第２回常総市自転車活用推進協議会

第１回協議会における各委員からのご意見

第１回協議会（R3.3.16）における各委員からのご意見

自転車活用推進に関する目標及び施策

- ✓「公共交通への依存度は低く自動車利用率が高い」に対する施策目標があまり見えてこない。
- ✓サイクル＆ライドの観点で自転車を駅前に置く利用環境整備を位置付けるべき。
- ✓自転車置き場の整備主体を計画に盛り込むべき。
- ✓サイクルトレインを積極的にアピールすべき。
- ✓鉄道を利用することで，計画に特徴が出せる地域である。
- ✓市民がサイクリングロードを認知し活用されることが大切で，その後，外部に波及していく。
- ✓サイクリングロードから観光名所への道路について，看板設置，安全対策等を進めること。
- ✓裏道でも良いのでネットワーク計画で位置づけ，長期的に整備していくこと。
- ✓学生の通学利用だけでなく，日常利用も考えるべき。
- ✓安全な空間を作り，教育を行い，子どもにも自転車利用できる環境づくりが理想である。
- ✓普段車を使っている人が急に自転車は使わないので，担当レベルで車の代わりに公共交通機関や自転車を使う取り組みを始めてみるべき。
- ✓市は防災の意識が高いので，災害時の移動手段として自転車利用を促しても良いのではないか。
- ✓自転車のサポートセンターがサイクリングロードＭＡＰに落ちていないので，外部からの来訪者向けに上手く落とし込むべき。
- ✓自転車に興味のある積極的な高校生を集めたワークショップを開催し，計画にのせたい施策を考えてもらうこともやるべき。

自転車活用を通じた市の将来目指すべき姿

- ✓サイクリングロード等の魅力ある素材は揃っているので，それを如何に今後利活用していくかが大切。
- ✓市が目指すべきビジョン・イメージをぼやかさず，明確にする必要がある。
- ✓「市民向け」「外部向け」２つの論点がある。
- ✓ビジョンが重要で，それに結び付く施策の優先順位も大切。
- ✓計画策定済みの自治体は全体網羅型が多い。
- ✓ビジョンを１点にフォーカスするのか，又は全体を包含していくかを考える必要がある。

その他

- ✓協議会資料はできる限りオープンにし，外部から積極的に意見をもらうこと。
- ✓草案作成前には市民意見を反映させること。
- ✓高校生を対象にしたワークショップや，中学生の通学路や日常利用を把握するためのアンケートを実施するべき。
- ✓国が第２次自転車活用推進計画の策定に向けて動いているので，国の動向を勘案しながら策定を進めること。（Ｒ３．５．２８閣議決定）
- ✓庁内プロジェクトチームや職員のサイクリングチームに計画策定に積極的に参加してもらうこと。
- ✓一時的に観光需要は落ちているが，今後は回復していくので，それに向けた下準備をしておくことが大切。

第２回常総市自転車活用推進協議会

第２次自転車活用推進計画の概要
（令和３年５月２８日閣議決定）

第2次自転車活用推進計画の概要

1．総論

※関係団体等の意見聴取、計画の骨子に関するWEBアンケート（総回答数4,997）、パブリックコメント（総意見数69）を通じて幅広く意見を求めた上で策定。

（1）自転車活用推進計画の位置付け

自転車活用推進法に基づき策定する、
我が国の自転車の活用の推進に関する基本計画

（2）計画期間

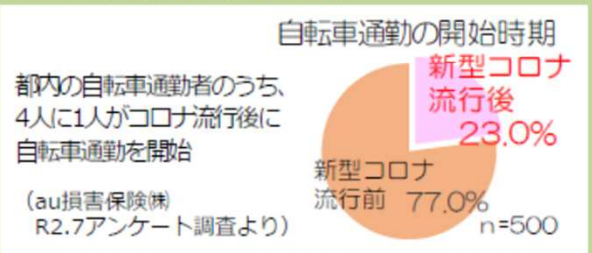
長期的な展望を視野に入れつつ、**令和７（2025）年度まで**

（3）自転車を巡る現状及び課題

第１次計画からの社会情勢の変化等

コロナ禍における生活様式・交通行動の変容

○ コロナ禍で、**通勤・配達目的**等の自転車利用のニーズが高まっている。



情報通信技術の発展

○ 交通分野でも**デジタル化**が更に進展する可能性。（複数の交通モードやまちづくりとの連携等）

高齢化等も踏まえた「安全・安心」

○ 健康や生きがいの観点から、**高齢者、障害者等にも対応**した様々な自転車の普及を更に進める必要。

○ 配達目的等での自転車利用者が増加する中、**危険な運転を防止**するなど、安全の確保が課題。

○ 自転車対歩行者の**高額賠償事故**が発生。一方、保険加入促進について、都道府県等の取組も進展。

脱炭素社会の実現に向けた動き

新たな低速小型モビリティの登場
（自転車通行空間への影響）

2．自転車の活用の推進に関する目標及び実施すべき施策

3．自転車の活用の推進に関し講ずべき措置

持続可能な社会の実現に向け、自転車の活用の推進を一層図る

4．自転車の活用の推進に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項

○関係者の連携・協力　○計画のフォローアップと見直し　○調査・研究、広報活動等　等

第１次計画からの主な強化措置

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

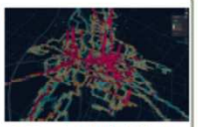
施策

1．地方公共団体における計画策定・取組実施の促進
2．自転車通行空間の計画的な整備
3．路外駐車場等の整備や違法駐車取締りの推進等
4．シェアサイクルの普及促進
5．地域のニーズに応じた駐輪場の整備推進
6．情報通信技術の活用の推進
7．生活道路での道路交通の抑制や無電柱化と合わせた取組の実施

○地域の「自転車活用推進計画」策定の支援に加え、以下に取り組む。
・**計画の質の向上**（ネットワーク路線の計画への位置付け等）
・**計画に基づく取組の実施のフォロー**（整備事例の効果分析）等
○安全で快適な自転車通行空間の創出のため、**都市部を中心に計画策定し整備を推進**。
（利用者の多様性、将来に渡る使われ方等に留意しガイドラインも見直し）

<自転車の走行性に配慮した排水構造の例>

○自転車利用環境の向上等のため、情報通信技術の活用を強化。
・**データを活用した計画策定**への支援
・自転車通行空間の整備状況等の**オープンデータ化**による経路検索等への活用
・**シェアサイクル**への**MaaS**や**AI**の活用　等


<自転車走行データの分析（前橋市）>

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

施策

8．国際規格に合致した自転車競技施設の整備促進
9．公道や公園等の活用による安全に自転車に乗れる環境の創出
10．自転車を活用した健康づくりに関する広報啓発の推進
11．自転車通勤等の促進

○**企業の自転車通勤のための環境整備**を更に推進。
・「自転車通勤導入に関する手引き」の見直し
・環境整備のための支援策の具体化　等

<企業の駐輪スペースの設置>
【出典：国土交通省】

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

施策

12．国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致
13．走行環境整備や受入環境整備等による世界に誇るサイクリング環境の創出

○サイクリング拠点やコンテンツ等の充実を図る。
・**商業施設**（コンビニ等）**等と連携**した受入サービスの充実
・サイクルツーリズムを含む**体験型・滞在型コンテンツ**の推進
・**マウンテンバイク**のコース整備や森林の保全管理等の推進
○サイクリングルートの持続的な磨き上げを実施。
（ナショナルサイクルルート等の整備、JNTOサイト等を活用した情報発信）

<森林でのMTB走行>
【出典：林野庁】

目標４　自転車事故のない安全で安心な社会の実現

施策

14．高い安全性を備えた自転車の普及促進
15．多様な自転車の開発・普及　**【新規】**
16．自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の促進
17．交通安全意識の向上に資する広報啓発活動や指導・取締りの重点的な実施
18．学校等における交通安全教室の開催等の推進
19．地方公共団体における計画策定・取組実施の促進（再掲）
20．自転車通行空間の計画的な整備（再掲）
21．災害時における自転車の活用の推進
22．損害賠償責任保険等への加入促進　**【新規】**

○高齢者、障害者等も含め、**身体に合った多様な自転車の開発・普及**を推進。
○**身体に合った自転車選び**をアドバイスする人材を通じ、適切な自転車購入を支援。

<三輪アシスト自転車研究>
【出典：東北大学平田研究室】

○交通安全の啓発の対象・機会について、以下を新たに計画に明記し推進。
・対象：**配達員**や**自動車運転者**を含む道路利用者全体、（小学校以上の学校教育に加え）**未就学児**やその**保護者**
・機会：**自転車購入時**等、自動車運転**免許更新時講習**（高齢者講習）

○条例策定支援のほか、**自転車販売店**等を通じて保険加入を促進。

第２回常総市自転車活用推進協議会

いばらき自転車活用推進計画の進捗と次期計画の方向性について

第１回いばらき自転車活用推進委員会資料より抜粋

1.1 計画改定の背景

（３）現行のいばらき自転車活用推進計画

- 茨城県では平成31年に「いばらき自転車活用推進計画（令和2年3月一部改訂）」を策定し、県民や観光客における自転車の活用を積極的に推進するためのハード・ソフト対策が行われている。
- 現行のいばらき自転車活用推進計画は、令和3年度に計画満了を迎える。

主な取組状況

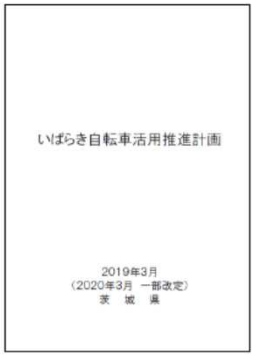
＜国内初のナショナルサイクルルートに指定されたつくば霞ヶ浦りんりんロード＞

＜広域レンタサイクル（神栖市）＞

＜星野リゾートBEB5土浦の客室の様子＞

＜大洗鹿島線サイクルトレイン実証実験の様子＞

現行計画



計画推進期間は、長期的な展望を視野に入れつつ、県総合計画の推進期間と同じ
2019 年度～2021 年度までの３ヶ年

1.1 計画改定の背景

（４）茨城県の関連計画について

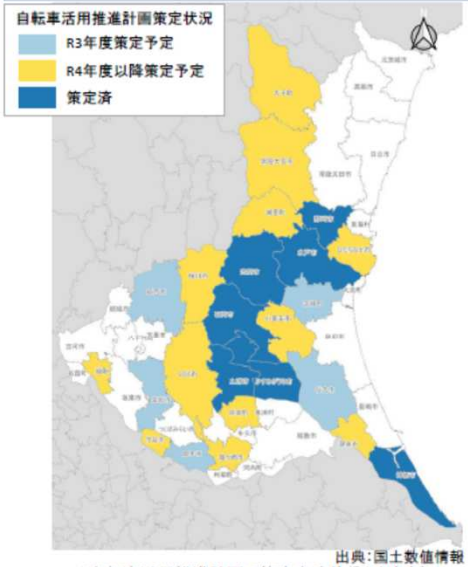
- 現行計画策定時、計画推進期間を合わせた関連計画も計画満了を迎える。
- 新たに「いばらき自転車ネットワーク自転車通行環境整備ガイドライン」が策定。

	茨城県総合計画 ～「新しい茨城」への挑戦～	いばらきサイクルツーリズム構想	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
概要	時代の変化に的確に対応し、未来に希望を持つことができる「新しい茨城」づくりを推進していくため県政運営の指針となる計画。	「つくば霞ヶ浦りんりんロード」を活用した地方創生の取組をさらに深化させつつ、県内各地域の特色を最大限に活かしたサイクルツーリズムを全県的に取り組み、地域の活性化等につなげていくため、サイクルツーリズムの推進に係る基本的な考え方などを定めたもの。	「いばらき自転車活用推進計画」に位置づけられている施策の実現にあたり、具体的な整備に関わる基本的な考え方や仕様等を定め、各事業者・実施主体のサイクリング環境整備の方針を示すもの。
策定年次	2018年11月	2019年2月	2020年3月
計画推進期間	平成 30年度からの４年間 (2018年度～2021年度)	2019年度から2021年度までの3年間	

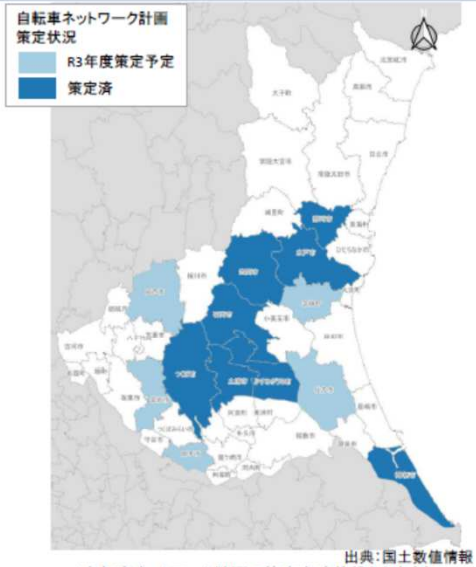
2.2 交通基盤

（２）自転車関連計画の策定状況

- 自転車活用推進計画は、7自治体が策定済（令和3年度以降は17自治体が策定予定）
- 自転車ネットワーク計画は、8自治体が策定済（令和3年度以降は5自治体が策定予定）



＜自転車活用推進計画の策定自治体(R3.3時点)＞



＜自転車ネットワーク計画の策定自治体(R3.3時点)＞

2.6 現況と課題のまとめ

- 計画策定時から3年間で変化した内容は、以下のとおり。

都市環境・安全安心	（交通特性） ● 自転車利用割合や日常利用の目的、利用世代も策定時から大きな変化なし ● 新型コロナウィルス感染症の感染拡大に伴い、通勤時等の自転車利用が着目される （交通基盤） ● 自転車通行空間は、策定時から約3.6倍増加 ● 市町村の自転車活用推進計画・自転車ネットワーク計画の策定が進む （交通安全） ● 自転車関連事故件数は、約1割減少傾向（高校生と70歳以上で、依然として多い） ● 自転車乗用中の死者数の全事故死者数に占める割合は、全国平均よりやや高い ● 運転免許自主返納者数が策定時と比較して約1.5倍 ● 自転車保険への加入率は全国32位で低い。
県民の健康増進	（健康） ● 策定時と比較して減少傾向にあるものの、県民の死因の約6割が生活習慣病 （運動） ● 中学生の体力水準は、計画策定以降全国平均を大きく低下
観光地域づくり	● 宿泊を伴う観光は、策定時と同様に少ない ● つくば霞ヶ浦りんりんロードの利用者数は年々増加し、計画策定時と比較して2.2倍（R2時点） ● サイクリングによる消費金額は3,000円以下の割合が多い ● りんりんポートBEB5等様々なサイクリング施設が整備

4.1 自転車活用推進における課題について 1

(1)自転車活用推進における課題

- 自転車活用推進における課題は、以下のとおり。

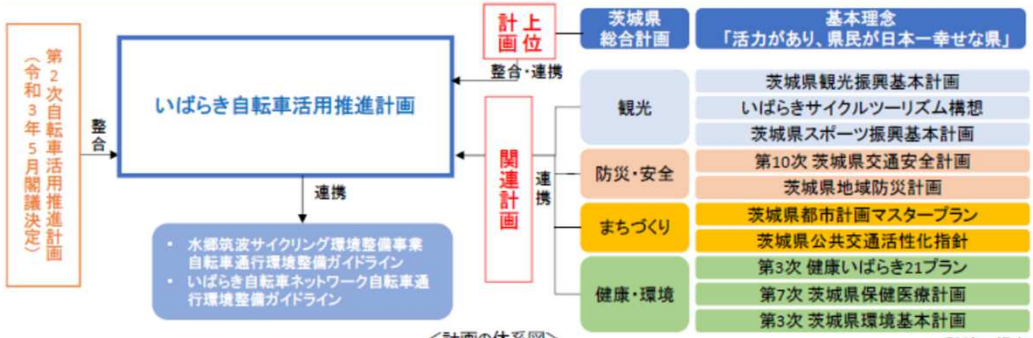
【目標1】 サイクルツーリズムの推進による地域の活性化	● つくば霞ヶ浦りんりんロードを核とした魅力向上の各種取組により、計画策定時よりも来訪者が1.3倍に増加した一方、依然として宿泊を伴う長期滞在は弱く、消費金額も小さい状況。県全域につくば霞ヶ浦りんりんロードの効果を波及させ、観光消費を拡大させるため、他モデルルートの関係機関と更なる連携が必要。
【目標2】 自転車交通の役割拡大に向けた自転車通行空間の整備	● 市町村の自転車推進計画や自転車ネットワーク計画の策定が進む。一方、ソフト・ハードの各施策で県の計画との連携が重要なため、市町村へ密な情報提供を行うことが必要。 ● いばらき自転車ネットワーク計画に定めた路線は、優先順位をつけ着実に整備を進める一方、3年間の整備推進の中で把握した移動しやすさ・わかりやすさを踏まえ、安全性を確保したルートの磨き上げ(補完するルートの設定等)が必要。
【目標3】 自転車事故のない安全で安心な社会の実現	● 自転車関連事故は、減少している一方、依然として高校生や70歳以上で死傷者が増加。ライフステージ別の安全教育が重要であり、関係機関による情報共有・普及啓発を継続強化し、道路利用者への交通安全教育の徹底と交通安全意識の更なる向上が必要。 ● 高齢者で免許返納が進み、日常生活の中で自転車利用する機会が増加する一方、自転車保険の加入率は全国でも低い状況。保険の加入促進が必要。
【目標4】 自転車を活用した県民の健康増進	● 自転車活用が健康増進につながることを、より多くの県民に認識してもらうことが重要であり、市町村がより主体的に健康に着眼した取組が実施できるよう、先進自治体や企業の取組・ノウハウを共有することが必要。

※今後、施策・措置の評価・改善に向けて、自転車利用実態・ニーズの変化や、施策・措置の満足度を把握するための調査を実施し、再度整理を行う

4.2 計画改定の方向性（案）について 3

(2) 計画の位置づけ・計画推進期間

- 計画の位置づけは、現行計画のままを基本とする。一方、いばらき自転車活用推進計画策定後に改定等を行った「自転車活用推進計画(令和3年5月閣議決定)」「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(令和2年3月策定)」について反映。
- 国の第2次自転車活用推進計画の計画期間を踏まえ、計画推進期間は、5年とする。



<計画の体系図>

※破線：想定

計画＼年度	令和2 (2020)	令和3 (2021)	令和4 (2022)	令和5 (2023)	令和6 (2024)	令和7 (2025)	令和8 (2026)	令和9 (2027)
国の第2次自転車活用推進計画								
茨城県総合計画～「新しい茨城」への挑戦～								
いばらき自転車活用推進計画		今回改定						

<計画推進期間>

4.2 計画改定の方向性（案）について 2

(1)計画の目次構成（改定案）

- 計画の改定にあたり、国の第2次自転車活用推進計画等の新たな動向や各施策の進捗状況や課題を踏まえた更新を実施。
- また、「現行計画の評価・検証と課題の整理」を新たに追加。
- その他の項目は、国の第2次自転車活用推進計画等において大きな方針変更がないため、現行計画のままとする。

現行計画の目次

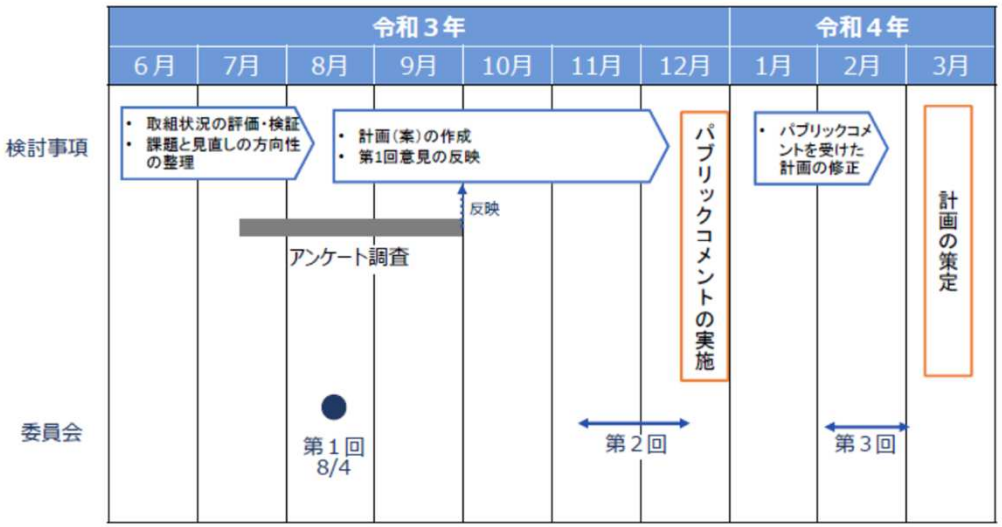
1 いばらき自転車活用推進計画策定の趣旨 — 現行計画のまま
2 茨城県の自転車を取り巻く現状と課題 ← 国の計画の改定等の新たな動向を整理
3 計画策定にあたっての基本的な考え方
4 自転車活用を通じた目指すべき将来の姿 } 現行計画のまま
5 計画推進期間 — 期間を更新(国に合わせて 5 年想定)
6 計画推進に係る実施主体の役割分担
7 本県の自転車活用に向けた施策目標 } 現行計画のまま
← 「現行計画の評価・検証と課題の整理」の章を追加
8 実施施策
9 いばらき自転車ネットワーク計画
10 いばらき自転車ネットワークを構成する路線の一覧 } 国等の新たな動向、進捗状況、課題を受けて更新
11 自転車の活用推進に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項 } 現行計画のまま

<計画の目次構成 （改定案）>

4.3 計画改定の進め方について 8

(1)今後のスケジュール

- 11～12月頃に第2回、年度末に第3回の委員会を開催予定。
- 第2回委員会開催前に、アンケート調査を実施する。



いばらき自転車活用推進計画の進捗と次期計画の方向性について（素案）

現行計画について

○推進期間：2019年度～2021年度の3年間

○目指す将来の姿
誰もが安全・快適に自転車を活用することができる地域社会の実現

○施策目標
目標1. サイクルツーリズムの推進による地域の活性化
目標2. 自転車交通の役割拡大に向けた自転車通行空間の整備
目標3. 自転車事故のない安全で安心な社会の実現
目標4. 自転車を活用した県民の健康増進

次期計画の方向性

○推進期間：国の計画に合わせ
2022年度～2026年度の5年間

現行計画をベースとするが、
1. 社会情勢等の新たな動向の反映
2. 現行計画の進捗・達成状況の把握と課題の整理
3. サイクルツーリズムと県民の自転車利用の双方の視点から、現行計画の施策・措置・指標について、①庁内担当者会議、②市町村の意見紹介、③いばらき自転車活用推進委員会の議論を通じ、追加、継続、見直し、廃止を検討

次期いばらき自転車活用推進計画 目次（案）

黒字：現行計画から大きく修正しない章
赤字：修正を想定する章

1. いばらき自転車活用推進計画策定の趣旨
・計画策定の背景及び目的
・計画の位置付け
2. 茨城県の自転車を取り巻く現状と課題
3. 計画策定にあたっての基本的な考え方
4. 自転車活用を通じた目指すべき将来の姿
5. 計画推進期間
6. 計画推進に係る実施主体の役割分担
7. 本県の自転車活用に向けた施策目標
8. 現行計画の評価・検証と課題の整理【新規追加】
9. 実施施策
10. いばらき自転車ネットワーク計画
11. いばらき自転車ネットワークを構成する路線の一覧
12. 自転車の活用推進に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項

これまでの進捗

サイクルツーリズムの推進による地域の活性化

自転車事故のない安全で安心な社会の実現

自転車交通の役割拡大に向けた自転車通行空間の整備

自転車を活用した県民の健康増進

第２回常総市自転車活用推進協議会

自転車利用に関するアンケート結果

サイクリストアンケート概要

【目的】
鬼怒川サイクリングロードにおける自転車利用者の実態調査

【対象者】
サイクリングロードの自転車利用者３０名

【実施日】
令和３年７月１６日，１７日

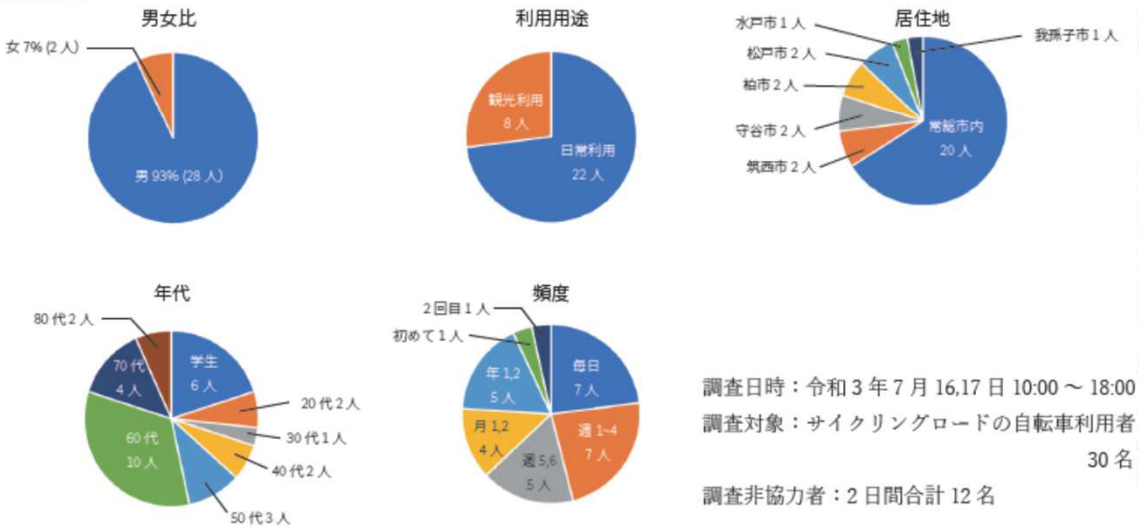
鬼怒川サイクリングロードにおける自転車利用者の実態調査

茨城大学 工学部 都市システム工学科 一ノ瀬研究室　扇谷 匠

〈目的〉

鬼怒川サイクリングロードを対象とし、キャプション評価による調査を行うため、利用者の利用実態と経路を確認する。

〈調査結果〉



調査日時：令和 3 年 7 月 16,17 日 10:00 ～ 18:00
調査対象：サイクリングロードの自転車利用者 30 名
調査非協力者：2 日間合計 12 名

図 -1　主な走行ルート

表 -1　聞き取り調査結果

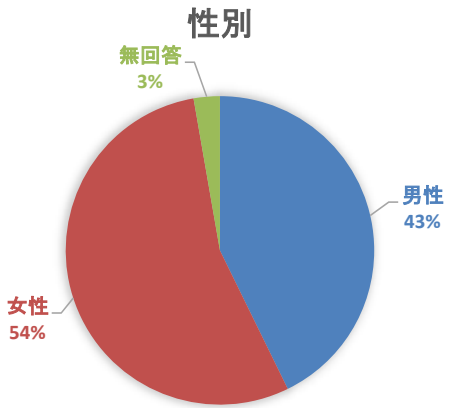
質問内容/回答	回答率	
質問1：この道を利用する理由（複数回答可）	日常利用	観光利用
目的地までの最短距離であるため	27.3% (6/22人)	0% (0/8人)
車が通らないため	45.5% (10/22人)	37.5% (3/8人)
整備されているため	13.6% (3/22人)	62.5% (5/8人)
景色が良いため	13.6% (3/22人)	25% (2/8人)
その他	4.6% (1/22人)	25% (2/8人)
質問2：この道を利用する目的（複数回答可）		
通勤・通学ため	40.9% (9/22人)	0% (0/8人)
買い物に行くため	13.6% (3/22人)	0% (0/8人)
健康増進のため	40.9% (9/22人)	12.5% (1/8人)
サイクリング	4.5% (1/22人)	75.0% (6/8人)
観光	0% (0/22人)	37.5% (3/8人)
趣味	9.1% (2/22人)	12.5% (1/8人)
その他	9.1% (2/22人)	0% (0/8人)
質問3：この道の良いと思う点（複数回答可）		
舗装されていて走りやすい	22.7% (5/22人)	25% (2/8人)
道幅が広い	4.6% (1/22人)	50% (4/8人)
人・車が通らない	27.3% (6/22人)	37.5% (3/8人)
景色がいい	31.8% (7/22人)	25% (2/8人)
その他	31.8% (7/22人)	0% (0/8人)
質問4：この道の悪いと思う点（複数回答可）		
街灯がなく、夜間暗い	13.6% (3/22人)	0% (0/8人)
トイレがない	4.5% (1/22人)	50% (4/8人)
休憩できるところがない	13.6% (3/22人)	62.5% (5/8人)
スピードが出やすい	9.1% (2/22人)	0% (0/8人)
立体交差が嫌だ	9.1% (2/22人)	0% (0/8人)
ペットの散歩、糞の処理	18.2% (4/22人)	0% (0/8人)
開通していない	13.6% (3/22人)	25% (2/8人)
特になし	18.2% (4/22人)	0% (0/8人)
その他	27.3% (6/22人)	25% (2/8人)

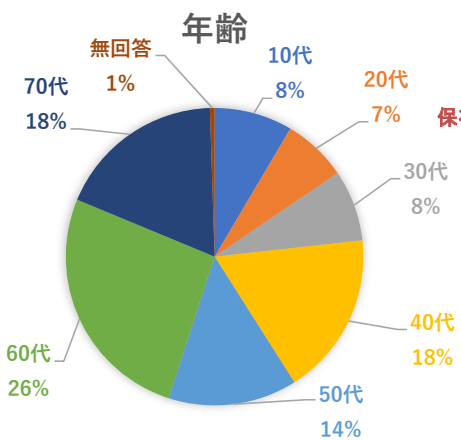
市民アンケート概要

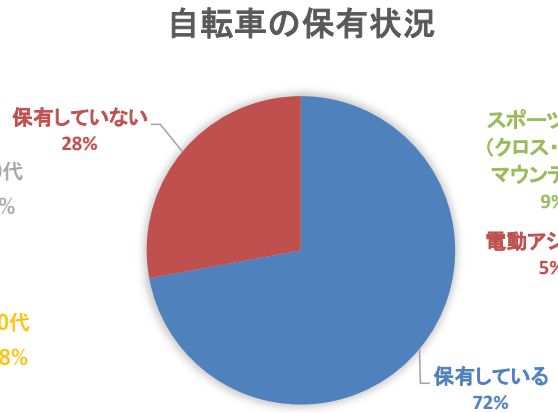
【目的】
「常総市自転車活用推進計画」の骨子に対し，市民の自転車利用の状況や自転車活用に係る市民意見を踏まえ，自転車の活用を推進する上での課題や，取り組むべき事項を明らかにし，目標設定の検討材料とする。

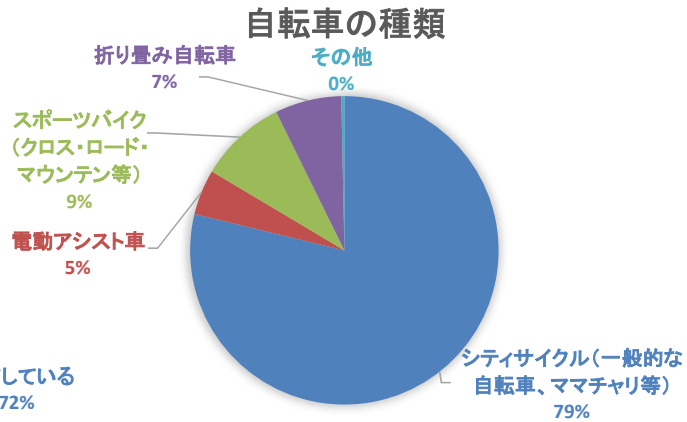
【実施方法】
市内在住１５歳以上（中学生を除く）８０歳未満の１，０００名（総回答数：４００名）　**回答率４０％**

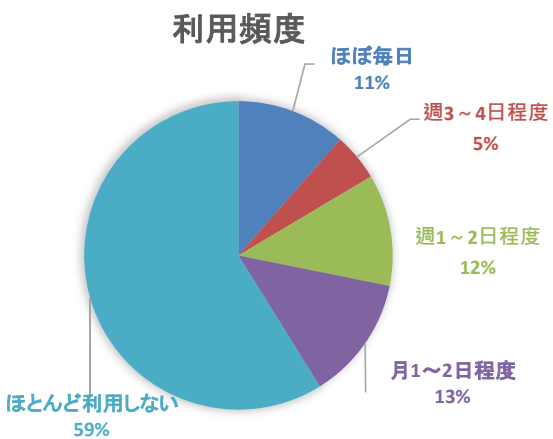
【実施期間】
令和３年８月１３日～９月１７日

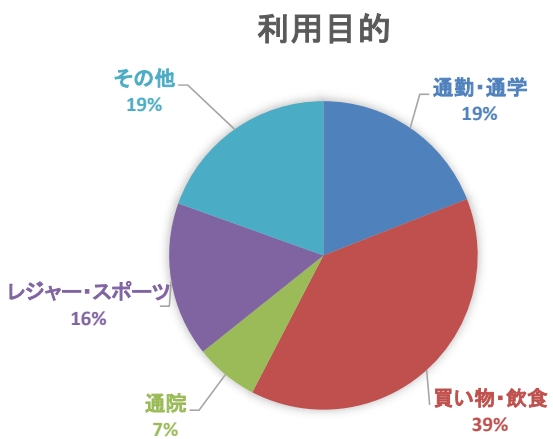


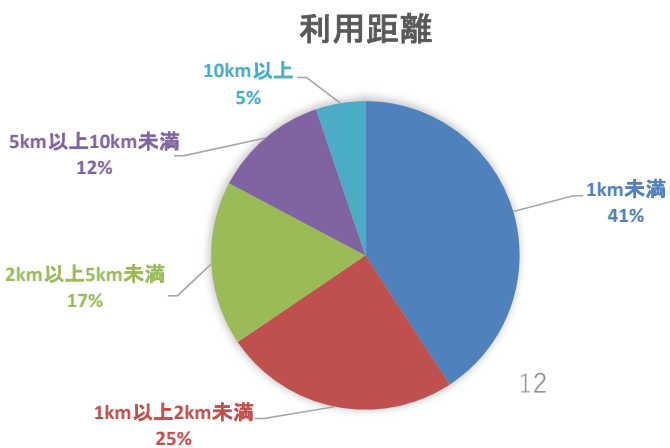




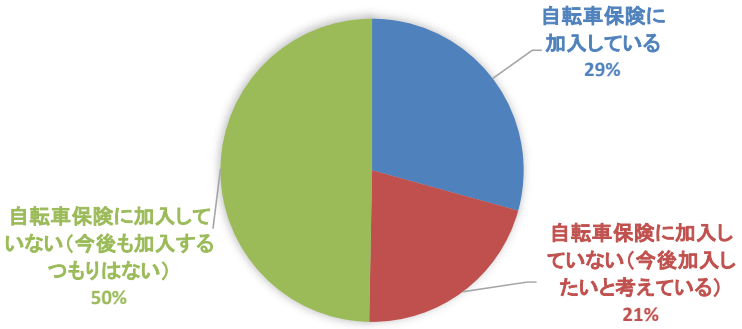




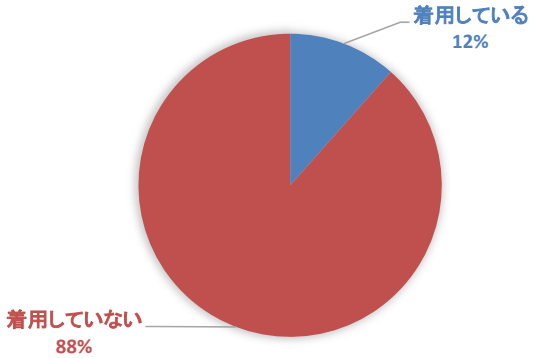




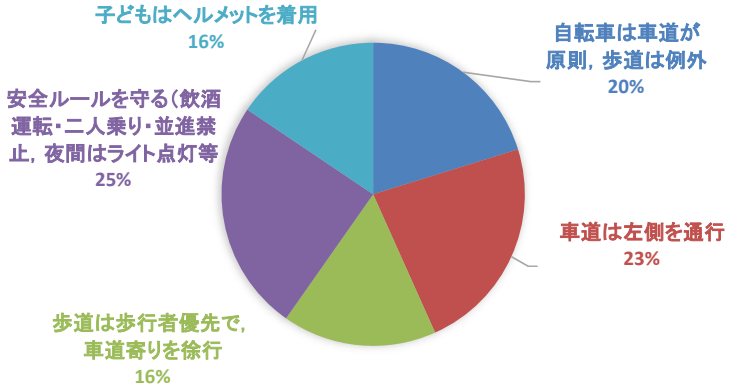
自転車保険について



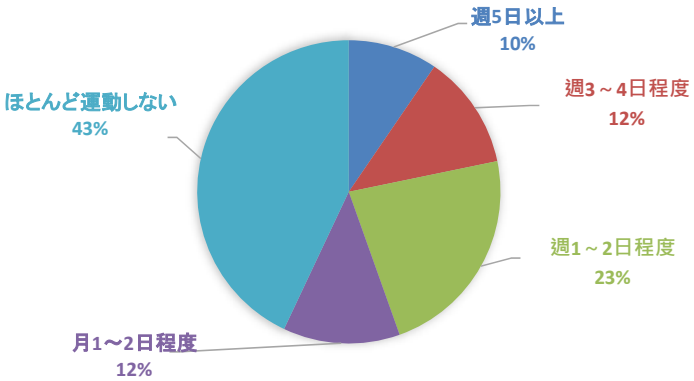
ヘルメットの着用状況



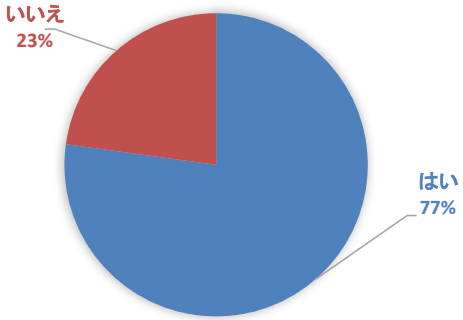
自転車安全利用五則で知っているもの



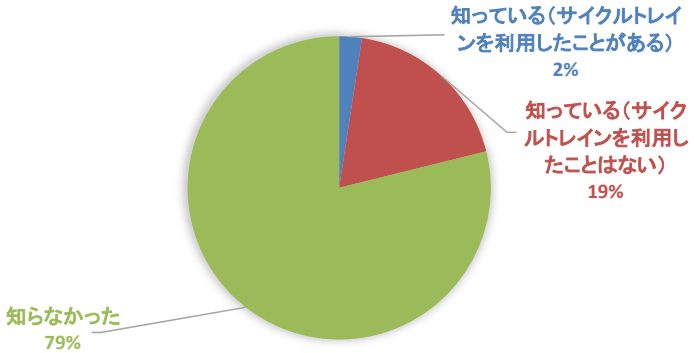
日頃の運動頻度



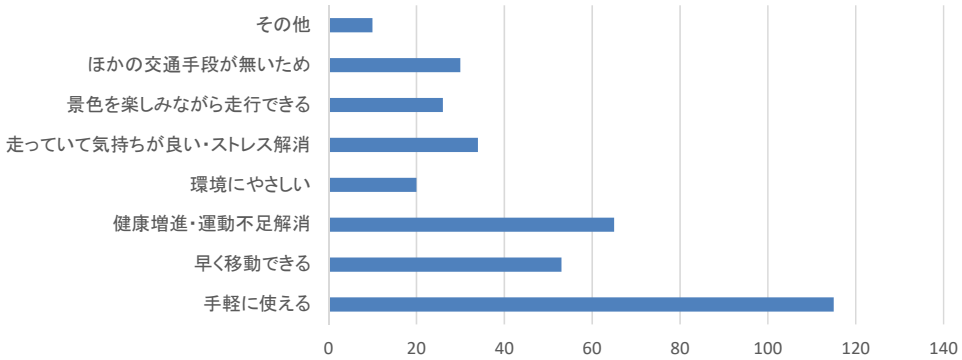
運動不足を感じているか



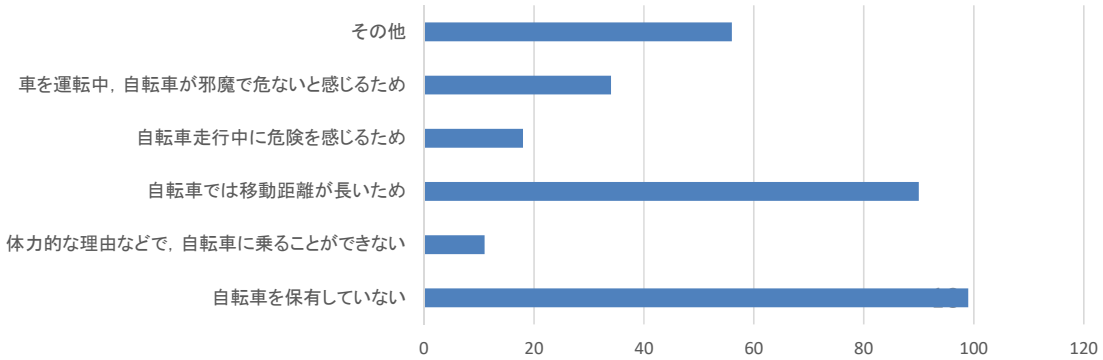
サイクルトレインの認知度



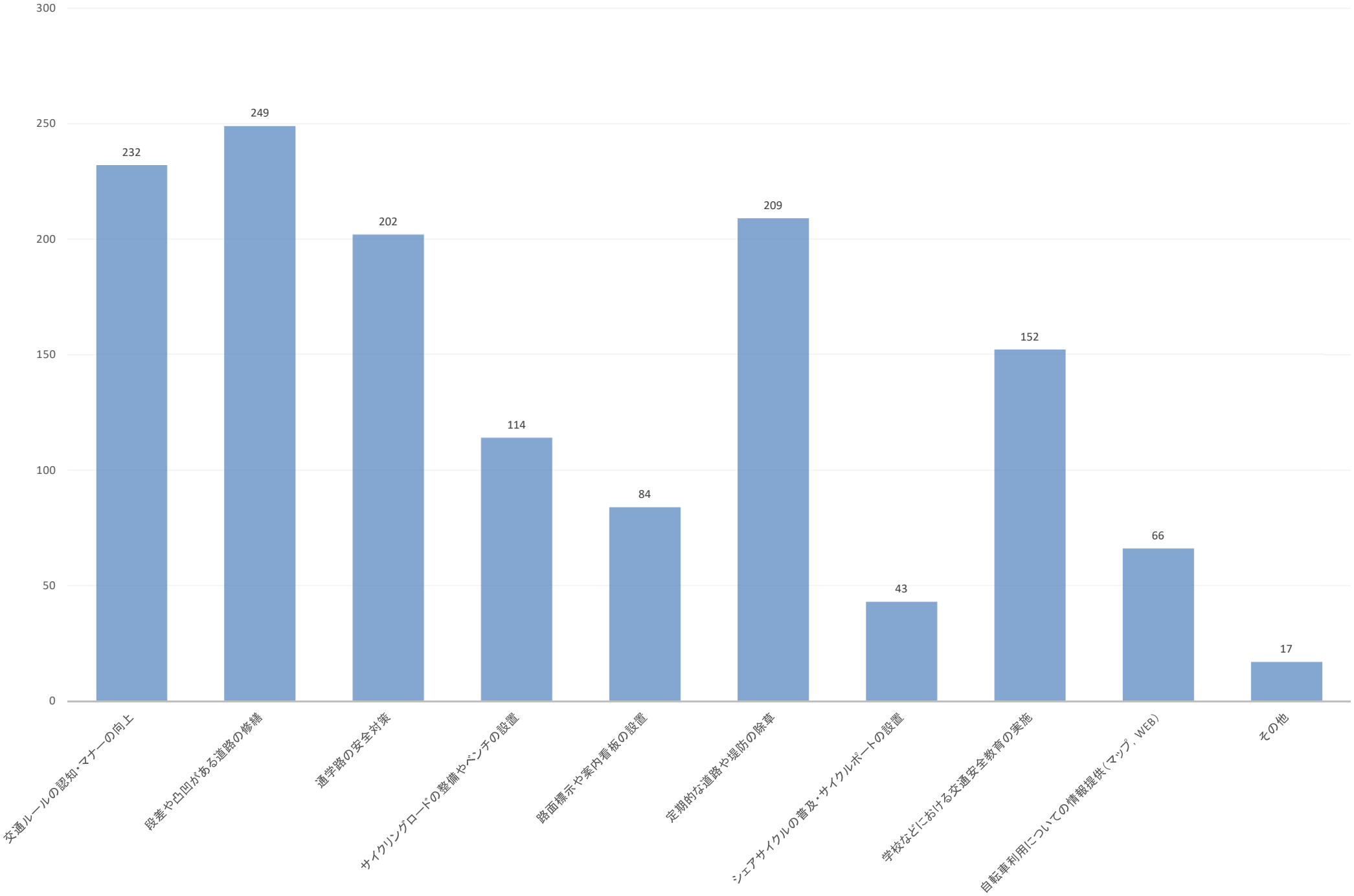
自転車を利用する理由



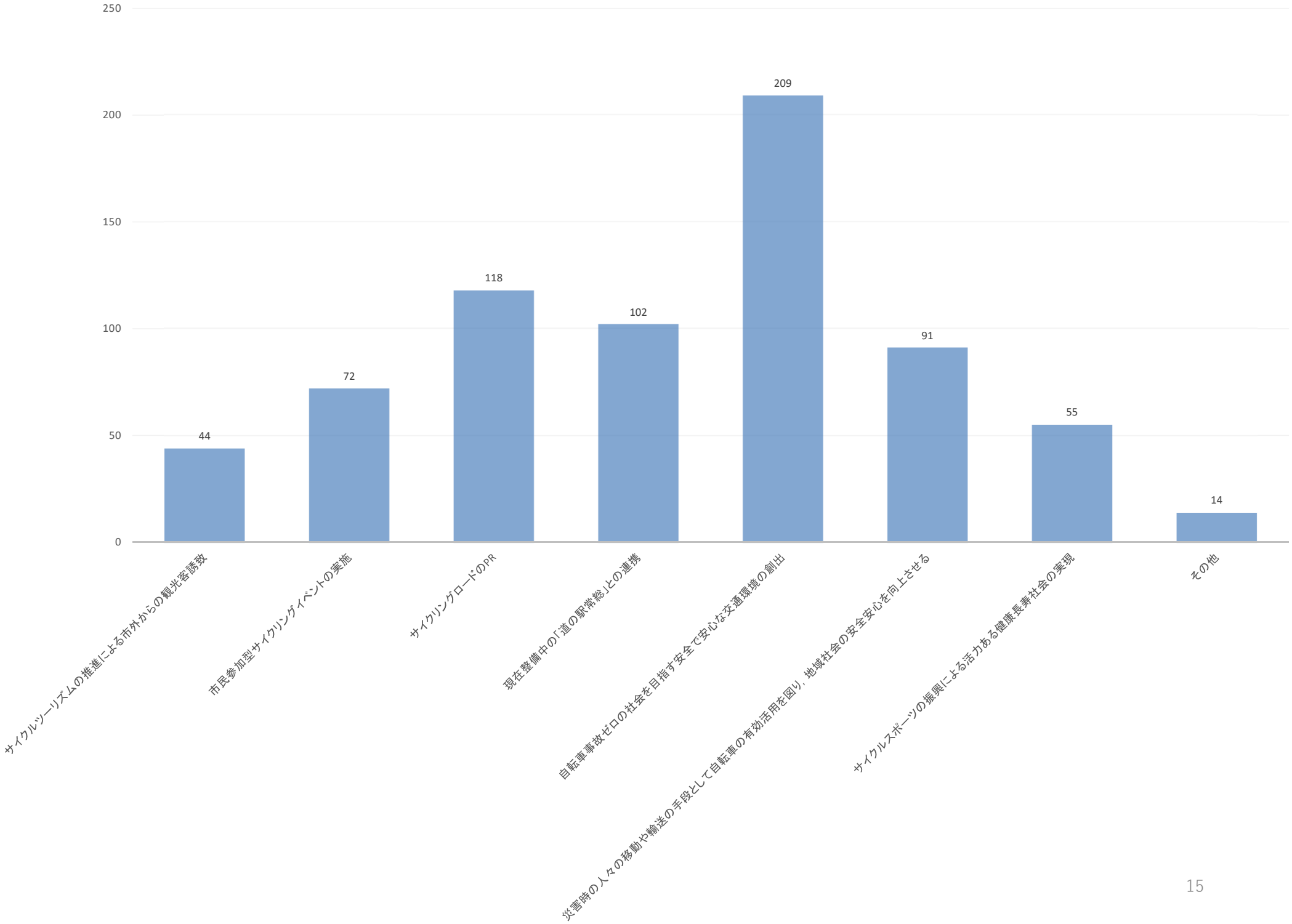
自転車を利用しない理由



自転車利用環境を向上させるための取組について



自転車活用推進について行政に求めること



アンケートで寄せられた自転車活用に関することについてのご意見

環境整備（道路）

- ✓道路の端に雑草が生えていたり石があったり。**環境が整備されていれば自転車も利用しやすくなる**と思う。
- ✓自転車は軽車両の位置づけで道路の左側を走行しなければならないが、道路によってはフェンスや壁があったりと**自転車を走らせるには危険な所が多くあり、中学生等が右側通行している現状**がある。また、路側帯が不備な道路もあり、自転車にとってはあまり良い道路環境とはいえないので早急な対応を求める。
- ✓**現況の歩道を広げて歩道内に自転車走行レーンの整備**を求める。他県では自転車によるあおり運転・遅延運転等の事件が起きており、東京都で自転車と歩行者の重大な事故が起きたことで地方まで適用されてしまう道交法もいかがと思うし、地方の交通状況にあった道交法の適用が望ましいと思う。
- ✓**安心安全に自転車利用ができるような道路の整備**を望む。
- ✓**路側帯が凹凸している**ので整備してほしい。
- ✓主な移動手段はまだ自動車だが、年齢的にそろそろ免許証返納を意識している。**見通しの悪いカーブ**や角のある所を考えると自転車を車に代わる乗り物とはまだ考えられない。
- ✓一般道に車線が切れ、消えかかっている所をよく見かけるので、車線を引き直し、しっかりと区別をつけることが大事だと思う。ガードレール等の設置も検討いただきたい。市内の**自転車事故が多い場所の共通点を多く直して**いただきたい。
- ✓**幹線道路には自転車専用道路を設置する等、車道の整備が必須**条件ではないか？鬼怒川のサイクリングロードをランニングで利用しているが、一部車と共用であったりとつながりが悪い。
- ✓自転車が安全にそして快適に走行できるように鬼怒川・小貝川ともに**サイクリングロードの橋下を抜ける道を整備**してほしい。
- ✓坂手町から水海道西中までの通学路は道幅がとても狭く、とても危険。車で通行すると、自転車が２列になって走っていてヒヤッとする。**歩道もない道路**なので、ぜひ道路の整備をお願いしたい。
- ✓安心して学校に通えるよう、**通学路の整備**をしてほしい。
- ✓道路わきの雑草で自転車とのすれ違い危険な箇所が多い、子どもの通学路なので**定期的な除草作業**を希望する。
- ✓毎年除草作業をしていただいているが、**草が生える「土」まで除去**してくれると自転車も乗りやすく、道路の美化にもつながる。
- ✓もう**少し大きな反射板**をつけると良いと思う。
- ✓**道路ひび割れ**や雑草が多く、走りにくいところが多い。**雑草繁茂**していて自転車が走れないので草刈りをしてもらいたい。
- ✓自転車専用道路の確立（歩行者の保護など）
- ✓サイクリングロードに一時**休憩場（トイレ）が必要**。
- ✓自転車が走りやすい道路環境の整備は重要だが、全ての道路に予算を付けることは難しいと思う。そこで地区ごとに自転車依存度や**自転車の通行頻度の高い道を洗い出し**（ヒアリングやWS等）、その**道路を優先的に修繕**（段差、凹凸、わだちの解消）・**改良**（車用道路の設置・グレーチングの細目化等）してはどうか。
- ✓**子供たちが安心して自転車が乗れるように**してほしい。
- ✓歩道のない道が多いので、**縁石のある道を増やして**ほしい。
- ✓トラックが多い常総市において、自転車利用を向上させるのも良いが、やはり事故ゼロを目指したいので、**安全な環境を整えて全国にアピールしていけたらいいな**と思う。
- ✓自転車が安全に通れる幅をしっかり設けてほしい。**見通しの悪いところには大型カーブミラー**をつけて車の方も安全確認をするよう呼びかけてほしい。
- ✓**豊水橋は歩道を自転車が通行しているが非常に狭く危険**。又、自転車が車道を走っても車道も狭く危険。
- ✓石下地区の向石下から石下駅までの**道路がもう少し整備されれば、自転車で出かけてみようという気になる**。起伏が激しいのは仕方ないが、道幅が狭い上、車の通行量が多くいつも危険と感じる。
- ✓鬼怒川・小貝川サイクリングロードとの接道の整備が必要。

地域活性化

- ✓**道の駅の整備に伴ってサイクリストの観光客の増加**を期待したい。
- ✓**自動車・自転車・歩行者が安全快適に通行する環境**がないとサイクリングの活性化は難しい。
- ✓サイクリングロードをＰＲするなら、**拠点となる施設**がほしい。
- ✓道の駅常総との連携とありますが、294バイパスと八間堀、道に囲まれ車・バイク等も多いため、いささか自転車には危険なのでは。
- ✓コロナ渦でイベント実施は難しい状況ではあるが、**鬼怒川サイクリングロードを利用したイベント等の開催**を心から願っている。
- ✓**サイクリングロードの整備と積極的なＰＲ**とイベントの実施で常総市の活性化を願う。
- ✓いわゆる「サイクリスト」という走ることに特化した方々への周知も大切であるが、まず第一に**普段使いの利用者を増やしていくことが重要**であると思われる。そのために市街地等の走行環境を安全なものにしていく必要があり、結果としてサイクリングロード利用者を呼び込むことができると思う。サイクリングロードに関しては、美妻橋等**風景を楽しめるリバースポットにはカメラスタンドを設け**容易に自撮りできるようにしてはどうだろうか。
- ✓休日の過ごし方で**サイクリングをして楽しめる娯楽施設**が充実していると、自転車を楽しめるのかなと思う。
- ✓自転車を活用しやすい環境は、将来的には今出始めている新しい**電動モバイル等が活用しやすい環境につながっていく**と感じるため、力を入れるべきだと思う。
- ✓素晴らしいサイクルリングロードができたので、**自転車を活用したまちづくり**に積極的に取り組んでもらいたい。
- ✓**ロードレースの開催。**
- ✓東京オリンピックでは、新競技のサイクル選手の活躍により注目を得た。**橋本公園とか豊水橋下など、場所の提供をしてはいかが。**
- ✓**サイクルトレインが通勤・通学時に利用できれば**市民は助かると思うし、常総線の利用者も増えるのではと思う。
- ✓自転車道の途中に**福祉トイレや軽食販売**、レンタサイクルの駐輪場には**直売場やキッチンカー等のイベントがあると楽しい。**

シェアサイクル、駐輪場、駐車場

- ✓常総市はコミュニティバスがないので駅から離れた所に住居のある者は車、利用ができなくなった場合、不便を感じる。**自転車のシェア**がさらに改善されていけば助かる（返却場所が駅から離れた場所（地域）にも作り、多くの人が利用できるようにしてほしい。駅にシェア自転車がありますが戻す場所が同じなので。地区に2，3カ所返却場所があると利用しやすい）。
- ✓**車の駐車場があり気軽に楽しめる環境づくり**を進めてもらいたい。
- ✓**駐輪場の安全安心**、街灯を増やす。
- ✓関鉄水海道**駅前の駐輪場の整備**。時間単位や１日単位で停められて鍵がかけられるような施設を作ってほしい。
- ✓**駅の放置自転車がひどすぎる**。特に南石下駅は車の駐車場と隣り合わせなので風で倒れたりして危ない。
- ✓無料貸し自転車の台数が少なすぎる（ママチャリはダサイ）。**ギア付き自転車なら、お金払っても乗りたい、走りたい。**

その他

- ✓今は自転車か車で移動できるが、車運転を止める時は**循環バス**ｅｔｃの市内移動ができる様お願いしたい。
- ✓**自転車で行ける安全な道路や公園**があればもっと車を使わずに子供と一緒に出かけられると思う。（ＪＡＸＡ前の歩道みたいなヤツ）又、コンビニ等も近くにあれば気軽に水分補給できるかと。
- ✓何処にでもあった**街の自転車屋さんが少なくなって**メンテナンスが必要な時、遠くのホームセンターや自転車専門店へ車で持っていくしかない。シルバー人材センターを活用しメンテができないか？ホームセンター等は技能を持った高齢者が働いている。
- ✓**ロードバイク購入時の助成金**が欲しい。
- ✓基本的には**自動車から自転車にシフト**していくことはメリットが多くいいことだと思う。
- ✓**健康増進には自転車は管理上良い**と思う。
- ✓整備等を行うとなった時、**中心地だけ整えるのでは意味なし。**市の端から端まで整備できないのであれば不公平が生まれる。

自転車の交通ルール・安全教育

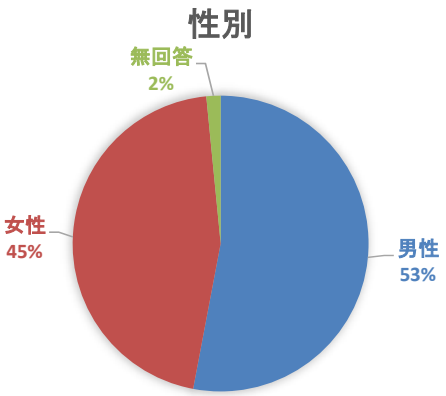
- ✓車を運転していてお年寄りの自転車の乗り方がとても怖い。子供達は学校で指導されるが、**お年寄りの方々の安全指導**をどのようにしたらよいのか？
- ✓中学生を含め**登下校の自転車で並列になり車道を走る**のはとても危険。自転車の飛び出しがとても多く車側が気をつけようがない。
- ✓**ヘルメット着用の義務化。**
- ✓自転車利用する人の**交通ルールが悪い**点が多いので、マナー教室等あると良い。車を運転中、自転車の人が怖いことが多々あるので自転車保険も大切ですが、**自転車教室が必須**のように思う。
- ✓信号無視や左右確認せず道路横断する**高齢者の交通マナーが悪い。**
- ✓危険な運転をしている方々がいて怖い思いをしたことがあるため、**外国人にも交通ルールやマナーを守ってほしい。**
- ✓サイクリングロードや学校などで**安全教育が必要**だと思う。
- ✓若年層（中高生）の自転車運転マナーの徹底。**通学時に危険な運転を行う学生が見られる。**
- ✓海中**生徒の交通ルールの悪さ**はどうにかしてもらいたい。
- ✓手軽ではあるが**老若男女問わず一時停止をせずに飛びだしてくる**人があまりにも多い。
- ✓家の近くの道路は高校生が通学路となっており、夕方は下校時刻になると最低でも２列で走っている。**高校生の自転車安全教育**をきちんとやっていただけるようお願いしたい。
- ✓自転車乗り**ながらスマホは止めてもらいたい。**
- ✓自転車が増えれば必ずマナーのないライダーが増えるので、自転車が増えてもそうならないような**ルール徹底の対策**が必要。
- ✓豊水橋や美妻橋は欄干によって車道幅員が限られ、歩道を走ろうにも歩行者や対向自転車との干渉が避けられないので、これら**主要橋梁の通行のあり方について、市民が共通認識を持てるような周知が必要**と考える。
- ✓一般利用者や中高生には**左側通行の徹底**、スポーツバイク愛好家には**スピード抑制を啓発**し、**歩行者や自動車と共存できる環境づくり**に取り組んでほしい。
- ✓**自転車に乗れない子や障碍者向けの安全教室**は必要と考える。
- ✓**子供お年寄りの安全・安心・マナーのある緑豊かな環境の実現**を求めていきたいと思う。自転車に乗るときは、みんなにわかる行動をして安全に移動していきたい。
- ✓車で移動するようになると、自転車の2人乗りや2列走行がとても気になり、自分が子供のころ（小・中学生）とても迷惑をかけていたのが、今になってわかる。**自転車の乗り方についてもっと厳しく指導**して頂けたらと思う。
- ✓**中学生の並列走行が目立つ**、学校で指導をお願いしたい。
- ✓**自転車利用時の危険が心配**で利用していません。しかし、車の免許返納したら利用するしかないかなと考えている。それには、ルールを再確認する必要があるかな？と思う。
- ✓車の運転側からすると、**自転車は非常に危なく感じる。**
- ✓人が歩いていない時は自転車も歩道を走っても良いと思う。特に、**通学の子ども達は車道を走っていて危険だと感じる。**スポーツバイク等は歩道も危ないと思うが・・。歩行者優先はもちろんであるが、歩道の自転車走行を進めても良いと感じる。
- ✓自転車活用はいいが、自転車の車道通行となってから我がもの顔で通行している危険な人が増えた。**並列、蛇行、急な右折・車左折時のすり抜け直進、信号無視**等、車を運転していると何度もひやりとしたことがある。車の通行を阻害しているときもある。推進するのはいいが、車との共存するすべをしっかり考えてほしい。
- ✓**中学生の登下校中の自転車の乗り方**を指導してもらいたいです。2台並走、無灯火運転、一時停止とかもなく事故にあいそうになった事があったので徹底してもらいたいです。**テスト期間中の早帰りも要注意**です。
- ✓自転車で歩道を走る等、**基本的な交通マナーをわかっていない人が多い**と思うので周知していただきたい。
- ✓自転車が生活の為にも、健康にも安全に乗れるように**交通ルール（あぶない所の乗り方など）**をみんなができるように指導等があると良いと思う。
- ✓**定期的なパトロール**をすることで、各々の意識も高まるのでは。

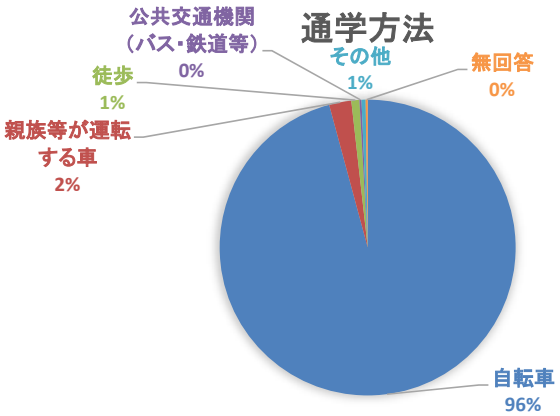
中学生アンケート概要

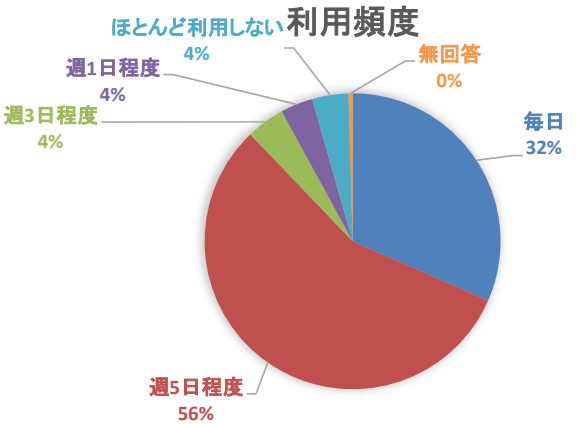
【目的】
「常総市自転車活用推進計画」の骨子に対し，中学生の自転車利用の状況を踏まえ，学校周辺の通学路を把握し，行政が取り組むべき安全対策等の検討材料とする。

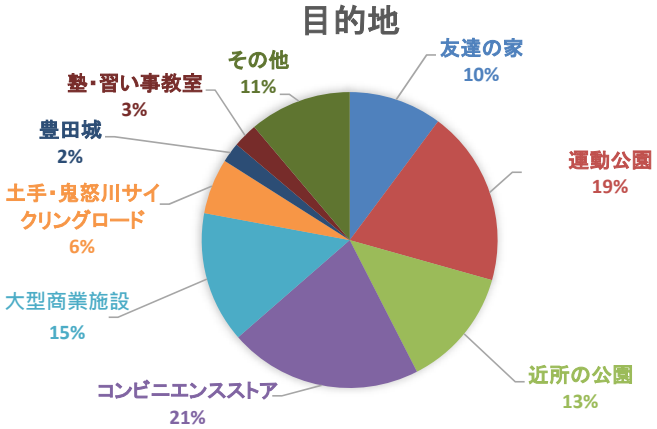
【実施方法】
市内在学の中学２年生対象（総回答数：４５４名）
＜水海道中，水海道西中，鬼怒中（全学年生徒対象），石下中，石下西中＞

【実施期間】
令和３年９月１３日，１４日に各中学校へアンケート配布









第２回常総市自転車活用推進協議会

目指すべきビジョン及び目標の修正

常総市自転車活用推進計画　計画アウトライン

計画策定の背景	常総市の課題
・いばらき自転車活用推進計画による県内気運の高まり ・コンパクトなまちづくりを支える移動手段 ・県内でも高い自動車依存度 ・水害復興に伴い整備された鬼怒川サイクリングロードは市の自転車幹線となり得る ・道の駅等常総ＩＣ周辺交流拠点が２０２３年３月開業予定	・交流拠点開設するも「観光地域づくり」（受入れ体制，仕組み作り）は，これからの取組み ・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，誘導サイン等セミハード・ソフト施策の遅れ ・公共交通への依存度は低く，自動車利用率が高い ・通学路における安全・安心な環境整備と交通安全教育の徹底や交通安全意識の向上が必要

計画推進期間 ： **優先推進期間２０２１～２０２３年**（交流拠点開業の年度まで）　　全体推進期間２０２１～２０３０年（１０年間）

自転車活用を通じた市の将来目指すべき姿	**誰もが安全・安心・快適に自転車を活用できる社会の実現**

自転車活用推進に関する目標

１．サイクルツーリズムの推進における地域の活性化

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

≪独自目標≫１．防災先進都市を目指す常総市としての自転車活用

≪独自目標≫２．SDGs（持続可能な開発目標）と協調した情報発信

常総市自転車活用推進計画の目標達成に向けて取り組む施策

目標1	サイクルツーリズムの推進における地域の活性化

【施策の基本方針】

・2023年3月開業予定の「（仮称）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縦断する鬼怒川サイクリングロードを活用し，道の駅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。

・サイクリストの受け入れ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。

施策１．鬼怒川サイクリングロード等を活かしたサイクルツーリズムの推進

施策２．道の駅常総等の交流拠点やサイクリングロードへの来訪者をターゲットに合わせたルートの作成

施策３．市内各施設のサイクリスト受入環境の向上

施策４．サイクリング情報の効果的な発信

施策５．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

施策６．鬼怒川小貝川流域における広域観光ルートの設定

施策７．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

施策８．サイクルトレインの利用区間拡大の検討

施策９．サイクリングマップの作成及び更新

施策１０．道の駅常総のサイクリング拠点化を推進

目標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

【施策の基本方針】

・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る。このため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走行空間の整備を推進する。

・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。

施策１．自転車ネットワーク路線の計画的な整備推進

施策２．高水敷や管理用通路等の河川空間を活用し，連続性のある鬼怒川サイクリングロードを整備

施策３．ネットワーク路線道路における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

施策４．かわまちづくり計画におけるリバースポットへのサイクルスタンドやベンチ等の整備

施策５．まちづくりの基盤整備と連携した自転車施策の推進

施策６．レンタサイクル・シェアサイクルの普及促進・導入検討

施策７．地域のニーズに応じた駐輪場の整備推進

施策８．自転車利用促進に関する広報啓発

施策９．鉄道事業者への積極的な協力の要請

施策１０．無電柱化と合わせた自転車通行空間の整備

目標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

【施策の基本方針】

・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などの通学路について道路環境整備を促進する。

・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。

<u>施策１．一般道におけるルール・マナーの呼びかけ</u>

<u>施策２．サイクリングロードにおける独自マナーの呼びかけ</u>

<u>施策３．通学路における安全対策の実施</u>

<u>施策４．サイクリングロードにおける危険箇所への安全対策実施</u>

<u>施策５．学校における交通安全教育の推進</u>

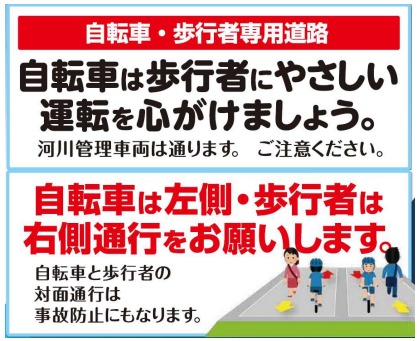
<u>施策６．高齢者や外国人等を対象にした安全教室の実施</u>

<u>施策７．ゾーン３０や狭さく等による安全対策の実施</u>

<u>施策８．自転車の安全利用の促進</u>

<u>施策９．災害時における自転車活用の推進</u>

<u>施策１０．自転車保険の加入義務を促進させる取組の促進</u>



目標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

【施策の基本方針】

・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，サイクルスポーツの裾野を広げ，多くの人がサイクルスポーツを楽しめる機会の創出を図る。

施策１．市民の健康増進を担う計画へ自転車の利用促進を明記

施策２．SDGs（持続可能な開発目標）と協調した情報発信

施策３．地球温暖化対策等に効果的な自転車通勤等を促進

施策４．健康増進を目的とした市民参加型のサイクルフェスタの開催

施策５．自転車を活用した健康づくりの関する広報啓発を実施

施策６．健康増進と連携した観光事業の促進

施策７．健康増進効果に関する調査研究

施策８．「元気アっプ！リいばらき」等の健康アプリへ鬼怒・小貝リバーサイドルート（仮）を登録申請

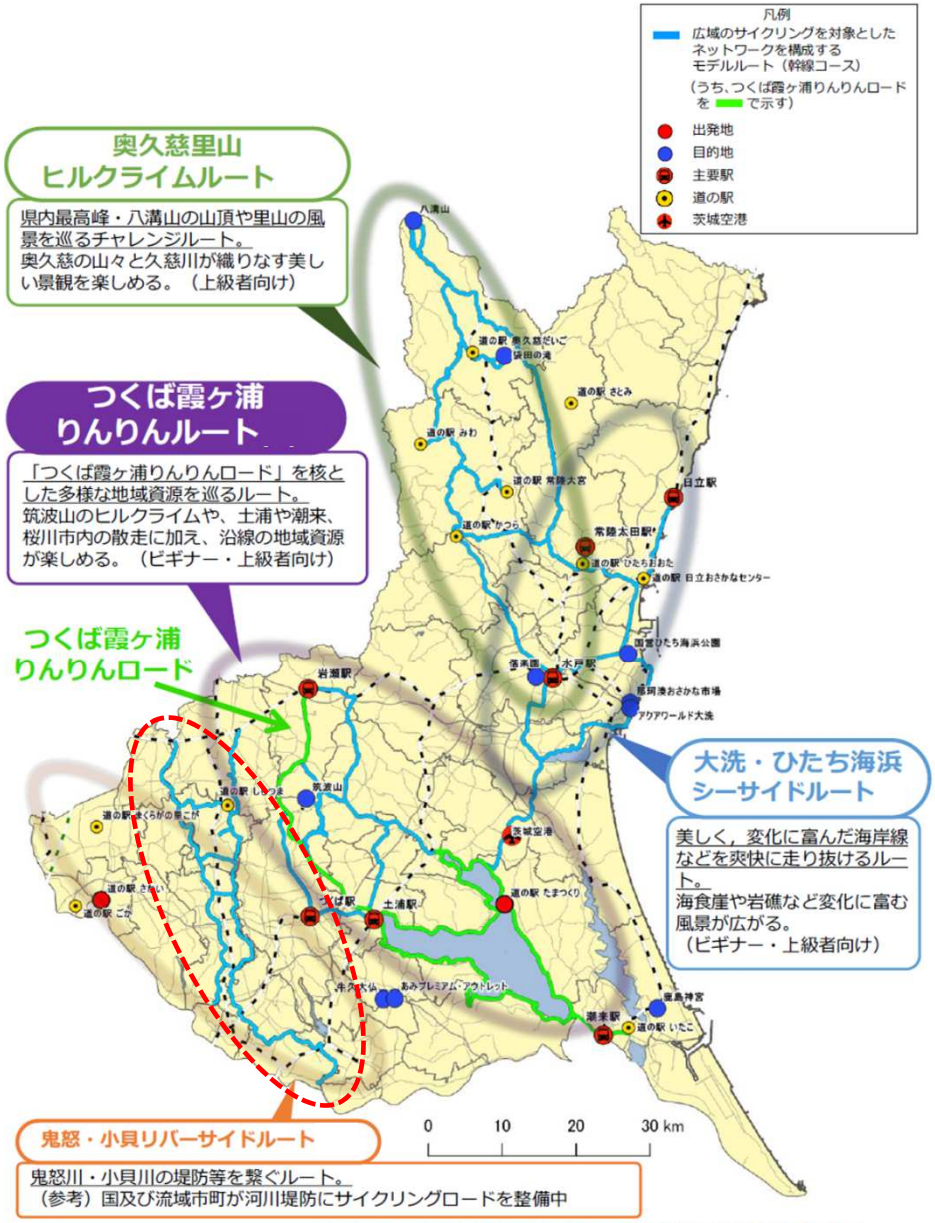
第２回常総市自転車活用推進協議会

常総市自転車ネットワーク計画（案）

≪いばらき自転車ネットワーク計画における位置づけ≫

鬼怒川・小貝川の堤防等を繋ぐルート（広域サイクリング対象）
小貝川大和橋から水海道駅までの約2.1km（広域日常交通対象）

1）広域のサイクリングを対象としたネットワーク



（注1）ネットワークを構成する路線は、関係機関との調整等により変動する場合があります。
また、今後の自転車利活用の進展に応じて、ネットワークの拡充を図ります。
（注2）鬼怒・小貝リバーサイドルート（仮）については、別途、鬼怒川・小貝川かわまちづくり推進協議会で計画中です。

図 9.2 広域のサイクリングを対象としたネットワーク

2）広域の日常交通を対象としたネットワーク

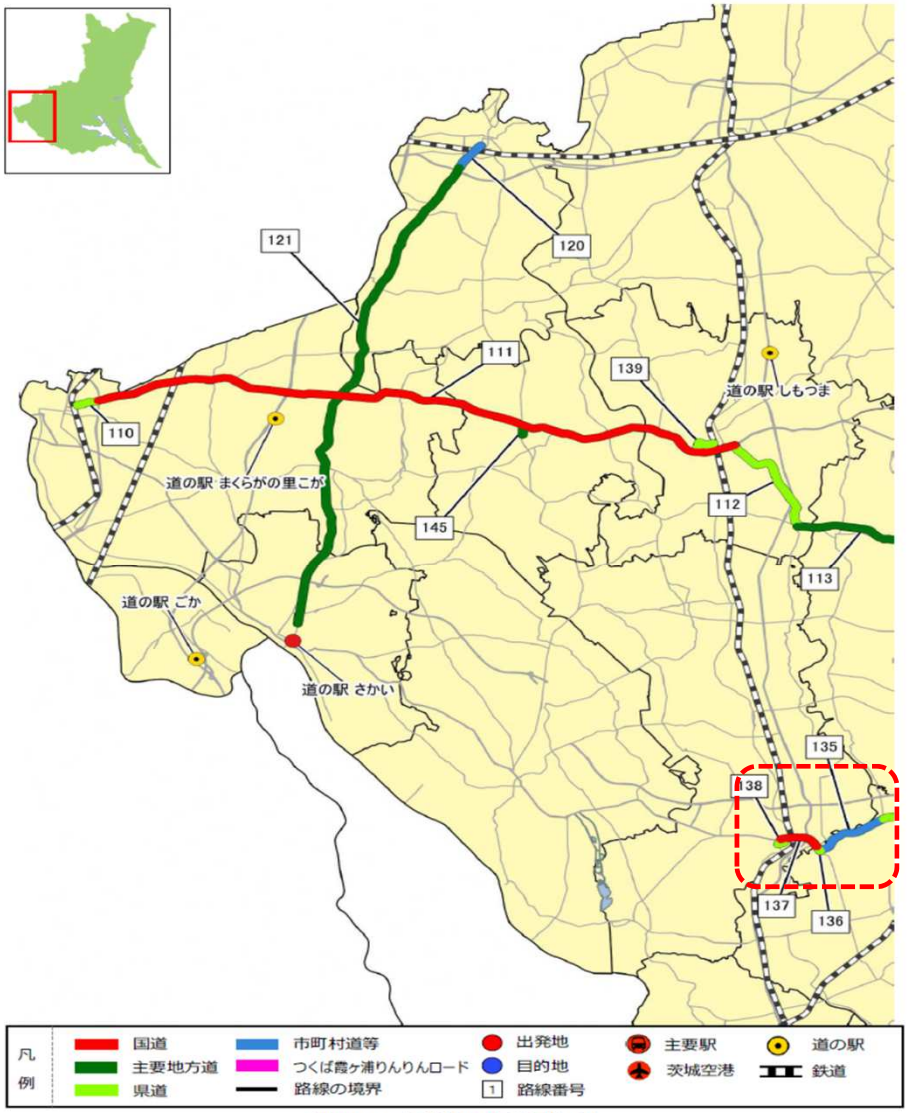


図 10.13 各路線の位置図（7/8）

136	常総取手線	つくばみらい市筑輪	常総市新井木町	0.2		車道混在
137	国道 354 号	常総市新井木町	常総市水海道諏訪町	1.5		車道混在
138	水海道停車場線	常総市水海道諏訪町	常総市水海道宝町	0.4	（水海道駅）	車道混在

≪常総市自転車ネットワーク計画の概要≫

1）ネットワーク計画の目的及び利用環境整備の基本的な考え方

「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（H28.7 国交省・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）ネットワーク計画の基本方針

（1）サイクリング・観光を対象とした場合

先行して整備している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場合

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，通学，通勤，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の利用環境を改善します。

3）ネットワーク路線選定の考え方

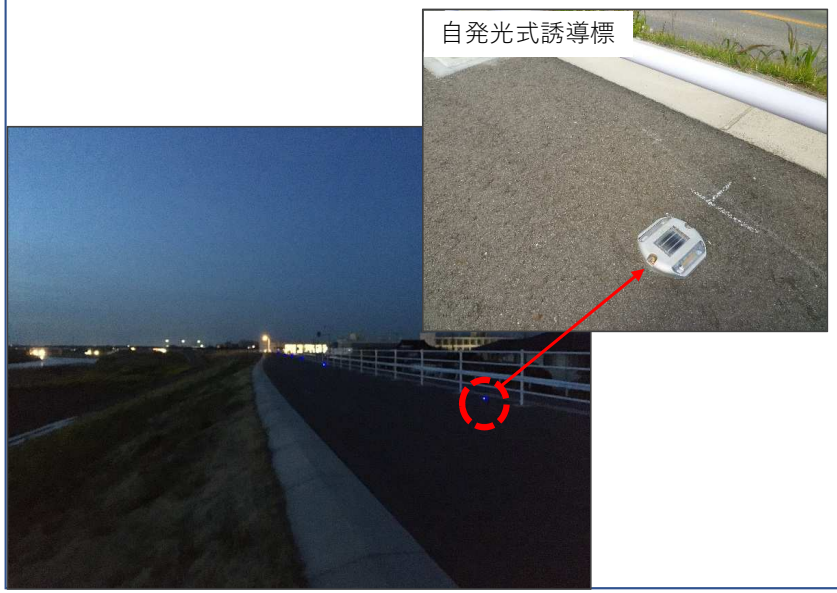
ネットワーク計画の目的や基本方針を踏まえ，鬼怒川・小貝川のサイクリングロードの縦軸（鬼怒・小貝リバーサイドルート）とそれを東西に結ぶ幹線道路を「鬼怒・小貝ネットワーク路線」，日常多く利用する中高生等のための「通学・日常利用路線」，そして鬼怒・小貝リバーサイドルートから周遊するための「観光路線」を選定するものとします。

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

≪常総市自転車ネットワーク計画の概要≫

4）整備時期及び整備の考え方

計画期間は１０年間での完成を目標として整備を推進します。
２０２３年３月（令和５年３月）に「道の駅常総」や観光農園等の新たな交流拠点が圏央道常総IC付近に整備されることに伴い，２０２１年から２０２３年の３年間を道の駅等の交流拠点と鬼怒川・小貝川を結ぶネットワークを優先的に整備を行います。



5）自転車ネットワークの整備に関する取組事項

項目	実施内容
自転車利用環境の充実	矢羽根と路面標示の整備
	道路標識や案内看板の整備　など
危険箇所対策（危険箇所の改善）	危険箇所（急カーブ，急勾配）における標識・路面標示の整備
	グレーチング等対策
	橋梁部やトンネルにおける安全対策
危険箇所対策（維持管理レベルの向上）	除草，土砂払い
	舗装修繕　など

出典「いばらき自転車活用推進計画」

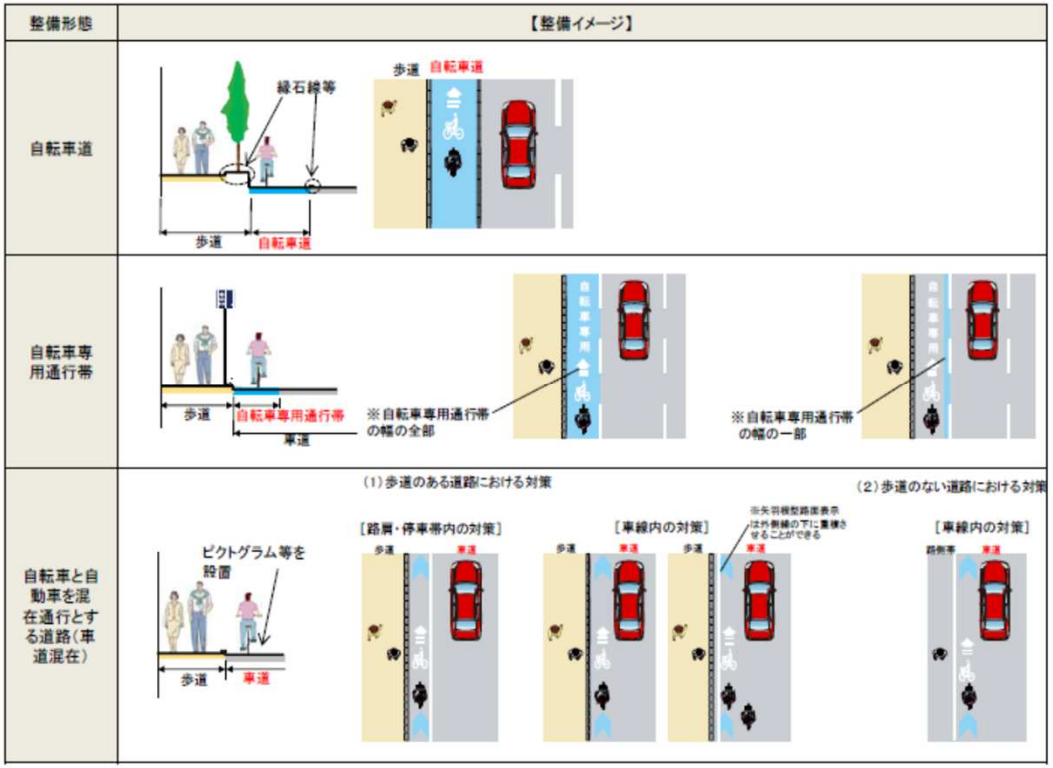
5）整備形態の種類

自転車通行空間の整備形態は，国の「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」で以下の３種類が示されています。

A　自転車道
（自転車と歩行者を構造的に分離する場合）

B　自転車専用通行帯
（自転車と自動車を視覚的に分離する場合）

C　車道混在
（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。細街路等では自動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，自動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者とする。）



6）交通状況を踏まえた分離の目安

（自転車と自動車の構造的な**分離の目安**）
・自動車の速度が５０km/hを超える道路とする。

（自転車と自動車の**混在通行の目安**）
・自動車の速度が４０ km/h以下かつ自動車交通量が4,000台/日以下の道路とする。

	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。

≪今後のスケジュール≫

時　　期	項　　目
令和3年3月16日	第1回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実施
令和3年8月	市民アンケート実施
令和3年9月	中学生アンケート実施
令和3年12月27日	第2回自転車活用推進協議会
令和4年2月上旬	第3回自転車活用推進協議会
令和4年2月中旬～3月中旬	パブリックコメントによる意見公募
令和4年2月24日	常総市議会にて説明
令和4年3月下旬	計画策定