

第2次山形県自転車活用推進計画

増補版

令和7年3月

山形県

目次

I. 総論	
1. 第2次山形県自転車活用推進計画の位置付け	-1-
2. 計画期間 2026年まで	-2-
3. 計画の対象地域	-2-
4. 自転車を巡る現状及び課題	-3-
(1) 山形県の特徴	-3-
(2) 自転車活用に係る現状と課題	-13-
(3) 山形県における現状を踏まえた課題の整理	-35-
II. 自転車の活用の推進に関する目標	-36-
III. 施策の方向性	-37-
IV. 具体的な取組み	-39-
V. 計画の推進方策	-39-
1. 推進体制	-39-
2. 市町村との連携	-39-
3. 計画のフォローアップ	-39-
4. 計画の見直し	-39-
VI. 第2次山形県自転車活用推進計画策定以降の主な動き	-40-
1. サイクルツーリズムの推進に向けた取組み	-40-
(1) 「やまがた蔵王ヒルクライムルート」	-40-
(2) 新たな地域ルートに向けた地域の取組み	-44-
(3) 『やまがた景観物語』 おすすめビューポイントを自転車で巡る モデルコースの検討	-44-
(4) サイクルツーリズムに関する情報発信の取組み	-45-
2. 自転車安全利用に関する取組みの強化	-46-
(1) 乗車用ヘルメット着用の努力義務化	-46-
(2) 自転車利用者の交通違反に対する指導取締り	-49-
(3) 良好な自転車交通秩序の実現に向けた制度改正	-49-

VII. 山形県自転車ネットワーク計画	-51-
1. 総論	-51-
(1) 自転車ネットワーク計画の位置づけ	-51-
(2) 目的	-51-
(3) 計画の対象地域	-51-
(4) 山形県における自転車ネットワーク計画策定の役割分担	-52-
2. 広域的なサイクリングモデルルートの設定	-53-
(1) 基本コンセプト	-53-
(2) 広域的なサイクリングモデルルートのイメージ	-53-
(3) ルート設定の手順	-54-
(4) ルートの設定	-59-
3. 自転車通行空間の整備方針	-63-
(1) 自転車通行空間の整備形態の種類	-63-
(2) 自転車通行空間の整備形態の選定	-63-
(3) 自転車通行空間の設計の基本的な考え方	-68-
(4) ルートにおける整備事例	-70-
4. ルートにおける案内看板、路面表示等案内施設の整備及び管理方針	-71-
(1) ルート案内看板の整備方針	-71-
(2) 路面表示（矢羽根）の整備方針	-74-
(3) 案内看板の設置イメージ	-75-
(4) 自転車の安全な通行に配慮した道路管理	-76-
5. サイクリング環境の向上と情報発信による観光立県の推進方針	-77-
(1) 基本的な考え方	-77-
(2) 受入環境の整備	-77-
(3) 本県の魅力を活かしたサイクルツーリズムに関する情報発信	-78-
6. 山形県自転車ネットワーク計画（位置図、路線一覧）	-79-
(1) 位置図	-79-
(2) 路線一覧 【基幹ルート】	-84-
(3) 路線一覧 【地域ルート】	-86-

VIII. 計画の策定経過	-95-
1. 策定スケジュール	-95-
2. 山形県自転車活用推進計画連絡会議設置要綱	-97-

I. 総論

1. 第2次山形県自転車活用推進計画の位置付け

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の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。）が平成29年5月1日に施行された。

国では、この基本理念を踏まえ、国の責務等を明らかにするとともに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に則り、法第9条に基づき、我が国の自転車の活用の推進に関して基本となる計画として第1次自転車活用推進計画を定めている。

また、第1次自転車活用推進計画からの社会情勢の変化等を踏まえ、持続可能な社会の実現に向けた自転車の活用の推進を一層図るため、第2次自転車活用推進計画が令和3年5月28日に閣議決定された。

これを受け、本県においても、法及び推進計画等の各種関連計画を踏まえ、山形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、第2次山形県自転車活用推進計画を定めることとし、本県の自転車施策に関する最上位計画として位置付ける。



勘案すべき計画

計画名	関連性
第4次山形県総合発展計画	県の最上位計画
同上 実施計画	上記計画の短期計画
第11次山形県交通安全計画	交通安全
第2次おもてなし山形県観光計画	観光
山形県道路中期計画	みちづくり
山形県都市計画区域マスタープラン	まちづくり

2. 計画期間 2026年度まで

自転車の活用を推進し、利用を拡大するためには、自転車が安全で快適に通行できる空間等の環境整備と、自転車利用者のマナー向上や安全教育の充実等を図ることにより、自転車の利用が県民一人一人にとって魅力的なものとなることが重要である。これらは、いずれも一朝一夕に達成することは容易ではなく、長期的な視点に立った着実な取り組みが必要である。

本県における自転車の活用推進については、県総合発展計画等の各種計画と連携を図りつつ、国の推進計画の見直し（2025年度）を反映する必要があることから、本計画の計画期間は、長期的な展望を視野に入れつつ2026年度までとする。

勘案すべき計画



計画名	計画期間
自転車活用推進計画	長期的な展望を視野に入れつつ、2025年度まで
交通政策基本計画	2021年度から2025年度まで
社会資本整備重点計画	2021年度から2025年度まで
交通安全基本計画	2021年度から2025年度まで
観光立国推進基本計画	長期的な展望を視野に入れつつ、2020年度まで

勘案すべき計画



計画名	計画期間
第4次山形県総合発展計画	2020年度から概ね10年間
同上 実施計画	2020年度から2024年度まで
第11次山形県交通安全計画	2021年度から2025年度まで
第2次おもてなし山形県観光計画	2020年度から2024年度まで
山形県道路中期計画	2019年度から2028年度まで
山形県都市計画区域マスタープラン	区域毎10から20年間

3. 計画の対象地域

本計画は、山形県全域を対象とする。

4. 自転車を巡る現状及び課題

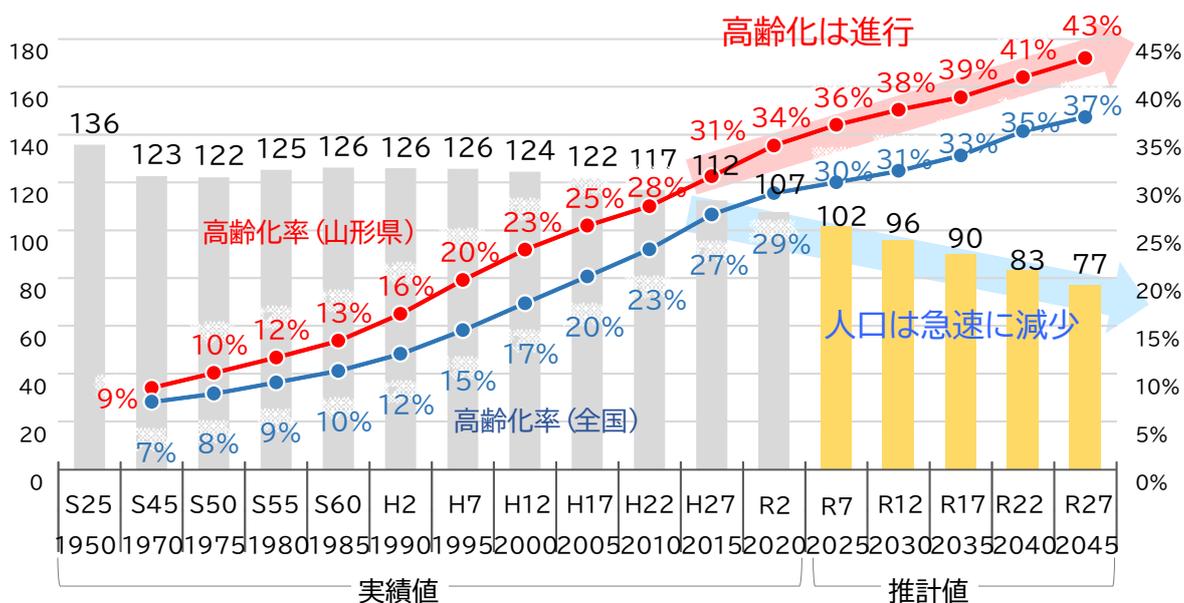
(1) 山形県の特徴

①人口減少・高齢化

山形県の人口は、昭和25年の約136万人をピークに減少傾向にあり、令和2年10月1日(2020.10.1)現在で約107万人となっている。本県では、今後も人口減少が進み、2025年には102万人程度、2030年には96万人程度となることが予測されている。

高齢化率は、令和2年には約34%(全国6位の高さ)となっており、今後も全国平均を上回って上昇する見通しである。

山形県の人口の推移と将来推計



出典:2020年まで 国勢調査(総務省)

2020年以降 日本の地域別将来推計人口(国立社会保障・人口問題研究所)

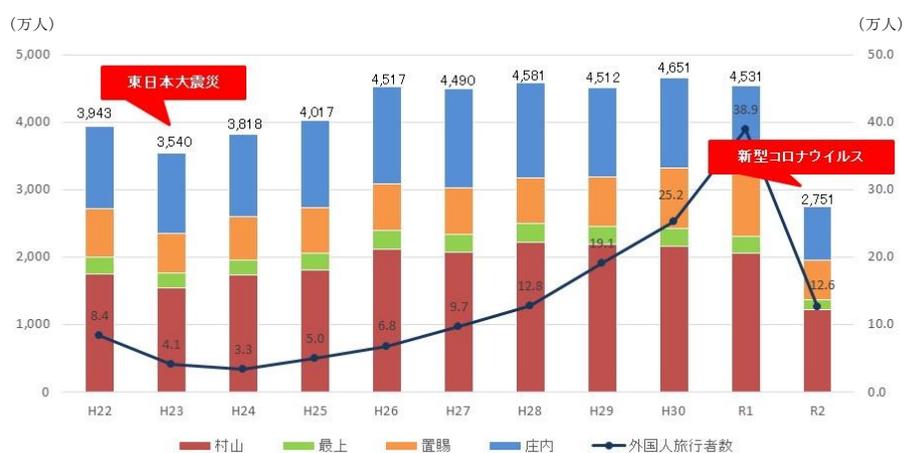
②観光振興

【観光入込客数、外国人旅行者数の推移】

山形県の観光者数は、平成23年に発生した東日本大震災で一時落ち込んだものの、平成26年度には震災前の水準を超えて初めて4,500万人に達し平成28年度から令和元年度まで4,500万人を超えていたが、令和2年度は新型コロナウイルスの感染拡大の影響により大幅な減少となった。

外国人旅行者数は令和元年に38.9万人となり、震災前のピークである平成22年の4倍以上に急増したものの、令和2年は12.6万人と新型コロナウイルスの感染拡大により大幅な減少となった。

県内の観光者数（年度）、外国人旅行者数（暦年）の推移



出典：山形県観光者数調査、外国人旅行者受入実績調査

【山形県の観光振興における動き】

本県では、令和2年3月に「第2次おもてなし山形県観光計画～beyond2020～」を策定した。本計画のリーディングプロジェクトのひとつとして、他にはない「山形ならではの」魅力・テーマをストーリーで結ぶツーリズムを発信・展開し、県内周遊・消費拡大に結び付ける各種ツーリズムの推進を位置付けており、精神文化、歴史、美食・美酒、温泉、山岳の他、スポーツなどの資源を活用した取組みを推進している。

インバウンドの拡大に向けては、山形・庄内両空港へのインバウンドチャーター便の増便や酒田港への外航クルーズ船をはじめとする大型観光クルーズ船の誘致等により、インバウンドの誘客を進めてきている。

山形空港及び庄内空港におけるインバウンドチャーター便については、平成16年度より運航され、平成30年度に151便、令和元年度は過去最多の250便となった。山形空港・庄内空港のインバウンドチャーター便実績（年度）



出典：山形県観光文化スポーツ部資料

酒田港へのクルーズ船の寄港については、酒田港北港地区古湊ふ頭において大型客船対応施設が平成29年3月に完成し、東北地方で初めて16万トン級の大型クルーズ船の受入が可能となり、同年8月には外国船籍のクルーズ船の初寄港が実現している。

その後、毎年、外国船籍のクルーズ船が寄港し、令和元年には5回の寄港があり、乗客約14,400人とクルー約5,770人の計約20,170人が来訪し欧米豪を中心とした乗客は貸切バスで庄内・最上地域の観光周遊や村山地域でのさくらんぼ狩りなどの日帰りオプションツアーに参加した。高速道路交通網の整備の推進により、周遊エリアの拡大が期待される。



令和元年に寄港した外国船籍のクルーズ船おもてなし（令和元年9月）

酒田港へのクルーズ船の寄港実績（暦年）



出典：山形県県土整備部空港港湾課資料をもとに作成

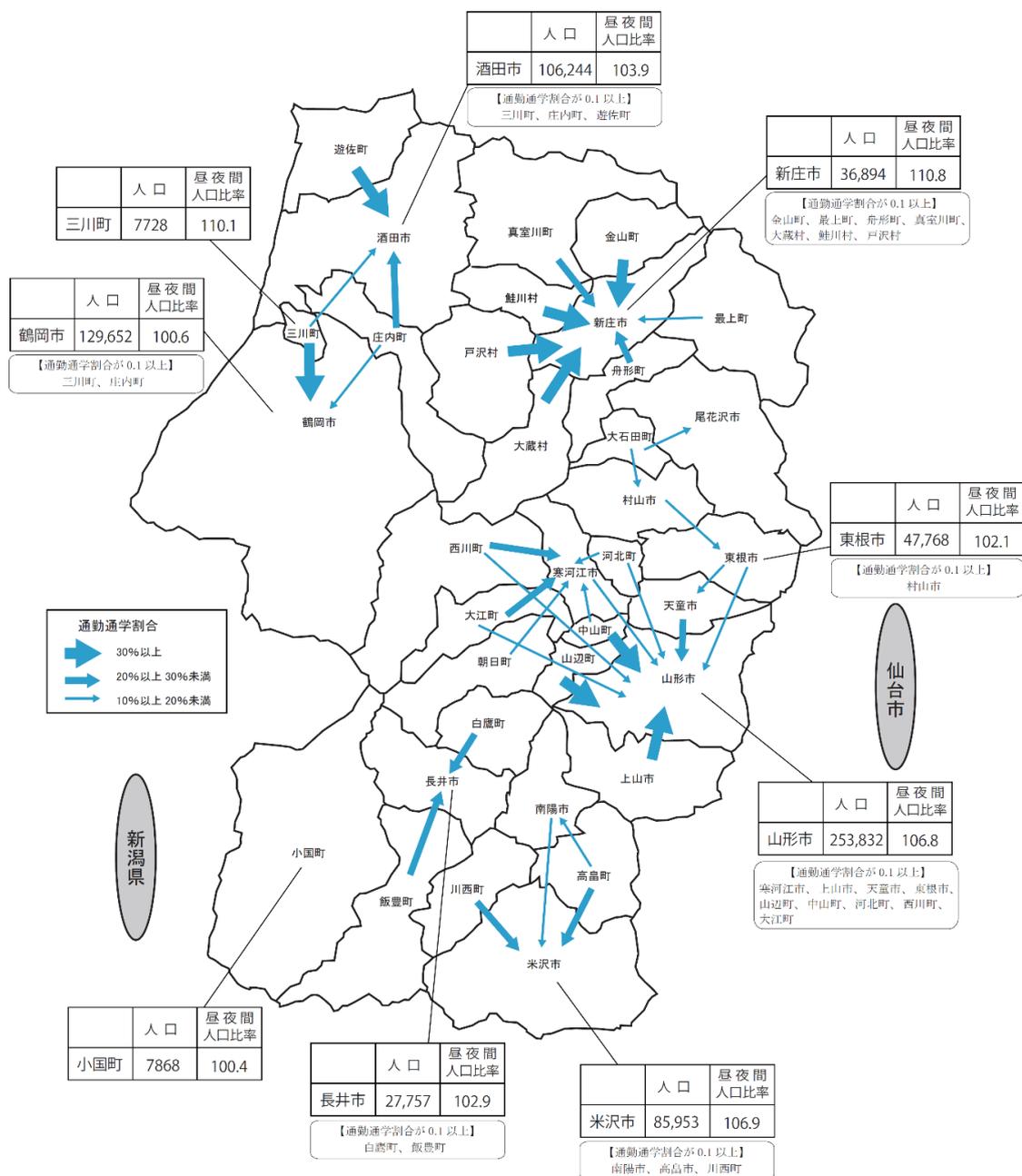
一方で、新型コロナウイルス感染症の影響により、令和2年度以降、外国人の入国者がほぼ皆無となるなど、国内外からの旅行者は大幅に減っている状況にある。今後、個人型旅行や混雑を避けた旅行に加え、アウトドア体験などの需要が増える見込まれ、ウィズコロナ、ポストコロナを見据えた取組みを推進する必要がある。

③地域間の移動

【通勤・通学の状況】

県内における通勤・通学者の移動状況を見ると、県内4地域（村山、最上、置賜、庄内）それぞれの中心となる市への集中がみられる。

通勤・通学者の移動割合（自市町村から各市町村への移動割合を図化）



※昼夜間人口比率：夜間人口 100 人当たりの昼間人口

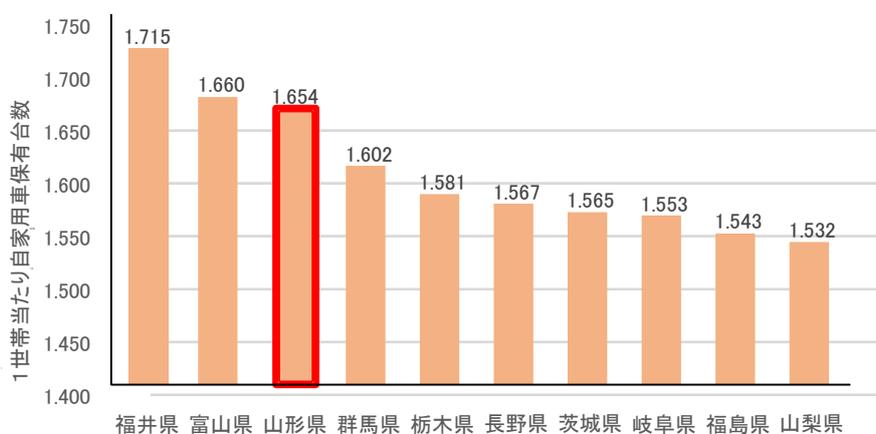
出典：国勢調査（H27）（総務省）

④道路交通

【自動車利用状況】

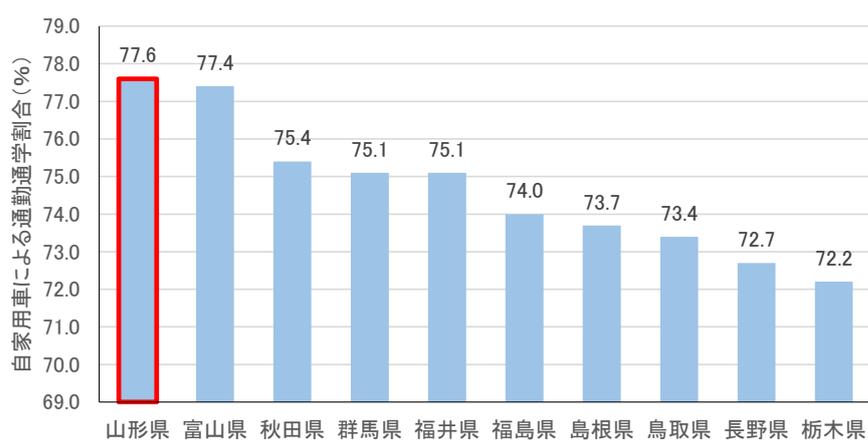
山形県の一世代当たりの自動車保有台数は全国第3位である。また、自家用車による通勤・通学割合は全国第1位であり、移動手段としての自動車依存度が極めて高い。

県別自家用乗用車保有台数（一世帯当たり）



出典：(財)自動車検査登録情報協会（R3.3 現在）

自家用車による通勤・通学割合（上位10位）



出典：国勢調査（H22）（総務省）

【渋滞の発生状況】

平成 24 年度に、最新の交通データを基に山形県渋滞対策推進協議会において県内の渋滞箇所を抽出し、一般県民や民間事業者の道路利用者、道路管理者からの意見を集約したうえで、「山形県の主要渋滞箇所」115 箇所を特定し、公表した。

その後、渋滞の解消・緩和のため、交差点の立体化やバイパス等のハード対策を行った結果、山形県の主要渋滞箇所は令和 2 年度末時点で 102 箇所に減少している。

しかしながら、依然として多数の渋滞箇所が残っており、その対策が求められている。



国道 112 号（山形市城北交差点付近）



国道 112 号（鶴岡市羽黒交差点付近）

渋滞の状況

出典：山形県渋滞対策推進協議会資料（国土交通省山形河川国道事務所）



国道 13 号（山形市大野目交差点）＜立体化＞



（主）天童寒河江線（天童市清池交差点）＜右折レーン延伸＞

渋滞対策事例

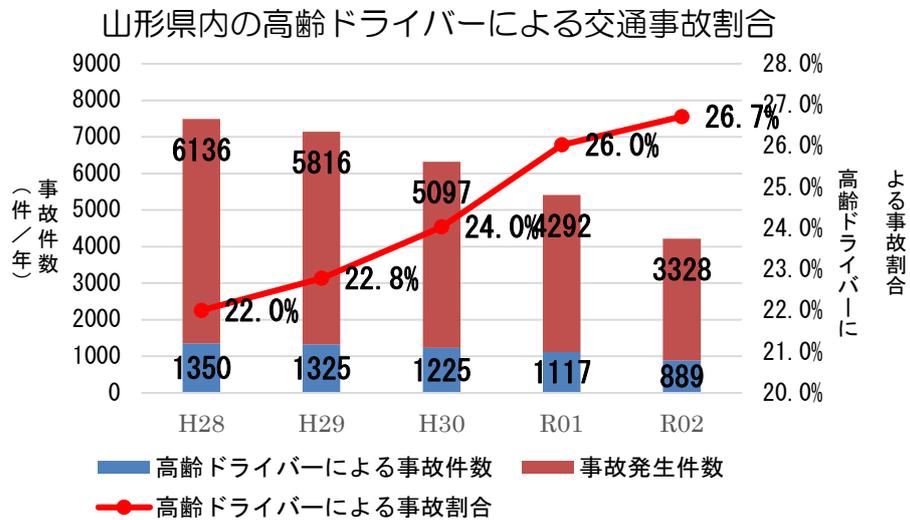
出典：山形県渋滞対策推進協議会資料（国土交通省山形河川国道事務所）

⑤交通事故

【交通事故の発生状況】

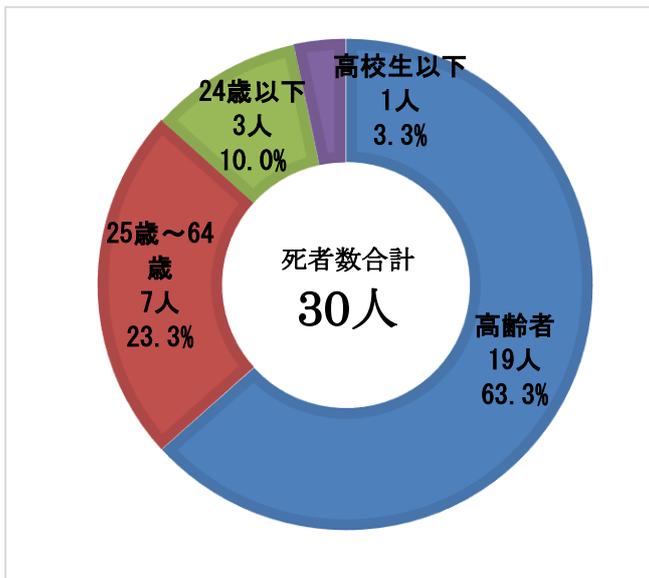
県内の事故発生件数は近年減少傾向であるが、高齢ドライバーによる事故発生件数の割合は増加傾向にある。また、交通事故の死者数に対する高齢者の割合は全体の63.3%（令和2年）を占めている。

このような中、平成29年3月に「道路交通法の一部を改正する法律」が施行され、75歳以上の高齢ドライバーについて、自動車運転免許の更新時や一定の違反行為を行った際に認知機能検査が義務付けられるなど、対策が強化された。これを受け、県内における自動車運転免許証の自主返納数は増加傾向にある。



出典：交通事故総括表（山形県警）

死亡事故の年齢層別発生状況



出典：R02 死傷者の状態と年齢層別発生状況（山形県警）

山形県における運転免許証の返納状況

年次	運転免許証返納者数 (65歳以上)
H23	1,098
H24	1,012
H25	1,163
H26	1,691
H27	2,323
H28	2,946
H29	3,761
H30	4,415
R01	5,436
R02	5,106

出典：R02 交通年鑑（山形県警）

【交通事故防止への取組み状況】

令和3年6月、千葉県八街市において、児童の列にトラックが突入し、児童が5人死傷する事故が発生し、その他、全国で児童・生徒を巻き込む事故が頻発したことにより、歩道整備等の重要性が再認識されている。

山形県では、平成25年3月に全国に先駆け「山形県通学路安全確保対策プログラム」を策定し、学校関係者（各学校、PTA、地元自治会、県・各市町村教育委員会）、警察、道路管理者が連携して通学路の合同点検を行い、危険箇所の情報共有を図るとともに必要な対策を講じている。

山形県通学路安全確保対策プログラムの概要

●各機関の連携イメージ



●毎年度行う通学路点検と対策実施のイメージ



合同点検を実施し
課題を抽出・共有化

出典：山形県資料

⑥高齢者等の移動手段

【高齢者等の移動手段の確保に向けた取組み】

県内の市町村では、路線バスの運行経費の赤字補填や、コミュニティバス、デマンド型タクシーの運行など地域公共交通の維持・確保に努めているものの、近年利用者数の減少によって収支状況が悪化し、バス路線の撤退や減便等が進み、利便性の低下によってさらなる利用者数の減少をもたらすという悪循環が生じている。

高齢化が更に進行しており、移動手段を持たない高齢者の買い物や通院などの日常生活における移動手段の確保が一層求められている。

県では、令和3年3月に策定された「山形県地域公共交通計画」に基づき、山形県地域公共交通活性化協議会において、市町村・交通事業者とともに公共交通の再編・利便性向上や交通空白地の解消、バス情報等のオープンデータ化等持続可能な地域公共交通の確保維持に向けた取組みを進めている。

県内市町村では、自動車運転免許証を返納した高齢者への支援として、バスやタクシーの利用補助券の交付や、コミュニティバスの無料化などが行われている。

(2) 自転車活用に係る現状と課題

①全国における山形県の状況

(出典：平成30年度自転車保有実態に関する調査報告書（一般社団法人 自転車産業振興協会))

調査方法

- ・調査地域：全国
- ・サンプルサイズ：20,000世帯（うち山形県山形市100世帯、山形県その他100世帯）
- ・調査回答者：18才～79才
- ・調査方法：インターネット調査
- ・実施期間：平成30年5月23日～5月29日
- ・調査機関：株式会社アイスタット

1) 自転車の保有状況

自転車保有世帯の割合は全国第3位 (77.9%)、1世帯当たりの自転車平均保有台数は全国第2位 (1.53台)と高く、県内では多くの自転車が保有されている。

自転車保有世帯の割合			1世帯当たりの 自転車平均保有台数		
順位	都道府県	%	順位	都道府県	台
1	滋賀県	78.4	1	滋賀県	1.62
2	埼玉県	78.1	2	山形県	1.53
3	山形県	77.9	3	埼玉県	1.51
				大阪府	1.51
45	鹿児島県	49.6			
46	沖縄県	44.5	46	沖縄県	0.72
47	長崎県	32.1	47	長崎県	0.56

2) 自転車の使用状況

保有自転車のうち「常時使用しているもの」の割合は全国第 35 位 (43.6%)、1 か月の平均使用頻度は全国第 39 位 (8.0 日)と低く、県内での自転車活用が進んでいるとはいえない。

保有自転車のうち 「常時使用しているもの」の割合			1か月の平均使用頻度		
順位	都道府県	%	順位	都道府県	日
1	東京都	62.2	1	大阪府	13.5
2	大阪府	61.3	2	東京都	12.5
3	埼玉県	57.9	3	京都府	12.2
~~~~~					
<b>35</b>	<b>山形県</b>	<b>43.6</b>	<b>39</b>	<b>山形県</b>	<b>8.0</b>
~~~~~					
47	群馬県	39.3	47	長野県	6.7

3) 自転車の点検・整備状況

自転車販売店での点検・整備を行ったことのある世帯の割合は全国第 22 位 (34.6%)と中程度であるが、平均間隔年数は全国ワースト第 1 位 (3.07 年)であり全国で最も点検・整備の間隔が開いている。また、廃棄予定台数も全国第 6 位 (0.141 台)と多い状況にある。

自転車販売店での点検・整備を行ったことのある世帯の割合			自転車販売店での点検・整備の平均間隔年数			1世帯当たりの自転車廃棄予定台数 (H30.5~H31.12)		
順位	都道府県	%	順位	都道府県	年	順位	都道府県	台
1	京都府	43.7	1	山形県	3.07	1	岡山県	0.261
2	東京都	42.3	2	長崎県	2.93	2	滋賀県	0.18
3	神奈川県	41.4	3	富山県	2.82	3	奈良県	0.17
~~~~~								
<b>22</b>	<b>山形県</b>	<b>34.6</b>	45	茨城県	1.95	<b>6</b>	<b>山形県</b>	<b>0.141</b>
~~~~~								
47	沖縄県	22.4	46	秋田県	1.91	47	長崎県	0.044
~~~~~								
47	山口県	1.80						

#### 4) 自転車の受入環境

通勤・通学での自転車置き場が「職場・学校の駐輪場」の割合は全国第1位  
(92.4%)、であり、職場・学校における自転車の受入環境は整っている。

通勤・通学での自転車置き場が  
「職場・学校の駐輪場」の割合

順位	都道府県	%
1	山形県	92.4
2	鳥取県	91.5
3	秋田県	91.0
~~~~~		
45	東京都	51.7
46	千葉県	46.2
47	神奈川県	44.2

②自転車に関するアンケート結果

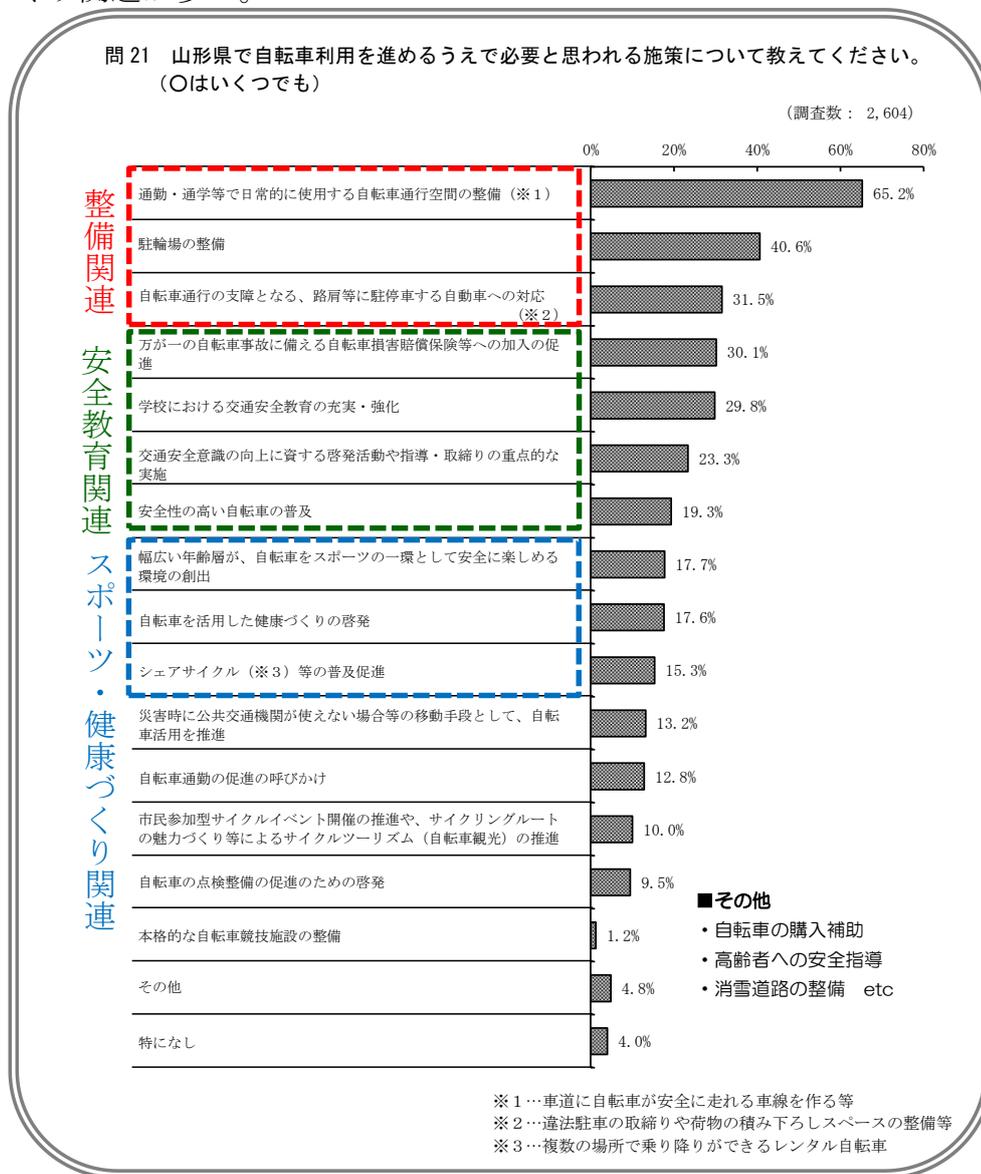
(出典：平成30年度 県政アンケート)

アンケート調査の概要

- ・ 調査の目的 県民の生活と県政に対する県民ニーズ、意識などを把握し、今後の施策の企画立案並びに執行上の基礎資料とすることを目的とする。
- ・ 調査の項目 県政全般に係る全28項目の調査の中で「自転車の利用環境」についての6項目を設定
- ・ 調査の条件
 - 調査地域 : 山形県全域
 - 調査対象 : 県内在住の満18歳以上の男女個人
 - 標本数 : 2,500
 - 抽出方法 : 層化二段階、無作為抽出法
 - 調査方法 : 郵送によるアンケート調査
 - 調査期間 : 平成30年8月下旬～9月上旬
 - 調査実施機関 : 株式会社東北情報センター
- ・ 回収結果
 - 回収数(率) : 1,415件(56.6%)
 - 無効数 : 0件
 - 有効数(率) : 1,415件(56.6%)

1) 県民が望む自転車の施策

県民が望む施策としては、自転車通行空間整備等の整備関連と、自転車保険への加入や安全教育の充実等、安全関連が多く、次いでスポーツや健康づくり関連が多い。



■全体

- ・整備関連と安全教育関連の割合が高い。

■性別

- ・「通勤・通学等で日常的に使用する自転車 通行空間の整備」、「駐輪場の整備」、「自転車通行の支障となる、路肩等に駐車する自動車への対応」では、「女性」の割合が「男性」より高い。

■年齢別

- ・「通勤・通学等で日常的に使用する自転車通行空間の整備」では全ての年齢層で6割以上。また、「駐輪場の整備」では「50～59歳」が50.1%で最も割合が高く、「自転車通行の支障となる、路肩等に駐車する自動車への対応」では「30～39歳」、「50～59歳」、「65歳以上」が3割以上。

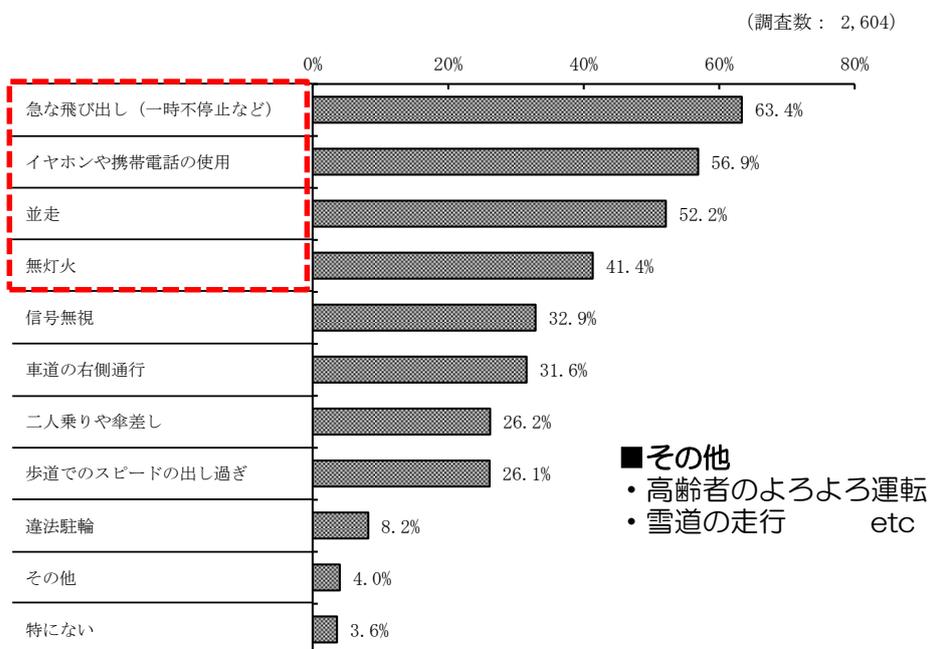
■居住地区別

- ・「通勤・通学等で日常的に使用する自転車通行空間の整備」では「最上地域」を除く地域で6割以上。「駐輪場の整備」、「自転車通行の支障となる、路肩等に駐車する自動車への対応」では「村山地域」の割合が最も高い。

2) 迷惑・危険と感じるルール違反

自転車のルール違反では、急な飛び出しを迷惑・危険と感じた割合が最も高く、次いでイヤホンや携帯電話の使用や並走、無灯火の割合が高い。

問 23 自転車利用者のルール違反で、迷惑・危険と感じたことは何ですか。(〇はいくつでも)



■性別

- ・「急な飛び出し (一時不停止など)」、「並走」では「女性」の割合が「男性」より高く、「イヤホンや携帯電話の使用」、「無灯火」では「男性」の割合が「女性」より高い。

■年齢別

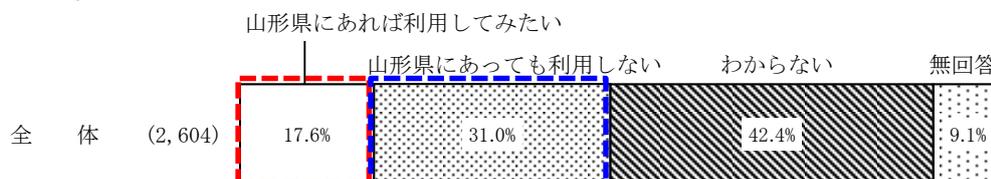
- ・「急な飛び出し (一時不停止など)」は「19～29歳」、「40～49歳」の割合が高く7割以上。

3) シェアサイクル

シェアサイクルについては、あれば利用してみたい 17.6%に対して、あっても利用しないが 31.0%と高い割合を示しており、わからないも 42.4%と高い結果となった。

問 24 シェアサイクル（※）の利用について教えてください。（○は1つ）

※複数設置された「自転車のレンタル・返却ができる駐輪場（サイクルポート）」を使った新しい交通システムです。これまでのレンタサイクルや貸し自転車とは異なり、どこのサイクルポートでも借りて、乗って、返却することが出来ることが特徴です。スマートフォン等を利用することで貸出や返却がスムーズで利便性が高く、安価な料金で環境にも優しく、また自動車の渋滞緩和にも寄与することから、近年、世界中で急速に普及しています。



■性別

- ・「山形県にあれば利用してみたい」では「男性」の割合が「女性」より高い。
- 一方、「山形県にあっても利用しない」では「女性」の割合が「男性」より高い。
- また、「わからない」では、男女共に4割以上。

■年齢別

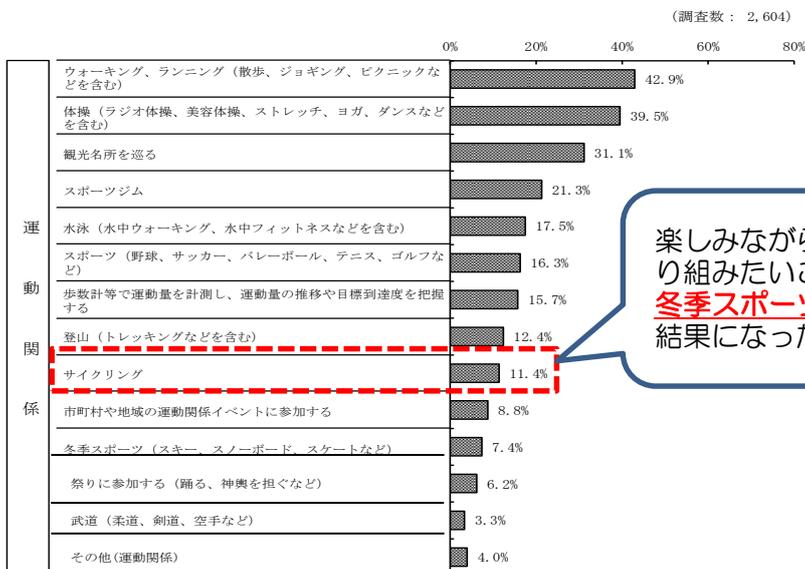
- ・「山形県にあれば利用してみたい」では「18～29歳」が31.1%で最も割合が高く、次いで「30～39歳」が20.2%。
- 一方、「山形県にあっても利用しない」では「30～59歳」の割合が高く3割以上。

■利用したい理由 … 観光地にあると良い、便利そう、駐車を気にしなくて良い、健康に良い など

■利用しない理由 … 車を利用する、自転車に乗らない、自分の自転車を利用する、必要性を感じないなど

(参考)

問 5 楽しみながら健康づくりを行うために、あなたが取り組んでみたいものはどれですか。（○はいくつでも）



楽しみながら健康づくりを行うために取り組みたいこととして
冬季スポーツよりもサイクリングが高い結果になった。

③山形県における自転車損害賠償責任保険の加入状況

(出典：令和2年度 県政アンケートより一部抜粋)

アンケート調査の概要

- ・調査期間 令和2年8月中旬～8月下旬
- ・調査対象 県内在住の満18歳以上の男女個人2,791人（うち自転車利用者827人）
- ・調査の条件 調査地域：山形県全域

1) 自転車の利用頻度と自転車保険加入率

問19 あなたは普段の生活で自転車をどのくらい利用していますか。

また、利用している場合、自転車損害賠償責任保険等に加入していますか。(○は一つ)

	調査数	1 てほ いぼ る毎 日利 用し	2 度週 利に 用2 し、 て3 回 る程	3 用週 しに て1 日 程 度利	4 用月 しに て1 日 程 度利	5 用年 しに て数 日 程 度利	6 利 用 し て い な い	無 回 答
件数	2791	95	86	127	124	395	1917	47
構成比	100.0%	3.4%	3.1%	4.6%	4.4%	14.2%	68.7%	1.7%
加 入 の 有 無 の 回 答	加入している	373	64	40	58	63	148	
	構成比	100.0%	17.2%	10.7%	15.5%	16.9%	39.7%	
	加入していない	447	29	46	69	60	243	
	構成比	100.0%	6.5%	10.3%	15.4%	13.4%	54.4%	
	無回答	7	2	0	0	1	4	
	加入率	827	67.4%	46.5%	45.7%	50.8%	37.5%	
非加入率	827			45.1%				
				54.1%				

※ 自転車利用者の加入率は45.1%であるが、「ほぼ毎日利用している方」の加入率は67.4%。なお、問20の「その他」の記述に、「個人賠償責任保険に加入している」が2件、「総合損害保険に加入しているから」が2件あり、実際は加入しているが、加入していないに計上されたものが4件あるため、実際の加入率は45.6%となる。

2) 自転車保険に加入していない理由

問20 問19で「加入していない」に○をつけた方に伺います。

自転車損害賠償責任保険等に加入していない理由を教えてください。(○は一つ)

	調査数	1 知務保 ら付險 なけ等 からへの つた加 こと入 をを義	2 な保 な險 つ等 たの 存 在 を 知 ら	3 要保 性險 を感 への 加 入 の 必	4 が保 分險 か等 らへの な加 つ入 た方 法	5 続保 きが 等への 面倒 だ加 入の 手	6 保 險 料 が 高 い	7 べ ど の 保 險 か わ か ら な い す	8 こ自 分 が 考 え ら れ な い	9 説 明 が な か つ た 関 に 保 險	10 た加 年入 齡制 で限 ない 保 險 等 つ へ	11 罰保 則險 が等 へ未 加 入 で も	12 そ の 他	無 回 答
件数	447	86	23	73	34	10	3	51	17	6	6	11	75	52
構成比	100.0%	19.2%	5.1%	16.3%	7.6%	2.2%	0.7%	11.4%	3.8%	1.3%	1.3%	2.5%	16.8%	11.6%
1 ほぼ毎日利用 している	29	9	5	6	1	0	2	2	0	0	0	0	1	3
	100.0%	31.0%	17.2%	20.7%	3.4%	0.0%	6.9%	6.9%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	3.4%	10.3%
2 週に2、3回程 度利用している	46	7	4	4	4	2	0	7	0	1	2	0	1	14
	100.0%	15.2%	8.7%	8.7%	8.7%	4.3%	0.0%	15.2%	0.0%	2.2%	4.3%	0.0%	2.2%	30.4%
3 週に1日程度 利用している	69	17	0	10	10	2	0	10	2	2	2	0	6	8
	100.0%	24.6%	0.0%	14.5%	14.5%	2.9%	0.0%	14.5%	2.9%	2.9%	2.9%	0.0%	8.7%	11.6%
4 月に1日程度 利用している	60	9	3	8	4	2	0	7	4	0	2	2	12	7
	100.0%	15.0%	5.0%	13.3%	6.7%	3.3%	0.0%	11.7%	6.7%	0.0%	3.3%	3.3%	20.0%	11.7%
5 年に数日程度 利用している	243	44	11	45	15	4	1	25	11	3	0	9	55	20
	100.0%	18.1%	4.5%	18.5%	6.2%	1.6%	0.4%	10.3%	4.5%	1.2%	0.0%	3.7%	22.6%	8.2%

※ ほぼ毎日利用している方のうち「加入していない・その他」の回答内容は「近所しか乗らず、遠くに行かない」であった。「その他」で多い回答は、「ほとんど乗らない32件」、「これから加入する予定12件」、「近所しか乗らない10件」の順

問21 自転車損害賠償責任保険等への加入状況を改善するためにはどのような取組みが必要だと思いますか。

	調査数	1 テレビやラジ オでのPR	2 のF S P a N R c S eへ b T o w o i k t n d e r、	3 県 広 報 誌 で の P R	4 新 聞 で の 告 知	5 交 通 安 全 教 室 で の P R	6 駐 輪 場 等 で の 呼 び か け	7 学 校 や 職 場 で の 呼 び か け	8 自 転 車 販 売 店 で の 周 知	9 そ の 他	無 回 答
件数	2791	1770	487	712	802	873	360	1410	1664	123	137
構成比		63.4%	17.4%	25.5%	28.7%	31.3%	12.9%	50.5%	59.6%	4.4%	4.9%

④自転車の利用状況

【山形市における目的別利用交通手段の割合】

(通勤・通学、通院、買物の各目的別に利用交通手段を集計したもの)

通勤・通学交通においては30分未満の所要時間帯で自転車利用が多い一方、40分を超える交通は、鉄道や高速バスの利用が多くなっている。

通院交通では、20分以上の所要時間帯において路線バス利用が相対的に多く、とりわけ30分以上の所要時間帯では自動車(送迎)よりも利用割合が高くなる。

買物交通では、自転車利用の割合が相対的に高く、30分以上の所要時間帯では自動車利用に次ぐ18.2%となっている。

利用交通手段	通勤・通学交通所要時間				
	～9分	10～19分	20～29分	30～39分	40～分
自動車(自分で運転)	55.6%	68.2%	74.2%	77.8%	50.0%
鉄道・高速バス	0.0%	2.3%	6.5%	11.1%	42.9%
自転車	16.7%	15.9%	6.5%	0.0%	0.0%
徒歩のみ	16.7%	6.8%	6.5%	3.7%	7.1%
自動車(送迎)	5.6%	4.5%	3.2%	0.0%	0.0%
バイク	5.6%	2.3%	1.6%	0.0%	0.0%
路線バス	0.0%	0.0%	0.0%	7.4%	0.0%
タクシー	0.0%	0.0%	1.6%	0.0%	0.0%
n	18	44	62	27	14

利用交通手段	通院交通所要時間			
	～9分	10～19分	20～29分	30～分
自動車(自分で運転)	56.2%	68.6%	65.1%	44.4%
自動車(送迎)	10.1%	9.6%	14.3%	8.9%
徒歩のみ	15.7%	5.8%	1.6%	6.7%
路線バス等	1.1%	1.9%	12.7%	24.4%
タクシー	5.6%	8.3%	3.2%	6.7%
自転車	10.1%	5.1%	3.2%	2.2%
その他	1.1%	0.6%	0.0%	6.7%
n	89	156	63	45

利用交通手段	買物交通所要時間			
	～9分	10～19分	20～29分	30～分
自動車(自分で運転)	81.0%	70.9%	56.7%	63.6%
自転車	4.3%	10.6%	10.0%	18.2%
自動車(送迎)	4.3%	8.6%	16.7%	18.2%
徒歩のみ	8.6%	5.3%	6.7%	0.0%
路線バス等	0.9%	2.6%	6.7%	0.0%
タクシー	0.9%	0.7%	3.3%	0.0%
バイク	0.0%	1.3%	0.0%	0.0%
n	116	151	30	11

出典 山形市地域公共交通網形成計画 (H28.3)
(市民アンケート調査結果)

⑤自転車の走行環境

1) 自転車専用道路・自転車歩行者専用道路¹

■自転車専用道路・自転車歩行者専用道路の整備状況

一般県道 間沢寒河江山形自転車道線

西川町間沢から、鉄道（山形交通三山線）の跡地、寒河江川、最上川、立谷川の河川沿いを通り県内主要観光地の一つである山寺を結ぶ自転車道。

- ・延長 37.3km（西川町間沢～山形市山寺）
- ・事業年次 昭和51年～昭和59年
- ・全体事業費 約20億円
- ・幅員 W=2.0(3.0)m



一般県道 米沢県南公園自転車道線

米沢市の最上川上流河川緑地公園を起点とし、最上川沿いを北上し、鉄道（山形交通高島線）の跡地を都市計画緑地公園として整備したまぼろばの緑道を経由し、キャンプ場を有する高島町の名勝地蛭沢湖の上流までを結ぶ自転車道。

- ・延長 23.9km（米沢市金池～高島町蛭沢）
- ・事業年次 昭和51年～平成4年
- ・全体事業費 約30億円
- ・幅員 W=2.0(3.0)m



一般県道 立川鶴岡自転車道線

庄内町清川の国道47号接続部より立谷沢川沿いを通り、鶴岡市羽黒山地区を経由し、庄内平野を横断し鶴岡市日出（ひので）の国道112号接続部に至る自転車道。

- ・計画延長 約41km（庄内町清川～鶴岡市日出）
- 一部完成 16.8km（庄内町科沢、鶴岡市手向～鶴岡市日出）
- ・事業年次 平成5年～平成15年
- ・既整備事業費 約2.4億円



鶴岡市自転車歩行者道

昭和50年まで運行していた庄内交通湯野浜線の跡地を利用して、湯野浜から善宝寺までをサイクリングロードとして整備。

- ・計画延長 約3.5km
- ・市道認定 昭和63年



¹ 自転車専用道路・自転車歩行者専用道路 道路法第48条の13第1項及び第2項に規定される、専ら自転車、または自転車及び歩行者の一般通行の用に供するために、独立して設けられる道路

2) 自転車道²

■自転車道の整備状況

(令和3年4月末時点)

市町村名	路線名	延長 (km)	付近公共施設	管理者名
山形市	国道112号	1.0	山形市役所等	国土交通省
	計	1.0		

3) 自転車専用通行帯³

■自転車専用通行帯の整備状況

(令和3年4月末時点)

市町村名	路線名	延長 (km)	付近公共施設	管理者名
山形市	市道小立街道線	1.6	市立第六中学校	山形市
山形市	市道諏訪町幹線	0.4	市立第五小学校	山形市
米沢市	市道興譲小北通り線	0.5	市立興譲小学校	米沢市
	計	2.5		



自転車道
国道 112 号 (山形市)



自転車専用通行帯
市道小立街道線 (山形市)

² **自転車道** 道路交通法第2条第1項第3号の3、道路構造令第2条第1項第2号に規定される、専ら自転車の通行の用に供するために、縁石線又はさくその他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分

³ **自転車専用通行帯** 道路交通法第20条第2項に規定される車両通行帯のうち、道路標識等(標識令で示す規制標識327の4の2、規制標示109の6)により普通自転車(※)が通行しなければならない車両通行帯として指定された部分

※ **普通自転車** 道路交通法第63条の3に規定される「自転車」

4) 自転車の通行部分を指定した歩道^{4 5}

■自転車の通行部分を指定した歩道の整備状況

(令和7年3月末時点)

市町村名	路線名	延長 (km)	付近公共施設	管理者名
山形市	国道112号	0.9	市立第四小学校、市立第七小学校	国土交通省
山形市	県道山形朝日線	0.9	J R山形駅等	山形県
山形市	市道山形停車場西口線	0.3	市立第三中学校	山形市
山形市	市道十日町双葉町線	0.5	市立第三中学校	山形市
上山市	県道萱平河崎線	0.2	上山市役所	山形県
上山市	県道上山七ヶ宿線	0.4	市立南小学校	山形県
上山市	県道萱平河崎線	0.6	市立南小学校	山形県
上山市	市道金生通り線	0.3	市立南小学校	上山市
寒河江市	県道天童大江線	0.5	県立寒河江工業高校	山形県
寒河江市	市道北江米沢線	1.0	市立病院	寒河江市
東根市	県道東根尾花沢線	0.5	J Rさくらんぼ東根駅	山形県
東根市	市道一本木16号線	0.6	県立東桜学館中・高校	東根市
高島町	県道高島川西線	0.4	町立高島中学校	山形県
高島町	町道竹森中里線	0.6	町立高島中学校	高島町
	計	7.7		



市道北江米沢線（寒河江市）

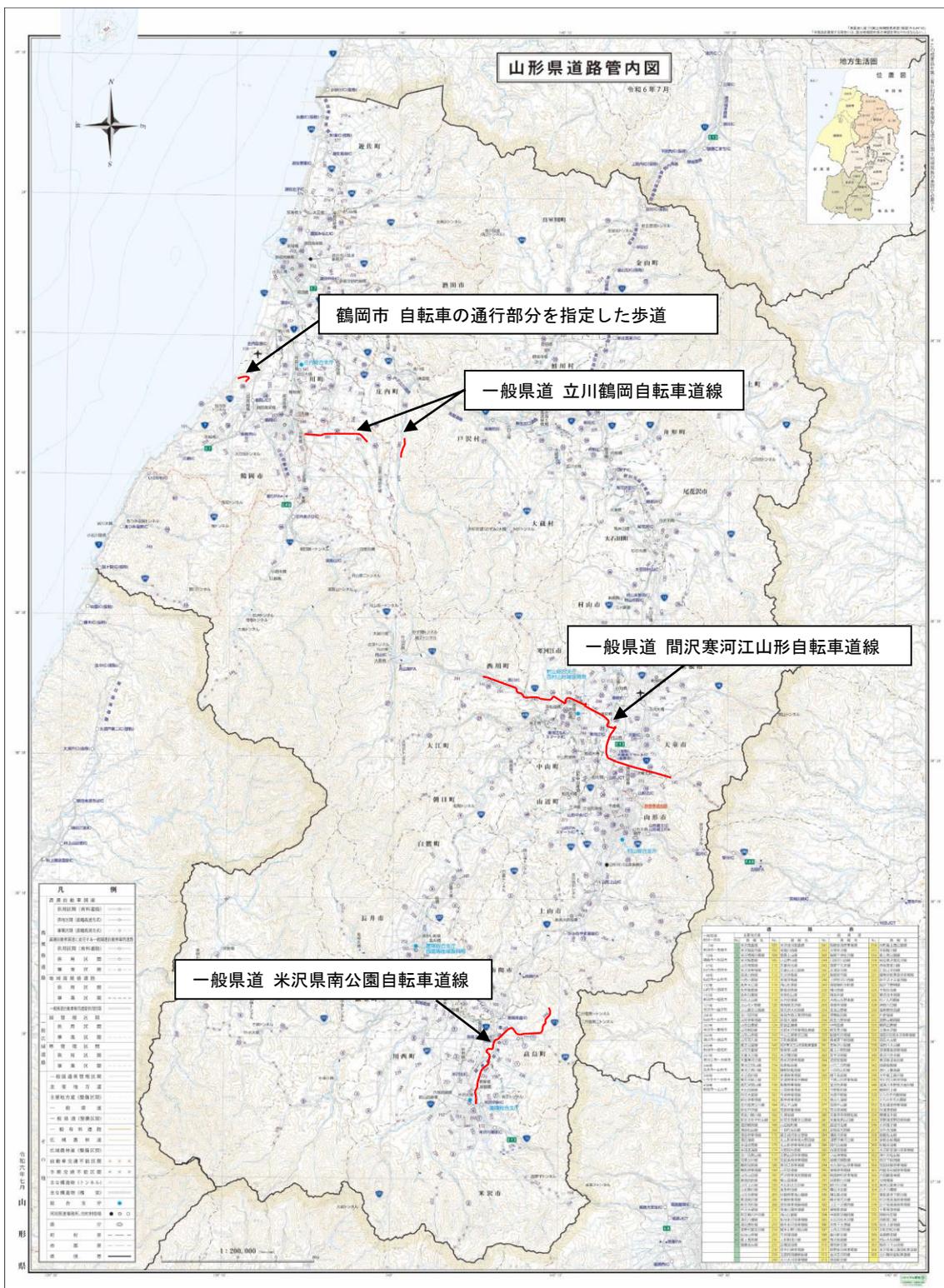
^{4 5} 自転車の通行部分を指定した歩道

⁴ 自転車歩行者道 道路構造令第2条第1項第3号に規定される、専ら自転車及び歩行者の通行の用に供するために、縁石線又はさくその他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分

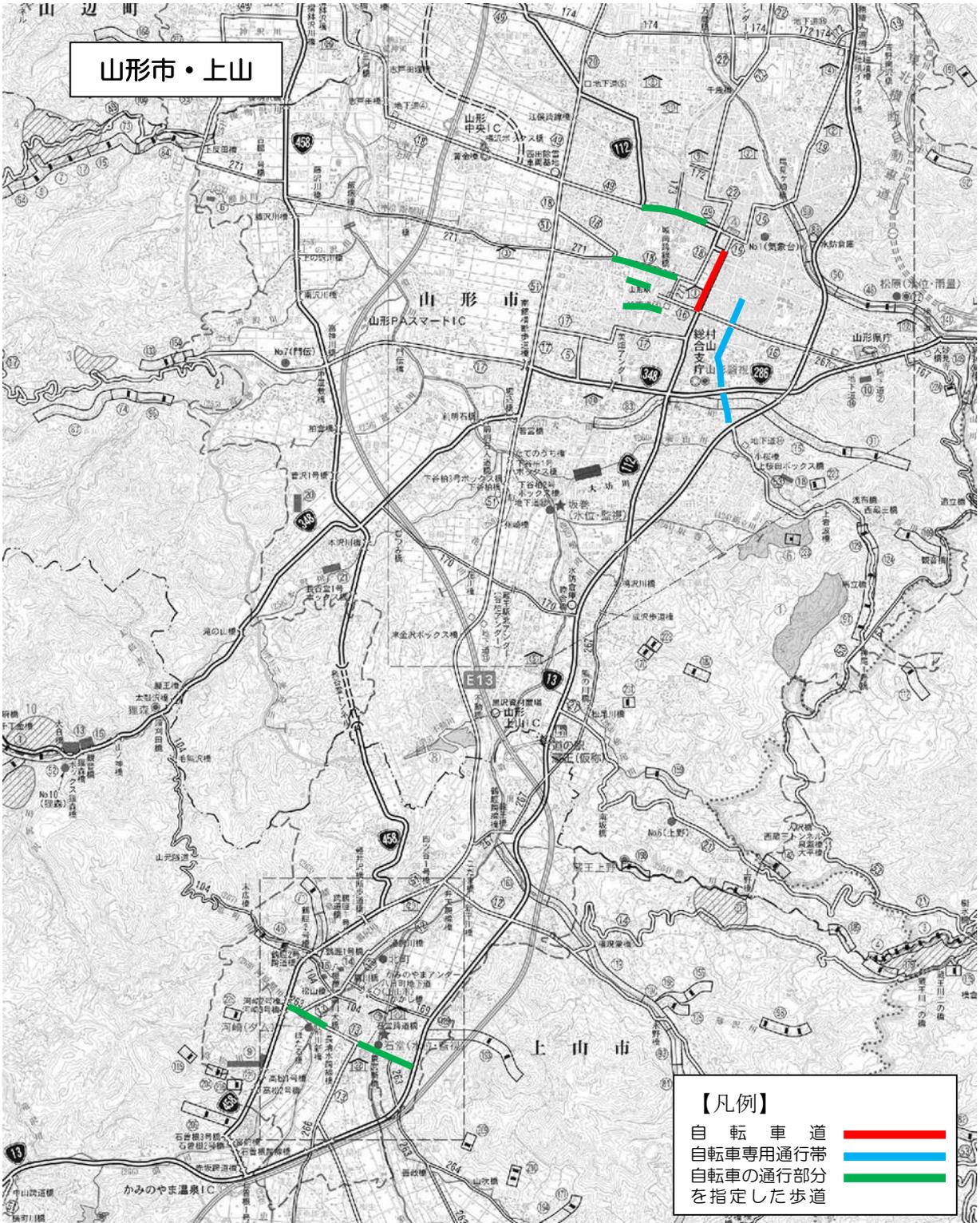
⁵ 自転車通行指定部分 道路交通法第63条の4第1項に規定される、普通自転車が通行可能な歩道のうち、同法第63条の4第2項に規定される、「道路標識等（標識令で示す規制標示114の3）により普通自転車が通行すべき部分として指定された部分」がある歩道

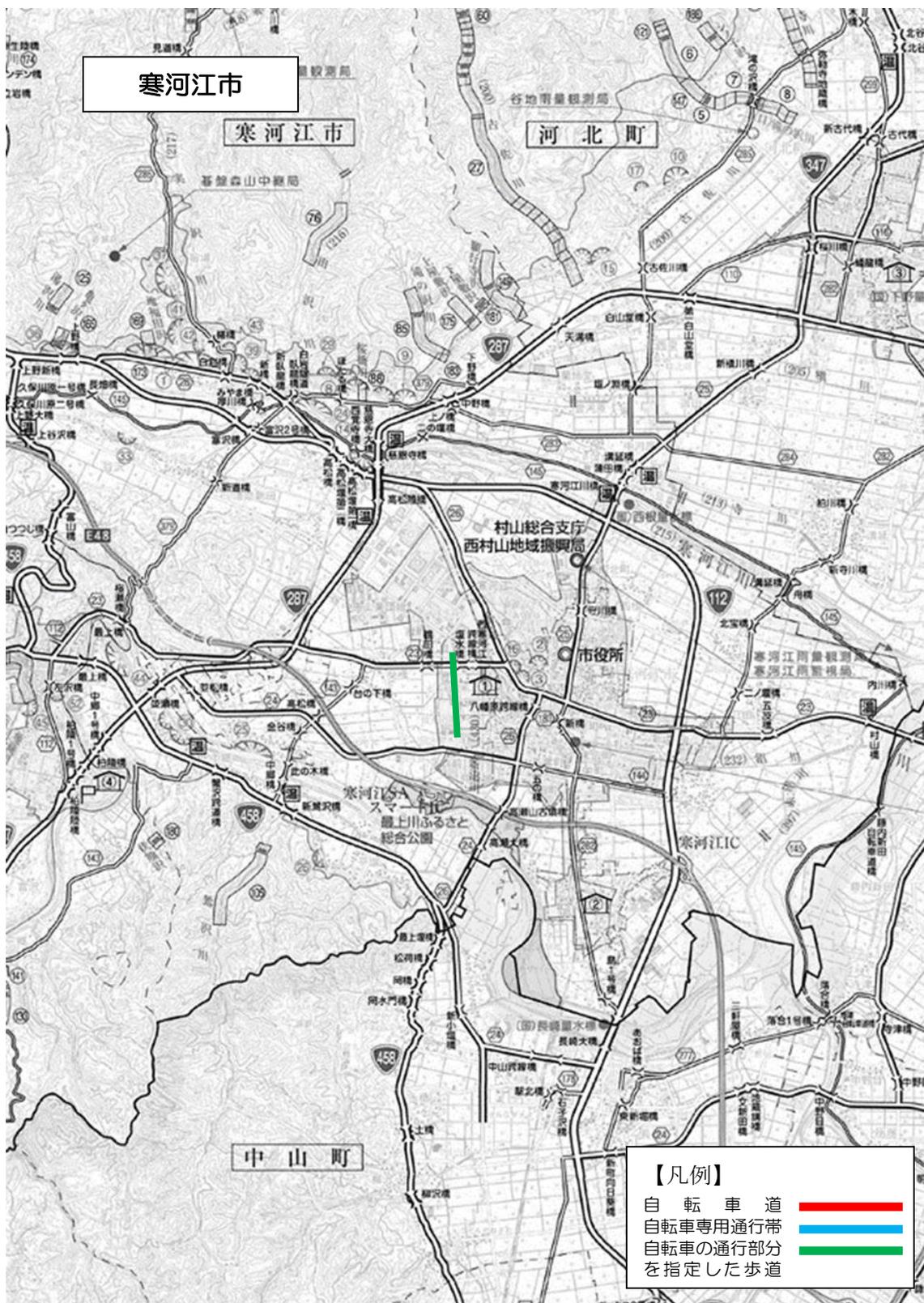
5) 自転車専用道路等位置図

■自転車専用道路・自転車の通行部分を指定した歩道位置図

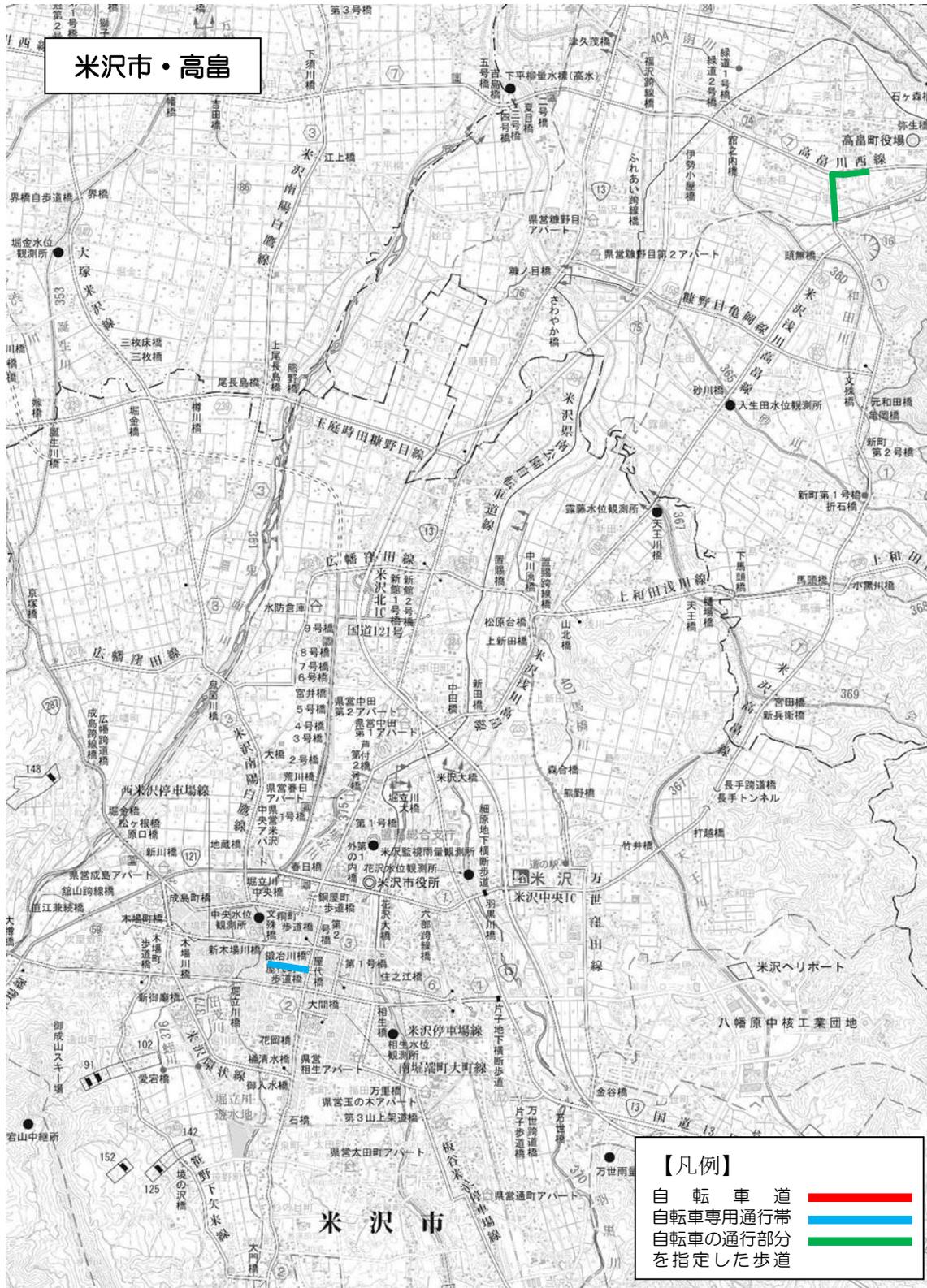


■自転車道等の位置図









⑥自転車関係イベント

近年、県内各地で地域性を活かしたサイクリングイベントが多数開催されていたが、新型コロナウイルス感染症の感染拡大により、多くのサイクリングイベントが開催中止となっている。

サイクリングイベントについて、更なる盛り上がりを期待する声が多いため、関係機関と連携し、新型コロナウイルス感染症の感染状況等を踏まえながら、大会開催に向けた機運づくりを行う必要がある。

2021年開催の主なサイクリングイベント名	開催時期	開催場所
ツール・ド・さくらんぼ	6月	寒河江市、西川町、朝日町、河北町、大江町
「まほろば古の里たかはた」駅からサイクリング	6月	高畠町
蔵王坊平ヒルクライム in やまがた	9月	上山市（WEB開催）

⑦市町村等の自転車関係の取組み

近年、自転車を観光のツールとしてとらえ、積極的な自治体では、サイクリングルートを紹介するパンフレット作成などの広報活動や、道の駅へのレンタサイクルの設置、観光地等へのサイクルラックの設置など、受入環境の整備を進めている。



サイクルラックの設置



サイクルラックの設置

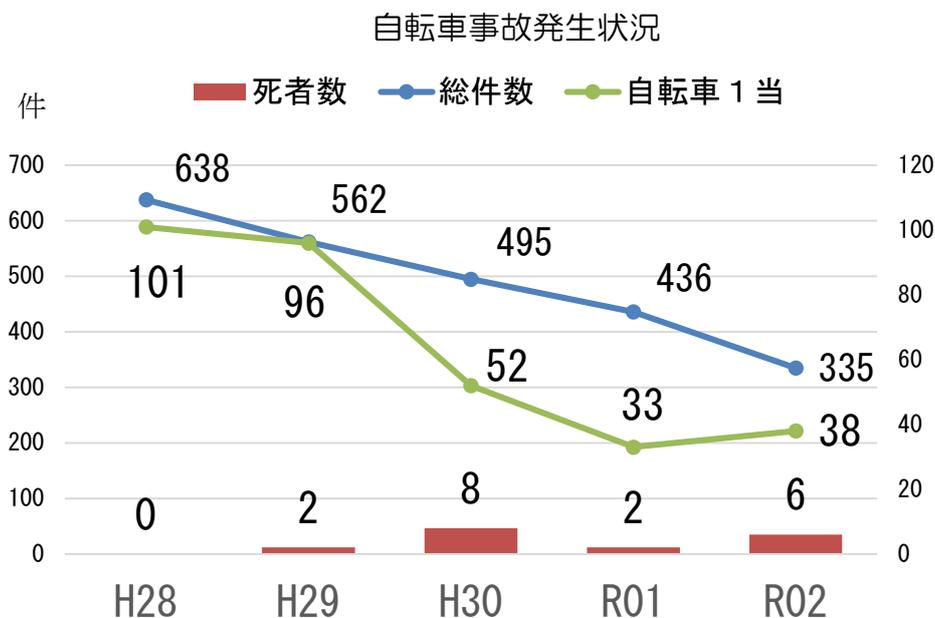


レンタサイクル

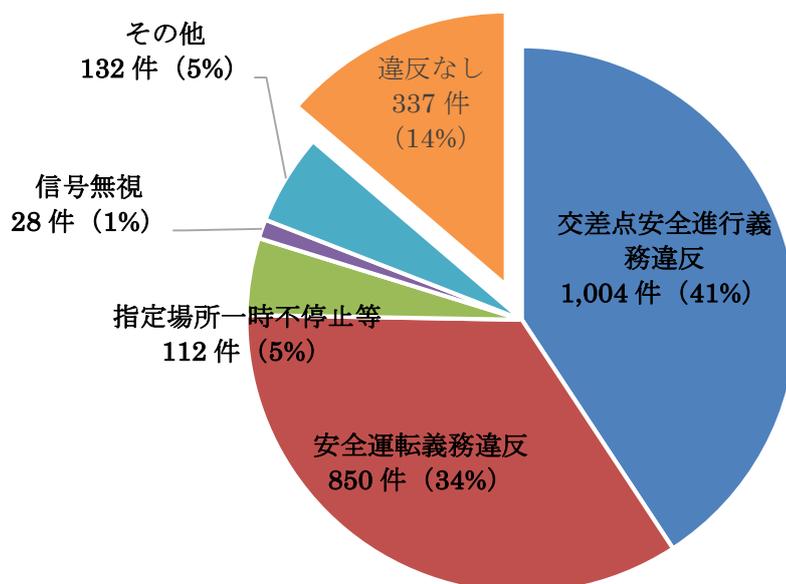
⑧山形県内における自転車事故発生状況

自転車事故の総数及び自転車1当⁶の件数は近年減少傾向にあるものの、死亡事故は年間平均3.6件発生している。

また、自転車側に交通違反が認められる事故が86%に上る。



自転車事故における自転車側の違反



※ 交差点安全進行義務違反：交差点における安全不確認など

出典：山形県警資料より作成

※ 安全運転義務違反：前方不注意、動静不注意、運転操作不適など

⁶ 自転車1当 事故の過失の大きい方が自転車である場合

⑨自転車に関する有識者等ヒアリング

- 実施時期 平成30年7月～11月 令和4年2月
- 実施方法 山形県自転車活用推進計画連絡会議の構成課から紹介された県内外の有識者及び関係団体等を対象に、関係各課の担当者が直接意見などを聞き取り、その結果をヒアリングシートにとりまとめたもの。
- 対象団体等 29の団体及び個人（有識者等ヒアリング対象一覧のとおり）
- 意見概要
 - ・自転車の利用者が多い区間における歩行者と分離した自転車通行空間の整備、路面標示や案内標識などの統一化、既存道路施設の安全対策の徹底、シェアサイクル等を見据えた駐輪場の整備などを求める意見が多い。
 - ・自転車競技の普及を目的とした練習環境や競技場の整備、魅力的なコースで大会を開催することによるサイクルスポーツの振興のほか、健康を重視した生涯スポーツとしての位置付けを望む声がある。
 - ・インバウンドを視野に入れた市町村を跨ぐ広域的なモデルルートの設定や、自転車利用者の受入環境の整備、イベント時の行政側の協力体制を求める声が多く、サイクルツーリズムの推進に対する期待が大きい。
 - ・自転車と自動車の双方に対するマナー向上への取組みのほか、ヘルメットの着用徹底や自転車保険への加入促進など自身の身を守る取組みへの意見が多く、安全・安心への関心が高い。

有識者等ヒアリング対象一覧

関係者ヒアリング対象一覧				
主要分野	No.	関係機関	関連分野（キーワード）	ヒアリング対応課
安全	1	交通安全専門指導員	交通安全教育、子ども、高齢者、広報活動	くらし安心課、管理課
	2	山形県交通安全協会	交通安全教育、広報活動	くらし安心課、交通企画課、道路整備課
	3	山形県自転車軽自動車商協同組合	交通ルール、反射材、点検整備、自転車保険	くらし安心課、管理課
	4	日本損害保険協会東北支部（あいおいニッセイ同和損害保険株式会社山形支店）	自転車保険	くらし安心課、管理課
教育	5	山形県PTA連合会	交通安全、通学	道路整備課、管理課
	6	山形県高等学校PTA連合会	交通安全、通学	道路整備課、スポーツ保健課、管理課
	7	NPO法人環境ネットやまがた	自転車通勤、地球温暖化防止	環境企画課、管理課
環境健康	8	NPO法人山形県自転車公益センター	エコライド普及、交通事故防止、地球温暖化防止	環境企画課、管理課
	9	山形大学カーボンニュートラル研究センター	カーボンニュートラル	環境企画課、管理課
スポーツ競技	10	山形県自転車競技連盟	スポーツ振興、部活動、自転車競技施設	スポーツ保健課、管理課
	11	クリテリウム新庄大会	大会企画運営	観光立県推進課、スポーツ保健課、管理課
イベントサイクリング	12	山形県サイクリング協会	サイクリング振興、サイクルイベント企画運営	管理課
	13	米沢サイクルスポーツ競技連盟 ※「なせば成るスタンプラリー作」主催	サイクルイベント企画運営、スポーツ振興	管理課
	14	「ツール・ド・みちのおとぎ街道」実行委員会	サイクルイベント企画運営	観光立県推進課、管理課
	15	「かみのやまツール・ド・ラ・フランス大会」大会事務局	サイクルイベント企画運営	観光立県推進課、スポーツ保健課、管理課
	16	「ツール・ド・さくらんぼ」実行委員会	サイクルイベント企画運営	観光立県推進課、管理課
	17	高野大地建築企画 ※「ツール・ド・そば街道」企画	サイクルイベント、まちづくり、サイクルツーリズム	インバウンド国際交流推進課、管理課
	18	山交観光株式会社	観光、誘客	観光立県推進課、管理課
観光誘客	19	山新観光株式会社	観光、誘客	観光立県推進課、管理課
	20	株式会社庄交コーポレーション ※「じろで庄内」主催	観光、イベント、誘客	観光立県推進課、管理課
	21	TSUNAGARI合同会社	台湾、サイクリング、取材、発信	インバウンド国際交流推進課
	22	株式会社ライダス	モデルコース設定	インバウンド国際交流推進課
	23	県職員育成センター職員	観光振興、広域連携	管理課
シェアサイクル	24	株式会社八幡自動車商会	シェアサイクル	管理課
専門店商業	25	有限会社輪商熊谷	販売、修理、イベント	管理課
	26	有限会社山田守三商店【じてんしゃ蔵・守三】	販売、修理	管理課
	27	大滝輪店	販売、修理	管理課
	28	バイクスポーツキッド	販売、修理、イベント	管理課
	29	佐藤輪店	販売、修理	管理課

(3) 山形県における現状を踏まえた課題の整理

山形県の特徴や現状を踏まえた課題	
走行環境	1. 自転車が安全で快適に利用できる道路の整備が遅れている。
	2. 近年、全国的に普及が進んでいるシェアサイクルについて、本県においては県民の認識や需要は低い。
	3. 最寄りバス停などの駐輪スペース設置やサイクルトレイン ⁷ の運行など、公共交通機関と自転車との接続・連携の取組みが少ない。
観光・イベント	1. 雪国特有の幅の広い路肩（走行スペース）や多様な観光資源・食文化等を有する魅力的な地域性があるにもかかわらず、それらを活かしたサイクルツーリズムの認知度が低い。
	2. 県内各地で開催されている地域性を活かしたサイクリングイベントについて、更なる盛り上がりを期待する声が多い。
	3. 屋内外にサイクルラックが整備されたサイクリストが利用しやすい飲食店や宿泊施設、パンク等のトラブルに対応できるサイクルポート等が少ない。
健康・スポーツ ・環境	1. サイクルスポーツは健康に資する生涯スポーツとして、また、脱炭素社会（カーボンニュートラル）の実現に向けた取組みとして自転車活用の一層の意識付けとイメージアップが必要である。
	2. サイクルスポーツ拡大に向けた環境が不十分である。
安全・安心	1. 自転車のルール違反（急な飛び出し等）を迷惑・危険と感じている人が多い。また、自転車が関係する交通事故では、自転車側に違反や問題が認められる場合も多い。
	2. 通学時の移動手段として自転車利用が増える高校生等の運転マナーの向上やルールの周知が求められている。
	3. 運転技術や体力に不安を抱える子どもや高齢者等に配慮した安全教育が必要である。
	4. 自転車利用時の安全対策（ヘルメット着用等）をしていない人が多く、転倒時に重症化するリスクが高い。
	5. 自転車は自動車の車検のように定期的な点検整備の義務がないため、点検をおろそかにする利用者が多く、整備不良に伴う事故が懸念される。
	6. 通学などの自転車利用の多いルート及びその危険箇所の把握・共有が十分になされていない。
	7. 全国では、近年、自転車事故において高額な損害賠償請求を伴う事案が発生しており、加害者及び被害者の双方に大きな負担が生じているため、引き続き自転車保険への加入促進を行う必要がある。
	8. 災害時には、道路状況の悪化などにより自動車や公共交通機関が利用できなくなるおそれがあり、自転車による移動が注目されている。

⁷ サイクルトレイン 自転車を分解せずに車内に持ち込む事が出来る列車

Ⅱ. 自転車の活用の推進に関する目標

推進計画の目的を踏まえ、「Ⅰ. 総論」で述べた自転車を巡る現状及び課題に対応するため、以下のとおり4つの目標を掲げる。

目 標

【目標1】

自転車が安全で快適に通行できる環境の整備

自転車利用者のための案内標示や自転車の走行に配慮した道路管理の充実など、誰もが安全で快適に自転車を活用できる自転車通行空間の整備について、観光や生活における自転車需要等を踏まえた重点的な取組みを実施する。

【目標2】

サイクリング環境の向上と情報発信による観光立県の推進

自転車利用者に安心と快適を提供する受入れ環境づくりや、山形県の魅力を活かしたサイクルツーリズムに関する情報の発信を推進する。

【目標3】

サイクルスポーツの振興や環境にやさしい自転車利用の促進等による 活力ある健康長寿社会の実現

サイクルスポーツに親しみやすい環境づくりや、脱炭素社会（カーボンニュートラル）の実現に資する移動手段としての自転車利用を促進し、楽しみながら健康づくりを行うための取組みとしての自転車活用を推進する。

【目標4】

自転車・自動車双方の交通マナー向上と安全教育の充実等による事故 のない安全で安心な自転車の活用

自転車の運転マナー向上や安全利用の意識の醸成のため、関係機関・団体が連携した広報啓発や交通安全教室の実施等を一層進めていくとともに、自転車を安心して利用するため、自転車利用者による定期的な点検整備の実施や自転車保険への加入を促進する。

Ⅲ. 施策の方向性

「Ⅱ. 自転車の活用の推進に関する目標」で述べた目標達成のために、法第8条⁸に規定されている「自転車の活用の推進に関して、重点的に検討され、及び実施されるべき施策」を踏まえて、本県における施策の方向性を定める。

【目標1】自転車が安全で快適に通行できる環境の整備

- (1) 山形県自転車ネットワーク計画を推進する
- (2) 自転車の安全な通行に配慮し、既存道路の適切な管理を推進する。
- (3) 観光振興面、地域公共交通面での自転車活用の有用性、有効性を検討する。
[主な担当部局：みらい企画創造部、県土整備部、観光文化スポーツ部 等]

【目標2】サイクリング環境の向上と情報発信による観光立県の推進

- (1) 官民連携して、サイクリスト受入環境の向上を図り、サイクルツーリズムを推進する。
- (2) 精神文化や多様な食、豊かな自然など、本県ならではの観光資源を活かしたサイクルツーリズムの魅力を発信して、国内外からの誘客を促進する。
- (3) 山形県自転車ネットワーク計画を推進する。【目標1-(1)の再掲】
[主な担当部局：県土整備部、観光文化スポーツ部]

⁸ **法第8条** 自転車の活用の推進に関して、重点的に検討され、及び実施されるべき施策は、次に掲げるとおりとする。

- 一 良好な自転車交通網を形成するため必要な自転車専用道路（道路法（昭和二十七年法律第百八十号）第四十八条の十四第二項に規定する自転車専用道路をいう。）、自転車専用車両通行帯等の整備
- 二 路外駐車場（駐車場法（昭和三十二年法律第百六号）第二条第二号に規定する路外駐車場をいう。）の整備及び時間制限駐車区間（道路交通法（昭和三十五年法律第百五号）第四十九条第一項に規定する時間制限駐車区間をいう。）の指定の見直し
- 三 自転車を賃貸する事業の利用者の利便の増進に資する施設の整備
- 四 自転車競技のための施設の整備
- 五 高い安全性を備えた良質な自転車の供給体制の整備
- 六 自転車の安全な利用に寄与する人材の育成及び資質の向上
- 七 情報通信技術等の活用による自転車の管理の適正化
- 八 自転車の利用者に対する交通安全に係る教育及び啓発
- 九 自転車の活用による国民の健康の保持増進
- 十 学校教育等における自転車の活用による青少年の体力の向上
- 十一 自転車と公共交通機関との連携の促進
- 十二 災害時における自転車の有効活用に資する体制の整備
- 十三 自転車を活用した国際交流の促進
- 十四 自転車を活用した取組であって、国内外からの観光旅客の来訪の促進、観光地の魅力の増進その他の地域の活性化に資するものに対する支援
- 十五 前各号に掲げるもののほか、自転車の活用の推進に関し特に必要と認められる施策

【目標3】サイクルスポーツの振興や環境にやさしい自転車利用の促進等による活力ある健康長寿社会の実現

- (1) 自転車を活用した健康づくりに関する広報啓発を推進する。
- (2) 県民、企業等への呼びかけにより脱炭素社会（カーボンニュートラル）の実現につながる自転車でのエコ通勤を促進する。
- (3) サイクルスポーツの環境整備等について、関係団体等との意見交換を行う。
- (4) 山形県自転車ネットワーク計画を推進する。

【目標1-(1)の再掲】

[主な担当部局：環境エネルギー部、健康福祉部、教育庁 等]

【目標4】自転車・自動車双方の交通マナー向上と安全教育の充実等による事故のない安全で安心な自転車の活用

- (1) 自転車利用に関する県民の交通安全意識の向上に資する効果的な広報啓発活動を推進する。
- (2) 自転車利用者に対する交通安全教育を推進する。
- (3) 自転車利用者自身を守る安全対策を推進する。
- (4) 自転車利用者に対する指導・取締りを推進する。
- (5) 事故を未然に防ぎ、安全な利用のための自転車の管理や点検整備を推進する。
- (6) 自転車による主要な通学路及びその危険箇所を把握・共有する。
- (7) 万が一の事故に備える自転車保険の加入を促進する。
- (8) 自動車や公共交通機関が利用できない災害時における自転車の活用を推進する。

[主な担当部局：防災くらし安心部、警察本部 等]

IV. 具体的な取組み

「Ⅲ. 施策の方向性」で述べた自転車の活用の推進に関する施策について、着実な推進を図るため、計画期間中に実施する具体的な取組みについて、別表のとおり定める。

V. 計画の推進方策

1. 推進体制

自転車の活用推進により期待される自転車利用者の健康の増進、サイクルーツーリズムによる観光の推進、渋滞の解消や環境への負荷の低減といった効果を発揮し県内で広めていくためには、自転車の多岐に渡る施策について、部局横断による取組みが必要であることから、知事部局、教育庁、県警本部による「自転車活用推進計画連絡会議」などを活用し、関係機関と連携のうえ、地域の実情に応じた自転車活用施策を推進する。

2. 市町村との連携

「山形県自転車活用推進計画」の推進にあたっては、地域によって自然環境や自転車の通行環境が大きく異なる現状を踏まえ、市町村との情報共有をはじめ、効果的な連携を図る。

3. 計画のフォローアップ

本計画に定める施策及び具体的な取組み等について、「山形県自転車活用推進計画連絡会議」を活用し、毎年度、進捗状況に関するフォローアップを行う。

4. 計画の見直し

政府の動きや自転車を取り巻く社会環境の変化等を踏まえながら、計画期末（2026年度）までに本計画の見直しを行う。

VI. 第2次山形県自転車活用推進計画策定以降の主な動き

令和4年3月の「第2次山形県自転車活用推進計画」の策定以降においても、地域、行政等において、様々な活動、取り組みがなされている。ここでは、こうした新たな動きについて、紹介していく。

1. サイクルツーリズムの推進に向けた取り組み

(1) 「やまがた蔵王ヒルクライムルート」

今後さらなる拡大が見込まれるインバウンド需要の取込み等に向けた、全国的なサイクルツーリズムの取り組みが進められる中、県のサイクリングモデルルートの中でも、蔵王を周遊するルートの魅力に加え、サイクリイベントの開催や、自転車活用推進のための協議会が立ち上がる等の先進的な取り組みを進めている地域ルートが、令和5年10月に県内初となる国のモデルルート※に設定された。

※国モデルルート

サイクリング環境向上によるサイクルツーリズムを推進するため、先進的なサイクリング環境の整備を目指す国のモデルルートを設定し、関係者等で構成される協議会において、走行環境整備、受入れ環境整備、魅力づくり、情報発信を行うなど、官民が連携して世界に誇るサイクリングロードの整備を図っており、令和6年12月末現在で101ルートが国のモデルルートに設定されている。



【ルート概要】

このルートは地域ルートC1、C5、C7から構成されたルートで、約1,400mにも及ぶ高低差が大きな魅力の一つとなっており、日本屈指の本格的なヒルクライムルートとして、サイクリストの人気を集めている。



【やまがた蔵王自転車活用推進協議会】

蔵王における自転車活用推進、観光推進、地域活性化を目的とした「やまがた蔵王自転車活用推進協議会」を令和5年8月に設置し、官民が連携しながら「やまがた蔵王ヒルクライムルート」の受入環境整備や情報発信などに取り組んでいる。

<協議会メンバー>

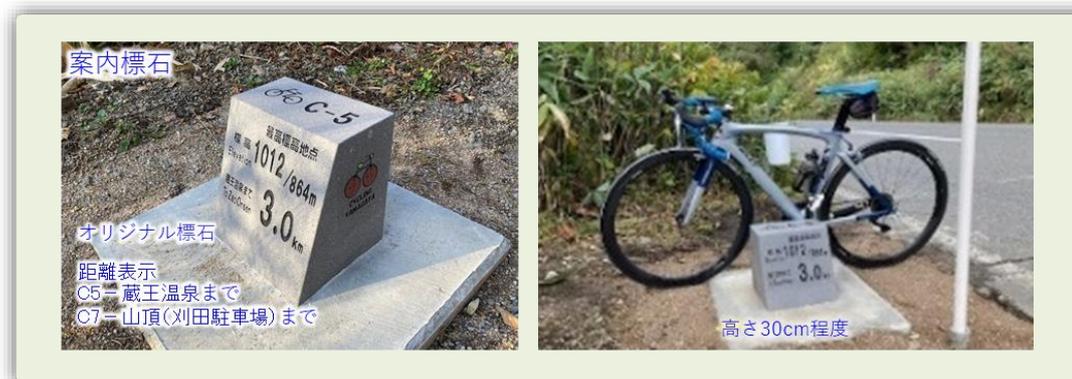
道の駅やまがた蔵王、蔵王温泉観光協会、蔵王坊平観光協議会、蔵王猿倉観光協会、山形市観光協会、上山市観光物産協会、サイクリングイベント関係団体、山形市、上山市、山形県

【自転車走行環境の整備】

ルート上では、歩道整備や側溝整備の機会を捉えた路肩拡幅や、案内標石の整備により、自転車利用者が快適で安全安心に走行できる環境の整備を進めている。



約1kmごとに設置された案内標石には、地元の蔵王石が使用されている他、起点からの距離、標高、ルート番号が刻字された、ここにしかないオリジナルの案内標石となっており、ヒルクライムルートの魅力の一つとなっている。



【受入環境づくり】

令和5年12月にオープンした道の駅「やまがた蔵王」を発着点に、山形を代表する「蔵王温泉」や、宮城県へ繋がる「蔵王エコーライン」を周遊するルートとなっており、ルート沿線各所には、サイクルラックが整備されている。

また、道の駅「やまがた蔵王」には、パークアンドライド用の駐車スペースがあり、道の駅に車を停めて自転車でサイクリングを楽しむことができる他、サイクルラックや更衣室、シェアサイクル（電動アシスト自転車）のサイクルポートもあり、初心者も気軽に自転車を利用できる環境を整えている。



さらに、「やまがた蔵王ヒルクライムルート」の一部を構成する蔵王エコーラインをコースに、標高差1,400m以上、コース長24.9kmと全国屈指の規模を誇るヒルクライム大会が毎年9月頃に開催されている。



(2) 新たな地域ルートに向けた地域の取組み

近年、全国的にサイクルツーリズムへの認識が高まりを見せている中、本県においても、自転車を活用した、交流人口の拡大と地域活性化を目的とした協議会が創設されるなど、地域の関心も高まっている。

Topic

令和6年12月には、山形市と山辺町に跨るサイクリングモデルルートの検討や、ルート沿線地域の観光振興を目的として、観光協会、振興会、有志の方等で構成する「狐一巡り街道自転車活用推進協議会」が設立されるなど、地域活動の盛り上がりが見られている。



協議会設立総会の様子

(3) 『やまがた景観物語』 おすすめビューポイントを自転車で巡るモデルコースの検討

県では、県内の優れた“景観ビューポイント”についての情報を広く発信することにより、県内の周遊を促進し、地域の活性化や交流人口の拡大につなげていくことを目的として、「やまがた景観物語」おすすめビューポイント100を選定している。

近年のサイクルツーリズムの拡大を踏まえ、おすすめビューポイントを自転車で巡り、自然やまちなみの美しさを体験できるルートの設定についても検討が進められている。



おすすめビューポイント100箇所を収録したガイドブックを発行



おすすめビューポイントのパンフレット

(4) サイクルツーリズムに関する情報発信の取組み

県では、自転車利用者に安心と快適を提供する受け入れ環境づくりや、山形県の魅力を活かしたサイクルツーリズムに関する情報を広く発信するため、山形県公式観光サイト「やまがたへの旅」において、サイクリングマップや豊富な観光資源を自転車で巡る体験記事等について掲載する等の取組みを進めている他、観光情報、山形県自転車活用推進計画、交通安全に関する情報など、県内の自転車に関する取組みを一元的に取りまとめたホームページ「山形県の自転車の取組み」を作成している。

山形県公式観光サイト『やまがたへの旅』での情報発信



『サイクリング県・やまがた』の序章の旅【前編】



『サイクリング県・やまがた』の序章の旅【後編】





山形県の自転車の取組み

このサイトでは、自転車を活用した山形県の推進計画、環境への取組み、サイクルツーリズム、交通安全に関することなど、県内の自転車に関する情報を幅広く発信していきます。

- 1 推進計画
 - 1 『第1次山形県自転車活用推進計画』(山形県自転車ネットワーク計画)
- 2 自転車が安全で快適に通行できる環境の整備
 - 1 自転車道は安全の整備内容(案内板、防犯カメラ)について

県内の自転車の取組みを一元化したホームページの開設

- 3 サイクリング環境の向上と情報発信による観光立県の推進
 - 1 『やまがたへの旅』→特集→やまがたサイクリングガイド(外部サイトへリンク)
 - 2 『やまがた蔵王自転車道探検倶楽部』の取組み
 - ・やまがた蔵王ヒルクライムルート (PDF:1.287KB)
 - ・【標高約1,400m!!】やまがた蔵王ヒルクライムルートを紹介!!(外部サイト/YouTubeへリンク)
 - ・TABIRIN(外部サイトへリンク)
 - 1 山形県コミュニティサイクル(外部サイトへリンク)
- 4 サイクルスポーツの振興や環境にやさしい自転車利用の促進等による活力ある健康長寿社会の実現
 - 1 『カーシェアリングのやまがた循環運動』
- 5 自転車・自動車双方の交通マナー向上と安全教育の充実等による事故の無い安全で安心な自転車の活用
 - 1 自転車の安全利用(交通要路防止など)
 - 2 自転車の交通要路防止対策
 - 3 自転車の安全で適正な利用に関すること(免許、自転車保険加入の義務化など)

また、「旅×自転車」をコンセプトとした自転車メディア「TABIRIN」が、「やまがた蔵王ヒルクライムルート」を取り上げている。

『TABIRIN (たびりん)』を活用した情報発信

「旅×自転車」をコンセプトとした自転車メディア 出典：TABIRINのHP (R6.4.15公開)





- ・全国のサイクリングコースや自転車施設情報等を紹介するサイトに、「やまがた蔵王ヒルクライムルート」が掲載。
- ・周辺おすすめスポット等の情報が掲載されている。

2. 自転車安全利用に関する取組みの強化

(1) 乗車用ヘルメット着用の努力義務化

【自転車利用者に対する交通ルールの周知】

県では、令和元年12月に「山形県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」を制定し、自転車利用者に乗車時のヘルメット着用を努力義務化している。

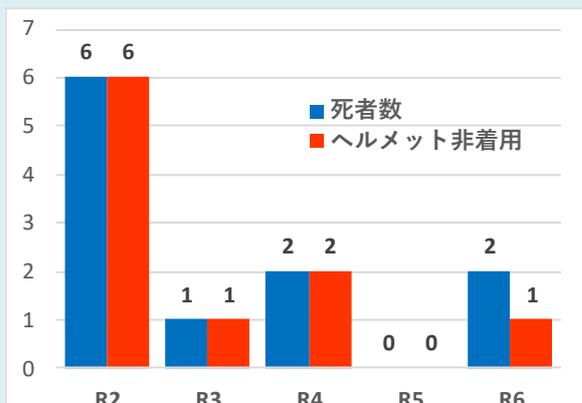
県警察では、地方公共団体、学校、自転車関係事業者等と連携し、全ての年齢層の自転車利用者に対して、自転車の安全利用に向けた交通安全教育や広報啓発を推進し、自転車の交通ルールの周知と遵守の徹底を図っている。

また、自転車利用時の死亡事故のうち、致命傷が頭部となるケースが多い実態があることや、道路交通法が令和5年4月に改正され、乗車時のヘルメット着用が、全国的にも努力義務化されたことを踏まえ、自転車乗車時の頭部保護の重要性について教育・啓発を一層強化し、その着用の定着を図っている。



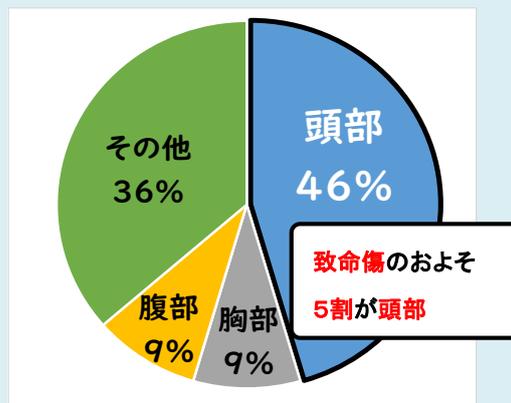
自転車事故死者とヘルメット着用状況

(令和2年～6年、山形県内)



自転車事故死者の損傷部位

(令和2年～6年、山形県内)

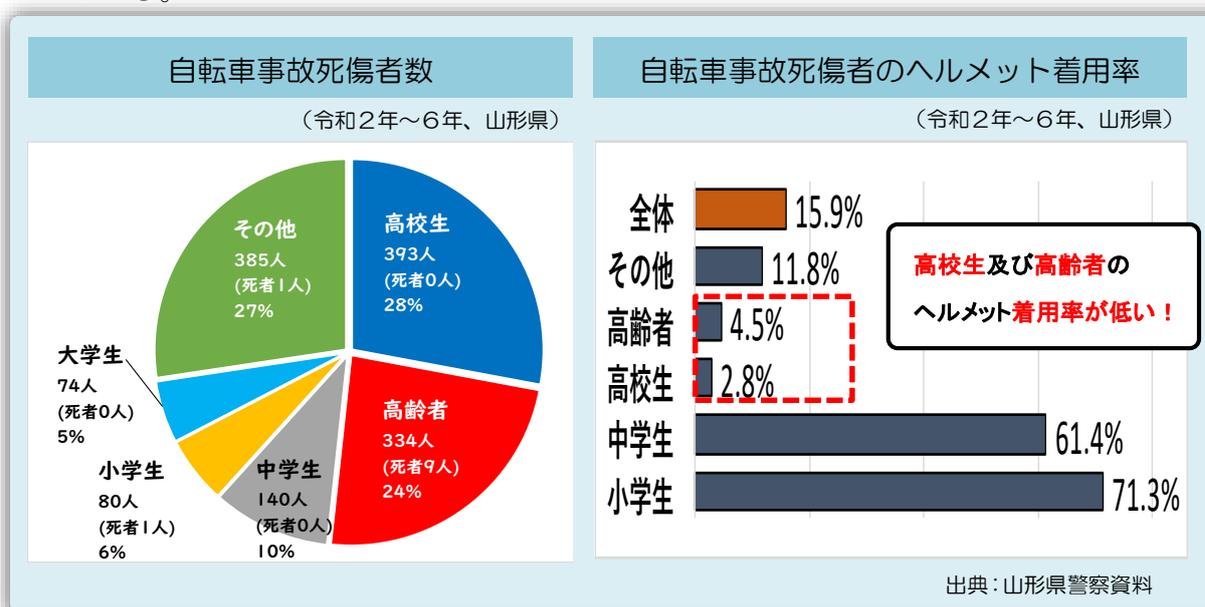


出典：山形県警察資料

【県内における自転車乗車用ヘルメット着用の現状】

令和元年から令和5年までの本県における自転車乗車中の交通事故の死傷者は、高校生と高齢者で約半数を占めているものの、それらのほとんどが自転車乗車用ヘルメットを着用していない現状であり、また、目視確認による当県の自転車乗車用ヘルメット着用率は、警察庁主催の全国一斉調査において、令和5年が8.9%、令和6年が10.2%と、いずれも全国平均(令和5年13.5%、令和6年17.0%)を下回っており、高校生や高齢者をはじめとした県民全体の着用率の向上が喫緊の課題となっている。

これらの課題に対応するため、関係機関が連携し、以下の取組みを推進している。



自転車乗車用ヘルメット着用率（警察庁主催）

※令和5年から全国一斉調査。各年7月実施。

調査地点	山形県(%)		全国平均(%)	
	令和5年	令和6年	令和5年	令和6年
駐輪場が整備された駅前周辺 (山形市内2か所)	5.3	2.0	14.7	18.4
商店街又はショッピングセンターなどの周辺 (山形市内2か所)	12.7	17.4	12.0	15.2
合計	8.9	10.2	13.5	17.0

出典：山形県警察資料

【ヘルメット着用努力義務化を受けた取組】

(ア) 自転車交通事故被害者遺族による講演会

令和6年2月、県警察は、愛媛県警察の全面的な協力のもと、愛媛県在住の自転車交通事故被害者の遺族を招いた講演会を開催した。

また、講演会の内容をDVDに編集し、県内警察署、教育関係機関、通関係団体に配布するなどして自転車教室等の交通安全教育に活用している。

(イ) 自転車ヘルメット着用推進モデル校事業

県（消費生活・地域安全課）、教育局及び県警察では、高校生に対する自転車ヘルメット着用促進のため、令和5年度に県立高校2校（村山産業高等学校、米沢興譲館高等学校）を「自転車ヘルメット着用推進モデル校」に指定、令和6年度は新たに県立高校3校（山形南高等学校、新庄北高等学校、鶴岡中央高等学校）を指定した他、補助金による活動費の支援を実施している。

モデル校においては、生徒が主体となり、県、県警察、交通関係機関・団体と連携した広報啓発活動を推進し、校内外においてヘルメット着用を呼び掛けている。

モデル校の取組を中心としながら、モデル校以外の高校、地域全体へと取組を拡大していく。



(ウ) ヘルメット購入助成制度

県では、高校生のヘルメット購入にかかる負担を軽減し、着用促進を図るため、令和6年4月1日から、県内の自転車で通学している高校生に対し、事業協力店において2,000円引きで購入できる助成事業を実施している。



(2) 自転車利用者の交通違反に対する指導取締り

県警察では、自転車指導啓発重点地区・路線を中心に、信号無視や一時不停止等の違反行為を行った自転車利用者に対し、指導警告票（イエローカード）を活用した指導警告を行い、違反行為の危険性や交通ルールを遵守することの重要性について理解を促すとともに、具体的な危険を生じさせるなど悪質・危険な違反行為を行った自転車利用者に対しては検挙措置を積極的に講じている。

また、交通の危険を生じさせるおそれのある一定の違反行為を反復して行った自転車の運転者には「自転車運転者講習」を実施することとしている。

自転車利用者に対する指導取締り状況（令和6年）					
取締り件数 （件）	違反種別				指導警告件数 （件）
	飲酒運転	携帯電話使用	信号無視	指定場所 一時不停止	
25	10	2	8	5	5,974

出典：山形県警察資料

(3) 良好な自転車交通秩序の実現に向けた制度改正

令和6年5月に改正道路交通法が公布され、主な改正内容は次のとおりである。

県警察では、安全で快適に自転車を利用できる社会の実現のため、法施行に適切に取り組んでいく。

【ながらスマホと酒気帯び運転の厳罰化（令和6年11月1日施行）】

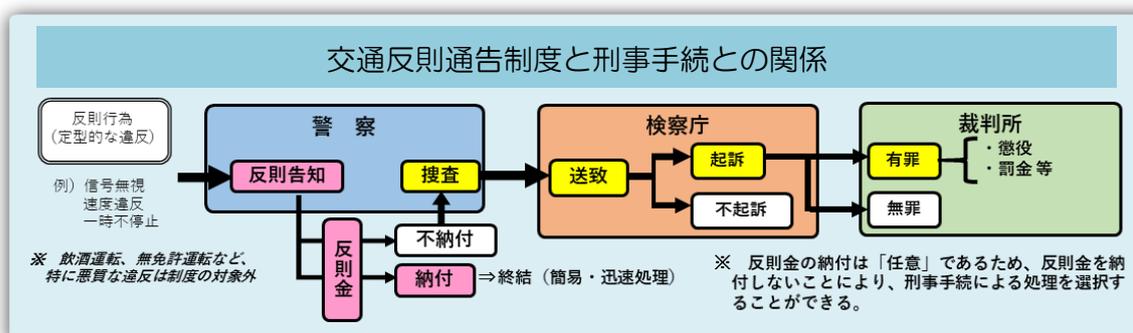
自転車乗車中の携帯電話使用等に起因する交通事故件数が増加傾向にあることや、自転車の酒気帯び状態であった場合の死亡・重傷率が高い傾向にあることなどを踏まえ、自転車の「ながらスマホ及び酒気帯び運転」の罰則が強化された。さらに、酒類提供や同乗、車両提供に対しても新たに罰則が規定された。



【自転車の交通違反に対する交通反則通告制度の適用】

(令和8年5月24日まで施行)

自転車の交通違反の検挙件数が増加するなか、これらを簡易、迅速に処理することで、刑事手続に伴う手続的な負担の軽減を図るとともに、実効性のある制裁を科すため、新たに自転車を交通反則通告制度（青切符）の対象とすることとされた。同制度の対象となる自転車の運転者は16歳以上の者とされたほか、自動車等と同様、信号無視や一時不停止の比較的軽微であって現認可能・明白・定型の違反行為は反則行為とされる。なお、酒酔い運転等悪質・危険な違反行為については、反則行為とされず、引き続き刑事手続の対象となる。



【自転車等の安全を確保するための規定の創設 (令和8年5月24日まで施行)】

車道における自動車等と自転車等の側方接触を防止するため新たな義務として自動車等が自転車等の右側を通過する場合において、両者の間に十分な間隔がないとき、

- 自動車等…自転車等との間隔に応じた安全な速度で進行すること
- 自転車等…できる限り道路の左側端に寄って進行すること

が規定された。

