

いわき市自転車活用推進計画

令和2年2月

令和5年3月一部改訂

令和7年3月一部改訂

令和8年3月一部改訂

いわき市

《目 次》

1	計画の目的及び位置づけ.....	1
1-1	計画策定の背景及び目的.....	1
1-2	計画の位置づけ.....	2
1-3	計画区域.....	2
1-4	計画期間.....	2
1-5	自転車に関する既存計画.....	2
1-6	関連するその他計画.....	3
2	自転車活用に関する現状と課題.....	4
2-1	自転車に関する現状分析.....	4
(1)	地勢.....	4
(2)	人口.....	5
(3)	市内の交通状況.....	5
(4)	健康・スポーツ面の状況.....	13
(5)	市内の観光状況.....	14
(6)	市内の交通安全.....	19
(7)	環境負荷.....	23
2-2	自転車に関する課題.....	24
3	計画の目標と実施すべき施策.....	26
3-1	計画の目標.....	26
3-2	実施すべき施策.....	28
3-3	実施スケジュール.....	36
4	いわき市自転車道路網整備計画（ネットワーク構想）.....	37
4-1	いわき市自転車道路網整備計画の概要.....	37
4-2	自転車道路網整備の基本方針.....	37
4-3	自転車道路網整備計画（ネットワーク構想）.....	38
5	計画の推進について.....	43
5-1	計画の推進体制.....	43
5-2	計画のフォローアップ及び見直し方法.....	43

1 計画の目的及び位置づけ

1-1 計画策定の背景及び目的

本市では、今後の急速な人口減少や超高齢社会の到来などに対応し、将来にわたり持続可能な都市運営の実現を図るため、「ネットワーク型コンパクトシティ Iwaki」を将来都市像に掲げ、関連する取組みを推進するとともに、「明るく元気ないわき市」を具現化するため、令和元年を「いわき市健康元年」と位置付け、健康に関するデータの収集分析をはじめ、先進事例を積極的に取り入れ、生活習慣病予防のためのメタボリック症候群の改善を図るほか、健康増進に取り組む地域や企業をモデル的に支援するなど、さまざまな取組みを行っている。

また、平成31年4月にはいわき市・一般社団法人日本パラサイクリング連盟・株式会社いわきスポーツクラブが「スポーツを通じた共生のまちづくりに関する連携協定」を締結し、三者が協力し、障がい者スポーツの普及や、市民の健康増進などに取り組む体制作りが進められており、令和元年5月には、日本パラサイクリング連盟が本市に拠点を移転したことを受け、市民のパラサイクリングをはじめとするパラスポーツに対する関心も高まりつつある。

一方で、東日本大震災前に約1,073万人あった観光交流人口が、震災後は、直近の平成30年には約800万人と、75%程度の回復にとどまっており、特に、本市の最大の魅力となっている海の観光に係る交流人口は震災前と比較し、7割以上減少するなど、原子力災害の風評等の影響もあり集客力が低下している状況にあり、これらの回復のためには、交流人口増加に向けた新たな取組みが求められているところである。

このような中、我が国では近年、環境や健康意識の高まりとともに、コンパクトなまちづくり等を支える移動手段の一つとして、自転車を活用しようとする動きが高まってきている。

加えて、自転車を活用して、地域を巡り、地域の様々な資源と結びつけ、その魅力を体験するサイクルツーリズムを通じた地方創生の取組みも活発化してきている。

国は、これらの状況を踏まえ、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進するため平成28年に「自転車活用推進法」を制定し、同法に基づく各種施策を展開しているところであり、福島県においては令和元年度内に「県版自転車活用推進計画」を策定し、自転車活用



の推進を図ることとしている。

1 計画の目的及び位置付け

こうした流れを的確に捉え、本市においても、自転車活用の有用性などを広く市民の皆様の暮らしの中で浸透させ、自転車文化が地域に根付くよう、今般、市内全域を対象とする自転車活用推進計画（以下「本計画」という）を策定し、自転車活用の推進に取り組んでいく。

1-2 計画の位置づけ

本計画は、自転車活用推進法及び国の自転車活用推進計画等の関連する各種計画を踏まえ、いわき市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、同法第11条に基づいて定めるものであり、本市の自転車活用に関する総合計画として位置付ける。

1-3 計画区域

計画区域はいわき市全域とする。

1-4 計画期間

自転車活用推進法の目的や理念に則り、自転車の活用を推進するためには、様々な課題を克服しなければならず、一朝一夕にこれを成しう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必要である。

以上を踏まえ、計画期間は長期的な展望を視野に入れつつ、国の次期計画（令和8年度～）やナショナルサイクルルート指定を見据え、福島県自転車活用推進計画（令和2年度～令和8年度）と整合を図り、令和元年度～令和~~6~~8年度とする。

ただし、自転車を取り巻く社会的動向の変化等を踏まえ、必要に応じて計画の見直しを行う。

1-5 自転車に関する既存計画

○いわき市自転車道路網整備計画（平成11年3月策定/平成26年12月改定）

本市の自転車ネットワーク構想及び自転車道路網整備の方針を示したもの。

○自転車が走るまち「いわき」推進プラン（平成12年12月策定）

自転車の利用促進を図るため、自転車が走るまち「いわき」推進ビジョンを示し、





ビジョンに基づく推進施策を示したもの。

1 計画の目的及び位置付け

1-6 関連するその他計画

自転車活用推進に関連する本市の計画を以下に挙げる。

計画名	計画期間
第二次いわき市都市計画マスタープラン	令和元年度～令和20年度
第二次いわき都市圏都市交通マスタープラン	令和4年度～令和24年度
いわき市地域公共交通計画	令和5年3月～令和10年3月
いわき市観光まちづくりビジョン※	令和6年度～令和10年度
いわき市環境基本計画（第三次）	令和3年度～令和12年度
健康いわき21（第三次）	令和6年度～令和17年度
いわき市スポーツ推進計画	令和3年度～令和12年度
第12次いわき市交通安全計画	令和8年度～令和12年度
第七期いわき市生涯学習推進計画	令和5年度～令和9年度

※（一社）いわき観光まちづくりビューローが策定

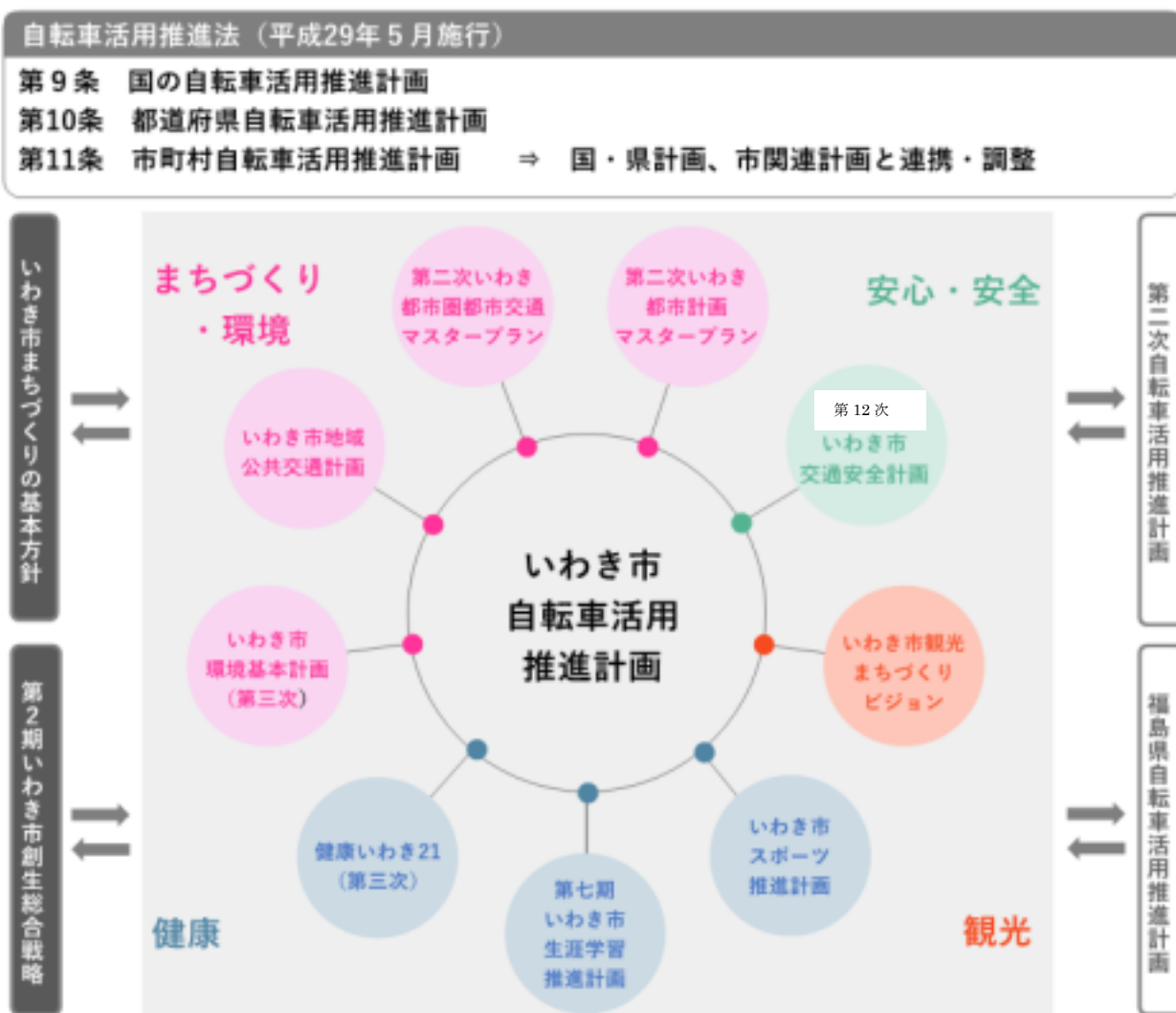


図 自転車活用計画とその他計画との関係





2 自転車活用に関する現状と課題

2-1 自転車に関する現状分析

(1) 地 勢

いわき市は、福島県の東南端、茨城県と境を接する、広大な面積を持つまちで、東は太平洋に面しているため、寒暖の差が比較的少なく、温暖な気候に恵まれた地域である。

地形は、西方の阿武隈高地（標高 500 から 700m）から東方へゆるやかに低くなり、平坦地を形成し、夏井川や鮫川を中心とした河川が市域を貫流し、太平洋に注いでいる。





図 いわき市位置図

2 自転車活用に関する現状と課題

(2) 人 口

いわき市の人口は、令和元年7月1日現在において340,723人であり、新・いわき市総合計画において、2030年で約30万人、2060年で約22万人の人口を維持することを目指している。

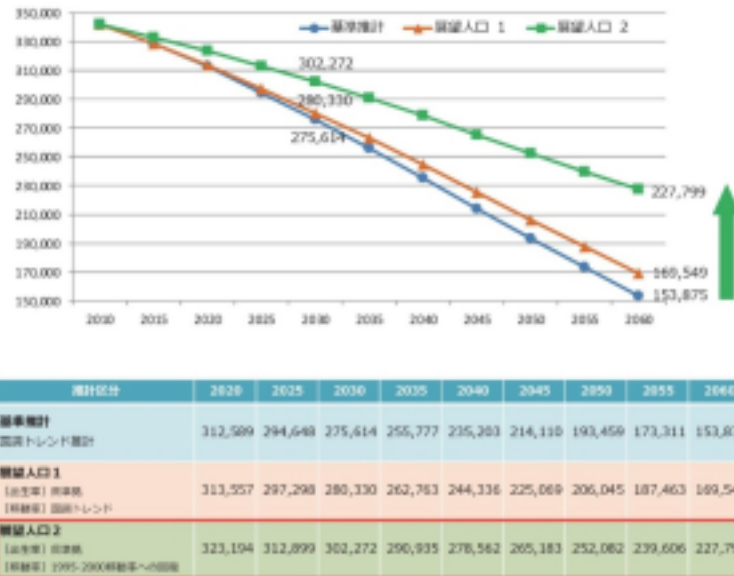


図 いわき市展望人口

(出典：新・いわき市総合計画 ふるさと・いわき21プラン)

(3) 市内の交通状況

1) 道 路

いわき市の道路は、総延長約4,160km（国道・県道・市道合計）であり、その約84%の3,496kmが市道である。

本市においては、「いわき都市圏総合都市交通計画」に基づき、一般国道6号、49号、399号、小名浜道路等の市内主要幹線道路の整備が促進されるよう、関係機関に対し働きかけるとともに、これら主要幹線道路の整備状況を踏まえながら、幹線市道等の整備を進めている。

表 いわき市内の道路状況

●道路状況		(平成29.4.1現在)				
管理別	区分	路 数	実 延 長 (m)	舗 装 (m)	未 舗 装 (m)	舗 装 率 (%)
国 道		5	168,777	168,777	0	100.0
県 道		42	495,665	479,097	16,568	96.7
市 道		8,851	3,496,090	2,508,867	987,224	71.8
計		8,898	4,160,532	3,156,741	1,003,792	



2 自転車活用に関する現状と課題

2) 自動車保有数

平成 30 年におけるいわき市内の総車両台数は約 28 万台であり、1 世帯あたりの自動車保有台数は 1.99 台となっている。1 世帯あたりの自動車保有台数は、全国平均が 1.06 台（平成 28 年）であることから、本市の自動車保有数は高い水準である。

（平成 30 年いわき市統計より）

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。市内鉄道駅の一日当たりの利用者数としてはいわき駅が5,000人/日を超えており、利用者数の多い鉄道駅周辺に自転車利用環境を整備することが求められる。



図 市内鉄道・バス路線

(出典：いわき市地域公共交通計画 (R5))





年 度	総 数	勿来駅	植田駅	泉 駅	湯本駅	内郷駅	いわき駅
平成 27 年度	16,150	895	2,022	2,445	2,228	1,141	6,142
28	15,929	862	1,994	2,452	2,167	1,094	6,092
29	15,668	857	1,943	2,425	2,115	1,066	6,028

図 旅客鉄道各駅の 1 日平均乗車人員
(出典：第 49 回いわき市統計書（平成 30 年版）)

4) 自家用車利用率

いわき市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、本市の自家用車利用率（15 歳以上通勤・通学時）は 75%を超えており、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。



図 福島県内各市町村の自家用車利用率（通勤・通学時）
(出典：平成 22 年国勢調査結果)

平成 29 年市民意向調査によると、全ての年齢層で自家用車利用（自分で運転と家族等による送迎）が 7 割を超えている。

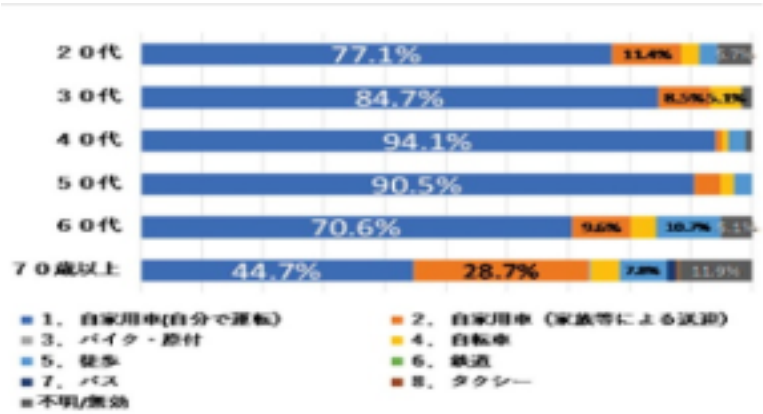


図 日常生活において利用する交通手段
(出典：平成 29 年市民意向調査)





5) 自転車利用率

いわき市における自転車利用率（15歳以上通勤・通学）は約6％であり、全国平均（16.0％）より低く、福島県平均（10.1％）と比べても低い状況にある。

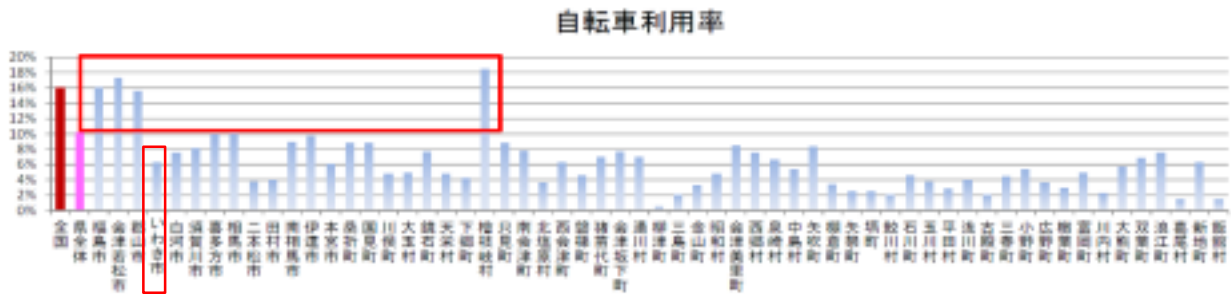


図 福島県内市町村の自転車利用率（通勤・通学時）
（出典：平成22年国勢調査結果）

6) 自転車利用を促進するための条件

平成13年に本市が実施した市民意識調査によると、自転車利用による外出を増やすための条件として、「自動車と分離された自転車道の整備」、「路面の凹凸や段差、坂道をなくす」、「自転車走行路を広くする」など安全で快適な自転車走行空間の整備が求められている。

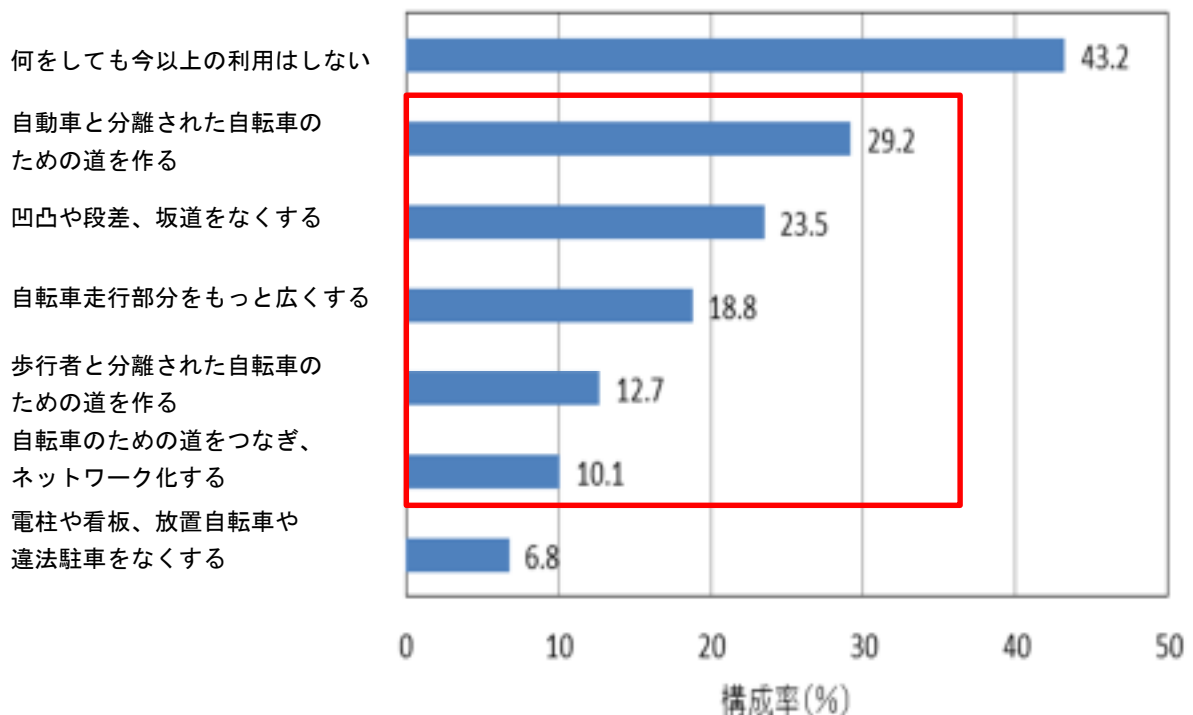


図 自転車利用での外出増加の条件
（出典：「市民意識調査（H13）」いわき市）





7) 自転車走行空間（一般道）

ア 自転車走行空間の分類

自転車走行空間の整備形態は「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（令和6年6月）」において、以下の3つに分けられる。

ア) 自転車道

自転車と自動車を構造物により分離するもの。設計速度が50km/hを超える道路を目安に適用する。自転車走行空間として原則2.0m以上の幅員を確保する。

イ) 自転車専用通行帯

自転車と自動車を視覚的に分離するもの。自転車走行空間として、原則1.5m以上（やむを得ない場合には1.0mまで縮小可）の幅員を確保する。

ウ) 車道混在

自転車と自動車を視覚的に分離するもの。

整備形態	整備イメージ
自転車道	A. 自転車と自動車を構造物により分離する場合  歩道 自転車道（自動車の車道） 落色あり 落色なし
自転車専用通行帯	B. 車道内で自転車と自動車の通行帯を分離する場合  歩道 自転車専用通行帯 車の通行帯 車道 幅の全部を着色 幅の一部を着色
車道混在	C. 車道混在とする場合  歩道 車道 矢羽根型路面表示等を設置 歩道のある道路 歩道のない道路

図 自転車走行空間の基本的な整備形態

（出典：「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（令和6年6月）」国土交通省・警察庁）





イ 市内の自転車走行空間の整備状況

ア) いわき市自転車道路網「新川・夏井川ルート」

本ルートは市内を流れる二級河川新川及び夏井川の河川空間、既存の国・県・市道を利用し整備を行い、平成 22 年度に完成した。



イ) いわき市自転車道路網「海岸線ルート」

本ルートは白砂青松が広がる本市特有の美しい海岸線に沿って、復旧・復興事業により整備された防潮堤や既存の国・県道や市道などを活用し、自転車走行空間として整備する勿来の関公園から久之浜防災緑地までの総延長約 53km のサイクリングルートであり、平成 30 年度には愛称を公募し、市内の男性が応募した「いわき七浜海道」が本ルートの愛称として選定された。

事業期間は平成 30 年度～令和 2 年度としており、令和元年 8 月 9 日に勿来の関公園から三崎公園間の約 26km を供用開始した。





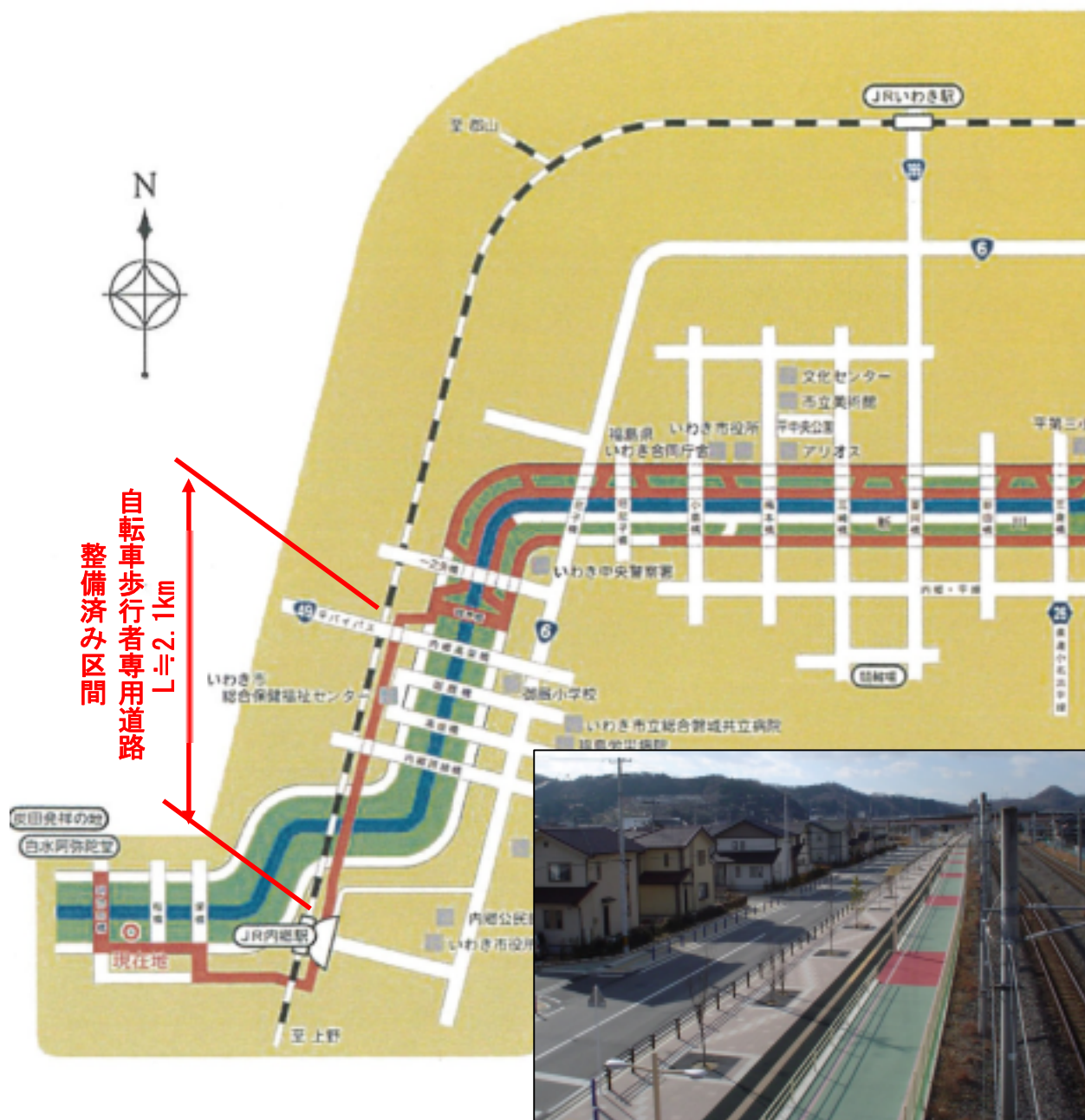
図 いわき七浜海道 全体図





ウ) 自転車歩行者専用道路

いわき市内では、下図の区間を自転車歩行者専用道路（都市計画道路綴町御厩線）として整備済みである。





(4) 健康・スポーツ面の状況

1) 市内の生活習慣病の状況

いわき市内の平成 29 年の死因別死亡数は、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、糖尿病など）がこれに次いで多い状況である。

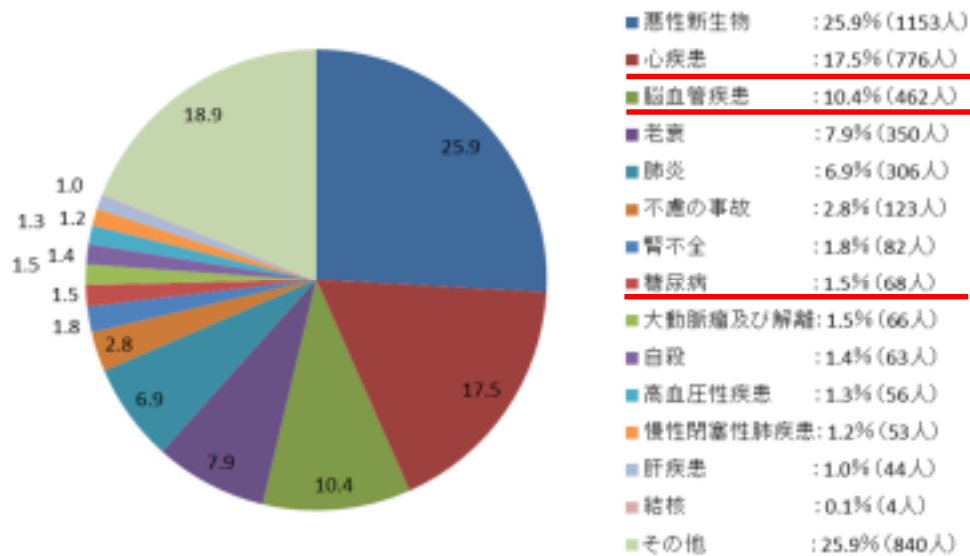


図 いわき市内の主な死因別死亡割合
(出典：平成 30 年いわき市統計)

2) スポーツ活動の状況

福島県内における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。

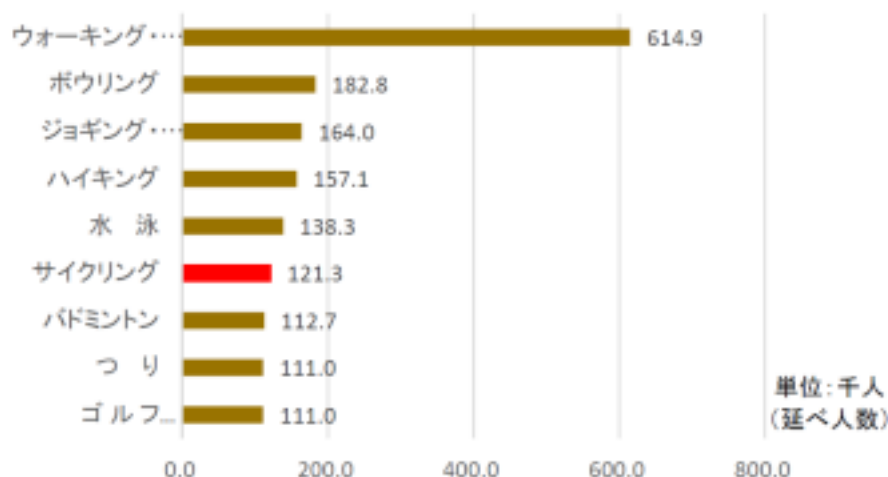


図 スポーツの種類別行動者数(福島県 10 歳以上男女)
(出典：平成 28 年度社会生活基本調査 総務省)





(5) 市内の観光状況

1) 観光交流人口

いわき市の観光交流人口は、平成 30 年市内観光交流人口によると平成 30 年は約 800 万人であり、回復傾向ではあるが、東日本大震災前の約 1,073 万人と比較すると約 75%の回復にとどまっている。

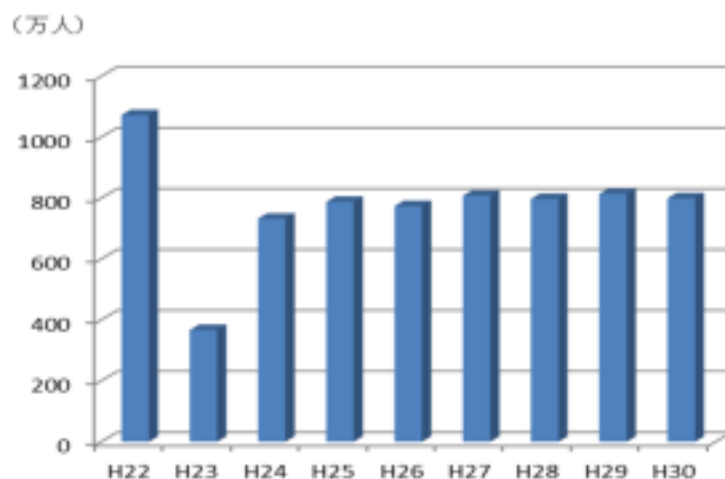


図 いわき市内の観光交流人口
(出典：平成 30 年市内観光交流人口)

2) 自転車大会及びイベント

ア ツール・ド・いわき

いわき市内における自転車大会としては、平成 26 年（2014 年）から毎年「ツール・ド・いわき」が開催されており、市内外から多くのサイクリストが参加している。



図 ツール・ド・いわき





イ サイクルイベント in いわき

サイクルスポーツの普及と発展のため、市民が参加することができるサイクルアトラクションを開催し、本市のイメージアップに努め、豊かで潤いのある地域社会の形成に寄与することを目的として実施されるイベント。

本イベントでは、サイクルスポーツに親しむ環境づくりの一環として、自転車教室をはじめ、さまざまな自転車体験により、「自転車が好きになる」ことを目的としたサイクルスポーツを推進するイベントとして実施している。



図 サイクルイベント in いわき

ウ ご朱印ライド&ヒルクライド in いわき

指定されたいわき市内の神社仏閣を時間内に参拝し、ご朱印をもらいながらサイクリングを楽しむ大会として令和元年から開催されているサイクリングイベント。





3) サイクリスト受入環境

ア いわき新舞子ハイツのリノベーション事業

いわき市では、いわき七浜海道を活用したサイクルツーリズムの推進を目的に、同ルート沿線に位置する宿泊施設である「いわき新舞子ハイツ」にサイクルステーションを整備するとともに、宿泊施設をサイクリスト向けにリノベーションする事業を平成30年度から実施している。



図 新舞子ハイツ全景(左)とリノベーションによって得られる機能のイメージ(右)

イ 民間宿泊施設の取組み

いわき駅前の民間宿泊施設（ホテル）においては、いわき七浜海道の整備を契機に、サイクリスト宿泊プランの創設やレンタサイクルの取組みを令和元年9月から開始している。



図 民間ホテルにおけるサイクリスト受入の取組み

(出典：民間ホテルHP)



4) レンタサイクル

観光拠点である小名浜港のアクアマリンパーク内「小名浜美食ホテル」及び、常磐地区に位置する湯本駅前において、レンタサイクル等を行う拠点を官民共創の体制で設置している。



【図】 サイクルステーション・レンタサイクル

5) サイクリング情報発信状況

本市は、「いわきサイクリングマップ 2008」をベースにした、新たなサイクルルートマップを令和元年度内に作製する予定である。サイクルルートマップ作製に併せて、ナビアプリを活用した取り組みも進めている。





ア 夏井川サイクリング公園

A wide, red-paved path or track curves through a dry, grassy field. The path is bordered by a low wooden fence on the right side. In the background, there are some trees and a clear blue sky. The overall scene is bright and sunny.

写真 夏井川サイクリング公園

バンク開放Day!!

6/17

高松宮記念杯[G1]岸和田場外開催時

バンク内での練習や観戦のほか、また伊豆産のフレッシュなデザートなども、イベント会場にてお楽しみいただけるアツム・アツムシーターへもご来場ください!

バンク内イベント

11:00~15:30

キッズカーレース
高松市立三好小学校、高松市立小宮小学校
参加費無料

12:00~13:00

バンク歩行体験

バンク内を歩いたり、バンクの傾斜を体験したり、実際に走ったりして、バンクの傾斜や走り方を体験してください。

13:00~14:00

バンク走行体験

バンク内を走ったり、バンクの傾斜を体験したり、実際に走ったりして、バンクの傾斜や走り方を体験してください。

大会関係者などに入場し、選手会や、選手会などにもご来場ください。ご来場は無料です。

11:20~11:40

バンクウォーク1回
参加費1200円

13:00~13:40

バンクウォーク2回
参加費1200円

15:00~15:40

バンクウォーク3回
参加費1200円

事前予約制

1200円

バックヤードツアー
参加費1200円

いわき平競輪街なかサテライト!!

6/22

競輪場を駆け抜け、いわき市街をサイクリング

参加費1200円

参加費

3,000円

（1人1台の自転車とヘルメット）

会場

BAR CARDOCA

（いわき市平競輪場）

18:00 集合・受付

18:10 集合・受付

18:20 集合・受付

18:30 集合・受付

18:40 集合・受付

18:50 集合・受付

19:00 集合・受付

19:10 集合・受付

19:20 集合・受付

19:30 集合・受付

19:40 集合・受付

19:50 集合・受付

20:00 集合・受付

20:10 集合・受付

20:20 集合・受付

20:30 集合・受付

20:40 集合・受付

20:50 集合・受付

21:00 集合・受付

21:10 集合・受付

21:20 集合・受付

21:30 集合・受付

21:40 集合・受付

21:50 集合・受付

22:00 集合・受付

22:10 集合・受付

22:20 集合・受付

22:30 集合・受付

22:40 集合・受付

22:50 集合・受付

23:00 集合・受付

23:10 集合・受付

23:20 集合・受付

23:30 集合・受付

23:40 集合・受付

23:50 集合・受付

00:00 集合・受付

00:10 集合・受付

00:20 集合・受付

00:30 集合・受付

00:40 集合・受付

00:50 集合・受付

01:00 集合・受付

01:10 集合・受付

01:20 集合・受付

01:30 集合・受付

01:40 集合・受付

01:50 集合・受付

02:00 集合・受付

02:10 集合・受付

図 いわき平競輪場イベント情報





(6) 市内の交通安全

1) 自転車関連事故

ア 自転車事故の推移 (H27～H30)

平成 30 年におけるいわき市内の自転車事故による死傷者数は、傷者数が 86 人であり、死者数はゼロだった。傷者数については減少傾向にあり、平成 30 年の傷者数は平成 27 年の 70%程度となっている。

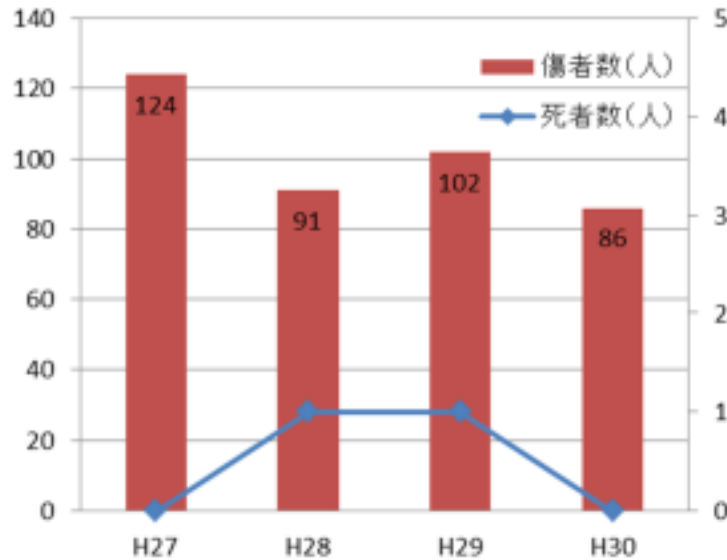


図 いわき市内の自転車事故による死傷者数

(出典：いわき市交通事故白書)

イ 当事者別類型 (H27～H30)

平成 27 年から平成 30 年にかけての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）」が全てを占めている。

年	死傷区分	人対車両	車両相互	車両単独
H27	死者数	0	0	0
	傷者数	0	124	0
H28	死者数	0	0	0
	傷者数	0	91	0
H29	死者数	0	0	1
	傷者数	0	102	0
H30	死者数	0	0	0
	傷者数	0	86	0

図 自転車事故の当事者別死傷者数 (H30)

(出典：いわき市交通事故白書)





ウ 事故の形態別類型（H30）

平成 30 年における車両相互事故の形態としては、「出会い頭」が最も多く、次いで「左折時」、「右折時」が多い状況である。

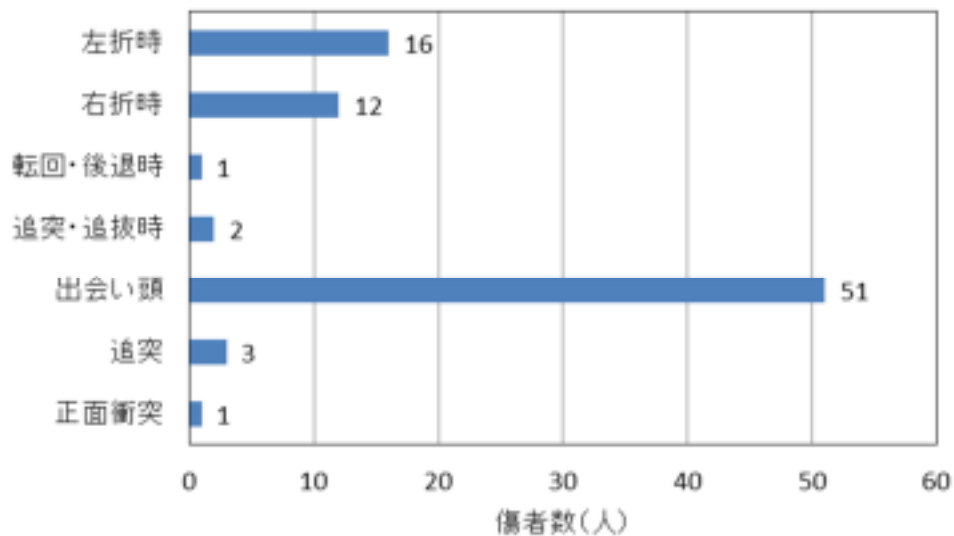


図 自転車事故の形態別傷者数（H30）

（出典：いわき市交通事故白書）

エ 事故の違反別発生状況（H30）

平成 30 年の自転車事故の大半は「車両違反なし」による事故である。次いで、「交差点安全進行」「通行区分・追越」の違反による事故が多い。

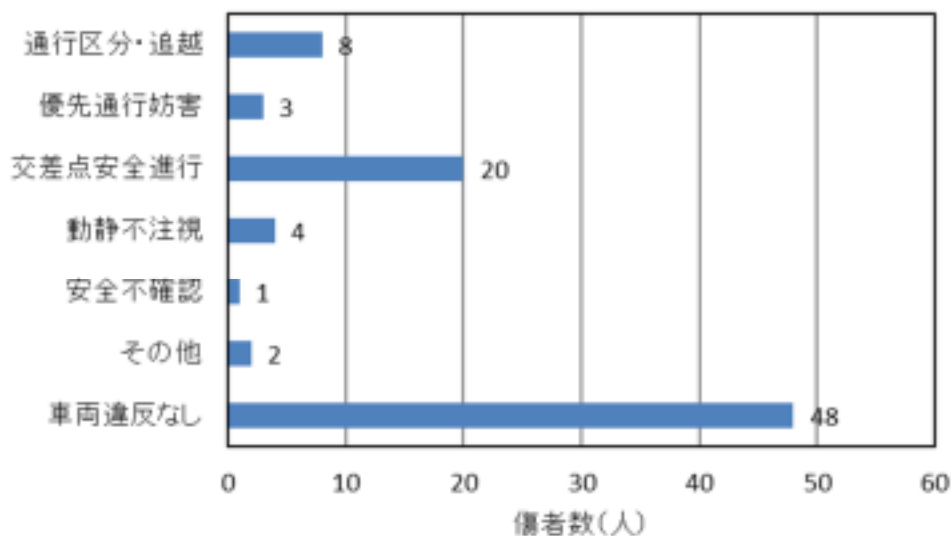


図 自転車事故の違反別傷者数（H30）

（出典：いわき市交通事故白書）





オ 事故の年代別発生状況（H30）

事故の内訳を年代別にみると、「一般」が最も多く、ついで「高校生」が多い状況であった。

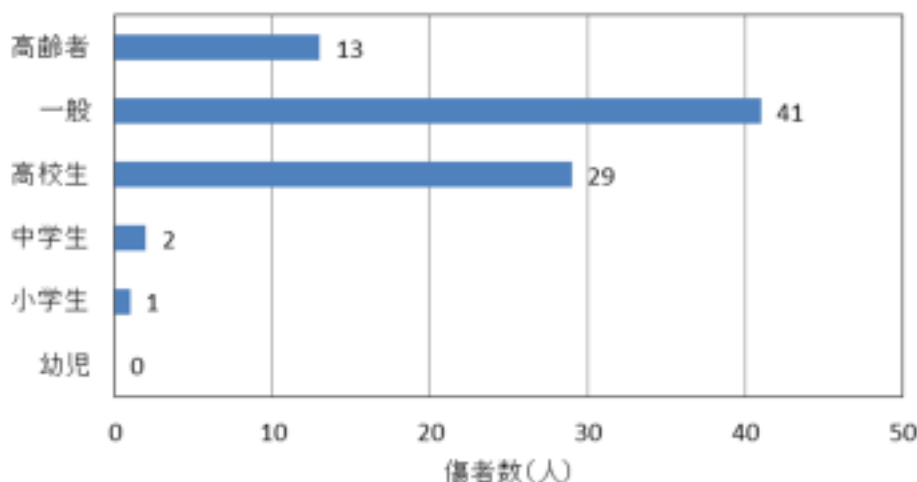


図 自転車事故の年代別傷者数（H30）

（出典：いわき市交通事故白書）

2) 自転車の安全利用について

自転車の安全利用のための取り決めとして、福島県が「福島県自転車安全利用五則」を定めている。

タンデム自転車は対象外

～みなさんの自転車のマナーを小さな子供が見ています～

1 自転車は、車道が原則、歩道は例外
歩道通行ができる場合は、以下の場合です。

- 道路標識・道路表示により歩道通行が認められている場合
- 児童（6歳以上13歳未満）や幼児（6歳未満）が運転する場合
- 70歳以上の者が運転する場合
- 安全に車道を通行することに支障を生じる程度の身体の障害を持つ者が運転する場合
- 車道等の状況から自転車の通行の安全を確保するため、歩道を通行することがやむを得ない場合
- 道路工事や連続した駐車車両などのために車道の左側部分を通行することが困難な場所を通行する場合
- 著しく自動車などの交通量が多く、かつ、車道の幅が狭いなどのために、道越しをしようとする自動車などの接触事故の危険性がある場合など

（罰則：3ヶ月以下の懲役又は5万円以下の罰金）

2 車道は左側を通行
自転車は、道路(車道)の中央から左側部分の左側端に寄って通行しなければなりません。

（罰則：3ヶ月以下の懲役又は5万円以下の罰金）

3 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行
自転車が歩道を通行する場合は、車道寄りの部分を徐行しなければならず、歩行者の通行を妨げるような場合は一時停止しなければなりません。歩道は歩行者優先であることを忘れないでください。

（罰則：2万円以下の罰金など）

4 安全ルール・マナーを守る

- ・ 飲酒運転の禁止（罰則：5年以下の懲役又は100万円以下の罰金など）
- ・ 二人乗り・並走の禁止（罰則：5万円以下の罰金など）
- ・ 夜間はライトを点灯・反射材装着（罰則：5万円以下の罰金）
- ・ 交差点での信号遵守と一時停止・安全確認（罰則：3ヶ月以下の懲役又は5万円以下の罰金など）
- ・ 運転中の携帯電話・ヘッドホン使用、傘さし運転の禁止（罰則：5万円以下の罰金など）

5 被害軽減のためヘルメット着用を促める
ヘルメット着用者は、被害軽減効果が高く、目立ちます。
特に、夜間、夜光反射材付きのヘルメットを着用すると、運転者に存在感を大きくアピールできます。
そこで、福島県交通対策協議会では、幼児・児童に限定することなく、全ての自転車利用者に対しヘルメット着用を促しています。





3) タンデム自転車の公道利用について

二人乗りができ、視覚障がい者も楽しめる「タンデム自転車」について、福島県内での公道走行が令和元年11月1日に解禁となった。



(出典：福島県警察本部)

4) 市営駐輪場の位置・規模

市営駐輪場は、市内に19箇所あり、各駐輪場の所在地や収容台数は右表の通り。

「いわき駅前東」及び「いわき駅前北」自転車等駐車場は、通勤・通学者の利用が多く、高い稼働率であるが、駐車スペースが十分確保できず、その周辺への不法駐車も多い状況。

表 市営駐輪場一覧

名称	所在地	収容台数	面積(平米)
勿来駅前自転車専用駐車場	勿来町関田堀切64-21	400	399
勿来駅前西自転車専用駐車場	勿来町関田寺下1-4	200	272
楢田駅前南自転車専用駐車場	楢田町金畑5-12	564	920
楢田駅前北自転車専用駐車場	楢田町中央三丁目16-7	80	149
灰町駅前自転車専用駐車場	灰町字八木屋14-5	500	992
黒野駅前北自転車専用駐車場	黒野一丁目4-30	336	356
湯本駅前自転車等駐車場	湯本町天王崎95-5	354	320
内郷駅前東自転車専用駐車場	内郷町坂下13-3	90	169
内郷駅前西自転車専用駐車場	内郷町坂下12-33	270	303
いわき駅前北自転車専用駐車場	平字旧坂路16-3	165	446
いわき駅前西自転車専用駐車場	平字田町41-2	700	1,108
いわき駅前東自転車等駐車場	平字白根町13-13	330	511
黒野駅前東自転車専用駐車場	平泉崎子前原14-11	295	409
四倉駅前南自転車専用駐車場	四倉町字荒城135-7	190	319
四倉駅前北自転車専用駐車場	四倉町字西二丁目10-3	250	434
久之浜駅前自転車専用駐車場	久之浜町久之浜字北荒崎12-4	100	144
赤井駅前自転車専用駐車場	平赤井字田中10-9	100	153
小川駅前自転車専用駐車場	小川町高萩字小路尻26-8	190	265
川崎駅前自転車専用駐車場	川崎町川前字中ノ置61-15	30	84





5) 放置自転車の状況

本市市営駐輪場における放置自転車撤去数の推移を以下に示す。

高校卒業を機に、駐輪場内に自転車を放置したままのケースが多い。

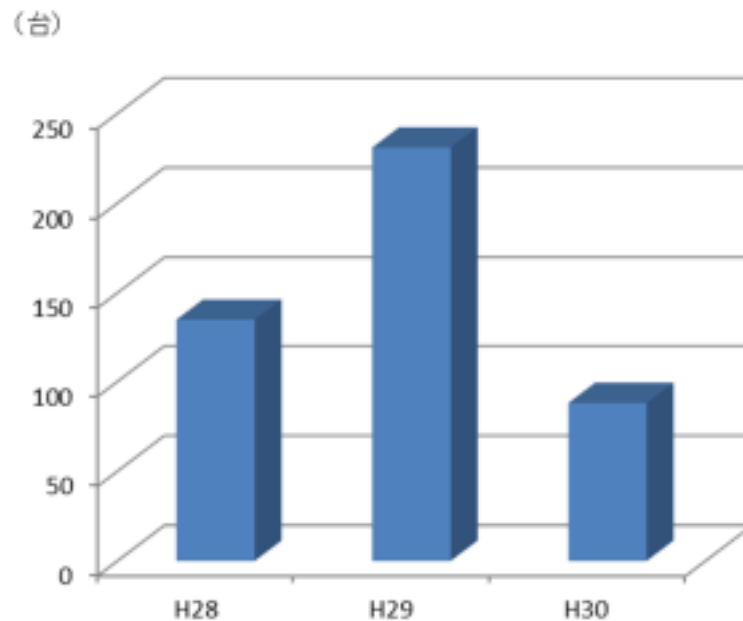


図 放置自転車撤去数の推移

(いわき市市民生活課実績調査)

(7) 環境負荷

本市の市民一人当たりの自動車 CO₂ 排出量は年間で 1.10 t であり、概ね 30 万人都市の平均と比較して高くなっている。また、市内全体の温室効果ガス排出量も増加傾向にある。

いわき市	全国平均	概ね 30 万人
1.10t/年	1.11t/年	0.88t/年

表 一人当たりの自動車 CO₂ 排出量 (市・全国平均・30 万都市)

(出典：平成 28 年いわき市都市構造分析調査)





2-2 自転車に関する課題

都市環境

●過度に車に頼らない日常生活の確保

本市では、日常生活における移動手段として全ての年齢層で自家用車利用（自分で運転と家族等による送迎）が7割を超えており、今後、高齢化の更なる進行により、運転が困難となる市民が増加することで日常生活に支障をきたすことが懸念される。そのため過度に車に頼らない日常生活を確保していくことが課題となっている。

●安全で快適な自転車走行空間の確保

本市における自転車利用率（約6%）は全国平均（約16%）及び福島県平均（約10%）に比べ低い状態にあり、平成13年の市民意識調査において、自転車利用を促進するための条件として、安全で快適な自転車走行空間の整備及び自転車走行空間のネットワーク化が挙げられている。

●自転車等駐車場の充実

市内には19箇所の市営自転車等駐車場を設置しているが、通勤・通学者の利用が多く駐車スペースが十分確保できていない箇所もあり、その周辺には不法駐車も多いことから、利用者が多い自転車等駐車場について、駐車スペースの充実を図る必要がある。

●環境負荷の低減

本市の市民一人当たりの自動車CO2排出量は年間で1.10tであり、同規模都市の平均と比較しても高くなっており、市内全体の温室効果ガス排出量も増加傾向にある。今後も自家用車への高い依存が続くことにより、地球温暖化物質の排出量増加が懸念されるため、環境負荷を低減していくことが課題となっている。

市民の健康

●身体活動・運動、社会参加の充実

市民の死因のうちメタボリックシンドロームに関連する疾患の割合が高く、市民の運動不足が懸念されることから、健康増進のため、日ごろから「自然に」「楽しみながら」身体活動や運動に親しむ環境づくりを進め、健康づくりに関心が低い層も取り込む必要がある。

また、体育・スポーツ団体との連携を図りながら、各種スポーツ大会やスポーツ教





室などの充実を図るとともに、総合型地域スポーツクラブの育成支援に努めるなど、市民のスポーツ活動の機会を積極的に提供する必要がある。

観光・地域振興

●観光交流人口の回復に向けた新たな取組み

東日本大震災前に約 1,073 万人あった観光交流人口が、震災後は直近の平成 30 年で約 800 万人、約 75%程度の回復にとどまるなど、原子力災害の風評等の影響もあり集客力が低下している状況にあり、これらの回復のためには交流人口増加に向けた新たな取組みが求められている。

●地域資源を活用した仕掛けづくり

市内の各種地域資源を有機的につないだ旅行商品の造成等に取り組んでいるが、商品・資源の磨き上げには至っていない状況にあり、引き続き、来訪者の動向調査やビックデータ等の活用による情報分析を行うなど、的確なマーケティングによる「効果的な情報発信」と多様なニーズに対応するための「多彩な旅行商品の造成」、地域資源を活用することによる「地域振興」が必要である。

●スポーツ交流の推進

大規模なスポーツ大会や本市の豊かな自然環境を活かしたスポーツ大会等の開催は、本市の魅力を全国に発信するとともに、風評被害の払拭等を図る絶好の機会であり、さらには、交流人口の拡大や地域の活性化が図られるなど、様々な効果をもたらすことから、市体育協会等のスポーツ団体や各種関係団体等と連携しながら、より一層のスポーツ大会・イベント等の開催やスポーツ合宿等の誘致に努める必要がある。

安全・安心

●自転車の安全利用

通勤や通学、買い物など、子どもから高齢者まで気軽に利用され、生活に密着した交通手段となっている自転車であるが、近年、全国的には自転車と歩行者、自転車同士の死亡事故なども発生し、高額な賠償請求がなされるケースも出ている。

本市における自転車事故は、平成 30 年には死者はいなかったものの、傷者数が 86 人となっており、事故類型では車両相互（自転車と自動車、自転車同士など）の出会い頭の事故が最も多く、傷者は 18 歳未満の占める割合が高くなっており、決して見過ごすことができない状況となっている。





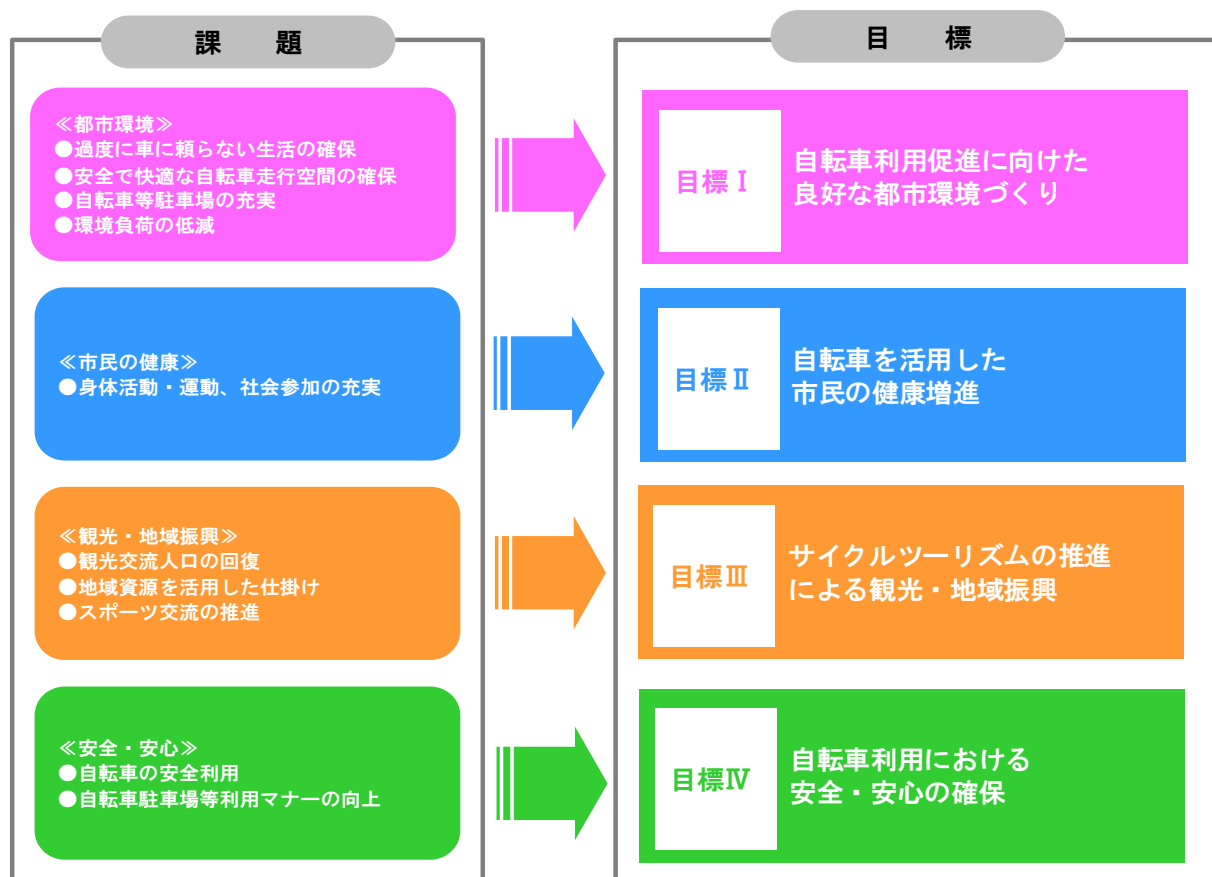
自転車利用については、自転車の交通ルールに関する理解が不十分なことを背景としたルールやマナーに違反する行動が多いことなどから、交通安全教育の充実を図るなど、自転車の安全利用を推進する必要がある。

●自転車駐車場等の利用マナーの向上

高校卒業を機に、自転車等駐車場内に自転車を放置したままのケースが多く、限られ駐車スペースを占有していることから、高校と連携した対応策を講じる必要がある。

3 計画の目標と実施すべき施策

3-1 計画の目標



**目標Ⅰ 自転車利用促進に向けた良好な都市環境づくり**

本市は自動車依存度が高いことから、自転車と公共交通の連携拡大を通じた過度に自動車に頼らないライフスタイルへの転換を図る。また、誰もが安全で快適に自転車を活用できる環境整備を行い、自転車利用の促進を図る。

目標Ⅱ 自転車を活用した市民の健康増進

市民が自転車を活用する機会を創出するとともに、自転車活用の有用性を積極的に発信することで、自転車の日常利用を促進し、市民の生活習慣病の改善や健康増進等を図る。

目標Ⅲ サイクルツーリズムの推進による観光・地域振興

観光誘客に向けて「いわき七浜海道」を軸とした地方創生の取組みを深化させつつ、市内の地域資源を最大限に活かしたサイクルツーリズムやサイクルスポーツ交流などを官民が一体となって取組み、観光交流人口の拡大や地域の活性化を推進する。

目標Ⅳ 自転車利用における安全・安心の確保

安全で安心な自転車利用を確保するため、利用者の世代に応じたきめ細やかな安全教育やマナーの啓発活動を実施するほか、駐輪環境の充実や自転車利用者への指導を適切に行うなど、自転車利用環境の向上を図る。





3-2 実施すべき施策

4つの施策目標を踏まえた取り組むべき9の施策を定め、これらの施策を着実に実施するため、計画期間に講ずべき29の具体的取組みについて次の通り定める。

目 標	施 策・取 組 み
目標Ⅰ 自転車利用促進に向けた 両行な都市環境づくり	1 安全で快適な自転車走行空間の整備 取組 ①自転車ネットワークの構築と道路事情に応じた自転車走行空間の整備 ②わかりやすい案内誘導サインの設置 ③整備路線の適正な維持管理 2 自転車利用の促進に向けまちづくりと連携した取り組みの推進 取組 ④サイクルステーションの整備促進 ⑤「自転を活用したまちづくりを推進する全国市区町村長の会」への参画 ⑥サイクル&ライドの推進 ⑦公共交通機関との連携 ⑧駐輪環境の充実
目標Ⅱ 自転車を活用した 市民の健康増進	1 健康増進等につながる自転車活用の推進 取組 ⑥サイクル&ライドの推進（再掲） ⑨「新川・夏井川ルート」の整備促進 ⑫自転車通勤の推奨 ⑬市民サークル、総合型地域スポーツクラブの育成支援 ⑭サイクルスポーツ教室・イベントの充実 2 自転車を活用した健康づくりの有用性の広報啓発 取組 ⑮自転車活用に関する情報収集・発信 ⑯イベント開催時における自転車利用のPR
目標Ⅲ サイクルツーリズムの推進 による観光・地域振興	1 「ふくしま浜通りサイクルルート」、「いわき七浜海道」のブランドイメージ向上 取組 ②わかりやすい案内誘導サインの設置（再掲） ⑮ビュースポットの案内 ⑯モデルルート及びナショナルサイクルルート指定に向けた取り組み 2 サイクリストの拠点づくりと受入環境の整備 取組 ④サイクルステーションの整備促進（再掲） ⑪「いわき新舞子ハイツ」の拠点化 ⑰共創による取り組みの推進 3 自転車活用による積極的な観光・地域振興の推進 取組 ⑤「自転を活用したまちづくりを推進する全国市区町村長の会」への参画（再掲） ⑦公共交通機関との連携（再掲） ⑱レンタサイクルの普及促進 ⑳サイクリング周遊ツアーの造成 ㉑スポーツ大会・会場の誘致 ㉒サイクリングマップ・ナビゲーションアプリの作製 ㉓観光観光誘客に向けた国内外への情報発信
目標Ⅳ 自転車利用における 安全・安心の確保	1 自転車利用の交通安全教育・啓発の推進 取組 ㉔自転車安全教育の推進 ㉕交通安全啓発活動の実施 ㉖自転車マナーブック配布 2 自転車の安全利用の環境整備 取組 ⑧駐輪環境の充実（再掲） ㉗放置自転車撤去の検討 ㉘自転車利用者に対する指導取締りの推進 ㉙自転車保険の加入促進



**目標Ⅰ 自転車利用促進に向けた良好な都市環境づくり****施策1 安全で快適な自転車走行空間の整備**

自転車利用を促進し自動車から自転車への転換を図るため、自転車走行のネットワーク化と安全で快適な自転車走行空間の整備を推進するとともに、整備路線の適正な維持管理を行う。

【取組み】		市担当・窓口
①	➤自転車ネットワークの構築と道路事情に応じた自転車走行空間の整備 「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（令和6年6月）」を参考として、道路管理者等と連携し自転車ネットワークの構築を図るとともに、道路事情に応じた自転車走行空間の整備について検討する。路面表示は走行空間が視覚的にわかりやすいよう工夫するとともに、歩行者や自動車と交錯する箇所や危険防止を図る場所等には注意喚起表示を行う。	土木政策課 建設事業課
②	➤わかりやすい案内誘導サインの設置 利便性の向上やサイクルツーリズムの推進等を図るため、統一的な案内誘導サイン等（多言語化）の整備を検討する。	建設事業課 交流推進課
③	➤整備路線の適正な維持管理 「新川・夏井川ルート」などの整備路線において、安全で快適な自転車走行空間を確保するためには、適正な維持管理が必要となる。日常点検を適切に行い、適正な維持管理に努める。	維持保全課



自転車道



自転車専用通行帯



車道混在

（出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン）



大型案内板



距離表示板



誘導案内板

いわき七浜海道





施策2 自転車利用の促進に向けまちづくりと連携した取り組みの推進

自転車活用を推進するため、公共交通と連携した取り組みをはじめとした、日常生活において誰もが自転車を利用しやすい環境の創出を図る。

【取り組み】		市担当・窓口
④	➤サイクルステーションの整備促進 市内の観光拠点や交通拠点等にサイクルステーションを整備し、市内各地においてサイクリングによる観光資源の周遊やまちなか回遊による賑わい創出を図る。	交流推進課
⑤	➤「自転車を活用したまちづくりを推進する全国市区町村長の会」への参画 国内外の先進事例の把握、他自治体等とのネットワーク強化等を図り、自転車を活用したまちづくりを推進するため参画する。	交流推進課
⑥	➤サイクル&ライドの推進 鉄道やバスと自転車の乗り継ぎの利便性を高めるため、交通事業者等と連携した取り組みを検討する。	公共交通課
⑦	➤公共交通機関との連携 自転車と公共交通機関との移動の連続性を確保することにより、自転車の利便性を高めるため、鉄道、バスへの持ち込みや積載など、自転車と公共交通機関の連携策を検討する。(サイクルトレイン、サイクルバス)	公共交通課
⑧	➤駐輪環境の充実 自転車を利用したまちなか回遊性の向上と路上駐輪の防止等を図るために、利用者ニーズに対応した適切な駐輪場の整備を推進する。	生活安全課



いわき新舞子ハイツサイクルステーション



サイクル&バスライド

(出典：神奈川県茅ヶ崎市)



サイクルトレイン



サイクルバス

(出典：愛媛県)



目標Ⅱ 自転車を活用した市民の健康増進

施策 1 健康増進等につながる自転車活用の推進

自転車通勤の推奨やサイクルスポーツ・イベントに親しむ機会の提供など、市民が自ら自転車を利用したくなるきっかけづくりを行い、日常生活での自転車利用を促進し、市民の健康増進等を図る。

【取組み】		市担当・窓口
⑥	➤サイクル&ライドの推進（再掲）	（再掲）
⑨	➤「新川・夏井川ルート」の整備促進 供用から約 20 年が経過した「新川・夏井川ルート」について、更なる魅力向上を目指し、より安全で快適な自転車走行空間の再構築を図る。	土木政策課 維持保全課用 地管理担当 建設事業課
⑩	➤自転車通勤の推奨 市役所におけるエコ通勤の取り組みに関連し、職員の自転車通勤を推奨するとともに、市内の事業所等に対し従業員の健康増進、通勤コストの削減など、事業所が受ける恩恵の理解を促すことで自転車通勤を推奨する事業所の増加を目指す。	公共交通課
⑪	➤市民サークル、総合型地域スポーツクラブの育成支援 サイクルスポーツ教室やイベントを開催する市民サークルや総合型地域スポーツクラブなどへの育成支援の検討を行う。	スポーツ振興課
⑫	➤サイクルスポーツ教室・イベントの充実 市民がサイクルスポーツに参加するきっかけづくりや健康増進、体力向上を図るため、各年代層に応じた教室、市民サークルや総合型地域スポーツクラブと連携した交流教室などのプログラムの充実に努め、多くの市民が気軽にサイクルスポーツに親しめる場と機会を提供する。	スポーツ振興課



いわき七浜海道

[illegible]

健康増進イベント

(出典：徳島県)





3 計画の目標と実施すべき施策

施策2 自転車を活用した健康づくりの有用性の広報啓発

生活習慣病予防やダイエットへの効果など、健康面における自転車利用のメリットを PR することで、自転車利用を促進し、健康増進を図る。

【取組み】		市担当・窓口
⑬	➤自転車活用に関する情報収集・発信 スポーツクラブや民間企業等における健康増進に資する自転車活用に関する好事例や、活用効果などに関する情報の収集・発信を行う。	健康づくり推進課
⑭	➤サイクルイベント開催時における自転車利用のPR 自転車のイベントにおいて、自転車での来場を呼びかけるとともに、自転車利用についてのPRを行い、自転車の利用促進を図る。	スポーツ振興課



自転車活用に関する情報発信
(出典：茨城県)



自転車利用PR
(出典：千葉市)





目標Ⅲ サイクルツーリズムの推進による観光・地域振興

施策1 「ふくしま浜通りサイクルルート」、「いわき七浜海道」のブランドイメージ向上

「いわき七浜海道」について、路面表示や案内誘導サイン等の走行環境や、休憩所設置等の受入環境の整備を進めるとともに、「いわき七浜海道」を含む「ふくしま浜通りサイクルルート」について、国が推奨するモデルルート及びナショナルサイクルルートの指定に向けた取組みを行い、ブランドイメージの向上を図る。

【取組み】		市担当・窓口
②	➤わかりやすい案内誘導サインの設置（再掲）	（再掲）
⑮	➤ビュースポットの案内 「いわき七浜海道」の優れた景観を有する箇所に案内板等を設置するなど、ビュースポットのPRを図り、本ルートの利用促進を図るとともに、サイクリストの情報発信によるイメージ向上を図る。	交流推進課
⑯	➤モデルルート及びナショナルサイクルルート指定に向けた取組み 「いわき七浜海道」を含む、浜通り全体を巡る「ふくしま浜通りサイクルルート」のナショナルサイクルルート指定を目指し、「いわき七浜海道」の延伸を視野に入れた県及び隣接自治体との広域連携や認知度向上につなげる取組みを推進する。	土木政策課 建設事業課 交流推進課

施策2 サイクリストの拠点づくりと受入環境の整備

「いわき七浜海道」の沿線に位置する「いわき新舞子ハイツ」について、サイクリスト活動の拠点化を図るとともに、地域事業者等と連携しサイクリスト受入環境整備に関する取組みを行う。

【取組み】		市担当・窓口
④	➤サイクルステーションの整備促進（再掲）	（再掲）
⑰	➤「いわき新舞子ハイツ」の拠点化 「いわき七浜海道」沿線に位置する「いわき新舞子ハイツ」にレンタサイクル、セルフメンテナンススペース、休憩所等を備えたサイクルステーションを整備するとともに、宿泊施設のリノベーションを行いサイクリストの活動拠点施設としての魅力を高める。	交流推進課
⑱	➤共創による取組みの推進 サイクルツーリズムの推進に向け、地域事業者や民間施設などと連携したサイクルスタンドの設置や立寄りスポットの創出、宿泊施設の充実などの受入環境整備に関する取組みを推進する。	交流推進課



宿泊室



自転車ガレージ

（出典：しまなみ海道）





施策3 自転車活用による積極的な観光・地域振興の推進

本市の地域資源を活かしたサイクリングを提供し、地域の魅力体験や地域の住民との交流を図るなどサイクルツーリズムの推進による観光振興と地域振興を図る。

【取組み】		市担当・窓口
⑤	➢「自転車を活用したまちづくりを推進する全国市区町村長の会」への参画（再掲）	（再掲）
⑦	➢公共交通機関との連携（再掲）	（再掲）
⑱	➢レンタサイクルの普及促進 DMO※、観光事業者、地域事業者と連携し、レンタサイクルの普及促進を図る。	交流推進課
⑳	➢サイクリング周遊ツアーの造成 地域資源を有機的につなぐとともに、地域の魅力を体験できる自転車周遊ツアーやサイクリングイベントの造成を図る。	交流推進課
㉑	➢スポーツ大会・合宿の誘致 「いわき新舞子ハイツ」、「いわき平競輪場」など市内の自転車関連施設を活用したスポーツ大会や合宿の誘致等を図る。	交流推進課
㉒	➢サイクリングマップ・ナビゲーションアプリの作製 快適にサイクリングを楽しむためサイクリングマップやナビゲーションアプリを作製する。	交流推進課
㉓	➢観光誘客に向けた国内外への情報発信 サイクリング関係団体や観光事業者、交通事業者等と連携した情報発信のほか、インフルエンサーの活用や訪日外国人向けメディアへの情報提供などを検討し、国内外の観光誘客を推進する。	観光振興課 交流推進課

※DMO…観光まちづくりの舵取り役として、観光・物産事業者や行政、各団体等と連携し観光戦略の立案と事業の推進を図るなど「地域の観光をマネジメント」する法人。本市においては「いわき観光まちづくりビューロー」がDMOの登録認定を受けている。



サイクリングツアー
（出典：白河市）



レンタサイクル（出典：須賀川市）



サイクリングマップ





目標Ⅳ 自転車利用における安全・安心の確保

施策1 自転車利用の交通安全教育・啓発の推進

交通安全教室などを通じた自転車ルール、マナーに関する安全教育を引き続き実施していく。また、学校や警察、地域住民等と連携し自転車の安全な利用について効果的な啓発活動を実施する。

【取組み】		市担当・窓口
②④	➤自転車安全教育の推進 ライフステージに応じた自転車利用の安全教育を推進する。	生活安全課
②⑤	➤交通安全啓発活動の実施 関係機関・団体、地域と連携し自転車安全利用の広報・啓発活動を実施するとともに、テレビ、ラジオ、新聞、インターネット等の広報媒体を活用した効果的な広報に努める。	生活安全課
②⑥	➤自転車マナーブック配布 自転車利用の安全確保、交通ルールの遵守、放置自転車の防止のため、高校生を対象として自転車マナーブックの配布を行う。	生活安全課



交通安全教育



交通安全啓発活動

施策2 自転車の安全利用の環境整備

駐輪場の充実や放置自転車の撤去をはじめ、歩行者などに危険を及ぼす自転車通行に対する指導取締りを推進し、自転車を安全に利用できる環境を創出する。

【取組み】		市担当・窓口
⑧	➤駐輪環境の充実（再掲）	（再掲）
②⑦	➤放置自転車撤去の検討 関係機関・団体、高校等と連携した放置自転車撤去の検討を進める。	生活安全課
②⑧	➤自転車利用者に対する指導取締りの推進 —— 自転車利用者による無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止及び歩道通行者に危険を及ぼす違反等に対して積極的に指導警告を行うとともに、これに従わない悪質・危険な自転車利用者に対する検挙措置を推進する。——	生活安全課
②⑨	➤自転車保険の加入促進 自転車事故の被害者の救済及び加害者の経済的負担の軽減のため、福島県市民交通災害共済や自転車損害賠償責任保険等への加入について、地域、学校、職場等の協力を得ながら周知を図り、加入率の向上に努める。	生活安全課





3-3 実施スケジュール

No.	取組み	実施主体	実施年度							
			2019 (令和1)	2020 (令和2)	2021 (令和3)	2022 (令和4)	2023 (令和5)	2024 (令和6)	2025 (令和7)	2026 (令和8)
①	自転車ネットワークの構築と道路事情に応じた自転車走行空間の整備	国、県、市								
②	わかりやすい案内誘導サインの設置	国、県、市								
③	整備路線の適正な維持管理	国、県、市								
④	サイクルステーションの整備促進	市、地域事業者								
⑤	「自転車を活用したまちづくりを推進する全国市区町村長の会」への参画	市								
⑥	サイクル&ライドの推進	市、交通事業者								
⑦	公共交通機関との連携	市、交通事業者								
⑧	駐輪環境の充実	市								
⑨	「新川・夏井川ルート」の整備促進	市								
⑩	自転車通勤の推奨	国、県、市、 地域事業者								
⑪	市民サークル、総合型地域スポーツクラブの育成支援	市								
⑫	サイクルスポーツ教室・イベントの充実	市、地域団体								
⑬	自転車活用に関する情報収集・発信	国、県、市								
⑭	イベント開催時における自転車利用のPR	市、地域団体								
⑮	ピュースポットの案内	市								
⑯	モデルルート及びナショナルサイクルルート指定に向けた取り組み	県、市								
⑰	「いわき新舞子ハイツ」の拠点化	市								
⑱	共創による取組みの推進	市、DMO、観光事業者、 交通事業者、地域事業者、 地域団体								
⑲	レンタサイクルの普及促進	市、DMO、観光事業者、 地域事業者								
⑳	サイクリング周遊ツアーの造成	市、DMO、観光事業者、 地域団体								
㉑	スポーツ大会・合宿の誘致	市、DMO、観光事業者、 地域団体								
㉒	サイクリングマップ・ナビゲーションアプリの作製	市、地域団体								
㉓	観光誘客に向けた国内外への情報発信	市、DMO、観光事業者、 交通事業者、地域団体								
㉔	自転車安全教育の推進	市、警察								
㉕	交通安全啓発活動の実施	市、警察								
㉖	自転車マナーブック配布	市								
㉗	放置自転車撤去の検討	市、警察、地域団体								
㉘	自転車利用者に対する指導取締りの推進	警察								
㉙	自転車保険の加入促進	市								





4 いわき市自転車道路網整備計画（ネットワーク構想）

4-1 いわき市自転車道路網整備計画の概要

本市では、平成11年3月に、積極的な自転車の利用推進を戦略的かつ効果的に進めるための総合的かつ計画的な自転車対策プログラムとして「いわき市自転車道路網整備計画（以下、整備計画）」を策定し、自転車道路網の形成及び網構成の方針や、自転車道整備の基本方針等を定めている。

整備計画では、重点的に整備すべき自転車道網として、シティサイクルネットワーク、カンントリーサイクルネットワーク、スポーツサイクルネットワークが位置付けられている。

4-2 自転車道路網整備の基本方針

自転車は利用のされ方によって交通特性が大きく異なるため、自転車交通特性に合致する機能を備えた自転車道路網を整備することが必要であることから、機能別の自転車道路網を整備することとしている。

また、自転車交通の発生集中量は、地区の特性などによって異なり、自転車流動量も方面などによって異なっている。従って、自転車道路網は、自転車交通需要とその特性に応じて、自転車道を次のように区分し、自転車交通を効率的かつ効果的に処理する網構造の構成にするものとした。

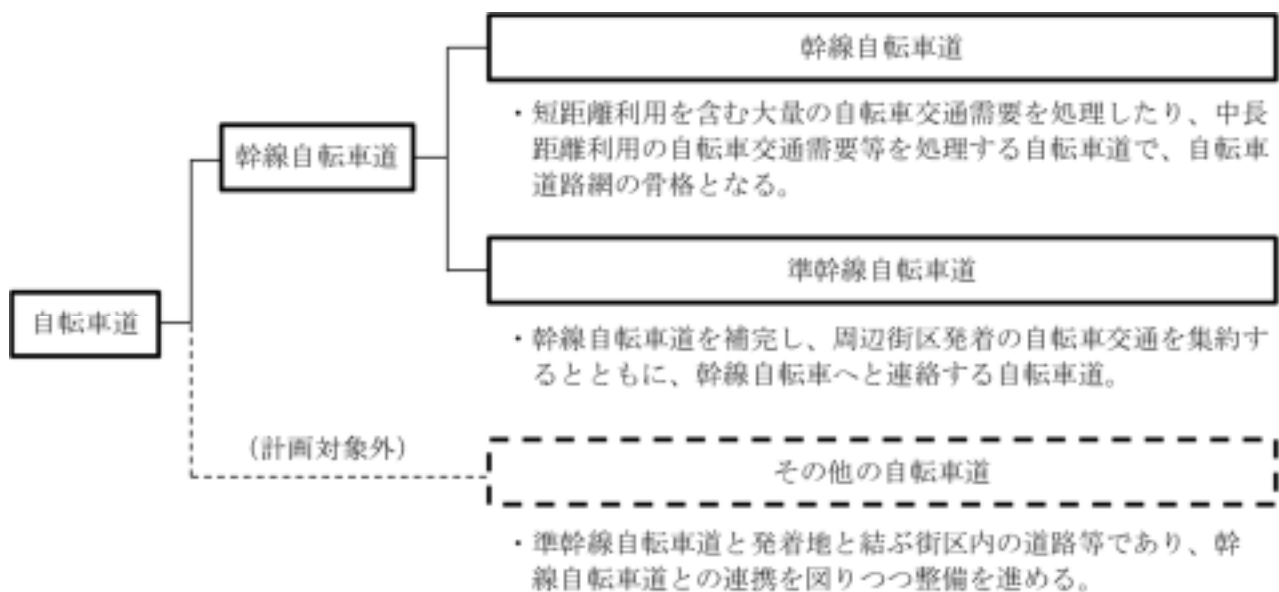


図 自転車道の区分





4-3 自転車道路網整備計画（ネットワーク構想）

（1）シティサイクルネットワーク

シティサイクルネットワークは、通勤・通学など日常的な自転車利用に対応する幹線自転車道であり、「住宅地と商業業務施設や学校の集積した地区との相互連携」と「商業業務地区の中では多方向に流動する大量の自転車交通を効果的に処理できる面的な自転車道路網」とする放射環状パターンまたは格子状パターンをネットワークの基本パターンとする。

ルートの最短ルートになるようなネットワーク形成を図り、特に走行性と多方向性の確保を図り、網密度としては多方向の最短ルート需要に対応するため、幹線自転車道まで1分程度で到達できるよう500m程度の網間隔を確保し、面的に利便性の高いものとする（自転車の平均的な速度は200m/分～300m/分である）。

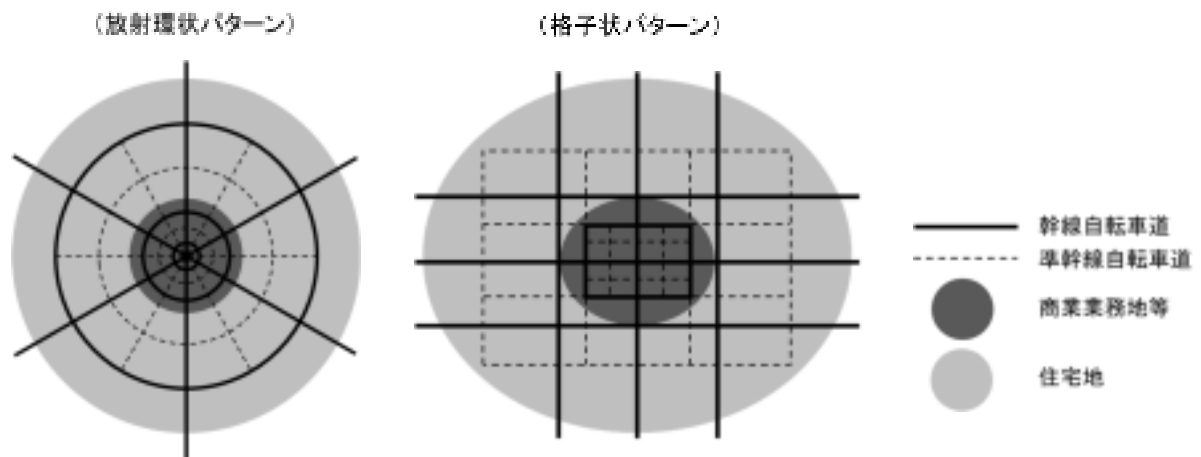


図 シティサイクルネットワークの網パターン

（2）カントリーサイクルネットワーク

カントリーサイクルネットワークは、市内観光や行楽地観光などの目的での自転車利用に対応する幹線自転車道であり、観光地にアクセスする自転車交通と、観光地の中で観光ポイントを周遊する自転車交通を処理するものとする。

なお、観光地までのアクセスカントリーサイクルネットワークは安全・快適性の高いものとし、観光地の中では観光ポイントを連絡し、周遊性の高い自転車道とする。

1) 観光アクセスカントリーサイクルネットワーク

観光アクセスカントリーサイクルネットワークは、いわき市の自然資源や歴史・文化などを体験し学習できる地区、または豊かな自然環境を体感できる地区までアク





セスする幹線自転車道路網である。

2) 周遊カントリーサイクルネットワーク

周遊カントリーサイクルネットワークは、観光地区内の観光ポイントや歴史・文化施設などを安全・快適に周遊・回遊できる幹線自転車道である。

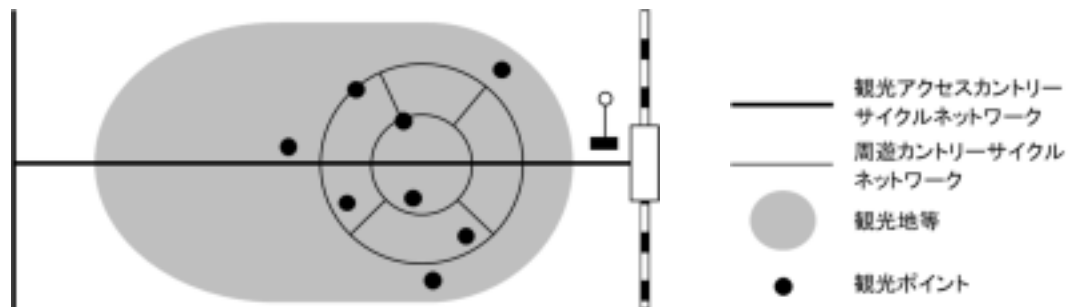


図 カントリーサイクルネットワークの網パターン

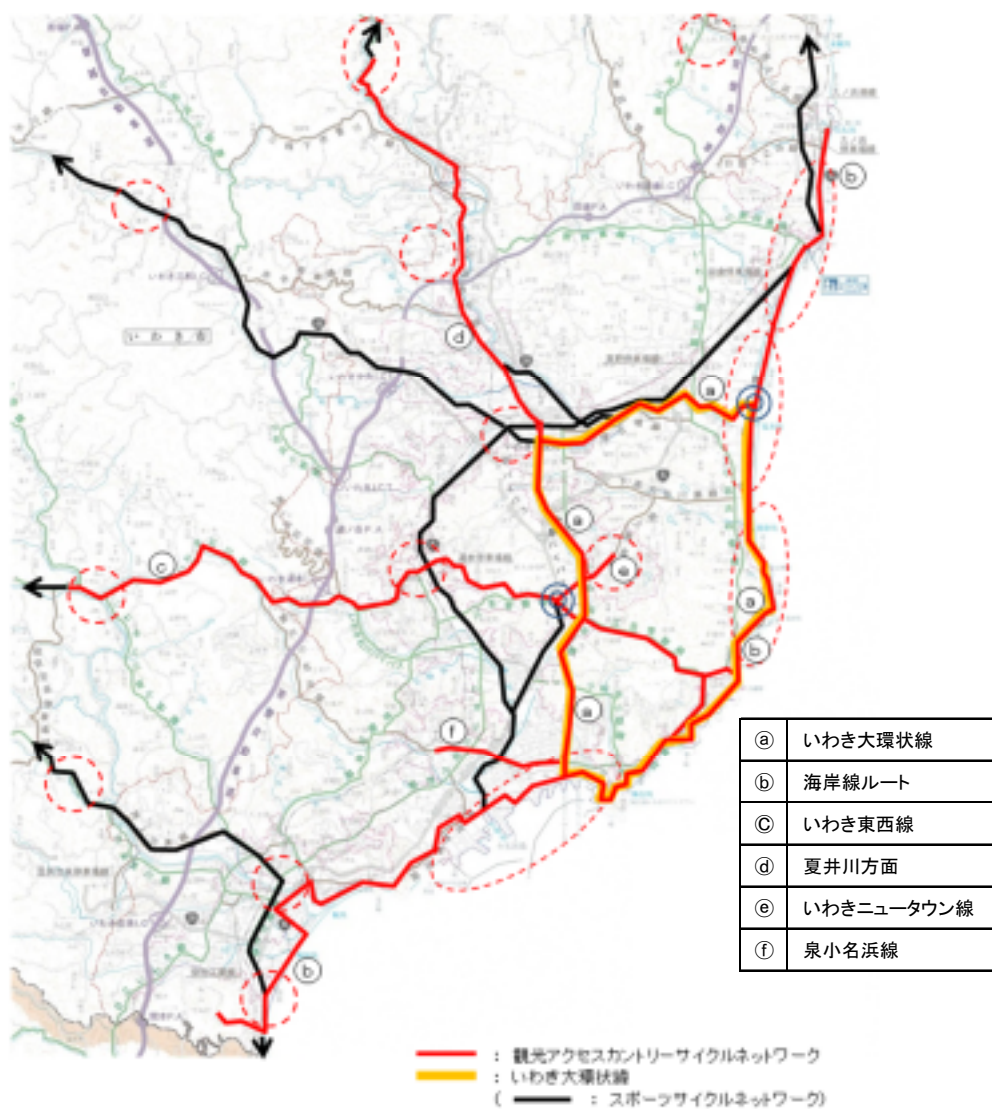


図 観光アクセスカントリーサイクルネットワーク





（3）スポーツサイクルネットワーク

スポーツサイクルネットワークは、サイクリングなどスポーツ目的での自転車利用に対応する幹線自転車道である。

自転車のスポーツ利用には、自宅の周辺や公園などの中を利用するものもあるが、本計画では中長距離のスポーツ利用に対応するものとする。

スポーツ利用の自転車は、他都市や観光・行楽地間に向かう幹線道路や、観光性の高い河川・海岸線ルートで多く利用されており、これらを踏まえたルートの自転車道路網とする必要がある。なお、ネットワーク形成に当たっては、カントリーサイクルネットワークとの連携を図るものとする。

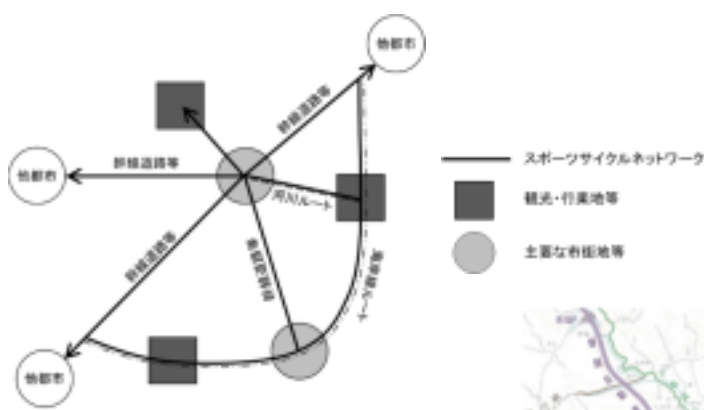


図 スポーツサイクルネットワークの網パターン

①	いわき大環状線
②	海岸線ルート
③	いわき東西線
④	夏井川方面
⑤	仙台方面線
⑥	郡山方面線
⑦	田人方面線
⑧	藤原川湯本線

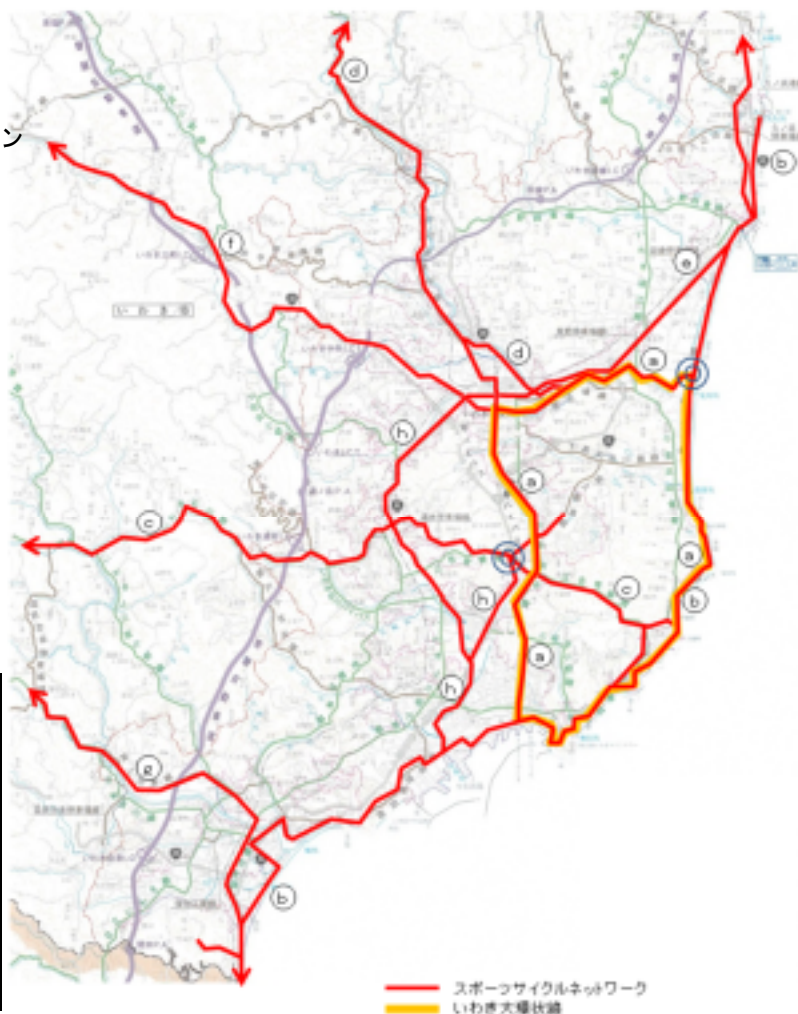


図 スポーツサイクルネットワーク



**（４）重点的に整備すべき自転車走行空間**

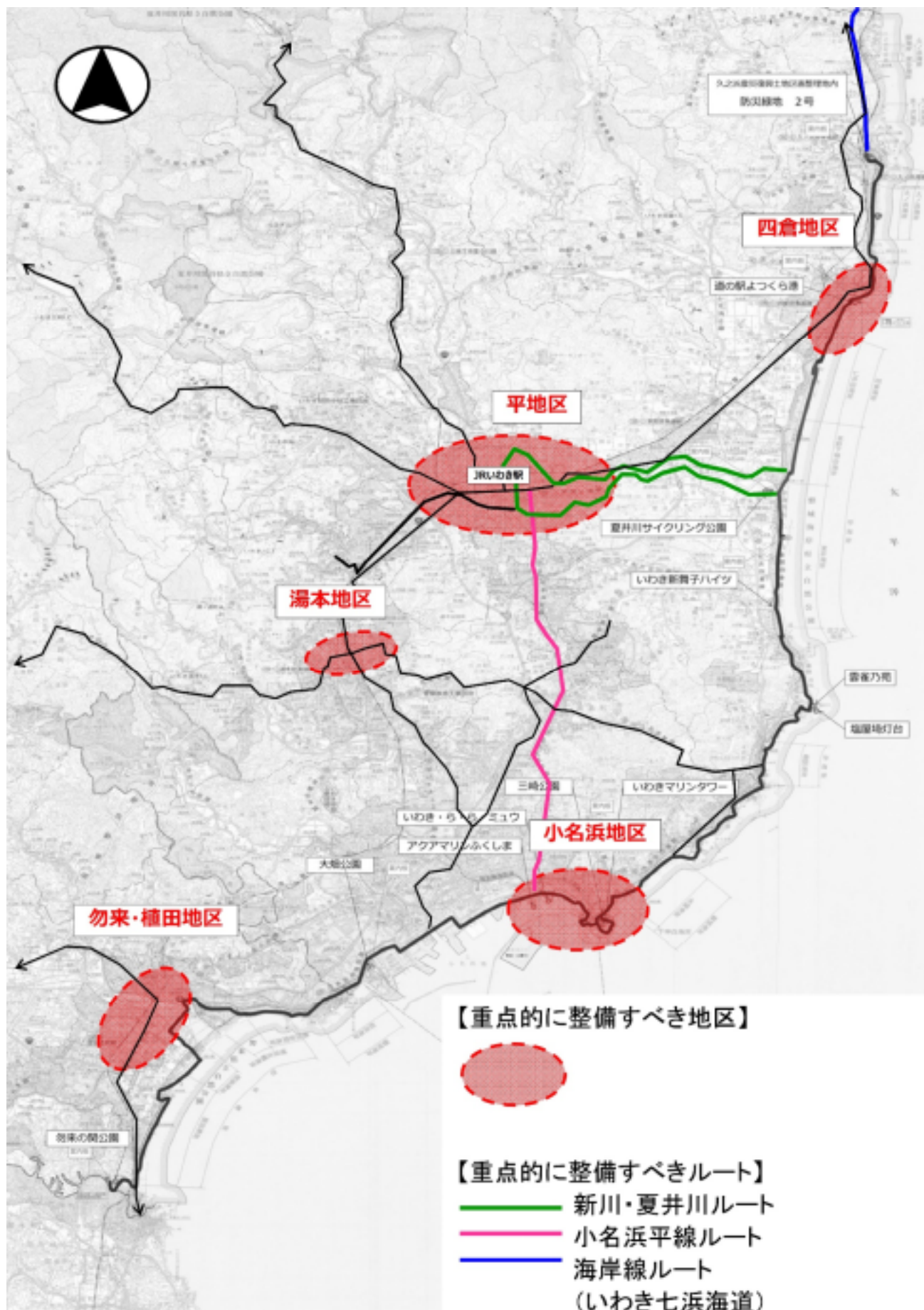
自転車道路網の機能、ネットワークの連続性確保及び自転車交通需要への対応、関連する事業との一体的整備の積極的な推進などを踏まえ、重点的に整備すべき自転車走行空間を選定している。

重点的に整備すべき自転車走行空間と延長については、下表に示す通り。

表 重点的に整備すべき自転車道

地区又は ルート区分	延長	ネットワーク機能		
		シティサイクル ネットワーク	カントリーサイクルネッ トワーク	スポーツサイクルネ ットワーク
平地区	約 19 km	◎	○	○
小名浜地区	約8km	◎	◎	○
勿来・植田地区	約8km	◎	◎	◎
四倉地区	約4km	◎	○	○
湯本地区	約4km	—	◎	○
新川・夏井川ルート	約 19 km	○	◎	◎
小名浜平線ルート	約 10 km	○	◎	◎
海岸線ルート (いわき七浜海道)	約 59 km	—	◎	◎
合 計	約 131 km	凡例 ◎:主な機能 ○:一部に機能あり		







5 計画の推進について

5-1 計画の推進体制

国、県、市、民間企業、団体等がそれぞれの役割を認識し、相互に連携しながら自転車活用の推進に向けて取り組んでいく。

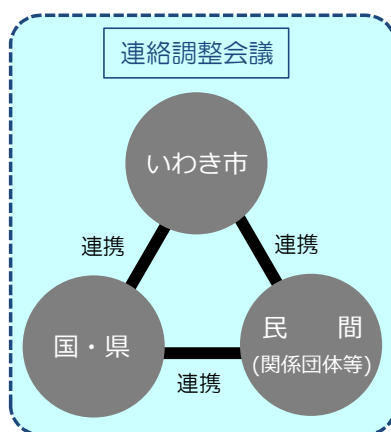


図 計画の推進体制

5-2 計画のフォローアップ及び見直し方法

計画の進行管理にあたっては、各取組みの実施主体が事業の PDCA サイクルを着実に展開していく。

また、計画の進捗状況については、適宜、「いわき市自転車活用推進計画連絡業議会」においてフォローアップを行い、当会議において計画全体の進捗状況の評価や事業の見直し・改善等について提言する。

なお、その結果については市民へ公表するとともに、次年度以降の予算措置に向けた検討につなげる。

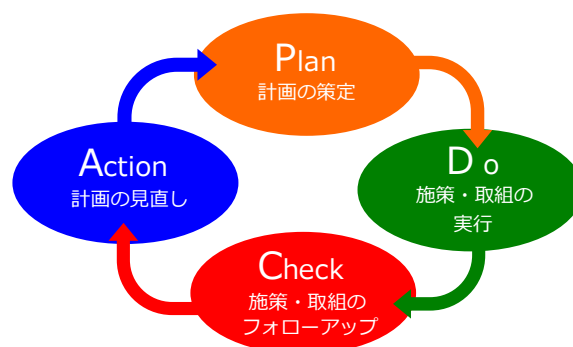


図 PDCA サイクル



いわき市自転車活用推進計画

令和 8 年 3 月発行

編集発行 いわき市

住所 〒970-8686 いわき市平字梅本 21 番地

電話 0246-22-1111（代表）

URL <http://www.city.iwaki.lg.jp/>

