

常総市自転車活用推進計画

目 次

I 計画策定の概要	1
I－1. 計画策定の背景と目的	1
I－2. 計画の区域	1
I－3. 計画推進期間	2
I－4. 計画の位置づけ	2
I－5. 上位・関連計画	3
II 自転車を取り巻く環境と本市の現況	4
II－1. 自転車を取り巻く環境	4
II－2. 本市の現況	8
III 本市の自転車利用等に関する現状及び課題	28
III－1. 自転車利用に関する現状	28
III－2. 自転車利用に関する課題	30
IV 自転車活用推進に向けた基本方針・具体的な施策	31
IV－1. 基本理念及び施策目標	31
IV－2. 基本方針	32
IV－3. 目標の設定	33
IV－4. 自転車活用推進に向けた施策	33
V 自転車ネットワーク計画	44
V－1. ネットワーク計画の概要	44
V－2. ネットワーク路線の選定	48
V－3. 整備形態	55
VI 計画の推進体制	59
VI－1. 計画の実施スケジュール	59
VI－2. 計画の推進体制及びフォローアップ	61
VII 資料編	62

I 計画策定の概要

I—1. 計画策定の背景と目的

近年、環境保全に対する関心や健康意識の高まりとともに、自転車を活用する動きが高まってきており、日常生活における移動手段のみでなく、自転車を活用して地域を巡り、様々な地域資源と結びつけ、その魅力を体験するサイクルツーリズムを通じた地方創生の取り組みも活発化してきています。

このような中、国においては平成29年5月に「自転車活用推進法」を施行し、法に基づき平成30年6月に自転車の活用推進について総合的かつ計画的に進めるための「自転車活用推進計画」が策定されました。また、令和3年5月には昨今の社会情勢の変化等を踏まえ、持続可能な社会の実現に向けた自転車の活用の推進を一層図るため、第2次自転車活用推進計画が策定されたところです。

茨城県では平成31年2月に「いばらきサイクルツーリズム構想」、同年3月に「いばらき自転車活用推進計画」を策定し、広域のサイクリングを対象としたモデルルートの整備に着手するなど、県内でも多くの自治体による自転車活用に対する機運が高まりつつあります。

本市においては、平成27年9月関東・東北豪雨災害からの復旧事業として、国土交通省が進めてきた鬼怒川緊急対策プロジェクトで整備される堤防天端等をサイクリングロードとして活用する「鬼怒川・小貝川かわまちづくり」事業が進められています。また令和5年4月には圏央道常総IC周辺にアグリサイエンスバレー事業として道の駅常総が開業した流れを的確に捉え、サイクルツーリズムの推進による交流人口の増加を目指し、また日常生活における自転車の活用や地域の活性化を図るため、「常総市自転車活用推進計画」を策定します。

【参考】自転車活用推進法(平成29年5月1日施行)

自転車活用推進法 (第二条基本理念)	第二条 自転車の活用の推進は、<u>自転車による交通が、二酸化炭素、粒子状物質等の環境に深刻な影響を及ぼすおそれのある物質を排出しないものであること、騒音及び振動を発生しないものであること、災害時において機動的であること等の特性を有し、公共の利益の増進に資するものである</u>という基本的認識の下に行われなければならない。 2 自転車の活用の推進は、<u>自転車の利用を増進し、交通における自動車への依存の程度を低減することが、国民の健康の増進及び交通の混雑の緩和による経済的社会的効果を及ぼす等公共の利益の増進に資するものである</u>という基本的認識の下に行われなければならない。 3 自転車の活用の推進は、<u>交通体系における自転車による交通の役割を拡大することを旨として、行われなければならない。</u> 4 自転車の活用の推進は、<u>交通の安全の確保を図りつつ、行われなければならない。</u>
-----------------------	---

I—2. 計画の区域

本計画の区域は常総市全域とします。

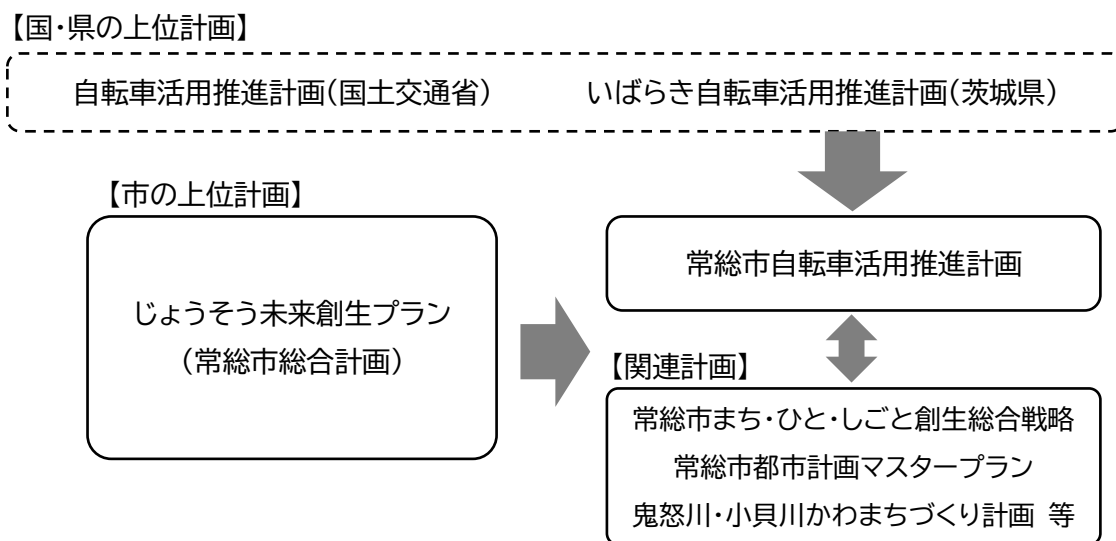
I-3. 計画推進期間

「鬼怒川・小貝川かわまちづくり」事業によるサイクリングロード整備が完了し、この新たな幹線とまちを繋ぐ自転車走行空間の整備が求められているところです。また、交流人口拡大の拠点となる「道の駅常総」等が令和5年4月に開業したことを踏まえ、本計画全体の整備推進期間は令和4年度から令和13年度までの10年間とし、令和4年度～令和6年度の3年間を優先整備箇所の整備推進期間とします。なお、施策の進捗状況を踏まえた計画の修正や見直しも必要に応じて行います。

I-4. 計画の位置づけ

本計画は、国の「自転車活用推進計画」並びに茨城県が策定する「いばらき自転車活用推進計画」を踏まえるとともに、自転車活用による地域の活性化等に向けた取組みを推進するため、自転車活用推進法第11条に基づく市町村自転車活用推進計画として策定します。また、SDGs(持続可能な開発目標)の視点を踏まえるとともに、常総市の将来都市像の実現を目指す「じょうそう未来創生プラン」やその他の関連計画との整合を図り、本市における自転車活用による取組みを総合的かつ計画的に進めるための計画です。

本計画及び関連する計画との関係性イメージ



持続可能な開発目標(SDGs)

SDGs (Sustainable Development Goals: 持続可能な開発目標)は「誰一人取り残さない」持続可能でよりよい社会の実現を目指す世界共通の目標。2015年の国連サミットにおいて全ての加盟国が合意した「持続可能な開発のための2030アジェンダ」の中で掲げられ、2030年を達成年限とし、17のゴールと169のターゲットから構成されている。



I—5. 上位・関連計画

(1) 上位計画

① 自転車活用推進計画

平成29年に施行された「自転車活用推進法」に基づき、平成30年に定められた我が国の自転車の活用の推進に関して基本となる計画。令和3年5月に昨今の社会情勢の変化等を踏まえ、自転車の活用推進を一層図るため、第2次自転車活用推進計画が策定されました。

② いばらき自転車活用推進計画

自転車活用の有用性などを広く県民の暮らしの中で浸透させ、自転車文化が地域に根付いていくことを目的として平成31年3月に策定され、茨城県における自転車の活用による地域の活性化等に向けた取組みを総合的・計画的に推進するための最上位計画及び市町村が計画策定する際の指針として位置付けられています。

③ じょうそう未来創生プラン(常総市総合計画)

基本構想の基本理念に基づき示された重点施策において、地域資源の活用をキーワードに、「河川沿いのサイクリングロードの整備」が位置付けられています。これに関連する分野としては、スポーツ振興において、川を利用したスポーツコンテンツとしてサイクリングが位置付けられているとともに、道路網の整備において、鬼怒川緊急対策プロジェクトと一体となったサイクリングロードの整備を推進するとしています。また、交通安全についても、自転車専用通行帯の確保や交通安全運動、交通安全教室の実施などが位置付けられています。

(2) 関連計画

① 常総市まち・ひと・しごと創生総合戦略

② 常総市都市計画マスタープラン

③ 常総市立地適正化計画

④ 常総市産業振興ビジョン

⑤ 鬼怒川・小貝川かわまちづくり計画

⑥ 常総市「道の駅」基本計画

⑦ 健康プランじょうそう

Ⅱ 自転車を取り巻く環境と本市の現況

Ⅱ―1. 自転車を取り巻く環境

自転車は環境に優しいモビリティであるとともに、サイクリングを通じた健康づくりや余暇の充実等、人々の行動を広げ、地域とのふれあいや仲間とのつながりを取り持つコミュニケーションツールでもあります。一方で、新型コロナウイルス感染症が拡大し、住民のライフスタイルや交通行動にまで影響を及ぼす中、人との接触を低減する移動手段として自転車の利用ニーズが高まった面も見られ、自転車を取りまく状況や課題は多様化しています。

(都市環境)

地球温暖化対策や渋滞対策を進める上で、茨城県内において自動車の保有台数は増加傾向にあります。短中距離の自家用車利用を公共交通機関の利用との組合せを含めた自転車の利用へ転換することが必要であり、公共交通とともに自転車が移動手段として利用されるよう促すことも必要です。今後、まちなかの賑わい創出を目的としたまちづくりを進める上で、身近でアクセシビリティに高い交通手段である自転車の利用促進は、地域を支える移動手段確保の観点からも重要です。



出典:一般社団法人自動車検査登録情報協会

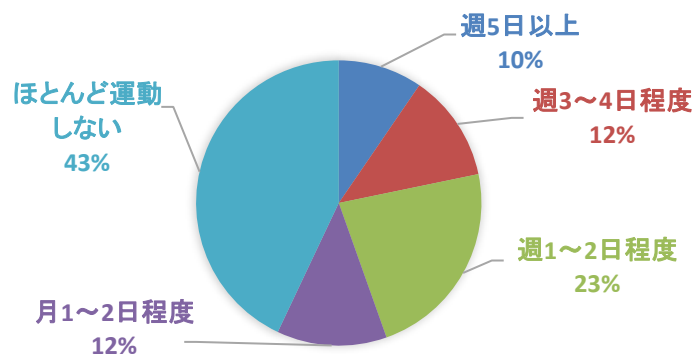
（住民の健康増進）

メタボリックシンドローム等の予防による健康寿命の延伸が大きな課題となる中、自転車は適正な運動強度を維持しやすく脂肪燃焼等に効果的であり、生活習慣病の予防が期待できるほか、年齢を重ねた時の歩ける身体づくりにも役立ちます。また、自転車による運動効果としてメンタルヘルスの改善も期待されており、健康経営の観点から自転車通勤が労働生産性の向上に寄与する可能性も秘めています。加えて、新型コロナウイルス感染症等の影響により、自転車通勤をはじめとする自転車の利用が更に増加する可能性があります。

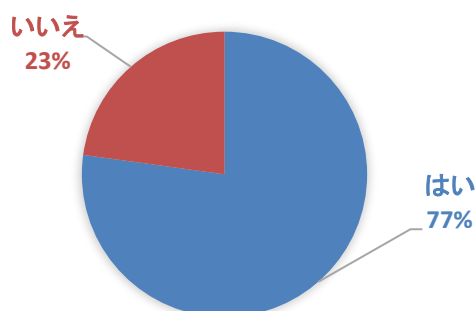


出典：スマート・ライフ・プロジェクト(厚生労働省)

日頃の運動頻度



運動不足を感じているか



出典：常総市自転車利用に関する市民アンケート

(観光地域づくり)

本市では令和5年4月に開業した道の駅常総を含む圏央道常総IC周辺に食・農・健康をテーマとした産業団地「アグリサイエンスバレー事業」の整備が進み、交流人口拡大の拠点として賑わいをみせております。この道の駅を本市の新たなゲートとして、訪れた人たちを市内各地に還流させ、有機的に接続する仕組みづくりが求められているところであり、また、近年は自転車を活用した「散走」という観光スタイルも提案されており、常総市に適した着地型観光・周遊観光の仕組みづくりに自転車を活用して取り組んでいくことが想定されます。

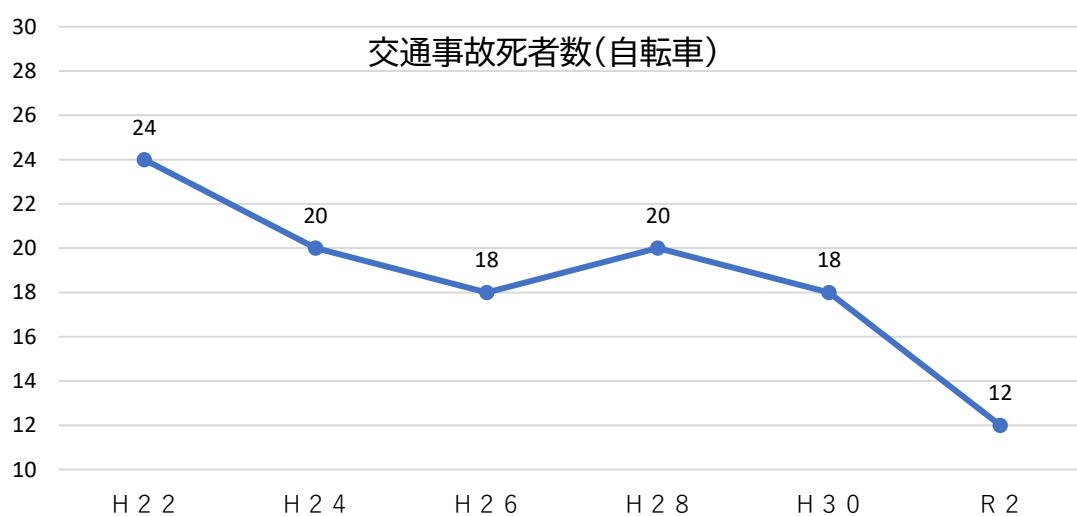
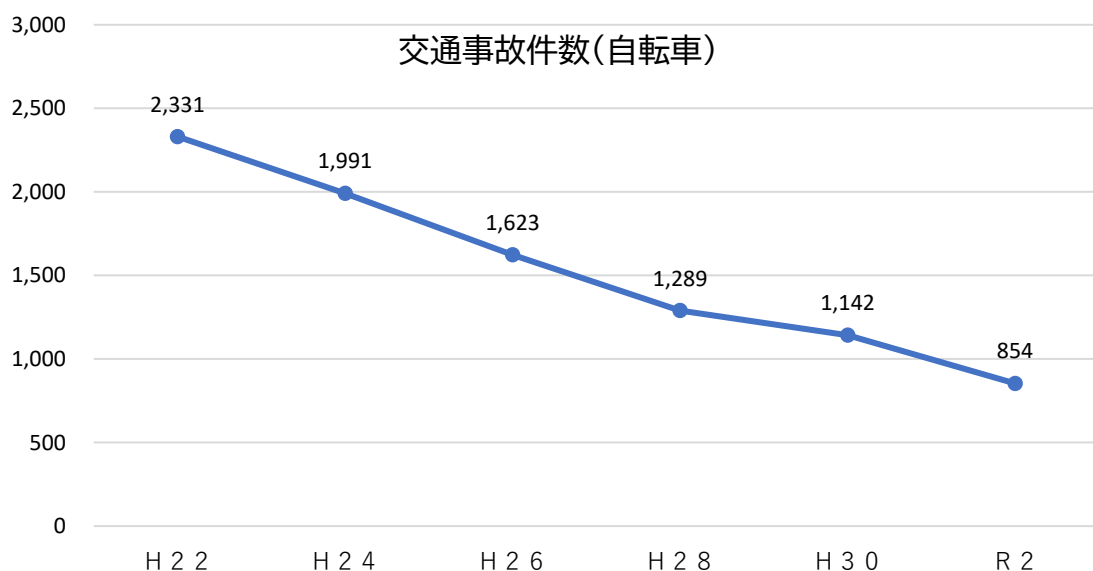


(安全・安心)

自転車利用ニーズの高まりも踏まえ、道路利用者全体の安全意識を醸成することが課題であり、また、自転車の安全利用を促進するためには、道路を利用する者に対し、自転車に関する交通ルールの周知と自転車事故の実態に即した安全教育を推進することが重要です。

自転車の交通事故件数に着目すると、過去十年間で半数以下に減少し、また交通事故による死者数も10年間で約半数に減少しています。ただ、自転車が加害者となり歩行者との事故では高額賠償事故も発生していることから自転車保険加入への積極的な周知が必要です。

さらに東日本大震災や近年の大規模災害においては、ガソリン不足や交通渋滞の状況下等における移動手段として自転車が有効に活用されていること等を踏まえて、自転車が有する機動性を活かすことにより、災害時における地域の安全・安心を向上させることが必要です。



出典:茨城県警察本部交通総務課

Ⅱ－2. 本市の現況

(1) 位置と地勢

本市は茨城県の南西部に位置し、東はつくば市・つくばみらい市、西は坂東市、南は守谷市・野田市、北は下妻市・八千代町にそれぞれ接しており、都心から約55km 圏内に位置しています。市域は南北約20km、東西約10kmに広がり、総面積は約123.64km²に及びます。気候は、年間降水量が比較的少なく、晴天の日が多いため、年間を通じて比較的温和となっています。

常総市の位置

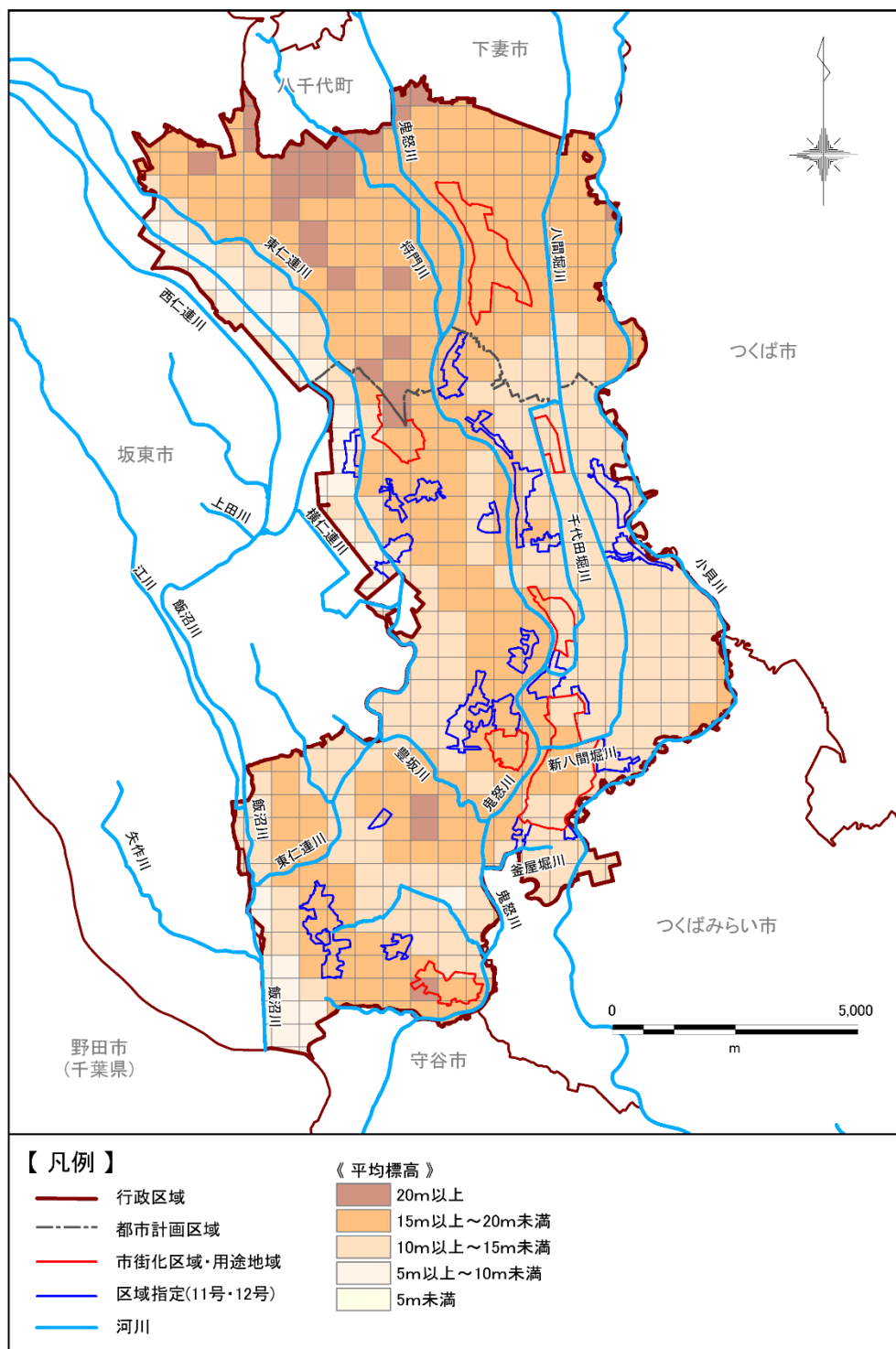


出典:常総市立地適正化計画

(2)地 形

市域のほぼ中央には鬼怒川、市域東部には小貝川がそれぞれ南北に流れており、標高10m～20m台の東の低地部は広大な水田地帯となっています。比較的標高が高い鬼怒川西部の丘陵地には畑地や平地林が広がり、住宅地や工業団地等も造成されています。

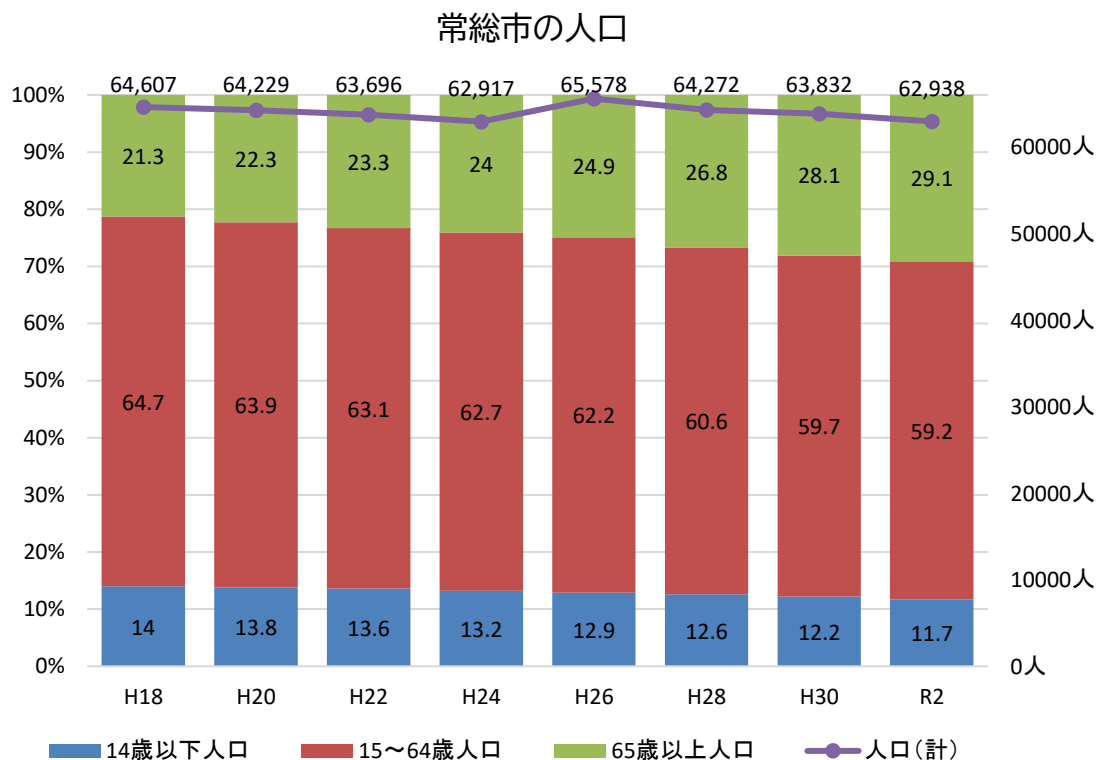
常総市の地形



出典:常総市立地適正化計画

(3)人口

近年、本市の人口は緩やかな減少を続け、平成27年9月の関東・東北豪雨による大規模水害の影響により、平成28年にかけて急激な人口減少が進みました。また年齢階層別人口でみると、生産年齢人口が減少するのに比例して、老年人口が増加を続けています。

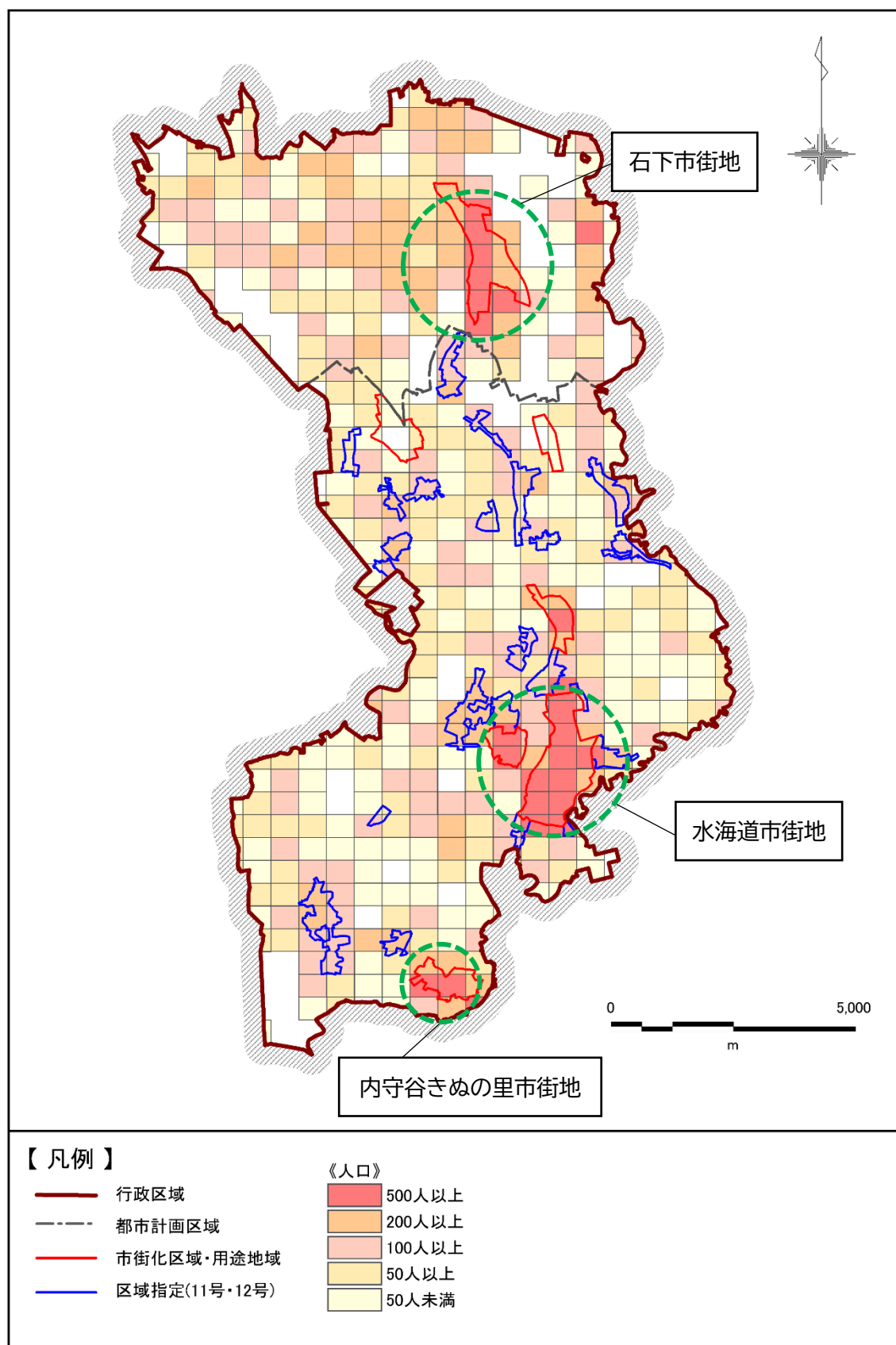


出典：常総市住基人口

(4)人口分布の状況

本市の人口分布は、特に水海道市街地と石下市街地に集積しています。

人口分布図

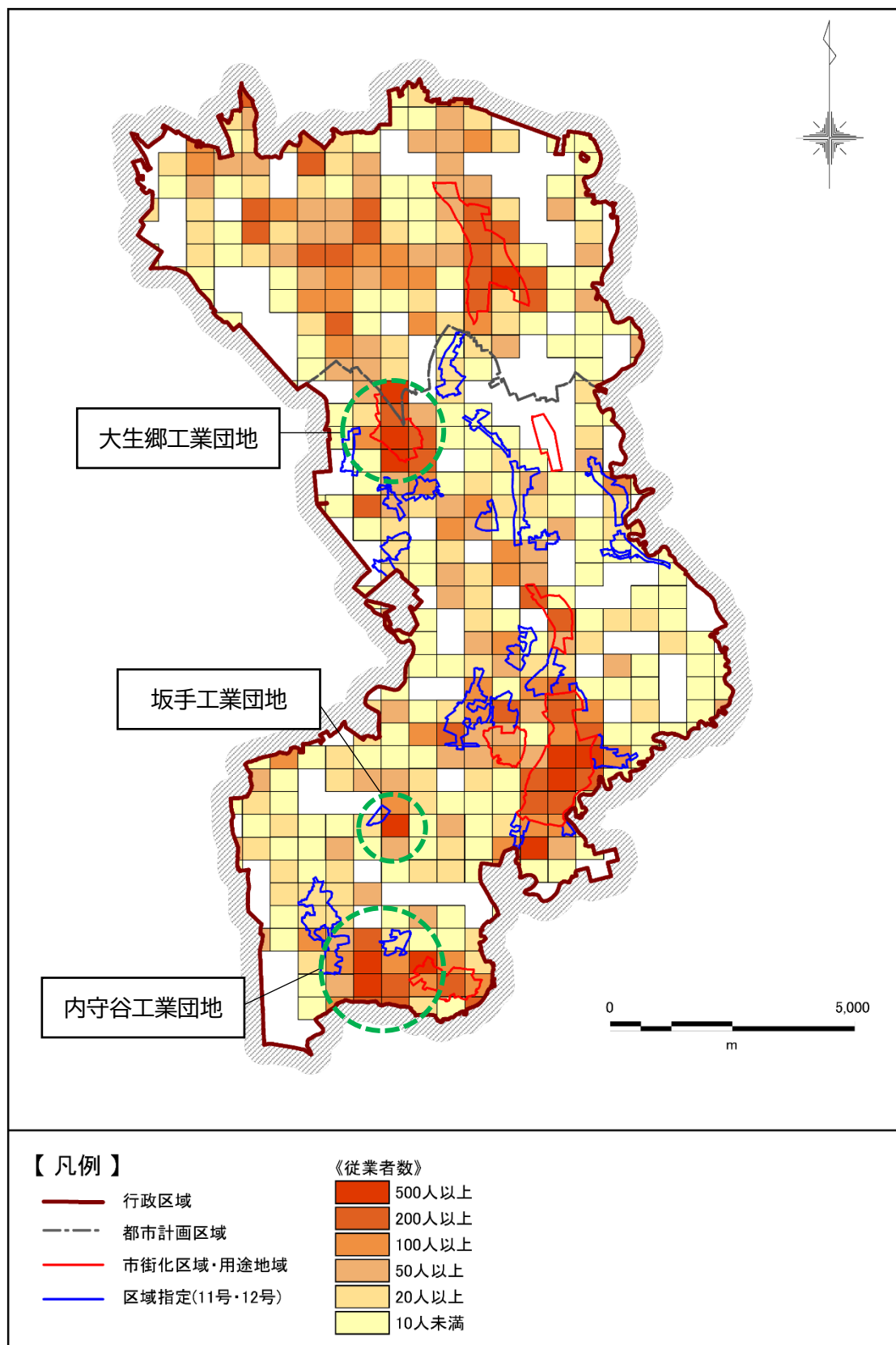


出典：常総市立地適正化計画

(5)就労従業者分布状況

水海道・石下市街地の他にも市西部に位置する大生郷工業団地や内守谷工業団地等、産業系の土地利用が集積しており、500mメッシュで500人以上の従業者数となっています。

従業者分布図

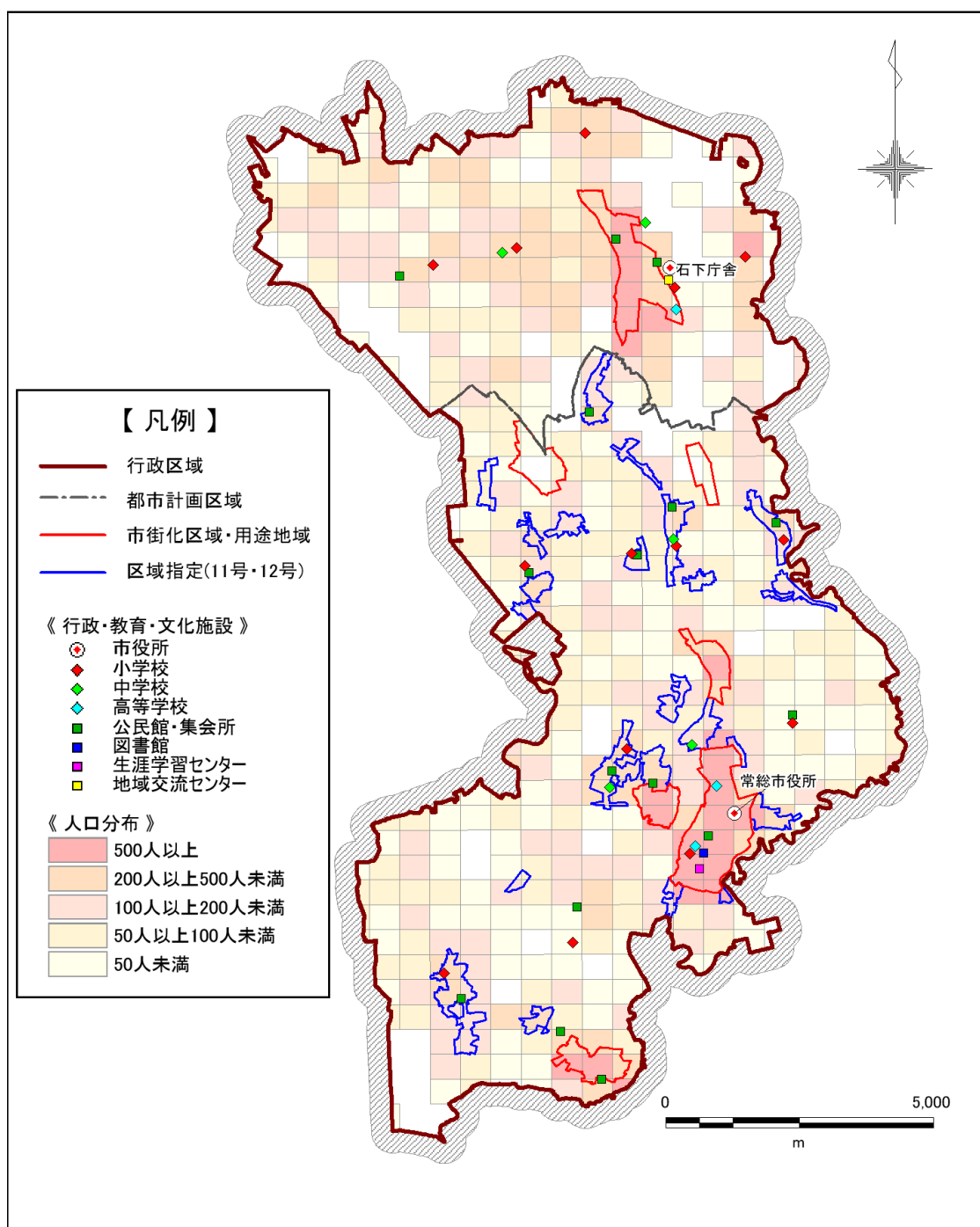


出典:常総市立地適正化計画

(6)行政・教育・文化施設分布

教育施設として小学校が13校, 中学校が5校, 高等学校が3校立地しています。文化施設は水海道市街地内に図書館, 石下市街地内には地域交流センターといった施設をはじめとして地域の集会所等をあわせて27施設立地しています。

行政・教育・文化施設分布図

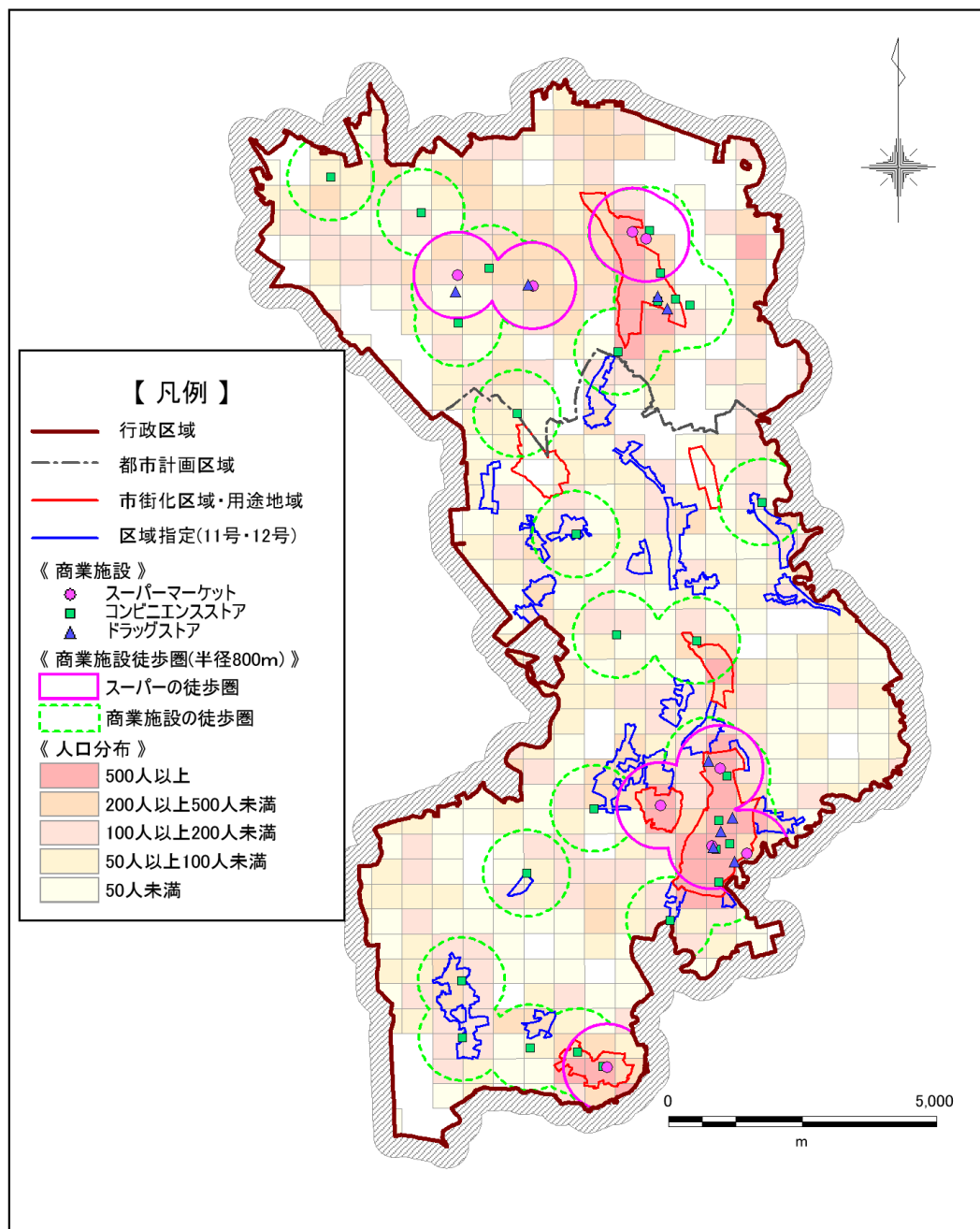


出典:常総市立地適正化計画

(7)商業施設分布

水海道都市計画区域内においては、水海道市街地や内守谷きぬの里市街地内にスーパーマーケット等の商業施設が立地している反面、石下都市計画区域においては用途地域外への立地数が多くなっており、両都市計画区域で異なる性質が見られます。

商業施設分布図

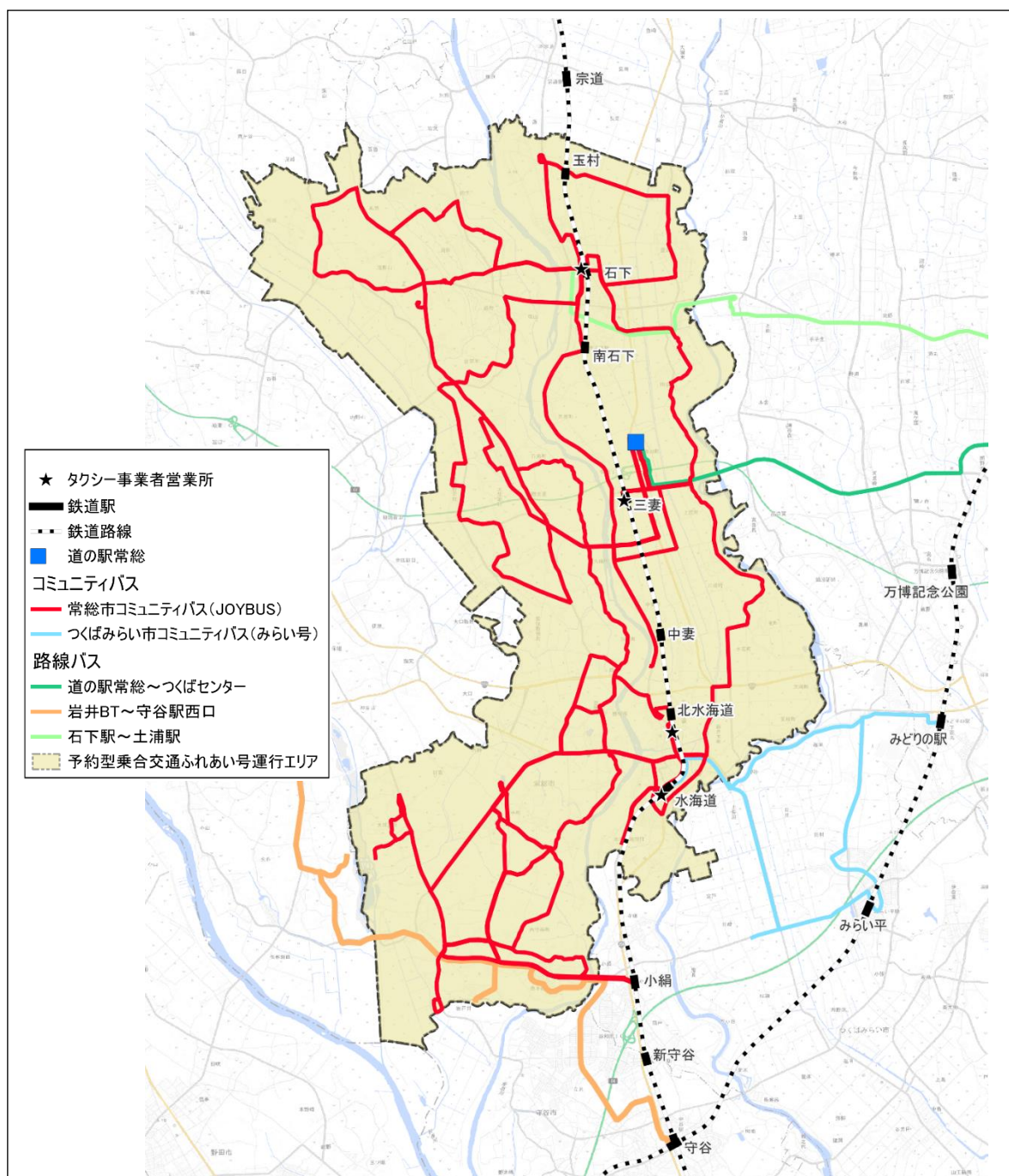


出典:常総市立地適正化計画

(8)公共交通の状況

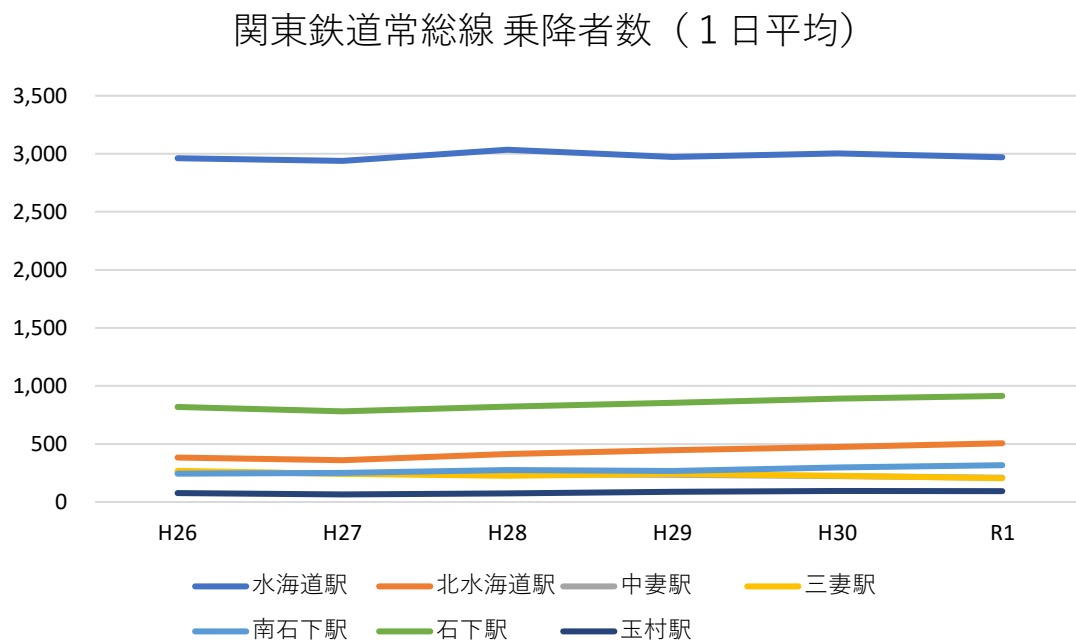
市を南北に縦断するかたちで関東鉄道常総線が運行しており、市内には「水海道駅」「北水海道駅」「中妻駅」「三妻駅」「南石下駅」「石下駅」「玉村駅」の7駅あります。バス路線としては、関東鉄道株式会社が運行する路線と隣接するつくば市とつくばみらい市が運行するコミュニティバスが常総市に乗り入れています。その他の公共交通として「予約型乗合交通ふれあい号」が市内全域で運行されています。

公共交通機関配置図



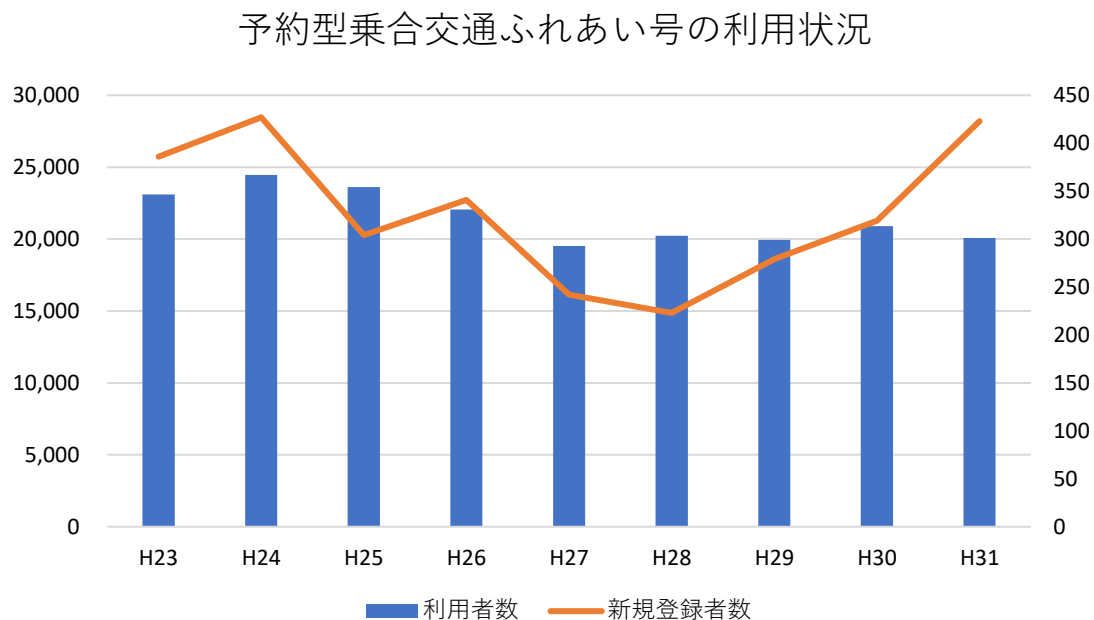
出典:常総市都市計画マスタープラン

■鉄道利用状況



出典：常総市統計書（令和2年度版）

■予約型乗合交通利用状況



出典：常総市統計書（令和2年度版）

(9)自動車の利用状況

平成30年度時点の自動車保有台数を見ると構成比は茨城県全体と変わらないものの、世帯当たりの保有台数は 2.71 台／世帯で県全体の 2.16 台／世帯よりも高い数値を示しており、茨城県の中でも自動車の利用が盛んな地域であることがわかります。

■自家用車の保有状況(平成30年度)

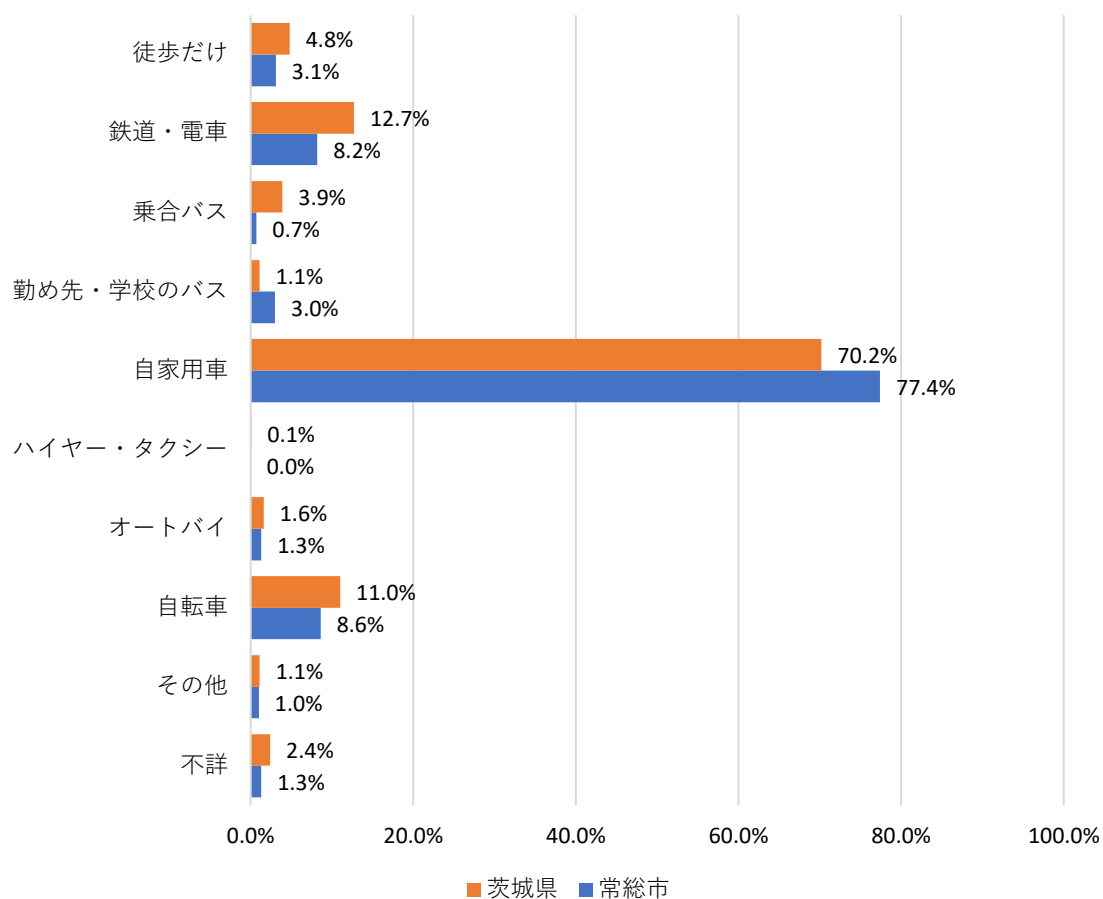
	常総市		茨城県	
	台数(台)	構成比(%)	台数(台)	構成比(%)
貨物用	4,405	7.54	176,256	7.02
乗合用	102	0.17	3,408	0.14
乗用	29,437	50.39	1,319,998	52.59
特種(殊)用途用	884	1.51	34,506	1.37
小型二輪車	1,361	2.33	51,883	2.07
軽自動車	22,230	38.05	923,856	36.81
合 計	58,419	100.00	2,509,907	100.00
世帯当たり保有数	2.71		2.16	

出典：茨城県統計年鑑(令和元年度)

(10)市内に居住する就業者と通学者の利用交通手段

本市に居住する就業者・通学者の利用交通手段をみると、「自家用車」の割合が約77%に上っており、主要な交通手段のひとつであることがわかります。また「鉄道・電車」「乗合バス」等の公共交通機関や「自転車」の利用は茨城県の平均よりも低くなっています。

常総市常住者の利用交通手段割合
(15歳以上自宅外就業者・通学者数)



出典:国勢調査(平成22年度)

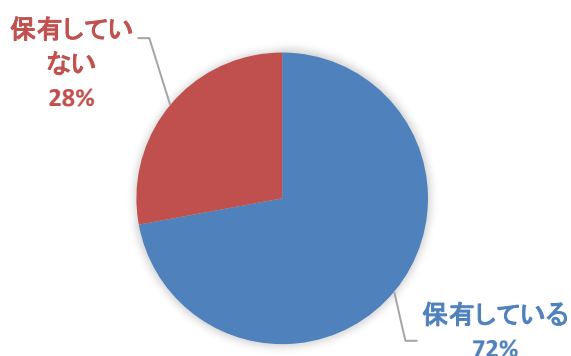
(11)自転車の利用状況

市民を対象としたアンケートでは約72%が自転車を保有している状況であることがわかりましたが、利用頻度を確認すると約59%がほとんど利用していない現状です。

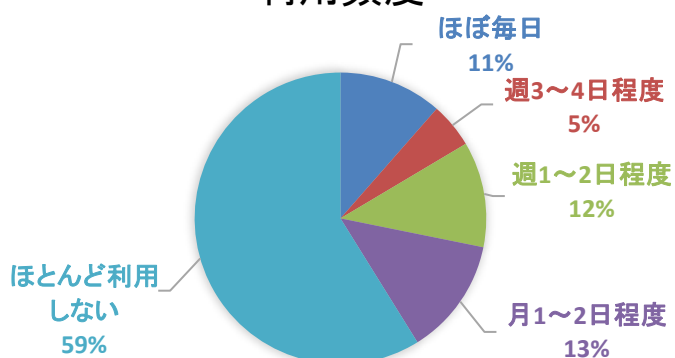
利用目的では「通勤・通学」が約19%、「買い物・飲食」が約39%、「レジャー・スポーツ」での利用が約16%の割合を占めています。

利用頻度については、2km未満の利用距離が全体の66%を占めており、日常生活における近距離の移動で自転車は主に活用されていることがわかります。

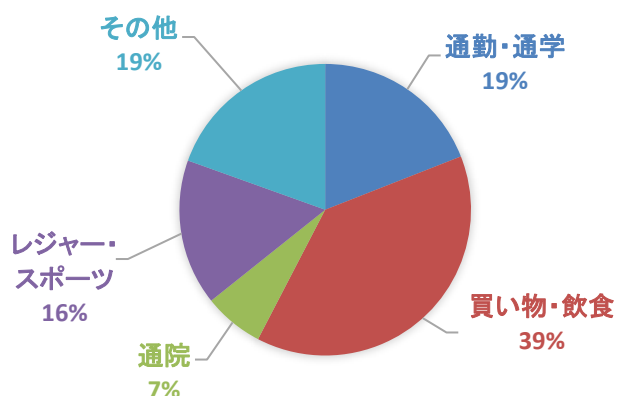
自転車の保有状況



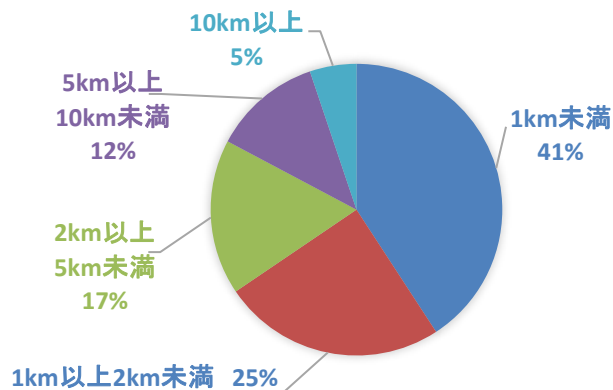
利用頻度



利用目的



利用距離

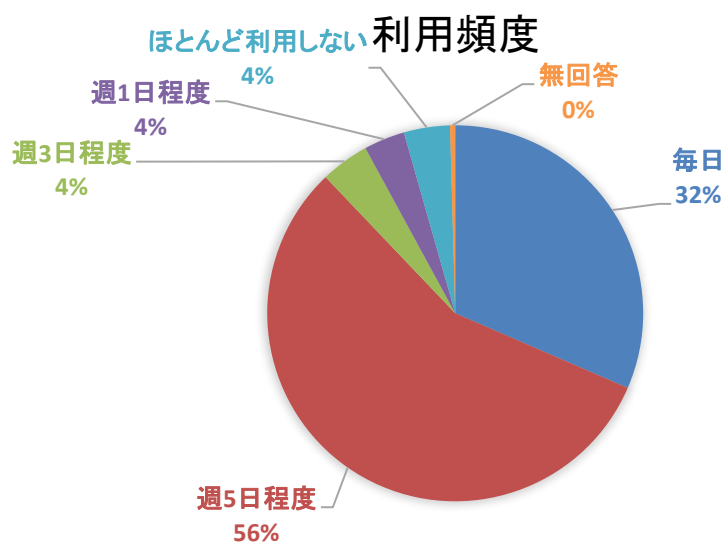
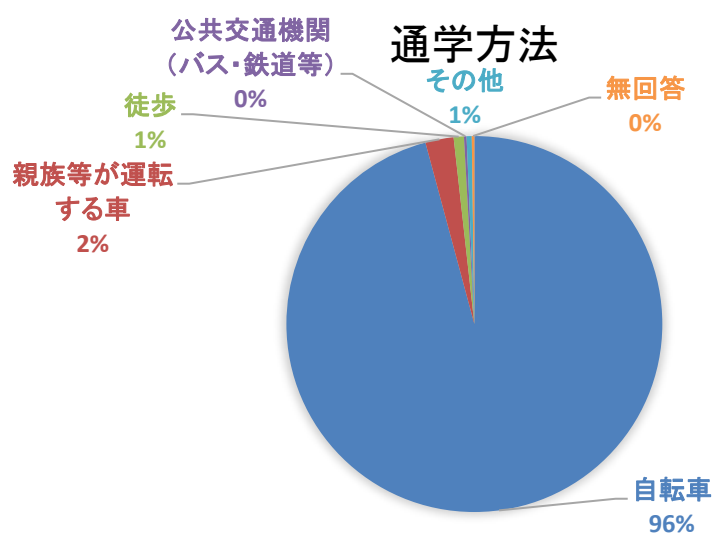


出典:常総市自転車利用に関する市民アンケート

(12)通学状況

市内には水海道中学校, 水海道西中学校, 鬼怒中学校, 石下中学校, 石下西中学校の5校の中学校と水海道第一高等学校, 水海道第二高等学校, 石下紫峰高等学校の3校の高等学校があります。

中学生を対象にしたアンケートによると, 約96%が自転車通学をしており, 「利用頻度」についても週5日以上の利用が全体の88%を占め, 日常生活における中学生の自転車利用が高いことがわかります。



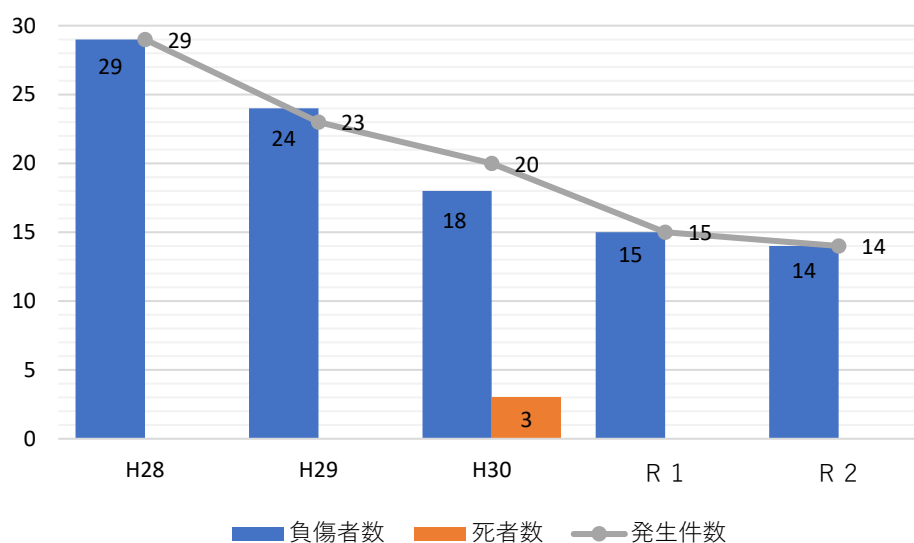
出典: 自転車利用に関するアンケート調査(中学生対象)

(13)自転車に関係した交通事故

本市における自転車に関係した交通事故の推移を見ると、直近5年間は交通事故発生件数・死傷者ともに減少傾向になっています。

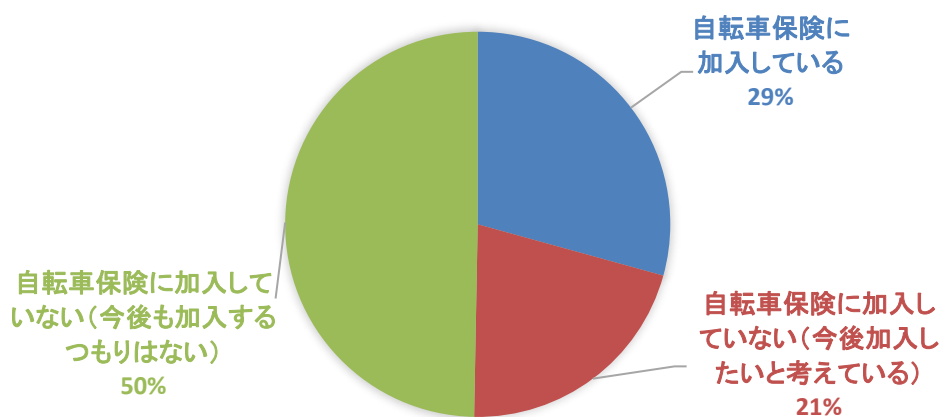
自転車損害賠償責任保険等への加入状況については、現在加入済みもしくは今後加入を検討している人の割合が約50%を示す中、今後も保険等に参加するつもりはないと回答した人も約50%と高い数値を示しており、自転車利用者が加害者になった場合に備えて、被害者救済の観点から、自転車損害賠償責任保険等への加入促進を図る必要があります。

常総市内での自転車に関係した交通事故件数



出典:茨城県警察交通白書(令和2年度版)

自転車保険について

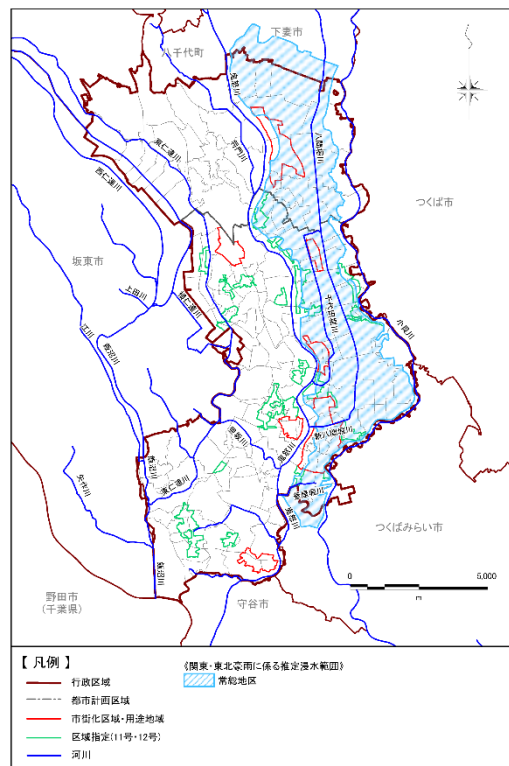


出典:常総市自転車利用に関する市民アンケート

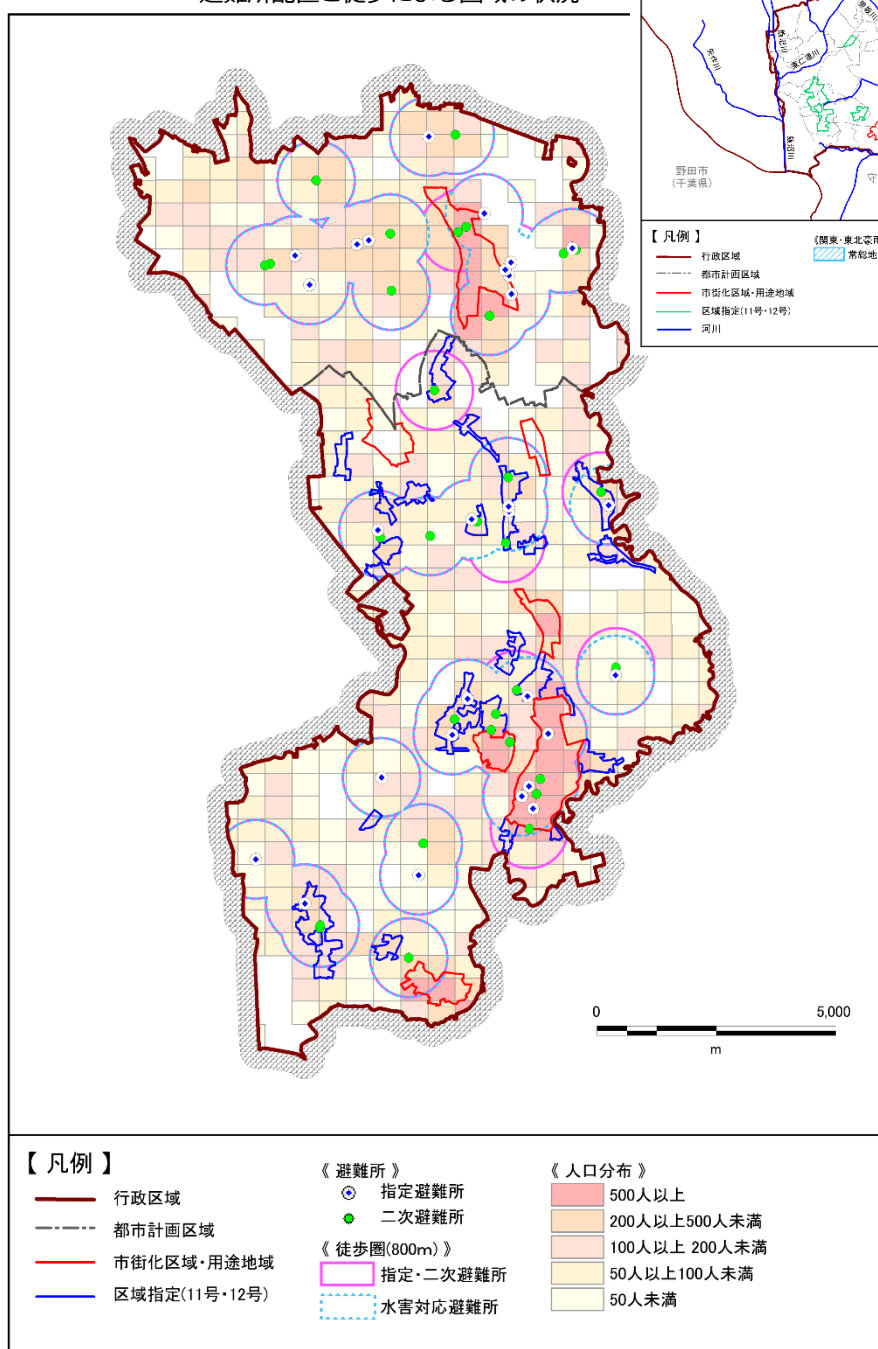
(14)避難所配置状況と徒歩による圏域

本市の大きな特徴としては、平成27年9月関東・東北豪雨による鬼怒川水害の教訓を活かして、「防災先進都市」を掲げてまちづくりを進めています。市内の約3分の1が浸水した被災経験を防災・減災に活かすべく、自主防災組織の育成や一人一人が自分の避難行動を明確にして防災に備えるマイタイムライン等、様々な取り組みが行われています。

H27年9月水害浸水区域



避難所配置と徒歩による圏域の状況

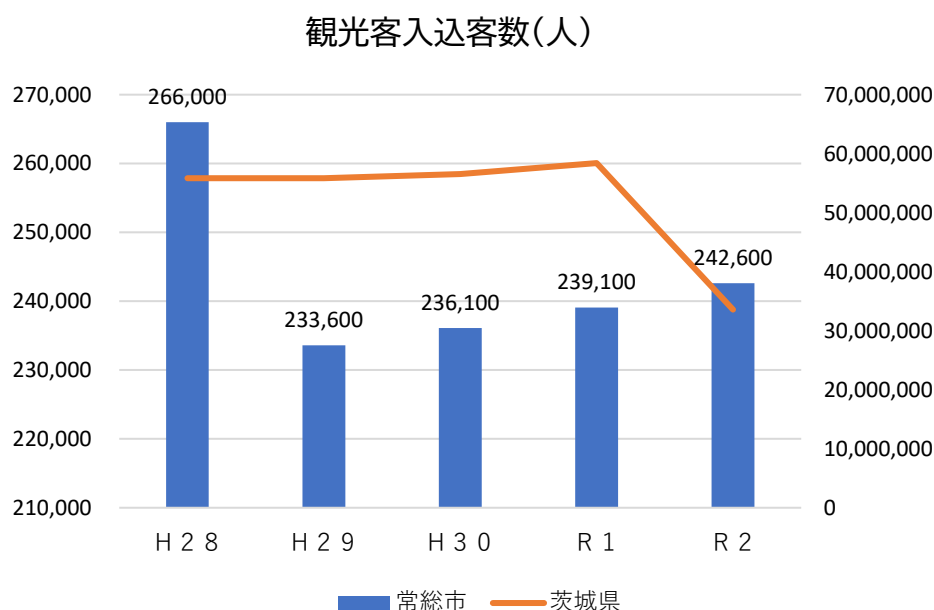


出典:常総市立地適正化計画

(15)観光の状況

①観光入込客数

茨城県全体の観光入込客数が、新型コロナウイルス感染症の影響による主要観光施設の休業や各種イベントの中止により令和1年度と令和2年度を比較して大きく落ち込んでいるのに対して、本市の観光入込客数は、平成29年度に前年と比較して約3万人の減少がありましたが、それ以後は毎年約3,000人程度微増の状態が続いており、令和2年度には約24万人程度となっています。



出典：茨城県の観光レクリエーション現況(観光客動態調査報告)

②地域資源

市内には名所旧跡や歴史・文化資源及び豊かな自然を体験できる施設が点在しておりますが、近年までは来訪者へ有効な情報発信やイベント等の取組みは少なく、観光に特化した地域ではありませんでした。しかし、新しく整備された鬼怒川サイクリングロードはこれらの地域資源を有機的に結び、テーマ毎にサイクリングコースを設定するなどして発信力を高めることができます。また、サイクリング環境の充実に応じて、令和5年4月に開業した「道の駅常総」や「観光農園」を新たな市の交流ゲートとして鬼怒川小貝川のサイクリングロード等を幹線にした効果的な自転車ネットワークを形成することは、常総市の交流人口拡大並びに市民生活に大いに効果的なモビリティネットワーク環境として期待されます。

隣接するつくば市には令和元年9月にナショナルサイクルルートに指定された「つくば霞ヶ浦りんりんロード」が整備されており、サイクリングの広域ネットワーク路線としての連携が有効と考えられ、また、鬼怒川と並行して茨城県西地区を縦断する関東鉄道常総線では、「サイクルトレイン」を実施しており、この異なるモビリティによる鬼怒川・小貝川の沿川地域による広域連携も今後サイクルツーリズムを進めるために重要な取組みのひとつです。

鬼怒川・小貝川のサイクリングロードが地域資源を結ぶイメージ



■地域活性化事業・計画等

鬼怒川サイクルフェスタ	鬼怒川・小貝川のサイクリングロードを活用したサイクルイベント。2019年9月の開催時は約270名が県内外から参加し、地域交流センターを拠点として、鬼怒川・小貝川の堤防を結ぶ約40km のコースと関東鉄道常総線のサイクリートレインを活用した10km のコースで実施した。
いばチャリ	各自治体と協力・連携し、茨城県内の新たな魅力の発掘及び情報発信・コミュニケーションの向上を図ることを目的としたサイクルイベント。2022年11月に下妻市との共催でいばチャリ in 下妻常総を開催し、約80名が参加した。
鬼怒川・小貝川かわまちづくり	平成27年9月関東・東北豪雨による被災地域の振興に寄与するため、鬼怒川堤防天端をサイクリングロードや堤防沿いに小規模公園のような休憩スペース「リバースポット」の整備を行い、「かわ」と「まち」のネットワーク化を図り、水辺の賑わいを創出するだけでなく、人が川から街へと流れる仕組みづくりを協議会で議論し進めている。



出典：鬼怒川サイクルフェスタ 2019

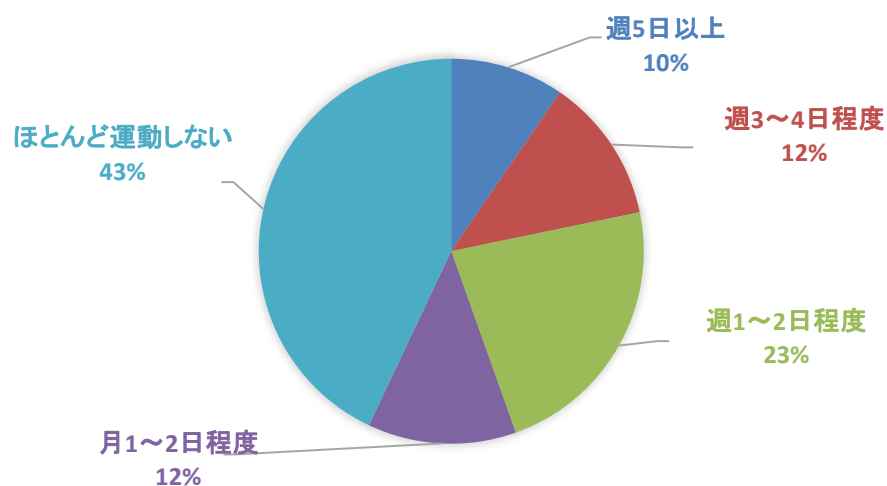
サイクリングロードの整備状況



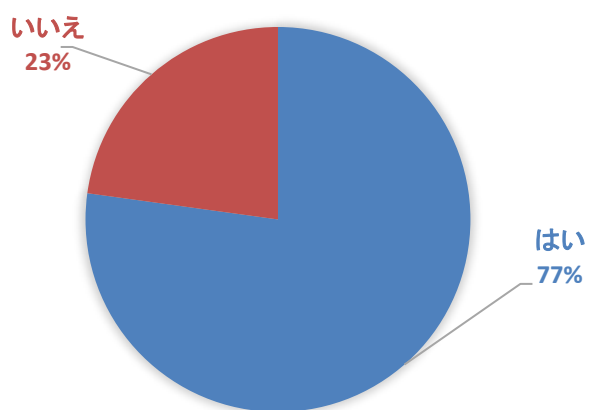
(16)健康面に関する状況

健康増進の取り組みについては、日頃の運動頻度(30分程度の有酸素運動)について、「ほとんど運動しない」という割合が43%と最も多く、運動不足を感じている人の割合に至っては約77%と高水準になっています。

日頃の運動頻度



運動不足を感じているか



出典:常総市自転車利用に関する市民アンケート

Ⅲ 本市の自転車利用等に関する現状及び課題

Ⅲ―1. 自転車利用に関する現状

(1) アンケート調査の概要

計画策定に向けて、本市における自転車の利用状況等を把握するため、アンケート調査を実施しました。

計画策定に向けて実施したアンケート調査一覧

調査種別	調査対象	調査項目	調査日	回収数
市民アンケート	15歳以上(中学生を除く)80歳未満の市民	・基本属性 ・自転車保有状況 ・自転車利用状況 ・自転車保険加入状況等	令和3年8月～9月	400 (配布数 1,000) (回収率 40.0%)
中学生アンケート	市内中学校の第2学年生徒(鬼怒中のみ全生徒)	・基本属性 ・通学方法 ・自転車利用状況 ・通学路の確認	令和3年9月	455
サイクリストアンケート	鬼怒川サイクリングロードの自転車利用者	・基本属性 ・利用用途 ・利用頻度 ・鬼怒川サイクリングロードの改善点等	令和3年7月16日, 17日	30
	サイクリング試走会参加者(かわまちづくり下妻・常総活性化協議会主催)	・基本属性 ・走行距離や走行時間 ・鬼怒川サイクリングロードの環境 ・補給食や飲食店での利用金額等	令和2年11月8日	23
自転車通勤アンケート	常総市職員	・基本属性 ・通勤手段 ・自転車通勤チャレンジウィークの参加状況 ・鬼怒川サイクリングロードの利用状況等	令和2年10月～11月	426

(2) アンケート調査の結果概要

■ 市民アンケートの結果概要

- 全体で約72%が自転車を保有しているが、20～30歳代の保有率が極端に低い。
- 保有している自転車の種類は「シティサイクル」が約79%、「電動アシスト車」が約5%、「スポーツバイク」が約9%、「折り畳み自転車」が約7%の割合。
- 利用頻度については全体で約59%が「ほとんど利用しない」という割合だが、70歳代は自転車の利用頻度が高く、週1日以上の利用が約51%を占め、ほとんど利用しない割合は約35%。
- 利用目的については全体で「通勤・通学」が約19%、「買い物・飲食」が約39%、「レジャー・スポーツ」が約16%。10～30歳代は「通勤・通学」での自転車利用目的が多い。60～70歳代にかけて自宅近所での短距離移動や農作業等を目的として利用している人が多い。
- 利用距離については全体で「1km未満」が約41%、「1km以上2km未満」が約25%と短距離の移動に自転車を利用する割合が高い。
- 片道の利用時間については「10分未満」が約36%、「10分以上30分未満」が約43%を占め、全体で約79%が30分未満の利用となっている。
- ヘルメットの着用状況については全体の約88%が着用していない。
- 自転車保険への加入状況は約29%と低い。今後加入を考えている割合は約21%で全体の約50%は保険への加入を検討していない。
- 日頃の運動頻度については全体の約43%が「ほとんど運動しない」。週1日以上運動頻度は全体の約45%の割合。
- 全体の約77%が運動不足を感じている。
- 自転車利用環境を向上させる取組については「交通ルールの認知・マナーの向上」「段差や凸凹がある道路の修繕」「通学路の安全対策」「定期的な道路や堤防の除草」の割合が高い。
- 自転車活用推進について行政に求めることについては、「自転車事故ゼロの社会を目指す安全で安心な交通環境の創出」の割合が突出して高い。

■ 中学生アンケートの結果概要

- 全体の約96%が通学で自転車を利用している。
- 週5日以上自転車を利用しているのは全体の約88%。

■ サイクリストアンケートの結果概要

- 観光利用の割合は全体の約36%、日常利用が約64%。
- 居住地は市外の割合が全体の約33%、市内居住者は約67%。
- 年代は60歳代以上が約53%を占めており、幅広い世代で自転車が利用されている。
- 日常利用においては通勤・通学・健康増進のため、観光利用においてはサイクリング目的で鬼怒川サイクリングロードを利用する割合が高い。
- 鬼怒川サイクリングロードの課題としては、休憩できる場所の整備やペットの散歩・糞の処理についてのマナー周知が必要という意見も多い。

Ⅲ—2. 自転車利用に関する課題

本市の自転車利用に関する現状を踏まえて、以下のとおり課題を整理しました。

自転車利用に関する現状

- 2023年4月に開業した「道の駅常総」等の交流拠点を市の新たな玄関口として、市内外からの来訪者を市内広域に還流させるための受入体制や仕組みづくりが進む。
- 鬼怒川サイクリングロードが整備されたが、外部へ向けた情報発信やサイクルイベント等のサイクルツーリズムに特化した施策が少ない。
- 市内には関東鉄道常総線が通り、7つの駅でサイクルトレインが利用できる。

- 鬼怒川サイクリングロード整備のみが先行し、街への接続のハード整備や誘導サイン等のセミハード整備が遅れている。
- 市内中学生の約96%が通学に自転車を利用しており、全体の約88%が週5日以上自転車を利用している。
- アンケートによる市民の意見では「自転車事故ゼロの社会を目指す安全で安心な交通環境の創出」が突出して多い。

- 通勤・通学における「鉄道・電車」「乗合バス」等の公共交通の利用状況は県内平均と比較しても低い状況である。
- 自転車保険等への加入状況は低く、また、今後加入を検討している割合も少ないため、保険加入に向けた取り組みが必要。
- 運動不足を感じている人が多く、日頃の運動頻度については「ほとんど運動しない」人の割合は約43%に上る。

自転車利用に関する課題

サイクルツーリズム・交流人口拡大に向けた課題

自転車を活用したまちづくりを促進するため、新たに整備された交流拠点やサイクリングロード、名所・旧跡等の地域資源、サイクルトレイン等の公共交通を積極的に活用しながら、常総市の都市経営課題を解決するための取り組みを公民連携により進め、来訪者が市内を周遊できる魅力ある事業を構築し、交流人口拡大に向けた地域の活性化を図る必要がある。

自転車利用環境に関する課題

世帯当たりの自家用車保有数が県内平均と比較しても高いことから、これまでは自動車を中心とした環境整備を行ってきたが、世界の情勢がカーボンニュートラルの推進やSDGsの目標達成等に向けて動きはじめ、これまでの方向性から変わりつつある中、誰もが自転車を安全で快適に利用できるように道路空間・環境の整備を行う必要がある。

日常生活・心身の健康増進に関する課題

日頃の運動不足解消や体力の向上、余暇の充実等の自転車利用に向けた動機づけや生活習慣病の予防、メンタルヘルスの改善等の健康づくりを推進しながら、県内平均と比較しても低い割合である自転車の利用状況の改善を図り、また、歩行者・自転車利用者保護の観点から自転車保険への加入促進、交通ルールのマナーアップ等の啓発に取り組む必要がある。

IV 自転車活用推進に向けた基本方針・具体的な施策

IV—1. 基本理念及び施策目標

本市の現状や自転車利用に関する課題等を踏まえ、本市の自転車活用における基本理念及び施策目標を以下のとおり定めます。

【基本理念】

誰もが安全・安心・快適に自転車を活用できる社会の実現

【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
2. 自転車交通の役割拡大に向けた快適な自転車通行空間の整備
3. 自転車事故のない安全で安心な交通環境の実現と交通安全教育のさらなる推進
4. 自転車等を活用した市民の健康増進と活力ある健康長寿社会の実現

IV—2. 基本方針

4つの施策目標を実現させるための基本方針を以下のとおり定めます。

1. サイクルツーリズムの推進による地域の活性化

- 2023年4月に開業した「道の駅常総」等の圏央道常総インターチェンジ周辺の交流拠点を市の新たな玄関口として観光地域づくりを推進し、自転車を活用した地域の活性化を図る。
- 市内外からの来訪者を市の中心を横断する鬼怒川サイクリングロードを活用し、交流拠点から市内広域に還流させることを目指し、自転車の走行環境向上や案内表示の整備等に取り組むことで、交流人口拡大や地域資源の魅力発信を促進する。
- サイクリストの受入環境の整備等により、初心者にも優しいサイクリング環境を創出し、サイクルツーリズムを推進する。

2. 自転車交通の役割拡大に向けた快適な自転車通行空間の整備

- コンパクトなまちづくりと併せて、徒歩や自転車等のスローな交通を中心としたコミュニティを育むまちづくりを推進し、交通における自動車への依存度を低減させることによって、交通分野の低炭素化や良好な都市環境の形成を図り、また自転車は公共交通とともに公共性を有するモビリティであることを踏まえ、それに相応しい安全・安心・快適な自転車利用環境を計画的かつ継続的に創出するとともに、公共交通との連携を強化し、自転車利用を促進する。
- 新設の鬼怒川サイクリングロードは常総市の新たな自転車幹線となり得るが、その幹線を活かす周辺道路と相まったネットワーク計画により、計画的で現実的な自転車通行空間の整備を促進する。
- 「鬼怒川小貝川かわまちづくり計画」や「石下駅周辺における交通結節機能強化のための基盤整備」等の自転車活用の促進と連携したまちづくりの取組みを進める。
- 子どもたちが自転車を安全に利用できるように学校周辺等の通学路について、道路環境整備を促進する。

3. 自転車事故のない安全で安心な交通環境の実現と交通安全教育のさらなる推進

- 柔軟で効果的な安全教育を実施するため、行政機関や学校、企業等、様々な地域主体との連携を図って交通安全教育のさらなる推進に取り組む。
- 鬼怒川サイクリングロードは「自転車歩行者専用道路」となるため、独自のルール「自転車は左側、歩行者は右側通行」とマナーを呼びかけ、歩行者と自転車の接触事故ゼロの社会を目指す。
- 徒歩と同様に自転車を基礎的な移動手段と捉え、通学利用にとどまらず、大人になってからも目的に合った自転車を誰もが無理なく安全に利用できる環境の創出を図る。

4. 自転車等を活用した市民の健康増進と活力ある健康長寿社会の実現

- 自転車の利用は脂肪燃焼等に効果的で生活習慣病の予防も期待できるほか、メンタルヘルスへの改善や年齢を重ねた時の歩ける身体づくりに資するため、市民の健康に関する理解力を底上げし、自転車を利用した健康づくりを推進する。
- 行政機関、企業等へ呼びかけ、公共交通機関や自転車等を利用した通勤を促進する。
- 市民の体力の向上や余暇の充実に資するよう、サイクリススポーツの裾野を広げ、多くの人がサイクリススポーツを楽しむ機会の創出を図る。

IV―3. 目標の設定

4つの施策目標ごとに目標値を設定し、その実現に向けた施策を展開します。

1. サイクルツーリズムの推進による地域の活性化
サイクリストへの協力店舗の確保及び公共施設における受入環境整備 (サイクルスタンドの設置等) 21件(現状値) → 40件(2031年目標値)
2. 自転車交通の役割拡大に向けた快適な自転車通行空間の整備
自転車ネットワーク路線整備延長 0km(現状値) → 50km(2031年目標値)
3. 自転車事故のない安全で安心な交通環境の実現と交通安全教育のさらなる推進
自転車損害賠償責任保険等への加入割合 29%(現状値) → 50%(2031年目標値)
4. 自転車等を活用した市民の健康増進と活力ある健康長寿社会の実現
自転車を利用する市民の割合(月1日以上) 41%(現状値) → 60%(2031年目標値)

IV―4. 自転車活用推進に向けた施策

(1) 施策体系

1. サイクルツーリズムの推進による地域の活性化
施策1 鬼怒川サイクリングロード等を活用したサイクルツーリズムの推進 施策2 「道の駅常総」等の新たな交流拠点との連携 施策3 サイクリスト受入環境の整備
2. 自転車交通の役割拡大に向けた快適な自転車通行空間の整備
施策4 自転車通行空間の計画的な整備 施策5 通学路における交通安全の確保 施策6 まちづくりと連携した総合的な取組みの実施
3. 自転車事故のない安全で安心な交通環境の実現と交通安全教育のさらなる推進
施策7 交通安全意識の向上 施策8 自転車安全利用の促進
4. 自転車等を活用した市民の健康増進と活力ある健康長寿社会の実現
施策9 自転車を活用した健康づくりの推進 施策10 交通手段としての自転車活用の促進

(2) 施策及び取組み

1. サイクルツーリズムの推進による地域の活性化

施策1 鬼怒川サイクリングロード等を活用したサイクルツーリズムの推進

「鬼怒川・小貝川かわまちづくり計画」により整備するサイクリングロードを活かしたサイクルツーリズムの推進により、「つくば霞ヶ浦りんりんロード」等との広域連携による交流人口拡大・地域資源の魅力発信を促進します。

【主な取組み】

- ・飲食店等にサイクルスタンドの設置
- ・サイクリングマップの作成及び更新
- ・鬼怒川小貝川流域における広域観光ルートの設定
- ・自治体間連携や民間企業主催による広域的なサイクリングイベントの開催



鬼怒川サイクリングロードオープニングイベント「鬼怒川サイクルフェスタ 2019」



工事請負業者からのサイクルスタンドの寄贈

鬼怒川緊急対策プロジェクトの河川工事で伐採した樹木や工事発生材等でサイクルスタンドを作成し、市へ寄贈されました。サイクルスタンドは市内の飲食店等の協力店舗に登り旗と一緒に設置しており、工事請負業者が自発的に行う地域貢献等の目的で行われており、地域で歓迎されています。

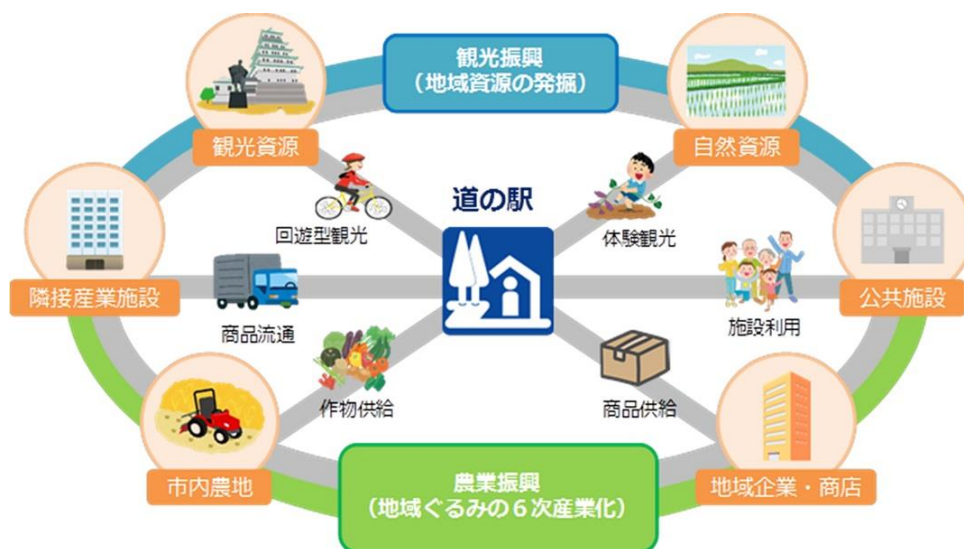
施策2 「道の駅常総」等の新たな交流拠点との連携

2023年4月に開業した道の駅常総を市の新たな玄関口として、市内広域へ来訪者を還流させるための「じょうそう観光地域づくり」の取組みと連携し、自転車を活用した地域の活性化を目指します。

【主な取組み】

- ・「道の駅常総」のサイクリング拠点化を推進
- ・レンタサイクル・シェアサイクル等の普及促進・導入検討
- ・新たな交流拠点への来訪者をターゲットに合わせたサイクリングルートの作成

【道の駅による地方創生拠点の形成】



令和3年度 地域の魅力・資源を活かしたビジネス創りに挑戦する **じょうそうLabo**

じょうそう観光地域づくりLabo

2023年にオープンする「アグリサイエンスバレー®」この機会を活かして、農業・食・観光のビジネスづくりに挑戦しませんか？

※アグリサイエンスバレーとは、道の駅や都市公園の他、観光農園・大規模施設等と連携して、2023年3月オープン予定の農業団地（栃木県宇都宮市）

「じょうそうLabo」の開講にあたり、公開講座を開催！ご興味がある方はぜひご参加ください！

2021 10月13日 水 時間 16:00~19:00 参加費 無 料 定員 50名

新たな交流と産業の拠点として圏央道常総 IC 周辺にオープンした「アグリサイエンスバレー常総」をビジネスの機会と捉え、地域の魅力や資源（ヒト・モノ・コト）を活かしたビジネスを構想する講座「じょうそう観光地域づくりLabo」を実施しました。



出典: 柏市ウェブサイト

施策3 サイクリスト受入環境の整備

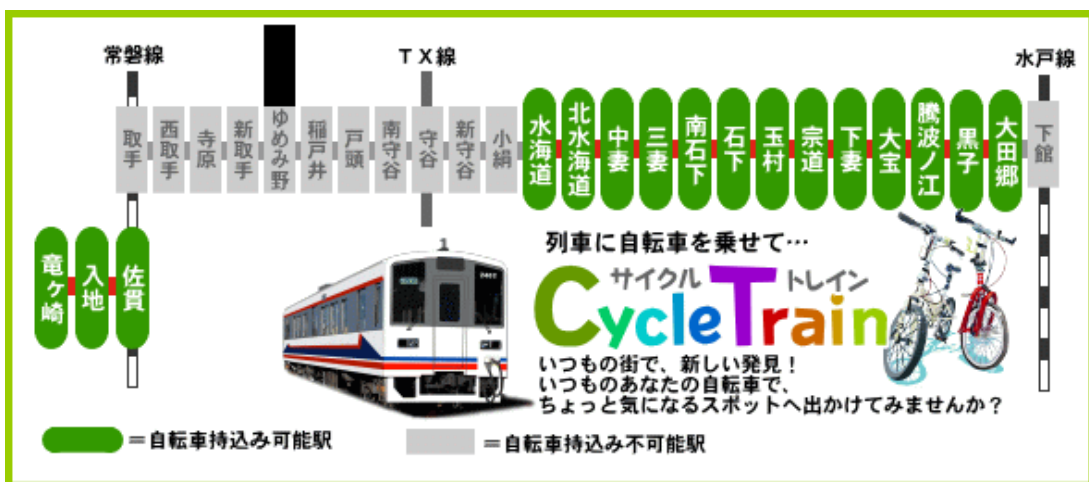
サイクリストにとって居心地の良い環境を創出するため、市内の店舗や事業所等と行政が協働し、多種多様なサービスの提供を構築します。

【主な取組み】

- ・サイクリング情報の効果的な発信
- ・サイクリスト向けサービス等の市内店舗利用促進策の検討及び実施
- ・サイクルトレインの利用区間及び利用時間拡大の検討、並びに乗換路線との連携促進



出典：一般社団法人しまなみジャパン ウェブサイト



出典：関東鉄道株式会社ウェブサイト



サイクリスト優待店マップ(土浦市)



サイクリングガイド基礎講習会

【出典：(一社)日本サイクリングガイド協会】

2. 自転車交通の役割拡大に向けた快適な自転車通行空間の整備

施策4 自転車通行空間の計画的な整備

自転車を快適に利用できる環境を創出するとともに、自転車ネットワーク計画に基づき、通勤・通学及び日常利用やサイクリング・観光等で安全・安心に自転車を利用できるよう計画的で現実的な自転車通行空間の整備を行います。また、道の駅常総等の交流拠点から鬼怒川サイクリングロード等のサイクリング幹線に誘導する誘導サインを整備し、来訪者が市内回遊しやすい環境を目指します。

【主な取組み】

- ・自転車通行空間の改善・整備及び案内標識や路面標示等の整備
- ・高水敷や管理用通路等の河川空間を活用し、連続性のあるサイクリングロードを整備
- ・サイクリングロードにおける防護柵等の設置や一般道交差点部の安全対策を実施



自転車ピクトグラムの路面標示



矢羽根型路面標示(堤防天端)



危険箇所への防護柵設置



矢羽根型路面標示(車道混在)

【出典:国土交通省】



サイクリングロードへの案内表示例

施策5 通学路における交通安全の確保

通学路の安全を確保するため、教育委員会や学校、警察等の関係機関と連携を図り、「常総市通学路交通安全プログラム」に基づく安全対策等を実施します。

【主な取組み】

- ・通学路の危険箇所等への対策
- ・関係機関との連携による定期的な安全点検の実施
- ・ゾーン30や狭さく等による安全対策の実施



自転車の通行に配慮したハンプ設置【出典:国土交通省】

施策6 まちづくりと連携した総合的な取組みの実施

「鬼怒川小貝川かわまちづくり計画」や「石下駅前周辺の基盤整備」等の歩行者・自転車中心のまちづくりと連携した自転車施策を推進する。

【主な取組み】

- ・かわまちづくり計画におけるリバースポットにベンチ等を整備
- ・交通事業者と連携した駐輪場・駐車場の整備検討
- ・まちづくりの基盤整備と連携した無電柱化の検討



かわまちづくり計画の整備イメージ

3. 自転車事故のない安全で安心な交通環境の実現と交通安全教育のさらなる推進

施策7 交通安全意識の向上

自転車を活用する年齢層により、利用頻度や利用目的等が異なることから、世代ごとの特性に応じた交通安全教育や交通ルールの順守に向けた取組みを推進します。また、新たに整備された鬼怒川サイクリングロードは自転車歩行者専用道路という一般道路との違いを踏まえたルール・マナーの呼びかけを行います。

【主な取組み】

- ・交通ルールの順守に向けた啓発
- ・サイクリングロードにおける独自マナーの呼びかけ
- ・学校における交通安全教育の推進や高齢者や外国人等を対象にした交通安全教室の実施

自転車は左側・歩行者は右側通行をお願いします。

自転車と歩行者の対面通行は、事故防止にもなります。



(鬼怒川・小貝川かわまちづくり推進協議会)
常総市役所

**自転車・歩行者専用道路
自転車は、歩行者にやさしい運転を心がけましょう。**

河川管理車両は通ります。ご注意ください。

常総市役所

鬼怒川サイクリングロードにおける独自ルールとマナーの呼びかけ



児童・生徒の交通安全教室

高齢者の交通安全教室

土浦地区高齢者運転セミナー

(左) 高齢者運転セミナー
(右) 自動二輪車・原付安全運転講習

交通安全教育活動 【出典:(一財)茨城県交通安全協会】

施策8 自転車安全利用の促進

自転車を安全かつ快適に利用できるよう、「自転車安全利用五則」を中心とした交通ルールへの順守や自転車損害賠償保険への加入促進等についての啓発に取り組めます。

【主な取組み】

- ・自転車点検整備講習の開催
- ・自転車損害賠償保険の加入促進
- ・ヘルメット着用の意識啓発



自転車安全利用のための取組み 【出典:茨城県】

カッコいいだけじゃない! 命を守ります!!

ヘルメットを着用しないと死亡率が約3倍に!

自転車事故による死者の56%が頭部を損傷



警察庁・都道府県警察

ヘルメット着用の意識啓発 【出典:茨城県】

4. 自転車等を活用した市民の健康増進と活力ある健康長寿社会の実現

施策9 自転車を活用した健康づくりの推進

自転車の利用は健康増進効果やサイクリススポーツによるコミュニティ形成にも役に立つことから、市民の体力の向上や余暇の充実に資するよう様々な機会の創出を図ります。

【主な取組み】

- ・健康増進と連携した観光事業の促進
- ・自転車を活用した健康づくりに関する広報啓発の実施
- ・市民の健康増進を担う計画との連携
- ・「元気アップ！りいばらき」等の健康アプリとの連携



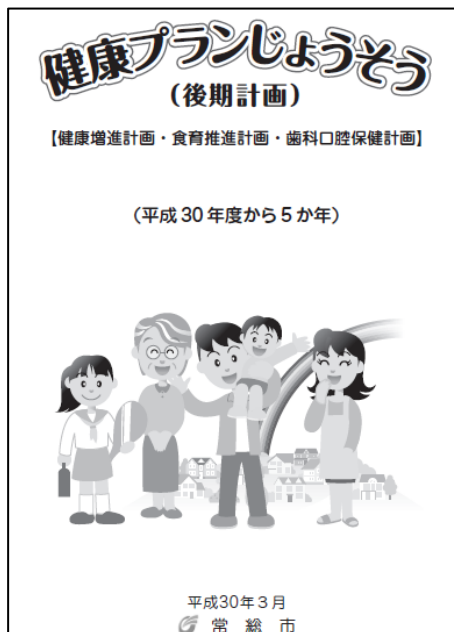
いばらき自転車活用シンポジウム

【出典：茨城県】



健康アプリ「元気アップ！りいばらき」

【出典：茨城県】



「健康プランじょうそう」では、自動車から自転車への切り替えを推進しています。

【行動目標】

1. 日常生活の中で、意識してあと10分歩こう。
2. 週2回、1回30分以上の汗ばむ程度の運動をしよう。
3. 気軽に運動を始めるきっかけをみつけよう。

【事業者の役割】

■自動車を使わず、自転車などを利用する取り組みを推進しましょう

施策10 交通手段としての自転車活用の促進

自転車は年齢・性別に関係なく、誰もが利用できる身近で手軽な利便性の高い移動手段です。市街地の交通渋滞や環境への影響等を考慮し、自動車に依存せず、通勤・通学・日常利用の交通手段として自転車活用を促進します。

【主な取組み】

- ・自転車通勤及び通学の促進
- ・SDGsと協調した情報発信
- ・災害等緊急事態時における自転車活用の推進



自転車通勤の利用促進に向けた取組み



関東鉄道常総線で利用できるサイクルトレイン

V 自転車ネットワーク計画

V-1. ネットワーク計画の概要

(1)計画の目的

常総市自転車ネットワーク計画は、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(H28.7 国土交通省・警察庁)」や「いばらき自転車ネットワーク計画(茨城県)」における考え方などを踏まえ、安全・安心・快適な自転車通行空間の整備や自転車利用環境の改善を目指します。

(2)対象区域

常総市全域を対象とします。

(3)計画の基本方針

自転車ネットワーク計画を策定するにあたって、基本方針を以下のとおり示します。

①サイクリング・観光を対象としたネットワーク

整備が完了した鬼怒川サイクリングロードは、市内の中央を南北に縦断していることから、この幹線をネットワークとして活用すれば、市内を回遊することが容易になるため、各地に点在する地域資源や交流拠点を結ぶネットワーク路線の自転車利用環境の充実を目指します。

②通勤・通学及び日常利用を対象としたネットワーク

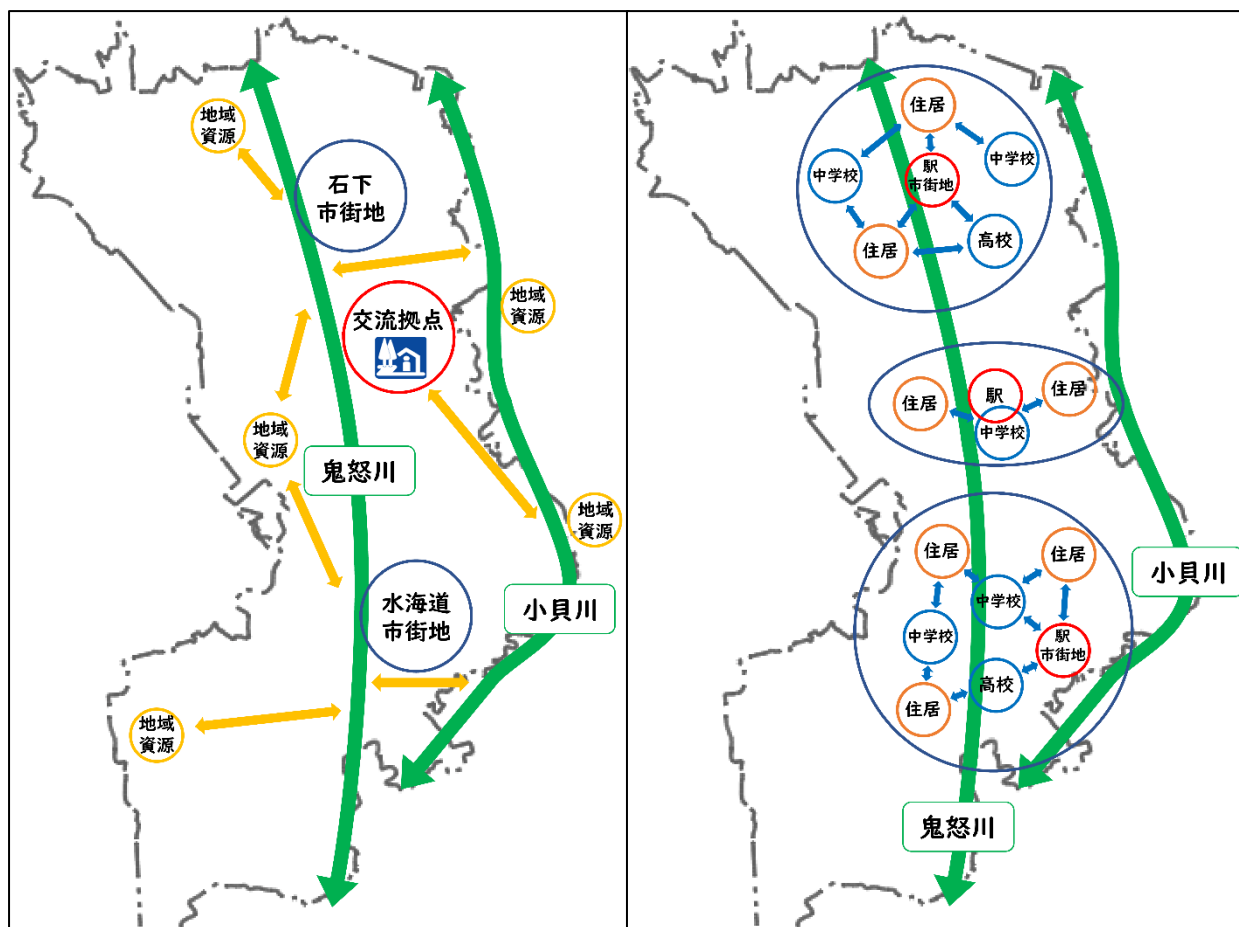
なるだけ自動車に頼らず、健康長寿社会及び持続可能な社会の実現に向け、通勤・通学及び日常利用における自転車の利用促進を図るため、学校周辺の自転車通学路や駅周辺及び工業団地等のネットワーク路線の利用環境を改善します。

サイクリング・観光を対象としたネットワーク

通勤・通学及び日常交通を対象としたネットワーク

ネットワーク計画の基本方針イメージ

■ネットワーク形成のイメージ



サイクリング・観光を対象としたネットワーク

通学・通勤及び日常交通を対象としたネットワーク

(4) いばらき自転車ネットワーク計画における位置づけ

① 広域のサイクリングを対象としたネットワーク

鬼怒・小貝リバーサイドルートは鬼怒川・小貝川の堤防を繋ぐ広域のサイクリングを対象としたネットワークを構成するモデルルート(幹線コース)として選定されています。



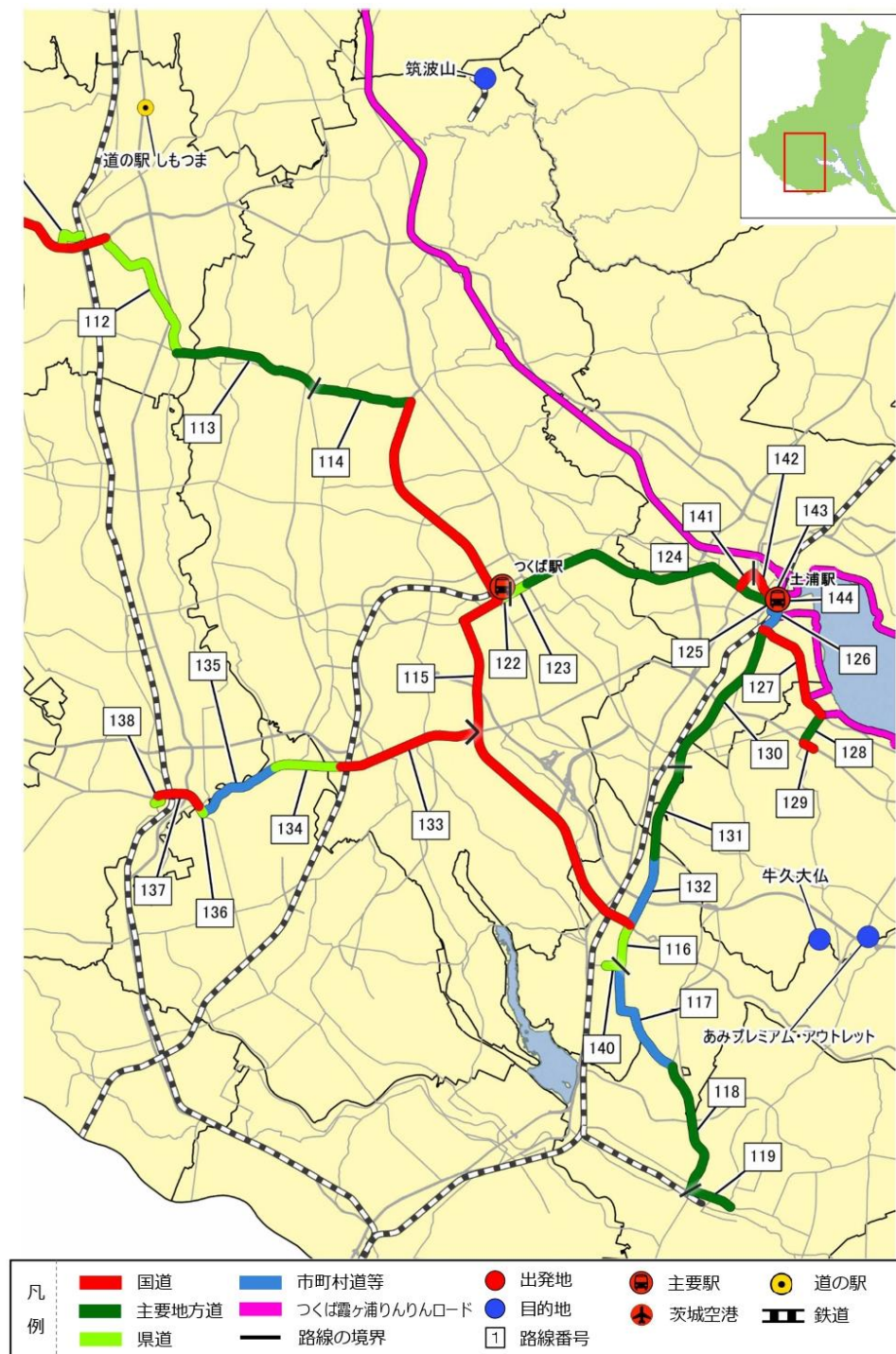
(注1) ネットワークを構成する路線は、関係機関との調整等により変動する場合があります。また、今後の自転車利活用の進展に応じて、ネットワークの拡充を図ります。

(注2) 鬼怒・小貝リバーサイドルート(仮称)については、別途、鬼怒川・小貝川かわまちづくり推進協議会で整備中であり、ルートを点線表示しています。

広域のサイクリングを対象としたネットワーク (茨城県)

②広域の日常交通を対象としたネットワーク

つくば市から小貝川の大和橋、国道354号を經由し、水海道駅へつながる路線は、広域の日常交通を対象としたネットワークとして選定され、市町村計画と足並みを揃えて整備を推進する予定となっております。



広域の日常交通を対象としたネットワーク（茨城県）

V-2. ネットワーク路線の選定

(1) ネットワーク路線の考え方

ネットワーク計画の目的や基本方針を踏まえ、鬼怒川・小貝川のサイクリングロードの縦軸とそれを東西に結ぶ横軸を「鬼怒・小貝リバーサイドルート」、自転車を多く利用する中高生や日常利用のための「通勤・通学・日常利用路線」、鬼怒・小貝リバーサイドルートから市内広域へ周遊するための「観光路線」を選定します。なお、路線の選定にあたっては、国及び県のガイドラインの考え方にに基づき、必要な路線と整備形態を踏まえた上で、自転車ネットワーク路線の選定を行います。

【自転車ネットワーク路線選定の考え方】

- ① 自転車ネットワーク路線の設定に当たっては、「いばらき自転車ネットワーク(鬼怒・小貝リバーサイドルート等)を軸に連続性、回遊性のあるネットワークを選定します。
- ② 学生の自転車通学路の現状を踏まえ、安全に通行できる学校周辺の通学路の環境改善・維持補修が必要な路線を選定します。また、通勤や日常生活における自転車利用を促進するため、「水海道市街地」、「石下市街地」、「大生郷工業団地」等での自転車利用環境の充実を図る路線を選定します。
- ③ サイクリング・観光を対象としたネットワークについて、「鬼怒・小貝リバーサイドルート」は近隣市町との連携を見据えた広域のサイクリングを対象としたネットワーク路線、「観光路線」は新たな交流拠点として整備された道の駅や市内の地域資源と鬼怒川・小貝川を結ぶネットワーク路線を選定します。

【自転車ネットワーク路線の選定項目】

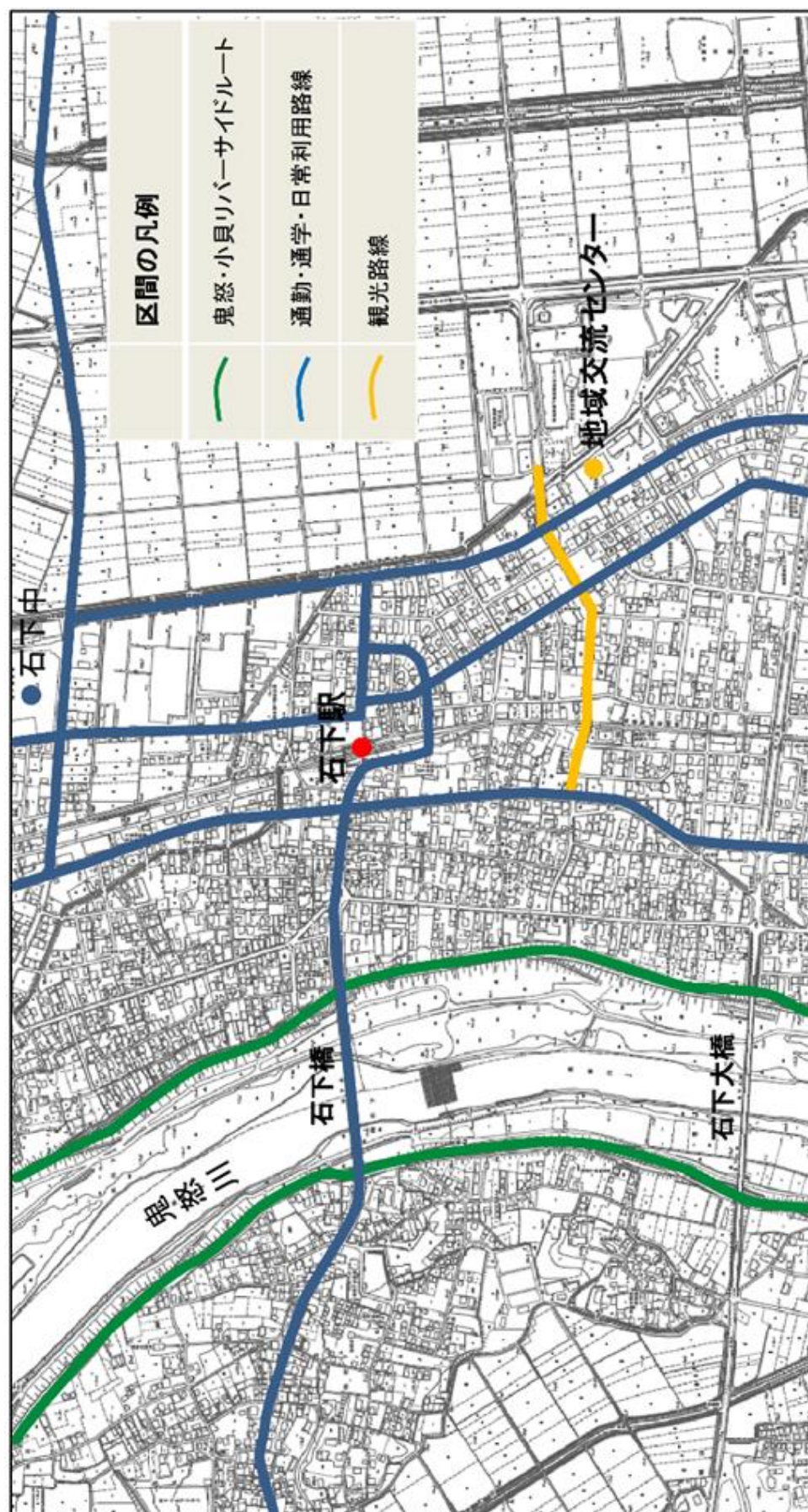
- ① 地域内における自転車利用の主要路線としての役割を担う公共交通施設、学校、地域の核となる商業施設及びスポーツ関連施設等の大規模集客施設、主な居住地区等を結ぶ路線
- ② 自転車と歩行者の錯綜や自転車関連の事故が多い路線の安全性を向上させるため、自転車通行空間を確保する路線
- ③ 自転車通学路の対象路線
- ④ 地域の課題やニーズに応じて自転車の利用を促進する路線
- ⑤ 自転車の利用増加が見込まれる、沿道で新たに施設立地が予定されている路線
- ⑥ 既に自転車の通行空間(自転車道、自転車専用通行帯、自転車専用道路)が整備されている路線
- ⑦ その他自転車ネットワークの連続性を確保する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

安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（国土交通省・警察庁）

(2) 自転車ネットワーク路線の選定

常総市の自転車ネットワーク路線は、市の南北に縦断する「鬼怒・小貝リバーサイドルート」を軸として、広域的なサイクリングや地域資源を結ぶ観光需要を取り入れ、また、通勤通学等の日常利用も鑑みつつ、「いばらき自転車ネットワーク路線」と整合を図りながら選定しました。

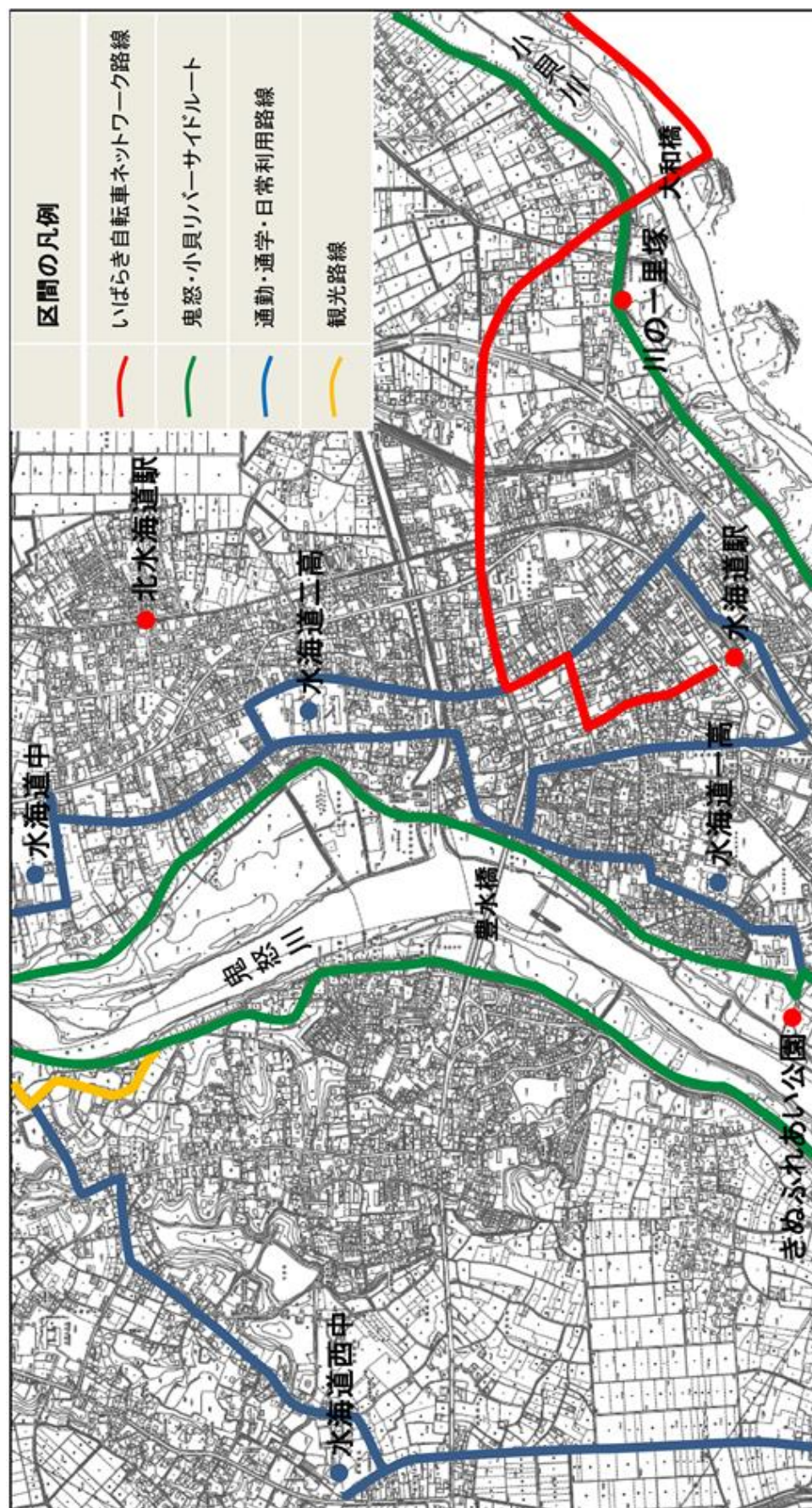
常総市自転車ネットワーク(石下市街地)



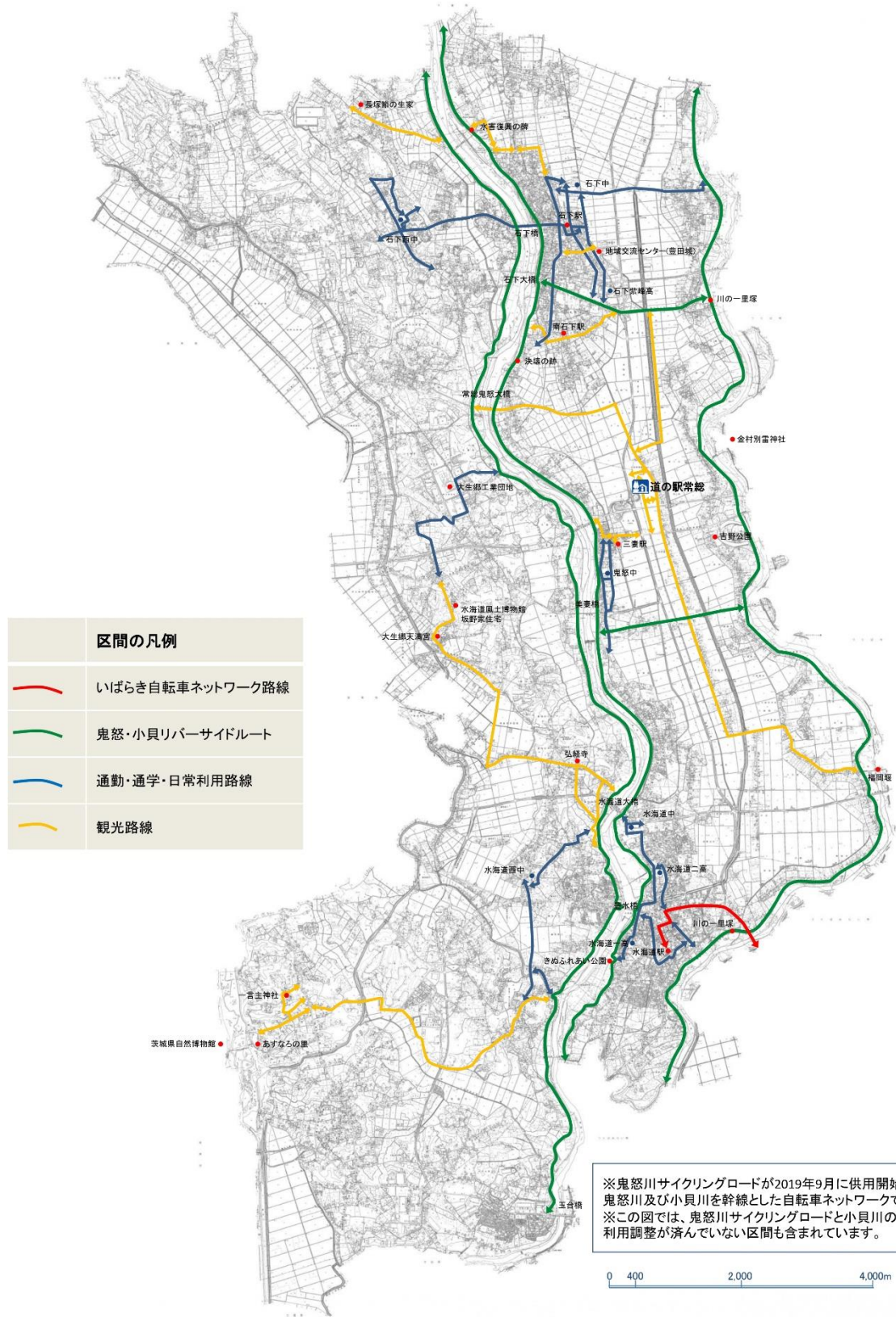
常総市自転車ネットワーク(圏央道常総IC周辺)



常総市自転車ネットワーク(水海道市街地)



常総市自転車ネットワーク



常総市自転車ネットワークを構成する路線一覧

道路 管理者	路線 区分	路線名	起点	終点	延長 (km)
茨城県	国道	国道 354 号	新井木交差点	諏訪町交差点	0.91
	県道	石下停車場線	谷和原筑西線	石下駅前	0.24
		三妻停車場線	三妻駅前	三坂新田西交差点	0.54
		下妻常総線	大和橋	長助町	0.44
			十花町	稲荷大明神	0.38
		常総取手線	大和橋	新井木交差点	0.55
		水海道停車場線	諏訪町交差点	水海道宝町	0.35
		取手常総自転車道線	大和橋	水海道川又町	3.16
茨城県 小計					6.57
常総市	市道	鬼怒川右岸(6006号, 西 159 号)	国生	内守谷町	19.81
		鬼怒川左岸(5056号, 東 2 号)	若宮戸	水海道高野町	18.21
		小貝川右岸(東 132 号, 東 531 号, 東 532号, 1327号, 1836号, 1971号, 1-108号, 1-110号, 1-216号)	舘方	長助町	11.17
		東 560 号, 東 598 号	新石下	本豊田	2.74
		1-107 号, 1-108 号, 1-213 号, 2-204号, 2-114号, 2-115号	常総鬼怒大橋	福岡堰	9.67
		1018号, 1106号	豊受神社前	五家丁字路	0.43
		1-104号	谷和原筑西線	平和橋	2.58
		1-233号, 3947号	内守谷町	玉台橋西	0.40
		2-102号, 2-112号	本石下(交番前)	豊田	2.50
		2-201号	石下中学校	新石下	1.97
		2-110号	石下中学校南	新石下	1.78
		2-103号, 東 916号, 東 341号	石下中学校西	谷和原筑西線	2.99
		東 379号	石下駅前東	江連用水	0.25
		東 383号	石下駅前西	石下駅南踏切東	0.24
		2-202号	本石下(銀行前)	石下庁舎	0.67
		東 922号, 東 923号	中沼	谷和原筑西線	2.72
		2-105号, 2-218号, 西 292号	石下西中学校北	高崎坂東線	2.77
		西 288号, 西 290号, 西 291号, 西 1170号, 西 1225号	石下西中学校南	高崎坂東線	0.59
		2-206号, 西 158号	長塚節の生家	国生排水樋管	1.50
		2-113号, 2-213号, 東 280号	谷和原筑西線	水害復興の碑	1.07
		2-103号, 東 291号	石下配水場	谷和原筑西線	0.82
		2-203号, 2-213号, 東 653号	妙見橋	鬼怒川堤防(大房)	1.80
		1-101号, 1-102号, 1-103号, 2166号,	花島町稲荷神社	土浦坂東線	3.21

		2088号, 2116号, 2092号			
常総市	市道	1-204号, 1074号, 東 733号, 東 745号	八間堀川	三坂新田町	2.42
		1-207号, 1137号, 1152号, 1942号, 5047号, 5055号	谷和原筑西線	三坂郵便局	3.11
		1-103号, 1-105号, 1-208号, 2695号, 2283号, 2286号, 2602号	土浦坂東線	鬼怒川堤防(羽生町)	5.78
		2627号	弘経寺前	大門通	0.94
		1-102号, 2670号, 2671号, 2675号	羽生町	安養寺南	1.68
		1-102号, 1-212号, 2641号, 2653号, 2654号	鴻巣樋管	水海道西中学校南	1.56
		1-113号, 2652号	水海道西中学校西	絹西保育園	1.83
		3495号, 3501号, 3504号	浜宿橋	豊坂排水樋管	1.28
		1478号, 1479号, 1483号, 1716号, 1-114号, 1-214号	第 6 保育所	水海道天満宮	3.38
		1-111号, 1498号	水海道二高	淵頭交差点	1.35
		1-115号, 1-224号, 1704号, 1947号	橋本町交差点	淵頭踏切	1.55
		1-119号, 1-226号, 3569号,	豊坂排水樋管	水海道あすなろの里	5.95
		1-225号, 3075号	大塚戸会館	一言主神社	1.10
		5057号, 5058号, 5059号, 5060号	土浦坂東線	道の駅常総	1.65
		常総市 小計			
国	河川管理用通路	小貝川右岸(福二町)	小貝川右岸(東町)	5.16	
合計					135.20

※優先整備箇所は以下のとおり

- ①鬼怒川サイクリングロード自体の整備とサイクリングロードと市内を結ぶ周辺道路との接合部分の整備
- ②道の駅常総等の交流拠点と鬼怒川・小貝川を結ぶネットワーク路線

V-3. 整備形態

(1) 整備形態の考え方

自転車ネットワーク路線の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」や茨城県の「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」等を参考に検討します

① 国のガイドラインの考え方

国のガイドラインでは、自転車ネットワーク路線の整備形態について、路線毎の道路状況や、自動車交通量や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3種類のうち、いずれかの整備形態を選定することとしています。

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 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。

安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（国土交通省・警察庁）

基本的な整備形態(イメージ)

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)	(1) 歩道のある道路における対策 【路肩・停車帯内の対策】 【車線内の対策】 ※ 自転車等通行帯は外車線の下に設けられることができる (2) 歩道のない道路における対策 【車線内の対策】

安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（国土交通省・警察庁）

②いばらき自転車ネットワーク計画の考え方

いばらき自転車ネットワークを形成する路線の整備形態について、以下のとおり示しています。

自転車通行空間の整備形態の考え方

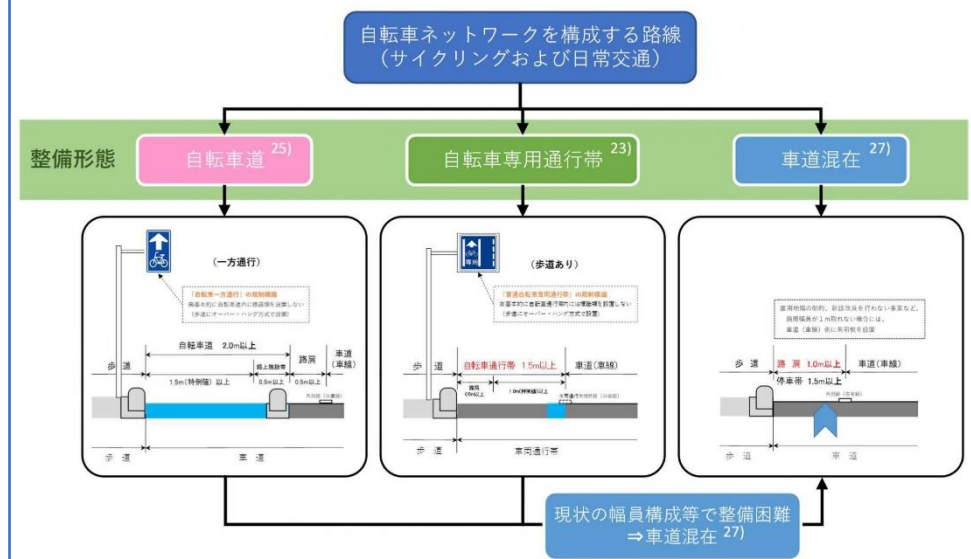
「いばらき自転車ネットワークの広域のサイクリングサイクリングを対象としたネットワークを構成するモデルルート⁴²⁾」は、早期の整備が求められるため、前計画から引き続き今後4年間の計画期間において、現況の車線数および歩車道境界は変更しないものとします。

また、現状の幅員構成において「自転車道²⁵⁾」又は「自転車専用通行帯²³⁾」の整備が困難である場合は「車道混在²⁷⁾」による整備を推進し、早期に自転車通行空間²⁴⁾の安全性の向上を図るものとします。

なお、自転車ネットワークに位置づけた路線のうち、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ものとします。

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

※なお、ルート沿線でバイパス等の新設する道路の計画や整備する見込みとなった場合には、その区間において自転車道²⁵⁾や自転車専用通行帯の整備を検討していきます。



いばらき自転車活用推進計画（茨城県）

③本市の整備形態の考え方

国の「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、本市における整備にあたっての前提条件を次のとおりとします。

<整備形態の前提条件>

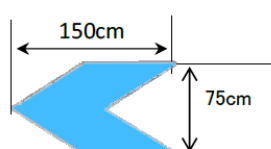
- 自転車ネットワーク路線は、国道、県道、市道を問わず対象とします。
- 自転車ネットワーク路線として選定した国道及び県道については道路管理者等との協議により整備を進めます。
- 「自転車道(2.0m以上)」, または「自転車専用通行帯(1.5m以上)」の整備に必要な空間の確保が困難である場合は、「車道混在」の整備形態を基本とします。

(2)路面標示

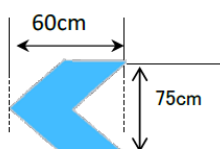
路面標示のデザイン・寸法等については、「いばらき自転車ネットワーク自転車通行環境整備ガイドライン」を参考に検討します。なお、設置間隔については、以下の考え方を基本としつつ、現地の状況に応じた対応を図ります。また、矢羽根型路面の色彩は青系色を基本に設定しますが、通学利用路線については緑系色で設定するものとします。

＜県版の考え方＞

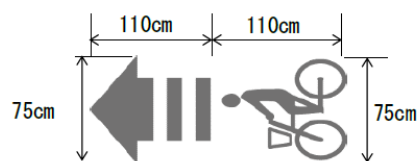
- 矢羽根、自転車のピクトグラムのデザイン・寸法は、国のガイドラインを踏まえ、以下のとおりとする
- 標準タイプは幅 75cm、長さ 150cm の矢羽根とする
- 生活道路では幅 75cm、長さ 60cm の矢羽根とする



矢羽根（標準）



矢羽根（生活道路）



自転車のピクトグラム

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	● 矢羽根の設置間隔を80mとする。 80m	● 矢羽根の設置間隔を200mとする。 200m
交差点部	● 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。 ● 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。 ● さらに付加車線のすりつけ長に相当する15～30mの位置に矢羽根を設置する。 ● 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。 200m 30m 15~30m 5m程度	

(3)案内看板等の標示

安全な走行環境を確保するため、道路標識、路面表示だけでなく、法定外の案内看板等の設置についても検討します。

なお、案内看板等のデザインについては、「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」を参考に検討します。

注意喚起標識のデザイン例



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」（茨城県）

(4)危険箇所への対応

安全な走行環境を確保するため、グレーチング対策等の危険箇所の改善や、道路の除草・土砂の撤去といった維持管理レベルの向上が必要な箇所について対策を検討します。

自転車利用環境整備の基本的な考え方



いばらき自転車活用推進計画（茨城県）

VI 計画の推進体制

VI-1. 計画の実施スケジュール

施策 目標	施策	主な取組み	スケジュール						実施主体
			R4	R5	R6	R7	R8	R9- R13	
サイクルツーリズムの推進による地域の活性化	①鬼怒川サイクリングロード等を活用したサイクルツーリズムの推進	飲食店等にサイクルスタンドの設置	■▶	▶	▶	▶	▶	▶	市, 民間
		サイクリングマップの作成及び更新	▶	▶	▶	▶	▶	▶	市
		鬼怒川小貝川流域における広域観光ルートの設定	■▶	▶	▶	▶	▶	▶	市, 他市町
		自治体間連携や民間企業主催による広域的なサイクリングイベントの開催	▶	▶	▶	▶	▶	▶	市, 他市町, 民間
	②「道の駅常総」等の新たな交流拠点との連携	「道の駅常総」のサイクリング拠点化を推進	▶	▶	▶	▶	▶	▶	市, 民間
		レンタサイクル・シェアサイクル等の普及促進・導入検討	■...	▶	▶	▶	▶	▶	市, 民間
		新たな交流拠点への来訪者をターゲットに合わせたサイクリングルートの作成	■▶	▶	▶	▶	▶	▶	市, 民間
	③サイクリスト受入環境の整備	サイクリング情報の効果的な発信	▶	▶	▶	▶	▶	▶	市, 民間
		サイクリスト向けサービス等の市内店舗利用促進策の検討及び実施	■...	▶	▶	▶	▶	▶	市, 民間
		サイクルトレインの利用区間及び利用時間拡大の検討、並びに乗換路線との連携促進	■...	■	▶	▶	▶	▶	市, 民間
自転車交通の役割拡大に向けた快適な自転車通行空間の整備	④自転車通行空間の計画的な整備	自転車通行空間の改善・整備及び案内標識や路面標示等の整備	▶	▶	▶	▶	▶	▶	国, 県, 市
		高水敷や管理用通路等の河川空間を活用し、連続性のあるサイクリングロードを整備	▶	▶	▶	▶	▶	▶	国, 市
		サイクリングロードにおける防護柵等の設置や一般道交差点部の安全対策を実施	▶	▶	▶	▶	▶	▶	国, 市
	⑤通学路における交通安全の確保	通学路の危険箇所等への対策	■...	▶	▶	▶	▶	▶	県, 市
		関係機関との連携による定期的な安全点検の実施	▶	▶	▶	▶	▶	▶	県, 市
		ゾーン30や狭さく等による安全対策の実施	■...	■	▶	▶	▶	▶	県, 市
	⑥まちづくりと連携した総合的な取り組みの実施	かわまちづくり計画におけるリバースポットにベンチ等を整備	▶	▶	▶	▶	▶	▶	国, 市
		交通事業者と連携した駐輪場・駐車場の整備検討	■...	■	▶	▶	▶	▶	市, 民間
		まちづくりの基盤整備と連携した無電柱化の検討	■...	■	▶	▶	▶	▶	市, 民間

施策 目標	施策	主な取組み	スケジュール						実施主体
			R4	R5	R6	R7	R8	R9- R13	
自転車事故のない安全で安心な交通環境 の実現と交通安全教育のさらなる推進	⑦交通安全意識の 向上	交通ルールの順守に向けた啓発							県, 市
		サイクリングロードにおける独自 マナーの呼びかけ							国, 市, 他 市町
		学校における交通安全教育の推 進や高齢者や外国人等を対象にし た交通安全教室の実施							県, 市
	⑧自転車安全利用 の促進	自転車点検整備講習の開催							県, 市
		自転車損害賠償保険の加入促進							県, 市
		ヘルメット着用の意識啓発							県, 市
自転車等を活用した市民の健康増進と活力 ある健康長寿社会の実現	⑨自転車を活用した 健康づくりの推進	健康増進と連携した観光事業の 促進							県, 市
		自転車を活用した健康づくりに関 する広報啓発の実施							県, 市
		市民の健康増進を担う計画との 連携							市
		「元気アップ！りいばらき」等の健 康アプリとの連携							県, 市
	⑩交通手段としての 自転車活用の促進	自転車通勤及び通学の促進							市
		SDGsと強調した情報発信							市
		災害等緊急事態時における自転 車活用の推進							市

※ 実施スケジュールについて

- ▶ 施策推進のための検討期間
—————▶ 施策実施期間

VI―2. 計画の推進体制及びフォローアップ

計画の推進に当たっては、国、県、近隣市町、民間事業者等と連携を図りながら、具体的な事業の検討を行い、自転車活用の推進に向けて取り組んでいきます。

計画の進捗管理は、毎年、施策の進捗や達成状況等を定期的に評価し、改善点等の抽出を行いながら、必要に応じて施策の見直しを行っていきます。

施策の評価については庁内関係各課を交えた評価を実施するとともに、外部有識者等で構成される「常総市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。

実施主体の役割分担

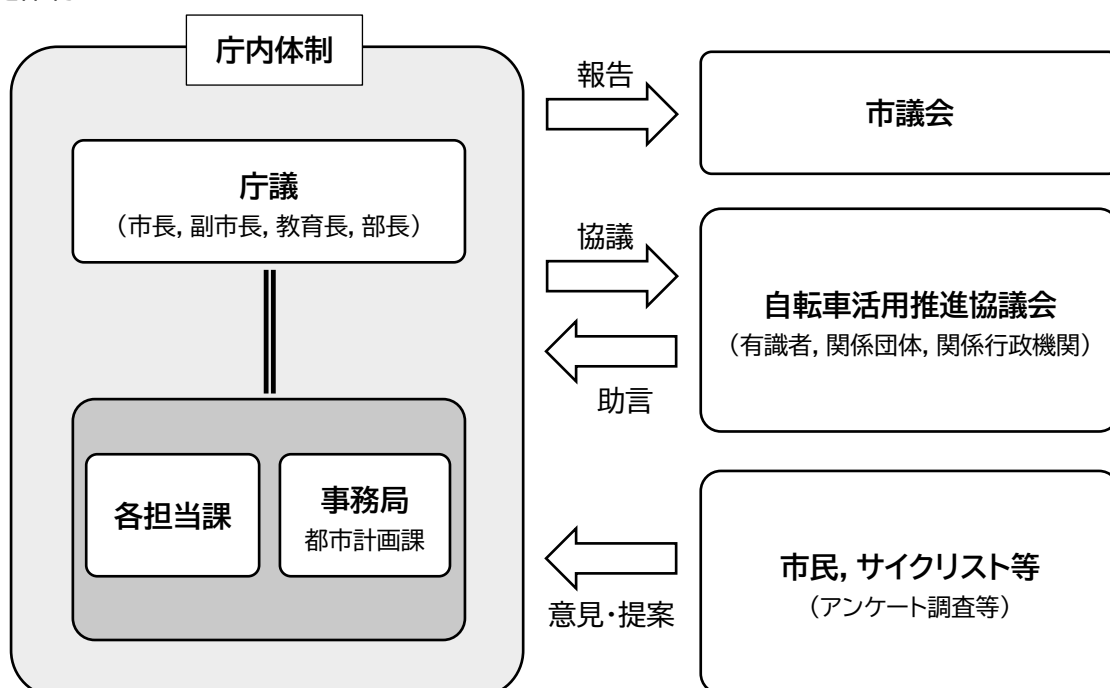
茨城県	県全体の方針や市町村同士の連携等、計画推進に向けた指導的な役割を果たす。
常総市	自転車活用の推進に資する常総市独自の取組みを展開する他、地域の関係者との連携により取組みを補完する。
民間事業者	行政と連携して民間活力を活かす。 ※企業や店舗等に限らない、団体等様々な主体との連携を検討する。
かわまちづくりの枠組み	河川管理者である国交省下館河川事務所と「鬼怒川小貝川かわまちづくり」に参画する沿川自治体の連携・共創により、広域的な活用を検討するとともに、様々な課題について解決する役割を果たす。

VII 資料編

計画策定の経緯

日 程	内 容
令和3年3月16日	第1回常総市自転車活用推進協議会
令和3年7月	サイクリストアンケート調査実施
令和3年8月～9月	市民アンケート調査実施
令和3年9月	中学生アンケート調査実施
令和3年12月27日	第2回常総市自転車活用推進協議会
令和4年2月18日	第3回常総市自転車活用推進協議会
令和4年2月21日～ 令和4年3月22日	パブリックコメント実施
令和4年2月24日	市議会議員全員協議会に計画素案報告
令和4年3月31日	計画策定
令和6年4月1日	一部改訂

策定体制



常総市自転車活用推進協議会 委員名簿

(敬称略, 順不同)

No.	分野	氏名	所属・役職等
1	有識者	平田 輝満	茨城大学大学院 理工学研究科 都市システム工学領域 准教授
2	関係団体	渡邊 敬史	関東鉄道株式会社鉄道部施設課 課長
3		石塚 理治	常総市観光物産協会 副会長(石塚輪店)
4		草間 昭一	市内サイクリスト団体(Team JOSO)
5	関係行政機関	海老原 二良	茨城県県民生活環境部スポーツ推進課 課長 ※1
6		海老原 徹	茨城県土木部道路維持課道路保全強化推進室 室長 ※2
7		永井 一郎	国土交通省下館河川事務所調査課 課長
8		大郷 秀樹	茨城県常総警察署交通課 課長
9		浦和 振	茨城県常総工事事務所 所長 ※3
10	市職員	戸塚 勇	都市建設部長 ※4
11		小島 裕治	産業振興部長
12		小林 寛明	教育委員会 教育部長 ※5

※1 茨城県県民生活環境部スポーツ推進課 課長 内田委員(第1回)

※2 茨城県土木部道路維持課道路保全強化推進室 室長 石川委員(第1回)

※3 第3回協議会より参画

※4 常総市都市建設部長 木村委員(第1回)

※5 常総市教育委員会教育部長 飯村委員(第1回)

常総市自転車活用推進協議会設置要綱

(設置)

第1条 自転車活用推進法(平成28年法律第113号)の基本理念に基づき、自転車の利活用を総合的・計画的に推進していくことを目的として、市の実状に応じた具体的な目標や施策等に関して自転車活用推進計画を策定し推進するため、常総市自転車活用推進協議会(以下「協議会」という。)を設置する。

(役割)

第2条 協議会は、次に掲げる事項について協議、助言等を行う。

- (1)常総市自転車活用推進計画の策定に関すること。
- (2)自転車ネットワーク計画の策定に関すること。
- (3)常総市における自転車走行環境の改善に関すること。
- (4)常総市における自転車利用者の受け入れ環境の充実等に関すること。
- (5)常総市自転車活用推進計画に基づく目標及び施策に関する進行管理に関すること。
- (6)その他必要な事項に関すること。

(構成)

第3条 協議会の委員は、次に掲げる者をもって構成し、市長が委嘱し、任命する。

- (1)有識者
- (2)関係団体及び関係行政機関の者
- (3)市職員
- (4)前3号に掲げるもののほか市長が適当と認める者

2 委員の任期は、2年以内とし、再任を妨げない。ただし、補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。

(会長及び副会長)

第4条 協議会に会長及び副会長を置く。

- 2 会長は委員の互選によってこれを定め、副会長は会長が選任する。
- 3 会長は、協議会の事務を総理し、協議会を代表する。
- 4 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。

(会議)

第5条 協議会の会議(以下「会議」という。)は、会長が招集し、その議長となる。ただし、第3条第2項の規定による委員の委嘱又は任命後最初の会議は、市長が招集する。

- 2 会長は、必要があると認めるときは、会議に委員以外の者の出席を求め、その説明若しくは意見を聴き、又は必要な資料の提出を求めることができる。

(秘密の保持)

第6条 委員は、正当な理由がなく、協議会の業務を通じて知り得た秘密を他に漏らしてはならない。委員の職を退いた後も同様とする。

(庶務)

第7条 協議会の庶務は、都市建設部都市計画課において処理する。

(その他)

第8条 この要綱に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、別に定める。

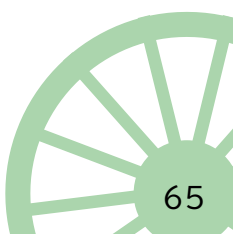
附 則

(施行期日)

1 この要綱は、令和3年3月1日から施行する。

(最初の会議)

2 第4条第1項及び第2項の規定により会長を定めるまでの間、市長が会議の議長となる。



常総市自転車活用推進計画

令和 4 年 3 月 策定

令和 6 年 4 月 一部改訂

常総市 都市建設部 都市計画課

〒303-8501 茨城県常総市水海道諏訪町 3222 番地 3

電話:0297-23-2111(代表)