

石岡市自転車活用推進計画

石岡市りんりんタウン 構想（素案）

平成 30 年 12 月

石岡市

目 次

1. 「石岡市りんりんタウン構想」とは

- 1―1. 計画の策定趣旨
- 1―2. 計画の区域・期間
 - (1) 計画の区域
 - (2) 計画の期間
- 1―3. 計画の位置づけと構成
 - (1) 計画の位置づけ
 - (2) 計画の構成
- 1―4. 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

- 2―1. 本市を取り巻く環境
 - (1) 本市の特徴
 - (2) 人口・世帯数等
 - (3) 観光
 - (4) 土地利用
 - (5) 道路・交通
- 2―2. 自転車の利用状況
 - (1) 自転車の交通分担率
 - (2) 通勤通学等における自転車の利用状況
 - (3) 交通安全
- 2―3. 自転車活用状況調査
 - (1) 調査の概要
 - (2) 各種調査結果の概要
- 2―4. 自転車利用の現状・課題

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
- (2) 基本目標(施策の柱)
- (3) 施策の体系
- 3―1. **目標Ⅰ** 暮らしの中の自転車環境の整備
- 3―2. **目標Ⅱ** 観光振興における自転車活用の推進
- 3―3. 自転車ネットワーク計画の概要
- 3―4. リーディングプロジェクト(重点事業)

4. 計画の実現に向けて

- 4―1. 計画の実施スケジュールと推進体制
- 4―2. 計画のフォローアップと見直し

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 日に施行しました。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います。

国の「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るため、本市においても自転車を新たな交通手段として活用を推進するものです。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、国の推進計画及び茨城県の地方版推進計画を考慮するとともに、本市の自転車利用の現状・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「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。
※自転車ネットワーク計画の詳細については、別途「石岡市自転車ネットワーク計画」を策定します。

(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，自転車ネットワーク計画の概要）

4. 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)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。

(2)水郷筑波サイクリング環境整備総合計画(平成 28 年6月策定 茨城県)

- つくばりんりんロード、霞ヶ浦湖岸道路、北浦周辺及び筑波山周辺の14市町村が地域の特性を活かした「回遊性のあるサイクリング」をテーマに、誰もが多様にサイクリングを楽しむことができる環境の構築を目指している。
- 整備のための統一的な考え方や基準を「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」に取りまとめている。
- 拠点施設の整備において、県産木材の利用推進を図ることとしている。

<標識レイアウト一覧(一部)>



<県産木材の利用>

(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



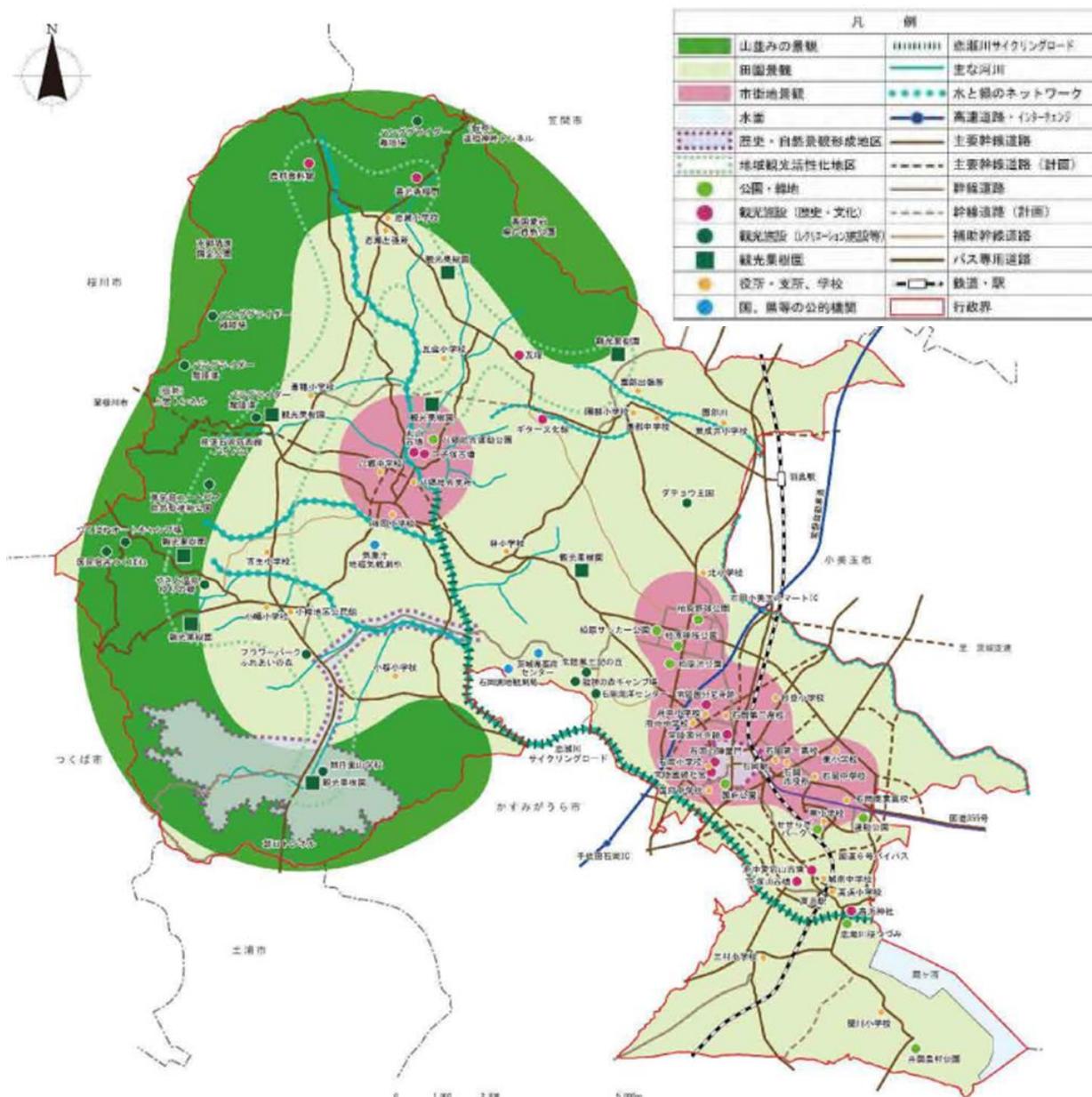
図 既存の拠点施設の配置

(3)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。

(4)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。



(出典)石岡市都市計画マスタープラン

(5)まち・ひと・しごと創生 石岡市総合戦略(平成 27 年 10 月策定)

- 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。

(6)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存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。



(出典)石岡市景観計画

図 景観形成基本方針

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。

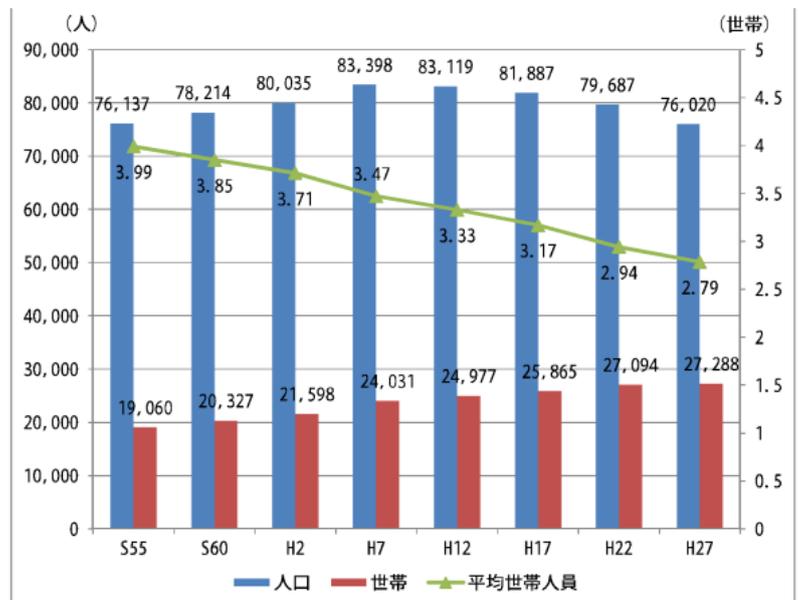


図 人口・世帯数の推移 (資料：平成 27 年国勢調査)

(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。

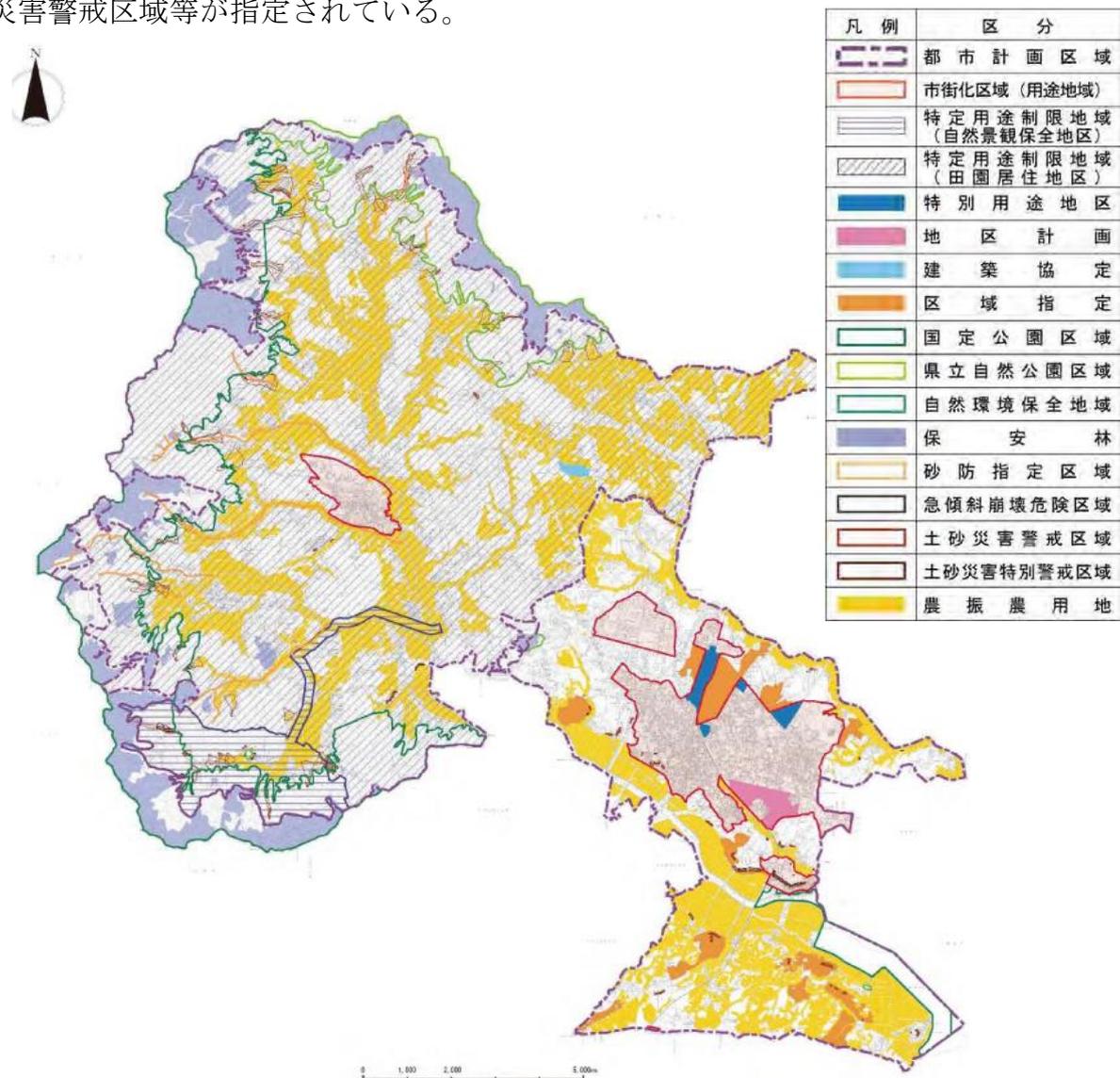


図 法適用状況図 (資料:平成28年都市計画基礎調査等)

(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。

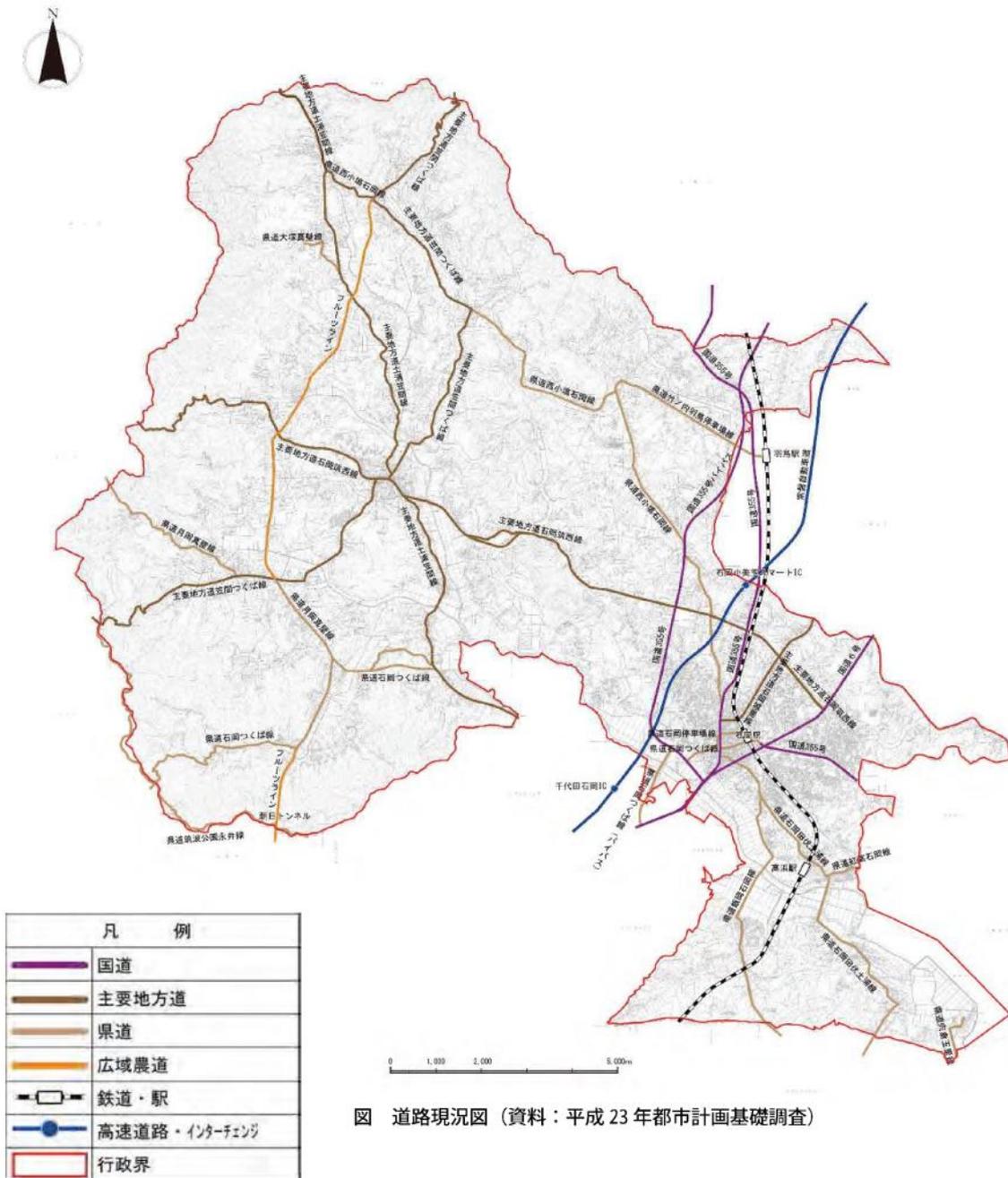


図 道路現況図 (資料：平成 23 年都市計画基礎調査)

(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動手手段の確保等を検討している。

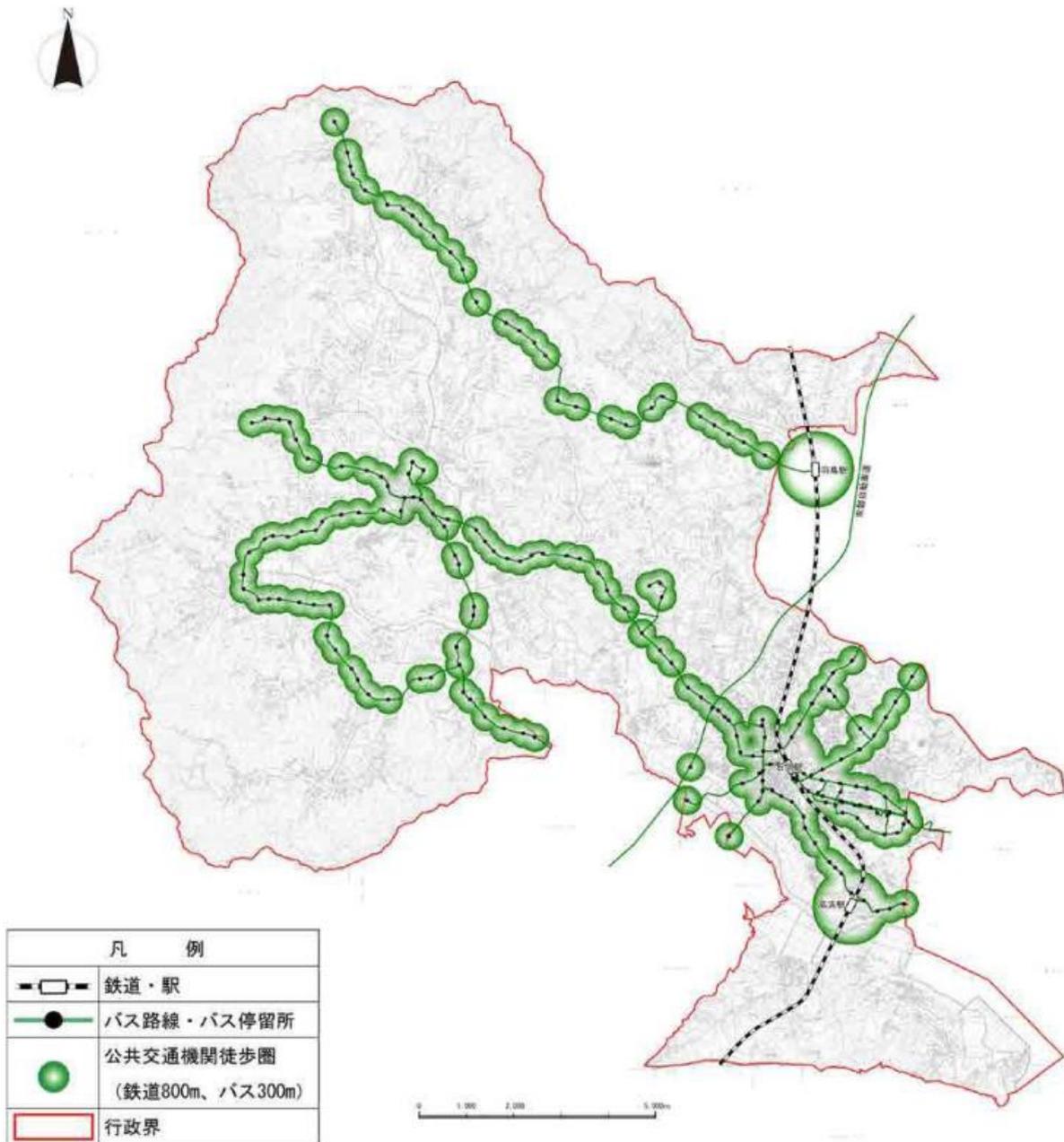


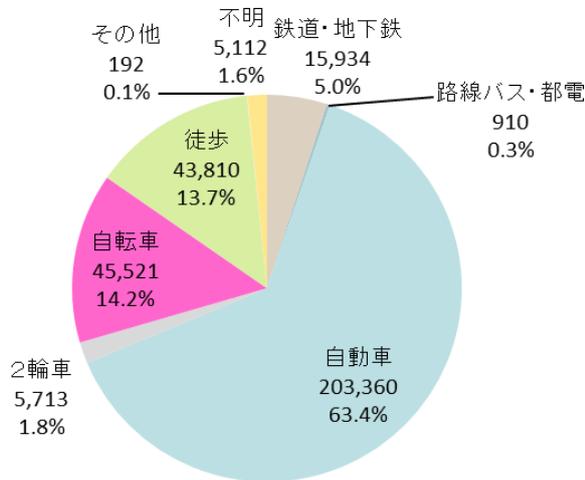
図 公共交通空白地域の状況（鉄道駅から 800m、バス停から 300m の範囲）

（資料：関鉄バスホームページ等を基に作成）

（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（H20）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。

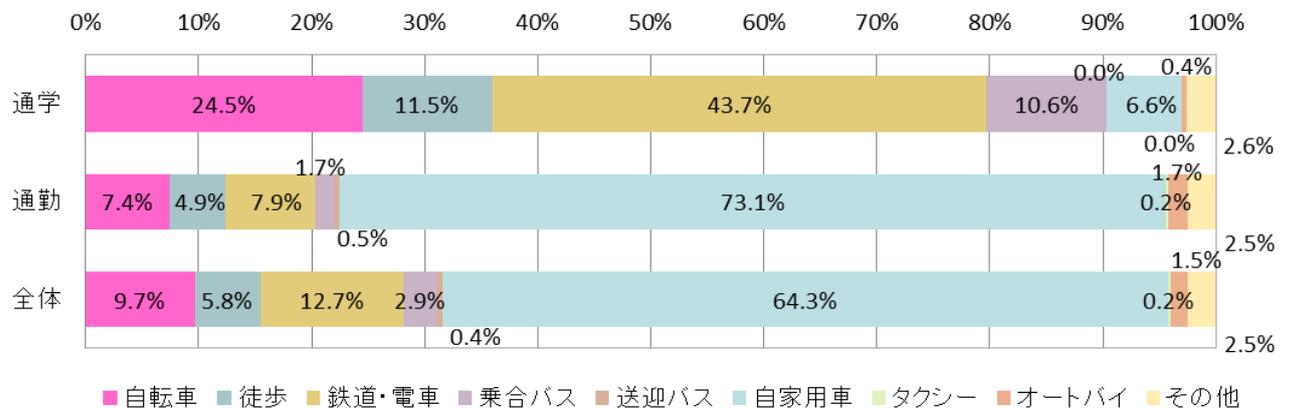
	石岡市	土浦市	つくば市
鉄道・地下鉄	5.0%	6.6%	6.1%
路線バス	0.3%	1.4%	1.3%
自動車	63.4%	64.0%	63.1%
自動二輪車	1.8%	1.8%	1.2%
自転車	14.2%	9.5%	13.7%
徒歩	13.7%	13.6%	13.0%
その他	0.1%	0.0%	0.2%
不明	1.6%	2.9%	1.5%

（出典）第5回東京都市圏パーソントリップ調査（平成20年）

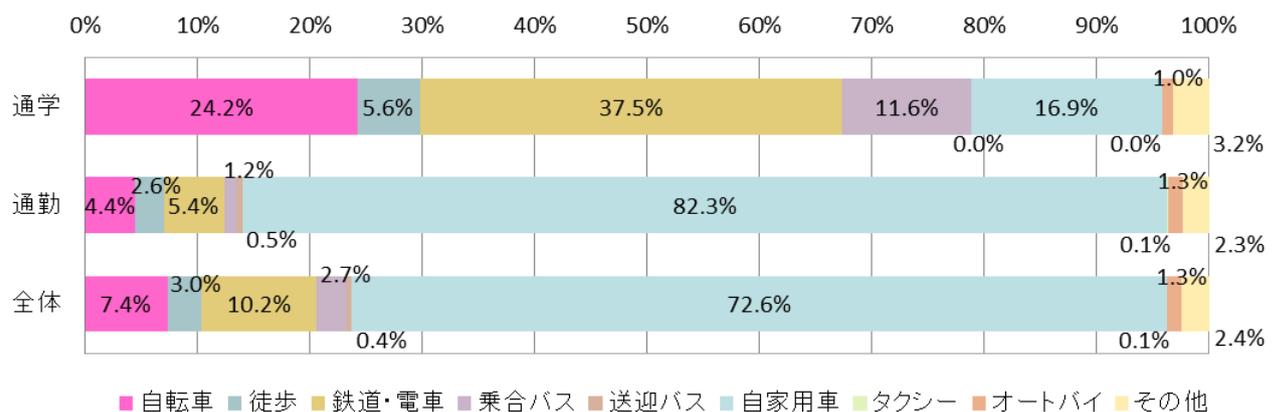
(2) 通勤通学等における自転車の利用状況

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＞



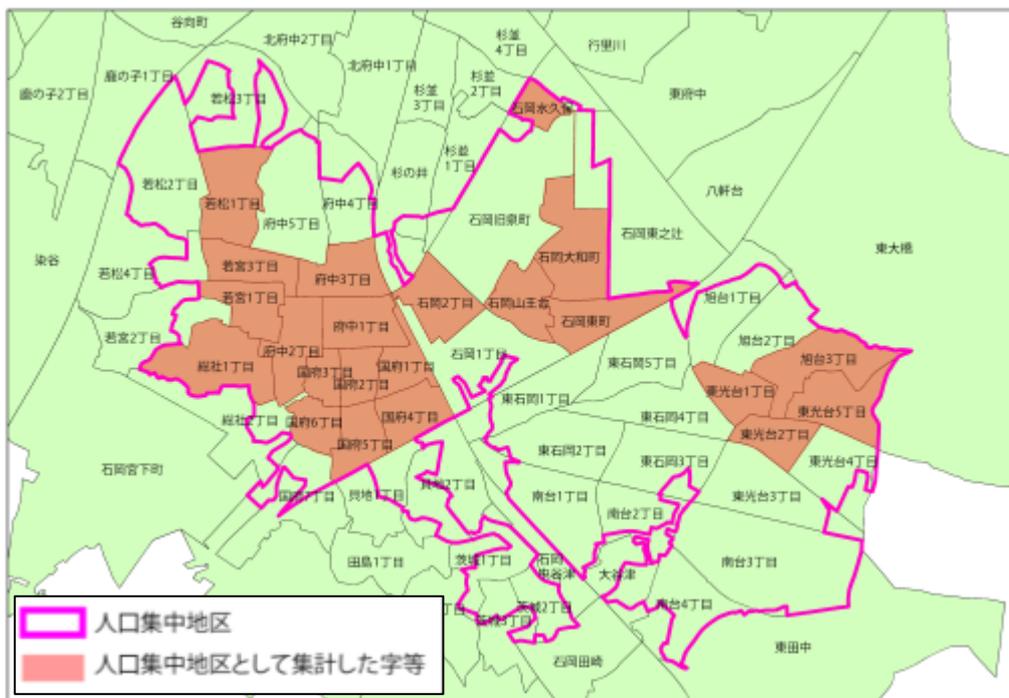
＜人口集中地区以外の利用交通手段＞



		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ならず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。

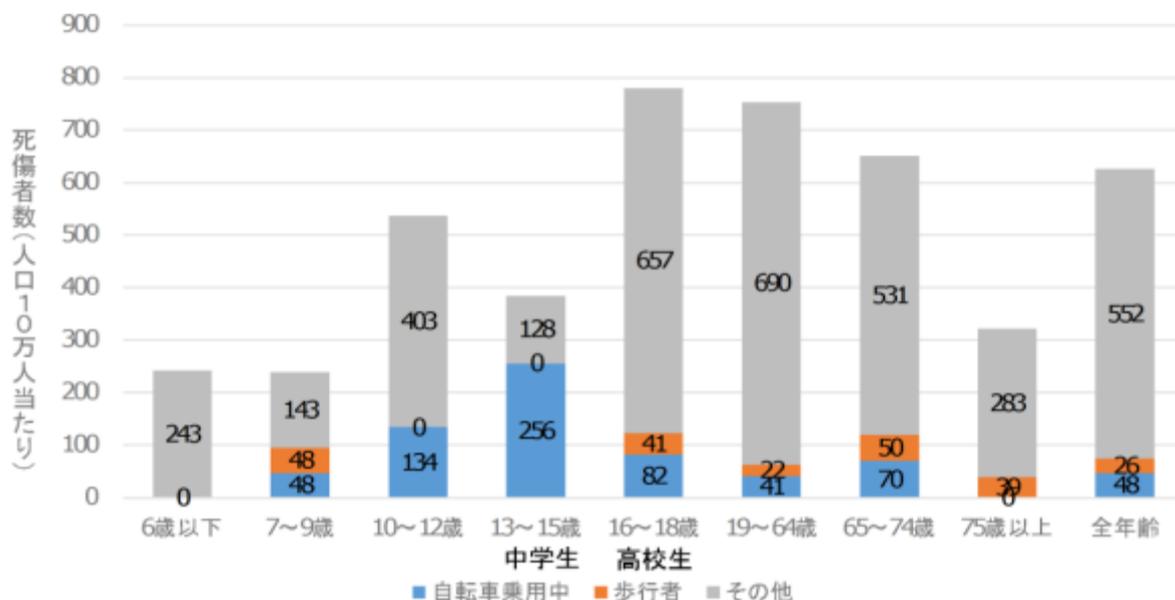
＜市営駐輪場の収容台数＞

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

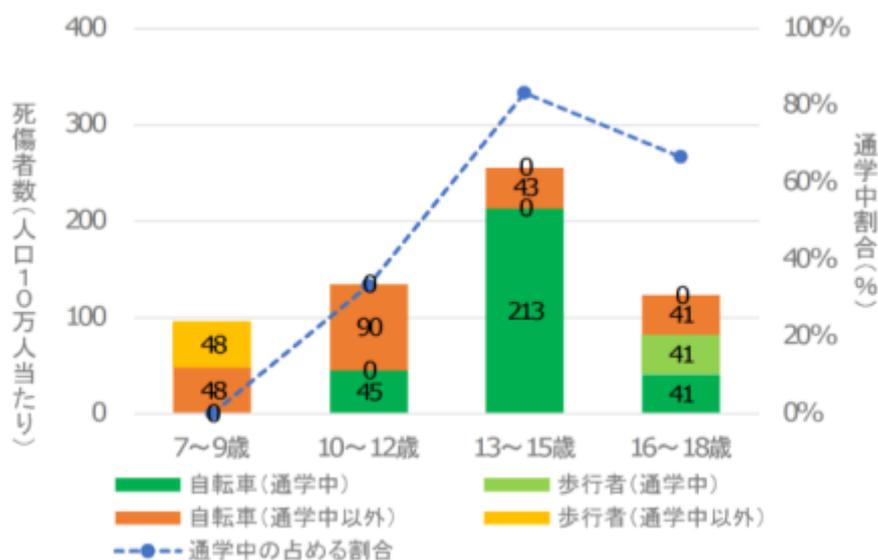
①自転車関連事故発生状況

＜石岡市の人口 10 万人当たり年齢層別・状態別死傷者数(H26)＞



(出典)交通事故分析センター

＜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(H26)＞



＜茨城県石岡市の年齢層別死傷者数(H26)＞

	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	全年齢
自転車	0	1	3	6	2	19	7	0	38
歩行者	0	1	0	0	1	10	5	4	21
その他	10	3	9	3	16	317	53	29	440

(出典)交通事故分析センター

- 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。

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(H29)>

市町村名	自転車盗				
	平成29年12 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)	595 (31.3%)	472 (69.2%)	72 (100%)	482 (97.4%)	1,621

<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>

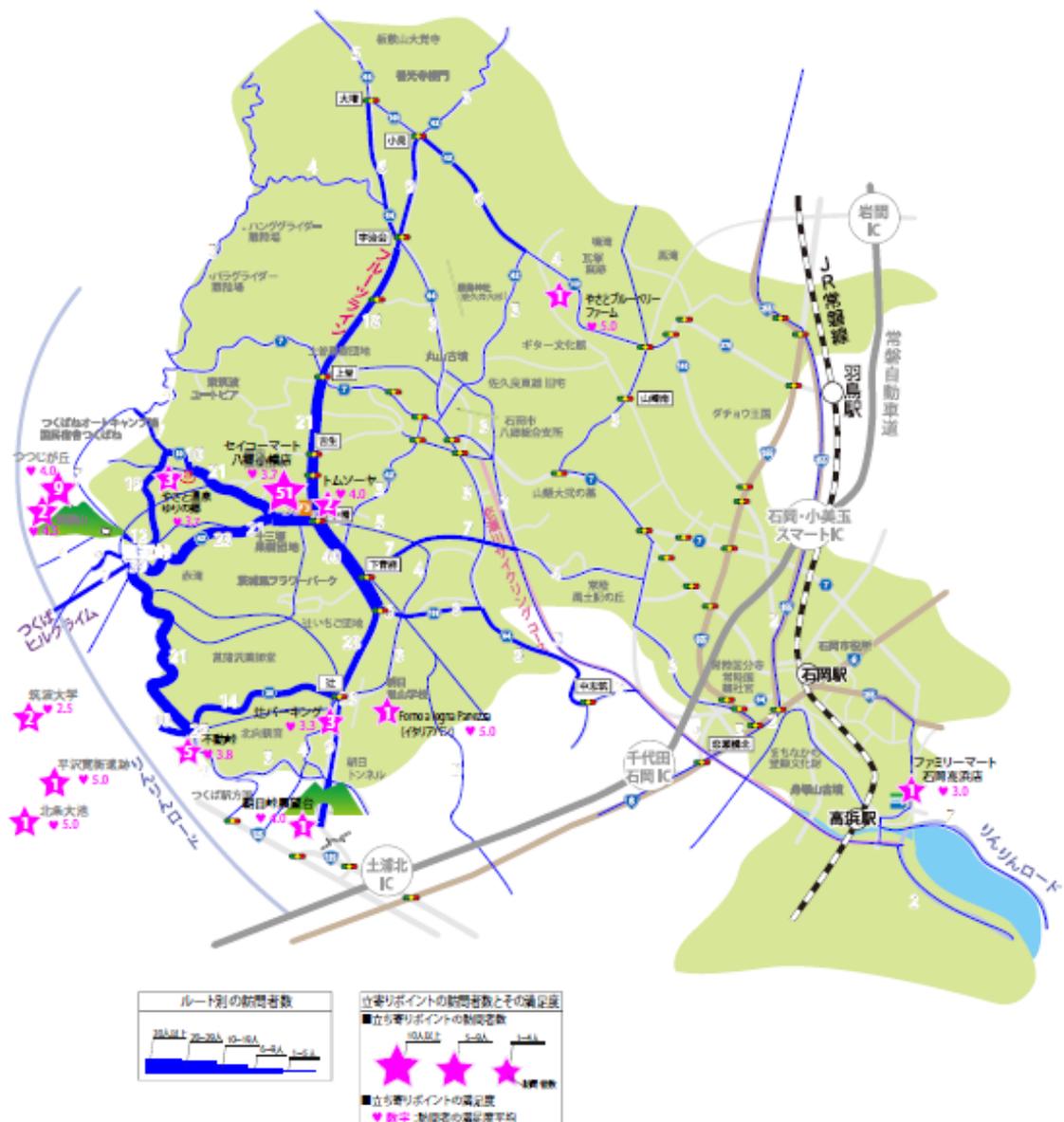
- 平日にほぼ毎日自転車を利用する方は約 5 割であり、通学のために日常的に自転車を利用している高校生が約 9 割である。休日の利用では、休日の度に利用する方が 2 割いる。
- 平日は往復で 30 分以上の利用が約 4 割であり、1 時間以上の利用も約 1 割を占める。
- 自転車を利用しない方は、多くが自転車では移動距離が長いことを理由に挙げているが、自転車走行中に危ないと感じていることを理由に挙げている方もいる。
- 自転車利用環境に求められているものは、走行環境（自転車道・路面整備など）の充実となっている。また、駐輪場の整備も挙げられている。
- 交通ルールを守らない理由は、危険を感じない、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

- アンケート対象者は、茨城県内が約 75%，その後は千葉県，東京都である。なお，県内居住者のうち石岡市内の居住者は7名であり，ほとんどが市外の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(595 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 5km 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)】

- 平日には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内の居住者は 7 名であり，ほとんどが市外の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。

【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
- まち・ひと・しごと創生 石岡市総合戦略(平成 27 年 10 月策定)
互恵的な広域周遊観光メニューの充実
- 石岡市観光振興計画(平成 27 年3月策定)
サイクルステーションの充実/霞ヶ浦周遊ツーリングイベントの開催/電気自転車の拡充
- 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

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
-
- 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
 - 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
- ◇サイクリ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

交通手段及びスポーツ振興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

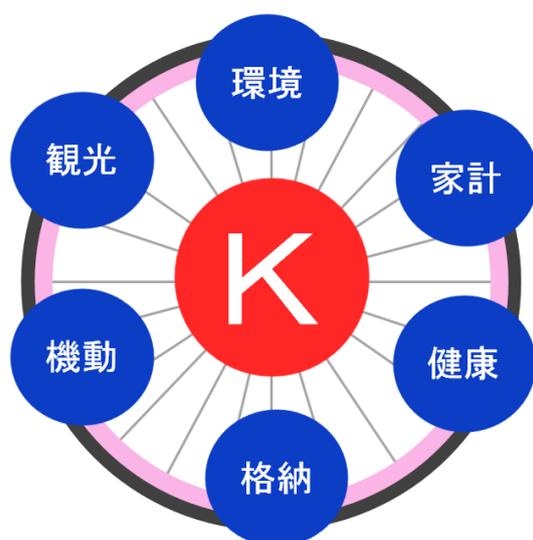
● 自転車でまちの魅力を高める

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る。
- 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	柱立て	実施施策(案)
	(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"> ・ コミュニティバス等との連携 ・ サイクルポートの設置検討 ・ 市レンタサイクルの拡充
	(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 ・ 矢羽・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 ・ 駐輪場情報の提供
	(4) スポーツ振興等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 ・ サイクルクラブの育成
	(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 ・ ヘルメットの購入支援 ・ 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) ・ 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	<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
	(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 ・ 電動アシストの普及啓発

した施策・事業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

柱立て	実施施策(案)
(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・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・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(スポーツタイプや電動アシスト等)
(10) 情報発信強化とサイクリングイベント等の開催	<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">・市単独開催(サイクルフェス，ツーリングイベント等)・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る。
- 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公共交通空白地域があります。自転車が公共交通空白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

- (具体的な事業)
- ・ コミュニティバス等との連携
 - ・ サイクルポートの設置検討
 - ・ 市レンタサイクルの拡充



郊外型駐輪スポット（瑞穂野田地バス停）
バス停付近の市道上に整備スペースを確保

(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：モデル的自転車レーンの整備数

- (具体的な事業)
- ・ 自転車ネットワーク計画の推進
 - ・ 矢羽・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は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

- (具体的な事業)
- ・サイクルラックの拡大・普及
 - ・駐輪場情報の提供

(4) スポーツ振興等による健康づくりの推進

全国的に、糖尿病が強く疑われる人や高齢者の要介護者等の数が増加傾向にあり、生活習慣病や高齢者の寝たきりを予防するために、サイクリング等による運動が効果的です。健康増進に向けた広報活動を推進するとともに、民間企業等と連携した取り組み等を推進します。

施策の指標：ウェルネス講座の参加者数
サイクルクラブ登録者数

- (具体的な事業)
- ・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
 - ・サイクルクラブの育成



出典：埼玉県上尾市

(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：安全講習等への参加者数

- (具体的な事業)
- ・ルールブック作成等による交通ルールの周知
 - ・ヘルメットの購入支援
 - ・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）
 - ・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、多くの方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

- (具体的な事業)
- ・ 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の普及啓発活動実施回数

- (具体的な事業)
- ・ 公共施設等への自転車配備による危機管理体制の強化
 - ・ 電動アシストの普及啓発

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、サイクリング環境の創出を図ります。

施策の指標：サイクリング環境の整備を目指すモデルルート

- (具体的な事業)
- ・ 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

- (具体的な事業)
- ・ 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
(スポーツタイプや電動アシスト等)



<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

- (具体的な事業)
- ・市単独開催（サイクルフェス，ツーリングイベント等）
 - ・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

3-3. 自転車ネットワーク計画の概要

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」に基づき、自転車ネットワーク計画を策定します。自転車ネットワーク計画における整備路線の選定や整備手法については、「石岡市自転車ネットワーク計画」に別途とりまとめています。

(1) 段階的な計画策定における優先的計画策定エリア等の設定の考え方

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エリア等を優先計画策定エリアとした段階的な計画策定とすることとし、対象エリアの設定は以下の考え方とします。

(参考) 優先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



※エリア等の設定の考え方から、「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。

(2)優先的計画策定エリアの設定及び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、以下の①～⑦に掲げる技術的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。エリア及び路線（案）については下図のとおりです。

【技術検討項目】

- 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

図 ネットワーク路線(案)

3-4. 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に設定し、市として優先的に事業を進めていきます。

① コミュニティバス等との連携

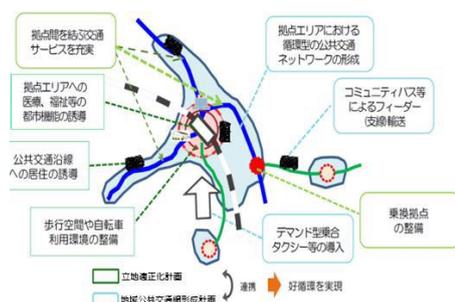
【施策(1)公共交通との連携強化】

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&ライドの推進を図ります。

担当課 都市建設部 都市計画課



出典：自転車のまち推進計画後期計画
(栃木県宇都宮市)



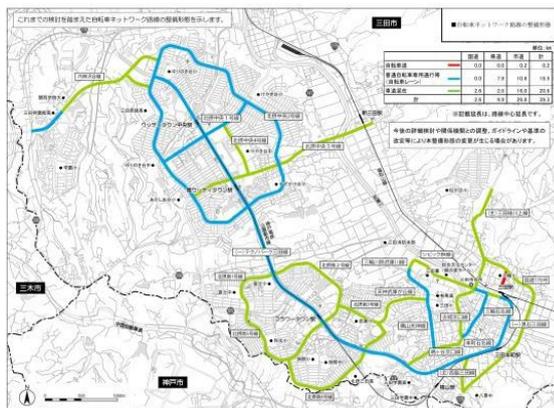
出典：コンパクト+ネットワークのイメージ (国土交通省)

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



出典：兵庫県三田市自転車ネットワーク計画



出典：地方版自転車活用推進計画策定の手引き(案)

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
-----	------------



出典：石岡市サイクルラック作成設置業務

④ 健康増進の広報啓発

【施策(4)スポーツ振興等による健康づくりの推進】

青年期，壮年期を対象に，各種健診，健康相談，健康教育等の場面で，広報啓発を実施します。

担当課	保健福祉部 健康増進課
-----	-------------



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。

出典：

地方版自転車活用推進計画策定の手引き（案）

⑤ 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。

担当課	生活環境部 まちづくり協働課
-----	----------------



出典：京都府

⑥ 公共施設等における駐輪場の整備 【施策(7)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。

担当課	各担当課
-----	------



出典：かすみがうら市観光協会

⑦ 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(8)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。

担当課 | 総務部 防災対策課



出典：地方版自転車活用推進計画策定の手引き（案）

⑧ 付加価値をつけたサイクリングコースの設定【施策(9)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



出典：石岡市

⑨ 筑波山麓の広域連携、霞ヶ浦湖岸の広域連携

【施策(10)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。

担当課	市長公室 政策企画課
-----	------------



出典：つくば霞ヶ浦りんりんロード利活用推進協議会 HP

⑩ 市単独開催(サイクルフェス、ツーリングイベント等)

【施策(11)サイクリングイベント等の開催】

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。

担当課	市長公室 政策企画課
-----	------------



出典：伊豆大島御神火ライド

4. 計画の実現に向けて

4-1. 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、大学、地域住民、県や他市

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

目標	施策	具体的事業	スケジュール						実施主体
			19	20	21	22	23	24	
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	コミュニティバス等との連携	→						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・注意喚起標示等の設置	→						
		モデル的自転車レーン整備	→						
	(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)スポーツ振興等による健康づくり	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	→						
		サイクルクラブの育成	→						
	(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
		ヘルメットの購入支援	→						
		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)	→						
	(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
		電動アシストの普及啓発	→						

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。

めていきます。

目標	施策	具体的事業	スケジュール										スケジュール		
			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, 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													
	(10) サイクリングイベント等の開催と情報発信強化	市レンタサイクルの拡充													県, 市, 他市町村, 民間事業者
		市単独開催(サイクルフェス, ツーリングイベント等)	→												
		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															

4-2. 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いたします。