

那珂市自転車活用推進計画（素案）

市民が自転車をたのしみ、サイクリストを迎える“ハートのまち”

I 計画策定の概要

1. 計画策定の背景と目的

近年、環境や健康意識の高まりとともに、自転車利用者は年々増加傾向にあり、加えて、自転車を活用して地域を巡り、地域の様々な資源と結びつけ、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組みも活発化してきています。

また、全国的にコンパクトなまちづくりが志向される中で、都市内の移動手段として自転車活用が期待されており、自転車利用を推進するため、自治体として総合的な取組みが必要となっています。

このような中、平成29年5月に国を挙げて自転車の活用を総合的・計画的に進めるため「自転車活用推進法」が施行され、平成30年6月には国の「自転車活用推進計画」が策定されました。

さらに県では、平成31年3月に「いばらき自転車活用推進計画」を、同年2月には「いばらきサイクルツーリズム構想」を策定し、県北地域においては、広域のサイクリングを対象としたモデルルートとして「奥久慈里山ヒルクライムルート」の整備を予定するなど、自転車活用の動きが急速に高まっております。

本市ではこうした流れを的確に捉え、自転車活用の有用性などを広く市民の皆様の暮らしの中で浸透させつつ、安全で快適な自転車利用の環境整備を進め、サイクルツーリズムの推進による交流人口の増加や地域の活性化を図るため、「那珂市自転車活用推進計画」を策定します。

2. 計画の区域

本計画の区域は、那珂市全域とします。

3. 計画の期間

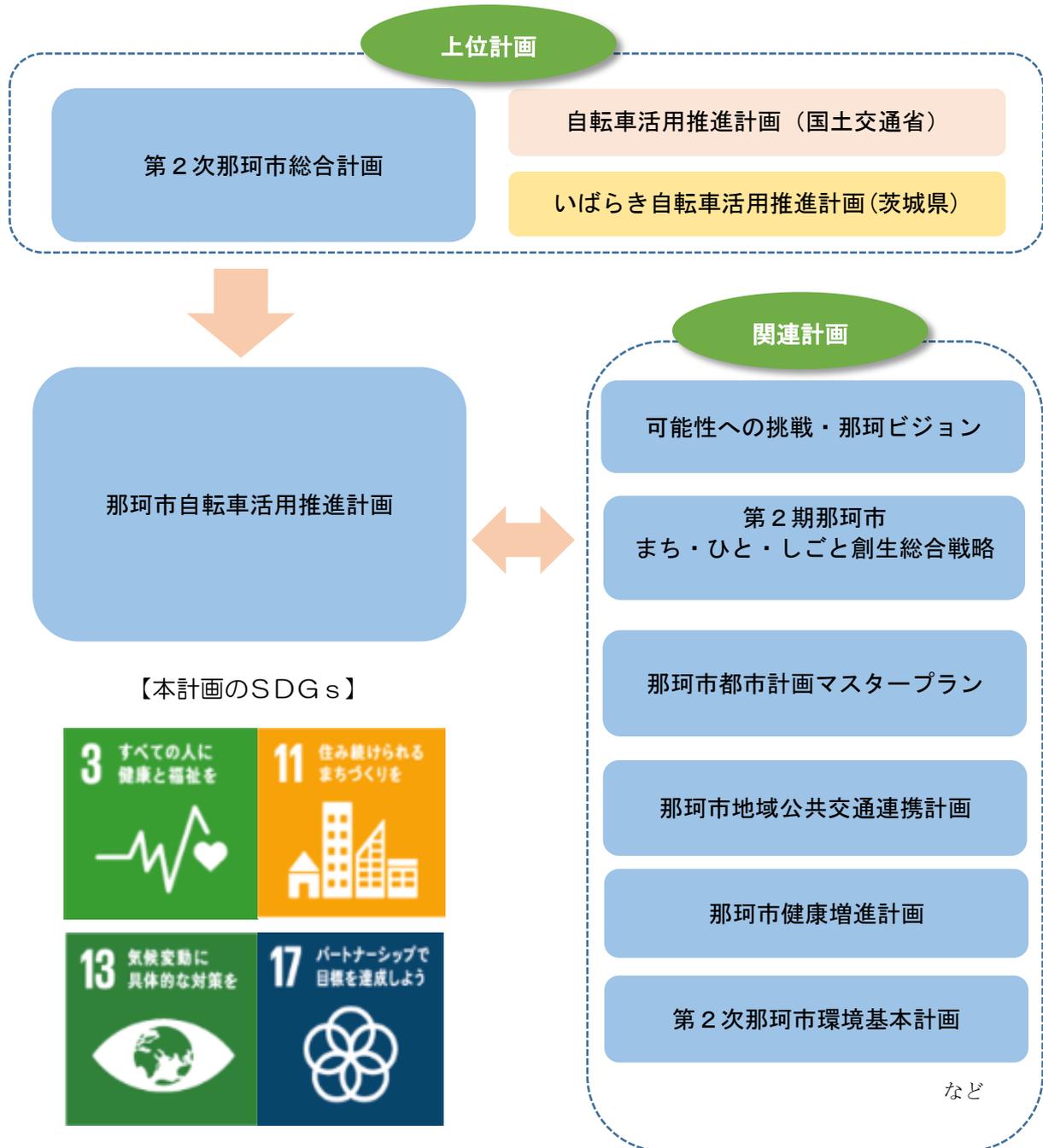
本計画の期間は、自転車利用の環境整備に要する期間等も踏まえ、令和2年度から令和11年度までの10か年とします。なお、中間年において、事業の進捗、社会情勢の変化等を踏まえ、必要に応じて見直しを行います。

4. 計画の位置づけ

本計画は、国の「自転車活用推進計画」及び「いばらき自転車活用推進計画」を勘案しつつ、本市における自転車活用に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、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するものであり、本市における自転車施策に関する最上位計画として位置づけます。

また、「持続可能な開発目標(SDGs※)」の視点を踏まえるとともに、本市の最上位計画である「第 2 次那珂市総合計画」をはじめ、関連する様々な計画との整合を図ります。

図 I - 1 本計画と上位・関連計画との関係性イメージ



(※)「SDGs (持続可能な開発目標)」とは、「誰一人取り残さない」持続可能で多様性と包摂性のある社会の実現を目指して、経済・社会・環境を巡る広範な課題に統合的に取り組むものであり、「すべての人に健康と福祉を」、「働きがいも、経済成長も」、「住み続けられるまちづくりを」などの 17 の目標を掲げている。

5. 上位・関連計画

本計画における上位・関連計画との関連性を整理します。

(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」に基づく計画であり、自転車を巡る都市環境、健康増進、観光振興、安全・安心等の自転車活用に係る現状及び課題に対応するため、目標、実施する施策、措置等について定めています。

②いばらき自転車活用推進計画

自転車活用の有用性等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、実施する施策、措置等について定めており、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みを総合的・計画的に推進するための最上位計画であるとともに、市町村が自転車活用推進計画を策定する際の指針となっています。

③第 2 次那珂市総合計画

平成 39 年度までに実現を目指す本市の将来像を「人と地域が輝く安心・安全な住みよいまち那珂」に定め、以下の 3 つをまちづくりの基本理念として設定しています。

- 1 すべての人が安心して住み続けられるまちを目指します
- 2 共に助け合い支え合う、すべての人にやさしいまちを目指します
- 3 すべての人が輝く、賑わいのあるまちを目指します

(2) 関連計画

①可能性への挑戦・那珂ビジョン

活力ある那珂市を実現するため、第 2 次那珂市総合計画に位置づけられている各施策において特に取り組むべき方向性を示したものであり、「那珂市の地の利を活かした取組みへの投資」として、市のポテンシャルを最大限に活かしたサイクルツーリズムに取り組むこととしています。

②第 2 期那珂市まち・ひと・しごと創生総合戦略

人口減少の抑制や地域の活性化に向けて、取り組むべき政策目標や施策の基本的方向、具体的な施策を定めたものであり、戦略 4「時代にあった地域の創造戦略」の中で、「自転車によるにぎわいづくりと健康づくり（自転車活用推進計画の策定）」として、都心から車で 1 時間、電車で 2 時間の位置にあり、比較的平坦な土地にのどかな田園風景の広がる地勢を活かして、サイクルツーリズムを推進するとともに、市民の日常の移動や健康増進を目的とした自転車利用を促進するため、安全な自転車通行空間の整備を推進することとしています。

③那珂市都市計画マスタープラン

本市におけるまちづくりの理念や都市計画の目標等を定めたものであり、交通ネットワークの充実に関する方針として、市街地内では、自転車や徒歩による拠点施設等へのアクセス向上を図るため、都市計画道路や街区道路の整備により、自転車・歩行者ネットワークの充実を進めることとしています。また、安心して暮らせる都市環境の創造に関する方針として、自転車や徒歩による市街地散策、公共交通機関の利用等を促進するため、市街地内の道路や駅等の交通拠点、公共施設等の段差解消を進めるとともに、サインや休憩施設の整備等のバリアフリー化を推進することとしています。

④第2次那珂市環境基本計画

本市の環境の保全と創造に関する施策を総括するものであり、本計画の中で掲げた「環境将来像」の実現に向けて、「低炭素社会づくりの推進」、「環境に関する教育・学習と意識啓発の推進」を環境目標に設定しており、目標達成のための取組みの1つとして、自転車利用の普及促進を掲げています。

⑤那珂市健康増進計画

市民の健康増進を図るための基本的事項を示し、推進に必要な方策を明らかにするものであり、基本目的と取組みとして「生活習慣病の発症予防と重症化予防の徹底」、「生活習慣及び社会環境の改善」を掲げています。

6. 計画の構成

本計画は、以下の項目で構成します。

I. 計画策定の概要

計画策定の背景と目的、計画の区域・期間、計画の位置づけ

II. 自転車を取り巻く環境と本市の現況

自転車を取り巻く環境、本市の現況

III. 本市の自転車利用促進に向けた課題

自転車利用に関する現状、課題

IV. 自転車利用促進に向けた基本方針・具体的な施策

基本理念、基本方針、目標、施策体系

V. 那珂市自転車ネットワーク計画

計画の概要、基本方針、自転車ネットワーク路線、路線の整備形態

VI. 計画の推進体制

推進体制、実施スケジュール、計画のフォローアップ

II 自転車を取り巻く環境と本市の現況

1. 自転車を取り巻く環境

(1) 自転車の保有状況等

①自転車の保有台数

国内の自転車の保有台数は、2016（H28）年時点で約7千2百万台と推計されています。

表Ⅱ－1 自転車保有台数の推移

年	保有台数	年	保有台数	年	保有台数
昭和59年	56,305	平成7年	74,935	平成18年	67,225
昭和60年	57,291	平成8年	77,022	平成19年	67,820
昭和61年	58,178	平成9年	78,954	平成20年	68,387
昭和62年	60,664	平成10年	80,867	平成21年	68,921
昭和63年	63,465	平成11年	82,780	平成22年	69,883
平成元年	66,385	平成12年	84,815	平成23年	70,141
平成2年	69,002	平成13年	85,170	平成24年	70,472
平成3年	71,124	平成14年	85,549	平成25年	71,551
平成4年	73,200	平成15年	85,933	平成26年	71,854
平成5年	74,962	平成16年	86,324	平成27年	72,225
平成6年	76,637	平成17年	86,647	平成28年	72,383

S59～H6：通産省生産動態統計等による推計

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

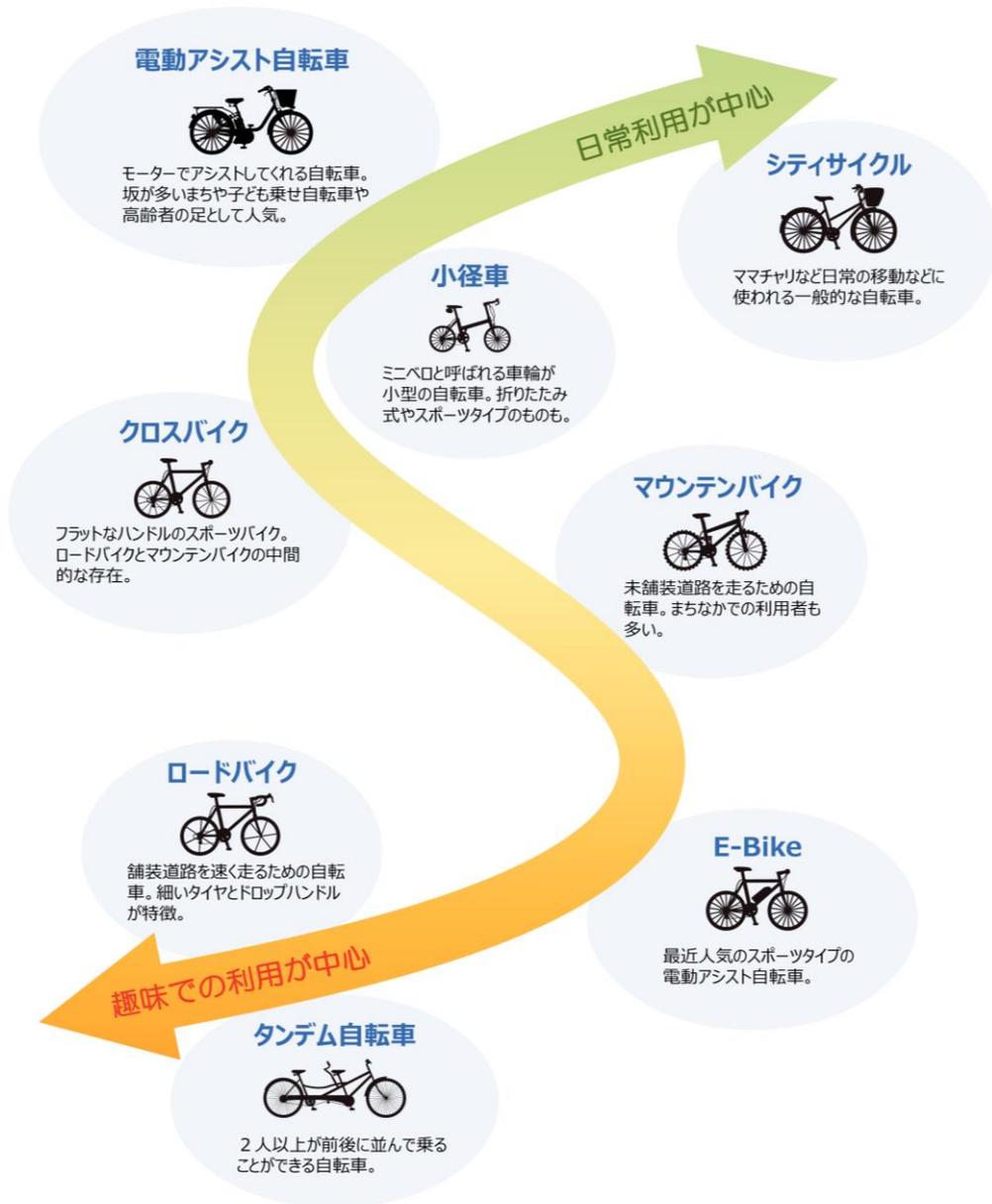
H18～H28：平成24年度自転車産業振興協会の調査による人的推算

出典：自転車統計要覧第51版（一般財団法人 自転車産業振興協会）

②自転車の車種

自転車には以下のような種類があります。

図Ⅱ－1 自転車の種類と使われ方

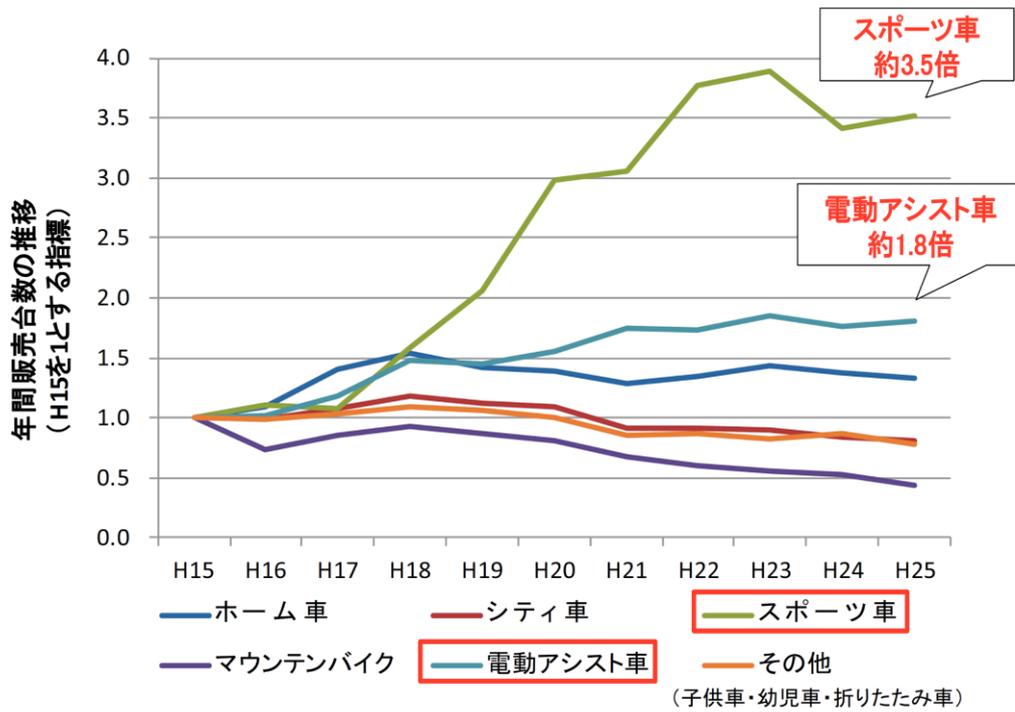


出典：いばらき自転車活用推進計画（茨城県）

③車種ごとの販売台数

国内における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15年と平成25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。

図Ⅱ-2 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）

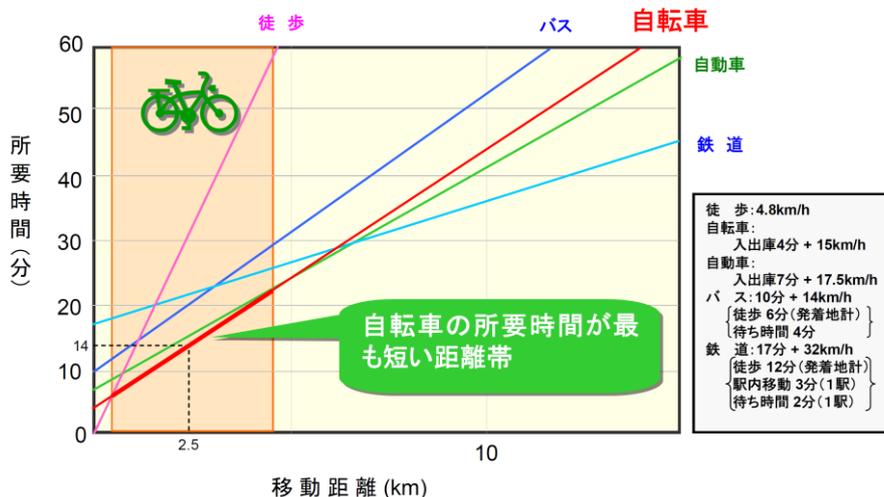
(2) 自転車の特性

① 近距離移動に便利

自転車は、おおよそ5kmまでの距離であれば、鉄道やバス、自動車などのほかの移動手段と比較して最も短時間で目的に到着することができる移動手段とされています。

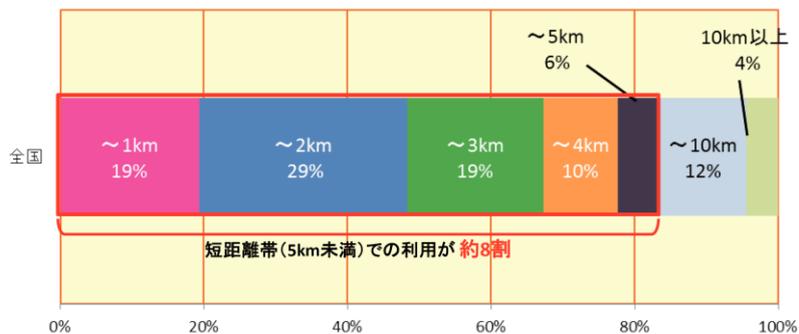
自転車の利用状況に関する調査では、全体の8割以上が5km未満の移動距離での利用となっています。

図Ⅱ-3 交通手段別移動距離と所要時間の関係



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）

図Ⅱ-4 自転車のトリップ長分布

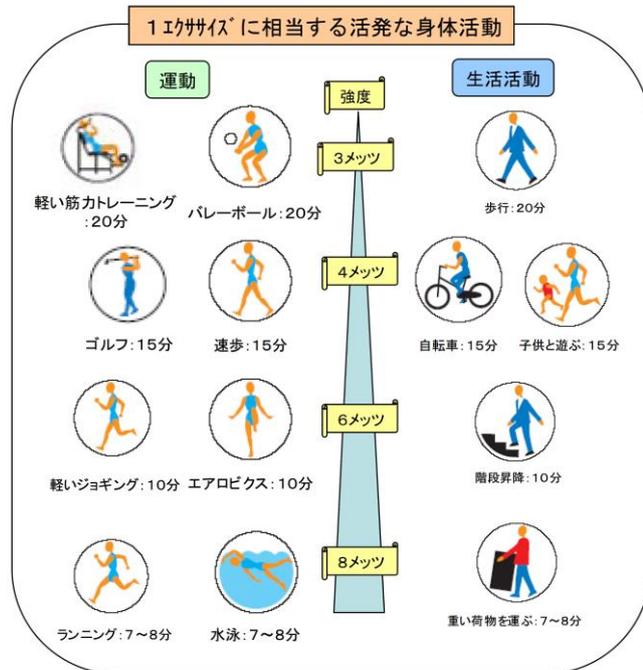


出典：平成27年全国都市交通特性調査（国土交通省）

②健康増進に効果的

自転車通勤、通学すれば、毎日の移動の時間を運動の時間として活用することが可能です。自転車はジョギング等の運動と比較して、膝への負担が少なく、長時間の有酸素運動が可能であることから、生活習慣病の予防効果があるとされています。

図Ⅱ-5 1エクササイズに相当する活発な身体活動



- ①「メッツ」(強さの単位) 身体活動の強さを、安静時の何倍に相当するかで表す単位で、座って安静にしている状態が1メッツ、普通歩行が3メッツに相当。
- ②「エクササイズ」(Ex) (=メッツ・時) (量の単位) 身体活動の量を表す単位で、身体活動の強度(メッツ)に身体活動の実施時間(時)をかけたものです。より強い身体活動ほど短い時間で1エクササイズ。

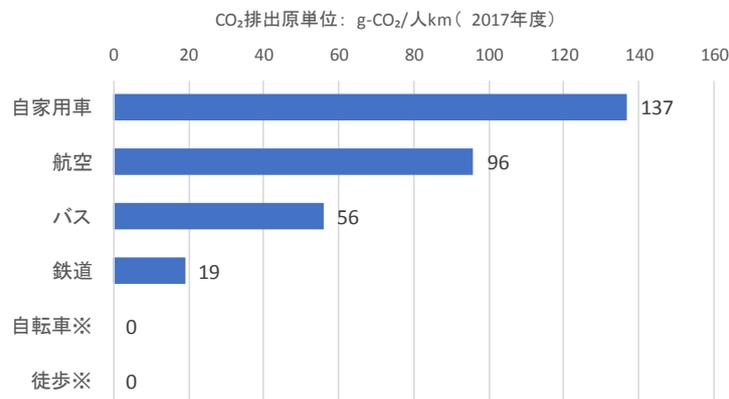
出典:健康づくりのための運動指針 2006(厚生労働省)

③環境負荷の低減

自転車は、自動車等の乗り物と異なり、二酸化炭素等の温室効果ガスを排出しない環境にやさしい乗り物です。旅客輸送において、各輸送機関から排出される二酸化炭素の排出量を比較すると下図のようになります。

移動手段を自転車に転換することにより、大気汚染の抑制や地球温暖化の防止につながります。

図Ⅱ-6 輸送量当たりの二酸化炭素の排出量(旅客)



出典:国土交通省HP資料をもとに作成(※部分を追加)

④全国の自転車事故

全国の自転車事故は減少傾向を示しており、最近 10 年間で 4 割程度減少しています。同様に自転車関連事故の件数も同程度減少しています。

図Ⅱ－7 全国の交通事故の発生状況



出典：警察庁「平成 30 年における交通事故の発生状況」等を参考に作成

⑤自転車による加害事故と損害賠償

自転車事故では、歩行者との衝突により他人に怪我を負わせる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、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。

表Ⅱ－2 自転車での加害事故例

裁判所	判決日	加害者	過失	被害者	被害内容	賠償額
東京	平成 15 年 9 月 30 日	男性	交差点進行	女性 38 歳	歩行者死亡	6,779 万円
東京	平成 19 年 4 月 11 日	男性	信号無視	女性 55 歳	歩行者死亡	5,438 万円
東京	平成 20 年 6 月 5 日	男子高校生	通行違反	男性 24 歳	自転車運転 後遺障害	9,266 万円
神戸	平成 25 年 7 月 4 日	小学生 11 歳	無灯火	女性 62 歳	歩行者 後遺障害	9,521 万円
東京	平成 26 年 1 月 28 日	男性	信号無視	女性 75 歳	歩行者死亡	4,746 万円

出典：一般社団法人 日本損害保険協会

⑥県内における自転車の安全利用に関する条例

現在、自転車の安全な利用を促進することを目的に、自転車利用者等に対して自転車損害賠償保険等の加入を義務づける条例等を制定する自治体が増えています。県内における当該条例の制定状況は以下のとおりです。

表Ⅱ－３ 自転車の安全利用に関する条例制定状況

	条例	概要
茨城県	茨城県交通安全条例（平成 15 年施行）	県民の自転車損害賠償保険等への加入のほか、学校、事業者等に対して、生徒や従業員への交通安全教育や自転車損害賠償保険等への加入を促進するための啓発を努力義務とするもの
取手市	取手市自転車安全利用条例（平成 18 年施行）	自転車利用者の自転車点検整備等を努力義務とするもの
つくば市	つくば市自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例（平成 26 年施行）	自転車利用者の自転車損害賠償保険等への加入を努力義務とするもの
笠間市	笠間市の自転車の安全利用に関する条例（令和元年施行）	自転車利用者の自転車損害賠償保険への加入や、幼児（6歳未満）のヘルメット着用を義務づけるもの（罰則はない）
龍ヶ崎市	龍ヶ崎市自転車の安全な利用に関する条例（令和元年施行）	市民の自転車損害賠償保険等への加入を努力義務とするもの

⑦自転車の交通ルール

国では、自転車の安全利用のためのルールとして、「自転車安全利用五則」を示しています。
 自転車安全利用五則では、①自転車の通行位置について車道が原則であり、歩道通行は例外であること、②車道の左側を通行すること、③歩道を通行する場合は車道寄りを徐行すること、④二人乗りの禁止等の安全ルールを守ること、⑤子どもはヘルメットを着用することをルールとして定めています。

図Ⅱ-8 自転車安全利用五則

自転車は車両です。
「自転車安全利用五則」
 を守りましょう

1 自転車は、車道が原則、歩道は例外

歩道と車道の区別があるところは**車道通行が原則**ですが、次のような場合は例外的に歩道を通行できます。

①歩道通行時の
標識等があるとき
②運転者が児童・幼児・70歳以上の者
身体障がい者であるとき
③安全な通行を確保するために、
やむを得ないとき

▶歩道の交通量が多く危険を感じる時
▶工事や駐車車両などのため歩道の右側を避けたい時
▶車道が狭いため、接触事故の危険を感じる時

「歩道自転車の歩道通行可」を示す標識
「車道自転車の歩道通行可」を示す標識

2 車道は左側を通行

自転車は、**道路の左側**に寄って通行しなければなりません。

3 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行

歩道では、**安全な速度**で徐行し、歩行者の通行を始める場合は**一時停止**しなければいけません。

4 安全ルールを守る

- ・飲酒運転の禁止
- ・二人乗りの禁止
- ・並進の禁止
- ・夜間はライトを点灯
- ・信号を守る
- ・交差点での一時停止と安全確認

5 子どもはヘルメットを着用

児童・幼児の保護責任者は、**児童・幼児に自転車用ヘルメットをかぶらせる**ようにしましょう。

ルール違反には厳しい罰則があります

並進 【罰則】2万円以下の罰金 又は料料
信号無視 【罰則】3月以下の懲役 又は5万円以下の罰金
二人乗り 【罰則】2万円以下の罰金 又は料料
一時不停止 【罰則】3月以下の懲役 又は5万円以下の罰金
無灯火 【罰則】5万円以下の罰金
携帯・ヘッドホン・イヤホン・傘差し 【罰則】5万円以下の罰金

茨城県警察

出典：茨城県警「自転車安全利用五則」

2. 本市の現況

(1) 位置と地勢

本市は、東京から北東に約 100 km の距離にあり、茨城県の中央よりやや北に位置しています。県都水戸市の北側に位置し、東側は日立市・ひたちなか市・東海村、西側は城里町、北側は常陸太田市・常陸大宮市と、7つの市町村と接しています。

地形としては、市の北東側には福島県と茨城県の境である八溝山を源流とする久慈川、西側には栃木県的那須岳を源流とする那珂川と2つの河川が流れており、その周辺は低地となり水田地帯となっています。

また、市の中央部是那珂台地が広がっており、台地と低地の境には斜面林が形成されています。

図Ⅱ-9 那珂市の位置

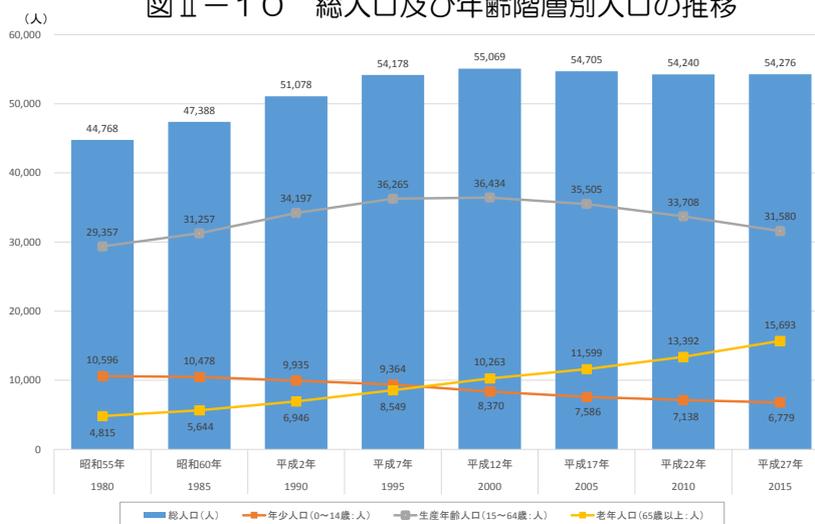


(2) 人口

①人口推移

本市の人口は、昭和55年から平成12年まで約1.0%/年のペースで増加してきましたが、平成12年以降緩やかな減少に転じ、近年も微減傾向にあります。年齢階層別人口でみると、生産年齢人口は平成12年をピークに減少傾向が続いており、年少人口も緩やかな減少が続いています。一方、老年人口は、約3.5%/年で増加を続けており、平成12年には年少人口よりも多くなっています。

図Ⅱ-10 総人口及び年齢階層別人口の推移

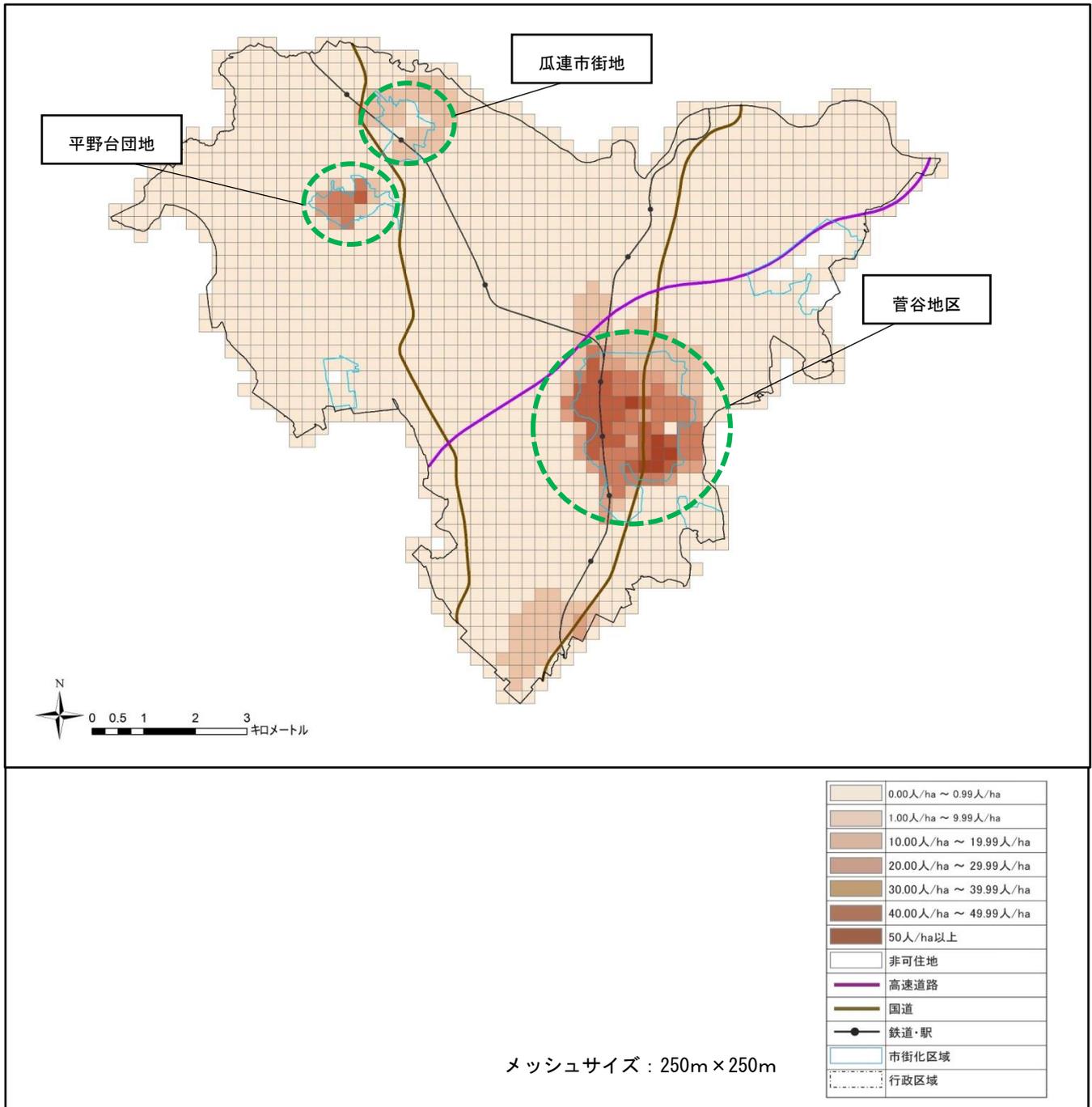


出典：国勢調査（RESAS 人口マップ_人口構成_人口推移より編集）
 ※年齢階層別人口には年齢不詳を含まない

②人口分布

本市の人口分布は、菅谷地区に集積しているほか、瓜連地区においては、瓜連市街地及び平野台団地に集積しています。

図Ⅱ－１１ 人口分布

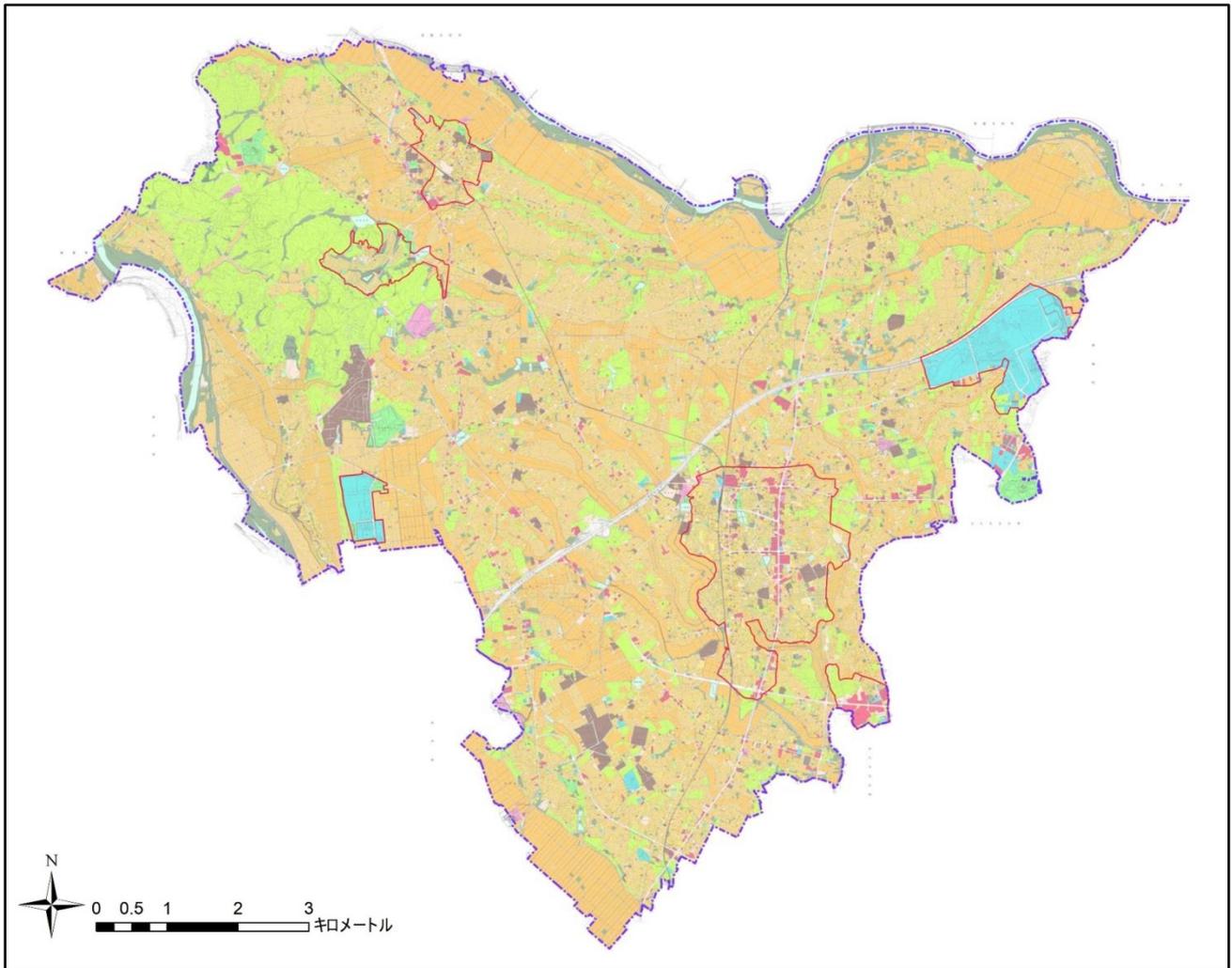


(3) 土地利用状況

本市の総面積は9,782haであり、地目別土地利用では、農地（田畑）が約半数を占めており、次いで山林、宅地の順になっています。

なお、本市の全域が都市計画区域に指定されており、商業、居住エリアは、市街化区域である南東部の菅谷地区、北西部の瓜連地区、ひたちなか市との市境付近の寄居地区に集中しています。また、北東部の向山地区、南西部の那珂西部地区は、産業系の市街化区域に指定されています。

図Ⅱ－12 土地利用現況図



凡 例				
土地利用区分	摘要		表示方法	
自然的 土地利用	農地	田	水田	
		畑	畑・果樹園	
	山林			
	原野・荒地・牧野			
	水面	河川、湖沼、ため池等		
都市的 土地利用	その他(海浜等)			
	住宅用地	一般住宅、共同住宅		
	併用住宅用地	店舗併用住宅、作業併用住宅		
	商業用地	業務施設、店舗、娯楽施設、宿泊施設 遊戯施設、問屋・卸売施設		
	工業用地	工場、研究所		
	運輸施設用地	飛行場、港湾、倉庫、ターミナル		
	公共用地	官公庁、供給処理施設		

凡 例			
土地利用区分	摘要		表示方法
都市的 土地利用	文教厚生用地	学校、病院、図書館、寺院等 競技施設	
	公園・緑地		
	公共空地	公園・広場・緑地、運動場	
	その他の空地	未建築宅地、用途収束中の土地 屋外利用地	
	ゴルフ場		
	防衛用地	自衛隊施設、米軍提供施設	
	道路用地	幅員4m以上の道路、農道、林道	
	鉄道用地	鉄道構内、駅舎含む	
	駐車場用地	月極・時間貸し等の駐車場	
	都市計画区域		
市街化区域			

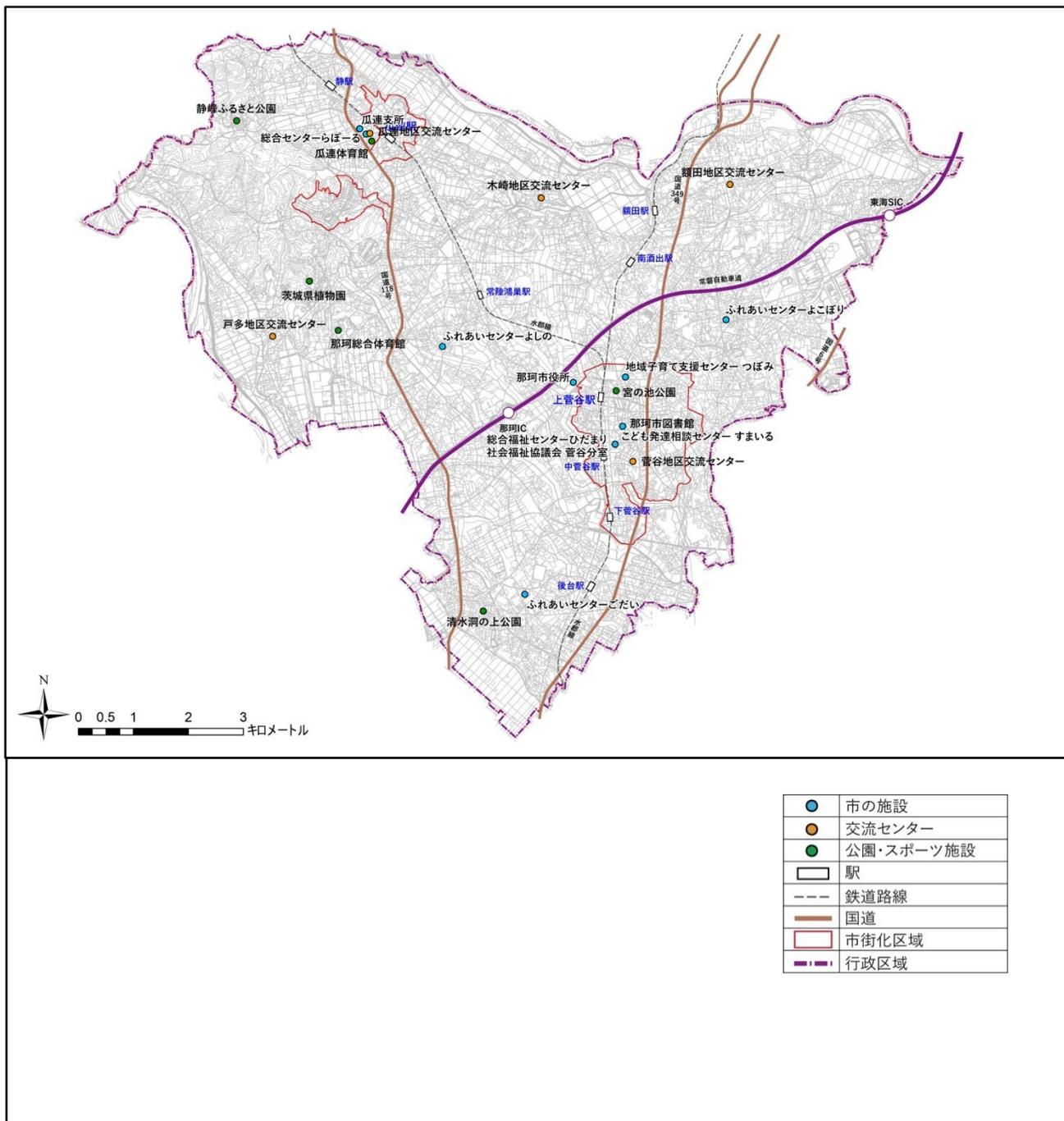
出典：平成27年度都市計画基礎調査

(4) 施設立地状況

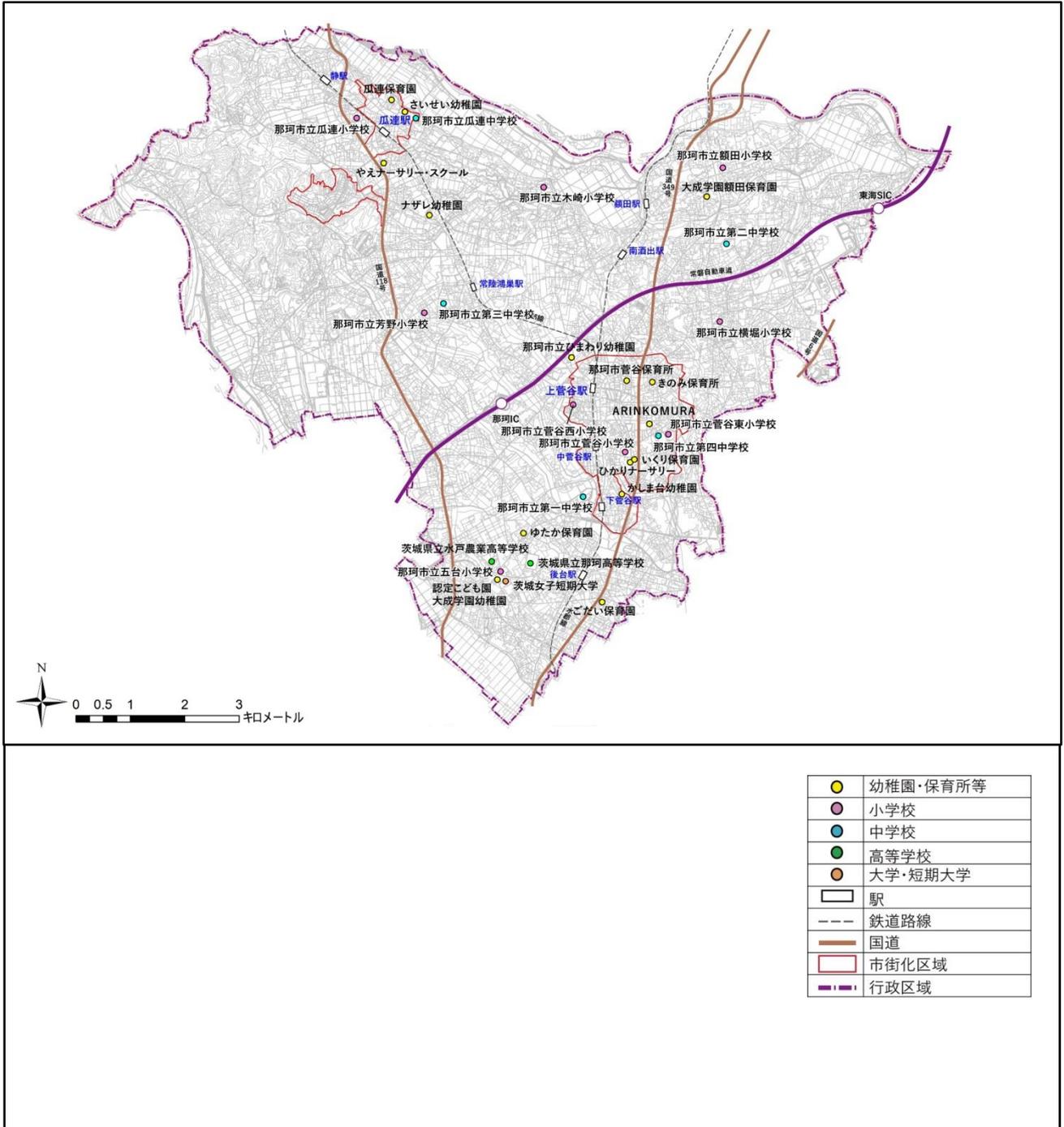
市内には、地区交流センターや図書館、スポーツ施設や公園などの公共施設や、教育施設として、小学校9校、中学校5校、県立高校2校、私立大学1校が点在しています。

民間商業施設の多くは、市街化区域である菅谷地区、瓜連地区、寄居地区に立地しています。

図Ⅱ-13 公共施設立地状況図



図Ⅱ－14 教育・保育施設立地状況図



(5) 交通状況

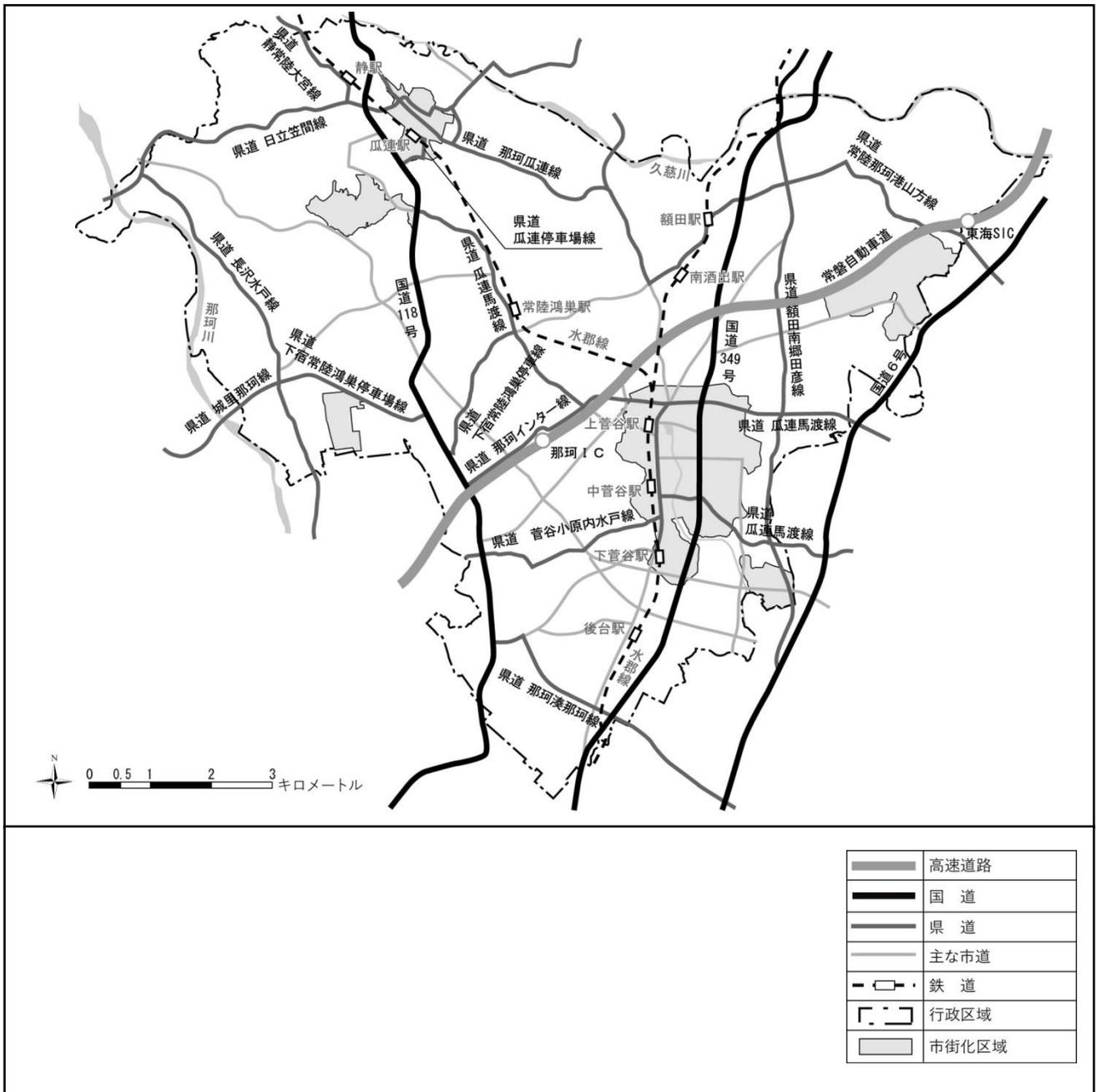
①道路

本市を通過する国道は3路線あり、そのうち、西部の国道118号と東部の国道349号は、市を南北に縦断する水戸方面と県北方面への連携軸としての役割を有し、本市の道路体系の骨格となっています。

また、市内北西で国道118号から分岐する県道31号瓜連馬渡線は、市役所や国道349号を経て、ひたちなか方面へと抜ける主要な道路となっています。

また、本市には常磐自動車道が通り、市内に那珂I C及び東海村との境界付近に位置する東海スマートI Cがあることから、高速道路利用による首都圏域等への利便性も確保されています。

図Ⅱ-16 道路網図

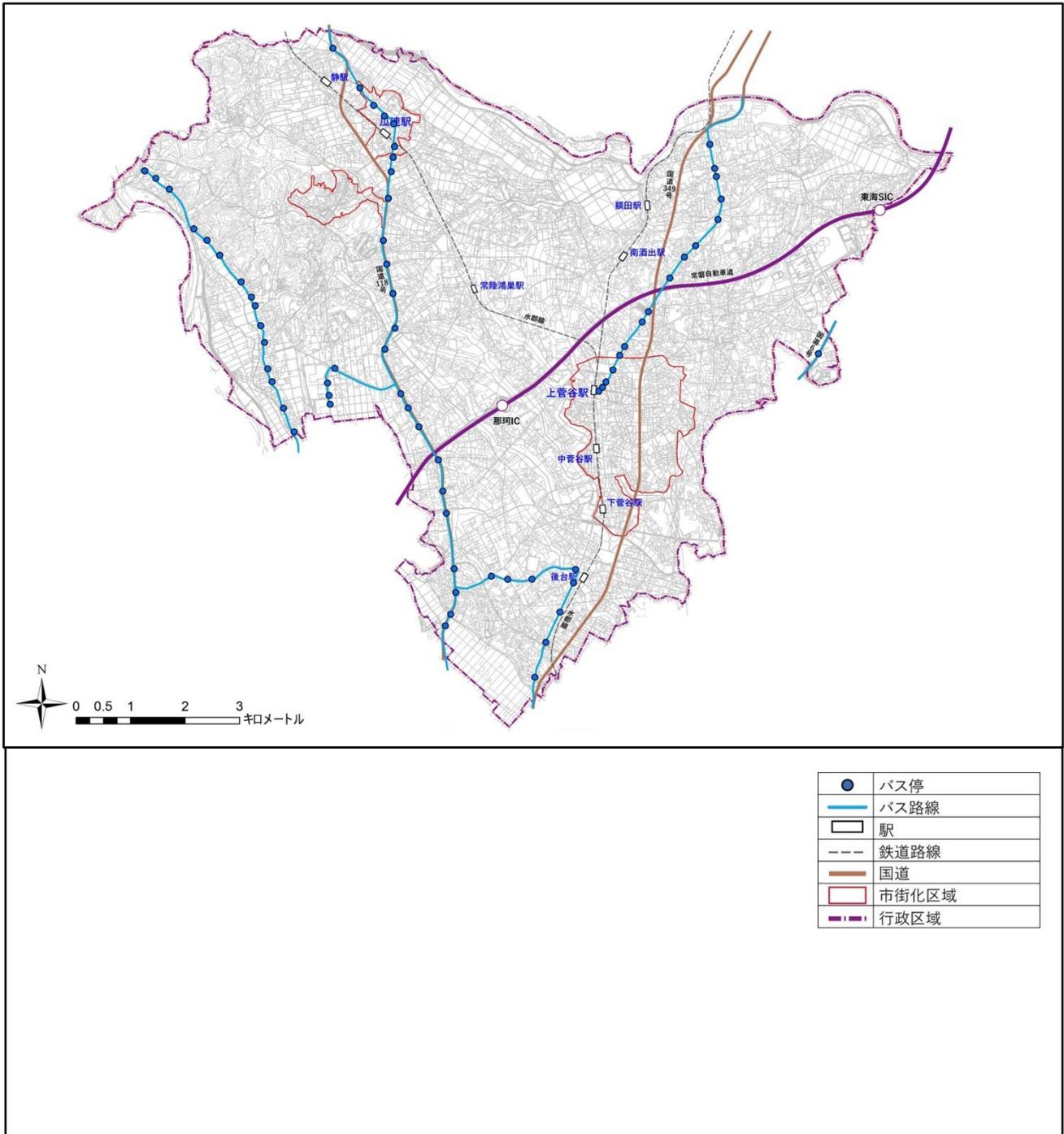


②公共交通

■路線バス

本市では、現在、茨城交通による路線バスが5路線運行しており、鉄道を補完し、市外との連携を図る交通機関としての役割を果たしていますが、近年は利用者の減少などにより、運休もしくは運行本数を減らす路線もあります。

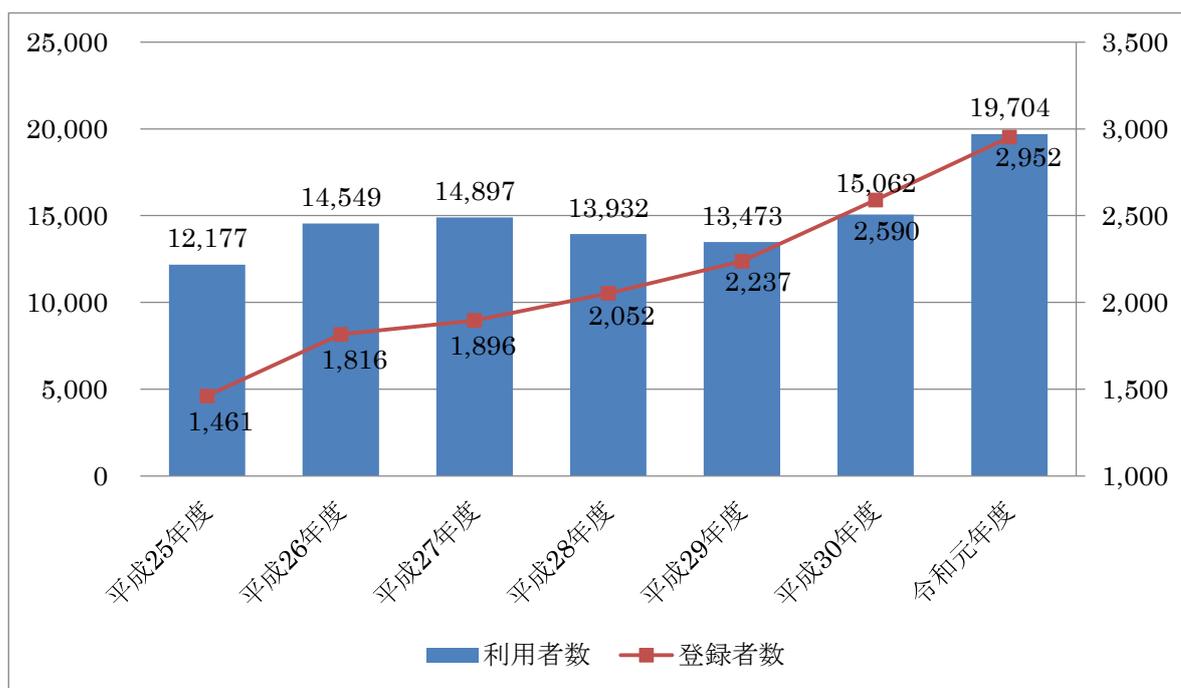
図Ⅱ-17 市内路線バス等網図



■ デマンド交通

平成 25 年からサービスを開始している、デマンド交通「ひまわりタクシー」については、ドア to ドアで移動できる交通手段として市民に定着し、登録者並びに利用者は年々増加傾向にあります。令和元年度からは、車両を増台し、隣接市である水戸市への域外運行や土曜日運行などのサービス拡充により、市民にとって利便性の高い交通手段となっています。

図Ⅱ－18 デマンドタクシー登録者数及び利用者数の推移



出典：市政策企画課

■高速バス

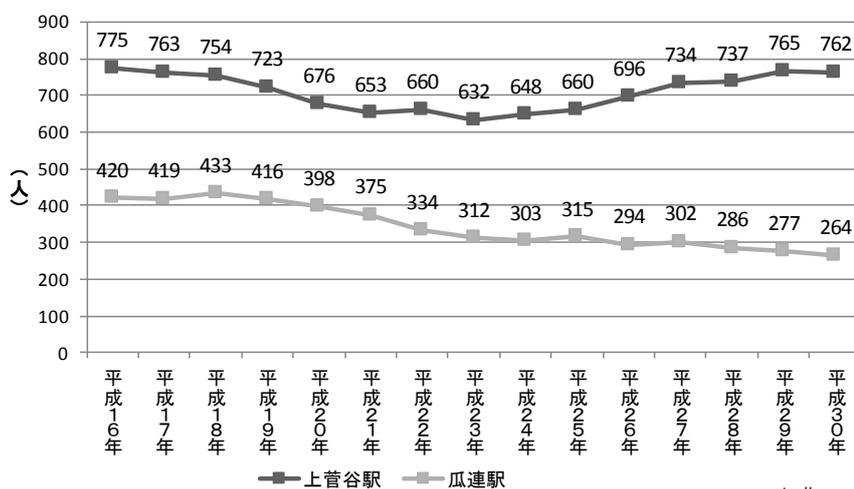
茨城交通により大子・大宮・常陸太田～東京駅・新宿駅間の高速バスの運行が行われています。本市には、額田南郷、那珂市役所入口、那珂インターなど5か所の停留所が設置されており、那珂インター停留所には、大子・大宮・常陸太田の各路線が停車し、1日に11路線が往復で運行され、東京方面へのアクセスが向上しています。

■鉄道

本市には、JR水郡線が通っており、後台、下菅谷、中菅谷、上菅谷、常陸鴻巣、瓜連、静、南酒出、額田の9つの駅が存在しています。また、上菅谷駅は常陸太田線と常陸大子線の分岐駅としての重要な役割を担っています。

市内の主要駅における1日あたりの乗車人数をみると、上菅谷駅・瓜連駅ともに緩やかな減少傾向を示していましたが、平成23年以降は上菅谷駅で増加傾向に転じています。

図Ⅱ-19 主要駅1日当たり乗車人数



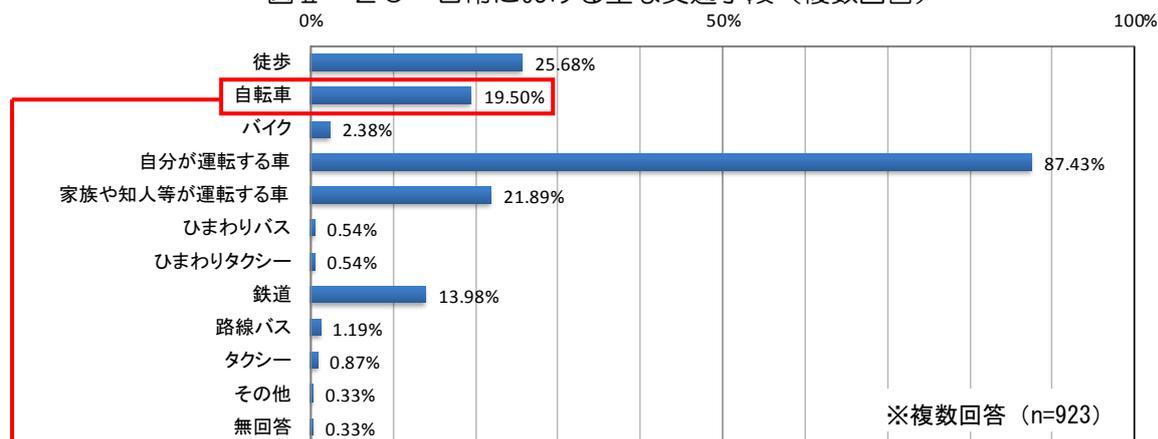
出典：JR東日本

(6) 自転車の利用状況

① 日常における交通手段

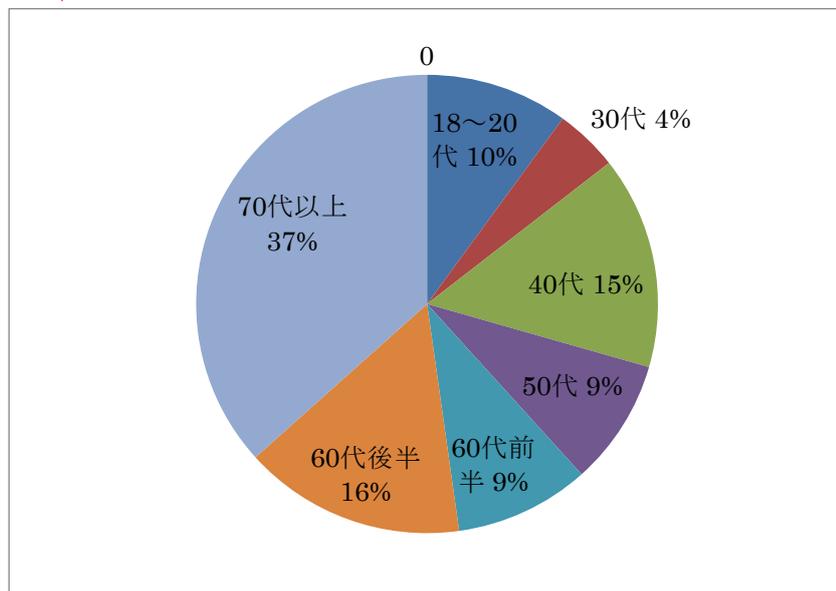
日常における主な交通手段について、自分が運転する車の割合が約 87%であるのに対し、自転車の割合が約 20%であり、自動車と比較すると自転車の利用は低い状況にあります。なお、回答者の内訳をみると、中高年層の割合が多いことが分かります。

図Ⅱ-20 日常における主な交通手段（複数回答）



出典：令和元年度 市民アンケート結果

回答者の内訳



②市内居住者又は通勤・通学等における自転車の利用状況

本市に居住する就業者・通学者と、本市に通勤・通学する就業者・通学者の利用交通手段をみると、どちらも「自家用車」が7割以上を占めています。

「自転車」による通勤・通学者は、本市に居住する人で約5%、本市に通勤・通学する人で約8%となっており、いずれも1割未満と少ない状況にあります。

図Ⅱ－２１ 那珂市の就業者・通学者の利用交通手段割合
(15歳以上自宅外就業者及び通学者)(2010年)

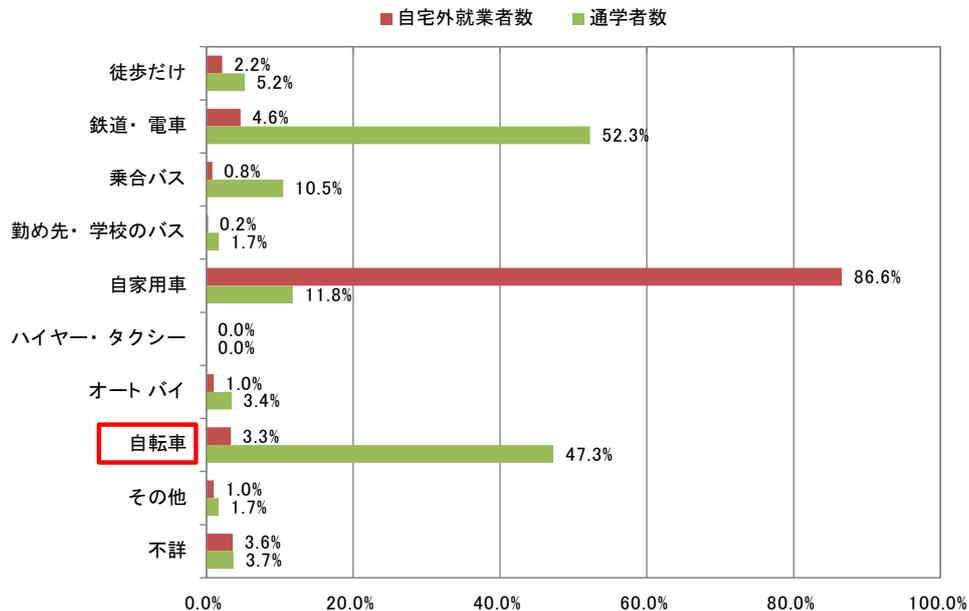
	常住地による15歳以上自宅外就業者・通学者数		従業地・通学地による15歳以上自宅外就業者・通学者数	
	実数	割合	実数	割合
総数(利用交通手段)	24,976	100.0%	17,247	100.0%
I 利用交通手段が1種類	22,562	90.3%	15,980	92.7%
1 徒歩だけ	621	2.5%	596	3.5%
2 鉄道・電車	1,058	4.2%	293	1.7%
3 乗合バス	61	0.2%	31	0.2%
4 勤め先・学校のバス	51	0.2%	46	0.3%
5 自家用車	19,109	76.5%	13,348	77.4%
6 ハイヤー・タクシー	-	-	1	0.0%
7 オートバイ	251	1.0%	206	1.2%
8 自転車	1,179	4.7%	1,287	7.5%
9 その他	232	0.9%	172	1.0%
II 利用交通手段が2種類	1,306	5.2%	410	2.4%
10 鉄道・電車及び乗合バス	223	0.9%	32	0.2%
11 鉄道・電車及び勤め先・学校のバス	23	-	9	0.1%
12 鉄道・電車及び自家用車	351	1.4%	52	0.3%
13 鉄道・電車及びオートバイ	3	-	5	0.0%
14 鉄道・電車及び自転車	518	2.1%	141	0.8%
15 その他利用交通手段が2種類	188	0.8%	171	1.0%
III 利用交通手段が3種類以上	208	0.8%	60	0.3%
不詳	900	3.6%	797	4.6%

出典：国勢調査（2010年）

③市内に居住する就業者と通学者の交通分担率

本市に居住する就業者・通学者の利用交通手段をみると、就業者では「自家用車」の割合が8割以上で「自転車」は約3%と低い一方、通学者では「鉄道・電車」に次いで「自転車」の割合が約5割となっており、主要な交通手段の一つとなっています。

図Ⅱ－２２ 那珂市常住者の利用交通手段割合
(15歳以上自宅外就業者及び通学者)(2010年)



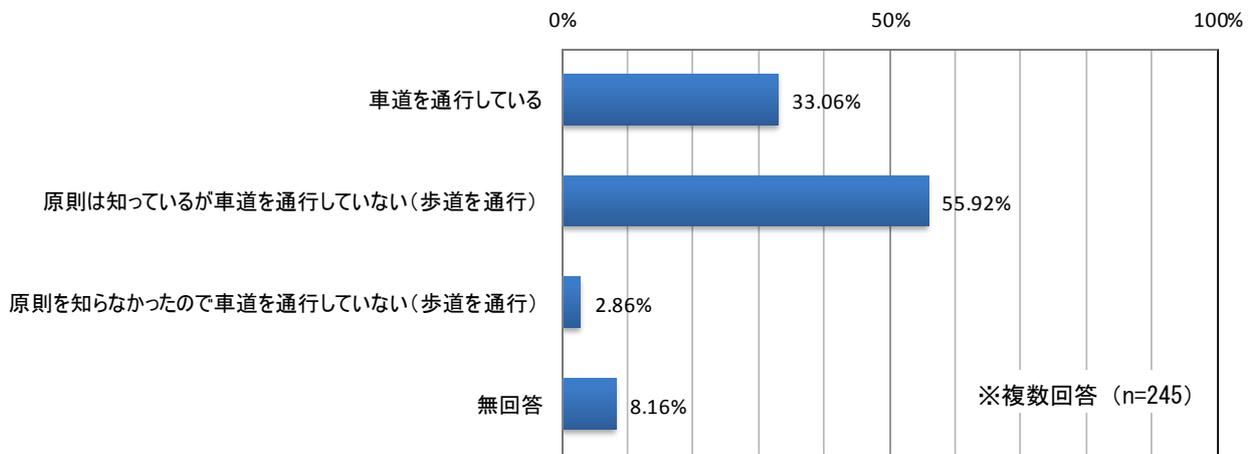
(※複数回答のため、合計は100%にならない)

出典：国勢調査（2010年）

④自転車の通行位置

自転車を利用している人の主な通行位置について、「車道を通行している」人は約 33%である一方、「原則は知っているが車道を通行していない(歩道を通行)」が約 56%で半数以上となっています。

図Ⅱ－23 自転車の通行位置



出典：令和元年度 市民アンケート結果

⑤通学状況

市内の中学校、高校における通学状況をみると、中学校では、徒歩圏での通学者が多い第四中学校を除き、ほぼ全員が自転車により通学している状況です。また、市内の県立水戸農業高等学校と那珂高等学校における自転車通学の状況をみると、両校あわせて700名以上の生徒が自転車を利用しています。

表Ⅱ－4 市内中学生の自転車通学の状況

令和元年5月1日時点

学校名	自転車通学者数(人)	生徒数(人)	利用率(%)
那珂市立第一中学校	366	385	95.1%
那珂市立第二中学校	202	206	98.1%
那珂市立第三中学校	182	182	100.0%
那珂市立第四中学校	126	432	29.2%
那珂市立瓜連中学校	176	178	98.9%
合計	1052	1383	76.1%

出典：市教育委員会

表Ⅱ－5 水戸農業高等学校及び那珂高等学校における生徒の自転車通学の状況

(1) 茨城県立水戸農業高等学校 通学方法別生徒数

(単位:人)

	鉄道	バス	自転車	バイク	徒歩	送迎	合計
全日制	294	56	369	33	3	25	780
定時制	23	1	48	7	1	6	86
合計	317	57	417	40	4	31	866

出典：水戸農業高等学校調べ

(2) 茨城県立那珂高等学校 通学方法別生徒数

(単位:人)

鉄道	鉄道とバス	バス	バスと自転車	自転車	鉄道と自転車	徒歩	その他	合計
109	14	8	1	195	120	10	20	477

平成31年度に学校が実施した個別で調査した結果

出典：那珂高等学校調べ

⑥ 駅周辺の状況

■ 駐輪場

市内のＪＲの駅における市営駐輪場は、南酒出駅を除いた市内８駅に設置されています。いずれも登録制ではなく、自由に駐輪できる形式となっています。

表Ⅱ－６ 市内駐輪場の状況

駅名	名 称	自転車収容台数（台）	種 別
後台駅	後台駅駐輪場	310	屋根あり
下菅谷駅	下菅谷駅駐輪場	120	屋根なし
中菅谷駅	中菅谷駅駐輪場	150	屋根なし
上菅谷駅	上菅谷駅北駐輪場	250	屋根あり
瓜連駅	瓜連駅北駐輪場	120	屋根あり
	瓜連駅南駐輪場	90	屋根あり
静駅	静駅駐輪場	102	屋根あり
南酒出駅	南酒出	—	
額田駅	額田駅駐輪場	30	屋根あり
常陸鴻巣駅	常陸鴻巣駅駐輪場	50	屋根あり
合 計		1,148	

出典：市政策企画課

■ 上菅谷駅における自転車利用の状況

市内で最も乗降客数が多い上菅谷駅での自転車利用の状況をみると、一日あたり 200 台程度の利用がみられます。

※通行量については、観測日の 7 時～19 時の間に上菅谷駅前広場の観測地点 2 ヶ所を通過する自転車通行者の数を計測したもの

表Ⅱ－７ 上菅谷駅前自転車通行量

年 度	平成 23 年	平成 26 年	平成 28 年
自転車通行量	136	254	219

出典：市都市計画課



上菅谷駅駐輪場



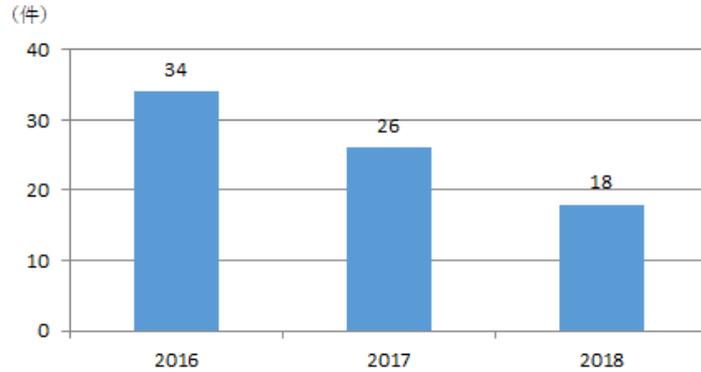
上菅谷停車場線

(7) 自転車関連事故の発生状況

① 自転車関連事故の推移

本市における自転車関連事故の推移をみると、近年（2016～2018年）は減少傾向になっています。

図Ⅱ-24 那珂市の自転車関連事故



出典：茨城県警察本部総務課データをもとに那珂市作成

② 自転車関連事故の種類

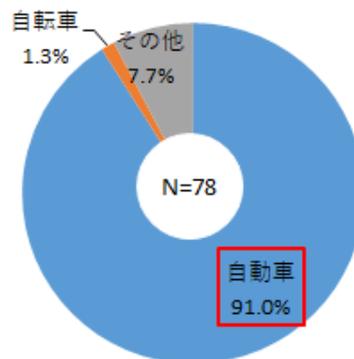
本市において近年発生した自転車関連事故の類型をみると、自動車との事故が9割以上となっております。

また、「出会い頭」の事故が半数以上を占めており、次いで、自動車の「左折時」「右折時」の事故が多い状況といえます。

なお、事故の類型について、国土交通省の統計データと比較すると、全国の自転車関連事故と同様の傾向にあることが分かります。

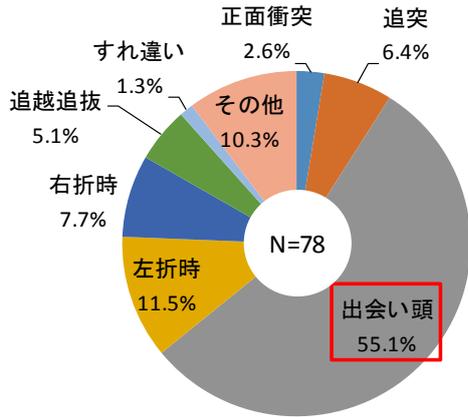
これらのことから、自転車利用者への安全指導とともに、自動車運転者への注意喚起が必要だと考えられます。

図Ⅱ-25 市内自転車関連事故
(車両相互)の相手方別割合
(2016 - 2018)



出典：茨城県警察本部総務課データをもとに那珂市作成

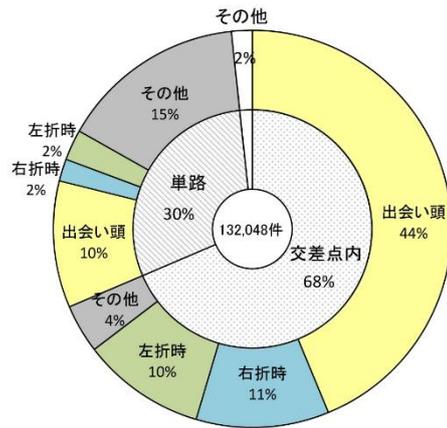
図Ⅱ-26 市内自転車関連事故
(車両相互)の類型別割合
(2016 - 2018)



※1 車両相互は、自動車×自転車、自転車×自転車等
 ※2 右折時、左折時は自動車が右左折したもの

出典：茨城県警察本部総務課データをもとに那珂市作成

※参考 単路、交差点別の自転車関連事故
件数の構成割合と事故形態 (H24)

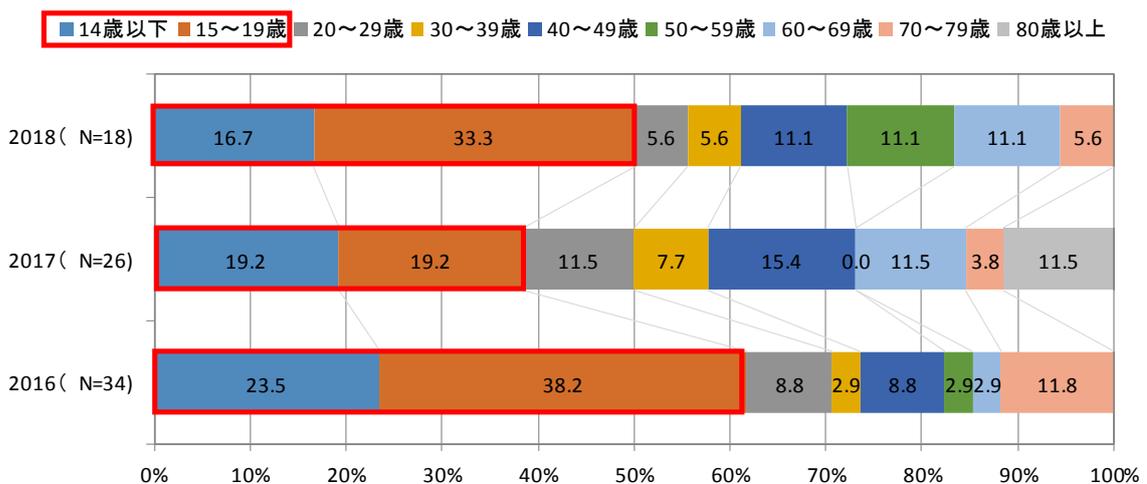


出典：国土交通省
ITARDA 交通事故統計データ

③自転車関連事故の発生状況

年齢階層別に各年の自転車関連事故の内訳をみると、19歳以下が4～6割と高い割合を占めています。特に「15～19歳」が2016・2018年において全体の3割以上を占めており、中学生・高校生の事故への対策が必要と考えられます。

図Ⅱ-27 市内自転車関連事故の年齢階層別割合
(2016 - 2018)

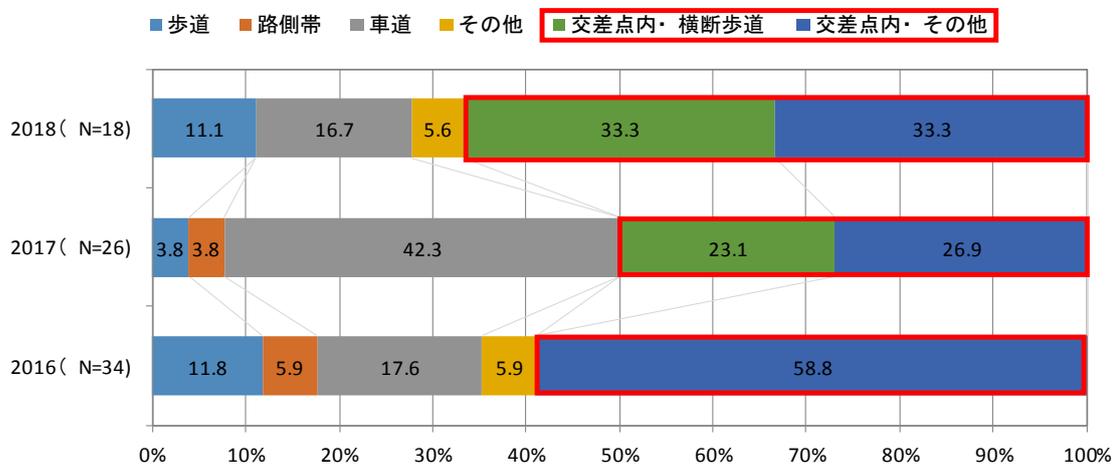


出典：茨城県警察本部総務課データをもとに那珂市作成

※小数点第2位以下を四捨五入しているため、表記上100%にならない場合がある

また、発生場所別にみると、「交差点内（横断歩道・その他）」が各年の発生件数の半数以上を占めており、交差点での事故への対策が必要であると考えられます。

図Ⅱ－２８ 市内自転車関連事故の発生場所別割合
(2016 - 2018)

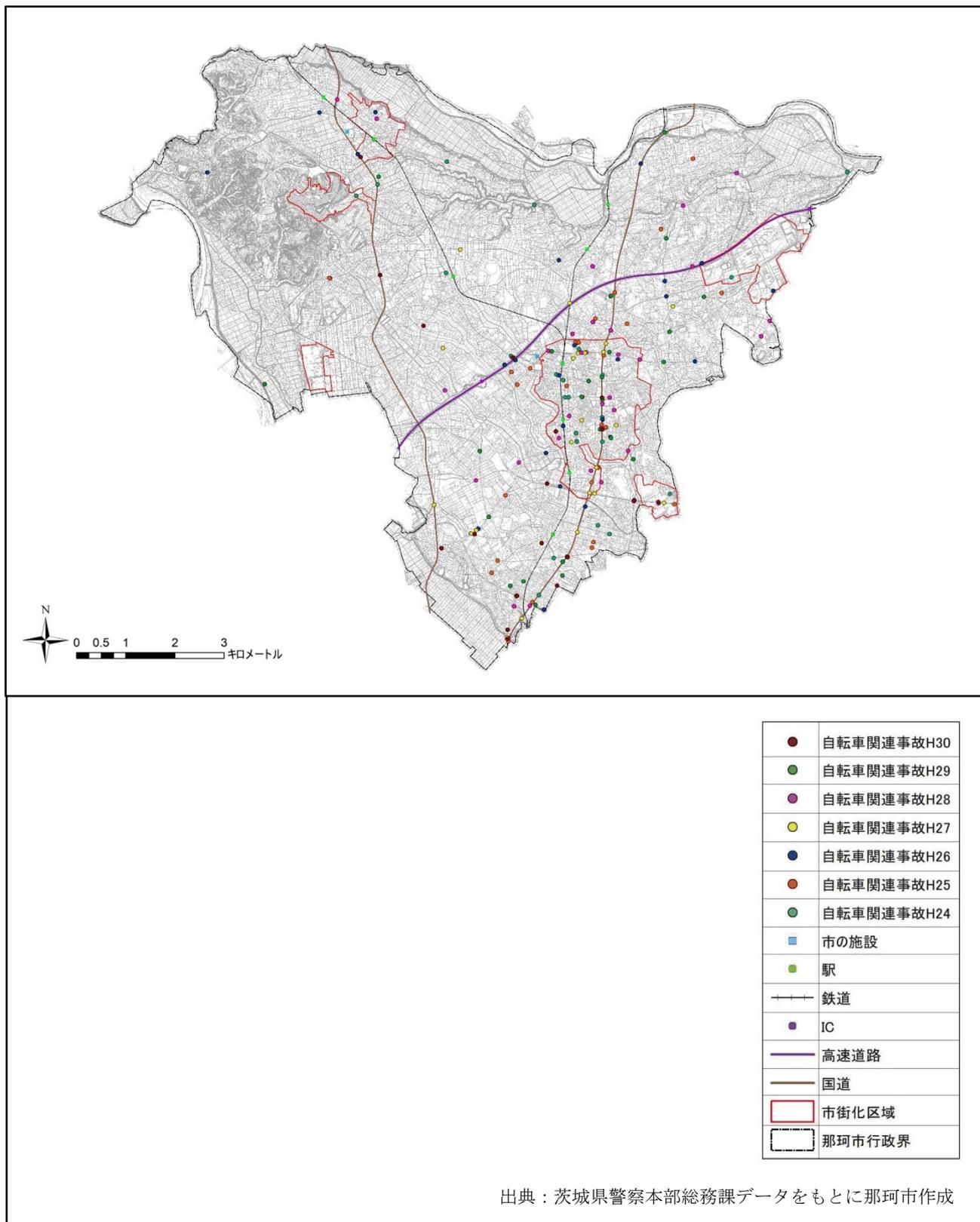


出典：茨城県警察本部総務課データをもとに那珂市作成

※小数点第2位以下を四捨五入しているため、表記上100%にならない場合がある

市内における自転車事故は、その多くが、自動車、自転車の交通量がともに多い菅谷地区内で発生しており、特に国道 349 号バイパスに多く分布しています。

図Ⅱ－２９ 那珂市の自転車関連事故の発生場所別の分布
(2012 - 2018)

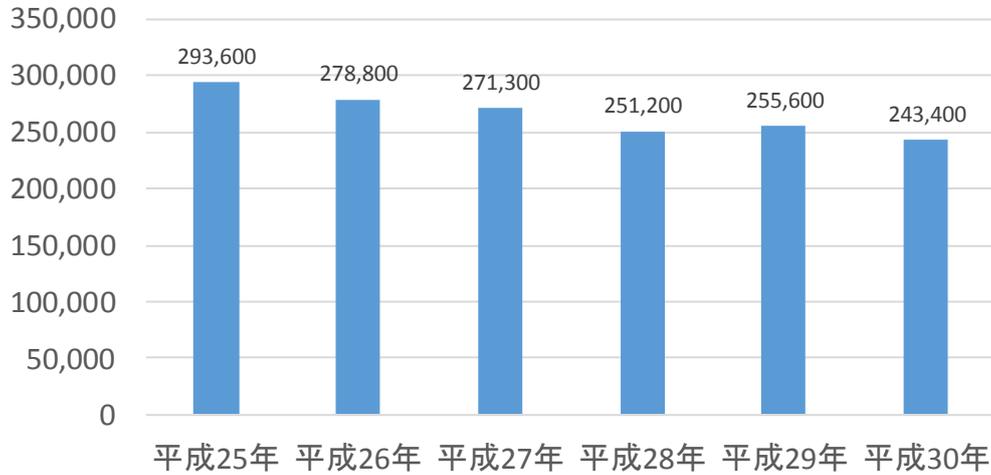


(8) 観光の状況

①観光入込客数

当市の観光入込客数は、近年減少傾向にあり、平成30年度には約24万人となっています。

図Ⅱ-30 観光入込客数



出典：茨城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

地域資源は、地域の持っている活用可能な特色であり、交流拠点や景観形成・整備の軸等としての利用を期待される要素です。本市には、多数の社寺や白鳥飛来地といった自然及び歴史・文化資源が各所に点在している他、茨城県植物園や県民の森等のレクリエーション施設も立地しています。

本市において主要と考えられる自然、歴史資源及び観光・レクリエーション資源などは、それぞれ次のとおりです。

表Ⅱ-8 自然資源等の一覧表

自然資源	静峰ふるさと公園、古徳沼、県民の森、一の関ため池親水公園、清水洞の上公園
歴史資源	常福寺、静神社、弘願寺、鈴木家住宅、額田城跡、毘盧遮那寺、引接寺阿弥陀寺、鱗勝院、上宮寺、駒形神社、蒼龍寺、鷲神社、一乗院、不動院、正覚寺、鹿島神社、龍昌院、文珠院、戸村城跡、鹿嶋八幡神社（額田神社）、三嶋神社、瓜連城跡
観光・レクリエーション資源	那珂総合公園、歴史民俗資料館、茨城県植物園、茨城県鳥獣センター 茨城県きこ博士館、笠松運動公園、ふれあいファーム芳野、静ヒルズカントリークラブ、なか健康センター
グルメスポット (市内の飲食店等のうち例示したもの)	SYARIN、OPENSESAME、HACHI CAFÉ、ひまわりの丘、木内酒造、千葉酒店、つぼ焼おがね、パン工房ぐるぐる、キャロット、三六庵、蕎麦 五楽亭、蔵+蕎麦 な嘉屋、アーシュ・テーブル那珂店、味の里おたふく

表Ⅱ-9 イベント・団体

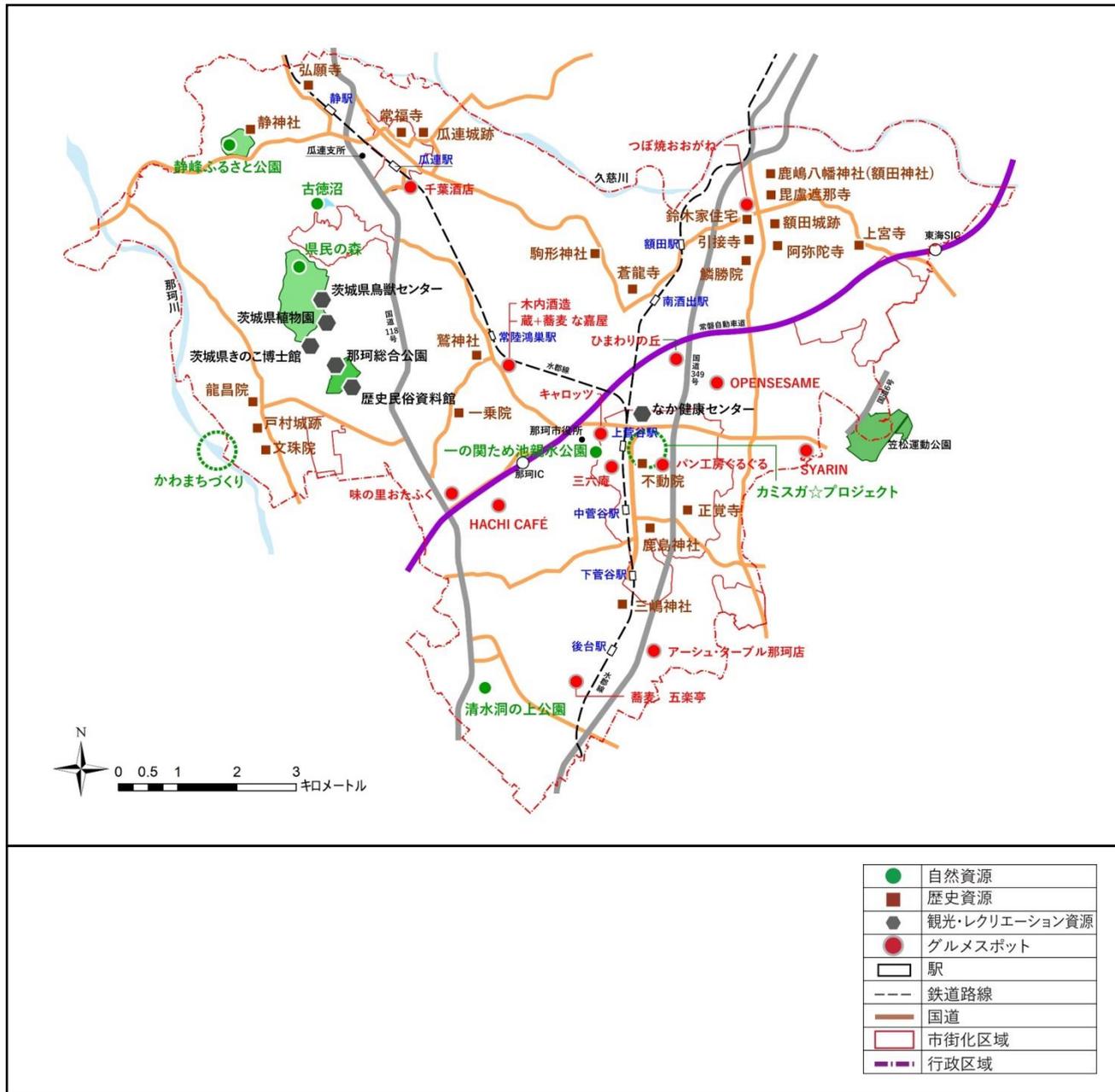
1	一般財団法人カミスガプロジェクト	JR上菅谷駅前通りを会場に、テントや車両の店舗、ブースを並べ、1日限りの商店街を出現させるイベント「ガヤガヤ☆カミスガ」の企画や映画製作など地域活性化に係る様々な事業を展開する市民を中心に近隣市町村の有志が集まり活動する非営利団体
2	ハーフセンチュリー茨城大会	茨城県サイクリング協会主催により、那珂市を発着点として毎年11月に開催されるサイクリング大会。走行コースは、近隣の2市1町にまたがり、距離の異なる3コースから選ぶことができる。例年200人前後の参加があり、今年で34回目の開催

表Ⅱ-10 地域活性化事業

1	戸多地区かわまちづくり(整備中)	地域の魅力向上を図るため、国土交通省(河川管理者)、市の連携のもと、那珂川沿いに、スポーツや交流イベントなど多目的に利用できる広場を整備する事業
---	------------------	--



図Ⅱ-31 那珂市の地域資源図

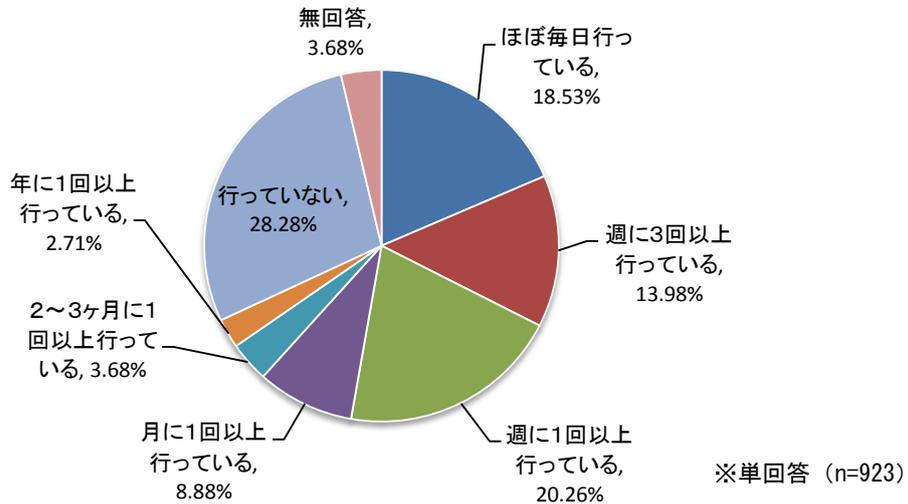


(9) 健康面に関する状況

① スポーツの取組み状況

日常生活におけるスポーツ（体をほぐす程度の軽い運動も含む）の取組み状況をみると、「日頃からスポーツを行っていない」割合が約28%で最も多いことから、運動不足の方が比較的多いと考えられます。

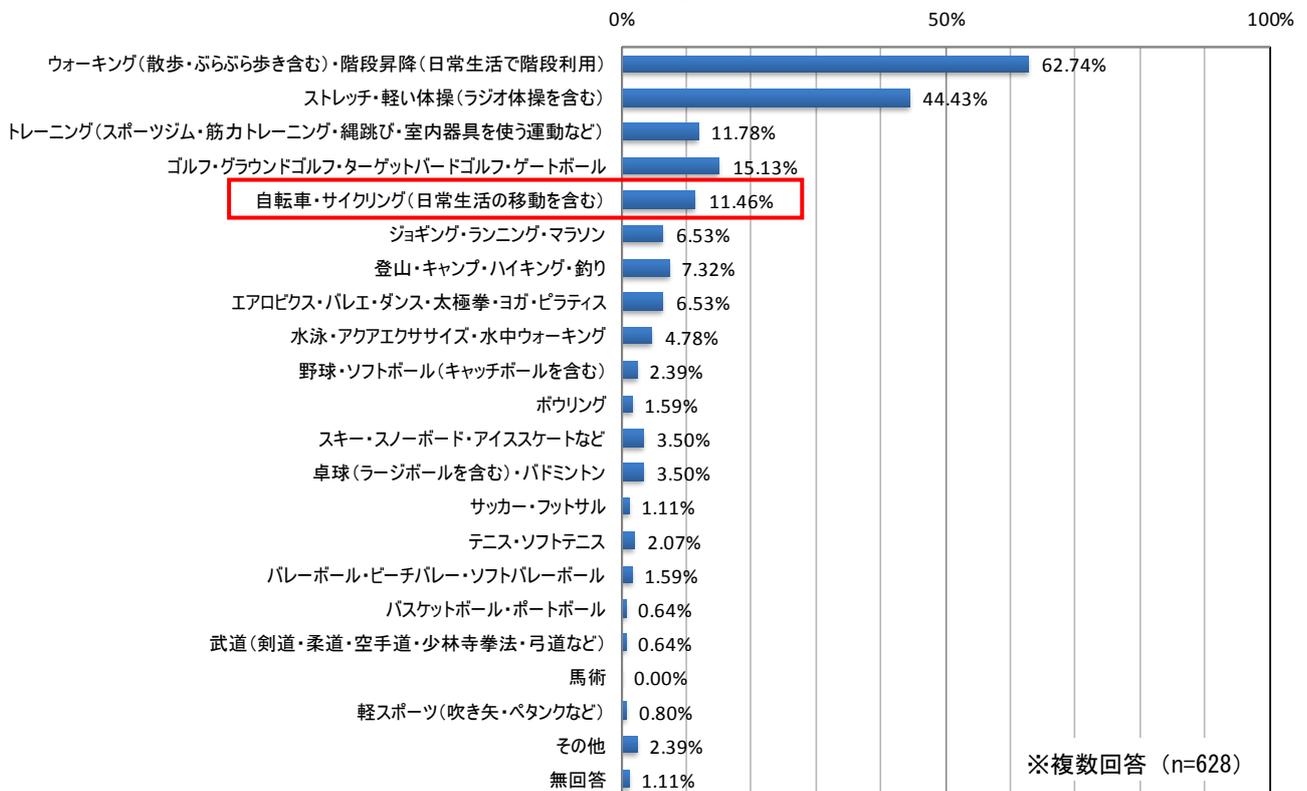
図Ⅱ-32 日常生活におけるスポーツの取組み状況



出典：令和元年度 市民アンケート結果

また、上記設問で、スポーツを行っているとは回答した方のうち、種目について「自転車・サイクリング（日常生活の移動を含む）」と回答した割合は約11%となっています。

図Ⅱ-33 日常生活で取り組んでいるスポーツ種目

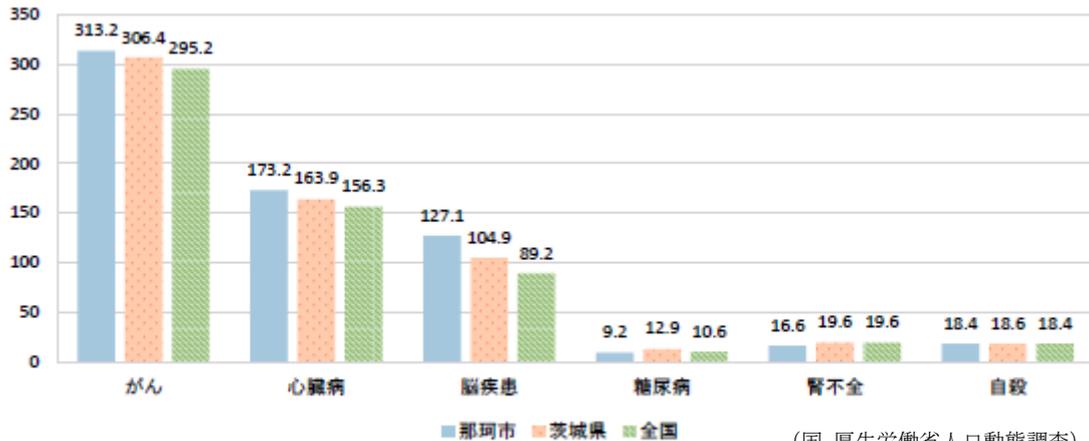


出典：令和元年度 市民アンケート結果

②市民の生活習慣病の状況

全国において、健康寿命の延伸や運動習慣の定着が叫ばれる中、市民における主な死因の状況をみると、国や県と比べて「がん」、「心臓病」などいわゆる生活習慣病において高い状況にあります。

図Ⅱ－３４ 主な死因の状況（平成２７年人口１０万対）



(国 厚生労働省人口動態調査)

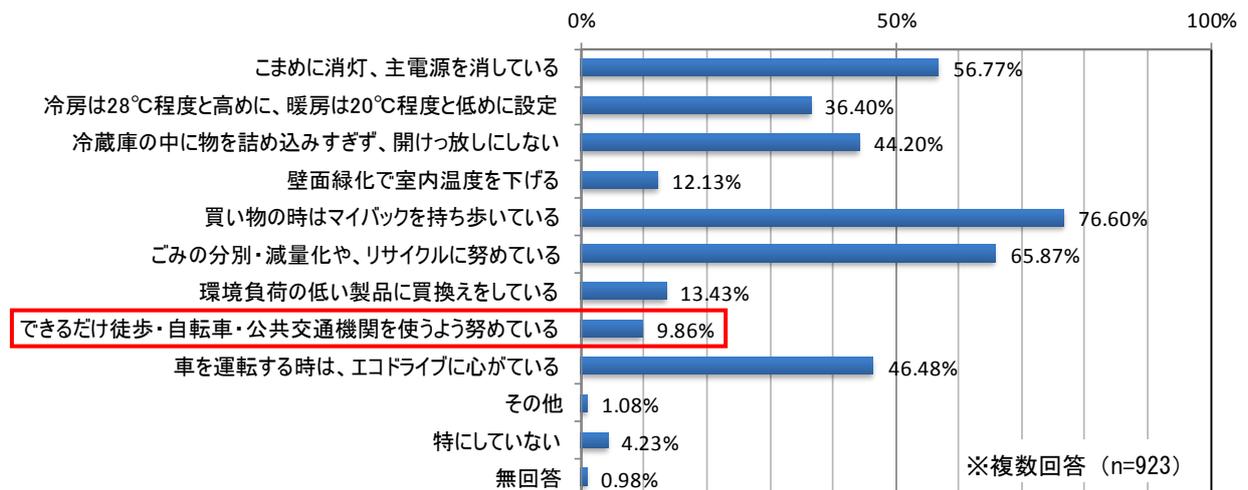
(県・市 茨城県保健福祉統計年報)

出典：那珂市健康増進計画

(10) 環境に関する取組み

地球温暖化防止のための取組み状況を見ると、「できるだけ徒歩・自転車・公共交通機関を使うよう努めている」割合は全体の約10%で、他の項目と比較して少なくなっています。

図Ⅱ－３５ 地球温暖化防止のための取組み



出典：令和元年度 市民アンケート結果

(11) 市の自転車利用に関連する取組み

現在、市が実施している自転車利用に関連する取組みは以下のとおりです。

表Ⅱ-11 市が実施する自転車利用に関連する取組み一覧

交通事故のない安心・安全な社会の実現			
No	取組み事項	実施年	担当課
1	交通安全教育開催	平成 23 年から	防災課
2	通学路マップの作成	平成 18 年から	学校教育課
3	中学生へのヘルメット無償提供	平成 25 年から	学校教育課
自転車を活用した健康づくりの推進			
No	取組み事項	実施年	担当課
1	ノーマイカーウィークの実施	平成 19 年から	環境課
2	元気アップ！リいばらきの広報啓発	令和元年から	健康推進課
自転車利用環境の整備			
No	取組み事項	実施年	担当課
1	駅前駐輪場の整備及び管理	平成 26 年から	政策企画課
2	通学路交通安全プログラムの実施	平成 26 年から	学校教育課
サイクルツーリズム関連			
No	取組み事項	実施年	担当課
1	ハーフセンチュリー茨城大会との連携	令和元年から	政策企画課
2	県央地域市町村による広域サイクリングコースの検討	令和元年から	商工観光課

出典：市政策企画課

(12) 本市における自転車利用に関する調査

①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、交通ルールの認知度、サイクルツーリズムの状況等を把握するため、アンケート調査を実施しました。

表Ⅱ-12 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	調査方法	調査日	配布数	回収数
市民アンケート調査	15歳以上70歳未満の市内居住者	<ul style="list-style-type: none"> 基本属性 自転車所有の状況 日常的な生活圏 	郵送配布・回収	令和元年11月29日～12月16日	2,000	416 (20.8%)
高校生アンケート調査	市内公立高校(2校)の第2学年生徒	<ul style="list-style-type: none"> 自転車利用の状況 	直接配布・回収	令和2年1月20日～22日	440	340 (77.3%)
小・中学生クイズ	<ul style="list-style-type: none"> 市内小学校(9校)の第5学年児童 市内中学校(5校)の第8学年(第2学年)生徒 	交通ルールに関するクイズ	直接配布・回収	令和2年1月15日～22日	856	811 (94.7%)
サイクリストアンケート調査	2019 ハーフセ辰丘参加者	<ul style="list-style-type: none"> 基本属性 走行コースの満足度など 行程について 那珂市でサイクリングをするにあたって期待するもの 	直接配布・回収	令和元年11月3日	138	138 (100%)

②調査結果の概要

■市民アンケート調査の結果概要

- 自転車に乗っている時や自転車との間での危険な経験が「ある」が半数以上（※）。具体的には、「車道を走っている時の車の追い越し」が3割
 - 自転車に乗っている人をみて「危険だな」と思うことが「ある」が9割以上。具体的には、「携帯電話を操作しながらの運転」が5割
 - 自転車保険に「加入している」との回答は4割弱
 - 自転車を利用する範囲は、「2 km 以内」、往復「30 分以内」など、多くの人々が近距離の移動に活用
 - 回答者の7割以上が自転車を所有しているが、このうち「ほとんど乗らない」が6割
 - 交通手段は「自分で運転する車」又は「家族が運転する車」が8割以上、「自転車」は約8%と少ない
 - 日常生活の中で自転車を利用してみようと「思う」が半数以上。自転車利用に対する関心は比較的高い
 - 日常生活の中で自転車を利用してみようと「思う」理由は、「健康的だから」が7割以上
 - 自転車を利用してみようと「思わない」人でも「安全な自転車空間ができれば利用する」が約3割
 - 日常生活の中での自転車の利用促進に必要な施策では、「主要な道路に自転車の通行空間を確保」が7割弱
 - 市内及び周辺で、サイクリスト向けに紹介したい場所は、「久慈川沿岸」「那珂川沿岸」の河川敷が多く、そのほか「静峰ふるさと公園周辺」「笠松運動公園周辺」など
 - 観光や交流の面でサイクリングの振興に必要な施策は、「サイクリングコースの整備」、「自転車通行帯の整備」、「サイクリングコースに関する情報発信の強化」など
- (※) 自分が自転車に乗っていて危険だと感じたこと及び自転車に乗っている人（第三者）を見ていて危険だと感じたことについてそれぞれ回答してもらった結果を集計

■高校生アンケート調査の結果概要

- ヘルメットの着用率は約5%
 - 通行位置について、車道・歩道の「交互（※）」走行が半数以上で、「主に車道」が約2割弱
 - 自転車に乗っている時や自転車との間での危険な経験が「ある」が半数以上。具体的には、「車道を走っている時の車の追い越し」が3割
- (※) 1人の方が、状況によって、歩道を走ったり、車道を走ったりしている状況

■小・中学生クイズの結果概要

- 通行位置（車道、歩道）に係る設問で正答率が低い
- ヘルメットに係る設問で正答率が低い（中学生）

■サイクリストアンケート調査の結果概要

- ハーフセンチュリー参加者の9割近くが市外からの参加
- ハーフセンチュリーの走行コースの満足度は、走りやすさ、コースともに高い
- 大会参加にあたって、観光地、飲食店、お土産屋のいずれも立ち寄らない人が多い
- サイクリングをするにあたり期待するものについて、「食事場所(グルメ)」、「サイクリングイベント」、「HP等の情報媒体」、「サイクルサポートステーション」など

Ⅲ 本市の自転車利用促進に向けた課題

1. 本市の自転車利用に関する現状

本市の自転車利用に関する現状について以下のとおり整理しました。

項目	現 状	
那珂市の自転車利用の特性	通学状況	○市内中学校5校の自転車通学率は、第四中学校を除く4校で9割以上、ほぼ全員が自転車により通学 ○市内高校2校では、両校あわせて700名以上の生徒が自転車を利用
	自転車関連事故の発生状況	○事故者において、19歳以下が4～6割と高い割合 ○対自動車との事故、交差点内での出会い頭の事故の発生率が高い
	施設立地状況	○図書館などの公共施設や民間商業施設の多くが、菅谷地区、瓜連地区に立地 ○小中学校のほか、県立高校2校、私立大学1校が立地するなど、多くの教育施設が五台地区に集積
	健康状況	○全国や県と比べて、「がん」「心臓病」などの生活習慣病の発生率が高い ○日頃からスポーツを行っていない割合が約半数（H30市民アンケート）⇒行っているスポーツ：自転車8.6%。
	鉄 道	○市内にJR水郡線が通り、後台、下菅谷、中菅谷、上菅谷、常陸鴻巣、瓜連、静、南酒出、額田の9つの駅が存在。（9駅のうち6駅で屋根付き駐輪場が整備済、駅駐輪場（9箇所）の過去3年間（H28～30）の放置自転車撤去台数の平均60台）
	観光、地域資源など	○市の観光入込客数は、近年減少傾向 ○地域資源は社寺、白鳥飛来地、茨城県植物園、静峰ふるさと公園、カミスガなど ○ハーフセンチュリー茨城大会の開催地 ○サイクルツーリズムに特化した施策がない
アンケート調査結果からのニーズ	市民アンケート	○自転車所有者の半数以上は「安全対策をしていない」 ○「自転車安全利用五則」は、「知っているが内容は理解していない」又は「知らない」が約6割 ○自転車に乗っている時や自転車との間での危険な経験が「ある」が半数以上。具体的には、「車道を走っている時の車の追い越し」が3割 ○自転車に乗っている人を見て「危険だな」と思うことが「ある」が9割以上。具体的には、「携帯電話を操作しながらの運転」が5割 ○自転車保険に「加入している」との回答は4割弱 ○自転車を利用する範囲は、「2km以内」、往復「30分以内」など、多くの人々が近距離の移動に活用 ○回答者の7割以上が自転車を所有しているが、このうち「ほとんど乗らない」が6割 ○交通手段は「自分で運転する車」又は「家族が運転する車」が8割以上、「自転車」は約8%と少ない ○日常生活の中で自転車を利用してみようと「思う」が半数以上。自転車利用に対する関心は比較的高い ○日常生活の中で自転車を利用してみようと「思う」理由は、「健康的だから」が7割以上 ○自転車を利用してみようと「思わない」人でも「安全な自転車空間ができれば利用する」が約3割 ○日常生活の中で自転車の利用促進に必要な施策では、「主要な道路に自転車の通行空間を確保」が7割弱 ○市内及び周辺で、サイクリスト向けに紹介したい場所は、「久慈川沿岸」「那珂川沿岸」の河川敷が多く、そのほか「静峰ふるさと公園周辺」「笠松運動公園周辺」など ○観光や交流の面でサイクリングの振興に必要な施策は、「サイクリングコースの整備」、「自転車通行帯の整備」、「サイクリングコースに関する情報発信の強化」など
	高校生アンケート	○ヘルメットの着用率は約5% ○通行位置について、車道・歩道の「交互」走行が半数以上で、「主に車道」が約2割弱
	小・中学生クイズ	○通行位置（車道、歩道）に係る設問で正答率が低い ○ヘルメットに係る設問で正答率が低い（中学生）
	サイクリストアンケート	○ハーフセンチュリー参加者の9割近くが市外からの参加 ○ハーフセンチュリーの走行コースの満足度は、走りやすさ、コースともに高い ○大会参加にあたって、観光地、飲食店、お土産屋のいずれも立ち寄らない方が多い ○サイクリングをするにあたり期待するものについて、「食事場所(グルメ)」、「サイクリングイベント」、「HP等の情報媒体」、「サイクルサポートステーション」など

2. 本市における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のまとめ

- 自転車の交通ルールを理解していない又は知らない人が多い
- 自転車に関して危険と感じたことがある人や実際に危険な経験をしている人が多い
- ヘルメットの着用率は低い
- 自転車の安全対策をしていない人が多い
- 自転車保険に加入している人は少ない
- 日常の交通手段は車がほとんどで、自転車は少ない（ただし、中高生の通学は自転車が主流）
- 自転車を利用してみたい人は、健康的だからという理由が多い
- 生活習慣病による死亡割合が高い
- 日頃からスポーツを行っていない人が多い

- 車との事故や、交差点内での事故が多い
- 安全な空間が確保できれば自転車を利用したい人もいる
- 自転車の利用促進には「主要な道路に自転車の通行空間を確保」が必要という意見が多い
- 自転車を利用する際の主な通行位置について、本来の自転車の通行位置（車道の左寄り）を通行していない人が多い

- ハーフセンチュリー茨城大会の開催地だが、参加者の多くは観光地、飲食店、土産屋に立ち寄らない
- サイクルツーリズムに特化した施策がない
- サイクリストが期待するものは、食事場所（グルメ）、イベント、情報媒体、サイクルサポートステーションなど
- 市内にJR水郡線が通り、9つの駅が存在
- 観光・交流面で、サイクリングコース、自転車通行帯の整備、情報発信の強化などが必要

自転車利用に関する課題

日常生活・心身の健康に関する課題

本市では、日常生活における自転車利用が浸透していない状況であることから、自転車利用に向けた動機づけや自転車利用による効果についての啓発に取り組む必要があります。

- 自転車交通ルールの普及・遵守
- ヘルメット着用等の安全対策の徹底
- 自転車損害賠償保険の加入促進
- 自動車への過度な依存からの脱却と交通手段としての役割拡大
- 気軽に取り組める心身の健康づくり
- 運動不足の解消

自転車利用環境に関する課題

これまでの道路整備では、自動車を中心とした環境整備となっていることから、自転車を安全かつ快適に利用できるような道路空間の創出が必要です。

- 安全で快適な自転車利用空間の創出
- 誰もが気軽に自転車を利用できる環境の創出

サイクルツーリズム・交流に関する課題

自転車を活用した地域振興を促進するため、本市の地域資源や公共交通等を活用し、誰もが気軽に自転車で周遊できる環境の創出が必要です。

- 市内周遊の仕掛けづくり
- 観光における市内9駅の有効活用
- 観光に関する情報発信力の強化

IV 自転車利用促進に向けた基本方針・具体的な施策

1. 自転車利用促進の基本理念と基本方針

前章までに整理した、本市の現状や自転車利用に関する課題などを踏まえ、本計画における基本理念及び基本方針を以下のとおり定めます。

基本理念

市民が自転車をたのしみ、サイクリストを迎える“ハートのまち”
～自転車で創る“いい那珂暮らしと、あたたかい交流”のまちづくり～
健康的で環境にやさしいライフスタイルへの転換に向け、市民が楽しく自転車を活用することにより、新しい暮らしのコミュニケーションを創出し、やさしく来訪者を迎える“ハートのまち”のおもてなしで、新たな交流とにぎわいあふれるまちを目指します。

〈基本方針1〉
自転車にやさしい空間で楽しく
乗ろう
【ハード施策】

〈基本方針2〉
自転車のルールを守ってみんな
で安全に乗ろう
【市民向けのソフト施策】

〈基本方針3〉
交流とおもてなしで地域を盛り
上げよう
【サイクルツーリズム施策】

〈基本方針1〉 自転車にやさしい空間で楽しく乗ろう【ハード施策】

- 歩行者、自転車、自動車が安全で快適に通行できる環境の整備を推進します。
- 誰もが気軽に便利に自転車を利用できる環境の整備を推進します。
- 自転車ネットワーク路線について、関係機関と連携を図り計画的に整備を推進します。

〈基本方針2〉 自転車のルールを守ってみんなで安全に乗ろう【市民向けのソフト施策】

- 子供から高齢者まで自転車を安心、安全に利用できるよう交通安全対策を実施するとともに、ルール遵守の徹底など自転車利用に関する啓発を推進します。
- 自転車の価値を再認識し、自動車に頼らない、健康的で環境にやさしい地域づくりに向けた取り組みとして自転車利用を推進します。

〈基本方針3〉 交流とおもてなしで地域を盛り上げよう【サイクルツーリズム施策】

- 自転車をコミュニケーションツールとして、市民と来訪者が交流するまちづくりを推進します。
- 自転車と地域資源を結びつけるストーリー性のあるコース設定、イベントの開催等により、サイクルリングによる交流人口の創出を図ります。
- “ハートのまち（那珂市）” の魅力を発信し、市民の地域への愛着を育むことにより、観光客の誘致と地域の活性化を目指します。

2. 目標の設定

本計画を実施することによる効果について、指標を用いて評価を行います。

基本方針に対応した指標を目標として設定し、その実現に向けた施策を実施します。

■目標1（基本方針1、2）

自転車利用のメリットについて啓発することによって、自転車の利用促進を図り、日常生活における自転車利用率の増加を目指します。

市民の日常生活における自転車利用率

現状値 2019年（令和元）年	目標値 2029年（令和11）年
19.5%	30.0%

【目標値の設定方法】

令和元年度市民アンケート（日常における主な交通手段）での「自分が運転する車：87.43%」から、自転車利用を促進することによる「自転車」への転換率を約10%と期待し、日常生活における自転車利用率の目標値を30.0%に設定しました。

■目標2（基本方針1、2、3）

自転車が安全で快適に通行できる環境を整備するため、自転車ネットワーク路線について、道路管理者や関係機関と連携を図りつつ、計画的に整備を進めます。

自転車ネットワーク路線整備延長

現状値 2020年（令和2）年	目標値 2029年（令和11）年
0 km	62.5 km

【目標値の設定方法】

自転車ネットワーク路線のうち、市道の整備延長62.5kmを目標値として設定しました。

■目標3（基本方針1、2）

子供から高齢者まで幅広い年齢層の方が、自転車を安心、安全に利用できるよう交通安全教育の充実を図るとともに、自転車通行空間を整備することによって、自転車事故発生件数の減少を目指します。

本市における自転車関連交通事故発生件数

現状値 2018年（平成30）年	目標値 2029年（令和11）年
18件	0件

【目標値の設定方法】

市と関係機関が連携し、自転車事故をなくすことを目指して、通学路における交通安全確保や交通安全意識の醸成等の施策を推進していくために、目標値を0に設定しました。

■目標4（基本方針3）

自転車と地域資源を結びつけるストーリー性のあるコース設定、サイクリングイベントを開催することにより、交流人口の創出を図ります。

本市におけるサイクリングイベント参加者数

現状値 2019年（令和元）年	目標値 2029年（令和11）年
169人	500人

【目標値の設定方法】

市といばらきサイクリング協会の連携のもと、エイドステーションの充実、効果的なプロモーション等を図ることにより、目標年次におけるハーフセンチュリー茨城大会の参加者を300人と設定するほか、今後、市が実施するサイクリングイベント等について、参加者200人を目標とすることから、目標値を500人に設定しました。

【参考】

- ①ハーフセンチュリー茨城大会の参加者（目標）：300人
- ②市が実施するサイクリングイベント参加者（目標）：200人（1回あたり100人×2回）

- ①+②=500人（目標値）

■目標5（基本方針3）

自転車をコミュニケーションツールとして、市民と来訪者が交流するまちづくりを推進するため、サイクリストへの協力店舗の確保を図ります。

市内協力店舗等の数

現状値 2020年（令和2）年	目標値 2029年（令和11）年
0箇所	50箇所

【目標値の設定方法】

交流人口の創出や受入環境の提供等を官民が一体となって推進していくために、サイクルラックの設置や工具等の貸出、トイレの受入や情報発信など、市内のコンビニや飲食店、事業所等に協力を仰ぐことを想定し、市内協力店舗等数の目標値を50箇所に設定しました。

【参考】

- ①市内コンビニエンスストア：30箇所
- ②市内観光・グルメ・レクリエーション施設：20箇所

- ①+②=50箇所（目標値）

3. 自転車利用促進に向けた施策

(1) 施策体系

〈基本方針1〉 自転車にやさしい空間で楽しく乗ろう

【基本方針に係る SDGs】



施策① 自転車利用環境の計画的な整備

施策② 通学路における交通安全の確保

施策③ 公共交通機関との連携

〈基本方針2〉 自転車のルールを守ってみんなで安全に乗ろう

【基本方針に係る SDGs】



施策④ 交通安全意識の醸成

施策⑤ 自転車を安全に利用するための啓発

施策⑥ 交通手段としての自転車利用の促進（環境負荷軽減の促進）

施策⑦ 自転車利用による健康増進の啓発

〈基本方針3〉 交流とおもてなしで地域を盛り上げよう

【基本方針に係る SDGs】



施策⑧ サイクリストに対するおもてなしの充実

施策⑨ サイクルツーリズムによる地域の活性化

施策⑩ 効果的なプロモーション活動の実施

(2) 自転車利用推進に向けた施策

<基本方針1> ～自転車にやさしい空間で楽しく乗ろう～

- ・ 自転車を安心して利用できる環境を創出するため、歩行者、自転車、自動車それぞれが安全で快適に通行できる空間の整備を推進します。
- ・ 誰もが気軽に便利に自転車を利用できる環境の整備を推進します。
- ・ 自転車ネットワーク路線について関係機関と連携を図り計画的に整備を推進します。

施策① 自転車利用環境の計画的な整備

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・買物などの日常的な移動や観光・レクリエーションなどで、安心・安全に自転車を利用できるよう計画的な自転車通行空間の整備等を推進します。

【主な取組み】

- ・ 路面表示（矢羽根等）や案内誘導サイン等の整備
- ・ 自転車通行空間の適切な維持管理
- ・ サイクルサポートステーションの確保と整備 など



矢羽根・路面表示の例



ピクトグラムの場合（水戸市）



サポートステーションの例（茨城県）

施策② 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、県や教育委員会、学校やPTA、警察などの関係機関と連携を図り、児童生徒が安全に通学できるよう、「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】

- 通学路交通安全プログラムの充実
- 関係機関との連携による定期的な安全点検の実施
- 危険箇所の改修・改善
- グリーンベルトの設置
- 通学路安全マップの作成 など



① 和田橋（一年生は上流側）

歩道橋は自転車を降りて渡ろう
歩道を走行するときは、歩行者優先です。並列走行はやめよう。



② ガソリンスタンド前

スピードを落とそう！
右側にある建物が視界を遮り、右側から来る歩行者や自転車が見えず、衝突してしまう可能性があります。



③ 校門前

飛び出し注意！
高校の校門前は、車と自転車との交通量が多く、事故が起こりやすいです。一時停止をして、車が来ていないのを確認してから渡りましょう。

自転車の通学路安全マップの例（自転車の安全利用促進委員会）

※市内小中学校の通学路の安全確保に向けた取組みを行うため、市、警察、保護者等の関係機関が連携して、通学路の合同点検を実施し、対策・改善必要箇所の抽出及び箇所ごとのハード面の対策や交通安全教育等のソフト面の対策を検討するもの。

施策③ 公共交通機関との連携

市内公共交通における移動手段として自転車を位置づけ、日常生活における通勤・通学・買物や市内周遊の観光手段の一つとなるよう、公共交通網との連携を強化し充実を図ります。

【主な取組み】

- ・シェアサイクルの導入検討
- ・駐輪環境の整備・充実
- ・放置自転車の撤去及び活用検討 など



どこでも借りられる、どこでも返せる！
公共レンタサイクルで
金沢を走ろう！

観光から、
ランチやショッピングまで、
自転車に乗れば
新しい発見があるかも。

まちのりはみんなで 自転車をシェアする サービスです

まちのりは、金沢市19区部の「サイクルポート（駐輪場・駐輪施設）」および「まちのり（駐輪場）」であれば、どこでも自転車の貸し出し・返却が出来ます。貸し出し場所と返却ポートは必ずしも一致するものではありません。

① 利用料金

30分以内の利用は無料！

料金システム

基本料金 + 追加料金 = お支払いいただく合計金額

基本料金：1回10分以内の貸し出しは無料。10分以上の貸し出しは、10分ごとに200円（税別）がかかります。

追加料金：10分以上の貸し出しは、10分ごとに200円（税別）がかかります。

利用区分	貸出料金	利用時間	基本料金	追加料金	合計料金
個人	1回10分以内	1日	200円	0円	200円
	10分以上	1日	200円	1,800円	2,000円
	10分以上	1日	200円	2,000円	2,200円

● 料金支払い時

「まちのり」を貸し出す際に、必ずICカード（または現金）を貸し出す必要があります。

● 料金支払い時

「まちのり」を返却する際に、必ずICカード（または現金）を返却する必要があります。

② 利用時間

貸出時間：9:30～22:30
返却時間：9:30～22:30

貸出：7:30～22:30 返却：24時間可能

③ 対象者

貸出者：年齢が18歳以上の方

① 登録

各ポートの端末機から登録・手続き

- クレジットカードでの決済となります。クレジットカードの決済が完了するまで、登録は完了していません。
- 端末機のタッチパネルで手続き
- 自転車のロック解除方法の選択
- 必要事項を入力し登録手続きを完了します。

② 借りる

登録したICカードか発行したパスワードで解錠

「まちのり」のカギの使い方

③ 返す

ガチャッとラックに返すだけ

サイクルポートがいっぱいで返却できない場合

シェアサイクルの導入事例（金沢市）

49

＜基本方針 2＞ 自転車のルールを守ってみんなで安全に乗ろう

- ・ 子供から高齢者まで自転車を安心、安全に利用できるよう交通安全対策を実施するとともに、自転車利用のメリットや安全に関するルール遵守の徹底など、自転車利用に関する啓発を推進します。
- ・ 歩行者や自動車のドライバーなどに対して、自転車ルールの周知や思いやり運転意識の向上を図ります。
- ・ 自転車の価値を再認識し、自動車に頼らない、健康的で環境にやさしい地域づくりに向けた取組みとして自転車利用を推進します。

施策④ 交通安全意識の醸成

自転車を利用する年齢層により、自転車の利用頻度や運動能力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自転車ルールの遵守に向けた取組みを推進します。

【主な取組み】

- ・ 世代ごとの特性に応じた交通安全教室等の開催
- ・ 未就学児に対する交通安全教育の実施
- ・ 自転車ルールの遵守に向けた啓発
- ・ 歩行者や自動車のドライバーへの周知啓発 など



未就学児に対する安全教育（石岡市）



小学生に対する交通安全教室（那珂市）



高齢者に対する自転車安全利用講習会（東京都）



ドライバーに対する意識啓発ポスター（愛媛県）

施策⑤ 自転車を安全に利用するための啓発

自転車を安全かつ快適に利用できるよう、日常的な点検整備、簡易な整備技術、防犯対策、交通ルールの順守等、所有者や利用者が意識すべき自転車利用習慣についての啓発に取り組みます。

【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
- ヘルメット購入補助の検討 など

自転車保険加入に関する啓発（茨城県）

施策⑥ 交通手段としての自転車利用の促進（環境負荷軽減の促進）

隣接する水戸市やひたちなか市等への（からの）通勤・通学が多い特性を踏まえ、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・通学等の交通手段として自転車利用を促進します。

【主な取組み】

- 自転車通勤及び通学の促進
- 市役所における自転車通勤制度の導入検討
- 市民自転車デー（ウィーク）の検討



自転車通勤体験プログラム講習会（土浦市）

施策⑦ 自転車利用による健康増進の啓発

日常生活における自転車利用を推進するため、自転車を利用することによる健康効果の発信や健康増進に向けた取組み及び広報活動の強化を図ります。

【主な取組み】

- ・健康維持・増進につながる自転車活用の推進
- ・健康づくりサイクリングイベントの開催
- ・電動アシスト自転車等の普及啓発
- ・健康効果や楽しみ方などの情報発信 など



自転車活用に関する情報発信（茨城県）



日常の自転車利用における魅力に関するトークライブ（石岡市）



自転車による健康増進効果に関する書籍

<基本方針3> ～交流とおもてなしで地域を盛り上げよう～

- ・自転車をコミュニケーションツールとして、市民と来訪者が交流するまちづくりを推進します。
- ・自転車と地域資源を結びつけるストーリー性のあるコース設定、イベントの開催等により、サイクリングによる交流人口の創出を図ります。
- ・“ハートのまち（那珂市）”の魅力を発信し、市民の地域への愛着を育むことにより、観光客の誘致と地域の活性化を目指します。

施策⑧ サイクリストに対するおもてなしの充実

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、サイクリストに対するおもてなしについて、市内の店舗や事業所等の参画を促進し、行政と民間が連携した多様なサービスの提供を構築します。

【主な取り組み】

- ・自転車活用拠点の確保等
- ・案内サインの設置
- ・サポートライダーの確保・育成
- ・サイクリストにやさしい協力店舗等の確保
- ・市内飲食店と連携したグルメ開発 など



サイクリスト優待店マップ（土浦市）



サイクリングサポートライダー養成講座（茨城県）



サイクリスト向け軽食の開発事例（茨城県）

施策⑨ サイクルツーリズムによる地域の活性化

サイクルツーリズムによる観光交流の振興を図るため、那珂川と久慈川沿岸におけるサイクリングロードの整備を図るとともに、本市の地域資源を生かした周遊ルート of 整備や各種イベントの開催を推進します。

【主な取り組み】

- 地域資源を活かした周遊サイクリングルートの構築
- 市民と連携したサイクリングイベントの開催
- 広域サイクリングルートとの連携
- ポタリング※ の推進 など



茨城県の広域サイクリングルート（奥久慈里山ヒルクライムルート）



市内のサイクリングイベント（ハーフセンチュリー茨城）



地域資源を巡るポタリング（土浦市）

※ポタリングとは、近郊を散歩程度に軽くサイクリングすること

施策⑩ 効果的なプロモーション活動の実施

サイクルツーリズムの振興や市民との交流促進を目指し、本市のサイクリングの取り組みや周遊コース等、サイクリングに関する情報発信の強化を図ります。

【主な取組み】

- ウェブやSNS、雑誌など様々な媒体を活用した情報発信
- サイクリングマップの作成
- 民間事業者や各種メディア等との連携 など



ポータルサイト
ちやりさんばいばらき（茨城県）



鉄道と連携したサイクリングマップ（石川県山形市）

V 那珂市自転車ネットワーク計画

1. 那珂市自転車ネットワーク計画の概要

(1) 計画の目的

那珂市自転車ネットワーク計画は、安全で快適な自転車通行空間を効果的、効率的に整備することを目的に、連続的に通行可能な自転車ネットワーク路線を選定し、その路線のハード整備の具体的な方針を示すものであり、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成28年7月）」や、「いばらき自転車ネットワーク計画」における考え方等を踏まえ、策定しました。

本計画に基づき、市民やサイクリストの自転車利用を促進するため、安全な自転車走行空間の確保や自転車利用環境の改善を目指します。

(2) 対象地域

那珂内全域を対象とします。

なお、ネットワークの検討においては、茨城県が整備を進める「奥久慈里山ヒルクライムルート」との連携に考慮するものとしします。

2. 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) 自転車の日常利用を促進する

自転車の価値を再認識し、自動車に頼らない、健康的で環境にやさしい地域づくりに向け、通勤、通学、買い物といった日常生活における自転車利用を促進するため、学校、駅、公共施設などの周辺の利用環境を整備します。

(2) 地域の特性、資源を活用する

本市には、那珂川や久慈川をはじめとした豊かな自然環境や、多数の社寺といった歴史・文化資源が各所に点在しているほか、茨城県植物園、県民の森等のレクリエーション施設等も数多く立地しています。

市内各地に点在する、これらの地域資源を周遊できる環境を創出するため、ネットワーク路線及び拠点等の利用環境を整備します。

3. ネットワーク路線選定の考え方

基本方針を踏まえ、日常利用（通勤・通学・買物）のための「生活系ネットワーク路線」、及び観光・周遊のための「観光系ネットワーク路線」を選定します。

なお、路線の選定については、以下の考え方にに基づき、市道や国・県道を組み合わせて選定するものとします。

表V-1 路線選定の考え方

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

出典：「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（国土交通省）

4. ネットワーク形成方針

基本方針や国のガイドラインを踏まえ、本市におけるネットワーク形成方針を以下に示します。

【ネットワーク形成方針】

- (1) 自転車の日常利用を促進するネットワークの形成
- (2) 観光交流や市民の健康づくりに寄与するネットワークの形成

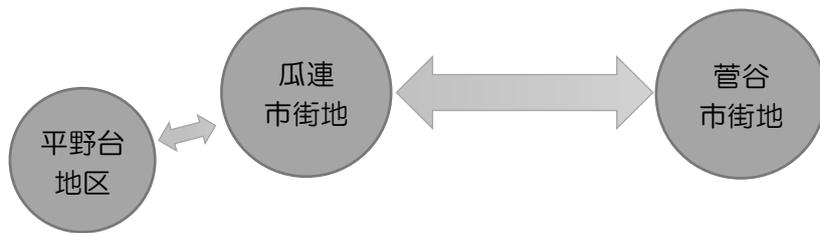
(1) 自転車の日常利用を促進するネットワークの形成

日常生活における自転車利用を促進するため、特に人口が集積し、公共施設、商業施設等の主要施設が集積している「菅谷市街地」、「瓜連市街地」での自転車利用環境の充実を図るとともに、これら2つの市街地を連携するネットワークを形成します。

また、日常生活を支える交通手段として、自転車活用の可能性を高めるとともに、公共交通をはじめ他の交通手段との連携を確保するため、「平野台地区」と「瓜連市街地」との連携、駅や公共施設と連携するネットワークを形成します。

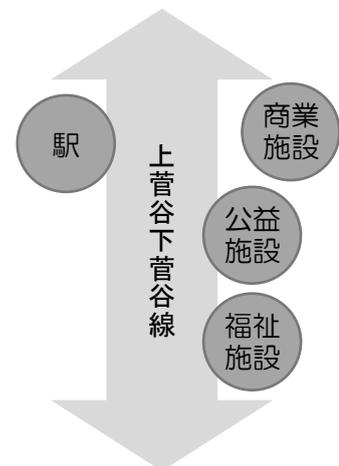
①-1 菅谷市街地・瓜連市街地を中心とする住居系市街地のネットワーク

本市の主要な住居系市街地の連携を図ります。



①-2 菅谷市街地におけるネットワーク

菅谷市街地では、都市計画道路上菅谷下菅谷線を軸として、生活関連施設や公益施設の連携を確保します。



①-3 瓜連市街地・平野台地区におけるネットワーク

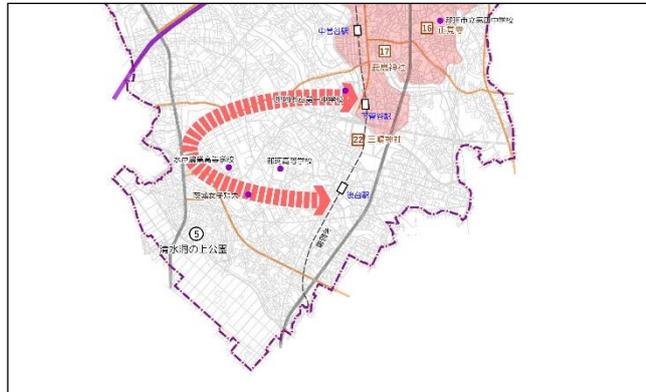
平野台地区の生活利便性を確保するため、商業施設等が集積する瓜連市街地との連携を確保します。このルートでは、電動シェアサイクルや公共交通との連携について検討します。

①-4 公共交通・公共施設と連携するネットワーク

駅や主要なバス停へのネットワークや駐輪施設の整備を行います。

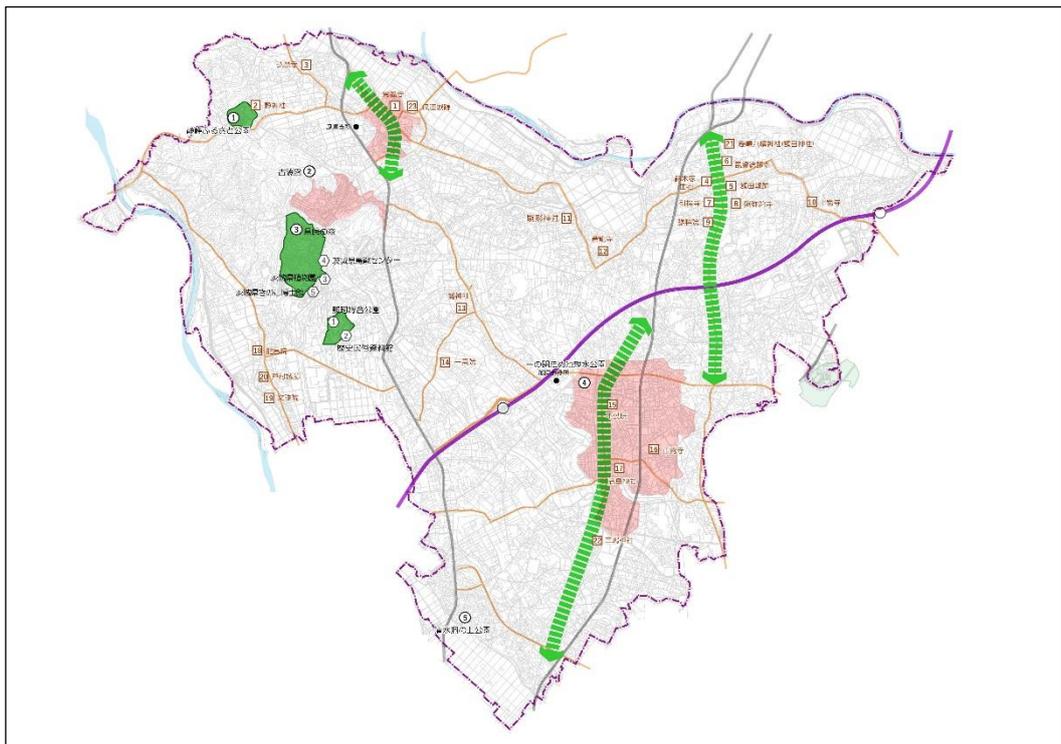
①-5 教育施設が集積するエリアでのネットワーク

五台地区では、中学校や高校等の教育施設が集積しており、自転車通学者も多いエリアであることから、駅や教育施設が集積するエリアを中心に、自転車で通学する学生の安全性を高めるネットワークを形成します。



①-6 市内の広域的なネットワーク

市街地周辺等のネットワーク形成においては、自動車交通量の多いバイパス区間でなく、旧道区間を活用したネットワークを形成します。



(2) 観光交流や市民の健康づくりに寄与するネットワークの形成

本市の観光資源や自然環境を活用し、サイクリングを目的とした来訪による観光交流を創出するとともに、那珂川や久慈川等の本市が持つ自然環境の活用や広域サイクリングルートとの連携を確保し、市外からのサイクリストだけでなく、市民の健康づくりに役立てられるネットワークを形成します。

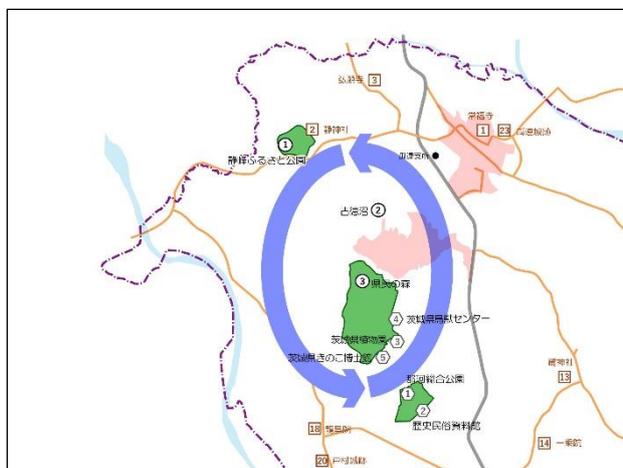
②-1 那珂川・久慈川沿岸のネットワーク

久慈川と那珂川については、それぞれが河川空間を活用した自転車ネットワークになるとともに、北部と南西部において、隣接自治体を含めより広域なエリアとの連携を図るネットワーク軸となります。これらを効果的にネットワークに位置づけるため、それぞれの自転車空間の整備とともに、これら2つを連携するネットワークを形成します。



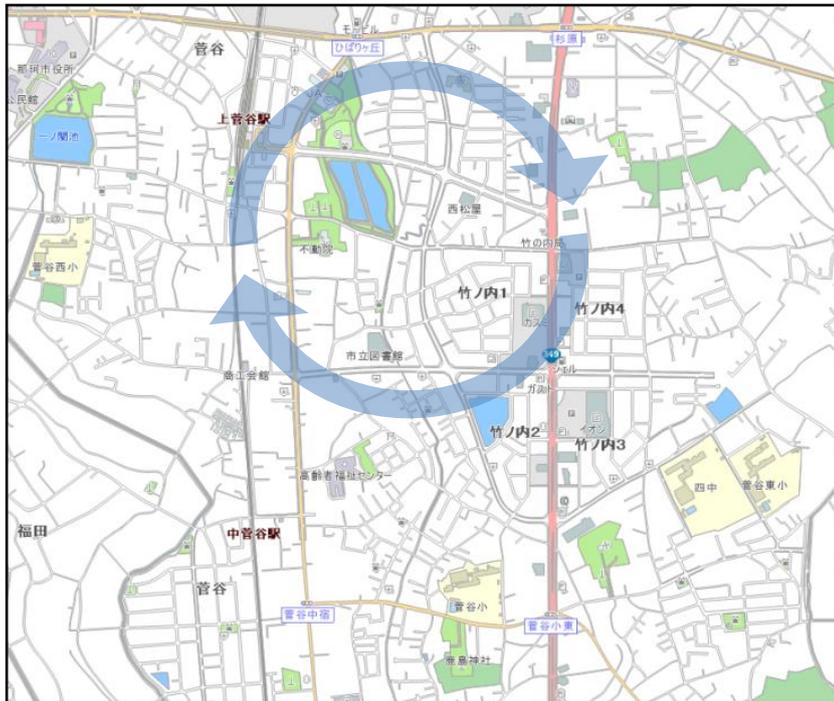
②-2 市北西部の観光ネットワーク

市北西部には、観光資源となる大規模な公園や歴史資源などが位置することから、これらの周遊ルートを創出するネットワークを形成します。



②-3 菅谷地区内の周遊ネットワーク

上菅谷駅を起点とした、菅谷地区内のグルメスポットや観光資源等の周遊については、日常利用のネットワークを活用します。



■自転車ネットワーク路線選定の基本的な考え方

ガイドラインの路線選定の考え方	市における選定の考え方	エリアやルート区分
<p>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</p> <p>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</p> <p>③自転車通学路の対象路線</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・主要な住居系市街地を連携するルート ・市街地内の生活関連施設や公益施設の連携 ・公共交通との連携 ・中学校や高校等の教育施設への主要な通学路 ・自動車交通量の多いバイパス区間でなく旧道区間を活用 	①-1 菅谷市街地・瓜連市街地を中心とする住居系市街地のネットワーク
		①-2 菅谷市街地におけるネットワーク
		①-3 瓜連市街地・平野台地区におけるネットワーク
		①-4 公共交通・公共施設と連携するネットワーク
		①-5 教育施設が集積するエリアでのネットワーク
		①-6 市内の広域的なネットワーク
<p>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</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・観光資源や自然環境を活用し、観光交流を創出するルート ・観光資源となる大規模な公園や歴史資源をつなぐ周遊ルート ・広域サイクリングルートとの連携 ・市民の健康づくりに寄与するルート 	②-1 那珂川・久慈川沿岸のネットワーク
②-2 市北西部の観光ネットワーク		
<p>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</p> <p>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</p> <p>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</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・グルメスポット等を巡る周遊ルート ・上菅谷駅を起点に公共交通と連携するルート 	②-3 菅谷地区内の周遊ネットワーク

5. 自転車ネットワーク路線の選定

ネットワーク路線選定の考え方に基づき、選定したネットワーク路線を以下のとおり示します。
 なお、路線の選定にあたっては、本計画の策定にあたって組織した「市内プロジェクトチーム」で試走を行い、交通量や安全性等を評価して選定しました。

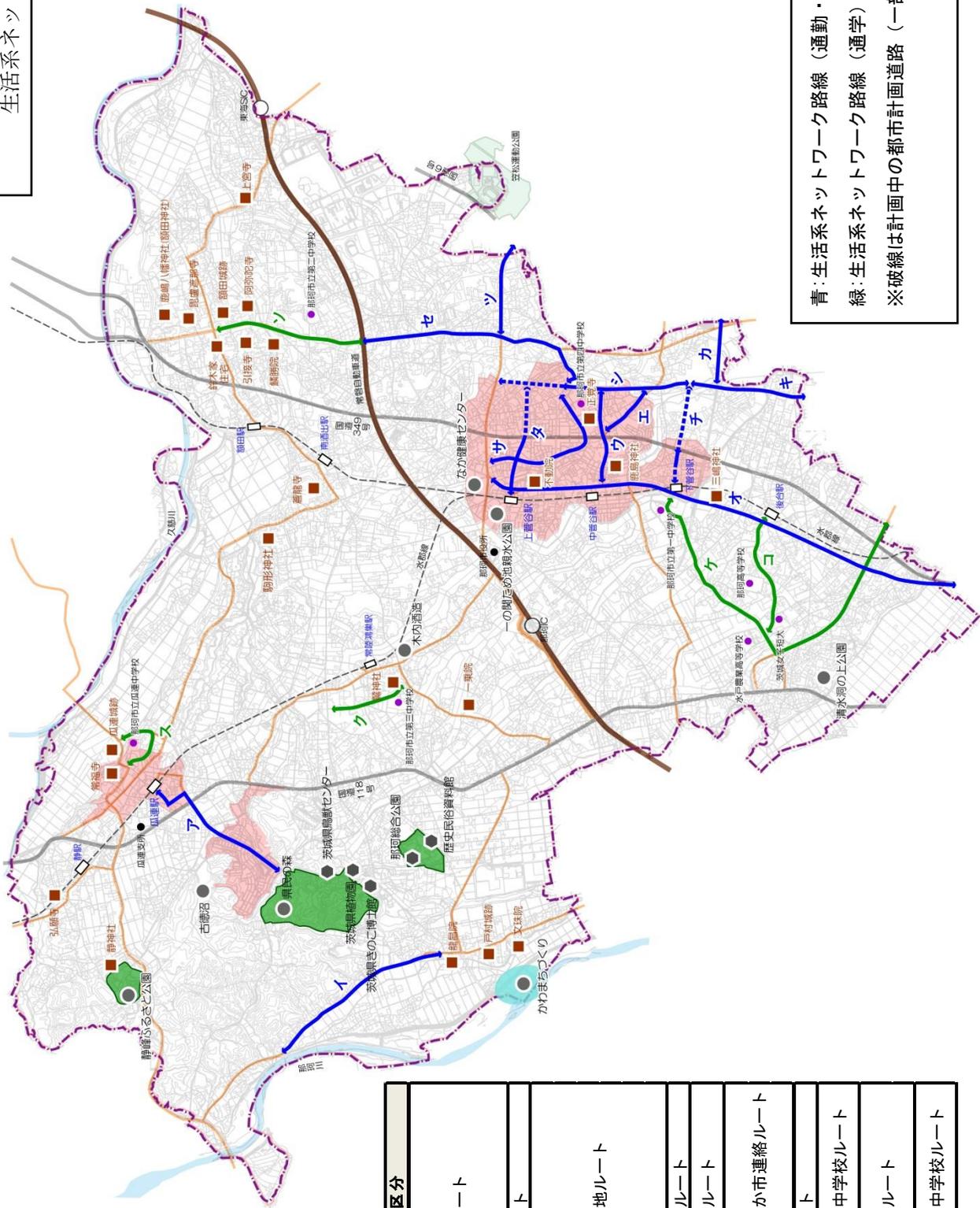
①-1 生活系ネットワーク（通勤、買い物）

ルート区分		概要
ア	平野台ルート	○平野台団地と瓜連市街地を連携するルート。平野台団地での生活移動を支援するルートとして、電動シェアサイクルの活用や公共交通との連携を検討する。
イ	戸多ルート	○地域の集落を連携するルート。
ウ	菅谷市街地ルート	○菅谷地区の住宅地内を通過するルート。日常的な利用を想定する。
エ		
サ		
シ		
タ		
チ		
オ	菅谷縦断ルート	○菅谷地区の南北移動の軸となるルート。生活関連施設や図書館等の公益施設や駅等を連携する。
セ	額田連絡ルート	○額田方面への連絡ルート。
カ	ひたちなか市連絡ルート	○ひたちなか市方面への通勤等での利用を想定するルート。
キ		
ツ		

①-2 生活系ネットワーク（通学）

ルート区分		概要
ス	瓜連ルート	○瓜連地区の通学ルート。
ク	那珂第三中学校ルート	○那珂第三中学校周辺の通学路となるルート。
ケ	五台通学ルート	○駅と五台地区の教育施設（大学、高校、中学校、小学校等）を連携するルート。
コ		
ソ	那珂第二中学校ルート	○那珂第二中学校周辺の通学路となるルート。

生活系ネットワーク



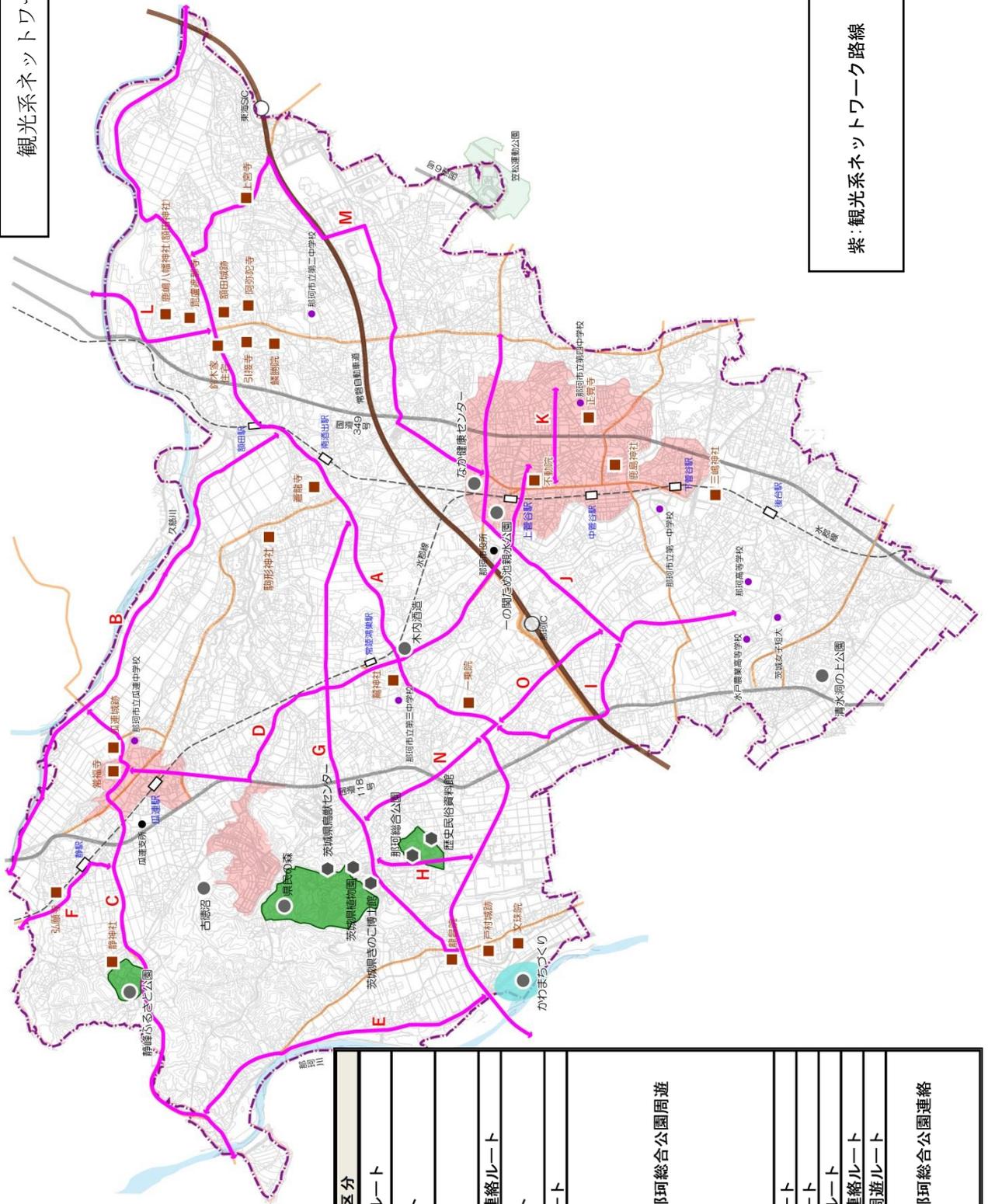
青：生活系ネットワーク路線（通勤・買い物）
 緑：生活系ネットワーク路線（通学）
 ※破線は計画中の都市計画道路（一部事業中の区間あり）

ルート区分	
ア	平野台ルート
イ	戸多ルート
ウ	
エ	
サ	菅谷市街地ルート
シ	
タ	
チ	
オ	
セ	
カ	
キ	ひたちなか市連絡ルート
ツ	
ス	瓜連ルート
ク	那珂第三中学校ルート
ケ	
コ	五台学ルート
ソ	那珂第二中学校ルート

②観光系ネットワーク

ルート区分		概要
A	那珂市横断ルート	○市域を横断し、那珂川と久慈川を連携するルート。那珂川沿岸ではかわまちづくりエリア、久慈川沿岸では文化財の多い額田地区を巡ることができる。
B	久慈川ルート	○久慈川の管理用道路を生かしたルート。 地形が平坦であり、また、交通量が比較的少ないことから、安全にサイクリングを楽しむことができる。
C	静峰ルート	○静峰ふるさと公園周辺を巡るルート。 瓜連駅からのポタリングルートとしての活用が期待される。
D	菅谷・瓜連連絡ルート	○菅谷市街地と瓜連市街地を連携するルート。那珂市横断ルートと交差するとともに中間地点となる、常陸鴻巣駅周辺に休憩・案内機能やサポート機能が望まれる。
E	那珂川ルート	○那珂川沿いを南北に巡るルート。 自然豊かな景観を眺めることができるほか、かわまちづくりエリアと連携した地域振興が期待される。
F	静駅周遊ルート	○静駅から瓜連、常陸大宮市方面を周遊する起点となるルート。
G	県民の森・那珂総合公園周遊ルート	○県民の森や那珂総合公園を連携するルート。那珂総合公園等を起点とする周遊を促進することが期待される。
H		
I	南部連絡ルート	○市の南部で、那珂市横断ルートと菅谷外周ルートを連携する。
J	菅谷周遊ルート	○菅谷地区に向かうルートを集散し、菅谷地区を起点とする周遊を創出するルート。
K	上菅谷駅前ルート	○上菅谷駅を起点とするルートで、駅からの自転車利用を集散する。
L	常陸太田市連絡ルート	○常陸太田市の「道の駅ひたちおおた」等との連携を確保するルート。
M	菅谷・額田周遊ルート	○市の東部の額田地区等との周遊を促進するルート。
N	県民の森・那珂総合公園連絡ルート	○県民の森や那珂総合公園を連絡するルート。
o		

観光系ネットワーク



紫：観光系ネットワーク路線

ルート区分	
A	那珂市横断ルート
B	久慈川ルート
C	静峰ルート
D	菅谷・瓜連連絡ルート
E	那珂川ルート
F	静駅周遊ルート
G	県民の森・那珂総合公園周遊ルート
H	
I	南部連絡ルート
J	菅谷周遊ルート
K	上菅谷駅前ルート
L	常陸太田市連絡ルート
M	菅谷・額田周遊ルート
N	県民の森・那珂総合公園連絡ルート
O	

生活系ネットワーク対象路線一覧表

路線 番号	ルート	道路 管理者	路線 区分	路線名	延長 (km)
ア	平野台ルート	市	市道	市道 1166 号 (駅南停車場線西室家線)	0.5
		県	県道	県道 317 号 (瓜連停車場線)	0.1
		市	市道	市道 12 号	1.5
イ	戸多ルート	県	県道	県道 102 号 (長沢水戸線)	2.6
ウ	菅谷市街地ルート	市	市道	市道 6-0014 号	0.7
		市	市道	市道 8-0150 号	0.7
エ		市	市道	市道 6-0014 号	1.0
オ	菅谷縦断ルート	県	県道	県道 31 号 (瓜連馬渡線)	1.6
		市	市道	市道 6-0029 号	4.9
カ	ひたちなか市連絡ル ート	市	市道	市道 6-0018 号	0.9
キ		市	市道	市道 6-0015 号	1.5
ク	那珂第三中学校ルート	市	市道	市道 8-0894 号	0.8
		市	市道	市道 7-0012 号	0.4
ケ	五台通学ルート	市	市道	市道 7-0007 号	2.6
		市	市道	市道 6-0005 号	0.2
		県	県道	県道 38 号 (那珂湊那珂線)	2.4
コ		市	市道	市道 6-0005 号	1.7
		市	市道	市道 8-0326 号 (後台駅前線)	0.1
サ	菅谷市街地ルート	市	市道	市道 7-0023 号 (原前杉原線)	1.5
		市	市道	市道 8-0117 号	0.7
		市	市道	市道 6-0015 号	2.6
ス	瓜連ルート	県	県道	県道 61 号 (日立笠間線)	0.5
		市	市道	市道 187 号	0.6
		市	市道	市道 178 号	0.1
セ	額田連絡ルート	県	県道	県道 172 号 (額田南郷田彦線)	2.7
		市	市道	市道 8-2692 号	0.5
		市	市道	市道 8-0075 号	0.1
ソ	那珂第二中学校ルート	県	県道	県道 172 号 (額田南郷田彦線)	1.1
		国(県)	国道	349 号	1.0
タ	菅谷市街地ルート	市	市道	市道 6-0016 号 (宮の池公園通り)	1.6
チ		市	市道	市道 6-0028 号	1.4
ツ	ひたちなか市連絡ル ート	県	県道	県道 31 号 (瓜連馬渡線)	1.1
合計					39.7
うち市道計					26.6

観光系ネットワーク対象路線一覧表－1

路線番号	ルート	道路管理者	路線区分	路線名	延長(km)
A	那珂市横断ルート	県	県道	県道 356 号 (城里那珂線)	0.8
		県	県道	県道 315 号 (下宿常陸鴻巣停車場線)	4.3
		市	市道	市道 8-2731 号 (上新田東本郷上線)	0.5
		市	市道	市道 6-0017 号 (バードライン)	0.2
		市	市道	市道 6-0010 号 (鴻巣南酒出)	4.1
		県	県道	県道 62 号 (常陸那珂港山方線)	4.0
		市	市道	市道 6-0001 号 (東郷新地後坂下線)	0.4
	市	市道	市道 8-1999 号	0.6	
		国		久慈川河川敷	3.5
B	久慈川ルート	国		玉川河川敷	2.3
		国		久慈川河川敷	3.3
		市	市道	市道 6-0010 号 (野上河原線・門部)	0.7
		市	市道	市道 8-1454 号	1.4
C	静峰ルート	県	県道	県道 61 号 (日立笠間線)	7.3
D	菅谷・瓜連連絡ルート	市	市道	市道 1 号	0.2
		県	県道	県道 104 号 (那珂瓜連線)	0.1
		市	市道	市道 2 号	0.2
		県	県道	県道 317 号 (瓜連停車場線)	0.3
		市	市道	市道 15 号	0.6
		国(県)	国道	国道 118 号	0.3
		県	県道	県道 31 号 (瓜連馬渡線)	4.6
		市	市道	市道 6-0021 号	1.2
市	市道	市道 7-0004 号 (大木内線・原前杉原線)	0.4		
E	那珂川ルート	県	県道	県道 102 号 (長沢水戸線)	1.5
		市	市道	市道 8-2407 号	0.1
		国		那珂川河川敷	3.0
F	静駅周遊ルート	県	県道	県道 168 号 (静常陸大宮線)	1.6
G	県民の森・那珂総合公園周遊ルート	県	県道	県道 102 号 (長沢水戸線)	0.2
		市	市道	市道 6-0007 号 (木戸立石線・第三白河内踏切)	4.0
		市	市道	市道 8-1261 号 (農免木崎線)	2.3
H		市	市道	市道 8-2733 号 (中谷原新地線)	1.4

観光系ネットワーク対象路線一覧表－2

路線番号	ルート	道路管理者	路線区分	路線名	延長(km)
I	南部連絡ルート	県	県道	県道 315 号 (下宿常陸鴻巣停車場線)	0.8
		市	市道	市道 8-1037 号	0.7
		国(県)	国道	国道 118 号	0.04
		市	市道	市道 8-2628 号	0.02
		市	市道	市道 8-2627 号	0.08
		市	市道	市道 8-0609 号	0.1
		市	市道	市道 6-0006 号 (幹 1-8 号線)	0.5
		市	市道	市道 8-0410 号 (後台野仲線)	0.6
J	菅谷周遊ルート	市	市道	市道 8-0410 号 (後台野仲線)	1.8
		市	市道	市道 7-0008 号	0.3
		市	市道	市道 6-0006 号 (幹 1-8 号線)	1.7
		市	市道	市道 8-2634 号 (追出し原福田線)	0.4
		市	市道	市道 8-2657 号	0.2
		県	県道	県道 31 号 (瓜連馬渡線)	2.5
K	上菅谷駅前ルート	市	市道	市道 6-0026 号	1.4
L	常陸太田市連絡ルート	国(県)	国道	国道 349 号	0.9
		市	市道	市道 6-0025 号	1.0
M	菅谷・額田周遊ルート	県	県道	県道 62 号 (常陸那珂港山方線)	1.4
		市	市道	市道 8-2644 号	1.3
		市	市道	市道 7-0018 号 (工業団地周辺道路 2 号線・松原線)	1.4
		市	市道	市道 6-0022 号 (杉核融合線・工業団地周辺道路 1-1、1-2 号線)	0.6
		市	市道	市道 6-0023 号	1.3
		市	市道	市道 6-0023 号	1.9
N	県民の森・那珂総合公	市	市道	市道 6-0017 号 (バードライン)	4.0
O	園連絡ルート	市	市道		
合計					78.6
うち市道計					37.6

那珂市自転車ネットワーク路線	
管理者	延長(km)
国土交通省	12.1
茨城県	43.7
那珂市	62.5
合計	118.3

6. 整備形態の考え方

(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。

図V-2 交通状況を踏まえた整備形態の選定（完成形態）の考え方

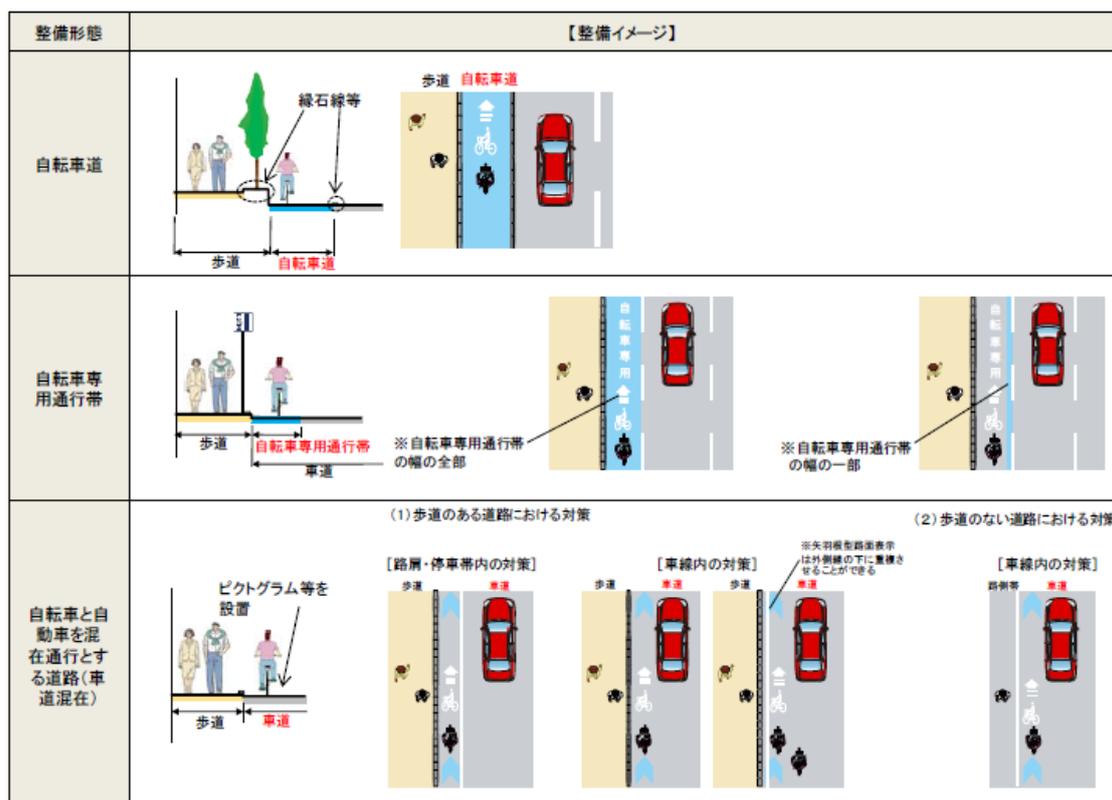
	A 自動車の速度が高い道路	B A,C以外の道路	C 自動車の速度が低く、 自動車交通量が少ない道路
自転車と自動車の分離	構造的な分離	視覚的な分離	混在
目安※	速度が50km/h超	A,C以外の道路	速度が40km/h以下、かつ 自動車交通量が4,000台以下
整備形態	自転車道	自転車専用通行帯	車道混在（自転車と自動車を 車道で混在）

※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。

出典：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）

国のガイドラインでは、「自転車道」、「自転車専用通行帯」、「車道混在」の3種類の整備形態について、以下のとおり示しています。

図V-3 基本的な整備形態（イメージ）

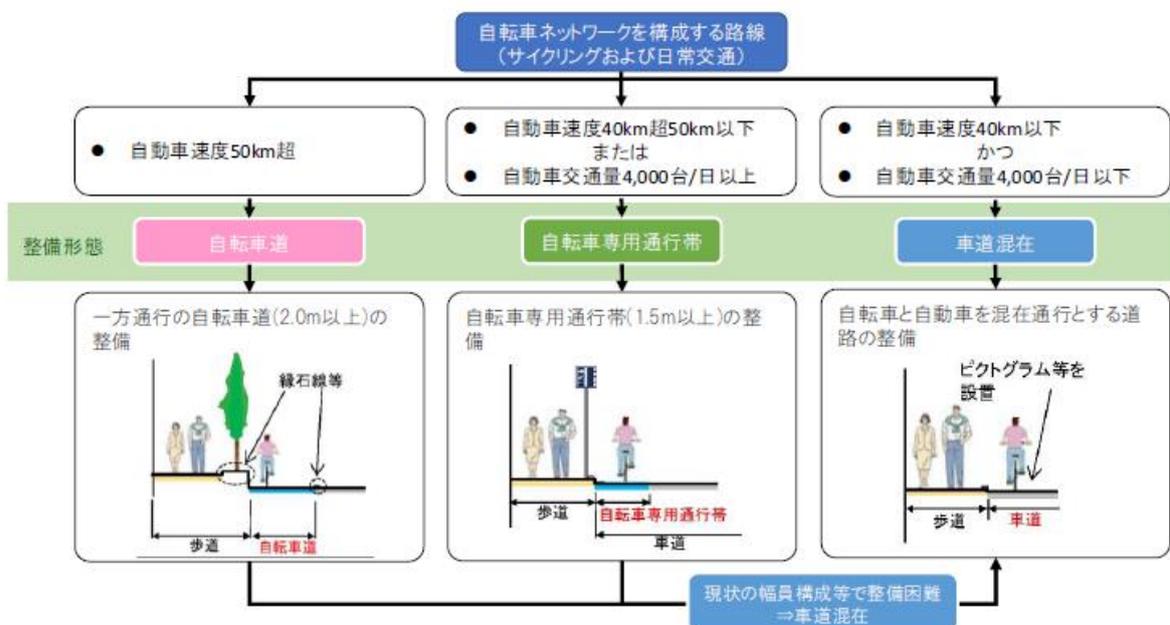
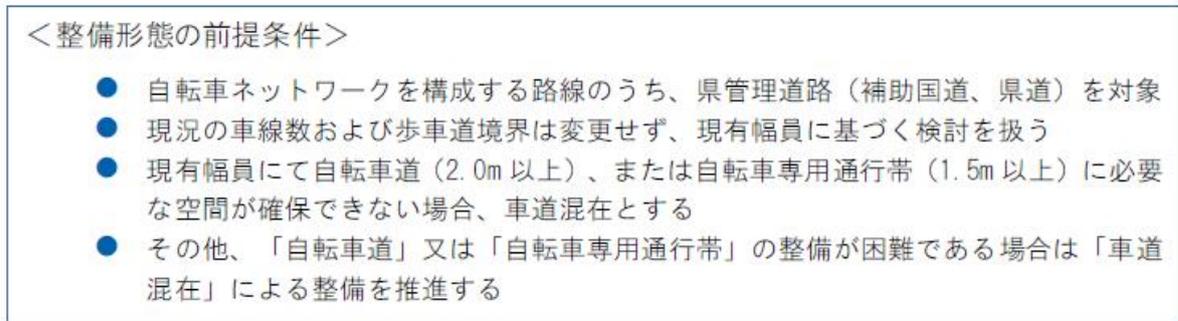


出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（国土交通省）

②県のガイドラインの考え方

「いばらき自転車ネットワーク計画」では、県が位置づけたネットワーク路線の整備形態について、以下のとおり示しています。

図V-4 自転車通行空間の整備形態の考え方



出典：いばらき自転車活用推進計画（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。
- このうち、自転車ネットワーク路線として設定した国道及び県道については、道路管理者との協議により、整備を進めます。
- 現況の車線数及び歩車道境界は、変更せず、現状の幅員構成において、整備を進めます。
- 現状の幅員構成において、自転車道（2.0m以上）または自転車専用通行帯（1.5m以上）に必要な空間を確保することが困難なことから、車道混在の整備形態を基本とします。

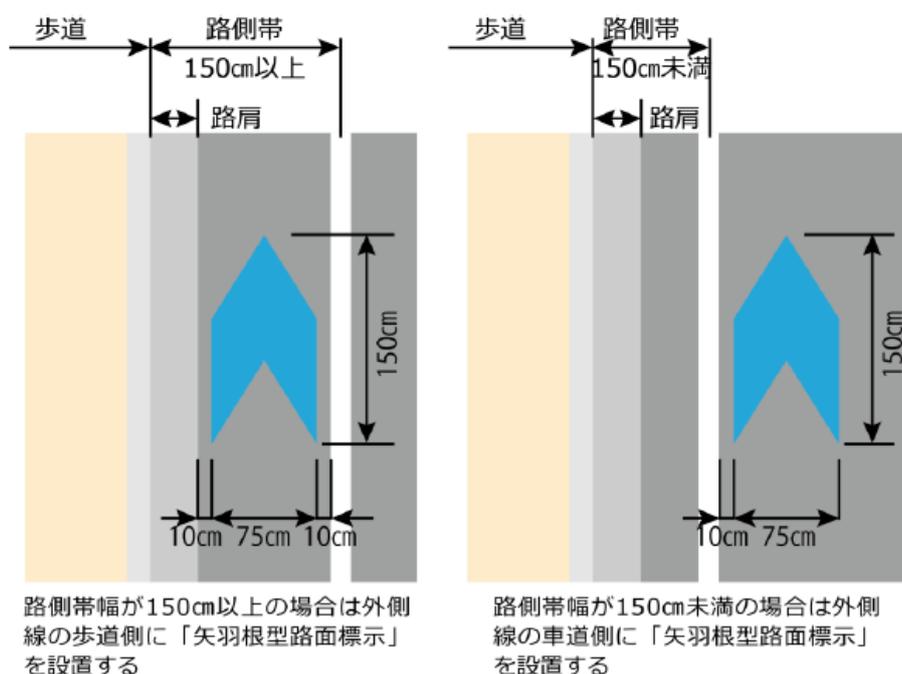
整備にあたっては、より早期に整備可能な形態を採用するため、既設の道路空間を活用した整備形態を基本とし、現状の幅員構成において可能な整備を進めるものとします。

また、整備の実施にあたっては、市が今後各道路管理者や各関係機関と協議のうえ、具体的な検討を進めるものとします。

(2) 路面表示

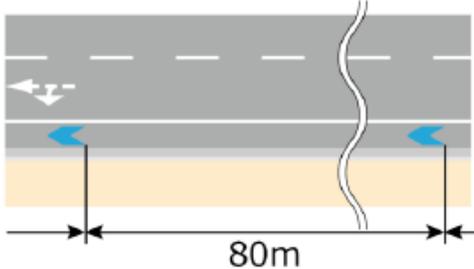
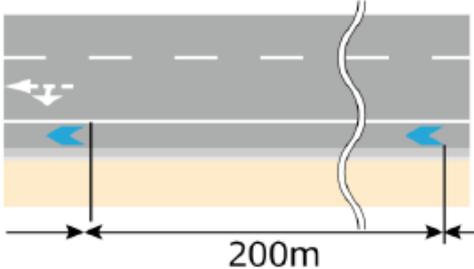
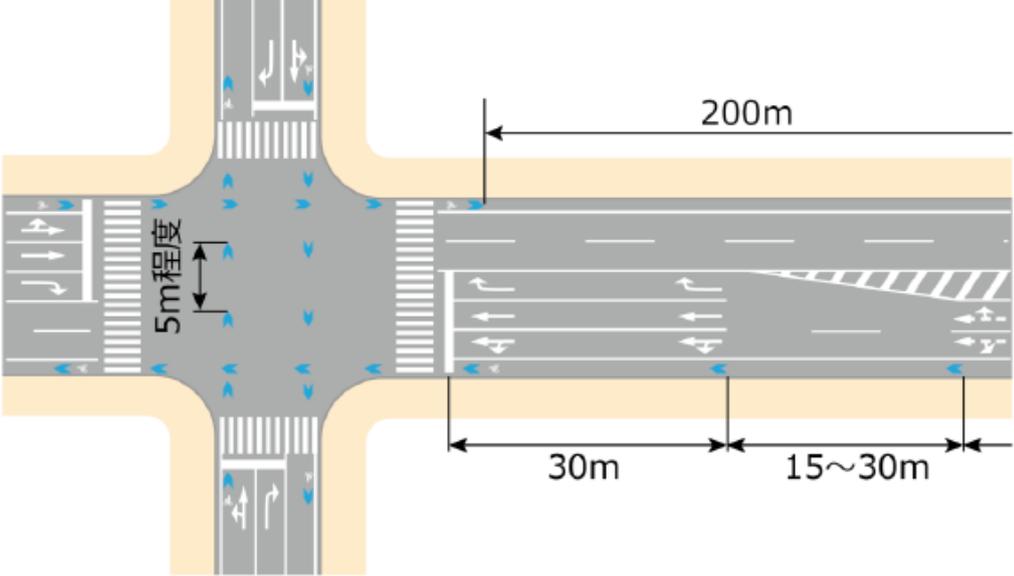
路面表示のデザイン・寸法等については、「いばらき自転車ネットワーク自転車通行環境整備ガイドライン」を参考に検討します。なお、設置間隔については、以下の考え方を基本としつつ、現地の状況に応じた対応を図ります。

図V-5 矢羽根型路面表示とピクトのデザイン・寸法



出典：いばらき自転車ネットワーク自転車通行環境整備ガイドライン（茨城県）

図V-6 矢羽根型路面表示とピクトの設置間隔

	市街地（DID地区）	郊外部
単路部	<p>●矢羽根の設置間隔を80mとする。</p> 	<p>●矢羽根の設置間隔を200mとする。</p> 
交差点部	<p>●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。</p> <p>●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。</p> <p>●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。</p> <p>●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。</p> 	

出典：いばらき自転車ネットワーク自転車通行環境整備ガイドライン（茨城県）

(3) 案内看板等の表示

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。

図V-7 注意喚起標識のデザイン例



出典：いばらき自転車ネットワーク自転車通行環境整備ガイドライン（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、除草や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、対応を検討します。

図V-8 自転車利用環境整備の基本的考え方



出典：いばらき自転車活用推進計画（茨城県）

VI 計画の推進体制

1. 計画推進の考え方

本計画に位置づける施策については、施策ごとに各主体が連携しながら取組みを進めていきます。

表VI-1 計画推進の考え方

基本方針	施策	主な取組み	スケジュール							実施主体
			R2	R3	R4	R5	R6	R7 -R11		
自転車にやさしい空間で楽しく乗ろう	①自転車利用環境の計画的な整備	路面表示（矢羽根等）や案内誘導サイン等の整備	■	■	■	■	■	■	■	県、市、民間事業者
		自転車通行空間の適切な維持管理	■	■	■	■	■	■	■	
		サイクルサポートステーションの確保と整備	■	■	■	■	■	■	■	
	②通学路における交通安全の確保	通学路交通安全プログラムの充実	■	■	■	■	■	■	■	市
		関係機関との連携による定期的な安全点検の実施	■	■	■	■	■	■	■	
		危険箇所の改修・改善	■	■	■	■	■	■	■	
		グリーンベルトの設置	■	■	■	■	■	■	■	
		通学路安全マップの作成	■	■	■	■	■	■	■	
	③公共交通機関との連携	シェアサイクルの導入検討	■	■	■	■	■	■	■	市、民間事業者
		駐輪環境の整備・充実	■	■	■	■	■	■	■	
放置自転車の撤去及び活用検討		■	■	■	■	■	■	■		
自転車のルールを守ってみんなで安全に乗ろう	④交通安全意識の醸成	世代の特性に応じた交通安全教室等の開催	■	■	■	■	■	■	市、市民、民間事業者	
		未就学児に対する交通安全教育の実施	■	■	■	■	■	■		
		自転車ルールへの遵守に向けた啓発	■	■	■	■	■	■		
		歩行者や自動車のドライバーへの周知啓発	■	■	■	■	■	■		
	⑤自転車を安全に利用するための啓発	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	■	■	■	■	■	■		
		ヘルメット購入補助の検討	■	■	■	■	■	■		
	⑥交通手段としての自転車利用の促進	自転車通勤及び通学の促進	■	■	■	■	■	■	市、市民、民間事業者	
		市役所における自転車通勤制度の導入検討	■	■	■	■	■	■		
	⑦自転車利用による健康増進の啓発	市民自転車デー（ウィーク）の検討	■	■	■	■	■	■	市、民間事業者	
		健康維持・増進につながる自転車活用の推進	■	■	■	■	■	■		
		健康づくりサイクリングイベントの開催	■	■	■	■	■	■		
		電動アシスト自転車等の普及推進	■	■	■	■	■	■		
			健康効果や楽しみ方などの情報発信	■	■	■	■	■		

基本方針	施策	主な取組み	スケジュール							実施主体
			R2	R3	R4	R5	R6	R7 -R11		
交流とおもてなしで地域を盛り上げよう	⑧サイクリストに対するおもてなしの充実	自転車活用拠点の確保等	■■	▶						県、市、民間事業者
		案内サインの設置	■■	▶						
		サポートライダーの確保・育成	■■	▶						
		サイクリストにやさしい協力店舗等の確保	■■	▶						
		市内飲食店と連携したグルメ開発	■■	▶						
	⑨サイクルツーリズムによる地域の活性化	地域資源を活かした周遊サイクリングルートの構築	■■	▶						県、市、他市町村、市民、民間事業者
		市民と連携したサイクリングイベントの開催	■■	▶						
		広域サイクリングルートとの連携	■■	▶						
		ポタリングの推進	■■	▶						
	⑩効果的なプロモーション活動の実施	ウェブやSNS、雑誌など様々な媒体を活用した情報発信	■■	▶						市、市民、民間事業者
		サイクリングマップの作成	■■	▶						
		民間事業者や各種メディア等との連携	■■	▶						

【施策推進期間の表記について】

- 施策推進のための検討期間 ▶
- 施策を実施する期間 —▶

2. 計画の推進体制

計画の推進にあたっては、庁内プロジェクトチームや関係各課による具体的な事業の検討を行い、県、民間事業者、関係団体等と連携を図りながら、施策を実施していきます。

なお、計画に位置づけられた施策は多岐にわたることから、「那珂市自転車活用推進協議会」において計画の進行管理を行います。

3. 計画のフォローアップ

計画の推進にあたっては、PDCAサイクルに基づき、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。

なお、施策の評価については、庁内プロジェクトチームや各施策における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「那珂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。

