

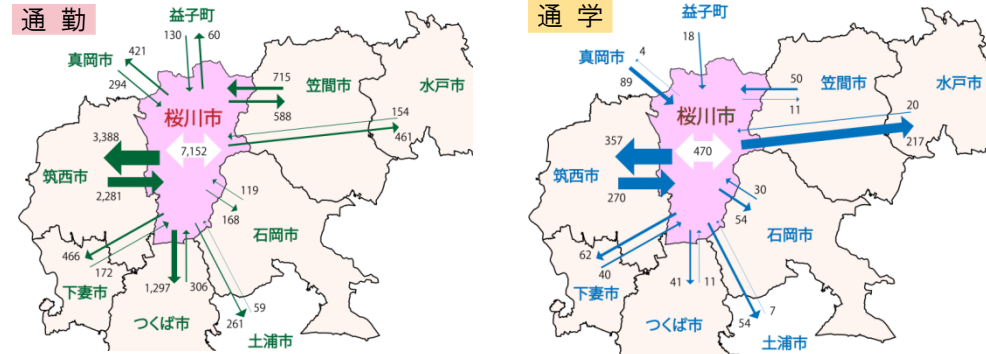
自転車利用環境の現状・課題

市内の現状

【市の概況】

- 市東側は、筑波山に連なる山々に囲まれ、市中央部南北に桜川が流れ、農地、集落が形成される。【①】
- 人口は広く市内に分布しているが、**生産年齢層は岩瀬駅周辺や真壁市街地に多く分布している。**【②】
- 土地利用は、自然的土地利用が75%に上っている。
- 通勤・通学ともに市内が一番多い。** 市外では、**筑西市**への移動が最も多い。【③】

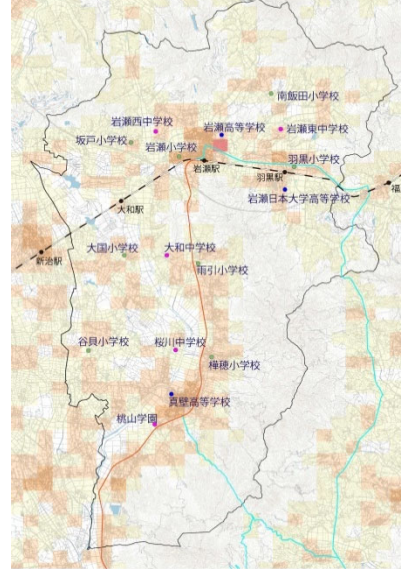
【③ 通勤・通学の動向】



【① 桜川市の地勢】



【② 人口と学校の分布】

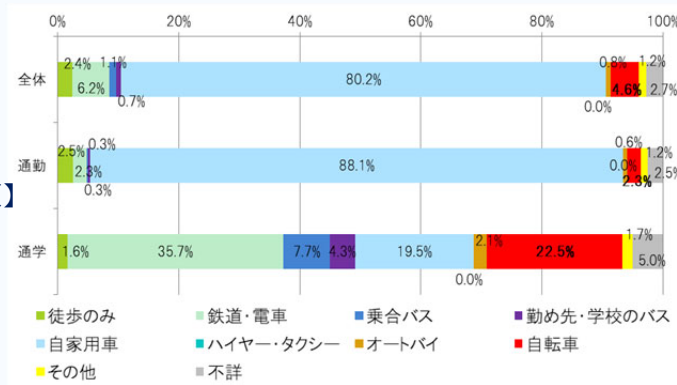


- JR 水戸線や北関東自動車道や国道 50 号が市北部を東西に横断している。路線バスは市内南北方面と主要駅を中心に運行している。**公共交通の空白地域が存在する。**
- 桜川や山桜、雨引観音、真壁の歴史的街並み等の地域資源があり、日々変化する里山風景が特徴である。**観光客数は近隣市町と比較すると少ない。**
- 健康への関心は県平均と同様の約 46%であり、運動習慣は県平均より 1%低い 22%である。

【自転車に関連する現状】

- 通勤は約 9 割が自家用車に依存している。通学は 2 割の人が自転車を利用している。**【④】
- りんりんロードが市内を通り、ナショナルサイクルルートとして注目され、**サイクリストが来訪している。**【⑤】
- 市内 3 つの鉄道駅や公園等の公共施設に**駐輪場を設置している。**【⑥】
- 中学生以下の事故は、**通学中の自転車利用中**となっている【⑦】
- 茨城県のサイクルサポートステーションに登録している店舗が 45 箇所あり、岩瀬駅に**広域レンタサイクル**拠点もある。桜川市のサイクルサポートステーションとして、現在、市内 6 店が登録されている。

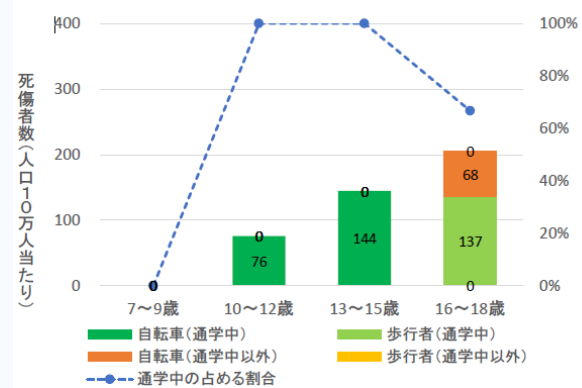
【④ 通勤・通学別の交通分担率】



【⑥ 鉄道駅の駐輪場等】



【⑦ 本市小中高生の人口 10 万人当たりの通行目的別死傷者数】



【⑤ りんりんロードの看板】



桜川市の上位・関連計画

- 桜川市第 2 次総合計画画** (平成 29 年 3 月策定) 土地利用のあり方を「量の拡大」から「質の向上」へ転換/健康づくりの推進/公共交通の充実/交道路網の整備/観光の振興/文化財の保存活用 等
- 第 2 期桜川市まちひとしごと総合戦略** (令和 3 年 1 月) 魅力的な地域づくりのため、自転車を活用したまちづくり
- 桜川市田園都市づくりマスタープラン** (平成 31 年 2 月策定) 市街地と集落とが共生する田園都市を目指す/周辺主要都市圏と連携しつつ、高次都市機能の誘導を図る拠点の整備
- 桜川市景観まちづくりマスタープラン** (平成 22 年 10 月策定) 生活景観「歴史・文化などの伝統が息づく風景を生み出す」/社会的景観「日々の生業が見える豊かな風景を生み出す」/自然景観「美しい自然が映る風景を守る」
- 第 2 次桜川市立小中学校適正配置基本計画** (令和 1 年 5 月策定) 統合を推進 (小学校: 9 → 3 校、中学校: 4 → 2 校) / 小学校高学年の自転車通学を検討
- 桜川筑西 I C 周辺都市整備構想** (平成 21 年 3 月策定) 自転車による観光の検討/新たな交流機能の導入/笠間・益子・つくばなど、周辺観光地との連携の検討
- 桜川市地域防災計画** (令和 2 年 3 月) 災害時における自転車盗を使用した被害状況の把握

国・県の計画等

- 第 2 次自転車活用推進計画** (令和 3 年 5 月 国策定) コロナ禍における通勤・配達目的での自転車利用ニーズの高まり/情報通信技術の飛躍的発展/高齢化社会の進展等の昨今の社会情勢の変化
- いばらき自転車活用推進計画** (平成 31 年 3 月 茨城県策定) サイクルツーリズムの推進による地域の活性化/自転車交通の役割拡大に向けた自転車通行空間の整備/自転車事故のない安全・安心な社会の実現/自転車を活用した県民の健康増進

近隣市町の取組

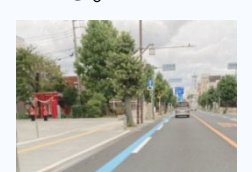
【土浦市】

- レンタサイクルやシャワー等が設置される自転車拠点の整備が進んでいる。交通安全教室の実施等のソフト施策も展開している。



【栃木県真岡市】

- 自転車ネットワークを位置づけ、県道 119 号真岡岩瀬線は本市との連携路線となっている。

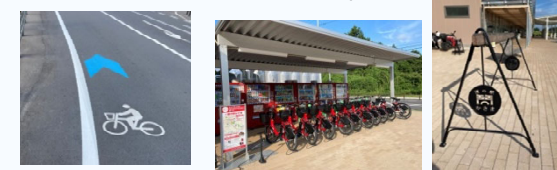


【つくば市】

- シェアサイクルの実証実験や自動組み立てスペースの確保、児童等のヘルメット購入補助事業、筑波山等でのレンタサイクルを展開。

【笠間市】

- 「教育」・「環境整備」・「ツーリズム」の観点から取り組みを展開し、道の駅ではシェアサイクルやラックを設置している。

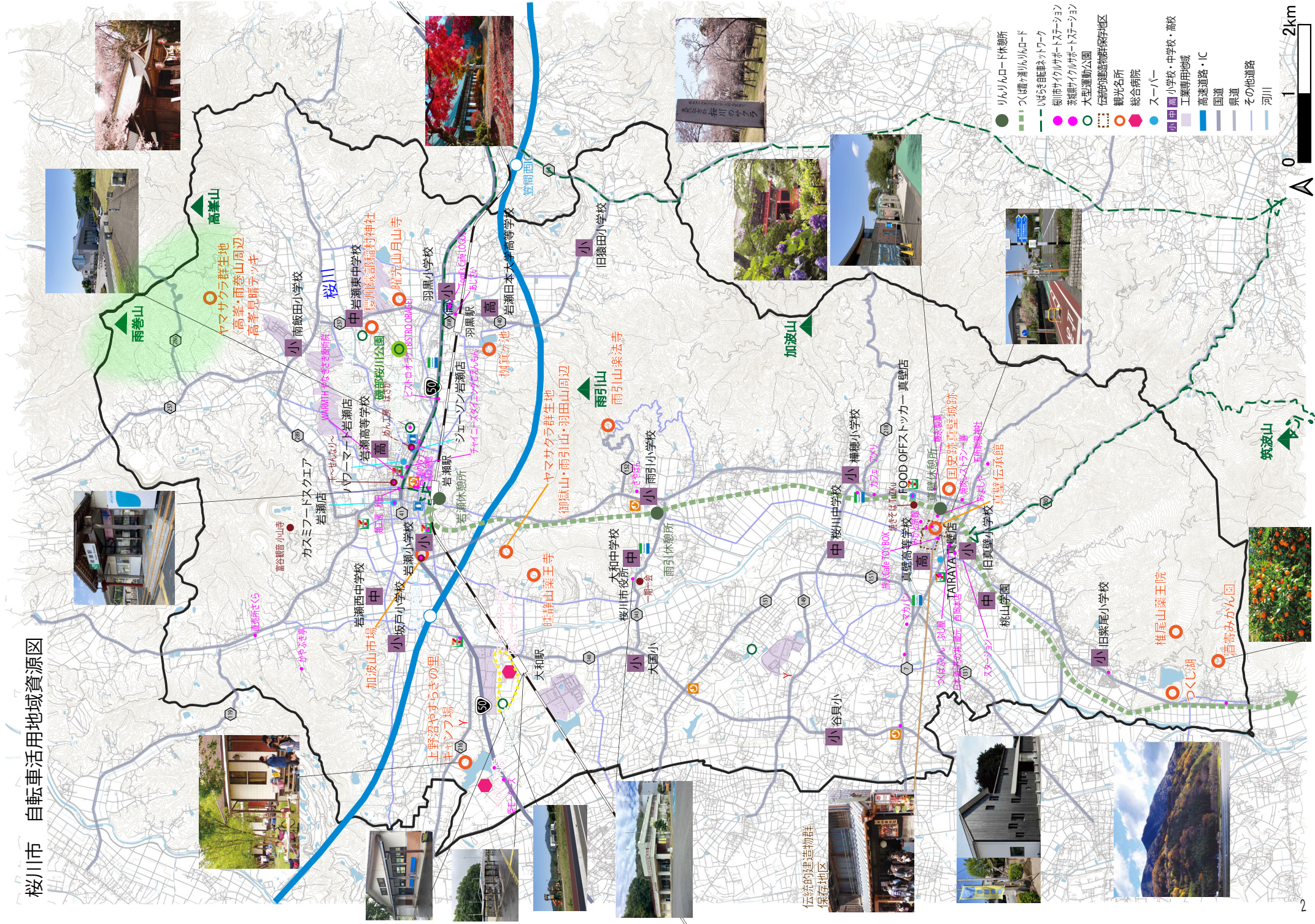


【栃木県益子町】

- 益子駅においてレンタサイクルを行っている。ましこポタリングマップを作成し、SL と合わせたコースを紹介している。



桜川市 自転車活用地域資源図



- りんりんロード休憩所
- つくば備前りんりんロード
- ほぼ全線自転車ネットワーク
- 都市サイクルガートレードゾーン
- 茶畑サイクルガートレードゾーン
- 大型運動公園
- ⋯ 伝統的建造物群保存地区
- 観光名所
- 総合病院
- スーパー
- 小学校・中学校・高校・高校
- 工業専用地域
- 高速道路・IC
- 国道
- 県道
- その他道路
- 河川

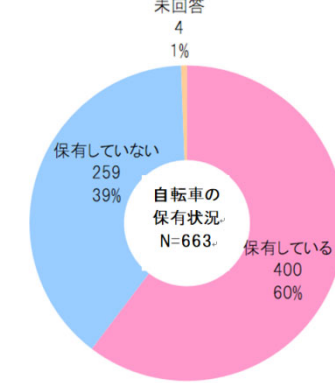
【市民アンケート調査 (663 名集計)】

- ・自転車をほとんど利用しない人が60%を超えている【⑧】一方で、自転車の保有率は60%である。種類はシティサイクルが多いが、羽黒小学校区ではスポーツバイクの所有率が他地区と比べて高い。
- ・自転車利用目的では、平日・休日ともに**買い物とサイクリング**が多くなっている。【⑨・⑩】平日の通学・通勤利用は25%となっている。(問3,) 平日の買い物利用は、樺穂・岩瀬・大国・羽黒小学校区の順に高い。休日のサイクリング利用では、旧真壁・旧柴尾・羽黒・坂戸小学校区の順に高い。
- ・自転車を利用する理由として「手軽に使えるため」、「健康に良い、運動不足解消のため」の順に多い。
- ・**ヘルメットを普段着用している人は16%**にとどまっている。
- ・自転車利用時は、「**道路が狭いとき**」や「**道路に凹凸や段差が多いとき**」に危険を感じる人が多い。特に岩瀬・南飯田小学校区でその傾向にある。また、旧真壁小学校区では路上駐車への回答が多い。
- ・自転車利用者のうち半数が自転車保険に加入していない。【⑪】(10・20代は約80%が自転車保険に加入している。)
- ・**りんりんロードを利用したことがある人は21%**で、利用していない人は40%に上る。【⑫】小学校区別にみると、りんりんロードから離れた地区の方が、近い地区より利用が低い傾向にある。
- ・自転車利用者のうち、レンタサイクルを知る人は約半数に上るが、利用を検討したい人は9%である。旧真壁小学校区では、利用を検討したい割合が他地区より多い。
- ・自転車を利用しない理由は、**移動距離が長い・所有していないが多くなっている**。大国小学校区では、他地区と比べて**公共交通とのネットワーク**を求める割合が高い。
- ・安全な利用環境のため、**自転車専用道や段差や溝のない平坦で滑りにくい路面、トイレ・サイクルステーション、交通ルールの認知・マナーの向上**が多く求められている。地区ごとの比較では、旧猿田小学校区では十分な駐輪場、坂戸小では自動車の配慮、雨引ではルール周知の標識等、大国小ではイベント・レースを要望する割合が高い。
- ・コロナ禍以前と比べて外出頻度が減った人が70%に上り、自家用車の利用を増やした人が多い。
- ・交通ルールとして、**車道や歩道の通行方法を知りたい人が多くなっている**【⑬】(特に羽黒や旧猿田)。岩瀬では、歩道の通行方法を知りたい割合も高い。旧真壁では、他地区と比較して自転車保険の加入方法や信号の見方についても要望が高い。

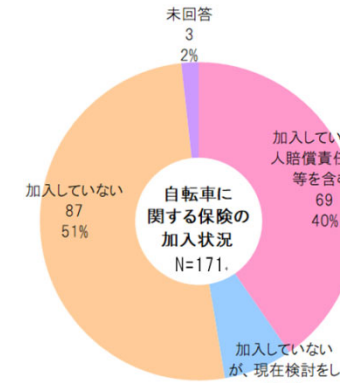
【地区別の特徴・要望等】

小学校区	特徴・要望等
岩瀬小	平日買い物利用が多く、道路環境に懸念がある
坂戸小	休日サイクリング利用が多い。自動車の配慮を要望
南飯田小	道路環境に懸念がある
羽黒小	平日は買い物利用、休日はサイクリング利用が多い。車道や歩道の通行方法を知りたい人が多い
旧猿田小	駐輪場の要望があり、車道や歩道の通行方法を知りたい人が多い
旧真壁小	休日のサイクリング利用が多く、レンタサイクルも利用されている。路上駐車に懸念があり、自転車保険の加入方法や信号の見方を知りたい人が多い
旧柴尾小	休日のサイクリング利用が多い
谷貝小	特になし
樺穂小	平日の買い物利用が多い
雨引小	ルール周知の標識を要望がある
大国小	平日の買い物利用が多い。公共交通とのネットワークやイベント・レースの要望がある

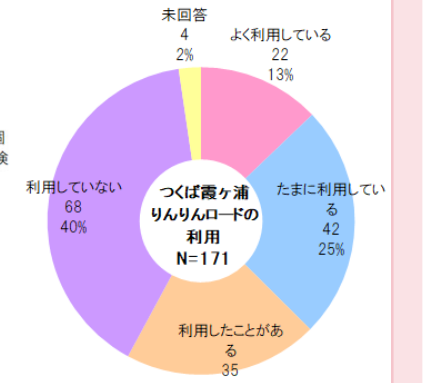
【⑧ 自転車保有状況】



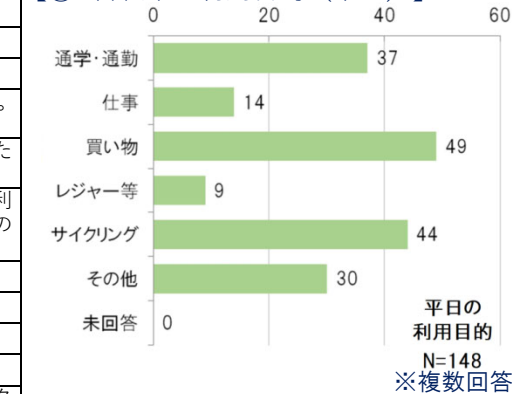
【⑪ 保険の加入状況】



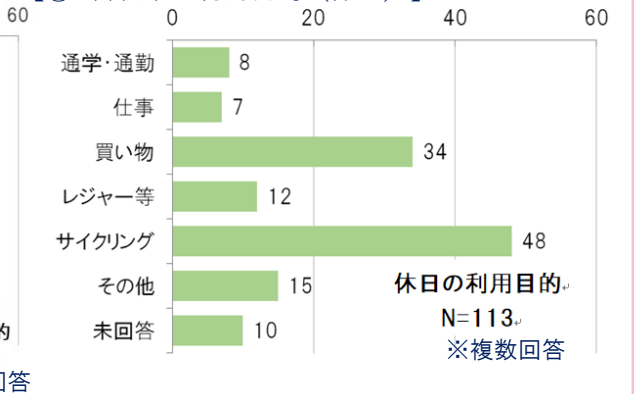
【⑫ りんりんロードの利用状況】



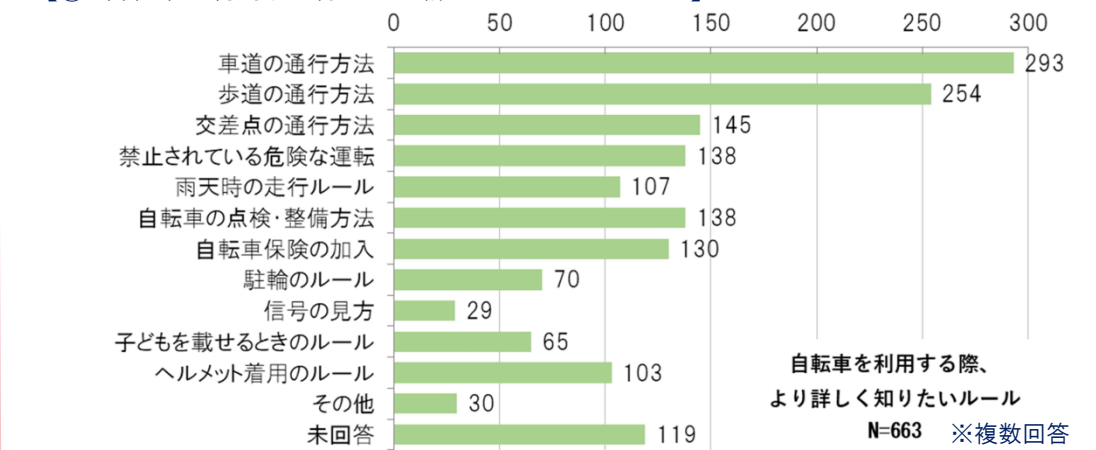
【⑨ 自転車の利用目的 (平日)】



【⑩ 自転車の利用目的 (休日)】



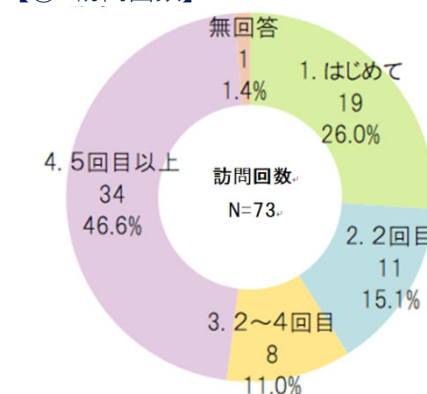
【⑬ 自転車を利用する際により詳しく知りたいルール】



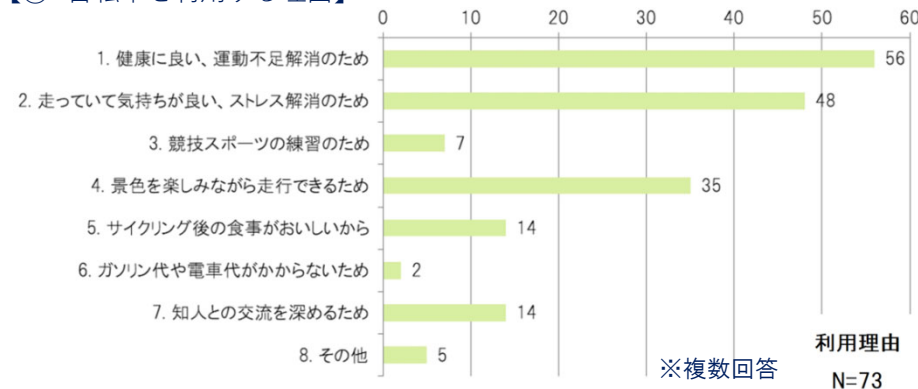
【サイクリスト調査 (73 名)】

- ・リピーターが多く**2回目以上の人が70%を超えている**(初訪問は26%)。りんりんロードのサイクリングマップやHPを見て来た人が30%に上る。【⑭】
- ・通行ルートは**りんりんロードの利用が非常に多く**、その他筑波山を中心とした峠道から本市を訪問する人がいる。**周遊観光や健康のために訪れている人が約70%**である。【⑮】
- ・ルート途中の飲食店やコンビニを利用する人が66%に上る。**市内の立ち寄り先の情報が欲しい声が多数**となっている。【⑯】
- ・サイクルサポートステーションは36%が利用経験があり、それ以外は今後の利用希望がある。
- ・安全な利用環境のため、**自転車専用道や段差や溝のない平坦で滑りにくい路面、トイレ・サイクルステーション、自転車道**が求められている。【⑰】
- ・イベントには参加したことがない人が62%に上るが、**ショートライドやヒルクライムなどのイベントニーズがある**。イベント時期は春や秋のニーズが高い。
- ・駐車場の充実や、りんりんロードと車道の交差点における自動車の自転車への配慮を求める声が多数ある。

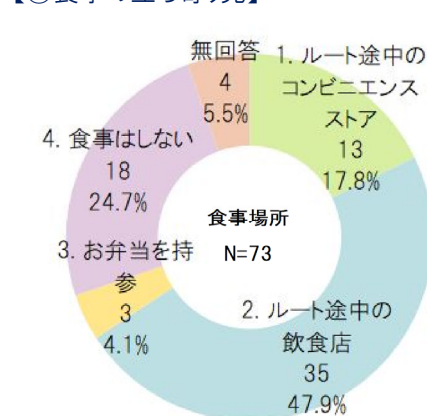
【⑭ 訪問回数】



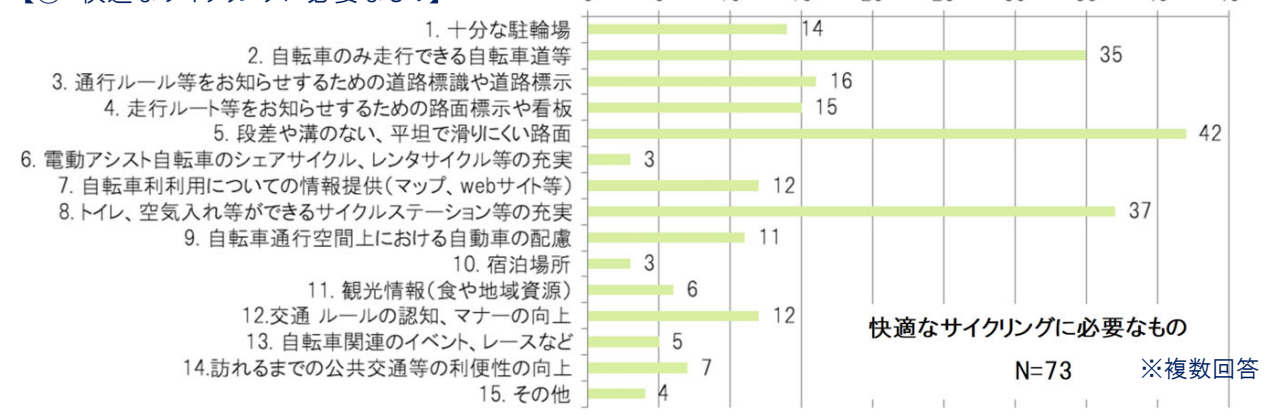
【⑮ 自転車を利用する理由】



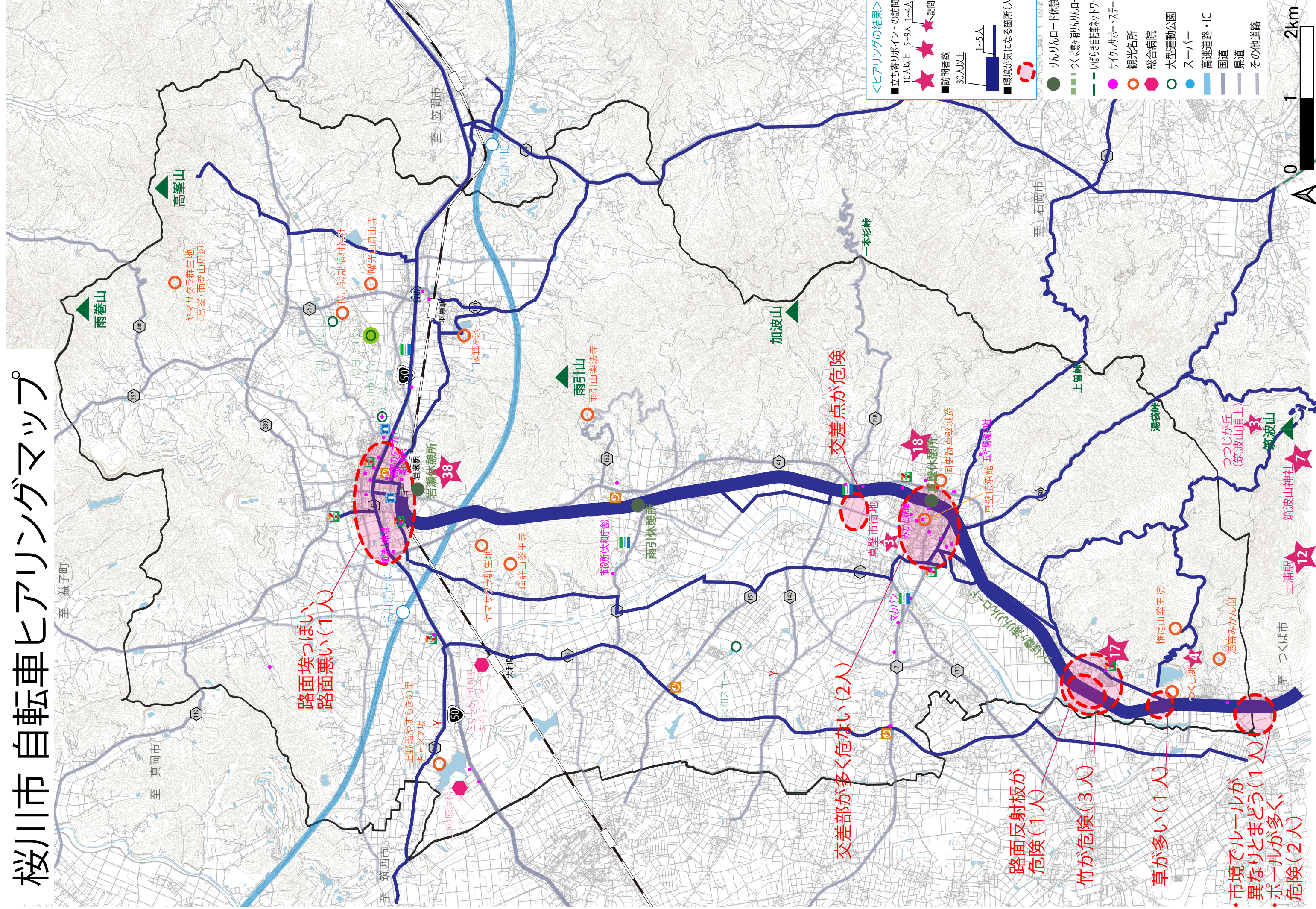
【⑯ 食事の立ち寄り先】



【⑰ 快適なサイクリングに必要なもの】



桜川市 自転車ヒアリングマップ



【たのしむ】 観光・景観・健康・レクリエーション

- ◆本市は、多くの地域資源があり、四季の移ろいを感じられる里山風景も楽しめるが、観光客数は近隣市町と比較して少ない状況である。また、市民の自転車の利用頻度も高くない。**自転車ネットワークを作るとともに、各種資源や周辺市町と連携した取組の充実、その市内外への情報発信**が求められる。
- ◆健康意識や運動習慣は、県平均と同様であり、**自転車を活用した市民の健康増進**が求められる。
- ◆サイクリストから、サイクリング時の観光や食事の**市内立ち寄り先についての情報発信や充実**が求められている。



【はしる】 SDGs・整備・空間形成

- ◆通勤・通学における自家用車の交通分担率が約8割であり、自転車保有率は6割であるものの、自転車利用頻度は低い状況であり、**環境負荷の低減も考慮し、利用の促進**が求められる。
- ◆市内南北を通る**りんりんロード**は、市民の利用が約2割にとどまっており、より活用していくための**広域連携も含めた情報発信や周知**が必要である。
- ◆サイクリストから、**近隣市町を含め、りんりんロードから立ち寄りや周遊が可能な自転車ネットワークとその案内の充実**が求められている。
- ◆市内外の利用者より、トイレ・サイクルステーション充実の要望が多い。また、サイクリストからは駐車場の充実の声も複数あり、**自転車拠点の強化**が必要である。公共施設等での駐輪場やラックの充実も求められている。
- ◆市内外の利用者より、平坦な路面やルート案内等といった**自転車通行空間の改善**が求められている。



【まもる】 交通安全・公共交通

- ◆通学における自転車事故が生じていることや、学校の統合による自転車通学ニーズの拡大を踏まえ、**自転車通学の安全性を高めていく**ことが求められる。
- ◆市民自転車利用者のうち、ヘルメット利用割合は16%であり、保険加入割合は40%にとどまっている。安全な自転車利活用のため、**ヘルメット利用や保険加入を促進**する必要がある。
- ◆安全な利用環境のため、**交通ルールの認知・マナーの向上、自動車ドライバーの自転車への配慮**が求められている。
- ◆市内には公共交通空白地域があり、このような地域における移動手段として、**バスや電車との連携強化**が求められる。



～桜川市自転車活用推進計画のテーマ案～

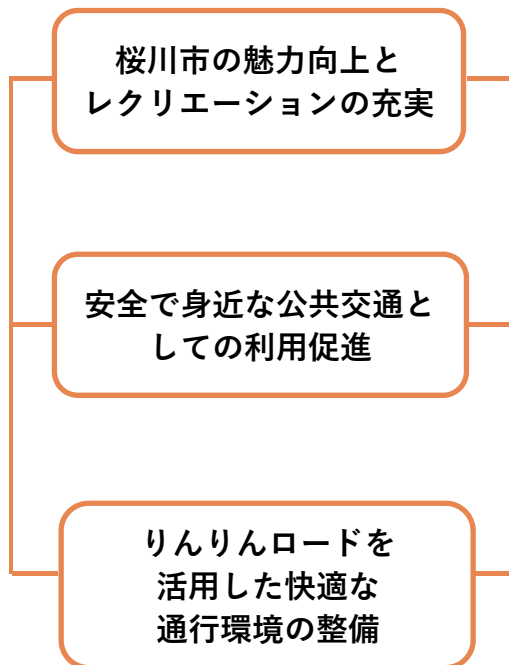
市の自転車利用環境に関わる課題を踏まえ、地域事情に合う目標と方針を設定したいと考えます。市の最も特徴的な地域資源であるヤマザクラやりんりんロードを強調した目標・方針が良いと考えます。

■計画のテーマ（案）

“自転車で行くりんりんロードと桜源郷”



■計画の基本方針（案）



◇施策のイメージ

＜初心者・子ども向け＞
ヤマザクラの下で自転車教室
地区別の要望への対応



＜サイクリスト・観光向け＞
ヤマザクラを活かした拠点の強化
周辺市町等との広域連携(ネットワークを含む)



＜生産年齢層向け＞
ヤマザクラを巡る健康ポイント事業



＜サイクリスト・観光向け＞
ヤマザクラを巡るシェアサイクル拠点・情報発信



住民の自転車利活用を促進するため、生活に密着したサービス施策とします。また、施策は、自転車利活用のターゲットを具体的に想定して設定します。