

第2次東白川地方自転車活用推進計画

令和8年3月

棚	倉	町
矢	祭	町
埜		町
鮫	川	村

<目次>

1. 計画の目的と期間	1
(1) 計画の目的	1
(2) 計画の区域	1
(3) 計画の期間	2
2. 計画の位置づけと関連計画	3
(1) 計画の位置づけ	3
(2) 各上位計画・関連計画等の確認	4
3. 地域の概況	11
(1) 地域の人口	11
(2) 道路整備の状況	13
(3) 道路交通の状況	15
(4) サイクリングコース等の状況	17
(5) 観光の状況	21
(6) 東白川地方における自転車に関わる状況	28
(7) 広域連携及び周辺地域における自転車に関わる動向	32
4. 従前計画の推進状況・評価等	34
(1) 4自治体の関係者の現況認識・評価	34
(2) 従前計画の進捗状況と課題の整理	36
5. 自転車活用に向けた課題	37
6. 計画の目標	38
(1) 計画における施策の基本的な考え方	38
(2) 計画の目標	39
7. 実施すべき施策等の体系	40
(1) 実施すべき施策	40
(2) 主要施策の概要	41
8. 計画の推進に向けて	44

1. 計画の目的と期間

(1) 計画の目的

東白川地方は、自転車選手を輩出するなど古くから自転車とはなじみが深く、最近では、埴町での自転車競技や矢祭・埴間及び鮫川村でサイクルイベントが実施されている。また、矢祭町から棚倉町に至る久慈川沿いには「久慈川サイクリングロード」が整備されているなど、自転車と活用した地域振興のポテンシャルを有していた。

棚倉町、矢祭町、埴町及び鮫川村の4町村は、一体的な生活圏、観光圏である「東白川地方」として、自転車活用を推進することによって、子どもから高齢者まで活力ある健康長寿社会を実現するとともに、当地方の認知度の向上とともに交流人口の拡大や地域活性化を推進することを目的として、令和2年3月、「東白川地方自転車活用推進計画」を策定し、令和3年3月には、同計画を踏まえて「東白川地方自転車ネットワーク計画」を策定した。

これらの計画から5年が経過し、それぞれの施策に基づき、各機関等において各種の取り組みが進められているとともに、国や福島県、さらには周辺の自治体においても自転車に係る取組が進められている。特に国においては、「第3次自転車活用推進計画」（令和8年～）の策定に向けて検討が進められているところである。

このような背景を踏まえて、本業務は、東白川地方における自転車に関わる状況を把握し、「第2次東白川地方自転車活用推進計画」を策定することを目的とする。

(2) 計画の区域

本業務で策定する「第2次東白川地方自転車活用推進計画」の対象区域は、下図に示す、棚倉町、矢祭町、埴町、鮫川村の4町村の全域とする。



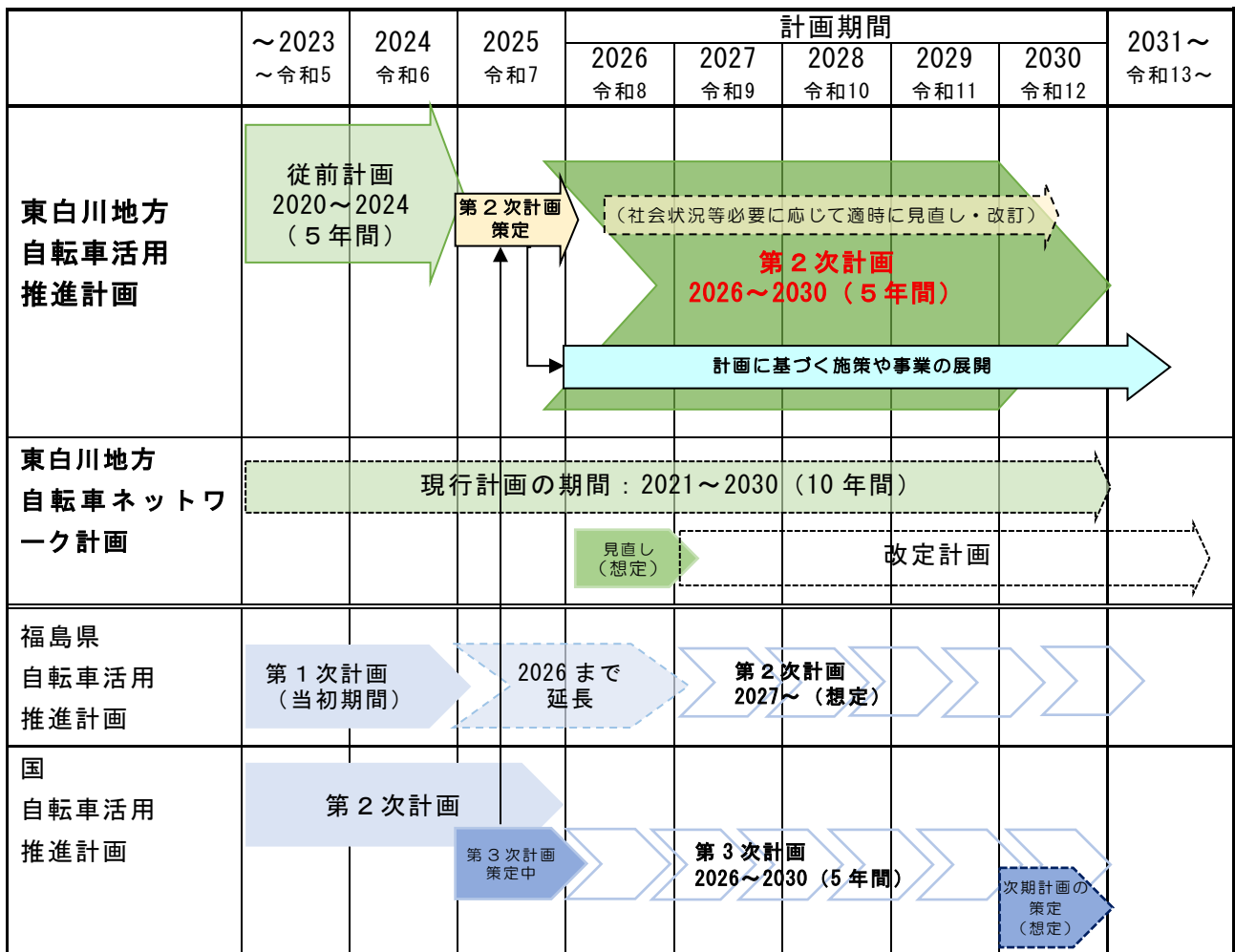
計画区域

(3) 計画の期間

計画の期間は、国において策定中の「第3次自転車活用推進計画」の方向性を踏まえ、また、福島県自転車活用推進計画の計画期間との整合に留意し、令和8（2026）年度から令和12（2030）年度までの5年間の計画とする。

なお、令和7（2025）年度に「第2次東白川地方自転車活用推進計画」を策定し、令和8（2026）年度以降は、必要に応じて追加調査を行い、その見直しを行う。また、令和12（2030）年には、社会状況や自転車活用の状況等を踏まえて、再度計画の見直しを行うものと想定する。

また、令和3（2021）年に策定された「東白川地方自転車ネットワーク計画」は、令和12（2030）年までの計画期間ではあるが、本計画との整合を図るため、次年度以降に見直し、改定を行うことを想定する。

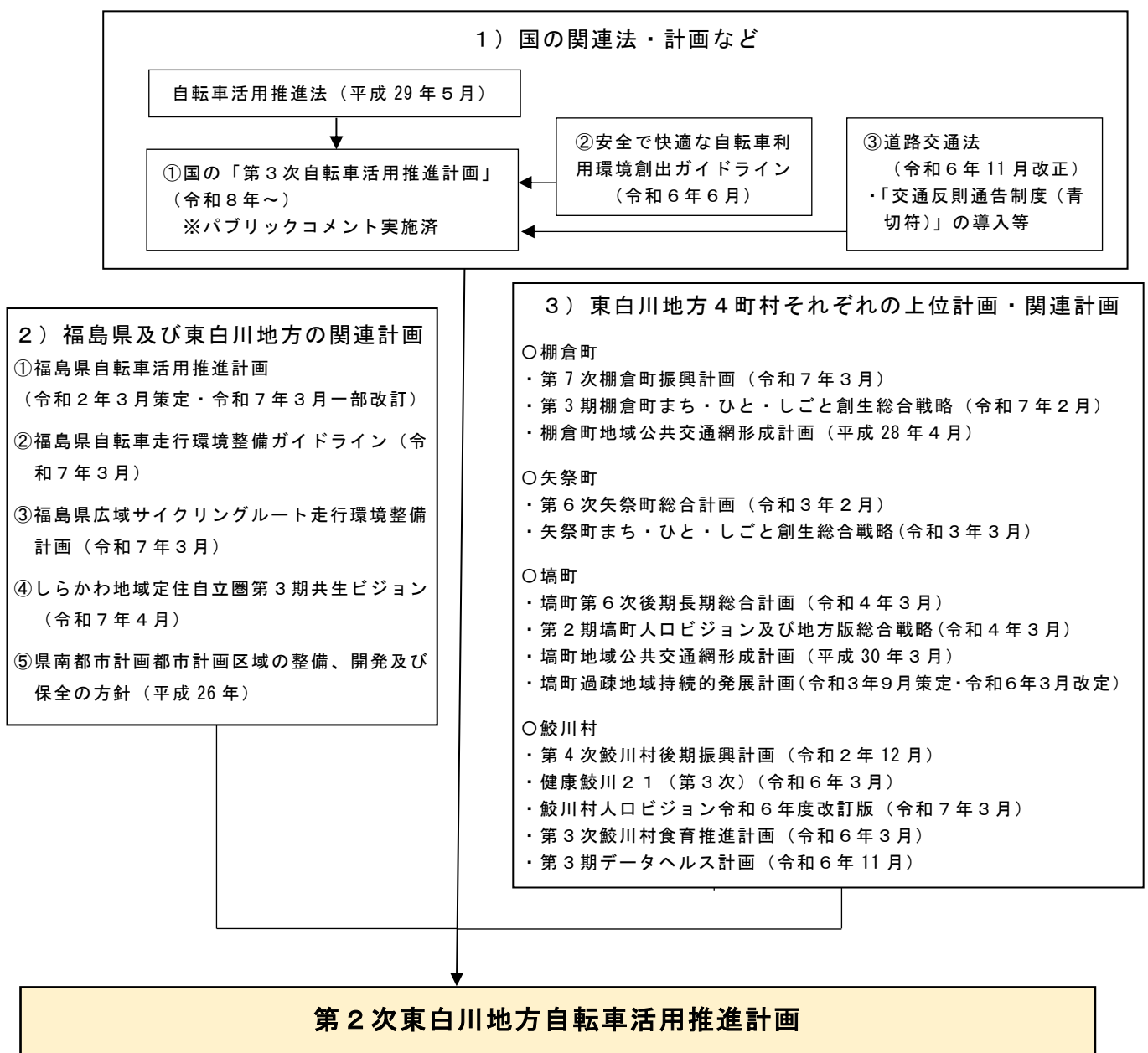


2. 計画の位置づけと関連計画

(1) 計画の位置づけ

本計画は、「自転車活用推進法」に基づき策定された国の「自転車活用推進計画」で示されている目標等を踏まえ、本計画の策定主体である棚倉町、矢祭町、塙町及び鮫川村の上位計画や関連計画との整合を図り、また、これらの自治体が含まれる広域計画等にも留意しつつ、東白川地方4町村が共有する自転車に関する政策の最上位計画として位置付けるものである。

具体的には、下図に示す国の関連法・計画や福島県及び東白川地方の関連計画、東白川地方4町村それぞれの上位・関連計画等を踏まえたものとして位置づける。



(2) 各上位計画・関連計画等の確認

1) 国の関連法・計画

①第3次自転車活用推進計画（パブリックコメント実施済）

国においては、現行の第2次自転車活用推進計画の計画期間が令和7年度で終了するため、令和8年度を初年度とする「第3次自転車活用推進計画」の策定に向けた調査・検討を進めている。具体的には、現行計画のフォローアップや自転車を取り巻く社会情勢等の変化のほか、ヒアリング・アンケート調査結果や海外の自転車計画のレビュー結果等を踏まえ検討を進めている。令和7年12月17日に開催された第3回有識者会議で計画の骨子案が示され、その議論を踏まえて、令和8年1月8日から2月7日までパブリックコメントを実施した。

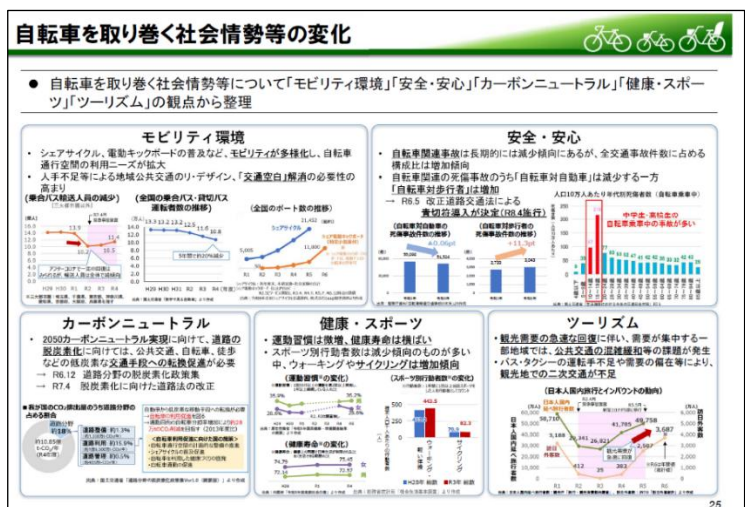
○第2次自転車活用推進計画のフォローアップ

第2次自転車活用推進計画のフォローアップでは、車道混在による自転車通行空間の整備やシェアサイクルの導入、サイクルトレインの導入等の取組が進む一方で、通行空間の安全性・快適性の向上、日常的な自転車利用の促進、地方部等でのサイクルツーリズムの環境整備、自転車利用者の交通ルール順守等の課題への対応が必要としている。

○自転車を取り巻く社会情勢の変化

「モビリティ環境」「安全・安心」「カーボンニュートラル」「健康・スポーツ」「ツーリズム」の観点から、以下のように整理している。

- ・モビリティの多様化、「交通空白」解消の必要性の高まり
- ・道路の脱炭素化に向け、低酸素な交通手段への転換促進が必要
- ・スポーツの手段としてのサイクリングは増加傾向
- ・観光地における観光の足の確保や地方部の持続可能な環境地域づくりに向けた消費拡大に資する回遊手段として、自転車の活用に期待
- ・自転車関連事故が増加する中、16才以上の者による一定の交通違反に対する青切符の導入が決定



○第3次自転車活用推進計画（素案）の概要

「自転車の活用推進に向けた有識者会議」において検討を進め、作成された素案に対し、令和8年1月8日から2月7日までパブリックコメントを実施した。

計画の素案では、現行計画の4つの目標から以下の5つの目標に見直しされている。

- 【目標1】安全で快適な走行環境等の整備による良好な自転車利用環境の実現
- 【目標2】自転車事故のない安全で安心な社会の実現
- 【目標3】自転車交通の役割拡大による良好な地域の移動環境の形成
- 【目標4】自転車利用の促進による活力ある健康長寿社会や脱炭素社会の実現
- 【目標5】サイクルツーリズム等の推進による観光地域づくりや地域の活性化

体系として、ビジョン及び上記の5つの目標に対応する施策や措置が示されている。

第3次自転車活用推進計画(素案)の概要



ビジョン	目標	施策	措置
安全・快適に自転車を活用できる環境の実現により、自転車交通の役割を拡大し、人と地域が調和した豊かに暮らせる持続可能な社会を目指す 指標 ・自転車分担率 ・自転車利用率 ・自転車乗車中の交通事故死者数	【目標1】安全で快適な走行環境等の整備による良好な自転車利用環境の実現 指標 ・自転車活用推進計画を策定した市区町村数 ・自転車ネットワーク計画を策定した市区町村数 ・自転車通行空間の整備延長	1.地方公共団体における計画策定・施策実施の促進 2.自転車通行空間の計画的な整備の推進 3.自転車通行空間確保に向けた路外駐車場整備、停車抑制対策、違法駐車取締りの推進 4.多様な自転車や地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備の推進 5.計画策定等の高度化に向けた情報通信技術の活用 6.生活道路での通過交通の抑制や無電柱化と合わせた取組の実施	2措置 6措置 5措置 4措置 2措置 4措置
	【目標2】自転車事故のない安全で安心な社会の実現 指標 ・ヘルメット着用率 ・自転車損害賠償責任保険等の加入率	7.道路利用者全体の安全意識醸成 8.通学時の安全確保等自転車の交通安全教育の推進 9.通学環境をはじめ自転車通学の更なる安全確保 10.自転車の点検整備の促進 11.自転車利用者に対する指導・取締りによる自転車の安全な利用の促進 12.公園等の活用による子ども等が安全に自転車に乗れる環境の創出の促進 13.情報通信技術等の活用による自転車と自動車の事故削減の推進 14.災害時における自転車の活用推進 15.損害賠償責任保険等への加入の促進	13措置 3措置 5措置（3措置再掲） 4措置 4措置 1措置 2措置 3措置
	【目標3】自転車交通の役割拡大による良好な地域の移動環境の形成 指標 ・シェアサイクルの導入市区町村数 ・「自転車通勤推進企業」宣言プロジェクトの宣言企業・団体数 ・自転車の安全基準に係るマークの普及率	16.自転車と地域の公共交通等との連携の促進 17.シェアサイクルの普及促進 18.公共交通機関への自転車の持ち込みの促進 19.自転車通勤等の促進 20.高い安全性を備えた自転車の普及促進 21.多様なニーズに応える自転車の開発・普及の促進	2措置 8措置 2措置 4措置 4措置 3措置（1措置再掲）
	【目標4】自転車利用の促進による活力ある健康長寿社会や脱炭素社会の実現 指標 ・サイクリングを通じた運動やスポーツの機会創出（運動・スポーツとしてのサイクリング行動者率、運動・スポーツ実施率、運動習慣者の割合） ・健康寿命の延伸 ・デコ活応援団（官民連携協議会）の中で公共交通・自転車・徒歩での移動に取組む会員数 ・通勤目的の自転車分担率	22.自転車を利用した健康づくりの推進 23.サイクルスポーツ、自転車競技の普及・振興の推進 24.自転車の利用促進による環境負荷軽減の推進 25.自転車におけるサーキュラーエコノミーの推進 26.シェアサイクルの普及促進（再掲） 27.自転車通勤等の促進（再掲）	3措置 2措置 3措置 5措置 8措置（8措置再掲） 4措置（4措置再掲）
	【目標5】サイクルツーリズム等の推進による観光地域づくりや地域の活性化 指標 ・先進的なサイクリング環境の整備を目指すモデルルートの数 ・国内旅行（宿泊・日帰り）においてバイク・自転車を利用した旅行者率	28.世界に誇るサイクリング環境の創出 29.自転車活用による観光地域づくりの推進 30.サイクルスポーツ、自転車競技、サイクルイベントの振興を通じた地域活性化の推進 31.国際会議や国際的な大会等の誘致	5措置（1措置再掲） 2措置 2措置 3措置

※出典：「第3次自転車活用推進計画（素案）」に関する意見募集について [関連資料](#)

③道路交通法の改正（令和6年11月）

自転車は、多くの年代で多様な用途で利用できる身近で環境にやさしい交通手段である一方、自転車関連事故は7万件前後で推移しており、自転車と歩行者の事故の発生件数は増加傾向にある。自転車乗用中の死亡・重傷事故のうち、約4分の3には自転車側にも法令違反があること等を踏まえ、令和6年11月の道路交通法の改正において、自転車の交通違反に「交通反則通告制度（青切符）」が導入された。その施行は、令和8年4月1日からとなる。

○「交通反則通告制度（青切符）」の概要

交通反則通告制度（いわゆる「青切符」）とは、16歳以上の運転者による一定の道路交通法違反について、半則者が警察本部長の通告を受けて反則金を納付した場合は、公訴を提起されずに事件が終結する制度のことである。

自転車も 2026年4月1日 交通反則通告制度開始

交通反則通告制度とは、運転者が一定の違反行為をした場合、一定期間内に反則金を納めれば、刑事裁判や家庭裁判所の審判を受けずに事件が終結されるという制度です。

青切符により検挙される違反例

警察官が自転車の交通違反を認知した場合、基本的には現場で指導警告を行います。ただし、その違反が交通事故の原因となるような、歩行者や他の車両にとって、**危険性・迷惑性が高い悪質・危険な違反**であったときは検挙を行います。

信号無視 6,000円 点滅信号を無視した場合 5,000円	一時不停止 5,000円	右側通行 6,000円
携帯電話使用等（保持） 12,000円	遮断踏切立入り 7,000円	制動装置（ブレーキ）不良 5,000円

※これらの違反は一例になります。

詳しくは「ココみてコン」
【交通反則通告制度】
QRコード

重大な違反※をしたとき又は交通事故を起こしたときは、刑事手続（赤切符）で検挙されます。
※ 酒酔い運転、酒気帯び運転、妨害運転、携帯電話使用等（交通の危険）

さらに！
信号無視等の16種類の交通違反で、3年以内に2回以上反復して検挙され又は交通事故を起こしたとき、都道府県公安委員会により、「自転車運転者講習」の受講が命じられます。

※自転車NEWS スタートアップ編 警視庁交通部

※自転車の運転者（16歳未満の者を除く）がした一定の違反が交通反則通告制度の対象となります。

※出典：道路交通法の改正について／警視庁ホームページ

自転車の指導取締りの基本的な考え方は、青切符導入前後で変わらないとしている。

自転車の基本的な交通ルール

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

五則に基づく基本的ルール、違反した場合における危険性等を解説

自転車の指導取締りの基本的な考え方

自転車の指導取締りの基本的な考え方 → 青切符の導入前後で変わらず

交通違反の認知 → 指導警告 (例) スピードを出して歩道を通行・16歳未満の者による違反 → 検挙

青切符の導入で変わるのは検挙後の手続

検挙 → 重大な違反や事故を起こしたとき → 刑事手続 (例) 酒酔い運転・酒気帯び運転・違反により実際に交通事故を発生させる

検挙 → 16歳以上の者による反則行為 → 青切符 (例) スマホを持って画面を注視したり、通話をする・信号無視で交差点に進入し、他の車両に急ブレーキをかけさせる

※出典：自転車ルールブックの作成概要資料／警察庁交通局

2) 福島県の主な関連計画

①福島県自転車活用推進計画（令和7年3月一部改訂）

福島県では、自転車活用推進法や国の自転車活用推進計画を踏まえ、本県の実情に応じた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令和2年3月に「福島県自転車活用推進計画」を策定している。その後、国の次期の第3次計画が令和8年度からとなることを見据え、令和7年3月に一部改訂を行い、その計画期間の延長や内容の見直しを行っている。

ここでは、「福島県自転車活用推進計画（令和7年3月改定）」における改訂部分を中心にその概要を確認する。

○計画期間の延長

- ・国の次期計画（令和8年度～）等を見据え、令和2年度から7年間となる令和8年度とする。

	H30	R元	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10
国		第1次計画		第2次計画				第3次計画			
県			第1次計画					延長	第2次計画		

○県内で策定済みの自転車ネットワーク計画

- ・福島県内では、従前の「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）」で示されている3つの自転車ネットワーク計画に加え、「白河市自転車活用推進計画（白河市）」で新規に自転車ネットワーク計画が示されている。

○道路整備事業

- ・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19（改定前は13）路線、地域連携道路26（改定前は19）路線を主として、道路整備事業を加速的に進めている。

○自転車走行空間の整備形態の改定

- ・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（国土交通省）」の令和6年6月の改定）にあわせて、更新している。

○計画の目標と施策

【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』

＜主な施策：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＞

- ・サイクリングモデルルートとして、従前の4ルートに加え、「ふくしま浜通りサイクルルート（新地町、相馬市、南相馬市、浪江町、双葉町、大熊町、富岡町、楡葉町、広野町、いわき市）」が追加された。

【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』

＜主な施策：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＞

【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』

＜主な施策：サイクルツーリズムを活用した観光・地域振興の促進＞

【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』

＜主な施策：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＞

②福島県広域サイクリングルート走行環境整備ガイドライン（令和7年3月）

福島県では、「福島県自転車活用推進計画」の令和7年3月の改訂にあわせて「福島県広域サイクリングルート走行環境整備ガイドライン」を策定している。内容は、前述した国の「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に準じて、福島県としての自転車走行空間に関する標準的な整備の考え方を示すものである。「すべての人にとってわかりやすく、安全・安心な走行環境の整備」を基本理念としている。

ここでは、その基本的な内容を示す。

○県内の自転車走行環境として整備を推進していく路線

ガイドラインに基づき整備を推進していく路線として「福島県自転車活用推進計画」における以下に対応する路線を対象としている。

- ・自転車ネットワーク路線
- ・大規模自転車道
- ・自転車指導啓発重点地区・路線
- ・広域サイクリングルート
- ・サイクリングモデルルート

○基本的な考え方（自転車走行空間の整備方針）

福島県広域サイクリングルートは、県内各地域でそれぞれ特徴的な文化や風土を持ち、市街部、沿岸部、山間部等、様々な空間を有しているため、道路空間も様々である。どの道路空間でも自転車走行空間が確保され、適切に利用されるよう「路面表示」と「看板」の整備について整理されている。

○路面標示の整備

国のガイドラインに基づき、矢羽根型路面表示やピクトグラムを配置し、その設置基準を示している。自転車の通行位置・方向を明示することで、自転車通行の安全性確保と進行方向左側の車道を通行することの意識づけを図り、ドライバーに対しても自転車への注意喚起を図るとしている。

○看板（案内・注意喚起）の整備

初めて訪れたサイクリストであっても、安全に安心してサイクリングを楽しむことができるよう、コース案内や注意喚起のための統一的な看板の整備や設置基準について示されている。右図は事故を防ぐため、危険箇所を設置する自転車及び自動車利用者に向けた注意喚起の看板である。



○走行しやすい構造への対応

自転車走行空間の安全性を確保するため、段差や溝の解消に努め、路面表示についても、塗装厚による段差を少なくするとともに、滑りにくく、視認性の向上が図られるよう配慮することが望ましいとしている。

○維持管理

道路管理者は、右図の確認内容について、自転車利用者の視点でチェックし、維持管理を行う。

※出典：福島県広域サイクリングルート走行環境整備計画

巡視項目	確認内容
路面状況	自転車の走行に危険な段差(特に進行方向)や穴、土汚れ等はないか。
除草	・自転車の視距が確保されているか ・走行空間に枝葉・蔓、雑草がはみ出していないか。
路面表示	路面表示が認識できる状態か。

③福島県広域サイクリングルート走行環境整備計画（令和7年3月）

福島県では、「福島県自転車活用推進計画」の令和7年3月の改訂にあわせて「福島県広域サイクリングルート走行環境整備計画」を策定している。福島県広域サイクリングルートの走行環境整備を計画的に行うため、整備必要箇所、整備時期、必要予算について整理している。県管理道路について定めたものであり、国・市町村道は、参考として示されている。

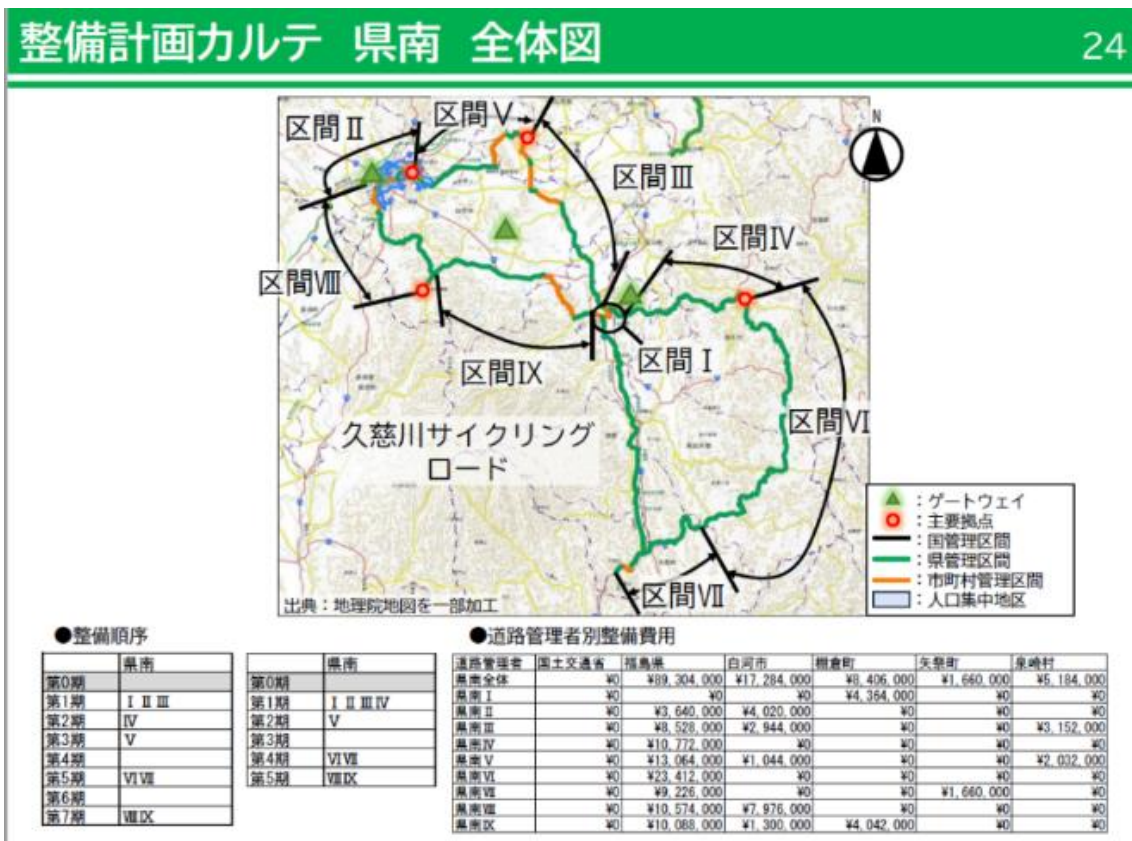
○整備計画の条件

対象範囲は、既に自転車道が整備されている久慈川サイクリングロード、いわき七浜海道、猪苗代湖周辺を除いた広域サイクリングルートとなっている。福島県浜通りでのナショナルサイクリングルート（NCR）指定に向けた動向を考慮し、相双地域及びいわき地域の一部区間は第0期に整備することとしている。

整備計画（案）は、整備予算を考慮して、①7年間で全区間の整備を完了する案と、②5年間で全区間の整備を完了する案の2案にて策定している。

○県南地域の整備計画

整備区間ごとの詳細は後述する。



※出典：福島県広域サイクリングルート走行環境整備計画

3. 地域の概況

(1) 地域の人口

1) 4町村別人口（令和2年国勢調査）

令和2年の国勢調査における4町村合計の人口は、30,086人となっており、特に棚倉町の人口が4割以上を占めている。

■4町村別人口・世帯数（令和2年度）

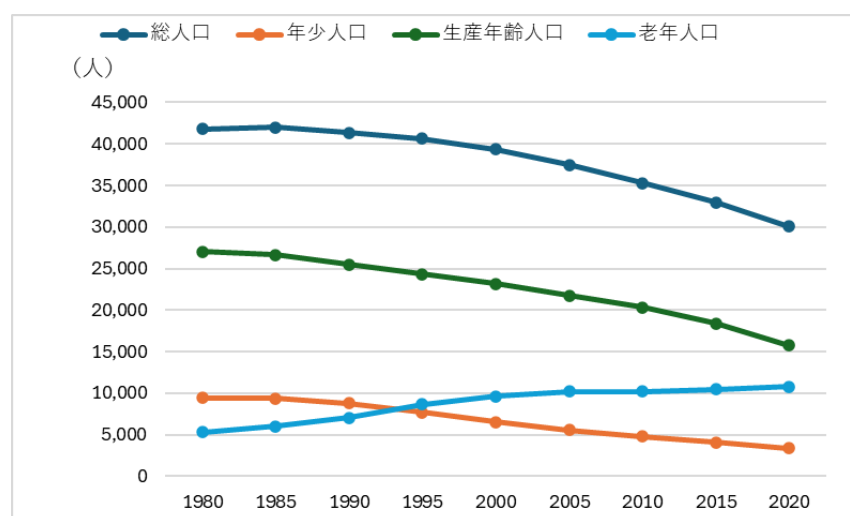
自治体名	人口（人）	世帯数（世帯）
棚倉町	13,343	4,728
矢祭町	5,392	1,867
埴町	8,302	2,935
鮫川村	3,049	1,006
合計	30,086	10,536

2) 人口の推移

東白川地方4町村合計の人口の推移は、右図の通りである。

昭和60（1985）年にピークに総人口は減少している一方、老年人口は増加しており、少子高齢化が進行している。

■年代別人口の推移



※出典：RESAS

■年代別人口・世帯数推移（人）

年	総人口	年少人口	生産年齢人口	老年人口
1980(昭和55)	41,776	9,419	27,022	5,335
1985(昭和60)	42,017	9,379	26,632	6,006
1990(平成2)	41,347	8,824	25,478	7,040
1995(平成7)	40,656	7,717	24,304	8,635
2000(平成12)	39,336	6,546	23,146	9,644
2005(平成17)	37,476	5,558	21,729	10,188
2010(平成22)	35,283	4,781	20,318	10,184
2015(平成27)	32,979	4,059	18,407	10,451
2020(令和2)	30,086	3,411	15,764	10,801

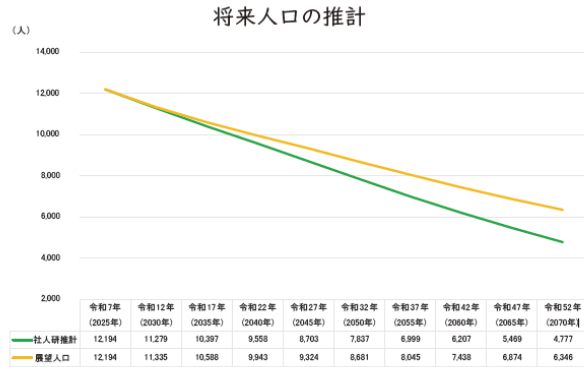
3) 将来推計

東白川地方4町村においては、それぞれの「人口ビジョン」及び「総合戦略」において将来人口について推計を行っている。

各町村とも、今後さらに人口減少が進むと推計している。

■ 棚倉町の将来展望人口

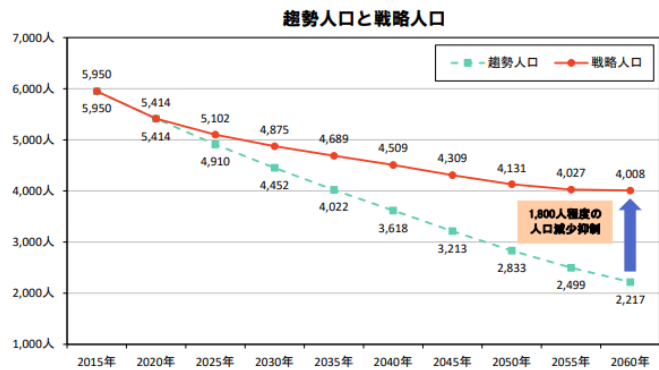
(第3期棚倉町まち・ひと・しごと総合戦略 令和7年2月)



資料：棚倉町長期人口ビジョン

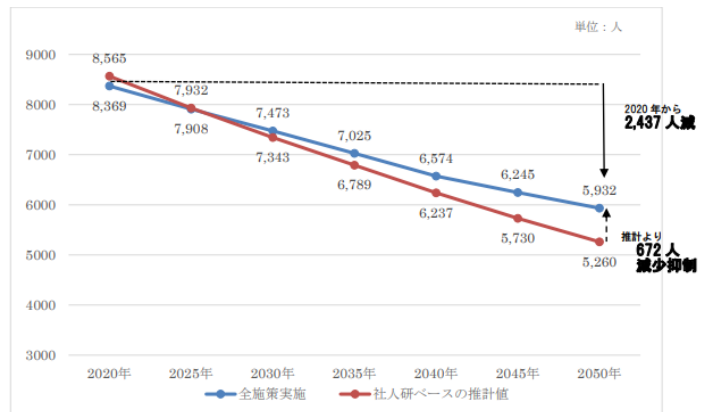
■ 矢祭町の戦略人口

(矢祭町人口ビジョン改訂版 令和2年12月)



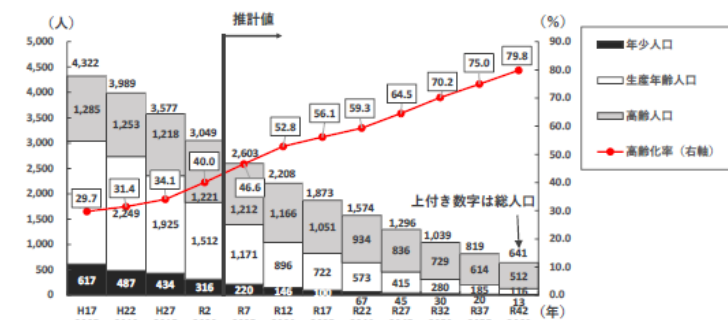
■ 埴町の人口目標

(埴町人口ビジョン及び地方版総合戦略 令和4年3月)



■ 鮫川村の独自推計の人口推移

(鮫川村人口ビジョン・総合戦略改訂版 令和7年3月)



(備考) 1. 年齢3区分人口はH27は不詳補充。
2. 端数処理の関係で、年齢3区分人口の合計が総人口と合わない場合がある。

○主要道路の道路改良率

東白川地方4町村における道路の改良状況は、下表の通りである。
 棚倉町、矢祭町、埴町において、一般県道の改良率は2割から3割程度にとどまっており、遅れている状況である。

■道路改良状況

※出典：福島県の建設概要道路編 令和6年4月

市町村	道路名	実延長 (m)	幅員 5.5m 以上で改良済みの延長 (m) ※	改良率 (%)	歩道等設置延長
棚倉町	国 道	18,286	18,286	100.0	14,374
	主要地方道	27,784	22,975	82.7	10,538
	一般県道	31,126	6,855	22.0	2,873
	計	77,196	48,116	62.3	27,785
矢祭町	国 道	30,075	23,263	77.3	14,112
	主要地方道	0	0	0.0	0
	一般県道	18,578	5,541	29.8	898
	計	48,653	28,804	59.2	15,010
埴町	国 道	24,531	19,109	77.9	8,634
	主要地方道	22,710	15,640	68.9	4,039
	一般県道	39,251	12,494	31.8	6,078
	計	86,492	47,243	54.6	18,751
鮫川村	国 道	36,792	27,625	75.1	8,933
	主要地方道	20,254	15,188	75.0	827
	一般県道	14,104	7,443	52.8	876
	計	71,150	50,256	70.6	10,636

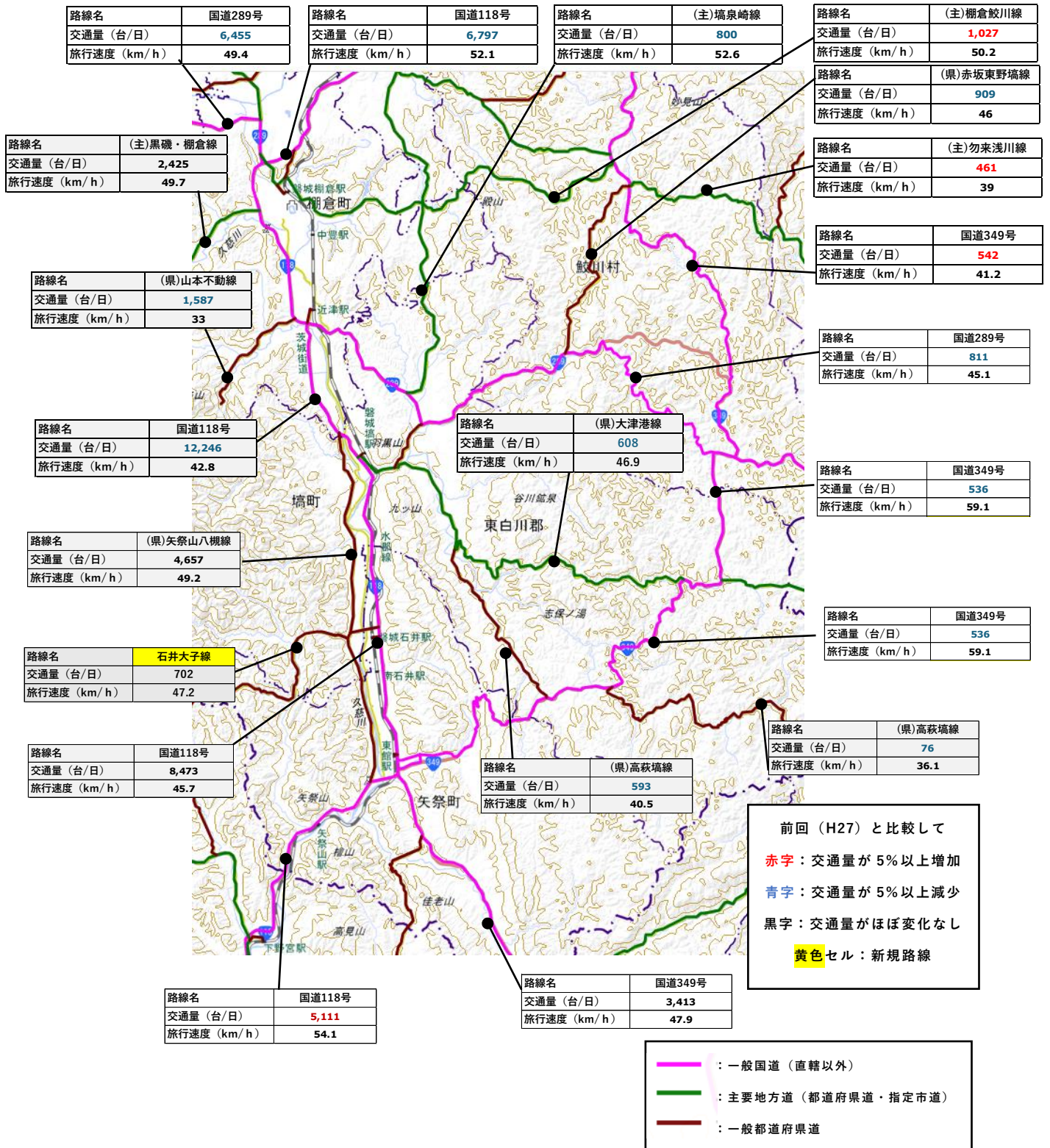
※ 幅員 5.5m は、道路構造令によりセンターラインが設けられる幅員

(3) 道路交通の状況

1) 道路交通量等の状況

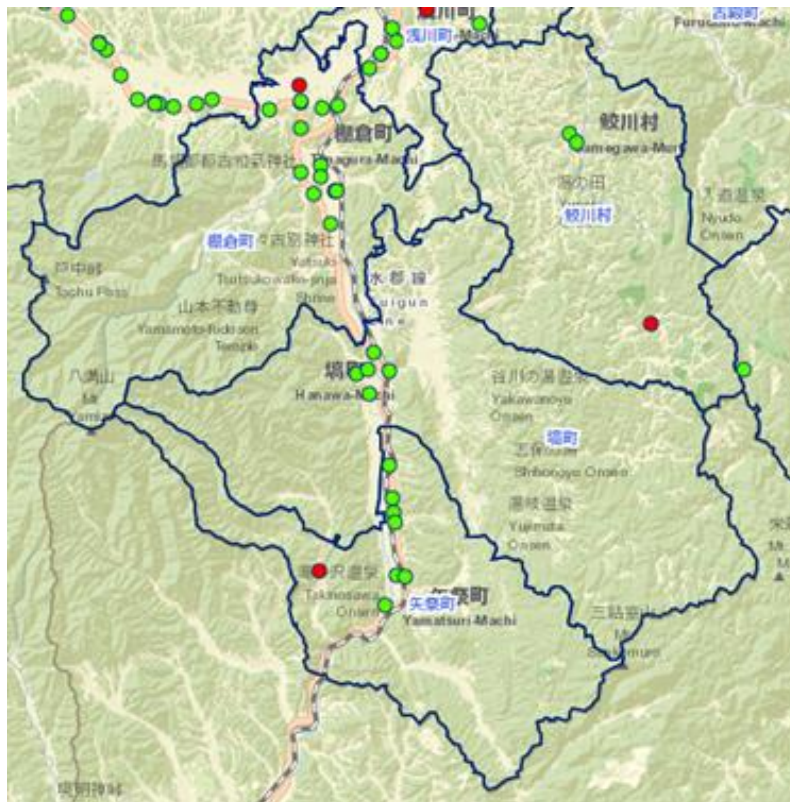
地域内の主要な道路の交通量等について、国土交通省が実施、公表している「令和3年度全国道路・街路交通情勢調査一般交通量調査」の結果から下図に整理する。

■東白川地方における主要道路の交通量等（令和3年度一般交通量調査結果）



2) 交通事故の状況

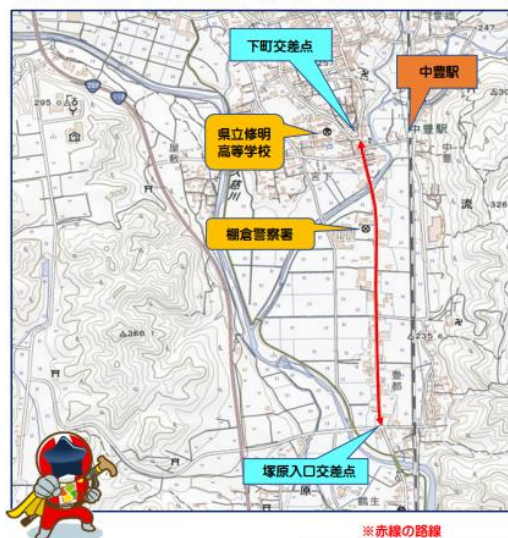
東白川地方における令和6年度の交通事故は、国道118号及び、棚倉町の市街地で発生している。



■ 棚倉署管内（棚倉町、矢祭町、埴町、鮫川村）における交通事故の状況

棚倉署管内において、令和6年に自転車乗車中に死傷した人は5人であった。

棚倉警察署(自転車対策重点地区・路線図)



令和6年に棚倉警察署管内で自転車乗車中に死傷した人の状況等

	死者数	うちヘルメット着用		乗用者のヘルメット着用率	
		着用	非着用	令和6年	令和5年
小学生	0人	0人	0人	-	-
中学生	0人	0人	0人	-	-
高校生	0人	0人	0人	-	-
一般	0人	0人	0人	-	-
高齢者	5人	0人	5人	0%	-
合計	5人	0人	5人	0%	-

- ～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

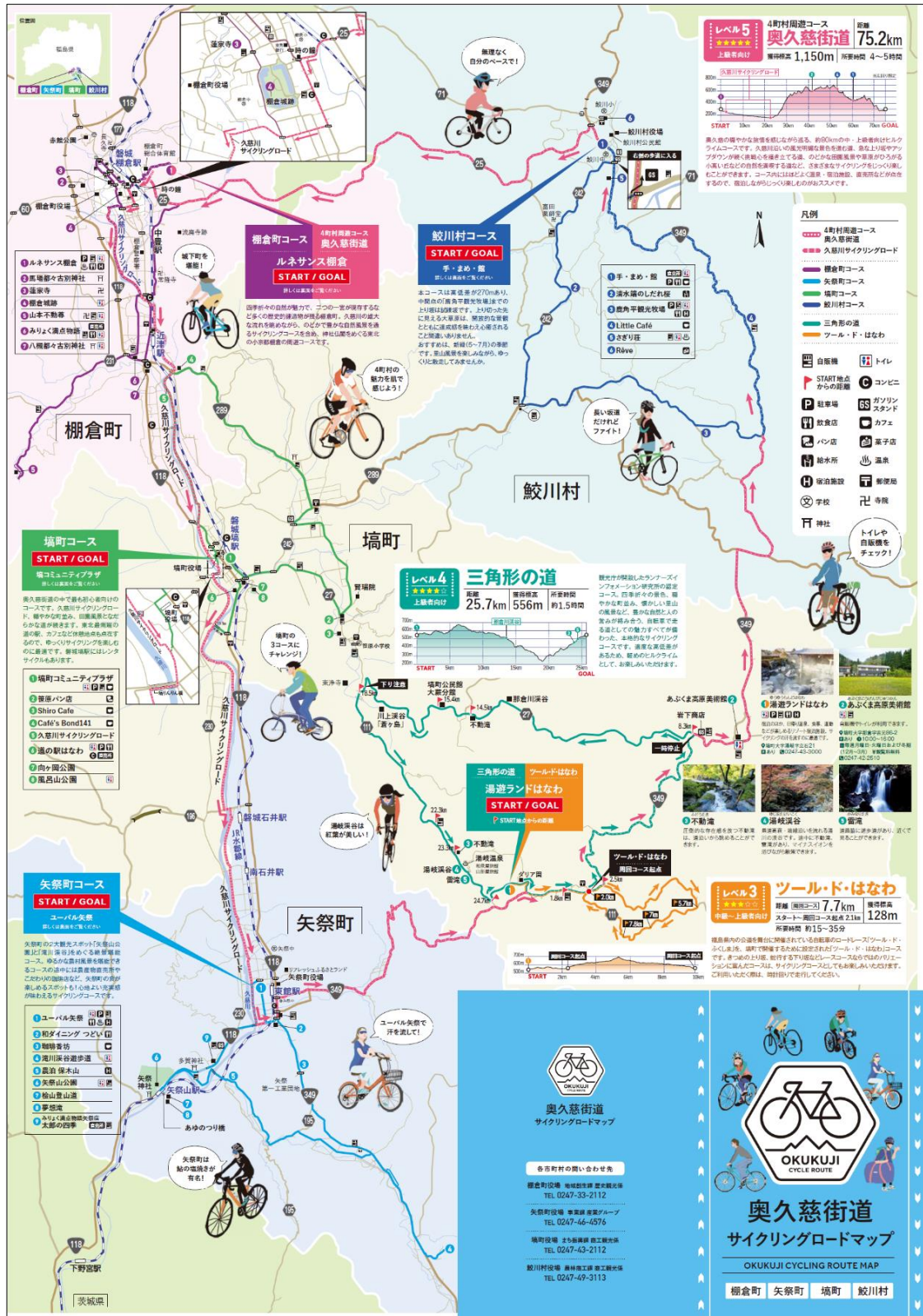
- 選定理由
通学や買い物等による自転車の通行量があり、事故の発生が心配される路線です。
- 普通自転車の通行方法について
自転車安全利用五則を守って走行しましょう。「普通自転車専用通行帯」が設置されている場合は、左側の通行帯を走行しましょう。
- ヘルメットを被りましょう。
令和5年4月1日から、自転車利用者はヘルメットの着用が努力義務化されました。万が一の交通事故に備えて、ヘルメットを正しく着用しましょう！

※出典：福島県警察本部ホームページ

(4) サイクリングコース等の状況

1) 奥久慈街道

東白川サイクリング推進会議の取組の一環として、東白川地方を周遊する全長75.2キロメートルのサイクリングコースを「奥久慈街道」と名付け、設定している。国土交通省が認定するモデルルートにも選ばれている。



2) 4町村におけるサイクリングコース

奥久慈街道のほか、棚倉町・矢祭町・埴町・鮫川村それぞれの域内を周遊するサイクリングコースも設定している。

レベル3 棚倉町コース 22.8km

難易度 ★★★☆☆
所要時間 立ち寄りあり 約4.5時間
途中一上りあり 約1.5時間
所要距離 立ち寄り無し 約1.5時間

ルネサンス棚倉
START / GOAL
START地点からの距離

ルネサンス観音
観音堂
観音堂は、江戸時代中期に建てられた。境内には、観音菩薩の坐像が安置されている。また、境内には、観音菩薩の坐像が安置されている。

馬場郡々古別神社
馬場一帯であり、神社は馬場郡を管轄していた。境内には、馬場郡の歴史を伝える石碑が立ち並ぶ。また、境内には、馬場郡の歴史を伝える石碑が立ち並ぶ。

山本不動尊
山本不動尊は、山本郡の守護神として祀られている。境内には、山本郡の歴史を伝える石碑が立ち並ぶ。また、境内には、山本郡の歴史を伝える石碑が立ち並ぶ。

八幡郡々古別神社
八幡一帯であり、神社は八幡郡を管轄していた。境内には、八幡郡の歴史を伝える石碑が立ち並ぶ。また、境内には、八幡郡の歴史を伝える石碑が立ち並ぶ。

山本不動尊
山本郡の守護神として祀られている。境内には、山本郡の歴史を伝える石碑が立ち並ぶ。また、境内には、山本郡の歴史を伝える石碑が立ち並ぶ。

チェック！
町内の食事処や土産店などの情報はこちらから
グルメガイド たなぐら

レベル4 鮫川村コース 24.2km

難易度 ★★★★★
所要時間 立ち寄りあり 約4.5時間
途中一上りあり 約1.5時間
所要距離 立ち寄り無し 約1.5時間

手・まめ・館
START / GOAL
START地点からの距離

清水湖のしだれ桜
清水湖のしだれ桜は、清水湖の湖畔に咲く。境内には、清水湖の歴史を伝える石碑が立ち並ぶ。また、境内には、清水湖の歴史を伝える石碑が立ち並ぶ。

鹿角半蔵光太郎
鹿角半蔵光太郎は、鹿角郡の守護神として祀られている。境内には、鹿角郡の歴史を伝える石碑が立ち並ぶ。また、境内には、鹿角郡の歴史を伝える石碑が立ち並ぶ。

Little Café
手作りこだわりのカフェ。自然素材を使用したメニューが、心ゆくまで楽しめます。また、店内には、自然素材を使用したメニューが、心ゆくまで楽しめます。

さきざき荘
山景に囲まれたお洒落なカフェ。自然素材を使用したメニューが、心ゆくまで楽しめます。また、店内には、自然素材を使用したメニューが、心ゆくまで楽しめます。

ハードなコースを走り抜けながら、田園や里山の美しい風景を楽しもう！
標高700mに位置する鹿角半蔵光太郎では、1年を通じて最高の光景を堪能することができます。田園の風景を眺めることができます。また、田園の風景を眺めることができます。

レベル2 矢祭町コース 22.3km

難易度 ★★☆☆☆
所要時間 立ち寄りあり 約4.5時間
途中一上りあり 約1.5時間
所要距離 立ち寄り無し 約1.5時間

ユールバル矢祭
START / GOAL
START地点からの距離

和ダイニング つどい
和ダイニングつどいは、和食を堪能できる。また、店内には、和食を堪能できる。また、店内には、和食を堪能できる。

ゆずシチュー
ゆずシチューは、ゆずの香りが漂う。また、店内には、ゆずの香りが漂う。また、店内には、ゆずの香りが漂う。

蛇の塩焼き
蛇の塩焼きは、蛇の塩焼き。また、店内には、蛇の塩焼き。また、店内には、蛇の塩焼き。

川川渓谷遊歩道
川川渓谷遊歩道は、川川渓谷を堪能できる。また、店内には、川川渓谷を堪能できる。また、店内には、川川渓谷を堪能できる。

農道 保木山
農道保木山は、農道を堪能できる。また、店内には、農道を堪能できる。また、店内には、農道を堪能できる。

夢遊境
夢遊境は、夢遊境を堪能できる。また、店内には、夢遊境を堪能できる。また、店内には、夢遊境を堪能できる。

矢祭山公園
矢祭山公園は、矢祭山を堪能できる。また、店内には、矢祭山を堪能できる。また、店内には、矢祭山を堪能できる。

松山登山道
松山登山道は、松山を堪能できる。また、店内には、松山を堪能できる。また、店内には、松山を堪能できる。

道の駅はなわ
道の駅はなわは、道の駅を堪能できる。また、店内には、道の駅を堪能できる。また、店内には、道の駅を堪能できる。

向ヶ岡公園
向ヶ岡公園は、向ヶ岡を堪能できる。また、店内には、向ヶ岡を堪能できる。また、店内には、向ヶ岡を堪能できる。

風島山公園
風島山公園は、風島山を堪能できる。また、店内には、風島山を堪能できる。また、店内には、風島山を堪能できる。

レベル1 埴町コース 20.5km

難易度 ★☆☆☆☆
所要時間 立ち寄りあり 約3-4時間
途中一上りあり 約1-1.5時間
所要距離 立ち寄り無し 約1-1.5時間

埴町コミュニティプラザ
START / GOAL
START地点からの距離

Shiro Cafe
Shiro Cafeは、Shiro Cafeを堪能できる。また、店内には、Shiro Cafeを堪能できる。また、店内には、Shiro Cafeを堪能できる。

Café's Bond141
Café's Bond141は、Café's Bond141を堪能できる。また、店内には、Café's Bond141を堪能できる。また、店内には、Café's Bond141を堪能できる。

久慈川サイクリングロード
久慈川サイクリングロードは、久慈川を堪能できる。また、店内には、久慈川を堪能できる。また、店内には、久慈川を堪能できる。

道の駅はなわ
道の駅はなわは、道の駅を堪能できる。また、店内には、道の駅を堪能できる。また、店内には、道の駅を堪能できる。

向ヶ岡公園
向ヶ岡公園は、向ヶ岡を堪能できる。また、店内には、向ヶ岡を堪能できる。また、店内には、向ヶ岡を堪能できる。

風島山公園
風島山公園は、風島山を堪能できる。また、店内には、風島山を堪能できる。また、店内には、風島山を堪能できる。

風島山公園
風島山公園は、風島山を堪能できる。また、店内には、風島山を堪能できる。また、店内には、風島山を堪能できる。

※出典 奥久慈街道サイクリングロードマップ（うら面）

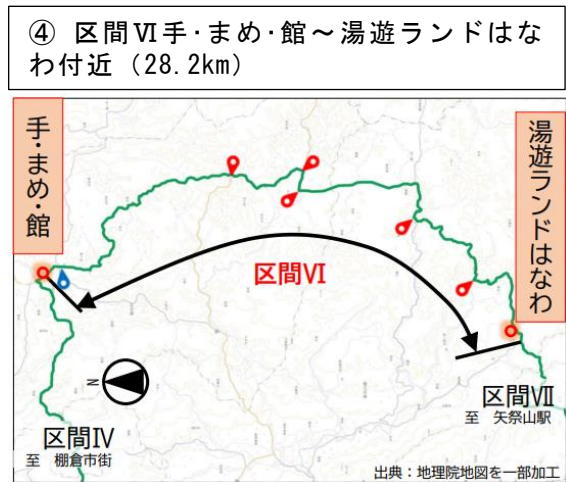
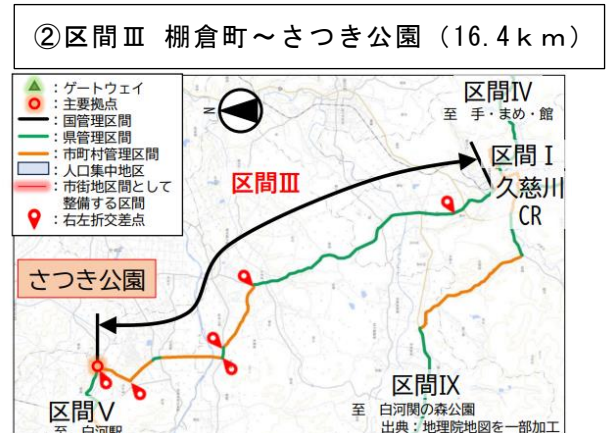
3) 福島県におけるサイクリングルートの整備計画

前述した「福島県広域サイクリングルート走行環境整備計画（福島県道路整備課/令和7年3月）」では、広域サイクリングルートの走行環境整備を計画的に行うため、整備区間をⅠ～Ⅸで区分した上で、整備時期と順序を右表のように7期（7年）で行う案と、5期（5年）で行う案で整理している。

東白川郡内の路線区間については、以下の①～⑤の優先順位で計画に位置付けている。

●整備順序

第0期	県南	第0期	県南
第1期	Ⅰ Ⅱ Ⅲ	第1期	Ⅰ Ⅱ Ⅲ Ⅳ
第2期	Ⅳ	第2期	Ⅴ
第3期	Ⅴ	第3期	
第4期	Ⅵ Ⅶ	第4期	Ⅵ Ⅶ
第5期	Ⅵ Ⅶ	第5期	Ⅷ Ⅸ
第6期			
第7期	Ⅷ Ⅸ		



※出典 福島県広域サイクリングルート走行環境整備計画

4) 休憩所等個別事業の実施状況

福島県では、令和3年度から令和7年度までに従前の「東白川自転車活用推進計画」に関わるハード事業として、右表に示す各事業を実施している。

この内、<【棚倉町】祖父岡休憩所リニューアル工事>及び<【矢祭町】関岡休憩所リニューアル工事>の実施状況を以下に示す。

■福島県における事業実績（令和3～7年度） （「東白川地方自転車活用推進計画」に係るハード事業）

事業実施年度 (R3~R7)	路河川名	事業実施町村名	事業内容
令和3年	矢祭・棚倉自転車道線	塙町	舗装補修
	国道349号	塙町	舗装補修
	国道349号外	塙町	矢羽根型路面標示、区画線工
令和4年	棚倉鮫川線外	鮫川村	舗装補修
	国道349号	塙町	大型標識修正(奥久慈街道標記)、矢羽根型路面標示
	矢祭・棚倉自転車道線	棚倉町・矢祭町 塙町	舗装補修 奥久慈街道標識設置
令和5年	棚倉鮫川線外	鮫川村	舗装補修
	矢祭・棚倉自転車道線	棚倉町・塙町 棚倉町	休憩施設リニューアル 【棚倉町】寺山休憩所、【塙町】塙休憩所 矢羽根型路面標示、小型標識板設置
令和6年	棚倉鮫川線	棚倉町	舗装補修
	矢祭・棚倉自転車道線	棚倉町・矢祭町	休憩施設リニューアル 【棚倉町】祖父岡休憩所、【矢祭町】関岡休憩所、植田休憩所
令和7年	棚倉鮫川線	鮫川村	舗装補修
	矢祭・棚倉自転車道線	矢祭町	トイレ・屋根改修(関岡休憩所)

※ハード事業の例：舗装打ち換え（国道・県道）、道路標識、矢羽根（やばね）標準型、矢羽根（やばね）コンパクト型、標識、休憩施設整備、その他実施した事業

【棚倉町】祖父岡休憩所リニューアル工事 （矢祭・棚倉自転車道線）

【施工前】



【施工後】



【矢祭町】関岡休憩所リニューアル工事 （矢祭・棚倉自転車道線）

【施工前】



【施工後】



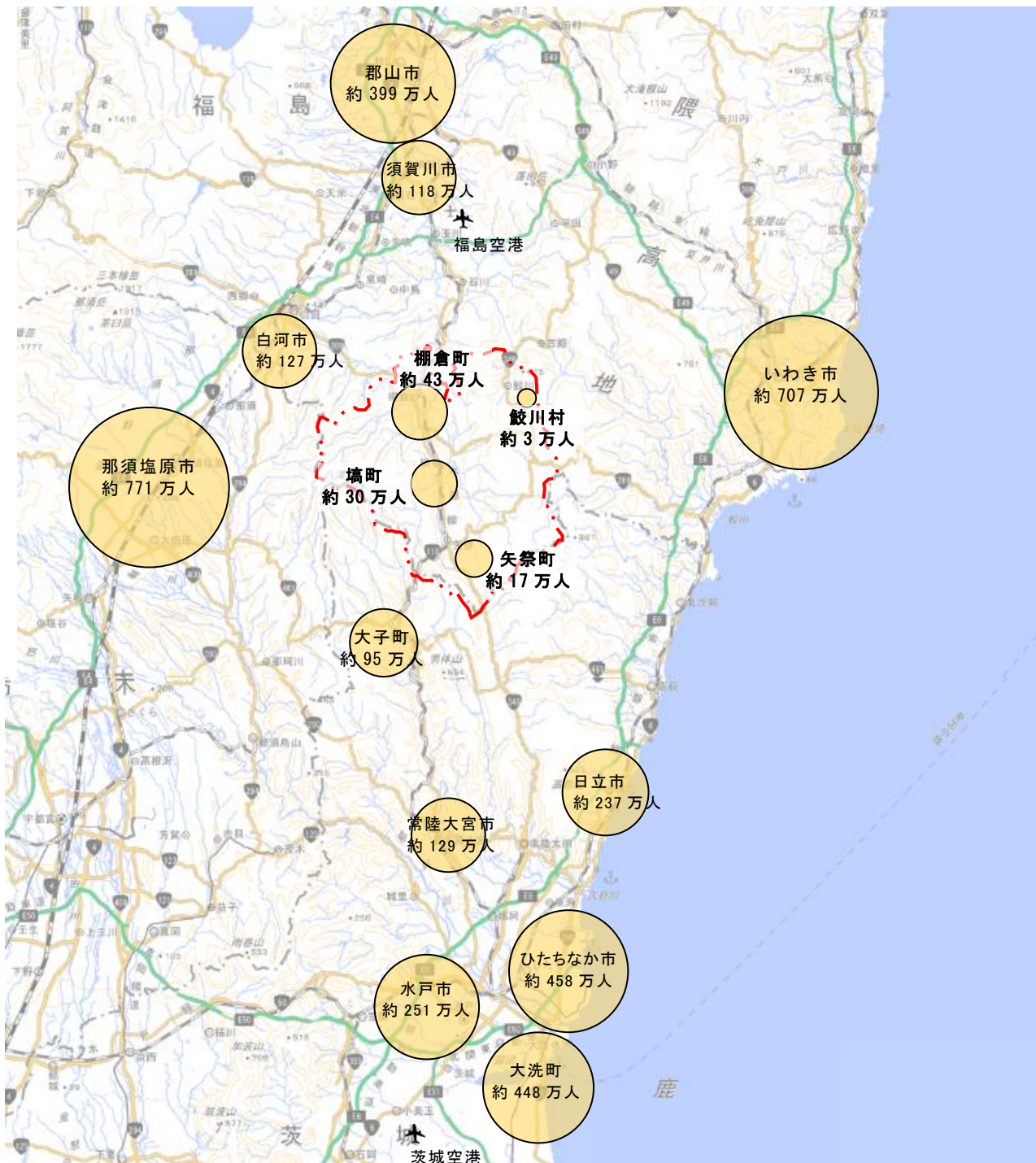
(5) 観光の状況

1) 東白川地方及び周辺の主な自治体における観光入込状況

東白川地方の4町村及び周辺の主な自治体における令和6年の観光入込状況を下図に示す。

4町村の合計での観光入込客数は、約93万人にとどまっている。一方、周辺自治体では、那須塩原市で約771万人、いわき市で約707万人の入込客数がある。

■ 4町村及び周辺自治体における観光入込客数（令和6年分）



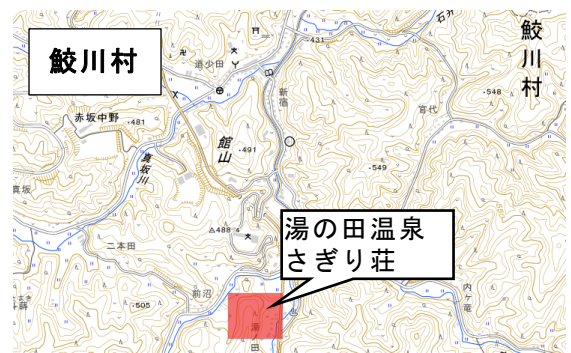
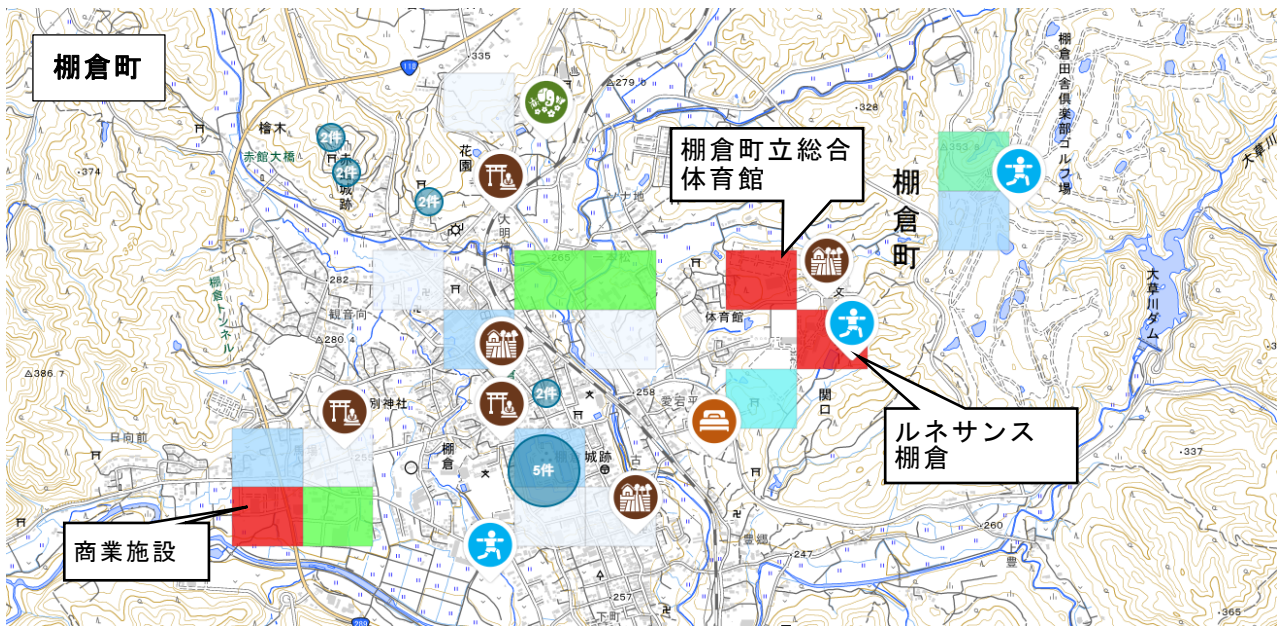
※出典 福島県分：福島県観光入込状況（令和6年分）
栃木県分：令和6年栃木県観光客入込数・宿泊数推定調査結果
茨城県分：茨城の観光レクリエーション現況（令和6年観光客動態調査報告）

2) 4 町村全体の観光特性等

○他府県在住者の滞留人口メッシュマップ（令和6年・すべての休日・すべての時間帯）

東白川地方の4町村への来訪者が、どのエリアに滞留しているかを、公表されているデータからメッシュマップを用いて確認した。

具体的には、棚倉町では、体育館・ルネサンス棚倉周辺、南西部の商業施設周辺に、埴町では道の駅はなわ周辺、矢祭町ではユーパル矢祭周辺、鮫川村ではさぎり荘周辺に滞留が集中していることがわかる。



【出典】
 公益社団法人日本観光振興協会「全国観光情報データベース」
 日本ソフト販売株式会社「電話帳データ」
 国際航業株式会社「住所正規化コンバーターR7」
 株式会社オーブントーン「RESAS用アイコン」
[LocationMind xPop © LocationMind Inc.](https://www.locationmind.jp/)
 【注記】
 map data ©地理院タイル

※出典：RESAS

3) 観光施設等における入込客数

東白川地方における主要な観光施設としては、棚倉町の「みりよく満点物語」(JAの直売所)と、塙町の「道の駅はなわ」があり、両施設とも年間約20万人以上の入込客数がある。

奥久慈の自然も年間約10万人以上の観光客を集めている。

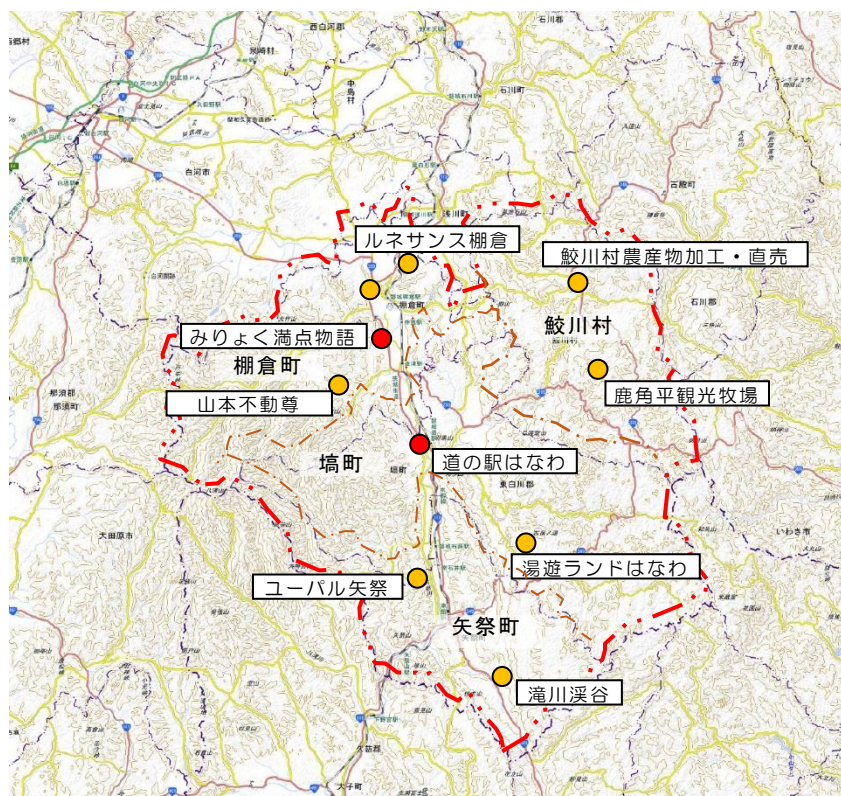
令和5年から6年にかけての動向としては、鮫川村では全体的に増加している一方、棚倉町、矢祭町、塙町では一部地点において減少している。

■東白川地方における観光客入込状況

市町村	観光種目	調査集計地点	令和	令和	伸び率
			6年計	5年計	
棚倉町	歴史・文化	山本不動尊	115,500	113,000	2.2
	スポーツ・レクリエーション	ルネサンス棚倉	110,692	93,715	18.1
	都市型観光-買い物・食-	みりよく満点物語	201,139	211,064	△ 4.7
矢祭町	自然	奥久慈	108,192	110,226	△ 1.8
	自然	滝川渓谷	19,594	20,590	△ 4.8
	温泉・健康	ユーパル矢祭	37,831	38,157	△ 0.9
塙町	温泉・健康	湯遊ランドはなわ	68,570	67,532	1.5
	その他	道の駅はなわ～天領の郷～	230,499	235,705	△ 2.2
	行祭事・イベント	塙流灯花火大会	5,000	500	900.0
鮫川村	歴史・文化	鹿角平観光牧場	11,587	11,470	1.0
	都市型観光-買い物・食-	鮫川村農産物加工・直売所「手・まめ・館」	16,615	16,231	2.4

※出典：福島県観光客入込状況（令和6年分）

■主要な観光施設・イベント等の位置



4) 主な観光施設の概要

自転車で地域を回遊する場合において、その拠点になりうる主要な施設、具体的には道の駅や日帰り温泉施設等について、その概要を示す。

施設名	概要
<p>① 道の駅はなわ</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・国道118号沿い。東北最南端の道の駅。 ・駐車場、トイレ、休憩スペース、レストラン、コンビニ、農産物直売所などを有している。 ●住所 <ul style="list-style-type: none"> ・塙町大字塙字桜木町388-1 ●施設規模 <ul style="list-style-type: none"> ・駐車場：普通車（87台）、大型車（8台）、障がい者専用（2台） 
<p>② ルネサンス棚倉</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・スポーツ、温泉、体験学習などが楽しめる、リゾート型多目的宿泊施設。 ・天然芝グラウンド、人工芝グラウンド、室内テニスコート、室内プール、トレーニングジム、クアハウス（大浴場）会議室を有している。 ●住所 <ul style="list-style-type: none"> ・棚倉町大字関口字一本松43-1 ●施設規模 <ul style="list-style-type: none"> ・客室数：81室 ・客室定員：436名 ・駐車場：350台  
<p>③ 東館温泉ユール 矢祭</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・宿泊施設であるが、日帰り温泉の他、レストラン、ホール等を有している。スポーツ施設『プール』や『テニスコート』が隣接している。 ●住所 <ul style="list-style-type: none"> ・矢祭町大字東館字蔵屋敷108-1 ●施設規模 <ul style="list-style-type: none"> ・客室数：26室 ・客室定員：110名 
<p>④ 湯遊ランドはなわ</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・奥久慈清流の里にある温泉宿泊施設。日帰り温浴も可能。 ・敷地内には岩盤浴、酸素カプセル、キャンプ施設やダリア園を有する。 ●住所 <ul style="list-style-type: none"> ・塙町大字湯岐字立石21 ●施設規模 <ul style="list-style-type: none"> ・客室数：29室 ・客室定員：96名 

5) 4町村の観光マップ等

4町村では、多様な観光マップや観光パンフレットを作成している。ここでは、その一部を紹介する。各町村に多様な観光施設、観光スポットがあり、サイクルツーリズムの貴重な資源と言える。

■棚倉町 観光マップ



■塙町 観光パンフレット



■矢祭町 観光マップ

矢祭山イラストマップ

探鳥路

西行法師の歌碑

矢祭山公園

矢祭神社

矢祭ふれあいターミナル

矢祭山駅

矢祭山乃碑

月見橋

水戸光圀の歌碑

総合案内施設

矢祭山友情の森

徳川光圀

西行法師

阪正臣

徳川光圀 「見ぬ人に念にと語らむみちのくの矢祭山の秋の夕暮れ」

阪正臣 「四方八方にその名の高くひびくまでくき景色は久慈の山川」

矢祭山の歌碑

西行法師 「心ある人に見せばや 陸奥の 矢祭山の秋の景色を」と

矢祭山乃碑

撰文 本居 夏預

観光スポット

矢祭山公園
春の桜にはじまり4月下旬からは紅色のつじが一面に咲き始めます。秋には紅葉もきれいです。

結のつり橋
延長62m、幅1.5mの赤いつり橋は矢祭山のシンボルとなっっています。この橋からの久慈川と四季折々の山々の眺めはとびきりです。

友情の森
シャワールームもある案内施設をはじめ、バンガロー、キャンプ場、ハイキングコース等があります。
(総合案内施設・バンゴロ) TEL0247-46-2162

夢想滝
おれこうさん、合格さん
あゆのつり橋を渡り200mほど先には福島の名水30選にも選ばれた「夢想滝」があります。途中おれこうさん、合格さんというお地蔵さんがいます。

矢祭ふれあいターミナル
女性専用トイレ、身障者用トイレがあります。矢祭山の観光案内も致します。休憩もどうぞ。
(4月～11月まで営業)

農産物直売所 太郎の四季
地元、矢祭町で採れた新鮮野菜や手作りこんにやくなどを販売しています。ぜひ、お立ち寄りください。

【お問い合わせ先】
福島県東白川郡矢祭町大字東館字館本66 矢祭町役場内
矢祭町観光協会
TEL 0247-46-4575 (直通) TEL 0247-46-3131 (代表)

■鮫川村 観光マップ

ショッピング

鮫川村のおみやげなどが購入できる店舗をご紹介します。

村民の店 すまいる
お弁当・惣菜・お菓子・ドリンクなどの食品のほか、雑貨類も揃った小さなスーパー。おみやげコーナーには、うどんやしゅうねんドレッシングをはじめ、村の特産品が並びます。

TEL 0247-57-6901

お酒と惣菜の店 はしもと
村のお酒蔵が2023年に移転オープン。コンテナ型の新店舗には、地酒や手作り惣菜がズラリと並びます。専任スタッフがオーダーのご注文も受け付けています。

TEL 070-2795-1316

滝野屋菓子店
地元で長年愛される大きめサイズの黒糖まんじゅう「かのつまんじゅう(ばふまんじゅう)」を1つ1つ手作りしています。

TEL 0247-49-2015

手まめ館
鮫川村のさまざまな物産を取り扱う直売所。地元の人気だけでなく観光客にもよく利用されており、旬の野菜や総菜、マンチカツなどの揚げ物も販売しています。

TEL 0247-49-2556

二段田のひがね板

折戸阿弥陀三尊像

切石観世音

火打石のしたれ板

龍野神社 龍野獅子舞 龍野子守歌

取上石

おしゃべりキッチン

さざり荘

くるま

東光寺

越後太田

江電田のひがね板

江電田の滝

二段田のひがね板

きよらの里

落合のたもみし

官沢の地蔵様のしたれ板

長瀬寺

はしもと

龍野山公園

まどろみ

手まめ館

やきとり 気楽

モトパーク

知る人ぞ知る プリースタイル モトクロス(FMX)の聖地

あぶくま エクスエネット

長くならぬ道、山頂まで約1時間

長くならぬ道、山頂まで約25分

鮫川村

Samegawa Village

【お知らせ】
2024年4月下旬～5月上旬に、鮫川村のグルメや自然などを楽しめる企画を村内各所で実施します

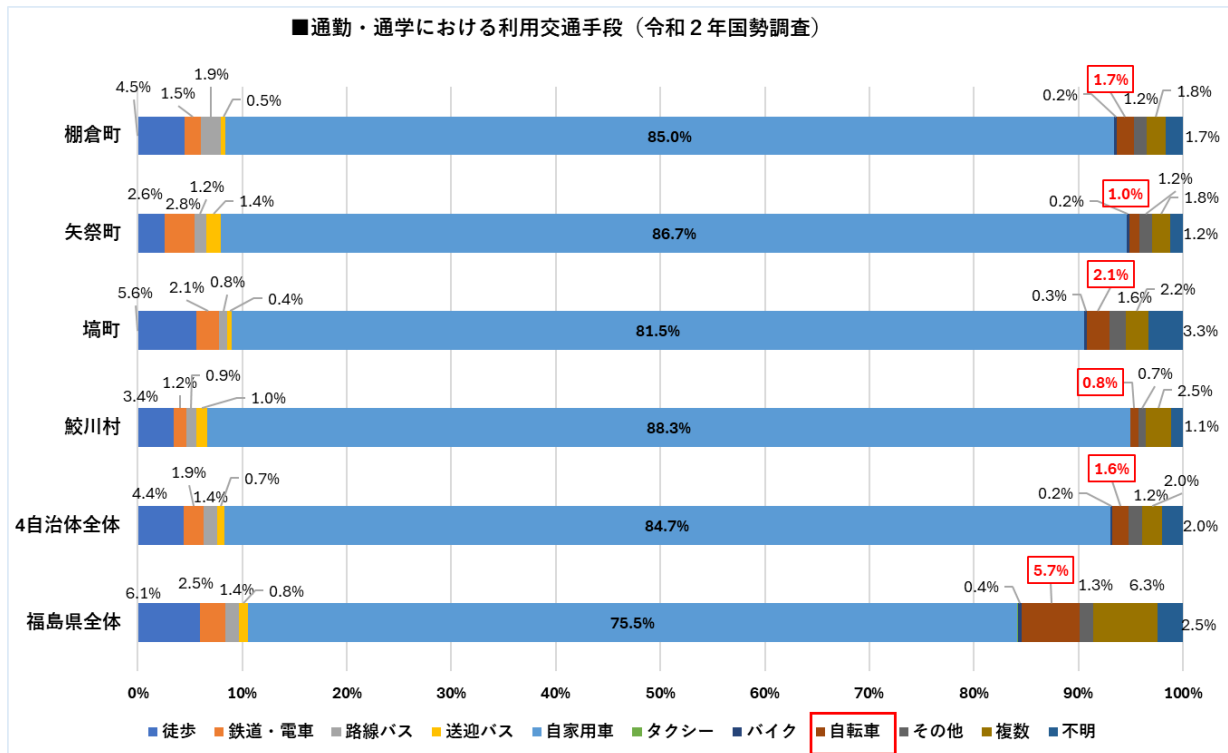
(6) 東白川地方における自転車に関わる状況

1) 住民の自転車利用状況

各町村の地域住民における通勤・通学時の利用交通手段としては、全般的に自家用車が8割以上を占め、自転車の利用率は数%にとどまっている。

具体的には、棚倉町では1.7%（前回より1.3ポイント減）、矢祭町では1.0%（同1ポイント減）、埴町では2.1%（前回とほぼ変わらず）、鮫川村で0.8%（前回より微減）となっている。4町村全体では、1.6%となっている。

福島県全体での自転車利用率は5.7%（前回より2.3%減）であり、地域住民における自転車利用率は、かなり低い値と言える。



2) 東白川地方におけるサイクルツーリズムの状況

東白川地方では、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の各種イベントが実施されるなど、サイクルツーリズムの取組が展開されている。

令和6～7年度にかけては、下表のように、東白川地方でも県内外からの観光客誘致のため、様々なサイクルイベントが展開されている。次項に令和6年度に実施された「奥久慈街道グランfond2024」及び「サイクルロゲイニングin奥久慈」のイベント概要を示す。

イベント名	日程	主催
久慈川サイクリング	令和6年7月21日	埴町サイクルツーリズム推進協議会
奥久慈街道グランfond	令和6年9月29日	東白川サイクリング推進会議
サイクルバス&トレインで行く久慈川サイクリングツアー	令和6年10月27日	東白川サイクリング推進会議
サイクルロゲイニングin奥久慈	令和6年10月27日～12月8日	東白川サイクリング推進会議
ポタリングはなわ	令和6年11月10日	埴町サイクルツーリズム推進協議会
奥久慈街道ファンランド(水郡線90周年イベント同時開催)	令和6年12月1日	東白川サイクリング推進会議
水郡線で行こう!久慈川サイクリング!ツアー	令和7年4月6日	東白川サイクリング推進会議
サイクルロゲイニングFKS21BR(福島空港～茨城空港)	令和7年7月26日～10月26日	東白川サイクリング推進会議
第2回 グランfond奥久慈街道2025	令和7年9月28日	東白川サイクリング推進会議



ポタリングはなわ

(福島県観光復興推進委員会ホームページ)

親子で参加して楽しい夏の思い出を作ろう!

久慈川サイクリング

令和6年7月21日(日)
8:30~12:00

【お申込先】
以下のQRコードを
読み取ってお申込みください

お申込期限：7月16日(火)

【対象者】 小学3年生～6年生と保護者
【定員】 20名(先着順)
【参加費】 500円/人(保険と軽食代)
(+自転車貸出料240円/台+とも120円)
【集合場所】 水郡線沿いの道の駅はなわ河川敷集合
【コース】 行き:久慈川サイクリングロード14km
帰り:水郡線サイクルトレイン
(天原山駅～磐城盛岡)
【注意事項】 ・必ずヘルメットを着用してください
・ヘルメットは貸出可能です
・大人の方はレンタサイクルがあります(有料)
・雨天中止となります
※その他詳細は上記のお申込先にてご確認ください

【問い合わせ先】
埴町サイクルツーリズム推進協議会
0247-43-2112(平日 9:00~17:00)

久慈川サイクリング(福島県ホームページ)

○個別イベントの概要と参加者の特徴等

①奥久慈街道グランフォンド2024

- ・実施主体：東白川サイクリング推進会議
- ・イベント形式：ロングライド
- ・開催日時：令和6年9月29日（日）
- ・参加方式：一般公募

<結果>

- ・参加人数：115人（目標：100人）
- ・事後アンケートでは95%が「奥久慈街道グランフォンドは面白かった」と回答。その理由として「交通量の少なさ」続いて「道路の整備状態の良さ」「平坦と山坂の両方があるところ」と続いている。
- ・一方で足りない部分は「トイレの数」「目印や標識、矢羽根の少なさ」「イベント後の食事の場所が少ない」「自販機の少なさ・補給ポイントの少なさ」が挙げられている。

OKUKUJI CYCLE ROUTE GRANFONDO 2024
奥久慈街道グランフォンド2024

開催日 令和6年 9月29日(日)

会場 湯遊ランドはなわ

参加費 2,500円 高校生以下：500円 E-BIKEレンタル料+1,500円

募集定員 90名 (一期60名・高校生以下30名予定) エントリーはこちらから

コース距離 75.2km (獲得標高：1,315m) 途中・上級者向けのコースとなっております

行程 8:30 受付開始 9:10 発車式 9:30 スタート

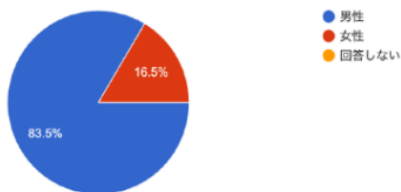
募集まで 9月23日(月)

ゲストライダー 藤原 博樹 高木 孝人 シモダマン

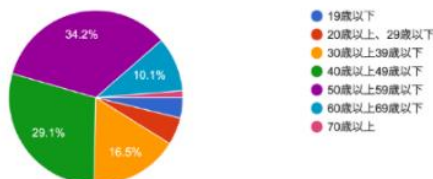
お問い合わせ先 東白川サイクリング推進会議 TEL:0247-43-2112



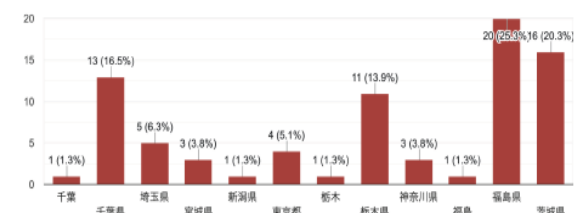
性別
79件の回答



年齢
79件の回答



住む都道府県
79件の回答



アンケート結果から、参加者は「奥久慈近隣エリアから常磐線沿線に在住の50代男性」「自転車を2台以上持ち」「1か月に2回以上はサイクリングし、1回あたり100km~200km前後を走る中上級者」「年間4.5回はイベント参加や宿泊を伴うサイクリングをする」ことがうかがわれる。

※出典：奥久慈街道サイクリング企画運営業務委託完了報告書より抜粋

②サイクルロゲイニングin奥久慈

- ・実施主体：東白川サイクリング推進会議
- ・イベント形式：長期開催型サイクルロゲイニング
- ・開催日時：令和6年10月27日（日）～12月8日（日）
- ・参加方式：スマホアプリのダウンロードにて参加
- ・実施形式：

アプリを利用してスポットを周遊し、スポットごとに固有に配点された到達ポイントの合計で順位を決める形式。参加者も自身の都合のいいタイミングで走ることができる。

- ・実施エリア：

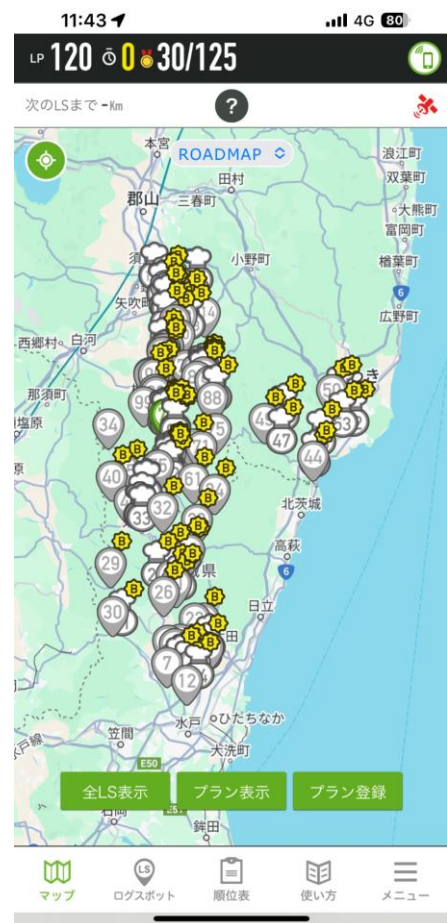
水郡線サイクルトレイン走行エリア及び隣接エリア（棚倉町、塙町、矢祭町、鮫川村、いわき市、石川町、浅川町、玉川村、那珂市、常陸大宮市、常陸太田市、大子町）

<結果>

- ・エントリー総数：121人（アプリ内で大会エントリーをした人数）
- ・参加人数：43人
- ・累計訪問数：1,169か所
- ・すべてのスポットを獲得したコンプリート達成者：3名

<傾向・考察>

- ・到達シェアの割合が高いのは、矢祭町、塙町、棚倉町。久慈川サイクリングロード沿いのスポットが多かった。
- ・走りやすくサイクリストが参加しやすい東白川エリアと、満足度が高くマネタイズが可能なスポットが揃う石川郡、いわき市、茨城県北部という関係性にあることが想定される。
- ・上記地域は水郡線サイクルトレインでつながっており（いわき市を除く）、その拡充はもちろん常磐線や磐越東線などでのサイクルトレインの実施や、空港・フェリー港をつなぐなどで新たな需要喚起も可能と思われる。



※出典：令和6年度「サイクルロゲイニングin奥久慈」企画運営業務委託実施レポート

(7) 広域連携及び周辺地域における自転車に関わる動向

1) 広域連携に向けた取組みの状況

東白川サイクリング推進会議では、自転車活用推進によるまちづくりと、サイクルツーリズムによる関係人口の創出を進めている。構成する福島県東白川郡の4町村（棚倉町・塙町・矢祭町・鮫川村）のみならず、近隣市町村との広域連携に向けた取組を進めている。具体的には、以下に示すサイクルロゲイニング等のイベント等を実施している。

○イベント「サイクルロゲイニングFK2IBR」

- ・実施主体：東白川サイクリング推進会議
- ・イベント形式：長期開催型サイクルロゲイニング
- ・開催日時：令和7年7月26日（土）～10月26日（日）
- ・参加方式：スマホアプリのダウンロードにて参加
- ・実施形式：

エリア内の市町村の協力を得て選定された観光スポット、グルメスポットを自転車で巡りポイントを集めるデジタルスタンプラリー

・実施エリア

福島空港から茨城空港にかけての19市町村（下図の赤線で囲まれたエリア）

福島県：棚倉町、塙町、矢祭町、鮫川村（以上青枠）玉川村、石川町、浅川町

茨城県：大子町、常陸大宮市、常陸太田市、日立市、城里町、那珂市、ひたちなか市、東海村、水戸市、大洗町、茨城町、小美玉市

<結果>

- ・参加人数：116人（うちポイント獲得者数43人）
- ・ボーナススポット獲得者数：のべ378人

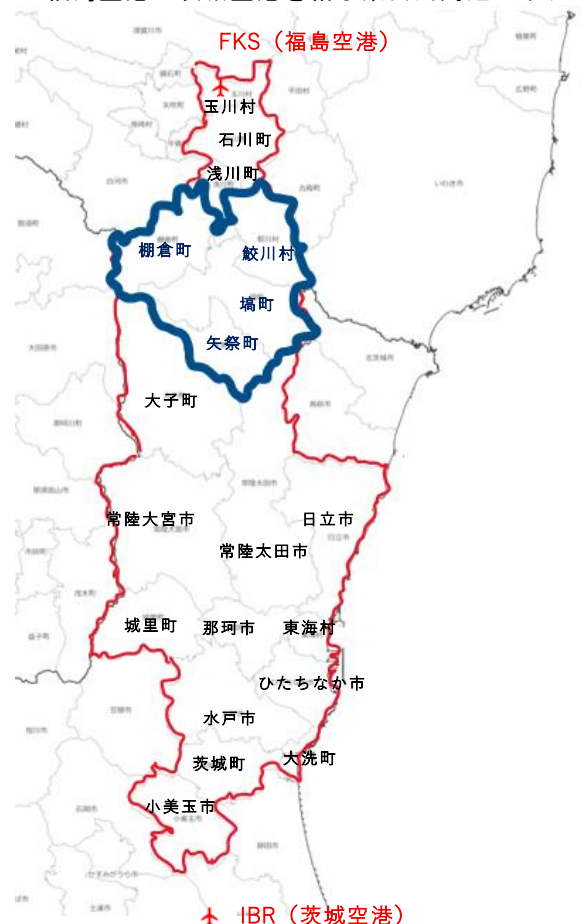
<傾向・考察>

- ・参加者の多くがイベントを「面白かった」と評価している。一方で運営や設計面において指摘された課題もあり、次回企画にて改善が必要である。
- ・ポイント取得率から、サイクリストに人気上位のスポットは茨城県の海岸沿いに集中していた。
- ・サイクルトレイン常設の水郡線がありサイクリングロードが整備されつつある久慈川サイクリングルートとの整備とPR活動を重ねることで、海岸沿いから内陸部のエリアへ、サイクリストを取り込める可能性がある。
- ・エリア全体での目玉になるようなサイクリング資源（＝観光資源）の創出・発掘が急務である。

※出典：サイクルロゲイニングFK2IBR完了レポート



■福島空港と茨城空港を結ぶ東白川周辺エリア



2) 対象自治体における自転車活用推進計画及びネットワーク計画の策定状況

前項で示した福島空港から茨城空港にかけての19市町の内、東白川地方の4町村を除く15市町村について、自転車活用推進計画及びネットワーク計画の策定状況を確認し、下表に整理した。

自転車活用推進計画にネットワーク計画を含むものは、その旨を記載している。

■各自治体の自転車活用推進計画及びネットワーク計画の策定状況

対象自治体名		自転車活用推進計画	計画期間(年度)	自転車ネットワーク計画	計画期間(年度)
福島県自治体 (3自治体)	石川町	未策定	—	未策定	—
	浅川町	未策定	—	未策定	—
	玉川村	未策定	—	未策定	—
茨城県自治体 (12自治体)	大子町	未策定	—	未策定	—
	常陸大宮市	未策定	—	未策定	—
	常陸大田市	未策定	—	未策定	—
	日立市	未策定	—	未策定	—
	城里町	未策定	—	未策定	—
	那珂市	策定済み	令和2～令和11 (2020～2029)	自転車活用推進計画内に含む 「奥久慈里山ヒルクライムルート」 との連携に考慮	令和2～令和11 (2020～2029)
	ひたちなか市	未策定	—	未策定	
	東海村	未策定	—	未策定	
	水戸市	策定済み	令和3～令和7 (2021～2025)	自転車活用推進計画内に含む	令和3～令和7 (2021～2025)
	大洗町	未策定	—	未策定	
	茨城町	策定済み	令和3～令和12 (2021～2030)	自転車活用推進計画内に含む	令和3～令和12 (2021～2030)
	小美玉市	未策定	—	未策定	

※出典：各自治体のホームページから確認

4. 従前計画の推進状況・評価等

(1) 4自治体の関係者の現況認識・評価

「東白川地方自転車活用推進計画」の改定に向けて、従前計画に基づく取組み状況、評価、現在の時点利用に関する現況の認識や課題、今後の課題等について、4町村の関係各課を対象にヒアリングを行った。以下にその概要を示す。

項目	現況認識・評価
①従前計画に基づく取組み状況	<ul style="list-style-type: none"> ・福島県の協力もあり、道路整備は順調に進んでいる。 ・イベント等によるPR施策により、奥久慈街道の認知度はあがっている。
②道路の自転車走行環境	<ul style="list-style-type: none"> ・奥久慈街道山間部で矢羽根の路面標示の間隔が大きく、サイクリングコースとして分かりにくい。 ・下り坂や交差点等で、自転車にとって危険な箇所がある。注意喚起の案内板等での対策が考えられる。 ・鮫川村の観光牧場周辺等、自転車走行が危険で、道路整備が必要な箇所がある。
③サイクリストの受入環境	<ul style="list-style-type: none"> ・休憩施設やサイクルステーション等の環境整備が必要。 ・サイクリストに優しい宿の設置基準等を設け、一層のPRを行うことが考えられる。 ・整備された休憩所はあるが、観光案内板がない。自動販売機が少ない。 ・施設でのサイクルラックの整備などに補助金が利用できないか。 ・矢祭町の昆虫館のリニューアル等、新たな立ち寄りスポットもできており、案内板等に反映できるとよい。 ・サイクリングロードから各市町の観光スポットへの案内板がなく、アプローチできていない。 ・サイクリストに向けたカフェ・レストランや温泉などの立ち寄りスポットの案内、施設と連携したPRが有効。 ・山間部等で電波が通じないエリアが多く、緊急時の連絡手段が確保されていない。
④サイクルツーリズム	<ul style="list-style-type: none"> ●サイクルツーリズムの推進状況 ・これまでの取組み等により、域内でのサイクリストは増えた。 ・イベント時のアンケート調査から、サイクリストの8割は茨城県や首都圏からの来訪者であり、北側からの来訪者はいない。 ・広域から自転車でのサイクリングと、レンタサイクル等による街中のサイクリングは分けて考えるべき。 ●飲食・宿泊施設等との連携 ・地域での飲食や宿泊など、経済的な効果につながっている印象は無い。域内の施設側のPRが足りない可能性がある。 ・地域独自の飲食メニュー、特にサイクリストのニーズがあるソフトクリーム等の開発も考えるとよい。

項目	現況の評価・今後の意向等
④サイクルツーリズム	<ul style="list-style-type: none"> ● レンタサイクル関係 <ul style="list-style-type: none"> ・ レンタサイクルが活用されていない。鉄道での来訪者に向けた短時間での周遊等、PRは課題。 ・ ユーパル矢祭等レンタサイクルステーションまでのアクセス手段が課題 ・ レンタサイクルステーションの管理者の高齢化等、体制は課題。 ● イベント関係 <ul style="list-style-type: none"> ・ 観光部局等のイベント等との連携は考えられる。婚活イベントでのタンDEM自転車利用等も考えられる。 ● 広域連携・周辺地域との連携 <ul style="list-style-type: none"> ・ サイクルツーリズムの推進には広域連携が重要。久慈川サイクリングロードの南側、茨城側との連携が効果的。 ・ 八溝山へのルートは、未舗装道路が多いが、グラベルヒルクライムの可能性はある。給水ポイントやトイレ等の環境整備は課題。
⑤住民の自転車利用	<ul style="list-style-type: none"> ・ 山間部住民の移動手段は自動車であり、自転車には乗らない。 ・ 免許返納後の高齢者の交通手段の確保は課題であり、維持費の安い電動アシスト自転車は、その代替になりうる。利用促進、啓発が必要。 ・ 高齢者で、農作業等のために軽トラックを日常利用している人も多いが、荷台付電動アシスト三輪自転車は有効かもしれない。 ・ 外国人居住者に向けた自転車利用のルール、マナーの周知が必要。自転車青切符制度の周知も必要。
⑥取組の推進体制	<ul style="list-style-type: none"> ・ 行政の担当者は異動があるため、取組の継続には、スポーツ委員会やDMO等の組織があった方がよい。

(2) 従前計画の進捗状況と課題の整理

これまでの東白川地方における自転車に関する状況や各町村のヒアリング結果等を踏まえ、従前の自転車活用推進計画の5つの目標における主な進捗と課題を以下に整理する。

従前計画の目的	進捗の評価	課題
目標1 地域の実情を踏まえた、安全で快適な自転車の走行環境、利用環境の充実	<ul style="list-style-type: none"> ・従前の「東白川自転車ネットワーク計画」が策定され、同計画に基づき着実に走行環境の整備が進捗している。 ・休憩所やトイレ等の整備も新設された。サイクリストからも、走行環境についての評価は高い。 	<ul style="list-style-type: none"> ・一部の地域では、安全性が危惧される地点や、自転車空間の確保ができていない箇所の指摘もある。 ・立ち寄り施設の整備等に合わせたネットワーク計画、整備プログラムの見直しは課題。 ・立ち寄り施設における駐輪施設の充実も課題。
目標2 自転車の利便性の向上に向けた、鉄道やバス等の公共交通との連携強化	<ul style="list-style-type: none"> ・複数のイベントにて、定期的にJR水郡線のサイクルトレインとの連携を実施している。駅を拠点としたサイクリングを楽しめる環境整備が進んでいる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・サイクルトレインはイベント的に行われたものであり、恒常的な連携と言える状況ではない。 ・今後もサイクルトレイン利用による地域でのサイクリングのサポート体制の強化等は課題。
目標3 利用特性を踏まえた、自転車の安全利用の促進	<ul style="list-style-type: none"> ・住民に向けた安全利用に関する具体的な取組みは遅れている状況であるが、本地域における自転車事故は、都市部に比較すると少ない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・令和8年度からの青切符導入により、自転車関連事故やトラブルが増える可能性がある。 ・外国人居住者等へのルール・マナーの周知は課題。
目標4 自然豊かな景観資源やイベント実績等を活用したサイクルツーリズムの推進	<ul style="list-style-type: none"> ・スマートフォンの専用アプリを活用した、福島空港～茨城空港間の広域連携によるサイクリングイベント等の取組が進められている。 ・上記のようなイベントにあわせたPRやモデルルートの設定等により、プロモーションも積極的に行われている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・立ち寄りスポットでのサイクルラックや宿泊施設の整備、携帯電話の不通エリアの解消等、サイクリストの受入環境の改善は課題。 ・サイクリングルートにおける観光施設、飲食店等の周辺施設への案内板等、情報発信は不足。 ・インバウンドも含めたサイクリストの誘致に向けては、サイクリングルートの広域化も検討課題。 ・連携の広域化の推進にあたっては、そのための組織体制の構築が重要となる。
目標5 サイクルスポーツの振興と健康づくりの推進	<ul style="list-style-type: none"> ・サイクルスポーツのイベント等が、サイクルツーリズムの一環として継続的に実施されている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・サイクルスポーツイベントの継続、PRは課題。 ・住民の高齢化の進行を見据えた、住民の健康づくりに向けた利用促進は課題。早期の啓発活動が必須である。

5. 自転車活用に向けた課題

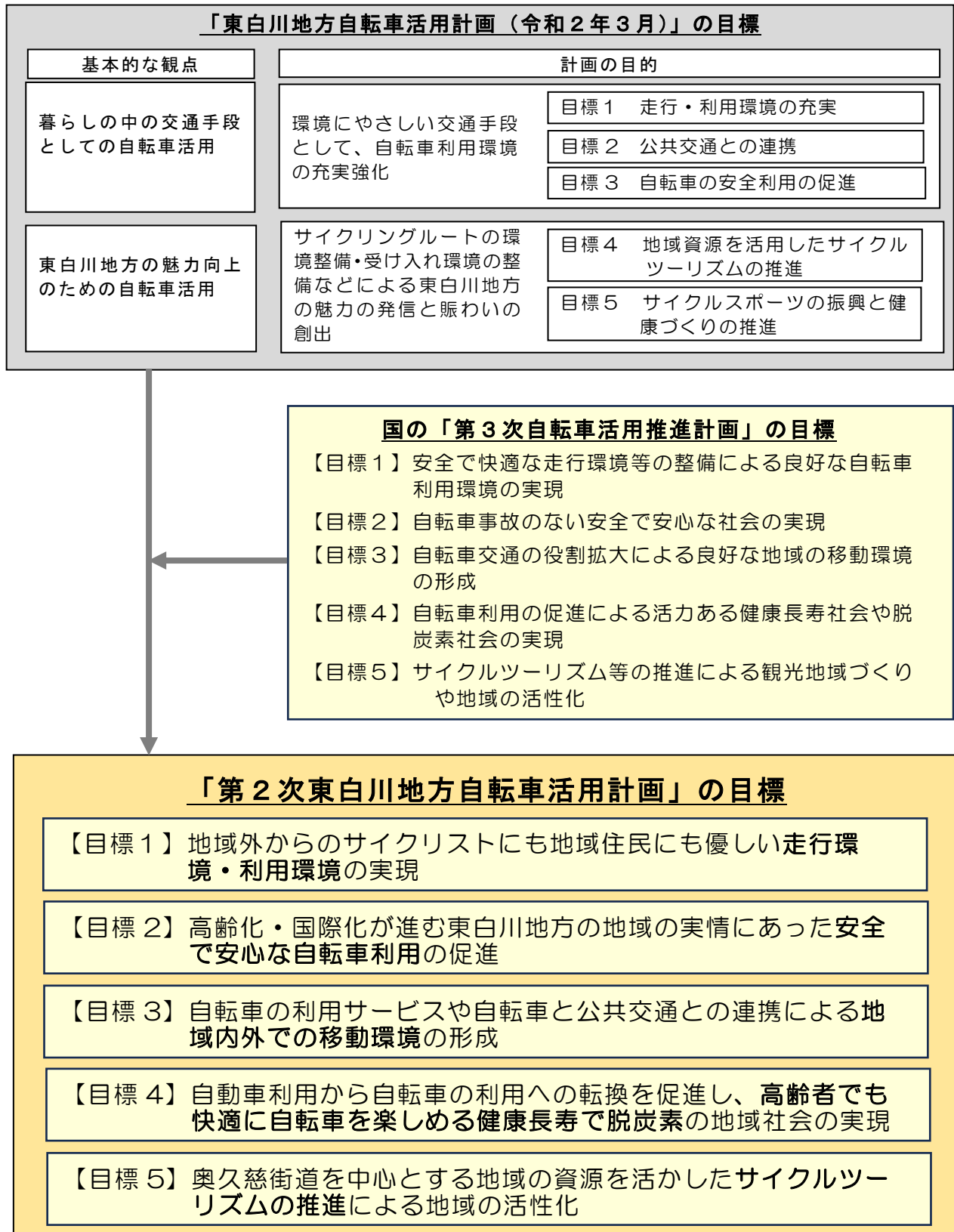
これまでに確認した国や福島県における取組の方向性、東白川地方における自転車利用に関する現況、自治体関係者の意向等を踏まえて、今後の自転車活用に向けた課題を以下に整理する。

取組の観点	今後の課題
①自転車の走行環境・利用環境	<ul style="list-style-type: none"> ・地域内における新たな立ち寄りスポットの整備や自転車に関わる広域連携の取組等もある。これらを踏まえた自転車ネットワーク計画の更新は課題である。 ・道路整備は進んでいるがなお、危険箇所等の指摘がある。道路の整備状況や利用状況等を踏まえたさらなる走行環境の改善は課題となる。 ・地域を通過するサイクリストは増加していると思われる一方、立ち寄り等は少ない。飲食店等への案内板等の環境整備が必要と言える。 ・山間部では、携帯電話の通信環境が悪く繋がらない区間もある。安心して走行してもらうためには、通信環境の改善も課題と言える。 ・立ち寄り施設でのサイクルラック等の駐輪施設整備の促進等も課題。
②自転車利用の安全・安心	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車青切符制度が導入されることで、混乱、トラブルが予想される。地域住民に向けた青切符制度の周知は課題となる。 ・地域では、自転車文化の異なる外国人居住者もあり、日本における自転車のルール・マナーを理解してもらう必要がある。外国人居住者に向けての自転車利用のルールの周知、意識の醸成等も課題となる。
③地域の移動環境の形成	<ul style="list-style-type: none"> ・駅等におけるレンタサイクルの導入は進んでいるものの利用は限定的である。利用者の増加に向けては、シェアサイクル化等による利便性の向上等は課題である。 ・サイクルトレインイベント等、鉄道との連携は一定程度進んでいるが、サイクルトレインの恒常化等も検討課題と言える。
④自転車利用の促進による健康長寿・脱炭素	<ul style="list-style-type: none"> ・地域における自転車利用率は低く、自動車利用からの自転車利用への転換促進に向けて、インセンティブ施策は検討課題と言える。 ・特に高齢者の自動車免許の返納の促進にあわせて、電動アシスト自転車をはじめとした、自動車の代替になりうる電動アシスト自転車等多様な自転車のPR、利用促進が課題となる。
⑤サイクルツーリズム等の推進・地域の活性化	<ul style="list-style-type: none"> ・サイクルツーリズムの推進に向けては、首都圏住民やインバウンドがターゲットとして想定される。地域の場所的な特性を生かした福島空港と茨城空港を結ぶエリアでの広域連携による取組の具体化が課題となる。具体的には、両空港を結ぶサイクリングルートの設定、これに基づく施策の具体化は課題と言える。 ・上記の検討、実現に向けては、官民の多様な関係者の協力体制が必要であり、本地域内においても関係機関の連携の強化、東白川地方における持続可能な推進母体の設立が課題となる。

6. 計画の目標

(1) 計画における施策の基本的な考え方

東白川地方における自転車活用の推進に向けては、従前の「東白川地方自転車活用計画」からの継続性を前提に、国において検討中の「第3次自転車活用推進計画」を踏まえて、「第2次東白川地方自転車活用計画」の目標を以下に設定する。



(2) 計画の目標

【目標1】地域外からのサイクリストにも地域住民にも優しい走行環境・利用環境の実現

- 増えつつある地域外からのサイクリストや地域住民の走行ルート状況や意向等を踏まえ、自転車ネットワークの拡充を図るとともに、その走行環境の改善を図る。
- あわせて、ネットワーク上における情報提供や駐輪環境等、ネットワーク道路の利用環境の向上に向けた取組みを推進する。

【目標2】高齢化・国際化が進む東白川地方の地域の実情にあった安全で安心な自転車利用の促進

- 道路交通法の改正など変わりゆく自転車利用ルールやマナー等の状況も踏まえつつ、高齢者や外国人居住者等全ての地域住民に向けた、自転車利用のルールやマナーの周知を図り、安全・安心な自転車利用に向けて意識の醸成を図る。

【目標3】自転車の利用サービスや自転車と公共交通との連携による地域内外での移動環境の形成

- 地域住民にも観光客等の来訪者にとっても利用しやすい地域内外での移動環境を形成する。レンタサイクルなど自転車利用サービスの提供・利便性の向上や自転車と鉄道やバス等の公共交通との連携の強化等を図る。

【目標4】自動車利用から自転車の利用への転換を促進し、高齢者でも快適に自転車を楽しむ健康長寿で脱炭素の地域社会の実現

- 自動車の利用者の多い地域特性を踏まえつつ、自動車免許返納後の移動の代替手段になりうる高機能の電動アシスト自転車等を紹介し、利用の転換を促進し、高齢者でも快適に自転車を利用できる健康長寿社会の実現に向けた取組みを推進する。

【目標5】奥久慈街道や久慈川サイクリングロードを中心とする地域の資源を活かしたサイクルツーリズムの推進による地域の活性化

- 増えつつあるサイクリストの特性を踏まえ、首都圏住民やインバウンド等のターゲットを明確にしたサイクルツーリズムの展開を進める。
- 特にインバウンドの誘客に向けては、地域におけるその玄関口となる福島空港と茨城空港間のエリアにおける広域連携によるプロモーション等の取組みを推進する。
- このためには、当該エリアの関係者の連携が重要であり、その推進母体となる組織の設立を目指す。

7. 実施すべき施策等の体系

(1) 実施すべき施策

5つの目標の達成に向けて、推進する施策や必要な措置・取組みについて、下表に示す。

目標	施策	必要な措置（考えられる取組み等）	検討・実施主体
【目標1】 地域外からのサイクリストにも地域住民にも優しい走行環境・利用環境の実現	施策1 自転車ネットワークの拡充（道路空間）	○自転車ネットワーク計画の更新・改訂 ・道路整備状況や利用状況を踏まえた、段階的な整備方針、整備路線の再設定 ○奥久慈街道等ネットワーク道路における走行環境の整備・管理 ・安全な走行環境の実現に向けた整備、維持管理（矢羽根の充実等） ○ネットワーク道路における利用環境の充実 ・休憩施設での案内板や自動販売機等、利用環境の充実	・協議会 ・道路管理者 ・道路管理者・協議会・各自治体
	施策2 ネットワーク道路周辺における通信環境の改善	○ネットワーク道路区間における通信環境の確保 ・携帯電話キャリア会社との連携やWi-Fi設備等の整備等による、走行中の緊急時にも対応できる通信環境の確保	・携帯電話キャリア会社・協議会・各自治体
	施策3 沿道施設における駐輪施設の整備等の促進	○沿道の立ち寄り施設等でのサイクルラック等の設置の促進 ・沿道の飲食店等における店頭のサイクルラックの設置の促進に向けた助成制度の検討や関連情報の提供	・協議会 ・各自治体
	施策4 自転車の利用ルール・マナーの周知の推進（青切符制度等）	○学校や町会等と連携した講習会等の開催 ・地域の小中学校や町会と連携し、小中学生や高齢者等多くの地域住民を対象に自転車利用に関するルールやマナー、特に青切符制度についての講習会を実施	・学校 ・警察 ・交通安全協会 等
【目標2】 高齢化・国際化が進む東白川地方の地域の実情にあった安全で安心な自転車利用の促進	施策5 外国人居住者に向けた自転車利用ルール・マナーの推進	○地域の外国人労働者雇用企業と連携した講習会等の開催 ・エリア内の外国人労働者雇用企業と連携し、外国人を対象に、自転車利用に関するルールやマナー、特に青切符制度についての講習会を実施	・警察 ・交通安全協会 等
	施策6 レンタサイクルシステムの利便性の向上	○レンタサイクルの拡充及び利用システムの改善 ・レンタサイクルの拡充（台数の増設や車種の多様化） ・エリア内でのシェアサイクル化等による利便性の向上に向けた検討	・観光協会等 ・協議会
【目標3】 自転車の利用サービスや自転車と公共交通との連携による地域内外での移動環境の形成	施策7 サイクルトレイン等鉄道やバスと自転車の連携施策の強化	○サイクルトレインイベントの継続と恒常化 ・これまでにを行ったサイクルトレインイベントを継続し、定期的な開催を目指すとともに、地域住民によるサイクルトレインの日常利用の可能性を検討	・交通事業者 ・協議会
	施策8 電動アシスト付き自転車の利用促進	○地域住民に向けた電動アシスト自転車等の紹介イベント等の検討 ・気軽に利用できる電動アシスト自転車の紹介イベント等により、自動車から自転車利用への転換を促進	・自転車メーカー ・各自治体
【目標4】 自動車利用から自転車の利用への転換を促進し、高齢者でも快適に自転車を楽しめる健康長寿で脱炭素の地域社会の実現	施策9 荷台付き電動アシスト自転車の利用等の検討	○荷台付き電動アシスト三輪自転車の紹介等による自動車免許の返納の促進 ・自動車免許返納を検討する高齢者等を対象に、免許返納後の移動手段になりうる荷台付き電動アシスト自転車の紹介、助成制度の検討	・自転車メーカー ・各自治体
	施策10 サイクリングエリアとしてのブランディングやプロモーション展開	○自転車イベントの継続・拡充による情報発信・プロモーション展開 ・これまでに実施している各種イベントを継続、拡充し、あわせて情報発信・プロモーションにより「自転車の地域」としての知名度を向上	・協議会 ・各自治体
【目標5】 奥久慈街道を中心とする地域の資源を活かしたサイクルツーリズムの推進による地域の活性化	施策11 広域連携による広域のサイクリングロードの設定と広域連携の体制の構築	○福島空港と茨城空港を結ぶサイクリングロードの検討・設定 ・地域の豊富な地域資源を結びサイクリングルートとして、地域の玄関口である福島空港から茨城空港を結ぶ広域サイクリングロードを検討・設定 ・広域イベント等を通じて連携関係を醸成し、体制を構築	・協議会＋各自治体＋エリアの関連自治体 ・エリア内の自転車関連団体
	○上記のための広域連携協議会等の設立・活動 ・周辺エリアの自治体や関係機関に呼びかけ、協議会を設立し、連携体制を構築し、各種の検討、調査、議論、活動を実施	・協議会＋各自治体＋エリアの関連自治体 ・エリア内の自転車関連団体	
	施策12 サイクルツーリズムの推進母体の設立	○サイクルツーリズム施策の展開に向けた東白川地方での推進母体の設立 ・今後のサイクルツーリズムの持続的な展開、強化に向けて、その実施主体になる母体組織（地域連携によるスポーツコミッション等）を設立	・協議会 ・各自治体

※赤字は、主要施策として次項にその概要（イメージ）を示す。

(2) 主要施策の概要

前項で示した各種施策の内、主要施策について、その概要を示す。

施策1 自転車ネットワークの拡充

令和3年3月に策定された「東白川地方自転車ネットワーク計画」では、段階的な自転車ネットワークの整備イメージが示されており、現在は、短期整備期間が終わり今年度から中期の整備段階となっている。

久慈川サイクリングロード等をはじめとして、基本的には順調に整備が進んでいるものの、奥久慈街道の山間部等では、矢羽根の路面標示の間隔が長く、計画していたブルーラインの整備はなされていない状況である。

また、計画にもとづく各種施策の推進により、サイクリストの走行は増加していると思われることから、サイクリストの意向を踏まえつつ、ネットワークの拡充に向けた「ネットワーク計画」の改定・見直しを実施する。

具体的には、以下の観点からの見直しを想定する。

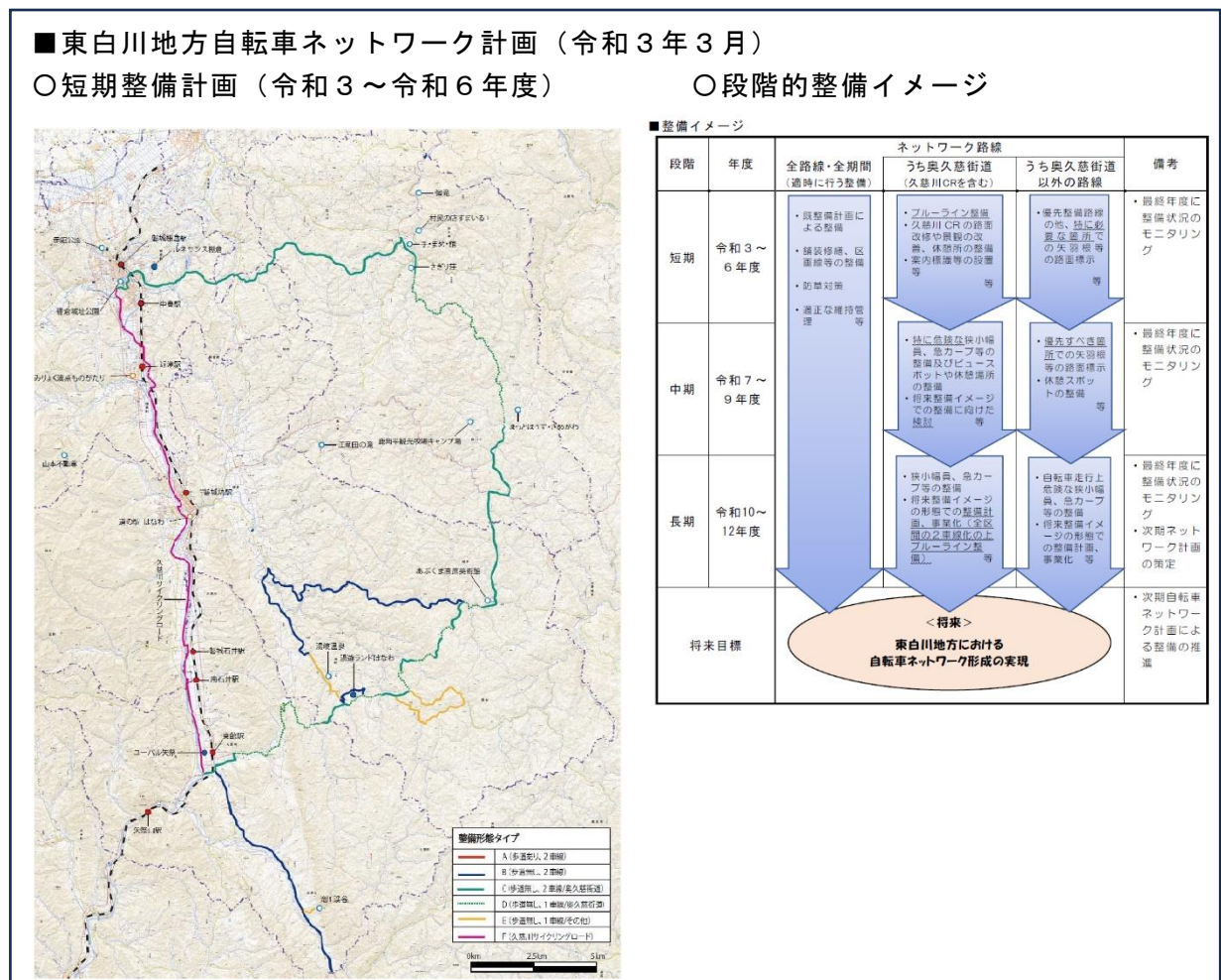
○計画路線の整備状況の調査・把握（データ及び現地踏査）

※計画より整備が遅れている路線等の把握

○新たな立ち寄りスポット等の調査・把握（データ及び現地踏査）

○拠点施設の関係者や地域住民等の意向

○サイクリストの走行ルートの傾向やニーズ 等



施策11 広域連携による広域のサイクリングロードの設定と広域連携の体制の構築

サイクルツーリズムを通じて地域振興を図り、関係人口を創出するためには、経済効果や認知度の向上において目に見える形で具現化する必要性がある。従前計画の策定後のこれまでの取組により、久慈川サイクリングロードの整備完了、サイクリングイベントでの一定の成果を積み上げられた現在において、今後、さらなるサイクルツーリズムの展開に向けて、インバウンドの誘引が必要になる時期に来ていると言える。

インバウンドの誘引に向けては、東白川地方だけではなく、広域エリアでの連携が有効である。具体的には、広域エリアでのインバウンドの玄関口である福島空港と茨城空港を結ぶエリアが想定される。具体的には、福島県東白川郡の4町村に加えて、その北側に位置する福島県石川郡の3町村、南側に位置する茨城県北部4市町、茨城県中央部8市町村を1つのエリアとして、広域でのサイクリングロードの設定に向けた取組を推進する。

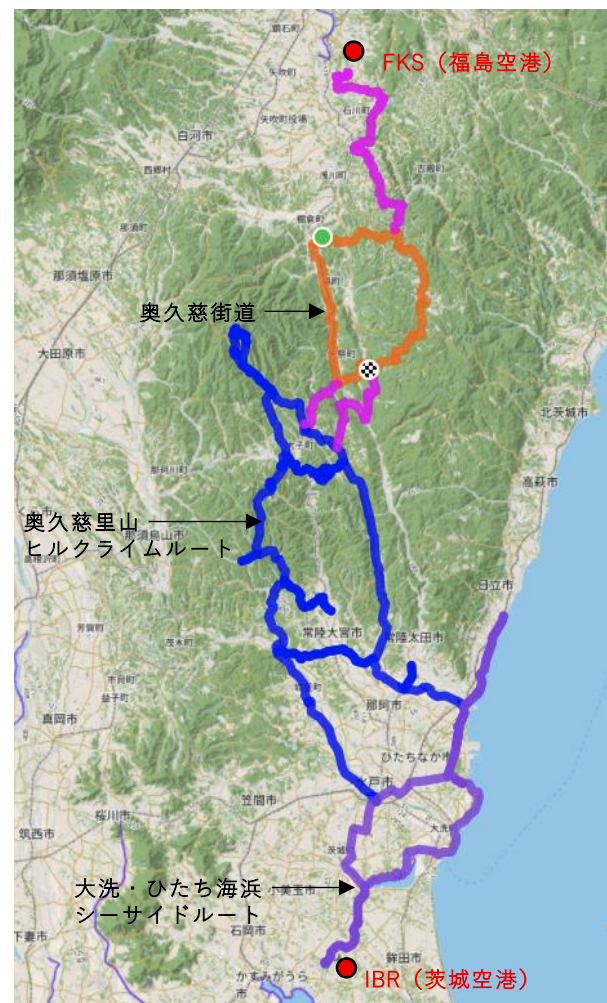
この広域ルートは、県境を越えた一体的な走行環境を整備することで、広域周遊の利便性を高め、国内外における地域の存在感と知名度の向上が期待される。

○広域サイクリングロードの設定に向けた考え方

- ・考えられる広域サイクリングロードとしては、広域圏内の既存の国交省認定のサイクリングモデルルート「奥久慈街道」「奥久慈里山ヒルクライムルート」「大洗・ひたち海浜シーサイドルート」をつなぐのが基本形となる。
- ・奥久慈街道から福島空港までの石川郡内はサイクリングルートの新設が必要である。
- ・茨城県大子町と福島県矢祭町間にもネットワークルートの新設が必要である。
- ・北端、南端の終点はそれぞれ福島空港と茨城空港があり、ゲートウェイ（交通結節点）の候補としている。
- ・ゲートウェイ候補には他に大洗港、日立駅を想定する。
- ・全体の70%程度を水郡線が併走し、常設のサイクルトレインが走っており、連携を想定する。

以上の“陸・海・空”を自転車をつなぐ日本初のインバウンド・サイクリングネットワークを目指す。

■広域サイクリングロードの想定（基本形）



施策 12 サイクルツーリズムの推進母体の設立

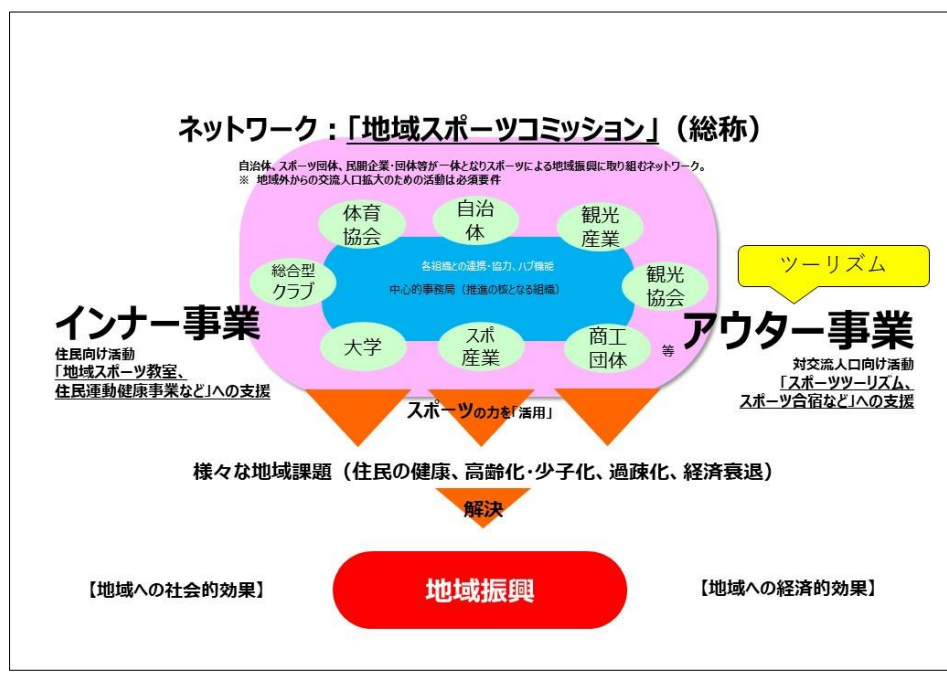
施策 11 を推進するためには、長期的に多様な団体・組織と協議し、活動することになる。このためには、異動等がある行政職員ではなく、長期の専属のスタッフを配置できる持続可能な推進母体を設立することが求められる。

具体的には、東白川地方の 4 町村（自治体）と＜東白川地方自転車活用推進協議会＞が一定の関与をもちつつ、サイクルツーリズムの推進・実施母体となる団体組織の設立が望まれる。

例えば、スポーツ庁等が推進する「地域スポーツコミッション」のような団体・組織が考えられる。東白川地方では既に棚倉町において、「棚倉町スポーツコミッション」が設立済みであるが、東白川地方全体を対象とし活動する「東白川地方スポーツコミッション」を想定する。常駐・専属のスタッフが配されるとともに、関連する自治体はもちろん、既往のスポーツコミッションやその他の地域のスポーツ団体等と連携する団体を想定する。

■地域スポーツコミッション概要と 4 要件 （※出典：スポーツ庁ホームページ）

- ・「スポーツコミッション」とは、地方公共団体、スポーツ団体、民間企業等が一体となり、スポーツによるまちづくり・地域活性化を推進していく組織の総称であって、以下の 4 要件を備えるもの。
- ①＜一体組織要件＞
 - ・地方公共団体、スポーツ団体（体協、総合型等）、民間企業（観光協会、商工団体、大学、観光産業、スポーツ産業等）などが一体として活動を行っていること
- ②＜常設組織要件＞
 - ・常設の組織であり、時限の組織でないこと。
- ※ 組織の構成員の常勤・兼務は問わない。
- ③＜域外交流活動要件＞
 - ・スポーツツーリズムの推進やスポーツ合宿・キャンプの誘致など域外交流人口の拡大に向けたスポーツと地域資源を掛け合せたまちづくり・地域活性化のための活動を主要な事業の一つとしていること。
- ④＜広範通年活動要件＞
 - ・単発の特定の大会・イベントの開催及びその付帯事業に特化せず、スポーツによる地域活性化に向けた幅広い活動を、年間を通じて行っていること。



8. 計画の推進に向けて

本計画は、基本的にP40で示した個別の施策や取組については、同表の「検討・実施主体」欄で示した各主体が行うものとする。計画の進行管理は、P D C Aサイクルの考え方にに基づき、＜東白川地方自転車活用推進協議会＞が行うものとする。

具体的には、本計画（P L A N）に基づく施策や事業の進捗状況（D O）を協議会メンバーで随時に共有し、その効果等の評価（C H E C K）を行い、必要に応じて、その施策や事業内容の見直し（A C T I O N）を行いつつ、進行管理を行うものとする。

適宜に社会情勢等を踏まえて、本計画の全般的なブラッシュアップ、個別施策や事業の拡充などの見直し等を行う。