

# 桜川市 自転車活用推進計画

(案)

令和5年3月

桜川市



# 桜川市自転車活用推進計画（案） 目次

<b>1章 自転車活用推進計画とは</b>	<b>1</b>
1. 計画策定の背景・目的	1
2. 計画の区域・期間	1
3. 計画の位置づけと構成	2
4. 上位関連計画の整理	3
<b>2章 本市を取り巻く自転車利用環境の現状・課題</b>	<b>15</b>
1. 本市の現状	15
2. 本市を取り巻く自転車利用環境	25
3. 自転車利用実態と環境整備に関する要望調査	34
4. 自転車利用環境に関わる課題	38
<b>3章 自転車利用環境向上の方針・具体的な施策</b>	<b>39</b>
1. 基本的な考え方と目標	39
2. 施策体系と施策内容	40
目標 1. 市の魅力向上とレクリエーションの充実	41
目標 2. りんりんロードを活用した快適な通行環境の整備	42
目標 3. 安全で身近な交通手段としての利用促進	43
<b>4章 自転車ネットワーク計画</b>	<b>45</b>
1. 自転車ネットワーク計画の基本方針	45
2. 自転車ネットワーク路線の選定	47
3. 自転車ネットワーク路線の整備形態の考え方（案）	55
<b>5章 計画の実現に向けて</b>	<b>63</b>
1. 計画の実施スケジュールと推進体制	63
2. 計画のフォローアップと見直し	64





# 1章 自転車活用推進計画とは

## 1. 計画策定の背景・目的

日常生活における身近な移動手段の自転車は、環境負荷の低減や健康増進、災害時の交通機能の維持などの新たな課題に対応する需要が近年高まっています。

国においては、近年の新たな課題に対応していくため、交通の安全を図りつつ、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」（平成 28 年法律第 113 号）が平成 29 年に施行されました。その後、社会情勢の変化を踏まえ、第 2 次自転車活用推進計画が策定されています。

国の方針では、都道府県・市町村においても、地域の実情に合わせ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こととしており、茨城県では「いばらき自転車活用推進計画」を策定するなど、茨城県全体での自転車活用の推進を図っています。

このような中、本市においてもつくば霞ヶ浦りんりんロード（以下、りんりんロード）等の資源と絡め、日常生活における自転車の利活用の推進と、サイクルツーリズムの推進による地域の活性化や交流人口の拡大を図ることを目的に、「桜川市自転車活用推進計画」を策定します。



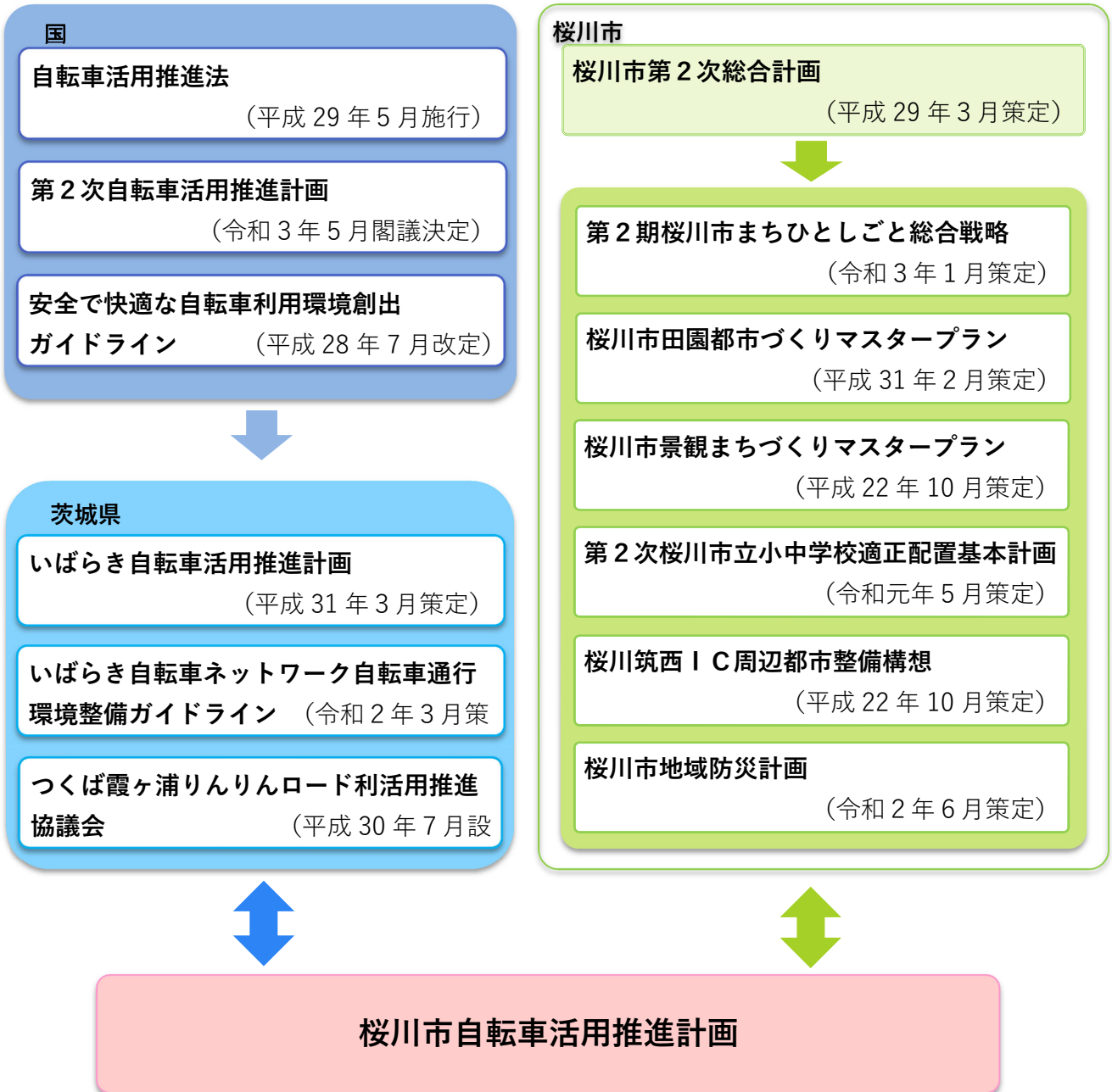
## 2. 計画の区域・期間

本計画の対象区域は、本市全域とします。

計画期間は、道路の整備等の長期的取組があることを踏まえ、10 年間（令和 5 年度～令和 14 年度）とします。

### 3. 計画の位置づけと構成

桜川市自転車活用推進計画（以下、本計画とする）の上位関連計画は以下のとおりです。下記に示す上位関連計画において、本計画の前提条件や関連事項・事業として踏まえるべき内容を整理します。



## 4. 上位関連計画の整理

桜川市自転車活用推進計画（以下、本計画とする）の上位関連計画は以下のとおりです。下記に示す上位関連計画において、本計画の前提条件や関連事項・事業として踏まえるべき内容を整理します。

上位関連計画の一覧

No	資料等の名称	発行元	策定年等
1	桜川市第2次総合計画	桜川市	平成29年3月策定
2	第2期桜川市まちひとしごと総合戦略	〃	令和3年1月策定
3	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
4	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
5	第2次桜川市立小中学校適正配置基本計画	〃	令和元年5月策定
6	桜川筑西IC周辺都市整備構想	〃	平成21年3月策定
7	桜川市地域防災計画	〃	令和2年6月策定
8	鏡ヶ池公園基本計画	〃	平成30年3月策定
9	第2次自転車活用推進計画	国	令和3年5月策定
10	いばらき自転車活用推進計画	茨城県	平成31年3月策定

## (1) 桜川市第2次総合計画（平成29年3月策定）

本市では、平成29年度から新たなまちづくりの指針となる「桜川市第2次総合計画」を策定しています。

### ● まちの将来像

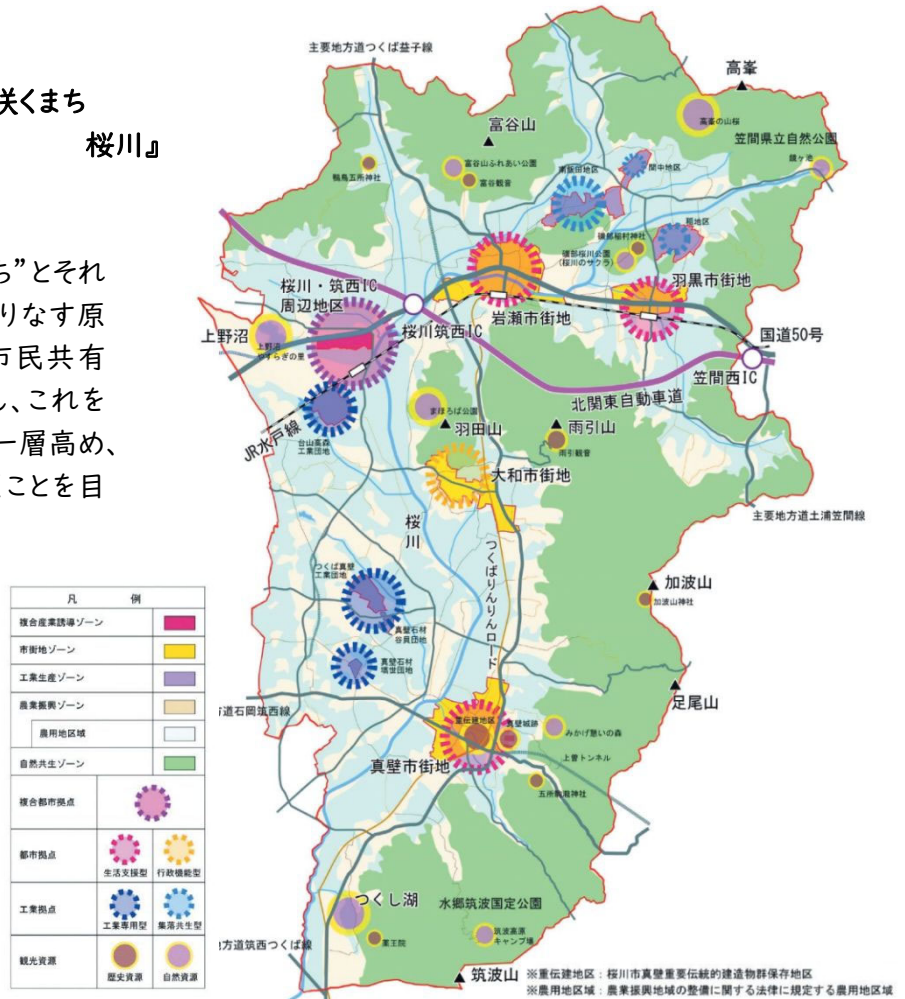
『ヤマザクラと市民の幸せが咲くまち

桜川』

### ● 土地利用基本構想

- ・先人たちから受け継いだ“まち”とそれを包む豊かな自然とが織りなす原風景が、かけがえのない市民共有の財産であることを自覚し、これを守り、はぐくみ、その価値を一層高め、次世代へと住み継いでいくことを目指します。
- ・土地利用にあたり、公共の福祉を優先させ、土地利用のあり方を「量の拡大」から「質の向上」へと転換します。

桜川市土地利用基本構想図  
(桜川市第2次総合計画)



### ● 関連する施策

#### 関連する施策

No	施策名	内容等
1 - 2	健康づくりの推進	自ら健康づくりに取り組めるよう、健康意識の啓発や環境整備が求められる。
2 - 5	文化財の保存活用	国指定名勝「桜川と国指定天然記念物「桜川のサクラ」重要伝統的建造物群保存地区 国史跡真壁城跡では、安土桃山時代の庭園復元を計画している。整備活用により文化・教育・観光の資源となる見込み
4 - 3	観光の振興	筑波山地域ジオパークやつくば霞ヶ浦りんりんロードを活用し、新たな観光客の誘致を進めることが必要
5 - 3	道路網の整備	道路の安全確保のため、道路の陥没や亀裂は迅速な補修を行う必要がある。 歩行者・自転車・自動車が快適に通行できるよう、生活道路の整備を進める。
5 - 4	公共交通の充実	自家用車による移動から公共交通を利用した移動への転換に向けた啓発活動を行い、公共交通の利用促進を図る必要がある。 ・市内小中学校の統合に伴い児童・生徒に対して、コミュニティバスなどの通学支援体制を整備する必要がある。

No	施策名	内容等
プロジェクト	ヤマザクラのまちをつくります <ul style="list-style-type: none"> <li>・ヤマザクラを活かした観光を推進します</li> <li>・ヤマザクラについて学び・育みます</li> <li>・ヤマザクラによる美しい景観を形成します</li> </ul> ずっと住みたいまちをつくります <ul style="list-style-type: none"> <li>・快適に利用できる公共交通を構築します</li> </ul>	

## (2) 第2期桜川市まちひとしごと総合戦略（令和3年1月策定）

基本目標 4「ひとが集う、安心して暮らすことができる魅力的な地域をつくる」において、「自転車を活用したまちづくり」を施策として掲げており、“サイクリング利用促進事業”や“岩瀬駅周辺整備事業”を推進することとなっています。

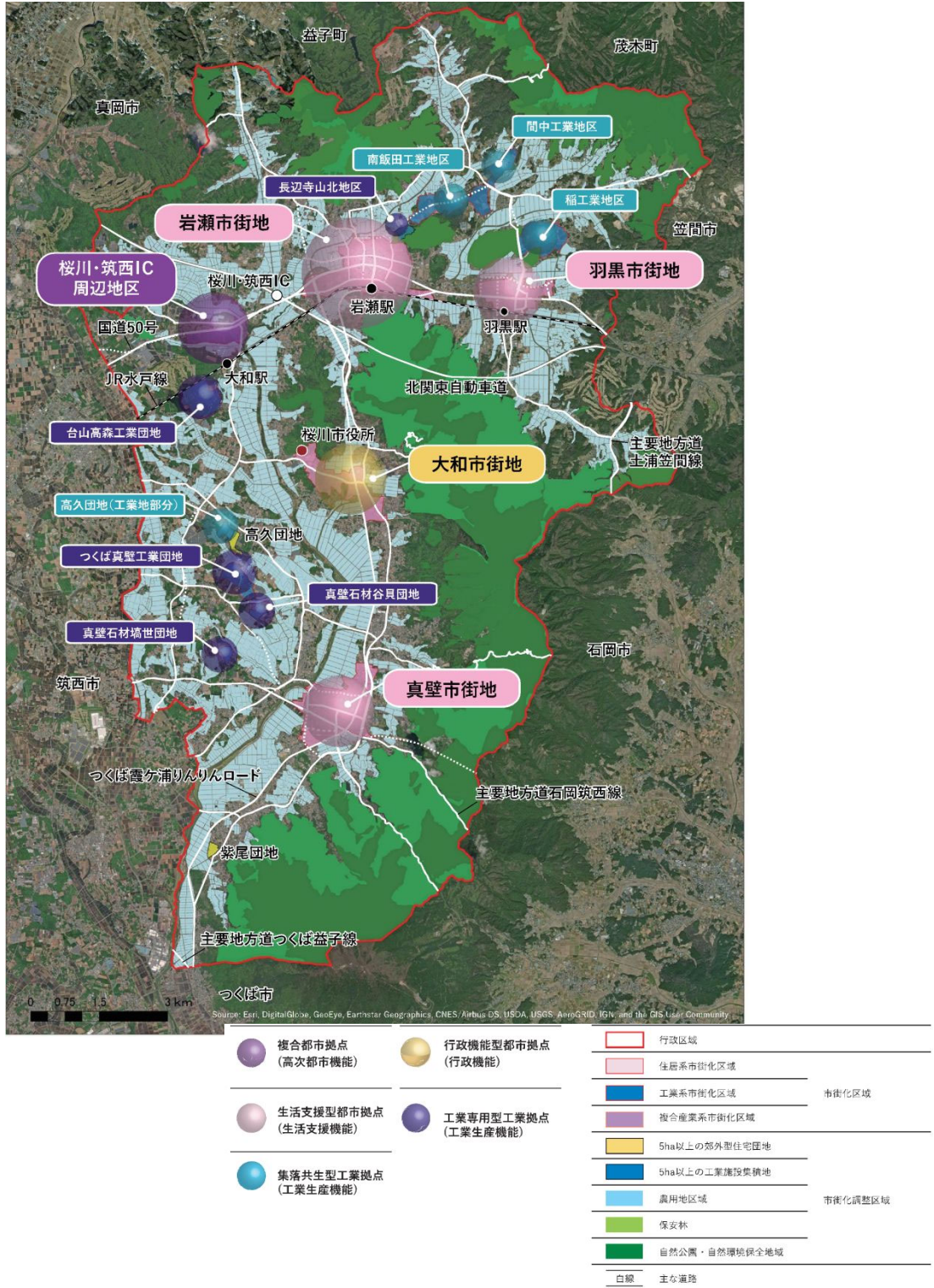
### 関連する施策

4-2 自転車を活用したまちづくり		
421	サイクリング利用促進事業	つくば霞ヶ浦りんりんロードを活用し、自転車を楽しむ取組を推進する。 交通安全教室やマナーアップ教室など、自転車を安全に乗るための取組を推進する。 レンタサイクルの充実やサイン標識の設置等、快適な走行環境を整備する。等
422	岩瀬駅周辺整備事業	岩瀬駅につくば霞ヶ浦りんりんロードの休憩施設を整備する。 休憩施設とつくば霞ヶ浦りんりんロード岩瀬休憩所をつなぐ狭隘部の道路拡幅整備を行う。



### (3) 桜川市田園都市づくりマスタープラン（平成31年3月策定）

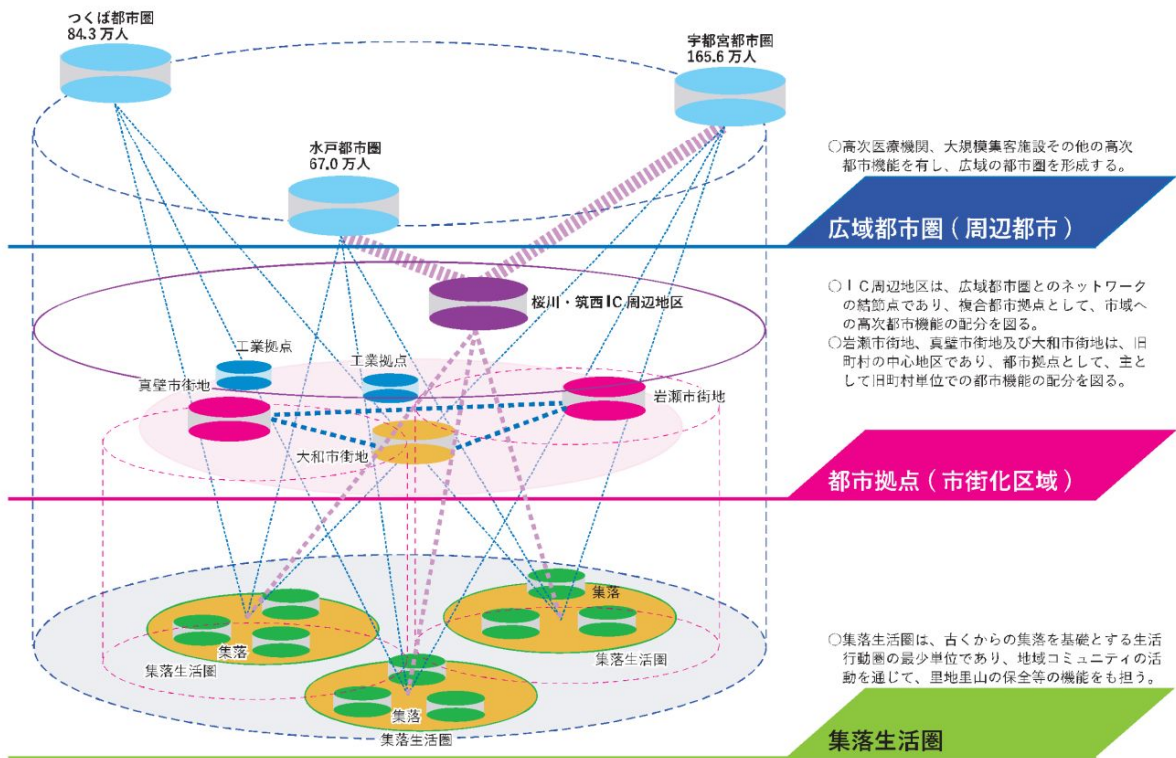
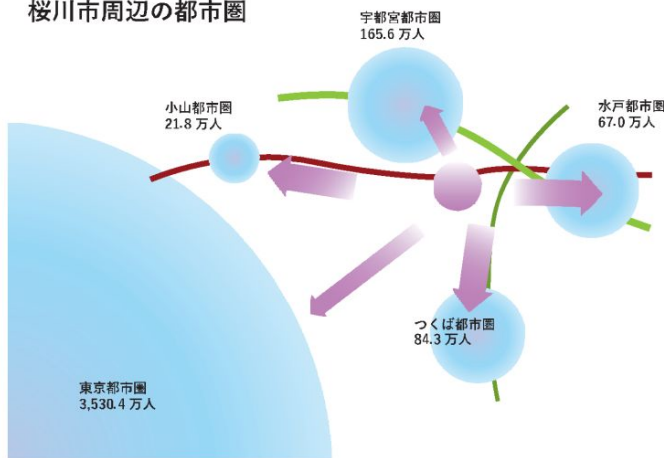
集約連携型コンパクトシティとして、集落部を切り捨てるものではなく、むしろ集落の持続可能性を高める為の合理的な都市構造モデルを示しています。市街地と集落とが共生する田園都市としての桜川市の持続可能性を高めることとしています。



目指すべき将来都市構造《集約連携型コンパクトシティ》のビジョン  
(桜川市田園都市づくりマスタープラン)

市の目指す集約連携型コンパクトシティの形成を図るため、地理的に近い周辺主要都市圏（つくば都市圏・水戸都市圏・宇都宮都市圏）と連携しつつ、高次都市機能の誘導を図る拠点を整備するとともに、地域の特長を活かした魅力ある都市づくりを進めることとしています。

桜川市周辺の都市圏



桜川市周辺の都市圏  
(桜川市田園都市づくりマスタープラン)



#### (4) 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）

本市の持つ景観的な資源と現況の把握し、桜川市景観まちづくり条例を踏まえた、景観まちづくりの基本的な考え方や方向性を示しています。基本となる景観の目標像として、「桜源郷～平安に満ちた環境づくりと桜川らしい美しさの創造～」を掲げています。桜源郷とは、「美しい自然とさとやまちが織りなす風景」と「人の営み」が重なり合う姿を指しています。

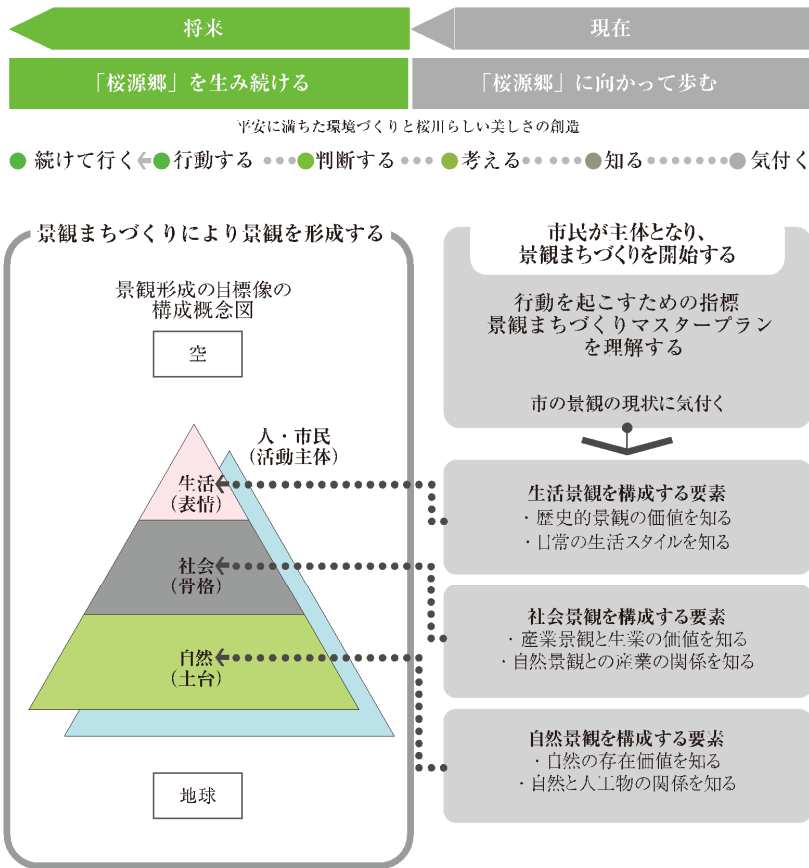
景観まちづくりによる景観形成の概念図において、下から自然・社会・生活という順番で組みあがり、それぞれの構成要素において、景観形成の方向性や市民に必要な見識等の考え方を示しています。景観形成の方向性は、生活景観では「歴史・文化などの伝統が息づく風景を生み出す」、社会的景観では「日々の生業が見える豊かな風景を生み出す」、自然景観では「美しい自然が映る風景を守る」として



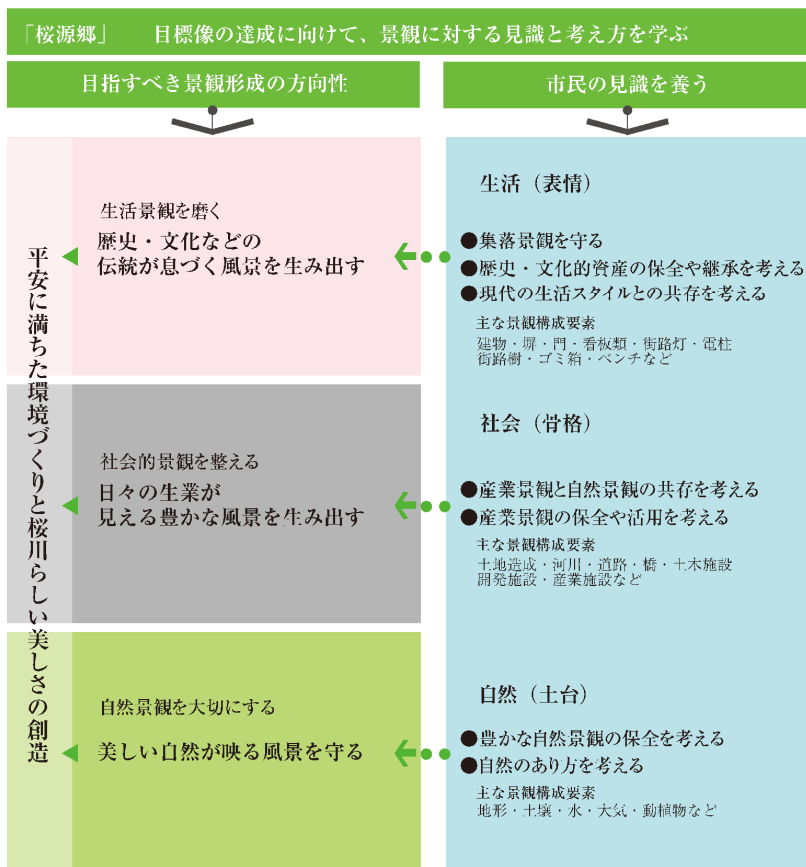
基本となる景観の目標像

基本となる景観の目標像  
(桜川市景観まちづくりマスタープラン)





計画の構図



景観形成の考え方

(桜川市景観まちづくりマスタープラン)

## (5) 第2次桜川市立小中学校適正配置基本計画（令和元年5月策定）

少子化が進む中、児童生徒の人間関係の固定化や多様な価値観とのふれあいの減少、学級数の減少に伴う教育上または学校運営上の様々な課題があります。教育環境を整えるため、小中学校の適正配置に向けた方策が示され、学校の統合が進められている状況です。

また、統合により通学区域が広域化するため、スクールバス等での通学支援のほか、小学校高学年の自転車通学が検討されています。

### ●小学校

岩瀬小学校を除いたすべての小学校が、現在においても将来的にも適正規模である12学級（1学年2学級）を下回るものと推測される。そこで、適正規模を確保するため、2028年度までに現在の9校から3校への統合を目指す。

### ●中学校

中学校においては、現在4校とも適正規模を満たしているが、将来的には適正規模である6学級（1学年2学級）を満たせない可能性が高い。そこで、適正規模を確保するため、2028年度までに現在の4校から2校への統合を目指す。

## (6) 桜川筑西 IC 周辺都市整備構想（平成21年3月策定）

北関東自動車道の整備が進み、桜川筑西 IC が開設され、本市への交通アクセスや交流が可能な圏域が拡大することに対応し、本市にヒトやモノを呼び込む施策と、呼び込んだヒトやモノを地域に循環させ、地域の活性化を図る施策を展開するための方向性が示されています。

### ①既存資源や産業の活用による交流人口の誘導

◆交流人口を呼び込む農業の活用

◆特産品開発等による地場産品の活用・振興策の検討

◆既存の観光資源やイベントの整備・充実

- ・桜川のサクラ・真壁の町並みなどの既存観光資源の充実
- ・観光案内板・サインの整備
- ・磯部桜まつり・大和石まつり・真壁のひなまつり等の祭事・イベントの充実
- ・既存観光資源や観光イベントのPR・情報発信の検討・充実
- ・市内資源のネットワーク化

◆自転車による観光の検討

- ・つくばりんりんロードや真壁の町並みをはじめとして、市内を散策するためのレンタルサイクルの導入・実施の検討
- ・つくばりんりんロード周辺情報を発信する案内板の設置検討
- ・つくばりんりんロードと連携した市内サイクリングロードの整備検討

### ②新たな交流機能の導入検討

◆地域の魅力を伝える地域情報発信や交流等の新たな機能・施設の導入検討

### ③広域との連携の検討

◆周辺観光地や広域交通基盤との産業や観光面における連携の検討

- ・笠間・益子・つくばなど、周辺観光地との連携の検討(広域周遊ルートの構築等)
- ・広域交通ネットワークやIC活用まちづくり施策による定住人口の拡大の検討

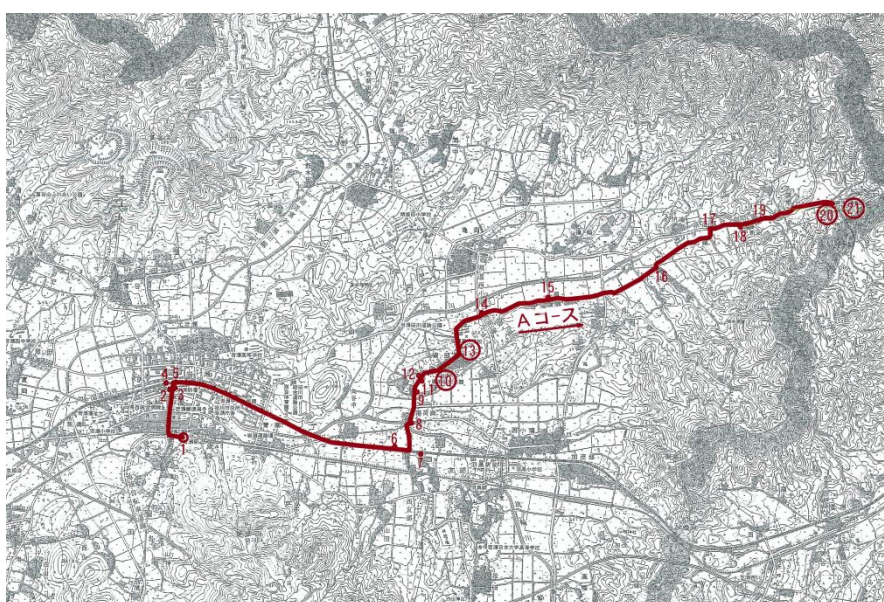
## (7) 桜川市地域防災計画（令和2年6月策定）

地震など災害時における通信が困難な場合は、自転車等を使用して被害状況を把握し、避難所と災害対策本部との連携を図ることとなっています。

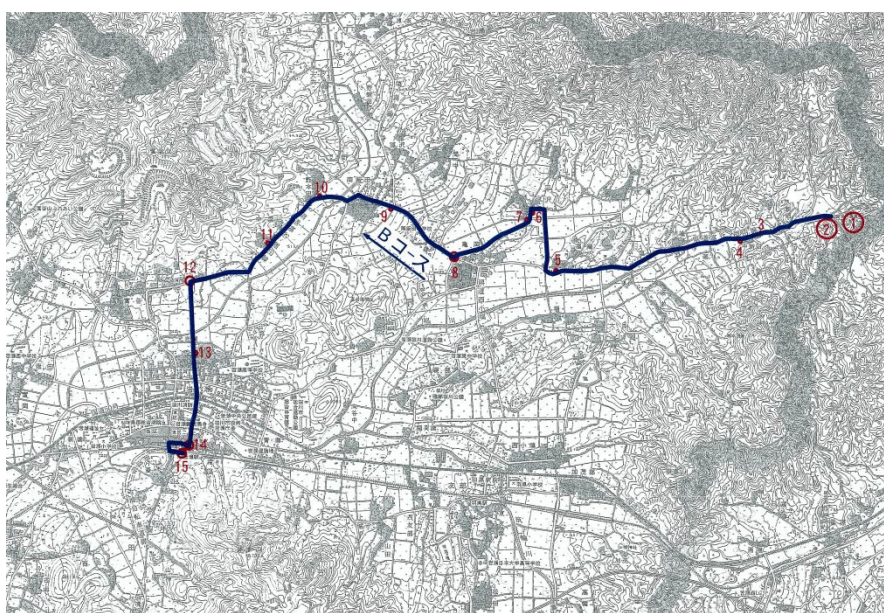
## (8) 鏡ヶ池公園基本計画（平成30年3月策定）

桜川の水源地である鏡ヶ池について、親水公園として整備し、市内外から人を呼び込むため必要な公園の機能について検討するとともに基本計画として整理しています。鏡ヶ池上は山に囲われおり、公園整備が困難であるため、鏡ヶ池下の周辺での公園整備を検討しています。

計画において、「つくば霞ヶ浦りんりんロード」や岩瀬駅からのサイクリストを鏡ヶ池まで誘導し、サイクリングロードの拠点としての整備を検討しており、コース設定をしています。



A コース ※地点写真追加予定



B コース ※地点写真追加予定



## (9) 第2次自転車活用推進計画（令和3年5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、国民の健康増進等などの課題に対応するため、自転車の活用を推進しています。

2017年5月に自転車活用推進法が施行後、同法に基づく自転車活用推進計画が2018年6月に閣議決定され、当初の計画期間が2020年度で終了しました。国は、第2次自転車活用推進計画を2021年5月に閣議決定しています。

第2次自転車活用推進計画では、前計画から下記の実施を更に強化することとしています。

- 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

計画の構成は、4つの目標は前計画を踏襲しつつ、新たな施策として、「多様な自転車の開発・普及」や「損害賠償責任保険等への加入促進」を追加しています。

- 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

## (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、自転車活用による安全安心な都市環境や県民の健康増進、観光地域づくりを課題としています。

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、市町村や民間企業等、様々な主体が一体となって、それぞれ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ます。

県は、自転車の活用推進に関する以下の4つの目標を掲げています。

- 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・安心な社会の実現
- 目標 4 自転車を活用した県民の健康増進

自転車ネットワークとして、本市内では岩瀬駅を起点とした国道 50 号線沿道等が指定されており、矢羽根や道路標識の設置が進んでいます。



広域のサイクリングを対象とした自転車ネットワーク  
（いばらき自転車活用推進計画（茨城県））

また、筑波山の峠道は自転車でヒルクライムが楽しめる人気スポットとなっていることから、県では、筑波山周辺の峠等において、チャレンジコースを設定し、パンフレット等で紹介するとともに、起終点案内やカーブ案内などの標識設置のほか、路面の修繕などを進め、サイクリング環境の向上に努めています。

本市内では、県の自転車ネットワークとなっている県道150号が真壁湯袋チャレンジと示されているほか、県道7号が真壁上曾チャレンジ、検討218号が真壁一本杉チャレンジとして峠道パンフレットに掲載されています。



筑波山エリアのチャレンジコース  
(峠道パンフレット(茨城県))



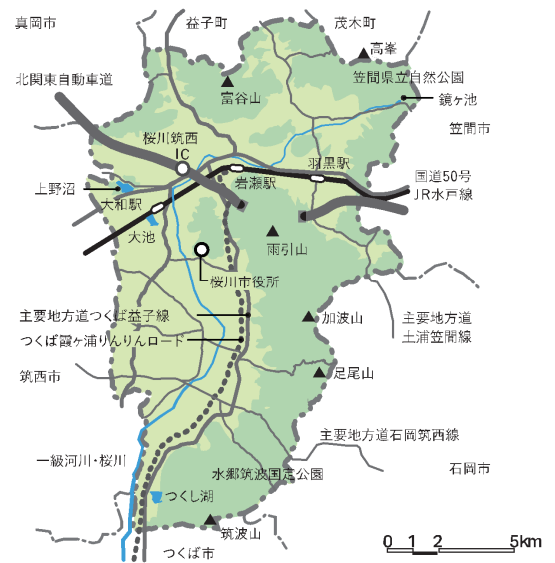
## 2章 自転車利用環境の現状・課題

### 1. 本市の現状

#### (1) 本市の位置・地勢

本市は、茨城県西地域に位置し、東京から約 70 から 80km、水戸から約 34km、宇都宮から約 31 kmの距離にあります。

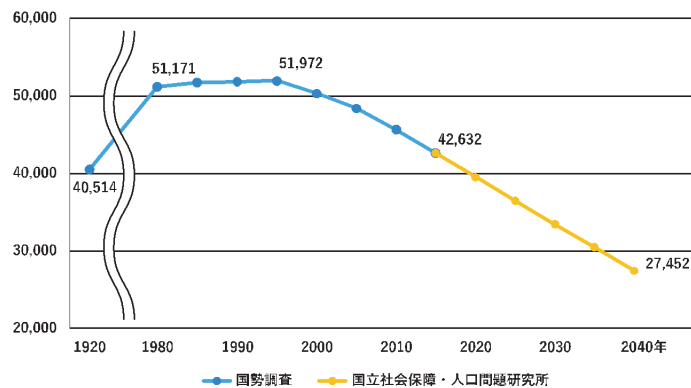
市北部の高峯・富谷山、市東部の雨引山・加波山・足尾山から市南部の筑波山に連なる山々に囲まれています。また、市中央部には南北に桜川が流れ、その沿岸を中心に水田、畑等の農地が広がり、幹線道路沿道に市街地や大規模な集落が形成されています。



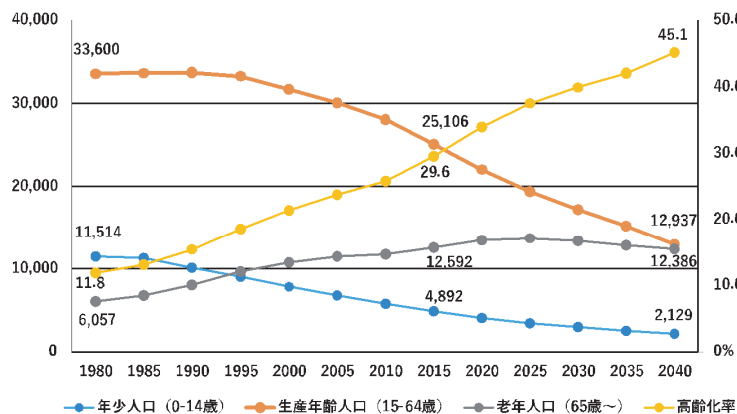
桜川市の地勢  
(桜川市田園都市づくりマスタープラン)

#### (2) 人口・世帯数等

令和 2 年に行われた国勢調査によると、本市の総人口は 39,122 人です。人口は、1995 (平成 7) 年以降は減少傾向にあり、年少人口は 1995 (平成 7) 年には老年人口を下回りました。



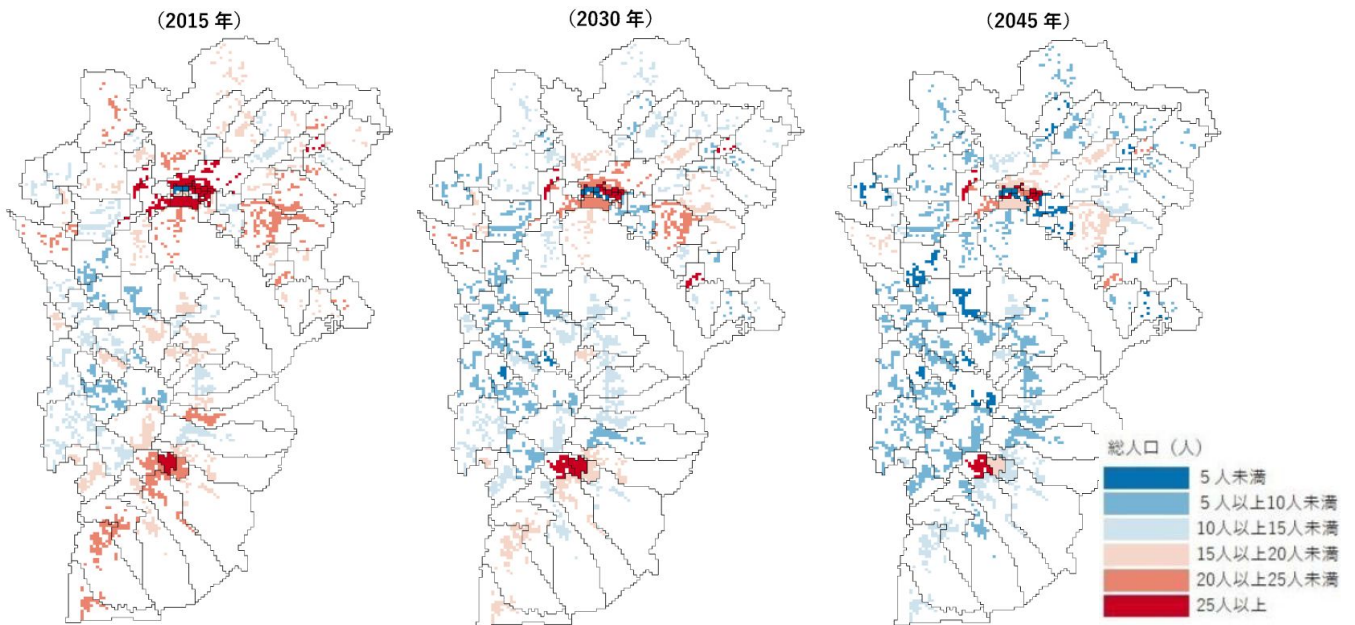
人口の推移と将来推計



年齢 3 区分別人口及び高齢化率の推移と将来推計

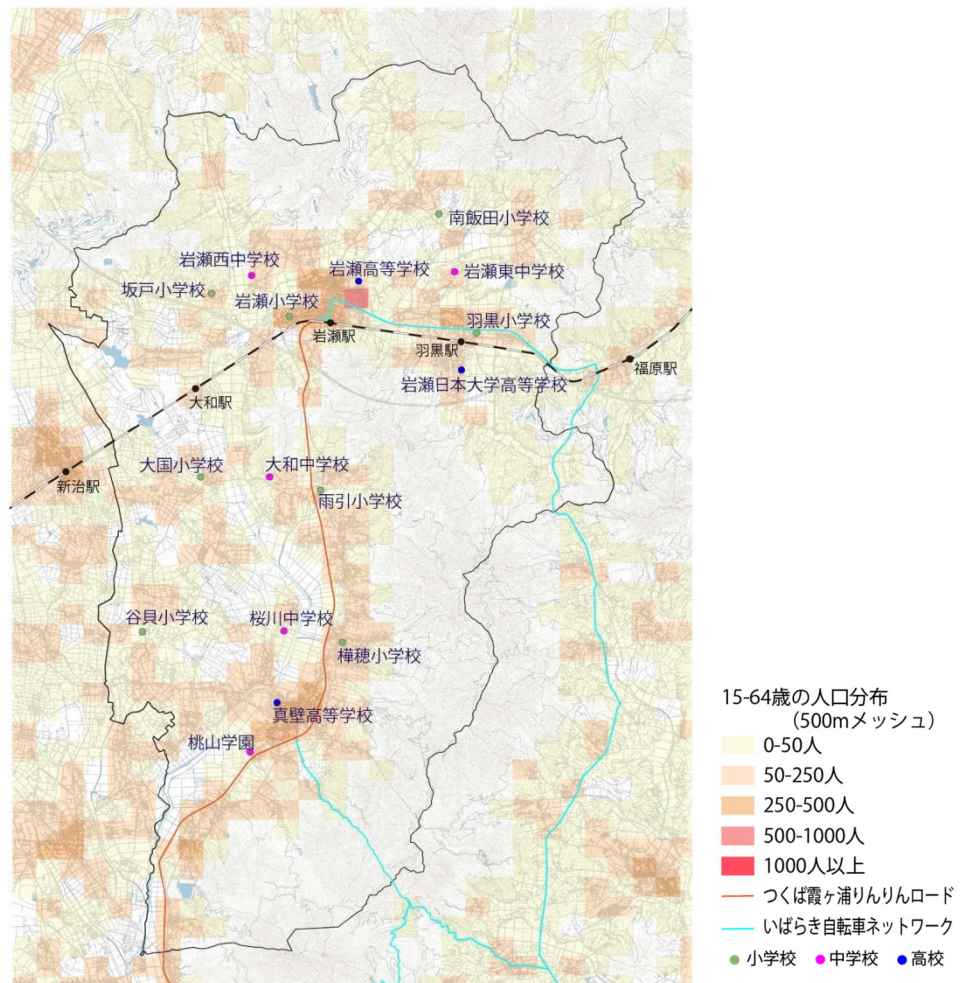
(桜川市第 2 次総合計画)

市内人口は、2045年には岩瀬市街地と真壁市街地のみ高い人口密度を保つと予測されています。



100mの細分メッシュ単位の将来人口予測データ  
(桜川市人口ビジョン)

平成27年国勢調査による生産年齢層の人口は、岩瀬駅周辺や真壁市街地に分布が多くなっています。



生産年齢層の人口分布と学校  
(H27 国勢調査・国土数値情報)



### (3) 生活行動

令和2年国勢調査より、通勤・通学における近隣市町への移動をみると、通勤・通学ともに市内が一番多くなっています。流出数と流入数を比較すると、流出数が流入数を上回っています。

通勤・通学ともに、筑西市への移動が最も多くなっています。

<通勤・通学の動向>

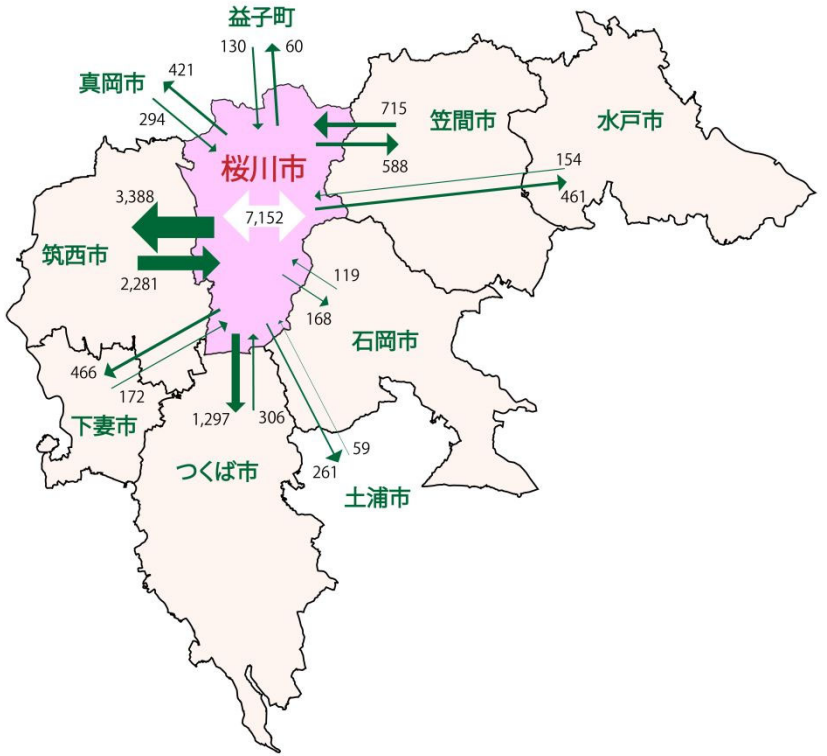
流入

(単位：人)

	全体	通勤	通学
茨城県	12,397	11,349	1,048
桜川市	7,622	7,152	470
水戸市	174	154	20
土浦市	66	59	7
石岡市	149	119	30
結城市	206	126	80
下妻市	212	172	40
笠間市	765	715	50
つくば市	317	306	11
筑西市	2,551	2,281	270
その他	335	265	70
栃木県	738	612	126
真岡市	383	294	89
益子町	148	130	18
その他	207	188	19

通勤

(単位：人)



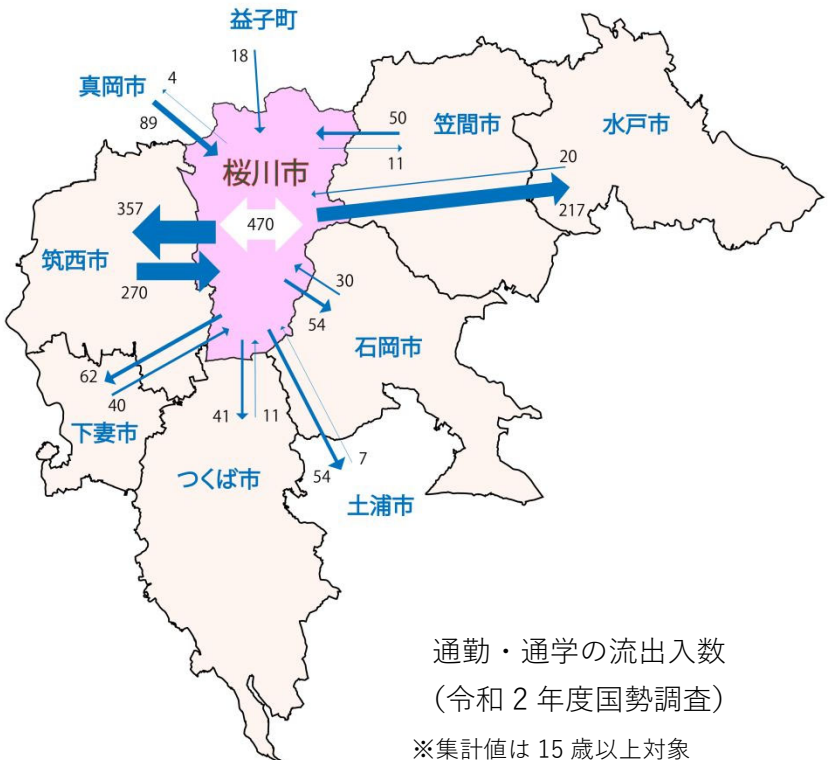
流出

(単位：人)

	全体	通勤	通学
茨城県	15,896	14,572	1,324
桜川市	7,622	7,152	470
水戸市	678	461	217
土浦市	315	261	54
石岡市	222	168	54
結城市	267	227	40
下妻市	528	466	62
笠間市	599	588	11
つくば市	1,338	1,297	41
筑西市	3,745	3,388	357
その他	582	564	18
栃木県	1,047	965	82
真岡市	425	421	4
益子町	60	60	0
その他	562	484	78

通学

(単位：人)



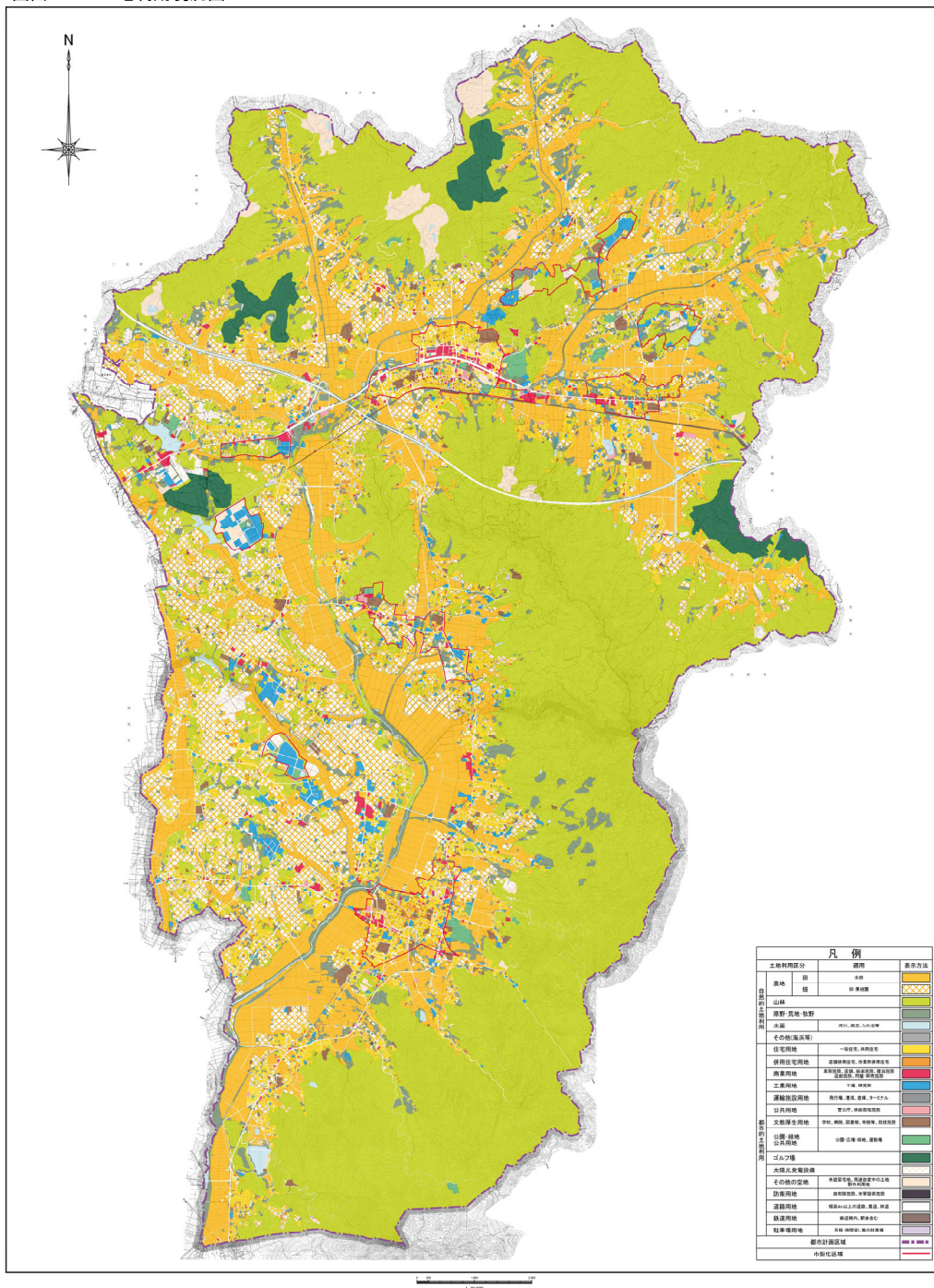
通勤・通学の流出入数  
(令和2年度国勢調査)

※集計値は15歳以上対象

## (4) 土地利用

平成 29 年度都市計画基礎調査によると、市内土地利用の割合は、山林が 44.3%、農地(田)が 18.1%、農地(畑) 12.3%、住宅用地が 6.4%、工業用地が 1.5%、商業用地が 0.7%となっています。

図面4-2-1 土地利用現況図



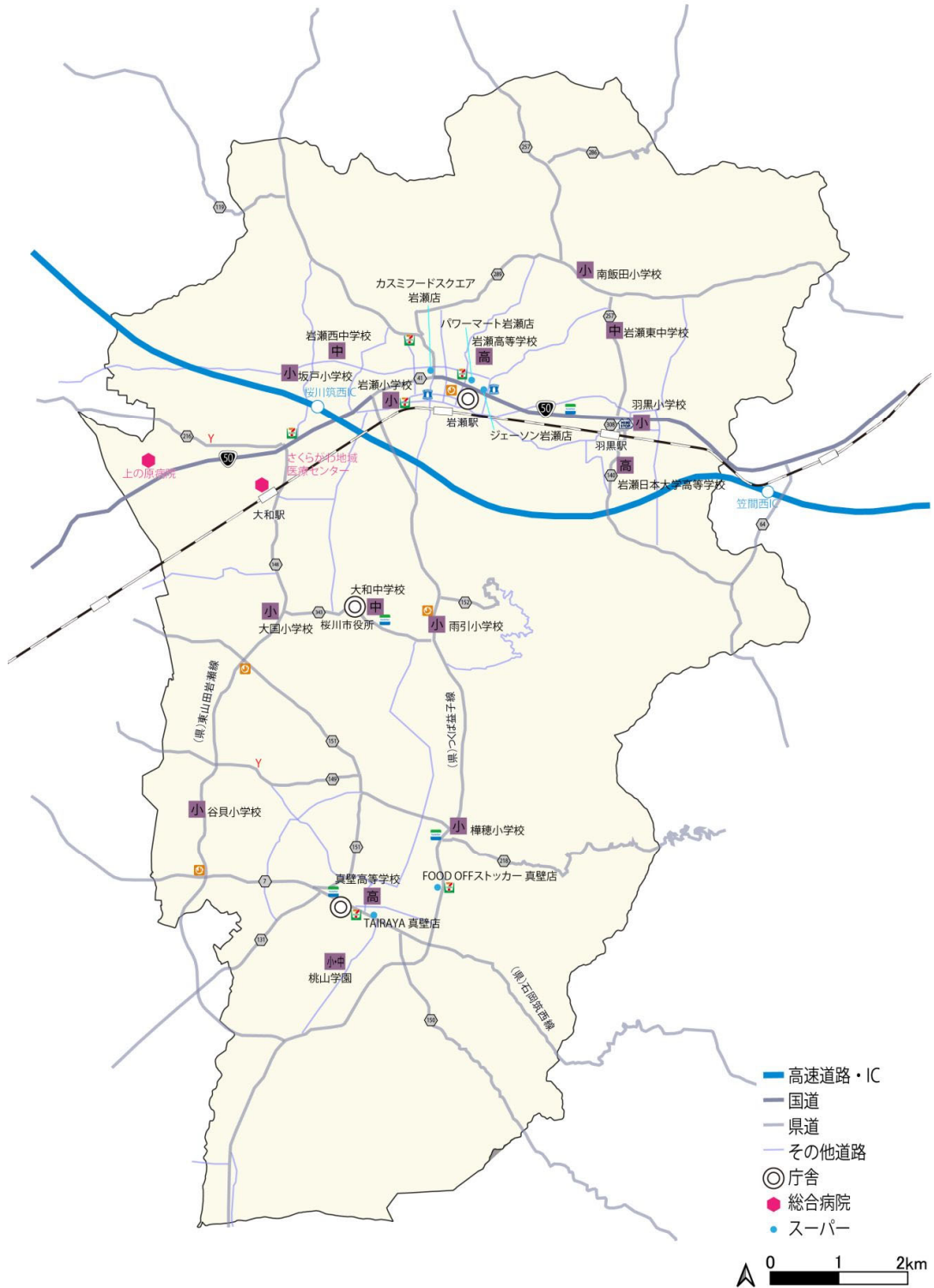
1

土地利用現況  
(平成 29 年都市計画基礎調査)

0

## (5) 道路・交通

主な道路網は、北関東自動車道及び国道 50 号が市北部を東西に横断しており、主要地方道つくば益子線や主要地方道石岡筑西線、一般県道東山田岩瀬線やその他市道等の道路によって構成されています。

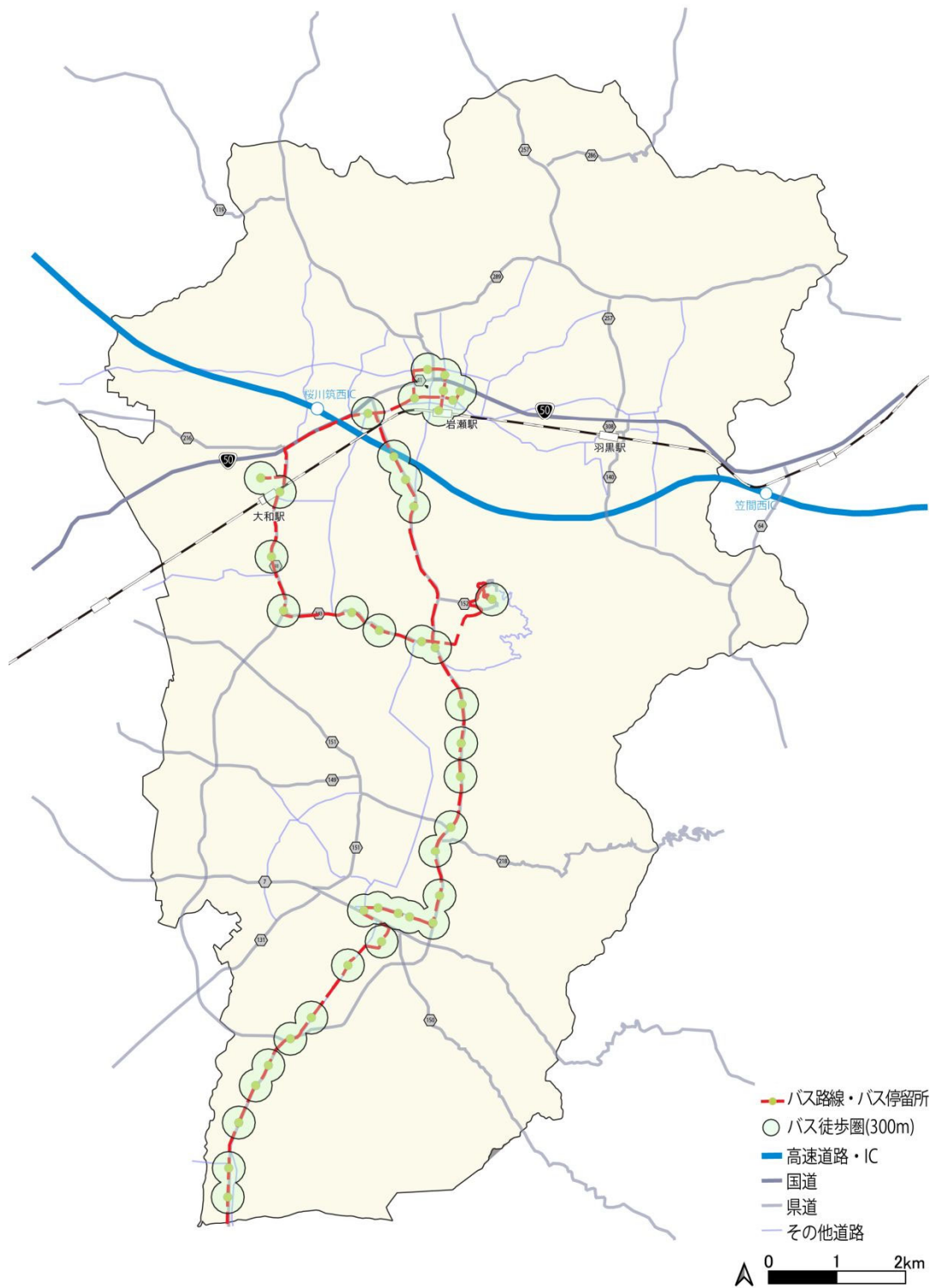


道路状況



公共交通については、鉄道は JR 水戸線が国道 50 号に平行して走り羽黒駅・岩瀬駅・大和駅の3駅が設置されています。

路線バスは桜川市バス「ヤマザクラ GO」が運行しており、運行ルートは主要地方道つくば益子線沿線、主要地方道石岡筑西線沿線等となっています。



公共交通の状況

## (6) 観光

国の名勝「桜川」と天然記念物「桜川のサクラ」や、雨引山楽法寺（雨引観音）、真壁市街地の歴史的な街並み等をはじめとして観光・交流資源に恵まれています。

ヤマザクラや紅葉など四季とともに移ろい、日々変化する里山の風景が特徴的です。



観光施設





高峯の山桜

高峯はヤマザクラ群生地として有名で、春の開花期には多くの観光客が花見に訪れています。

平沢林道に展望台があり、筑波山や加波山を背景に田園風景や桜の里山を一望することができます。



重要伝統的建造物群保存地区

桜川市真壁町真壁を中心とする地域には、102棟の登録有形文化財をはじめとする数多くの伝統的な建物が存在します。このうち約17.6haが国の重要伝統的建造物群保存地区になっています（平成22年6月国選定）。



市内の景観（富谷山からの景色）

市内の景観は豊かな田園風景と筑波山などの山々が共存しています。



真壁祇園祭



桜川の桜まつり

市内ではまつり等の催しが古くから行われており、「真壁祇園祭」は400年の歴史を持つお祭りです。現在は、国の無形民俗文化財に選択されています。

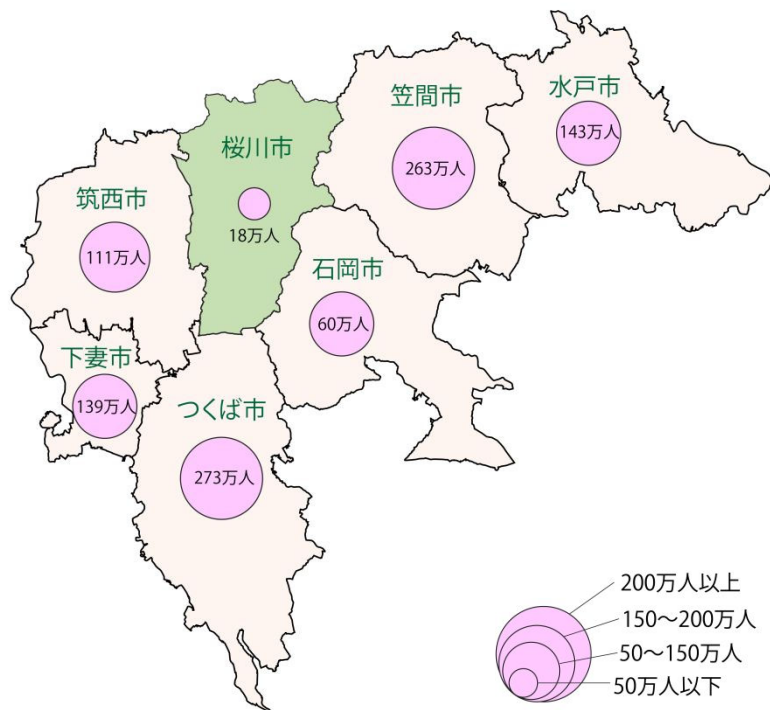
また、桜の咲いている時期に「桜川の桜まつり」と題し、桜の名所である櫻川磯部稲村神社、磯部櫻川公園、高峯のヤマザクラ、雨引観音を中心に桜ガイドを実施しています。

令和2年の観光入込客数をみると、本市は約 18 万人となっています。隣接する、つくば市は約 273 万人、笠間市約 263 万人、筑西市約 111 万人、石岡市約 60 万人となっています。

< 近隣市町村の観光入込客数 >

(単位：人)

市町村名	入込客数(延べ人数)
水戸市	1,426,000
石岡市	599,800
笠間市	2,626,400
つくば市	2,728,700
筑西市	1,114,600
桜川市	180,600
下妻市	1,388,700



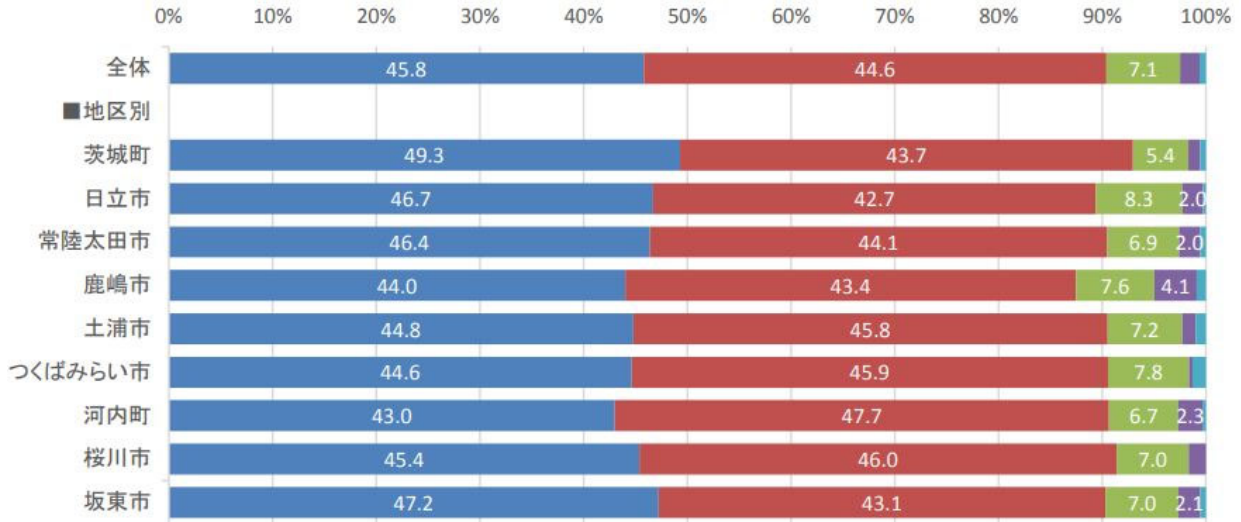
近隣市町村の観光入込客数  
(令和2年観光客動態調査報告(茨城県))

## (7) 健康

### ①健康意識

平成 27 年度県民健康実態調査によると、健康への関心は県平均と同様の約 46%であり、他市町と比べても大きく変わりません。

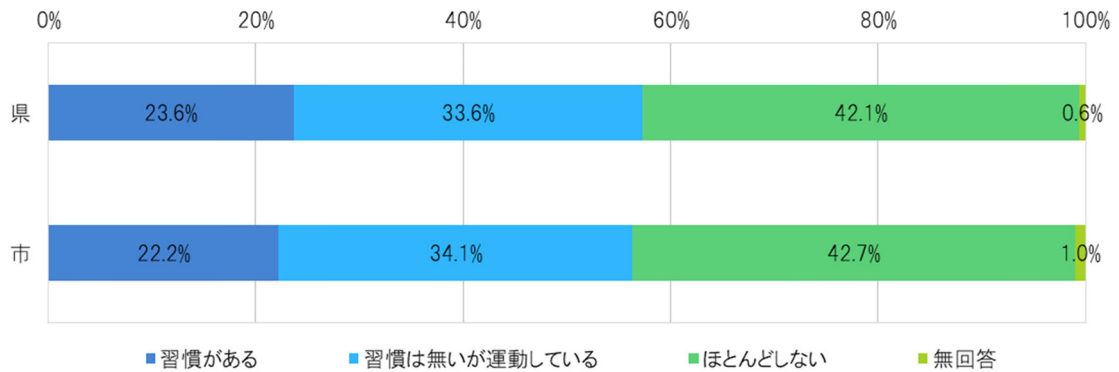
<自分の健康に関心を持っているか>



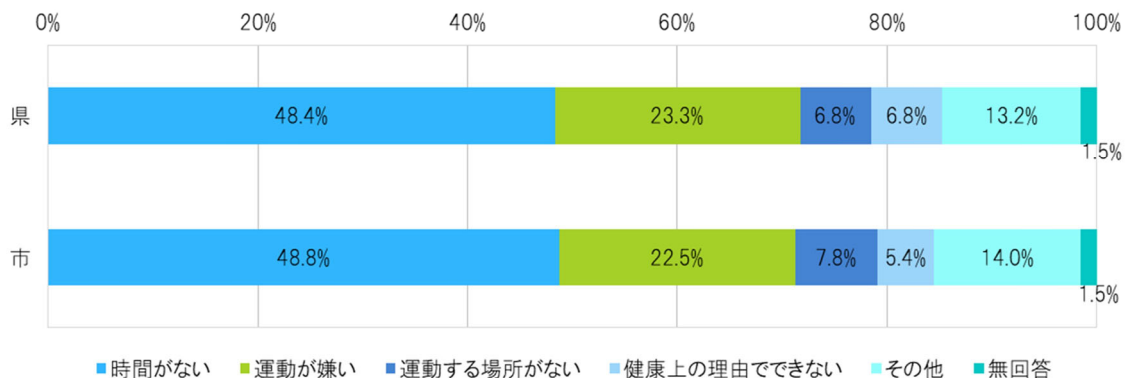
### ②運動習慣

平成 27 年度県民健康実態調査によると、運動習慣がある割合は県平均より約 1%低く、運動しない理由として、「時間がない」・「運動が嫌い」に続き、「運動する場所がない」割合が約 8%となっています。

<自分の健康に関心を持っているか>



<運動しない理由>



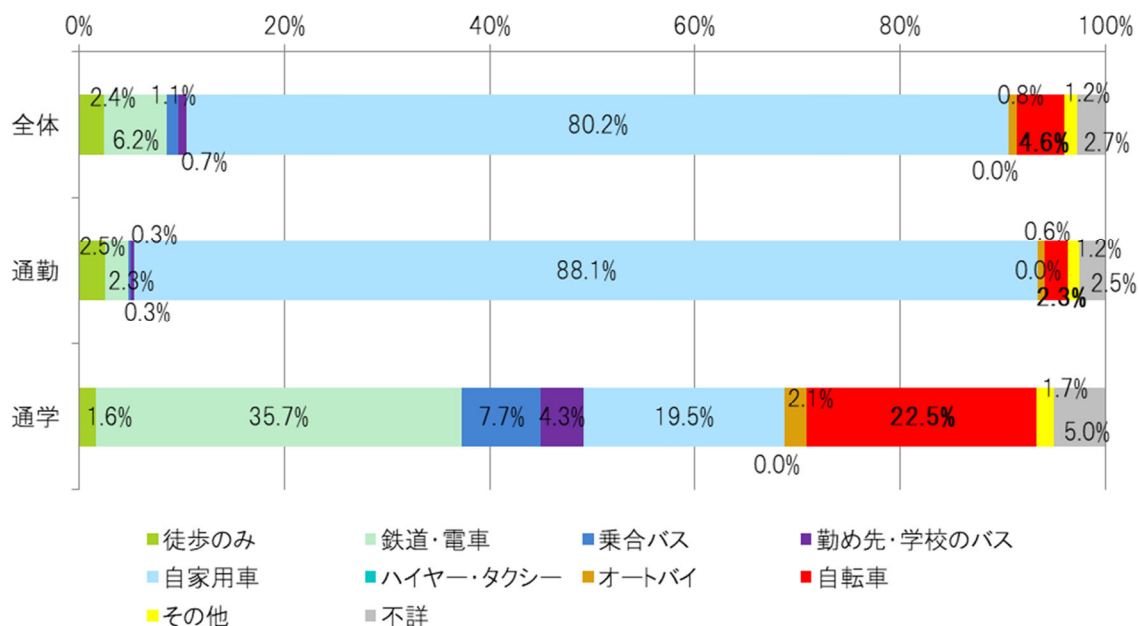
(平成 27 年度県民健康実態調査 (茨城県))



## 2. 本市を取り巻く自転車利用環境

### (1) 自転車の交通分担率

令和2年国勢調査における利用交通手段では、本市の自転車交通分担率は4.6%であり、自家用車の交通分担率が80.2%となっています。通勤における自転車の交通分担率は、2.3%と市全体と比べて低く、自家用車への依存が高くなっています。通学における自転車の交通率は、22.5%となっています。



(単位：人)

	徒歩のみ	鉄道・電車	乗合バス	勤め先・学校のバス	自家用車	ハイヤー・タクシー	オートバイ	自転車	その他	不詳	総数
全体	448	1,165	212	139	15,122	6	149	876	230	518	18,865
通勤	413	385	44	46	14,695	6	102	385	193	409	16,678
通学	35	780	168	93	427	0	47	491	37	109	2,187

通勤・通学別の交通分担率

(令和2年国勢調査)

## (2) 自転車に関連する施設等

### ① 自転車に関連する施設

岩瀬駅を市内北端として、市内を南北につくば霞ヶ浦りんりんロードが通っており、自転車専用道となっています。また、沿道には休憩所が3箇所設置されています。

岩瀬駅を起終点として、いばらきサイクルトレインが臨時的に運航しており、岩瀬駅は多くのサイクリストの拠点となっています。

#### つくば霞ヶ浦りんりんロード (<https://www.ringringroad.com/>)

つくば霞ヶ浦りんりんロードとは、旧筑波鉄道の廃線敷と霞ヶ浦を周回する湖岸道路を合わせた全長約180kmのサイクリングコースです。

日本を代表し、世界に誇りうるサイクリングルートを国内外へPRを図るために、一定の水準を満たすルート対象として「ナショナルサイクルルート」に指定する制度が制度化されました。そして第一弾の指定ルートとして、令和元年11月にナショナルサイクルルートに選ばれました。



(つくば霞ヶ浦りんりんロード HP)

#### いばらきサイクルトレイン (<https://www.jreast.co.jp/mito/ibarakicycletrain/>)

いばらきサイクルトレインとは、サイクリングイベントの開催に合わせて運行し、輪行袋を使用せずに自転車を乗車できる臨時列車です。

JR上野駅から岩瀬駅まで運行しており、「つくば霞ヶ浦りんりんロード」の起点から終点までの区間をカバーしています。



(JR 東日本 HP)

広域レンタサイクル (<https://www.ringringroad.com/>)

つくば霞ヶ浦りんりんロード推進協議会では広域レンタサイクル事業を実施しています。

本市では岩瀬駅の高砂旅館において、自転車の貸出と返却を行っています。広域レンタサイクル全体の利用台数のうち、約1割が本市で貸出・返却されており、土浦市に次いで利用が多くなっています。

施設名	所在地	貸出		返却	
		貸出台数	割合	返却台数	割合
①岩瀬駅前 高砂旅館	桜川市	266	11.3%	197	8.4%
②つくば総合インフォメーションセンター	つくば市	92	3.9%	108	4.6%
③りんりんスクエア土浦	土浦市	323	13.7%	460	19.6%
④土浦まちかど蔵「大徳」	土浦市	106	4.5%	74	3.1%
⑤りんりんポート土浦	土浦市	1,241	52.8%	1191	50.7%
⑥予科練平和記念館	阿見町	2	0.1%	3	0.1%
⑦烹旅館 いづみ荘	石岡市	80	3.4%	57	2.4%
⑧かすみがうら市交流センター	かすみがうら市	60	2.6%	72	3.1%
⑨霞ヶ浦ふれあいランド虹の塔	行方市	56	2.4%	68	2.9%
⑩水郷潮来観光協会(駅案内所)	潮来市	85	3.6%	79	3.4%
⑪鹿島セントラルホテル	神栖市	39	1.7%	41	1.7%
計		2,350	100.0%	2,350	100.0%

※休業期間 8月6日～9月30日

令和3年度広域レンタサイクルの利用状況

(茨城県資料より作成)

②公共施設の駐輪場

市営駐輪場は、岩瀬駅や大和駅、羽黒駅に設置されています。それぞれの駐輪場では150～300台の自転車が収容でき、通学時の中学生や高校生に多く利用されています。

そのほか、桜川市総合運動公園などの公共施設にも駐輪場が設置されています。

岩瀬駅自転車置場  
(収容台数 202 台)



大和駅自転車置場  
(収容台数 150 台)



羽黒駅自転車置場  
(収容台数 260 台)



### ③ サイクルサポートステーション

茨城県では安全・快適なサイクリングのため、駐輪ラックの設置や工具の貸出等を提供するサイクルサポートステーションを指定しており、本市内ではコンビニや飲食店等 45 店が登録施設となっています。

また、本市においてもりりんロードの利活用の一環として、桜川市サイクルサポートステーションの登録を募集しており、現在、市内6店が登録されています。登録店には、サイクルラックやステッカー空気入れ、自転車用工具を貸出し、観光消費の増加や地域の活性化を図っています。



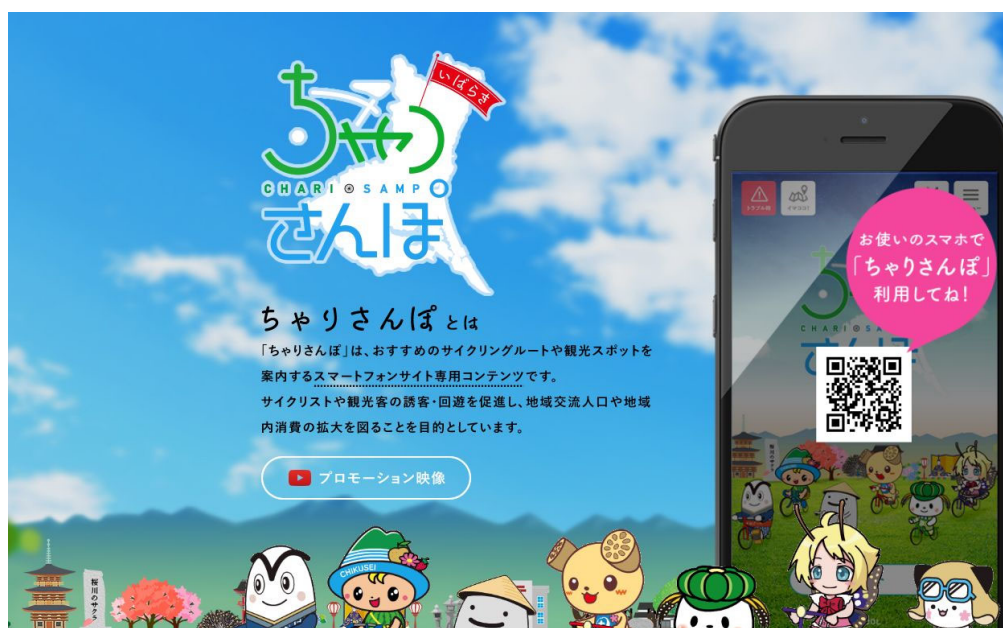
ステッカーデザイン

(桜川市 HP)

#### ④自転車に関する情報発信等

##### ○ちやりさんぽ いばらき

本市では、結城市・筑西市・土浦市と連携し、ポータルサイト「ちやりさんぽ」を運営しており、4市の周遊コースやおすすめのサイクリングルート、観光スポットを紹介しています。



ちやりさんぽ

(ちやりさんぽ HP)

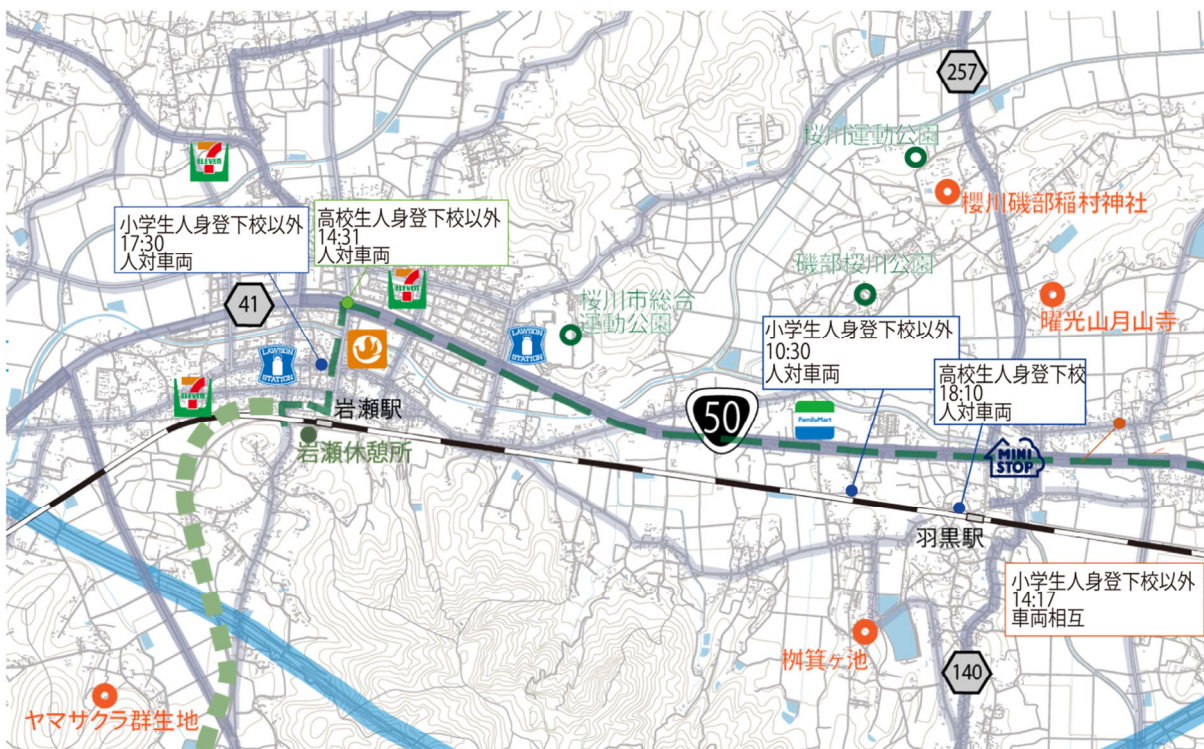


### (3) 交通安全

#### ① 自転車関連事故発生状況等

本市の自転車事故は、過去5年間で24件となっています。

令和1年度以降の学生が関わる事故の分布をみると、岩瀬駅や羽黒駅周辺において小学生・高校生の事故が発生しています。

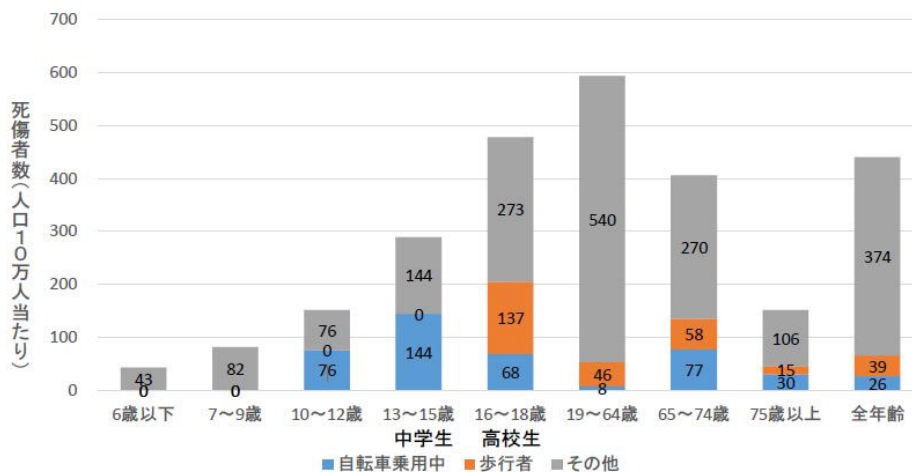


学生が関わる交通事故の分布(岩瀬市街地周辺)

(交通事故発生マップ(茨城県))

(参考) 10万人当たりの事故による死傷者数

人口10万人当たりでみると、10～15歳は、自転車乗用中の事故が死傷者数の半数にのぼっています。また、高校生や65～74歳は、自転車乗用中の事故が70人前後になっています。



桜川市の人口10万人当たり年齢層別・状態別死傷者数

(交通事故総合分析センター)



桜川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  
(交通事故総合分析センター)

<茨城県桜川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	0	1	2	1	2	4	2	12
歩行者	0	0	0	0	2	12	3	1	18
その他	1	1	1	2	4	141	14	7	171

<茨城県桜川市の人口(H22)>

	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
人口	2,352	1,225	1,321	1,385	1,465	26,124	5,178	6,610	45,673

※人口のうち、全年齢には年齢不詳を含む

## ②自転車の盗難状況と犯罪率

令和3年における本市の自転車盗難は7件であり、前年に比べて2件増加しています。犯罪率順位で見ると、県内では44市町村中のワースト36位であり、犯罪率は低い傾向にあります。

	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(%)		
桜川市	7	2	40	0.181	36

※1 人口は、「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

※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

令和3年自転車の盗難状況と犯罪率

(茨城県警察)

## (4) 本市と隣接する市町村の自転車に関する取組状況

### ●茨城県土浦市

平成28年11月の「つくば霞ヶ浦りんりんロード」の開通を契機に、「土浦駅東ロサイクルステーション」やレンタサイクルのほか、ロッカーやシャワー等が設置されている「プレイアトレ土浦・りんりんスクエア土浦」、市内周遊の拠点施設となる「りんりんポート土浦」が開業するなど、自転車環境の整備が進んでいます。交通安全教室等の市民向けのソフト施策も実施し、市民の自転車利用を促進しています。



プレイアトレ土浦・りんりんスクエア土浦



りんりんポート土浦

(土浦市自転車のまちづくり構想)

### ●茨城県つくば市

つくば市自転車安全利用促進計画を策定し、環境にやさしく、健康づくりにつながる自転車の安全利用及びつくば市に適した自転車走行環境ネットワークの形成を図っています。取組として、シェアサイクル実証実験事業や自動組立スペースの確保、筑波山口やつくば駅前でのレンタサイクル、また児童等のヘルメット購入補助事業など広く展開しています。





### ●茨城県筑西市

コミュニティサイクルを実施しており、市内に 7 箇所のステーション（駐輪場）を設置しています。利用者はどのステーションでも自由に自転車を借り、返却することが可能です。



(筑西市 HP)

### ●茨城県笠間市

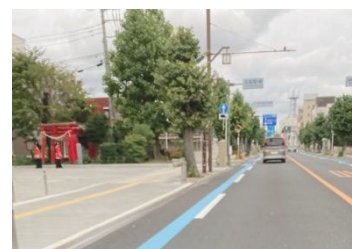
自転車活用推進計画を策定し、「教育」・「環境整備」・「ツーリズム」の 3 つの観点から様々な取組を進めています。近年整備された道の駅などでは、シェアサイクルも設置しています。



道の駅かさまの様子

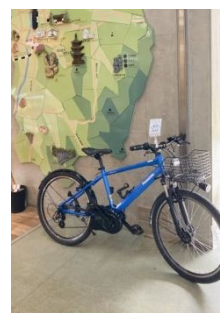
### ●栃木県真岡市

本市に隣接する栃木県真岡市においても自転車の活用が推進されており、本市から真岡市に至る県道 119 号真岡岩瀬線は、本市との連携路線として自転車ネットワークに位置付けられています。



### ●栃木県益子町

益子町観光協会では、益子駅においてレンタサイクルを行っています。また、サイクリングを楽しめるよう、ましこポタリングマップも作成し、SL と合わせたコースなどを紹介しています。



益子町観光協会

### 3. 自転車利用実態と環境整備に関する要望調査

#### (1) 目的

「桜川市自転車活用推進計画」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、本市住民へのアンケート調査とサイクリストへのヒアリングを実施しました。住民アンケート調査においては、居住地域別の特性についても把握しました。

#### (2) 調査対象・方法

各調査の対象と方法は以下のとおりです。

調査名	調査対象	配布数	回収数	調査方法
① 住民アンケート調査	本市に住む高校生 生産年齢層 高齢者	2,000	663 (回収率 33.2%)	郵送配布・ 回収
② サイクリストヒアリング	市内におけるサイクリスト	—	73	直接ヒアリング

#### 住民アンケートの対象者の内訳

##### ① 住民アンケート調査(住民 2,000 名)

##### 【調査対象者】

高校生  
<15~18 歳>  
(600 名程度)

生産年齢層  
<19~64 歳>  
(800 名程度)

高齢者  
<65 歳~79 歳>  
(600 名程度)

※小学校区ごとに均等数になるよう配布

#### サイクリストヒアリングの実施概要

##### ② サイクリストヒアリング

【実施日】 令和4年 9月17日(土) 9:00~16:00

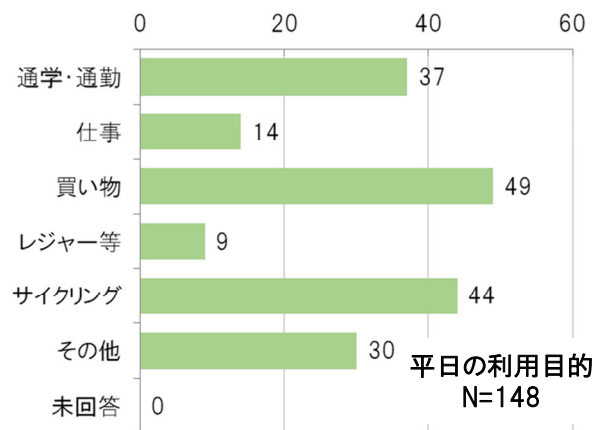
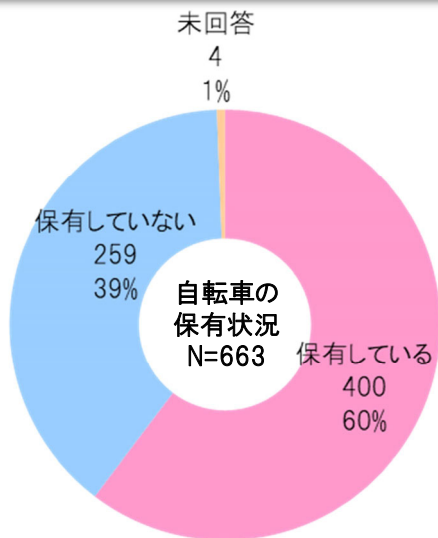
【実施場所】 岩瀬駅周辺および真壁市街地周辺(真壁休憩所やコンビニ)



### (3) 住民アンケート調査の結果

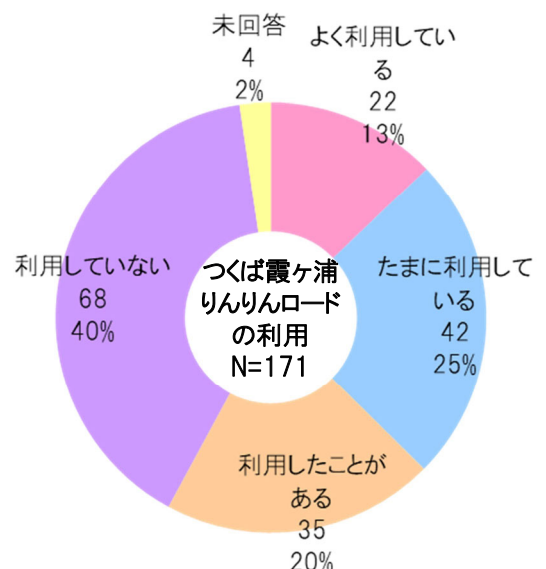
住民アンケート調査の結果概要は、以下のとおりです。

- ・自転車をほとんど利用しない人が60%を超えている一方で、自転車の保有率は60%である。
- ・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。
- ・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・大國・羽黒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。
- ・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。
- ・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。
- ・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。
- ・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。
- ・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。



#### 【地区別の特徴・要望等】

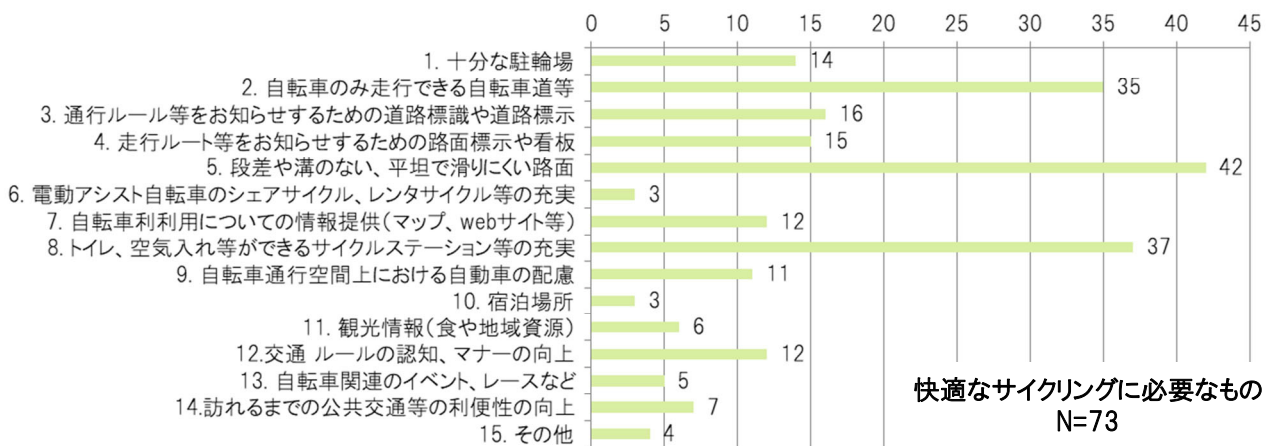
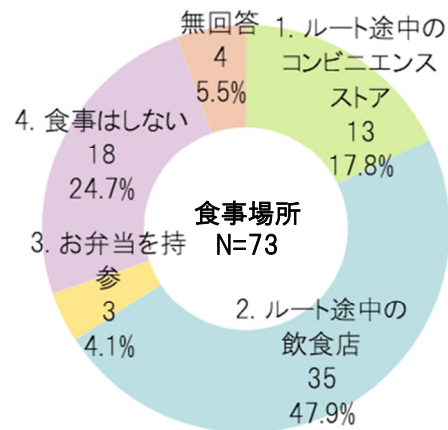
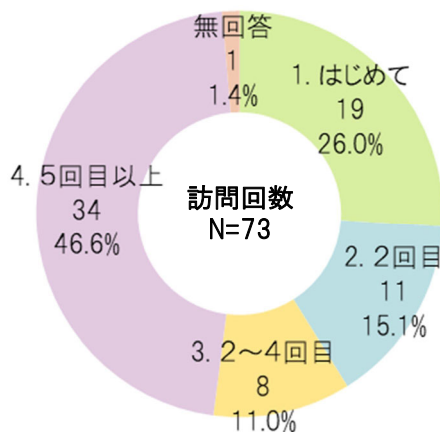
小学校区	特徴・要望等
岩瀬小	平日買い物利用が多く、道路環境に懸念がある。
坂戸小	休日サイクリング利用が多い。自動車の配慮を要望
南飯田小	道路環境に懸念がある
羽黒小	平日は買い物利用、休日はサイクリング利用が多い。車道や歩道の通行方法を知りたい人が多い。
旧猿田小	駐輪場の要望があり、車道や歩道の通行方法を知りたい人が多い。
旧真壁小	休日のサイクリング利用が多く、レンタサイクルも利用されている。路上駐車に懸念があり、自転車保険の加入方法や信号の見方のルールを知りたい人が多い。
旧紫尾小	休日のサイクリング利用が多い。
谷貝小	特になし
樺穂小	平日の買い物利用が多い。
雨引小	ルール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



#### (4) サイクリストヒアリング結果

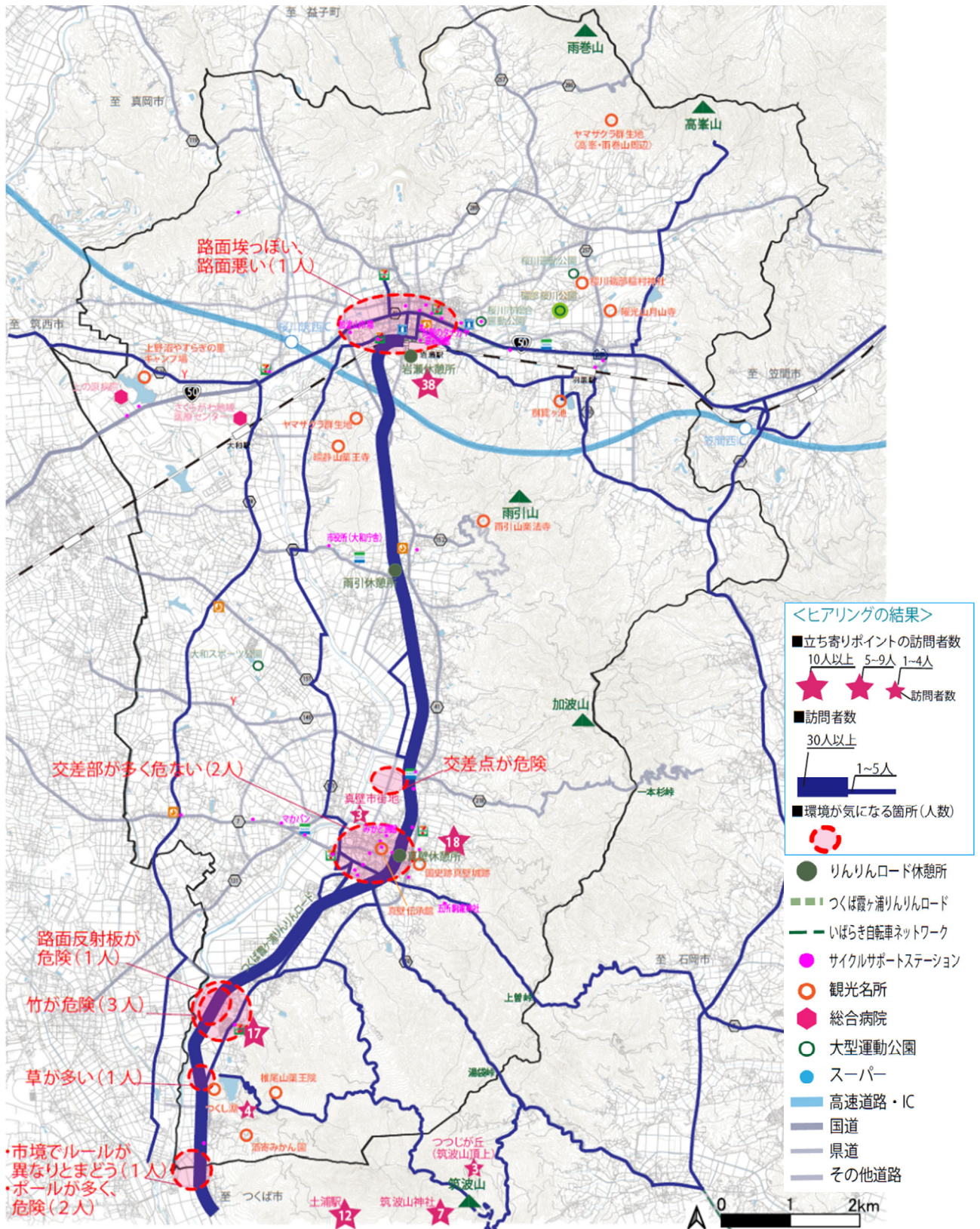
本市を訪れるサイクリストへのヒアリングの結果概要は、以下のとおりです。

- ・リピーターが多く2回目以上の方が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。
- ・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。
- ・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。
- ・サイクルサポートステーションは利用経験がある人が36%となっており、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。
- ・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複数ある。



※複数回答





ヒアリングの結果（通行ルート・危険箇所等）

## 4. 自転車利用環境に関わる課題

現状を踏まえ、「たのしむ」・「はしる」・「守る」の3つの観点から本市の自転車利用環境に関わる現状・課題を整理します。

### 【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す。また、市民の自転車の利用頻度も高くない状況です。そのため、自転車ネットワークをつくるとともに、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ます。
- ◆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ます。
- ◆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ます。

### 【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ます。
- ◆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す。
- ◆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ます。
- ◆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。公共公益施設等での駐輪場やラックの充実も求められています。
- ◆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ます。

### 【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上げていくことが求められます。
- ◆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%にとどまっています。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ります。
- ◆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ます。
- ◆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ます。



### 3章 自転車利用環境向上の方針・具体的な施策

#### 1. 基本的な考え方と目標

本計画において、自転車を優れた交通手段の一つとして、利用の促進を図ります。

日々の暮らしにおいては、自転車の交通利便性を高めることで利用者の安全性や健康増進を図るとともに、環境負荷の少ない移動手段としてSDGsに貢献していきます。

また、来訪者も多いりんりんロードを最大限活用し、自転車での市内周遊による地域振興やまちの魅力の向上を図ります。特に、本市の最上位計画である総合計画において重点的に取り組む「ヤマザクラ」による観光推進や美しい景観形成に寄与していきます。

そこで、本計画のテーマを「**自転車で行く りんりんロードと桜源郷**」とします。



基本的な考え方を踏まえ、本計画における3つの目標は以下のとおりです。

#### 目標1 市の魅力向上とレクリエーションの充実

ヤマザクラを含めた四季折々の風景や歴史的建造物等の地域資源に、自転車で立ち寄ってもらえるようなレクリエーション等の充実を図るとともに、地域資源の魅力を高めていく取組を推進します。

#### 目標2 りんりんロードを活用した快適な通行環境の整備

りんりんロードを核とした自転車ネットワークの充実と自転車拠点の強化を図り、安全・安心でわかりやすい自転車通行環境の整備を推進します。また、近隣市町等との広域連携も図ります。

#### 目標3 安全で身近な交通手段としての利用促進

交通手段としての位置づけをより高めていくため、自転車利用時におけるルールやマナーの啓発を進めるとともに、自転車とふれあう機会を創出します。また、公共交通との連携や災害時対策を含め、自転車利用の拡大を検討していきます。

## 2. 施策体系と施策内容

目標の実現に向けた施策は以下のとおりです。

### 自転車利用環境の課題

#### 「たのしむ」ための課題

- ・市民の自転車利用の促進
- ・自転車ネットワークの充実
- ・各種資源や周辺市町と連携した取組の充実と市内外への情報発信の推進
- ・自転車を活用した市民の健康増進
- ・市内立ち寄り先についての情報発信や充実

### 目標（案）

#### 目標 1 市の魅力向上と レクリエーション の充実

観光・景観・健康・  
レクリエーション

### 施策（案）

- ①サイクリングマップ作成による市内周遊の促進
- ②総合的な情報発信の強化
- ③四季折々の体験と連携したイベントの充実
- ④レンタサイクルの利活用
- ⑤サイクリングによる健康づくりの促進

#### 「はしりやすい」環境の課題

- ・市民の自転車利用の促進（再掲）
- ・広域連携も含めたりんりんロードの情報発信や周知
- ・自転車ネットワークの充実
- ・自転車拠点の強化
- ・安全・安心な自転車通行空間の整備

#### 目標 2

#### りんりんロードを 活用した快適な 通行環境の整備

空間形成・SDGs

- ⑥サイクル拠点の強化
- ⑦サイクリスト受け入れ環境の充実（サイン案内・駐車スペース等）
- ⑧広域連携や地域振興を見据えた自転車通行空間の整備推進
- ⑨地域住民と連携した維持管理の促進

#### 「まもる」ための課題

- ・市民の自転車利用の促進（再掲）
- ・自転車通学の安全性の維持・向上
- ・ヘルメット利用や保険加入の促進
- ・交通ルールの認知・交通マナーの向上
- ・公共交通（路線バスや電車）との連携強化
- ・災害時の移動手段の確保

#### 目標 3

#### 安全で身近な 交通手段としての 利用促進

交通安全・公共交通

- ⑩自転車通学の安全対策強化
- ⑪乗り方教室等の開催による自転車とのふれあい促進
- ⑫交通安全の周知強化
- ⑬自転車損害賠償責任保険等の加入促進
- ⑭公共交通との連携強化（シェアサイクルの検討含む）
- ⑮災害時における自転車の活用



目標の実現に向けた施策は以下のとおりです。今後、各施策の取組事業を設定するとともに、施策の指標を設定します。

## 目標1 市の魅力向上とレクリエーションの充実

### 施策① サイクリングマップ作成による市内周遊の促進

サイクリストから、観光や食事等を目的とて立ち寄りスポットや周遊ルートの情報提供が求められています。歴史的建造物や良好な景色を楽しめる場所など、市内の見どころ紹介を含めたサイクリングマップを検討し、市内交流人口の拡大や地域振興を図ります。



峠道パンフレット（茨城県）

### 施策② 総合的な情報発信の強化

市民のりんりんロード利用やサイクリストによる市内周遊の普及が進んでいない状況です。また、市内の観光客数は周辺市町等比べて少ない状況にあります。サイクリングマップ作成や現地での看板設置のほか、市やつくば霞ヶ浦りんりんロードのホームページ、SNS、イベント等を活用し、市内サイクリングの情報を広く周知するとともに、発信内容の統一にも配慮し、総合的な情報発信の強化を図ります。

### 施策③ 四季折々の体験と連携したイベントの充実

市内沿道は、筑波山等の山並みや沿道に広がる田園風景を楽しみながら通行できる空間が多くあります。さらなるサイクリングイベントや交流人口の拡大のため、地域住民等との連携を含め、ポタリングのイベント等四季折々の体験イベントを充実させ、自転車と地域資源の連携を図ります。



かすみがうらライドクエスト  
(かすみがうら未来づくりカンパニー)

### 施策④ レンタサイクルの利活用

現在、レンタサイクルは岩瀬駅前で開催しています。情報発信やPRにより、レンタサイクル利用の増加を図ります。また、現在レンタサイクル拠点は1箇所であり、利用者の多い時期には台数が不足する状況もあることから、より柔軟にレンタサイクルを利用できる環境づくりについても検討します。

### 施策⑤ サイクリングによる健康づくりの促進

県民健康実態調査によると、市民の健康意識は県全体と比較して低くない状況ではありますが、健康づくりに自転車が有用であることを啓発するとともに自転車を利用しやすい環境づくりを進め、市民の行動変容を促し、自転車による健康づくりを促進します。



健康ポイント事業（茨城県）

## 目標2 りんりんロードを活用した快適な通行環境の整備

### 施策⑥ サイクル拠点の強化

本市には、サイクリングの発着場所となる岩瀬駅やりんりんロードの各休憩所、サイクリング中の休憩や自転車の修理等に利用しやすいサイクルサポートステーション等のサイクル拠点ががあります。しかし、拠点の周知が不足しており、あまり利用されていない状況です。情報発信のほか、サイクル拠点を見える化する取組を推進します。



りんりんポート土浦（土浦市）

### 施策⑦ サイクリスト受け入れ環境の充実（サイン案内・駐車スペース等）

本市を訪れるサイクリストは、市内のりんりんロード休憩所等に自動車を駐車し、そこで自転車を組み立てて利用する方が多くいます。来訪者の多い休日には、駐車スペースが不足する事態も生じている状況です。より多くのサイクリストを市内に受け入れ地域振興を図るため、駐車や自転車を組み立てるスペースの確保を進めます。

また、自転車の出発地点から自転車ルートや市内観光に誘導するため、サイン案内等の充実を図ります。また、サイン案内等は、本市の自然景観に配慮したデザインを検討します。



りんりんロード

### 施策⑧ 広域連携や地域振興を見据えた自転車通行空間の整備推進

自転車ネットワーク計画に基づき、自動車や歩行者とすみ分けされるなど、安全に快適な自転車通行空間の整備を推進します。また、県や近隣市町においても自転車利用環境の向上に力を入れており、本市周辺の自転車ルート等との連続性に配慮するとともに、本市の地域振興につなげていきます。

### 施策⑨ 地域住民と連携した維持管理の促進

りんりんロード沿道などの自転車が通る道の維持管理において、地域住民と連携した取組を推進します。地域と協力することで、サイクリストの受け入れ環境の充実や市民の自転車利用の促進を図ります。

#### 市内の取組

#### [りんりんロードの除草活動]

りんりんロードやその沿道において、地区の環境保全組合や道路里親制度等を活用した団体が、ボランティア活動として除草を行っています。このような取組を通して、りんりんロードの通学路等としての安全面の確保や筑波山麓や田園風景による良好な景観の維持につながっています。



除草活動

（第2次桜川市環境基本計画（案））

### 目標3 安全で身近な交通手段としての利用促進

#### 施策⑩ 自転車通学の安全対策強化

本市では、中学生や高校生だけではなく、一部の地域では小学生も自転車で通学しています。義務教育学校が設立されるなど、小・中学校において統合が進む中、さらなる自転車通学のニーズが想定されることから、自転車通学路の安全対策の強化を図ります。

#### 施策⑪ 乗り方教室の開催等による自転車とのふれあい促進

市内の自転車に関連するイベントやレクリエーションは限られている状況です。子ども等が自転車にふれあい、安全・安心に自転車を利用できるよう、りんりんロードの活用や自転車の乗り方教室などの開催を検討し、自転車とのふれあい環境づくりを進めます。



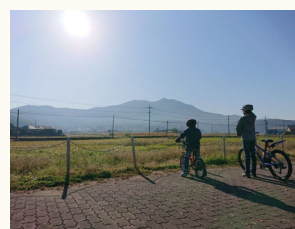
自転車乗り方教室（土浦市）

#### 市内の取組

##### [桜っ子チャレンジ サイクリングフェスタ]

令和元年に、つくば霞ヶ浦りんりんロードで桜っ子探検隊「桜っ子チャレンジ サイクリングフェスタ」を実施し、市内親子がりんりんロードを試走しました。

イベントでは、チェックポイントが設置され、それを探しながら走行し、チェックポイントでは酒寄みかん等の地元商品がもらえる等の楽しみが企画されました。また、コース中で良い風景等の写真を撮り、フォトコンテストも実施して盛り上がりました。



イベント実施の様子

#### 施策⑫ 交通安全の周知強化

自転車を安全・安心に利用するため、交通ルールの周知や交通マナーの向上、自動車ドライバーの自転車への配慮等が求められており、市民においては、自転車利用時のヘルメット利用率が低い状況です。また、令和5年4月から道路交通法の改正により、自転車利用時のヘルメット着用が年齢を問わず努力義務化されます。

これらの状況を踏まえ、自転車の交通ルールや交通マナーの啓発を進めるとともに、多様な角度からの交通安全運動を推進します。

#### 市内の取組

##### [親子自転車教室の実施]

雨引小学校では「親子学習会」の一環として、桜川警察署や交通安全父母の会、市役所の協働による、親子自転車教室を毎年開催しています。3年生と保護者が参加し、子ども立は安全な自転車の乗り方について受講後、実際に自分の自転車を利用した実技を学んでいます。



親子自転車教室（市広報誌）

### 施策⑬ 自転車損害賠償責任保険等の加入促進

茨城県交通安全条例の改正により、自転車損害賠償責任保険等への加入が努力義務化されていますが、市民の保険加入の割合は、住民アンケートによると4割にとどまっています。保険の加入をきっかけに、事故や危険運転への意識づけを期待することから、自転車損害賠償責任保険等への加入を促進します。

### 施策⑭ 公共交通との連携強化（シェアサイクルの検討含む）

本市は広く、公共交通を利用できる鉄道駅やバス停が必ずしも居住地近くに分布している状況ではないため、公共交通の利用が不便になっている地域があります。このような地域で自転車が移動手段として活用できるよう、電車やバスなどの公共交通との連携強化を検討します。



笠間市のサイクルポート

### 施策⑮ 災害時における自転車の活用

災害時には、障害物により通行困難な道路や段差の発生が想定され、自転車の有用性が高まります。市においては被害状況の確認等で自転車の活用を検討しています。

また、市においては災害時に迅速・的確な災害対応ができるよう、自転車の配置検討を進めます。



## 4章 自転車ネットワーク計画

### 1. 自転車ネットワーク計画の基本方針

#### (1) 基本方針

自転車利用環境の現状・課題を踏まえ、市民やサイクリストの自転車利用を推進するための自転車ネットワーク計画を策定するにあたっての基本方針は、以下のとおりです。

##### ●安全・安心な通行空間を確保する

市内の生活拠点や施設等をつなぎ、移動しやすく、使いたくなる安全・安心な通行空間の形成に努めます。現在、市民の自転車利用は多くはない状況ですが、自転車歩行者専用道路であるりんりんロードを最大限に活用しつつ、公共交通との連携など市内利便性を高めるとともに、観光を目的とした市内周遊を促進します。

##### ●本市の魅力を再認識し、活用する

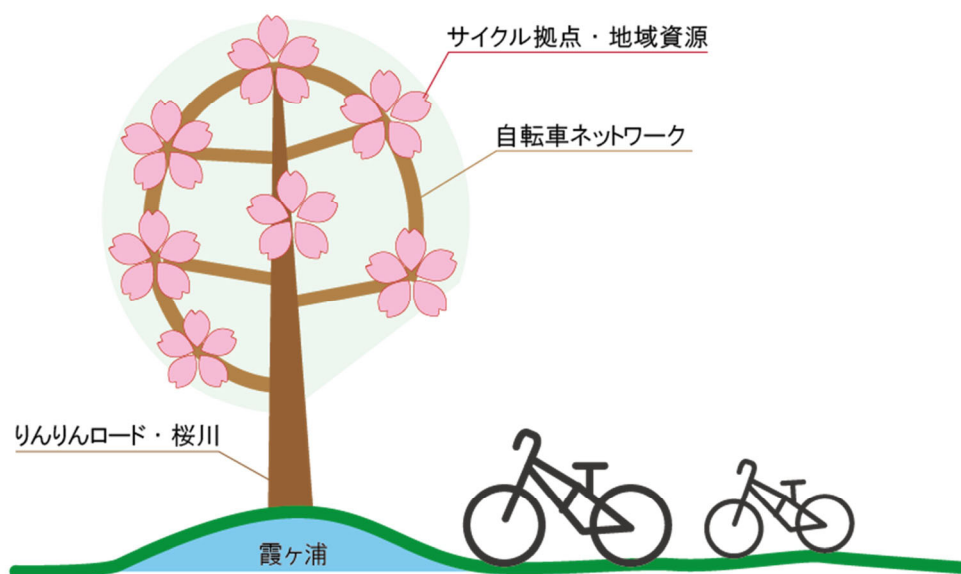
市内周遊を促進することで、市内にある歴史的建造物やヤマザクラ、里山風景等の魅力を再認識し、拠点同士を結ぶことで地域資源を活用するとともに、多様なルートを生み出し、本市全体のネットワークの形成を図ります。

##### ●近隣市町との連携

本市には近隣市町からも多くのサイクリストが訪れています。そのため、自転車ネットワークの選定においても、本市と近隣市町を結ぶ路線を選定していくとともに、地続きのネットワークとして活用される整備を図ります。

##### ●優先度や段階的整備を見据えた展開

自転車ネットワーク計画は、国のガイドラインや県のガイドラインを参考にしつつ、桜川市の地域特性や自転車利用状況を踏まえながら、地域の実情に合った整備を推進します。また、利用目的等の視点に着目した整備の優先度を検討します。

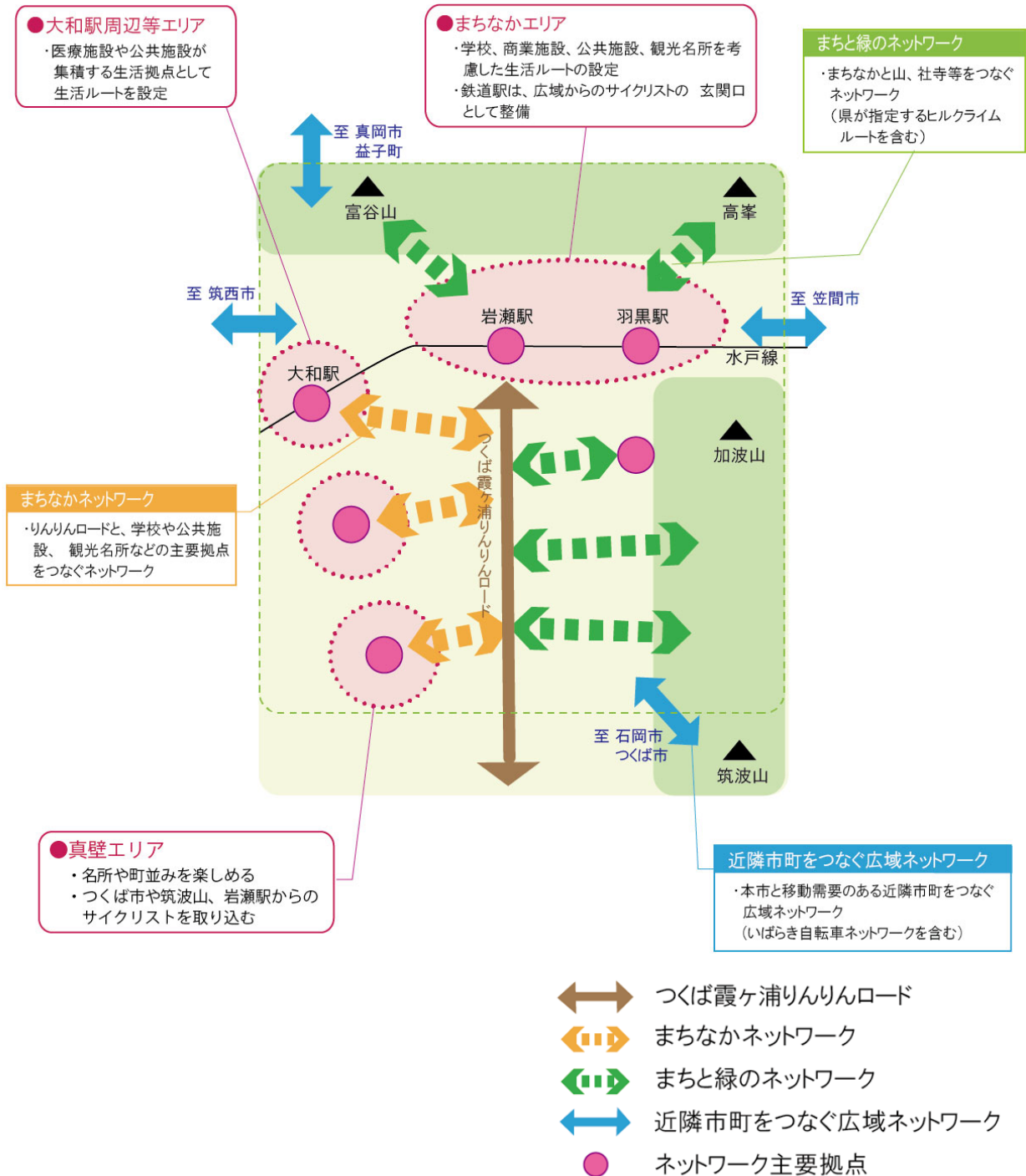


自転車ネットワークのイメージ図

## (2) 自転車ネットワークの概念図

基本方針を踏まえ、形成する自転車ネットワークの概念図を示します。

りんりんロードを軸に、市街地や集落エリア、山系エリア等を結び、さらに隣接近隣市町へと連絡する市全体のネットワークの構築を図ります。



自転車ネットワークの概念図

## 2. 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選定の考え方と検討

#### ① 自転車ネットワーク路線選定の考え方

自転車利用環境の市民アンケート調査による地域特性やサイクリストの移動実態、自転車活用に関する要望を踏まえるとともに、安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（以下、ガイドライン）や県の自転車ネットワーク計画、近隣市町等とのつながりに考慮し、自転車ネットワーク路線を選定します。

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、最終的な決定とします。  
自転車ネットワーク路線の選定にあたり、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り、自転車ネットワーク形成方針及び自転車ネットワーク概念図をベースに、りんりんロードを軸とし、市街地や集落エリア、山系エリア等を結び、さらに隣接近隣市町へと連絡する市全体のネットワークとして構築する。
- 幹線道路は、大型車両を含めた自動車の通行量が多く、幅員が狭く車道走行のスペース確保が難しい。そのため、河川堤防や農道、集落を結ぶ交通量の少ない道路などを選定・補完し、安全・安心なネットワークを形成する。また、これらの道路は、桜川市の里山風景や集落、広がりのある田畑などの生活と自然が入り混じる桜川市らしさを感じられる道でもある。
- 自転車利用状況や利用目的は、通学・買い物・サイクリング利用が主となっているが、地域によって特徴が異なっている。地域特性や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、本市の自転車利用環境として随一のりんりんロードにおいては、市民にとってはアクセスしやすく、来訪したサイクリストにとっては市内周遊のアクセス道路として、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以下①～⑦の検討項目を踏まえ、それぞれの特性に合った路線を選定する。

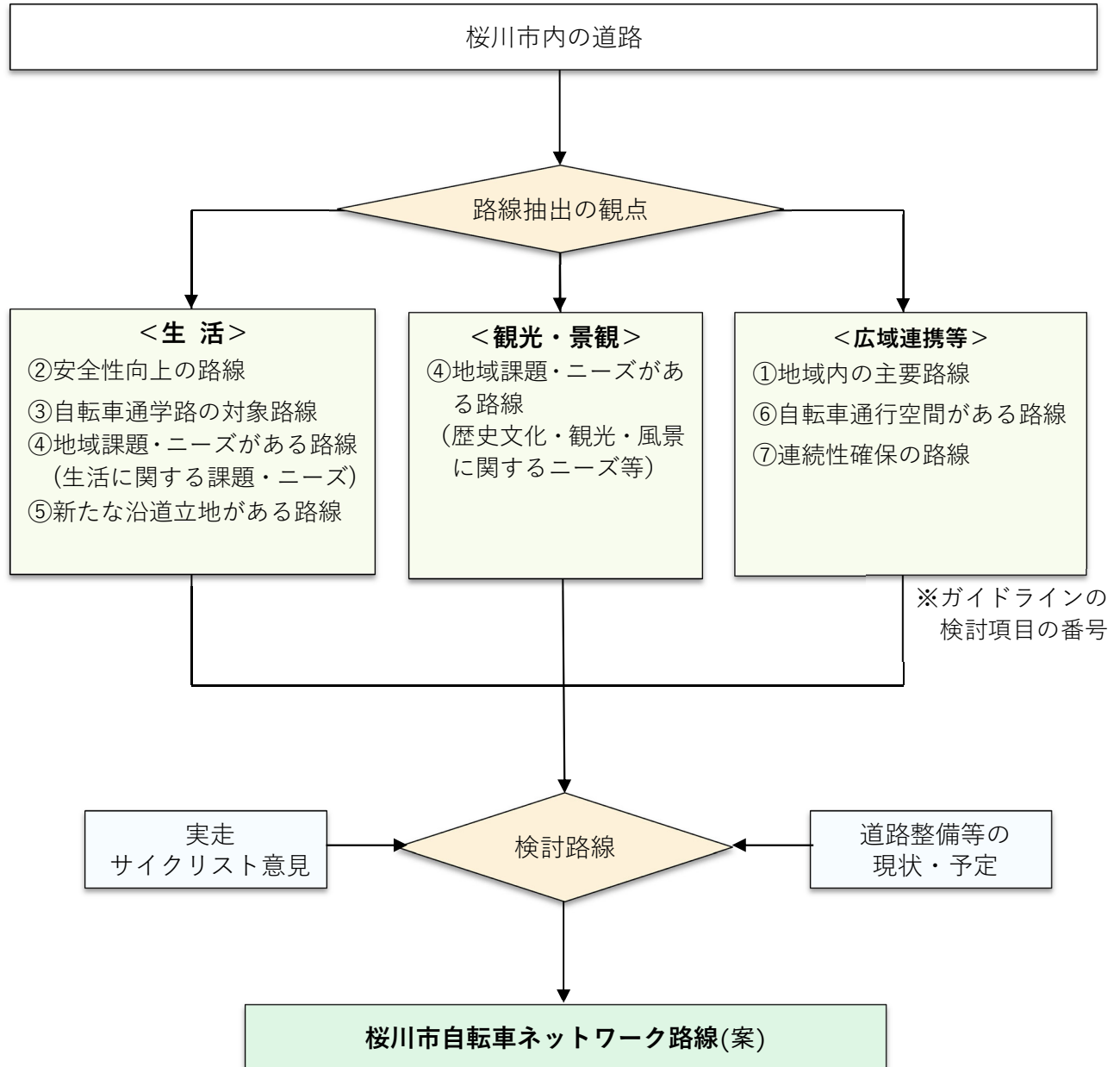
#### <自転車ネットワーク路線選定に関する検討項目>

- |                 |  |
|-----------------|--|
| ① 地域内の主要路線      | : 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 安全性向上の路線      | : 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 地域課題・ニーズがある路線 | : 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 新たな沿道立地がある路線  | : 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 自転車通行空間がある路線  | : 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 連続性確保の路線      | : 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検討

市内道路について、ガイドラインに示された7つの検討項目を「生活」・「観光・景観」・「広域連携等」の3つの観点にとりまとめて路線を抽出し、実走や道路整備状況等を鑑みて、桜川市自転車ネットワーク路線(案)を選定します。

検討のながれは以下のフローのとおりです。

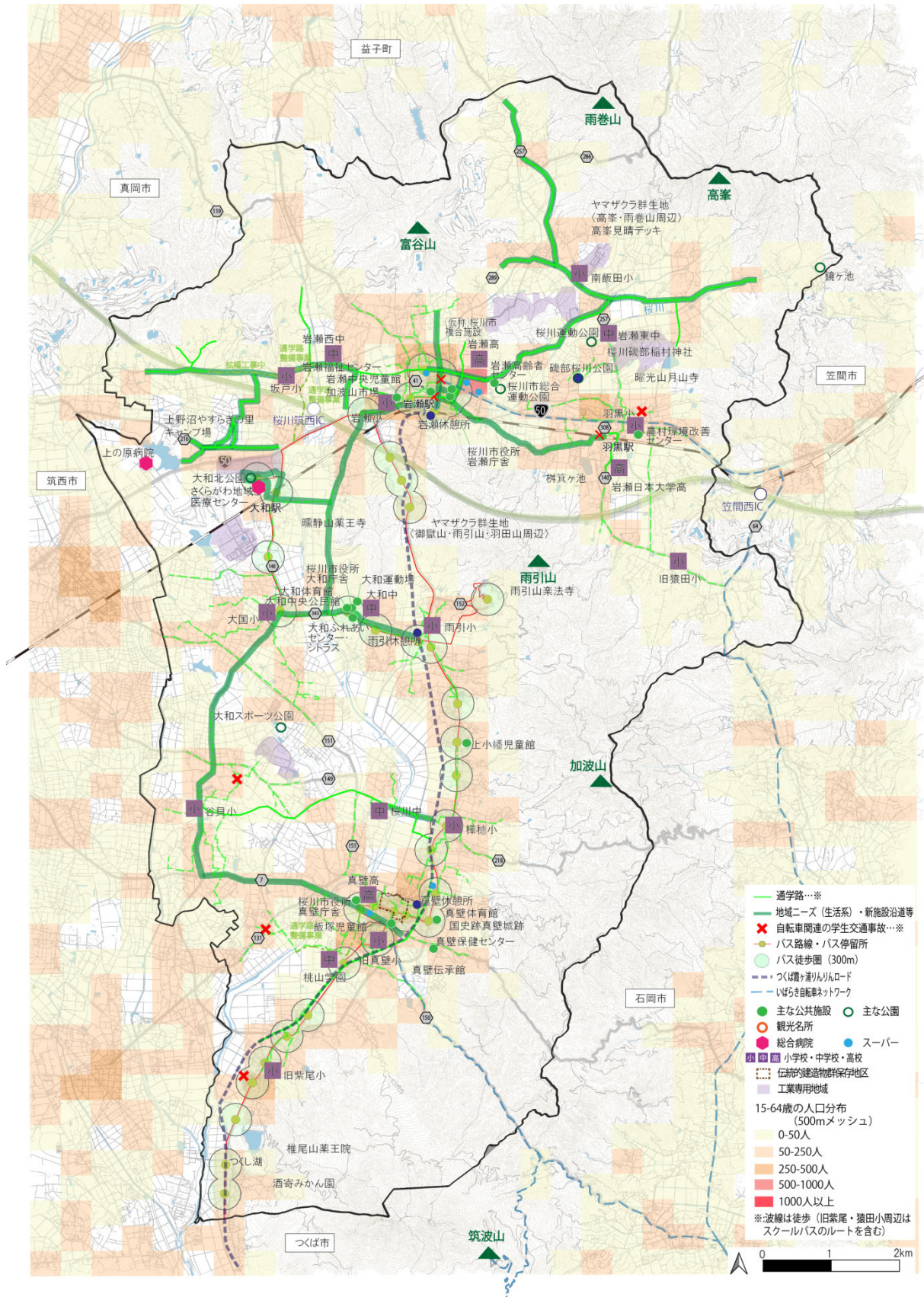


自転車ネットワーク検討のフロー



## 生活に関する検討路線

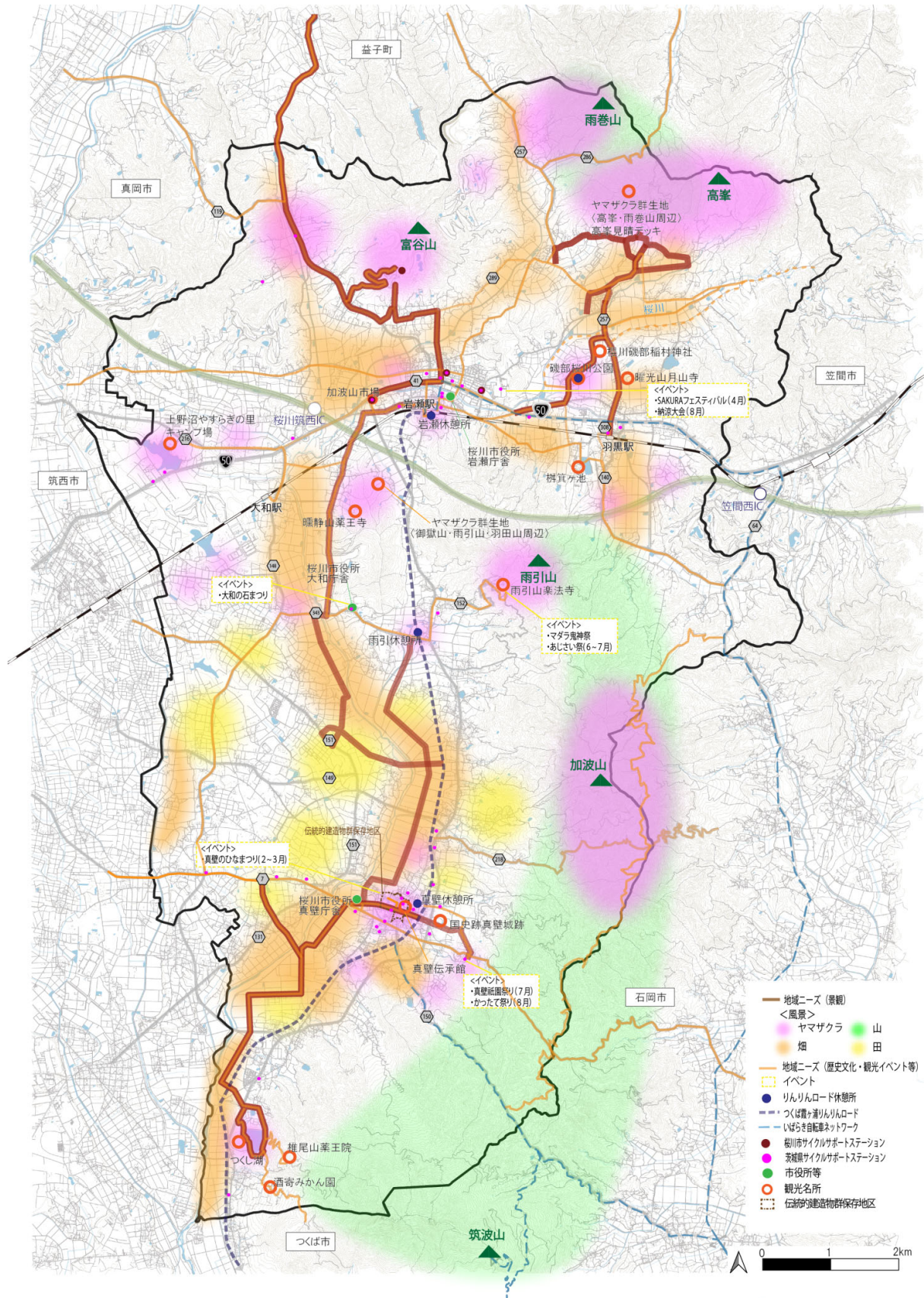
- ・小学校(一部中学校等)の主な自転車通学路。また、学校の統合による新たな通学路も想定
- ・自転車と歩行者の錯綜や自転車関連の事故が発生した路線
- ・市街地からりんりんロード、バス路線の停留所にアクセスできるルートを検討
- ・現在施設立地等の整備が進む沿道(大和駅北地区・岩瀬駅周辺の複合施設)





## 観光・景観に関する検討路線

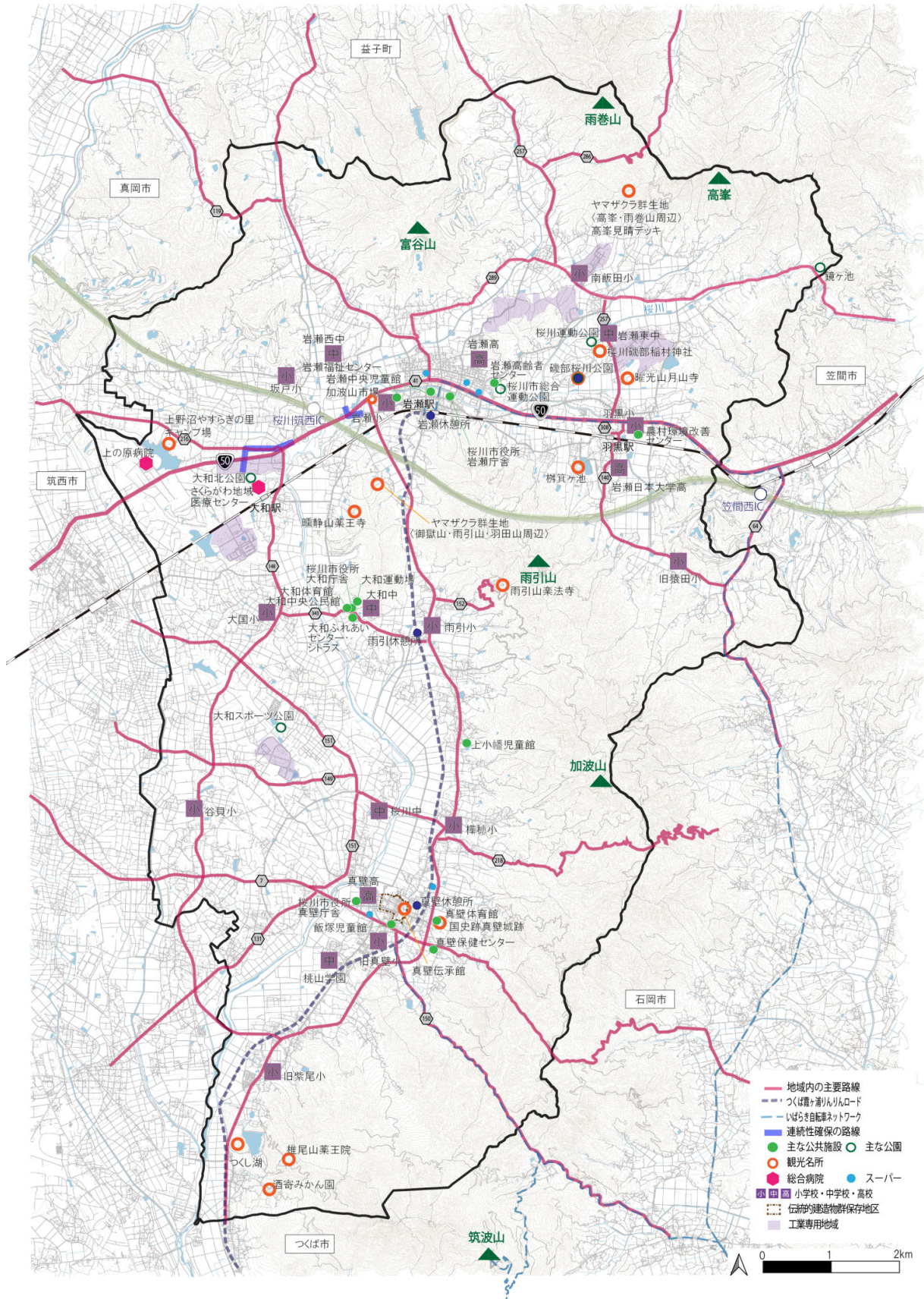
- ・サイクリストの利用ルート、観光名所やサポステに立ち寄ることができる路線
- ・鏡ヶ池公園基本計画のサイクリングコース
- ・茨城県・市観光協会のマップ等に記載されたルート(イベントを含む)
- ・眺めてほしい風景・景観・視点場があるルート





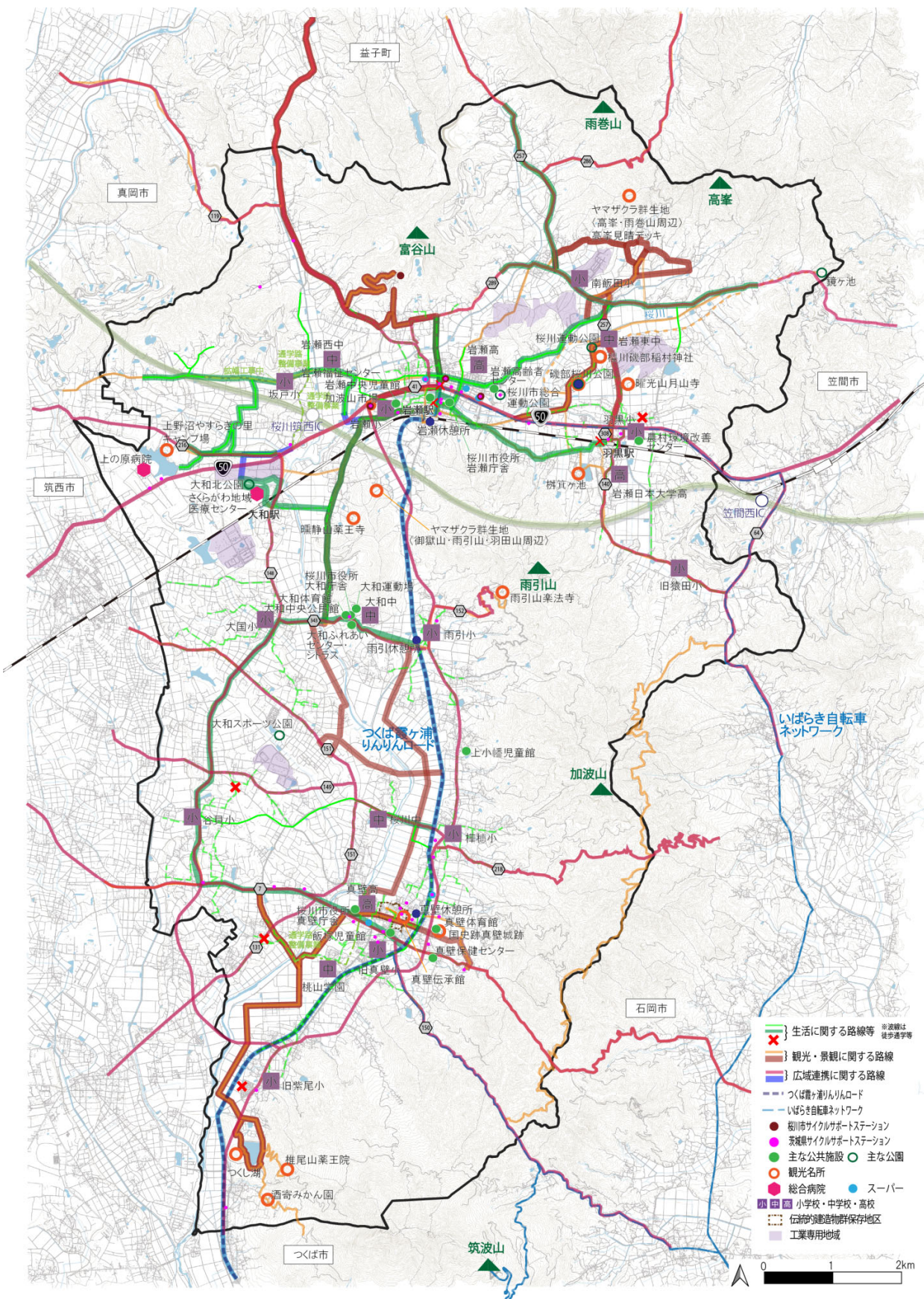
## 広域連携等に関する検討路線

- ・公共公益施設や学校、商業施設などの主要施設へアクセスする幹線道路を選定
- ・既に自転車の通行空間として整備されている路線(つくば霞ヶ浦りんりんロード・いばらき自転車ネットワーク)





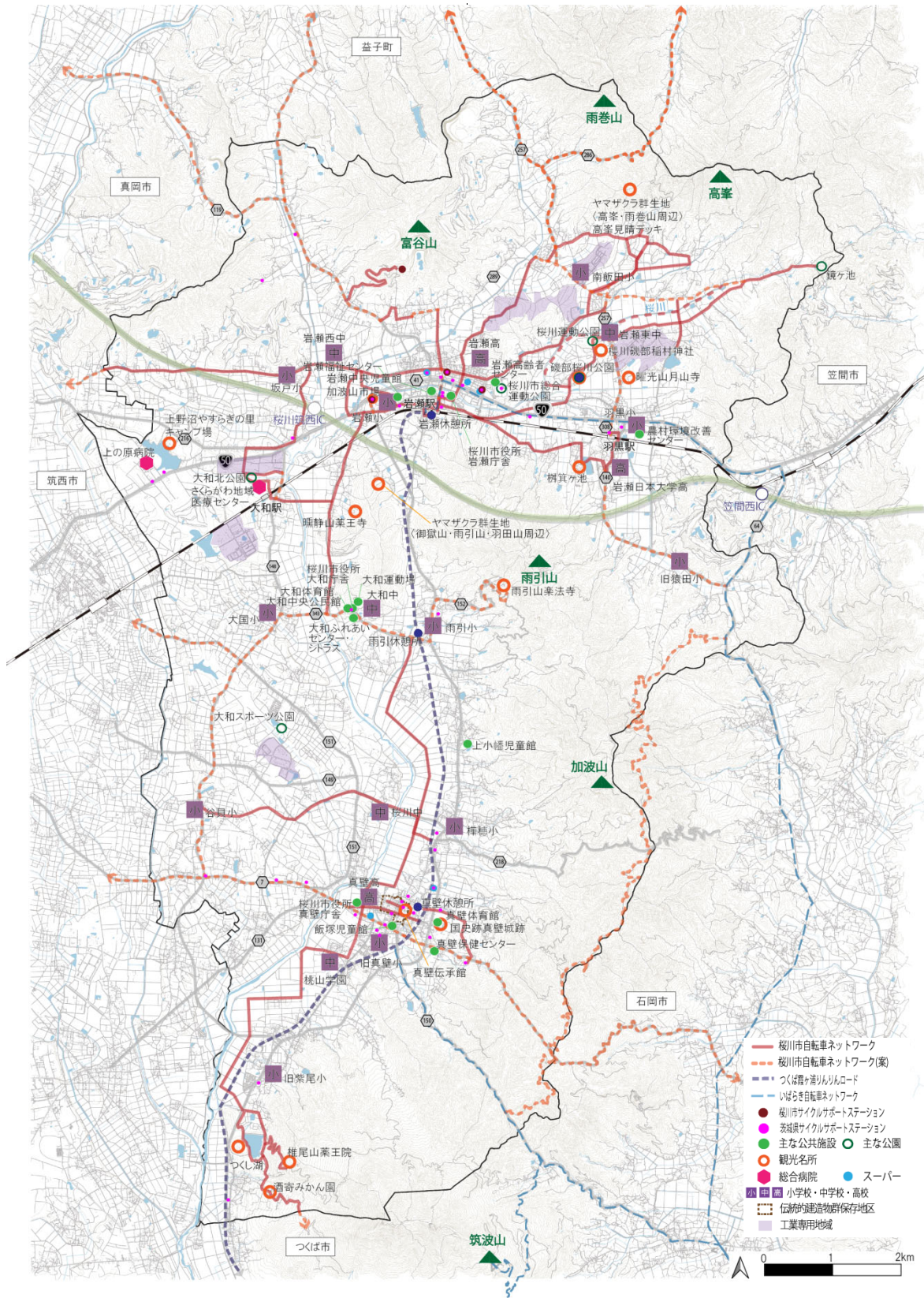
# 検討路線の重ね合わせ





## (2) 自転車ネットワーク路線(案)

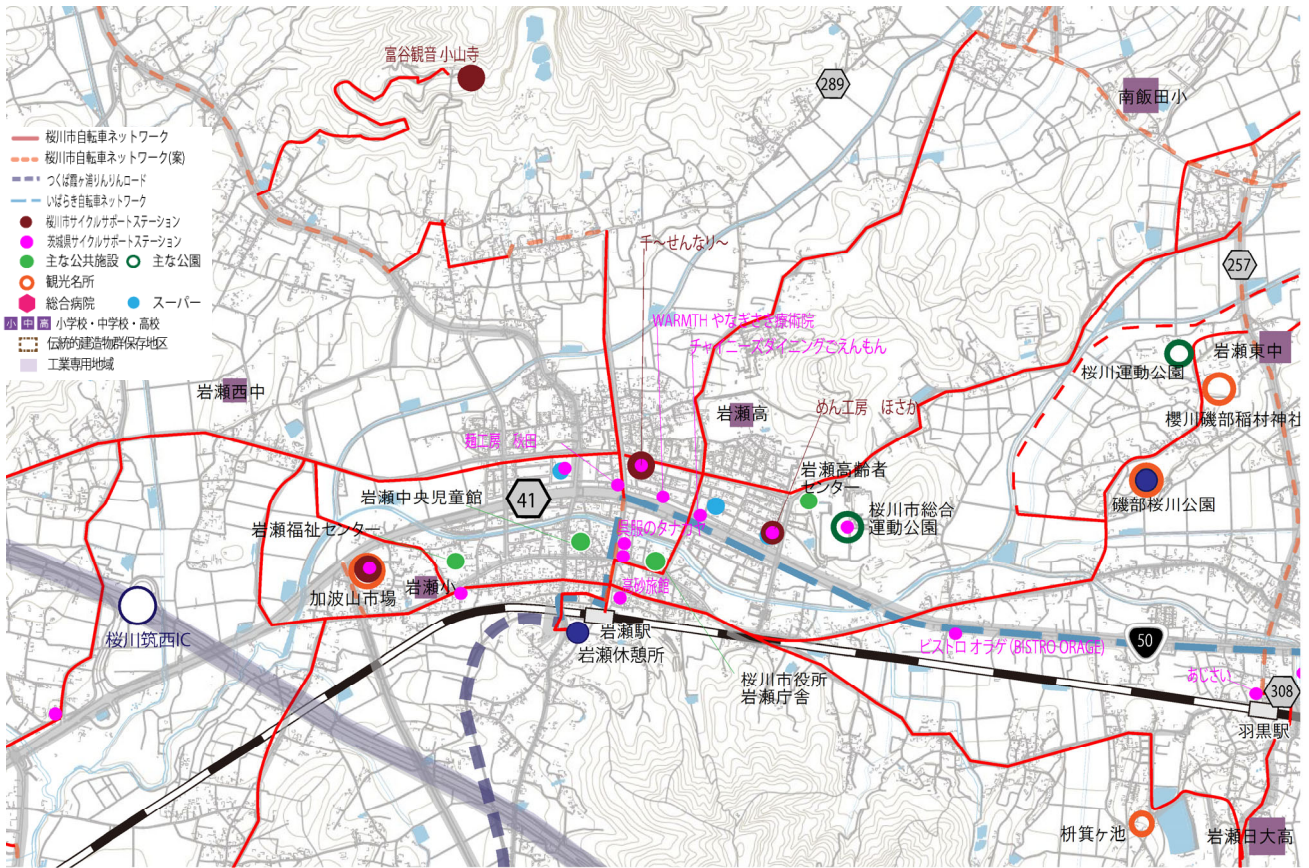
「生活」・「観光・景観」・「広域連携等」の3つの観点より抽出した路線を対象に、実走や道路整備状況等を考慮し本市の自転車ネットワーク路線(案)を選定しました。次年度事業実施計画の検討と併せ、関係機関等との調整によりネットワーク路線を決定します。桜川市自転車ネットワーク路線(案)は、以下の図のとおりです。



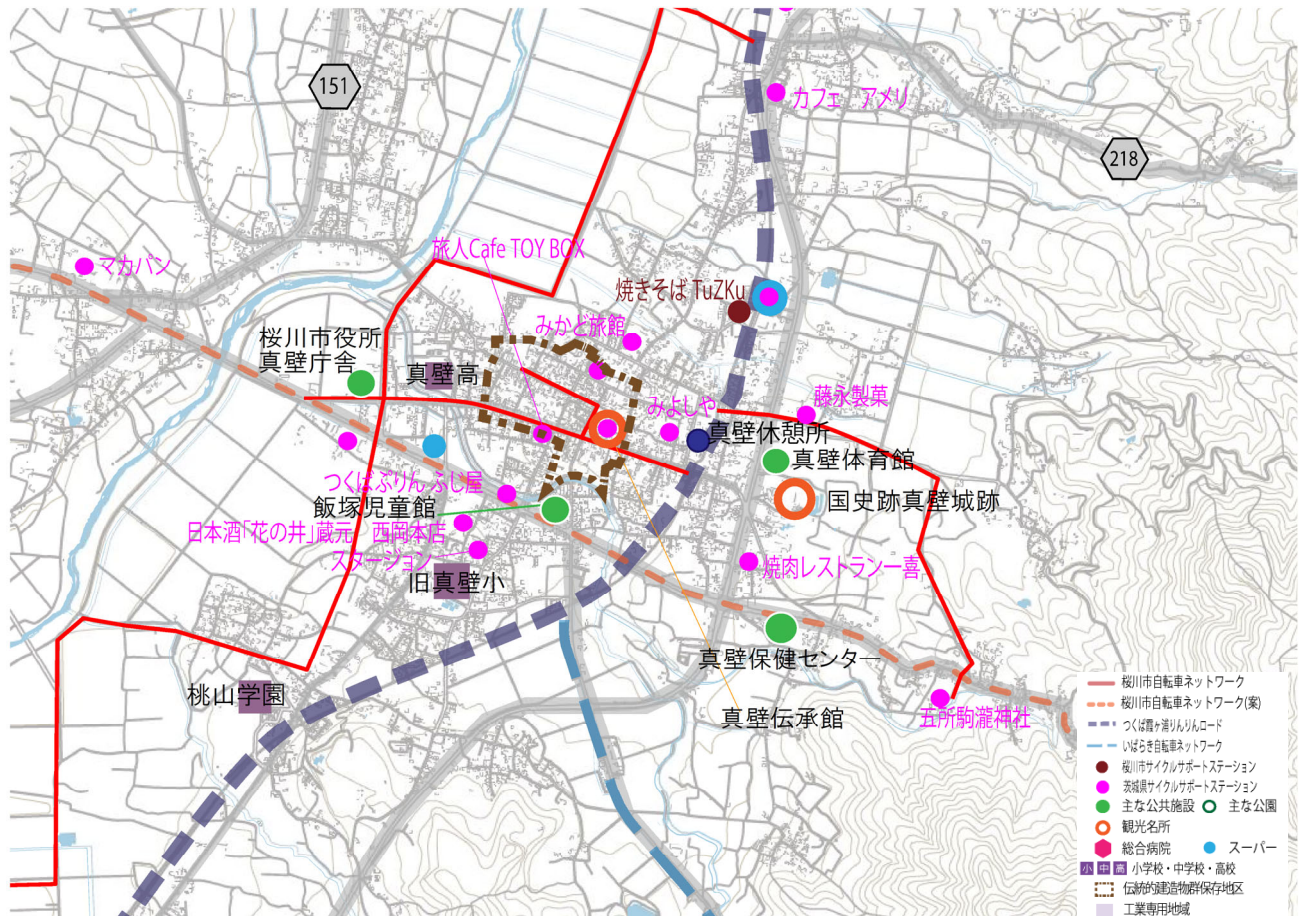
桜川市自転車ネットワークの路線(案)

※県道及び近隣市町との連結道路のネットワークについては現段階では案であり、今後、各道路管理者と協議し決定していくこととする。





桜川市自転車ネットワーク路線(案)(岩瀬市街地)



桜川市自転車ネットワーク路線(案)(真壁市街地)



### 3. 自転車ネットワーク路線の整備形態の考え方（案）

#### （1）ガイドライン等における整備形態の考え方

桜川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。整備形態については、国の安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン、いばらき自転車活用推進計画及びいばらき自転車ネットワーク自転車通行環境整備ガイドラインを基に行います。

安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインでは、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）、自動車交通量や規制速度などの状況を勘案し、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）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>

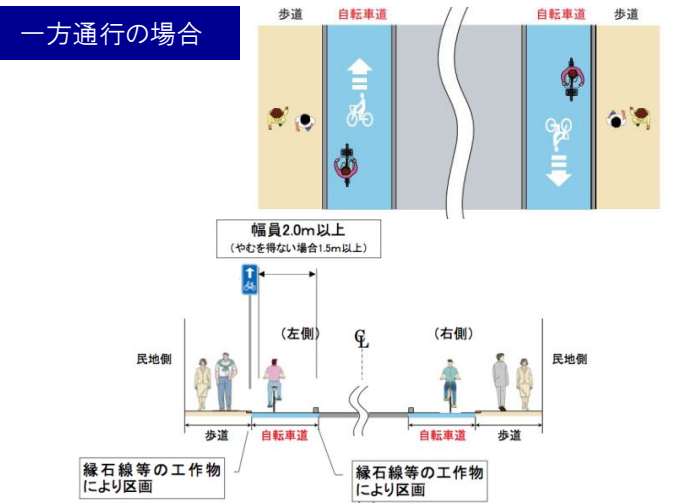
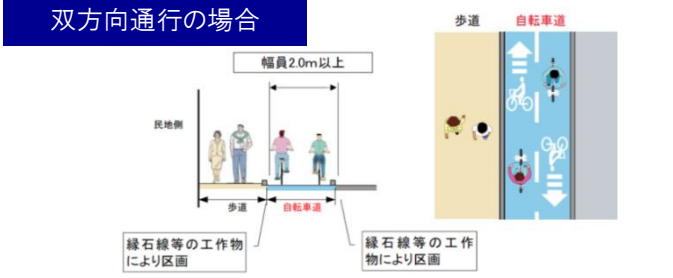
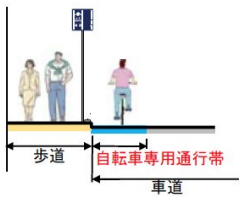


	A 自動車の速度が高い道路	B A,C以外の道路	C 自動車の速度が低く、 自動車交通量が少ない道路
自転車と自動車の分離	構造的な分離	視覚的な分離	混在
目安※	速度が50km/h超	A,C以外の道路	速度が40km/h以下、かつ 自動車交通量が4,000台以下
整備形態	自転車道	自転車専用通行帯	車道混在（自転車と自動車を 車道で混在）

※ 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。

（安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン）

また、安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインでは、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
自転車道	<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"> <li>・自転車道は一方通行を基本とする</li> <li>・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</li> </ul> <p>■道路標識・道路標示など</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車のピクトグラムと矢印を設置する</li> </ul>	<p><b>一方通行の場合</b></p>  <p><b>双方向通行の場合</b></p> 
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</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・幅員は、1.5m以上を確保する。</li> <li>・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</li> </ul> <p>■道路標識・道路標示、路面表示など</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車のピクトグラムと矢印を設置</li> <li>・帯状路面表示の幅は、全面もしくは一部を選択できる</li> </ul>	<p><b>整備イメージ</b></p>    <p>歩道 自転車専用通行帯</p> <p>道路標示「専用通行帯(109の6)」の設置</p> <p>道路標示「車両通行帯(109)」の設置</p> <p>※自転車専用通行帯の全部を着色する場合</p> <p>※自転車専用通行帯の一部を着色する場合の例</p>



	概要	整備イメージ
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</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul> <p>■道路標識・道路標示、路面表示など</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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っては、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</li> </ul>	<p style="text-align: center;"><b>歩道のある道路</b></p> <p style="font-size: small;">※矢羽根型路面表示は外側線の下に重ねることができる</p>
	<p>■道路標識・道路標示、路面表示など</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul>	<p style="text-align: center;"><b>歩道のない道路</b></p>

## (2) 自転車ネットワーク路線の整備形態の選定

自転車ネットワーク路線の整備形態については、関係機関との協議を踏まえつつ、路線毎に検討を行います。

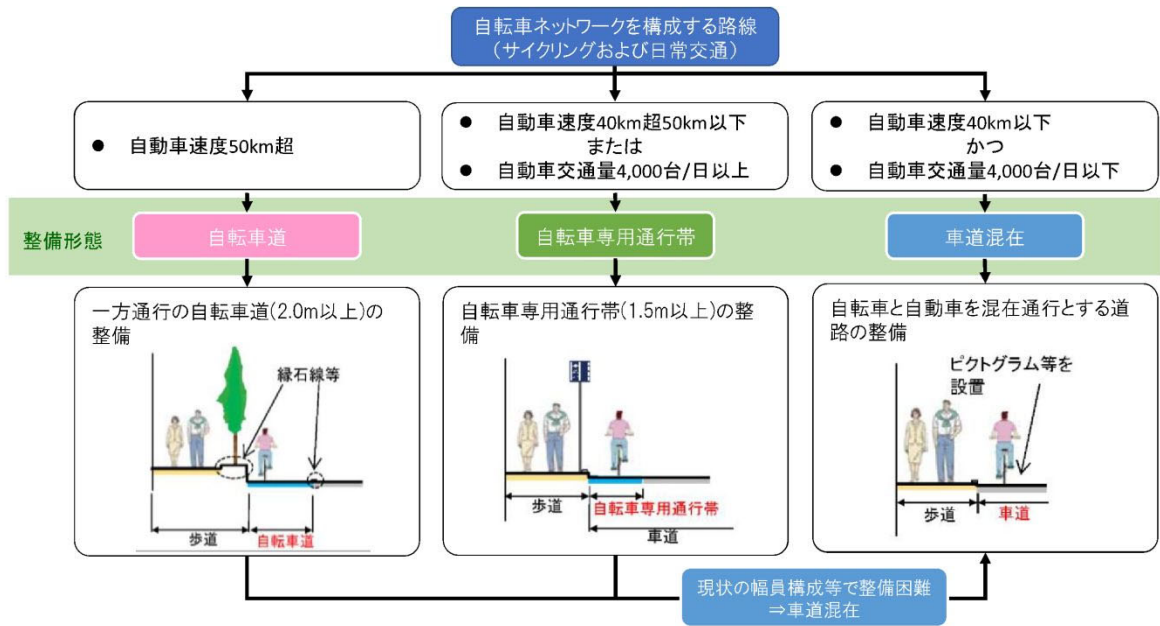


図 自転車通行空間の整備形態の考え方

(いばらき自転車活用推進計画 (茨城県))

### (3) 路面標示

路面標示は、いばらき自転車ネットワーク自転車通行環境整備ガイドラインを参考に選定することとします。また、自転車ネットワーク路線の環境等を考慮した整備手法を検討することとします。

**■路面標示の設置方法**

- ・自転車専用通行帯は带状路面標示、車道混在は矢羽根型路面標示に統一する。
- ・带状路面標示の幅は、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 (带状路面標示)

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 (矢羽根型路面標示)

【路肩・停車帯内の対策】      【車線内の対策】      ※矢羽根型路面標示は外側線の下に重複させることができる      【車線内の対策】

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

(出典) 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン (国土交通省・警察庁)

**■矢羽根型路面標示と自転車ピクトのデザイン・寸法**

- ・矢羽根型路面標示は、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)

- ・車道混在となる自転車通行空間には、矢羽根型路面標示と自転車のピクトグラムを整備する。

(出典) いばらき自転車活用推進計画 (茨城県)

歩道      路側帯      150cm以上      路肩

歩道      路側帯      150cm未満      路肩

150cm      150cm

10cm 75cm 10cm      10cm 75cm

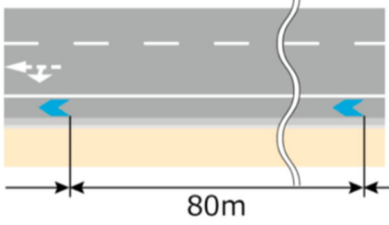
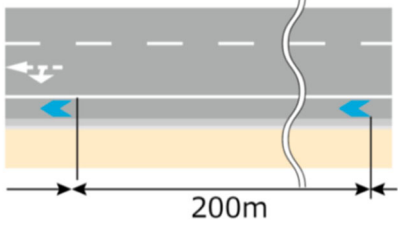
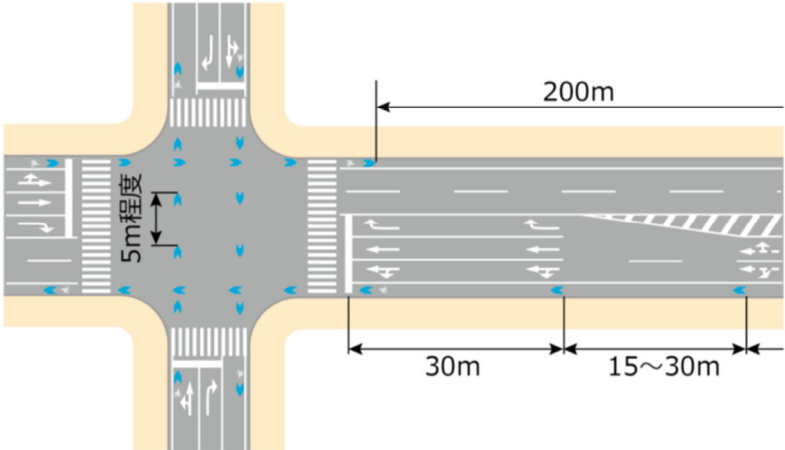
路側帯幅が150cm以上の場合は外側線の歩道側に「矢羽根型路面標示」を設置する

路側帯幅が150cm未満の場合は外側線の車道側に「矢羽根型路面標示」を設置する

75cm

(いばらき自転車ネットワーク自転車通行環境整備ガイドライン (茨城県))

■ 矢羽根型路面標示とピクトの設置間隔

	市街地 (DID 地区)	郊外部
単路部	<p>・ 矢羽根の設置間隔を 80m とする。</p> 	<p>・ 矢羽根の設置間隔を 200m とする。</p>  <p>※本市では、自転車ネットワーク上での安全性を確保するため、郊外部においても、交通量が多い区間や狭あい道路の区間など、現地の状況に応じて、市街地同様の整備を行います。</p>
交差点部	<p>・ 停止線手前にピクトと矢羽根を設置する。本ピクトと矢羽根については、いばらき自転車ネットワークではない交差点流入部・流出部でも同様に設置する。</p> <p>・ レーンマークの実線区間に相当する停止線から 30m 手前に矢羽根を設置する。</p> <p>・ さらに付加車線のすりつけ長に相当する 15m~30m の位置に矢羽根を設置する。</p> <p>・ 交差点内の矢羽根の数は横断歩道間の距離 (m) ÷ 5m 以上として設置する。</p> 	

※ DID 地区：市区町村の境界内で人口密度の高い地域として設定された地区のこと  
 (いばらき自転車ネットワーク自転車通行環境整備ガイドライン (茨城県))



自転車ネットワークの整備イメージ

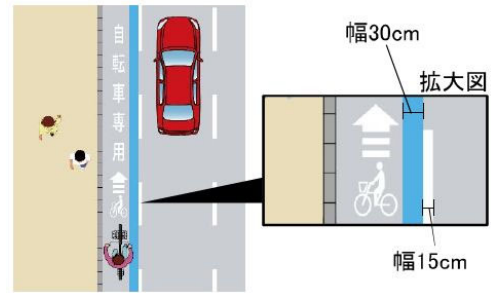
(いばらき自転車活用推進計画)



(参考)真岡市自転車ネットワーク計画

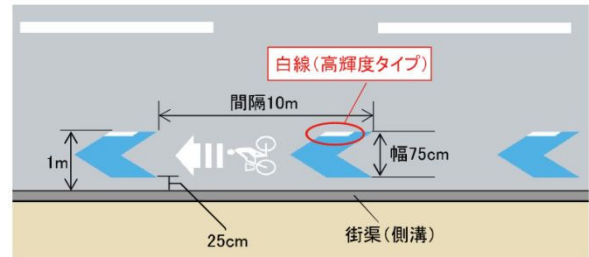
■自転車専用通行帯の路面標示

- ・幅の一部を青色とするパターンを採用する。



■矢羽根型路面標示

- ・単路部における基本形は幅 75cm、間隔 10m。
- ・夜間対策として、矢羽根の縁に白線（高輝度タイプ）を設置する。

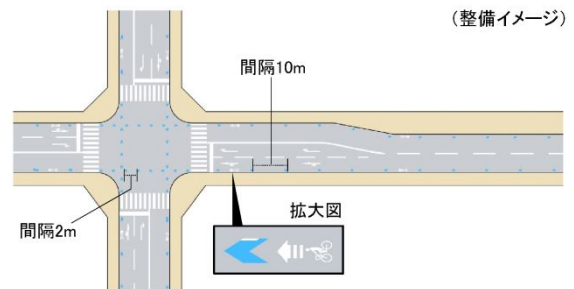


■交差点部の路面標示

- ・単路部で自転車専用通行帯の確保が見込まれる路線では、幅員が確保できない交差点部では車道混在の矢羽根標示とする。交差点手前では、自動車に自転車が混在することを注意喚起する看板を設置する。
- ・交差点内の矢羽根の間隔は 2 m とする。



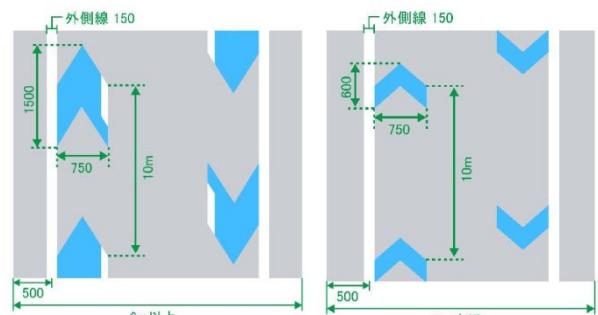
自転車専用通行帯 の考え方 (交差点部)



車道混在の考え方 (交差点部)

■狭あい道路の路面標示

- ・車道混在の矢羽根標示を基本形とする。
- ・幅員 6m 以上の場合、幅 75cm、長さ 150cm、間隔は 10m。夜間対策として、矢羽根の縁に白線（高輝度タイプ）を設置する。
- ・幅員 6m 未満の場合、幅 75cm、長さ 60cm、間隔は 10m。



幅員 6m 以上の道路

幅員 6m 未満の道路

※外側線が未整備の区間においては外側線と矢羽根を同時に整備することを基本とする

(出典) 真岡市自転車ネットワーク計画

#### (4) その他の整備（サイン案内等）の検討

路面標示のほか、市内自転車拠点への案内や危険箇所における注意喚起を目的に、必要に応じて標識等の設置を検討することとします。標識等のデザインは、いばらき自転車ネットワーク自転車通行環境整備ガイドラインを参考に選定することとします。また配色についても、周辺環境に配慮することとします。

##### ■案内標識【ルート案内】

- ・ルート上の交差点や迷いやすい地点において、サイクリングコースであること及び進行方向を案内
- ・サイクリングコース周辺道路からサイクリングコースへの誘導案内
- ・矢羽根標示が困難な路線等の分岐点においてコースの案内



ルート案内(予告)

##### ■案内標識【目的地案内】

- ・目的地を予告、目的地までの距離を案内
- ・サイクリングコース周辺の観光地を案内
- ・矢羽根標示が困難な路線等の分岐点においてコースの案内



ルート案内（予告）



施設案内

##### ■案内標識【コースマップ】

- ・拠点施設等においてサイクリングコースの全体像を案内



コースマップ案内板

##### ■注意喚起標識【危険箇所】

- ・危険箇所での注意喚起
- ・自転車に対して、交差点手前や曲がり角等での注意を促す
- ・自動車に対して、幅寄せや横断する自転車への注意を促す
- ・歩行者に対して、自転車への注意を促す



急カーブ注意



狭幅員注意

##### ■注意喚起標識【通行ルール・マナーの周知】

- ・交差点の横断方法を指示
- ・左側通行の指示



左側通行遵守



自転車横断注意

(いばらき自転車ネットワーク自転車通行環境整備ガイドライン (茨城県))

## 5章 計画の実現に向けて

### 1. 計画推進のロードマップと推進体制

本市の自転車利用環境の向上に向けて、民間事業者、住民、県や他市町村等の様々な主体と取組を進めていきます。

取組については、今後施策における実施事業を市内等で検討するとともに、その役割分担を明確化し、各主体が連携しながら進めていきます。施策の大まかな実施スケジュールは以下のとおりです。

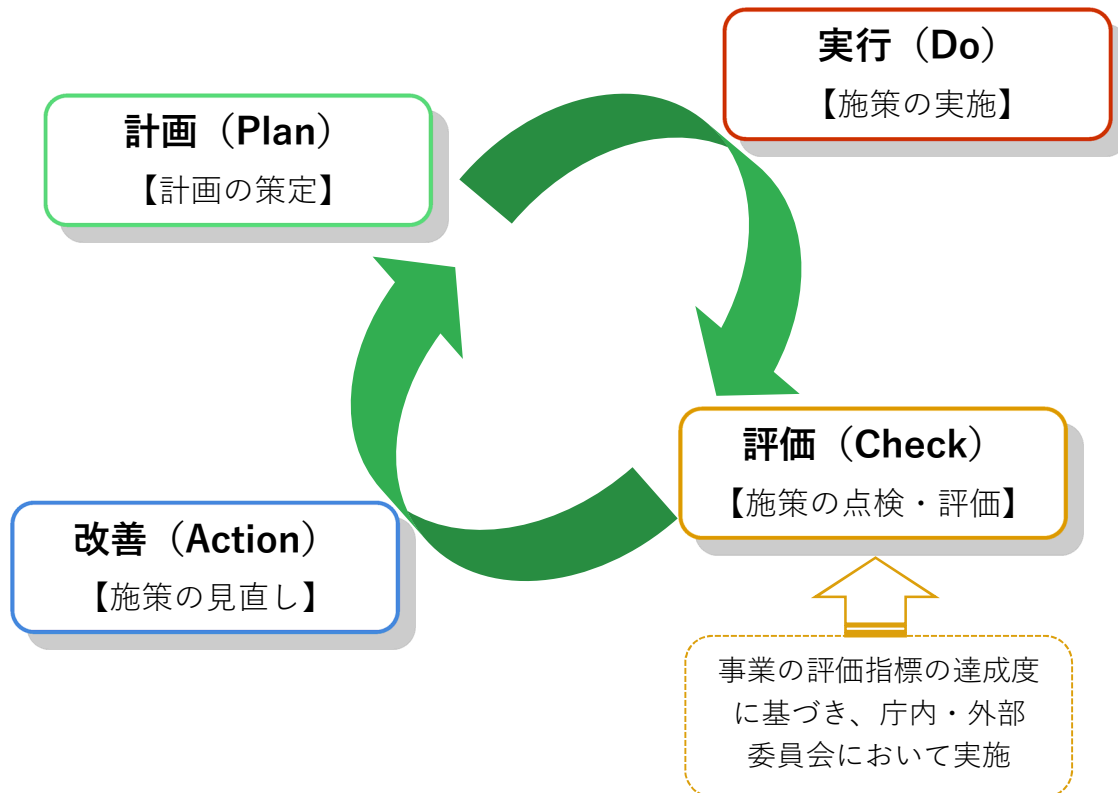
目標	施策	実施スケジュール			
		R 5	R 8	R11	R14
目標1 市の魅力向上と レクリエーション の充実	①サイクリングマップ作成 による市内周遊の促進		随時更新		
	②総合的な情報発信の強化				
	③四季折々の体験と連携した イベントの充実				
	④レンタサイクルの利活用				
	⑤サイクリングによる 健康づくりの促進				
目標2 りんりんロードを 活用した快適な 通行環境の整備	⑥サイクル拠点の強化				
	⑦サイクリスト受け入れ環境の 充実（サイン案内・駐車ス ペース等）		随時更新		
	⑧広域連携や地域振興を見据え た自転車通行空間の整備推進				
	⑨地域住民と連携した維持管理 の促進				
目標3 安全で身近な 交通手段としての 利用促進	⑩自転車通学の安全対策強化				
	⑪乗り方教室の開催による 自転車とのふれあい促進				
	⑫交通安全の周知強化				
	⑬自転車損害賠償責任保険等の 加入促進				
	⑭公共交通との連携強化（シェ アサイクルの検討含む）				
	⑮災害時における自転車の活用		随時更新		

施策のロードマップ

※波線：事業検討期間

## 2. 計画のフォローアップと見直し

計画の進捗は、今後各施策の実施事業を設定した上で指標を設定し、その事業の進捗状況や実績等の評価指標に基づき、庁内や外部委員会において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3年毎に実施します。



PDCA サイクルのイメージ