

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～	11
【施策の体系】	12
【主な取組みの内容】	13
8. 笠間市自転車ネットワーク計画	16
(1) 自転車ネットワークの考え方	16
(2) 自転車ネットワーク計画の基本方針	17
(3) 自転車ネットワーク路線の考え方と概念図	18
(4) 自転車ネットワーク形成方針	19
(5) 整備形態の考え方	22
(6) 自転車ネットワーク路線	25
【参考資料】	27

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。

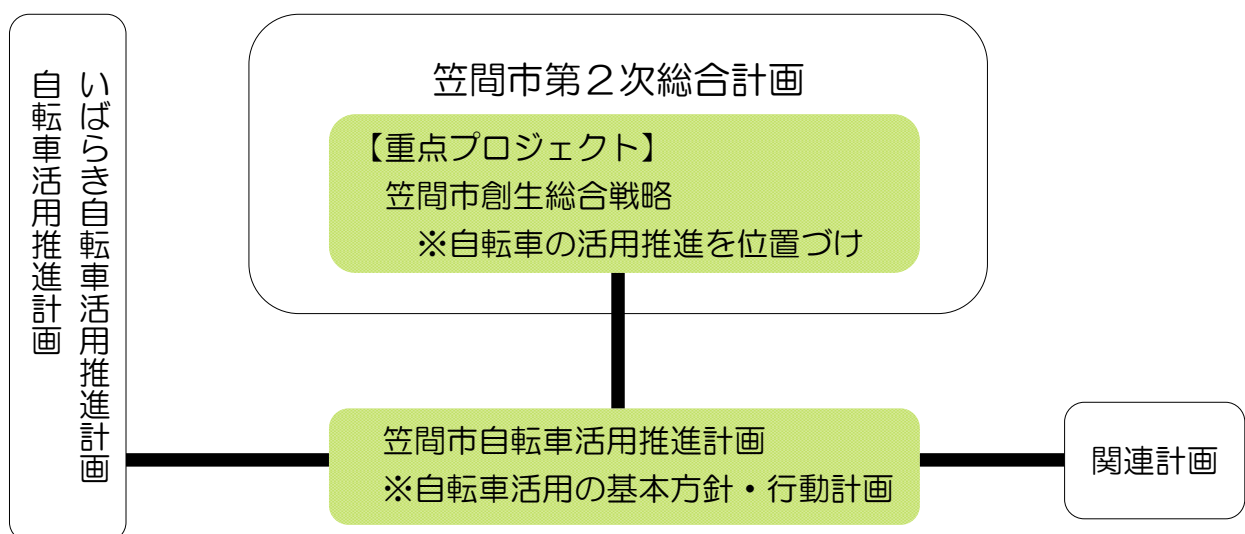
このような背景を踏まえ、本市の交通体系における自転車の位置づけを明確化するとともに、活用を促進する笠間市自転車活用推進計画（以下「本計画」という。）を策定する。

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。

【計画の関係性】



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】



自転車は・・・

- 5km以内では自動車よりも早く目的地に到着できるという調査結果があるなど、効率的な移動手段といえます
- 二酸化炭素や大気汚染物質を発生することがない環境に優しい移動手段といえます
- 来訪者の市内周遊性の向上やまちのイメージへの寄与など、地域活性化に役立つ移動手段といえます
- 生活習慣病の予防と改善対し、適度な運動と健康習慣づくりに適した移動手段といえます
- 燃料代を必要とせず、車両のメンテナンス費用などを含め、費用を抑制できる移動手段といえます

※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

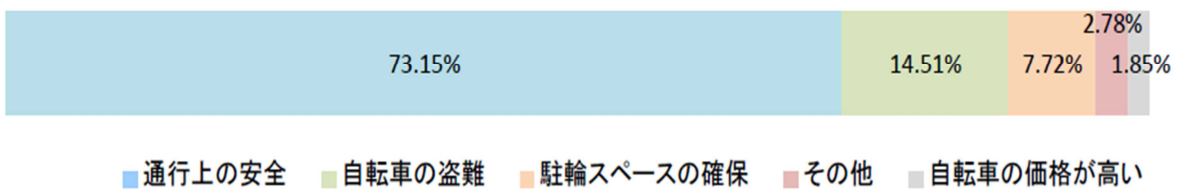
自転車利用に対しては、7割を超える方が通行上の安全を不安と感じており、自転車の利用は約1割弱となっている。また、自転車に関わる事故数は減少傾向にあるものの、通勤・通学時等において自動車、歩行者との交錯がみられるなど危険な状況も発生しているとともに、自転車に対する交通ルールの認知度等は低い傾向にある。これらの状況が不安につながっているものと考えられ、結果として、移動手段における自転車の利用率は1割程度で推移し、自転車の所有率も高いとはいえない状況となっている。

この現状から、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

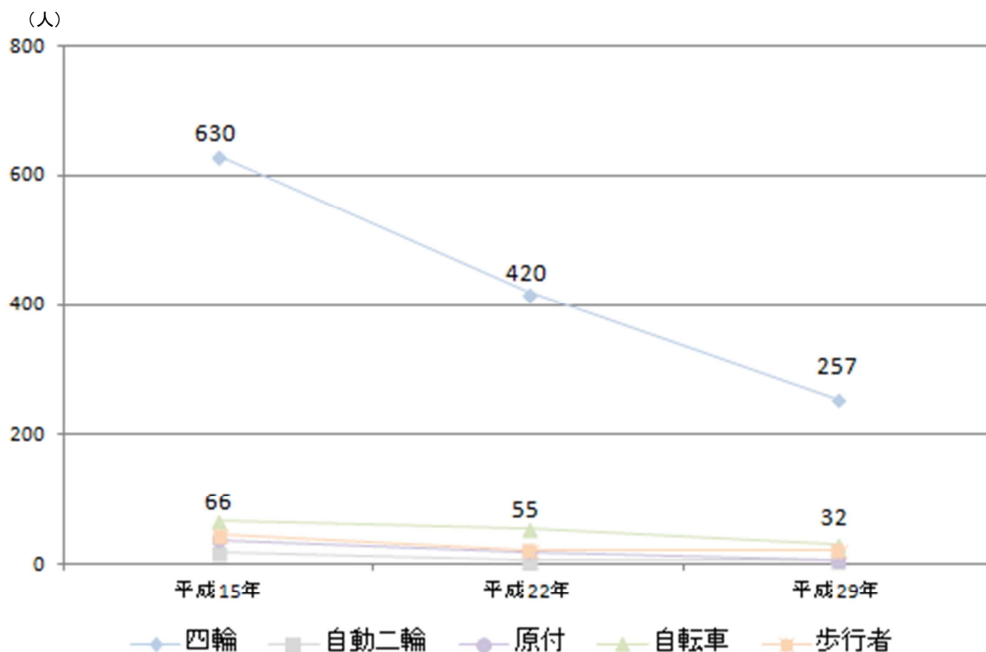
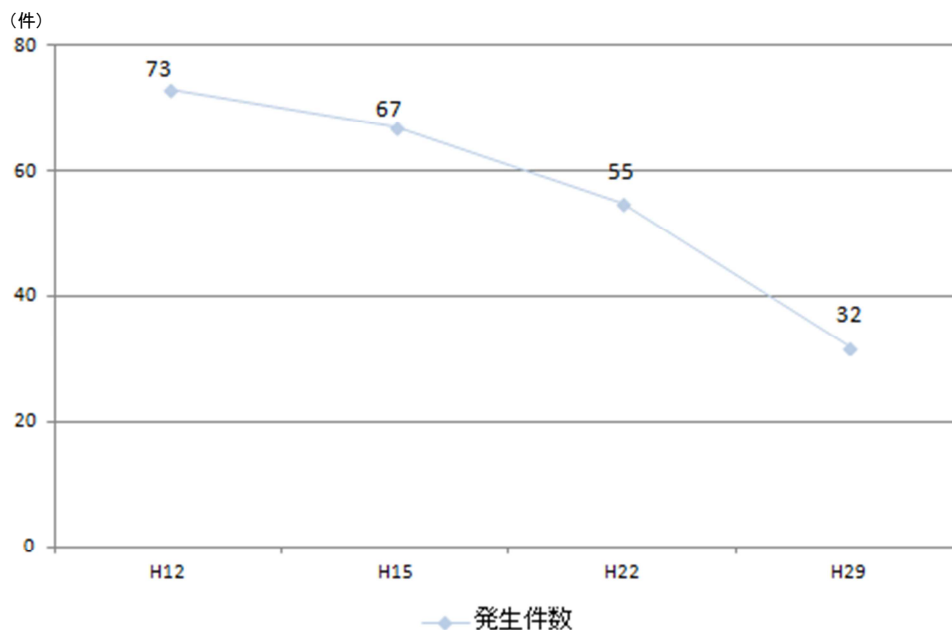


表4. 自転車に関係した事故数の推移



	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運行費用の補助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、公共交通を便利とする市民の実感度は低い状況にある。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、それぞれの施設や見どころには一定の距離があることなどから、観光面でも約 9 割が自動車での移動となっている。

この現状から、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、利用環境の向上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

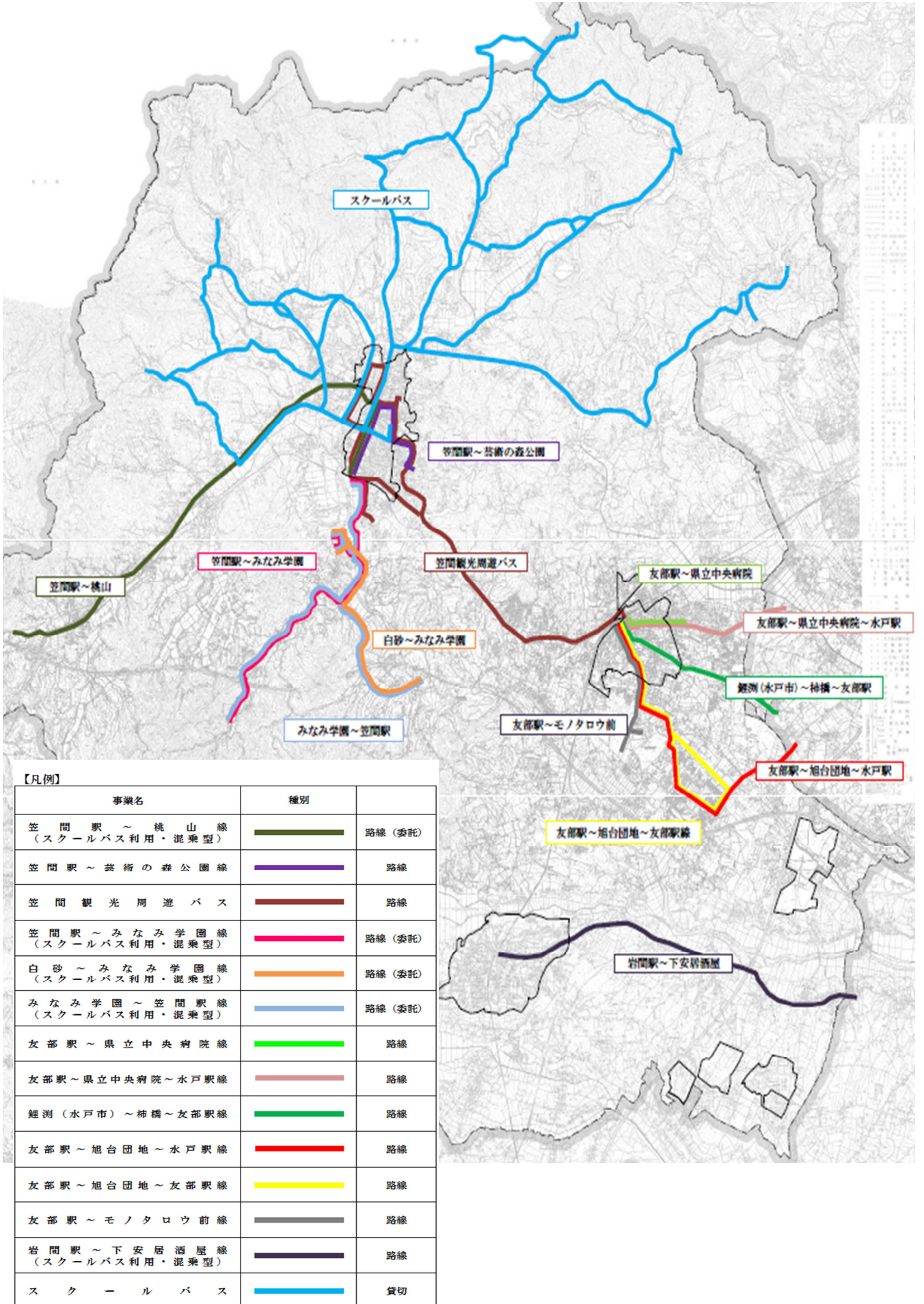


表7. 路線バス輸送人員数の推移

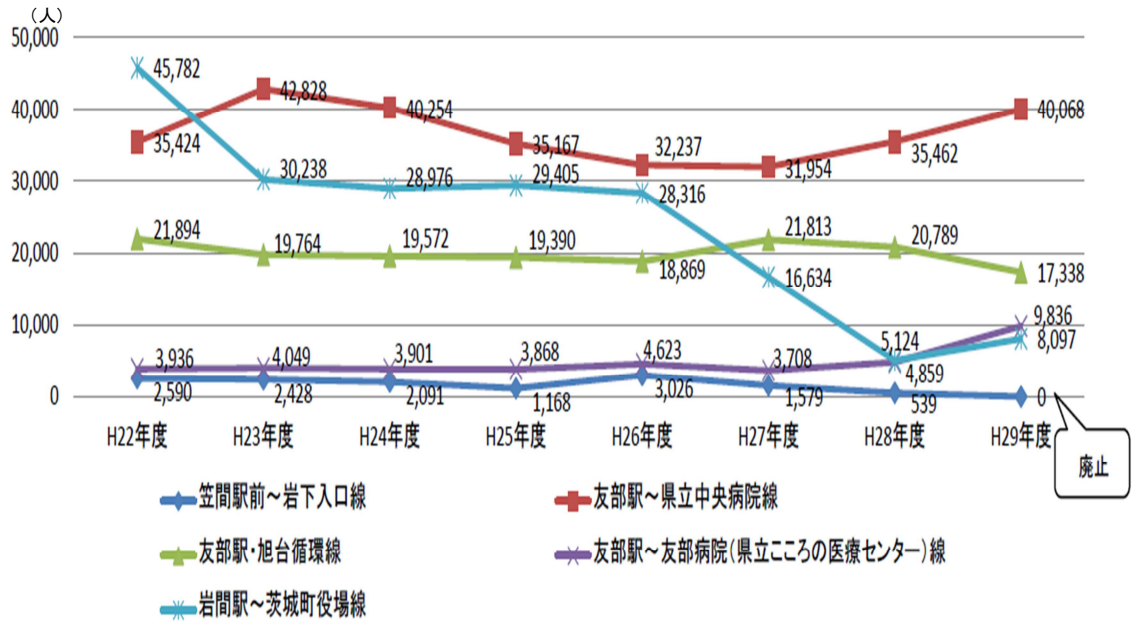
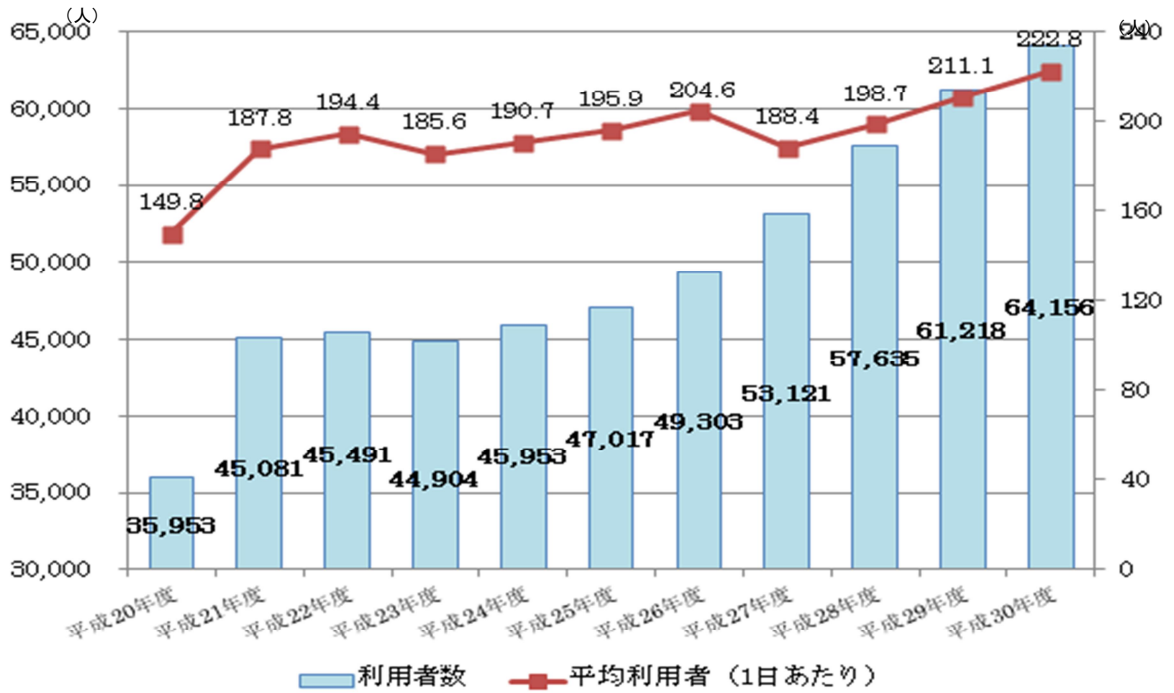


表8. デマンドタクシー利用者数の推移



※笠間市調べ

表9. 公共交通の使いやすさ

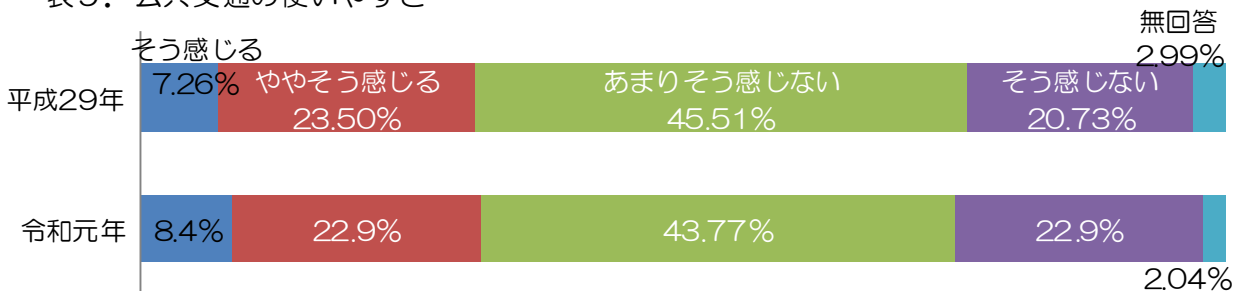


表 10. 自転車の利用頻度

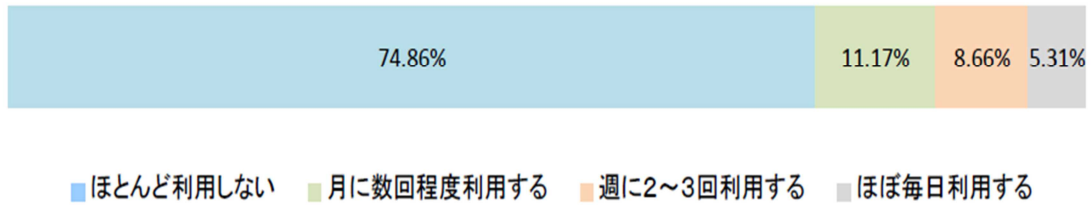
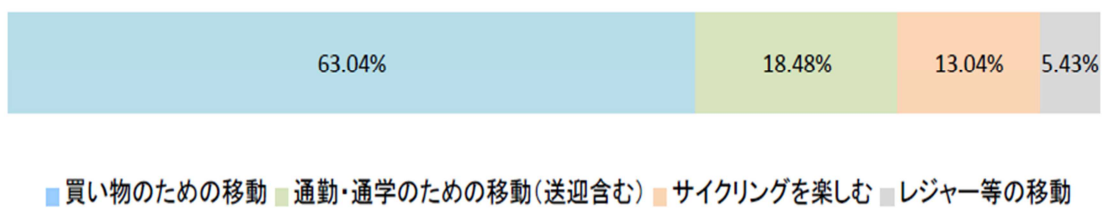


表 11. 自転車の利用目的



※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

国及び県において自転車活用に対す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、計画の策定から実行までの全体を貫くコンセプトとして、自らの行動につながる「交流が生みだす楽しさ」と設定し、市の特性、既存の資源及び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

自転車利用に対する不安の解消や市内の移動手段の充実といった現状と課題，自転車が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づける。

【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，本市の特性を踏まえて，来訪者も含めた生活での利用者，愛好者，自転車以外の移動手段の利用者など，全ての利用者を対象とした上で，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



小学校での交通安全教室



友部駅南口

(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

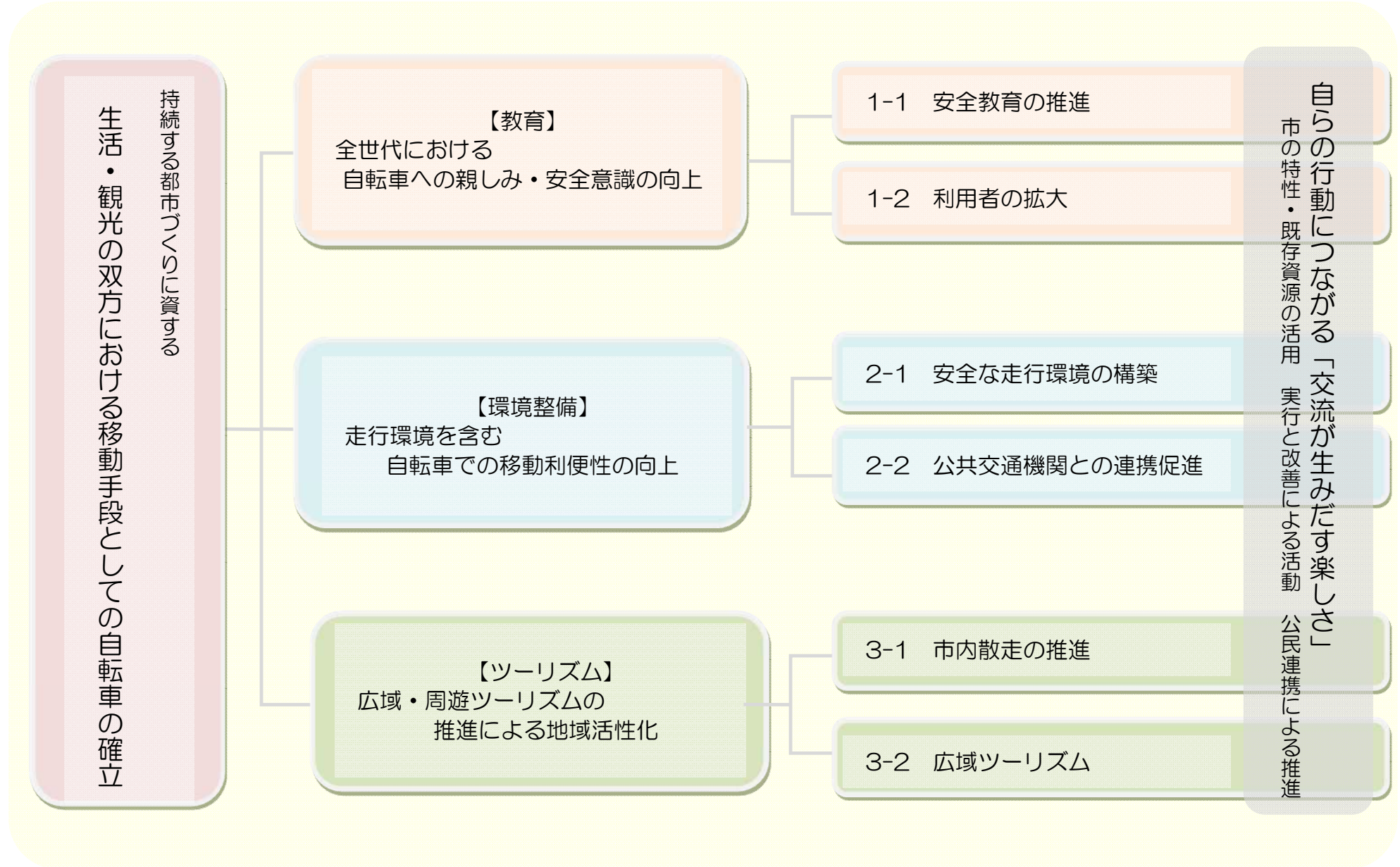


笠間自転車 de 街づくり協会でのイベント
「フォトサイクリング in 笠間」

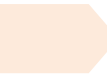

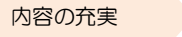
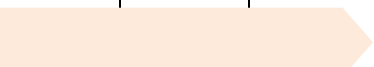
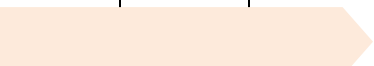

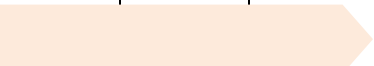

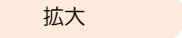
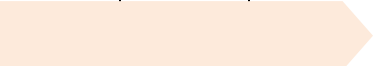

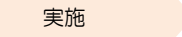


笠間駅前観光案内所のレンタサイクル






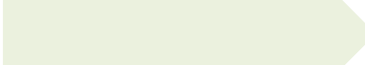
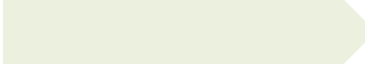

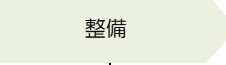


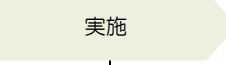
【施策の体系】



【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		
		R2	R3	R4
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				
○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		
○生活交通・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				
○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】			
○生活交通・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

(1) 自転車ネットワークの考え方

①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（平成 28 年国土交通省道路局・警察庁交通局）」（以下「ガイドライン」という。）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
- ・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
- ・市内主要観光施設等を結ぶ路線
- ・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かけて貫流している。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

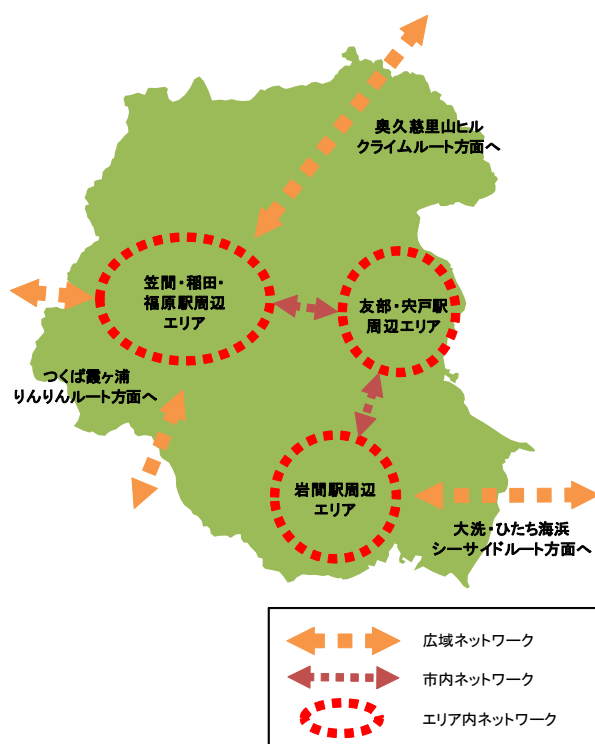
本市は、県中央に位置しており、国道 50 号線がほぼ中央を横断し、国道 355 号線がそこから南北に縦断する交通の要綱となっている。市民も来訪者も利用できるような環境整備を目指して、観光・レクリエーション利用と生活利用を融合し、自転車が安全、快適に走行でき、全体として、連続性、回遊性のあるネットワークを目指して、ネットワーク環境の整備を進めることにより、新たな自転車の利用が促進される計画を展開していく。

(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



② 暮らしと観光が融合した魅力ある自転車環境の形成

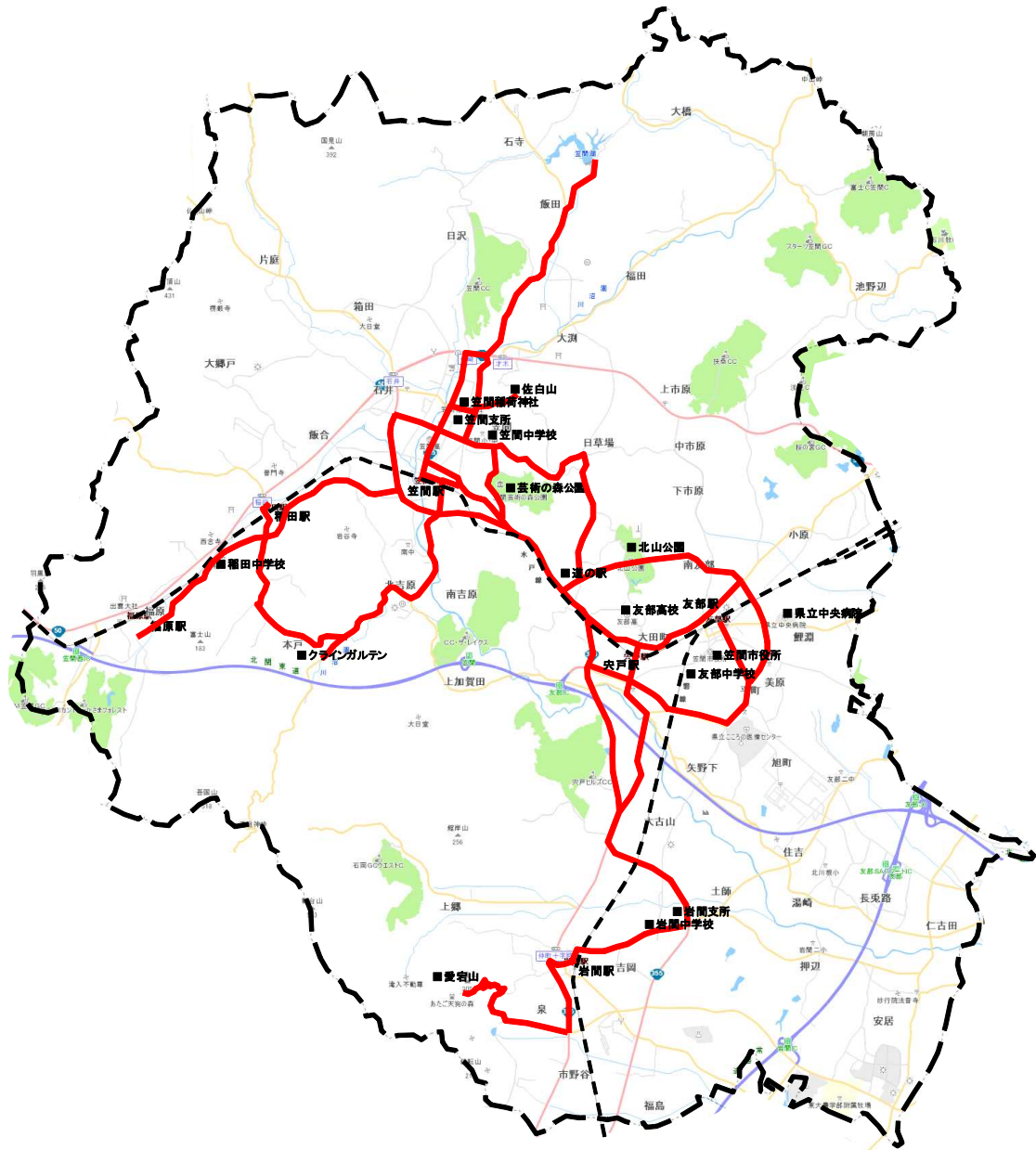
- ・ 日常利用や観光目的の自転車利用が多い地区の利便性の向上
- ・ 主要軸となる路線をつなぎネットワークを形成

「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

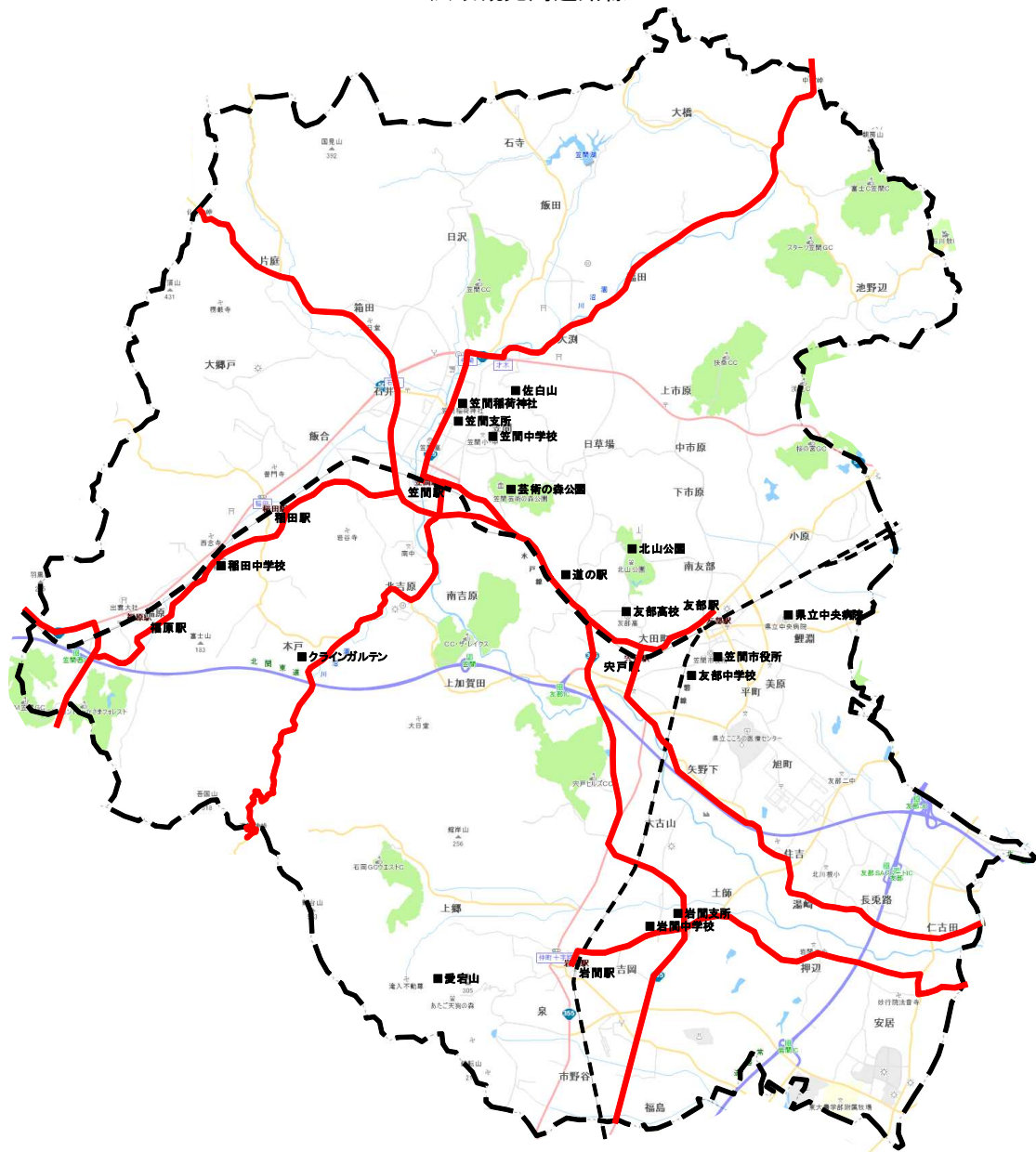
- ・自転車利用をサポートする拠点の形成（既存施設を極力活用）
- ・サポートステーション、休憩拠点等の整備

「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」

広域観光周遊路線



(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>歩道 自転車道</p> <p>緑石線等</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>※矢印標型路面標示は外側線の下に重複させることができる</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〉

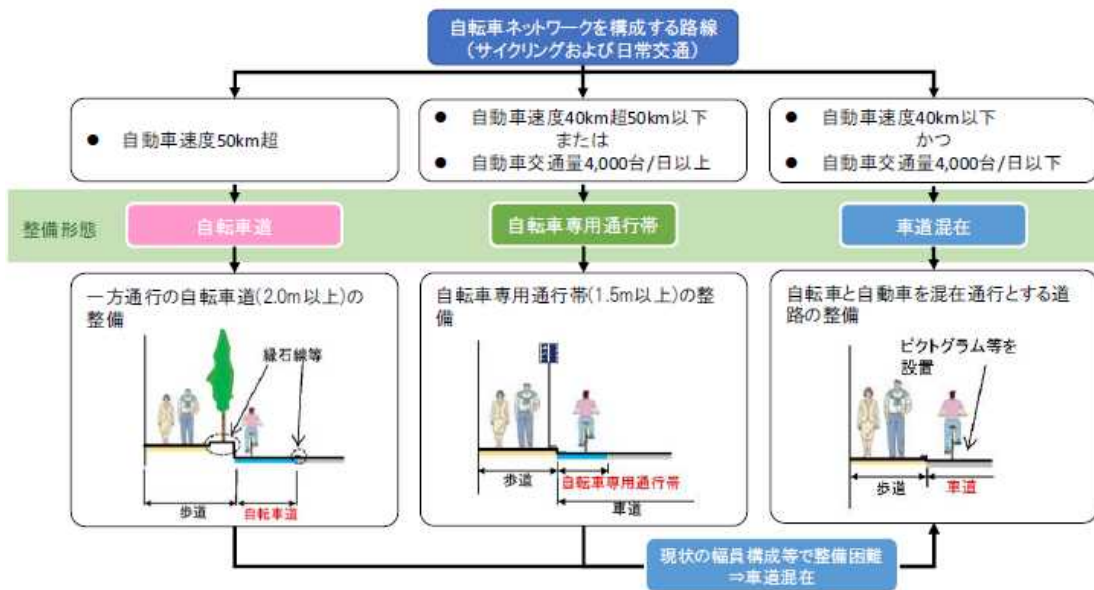
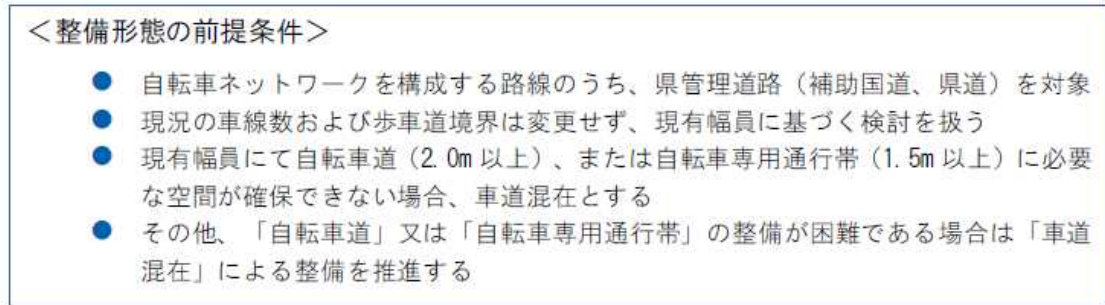


図 9.13 自転車通行空間¹⁸⁾の整備形態の考え方

〈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

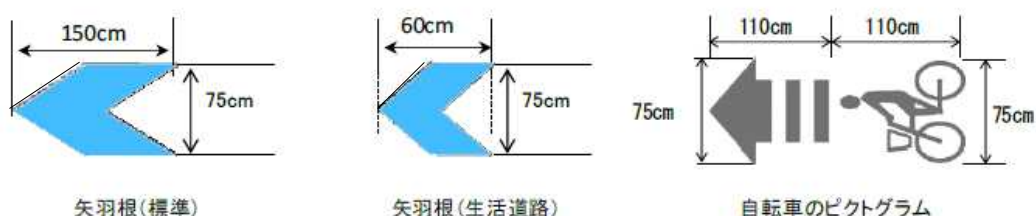


図 9.14 県版の考え方

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"> ● 矢羽根のサイズは幅 75cm、長さ 150cm を標準 ● 生活道路では幅 75cm、長さ 60cm の矢羽根とする ● 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 	<ul style="list-style-type: none"> ● 矢羽根のサイズは幅 75cm、長さ 150cm を標準 ● 矢羽根の設置間隔は 80m
	<p>街渠(側溝)</p>	<p>街渠(側溝)</p>

<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。

② 対象路線一覧

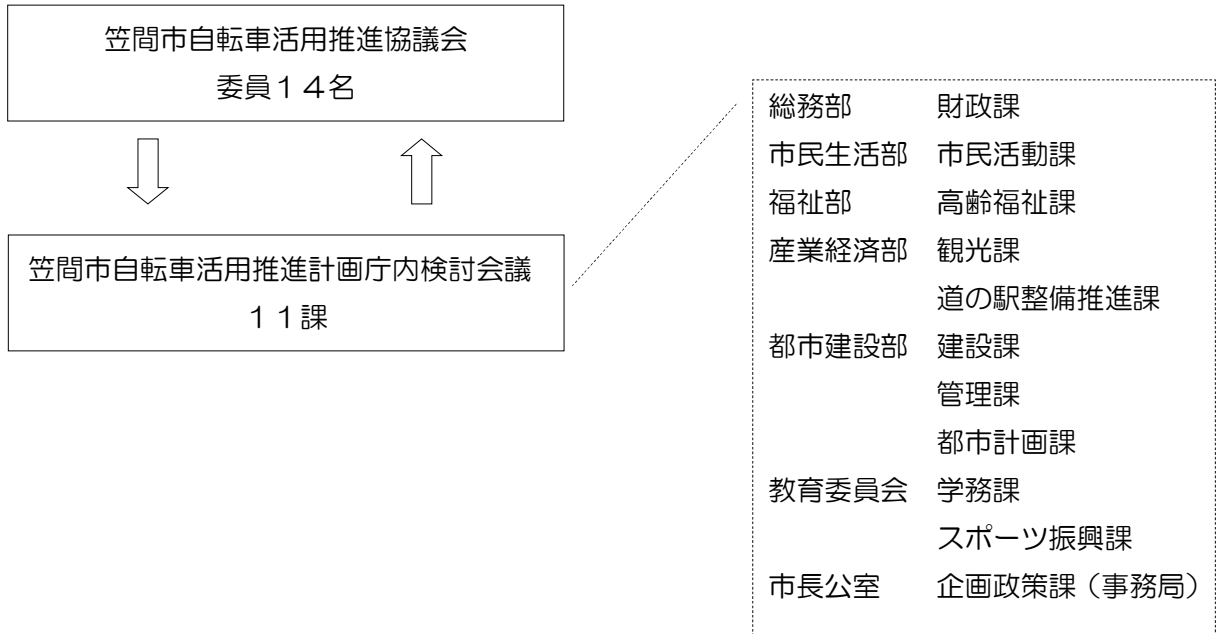
番号	道路管理者	路線区分	路線名	起点	終点	延長 (Km)
1	国土交通省	国道(国管理)	国道50号	寺崎	才木	0.37
2	茨城県	国道(県管理)	国道355号 笠間バイパス	石井	西手越	4.30
3			国道355号	寺崎	小美玉境	16.52
4			国道355号	宍戸橋付近	宍戸BP交差	1.91
5			国道355号	上町	茨城岩間交差	1.36
6			主要地方道	宇都宮笠間線	石井	栃木県境
7		日立笠間線		才木	城里境	8.30
8		笠間緒川線		金井	飯田ダム	3.10
9		笠間つくば線		八軒町	石岡境	9.30
10		大洗友部線		友部IC入口	宍戸小前	0.86
11		大洗友部線		宍戸小前	茨城町境	8.91
12		水戸岩間線		R355交差	土師T字路	3.38
13		茨城岩間線		土師T字路	茨城町境	5.35
14		県道		稲田友部線	笠間つくば交差	稲田駅
15			笠間停車場線	笠間駅	笠間駅入口	0.26
16			杉崎友部線	八反山	宮前	3.78
17			平友部停車場線	友部駅	橋爪はなさか	3.22
18			友部内原	県立中央病院	八雲1	1.42
19			杉崎友部	宮前	友部停交差	2.01
20		笠間市	市道	市道(笠)3567号線	笠間西IC入口	片山橋付近
21	市道(笠)0111号線			片山橋付近	稲田友部線交差	3.31
22	市道(笠)3589号線			稲田友部線交差	R355交差	0.88
23	市道(笠)0114号線			飯田T字路	飯田ダム	1.18
24	市道(笠)0118号線			石井南	大和田五差路	1.40
25	市道(笠)2336号線			大和田五差路	芸森入口	2.04
26	市道(笠)3027号線			金井	相生町T字路	0.17
27	市道(笠)2340号線			相生町T字路	井筒屋前	0.89
28	市道(笠)3592号線			荒町角	下市毛北	1.72
29	市道(笠)0106号線			つつじ公園入口	つつじ公園	0.84
30	市道(笠)2069号線			笠間駅	菅原スタンド前	0.36
31	市道(笠)0106号線			ギャラリーロード	日草場十字路	2.11
32	市道(笠)0107号線			日草場十字路	平町十字路	2.41
33	市道(友)2121号線			宍戸小前	橋爪はなさか	0.86
34	市道(友)2119号線			宍戸小前	大田町十字路	0.62
35	市道(友)1級15号線			大田町十字路	唯信寺裏T字路	0.37
36	市道(友)1229号線			唯信寺裏T字路	友部高校	0.22
37	市道(友)1級13号線			宍戸小前	平町	2.08
38	市道(友)1321号線			R355交差(手越)	北山公園付近	2.00
39	市道(友)2-4号線			北山公園付近	宮前	1.82
40	市道(岩)西485号線			R355交差(泉)	五霊池付近	0.62
41	市道(岩)西479号線			五霊池付近	二の鳥居下交差点	0.37
42	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					83.16
	笠間市					27.54
合 計						111.07

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。

【参考資料】

(1) 笠間市自転車活用推進計画策定に係る検討体制

①体制図



②笠間市自転車活用推進協議会委員

	氏名	所属・役職等
1	石本 真澄	市内企業勤務者 /生活者代表
2	大石 直人	茨城県土木部道路維持課 課長
3	大木 卓也	笠間自転車 de 街づくり協会 会長
4	大嶋 繁利	笠間市商工会 青年部 部長
5	小川 郁夫	東日本旅客鉄道株式会社水戸支社 総務部企画室長
6	◎金 利昭	茨城大学大学院 教授
7	鯉淵 宏一	水戸土木事務所 所長
8	鈴木 健之	笠間警察署 交通課 課長
9	中村 浩	茨城県政策企画部地域振興課 交流プロジェクト推進室長
10	箱田 信夫	笠間地区交通安全協会 会長
11	日向 涼子	モデル/サイクリスト
12	本間 敬	一般社団法人笠間観光協会 会長
13	松江 孟	笠間市PTA連絡協議会 会長
14	水越 恭子	株式会社茨城放送 レポーター

(敬称略 ◎委員長)

(2) 笠間市自転車活用推進計画策定に係る審議の経過

会議名（開催年月日）	審議事項
第1回協議会会議 （令和元年5月24日）	協議事項 （1）笠間市の現況について （2）計画の策定について （3）スケジュールについて
第1回庁内検討会議 （令和元年6月13日）	協議事項 （1）計画策定の背景について （2）笠間市自転車活用推進計画策定に向けて
第2回庁内検討会議 （令和元年7月10日）	協議事項 （1）笠間市自転車活用推進計画（仮）の基本方針について
第2回協議会会議 （令和元年7月19日）	協議事項 （1）計画（仮称）の方向性について （2）自転車イベントの開催について
第3回庁内検討会議 （令和元年9月19日）	協議事項 （1）笠間市自転車活用推進計画（仮称）（骨子案）について
第3回協議会会議 （令和元年9月27日）	協議事項 （1）笠間市自転車活用推進計画（仮称）（骨子案）について （2）かさまちライド開催について
第4回協議会会議 （令和元年11月28日）	協議事項 （1）笠間市自転車活用推進計画（案）について
第4回庁内検討会議 （令和元年12月12日）	協議事項 （1）笠間市自転車活用推進計画（案）について
第5回協議会会議 （令和2年2月21日）	協議事項 （1）パブリック・コメントの結果について （2）笠間市自転車活用推進計画（案）について

(3) 笠間市自転車活用推進協議会会議要旨

第1回笠間市自転車活用推進協議会 開催日：令和元年5月24日（金）
会議内容 （1）笠間市の現況について （2）計画の策定について （3）スケジュールについて
意見要旨 （計画策定について） ・自転車活用推進計画を策定するにあたり、上位計画との位置付けを整理した方が良い。 ・市民が自転車を使ったまちづくりという認知が必要、お互いが気を使いながら交通できると良い。 （教育について） ・小中学生の自転車運転も危ないですが、高齢者の乗り方も危ないと感じる。 ・児童の自転車離れへの対応策及び保護者も参加できるような教室があれば良い。 ・自動車の方のマナーについても考えてほしいと思う。 （環境整備について） ・自転車が安心して乗れるラインの整備も計画に盛り込んでもらいたい。 ・どういところで中学生が転んだのか等、危険個所の調査が必要と思う。 ・サイクルスタンド設置の際は、防犯面も考慮し、絵になるように設置してほしい。 ・笠間稲荷神社周辺のサイクルスタンド設置は今後の議題である。 （ツーリズムについて） ・笠間市内を自転車で走りたいと思っても、自転車の駐車場所に迷ってしまう。 ・周遊ルートが分かると良い。外から来た人でも安心して走れるような工夫がほしい。

第2回笠間市自転車活用推進協議会 開催日：令和元年7月19日（金）
会議内容 （1）計画（仮称）の方向性について
意見要旨 （計画策定について） ・自転車の走行空間を整備してから利用推進を図るよう、施策推進の手順を整理すること。 ・「健康都市かさま」なので健康についても盛り込んでほしい。 ・市役所職員の方にもノーマイカーデーの実施等、自転車通勤の促進を検討してほしい。 ・自転車を楽しむきっかけを波及していくような仕掛けづくりが必要と思う。 ・計画の中で、移動手段としての自転車の位置づけを整理してほしい。 （教育について） ・自転車の危険走行をよく見るので、幅広い層の安全教育が必要と感じる。 ・海外には自転車に親しみ楽しみながら、ルールや乗り方、メンテナンスについても学習できる取組がある。 ・「思いやり1.5メートル運動」「思いやりライト運動」等、自動車を運転する方にも交通ルールを考えてほしい。 ・道路整備後の走行指導も必要である。 ・子供だけでなく家庭も巻き込んだ交通ルールの周知が図れば、自転車についての認知が定着していくものと思う。 （環境整備について） ・交通事故の場所だけでなく、事故原因についても警察に協力依頼し把握した方がよい。 ・他地域では手作りのサイクルスタンドを設置している取組もある。そういった取組を自治体でサポートしてほしい。 ・自転車の走行空間を市民に分かりやすく表示してほしい。

(ツーリズムについて)

- ・市民の方々に「自転車素敵ね」と思ってもらえるかが始まりではないか。
- ・情報発信と店舗等関係者の理解を高めていくことが必要と思う。
- ・笠間らしい市内散走や広域ツーリズム等に可能性を感じる。

第3回笠間市自転車活用推進協議会

開催日：令和元年9月27日（金）

会議内容 (1) 笠間市自転車活用推進計画（仮称）（骨子案）について

意見要旨

(計画策定について)

- ・市民に見せていく計画書なら、分かりやすい表現にした方がよい。
- ・市の背景を整理し、コンセプトを持って施策展開していく必要がある。

(教育について)

・交通事故時には自転車側にも落ち度はある。交通弱者の意識で運転して事故につながっていくことが多い。

(環境整備について)

- ・夜道の自転車走行は暗くて危険と思う。
- ・景観デザインの専門家を入れて、街並みに即した表示をしていくこと。
- ・オーバーツーリズムにならないように整備の協議が必要である。

(ツーリズムについて)

- ・自転車での買い物は課題がある。配送サービスの利活用も考えられるが、地域の店舗と課題を共有し、実情に合ったアイデアがでてくるとよい。
- ・ヘルメットの着用も考えたレンタルが必要かもしれない。
- ・笠間稲荷神社周辺の駐輪場スペースがない。検討を始めていきたい。
- ・インバウンドも考え、多言語対応もあった方がよい。

第4回笠間市自転車活用推進協議会

開催日：令和元年11月28日（金）

会議内容 (1) 笠間市自転車活用推進計画（案）について

意見要旨

(計画策定について)

- ・目標の表記をかたい言葉ばかりでなく、市民に伝わりやすい言葉のほうがよい。
- ・矢羽根とピストグラムの色彩については、現状の景観に合わせて決めていってほしい。(青色以外での整備可)
- ・笠間稲荷門前通りは、駐輪所を設けて散策するように誘導したほうがよいと思う。
- ・大きい神社になるほど駐車や駐輪することは遠くなる。笠間稲荷神社付近に駐輪場所があるとよいと思う。
- ・ネットワーク路線には、飯田ダム等の自転車だから楽しめる場所も加えてほしい。

(教育について)

- ・自動車教習所に自転車道や自転車専用通行帯、矢羽根等を整備してもらえると良いと思う。
- ・子供だけでなく大人も巻き込んだ交通教育の機会があるとよいと思う。

(環境整備について)

- ・友部駅から市役所までが暗い。街灯を増やす、またはLED化するなど道路環境整備をしてほしい。
- ・笠間地区でも冬の時期の帰宅時間帯(中学生)は暗く、照らさないと見えないので明るくしてほしい。
- ・矢羽根の整備の際には、宅地前の配置に配慮するなど周辺住民にも配慮が必要と思う。

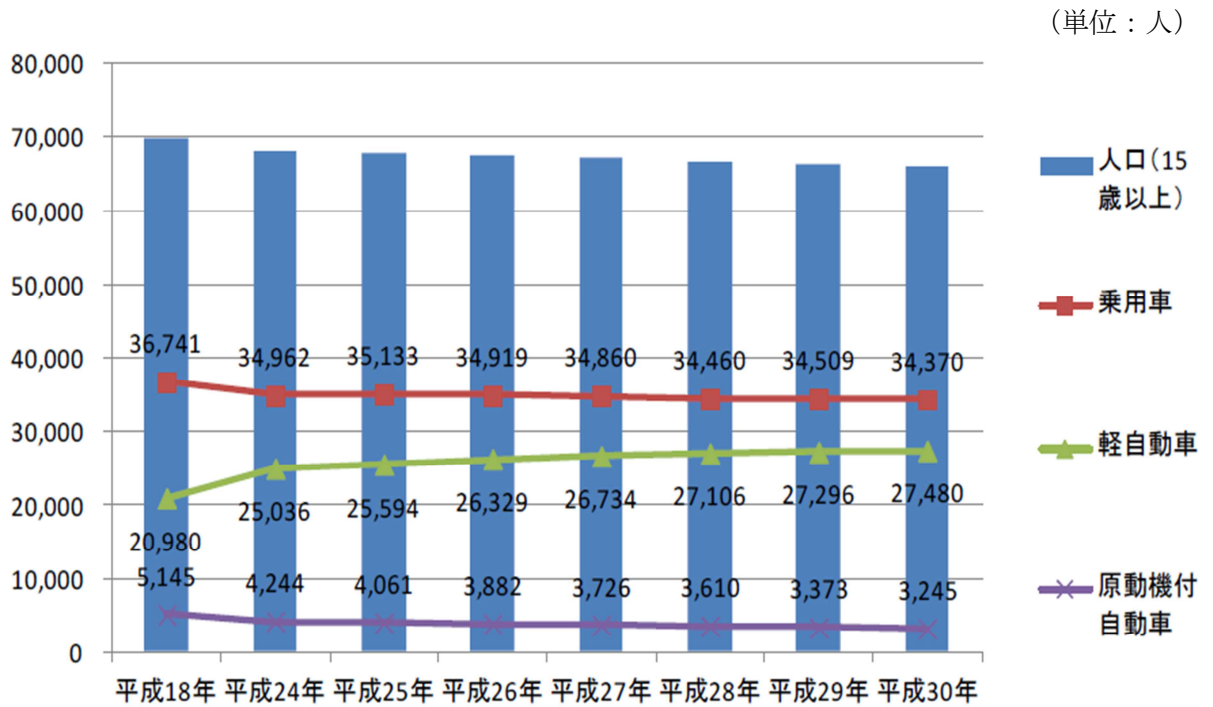
(ツーリズムについて)

- ・自転車が走りやすい路線を入れてほしい。

(4) 笠間市の現況

①自動車の保有台数

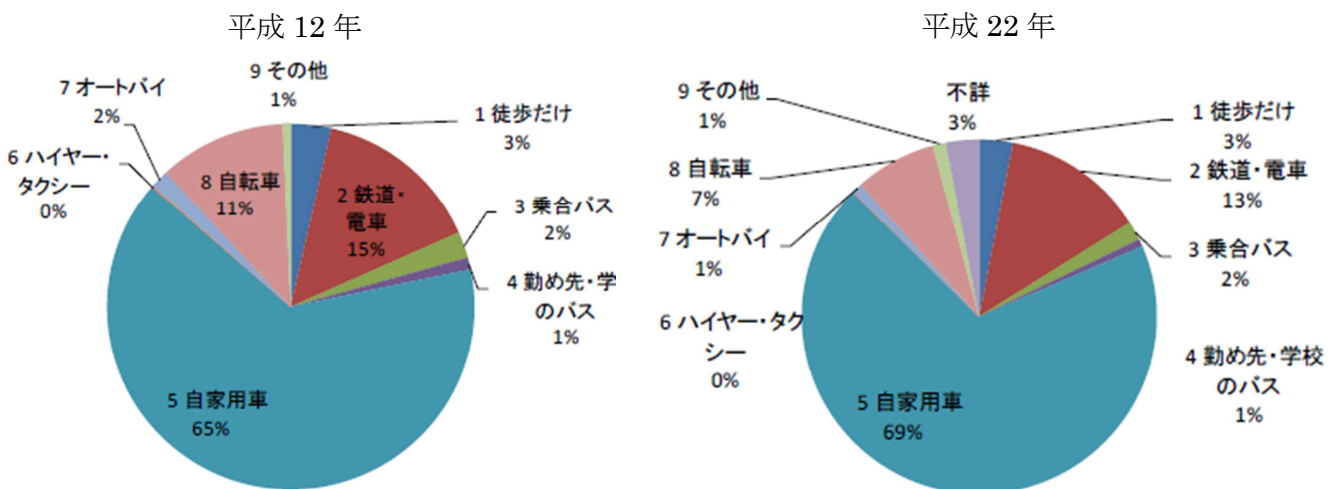
人口（15歳以上）の約5割の方が乗用車，約4割の方が軽自動車を保有しており，合わせると約9割の方が，自動車を保有している状況となっている。



※資料：茨城運輸支局・笠間市調査

②通勤・通学における自転車の利用（15歳以上）

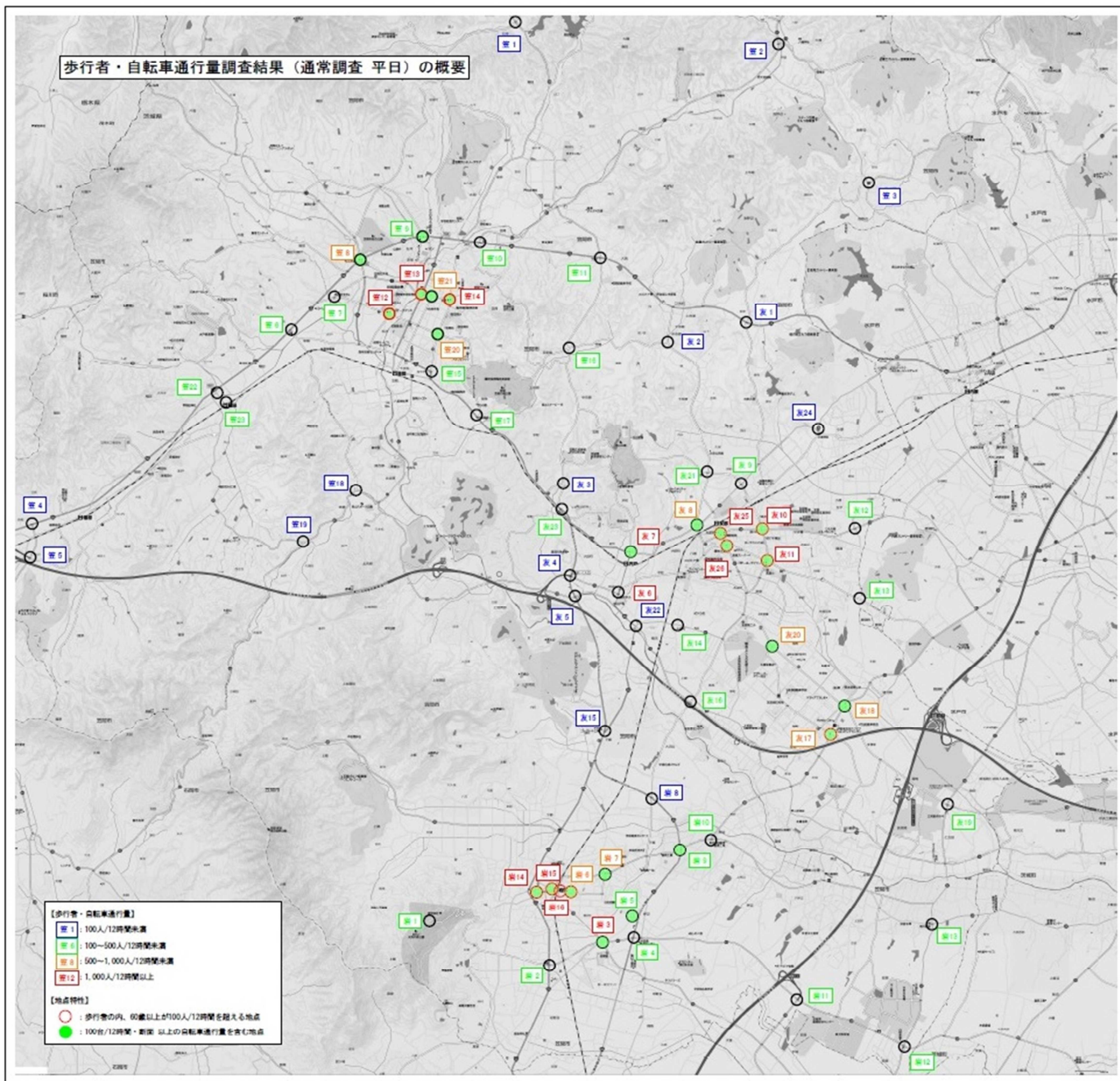
平成12年，平成22年ともに自家用車が6～7割を占めており，65%から69%と増えている。自転車は11%から7%へと減少している。



※資料：国勢調査

③歩行者・自転車通行量調査結果（通常調査 平日）の概要

笠間駅北側，友部駅周辺，岩間駅東側の3地区に1,000人/12時間以上の赤い地点が集中しているが，500～1,000人/12時間未満のオレンジ地点や，100～500人/12時間未満の緑地点は，市内に広く分布していることから移動拠点は広範囲となっていることが分かる。



※歩行者・自転車通行量調査結果（通常調査・平日）の概要：平成27年笠間市調査

⑤笠間市通学路危険箇所対策

平成 27 年度以降、通学路の危険箇所について毎年 6 月に調査を実施し、8 月に合同点検を実施している。(以下は中学生の通学路上の報告箇所)

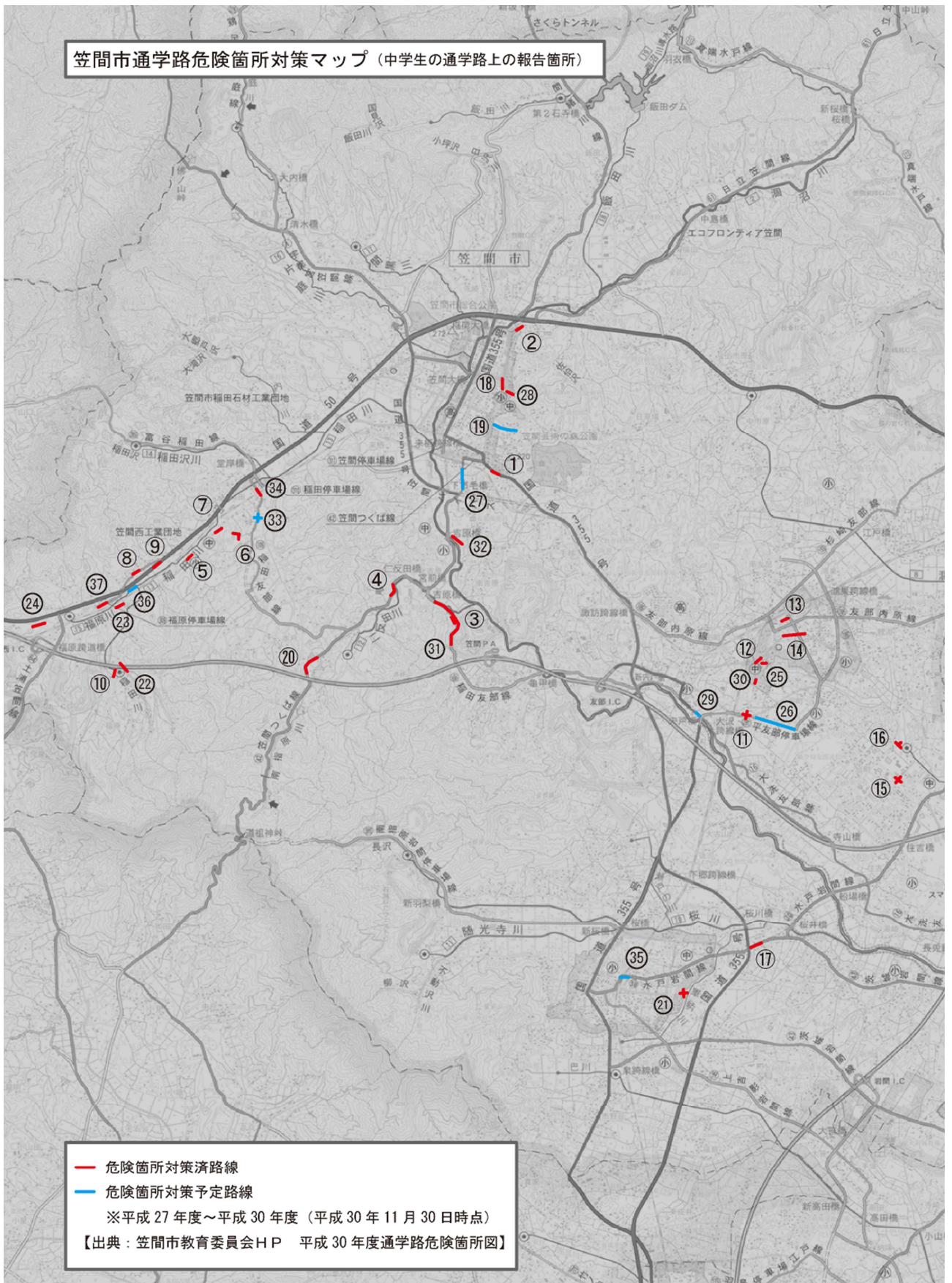
No.	路線名	名称(場所)	状況	内容
①	国道 355 号線	畑岡商店脇の国道 355 号の T 字路と かつら陶芸前信号	国道のため通行量は多く、自動車はかなり速度を出している。国道は並木からの坂道が続くカーブしていて見通しも悪い。畑岡商店前の T 字路は国道に出る際危険である。かつら陶芸前に押しボタン信号と横断歩道があるが、信号無視の車両も多いと保護者からの報告がある。	【警察署】停止線の塗り替え実施(完了済) 【県:水戸土木】路面標示による注意喚起を実施(完了済) 【学校】通学路の変更・迂回等を検討(歩道整備により変更なし)
②	市道(笠) 2340 号線	大越理容店脇の路地の T 字路(笠間 387-1)	路地から通りに出る際、自動車も自転車も一時停止を怠り、事故が発生しやすい。通行量も多く見通しもよくない。	【市:管理】点検後、区画線引直し、薄層カー舗装を実施(完了済)
③	県道 109 号 稲田友部線	稲田友部線笠間市 上加賀田カントリークラブザレイクス入口付近(上加賀田 890 付近)	道路の両側から倒木や枝などが路側帯に突き出ていることがあり、生徒が避けようとして車道に出て事故にあう可能性が高い。また、路側帯に砂利や石がたまっており滑りやすくなっている。スピードを出している車が多い。	【県:水戸土木】倒木、枝撤去、除草等実施(完了済)
④	県道 42 号 笠間つくば線	県道笠間つくば線 笠間市来栖・本戸の境界付近(来栖 2884 付近)	路側帯部分が狭く雑草が生い茂り、路側帯まで覆っていることがある。これを避けようとして車道にはみ出て走行することがあり危険である。	【県:水戸土木】道路の除草を実施し、区画線の再設置を行う(完了済)
⑤	市道(笠) 1 級 11 号線	稲田小学校前道路(稲田 2151-4 付近)	見通しが悪く、下り坂になっている。スピードを出す車両も多く危険。草も生えてさらに見通しが悪くなっている。	【市:管理】道路の除草を実施(完了済)
⑥	市道(笠) 3190 号線	稲田 2077 付近	S 字カーブの坂道で、見通しが悪く危険。草木が生えさらに見通しが悪く、減速せずに通る車両も多い。	【市:管理】道路の除草を実施(完了済)
⑦	市道(笠) 1 級 11 号線	稲田中学校東(稲田 2049-4 付近)	横断歩道はあるが坂道で見通しが悪いのにスピードを出す車両が多く危険。減速を促す措置がほしい。	【市:管理】ダイヤマーク及び減速を促すための路面表示を検討(完了済)
⑧	県道 309 号 福原停車場線	福原停車場線(福原 2415 付近)	路側帯はあるが、幅が狭くすぐ脇に段差があり、転落が心配される。下校時福原方面へ向かう時が心配である。	【県:水戸土木】視線誘導標を設置(令和 2 年度中に視線誘導標の設置予定)
⑨	国道 50 号線	国道 50 号線福原信号交差点(かさま西モニュメント前)	通過する車やトラックが多い。	【国土交通省】交通事故状況及び道路構造・特性を考慮し必要に応じ交通安全施設の設置を検討(完了済) 【学校】立哨により対応
⑩	市道(笠) 1 級 12 号線	新蔵前橋付近(福原 4097 付近)	車の通行量が多く、横断歩道が無いので危険である。	【市:管理】路面標示による対策を検討(完了済)
⑪	県道 281 号 平友部停車場線	県道平友部停車場線富士観光バス前交差点(平町 1832-5 付近)	朝の通学時間帯は交通量が多く危険。道路が狭く見通しが悪い。	【県:水戸土木】路面標示「交差点注意」施工、道路の拡幅整備を一部実施(完了済)
⑫	市道(友) 1 級 13 号線 市道(友) 1 級 14 号線	かどや分店前(中央 4-1-1 付近)	交差点の見通しが悪く、市役所方面からの左折車との接触する危険性がある。自転車同士の接触の危険性有り。交差点付近が狭いため生徒が道路をふさいでしまっている。	【学校】立哨による対応を強化
⑬	市道(友) 1 級 4 号線 市道(友) 2 級 7 号線	駅前(塚越理容店・須藤酒店)(八雲 1 丁目 1-10 付近～)	電柱を避けると車道にはみ出て車両との接触する危険性がある。歩道の幅が狭く傷みがある。横断歩道の表示も薄い。	【警察署】横断歩道標示塗り替えを実施(完了済)
⑭	市道(友) 1 級 6 号線 市道(友) 1 級 13 号線	まごころ通り(中央 1 丁目 1-30～付近, 平町交差点)	電柱標識を避けるため歩行者と接触の危険性有り。市立病院前見通しが悪い。舗装が傷み転倒の危険性有り。	【市:管理】道路の補修を実施(完了済) 【学校】交通安全教育を実施

No.	路線名	名称（場所）	状況	内容
⑮	市道（友）1級9号線	二中裏門からジョイフル山新を右側に見て最初の信号機のある交差点（旭町492-1付近）	ジョイフル山新への来店者との接触が考えられる。特に信号機を使わないで右折する生徒が危険である。	【学校】交通安全教育の実施、立哨による対応を強化
⑯	市道（友）1級8号線 市道（友）3122号線	二中正門から北側の道路に面している柿橋方面からくるT字路（随分附1258-3付近）	柿橋方面から来る生徒とドライバーお互いに見通しが悪く危険である。	【市：管理】路面標示（交差点注意、T字路表示）による注意喚起を実施（完了済）
⑰	県道43号 茨城岩間線	茨城岩間線土師セブンイレブン～土師十字路（土師1217-3付近）	車の通りが多く、センターラインはあるものの自転車が通行する道幅が狭いためラインの内側にはみ出して通行しなければならない箇所があり、すれ違う際非常に危険である。	【県：水戸土木】現道に歩道を整備する用地がないことから、路面標示により注意喚起を実施（完了済）
⑱	市道（笠）3592号線	市道（笠）3592号線 笠間市笠間字柵形地内 笠間市笠間地内旧ホテル井筒屋までの通り・日動美術館入口バス停付近の通り	市内のメインストリートの一つであり、交通量も多く中間に見通しの悪いカーブがある。歩道はあるが、狭く段差や傾斜があり、通学児童が安全に歩行するための改善が必要である。また、ゲリラ豪雨の際には冠水してしまう状況にあり、非常に危険。	【市：建設】平成29年度、歩道整備の計画を予定（完了済）
⑲	市道（笠）2111号線 市道（笠）2111号線	市道（笠）2111号線 笠間市笠間字花香町地内	幅員が狭く、歩道がないため、通学児童及び自転車が通行する際には自動車と急接近し非常に危険。	【市：建設】歩道整備の計画を予定（対応中）
⑳	県道42号 笠間つくば線	県道42号笠間つくば線 笠間市本戸笠間クラインガルデン付近 南指原停留所	道路形状から前後がカーブで見通しが悪い。石岡・八郷方面への迂回路で車両が速度を出す道路でもある。日が短くなると山間部で暗くなり危険。	【警察署】横断歩道の設置（完了済） 【県：水戸土木】平成28年度、照明灯の設置（完了済）
㉑	市道（岩）308号線	市道（岩）308号線 吉岡中央交差点の東（吉岡211-1付近）	駅東口より国道355号へつながる道が開通したため交通量が増加した。生徒が登下校する側は一時停止、駅から355号への道が優先道路となっている。開通当初は一時停止と気付かず通過する車や生徒が多かったがスクールガードリーダーや学校を中心に交通安全指導を行っている。	【市：管理】平成28年度、路面標示（カラー）等の設置（完了済） 【警察署】指導取締を強化
㉒	市道（笠）0112号線	市道（笠）0112号線 福原4097番地そばの高速下の大きなカーブ	大きなカーブで見通しが悪いのに飛ばす車が多く、カーブの先端が細いT字路になっていて、その道路への出入りが危険。	【警察署】横断歩道の設置（完了済） 【市：管理】横断歩道が設置された場合、路面標示の設置（完了済）
㉓	市道（笠）0112号線	市道（笠）0112号線 福原駅南側線路沿いの道路	福原駅前や、駅前の道幅が狭いのに交通量が多く危険。	【警察署】一時停止標識の設置（完了済） 【市：管理】路面標示の設置（完了済）
㉔	市道（笠）3234号線	市道（笠）3234号線 福原駅西側へ延びる道路	道幅が狭く、見通しが悪い。車の交通量はさほどではないがスピードを出している。	【警察署】パトロール等を強化 【市：管理】路面標示の設置（完了済） 【市：学務】沿道の地権者へ樹木の剪定、伐採を依頼（完了済）
㉕	市道（友）3161号線	市道（友）3161号線 中央3丁目1～12番付近	道幅が狭く見通しが悪い。T字路のところにカーブミラーがあるが、片側だけで友部中学校側から下って来る自転車の確認はできない。	【市：管理】平成28年度、カーブミラーの増設（完了済）

No.	路線名	名称(場所)	状況	内容
②⑥	県道 281 号 平友部停車場線	県道 281 号平友部 停車場線 JA 友部ライスセ ンター付近	道幅が狭く交通量も多い。大型車も多く通る。	【警察署】指導取締の強化 【県：水戸土木】道路の拡幅 整備を実施(用地買収及び工 事対応中)
②⑦	県道笠間つ くば線	下市毛ポンプ場～ 国道 355 号バイ パス付近	笠間小学校及び笠間中学校の通学路であり、 歩道が一部未整備であることから、通学児童 が通行する際には、自動車と急接近し非常に 危険である。	【県：水戸土木】歩道整備を 実施(対応中)
②⑧	市道(笠) 0106 号線	日動美術館前の通 り	交通量が多い。増加が予想される。道幅が狭 い。	【警察署】パトロールの強化 【市：学務】立哨指導の強化
②⑨	県道平友部 停車場線 県道大洗友 部線 国道 355 号	宍戸橋付近交差点	道幅が狭く、見通しが悪い。交通量が多い。 路側帯がない。路面表示「とまれ」や停止線 が消えかかっている。	【警察署】一時停止標示塗替 えを予定 【県：水戸土木】宍戸橋付近 の交差点改良を予定、大洗友 部線の拡幅工事を実施(対応 中)。
③⑩	市道(友)1 級 14 号線	友部中プールから ビーチ付近	交通量が多い。路側帯がない。 道幅が狭い。ビーチ前交差点に横断歩道がない。	【警察署】30 キロ規制表示塗 替えを実施(完了済)
③⑪	県道稲田友 部線	CC レイクス～南 山スポーツ公園付 近	笠間市立みなみ学園義務教育学校の通学路で あり、歩道が無く、高低差があり見通しの悪 いカーブがある。通学生徒が通行する際には、 自動車と急接近し非常に危険である。	【県：水戸土木】自転車通学 者の安全確保を図るため、即 効対策として路肩土砂を撤 去(完了済)
③⑫	市道(笠) 0231 号線	下市毛 1315 付近 (市営住宅南側)	塀の倒壊が懸念される。雑草の繁茂。川側に ガードレールがない。信号機や標識がない。 見通しが悪い。	【市：学務】民有地所有者へ 塀処置の申入れを要請
③⑬	県道稲田友 部線 市道来栖本 戸線 市道(笠) 0111 号線	県道稲田友部線十 字路	交通量が多い。出会い頭の事故が心配。信号 を付けてほしい。	【市：管理】ミラ設置(完了済) 【警察署】信号機設置要望 (調査中)～3・4年後の全 線開通時再検討予定
③⑭	県道稲田友 部線	稲田駅西南西踏切 と近くの T 字路	交通量が多い。道幅が狭い。片側交互通行。 歩道がない。T 字路に信号がなく、交通量が多 い。	【警察署】パトロールの強化
③⑮	県道水戸岩 間線	J R 常磐線川根踏 切	J R 岩間駅より友部駅方向に約 100m 行った ところにある川根踏切は、センターラインの ある踏切であるが、歩道や自転車専用道がなく、 両側に約 30cm のラインがひかれている だけである。岩間駅西口から岩間中学校や笠 間市役所岩間支所方向へまたその逆方向への 自動車の通行がとて多く、自動車との接触 や歩行者との接触、またそれによる線路内へ の転倒も考えられ、大変危険である。	【県：水戸土木】「歩行者注 意」等の路面標示を検討(調 整中)
③⑯	主要地方道 土浦笠間線	福原駅付近の道路	歩道もない狭い道で、緩やかなカーブが続き、 民家も多く、見通しが悪い。通勤時間帯には たくさんの車がスピードを出して通り、危険 である。	【県：水戸土木】区画線の再 設置(調整中) 【警察署】停止線の塗替(完 了済)
③⑰	市道(笠) 3582 号線	福原跨線橋付近の 道路	歩道もない狭い道で、緩やかなカーブが続き、 民家も多く、見通しが悪い。通勤時間帯には たくさんの車がスピードを出して通り、危険 である。	【市：管理】通学路注意の路 面表示(完了済)

※笠間市教育委員会ホームページより平成 30 年度通学路危険箇所合同点検一覧表から抜粋

笠間市通学路危険箇所対策マップ（中学生の通学路上の報告箇所）



⑥笠間市内の自転車が関連した事故

年	発生件数	死者数	負傷者数
25	23	1	22
26	39	1	38
27	26	1	25
28	25	1	24
29	32	0	32

※ 死者数はすべて自転車と自動車の衝突事故によるものであり、自転車利用者が加害者になっているものはありません。

⑦イベント等の取り組み

2017年に発足した笠間自転車 de 街づくり協会において、サイクルツーリズムの推進と地域活性化を図る取組みが活発に展開されている。

イベント名	参加者数
フォトサイクリングかさま 2018	50
フォトサイクリングかさま 2019	80

⑧保険加入状況

保険加入	加入している	加入していない	わからない
人数	37.9%	53.9%	8.2%

【資料：いばらきネットモニターアンケート H31.3 調査】

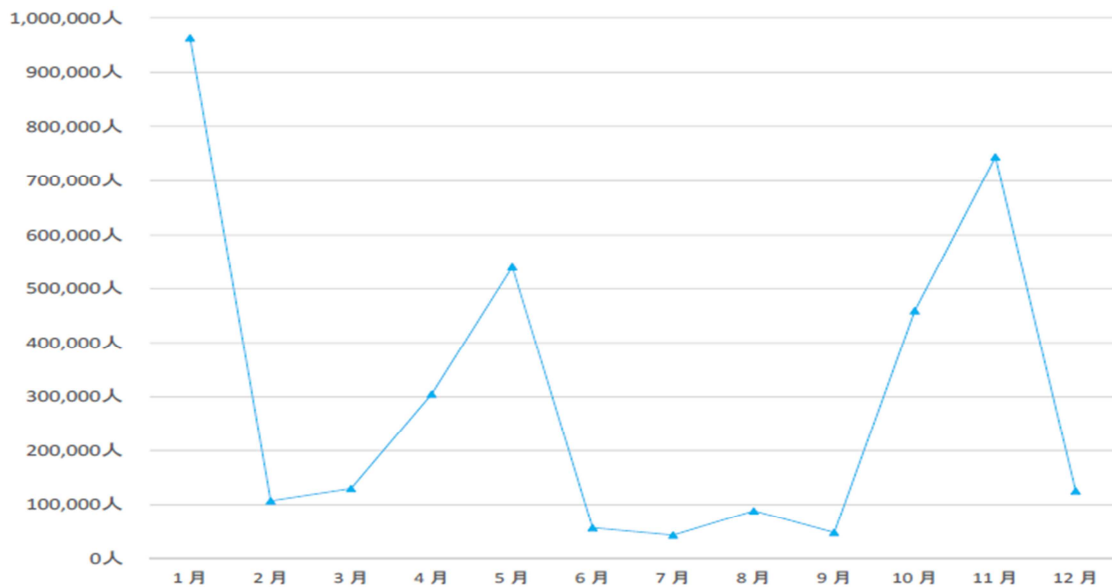
⑨入込観光客数

交通手段の内訳をみると「うち自家用車・その他利用」が9割を超えており、ほとんどの方が自家用車で来訪していることが分かる。

区分	平成18年度	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年
入込観光客数	3,035,100	3,547,500	3,521,300	3,520,700	3,612,000	3,551,800
日帰り客数	2,822,600	3,306,100	3,181,318	3,259,922	3,461,488	3,318,908
宿泊客数	212,500	241,400	339,982	260,778	150,512	232,892
県外客数	1,031,900	1,968,800	1,942,772	1,590,828	1,685,612	1,732,568
県内客数	2,003,200	1,578,700	1,578,528	1,929,872	1,926,388	1,819,232
うち鉄道・定期バス利用	—	185,700	97,153	78,230	150,512	58,214
うち貸し切りバス利用	—	167,200	218,567	182,548	120,388	116,464
うち自家用車・その他利用	—	3,194,600	3,205,580	3,259,923	3,341,100	3,377,122

【資料：観光客動態調査】

⑩月別観光客動態（2016年）



【資料：笠間市観光基本計画】

（4）用語集(あいうえお順)

●サイクルツーリズム

自転車（サイクル）を活用した観光形態（ツーリズム）のこと。自転車に乗ることが主な目的の観光旅行だけでなく、観光旅行における単なる移動手段の一つとして自転車を利用することも含まれる。

●サイクリスト

サイクリングをする人。また、自転車競技の選手のこと。

●サポートステーション

駐輪ラックの設置、空気入れや工具の貸出等を提供する施設のこと。

●散走

散歩感覚で自転車を走らせ、その場所、その時間ならではの出会いや発見を楽しむこと。

●シェアサイクル

ICT 技術をつかって、他の人と自転車をシェア（共有）し、好きなタイミング、好きな場所で、好きな時間利用するためのサービスのこと。通常、複数設置したサイクルポートと呼ばれる無人の自転車貸出拠点で、自転車の貸出や返却を行う。

●自転車活用推進計画

自転車活用推進法に基づき、自転車の活用の推進に関する施策の総合的かつ計画的な推進を

図るための基本計画のこと（2018年6月閣議決定）。

●自転車活用推進法

自転車の活用を総合的かつ計画的に推進することを目的とした法律のこと（2017年5月施行）。自転車の活用の推進に関して、基本理念や国の責務、施策の基本となる事項などが定められている。

●自転車通行空間

歩行者、自転車、自動車とともに安全で快適に通行できるよう、車道や歩道上で構造的あるいは視覚的な分離を図ることや、視覚的に通行位置を明示するなどにより整備された自転車の通行部分のこと。

●自転車分担率

すべての交通手段の中で自転車が利用されている比率のこと。

●自転車道

自転車が歩行者と車から物理的に分離された道路空間のこと。

●ツーリングイベント

複数人が集まり、自転車などで外出する行事や催し物のこと。

●レンタサイクル

貸し自転車サービスのこと。通常、利用・返却は同じ場所で行う必要がある。

●ライド

自転車走行すること。

●Maas

ICTを活用して交通をクラウド化し、マイカー以外のすべての交通手段によるモビリティ（移動）を1つのサービスとしてとらえ、シームレスにつなぐ新たな「移動」の概念。

【用語の出典】

- ・いばらき自転車活用推進計画
- ・国土交通省ホームページ