



真岡市自転車ネットワーク計画



令和2年4月 改訂版
真岡市





1 計画策定の背景と目的.....	1
2 計画の位置づけ.....	2
3 真岡市における現状と課題.....	4
4 基本方針・計画目標.....	23
5 自転車ネットワークの構築.....	24
6 自転車利用促進に関する総合的な取組.....	43
7 推進体制.....	51
8 参考資料.....	52

1 計画策定の背景と目的

1.1 自転車を取りまく背景

日本における自転車保有台数は、平成 25 年時点で自動車保有台数とほぼ同程度の 7,200 万台であり、5km 未満の移動の約 2 割は自転車が利用されているなど、自転車は都市内交通等において重要な移動手段となっています。

自転車は、買い物や通勤、通学、子どもの送迎等、日常生活における身近な移動手段やサイクリング等のレジャーの手段として多くの人々に利用されており、近年はスポーツ車、電動アシスト車等の販売台数が増加傾向にあるなど、健康志向や環境保全への意識の高まり等を背景に、利用ニーズが益々高まりをみせています。

栃木県においては、人口 10 万人あたりの交通事故死者数が常に全国ワースト上位に位置し、近年の交通事故発生状況を見ると、県内の交通事故の約 1 割は自転車関連の事故となっており、そのほとんどが自転車対自動車の事故となっています。

平成 24 年 11 月には、国土交通省道路局と警察庁交通局が「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を策定し、「自転車は『車両』であり車道通行が大原則」という観点に基づき、自転車通行空間として重要な路線を対象とした面的な自転車ネットワーク計画の作成方法や、交通状況に応じて歩行者、自転車、自動車が安全に通行できる自転車通行空間の考え方を提示したところです。これを受けて、平成 26 年 2 月には、栃木県と栃木県警察本部、宇都宮国道事務所が、県の特徴を踏まえた自転車利用環境整備の方向性を示すとともに、県内自治体の意識拡充や計画策定等の支援に取り組むことを目的に「栃木県版自転車利用環境創出ガイドライン」を策定しました。その後、平成 28 年 7 月に「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」が改訂され、安全で快適な自転車利用環境の創出に向け、更なる取組の推進が求められています。

1.2 自転車ネットワーク計画策定の目的

真岡市では、平成 27 年 10 月に「真岡市まち・ひと・しごと創生総合戦略」を策定し、安心して暮らしやすい地域をつくるための施策として「自転車ネットワーク事業」を掲げました。

本計画は、市内の官公庁、学校、主要な病院や商業施設等の生活拠点となる施設や観光、文化施設等を結ぶ道路を自転車ネットワーク路線として選定し、その路線における自転車通行空間の整備方法を検討するほか、自転車利用を促進する総合的な施策を検討し、安全で快適な自転車利用環境を効果的、効率的に整備を進めることを目的としています。

2 計画の位置づけ

2.1 真岡市自転車ネットワーク計画の位置づけ

本計画は、「真岡市まち・ひと・しごと創生総合戦略」を上位計画とし、その他の関連計画と連携を図り、自転車利用環境整備や自転車利用促進の取組における基本的な計画とします。

上位計画

真岡市まち・ひと・しごと創生総合戦略 (平成27年10月)

公共交通ネットワークの整備

- 市民生活やまちづくりの基盤となる地域公共交通ネットワークを整備する
- 地域公共交通の補完的役割、市内観光拠点等との回遊性を高めるために、新たに自転車ネットワークを構築する

関連計画

第11次市勢発展長期計画 (平成27年3月)

- 交通安全意識の高揚事業として、**自転車の安全利用を推進**
- 交通秩序の維持事業として、**放置自転車を防止**
- 観光振興として、**観光ルートの回遊性を高めるための交通手段を検討**

真岡市地域公共交通網形成計画 (平成28年2月)

- 交通結節点の乗継環境の整備として、**路線バスやコットベリー号の停留所付近への駐輪場整備の検討**

第2次真岡市環境基本計画 (平成28年3月)

- 地球温暖化対策の推進施策として、**自転車の利用促進**

真岡市五行川二宮遊水地利活用基本計画 (平成28年6月)

- サイクリングロード、休憩施設等の整備**

真岡市都市計画マスタープラン (平成26年3月)

- ユニバーサルデザインの視点を考慮し、**歩行者・自転車通行道の充実**を図る
- 拠点を結ぶ**ネットワークを形成**
- 低炭素都市づくりの実現を目指し、**歩行者や自転車のための散策路及びサイクリングロードの整備充実**を図る

第10次栃木県交通安全計画 (平成28年4月)

- 「安全で快適な自転車利用環境の整備」**として、**自転車ネットワークの整備、ルール・マナーの啓発活動の推進**等

真岡市健康21プラン(2期計画) (平成29年3月)

- 「健康づくりを支える社会環境整備の推進」の中で、心身の健康づくりに向けた環境の整備を図る

真岡市自転車ネットワーク計画

図 2-1 真岡市自転車ネットワーク計画の位置づけ

2.2 計画の対象区域

本計画では、真岡市内全域を対象とします。

なお、本計画の 5.1 自転車ネットワーク路線の選定については、国道、県道、市道の全てを対象とし、5.2 自転車通行空間の整備形態および5.3 整備優先度については、市道のみを計画の対象とします。



図 2-2 計画の対象区域

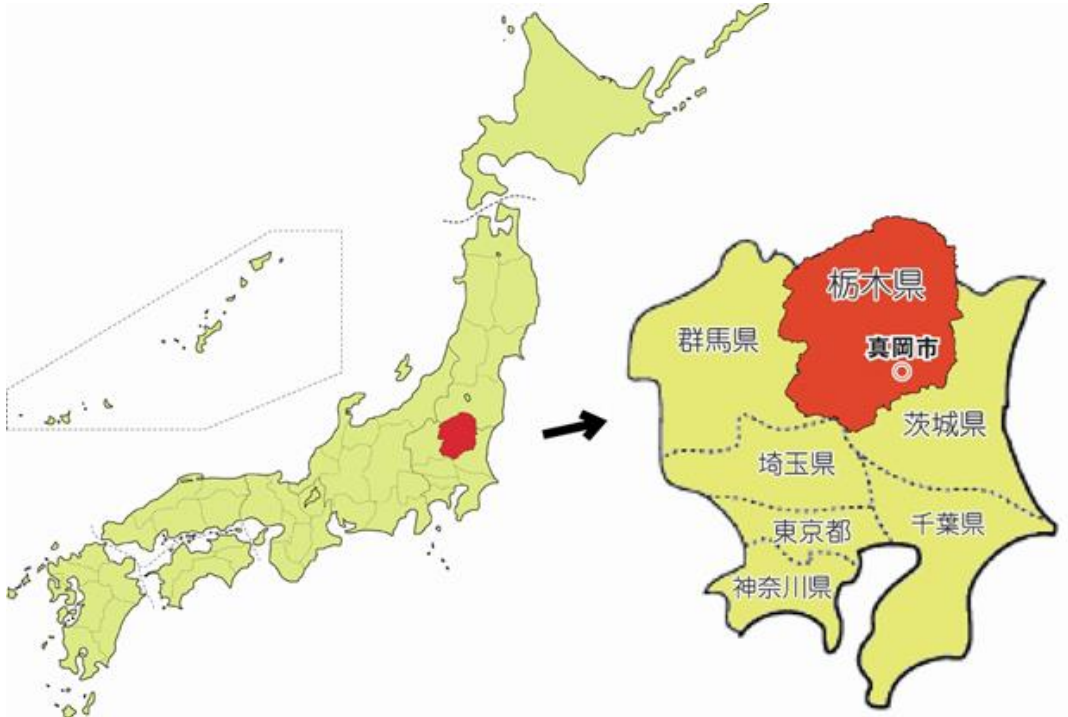
3 真岡市における現状と課題

3.1 真岡市の自転車利用に関する現状

3.1.1 真岡市の地勢

(1) 位置

真岡市は、栃木県の南東部に位置し、首都東京から 100km 圏内に属しています。

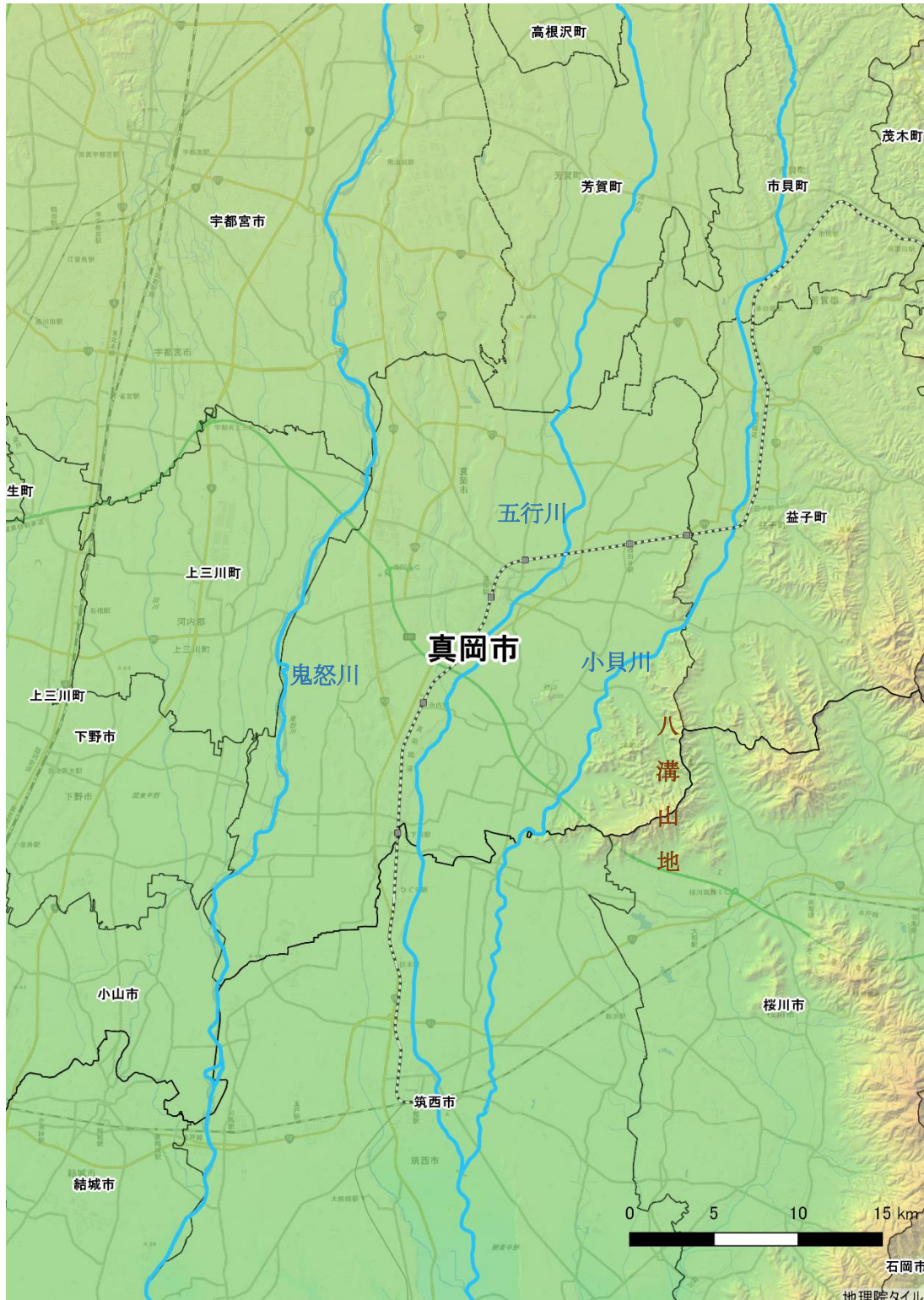


(出典:真岡市 HP)

図 3-1 真岡市の位置

(2) 真岡市の地勢

真岡市は、全域的に平坦な地形で、日常的な自転車利用に適した地形となっています。また、東部に八溝山地が連なり、西部に鬼怒川、中央部に五行川、東部に小貝川が貫流しており、自転車のレジャー利用もしやすい環境となっています。

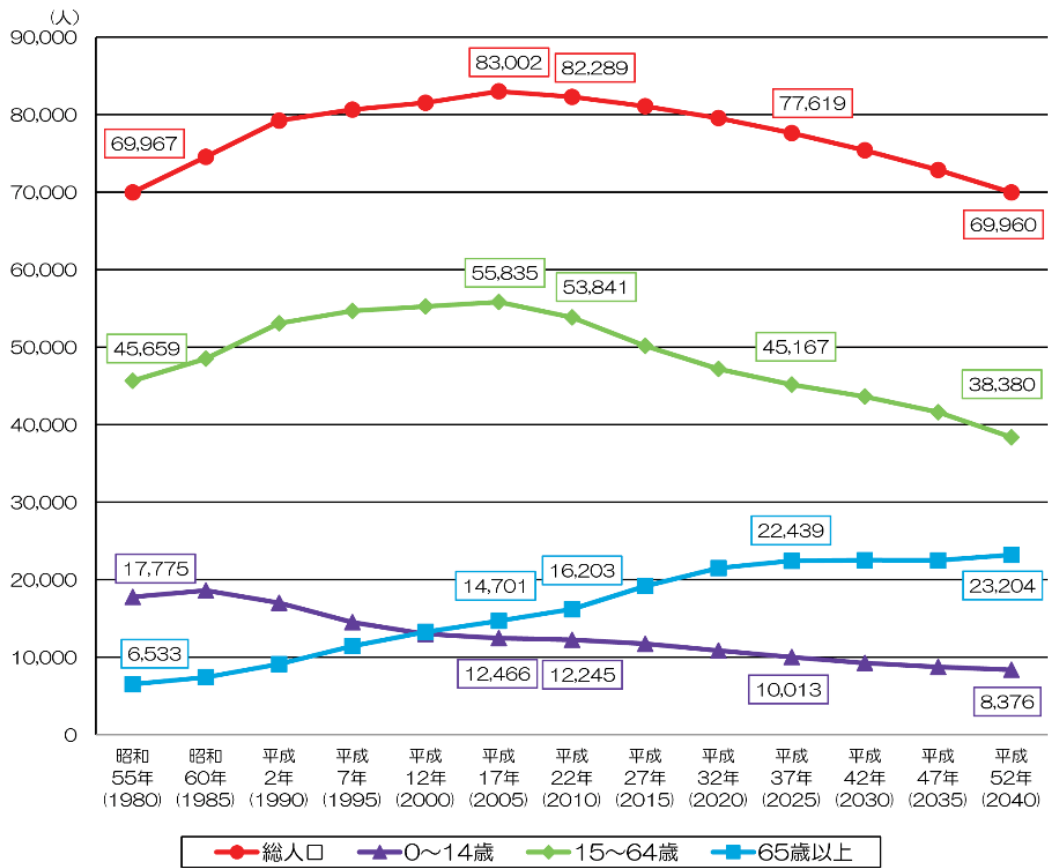


(出典: 国土地理院地図)

図 3-2 真岡市の地勢

3.1.2 真岡市の人口

真岡市では、総人口は平成 20（2008）年の 83,392 人をピークに減少に転じています。また、年齢区分別では、64 歳以下の人口は減少しているものの 65 歳以上の人口は増加しており、少子高齢化が進展しています。



- ※ 平成 22（2010）年までの総人口・年齢 3 区分別人口は国勢調査より作成
- ※ 平成 27（2015）年以降は国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」より作成

（出典：真岡市まち・ひと・しごと創生総合戦略(H27.10)）

図 3-3 真岡市の人口推移

3.1.3 真岡市の施設立地状況

(1) 生活拠点施設

学校や行政施設、駅・バス停、医療施設、商業施設などの生活拠点施設は、真岡駅を中心として、市内に広く点在しています。

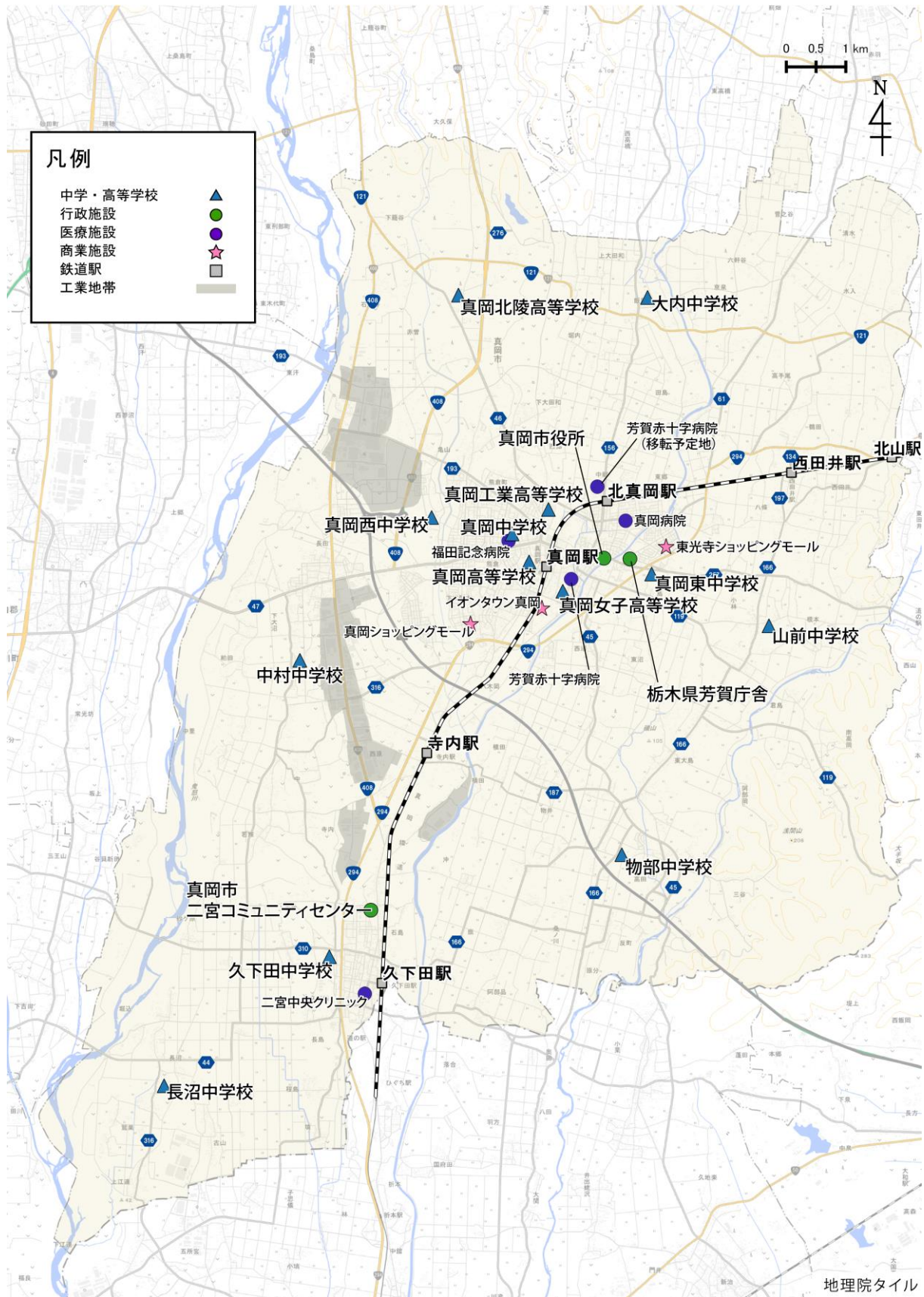


図 3-4 生活拠点施設の分布

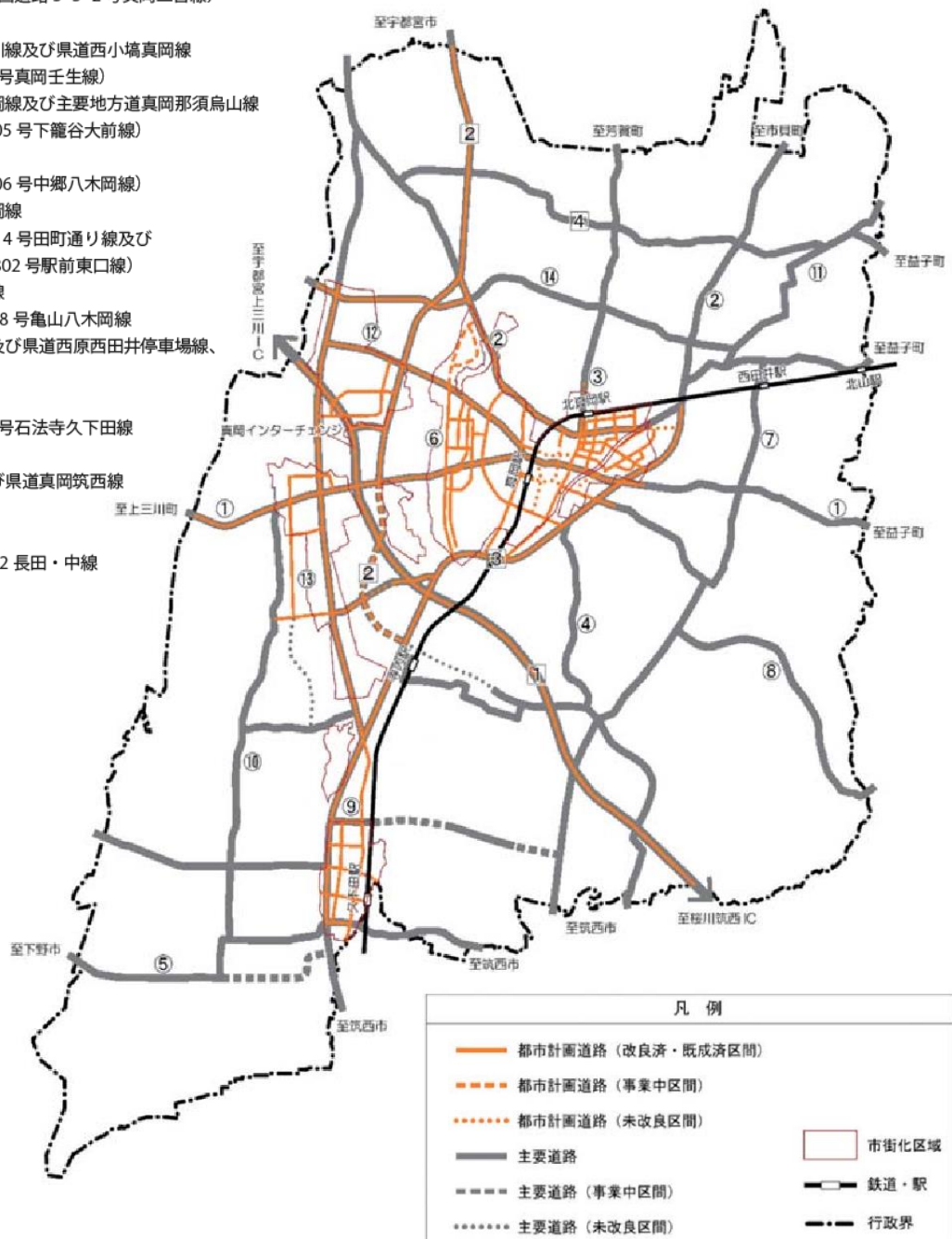
3.1.4 真岡市の交通

(1) 道路網

真岡市には北関東自動車道が市内の中央部を横断し、真岡 IC が市西部の工業地区に位置しています。国道は、北部を横断している 121 号、南方から東へ 294 号、西部を縦断している 408 号、真岡 IC へのアクセス道路でもある 408 号鬼怒テクノ通りがあり、県道は市中心部から放射状に整備されています。

- ① 北関東自動車道及び真岡インターチェンジ
- ② 鬼怒テクノ通り (408 号)
- ③ 国道 294 号 (都市計画道路 3・3・2 号真岡二宮線)
- ④ 国道 121 号

- ① 主要地方道真岡上三川線及び県道西小埜真岡線
(都市計画道路 3・4・4 号真岡壬生線)
- ② 主要地方道宇都宮真岡線及び主要地方道真岡那須烏山線
(都市計画道路 3・4・305 号下籠谷大前線)
- ③ 県道石末真岡線
(都市計画道路 3・4・306 号中郷八木岡線)
- ④ 主要地方道つくば真岡線
(都市計画道路 3・4・314 号田町通り線及び
都市計画道路 3・4・302 号駅前東口線)
- ⑤ 主要地方道栃木二宮線
- ⑥ 都市計画道路 3・4・308 号亀山八木岡線
- ⑦ 県道西田井停車場線及び県道西原西田井停車場線、
県道西田井二宮線
- ⑧ 県道真岡岩瀬線
- ⑨ 都市計画道路 3・4・3 号石法寺久下田線
(久下田地域)
- ⑩ 県道二宮宇都宮線及び県道真岡筑西線
- ⑪ 県道黒田市場真岡線
- ⑫ 県道雀宮真岡線
- ⑬ 都市計画道路 3・4・312 号長田・中線
- ⑭ 芳賀広域農道



(出典:真岡市都市計画マスタープラン(H26.3))

図 3-6 真岡市の道路網

(2) 交通基盤（駅・バス停）

真岡市には、基幹交通として茨城県筑西市と茂木町を結ぶ真岡鐵道が通り、市内に6駅があります。路線バスは、2事業者が宇都宮市、芳賀町、上三川町と真岡市を結ぶ路線を運行しています。また、地域公共交通として、「コットベリー号（コミュニティバス）」と「いちごタクシー（デマンドタクシー）」により市内全域をカバーしています。

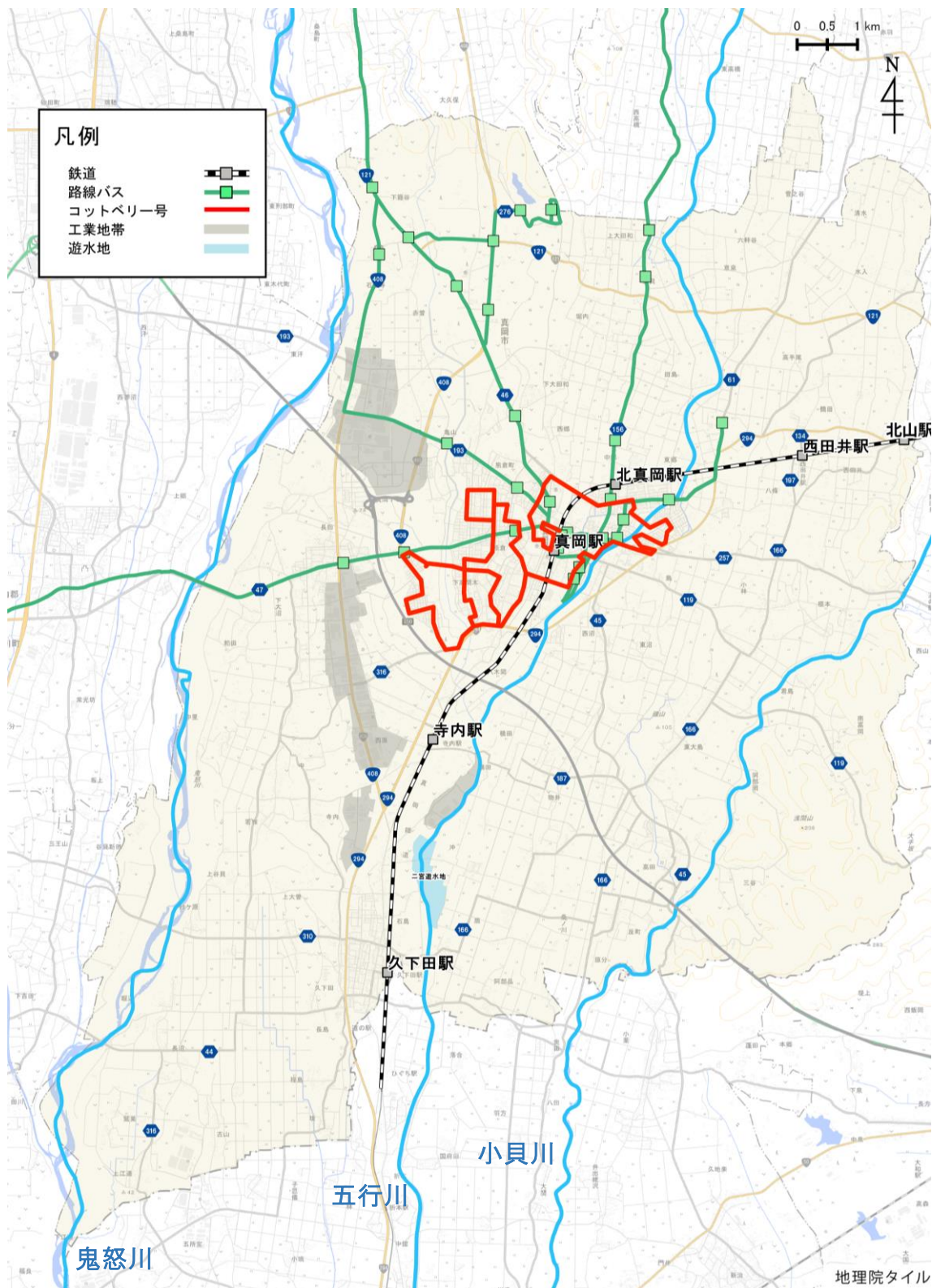
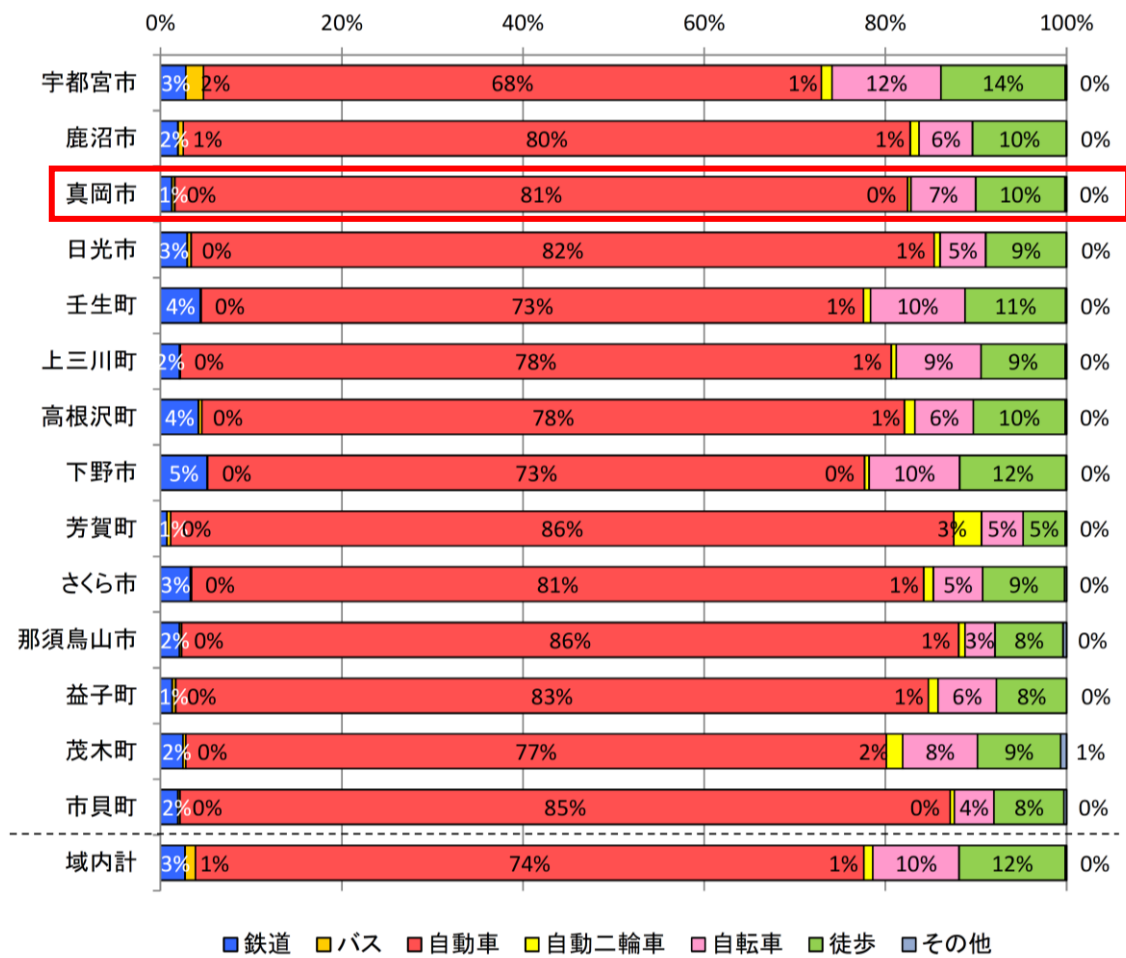


図 3-7 真岡市の交通基盤

(3) 代表交通手段分担率

真岡市の代表交通手段分担率は自転車^{7%}、自動車が^{81%}です。



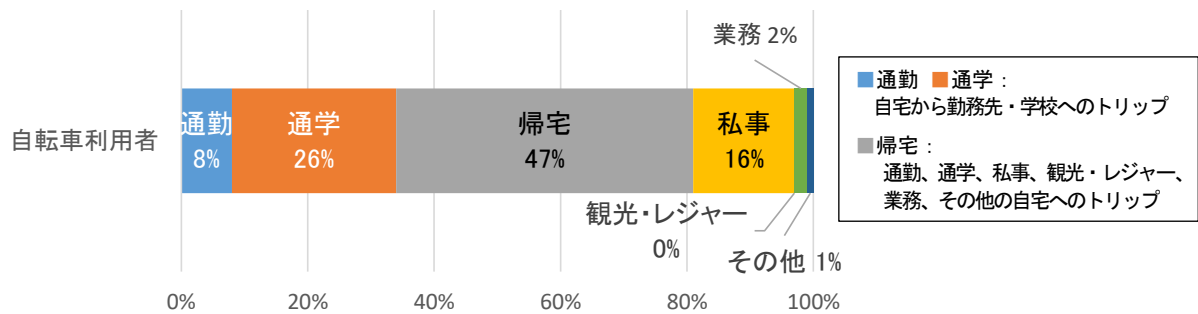
(出典:「県央広域都市圏生活行動実態調査 (H26)」)

図 3-8 栃木県の市町村別の代表交通手段分担率

(4) 自転車の利用状況

① 目的別自転車の利用状況

真岡市では、自転車の利用目的は通学（26%）が最も多く、次いで私事（16%）、通勤（8%）が多くなっています。

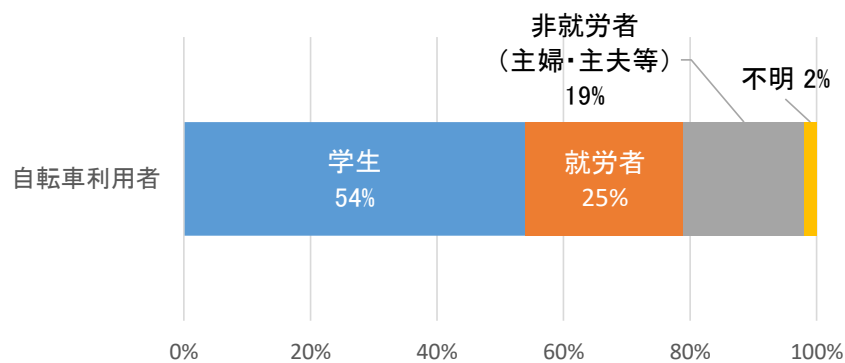


(出典:「県央広域都市圏生活行動実態調査(H26)」)

図 3-9 自転車利用者の目的別構成

② 職業別自転車の利用状況

真岡市では、職業別の自転車の利用状況は、学生（54%）が最も多く、次いで就労者（25%）、非就労者（主婦・主夫等）（19%）が多くなっています。

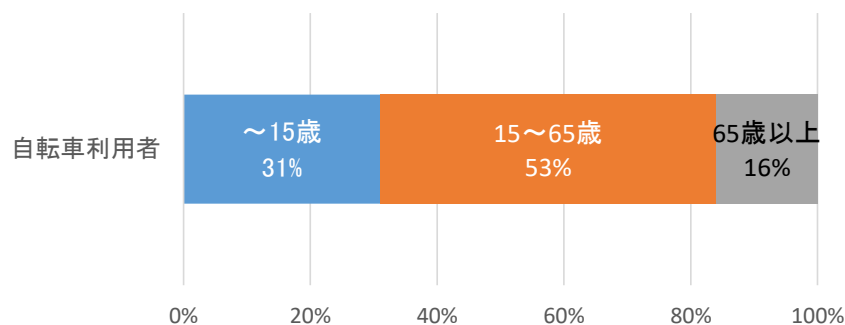


(出典:「県央広域都市圏生活行動実態調査(H26)」)

図 3-10 自転車利用者の職業別構成

③ 年齢階層別自転車の利用状況

真岡市では、年齢層別の自転車の利用状況は、65歳以上の高齢者が16%を占めています。



(出典:「県央広域都市圏生活行動実態調査(H26)」)

図 3-11 自転車利用者の年齢層別構成

④ 中学・高校の自転車通学状況

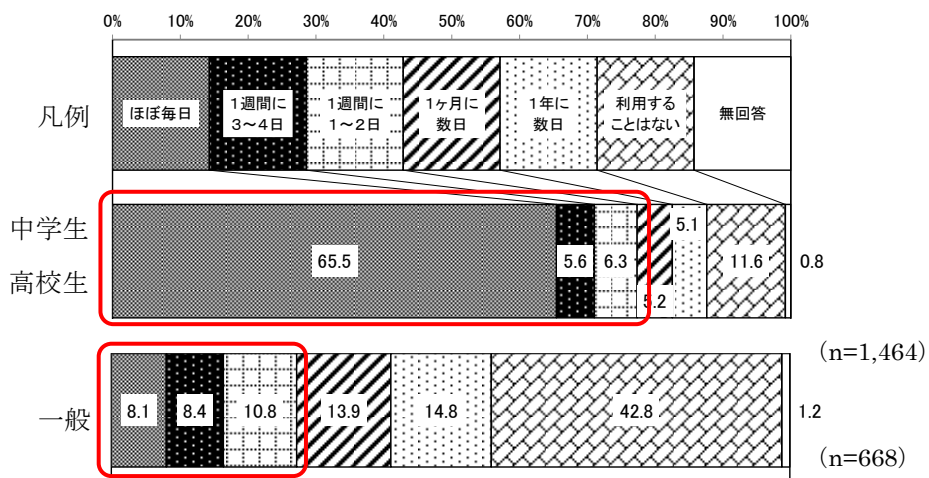
真岡市の中学校・高校の自転車通学者は約 3,850 人（全生徒の 82%）です。

週 1 回以上自転車を利用する割合は、一般市民は 27%と低いものの、中学生・高校生は 77%と高くなっています。

表 3-1 真岡市内の中学・高校の自転車通学状況

番号	学校名	生徒数(人)	自転車通学者数(人)	自転車通学者割合
1	真岡中学校	608	439	72%
2	真岡東中学校	318	215	68%
3	真岡西中学校	395	382	97%
4	大内中学校	158	150	95%
5	山前中学校	224	224	100%
6	中村中学校	258	255	99%
7	長沼中学校	71	70	99%
8	久下田中学校	222	177	80%
9	物部中学校	112	111	99%
中学校小計		2,366	2,023	86%
1	真岡高校	656	461	70%
2	真岡女子高校	636	488	77%
3	真岡工業高校	473	389	82%
4	真岡北陵高校	541	492	91%
高校小計		2,306	1,830	79%
合計		4,672	3,853	82%

(平成 28 年 9 月時点)

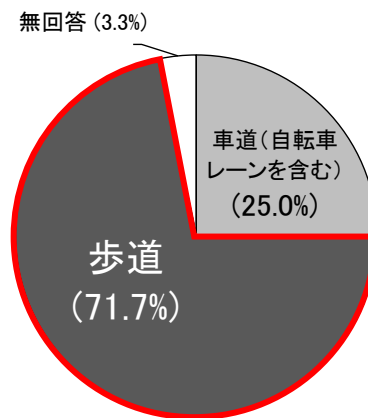


(出典:「真岡市 自転車利用に関するアンケート調査(H28)」)

図 3-12 真岡市内の市民、中高校生の自転車の利用状況

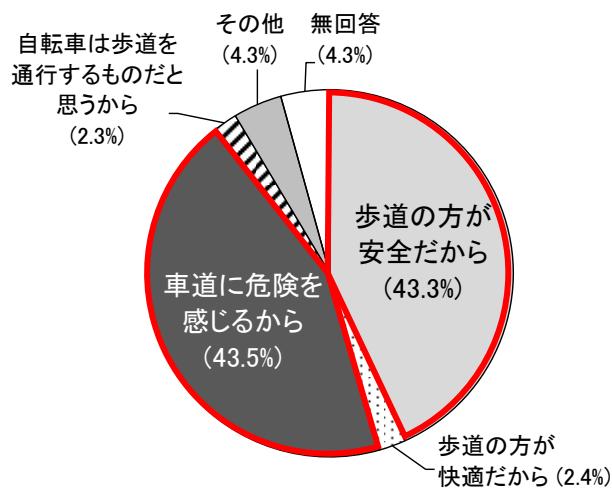
⑥ 自転車利用時の走行位置

真岡市では、歩道がある道路では、全体の72%が歩道を通行しており、その主な理由としては、「歩道が安全、車道に危険を感じる」と回答しています。



(出典:「真岡市 自転車利用に関するアンケート調査(H28)」)

図 3-14 普段の主な走行位置

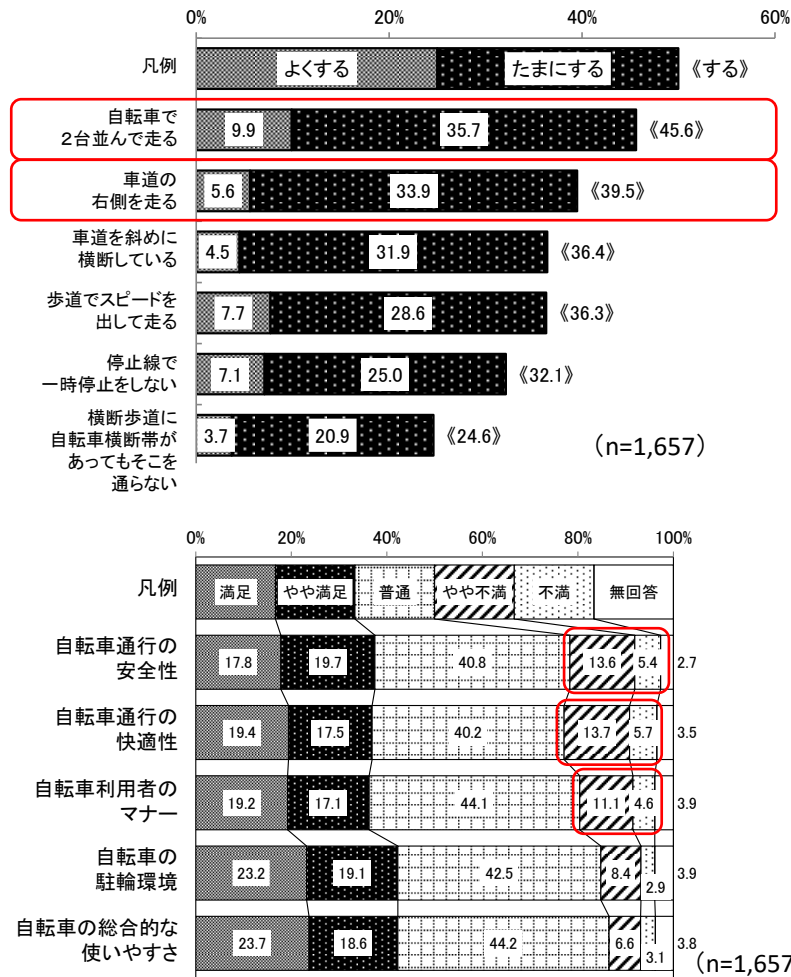


(出典:「真岡市 自転車利用に関するアンケート調査(H28)」)

図 3-15 その理由

⑦ 自転車ルールへの遵守状況・利用環境に関する満足度

真岡市では、自転車の危険運転行為として、並走、右側通行が多く、自転車通行空間の安全性・快適性や利用者のマナーに対して満足度が低くなっています。

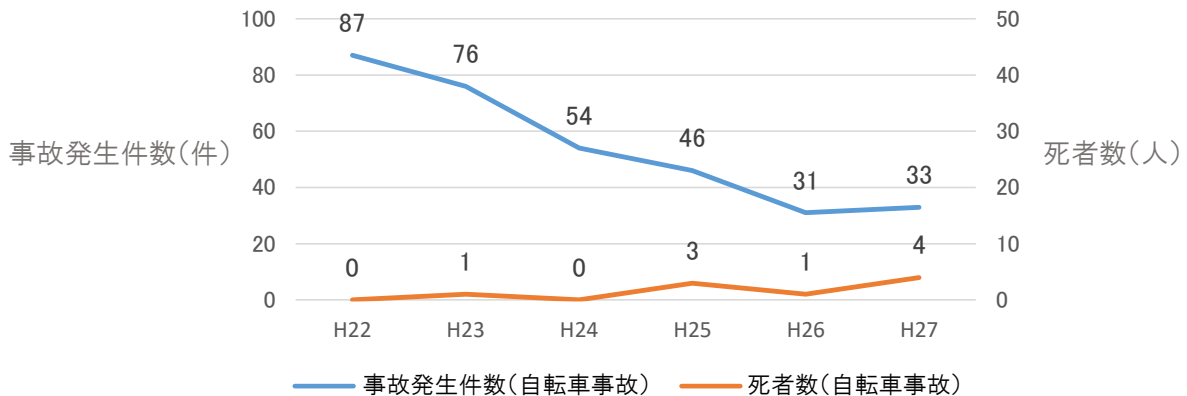


(出典:「真岡市 自転車利用に関するアンケート調査(H28)」)

図 3-16 自転車ルールへの遵守状況(上)と自転車利用環境に対する満足度(下)

⑧ 自転車事故の発生件数・死者数の推移

真岡市内の自転車事故の事故件数は減少傾向にあります。事故死者数は年間5人未満であるものの、死亡事故が発生している状況です。

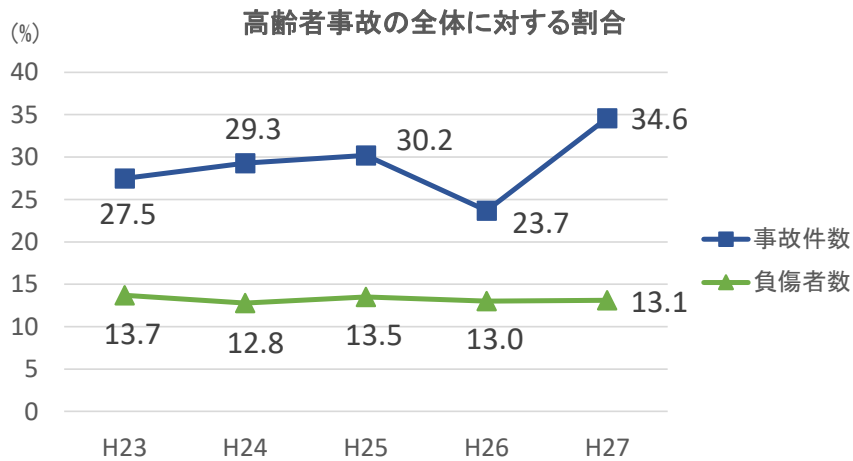


(出典:真岡警察署「交通白書」)

図 3-17 自転車事故の発生件数と死者数の推移

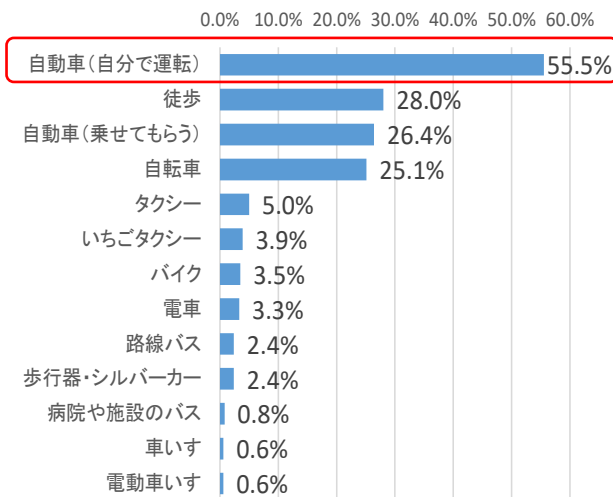
(5) 高齢者の自動車の利用状況

真岡市の高齢者が当事者となる事故の割合が増加傾向にあり、今後も増加が懸念されています。また、高齢者の5割強は日常の移動で自動車を運転しており、免許返納に伴い外出頻度が減ると回答した高齢者は9割以上です。



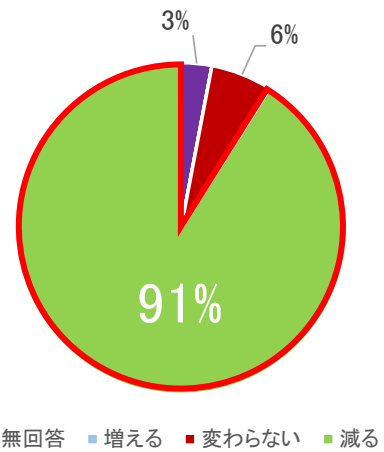
(出典:「真岡市地域公共交通網形成計画(H28.2)」)

図 3-18 真岡市全体の事故に対する高齢者事故割合の推移



(出典:「真岡市日常生活圏域ニーズ調査(H25)」)

図 3-19 高齢者の日常の移動手段



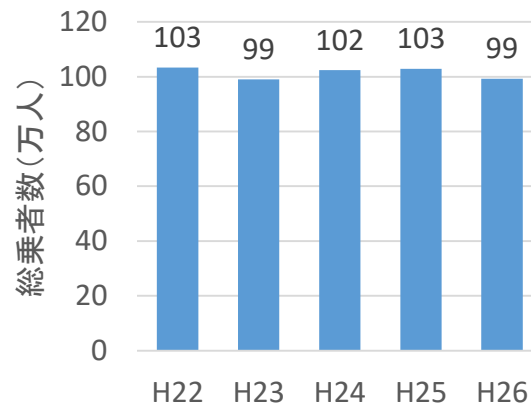
(出典:「真岡市公共交通に関する市民調査(H27)」)

図 3-20 免許返納に伴う外出頻度

(6) 公共交通

① 公共交通の利用状況

真岡市の鉄道利用はほぼ一定で推移しています。また、市内には鉄道、路線バスのほかコミュニティバス・デマンドタクシーが運行しています。

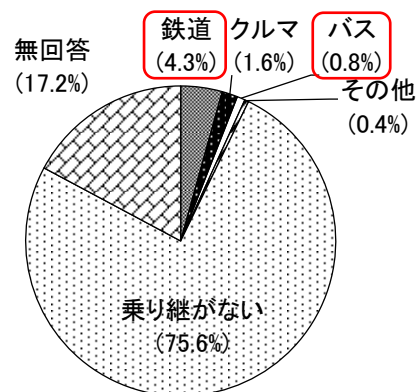


(出典:「真岡市地域公共交通網形成計画(H28.2)」)

図 3-21 真岡鐵道の総乗降客数の推移

② 自転車から公共交通への乗り継ぎ

真岡市では、公共交通の端末交通として自転車を使う人は 5%程度です。



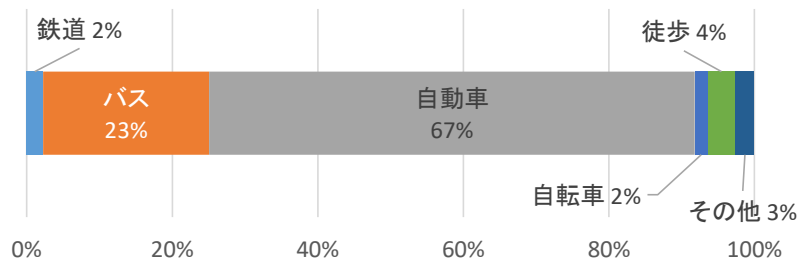
(出典:「真岡市 自転車利用に関するアンケート調査(H28)」)

図 3-22 自転車⇄他の交通手段へ乗り継ぐ人の割合

3.1.5 真岡市の観光

(1) 来訪者の移動手段

真岡市への来訪者の市内での移動手段は、自動車が67%、バスが23%利用されており、自転車は2%となっています。



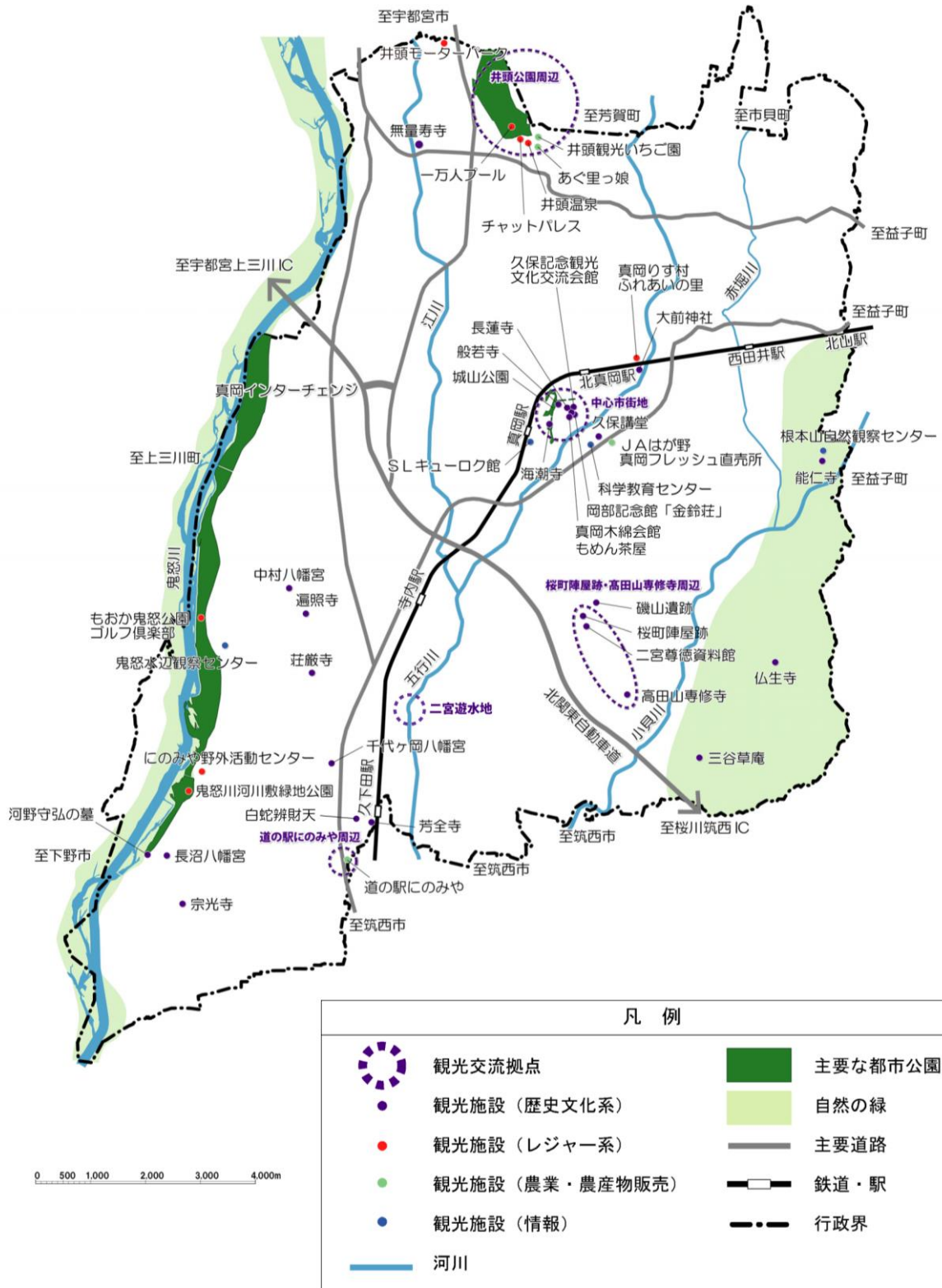
(出典:「県央広域都市圏生活行動実態調査(H26)」)

図 3-23 周辺自治体からの観光客の交通手段分担率

(2) 観光資源

真岡市では、「いちご日本一のまち」、「SLの走るまち」、「伝統生きるまち(真岡木綿)」、「癒しあふれるまち」として、井頭公園周辺や真岡駅(SLキューロク館)、門前地区周辺、大前神社周辺、桜町陣屋・高田山専修寺周辺、道の駅にのみやなど、市内に多くの観光資源が点在しています。

また、日本一のいちごの他、多くの農産物や鬼怒緑地等の自然資源を有しています。



(出典:「真岡市都市計画マスタープラン(H26.3)」)

図 3-24 観光施設の分布

(3) サイクリングロードの整備状況

真岡市と芳賀町、茨城県筑西市をつなぐ五行川サイクリングロード約15kmや真岡市と宇都宮市、上三川町をつなぐ二宮宇都宮自転車道路（鬼怒川サイクリングロード）約3.5kmの整備が完了しています。

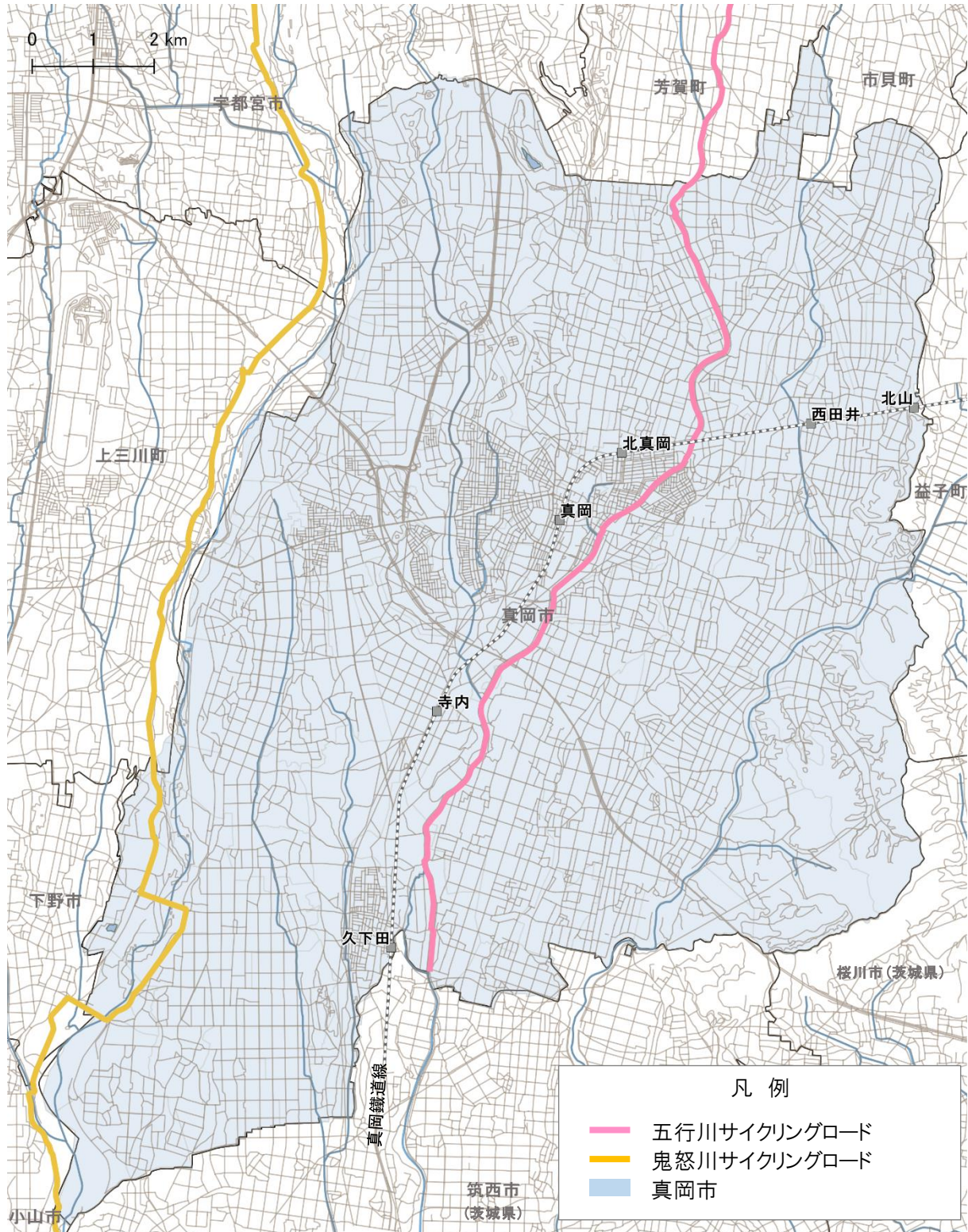


図 3-25 サイクリングロードの整備状況

4 基本方針・計画目標

4.1 基本方針・計画目標の設定

3.2 真岡市の自転車利用に関する課題の整理結果等を踏まえ、歩行者、自転車の安全性、快適性の向上に加え、健康、環境、観光振興等、真岡市の課題やニーズに応じた自転車通行空間を整備するために、自転車ネットワーク計画策定にあたっての基本方針、計画目標を設定しました。

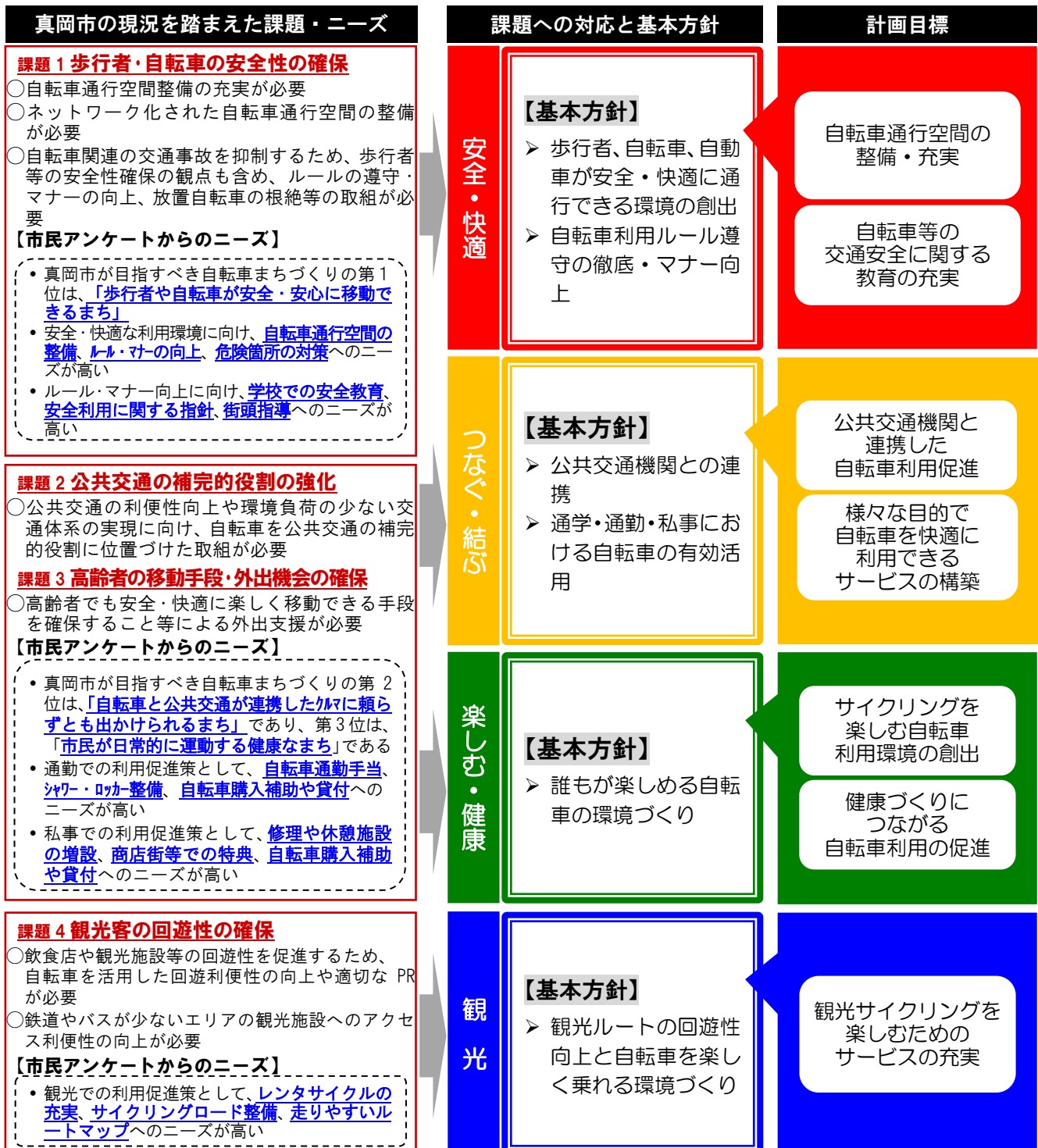


図 4-1 真岡市自転車ネットワーク計画の基本方針と計画目標

5 自転車ネットワークの構築

5.1 自転車ネットワーク路線の選定

(1) 基本的な考え方

本計画では国版および栃木県版のガイドラインを参考にしつつ、真岡市の地域特性や自転車利用状況を踏まえながら、地域の実情に合った路線選定の考え方により路線の選定を行い、自転車ネットワーク路線を形成します。

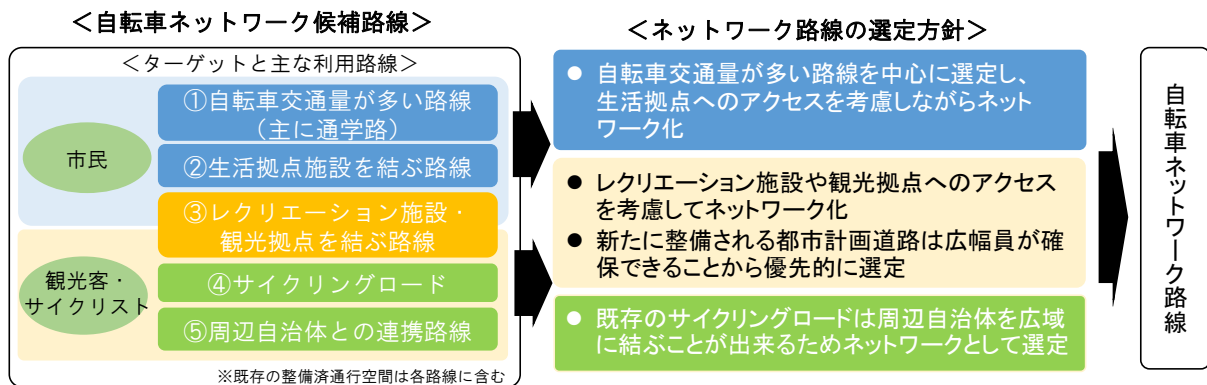


図 5-1 自転車ネットワーク選定の基本的な考え方

【参考：栃木県版 自転車利用環境創出ガイドライン（平成 26 年 2 月）】

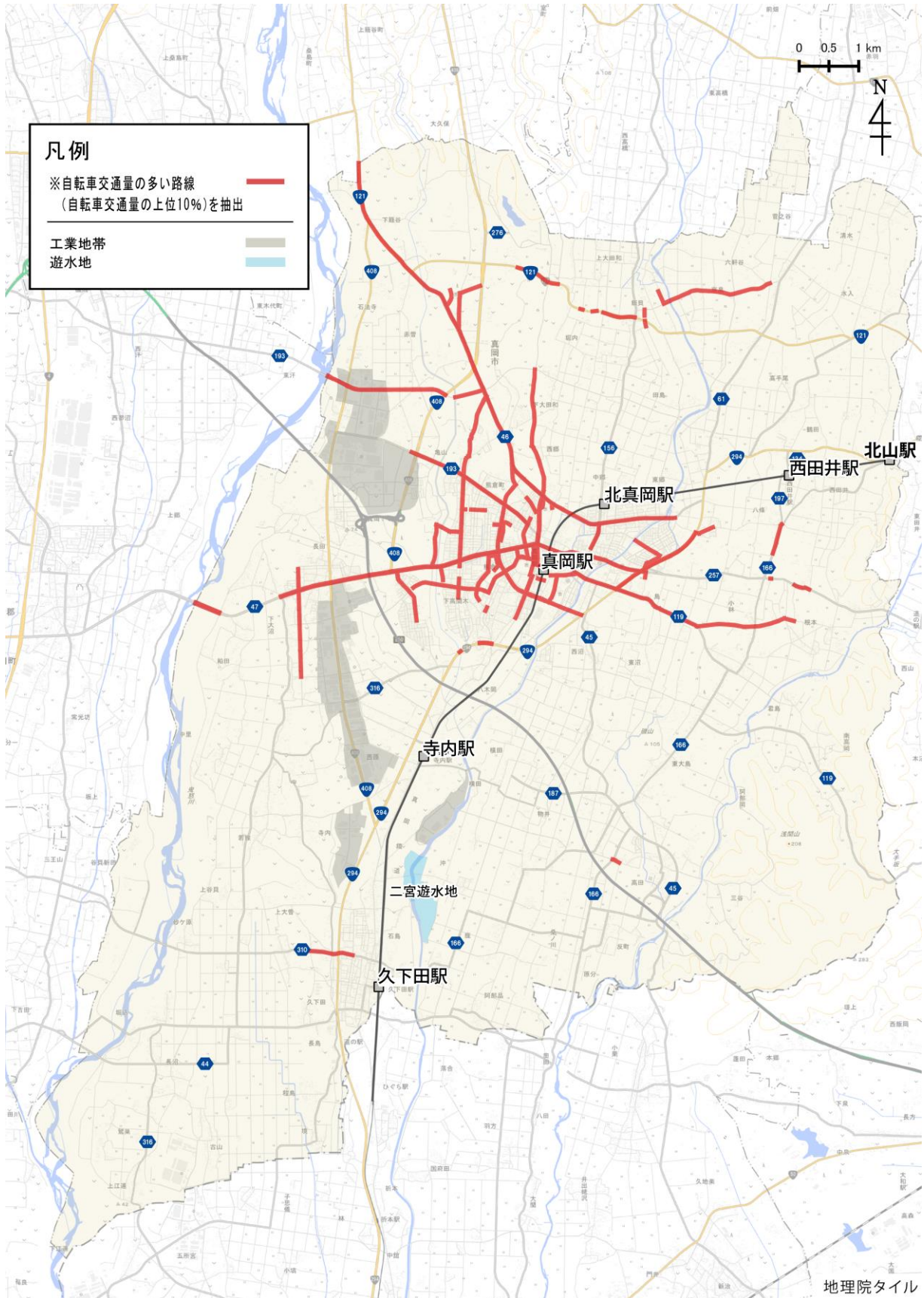
栃木県版のガイドラインでは自転車ネットワークを構成する路線として以下の9つの路線が示されています。

- 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 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
- ④ 自転車の利用増加が見込める、沿道で新たに施設立地が予定されている路線
- ⑤ 既に自転車の通行空間が整備されている路線
- ⑥ 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
- ⑦ 通勤、通学流動を踏まえて自転車利用が見込まれる路線
- ⑧ 郊外の拠点施設（主要駅、主要工業団地、大規模商業店舗、観光施設等）をつなぐ路線
- ⑨ サイクリングロードに位置付けられている路線

(2) 自転車ネットワーク候補路線

① 自転車交通量が多い路線（主に通学路）

学生の自転車通学路や市内の幹線道路を概ねカバーすることができる、自転車交通量の多い路線（自転車交通量の上位10%）を自転車ネットワーク候補路線として選定します。



※自転車交通量：真岡市民を対象としたアンケート回答者 2,132 名のうち、回答のあった自転車利用経路を集計したもの

図 5-2 自転車交通量の多い路線

② 生活拠点施設を結ぶ路線

生活拠点施設を結ぶ道路を自転車ネットワーク候補路線として選定します。

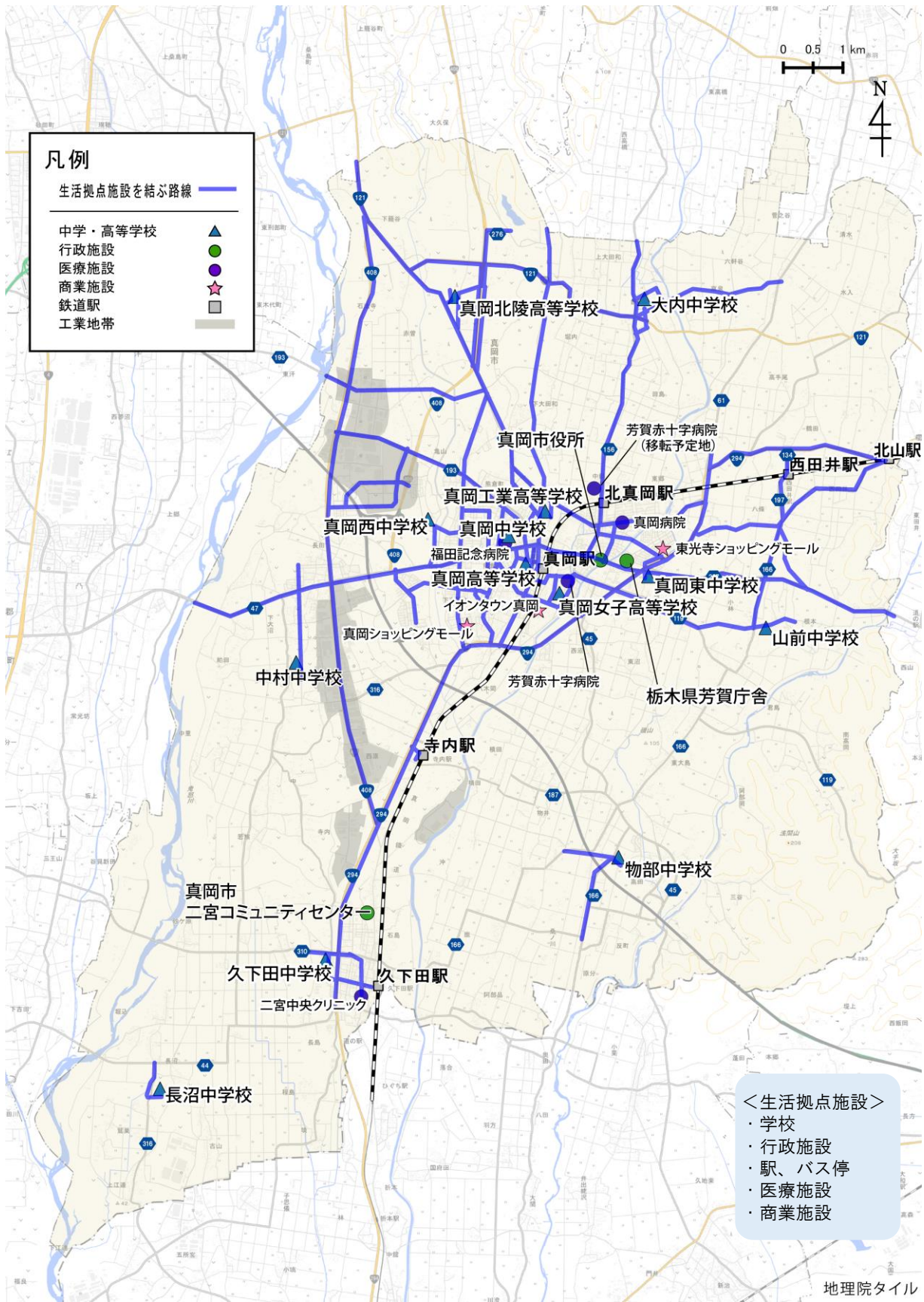


図 5-3 生活拠点施設を結ぶ路線

④ サイクリングロード

周辺自治体を広域に結ぶことができる既存のサイクリングロードを自転車ネットワーク候補路線として選定します。

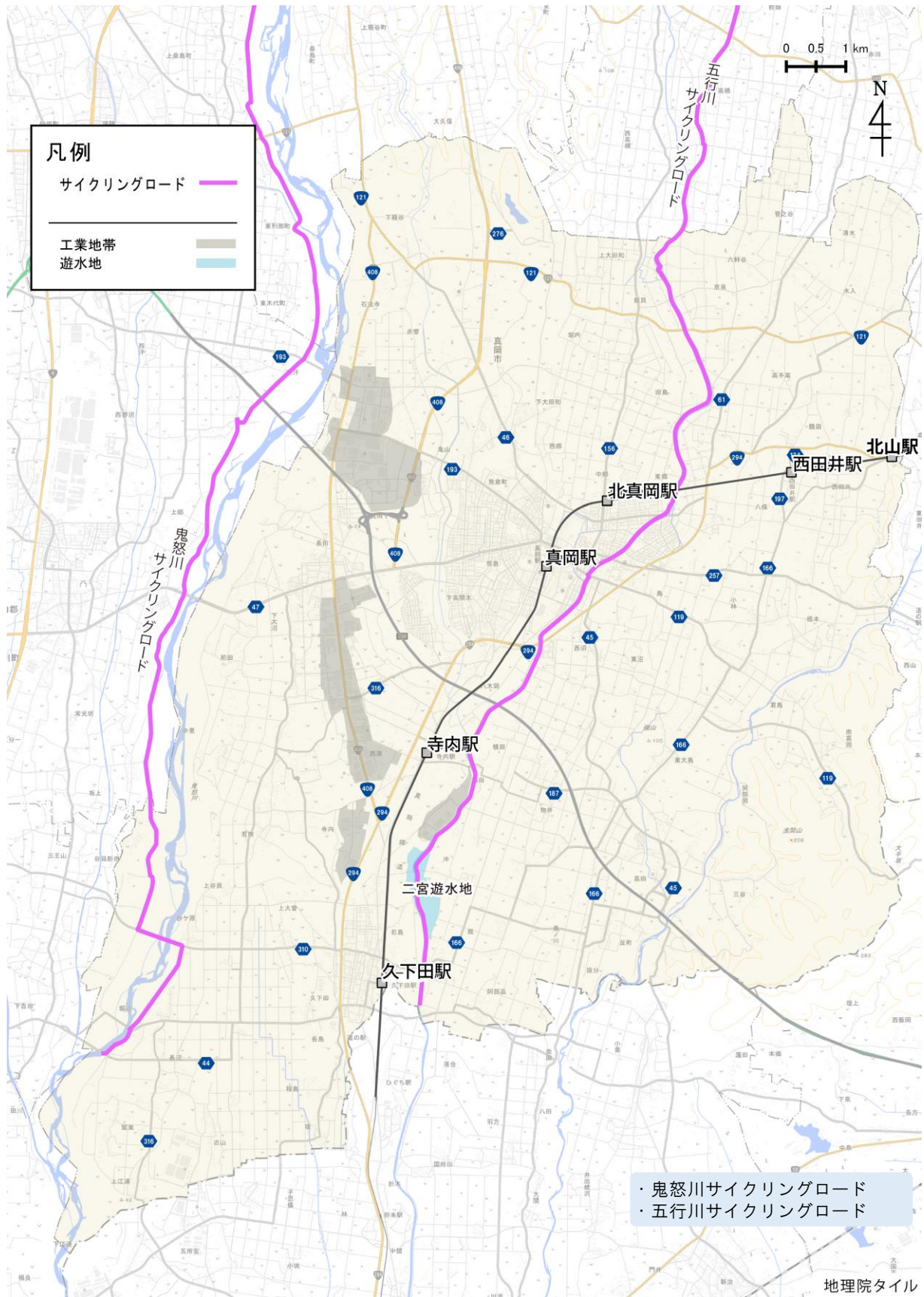


図 5-5 サイクリングロード

⑤ 周辺自治体との連携路線

真岡市と周辺自治体を結ぶ、国道、県道、幹線市道などの連携路線を自転車ネットワーク候補路線として選定します。

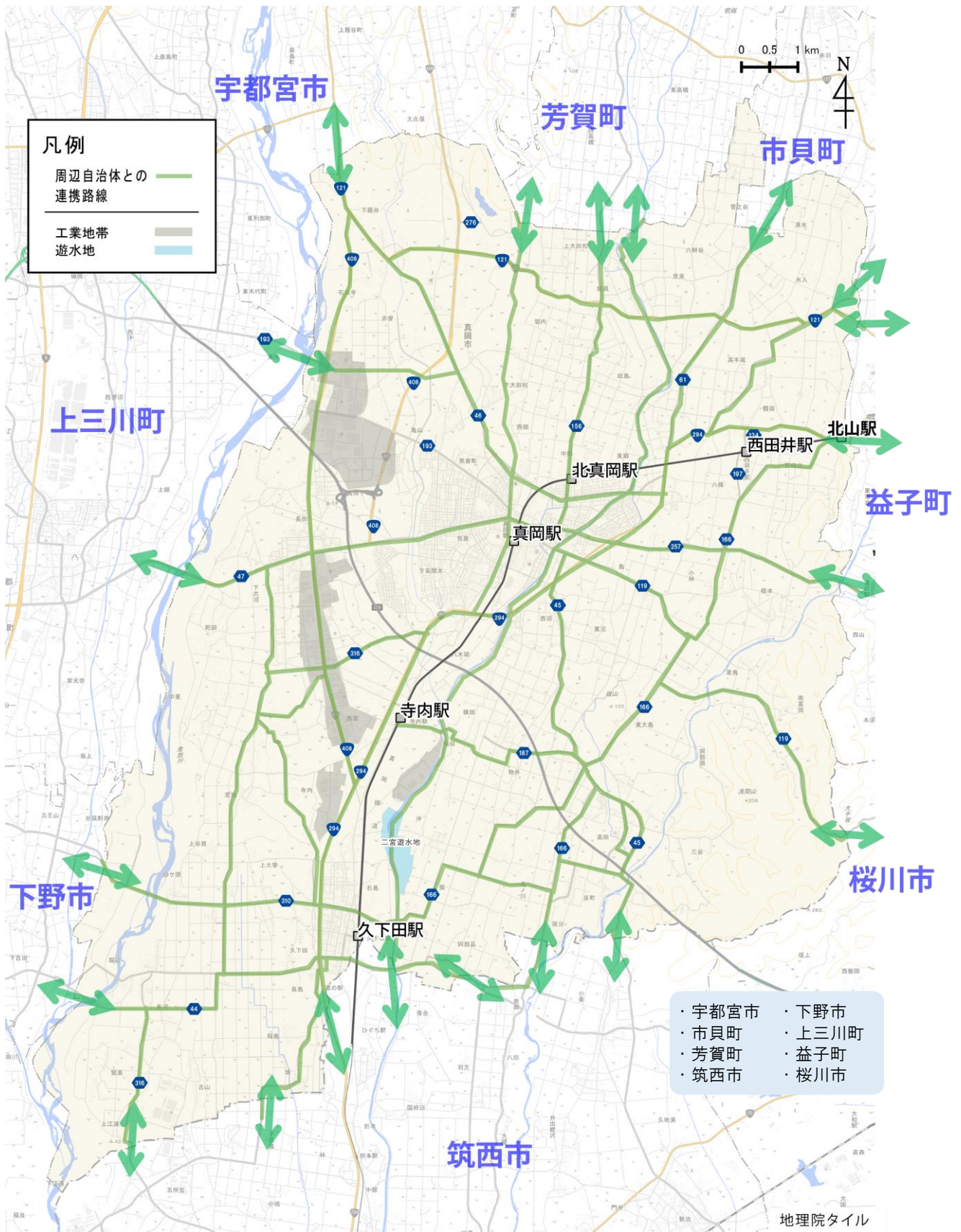


図 5-6 周辺自治体との連携路線

(3) 自転車ネットワーク路線の選定

抽出した自転車ネットワーク候補路線より、自転車ネットワーク路線選定の考え方に基づき選定しました。

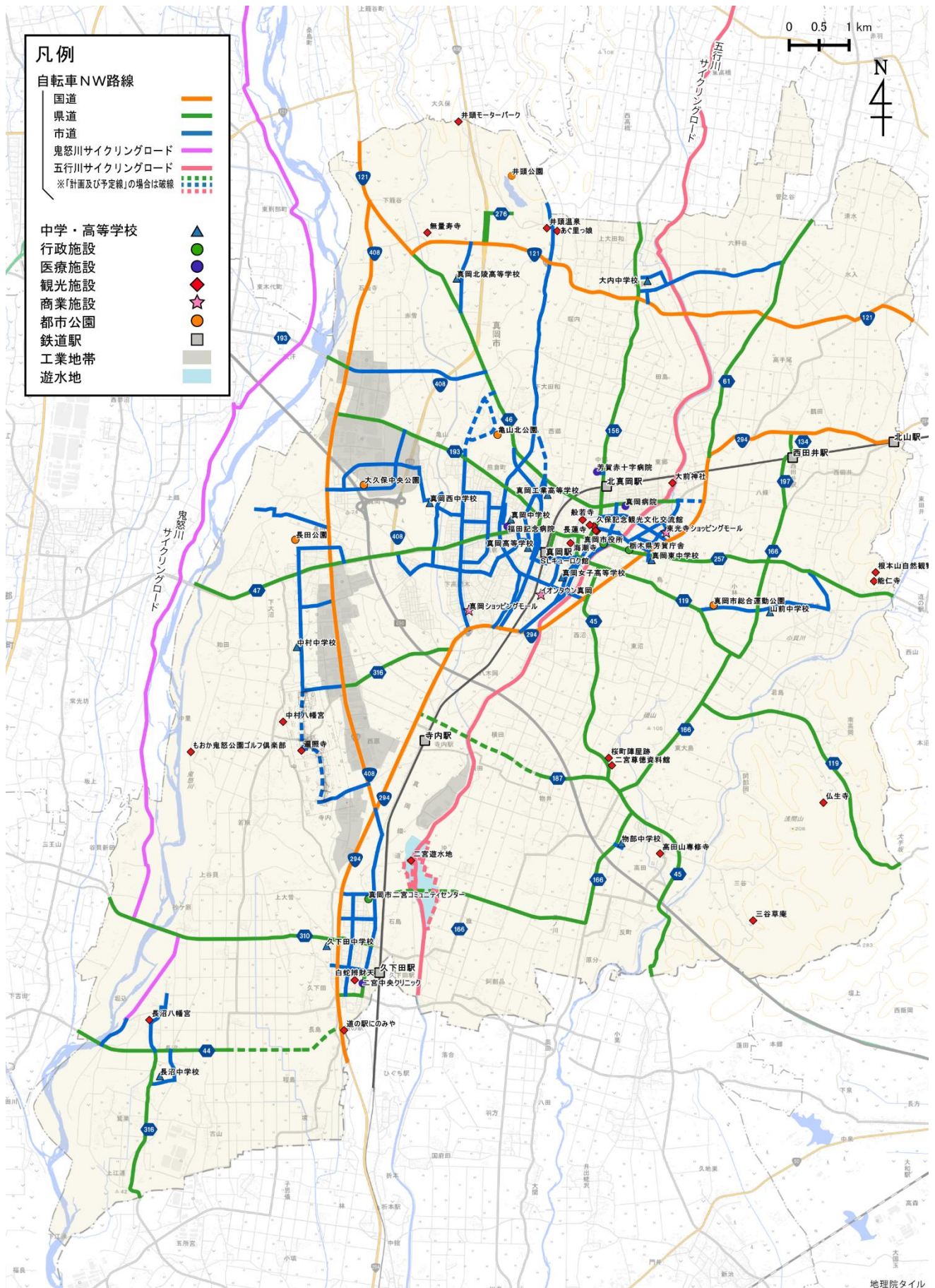




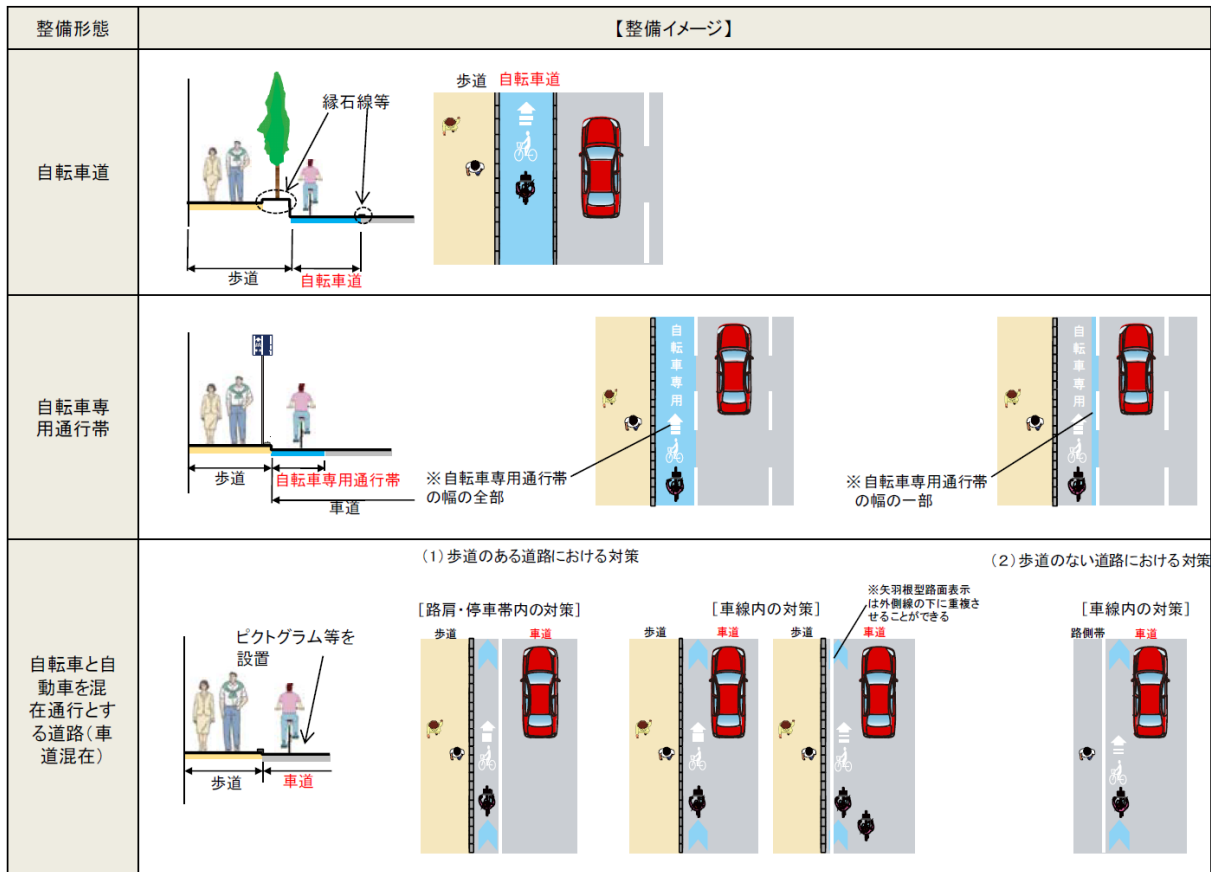
図 5-8 自転車ネットワーク路線(真岡市中心部)

5.2 自転車通行空間の整備形態

(1) 基本的な考え方

① 自転車通行環境の整備形態の種類

国版のガイドラインでは自転車通行空間の整備形態として以下の3つが示されています。



(出典:「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月改訂)」)

図 5-9 基本的な整備形態(イメージ)

② 整備形態の選定の考え方

本計画では国版のガイドラインを参考にしつつ、真岡市の実情として、「自転車道」は、整備に必要な幅員 2m 以上を確保することが難しい上、整備に係る費用が大きくなるため、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」1.2.4 に示されている暫定形態として、「自転車専用通行帯」、「車道混在」による整備を促進し、早期に自転車通行空間の安全性の向上を図るものとします。

なお、「自転車専用通行帯」、「車道混在」の選定については、以下の考え方に基づく整備形態により、通行空間を整備します。

- 前提条件
 - 自転車ネットワーク路線のうち、市道を対象とする
 - 自転車通行空間の整備形態は、「自転車専用通行帯」、「車道混在」による
- 基本的な考え方:
 - 現況の車線数および歩車道境界は変更せずに、1.0m 以上の自転車通行空間が確保可能な場合は自転車専用通行帯、それ以外は車道混在とする
 - 都市計画道路は下記を原則とするものの、本計画では現有幅員に基づく暫定形態として選定する

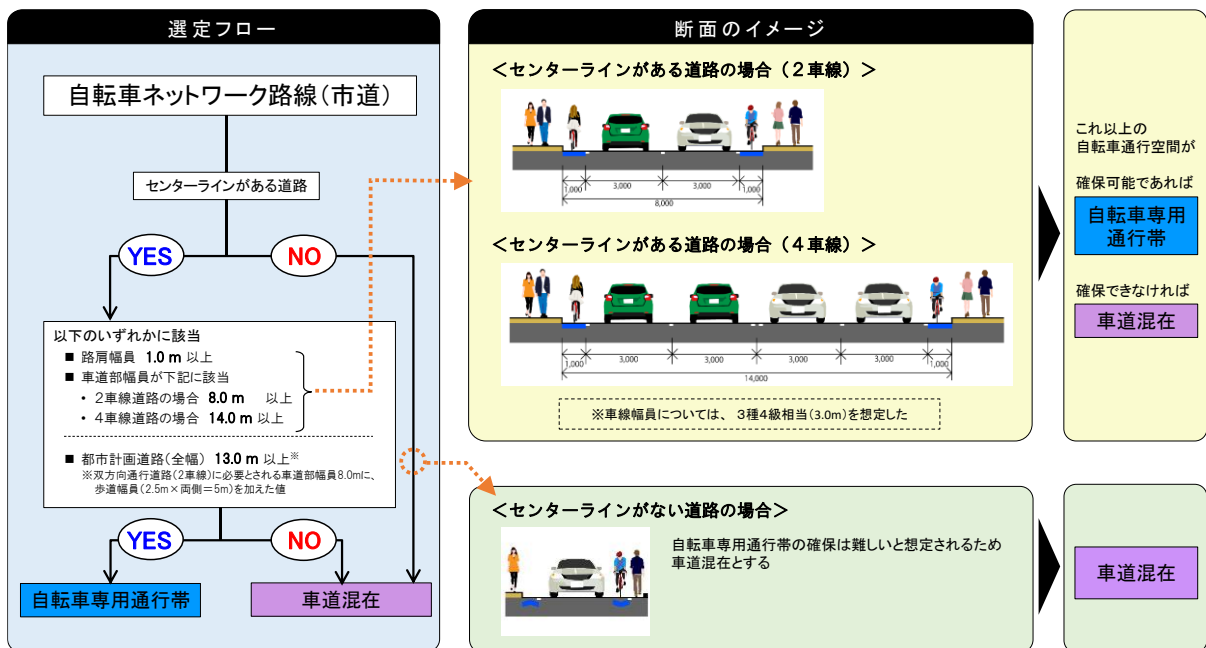


図 5-10 整備形態選定の考え方

(2) 整備形態の選定

整備形態選定の考え方に基づき、自転車ネットワークの整備形態を選定しました。

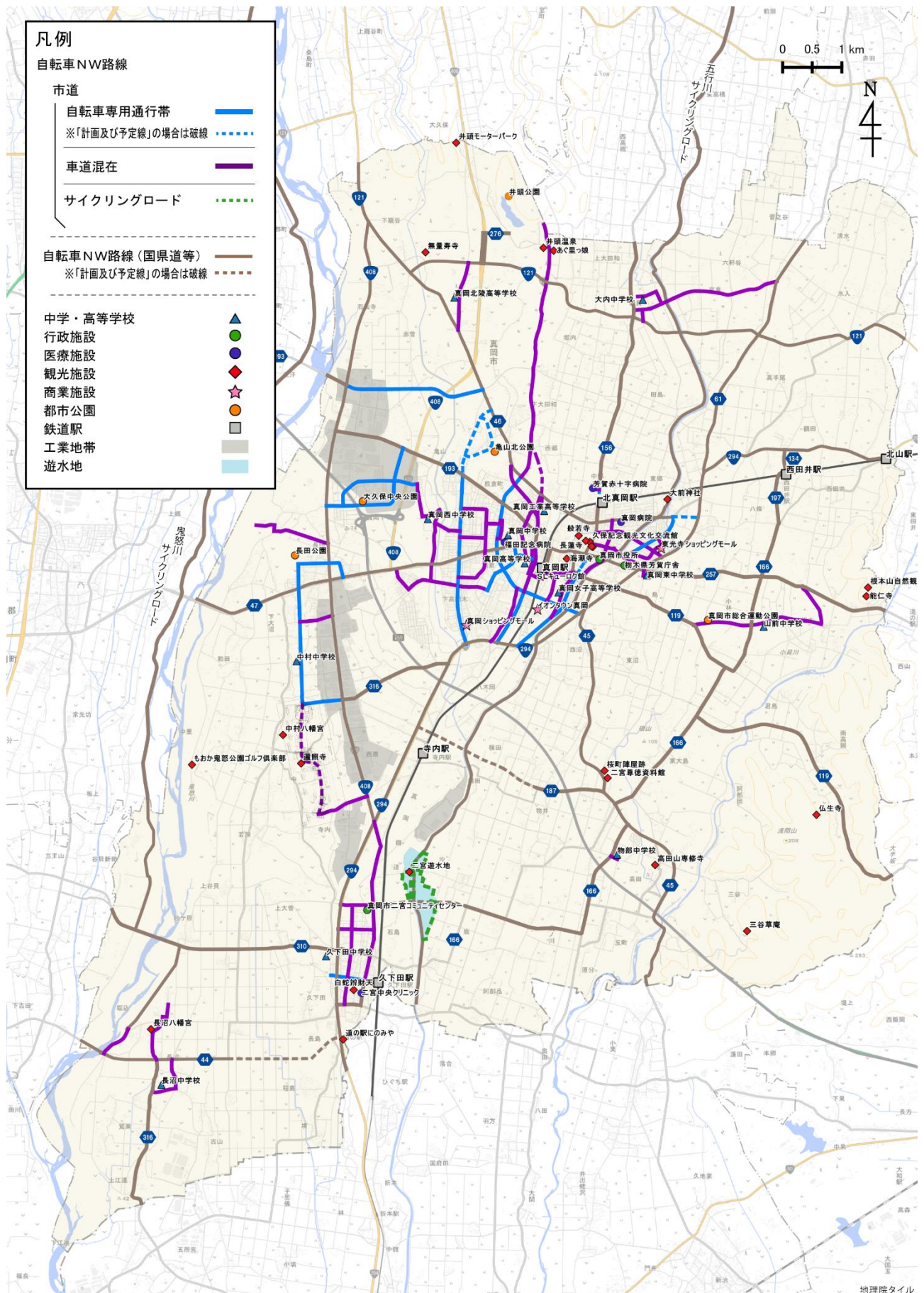


図 5-11 自転車ネットワーク路線の整備形態(真岡市全域)

図 5-12 自転車ネットワーク路線の整備形態(真岡市中心部)

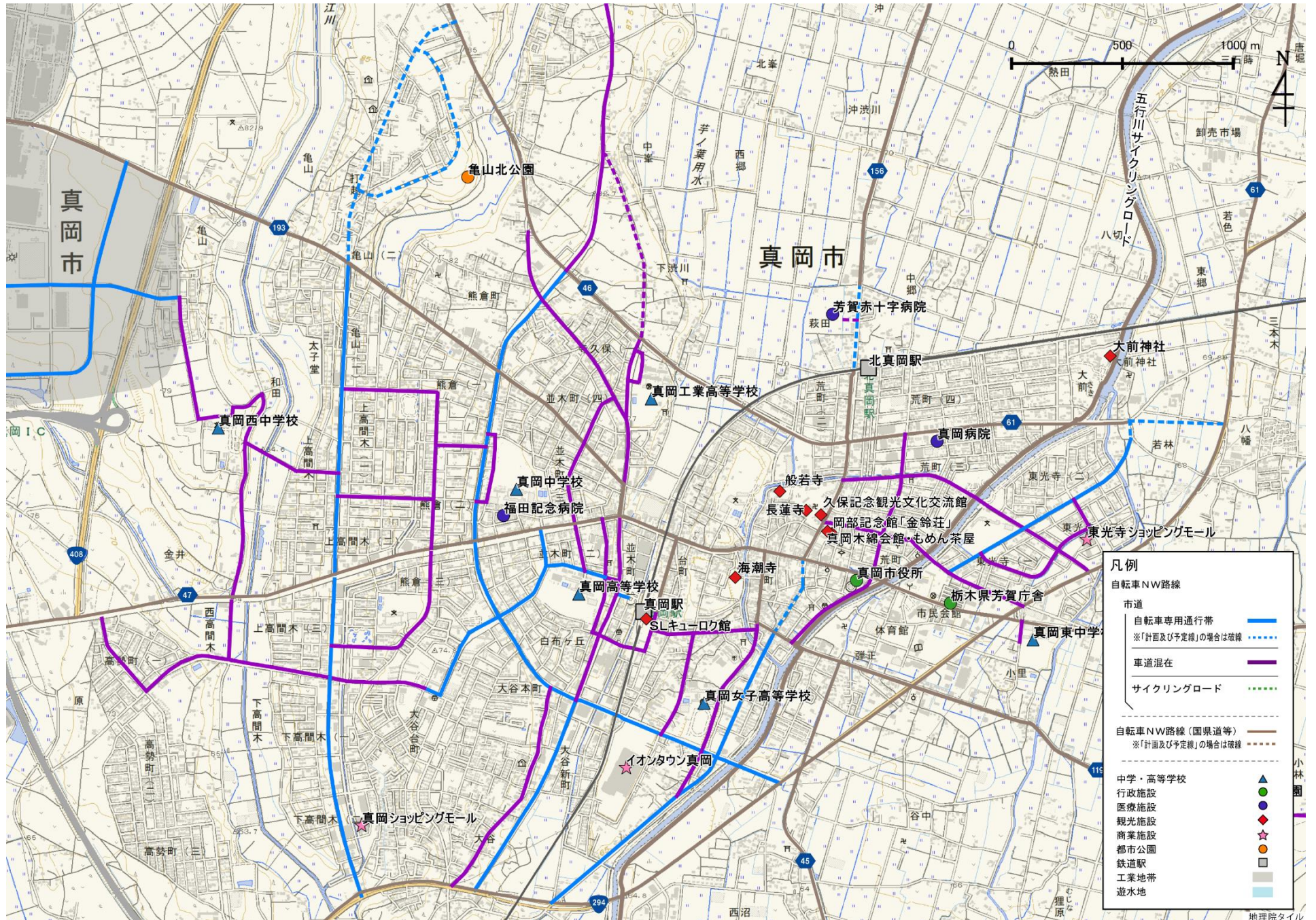


図 5-12 自転車ネットワーク路線の整備形態(真岡市中心部)

(3) 自転車通行空間の設計

① 単路部の設計

■ 自転車専用通行帯

国版のガイドラインにおける単路部の自転車専用通行帯の考え方に基づくとともに、経済性を考慮し、単路部における自転車専用通行帯の基本形を以下に示します。

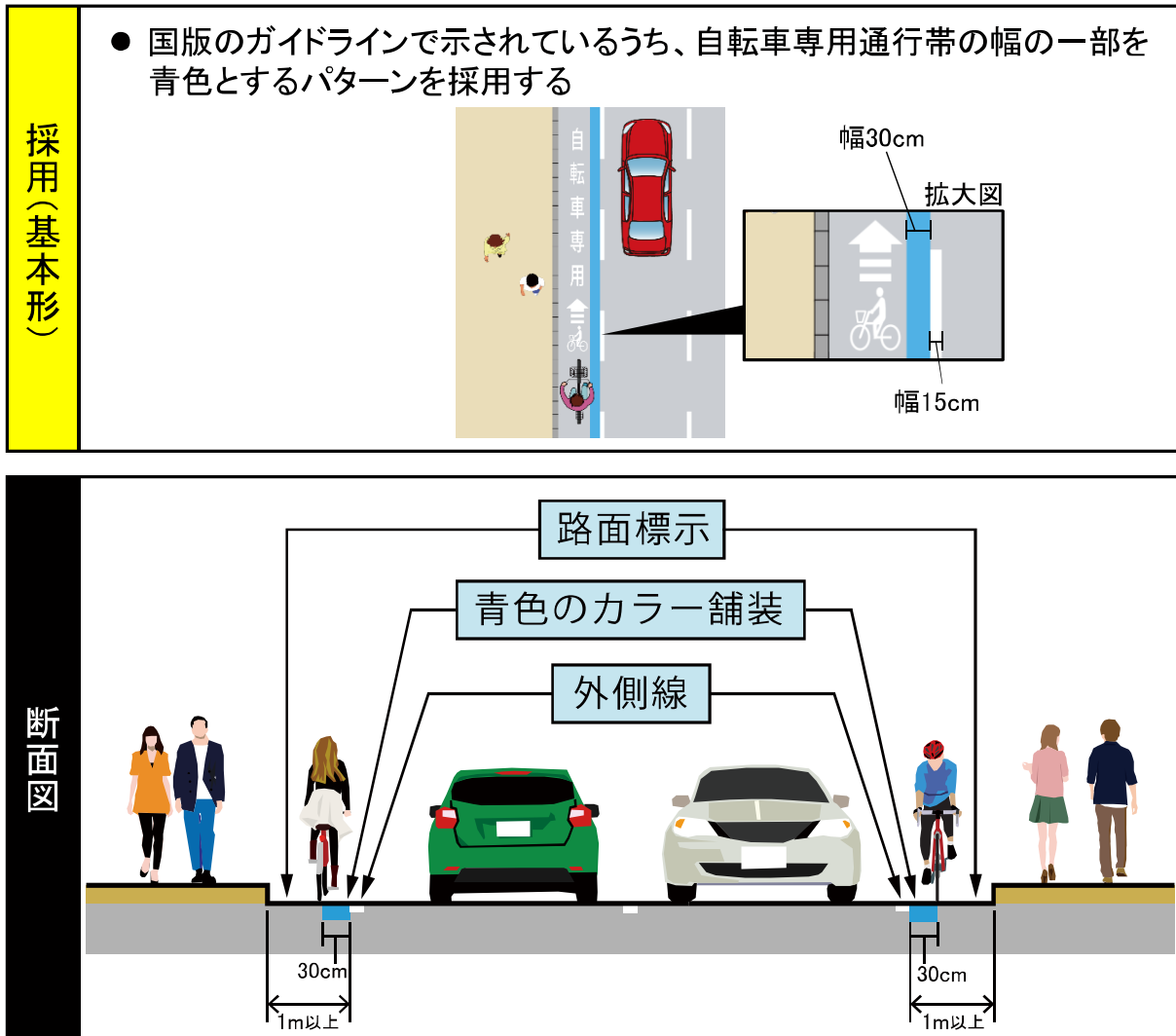


図 5-13 自転車専用通行帯の考え方(単路部)

■ 車道混在

国版のガイドラインにおける単路部の車道混在の考え方に基づくとともに、矢羽根の幅・間隔は国の検討で最も評価の高いものを用いることとし、単路部における車道混在の基本形を以下に示します。

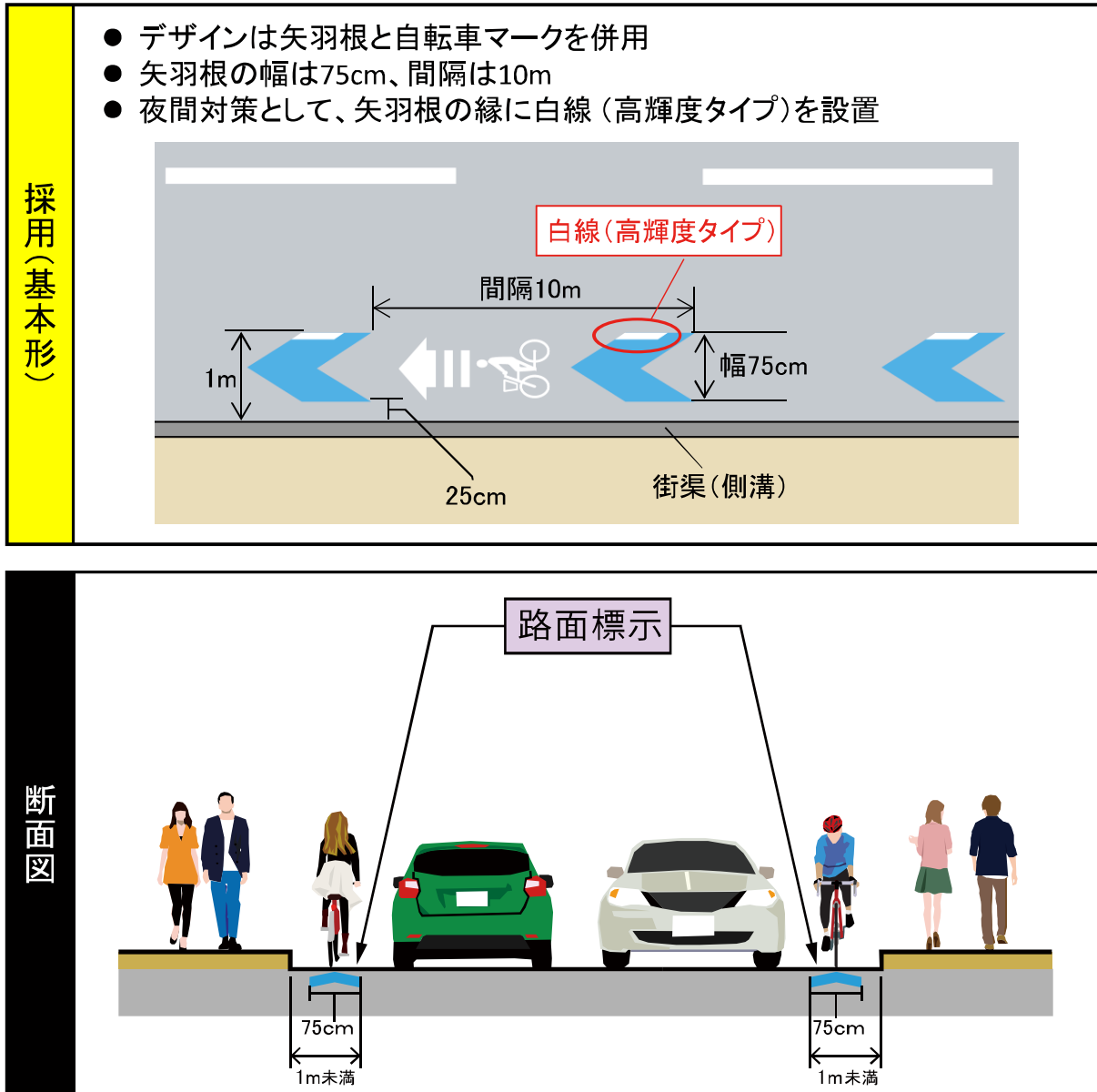


図 5-14 車道混在の考え方(単路部)

② 交差点部の設計

■自転車専用通行帯

国版のガイドラインにおける交差点部の自転車専用通行帯の考え方に基づくとともに、交差点内の矢羽根の間隔は宇都宮市の事例を用いることとし、交差点部における自転車専用通行帯の基本形を以下に示します。

なお、単路部で自転車通行専用帯の確保が可能と見込まれる多くの路線において、右折レーンがある交差点では幅員を確保できないと想定されることから、交差点の手前までは自転車専用通行帯とし、幅員が確保できない交差点部は車道混在とします。



図 5-15 自転車専用通行帯の考え方(交差点部)

■車道混在

国版のガイドラインにおける交差点部の車道混在の考え方に基づくとともに、交差点内の矢羽根の間隔は宇都宮市の事例を用いることとし、交差点部における車道混在の基本形を以下に示します。

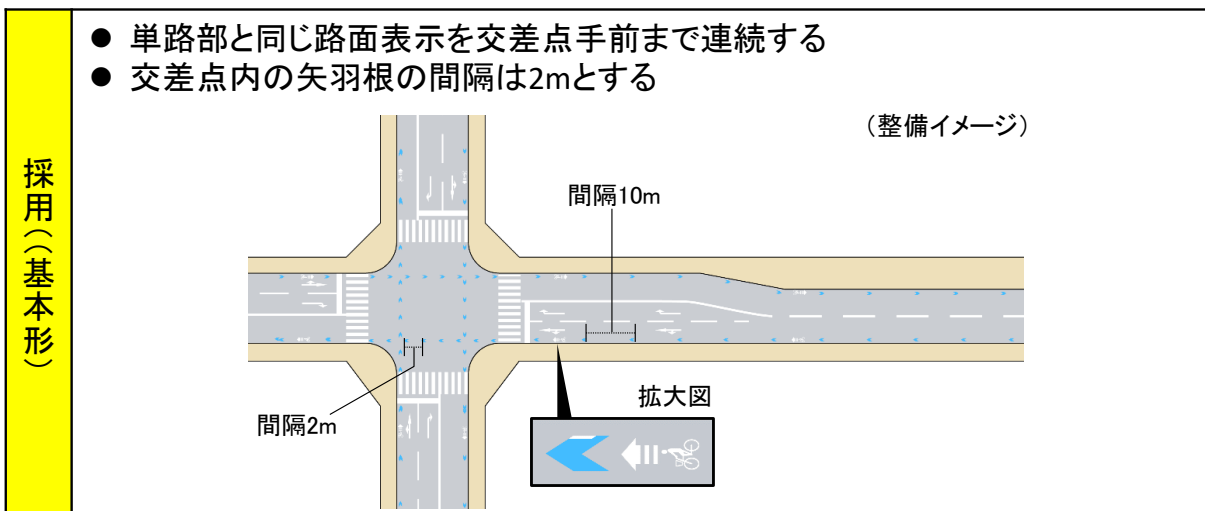


図 5-16 車道混在の考え方(交差点部)

③ 狭あいな道路の設計

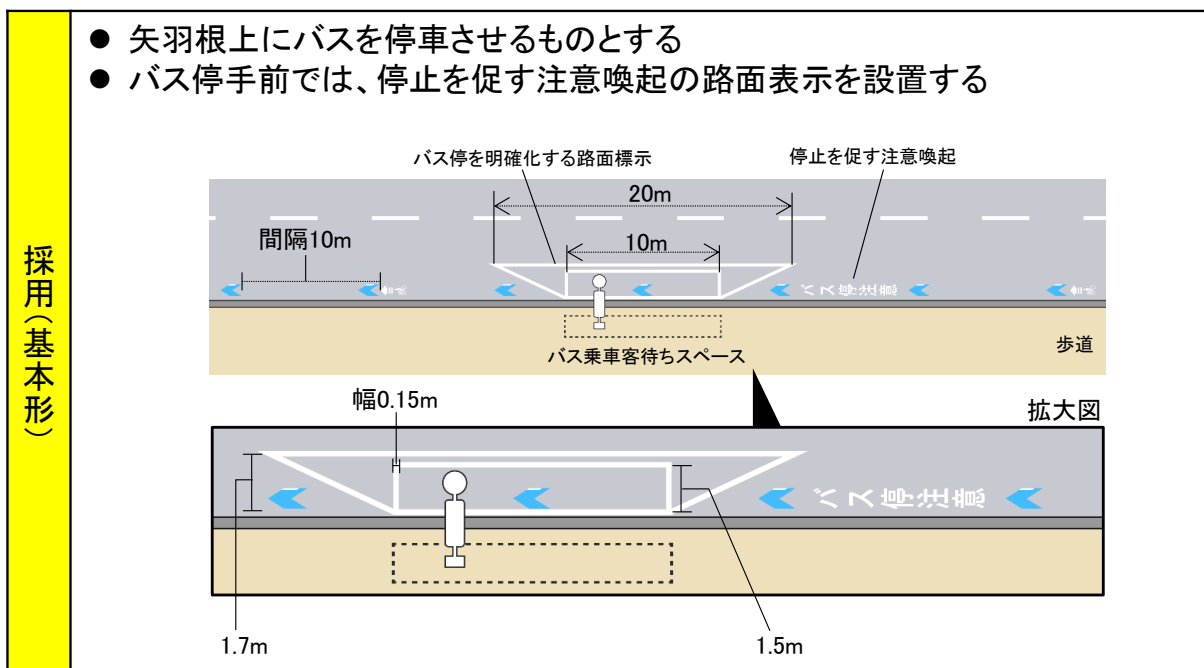
国版のガイドラインにおける狭あいな道路の考え方に基づくとともに、経済性を考慮して、狭あいな道路における車道混在の基本形を以下に示します。

	幅員 6m以上の道路	幅員 6m未満の道路
採用 (基本形)	<ul style="list-style-type: none"> ● 矢羽根の幅 75cm、長さ 150cm、間隔は 10mとする ● 夜間対策として、矢羽根の縁に白線(高輝度タイプ)を設置 	<ul style="list-style-type: none"> ● 矢羽根の幅 75cm、長さ 60cm、間隔は 10mとする
	<p>※外側線が未整備の区間においては外側線と矢羽根を同時に整備することを基本とする</p>	

図 5-17 狭あいな道路における車道混在の考え方

④ バス停部の設計

国版のガイドラインにおけるバス停部の考え方に基づくとともに、バス停部の矢羽根の間隔は単路部の車道混在と同様とし、バス停部における車道混在の基本形を以下に示します。



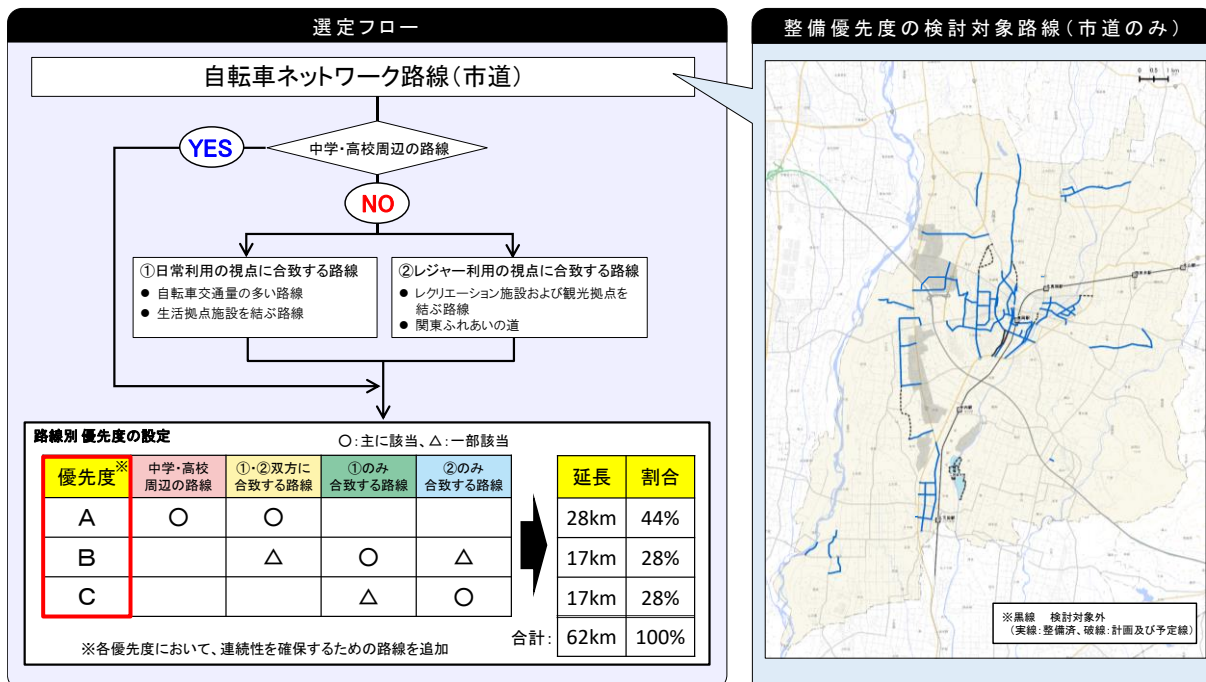
5.3 整備優先度

(1) 基本的な考え方

① 整備優先度の考え方

本計画ではネットワーク路線の利用目的の視点に着目し、以下の考え方に基づく路線別整備優先度を設定します。

- **前提条件** : 自転車ネットワーク路線のうち、市道を対象とする(整備済み区間および計画・予定線を除く)
- **基本的な考え方** : 中学・高校周辺の路線を最優先するとともに、日常利用・レジャー利用の両視点から、必要性が高い路線を選定する
 - ・現在の利用が多いと想定される日常利用の視点を、レジャー利用の視点より優先する



※優先度 A:短期的に整備を行う路線

優先度 B:中期的に整備を行う路線

優先度 C:長期的に整備を行う路線

※予算や舗装の修繕タイミングにより、整備時期は前後する

図 5-19 路線別整備優先度の考え方

(2) 整備優先度の検討

路線別整備優先度の考え方に基づき、自転車ネットワーク路線の整備優先度を検討しました。

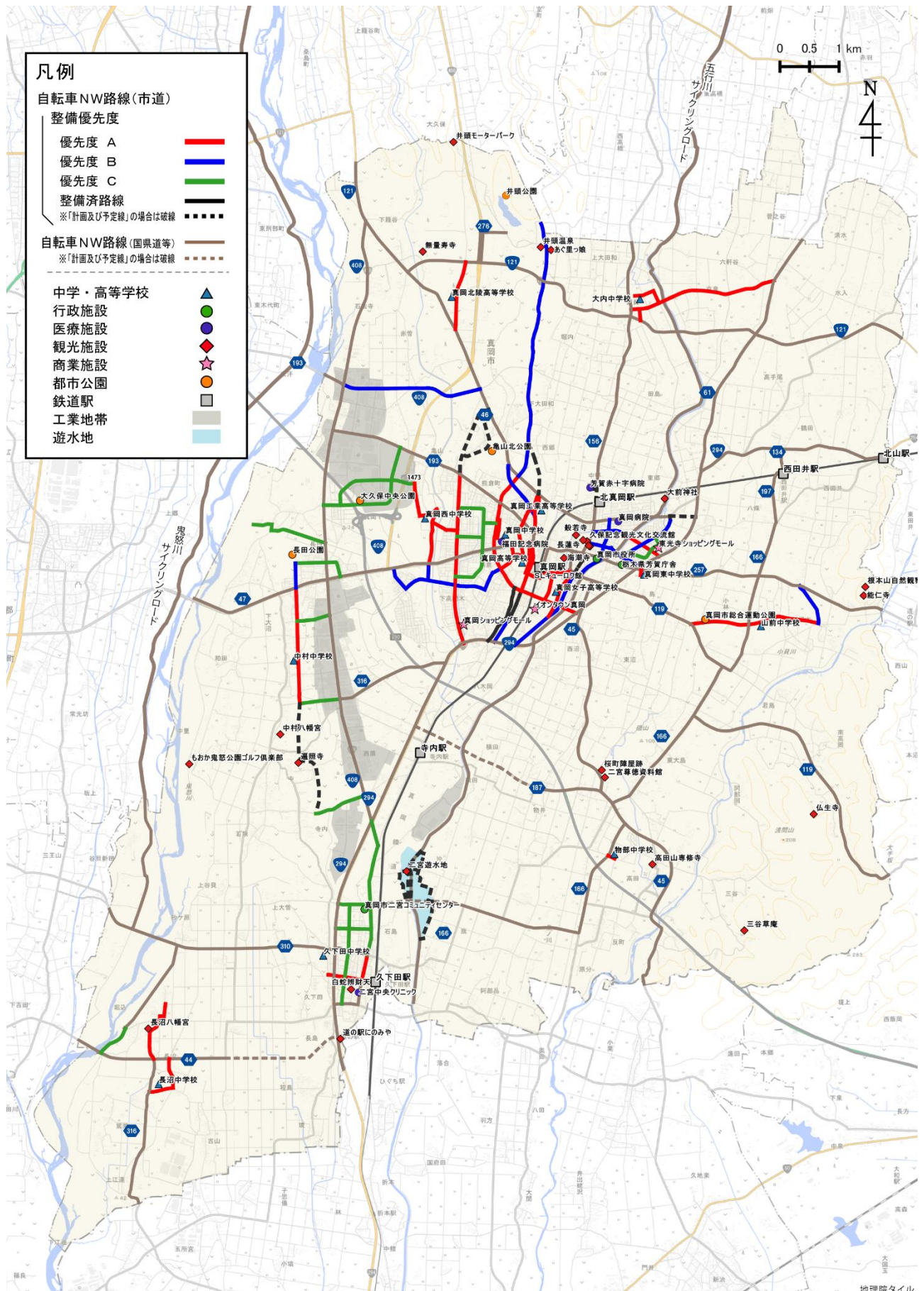


図 5-20 自転車ネットワーク路線の整備優先度(真岡市全域)

図 5-21 自転車ネットワーク路線の整備優先度(真岡市中心部)

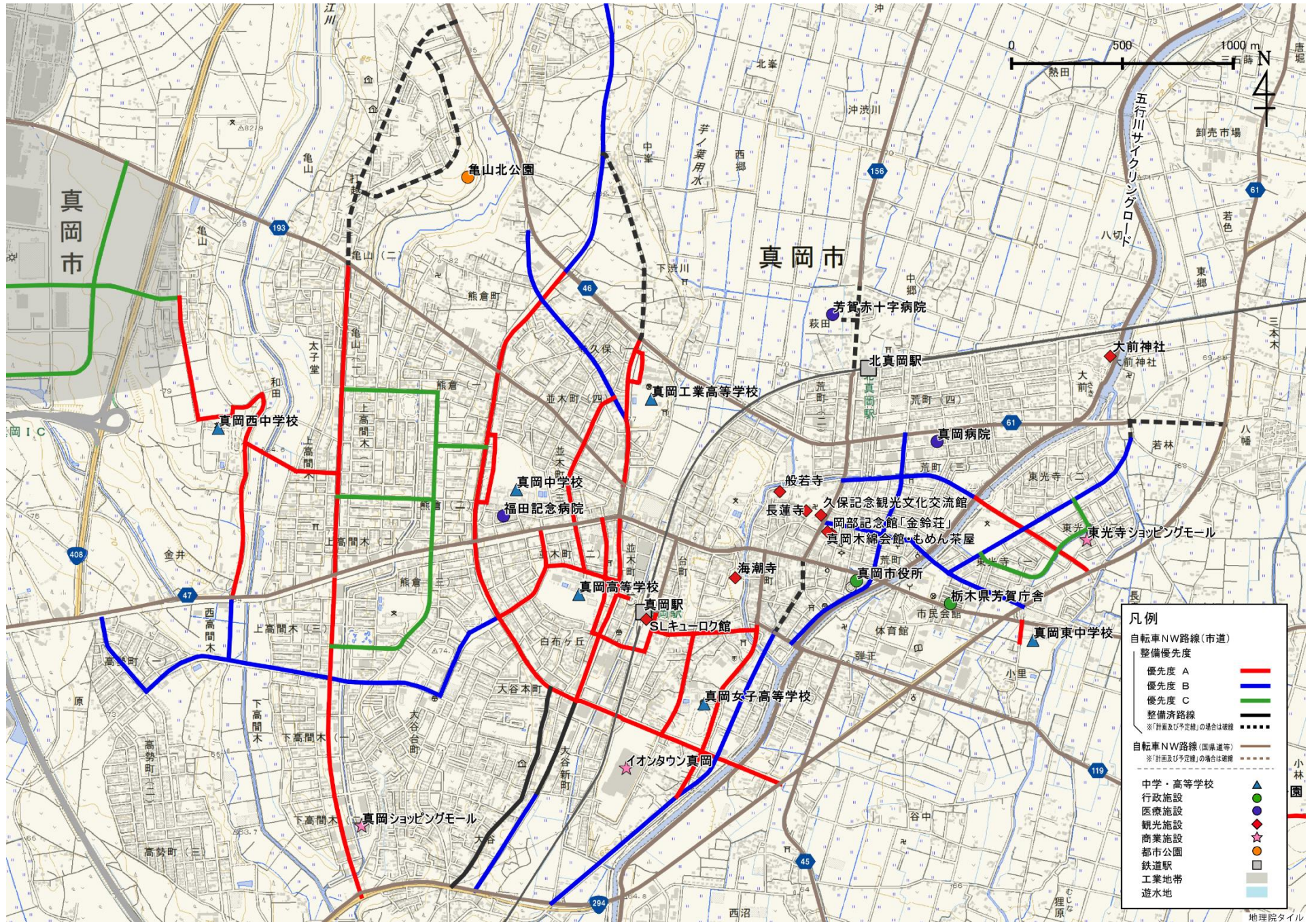


図 5-21 自転車ネットワーク路線の整備優先度(真岡市中心部)

6 自転車利用促進に関する総合的な取組

本市の自転車利用促進を図るため、基本方針の4つの柱である『安全・快適』、『つなぐ・結ぶ』、『楽しむ・健康』、『観光』のそれぞれに関する取組について、関係機関との連携のもと総合的に実施します。

課題への対応と基本方針	計画目標	方針に対する施策
<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">安全・快適</p> <p>【基本方針】 ○歩行者、自転車、自動車が安全・快適に通行できる環境の創出 ○自転車利用ルール遵守の徹底・マナー向上</p>	<p>自転車通行空間の整備・充実</p> <p>自転車等の交通安全に関する教育の充実</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車通行空間整備（自転車専用通行帯・車道混在） ・自転車通行空間における危険箇所対策 ・子どもが安全に走行練習できる乗り物エリア整備（総合運動公園内） ・案内サインの整備 ・放置自転車対策 ・自転車安全教室の実施 ・自転車免許証の発行に関する支援 ・栃木県交通安全高齢者自転車大会への出場支援 ・交通指導員、学校関係者等による街頭指導 ・安全利用ガイドライン作成等 ・自転車保険の加入促進
<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">つなぐ・結ぶ</p> <p>【基本方針】 ○公共交通機関との連携 ○通学・通勤・私事における自転車の有効活用</p>	<p>公共交通機関と連携した自転車利用促進</p> <p>様々な目的で自転車を快適に利用できるサービスの構築</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・サイクルアンドライドの推進（駐輪施設の整備） ・レンタサイクルの充実・強化
<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">楽しむ・健康</p> <p>【基本方針】 ○誰もが楽しめる自転車の環境づくり</p>	<p>サイクリングを楽しむ自転車利用環境の創出</p> <p>健康づくりにつながる自転車利用の促進</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・サイクリングロードの整備 ・休憩施設等の整備（四阿、ベンチ、トイレ、駐輪場等） ・自転車通勤の推進（ノーマイカーデー）
<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">観光</p> <p>【基本方針】 ○観光ルートの回遊性向上と自転車を楽しく乗れる環境づくり</p>	<p>観光サイクリングを楽しむためのサービスの充実</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・レンタサイクルの充実・強化 ・自転車マップの作成 ・サイクリングモデルコースの設定 ・協賛店での利用特典 ・案内サインの整備

図 6-1 計画目標に対する施策

6.1 安全・快適に関する取組

安全・快適の基本方針、『歩行者、自転車、自動車が安全・快適に通行できる環境の創出』、『自転車利用ルール遵守の徹底・マナー向上』に関する取組を実施します。

(1) 自転車通行空間の整備・充実

① 自転車通行空間整備（自転車専用通行帯・車道混在）

自転車利用者の安全性、利便性、快適性の向上を目的として、自転車専用通行帯等の自転車通行空間の整備を実施します。

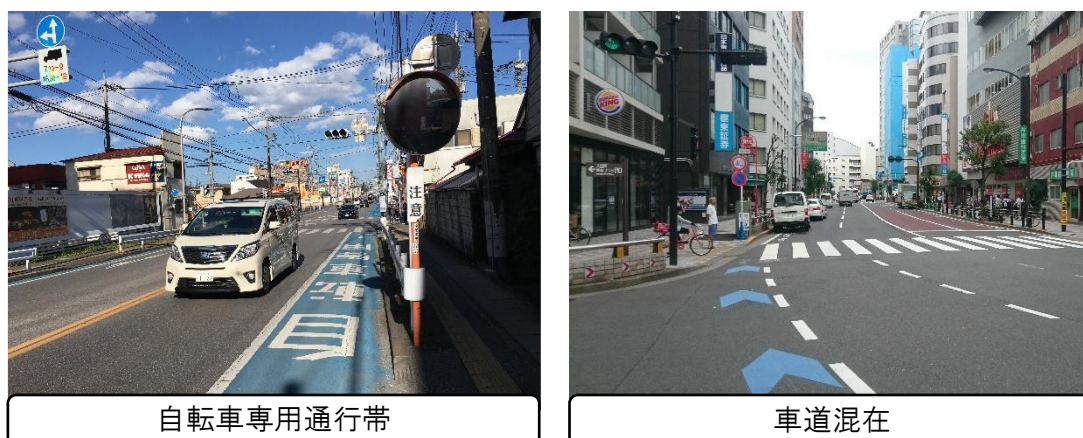


図 6-2 自転車通行空間整備事例

② 自転車通行空間における危険箇所対策

道路パトロール等により、路面の損傷等、自転車走行時の快適性を損なう箇所を発見した場合は、速やかに補修等を実施し、自転車の安全な通行空間を確保します。



(出典：茨城県 HP「つくばりんりんロードを走ろうよ 特設ページ」より)

図 6-3 危険箇所対策事例

③ 子どもが安全に走行練習できる乗り物エリア整備（総合運動公園内）

子どもが安全に自転車の走行練習ができる空間として、総合運動公園内に、乗り物エリアの整備を行います。



図 6-4 子どもが安全に走行練習できる乗り物エリア（イメージ）

④ 案内サインの整備

案内サインを設置し、自転車による観光拠点施設等の回遊性を高める環境整備をすすめます。



図 6-5 案内サイン設置事例

⑤ 放置自転車対策

市内の路上や施設の自転車置き場に放置された自転車については、真岡市放置自転車防止条例に従い、適切に対応します。情報提供による対応の他、定期的に一斉調査及び放置自転車の撤去を行うことにより、自転車を利用しやすい環境を保ちます。

(2) 自転車等の交通安全に関する教育の充実

① 自転車安全教室の実施

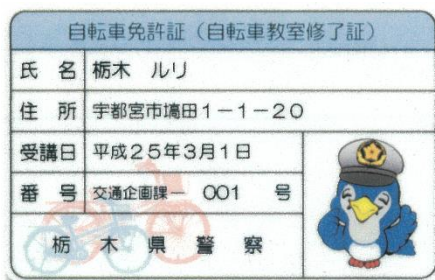
市内の幼・保育園、小中高等学校が開催する交通安全教室に、警察官や交通教育指導員を派遣します。また、地域座談会などで住民、特に高齢者を中心に、自転車の正しい利用について、意識の向上を図ります。



図 6-6 自転車安全教室の実施事例

② 自転車免許証の発行に関する支援

主に高齢者を対象として、警察による「自転車安全運転免許証」の発行を支援し、自転車利用者の安全通行、マナー向上を図ります。



(出典:栃木県警察 HP より)

図 6-7 自転車免許証発行事例

③ 栃木県交通安全高齢者自転車大会への出場支援

栃木県が開催する「栃木県交通安全高齢者自転車大会」へ出場する高齢者に対し、事前に訓練や指導を行い、自転車利用に関する安全意識の高揚と、運転技能の向上を図ります。



図 6-8 栃木県交通安全高齢者自転車大会の実施事例

④ 交通指導員、学校関係者等による街頭指導

交通指導員やスクールガード、学校関係者等の街頭指導により、小中学校の通学路における危険箇所等において、自転車の走行ルールの遵守とマナー意識の向上を呼び掛けます。



図 6-9 街頭指導の実施事例

⑤ 安全利用ガイドライン作成等

自転車ルールを「知らない」「守らない」をなくし、誰もが“当たり前”にルールを守り、周りへの配慮ができるよう、ルールの周知や教育を通じた「意識改革」を促す取組を推進します。

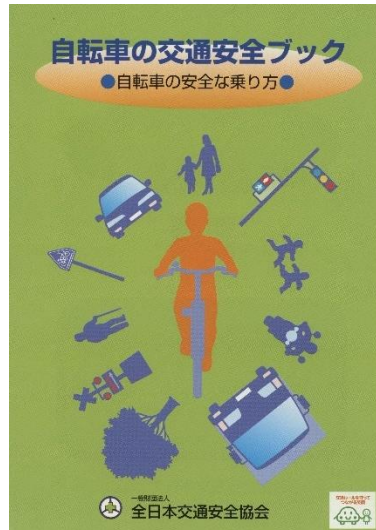


図 6-10 安全利用ガイドライン作成事例

⑥ 自転車保険の加入促進

交通事故が起こった場合の被害者の救済と、加害者の経済的負担の軽減を図るため、交通安全教室やホームページ・広報、学校などを通じて、自転車利用者に対し、自転車保険の加入促進に努めます。

6.2 つなぐ・結ぶに関する取組

つなぐ・結ぶの基本方針、『公共交通機関との連携』、『通学・通勤・私事における自転車の有効活用』に関する取組を実施します。

(1) 公共交通機関と連携した自転車利用促進

① サイクルアンドライドの推進（駐輪施設の整備）

鉄道やバス、コットベリー号などの交通結節点からの自転車利用の利便性を高めるため、鉄道事業者やバス事業者と連携し、駅やバス停等の近傍に自転車駐輪場を整備し、公共交通とのサイクルアンドライドを推進します。



(出典:ことでんバス HP より)

図 6-11 交通結節点での駐輪場整備事例

(2) 様々な目的で自転車を快適に利用できるサービスの構築

① レンタサイクルの充実・強化

鉄道事業者や観光協会等と連携し、鉄道駅や観光施設周辺でのレンタサイクルを利用しやすい環境を整備します。



(出典:千代田区観光協会 HP より)

図 6-12 レンタサイクルの提供事例

6.3 楽しむ・健康に関する取組

楽しむ・健康の基本方針、『誰もが楽しめる自転車の環境づくり』に関する取組を実施します。

(1) サイクリングを楽しむ自転車利用環境の創出

① サイクリングロードの整備

石島、沖、大根田地内に栃木県が整備中の五行川二宮遊水地の周囲堤等を活用し、五行川サイクリングロードと接続するサイクリングロードの整備を図ります。



(出典:真岡市五行川二宮遊水地利活用基本計画(H28.6))

図 6-13 散策路・サイクリングロードイメージ

② 休憩施設等の整備(四阿、ベンチ、トイレ、駐輪場等)

自転車利用環境向上のため、五行川サイクリングロードに隣接する五行川二宮遊水地に休憩できるスペースとして、四阿、ベンチ、トイレ、駐輪場等の整備を図ります。



(出典:真岡市五行川二宮遊水地利活用基本計画(H28.6))

図 6-14 休憩施設整備(四阿(左)・トイレ(右))イメージ

(2) 健康づくりにつながる自転車利用の促進

① 自転車通勤の推進(ノーマイカーデー)

栃木県が実施する「とちぎエコ通勤 week」と連携し、鉄道・バス等の公共交通や自転車通勤を推奨する「エコ通勤」の普及促進を図ります。

6.4 観光に関する取組

観光の基本方針、『観光ルートの回遊性向上と自転車を楽しく乗れる環境づくり』に関する取組を実施します。

(1) 観光サイクリングを楽しむためのサービスの充実

① レンタサイクルの充実・強化

鉄道事業者や観光協会等と連携し、鉄道駅や観光施設周辺でのレンタサイクルを利用しやすい環境を整備します。

② 自転車マップの作成 サイクリングモデルコースの設定 協賛店での利用特典

道路管理者の自転車通行空間整備と連携した安全・快適なサイクリングが可能なサイクリングモデルコース、自転車利用と連携した協賛店の利用特典、各施設の情報、駐輪施設などの情報が一体となったマップを作成し、自転車による観光の促進を図ります。



図 6-15 自転車マップ事例



(出典:まちなりHPより)

図 6-16 協賛店での利用特典事例

③ 案内サインの整備

案内サインを設置し、自転車による観光拠点施設等の回遊性を高める環境整備をすすめます。

7 推進体制

(1) 推進体制・維持管理

本計画の推進にあたっては、市、県、警察、学校関係、関係団体、地域等が相互に連携しながら、計画目標を達成するための取組を実施するとともに、適切な維持管理を行います。

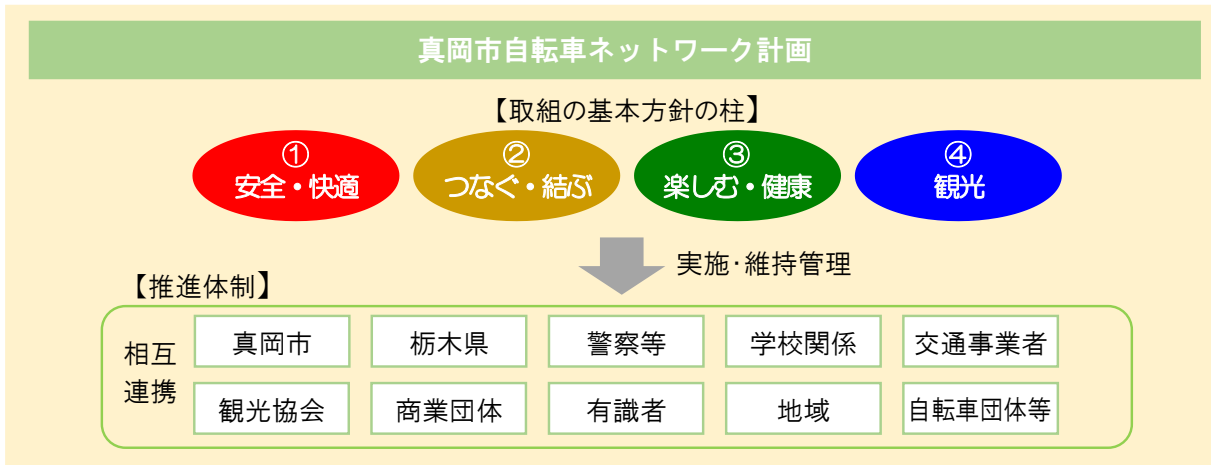


図 7-1 推進体制・維持管理

(2) 評価

本計画における取組の実施状況や社会情勢の変化等を踏まえて、計画全体の評価を行うとともに、必要に応じて計画の見直しを行うこととします。

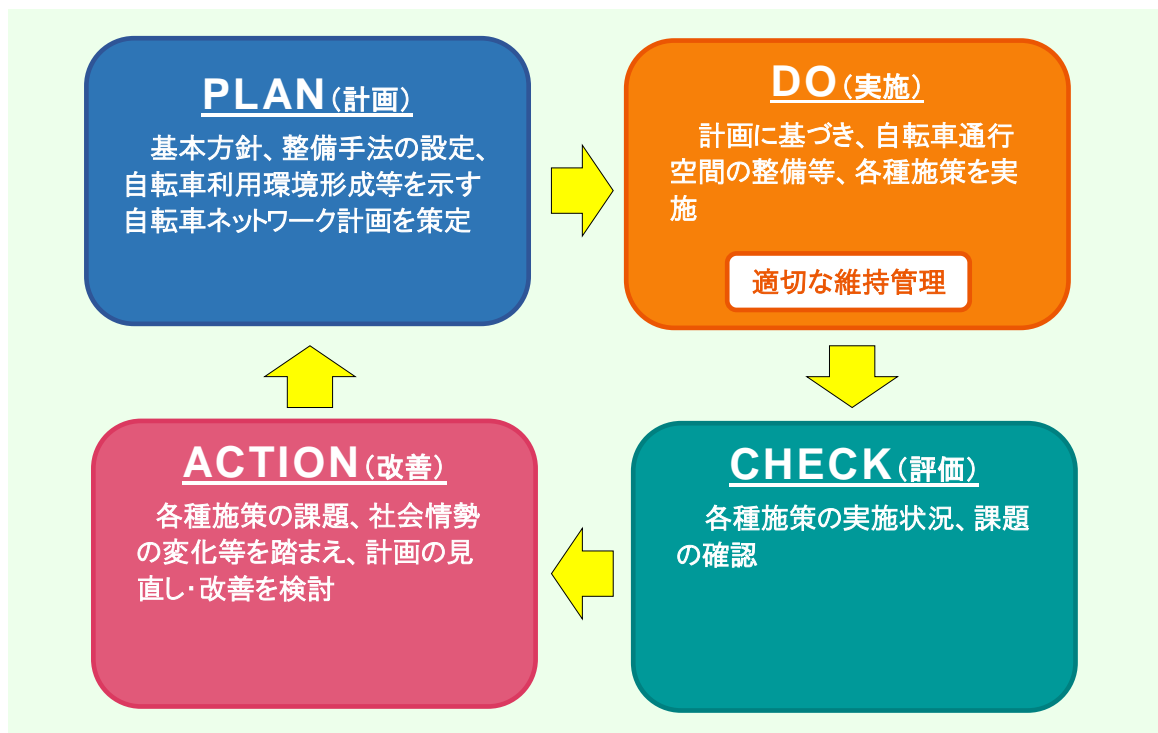


図 7-2 計画全体の評価と見直し

8 参考資料

8.1 自転車利用に関するアンケート調査の概要

(1) 調査目的

真岡市における安全で快適な自転車利用環境の整備のための自転車ネットワーク計画策定に向けて、市民の自転車利用の実態および自転車利用環境に対する意識を把握するためにアンケート調査を実施しました。

(2) 調査対象

① 学生向けアンケート

真岡市内の中学校（全 9 校）、高等学校（全 4 校）、茂木高校・益子芳星高校(本市在住)の第 2 学年の約 1,600 人の学生を対象にアンケートを実施。

- 実施期間：平成 29 年 1 月 4 日～2 月 3 日
- 配布票数：1,616 票（全 15 校）
- 回収数：1,464 票（回収率 91%）

② 一般向けアンケート

真岡市の住民基本台帳より無作為に抽出した 2,300 世帯を対象とし、郵送配布・郵送回収により実施。

アンケート票にて、世帯の中で最も自転車利用が多い人を回答者に指定。

- 実施期間：平成 28 年 11 月 29 日～平成 29 年 1 月 13 日
- 配布票数：2,300 票
- 回収数：668 票（回収率 29%）

8.2 道路空間現況踏査の概要

(1) 調査目的

自転車ネットワーク路線の整備可能性の検討に向けて、自転車ネットワーク候補路線の断面構成、車道部および歩道部の幅員、規制状況を把握するために道路空間現況踏査を実施しました。

(2) 調査項目

幅員構成、幅員、規制速度

(3) 調査箇所

真岡市内の国県道、市道、および真岡市における自転車利用に関するアンケート調査結果より自転車利用が多い路線（自転車交通量が上位 10%の路線）、60 箇所の踏査を実施。

8.3 駅・バス停・商業施設等における駐輪環境実態調査の概要

(1) 調査目的

真岡市における安全で快適な自転車利用環境の整備に向けて、真岡市内の駅やバス停、商業施設における駐輪環境の実態を把握するために駐輪環境実態調査を実施しました。

(2) 調査項目

駐輪施設の整備状況、今後の整備予定・整備ニーズ、駐輪場の相互利用の連携意向

(3) 調査対象

交通事業者（鉄道1社、バス事業者2社）、コットベリー号の停留所近傍の商業施設6社の9事業者を対象としました。

8.4 真岡市自転車ネットワーク計画策定に係る協議の経緯

表 8-1 真岡市自転車ネットワーク計画検討委員会 開催概要

開催回(年月日)	協議事項
第1回 真岡市自転車ネットワーク計画 検討委員会 (平成28年11月28日)	(1)真岡市自転車ネットワーク計画策定の趣旨について (2)自転車ネットワーク計画の概要について (3)計画策定に向けたスケジュールについて (4)アンケート調査について
第2回 真岡市自転車ネットワーク計画 検討委員会 (平成29年3月15日)	(1)アンケート結果について (2)自転車ネットワーク候補路線選定の考え方について (3)真岡市における課題への対応と基本方針について (4)道路空間現況踏査について
第3回 真岡市自転車ネットワーク計画 検討委員会 (平成29年4月26日)	(1)真岡市自転車ネットワーク計画の方針について (2)自転車ネットワーク候補路線について (3)他地域における自転車通行空間の整備事例
第4回 真岡市自転車ネットワーク計画 検討委員会 (平成29年10月17日)	(1)検討委員会スケジュールについて (2)自転車ネットワーク計画の構成について (3)自転車ネットワーク路線の選定について (4)自転車利用促進に関する総合的な取組について
第5回 真岡市自転車ネットワーク計画 検討委員会 (平成29年12月27日)	(1)自転車ネットワーク路線の整備形態について (2)自転車ネットワーク路線の整備優先度について (3)自転車利用促進に関する総合的な取組について
第6回 真岡市自転車ネットワーク計画 検討委員会 (平成30年2月9日)	(1)真岡市自転車ネットワーク計画(案)について

8.5 真岡市自転車ネットワーク計画検討委員会 委員名簿

表 8-2 真岡市自転車ネットワーク計画検討委員名簿

◎委員長○副委員長

委員区分	氏名	役職等
学識経験者	◎古池 弘隆	宇都宮共和大学 シティライフ学部 教授
国	友田 守 (第1~2回) 園部 一男(第3~6回)	国土交通省関東地方整備局 宇都宮国道事務所 管理第二課 建設専門官
県	猪股 敏博	栃木県 真岡土木事務所 企画調査課長
警察	青木 智	栃木県真岡警察署 交通課長
学校	岡 直美 (第1~2回) 那花 一廣(第3~6回)	真岡市小中学校長会 副会長
	大木 高之 (第1~2回) 日下田 静夫(第3~6回)	芳賀地区県立学校長会 会長
	笠原 正美(第1~3回) 青木 圭太(第4~6回)	真岡市PTA 連絡協議会 副会長
交通事業者	細島 一成(第1~3回) 田崎 順一(第4~6回)	真岡鐵道(株) 総務部総務課長
	福島 崇文	関東自動車(株) 路線バス部長
	手塚 和男	東野交通(株) 取締役運輸部長
	久保 明久	真岡地区タクシー協議会 会長
議会	春山 則子	真岡市議会
地域	指 民男 (第1~3回) 豊田 征巳(第4~6回)	真岡市自治会連合会 会長
観光団体	篠原 泉	真岡市観光協会 会長
商業団体	○岡本 俊夫	真岡商工会議所 副会頭
	片岡 孝	にのみや商工会 二宮自転車組合長
自転車団体	鈴木 弘三	真岡市体育協会 理事
公募	飯塚 善子	
	廣瀬 みさ子	