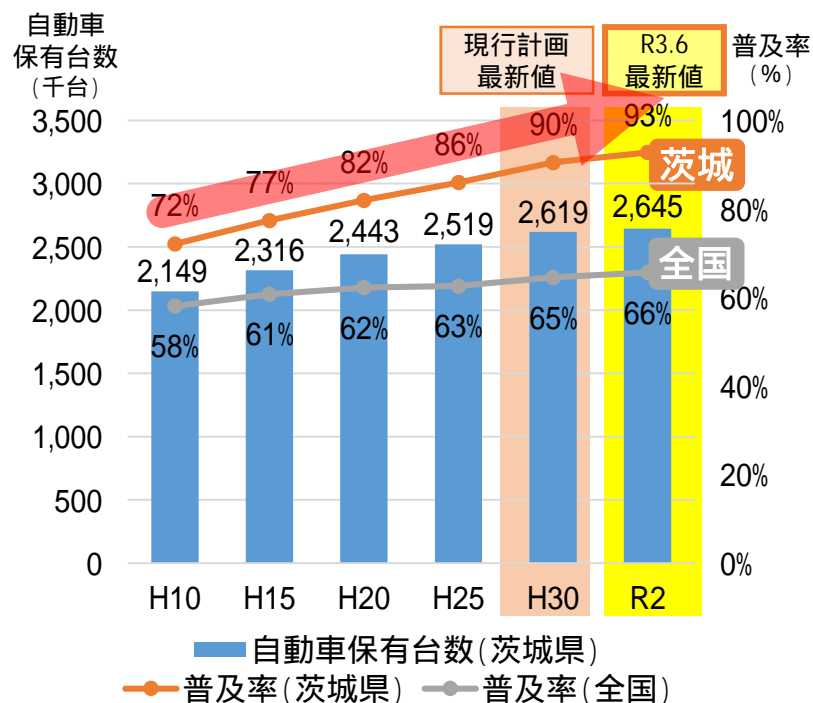


2 . 茨城県における自転車を取り巻く 現状について

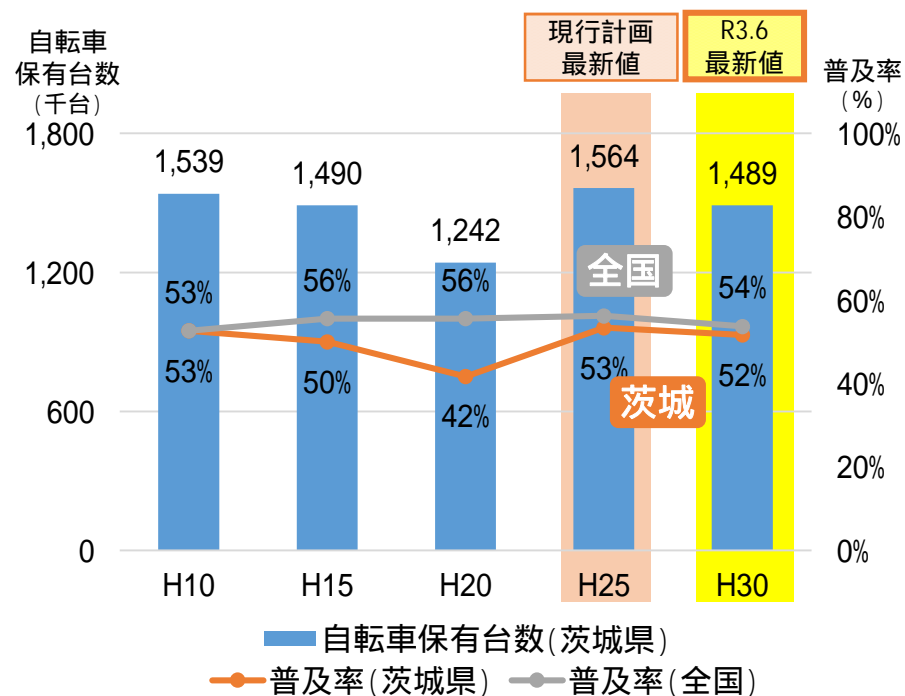
2.1 交通特性

(1) 茨城県の自動車・自転車の普及状況

- クルマの保有台数は増加傾向、その普及率は全国平均を上回り、計画策定後も増加している。
- 自転車保有台数は、平成25年に増加したが、平成30年には再び減少傾向にある。
- 自転車普及率(=自転車保有台数/人口)は全国平均を下回る。



出典: 一般財団法人 自動車検査登録情報協会
<自動車保有台数・普及率>

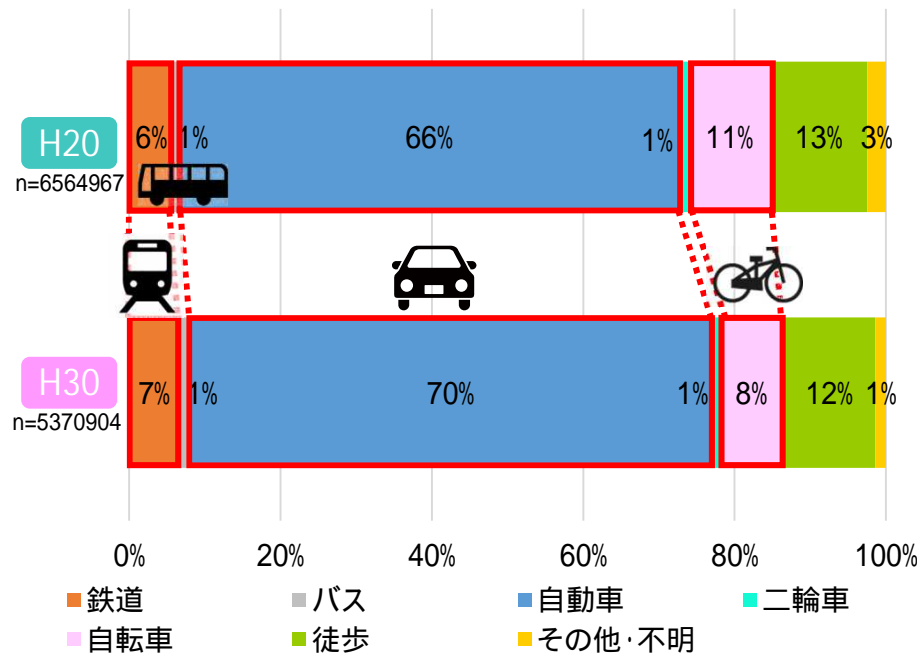


出典: 自転車統計要覧・平成30年度自転車保有実態に関する調査報告書
<自転車保有台数・普及率>



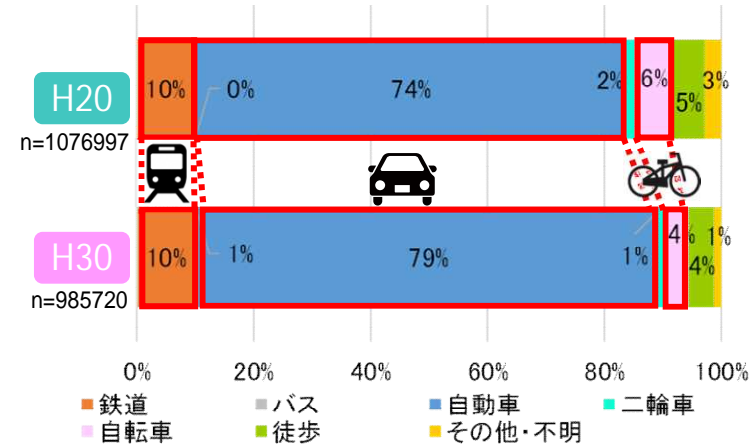
(2) 茨城県の交通手段分担率

- 全目的及び通勤時の交通手段分担率は、平成20年に比べ自動車の分担率が増加し、一方で自転車の割合は減少している。
- 通学時の自転車の交通手段分担率は、平成20年と平成30年で、概ね同様の傾向である。

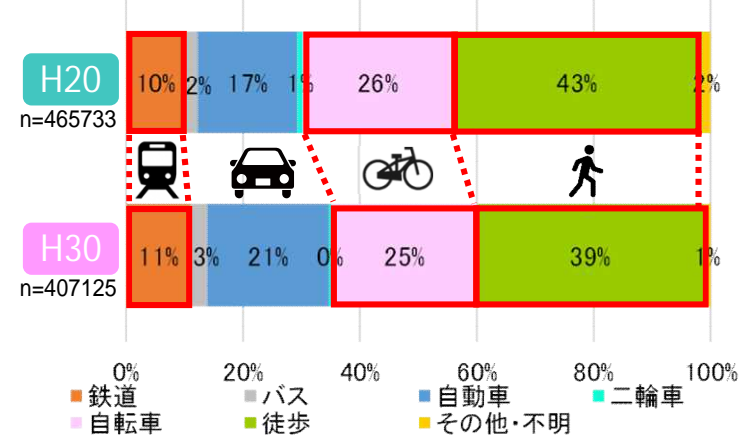


出典：第6回東京都市圏PT調査(H30)
茨城県は南部のみ対象

< 全目的の交通手段分担率 >



< 通勤時の交通手段分担率 >



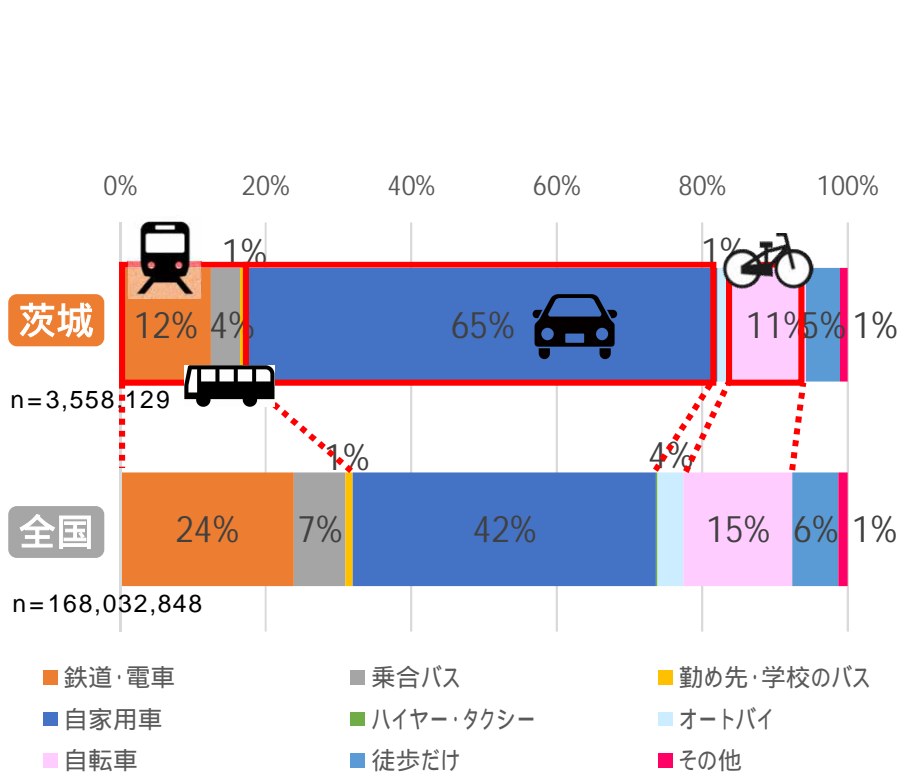
出典：第6回東京都市圏PT調査(H30)
茨城県は南部のみ対象

< 通学時の交通手段分担率 >

2.1 交通特性

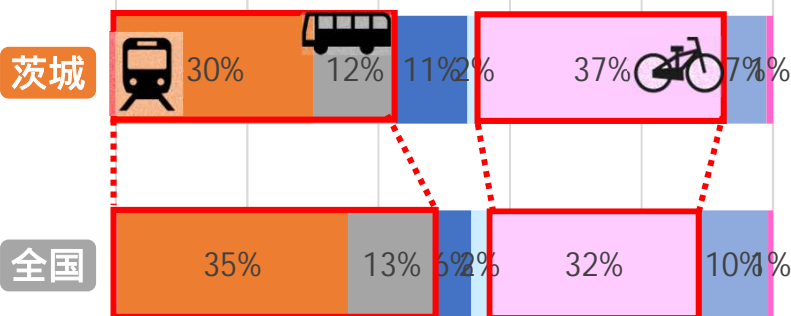
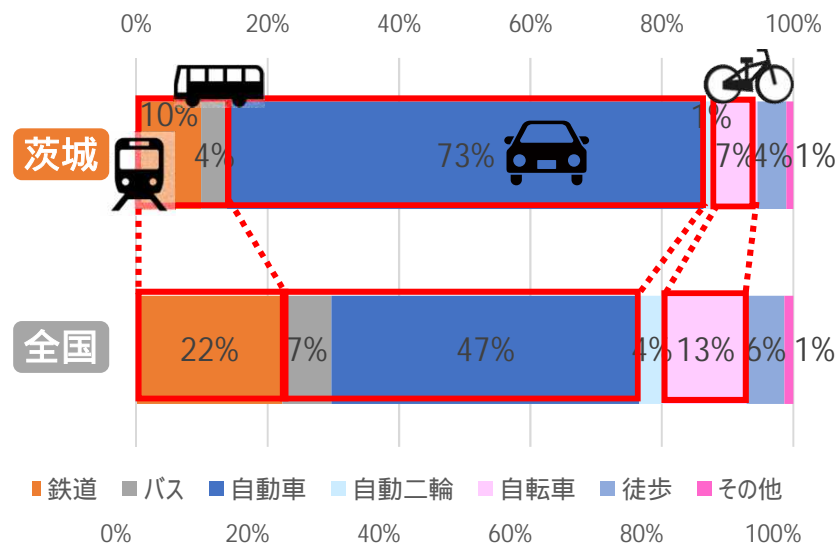
(2) 茨城県の交通手段分担率【参考：国勢調査】

- 全目的の交通手段分担率は、クルマが65%、公共交通が12%、自転車が11%である。
- クルマは全国平均より高く、公共交通や自転車は全国平均より低い。



出典：総務省 H22年 国勢調査

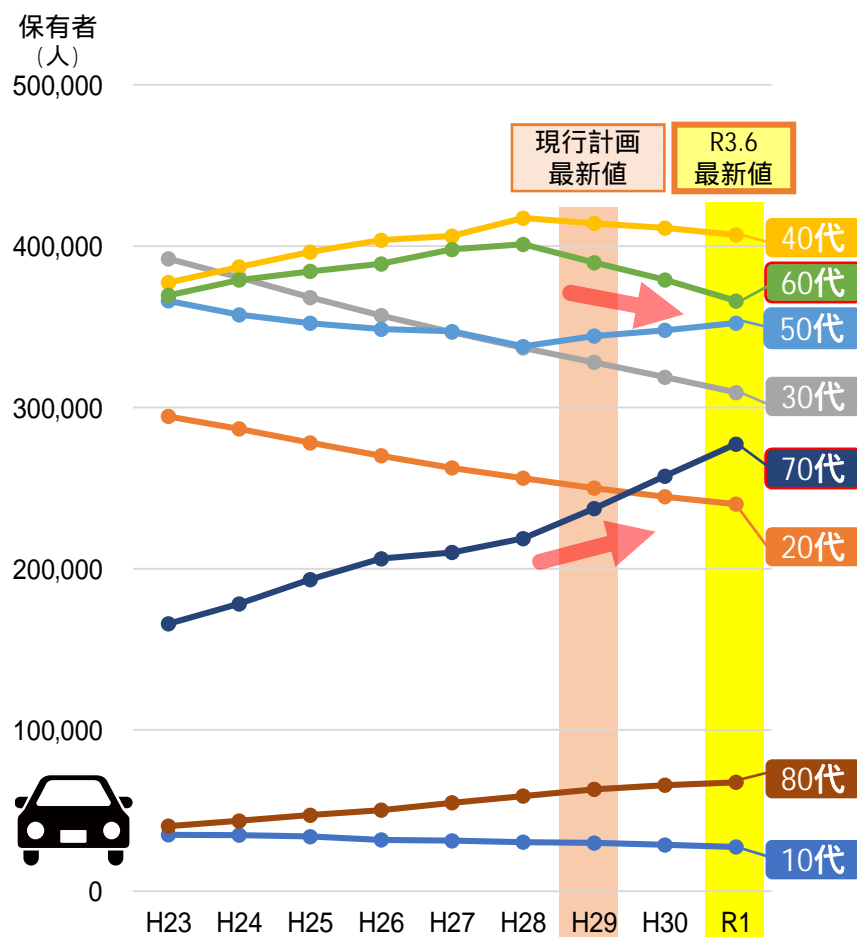
< 全目的の交通手段分担率 >



出典：総務省 H22年 国勢調査
< 通勤時(上)通学時(下)の交通手段分担率 >

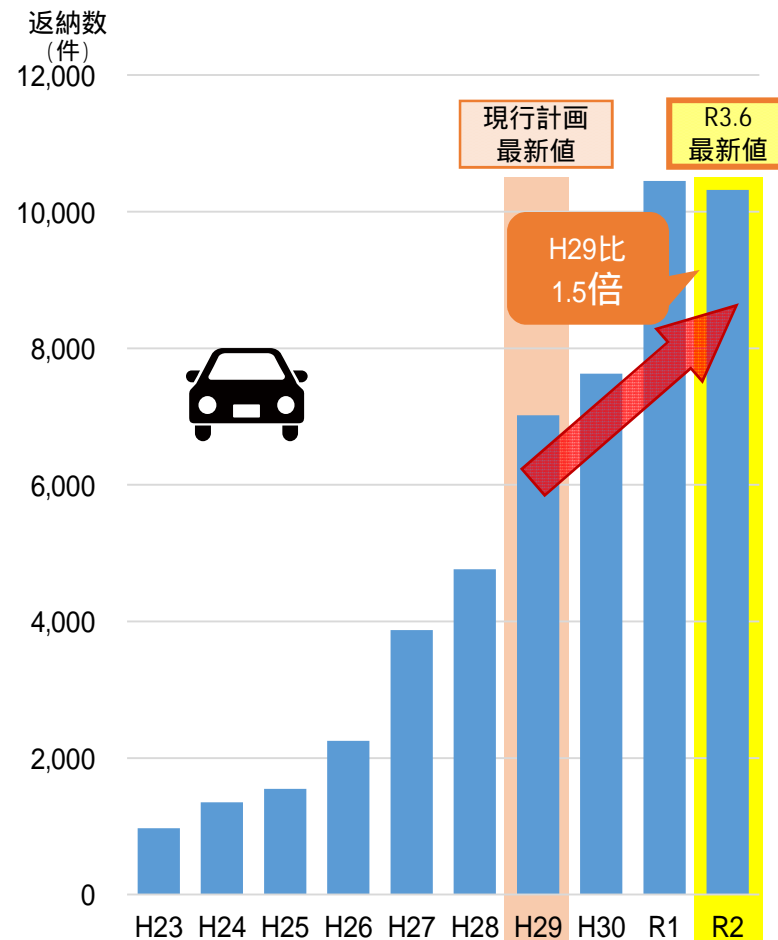
(3) 茨城県の交通手段分担率

- 運転免許保有者は、計画策定後70代以上が年々増加する一方、60代の保有者が減少。
- 運転免許自主返納者数は年々増加し、令和元年には1万件を超えて計画策定時の約1.5倍。



出典：茨城県 交通白書

< 茨城県の年齢別 運転免許保有者数 >



出典：茨城県内公共交通の現状と展望

< 茨城県の65歳以上の運転免許自主返納数 >

(4) 新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う自転車利用の変化

- 国の「新型コロナウイルス感染症対策の基本的対処方針」にて、自転車通勤を推進している。
- 公共交通機関を避けるための自転車通勤への関心や、シェアサイクルのニーズが高まっている。

「新型コロナウイルス感染症対策の基本的対処方針」(抜粋)

三 新型コロナウイルス感染症対策の実施に関する重要事項

(3)まん延防止

4)職場への出勤等

特定警戒都道府県は、事業者に対して、以下の取り組みを行うよう働きかけを行うものとする。

・職場に出勤する場合でも、時差出勤、**自転車通勤**等の人との接触を低減する取組を引き続き強力に推進すること。

特定警戒都道府県以外の特定都道府県は、今後、持続的な対策が必要になると見込まれることを踏まえ、事業者に対して、以下の取り組みを行うよう働きかけを行うものとする。

・引き続き、在宅勤務(テレワーク)を推進するとともに、職場に出勤する場合でも、ローテーション勤務、時差出勤、**自転車通勤**等の人との接触を低減する取組を推進すること。

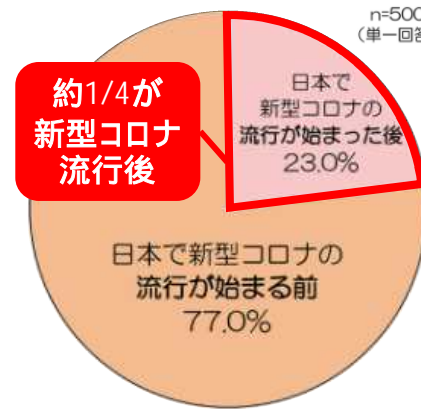
政府及び地方公共団体は、在宅勤務(テレワーク)、ローテーション勤務、時差出勤、**自転車通勤**等、人との接触を低減する取組を自ら進めるとともに、事業者に対して必要な支援等を行う。

6)緊急事態宣言解除後の都道府県における取組等

(職場への出勤等)

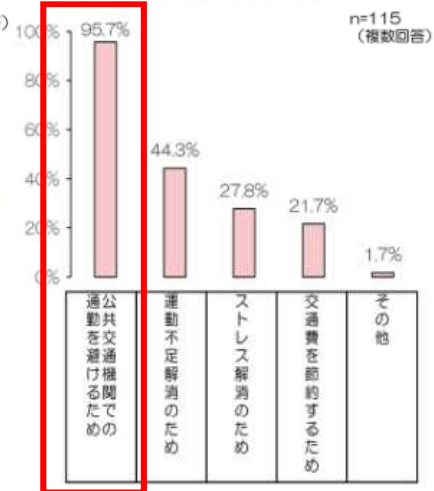
・事業者に対して、引き続き、在宅勤務(テレワーク)、時差出勤、**自転車通勤**等、人との接触を低減する取組を働きかけるとともに、職場や店舗等に関して、業種ごとに策定される感染拡大予防ガイドライン等の実践をはじめとして、感染拡大防止のための取組が適切に行われるよう働きかけること。

Q. いつ自転車通勤を始めましたか？

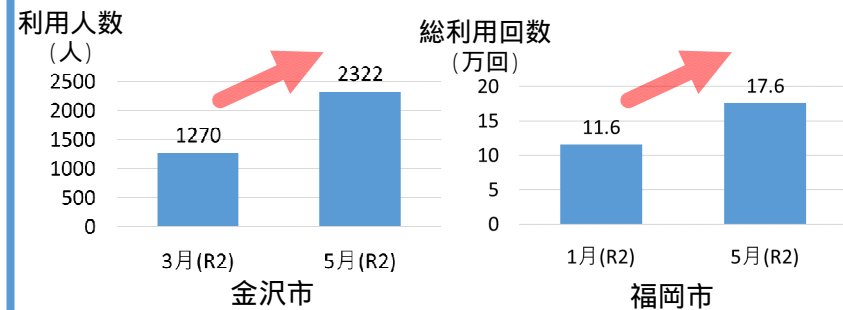


Q. 自転車通勤を始めた理由は何ですか？

対象: 日本で新型コロナウイルスの流行が始まった後、自転車通勤を開始した人



< 自転車通勤への関心の高まり >



< シェアサイクルニーズの高まり >

出典: 令和2年度第2回自転車の活用推進に向けた有識者会議「自転車を巡る現状等【参考資料】」(国土交通省)

(5) 自治体職員による自転車通勤に関する取り組み

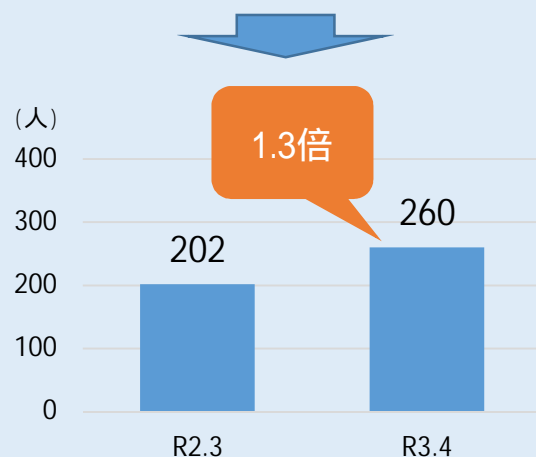
- 県職員の駐車場利用の要件変更等を行い、自転車通勤者数が増加。
- 市町村職員により自転車通勤チャレンジウィークが実施され、期間中の自転車通勤増加率は16%。

本庁舎に勤務する職員の通勤手当 (高速道路利用料金の支給要件の変更)

以下に該当する職員のみ支給

- ・ 自宅から「常磐線、水戸線、大洗鹿島線の駅又はTMライナーのバス停」までの通勤距離が5km以上である者
- ・ 障害等により歩行が困難で、公共交通機関を利用することが困難な者

県庁職員駐車場利用の要件変更



< 通勤手段が自転車だけの職員 >

本庁所属職員(警察は除く)

< 県職員による取り組み >



自転車通勤するのだ

自転車通勤チャレンジウィーク

2020. **10.19-10.25**

水戸市役所×土浦市役所×石岡市役所

< 自転車通勤チャレンジウィークチラシ >



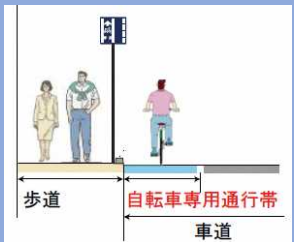
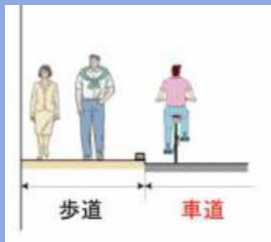
9市町で**5,999**人中**1,305**の方が
自転車通勤(自転車通勤率**21.8%**、増加率**16.0%**)

< 市町村職員による取り組み >

2.2 交通基盤

(1) 県内の自転車通行空間の特徴

- 歩行者と分離された自転車通行空間は、全国は計画策定時と比較して1.7倍に増加した(2,930km)
- 茨城県は計画策定時と比較して3.6倍に増加した(87.7km)

	自転車専用道路	自転車道	自転車専用通行帯	車道混在	合計
					(km)
茨城県	0 (0)	9.6 (9.6)	5.2 (2.5)	72.9 (12.6)	87.7 (24.7)
全国	80 (30)	160 (150)	540 (430)	2,150 (1,120)	2,930 (1,730)

出典：茨城県：茨城県資料(令和3年8月時点)

全国：国土交通省道路局・警察庁交通局調べ(令和2年3月31日時点)

< 歩行者と分離された自転車通行空間(R2) >

ただし、茨城県内において、自転車歩行者専用道路は261.1km
 (うち、41.6kmは、つくば霞ヶ浦りんりんロード)整備済み
 ()内は計画策定時(H29年3月末)の延長

(3) 自転車ネットワーク路線の状況

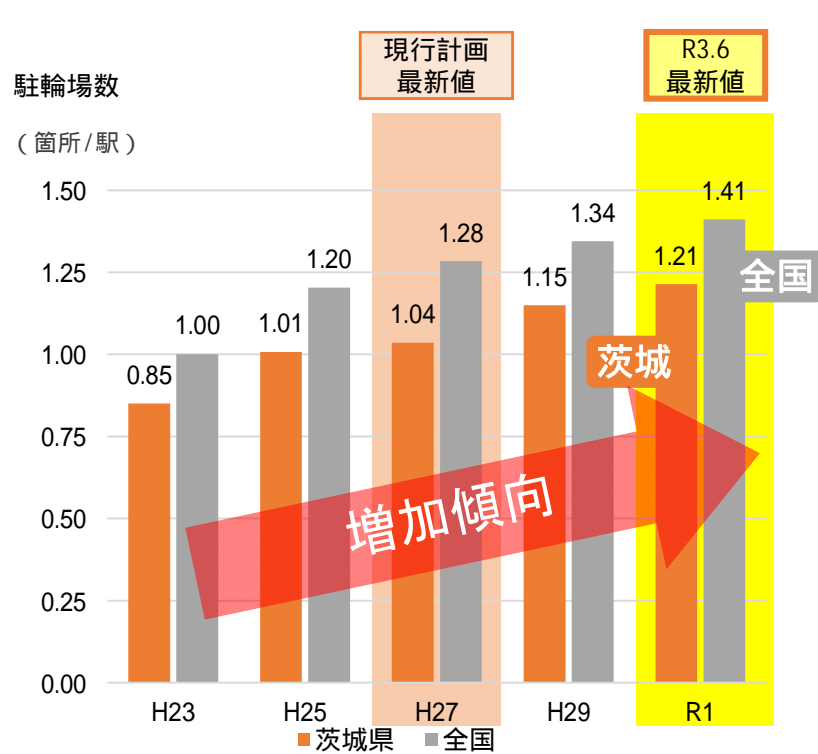
- 広域のサイクリングを対象とした4つのモデルルート(幹線ルート)の整備が進んでいる。



出典: 国土数値情報
< いばらき自転車ネットワーク路線 >

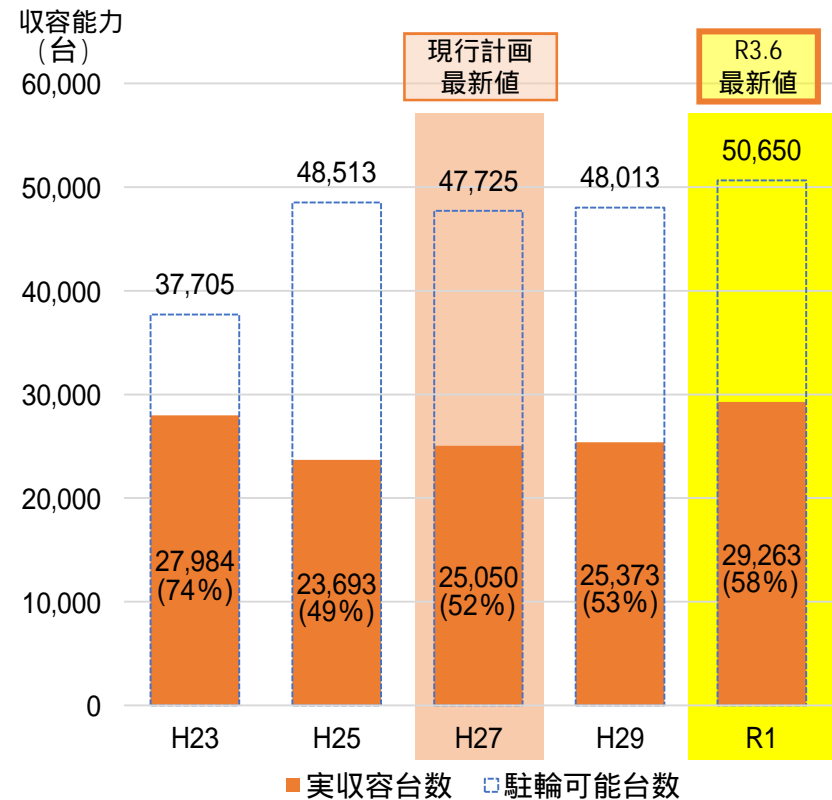
(4) 茨城県の駅周辺の駐輪場整備状況と利用状況

- 駅周辺の駐輪場数は計画策定後も増加しているが、全国平均より低い。(全国:1.41 茨城県:1.21箇所/駅)
- 計画策定後の駅周辺の駐輪場の利用状況は、駐輪可能台数が増加し、実収容台数は6%程度の増加。



出典:内閣府 駅周辺における放置自転車等の実態調査の集計結果

< 駅周辺の駐輪場の整備状況 >

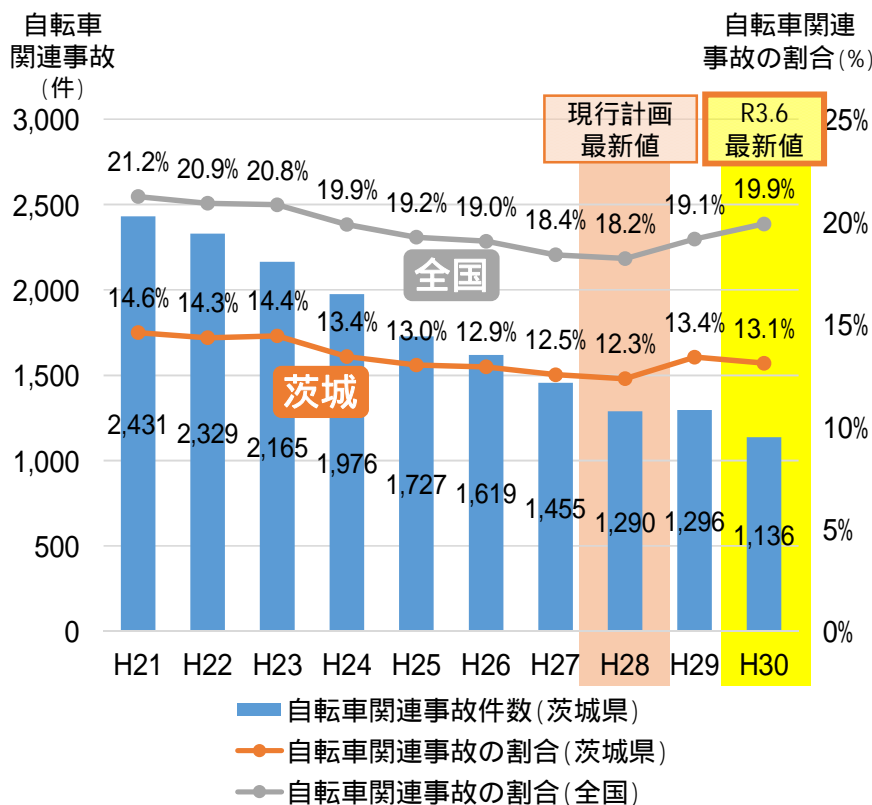


出典: 駅周辺における放置自転車等の実態調査の集計結果 (H23~H27:内閣府, H29~:国交省)

< 茨城県の駅周辺の駐輪場の利用状況 >

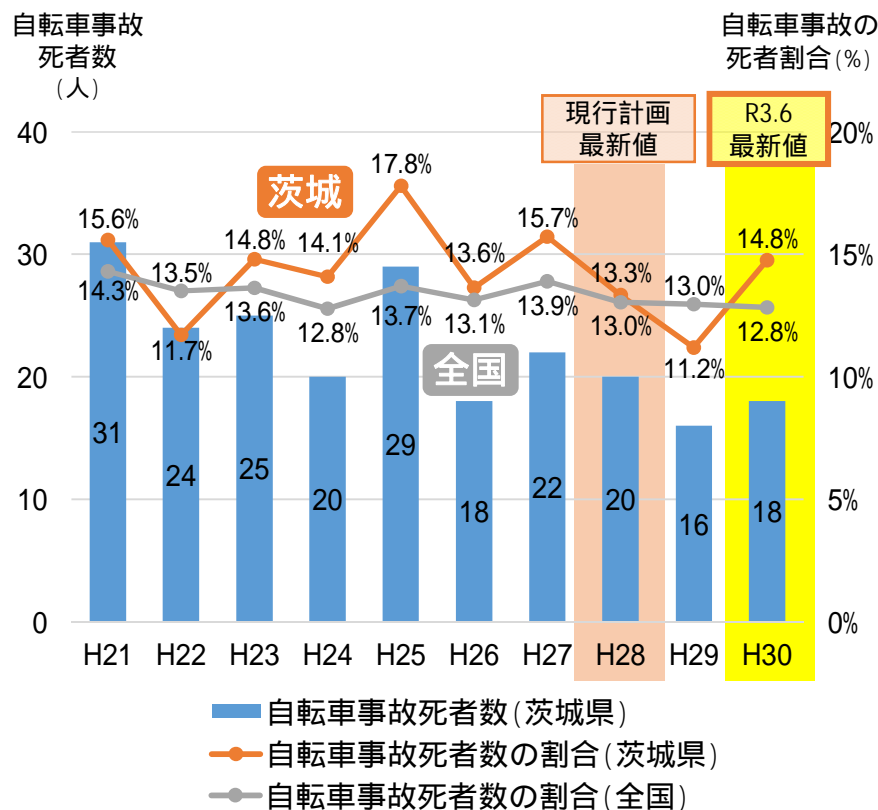
(1) 茨城県の自転車関連事故件数、自転車乗用中の死者数の推移

- 自転車関連事故件数は、策定時から約1割減少傾向。なお、全事故に占める割合は、策定時同様に全国平均より低い。
- 自転車乗用中の死者数の全事故死者数に占める割合は、全国平均よりやや高い。



自転車関連事故：第1または第2当事者が自転車の交通事故
 出典：交通事故総合分析センター 交通事故統計年報
 警察庁 道路の交通に関する統計

< 自転車関連事故件数の推移 >

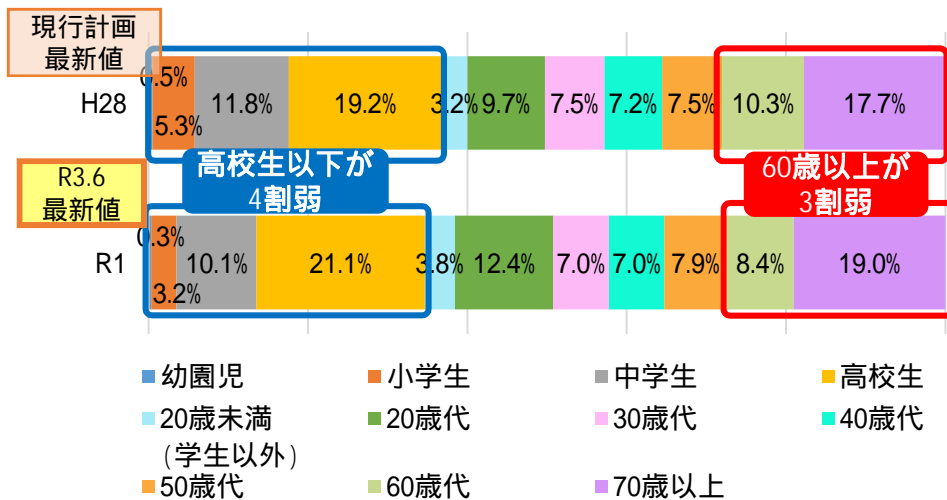


出典：交通事故総合分析センター 交通事故統計年報
 茨城県 『いばらきの交通事故』

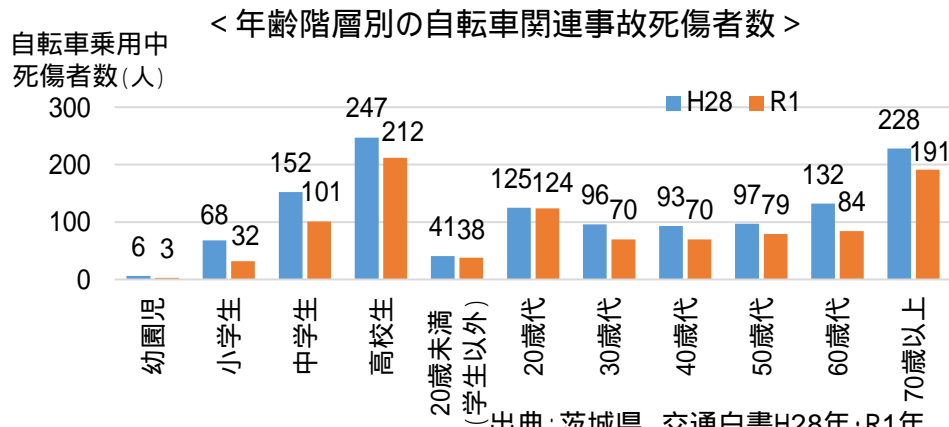
< 自転車乗用中の死者数の推移 >

(2) 茨城県の自転車関連事故の年齢別発生状況と法令違反の状況

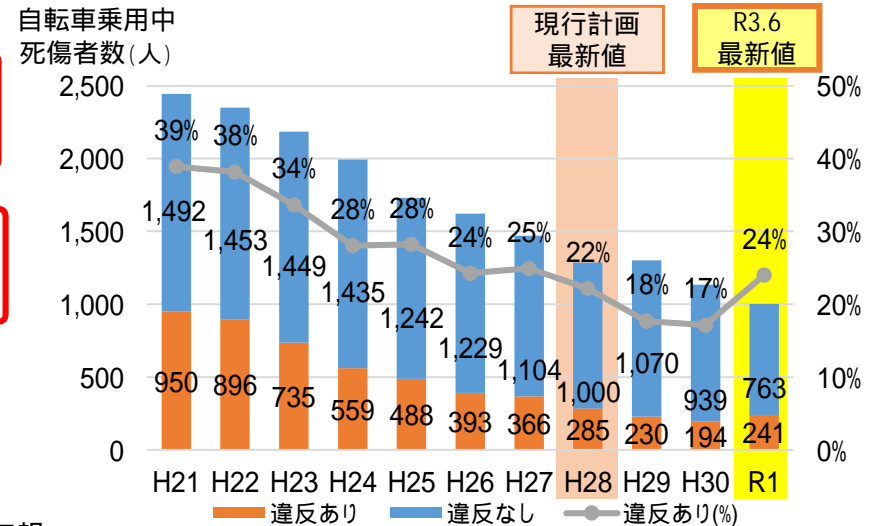
- 自転車関連事故の年齢階層別の死傷者数は、概ね「高校生以下」が4割弱、「60歳以上の高齢者」が3割弱を占め、策定時と比較して概ね傾向は同様である。
- 自転車乗用中死傷者は減少しているものの、「違反あり」が高校生でやや増加している。



出典: 交通事故総合分析センター 交通事故統計年報

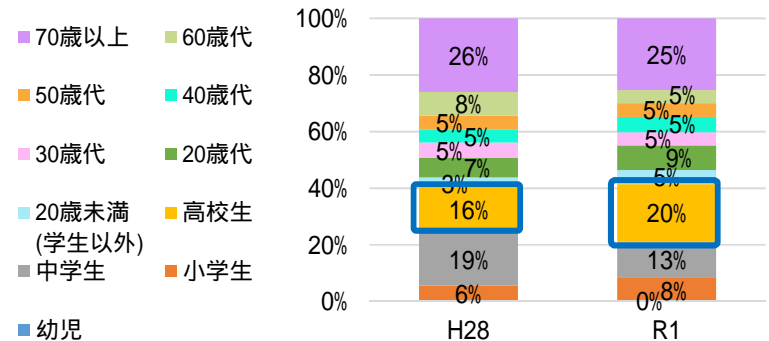


出典: 茨城県 交通白書H28年・R1年



出典: 茨城県 交通白書H21年～R1年

＜自転車乗用中死傷者の法令違反の状況＞



出典: 茨城県 交通白書H28年・R1年

＜自転車乗用中死傷者の「違反あり」の年齢別内訳＞

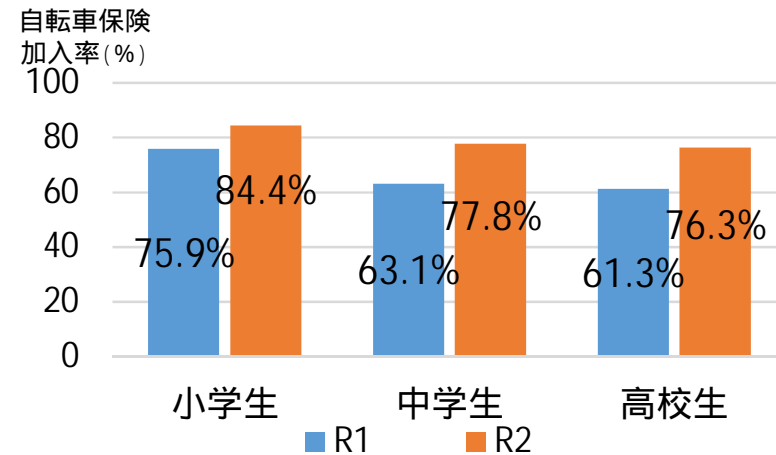
(3) 自転車保険加入の状況

- 茨城県内の自転車保険への加入率は4～5割程度にとどまり、全国32位と低い。
- 県では県内公立小中学校・県立高校の自転車通学者の保険加入率向上のための取組みを実施し、令和2年度は前年度に比べ加入率が向上した。

< 都道府県別自転車保険加入率(R1年度) >

順位	都道府県名	加入率	加入義務	努力義務
1	京都府	73.1%		
2	滋賀県	70.8%		
3	兵庫県	70.5%		
4	大阪府	69.7%		
5	埼玉県	68.8%		
...		
9	神奈川県	63.7%		
...		
11	東京都	62.7%	(R2年度)	
...		
19	千葉県	54.8%	(R3年度新規 千葉市のみ)	(千葉市以外)
...		
22	群馬県	52.80%	(R3年度新規)	
...		
32	茨城県	47.3%		
...		
34	栃木県	46.8%		
...		
47	島根県	35.1%		

義務化している都道府県のうち、加入義務は22、努力義務は10
 出典: au損保 2020年度全国自転車保険加入率調査
 (義務化区分についてはau損保HPより(2021年6月時点))



出典: 茨城県 R2自転車損害賠償責任保険等の加入状況調査

< 茨城県の自転車通学者における自転車保険等の加入状況 >

< 通学者の保険加入率向上のための茨城県の取組 >

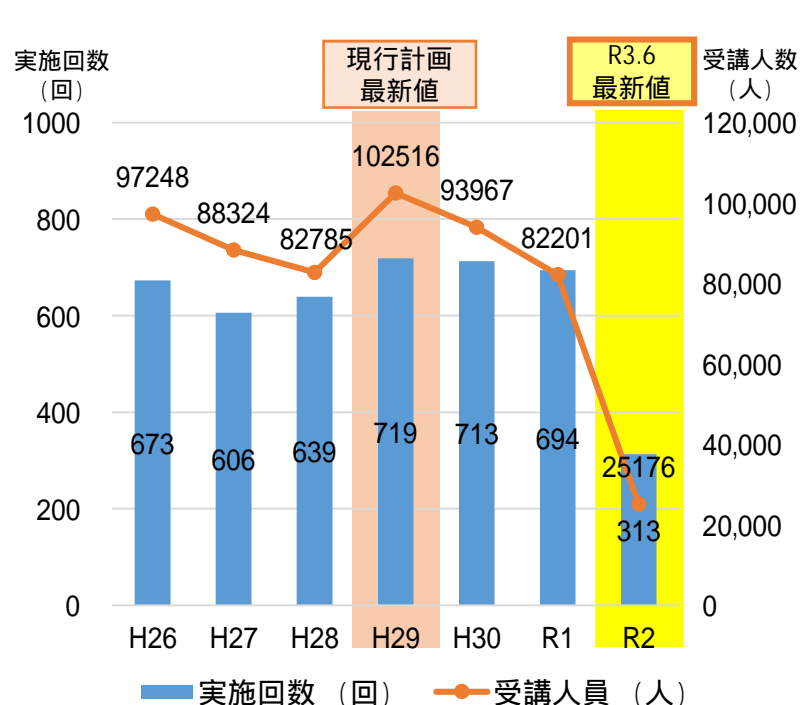


学校や自転車販売店に
 保険加入を促すポスターと
 チラシを配布
 ホームページや広報紙での周知

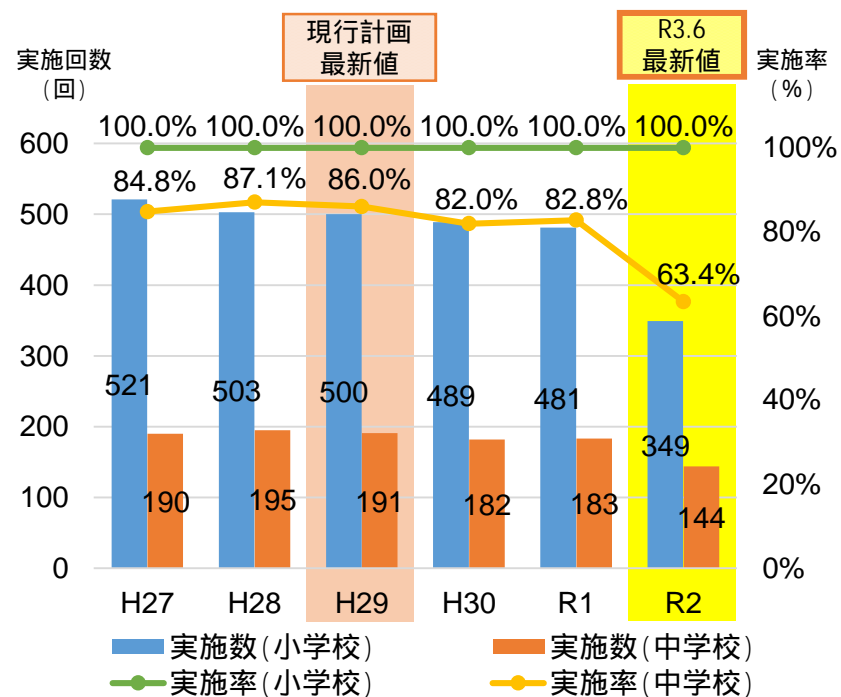
出典: 茨城県 R2.9.18 防災環境産業環境常任委員会報告
 画像: 茨城県HP

(4) 自転車安全教室の実施状況

- 自転車安全教室は計画策定時に大きく増加したが、その後は回数・受講人数共に減少。
- 交通安全教室(自転車に限らず)は、ほぼ全ての小学校、9割弱の中学校で毎年実施。
- 令和2年度はコロナウイルス感染拡大の影響を受け実施率が減少。



出典：一般財団法人 茨城県交通安全協会
 < 自転車安全教室の実施状況 >



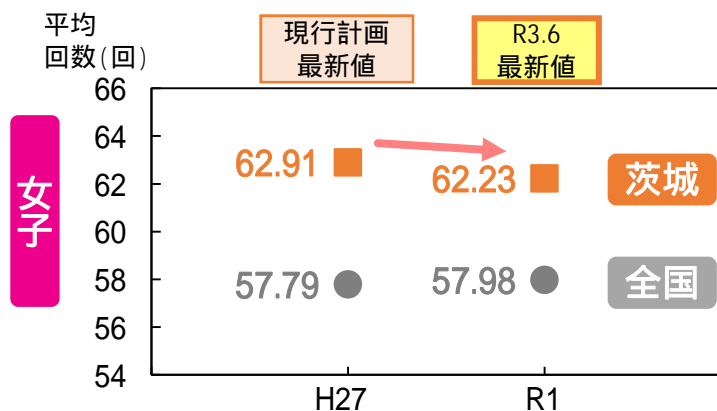
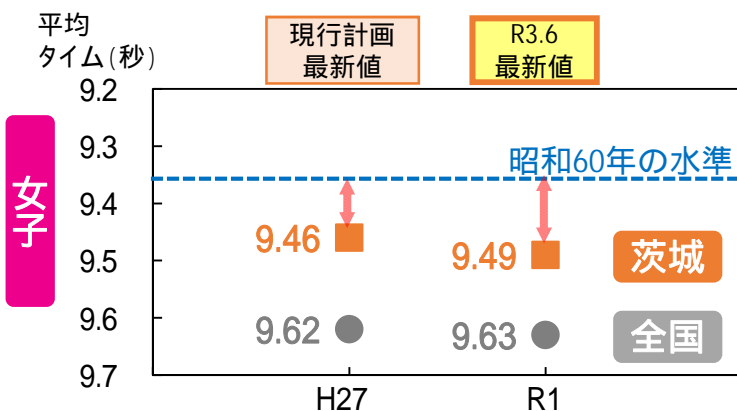
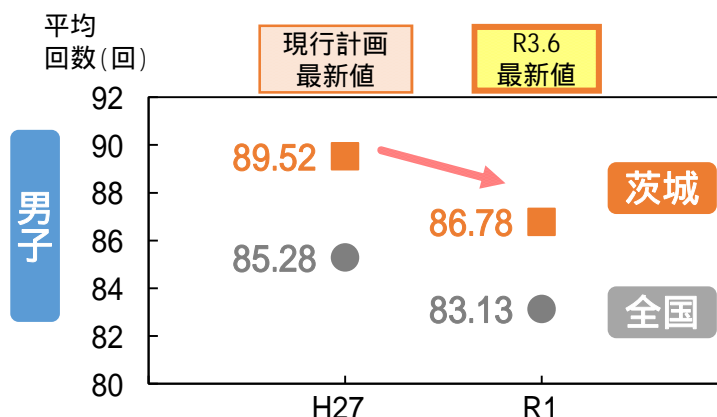
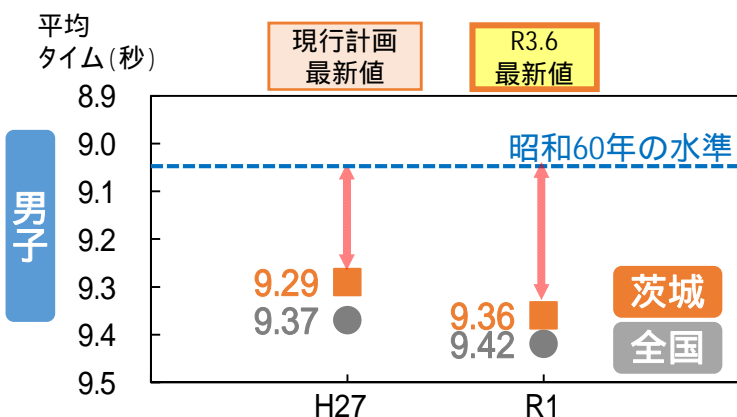
出典：茨城県資料
 < 交通安全教室(自転車に限らず)の実施状況 >

警察、市町村、学校、自転車安全教育指導員等の協力を得て、県内全地区交通安全協会において、小・中・高校生、母と子、主婦と高齢者等世代間交流にも着目した自転車安全教室を開催

自転車の安全教室のみの集計は未実施
 実施率 = 実施回数 / 国県公立小or中学校数

(1) 子どもの運動能力

- 小学生の体力の水準(50m走)と中学生(20mシャトルラン)において、男女とも全国平均を上回るが、計画策定以降いずれも低下している。
- 小学生の体力水準は、全国のピーク時(昭和60年)の水準を依然下回る。



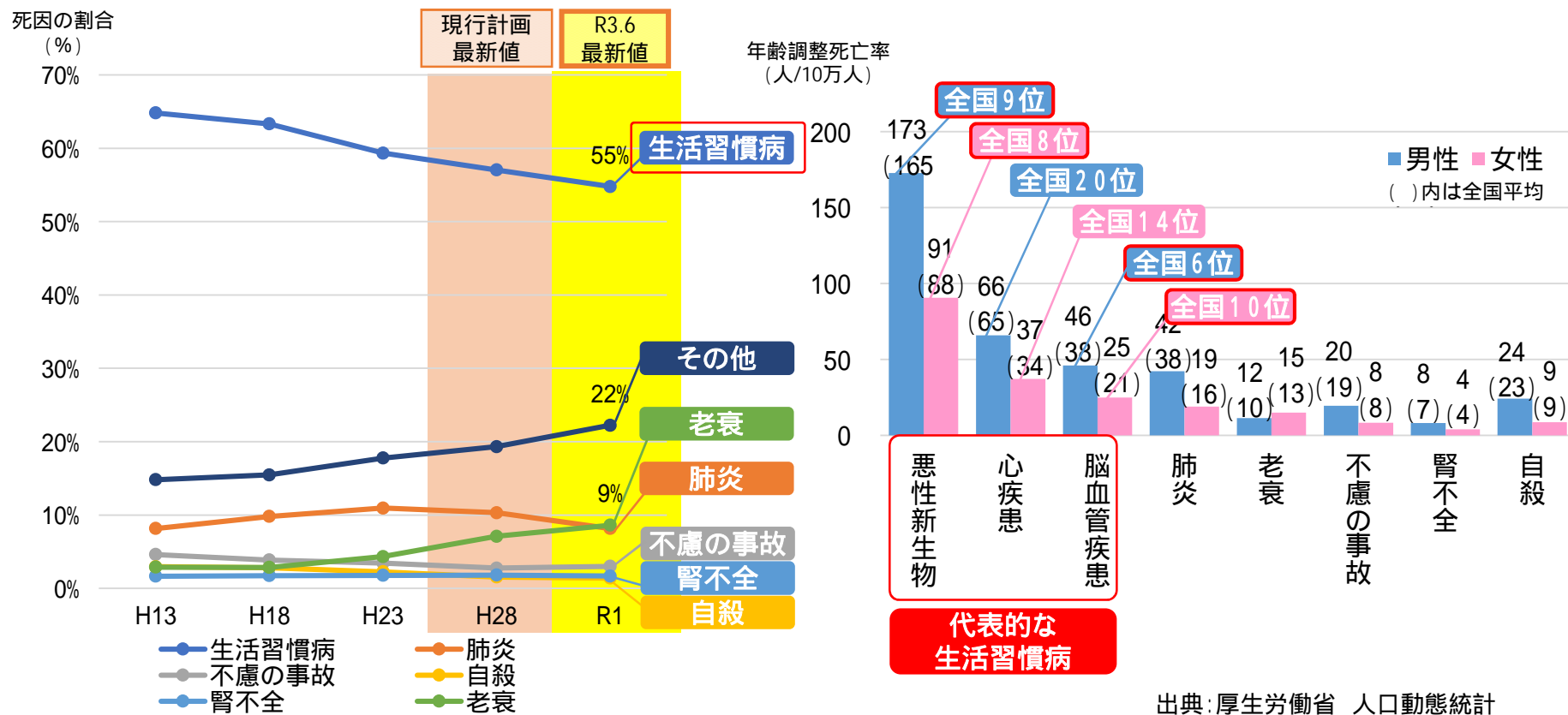
出典：スポーツ庁「全国体力・運動能力、運動習慣等調査」より作成
昭和60年水準値：文部科学省「子どもの体力向上のための取組ハンドブック」

< 小学生の50m走の平均タイムの比較 >

< 中学生の20mシャトルランの平均回数の比較 >

(2) 茨城県民の健康状況

- 茨城県民の死因の6割弱は生活習慣病であるが、計画策定以降は減少傾向である。
- 代表的な生活習慣病である悪性新生物(がん)、心疾患(心筋梗塞など)、脳血管疾患(脳梗塞など)での死亡率は、いずれも全国平均より高い。
- 特に悪性新生物、脳血管疾患は、男女とも死亡率が全国上位10位以内である。

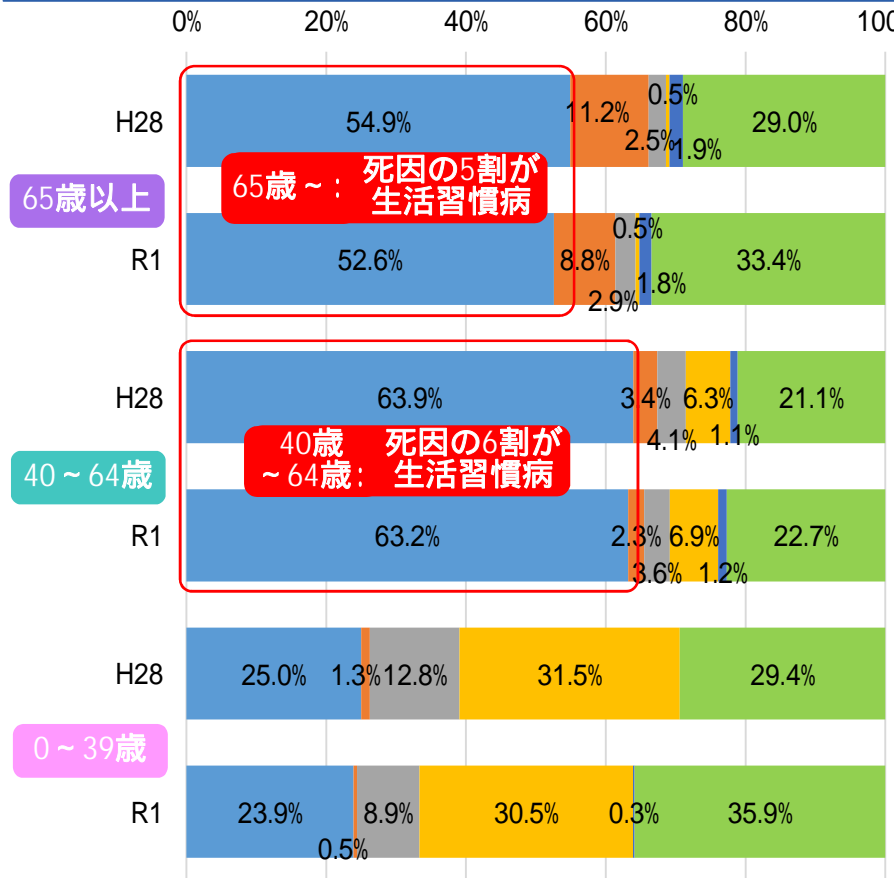


出典: 茨城県 茨城県人口動態統計
 < 茨城県民の死因 >

出典: 厚生労働省 人口動態統計
 < 人口10万人あたりの死因別死亡率 >
 (茨城県 H27年)

(3) 茨城県民の年齢別死因構成比・運動習慣

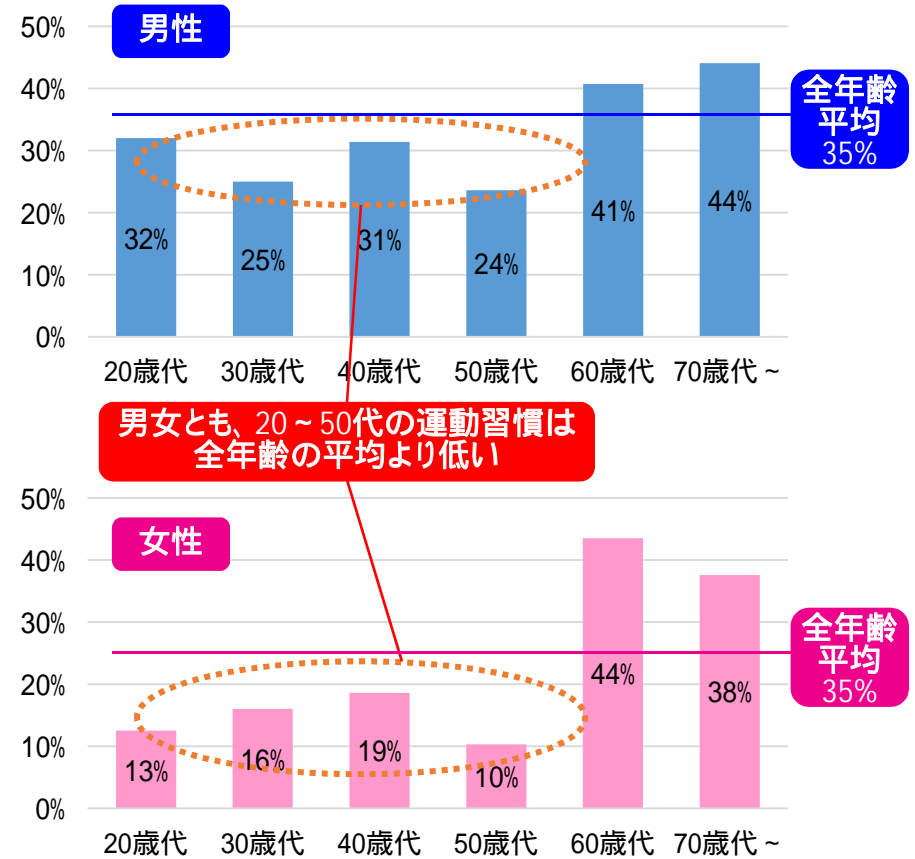
- 生活習慣病で死亡する割合は、依然として「40歳以上」で最も高いが、計画策定時よりもやや減少傾向にある。
- 20～50歳代の男女とも、運動習慣がある人の割合は全年齢の平均より低い。



■生活習慣病 ■肺炎 ■不慮の事故 ■自殺 ■腎不全 ■その他

出典：茨城県人口動態統計

< 年齢別の死因構成比 >



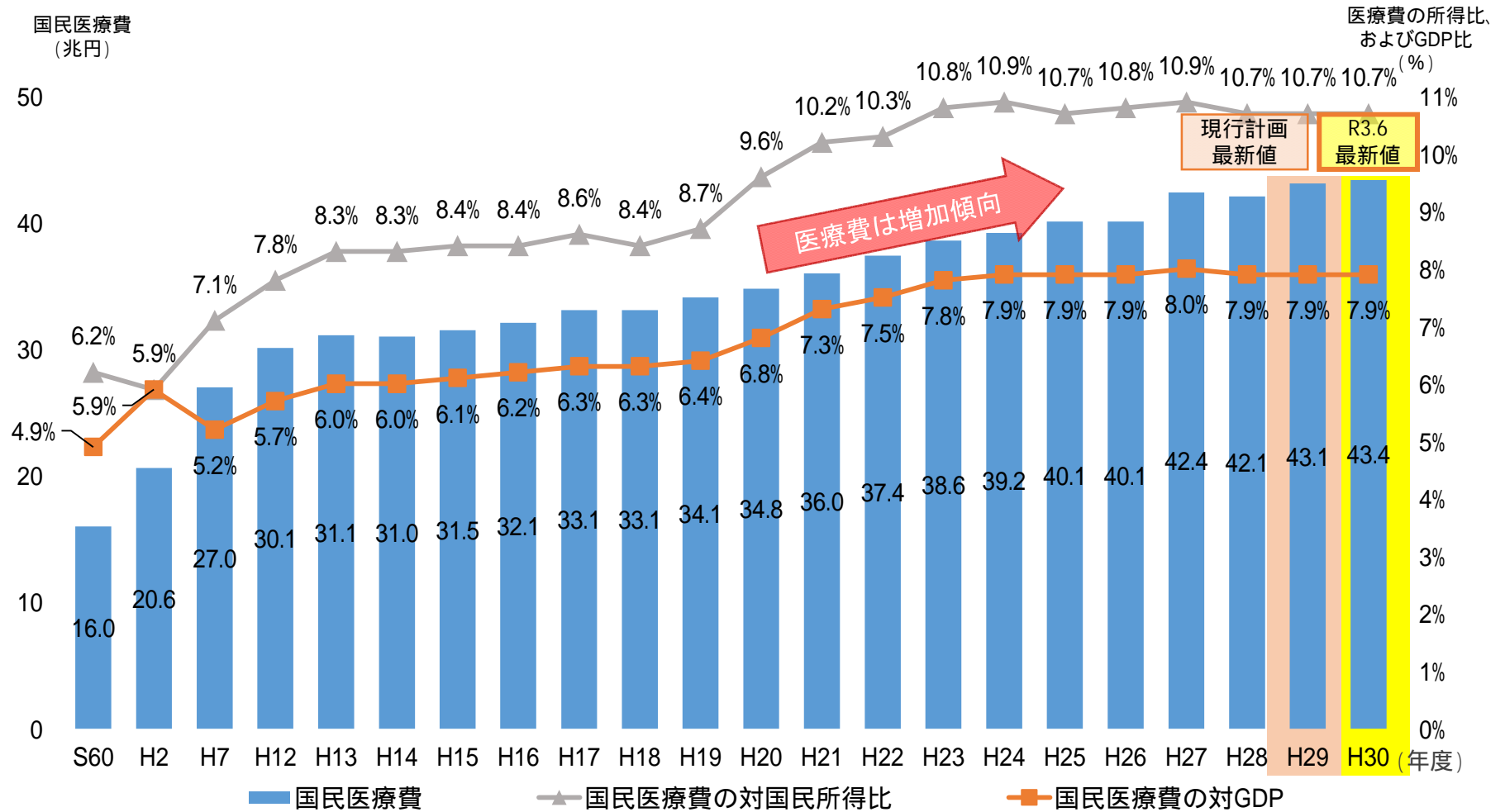
男女とも、20～50代の運動習慣は全年齢の平均より低い

出典：茨城県「茨城県総合がん対策推進モニタリング調査」、厚生労働省「国民健康・栄養調査」より作成

< 運動の習慣がある者の割合(男女・年齢別) > (H28年)

(4) 茨城県民の医療費

- 計画策定以降も、国民の医療費は、概ね横ばいである。



< 国民の医療費推移 >
(S60年～H30年)

出典：厚生労働省「国民医療費の概況」

(1) 茨城県の主な交通アクセス

- 陸海空の交通ネットワークが整備されており、アクセス性に優れている。

- 都心から好アクセス

- ✓ JR常磐線
- ✓ 高速バス(東関東自動車道 潮来IC)
- ✓ 常磐自動車道、圏央道、北関東道路

- 空港に近接した地域

- ✓ 茨城空港
- ✓ 成田国際空港



JR常磐線特急

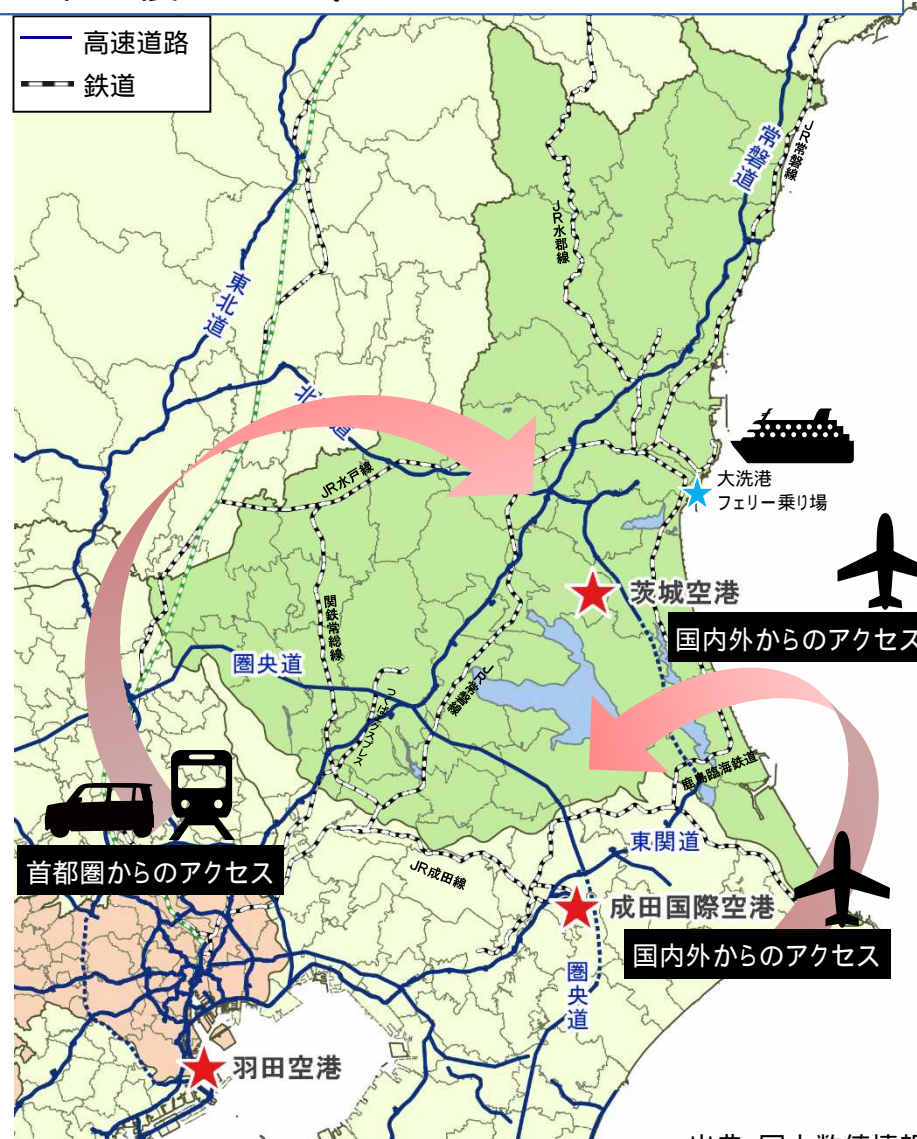


つくばエクスプレス

出典: 茨城県HP



茨城空港



出典: 国土数値情報

(2) サイクルトレイン (B. B. BASE) の実施状況

- 2018年1月にBOSO BICYCLE BASE (B. B. BASE)が運行開始。千葉県房総半島を自転車で駆け巡るための基地となる電車で、2020年10月に潮来駅・鹿島神宮駅まで延伸。
- 鹿島神宮方面へは、土日・祝日を中心に、月に数回運行している。



< B.B.BASEの路線図 >



< B.B.BASE >

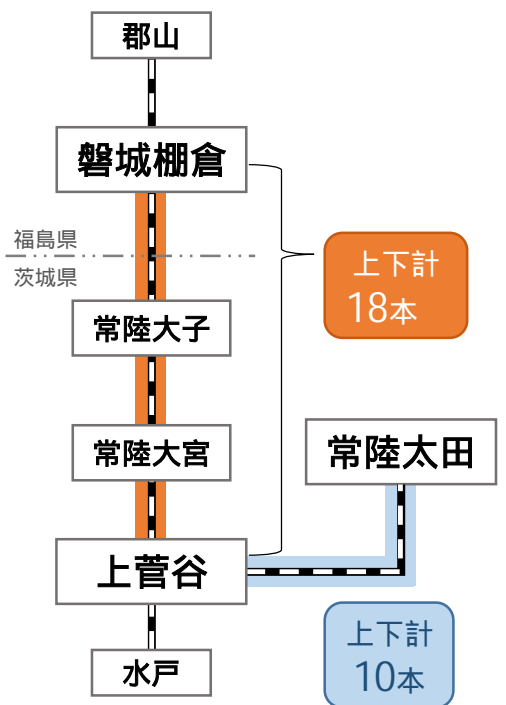
資料：茨城県

- 座席と同数のサイクルラックを備えており、自転車を分解せず乗車できる。
- 6両編成、99座席構成になっており、スペースが広く確保されている。
- 4号車はフリースペースとなっており、交流スペース、洗面台、更衣室等を備えている。

(3) サイクルトレイン（水郡線、実証実験）の実施状況

- 水郡線において実証実験を実施、令和3年5月～9月の土休日に計52日の運行を予定。
- 鹿島臨海鉄道大洗鹿島線では、令和2年12月に実証実験を実施。
- 関東鉄道では常総線の一部区間と龍ヶ崎線でサイクルトレインを実施。

対象列車
実施区間において9時頃～16時頃
に運転する列車



< JR水郡線サイクルトレイン路線図 >



地図: 国土数値情報より作成
< 大洗鹿島線サイクルトレイン実証実験 >



地図: 国土数値情報より作成
< 関東鉄道サイクルトレイン路線図 >

(4) 茨城県の観光資源

- 茨城県内には豊富な地域資源が点在している。

観光資源

- 歴史・文化
- 温泉・健康
- スポーツ・レクリエーション
- 都市型観光(食・買物)
- その他
- 道の駅
- 峡谷・渓谷

標高値

- 4000m
- 2000m
- 1000m
- 300m
- 100m
- 0m

観光資源

- 歴史・文化
- 温泉・健康
- スポーツ・レクリエーション
- 都市型観光(食・買物)
- その他
- 道の駅
- 峡谷・渓谷

航空機 茨城空港

港(フェリー・遊覧船)

鉄道

借楽園
日本三名園

筑波山
筑波山温泉郷

西の富士山 東の筑波山

古河総合公園
日本初ユネスコ
メリナ・メルクーリ
国際賞受賞

牛久阿弥陀大佛
青銅製立像
高さ世界一

袋田の滝
日本三名瀑

竜神大吊橋
日本最大級の
歩行者専用橋

国営ひたち海浜公園
日本一の
ネモフィラ畑

霞ヶ浦
日本二の
広さの湖

鹿島神社
日本三大神宮

メロン
収穫量
日本一

栗
収穫量
日本一

ピーマン
収穫量
日本一

レンコン
収穫量
日本一

常陸牛
ブランド
和牛

メリナ・メルクーリ国際賞：世界の主要な文化景観の保護と管理を目的とした顕著な活動に対して功績を称える賞(ユネスコ・ギリシャ主催)

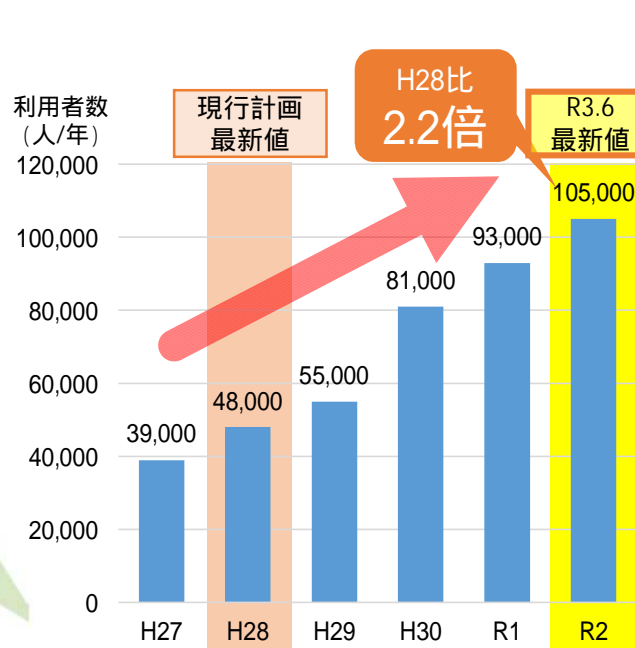
(写真:茨城県HP、観光いばらきHP、つくば観光コンベンション協会HP)

(6) つくば霞ヶ浦りんりんロードの利用者数

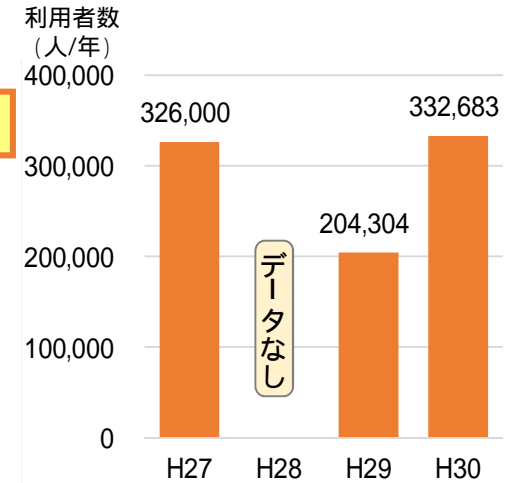
- つくば霞ヶ浦りんりんロードの利用者数は年々増加し、計画策定時と比べ2.2倍となっている。



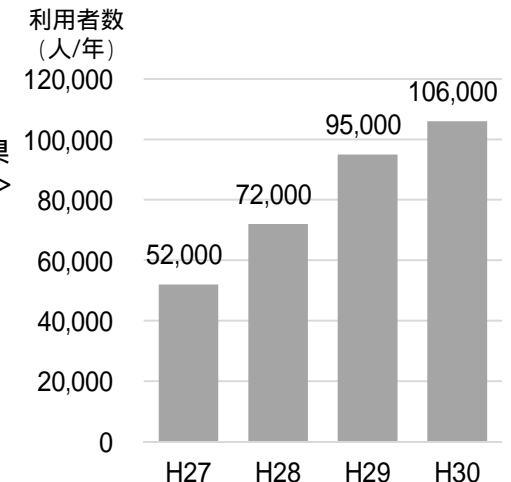
出典：つくば霞ヶ浦りんりんロードポータルサイト
 <つくば霞ヶ浦りんりんロードの位置図>



出典：茨城県
 <つくば霞ヶ浦りんりんロード利用者数の推移>



出典：広島県尾道市観光課 資料
 <しまなみ海道利用者数の推移>



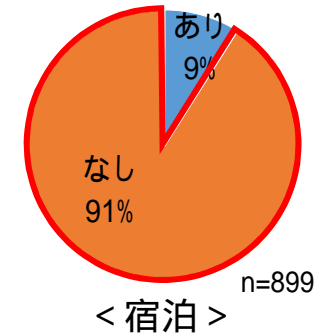
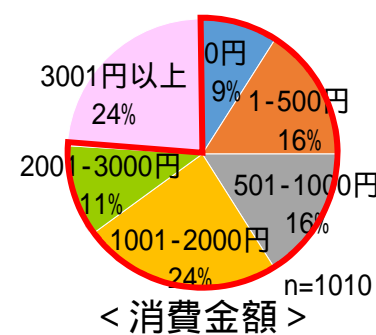
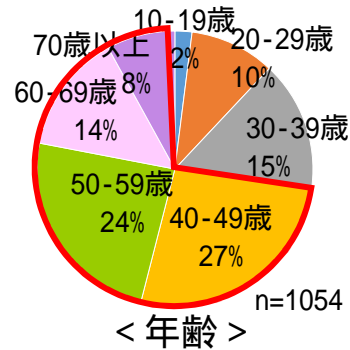
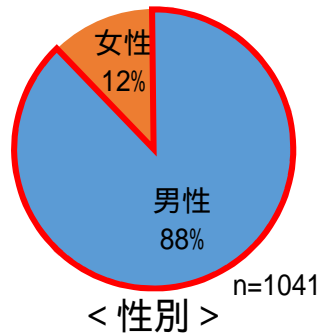
出典：滋賀県土木交通部道路課資料
 <びわこ利用者数の推移>

令和2年度の利用者数の増加要因

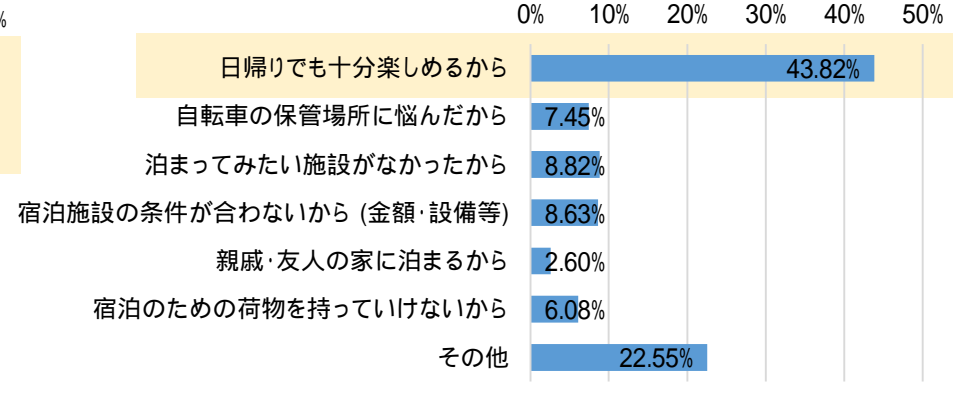
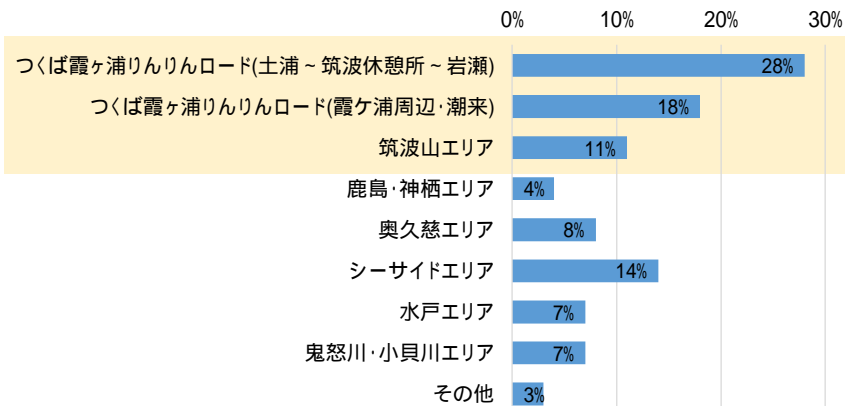
- コロナ禍での健康志向・アウトドア志向の高まり
- つくば霞ヶ浦りんりんロードの知名度、魅力度の向上
- サイクリストの受入環境の充実
- 沿線市町村や民間における新たなサイクルイベント等の開催等誘客促進

(7) つくば霞ヶ浦りんりんロードを核とした地方創生の取組

- つくば霞ヶ浦りんりんロードの来訪者は、男性が約9割、40代以上が約7割を占める。また、消費金額も3,000円未満であり、宿泊なしが約9割を占める。
- 県内で宿泊を伴うサイクリングを行ったエリアは、つくば霞ヶ浦りんりんロード周辺エリアが中心。
- 宿泊を伴うサイクリングに至らなかった理由は、「日帰りでも十分楽しめるから」が最も多い。



出典: いばらきサイクルツーリズム推進マーケティング調査業務委託事業報告書
 <つくば霞ヶ浦りんりんロードにおける現地調査結果>



出典: いばらきサイクルツーリズム推進マーケティング調査業務委託事業報告書
 <サイクルツーリズム・マーケット(国内)の調査結果>

(8) 広域レンタサイクルの利用状況・サポートステーションの登録状況

- 県と沿線市町村で乗り捨て可能な広域レンタサイクルを実施、利用者数は計画策定時比1.9倍に増加した。
- 現在のサポートステーション登録数は計画策定時に比べ1.3倍に増加した。(R3.5現在 県内403施設)



出典: つくば霞ヶ浦りんりんロードポータルサイト
< 広域レンタサイクル >

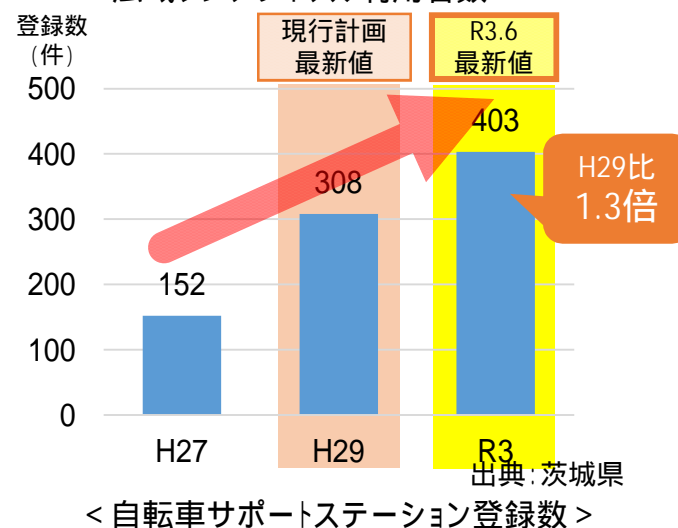
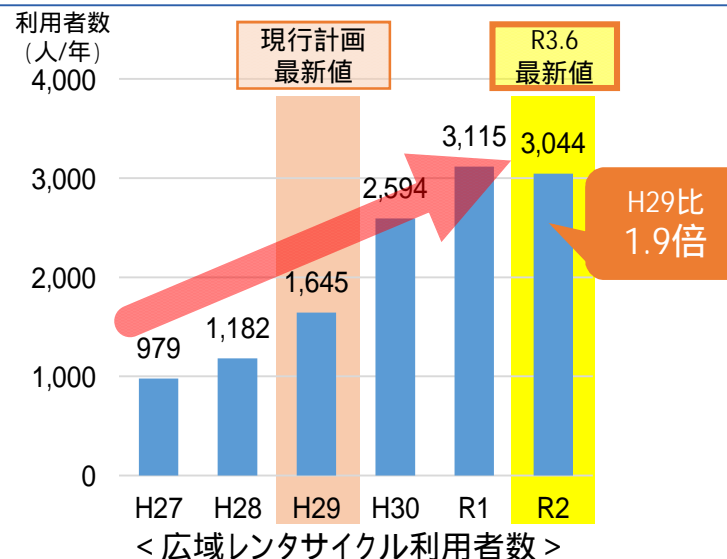


写真: 茨城県
< 自転車サポートステーション >

出典: 茨城県
< 自転車サポートステーション登録数 >

(9) サイクリング施設の整備状況

- 計画策定後、サイクリスト向けの拠点施設や宿泊施設の整備が進む。

りんりんポート土浦

概要:

休憩スペース、サイクリスト向けのメンテナンススペースやシャワー室、約100台の駐車場等を備え、多くの市民やサイクリストの憩いの場所、回遊の拠点となる水辺空間を目指している。



出典:茨城県HP
<りんりんポート土浦の様子>

りんりんスクエア土浦

概要:

茨城県が事業主体となり、土浦市及びJR東日本と連携して整備した施設。

サイクリスト向けのサービスをワンストップで提供できる機能を完備しているため、手ぶらで気軽にサイクリングを楽しむことができる。



出典:つくば霞ヶ浦りんりん
ロードポータルサイト
<りんりんスクエア土浦の様子>

星野リゾート BEB5土浦

概要:

星野リゾート初の自転車を楽しむホテル。土浦駅に直結しており、館内には24時間利用可能なラウンジや、整備ルームを備えている。



出典:サイクリングいばらきHP
<BEB5土浦の様子>

うみまちテラス

概要:

大洗駅に隣接する観光拠点施設。

観光コンシェルジュ厳選のお土産販売のほか、ひたちなか海浜鉄道那珂湊駅との相互乗り入れ可能な電動アシスト付き自転車の貸し出しを実施。



出典:うみまちテラス公式Twitter
<うみまちテラスの様子>

奥久慈サイクルステーション

概要:

道の駅奥久慈だいが内に開設。Eバイクなどのレンタサイクルが利用でき、オリジナルグッズも販売。

道の駅奥久慈だいがには温泉施設もあるので、サイクリングで疲れた体を癒やすこともできる。



出典:道の駅奥久慈だいが
<奥久慈サイクルステーションの様子>

(10) 新たに指定されたナショナルサイクルルート（太平洋岸自転車道）

- 令和3年5月に太平洋岸自転車道(延長1,487km)がナショナルサイクルルートに指定された。
- スタート地点は千葉県銚子市、つくば霞ヶ浦りんりんロードから直線距離で約30km。

< 選定スケジュール >

H30.11.28	第一回太平洋岸自転車道推進協議会 開催
R3.1.22	整備完了
R3.1.29	候補ルートに選定
R3.5.31	ナショナルサイクルルートに指定



< 太平洋岸自転車道 ルート図 >

図: 地理院タイル・数値地図情報より作成
出典: 太平洋岸自転車道ポータルサイト

- 計画策定時から3年間で変化した内容は、以下のとおり。

<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">都市環境 安全安心</p>	<p>(交通特性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 自転車利用割合や日常利用の目的、利用世代も策定時から大きな変化なし ● 新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴い、通勤時等の自転車利用が着目される <p>(交通基盤)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 自転車通行空間は、策定時から約3.6倍増加 ● 市町村の自転車活用推進計画・自転車ネットワーク計画の策定が進む <p>(交通安全)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 自転車関連事故件数は、約1割減少傾向(高校生と70歳以上で、依然として多い) ● 自転車乗用中の死者数の全事故死者数に占める割合は、全国平均よりやや高い ● 運転免許自主返納者数が策定時と比較して約1.5倍 ● 自転車保険への加入率は全国32位で低い。
<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">健康増進 県民の</p>	<p>(健康)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 策定時と比較して減少傾向にあるものの、県民の死因の約6割が生活習慣病 <p>(運動)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 中学生の体力水準は、計画策定以降全国平均を大きく低下
<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">地域づくり 観光</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 宿泊を伴う観光は、策定時と同様に少ない ● つくば霞ヶ浦りんりんロードの利用者数は年々増加し、計画策定時と比較して2.2倍(R2時点) ● サイクリングによる消費金額は3,000円以下の割合が多い ● りんりんポートBEB5等様々なサイクリング施設が整備