
福島県 自転車活用推進計画



令和2年3月

令和5年3月一部改訂

福島県

目 次

第1章 福島県自転車活用推進計画の概要	1
1-1 計画の位置付け	1
1-2 計画の期間	2
1-3 計画の区域	2
1-4 既存計画との関連性	2
第2章 自転車を取り巻く現状と課題	3
2-1 自転車に関する現状分析	3
(1) 地勢	4
(2) 人口	5
(3) 県内の交通関連情報	6
(4) 県内の健康・スポーツの状況	14
(5) 県内の観光状況	18
(6) 県内の交通安全	22
(7) 福島都市圏総合都市交通体系調査	30
(8) 自転車に関連する各分野の団体等からの意見収集	35
2-2 自転車活用に関する課題	41
(1) 自転車の利用環境	41
(2) 自転車を活用した健康づくり	41
(3) 自転車を活用した観光・地域振興	41
(4) 自転車利用における安全・安心の確保	41
第3章 計画の目標と実施すべき施策	42
3-1 計画の目標	42
【目標1】『誰もが快適に自転車利用ができる良好な自転車走行環境づくり』	
【目標2】『サイクルスポーツの振興や自転車の日常利用による県民の健康増進』	
【目標3】『サイクルツーリズム（自転車観光）推進によるにぎわいのある観光地域づくり』	
【目標4】『自転車利用に関する安全意識の向上による交通の安全・安心の確保』	
3-2 実施施策	43
第4章 計画の推進体制	53
4-1 計画の推進体制	53
4-2 市町村との連携	53
4-3 計画のフォローアップと計画の見直し	53



第1章 福島県自転車活用推進計画の概要

1-1 計画の位置付け

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重要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（以下「法」という。）が施行された。（平成 29 年 5 月 1 日）

この基本理念に加え、国の責務等を明らかにし、及び自転車の活用の推進に関する施策の基本となる事項を定めるという法の目的ののっとり、自転車の活用の推進に関する総合的かつ計画的な推進を図るため、法第 9 条に基づき、国の自転車の活用の推進に関して基本となる自転車活用推進計画（以下「推進計画」という。）が閣議決定された。（平成 30 年 6 月 8 日）

福島県自転車活用推進計画は、法及び国の推進計画等の関連する各種計画を踏まえ、福島県における自転車活用に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、法第 10 条に基づいて定めるものであり、福島県の自転車施策に関する最上位計画として位置付ける。

自転車施策のこれまでの取組

昭和30年代

- ・道路交通法の公布・施行により自転車は車道左側の走行が原則となる

昭和40年代

- ・「交通戦争」と呼ばれる状態を背景として、自転車の歩道通行可とする交通規制を導入
- ・自転車と自動車の分離を推進

平成からの動き

平成19年

- ・「自転車の安全利用の促進について」(自転車安全利用五則)が交通安全対策本部決定

平成24年

- ・国土交通省及び警察庁が共同で「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を策定

平成27年

- ・改正道交法の施行により、自転車運転者講習の対象となる危険行為が規定

平成28年

- ・「自転車ネットワーク計画策定の早期進展」等に向け「ガイドライン」が改定

平成29年

- ・「自転車活用推進法」施行

平成30年

- ・「自転車活用推進計画」閣議決定

令和2年3月 「福島県自転車活用推進計画」策定



1-2 計画の期間

法の目的及び基本理念にのっとり、自転車の活用を推進するためには、安全で快適に自転車を利用できる社会を実現し、自転車利用者の利便性を向上させるとともに、自転車がより魅力的なものとなることが重要であり、これらについては、長期的な視点に立った着実な取り組みが必要である。

本計画における計画期間は、長期的な展望を視野に入れつつ、2020年から5年間となる2024年までとする。以降については、福島県総合計画等の各種計画との連携を図りながら必要に応じて計画を見直すこととする。

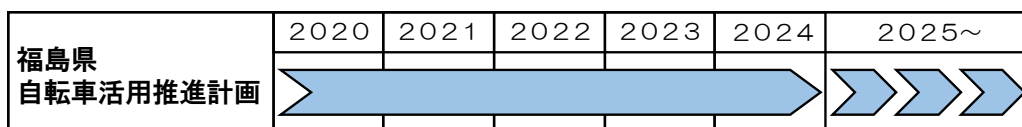


図 1-1 計画期間

1-3 計画の区域

本計画は、福島県全域を対象とする。

1-4 既存計画との関連性

本県の最上位計画である福島県総合計画及びその部門別の各種計画等、自転車の活用推進に関連する計画を以下に挙げる。

表 1-1 関連する既存計画

福島県総合計画
部門別計画等
<ul style="list-style-type: none">福島県安全で安心な県づくりの推進に関する基本計画福島県環境基本計画ふくしまの未来を拓く県土づくりプラン、福島県土木・建築総合計画福島県交通安全計画

また、県内では下記の市町村において、安全で快適な自転車走行空間を効果的・効率的に整備することを目的とする「自転車ネットワーク計画」が策定されていることから、本推進計画と適切に連携を図るものとする。

【県内で策定済みの自転車ネットワーク計画】

- 福島市自転車ネットワーク基本計画（福島市）
- いわき市自転車道路網整備計画（いわき市）
- 東白川地方自転車ネットワーク計画（棚倉町、矢祭町、塙町、鮫川村）



第2章 自転車を取り巻く現状と課題

2-1 自転車に関する現状分析

福島県における自転車活用に関する課題の抽出及び本計画における目標の設定にあたり、自転車に関する現状分析として、「(1) 利用環境」、「(2) 健康づくり」、「(3) 観光・地域振興」、「(4) 安全・安心の確保」の各分野に関連するデータを以下に示す。

表 2-1 現状分析に係るデータ項目

データ項目 (P.4~40)	2-2 自転車活用に関する課題 (P.41)			
	(1) 利用環境	(2) 健康づくり	(3) 観光・地域振興	(4) 安全・安心の確保
(1) 地勢	○		○	
(2) 人口	○			
(3) 県内の交通関連情報				
①道路	○			
②自動車保有台数	○			
③公共交通ネットワーク	○			
④自家用車利用率	○	○		
⑤自転車利用率	○	○		
⑥自転車走行空間（一般道）	○	○		○
⑦自転車走行空間（サイクリングロード（自転車歩行者専用道路））	○	○	○	
(4) 県内の健康・スポーツの状況				
①県内の生活習慣病の状況		○		
②スポーツ活動の状況		○		
③県内の競技場	○			
④サイクルスポーツ広場	○	○		
⑤自転車大会	○	○	○	
⑥タンDEM自転車	○	○		
(5) 県内の観光状況				
①観光入込数			○	
②サイクルツーリズム			○	
③サイクルトレイン	○		○	
④レンタサイクル	○		○	
(6) 県内の交通安全				
①自転車関連事故（全体傾向）				○
②自転車関連事故（県内地域別の発生状況（H21~H30））				○
③自転車の安全利用について				○
④放置自転車の状況	○			○
⑤自転車等駐車場（駐輪場）の位置・規模	○			○
⑥自転車に関する住民意識	○			○
(7) 福島都市圏総合都市交通体系調査				
①代表交通手段分担率	○			
②通勤や通学時の交通手段	○	○		
③問題があると感じている交通機関	○			○
④自転車の利用頻度		○		
⑤自転車に関する改善要望	○			
(8) 自転車に関連する各分野の団体等からの意見収集				
①優先度が高い自転車走行空間整備箇所	○			
②自転車利用にあたり必要な情報	○			
③自転車利用にあたり危険と感じ改善が必要な箇所	○			○
④自転車を活用した健康づくりのために必要な取組		○		
⑤自転車を活用した観光・地域振興のために必要な取組			○	
⑥自転車利用における安全・安心の確保のために必要な取組				○
⑦自転車に関する意見・要望（自由記述）	○	○	○	○
3-1 計画の目標 (P.42)	目標1	目標2	目標3	目標4



(1)地勢

福島県は東北地方の南端に位置し、全国3番目とその面積は広く、積雪寒冷地域が県土の約85%を占めているなか、浜通り、中通り、会津の3地方がそれぞれ多様性に富む気候であり、様々な地域資源を有する。

首都圏からは約200kmに位置し、東北新幹線や東北自動車道等の利用により東京から約2時間で移動が可能であり、福島空港の利用により関西方面や国外へも円滑にアクセスできる。

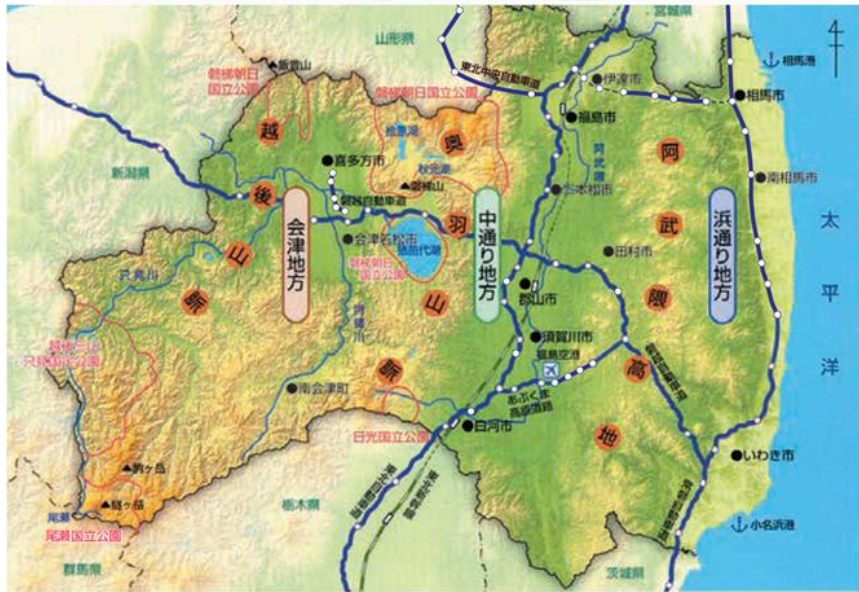


図 2-1 福島県の地勢図



図 2-2 主な自然・地域資源 (出典：福島県総合計画ふくしま新生プラン)



(2)人口

福島県は県土の8割を過疎・中山間地域が占めており、人口減少・高齢化の進行により、共助機能の低下に直面している。県の人口は、令和元年10月現在において184万人であり、県独自の推計では、2040年に約147万人になると推測される。

県では「ふくしま創生総合戦略」を定め、2040年に福島県総人口160万人の確保を目標としている。

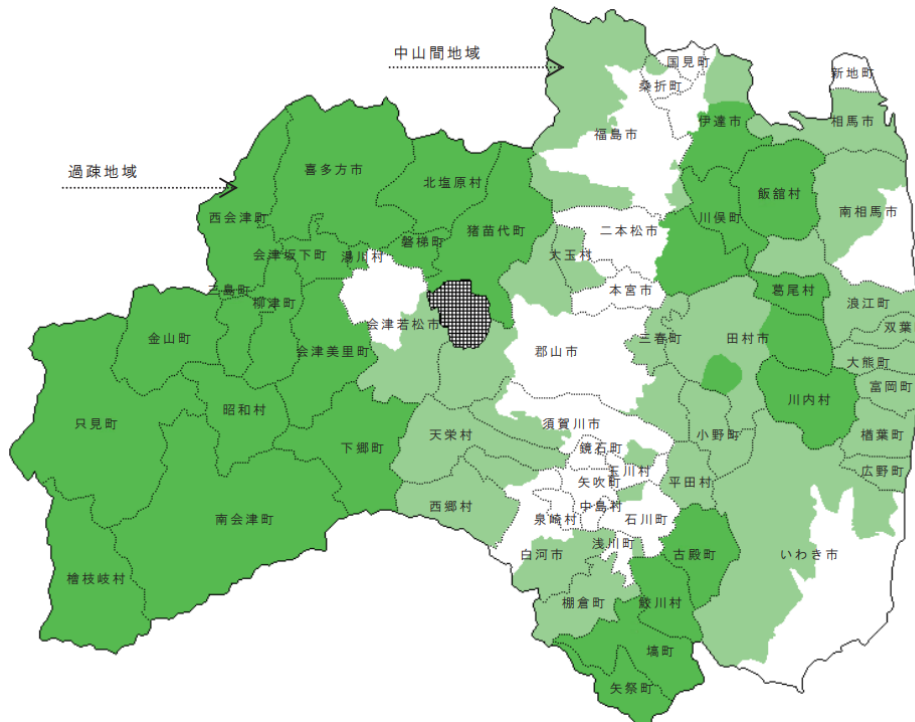


図 2-3 福島県の過疎・中山間地域（出典：福島県総合計画ふくしま新生プラン）

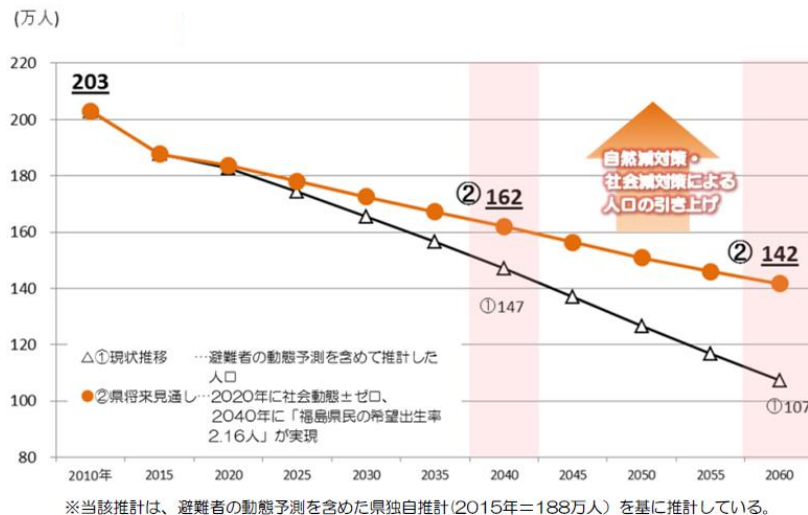


図 2-4 福島県の将来人口推計（出典：福島県人口ビジョン）



(3) 県内の交通関連情報

① 道路

福島県の道路は、実延長 38,842km（平成 29 年 4 月 1 日現在）と全国 7 位の延長であり、その保有延長の長さから、道路改良率は 61.7%（全国 29 位）、舗装率は 73.2%（全国 40 位）と、全国と比較して低く、要対策箇所が残存している状況である。また、歩道等設置延長についても道路実延長の 10% 程度と低く、危険箇所の対策が必要な状況である。

なお震災後は、県内外の物流・交流促進のため、ふくしま復興再生道路 8 路線、基幹的な道路 13 路線、地域連携道路 19 路線を主として、道路整備事業を加速的に進めている。

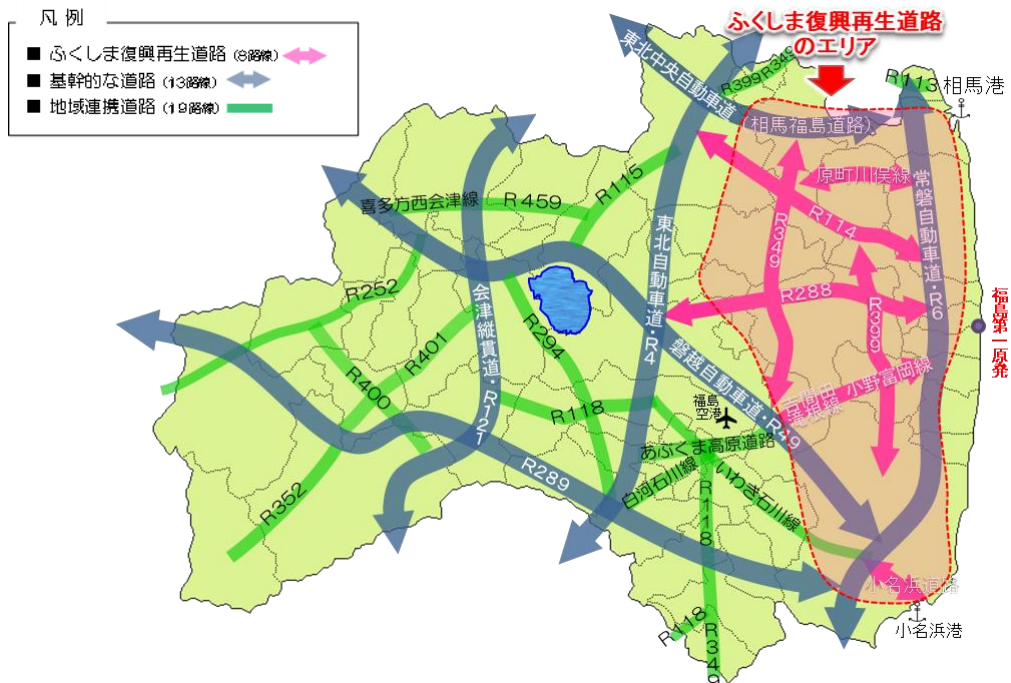


図 2-5 福島県内の主要道路（復興を支える道路整備の状況）

② 自動車保有台数

平成 29 年における福島県内の総車両台数は 180 万台、免許人口は 130 万人であり、これらはともに高い水準で推移している。また、県内 1 世帯あたりの自動車保有台数は 1.56 台と全国第 9 位である。

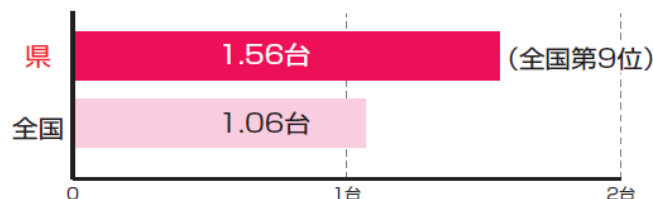


図 2-6 1 世帯あたりの自家用車台数（出典：一目でわかる福島県の指標 2017）



③公共交通ネットワーク

自転車利用については、自宅から目的地までの単独利用のほか、鉄道駅を結節点とした公共交通との併用がある。福島県内鉄道駅の日あたりの利用者数としては、郡山駅、福島駅、いわき駅が1万人/日を超えており、利用者数の多い鉄道駅周辺においては自転車利用環境の整備が求められる。

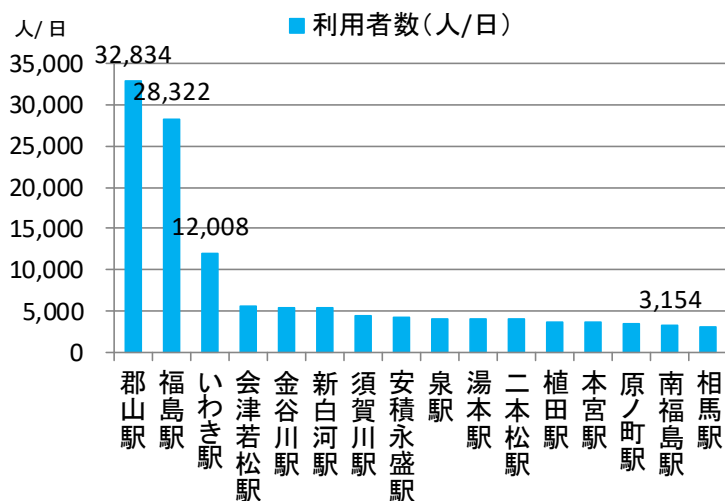


図 2-7 福島県内の利用者数 3,000 人/日以上 of 鉄道駅 (H28)

(出典：国土交通省)



④自家用車利用率

福島県内の主な交通手段としては、徒歩、鉄道、バス、自家用車、自転車などが挙げられる。平成 22 年国勢調査結果によると、県全体の自家用車利用率（15 歳以上自宅外就業者・通学者）は 74.5%であり、全国平均（47.5%）より高く、移動における自動車依存度は高い状況である。

また県内市町村の自家用車利用率は、福島市 64.3%、会津若松市 67.8%、郡山市 69.1%と県全体に比べ低いが、他市町村については 70%以上と高く、最も大きい葛尾村では 94.5%と非常に高い状況である。

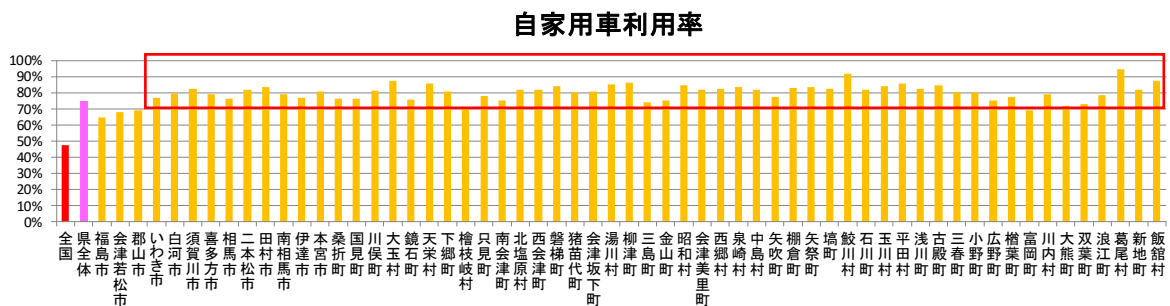


図 2-8 県内市町村の自家用車利用率（出典：平成 22 年国勢調査）

⑤自転車利用率

福島県全体の自転車利用率（15 歳以上自宅外就業者・通学者）は 10.1%であり、全国平均（16.0%）より低い状況である。

また県内市町村の自転車利用率は、福島市 15.9%、会津若松市 17.3%、郡山市 15.6%、檜枝岐村 18.4%と比較的高いが、他市町村については 10%以下と低い状況である。

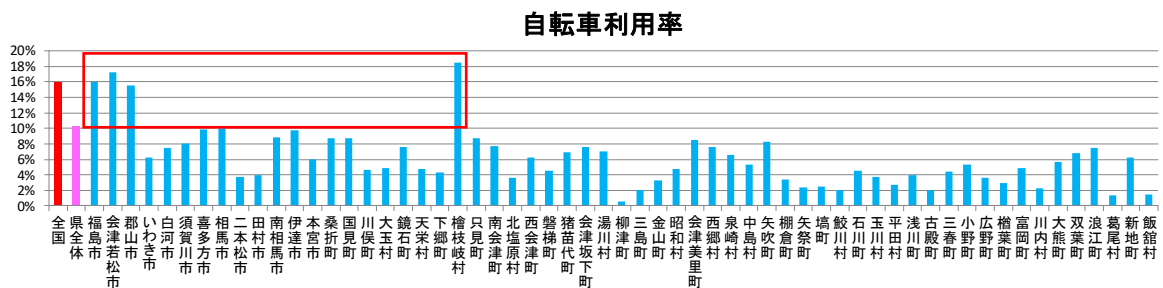


図 2-9 県内市町村の自転車利用率（出典：平成 22 年国勢調査）



⑥自転車走行空間（一般道）

福島県内では、県・市町村管理道路の一部において、自転車走行空間が整備されている。平成30年現在の形態別整備延長は、自転車道0km、自転車専用通行帯11.9km、車道混在3.3kmであり、特定旅客施設や学校周辺などの自転車利用の多い箇所にて整備が進められている。

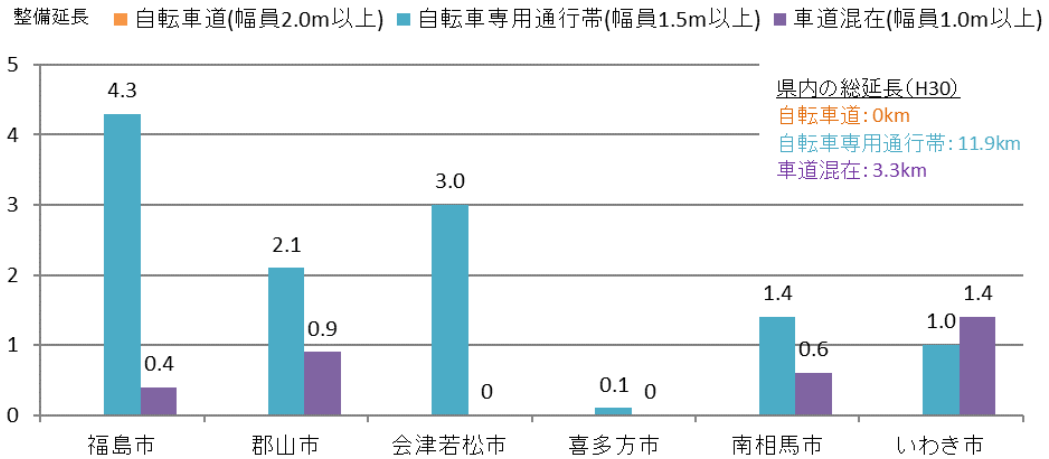


図 2-10 県内の自転車走行空間の整備状況

⑦自転車走行空間（サイクリングロード（自転車歩行者専用道路））

県内では、以下3つのサイクリングロードを整備中または整備済みである。

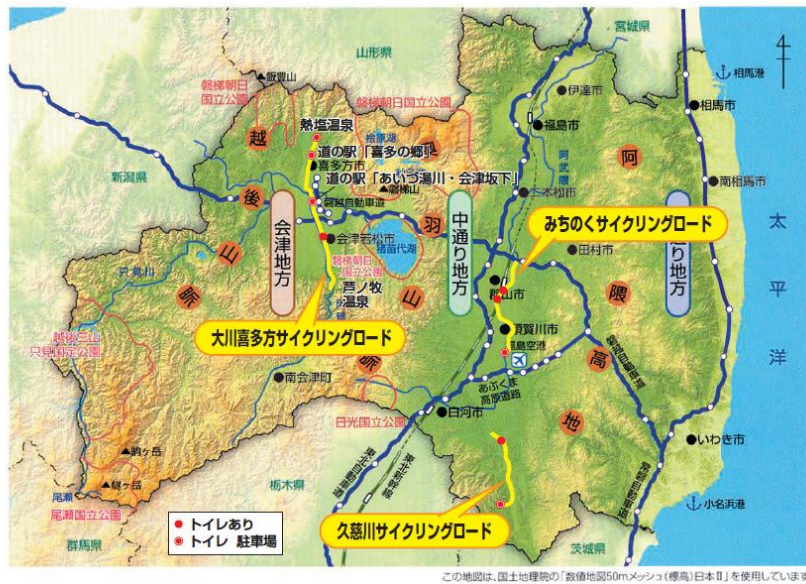


図 2-11 県内の大規模サイクリングロード



1) 大川喜多方サイクリングロード（県道：会津若松熱塩温泉自転車道線）

会津地方を南北に流れる大川沿いを走り、会津若松市から湯川村を通り喜多方市に至る約 50km の自転車道である。名所・旧跡も数多く、「道の駅あいづ湯川・会津坂下」、「道の駅喜多の郷」のほか、河川公園も点在しており、休憩場所としての利用が可能である。冬は積雪のため、自転車の通行は困難となる。



写真 2-1 大川喜多方サイクリングロード

2) みちのくサイクリングロード（県道：須賀川二本松自転車道線）

県中地域の阿武隈川沿いを走り玉川村から郡山市に至る約 30km の自転車道線である。周囲は豊かな田園風景が広がっており、乙字ヶ滝公園、須賀川牡丹園などの観光スポットも点在する。



写真 2-2 みちのくサイクリングロード

3) 久慈川サイクリングロード（県道：矢祭棚倉自転車道線）

県南地域の久慈川沿いを走り、矢祭町から棚倉町に至る約 22km の自転車道である。周辺は奥久慈県立自然公園に指定され、豊かな自然が残っており、史跡、名勝も点在している。「道の駅はなわ」を通り、休憩場所としての利用が可能である。



写真 2-3 久慈川サイクリングロード



【参考：自転車走行空間の整備形態】

1) 自転車走行空間の整備形態

(道路構造令、道路構造令の一部を改正する政令：H31.4)

・自転車道

自動車及び自転車の交通量が多い第三種（第四級及び第五級を除く。）又は第四種（第三級を除く。）の道路で設計速度が60km/h以上であるもの、自転車の交通量が多い第三種（第四級及び第五級を除く。）若しくは第四種（第三級を除く。）の道路又は自動車及び歩行者の交通量が多い第三種（第四級及び第五級を除く。）若しくは第四種（第三級を除く。）の道路で設計速度が60km/h以上であるものについて安全かつ円滑な交通を確保するため自転車の通行を分離する必要がある場合において道路の各側に設けるもの。自転車道の幅員は2m以上（やむを得ない場合は1.5mまで縮小可）とする。

・自転車歩行者道

自動車の交通量が多い第三種又は第四種の道路において道路の各側に設けるもの。自転車歩行者道の幅員は、歩行者の交通量が多い道路にあたっては4m以上、その他の道路にあたっては3m以上とする（※）。

・自転車通行帯

自動車及び自転車の交通量が多い第三種又は第四種の道路、自転車の交通量が多い第三種若しくは第四種の道路又は自動車及び歩行者の交通量が多い第三種若しくは第四種の道路について安全かつ円滑な交通を確保するため自転車の通行を分離する必要がある場合において、原則、車道の左端寄りに設けるもの。自転車通行帯の幅員は1.5m以上（やむを得ない場合は1.0mまで縮小可）とする。

※福島県では、「福島県県道の構造の技術的基準を定める条例」により、自転車歩行者道の最小有効幅員を2.0m確保するものとしている。



2) 自転車走行空間の整備形態

(安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン：H28.7)

A：自転車道

自転車と自動車を構造的に分離。目安として自動車の速度が高く 50km/h を超える道路に適用する。自転車走行空間として 2.0m 以上の幅員を確保する。

B：自転車専用通行帯

自転車と自動車を視覚的に分離。A、C 以外の道路に適用する。自転車走行空間として、原則 1.5m 以上（部分的には 1.0m 以上でも可）の幅員を確保する。

C：車道混在

自転車と自動車を車道で混在。目安として自動車の速度が 40km/h 以下かつ自動車交通量が 4,000 台/日以下の道路に適用する。自転車走行空間として 1.0m 以上の幅員を確保する。

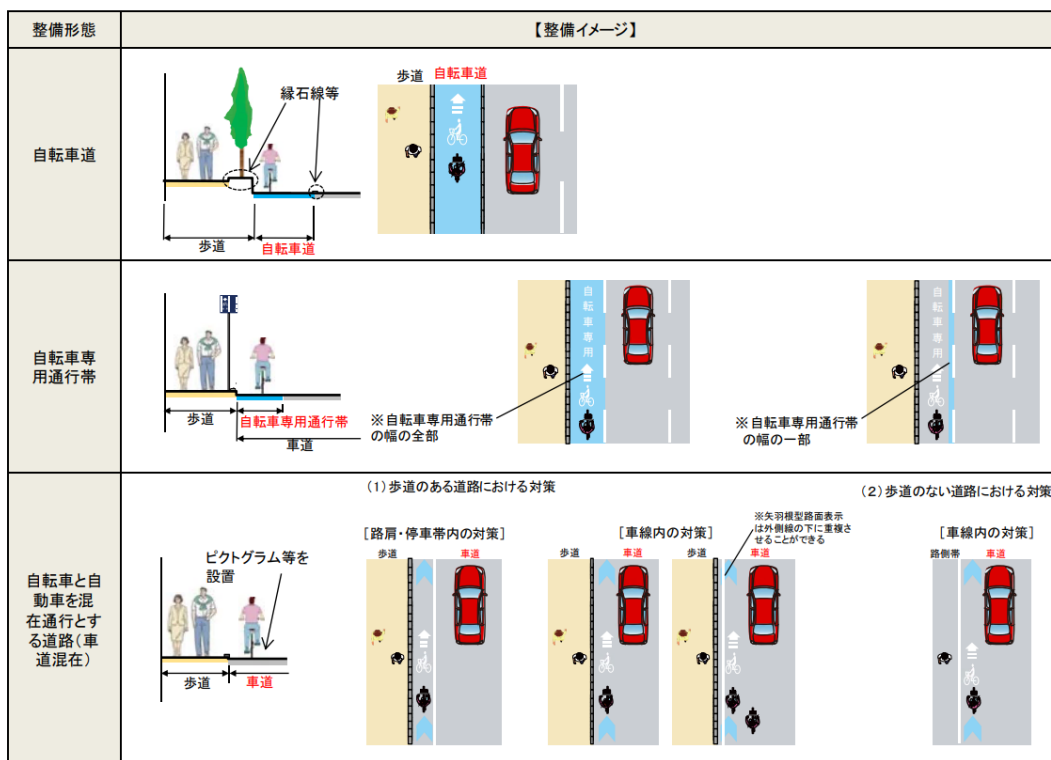


図 2-12 自転車走行空間の整備形態

(出典：「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン (H28.7)」国土交通省)

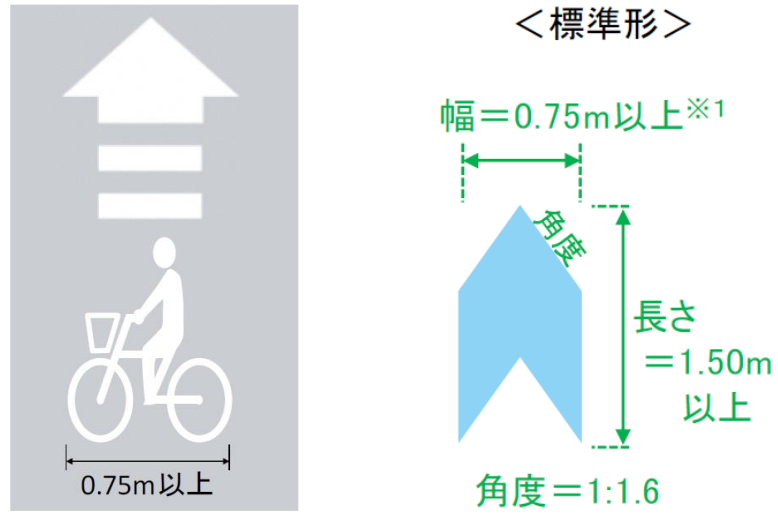


図 2-13 自転車のピクトグラム及び矢羽根型路面表示

(出典：「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン (H28.7)」国土交通省)



(4) 県内の健康・スポーツの状況

① 県内の生活習慣病の状況

福島県内の死因別死亡数については、平成 28 年人口動態調査（厚生労働省）によると、生活習慣病による死亡数が半数以上を占め、がんが最も多く、メタボリックシンドロームに関連する疾患（心疾患、脳血管疾患、腎不全）がこれについて多い状況である。

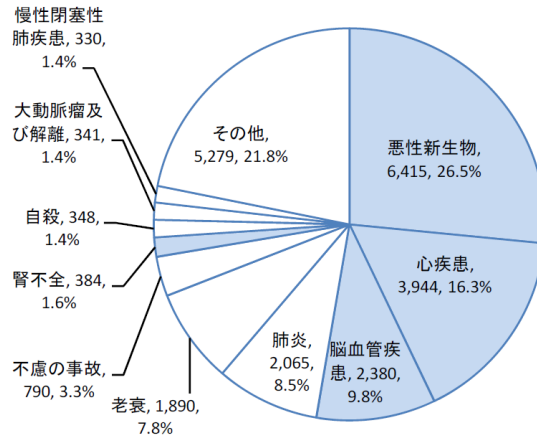


図 2-14 福島県内の主な死因別死亡者数（出典：平成 28 年人口動向調査 厚生労働省）

また、平成 27 年度特定健康診査の受診者のうち、メタボリックシンドローム該当者は 17.1%、予備群該当者は 12.5%であり、いずれも全国平均を上回り、両者を合わせると全国で 2 番目に多い状況である。

メタボリックシンドローム該当者の割合は、全国で横ばい傾向にある中、県内では震災以降年々増加しており、食生活や運動習慣などの変化が影響していると考えられる。

※メタボリックシンドローム：内臓肥満に高血圧、脂質異常、高血糖などを伴った状態

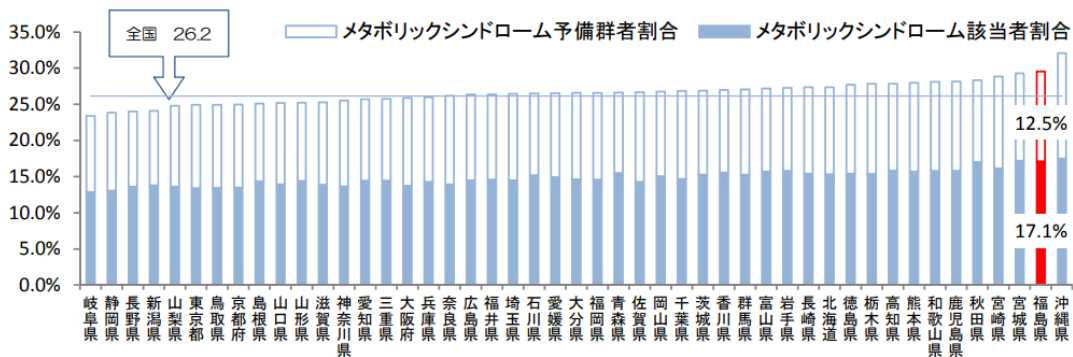


図 2-15 メタボリックシンドローム該当者・予備群の割合

（出典：平成 27 年度特定健康診査・特定保健指導に関するデータ 厚生労働省）

②スポーツ活動の状況

県民のスポーツ活動の状況としては、ウォーキングやボウリングが選好される傾向であり、サイクリングについては水泳やバドミントン、つり、ゴルフと概ね同等の行動者数である。

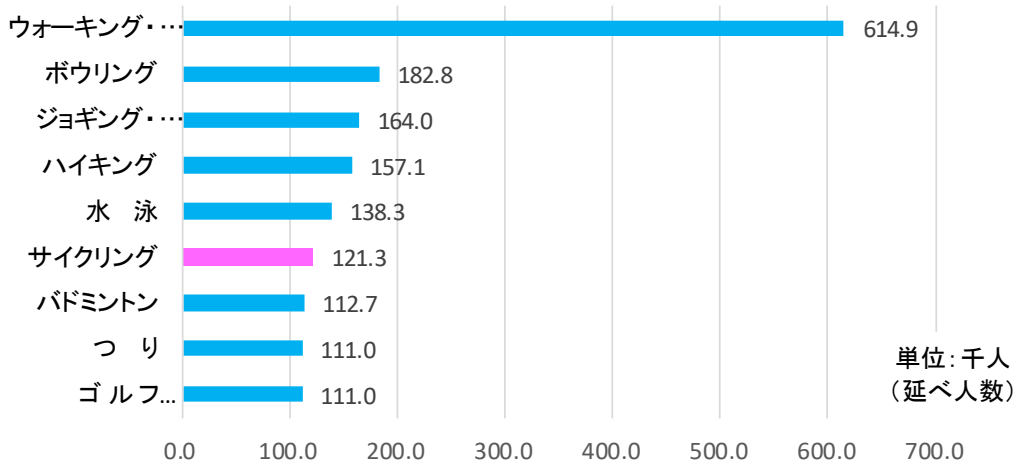


図 2-16 スポーツの種類別行動者数 (10 歳以上男女)

(出典: 平成 28 年社会生活基本調査 総務省)

③県内の競技場

県内の競技場としては、泉崎村に「泉崎国際サイクルスタジアム」があり、日本で唯一の国際自転車競技連合の規程を満たし、国際大会も可能である。また、競輪場については、いわき市に「いわき市営いわき平競輪場」がある。



写真 2-4 泉崎国際サイクルスタジアム (出典: 泉崎村 HP)



④サイクルスポーツ広場

県内のサイクルスポーツ広場としては、あづま総合運動公園内のサイクルスポーツ広場等があり、様々な種類の自転車を楽しむことができる。



写真 2-5 あづま総合運動公園 サイクルスポーツ広場（福島市）

（出典：あづま総合運動公園 HP）

⑤自転車大会

平成 30 年の主な県内の自転車大会一覧を下表に挙げる。近年、会津・中通り・浜通りの各地方で、自転車大会が開催されている。

表 2-2 県内の主な自転車大会一覧（平成 30 年）

日程	名称
平成30年4月21日	第4回 阿武隈川 春のサイクリング
平成30年4月28日	第3回 茂庭つ湖ラインタイムトライアルレース
平成30年5月20日	第15回 時空の路ヒルクライム in 会津
平成30年5月27日	第37回 桧原湖一周ファミリーサイクリング大会
平成30年6月23日 平成30年10月14日	ツール・ド・かつらお(ツール・ド・ふくしま)
平成30年7月16日	第7回 走ってみっぺ南会津！with宇都宮ブリッツェン・那須プラーゼン2018
平成30年8月5日	あぶくま洞ヒルクライム(ツール・ド・ふくしま)
平成30年9月1日	会津磐梯宝の山ファンライド
平成30年9月9日	第13回裏磐梯スカイバレーヒルクライム大会
平成30年9月16日	第10回にほんまつファミリーサイクリング大会
平成30年9月30日	サイクルイベント2018 in いわき
平成30年9月30日	第1回 相馬復興サイクリング
平成30年10月6日	第7回サイクルロードレース「城d'白河」2018(ツール・ド・ふくしま)
平成30年10月7日	第51回福島県サイクルスポーツ郡山大会 福島空港サイクリングin郡山2018
平成30年10月13日	CYCLE AID JAPAN 2018 in 郡山 ツール・ド・猪苗代湖
平成30年10月14日	第2回三春の郷エイド&サイクリング
平成30年10月27日	第7回福島県ふるどの自転車ロードレース大会
平成30年11月3日	三春ダムロードレース(ツール・ド・ふくしま)
平成30年11月4日	ツール・ド・いわき
平成30年11月4日	第1回ふたばサイクルロゲイニング
平成30年11月23日	ツール・ド・はなわ(ツール・ド・ふくしま)



⑥タンデム自転車

福島県では、令和元年11月1日から2人乗りの「タンデム自転車」での公道の走行が可能となった。観光振興や視覚障害者スポーツの普及につながることを期待されている。平成31年4月時点で、全国24府県においてタンデム自転車の公道の走行が認められている。



写真 2-6 タンデム自転車



(5) 県内の観光状況

① 観光入込数

福島県の観光客入込数は、平成 30 年宿泊旅行統計調査によると、56,336 千人であり、東日本大震災前の水準を回復しつつある。また宿泊旅行者数は、延べ 11,396 千人であり、全国順位では 13 位である。

県内の地域別入込状況としては、会津地方が全体の約 3 割、中通り地方が約 5 割、浜通り地方が約 2 割である。また目的別では道の駅を含む「その他」が全体の約 3 割、ついで「スポーツ・レクリエーション」、「歴史・文化」の順となっている。

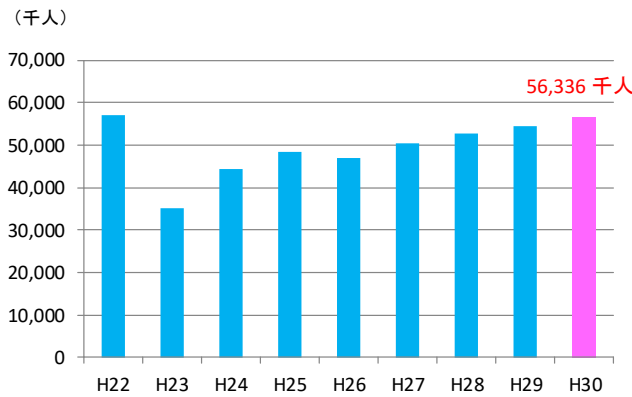


図 2-17 福島県の観光客入込数の推移 (出典：福島県観光入込状況 H30)

表 2-3 宿泊旅行者全国順位 (H30) (出典：宿泊旅行統計調査 観光庁)

(単位：人泊)		
順位	都道府県	延べ宿泊者
1	東京都	66,109,060
2	大阪府	39,897,970
3	北海道	35,308,590
⋮		
12	兵庫県	13,392,000
13	福島県	11,396,360
14	宮城県	10,405,390
15	広島県	9,899,270
⋮		

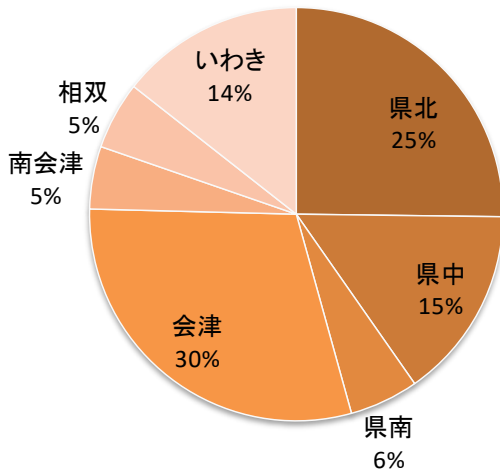


図 2-18 県内地域別の観光入込数構成比 (出典：福島県観光入込状況 H30)

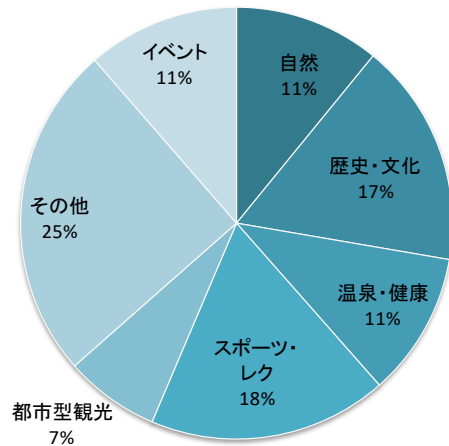


図 2-19 県内目的別の観光入込数構成比 (出典：福島県観光入込状況 H30)



②サイクルツーリズム

サイクルツーリズムとしては、数日間の宿泊を伴う広域自転車ツアーや、山野でチェックポイントを制限時間内に走り点数を競うサイクルロゲイニング、旅先で近郊を走り観光施設をまわるポタリングなどがある。下表の例のように、県内でも国内外からの観光客誘致のため、様々なサイクルツーリズムが展開されている。

表 2-4 県内のサイクルツーリズムの一例

種類	場所
広域自転車ツアー	栃木県～白河市、西郷村など
サイクルロゲイニング	猪苗代湖、桧原湖近辺など
ポタリング	喜多方市、いわき市など

那須 × 白河 × 西郷

NSN自転車旅
サイクリングキャンペーン

スタンプを集めて
プレゼントを
もらおう！

スタンプラリー
キャンペーン期間
8/15 水 ▶ 11/12 月

プレゼントの応募は、専用アプリ「Ri Stamp Rally」を「App store / Google Play」よりダウンロードし、参加登録を行ってください。
全15ヶ所のスタンプ地点中、10ヶ所以上を巡った参加者は、プレゼント応募フォーム画面に進み、応募が可能となります。
キャンペーン期間終了後、那須町、白河市、西郷村の特産品を抽選で 計60名様にプレゼントを贈呈いたします。

専用アプリ「Ri Stamp Rally」をダウンロード

全15ヶ所中、10ヶ所以上スタンプを集めよう！

那須町、白河市、西郷村の特産品をプレゼント！

©2018 Apple Inc. All rights reserved. Apple, iOS, iPhone は米国その他の国で登録された Apple Inc. の商標です。App Store は Apple Inc. のサービスマークです。
Android, Google Play, Google Play ロゴは、Google Inc. の商標です。Ri Stamp Rally は、株式会社 NTT フォノの登録商標です。

キャンペーン事務局 福島県白河市役所観光課内 TEL:0248-22-1111 FAX:0248-24-1844 NSN自転車旅 <http://nsm-cycling.com/>

(出典：白河市観光課 HP)



③サイクルトレイン

サイクルトレインは、自転車を解体せずに鉄道車両に持ち込むことができ、シティサイクル等でも持ち込むことができることから、目的駅からの行動範囲が広がる人気のサービスである。

表 2-5 県内のサイクルトレイン運行状況

鉄道事業者名	運行区間	運行期間
① 福島交通(株) 飯坂電車	福島駅～飯坂温泉駅	【平日】 福島駅発(9:30発～13:50発)の列車 飯坂温泉駅発(10:55発～15:05発)の列車 【土日祝日】 福島駅発(9:32発～13:50発)の列車 飯坂温泉駅発(10:55発～15:05発)の列車
② 会津鉄道(株)	西若松駅～会津田島駅	西若松駅発(9:00発～16:00発)の列車 会津田島駅発(8:00発～16:00発)の列車 ※GW、お盆、紅葉シーズン、年末年始を除く
③ 阿武隈急行(株)	福島駅～槻木駅	【平日】 福島駅発(10:16発～14:30発)の列車 槻木駅発(10:25発～14:06発)の列車 【休日及び土曜日】 上下線ともに始発から終電まで終日

表 2-6 県内のサイクルトレイン運行状況(イベント時)

名称	運行区間	運行期間
④ JR常磐線 ふたばサイクルトレイン	上野駅～広野駅、竜田駅	平成29年11月3日、4日
⑤ JR只見線 只見線サイクルトレイン	会津若松駅～会津川口駅	平成29年10月3日、4日

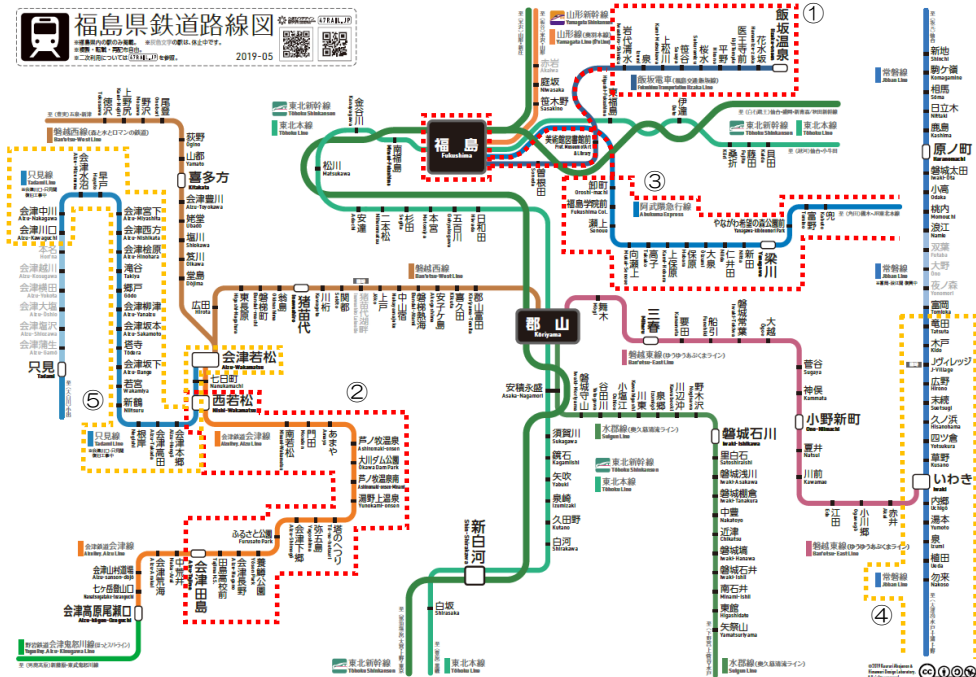


図 2-20 福島県鉄道路線図(出典:ひまわりデザイン研究所 R1.5)



④ レンタサイクル

レンタサイクルについては、主要交通結節点である鉄道駅の近隣に設置されているケースが多い。国土交通省の「駅周辺における放置自転車等の実態調査の集計結果（H30.3）」によると、福島県内における駅周辺のレンタサイクル設置状況は、14箇所、稼働能力157台である。例として、福島駅周辺では4箇所

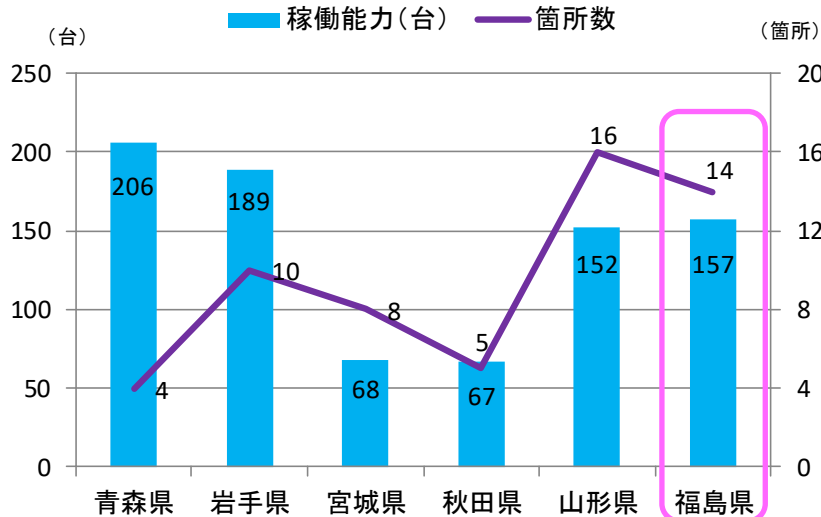


図 2-21 東北6県における駅周辺レンタサイクル設置状況

(出典：「駅周辺における放置自転車等の実態調査の集計結果（H30.3）」国土交通省)



図 2-22 福島駅周辺のレンタサイクル貸出所 (出典：福島市 HP)



(6) 県内の交通安全

① 自転車関連事故 (全体傾向)

1) 自転車事故の推移 (H21~H30)

平成 30 年における県内の自転車事故による死傷者数は、死傷者数が 5 人 (全死者数の 6.7%)、傷者数が 450 人 (全傷者数の 8.2%) である。

傷者数については近年減少傾向にあり、平成 30 年の傷者数は平成 21 年に比べ約 1/4 となっている。

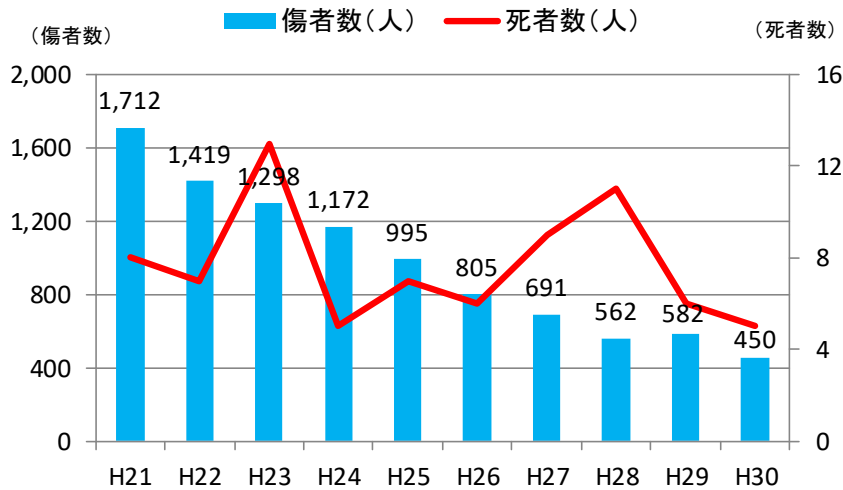


図 2-23 県内の自転車事故による死傷者数 (H21~H30)

2) 当事者別類型 (H30)

平成 30 年における当事者別類型としては、「車両相互」(自転車と自動車、自転車相互)がほとんどを占めており、「自転車単独」については死者 2 人であった。

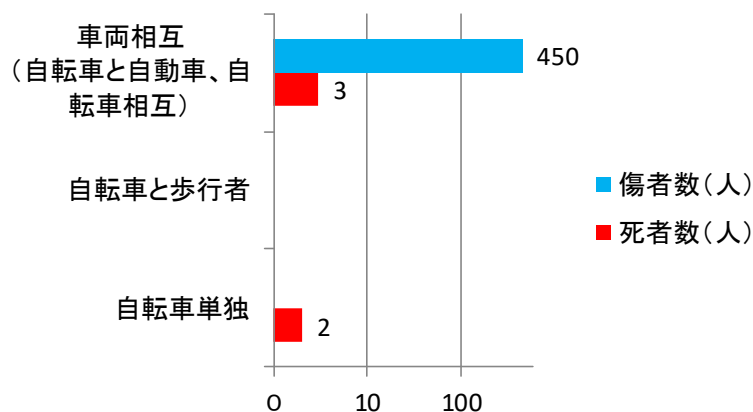


図 2-24 自転車事故の当事者別死傷者数 (H30)



3) 事故の形態別類型 (H30)

平成 30 年における車両相互事故（自転車と自動車、自転車相互）の形態としては、交差点での「出会い頭」が最も多く、次いで「左折時（第一当事者）」、「右折時（第一当事者）」が多い状況である。死者数では約 40%、傷者数では約 70%が交差点付近での事故である。

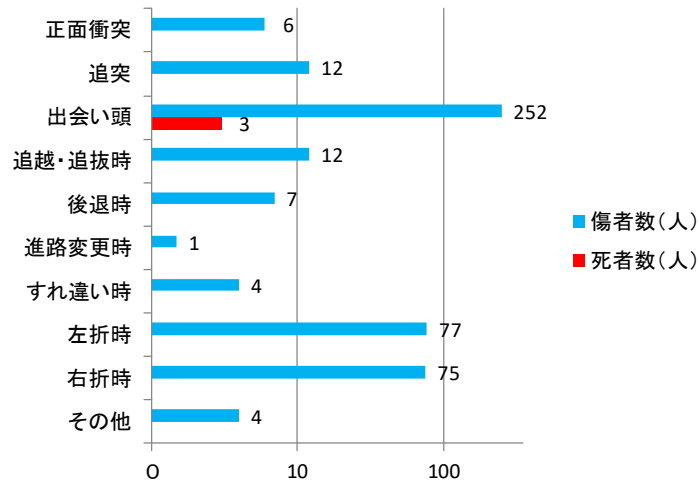


図 2-25 自転車事故の形態別死傷者数 (H30)

4) 自転車の違反 (H30)

自転車事故の大半は「自転車と自動車」であり、その第一当事者は自動車が多くを占めている。しかしながら下表のように、自転車事故の約半数において、自転車側の違反もみられ、第二当事者であっても無過失ではない場合がある。

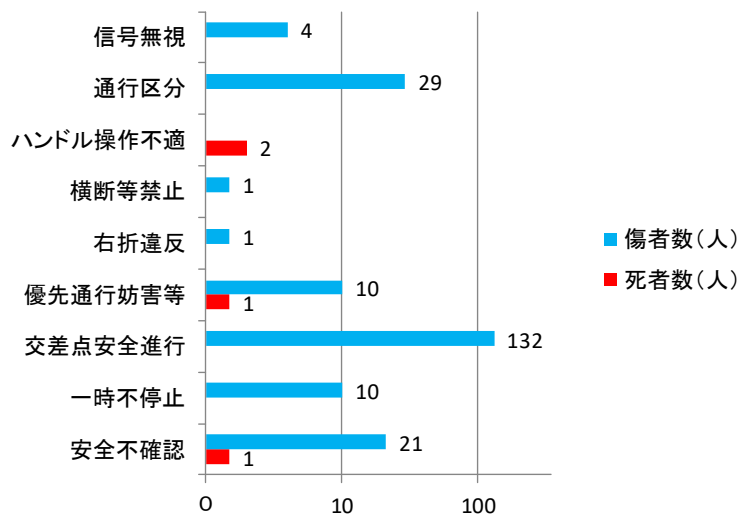


図 2-26 自転車事故の違反別死傷者数 (H30)



5) 通行目的別の事故割合 (H30)

事故の内訳を通行目的別にみると、「その他」を除き、「通学」が28%と最も多く、ついで「買い物」が26%、通勤が17%であった。

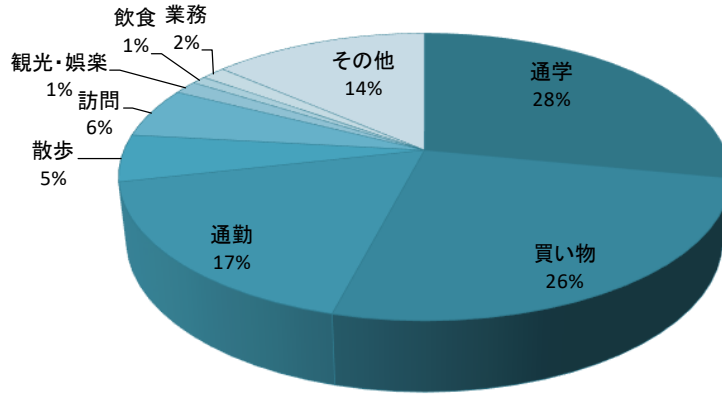


図 2-27 通行目的別の事故割合 (H30)

6) 年齢別の事故 (H30)

事故の内訳を年代別にみると、「高校生」が最も多く、ついで「高齢者」が多い状況であった。死者については、5人全てが65歳以上の高齢者であった。

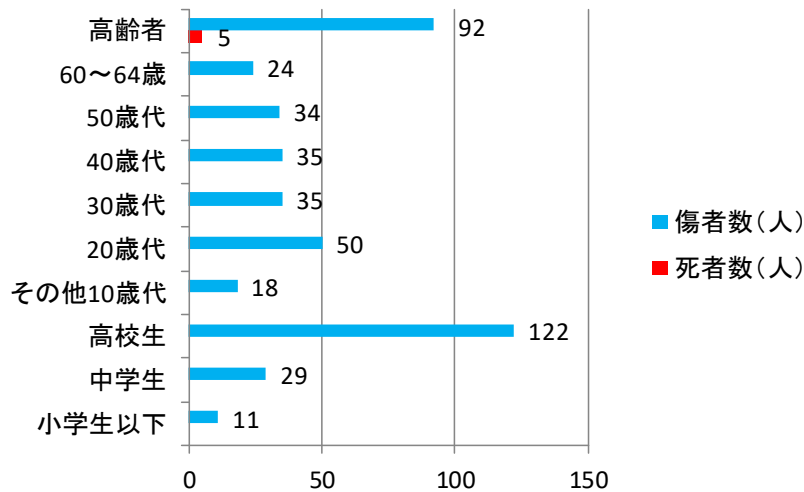


図 2-28 年齢別の事故 (H30)



②自転車関連事故（県内地域別の発生状況（H21～H30））

平成21年度～平成30年度における県内市町村別の自転車事故発生状況を下図に示す。自転車運転中の事故者数としては、郡山市、福島市、いわき市、会津若松市の順に多く、全体の傷者数は近年減少傾向にあるものの、これら4市においては特段の安全対策が求められる。

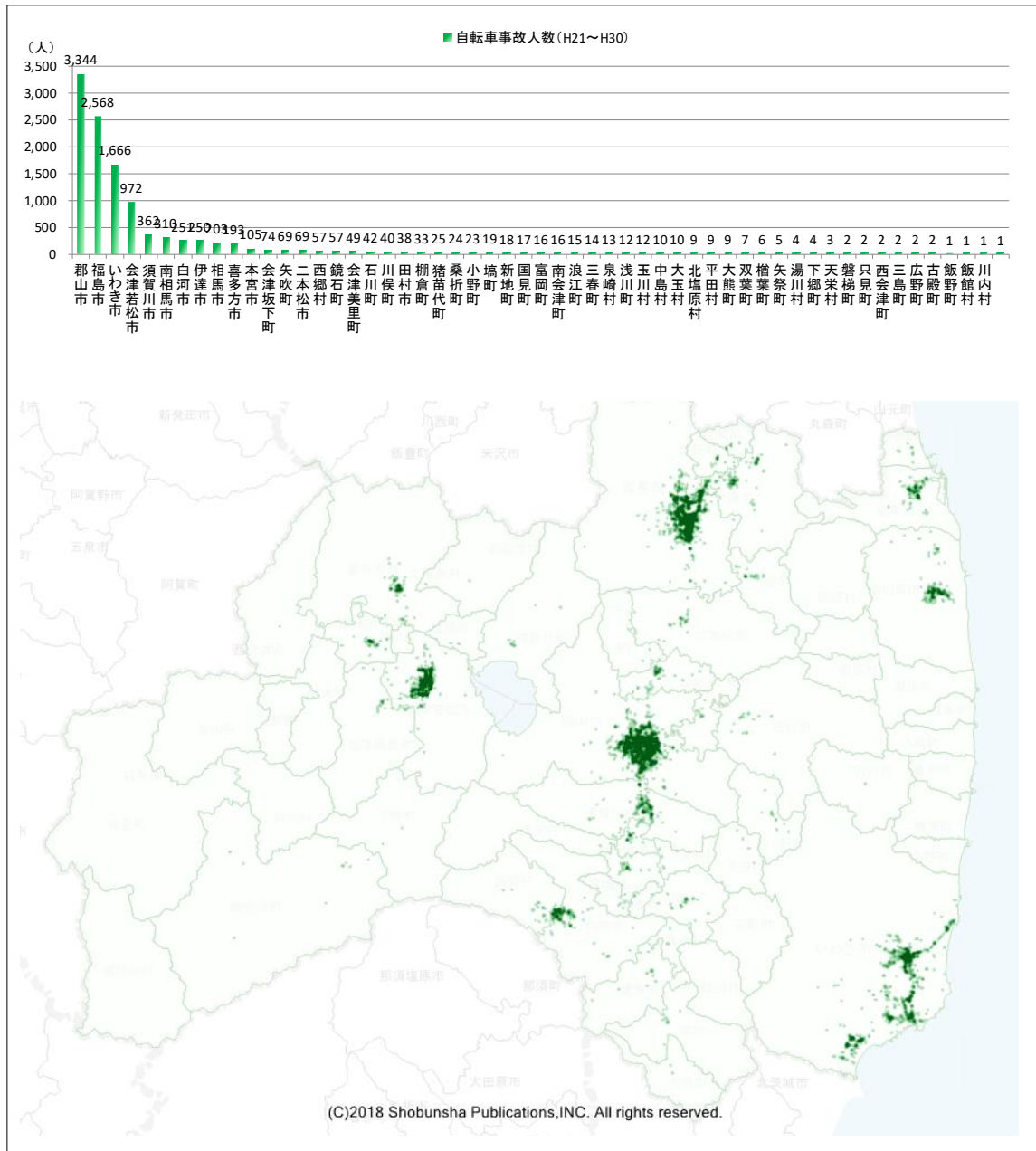


図 2-29 自転車事故の発生状況（H21～H30）

（出典：福島県警察本部）



③自転車の安全利用について

福島県では「自転車安全利用五則」を活用した、自転車安全利用の普及啓発活動を推進している。

自転車安全利用五則

- 1 車道が原則、左側を通行
歩道は例外、歩行者を優先**
- 2 交差点では信号と一時停止を守って、安全確認**
- 3 夜間はライトを点灯**
- 4 飲酒運転は禁止**
- 5 ヘルメットを着用**



④ 放置自転車の状況

国土交通省の「駅周辺における放置自転車等の実態調査の集計結果（H30.3）」によると、放置自転車数は、全国的に駐輪場の整備に伴い減少傾向にあり、昭和56年の98万台/年から、平成29年には6万台/年にまで減少している。

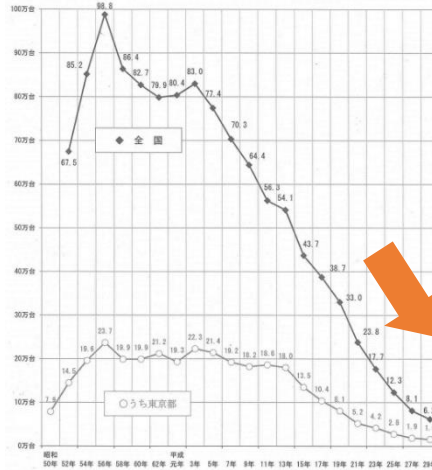


図 2-30 全国の放置自転車数の推移

(出典：「駅周辺における放置自転車等の実態調査の集計結果（H30.3）」国土交通省)

福島県内における駅周辺の自転車放置台数は1,665台/年であり、東北6県と比較すると、平均的な台数である。

なお、放置自転車の取り扱いについては、市町村で一定期間保管されたのち、リサイクルまたは廃棄処分されることとなり、平成28年度は県内で1,351台が処分された。

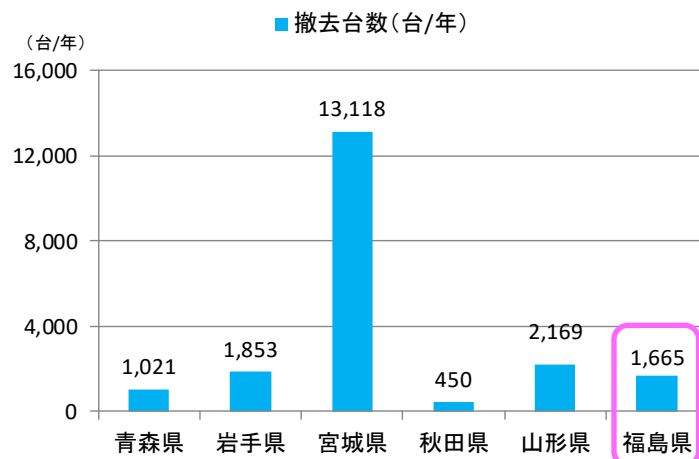


図 2-31 東北6県における駅周辺の自転車放置台数

(出典：「駅周辺における放置自転車等の実態調査の集計結果（H30.3）」国土交通省)



⑤自転車等駐車場（駐輪場）の位置・規模

自転車駐輪場については、学校・各商業施設のほか、主要交通結節点である鉄道駅の近隣に設置されている。国土交通省の「駅周辺における放置自転車等の実態調査の集計結果（H30.3）」によると、福島県内における駅周辺の駐輪場設置状況は、東北6県のうち最も多い87箇所、収容能力23,097台である。

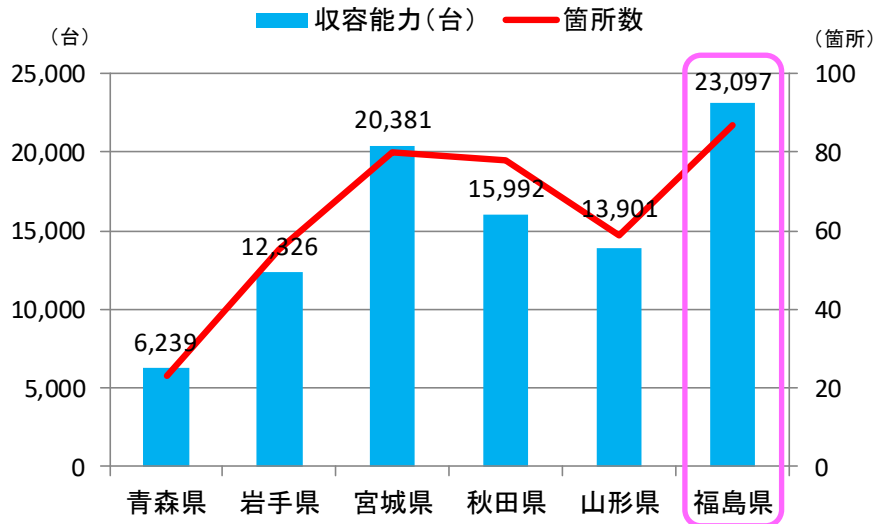


図 2-32 東北6県における駅周辺自転車等駐車場の設置状況

(出典：「駅周辺における放置自転車等の実態調査の集計結果（H30.3）」国土交通省)

なお、福島県内における駐車可能台数 2,000 台以上の大規模自転車駐車場は、「郡山駅西口第二自転車等駐車場」の 1 箇所のみである。



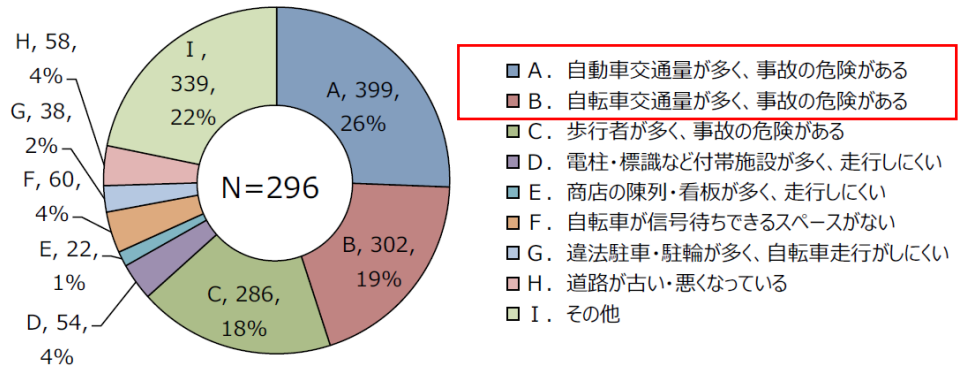
写真 2-7 郡山駅西口第二自転車等駐車場 (出典：郡山市 HP)



⑥自転車に関する住民意識

福島市による「平成 28 年自転車利用者アンケート調査」の結果によると、自転車利用者のニーズとしては、「自動車・自転車の交通量が多く危険」であり、「自動車・自転車・歩行者の通行空間分離等の対策を望む」との回答が多くみられた。

【指摘された問題点】



【必要だと思う対策】

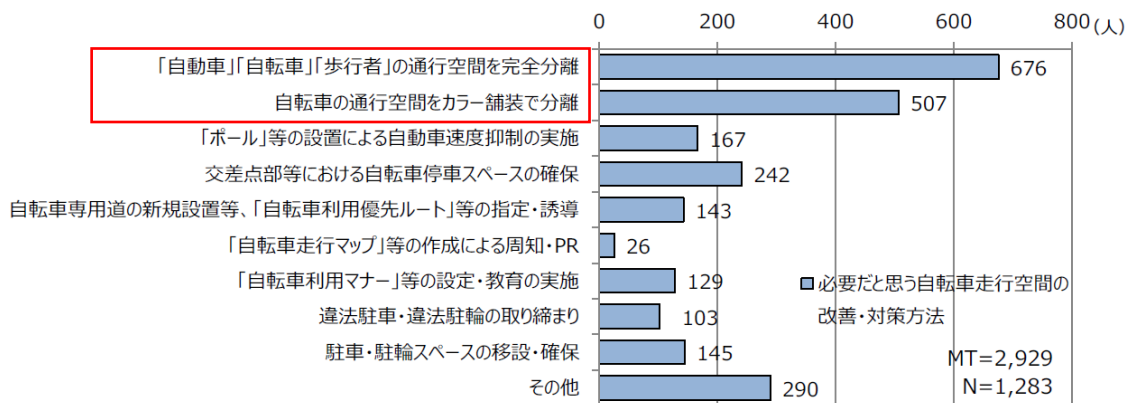


図 2-33 平成 28 年自転車利用者アンケート調査（福島市）

（出典：「福島市自転車ネットワーク基本計画（H29.3）」）



(7)福島都市圏総合都市交通体系調査

平成23年度に福島県が実施した「福島都市圏総合都市交通体系調査」において、自転車に関する調査結果を以下に示す。

【調査対象圏域】

6市町(3市3町)：福島市・二本松市・伊達市・桑折町・国見町・川俣町

①代表交通手段分担率

福島都市圏の代表交通手段分担率をみると、76.1%が自動車に依存している。自転車は6.5%であり、自動車、徒歩に次いで3番目となっている。

自動車からの転換意向による代表交通手段分担率をみると、自動車は61.1%まで減少し、自転車は12.3%で、転換先の交通手段として最も多い結果となった。

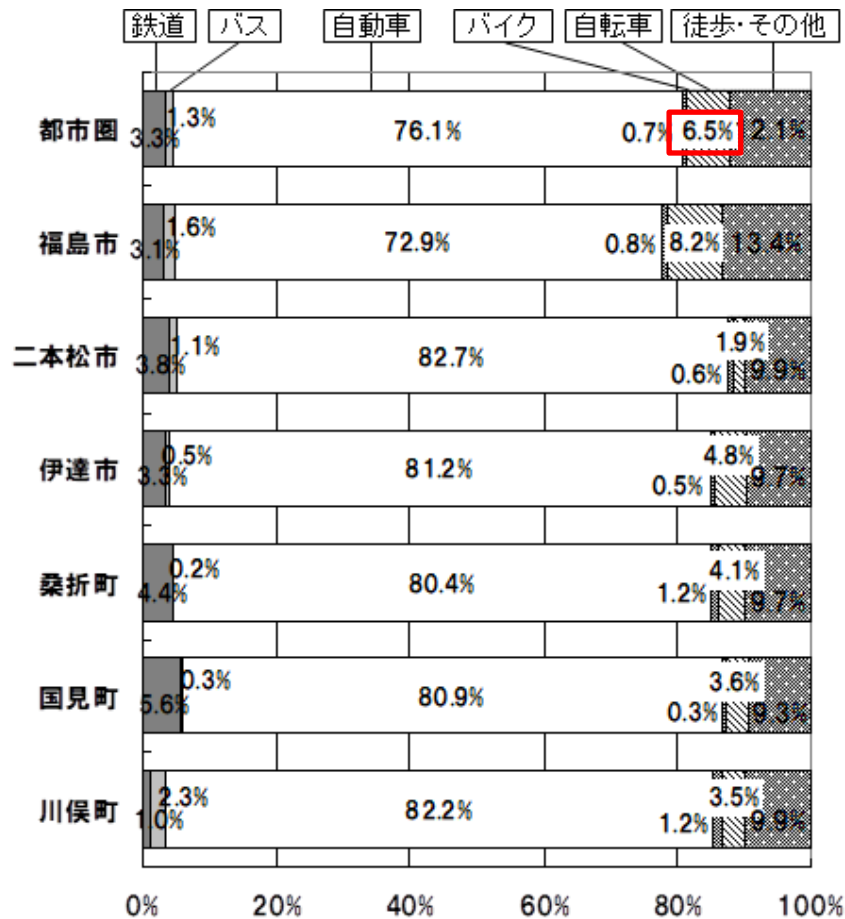


図 2-34 代表交通手段別分担率（平日）

(出典：「福島都市圏総合都市交通体系調査（H23）」)

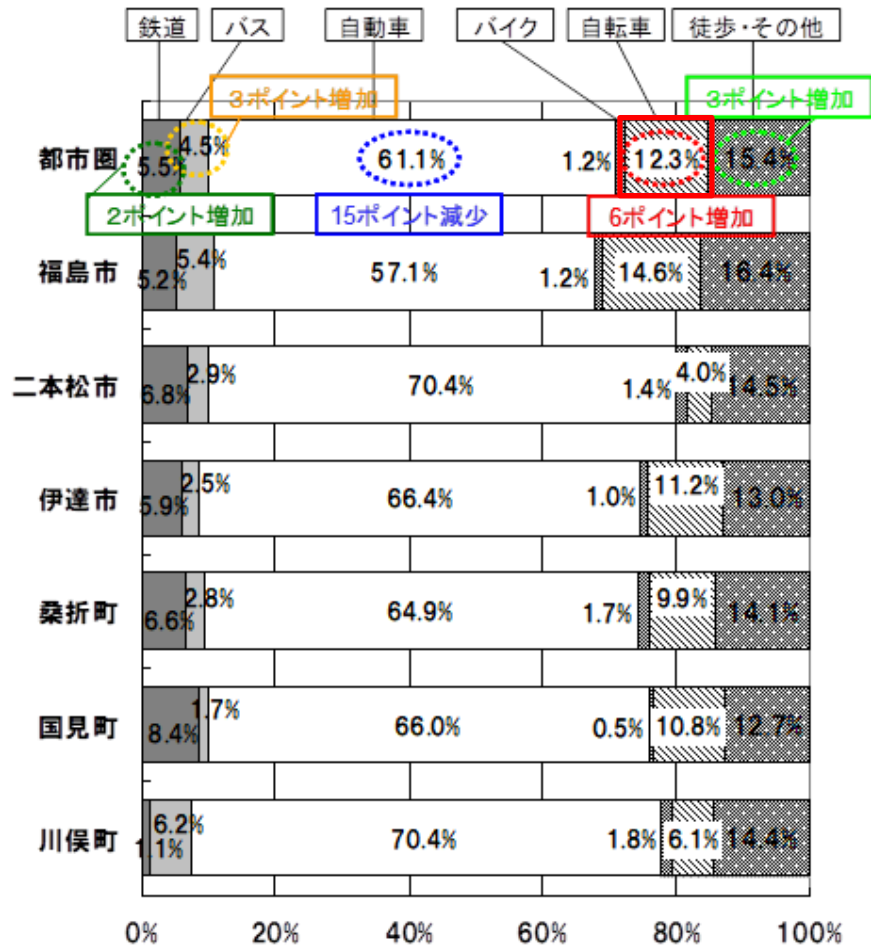


図 2-35 転換後代表交通手段別分担率（平日）
 （出典：「福島都市圏総合都市交通体系調査（H23）」）



②通勤や通学時の交通手段

通勤や通学時の交通手段として、乗用車が57.1%と最も高く、自転車は17.1%であり、徒歩に次いで3番目となっている。

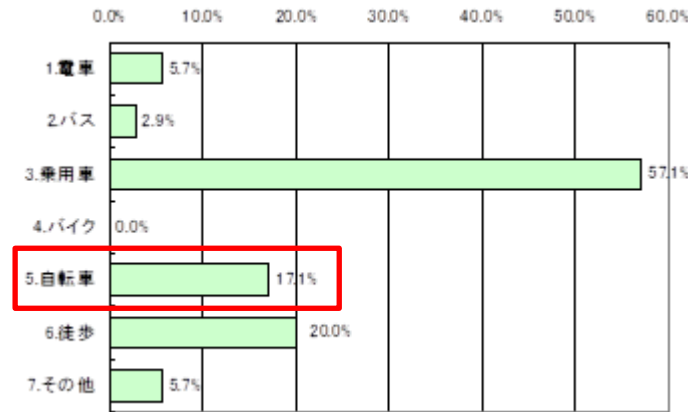


図 2-36 通勤・通学時の交通手段

(出典：「福島都市圏総合都市交通体系調査 (H23)」)

③問題があると感じている交通機関

都市圏において問題があると感じている交通機関として、自転車は17.1%となっており、バス、電車に次いで3番目である。その理由としては、「自転車走行レーンが必要」といった自転車走行環境に関するものが多くあげられている。

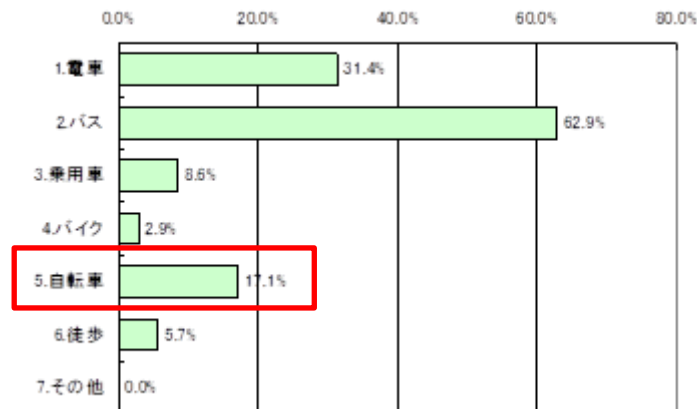


図 2-37 問題があると感じている交通機関

(出典：「福島都市圏総合都市交通体系調査 (H23)」)

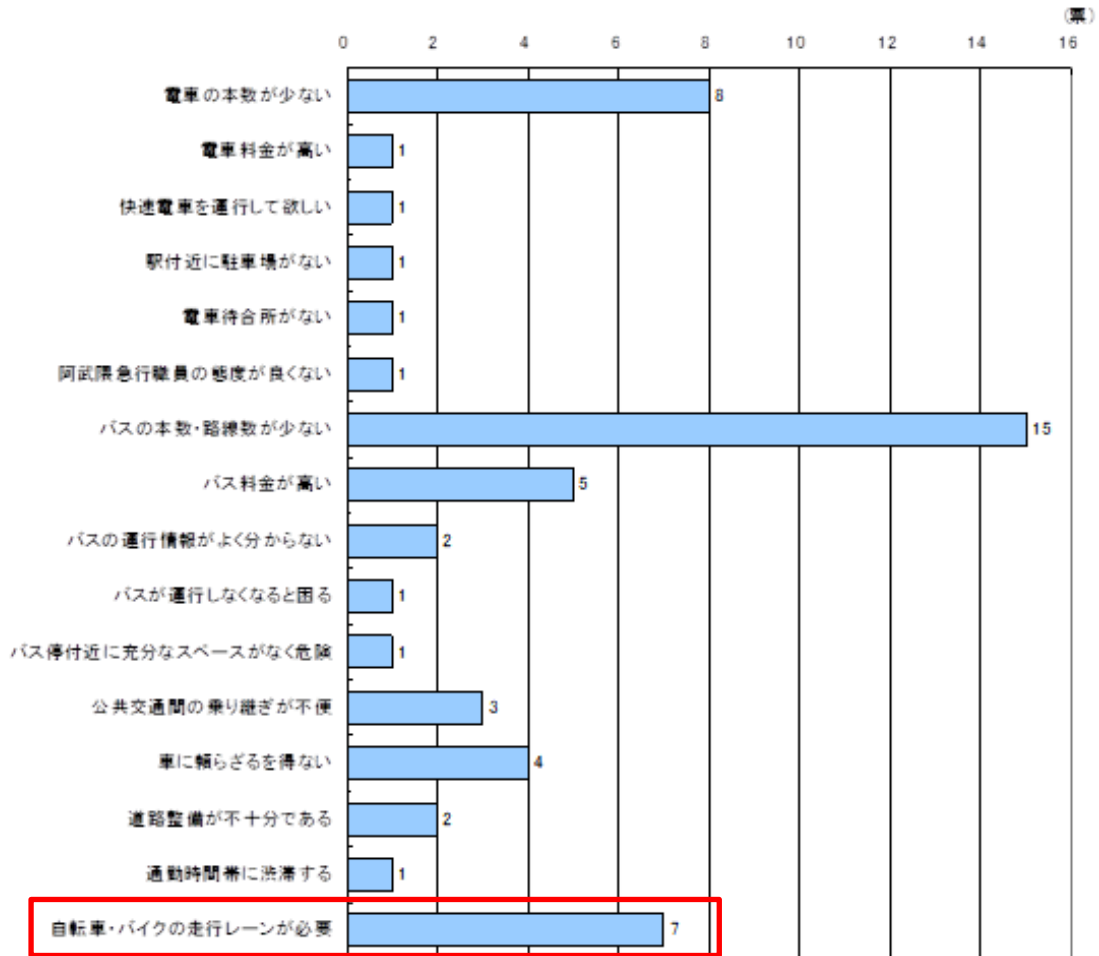


図 2-38 問題があると感じている理由

(出典：「福島都市圏総合都市交通体系調査 (H23)」)



④自転車の利用頻度

都市圏全体でみると、「ほとんど利用していない」が59.5%と最も多く、年齢階層別でみると、15～19歳の「ほぼ毎日利用する」割合が過半数を超える結果となっている。

表 2-7 自転車の利用頻度（出典：「福島都市圏総合都市交通体系調査（H23）」）

	ほぼ毎日	週に3・4日程度	週に1・2日程度	月に1・2日以下	ほとんど利用していない
都市圏全体 (N=10,123)	11.9%	6.9%	10.0%	11.7%	59.5%
福島市 (N=6,474)	13.5%	8.0%	11.2%	12.8%	54.4%
二本松市 (N=1,151)	5.1%	2.5%	3.3%	6.4%	82.6%
伊達市 (N=1,483)	12.5%	6.5%	10.5%	12.0%	58.6%
桑折町 (N=337)	6.5%	7.1%	13.6%	9.2%	63.5%
国見町 (N=255)	7.5%	4.3%	10.6%	14.1%	63.5%
川俣町 (N=423)	9.0%	5.0%	5.9%	7.8%	72.3%
男性 (N=5,155)	11.8%	6.3%	10.9%	13.9%	57.1%
女性 (N=4,968)	11.9%	7.6%	9.1%	9.4%	62.0%
15～19歳 (N=436)	51.4%	7.8%	7.8%	7.1%	25.9%
20～64歳 (N=6,778)	9.2%	5.0%	9.0%	12.1%	64.7%
65歳～ (N=2,909)	12.2%	11.2%	12.8%	11.3%	52.5%

⑤自転車に関する改善要望

都市圏全体でみると、「自転車通行帯が整備されていない」が35.9%で最も高く、次いで「自転車通行帯がせまい」が31.6%であり、自転車走行環境の改善に関する要望が多くあげられている。

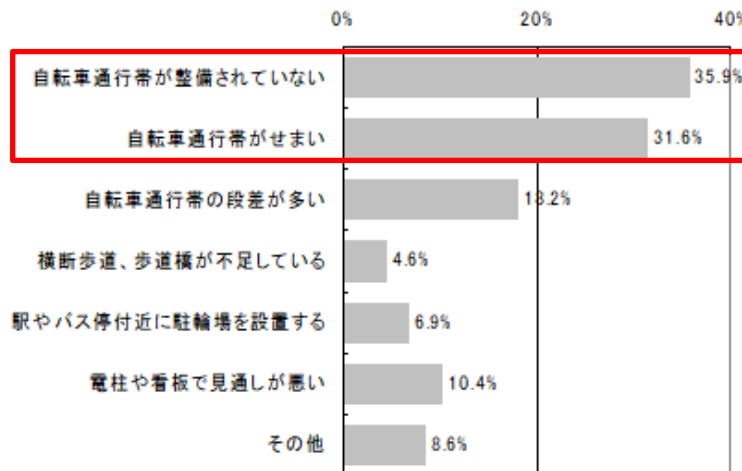


図 2-39 自転車に関する改善要望

（出典：「福島都市圏総合都市交通体系調査（H23）」）

**(8)自転車に関連する各分野の団体等からの意見収集**

自転車の活用推進に関するニーズを把握するため、自転車に関連する各分野の団体及び県内各市町村に対し、アンケート及びヒアリング調査を実施した。

【調査概要】

調査時期	令和元年 10月15日～11月1日
調査目的	自転車利用の現状及び自転車活用推進のためのニーズ把握
調査対象	自転車に関連する各分野の団体（23団体）、県内59市町村
調査項目	<p>問1 自転車利用環境について</p> <p>（1）自転車走行空間整備で優先度が高い箇所</p> <p>（2）自転車利用にあたり必要な情報</p> <p>（3）自転車利用にあたり危険で改善が必要な箇所</p> <p>問2 自転車を活用した健康づくりのために必要な取組</p> <p>問3 自転車を活用した観光・地域振興のために必要な取組</p> <p>問4 自転車利用における安全・安心確保のために必要な取組</p> <p>問5 自転車に関係する意見・要望（自由回答）</p>

※アンケート回収率：関係団体 96%（22/23）、市町村 81%（48/59）

表 2-8 調査対象者一覧

分野	方部	関係機関名	備考	選出理由
交通安全	-	(一社)福島県交通安全協会		自転車の安全な利用に関する意見徴収のため、福島県交通対策協議委員より選出
	-	福島県交通安全母の会連絡協議会		
	-	福島県PTA連合会		
	-	福島県高等学校PTA連合会		
交通事業者	-	(公社)福島県バス協会		自転車「輪行」の活用に向けた意見徴収のため、交通事業者を選出
	-	東日本旅客鉄道(株)		
	中通り	阿武隈急行(株)		
	会津	会津鉄道(株)		
まちづくり	中通り	湯座 一平氏(棚倉町長)	「自転車を活用したまちづくりを推進する全国市町村長の会」会員	自転車活用のまちづくり団体からの意見徴収のため選出
スポーツ競技	-	福島県自転車競技連盟		自転車競技の視点による意見徴収のため選出
	-	福島県トライアスロン協会		
	-	LinkTOHOKU	ツール・ド・ふくしま	
サイクリング	-	福島県サイクリング協会		レクリエーション視点による意見徴収のため選出
	会津	大川喜多方サイクリングロード案内誘導計画策定検討会	会津若松熱塩温泉自転車動線活用のためにサインのあり方を検討するために組織された委員会	自転車道線活用へ向けた意見徴収のため選出(県発注業務にて関与)
観光誘客	中通り	ももりんレンタサイクル(福島市)	ももりんレンタサイクル	自治体内観光の移動手段提供者からさらなる活用に向けた意見徴収のため選出 →県内8方部で行政等が事業主体の団体を選出
	中通り	NPO法人まごっせKORIYAMA	郡山まちなかレンタサイクル	
	中通り	白河観光物産協会	レンタサイクル	
	会津	(一財)会津若松観光ビューロー	城下町レンタサイクル	
	浜通り	南相馬観光協会	レンタサイクル	
	中通り	道の駅ひらた		
	会津	道の駅ばんだい		
浜通り	道の駅南相馬			
販売店	-	福島県自転車軽自動車商工協同組合		販売者からの意見徴収として選出
自治体	-	県内の各市町村		

【アンケート調査結果】**①優先度が高い自転車走行空間整備箇所**

優先度の高い整備箇所として、「生活圏のエリア」が約6割、「観光のエリア」が約3割、「レクリエーションのエリア」が約1割であった。地域状況や自転車の利用目的によって、求められる整備箇所が異なる結果となっている。

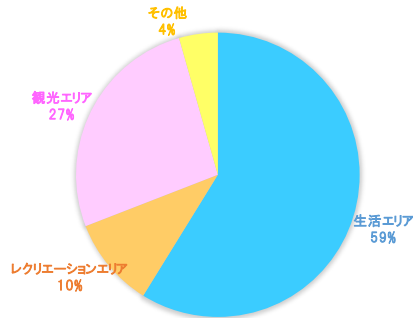


図 2-40 優先度が高い自転車走行空間整備箇所

②自転車利用にあたり必要な情報

自転車の利便性向上に資する情報は、「自転車走行ルート」、「レンタサイクル、シェアサイクル」、「休憩施設」、「事故危険箇所」に関するものが多く、自転車利用に関する総合的な情報提供が必要であることがわかる。

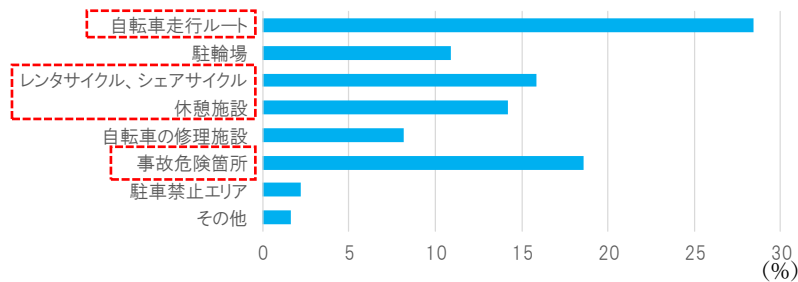


図 2-41 自転車利用にあたり必要な情報

③自転車利用にあたり危険と感じ改善が必要な箇所

自転車利用における危険箇所として、「自動車の通行がある箇所」、「歩行者の通行がある箇所」、「道路の凹凸や段差がある箇所」、「道路が狭い箇所」が多く挙げられ、安全・安心な自転車利用のため改善が求められている。

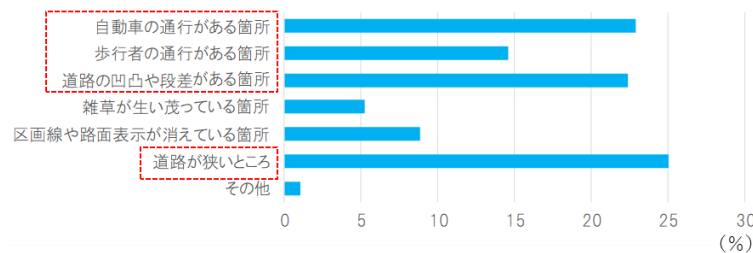


図 2-42 自転車利用にあたり危険と感じ改善が必要な箇所



④自転車を活用した健康づくりのために必要な取組

自転車を活用した健康づくりに資する取組として、「サイクリススポーツの普及促進」、「サイクルイベント情報の発信」、「自転車通勤の促進」が多く挙げられ、余暇活動や、日常における自転車利用を促す取組が必要とされている。

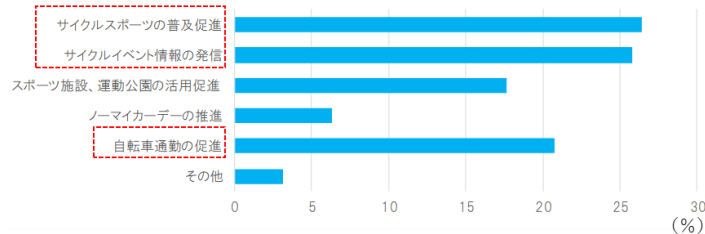


図 2-43 自転車を活用した健康づくりのために必要な取組

⑤自転車を活用した観光・地域振興のために必要な取組

自転車を活用した観光・地域振興に資する取組として、「サイクルツアー、イベントの実施」、「サイクリングコースの広報」、「サイクリスト向けの観光情報の発信」、「レンタサイクルの拡充」、「公共交通との連携（サイクルトレイン）促進」が多く挙げられ、サイクリストの受入環境の整備が必要とされている。

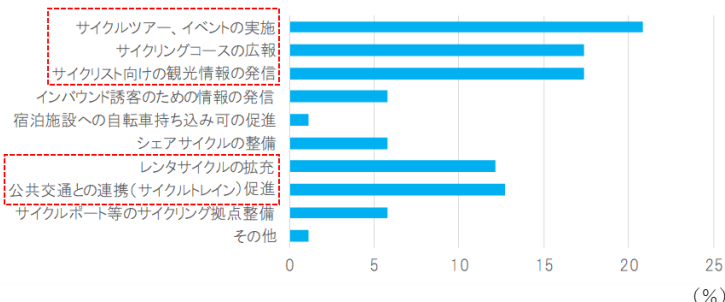


図 2-44 自転車を活用した観光・地域振興のために必要な取組

⑥自転車利用における安全・安心の確保のために必要な取組

自転車利用における安全・安心の確保のための取組として、「交通ルールの周知」、「安全教育の実施」、「通学路における安全確保」、「自転車損害賠償責任保険へ加入促進」などが多く挙げられ、安全意識の醸成に資する取組が必要とされている。

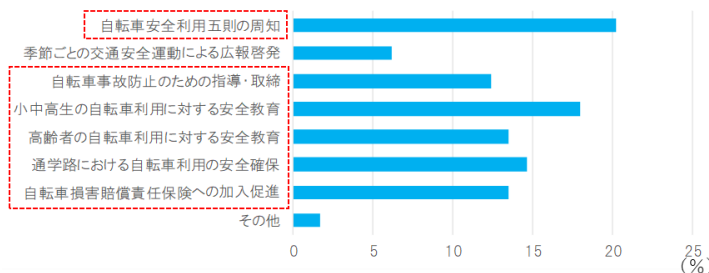


図 2-45 自転車利用における安全・安心の確保のために必要な取組



⑦ 自転車に関する意見・要望（自由記述）

- 自転車利用に係る歩道整備等の財源確保について要望いたします。
- 中山間地の当町に置き換えて自転車の普及をするためには、平地にある国・県道の自転車道の整備が必要と思われる。
- 自転車で通勤等を考えている人もいると思われるが、道路の整備がされておらず、できない場合もある。（平地部での町道の割合が低いことにより整備するまでの考えに至っていない。）
- 棚倉町から矢祭町にかけて『久慈川サイクリングロード』が整備されていますが、経年劣化が激しく、遠方からの利用者等の期待に対応できていないと思われる部分も多くあるので、利用者が満足できる施設に再整備していただけることを期待します。
- 様々な施設に自転車ラックの有無を表示（トイレ、食堂、温泉など）。また自転車の盗難対策について、きめ細かい対策が必要。（ラックだけでは不十分）
- 車道は常に自転車が走っている場所で、車の運転手がそのことに配慮する必要があると全てのドライバーが自転車利用者を認識できるようにする働きかけが必要。（ブルーライン等）
- 観光地まで自転車で来ることはないので、気軽に自転車を借りられる環境と自転車を安全に乗ることができる道路（ブルーラインの整備）が必要になる。一般の方が安全に自転車を楽しめる道路は、サイクリストにとって聖地になりえる。
- ブルーラインの周知徹底と積極的な整備促進。
- 自転車道の存在があまり知られていないので活用には広報が必要と考える。
- 車道を走る自転車にクラクションを鳴らすのではなく、譲り合えるドライバーの育成（免許更新時などを活用）が必要だと思われる。
- E-バイク購入補助や開発補助事業などにより、高性能な自転車が購入しやすい環境を整備する。自転車を買いたいと思う動機づけが必要だと思われる。
- サイクルイベントの通過コースになったことや、今後宮城県との海沿いの新しいコースのイベントの動きがあるので、知識を深めていきたいと思います。



【ヒアリング調査結果】

■自転車の利用環境に関する意見

- 自転車利用の多い地域から、歩道の整備・拡幅を行い自転車が歩道を通行可能にすることが求められる
- 高齢化社会に備え、体力、注意力の劣ってくる高齢者でも自転車で外に出られるよう、自転車専用レーンを設けるなどの取組が広がればよい
- 健康づくりと観光をつなぐツールとして自転車利用を想定したハード整備が必要
- 地方と都市、また利用者の目的によっては自転車の使い方が違うため利用実態にあった整備が必要

■自転車を活用した健康づくりに関する意見

- 自転車通勤の促進は環境面から見ても有効であるが、都市部においては駐輪場の整備や事業所内の更衣室等の整備は遅れており、自転車通勤が増えない要因
- 自転車競技が盛んな高校が多くあるので、その利活用も案としてはあると思う
- 自転車利用には、自転車とふれあう機会を多く作ることが大事で、講習会等により利用につながってくると思う
- サイクルイベントの開催により自転車に乗ることでの健康増進（子供から大人まで）、自転車利用のきっかけづくり、人の交流が図られる

■自転車を活用した観光・地域振興に関する意見

- 県内各地でサイクルイベントや大会、ツアーが開催されており、各地で自転車熱が高まっている
- サイクルイベント参加者のニーズとしてはサイクルラック整備や食事ができるところや観光の情報
- 近年サイクリング目的のインバウンドが増加している
- サイクルトレインのイベントは好評で利用者も多い
- サイクリストは道の駅利用も多いため、サイクルラックを設置するなど、自転車の拠点となる下地はできている
- 会津レクリエーション公園内を整備して自転車を利用させるのも良いと思う

■自転車利用における安心・安全に関する意見

- 小学児童を対象に交通安全教育のため子供自転車大会が開催されており、子供の自転車事故防止には有効である
- 交通事故において、自転車の過失が大きい場合は、高額な賠償を求められるケースもあることから、自転車利用者の責任として保険加入促進が求められる



- 自転車安全利用五則やルールを確認するとともに、年1回は自転車の点検・整備を受けるよう、小中学校の親と子一緒に安全教育の場が必要
- 高齢者の自転車利用に対する安全意識の醸成
- 自転車を利用するエリアによって安全教育の内容や対象も変わってくるため、一括的な考えではなく、場面ごとに考えていく必要がある
- 保険加入促進に加え安全な自転車に乗ることも必要（自転車は整備不良では走れない）

■その他意見

- イベント、ガイド、道路整備、広報を一つの部門にまとめて総合的に行うべき
- 自転車活用推進法が施行されていることを広く周知する必要がある



2-2 自転車活用に関する課題

本県における自転車を取り巻く現状を踏まえ、自転車活用における課題を以下に示す。

(1) 自転車の利用環境

- 自転車走行空間整備は駅や学校周辺を中心に進められているが、観光やレクリエーション空間における整備も望まれている
(生活空間…買い物・通学等、レクリエーション空間…郊外・長距離区間等)
- 自転車利用にあたり、自転車走行ルートや事故の危険性がある箇所についての情報やサイクルイベントや自転車に関する各種広報が必要とされているが、情報提供が一元化されておらず、利用者にとって伝わりにくい
- 路面上の凹凸や段差の解消など適切な道路の維持管理が求められている
- 自動車や歩行者などの他の交通と混在する箇所が危険と感じられており、自転車走行空間の分離や道路が狭い箇所での安全確保が求められている

(2) 自転車を活用した健康づくり

- 生活習慣病改善等に係る健康意識の醸成や自転車に乗るきっかけづくりのため、県内各地で開催されているサイクリング大会やイベントの更なる広がりが望まれている
- 健康面や環境面から自転車通勤の促進が望まれる一方、職場等における環境整備が追いついていない状況にあるため、より一層の働きかけが必要である

(3) 自転車を活用した観光・地域振興

- 地域性を活かしたサイクルツアーやイベント等、自転車を観光ツールとした取組が行われるなかで、更なる盛り上がりが望まれている
- サイクリストの誘客のため、自転車を活用した観光情報発信が求められている
- レンタサイクルやサイクルラック、公共交通との連携（サイクルトレイン）等のサイクリスト受入環境整備が望まれている

(4) 自転車利用における安全・安心の確保

- 県内の自転車事故の約半数に自転車側の法令違反が認められており、子供から高齢者まで自転車の通行ルールの周知徹底や、交通安全意識の更なる向上が求められている
- 自転車利用の多い小中高生の自転車利用マナーの向上や通学路における自転車利用の安全確保が求められている
- 交通事故で自転車の過失が大きい場合は、高額な賠償を求められるケースもあることから、自転車利用者の責任として保険加入の促進が求められている



第3章 計画の目標と実施すべき施策

3-1 計画の目標

福島県における自転車を取り巻く現状と課題に対応するため、本計画では以下の4つの目標を掲げる。

【目標1】

『誰もが快適に自転車利用ができる良好な自転車走行環境づくり』

生活圏や広域的な自転車走行空間について、利用目的や地域状況に応じた計画的な整備を推進していくとともに、自転車の利便性向上に資する情報発信や適切な維持管理（メンテナンス）、必要に応じた安全対策により、誰もが快適に自転車を利用できる環境づくりの推進を図る。

【目標2】

『サイクルスポーツの振興や自転車の日常利用による県民の健康増進』

サイクルスポーツの振興や自転車の日常利用（通勤、買い物など）を促進し、運動の機会が増えることによる生活習慣病の改善や健康増進につなげる。また、自動車から自転車への交通手段変更等を促すことで、環境への負荷低減（CO2排出の抑制）を図る。

【目標3】

『サイクルツーリズム（自転車観光）推進によるにぎわいのある観光地域づくり』

東日本大震災以降の県内観光客数の落ち込みからの回復を図り、より一層の増加を促進するため、地域資源を活かしたサイクルツーリズムやサイクリスト受入のための環境整備、情報発信による観光・地域振興を図る。

【目標4】

『自転車利用に関する安全意識の向上による交通の安全・安心の確保』

自転車利用者に対し、交通ルールの周知や安全教育を推進するとともに、自転車損害賠償責任保険等への加入を促進することにより、交通の安全・安心の確保を図る。



3-2 実施施策

本計画における4つの目標を達成するために取り組むべき施策及びこれらの施策を着実に実施するため、計画期間中に講ずべき措置について、下記のとおり定める。

【目標1】

『誰もが快適に自転車利用ができる良好な自転車走行環境づくり』

[担当部局：土木部、県警本部]

施策1：誰もが利用しやすい自転車走行空間の計画的な整備と適切な維持管理（メンテナンス）

[1-1-①]

【担当課】

◎道路整備課、まちづくり推進課

措置①	自転車ネットワーク計画に基づく自転車走行空間整備
	・生活圏等において、各自治体の自転車ネットワーク計画に位置付けられた県管理道路の整備を推進する

《策定済みの自転車ネットワーク計画》

- ・福島市自転車ネットワーク基本計画（福島市）
- ・いわき市自転車道路網整備計画（いわき市）
- ・東白川地方自転車ネットワーク計画（棚倉町、矢祭町、塙町、鮫川村）



写真 3-1 自転車専用通行帯（福島市）



写真 3-2 車道混在（矢羽根）（いわき市）

[1-1-②]

【担当課】

道路整備課

措置②	広域的なサイクリングルートの自転車走行空間整備
	<ul style="list-style-type: none"> ・県内7地域の福島県広域サイクリングルートについて、自転車走行空間の整備を推進する ・県内の大規模自転車道（大川喜多方サイクリングロード 外）の整備を推進する ・県内のサイクリングモデルルートについて、自転車走行空間の整備を推進する



《福島県広域サイクリングルート》

- ・ 県北地域
- ・ 県中地域
- ・ 県南地域
- ・ 会津地域
- ・ 南会津地域
- ・ 相双地域
- ・ いわき地域

《大規模自転車道》

- ・ 大川喜多方サイクリングロード（会津若松市～喜多方市）
- ・ みちのくサイクリングロード（玉川村～郡山市）
- ・ 久慈川サイクリングロード（矢祭町～棚倉町）

《サイクリングモデルルート※》

- ・ いわき七浜海道（いわき市）
- ・ 奥久慈街道（棚倉町、矢祭町、塙町、鮫川村）
- ・ 桧原湖周遊サイクリングルート（北塩原村）
- ・ 猪苗代湖サイクリングルート（郡山市、会津若松市、猪苗代町）

※注）市町村自治体を含めた「地域協議会」等で選定されたルートであり、本計画において整備を推進する路線として位置付けたルート

[1-1-3]

【担当課】

道路管理課

措置③	自転車走行空間の維持管理の推進
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 道路パトロールによる異状箇所の発見に努める ・ 道路の凹凸や段差の解消、区画線の引き直し、道路の草刈り等の自転車走行空間の維持管理を実施する

施策2：自転車利用の利便性向上のための情報発信

[1-2-1]

【担当課】

◎道路整備課

措置①	自転車利用の利便性向上に資する情報発信
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車走行ルートや事故危険箇所等の広報を実施する ・ 自転車関連の一元化された情報発信のためのポータルサイトを創設する



施策3：生活道路における通過交通の抑制等、総合的な取組の推進

[1-3-①]	【担当課】	道路管理課、道路整備課、◎交通規制課
措置①	ゾーン30プラスによる通過交通の抑制	
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 小学校の通学路や住宅街などにゾーン30プラスの区域を定め、その区域を通過する自動車の速度規制（30km/h）を面的に行うとともに、ゾーン内の車両の走行速度を物理的に抑制するハンプ、狭さく等の物理的デバイスを設置、生活道路における歩行者等の安全を確保する ・ 速度30キロの区域規制を実施することに加えて、必要箇所に、車両通行禁止などの交通規制を効果的に実施する ・ 既存のゾーン30の区域については、道路管理者と連携し、ゾーン30プラスへの移行を図る 	
[1-3-②]	【担当課】	道路整備課
措置②	市町村における自転車活用推進計画策定のための支援	
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車活用推進に関する、国や全国の地方公共団体の動向について情報収集し、市町村版推進計画の策定を支援する 	

《策定済みの自治体》

- ・ いわき市
- ・ 東白川地方4町村（棚倉町、矢祭町、埴町、鮫川村）
- ・ 北塩原村

【指標】

<ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車ネットワーク計画に位置付けられた県管理道路の整備延長 <u>57.6km (2019) → 66.0km (2024)</u> ・ 大規模自転車道の整備延長（※暫定整備区間を含む） <u>90.8km (2019) → 102.5km (2024)</u> ・ ポータルサイトのアクセス数 <u>サイト創設 (2019) → 10,000件/年 (2024)</u> ・ 市町村版自転車活用推進計画を策定した自治体数 <u>1自治体 (2019) → 5自治体 (2024)</u>



【目標2】

『サイクルスポーツの振興や自転車の日常利用による県民の健康増進』

【担当部局：生活環境部、保健福祉部、土木部】

施策1：サイクルスポーツの振興や自転車の日常利用による健康づくりの推進

[2-1-①]	【担当課】	道路整備課
措置①	サイクルスポーツに取り組める自転車走行空間整備やイベント等の情報提供 (措置1-1-①再掲) (措置1-1-②再掲) (措置1-2-①再掲)	

[2-1-②]	【担当課】	健康づくり推進課
措置②	自転車を活用した健康づくりに関する情報発信 ・生活習慣病の予防につながる「身体活動の増加」の具体例として、自転車の日常利用を啓発する	

[2-1-③]	【担当課】	健康づくり推進課
措置③	自転車を日常利用した高齢者の健康づくりの推進 ・高齢者を対象に、健康寿命の延伸につながる「身体活動の増加」のための具体例として、自転車の日常利用を啓発する	

[2-1-④]	【担当課】	健康づくり推進課
措置④	自転車を日常利用した働き盛り世代への健康づくりの推進 ・働き盛り世代を対象とした健康づくりの事業を活用し、生活習慣病予防につながる、「運動」の具体例として、通勤時の自転車利用を啓発する	

施策2：交通手段変更等による環境負荷低減（CO2 排出の抑制）の推進

[2-2-①]	【担当課】	環境共生課
措置①	自転車通勤促進のための広報啓発 ・地球温暖化防止の取組である「ふくしまゼロカーボン宣言」事業を通し、県内事業所に対する自転車通勤の促進を図る	



「ふくしまゼロカーボン宣言」事業(事業所版)

参加者募集のお知らせ

「ふくしまゼロカーボン宣言」事業は、事業所の皆様が、2050年までの脱炭素社会の実現に向けて、「ゼロカーボン」を目指し取り組むことを宣言し、自ら地球温暖化対策を実施する事業で、「福島県宣言」事業をリニューアルした事業です。

知事メッセージ

地球温暖化対策は、私たち一人一人にとって関心が持てるべき重要な課題であり、日本の暮らしや企業活動の中で、消費者、事業者、事業者の脱炭素化に向けた取組を推進する。福島県は、平成20年度から事業所の皆様との共同での地球温暖化対策を推進する。福島県「ふくしまゼロカーボン宣言」事業として実施してまいります。

本事業は、事業所の皆様から2023年度までの脱炭素化の取組を目的とし、その取組を支援し、自ら宣言を掲げ、各事業者、事業者が取り組むための取組です。新たに「取組」を創設し、初めて参加される事業所におかれましても取組の進捗を把握しやすくなるので、ぜひ積極的に参加をお願いします。

【福島県2023年度「ゼロカーボン」宣言】を実施し、私たちの暮らし、【福島県】がより良くなるよう、取組の輪を広げ、共に地球温暖化防止活動を進めたいと思います。

福島県知事 内閣 内閣 内閣

福島県地球温暖化防止活動推進センター

福島県宣言事業からの主な変更点

- ① 初級編、中級編を創設！**
初級編は場が提示したメニューから選択するだけで参加でき、さらに結果報告書では電気・水道使用量等の情報は不要で負担なく参加できます。
中級編は「福島県宣言」事業と同様に、二酸化炭素削減量の目標を定めて取り組みます。
- ② 取組期間を1年間とし、前年度の結果と比較！**
1年経たせて取り組んでいただきます。また、標準年度を前年度(令和3年度)とし、直近の二酸化炭素削減量と比較します。
中級編はチャレンジ期間(7～9月)を設け、取組実績をランキング形式で公表します。
- ③ 翌年の環境イベントで表彰式ら取組事例発表を実施！**
本事業の表彰は令和5年度の環境イベントで大々的に実施し、取組内容を発表する機会を設けます。

応募・問い合わせ先 **福島県庁 環境共生課**

電話 024-521-7813 FAX 024-521-7927
E-mail zerocarbonsengen_jigyosho@pref.fukushima.lg.jp

または、農林部の地方振興局へ 福島県HP「ふくしまゼロカーボン宣言」

募集期間 **10月31日(月)まで**

「ふくしまゼロカーボン宣言」事業

【目標3】 『サイクルツーリズム(自転車観光)推進によるにぎわいのある観光地域づくり』

[担当部局：企画調整部、生活環境部、商工労働部、土木部]

施策1：サイクルツーリズムを活用した観光・地域振興の促進

[3-1-①]	【担当課】	地域振興課
措置①	地域資源を活かしたサイクルツアーの推進 ・サイクルツアーなどにより、各地域の魅力発見・発信による福島県の風評の払拭とインバウンドも含めた観光誘客の推進を図る	



写真3-3 サイクルツアーの状況①



写真3-4 サイクルツアーの状況②



[3-1-②]	【担当課】	地域振興課
措置②	サイクルツアールートを選定	
	・サイクルツーリズムの促進のため、市町村や関係機関との連携、情報収集等を図りながら、ツアールートを選定を行う	

[3-1-③]	【担当課】	自然保護課、道路管理課、◎道路整備課、まちづくり推進課
措置③	サイクリングモデルルートを選定	
	・サイクルツーリズムの促進のため、市町村や関係機関との連携、情報収集等を図りながら、サイクリングモデルルートを選定を行う (大規模自転車道を除く)	

《選定済みのサイクリングモデルルート》

- ・いわき七浜海道
- ・奥久慈街道
- ・桧原湖周遊サイクリングルート
- ・猪苗代湖サイクリングルート

施策2：サイクリスト受入のための情報発信

[3-2-①]	【担当課】	地域振興課、◎観光交流課
措置①	観光誘客のためのサイクルツーリズムに関する情報発信	
	・サイクリスト向けの観光情報をホームページ等を活用して発信し、観光誘客の推進を図る (ルート、観光地、レンタサイクル、サイクルラック、宿など)	

[3-2-②]	【担当課】	生活交通課
措置②	サイクルトレイン・輸送の利用促進のための広報	
	・公共交通を利用するサイクリストの利便性向上のため、県内で実施されているサイクルトレインや輸送の取組の情報をホームページ等で発信する	

《サイクルトレイン運行路線》

- ・福島交通 飯坂電車
- ・会津鉄道
- ・阿武隈急行



写真 3-5 サイクルトレイン



施策3：サイクリスト受入のための環境整備

[3-3-①]

【担当課】

地域振興課、◎まちづくり推進課

措置①	サイクリングの拠点となる施設整備の推進
	・サイクルラックや空気入れ等を設置できるサイクルピットを公共施設や道の駅、宿泊施設、サイクリング休憩スポット等に設置し、サイクリストにやさしい地域づくりを推進する



写真 3-6 サイクルピット

[3-3-②]

【担当課】

生活交通課

措置②	サイクルトレイン未実施の鉄道事業者に対する要請
	・県内におけるサイクルトレイン未実施の鉄道事業者に対し、サイクルトレイン導入要請や検討依頼を行う

【指標】

- ・ サイクルツアー開催回数
7回 (2019) → 33回 (2024) ※累計値
- ・ サイクルツアールート数
14箇所 (2019) → 38箇所 (2024) ※累計値
- ・ サイクリングモデルルート数
1箇所 (2019) → 4箇所 (2024)
- ・ スポーツ・レクリエーション目的の観光客入込数
10,076千人 (2018) → 11,000千人 (2024)
- ・ サイクルピットの整備箇所数
10箇所 (2019) → 16箇所 (2024)



【目標4】

『自転車利用に関する安全意識の向上による交通の安全・安心の確保』

[担当部局：生活環境部、土木部、教育庁、県警本部]

→ 施策1：交通安全意識の向上に資する安全教育・広報啓発活動の推進

[4-1-①]

【担当課】

生活交通課

→ 措置①

自転車安全利用の推進

- 自転車安全利用強化月間（5月）及び各季ごとの交通安全運動において自転車利用者に対し「福島県自転車安全利用五則」の周知徹底を行うとともに、自動車運転者に対しても自転車利用者に配慮した運転方法について広報・啓発を推進する

[4-1-②]

【担当課】

交通企画課

→ 措置②

子供と高齢者に対する自転車事故防止対策の推進

- 子供の自転車事故防止と自転車事故による死者の多い高齢者の自転車事故防止のため、自転車シミュレーターの活用やスケアード・ストレイト教育技法等による参加・体験型の実践的な自転車安全教育及び自転車安全利用の広報啓発を図る



写真 3-7 自転車シミュレーター



写真 3-8 スケアード・ストレイト

[4-1-③]

【担当課】

健康教育課

→ 措置③

小中高生に対する自転車交通安全教室の実施

- 自転車利用において必要となる知識や技術の習得とともに、交通安全意識の向上を図るため、計画的、継続的に交通安全教室を実施する



写真 3-9 安全教育

[4-1-④]	【担当課】	交通企画課
---------	-------	-------

措置④	「交通安全子供自転車大会」への参加促進
	・ 児童期における交通ルールの習得と交通安全意識の向上に資する小学生を対象とした「交通安全子供自転車大会」への積極的な参加を促進する



写真 3-10 交通安全子供自転車大会

[4-1-⑤]	【担当課】	健康教育課
---------	-------	-------

措置⑤	「自転車運転免許制度」による自転車通学者の交通事故防止
	・ 通学等で自転車利用率の高い高校において、「自転車運転免許制度」を活用した交通事故防止の取組を推奨する

施策2：学校や地域における自転車利用の交通安全確保の推進

[4-2-①]	【担当課】	道路整備課、◎健康教育課、交通規制課
---------	-------	--------------------

措置①	通学路交通安全プログラムを活用した安全点検及び対策の推進
	・ 通学路における自転車利用環境の安全確保に向けた着実かつ効果的な取組の推進のため、通学路交通安全プログラムを活用し、自転車通行帯等の追加整備を含めた安全対策を推進する



施策3：安心した自転車利用のための自転車関連保険等への加入促進

[4-3-①]

【担当課】

◎生活交通課、健康教育課

措置①

自転車損害賠償責任保険加入の広報啓発

- 自転車事故における被害者の救済と加害者の経済的負担の軽減により、安心した自転車利用を推進するため、自転車損害賠償責任保険への加入を促進する
- 小中高生を対象に、安心した自転車利用を推進するため、自転車損害賠償責任保険への加入を推奨する

【指標】

- 小中高生に対する自転車交通安全教室の実施率

97.4% (2019) → 100% (2024)

第4章 計画の推進体制

4-1 計画の推進体制

自転車の活用を推進するためには、安全で快適に自転車を利用できる環境整備が必要であり、さらに、本計画の推進により県民の健康増進、サイクルツーリズムによる観光地域づくりを実現するためには、自転車の多岐にわたる施策について、部局横断による取組や、市町村、関係団体との連携が不可欠である。

本県では、県各部局、県警察、市町村から構成される「福島県自転車活用推進協議会」を活用し、関係団体と連携のうえ自転車施策を推進していく。

4-2 市町村との連携

県内市町村に対して計画の周知を図るとともに、法第11条に基づく市町村自転車活用推進計画の策定を促す。また、各市町村で策定された推進計画や自転車ネットワークについて、本計画に位置付ける等、適切に連携を行う。

4-3 計画のフォローアップと計画の見直し

本計画については、毎年度施策の進捗状況等に関するフォローアップを行うとともに、必要に応じて「福島県自転車活用推進協議会」を活用（設置要綱 第5条）し、適宜、社会情勢等を踏まえた施策や措置の追加・更新を行う。（PDCAサイクルによる施策推進体制の構築）

また、毎年度のフォローアップにおいて、各部局または部局横断での施策実施による自転車活用推進の効果検証や、現状では把握できなかった新たな効果研究等を実施することとする。



図 4-1 計画の推進体制