



石岡市自転車活用推進計画

石岡市りんりんタウン構想



2019年3月

石岡市



はじめに



自転車がある「6つのK」、「環境に優しい」、「健康に良い」、「家計に優しい」、「格納性が良い」、「機動性が高い」そして「観光振興」といった自転車の良い点を十分に生かすため、「石岡市りんりんタウン構想」を策定いたしました。

近年、我が国では全国的に少子化・超高齢社会の到来や人口減少が進行し、家庭や地域をはじめとする社会全体の在り方が大きく変わり始めています。そのような中、これまでの拡散型都市構造から、既成市街地の再整備による集積型の持続可能な都市構造への転換等、新たなまちづくりが求められています。

このような状況の中、国においては、自転車の活用による環境負荷の低減、災害時における交通機能の維持、国民の健康増進等を図ることなど新たな課題に対応するため、交通の安全の確保を図りつつ、自転車の利用を増進し、交通における自動車への依存の度を低減することによって、公共の利益の増進に資すること等を基本理念とする自転車活用推進法が平成29年5月1日に施行されました。

本市では、国・県などの動向を踏まえ、「石岡市りんりんタウン構想」を策定し、市・市民・事業者など本市を支えるすべての人々が一体となって、自転車によるまちづくりの実現に向けて取り組んでまいります。

最後に、この計画の策定にあたり、貴重なご意見をいただきました市民及び市内事業所の皆様をはじめ、活発に御議論いただきました石岡市りんりんタウン構想推進委員の皆様、関係各位に対しまして、心から感謝申し上げます。

平成31年3月

石岡市長 今泉 文彦

目 次

| | |
|----------------------------------|----|
| 1. 「石岡市りんりんタウン構想」とは | 1 |
| 1—1. 計画の策定趣旨 | 1 |
| 1—2. 計画の区域・期間 | 1 |
| 1—3. 計画の位置づけと構成 | 2 |
| 1—4. 上位・関連計画 | 3 |
| 2. 本市における自転車利用環境の現状・課題 | 11 |
| 2—1. 本市を取り巻く環境 | 11 |
| 2—2. 自転車の利用状況 | 15 |
| 2—3. 自転車活用状況調査 | 20 |
| 2—4. 自転車利用の現状・課題 | 24 |
| 3. 自転車利用環境向上の方針・具体的な施策 | 26 |
| (1) 基本的な考え方 | 26 |
| (2) 基本目標(施策の柱) | 27 |
| (3) 施策の体系 | 28 |
| 3—1. 目標Ⅰ 暮らしの中の自転車環境の整備 | 30 |
| 3—2. 目標Ⅱ 観光振興における自転車活用の推進 | 33 |
| 3—3. リーディングプロジェクト(重点事業) | 35 |
| 4. 石岡市自転車ネットワーク計画 | 39 |
| 4—1. 石岡市自転車ネットワーク計画の概要 | 39 |
| 4—2. 計画の基本方針 | 40 |
| 4—3. 自転車ネットワーク路線の選定 | 43 |
| 4—4. 自転車ネットワーク路線の整備形態の考え方 | 46 |
| 4—5. その他の対策等 | 51 |
| 5. 計画の実現に向けて | 52 |
| 5—1. 計画の実施スケジュールと推進体制 | 52 |
| 5—2. 計画のフォローアップと見直し | 53 |
| 6. 参考資料 | 54 |
| 6—1. 石岡市りんりんタウン構想の策定に係る検討体制 | 54 |
| 6—2. 自転車活用状況調査の主な結果 | 55 |
| 6—3. 用語集(あいうえお順) | 72 |

1. 「石岡市りんりんタウン構想」とは

1-1. 計画の策定趣旨

本市では、筑波山や霞ヶ浦などの豊かな自然や風景、常陸国の国府跡などの歴史的資産など、多様な地域資源やその優位性を十分に活用することや、人口減少と超高齢化の進行、地域産業の衰退など、地域を取り巻く環境が大きく変化している中で、持続可能なまちづくりを進めることが求められています。

このような中、国においては、自転車の活用による環境負荷の低減、災害時における交通機能の維持、国民の健康増進等を図ることなど新たな課題に対応するため、交通の安全の確保を図りつつ、自転車の利用を増進し、交通における自動車への依存の程度を低減することによって、公共の利益の増進に資すること等を基本理念とする「自転車活用推進法」（平成28年法律第113号）が2017年5月1日に施行されました。また、都道府県・市町村においても、地域の実情に応じた自転車の活用の推進に関する施策を含む計画を定めるよう努める旨を記しており、茨城県では「いばらき自転車活用推進計画」を策定しています。

国及び県の「自転車の活用推進」と本市における地域資源の活用やまちづくりの課題は同一の方向性であり、本市のまちづくりにおいても自転車の利用促進による日々の暮らしと観光振興の充実が求められています。これらの状況を踏まえ、本計画は、自転車を新たな交通手段として活用を推進し、自転車利用がこれまで以上に安全かつ便利になるとともに、自転車を本市のまちづくりに活かすものです。本計画において、本市の実情に応じた自転車を活用したまちづくりの「基本目標」「基本方針」「施策」を定め、実効性のある取り組みを進めていきます。

1-2. 計画の区域・期間

(1) 計画の区域

本計画の対象区域は、本市全域とします。

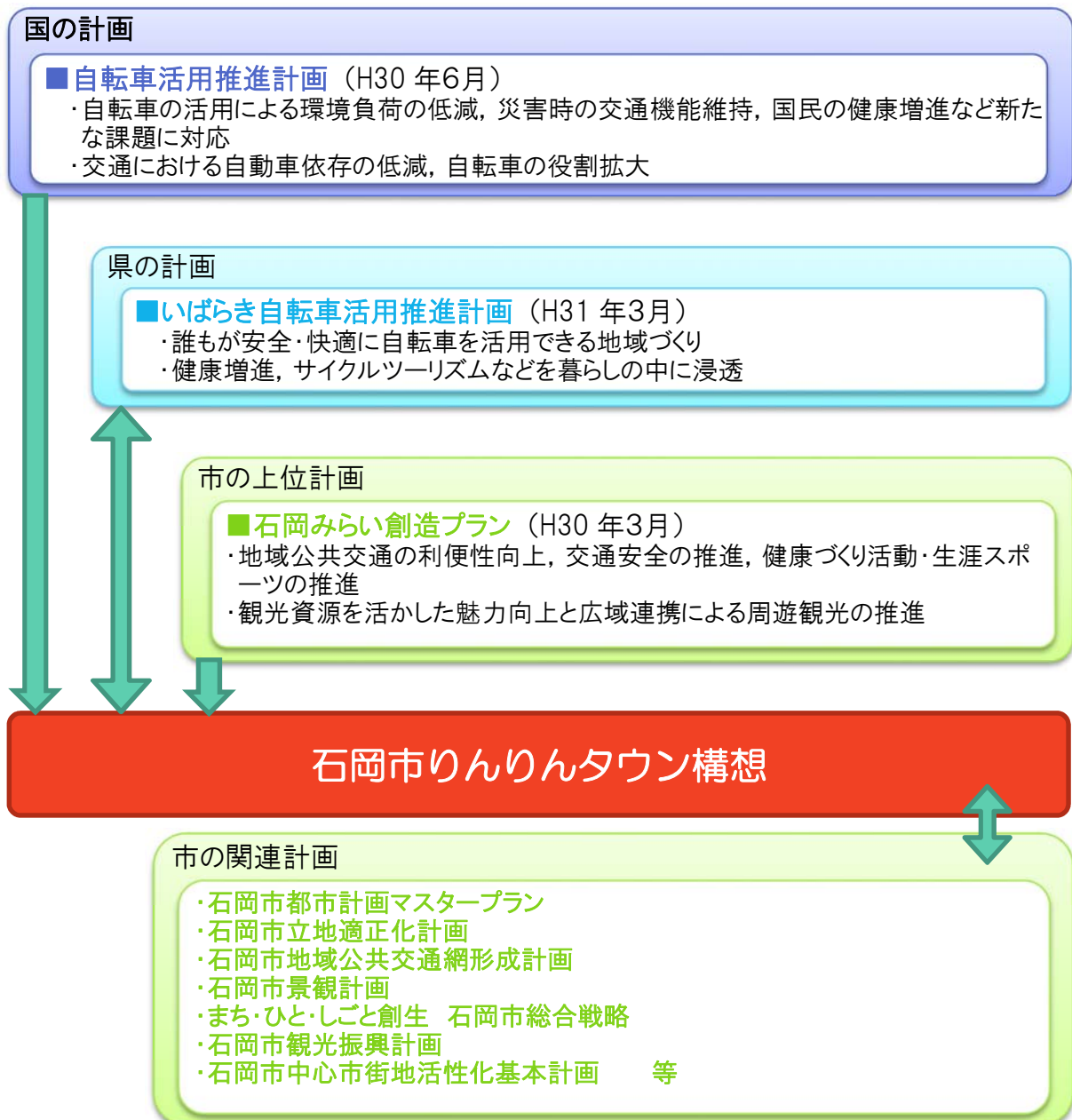
(2) 計画の期間

本計画の期間は、2019年度から2028年度までの10年間とします。しかし、自転車の利用を拡大する上で、自転車が安全で快適に通行できる空間の整備や交通の安全の確保等の課題を達成することは容易ではなく、長期的な視点に立った取り組みが求められることから、長期的な展望を視野に入れつつ本計画を進めることとします。

1-3. 計画の位置づけと構成

(1) 計画の位置づけ

- 本計画は、本市の将来ビジョン（将来構想）「石岡かがやきビジョン」のアクションプラン（行動計画）である「石岡みらい創造プラン」や、国が定める「自転車活用推進計画」に即しながら定めるものです。また、本計画は関連計画等との連携や整合を図ります。
- 本計画は、本市における自転車に関する政策の最上位計画として位置づけ、国の推進計画及び県のいばらき自転車活用推進計画を踏まえながら、本市の自転車活用の現状・課題に応じた計画を策定します。
- 本計画内に、「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19日道路局長・交通局長通知）」に基づく「石岡市自転車ネットワーク計画」及び地域のニーズを踏まえた駐輪場整備の方針を定めます。



(2) 計画の構成

本計画は、以下の項目で構成します。

【石岡市りんりんタウン構想】

1. 「石岡市りんりんタウン構想」とは

(策定趣旨, 区域・期間, 位置づけ, 上位・関連計画)

2. 本市における自転車利用環境の現状・課題

(本市を取り巻く環境, 自転車の利用状況, 自転車活用状況調査, 現状・課題の整理)

3. 自転車利用環境向上の方針・具体的な施策

(基本的な考え方, 基本目標, 施策の体系, リーディングプロジェクト)

4. 石岡市自転車ネットワーク計画

(計画概要, 基本方針, 自転車ネットワーク路線の選定・整備形態, その他)

5. 計画の実現に向けて

(実施スケジュールと推進体制, 計画のフォローアップと見直し)

1-4. 上位・関連計画

各種上位・関連計画により、自転車利用環境に関係する、市のまちづくりの方向性、方針を整理します。

(1) 石岡みらい創造プラン(平成 30 年3月策定)

- 石岡駅周辺整備など駅を中心とする交通結節点の機能強化とともに、主要施設へのアクセスを良くするなど地域公共交通の利便性を高め、快適で活力ある都市づくりを目指している。
- 観光においては、市内の観光資源や特産品を活かした魅力アップを推進するとともに、周辺自治体との連携による周遊観光にも注力することで、観光入込客数の増加を図ることとしている。
- 地域や関係機関と連携して交通安全の推進や防犯対策を充実することとしている。
- 近年増加している生活習慣病の予防や、生涯にわたって健康的な生活を送れるよう健康づくりの活動を支援することとしている。
- 市民一人ひとりが生涯を通じて希望と生きがいを持っていきいきとした生活を送っていくために、生涯学習の推進や生涯スポーツの推進をすることとしている。

(2)石岡市都市計画マスタープラン(平成 29 年3月策定)

- 子どもや高齢者等，自動車を運転・利用できない交通弱者の移動ニーズに対応するため，公共交通網の再構築を図るとともに，バスの利用促進等を目指すこととしている。
- 観光拠点へのアクセス性の向上や周遊観光の推進のため，レンタサイクル・サイクリングコース等の整備・充実を図るとともに，案内板の充実や周遊ルートの開発を進めるとしている。
- 恋瀬川や園部川等においては，水辺環境をいかした親水空間やサイクリングコース等の整備により，歩行者や自転車が気軽に利用できる水と緑のネットワークづくりを進めるとしている。
- 緑豊かな丘陵地については，今後も良好な自然環境を保全するとともに，レクリエーションの場としての活用を検討するとしている。

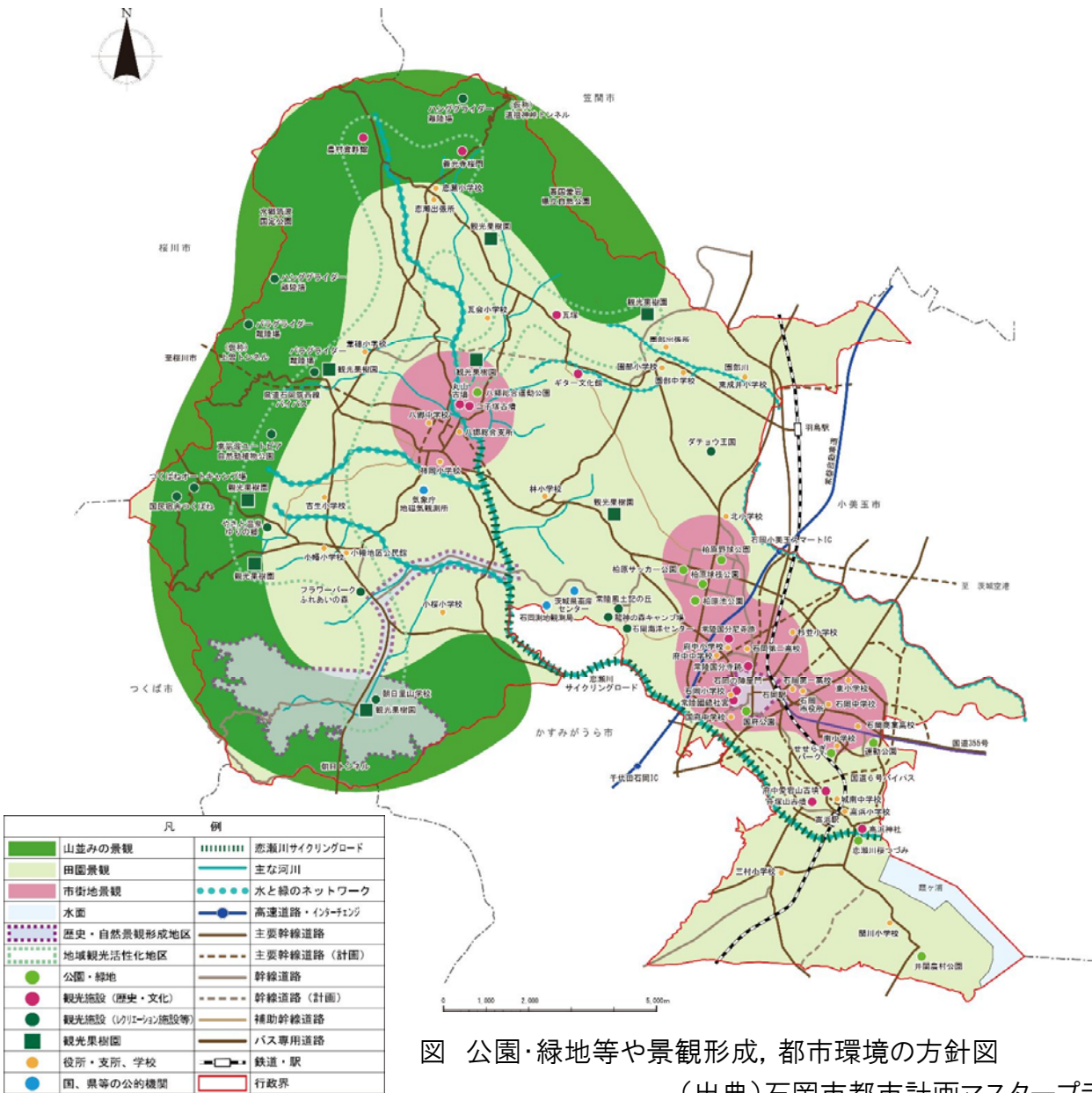


図 公園・緑地等や景観形成，都市環境の方針図

(出典)石岡市都市計画マスタープラン

(3)石岡市立地適正化計画(平成 31 年3月策定)

- 都市機能誘導区域は、各拠点地区の中心となる駅、バス停や公共施設から徒歩、自転車で容易に回遊することが可能で、かつ、公共交通施設、都市機能施設、公共施設の配置、土地利用の実態等に照らし、地域としての一体性を有している区域が望ましいとしている。
- 居住誘導区域は、中心拠点、地域／生活拠点の中心部に徒歩、自転車、端末交通等を介して容易にアクセスすることのできる区域、及び公共交通軸に存する駅、バス停の徒歩、自転車利用圏に存する区域から構成される区域が望ましいとしている。
- 将来都市構造の実現に向けた誘導施策において、公共交通等の観点から本計画に基づく取り組みの推進及び石岡駅や高浜駅におけるサイクルステーション等の整備を検討することとしている。

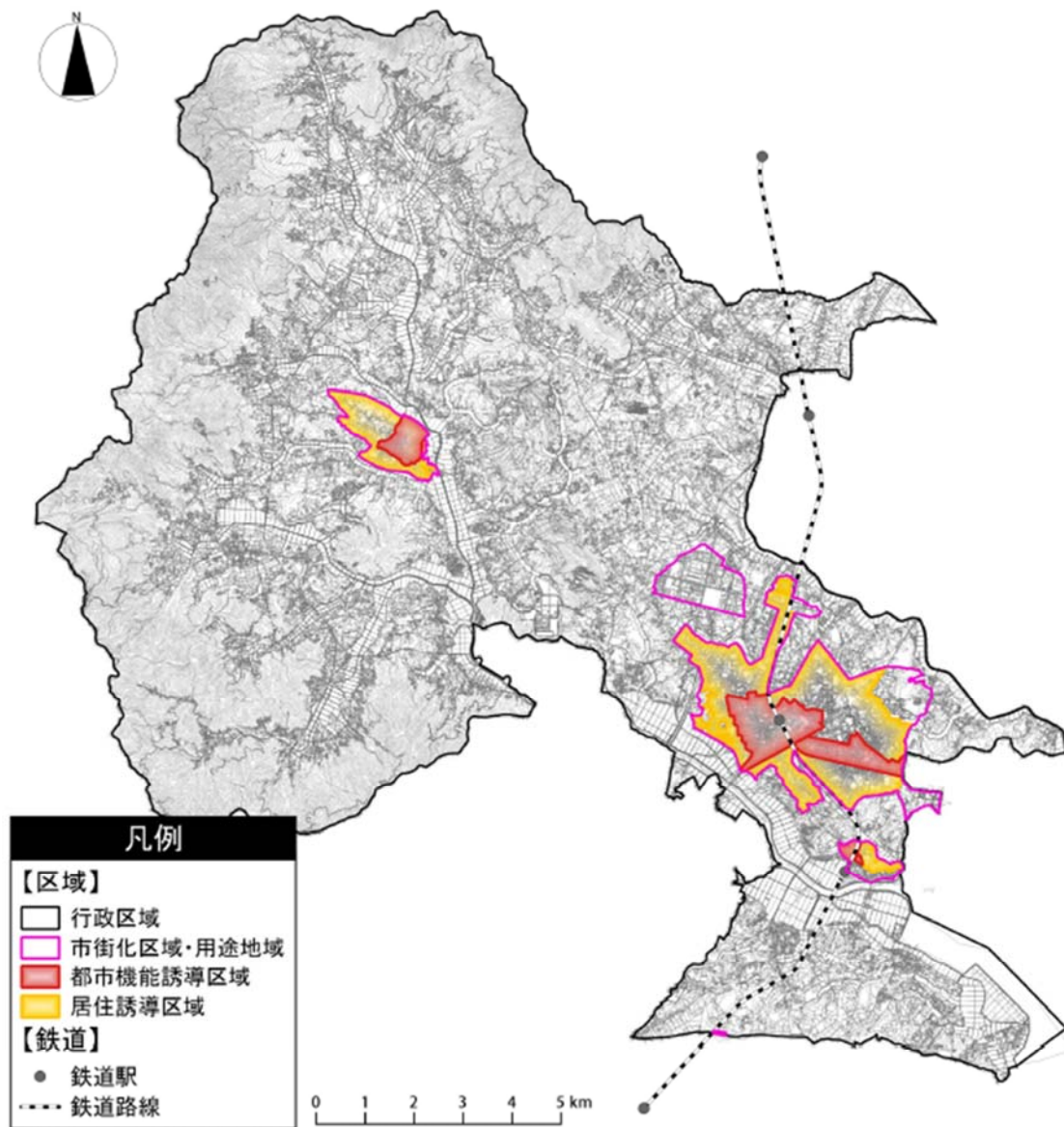


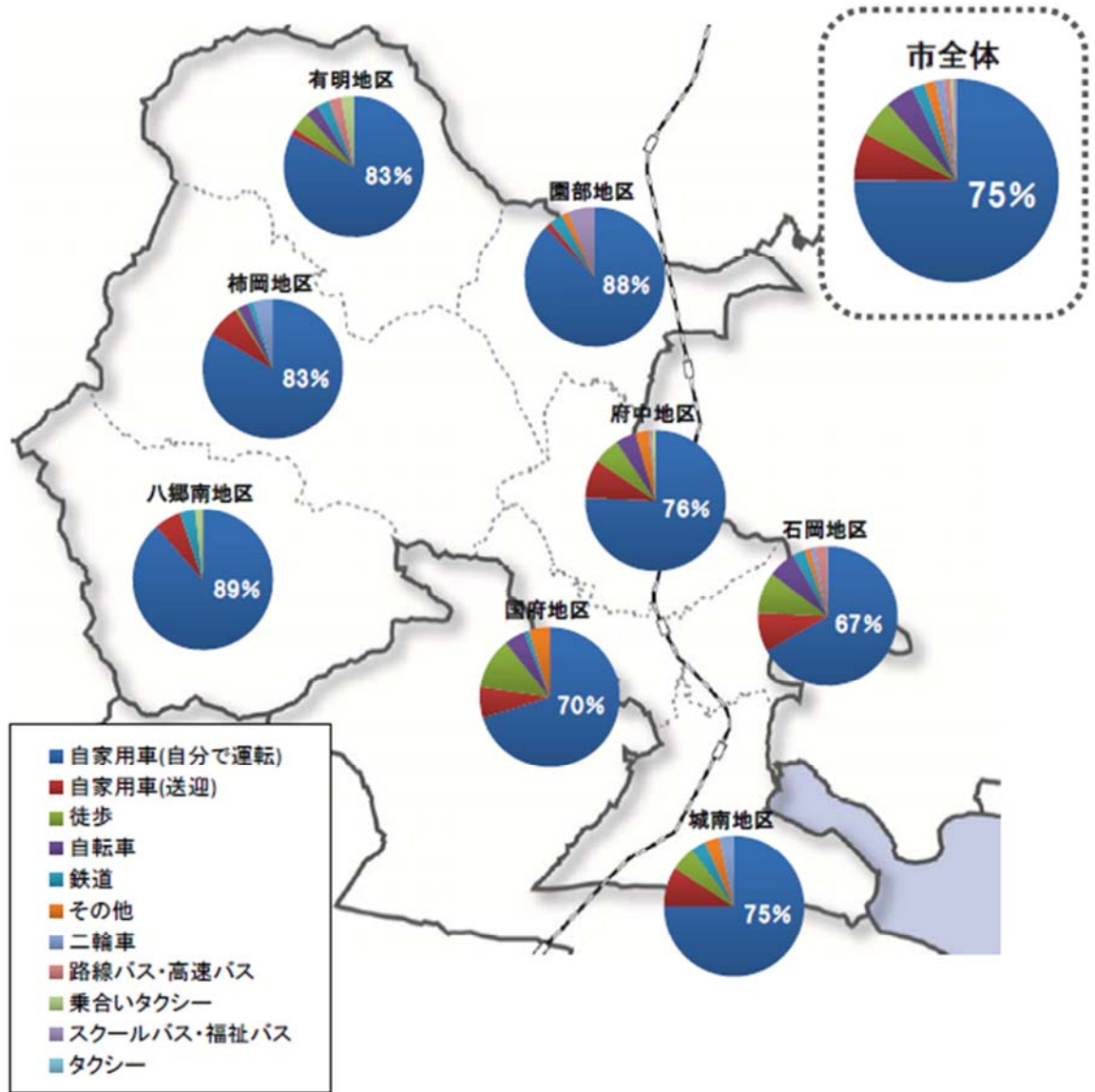
図 都市機能誘導区域及び居住誘導区域の図

(出典)石岡市立地適正化計画

(4)石岡市地域公共交通網形成計画(平成 31 年3月策定)

- 市民アンケート調査によると、利用する交通手段はいずれの地区も「自家用車（自分で運転）」が主となっているが、石岡，府中，国府地区といった石岡市街地では自転車の利用が他の地区と比べて高い傾向にある。

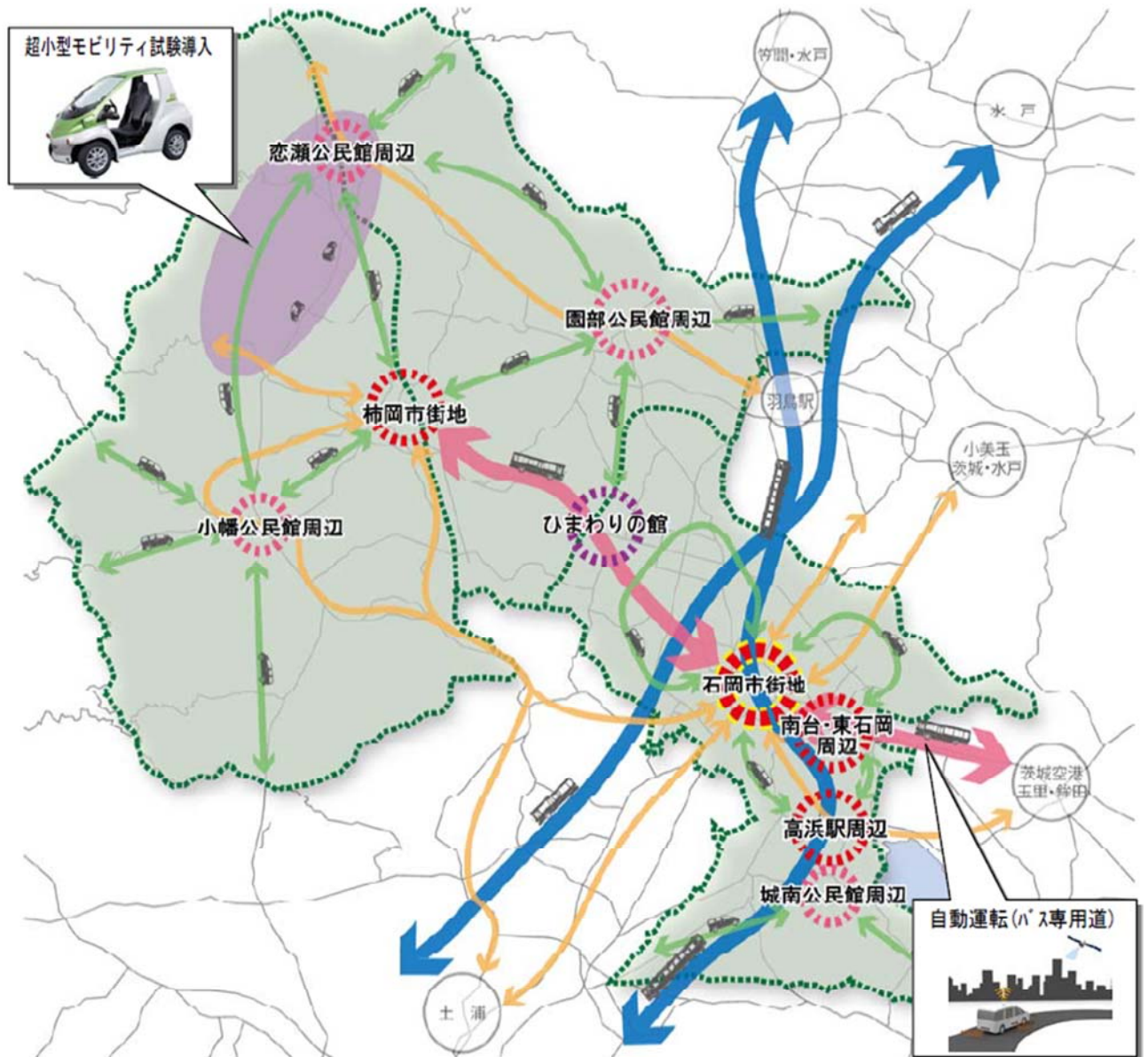
<地区別利用交通手段の分布>



| 交通手段 | 石岡地区 (n=376) | 府中地区 (n=259) | 国府地区 (n=84) | 城南地区 (n=88) | 園部地区 (n=65) | 有明地区 (n=69) | 柿岡地区 (n=157) | 八郷南地区 (n=113) | 不明 (n=16) | 合計 (n=1227) |
|-------------|-----------------|-----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|-----------------|------------------|--------------|----------------|
| 自家用車(自分で運転) | 66.8% | 75.7% | 70.2% | 75.0% | 87.7% | 82.6% | 83.4% | 88.5% | 25.0% | 75.1% |
| 自家用車(送迎) | 9.0% | 8.9% | 7.1% | 9.1% | 1.5% | 1.4% | 7.6% | 6.2% | 6.3% | 7.6% |
| 徒歩 | 9.6% | 6.2% | 11.9% | 5.7% | 0.0% | 4.3% | 0.6% | 0.0% | 0.0% | 5.8% |
| 自転車 | 6.4% | 4.6% | 4.8% | 0.0% | 0.0% | 2.9% | 2.5% | 0.0% | 56.3% | 4.5% |
| 鉄道 | 2.9% | 0.0% | 1.2% | 3.4% | 3.1% | 2.9% | 1.3% | 3.5% | 0.0% | 2.0% |
| その他 | 1.3% | 3.1% | 4.8% | 3.4% | 1.5% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 1.7% |
| 二輪車 | 1.1% | 0.4% | 0.0% | 3.4% | 0.0% | 0.0% | 4.5% | 0.0% | 12.5% | 1.4% |
| 路線バス・高速バス | 2.7% | 0.4% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 2.9% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 1.1% |
| 乗合いタクシー | 0.0% | 0.8% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 2.9% | 0.0% | 1.8% | 0.0% | 0.5% |
| スクールバス・福祉バス | 0.3% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 6.2% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.4% |
| タクシー | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% |

(出典)石岡市地域公共交通網形成計画

- 市の目指す多核連携型の都市構造を踏まえて、石岡市街地（中心拠点）と地域拠点を結ぶ路線バスを幹線交通として位置付け、高いサービス水準を確保するとともに、技術革新の目覚ましい次世代交通システムの“超小型モビリティ”を、免許返納後の高齢者の代替手段等として将来的な活用を見据え、地域内の近距離移動を担う補助交通として位置付けることとしている。



| 凡 例 | |
|--|--|
| 【拠点形成(交通結節点)】 | 【ネットワーク形成】 |
|  中心拠点 |  広域交通(JR常磐線・高速バス) |
|  地域拠点 |  幹線交通(路線バス) |
|  交通結節点 |  補助交通(路線バス) |
| 【拠点形成(その他)】 |  補助交通(乗合いタクシー) |
|  コミュニティ拠点 |  乗合いタクシー運行区域 |
| |  超小型モビリティ試験導入区域 |

図 公共交通体系の将来イメージ

(出典)石岡市地域公共交通網形成計画

(5)石岡市景観計画(平成 24 年 11 月策定)

- 恋瀬川等の水系を中心に、山並みを見上げる良好な眺望点が多く、の点在する地点をつなぐ、緑と水を中心とする自然景観の軸線を意識した景観づくりを図ることとしている。
- 中心市街地の近代建築物等の景観、八郷地区の自然・農業景観、霞ヶ浦の水の豊かな景観において、それぞれの資源を生かした景観づくりを図ることとしている。
- 親しみを持てる景観構築のため、市民自ら景観を意識し、事業者も協調して景観の向上に取り組むことが大切であり、行政と協働による景観形成の仕組みづくりを推進することとしている。



図 景観形成基本方針

(出典)石岡市景観計画

(6)まち・ひと・しごと創生 石岡市総合戦略(平成 29 年 12 月改訂)

- 近年観光客の増えている筑波山等を起点に、近隣市町村と協力し、互恵的な広域周遊観光メニューをさらに充実することとしている。

(7)石岡市観光振興計画(平成31年3月策定)

- 石岡地区と八郷地区との回遊性を高め、市内の滞在時間を延伸するため、電動レンタサイクルや公共交通(バス, デマンドタクシー等)等といった様々な移動手段を整備・充実し、市民や観光客が利用しやすいサービスを拡充することとしている。



(出典)石岡市観光振興計画

- 本市が持つ歴史・文化的な資源や里山・自然等といった様々なテーマ性を活かした周遊ルートを、サイクリングやウォーキングなどの移動手段に基づき設定することとしている。
- 茨城県による霞ヶ浦や筑波山周辺の地域資源を結びつけ、誰もが多様にサイクリングを楽しむことができる日本一のサイクリング環境の構築への取組みとともに、本市においても自転車等を積極的に活用した市内の回遊性の向上に努めることとしている。

(8)石岡市中心市街地活性化基本計画(平成28年12月策定)

- 「中心市街地に住む市民」「中心市街地以外の市民」を旧基本計画から引き続きメインターゲットとするほか、来街者を増やし、その満足度を高め、再訪率を高めることを目指し、以下の基本方針を引き続き継続して掲げている。

●中心市街地活性化の基本方針

1. 生活支援機能が享受でき、快適で安心して暮らせるまちづくり
2. 個性的な商業の活性化に加え、歴史的資源を生かした、様々な人が行き交い賑わうまちづくり

- 基本方針を実現するため、「コンパクトな都市機能づくり」や「賑わいの導線づくり」, 「まちなか観光の推進」等の具体的戦略に基づき主要事業を展開することとしている。

(9)自転車活用推進計画(平成30年6月策定 国)

- 環境負荷の低減や災害時における交通機能の維持,国民の健康増進等新たな課題を解消していくため,自転車の活用を総合的・計画的に推進している。
- 国は,自転車の活用推進に関する以下4つの目標を掲げている。

- 目標1 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成
- 目標2 サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現
- 目標3 サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現
- 目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

- 実施すべき施策として,「自転車通行空間の計画的な整備の促進」や「シェアサイクルの普及促進」等を掲げている。

(10)いばらき自転車活用推進計画(平成31年3月策定 茨城県)

- 県は,安全・快適に走行できる自転車走行空間の整備及びきめ細やかな交通安全教育の徹底・交通安全意識の向上,健康寿命の延伸や子どもの体力向上,自転車を観光誘客のツールとして積極的に活用していくことを課題としている。
- 目指すべき将来の姿として「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」を掲げ,県だけではなく,市町村や民間など多様な主体が適切な役割分担の下,本県の自転車活用を図ることとしている。
- 県は,自転車の活用推進に関する以下4つの目標を掲げている。

- 目標1 サイクルツーリズムの推進による地域の活性化
- 目標2 自転車交通の役割拡大に向けた自転車通行空間の整備
- 目標3 自転車事故のない安全・安心社会の実現
- 目標4 自転車を活用した県民の健康増進

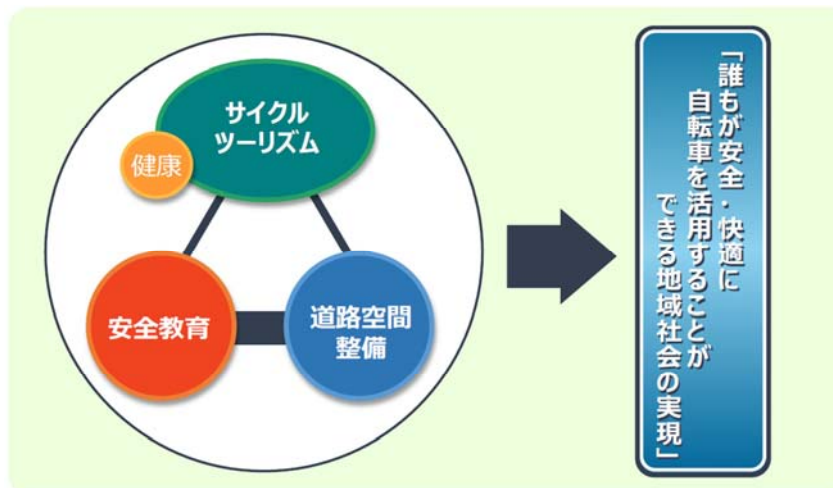


図 目指すべき将来像の概念図

2. 本市における自転車利用環境の現状・課題

2-1. 本市を取り巻く環境

(1)本市の特徴

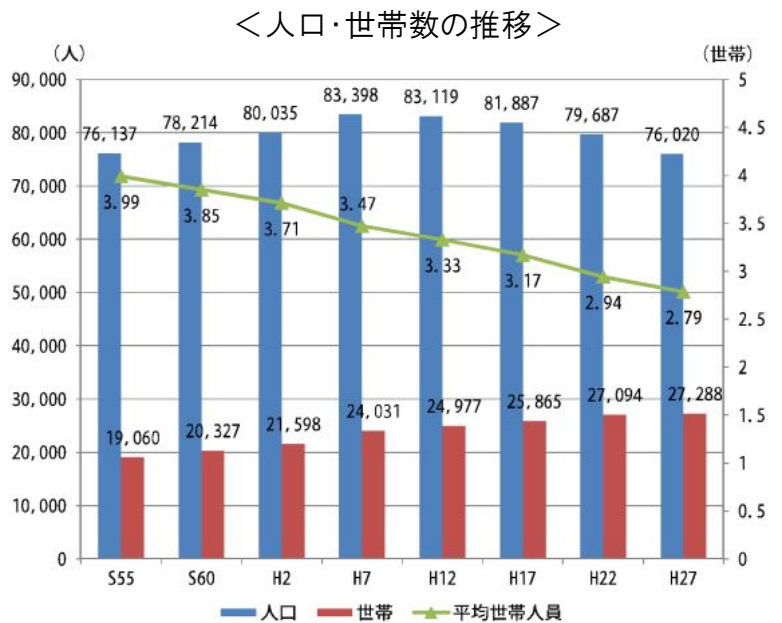
- 茨城県のほぼ中央に位置し、面積は 215.53km² で、市域の北西部に連なる筑波山系から南部の市街地にかけてなだらかな丘陵地が広がり、平地に至る、変化に富んだ地形を形成し、美しい景観にも恵まれている。
- 広大な霞ヶ浦を臨み、そこに注ぐ恋瀬川、園部川があり豊かな水にも恵まれている。
- 原始古代から集落が開かれるなど、歴史は古く、常陸国分寺、常陸国分尼寺や中心市街地の近代建築物（看板建築等）など歴史性の高い建造物が数多く存在している。



図 石岡市の位置

(2)人口・世帯数等

- 平成 27 年の国勢調査の人口は 76,020 人で、平成 7 年をピークに減少傾向にある。一方、世帯数は 27,288 世帯で、一貫して増加傾向にある。
- 平均世帯人員は、2.79 人で、核家族化や一人世帯が増加していることがうかがえる。



(出典)平成 27 年国勢調査

(3) 観光

- 吾国山，水郷筑波国定公園に属する筑波山系，霞ヶ浦等の豊かな自然や，常陸国分寺，遺跡，看板建築をはじめとした歴史・文化資源，1年を通して花々を楽しむことができる茨城県フラワーパークなど，多くの観光資源に恵まれている。
- 常陸風土記の丘や観光果樹園，朝日里山学校など体験型の施設がある。

(4) 土地利用

- 農地・山林等の自然的土地利用が，市全域の約 80%を占め，宅地や道路等の都市的土地利用が約 20%となっている。
- 水郷筑波国定公園や吾国愛宕県立自然公園，自然環境保全地域など貴重な自然資源を守るための規制等がかかっている。
- 土砂災害警戒区域等が指定されている。

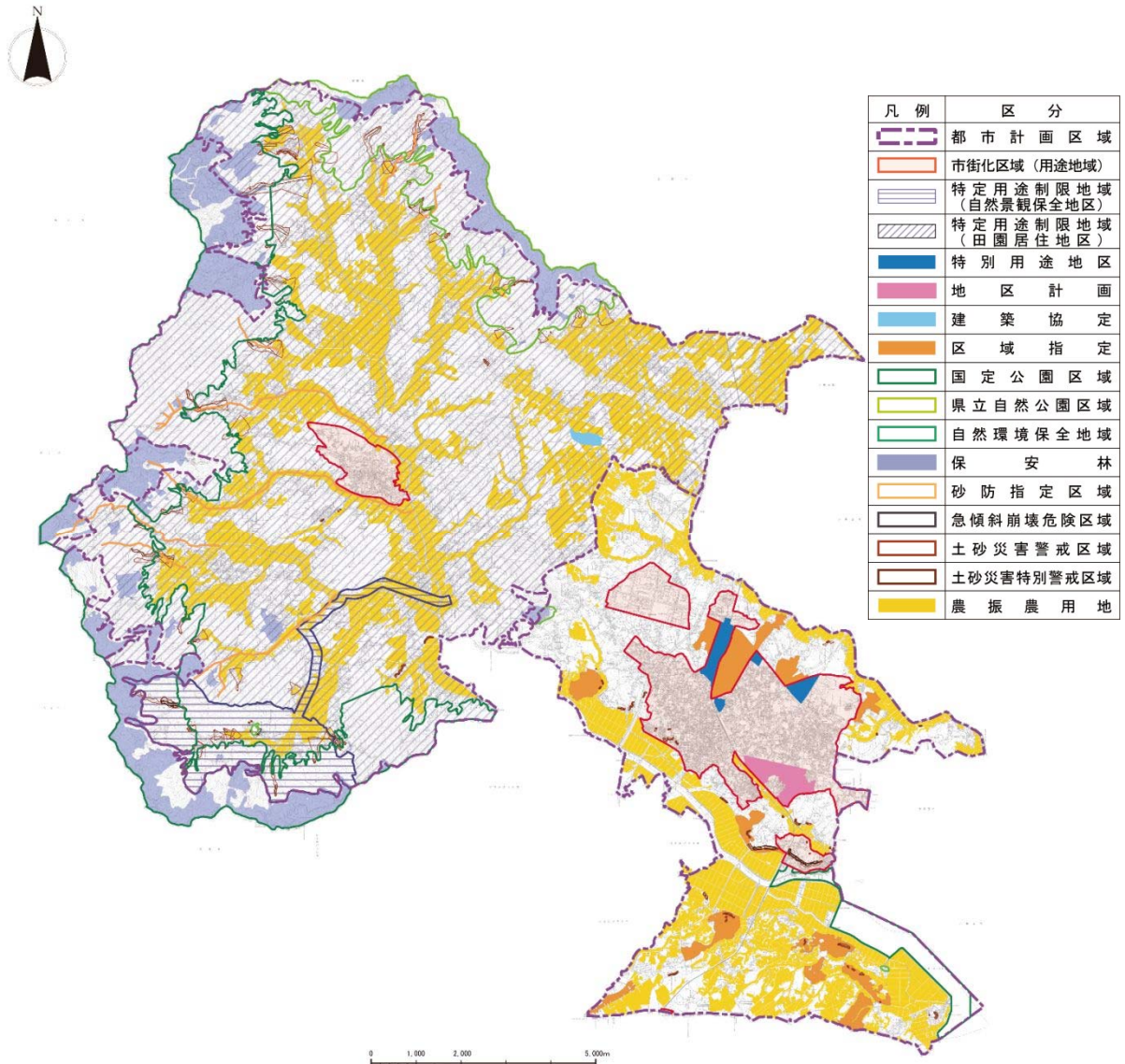


図 法適用状況

(出典)石岡市都市計画マスタープラン

(5)道路・交通

- 主な道路網は、国道 6 号、国道 355 号、主要地方道石岡筑西線、主要地方道笠間つくば線、広域農道フルーツライン等によって構成されている。
- 平成 26 年度における JR 常磐線の 1 日平均乗車人員は、石岡駅 5,702 人、高浜駅 1,127 人となっている。平成 21 年からの推移では、石岡駅は多少の増減は見られるがほぼ変わらず、高浜駅は一貫して減少傾向となっている。
- 多くのバスの 1 日の運行本数は 10 本未満であり、10 本以上運行する路線は高速バスを含めて 4 路線となっている。
- 石岡地域では、石岡駅から廃線となった鹿島鉄道線を利用した BRT 専用路線が整備されている。

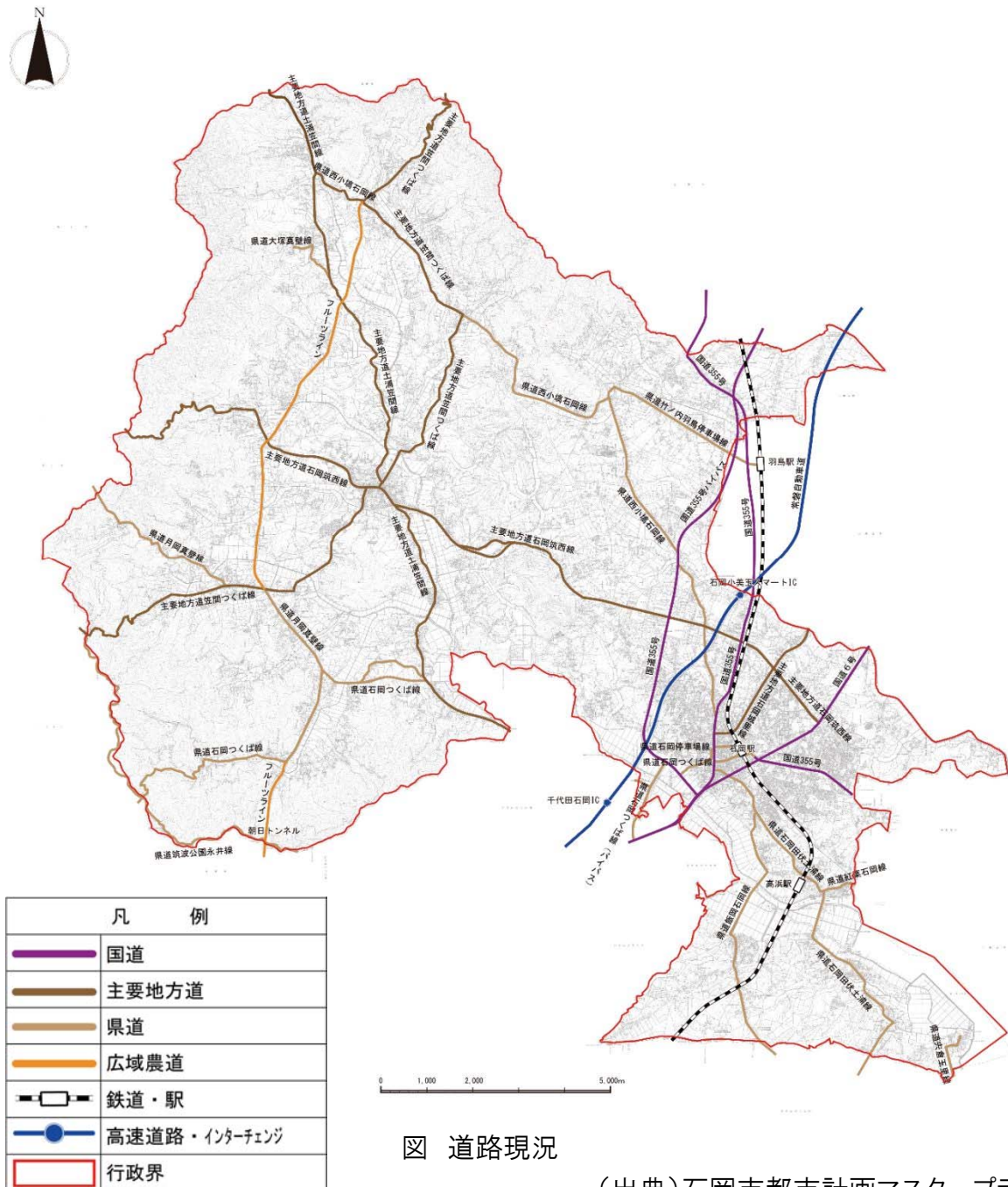


図 道路現況

(出典)石岡市都市計画マスタープラン

- 平成 19 年に石岡市巡回バスが廃止され、市内全域対象の乗合いタクシーが運行している。利用者数はほぼ横ばいである。
- 城南地区においては、高浜駅からも距離があり、狭隘な道路も多く、バスの運行が難しい状況にあることから利便性は低い。また、市北西部の有明地区では、羽鳥駅からのバス路線があるが、柿岡地区や石岡地区と連絡する路線がない。
- 公共交通空白地域における移手段の確保等を検討している。

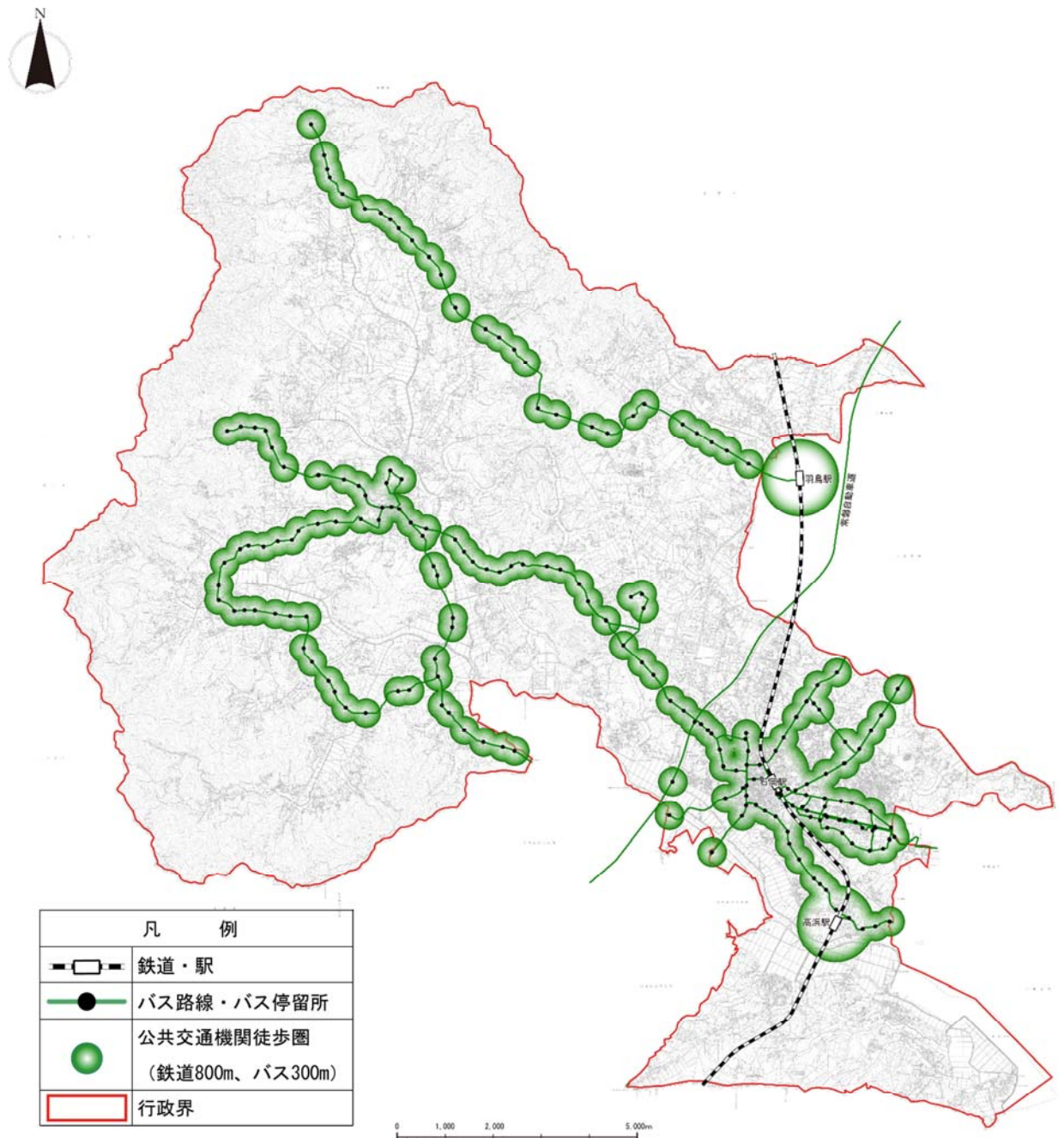
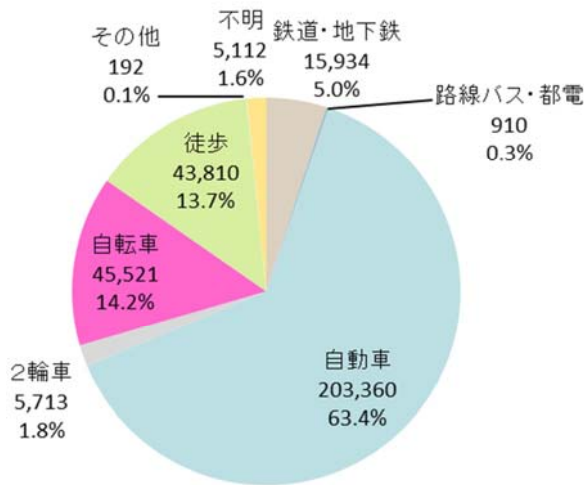


図 公共交通空白地域の状況

(出典)石岡市都市計画マスタープラン

2-2. 自転車の利用状況

(1) 自転車の交通分担率



● パーソントリップ調査（平成 20 年）における石岡市の自転車の交通分担率は 14% であり，自動車の交通分担率が 63% と高い。

他市と比べて鉄道・地下鉄及び路線バスの交通分担率は低い。

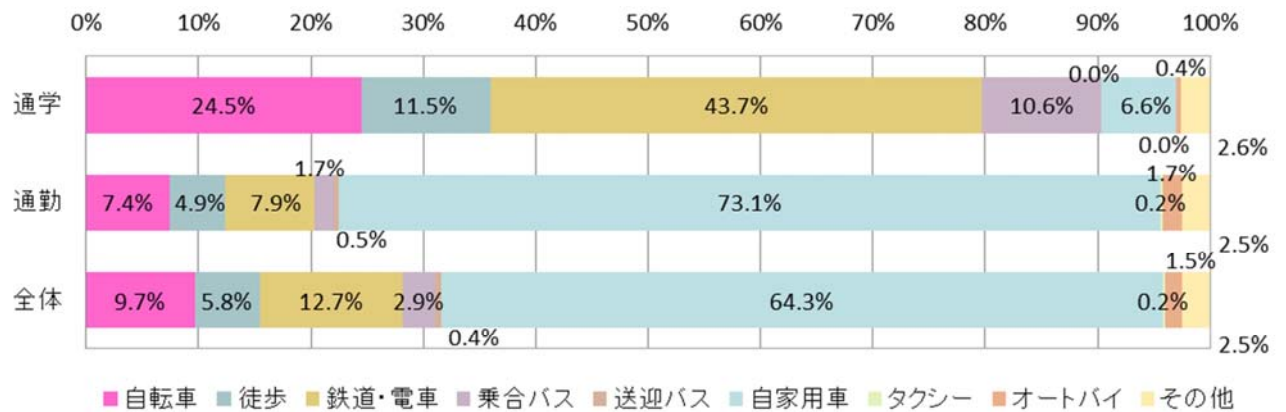
| | 石岡市 | 土浦市 | つくば市 |
|--------|-------|-------|-------|
| 鉄道・地下鉄 | 5.0% | 6.6% | 6.1% |
| 路線バス | 0.3% | 1.4% | 1.3% |
| 自動車 | 63.4% | 64.0% | 63.1% |
| 自動二輪車 | 1.8% | 1.8% | 1.2% |
| 自転車 | 14.2% | 9.5% | 13.7% |
| 徒歩 | 13.7% | 13.6% | 13.0% |
| その他 | 0.1% | 0.0% | 0.2% |
| 不明 | 1.6% | 2.9% | 1.5% |

（出典）第5回東京都市圏パーソントリップ調査（平成 20 年）

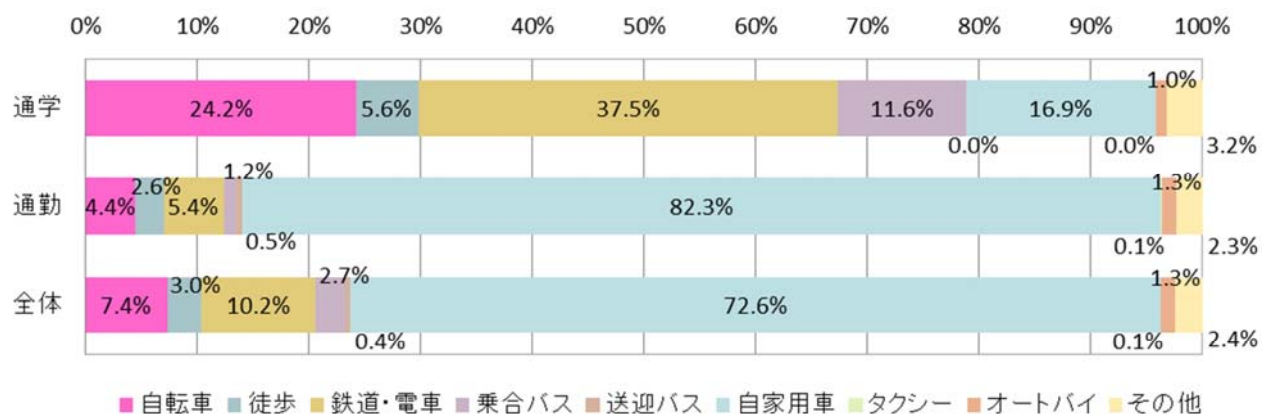
(2) 通勤通学等における自転車の利用状況

① 通勤通学等における自転車分担率

＜人口集中地区の利用交通手段＞



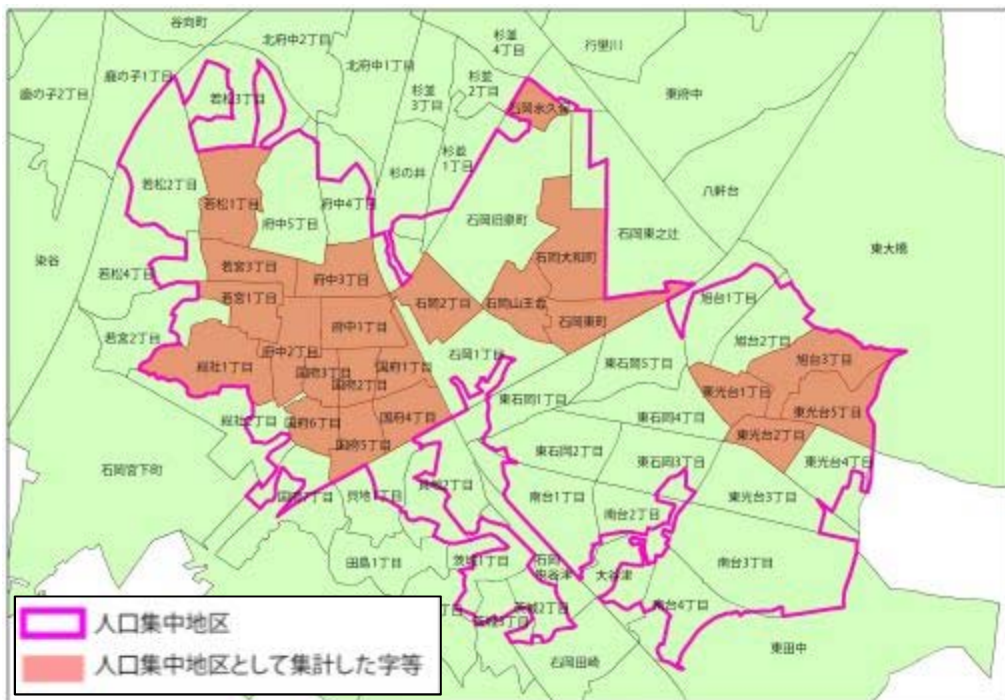
＜人口集中地区以外の利用交通手段＞



| | | 自転車 | 徒歩 | 鉄道・電車 | 乗合バス | 送迎バス | 自家用車 | タクシー | オートバイ | その他 | 総計 |
|--------------|----|-------|-----|-------|------|------|--------|------|-------|-----|--------|
| 人口集中 地区 | 全体 | 506 | 302 | 662 | 152 | 23 | 3,352 | 10 | 78 | 132 | 5,217 |
| | 通勤 | 336 | 222 | 358 | 78 | 23 | 3,306 | 10 | 75 | 114 | 4,522 |
| | 通学 | 170 | 80 | 304 | 74 | 0 | 46 | 0 | 3 | 18 | 695 |
| 人口集中 地区以外 | 全体 | 2,439 | 995 | 3,355 | 895 | 127 | 23,951 | 22 | 414 | 808 | 33,006 |
| | 通勤 | 1,246 | 717 | 1,505 | 325 | 127 | 23,118 | 22 | 365 | 649 | 28,074 |
| | 通学 | 1,193 | 278 | 1,850 | 570 | 0 | 833 | 0 | 49 | 159 | 4,932 |

※複数回答であり、総数と必ずしも一致しない。対象は15歳以上の通学者及び通勤者
 ※人口集中地区は、エリア全てが人口集中地区である町丁・字等に限定するものとする。
 (出典)平成22年国勢調査 小地域集計 (総務省統計局)

- 市内15歳以上の通学者における自転車分担率は24%程度である。
- 通勤者の自転車分担率は、人口集中地区では7%と人口集中地区以外の4%と比べて高い。
- 通勤における自家用車の利用は、人口集中地区以外において80%を超えている。



②自転車駐輪場の状況

- 市営駐輪場は石岡駅周辺のみ3箇所設置されている。合計1,350台の自転車等を収容できる。

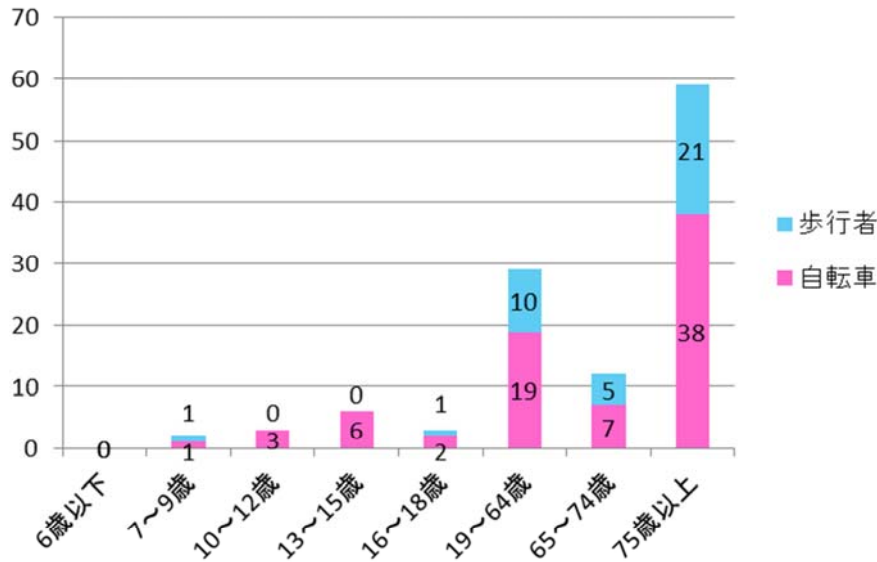
＜市営駐輪場の収容台数＞

| 市営駐輪場名 | 収容台数 |
|--------|------|
| 第一駐輪場 | 550台 |
| 第二駐輪場 | 400台 |
| 東口駐輪場 | 400台 |

(3)交通安全

①自転車関連事故発生状況

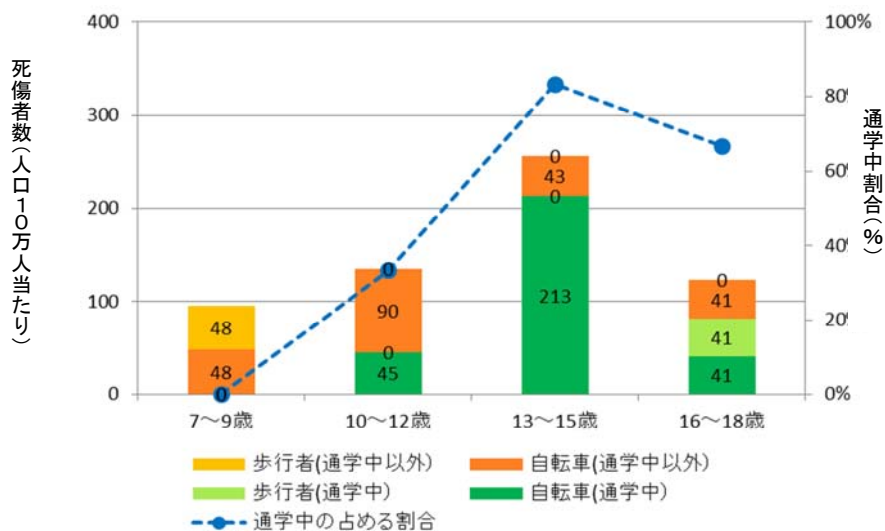
＜石岡市の年齢層別・状態別死傷者数(平成 26 年)＞



| | 6歳以下 | 7～9歳 | 10～12歳 | 13～15歳 | 16～18歳 | 19～64歳 | 65～74歳 | 75歳以上 |
|-----|------|------|--------|--------|--------|--------|--------|-------|
| 自転車 | 0 | 1 | 3 | 6 | 2 | 19 | 7 | 38 |
| 歩行者 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 10 | 5 | 21 |
| その他 | 10 | 3 | 9 | 3 | 16 | 317 | 53 | 440 |

(出典)交通事故総合分析センター

＜石岡市の小中高生の人口 10 万人当たりの通行目的別死傷者数(平成 26 年)＞



(出典)交通事故総合分析センター

- 10～15 歳の小学校高学年から中学生までの事故は、徒歩の事故はないが、自転車乗用中の事故により死傷する割合が他の年齢層に比べて高い。
- 自転車乗用中の事故では、中学生は通学中に 80%以上、小学校高学年の生徒は通学中以外で 60%以上を占めている。

<石岡市の自転車事故発生場所の分布>



● 自転車事故は、その多くが石岡市街で発生しており、石岡駅東側、特に国道 6 号、国道 355 号、石岡第一高校北側の市道に多く分布している。

②自転車の盗難状況と犯罪率

- 市内の自転車の盗難（平成29年時点）は、前年と比べて24件増加している。犯罪率は0.9であるとともに、犯罪率順位は県内44市町村中12位である。

<自転車の盗難認知件数・犯罪率(平成29年)>

| 市町村名 | 自転車盗難 | | | | |
|---------|------------------------|-------|--------|-------|---------------------------|
| | 平成29年12月 月末 認知件数 | 前年同期比 | | 犯罪率 | 犯罪率 順位 (44市町 村中) |
| | | 増減数 | 増減率(%) | | |
| つくば市 | 522 | -187 | -26.4 | 2.235 | 1 |
| 土浦市 | 242 | -86 | -26.2 | 1.733 | 2 |
| 守谷市 | 109 | -5 | -4.4 | 1.646 | 3 |
| ひたちなか市 | 219 | 36 | 19.7 | 1.404 | 4 |
| 水戸市 | 337 | -66 | -16.4 | 1.245 | 5 |
| 牛久市 | 104 | -43 | -29.3 | 1.226 | 6 |
| 龍ヶ崎市 | 92 | -32 | -25.8 | 1.188 | 7 |
| 高萩市 | 28 | -8 | -22.2 | 0.973 | 8 |
| 取手市 | 96 | -66 | -40.7 | 0.91 | 9 |
| 那珂郡東海村 | 34 | -6 | -15 | 0.902 | 10 |
| 結城市 | 46 | -5 | -9.8 | 0.894 | 11 |
| 石岡市 | 64 | 24 | 60 | 0.857 | 12 |
| 境町 | 20 | 3 | 17.6 | 0.823 | 13 |
| 日立市 | 145 | -25 | -14.7 | 0.802 | 14 |
| 大洗町 | 13 | 1 | 8.3 | 0.788 | 15 |
| 古河市 | 104 | -17 | -14 | 0.74 | 16 |
| つくばみらい市 | 35 | -3 | -7.9 | 0.692 | 17 |
| 下妻市 | 29 | -15 | -34.1 | 0.679 | 18 |
| 筑西市 | 69 | -12 | -14.8 | 0.671 | 19 |
| かすみがうら市 | 26 | -22 | -45.8 | 0.63 | 20 |
| 常陸大宮市 | 26 | 13 | 100 | 0.629 | 21 |
| 神栖市 | 57 | -42 | -42.4 | 0.6 | 22 |
| 那珂市 | 32 | -2 | -5.9 | 0.594 | 23 |
| 阿見町 | 27 | -9 | -25 | 0.569 | 24 |
| 笠間市 | 38 | -16 | -29.6 | 0.502 | 25 |
| 鹿嶋市 | 33 | -17 | -34 | 0.487 | 26 |
| 桜川市 | 20 | 7 | 53.8 | 0.485 | 27 |
| 小美玉市 | 24 | -8 | -25 | 0.478 | 28 |
| 常総市 | 26 | -1 | -3.7 | 0.427 | 29 |
| 潮来市 | 12 | -4 | -25 | 0.421 | 30 |
| 茨城町 | 12 | 1 | 9.1 | 0.371 | 31 |
| 河内町 | 3 | 3 | - | 0.34 | 32 |
| 北相馬郡利根町 | 5 | -1 | -16.7 | 0.316 | 33 |
| 坂東市 | 16 | -12 | -42.9 | 0.301 | 34 |
| 北茨城市 | 12 | -3 | -20 | 0.278 | 35 |
| 城里町 | 5 | 3 | 150 | 0.262 | 36 |
| 五霞町 | 2 | | | 0.234 | 37 |
| 稲敷市 | 9 | -4 | -30.8 | 0.217 | 38 |
| 銚田市 | 10 | -10 | -50 | 0.211 | 39 |
| 常陸太田市 | 10 | -3 | -23.1 | 0.197 | 40 |
| 結城郡八千代町 | 3 | -1 | -25 | 0.138 | 41 |
| 美浦村 | 1 | | | 0.066 | 42 |
| 行方市 | 2 | -5 | -71.4 | 0.059 | 43 |
| 久慈郡大子町 | | -1 | -100 | | |
| 茨城県総数 | 2,726 | -646 | -19.2 | 0.941 | |

※1 人口については、「いばらき統計情報ネットワーク【茨城県の人口と世帯(推計)】」を使用している。

※2 犯罪率は、人口1,000人当たりの認知件数であり、順位はワースト順位になっている。

(出典)茨城県警察

2-3. 自転車活用状況調査

(1) 調査の概要

「石岡市りんりんタウン構想」の策定に向けて、本市における自転車の利用状況、交通ルールの認知度、サイクルツーリズムの状況等を把握するため、アンケート調査を実施しました。

<実施概要>

| 項目 | ① 市民アンケート調査 | | ② サイクリストアンケート調査 | ③小・中学生アンケート調査 | 合計 |
|----------|--|-------------|---|----------------------|-------|
| 調査対象 | 18歳以上 | 市内公立高校(1年生) | 本市でサイクリングをしている人 | 石岡地区・八郷地区の各2校(小5・中2) | |
| 主な調査項目 | <ul style="list-style-type: none"> ・属性 ・自転車の保有と利用の理由 ・自転車利用について ・自転車の利用環境 ・交通ルールの遵守状況 | | <ul style="list-style-type: none"> ・属性 ・自転車の保有と利用の理由 ・自転車利用について ・自転車の利用環境 ・交通ルールの遵守状況 ・走行ルートやイベント参加意欲 | 交通ルールのクイズ | |
| 調査方法 | 郵送配布・回収 | 直接配布・回収 | 直接配布・回収(H30/7/14,21実施) | 直接配布・回収 | |
| 配布数 | 1,900 | 682 | 72 | 495 | 3,149 |
| 回収数(回収率) | 657(34.6%) | 472(69.2%) | 72(100%) | 482(97.4%) | 1,683 |

<アンケート対象者と配布数の内訳>

①市民アンケート調査

市内公立高校
<1年生>
(682名)

生産年齢層
<18~64歳>
(1,520名)

高齢者
<65歳~>
(380名)

②サイクリストアンケート調査
(72名)

③小・中学生アンケート調査
(495名)

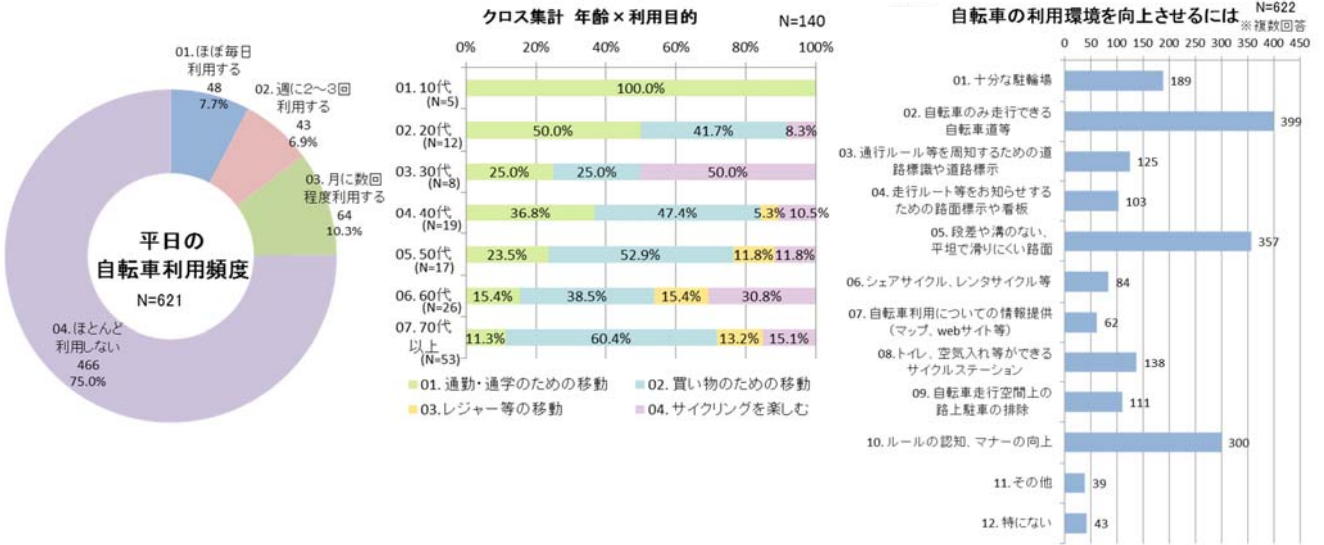
(2)各種調査結果の概要

各種アンケート調査の結果概要を整理しました。

①市民アンケート調査

＜市民アンケート調査＞

- 平日、休日とも自転車をほとんど利用しない方は約 75%であるが、自由に使える自転車を所有していない人は約 30%程度である。自転車は保有しているが、日常的に自転車は利用しないという生活スタイルとなっていると言える。
- 自転車利用の目的は、平日、休日とも通勤・買い物が多くを占めるものの、サイクリングやレジャーで利用する人は利用者のうち3～4割である。
- 平日よりも休日の自転車利用時間・距離が長い傾向にあるが、休日でも往復 5 km 未満が約 70%を占める。
- 自転車を利用する方は、手軽で早く移動できることや健康・運動を理由に挙げている。利用しない方は、移動距離が長いことや車の運転中に自転車が危ないと感じることを理由に挙げている。
- 自転車利用環境に求められているものは、走行環境（自転車道・路面整備など）の充実となっている。また、ルール認知やマナーの向上も挙げられている。
- 自転車保険加入率は 30%程度であり、未加入で今後も加入するつもりがない方が 40%以上にのぼる。



＜高校生アンケート調査＞

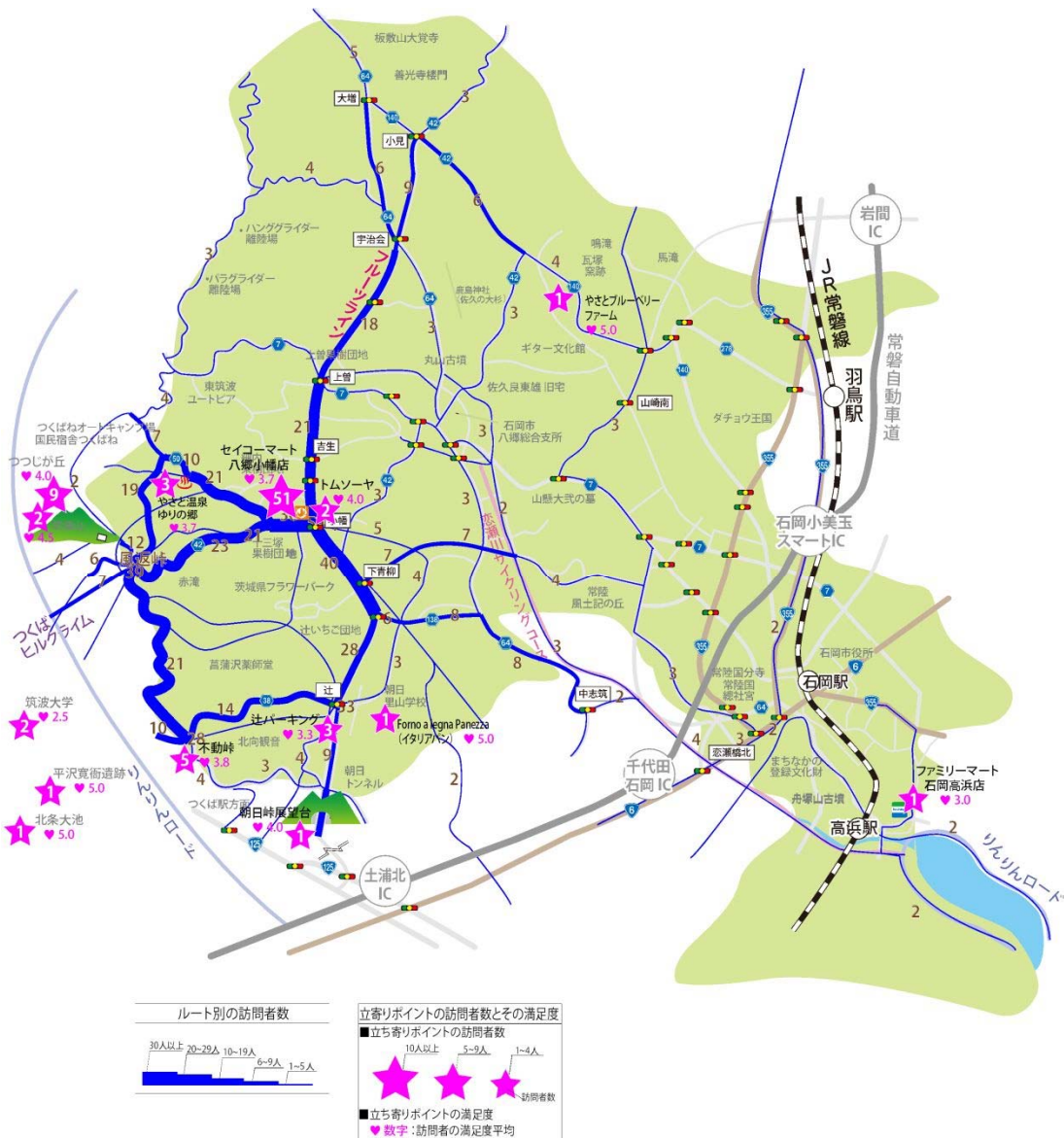
- 平日にほぼ毎日自転車を利用する方は約 5 割であり、通学のために日常的に自転車を利用している高校生が約 9 割である。休日の利用では、休日の度に利用する方が 2 割いる。
- 平日は往復で 30 分以上の利用が約 4 割であり、1 時間以上の利用も約 1 割を占める。
- 自転車を利用しない方は、多くが自転車では移動距離が長いことを理由に挙げているが、自転車走行中に危ないと感じていることを理由に挙げている方もいる。
- 自転車利用環境に求められているものは、走行環境（自転車道・路面整備など）の充実となっている。また、駐輪場の整備も挙げられている。
- 交通ルールを守らない理由は、危険を感じない、危険を感じるが面倒であることが挙げられているが、その交通ルールを知らなかったという理由が最も多い。
- 自転車保険加入率は 60%程度であり、未加入で今後も加入するつもりがない方が 20%を占める。

②サイクリストアンケート調査

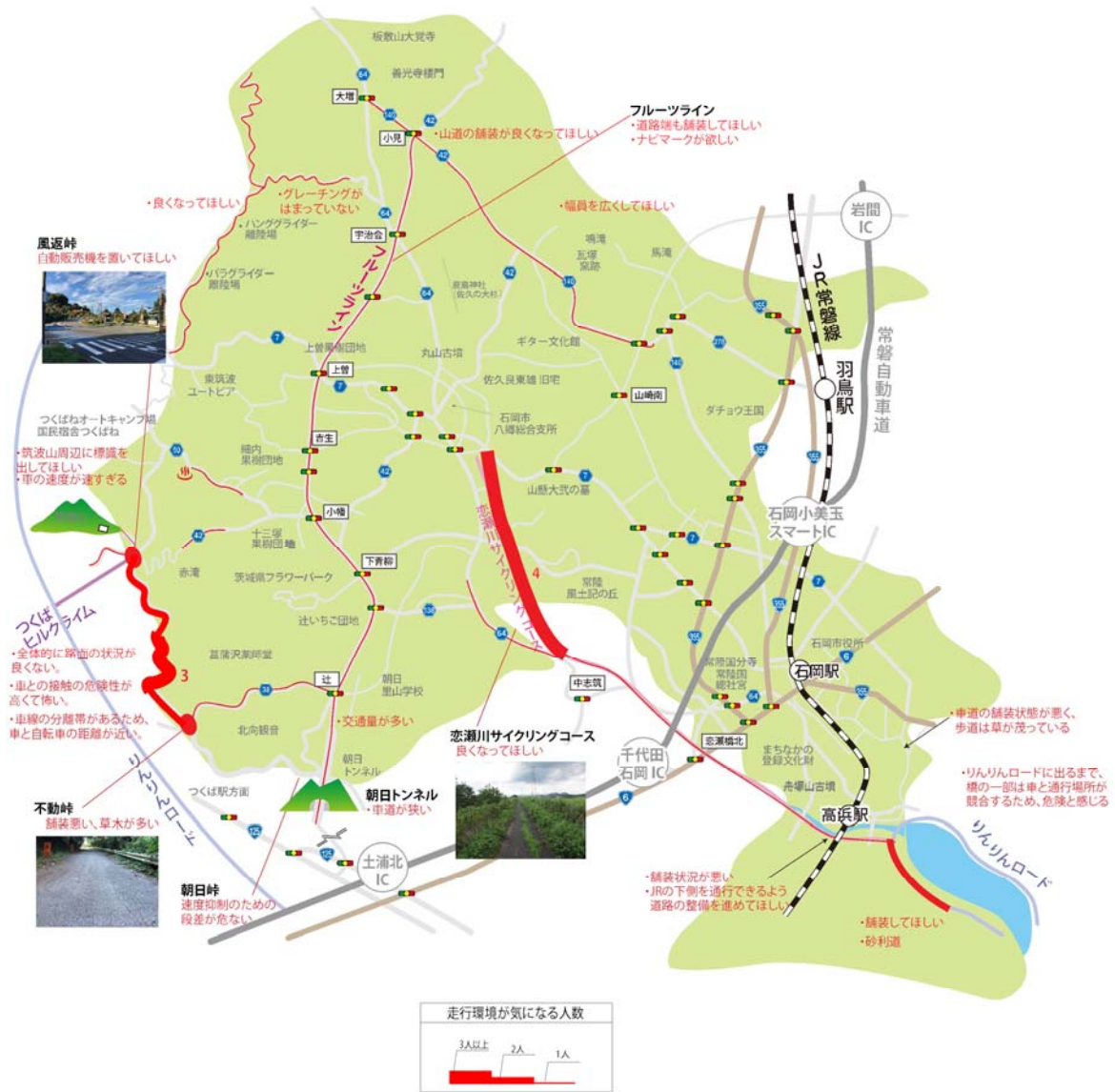
- アンケート対象者の居住地は茨城県内が約 75%, その他は千葉県, 東京都である。なお, 県内居住者のうち石岡市在住者は 7 名であり, ほぼ市外から訪れたサイクリストである。
- 市内への訪問は, 約 9 割がリピーターであり, その訪問理由は競技レースやヒルクライムの練習が多くを占めている。
- 走行距離は 60km 以上が約 70%, 100km 以上も約 20%と長距離のサイクリングを楽しんでいる。
- サイクリングの満足度は高く, 走りやすさよりもコースに対する満足度が高くなっている。
- お土産の購入者は少なく, また, 食事もしない方やコンビニエンスストアで済ませている方が多い。
- サイクリング環境に求められているものは, サイクルステーション・駐輪スペースの充実や走行環境(自転車道・路面整備など)の充実となっている。また, ルール認知やマナーの向上も比較的高い。
- イベントに参加している方も多く, 開催時期については 5 月, 10 月の要望が高い。

<ルート別の訪問者数>

※ルートが把握できる回答のみ記載



< 走行環境が良くなってほしい場所 >



③小・中学生アンケート調査

- 概ね8割以上の正解率となっており、基本的なルールについて認知されている。
- 車道の通行に関する設問については、歩道と車道の区別があるところは、車道の左側を走ることが原則であるが、必ずしもではないことから39%の正解率となっている。
- 13歳未満のヘルメットの着用努力義務については58%の正解率となっている。



2-4. 自転車利用の現状・課題

【特徴・人口】

- ・ 筑波山系や丘陵地，平地と変化に富んだ地形の形成，霞ヶ浦や恋瀬川等の水に恵まれている。
- ・ 近代建築物（看板建築等）等の歴史性の高い建造物が数多く存在している。
- ・ 人口減少にあり，核家族化や一人世帯が増加している傾向にある。

【観光・土地利用】

- ・ 多くの観光資源に恵まれており，観光果樹園や朝日里山学校等体験型の施設がある。
- ・ 農地・山林等の自然的土地利用が，市全域の約 80%を占め，宅地や道路等の都市的土地利用が約 20%。

【交通】

- ・ 市内に JR 常磐線の石岡駅と高浜駅があるが，多くのバスの 1 日の運行本数は 10 本未満である。
- ・ 市内廃線となった鹿島鉄道線を利用した BRT 専用路線が整備されている。
- ・ 公共交通空白地域が多い。

【自転車の利用状況】

- ・ 15 歳以上の通学者における自転車分担率は 24%であるが，通勤者は 5%と通学者に比べて低い。通勤における自家用車の利用は 80%を超えている。
- ・ 10～15 歳の事故は，自転車乗用中の事故により死傷する割合が他の年齢層に比べて高い。
- ・ 市内の自転車の盗難（平成 29 年 12 月末時点）は，前年と比べて 24 件増加している。
- ・ 石岡駅周辺のみならず 3 箇所，合計 1,350 台収容できる駐輪場が整備されている。

【市民アンケート調査(657 名集計)】

- 平日，休日とも自転車をほとんど利用しない方は約 75%であるが，自由に使える自転車を所有していない人は約 30%程度である。自転車は保有しているが，日常的に自転車は利用しないという生活スタイルとなっているといえる。
- 自転車利用の目的は，平日，休日とも通勤・買い物が多くを占めるものの，サイクリングやレジャーで利用する人は利用者のうち 3～4 割である。
- 平日よりも休日の自転車利用時間・距離が長い傾向にあるが，休日でも往復 5 km 未満が約 70%を占める。
- 自転車を利用する方は，手軽で早く移動できることや健康・運動を理由に挙げている。利用しない方は，移動距離が長いことや車の運転中に自転車が危ないと感じることを理由に挙げている。
- 自転車利用環境に求められているものは，走行環境（自転車道・路面整備など）の充実となっている。また，ルール認知やマナーの向上も挙げられている。
- 自転車保険加入率は 30%程度であり，未加入で今後も加入するつもりがない方が 40%以上にのぼる。

【高校生アンケート調査(472 名)】

- 平日にほぼ毎日自転車を利用する方は約 5 割であり，通学のために日常的に自転車を利用している高校生は約 9 割である。休日の利用では，休日の度に利用する方が 2 割いる。
- 平日は往復で 30 分以上の利用が約 4 割であり，1 時間以上の利用も約 1 割を占める。
- 自転車を利用しない方は，多くが自転車では移動距離が長いことを理由に挙げているが，自転車走行中に危ないと感じていることを理由に挙げている方もいる。
- 自転車利用環境に求められているものは，走行環境（自転車道・路面整備など）の充実となっている。また，駐輪場の整備も挙げられている。
- 交通ルールを守らない理由は，危険を感じない，危険を感じるが面倒であることが挙げられているが，その交通ルールを知らなかったという理由が最も多い。
- 自転車保険加入率は 60%程度であり，未加入で今後も加入するつもりがない方が 20%を占める。

【サイクリスト調査(72 名)】

- アンケート対象者の居住地は茨城県内が約 75%，その他は千葉県，東京都である。なお，県内居住者のうち石岡市在住者は 7 名であり，ほぼ市外から訪れたサイクリストである。
- 市内への訪問は，約 9 割がリピーターであり，その訪問理由は競技レースやヒルクライムの練習が多くを占めている。
- 走行距離は 60km 以上が約 70%，100km 以上も約 20%と長距離のサイクリングを楽しんでいる。
- サイクリングの満足度は高く，走りやすさよりもコースに対しての満足度が高くなっている。
- お土産の購入者は少なく，また，食事もしない方やコンビニエンスストアで済ませている方が多い。
- サイクリング環境に求められているものは，サイクルステーション・駐輪スペースの充実や走行環境（自転車道・路面整備など）の充実となっている。また，ルール認知やマナーの向上も比較的高い。
- イベントに参加している方も多く，開催時期については 5 月，10 月の要望が高い。

【小・中学校クイズ(482 名)】

- クイズでは 80%の正解率となっているが，車道の利用義務は 39%，13 歳未満のヘルメットの着用義務が 58%の正解率となっている。

上位・関連計画

- 石岡みらい創造プラン(平成 30 年3月策定)
交通結節点の機能強化・地域公共交通の利便性/周遊観光/交通安全の推進や防犯対策の充実/
健康づくりの活動を支援/生涯スポーツの推進
 - 石岡市都市計画マスタープラン(平成 29 年3月策定)
バスの利用促進/レンタサイクル・サイクリングロード等の整備・充実/緑豊かな丘陵地の活用
 - 石岡市立地適正化計画(平成 31 年3月策定)
都市機能誘導区域・居住誘導区域の設定/サイクルステーション等の整備検討
 - 石岡市地域公共交通網形成計画(平成 31 年3月策定)
路線バスを幹線交通として，“超小型モビリティ”を補助交通として位置付け
 - 石岡市景観計画(平成 24 年 11 月策定)
自然景観の軸線，近代建築物等，八郷地区の自然・農業，霞ヶ浦の水の豊かな景観を生かした
景観づくり/市民・事業者・行政の協働による景観形成の仕組みづくり
 - まち・ひと・しごと創生 石岡市総合戦略(平成 29 年 12 月改訂)
互恵的な広域周遊観光メニューの充実
- 等

自転車利用環境に係わる課題

- 通勤における自転車利用者割合は低い
- 自家用車利用への依存による交通渋滞
- 公共交通空白地域における移動手段の不足
- 駐輪場の不足
- 通学等における自転車乗用中の死傷事故発生頻度が高い
- 自転車盗難の増加
- 走行環境(自転車道や路面)の充実に対してニーズが高い
- 自転車走行中に危険を感じる方が多い
- 交通ルール(一部)の認知度が低い
- 交通マナーの向上を求める声が多い
- 小・中学生はヘルメット着用義務の認知度が低い
- 自転車保険加入率は低い
- 平日・休日ともに市民の自転車利用者は少ないとともに、レジャー・サイクリングで利用する人は利用者の内3~4割である
- 移動距離が長いことが自転車利用の妨げになっている

- 恋瀬川サイクリングコースの利用低頻度，改善を求める声多数
- コンビニエンスストア以外での食事や土産購入が少なく，地域資源を見ていない
- サイクリストのイベント参加意欲への対応不足
- 筑波山系や霞ヶ浦等における他市町村との広域連携
- サポートステーション等の受け入れ体制不足
- 走行しやすい案内標識や路面標示の不足

課題の整理

暮らしの中の自転車環境の整備

- ◇公共交通と自転車の連携
- ◇生活の利便性と安全性を確保する手段と交通ネットワークの確保
- ◇スポーツ振興での自転車の活用
- ◇交通ルールや自転車保険の普及

観光振興における自転車活用の推進

- ◇快適なサイクリング環境の整備
- ◇サイクルイベントの不足や地域資源の活用
- ◇他市町村との広域連携
- ◇訪問者の移動手段の充実

3. 自転車利用環境向上の方針・具体的な施策

(1) 基本的な考え方

自転車利用環境向上の方針や施策において、基本的な考え方は以下とします。

● 交通手段としての利便性を高める

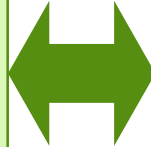
交通手段のひとつとして位置づけ、
施策事業を推進

- ・ 走行・利用環境の充実
- ・ 公共交通との連携及び駐輪場の充実

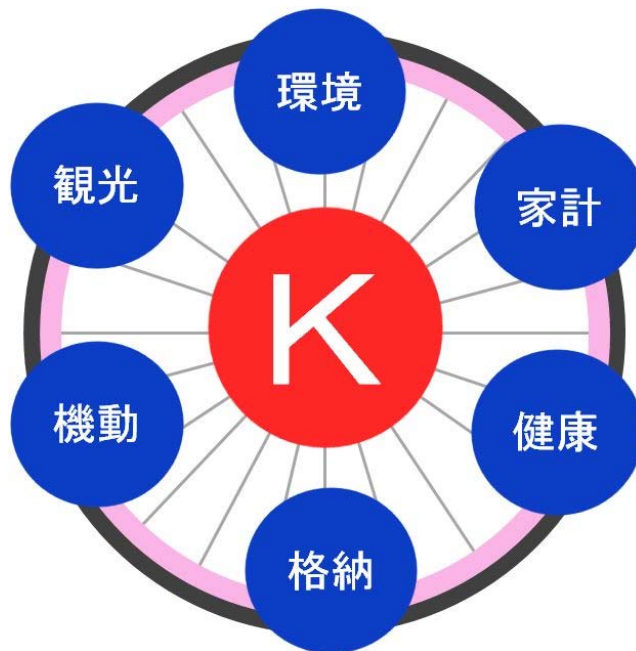
● 自転車でまちの魅力を高める

社会情勢を考慮した新たな観点から
施策事業を推進

- ・ サイクルスポーツの振興
- ・ 環境負荷の低減
- ・ 地域資源活用による魅力向上



自転車の効用 6つのK



自転車を切り口としたまちづくりは、「環境」「家計」「健康」「格納」「機動」「観光」といったさまざまな分野に効果をもたらすことが期待されています。



(2)基本目標(施策の柱)

石岡市りんりんタウン構想の推進にあたり、自転車の利用状況や課題を踏まえ、自転車の走行・利用環境の充実や健康、観光という観点からの利用拡大を図ることが重要であると考えられるため、2つの柱を設定します。

目標Ⅰ “暮らし”の中の自転車環境の整備

- 自転車が安全に走行・利用できる、道路及び駐輪環境を創出します。
- ルール・マナーの習得を含め、自転車が生活環境の中で身近な交通手段になるための意識共有を図ります。
- スポーツや通勤など日常生活の中での交通手段として自転車が利用でき、健康増進につながるような環境づくりを推進します。

目標Ⅱ “観光振興”における自転車活用の推進

- 地域資源を回遊できるようなサイクリング環境を創出します。
- 近隣市等との広域連携を考慮したレンタサイクルの活用を推進します。
- サイクルフェスやツーリングイベント等により自転車利用の啓発活動を推進します。



(3) 施策の体系

「暮らし」、「観光振興」の2つの基本目標の具現化に向けて、取り組み方針に対応

| 市の目標 | I. 暮らしの中の自転車環境の整備 | |
|------|-----------------------|---|
| 構想 | 施策 | 主な措置 |
| | (1) 公共交通との連携強化 | <ul style="list-style-type: none"> ● サイクルアンドライドの推進 <ul style="list-style-type: none"> ・ 路線バス等との連携 重点事業 ・ サイクルポートの設置検討 ・ 市レンタサイクルの拡充 |
| | (2) 安全な走行環境の整備 | <ul style="list-style-type: none"> ● 自転車通行空間の計画的な整備推進 <ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車ネットワーク計画の推進 重点事業 ・ 矢羽根・注意喚起標示等の設置 ・ モデル的自転車レーンの整備 |
| | (3) 駐輪場の確保 | <ul style="list-style-type: none"> ● 地域のニーズを踏まえた駐輪場整備の推進 <ul style="list-style-type: none"> ・ サイクルラックの拡大・普及 重点事業 ・ 駐輪場情報の提供 |
| | (4) サイクリングによる健康づくりの推進 | <ul style="list-style-type: none"> ● 自転車を活用した健康づくりの推進 <ul style="list-style-type: none"> ・ 健康増進の広報啓発 ・ 民間企業との連携によるウェルネス講座等 重点事業 ・ サイクルクラブの設立運営の支援及び広報啓発 重点事業 |
| | (5) 自転車の安全利用の推進 | <ul style="list-style-type: none"> ● 自転車の安全利用の推進 <ul style="list-style-type: none"> ・ ルールブック作成等による交通ルールの周知 ・ ヘルメットの着用促進 ・ 自転車保険の加入推奨に向けた周知・啓発 ・ 民間企業等との連携 ・ 安全教育(交通安全教室・講演会等)の実施 重点事業 ・ 子どもたちへの安全教育の実施 重点事業 |
| | (6) 環境に優しい交通手段として活用 | <ul style="list-style-type: none"> ● 自転車通勤等の促進 <ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車通勤の広報啓発 ・ 公共施設等における駐輪場の整備 重点事業 |
| | (7) 災害時における自転車の活用 | <ul style="list-style-type: none"> ● 災害時における自転車活用の推進 <ul style="list-style-type: none"> ・ 公共施設等への自転車配備による危機管理体制の強化 重点事業 ・ 電動アシストの普及啓発 |



した施策・主な措置を以下のように位置づけ、展開を図ります。

Ⅱ. 観光振興における自転車活用の推進

| 施策 | 主な措置 |
|----------------------------|--|
| (8) 地域資源を活用した回遊 | <ul style="list-style-type: none"> ● サイクリング環境の創出 <ul style="list-style-type: none"> ・付加価値をつけたサイクリングコースの設定 重点事業 ・恋瀬川サイクリングコースの充実 ・ヒルクライムルートの設定(朝日峠等) |
| (9) レンタサイクルを活用した地域振興 | <ul style="list-style-type: none"> ● 広域的なサイクリングコースの検討 <ul style="list-style-type: none"> ・筑波山麓の広域連携, 霞ヶ浦湖岸の広域連携 重点事業 ・サポートステーションの拡大・普及 ・サイクルステーションの検討・整備 ・市レンタサイクルの拡充(再掲) |
| (10) サイクリングイベント等の開催と情報発信強化 | <ul style="list-style-type: none"> ● サイクリングイベント等の開催による気運醸成 <ul style="list-style-type: none"> ・サイクルフェス, ツーリングイベント等の市単独開催 重点事業 ・近隣自治体との連携によるイベント等の開催 ・ルートマップの作成等, 情報発信の強化 |

3-1. 目標Ⅰ 暮らしの中の自転車環境の整備

＜基本方針＞

- 自転車が安全に走行・利用できる、道路及び駐輪環境を創出します。
- ルール・マナーの習得を含め、自転車が生活環境の中で身近な交通手段になるための意識共有を図ります。
- スポーツや通勤など、日常生活の中での手段として自転車が利用でき、健康増進につながるような環境づくりを推進します。

(1) 公共交通との連携強化

市内には、バス等の公共交通の利用が不便である地域があります。自転車がこのような地域における移動手段となるよう、バスや電車などの公共交通との連携を強化し、サイクルアンドライドを推進します。

施策の指標：サイクルポートの設置数
4箇所 → 8箇所

- (主な措置)
- ・ 路線バス等との連携
 - ・ サイクルポートの設置検討
 - ・ 市レンタサイクルの拡充



東田中駅屋根つき駐輪場

(2) 安全な走行環境の整備

市民や市内に何度も訪れているサイクリストから、自転車の走行環境の充実に対するニーズが高い状況にあります。それらのニーズを考慮した自転車ネットワーク計画を策定するとともに、安全に走行・利用できる自転車通行空間の計画的な整備を図ります。

施策の指標：矢羽根・注意喚起標示等の設置路線数
5路線

- (主な措置)
- ・ 自転車ネットワーク計画の推進
 - ・ 矢羽根・注意喚起標示等の設置
 - ・ モデル的自転車レーンの整備



出典：茨城県自転車走行環境整備ガイドライン

(3) 駐輪場の確保

駐輪場は現在石岡駅前に設置されていますが、それ以外の場所では不足しています。地域のニーズを踏まえ、駐輪場やサイクルラックの拡大・情報提供などを行い、駐輪場等の確保を推進します。

施策の指標：サイクルラックの設置箇所数
25 箇所 → 75 箇所

- (主な措置)
- ・サイクルラックの拡大・普及
 - ・駐輪場情報の提供

(4) サイクリングによる健康づくりの推進

将来的な生活習慣病等の予防手段の1つとして、サイクリングによる運動が効果的です。健康増進に向けた広報活動の推進や民間企業等と連携した取り組みとともに、幅広い年齢を対象としたサイクルクラブの育成等を推進します。

施策の指標：・保健師等によるウェルネス講座の実施回数
8回／年
・サイクルクラブ登録者数
50人

- (主な措置)
- ・健康増進の広報啓発
 - ・民間企業との連携によるウェルネス講座等
 - ・サイクルクラブの設立運営の支援及び広報啓発

(5) 自転車の安全利用の推進

自転車は、交通事故の際に利用者が被害者になることが多い一方、加害者になってしまう危険性もある乗り物です。

自転車利用者が事故にあったり起こしたりすることがないように、交通ルールの周知や自転車保険への加入等を促進します。

施策の指標：交通安全講習等の開催回数
一般対象 3回／年
小学生対象 19回(全校)／年
中学生対象 5回(全校)／年
高校生対象 3回(全校)／年

- (主な措置)
- ・ルールブック作成等による交通ルールの周知
 - ・ヘルメットの着用促進
 - ・自転車保険の加入推奨に向けた周知・啓発
 - ・民間企業等との連携
 - ・安全教育(交通安全教室・講演会等)の実施
 - ・子どもたちへの安全教育の実施



(6)環境に優しい交通手段として活用

通勤における自転車利用者の割合は低く、多くの人々が自家用車に依存しており、交通渋滞や環境への影響が懸念されます。自動車通勤による環境への影響を考慮し、自転車通勤等がしやすい環境づくりを推進します。

施策の指標：人口集中地区の通勤目的自転車分担率
7.4% (H22) → 8.6% (H32)

- (主な措置)
- ・ 自転車通勤の広報啓発
 - ・ 公共施設等における駐輪場の整備



(出典)
国土交通省

(7)災害時における自転車の活用

自転車が有する機動性を活かして、災害時における地域の安全・安心を向上させる必要があります。災害時における自転車の活用を想定し、市民への啓発及び公共施設等での危機管理体制の強化を図ります。

施策の指標：電動アシスト自転車等の普及啓発活動実施回数
5回/年

- (主な措置)
- ・ 公共施設等への自転車配備による危機管理体制の強化
 - ・ 電動アシスト自転車等の普及啓発



(出典)
国土交通省

3-2. 目標Ⅱ 観光振興における自転車活用の推進

＜基本方針＞

- 地域資源を回遊できるようなサイクリング環境を創出します。
- 近隣市等との広域連携を考慮したレンタサイクルの活用を推進します。
- サイクルフェスやツーリングイベント等により自転車利用の啓発活動を推進します。

(8) 地域資源を活用した回遊

本市には、筑波山麓の豊かな自然環境や高浜入り、霞ヶ浦、恋瀬川などの水辺環境といった様々な地域資源があります。これらの地域資源を有機的に繋ぎ回遊できるよう、タンデム自転車など様々な種類の自転車に合わせたサイクリング環境の創出を図ります。

施策の指標：モデルルートの設定
5ルート → 10ルート

- (主な措置)
- ・付加価値をつけたサイクリングコースの設定
 - ・恋瀬川サイクリングコースの充実
 - ・ヒルクライムルートの設定（朝日峠等）

(9) レンタサイクルを活用した地域振興

本市は、茨城県や近隣市等と連携し、様々な地域資源を結び付け、誰もが多様にサイクリングを楽しむことができるサイクリング環境の構築を目指しています。近隣市等との広域連携を視野に入れながら、レンタサイクルを活用した地域振興及び広域的なサイクリングコースの検討を推進します。

施策の指標：レンタサイクルの設置台数
15台 → 30台

- (主な措置)
- ・筑波山麓の広域連携、霞ヶ浦湖岸の広域連携
 - ・サポートステーションの拡大・普及
 - ・サイクルステーションの検討・整備
 - ・市レンタサイクルの拡充（再掲）



つくば霞ヶ浦りんりんロード
(出典)茨城県 HP

(10)サイクリングイベント等の開催と情報発信強化

サイクルフェスやツーリングイベント等の開催により、自転車の魅力や楽しさを伝え、自転車利用の啓発活動を図ります。

施策の指標：サイクルイベント等の参加人数
300名/回

- (主な措置)
- ・サイクルフェス、ツーリングイベント等の市単独開催
 - ・近隣自治体との連携によるイベント等の開催
 - ・ルートマップの作成等、情報発信の強化



シンポジウム（自転車天国）の開催

3-3. リーディングプロジェクト（重点事業）

本市において、より実効性のある事業，あるいはニーズの高い事業をリーディングプロジェクト（重点事業）に設定し，市として優先的に事業を進めていきます。

① 路線バス等との連携

【施策(1)公共交通との連携強化】

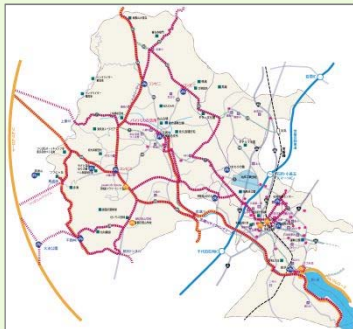


自宅等から最寄りのバス停まで自転車でアクセスできるように駐輪場を整備し，サイクルアンドライドの推進を図ります。

担当課 都市建設部 都市計画課

② 自転車ネットワーク計画の推進

【施策(2)安全な走行環境の整備】



交通安全に関する部分から優先的に整備していきます。

担当課 都市建設部 道路建設課

③ サイクルラックの拡大・普及

【施策(3)駐輪場の確保】



石岡市産木材を活用したサイクルラックを作成し，公共施設及びサイクリストが利用する店舗に設置します。

市内におけるサイクリング環境の向上を図るとともに，木材の地産地消の推進を図ります。

担当課 市長公室 政策企画課

④ 民間企業との連携によるウェルネス講座等

【施策(4)サイクリングによる健康づくりの推進】



1 体重、体脂肪率、筋肉率などがひと目でわかる体組成計。

2 習慣的に計測しにくい本格的な血圧計も自由に利用可能。

「運動と健康」がテーマの講話を市民対象に行います。その際、運動の種類の一つとしてサイクリングを紹介し、将来的に民間企業との連携を模索していきます。

(出典)国土交通省

担当課 保健福祉部 健康増進課

⑤ サイクルクラブの設立運営の支援及び広報啓発

【施策(4)サイクリングによる健康づくりの推進】



幅広い年齢を対象に、自転車活用のモデルとなる方を主体とするサイクルクラブを設立します。

担当課 教育委員会事務局 スポーツ振興課

⑥ 安全教育の実施

【施策(5)自転車の安全利用の推進】



幼少期から大人までの幅広い年齢を対象とした安全教育を実施し、自転車利用者が交通事故に遭ったり起こしたりすることがないように、交通ルールの周知や自転車保険への加入等を促進します。

(出典)京都府

担当課 生活環境部 まちづくり協働課

⑦ 公共施設等における駐輪場の整備 【施策(6)環境に優しい交通手段として活用】



駐輪場を整備し，交通手段としての自転車の利用率向上を図ります。

(出典)かすみがうら市観光協会

担当課

各担当課

⑧ 公共施設等への自転車配備による危機管理体制の強化

【施策(7)災害時における自転車の活用】



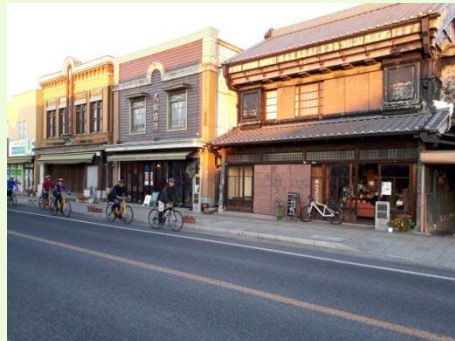
災害時の被害調査や各種情報収集，現場対応等に活用します。

(出典)国土交通省

担当課

総務部 防災対策課

⑨ 付加価値をつけたサイクリングコースの設定【施策(8)地域資源を活用した回遊】



地域資源を活用し，新たなルートを設定します。

担当課

市長公室 政策企画課，経済部 観光課

⑩ 筑波山麓の広域連携、霞ヶ浦湖岸の広域連携

【施策(9)レンタサイクルを活用した地域振興】



つくば霞ヶ浦りんりんロードからの誘客や、広域で実施しているレンタサイクルの活用推進を図り、広域的な連携を推進します。

(出典)つくば霞ヶ浦りんりんロード
利活用推進協議会

担当課

市長公室 政策企画課

⑪ サイクルフェス、ツーリングイベント等の市単独開催

【施策(10)サイクリングイベント等の開催と情報発信強化】



石岡市内の魅力を経験することのできる、ツーリングイベントを開催し、サイクリングコースとしての知名度の向上を図り、交流人口の増加を目指します。

(出典)伊豆大島御神火ライド

担当課

市長公室 政策企画課

4. 石岡市自転車ネットワーク計画

4-1. 石岡市自転車ネットワーク計画の概要

(1) 計画の目的

自転車は道路交通法上の「車両」であり、「車道の左側」を通行することが原則とされているものの、歩道上を徐行せずに通行するなどの利用が見受けられます。

このような中、平成24年11月に国土交通省と警察庁により「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（平成28年7月19日道路局長・交通局長通知）が策定され、社会的にも自転車と歩行者を分離し、かつ安全で快適な自転車走行空間の創出に向けた動きが活発化しています。

市民やサイクリストの自転車利用を促進するため、自転車走行空間の確保等や自転車利用環境の改善を目的に、安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」や県の「いばらき自転車ネットワーク計画」を考慮し、上位計画である「石岡市りんりんタウン構想」に基づき、「石岡市自転車ネットワーク計画」を策定するものです。

「石岡市自転車ネットワーク計画」は、道路交通法の中で定められている「自転車は『車両』であり、車道を通行することが大原則である」という考えを基本として自転車の安全な利用を促進するハード整備の具体的方針を定めたものです。



図 自転車ネットワークの整備イメージ
(出典)いばらき自転車活用推進計画

(2) 計画の区域と期間

「石岡市りんりんタウン構想」に基づき、「石岡自転車ネットワーク計画」の対象区域は本市全域とします。また、期間は2019年度から2028年度までの10年間とします。しかし、進捗状況、市民意向や社会経済情勢の変化などに柔軟に対応し、期間内であっても必要に応じて事業の見直しを行います。

4-2. 計画の基本方針

(1) 計画策定の考え方

① 段階的な計画策定

「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」によると、計画策定方法として、①地域全体での一括的な計画策定、もしくは②一定の地域内のエリアや自転車利用目的に応じて基幹となるルートを中心とした自転車ネットワーク等を対象とした段階的な計画策定のいずれかの計画策定方法を選択することとなっています。

本計画では、自転車利用環境向上の方針・具体的な施策、市の特性等を踏まえた上で、②の「一定の地域内のエリアや自転車利用目的に応じて基幹となるルートを中心とした自転車ネットワーク等を対象とした段階的な計画策定」の手法を用いて、段階的に計画を拡大していくものとします。

② 優先的計画策定エリア等の設定の考え方

段階的な計画策定において、ガイドラインの優先的計画策定エリアの抽出の考え方を参考に、市の特性を踏まえて、対象エリアの設定を「駅周辺を中心としたエリア」、「観光目的の利用が多い基幹となるルートを中心としたエリア」を優先的に改善することとします。

(参考) 優先的計画策定エリアの抽出の考え方

- 自転車の利用の広がりを踏まえて一定の地域内のエリアで計画策定する場合
 - 公共交通施設や地域の核となる施設と主な居住地域等を結ぶ自転車交通量が多いエリア
 - 観光利用の観点から自転車利用を促進するエリア
- 自転車利用目的に応じて基幹となるルートを中心としたエリアで計画策定する場合
 - 観光地と駅や商業地等を結ぶ観光目的の利用が多い基幹となるルートを中心とした自転車利用の目的に応じたエリア

自転車ネットワーク計画の対象エリア





(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、基本方針を以下にまとめます。

①安全・安心な移動空間を確保する

石岡市は豊かな地域資源に恵まれ、魅力ある走行環境を生み出す可能性を多く持つ一方で、自転車を生活の一部として活用するためには道路の安全性を確保しなければなりません。走行環境の危険性が自転車の利用をためらう一因となるなど、安全で快適な自転車走行環境のニーズは高い状況にあります。そのため、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ます。

②地域の特性、資源を活かす(石岡らしさを創出する)

石岡市は、変化に富んだ自然資源や、自然・風土に培われた歴史・文化等豊かな地域資源を有しており、これらの資源そのものが、山並みや川や湖等の水景、八郷の里山、田園、果樹園等の農村の風景を作り、自転車を走りとして楽しみ、回遊できる走行環境を生み出しています。市内に広く点在する公共公益施設、観光施設、教育施設、商業施設等へのアクセス性確保や活用も含め、これら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ます。



恋瀬川堤防道路上より道路軸を見る。筑波山等山並みを背景に田園空間を走る。



中心市街地における看板建築は、全国的に見ても保存例の少ない希少な歴史的建造物。

③新たな自転車利用をつくり出す

石岡市には、筑波山麓に多くのサイクリストが訪れ、観光拠点として賑わっています。

一方で、石岡市街地における観光での自転車利用や、郊外の観光拠点への利用が少ない等の課題もある中、新たに形成されるネットワークが、観光や生活双方の目的に利用され、市民も来訪者も利用できるような環境整備を目指します。そのため、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ます。ネットワーク環境の整備により、新たな自転車の利用が促進される計画を展開します。

(3) 自転車ネットワーク形成方針とネットワーク概念図

自転車ネットワーク形成方針と概念図を以下のとおり示します。

① 自転車ネットワーク形成方針

■ 安心して走行・利用できる自転車環境を整備

● 自転車が安全に走行できる通行空間の整備

- ・ 通学，通勤，買い物，観光等のアクセス等重要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

■ 暮らしの活用と観光振興が融合した魅力ある自転車環境の形成

● 日常や観光目的の自転車利用が多い地区の利便性の向上

● ポテンシャルの高い主要軸と2つのエリア，それらをつなぎネットワークを形成

- ・ 主要軸：恋瀬川サイクリングコース（広域的なサイクリングコースとの連携）
- ・ 優先的に整備する2つのエリア
：「駅周辺を中心としたエリア」，「観光目的の利用が多い筑波山麓エリア」
- ・ 軸とエリアをつなぐ回遊性のあるネットワーク

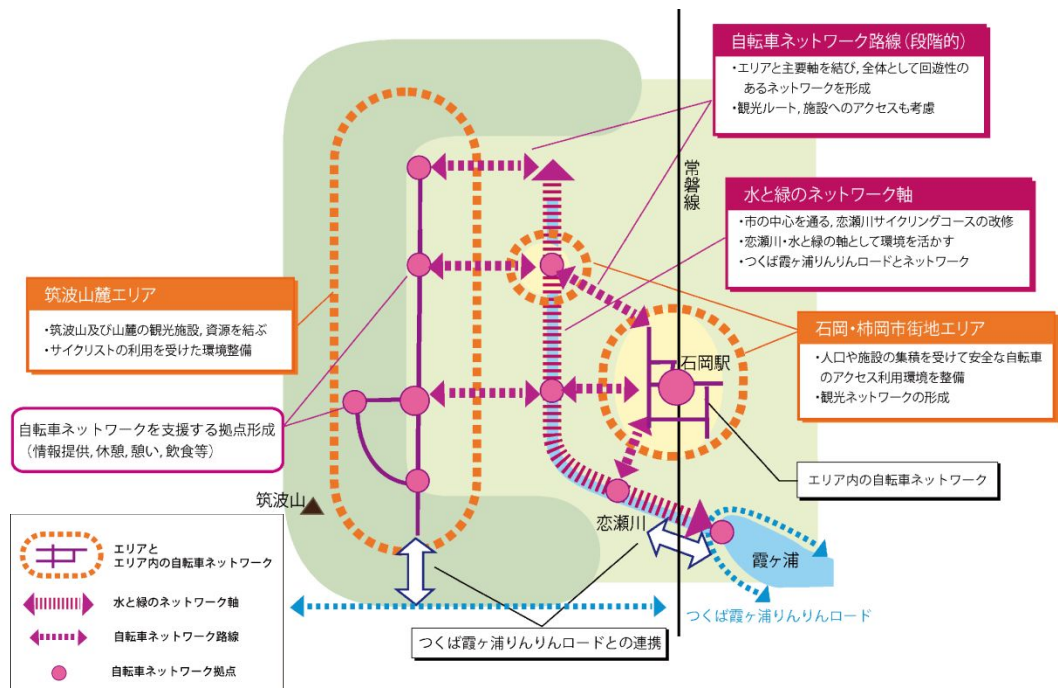
■ ネットワークを支援する駐輪場，情報提供，休憩等の拠点の形成

● 自転車利用を喚起し，サポートする拠点の形成（既存施設を極力活用）

- ・ 駐輪場の整備・拡充
- ・ サイン，サイクリングマップ等による情報提供
- ・ サポートステーション，休憩拠点等の整備

② 自転車ネットワーク概念図

- 主要軸と2つのエリア，それらをつなぐネットワークを形成
- 全体として，連続性，回遊性のあるネットワークを形成
- 新たな自転車利用を生み出す（生活利用と観光利用を融合）



4-3. 自転車ネットワーク路線の選定

(1) 自転車ネットワーク路線の考え方

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、最終決定をするものとします。

自転車ネットワーク路線の選定にあたって、以下の考え方により検討を行います。

- 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及びネットワーク概念図をベースに、市全域での利用を踏まえて、恋瀬川サイクリングコースと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。
- 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。
- 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に大きく分かれ、エリアや路線によって異なることから、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。また、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、相互利用が促進されるような計画を目指す。
- 自転車ネットワーク路線は、ガイドラインによると、以下の①～⑦に掲げる選定に対する検討項目が示されている。これらの選定項目を踏まえて、それぞれの特性に合った自転車ネットワーク路線を選定する。

< 自転車ネットワーク路線選定に関する検討項目 >

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

(出典)安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

< 自転車ネットワーク路線選定の基本的な考え方 >

| エリアやルート区分 | 考え方 | 自転車ネットワーク選定の根拠となる関連項目 |
|---|--|---|
| <p>■ 石岡・柿岡市街地エリア</p> <p>人口や主要施設が集積しており、石岡駅を中心に自転車利用が集中</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・安全性を重視した走行環境 ・駅や学校(高校, 中学校), 主要施設へのアクセス ・面的な自転車利用環境の整備 ・観光利用も考慮した回遊ルート | <ul style="list-style-type: none"> 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, 大規模集客施設(駅等), 主な居住地区等を結ぶ路線 ②自転車と歩行者の錯綜や自転車関連の事故が多い路線の安全性を向上させるため, 自転車通行空間を確保する路線 ③自転車通学路の対象路線 |
| <p>■ 筑波山麓エリア</p> <p>筑波山及び山麓の観光施設, 資源が集積し, 走りを楽しむサイクリスト等観光・レクリエーションで利用 ※県の計画と連携</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・走りを安心して楽しむ走行環境 ・フルーツラインを軸に観光施設をつなぐルート ・面的な自転車利用環境の整備で広域的な回遊性を確保 ・通学等への日常利用も考慮したルート | <ul style="list-style-type: none"> ④地域の課題やニーズ(観光施設等)に応じて自転車の利用を促進する路線 |
| <p>■ 水と緑のネットワーク軸</p> <p>市の中央を流れる恋瀬川沿いに整備された既設のサイクリングコース。水と緑の軸として位置づけられ, つくば霞ヶ浦りんりんロードとネットワーク</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・自転車専用道として, 走りを楽しみ, 各地域をつなぐ主要軸として位置づける ・既存サイクリングコースを改修し, 軸の連続性と走行環境の向上を目指す ・景観ポイントやネットワークの分岐等に拠点形成 | <ul style="list-style-type: none"> ⑤自転車の利用増加が見込まれる, 沿道で新たに施設立地が予定されている路線 ⑥既に自転車の通行空間(自転車道, 自転車専用通行帯, 自転車専用道路)が整備されている路線 |
| <p>■ ネットワーク路線</p> <p>石岡, 柿岡市街地と筑波山麓エリア, 恋瀬川水と緑のネットワーク軸を結び連続性と回遊性を確保する路線</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・エリアと主要軸を結び, 全体として広域的な回遊性のあるネットワークを形成するルート ・観光・レクリエーションルートとして景観や快適な走りを求める他, 沿道周辺に立地する施設へのアクセスも考慮してルートを選定 | <ul style="list-style-type: none"> ⑦その他自転車ネットワークの連続性を確保するために必要な路線 |

(2) 自転車ネットワーク路線の選定

優先的計画策定エリアにおいて、44 ページの①～⑦に掲げる検討項目を踏まえた、自転車ネットワーク路線を選定します。また、路線の選定においては、茨城県の「いばらき自転車ネットワーク路線」と整合を図っています。本市の自転車ネットワーク路線を以下のとおり示します。

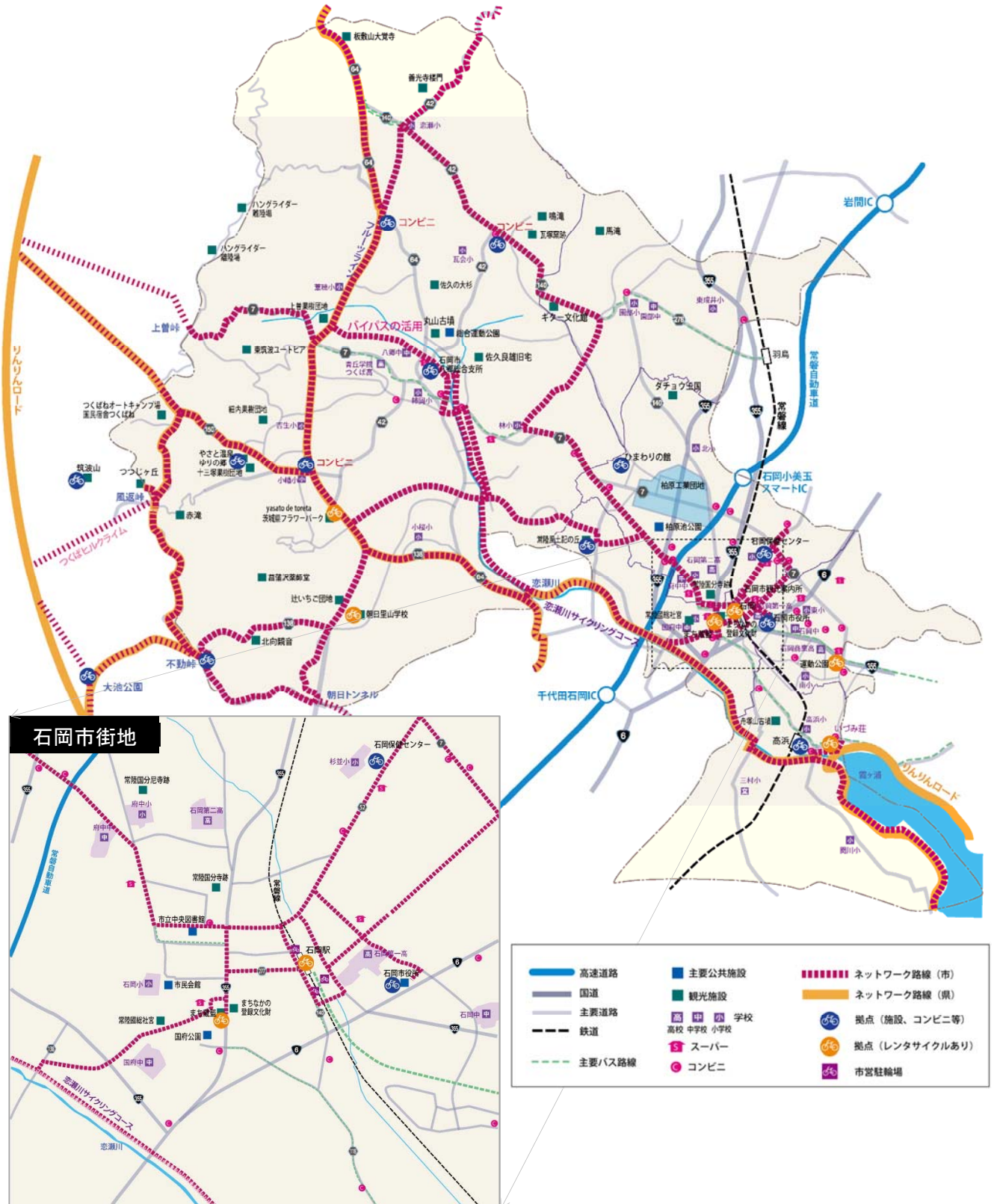


図 自転車ネットワーク路線

4-4. 自転車ネットワーク路線の整備形態の考え方

(1) ガイドライン等における整備形態の考え方

「石岡市自転車ネットワーク計画」では、歩行者・自転車・自動車の分離を目指した道路空間の再配分を基本として、整備を進めることとします。整備形態は国の「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」及び茨城県の基準等を基に作成します。

ガイドラインでは、自転車ネットワーク路線について、安全で快適に通行できるように、路線毎の道路状況（道路横断面構成）や、自動車交通量や規制速度等の状況を勘案し、「自転車道」、「自転車専用通行帯」、「自転車と自動車を車道で混在」のいずれかの自転車通行空間の整備形態を選定するものとしています。

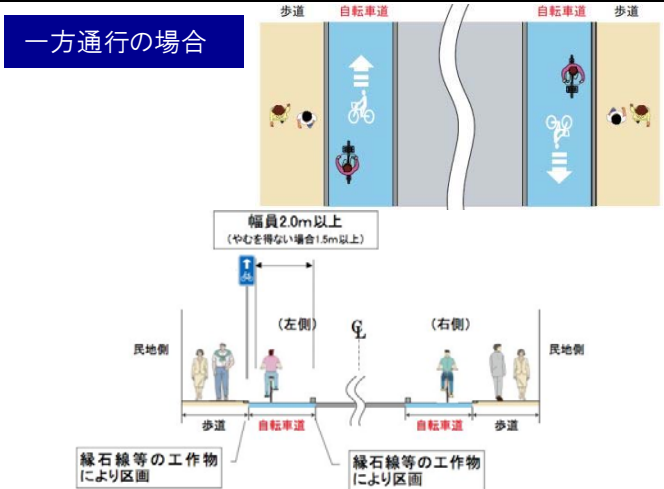
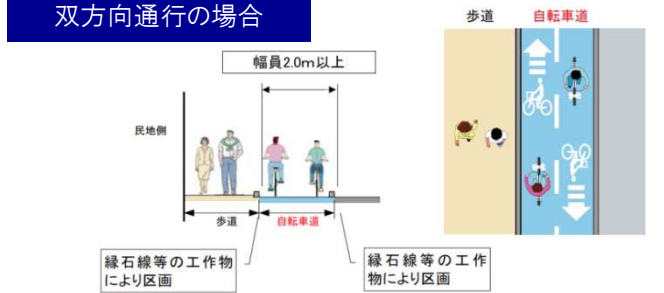
＜交通状況を踏まえた整備形態の選定(完成形態)の考え方＞

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

※ 参考となる目安を示したものであるが、分離の必要性については、各地域において、交通状況等に応じて検討することができる。

また、ガイドラインでは車道通行を原則として以下の整備形態が示されています。

＜整備形態＞

| 概要 | 整備イメージ |
|--|--|
| <p>自転車道</p> <p>自転車が歩行者と車から物理的に分離された形態</p> <p>■ 通行方法の基本</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車道は一方通行を基本とする ・双方向通行の適用については、可能な限り一方通行に変更 <p>■ 道路標識・道路標示等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車のピクトグラムと矢印を設置する | <p>一方通行の場合</p>  <p>双方向通行の場合</p>  |

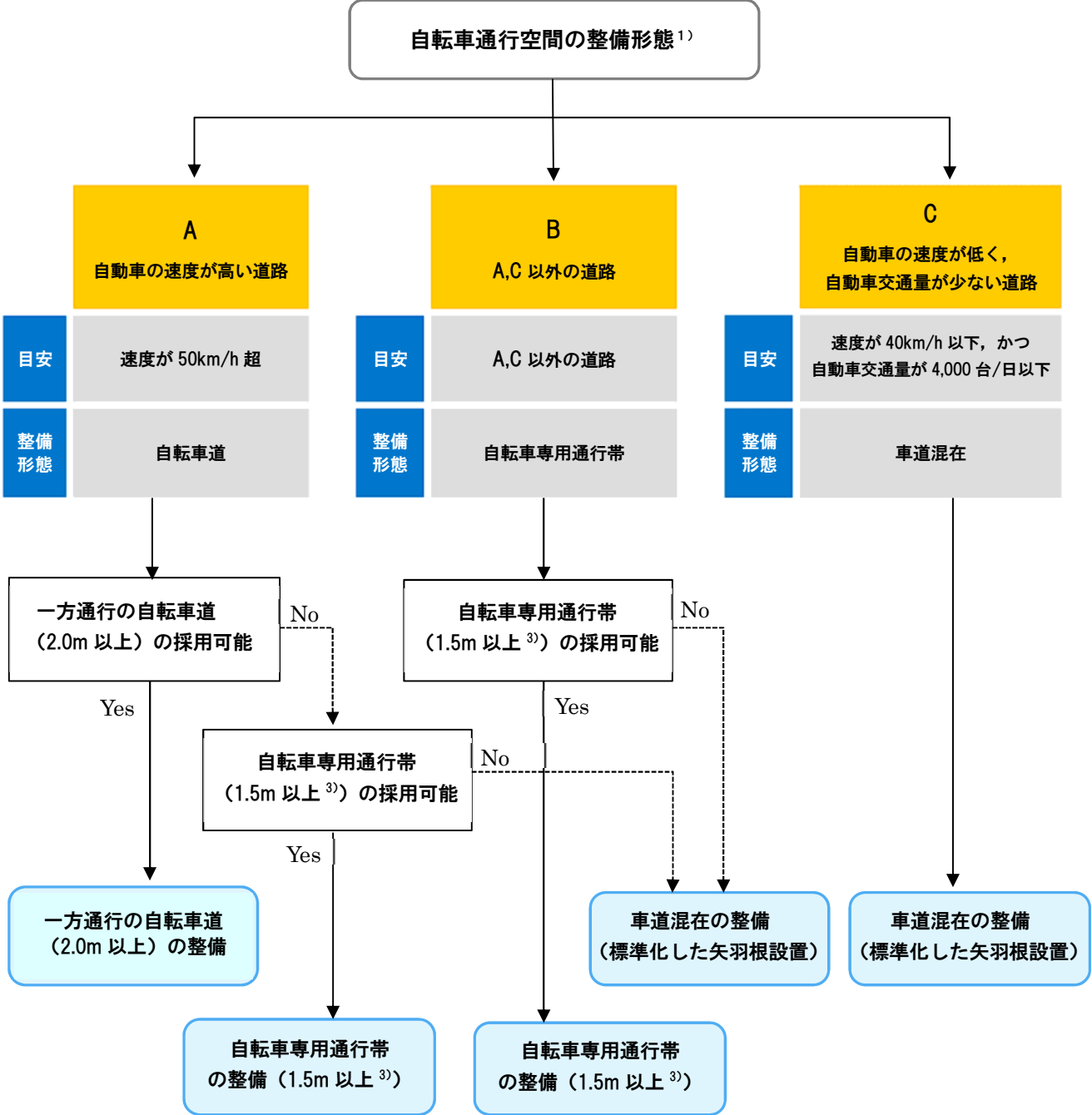
| | 概要 | 整備イメージ |
|----------|--|--|
| 自転車専用通行帯 | <p>自転車が歩行者と車から視覚的に分離された形態</p> <p>■幅員 ・幅員は、1.5m以上を確保する。 ・道路の状況等によりやむを得ない場合は整備区間の一部で1.0m以上まで縮小することができる</p> <p>■道路標識・道路標示、路面表示等 ・自転車のピクトグラムと矢印を設置 ・帯状路面表示の幅は、全面もしくは一部を選択できる</p> | <p>整備イメージ</p>  <p>※自転車専用通行帯の全部を着色する場合 ※自転車専用通行帯の一部を着色する場合の例</p> |
| 車道混在 | <p>歩行者と空間的に分離された車道内に、自転車通行位置を明示し、自転車と車が混在して通行する</p> <p>■幅員 ・1.0m以上の幅員を外側線の外側に確保することが望ましい ・矢羽根型路面表示で示す自転車通行空間としての舗装部分の幅員は、側溝の蓋部分を除いて1.0m以上確保することが望ましい</p> <p>■道路標識・道路標示、路面表示等 ・車線内に矢羽根型の路面表示及びピクトグラムを設置する ・矢羽根型路面表示の右端が路肩端から1.0m以上、歩道のない道路にあつては、車道外側線から1.0m以上(状況に応じて0.75m以上)離れた位置に設置する</p> <p>■道路標識・道路標示、路面表示等 ・車線内に矢羽根型の路面表示及びピクトグラムを設置する ・矢羽根型路面表示の右端が車道外側線から1.0m以上(状況に応じて0.75m以上)離れた位置に設置する ・歩道のない生活道路(道路幅員が狭く歩行者を優先させる道路)などでは必要に応じて矢羽根形状(幅0.75m、長さ0.60m、角度1:0.8)を採用できる</p> | <p>歩道のある道路</p>  <p>※矢羽根型路面表示は外側線の下に重複させることができる</p> <p>歩道のない道路</p>  |

(2)本市における整備形態の考え方

ガイドラインに基づき、本市における自転車ネットワーク路線の整備形態を以下のとおり示します。

自転車ネットワーク路線において、安全で快適に通行できるように、路線毎の道路状況（道路横断面構成）や、自動車交通量や規制速度等の状況を勘案し、「自転車道」、「自転車専用通行帯」、「自転車と自動車を車道で混在」のいずれかの自転車通行空間の整備形態を選定するものとします。

＜整備形態選定の流れ＞



1) 石岡市自転車ネットワーク計画において目指すべき選定の流れで、実施に関しては市が今後各道路管理者や各関係機関と協議の上、具体的に検討を進めることとする。
 2) 目指す整備形態での整備が当面困難な場合かつ安全性を速やかに向上させなければならない場合、車道通行を基本とした暫定的な整備形態による自転車通行空間の確保を検討することとする。
 3) 自転車専用通行帯の幅員は1.5m以上とするが、やむを得ない場合は、整備区間の一部で1.0mとすることができる。


(3)路面表示

路面表示は、ガイドライン及び県の基準等を参考に選定します。また、各ネットワーク路線の環境等を考慮した整備手法を検討します。

■路面標示の設置方法

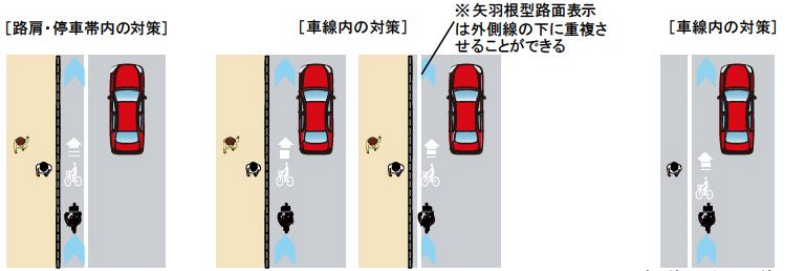
- ・自転車専用通行帯は带状路面表示，車道混在は矢羽根型路面表示に統一する。
- ・带状路面表示の幅は，自転車専用通行帯の幅の全部もしくは一部のいずれかを選択でき，色彩は青系色を基本とする。

自転車専用通行帯 (带状路面表示)



自転車専用通行帯の幅の全部 自転車専用通行帯の幅の一部

車道混在 (矢羽根型路面表示)

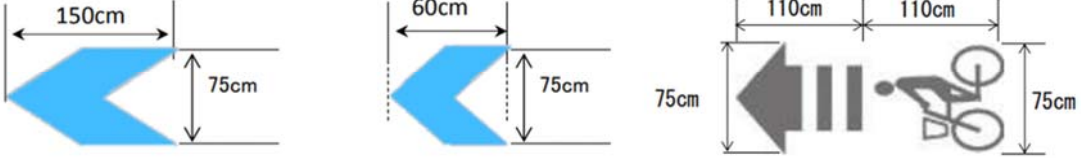


※矢羽根型路面表示は外側線の下に重複させることができる

歩道のある道路における対策 歩道のない道路における対策

■矢羽根・自転車ピクトのデザイン・寸法

- ・矢羽根型路面表示は，青系色を基本とする。
- ・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。

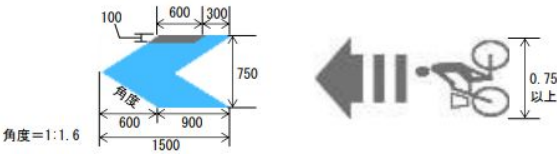


矢羽根 (標準) 矢羽根 (生活道路) 自転車ピクト

(出典)いばらき自転車活用推進計画

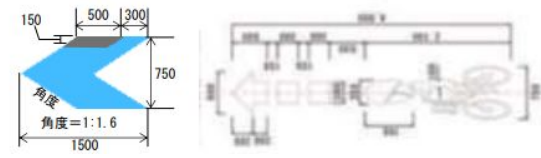
<参考>

【国のガイドラインによる考え方】



角度=1:1.6 0.75m以上

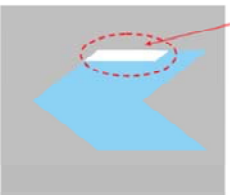
【水戸市自転車利用環境整備計画による考え方】



角度=1:1.6

(出典)安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン (出典)水戸市自転車利用環境整備計画

- ・夜間の視認性を向上させる必要がある場合には，矢羽根型路面表示の縁に白線(高輝度タイプが望ましい)を設置する等の対応をとる。

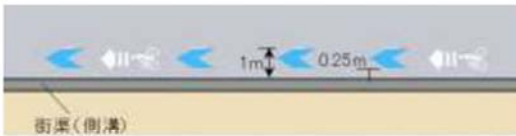

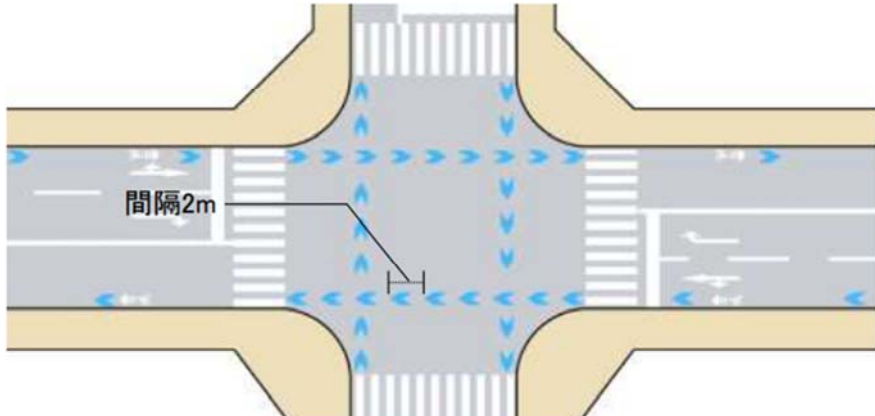


縁に「白線(高輝度タイプが望ましい)」を設置

■車道混在における矢羽根・自転車ピクトの設置間隔

- ・矢羽根・自転車ピクトの設置間隔について、市街地(人口集中地区: DID)については国のガイドラインを、外部については既存の事例を踏まえ、以下を基本として設定する。
- ・必要に応じてより密あるいは粗にするなど、現地状況に応じた整備を行う。





矢羽根・自転車ピクトの設置間隔

| | 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ピクト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  |
| 交差点部 | <ul style="list-style-type: none"> ●単路部と同じ路面標示を交差点手前まで連続する ●交差点内の矢羽根の設置間隔は 2m ●郊外部については、整備の必要性が高い交差点を中心に整備する  | |

※ 市区町村の境域内で人口密度の高い地域として設定された地区のこと

(出典) いばらき自転車活用推進計画

■自転車走行空間の明示とコース案内の規格

| | 本線用 | アクセス線用 | 歩行者向け用 |
|------|---|--|---|
| 役割 | サイクリングコース本線を案内 | 本線へのアクセス案内 | 本線へのアクセス案内 |
| 設置基準 | 単路部: 10m 間隔 交差点内: 1m 間隔 | 単路部: 10m 間隔 交差点内: 1m 間隔 | 上記のうち必要な箇所 |
| デザイン | <標準形>  <縮小形>  |  |  |

(出典) 水郷筑波サイクリング環境整備総合計画

4-5. その他の対策等

(1)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します。

案内看板等のデザインは、県内市町村の策定済みの計画や水郷筑波サイクリング環境整備総合計画などを参考として統一したデザインを計画するものとします。



つくば霞ヶ浦りんりんロード 看板の例

(出典)水郷筑波サイクリング環境整備事業
自転車走行環境整備ガイドライン

(2)危険箇所の対策

自転車通行の安全性を確保するため、急カーブやグレーチングなどの危険箇所の改善や、道路の舗装修繕・除草といった維持管理レベルの向上が必要な箇所について対策を検討することとします。



つくば霞ヶ浦りんりんロード

(出典)水郷筑波サイクリング環境整備事業
自転車走行環境整備ガイドライン

5. 計画の実現に向けて

5-1. 計画の実施スケジュールと推進体制

本市のサイクリング環境の構築に向けて、民間事業者、地域住民、県や他市町村等の様々な主体が地域で一体となり、取り組みを進めていきます。

計画の実施スケジュール

各取り組みについては、役割分担を明確化し、各主体が連携しながら取り組みを進めていきます。

| 目標 | 施策 | 主な措置 | スケジュール | | | | | | | | | | 実施主体 | | | | | | | | | | | |
|----------------|----------------------|--------------------------|--------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|------|--|--|--|--|--|--|--|--|----------|--|--------------|
| | | | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | | | | | | | | | | | | |
| 暮らしの中の自転車環境の整備 | (1)公共交通との連携強化 | 路線バス等との連携 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 市, 民間事業者 | | |
| | | サイクルポートの設置検討 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 市レンタサイクルの拡充 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | (2)安全な走行環境の整備 | 自転車ネットワーク計画の推進 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 県, 市 |
| | | 矢羽根・注意喚起標示等の設置 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | モデル的自転車レーンの整備 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | (3)駐輪場の確保 | サイクルラックの拡大・普及 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 市, 市民, 民間事業者 |
| | | 駐輪場情報の提供 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | (4)サイクリングによる健康づくりの推進 | 健康増進の広報啓発 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 市, 市民, 民間事業者 |
| | | 民間企業との連携によるウェルネス講座等 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | サイクルクラブの設立運営の支援及び広報啓発 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | (5)自転車の安全利用の推進 | ルールブック作成等による交通ルールの周知 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 市, 市民, 民間事業者 |
| | | ヘルメットの着用促進 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 自転車保険の加入推奨に向けた周知・啓発 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 民間企業等との連携 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 安全教育(交通安全教室・講演会等)の実施 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 子どもたちへの安全教育の実施 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | (6)環境に優しい交通手段として活用 | 自転車通勤の広報啓発 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 市, 市民, 民間事業者 |
| | | 公共施設等における駐輪場の整備 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | (7)災害時における自転車の活用 | 公共施設等への自転車配備による危機管理体制の強化 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 市 |
| | | 電動アシスト自転車等の普及啓発 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| 目標 | 施策 | 主な措置 | スケジュール | | | | | | | | | | 実施主体 | | | |
|------------------|----------------------------|---------------------------|--------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|------|---|---|-----------------------|
| | | | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | | | | |
| 観光振興における自転車活用の推進 | (8) 地域資源を活用した回遊 | 付加価値をつけたサイクリングコースの設定 | → | | | | | | | | | | | | | 県, 市, 他市町村, 民間事業者 |
| | | 恋瀬川サイクリングコースの充実 | | | | → | → | → | → | → | → | → | → | → | → | |
| | | ヒルクライムルートの設定(朝日峠等) | → | → | → | → | → | → | → | → | → | → | → | → | → | |
| | (9) レンタサイクルを活用した地域振興 | 筑波山麓の広域連携 | → | → | → | → | → | → | → | → | → | → | → | → | → | 県, 市, 他市町村, 市民, 民間事業者 |
| | | 霞ヶ浦湖岸の広域連携 | → | → | → | → | → | → | → | → | → | → | → | → | → | |
| | | サポートステーションの拡大・普及 | → | → | → | → | → | → | → | → | → | → | → | → | → | |
| | | サイクルステーションの検討・整備 | | | | → | → | → | → | → | → | → | → | → | → | |
| | | 市レンタサイクルの拡充(再掲) | | | → | → | → | → | → | → | → | → | → | → | → | |
| | (10) サイクリングイベント等の開催と情報発信強化 | サイクルフェス, ツーリングイベント等の市単独開催 | → | → | → | → | → | → | → | → | → | → | → | → | → | 県, 市, 他市町村, 民間事業者 |
| | | 近隣自治体との連携によるイベント等の開催 | → | → | → | → | → | → | → | → | → | → | → | → | → | |
| | | ルートマップの作成等, 情報発信の強化 | → | → | → | → | → | → | → | → | → | → | → | → | → | |

5-2. 計画のフォローアップと見直し

計画の進捗確認は、各施策に設定している指標や具体的事業の進捗状況・イベント等の実施結果等の評価指標に基づき、石岡市りんりんタウン構想推進委員会において効果検証を実施することとします。また、検証結果を踏まえた施策の見直しをします。

6. 参考資料

6-1. 石岡市りんりんタウン構想の策定に係る検討体制

(1) 石岡市りんりんタウン構想推進委員会名簿 ※敬称略

| 氏名 | 所属・役職等 |
|--------|--------------------------|
| 疋田 智 | (株)TBS テレビプロデューサー／自転車評論家 |
| 絹代 | サイクルライフナビゲーター |
| 渡 和由 | 筑波大学芸術系 准教授 |
| 青木 光一 | 石岡市校長会長 |
| 小澤 康博 | 石岡警察署 交通課長 |
| 亀井 比志子 | 交通安全対策協議会 監事 |
| 木下 明男 | 石岡市観光協会 会長 |
| 青山 俊士 | 茨城県サイクリング協会 専務理事 |
| 高木 文子 | 石岡市スポーツ推進委員協議会 副会長 |
| 中島 昭一 | 中島自転車店 |
| 大枝 成光 | 大枝輪業 |
| 吉富 耕治 | 茨城県政策企画部地域振興課長 |
| 綿引 裕治 | 茨城県土浦土木事務所道路整備第二課長 |
| 根本 博文 | 石岡市副市長 |
| 石元 悠生 | 石岡市政策アドバイザー |

(2) 委員会における審議の経過

| 会議名（開催年月日） | 審議事項 |
|---------------------------|--|
| 第1回推進委員会 (平成30年6月21日) | ○議事 (1) 自転車活用推進法の概要と動向 (2) 市の構想策定に向けて (3) 自転車活用状況調査について |
| 第2回推進委員会 (平成30年9月27日) | ○議事 (1) 自転車利用環境の現状 (2) 自転車活用状況調査のとりまとめ (3) 課題の整理と構想の柱立て（案）等 |
| 第3回推進委員会 (平成30年11月20日) | ○議事 (1) 石岡市りんりんタウン構想（素案）について (2) 自転車ネットワーク計画について |
| 第4回推進委員会 (平成31年2月21日) | ○議事 (1) 石岡市りんりんタウン構想（案）について |

6-2. 自転車活用状況調査の主な結果

本市のサイクリング環境の構築に向けて、以下の3つのアンケート調査を実施しました。

- (1)市民アンケート調査 :【18歳以上の市民】と【市内公立高校生(1年生)】を対象に日常の自転車利用等についてのアンケートを実施
- (2)サイクリストアンケート調査:市内でサイクリストを楽しんでいる人を対象に本市での自転車利用環境等についてのアンケートを実施
- (3)小・中学生アンケート調査:市内の小学校5年生, 中学校2年生を対象に自転車の交通ルールやマナーについてのクイズを実施

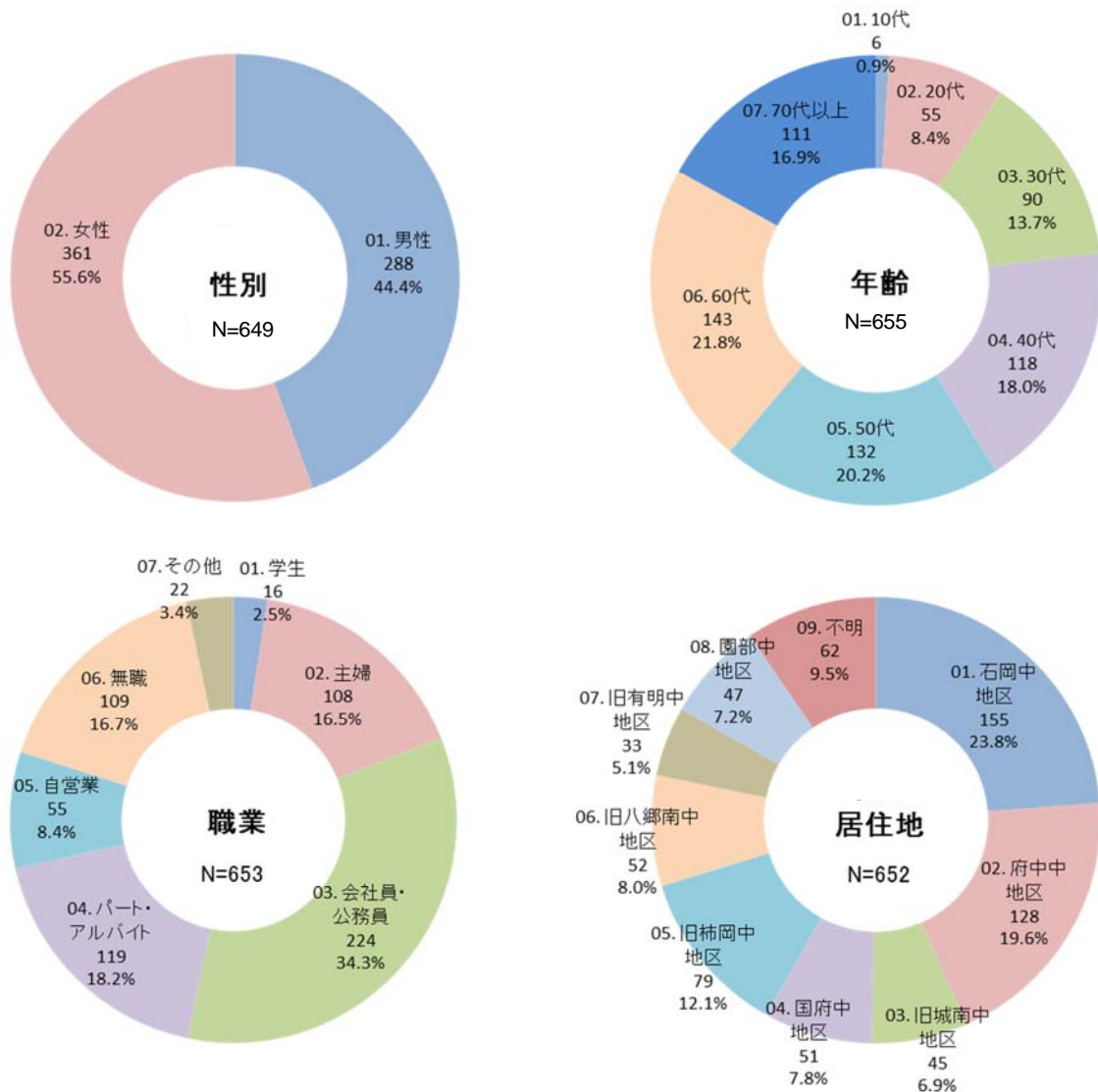
(1)市民アンケート調査

「石岡市りんりんタウン構想」策定に向けて、自転車の利用状況、交通ルールの認知度等を把握することを目的とした調査を実施した。

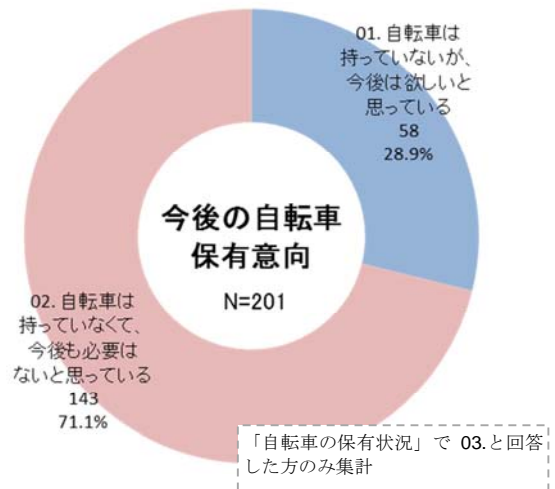
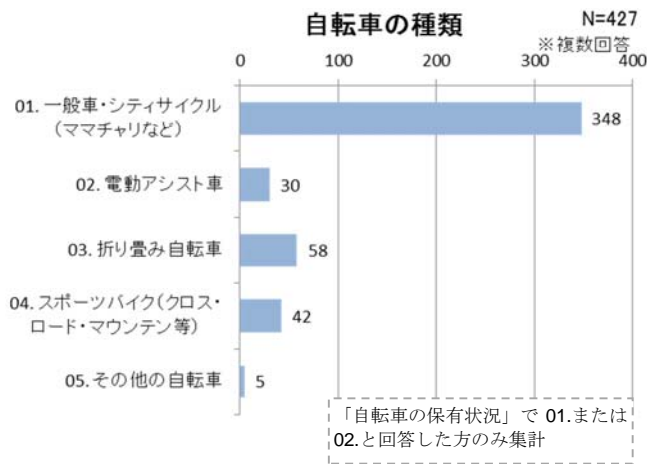
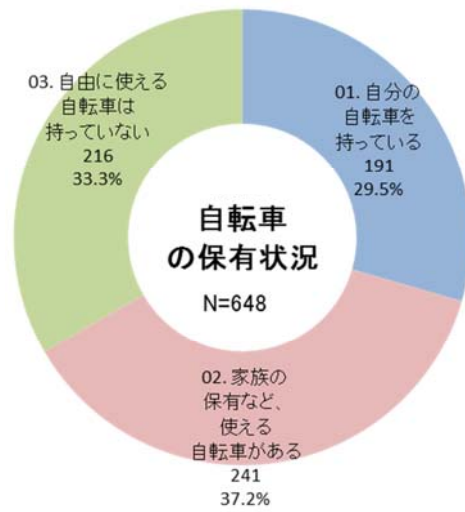
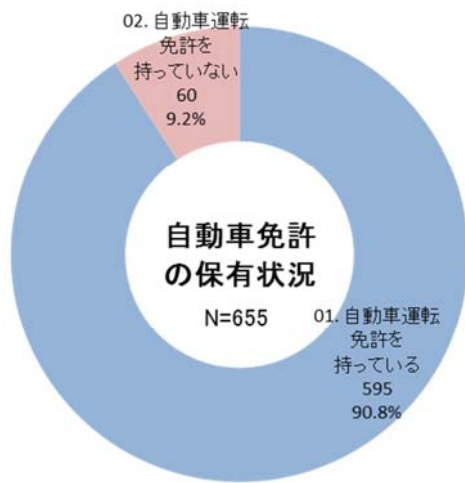
- ・調査期間:平成30年7月30日(月)~8月13日(月)
- ・実施方法:アンケート調査
- ・調査対象:18歳以上の市民(無作為抽出)及び市内公立高校生(1年生)

【18歳以上の市民】

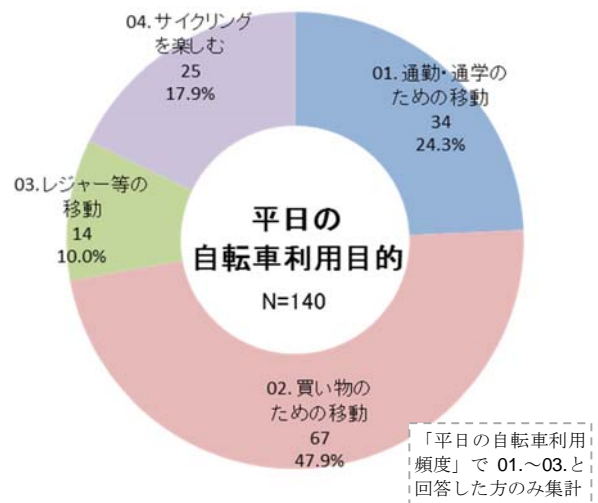
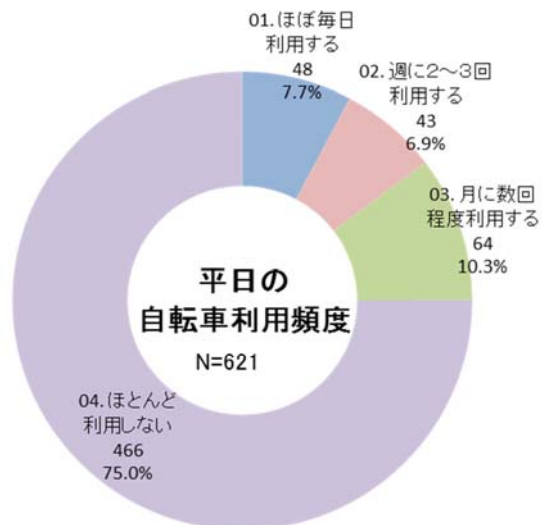
(回答者属性)

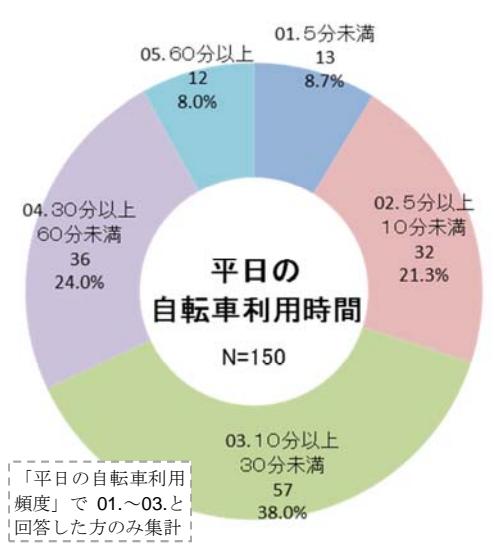
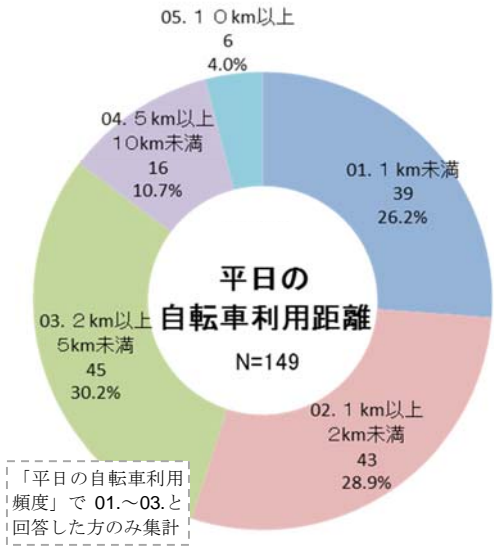


(自転車の保有状況について)

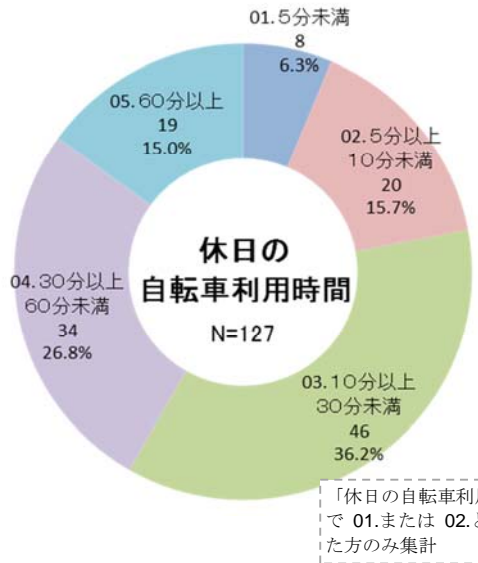
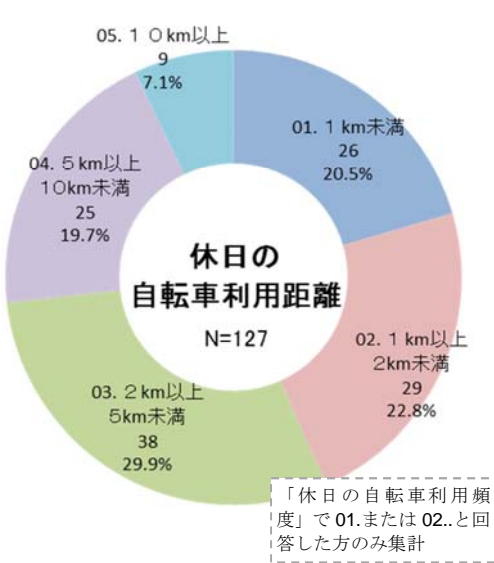
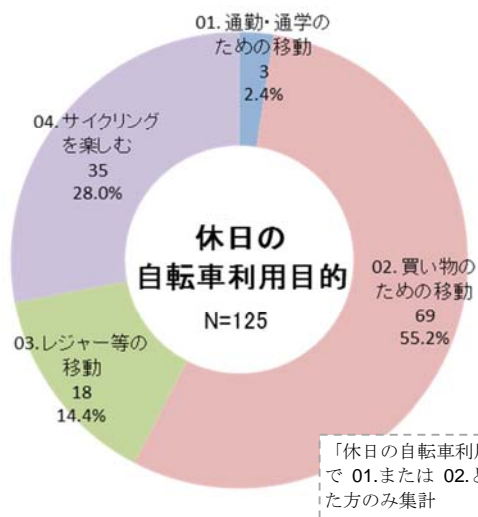
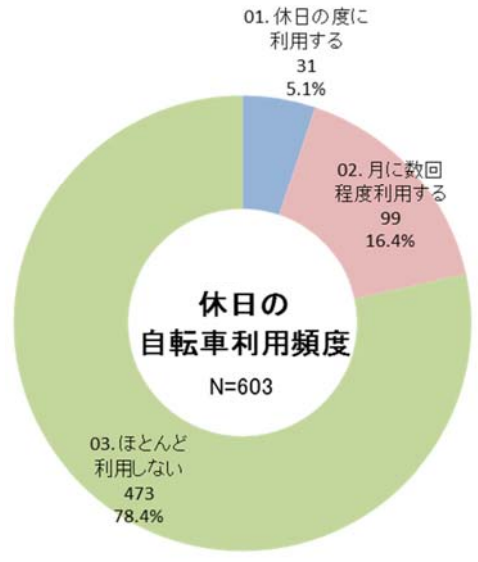


(平日の自転車利用について)



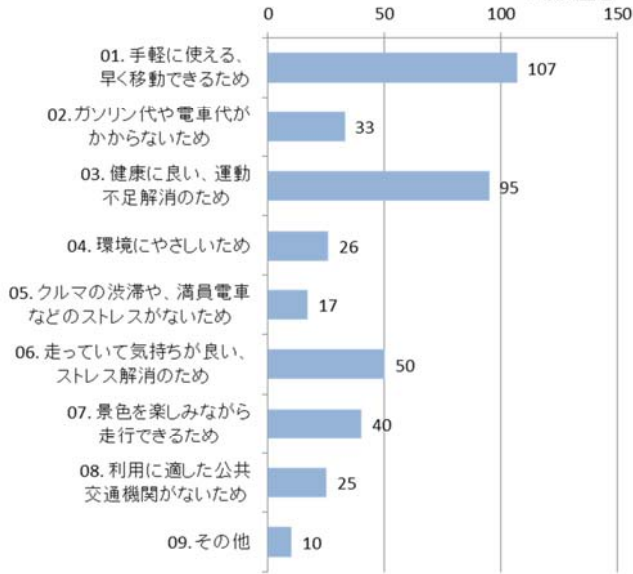


(休日の自転車利用について)

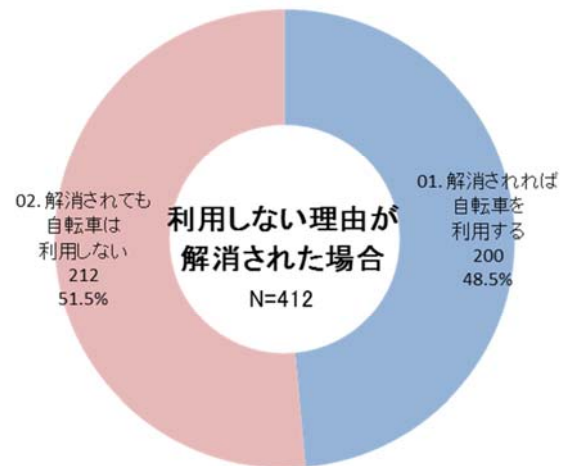


(自転車利用の理由について)

自転車を利用する理由 N=148 ※複数回答

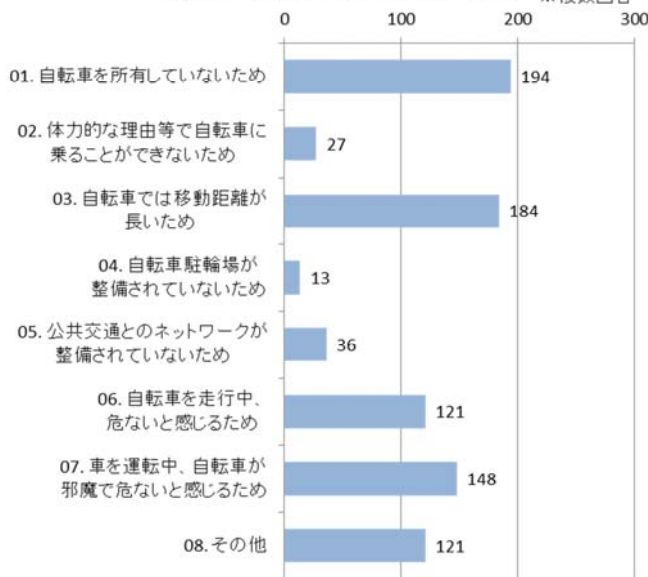


「平日の自転車利用頻度」で 01.~03.か「休日の自転車利用頻度」で 01.または 02.と回答した方回答した方を集計



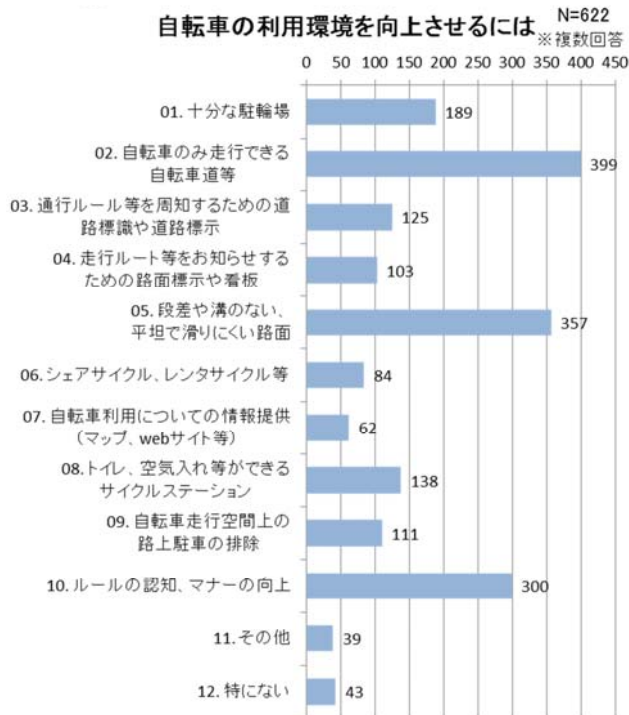
※回答いただいた方すべてを集計

自転車を利用しない理由 N=483 ※複数回答

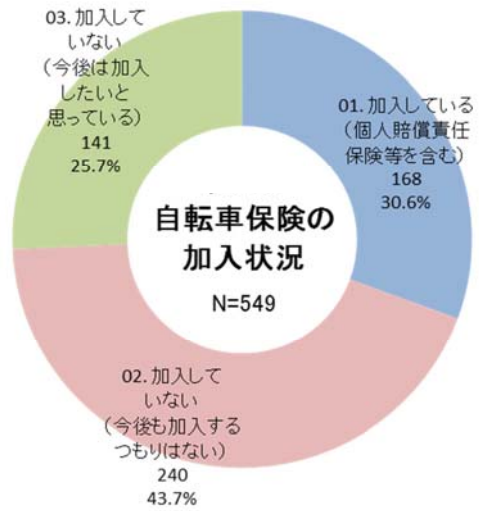


※回答いただいた方すべてを集計

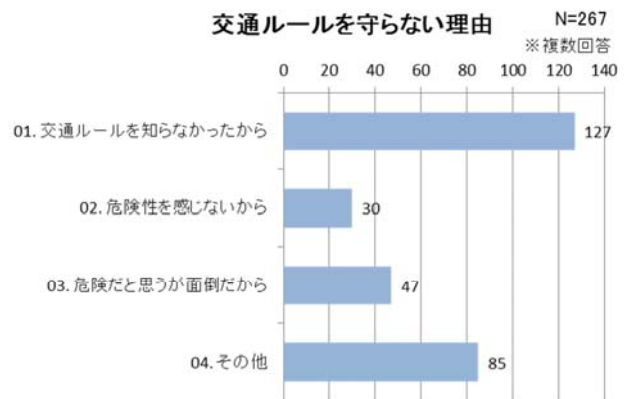
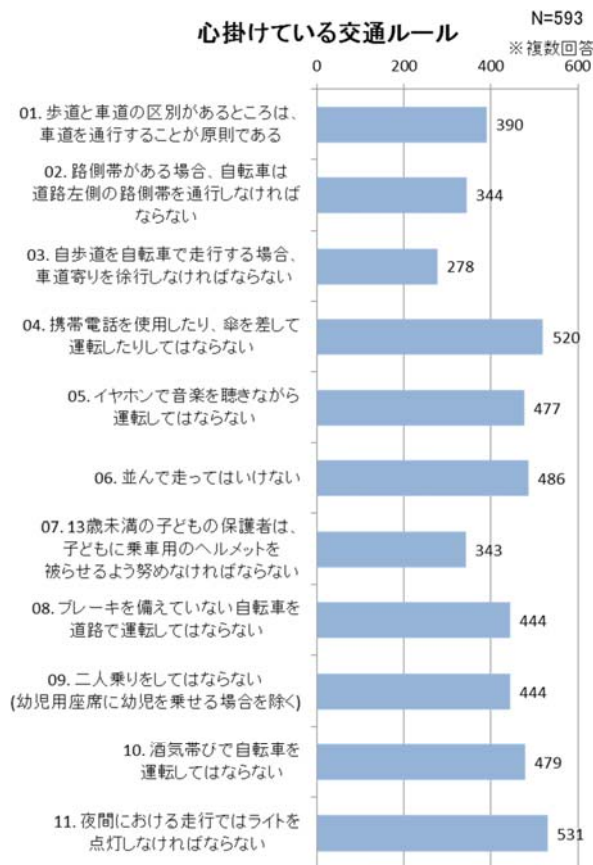
(自転車利用環境への要望について)



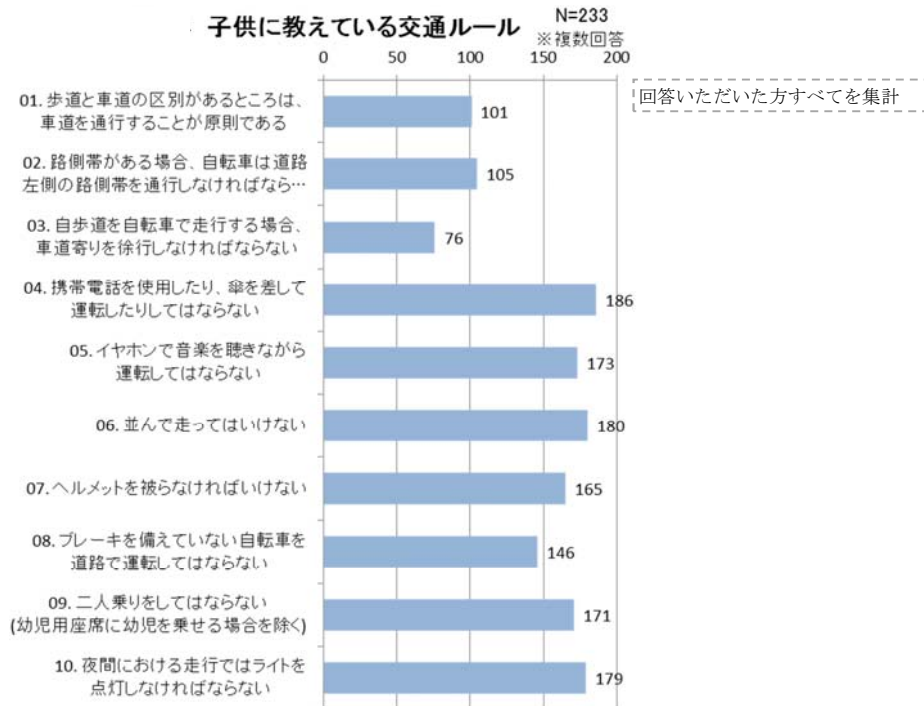
(自転車保険の加入状況 について)



(自転車利用の交通ルールについて)



「心がけている交通ルール」で一つでも選択していない項目がある方を集計



(自転車全般の主な意見)

◆走行環境の整備について

- ・走行する車道が狭くてこわい、安心して走行できる道路の整備してほしい
- ・段差がある道が多いため、走りやすくしてほしい

◆駐輪場等について

- ・整理されていないため、駅などの駐輪場の整備してほしい
- ・駐輪場の盗難対策が必要

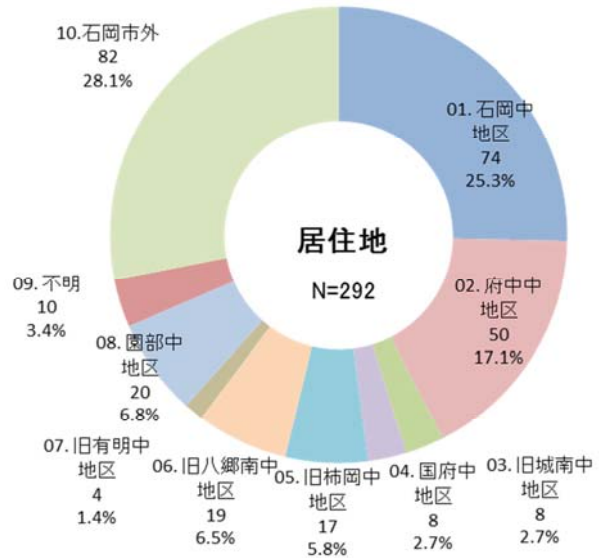
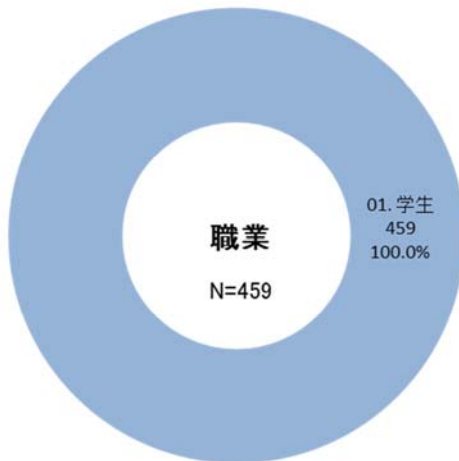
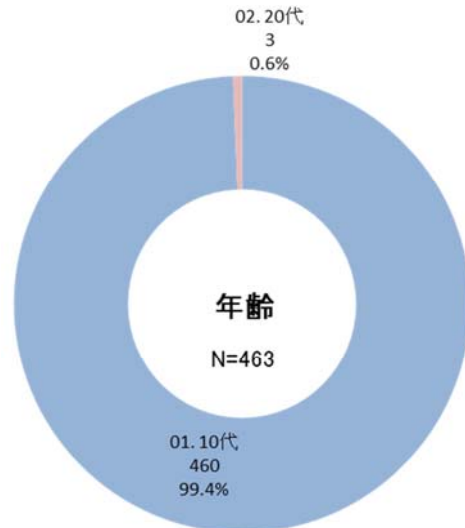
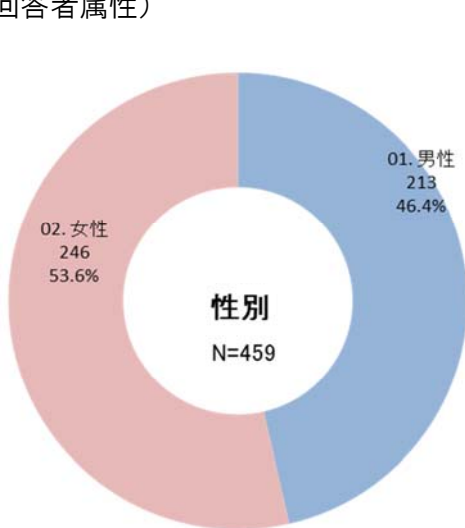
◆交通ルールについて

- ・自転車に乗る人に交通ルール、知識の徹底してほしい
 - 自転車を利用する中高生のマナーが悪い、交通安全教室等の指導が必要
 - 自動車の運転手のマナーやルールの認識も必要
 - 保険の加入やヘルメットを被ることなどマナーを守ってほしい
 - スマホやイヤホンを利用しながらの自転車運転がいる
 - 老人の危険運転がいる

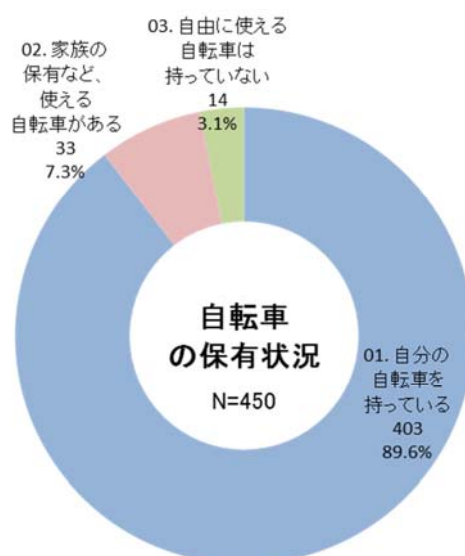
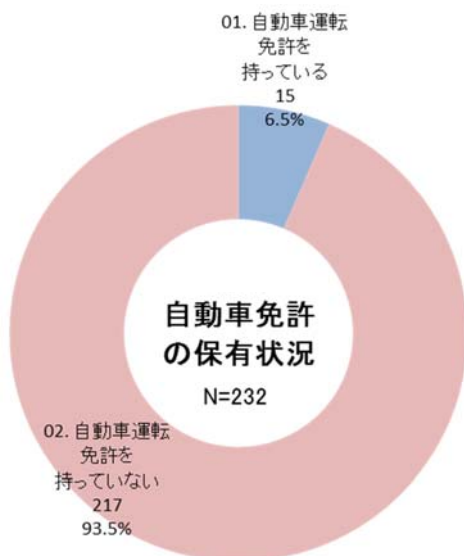
◆観光振興について

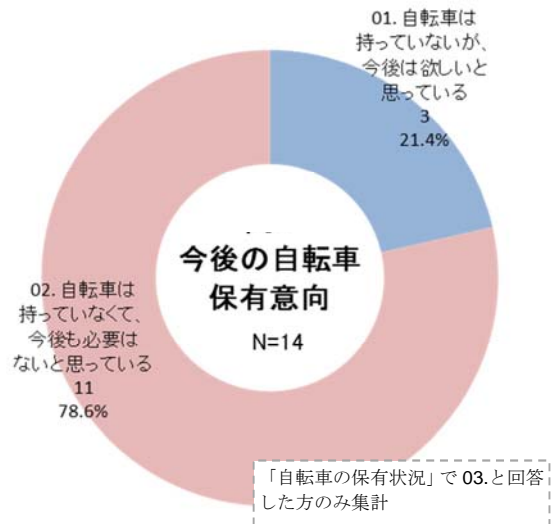
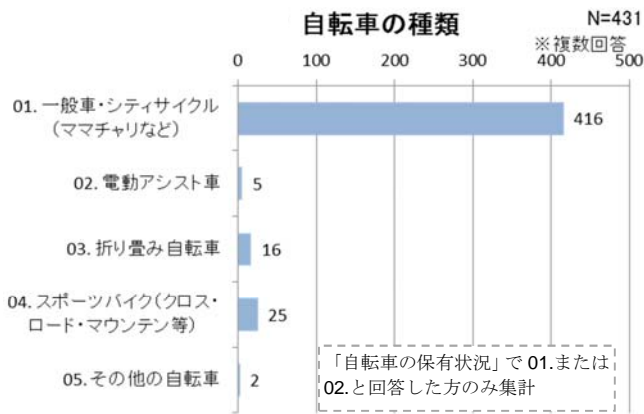
- ・景色のいい場所や史跡などの観光地巡りができると良い
- ・自転車で行ってくつろげるカフェや余暇を楽しめる場所があると良い
- ・シェアサイクルを設置してほしい(電動アシストの自転車など)
- ・ルートマップがあると良い

【市内公立高校生（1年生）】
（回答者属性）

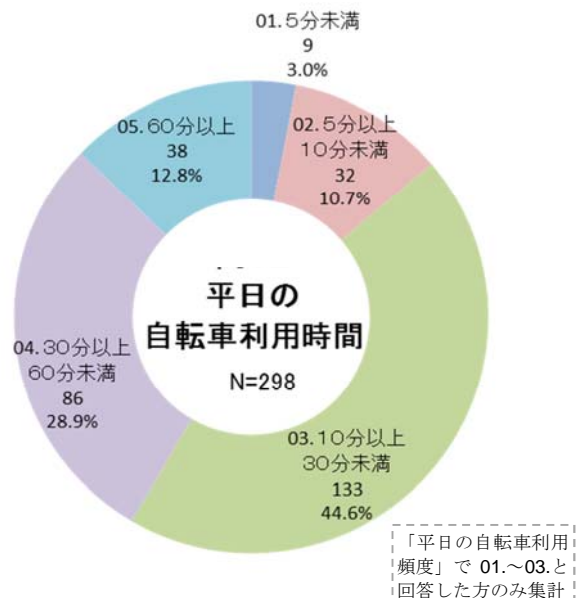
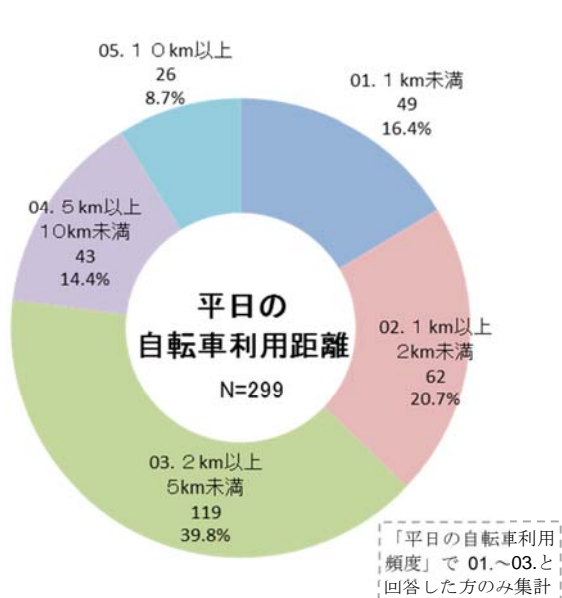
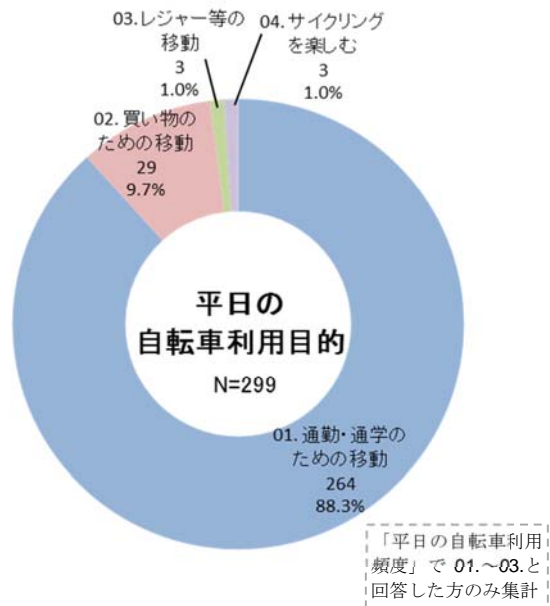
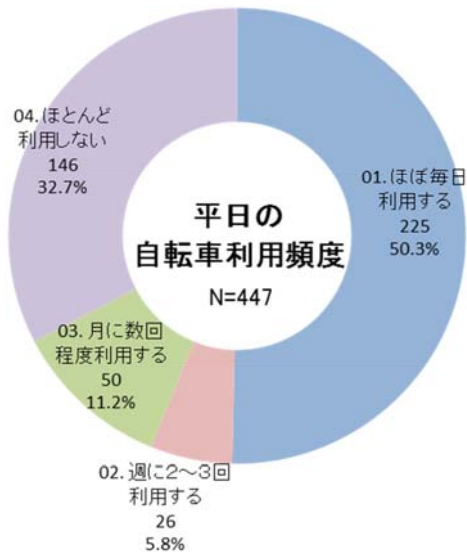


（自転車の保有状況について）

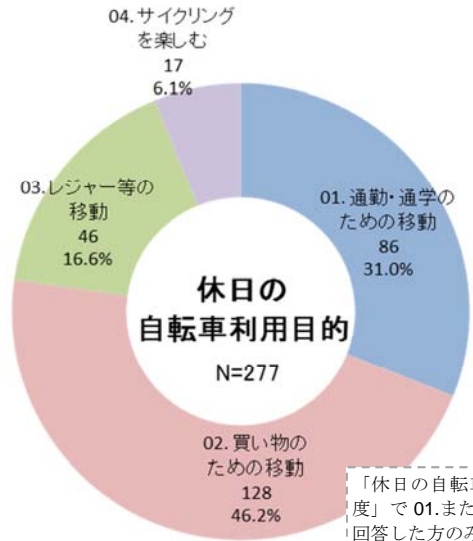
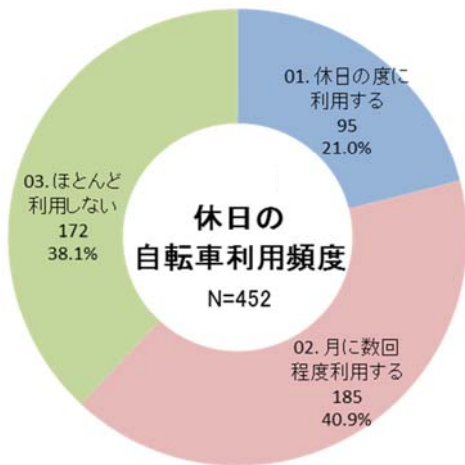




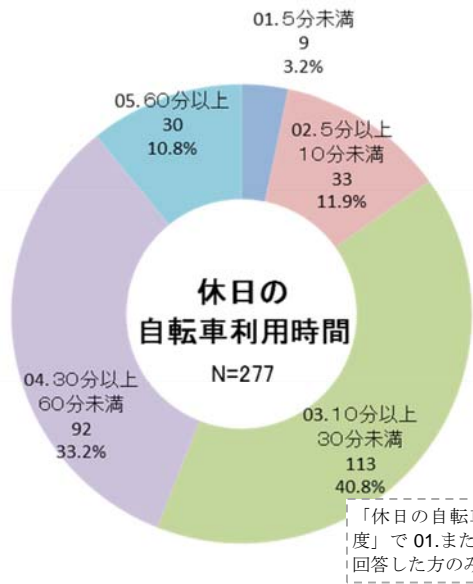
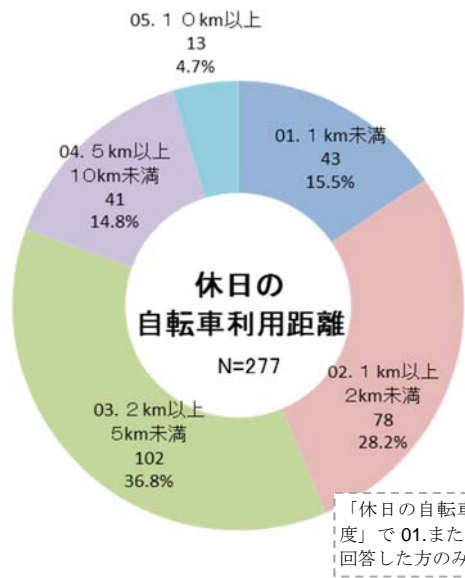
(平日の自転車利用について)



(休日の自転車利用について)



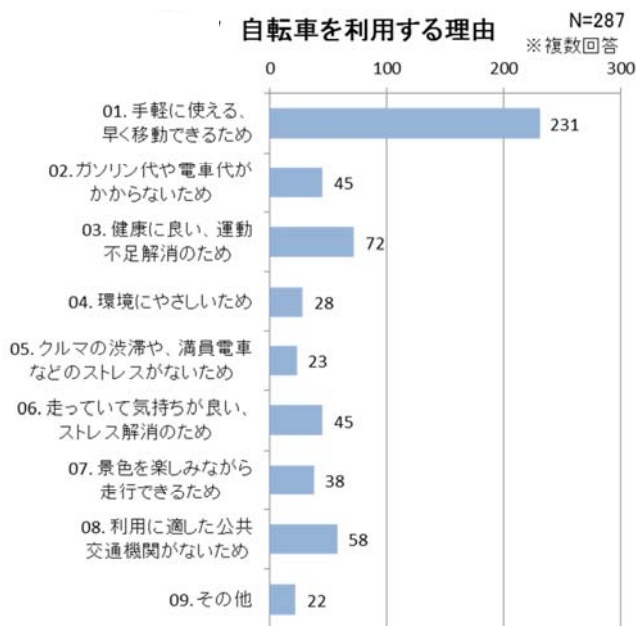
「休日の自転車利用頻度」で01.または02.と回答した方のみ集計



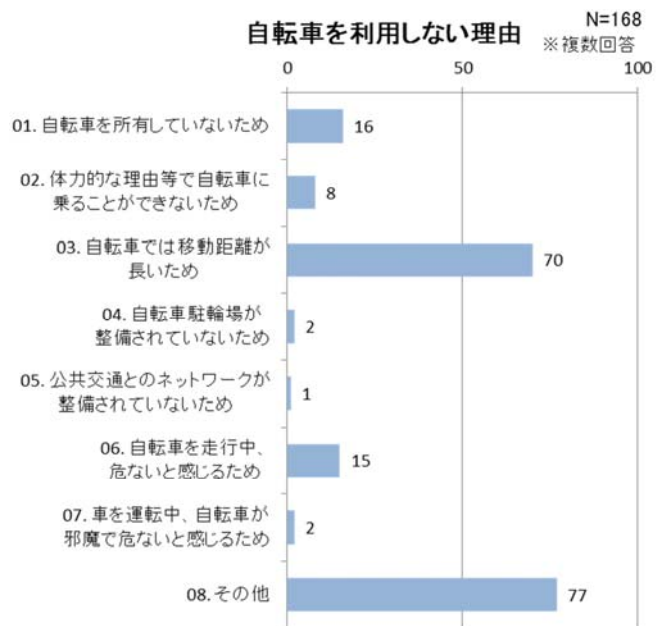
「休日の自転車利用頻度」で01.または02.と回答した方のみ集計

「休日の自転車利用時間」で01.または02.と回答した方のみ集計

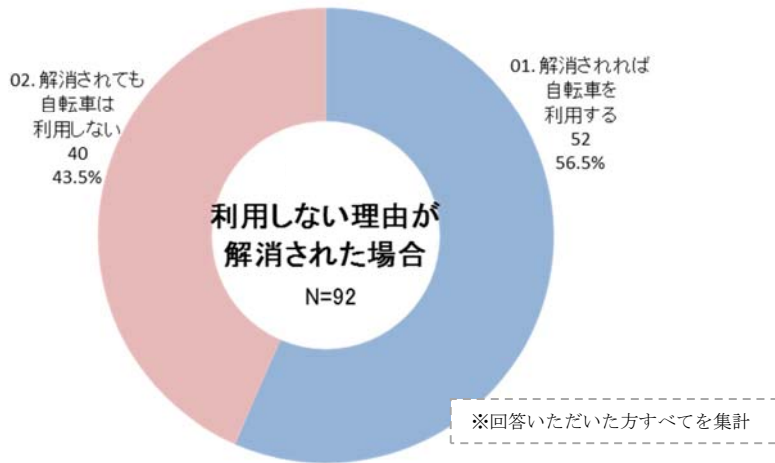
(自転車利用の理由について)



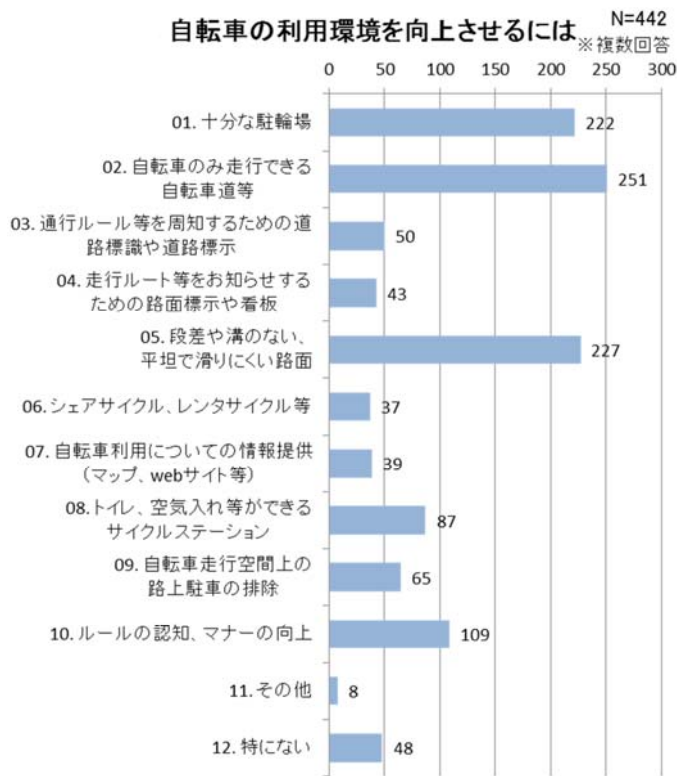
「平日の自転車利用頻度」で01.~03.か「休日の自転車利用頻度」で01.または02.と回答した方回答した方を集計



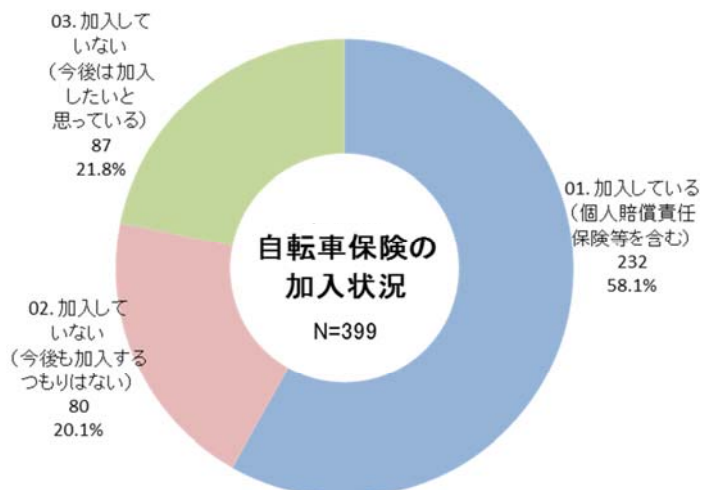
※回答いただいた方すべてを集計



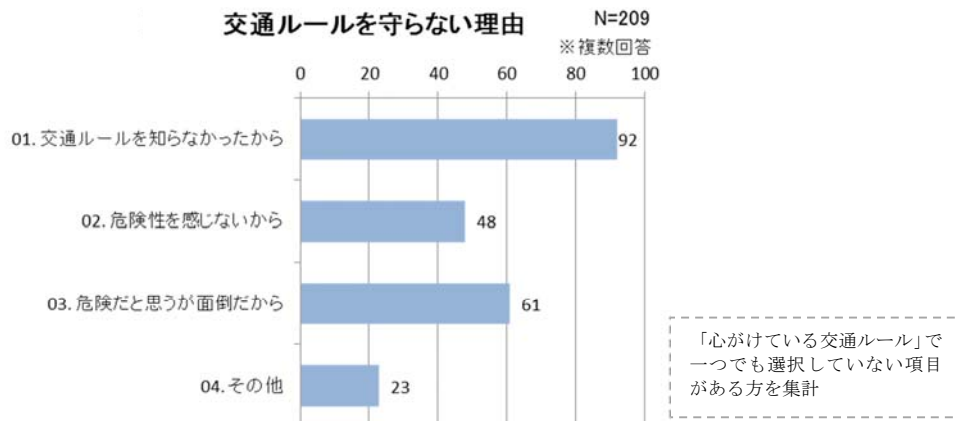
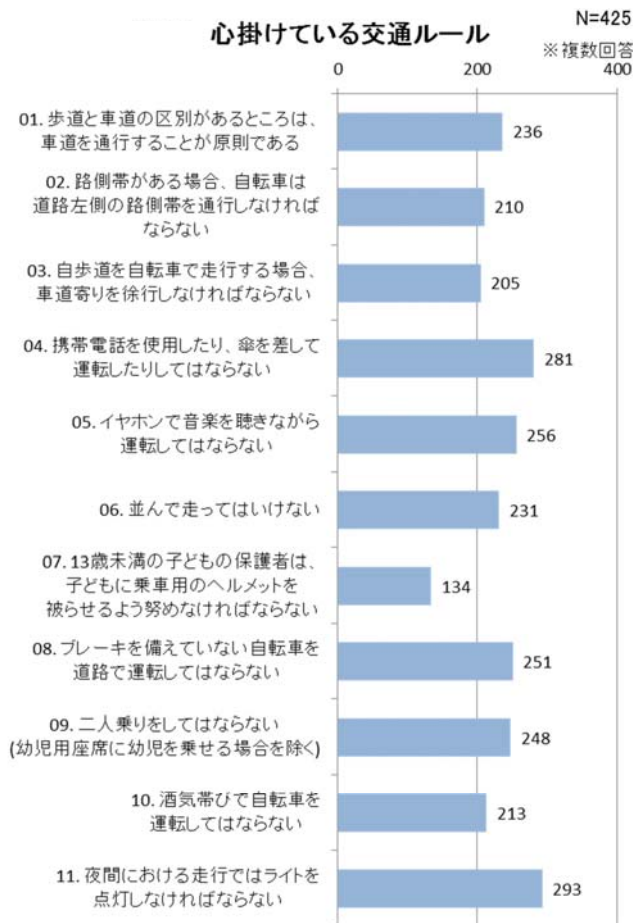
(自転車利用環境への要望について)



(自転車保険の加入状況について)



(自転車利用の交通ルールについて)



(自転車全般の主な意見)

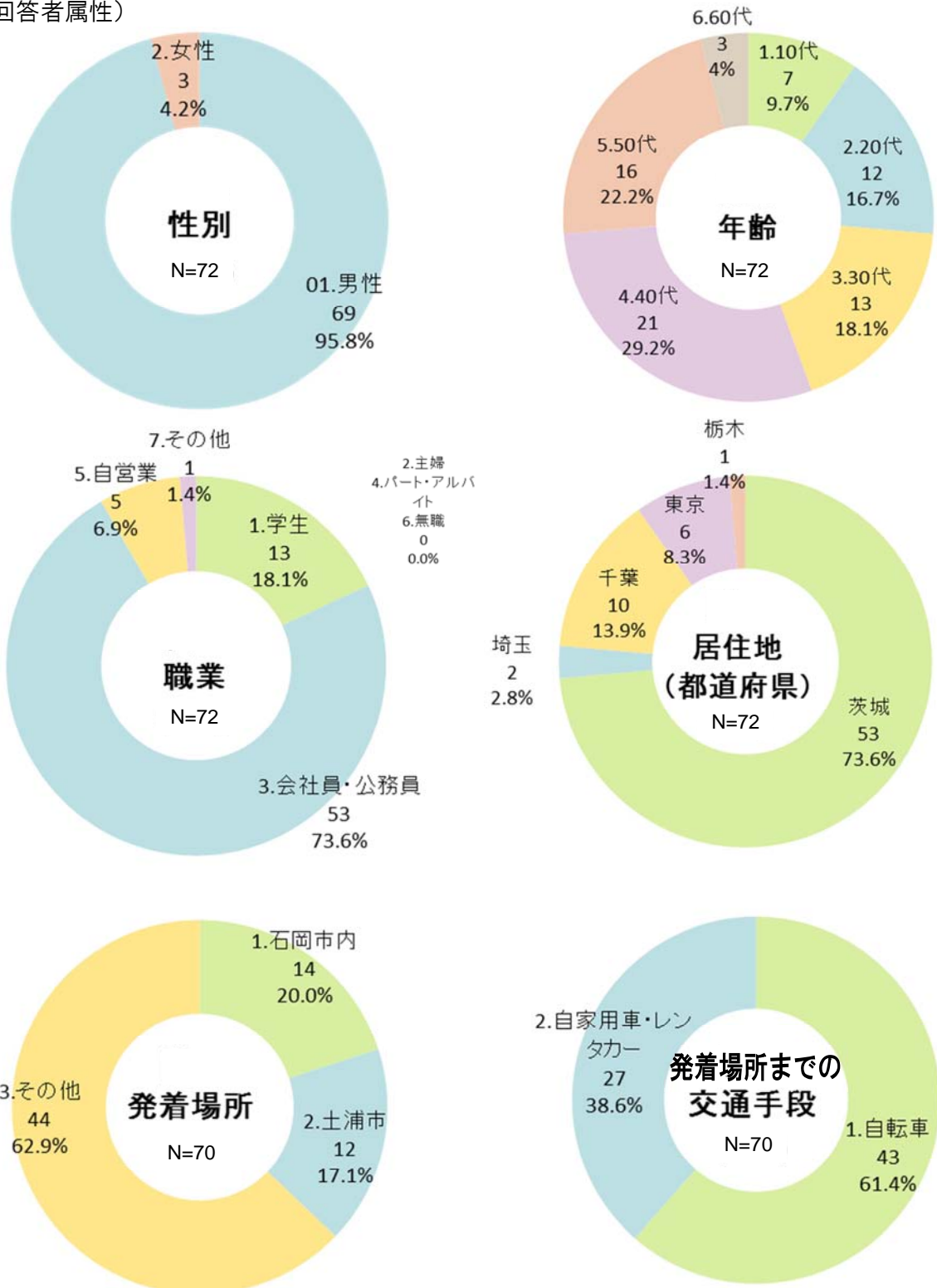
- ・ 自転車を置く駐輪場がない所がある, 駐輪場を大きくしてほしい
- ・ 自転車専用の道を作ってほしい
- ・ 自転車走行のマナーが守れていない人がいるので, 改善するべきだ
- ・ 道に溝や段差が多いのが危ない, 安全に自転車に乗れるように, もっと整備した方がいい
- ・ 道が舗装されておらず, 車が道を譲らないため, 自転車利用環境は悪い

(2)サイクリストアンケート調査

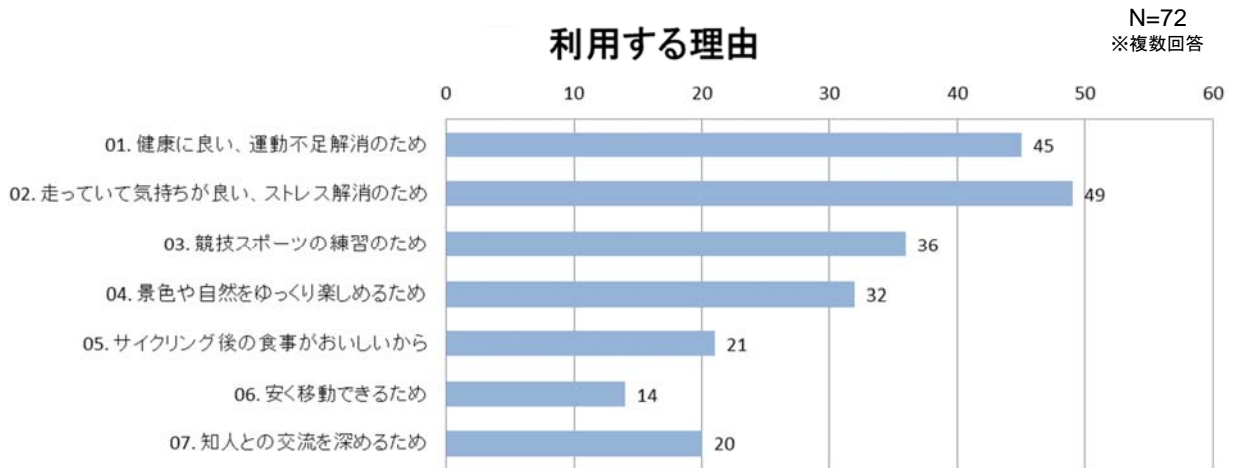
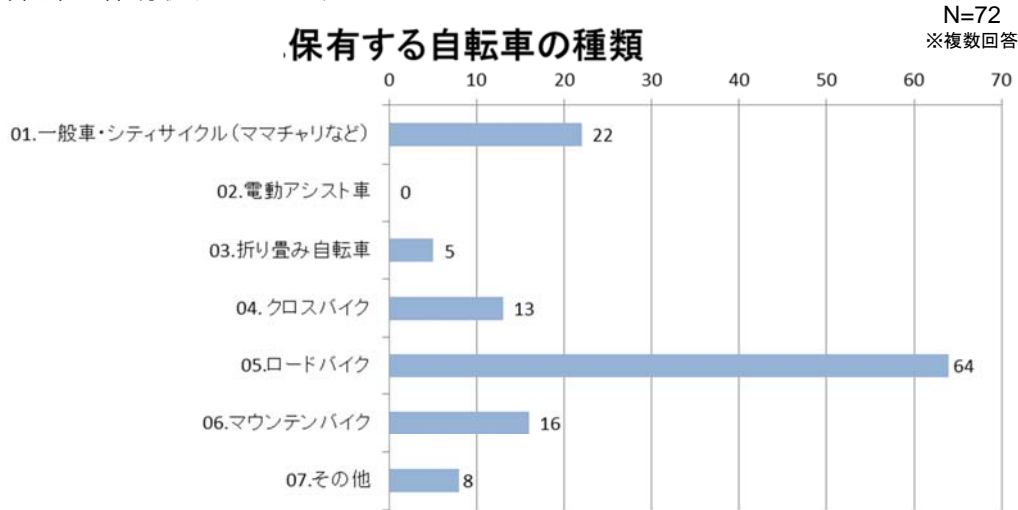
「石岡市りんりんタウン構想」策定に向けて、自転車の利用状況、走行ルートやイベント参加意欲等を把握することを目的とした調査を実施した。

- ・調査期間：平成 30 年 7 月 14 日(土), 7 月 21 日(土)
- ・実施方法：現地ヒアリング調査(小幡セイコーマート, 八郷総合支所 等)
- ・調査対象：本市でサイクリングしている人(現地, 日中にて配布・回収)

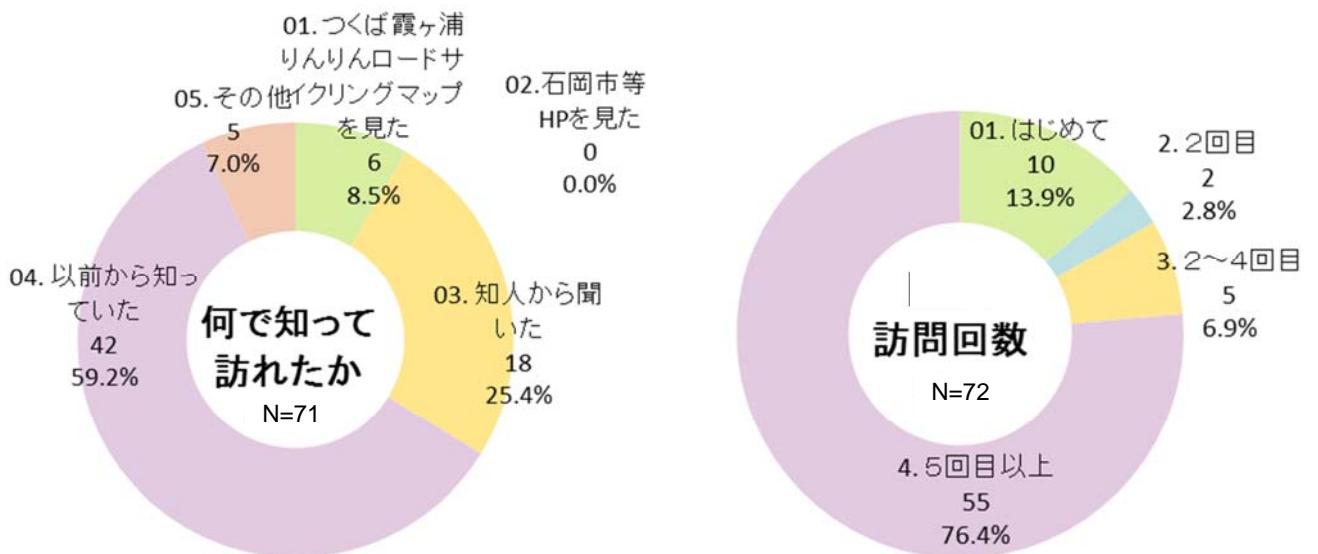
(回答者属性)



(自転車の保有状況について)

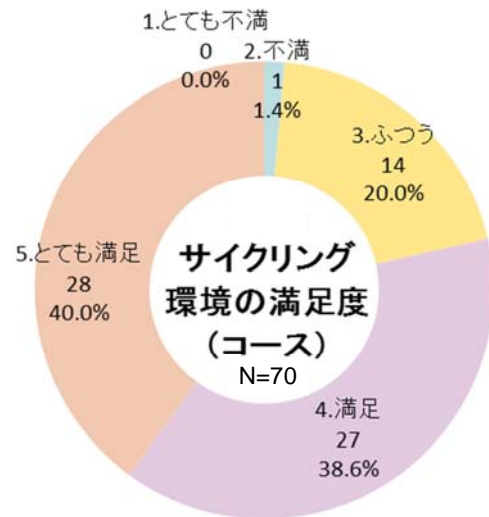
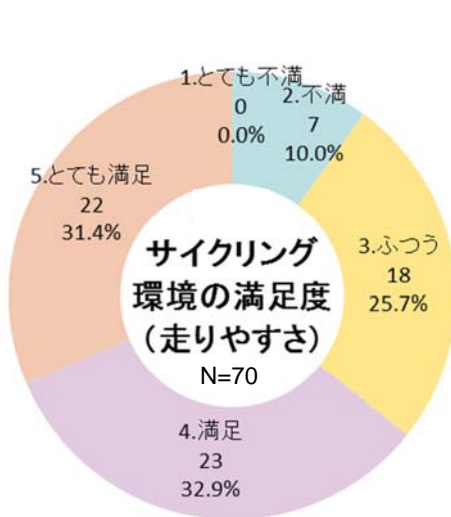
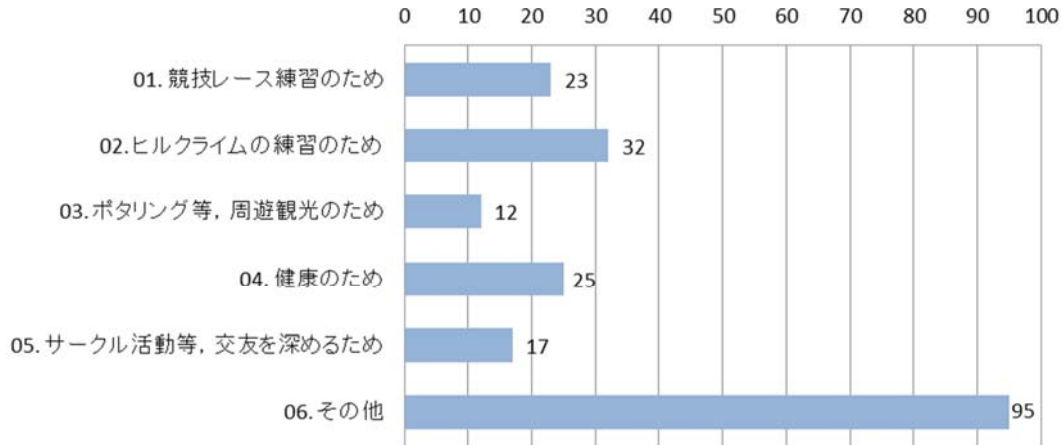


(市内訪問について)

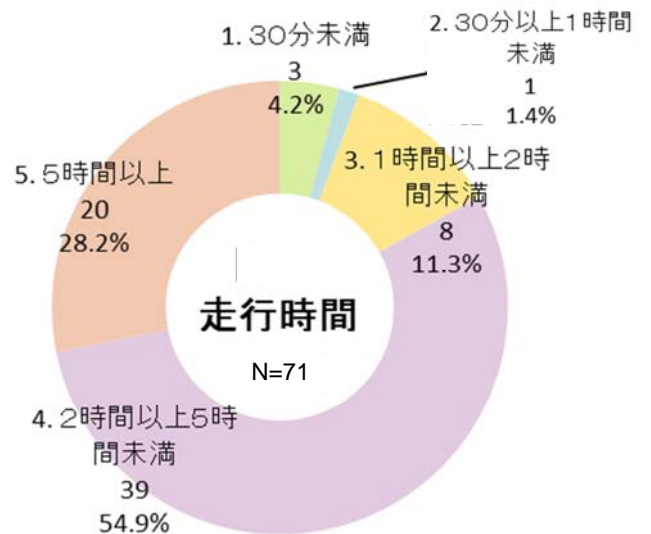
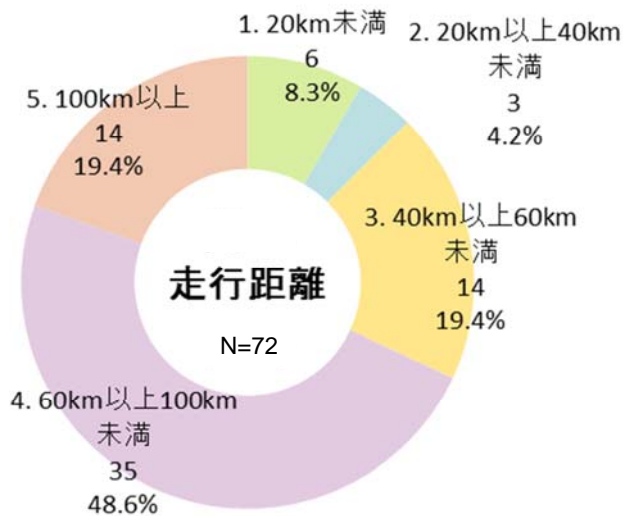


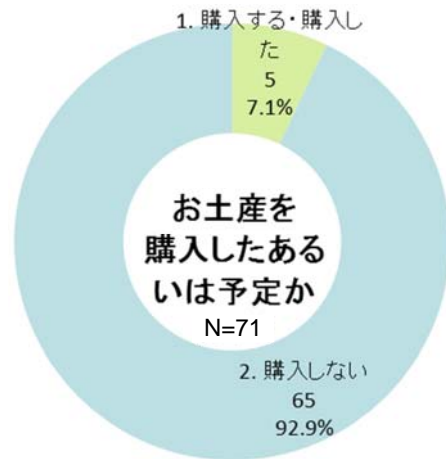
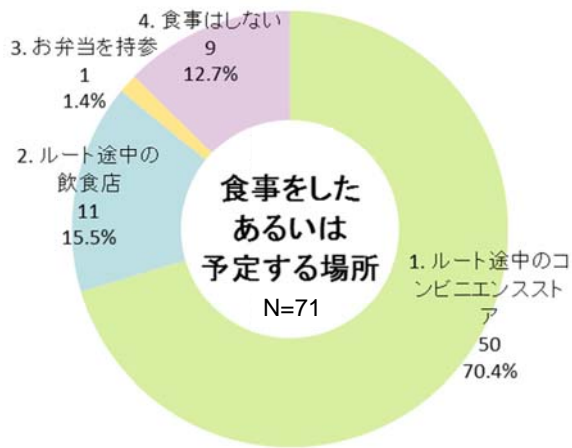
訪問した理由

N=72
※複数回答



(走行と立ち寄り先について)

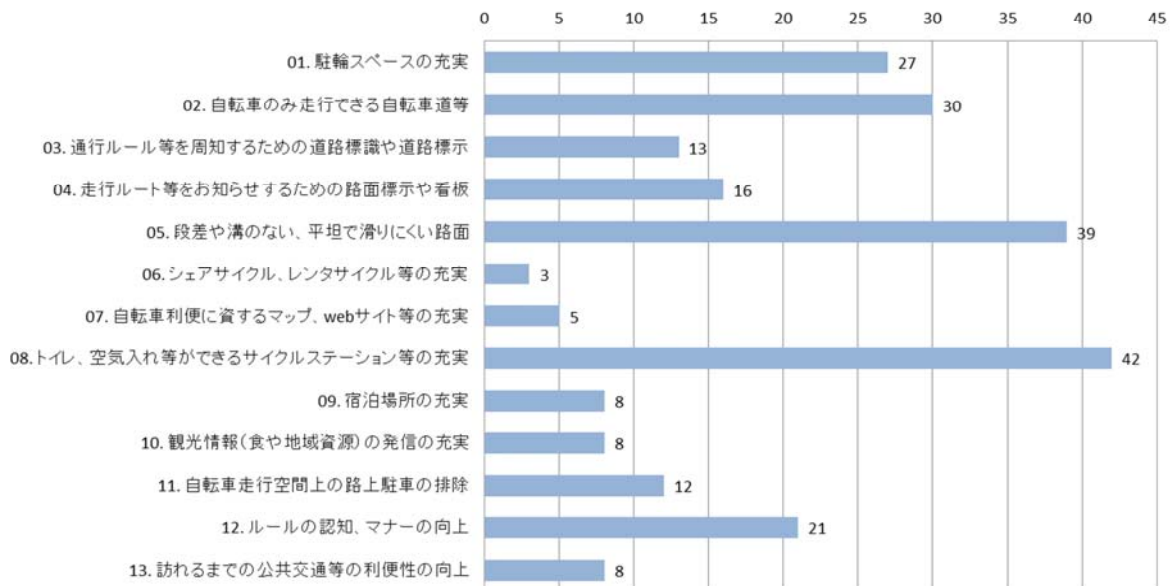




(自転車利用環境への要望について)

快適なサイクリングに必要なもの

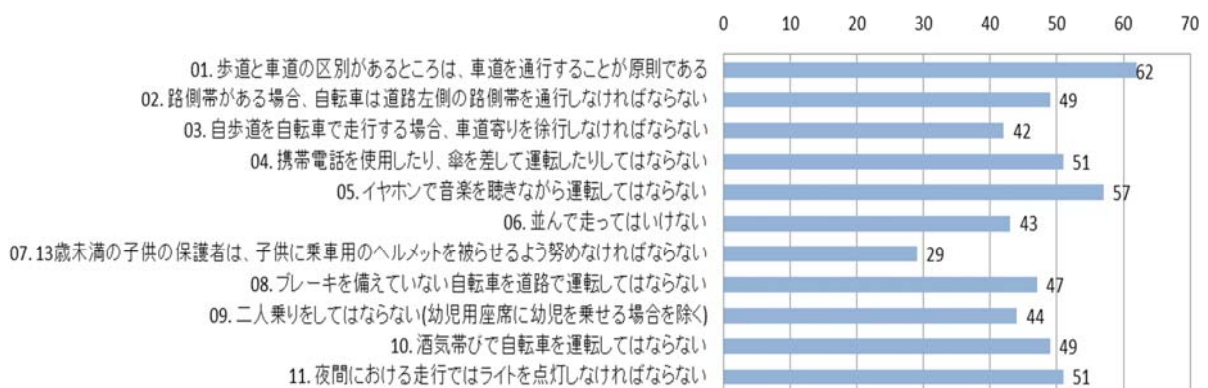
N=67
※複数回答



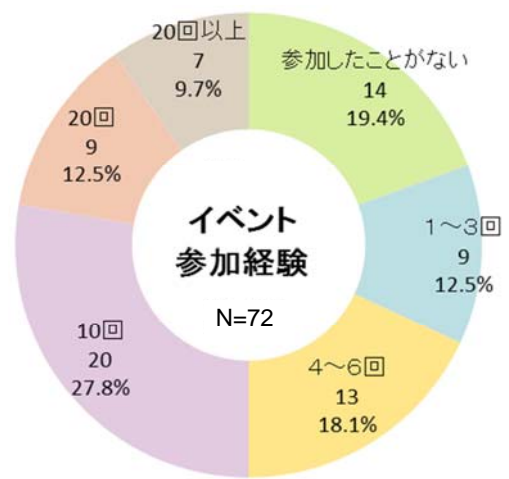
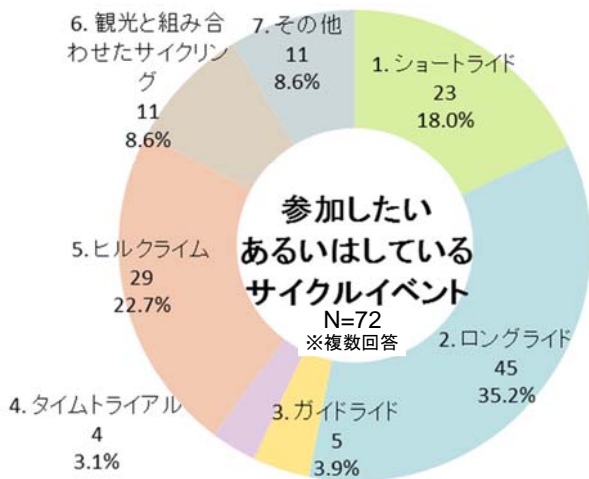
(自転車利用の交通ルールについて)

特に心がけている交通ルール

N=71
※複数回答

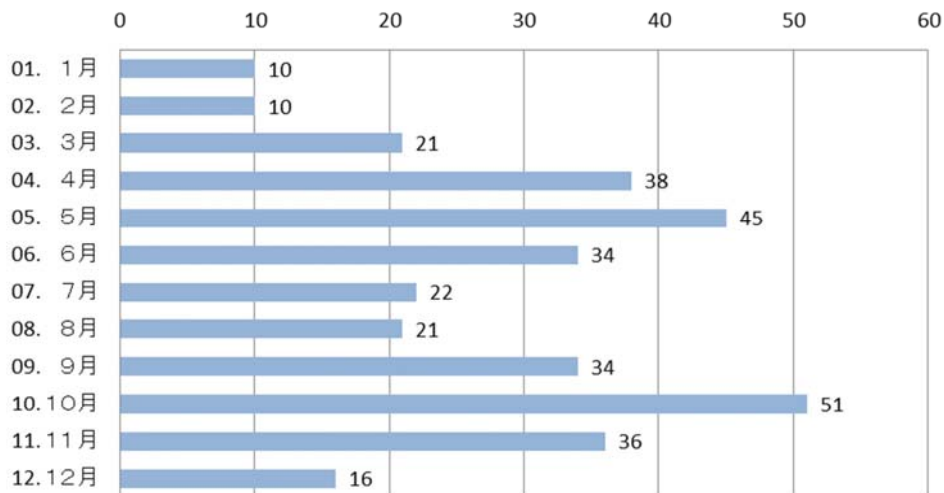


(サイクルイベントの参加意向や参加経験について)



参加したい時期

N=69
※複数回答



(自転車全般の主な意見)

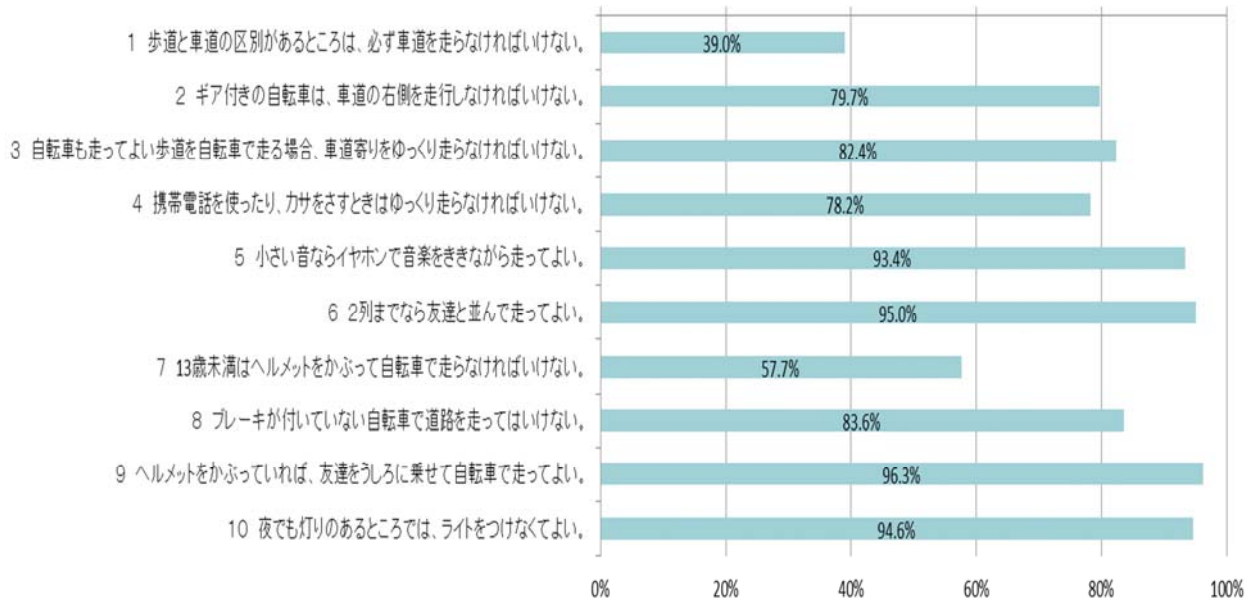
- ・路面を整備してほしい (山道や砂利道を含めて)
- ・道路が狭いため、自転車用の道路幅員を拡幅してほしい
- ・自転車に来て楽しめる観光をつくってほしい (フルーツを食べながら走るイベント等)
- ・石岡市でもレースをやしてほしい
- ・自転車専用レーンを作してほしい
- ・道路を快適にしてほしい(つくば市と協力するなど)
- ・走行レーンを路面に明示してほしい
- ・山での走行距離の表示がほしい
- ・自転車も車もマナーを守る
- ・サイクルラックを設置してほしい
- ・食べられるところがほしい, 汗だくでも入りやすい店があると良い

(3)小・中学生アンケート調査

「石岡市りんりんタウン構想」策定に向けて、交通ルールの認知度等を把握することを目的とした調査を実施した。

- ・調査期間：平成 30 年 7 月 11 日(水)～7 月 25 日(水)
- ・実施方法：アンケート調査
- ・調査対象：市内小学校 5 年生，中学校 2 年生

(自転車利用の交通ルールやマナーに関するクイズの正解率について)



6-3. 用語集(あいうえお順)

●ウェルネス

健康を身体の側面だけではなく、より広義に総合的にとらえた概念。豊かな人生、輝く人生を目指す過程も含まれる健康観のこと。

●交通結節点

異なる交通手段等を相互に乗り換え・乗継できる施設。例えば、鉄道駅、バスターミナル、駅前広場やバス交通広場など。

●サイクルステーション

交通結節点となる場所にシャワー等も配備するなど比較的大規模な施設のこと。

●サイクルスポーツ

自転車を使って行うスポーツ競技の総称。

●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。

●サイクルフェス

複数人が集まり、自転車を使って楽しむ行事や催し物の総称のこと。

●サイクルポート

屋根つき駐輪場のこと。

●サイクルラック

主にスポーツ自転車用の簡易型の駐輪設備のこと。自転車のサドルの先端をラックのバーに引っ掛けて使用する。

●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。

●サイクリング

自転車に乗ること。国内では、特にレジャーやスポーツとして自転車に乗ることを意味する。

●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。

●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。

●ジオパーク

ジオパークとは、「地球・大地(ジオ:Geo)」と「公園(パーク:Park)」とを組み合わせた言葉で「大地の公園」を意味し、地球(ジオ)を学び、丸ごと楽しむことができる場所のこと。

●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。

●自転車専用通行帯

自転車が歩行者と車から視覚的に分離された道路空間のこと。

●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。

●タンDEM自転車

複数人が前後に並んで同時に乗ることができる自転車のこと。

●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。

●電動アシスト自転車

ペダルをこぐ力を電動モーターが補助（アシスト）する自転車等のこと。電動アシスト自転車は地球温暖化の原因となる二酸化炭素の排出量が走行中ゼロであり、他の交通手段と比べて環境に優しい乗り物として普及が進んでいる。

●乗合いタクシー

予約した人がそれぞれの場所から順番に乗合せて、それぞれの目的地まで送迎するサービスのこと。石岡市では、自宅や指定場所（石岡市全域および羽鳥駅と神立駅等）へ迎えに行き、希望する目的地まで送っている。（帰る時も同様）

●ヒルクライム

峠や山のあるコースを自転車でどれだけ早く登りきれるかを競うこと。またそれらのレースのこと。

●モビリティ

乗り物。移動手段のこと。

●レンタサイクル

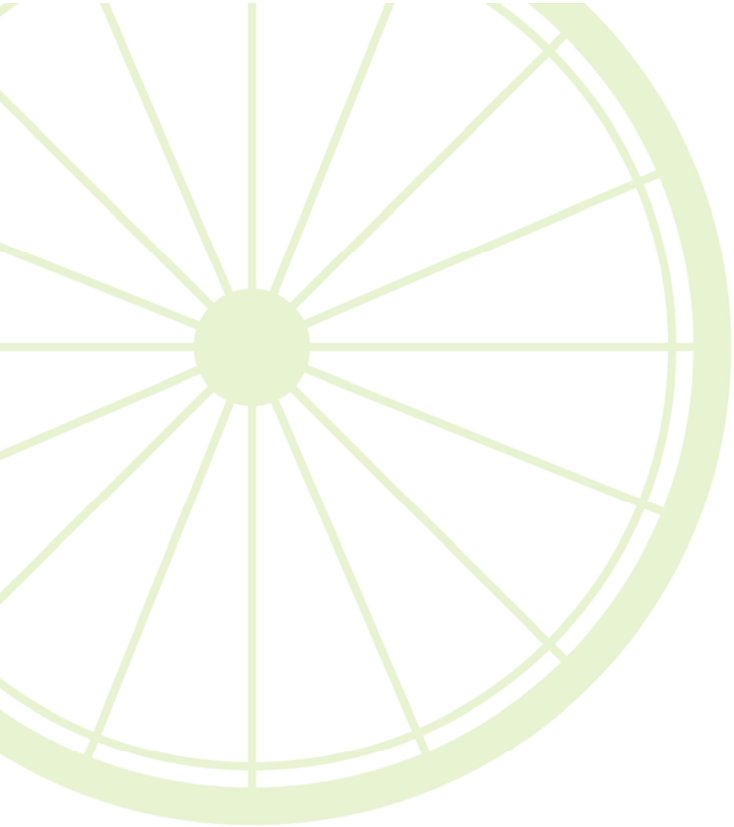
貸し自転車サービスのこと。通常、利用・返却は同じ場所で行う必要がある。

●レクリエーション

仕事・勉強の疲れを、休養や楽しみで回復すること。また、そのために行う休養や楽しむのこと。

【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
- ・石岡市ホームページ
- ・日本ジオパークネットワーク
- ・鹿児島市ホームページ
- ・琉球大学ホームページ



石岡市りんりんタウン構想

平成 31 年 3 月発行

発 行 ■ 石岡市

編 集 ■ 石岡市 市長公室 政策企画課

〒315-8640 茨城県石岡市石岡一丁目 1 番地 1

TEL 0299-23-1111 (代) FAX 0299-22-5276



石岡市自転車活用推進計画

石岡市りんりんタウン構想

2019年3月 石岡市

