



かすみがうら市
自転車活用推進計画
(案)



2021 年 3 月
かすみがうら市

目 次

1. 計画の概要	1
1.1 計画の趣旨	1
1.2 計画対象区域	2
1.3 計画期間	2
1.4 計画の位置づけ	3
2. 自転車を取り巻く社会情勢	7
2.1 国内の社会情勢	7
2.2 本市の現況	18
2.3 茨城県および本市で実施中の自転車関連施策等	35
3. 計画目標の設定	45
3.1 上位計画の計画目標	45
3.2 上位計画に基づく本市の計画目標	46
4. 実施施策の設定	47
4.1 設定の流れ	47
4.2 本市における課題と実施すべき施策の抽出	48
4.3 「いばらき自転車活用推進計画」からの施策選定	60
4.4 本市における実施施策	61
5. 実施施策の内容	65
6. かすみがうら市自転車ネットワーク計画	91
6.1 基本方針	91
6.2 自転車ネットワーク路線の選定	96
6.3 整備形態の選定方法	101
6.4 整備形態の選定結果	105
7. 計画の管理・推進体制	113
7.1 計画の推進体制	113
7.2 計画の進捗管理	113

1. 計画の概要

1.1 計画の趣旨

自転車利用に関して、我が国では「自転車道の整備等に関する法律」や「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律」に基づいて、自転車関連の施策を推進してきました。

2017（H29）年には、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、新たに「自転車活用推進法」が施行されました。

この法律に基づき、国は自転車の活用を総合的・計画的に推進することを目的として「自転車活用推進計画」を策定しました。この「自転車活用推進計画」は、我が国の自転車活用の推進の基本となる計画として位置付けられています。また、国の計画に基づいて、都道府県や市町村においても自転車活用推進計画を策定し、地域の実情に応じた施策を実施することが、法律の中で努力目標とされています。

茨城県では、2019（H31）年3月に都道府県版の自転車活用推進計画である「いばらき自転車活用推進計画」を策定し、つくば霞ヶ浦りんりんロードの整備を始めとした先進的な取組みに着手しています。

そこで本市でも、国や茨城県の計画を勘案して、自転車を活用した地域振興や自転車の安全利用に係る環境整備の促進など、本市の実情に即した取組みを実施していくことを目的に、かすみがうら市自転車活用推進計画を策定しました。



1. 計画の概要

1.2 計画対象区域

本計画では、かすみがうら市全域を計画区域とします（図-1.2.1 参照）。



図-1.2.1 計画対象区域の位置

1.3 計画期間

本計画では、本市の施策内容の実現に要する期間を考慮して、2021（R3）年度から2025（R7）年度までの5年間を計画期間とします。



1.4 計画の位置づけ

本市の最上位計画である「第2次かすみがうら市総合計画」、国が策定する「自転車活用推進計画」、茨城県が策定する「いばらき自転車活用推進計画」を上位計画とし、さらに本市にて並行して行われる各種関連施策との整合を図りながら、本市における自転車活用施策を立案しました。

また、本計画に記載する施策内容については、現在の社会情勢や新しい生活様式を踏まえることで、より実情に即したものとしています。

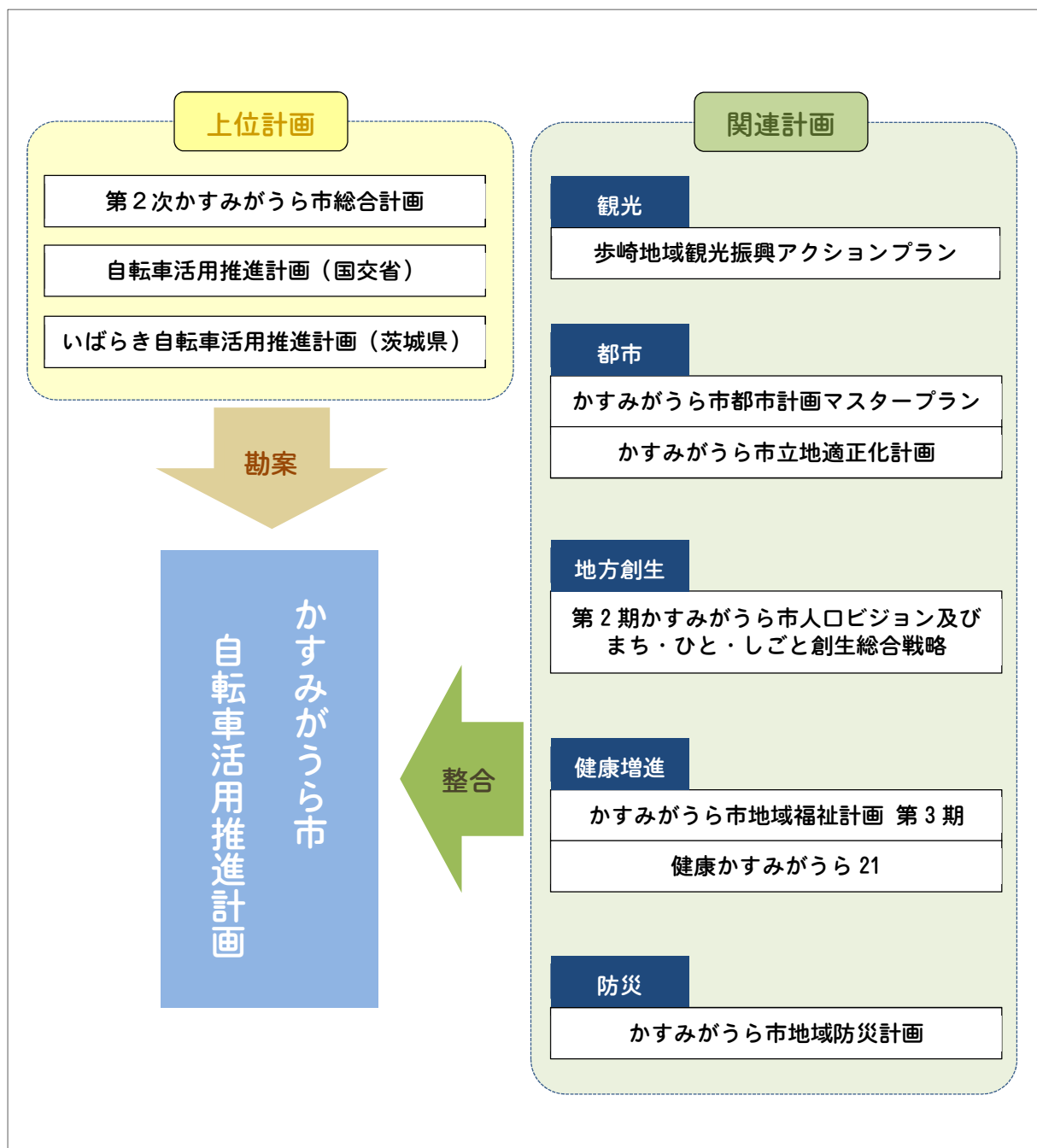


図-1.4.1 本計画の位置づけ



1. 計画の概要

(1) 上位計画の内容

上位計画において、本計画に関連する目標と、それに対応する方針は以下のとおりです。

第2次かすみがうら市総合計画

基本目標2：産業の振興で活力あふれるまちづくり

- 本市の特色を生かしながら新たな地域資源にも着目し魅力ある観光交流のまちづくりを進めます。
- 筑波山や霞ヶ浦などの主要な観光地のネットワーク化を推進し、恵まれた交通基盤や立地条件を生かし、活気に満ちたまちを創出します。

基本目標3：安全で快適に暮らせるまちづくり

- 災害に対する危機管理体制を強化するとともに、地域防災力の強化などに勤め、災害に強いまちづくりを進めます。
- 安心・安全に暮らせる地域社会の実現に向けて、交通安全意識の高揚や地域ぐるみの防犯活動の強化などを進めます。

基本目標4：健康で思いやりをもって暮らせるまちづくり

- 子どもから高齢者まですべての市民が健やかで心豊かに生活できるよう、健康づくりや生活習慣病の予防に努め健康寿命延伸の実現を目指します。

自転車活用推進計画（国交省）

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

- 自転車を誰もが無理なく安全に利用できる環境の創出等を図ります。

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

- 日常生活における自転車利用を含めた生涯スポーツの普及奨励により、心身の健全な発達や、生きがいのある豊かな生活の実現、健康寿命の延伸等を目指します。

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

- 観光地域づくりを推進し、自転車を活用した地域の活性化等を図ります。

目標4：自転車事故のない安全で安心な社会の実現

- 交通ルールの理解や安全で安心な交通環境の創出等により、自転車交通事故ゼロの社会を目指します。さらに、災害時における自転車の有効利用を図ります。

いばらき自転車活用推進計画（茨城県）

施策目標1：サイクルツーリズムの推進による地域の活性化

- 県内各地域の特色を最大限に活かし、地域の活性化や稼げる地域づくりを推進します。

施策目標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

- 観光客やサイクリスト等誰もが安全・快適に自転車を活用できる環境整備等を行います。

施策目標3：自転車事故のない安全で安心な社会の実現

- 自転車事故の抑制・防止や、安全教育の実施等による交通安全意識の向上を図ります。

施策目標4：自転車を活用した県民の健康増進

- 県民が自転車を活用した取組に参加できる機会を創出し、県民の健康増進を図ります。



(2) 関連計画の内容

関連計画において、本計画に関連する目標・方針と、主な施策内容は以下のとおりです。

歩崎地域観光振興アクションプラン

集客のための仕組みづくり

- かすみがうら市交流センター前湖岸への「歩崎棧橋」の設置、市内の宿泊機能の充実化、案内表示板の更新、サイクルラック等の備品の設置、外国人観光客の受入れに向けた多言語対応など。



「歩崎棧橋」の設置



サイクルラック

観光商品の開発

- 近隣市町村や茨城県と連携した広域でのプログラムや、湖と里山を連携させたプログラム、若者・ファミリー層向けプログラムの開発など。



プログラムのイメージ

おもてなしの向上

- 観光ガイド人材の育成。

推進体制の整備

- 観光関連事業者等への支援強化、市民・観光関連事業者間の連携強化など。

プロモーションの強化

- SNS 等を活用した PR、近隣市町村と連携した PR など。



観光ガイドのイメージ



SNS の活用

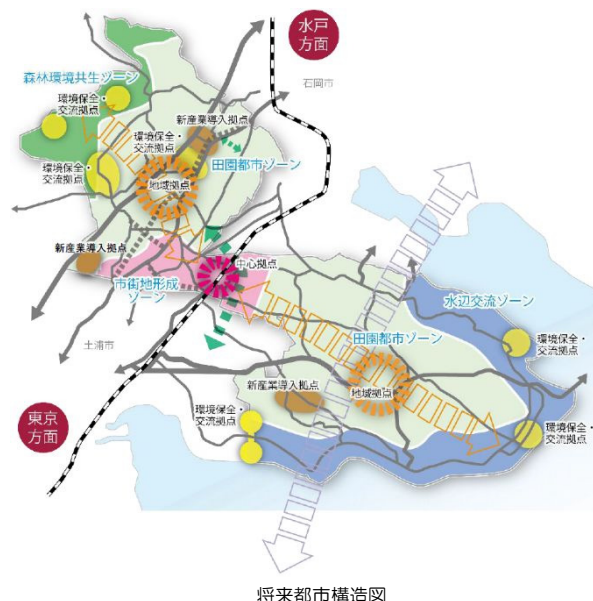
かすみがうら市都市計画マスタープラン

道路・交通体系の方針

- JR 神立駅周辺におけるサイクルステーションや自転車ナビマーク等の整備。
- つくば霞ヶ浦りんりんロードからのサイクリングロードや休憩所（トイレ等）の整備。
- 新たなサイクリングコースの構築やプロモーションの推進。
- 恋瀬川サイクリングコース周辺の環境保全と活用、利用促進。
- 歩道の整備やグリーンベルト等の設置の推進による、自転車通学に対応した環境整備。

都市環境の方針

- 歩崎公園を中心としたサイクリングロードや休憩所（トイレ等）の整備推進。
- かすみがうら市交流センターを中心とした整備や充実化（「歩崎棧橋」を活用したサイクルーズの実施）。



将来都市構造図



1. 計画の概要

かすみがうら市立地適正化計画

JR 神立駅周辺における都市機能の複合化と 交通結節機能の強化

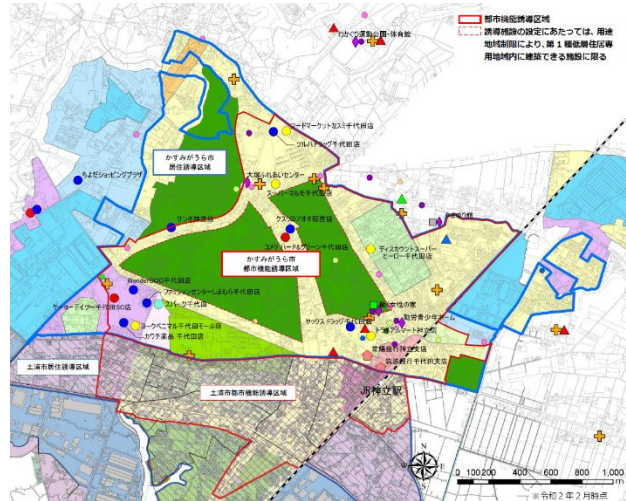
- JR 神立駅周辺における観光交流拠点の整備（サイクルステーション）。

居心地よく歩いて暮らせる空間形成

- 神立停車場線における、自転車ナビマーク等の整備。

居住誘導を推進するための安全で快適な居住環境の形成

- 歩道の整備やグリーンベルト等の設置の推進による、通勤・通学路の安全確保。



居住誘導区域・都市機能誘導区域

第2期かすみがうら市人口ビジョン及びまち・ひと・しごと創生総合戦略

基本目標 - 2：地域の魅力を磨き新しい人の流れをつくる

- サイクリング、トレッキングツアーの実施、トレッキングコースの整備、講座イベントの実施、滞在型ツーリズムの実施検討、情報媒体（案内サイン、インバウンド対応）の整備。

かすみがうら市地域福祉計画 第3期

基本目標2：健康づくりと安心してできる医療の確保

- スポーツ・レクリエーション活動の推進。

基本目標4：住みやすく安全な福祉のまちづくり

- 交通危険箇所改善のための整備、交通安全教育の徹底。

健康かすみがうら 21

基本施策（3）：身体活動の推進と運動習慣の定着

- サイクリングの普及による運動人口の増加、つくば霞ヶ浦りんりんロード、恋瀬川サイクリングコースの利用促進。

かすみがうら市地域防災計画（第3編 震災対策）

動員計画（参集手段）

- 交通機関途絶時における自転車の活用。



2. 自転車を取り巻く社会情勢

2.1 国内の社会情勢

(1) 国内の自転車利用の状況

1) 移動時の交通手段

全国での交通手段別利用割合をみると、平日は自動車利用が約4割と大半を占めており、休日になると約6割に増加しています。また、自転車利用の割合は平日・休日ともに約1割となっています。

1987（S62）年から2015（H27）年までの利用割合の経年変化をみると、自動車の利用割合が年々増加しているのに対し、自転車利用割合は減少してきています。

自転車を利用する人のうち、主な利用目的としては、平日だと通勤・通学や帰宅時の利用が多くを占め、休日になると買物・食事などでの利用が増加する傾向にあります。

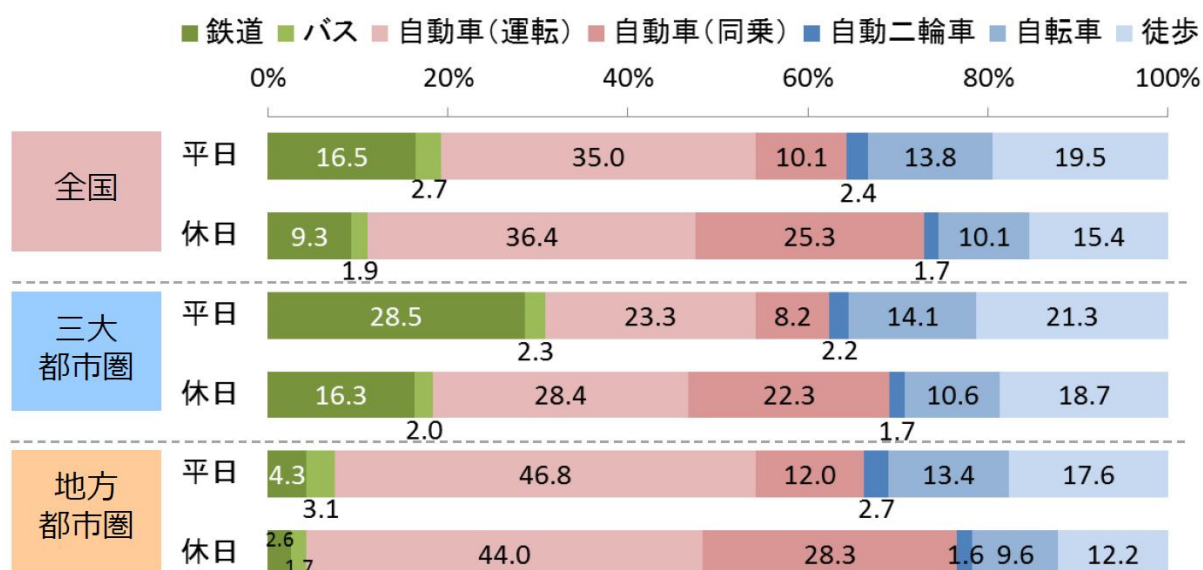
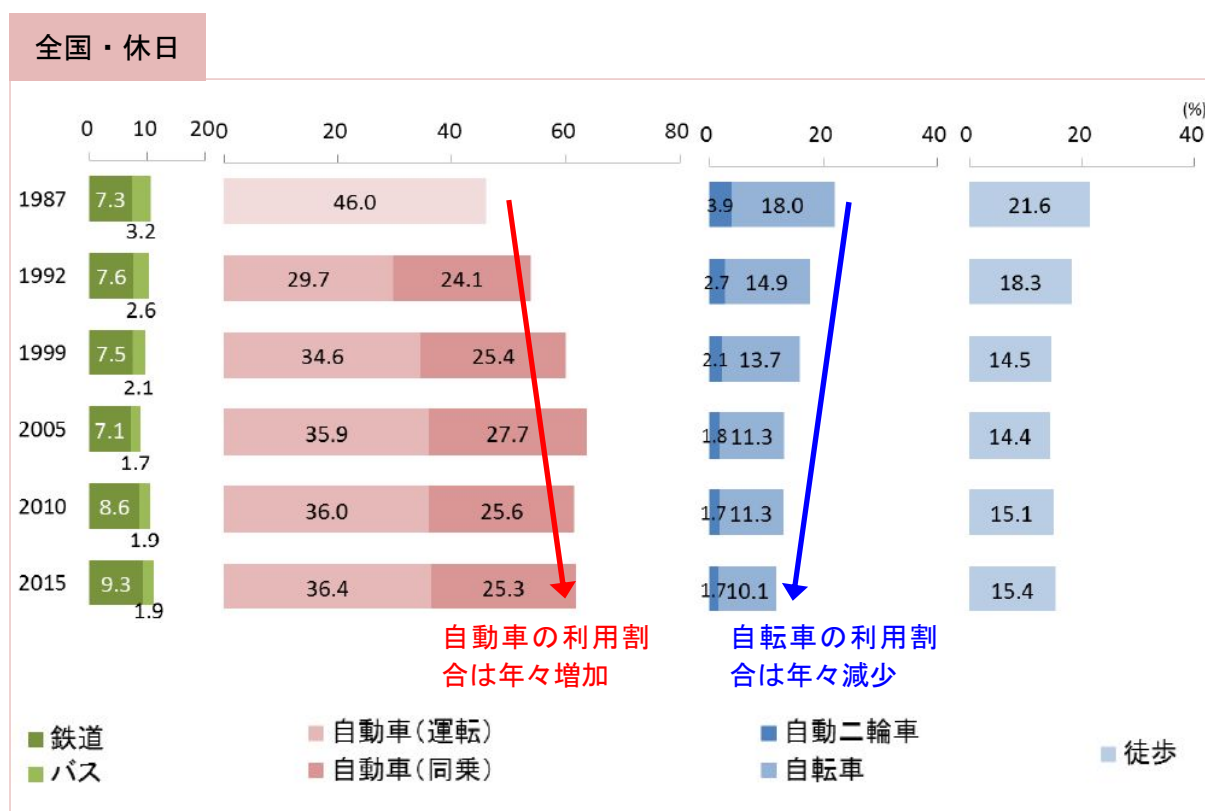
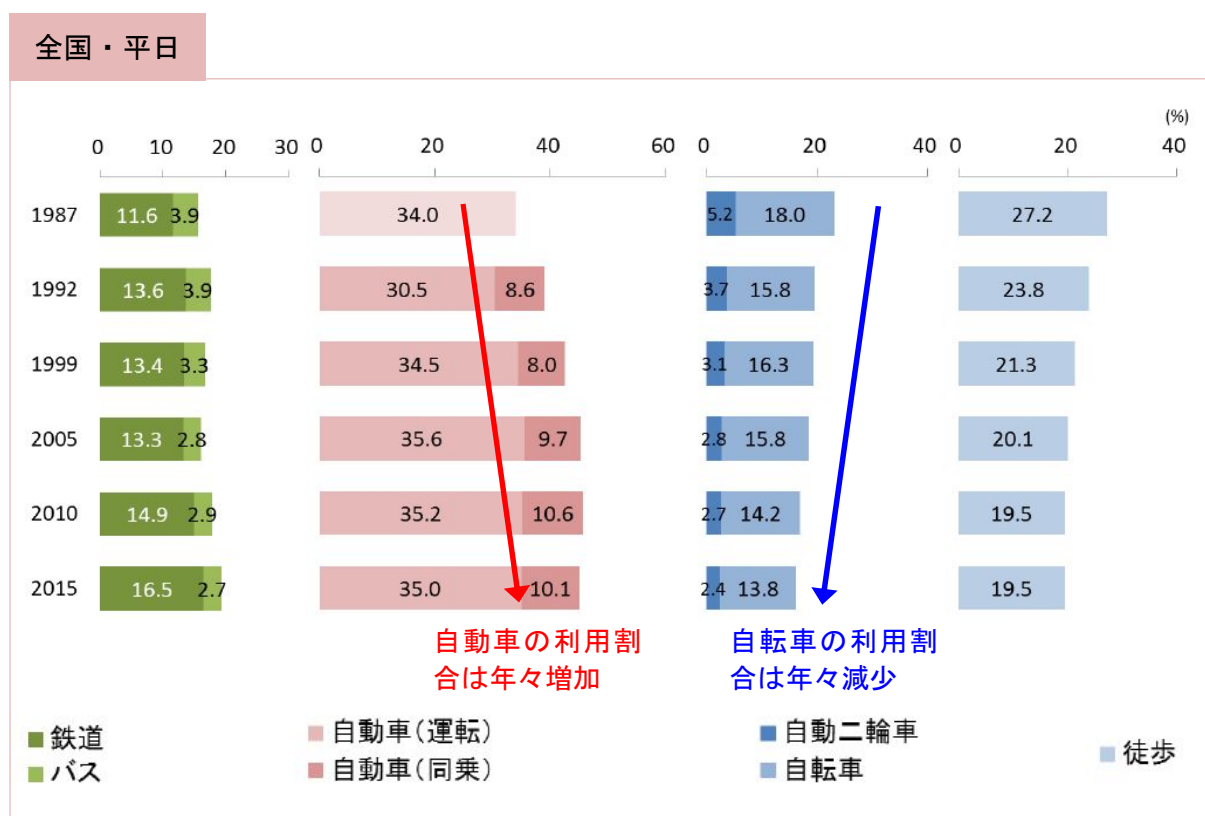


図-2.1.1 移動の交通手段別構成比



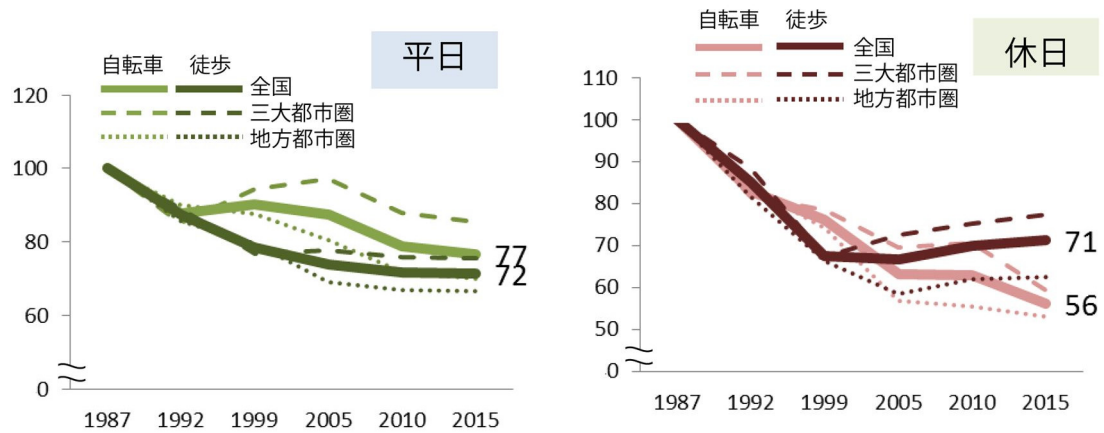
2. 自転車を取り巻く社会情勢



※1987 年は自動車の運転と同乗を分けずに調査

図-2.1.2 移動の交通手段別構成比（経年比較）【上段：全国・平日、下段：全国・休日】





※1987 年を 100 としたときの指数

図-2.1.3 交通手段別構成比の動向（自転車・徒歩）

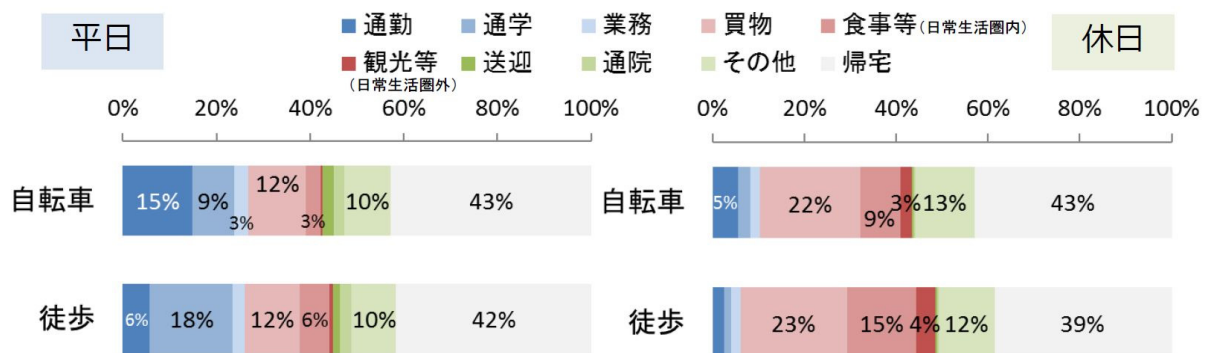


図-2.1.4 目的別構成比（自転車・徒歩）

資料（図-2.1.1～図-2.1.4）：都市における人の動きとその変化

～平成 27 年全国都市交通特性調査集計結果より～（国土交通省）



2) 自転車保有台数

日本国内での自転車所有台数は、年による増減はありますが、年々増加している傾向にあります。ただし、1995（H7）年には自動車の保有台数が自転車の保有台数を上回り、2013（H25）年時点での保有台数は、自動車が約 7,600 万台、自転車が約 7,200 万台となっています。

また、2005（H17）年時点では、国内の人口当たり自転車保有台数は 0.67 台で、世界的に見ても高い水準となっています。

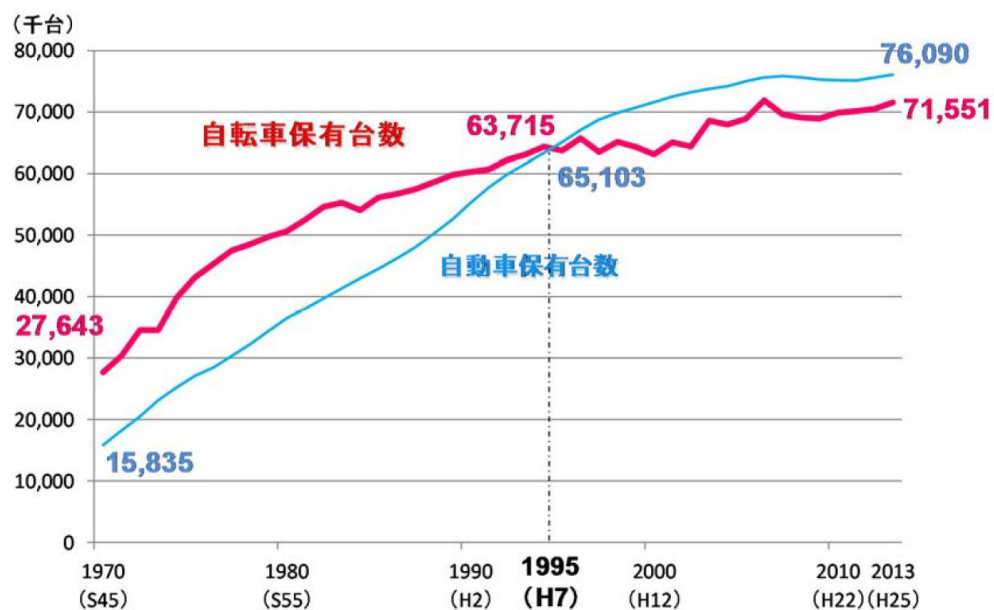
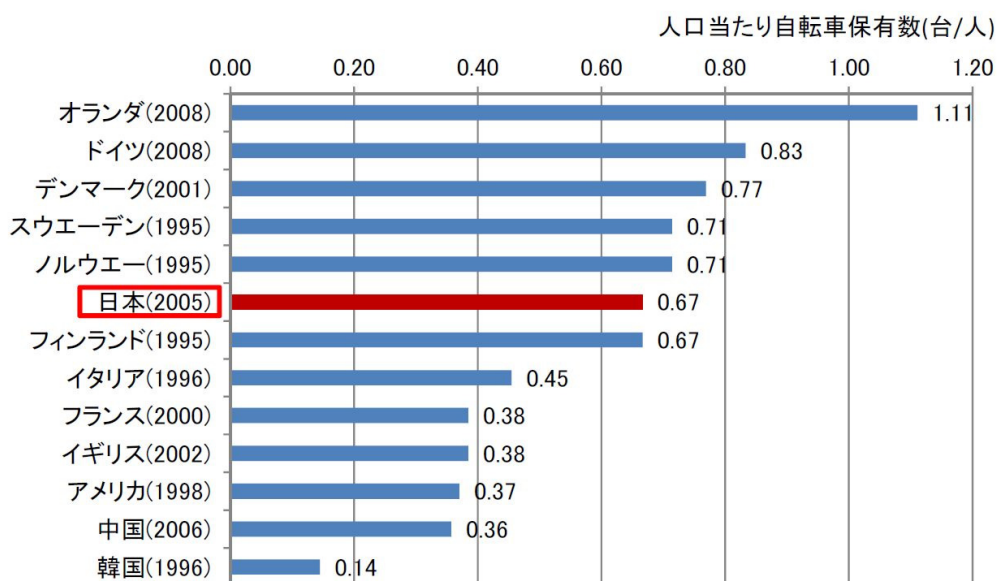


図-2.1.5 国内の自転車および自動車保有台数の推移



※（）は統計年次

図-2.1.6 自転車保有台数国際比較（人口当たり）

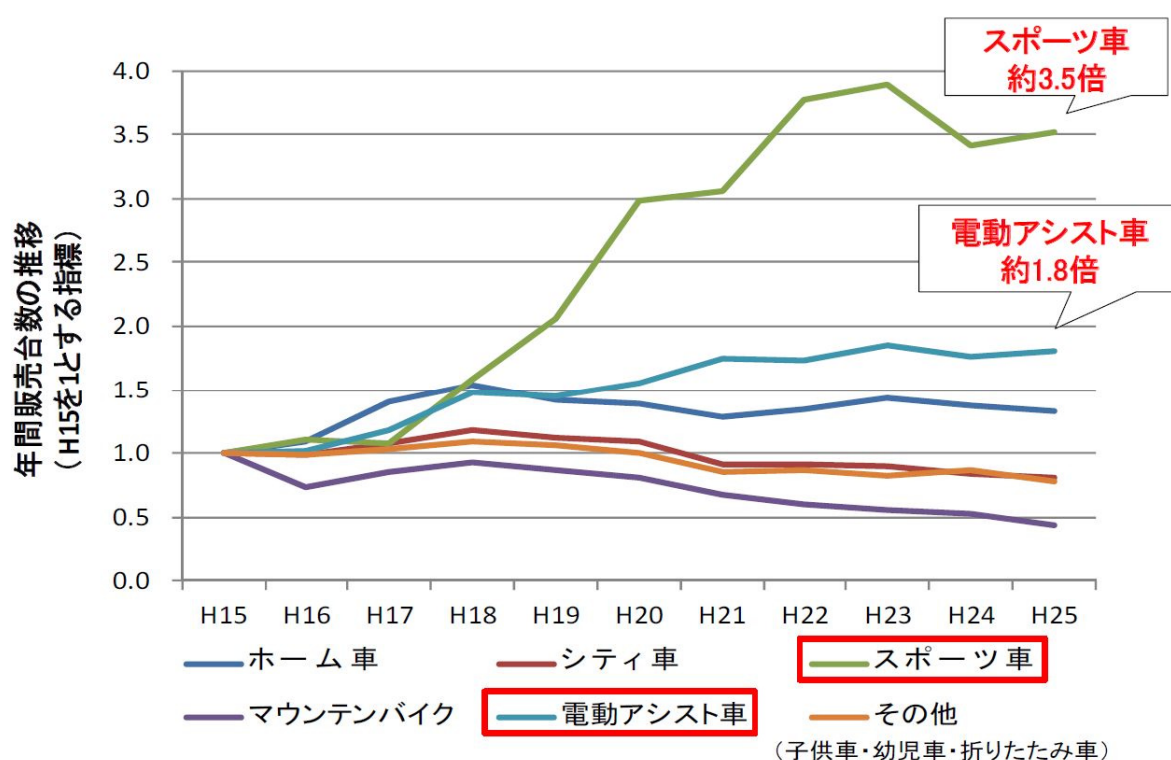
資料（図-2.1.5～図-2.1.6）：自転車交通（国土交通省）



3) 車種別自転車販売台数の推移

2003（H15）年から 2005（H17）年頃までは、車種別の販売台数に大きな差はみられませんでした。2006（H18）年以降にスポーツ車や電動アシスト車が大きな伸びをみせ、2013（H25）年には、スポーツ車が 2003（H15）年時点の約 3.5 倍、電動アシスト車が約 1.8 倍の販売台数となっています。

また、図-2.1.8 のように自転車の種類は様々で、最近ではスポーツタイプの電動アシスト車である E-Bike が登場しています。



ホーム車：日常の交通手段（通勤・通学・買物）に用いる車で標準仕様による重量が 10～20 kg の自転車。チェンジギア装置付きのものを含む。

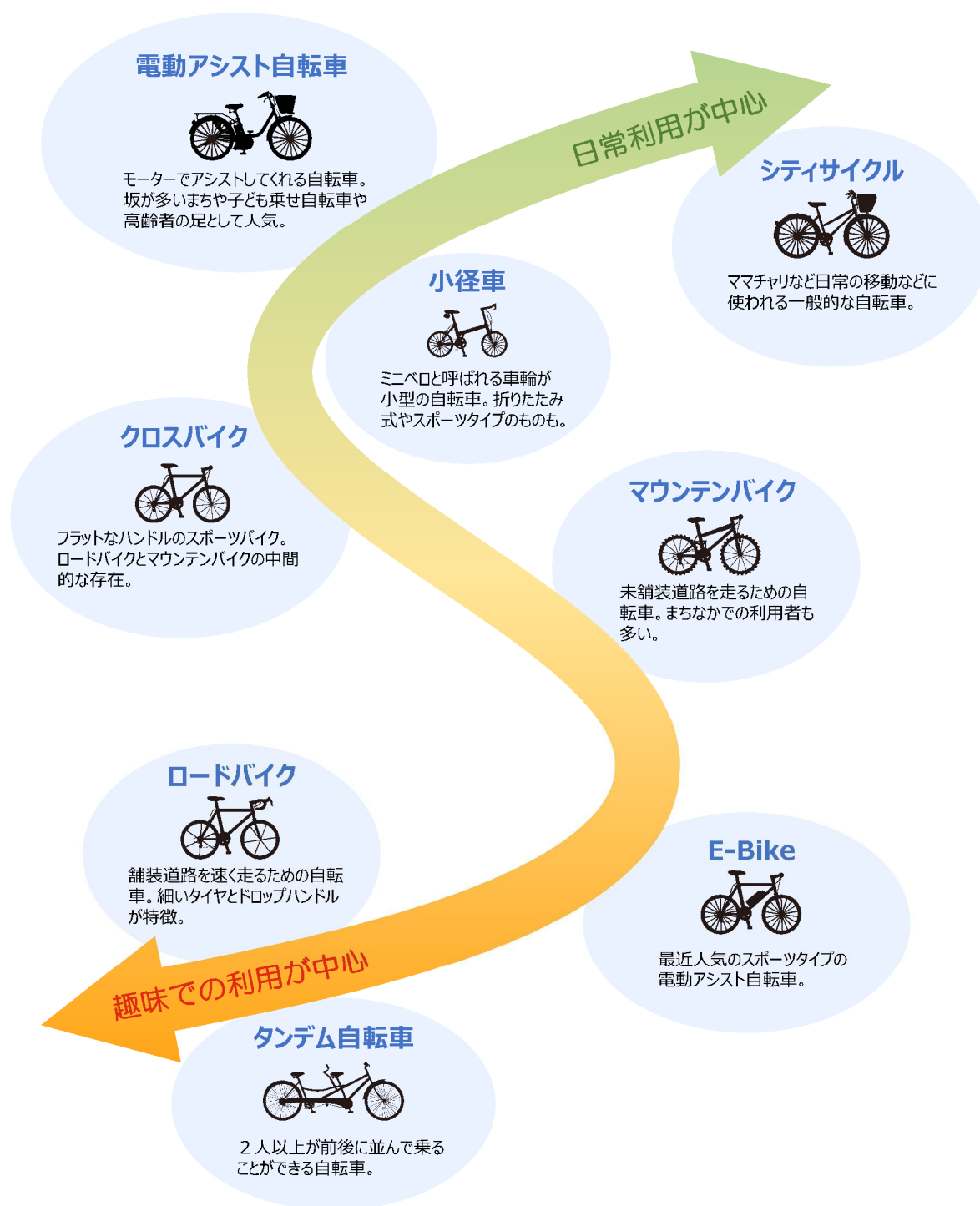
シティ車：主に婦人用に設計された車で重量 10～20 kg の自転車。チェンジギア装置付きのものを含む。

資料：自転車交通（国土交通省）

図-2.1.7 1 店舗当たり車種別販売数の推移



2. 自転車を取り巻く社会情勢



資料：いばらき自転車活用推進計画（茨城県）

図-2.1.8 自転車の種類と利用用途



4) 自転車の利用理由

自転車を利用する主な理由としては、「所要時間が短いまたは一番早く目的地に行ける」と回答した割合が高く、自転車は、短い距離・時間での移動をする場合に、最も早い交通手段として用いられていることがわかります。図-2.1.10によると、およそ5km以内の範囲において利用割合が高くなっています。

その他の理由としては、健康増進、コスト削減、気分転換・ストレス解消などが挙げられています。

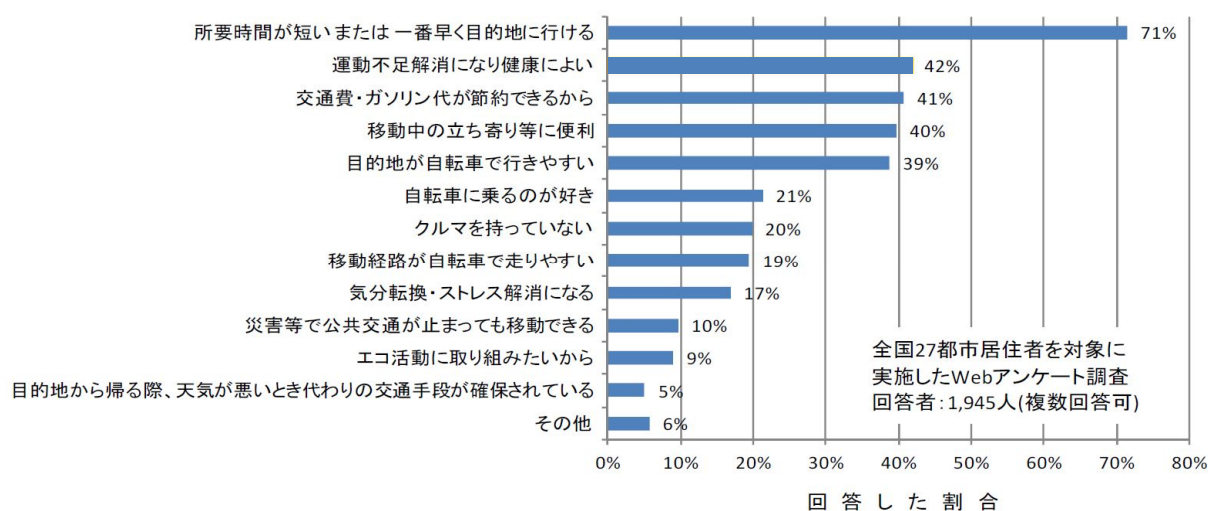


図-2.1.9 自転車を日常的に利用する理由

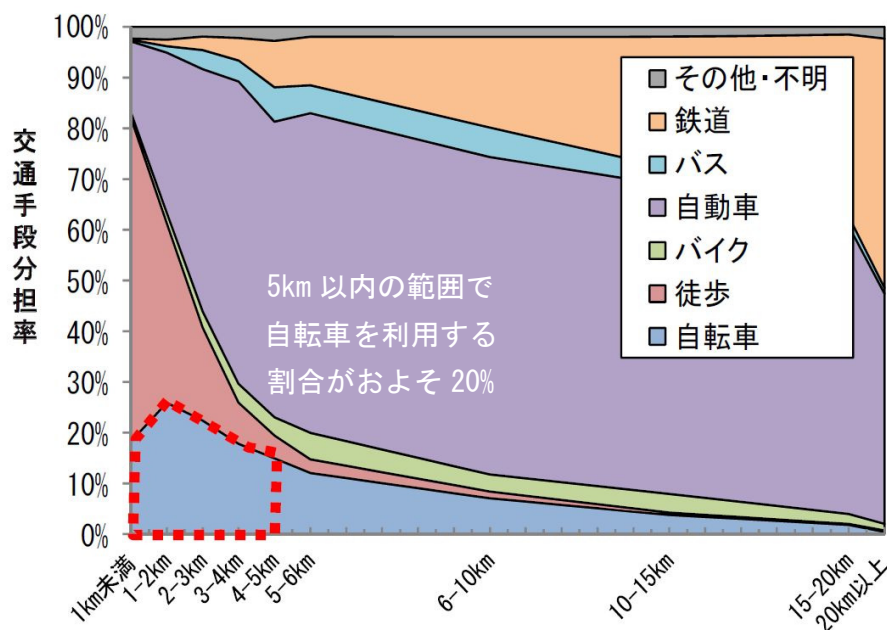


図-2.1.10 移動距離帯別の代表交通手段分担率

資料（図-2.1.9～図-2.1.10）：自転車交通（国土交通省）



5) 自転車関連事故の発生状況

2009（H21）年および2019（R1）年の統計データによると、国内での自転車関連事故の発生件数は10年間で約50%減少しています。しかし、「自転車対歩行者」については約4%の減少と、ほぼ横ばいになっています。

また、図-2.1.12によると、交通事故による死者数が1992（H4）年以降減少傾向にありますが、自転車乗用中の事故における死者数の占める割合は増加しています。

交通事故発生件数（自転車関連）

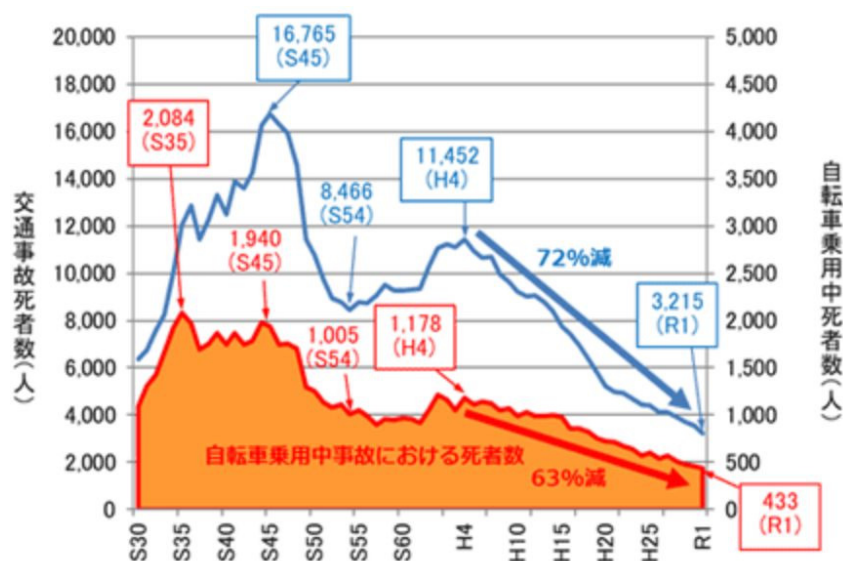


交通事故発生件数（自転車対歩行者）



資料：国土交通省 HP

図-2.1.11 自転車関連事故の発生件数



資料：国土交通省 HP

図-2.1.12 交通事故死者数の推移



(2) 感染症拡大に伴う社会情勢の変化

1) 新型コロナウイルス感染拡大による影響

現在、新型コロナウイルス（COVID-19）の急激な感染拡大の影響により、2020（R2）年1月以降は特に観光需要が大きく減少してきています。これには、2020（R2）年1月以降、中国政府を筆頭に、日本を含む多くの国において入国制限や海外渡航禁止の措置を講じてきたことも関係しています。

旅行者の往来が全世界的に減少し、さらに国内では移動自粛が呼びかけられているなか、観光関連産業は厳しい状況下にあるといえ、2020（R2）年3月時点では外国人旅行者が前年比-93.0%、国内旅行消費額が前年比-53.1%となっています。同時点での宿泊者数の前年比は、観光統計調査が始まって以降、最大の減少率になったと言われています。

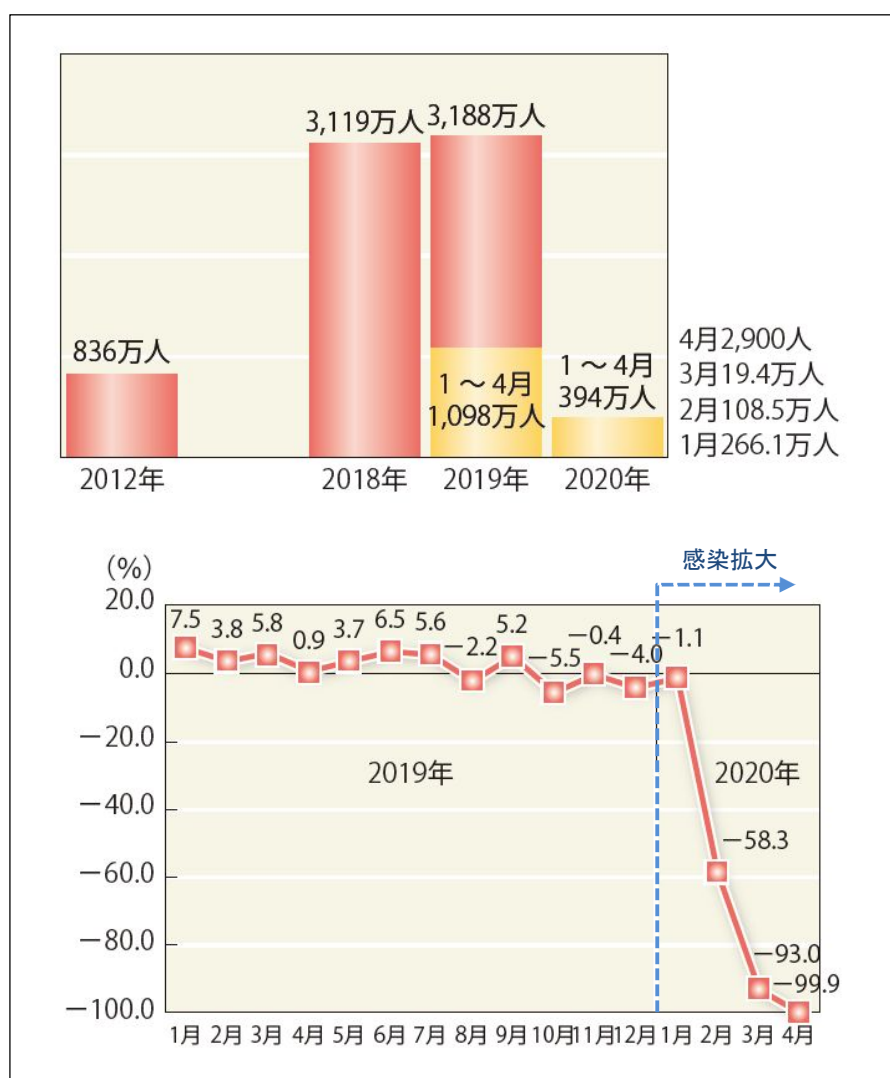


図-2.1.13 訪日外国人旅行者数及び前年同月比の推移



2. 自転車を取り巻く社会情勢



図-2.1.14 日本人の国内旅行消費額及び前年同月比の推移

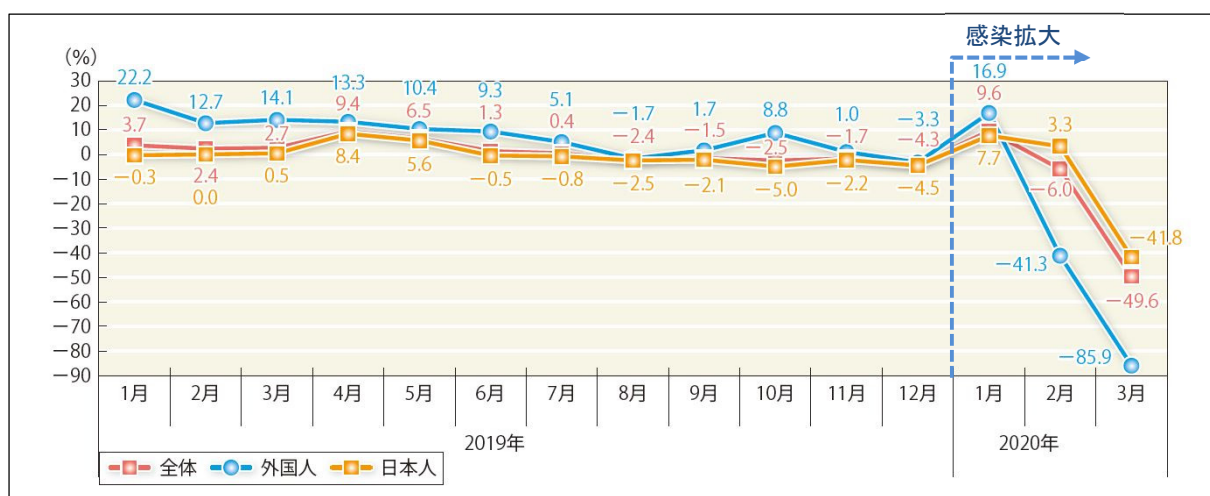


図-2.1.15 延べ宿泊者数の前年同月比の推移

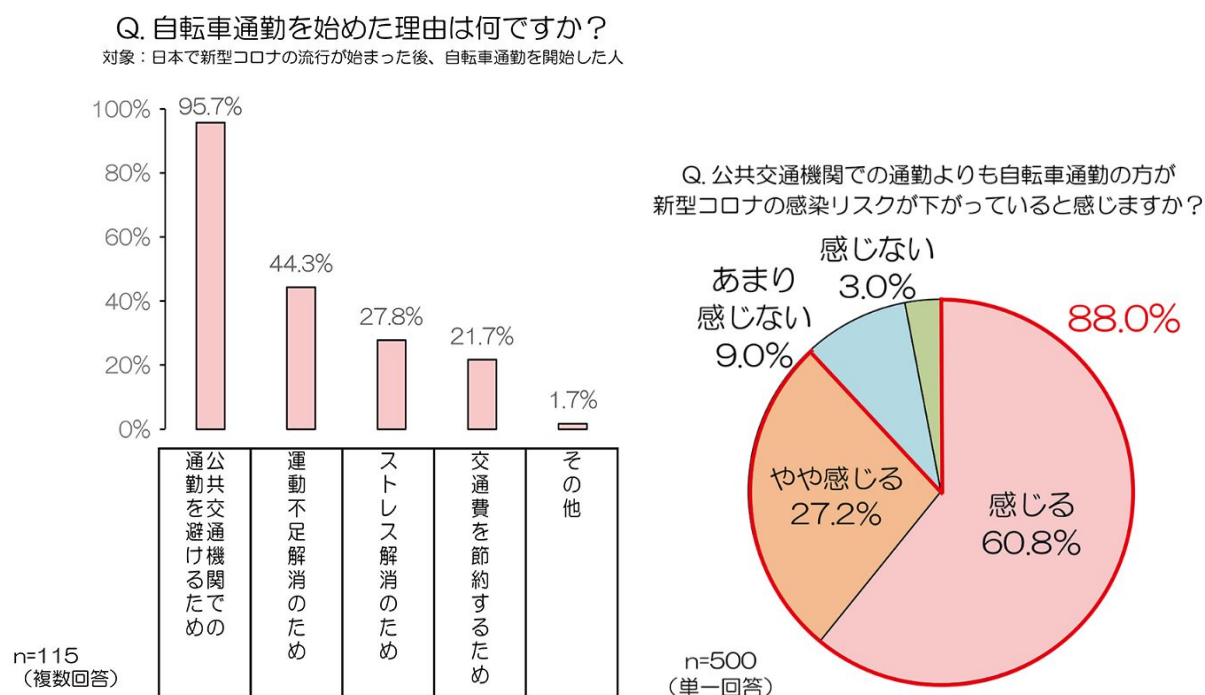
資料 (図-2.1.13~図-2.1.15): 令和2年版観光白書 (国土交通省)



2) 自転車に関連する生活の変化

新型コロナウイルス（COVID-19）の感染対策である三密（密集、密閉、密接）の回避や、健康増進などの観点から、自転車を活用した通勤体系が改めて注目されてきています。日本を含む世界各地では、移動手段を電車やバスといった公共交通機関から自転車に切り替える人が増加してきています。

au 損害保険株式会社が独自に行った調査によると、新型コロナウイルス流行以降で自転車通勤を始めた人のうち、95.7%（n=115）が「公共交通機関での通勤を避けるために自転車通勤を始めた」と回答しており、また、88.0%（n=500）の人が「公共交通機関での通勤よりも自転車通勤の方が新型コロナの感染リスクが下がっていると感じる」と回答をしています。



【調査の対象者】

東京都在住で週1回以上自転車通勤をしており、かつ勤務先から自転車通勤を認められている会社員の男女500人が対象。

資料：au 損害保険株式会社

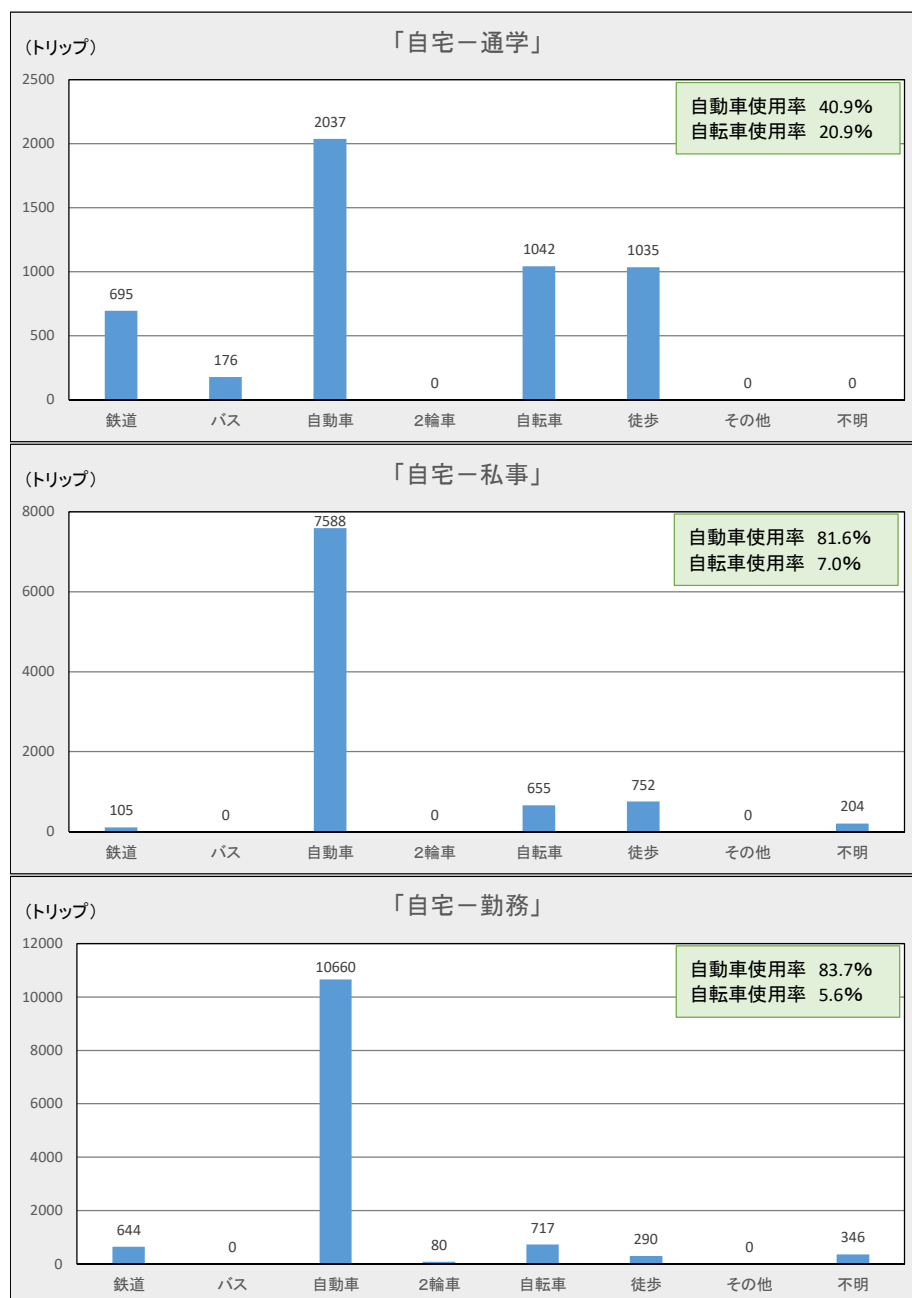
図-2.1.16 新型コロナウイルス感染症が通勤形態に与えた影響



2.2 本市の現況

(1) 自転車の分担率

第6回東京都市圏パーソントリップ調査（平成30年）の「目的種別別 OD 交通量」によると、本市では通勤・通学・私事のいずれも自動車の使用率が最も高く、自転車の使用率が低い傾向にあることがわかります。また、通学時の自転車使用率は他の目的に比べて高く、20.9%となっています。



OD交通量：ある地域から、ある地域へと移動する交通量（単位はトリップ）。

ODは、出発地（Origin）、目的地（Destination）の略語。

図-2.2.1 目的種別別 OD 交通量（かすみがうら市起点）



(2) 市民向けアンケート調査結果

1) 調査の概要

項目	市 民
調査対象者	市内在住の 15 歳以上 79 歳以下の男女
調査項目	性別、年齢、職業、居住地区、自転車の保有、保有している自転車の種類、自転車利用頻度、自転車利用目的、自転車利用距離、自転車保険の加入状況、自転車安全利用五則の認知状況、自転車利用時等の危険な走行、自転車走行時どこに危険を感じるか、自転車に乗るときの安全対策、市内で自転車の安全対策を図る必要がある場所、自転車と健康、自転車の利用環境向上に必要なもの、市内の自転車関連施設等の認知状況、自転車を活用した地域活性化の取組について
抽出方法	住民基本台帳に基づき地区別・年代別に抽出
調査方法	郵送による配布及び回収および 専用サイトを利用したウェブアンケート
調査期間	令和 2 年 1 月 9 日（木）～令和 2 年 1 月 31 日（金）

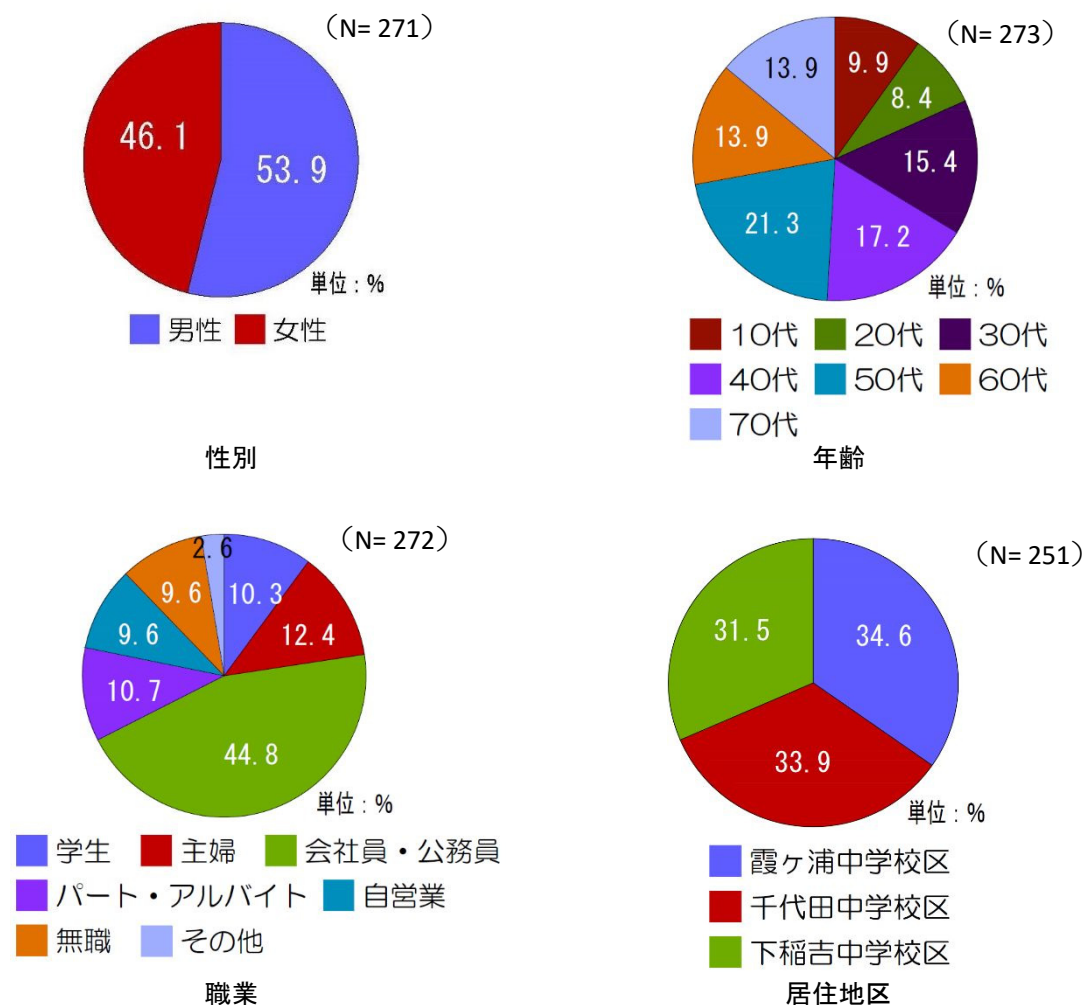
【回収状況】

実配布数	有効回答数	有効回収率
1, 000	278	27. 8%



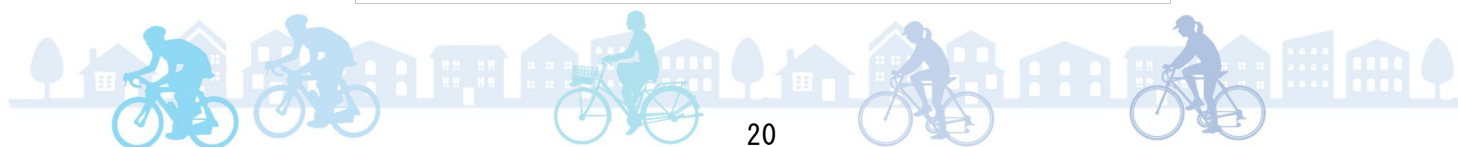
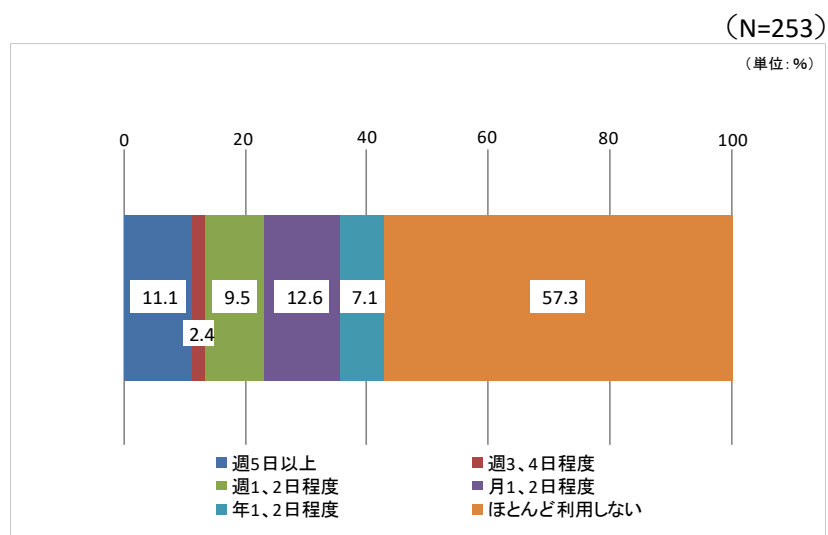
2. 自転車を取り巻く社会情勢

2) 回答者の属性



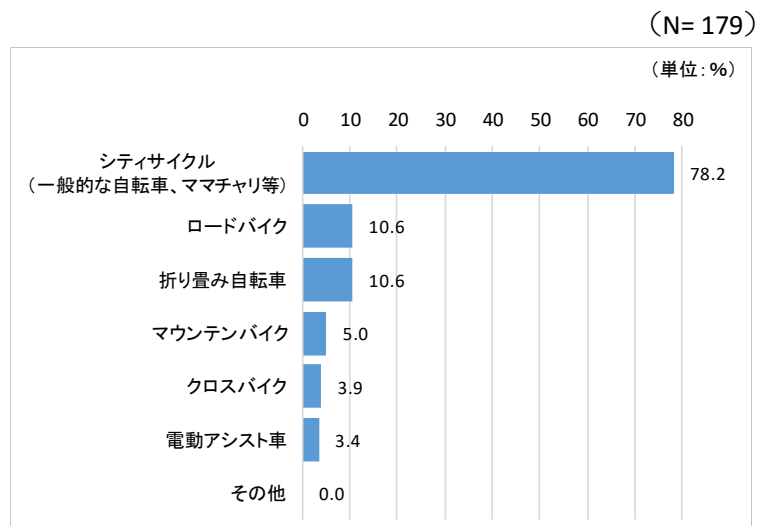
3) 自転車の利用頻度

「ほとんど利用しない」が 57.3%であり、市民の自転車頻度は低い傾向にあることがわかります。



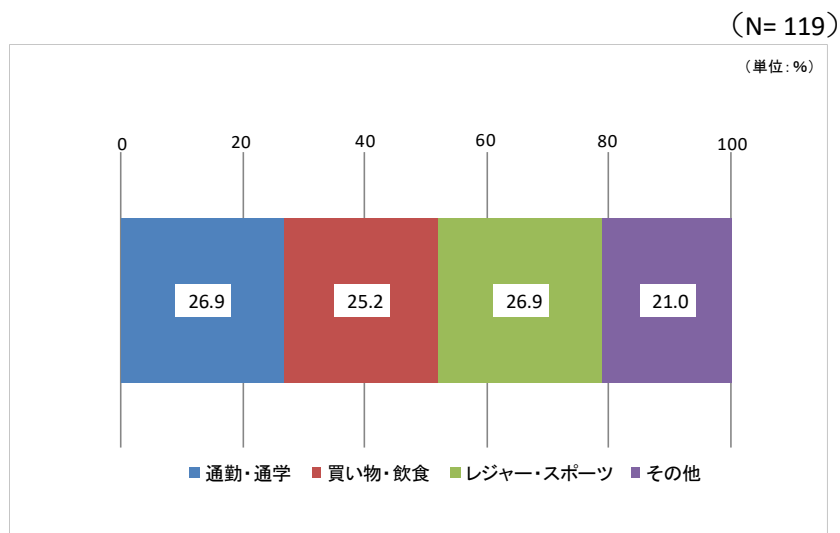
4) 保有している自転車の種類

「シティサイクル」が78.2%と最も高く、次いで「ロードバイク」と「折り畳み自転車」の割合が高くなっています。



5) 自転車の主な利用目的

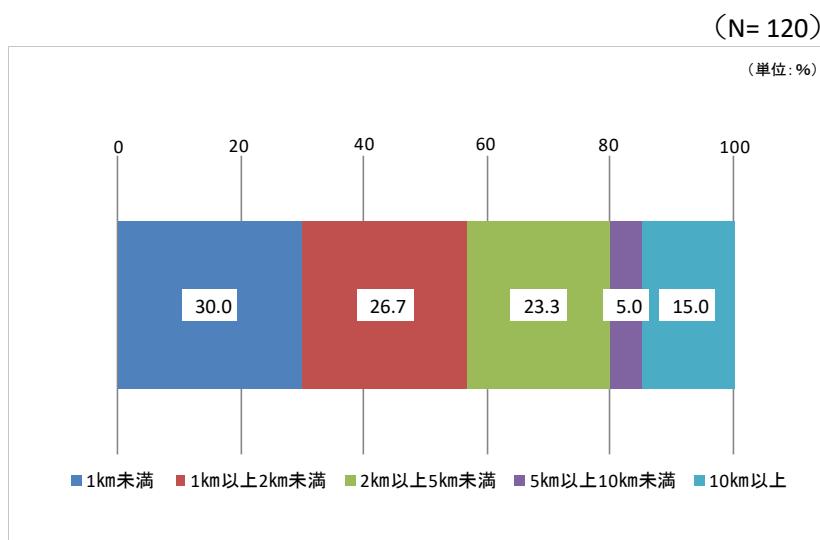
「通勤・通学」、「買い物・飲食」、「レジャー・スポーツ」がいずれも同等の割合となっています（「その他」の内訳は、近所や学校への用事、ゴミ出し、畑仕事等）。



2. 自転車を取り巻く社会情勢

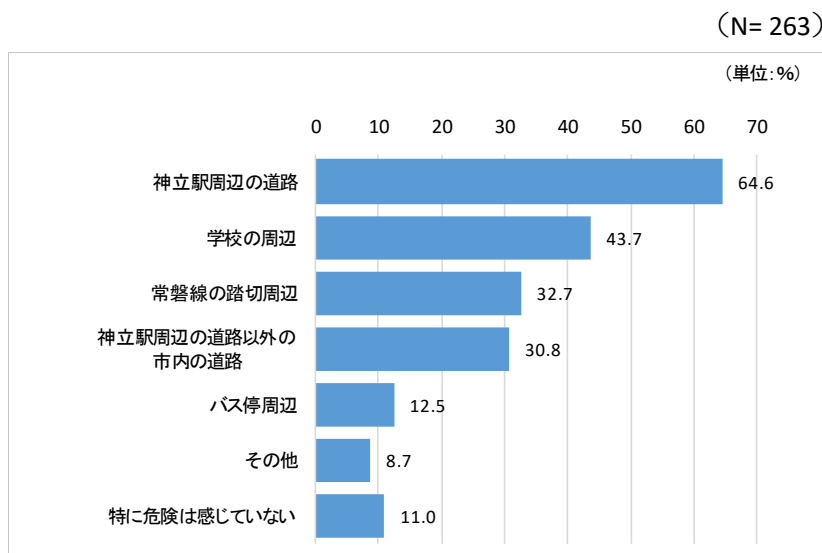
6) 自転車の利用距離（片道）

「1km 未満」が 30.0%と最も高く、長距離になるにつれて割合が低くなる傾向にあります。



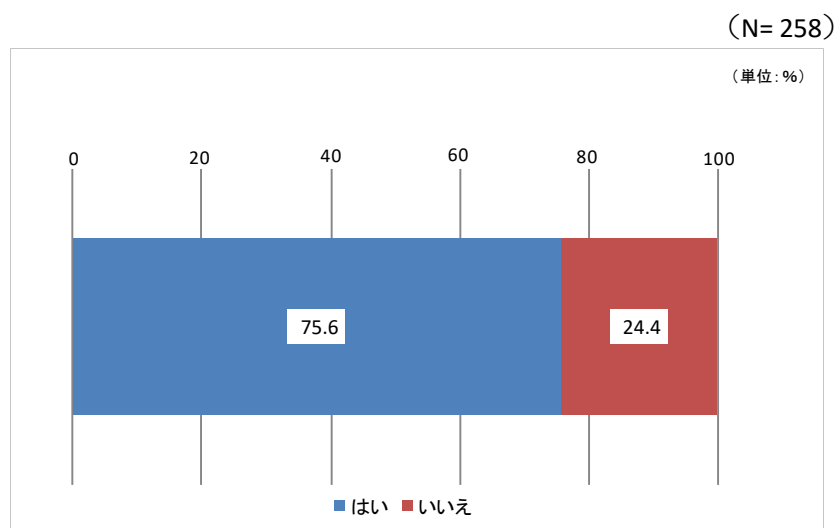
7) 安全対策を図るべき箇所

「神立駅周辺の道路」が 64.6%と最も高く、次いで「学校の周辺」が 43.7%、「常磐線の踏切周辺」が 32.7%となっています。「特に危険は感じていない」は 11.0%となっています。



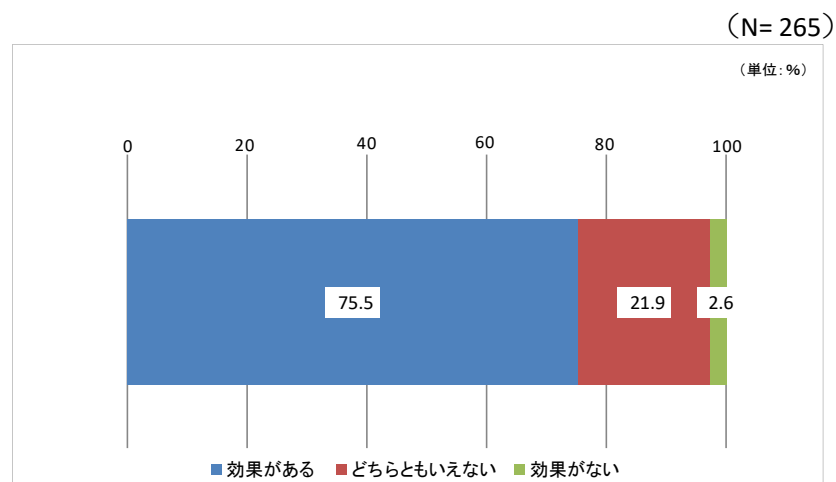
8) 自身が運動不足と感じているか

「はい」が75.6%であり、運動不足と感じている市民が多いことがわかります。



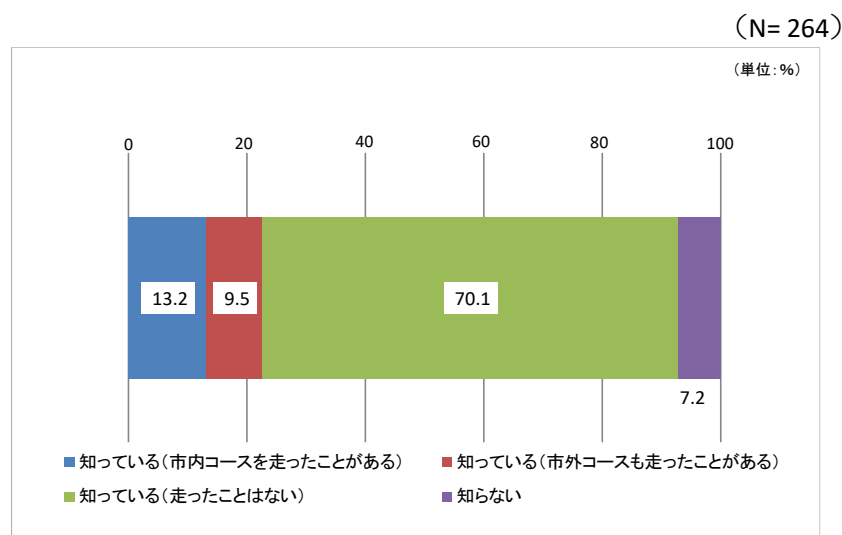
9) 自転車利用の健康への効果

「効果がある」が75.5%と最も高く、自転車利用の健康への効果は概ね認識されています。



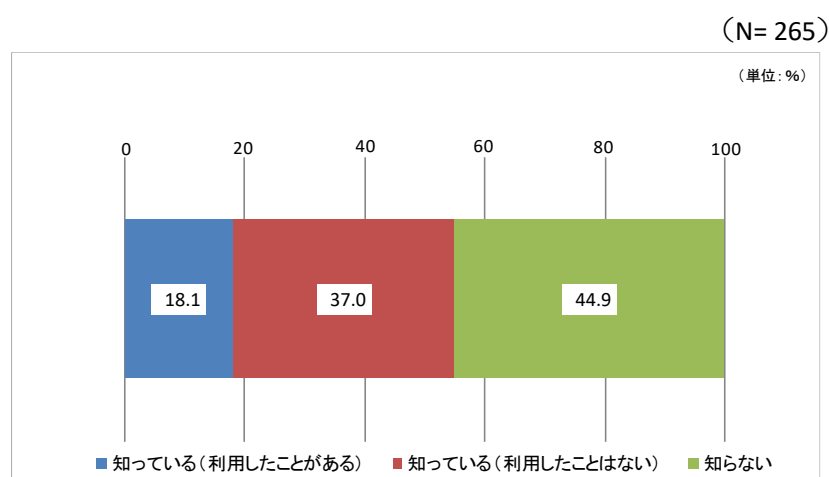
10) つくば霞ヶ浦りんりんロードの認知状況

「知らない」と回答した割合は7.2%と、市民のほとんどがつくば霞ヶ浦りんりんロードを認知しています。しかし、70.1%が「知っている（走ったことはない）」と回答しており、市民の利用率としては低い傾向にあります。



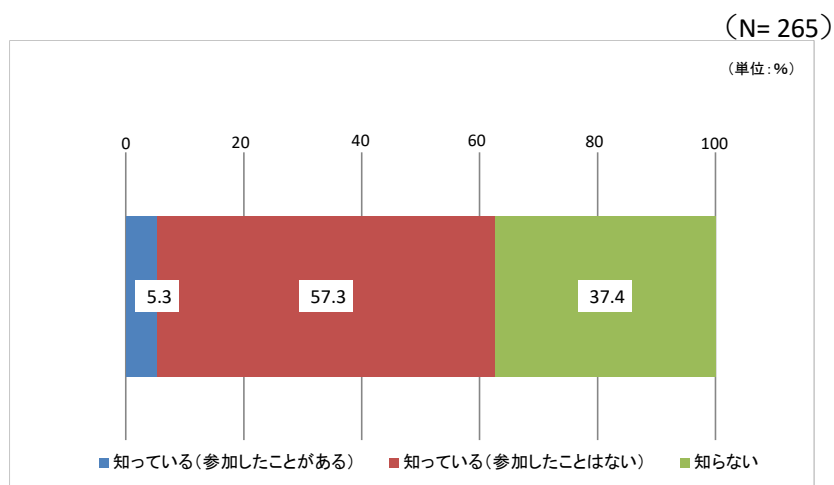
11) かすみがうら市交流センターの認知状況

55.1%が、かすみがうら市交流センターを「知っている」と回答しており、認知度は比較的高いことがわかります。しかし、「知っている（利用したことがある）」と回答した割合は18.1%となっています。



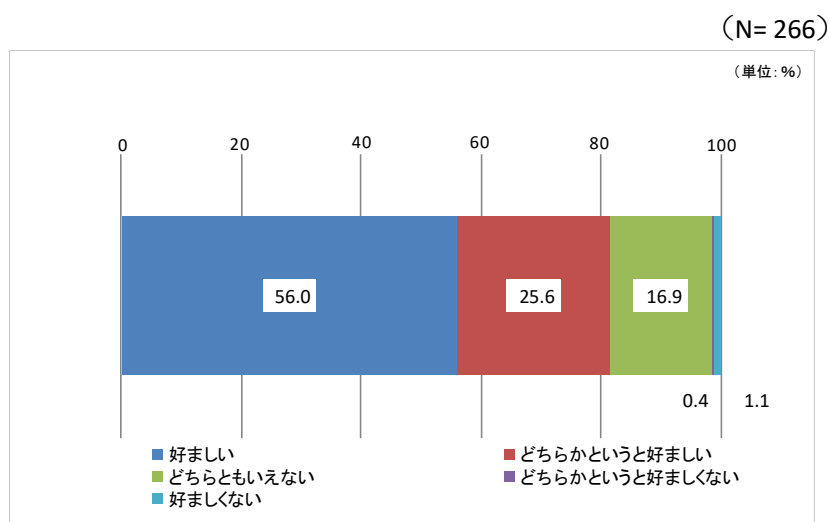
12) かすみがうらエンデューロの認知状況

62.6%が、かすみがうらエンデューロを「知っている」と回答しており、認知度は高いことがわかります。また、「知っている（参加したことがある）」と回答した割合は5.3%であり、参加者は市外の割合が高くなっています。



13) 自転車を活用した地域活性化の取組みについて

「好ましい」、「どちらかという为好ましい」と回答した割合が合わせて 81.6%であり、自転車を活用した地域活性化について市民の関心が高い傾向にあることがわかります。



(3) サイクリスト向けアンケート調査結果

1) 調査の概要

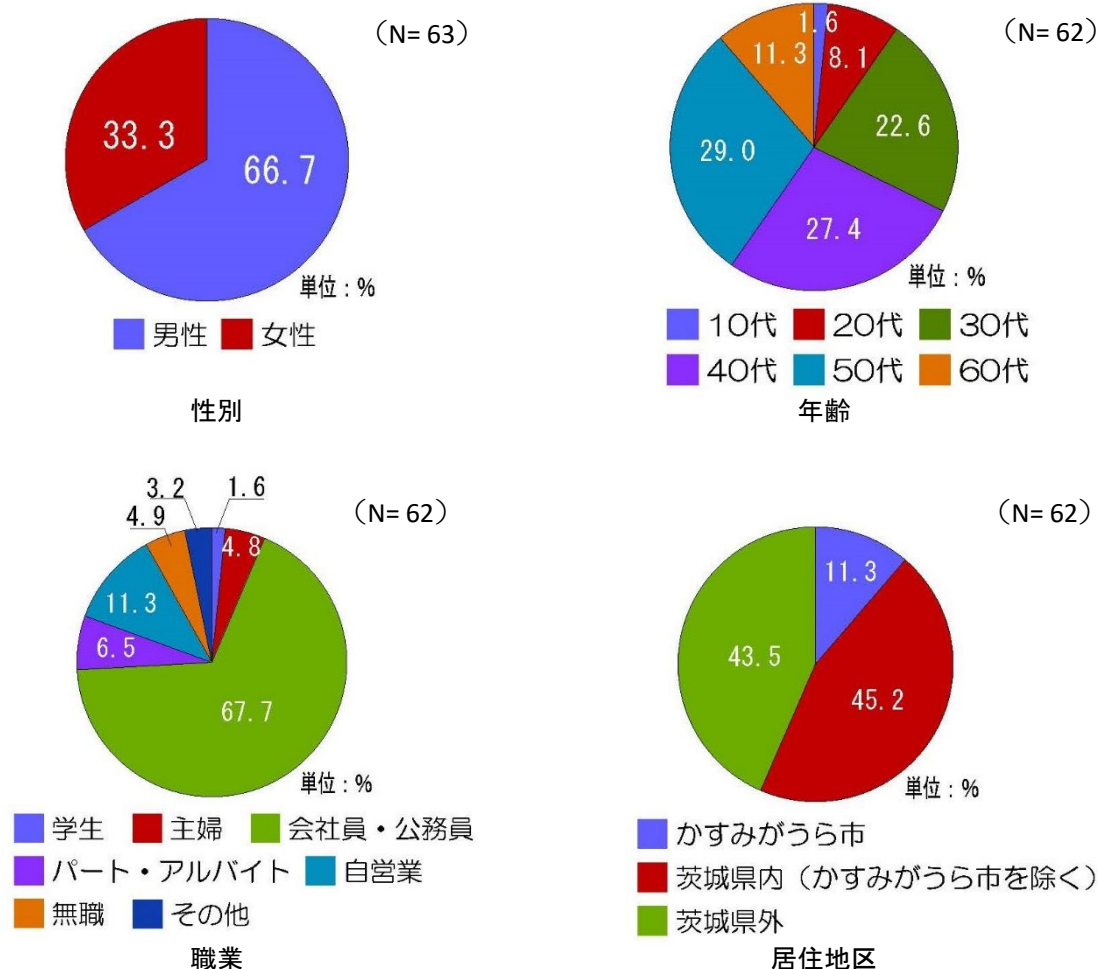
項目	市 民
調査対象者	サイクリスト
調査項目	性別、年齢、職業、居住地、自転車の保有、所有している自転車の種類、レンタサイクル利用経験の有無、サイクリング前に収集する情報、情報収集の媒体、自身のサイクリング状況、最も利用が多いサイクリングの発着場所、発着場所までの交通手段、コースの走りやすさ・状態、市内の滞在時間、サイクリングで立ち寄った市内観光スポット、市内で食事をした場所、市内での土産品の購入場所・消費金額、かすみがうら市交流センターで提供するサービス等の評価、サイクリング環境を向上させるために必要なもの
調査方法	直接配布、直接回収（かすみがうら市交流センターに設置） 専用サイトを利用したウェブアンケート
調査期間	令和元年12月23日（月）～令和2年2月14日（金）

【回収状況】

実配布数	有効回答数	有効回収率
64	64	100%

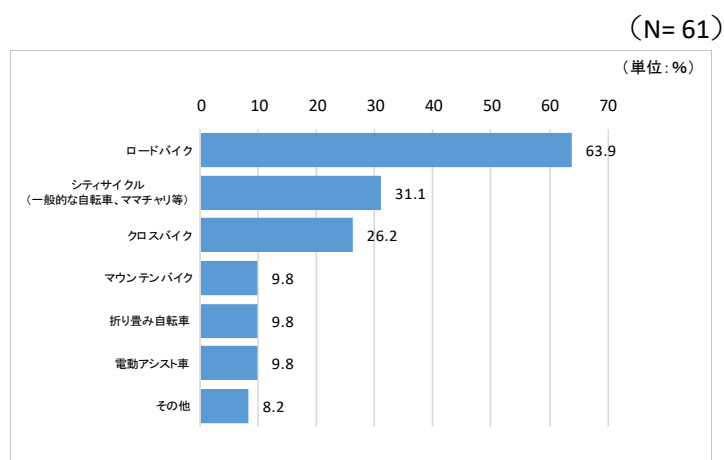


2) 回答者の属性



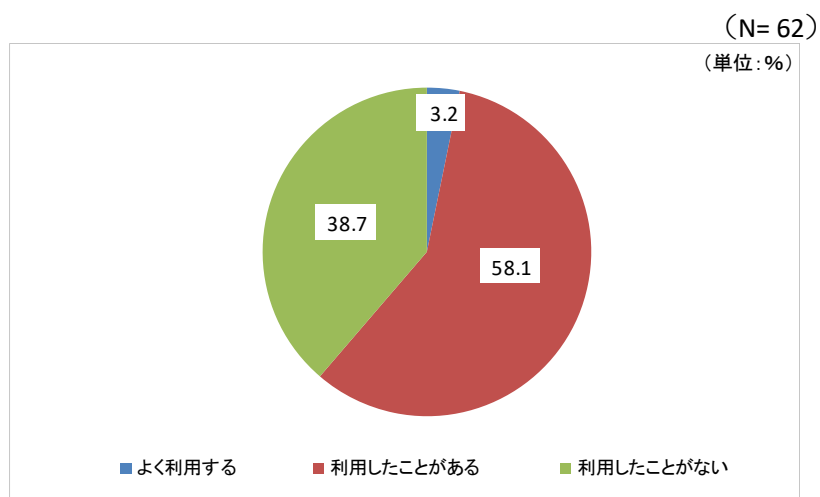
3) 所有している自転車の種類

「ロードバイク」が 63.9%と最も高く、次いで「シティサイクル（一般的な自転車、ママチャリ等）」が 31.1%、「クロスバイク」が 26.2%となっています。



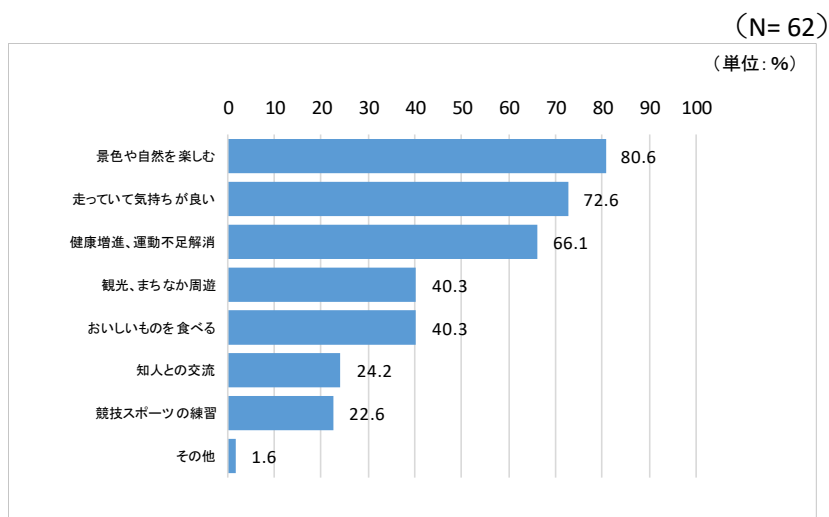
4) レンタサイクル利用経験の有無

「よく利用する」、「利用したことがある」と回答した割合が合わせて 61.3%と、回答者の半数以上がレンタサイクルの利用経験があります（ただし、過去に県外でレンタサイクルした回答者も含む）。



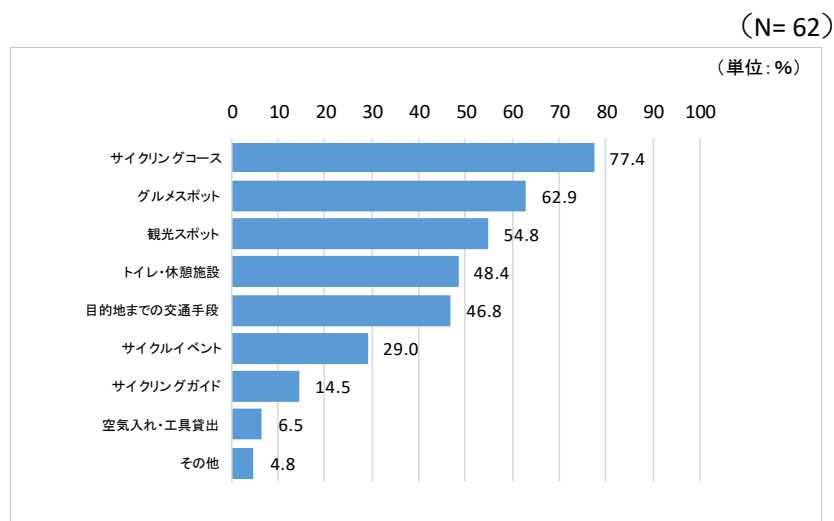
5) サイクリングの目的

「景色や自然を楽しむ」が 80.6%と最も高く、次いで「走っていて気持ちが良い」が 72.6%、「健康増進、運動不足解消」が 66.1%となっています。



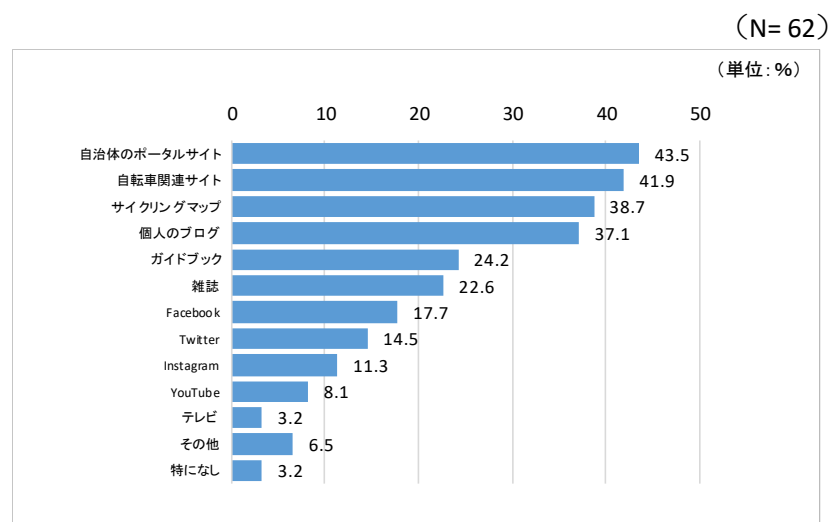
6) サイクリング前に収集する情報

「サイクリングコース」が77.4%と最も高く、次いで「グルメスポット」が62.9%、「観光スポット」が54.8%となっています。



7) 情報収集の媒体

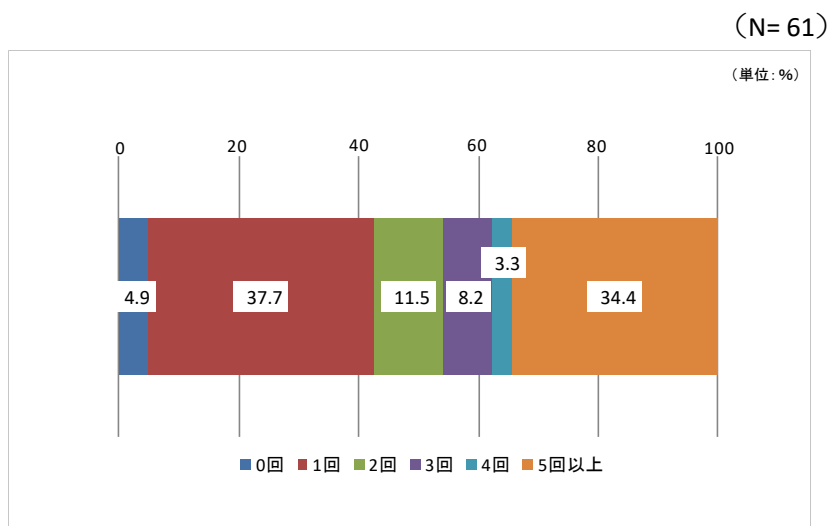
「自治体のポータルサイト」が43.5%と最も高く、次いで「自転車関連サイト」が41.9%、「サイクリングマップ」が38.7%となっています。なお、選択肢にあった「ラジオ」への回答はありませんでした。



2. 自転車を取り巻く社会情勢

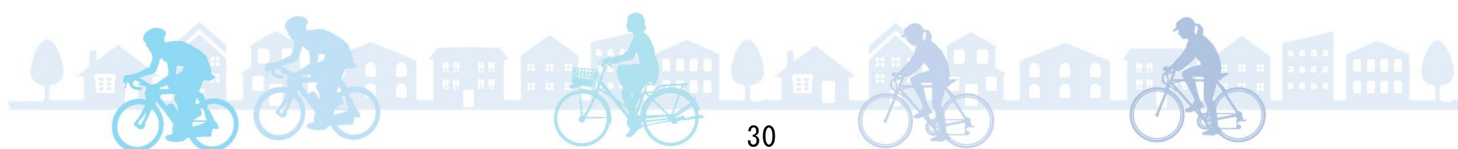
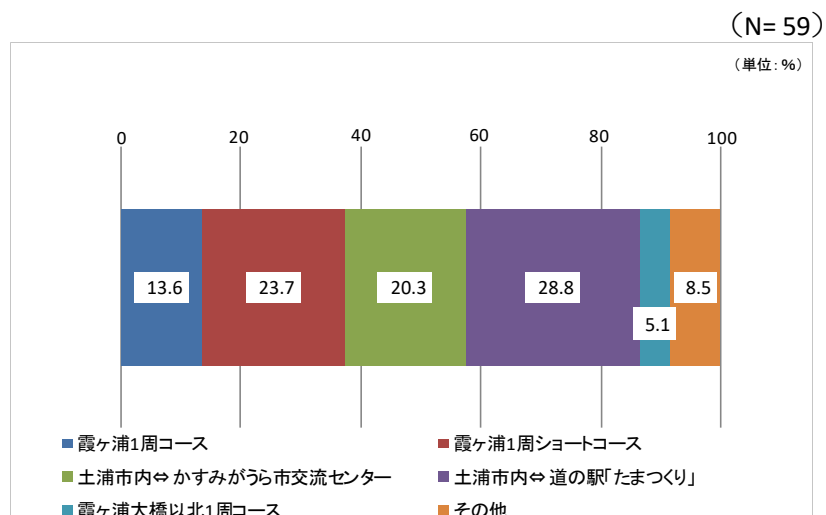
8) つくば霞ヶ浦りんりんロード【霞ヶ浦・北浦方面】の走行回数

走行回数（通過を含む）は、「1回」が37.7%と最も高くなっています。また、次いで「5回以上」が34.4%となっており、つくば霞ヶ浦りんりんロードには一定数のリピーターがいることがわかります。



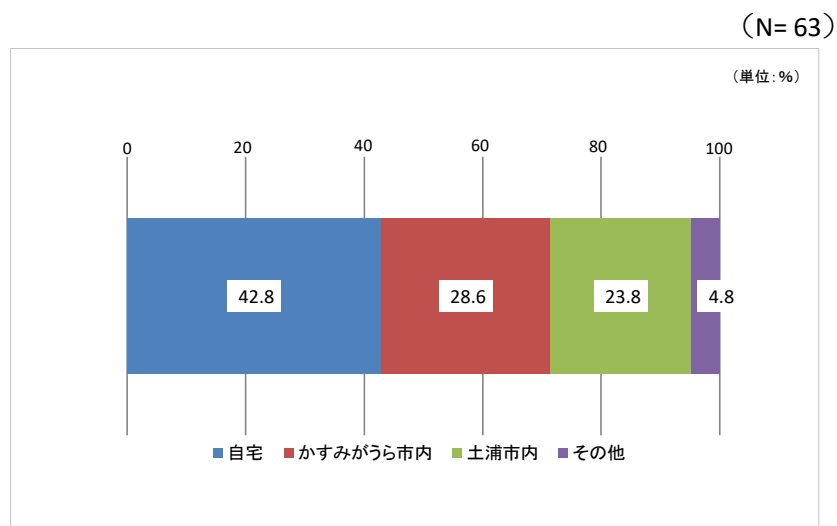
9) 走行することが最も多いサイクリングコース【霞ヶ浦・北浦方面】

「土浦市内⇄道の駅『たまつくり』」が28.8%と最も高く、次いで「霞ヶ浦1周ショートコース」が23.7%、「土浦市内⇄かすみがうら市交流センター」が20.3%となっています。



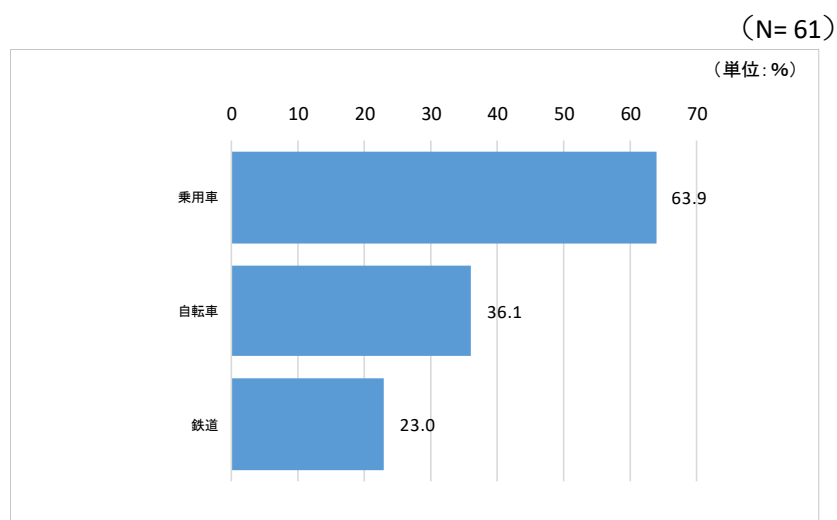
10) 最も利用が多いサイクリング発着場所

「自宅」が 42.8%と最も高く、次いで「かずみがうら市内」が 28.6%、「土浦市内」が 23.8%となっています。なお、具体的な発着場所として回答があったのは、「霞浦の湯」、「土浦駅」、「りんりんポート土浦」、「小田城」でした。



11) 発着場所までの交通手段

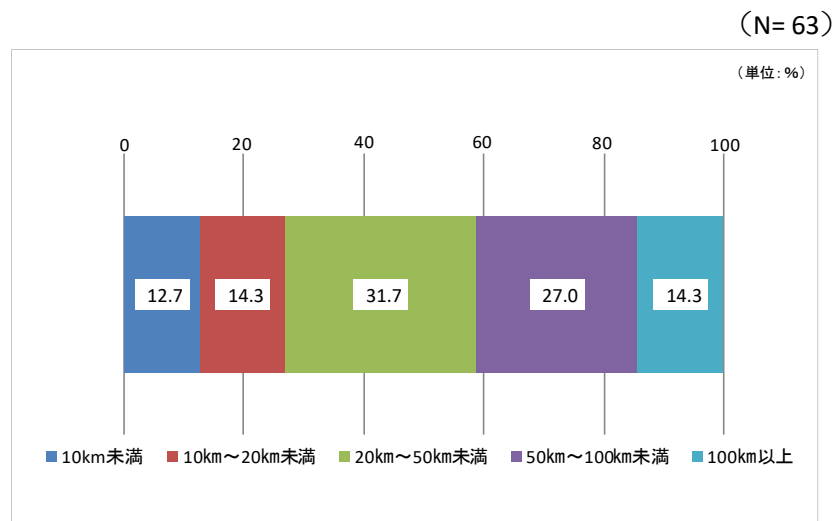
「乗用車」が 63.9%と最も高く、次いで「自転車」が 36.1%、「鉄道」が 23.0%となっています。なお、選択肢のうち「バス」、「その他」への回答はありませんでした。



2. 自転車を取り巻く社会情勢

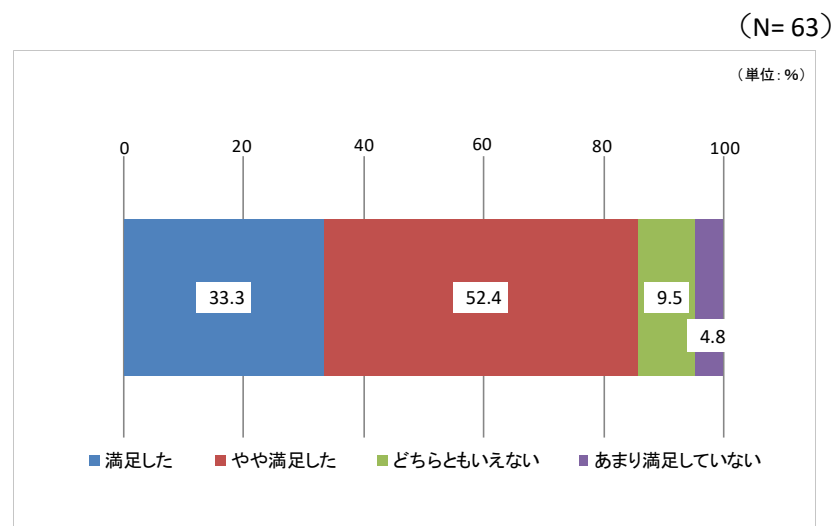
12) 1 回あたりのおよその走行距離

「20km～50km 未満」が 31.7%と最も高く、それよりも長い距離もしくは短い距離を走行すると回答した割合が段々と減っていく傾向にあります。



13) コースの状態

コースの状態（路線状態・勾配等）について、「満足した」「やや満足した」と回答した割合が合わせて 85.7%となっています。

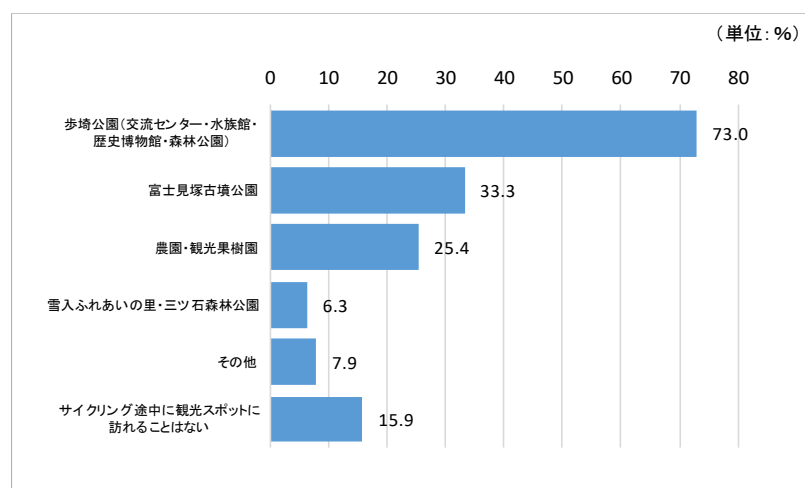


14) サイクリングで立ち寄った市内観光スポット

「歩埼公園」が73.0%と最も高く、次いで「富士見塚古墳公園」が33.3%、「農園・観光果樹園」が25.4%となっています。また、「椎名家住宅」、「第1（第2）常陸野公園」への回答はありませんでした。

「その他」で具体的な回答があったのは、「横浜・川尻ジオサイト」でした。

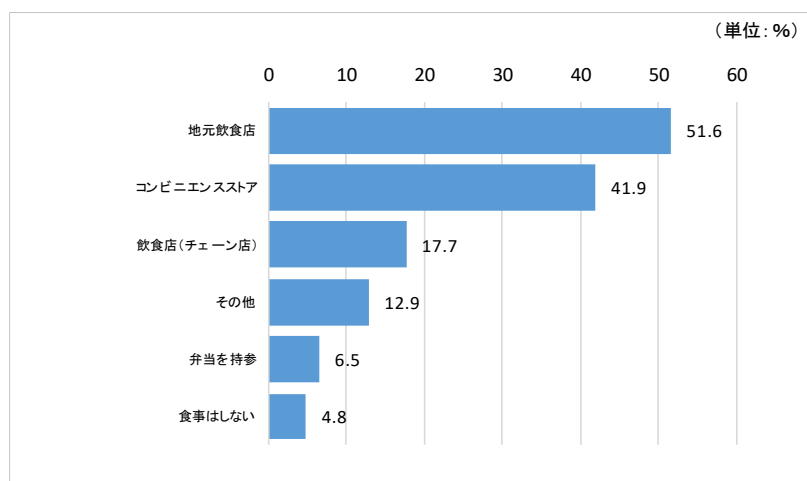
(N=63)



15) 食事をした（買った）場所

「地元飲食店」が51.6%、「コンビニエンスストア」が41.9%、飲食店（チェーン店）が17.7%となっています。なお、「その他」で具体的な回答があったのは「四万騎農園」でした。

(N=62)



「地元飲食店」の内訳

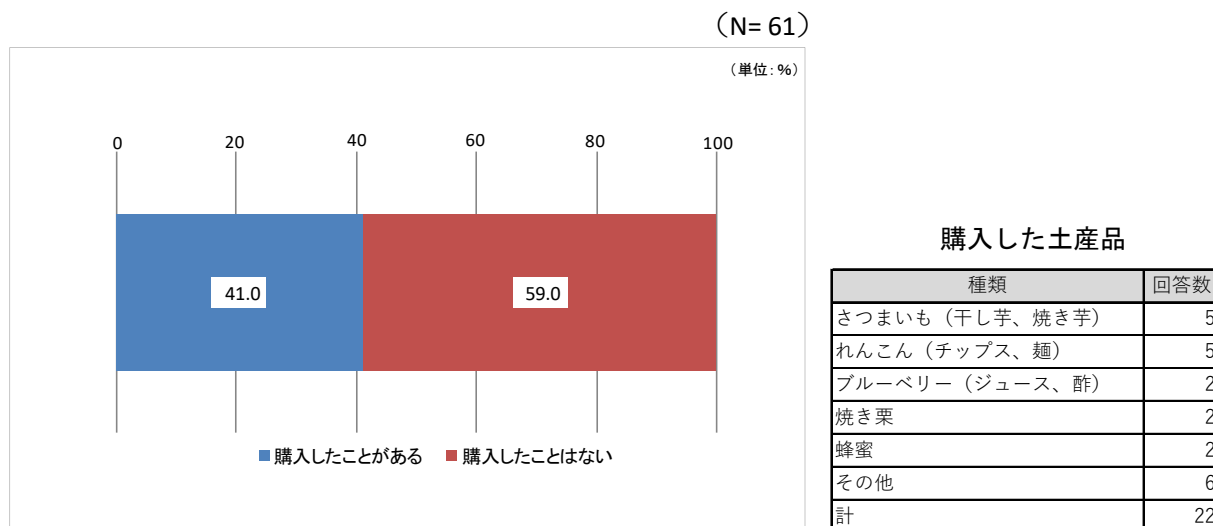
飲食店名	回答数
かすみキッチン	10
北斎遊学館（潮来市）	4
うなぎ錦水（土浦市）	2
しをみ食堂（行方市）	1
道の駅たまつくり（行方市）	1
総計	18



16) 市内での土産品の購入

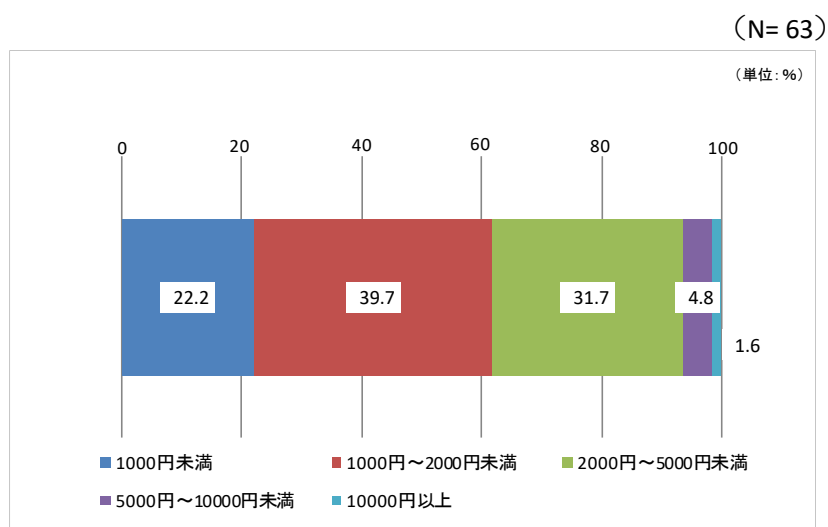
「購入したことがない」と回答した割合が 59.0%であり、土産品の購入者は、回答者の半数以下となっています。

また、「購入したことがある」と回答した人のうち、購入した土産品で多かったのが、さつまいもやれんこんを使用した商品となっています。



17) 市内でのおよその消費金額

「1,000円～2,000円未満」が 39.7%と最も高く、次いでその前後の消費金額帯の割合が高い傾向にあります。



2.3 茨城県および本市で実施中の自転車関連施策等

(1) 茨城県内での自転車関連施策等

茨城県では、都道府県版の自転車活用推進計画である「いばらき自転車活用推進計画」が2019（H31）年3月に策定され、つくば霞ヶ浦りんりんロードの整備など、自転車の活用へ向けた取組みが積極的に行われています。

1) 広域レンタサイクル事業

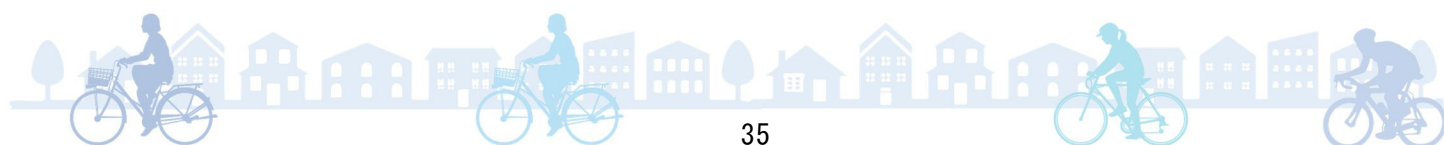
茨城県内ではつくば霞ヶ浦りんりんロード沿道の自治体が連携し「広域レンタサイクル事業」という独自の取組みを行っています。一般的なレンタサイクルとは異なり、レンタサイクルの貸し出し場所と違う場所に返却することが可能となっています。例えば、図中の①でレンタルした後、つくば霞ヶ浦りんりんロードを通して⑩まで行き、その場で返却することができます。

また、クロスバイクやロードバイクをはじめ、電動アシスト付きの自転車なども貸し出ししており、その種類も豊富です。



資料：茨城県

図-2.3.1 広域レンタサイクルの貸し出し場所



2. 自転車を取り巻く社会情勢

2) サイクリング拠点整備

2019（H31）年3月、日本最大級のサイクリング拠点として、隣接市である土浦市に位置する土浦駅に「PLAY atre TSUCHIURA」がグランドオープンしました。

施設内には、シャワールームや更衣室のほか、サイクリスト向けの宿泊施設や自転車専門店などが入っています。また、施設内には自転車を持ち込むこともできます。

当施設は、茨城県が事業主体となり、土浦市とJR東日本が連携して整備されました。



資料：PLAY atre TSUCHIURA

図-2.3.2 PLAY atre TSUCHIURA

3) タンデム自転車の公道利用

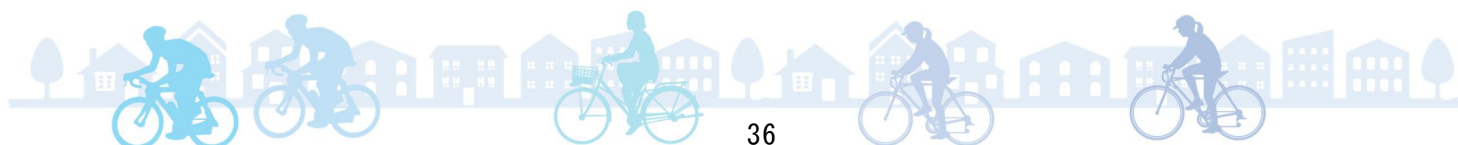
タンデム自転車は、以前までつくば霞ヶ浦りんりんロードの一部区間でしか走行できないという条件がありましたが、県道路交通法施行細則の改正によって、2019（H31）年4月より県内全域で利用できるようになりました。

タンデム自転車は2人乗りを楽しむだけでなく、健常者が前席に座れば後席は目の不自由な人が乗ることもできるといった特徴があります。



資料：茨城県

図-2.3.3 タンデム自転車



4) サイクルサポートステーション

茨城県には、自転車活用の推進や、安全で快適な自転車利用環境の創出を目的に、コンビニや飲食店、道の駅などと連携して、サイクルサポートステーションが設置されています。

サイクルサポートステーションでは、空気入れ・工具類の無料貸し出しや、休憩所の提供、サイクルラックの設置など、サイクリスト向けのサービスの提供を行っています。

2020（R2）年度現在は、茨城県全体で 300 箇所以上、かすみがうら市内では 22 箇所の協力施設があります。



資料：茨城県

図-2.3.4 サイクルサポートステーション



5) 茨城県交通安全条例の改正

近年、スマートフォンを操作しながら自転車を運転するといった「ながら運転」や、無灯火運転などの危険運転が問題となっており、国内では自転車が歩行者をはねて死亡させる事故が発生しています。

茨城県では、2019（R1）年6月に茨城県交通安全条例を改正し、「自転車の安全な利用の推進」と「自転車損害賠償責任保険への加入の促進」に関する条文の追加を行いました。

これにより現在は、県民の自転車損害賠償責任保険等への加入や自転車の定期的な点検・整備が努力義務化されています。

あなたの自転車は大丈夫？

自転車の点検・整備していますか？

整備不良の車両は思わぬ事故を引き起こします！

茨城県交通安全条例

県民は、その利用する自転車の定期的な点検・整備に努めなければなりません。

合言葉は「ぶたはしゃべる」

- ぶ** プレーキ
前後ともよくききますか？
- た** タイヤ
空気は十分に入っていますか？
すり減っていませんか？
- は** 反動材
汚れたり壊れたりしていませんか？
- しゃ** シャベル
電装やさびは発生していませんか？
ハンドルやサドルにがたつきはありませんか？
- べ** ベル
よく鳴りますか？

※年に一度は、自転車安全整備士のいる自転車販売店等で点検整備を行いましょう。
「安全な自転車」を「安全運転」して、交通事故防止！！

自転車保険 入っていますか？

事故を起こしてしまったときに備えて、自転車保険（賠償責任保険）に入りましょう！

自転車事故での高額賠償事例も発生しています！

損害賠償額	損害賠償額	損害賠償額
9,521万円 (神戸地裁 H25.7.4判決) 男子小学生(11歳)が夜間、帰宅途中に自転車と歩行者、歩道と歩道の区別のない道路において歩行中の女性(62歳)と正面衝突。女性は頭蓋骨骨折等の傷害を負い、意識が保たれない状態となった。	9,266万円 (東京地裁 H20.6.4判決) 男子高校生が夜間、自転車横断歩道のかなり手前の歩道から車道を斜めに横断し、対向車線を自転車で進出してきた男性会社員(24歳)と衝突。男性会社員に重大な障害(言語機能の喪失等)が残った。	6,779万円 (東京地裁 H15.9.30判決) 男性が夕方、ベビーカーを片手に下り坂をスピードを落とさず走行し交差点に進入。横断歩道を横断中の女性(35歳)と衝突。女性は脳挫傷等で3日後に死亡した。

自転車保険の加入は茨城県交通安全条例で定められています

県民の皆様へ

- 自転車を利用する場合は、自転車保険への加入に努めなければなりません。

保護者の皆様へ

- お子様が自転車を利用する場合、自転車保険への加入に努めなければなりません。
- お子様に対して、交通事故の防止及び自転車の安全な利用について必要な指導を行うよう努めなければなりません。

事業者の皆様へ

- 事業に自転車を使用する場合、自転車保険への加入に努めなければなりません。
- 自転車通勤をしている従業員に対して、保険加入促進のための啓発と情報提供に努めなければなりません。

自転車販売店の皆様へ

- 自転車の購入者に対して、保険加入促進のための啓発と情報提供に努めなければなりません。

●問い合わせ先●
茨城県生活文化課 安全なまちづくり推進室 TEL.029-301-2842

茨城県生活文化課 安全なまちづくり推進室

資料：茨城県

図-2.3.5 茨城県交通安全条例改正リーフレット

(2) 本市での自転車関連施策等

本市では、つくば霞ヶ浦りんりんロード沿道に位置する、かすみがうら市交流センターを拠点としたサイクリング事業や観光事業に着手しています。

また、本市独自の回遊サイクリングコースの設定と利用促進や、かすみがうらエンデューロなどのイベント開催を通じた地域振興に取り組んでいます。

1) サイクリング拠点整備

地域資源の活用による、交流人口拡大、農家・漁家及び水産加工業者の経営改善と就業促進を目的として、2015（H27）年3月にかすみがうら市交流センターが完成しました。

施設内ではレンタサイクルができるほか、市の産品を活かしたメニューを提供する「かすみキッチン」、ジェラートやコーヒーなどの喫茶メニューや、市の産品を購入できる「かすみマルシェ」が設置されています。

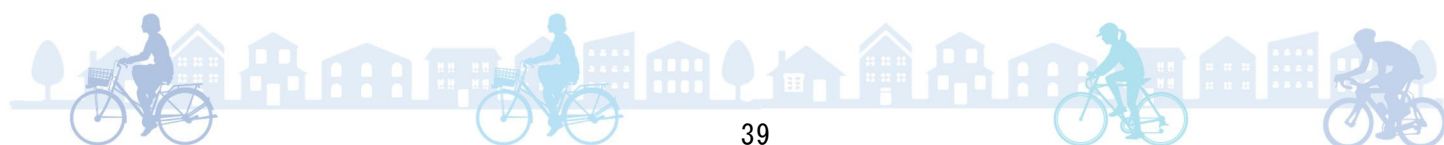


資料：㈱かすみがうら未来づくりカンパニー

図-2.3.6 かすみがうら市交流センター

2) 自転車通行空間の整備

つくば霞ヶ浦りんりんロードには、自転車利用者が安全・快適に走行できるように矢羽根が整備されています。本市内を通るルートについては、茨城県と連携して本市が矢羽根の整備を行いました。



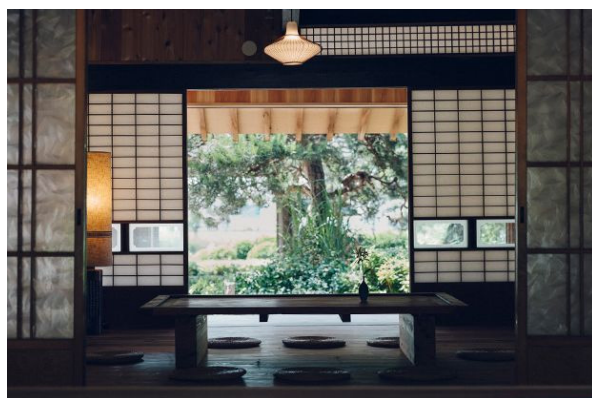
3) サイクリストに優しい宿の整備

かすみがうら市交流センターの付近には、サイクリストに優しい宿として茨城県に認定されている、ゲストハウス「古民家 江口屋」が立地しています。

本施設は、明治後期に建てられた築 100 年を超える古民家を改装したもので、2020（R2）年 7 月 23 日にオープンしました。

つくば霞ヶ浦りんりんロードの沿道に位置しているため、サイクリングの拠点として利便性が高く、また、宿泊者は無料でレンタサイクルを利用することができます。そのほか、英語対応可、クレジット決済可、全館 Wi-Fi 完備など外国人観光客にも優しいサービスも充実しています。

また、本施設は、茨城県に関わりのある様々な“デザイン”の中で優れたものであると評価され、「いばらきデザインセレクション 2020」に選定されました。



資料：㈱かすみがうら未来づくりカンパニー

図-2.3.7 ゲストハウス「古民家 江口屋」

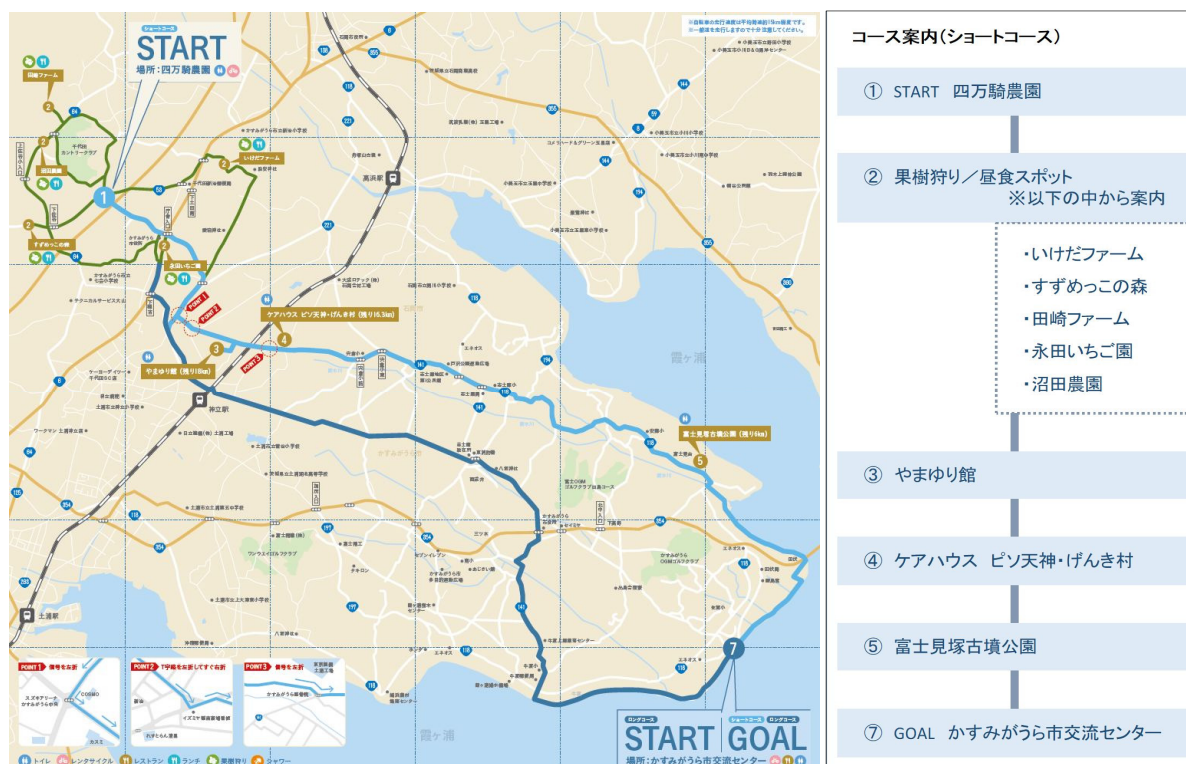
4) サイクリングコースの設定

市内観光果樹園など周遊を目的とした「コレぞ、フルーツのまち！ごちそうライドコース」や、かすみがうらライドクエストの指定コースなど、本市では多彩なサイクリングコースの設定を行っています。



資料：つくば霞ヶ浦りんりんロードサイクリングマップ

図-2.3.8 コレぞ、フルーツのまち！ごちそうライドコース



資料：(株)かすみがうら未来づくりカンパニー

図-2.3.9 かすみがうらライドクエストの指定コース

5) サイクルイベントの開催

本市では、自転車を活用したサイクルイベントの企画・開催について積極的に取り組んでいます。

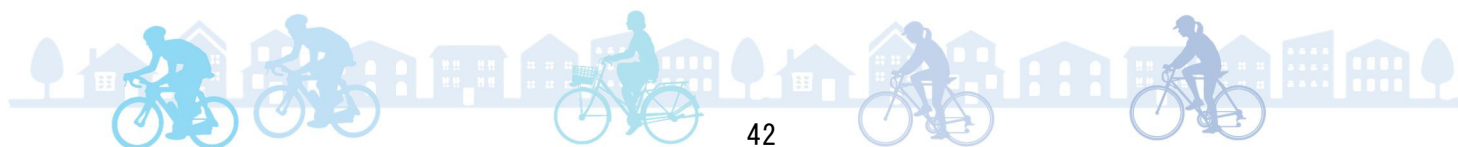
2018（H30）年に第7回目の開催となった「レイクサイド サイクルフェスタ」はサイクリスト向けのメインレース「かすみがうらエンデューロ」のほか、子ども向けレースも開催し、子どもから大人まで楽しめる内容となっています。また、同時開催の「霞ヶ浦まるごとグルメフェス」では、地産地消のメニューやお土産が販売されました（2019（R1）年度は台風、2020（R2）年度は新型コロナウイルス感染拡大の影響によりイベント中止）。

本市では他にも、GPS やLINE を活用した「かすみがうらサイクルジオキャッシング」、自転車とキャンプを掛け合わせた「かすみがうらライドヴィレッジ」、国内の7地域と連携し、湖などの一周をテーマにした「サイクルボール」など、多彩なイベントづくりに取り組んでいます。



資料：ツール・ド・ニッポン

図-2.3.10 レイクサイド サイクルフェスタ



6) 霞ヶ浦広域サイクルーズ事業

かすみがうら市交流センター前湖岸に、「歩崎棧橋」を設置（2020（R2）年3月竣工）し、土浦市、潮来市、行方市と連携して、サイクリングとクルージングを組み合わせた「サイクルーズ」を実施しており、「水辺のアクティビティ」の拠点としても活用しています。

遊覧船に自転車を載せて、好きな船着き場から、好きなコースで霞ヶ浦を巡ることができます。また、広域レンタサイクルとの組み合わせも可能であり、手軽にサイクリングを楽しむことができます。



資料：茨城県



資料：(株)ラクスマリーナ

図-2.3.11 霞ヶ浦広域サイクルーズの航路

3. 計画目標の設定

3.1 上位計画の計画目標

上位計画である「いばらき自転車活用推進計画」では、自転車活用推進法の理念や国の策定する「自転車活用推進計画」の施策目標に対して、茨城県における政策課題を踏まえたものとして、図-3.1.1のように4つの施策目標を設定しています。

施策目標1 サイクルツーリズムの推進による地域の活性化

- ・ 国内外からの観光誘客に向けて、「つくば霞ヶ浦りんりんロード」を活用した地方創生の取組を深化させつつ、県内各地域の特色を最大限に活かしたサイクルツーリズムを官民が一体となって取組み、地域の活性化や稼げる地域づくりを推進します。

施策目標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

- ・ 本県は、公共交通の利用エリアが限られ、自動車分担率が高いことから、公共交通と自転車の連携拡大を通じた移動手段の転換を図ります。また、観光客やサイクリスト等誰もが安全・快適に自転車を活用できる環境整備を行い、自転車交通の役割拡大を図ります。

施策目標3 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

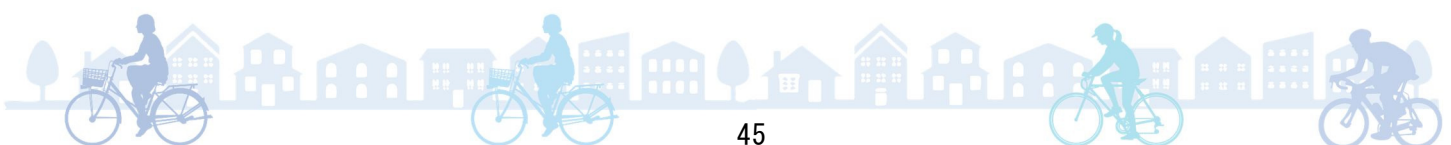
- ・ 自転車乗車中の事故死者数が全国平均よりも高い傾向にあることから、自転車事故を抑制・防止し、安全な自転車利用環境を創出するため、利用者の世代に応じたきめ細やかな安全教育を実施するほか、自転車・自動車・歩行者が互いの特性や交通ルールを理解し、尊重し合いながら、交通安全意識の向上を図ります。

施策目標4 自転車を活用した県民の健康増進

- ・ 社会保障費の増大や生活習慣病の増加などに対応し、県民の体力向上につながるよう自転車活用の有用性を県民に積極的に発信するとともに、県民が自転車を活用した取組に参加できる機会を創出し、県民の健康増進を図ります。

資料：いばらき自転車活用推進計画（茨城県）

図-3.1.1 茨城県の自転車活用に向けた計画目標



3.2 上位計画に基づく本市の計画目標

「いばらき自転車活用推進計画」で示された施策目標が茨城県における政策課題を踏まえたものとなっていることや、本市の目標としても適当と考えられることから、これを踏襲することとしています。

観光

目標 1：サイクルツーリズムの推進による地域の活性化

「つくば霞ヶ浦りんりんロード」や「恋瀬川サイクリングコース」、市内の観光資源などを周遊するサイクリングコースなどを活用して、本市の魅力発信や観光地域づくりを推進していきます。

基盤整備

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

通勤・通学・買物など日常的に自転車を利用する人や、観光客、サイクリストなど誰もが安全・快適に自転車を利用できる環境整備を行います。

安心安全

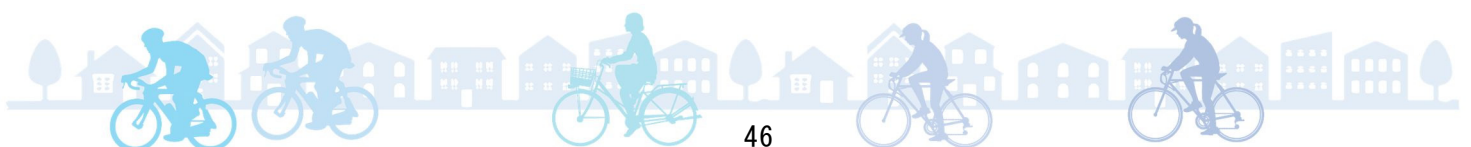
目標 3：自転車事故のない安全で安心な社会の実現

自転車事故を抑制・防止し、安全な自転車利用環境を創出するため、世代に応じた安全教育の実施をするほか、交通ルール・マナーの理解といった交通安全意識の向上を図ります。

健康増進

目標 4：自転車を活用した市民の健康増進

市民が楽しみながら生活の中に自転車を取り入れ、体力向上や健康増進へつなげていけるように、自転車を活用する機会の創出や積極的な情報発信などを図ります。



4. 実施施策の設定

4.1 設定の流れ

本市において実施する施策は、本市における課題とその改善策から考えられる施策を抽出し、さらに「いばらき自転車活用推進計画」に示された施策のうち、本市にて取り入れるべきものを選定することで設定します。

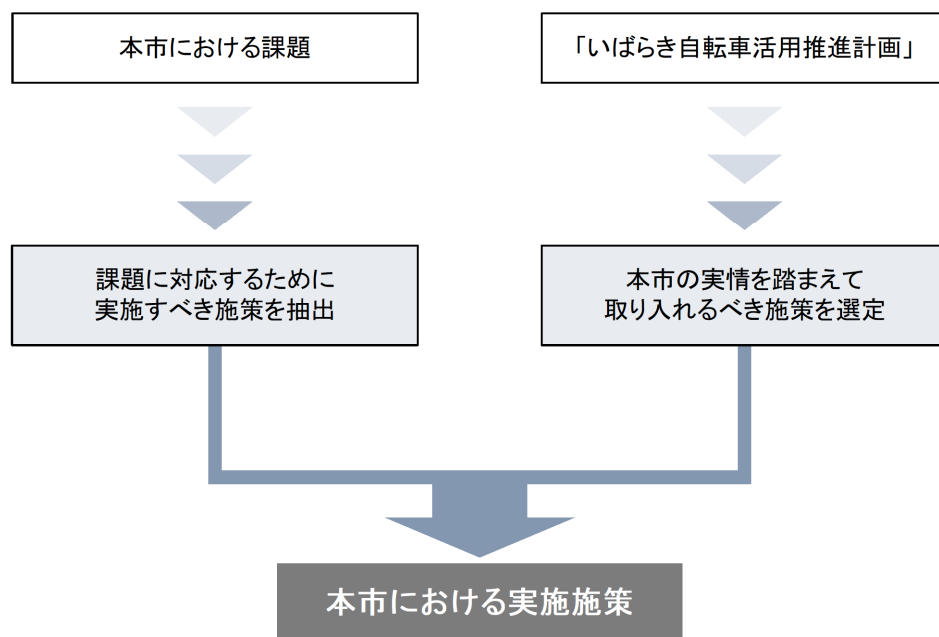


図-4.1.1 実施施策の設定フロー



4.2 本市における課題と実施すべき施策の抽出

(1) 本市における課題

1) ニーズに応じた新規コースの検討

サイクリスト向けアンケートの結果によると、雪入ふれあいの里公園や三ツ石森林公園など、既存のサイクリングコース外の観光資源にもサイクリストが訪れていることがわかります。

市内への更なる観光誘客の促進を図るうえでは、こうした観光資源のPRも踏まえつつ、ニーズに応じた新たなコースの設定をしていくことが有効であると考えられます。

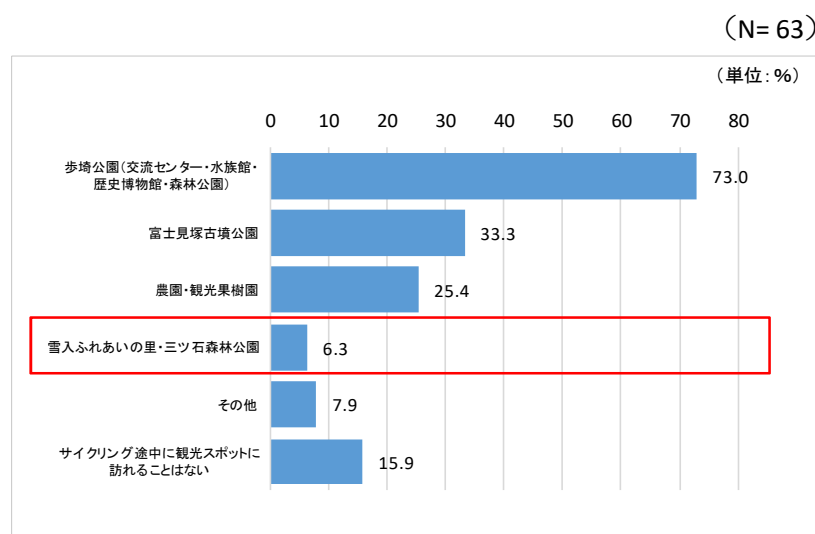
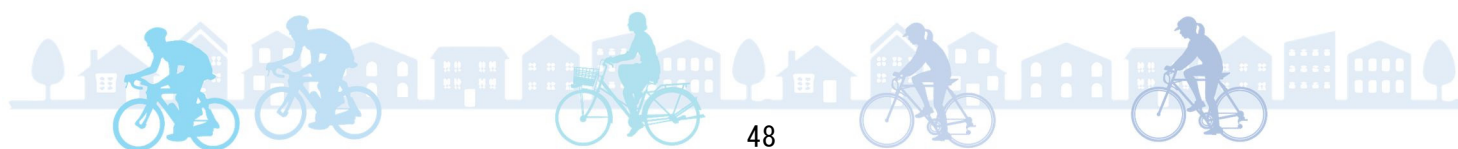


図-4.2.1 サイクリングで立ち寄った市内観光スポット

2) 感染症拡大によるイベントの中止

新型コロナウイルス（COVID-19）の感染拡大による影響を受け、本市では「かすみがうらエンデューロ」をはじめ、2020（R2）年度に予定していたイベントの多くが中止もしくは延期となっています。

今後は、開催日に人が一斉に集まるような「イベント」のほかにも、一定の開催期間を設けて期間内に自由に参加してもらうような「コンテンツ」など、“新たな日常”に適応した催しの考案・開催が望ましいと考えられます。



3) 自転車の走行環境

自転車利用に関する市民アンケートおよびサイクリスト向けアンケートによると、自転車の利用環境向上に必要なものとして「自転車で安全に走れる道路」や「路面表示や看板」と回答した割合が高くなっているほか、自転車走行時に危険を感じる場所として「道路に凹凸や段差が多いとき」と回答した割合も高く、自転車通行空間内の路面整備に関する意見が市民とサイクリストに共通して多く見られています。

そのため、安心・安全・快適な自転車通行空間の整備を図っていくことが望ましいと考えられます。

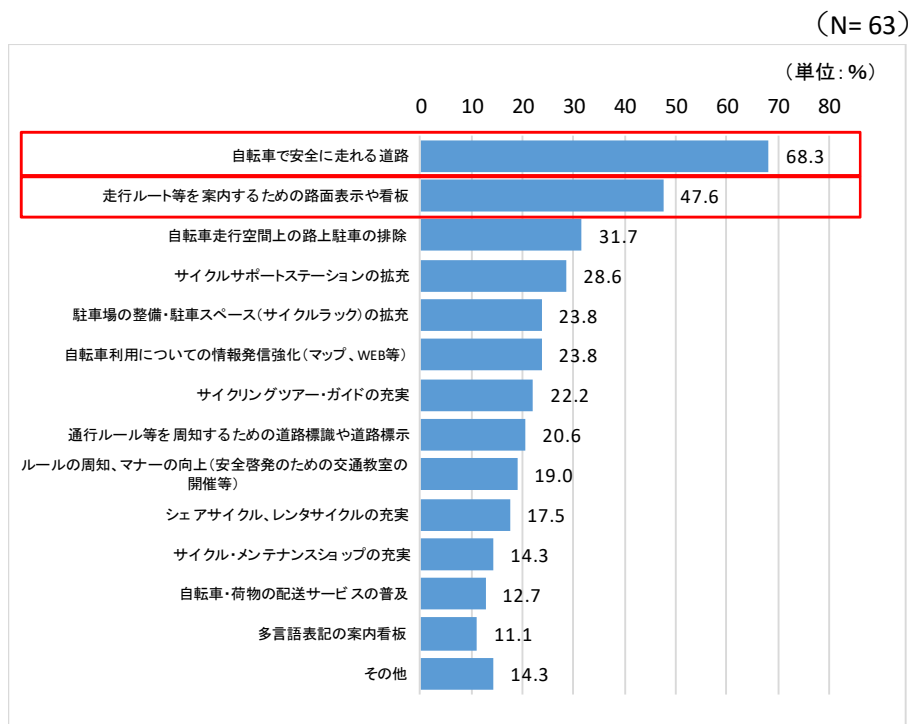
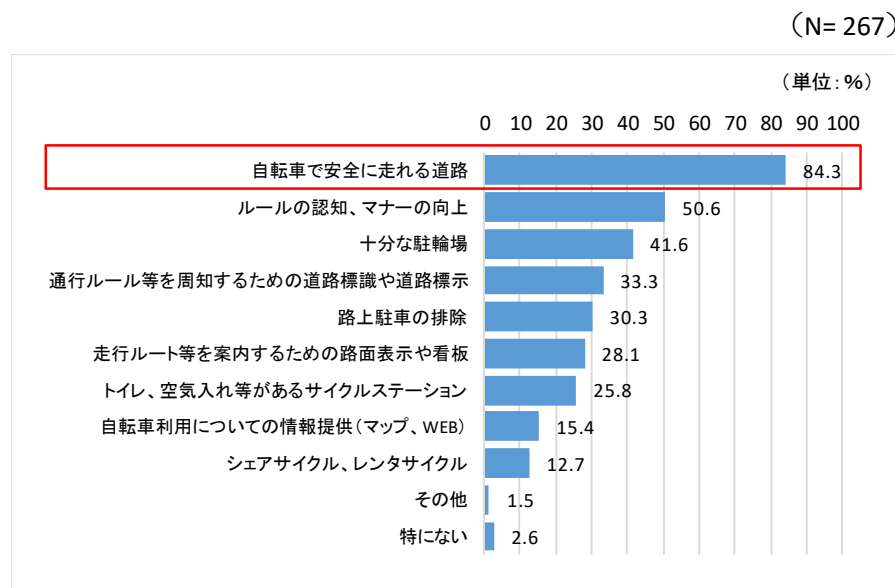
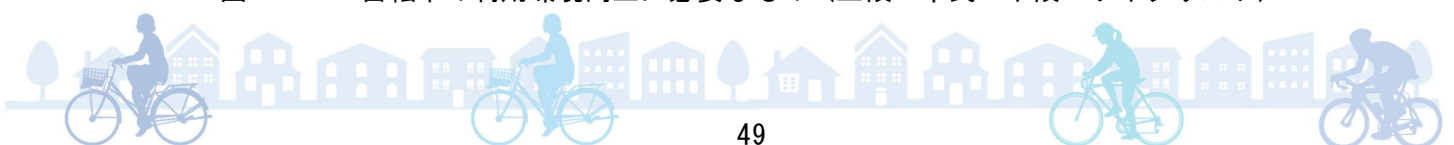


図-4.2.2 自転車の利用環境向上に必要なもの(上段:市民 下段:サイクリスト)



4. 実施施策の設定

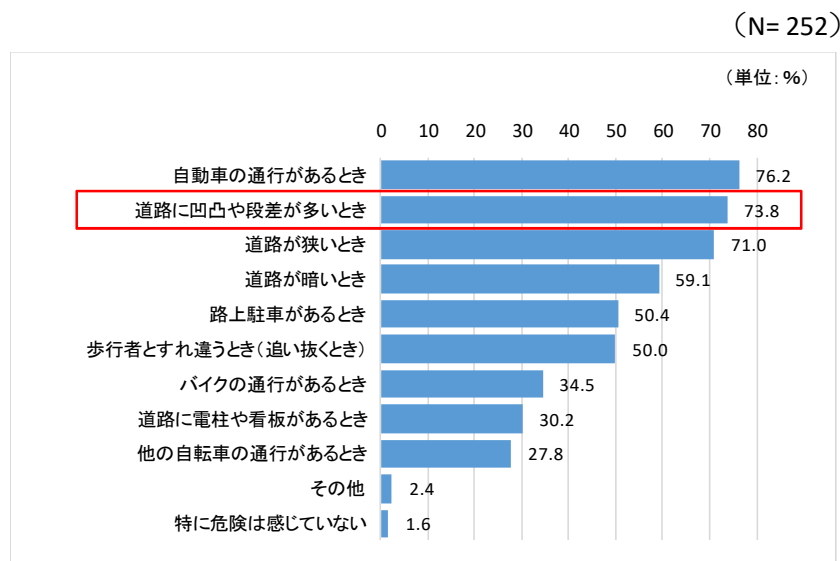


図-4. 2. 3 自転車走行時に危険を感じる箇所（市民）

4) 市内の滞在時間

サイクリスト向けアンケートの結果によると、52. 4%が4 時間未満であり、主に宿泊と考えられる「8 時間以上」と回答した割合は 6. 3%となっています。

地域振興の観点からは、「つくば霞ヶ浦りんりんロード」等に訪れた観光客を、本市に誘導し、市内での消費促進や、交流人口の拡大に繋げていくための取り組みが必要になってきます。

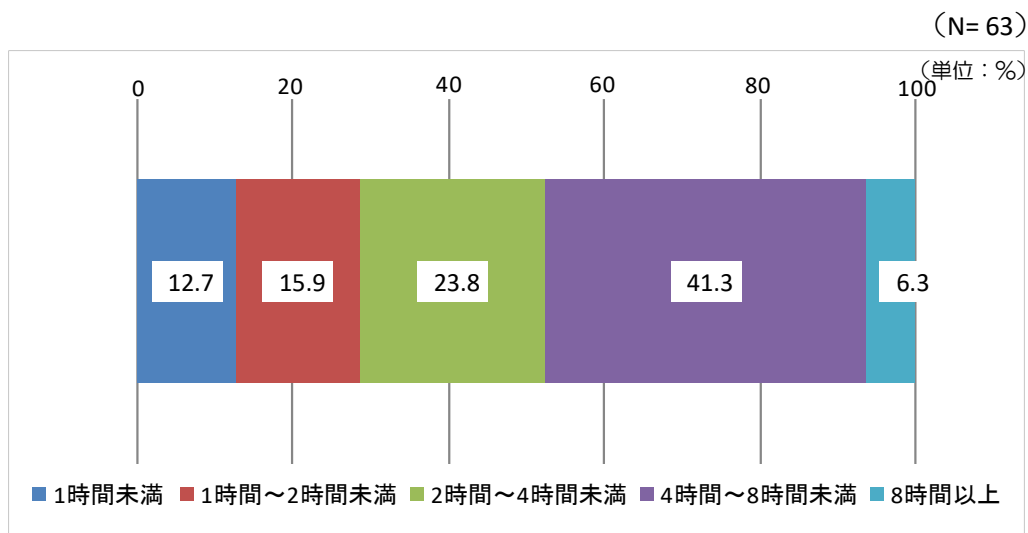


図-4. 2. 4 市内の滞在時間



5) 宿泊施設の分布

本市内には、周辺の土浦駅や石岡駅に比べて宿泊施設数が少なく、拠点性が低いため市内滞在時間の短さにつながる要因ともなっています。サイクリスト向けアンケートには「宿泊施設が少なく残念」といった声も実際に挙がっています。

また、自転車を屋内に持ち込めるサービス（雨風や汚れ、盗難の防止の観点）など、サイクリストに優しいサービスの兼備も求められてきています。

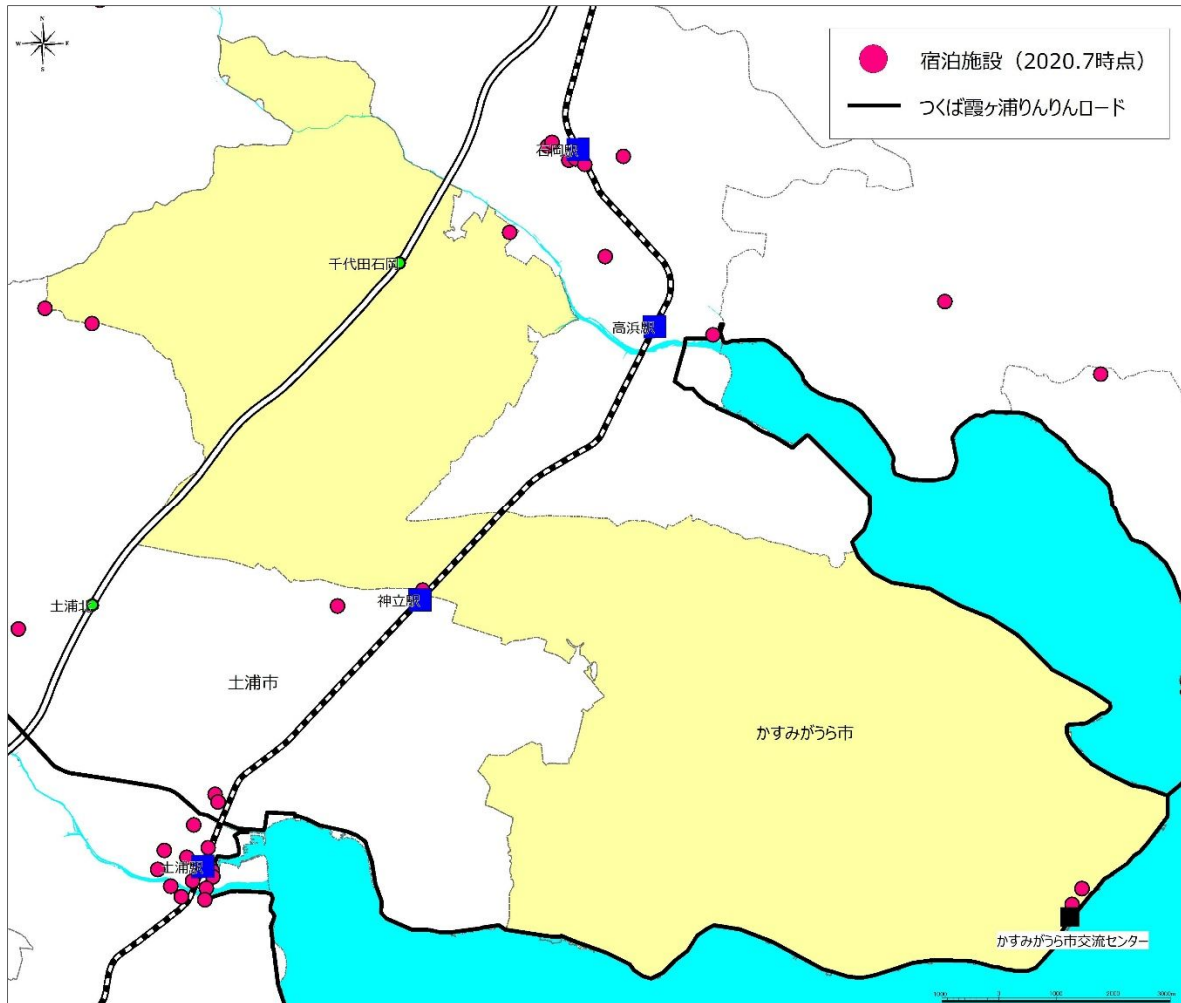


図-4.2.5 宿泊施設の分布（2020（R2）年7月時点）



6) サイクリングロード沿道の休憩施設

つくば霞ヶ浦りんりんロード上において、拠点となる土浦駅付近からかすみがうら市交流センターまでの区間約 17km（図中：ピンク色の線）で、休憩可能な地点は土浦市内 1 ヶ所（トイレ）のみとなっており、休憩施設が不足していると考えられます。

また、サイクリスト向けアンケートでは「休憩地点やトイレが少ない」、「休む所や自販機が無い」ため、夏は暑くて疲れてしまう」といった意見が挙げられています。

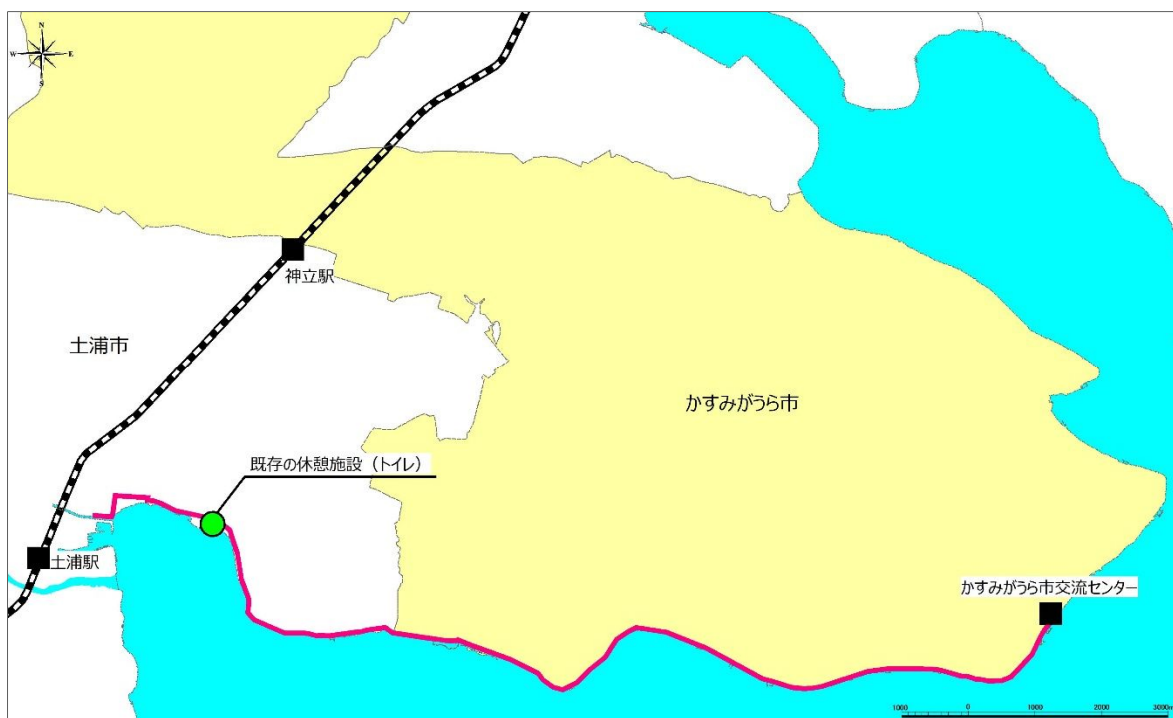


図-4. 2. 6 休憩施設の不足する区間

7) サイクリング環境の認知度

自転車利用に関する市民アンケートによると、サイクルサポートステーションを「知らない」と回答した割合が76.5%、広域レンタサイクルを「知らない」と回答した割合が66.0%となっています。

サイクリング環境の整備は観光客だけでなく市民も対象であることから、市民の自転車活用推進を図るうえでも、情報発信の推進を図ることが望ましいと考えられます。

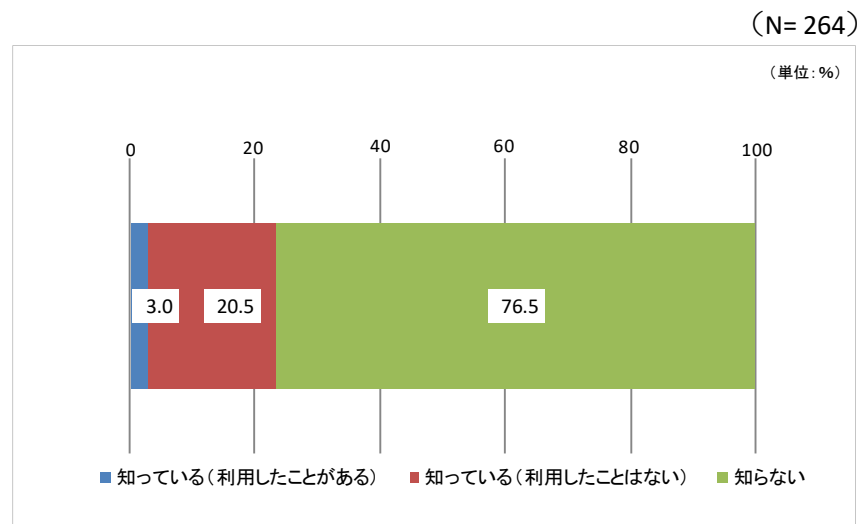


図-4.2.7 サイクルサポートステーションの認知度 (市民)

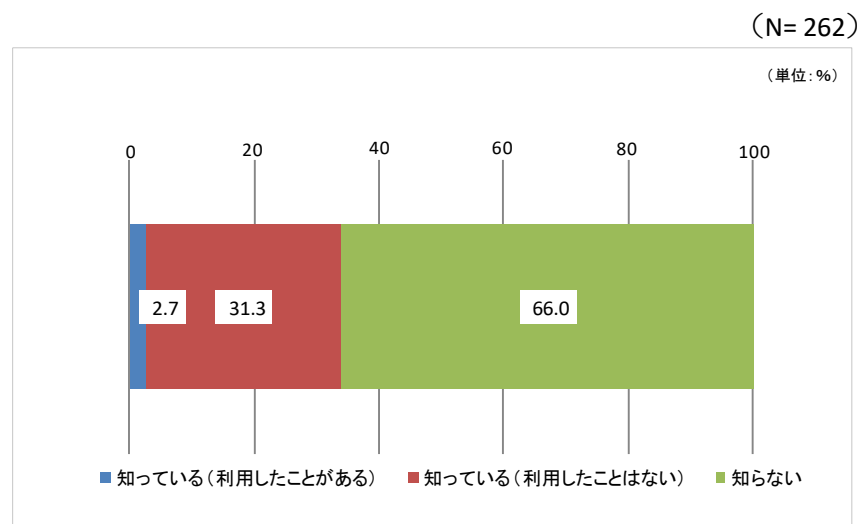
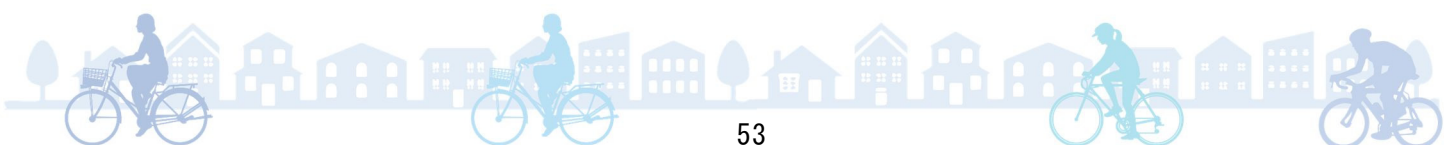


図-4.2.8 広域レンタサイクルの認知度 (市民)



8) 自転車保険の加入状況

自転車利用に関する市民アンケートによると、自転車を利用する市民のうち、37.8%が「加入するつもりはない」と回答しており、さらに年齢層別にみると、保険加入について学校で指導を受けている学生が含まれることから10代の加入率が高く、それ以外では加入率が低い傾向にあります。

そのため、自転車保険の加入に向けた情報発信や啓発活動を行っていくことが望ましいと考えられます。

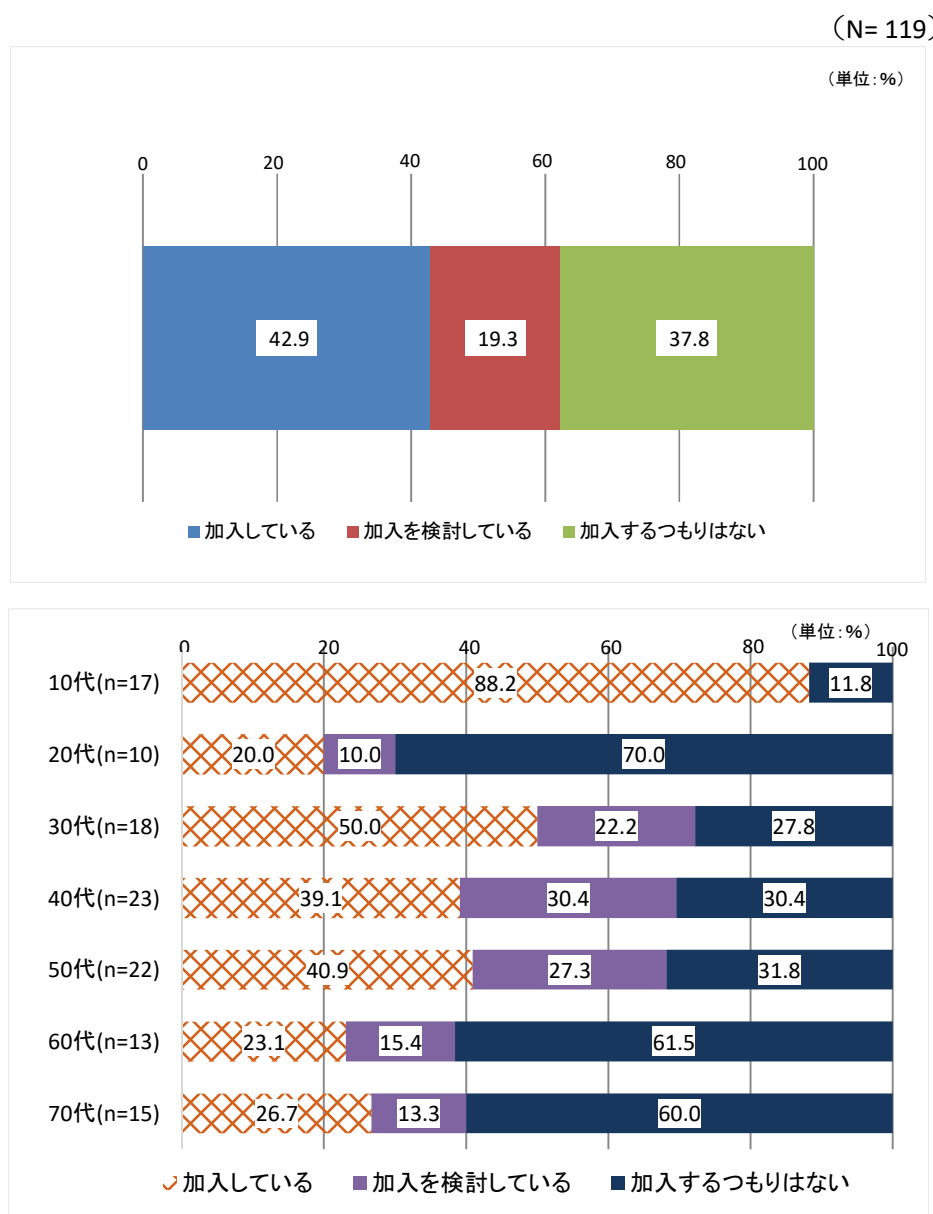
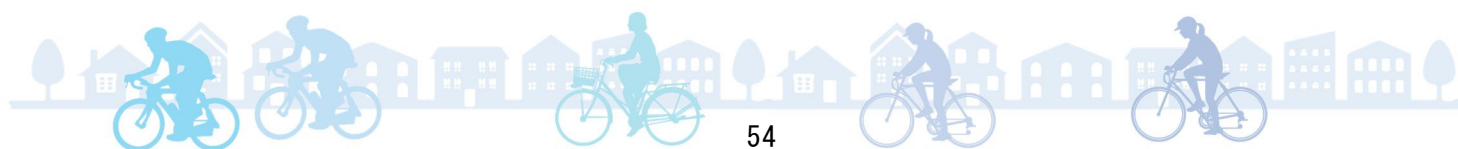


図-4.2.9 自転車保険の加入状況（上段：全体 下段：年齢層別）



9) 自転車の安全利用

自転車利用に関する市民アンケートによると、自転車安全利用五則は概ね認知されていますが、実際には「主に歩道を走る」、「車道を右側通行する」といった危険な走行を行っている人も見受けられ、自転車利用に関するルール・マナーの遵守に向けた取組みを行っていくことが望ましいと考えられます。

また、「子供はヘルメットを着用」と回答した割合は67.4%であり、ヘルメットの着用に関する認知度は高いものの、実際に着用していると回答した割合は18.4%となっています。

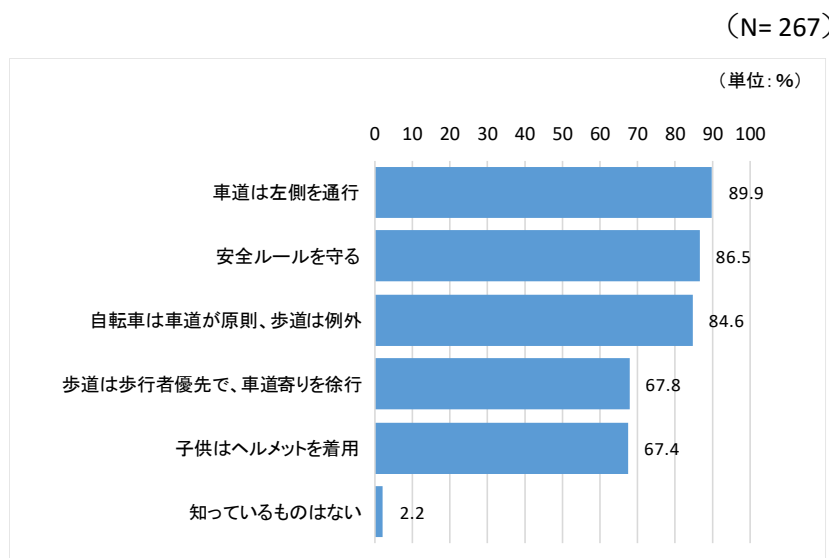


図-4. 2. 10 自転車安全利用五則の認知状況

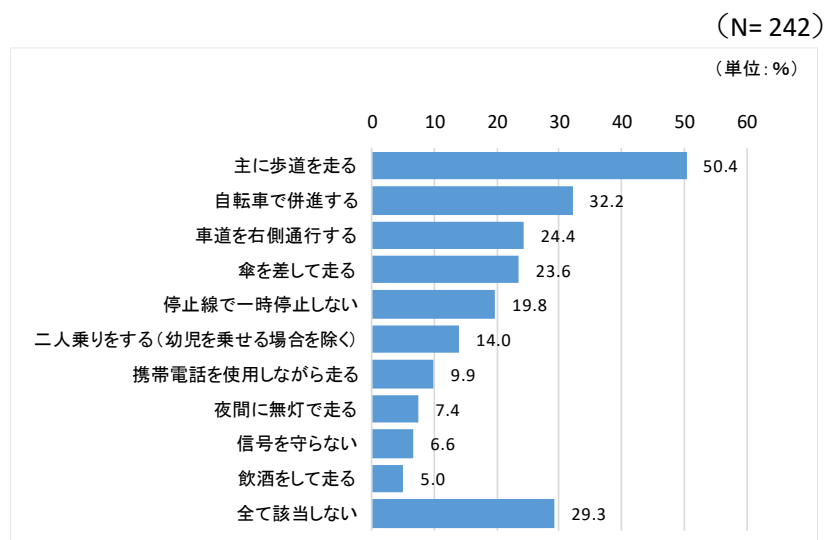
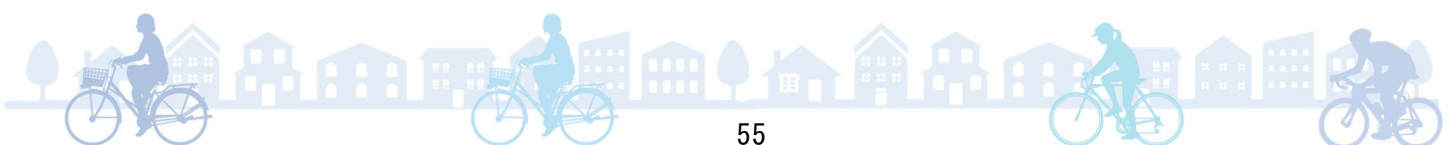


図-4. 2. 11 自転車利用時の危険な走行



4. 実施施策の設定

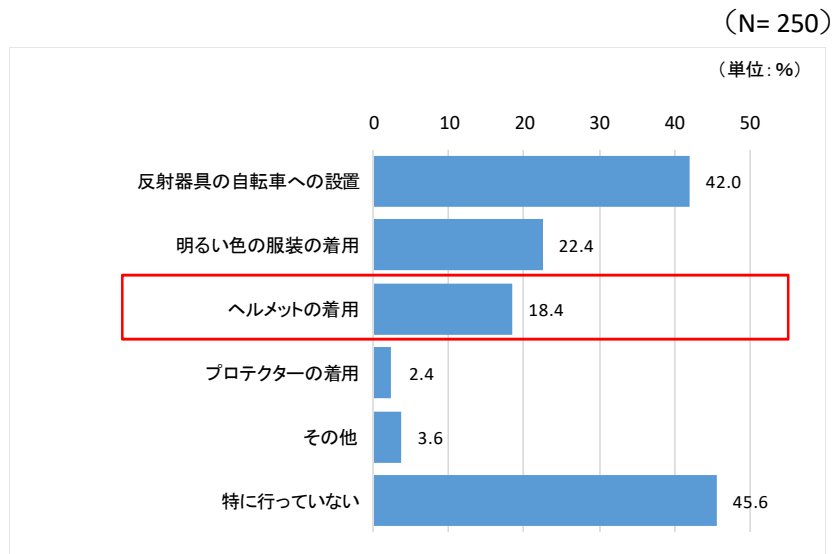


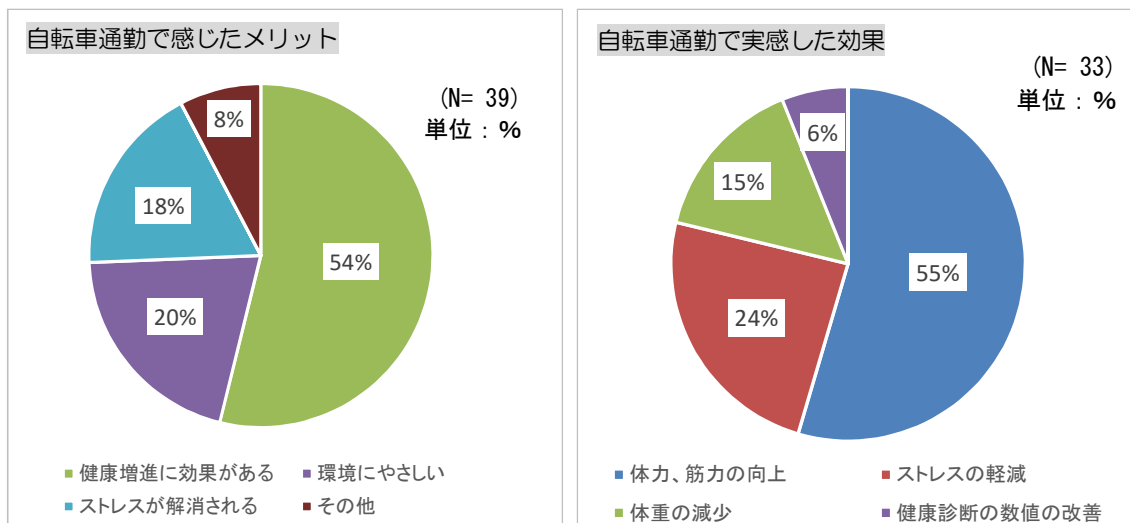
図-4. 2. 12 自転車に乗る際の安全策

10) 自転車通勤の促進

2020 (R2) 年 10 月 19 日から 10 月 25 日までの期間、本市の職員および他 8 市の職員を対象に、自転車通勤の促進の一環として「自転車通勤チャレンジウィーク」を実施しました。

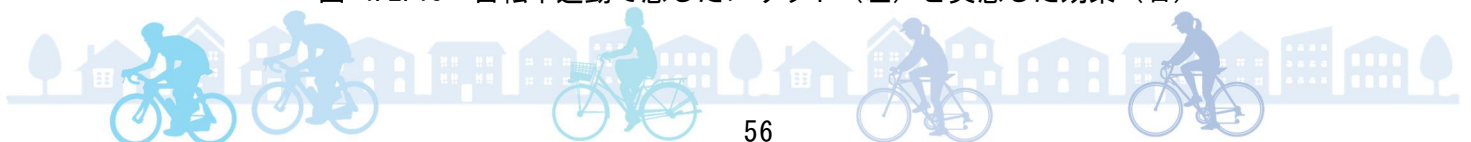
本イベントにて自転車通勤を行った本市職員へのアンケート調査によると、「健康増進に効果がある」と半数以上が回答しており、また実感した効果としては「体力、筋力の向上」、「体重の減少」など健康増進につながるものが多くを占めています。

よって、今後も自転車通勤の促進に向けた取り組みを実施していくことは望ましいと考えられます。また、自転車通勤時の課題なども意見として挙がっているため、促進に向けては、自転車通勤者が利用しやすい環境整備を図っていく必要もあります。



資料：自転車通勤チャレンジウィークアンケート（令和 2 年）

図-4. 2. 13 自転車通勤で感じたメリット（左）と実感した効果（右）

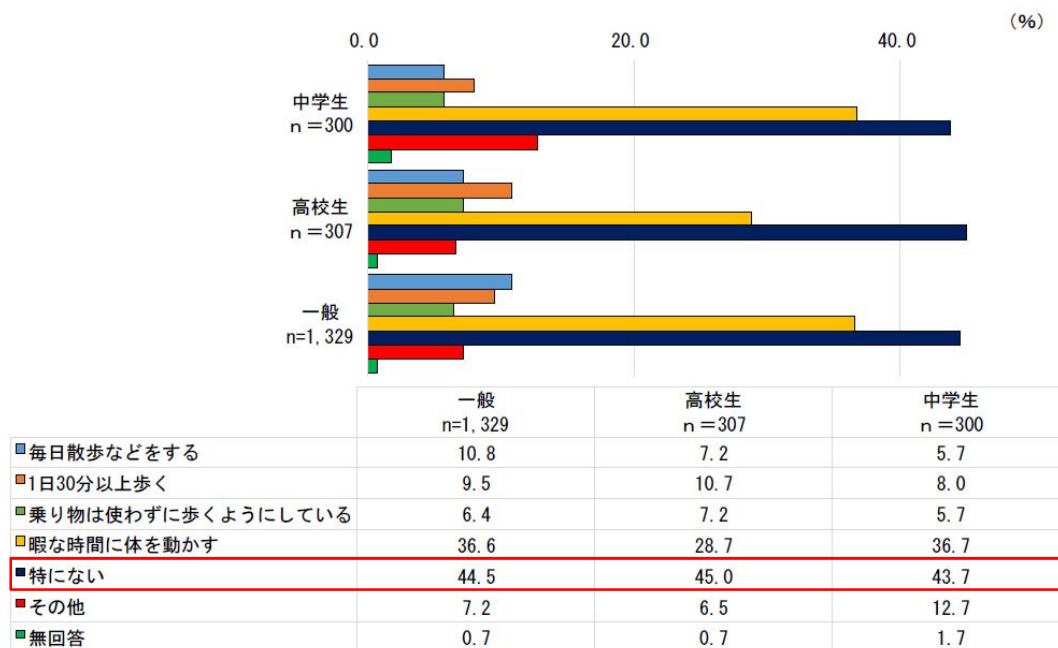


11) 市民の運動への関心

健康づくりに関するアンケートによると、中学生、高校生、一般のいずれにおいても、日常的に心がけている運動は「特にない」と回答している割合が約4割、「暇な時間に体を動かす」と回答している割合が約3割程度となっています。

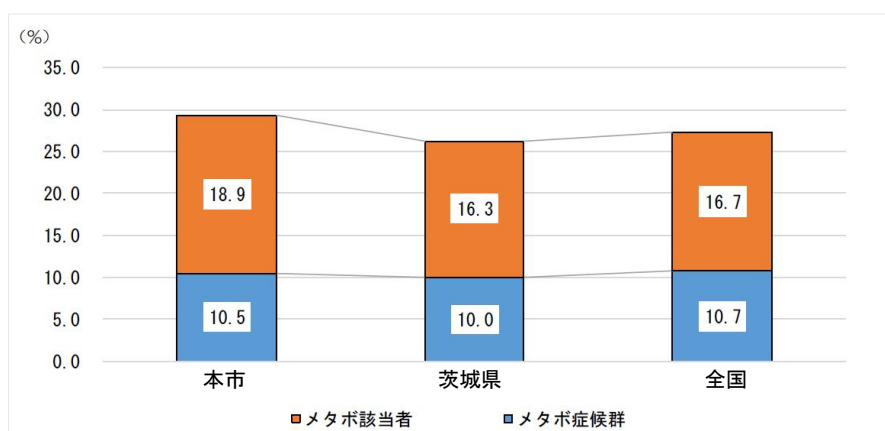
また、本市は図-4.2.15のとおり、平成27年度時点にてメタボリック該当者が18.9%と茨城県や全国の水準を上回っています。

こうした生活習慣病の予防の観点からも、適度な運動が必要となってくるため、自転車の活用を通して運動する習慣を身に着けるなど、市民の運動への関心を高めていくことが望ましいと考えられます。



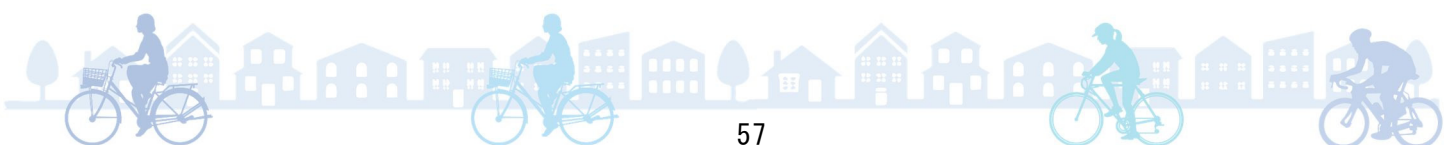
資料：健康づくりに関するアンケート（平成27年）

図-4.2.14 日常の中で心がけている運動



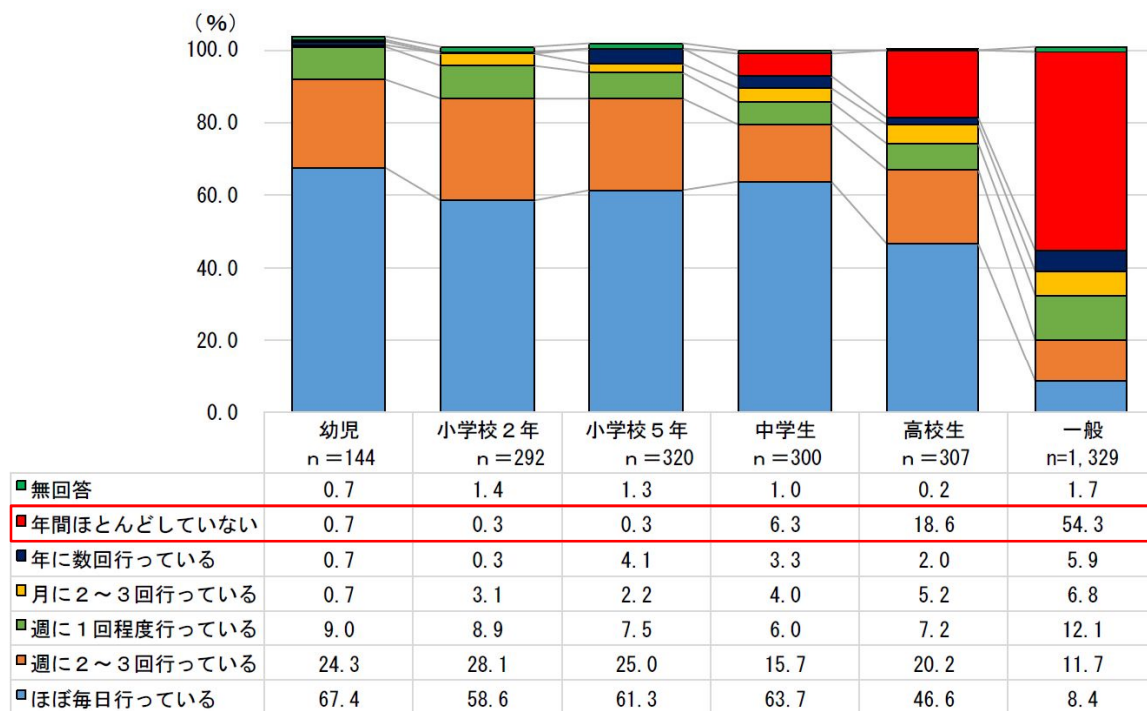
資料：特定健診調査（平成27年度）

図-4.2.15 メタボ、メタボ予備軍の割合



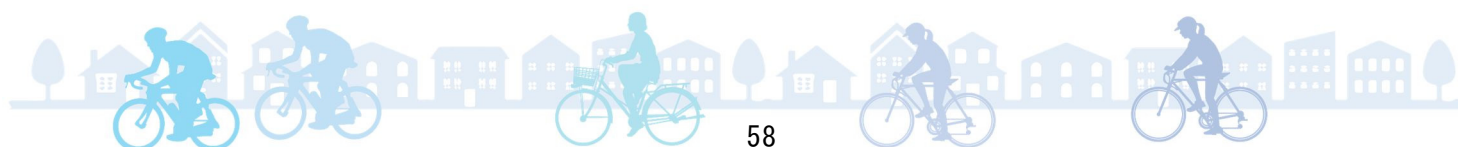
12) 市民のスポーツへの関心

健康づくりに関するアンケートによると、高校生以下は、運動やスポーツを「週に 2～3 回行っている」、「ほぼ毎日行っている」と回答した割合が多くを占めています。しかし、一般に分類される人の半数以上は「年間ほとんどしていない」と回答していることから、市民が自転車などを通してスポーツに触れる機会の創出や、その周知を図っていく必要があると考えられます。



資料：健康づくりに関するアンケート（平成 27 年）

図-4.2.16 運動やスポーツの実施頻度



(2) 課題に対応するために実施すべき施策

以上の本市の課題から、自転車活用の推進の観点から踏まえて以下の施策を抽出しました。

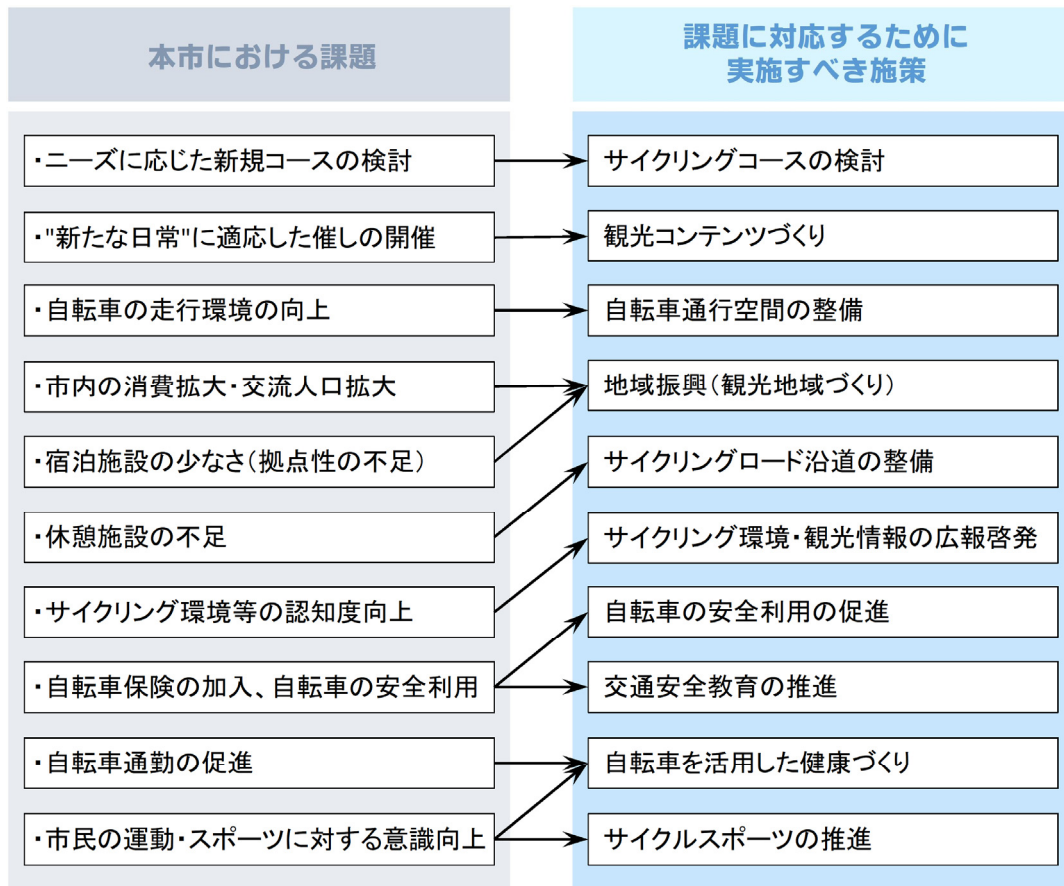
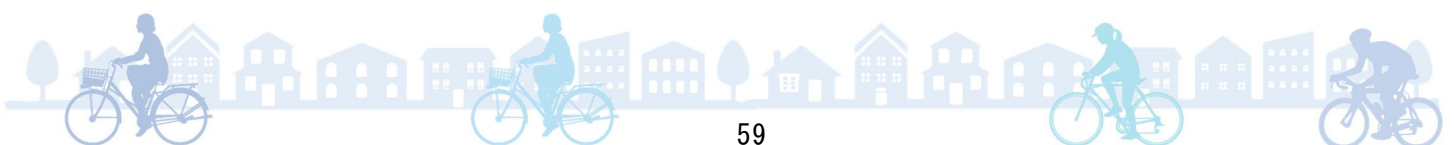


図-4.2.17 本市における課題と実施すべき施策



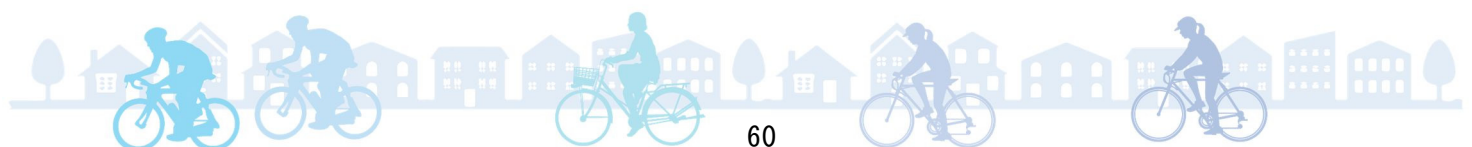
4. 実施施策の設定

4.3 「いばらき自転車活用推進計画」からの施策選定

「いばらき自転車活用推進計画」に示された施策のうち本市にて取り入れる内容は以下のとおりです。

表-4.3.1 「いばらき自転車活用推進計画」から選定した本市の施策

茨城県の施策目標	茨城県の施策	本市の施策内容
施策目標 1 サイクルツーリズムの推進 による地域の活性化	豊富な地域資源を活用した仕掛けづくり	サイクリングコースの検討
		サービスの拡充
		観光コンテンツづくり
	サイクリング情報の効果的な発信	サイクリング環境・観光情報の広報啓発
	誰もがいつでも手軽にサイクリングを楽しめる環境の構築	サービスの拡充
	交通結節点の拠点化、サポート体制の充実	サイクリング拠点の充実化 サービスの拡充
施策目標 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	自転車活用の促進に向けたまちづくりと連携した取組の推進	生活道路内の整備
施策目標 3 自転車事故のない安全で安心な社会の実現	多様な交通安全教育の推進	交通安全教育の推進
	自転車の安全利用の促進	自転車の安全利用の促進
	災害時における自転車活用の推進	災害時における自転車活用の推進
施策目標 4 自転車を活用した県民の健康増進	健康増進等につながる自転車活用等の促進	自転車を活用した健康づくり
	自転車を活用した健康づくりの有用性の広報啓発	市民の健康づくりに関する広報啓発



4.4 本市における実施施策

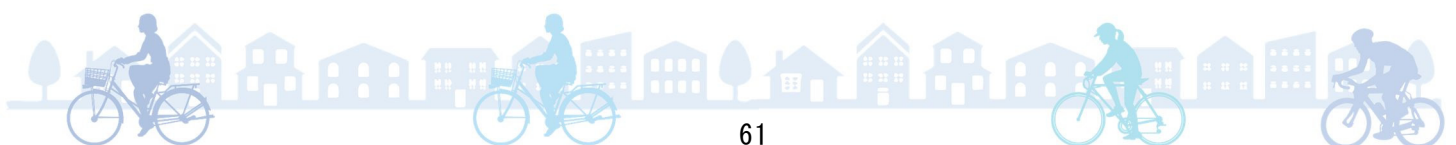
以上より、本市の課題から抽出した施策と、「いばらき自転車活用推進計画」から選定した施策は図-4.4.1のとおりとなります。

これらの施策に対し、本市の計画目標を踏まえて、本市における実施施策を次頁のとおり設定しました。

本市の課題から抽出した施策		「いばらき自転車活用推進計画」から選定した施策	
サイクリングコースの検討	目標1-1	サイクリングコースの検討	目標1-1
観光コンテンツづくり	目標1-2	サービスの拡充	目標1-5
自転車通行空間の整備	目標2-1	観光コンテンツづくり	目標1-2
地域振興(観光地域づくり)	目標1-7	サイクリング環境・観光情報の広報啓発	目標1-6
サイクリングロード沿道の整備	目標1-3	サイクリング拠点の充実化	目標1-4
サイクリング環境・観光情報の広報啓発	目標1-6	生活道路内の整備	目標2-2
自転車の安全利用の促進	目標3-2	交通安全教育の推進	目標3-1
交通安全教育の推進	目標3-1	自転車の安全利用の促進	目標3-2
自転車を活用した健康づくり	目標4-1	災害時における自転車活用の推進	目標3-3
サイクルスポーツの推進	目標4-2	自転車を活用した健康づくり	目標4-1
		市民の健康づくりに関する広報啓発	目標4-3

※「目標〇-〇」は、P. 62～P. 63の「本市の計画目標と実施施策の一覧」との対応箇所を示しています。

図-4.4.1 抽出した施策一覧



■ 本市の計画目標と実施施策の一覧

目標1： サイクルツーリズムの推進による地域の活性化

1. サイクリングコースの検討

- 地域資源を活用したサイクリングコースの検討

2. 観光コンテンツづくり

- 新しい生活様式を踏まえた観光コンテンツの検討

3. サイクリングロード沿道の整備

- 市内サイクリングロード沿道への休憩施設の整備

4. サイクリング拠点の充実化

- 交通結節点におけるサイクリング拠点化の推進

5. サービスの拡充

- 市民および観光客を対象としたサービス拡充の実施
レンタサイクルやサイクリスト優待サービスの拡充、サイクルサポートステーションの拡大、案内板の設置、サイクリングガイドの育成・育成支援、タンDEM自転車やペロタクシーの活用推進
- 市民および観光客を対象としたサービス拡充の検討
自転車出張修理サービスの検討、サイクルレスキューの検討
- 観光客を対象としたサービス拡充の検討
荷物の配送サービスの検討
- 外国人観光客を対象としたサービス拡充の実施
キャッシュレス決済の導入、観光施設等における通信環境(Wi-Fi等)の普及拡大、案内板・パンフレットの多言語化

6. サイクリング環境・観光情報等の広報啓発

- サイクリング環境や観光コンテンツなどの効果的な情報発信

7. 地域振興(観光地域づくり)

- サイクリストに優しい宿の整備
- 交流センターを拠点とした観光地域づくり



かすみがうら市自転車活用推進計画

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

1. 自転車通行空間の整備

- 自転車ネットワーク計画に基づく整備の実施

2. 生活道路内の整備

- 自転車ネットワーク計画に基づく生活道路内の整備

目標 3 :
 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

1. 交通安全教育の推進

- ライフステージに応じた交通安全教育の実施

2. 自転車の安全利用の促進

- 交通ルールの認知度向上やマナーアップのための広報啓発
- 啓発品の配布

3. 災害時における自転車活用の推進

- 自転車配備による危機管理体制の強化

目標 4 :
 自転車を活用した市民の健康増進

1. 自転車を活用した健康づくり

- 自転車通勤の促進
- 自転車関連の講座等の実施
- 市民の健康増進を目的としたイベント等の実施

2. サイクルスポーツの推進

- サイクルスポーツイベント等の実施

3. 市民の健康づくりに関する広報啓発

- 自転車を活用した市民の健康づくりに関する情報発信

