

台地と水辺のサイクルネットワーク構想 in なめがた
～ 行方市自転車活用推進計画 ～



令和4年1月

行 方 市

は じ め に

本市は都会と違って、公共交通や買い物する場所が少ないかもしれませんが、都会と違う、行方にしかない魅力が私たちの目の前に広がっています。霞ヶ浦に落ちる夕日、どこまでも広がる田園風景、肥沃な大地で収穫されるたくさんの野菜など、行方の魅力を上げたらきりがありません。子どもからお年寄りまで笑顔で住み続けたいまちになるよう、さらには、自転車が持つ様々な魅力をまちづくりに活かすため、このたび、「台地と水辺のサイクルネットワーク構想 i n なめがた」を策定しました。



近年、わが国では、全国的な超少子高齢化や人口減少、また、コロナ禍により、家庭や地域をはじめとする社会全体の在り方が大きく変わり始めています。そのような中、本市においてもコンパクトなまちづくりをするとともに、モビリティの多様化も見据えつつ、市内における公共交通や自転車を活用したベストミックスの実現を目指すことが求められています。

このような状況の中、国においては、自転車の活用による環境負荷の低減、災害時における交通機能の維持、国民の健康増進等を図ることなど新たな課題に対応するため、また、交通の安全確保を図りつつ、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が平成 29 年 5 月 1 日に施行されました。

本市では、国や県の推進計画の目標、基本的な考え方を踏まえ、「台地と水辺のサイクルネットワーク構想 i n なめがた」を策定し、本市を支えるすべての人が一体となって、本市の抱える課題を本市が有する特性や地域資源を活かした自転車活用の方向性、交通・観光・健康等の関連計画等についても同様に整理を行い、本市の実情に即し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、その実現に向けて取り組んでまいります。

最後に、この計画の策定にあたり、貴重なご意見をいただきました市民の皆様はじめ、活発にご議論いただきました、行方市自転車活用推進会議委員の皆様、関係各位に対しまして、心から感謝申し上げます。

令和 4 年 1 月

行方市長 鈴木 周也

【 目 次 】

	頁
1 「台地と水辺のサイクルネットワーク構想 in なめがた」とは	1
1-1 計画の策定趣旨	1
1-2 計画の区域・期間	1
1-3 計画の位置づけと構成	2
1-4 上位・関連計画	3
2 行方市の概況と自転車活用環境の現状・課題	10
2-1 行方市の概況	10
2-2 自転車活用環境の現状	16
2-3 自転車に関するアンケート調査結果	24
2-4 自転車活用に関する本市の特徴と課題	28
3 自転車活用に向けた基本理念と施策目標	29
3-1 基本理念	29
3-2 施策目標	29
3-3 目標値の設定	30
4 自転車活用推進に向けた実施施策	32
4 実施施策と主な取り組み	32
5 行方市自転車ネットワーク計画	38
5-1 自転車ネットワークの考え方	38
5-2 自転車ネットワーク路線の選定	41
5-3 整備形態の設定	51
6 計画の実現に向けて	59
6 計画の実施スケジュールと推進体制・フォローアップ	59
<参考資料>	
○行方市自転車活用推進会議委員名簿	62
○計画策定経過	63
○分科会テーマ及び班編成について	64
○行方市自転車活用推進会議～委員アンケートまとめ～	65
○自転車活用に関する本市の特徴と課題整理	77

1. 「台地と水辺のサイクルネットワーク構想 in なめがた」とは

1-1. 計画の策定趣旨

本市は、日本で2番目に大きい湖、霞ヶ浦（西浦）と北浦に囲まれ、その水際は 50 キロメートルにも及び、まちの象徴ともなっています。また、霞ヶ浦湖岸の一部は水郷筑波国定公園に指定されるほか、ナショナルサイクルルートに指定されたつくば霞ヶ浦りんりんロードのルートにもなっており、美しい自然景観を有しています。この優位性を十分に活用することや、人口減少や超高齢化の進行など地域を取り巻く環境が大きく変化している中で、茨城空港開港による観光面の活性化や、東関東自動車道水戸線の開通による、首都圏及び北関東との交流促進や連携強化による地域経済の発展等、飛躍的に向上することが期待されており、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。以下「法」という。）が平成 29 年 5 月 1 日に施行されました。

その後、同法第 9 条に基づき、自転車の活用の推進に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るための基本計画である「自転車活用推進計画」（以下「国の推進計画」と呼ぶ。）が、平成 30 年 6 月 8 日に閣議決定されたところであり、また、同法第 10 条及び第 11 条において、都道府県・市町村（特別区を含む。）は、国の推進計画を勘案し、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定めた計画（都道府県自転車活用推進計画又は市町村自転車活用推進計画）を定めるよう努めなければならない旨が記されているところです。

これを受け、茨城県では「いばらき自転車活用推進計画」を平成 31 年 3 月に策定しており、国や県の推進計画の目標、基本的な考え方を踏まえ、本市の抱える課題や本市が有する地域特性・地域資源を活かした自転車活用の方向性、交通・観光・健康等の関連計画等についても同様に整理を行い、本市の実情に即し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るため、「台地と水辺のサイクルネットワーク構想 in なめがた」を策定するものです。

1-2. 計画の区域・期間

（1）計画区域

本計画の区域は、行方市全域とします。

（2）計画期間

本計画の計画期間は、令和 3 年度から令和 12 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うえで、自転車が安全で快適に走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、本計画をすすめることとします。

1-3. 計画の位置づけと構成

(1) 計画の位置付け

- 本計画は、市の上位計画である「行方市総合戦略」や、国が定める「自転車活用推進計画」に則しながら定めるものです。また、本計画は関連計画等との連携や整合を図ります。
- 本計画は、本市における自転車に関する政策の最上位計画として位置づけ、国の「自転車活用推進計画」や「いばらき自転車活用推進計画」を踏まえながら、本市の自転車活用の現状・課題に応じた計画を策定します。
- 本計画内に、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成28年7月19日道路局長・交通局長通知）」に基づく「行方市自転車ネットワーク計画」及び自転車利用者や地域ニーズを踏まえた駐車場整備の方針を定めます。

【国】第2次自転車活用推進計画(令和3年5月)

- 自転車の活用による環境負荷の低減、災害時の交通機能維持、国民の健康維持など新たな課題に対応
- 新型コロナウイルス感染症拡大による国民のライフスタイルや交通行動の変容、交通分野での情報通信技術の発展、高齢化等も踏まえた「安全・安心」への対応

【茨城県】いばらき自転車活用推進計画(平成31年3月)

- 誰もが安全・快適に自転車を活用できる地域づくり
- 健康増進、サイクルツーリズムなどを暮らしの中に浸透

【上位計画】行方市総合戦略(平成27年度～令和7年度)

行方市自転車活用推進計画

整 合

【関連計画】

- 行方市都市計画マスタープラン（平成20年3月）
- 行方市シティプロモーション指針(平成31年3月)
- 行方市観光振興計画（平成31年3月）
- 行方市地域公共交通計画（令和3年3月） 等

(2) 計画の構成

本計画は、以下の項目で構成します。

【行方市自転車活用推進計画】

1. 「行方市自転車活用推進計画」とは
(策定趣旨、区域・期間、位置づけ、上位・関連計画)
2. 行方市の概況と自転車活用環境の現状・課題
3. 自転車活用に向けた基本理念と施策目標
4. 自転車活用推進に向けた実施施策
5. 行方市自転車ネットワーク計画
(自転車ネットワークの考え方、路線の選定、整備形態の設定)
6. 計画の実現に向けて

1-4 上位・関連計画

(1) 国の「第2次自転車活用推進計画」(令和3年5月閣議決定)

【計画期間】 令和3年度～令和7年度

【計画の位置づけ】 我が国の自転車の活用の推進に関して基本となる計画

【目標及び実施施策】

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」	
施策	・自転車活用推進計画策定の促進及び歩行者、自転車、自動車適切に分離された自転車通行空間の計画的な整備の促進 ・路外駐車場や荷さばき用駐車スペースの整備等による自転車通行空間の確保の促進 ・シェアサイクルの普及の促進 ・自転車のIoTの促進 ・通過交通の抑制や無電柱化と合わせた自転車通行空間の整備
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」	
施策	・国際規格に合致した自転車競技施設の整備等の促進 ・幅広い年齢層におけるサイクルスポーツの振興の推進 ・自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発の推進 ・広報啓発の強化をはじめ総合的な取組の推進
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」	
施策	・国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致の推進 ・世界に誇るサイクリング環境の創出によるサイクルツーリズムの推進
目標4 : 「自転車事故のない安全で安心な社会の実現」	
施策	・高い安全性を備えた自転車の普及の促進 ・高齢者、障害者等多様な者が安全かつ快適に利用できる自転車の開発及び普及の促進 ・自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の取組の促進 ・自転車の安全な利用の促進 ・学校における交通安全教室の開催等の推進 ・自転車活用推進計画策定の促進及び歩行者、自転車、自動車適切に分離された自転車通行空間の計画的な整備の促進

	・災害時における自転車活用の推進による地域社会の安全・安心の向上 ・自転車損害賠償責任保険等への加入の促進
--	--

(2) いばらき自転車活用推進計画（平成 31 年 3 月策定）

【計画期間】 令和元年度～令和 3 年度

【計画の位置づけ】 本県における自転車を活用した地域活性化等に係る取組を総合的・計画的に推進するための最上位計画。市町村が自転車活用推進計画を策定する際の指針

【本県の自転車活用に向けた施策目標及び施策】

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」	
施策	・豊富な地域資源を活用した仕掛けづくり ・「つくば霞ヶ浦りんりんロード」のブランドイメージの向上 ・サイクリング情報の効果的な発信 ・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 ・交通結節点の拠点化、サポート体制の充実
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」	
施策	・いばらき自転車ネットワーク計画に基づく計画的な整備推進 ・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
施策目標 3「自転車事故のない安全で安心な社会の実現」	
施策	・多様な交通安全教育の推進 ・自転車の安全利用の促進 ・自転車の交通安全教育に係る人材の育成 ・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」	
施策	・健康増進等につながる自転車活用の促進 ・自転車を活用した健康づくりの有用性の広報啓発



【いばらき自転車ネットワーク計画の基本方針】

- 地域資源等を活用した広域のサイクルツーリズムへの対応
- 県民が楽しめる広域のサイクリングへの対応
- 市町村を跨ぐ広域の日常利用への対応
- 自転車の事故や危険箇所への対応



- 広域のサイクリングを対象としたネットワーク
- 広域の日常交通を対象としたネットワーク

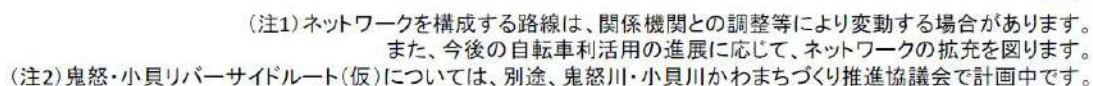
凡例

- 広域のサイクリングを対象としたネットワークを構成するモデルルート（幹線コース）
（うち、つくば霞ヶ浦りんりんロードを で示す）
- 広域の日常交通を対象としたネットワークを構成する路線
※破線は自転車ネットワーク計画未策定の市町村の路線

- 既存自転車道等
- 他県との連携

- 出発地
- 目的地

- 主要駅
- 道の駅
- 茨城空港



(3) 行方市総合戦略書（平成 28 年 3 月）

【計画期間】 平成 27 年度から令和 7 年度

【将来像】 『行方ならではの価値』の共有 ～笑顔で住みたいまち、行方～

【基本理念】

- ①「継続」から「変革」へ
- ②みんなが主役のまちづくり
- ③身の丈にあった市政運営

【5つの重点プロジェクト】

- ①働く場の拡大プロジェクト
- ②健康で文化的なまちプロジェクト
- ③住みやすい地域プロジェクト
- ④みんなで育むプロジェクト
- ⑤情報発信で日本一プロジェクト



《めざすこと（基本目標）》

：市民のニーズにあった公共交通を実現する

《施策》：市民のニーズにあった公共交通体制の構築

まちづくりと連携し、高速バス、路線バス、乗り合いタクシー（公営）、民間タクシー、スクールバス等を組み合わせた持続可能な公共交通ネットワークを形成します。

■レクリエーション拠点への公共交通手段の確保

○水郷筑波サイクリングコースの整備

- 霞ヶ浦広域バスの運行拡大
- 行方市・潮来市・鹿嶋市の3市による広域公共交通の整備

(4) 行方市都市計画マスタープラン（平成 20 年 3 月）

【都市づくりの理念】

：行方市にあるよいものは、大切にすることですばらしい価値に変化させる
行方市にない必要なものは、周辺都市との相互補完関係で上手に活用する

【都市の将来像】

：「なめがたスタンダード（あたりまえの安心）」と「なめがたサプライズ（予想外の満足）」
がある都市づくり
水辺と台地と暮らしぶり自慢の行方市

【目標人口フレーム】：33,000 人（令和 8 年）



【都市施設等の方針】《自転車関連》

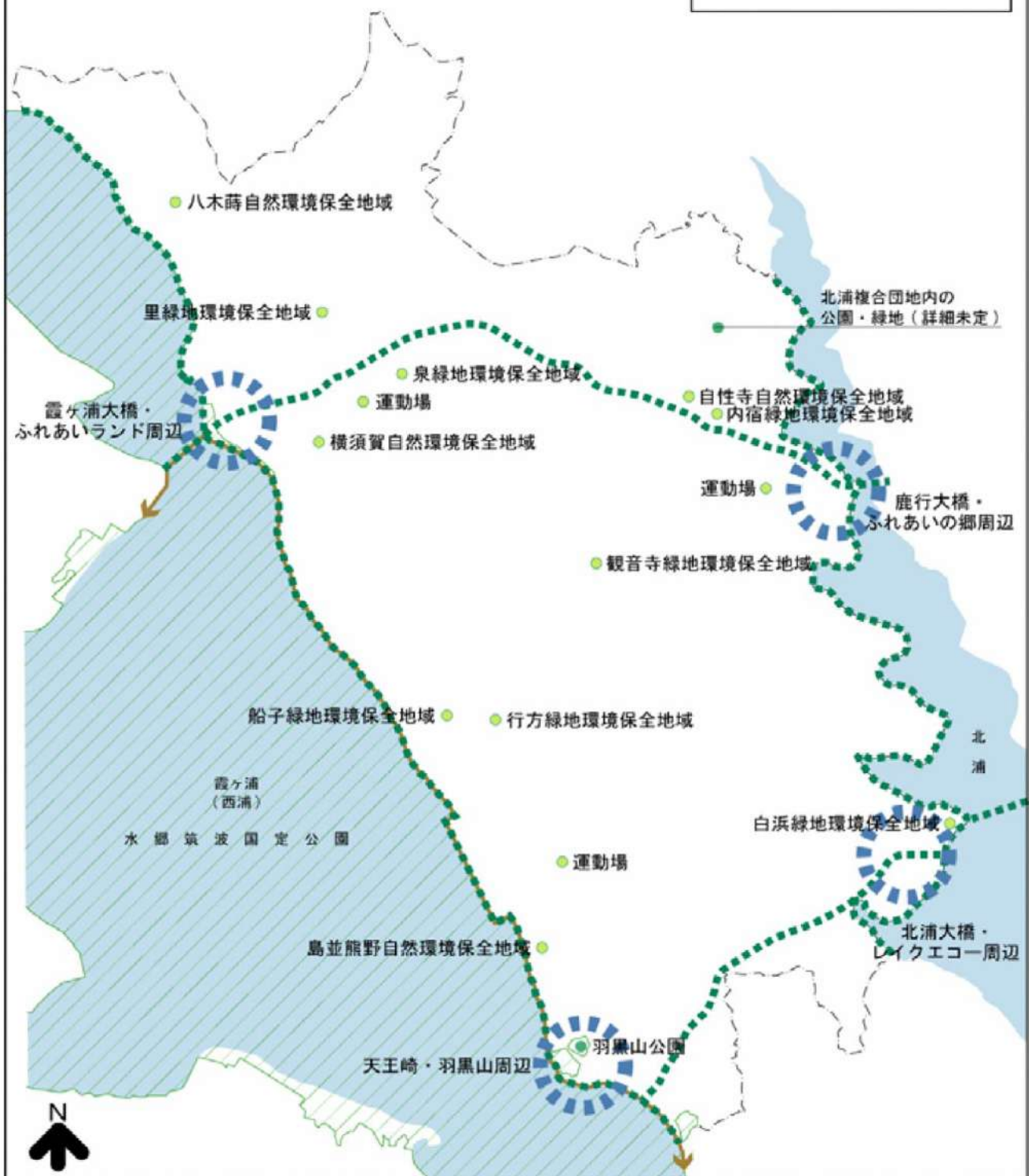
○霞ヶ浦自転車道

- ・潮来市から土浦市を結ぶ霞ヶ浦（西浦）湖岸の大規模自転車道であり、公園・文化施設等の観光資源を水辺の交流ネットワークを形成するとともに、市民などの健康増進を図るため、積極的な整備を促進します、基本的に一般道と分離した自転車専用の道路として整備を促進します。

○行方市水辺サイクル・ネットワーク

- ・霞ヶ浦自転車道のみならず、北浦湖岸の市道などを用いた自転車ネットワークとして、行方市水辺サイクル・ネットワークを位置付けます。
- ・さらに、霞ヶ浦（西浦）と北浦双方を連絡する自転車ネットワークとして、国道 354 号と一般県道荒井行方線を位置付け、自転車などが安全に通行できるよう計画することとします。
- ・これら 3 路線については、一般道路の歩道部などを用いることとし、既存道路の拡充を目指します。

公園緑地計画図



凡 例

● 公園・緑地（都市計画）

● 公園・緑地（その他）

— 霞ヶ浦自転車道

■■■■ 行方市水辺サイクルネットワーク



レクリエーション拠点



水郷筑波国定公園

(5) 行方市観光振興計画（平成 31 年 3 月）

【計画の期間】 平成 31 年度から令和 5 年度（5 年間）

【観光振興の基本方針】

：繰り返し訪れたくなる地域の魅力を創出する『いくたびの行方』

【重点取組事項】 ※「→」自転車関連の施策

- ①農業、自然、歴史に根ざした地域の魅力創造【地域資源】
- ②周辺地域と協働した周遊型観光アピール【広域連携】
 - 空港利用客への観光促進（茨城空港、成田空港など）
 - 霞ヶ浦周辺地域と帆引き船運航をつくば霞ヶ浦りんりんロードの利活用
 - 観光交流拠点強化
- ③訪日外国人観光客の心に響く観光資源の企画・開発【インバウンド】
 - 海外の自転車ファンへのアプローチ、ダイヤモンドルートの利活用

【推進テーマ】 『行方ならではの価値』の共有

【シティプロモーションの展開戦略（3本柱）】

- ①「行方ブランド」の構築とその普及促進
- ②「行方」の魅力を醸成・発信（市内&市外）
- ③地域経済活性化（地域ビジネス創出と域内消費モデル確立）

(6) 行方市地域公共交通計画（令和 3 年 3 月）

【計画期間】 令和 3 年度から令和 7 年度（5 年間）

【地域公共交通の理念】

：交流と地域の活力を支える利用しやすい持続可能な公共交通網の構築

【地域公共交通の基本方針・目標】

基本方針	目標
①地域の生活圏やターゲットにマッチし、地域全体を見渡した最適な公共交通網の構築を目指す	①利用者目線に立った拠点間及び地域間の連携強化 ②広域圏及び生活圏域間のアクセス強化
②各公共交通機関同士の相互連携や、誰もが利用しやすい環境整備による利便性向上を目指す	③利用しやすい公共交通環境の整備 ④利用者目線に立った分かりやすい情報提供の実現
③多様な主体との連携によるまちづくりと一体となった地域が自らデザインする持続可能な公共交通を目指す	⑤地域全体で支える公共交通の構築

【サイクル&バスライドの導入】 《自転車関連》

《事業概要》

行方市では、「つくば霞ヶ浦りんりんロード」など自転車ネットワークの整備や、レンタサイクルなど自転車を活用したまちづくりを進めており、広域路線バスや市営路線バスなどの利用促進を図るため、サイクル&バスライドの導入を検討する。駐輪場を整備する箇所については、関係機関と協議・調整を図りながら検討する。

《実施主体》行方市、バス事業者、その他関係者

2 行方市の概況と自転車活用環境の現状・課題

2-1 行方市の概況

(1) 位置・地勢

行方市は、茨城県東南部に位置し、東京都心から約 70 km 圏内、県都水戸市から約 40 km の距離にあり、東西が約 12km、南北が約 24km で、面積は 166.33 km² 総面積は霞ヶ浦と北浦を含めると約 222.48 km² を有しています。

北は鉾田市と小美玉市、南は潮来市に隣接し、東は北浦を介して鹿嶋市、西は霞ヶ浦（西浦）を介してかすみがうら市に接しています。

地形的には東西の湖岸部分は低地、内陸部は標高 30m 前後の丘陵台地（行方台地）により形成されており、霞ヶ浦沿岸部は概ねなだらかで連続的な稜線であるのに対し、北浦側は比較的起伏に富んでいます。



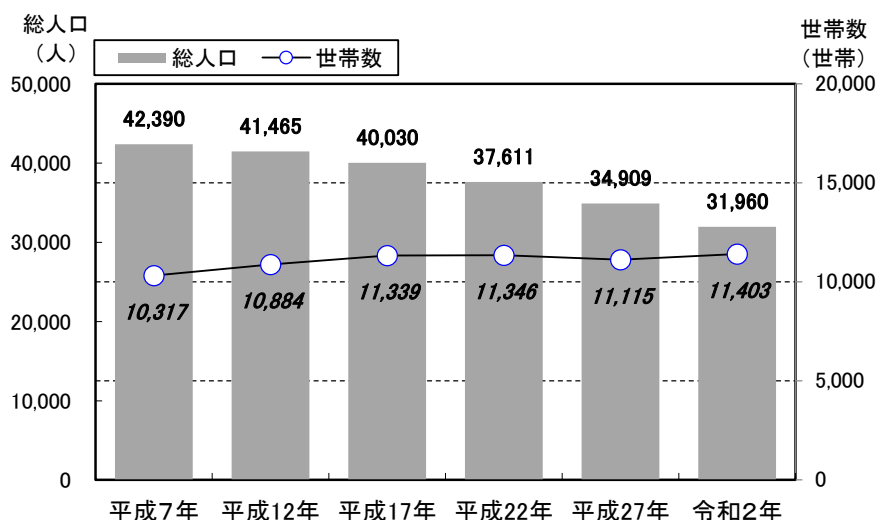
(2) 人口動向

① 総人口・世帯数

行方市の総人口は、令和 2 年 10 月 1 日現在、31,960 人（茨城県常住人口調査）で、年々減少傾向となっており、平成 22 年から令和 2 年の 10 年間で 5,651 人（15.7%）減少しています。

世帯数は令和 2 年 10 月 1 日現在、11,403 世帯で、横ばい状態となっており、1 世帯当たりの人員は令和 2 年が 2.80 人/世帯と減少しています。

■総人口・世帯数の推移



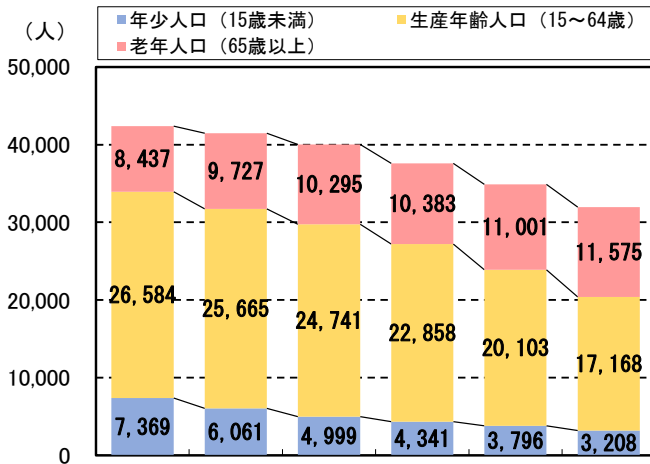
出典：平成 7 年～平成 27 年…国勢調査（各年 10 月 1 日現在）、令和 2 年：茨城県常住人口調査（10 月 1 日現在）

②年齢3区分別人口

年齢3区分別人口構成比（令和2年）は、年少人口が10.0%、生産年齢人口が53.7%、老年人口が36.2%となっており、推移を見ると、年少人口と生産年齢人口が減少し、老年人口の割合が増加しています。

令和2年の高齢化率は30%を超え、茨城県（29.9%）と比較してもその割合が高く、急速に高齢化が進んでいます。

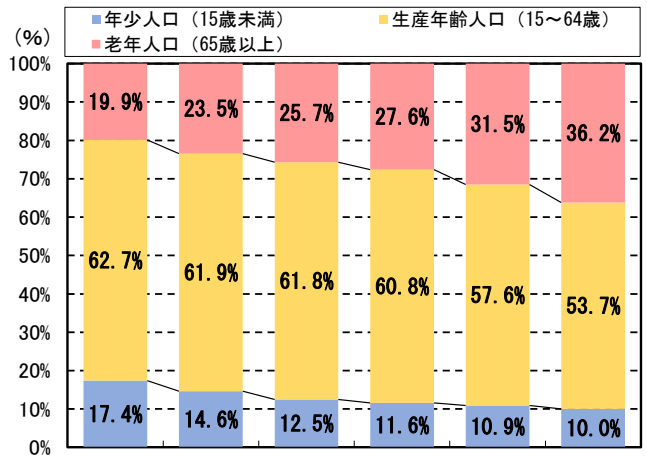
■年齢3区分別人口の推移



平成7年 平成12年 平成17年 平成22年 平成27年 令和2年

出典：平成7年～平成27年…国勢調査（各年10月1日現在）、令和2年：茨城県常住人口調査（10月1日現在）

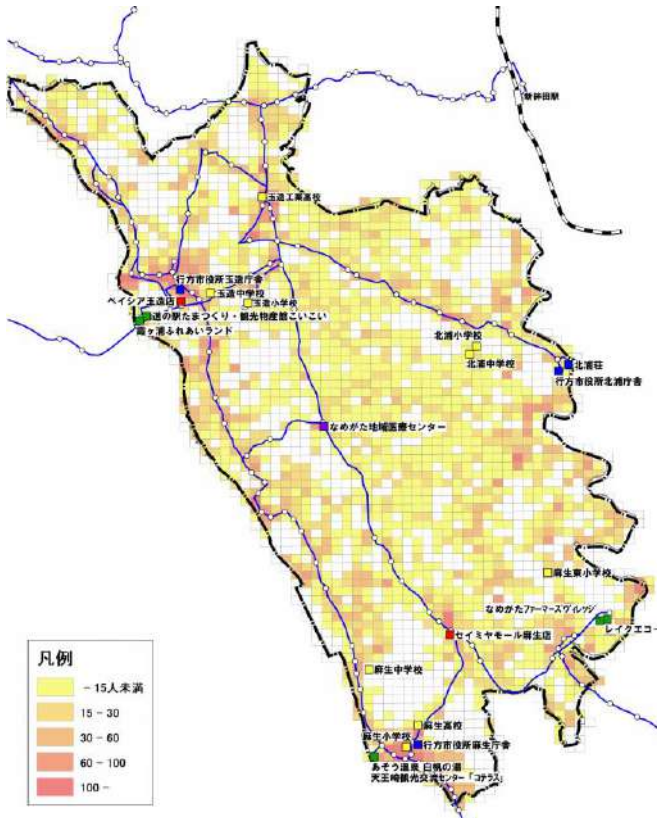
■年齢3区分別構成比の推移



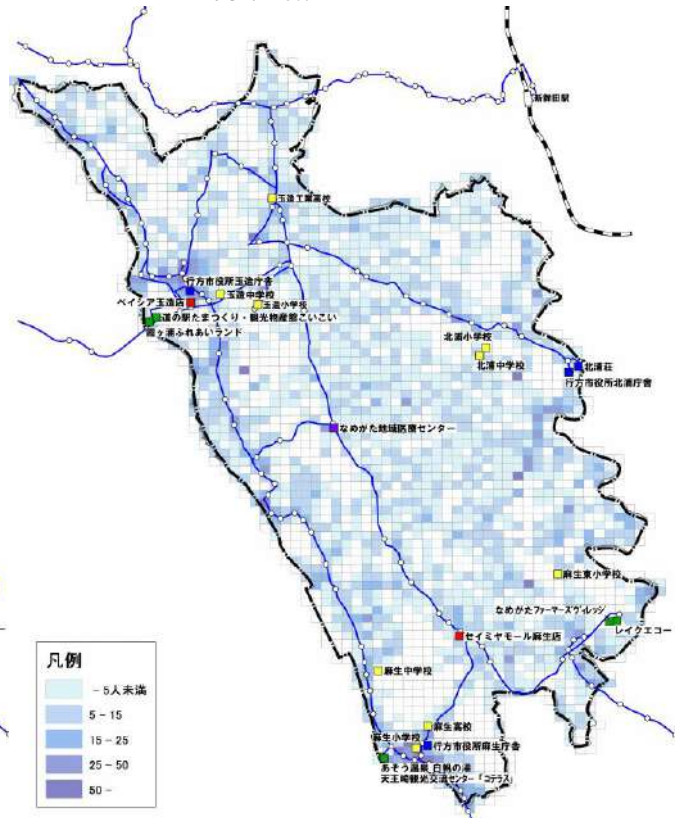
平成7年 平成12年 平成17年 平成22年 平成27年 令和2年

人口及び高齢者数の分布状況を見ると、3つの庁舎周辺や国道355号沿線、県道2号線沿線等に集中し、市全域に分散的に点在している。

■人口250mメッシュ



■高齢者数250mメッシュ

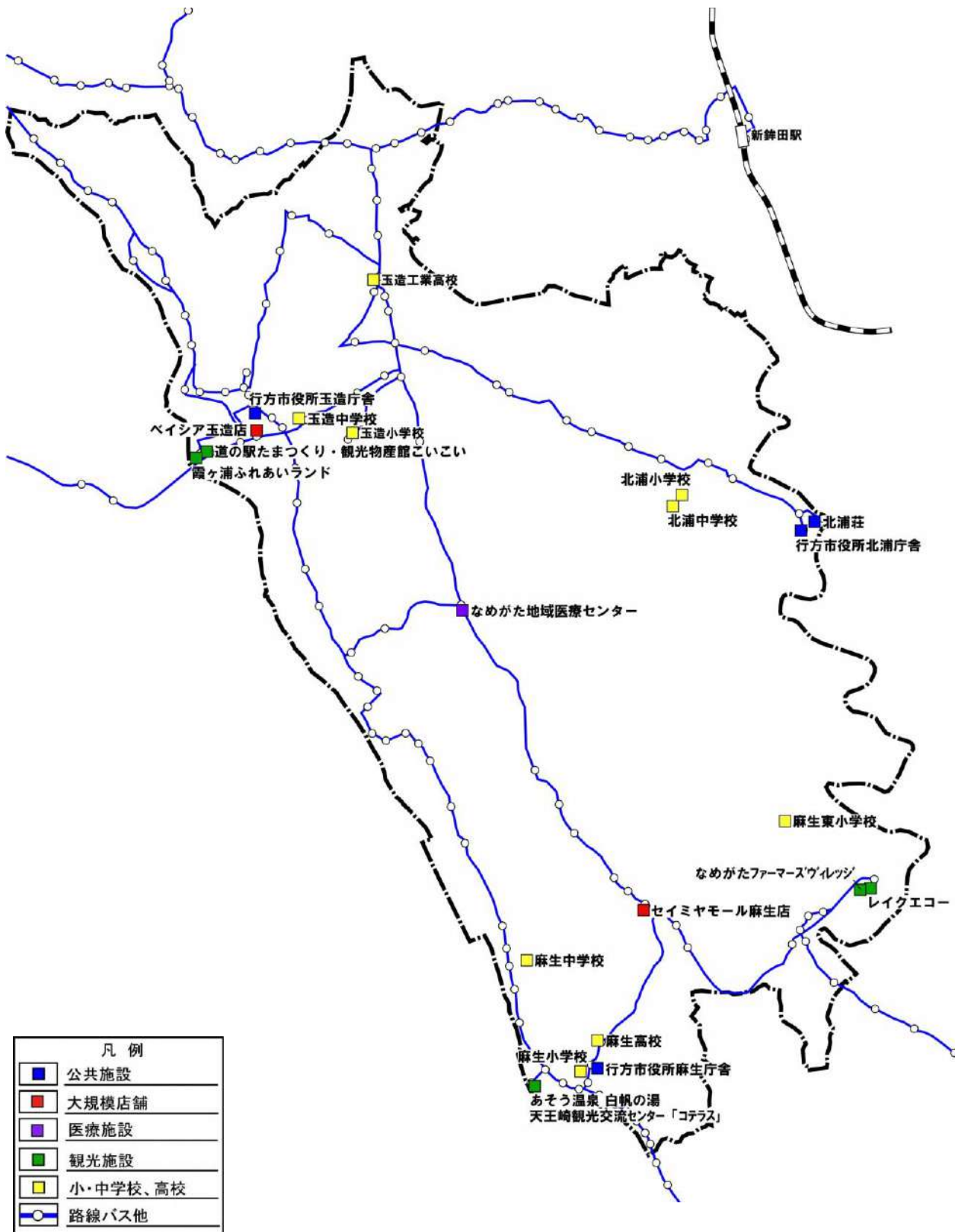


出典：H27 国勢調査

(3) 主要施設分布状況

主要施設については、3つの庁舎周辺に集積し、市内中心部になめがた地域医療センターが、また、市外縁部に道の駅たまつくり・観光物産館こいこい、あそう温泉白帆の湯、なめがたファーマーズヴィレッジ、北浦荘といった観光施設があります。

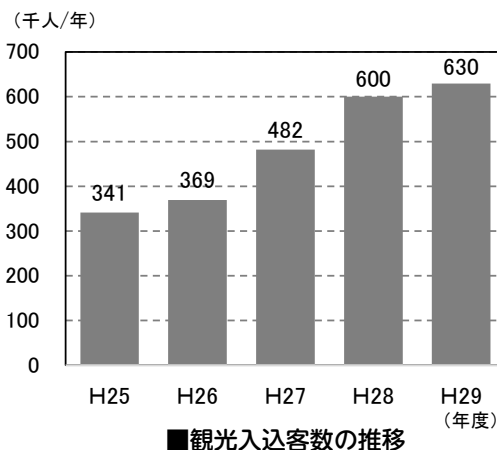
■主要施設分布図



(4) 観光動向

行方市の年間観光入込客数（平成 29 年度）は、約 63 万人と増加傾向となっており、特に、平成 27 年 10 月にオープンした「なめがたファーマーズヴィレッジ」の入込客数の増加が大きな要因となっています。

それ以外の各観光施設の入込客数は微増傾向となっています。



■観光施設の入込客数

(単位：人)

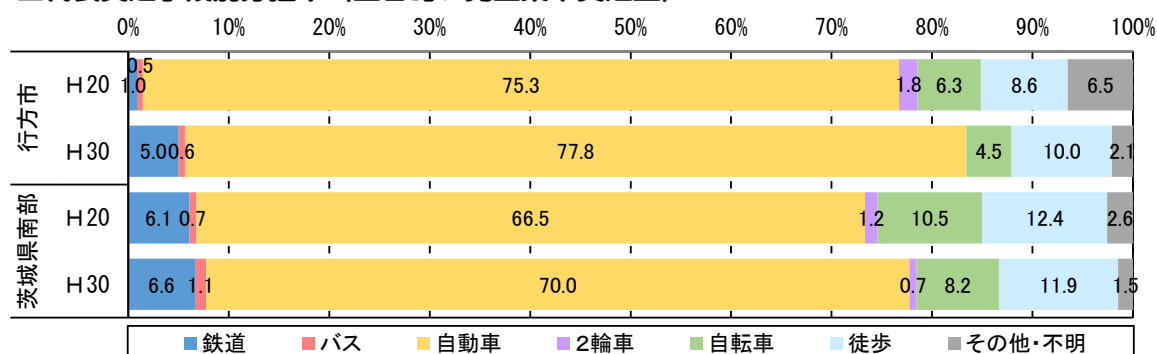
	H25	H26	H27	H28	H29	伸び率 (H29/H25)
霞ヶ浦ふれあいランド	47,495	52,370	58,664	59,087	54,489	1.15
観光物産館「こいこい」	137,598	143,060	147,840	155,484	154,824	1.13
あそ温泉 白帆の湯	108,900	106,256	109,066	105,755	109,828	1.01
天王崎観光交流センター コテラス	5,015	22,589	27,225	32,133	29,826	5.95
北浦荘	42,082	44,820	48,358	52,576	55,128	1.31
なめがたファーマーズヴィレッジ	0	0	90,469	195,413	225,554	—
合計	341,090	369,095	481,622	600,448	629,649	1.85

出典：行方市主要観光施設入込客数

(5) 交通手段特性

代表交通手段分担率は、自動車の交通手段分担率を見ると、平成 20 年調査が 75.3%、平成 30 年調査が 77.8%と微増しており、茨城県南部平均より高く、また、自転車分担率は平成 20 年調査が 6.3%に対し、平成 30 年調査が 4.5%と減少しています。

■代表交通手段別分担率（全目的、発生集中交通量）



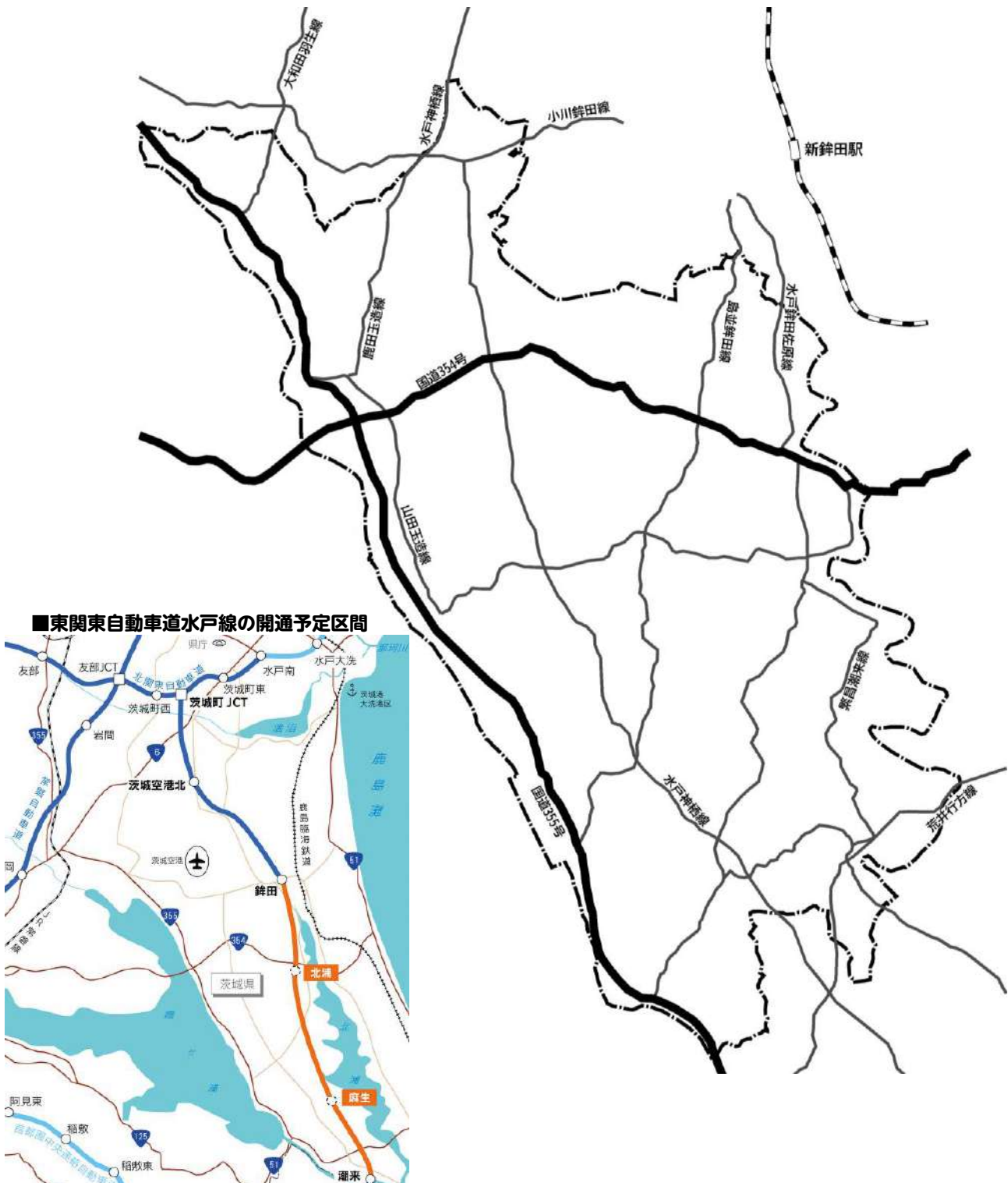
資料：東京都市圏パーソントリップ調査

(6) 道路網

主な道路網は、国道354号、国道355号、主要地方道水戸鉾田佐原線、主要地方道小川鉾田線、主要地方道水戸神栖線などによって構成されている。

現在、東関東自動車道水戸線（潮来～鉾田、約31km）が整備中で、市内には（仮）北浦ＩＣと（仮）麻生ＩＣと2箇所が整備される予定です。

■道路現況図



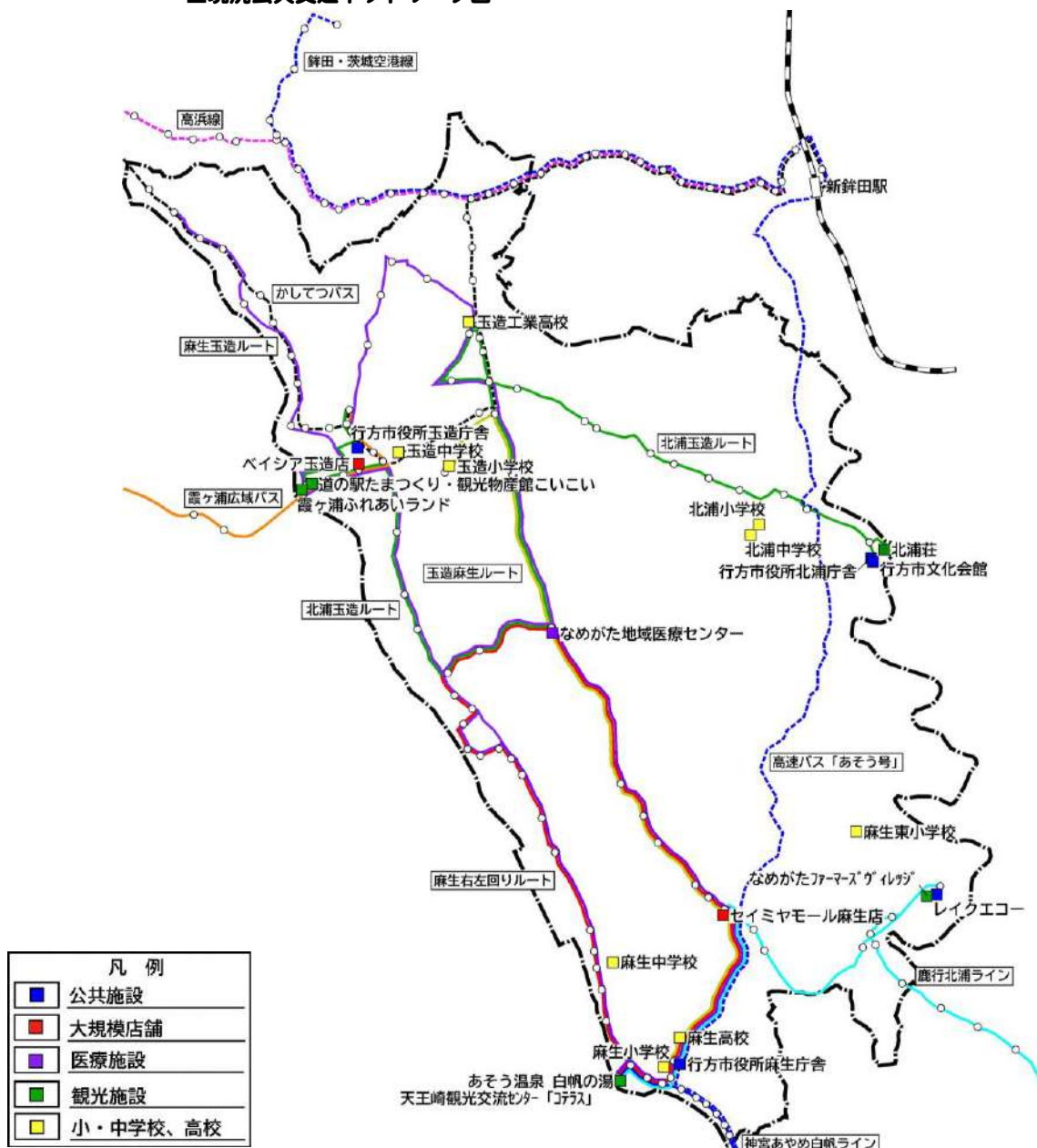
(7) 公共交通

市内の公共交通は路線バス、広域路線バス、市営路線バス、高速バスが運行中で、さらに、行方市全域を対象に、行方ふれあい号（乗合タクシー）が運行しています。

■公共交通の運行概要

路線バス	○かしてつバス・茨城空港連絡バス（石岡駅～（茨城空港）～玉造駅～新鉾田駅） ○鉾田・茨城空港線（茨城空港～新鉾田駅） ○高浜線（鉾田駅～小川駅～石岡駅～石岡車庫）
広域路線バス	○鹿行北浦ライン（あそう温泉「白帆の湯」～道の駅いたこ（潮来市）） ○鹿行広域バス「神宮あやめ白帆ライン」（麻生庁舎とチェリオ・イオン（鹿嶋市）） ○霞ヶ浦広域バス（玉造駅と土浦駅）
市営路線バス	○麻生玉造ルート（平日便） ○北浦玉造ルート（平日及び休日便） ○麻生右左回りルート（休日便） ○玉造麻生ルート（平日便）
高速バス	○あそう号（鉾田・麻生・佐原～東京線）

■現況公共交通ネットワーク図



2-2 自転車活用環境の現状

(1) 自転車ネットワーク

① つくば霞ヶ浦りんりんロード

つくば霞ヶ浦りんりんロードは、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 180 kmのサイクリングコースで、「ナショナルサイクルルート」に選ばれています。

※ナショナルサイクルルート…優れた観光資源を有機的に連携したサイクルツーリズムの推進により、日本における新たな観光価値を創造し、地域の創生を図るため、一定の水準を満たすルートを対象に指定。

■つくば霞ヶ浦りんりんロード



出典：つくば霞ヶ浦りんりんロードサイクリングマップ

行方市では霞ヶ浦（西浦）湖岸の一般県道潮来自転車道や北浦湖岸の市道などを「行方市水辺サイクル・ネットワーク」として位置付け、自転車などが安全に通行できるよう、自転車専用道路や既存道路の拡充などの整備を進めています。

[illegible]

③観光情報誌・サイクリングコース

行方市では観光資源を新たな視点で発信することを目的に、サイクリングやバス釣りの情報をまとめた「行方Walker」を発行しており、「信号ゼロ！行方一周 55 km」や「武家屋敷&古墳を訪れる歴史散策 25 km」といったサイクリングコースや、サイクリング中に楽しめるグルメ情報が掲載されています。

■サイクリングコース



出典：行方Walker

(2) サイクルサポートステーション

茨城県では、サイクリング利用者を対象に、休憩所として利用可能な「サイクルサポートステーション」を 300 箇所以上設けており、行方市内には 23 の協力施設があります。

サイクルサポートステーションは、安全・快適なサイクリングのための駐輪ラックの設置、空気入れや工具の貸出、サイクリスト向け優待サービス等を提供する施設です。

■サイクルサポートステーション分布図



出典：行方Walker サイクリングMAP

【市内のサイクルサポートステーション一覧】

	名称	住所	優待サービス
1	あそう温泉白帆の湯	行方市麻生421-3	-
2	行方市観光物産館こいこい	行方市玉造甲1963-5	-
3	セブンイレブン 行方荒宿店	行方市荒宿490-1	-
4	セブンイレブン 玉造バイパス店	行方市玉造甲996-1	-
5	なめがたファーマーズヴィレッジ	行方市宇崎1561	-
6	カネヒラ	行方市麻生1129-1	自転車でお越しいただいた方に休憩スペース提供、四季折々で飲み物提供
7	榎出沼三郎商店	行方市麻生1076-5	自転車でお越しいただいた方に休憩スペース提供、四季折々で飲み物提供、トイレ使用
8	食べ処 わたなべ	行方市富田29-1	自転車でお越しいただいた方に休憩スペース提供、簡易的医薬品の無料提供
9	牡丹江	行方市麻生445-5	サイクルジャージ着用の方ウーロン茶サービス
10	吉田屋	行方市玉造甲659-1	自転車でお越しいただいた方に休憩スペース提供、美味しい飲み物提供
11	藤屋	行方市玉造甲408	自転車でお越しいただいた方はコーヒー無料
12	つるるんの湯	行方市山田3969	自転車でお越しいただいた方で宿泊者限り記念品贈呈
13	ペーカリー イズイズ	行方市麻生146-3	-
14	(株) 高橋電気	行方市麻生300-4	自転車でお越しいただいた方に アルカリイオン水、給水場所「にいまの水」無料開放
15	福田屋	行方市蔵川144-1	自転車でお越しいただいた方でランチタイムはコーヒー無料・ライス大盛無料
16	華のれん	行方市石神1713	自転車でお越しいただいた方でランチタイムはコーヒー無料・ライス大盛無料
17	菓心 松屋	行方市山田3010-5	-
18	タネのハシモト (株)	行方市麻生3290-64	自転車でお越しいただいた方に休憩スペース提供、季節限定で焼き芋試食、トイレ使用
19	コテラス (天王崎観光交流センター)	行方市麻生419-1	-
20	菓子処 坂本	行方市麻生1076-3	-
21	レイクエコー茨城県鹿行生涯学習センター	行方市宇崎1389	-
22	麻生漁業協同組合	行方市麻生163-1	-
23	別邸 翠風荘 慶山	行方市浜2796-1	-



▲観光物産館こいこい（駐輪風景）



▲菓心 松屋（駐輪場）

(3) レンタサイクル

行方市では、霞ヶ浦ふれあいランド（虹の塔）と天王崎観光交流センターコテラスでレンタサイクルを実施中です。

さらに茨城県とつくば霞ヶ浦りんりんロード沿線9市町の連携により、ロード沿線11ヶ所の施設（本市は、霞ヶ浦ふれあいランド）からどこでも自転車の貸出・返却が可能な広域レンタサイクルを行っています。

■市営レンタサイクルの運営概要

受付場所	霞ヶ浦ふれあいランド（虹の塔）	天王崎観光交流センターコテラス
利用日	毎日（毎週月曜日（祝祭日の場合は翌日）・年末を除く）	毎日（毎週水曜日（祝祭日の場合は翌日）を除く）
利用時間	9：30～16：30（最終貸出時間 15：30）	9：30～16：30（最終貸出時間 15：30）
料 金	・大人（高校生以上）500 円 ・小人（小学生～中学生）300 円 ・幼児（未就学児）無料 ・タンデム自転車（2 人乗り）1,000 円	・大人（高校生以上）500 円 ・小人（小学生～中学生）300 円 ・幼児（未就学児）無料
問い合わせ	Tel 0299-55-3927	Tel 0299-80-6622
レンタサイクルの種類	①クロスバイク、②シティサイクル、 ③E-バイク④タンデム自転車（2 人乗り） ⑤子供用自転車	①クロスバイク②シティサイクル ⑤子供用自転車



【レンタサイクル種類一覧】

① クロスバイク



② シティサイクル
(ママチャリ)



③ E-バイク
(電動アシスト付き)



④ タンデム自転車(2 人乗り)

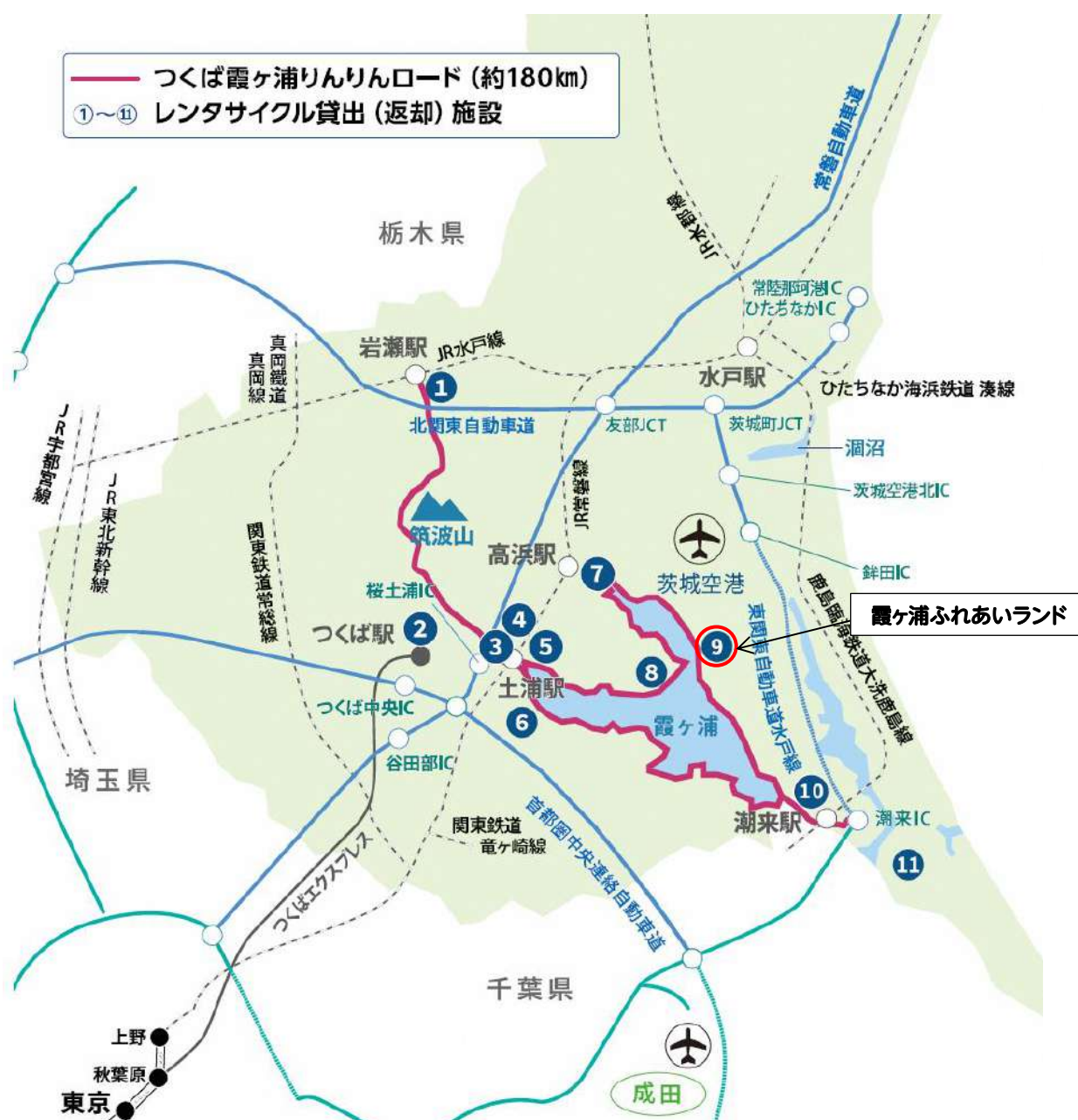


⑤ 子供用自転車



■ Ring Ring 広域レンタサイクルの運営概要

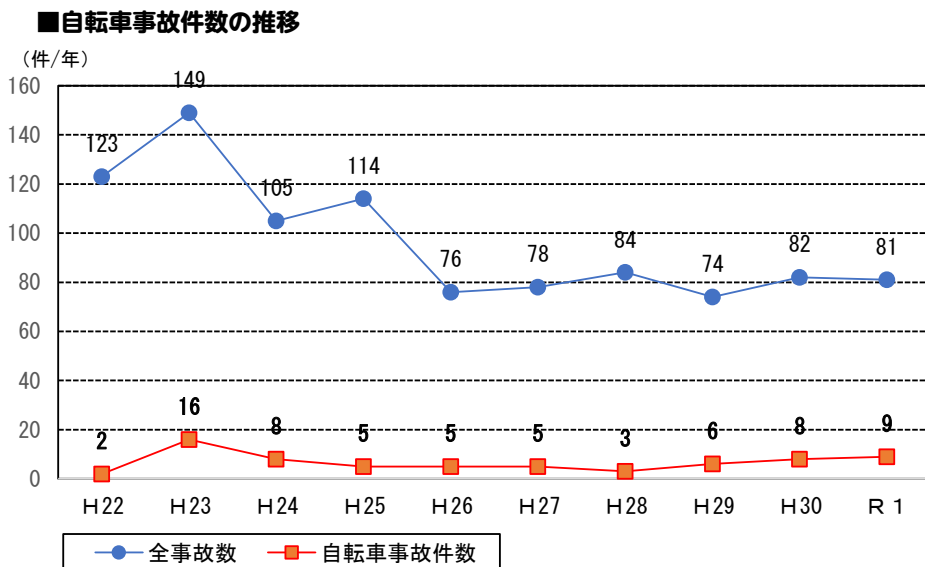
利 用 日	毎日（年末年始を除く）
利用時間	9：00～16：00（年末年始を除く） ※霞ヶ浦ふれあいランド（虹の塔）は9：30 から利用可能 ※りんりんスクエア土浦は10：30 から利用可能 ※つくば総合インフォメーションセンターは月～土は10：30、日は9：00 から利用可能 ※予約の受付は利用日の3日前まで
料 金 （1日）	ロードバイク 2,000 円、クロスバイク 1,500 円、ミニベロ 1,500 円、キッズバイク 500 円、Eバイク（スポーツタイプの電動アシスト付クロスバイク）3,000 円、タンデム自転車（2人乗り自転車）4,000 円 ※タンデム自転車（2人乗り自転車）はりんりんポート土浦のみでの貸出・返却
予約方法	W E B システム 特徴：レンタル拠点間で乗り捨て可能



出典：茨城県県民生活環境部 スポーツ推進課 ホームページ

(4) 自転車事故の状況

行方市の自転車事故件数は、過去 10 年間に於いて、年間で平均 7 件の自転車事故が発生しており、過去 10 年間で最も多かった平成 23 年の 16 件に比べ、半分程度と減少していますが、直近 3 か年では微増傾向となっています。

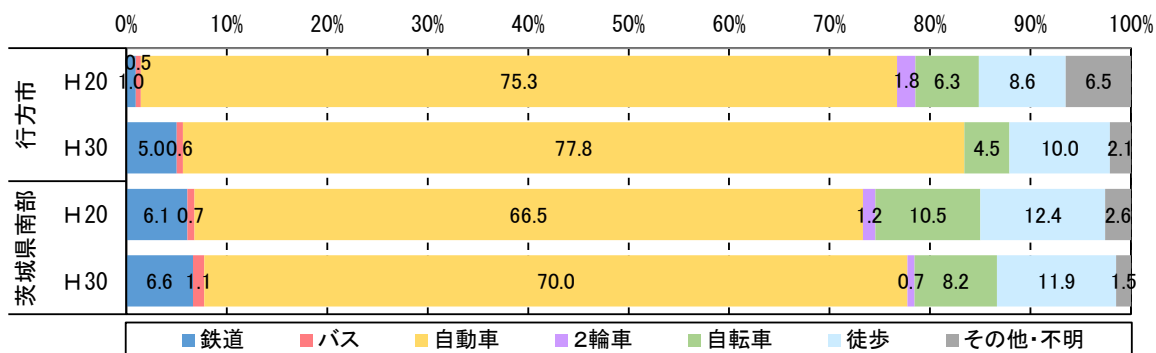


資料：茨城県警「交通白書」

(5) 自転車交通分担率【再掲】

代表交通手段分担率は、自動車の交通手段分担率を見ると、平成 20 年調査が 75.3%、平成 30 年調査が 77.8%と微増しており、茨城県南部平均より高く、また、自転車分担率は平成 20 年調査が 6.3%に対し、平成 30 年調査が 4.5%と減少しています。

■代表交通手段別分担率（全目的、発生集中交通量）



資料：東京都市圏パーソントリップ調査

2-3 自転車に関するアンケート調査結果

自転車に関する利用状況や、将来の方向性などについて把握し、これからの自転車の利用環境のあり方を検討する上での基礎資料とするために、市民アンケート調査を行い42.8%の回収率でした。

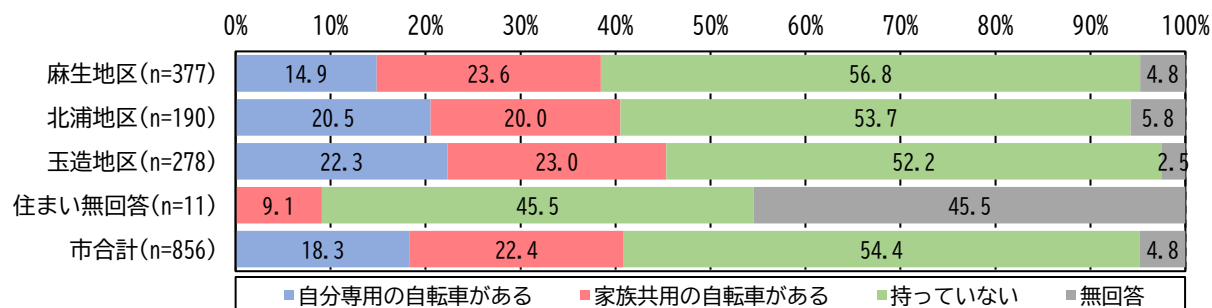
調査対象者	15 歳以上の市民 2,000 人（住民基本台帳による無作為抽出）									
調査方法	郵送配布、郵送回収（令和 2 年 11 月 20 日（金）～12 月 7 日（月）回答期限）									
回収状況	地区名		配布数	回収数	回収率	地区名		配布数	回収数	回収率
	麻生地区	麻生地区	232	131	56.5%	玉造地区	玉川地区	99	36	36.4%
		太田地区	91	36	39.6%		手賀地区	76	38	50.0%
		大和地区	219	72	32.9%		玉造地区	239	111	46.4%
		行方地区	91	89	97.8%		現原地区	125	39	31.2%
		小高地区	156	49	31.4%		立花地区	158	54	34.2%
		小計	789	377	47.8%		小計	697	278	39.9%
	北浦地区	津澄地区	170	70	41.2%	住まい無回答			11	-
		要地区	130	48	36.9%					
		武田地区	214	72	33.6%					
		小計	514	190	37.0%	市合計		2,000	856	42.8%

（1）回答者の属性

回答者の性別は「女性」の回答者が49.3%と男性よりもやや多く、年齢は60歳以上が59.0%を占めています。職種は「無職（27.6%）」、「会社員・公務員（26.5%）」が多いです。

自転車の所有状況は「持っていない」が54.4%と最も多く、「家族共用の自転車がある」方が22.4%、「自分専用の自転車がある」方が18.3%を占めています。

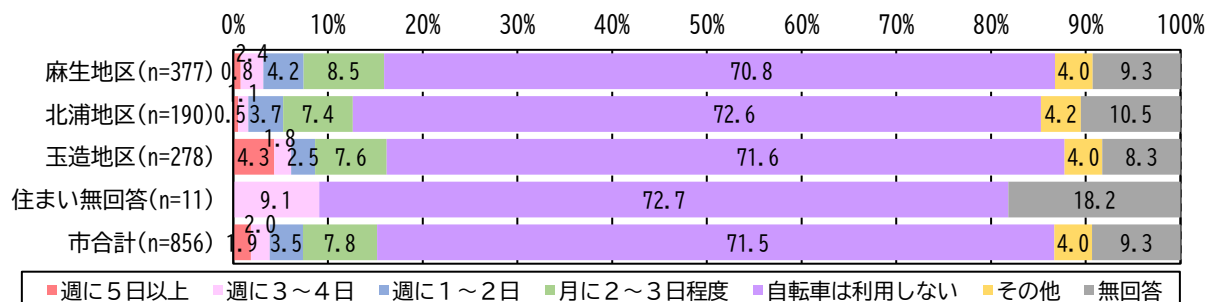
■自転車の保有状況



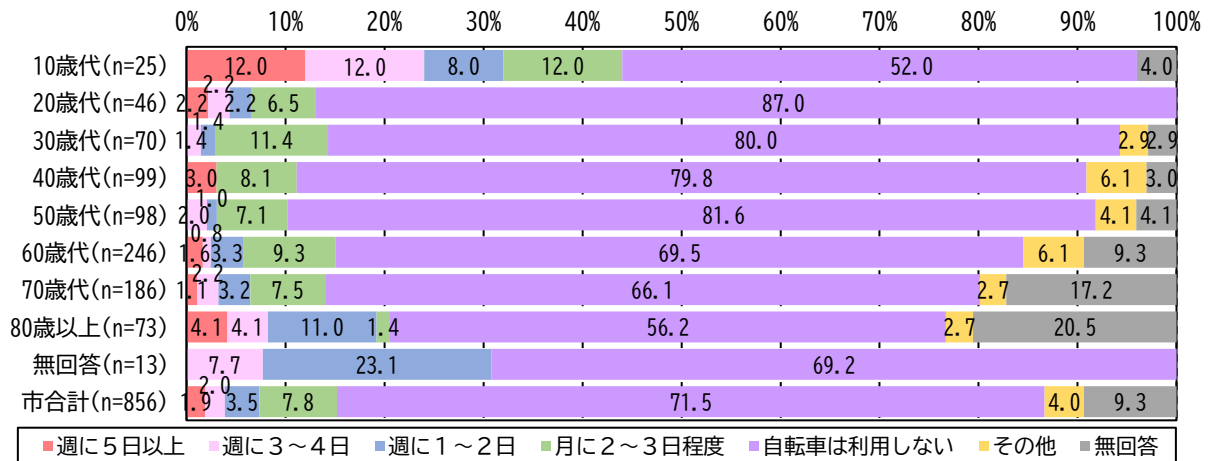
（2）自転車の利用割合

自転車は、15.2%の方が利用しており、「月に2～3日程度」が7.8%と低頻度の利用割合が多く、年齢別、職業別に見ると、10歳代の学生で利用している方の割合が多いです。一方、「自転車は利用しない」と回答した方は、7割を超えています。

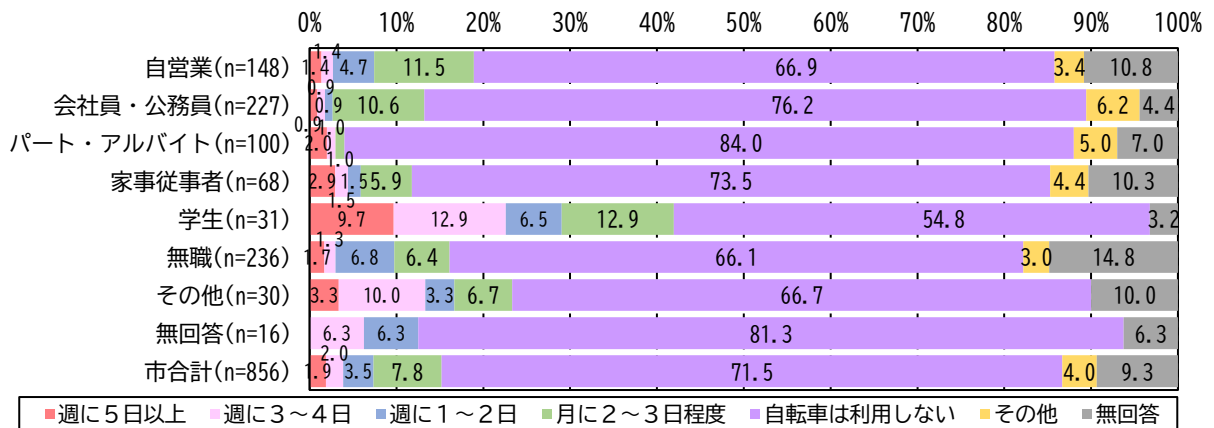
■自転車の利用頻度



(年齢別)



(職業別)



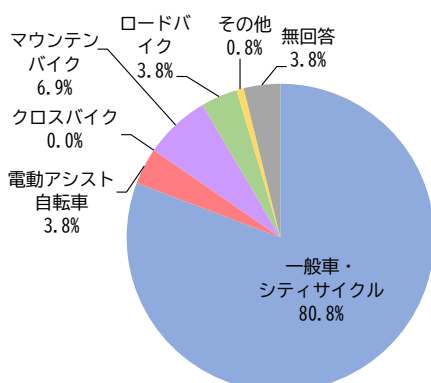
(3) 自転車の利用特性

自転車の種類は「一般車・シティサイクル」が80.8%と多く、利用目的は「その他」、「買い物」、「趣味・娯楽・習い事」が多い結果となりました。

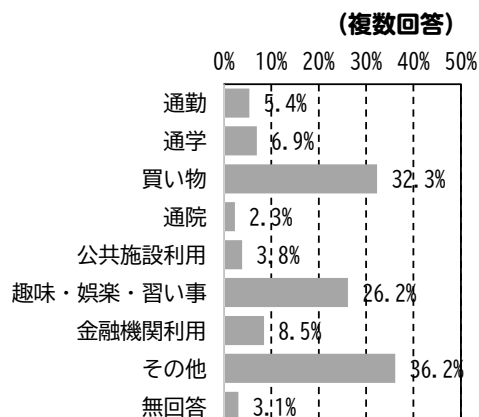
1日当たりの利用距離は「1km未満」が31.5%と最も多く、5km未満の割合が8割を占めています。

自転車を利用する理由は「健康に良い、運動不足解消のため(55.4%)」、「気軽に使える、早く移動できるため(52.3%)」が多く、利用しない理由は「自転車を所有していないため」に次いで「自転車では移動距離が長いため(43.3%)」となっています。

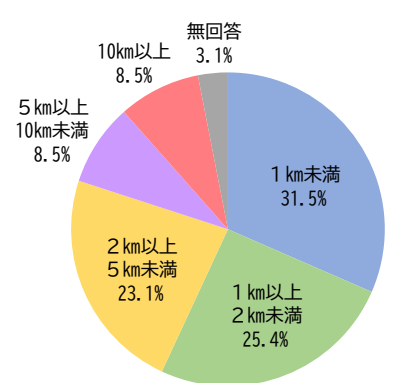
■自転車の種類 (n=130)



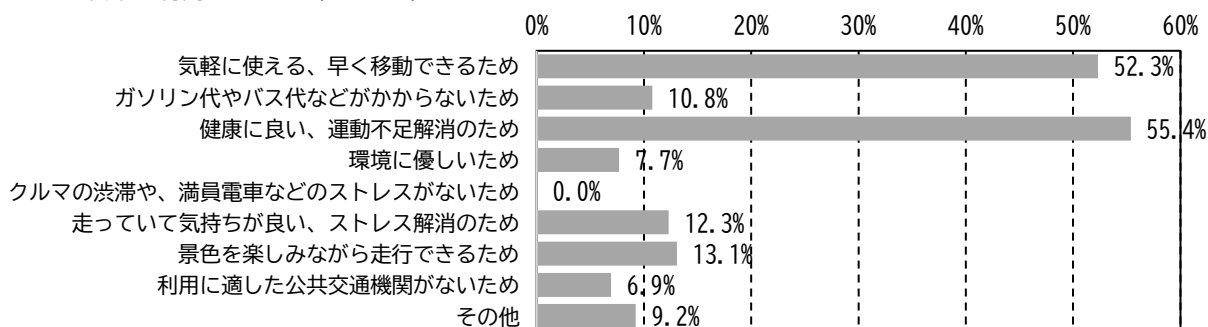
■自転車の利用目的 (n=130)



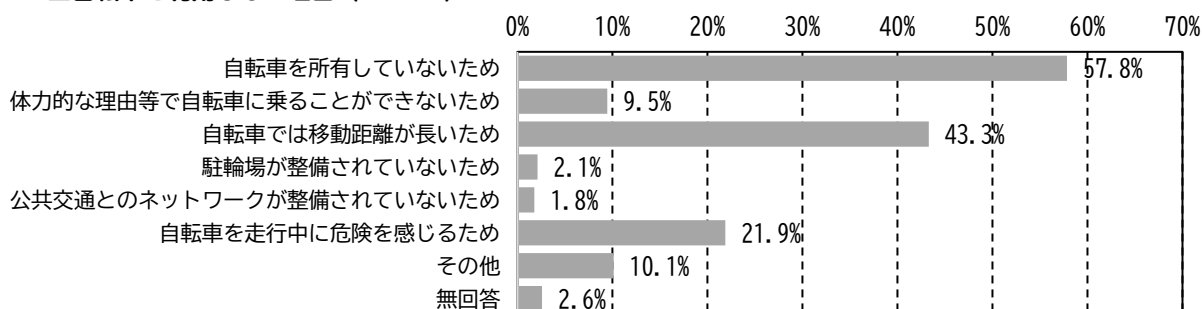
■1日当たり利用距離



■自転車を利用する理由（n = 130）



■自転車を利用しない理由（n = 612）



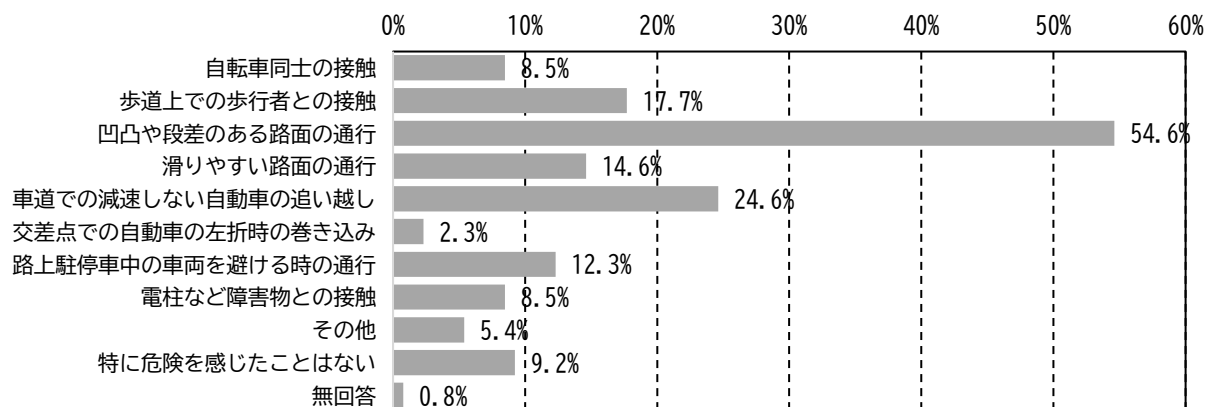
（４）自転車利用時の意識・満足度

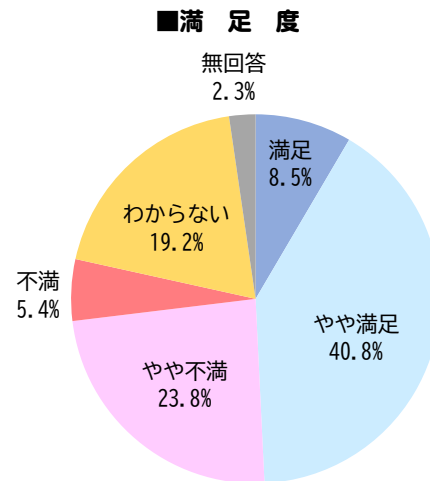
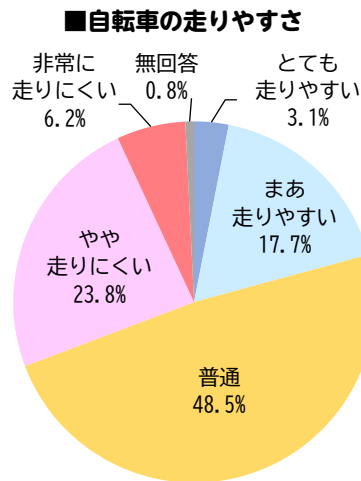
自転車利用時に危険を感じる状況は、「凹凸や段差のある路面の通行」が54.6%と多い結果となりました。

市内の道路における自転車の走りやすさは「普通」が48.5%と多く、「やや走りにくい」と「非常に走りにくい」と回答した方が、「とても走りやすい」、「まあ走りやすい」より高くなっています。

自転車で移動する際の満足度は「満足」と「やや満足」の合計49.3%となり、「不満」と「やや不満」の合計29.2%を上回っています。

■自転車利用時の危険とを感じる状況

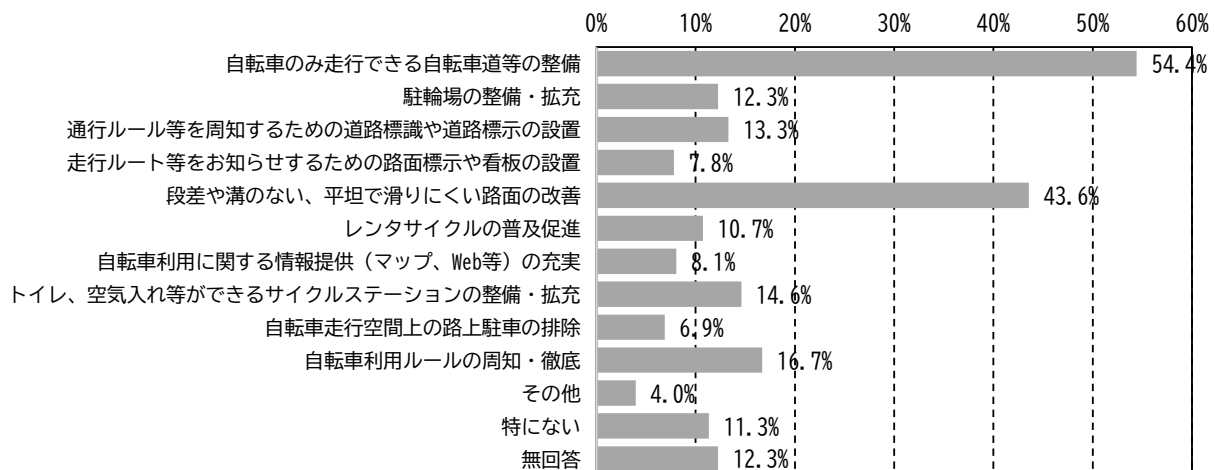




(5) 自転車の利用環境を向上させるための必要な取組み

自転車の利用環境を向上させるための必要な取組みは、「自転車のみ走行できる自転車道等の整備（54.4%）」、「段差や溝のない、平坦で滑りにくい路面の改善（43.6%）」が多い。

■自転車の利用環境を向上させるための必要な取組み（n = 856）



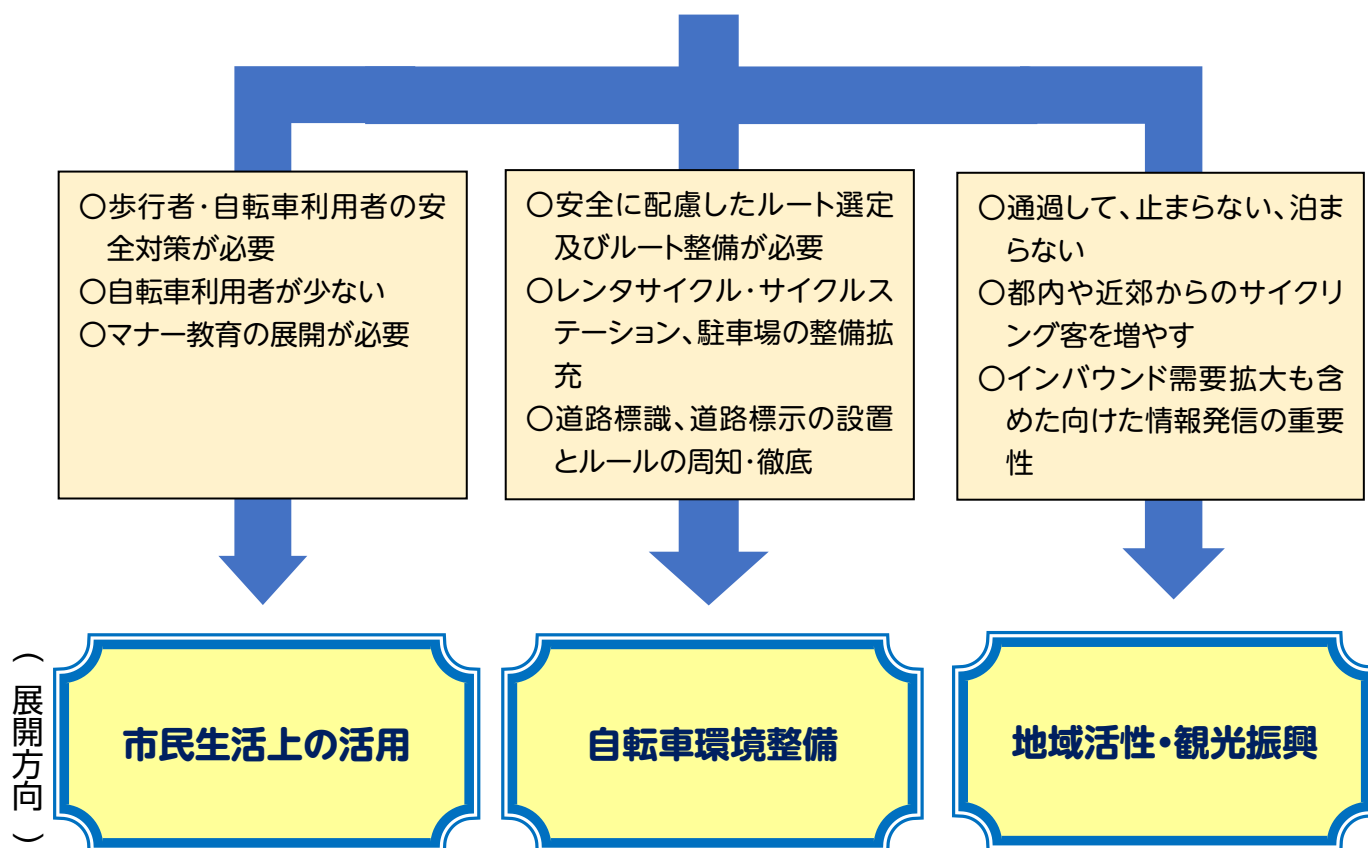
2-4 自転車活用に関する本市の特徴と課題

行方市の自転車利用に関する現状や市民ニーズ、また行方市自転車活用推進会議委員からのアンケート調査結果を踏まえ、自転車利用に関する特徴と課題を整理した結果は以下のとおりです。

なお、行方市自転車活用推進会議委員アンケート集計結果及び、特徴と課題を詳細に整理したものについては、参考資料で後述します。

<特徴と課題>

- ・ 行方市の自転車分担率は、自動車による依存度が高い状況である中で、自転車を利活用するための対策やマナー教育を展開することが必要である。
- ・ 自転車の価値を再認識し、自動車に頼らない健康的でスポーツ振興に向けた取組みとして、自転車を活用することが必要である。
- ・ 自転車を活用した観光振興や地域経済の活性化を促進するため、地域資源の活用や公共交通との連携により、気軽に自転車で周遊できる環境の創出が必要である。
- ・ 自動車を中心とした道路環境整備となっているため、自転車を安全かつ快適に利用できるよう道路空間の創出を図るとともに、自転車利用の浸透を図るため、自転車利用に向けた動機づけや自転車利用による効果についての啓発に取り組むことが必要である。



3 自転車活用に向けた基本理念と施策目標

3-1 基本理念

自転車の利用状況等や本市が有する特徴と課題、今後の展開方向を踏まえ、本計画の基本理念を、健康的で環境にやさしいライフスタイルへの転換と市民や来訪者が楽しく自転車を活用できるよう、「市民・来訪者が安全に楽しみながら自転車を活用するまち」とします。

【自転車計画の基本理念】

市民・来訪者が安全に楽しみながら自転車を活用するまち



3-2 施策目標

本計画の基本理念を実現するため、以下の「3つの施策目標」と目標達成のための「プラス1」を設定します。

【施策目標】

《目標1》自転車に乗りたくなるような環境整備

← (展開方向) 自転車環境整備

本市は、鉄道がなく民間バス路線も限られるなど、公共交通の利用エリアが限られ、自動車移動への依存度（自動車分担率）が高い地域です。こうした中、環境負荷の低減や持続可能な社会の実現のためにも、自動車に過度に依存しないまちづくりを実現する必要があります。そのため、自転車と公共交通の連携拡大を図りながら、市民や来訪者が安全で快適に自転車を活用できる環境整備を実施していきます。

《目標2》日常生活における自転車活用の推進

← (展開方向) 市民生活上の活用

自転車事故を抑制・防止し、安全で快適な自転車活用環境を創出するため、世代に応じた安全教育を実施するとともに、ドライバーを含めた交通ルールとマナーの遵守を徹底していきます。

また、自転車の価値を再認識し、活用範囲の拡大と、健康的で環境にやさしいまちづくりを目指して、自転車活用を推進します。

《目標3》五感で楽しむサイクルツーリズムの推進

← (展開方向) 地域活性・観光振興

本市の特徴と豊かな自然や生業など魅力的な資源を活かしつつ、広域的な視点で満足度の高いサイクリング環境を構築することにより、体験型のサイクルツーリズムを官民一体となって取り組み、観光振興と地域の活性化を図ります。



《プラス1》積極的な情報の共有と発信

なめテレやソーシャルメディア、webメディア等、さまざまな媒体を活用し、市民の暮らしにアピールする場をつくっていきます。また、インフルエンサーによるSNSやYouTube等の活用のほか、自転車関連雑誌やWEB情報発信サイド等への掲載による普及活動を図ります。

3-3 目標値の設定

本計画を推進することによる効果について、指標を用いて評価を行います。

基本理念を実現するため、施策目標に対応した指標を目標値として設定し、その実現に向けたさまざまな施策を実施していきます。

《目標1》自転車に乗りたくなるような環境整備

【施策1】なめがた自転車ネットワーク計画に基づく計画的な環境整備

○自転車が安全で快適に通行できる環境を整備するため、自転車ネットワーク路線について、道路管理者や関係機関と連携を図りつつ、計画的に整備を進めます。

・自転車ネットワーク路線整備延長

現状値 2021（令和3）年	目標値 2030（令和12）年
27.0 km	72.7 km

目標値の設定方法

○自転車ネットワーク路線のうち、市道及び北浦湖岸堤防（管理用道路）の45.7kmをあらたに整備するので、10年後には72.7kmの延長にすることとして目標値を設定しました。

《目標2》日常生活における自転車活用の推進

【施策1】交通安全意識の向上

○自転車を活用する年齢層により、運動能力や自転車の利用目的、頻度が異なることから、学校や地域産業、地域等と連携し交通安全教室を開催します。

・ライフステージに応じた自転車安全教室年間開催数

現状値 2021（令和3）年	目標値 2030（令和12）年
30回	40回

目標の設定方法

○現在、市内の幼稚園・小学校・中学校、及び希望のあった保育園、このほか、高齢者向けに交通安全教室を実施しているが、今後、こども園や高校生、また一般の方々へも自転車を活用した交通安全教室の開催をすることとして目標値を設定しました。

【施策3】心身の健康増進等につながる活用促進

○自転車活用のメリットについて啓発することによって、自転車の利用促進を図り、日常生活における自転車利用率の増加を目指します。

・市民の自転車の利用率

現状値 2021（令和3）年	目標値 2030（令和12）年
15.2%	25.0%

・（仮称）なめがたサイクリングクラブ登録者数

現状値 2021（令和3）年	目標値 2030（令和12）年
0人	100人

目標値の設定方法

○令和2年度市民アンケート（自転車の利用頻度）で、15.2%の方が利用していると回答いただいている。年齢別に見ると、10歳代の学生で利用している方の割合が44.0%と多い。一方、「自転車は利用しない」と回答した方は7割を超えている状況であり、本計画の各種施策を実施することにより、自転車の利用頻度の目標値を25.0%と設定しました。

《目標3》五感で楽しむサイクルツーリズムの推進

【施策1】本市の特徴を活かした体験型ツーリズムの推進

○自転車と地域資源を結びつけるストーリー性のあるコース設定、サイクリングイベントを開催することにより、交流人口の創出を図ります。

・本市におけるサイクリングイベント参加者数

現状値 2021（令和3）年	目標値 2030（令和12）年
18人	500人

目標値の設定方法

○今年度から土浦市・かすみがうら市・潮来市・行方市で連携して実施するサイクルイベント『ライドアラウンド』や本市独自で企画するサイクリングイベントの開催により、効果的なプロモーション等を図ることにより、目標年次におけるサイクリングイベント参加者について、目標値を500人と設定しました。

【施策2】満足度の高いサイクリング環境の構築

○サイクルツーリズムに参加した人たちが、満足感を持って再訪したくなるようなサイクリング環境の構築を図ります。また、自転車購入を考えている人や自転車移動に自信のない人のため、レンタサイクルの活用や電動アシスト付自転車の普及促進を図ります。

・レンタサイクル利用者数

現状値 2021（令和3）年	目標値 2030（令和12）年
247人	500人

目標値の設定方法

○自転車活用者のニーズに合わせた多様な車種のレンタサイクルの導入に努め、目標年次におけるレンタサイクル利用者数について、目標値を500人と設定しました。

【施策2】満足度の高いサイクリング環境の構築

○地元消費額の向上対策の一環としても、既存施設の協力を得ながら、様々な形での休憩機能の確保を図り、おもてなしサービス向上を図ります。

・市内サイクルサポートステーションの数

現状値2021（令和3）年	目標値2030（令和12）年
23箇所	50箇所

目標値の設定方法

○交流人口の創出や受入環境の提供等を官民が一体となって推進していくために、サイクルラックの設置や工具等の貸出、トイレの受入や情報発信等、市内のコンビニや飲食店、事業所等に協力を仰ぐことを想定し、サイクルサポートステーションの数を目標値50箇所と設定しました。

4 自転車活用推進に向けた実施施策

4 実施施策と主な取り組み

3つの施策目標及びプラス1を踏まえ、目標ごとに施策を定め着実な実施を図ります。計画期間中に講ずべき措置については、各施策ごとに<主な取組>として項目を定め推進します。

目標1 自転車に乗りたくなるような環境整備

【施策1】 なめがた自転車ネットワーク計画に基づく計画的な環境整備

「なめがた自転車ネットワーク計画」に基づき、自転車通行空間の整備を進め、自動車に過度に依存しないまちづくりの実現を図るとともに、市民や来訪者が、安全、快適に自転車を活用できる環境を整備します。

<主な取組>

①安全で快適な自転車通行空間の計画的整備推進

県のガイドラインに則した案内誘導標識、矢羽根、自転車ピクトグラム等の表示や通行帯の整備などを隣接市との連携を図りながら進めます。また、安全な自転車通行空間確保のため、通学路等で狭隘な箇所については無電柱化も検討します。



②駐車場、駐輪場の整備検討及び自転車ラックの設置促進

市内外からの自動車移動が多い実情を踏まえ、自転車活用を推進するうえでも、駐輪場の整備と併せて適切な駐車スペースの確保を図ります。また、自転車にはじめて触れる小さな子どもたちのための自転車練習場整備についても検討します。

③サイクリング拠点の指定整備

既存の公共施設等を活用し、複数のサイクリング拠点を指定し、自転車移動の容易性を確保します。

例：道の駅たまつくり、天王崎コテラス、らぼっぽ なめがたファーマーズヴィレッジ、沖洲芸術村など

④サイクリング拠点の形成と公共交通との接続強化についての検討

サイクリングの起終点となる拠点の形成と公共交通との接続検討を行い、自転車活用者の利便性を確保します。

目標2 日常生活における自転車活用の推進

【施策1】交通安全意識の向上

自転車を活用する年齢層により、運動能力や自転車の利用目的、頻度が異なることから、学校や地域産業、地域等との連携を図りながら、交通安全意識の向上を図ります。

<主な取組>

①ライフステージに応じた自転車安全教育及び啓発

未就学児や高齢者も含めて、ライフステージに応じた交通安全教育、自転車活用の魅力を啓発します。

②自動車ドライバー等の思いやり運転への意識向上キャンペーン

自動車ドライバーは、一方で自転車活用者の立場になることもあることから、「思いやり運転」への意識向上を図ります。

③交通安全や自転車の魅力等を指導できる人材の育成

安全、快適な自転車環境を構築するため、学校や警察だけではなく、交通規則等の指導と自転車活用の魅力を指導できる人材の育成に努めます。

④通学路等の安全点検と対策

通学路の安全を確保するため、県や県教育委員会、学校、PTA、警察など関係機関と連携を図りながら、児童生徒が安全に自転車通学ができるよう、危険箇所等の点検、改善、改修など対策を講じます。

⑤通学路安全マップの作成

誰もがわかりやすい通学路安全マップを作成します。



▲玉造小学校・交通安全教室
(令和元年5月8日)

【施策2】自転車の安全利用の促進

自転車を安全、快適に活用できるよう、基本的な事項の指導、意識啓発に努めます。

<主な取組>

①ヘルメット着用の意識啓発等

自転車乗車時のヘルメット着用の習慣が薄い我が国において、行政が率先してその着用意識の啓発や着用促進のための助成についても検討します。

②定期的街頭指導、キャンペーンの展開

市民の交通安全意識を向上させ、安全、快適な自転車活用を図るため、定期的な街頭指導や各種キャンペーンを実施します。

③自転車損害賠償保険への加入促進

自転車と歩行者の交通事故件数が全国的に増加する中、未加入のために多額の賠償金を払えないといった事例もあることから、安全に利用いただくため、自転車活用者の自転車損害賠償保険への加入促進を図ります。



▲自転車保険加入啓発ポスター
(茨城県)

【施策3】 心身の健康増進等につながる活用促進

自転車は、年齢、性別に影響されず、身近で手軽に活用することが出来る利便性の高い移動手段です。さらに、スポーツ性もあり、日常的に活用することにより、健康増進効果やコミュニティ形成にも役に立つことから、生活上の一層の活用を推進します。

<主な取組>

①(仮称)なめがた市民サイクリングクラブの創設

自転車を身近に楽しく乗って、コミュニティの形成にも資する自転車の効用を体感するため、市民クラブを創設し、車種、年齢、性別にこだわらず誰もが楽しめるサイクリングライフを支援します。

②健康づくりサイクリングイベントの開催

身体に負荷の少ない運動としての自転車活用を推進するため、定期的なサイクリングイベントを開催します。

③自転車の楽しみ方、健康等の啓発

自転車関連企業等との連携を模索しながら、自転車の楽しさや健康増進を体感できるような取り組みを推進します。

④自転車通勤等、日常生活における活用促進

自動車移動に過度に依存したライフスタイルの転換を図るため、体力に応じた通勤、買物等での自転車活用を促進します。

⑤レンタサイクル、電動アシスト自転車等の活用普及促進

あらためて自転車購入を考える人や自転車移動に自信のない人のため、レンタサイクルの活用や電動アシスト付自転車の普及促進を図ります。

⑥SDGs 的発想によるリユースの促進

こどもの成長に合わせ自転車を買替える家庭がほとんどであり、その期間は短期間であったりする状況を勘案し、また、自転車を保有している方も少ない状況であることから、市民に理解を求め、リユース可能な自転車があればレンタサイクル等での活用検討を図ります。



▲いばらき自転車活用シンポジウム(茨城県)

【施策4】 災害対応としての活用推進

機動性の高い自転車は、東日本大震災の被災地で発災後の移動手段として活用されたこと等を踏まえ、災害等緊急事態時における自転車の有用性を明らかにし、市民への啓発及び活用を推進します。

<主な取組>

① 公共施設等への自転車配備

危機管理体制の強化につなげるため、「地域防災計画」等の見直し時期に合わせ、自転車活用配備の検討を行う。

目標3 五感で楽しむサイクルツーリズムの推進

【施策1】 本市の特徴を活かした体験型ツーリズムの推進

地域特性によって多様な楽しみ方ができる自転車ですが、本市では、2つの湖を有する水辺と野菜王国ともいわれる豊穡な行方台地が織りなす、自然、生業、歴史文化等を活かした体験型の観光が展開可能な適地であることから、その優位性を活かしたサイクルツーリズムを推進します。

<主な取組>

① 多彩なサイクリングルートの構築

複数の温浴施設をいかしながら、自然、生業、歴史文化等体験などを楽しめる多彩なルートや物語性のあるルートを構築し、市内外の活用者の増加を図ります。

② 四季折々の魅力的なサイクリングツアーやイベントの開催

サイクリングに親和性の高い「フルーツ＆フラワー」に着目したツアー、「生業(ナリイ)を觀せて魅せる」体験型ツアー、サイクリングミックスイベント(キャンプ、フードサイクリング(植付収穫体験等)、帆引き船体験など)、フォトサイクリング、サンライズサンセットサイクリングなど四季折々の魅力的なツアーやイベントの開催を促進します。

③ 多様な主体と連携したツーリズムの推進

地元サイクリスト、民間企業等(マスメディア、鹿行 DM0、BEB 5 土浦、プレイアトレ土浦等)との連携による魅力的なツーリズムの企画実施を検討します。また、旅行会社とも連携したインバウンドサイクリングツアーの開催についても検討します。

④ 地元消費額の高い魅力的なサービス提供

サイクルツーリズム実施に当たっては、地元が「おもてなし疲れ」に陥ることなく、地元消費額の高い魅力的なサービスの提供を図ります。

⑤ 五感で楽しめるビュースポット等のアピール

誰もが感動と思い出づくりに資する地域のビュースポットを選定し、五感(視覚、聴覚、嗅覚、味覚、触覚)で楽しめるツーリズムをアピールします。



▲行方市サイクリングパンフレット

【施策2】 満足度の高いサイクリング環境の構築

サイクルツーリズムに参加した人たちが、満足感を持って再訪したくなるようなサイクリング環境の構築を図ります。

＜主な取組＞

①案内誘導サイン整備及び地域の魅力を案内できるガイドの養成

県のガイドラインに則した案内誘導サイン等の整備を進めるとともに、地域の魅力を案内できるガイドの養成に努めます。

②多様なニーズに対応したレンタサイクルの充実

自転車活用者のニーズに合わせた多様な車種のレンタサイクルの導入に努めます。

⇒ スポーツバイク(ロード、クロス、マウンテン)、電動アシスト自転車、三輪自転車、子ども用自転車、タンDEM自転車、電動キックボード等

③休憩、宿泊機能の充実と計画的配置

地元消費額の向上対策の一環としても、既存施設の協力を得ながら、様々な形での休憩機能・宿泊機能(空き家・ムービングハウス等の活用検討も含む)の確保を図り、おもてなしサービス向上を図ります。

④サイクリング拠点の形成と公共交通との接続強化についての検討(再掲1-2-⑥)

サイクリングの起終点となる拠点の形成と公共交通との接続検討を行い、自転車活用者の利便性を確保します。

⑤周遊コースの設置

ニーズの多い1周回れるコースの設置を検討していきます。

⑥サイクリング拠点や観光施設などにおける通信環境(Wi-Fi)の普及拡大

主な拠点施設における通信環境(Wi-Fi)の普及拡大を図り、安心かつ安全にインターネットにアクセスできる環境を整備します。

⑦サイクリングマップ等ルート情報の提供

サイクリングアプリとの併用ができるよう、わかりやすく丁寧なマップの作成と情報提供に努めます。

⑧緊急事態のサポート体制の構築

サイクリング途中での緊急事態に対応できる体制を、関係機関等と調整していきます

⇒ 霞ヶ浦ふれあいランド(株)や交通事業者、サイクルショップ等との連携

⑨県及び周辺自治体と連携した広域的な魅力発信

道路は無限に続いていることから、サイクリングを楽しむ人の目線に立って、県及び周辺自治体と連携した広域的な魅力発信に努めます。

プラス1 積極的な情報の共有と発信

【プラス1】積極的な情報の共有と発信

なめテレやソーシャルメディア、webメディア等、さまざまな媒体を活用し、市民の暮らしにアピールする場をつくっていきます。また、インフルエンサーによるSNSやYouTube等の活用のほか、自転車関連雑誌やweb情報発信サイト等への掲載による普及活動を図ります。

5 なめがた自転車ネットワーク計画

5-1 自転車ネットワークの考え方

なめがた自転車ネットワーク計画は、市民やサイクリストの自転車活用を促進するため、「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 | 国土交通省、警察庁作成）」や「いばらき自転車ネットワーク計画（令和元年 3 月 | 茨城県作成）」における考え方などを踏まえながら、安全快適な自転車走行空間の確保や自転車活用環境の改善を目指します。

(1) 対象区域

行方市全域を対象とします。

(2) 自転車ネットワーク計画の基本方針

①段階的な整備推進

地形及び交通状況等を考慮して、ゾーニングによる計画的段階的なネットワーク整備を推進します。

②安全・快適な自転車通行空間の創出

自転車を活用するためには、通行空間の安全性確保が必要であり、自転車や歩行者とともに道路を安全・快適に活用できる環境を整備します。

③地域の資源、特性を活かした行方らしさの創出

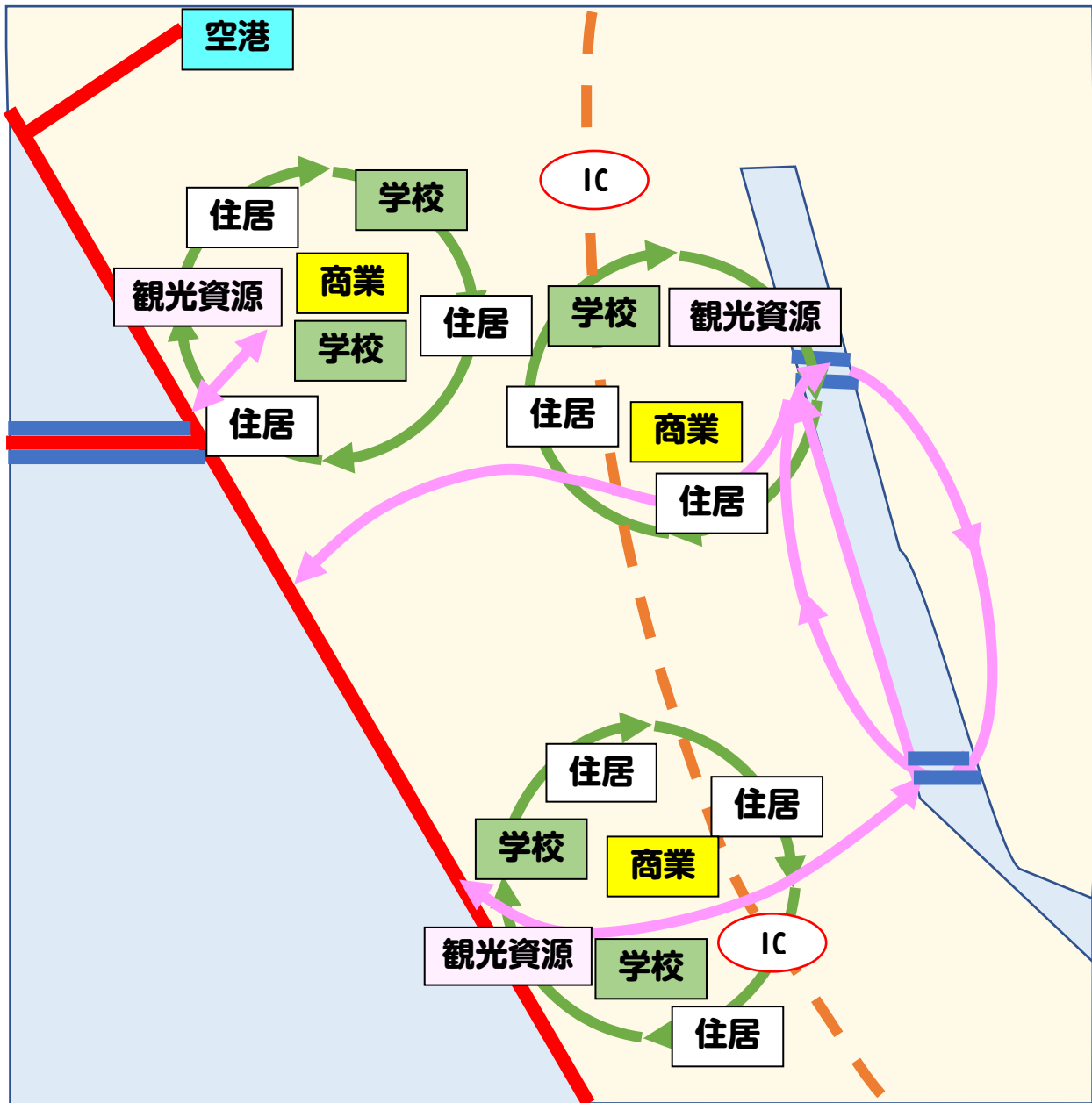
行方市の地形は東西の湖岸部分が低地で、なだらかであるのに対し、内陸部は丘陵台地となっており、霞ヶ浦ふれあいランド、なめがたファーマーズヴィレッジなど多くの観光資源を有しています。これら市内各地に広く点在する観光資源へ周遊できる走行環境の創出、ネットワーク路線及び拠点などの活用環境を整備します。

④新たな自転車活用の創出

日常利用（通勤・通学・買物）や観光・レクリエーション利用を融合し、自転車が安全・快適に走行できるよう、連続性、回遊性のあるネットワークを目指します。ネットワーク環境の整備により、新たな自転車の活用が促進される計画を策定します。

(3) 自転車ネットワーク概念図

基本方針に基づき、自転車ネットワークの概念図を以下の通りとします。



凡	例
	つくば霞ヶ浦りんりんロード
	日常系自転車ネットワーク
	観光系自転車ネットワーク
	高速道路
	観光施設・観光資源
	商業施設
	学校
	住居
	空港
	橋梁

- 日常生活における自転車活用を促進するため、特に人口が集積し、公共施設、商業施設などが集積している「麻生庁舎周辺」、「北浦庁舎周辺」及び「玉造庁舎周辺」をそれぞれ安全安心に通行できるネットワークを形成します。
 - ・通勤、通学、買物などで安全・安心な自転車通行空間の整備
 - ・交通安全確保の面から、重要度の高い自転車通行空間の整備
- 広域のサイクリングを対象としたネットワークや、サイクリングを目的とした来訪による観光交流を創出するとともに、市外からのサイクリストだけでなく、市民の暮らしや健康づくりに寄与するネットワークを形成します。
 - ・つくば霞ヶ浦りんりんロード
 - ・水辺サイクル・ネットワーク
 - ・いばらき自転車ネットワーク選定路線

5-2 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の考え方

自転車ネットワーク路線は、基本方針を踏まえ、日常利用（通勤・通学・買物）のための「**日常系自転車ネットワーク路線**」と、観光・レクリエーションのための「**観光系自転車ネットワーク路線**」を選定します。

なお、路線の選定にあたっては、国及び県のガイドラインの考え方に基づき、市道や国・県道を組み合わせて選定します。

具体的には、必要な路線と整備形態を踏まえた上で、以下の考え方により、自転車ネットワーク路線の検討を行います。

【自転車ネットワーク路線選定に関する検討項目】

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

出典：国土交通省・警察庁「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 月改定）



【自転車ネットワーク路線の考え方】

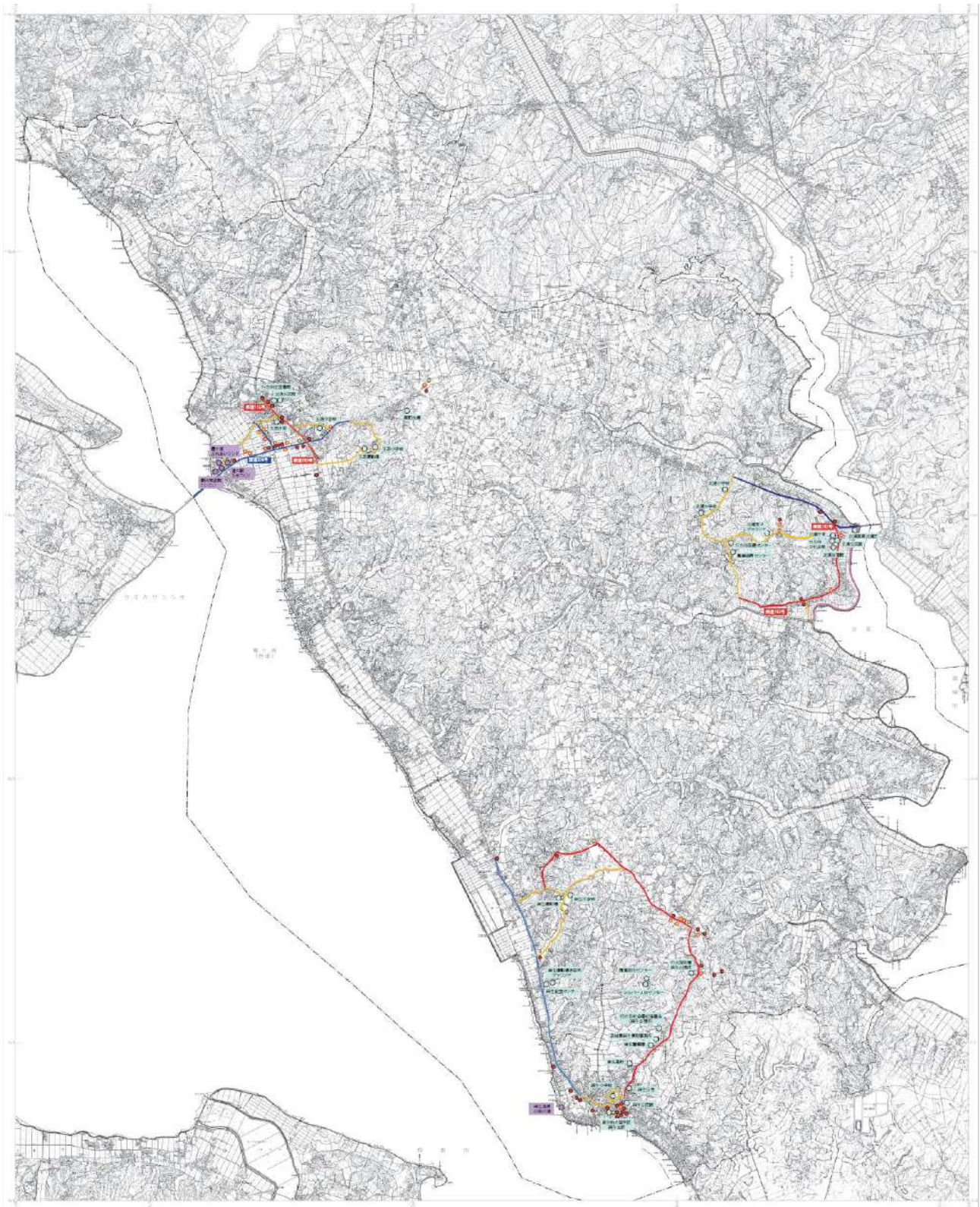
- ①自転車ネットワーク路線の選定にあたっては、ネットワーク計画概念図を基に、連続性、回遊性のあるネットワークを検討します。
- ②自転車ネットワーク路線は、行方市の幹線道路で構成された道路交通網の特性や、一定の道路幅員が必要であることなどを踏まえ、主な幹線道路（国道 354 号、国道 355 号）、県道、主要な市道を基本路線として選定します。また、事業が進む東関東自動車道水戸線の I C 整備予定地周辺などに配慮します。
- ③「日常系自転車ネットワーク路線」と「観光系自転車ネットワーク路線」は、性格が異なるため、位置付けを明確にしたうえで選定します。

(2) 自転車ネットワーク路線の選定

行方市の自転車ネットワーク路線は、日常利用（通学路含む）及び観光・レクリエーションのためのネットワークを重ね合わせつつ、茨城県の「いばらき自転車ネットワーク路線（つくば霞ヶ浦りんりんロード（県道 360 号線）」と整合を図りながら、選定した結果を以下に示します。

(3) 日常系自転車ネットワーク

日常生活における自転車活用を促進するため、特に人口が集積し、公共施設、商業施設などが集積している「麻生庁舎周辺」、「北浦庁舎周辺」及び「玉造庁舎周辺」をそれぞれ安全安心に通行できるネットワークの形成を図りました。



(3-1) 日常系自転車ネットワーク（麻生庁舎周辺）

麻生周辺の安全性・快適性の向上や国道を通過する自転車通学路の安全確保、自転車での通勤・買い物の安全確保の観点から以下のネットワーク路線を選定しました。国道・県道を通る通学路や中学校・高等学校までの2車線道路等の路線を選定しています。

■日常系自転車ネットワーク（麻生庁舎周辺）



凡	例
	公共施設
	商業施設・店舗
	観光施設
	飲食店
	コンビニ
	国道
	県道
	市道

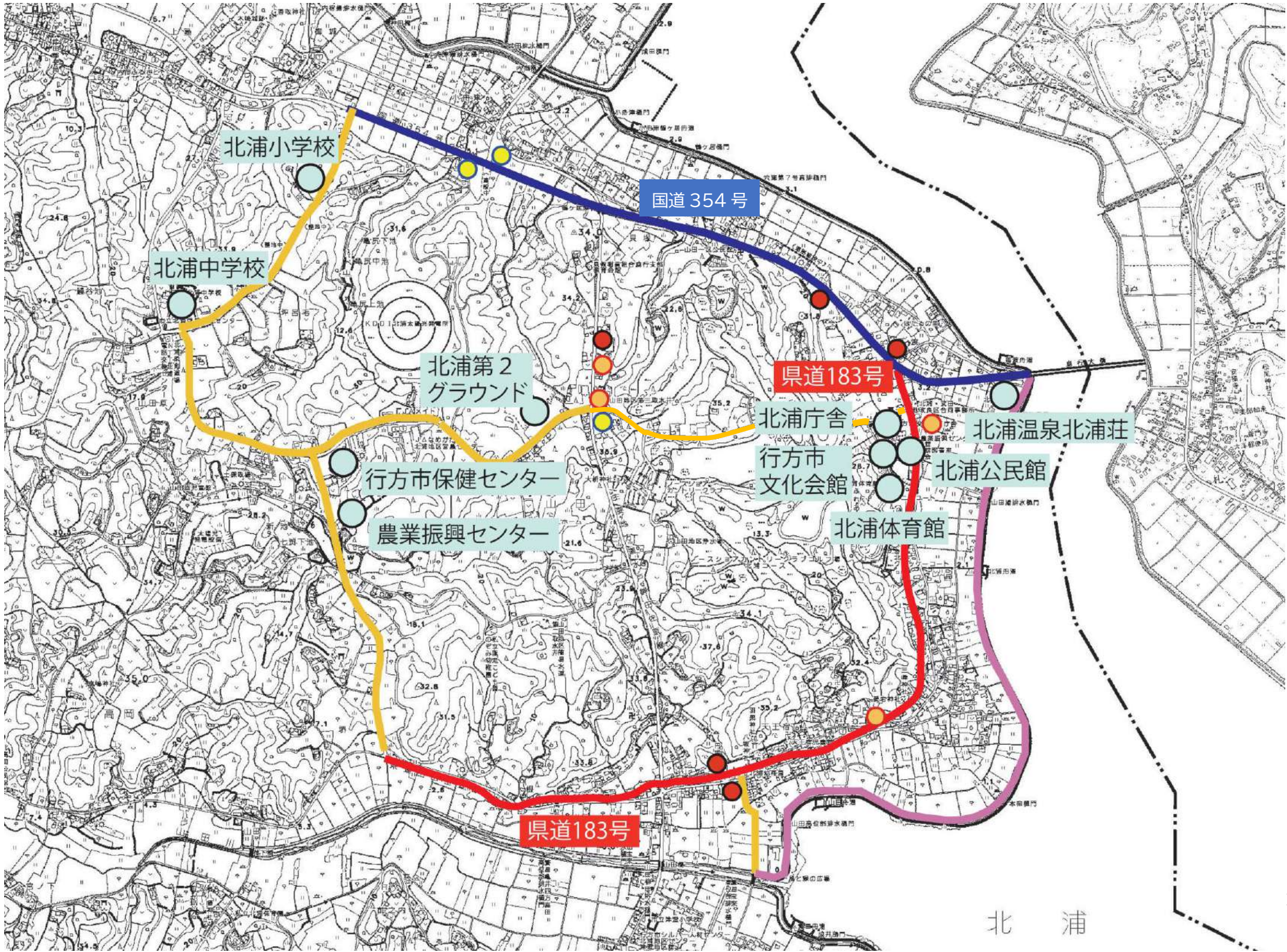
※ 道路構造や交通量等の現状により協議した結果、整備が困難な場合には、代替方法等を検討していきます。

(3-2) 日常系自転車ネットワーク（北浦庁舎周辺）

北浦周辺の安全性・快適性の向上や国道を通過する自転車通学路の安全確保、自転車での通勤・買い物の安全確保の観点から以下のネットワーク路線を選定しました。国道・県道を通る通学路や中学校までの2車線道路等の路線を選定しています。

また、安全面を考慮し、北浦湖岸堤の堤防天端道路についても日常系ネットワーク路線として選定しています。

■日常系自転車ネットワーク（北浦庁舎周辺）

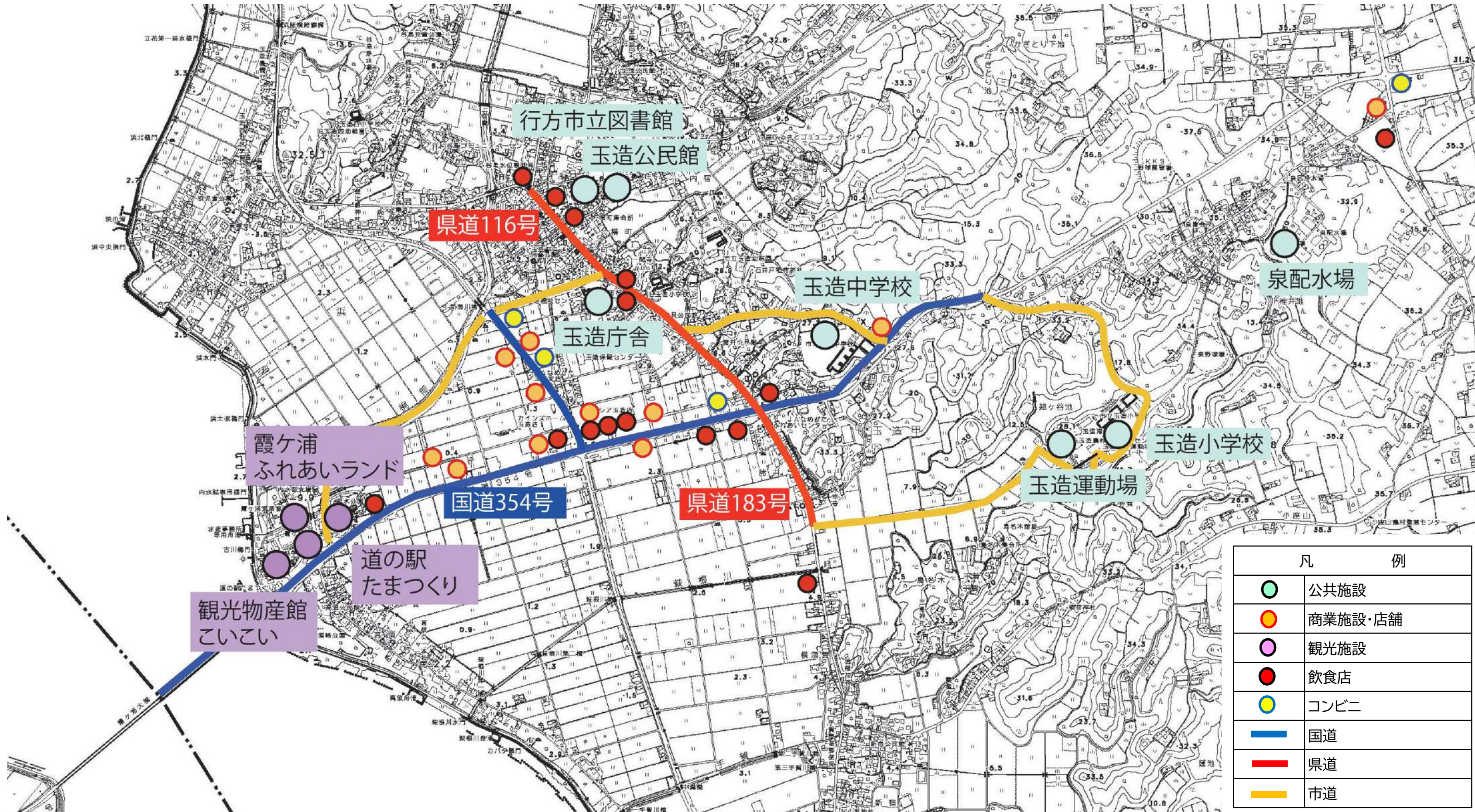


※ 道路構造や交通量等の現状により協議した結果、整備が困難な場合には、代替方法等を検討していきます。

(3-3) 日常系自転車ネットワーク（玉造庁舎周辺）

玉造周辺の安全性・快適性の向上や国道を通過する自転車通学路の安全確保、自転車での通勤・買い物の安全確保の観点から以下のネットワーク路線を選定しました。国道・県道を通る通学路や中学校までの2車線道路等の路線を選定しています。

■日常系自転車ネットワーク（玉造庁舎周辺）



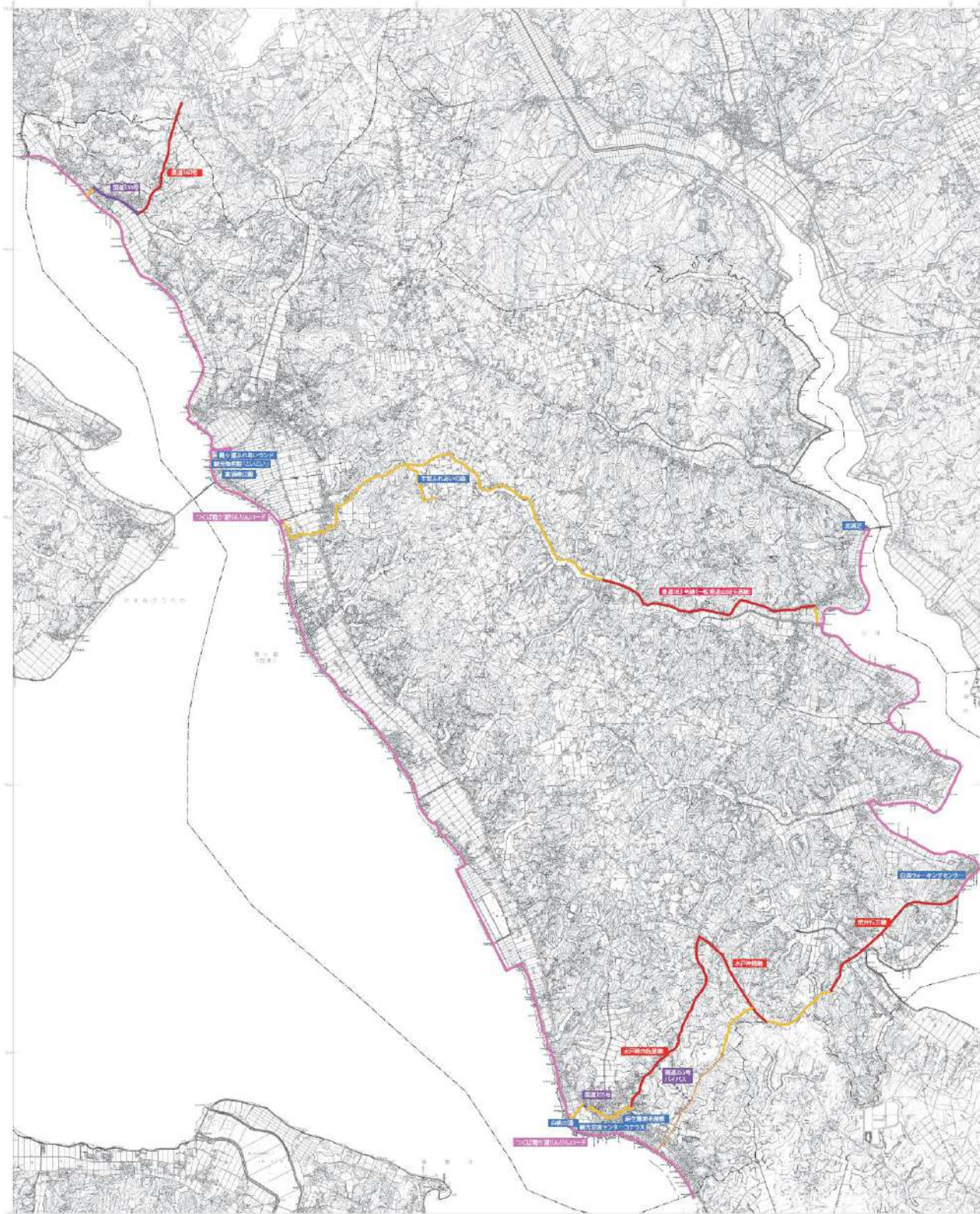
※ 道路構造や交通量等の現状により協議した結果、整備が困難な場合には、代替方法等を検討していきます。

(4) 観光系自転車ネットワーク

市内に位置する観光資源や、拠点となる霞ヶ浦側のナショナルサイクルルートである、つくば霞ヶ浦りんりんロードを結び、本市の魅力発信につながるネットワークの形成を図りました。

ネットワーク路線の選定にあたっては、北浦側にも多くの観光資源を有していることから、市北側ルート、市南側ルートおよび北浦側ルートの3ルートを選定しています。

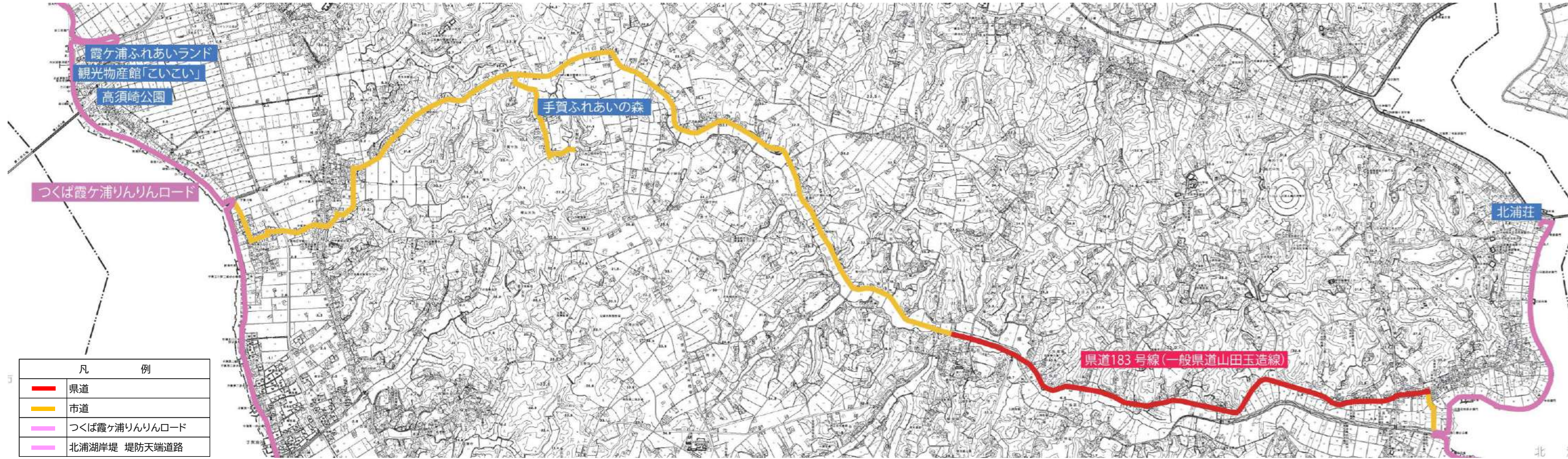
また、鹿行大橋と北浦大橋間の北浦側湖岸堤防上の管理用道路を観光系自転車ネットワーク路線として選定しています。



(4-1) 観光系自転車ネットワーク（市北側ルート）

市北側ルートについては、ナショナルサイクルルートである、つくば霞ヶ浦りんりんロードから、環境に配慮した遊歩道が整備されている「手賀ふれあいの森」を経由しながら、行方台地を北浦側に横断するルートを選定しています。

■観光系自転車ネットワーク（市北側ルート）

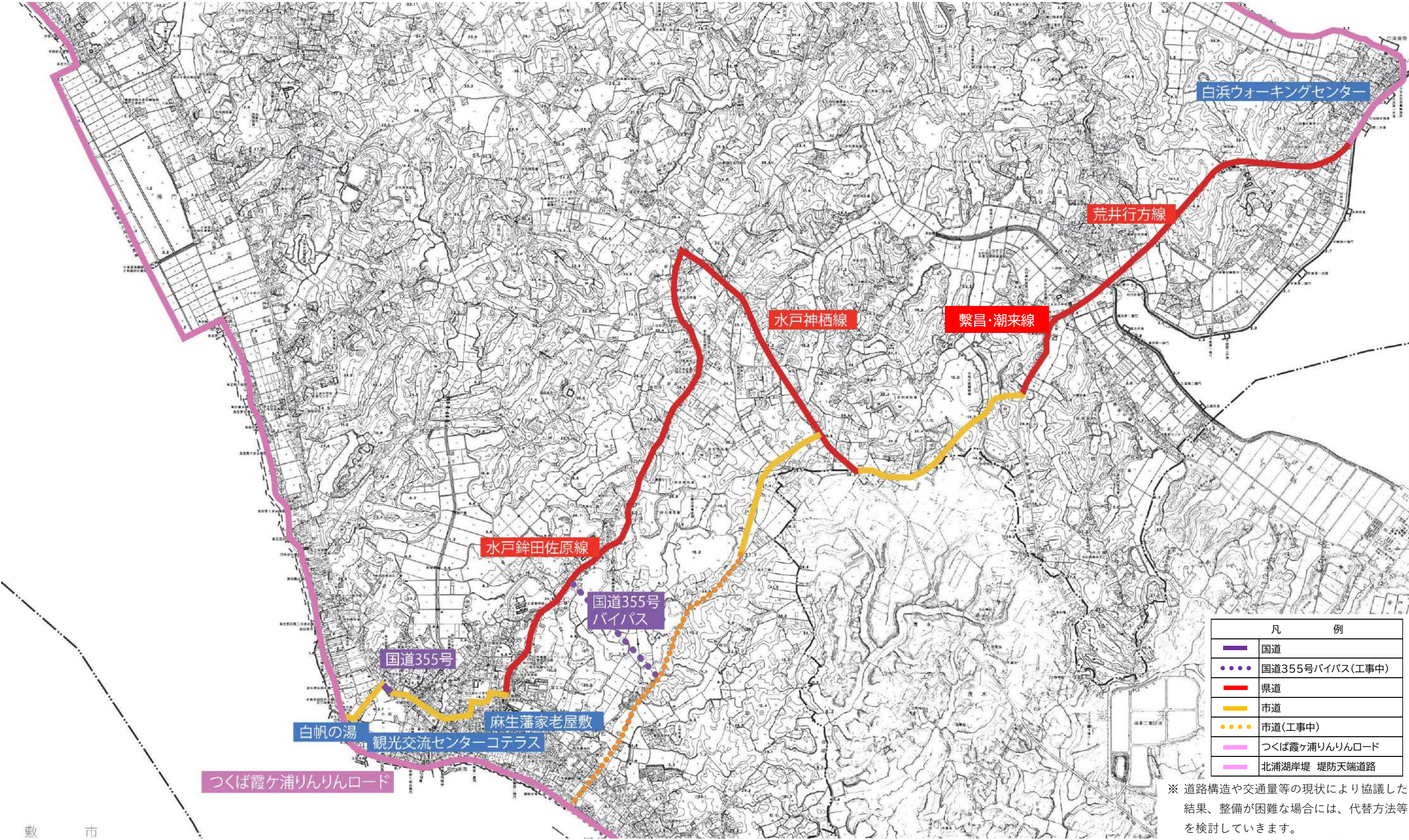


※ 道路構造や交通量等の現状により協議した結果、整備が困難な場合には、代替方法等を検討していきます。

(4-2) 観光系自転車ネットワーク（市南側ルート）

市南側ルートについては、ナショナルサイクルルートである、つくば霞ヶ浦りんりんロードから、市の観光資源である「白帆の湯」から、歴史的観光資源である「麻生藩家老屋敷」を經由しながら、行方台地を北浦側に横断するルートを選定しています。

■観光系自転車ネットワーク（市南側ルート）

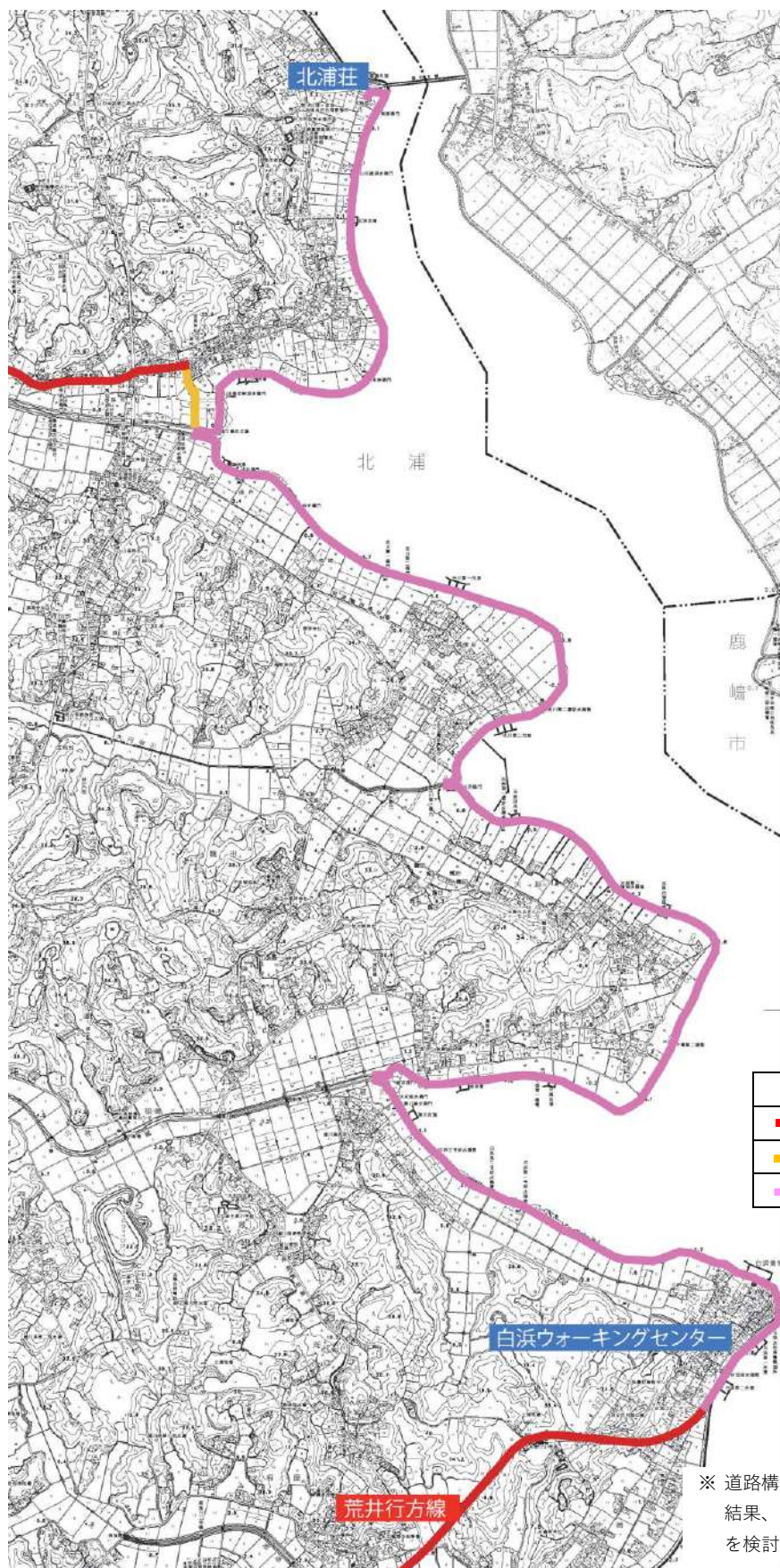


※ 道路構造や交通量等の現状により協議した結果、整備が困難な場合には、代替方法等を検討していきます。

(4-3) 観光系自転車ネットワーク（北浦側ルート）

鹿行大橋と北浦大橋間の北浦側湖岸堤の堤防天端道路を観光系自転車ネットワーク路線として選定しています。

■観光系自転車ネットワーク（北浦側ルート）

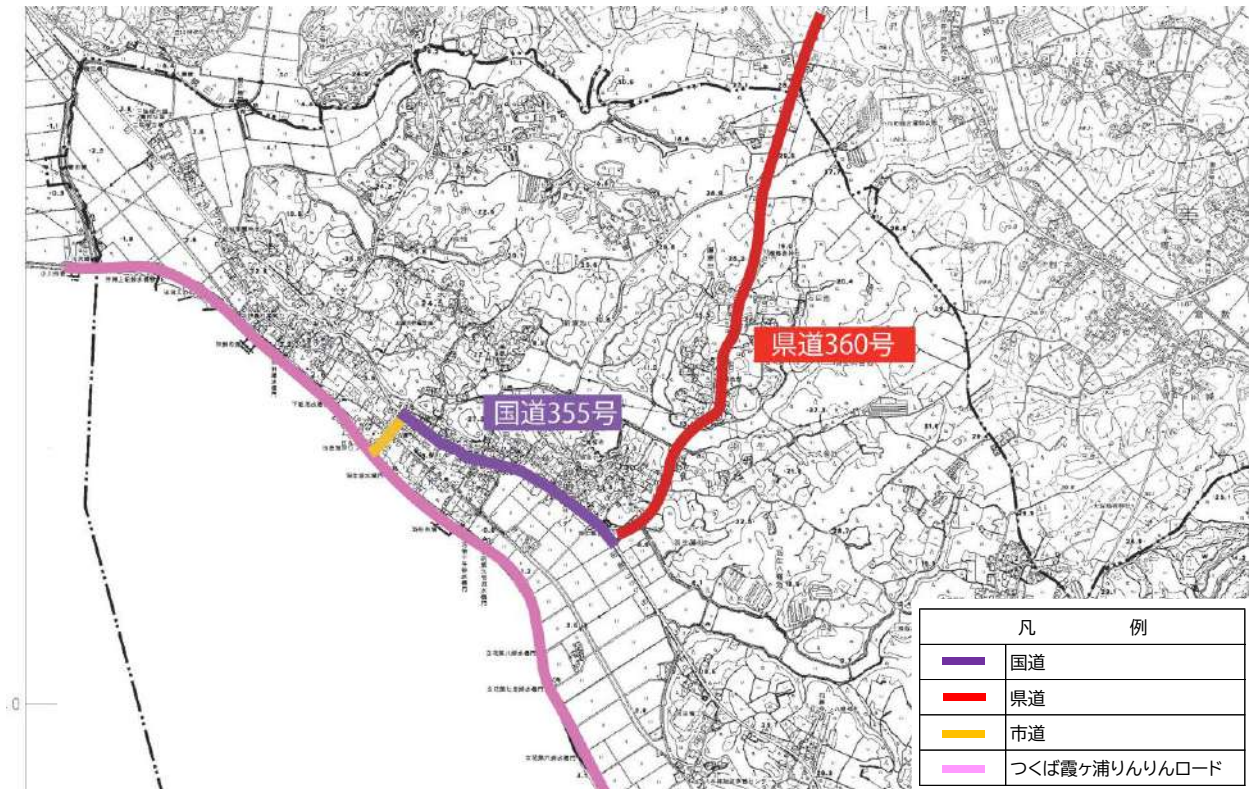


※ 道路構造や交通量等の現状により協議した結果、整備が困難な場合には、代替方法等を検討していきます。

(4-4) 観光系自転車ネットワーク（茨城空港ルート）

既に整備されている、つくば霞ヶ浦りんりんロードから、インバウンドが期待される「茨城空港」までのルートを観光系自転車ネットワーク路線として選定しています。

■観光系自転車ネットワーク（茨城空港ルート）



5-3 整備形態の設定

(1) 整備形態の考え方

自転車ネットワーク路線の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」及び茨城県の基準等を基に検討します。

①国のガイドラインの考え方

国のガイドラインでは、自転車ネットワーク路線の整備形態について、路線毎の道路状況や、自動車交通量や規制速度等の状況を勘案し、「自転車道^{※1}」、「自転車専用通行帯^{※2}」、「車道混在^{※3}」の3種類のうち、いずれかの整備形態を選定することとします。

また、ガイドラインでは車道通行を原則に以下の整備形態が示されています。

※1. 自転車道

自転車だけが走れる道路で、縁石などにより自動車やバイクなどが入れないように物理的に分離されている。いわゆるサイクルロードなども自転車道に分類される。

※2. 自転車専用通行帯

自転車専用の通行領域。路面に「自転車専用」の文字が表示されていたり、青く塗装されているのが特徴で、自動車やバイクなどの車両は通行できない場所。日本の道路において専ら自転車の通行のために、車道の左側に設けられる車両通行帯（レーン）で、自転車専用の標識と表示が掲げられているもののこと。一般に自転車レーン、自転車専用レーンとも呼ばれる。

※3. 車道混在

自転車の通行領域を青い矢羽根などで明示しながらも、自動車やバイクなども走行できるような道路。矢羽根などで通行部分を示したところを自転車走行指導帯と呼ぶ。通行区分としては自転車でもバイクでも自動車でも走れる場所ということで、単なる車道上の模様という考え方で間違いはないが、青い矢羽根を描くことで期待できる効果もあるといわれています。

■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。

出典：国土交通省・警察庁「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月改定）

■基本的な整備形態（イメージ）

整備形態	【整備イメージ】
自転車道	
自転車専用通行帯	
自転車と自動車混在通行とする道路（車道混在）	(1) 歩道のある道路における対策 (2) 歩道のない道路における対策

出典：国土交通省・警察庁「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 月改定）

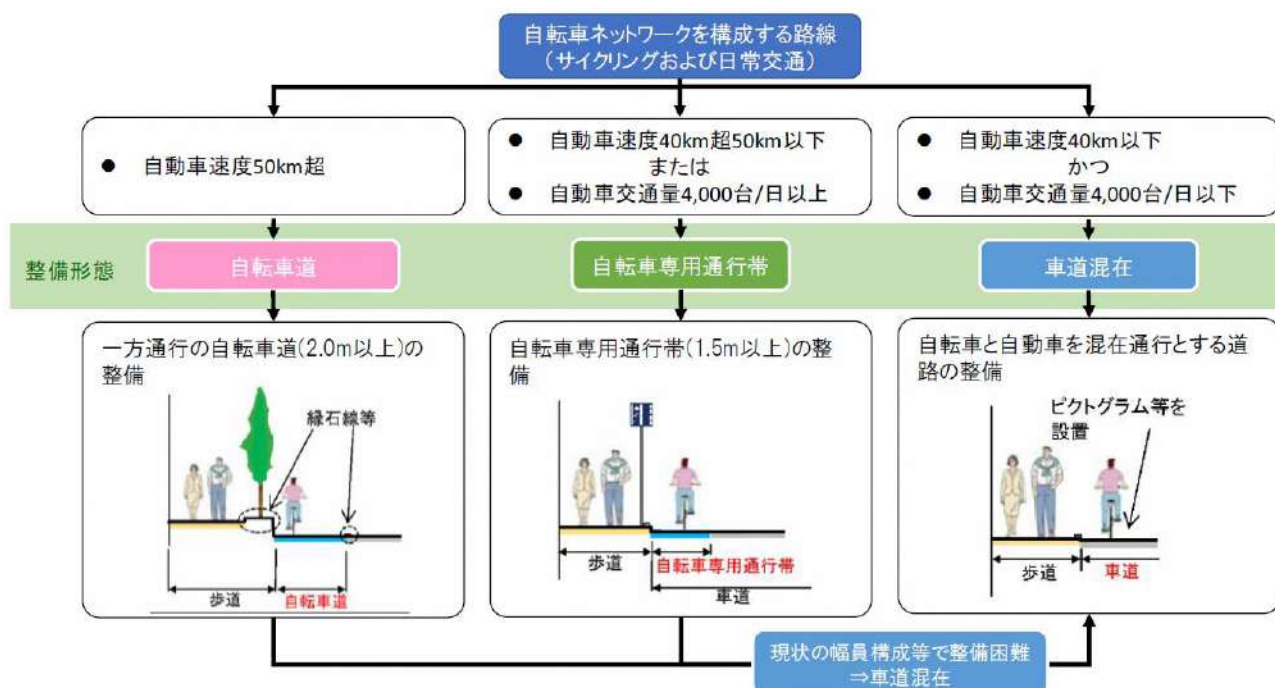
②いばらき自転車ネットワーク計画の考え方

「いばらき自転車ネットワーク計画」では、県が位置付けたネットワーク路線の整備形態について、以下の通りとなっています。

■自転車通行空間の整備形態の考え方

<整備形態の前提条件>

- 自転車ネットワークを構成する路線のうち、県管理道路（補助国道、県道）を対象
- 現況の車線数および歩車道境界は変更せず、現有幅員に基づく検討を扱う
- 現有幅員にて自転車道（2.0m 以上）、または自転車専用通行帯（1.5m 以上）に必要な空間が確保できない場合、車道混在とする
- その他、「自転車道」又は「自転車専用通行帯」の整備が困難である場合は「車道混在」による整備を推進する



出典：いばらき自転車活用推進計画（茨城県、平成 31 年 3 月）

③なめがた自転車ネットワークの考え方

国の「ガイドライン」や「いばらき自転車ネットワーク計画」の考え方を踏まえ、行方市における整備に当たっての考え方を次の通りとします。

【整備形態の考え方】

- 自転車ネットワーク路線は国道、県道及び市道等を問わず対象とします。
- 自転車ネットワーク路線として選定した国道及び県道については、道路管理者や警察等との協議により進めます。なお、道路構造や交通量等の現状により協議した結果、整備が困難な場合には、代替方法等を検討していきます。
- 「自転車道（2.0m以上）」、または「自転車専用通行帯（1.5m以上）」に必要な空間が確保できない場合は、現況の車線数及び歩車道境界は変更しないで、現況の幅員構成において「車道混在」の整備形態を基本とします。

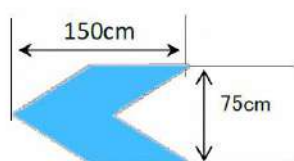
(2) 路面表示

路面表示のデザイン・寸法などについては、「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」を参考に検討します。

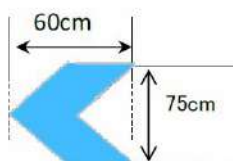
■県版の考え方

＜県版の考え方＞

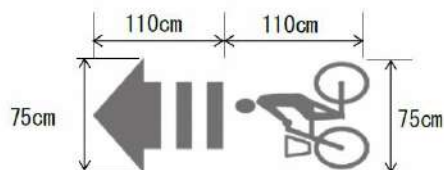
- 矢羽根、自転車のピクトグラムのデザイン・寸法は、国のガイドラインを踏まえ、以下のとおりとする
- 標準タイプは幅 75cm、長さ 150cm の矢羽根とする
- 生活道路では幅 75cm、長さ 60cm の矢羽根とする



矢羽根(標準)



矢羽根(生活道路)



自転車のピクトグラム

■矢羽根及び自転車のピクトグラムの設置間隔

	市街地（人口集中地区：DID）	郊外部
単路部	● 矢羽根のサイズは幅 75cm、長さ 150cm を標準 ● 生活道路では幅 75cm、長さ 60cm の矢羽根とする ● 矢羽根および自転車のピクトグラムの設置間隔は国のガイドラインに準拠する	● 矢羽根のサイズは幅 75cm、長さ 150cm を標準 ● 矢羽根の設置間隔は 80m
交差点部	● 単路部と同じ路面表示を交差点手前まで連続する ● 交差点内の矢羽根の設置間隔は 2m ● 郊外部については、整備の必要性が高い交差点を中心に整備する	

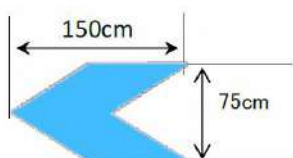
※「つくば霞ヶ浦りんりんロード」については 10m～40m 間隔で整備中。

出典：いばらき自転車活用推進計画（茨城県、平成 31 年 3 月）

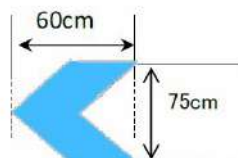
○なめがた自転車ネットワーク計画での考え方

＜なめがた自転車ネットワーク計画での考え方＞

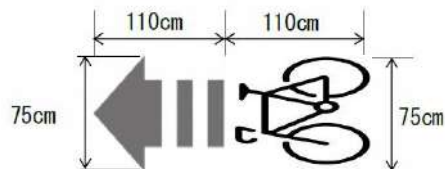
- 矢羽根、自転車のピクトグラムのデザイン・寸法は、国のガイドラインを踏まえ、以下のとおりとする
- 標準タイプは幅 75cm、長さ 150cm の矢羽根とする
- 生活道路では幅 75cm、長さ 60cm の矢羽根とする



矢羽根(標準)

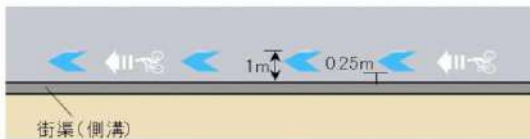
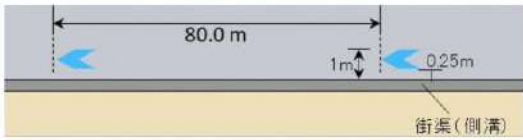
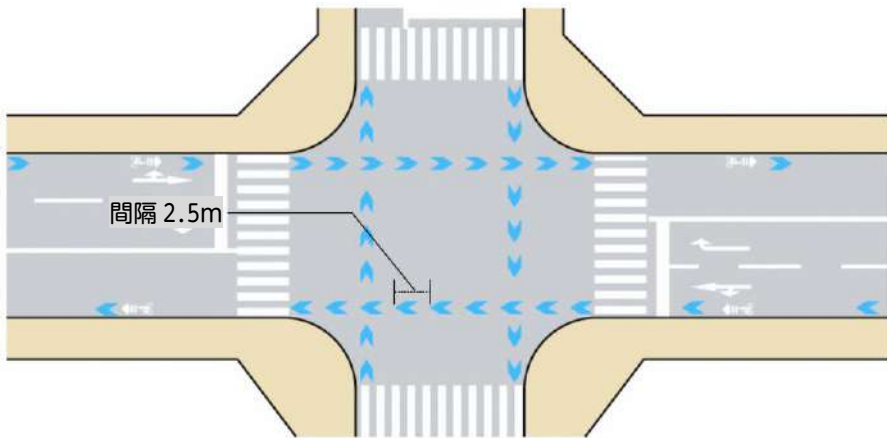


矢羽根(生活道路)



自転車のピクトグラム

■矢羽根及び自転車のピクトグラムの設置間隔

	市街地（人口集中地区：DID）	郊外部
単路部	● 矢羽根のサイズは幅 75cm、長さ 150cm を標準 ● 生活道路では幅 75cm、長さ 60cm の矢羽根とする ● 矢羽根および自転車のピクトグラムの設置間隔は国のガイドラインに準拠する 	● 矢羽根のサイズは幅 75cm、長さ 150cm を標準 ● 矢羽根の設置間隔は 80m 
交差点部	● 単路部と同じ路面表示を交差点手前まで連続する ● 交差点内の矢羽根の設置間隔は 2.5m ● 郊外部については、整備の必要性が高い交差点を中心に整備する 	

※なめがた自転車ネットワーク計画では、交差点部における矢羽根の設置間隔は、2.5mで整備する。

なお、国・県道との交差点部については、「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」に則して整備します。

(3) 案内看板等の整備

自転車ネットワークの適切な利用を促進するため、道路標識、路面表示だけでなく、法定外の案内看板などの設置についても検討します。

なお、案内看板などのデザインについては、「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、統一したデザインとします。

■注意喚起標識 及び コースアクセス案内標識 のデザイン例



出典: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(令和2年3月)

(4) 危険箇所の対策

自転車通行の安全性を確保するため、急ブレーキや急勾配、グレーチングなどの危険箇所の改善や、道路の舗装修繕・除草などといった維持管理レベルの向上が必要な箇所について対策を検討します。

整備計画路線一覧

日常系自転車ネットワーク（麻生庁舎周辺）

道路管理者	路線名	延長 (km)	整備状況	整備形態	優先区間	備考
国（茨城県）	国道355号	4.00	未整備	車道混在		天王崎公園入口～皇徳寺下
茨城県	県道2号（主要地方道水戸鉾田佐原線）	3.70	未整備	車道混在		麻生郵便局～セブンイレブン茨城麻生中央店
	県道50号（主要地方道水戸神栖線）	2.50	未整備	車道混在		セブンイレブン茨城麻生中央店～セブンイレブン行方小高店
	県道184号（一般県道島並鉾田線）	1.60	未整備	車道混在		市道(麻)1-5号線交差点～セブンイレブン行方小高店
行方市	市道(麻)2905号線	1.20	未整備	車道混在		国道355号交差点～麻生中学校～主要地方道水戸神栖線
	市道(麻)2898号線	0.30	未整備	車道混在		
	市道(麻)1074号線	1.30	未整備	車道混在		国道355号交差点～麻生中学校
	市道(麻)1-5号線	1.10	未整備	車道混在		
	市道(麻)1410号線	0.12	未整備	車道混在		麻生郵便局～麻生小学校
	市道(麻)1415号線	0.80	未整備	車道混在		麻生小学校周り～蓮城院
	市道(麻)1238号線	0.60	未整備	車道混在		蓮城院～天王崎公園入口
	合 計	17.22				

日常系自転車ネットワーク（北浦庁舎周辺）

道路管理者	路線名	延長 (km)	整備状況	整備形態	優先区間	備考
国（茨城県）	国道354号	2.50	未整備	車道混在		北浦小学校下交差点～鹿行大橋
茨城県	県道183号（一般県道山田玉造線）	3.20	未整備	車道混在		国道354号交差点～県道184号（一般県道島並鉾田線）交差点～北浦郵便局～
行方市	市道(北)105号線	3.10	未整備	車道混在		北浦庁舎～セブンイレブン北浦岡店～北浦中学校
	市道(北)3057号線	1.10	未整備	車道混在		北浦中学校～国道354号
	市道(北)110号線	1.10	未整備	車道混在		北浦保健センター～県道183号（一般県道山田玉造線）
	市道(北)3765号線	0.35	未整備	車道混在		旧北浦幼稚園～山田川
国・水資源機構	北浦湖岸堤防管理用道路	2.90	未整備	車道混在	○	
	合 計	11.35				

日常系自転車ネットワーク（玉造庁舎周辺）

道路管理者	路線名	延長 (km)	整備状況	整備形態	優先区間	備考
国（茨城県）	国道354号	2.90	未整備	車道混在		道の駅こいこい～国道354号（小野瀬製作所）
国（茨城県）	国道355号	0.60	未整備	車道混在		ばんどう太郎玉造店～ファミリーマート行方玉造店
茨城県	県道116号（一般県道鹿田玉造線）	1.50	未整備	車道混在		旧玉造駅～市役所玉造庁舎（玉造町役場前交差点）～国道354号交差点（とこや行方店）
茨城県	県道183号（一般県道山田玉造線）	0.45	未整備	車道混在		国道354号交差点（とこや行方店）～玉造小学校入口交差点
行方市	市道(玉)1号線	1.70	未整備	車道混在		市役所玉造庁舎（玉造町役場前交差点）～道の駅たまつくり～国道354号交差点
	市道(玉)6号線	0.80	未整備	車道混在		旧玉造小学校下～玉造中学校
	市道(玉)820号線	0.30	未整備	車道混在		国道354号（美容室がイレッタ）～(株)兼平建設前
	市道(玉)814号線	0.50	未整備	車道混在		(株)兼平建設前～玉造小学校角交差点
	市道(玉)797号線	0.45	未整備	車道混在		玉造小学校角交差点～B & G海洋センター下
	市道(玉)827号線	0.95	未整備	車道混在		B & G海洋センター下～国道183号交差点
	合 計	10.15				

整備計画路線一覧

観光系自転車ネットワーク（市北側ルート：霞ヶ浦ふれあいランド～北浦荘）

道路管理者	路線名	延長 (km)	整備状況	整備形態	優先区間	備考
行方市	市道(玉)2498号線 (つくば霞ヶ浦りんりんロード)	1.600	整備済	車道混在		
	市道(玉)1号線	0.500	未整備	車道混在		
	市道(玉)2号線	0.650	未整備	車道混在		
	市道(玉)674号線	0.030	未整備	車道混在		
	市道(玉)676号線	0.300	未整備	車道混在		
	市道(玉)699号線	0.300	未整備	車道混在		
	市道(玉)3号線	2.400	未整備	車道混在		
	市道(玉)736号線	0.800	未整備	車道混在		
	市道(玉)735号線	0.250	未整備	車道混在		
	市道(北)106号線	5.200	未整備	車道混在		
	市道(北)2481号線	0.200	未整備	車道混在		
茨城県	県道183号(一般県道山田玉造線)	5.000	未整備	車道混在		
行方市	市道(北)3765号線	0.350	未整備	車道混在		
国・水資源機構	北浦湖岸堤防	2.800	未整備	車道混在		
合 計		20.380				

観光系自転車ネットワーク（市南側ルート：あそう温泉「白帆の湯」～白浜ウォーキングセンター）

道路管理者	路線名	延長 (km)	整備状況	整備形態	優先区間	備考
行方市	市道(麻)1-3号線	0.35	未整備	車道混在		
国(茨城県)	国道355号	0.08	未整備	車道混在		
行方市	市道(麻)1238号線	0.60	未整備	車道混在		
	市道(麻)1415号線	0.28	未整備	車道混在		
	市道(麻)1410号線	0.12	未整備	車道混在		
茨城県	県道2号(主要地方道水戸鉾田佐原線)	3.70	未整備	車道混在		
	県道50号(主要地方道水戸神栖線)	2.10	未整備	車道混在		
潮来市	市道(牛)1号線	0.24	未整備	車道混在		
行方市	市道(麻)1738号線	1.10	未整備	車道混在		
	市道(麻)2942号線	0.13	未整備	車道混在		
茨城県	県道185号(一般県道繁昌潮来線)	1.50	未整備	車道混在		
	県道186号(一般県道荒井行方線)	1.80	未整備	車道混在		
合 計		12.00				

観光系自転車ネットワーク（市南側ルート：つくば霞ヶ浦りんりんロード～県道50号(主要地方道水戸神栖線)）

道路管理者	路線名	延長 (km)	整備状況	整備形態	優先区間	備考
行方市	市道(麻)12号線	0.18	未整備	車道混在		
	市道(麻)1-17号線	3.16	未整備	車道混在	○	
合 計		3.34				

観光系自転車ネットワーク（市南側ルート：国道355号牛堀麻生バイパス）

道路管理者	路線名	延長 (km)	整備状況	整備形態	優先区間	備考
国(茨城県)	国道355号牛堀麻生バイパス	0.95	未整備	車道混在		麻生高校上交差部～市道(麻)1-17号線 交差部

観光系自転車ネットワーク（北浦側ルート：白浜ウォーキングセンター～北浦荘）

道路管理者	路線名	延長 (km)	整備状況	整備形態	優先区間	備考
国・水資源機構	北浦湖岸堤 防管天端道路	13.10	未整備	車道混在	○	

6 計画の実現に向けて

6 計画の実施スケジュールと推進体制・フォローアップ

(1) 計画の実施スケジュール

行方市のサイクリング環境の構築に向けて、民間事業者、地域住民、県や他市町村など各主体が連携しながら取組みを進めていくものとします。

■自転車活用推進に向けた実施すべき施策一覧

施策 目標	実施施策	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	実施主体
1. 自転車 に乗りた くなるよ うな環境 整備	1-①安全で快適な自転車通行空間の 計画的整備推進	▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶	県・市
	1-②駐車場、駐輪場の整備検討及び 自転車ラックの設置促進	▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶	市
	1-③サイクリング拠点の指定整備	■	■	■	■	▶	▶	▶	▶	▶	▶	市、民間事業者
	1-④サイクリング拠点の形成と公共 交通との接続強化についての検討	■	■	■	■	■	■	▶	▶	▶	▶	市
2. 日常生 活におけ る自転車 活用の推 進	1-①ライフステージに応じた自転車 安全教育及び啓発	▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶	市、市民、民間事 業者
	1-②自動車ドライバー等の思いやり 運転への意識向上キャンペーン	▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶	県、市
	1-③交通安全や自転車の魅力等を指 導できる人材の育成	■	■	■	■	▶	▶	▶	▶	▶	▶	市
	1-④通学路等の安全点検と対策	▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶	市
	1-⑤通学路安全マップの作成	■	■	■	▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶	市
	2-①ヘルメット着用意識啓発等	■	■	■	▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶	市、市民
	2-②定期的街頭指導、キャンペーン の展開	■	■	■	▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶	市
	2-③自転車損害賠償保険への加入促 進	■	■	■	▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶	県、市
	3-①(仮称)なめがた市民サイクリン グクラブの創設	■	■	■	▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶	市
	3-②健康づくりサイクリングイベン トの開催	■	■	■	▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶	市、市民、民間事 業者
	3-③自転車の楽しみ方、健康効果等 の啓発	■	■	■	▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶	市
	3-④自転車通勤等、日常生活におけ る活用促進	▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶	市
	3-⑤レンタサイクル、電動アシスト 自転車等の活用普及促進	▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶	市
	3-⑥SDGs 的発想によるのリユース の促進	▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶	市
	4-①公共施設等への自転車配備	▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶	市

施策 目標	実施施策	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	実施主体
3. 五感で楽しむサイクリズムの推進	1-①多彩なサイクリングルート構築	■▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶	県、市、市町村、市民、民間事業者
	1-②四季折々の魅力的なサイクリングツアーやイベントの開催	■▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶	県、市、民間事業者
	1-③多様な主体と連携したツーリズムの推進	▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶	県、市、民間事業者
	1-④地元消費額の高い魅力的なサービス提供	■	■	■	■▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶	市、民間事業者
	1-⑤五感で楽しめるビュースポット等のアピール	■▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶	県、市、民間事業者
	2-①案内誘導サイン整備及び地域の魅力を案内できるガイドの養成	■	■	■	■	■	■▶	▶	▶	▶	▶	市、民間事業者
	2-②多様なニーズに対応したレンタサイクルの充実	▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶	市、民間事業者
	2-③休憩、宿泊機能の充実と計画的配置	■	■	■	■▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶	市、民間事業者
	2-④サイクリング拠点の形成と公共交通との接続強化についての検討(再掲1-2-⑥)	■	■	■	■	■	■▶	▶	▶	▶	▶	市、民間事業者
	2-⑤周遊コースの設置	■	■	■	■	■▶	▶	▶	▶	▶	▶	市
	2-⑥サイクリング拠点や観光施設などにおける通信環境(Wi-Fi)の普及拡大	■	■▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶	市
	2-⑦サイクリングマップ等ルート情報の提供	▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶	県、市、民間事業者
	2-⑧緊急事態のサポート体制の構築	■	■	■	■	■▶	▶	▶	▶	▶	▶	市
	2-⑨県及び周辺自治体と連携した広域的な魅力発信	▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶	県、市、民間事業者

積極的な情報の共有と発信	1-①サイクリング拠点や観光施設などにおける通信環境 QR コード等を活用した情報の発信	■	■	■▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶	県、市、民間事業者
	1-②なめがたエリアテレビや県内メディアを活用した自転車関連情報の発信	▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶	県、市、民間事業者
	1-③インフルエンサーや WEB、SNS、雑誌など様々な媒体を活用した情報の発信	▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶	県、市、民間事業者
	1-④県及び周辺自治体と連携した広域的な自転車情報の発信	▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶	県、市、民間事業者
	1-⑤サイクリングマップ等ルート情報の提供(再掲)	▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶	県、市、民間事業者
	1-⑥拠点スポットでの案内看板の設置	■	■	■▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶	▶	県、市、民間事業者

※ ■▶ : 施策推進のための検討期間、 ▶ : 施策実施期間

(2) 計画の推進体制及びフォローアップ

計画の推進に当たっては、市、茨城県、民間事業者などと相互に連携をとりながら、自転車活用の推進に向けて取り組んでいきます。

計画の進捗管理は、「(仮称)なめがたサイクルネットワーク推進実行委員会」を設置し、施策の進捗や達成状況などを定期的に評価を行いながら、必要に応じて施策の見直しをしていきます。また、効果的な施策推進を図るため、具体策の検討実施を行っていきます。

< 参 考 資 料 >

○行方市自転車活用推進会議委員名簿

(順不同・敬称略)
(◎◎会長・○副会長)

委嘱区分等	職業・役職(経歴)等	氏 名	備 考
アドバイザー	茨城大学 工学部都市システム 工学科准教授	ひら 平 た 田 てる みつ 満	・いばらき自転車活用推進計画策委員会ワーキング グループメンバー ・那珂市自転車活用推進協議会会長
学識経験者	元茨城県職員	◎根 ね もと ひろ ふみ 本 博 文	・元行方市副市長 ・前石岡市副市長 ・「那珂川御前山ペダル&パドル体験」企画者
地域住民の代表	水戸ヤクルト販売(株) 免疫宅 配部営業第5課センターマネー ジャー	すが や え み 菅 谷 絵 美	・市民公募
地域住民の代表	有限会社デップ 代表取締役	たか はし よし のり 高 橋 吉 典	・市民公募 ・サイクリングクラブH.C.C代表
観光に係る団体・企 業・個人等	フリーアナウンサー	いし もり れい こ 石 森 礼 子	・いばらき観光S級マイスター ・アスリートフードマイスター
観光に係る団体・企 業・個人等	民泊共同経営者 (湖のある暮らし)	きく ち あき お 菊 地 章 雄	・NPO法人霞ヶ浦アカデミー理事・事務局長
観光に係る団体・企 業・個人等	霞ヶ浦ふれあいランド株式会社 代表取締役社長 【(株)MOFF代表取締役】	や ぐち そう へい 矢 口 宗 平	・霞ヶ浦ふれあいランド維持管理運営業務指定管理 者 (R3.4.1～)
観光に係る団体・企 業・個人等	吉本興業 茨城住みます芸人 (オスベンギン)	やま なか たか とし 山 中 崇 敬	・行方市イイ顔伝え隊
自転車に係る団体・ 企業・個人等	笠間自転車de街づくり協会	おお き たく や 大 木 卓 也	・アテネパラリンピック・パラサイクリング男子タ ンデムスプリント銀メダリスト(健常者) ・東京2020オリンピック聖火ランナー
自転車に係る団体・ 企業・個人等	水戸経済新聞編集長	たか き ま や こ 高 木 真矢子	・大洗・ひたち海浜シーサイドルート利活用推進協 議会会員 ・合同会社JOYNS代表
自転車に係る団体・ 企業・個人等	元(株)茨城放送 報道広報事業 部 記者兼パーソナリティ	みず こし きょう こ 水 越 恭 子	・笠間市自転車活用推進協議会委員 ・防災士
交通事業に係る事業 者	(株)レイク 観光事業部長	は にゅう ゆたか 羽 生 優	
関係行政機関	国土交通省 霞ヶ浦河川事務所 調査課長	お の まさ と 小 野 正 人	
関係行政機関	茨城県 土木部道路維持課 道路保全強化推進室長	え び はら とおる 海老原 徹	
関係行政機関	茨城県 県民生活部 スポーツ推進課長	え び はら じ ろう 海老原 二 良	
関係行政機関	行方警察署 交通課長	お ぬき ゆ み こ 小 貫 由美子	
関係行政機関	鉾田工事事務所 次長兼道路河 川整備課長	あき やま ふみ あき 秋 山 文 昭	
市長が必要と認める者	土浦協同病院 なめがた地域医 療センター事務副部長	いい むら まさ き 飯 村 真 樹	
市長が必要と認める者	霞ヶ浦漁業協同組合長	い とう いち ろう 伊 藤 一 郎	
市長が必要と認める者	NPO法人なめがたふれあいス ポーツクラブ理事長	なか ざわ よし はる ○中 澤 侯 晴	
市長が必要と認める者	行方市食生活改善推進委員協議 会会長	ま い え い こ 真 家 栄 子	・茨城県食生活改善推進委員協議会会長
オブザーバー	JTB茨城南支店 営業課 営業 担当課長	まる やま ただし 丸 山 正	・大学生観光まちづくりコンテスト事務局
オブザーバー	行方市建設部長	なか じま ゆう じ 中 島 祐 治	

○計画策定経過

日 程	内 容
令和3年2月10日(水)	第1回行方市自転車活用推進会議
令和3年3月25日(木)	第2回行方市自転車活用推進会議
令和3年6月2日(水)	第3回行方市自転車活用推進会議 (素案説明・分科会の活動方針提示)
令和3年7月7日(水)	第4回行方市自転車活用推進会議 (分科会形式による実施施策の内容協議)
令和3年8月4日(水)	第5回行方市自転車活用推進会議 (分科会形式によるネットワーク計画の内容協議)
令和3年10月6日(水)	第6回行方市自転車活用推進会議 (最終案提示)
令和3年11月29日(月) ～ 令和3年12月28日(火)	パブリックコメント



行方市自転車活用推進計画（令和3年度～令和12年度）

○分科会テーマ及び班編成について

(順不同・敬称略)

分科会	テーマ	委員氏名
第1分科会	<u>展開方向</u> 自転車環境整備 【施策目標1】 自転車に乗りたくなるような環境整備	・羽生 優 ・小野 正人 ・海老原 徹 ・小貫 由美子 ・秋山 文昭
関係課	都市建設課・道路維持課・総務課(防災交通①)・学校教育課	
第2分科会	<u>展開方向</u> 市民生活上の活用 【施策目標2】 日常生活における自転車活用の推進	・菅谷 絵美 ・高木 真矢子 ・大木 卓也 ・飯村 真樹 ・伊藤 一郎 ・中澤 侯晴 ・真家 栄子
関係課	総務課(防災交通②)・健康増進課・生涯学習課(スポーツ推進)	
第3分科会	<u>展開方向</u> 地域活性・観光振興 【施策目標3】 五感で楽しむサイクルツーリズムの推進	・高橋 吉典 ・菊地 章雄 ・矢口 宗平 ・山中 崇敬 ・石森 礼子 ・水越 恭子 ・丸山 正 ・海老原 二良
関係課	商工観光課・生涯学習課(文化財)・ブランド戦略室	

○行方市自転車活用推進会議 ～委員アンケートまとめ～

1 行方市にどのようなイメージをお持ちですか？

【各委員の意見一覧】

○野菜王国、経営的農家数が多い。行方台地の生産力 ○四季の移り変わりが視覚的に感じられる。「水(湖)」「ワカサギ」「朝日、夕照」「祭り」… ○大きな空と帆引き船 ○風土記の郷 ○2つの湖を持つ水際線延長県内一(約50km)湖畔の温泉 ○霞ヶ浦大橋と物産館こいこい ○持続可能性都市の可能性 ○独自メディアの保有と他のメディアとの連携 ○二次交通の手段が脆弱 ○まちのイメージが湧かない ○遠いイメージ
○西は霞ヶ浦、東は北浦に挟まれた地形にあり自然景観の美しい地域で、特産品としてはやはりサツマイモのイメージが強く、その他にも様々な野菜や果物が作られているイメージがあります。 ○観光面においては、霞ヶ浦ふれあいランド、観光物産館、なめがたファーマーズヴィレッジ、観光帆引き船やいくつかの温泉施設といったコンテンツはある程度備わっているもののやはり高速道路、JRなどの交通面において不利な条件がある為、全国的な知名度はあまり高くはない印象です。
○東西を湖に遮断された、陸の孤島である行方市 ○第一次産業が中心でこれといった他の産業が発展しない街 ○人の流れが無い
○自然に囲まれ、景色が素晴らしい。 ○生活するには不便が多い。(交通面、買い物する場所が近くにない。交流や娯楽の場がない。(ファミレス etc)) ○人口が少ない(高齢化)。少子化…。学校が統合されてもクラスが1～2しかない。 ○最新にチャレンジしていて活気がある。進化している。 (なめテレ、ふれあいバス、ペットボトル回収、100k マラソン etc) ○わくわくする市。でも、それを知らない人が多い。
○北浦と霞ヶ浦という広い湖に挟まれ、水と緑に恵まれた景勝地。 ○とにかく広い。 ○沈む夕陽や筑波山を背にした帆引き船はキラキラ輝いていて、大地に沈みゆく夕陽をずっと見ているだけで心が洗われます。 ○古き良き時代からの文化財など観光資源に恵まれている。 ○サツマイモの街
霞ヶ浦湖畔の市として、レジャーとしての自転車活用に大きく期待が持てる地域の一つだと思う。
○「穏やか」な町というイメージです。優しい人が多く、ゆっくりしたくなる町。 ○1年中、豊富な野菜が作られていて、美味しいものがたくさんあります。 行方の野菜の中で、サツマイモとワサビ菜が大好きです！エシャレットも！ ○霞ヶ浦の景色、道の駅たまつくりは楽しみたいポイントの一つ。 ○「金魚すくい大会」、新選組芹沢鴨の出身地、新選組のイベントとニッチな面も兼ね備えている町。

○市内のコンビニや飲食店でサイクリストの方を見かけるようになったので、そういった方々に走りやすい環境整備や取り組みが行われてきているのかなと思います。 ○自転車に乗っている人は小中高生が主で、大人が乗っているのを見かけない。 ○自転車に乗る人にとって、危険を感じる箇所も多いように思います。
○農業、とりわけサツマイモの印象が強い。廃校を再利用した「なめがたファーマーズヴィレッジ」によりさらにその印象が強くなっている。 ○県道鹿田玉造線の「てうばいばし」。河童にまつわる民話があり、橋の欄干に河童の像が設置されているのが印象的 ○社会人は自家用車、学生はスクールバスを利用しているため、自転車利用者が少ないイメージ ○霞ヶ浦沿いを自転車（ロードバイク、クロスバイク）が走行しており、休日は行方市観光物産館「こいこい」の駐輪場に自転車が並んでいるのを拝見。
○自然豊か：霞ヶ浦と北浦の二つの湖がある自治体は貴重。水質はいまいちでも、景色は最高。 ○食べ物がおいしい：さつまいも、レンコン、いちご、麻生ハム、松屋、湖月などおいしいものがたくさん。 ○三世大家族：実際は分かりませんが、三世代の家族が多いイメージ。人口減少対策の切り札か？ ○好きな場所：白帆の湯。霞ヶ浦を眺めての温泉、2階で意外においしい食事とビールで最高。
○自然豊かな地域 ○治安情勢も良い。
○霞ヶ浦、さつまいも、行方ファーマーズヴィレッジ、フィルムコミッション、車社会、高齢化といった特徴で、良い所もあると思うが、アピールできていない気がする。
○自分が年々高齢化するのと同じように寂しくなっている。故郷らしい田舎の風景も生気を失くした冬枯れのように見える。さらにコロナの影響もあり、今、人生の中で気力のない日々を送っている。
○霞ヶ浦もあり、自然に囲まれた農業漁業が盛んな市。 ○行方バーガーや行方エリアテレビなど、遊び心や斬新さのある試みをしている。
○通学に利用（中学生 高校生は少数） ○外国人の女性（就労？研修生？）数人が一緒に買い物に行く姿。 ○通勤する若い人を時々見かける。 ○りんりんロードには、自転車に乗る人の姿、ウォーキングをする人たちが多数。
○霞ヶ浦湖畔の市として、レジャーとしての自転車活用に大きく期待が持てる地域の一つだと思う。
○豊かな水資源水産物 ○盛んな農業
○とても暮らしやすいというのが第一印象です。 ○太陽が上がる前、ぼんやりと明るくなってきたころ、漁師さんたちが船着き場に戻っていく様子が、美しい風景だと感じております（とても好きです）。 ○水田でセリを収穫している姿や、エシャレットを洗っている姿を見ていると、この広い田園地帯と暮らしが繋がっていることがわかり、その風景がより美しいと感じられます。 ○行方市について、豊かな資源があり、その資源を生かした営みがある、かけがえのない魅力がたくさんある地域だと思っております。
○つくば霞ヶ浦りんりんロード沿線にある地域。北浦方面の穴場ルートを持つ地域。 ○市としては、鯉の養殖、農産物が特産品であるというイメージがある。 ○「なめがたエリアテレビ」の配信や SNS を活用し、市内全域への情報発信強化を進めている。



【地理的特徴】 → 「イメージがない・知名度が低い」「広い」「暮らしやすい」「陸の孤島」

- まちのイメージが湧かない
- 遠いイメージ
- 霞ヶ浦ふれあいランド、観光物産館、なめがたファーマーズヴィレッジ、観光帆引き船やいくつかの温泉施設といったコンテンツはある程度備わっているもののやはり高速道路、JRなどの交通面において不利な条件がある為、全国的な知名度はあまり高くはない印象です。
- 東西を湖に遮断された、陸の孤島である行方市
- わくわくする市。でも、それを知らない人が多い。
- とにかく広い。
- 「穏やか」な町というイメージです。優しい人が多く、ゆっくりしたくなる町。
- とても暮らしやすいというのが第一印象です。
- つくば霞ヶ浦りんりんロード沿線にある地域。北浦方面の穴場ルートを持つ地域。

【産業】 → 「サツマイモ」「農業」「豊かな水資源」

- 野菜王国、経営的農家数が多い。行方台地の生産力
- 西は霞ヶ浦、東は北浦に挟まれた地形にあり自然景観の美しい地域で、特産品としてはやはりサツマイモのイメージが強く、その他にも様々な野菜や果物が作られているイメージがあります。
- 第一次産業が中心でこれといった他の産業が発展しない街
- 古き良き時代からの文化財など観光資源に恵まれている
- サツマイモの街
- 1年中、豊富な野菜が作られていて、美味しいものがたくさんあります。
行方の野菜の中で、サツマイモとワサビ菜が大好きです！エシャレットも！
- 農業、とりわけサツマイモの印象が強い。廃校を再利用した「なめがたファーマーズヴィレッジ」によりさらにその印象が強くなっている。
- 食べ物がおいしい：さつまいも、レンコン、いちご、麻生ハム、松屋、湖月などおいしいものがたくさん。
- 霞ヶ浦もあり、自然に囲まれた農業漁業が盛んな市。
- 豊かな水資源水産物
- 盛んな農業
- 市としては、鯉の養殖、農産物が特産品であるというイメージがある。
- 水田でセリを収穫している姿や、エシャレットを洗っている姿を見ていると、この広い田園地帯と暮らしが繋がっていることがわかり、その風景がより美しいと感じられます。

【景観・風土】 → 「豊かな自然」「美しい風景・景色」

- 自然に囲まれ、景色が素晴らしい。
- 四季の移り変わりが視覚的に感じられる。「水(湖)」「ワカサギ」「朝日、夕照」「祭り」・・・
- 自然豊か：霞ヶ浦と北浦の二つの湖がある自治体は貴重。水質はまいちでも、景色は最高。
- 自然豊かな地域
- 北浦と霞ヶ浦という広い湖に挟まれ、水と緑に恵まれた景勝地。

- 沈む夕陽や筑波山を背にした帆引き船はキラキラ輝いていて、大地に沈みゆく夕陽をずっと見ているだけで心が洗われます。
- 太陽が上がる前、ぼんやりと明るくなってきたころ、漁師さんたちが船着き場に戻っていく様子が、美しい風景だと感じております（とても好きです）。
- 行方市について、豊かな資源があり、その資源を生かした営みがある、かけがえのない魅力がたくさんある地域だと思っております。

【特徴的な施設・地域資源】 → 「霞ヶ浦」「温泉」「帆引き船」

- 大きな空と帆引き船
- 風土記の郷
- 2つの湖を持つ水際線延長県内一（約50km）湖畔の温泉
- 霞ヶ浦大橋と物産館こいこい
- 霞ヶ浦の景色、道の駅たまつくりは楽しみたいポイントの一つ。
- 「金魚すくい大会」、新選組芹沢鴨の出身地、新選組のイベントとニッチな面も兼ね備えている町。
- 県道鹿田玉造線の「てうばいばし」。河童にまつわる民話があり、橋の欄干に河童の像が設置されているのが印象的
- 好きな場所：白帆の湯。霞ヶ浦を眺めての温泉、2階で意外においしい食事とビールで最高。

【交通環境】 → 「交通が不便」「霞ヶ浦沿いのサイクリング」

- 《交通全般》
- 二次交通の手段が脆弱
- 生活するには不便が多い。（交通面、買い物する場所が近くにない。交流や娯楽の場がない。（ファミレス etc）
- 《自転車》
- 社会人は自家用車、学生はスクールバスを利用しているため、自転車利用者が少ないイメージ
- 市内のコンビニや飲食店でサイクリストの方を見かけるようになったので、そういった方々に走りやすい環境整備や取り組みが行われてきているのかなと思います。
- 自転車に乗っている人は小中高生が主で、大人が乗っているのを見かけない。
- 自転車に乗る人にとって、危険を感じる箇所も多いように思います。
- りんりんロードには、自転車に乗る人の姿、ウォーキングをする人たちが多数。
- 霞ヶ浦沿いを自転車（ロードバイク、クロスバイク）が走行しており、休日は行方市観光物産館「こいこい」の駐輪場に自転車が並んでいるのを拝見。
- 霞ヶ浦湖畔の市として、レジャーとしての自転車活用に大きく期待が持てる地域の一つだと思う。
- 通学に利用（中学生 高校生は少数）
- 外国人の女性（就労？研修生？）数人が一緒に買い物に行く姿。
- 通勤する若い人を時々見かける。

【情報発信】 → 「なめがたテレビやSNSによる情報発信」「アピール不足」

- 独自メディアの保有と他のメディアとの連携
- 行方バーガーや行方エリアテレビなど、遊び心や斬新さのある試みをしている。
- 霞ヶ浦、さつまいも、行方ファーマーズヴィレッジ、フィルムコミッション、車社会、高齢化といった

特徴で、良い所もあると思うが、アピールできていない気がする。

○「なめがたエリアテレビ」の配信や SNS を活用し、市内全域への情報発信強化を進めている。

【その他】 → 「活気がない」「人の移動が少ない」

○持続可能性都市の可能性

○人口が少ない（高齢化）。少子化……。学校が統合されてもクラスが1～2しかない。

○人の流れが無い

○自分が年々高齢化するのと同じように寂しくなっている。故郷らしい田舎の風景も生気を失くした冬枯れのように見える。さらにコロナの影響もあり、今、人生の中で気力のない日々を送っている。

○治安情勢も良い

○三世代家族：実際は分かりませんが、三世代の家族が多いイメージ。人口減少対策の切り札か？

○最新にチャレンジしていて活気がある。進化している。

（なめテレ、ふれあいバス、ペットボトル回収、100k マラソン etc）

2 行方市の自転車活用において、どのような点に力を入れたらよいと思いますか？

【各委員の意見一覧】

○サイクリングネットワークのハード的な整備は当然重要ですが、特に学生や青年に対する安全やマナー教育にも注力して欲しい。
○自動車移動が生活に定着している市民にどのようなアプローチで、自転車を利活用してもらうかの検討が必要。⇒「市民サイクリングクラブ」等の設立など。
○国のガイドラインでは、計画内容が、1.「自転車交通の役割拡大による都市環境の形成」2.「サイクルスポーツ振興等による健康長寿社会の実現」3.「サイクルツーリズム推進による観光立国の実現」4.「自転車事故のない按針安全な社会の実現」の4分野で示されているが、行方市は、特にどの分野に注力するのかわかりをもっと取り組むべき。
○観光交流での活用を考える場合、「休憩ポイント」「シーニック by way（景観・歴史）ポイント」「地域にある生業(なりわい)を見せて魅せるポイント」「フルーツ＆フラワーポイント」などの整備。
○移動交通のネットワーク形成（自動車以外の手段で、行方市に来てもらうための検討）
○自転車のレンタルでまず乗る機会や触れる機会を増やす。身近に気軽に乗れる環境を作る ⇒まだ自転車に興味のない人をターゲットに。
○安全な環境にする。（学生の通学路の確保、専用道路の整備）
○サイクリングロードを楽しむ人のスポット ・休憩所（カフェや飲食）、メンテナンスができる場所（修理や道具のレンタル・販売）、エイド地点を作る。 ・自転車の預かり、宿泊場所
○サイクルツーリズムの推進による地域の活性化を掲げ霞ヶ浦りんりんロードを活用して初心者サイクリストを呼び込む（琵琶湖1周、淡路島1周）
○自転車のイベント企画会社（ツールド・ニッポン）と提携して各種イベントを行う（地形を生かしたロングライド・グルメライド・ライドハンターなど）【かすみがうら市・石岡市参考に】
○インフルエンサーのサイクリストなどに来てもらいSNSやYouTubeなどを利用してサイクリングロードPRする
○インバウンド事業 成田空港・茨城空港が近くにあるので、行方市をサイクルコースにした海外旅行者参加型のツアーの計画（しなまみ街道 台湾・ベトナム・EU）
○自転車の雑誌やWeb情報発信サイトなどに行方市イベントやサイクル情報を流し掲載してもらう（bicycle club・cyclist）
○天王崎公園に『RIN RIN』オブジェのご提案（インスタ映え・行った場所の証拠写真？）
○コテラス（白帆の湯）の休憩場としてのサイクリストへの看板設置（土浦発のカス1の半周地点）
○宿泊施設などの誘致
○B.B. Base（自転車専用列車）を活用して、都心のサイクリストの呼び込む
○単にレンタサイクルなどでもない、もっと総合的な自転車利用方策。
○自転車活用による観光メリット6つ。 ①主体的 希望するテーマのルートは目的地を自由に選択できる。 （決められたルートをたどることが多い） ②健康的 全身運動になり、健康（ダイエット）によい。 ③エコ的 環境に優しい移動 ④スロー的 景観、風などを五感でスローに（ゆっくり）満喫できて地方の方と触れ合える。 ⑤利便的・経済的 せまい空間でも走れる。駐車できる。きめ細かく回遊できる。

⑥地域振興的 観光の空間が面で広がる。隠れた地域資源の活用
行方市の自転車活用を推進するにあたり、観光と健康の2つの要素があると考えます。 ○「観光」については、土浦駅を起点に一周する際に通り過ぎるだけでなく、どうしたら滞在してもらえるか、食事をとってもらえるかについて考える必要があると思います。また、霞ヶ浦ふれあいランドがそういった場所になるのではないかと期待しております。 ○もうひとつ「健康」という要素もあると思います。行方市は広く、自転車通勤をすることは難しいかもしれませんが、公共交通と組合せることで自転車の利用することは可能でしょうか。 自転車を使用することで、普段、車に乗っているときには気づかない景色があると思っているので、市民の自転車推進は、地域の魅力発見にもつながると考えます。
○近隣市町村との連携及び商業的なネットワーク作りが重要。各市町村と連携してサイクリングの聖地としてのブランディングに力を入れるべき。
○他エリアとの差別化として、ファミリー層を狙ってはどうか。移動を自転車にすることで健康増進を図りつつ、北浦ルートにある「なめがたファーマーズビレッジ」での体験や三橋で見られる景観など、心身共に成長できるような「旅育」を推進したら良いのでは。
○情報発信（なめテレ、市報、SNSの活用） ○自転車にとって走りやすい環境整備（休憩所、道路、故障修理など） ○レンタサイクル設置（各庁舎や市関連施設などに） ○自転車に乗るイベントの実施
○交通事故が起きないよう安全に配慮したルート選定及びルート整備 ○ルートを走行することでその地にちなんだ伝統や物語に触れることが出来、普段自転車に興味がない人でも乗ってみようと思えるルート選定。整備の優先順位を決めることが重要
○サイクルツーリズム：サイクルツーリズムは、やり方によっては地域活性化に大きく貢献。 ○拠点施設の活用：りんりんロードは、現在は土浦が中心。白帆の湯とコテラスがある天王崎は南の中心となり得る。非常ににぎわっている、かすみがうら市交流センターのような取り組みを期待。 ○三世代・親子の健康づくり：市民にメリットがあることが重要。三世代や親子でサイクリングを生かした健康づくり。 限られた予算と人員で、何に力を入れるかは重要。大きくは、「市外からの人を呼び込み地域活性化」をめざすか、「市民の健康づくりや学生を中心とした安全対策」をめざすか。市民の方々の意向を踏まえた検討を。
○交通事故防止
○歩行者、自転車利用者の安全対策
○整備された自転車専用道路、無料駐車場があるにも関わらず、アナウンスが浸透していない。
○自転車が安全に走れる道路整備 ・自転車道だけしか走れないのでは意味がない。 ・近場は自家用車を使わないようにしていきたい。 ・小・中学生も通学に自転車が使えと良い。 ・問題は、「坂」。自転車の大敵？宿敵？
○一般市民の方にとっては車が基本的な交通手段である行方市において自転車は環境に悪影響を与えずさらには健康増進、経済的事情、交通安全といった側面からも身近で機動力のある交通手段としての活用を推進していくことは重要であると思います。
○一方、近年非常に注目されているサイクルツーリズム(自転車を活用した観光)はまちづくり、外客誘致

といった面でも大きな役割を果たしております。 ○行方市においては風光明媚な地域特性を活かして観光資源として自転車を活用することは非常に効果的であると思います。 ○サイクルツーリズムはサイクリングコースを整備して自転車に乗りながら景色を楽しんでもらうだけでなくターゲットを絞ってサイクリング+αの付加価値を付けたプログラムを開発する必要があると思います。
○都内や近郊の地域からのサイクリング客を増やす。 ○リピートしたくなるようなコース設定やイベントなどの充実 ○アプリなどを使って、来れば来るほど、また来たくなるような特典やゲーム性などを作る。
○自転車のエコ性や健康増進機能をアピール（自転車で心も体も健康に） ○交通手段の利便性。自転車が安全に走行・利用できる道路、駐輪環境 ○りんりんロードの利活用へのアピール
○行方市の自転車活用においては、既存ストック（つくば霞ヶ浦りんりんロード）を有効活用し周遊コースなどでサイクリストを呼び込むことが重要であるが、まず、霞ヶ浦を周回するサイクリストが必ず立ち寄る場所や目的地（出発・到着）となる拠点整備を優先すべきであり、拠点からのインフォメーションにより北浦側のコースや観光施設等へ誘導をすべきと思います。 ○拠点整備については、首都圏からの電車利用やホテル泊を目的とした西側（土浦）とは対照的に東関道の開通も視野に入れ、自動車利用での東側からのアプローチをアピールしたいので、「自転車の駅」や「パークアンドサイクル施設」や「キャンプ」などを組み合わせた施設整備が有効な手段になると考えます。
○車社会であるが、地元の方が自転車に乗る機会が増えると良いでしょうか。 ○健康増進とエコ（アップダウンのある所は自転車移動が大変かもですが。） ○観光で来る市外の人たちの立ち寄りスポットが増えたらよい。道の駅に立ち寄る人は多いと思いますが、よりお金を落としてももらえる仕組み。歴史もある。野菜もある。そういうものと自転車を組み合わせたら？
○行方市の広大な土地を活かしたB. B. Base（自転車専用列車）の活用 J R東日本が運行するサイクリストが愛車と一緒に旅ができる夢のサイクルトレイン。B. B. Base はJ R東日本千葉支社が実施する「房総観光キャンペーン（10月1日～11月30日）の1つとして、10月3日（土）・4日（日）、11月7日（土）・8日（日）の4日間J R潮来駅とJ R鹿島神宮駅に停車することになりました。（来年以降も運行予定） （都内からのサイクリストの不満を解消！） ・信号が少ないため、スタート・ストップが少ないロングコース ・アップダウンが少ない平坦コース ・交通量が少ないため、車を気にせず安全走行 ・集団走行が可能 （行方市のツアー企画案） ・各エイドステーションでの市の特産品を食す ・サポートライダーによるコースの案内 ・コース最後のエイドで特産品の販売 ・サポートカーによる買ったお土産の預かり駅までの配送 ○天王崎公園に「RIN RIN」オブジェの提案 国土交通省が進めているサイクルツーリズム事業による市の活性化及びP Rという観点から天王崎公園

に「RIN RIN」オブジェの設置を提案させていただきます。天王崎公園は土浦駅のりんりんスクエア土浦を出発して、霞ヶ浦ショート1周の中間地点にあたり、ランチタイムだったり、休憩タイムだったりを取るちょうどいい距離にあたります。そこに今回提案するような大きなオブジェを設置すれば、最高の photo スポットになり、SNSなどに拡散され、多くのサイクリストが行方市を目指してやって来ると思います。



【自転車の利活用・マナー教育】

《自転車の利活用》

- 自動車移動が生活に定着している市民にどのようなアプローチで、自転車を利用してもらうかの検討が必要。⇒「市民サイクリングクラブ」等の設立など。
- 自転車のレンタルでまず乗る機会や触れる機会を増やす。身近に気軽に乗れる環境を作る ⇒まだ自転車に興味のない人をターゲットに。
- りんりんロードの利活用のアピール

《マナー教育》

- サイクリングネットワークのハード的な整備は当然重要ですが、特に学生や青年に対する安全やマナー教育にも注力して欲しい。

【健康づくり・スポーツ振興】

《健康づくり》

- 行方市の自転車活用を推進するにあたり、「健康」という要素もあると思います。行方市は広く、自転車通勤をすることは難しいかもしれませんが、公共交通と組合せることで自転車の利用することは可能でしょうか。
- 他エリアとの差別化として、ファミリー層を狙ってはどうか。移動を自転車にすることで健康増進を図りつつ、北浦ルートにある「なめがたファーマーズビレッジ」での体験や三橋で見られる景観など、心身共に成長できるような「旅育」を推進したら良いのでは。
- 三世代・親子の健康づくり：市民にメリットがあることが重要。三世代や親子でサイクリングを生かした健康づくり。

【観光振興・地域経済の活性化】

《観光振興》

- 観光交流での活用を考える場合、「休憩ポイント」「シーニック by way（景観・歴史）ポイント」「地域にある生業(なりわい)を見せて魅せるポイント」「フルーツ&フラワーポイント」などの整備。
- サイクルツーリズムの推進による地域の活性化を掲げ、霞ヶ浦りんりんロードを活用して初心者の方のサイクリストを呼び込む（琵琶湖1周、淡路島1周）
- B. B. Base(自転車専用列車)を活用して、都心のサイクリストの呼び込む
- 自転車活用による観光メリット6つ。
 - ①主体的 希望するテーマのルートは目的地を自由に選択できる。
(決められたルートをたどることが多い)
 - ②健康的 全身運動になり、健康(ダイエット)によい。
 - ③エコ的 環境に優しい移動

④スロー的 景観、風などを五感でスローに（ゆっくり）満喫できて地方の方と触れ合える。

⑤利便的・経済的 せまい空間でも走れる。駐車できる。きめ細かく回遊できる。

⑥地域振興的 観光の空間が面で広がる。隠れた地域資源の活用

○行方市の自転車活用を推進するにあたり、「観光」については、土浦駅を起点に一周する際に通り過ぎるだけでなく、どうしたら滞在してもらえるか、食事をとってもらえるかについて考える必要があると思います。また、霞ヶ浦ふれあいランドがそういった場所になるのではないかと期待しております。

○天王崎公園に『RIN RIN』オブジェのご提案（インスタ映え・行った場所の証拠写真？）

○サイクルツーリズム：サイクルツーリズムは、やり方によっては地域活性化に大きく貢献。

○近年非常に注目されているサイクルツーリズム（自転車を活用した観光）はまちづくり、外客誘致といった面でも大きな役割を果たしております。行方市においては風光明媚な地域特性を活かして観光資源として自転車を活用することは非常に効果的であると思います。

○サイクルツーリズムはサイクリングコースを整備して自転車に乗りながら景色を楽しんでもらうだけでなくターゲットを絞ってサイクリング+αの付加価値を付けたプログラムを開発する必要があると思います。

○行方市の広大な土地を活かしたB. B. Base（自転車専用列車）の活用

○天王崎公園に「RIN RIN」オブジェの提案。大きなオブジェを設置すれば、最高のphotoスポットになり、SNSなどに拡散され、多くのサイクリストが行方市を目指してやって来ると思います。

（情報発信）

○インフルエンサーのサイクリストなどに来てもらいSNSやYouTubeなどを利用してサイクリングロードPRする

○自転車の雑誌やWeb情報発信サイトなどに行方市イベントやサイクル情報を流し掲載してもらう（bicycle club・cyclist）

○情報発信（なめテレ、市報、SNSの活用）

（イベント・ツアー）

○自転車のイベント企画会社（ツールド・ニッポン）と提携して各種イベントを行う（地形を生かしたロングライド・グルメライド・ライドハンターなど）【かすみがうら市・石岡市参考に】

○インバウンド事業 成田空港・茨城空港が近くにあるので、行方市をサイクルコースにした海外旅行者参加型のツアーの計画（しなまみ街道 台湾・ベトナム・EU）

○自転車に乗るイベントの実施

《地域経済の活性化》

○宿泊施設などの誘致

○近隣市町村との連携及び商業的なネットワーク作りが重要。各市町村と連携してサイクリングの聖地としてのブランディングに力を入れるべき。

○アプリなどを使って、来れば来るほど、また来たくなるような特典やゲーム性などを作る。

○観光で来る市外の人たちの立ち寄りスポットが増えたらよい。道の駅に立ち寄る人は多いと思いますが、よりお金を落としてもらえる仕組み。歴史もある。野菜もある。そういうものと自転車を組み合わせたら？

【環境整備・安全利用・自転車ネットワーク路線】

《自転車ネットワーク路線》

- 移動交通のネットワーク形成（自動車以外の手段で、行方市に来てもらうための検討）
- 安全な環境にする。（学生の通学路の確保、専用道路の整備）
- 自転車にとって走りやすい環境整備（休憩所、道路、故障修理など）
- 交通事故が起きないように安全に配慮したルート選定及びルート整備
- ルートを走行することでその地にちなんだ伝統や物語に触れることが出来、普段自転車に興味がない人でも乗ってみようと思えるルート選定。整備の優先順位を決めることが重要
- 自転車が安全に走れる道路整備
 - ・自転車道だけしか走れないのでは意味がない。
 - ・近場は自家用車を使わないようにしていきたい。
 - ・小・中学生も通学に自転車が使えと良い。
 - ・問題は、「坂」。自転車の大敵？宿敵？
- リピートしたくなるようなコース設定やイベントなどの充実
- 自転車が安全に走行・利用できる道路、駐輪環境

《環境整備》

- サイクリングロードを楽しむ人のスポット
 - ・休憩所（カフェや飲食）、メンテナンスができる場所（修理や道具のレンタル・販売）、エイド地点を作る。
 - ・自転車の預かり、宿泊場所
- レンタサイクル設置（各庁舎や市関連施設などに）
- 行方市の自転車活用においては、既存ストック（つくば霞ヶ浦りんりんロード）を有効活用し周遊コースなどでサイクリストを呼び込むことが重要であるが、まず、霞ヶ浦を周回するサイクリストが必ず立ち寄る場所や目的地（出発・到着）となる拠点整備を優先すべきであり、拠点からのインフォメーションにより北浦側のコースや観光施設等へ誘導をすべきと思います。
- 拠点整備については、首都圏からの電車利用やホテル泊を目的とした西側（土浦）とは対照的に東関道の開通も視野に入れ、自動車利用での東側からのアプローチをアピールしたいので、「自転車の駅」や「パークアンドサイクル施設」や「キャンプ」などを組み合わせた施設整備が有効な手段になると考えます。
- 拠点施設の活用：りんりんロードは、現在は土浦が中心。白帆の湯とコテラスがある天王崎は南の中心となり得る。非常ににぎわっている、かすみがうら市交流センターのような取り組みを期待。
- コテラス（白帆の湯）の休憩場としてのサイクリストへの看板設置（土浦発のカスIの半周地点）

《安全利用》

- 交通事故防止
- 歩行者、自転車利用者の安全対策
- 整備された自転車専用道路、無料駐車場があるにも関わらず、アナウンスが浸透していない。

【テーマ全体】

- 国のガイドラインでは、計画内容が、1. 「自転車交通の役割拡大による都市環境の形成」 2. 「サイクルスポーツ振興等による健康長寿社会の実現」 3. 「サイクルツーリズム推進による観光立国の実現」 4. 「自転車事故のない按針安全な社会の実現」の4分野で示されているが、行方市は、特にどの分野に注力するのかわかりをもっと取り組むべき。

- 自転車を使用することで、普段、車に乗っているときには気づかない景色があると思っているので、市民の自転車推進は、地域の魅力発見にもつながると考えます。
- 単にレンタサイクルなどでもない、もっと総合的な自転車利用方策。
- 限られた予算と人員で、何に力を入れるかは重要。大きくは、「市外からの人を呼び込み地域活性化」をめざすか、「市民の健康づくりや学生を中心とした安全対策」をめざすか。市民の方々の意向を踏まえた検討を。
- 都内や近郊の地域からのサイクリング客を増やす。
- 自転車のエコ性や健康増進機能をアピール（自転車で心も体も健康に）

○自転車活用に関する本市の特徴と課題整理

行方市の自転車利用に関する現状や市民ニーズ、また行方市自転車活用推進会議委員からのアンケート調査結果を踏まえ、自転車利用に関する特徴と課題を整理します。

【本市が有する特徴】

市民アンケート	特徴	自宅に自転車を保有する者は4割、自転車がない者は5割。
		自転車の普段の利用頻度が低い(7割が利用しない)。
自転車活用推進会議委員へのアンケート	特徴	60歳以上の年齢構想年齢階層になると、自転車利用が増加する。
		保有自転車の種類は「一般車・シティサイクル」が8割を超える。
	特徴	1日当たりの利用距離は、5km未満が8割を超える。
		自転車を利用する理由は「健康に良い、運動不足解消」、「気軽に使える」、「早く移動できる」。
	特徴	自転車を利用しない理由は「自転車では移動距離が長い」、「走行に危険を感じる」。
		①自転車環境に関する意見
	特徴	○つくば霞ヶ浦りんりんロード沿線にある地域。北浦方面の穴場ルートを持つ地域。
		○社会人は自家用車、学生はスクールバスを利用しているため、自転車利用者が少ないイメージ
	特徴	○市内のコンビニや飲食店でサイクリストの方を見かけられるようになったので、そういった方々に走りやすい環境整備や取り組みが行われてきているのかなと思います。
		○自転車に乗っている人は小中高生が主で、大人が乗っているのを見かけない。
	特徴	○りんりんロードには、自転車に乗る人の姿、ウォーキングをする人たちが多数。
		○霞ヶ浦沿いを自転車(ロードバイク、クロスバイク)が走行しており、休日は行方市観光物産館「こいこい」の駐輪場に自転車が並んでいるのを拝見。
	特徴	○霞ヶ浦湖畔の市として、レジャーとしての自転車活用に大きく期待が持てる地域の一つだと思う。
		○通学に利用(中学生 高校生は少数)
	特徴	○外国人の女性(就労?研修生?)数人が一緒に買い物に行く姿。
		○通勤する若い人を時々見かける。
	特徴	○最新にチャレンジしていて活気がある。進化している。(なめテレ、ふれあいバス、ペットボトル回収、100kマラソン etc)
		②市民生活上の意見(安全・安心等)
	特徴	○とても暮らしやすいというのが第一印象です。
		○二次交通の手段が脆弱
	特徴	○生活するには不便が多い。(交通面、買い物する場所が近くにない。交流や娯楽の場がない。(ファミレス etc)
		○治安情勢も良い
	特徴	観光振興等に関する意見
		○まちのイメージが湧かない
	特徴	○遠いイメージ
		○霞ヶ浦ふれあいランド、観光物産館、なめがたファーマーズヴィレッジ、観光帆引き船やいくつかの温泉施設といったコンテンツはある程度備わっているもののやはり高速道路、JRなどの交通面において不利な条件がある為、全国的な知名度はあまり高くはない印象です。
	特徴	○東西を湖に遮断された、陸の孤島である行方市
		○わくわくする市。でも、それを知らない人が多い。
	特徴	○とにかく広い。
		○「穏やか」な町というイメージです。優しい人が多く、ゆっくりしたくなる町。
	特徴	○つくば霞ヶ浦りんりんロード沿線にある地域。北浦方面の穴場ルートを持つ地域。
		○野菜王国、経営的農家数が多い。行方台地の生産力
	特徴	○西は霞ヶ浦、東は北浦に挟まれた地形にあり自然景観の美しい地域で、特産品としてはやはりサツマイモのイメージが強く、その他にも様々な野菜や果物が作られているイメージがあります。
		○第一次産業が中心でこれといった他の産業が発展しない街
	特徴	○古き良き時代からの文化財など観光資源に恵まれている
		○サツマイモの街
	特徴	○1年中、豊富な野菜が作られていて、美味しいものがたくさんあります。行方の野菜の中で、サツマイモとワサビ菜が大好きです！エシャレットも！
		○農業、とりわけサツマイモの印象が強い。廃校を再利用した「なめがたファーマーズヴィレッジ」によりさらにその印象が強くなっている。
	特徴	○食べ物おいしい:さつまいも、レンコン、いちご、麻生ハム、松屋、湖月などおいしいものがたくさん。
		○霞ヶ浦もあり、自然に囲まれた農業漁業が盛んな市。
	特徴	○豊かな水資源水産物
		○盛んな農業
	特徴	○市としては、鯉の養殖、農産物が特産品であるというイメージがある。
		○水田でセリを収穫している姿や、エシャレットを洗っている姿を見ていると、この広い田園地帯と暮らしが繋がっていることがわかり、その風景がより美しいと感じられます。
	特徴	○自然に囲まれ、景色が素晴らしい。
		○四季の移り変わりが視覚的に感じられる。「水(湖)」「ワカサギ」「朝日、夕照」「祭り」・・・
	特徴	○自然豊か:霞ヶ浦と北浦の二つの湖がある自治体は貴重。水質はまいちでも、景色は最高。
		○自然豊かな地域
	特徴	○北浦と霞ヶ浦という広い湖に挟まれ、水と緑に恵まれた景勝地。
		○沈む夕陽や筑波山を背にした帆引き船はキラキラ輝いていて、大地に沈みゆく夕陽をずっと見ているだけで心が洗われます。
	特徴	○太陽が上がる前、ぼんやりと明るくなってきたころ、漁師さんたちが船着き場に戻っていく様子が、美しい風景だと感じております(とても好きです)。
		○行方市について、豊かな資源があり、その資源を生かした営みがある、かけがえのない魅力がたくさんある地域だと思っています。
	特徴	○大きな空と帆引き船
		○風土記の郷

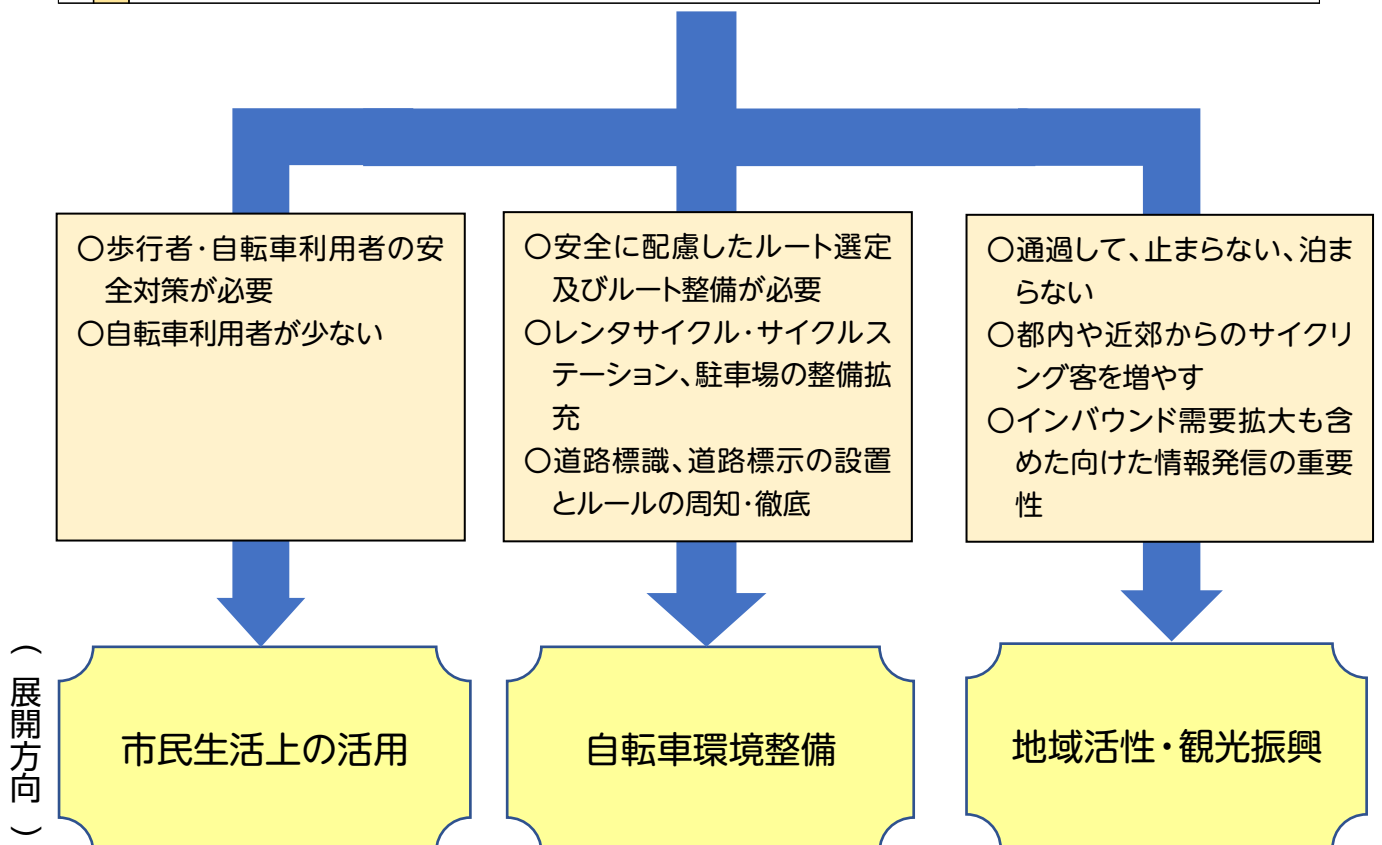
自転車活用推進会議委員へのアンケート	特徴	○2つの湖を持つ水際線延長県内一(約50km)湖畔の温泉
		○霞ヶ浦大橋と物産館こいこい
		○霞ヶ浦の景色、道の駅たまつくりは楽しみたいポイントの一つ。
		○「金魚すくい大会」、新選組芹沢鴨の出身地、新選組のイベントとニッチな面も兼ね備えているまち。
		○県道鹿田玉造線の「てうばいばし」。河童にまつわる民話があり、橋の欄干に河童の像が設置されているのが印象的
		○好きな場所：白帆の湯。霞ヶ浦を眺めての温泉、2階で意外においしい食事とビールで最高。
		○市内のコンビニや飲食店でサイクリストの方を見かけるようになったので、そういった方々に走りやすい環境整備や取り組みが行われてきているのかなと思います。
		○霞ヶ浦沿いを自転車(ロードバイク、クロスバイク)が走行しており、休日は行方市観光物産館「こいこい」の駐輪場に自転車が並んでいるのを拝見。
		○霞ヶ浦湖畔の市として、レジャーとしての自転車活用に大きく期待が持てる地域の一つだと思う。
		○独自メディアの保有と他のメディアとの連携
		○行方パーガーや行方エリアテレビなど、遊び心や斬新さのある試みをしている。
		○霞ヶ浦、さつまいも、行方ファーマーズヴィレッジ、フィルムコミッション、車社会、高齢化といった特徴で、良い所もあると思うが、アピールできていない気がする。
		○「なめがたエリアテレビ」の配信やSNSを活用し、市内全域への情報発信強化を進めている。
		○最新にチャレンジしていて活気がある。進化している。(なめテレ、ふれあいバス、ペットボトル回収、100kマラソン etc)
観光振興計画	特徴	市内観光施設入込客数は横ばいだが、なめがたファーマーズビレッジは増加傾向。
		市内観光客は、隣接市からの訪問客が多い。
		県外観光客は、東京23区内と千葉県北部地域からの訪問客が多い。
		なにもないのが良い。
		自然があり、のんびり。
		さつまいものイメージ
		フルーツ(トマトとイチゴ)が美味しい。
		鹿行5市の中で、認知度・訪問経験が一番低い。
		霞ヶ浦と鹿島神宮の認知度は高い。
		20歳代の男女の観光ニーズで「霞ヶ浦・北浦湖畔を周遊するサイクリング」が高い。

【本市が有する課題】

市民アンケート	課題	自転車のみ走行できる自転車道等の整備の意見が5割強。
		段差や溝のない、平坦で滑りにくい路面への改善意見が4割強。
		ルール周知・徹底の改善意見が17%。
		サイクルステーション整備拡充の意見が15%。
		道路標識や道路標示設置の意見が13%
		駐車場の整備拡充の意見が12%
		レンタサイクルの普及促進の意見が10%
		①自転車環境に関する意見
		○自転車に乗る人にとって、危険を感じる箇所も多いように思います。
		○りんりんロードの利活用のアピール
		○行方市の自転車活用を推進するにあたり、「健康」という要素もあると思います。行方市は広く、自転車通勤をすることは難しいかもしれませんが、公共交通と組合せることで自転車の利用することは可能でしょうか。
		○観光交流での活用を考える場合、「休憩ポイント」「シーニックby way(景観・歴史)ポイント」「地域にある生業(なりわい)を見せて魅せるポイント」「フルーツ＆フラワーポイント」などの整備。
		○サイクルツーリズムの推進による地域の活性化を掲げ、霞ヶ浦りんりんロードを活用して初心者サイクリストを呼び込む(琵琶湖1周、淡路島1周)
		○B.B.Base(自転車専用列車)を活用して、都心のサイクリストを呼び込む
自転車活用推進会議委員へのアンケート	課題	○自転車活用による観光メリット6つ。
		①主体的 希望するテーマのルートは目的地を自由に選択できる。 (決められたルートをたどることが多い)
		②健康的 全身運動になり、健康(ダイエット)によい。
		③エコ的 環境に優しい移動
		④スロー的 景観、風などを五感でスローに(ゆっくり)満喫できて地方の方と触れ合える。
		⑤利便的・経済的 せまい空間でも走れる。駐車できる。さめ細かく回遊できる。
		⑥地域振興的 観光の空間が面で広がる。隠れた地域資源の活用
		○行方市の自転車活用を推進するにあたり、「観光」については、土浦駅を起点に一周する際に通り過ぎるだけでなく、どうしたら滞在してもらえるか、食事をとってもらえるかについて考える必要があると思います。また、霞ヶ浦ふれあいランドがそういった場所になるのではないかと期待しております。
		○天王崎公園に「RIN RIN」オブジェのご提案(インスタ映え・行った場所の証拠写真?)
		○サイクルツーリズムはサイクリングコースを整備して自転車に乗りながら景色を楽しんでもらうだけではなくターゲットを絞ってサイクリング+αの付加価値を付けたプログラムを開発する必要があると思います。
		○行方市の広大な土地を活かしたB.B.Base(自転車専用列車)の活用
		○天王崎公園に「RIN RIN」オブジェの提案。大きなオブジェを設置すれば、最高のphotoスポットになり、SNSなどに拡散され、多くのサイクリストが行方市を目指してやって来ると思います。
		○宿泊施設などの誘致
		○移動交通のネットワーク形成(自動車以外の手段で、行方市に来てもらうための検討)
		○安全な環境にする。(学生の通学路の確保、専用道路の整備)
		○自転車にとって走りやすい環境整備(休憩所、道路、故障修理など)
		○交通事故が起きないよう安全に配慮したルート選定及びルート整備
		○ルートを走行することでその地にちなんだ伝統や物語に触れることができ、普段自転車に興味がない人でも乗ってみようと思えるルート選定。整備の優先順位を決めることが重要

自転車活用推進会議委員へのアンケート	課題	○自転車に安全に走れる道路整備 ・自転車道だけしか走れないのでは意味がない。 ・近頃は自家用車を使わないようにしていきたい。 ・小・中学生も通学に自転車が使えると良い。 ・問題は、「坂」。自転車の大敵？ 宿敵？
		○リピートしたくなるようなコース設定やイベントなどの充実
		○自転車に安全に走行・利用できる道路、駐輪環境
		○サイクリングロードを楽しむ人のスポット ・休憩所(カフェや飲食)、メンテナンスができる場所(修理や道具のレンタル・販売)、エイド地点を作る。 ・自転車の預かり、宿泊場所
		○レンタサイクル設置(各庁舎や市関連施設などに)
		○行方市の自転車活用においては、既存ストック(つくば霞ヶ浦りんりんロード)を有効活用し周遊コースなどでサイクリストを呼び込むことが重要であるが、まず、霞ヶ浦を周回するサイクリストが必ず立ち寄る場所や目的地(出発・到着)となる拠点整備を優先すべきであり、拠点からのインフォメーションにより北浦側のコースや観光施設等へ誘導をすべきと思います。
		○拠点整備については、首都圏からの電車利用やホテル泊を目的とした西側(土浦)とは対照的に東関道の開通も視野に入れ、自動車利用での東側からのアプローチをアピールしたいので、「自転車の駅」や「パークアンドサイクル施設」や「キャンプ」などを組み合わせた施設整備が有効な手段になると考えます。
		○拠点施設の活用:りんりんロードは、現在は土浦が中心。白帆の湯とコテラスがある天王崎は南の中心となり得る。非常ににぎわっている、かすみがうら市交流センターのような取り組みを期待。
		○コテラス(白帆の湯)の休憩場としてのサイクリストへの看板設置(土浦発のカス1の半周地点)
		○交通事故防止
		○歩行者、自転車利用者の安全対策
		○整備された自転車専用道路、無料駐車場があるにも関わらず、アナウンスが浸透していない。
		○国のガイドラインでは、計画内容が、1.「自転車交通の役割拡大による都市環境の形成」2.「サイクルスポーツ振興等による健康長寿社会の実現」3.「サイクルツーリズム推進による観光立国の実現」4.「自転車事故のない安全な社会の実現」の4分野で示されているが、行方市は、特にどの分野に注力するのが思いをもって取り組むべき。
		○他エリアとの差別化として、ファミリー層を狙ってはどうか。移動を自転車にすることで健康増進を図りつつ、北浦ルートにある「なめがたファーマーズビレッジ」での体験や三橋で見られる景観など、心身共に成長できるような「旅育」を推進したら良いのでは。
		○観光交流での活用を考える場合、「休憩ポイント」「シーニックby way(景観・歴史)ポイント」「地域にある生業(なりわい)を見せて魅せるポイント」「フルーツ＆フラワーポイント」などの整備。
		○サイクルツーリズムの推進による地域の活性化を掲げ、霞ヶ浦りんりんロードを活用して初心者の方のサイクリストを呼び込む(琵琶湖1周、淡路島1周)
		○B.B.Base(自転車専用列車)を活用して、都心のサイクリストを呼び込む
		○自転車活用による観光メリット6つ。 ①主体的 希望するテーマのルートは目的地を自由に選択できる。 (決められたルートをたどることが多い) ②健康的 全身運動になり、健康(ダイエット)によい。 ③エコ的 環境に優しい移動 ④スロー的 景観、風などを五感でスローに(ゆっくり)満喫できて地方の方と触れ合える。 ⑤利便的・経済的 せまい空間でも走れる。駐車できる。きめ細かく回遊できる。 ⑥地域振興的 観光の空間が面で広がる。隠れた地域資源の活用
		○行方市の自転車活用を推進するにあたり、「観光」については、土浦駅を起点に一周する際に通り過ぎるだけでなく、どうしたら滞在してもらえるか、食事をとってもらえるかについて考える必要があると思います。また、霞ヶ浦ふれあいランドがそういった場所になるのではないかと期待しております。
		○天王崎公園に「RIN RIN」オブジェのご提案(インスタ映え・行った場所の証拠写真?)
		○サイクルツーリズム:サイクルツーリズムは、やり方によっては地域活性化に大きく貢献。
		○近年非常に注目されているサイクルツーリズム(自転車を活用した観光)はまちづくり、外客誘致といった面でも大きな役割を果たしております。行方市においては風光明媚な地域特性を活かして観光資源として自転車を活用することは非常に効果的であると思います。
		○サイクルツーリズムはサイクリングコースを整備して自転車に乗りながら景色を楽しんでもらうだけではなくターゲットを絞ってサイクリング+αの付加価値を付けたプログラムを開発する必要があると思います。
		○行方市の広大な土地を活かしたB.B.Base(自転車専用列車)の活用
		○天王崎公園に「RIN RIN」オブジェの提案。大きなオブジェを設置すれば、最高のphotoスポットになり、SNSなどに拡散され、多くのサイクリストが行方市を目指してやって来ると思います。
		○インフルエンサーのサイクリストなどに来てもらいSNSやYouTubeなどを利用してサイクリングロードPRする
		○自転車の雑誌やWeb情報発信サイトなどに行方市イベントやサイクル情報を流し掲載してもらう(bicycle club・cyclist)
		○情報発信(なめテレ、市報、SNSの活用)
		○自転車のイベント企画会社(ツールド・ニッポン)と提携して各種イベントを行う(地形を生かしたロングライド・グルメライド・ライドハンターなど)【かすみがうら市・石岡市参考に】
		○インバウンド事業 成田空港・茨城空港が近くにあるので、行方市をサイクルコースにした海外旅行者参加型のツアーの計画(しなみ街街道 台湾・ベトナム・EU)
		○自転車に乗るイベントの実施
		○宿泊施設などの誘致
		○近隣市町村との連携及び商業的なネットワーク作りが重要。各市町村と連携してサイクリングの聖地としてのブランディングに力を入れるべき。
		○アプリなどを使って、来れば来るほど、また来たいくなるような特典やゲーム性などを作る。
		○観光で来る市外の人たちの立ち寄りスポットが増えたらよい。道の駅に立ち寄る人は多いと思いますが、よりお金を落としてもらえる仕組み。歴史もある。野菜もある。そういうものと自転車を組み合わせたら?
		○ルートを走行することでその地にちなんだ伝統や物語に触れることが出来、普段自転車に興味がない人も乗ってみようと思えるルート選定。整備の優先順位を決めることが重要
		○リピートしたくなるようなコース設定やイベントなどの充実
		○サイクリングロードを楽しむ人のスポット ・休憩所(カフェや飲食)、メンテナンスができる場所(修理や道具のレンタル・販売)、エイド地点を作る。 ・自転車の預かり、宿泊場所
		○レンタサイクル設置(各庁舎や市関連施設などに)

課 題	○行方市の自転車活用においては、既存ストック(つくば霞ヶ浦りんりんロード)を有効活用し周遊コースなどでサイクリストを呼び込むことが重要であるが、まず、霞ヶ浦を周回するサイクリストが必ず立ち寄る場所や目的地(出発・到着)となる拠点整備を優先すべきであり、拠点からのインフォメーションにより北浦側のコースや観光施設等へ誘導をすべきと思います。 ○拠点整備については、首都圏からの電車利用やホテル泊を目的とした西側(土浦)とは対照的に東関東の開通も視野に入れ、自動車利用での東側からのアプローチをアピールしたいので、「自転車の駅」や「パークアンドサイクル施設」や「キャンプ」などを組み合わせた施設整備が有効な手段になると考えます。 ○拠点施設の活用:りんりんロードは、現在は土浦が中心。白帆の湯とコテラスがある天王崎は南の中心となり得る。非常ににぎわっている、かすみがうら市交流センターのような取り組みを期待。 ○コテラス(白帆の湯)の休憩場としてのサイクリストへの看板設置(土浦発のカス1の半周地点) ○国のガイドラインでは、計画内容が、1.「自転車交通の役割拡大による都市環境の形成」2.「サイクルスポーツ振興等による健康長寿社会の実現」3.「サイクルツーリズム推進による観光立国の実現」4.「自転車事故のない投資安全な社会の実現」の4分野で示されているが、行方市は、特にどの分野に注力するのかわかりません。 ○自転車を使用することで、普段、車に乗っているときには気づかない景色があると思っているので、市民の自転車推進は、地域の魅力発見にもつながると考えます。 ○都内や近郊の地域からのサイクリング客を増やす。
	通過して、止まらない、泊まらない 観光資源の再発見と活用(景観、自然観察、歴史・文化) 体験型ツアー開設 霞ヶ浦・北浦の水辺活用 鹿行地域と連携したスポーツツーリズム環境整備の推進 行方ならではの観光資源の掘り起こし ・湖(霞ヶ浦と北浦)の観光施設整備とアクティビティの充実 ・農業体験、里山体験など多様な農業イベントを誘客の最大の資源として活用 地元特産品直売所及び食・宿の充実 ・観光客視点に合わせた特産品直売所のリニューアル ・地元食材を使ったレストラン、食堂の設置 ・民泊なども含めた、観光客に向けた宿泊施設の開設 情報発信の更なる推進 ・首都圏顧客(優先ターゲット)に向けた効果的なPR活動の実施 ・インバウンド需要に向けたSNSの積極的活用(地域情報の発信) 地域との連携、広域観光の促進 ・観光誘客のための広域DMOの実施



行方市自転車活用推進計画

2021～2030 年度

2022（令和4）年1月発行

発行：行方市

編集：企画部事業推進課

ロゴデザイン：行方市自転車活用推進会議委員 高木 真矢子

〒311-3892 茨城県行方市麻生 1561-9

TEL 0299-72-0811（代表）



行方市自転車活用推進計画
2021～2030 年度
