

## 1. 総論

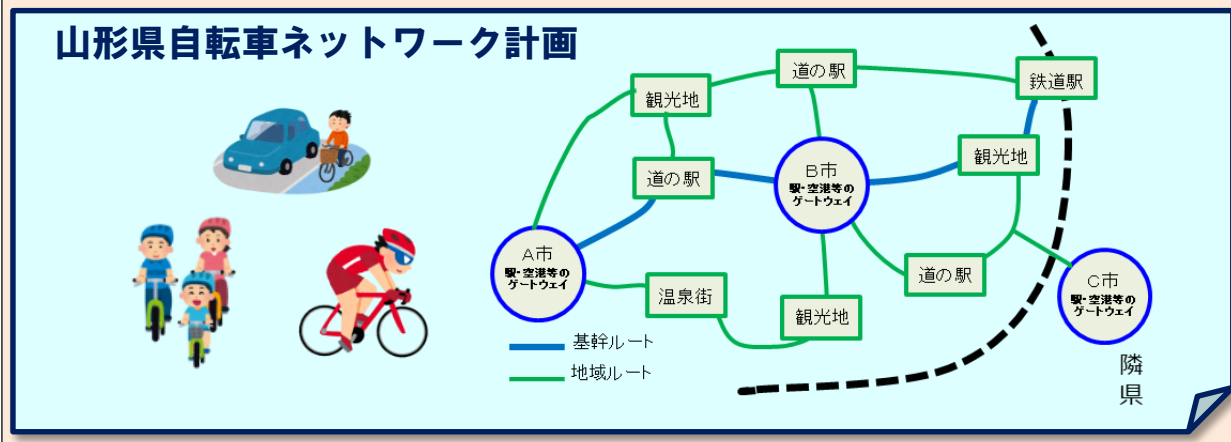
### 1. 山形県自転車ネットワーク計画の位置付け

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の具体的な取り組みで、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び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す。策定後は山形県自転車活用推進計画の一部に位置付けます。

#### 山形県自転車活用推進計画【2019(令和元)年8月5日策定】

- 目標1【自転車が安全で快適に通行できる環境の整備】
- 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】
- 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】

具体的な取り組み



## 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ます。

## 3. 対象区域

計画の対象区域は、山形県全域とします。

## 4. 計画期間

山形県自転車活用推進計画と同じく、長期的な展望を視野に入れつつ、2021(令和3)年度までとします。

## 5. 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すが、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しています。

＜ターゲット＞(山形県の考え方)

県版自転車ネットワーク計画 (広域ネットワーク)	市町村版自転車ネットワーク計画
県内外や国内外のサイクリスト・観光客等を主なターゲットとして、県内の複数の市町村を跨ぐ広域のエリアを対象に、主要な出発地と観光地等を結び広域的な自転車利用	生活に密着した通勤・通学・買物等での利用のほか、市街地やその周辺の観光地を周遊するなどの比較的短距離の自転車利用

## II. 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

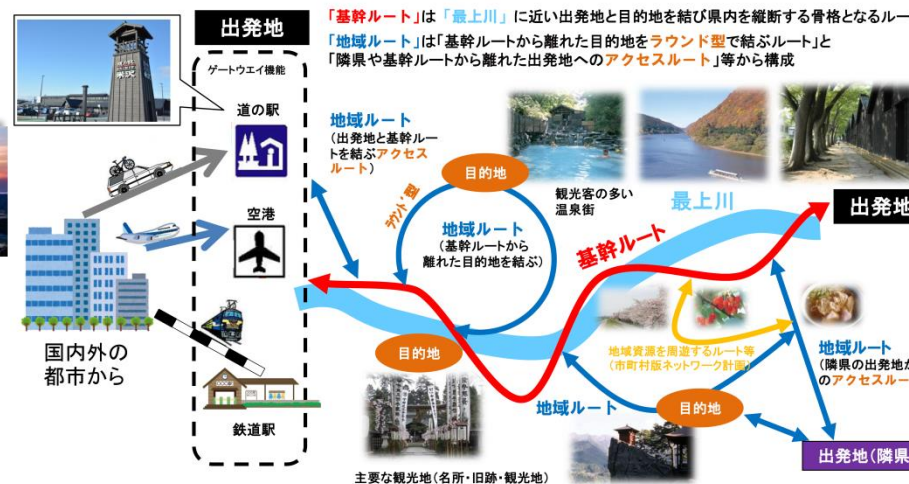
最上川に沿って県内4地域を縦断する基幹ルートを設定します。

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します。



### 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、県内の主要な観光地等を結びルートで、「**基幹ルート**」と「**地域ルート**」の2種類で構成します。



### 3. ルート設定の手順

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広域的なサイクリングモデルルートを設定します。

#### 出発地と目的地の設定

※いずれも利用者や観光入込み客数の上位地点を選定

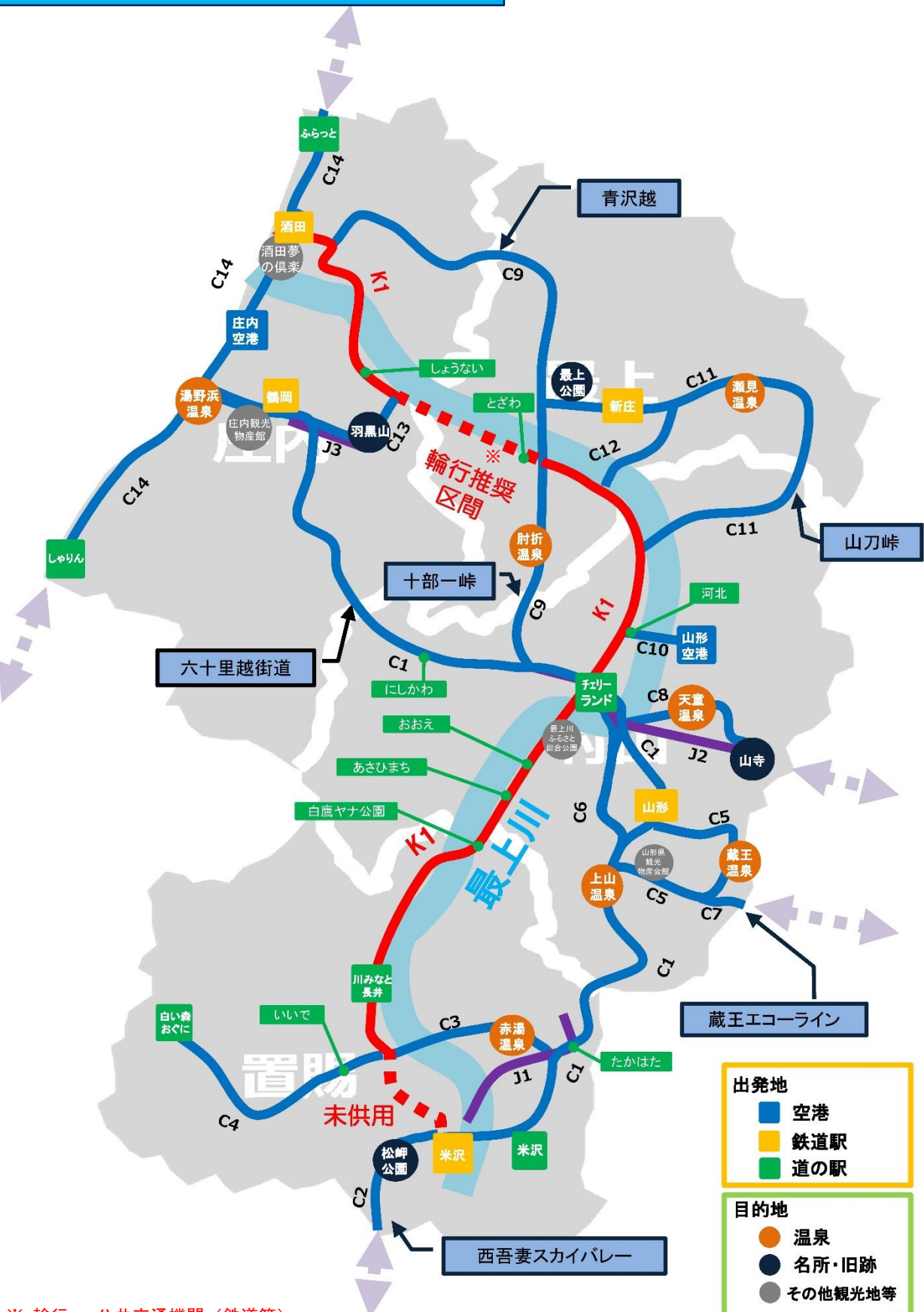
#### ＜出発地＞

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、道の駅を設定。

#### ＜目的地＞

各地域特有の魅力や有する場所（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。

## II. 広域的なサイクリングモデルルートの設定



**出発地**

- 空港
- 鉄道駅
- 道の駅

**目的地**

- 温泉
- 名所・旧跡
- その他観光地等

※ 輸行・・・公共交通機関（鉄道等）を使用して自転車を運ぶこと

## 4. ルート設定

### 基幹ルート

最上川に沿って県内4地域を縦断する骨格となる広域のルート

- 対象路線: 直轄国道及び県管理道路(補助国道、県道)を原則
- 設定の留意点: 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

ルート番号	延長	ルートが跨る地域	ルート概要
K1	191.0km	置賜→村山→最上→庄内	米沢駅を出発し、国道287号、347号、国道47号等を経由して酒田駅に至る県内4地域を跨ぐ広域のルート

### 地域ルート

- ◆ 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)

- 対象路線: 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
- 設定の留意点: 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も設定

ルート番号	延長	ルートが跨る地域	ルート概要
C1	162.0km	置賜→村山→庄内	米沢市から山形市街地や六十里越街道を経由し加茂港に至る基幹ルートから離れた観光地を幅広く結ぶ補完ルート(六十里越街道: 中級者向けヒルクライム)
C2	31.3km	置賜(福島県への隣県アクセス)	米沢市から出発して小野川温泉や白布温泉を経由し、福島県へ向かう隣県アクセスルート(西吾妻スカイバレー: 上級者向けヒルクライム)
C3	17.1km	置賜	高島町から赤湯温泉を経由し、基幹ルートへ至る連絡ルート
C4	56.2km	置賜	白い森おぐに(道の駅)から飯豊町を経由し、基幹ルートへ至る連絡ルート
C5	30.0km	村山	上山市から蔵王温泉や山形県観光物産会館などを周回するルート(蔵王坊平: 中・上級者向けのヒルクライム)
C6	26.7km	村山	上山市から山形市西部を縦断をしながら山形市街地を迂回し、基幹ルートへ至る連絡ルート
C7	13.8km	村山(宮城県への隣県アクセス)	蔵王から宮城県への向かう隣県アクセスルート(蔵王エコーライン: 上級者向けのヒルクライム)
C8	16.8km	村山	宮城県からの玄関口となる山寺から天童温泉を経由しC1ルート(国道112号)へ至る連絡ルート
C9	115.8km	村山→最上	寒河江市から十部一峠で肘折温泉を経由し、青沢越(国道344号)を経て酒田市へ至る連絡ルート(十部一峠、青沢峠: 上級者向けのヒルクライム)
C10	5.5km	村山	山形空港から基幹ルートへ至る連絡ルート
C11	61.3km	最上→村山	新庄駅から瀨見温泉を経由し、山刀伐峠を経て基幹ルートに至る周回ルート(山刀伐峠: 中級者向けヒルクライム)
C12	17.2km	最上	C11ルート(国道47号)から最上小国川沿いを経由し基幹ルートに至る連絡ルート
C13	23.9km	庄内	基幹ルート(国道47号)から羽黒山を経由しC1ルートへ至る連絡ルート
C14	78.1km	庄内(新潟県、秋田県への隣県アクセス)	日本海沿岸を新潟県境から秋田県境までアクセスするルート
J1	21.8km	置賜	米沢市から道の駅たかはたを経由し蛙沢湖へ向かう自転車道ルート
J2	37.3km	村山	西川町から寒河江市、天童市を経由し山寺へ向かう自転車道ルート
J3	16.8km	庄内	立川から羽黒山を経由し鶴岡へ向かう自転車道ルート
	731.6km		地域ルート(17ルート)

## III. 自転車通行空間の整備方針

### ◆ 自転車通行空間の整備形態の種類

ネットワーク計画路線の道路改良等(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**することとします。  
 なお、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**車道混在型の整備を基本**とします。

	構造的な分離	視覚的な分離	混在通行とする道路
完成形態	<p>自転車道</p> <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</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 (路面標示)</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】</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】</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(を除く)                  ※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>

### ◆ 自転車通行空間の設計の基本的な考え方

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ます。  
 歩車道境界ブロックについては**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**を採用したり、橋梁の伸縮装置については、フィンガージョイント等の縦の隙間を避ける構造を検討します。

**整備イメージ**

【一般的なジョイント】

進行方向に溝があり、タイヤの細い自転車では挟まったり、ハンドルを取られる可能性がある。

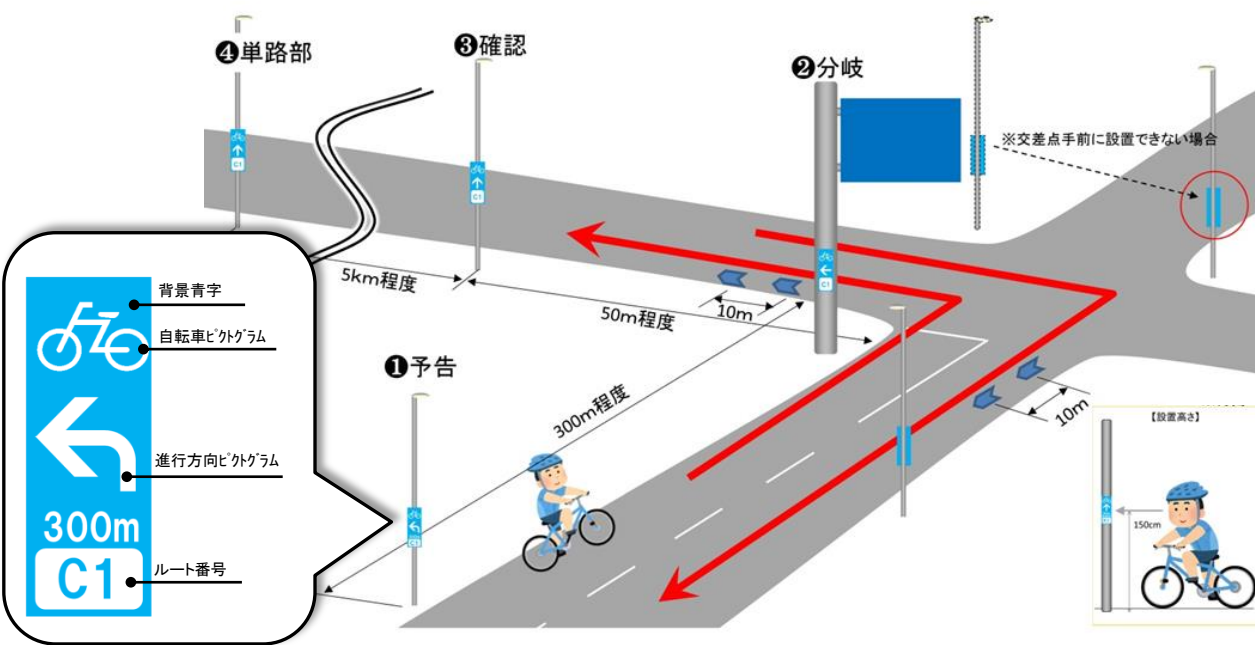
【安全性に配慮した構造の事例】

横断方向の狭い溝のみの構造にすることで安全性・走行性が向上する。

## IV. ルートにおける案内看板、路面標示等案内施設の整備及び管理方針

### ◆ 案内看板及び路面標示(矢羽根)の設置イメージ

ルートの双方向で案内看板(シール)、矢羽根を設置します。  
 なお、ルートの案内は、冬期の除雪によって路面標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します。



## V. 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

受入環境整備の機運醸成と魅力を活かした情報発信を両輪とした取組みを推進します。

◇情報発信のイメージ  
 山形県観光ポータルサイト「やまがたへの旅」をR2に刷新



ルート情報、グルメ、宿泊等の情報や、SNSによる投稿など、ポータルサイトとして必要な情報が一元的に得られるサイトが必要。(上図:「四国一周1,000kmルート」の事例)

民間企業を中心とした受入環境整備の機運醸成の取組みと、サイクリストの誘客を促進する情報発信の取組みを両輪として進めることで、本県におけるサイクルツーリズムの魅力向上を図り、サイクリストの誘客を促進する好循環を生み出す。

