

令和2年3月

笠間市  
自転車  
活用推進  
計画





## 目次

1. 計画策定の背景及び目的	1
2. 計画の位置づけ及び期間	1
3. 自転車への期待	2
4. 現状と課題	3
(1) 自転車利用に対する不安の解消	3
(2) 市内における移動手段の充実	4
(3) 機運の高まりの適切な受け止め	7
5. 基本的な考え方	7
6. 基本目標（3年後）及び施策方針	8
7. 施策及び取組み	9
(1) 教育 ～全世代における自転車への親しみ・安全意識の向上～	9
(2) 環境整備 ～走行環境を含む自転車での移動利便性の向上～	10
(3) ツーリズム ～広域・周遊ツーリズムの推進による地域活性化～	10
【主な取組みの内容】	12
8. 笠間市自転車ネットワーク計画（案）	15
(1) 自転車ネットワークの考え方	15
(2) 自転車ネットワーク計画の基本方針	16
(3) 自転車ネットワーク路線の考え方と概念図	17
(4) 自転車ネットワーク形成方針	18
(5) 整備形態の考え方	21
(6) 自転車ネットワーク路線	24



# 笠間市自転車活用推進計画（案）

## 1. 計画策定の背景及び目的

自転車は、交通、環境、健康増進など多面的な効果をもたらす可能性がある乗り物である。また、日常生活における移動手段のみではなく、サイクリングや災害時の移動手段など、自転車に対する需要は高まりをみせている。

このような中で、国においては平成 28 年に自転車活用推進法（平成 28 年法律第 113 号。以下「法」という。）が制定され、法に基づき平成 30 年 6 月には自転車活用の推進に関する総合的かつ計画的な推進を図るため自転車活用推進計画（以下「国計画」という。）が策定された。この流れを受け、茨城県においても平成 31 年 3 月に「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」を将来の姿とするいばらき自転車活用推進計画（以下「県計画」という。）が策定され、各種の取り組みが展開されている。

本市においては、人口減少及び構造の変化、生活者の価値観の多様化といった現状において、「安全・安心で快適な質の高い生活ができるまちづくり」、「多様な産業が育ち成長する活力あるまちづくり」、「人が集い、賑わう多様な魅力あるまちづくり」を基本方針として、将来像「文化交流都市かさま～未来への挑戦～」への取り組みを進めている。

その中で、自転車に対する社会的価値の高まり、また、広い可住地といった都市構造、公共交通環境や観光などの特性から、活用の促進は将来像の実現に向けて必要なものとなっている。

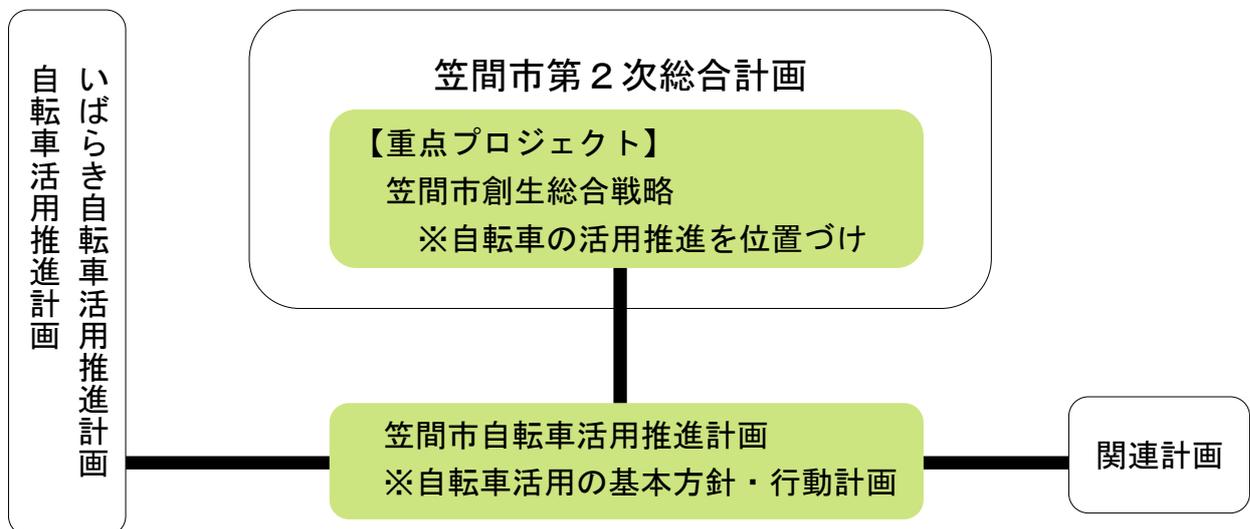
このような背景を踏まえ、本市の交通体系における自転車の位置づけを明確化するとともに、活用を促進する笠間市自転車活用推進計画（以下「本計画」という。）を策定する。

## 2. 計画の位置づけ及び期間

本計画は、国計画及び県計画を勘案した法第 11 条に基づく市町村版自転車活用推進計画として策定するとともに、笠間市第 2 次総合計画を上位計画とし、笠間市創生総合戦略の取り組みとして位置づけを図りながら、本市の自転車活用を推進するための基本方針及び行動計画とする。

また、本計画の期間は、笠間市第 2 次総合計画等の上位計画等を踏まえた展開を図ることから、当該計画の後期アクションプラン開始時期となる令和 4 年度までの 3 年度間とする。

### 【位置づけ】



### 3. 自転車への期待

自転車は、都市内の短距離移動（5 km程度）において最も所要時間が短い（国土交通省調査）とする調査結果があるなど、手軽で効率的な移動手段といえる。また、コスト、環境への負荷、運動機会の増加、判断能力さらにはポタリング、サイクルツーリズムといった観点からの地域の活性化といった点で良い影響をもたらすことが期待できる。

#### 【期待できる効果】



※豊橋市自転車活用推進計画参照

#### 4. 現状と課題

##### (1) 自転車利用に対する不安の解消

自転車利用に対しては、7割を超える方が通行上の安全を挙げており、自転車の利用は約1割弱となっている。また、自転車が関わる事故数は減少傾向にあるものの、道路状況もあり通勤・通学時等における自動車、歩行者との交錯がみられるなど、それぞれにおける自転車に対する交通ルールの認知度等は低い傾向にある。結果として、本市の交通分担率にあるとおり自転車の利用率は1割程度で推移し、自転車の所有率も高いとはいえない状況にある。一方で、主に中学校では自転車が主な通学手段となっている中で、歩行者等との交錯といった不安につながる状態がみられる。

この現状を踏まえ自転車への期待を現実化していく上では、安心・安全な交通環境の構築はもとより、自転車の利便性等の啓発、教育などを強化していく必要がある。

表1. 移動手段の分担率



表2. 自転車を利用する上での不安点



※資料: 令和元年度市民実感度調査

表3. 交通事故状態別死傷者数の推移

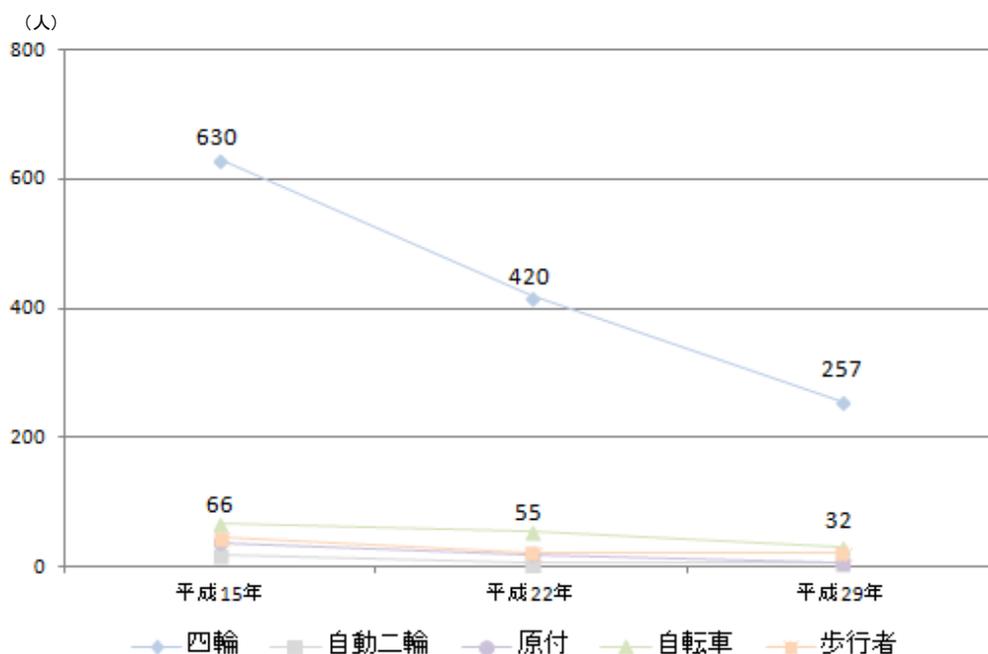
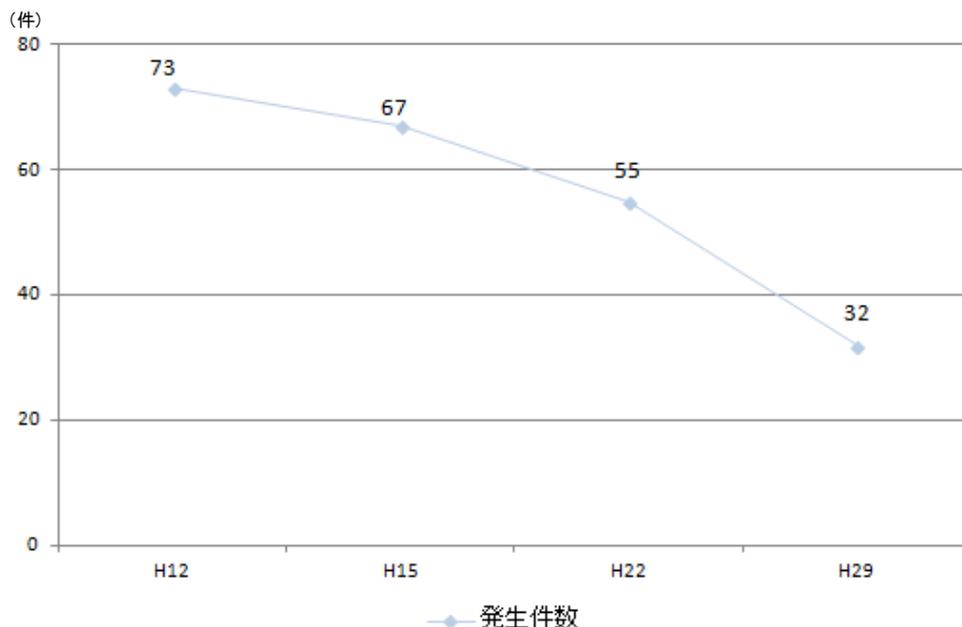


表4. 自転車に関係した事故数の推移



	平成12年	平成15年	平成22年	平成29年
死者数	1	2	1	0
負傷者数	73	64	54	32

※資料:茨城県警察交通白書からの加工

(2) 市内における移動手段の充実

本市は、鉄道ではJR常磐線とJR水戸線、高速道路では常磐自動車道と北関東自動車道の双方の結節点という広域交通の要衝となっており、また、地域資源も豊富なことから市内外の方が楽しむことができる環境にある。一方で、市内の二次交通はデマンドタクシー、路線バスなどを市が補てんや運営を行いながら移動手段の確保に努めている状況にあるが、公共交通に対する市民の実感度は低く、また、陶芸などの観光面、買い物などの日常生活面の双方において、施設間に一定の距離があり、徒歩での周遊には限界がみられることから、観光面でも約9割が自動車での移動となっている。

この現状を受け、日常生活及び観光の双方の観点から自転車は効果的なものと考えられ、利用環境を含めた対策を講じていく必要がある。

表5. 各駅の乗車人員

(人/1日平均)

年度	常磐線		水戸線			
	岩間駅	友部駅	宍戸駅	笠間駅	稲田駅	福原駅
平成18年度	1,532	3,569	567	1,642	259	195
平成22年度	1,372	3,501	501	1,406	232	173
平成29年度	1,372	3,547	404	1,372	162	156

※JR東日本旅客鉄道HPからの加工

表6. 路線バス等網図

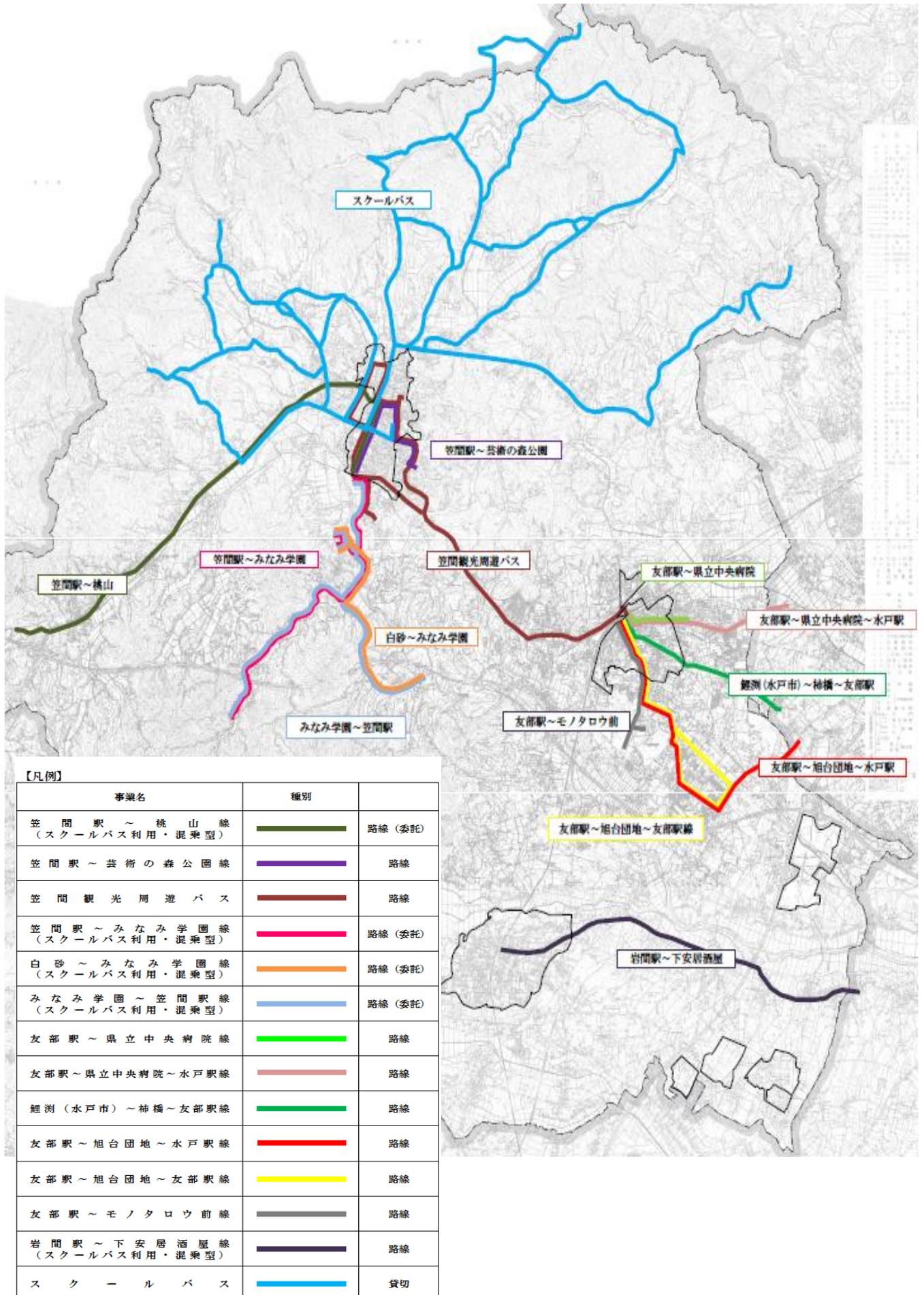


表7. 路線バス輸送人員数の推移

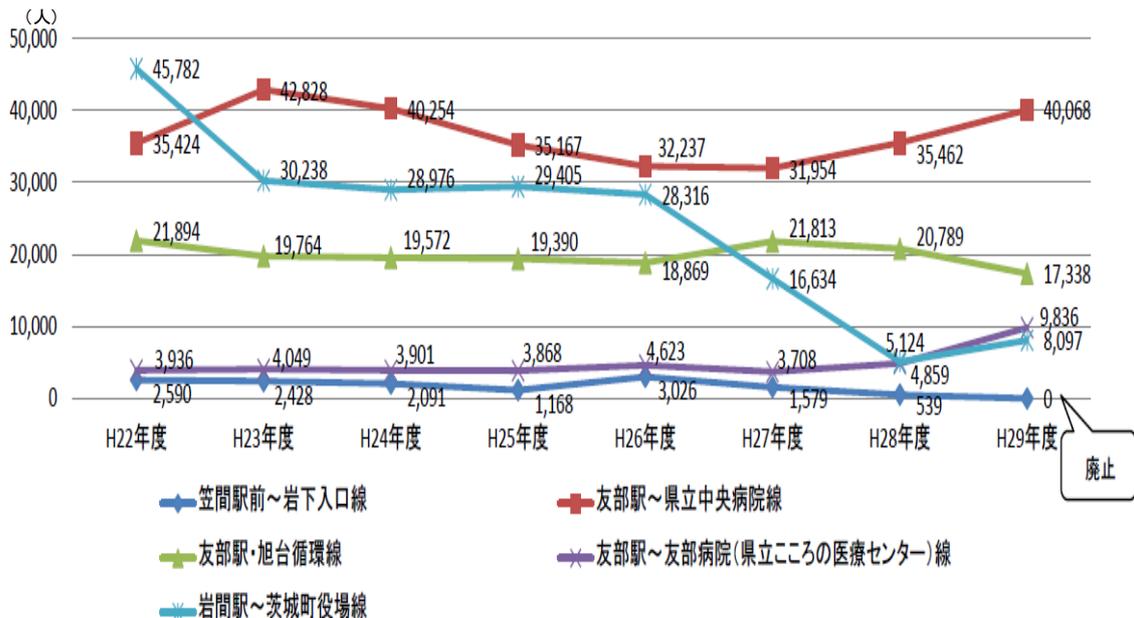
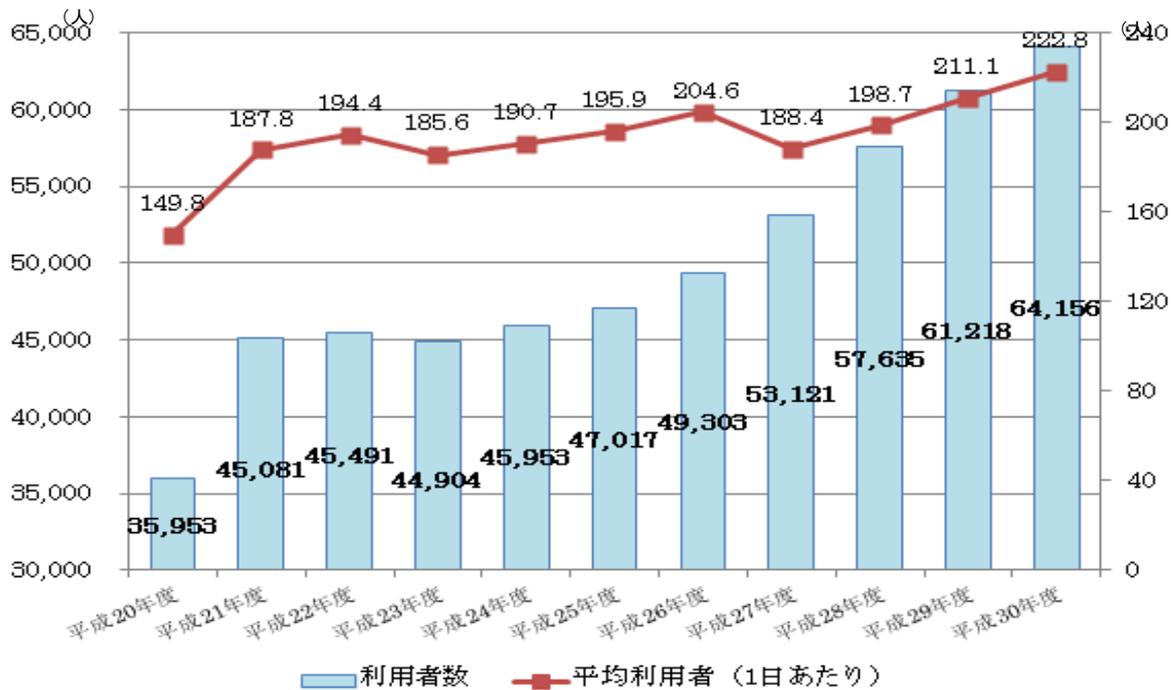


表8. デマンドタクシー利用者数の推移



※笠間市調べ

表9. 公共交通の使いやすさ

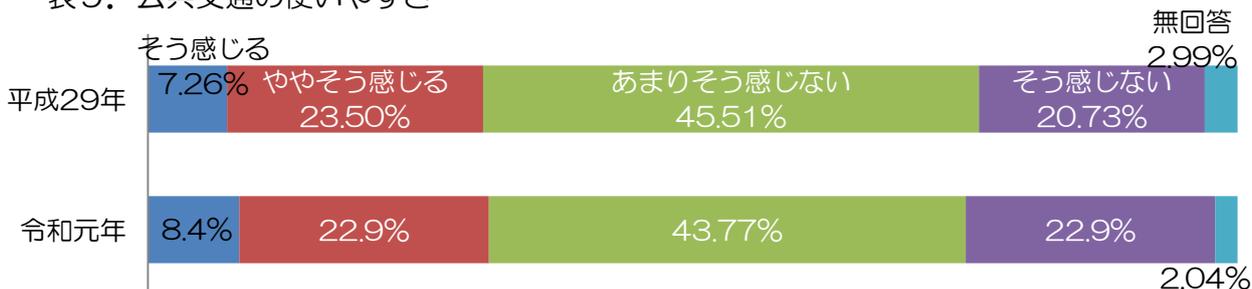
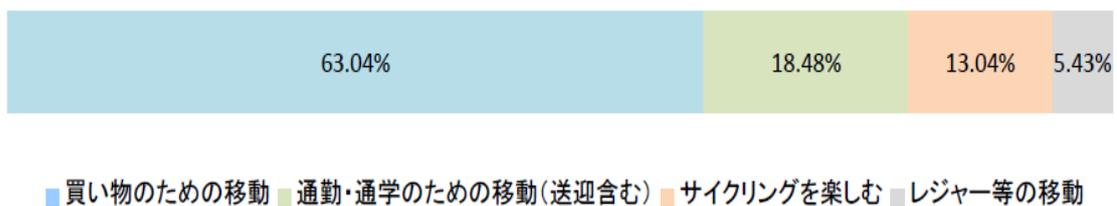


表 10. 自転車の利用頻度



表 11. 自転車の利用目的



※資料: 令和元年度市民実感度調査

### (3) 機運の高まりの適切な受け止め

国及び県における積極的な取組みが展開されている中で、本市においては、自転車保険の加入義務づけ等を定めた自転車の安全利用に関する条例の制定、全国の有志市町村長で構成するネットワークの形成、市民が形成する笠間自転車 de 街づくり協会によるイベント展開など、自転車活用の機運の盛り上がりが見られる。

このような全国的な流れを適切に受け止め、広域連携、公民連携による本市の現状に応じた自転車活用の展開を図る必要がある。

## 5. 基本的な考え方

自転車への期待、現状と課題を踏まえ、本計画においては、計画の策定から推進に至るまで、自らの行動につながる「交流が生みだす楽しさ」をコンセプトとし、市の特性、既存資源及び既存の事業を最大限に活かしていくことを念頭に置きながら、実行と改善による活動を公民連携により推進することを本計画の基本的な考え方として設定する。

### 【計画の策定・推進コンセプト】

#### 自らの行動につながる「交流が生みだす楽しさ」

- 市の特性・既存資源の活用
- 実行と改善による活動
- 公民連携による推進

## 6. 基本目標（3年後）及び施策方針

広域交通環境，交通分担率といった現状と課題，自転車をもたらす効果への期待を踏まえ，本計画期間における基本目標を「持続する都市づくりに資する生活・観光の双方における移動手段としての自転車の確立」として設定する。

本目標の達成に向け，全世代における自転車への親しみ・安全意識の向上（教育），走行環境を含む自転車での移動利便性の向上（環境整備），広域・周遊ツーリズムの推進による地域活性化（ツーリズム）の3点を施策方針として位置付ける。

### 【基本目標と施策方針】

持続する都市づくりに資する

### 生活・観光の双方における移動手段としての自転車の確立

（目標指標） 自転車による交通手段分担率 9% → 15%

#### 【教育】

全世代における  
自転車への親しみ・安全意識の向上

#### 【環境整備】

走行環境を含む  
自転車での移動利便性の向上

#### 【ツーリズム】

広域・周遊ツーリズムの  
推進による地域活性化

## 7. 施策及び取組み

現状と課題，基本目標の達成に向け安全と利用に資する「教育」と「環境整備」を一体的に進めながら，市内周遊の推進策と広域ツーリズムを受け止める環境構築に資する「ツーリズム」を施策の3つの柱として設定し推進する。

また，本市の特性でもある生活者と来訪者の双方及び生活での利用者，愛好者，他の移動手段の利用者などの全ての利用者を対象とする。その上で，自転車に対する不安の解消と移動手段の充実等といった課題に対し，それぞれの立場の利用者等が交わりながら取組みを進め，3つの柱の一体的な推進を図る。

### (1) 教育 ～全世代における自転車への親しみ・安全意識の向上～

自転車の利用を推進していく上で，利用における安全に対する意識の改善が必要となっている。また，歩行者が関わる事故と比較して自転車に関わる事故は多い状況にあり，出会い頭が事故原因のトップであることなどを踏まえ，自動車利用者を含めた安全意識の向上策とハード整備を一体的に推進する必要があるとともに，自転車をもたらすメリットを共有していく必要がある。そのため，全世代，自動車等の全ての移動手段の者に対する自転車交通に対するルール等の認知度向上を通して，自転車利用者の拡大を図る。

#### 【重要業績評価指標】

新たに自転車を利用する市民の割合 0% → 15%

基本方針	1-1 安全教育の推進
------	-------------

自転車・自動車・徒歩など，全てのユーザーに対するルールの認知度向上策を展開する。また，事故の分析を行いながら，実態に応じたライフステージ別の安全教育の充実に向けた取組みを推進する。

#### 【主な取組み】

- ・自転車に係る交通ルールの啓発の展開（自転車利用者・自動車利用者・歩行者）
- ・自転車の安全利用に関する条例の推進（自転車保険加入・ヘルメット着用等の推進）
- ・交通事故事例の研究及び自転車安全教室等の開催 など

基本方針	1-2 利用者の拡大
------	------------

自転車の楽しさ，期待などを積極的に発信するとともに，データ測定による具体的な効果把握と提供，自転車に対する親しみの向上策，楽しさの可視化といった取組みを推進する。

#### 【主な取組み】

- ・幼少期向けの自転車に親しむ機会の創出
- ・自転車利用のプロモーションの展開
- ・自転車通勤及び通学の推進

- ・市内散走等の推進（健康データ連携） など

## （２）環境整備 ～走行環境を含む自転車での移動利便性の向上～

市内における移動手段の拡充に向け、教育におけるソフト事業と連携したモデル地区の選定、先行整備を推進する。また、自転車が近距離移動における最適な移動手段であることを踏まえ、公共交通の再編の検討に併せた鉄道交通等との連携強化を推進し、日常生活及びツーリズムの双方において安全に利用できる環境の構築を図る。

### 【重要業績評価指標】

自転車利用において安全を懸念する市民の割合 73% → 60%

基本方針	2-1 安全な走行環境の構築
------	----------------

自転車の利用拡大を図る上で不可欠となる安全で快適な自転車利用環境の構築に向け、生活交通及び市内散走等のモデル区間の設定、整備など、自転車ネットワーク計画に基づく計画的な通行空間の整備等の取組みを推進する。

### 【主な取組み】

- ・自転車ネットワーク計画に基づくモデル区間の設定・整備の推進及び促進  
     笠間らしさを意識した道路表示・看板等の検討・整備
- ・歩行状況等の現状を踏まえた自転車通行空間の確保
- ・交通事故事例等に応じた交通規制施策や整備との連動促進 など

基本方針	2-2 公共交通機関との連携促進
------	------------------

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ながら、安全性を含めた市内の公共交通網の充実を図り、自転車が通勤・通学、市内散走の一つの手段となる利便性の高い公共交通サービスの構築に向けた取組みを推進する。

### 【主な取組み】

- ・ICT活用による利便性促進策（プラットフォーム整備等）の推進
- ・シェアサイクル拠点整備の推進
- ・既存交通とのベストミックスの検討 など

## （３）ツーリズム ～広域・周遊ツーリズムの推進による地域活性化～

地域固有の文化を体験するツーリズムの需要が高まる中で、本市では来訪者の滞在、周遊コンテンツの創出等が課題となっており、これらは来訪者だけではなく市内の買物等を含めて市民が楽しむコンテンツとなりえる。また、県において強力に進められている広域ツーリズムについては、機会を適切に受け止めていく必要がある。これらを踏まえ、本市の豊富な観光・交流資源や店舗等を生かした広域及び市内周遊の双方の観点から独自のサイクルツーリズムの推進を図る。

【重要業績評価指標】

レジャー等の移動で自転車を利用する割合 5% → 15%

基本方針 3-1 市内散走（周遊ライド）の推進

自転車利用を拡大していく中で、教育及び環境整備での取組みの効果向上を図るため、モデルルートを選定、ガイドの確保などに加え、店舗等との連携による新たなサービスの展開等を推進する。

【主な取組み】

- ・モデルルートの検討及び推進
- ・地域資源（風景・体験）の発掘及び再発見の推進
- ・地域連携による促進策（駐輪スペース等）の構築 など

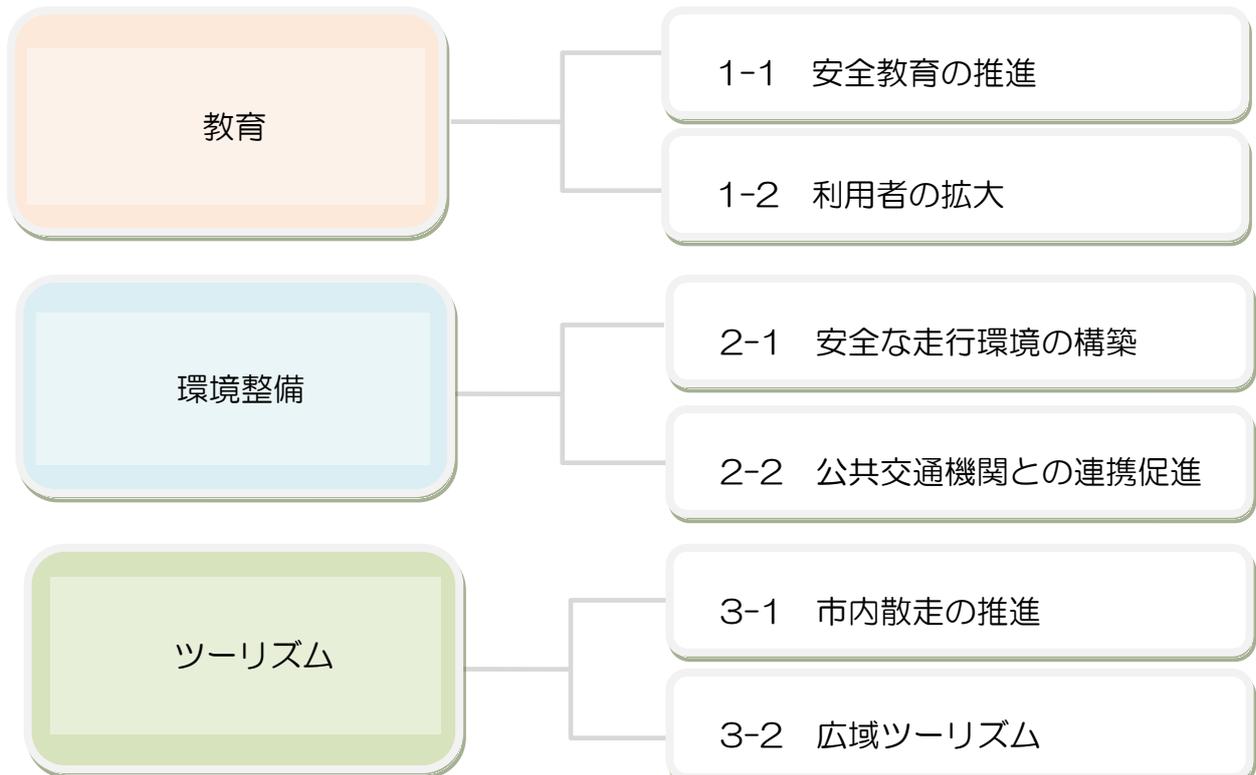
基本方針 3-2 広域ツーリズムの推進

全国的な機運の盛り上がりを適切に受け止めていくため、道の駅における拠点の整備など、受入れにあたっての体制構築をはじめ、県及び近隣自治体との連携による取組みを推進する。

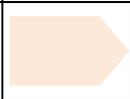
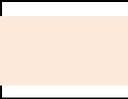
【主な取組み】

- ・広域ネットワークルートの検討及び整備の促進
- ・広域連携によるツーリズムの推進及び受入環境（サポート体制等）の整備
- ・市内散走と連携した周遊ライドの推進 など

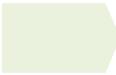
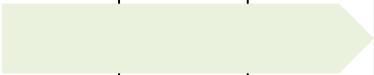
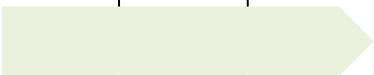
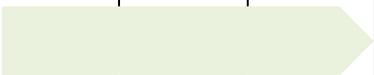
【施策の体系】



【主な取組みの内容】

1 教育 ～全世代における自転車への親しみ・安全教育の向上～		スケジュール		
1-1 安全教育の推進 全てのユーザーに対するルールの認知度向上策の展開及び実態に応じたライフステージ別の安全教育の充実に向けた取組みの展開		R2	R3	R4
	○ライフステージ別の安全教育の実施に向けた既存の取組みの整理及び各主体における連携体制の構築			
	○交通安全子ども自転車大会等の既存実践型の交通安全教室の実施	検討	内容の充実	
	○パンフレット等，対象に応じた媒体による啓発物を作成し，自動車向けの交通安全イベントや観光イベント等を活用したルール等の周知活動の実施			
	○自転車保険への加入促進をはじめ，自転車の安全利用に関する条例に基づく義務的行動の促進策の実施			
	○学校，警察等との連携による交通事故事例の収集及び分析，安全教育人材の育成，危険個所対策の協議検討の実施			
1-2 利用者の拡大 自転車の楽しさ等の発信及び具体的な利用効果の把握等を通じた可視化等の取組みの展開				
	○パンフレット等，対象に応じた媒体による啓発物を作成し，自動車向けの交通安全イベントや観光イベント等を活用したルール等の周知活動の実施【再掲】			
	○各種イベント等の機会を活用した初心者等（幼児・大人）向けの体験，サイクリスト等を招いた取組み等の自転車活用イベントの開催	試行	拡大	
	○ノーマイカーウィークと連携した自転車デイの設定など，自転車通勤・通学の推進			
	○大学や健康増進施策との連携による運動効果の把握及び分析等の実施	検討	実施	

2 環境整備 ～走行環境を含む自転車での移動利便性の向上		スケジュール		
2-1 安全な走行環境の構築 生活交通及び市内散走等のモデル区間の設定など、自転車ネットワーク計画に基づく計画的な通行空間の整備等の取組みの推進		R2	R3	R4
○市内散走等向けのモデル区間の検討，設定及び整備の促進		検討	整備	
○景観計画，サイン計画と連携した道路表示の検討及び整備の促進		検討	整備	
○サイクリスト等対象別の自転車走行空間の確保策の検討及び整備の促進		検討	整備	
○各主体連携による受入環境の検討及び向上策の推進				
○各管理者による植栽整理，道路清掃等の促進				
○事件事例分析等に基づく規制，整備の協議検討及び対策の推進				
2-2 公共交通機関との連携促進 公共交通における自転車の位置付けを図りながら，利便性の高いサービスの構築に向けた取組みの推進		R2	R3	R4
○自転車を含めた公共交通再編の検討及び方針の策定				
○関係機関連携によるM a a sの導入に向けた検討及び試験事業の実施				
○試験事業の効果測定及び実施方針の検討				
○シェアサイクル拠点の検討及び設置				

3 ツーリズム ～広域・周遊ツーリズムの推進による地域活性化～		スケジュール		
3-1 市内散走（周遊ライド）の推進 教育及び環境整備における取組みの効果向上に向けた、店舗等との連携による新たなサービスの展開等の推進		R2	R3	R4
○ツーリズム推進に向けた各主体の連携体制の構築				
○地域資源発掘に資する自転車活用イベント等、利用者意向把握等の推進				
○各主体連携による受入環境の検討及び向上策の検討【再掲】				
○散走モデルルートの検討及び設定				
○店舗等連携による自転車利用者向けサービス等の利用促進策の検討及び実施促進				
3-2 広域ツーリズムの推進 気運の高まりを受けとめる受入態勢の構築及び茨城県、近隣自治体との連携による活性化に向けた取組みの推進				
○いばらき自転車活用推進計画を踏まえたサイクルツーリズムの振興連携策(サポートライダーの養成等)の実施				
○各主体連携による受入環境の検討及び向上策の検討【再掲】				
○サイクリスト等対象別の自転車走行空間の確保策の検討及び整備の促進【再掲】		検討 	整備 	
○県央地域（9市町村）における観光ルートの設定及び誘客の推進				
○誘客効果の測定方法の検討、把握及び推進策の実施		検討 	実施 	

## 8. 笠間市自転車ネットワーク計画（案）

### （1）自転車ネットワークの考え方

#### ①基本的な考え方

ガイドラインや「いばらき自転車ネットワーク計画」の内容を踏まえながら、市街地や観光施設を回遊するネットワーク路線と日常生活等における安全・安心なネットワーク路線を設定する。

#### ②対象地域

笠間市内全域を対象とする。

#### ③候補路線選定の考え方

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

- ・地域内における自転車利用の主要路線としての役割を担う、公共交通施設、学校、公共施設等を結ぶ路線
- ・市内主要観光施設等を結ぶ路線
- ・自転車と歩行者の錯綜や自転車関連の事故が多い路線の安全性を向上させるため、自転車通行空間を確保する路線
- ・自転車通学路の対象路線
- ・地域の課題やニーズに応じて自転車の利用を促進する路線
- ・いばらき自転車ネットワーク計画で示された路線と市内を結ぶ路線

## (2) 自転車ネットワーク計画の基本方針

自転車利用環境の現状を踏まえて、自転車ネットワーク計画を策定するにあたって、基本方針を以下に示す。

### ①安全・安心な自転車通行空間を創出する

本市は観光地と生活空間が市域に分散して配置され混在しているため、これらの特性を踏まえて、自転車を生活の一部として活用するためには走行空間の安全性確保が求められる。自動車や歩行者とともに道路を安全に利用できる環境整備を目指していく。

### ②地域の特性，資源を活かす（笠間らしさの創出）

本市は、八溝山系が穏やかに連なる丘陵地帯で、北西部から東南部にかけてはおおむね平坦な台地が広がり、涸沼川が北西部から東部に向け貫流している。また、笠間稲荷神社や笠間芸術の森公園等、県内外から多くの観光客を迎える自然豊かな観光都市として、特産品の栗や梨等の果樹を育む豊かな自然と、笠間焼や稲田御影石等のものづくりが息づくまちである。市内各地に点在する観光資源を周遊することで自転車を走りとして楽しめ、回遊できる走行環境を生み出し、地域の特性を活かしたネットワーク路線及び拠点等の利用環境を整備していく。

### ③自転車を活用した周遊について

本市は、県中央に位置しており、国道 50 号線がほぼ中央を横断し、国道 355 号線がそこから南北に縦断する交通の要綱となっている。市民も来訪者も利用できるような環境整備を目指して、観光・レクリエーション利用と生活利用を融合し、自転車が安全、快適に走行でき、全体として、連続性、回遊性のあるネットワークを目指して、ネットワーク環境の整備を進めることにより、新たな自転車の利用が促進される計画を展開していく。

### (3) 自転車ネットワーク路線の考え方と概念図

自転車ネットワーク路線は、必要な路線と整備形態を踏まえた上で、最終決定するものとする。自転車ネットワーク路線の選定にあたっては、以下の考え方により検討を行うものとする。

- ① 自転車ネットワーク路線の選定にあたっては、ネットワーク形成方針を基に、市全域での利用を踏まえて、日常交通を中心としたエリアと観光周遊の際に基幹となるルートを中心としたエリアの2つのエリアを中心にそれらをつなぐ回遊性のあるネットワークを検討する。
- ② 自転車ネットワークは、本市の幹線道路で構成された道路交通網の特性や、一定の道路幅員が必要であること等を踏まえ、主な幹線道路（国道、県道、主要な市道）を基本路線として選定する。
- ③ 自転車利用状況や利用目的は、通勤・通学・買い物等の日常の自転車利用と、観光・レクリエーションによる自転車利用とでは、エリアや路線が異なることから、エリアの特性を踏まえ路線選定における位置づけを明確にした上で、ネットワークや整備形態の考え方を整理する。

自転車ネットワーク概念図



#### (4) 自転車ネットワーク形成方針

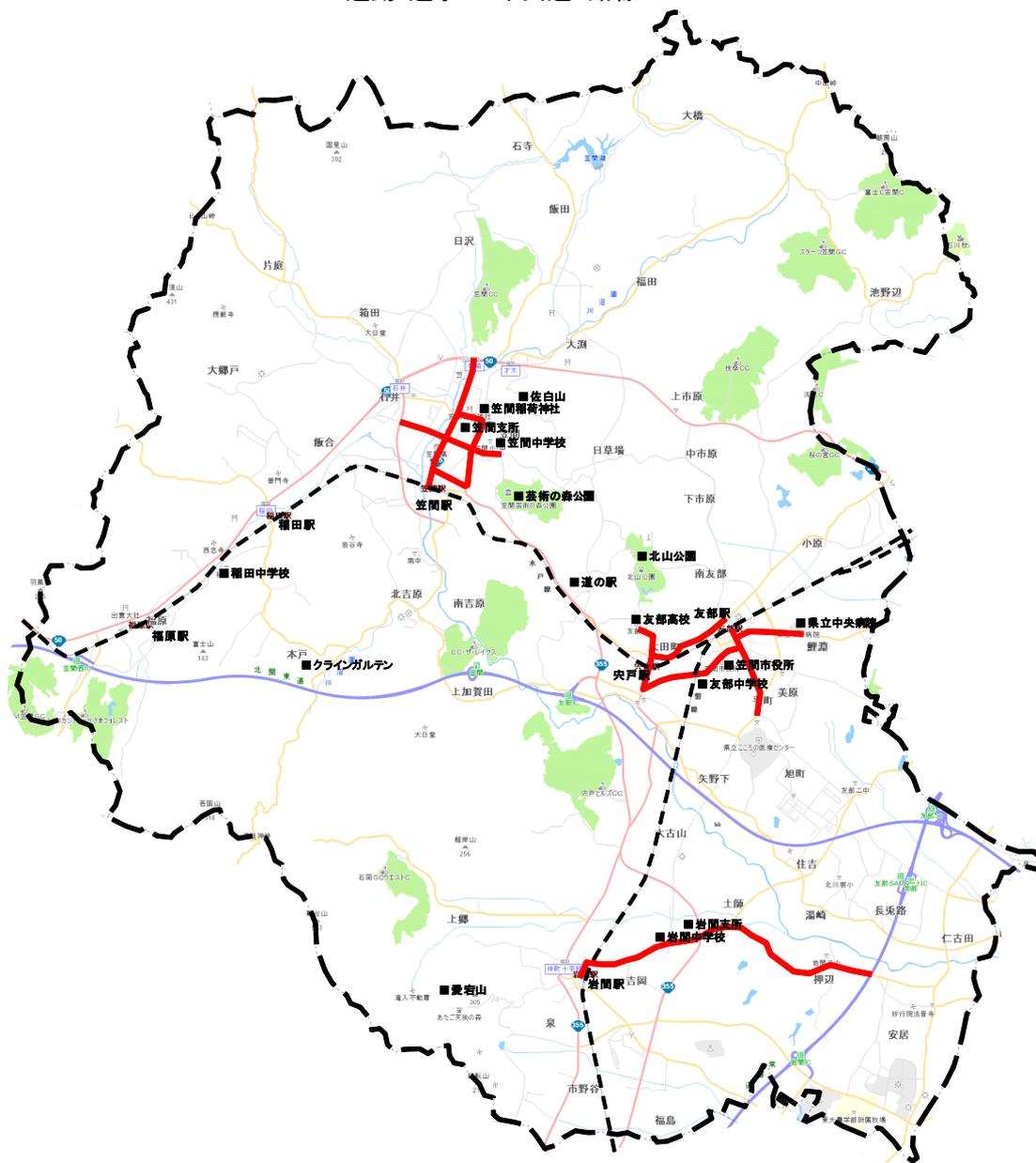
自転車ネットワーク形成方針を以下のとおり示す。

なお、ネットワーク路線の整備については、優先順位を検討のうえ順次整備を進めるものとし、計画期間の整備が困難である場合には、次期計画に位置付け整備を推進していくものとする。

##### ① 安全・安心な自転車通行空間を整備する

- ・ 通学，通勤，買い物等で安全・安心な自転車通行空間の整備
- ・ 交通安全確保の面から，重要度の高い自転車通行空間の整備

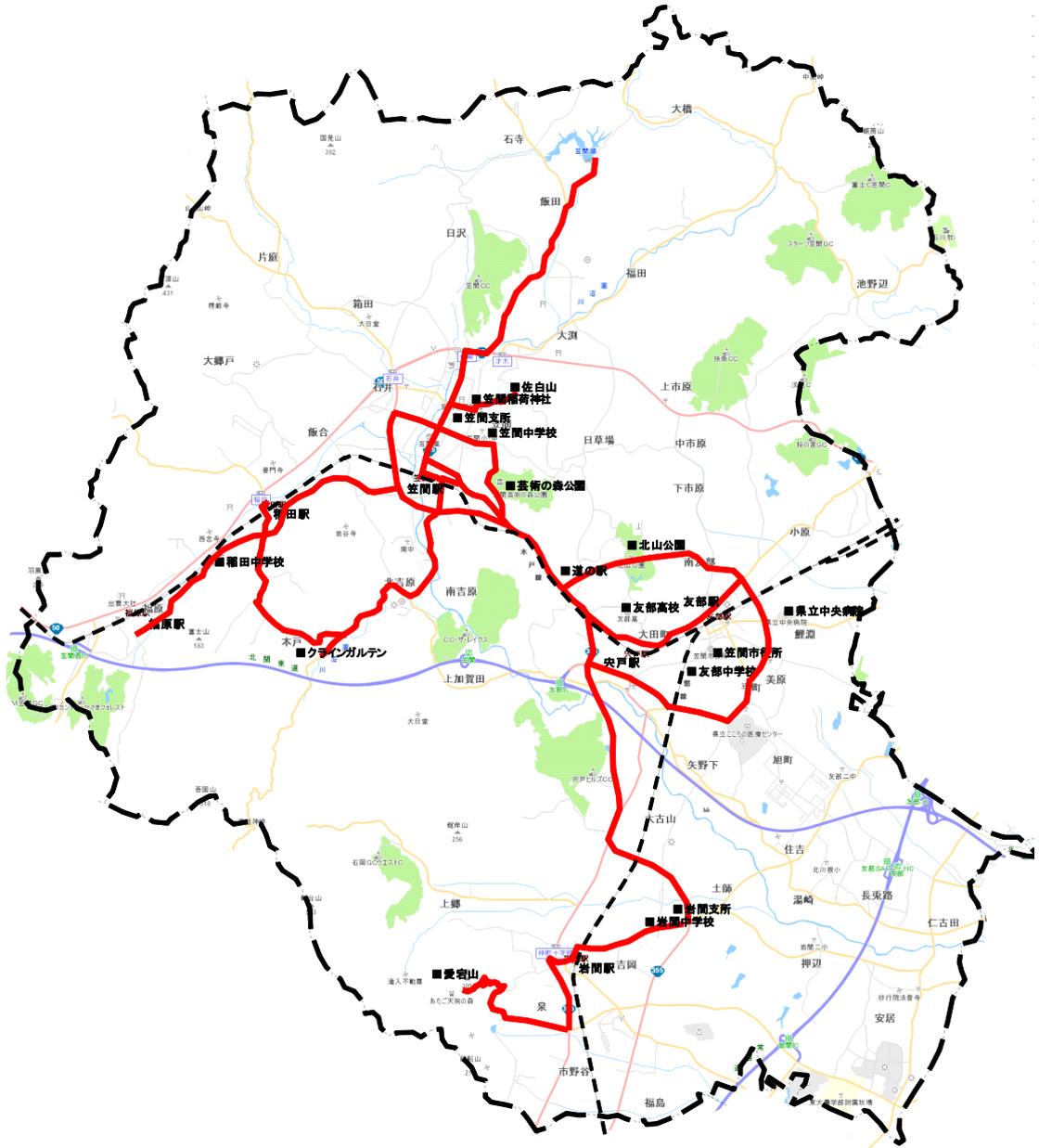
通勤・通学・日常交通 路線



② 暮らしと観光が融合した魅力ある自転車環境の形成

- 日常利用や観光目的の自転車利用が多い地区の利便性の向上
- 主要軸となる路線をつなぎネットワークを形成
  - 「笠間地区観光拠点をつなぐルート」
  - 「友部地区北山公園を周遊するルート」
  - 「岩間地区愛宕山を周遊するルート」

市内観光周遊路線



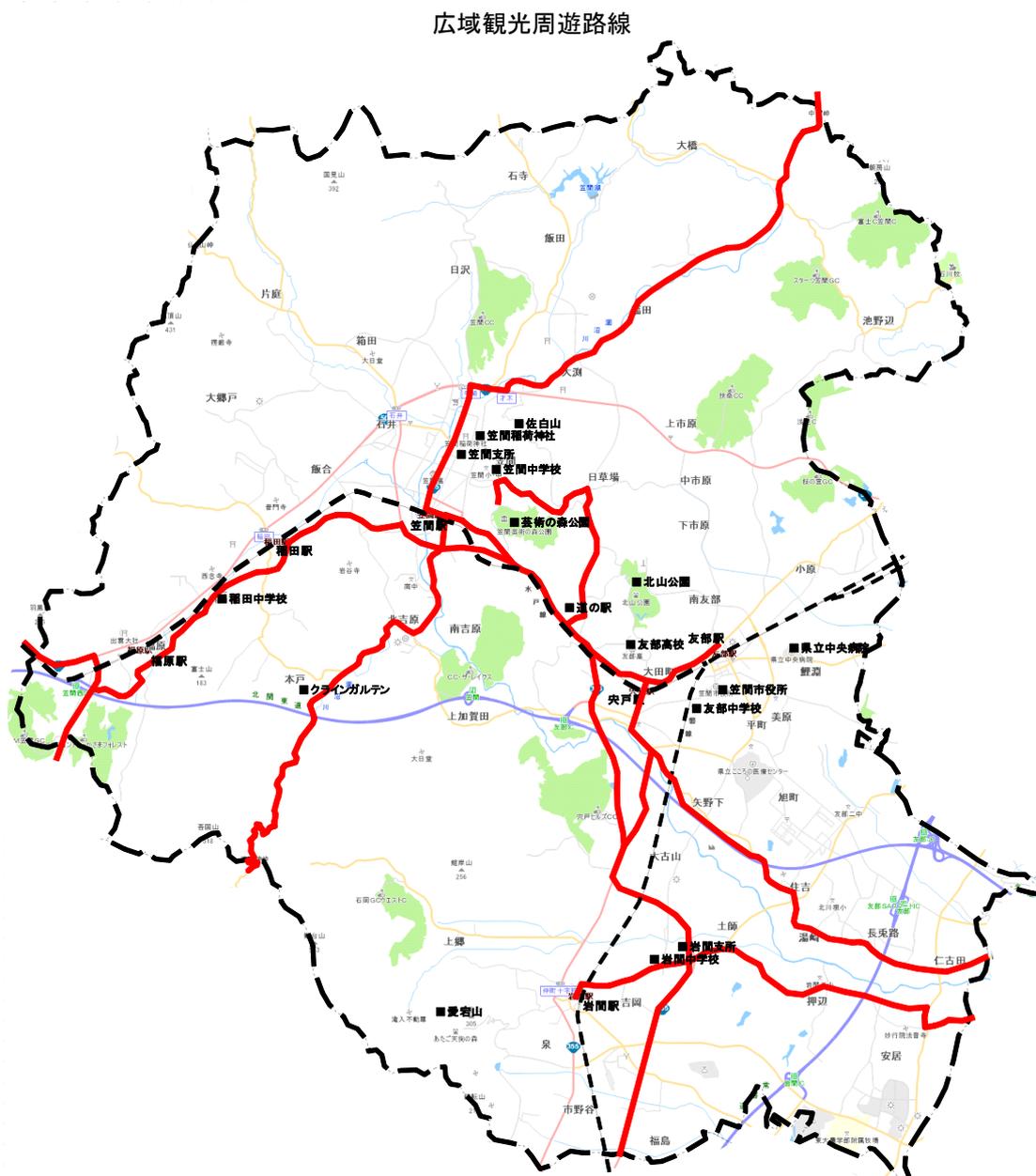
③ 広域のサイクリングにつながるネットワークの形成

- ・自転車利用をサポートする拠点の形成（既存施設を極力活用）
- ・サポートステーション、休憩拠点等の整備

「つくば霞ヶ浦りんりんルート方面へつながる土浦笠間線」

「奥久慈里山ヒルクライムルート方面へにつながる日立笠間線」

「大洗・ひたち海浜シーサイドルートへつながる茨城岩間線」



(5) 整備形態の考え方

①整備形態の種類

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

<参考>

整備形態	【整備イメージ】
自転車道	<p>緑石線等</p> <p>歩道 自転車道</p>
自転車専用通行帯	<p>歩道 自転車専用通行帯 車道</p> <p>※自転車専用通行帯の幅の全部</p> <p>※自転車専用通行帯の幅の一部</p>
自転車と自動車を混在通行とする道路(車道混在)	<p>(1) 歩道のある道路における対策</p> <p>(2) 歩道のない道路における対策</p> <p>ピクトグラム等を設置</p> <p>【路肩・停車帯内の対策】</p> <p>【車線内の対策】</p> <p>※矢羽型誘導表示は外側線の下に設置することができる</p> <p>【車線内の対策】</p>

<出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン>

## ②整備形態

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

<参考>

### <整備形態の前提条件>

- 自転車ネットワークを構成する路線のうち、県管理道路（補助国道、県道）を対象
- 現況の車線数および歩車道境界は変更せず、現有幅員に基づく検討を扱う
- 現有幅員にて自転車道（2.0m以上）、または自転車専用通行帯（1.5m以上）に必要な空間が確保できない場合、車道混在とする
- その他、「自転車道」又は「自転車専用通行帯」の整備が困難である場合は「車道混在」による整備を推進する

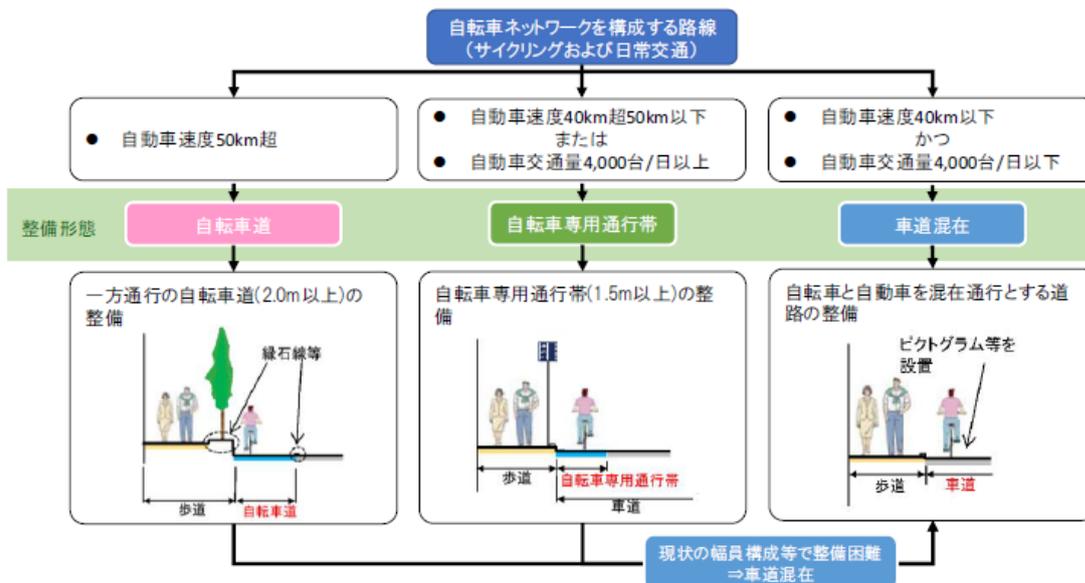


図 9.13 自転車通行空間<sup>18)</sup>の整備形態の考え方

<出典：いばらき自転車活用推進計画>

### <本市の整備形態>

- 自転車ネットワーク路線は国道，県道，市道を問わず対象とする。  
うち、自転車ネットワーク路線として設定した国道，県道については、道路管理者との協議により進める。
- 自転車道（2.0m以上）、または自転車専用通行帯（1.5m以上）に必要な空間が確保できない場合は、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、車道混在とする。

### ③車道混在における自転車ピクトグラム等のデザイン・寸法

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

<参考>

**<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

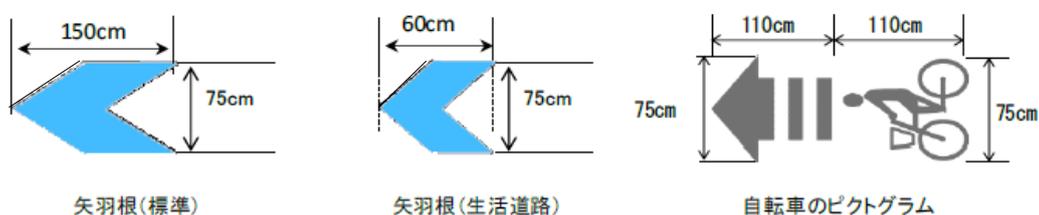


図 9.14 県版の考え方

表 9.2 矢羽根および自転車のピクトグラムの設置間隔

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

<出典：いばらき自転車活用推進計画>

<本市の自転車ピクトグラム等のデザイン・寸法>

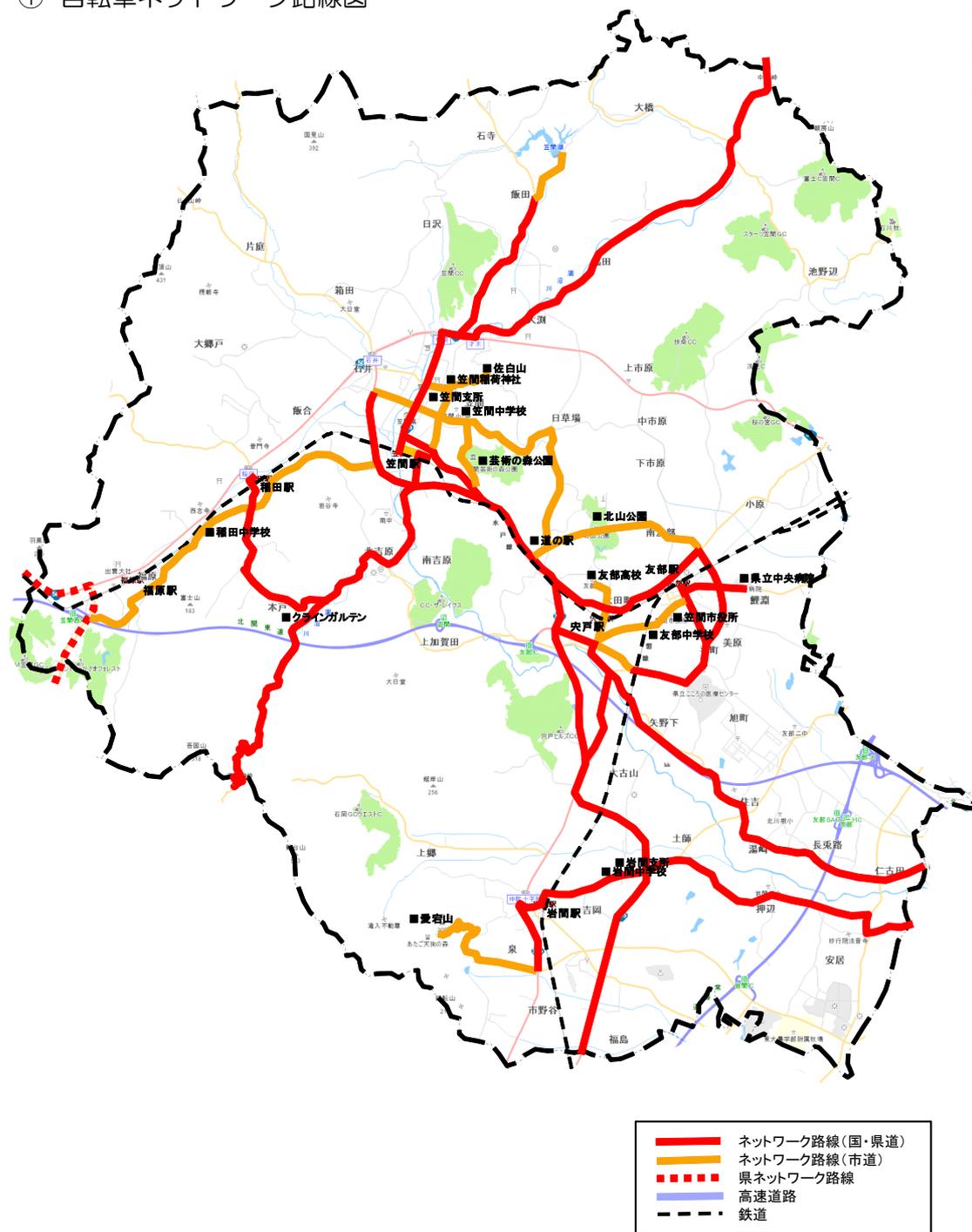
- ・ 車道混在においては、ガイドライン、いばらき自転車ネットワーク計画を踏まえた自転車ピクトグラムや矢羽根を整備する。
- ・ 自転車ピクトグラムについては、幅 75cm、長さ 220cm（自転車部分 110cm、矢印部分 110cm）を基本とする。
- ・ 矢羽根は標準タイプを幅 75cm、長さ 150cm、生活道路では幅 75cm、長さ 60cm を基本とする。なお、夜間の視認性確保のため高輝度の白線を引くことができるものとする。
- ・ ピクトグラムの色彩は、現状景観に合わせ変更できるものとする。

#### ④案内看板等の整備

自転車ネットワークの適切な利用を促進するため、道路標識、道路標示だけでなく、法定外の案内看板の設置などについても検討することとする。案内看板等のデザインは、県内市町村の策定済みの計画等を参考として、現状景観に合わせたデザインとする。

#### (6) 自転車ネットワーク路線

##### ① 自転車ネットワーク路線図



② 対象路線一覧

番号	道路管理者	路線区分	路線名	起点	終点	延長 (Km)
1	国土交通省	国道(国管理)	国道50号	寺崎	才木	0.37
2	茨城県	国道(県管理)	国道355号 笠間バイパス	石井南	西手越	3.30
3			国道355号	寺崎	小美玉境	16.52
4			国道355号	宍戸橋付近	宍戸BP交差	1.91
5			国道355号	上町	茨城岩間交差	1.36
6			主要地方道	日立笠間線	才木	城里境
7		笠間緒川線		金井	飯田ダム	3.10
8		笠間つくば線		八軒町	石岡境	9.30
9		大洗友部線		友部IC入口	宍戸小前	0.86
10		大洗友部線		宍戸小前	茨城町境	8.91
11		水戸岩間線		R355交差	土師T字路	3.38
12		茨城岩間線		土師T字路	茨城町境	5.35
13		県道	稲田友部線	笠間つくば交差	稲田駅	4.18
14			笠間停車場線	笠間駅	笠間駅入口	0.26
15			杉崎友部線	八反山	宮前	3.78
16			平友部停車場線	友部駅	橋爪はなさか	3.22
17			友部内原	県中	八雲1	1.42
18			杉崎友部	宮前	友部停交差	2.01
19			笠間市	市道	市道(笠)3567号線	笠間西IC入口
20	市道(笠)0111号線	片山橋付近			稲田友部線交差	3.31
21	市道(笠)3589号線	稲田友部線交差			R355交差	0.88
22	市道(笠)0114号線	飯田T字路			飯田ダム	1.18
23	市道(笠)0118号線	石井南			大和田五差路	1.40
24	市道(笠)2336号線	大和田五差路			芸森入口	2.04
25	市道(笠)3592号線	荒町角			井筒屋前	0.48
26	市道(笠)3592号線	下市毛北			井筒屋前	1.33
27	市道(笠)0106号線	井筒屋前			つつじ公園	0.84
28	市道(笠)2069号線	笠間駅			菅原スタンド前	0.36
29	市道(笠)0106号線	ギャラリーロード			日草場十字路	2.11
30	市道(笠)0107号線	日草場十字路			平町十字路	2.41
31	市道(友)2121号線	宍戸小前			橋爪はなさか	0.86
32	市道(友)2119号線	宍戸小前			大田町十字路	0.62
33	市道(友)1級15号線	大田町十字路			唯信寺裏T字路	0.37
34	市道(友)1229号線	唯信寺裏T字路			友部高校	0.22
35	市道(友)1級13号線	宍戸小前			平町	2.08
36	市道(友)1321号線	R355交差(手越)			北山公園付近	2.00
37	市道(友)2-4号線	北山公園付近			宮前	1.82
38	市道(岩)西485号線	R355交差(泉)			五霊池付近	0.62
39	市道(岩)西479号線	五霊池付近			二の鳥居下交差点	0.37
40	市道(岩)I-15号線	二の鳥居下交差点			愛宕山	0.21
小計	国土交通省					0.37
	茨城県					77.16
	笠間市					26.57
合 計						104.10

整備にあたっては、整備の優先順位を検討し順次進めるものとする。また、計画期間内に整備が完了できない路線については、次期計画に位置付け整備を進めるものとする。

