有明町 1-30	350 台	87 台	24.9%
5	土浦駅東口第1自転車駐車場	有明町 2-7	228 台	226 台	99.1%
6	土浦駅東口第2自転車駐車場	有明町 2	206 台	159 台	77.1%
7	土浦駅東口第4自転車駐車場	有明町 2	132 台	104 台	78.7%
8	土浦駅西口第1自転車駐車場	大和町 2	107 台	65 台	60.7%
9	土浦駅西口第2自転車駐車場	川口 1-4	155 台	58 台	37.4%
10	土浦駅西口地下自転車駐車場	大和町 9-1	1,268 台	899 台	70.8%
合計			2,794 台	1,783 台	63.8%

② 荒川沖駅周辺

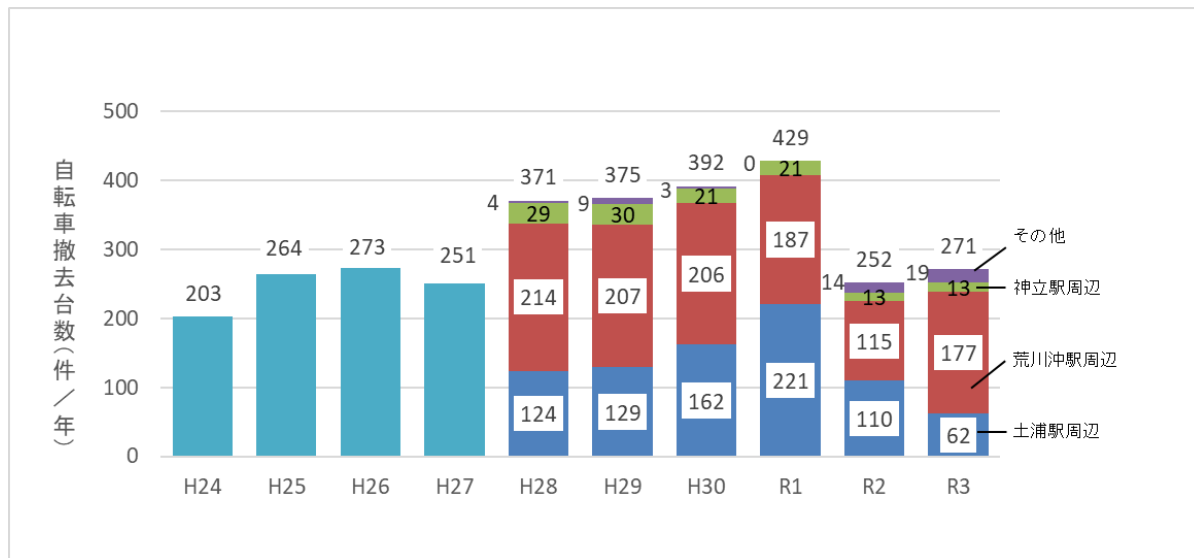
No	名称	所在	収容台数	利用台数	利用率
1	小松崎駐輪場	中荒川沖町 3-14	100 台	17 台	17.0%
2	川真田駐輪場	荒川沖西 2-5-4	260 台	100 台	38.5%
3	荒川沖駐輪場	中荒川沖町 1-5	430 台	340 台	79.1%
4	さくら駐輪場	中荒川沖町 1-8	200 台	100 台	50.0%
5	東口月極駐輪場	荒川沖東 2-4-1	176 台	110 台	62.5%
6	香喜園	荒川沖東 2-9-9	140 台	110 台	78.6%
7	荒川沖駅東口臨時自転車置場	荒川沖東 3-9	500 台	386 台	77.2%
合計			1,806 台	1,163 台	64.4%

③ 神立駅周辺

No	名称	所在	収容台数	利用台数	利用率
1	神立駅西口自転車駐車場	神立中央 1-1	576 台	549 台	95.3%
2	香取駐車場	神立東 1-6-6	700 台	490 台	70.0%
合計			1,276 台	1,039 台	81.4%

## 2) 放置自転車の状況

- 本市の放置自転車撤去台数は、平成 28 年度以降増加傾向にありましたが、令和 2 年度、令和 3 年度は減少しています。
- 荒川沖駅周辺と土浦駅周辺の撤去台数が全体の 9 割を占めています。

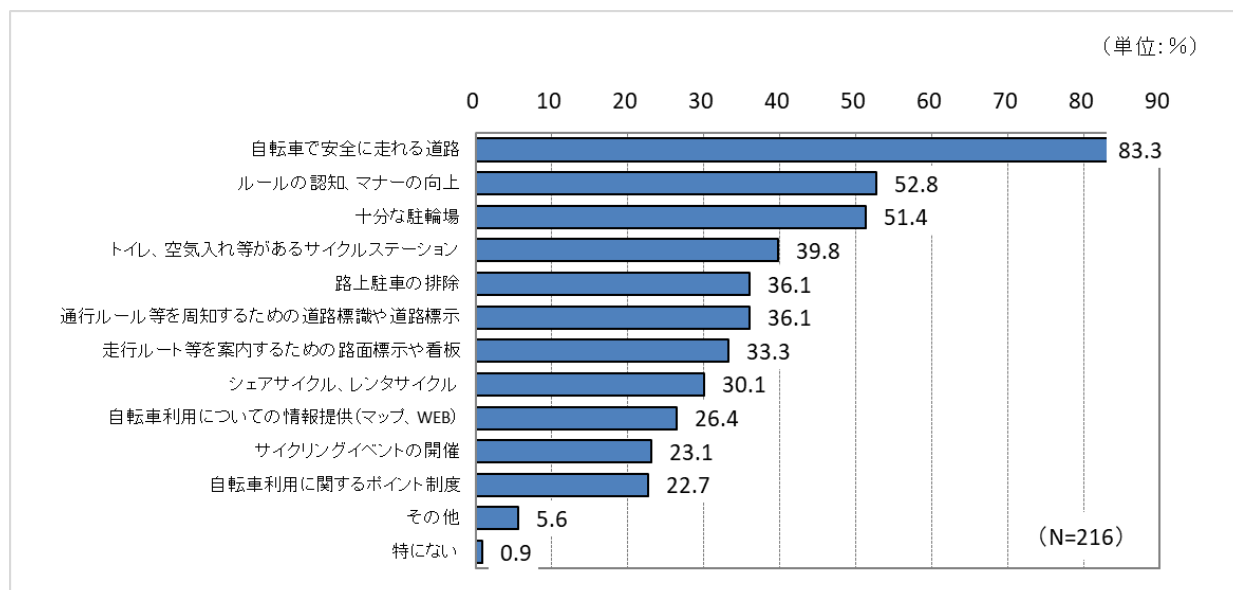


市内放置自転車撤去台数

出典：本市資料

## 3) 自転車利用環境の向上に必要なもの

- 回答者の約 8 割が「自転車で安全に走れる道路」、回答者の約 5 割が「ルールの認知、マナーの向上」「十分な駐輪場」が自転車利用環境の向上に必要であると感じています。(令和元年調査時とほぼ同割合)

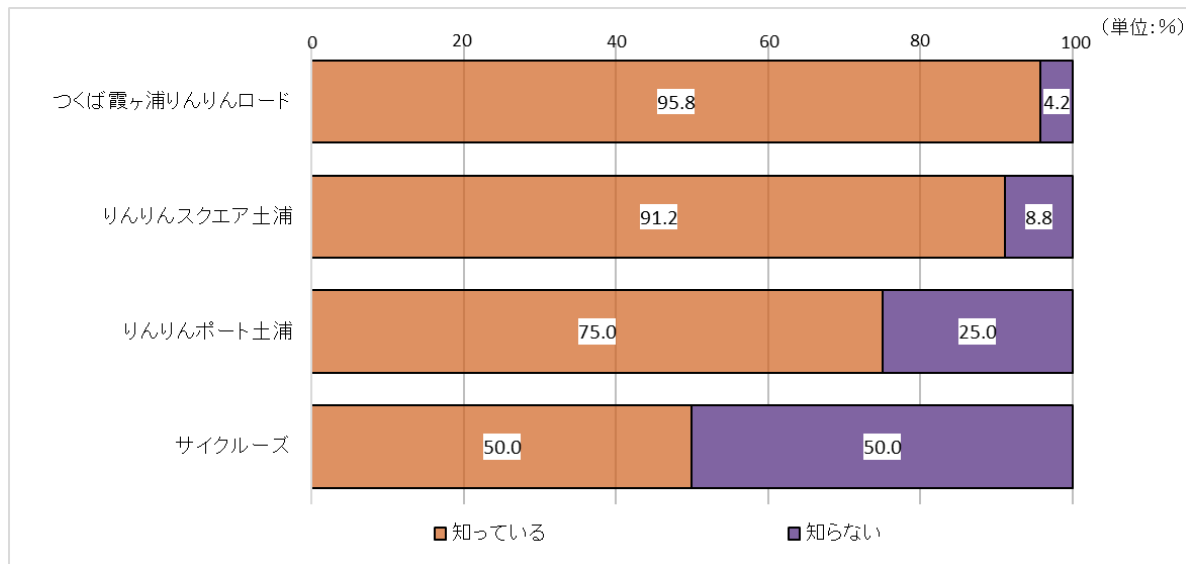


自転車の利用環境向上に必要なもの (複数回答)

出典：自転車利用に関するアンケート (令和 4 年)

#### 4) 本市サイクリング環境の認知率

- 各サイクリング環境の認知率は、令和元年調査時よりも上昇しています。  
 つくば霞ヶ浦りんりんロード：93.7%→95.8%、りんりんスクエア土浦：66.4%→91.2%  
 りんりんポート土浦：38.0%→75.0%、サイクルーズ：19.9%→50.0%

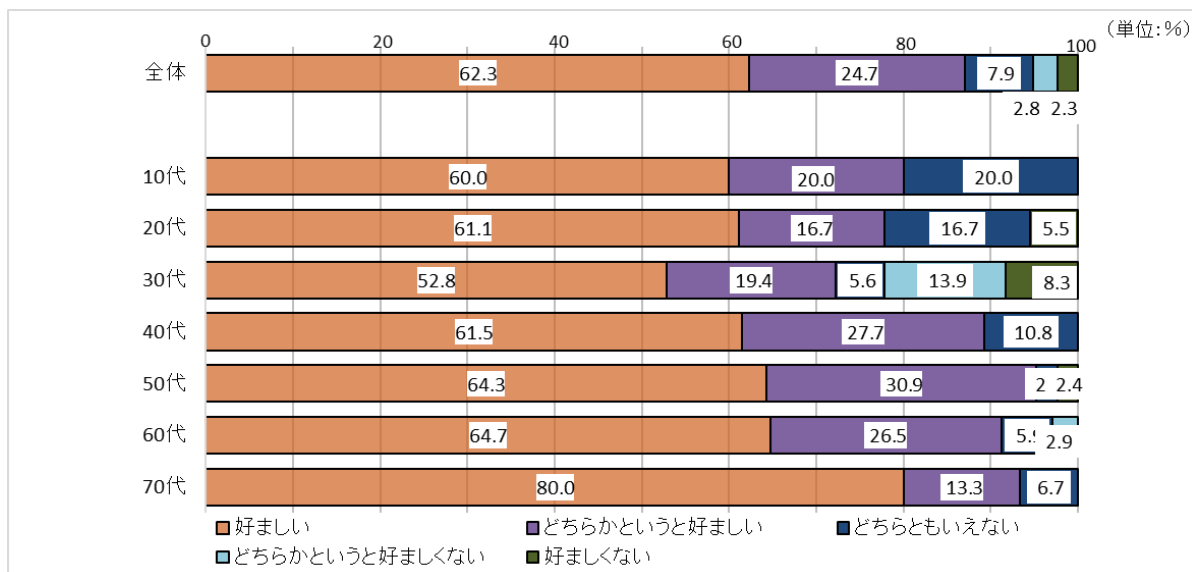


本市サイクリング環境の認知率

出典：自転車利用に関するアンケート（令和4年）

#### 5) サイクリング目的の来街者のさらなる増加について

- 回答者の約9割が、サイクリング目的の来街者のさらなる増加について、「好ましい」もしくは「どちらかというと好ましい」と感じています。（令和元年調査時：約8割）

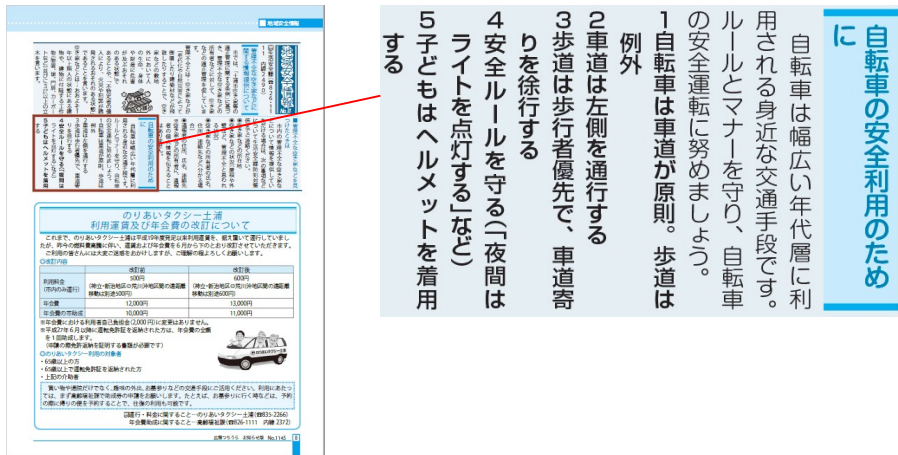


サイクリング目的の来街者のさらなる増加について

出典：自転車利用に関するアンケート（令和4年）

## 4 本市の生活面における自転車施策

- 生活面における自転車施策として下記の施策を実施しています。

施策名称	① 自転車利用に関するルールやマナーの周知
実施主体	生活安全課
実施内容	<p>・市ホームページや「広報つちうら」等を通じて、自転車安全利用五則等、自転車利用に関するルールやマナーの周知に取り組んでいます。</p> <div style="text-align: center;">  <p style="font-size: small;">「広報つちうら」平成27年4月15日発行 第1145号</p> </div> <p style="text-align: right; font-weight: bold; color: blue;">に 自転車の安全利用のため</p> <p style="text-align: center;">             自転車は幅広い年代層に利用される身近な交通手段です。ルールとマナーを守り、自転車の安全運転に努めましょう。  <b>1 自転車は車道が原則。歩道は例外</b>  <b>2 車道は左側を通行する</b>  <b>3 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行する</b>  <b>4 安全ルールを守る(夜間はライトを点灯する)など</b>  <b>5 子どもはヘルメットを着用する</b> </p>

施策名称	② 交通安全教室の開催																																																								
実施主体	生活安全課																																																								
実施内容	<p>・土浦警察署と協力し、市内の保育所や幼稚園、小中学校、さらに地域の方々を対象に交通安全教室を開催しています。</p> <p>・交通安全教室では、小学2年生までは歩行の安全に関する指導を、小学3年生以上は自転車運転の安全に関する指導を中心に行っており、実施回数は毎年30回以上、受講人数は毎年3,000人以上にのびります。</p> <p>■交通安全教室の実施回数(単位:回)</p> <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <thead> <tr> <th></th> <th>保育所</th> <th>幼稚園</th> <th>小学校</th> <th>中学校</th> <th>地域等</th> <th>合計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>令和元年度</td> <td>13</td> <td>2</td> <td>13</td> <td>1</td> <td>1</td> <td>30</td> </tr> <tr> <td>令和2年度</td> <td>4</td> <td>2</td> <td>3</td> <td>0</td> <td>3</td> <td>12</td> </tr> <tr> <td>令和3年度</td> <td>2</td> <td>1</td> <td>7</td> <td>1</td> <td>0</td> <td>11</td> </tr> </tbody> </table> <p>■交通安全教室の受講人数(単位:人)</p> <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <thead> <tr> <th></th> <th>保育所</th> <th>幼稚園</th> <th>小学校</th> <th>中学校</th> <th>地域等</th> <th>合計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>令和元年度</td> <td>958</td> <td>240</td> <td>1,783</td> <td>144</td> <td>14</td> <td>3,139</td> </tr> <tr> <td>令和2年度</td> <td>276</td> <td>216</td> <td>387</td> <td>0</td> <td>389</td> <td>1,268</td> </tr> <tr> <td>令和3年度</td> <td>103</td> <td>129</td> <td>988</td> <td>149</td> <td>0</td> <td>1,369</td> </tr> </tbody> </table>		保育所	幼稚園	小学校	中学校	地域等	合計	令和元年度	13	2	13	1	1	30	令和2年度	4	2	3	0	3	12	令和3年度	2	1	7	1	0	11		保育所	幼稚園	小学校	中学校	地域等	合計	令和元年度	958	240	1,783	144	14	3,139	令和2年度	276	216	387	0	389	1,268	令和3年度	103	129	988	149	0	1,369
	保育所	幼稚園	小学校	中学校	地域等	合計																																																			
令和元年度	13	2	13	1	1	30																																																			
令和2年度	4	2	3	0	3	12																																																			
令和3年度	2	1	7	1	0	11																																																			
	保育所	幼稚園	小学校	中学校	地域等	合計																																																			
令和元年度	958	240	1,783	144	14	3,139																																																			
令和2年度	276	216	387	0	389	1,268																																																			
令和3年度	103	129	988	149	0	1,369																																																			



施策名称	③ 幼児2人同乗用自転車購入費の一部補助						
実施主体	生活安全課						
実施内容	<p>・ 幼児2人同乗用自転車の利用促進及び子育て家庭の経済的負担の軽減を図るため、同自転車の購入費の一部補助を実施しています。</p> <table border="1"> <tr> <td>対象者の要件</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 土浦市内に在住し、6歳未満（0歳～5歳まで）の幼児が2人以上いること。</li> <li>・ 市税及び保育料を滞納していないこと。</li> <li>・ 本人又は同一の世帯の者が本補助金の交付を受けていないこと。</li> </ul> </td> </tr> <tr> <td>対象となる自転車</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 土浦市内の販売店で購入した幼児2人同乗用自転車（新品に限る）で自転車安全基準等を満たし、防犯登録を受け幼児用座席が2つ装備されているもの。</li> </ul> </td> </tr> <tr> <td>補助額</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 幼児2人同乗用自転車購入費（消費税及び地方消費税を含む）の2分の1（上限30,000円。100円未満は切り捨て）。</li> </ul> </td> </tr> </table> <div style="text-align: center;">  <p>2輪タイプ</p>  <p>3輪タイプ</p> <p>補助対象となる幼児2人同乗用自転車</p> </div>	対象者の要件	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 土浦市内に在住し、6歳未満（0歳～5歳まで）の幼児が2人以上いること。</li> <li>・ 市税及び保育料を滞納していないこと。</li> <li>・ 本人又は同一の世帯の者が本補助金の交付を受けていないこと。</li> </ul>	対象となる自転車	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 土浦市内の販売店で購入した幼児2人同乗用自転車（新品に限る）で自転車安全基準等を満たし、防犯登録を受け幼児用座席が2つ装備されているもの。</li> </ul>	補助額	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 幼児2人同乗用自転車購入費（消費税及び地方消費税を含む）の2分の1（上限30,000円。100円未満は切り捨て）。</li> </ul>
対象者の要件	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 土浦市内に在住し、6歳未満（0歳～5歳まで）の幼児が2人以上いること。</li> <li>・ 市税及び保育料を滞納していないこと。</li> <li>・ 本人又は同一の世帯の者が本補助金の交付を受けていないこと。</li> </ul>						
対象となる自転車	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 土浦市内の販売店で購入した幼児2人同乗用自転車（新品に限る）で自転車安全基準等を満たし、防犯登録を受け幼児用座席が2つ装備されているもの。</li> </ul>						
補助額	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 幼児2人同乗用自転車購入費（消費税及び地方消費税を含む）の2分の1（上限30,000円。100円未満は切り捨て）。</li> </ul>						

施策名称	④ 駐輪場の設置
実施主体	生活安全課
実施内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自転車利用者の利便性向上を図るとともに、駅前周辺の良い交通環境を確保するため、土浦駅及び神立駅周辺に7つの市営自転車駐車を設置しています。</li> <li>・ 荒川沖駅周辺には、臨時駐輪場（無料、500台）を確保しています。</li> </ul>

	名称	所在	収容台数	利用区分
①	土浦駅東口第1	有明町 2-7	234台	定期
②	土浦駅東口第2	有明町 2	206台	定期／時間
③	土浦駅東口第4	有明町 2	132台	定期
④	土浦駅西口第1	大和町 2	107台	定期／時間
⑤	土浦駅西口第2	川口 1-4	155台	定期
⑥	土浦駅西口地下	大和町 9-1	1,268台	定期／時間
⑦	神立駅西口	神立中央 1-1	576台	定期／時間




<p>施策名称</p>	<p>⑤ 自転車等放置禁止区域の指定</p>
<p>実施主体</p>	<p>生活安全課</p>
<p>実施内容</p>	<p>・公共空間の安全確保や良好な駅前空間の創出のため、JR常磐線市内3駅周辺の路上を自転車等放置禁止区域に指定し、放置自転車等の撤去を実施しています。</p> <div style="text-align: center;">  <p>土浦駅周辺 自転車等放置禁止区域</p>  <p>神立駅周辺 自転車等放置禁止区域</p>  <p>荒川沖駅周辺 自転車等放置禁止区域</p> </div>

施策名称	⑥ 自転車通勤の推奨																																																			
実施主体	政策企画課																																																			
実施内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>市職員の運動不足解消、健康増進を図るため、自転車通勤を推奨しています。</li> <li>平成30年に、市職員のうち希望者を対象として、自転車通勤体験プログラムを実施し、自転車通勤が身体や気分の良い影響を与えることを把握しました。</li> <li>その結果を受け、平成31年4月から、市職員を対象として、4,5,6,9,10月の第4週を自転車通勤推奨週間としています。</li> </ul> <p>■ 自転車通勤体験プログラムの結果</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>実施期間 平成30年9月、10月</li> <li>参加人数 21人</li> <li>自転車通勤回数 1.56回/週</li> <li>体重の変化 平均1.05kg減少</li> <li>血液の状況</li> </ul> <p style="text-align: right;">単位：mg/dl</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>基準値</th> <th>体験前</th> <th>体験後</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>血中中性脂肪</td> <td>150未満</td> <td>103.5</td> <td>100.17</td> </tr> <tr> <td>善玉コレステロール</td> <td>40以上</td> <td>62.83</td> <td>63.67</td> </tr> <tr> <td>悪玉コレステロール</td> <td>120-139</td> <td>117.83</td> <td>110.5</td> </tr> </tbody> </table> <p>・通勤直後の気分</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>スッキリしている</th> <th>落ち着いている</th> <th>生き生きしている</th> <th>どんよりしている</th> <th>イライラしている</th> <th>けだるい</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>クルマ</td> <td>2.12</td> <td>2.37</td> <td>1.76</td> <td>1.8</td> <td>1.31</td> <td>1.85</td> </tr> <tr> <td>公共交通</td> <td>2.27</td> <td>2.83</td> <td>1.75</td> <td>1.66</td> <td>1.06</td> <td>1.98</td> </tr> <tr> <td>自転車</td> <td>2.93</td> <td>2.93</td> <td>2.49</td> <td>0.76</td> <td>0.64</td> <td>1.36</td> </tr> <tr> <td>全体</td> <td>2.42</td> <td>2.64</td> <td>1.99</td> <td>1.42</td> <td>1.05</td> <td>1.7</td> </tr> </tbody> </table> <p>(注) 通勤後の身体の状態に関する各項目について、当てはまる=4、やや当てはまる=3、どちらとも言えない=2、やや当てはまらない=1、当てはまらない=0、を選択してもらい、通勤直後の身体の状態を数値化した。</p>		基準値	体験前	体験後	血中中性脂肪	150未満	103.5	100.17	善玉コレステロール	40以上	62.83	63.67	悪玉コレステロール	120-139	117.83	110.5		スッキリしている	落ち着いている	生き生きしている	どんよりしている	イライラしている	けだるい	クルマ	2.12	2.37	1.76	1.8	1.31	1.85	公共交通	2.27	2.83	1.75	1.66	1.06	1.98	自転車	2.93	2.93	2.49	0.76	0.64	1.36	全体	2.42	2.64	1.99	1.42	1.05	1.7
	基準値	体験前	体験後																																																	
血中中性脂肪	150未満	103.5	100.17																																																	
善玉コレステロール	40以上	62.83	63.67																																																	
悪玉コレステロール	120-139	117.83	110.5																																																	
	スッキリしている	落ち着いている	生き生きしている	どんよりしている	イライラしている	けだるい																																														
クルマ	2.12	2.37	1.76	1.8	1.31	1.85																																														
公共交通	2.27	2.83	1.75	1.66	1.06	1.98																																														
自転車	2.93	2.93	2.49	0.76	0.64	1.36																																														
全体	2.42	2.64	1.99	1.42	1.05	1.7																																														



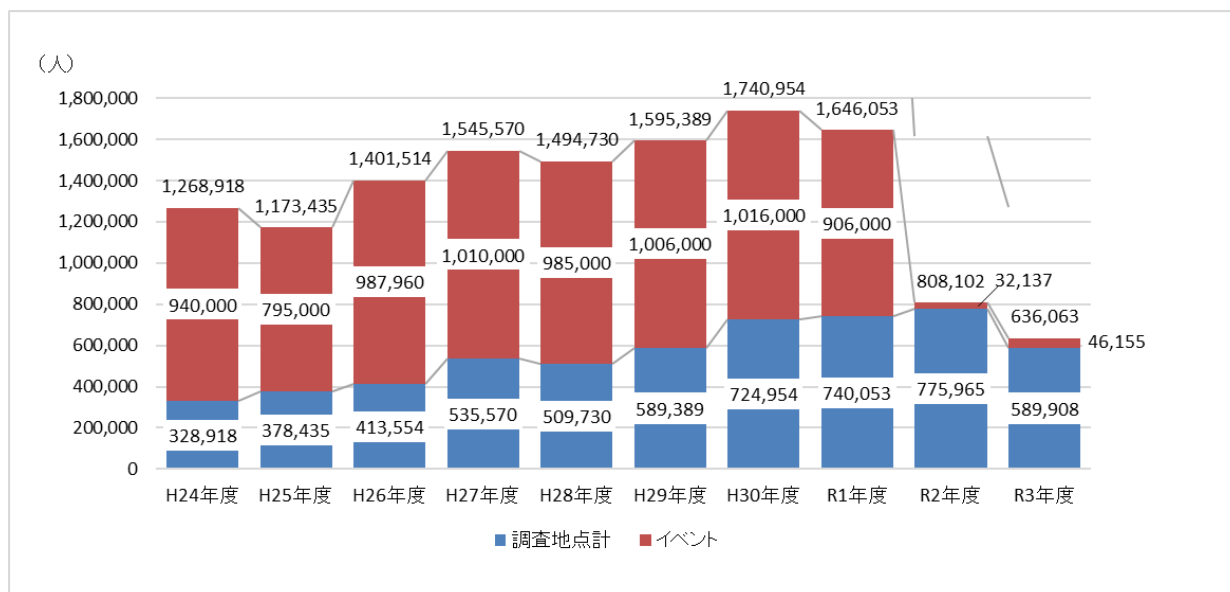
## 5 本市の観光面における自転車利用の現状

### (1) 本市の観光について

- ・本市には城・まち、湖、山、食、イベント、サイクリングなど、様々な観光資源があります。
- ・本市の年間観光入込客数は、平成 26 年度以降緩やかな増加傾向にあり、平成 30 年度は約 174 万人とピークに達しましたが、令和 2 年度以降は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、観光客が大幅に減少しています。
- ・特に、入込客全体の 6 割を占めていた土浦全国花火競技大会などのイベントが開催できなかったことが大きく影響していると考えられます。

観る	霞ヶ浦、ハス田、朝日峠展望公園、ネイチャーセンター、霞ヶ浦観光遊覧船、観光帆曳船、亀城公園、土浦まちかど蔵「大徳」、土浦まちかど蔵「野村」、小町の館、等覺寺（銅鐘）、旧制土浦中学校本館、般若寺（銅鐘）、真鍋小学校、竜ヶ峰、霞ヶ浦総合公園、乙戸沼公園、そば畑、郁文館正門、清滝寺（清滝観音）、市民ギャラリー
歴史	亀城公園、土浦市立博物館、上高津貝塚ふるさと歴史の広場、土浦まちかど蔵「大徳」、土浦まちかど蔵「野村」、小町の館、等覺寺（銅鐘）、旧制土浦中学校本館、般若寺（銅鐘）、清滝寺（清滝観音）、郁文館正門
花のみどころ	桜（真鍋小学校、亀城公園、桜川、新川、乙戸沼公園、竜ヶ峰、霞ヶ浦総合公園）、チューリップ（霞ヶ浦総合公園）、ハス（宍塚大池、ハス田、霞ヶ浦総合公園）、そば（そば畑）、花菖蒲（乙戸沼公園）
イベント	土浦の雛まつり、土浦桜まつり、流鏝馬まつり（日枝神社）、土浦皐月まつり、観光帆曳船、土浦キララまつり、からかさ万灯（鷲神社）、土浦全国花火競技大会、土浦市産業祭、土浦菊まつり菊花品評大会、土浦カレーフェスティバル、土浦ウィンターフェスティバル、水郷桜イルミネーション、かすみがうらマラソン、土浦薪能
食べる・買う	レンコン加工品、佃煮、お菓子、醤油、納豆、常陸秋そば
遊ぶ	霞ヶ浦総合公園、サイクリング、釣り、霞ヶ浦観光遊覧船
体験	観光果樹園、そば打ち体験、パラグライダー体験、霞ヶ浦環境科学センター、カヌー体験、グランピング船

本市の観光資源（第 2 次土浦市観光基本計画）

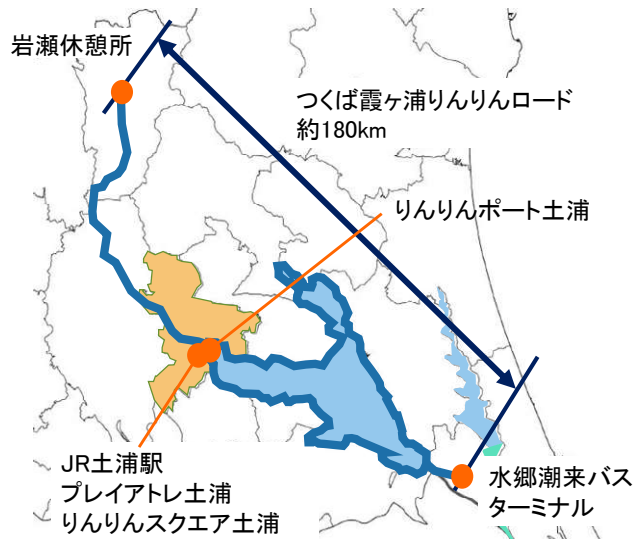


本市の年間観光入込客数

出典：茨城の観光レクリエーション現況

## (2) 本市の自転車環境について

- 平成 28 年 11 月の「つくば霞ヶ浦りんりんロード」の開通を契機に、平成 28 年 12 月に「土浦駅東口サイクルステーション」、平成 30 年 3 月に「プレイアトレ土浦」、「りんりんスクエア土浦」、平成 31 年 3 月に「りんりんポート土浦」が開業するなど、自転車環境の整備が進みつつあります。
- 上記のほか、市内には霞ヶ浦総合公園、小町の館、まちかど蔵など、サイクリストが多く訪れる施設があります。



水郷筑波地域の自転車環境



本市のサイクリストが多く訪れる施設

## 1) つくば霞ヶ浦りんりんロード（平成 28 年 11 月開通）

- つくば霞ヶ浦りんりんロードは、旧筑波鉄道の廃線敷（岩瀬～土浦間 40km）と霞ヶ浦湖岸道路（140km）を活用した、全長 180km のサイクリングコースです。
- 利用者は年々増加しています。（H28：47,460 人、H29：55,000 人、H30：81,000 人、R1：93,000 人、R2：105,000 人、R3：110,000 人）
- 県が策定した「水郷筑波サイクリング環境整備総合計画」及び「水郷筑波サイクリング環境整備ガイドライン」に基づき、矢羽根、ブルーラインなどの路面表示を統一のデザインで整備しました。



## 2) プレイアトレ土浦・りんりんスクエア土浦（平成 30 年 3 月オープン）

- プレイアトレ土浦は、JR 土浦駅直結の体験型サイクリングリゾートです。りんりんスクエア土浦のほか、ステーションロビー（カフェ&レストラン）、フードマーケット、サイクリングホテルがオープンしています。
- りんりんスクエア土浦は、JR 東日本、県及び本市が連携して開設したサイクリング拠点施設で、サイクルショップ、レンタサイクルのほか、ロッカー、シャワー等が整備されています。
- りんりんスクエア土浦営業時間 1F 午前 10 時～午後 8 時、B1F 午前 5 時～午前 1 時





### 3) りんりんポート土浦（平成 31 年 3 月オープン）

- ・りんりんポート土浦は、つくば霞ヶ浦りんりんロードに接する、サイクリストの市内回遊の拠点となる施設です。自転車メンテナンススペースやトイレ、シャワールーム等を完備した休憩施設に加え、屋上展望スペースや駐車場が整備され、市民やサイクリストの憩いの場となっています。
- ・営業時間 午前 9 時～午後 6 時（駐車場、トイレについては午前 5 時 30 分から利用可能）



### 4) 土浦駅東口サイクルステーション（平成 28 年 12 月オープン）

- ・土浦駅東口サイクルステーションは、土浦駅東口直結のサイクルステーションです。更衣室、洗面台、コインロッカーが整備され、サイクルラックや空気入れを利用することができます。
- ・営業時間 3～10 月 午前 6 時 30 分～午後 7 時、11～2 月 午前 6 時 30 分～午後 6 時

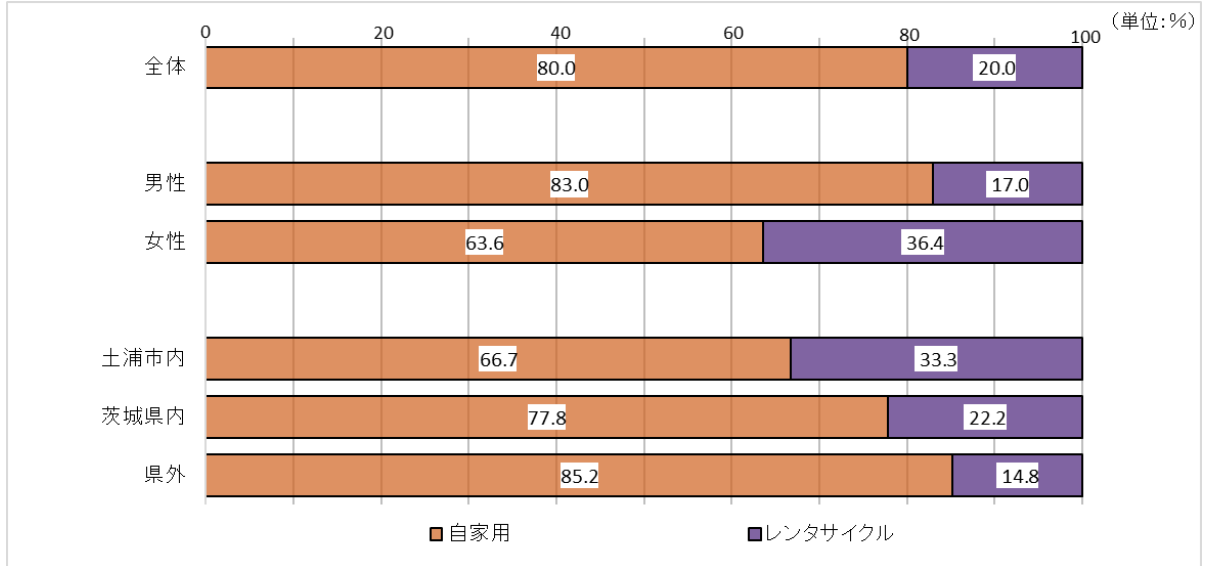




### (3) 本市のサイクルツーリズムの現状について

#### 1) 使用している自転車

- ・回答者の約8割が自身の自転車を使用しています。(令和元年調査時：約9割)
- ・令和元年調査時よりも、レンタサイクルを使用している人の割合が増えています。

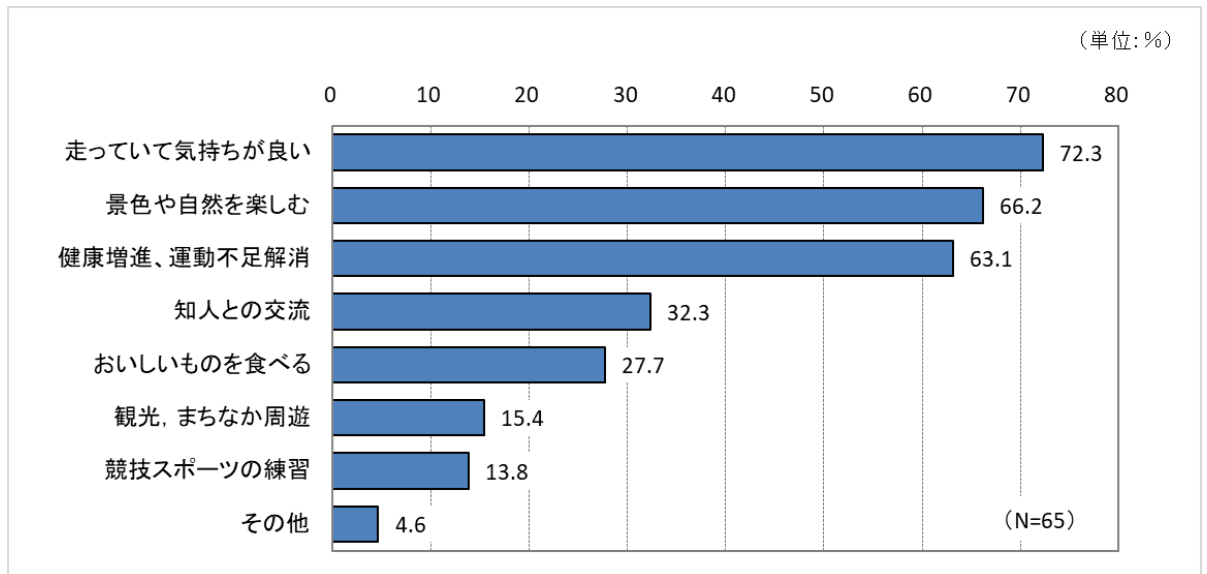


使用している自転車

出典：サイクルツーリズムに関するアンケート（令和4年）

#### 2) サイクリングの目的

- ・回答者の約7割が「走っていて気持ちが良い」、「景色や自然を楽しむ」、回答者の約6割が「健康増進、運動不足解消」をサイクリングの目的としています。



サイクリングの目的（複数回答）

出典：サイクルツーリズムに関するアンケート（令和4年）

### 3) 調査日のサイクリングルート

- ・回答者の約9割が、本市内を起点として、筑波山方面または霞ヶ浦方面へ移動しています。
- ・令和元年調査時よりも、霞ヶ浦方面へ移動した人の割合が増加しています。

#### ■ 全体

方面	割合 (%)
土浦～筑波山方面	34.5
土浦～霞ヶ浦方面	60.3
その他方面（土浦以外の発着を含む）	5.2
合計	100.0

#### ■ 筑波山方面内訳

サイクリングルート	割合 (%)
土浦～筑波休憩所	30.0
土浦～筑波山麓	25.0
土浦～岩瀬休憩所	10.0
土浦～藤沢休憩所	10.0
その他（土浦～小田休憩所、真壁休憩所等）	25.0
合計	100.0

#### ■ 霞ヶ浦方面内訳

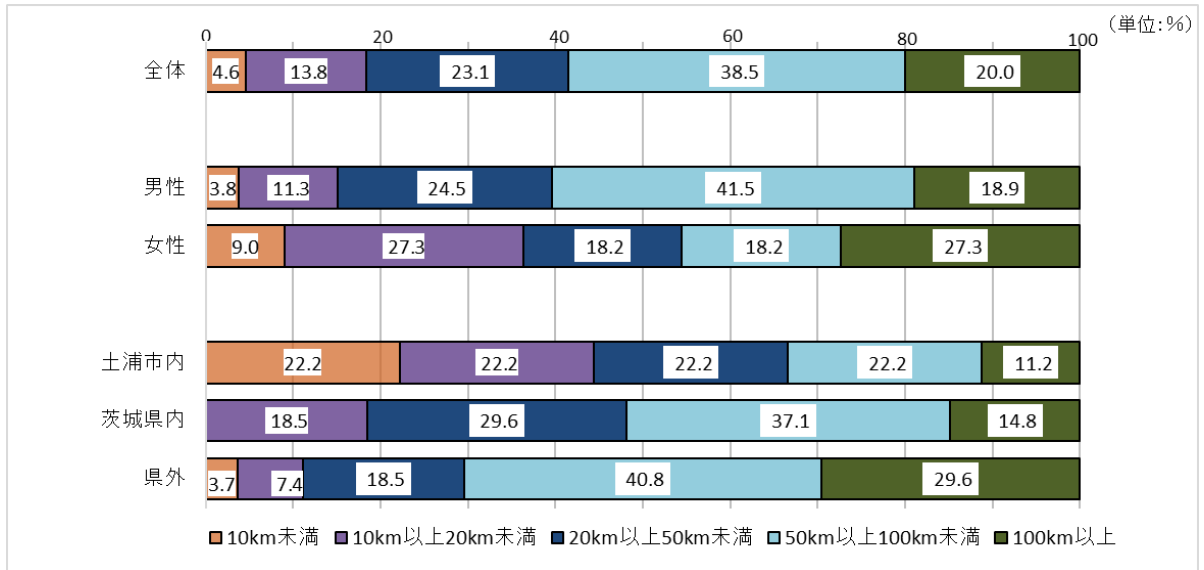
サイクリングルート	割合 (%)
霞ヶ浦1周ショートサイクリングコース	48.6
霞ヶ浦1周サイクリングコース	8.6
その他（土浦～歩崎公園、道の駅たまつくり等）	42.8
合計	100.0

### 調査日のサイクリングルート

出典：サイクルツーリズムに関するアンケート（令和4年）

#### 4) 走行距離

- ・回答者の約4割が、50～100kmの距離を走行しています。
- ・市内・県内在住者よりも県外在住者の方が、長距離を走行する傾向にあります。

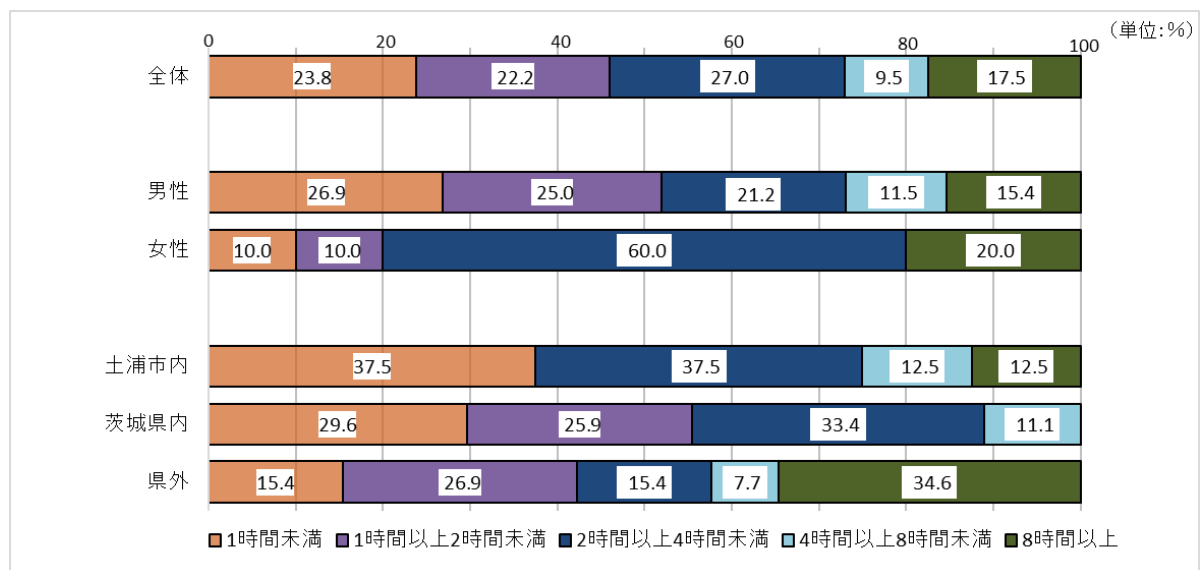


調査日の走行距離

出典：サイクルツーリズムに関するアンケート（令和4年）

#### 5) 本市での滞在時間

- ・回答者の約2割は、本市での滞在時間（休憩、昼食、宿泊を含む）が1時間未満です。  
（令和元年調査時：約3割）
- ・男性よりも女性の方が、市内・県内在住者よりも県外在住者の方が、本市での滞在時間が長くなる傾向にあります。

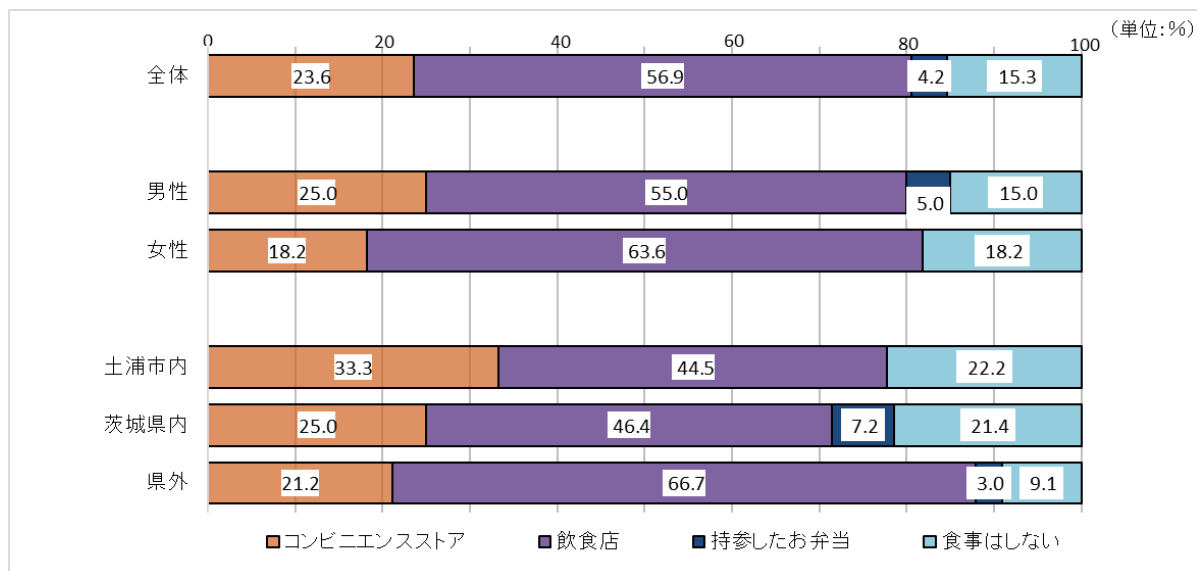


本市での滞在時間

出典：サイクルツーリズムに関するアンケート（令和4年）

## 6) 食事をした場所

- ・回答者の約6割が飲食店（食堂、ラーメン店、レストラン等）で食事をしています。（令和元年調査時：約5割）
- ・男性よりも女性の方が、市内・県内在住者よりも県外在住者の方が、飲食店で食事をする傾向にあります。

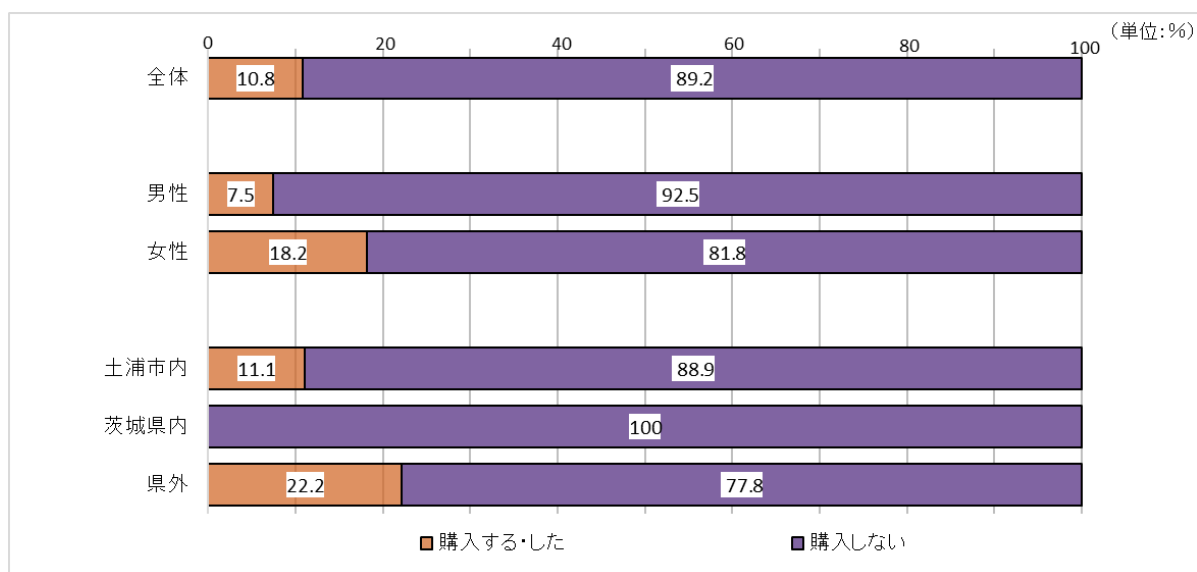


食事をした場所

出典：サイクルツーリズムに関するアンケート（令和4年）

## 7) お土産の購入

- ・回答者の約9割がお土産を購入していません。（令和元年調査時：約8割）
- ・男性よりも女性の方が、市内・県内在住者よりも県外在住者の方が、お土産を購入する傾向にあります。

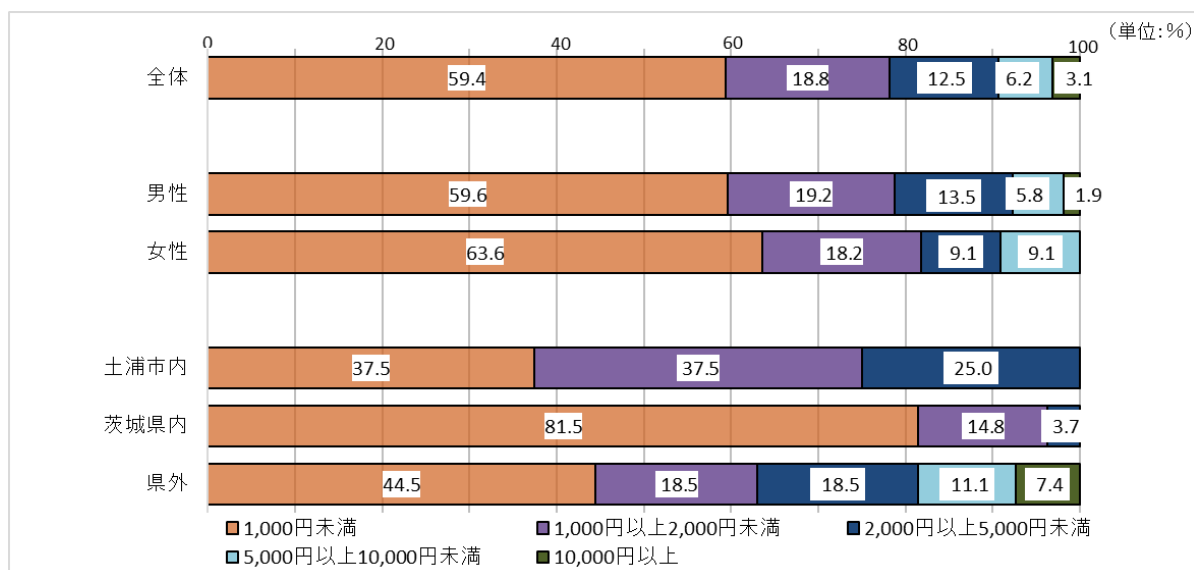


お土産の購入

出典：サイクルツーリズムに関するアンケート（令和4年）

## 8) 消費金額

- ・ 回答者の約 6 割は、本市内での消費金額が 1,000 円未満です。(令和元年調査時：約 4 割)
- ・ 市内・県内在住者よりも県外在住者の方が、消費金額が大きい傾向にあります。

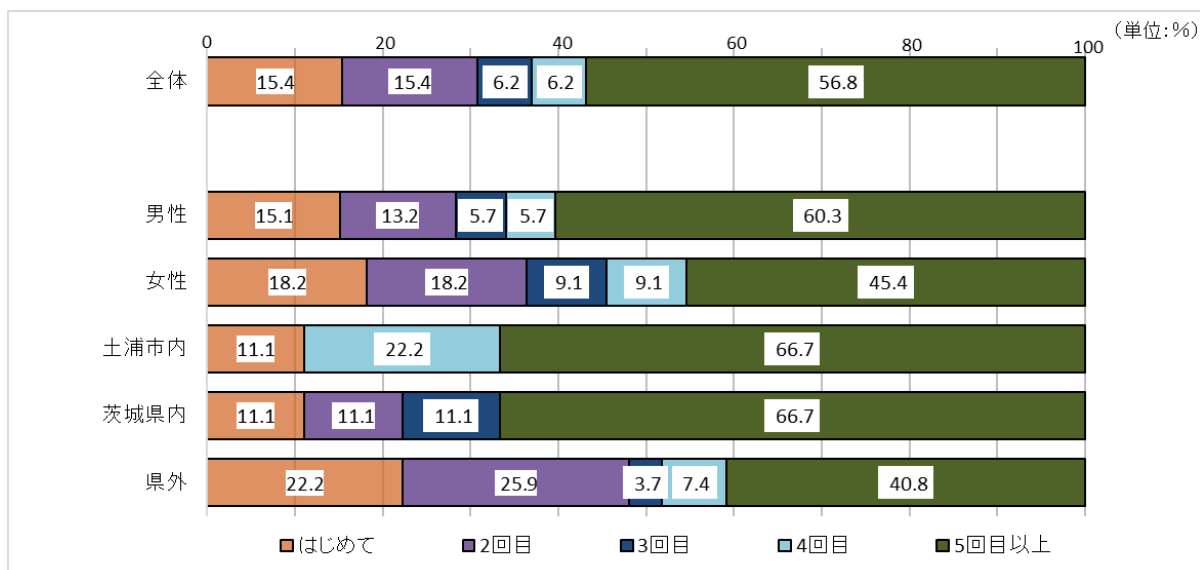


本市内での消費金額

出典：サイクルツーリズムに関するアンケート（令和 4 年）

## 9) サイクリング目的での当地域への訪問回数

- ・ 回答者の約 6 割が、当地域に 5 回以上来訪しています。(令和元年調査時：約 5 割)
- ・ 令和元年調査時よりも、初めての来訪者の割合が減少しています。

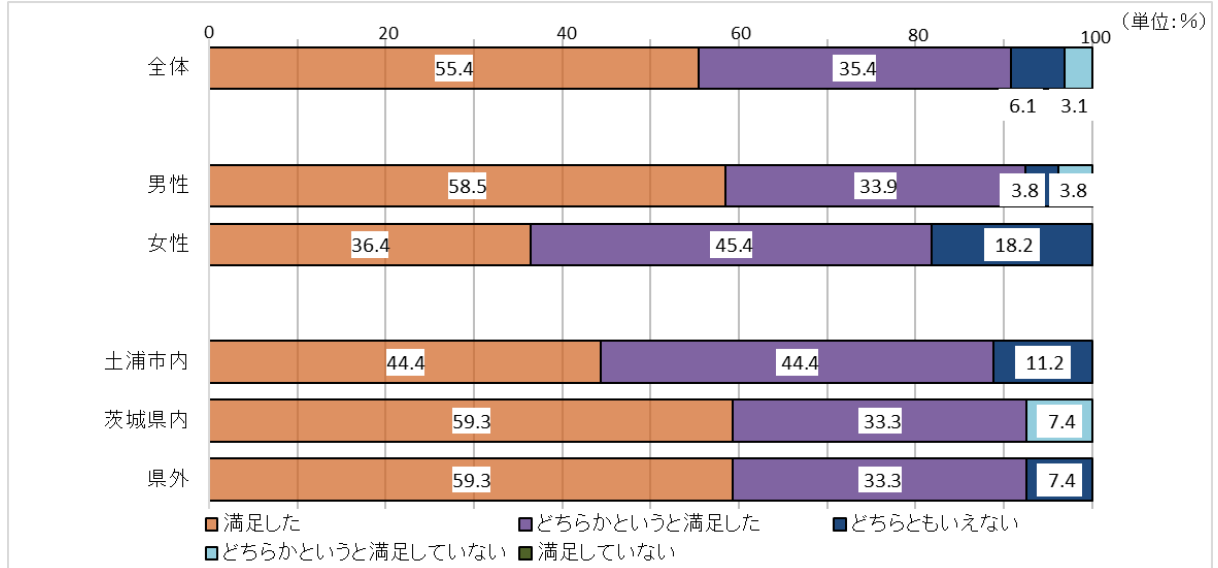


サイクリング目的での当地域への訪問回数

出典：サイクルツーリズムに関するアンケート（令和 4 年）

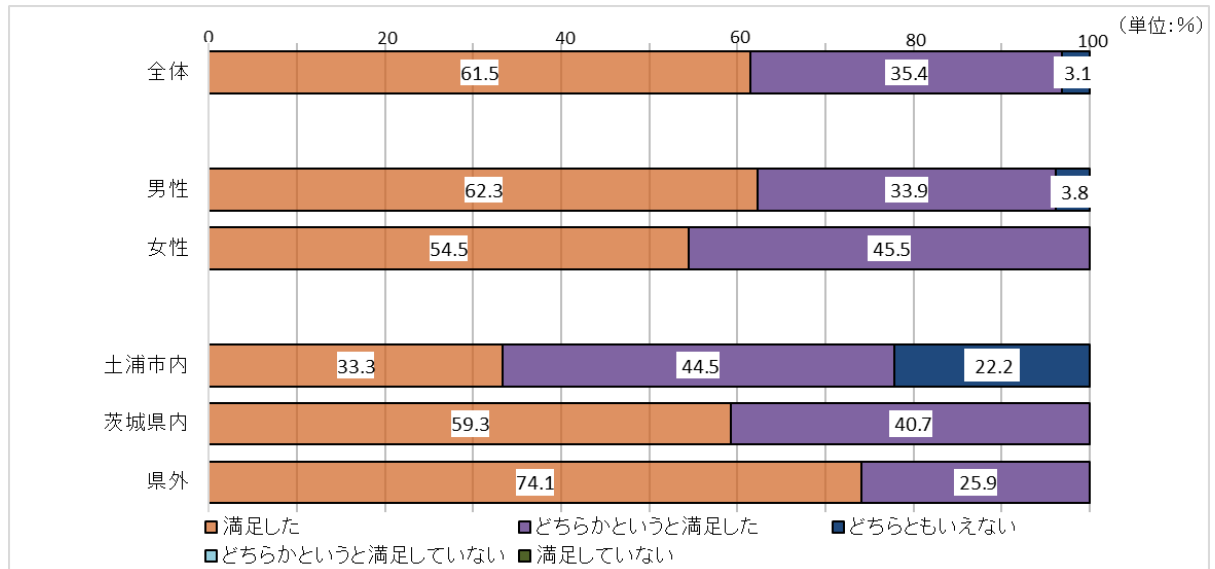
## 10) サイクリングコースの満足度

- 令和元年調査時と同様、回答者の9割以上が、サイクリングコースの交通量・路面状態等及び勾配・距離・景観等について、「満足した」もしくは「どちらかという満足した」と感じています。



サイクリングコースの満足度（交通量・路面状態等）

出典：サイクルツーリズムに関するアンケート（令和4年）

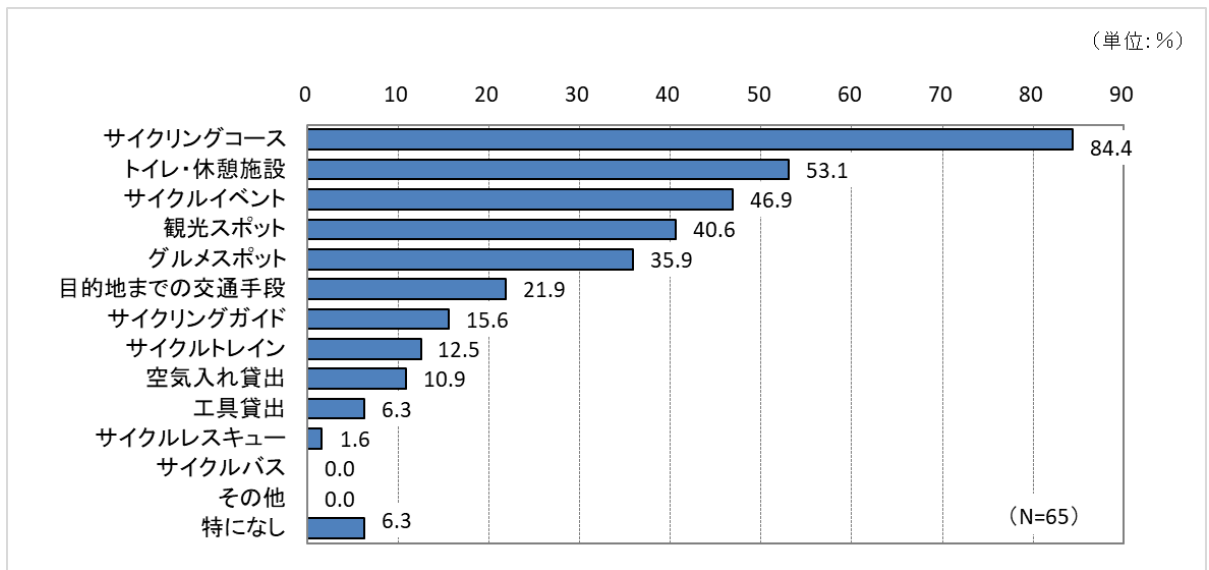


サイクリングコースの満足度（勾配・距離・景観等）

出典：サイクルツーリズムに関するアンケート（令和4年）

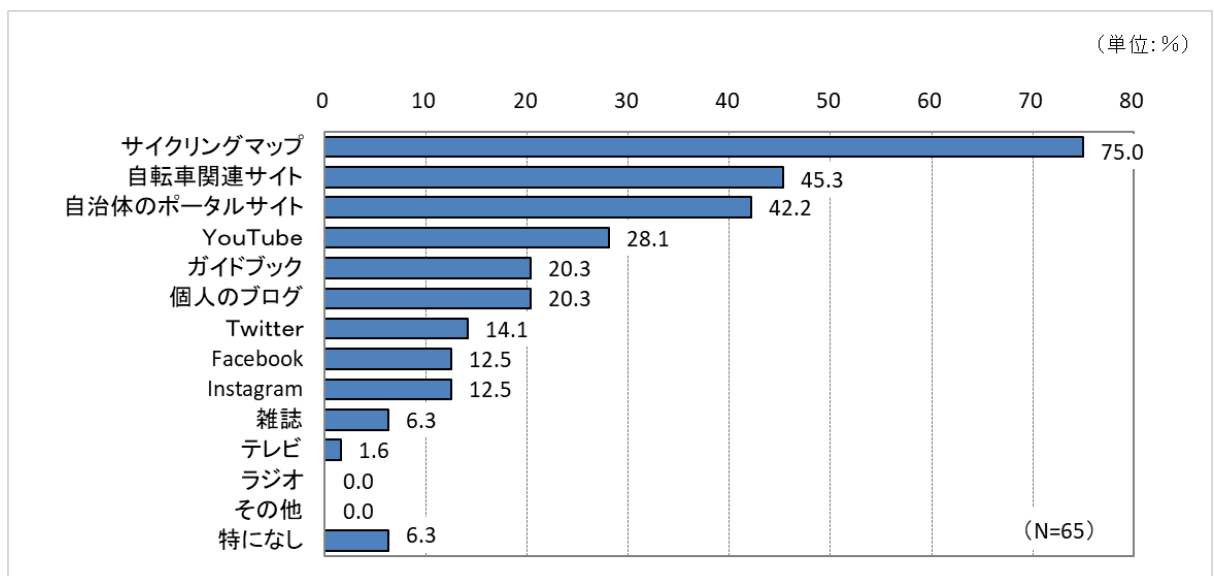
### 11) サイクリングをする上で知りたいこと・サイクリングの情報源

- ・回答者の約 8 割が「サイクリングコース」の情報を、約 5 割が「トイレ・休憩施設」の情報を知りたいと考えています。
- ・令和元年調査時と比べて、「サイクルイベント」「観光スポット」の情報を知りたいと考えている人の割合が増加しています。
- ・回答者の約 7 割が、「サイクリングマップ」から、約 4 割が「自転車関連サイト」「自治体のポータルサイト」から情報を得ています。
- ・令和元年調査時と比べて、「YouTube」、「Instagram」から情報を得ている人の割合が増加しています。



サイクリングをする上で知りたいこと (複数回答)

出典: サイクルツーリズムに関するアンケート (令和 4 年)

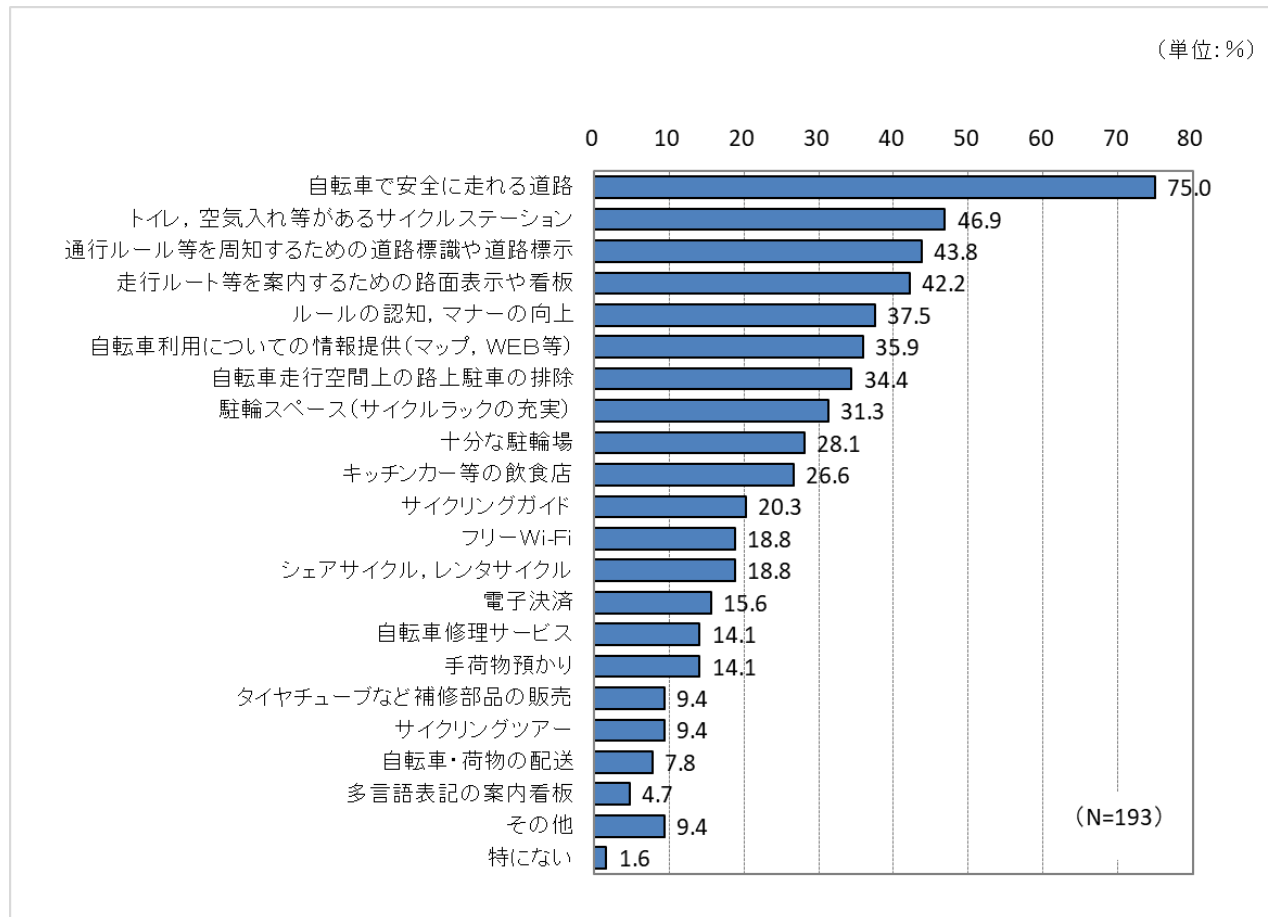


サイクリングの情報源 (複数回答)

出典: サイクルツーリズムに関するアンケート (令和 4 年)

## 12) サイクリング環境の向上に必要なもの

- ・回答者の約 7 割が「自転車で安全に走れる道路」を、回答者の約 5 割が「トイレ、空気入れ等があるサイクルステーション」を、サイクリング環境の向上に必要であると感じています。



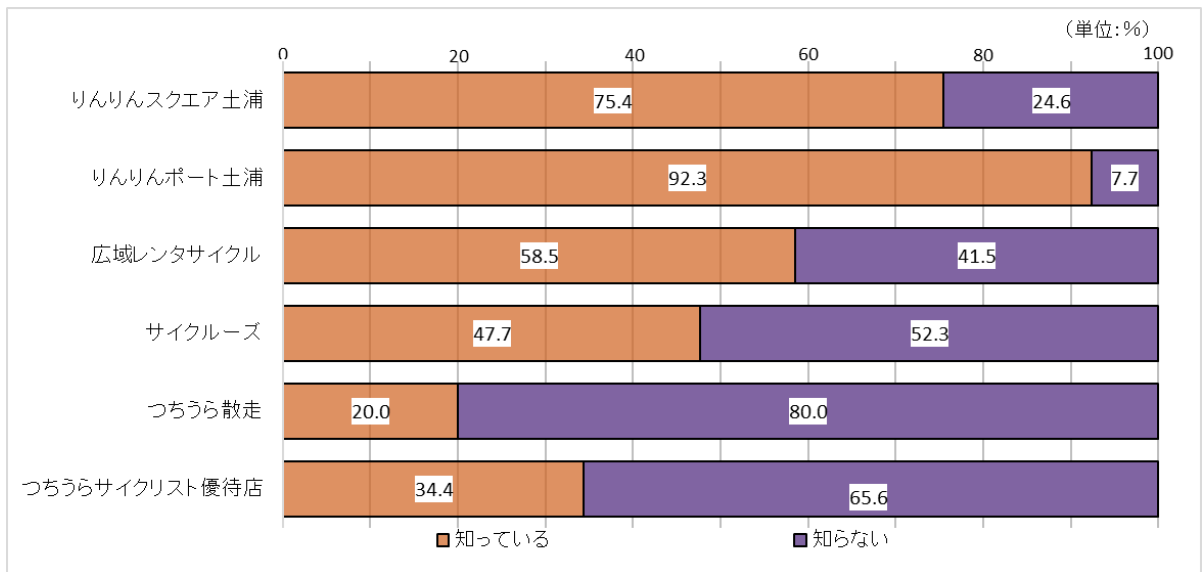
### サイクリング環境の向上に必要なもの (複数回答)

出典：サイクルツーリズムに関するアンケート (令和4年)



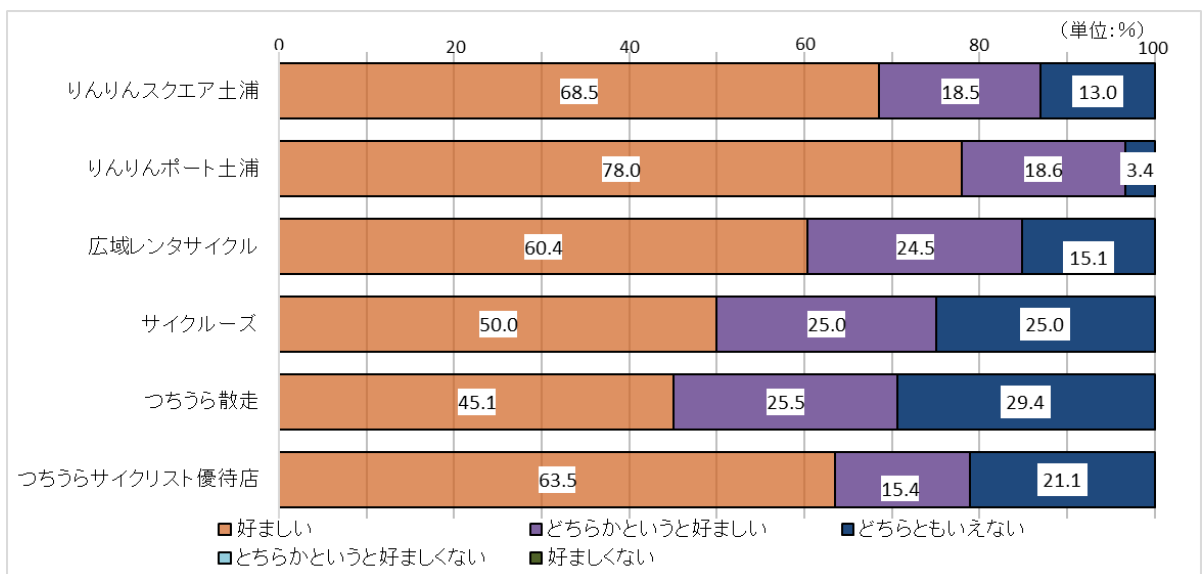
### 13) 本市サイクリング環境の認知率・評価

- ・回答者の約9割が「りんりんポート土浦」を（令和元年調査時：約7割）、回答者の約8割が「りんりんスクエア土浦」を（令和元年調査時：約8割）認知しています。
- ・「りんりんポート土浦」、「サイクルーズ」、「つちうらサイクリスト優待店」の認知率は、令和元年調査時より増加しています。
- ・回答者の7割以上が、本市内の主なサイクリング施設・施策について「好ましい」もしくは「どちらかというと好ましい」と感じています。
- ・「りんりんポート土浦」について、「好ましい」と感じている人の割合が、令和元年調査時より増加しています。



本市サイクリング環境の認知率

出典：サイクルツーリズムに関するアンケート（令和4年）



本市サイクリング環境の評価

出典：サイクルツーリズムに関するアンケート（令和4年）

## 6 本市の観光面における自転車施策



- ・観光面における自転車施策として下記の施策を実施しています。


施策名称	① レンタサイクル事業の実施																											
実施主体	茨城県、政策企画課、商工観光課、観光協会																											
実施内容	<p>■ 広域レンタサイクル</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・指定の11施設であれば、どの施設でも貸出・返却可能なレンタサイクル。</li> <li>・県と周辺9市町が連携して事業を実施。</li> <li>・ロードバイク、クロスバイク、Eバイクなど 合計168台</li> <li>・貸出台数 H28:744台、H29:1,643台、H30:2,594台、R1:3,115台、R2:3,044台、R3:3,161台</li> </ul> <p>■ まちかど蔵レンタサイクル</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・土浦市観光協会で実施。</li> <li>・シティサイクル、ジュニアサイクル、クロスバイク 合計33台</li> <li>・貸出台数 H28:1,082台、H29:1,545台、H30:1,692台、R1:1,844台、R2:1,397台、R3:1,855台</li> <li>・H30 曜日別貸出台数</li> </ul> <table border="1"> <thead> <tr> <th>曜日</th> <th>日</th> <th>月</th> <th>火</th> <th>水</th> <th>木</th> <th>金</th> <th>土</th> <th>総計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>台数(台)</td> <td>484</td> <td>213</td> <td>113</td> <td>135</td> <td>120</td> <td>174</td> <td>453</td> <td>1,692</td> </tr> <tr> <td>割合(%)</td> <td>28.6</td> <td>12.6</td> <td>6.7</td> <td>8.0</td> <td>7.1</td> <td>10.3</td> <td>26.8</td> <td>100.0</td> </tr> </tbody> </table>	曜日	日	月	火	水	木	金	土	総計	台数(台)	484	213	113	135	120	174	453	1,692	割合(%)	28.6	12.6	6.7	8.0	7.1	10.3	26.8	100.0
曜日	日	月	火	水	木	金	土	総計																				
台数(台)	484	213	113	135	120	174	453	1,692																				
割合(%)	28.6	12.6	6.7	8.0	7.1	10.3	26.8	100.0																				



施策名称	② つちうら散走ツアーの実施
実施主体	政策企画課、商工観光課、プレイアトレ土浦、ル・サイク
実施内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「散走」とは、散歩をするように気ままに自転車で走り、美味しい物、景色、地域の催しなどを楽しむイベントです。</li> <li>・ジオパーク、歴史、グルメなど、テーマを決めて実施しています。</li> <li>・初心者でも参加しやすいよう、各ツアーの走行距離は10～15kmとしています。</li> </ul>



施策名称	③ サイクルーズ事業の実施
実施主体	茨城県、商工観光課、行方市、潮来市、かすみがうら市
実施内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 県、本市、行方市、潮来市、かすみがうら市は、土浦港から歩崎栈橋、玉造栈橋、潮来港に自転車乗船可能な遊覧船を運行するサイクルーズ事業を共同で実施しています。</li> <li>・ 歩崎栈橋から土浦港までが約 20km、玉造栈橋から土浦港までが約 25km、潮来港から土浦港までが約 45km ですので、霞ヶ浦一周 140km のサイクリングが困難な方でも、霞ヶ浦湖岸のサイクリングを気軽に楽しめます。</li> </ul>
	 

施策名称	④ サイクルサポートステーションの登録
実施主体	茨城県、政策企画課
実施内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ サイクルサポートステーションは、サイクリストに対し、空気入れや工具の貸出、休憩場所の提供、トイレの使用、優待サービスなどを実施する店舗・施設です。</li> <li>・ 市では、県と連携して登録を実施しており、県内 500 箇所以上の店舗・施設が登録され、うち 98 箇所が本市内にあります（令和 4 年 9 月時点）。</li> </ul>
	   

<p>施策名称</p>	<p>⑤ つちうらサイクリスト優待店の登録</p>
<p>実施主体</p>	<p>商工観光課</p>
<p>実施内容</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>市内には、サイクリストがドリンクのサービスや商品の割引などの優待サービスを受けられる店舗が113店舗あります（令和4年9月時点）。</li> <li>市では、優待店を取りまとめたマップを作成し、サイクリストへのおもてなしの充実と各店舗でのサービス利用を支援しています。</li> </ul> <div data-bbox="582 544 1302 1016" data-label="Image"> </div> <p style="text-align: center;">つちうらサイクリスト優待店マップ</p>

<p>施策名称</p>	<p>⑥ サイクリング環境に関する情報発信</p>
<p>実施主体</p>	<p>政策企画課、広報広聴課、商工観光課</p>
<p>実施内容</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>つくば霞ヶ浦りんりんロードをはじめとする市内サイクリング環境に関する情報発信は、つくば霞ヶ浦りんりんロードポータルサイトや、本市ホームページ、各種パンフレット等により実施しています。</li> <li>本市、結城市、筑西市、桜川市、稲敷市、下妻市、阿見町が共同で運営するスマートフォン専用サイト「ちゃりさんぽ」では、サイクリングルートのほか、各種施設、食事処、カフェ、史跡等の情報を掲載しています。</li> </ul> <div data-bbox="624 1518 1230 1906" data-label="Image"> </div> <p style="text-align: center;">つくば霞ヶ浦りんりんロード ポータルサイト</p>



## 7 県、周辺市町村、事業者等との連携

- ・筑波山や霞ヶ浦などの自然環境などを活かしたつくば霞ヶ浦りんりんロードを核に、誰もがサイクリングを楽しむことができる日本一のサイクリングエリアの形成を目指すため、平成 30 年 7 月、県が中心となり、周辺市町村、国、関係団体、一般企業等から構成される「つくば霞ヶ浦りんりんロード利活用推進協議会」を設立しました。
- ・当協議会には、PR・誘客部会、広域レンタサイクル部会、施設整備部会の 3 つの部会が設置され、官民連携して、水郷筑波地域のサイクリング環境の認知度向上、レンタサイクル事業の拡充、安全な環境整備等に取り組んでいます。

### ■ つくば霞ヶ浦りんりんロード利活用推進協議会の概要

#### 目的

- ・水郷筑波地域におけるつくば霞ヶ浦りんりんロードを核としたサイクリングエリアの認知度向上及び安全な環境整備等に取り組むことにより、交流人口の増加、地域の活性化を図ること。

#### 主な事業内容

- ・広報・宣伝事業（つくば霞ヶ浦りんりんロードのブランドイメージの検討等）
- ・誘客促進活動事業（周遊スタンプラリー、沿道花植え運動等）
- ・走行・回遊環境等の整備に係る連絡・調整（路面表示の整備促進等）
- ・広域レンタサイクル事業

#### 対象地域

- ・筑波山及び霞ヶ浦（西浦、北浦、外浪逆浦、常陸利根川）周辺地域

#### 構成

- ・茨城県
- ・周辺 14 市町村  
土浦市、石岡市、つくば市、鹿嶋市、潮来市、稲敷市、かすみがうら市、桜川市、神栖市、行方市、鉾田市、小美玉市、美浦村、阿見町
- ・国の関係機関  
関東地方整備局、霞ヶ浦河川事務所、水資源機構利根川下流管理事務所
- ・関係団体、一般企業

## 8 災害時の移動手段

- ・東日本大震災では、震災後の被災地で、移動手段として自転車が活用されました。
- ・災害時に想定される道路の破断、燃料不足等に対応するため、自動車に代わる移動手段として自転車の活用が必要です。

## 9 課題の整理

- ・本市における自転車利用の現状を踏まえ、課題を下記のとおりとします。

### (1) 交通安全関係

#### 1) 自転車交通ルールの普及・遵守

- ・自転車安全利用五則のうち、「歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行」の認知率は7割台で、「ヘルメットを着用」の認知率は5割以下。(市民アンケート)
- ・過去1年間で、回答者の約4割が歩道走行を、約2割が車道の右側通行を行っている。(市民アンケート)
- ・回答者の約5割が「ルールの認知、マナーの向上」が自転車利用環境の向上に必要であると感じている。(市民アンケート)

#### 2) 自転車保険及びヘルメットの普及

- ・回答者の自転車保険の加入率は約4割。(市民アンケート)
- ・回答者のヘルメット着用率は約2割。(市民アンケート)

#### 3) 災害時の移動手段の確保

- ・災害時に想定される道路の破断、燃料不足等に対応するため、自動車に代わる移動手段を確保する必要がある。

### (2) 自転車利用環境関係

#### 1) 自転車通行空間の改善

- ・回答者の約8割が、「自転車で安全に走れる道路」が自転車利用環境の向上に必要であると感じている。(市民アンケート)
- ・安全に走れる道路が必要である。(高校生ヒアリング)
- ・道路状況が悪いと感じている。(高校生ヒアリング)

#### 2) 駐輪マナーの向上

- ・本市のJR常磐線3駅周辺の駐輪場の利用率は、土浦駅周辺が約6割、荒川沖駅周辺が約6割、神立駅周辺が約8割であり、収容に余裕がある。
- ・本市の放置自転車撤去台数は、平成28年度以降増加傾向にある。

### (3) 健康増進関係

#### 1) 市民の運動不足の解消

- ・回答者の約3割がほとんど運動をしない。(市民アンケート)
- ・回答者の約7割が運動不足であると感じている。(市民アンケート)

#### 2) 自転車利用環境の認知度向上

- ・りんりんスクエア土浦の認知率は約9割。(市民アンケート)
- ・りんりんポート土浦の認知率は約7割。(市民アンケート)
- ・サイクルーズの認知率は約5割。(市民アンケート)

### (4) サイクルツーリズム関係

#### 1) サイクリストの消費拡大

- ・回答者の約9割がおみやげを購入しない。(サイクリストアンケート)
- ・回答者の約6割が消費金額1,000円未満。(サイクリストアンケート)
- ・回答者の約2割が市内滞在1時間未満。(サイクリストアンケート)

#### 2) 自転車施策の認知度向上

- ・サイクルーズの認知率は約5割。(サイクリストアンケート)
- ・つちうら散走の認知率は約2割。(サイクリストアンケート)
- ・つちうらサイクリスト優待店の認知率は約3割。(サイクリストアンケート)

#### 3) サイクリング環境の改善

- ・回答者の約7割が、「自転車で安全に走れる道路」がサイクリング環境の向上に必要であると感じている。(サイクリストアンケート)
- ・回答者の約5割が「トイレ、空気入れ等があるサイクルステーション」がサイクリング環境の向上に必要であると感じている。(サイクリストアンケート)

- ・自転車保険の加入率やヘルメット着用率、本市自転車施策の認知度など、令和2年の計画策定時と比べて改善傾向が見られますが、今後も継続して課題の解決に取り組んでいく必要があると考えられます。

# 第3章 目指すべき姿・目標・施策

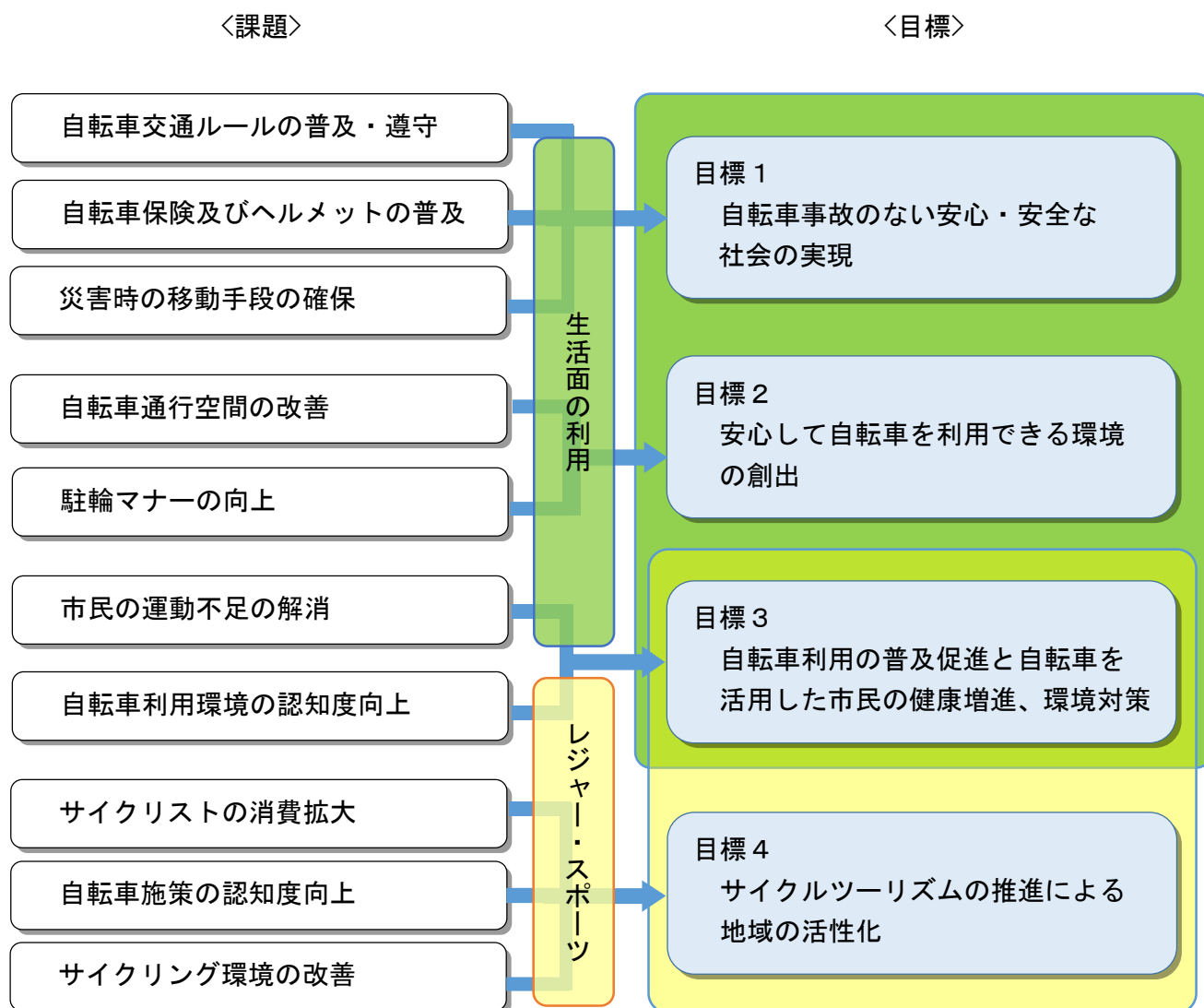
## 1 目指すべき姿・目標・施策

- ・市民やサイクリストの自転車利用の現状、課題等を踏まえ、本構想における目指すべき姿を「あらゆる世代が 自転車を安全・快適に利用でき 自転車で健康を育む 自転車でにぎわう “自転車のまち つちうら”」とします。
- ・その姿を実現するため、交通安全、自転車利用環境整備、健康増進、サイクルツーリズムの4つのテーマから成る目標を設定します。
- ・また、自転車は、健康や環境にやさしい移動手段の1つであることから、本構想に基づき自転車の活用を推進することで、持続可能な開発目標（SDGs※）への貢献を目指します。

### ■ 目指すべき姿

**あらゆる世代が 自転車を安全・快適に利用でき 自転車で健康を育む**

**自転車でにぎわう “自転車のまち つちうら”**





# SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS



## 自転車活用により貢献できる目標（青枠）

出典：国際連合広報センターホームページより作成

※SDGs（持続可能な開発目標）とは、2015年9月、「国連持続可能な開発サミット」における「我々の世界を変革する：持続可能な開発のための2030アジェンダ」で掲げられた、2030年までの国際社会全体の目標のこと。17のゴール（目標）と169のターゲットから構成され、「誰一人取り残さない」社会の実現を目指し、経済・社会・環境をめぐる広範な範囲に総合的に取り組むこととしています。自転車活用を推進することで、特に、青枠で囲った「8つのゴール（目標）」への貢献を目指します。

## 目標 1 自転車事故のない安心・安全な社会の実現



- ・交通安全教室の開催やヘルメットの着用の促進などを通して、自転車交通ルールの遵守や安全な自転車利用を促進するとともに、茨城県交通安全条例を踏まえ、自転車保険の加入促進を図るなど、自転車事故のない安心・安全な社会の実現を目指します。

### 施策 1 交通安全教育の推進 【生活面の利用】

- ・交通ルールの周知・啓発を推進するため、交通安全教室を開催します。
- ・自転車交通ルールについて、認知されていない、遵守されていない部分があることから、自転車の安全利用を促進するため、自転車交通ルールを広報します。

### 施策 2 自転車の安全利用の促進 【生活面の利用】

- ・自転車保険未加入者やヘルメット未着用者が多いことから、万が一の事故に備えるため、自転車保険の加入やヘルメットの着用を促進します。

### 施策 3 災害時における自転車の活用 【生活面の利用】

- ・自転車が震災後の被災地で移動手段として利用されたこと等を踏まえ、災害時に道路の破断、燃料不足、渋滞等により自動車動けない場合に、職員の参集や被災状況の把握のための現地調査の移動手段として活用するなど、災害時の自転車の活用方策について検討します。

#### 目標の指標（計画期間終了時）

- ・自転車関連事故件数 平成 30 年度：100 件 → 令和 6 年度：100 件未満
- ・交通安全教室の開催 全小学生が在校中に交通安全教室を受講できるよう実施

## 目標2 安心して自転車を利用できる環境の創出



- ・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や放置自転車対策を通して、自転車事故の抑制や利用者の利便性向上を図り、安心して自転車を利用できる環境を創出します。

### 施策1 自転車通行空間の整備推進 【生活面の利用】

- ・交差点や車道上で発生する自転車の交通事故が多いことや、道路に凹凸や段差が多いときや道路が狭いときに、自転車利用者が危険を感じるなどから、安全な自転車通行空間の確保、自転車利用者の利便性向上を図るため、自転車ネットワーク計画に基づいた自転車通行空間の整備、路面表示等による安全対策の実施などを推進します。

### 施策2 駐輪場の利用促進 【生活面の利用】

- ・土浦駅、荒川沖駅周辺では放置自転車がが多く、景観や公共空間の適切な利用を阻害していることから、放置自転車を抑制し、良好な景観及び公共空間の安全を確保するため、放置自転車の撤去を引き続き実施するとともに、駐輪場の利用促進に向けた広報をします。

#### 目標の指標（計画期間終了時）

- ・自転車通行空間の整備 自転車ネットワーク計画に基づいた区間：10 km（市道）
- ・放置自転車撤去台数 平成30年度：392台 → 令和6年度：300台

### 目標3 自転車利用の普及促進と自転車を活用した市民の健康増進、環境対策



- ・自転車は糖尿病や動脈硬化などの生活習慣病の予防や、有酸素運動による心肺機能の向上等、また、二酸化炭素の排出抑制にも効果があることから、自転車利用の普及を促進するとともに、自転車の健康増進効果や環境負荷低減効果に係る周知やサイクリングイベントを実施するなど、自転車を活用した市民の健康増進と環境対策の促進を図ります。

#### 施策1 自転車利用の普及促進 【生活面の利用】

- ・市内就業者の健康増進を図るため、自転車通勤の広報啓発や企業向けセミナーを実施するとともに、市職員においても、自転車通勤推奨週間を引き続き実施するなど、自転車通勤を促進します。
- ・幼い頃から自転車に慣れ親しむことが、自転車利用の普及につながると考えることから、自転車乗り方教室の開催など、子どもが自転車を楽しめる環境づくりを推進します。

#### 施策2 自転車の健康増進効果、環境負荷低減、サイクリング環境等の広報

##### 【レジャー・スポーツ】

- ・運動不足であると感じている市民が多いことから、市民の運動不足解消、健康増進を図るため、自転車の健康増進効果を広報します。
- ・市民の自転車利用を促進するため、本市のサイクリング環境やサイクリングイベントを広報します。
- ・書籍や絵画、写真等を通して自転車の楽しみを感じていただくため、図書館での自転車に関する書籍コーナーの設置を推進します。
- ・地球温暖化などの環境対策につなげるため、自転車利用による環境負荷低減効果等を広報します。

#### 施策3 健康増進を目的としたサイクリングイベントの実施 【レジャー・スポーツ】

- ・運動不足であると感じている市民が多いことから、市民の運動不足解消、健康増進を図るため、市民が参加できるサイクリングイベントを実施するとともに、団体、事業者が行うサイクリングイベントを支援します。

##### 目標の指標（計画期間終了時）

- ・企業向け自転車通勤セミナーの実施 平成30年度：0回 → 令和6年度：3回
- ・健康増進を目的としたサイクリングイベントの実施  
平成30年度：0回 → 令和6年度：2回

## 目標4 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」の開通、「りんりんスクエア土浦」、「りんりんポート土浦」の開業に伴い、本市を訪れるサイクリストが増加していることから、サイクリストの受入体制の拡充を図るとともに、サイクリング環境の情報発信を行うなど、サイクリストの誘客を図り、自転車を活用した地域の活性化を推進します。

### 施策1 サイクリストの受入体制の拡充 【レジャー・スポーツ】

- ・サイクリストの利便性向上、消費喚起等を図るため、サイクリストの受入体制やサイクリング環境の充実を推進します。

### 施策2 サイクリング環境の広報 【レジャー・スポーツ】

- ・サイクリストの更なる誘客を図るため、広域的なサイクリング環境及び本市のサイクリング環境について広報するとともに、「自転車のまち」としての魅力をPRします。

### 施策3 サイクルツーリズムを目的としたサイクリングイベントの実施

#### 【レジャー・スポーツ】

- ・サイクリングイベントの実施はサイクリストの誘客に効果的であることから、初心者向けの「散走イベント（15km程度）」、中級者向けの「サイクルーズ（25～45km程度）」などのイベントを引き続き実施するとともに、市内で行われるサイクリングイベントの支援を実施します。
- ・広域的なサイクリングイベントの誘致・開催について、県や周辺市町村と連携し、検討します。

#### 目標の指標（計画期間終了時）

- ・つくば霞ヶ浦りんりんロード利用者数  
平成30年度：81千人 → 令和6年度：120千人 ※
- ・つちうらサイクリスト優待店  
平成30年度：90店舗 → 令和6年度：120店舗

※当該指標はつくば霞ヶ浦りんりんロード沿線全体の利用者数であり、目標値は茨城県が設定している目標値（令和2年度：100千人）を基に、市が独自に設定したものです。なお、この目標値には、県及び沿線の他市町村が総合的な取組を行うことを含めていませんので、この数値を上回ることも期待できます。

## 2 施策を構成する措置

- ・施策を構成する措置を下記のとおりとします。

目 標 1	自転車事故のない安心・安全な社会の実現
施 策 1	交通安全教育の推進 【生活面の利用】

措置名称	1-1-① 交通安全教室の開催
実施主体	生活安全課
実施内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通ルールの周知啓発を推進し、交通事故を抑制するため、小中学校、高齢者等を対象に交通安全教室を引き続き開催します。</li> <li>・小学生については、全小学生が在校中に交通安全教室を受講できるよう実施します。</li> </ul>

措置名称	1-1-② 自転車交通ルールの広報啓発
実施主体	人事課、生活安全課、中学校、高等学校
実施内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車の安全利用を促進し、交通事故を抑制するため、ホームページ、広報紙等において交通安全意識向上のための広報を実施します。</li> <li>・中高生に対し、自転車安全利用五則等のチラシを配布するなど、自転車交通ルールの広報を実施します。</li> <li>・市職員に対し、自転車交通ルールの周知を行い、ルールの遵守を徹底します。</li> </ul>

措置名称	1-1-③ 自動車運転者への広報啓発
実施主体	生活安全課
実施内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車利用者が安心して走行できるよう、自動車運転者に対し、自転車に配慮した運転についての広報を実施します。</li> </ul>



交通安全教室



目標 1	自転車事故のない安心・安全な社会の実現
施策 2	自転車の安全利用の促進 【生活面の利用】

措置名称	1-2-① 自転車保険への加入啓発
実施主体	生活安全課、指導課、小学校、中学校、高等学校
実施内容	・万が一の自転車事故への備えとして、自転車保険が重要であることから、ホームページ、広報紙等により、自転車保険の努力義務化に関する周知を行い、加入を啓発します。

措置名称	1-2-② ヘルメット着用の促進
実施主体	生活安全課、指導課、小学校、中学校、高等学校
実施内容	・交通事故の被害を軽減するため、ホームページ、広報紙等により、自転車利用時のヘルメット着用（努力義務化）に係る広報・啓発を実施します。また、学校における生徒・児童へのヘルメット着用の指導を推進します。

目標 1	自転車事故のない安心・安全な社会の実現
施策 3	災害時における自転車の活用 【生活面の利用】

措置名称	1-3-① 災害時における自転車活用の推進
実施主体	防災危機管理課
実施内容	・災害時の職員の参集や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、災害時における自転車の活用方策を検討します。

目標 2	安心して自転車を利用できる環境の創出
施策 1	自転車通行空間の整備推進 【生活面の利用】

措置名称	2-1-① 自転車ネットワーク計画に基づいた自転車通行空間の整備促進
実施主体	都市計画課、道路管理課、道路建設課
実施内容	・安全な自転車通行空間の確保、自転車利用者の利便性向上を図るため、自転車ネットワーク計画に基づいた自転車通行空間の整備、案内誘導サインの設置を推進します。

措置名称	2-1-② 路面表示等による安全対策の実施
実施主体	生活安全課、道路管理課、道路建設課
実施内容	・自動車の速度抑制や自転車の安全運転を促進し、自転車や歩行者の安全な通行空間の確保を図るため、路面表示等による安全対策を推進します。



自転車通行空間の整備  
(白鳥町地内)

目標 2	安心して自転車を利用できる環境の創出
施策 2	駐輪場の利用促進 【生活面の利用】

措置名称	2-2-① 駐輪場の利用促進
実施主体	生活安全課
実施内容	・公共空間の安全確保等のため、放置自転車の撤去を実施するとともに、駐輪場の情報をホームページ等において引き続き広報するなど、駐輪場の利用を促進します。



目標 3	自転車利用の普及促進と自転車を活用した市民の健康増進、環境対策
施策 1	自転車利用の普及促進 【生活面の利用】

措置名称	3-1-① 自転車通勤の推奨
実施主体	政策企画課
実施内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車通勤の普及を促進し、市民の健康増進を図るため、自転車通勤の効果をホームページ、広報紙等により広報します。</li> <li>・市内就業者の健康増進を図るため、企業向け自転車通勤促進セミナーの開催を推進します。</li> <li>・市職員の健康増進、自転車への理解を深めるため、引き続き自転車通勤推奨週間を実施します。</li> </ul>

措置名称	3-1-② 子どもが自転車を楽しめる環境づくり
実施主体	こども政策課、都市整備課
実施内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車利用の普及を促進するため、子ども自転車乗り方教室を開催するとともに、子どもが自転車を楽しめる施設整備等を推進します。</li> </ul>



自転車乗り方教室

目標 3	自転車利用の普及促進と自転車を活用した市民の健康増進、環境対策
施策 2	自転車の健康増進効果、環境負荷低減、サイクリング環境等の広報 【レジャー・スポーツ】

措置名称	3-2-① 自転車の健康増進効果に係る広報
実施主体	健康増進課
実施内容	・自転車利用を促進し、市民の健康増進を図るため、自転車の健康増進効果をホームページ、広報紙等により広報します。

措置名称	3-2-② サイクリング環境に係る広報
実施主体	政策企画課、商工観光課、都市整備課
実施内容	・自転車利用を促進し、市民の健康増進を図るため、「りんりんスクエア土浦」、「りんりんポート土浦」、「レンタサイクル」など、本市のサイクリング環境について、ホームページ、広報紙等により広報します。 ・りんりんポート土浦でレンタル可能なタンデム自転車など、障害のある方が楽しめる自転車をホームページ等により広報します。

措置名称	3-2-③ 自転車関連の書籍コーナーの設置
実施主体	生涯学習課（図書館）
実施内容	・書籍、絵画、写真等を通して自転車の楽しみを感じていただくため、図書館での自転車に関する書籍コーナーを設置します。

措置名称	3-2-④ 自転車の環境負荷低減に係る広報
実施主体	環境保全課
実施内容	・自転車利用を促進し、地球温暖化などの環境対策につなげるため、自転車利用による環境負荷低減効果等をホームページ、広報紙等により広報します。



いばらき自転車活用シンポジウム

出典：つくば霞ヶ浦りんりんロードポータルサイト

目標 3	自転車利用の普及促進と自転車を活用した市民の健康増進、環境対策
施策 3	健康増進を目的としたサイクリングイベントの実施 【レジャー・スポーツ】

措置名称	3-3-① 市民が参加できるサイクリングイベントの実施
実施主体	健康増進課、商工観光課
実施内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>市民の健康増進を図るため、スポーツバイクセミナーなど、市民が参加できるサイクリングイベントの実施を検討します。</li> <li>サイクルーズや散走などの既存のイベントへの市民の参加を促進し、健康増進を図るため、これらのイベントをホームページ、広報紙等により広報します。</li> </ul>

措置名称	3-3-② 市民活動の支援
実施主体	秘書課、市民活動課
実施内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>サイクリングの普及を推進し、市民の健康増進を図るため、団体、事業者が行うサイクリングイベントの開催を推奨します。</li> <li>地域住民のサイクリングに関する取組を促進します。</li> </ul>



健康増進を目的としたサイクリングイベント（真庭市）

出典：Cycling Good ホームページ

目標 4	サイクルツーリズムの推進による地域の活性化
施策 1	サイクリストの受入体制の拡充 【レジャー・スポーツ】

措置名称	4-1-① サイクルサポートステーションの拡充
実施主体	茨城県、政策企画課
実施内容	・サイクリストの利便性向上を図るため、安心して休憩、食事を行えるサイクルサポートステーションの拡充を県、周辺市町村と連携して推進します。

措置名称	4-1-② レンタサイクルの拡充
実施主体	茨城県、政策企画課、商工観光課、観光協会
実施内容	・来街者が気軽にサイクリングを楽しめるよう、広域レンタサイクルの拡充を県、周辺市町村と連携して推進します。 ・土浦市観光協会と連携し、まちかど蔵レンタサイクルの拡充を図ります。

措置名称	4-1-③ サイクリスト優待サービスの拡充
実施主体	商工観光課
実施内容	・サイクリストの市内での消費喚起を図るため、サイクリストに優待サービスを実施する「土浦サイクリスト優待店」を引き続き募集するとともに、ホームページ、マップ、ステッカー等により広報します。

措置名称	4-1-④ サイクリストに優しい宿の広報
実施主体	商工観光課、観光協会
実施内容	・サイクリストの滞在時間の延長を図るため、室内に自転車を持ち込めるなど、サイクリストが安心して滞在できる宿泊施設について、ホームページ、紙媒体等により広報します。

措置名称	4-1-⑤ サイクリング環境の充実
実施主体	政策企画課、都市計画課、都市整備課、道路管理課、道路建設課
実施内容	・安全な自転車通行空間の確保、サイクリストの利便性向上を図るため、自転車ネットワーク計画に基づいた自転車通行空間の整備、案内誘導サインの設置を推進します。 ・サイクリストの利便性及び市内回遊性の向上を図るため、市内サイクリング拠点施設の充実を図るとともに、りんりんロード沿いの休憩施設の機能向上を県、周辺市町村と連携して推進します。 ・つくば霞ヶ浦りんりんロードの湖岸沿いを通行できない区間の解消や維持管理など、当サイクリングロードのさらなる機能向上を県、周辺市町村と連携して推進します。

措置名称	4-1-⑥ インバウンドを考慮した受入サービスの検討
実施主体	商工観光課、都市計画課
実施内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>外国人観光客の利便性向上を図るため、案内標識やパンフレット等における外国語表記やユニバーサルデザインに配慮した表記など、案内を円滑に行える体制づくりを推進します。</li> </ul>

措置名称	4-1-⑦ キャッシュレス決済導入の啓発
実施主体	商工観光課、商工会議所、商工会
実施内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>サイクリストや外国人観光客の利便性向上及び市内での消費喚起を図るため、キャッシュレス決済導入に向けての啓発に努めます。</li> </ul>

措置名称	4-1-⑧ 公共交通機関との連携強化
実施主体	都市計画課
実施内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>自転車利用者の体調の急変、自転車の故障など、万が一の事態に備えるため、交通事業者による自転車の輸送について検討を促すほか、自転車輸送が可能な交通機関について、ホームページ等により広報します。</li> <li>自転車利用者が不便なく安心して移動できるよう、公共交通を活用した継ぎ目のない移動について検討します。</li> </ul>

措置名称	4-1-⑨ 「自転車のまち」としての魅力向上
実施主体	政策企画課、商工観光課、都市整備課
実施内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>「ナショナルサイクルルート」として指定された「つくば霞ヶ浦りんりんロード」のブランド向上を図るため、当サイクリングロードの機能向上につながる取組を県、周辺市町村、事業者、関連団体等と連携して推進するとともに、市民に愛着を持ってもらえるような取組を実施します。</li> <li>「自転車のまち」としての土浦らしさとは、駅直結の自転車拠点施設、200台以上のレンタサイクルなど、自転車を利用しやすい環境であることから、更なる自転車環境の機能向上を図るため、サイクルサポートステーション、レンタサイクル、サイクリスト優待サービスの拡充など、4-1-①から4-1-⑧に挙げた取組を総合的に推進します。</li> <li>鉄道を利用して本市を訪れるサイクリストの利便性向上を図るため、鉄道事業者によるサイクルトレインの運行と連携した効果的な取組を検討します。</li> <li>本市は「つくば霞ヶ浦りんりんロード」の玄関口であるとともに、市内には様々な観光資源があることから、それらの観光資源を磨くとともに、ネットワーク化を推進し、「自転車のまち」としての魅力向上を図ります。</li> <li>特に土浦駅周辺は、プレイアトレ土浦（JR土浦駅ビル）、土浦港（霞ヶ浦）、ラクスマリーナ、りんりんポート土浦と観光拠点、サイクリング拠点が連なることから、民間活力の導入を促進することにより、当地区の拠点性を向上させ、「自転車のまち」としての魅力向上を図ります。</li> </ul>



目標 4	サイクルツーリズムの推進による地域の活性化
施策 2	サイクリング環境の広報 【レジャー・スポーツ】

措置名称	4-2-① サイクリング環境に係る広報
実施主体	政策企画課、商工観光課
実施内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・サイクリストの利便性向上及びサイクリストの誘客拡大を図るため、県、周辺市町村と連携し、水郷筑波地域のサイクリング環境をホームページ、紙媒体等により、引き続き広報します。</li> <li>・サイクリストの利便性向上及びサイクリストの誘客拡大を図るため、本市のサイクリング環境をホームページ、紙媒体等により、引き続き広報します。</li> </ul>

措置名称	4-2-② スマートフォンサイト「ちゃりさんぽ」による広報
実施主体	商工観光課
実施内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・サイクリストの利便性向上及び街なかへの誘導を図るため、サイクルサポートステーション、駐輪場、施設、店舗などの情報をスマートフォンサイト「ちゃりさんぽ」により、引き続き広報します。</li> <li>・「ちゃりさんぽ」の利用を促進するため、サイクリング拠点施設や休憩所等にサイトのQRコード、説明書き等を設置します。</li> </ul>

措置名称	4-2-③ 「自転車のまち」のPR
実施主体	広報広聴課、スポーツ振興課
実施内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「ナショナルサイクルルート」として指定された「つくば霞ヶ浦りんりんロード」のブランド向上を図るため、当サイクリングロードの認知度向上につながる取組を県、周辺市町村、事業者、関連団体等と連携して推進します。</li> <li>・「自転車のまち」としてのブランド力を高め、更なる交流人口の増加を推進するため、「自転車のまち」の効果的なPR方法について検討します。</li> <li>・「かすみがうらマラソン兼国際ブラインドマラソン」は、20,000人を超えるランナーが参加するマラソン大会であり、当大会を通じて「自転車のまち」をPRするため、タンデム自転車によるスタート前のコース走行や先導等について検討します。</li> </ul>

目標 4	サイクルツーリズムの推進による地域の活性化
施策 3	サイクルツーリズムを目的としたサイクリングイベントの実施 【レジャー・スポーツ】

措置名称	4-3-① 散走イベント、サイクルーズ等の実施
実施主体	政策企画課、商工観光課、農林水産課
実施内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>サイクリストに本市の良さを体感していただくため、サイクリングを通して食や景色などを楽しむ「散走イベント」や霞ヶ浦遊覧とサイクリングを楽しむ「サイクルーズ」等のサイクリングイベントを引き続き実施します。</li> <li>「散走イベント」については、自然、農産物、歴史的な街なみなど、本市の地域資源を活用し、街なかへの誘客を図ります。</li> </ul>

措置名称	4-3-② 広域的なサイクリングイベントの誘致・開催
実施主体	政策企画課、スポーツ振興課
実施内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>サイクリストの更なる誘客を図るため、県や周辺市町村と連携し、広域的なサイクリングイベントの誘致・開催について検討します。</li> <li>イベントの開催に当たっては、自転車でサイクリストを安全にコース誘導・先導し、地域の魅力を案内する「いばらきサイクリングサポートライダー」との連携について検討します。</li> </ul>

措置名称	4-3-③ 市民活動への支援
実施主体	秘書課、市民活動課
実施内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>サイクリングの普及を推進し、サイクルツーリズムの推進を図るため、団体、事業者が行うサイクリングイベントの開催を推奨します。</li> </ul>



つちうら散走イベント



サイクルーズ



## 第4章 自転車交通ネットワーク計画

### 1 基本方針

- ・自転車通行空間が整備された道路を連続的につなぎ合わせた路線網が自転車ネットワーク（路線）です。
- ・自転車通行空間の整備にあたっては、ネットワークの連続性の確保とともに、効果的な自転車通行空間を整備することが大切です。そこで、国が策定した「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（ガイドライン）により、市町村が地域のニーズに対応しながら、効果的、効率的に自転車通行空間を整備するために、自転車ネットワークを定めるように求められています。
- ・また、「土浦市自転車のまちづくり構想」の上位計画である、茨城県が策定した「いばらき自転車活用推進計画」では、施策目標2の「自転車交通の役割拡大に向けた自転車通行空間の整備」として、『いばらき自転車ネットワーク計画に基づく計画的な整備推進や、自転車活用に向けたまちづくりと連携した取組の推進』を掲げています。そのうえで、同計画では、広域の日常交通を対象としたネットワークと、広域のサイクリングを対象としたネットワークを選定しています。
- ・これらを踏まえ、本市では、安心・安全な自転車交通ネットワークである「生活系ネットワーク」と、まちの魅力を高める自転車交通ネットワークである「観光系ネットワーク」の構築を、自転車交通ネットワーク計画における基本方針といたします。
- ・本計画では、この基本方針を踏まえ、自転車ネットワークを構成する路線の選定を行うとともに、それらの整備方針を定めます。

名 称	内 容
生活系 ネットワーク	■ 安心・安全な自転車交通ネットワークの構築
観光系 ネットワーク	■ まちの魅力を高める自転車交通ネットワークの構築

## 2 候補路線選定の考え方

- ・自転車交通ネットワーク計画の路線の選定にあたって、ガイドラインや、「土浦市自転車のまちづくり構想」（本計画）の上位計画である「いばらき自転車活用推進計画」における選定の考え方を整理します。

### (1) ガイドラインによる選定の考え方

- ・ガイドラインでは、ネットワーク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ます。

	内 容
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
6	・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
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

#### ガイドラインにおけるネットワーク選定の考え方

出典：「安全で快適な利用環境創出ガイドライン」（国土交通省）

## (2) いばらき自転車ネットワーク計画における選定の考え方

- ・いばらき自転車活用推進計画に位置付けられた「いばらき自転車ネットワーク計画」では、「広域の日常交通を対象としたネットワーク」と、「広域のサイクリングを対象としたネットワーク」を選定し、その整備方針を定めています。
- ・同計画では、ネットワークを構成する路線について路線選定の考え方について、以下のとおり示しています。

種 類	主 な 内 容
広域の日常を対象としたネットワーク	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 基本的な考え方           <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 広域の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する（広域の日常交通とは主に、市町村をまたぐ通勤や通学での移動などを指す）</li> <li>・ 対象エリアは茨城県全域</li> </ul> </li> <li>■ 出発地と目的地の設定           <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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する。</li> </ul> </li> <li>■ 路線の選定方法           <ul style="list-style-type: none"> <li>以下の点を考慮して、選定を行う。</li> <li>・ 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結ぶ。</li> <li>・ 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結ぶ。</li> </ul> </li> </ul>
広域のサイクリングを対象としたネットワーク	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 基本的な考え方           <ul style="list-style-type: none"> <li>広域の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モデルルート（幹線コース）として選定する。</li> </ul> </li> <li>■ 出発地と目的地の設定           <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> </ul> </li> <li>■ 重点整備エリアの設定           <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul> </li> <li>■ 路線の選定方法           <ul style="list-style-type: none"> <li>以下の点を考慮して選定を行う。</li> <li>・ 市町村域を超えるラウンド型（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結ぶ。</li> <li>・ 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</li> <li>・ 重点整備エリアのターゲットに応じた距離設定</li> <li>・ 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。</li> </ul> </li> </ul>

### いばらき自転車ネットワーク計画におけるネットワーク選定の考え方

出典：いばらき自転車活用推進計画

### 3 自転車交通ネットワーク構想図

- ・生活系ネットワークと観光系ネットワークについて検討を行い、「自転車交通ネットワーク構想図」を作成します。

#### (1) 生活系ネットワークの検討

- ・これまでの取り上げてきた統計データやアンケート調査、さらに各種計画策定のための既往の調査をもとに、主に交通安全と生活道路等の整備の点から、生活系ネットワークに関する市内の現状と課題について整理すると、概ね次のとおりと考えられます。

##### ■交通事故発生件数は、県内市町村の中で上位

- ・・・統計データでは特に国道、県道等の幹線道路での交通事故が多い

##### ■全交通事故に占める自転車関連事故の割合はほぼ横ばい

- ・・・統計データでは、高校生を含む若年層の割合が高い

##### ■市民の自転車交通に関するマナー、安全対策に関する知識・理解・意識の向上

- ・・・市民アンケートでは、学生の右側走行、並列走行が目立つ

##### ■自転車走行空間の確保

- ・・・市民アンケートでは、凹凸・段差の多い道路や幅員が狭い道路の走行時に危険を感じるという意見が多い

- ・このように、生活系ネットワークに関連する課題は、クルマ社会である本市の状況等を反映し、多岐にわたります。このため、実際の整備を見据えたネットワーク選定にあたっては、本市の交通事情を踏まえた上で、効果的な路線を選択することが必要不可欠となっています。
- ・本市は県内でも高校数が多い市町村の一つであり、多くの高校生が、神立駅・土浦駅・荒川沖駅からの二次交通に自転車を利用して通学しています。近年、高校生の登下校時の人身事故発生では、学校周辺の主要道路での発生が目立っており、生活系ネットワークを効果的に選定するうえで最も考慮すべき点と考えられます。

## (2) 観光系ネットワークの検討

- 生活系ネットワークと同様、観光系ネットワークに関する市内の現状と課題について整理すると、概ね次の通りと考えられます。

### ■サイクリング・レジャーのための自転車通行環境のさらなる充実

- ・・・サイクリストアンケートでは、自転車道・路面・観光案内標識等の整備の要望が多い

### ■増加傾向にある来街者（サイクリスト）の市内周遊への誘因

- ・・・市の観光推進の方針、中心市街地を中心としたまちの賑わい

### ■市内サイクリング環境の充実

- ・・・サイクリストアンケートでは、道路・施設・サービスを含めた自転車利用環境の整備・充実についての要望が多い

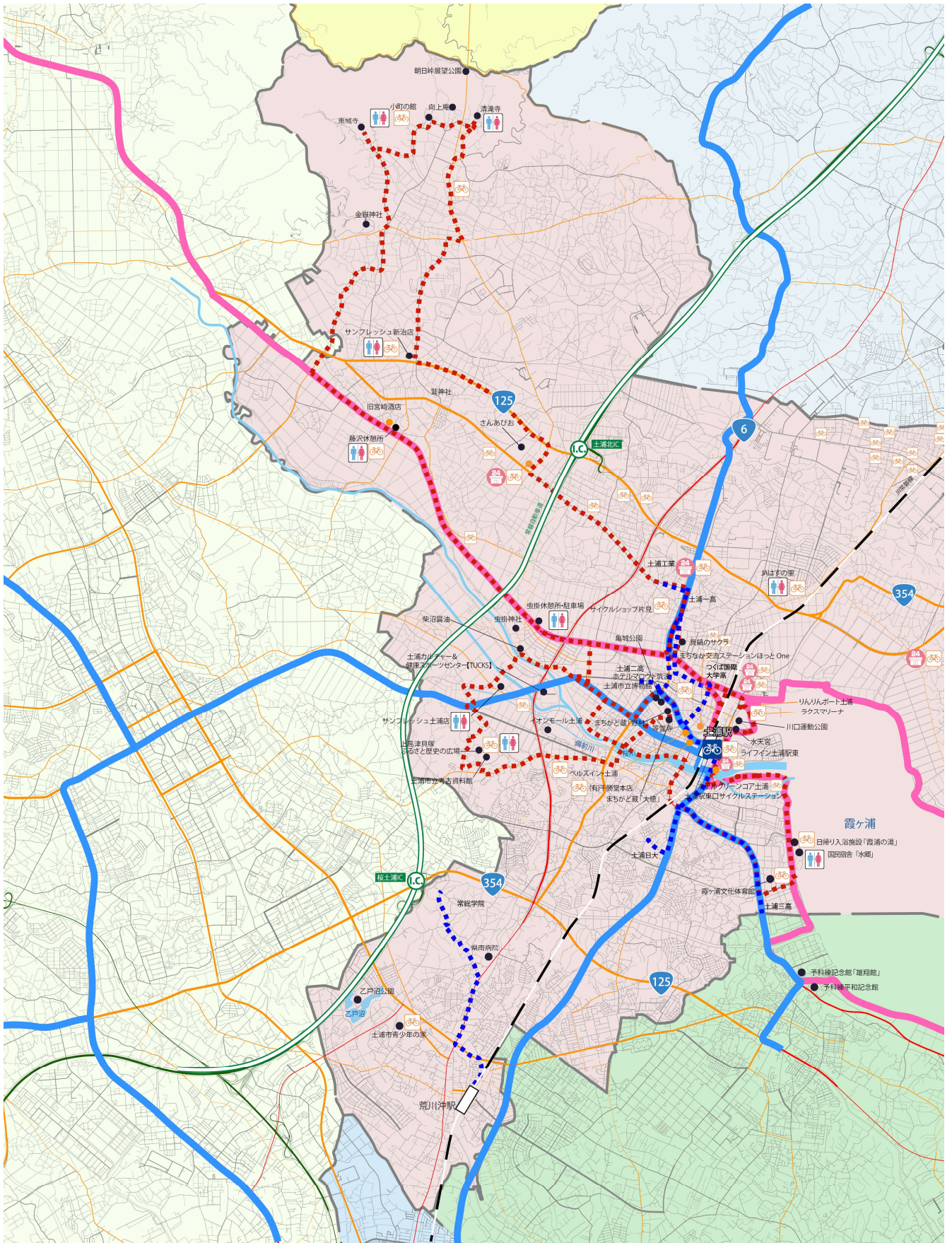
- 本市は、つくば霞ヶ浦りんりんロードが通過しているほか、鉄道でのアクセス拠点である土浦駅ビル、車でアクセス可能な無料駐車場のあるサイクリング施設、更にはレンタサイクル、休憩所等が充実しております。しかしながら、各施設を結ぶルートにおける自転車通行空間の環境整備や、つくば霞ヶ浦りんりんロードから市内の観光施設等への誘導が課題として挙げられます。
- 上記の課題を踏まえ、観光系ネットワークについては、つくば霞ヶ浦りんりんロードに加え、市内の観光系の自転車周遊ルートをもとに、観光拠点を結ぶネットワークの構築を検討します。

(3) 自転車ネットワーク構想図（自転車交通ネットワークの選定）

- ・これまで見てきたように、国や県の自転車交通ネットワークの選定の考え方では様々な角度から選定路線を例示していますが、これに基づき本市の交通事情を勘案しますと、生活系ネットワークでは「安全」や「(高校生の) 自転車通学路」、観光系ネットワークでは「広域」「周回 (周遊)」といったキーワードへの対応が必要かつ効果的であると考えられます。
- ・これらの検討を踏まえ、本市の自転車交通ネットワークを以下のとおり選定しました（ネットワーク路線の総延長約 70km、うち国道・県道約 30km、市道約 40km）。生活系ネットワークは、県の計画及びアンケート結果を踏まえ、市内の全日制高等学校と、それぞれの最寄りの駅とを結ぶ通学路で、原則、最短距離の道路を選定しました。
- ・観光系ネットワークは、つくば霞ヶ浦りんりんロードに加え、本市がこれまで推進してきた観光系の自転車周遊ルートのうち、利用者ニーズや整備効果が期待できる下記の 3 コースを選定しました。なお、周遊の起終点は、鉄道や車でのアクセスが可能なレンタサイクル施設や駐車場完備のサイクリング施設としました。
- ・以上 2 つのネットワーク路線は、次頁の「自転車ネットワーク構想図」に示した通りです。これらのネットワークは、本計画の推進期間を踏まえ、今後 3 年間で重点的に整備を進めるものとします。ただし、計画を推進しながら、その後の自転車利用の実態に沿った対応を図っていきます。

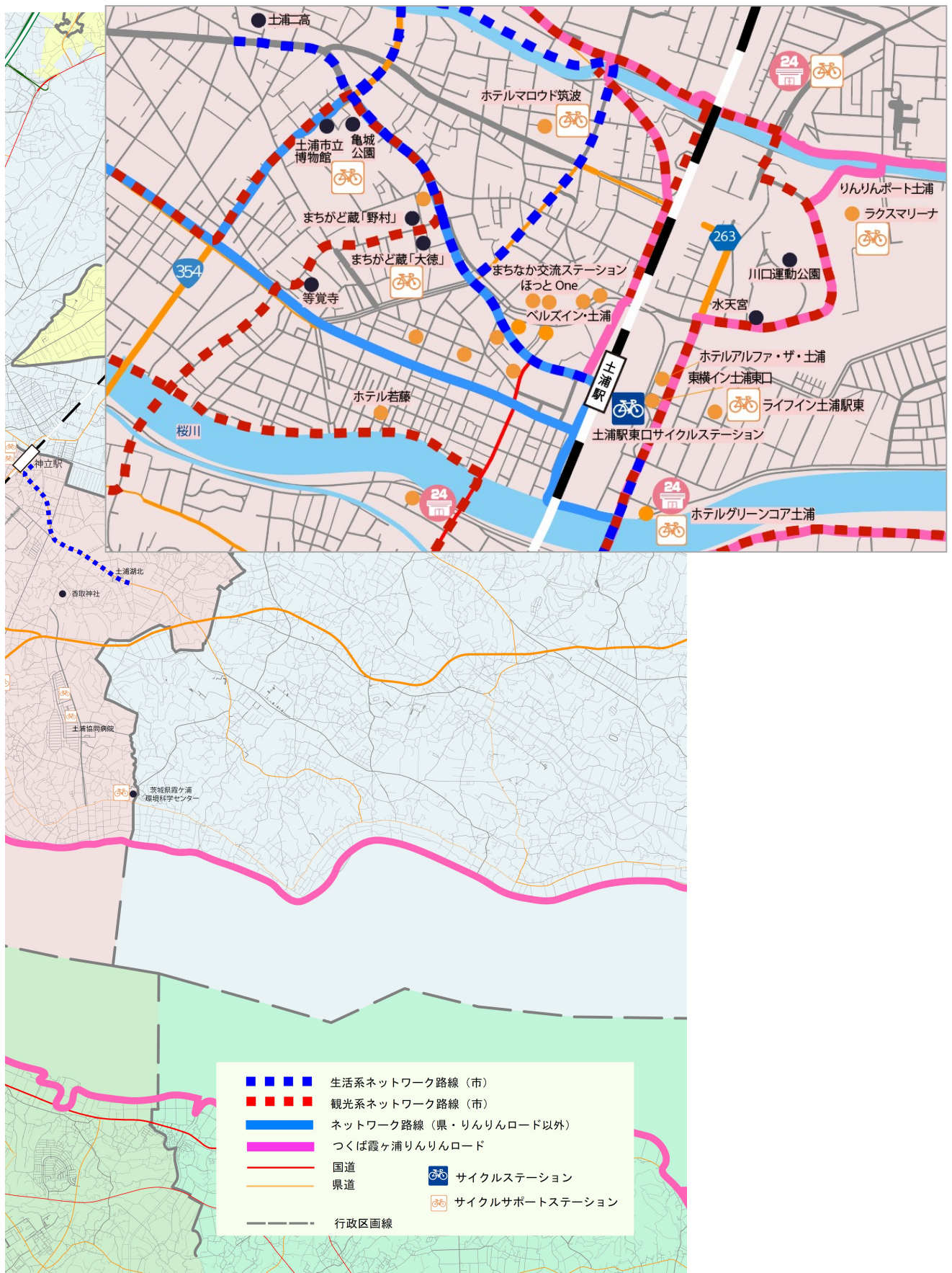
種 類	選 定 路 線
生活系 ネットワーク	高校生を対象とした駅から学校までの通学路 (市内の全日制高等学校 9 校と、それぞれの最寄りの駅とを結ぶ、原則最短距離の道路)
観光系 ネットワーク	<p>① つくば霞ヶ浦りんりんロード及び構成路線</p> <p>② 本市が推進してきた観光系の自転車周遊ルートのうち、今後の利用者ニーズの高まりや、整備効果が期待できる下記の 3 コース</p> <p>■土浦の歴史を学ぶコース (約 10km) まちかど蔵ー等覚寺ー上高津貝塚ふるさと歴史の広場 ー柴沼醤油ー土浦郁文館正門ー土浦市立博物館 ー亀城公園ーまちかど蔵</p> <p>■ロケ地を巡るコース (約 15km) りんりんポートーラクスマリーナーモール 505 ー県立土浦第一高等学校 (旧本館) ー亀城公園ーまちかど蔵ー桜川 (勾橋付近) ー霞ヶ浦総合公園ーりんりんポート</p> <p>■健脚自慢 (中～上級者) 向けコース (約 38km) りんりんポートー善応寺ー清滝寺ー小町の館 ー東城寺ー桜川ー霞ヶ浦総合公園ーりんりんポート</p>





自転車交通ネットワーク構想図



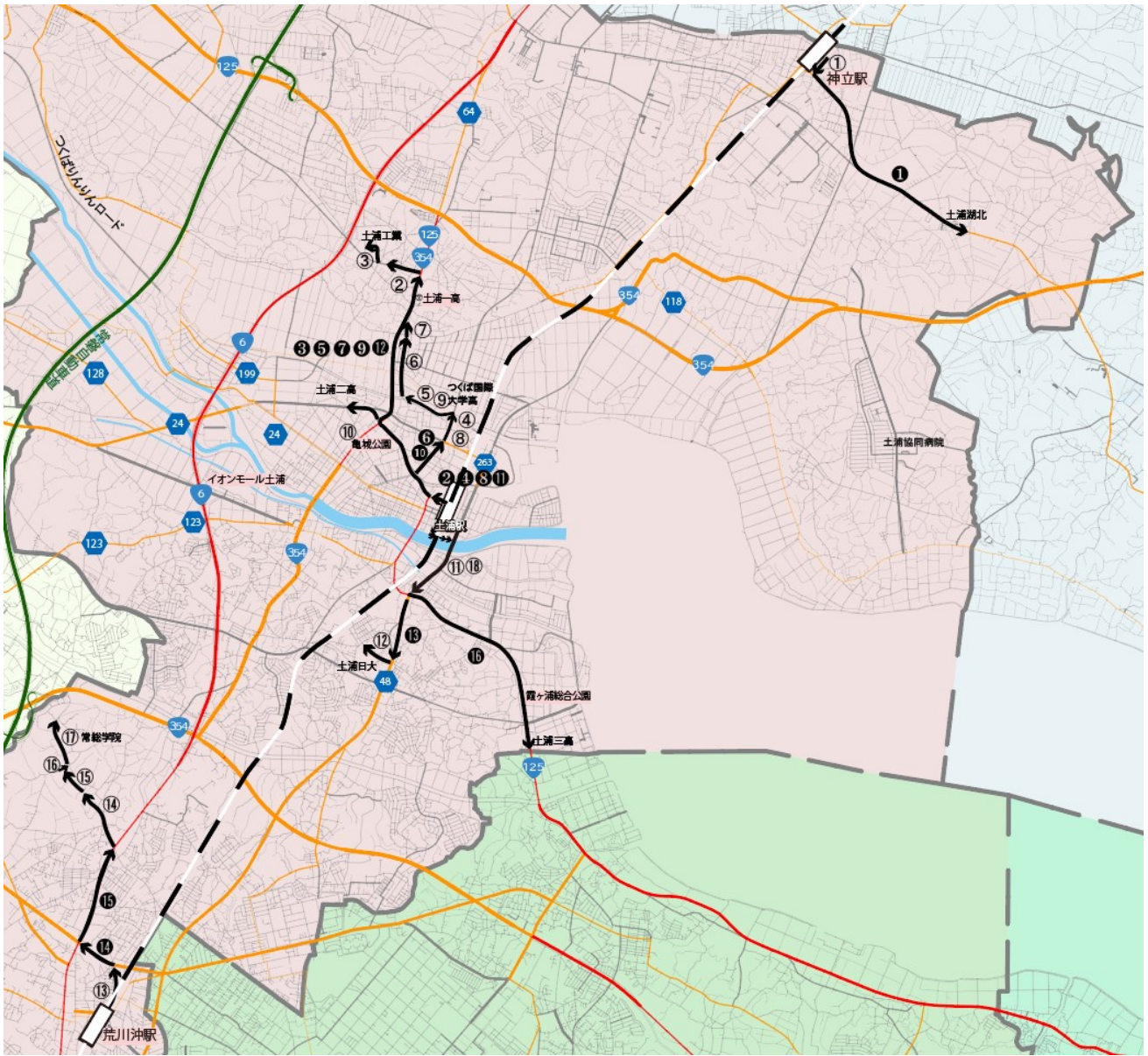


(生活系ネットワーク+観光系ネットワーク)

番号	学校名	学校住所	最寄駅	路線名	延長(km)
①	土浦湖北高等学校	菅谷町	神立駅	県道197号線<戸崎上稲吉線>(神立中央1丁目~菅谷町)	2.7
②	土浦工業高等学校	真鍋6丁目	土浦駅	県道275号線<土浦停車場線>	0.2
③	土浦工業高等学校	真鍋6丁目	土浦駅	国道125号(大和町~真鍋五丁目)	2.6
④	土浦第一高等学校	真鍋4丁目	土浦駅	県道275号線<土浦停車場線>	0.2
⑤	土浦第一高等学校	真鍋4丁目	土浦駅	国道125号(大和町~中央一丁目)	0.3
⑥	土浦第一高等学校	真鍋4丁目	土浦駅	県道263号線(中央一丁目~城北町)	0.5
⑦	土浦第一高等学校	真鍋4丁目	土浦駅	国道125号(真鍋三丁目~真鍋四丁目)	0.2
⑧	つくば国際大学高等学校	真鍋1丁目	土浦駅	県道275号線<土浦停車場線>	0.2
⑨	つくば国際大学高等学校	真鍋1丁目	土浦駅	国道125号(大和町~中央一丁目)	0.3
⑩	つくば国際大学高等学校	真鍋1丁目	土浦駅	県道263号線(中央一丁目~城北町)	0.5
⑪	土浦第二高等学校	立田町	土浦駅	県道275号線<土浦停車場線>	0.2
⑫	土浦第二高等学校	立田町	土浦駅	国道125号(大和町~亀城公園前)	0.9
⑬	土浦日本大学高等学校	小松ヶ丘町	土浦駅	県道48号線<土浦竜ヶ崎線>(小松坂下~小松2)	0.7
⑭	常総学院高等学校	中村西根	荒川沖駅	県道55号線<土浦つくば線>(荒川沖跨線橋西~学園東大通り入口)	0.4
⑮	常総学院高等学校	中村西根	荒川沖駅	国道6号(学園東大通り入口~中)	1.1
⑯	土浦第三高等学校	大岩田	土浦駅	国道125号(小松坂下~大岩田)	2.2
①	土浦湖北高等学校	菅谷町	神立駅	市道神立東一丁目2号線(一部)	0.2
②	土浦工業高等学校	真鍋6丁目	土浦駅	市道I-44号線(一部)	0.5
③	土浦工業高等学校	真鍋6丁目	土浦駅	市道真鍋6丁目9号線(一部)	0.3
④	土浦第一高等学校	真鍋4丁目	土浦駅	市道I-18号線(一部)	0.3
⑤	土浦第一高等学校	真鍋4丁目	土浦駅	市道真鍋一丁目5号線	0.6
⑥	土浦第一高等学校	真鍋4丁目	土浦駅	市道II-21号線(一部)	0.7
⑦	土浦第一高等学校	真鍋4丁目	土浦駅	市道真鍋三丁目3号線	0.2
⑧	つくば国際大学高等学校	真鍋1丁目	土浦駅	市道I-18号線(一部)	0.3
⑨	つくば国際大学高等学校	真鍋2丁目	土浦駅	市道真鍋一丁目5号線(一部)	0.4
⑩	土浦第二高等学校	立田町	土浦駅	市道I-40号線<八幡通り>(一部)	0.4
⑪	土浦日本大学高等学校	小松ヶ丘町	土浦駅	市道I-22号線(一部)	0.9
⑫	土浦日本大学高等学校	小松ヶ丘町	土浦駅	市道II-15号線(一部)	0.3
⑬	常総学院高等学校	中村西根	荒川沖駅	市道中荒川沖2号線	0.5
⑭	常総学院高等学校	中村西根	荒川沖駅	市道I-31号線(一部)	0.7
⑮	常総学院高等学校	中村西根	荒川沖駅	市道西根52号線	0.3
⑯	常総学院高等学校	中村西根	荒川沖駅	市道II-17号線(一部)	0.1
⑰	常総学院高等学校	中村西根	荒川沖駅	市道I-31号線(一部)	0.5
⑱	土浦第三高等学校	大岩田	土浦駅	市道I-22号線(一部)	0.9
				合計	21.2
				合計(重複部分を除く)	16.9
				うち市道計	8.1
				うち市道計(重複部分を除く)	6.5

生活系ネットワーク





生活系ネットワーク

番号	ル ー ト	路 線 名	延長 (km)
①	つくば霞ヶ浦りんりんロード	桜川土浦潮来自転車道線(県道505号線)※土浦市内	10.1
②	つくば霞ヶ浦りんりんロード	市道大和5号線	0.3
③	つくば霞ヶ浦りんりんロード	市道川口一丁目11号線	0.1
④	つくば霞ヶ浦りんりんロード	市道東崎16号線	0.6
⑤	つくば霞ヶ浦りんりんロード	市道I-18号線	0.0
⑥	つくば霞ヶ浦りんりんロード	園路・港湾交通施設	0.3
⑦	つくば霞ヶ浦りんりんロード	市道川口二丁目14号線	0.7
⑧	つくば霞ヶ浦りんりんロード	市道I-22号線	0.8
⑨	つくば霞ヶ浦りんりんロード	市道蓮河原新町4号線	0.5
⑩	つくば霞ヶ浦りんりんロード	市道蓮河原1号線	1.3
⑪	つくば霞ヶ浦りんりんロード	市道滝田一丁目4号線	0.1
⑫	つくば霞ヶ浦りんりんロード	市道滝田二丁目16号線	0.3
⑬	つくば霞ヶ浦りんりんロード	市道大岩田128号線	0.1
⑭	つくば霞ヶ浦りんりんロード	市道大岩田20号線	0.6
⑮	つくば霞ヶ浦りんりんロード	市道大岩田129号線	0.6
⑯	つくば霞ヶ浦りんりんロード	市道真鍋新町16号線	0.3
⑰	つくば霞ヶ浦りんりんロード	市道湖北一丁目10号線	0.2
⑱	つくば霞ヶ浦りんりんロード	市道湖北二丁目10号線	0.3
⑲	つくば霞ヶ浦りんりんロード	桜川土浦潮来自転車道線	0.6
⑳	つくば霞ヶ浦りんりんロード	市道手野131号線	0.7
㉑	つくば霞ヶ浦りんりんロード	市道手野127号線	0.1
㉒	つくば霞ヶ浦りんりんロード	桜川土浦潮来自転車道線	0.3
㉓	つくば霞ヶ浦りんりんロード	市道手野195号線	0.5
㉔	つくば霞ヶ浦りんりんロード	市道田村210号線	1.7
㉕	つくば霞ヶ浦りんりんロード	市道沖宿250号線	2.4
		合計	23.5
		うち市道計	12.2

観光系ネットワーク① つくば霞ヶ浦りんりんロード及び構成路線



観光系ネットワーク① つくば霞ヶ浦りんりんロード及び構成路線



番号	ル ー ト	路 線 名	延長(km)
①	土浦の歴史を学ぶコース	市道中央一丁目7号線	0.3
②	土浦の歴史を学ぶコース	市道大手1号線(一部)	0.1
③	土浦の歴史を学ぶコース	市道大手11号線(一部)	0.2
④	土浦の歴史を学ぶコース	市道大手5号線(一部)	0.0
⑤	土浦の歴史を学ぶコース	市道大手10号線(一部)	0.0
⑥	土浦の歴史を学ぶコース	市道大町4号線	0.4
⑦	土浦の歴史を学ぶコース	市道下高津二丁目3号線	0.3
⑧	土浦の歴史を学ぶコース	市道上高津67号線	0.1
⑨	土浦の歴史を学ぶコース	市道上高津18号線(一部)	0.1
⑩	土浦の歴史を学ぶコース	市道Ⅱ-12号線(一部)	0.9
⑪	土浦の歴史を学ぶコース	市道穴塚71号線	0.4
⑬	土浦の歴史を学ぶコース	市道Ⅱ-13号線(一部)	0.3
⑭	土浦の歴史を学ぶコース	市道Ⅰ-19号線(一部)	0.1
⑭	土浦の歴史を学ぶコース	市道Ⅱ-13号線(一部)	0.3
⑮	土浦の歴史を学ぶコース	市道Ⅱ-11号線(一部)	0.3
⑯	土浦の歴史を学ぶコース	市道穴塚10号線	0.1
⑰	土浦の歴史を学ぶコース	市道佐野子15号線	0.6
⑱	土浦の歴史を学ぶコース	市道Ⅱ-23号線(一部)	1.0
⑱	土浦の歴史を学ぶコース	市道Ⅰ-40号線(一部)	0.2
❶	土浦の歴史を学ぶコース	県道123号線<土浦坂東線>(下高津~上高津)	2.1
❷	土浦の歴史を学ぶコース	県道24号線<土浦境線>(穴塚)	0.1
❸	土浦の歴史を学ぶコース	県道199号線<小野土浦線>(田中二丁目~田中三丁目)	0.1
❹	土浦の歴史を学ぶコース	県道24号線<土浦境線>(田中三丁目~千束町)	0.8
❺	土浦の歴史を学ぶコース	国道125号(千束町~亀城公園北)	1.0
		合計	9.9
		うち市道計	5.7

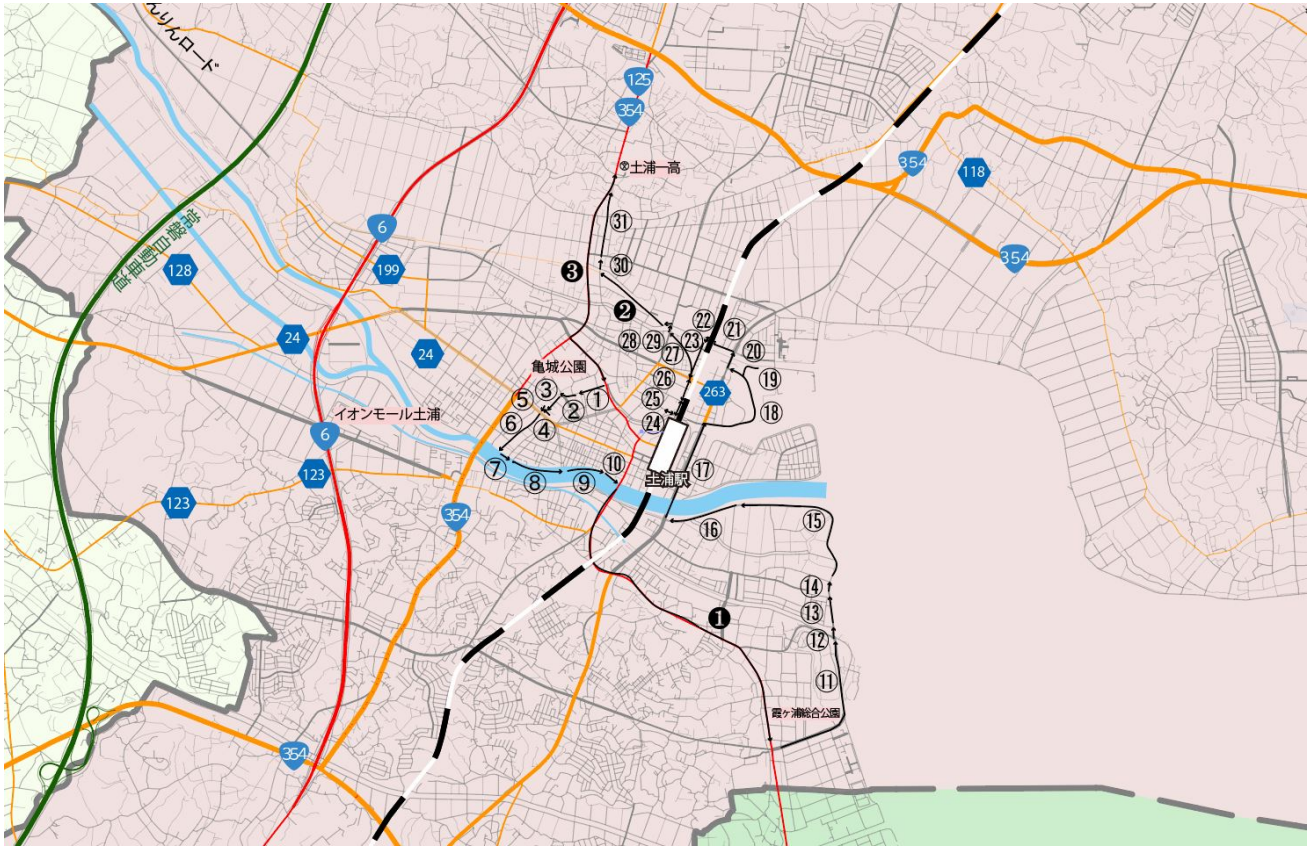
観光系ネットワーク② 自転車周遊コース (その1)



観光系ネットワーク② 自転車周遊コース (その1)

番号	ル ー ト	路 線 名	延長(km)
①	ロケ地を巡るコース	市道中央一丁目7号線	0.3
②	ロケ地を巡るコース	市道大手1号線(一部)	0.1
③	ロケ地を巡るコース	市道大手11号線(一部)	0.2
④	ロケ地を巡るコース	市道大手5号線(一部)	0.0
⑤	ロケ地を巡るコース	市道大手10号線(一部)	0.0
⑥	ロケ地を巡るコース	市道大町4号線	0.4
⑦	ロケ地を巡るコース	市道大町11号線(一部)	0.1
⑧	ロケ地を巡るコース	市道桜町四丁目16号線	0.4
⑨	ロケ地を巡るコース	市道桜町二丁目25号線	0.3
⑩	ロケ地を巡るコース	市道桜町一丁目4号線	0.1
⑪	ロケ地を巡るコース	市道大岩田20号線(一部)	1.2
⑫	ロケ地を巡るコース	市道大岩田128号線	0.1
⑬	ロケ地を巡るコース	市道滝田二丁目16号線	0.3
⑭	ロケ地を巡るコース	市道滝田一丁目4号線	0.1
⑮	ロケ地を巡るコース	市道蓮河原1号線	1.3
⑯	ロケ地を巡るコース	市道蓮河原新町4号線	0.5
⑰	ロケ地を巡るコース	市道I-22号線	0.8
⑱	ロケ地を巡るコース	市道川口二丁目14号線【整備済】	1.0
⑲	ロケ地を巡るコース	園路・港湾交通施設	0.3
⑳	ロケ地を巡るコース	市道I-11号線(一部)	0.1
㉑	ロケ地を巡るコース	市道湖北一丁目10号線	0.3
㉒	ロケ地を巡るコース	市道真鍋新町15号線(一部)	0.0
㉓	ロケ地を巡るコース	市道東崎1号線	0.3
㉔	ロケ地を巡るコース	市道大和1号線(一部)	0.0
㉕	ロケ地を巡るコース	市道川口一丁目10号線(一部)	0.1
㉖	ロケ地を巡るコース	市道川口一丁目6号線(一部)	0.2
㉗	ロケ地を巡るコース	市道東崎16号線	0.6
㉘	ロケ地を巡るコース	市道I-18号線(一部)	0.1
㉙	ロケ地を巡るコース	市道真鍋一丁目5号線(一部)	0.1
㉚	ロケ地を巡るコース	市道I-21号線(一部)	0.7
㉛	ロケ地を巡るコース	市道真鍋三丁目3号線	0.2
㉜	ロケ地を巡るコース	国道125号(桜町二丁目～大岩田)	2.8
㉝	ロケ地を巡るコース	桜川土浦潮来自転車道線(大和町～真鍋)	0.6
㉞	ロケ地を巡るコース	国道125号(真鍋四丁目～中央一丁目)	1.8
		合計	15.4
		うち市道計	10.2

観光系ネットワーク② 自転車周遊コース(その2)

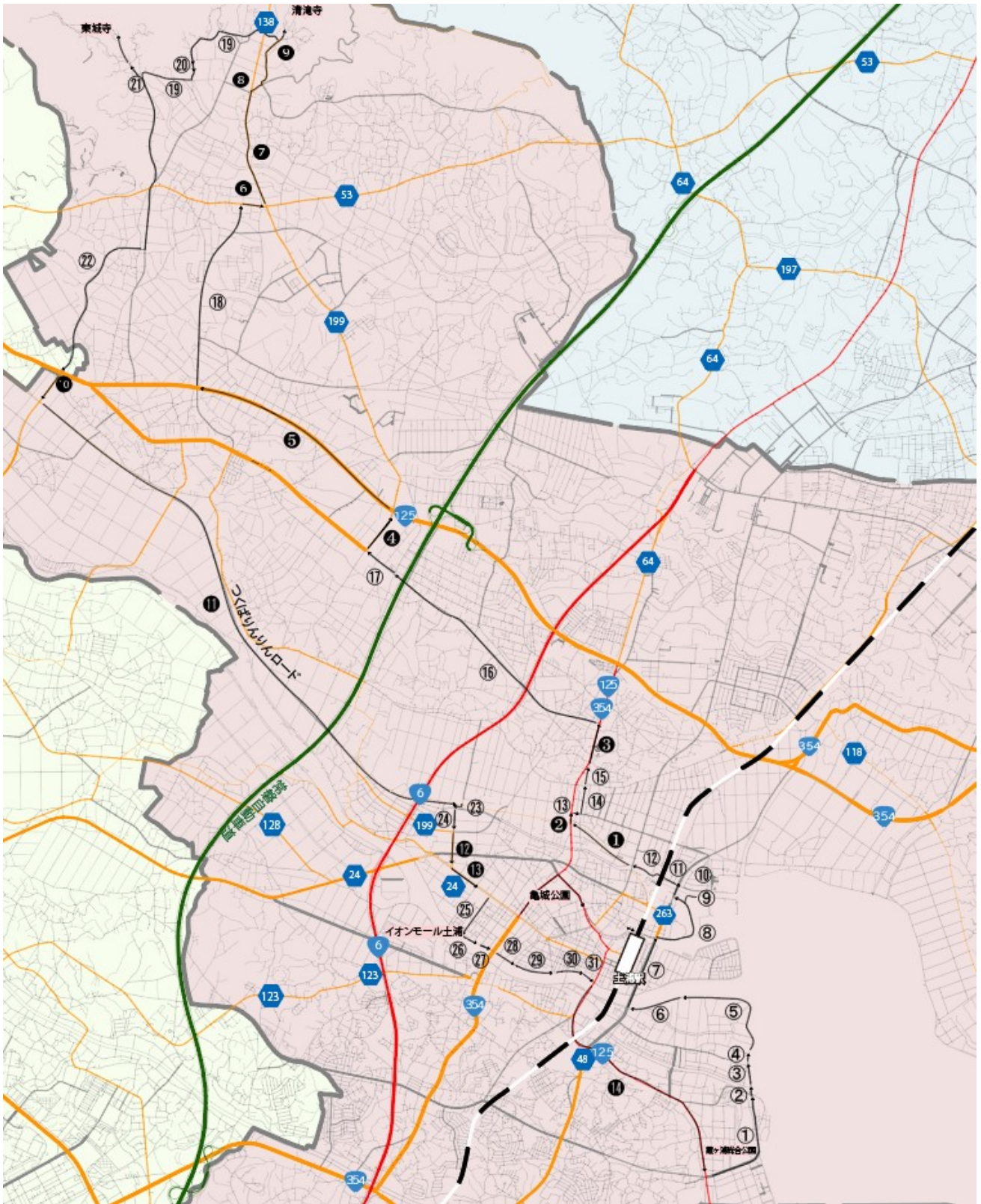


観光系ネットワーク② 自転車周遊コース（その2）



番号	ル ー ト	路 線 名	延長(km)
①	健脚自慢(中～上級者向け)コース	市道大岩田20号線(一部)	1.2
②	健脚自慢(中～上級者向け)コース	市道大岩田128号線	0.1
③	健脚自慢(中～上級者向け)コース	市道滝田二丁目16号線	0.3
④	健脚自慢(中～上級者向け)コース	市道滝田一丁目4号線	0.1
⑤	健脚自慢(中～上級者向け)コース	市道蓮河原1号線	1.3
⑥	健脚自慢(中～上級者向け)コース	市道蓮河原新町4号線	0.5
⑦	健脚自慢(中～上級者向け)コース	市道I-22号線	0.8
⑧	健脚自慢(中～上級者向け)コース	市道川口二丁目14号線【整備済】	0.9
⑨	健脚自慢(中～上級者向け)コース	園路・港湾交通施設	0.3
⑩	健脚自慢(中～上級者向け)コース	市道I-11号線(一部)	0.1
⑪	健脚自慢(中～上級者向け)コース	市道湖北一丁目10号線	0.2
⑫	健脚自慢(中～上級者向け)コース	市道真鍋真町16号線	0.3
⑬	健脚自慢(中～上級者向け)コース	市道I-17号線(一部)	0.1
⑭	健脚自慢(中～上級者向け)コース	市道I-21号線(一部)	0.7
⑮	健脚自慢(中～上級者向け)コース	市道真鍋3丁目3号線	0.2
⑯	健脚自慢(中～上級者向け)コース	市道I-44号線	2.7
⑰	健脚自慢(中～上級者向け)コース	市道新治南507号線	0.4
⑱	健脚自慢(中～上級者向け)コース	市道新治1級2号線(一部)	2.0
⑲	健脚自慢(中～上級者向け)コース	市道新治1級1号線(一部)	3.8
⑳	健脚自慢(中～上級者向け)コース	市道新治北659号線	0.1
㉑	健脚自慢(中～上級者向け)コース	市道新治北34号線(一部)	0.6
㉒	健脚自慢(中～上級者向け)コース	市道新治北50号線	0.4
㉓	健脚自慢(中～上級者向け)コース	市道新治2級13号線	1.6
㉔	健脚自慢(中～上級者向け)コース	市道Ⅱ-7号線(一部)	0.3
㉕	健脚自慢(中～上級者向け)コース	市道田中三丁目4号線(一部)	0.5
㉖	健脚自慢(中～上級者向け)コース	市道生田7号線(一部)	0.3
㉗	健脚自慢(中～上級者向け)コース	市道千束6号線	0.2
㉘	健脚自慢(中～上級者向け)コース	市道大町11号線	0.3
㉙	健脚自慢(中～上級者向け)コース	市道桜町四丁目16号線	0.4
㉚	健脚自慢(中～上級者向け)コース	市道桜町二丁目25号線	0.3
㉛	健脚自慢(中～上級者向け)コース	市道桜町一丁目4号線	0.1
㉜	健脚自慢(中～上級者向け)コース	桜川土浦潮来自転車道線(川口町～真鍋一丁目)	1.1
㉝	健脚自慢(中～上級者向け)コース	国道125号(真鍋三丁目～真鍋五丁目)	0.3
㉞	健脚自慢(中～上級者向け)コース	国道125号(真鍋三丁目～真鍋五丁目)	0.3
㉟	健脚自慢(中～上級者向け)コース	県道199号線<小野土浦線>(上坂田～大畑)	0.5
㊱	健脚自慢(中～上級者向け)コース	国道125号(大畑～藤沢)	2.4
㊲	健脚自慢(中～上級者向け)コース	県道53号線<つくば千代田線>(沢辺)	0.3
㊳	健脚自慢(中～上級者向け)コース	県道199号線<小野土浦線>(沢辺～大志戸)	1.2
㊴	健脚自慢(中～上級者向け)コース	県道138号線<石岡つくば線>(大志戸)	0.2
㊵	健脚自慢(中～上級者向け)コース	県道199号線<小野土浦線>(大志戸～小野)	0.8
㊶	健脚自慢(中～上級者向け)コース	県道201号線<藤沢荒川沖線>(田宮)	0.4
㊷	健脚自慢(中～上級者向け)コース	桜川土浦潮来自転車道線(高岡～田中町)	6.6
㊸	健脚自慢(中～上級者向け)コース	県道199号線<小野土浦線>(田中二丁目～田中三丁目)	0.4
㊹	健脚自慢(中～上級者向け)コース	県道24号線<土浦境線>(田中三丁目)	0.3
㊺	健脚自慢(中～上級者向け)コース	国道125号(桜町二丁目～大岩田)	2.8
		合計	38.6
		うち市道計	21.0

観光系ネットワーク② 自転車周遊コース(その3)

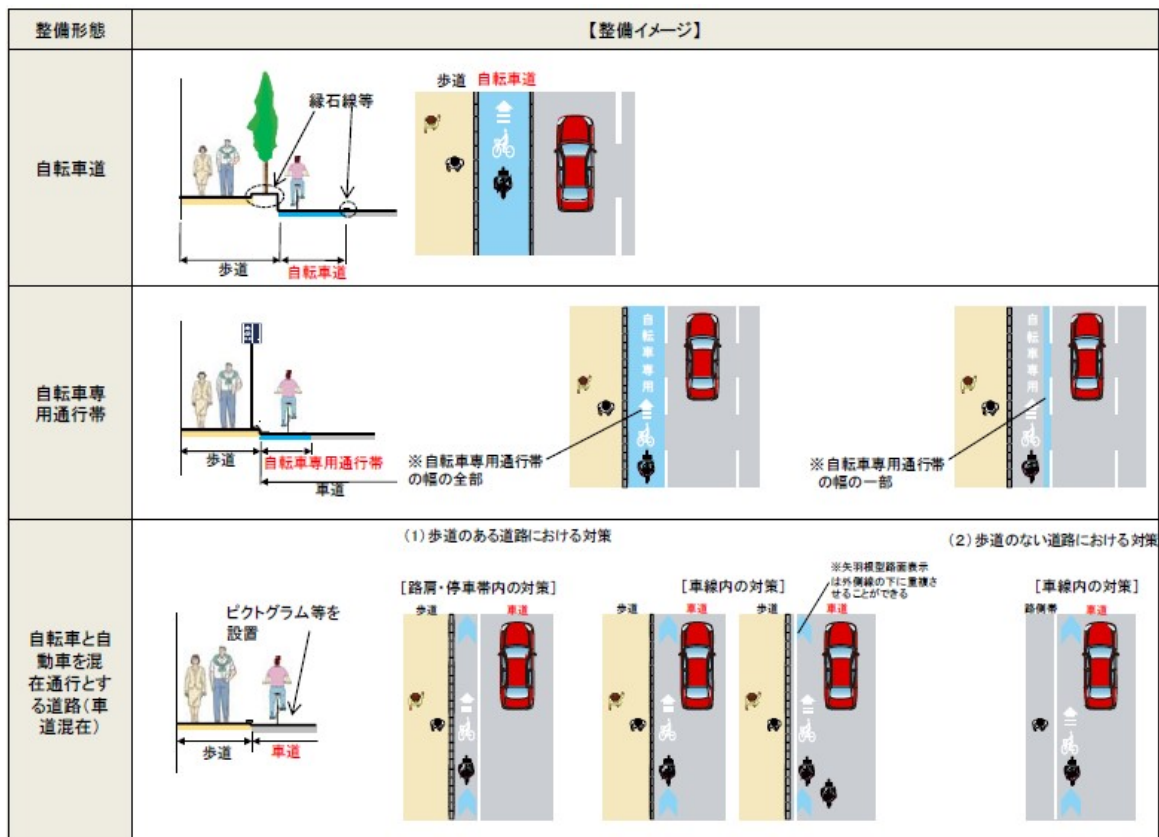


観光系ネットワーク② 自転車周遊コース（その3）

## 4 整備形態の考え方

### (1) 整備形態の種類

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



### 自転車通行空間の整備形態の種類

出典：安全で快適な利用環境創出ガイドライン（国土交通省）

## (2) 上位計画等における整備形態の考え方

### 1) ガイドラインの考え方

- ・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、路線ごとの道路状況や、自動車交通量、規制速度等の状況を勘案し、「自転車道」、「自転車専用通行帯」、「車道混在」のいずれかの整備形態を選定するものとしています。
- ・このうち、車道混在は当面の整備形態としての位置付けであり、計画的に本来の整備形態である「自転車道」、「自転車専用通行帯」として再整備することが示されています。

	A 自動車の速度が高い道路	B A,C以外の道路	C 自動車の速度が低く、 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	混在
目安※	速度が50km/h超	A,C以外の道路	速度が40km/h以下、かつ 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	車道混在(自転車と自動車を 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。

整備形態の選定	内 容
自転車と自動車を構造的に分離する場合	自転車道を整備するものとする。
自転車と自動車を視覚的に分離する場合	自転車専用通行帯を設置するものとする。
車道混在とする場合	必要に応じて、自転車の通行位置を示し、自動車に自転車が車道内で混在することを注意喚起するための矢羽根型路面標示、自転車のピクトグラムを設置するものとする。 細街路等では自転車の速度を抑制するための狭さく、ハンプの設置等を検討するとともに、自転車の一方通行規制や大型車の通行抑制等、自転車の安全確保に留意しつつ総合的な観点から検討するものとする。

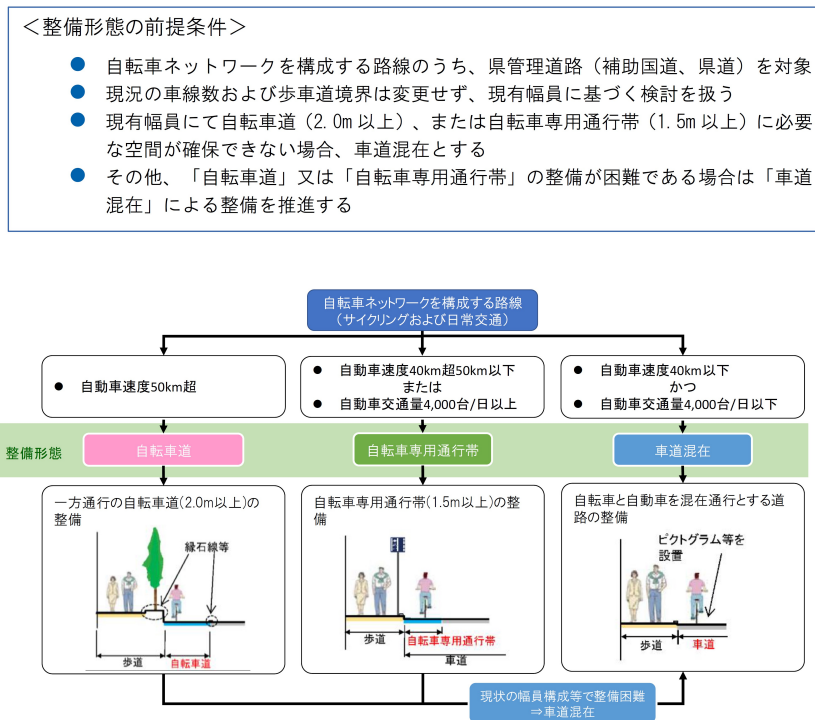
### ガイドラインにおける整備形態の考え方

出典：安全で快適な利用環境創出ガイドライン（国土交通省）



## 2) 「いばらき自転車ネットワーク計画」の考え方

- ・いばらき自転車活用推進計画に位置付けられた「いばらき自転車ネットワーク計画」では、茨城県の自転車通行空間の整備形態について下図のような考え方を示しています。

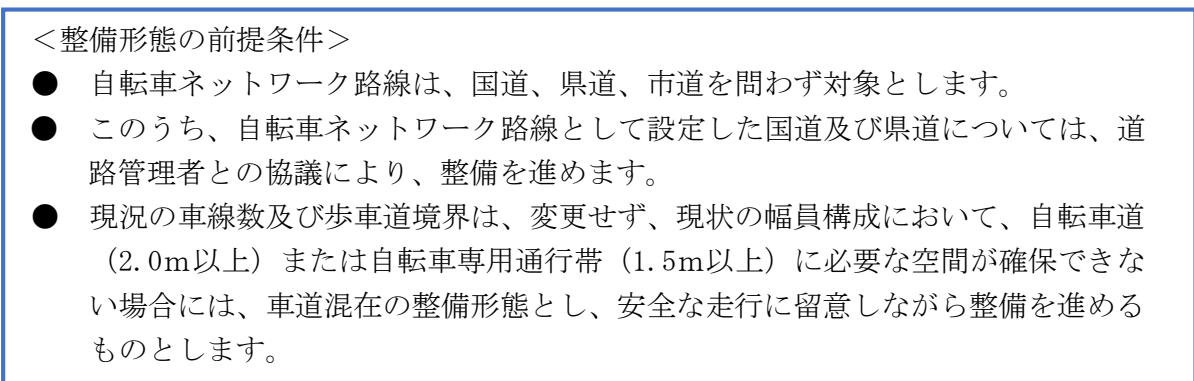


### 「いばらき自転車ネットワーク計画」における整備形態の考え方

出典：いばらき自転車活用推進計画

## 3) 本市の考え方

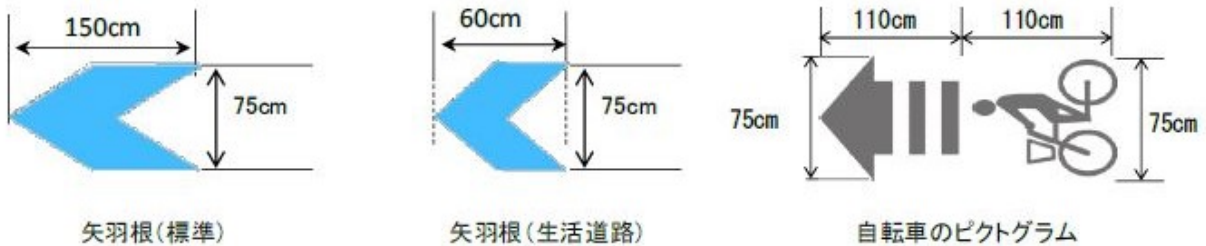
- ・「ガイドライン」や「いばらき自転車ネットワーク計画」の考え方を踏まえ、本市における整備形態の前提条件は、次の通りとします。



- ・整備にあたっては、「市街地内は道路幅員が狭く、自動車交通量が多い」といった、本市の道路状況の特徴を踏まえて、対応する必要があります。
- ・自転車ネットワーク機能の早期発現に配慮し、より早期に整備可能な形態を採用するため、歩行者優先ルールの徹底のうえ、既設の道路空間の活用を当面の整備形態とし、計画的に本来の整備形態での再整備を検討するものとします。

(3) 車道混在における矢羽根・自転車ピクトグラムのデザイン・寸法等

- いばらき自転車ネットワーク計画では、国のガイドラインを踏まえ、車道混在における自転車ピクトグラム等のデザイン・寸法や、その設置間隔について、下図のように示しています。
- 本市におけるこれらの整備形態に関しても、国や茨城県の考え方を基本とします。自転車ピクトグラムは、幅 75cm、長さ 220cm（自転車部分 110cm、矢印部分 110cm）とし、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 とします。
- なお、設置間隔に関しては、下記の考え方を基本とする一方、現地状況に応じた対応を図ります。



「いばらき自転車ネットワーク計画」における矢羽根等の整備形態の考え方

出典：いばらき自転車活用推進計画

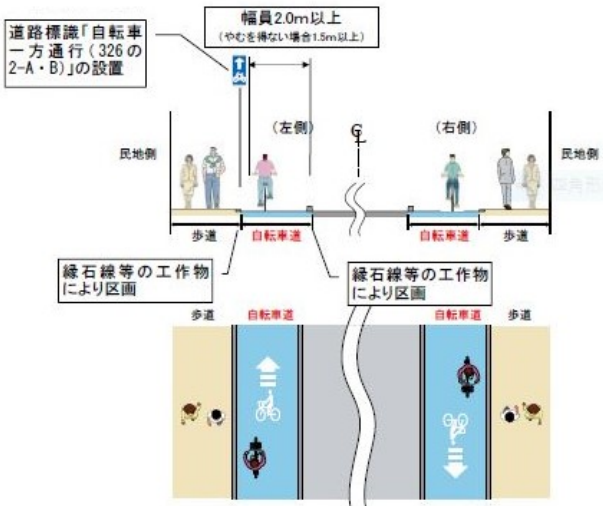
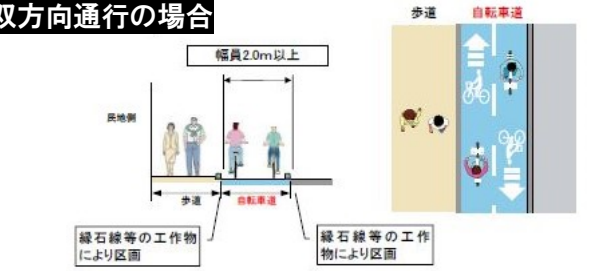
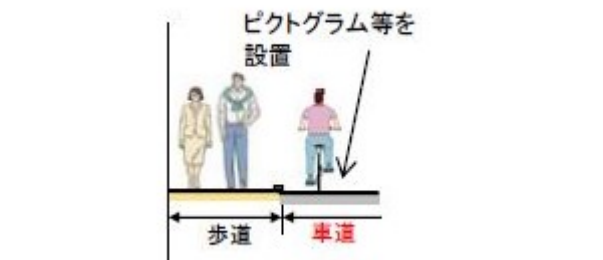
	市街地（人口集中地区：DID）	郊外部
単路部	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 矢羽根のサイズは幅 75cm、長さ 150cm を標準</li> <li>● 生活道路では幅 75cm、長さ 60cm の矢羽根とする</li> <li>● 矢羽根および自転車のピクトグラムの設置間隔は国のガイドラインに準拠する</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 矢羽根のサイズは幅 75cm、長さ 150cm を標準</li> <li>● 矢羽根の設置間隔は 80m</li> </ul>
交差点部	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 単路部と同じ路面表示を交差点手前まで連続する</li> <li>● 交差点内の矢羽根の設置間隔は 2m</li> <li>● 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</li> </ul>	

「いばらき自転車ネットワーク計画」における矢羽根及び自転車のピクトグラムの設置間隔

出典：いばらき自転車活用推進計画


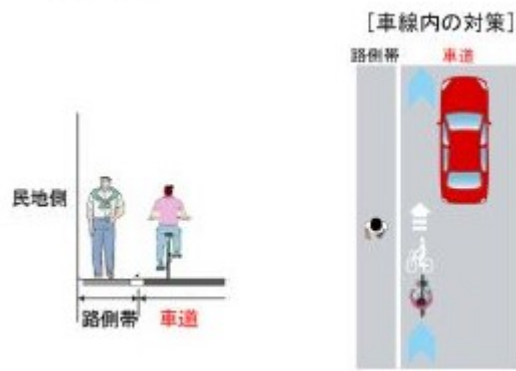
## 5 整備形態の設定

- ・本計画にて設定する自転車通行空間の整備形態の全体のイメージと、具体的な路線区別のイメージは、以下の通りです。

整備形態	整備イメージ	概要
自転車道	<p><b>一方通行の場合</b></p>  <p><b>双方向通行の場合</b></p> 	<p>□ 自転車が歩行者と車から物理的に分離した形態</p> <p>■ 通行方法の基本</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車道は一方通行が基本</li> <li>・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</li> </ul> <p>■ 幅員</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・幅員は、2.0m以上を確保する。</li> <li>・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1.5mまで縮小することができる。</li> </ul> <p>■ 道路標識、路面表示等</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車のピクトグラムと矢印を設置</li> </ul>
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</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・幅員は、1.5m以上を確保する。</li> <li>・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まで縮小することができる。</li> </ul> <p>■ 道路標識、路面表示等</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車のピクトグラムと矢印を設置</li> <li>・带状路面表示の幅は、全面もしくは一部を選択できる。</li> </ul>

整備形態の全体イメージ①



整備形態	整備イメージ	概要
車道混在	<p><b>歩道のある道路</b></p> 	<p>□ 歩行者と空間的に分離した車道内に、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</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> <li>・ 矢羽根型路面表示で示す自転車通行空間としての舗装道路の幅員は、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。</li> </ul> <p>■ 道路標識、路面表示等</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 車線内に矢羽根型の路面表示及びピクトグラムを設置</li> <li>・ 矢羽根型路面表示の右端が路肩端から1.0m以上離れた位置に設置する。</li> </ul>
	<p><b>歩道のない道路</b></p> 	<p>■ 道路標識、路面表示等</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 車線内に矢羽根型の路面表示およびピクトグラムを設置</li> <li>・ 矢羽根型路面表示の右端が車道外側線から車線内1.0m以上(路幅員が狭く歩行者を優先させる道路等では必要に応じて0.75m以上)離れた位置に設置する。</li> </ul>

整備形態の全体イメージ②

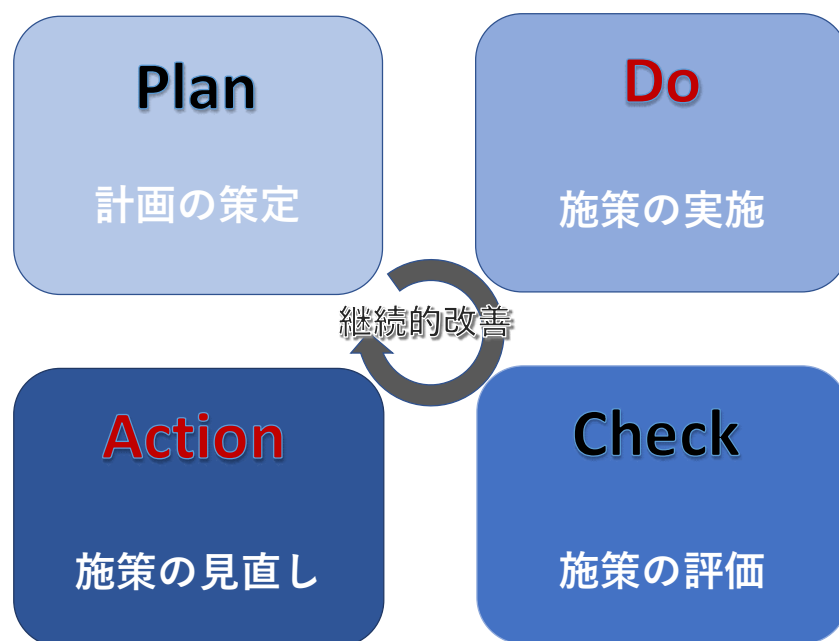
## 第5章 推進体制

### 1 計画の推進体制

- ・計画に位置付けられた施策は多岐にわたることから、「土浦市自転車施策庁内推進会議」において、計画の推進を図ります。
- ・計画の推進に当たっては、県、周辺市町村、事業者、関係団体等と連携を図りながら、施策を展開します。

### 2 計画のフォローアップ

- ・計画の推進は、PDCA サイクルに従って行います。
- ・計画の進行管理は、「土浦市自転車施策庁内推進会議」において実施し、毎年度、施策及び指標の達成状況について評価します。
- ・施策の見直し・改善については、自転車を取り巻く状況や施策の達成状況等を踏まえて実施します。



PDCA サイクル：事業活動における生産管理や品質管理などの管理業務を円滑に進める手法のひとつ。  
Plan（計画）→Do（実行）→Check（評価）→Action（改善）の4段階を繰り返すことによって、業務を継続的に改善する。