

# 第2次山形県自転車活用推進計画

令和4年3月  
山形県

## 目次

I. 総論	- 1 -
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年度まで	- 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 -
①人口減少・高齢化	- 3 -
②観光振興	- 4 -
③地域間の移動	- 6 -
④道路交通	- 8 -
【渋滞の発生状況】	- 9 -
⑤交通事故	- 10 -
【交通事故防止への取組み状況】	- 11 -
⑥高齢者等の移動手段	- 12 -
(2) 自転車活用に係る現状と課題	- 13 -
①全国における山形県の状況	- 13 -
②自転車に関するアンケート結果	- 16 -
③山形県における自転車損害賠償責任保険の加入状況	- 20 -
④自転車の利用状況	- 22 -
⑤自転車の走行環境	- 23 -
⑥自転車関係イベント	- 31 -
⑦市町村等の自転車関係の取組み	- 32 -
⑧山形県内における自転車事故発生状況	- 33 -
⑨自転車に関する有識者等ヒアリング	- 34 -
(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 -
【目標1】自転車が安全で快適に通行できる環境の整備	- 37 -
【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	- 37 -
【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	- 38 -
【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	- 38 -
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. 山形県自転車ネットワーク計画	- 40 -
1. 総論 - 40 -	
(1) 自転車ネットワーク計画の位置づけ	- 40 -

(2) 目的 .....	- 40 -
(3) 計画の対象区域 .....	- 40 -
(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 .....	- 41 -
2. 広域的なサイクリングモデルルートの設定 .....	- 42 -
(1) 基本コンセプト .....	- 42 -
(2) 広域的なサイクリングモデルルートのイメージ .....	- 42 -
(3) ルート設定の手順 .....	- 43 -
① 基本的な考え方 .....	- 43 -
② 出発地と目的地の設定 .....	- 43 -
③ 出発地の設定 .....	- 43 -
④ 目的地の設定 .....	- 45 -
(4) ルート設定 .....	- 48 -
① ルートの種別 .....	- 48 -
② 対象路線 .....	- 48 -
③ 設定の留意点 .....	- 49 -
④ 設定の結果 .....	- 50 -
3. 自転車通行空間の整備方針 .....	- 52 -
(1) 自転車通行空間の整備形態の種類 .....	- 52 -
(2) 自転車通行空間の整備形態の選定 .....	- 52 -
① 自転車道について .....	- 54 -
② 自転車専用通行帯について .....	- 55 -
③ 車道混在型について .....	- 56 -
(3) 自転車通行空間の設計の基本的な考え方 .....	- 57 -
① 路面等について .....	- 57 -
② 橋梁伸縮装置について .....	- 57 -
③ 橋梁・トンネルにおける路肩の縮小規程の扱い .....	- 58 -
④ 矢羽根型路面表示について .....	- 58 -
(4) ルートにおける整備事例 .....	- 59 -
① 整備事例 1 .....	- 59 -
② 整備事例 2 .....	- 59 -
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 .....	- 60 -
(1) ルート案内看板の整備方針 .....	- 60 -
① 案内看板の設置基本方針 .....	- 60 -
② 案内看板の標準仕様 .....	- 61 -
③ 現場状況に応じたルート案内看板の設置 .....	- 62 -
(2) 路面表示（矢羽根）の整備方針 .....	- 63 -
① 路面表示（矢羽根）の標準仕様 .....	- 63 -
② 路面表示（矢羽根）の主な設置地点 .....	- 63 -
(3) 案内看板の設置イメージ .....	- 64 -

(4) 自転車の安全な通行に配慮した道路管理.....	- 65 -
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 .....	- 66 -
(1) 基本的な考え方 .....	- 66 -
(2) 受入環境の整備 .....	- 66 -
(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 .....	- 67 -
6. 山形県自転車ネットワーク計画（位置図、路線一覧） .....	- 68 -
(1) 位置図.....	- 68 -
(2) 路線一覧    【基幹ルート】 .....	- 73 -
(3) 路線一覧    【地域ルート】 .....	- 74 -
VII. 計画の策定経過.....	- 83 -
1. 策定スケジュール.....	- 83 -
2. 山形県自転車活用推進計画連絡会議設置要綱.....	- 85 -

# I. 総論

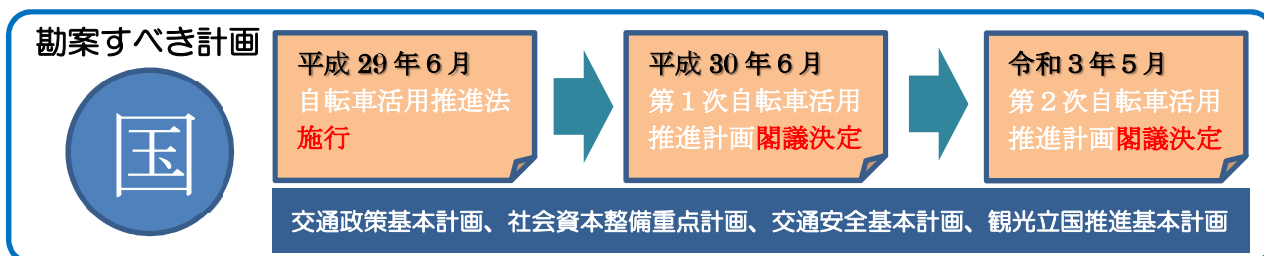
## 1. 第2次山形県自転車活用推進計画の位置付け

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。



	計画名	関連性
<b>勘案すべき計画</b> <b>県</b>	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

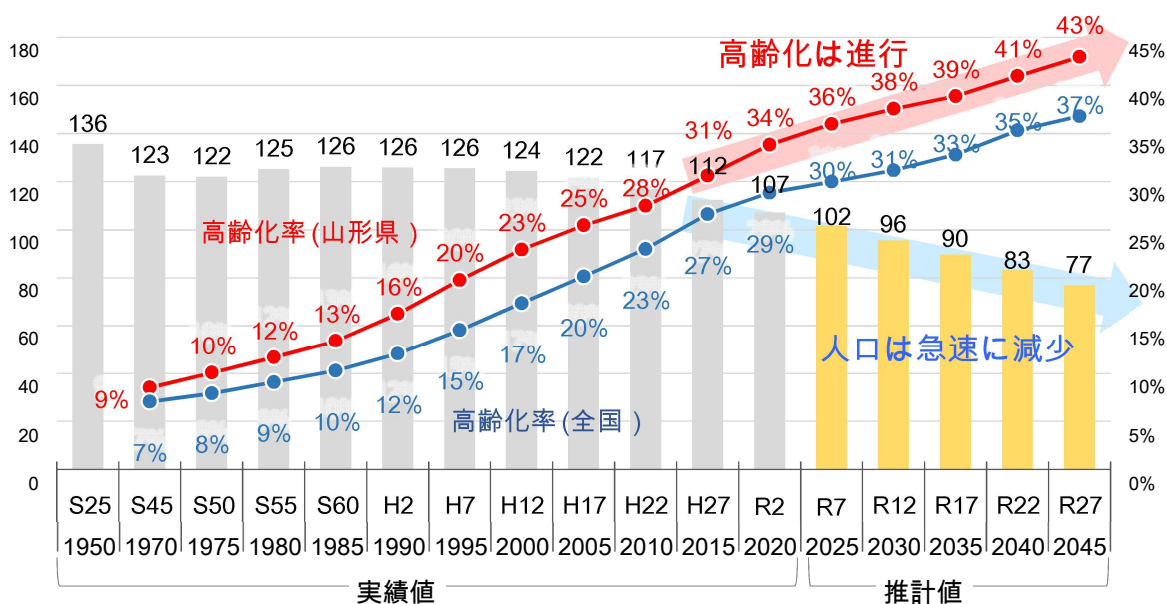
### (1) 山形県の特徴

#### 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

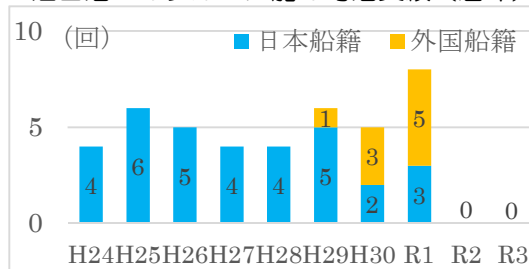
酒田港へのクルーズ船の寄港については、酒田港北港地区古湊ふ頭において大型客船対応施設が平成29年3月に完成し、東北地方で初めて16万トン級の大型クルーズ船の受入が可能となり、同年8月には外国船籍のクルーズ船の初寄港が実現している。

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

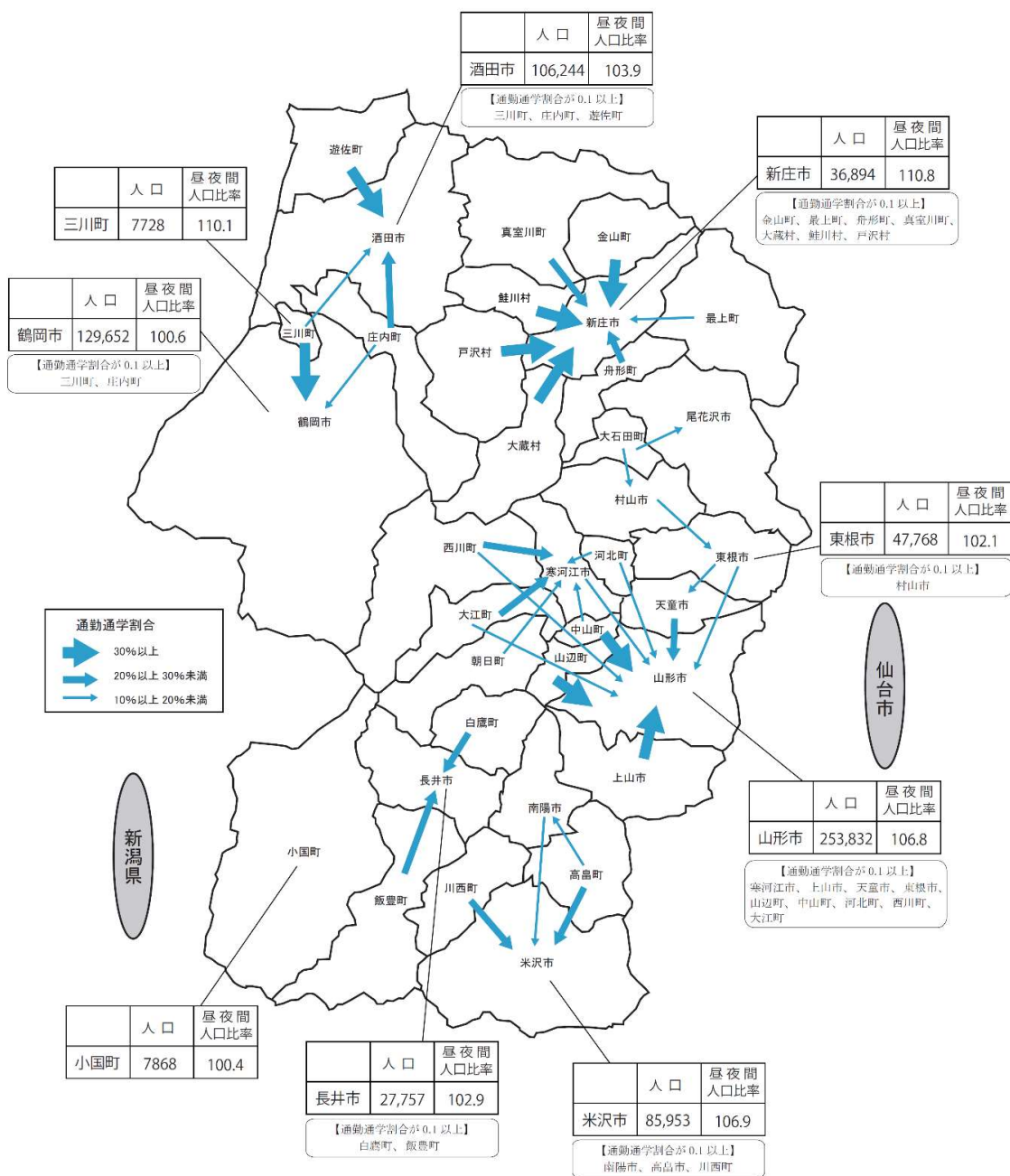
一方で、新型コロナウイルス感染症の影響により、令和2年度以降、外国人の入国者がほぼ皆無となるなど、国内外からの旅行者は大幅に減っている状況にある。今後、個人型旅行や混雑を避けた旅行に加え、アウトドア体験などの需要が増える見込まれ、ウィズコロナ、ポストコロナを見据えた取組みを推進する必要がある。

### 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）

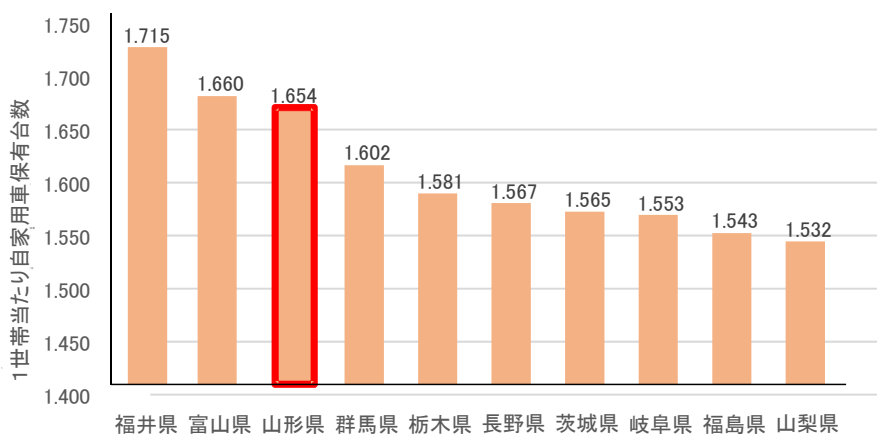


#### ④道路交通

##### 【自動車利用状況】

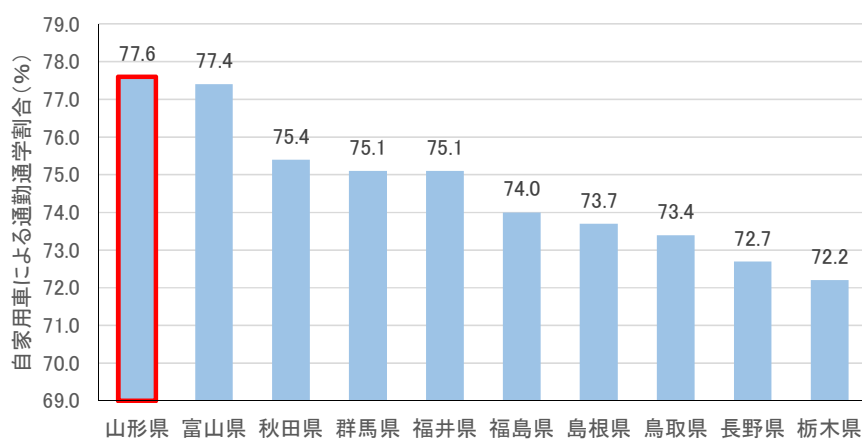
山形県の一世代当たりの自動車保有台数は全国第3位である。また、自家用車による通勤・通学割合は全国第1位であり、移動手段としての自動車依存度が極めて高い。

県別自家用乗用車保有台数（一世代当たり）



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 箇所へ減少している。

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）

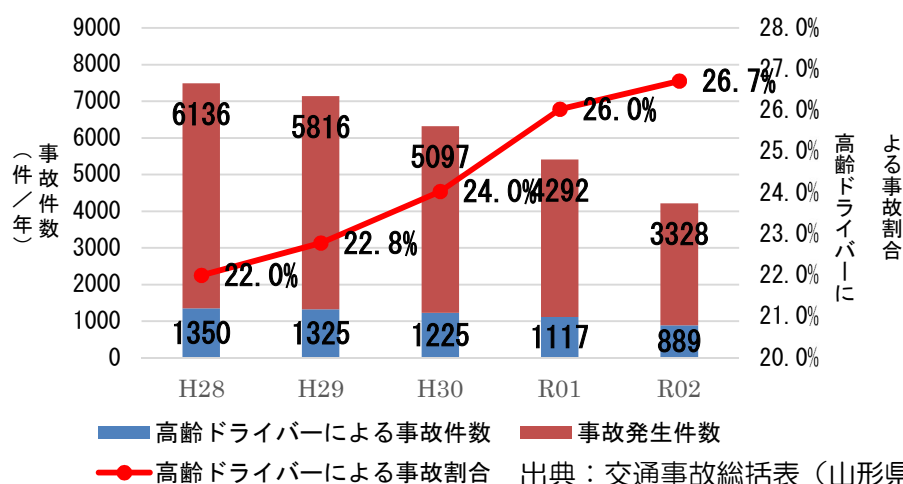
## ⑤交通事故

### 【交通事故の発生状況】

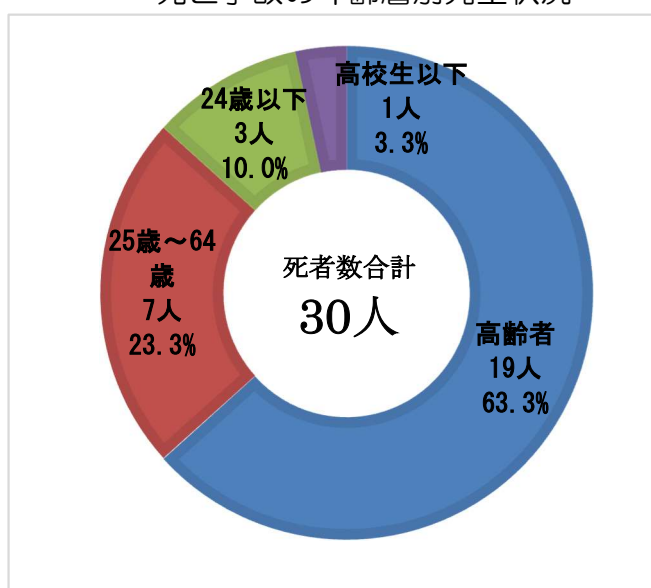
県内の事故発生件数は近年減少傾向であるが、高齢ドライバーによる事故発生件数の割合は増加傾向にある。また、交通事故の死者数に対する高齢者の割合は全体の63.3%（令和2年）を占めている。

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。

山形県内の高齢ドライバーによる交通事故割合



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	0.72
46	沖縄県	44.5	47	長崎県	0.56
47	長崎県	32.1			

## 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	<b>1</b>	<b>山形県</b>	<b>3.07</b>	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

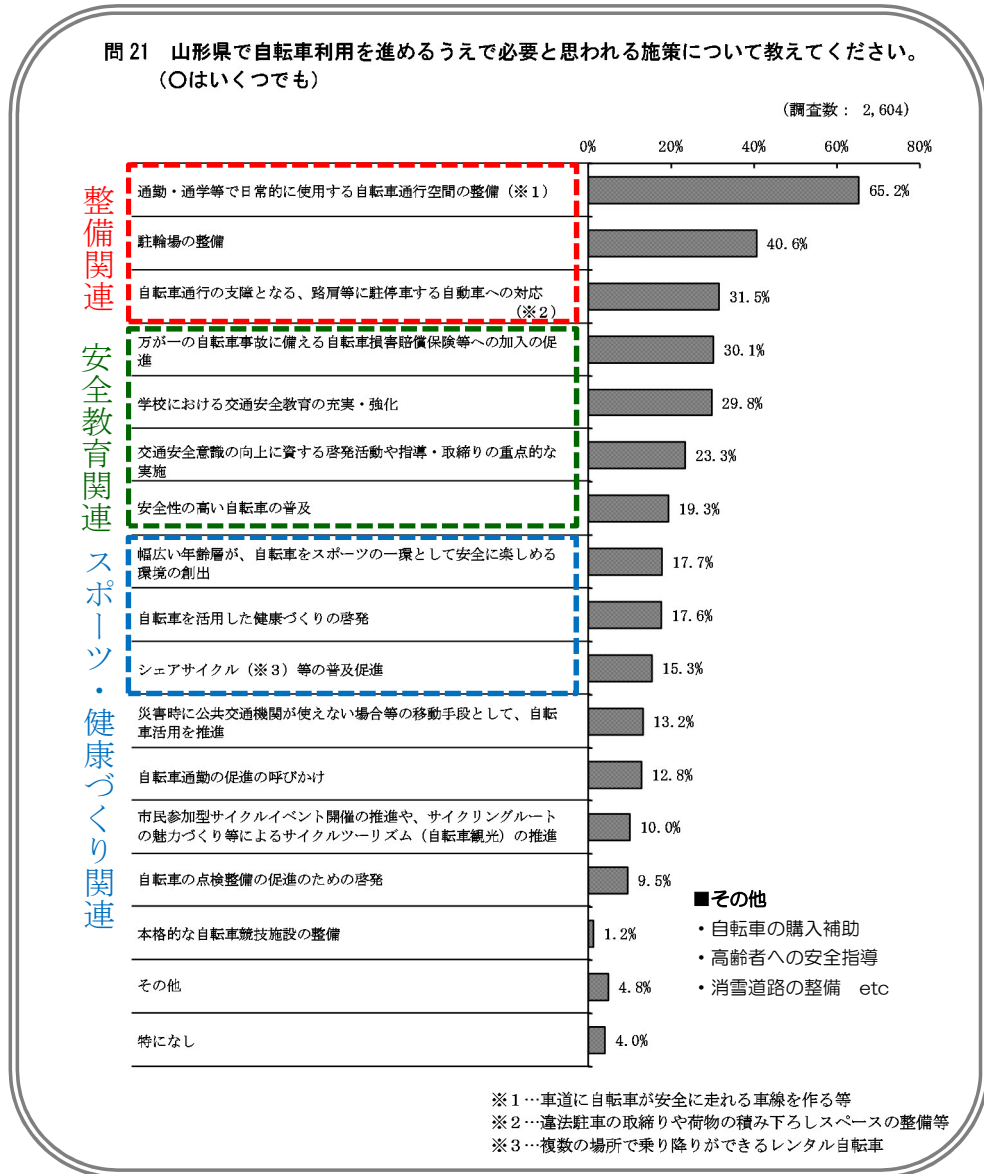
(出典：平成30年度 県政アンケート)

### 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

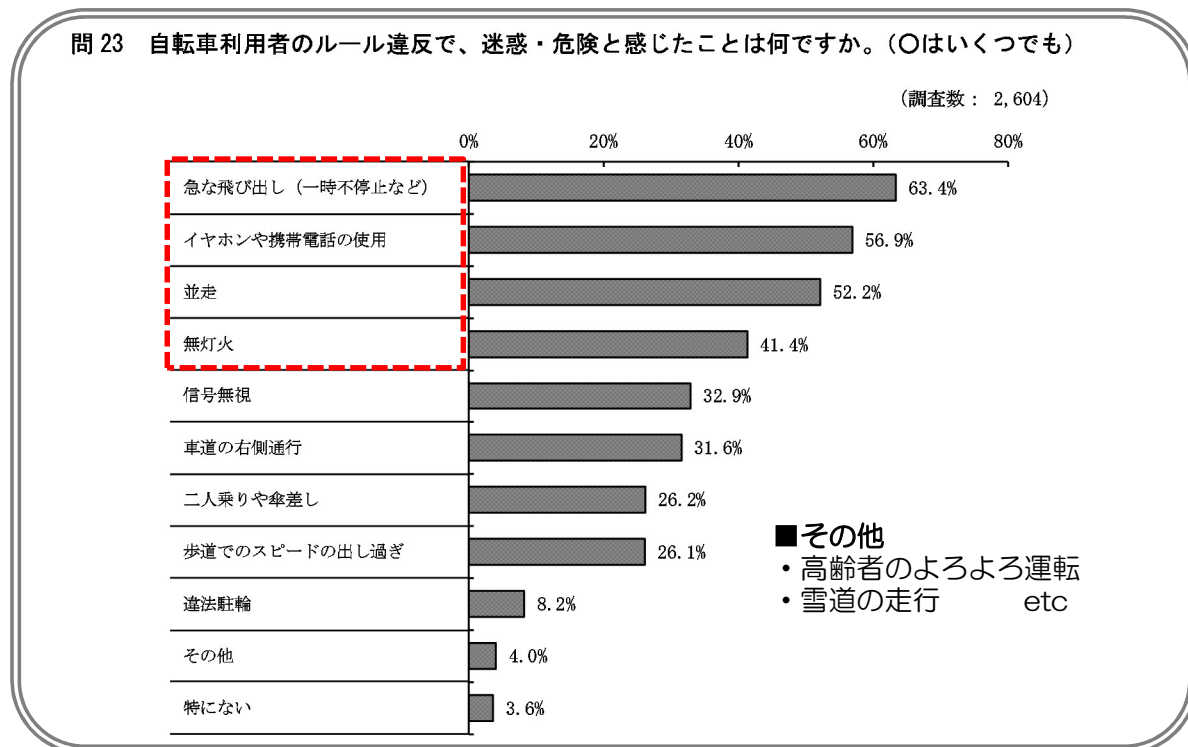
- ・「通勤・通学等で日常的に使用する自転車通行空間の整備」では全ての年齢層で6割以上。また、「駐輪場の整備」では「50～59歳」が50.1%で最も割合が高く、「自転車通行の支障となる、路肩等に駐車する自動車への対応」では「30～39歳」、「50～59歳」、「65歳以上」が3割以上。

### ■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。



### ■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

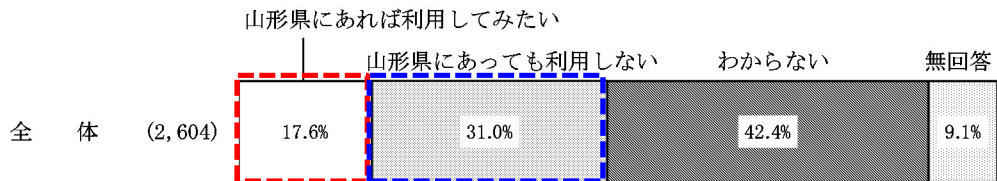
- ・「急な飛び出し (一時不停止など)」は「19～29 歳」、「40～49 歳」の割合が高く 7 割以上。

### 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。(〇は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、どこも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のが特徴です。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

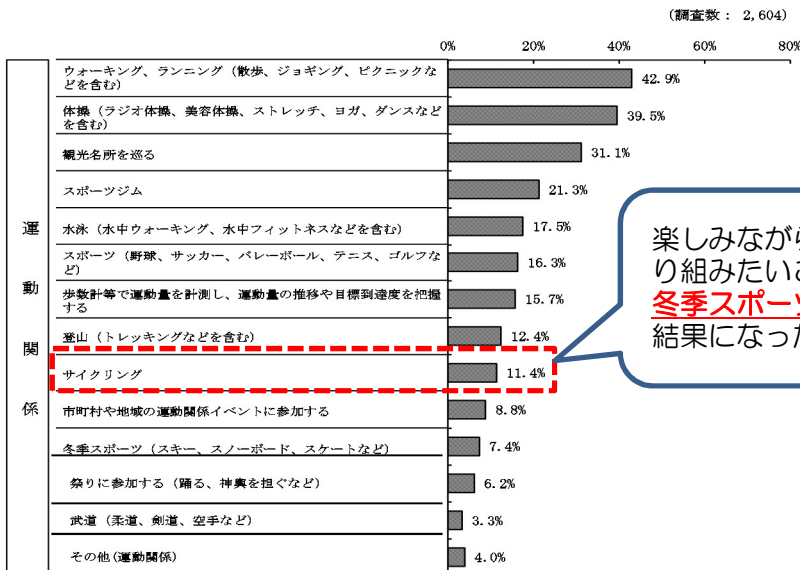
- ・「山形県にあれば利用してみたい」では「18~29歳」が31.1%で最も割合が高く、次いで「30~39歳」が20.2%。
- 一方、「山形県にあっても利用しない」では「30~59歳」の割合が高く3割以上。

■利用したい理由 … 観光地にあると良い、便利そう、駐車場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。(〇はいくつでも)



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	
	<b>加入率</b>	827	<b>67.4%</b>	46.5%	45.7%	50.8%	37.5%	<b>45.1%</b>
<b>非加入率</b>	827						<b>54.1%</b>	

※ 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 義務保険 に加入し ない理由 が不明な 場合	2 保険等 の存在を 知らな い	3 保険等 への加入 の必要 性を感 じない	4 が保険 等への 加入の 方法が 不明	5 保険等 への加 入の手 続きが 面倒	6 保険料 が高い	7 どの保 険等 に加入 しない	8 自分は 加害者 になり たくない	9 説明が なかつ た	10 年齢制 限で保 険等 につ いて	11 罰則等 への未 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。

(○は一つ)

	調査数	1 テレビやラジオでのPR	2 F S P a N R c S ( F T o w o i k t e r ) でのPR	3 県広報紙でのPR	4 新聞での告知	5 交通安全教室でのPR	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<sup>1</sup>

#### ■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ほ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24億円
- ・幅員 W=3.0(4.0)m



### 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
- ・幅員(平均) W=4.0m



<sup>1</sup> 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<sup>2</sup>

### ■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<sup>3</sup>

### ■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	市道中央広場南通り線	0.3	市立興譲小学校	米沢市
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	2.8		



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）

<sup>2</sup> **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

<sup>3</sup> **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<sup>4 5</sup>

##### ■自転車の通行部分を指定した歩道の整備状況

(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	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さくらほ東根駅	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
高畠町	県道高畠川西線	0.4	町立高畠中学校	山形県
高畠町	町道竹森中里線	0.6	町立高畠中学校	高畠町
	計	6.8		



市道北江米沢線（寒河江市）

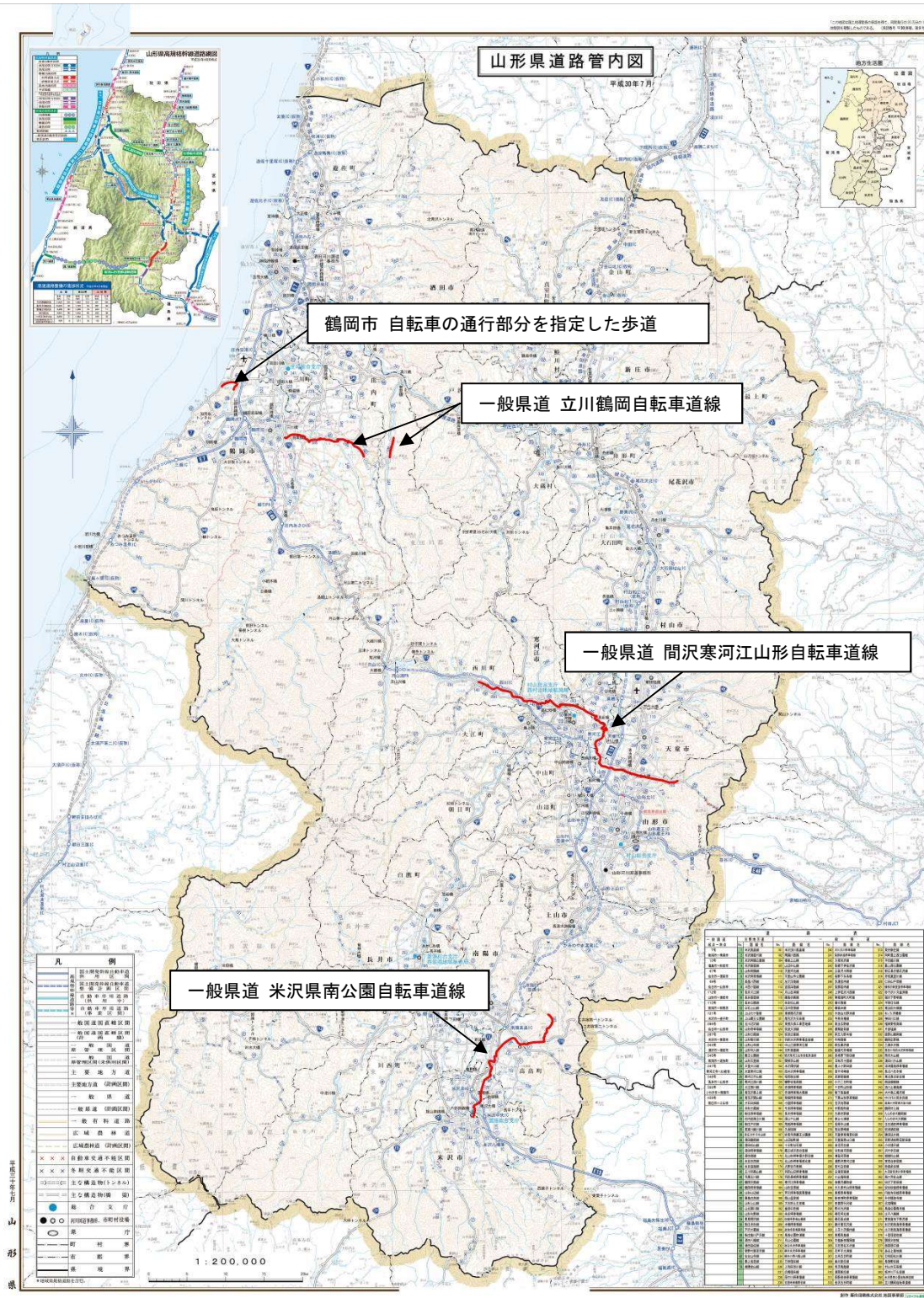
<sup>4 5</sup> 自転車の通行部分を指定した歩道

<sup>4</sup> 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

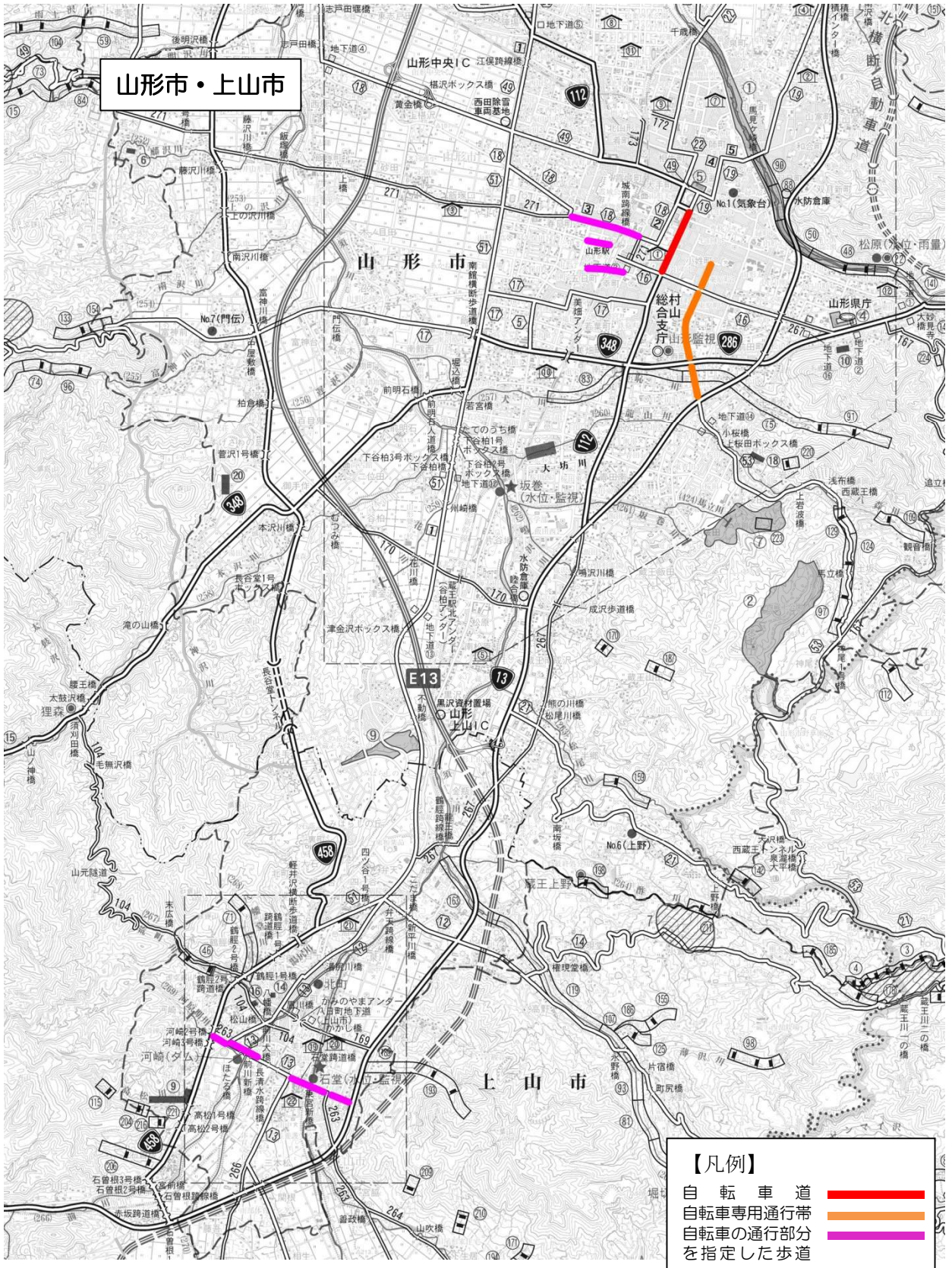
<sup>5</sup> 自転車通行指定部分 道路交通法第63条の4第1項に規定される、普通自転車が通行可能な歩道のうち、同法第63条の4第2項に規定される、「道路標識等（標識令で示す規制標示114の3）により普通自転車が通行すべき部分として指定された部分」がある歩道

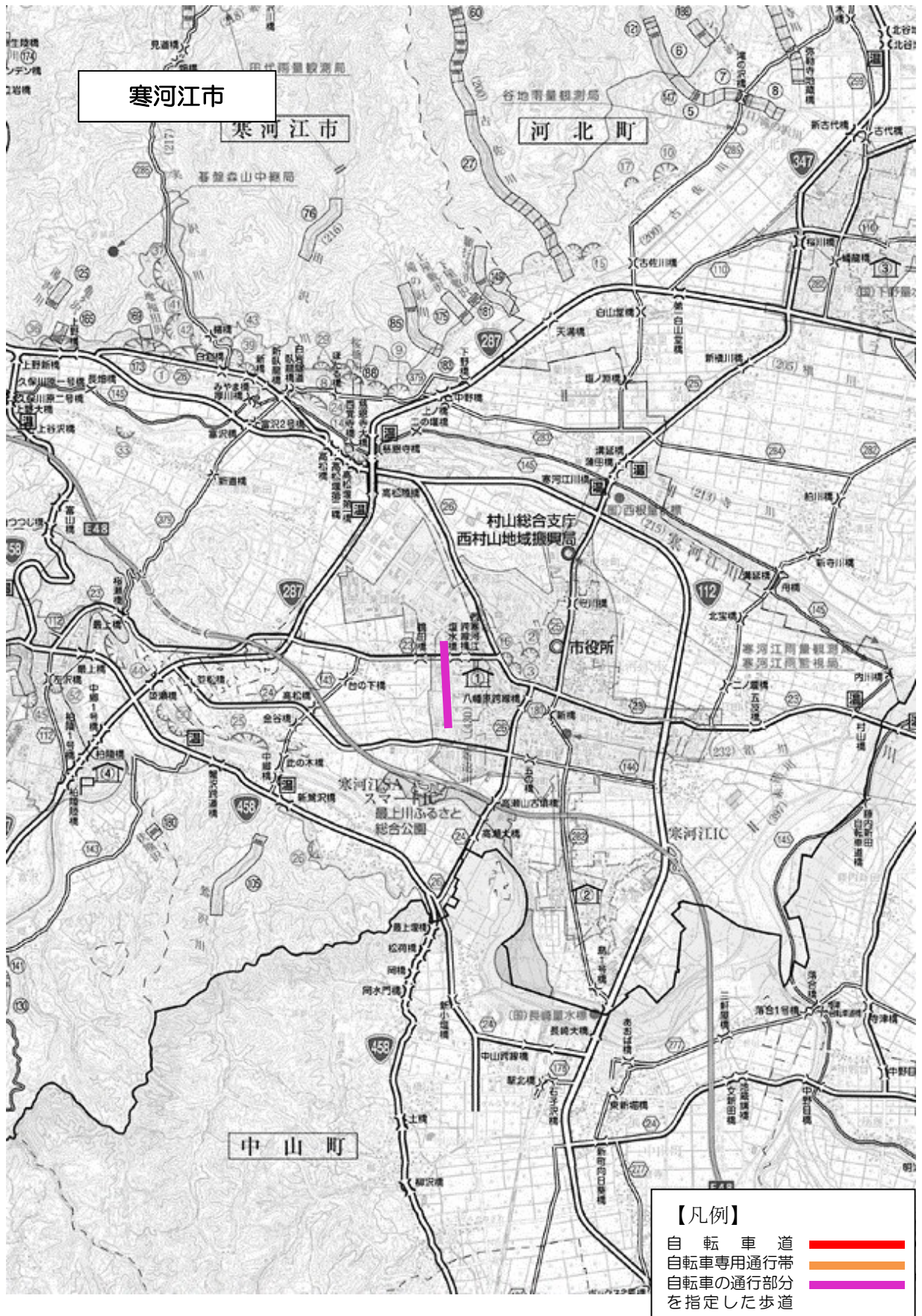
5) 自転車専用道路等位置図

■ 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





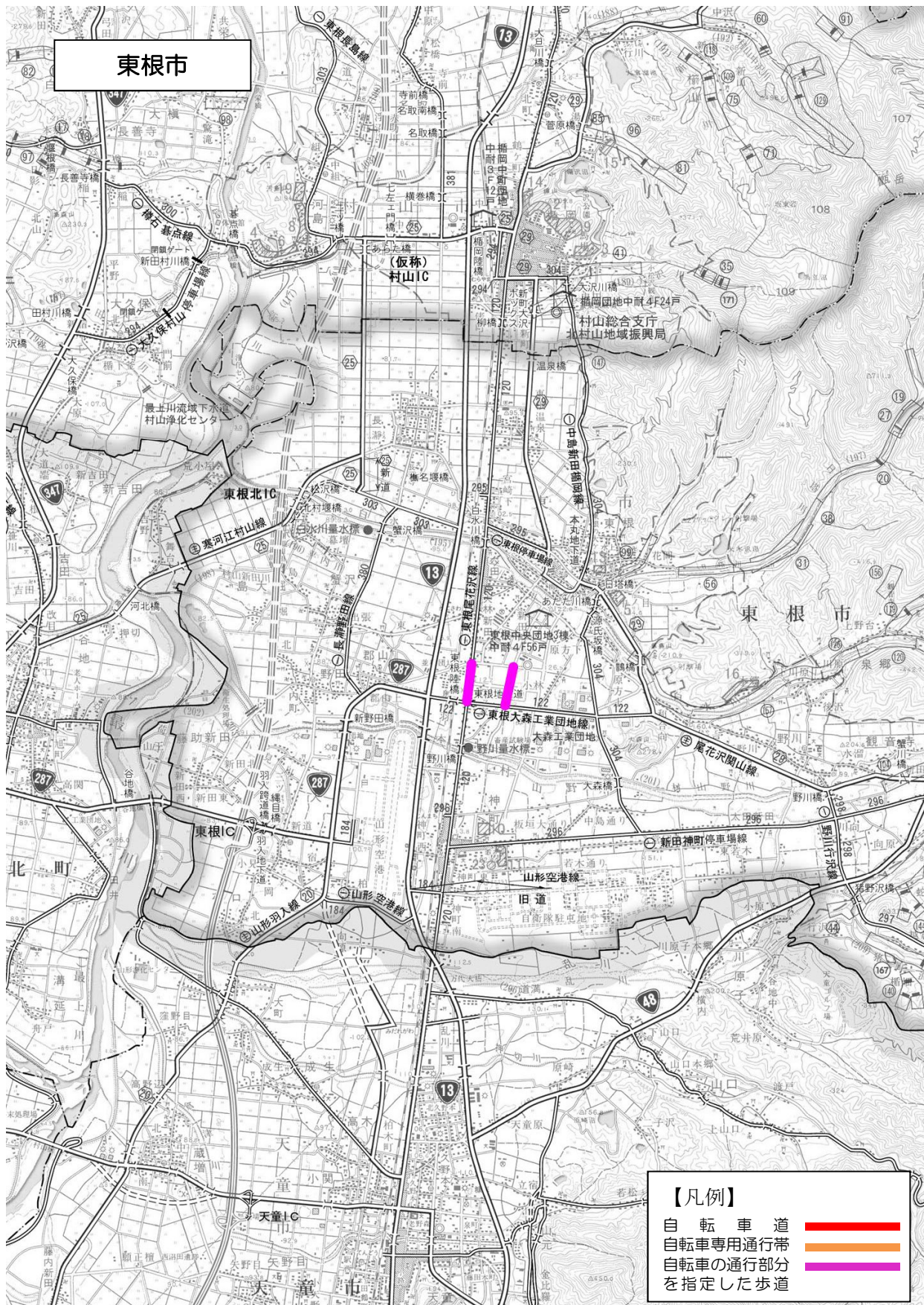
寒河江市

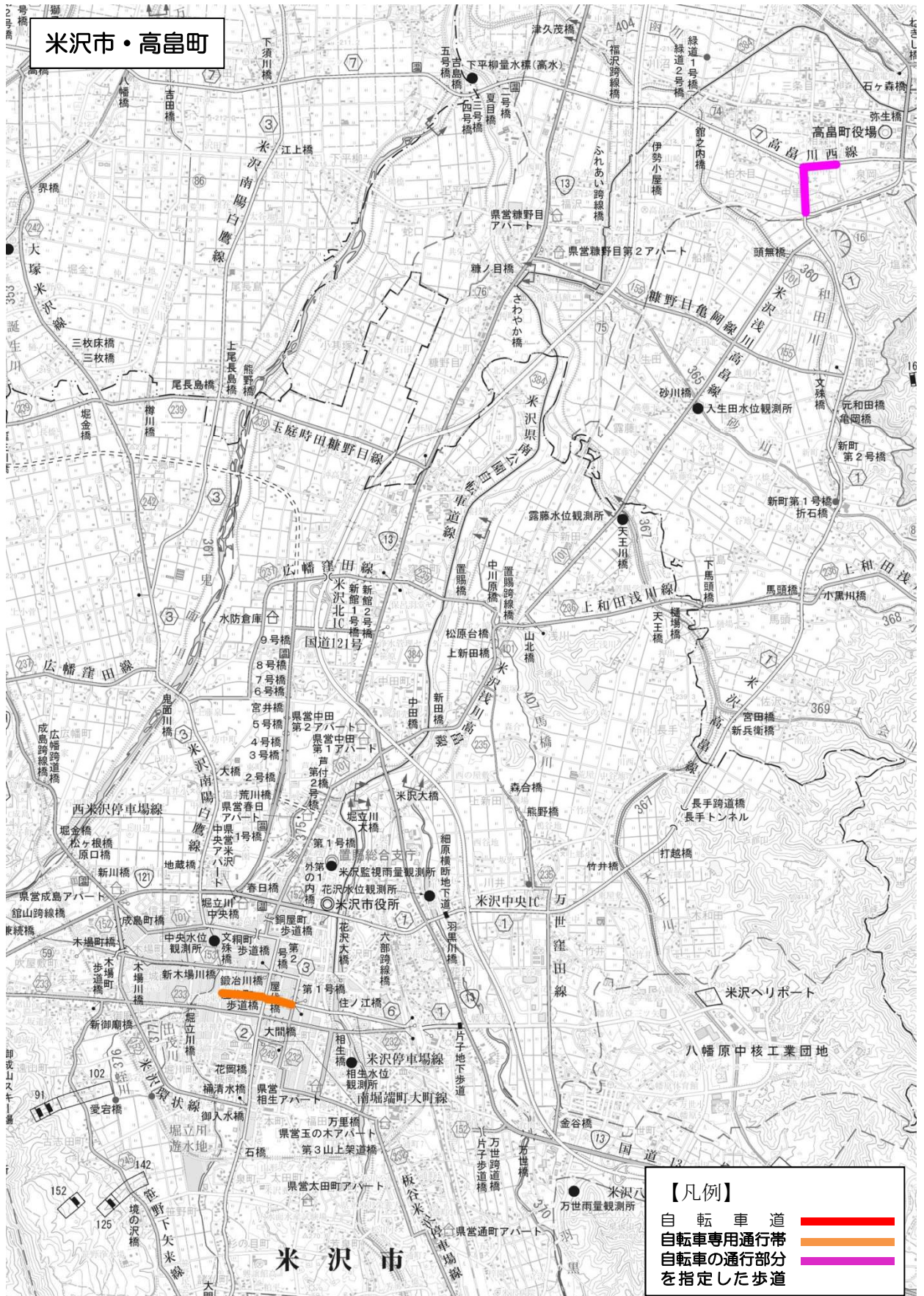
河北町

中山町

- 【凡例】
- 自転車道
  - 自転車専用通行帯
  - 自転車の通行部分を指定した歩道







米沢市・高島町

- 【凡例】**
- 自転車道
  - 自転車専用通行帯
  - 自転車の通行部分を指定した歩道

## 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

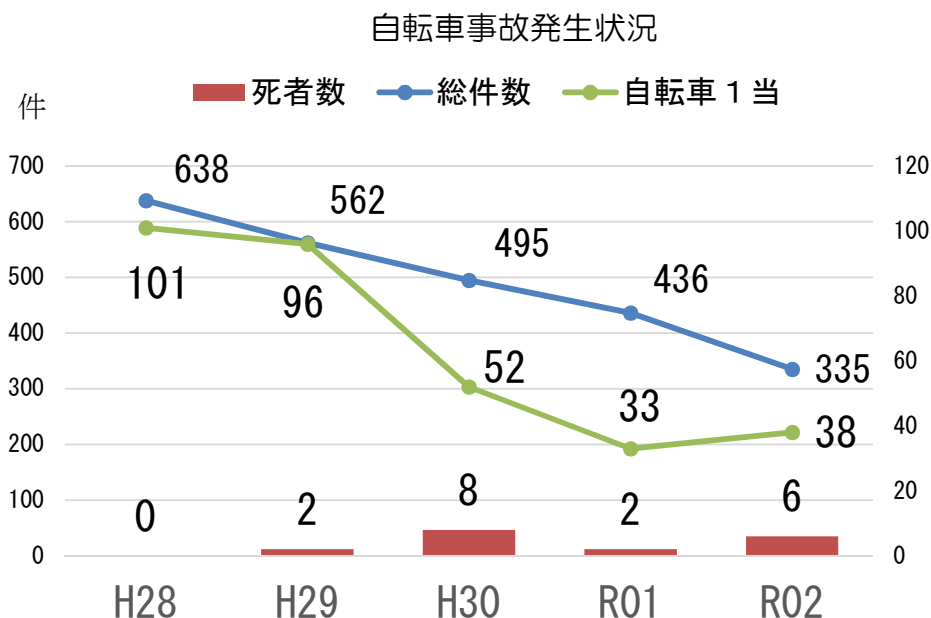


レンタサイクル

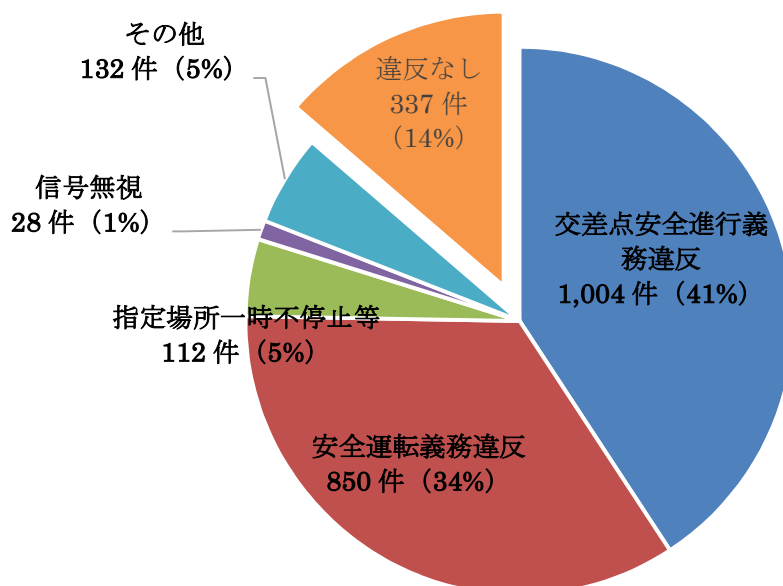
### ⑧山形県内における自転車事故発生状況

自転車事故の総数及び自転車1当<sup>6</sup>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、動静不注視、運転操作不適など

<sup>6</sup> 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
教育	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
	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
環境健康	7	NPO法人環境ネットワークがた	自転車通勤、地球温暖化防止	環境企画課、管理課
	8	NPO法人山形県自転車公益センター	エコライプ普及、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 ※「なせば成るスタンブラーライド」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・みちのくおとぎ街道」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
観光誘客	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
	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	TSUMAGARI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
	25	有限会社輪商熊谷	販売、修理、イベント	管理課
専門店商業	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リトレイン <sup>7</sup> 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。

<sup>7</sup> サイクリトレイン 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<sup>8</sup>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]

---

<sup>8</sup> **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. 山形県自転車ネットワーク計画

### 1. 総論

#### (1) 自転車ネットワーク計画の位置づけ

山形県自転車ネットワーク計画は、山形県自転車活用推進計画に掲げた目標1、2、3の具体的な取組みで、複数の市町村を跨ぐ広域のエリアを対象に、主要な観光地等を結ぶ自転車通行空間をサイクリングモデルルートとして設定するほか、このルートの整備や管理の方針、サイクルツーリズムの推進に関する受入環境の整備方針等を定めた計画である。

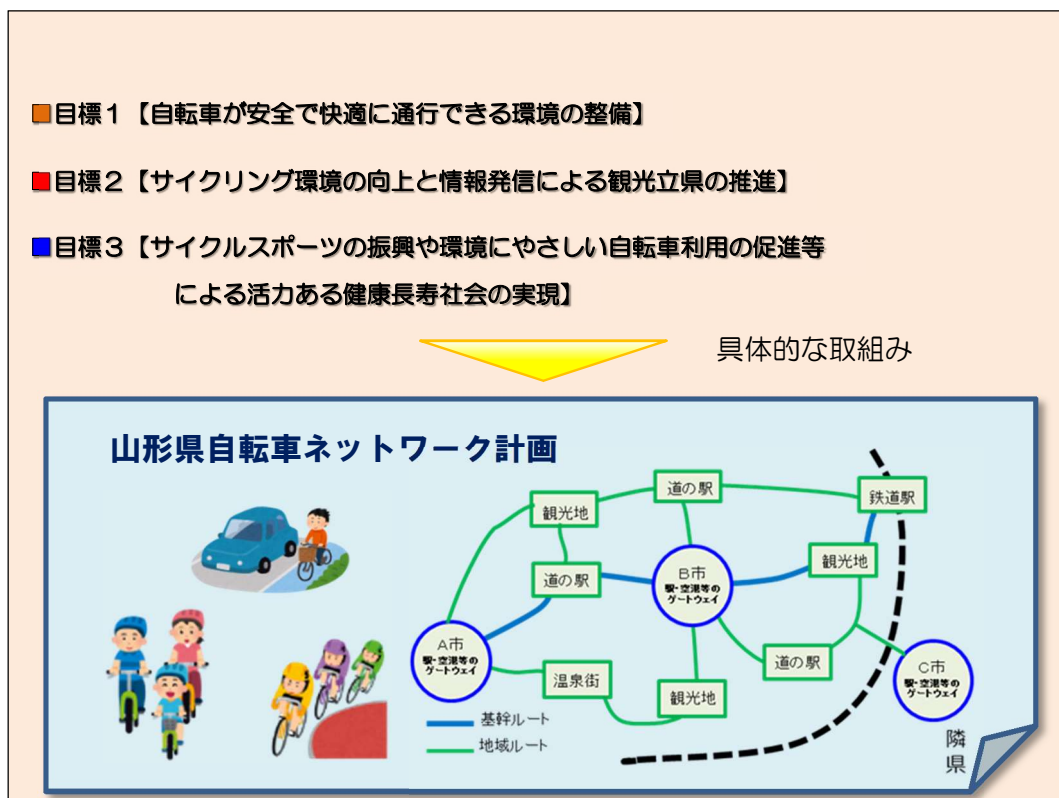


図1-1 山形県自転車ネットワーク計画の位置付け

#### (2) 目的

県民や県外から訪れる観光客等の自転車利用を促進するため、市町村を跨ぐ広域のエリアを対象に、主要な観光地等を結び安全で快適な自転車通行空間を創出する広域的な自転車ネットワークを構成するサイクリングモデルルート（以下、「広域的なサイクリングモデルルート」という。）を設定し、その整備方針やサイクリストの受入環境の整備方針等を定める。

#### (3) 計画の対象区域

本計画の対象区域は、山形県全域とする。

#### (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

自転車ネットワーク計画は、県、市町村それぞれ策定可能であるが、山形県の考え方として、以下のターゲットと役割分担を想定する。

なお、県と市町村それぞれの自転車ネットワーク計画が相互に機能するように連携した策定に努める。

【<ターゲット> (山形県の考え方)】

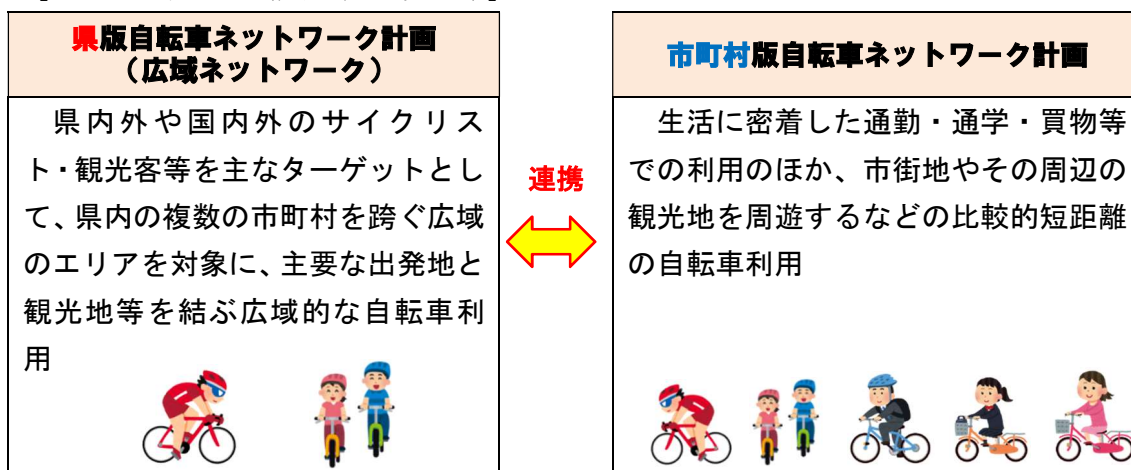


図 1-2 山形県における自転車ネットワーク計画策定の役割分担 (想定)

## 2. 広域的なサイクリングモデルルートの設定

### (1) 基本コンセプト

山形県は、置賜地域、村山地域、最上地域を経て庄内地域と、県内の4地域すべてを貫流する最上川を中心に栄えてきた。

西吾妻山を源流として日本海へと至る最上川沿いでは、山形県を代表する各地域の美しい景観、歴史や文化、そしておいしい食べ物を、四季折々に楽しむことができる。

かつては舟で下った最上川沿いを基本として、県内外のサイクリストが自転車で各地を巡り、季節ごとに移り替わる景色、各地のおいしい食べ物を堪能出来るように、最上川に沿って県内4地域を縦断する基幹ルートを設定する。

また、県内には、最上川から離れた場所にも、優れた地域性を有し、来訪ニーズの高い観光地等があるため、基幹ルートとそれらを繋ぐための地域ルートも一体として設定する。



図 2-1 基本コンセプト

### (2) 広域的なサイクリングモデルルートのイメージ

広域的なサイクリングモデルルートは、複数の市町村を跨ぐ広域のエリアを対象に、県内4圏域それぞれのゲートウェイとなる出発地や主要な観光地等の目的地を最短で安全に結ぶルートで、「基幹ルート」と「地域ルート」の2種類で構成する。

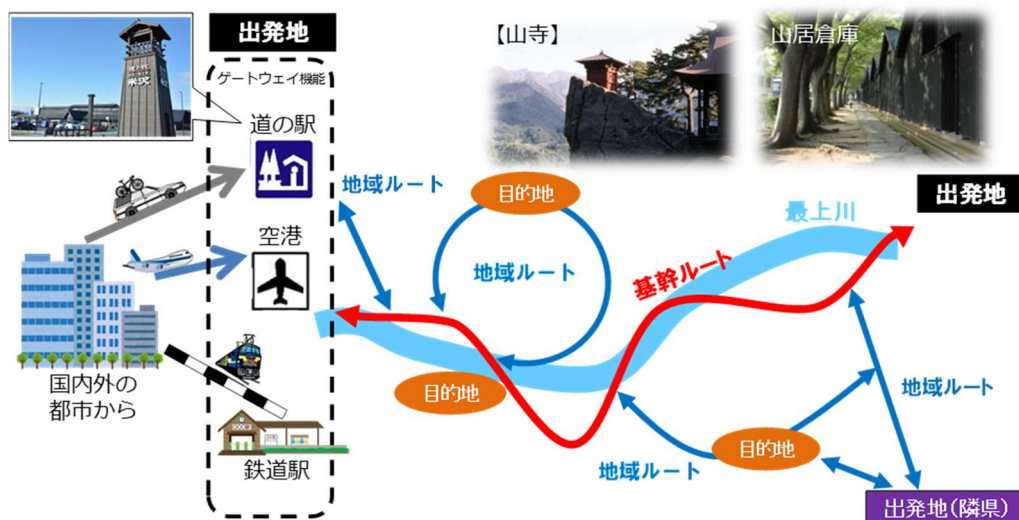


図 2-2 広域的なサイクリングモデルルートのイメージ

### (3) ルート設定の手順

#### ①基本的な考え方

複数市町村を跨ぐ広域的なサイクリングを想定した出発地と目的地を設定し、次に、それらを安全で快適に結ぶ自転車ネットワークを構成するルートを広域的なサイクリングモデルルートとして設定する。

#### ②出発地と目的地の設定

出発地と目的地は、以下の考え方にに基づき、既存の統計やサイクリスト等への聞き取り等に基づき設定する。

- ◆出発地：サイクリングの起終点として、県内外から来訪する際の玄関口（ゲートウェイ）となる地点で、各地域の主要な鉄道駅や空港、道の駅等
  
- ◆目的地：各地域特有の魅力を有する場所（温泉街、名所・旧跡観光地等）、各地域を代表する食が楽しめる場所等から、特に来訪ニーズの高い場所を設定

#### ③出発地の設定

出発地は、サイクリングの起終点として、県内外から来訪する際の玄関口となる地点で、各地域の主要な鉄道駅、空港、道の駅等を設定する。

## 1) 鉄道駅

1日平均の乗車人員数（定期外）が県内4圏域で最大の駅及び隣県とのアクセス性が特に高い駅を設定する。

駅名	路線名	乗車人員数 (人/日)	選定理由
山形	奥羽本線、仙山線、左沢線	4,634	村山地域最大
米沢	奥羽本線、米坂線	1,155	置賜地域最大、隣県アクセス
新庄	奥羽本線、陸羽西線、陸羽東線	673	最上地域最大
鶴岡	羽越本線	486	庄内地域最大
酒田	羽越本線、陸羽西線	475	
山寺	仙山線	325	隣県アクセス ※県内屈指の観光地で、国際定期便を有する仙台空港からのアクセス性が特に高い

出典：JR 東日本 HP（2019年度駅別乗車人員等のデータ：定期外）

## 2) 空港

県内2箇所の空港を設定する。  
山形空港、庄内空港

## 3) 道の駅

年間の観光者数が概ね50万人以上の道の駅及び隣県とのアクセス性が特に高い道の駅を設定する。

道の駅	市町村	R1 延べ観光者数( )は H30
鳥海(ふらっと)	遊佐町	2,137.8 千人(2,216.2 千人)
米沢	米沢市	2,035.3 千人(1,701.0 千人)
寒河江(フェリーランド)	寒河江市	1,008.8 千人(1,097.1 千人)
川のみなと長井	長井市	501.7 千人(491.2 千人)
あつみ(しゃりん)	鶴岡市	隣県アクセス(新潟県からのアクセス性が高い)
白い森おぐに	小国町	隣県アクセス(新潟県からのアクセス性が高い)

出典：令和元年度山形県観光者数調査

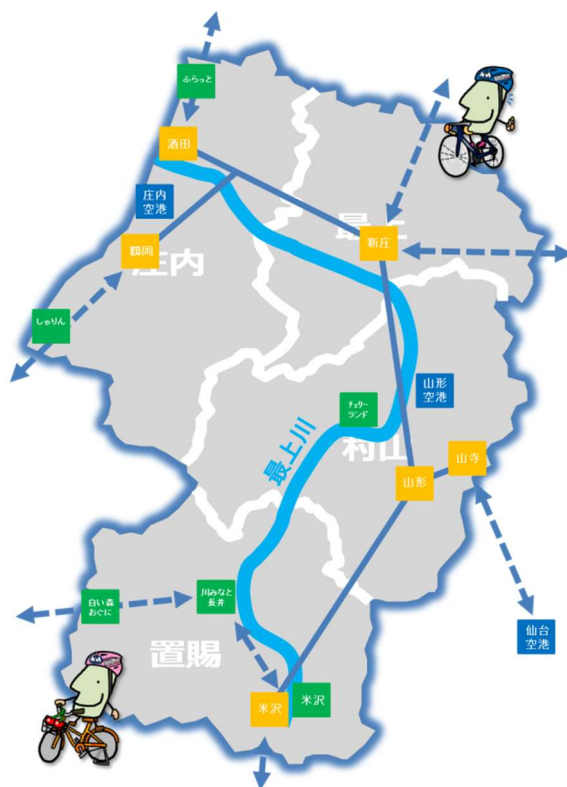


図 2-3 出発地の設定



#### ④目的地の設定

目的地は、来訪ニーズの高く（観光者数が県内や各地域で上位）、サイクリングイベントの起点になるなど、各地域を代表する温泉街や観光地等を設定する。



温泉街	市町村名（地域）	R1 延べ観光者数
蔵王温泉	山形市(村山)	799.5 千人 ※県内第1位
天童温泉	天童市(村山)	634.6 千人 ※県内第2位
上山温泉	上山市(村山)	610.0 千人 ※県内第3位
湯野浜温泉	鶴岡市(庄内)	413.6 千人 ※県内第6位 (庄内地域最大)
赤湯温泉	南陽市(置賜)	304.9 千人 (置賜地域最大)
瀬見温泉	最上町(最上)	5 万人～10 万人 (最上地域最大)
肘折温泉	大蔵村(最上)	5 万人～10 万人 (最上地域最大)

## 2) 名所・旧跡観光地



名所・旧跡観光地	市町村名（地域）	R1 延べ観光者数
松岬公園 (米沢城址) (上杉神社)	米沢市(置賜)	1,081.6 千人 ※県内第1位
山寺 (立石寺)	山形市(村山)	760.2 千人 ※県内第2位
羽黒山	鶴岡市(庄内)	716.3 千人 ※県内第3位
最上公園	新庄市(最上)	494.5 千人 ※県内第4位

### 3) その他の観光地



その他の観光地	市町村名（地域）	R1 延べ観光者数
庄内観光物産館	鶴岡市(庄内)	964.1 千人 ※県内第1位
酒田夢の倶楽 (山居倉庫)	酒田市(庄内)	810.4 千人 ※県内第2位
山形県観光物産会館	山形市(村山)	715.3 千人 ※県内第3位
最上川ふるさと 総合公園	寒河江市(村山)	632.2 千人 ※県内第4位

## (4) ルート設定

### ①ルートの種別

#### 1. 基幹ルート

最上川の流れに沿って、できる限り最上川に近い出発地と目的地を結び、県内4地域を縦断する骨格となるルートとする。

#### 2. 地域ルート

初級者から上級者までの多様なニーズ(趣向や日程、費用など)と状況(季節や気候、体力や健康状態など)にこたえるため、各圏域を代表する出発地と観光地を、あるいは各地域にある観光地との間を自転車で安全に走行出来るルートをネットワークとして結ぶ。

安全に走行できるだけでなく、ルートそのものが魅力的なサイクリングコースとなるよう、できるだけ景観や休憩施設、観光地へのアクセス性等を考慮し、ラウンド型で結ぶ。

#### ◆ 地域ルートの種類

- ・ 基幹ルートから離れた各地域を代表する目的地をラウンド型※で結ぶルート(※単純往復ではなく周回できるルート)
- ・ 隣県や基幹ルートから離れた出発地へのアクセスルート
- ・ 基幹ルートと地域ルートを連絡するルート
- ・ 基幹ルートを補完するルート
- ・ 県内の自転車道(3路線)

### ②対象路線

#### 1) 基幹ルート

基幹ルートは、直轄国道及び県管理道路(補助国道、県道)を原則とする。

#### 2) 地域ルート

地域ルートは、直轄国道及び県管理道路(補助国道、県道)に加え、市町村道、河川管理用通路、林道等についても、管理者の了解を得られた場合は対象とする。

### ③設定の留意点

ルート設定上において、以下の各項目について留意する。

- ・現状及び将来計画等を踏まえ、道路幅員や交通量等を勘案し、より安全性の高いルートを選定する。
- ・交差点や信号機が少ないなど、連続走行が可能かを考慮する。
- ・基幹ルートは、可能な限り初心者でも走りやすい距離や勾配、休憩施設等の配置を考慮する。
- ・地域ルートは、可能な限り初心者でも走りやすいルートを原則としつつ、山岳道路など上級者を想定したルートについても検討する。
- ・サイクリングイベントのコースや市町村等推奨ルート等を活用する。
- ・目的地（観光地等）や沿線の受入環境、今後の取組み方針等を勘案する。
- ・鉄道やバス、舟下り等、代替え交通を考慮する。

#### ④設定の結果

広域的なサイクリングモデルルート【ルートイメージ図】



図 2-4 基幹ルート

① 基幹ルート + ② 地域ルート

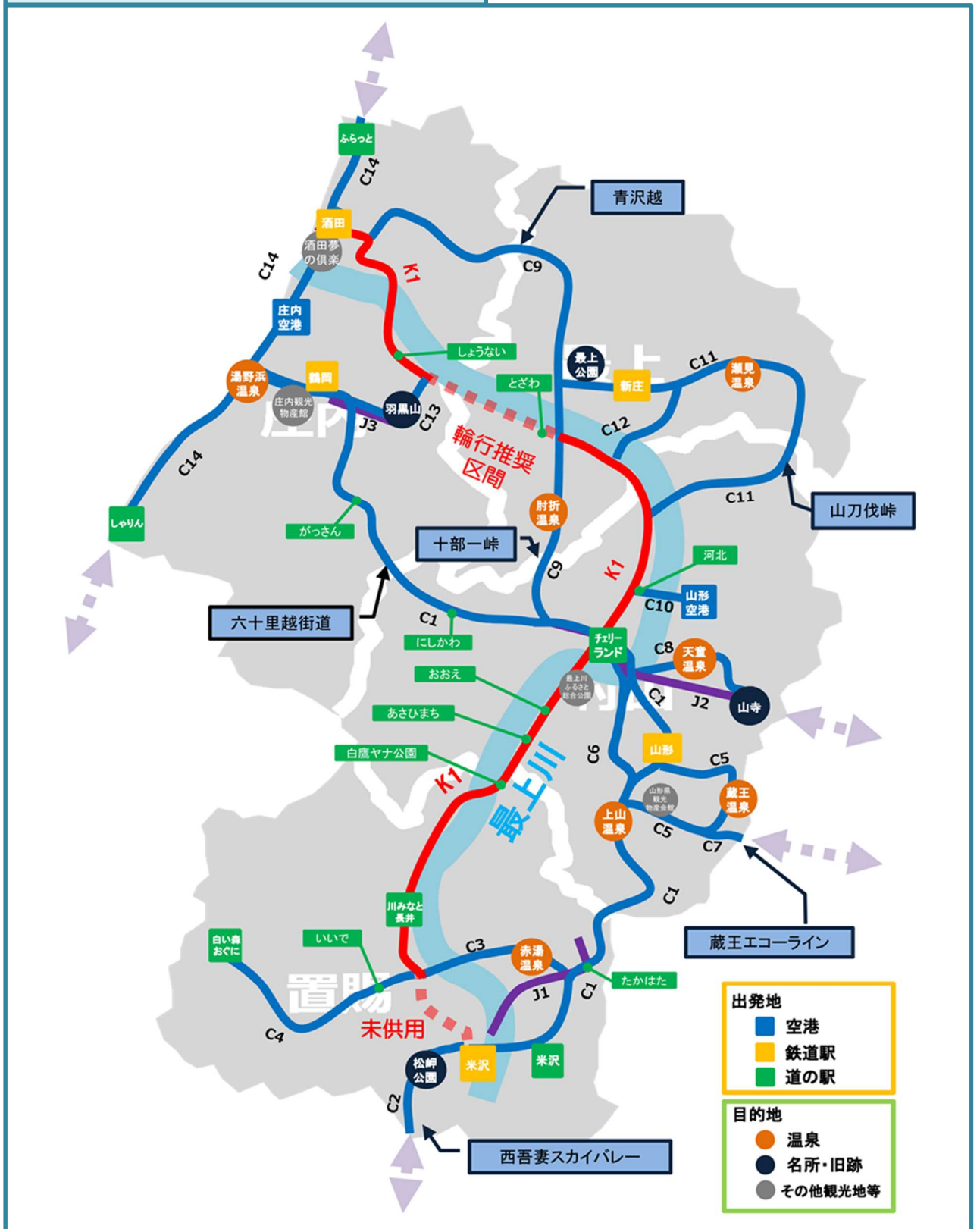


図 2-5 基幹ルート + 地域ルート

### 3. 自転車通行空間の整備方針

#### (1) 自転車通行空間の整備形態の種類

自転車通行空間の整備形態は、「道路構造令」及び「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(H28.7/国土交通省・警察庁)において、自動車及び自転車・歩行者の交通量が多い場合等で、安全かつ円滑な交通を確保する必要がある場合は、自転車道又は自転車通行帯を設けることとされている。

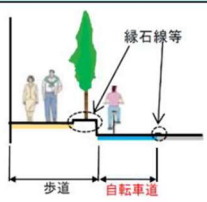
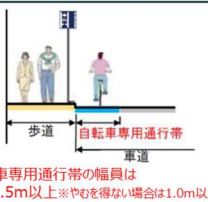
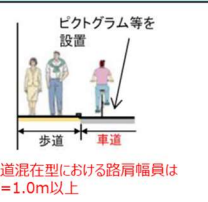
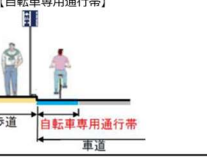
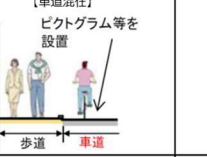
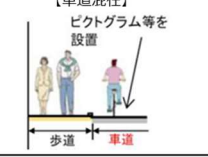
	構造的な分離	視覚的な分離	混在通行とする道路
	自転車道	自転車専用通行帯	車道混在(路面標示)
完成形態	 <p>緑石線等</p> <p>自転車道の幅員は W=2.0m以上 ※やむを得ない場合は1.5m以上</p>	 <p>自転車専用通行帯の幅員は W=1.5m以上※やむを得ない場合は1.0m以上</p>	 <p>車道混在型における路肩幅員は W=1.0m以上</p>
暫定形態	<p>自転車道が整備できない場合、暫定形態を検討する。暫定形態については、確保が可能な幅員や安全性の等を考慮し、<b>自転車専用通行帯、又は車道混在型</b>として整備する。</p> <p>【自転車専用通行帯】</p>  <p>【車道混在】 ピクトグラム等を設置</p> 	<p>自転車専用通行帯が整備出来ない場合は、<b>車道混在型</b>として整備する。</p> <p>【車道混在】 ピクトグラム等を設置</p> 	
整備形態選定の主な目安	<p>自動車、自転車、歩行者の交通量が多い設計速度60km/h以上の道路 ※第3種第4級及び5級、第4種第3級の道路(左除く) ※交通量が多いとは、自動車(4,000台/日以上)、自転車(500台/日以上)、歩行者(500人/日以上)</p>	<p>左記を除く自動車、自転車、歩行者の交通量が多い第3種又は第4種の道路</p>	<p>左記以外</p>

図 3-1 自転車通行空間の整備形態の種類

#### (2) 自転車通行空間の整備形態の選定

ネットワーク計画路線上で道路改良等(道路幅員を拓げるための用地買収を伴う事業を想定)を行う場合の自転車通行空間の整備形態及び構造は、「道路構造令」及び「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(H28.7/国土交通省・警察庁)に基づき、現況及び将来の自動車・自転車・歩行者の利用状況、地形の状況等を総合的に勘案し、各道路管理者が決定することを基本とする。

なお、道路改良等を当面行わない場合は、必要に応じて車道幅員の再配分を検討したうえで車道混在を採用する。



### 【整備形態選定における基本的留意事項】

- ・ ネットワーク計画路線については、今後、県内外、国内外に向けてサイクリングモデルルートとして情報発信し、利用の促進を図ることを目的としているため、将来の自転車交通量が増加することが予想される。

このため、ネットワーク計画路線においては、現況自転車及び歩行者交通量が少ない(自転車交通量が500台/日未満、歩行者通行量が500人/日未満)場合であっても、通勤・通学路として利用されているなど、自転車・歩行者の利用が比較的多い道路の場合は、中長期的な交通量の変化等を踏まえ、自転車道又は自転車専用通行帯の選定を基本とする。【図 3-2, 3-5 参照】

- ・ 自転車道及び自転車専用通行帯を整備する場合は、県内全域が豪雪地帯であり、冬期間は雪が路肩に堆雪するため自転車の通行空間として通年で管理することが困難な本県の自然環境を考慮し、暫定形態による車道混在型(外側線の外側に1.5m(やむを得ない場合1.0m)以上確保すること)の整備を基本とする。

ただし、自転車ネットワーク形成の初期段階や区間概成段階において、道路空間再配分等を行っても、外側線の外側に1.5m(やむを得ない場合1.0m)以上確保することが当面困難であり、かつ車道を通行する自転車の安全性を速やかに向上させなければならぬ場合にはこの限りではない。(マニュアルⅡ-23より抜粋)

なお、融雪施設の整備等により通年で安全な自転車の通行空間を整備する必要がある場合は、完成形態により整備することとする。

- ・ 自転車道又は自転車専用通行帯(暫定形態を含む)を整備しない場合は、道路構造令上必要な車道幅員及び一次堆雪幅等を考慮した路肩(縮小規程を用いないことを基本とします)を確保したうえで、車道混在型(外側線の外側に1.5m(やむを得ない場合1.0m)以上確保すること)で整備することを基本とする。【図 3-3, 3-4, 3-6, 3-7 参照】

ただし、自転車ネットワーク形成の初期段階や区間概成段階において、道路空間再配分等を行っても、外側線の外側に1.5m(やむを得ない場合1.0m)以上確保することが当面困難であり、かつ車道を通行する自転車の安全性を速やかに向上させなければならぬ場合にはこの限りではない。

# ① 自転車道について

## 1) 自転車道の選定

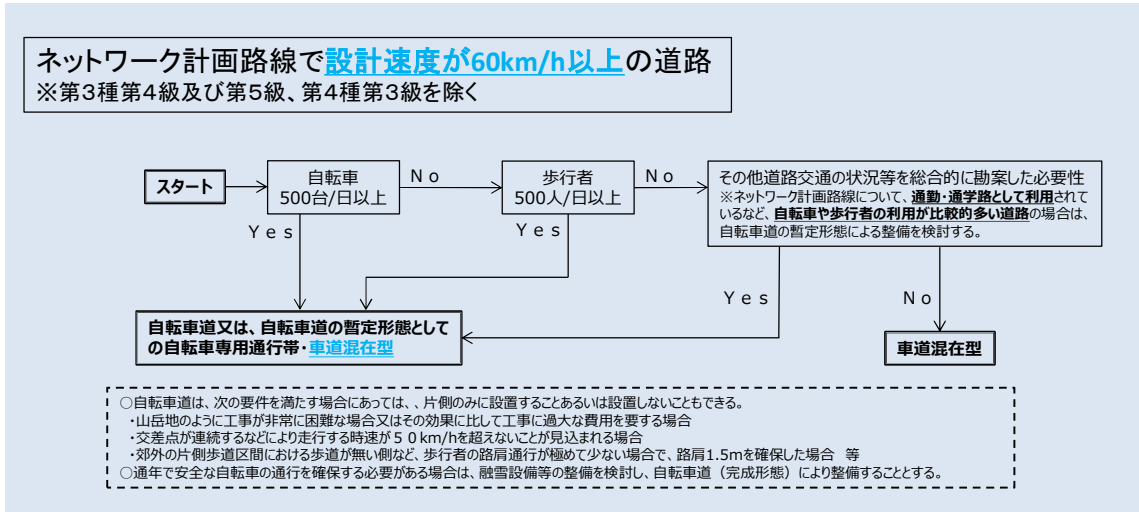
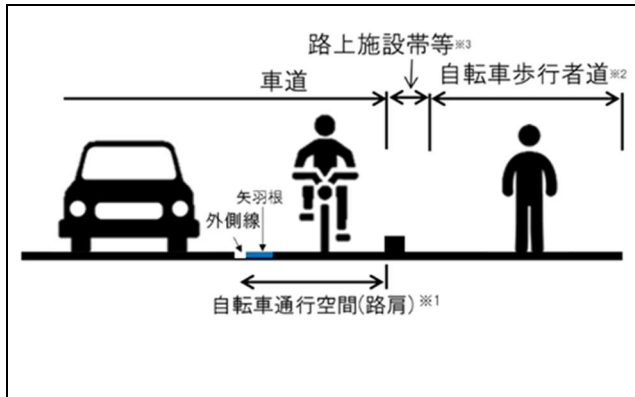


図 3-2 自転車道の選定

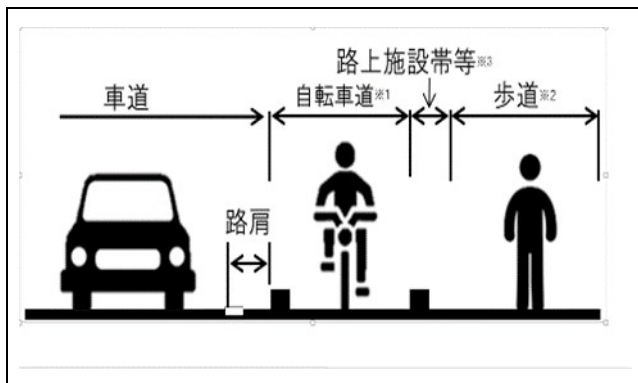
## 2) 自転車道（暫定形態）の整備方針



- ※1：1.5m 以上（やむを得ない場合は1.0m 以上）
- ※2：3.0m 以上
- ※3：路上施設を設ける場合 0.5m  
ベンチを設ける場合 1.0m  
並木を設ける場合 1.5m

図 3-3 自転車道（暫定形態）の整備方針

## 3) 自転車道の整備方針



- ※1：一方通行を基本とし 2.0m 以上  
（やむを得ない場合は 1.5m 以上）
- ※2：2.0m 以上
- ※3：路上施設を設ける場合 0.5m  
ベンチを設ける場合 1.0m  
並木を設ける場合 1.5m

図 3-4 自転車道の整備方針

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【再掲】

## ②自転車専用通行帯について

### 1) 自転車専用通行帯の選定

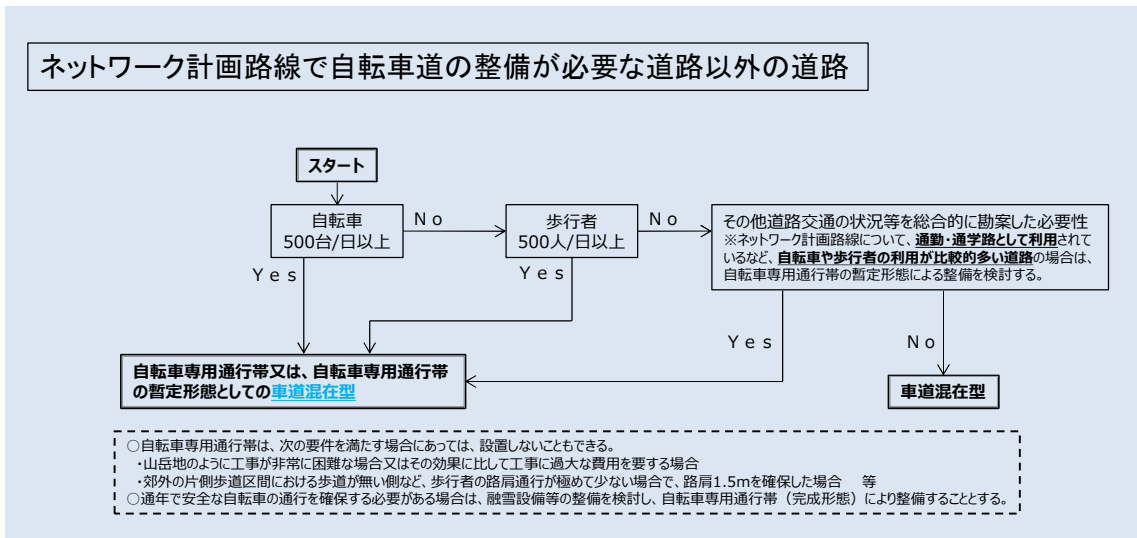
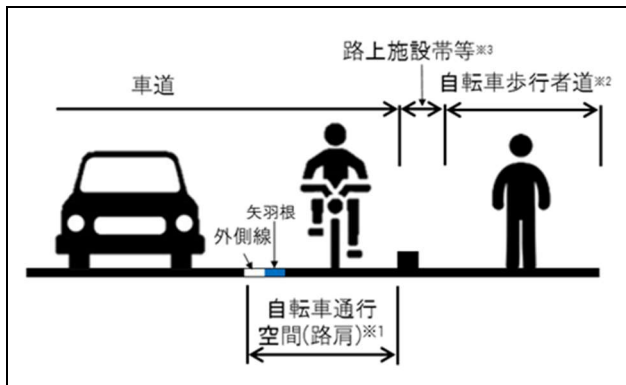


図 3-5 自転車専用通行帯の選定

### 2) 自転車専用通行帯（暫定形態）の整備方針



※1：1.5m 以上（やむを得ない場合は 1.0m 以上）

※2：3.0m 以上

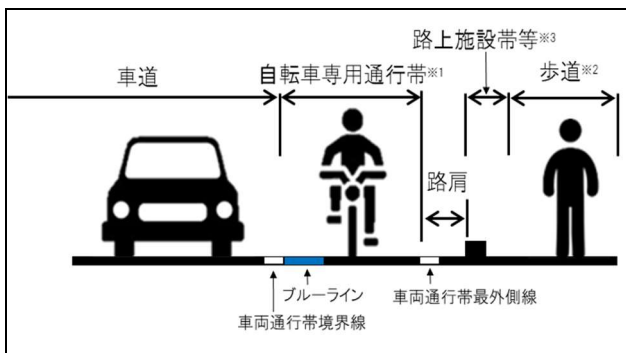
※3：路上施設を設ける場合 0.5m

ベンチを設ける場合 1.0m

並木を設ける場合 1.5m

図 3-6 自転車専用通行帯（暫定形態）の整備方針

### 3) 自転車専用通行帯の整備方針



※1：1.5m 以上（やむを得ない場合は 1.0m 以上）

※2：2.0m 以上

※3：路上施設を設ける場合 0.5m

ベンチを設ける場合 1.0m

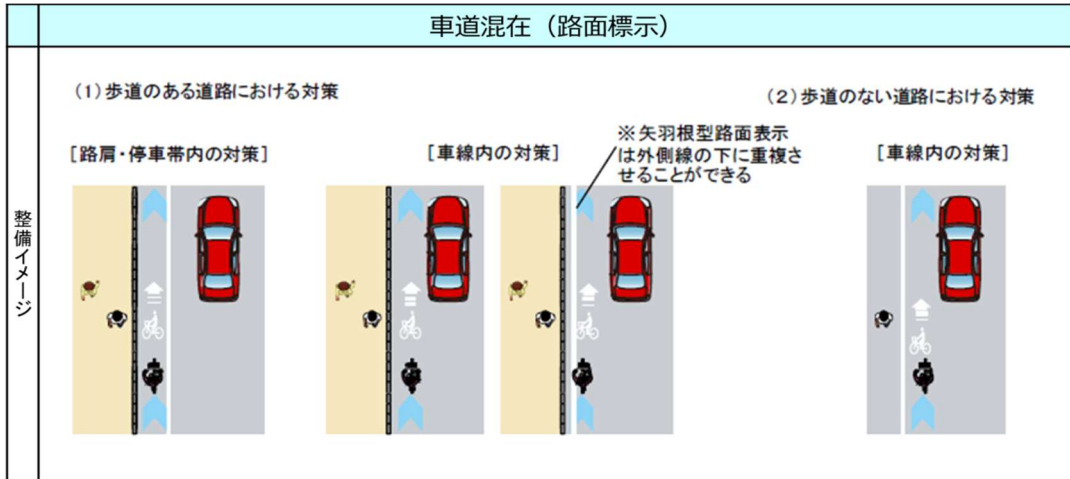
並木を設ける場合 1.5m

図 3-7 自転車専用通行帯の整備方針

### ③車道混在型について

#### 1) 車道混在型の整備方針

整備形態の選定を行った結果、自転車道及び自転車専用通行帯（暫定形態を含む）以外となった道路は、構造令上必要な車道幅員と一次堆雪幅を考慮した路肩（縮小規程は適用しない）の双方を確保したうえで、車道混在型で整備することを基本とする。

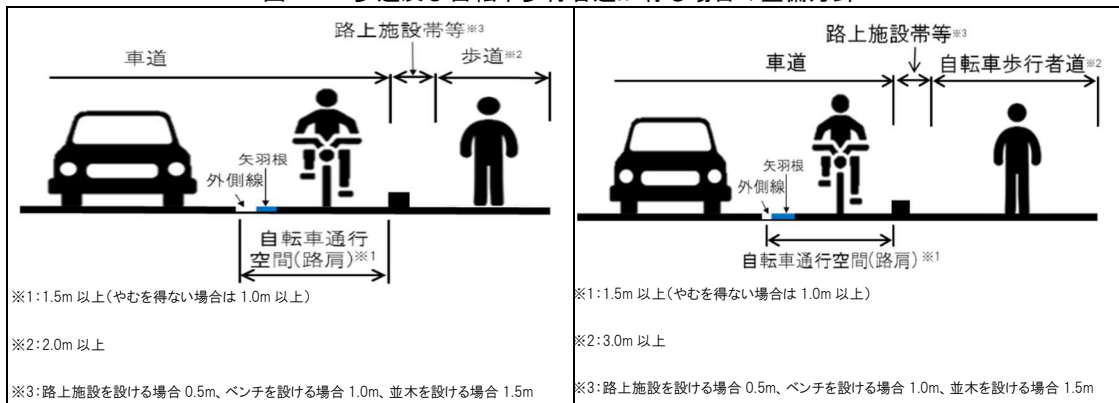


出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

図 3-8 車道混在型の整備方針

#### 2) 歩道及び自転車歩行者道が有る場合の整備方針

図 3-9 歩道及び自転車歩行者道が有る場合の整備方針



#### 3) 歩道及び自転車歩行者道がない場合の整備方針

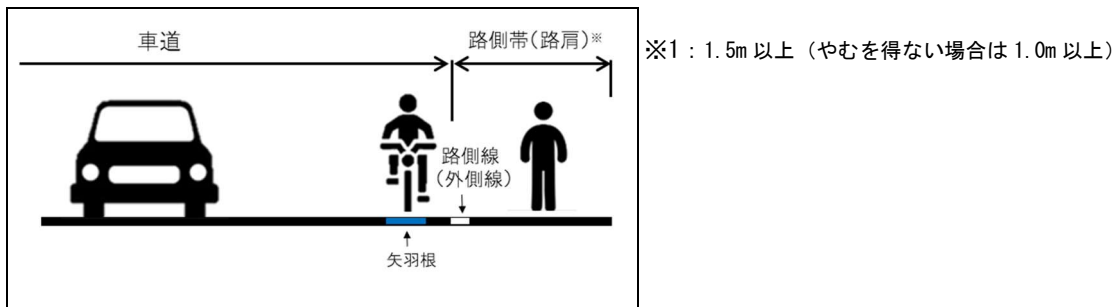


図 3-10 歩道及び自転車歩行者道がない場合の整備方針

### (3) 自転車通行空間の設計の基本的な考え方

#### ①路面等について

車道端部の路面については、自転車の安全性を向上させるため、平坦性の確保、通行の妨げとなる段差や溝の無い構造となるよう努める。

なお、必要に応じて、歩車道境界ブロックについてエプロン幅が狭く、自転車走行空間を広く確保できるものを採用するなど、出来る限り走行性能を妨げないよう留意する。

特に、排水施設の溝は、自転車走行時にタイヤのはまり込みが無いように、極力歩車道境界ブロックに近づけて設置することとする。

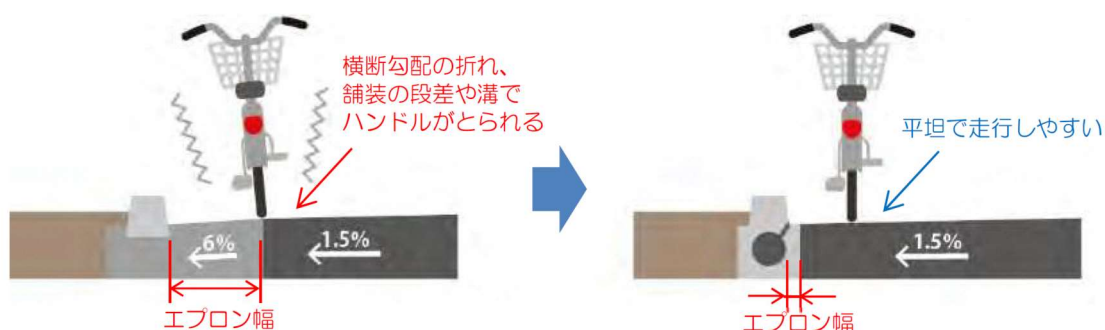


図 3-11 車道端部の設計の基本的な考え方（事例）

【出典：山梨県 HP】

#### ②橋梁伸縮装置について

橋梁の伸縮装置については、長大橋などでは遊間が大きくなるフィンガージョイント等の縦に隙間ができる構造を避けるなど、タイヤの細いスポーツタイプの自転車の安全な走行にも配慮した構造とする。



図 3-12 橋梁伸縮装置での配慮した構造（事例）

### ③橋梁・トンネルにおける路肩の縮小規程の扱い

- ・ 橋梁（橋長 100m以上の長大橋を含む）について、自転車道又は自転車通行帯を設けない場合は、路肩の幅員を一般部同様とし、冬期路肩の縮小等を行わず 1.5m以上確保することを基本とする。
- ・ トンネルについて、自転車道又は自転車通行帯を設けない場合は、路肩の幅員を 1.0m以上\*確保することを基本とする。

※歩道のある車道混在型において外側線の外側に確保することが望ましい幅  
（安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインⅡ-20）

### ④矢羽根型路面表示について

ネットワーク計画路線上で道路改良等（道路幅員を拡げるための用地買収を伴う事業を想定）を行う場合の矢羽根型路面表示の間隔は、「ナショナルサイクルルートにおける望ましい走行環境」（国土交通省自転車活用推進本部）に基づき、都市部（DID 地区）においては 10m間隔、郊外部（DID 地区外）においては 100m間隔を基本とする。

ただし、設置箇所ごとの実情に合わせてそれぞれを変更することも可能とする。

## (4) ルートにおける整備事例

### ①整備事例 1

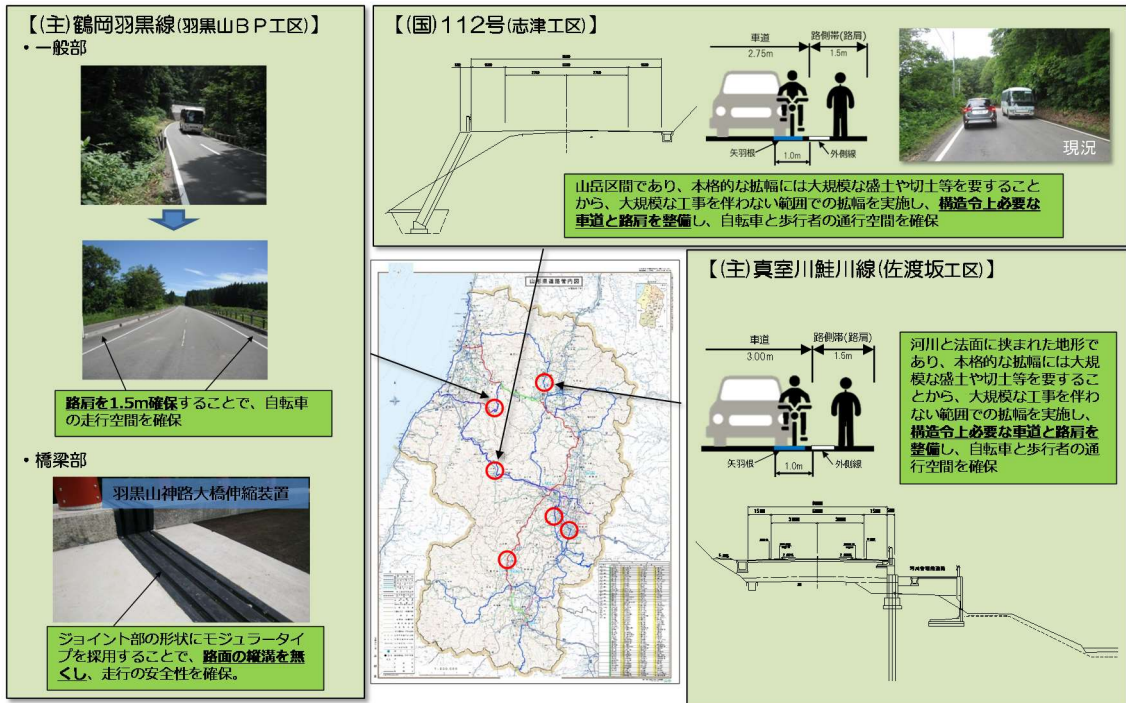


図 3-13 県管理道路における整備事例①

### ②整備事例 2

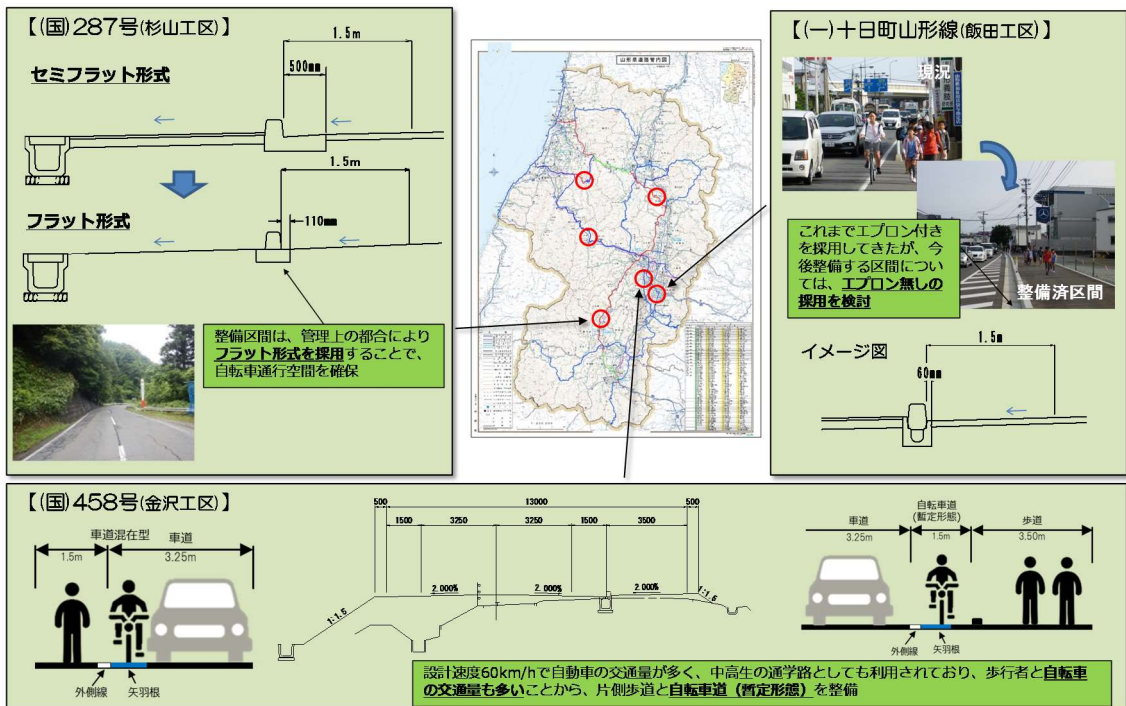


図 3-14 県管理道路における整備事例②

## 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

### (1) ルート案内看板の整備方針

#### ①案内看板の設置基本方針

ルートの案内は、冬期の除雪によって路面表示が切削されるため、既設道路付属物（道路標識・道路照明等）支柱への「案内看板シール」の貼り付けを標準とする。

ただし、貼り付けスペースが十分に確保できない場合は、既設支柱またはガードレールに別途案内看板を添架（図 4-2 参照）するものとする。

案内地点	設置基本方針
交差点	<p>ルートが右左折で分岐する交差点で【予告】【分岐】【確認】の案内看板シールを双方向に設置するものとする。</p> <p>【①予告】: 交差点の300m程度手前に設置するものとする。</p> <p>【②分岐】: 左折時には交差点手前の道路付属物に、右折時には交差点の手前又は奥側いずれかの道路付属物に設置するものとする。</p> <p>【⑤確認】: 交差点から50m程度先に設置するものとする。</p>
④単路部	平野部・山間部に限らず概ね5km間隔で双方向に設置するものとする。
⑤目的地 (経路地) 周辺部	目的地(経路地)の500m～5km程度手前に設置するものとする。
⑥ヒルクライム ルート	<p>ヒルクライムルートの単路部には、ルート案内に現在地標高を併記するものとする。</p> <p>※想定しているヒルクライムルートはC-1(六十里街道区間)、C-2、C-5、C-7、C-9</p>

図 4-1 ルート案内看板の設置基本方針



## ②案内看板の標準仕様

ルート案内看板（シール）は大きさ・表記内容は、下記縦型を標準とする。

自転車ピクトグラム、進行方向、ルート番号を表示し、さらに予告案内には予告標識を併記するものとする。背景色は一般的な道路標識に倣い青色を標準\*とする。

また、目的地（経由地）周辺部およびヒルクライムルートにおける案内看板（シール）の大きさ・表記内容は、下記を標準とする。

案内看板（シール）の設置高さは、サイクリストの視線高さを考慮し路面から 150cm を標準とする。

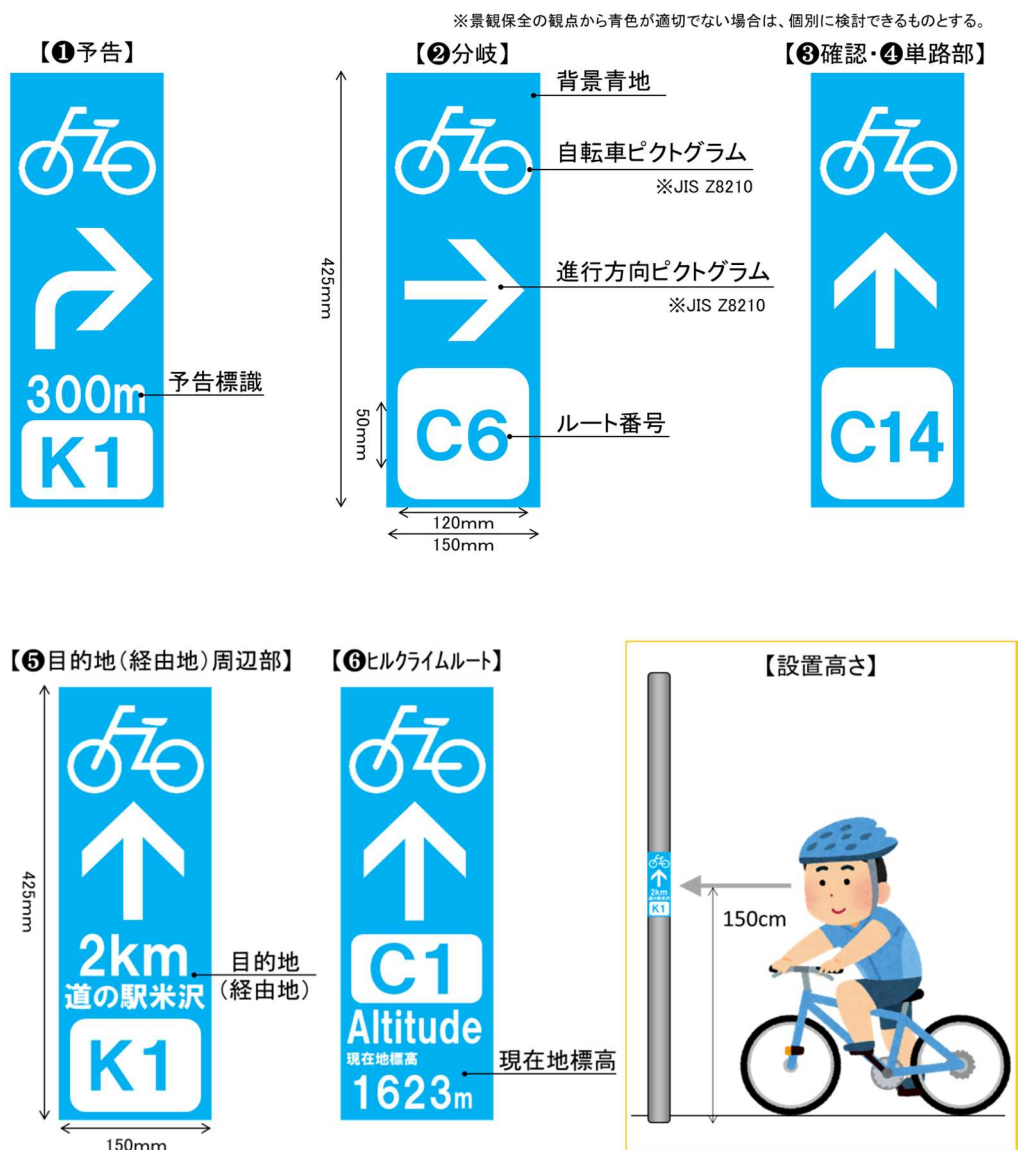


図 4-2 案内看板の標準仕様

### ③現場状況に応じたルート案内看板の設置

標準仕様のほか、現場状況に応じ下記の案内看板を設置するものとする。

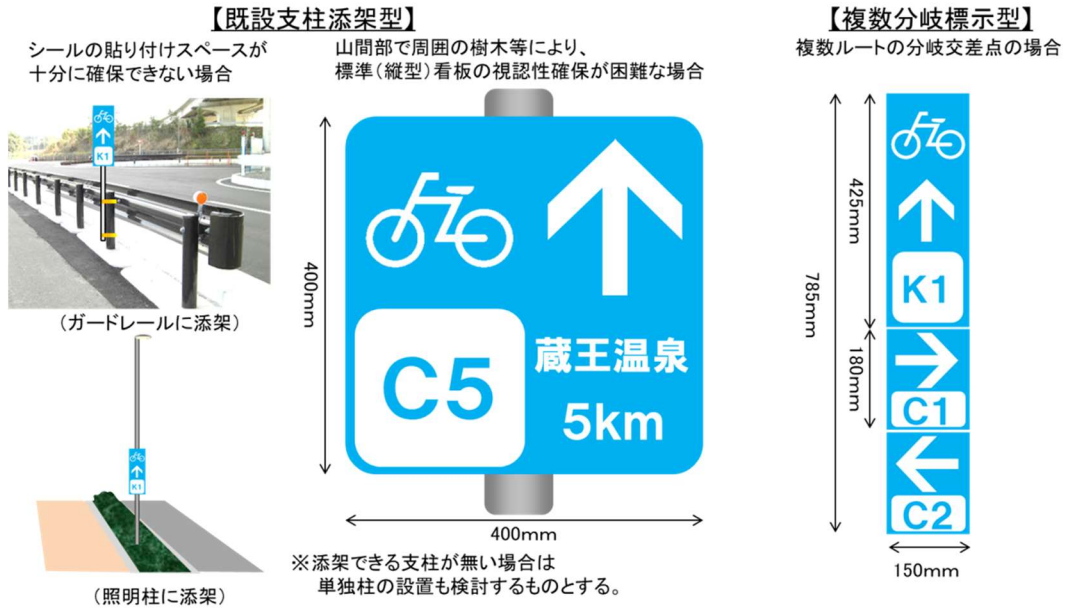


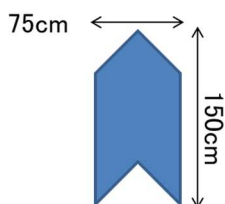
図 4-3 状況に応じたルート案内看板

## (2) 路面表示（矢羽根）の整備方針

### ①路面表示（矢羽根）の標準仕様

車道における自転車通行位置を自転車利用者とドライバーの双方に示し、安全な走行環境を確保するため、「矢羽根型路面表示」を設置するものとする。

また、歩道の有無および路肩幅により、下記3パターンのとおり設置する。



市街地を想定した「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(H28.7 国土交通省道路局・警察庁交通局)」を準用。色は、ガイドラインに基づき青色を標準とするが、景観保全の観点から適切でない場合は、個別に検討できるものとする。

配置位置	歩道あり	
	路肩が1.0m未満	路肩が1.0m以上
歩道なし	<p>※車道外側線から車線内1.0m以上離れた位置に矢羽根の右端を設置 ※現地の交通状況に応じて、0.75m以上とすることもできる</p>	<p>※路肩幅から1.0m以上離れた位置に矢羽根の右端を設置 ※矢羽根が外側線と重なる場合には、車道外側線の下に重ねさせて設置できるものとする。 ※路肩が1.0m以上の場合、矢羽根右端と外側線左端を外側線幅分(15cm) 離隔させるものとする。</p>

図 4-4 路面表示（矢羽根）の標準仕様

### ②路面表示（矢羽根）の主な設置地点

ルート上の県管理道路においては、①主要な交差点の分岐後、②急カーブの手前、③トンネルの入口手前への設置を基本とし設置間隔は 10m を標準とする。

ただし、設置箇所ごとの実情に合わせてそれぞれを変更することも可能とする。

①主要な交差点	②急カーブ内側	③トンネルの入口
<p>主要な交差点には、交差点の分岐後に10m間隔で矢羽根を2個以上設置</p> <p>目的:歩行者、自転車、自動車の適切な分離と共存を図る</p>	<p>急カーブ内側の手前には、前後の状況*に応じて、10m間隔で矢羽根を2個以上設置</p> <p>*視距がない山間部の上り区間を想定</p> <p>目的:急カーブでは自動車が内側に寄って通行する場合や、見通しが効かない場合が多いため、ドライバーに注意喚起を促す</p>	<p>トンネル入り口手前には、10m間隔で矢羽根を2個以上設置</p> <p>目的:トンネルには路肩が狭い箇所が多く、暗いため、ドライバーに注意喚起を促す</p>

図 4-5 路面表示（矢羽根）の設置地点

### (3) 案内看板の設置イメージ

ルート of 双方向で案内看板（シール）を設置する。

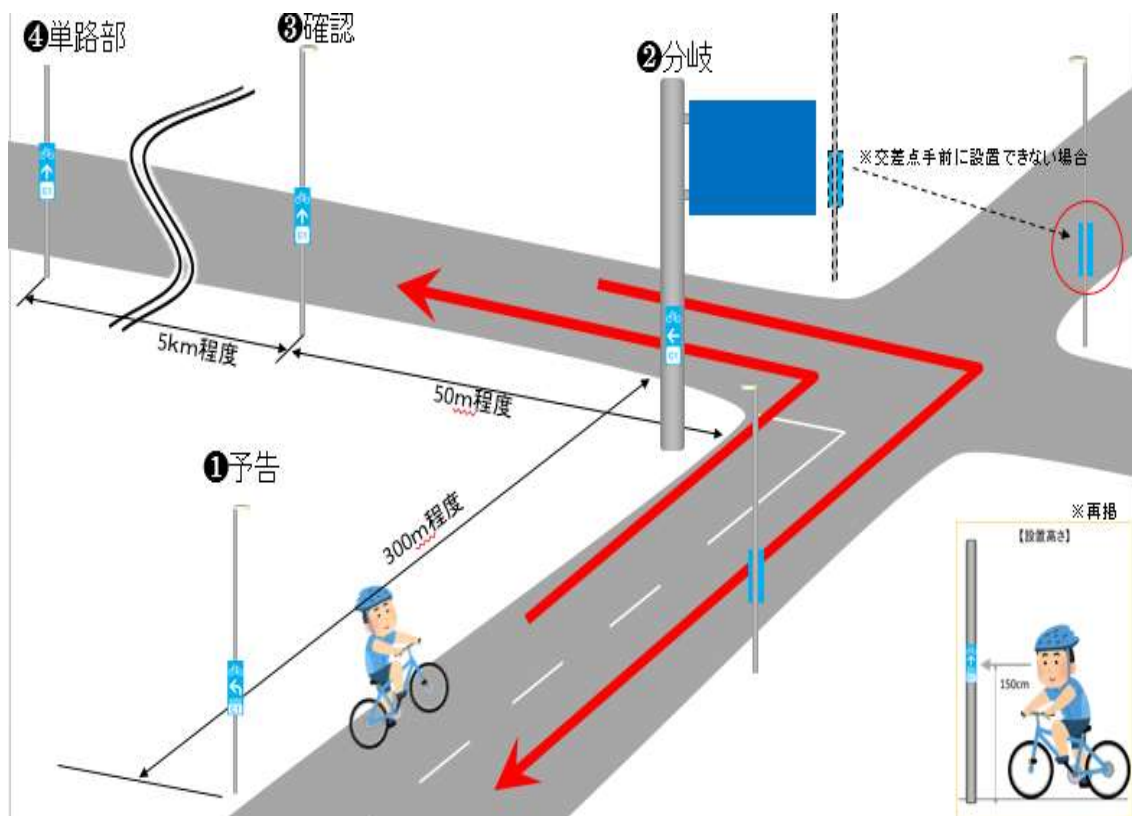


図 4-6 案内看板の設置イメージ

#### (4) 自転車の安全な通行に配慮した道路管理

自転車利用の視点に立った道路管理を強化する。

路面状況の改善	段差・横断構造物の改善	危険箇所の改善
<p>山形県の自転車道の現況</p>  <p>舗装修繕や自転車道の両端にブルーライン(t=15cm)を表示</p>  <p>※ルート上の既設グルーピング(特に縦溝、斜溝)については、舗装補修工事の際に、自転車が安全に走行できるスペースの確保に努める。</p>	<p>ルート上の横断無溝等、通行の妨げとなる段差や溝の解消に努める</p>  <p>街渠をエプロン幅の狭いタイプに変更し、自転車通行空間を広く確保した事例</p>  <p>従来型</p>  <p>改善型</p>  <p>※ルート上の自転車走行位置にかかるマンホールについては、舗装新設及び舗装修繕工事の際に段差解消対策の実施に努める。</p> <p>出典:安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン</p>	<p>トンネル内走行注意</p>  <p>トンネル部における安全確保のため、注意喚起標識を設置した事例</p> <p>出典:ナショナルサイクルルート制度(国土交通省)</p> <p>マンホールの蓋に滑り止め加工を施した事例</p>  <p>出典:安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン</p> <p>注意</p>  <p>注意</p>  <p>ドライバーに対し、自転車通行への注意喚起を促す標識の事例</p> <p>福島県 奈良県 検原湖周辺道路</p>

図 4-7 自転車の安全な通行に配慮した道路管理

## 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

### (1) 基本的な考え方

広域的なサイクリングモデルルートを活用して誘客を促進するため、サイクリング環境の向上と情報発信の取組みを推進する。

走行環境の整備促進や観光関連施設での受入環境整備の機運醸成の取組みにより受入環境を充実するとともに、魅力的な観光資源とセットにしたサイクリストへの情報発信の取組みにより誘客を促進する。

サイクルリストの入込の増加は、民間企業を中心とした受入環境の機運を向上する要因となり、更なる受入環境の充実・拡大につながることを期待される。このような好循環を創り出すことで、観光立県の推進を図る。

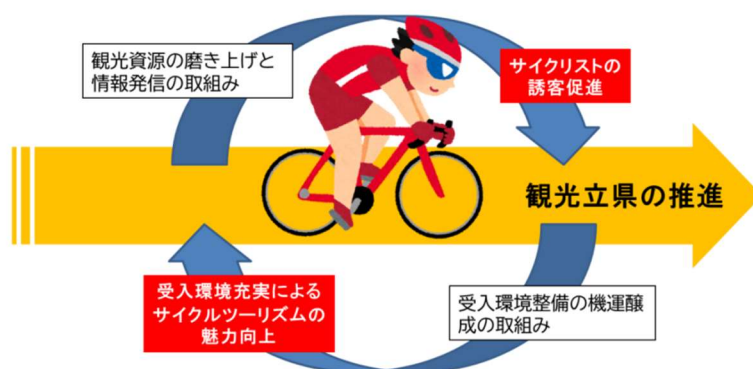


図 5-1 サイクリング環境の向上と情報発信による観光立県の推進（イメージ）

### (2) 受入環境の整備

国は、自転車活用推進法に基づき、自転車を通じて優れた観光資源を有機的に連携するサイクルツーリズムの推進により、日本における新たな観光価値を創造し、地域の創生を図るため、ナショナルサイクルルート制度を創設した。この制度では、サイクルツーリズムの推進に資する魅力的で安全なルートであることなど、一定の要件を満たすサイクリングルートを対象としてナショナルサイクルルートを指定する。「受入環境」に関する要件としては、ゲートウェイの整備、サイクリストが安心して宿泊可能な環境、いつでも休憩できる環境、自転車トラブルに対応できる環境などが示されている。

本県においては、ナショナルサイクルルートの要件なども参考に、自転車が走行しやすい走行環境の整備や案内板の設置、道の駅でのサイクルラック等の施設整備支援の実施とともに、宿泊施設、観光立寄施設等の民間事業者に向けて受入環境の対応ポイントや参考となる事例についての情報発信を行い、受入環境整備に対する機運醸成を図る。

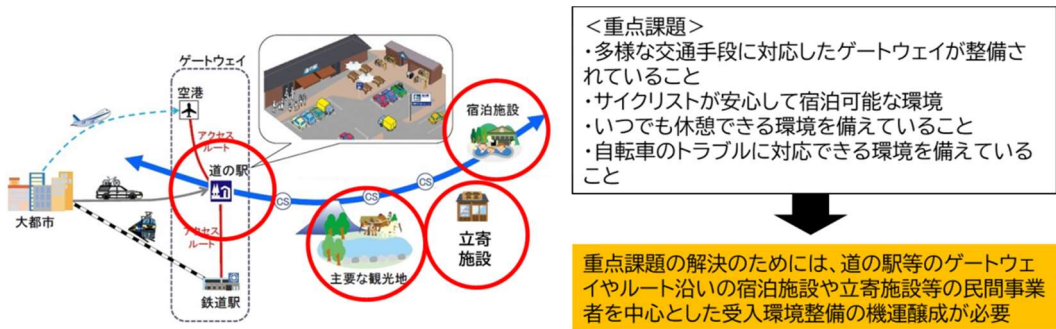


図 5-2 ナショナルサイクルルートの制度の事例

### (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

ナショナルサイクルルートに指定されたサイクルツーリズムの先進地では、専用サイトを整備し、ルートや距離、高低差等のルート自体の情報と合わせて、ルート沿線のグルメや宿泊施設等も紹介するなど、サイクリストの必要な情報が一元的に得られるような取り組みを行っている。このように、サイクリスト誰もが、どこでも容易に情報が得られる環境を整備することが重要である。

本県では、広域的なサイクリングモデルルートの設定を契機として、自転車通行空間や案内看板・路面表示等の整備状況も踏まえながら、ルート沿線の本県の魅力である精神文化や多様な食、豊かな自然などの観光資源の磨き上げを行うとともに、山形県公式観光サイト「やまがたへの旅」内のサイクルツーリズムの専用サイトにより、一元的な情報発信を図る。

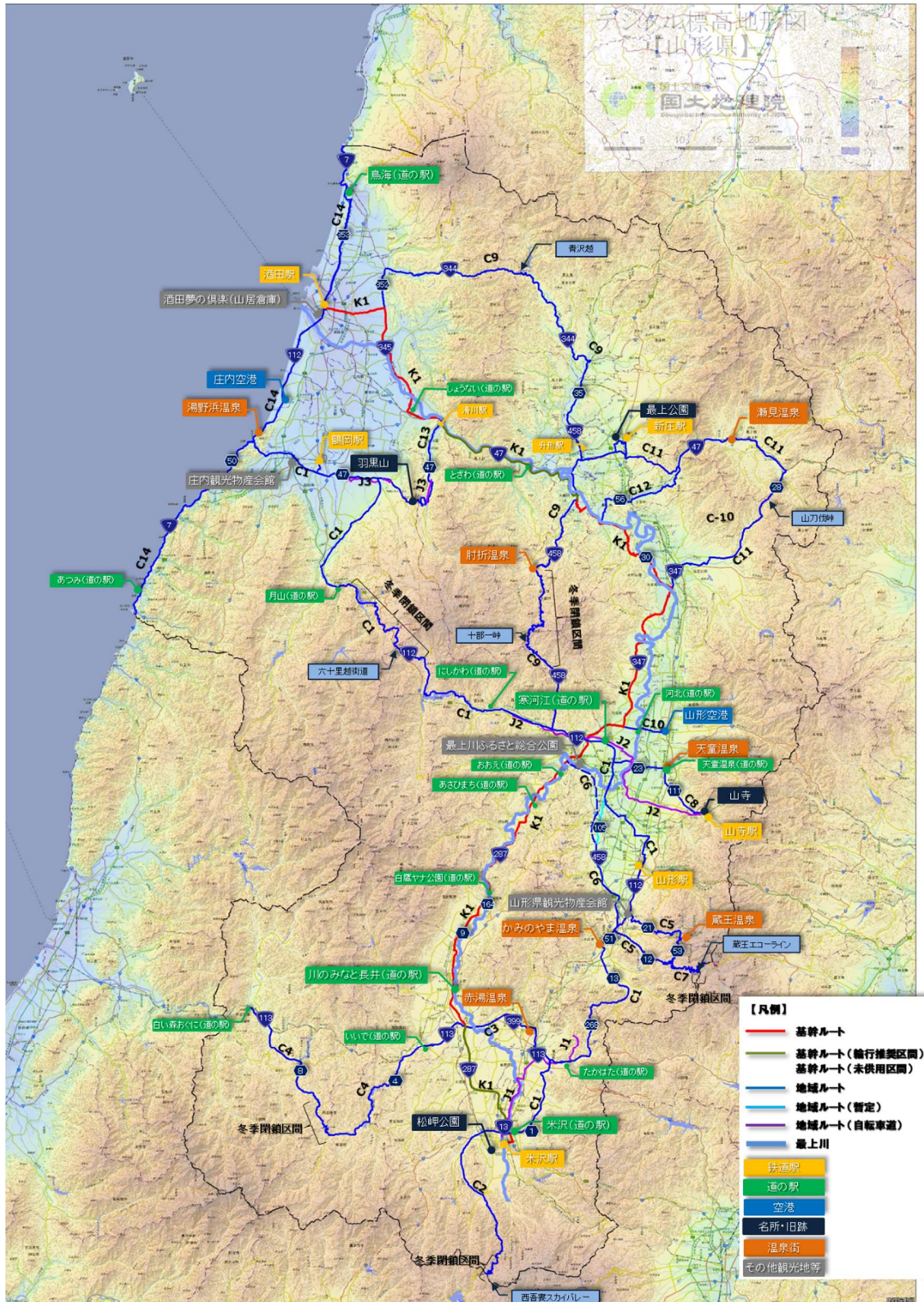


図 5-3 山形県公式観光サイト「やまがたへの旅」での情報発信

## 6. 山形県自転車ネットワーク計画（位置図、路線一覧）

### (1) 位置図

#### 県全域位置図

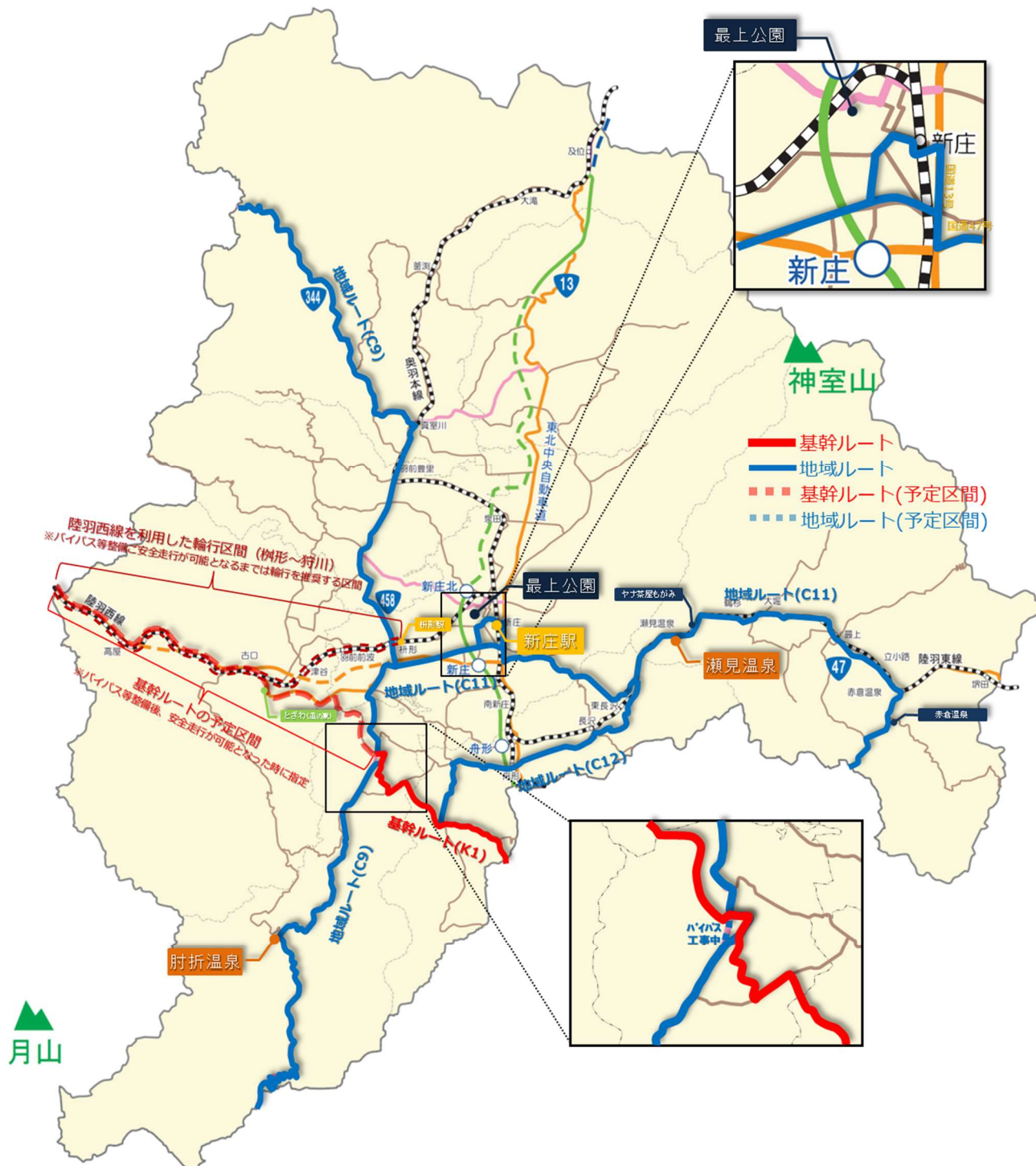




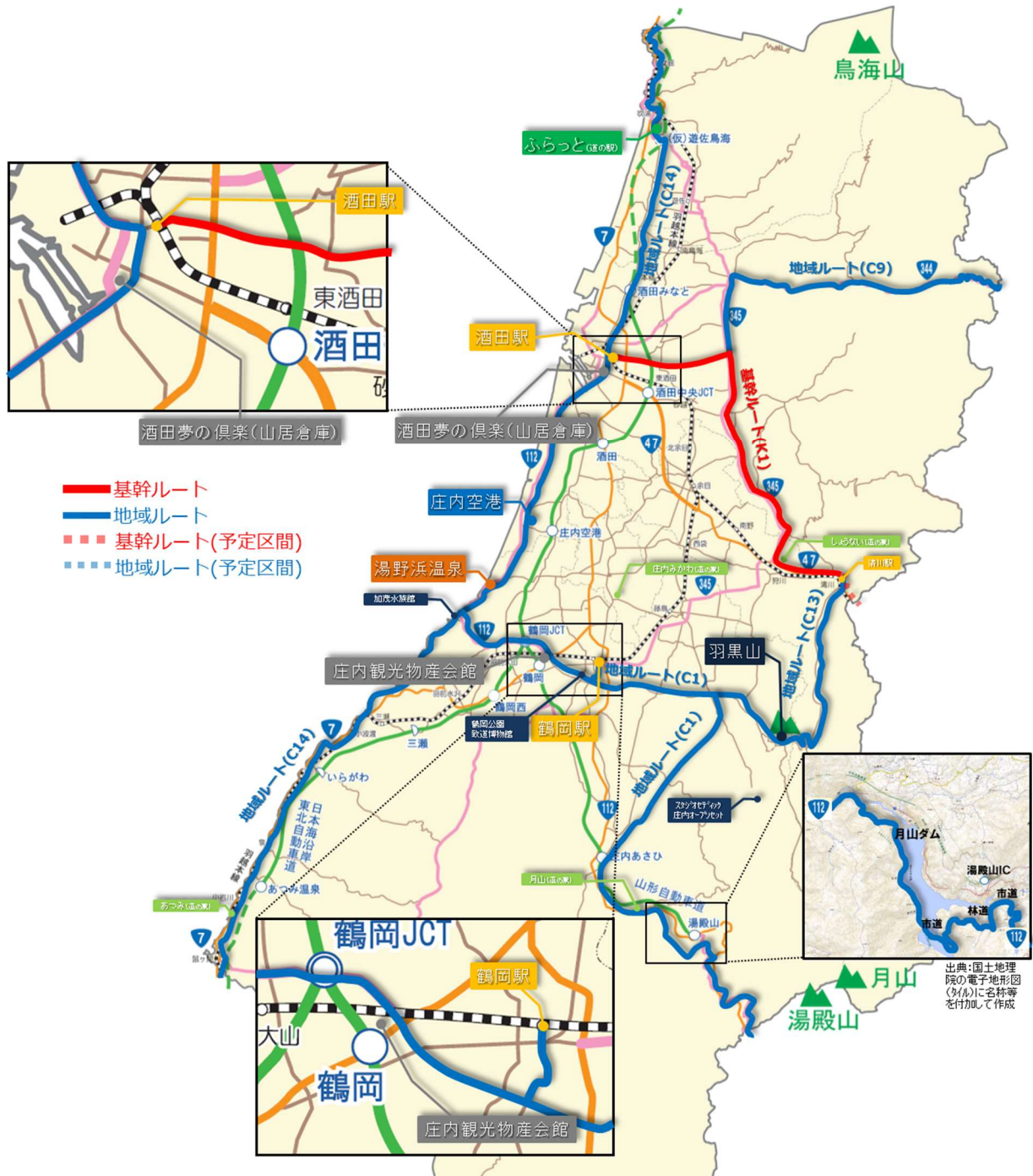




# 地域別位置図【最上地域】



# 地域別位置図【庄内地域】



## (2) 路線一覧 【基幹ルート】

### 【基幹ルート(K1)】

番号	ルート(路線名)	道路管理者	地域区分	区 間		ルート延長 (km)	整備形態
				起点(大字)	終点(大字)		
1	(主)米沢高畠線	山形県	置賜	米沢市下花沢	米沢市花沢	0.5	車道混在
2	国道13号	国土交通省	置賜	米沢市花沢	米沢市中田町	4.0	車道混在
3	市道	米沢市	置賜	米沢市中田町	米沢市窪田	1.0	車道混在
4	国道121号	山形県	置賜	米沢市窪田	米沢市窪田町小瀬	0.3	車道混在
5	国道287号 【整備中区間あり】	山形県	置賜	米沢市窪田町小瀬	長井市舟場	22.4	車道混在
6	(一)勸進代舟場線	山形県	置賜	長井市舟場	長井市五十川	3.8	車道混在
7	(主)長井大江線	山形県	置賜	長井市五十川	白鷹町高岡	8.9	車道混在
8	(一)深山下山線	山形県	置賜	白鷹町高岡	白鷹町下山	0.4	車道混在
9	国道287号	山形県	置賜	白鷹町下山	白鷹町大瀬	6.2	車道混在
置賜管内 小計						47.5	
10	国道287号	山形県	村山	朝日町杉山	河北町谷地	28.4	車道混在
11	国道347号	山形県	村山	河北町谷地	大石田町今宿	22.4	車道混在
12	(一)大石田土生田線	山形県	村山	大石田町今宿	大石田町大石田	0.6	車道混在
13	(主)大石田畑線	山形県	村山	大石田町大石田	舟形町堀内	10.2	車道混在
村山管内 小計						61.6	
14	(主)大石田畑線 【(一部)輸行推奨区間】	山形県	最上	舟形町堀内	新庄市本合海	16.9	車道混在
15	国道47号 【輸行推奨区間】	国土交通省	最上	新庄市本合海	戸沢村古口	18.7	車道混在
最上管内 小計						35.6	
16	国道47号 【(一部)輸行推奨区間】	国土交通省	庄内	庄内町肝煎	庄内町刈川	6.6	車道混在
17	国道345号	山形県	庄内	庄内町刈川	酒田市生石	15.8	車道混在
18	(一)生石酒田停車場線	山形県	庄内	酒田市生石	酒田市旭新町	8.0	車道混在
庄内管内 小計						30.4	
基幹ルート(K1) 合計						175.1	

### (3) 路線一覧 【地域ルート】

#### 【地域ルート(C1)】

番号	ルート(路線名)	道路管理者	地域区分	区 間		ルート延長 (km)	整備形態
				起点(大字)	終点(大字)		
1	(主)米沢高島線	山形県	置賜	米沢市花沢	高島町高島	12.4	車道混在
2	国道399号	山形県	置賜	高島町高島	高島町高島	1.1	車道混在
3	国道113号	山形県	置賜	高島町高島	高島町二井宿	6.6	車道混在
4	(一)櫛下高島町	山形県	置賜	高島町二井宿	高島町二井宿	6.6	車道混在
置賜管内 小計						26.7	
5	(一)櫛下高島町	山形県	村山	上山市櫛下	上山市櫛下	4.3	車道混在
6	(主)上山七ヶ宿	山形県	村山	上山市櫛下	上山市新丁	12.5	車道混在
7	(主)白石上山線	山形県	村山	上山市新丁	上山市弁天	1.2	車道混在
8	(主)山形上山線	山形県	村山	上山市弁天	上山市金瓶	0.7	車道混在
9	(一)十日町山形線	山形県	村山	上山市金瓶	山形市飯田	5.5	車道混在
10	国道112号	国土交通省	村山	山形市飯田	山形市七日町	3.6	車道混在
11	国道112号	国土交通省	村山	山形市七日町	山形市七日町	1.0	自転車道
12	(主)山形山寺線	山形県	村山	山形市七日町	山形市旅籠町	0.3	車道混在
13	(主)山形山辺線	山形県	村山	山形市旅籠町	山形市旅籠町	0.5	車道混在
14	(主)山形天童線	山形県	村山	山形市旅籠町	山形市落合町	3.5	車道混在
15	(一)大野目内表線	山形県	村山	山形市落合町	山形市嶋北	2.6	車道混在
16	(主)山形羽入線	山形県	村山	山形市嶋北	山形市檀野前	1.6	車道混在
17	(一)中野長町線	山形県	村山	山形市檀野前	山形市北田	1.5	車道混在
18	(一)大森中野線	山形県	村山	山形市北田	山形市中野	1.0	車道混在
19	国道112号	国土交通省	村山	山形市中野	西川町月山沢	51.9	車道混在
20	国道112号(旧道)	山形県	村山	西川町月山沢	西川町志津	12.9	車道混在
村山管内① 小計						104.6	
21	山形停車場線	山形県	村山	山形市十日町	山形市幸町	0.6	車道混在
村山管内② 小計						0.6	
村山管内 小計						105.2	

22	国道112号(旧道)	山形県	庄内	鶴岡市田麦俣	鶴岡市田麦俣	12.6	車道混在
23	(市)岩ノ下線	鶴岡市	庄内	鶴岡市田麦俣	鶴岡市田麦俣	0.2	車道混在
24	(林)一枚畑線	鶴岡市	庄内	鶴岡市田麦俣	鶴岡市田麦俣	2.0	車道混在
25	(市)一枚畑線	鶴岡市	庄内	鶴岡市田麦俣	鶴岡市上名川	1.1	車道混在
26	(市)八久和線	鶴岡市	庄内	鶴岡市上名川	鶴岡市上名川	3.9	車道混在
27	国道112号	国土交通省	庄内	鶴岡市上名川	鶴岡市下名川	6.1	車道混在
28	(主)余目温海線	山形県	庄内	鶴岡市下名川	鶴岡市松根	2.9	車道混在
29	庄内東部広域農道 (庄内こばえちャライン)	鶴岡市	庄内	鶴岡市松根	鶴岡市羽黒町大口	11.0	車道混在
30	(一)中川代川尻余目線	山形県	庄内	鶴岡市羽黒町大口	鶴岡市羽黒町市野山	1.3	車道混在
31	(主)鶴岡羽黒線	山形県	庄内	鶴岡市羽黒町市野山	鶴岡市美咲町	11.9	車道混在
32	国道112号	山形県	庄内	鶴岡市美咲町	鶴岡市加茂	7.4	車道混在
庄内管内① 小計						60.4	
33	(一)梳代鶴岡線	山形県	庄内	鶴岡市昭和町	鶴岡市末広町	1.3	車道混在
34	(主)鶴岡停車場線	山形県	庄内	鶴岡市末広町	鶴岡市末広町	0.3	車道混在
庄内管内② 小計						1.6	
庄内管内 小計						62.0	
<b>地域ルート(C1) 合計</b>						<b>193.9</b>	

【地域ルート(C2)】

番号	ルート(路線名)	道路管理者	地域区分	区 間		ルート延長 (km)	整備形態
				起点(大字)	終点(大字)		
1	(主)米沢高畠線	山形県	置賜	米沢市花沢	米沢市金池	1.1	車道混在
2	(一)米沢環状線	山形県	置賜	米沢市金池	米沢市徳町	1.2	車道混在
3	国道121号	山形県	置賜	米沢市徳町	米沢市館山	3.4	車道混在
4	(一)綱木米沢停車場線	山形県	置賜	米沢市館山	米沢市築沢	2.0	車道混在
5	(一)綱木小野川館山線	山形県	置賜	米沢市築沢	米沢市立石	7.3	車道混在
6	(主)米沢猪苗代線	山形県	置賜	米沢市立石	米沢市関	16.4	車道混在
置賜管内 小計						31.4	
<b>地域ルート(C2) 合計</b>						<b>31.4</b>	

【地域ルート(C3)】

番号	ルート(路線名)	道路管理者	地域区分	区 間		ルート延長 (km)	整備形態
				起点(大字)	終点(大字)		
1	国道113号	山形県	置賜	高島町高島	高島町深沼	2.8	車道混在
2	国道13号	国土交通省	置賜	高島町深沼	高島町深沼	0.6	車道混在
3	国道113号	山形県	置賜	高島町深沼	南陽市赤湯	2.0	車道混在
4	(一)南陽川西線	山形県	置賜	南陽市赤湯	南陽市赤湯	0.3	車道混在
5	(一)赤湯停車場線	山形県	置賜	南陽市赤湯	南陽市三間通	1.2	車道混在
6	国道399号	山形県	置賜	南陽市三間通	南陽市羽付	5.1	車道混在
7	国道113号	国土交通省	置賜	南陽市羽付	南陽市梨郷	4.8	車道混在
置賜管内 小計						16.8	
<b>地域ルート(C3) 合計</b>						16.8	

【地域ルート(C4)】

番号	ルート(路線名)	道路管理者	地域区分	区 間		ルート延長 (km)	整備形態
				起点(大字)	終点(大字)		
1	国道113号	国土交通省	置賜	小国町小国小坂町	小国町町原	4.3	車道混在
2	(主)川西小国線	山形県	置賜	小国町町原	飯豊町須郷	28.6	車道混在
3	(主)米沢飯豊線	山形県	置賜	飯豊町須郷	飯豊町手ノ子	12.7	車道混在
4	国道113号	国土交通省	置賜	飯豊町手ノ子	川西町西大塚	10.6	車道混在
置賜管内 小計						56.2	
<b>地域ルート(C4) 合計</b>						56.2	



【地域ルート(C5)】

番号	ルート(路線名)	道路管理者	地域区分	区 間		ルート延長 (km)	整備形態
				起点(大字)	終点(大字)		
1	(主)白石上山線	山形県	村山	上山市弁天	上山市永野	10.6	車道混在
2	(主)山形永野線	山形県	村山	上山市永野	山形市蔵王温泉	8.2	車道混在
3	(主)上山蔵王公園線	山形県	村山	山形市蔵王温泉	山形市蔵王温泉	0.5	車道混在
4	(主)蔵王公園線	山形県	村山	山形市蔵王温泉	山形市蔵王半郷	10.6	車道混在
村山管内 小計						29.9	
地域ルート(C5) 合計						29.9	

【地域ルート(C6)】

番号	ルート(路線名)	道路管理者	地域区分	区 間		ルート延長 (km)	整備形態
				起点(大字)	終点(大字)		
1	(主)山形上山線	山形県	村山	上山市金瓶	山形市松原	4.2	車道混在
2	(一)蔵王成沢長谷堂線	山形県	村山	山形市松原	山形市長谷堂	2.0	車道混在
3	(市)菅沢二位田線	山形県	村山	山形市長谷堂	山形市菅沢	1.0	車道混在
4	国道458号	山形県	村山	山形市菅沢	山辺町大塚	5.5	車道混在
5	(都)山辺中山線 【整備予定区間】	未定	村山	山辺町大塚	中山町岡	8.1	車道混在
6	国道458号	山形県	村山	中山町岡	寒河江市中郷	6.2	車道混在
村山管内 小計						27.0	
地域ルート(C6) 合計						27.0	

【地域ルート(C6)暫定】

番号	ルート(路線名)	道路管理者	地域区分	区 間		ルート延長 (km)	整備形態
				起点(大字)	終点(大字)		
1	国道458号	山形県	村山	山辺町大塚	山辺町山辺	3.4	車道混在
2	(一)山辺中山線	山形県	村山	山辺町山辺	中山町長崎	3.2	車道混在
村山管内 小計						6.6	
地域ルート(C6)暫定 合計						6.6	

【地域ルート(C7)】

番号	ルート(路線名)	道路管理者	地域区分	区 間		ルート延長 (km)	整備形態
				起点(大字)	終点(大字)		
1	(主)白石上山線	山形県	村山	上山市永野	上山市永野	13.8	車道混在
村山管内 小計						13.8	
<b>地域ルート(C7) 合計</b>						13.8	

【地域ルート(C8)】

番号	ルート(路線名)	道路管理者	地域区分	区 間		ルート延長 (km)	整備形態
				起点(大字)	終点(大字)		
1	(主)天童大江線	山形県	村山	寒河江市新山	天童市老野森	7.4	車道混在
2	(主)山形天童線	山形県	村山	天童市老野森	天童市一日町	1.9	車道混在
3	(一)天童山寺公園線	山形県	村山	天童市一日町	山形市山寺	5.9	車道混在
4	(主)山形山寺線	山形県	村山	山形市山寺	山形市山寺	1.8	車道混在
村山管内 小計						17.0	
<b>地域ルート(C8) 合計</b>						17.0	

【地域ルート(C9)】

番号	ルート(路線名)	道路管理者	地域区分	区 間		ルート延長 (km)	整備形態
				起点(大字)	終点(大字)		
1	国道458号	山形県	村山	寒河江市宮内	寒河江市幸生	17.3	車道混在
村山管内 小計						17.3	
2	国道458号	山形県	最上	大蔵村南山	大蔵村清水	30.9	車道混在
3	(主)大石田畑線 【(一部)輸行推奨区間】	山形県	最上	大蔵村清水	大蔵村清水	0.7	車道混在
4	国道458号	山形県	最上	大蔵村南山	鮭川村佐渡	13.2	車道混在
5	(主)真室川鮭川線	山形県	最上	鮭川村佐渡	真室川町新町	7.9	車道混在
6	国道344号	山形県	最上	真室川町新町	真室川町差首鍋	20.1	車道混在
最上管内 小計						72.8	
7	国道344号	山形県	庄内	酒田市上青沢	酒田市市条	19.8	車道混在
8	国道345号	山形県	庄内	酒田市市条	酒田市生石	4.8	車道混在
庄内管内 小計						24.6	
地域ルート(C9) 合計						114.7	

【地域ルート(C10)】

番号	ルート(路線名)	道路管理者	地域区分	区 間		ルート延長 (km)	整備形態
				起点(大字)	終点(大字)		
1	(一)山形空港線	山形県	村山	東根市羽入	東根市羽入東	0.6	車道混在
2	国道287号	山形県	村山	東根市羽入東	河北町谷地中央	4.9	車道混在
村山管内 小計						5.5	
地域ルート(C10) 合計						5.5	

【地域ルート(C11)】

番号	ルート(路線名)	道路管理者	地域区分	区 間		ルート延長 (km)	整備形態
				起点(大字)	終点(大字)		
1	国道347号	山形県	村山	大石田町今宿	尾花沢市横町	6.6	車道混在
2	(主)尾花沢最上線	山形県	村山	尾花沢市横町	尾花沢市市野々	15.3	車道混在
村山管内 小計						21.9	
3	(主)尾花沢最上線	山形県	最上	最上町満沢	最上町富沢	5.6	車道混在
4	国道47号	国土交通省	最上	最上町富沢	新庄市鳥越	27.5	車道混在
5	国道13号	国土交通省	最上	新庄市鳥越	新庄市鳥越	0.3	車道混在
6	(一)新庄長沢尾花沢線	山形県	最上	新庄市鳥越	新庄市福田	4.1	車道混在
7	国道47号	国土交通省	最上	新庄市福田	新庄市本合海	2.3	車道混在
最上管内 小計						39.8	
地域ルート(C11) 合計						61.7	

【地域ルート(C12)】

番号	ルート(路線名)	道路管理者	地域区分	区 間		ルート延長 (km)	整備形態
				起点(大字)	終点(大字)		
1	(主)新庄次年子村山線	山形県	最上	舟形町堀内	舟形町長者原	3.6	車道混在
2	(主)舟形大蔵線	山形県	最上	舟形町長者原	舟形町舟形	3.7	車道混在
3	国道13号	国土交通省	最上	舟形町舟形	舟形町舟形	0.4	車道混在
4	(主)新庄舟形線	山形県	最上	舟形町舟形	舟形町長沢	9.5	車道混在
最上管内 小計						17.2	
地域ルート(C12) 合計						17.2	

【地域ルート(C13)】

番号	ルート(路線名)	道路管理者	地域区分	区 間		ルート延長 (km)	整備形態
				起点(大字)	終点(大字)		
1	(主)立川羽黒山線	山形県	庄内	庄内町清川	鶴岡市羽黒町手向	16.9	車道混在
2	(主)鶴岡羽黒線	山形県	庄内	鶴岡市羽黒町手向	鶴岡市羽黒町市野山	6.8	車道混在
庄内管内 小計						23.7	
地域ルート(C13) 合計						23.7	

【地域ルート(C14)】

番号	ルート(路線名)	道路管理者	地域区分	区 間		ルート延長 (km)	整備形態
				起点(大字)	終点(大字)		
1	国道7号	国土交通省	庄内	鶴岡市鼠ヶ関	鶴岡市三瀬	23.4	車道混在
2	(主)藤島由良線	山形県	庄内	鶴岡市三瀬	鶴岡市加茂	8.2	車道混在
3	国道112号	山形県	庄内	鶴岡市加茂	酒田市千石町	20.0	車道混在
4	(一)吹浦酒田線	山形県	庄内	酒田市千石町	酒田市上本町	0.7	車道混在
5	(主)酒田港線	山形県	庄内	酒田市上本町	酒田市泉町	1.9	車道混在
6	(一)吹浦酒田線	山形県	庄内	酒田市泉町	遊佐町菅里	14.5	車道混在
7	国道345号	山形県	庄内	遊佐町菅里	遊佐町菅里	1.3	車道混在
8	国道7号	国土交通省	庄内	遊佐町菅里	遊佐町菅里	0.6	車道混在
9	国道345号	山形県	庄内	遊佐町菅里	遊佐町吹浦	5.4	車道混在
10	国道7号	国土交通省	庄内	遊佐町吹浦	遊佐町吹浦	2.4	車道混在
庄内管内① 小計						78.4	
11	国道345号	山形県	庄内	遊佐町菅里	遊佐町菅里	0.8	車道混在
庄内管内② 小計							
地域ルート(C14) 合計						79.2	

【地域ルート(J1)】

番号	ルート(路線名)	道路管理者	地域区分	区 間		ルート延長 (km)	整備形態
				起点(大字)	終点(大字)		
1	米沢県南公園自転車道線	山形県	置賜	米沢市花沢	高畠町安久津	21.8	(自転車歩行者道)
置賜管内 小計						21.8	
<b>地域ルート(J1) 合計</b>						21.8	

【地域ルート(J2)】

番号	ルート(路線名)	道路管理者	地域区分	区 間		ルート延長 (km)	整備形態
				起点(大字)	終点(大字)		
1	間沢寒河江山形自転車道線	山形県	村山	西川町間沢	山形市山寺	34.9	(自転車通行部分を指定して歩道)
村山管内 小計						34.9	
<b>地域ルート(J2) 合計</b>						34.9	

【地域ルート(J3)】

番号	ルート(路線名)	道路管理者	地域区分	区 間		ルート延長 (km)	整備形態
				起点(大字)	終点(大字)		
1	立川鶴岡自転車道線	山形県	庄内	庄内町肝煎	鶴岡市狩谷野目	9.7	(自転車通行部分を指定して歩道)
庄内管内 小計						9.7	
<b>地域ルート(J3) 合計</b>						9.7	

## Ⅶ. 計画の策定経過

### 1. 策定スケジュール

-----H30(2018)年度-----

- 7月23日 **H30 第1回 山形県自転車活用推進計画連絡会議**  
・連絡会議の設立趣旨 ・今後の進め方 等
- 9月10日 **市町村説明会**
- 11月まで **有識者等ヒアリング**
- 11月27日 作業部会(11/27)
- 12月25日 **H30 第2回 山形県自転車活用推進計画連絡会議**  
・推進計画（骨子案）の概要（計画の構成、課題・目標の確認）  
・施策、措置、指標の検討体制（検討グループ、グループリーダー選定）等

-----H31(2019)-----

- 2月5日 **H30 第3回 山形県自転車活用推進計画連絡会議**  
・推進計画（原案）の概要（施策、措置、指標の確認）
- 3月7日 県議会2月定例会において推進計画（原案）を報告

-----H31/R1(2019)年度-----

- 4月18日 **市町村説明会（意見照会等）**
- 4月18日～5月20日  
**パブリックコメント**
- 5月31日 **R1 第1回 山形県自転車活用推進計画連絡会議**  
・パブリックコメント及び市町村意見照会結果の概要  
・推進計画（最終案）のとりまとめ 等
- 6月27日 県議会6月定例会において推進計画（最終案）を報告
- 8月5日 **山形県自転車活用推進計画の策定**  
・関係機関への通知、県のホームページで公表
- 8月～ 市町村計画の策定支援（随時）
- 11月15日 第1回山形県自転車ネットワーク計画策定検討会

-----R2(2020)-----

-----R2(2020)年度-----

8月7日 第2回山形県自転車ネットワーク計画策定検討会

11月12日 第2回山形県自転車ネットワーク計画策定検討会

-----R3(2021)-----

3月29日 「山形県自転車ネットワーク計画」の策定

-----R3(2021)年度-----

5月10日 山形県自転車活用推進計画のフォローアップ実施  
・取組みにかかるフォローアップ ・今後の進め方 等

5月25日 **第2次自転車活用推進計画閣議決定**

11月中 **第2次山形県自転車活用推進計画素案意見とりまとめ**  
・推進計画（素案）の概要（施策、措置、指標の確認）

12月中 **第2次山形県自転車活用推進計画原案意見とりまとめ**

-----R4(2022)-----

1月20日 **県議会1月委員会において第2次推進計画（原案）を報告**

2月上旬 **市町村意見照会・パブリックコメント等**

2月中 **第2次山形県自転車活用推進計画最終案照会**

・パブリックコメント及び市町村意見照会結果の概要  
・第2次推進計画（最終案）のとりまとめ 等

3月9日 県議会2月定例会において推進計画（最終案）を報告

3月29日 **第2次期山形県自転車活用推進計画の策定**

・関係機関への通知、県のホームページで公表