

(2)山形県自転車ネットワーク計画について

○位置付け 山形県自転車活用推進計画(2019.8月策定)に位置付けた
取組みを実践するための計画

○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サイクリングモデルルートを設定し、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。

○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年度までとします。

(国の自転車活用推進計画の見直し[2020年予定]を踏まえ、
山形県自転車活用推進計画と一緒に2021年度に見直す予定)

○検討項目

- I サイクリングモデルルート設定の考え方……………【資料5】
- II 自転車通行空間の整備方針の考え方……………【資料6】
- III 自転車通行空間の管理方針の考え方……………【資料7】
- IV サイクリストの受入環境……………【資料8】

I サイクリングモデルルート設定の考え方

項目

- 1 サイクリングモデルルート設定の基本コンセプト
- 2 サイクリングモデルルートの設定方針
 - 1) 設定の手順
 - 2) 出発地と目的地の設定
- 3 サイクリングモデルルートの構成
 - 1) 基幹ルート
 - 2) 地域ルート
- 4 サイクリングモデルルートの設定方法
 - 1) 対象路線
 - 2) 設定の留意点

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ました。

西吾妻山から始まる最上川の源流を有する置賜地域と、日本海へと至る庄内平野を起終点とした最上川沿いは、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ます。

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に自転車で各地を巡っていただき、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していただくため、**最上川に沿って県内を縦断するルート（基幹ルート）**を基本コンセプトとし設定します。

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ルート（地域ルート）等も一体として設定します。



イメージ

1) 設定の手順

出発地の設定 → **目的地**（観光地等）の設定



サイクリングモデルルートの設定

2) 出発地と目的地の設定

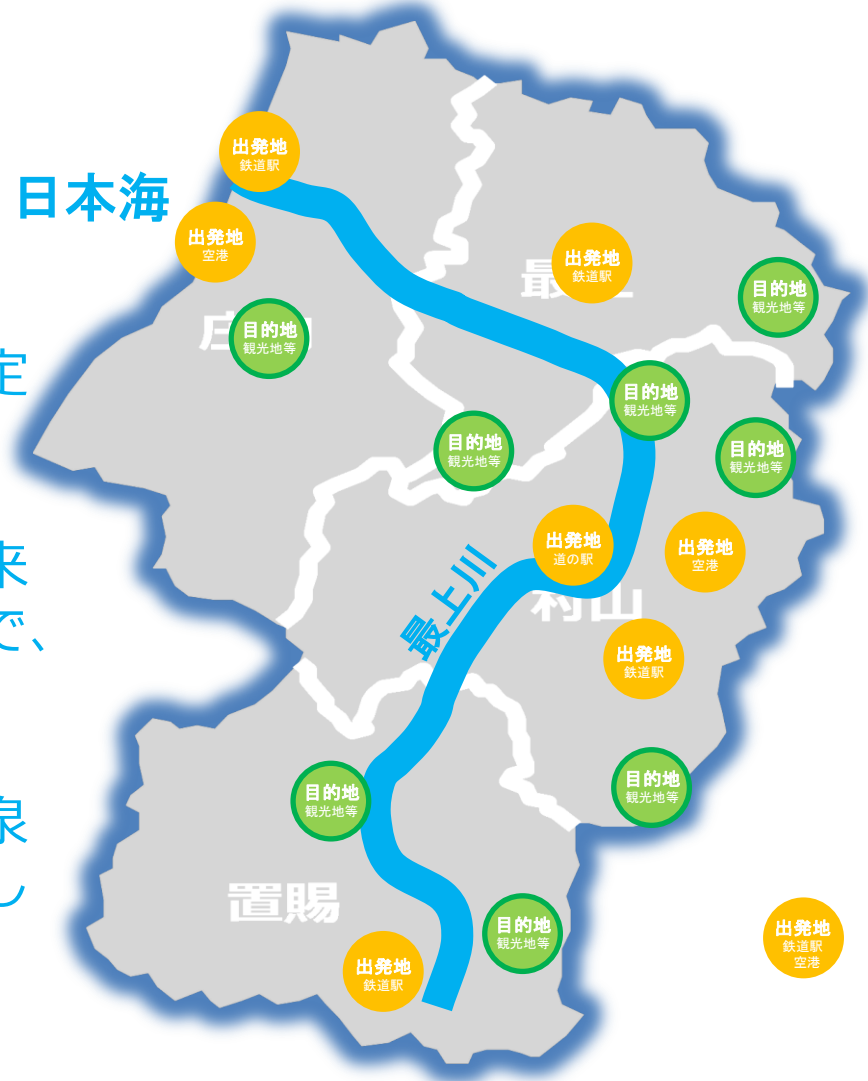
出発地と**目的地**は、以下の考え方にに基づき設定します。

① **出発地**

サイクリングの起終点として、県内外からの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**、**空港**、**道の駅** 等

② **目的地**

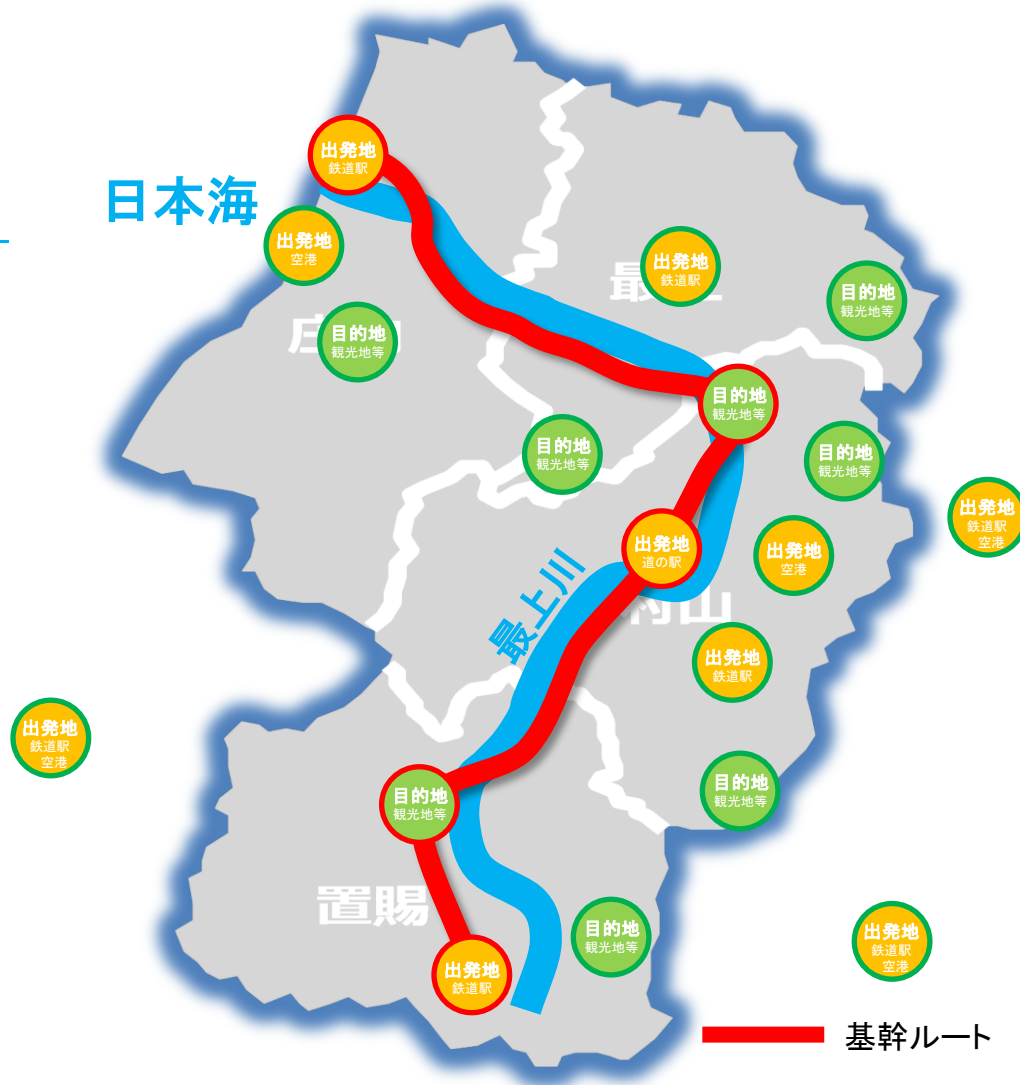
各地域特有の魅力を有する場所（景勝地、温泉街、○○公園 等）、各地域を代表する食が楽しめる場所（観光○○園、そば街道 等）等から、特に**来訪ニーズの高い場所**を設定



イメージ

1) 基幹ルート

最上川の流に沿って、できる限り最上川に近い出発地と目的地を結び、県内を縦断する骨格となるルート



イメージ

2) 地域ルート

- ・ 基幹ルートから離れた目的地を 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

- ・ その他、基幹ルートと地域ルートを 連絡 するルートや、基幹ルートを 補完 するルートなどについて、必要に応じて地域ルートとして検討



出発地と目的地を出来る限り最短で結ぶ路線を設定。このとき、以下を考慮して設定します。

1) 対象路線

- ・ **基幹ルート**は、国及び県管理道路（補助国道、県道）を原則とします。
- ・ **地域ルート**は、国及び県管理道路（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します。

2) 設定の留意点

- ◆ 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、より安全性の高い路線を設定します。
- ◆ 交差点や信号機が少ないなど、連続走行が可能かを考慮します。

- ◆ **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します。
- ◆ **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てたコース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します。
- ◆ 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します。
- ◆ 鉄道やバス、舟下り等、代替え交通を考慮します。

Ⅱ 自転車通行空間の整備方針の考え方

◆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、以下の3形態が示されている。

	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	自転車通行帯(自転車専用通行帯)	車道混在(路面標示)
設置目安	自動車交通量4,000台/日以上かつ、自転車交通量500台/日以上かつ、規制速度50km/h以上	自動車交通量4,000台/日以上かつ、自転車交通量500台/日以上かつ、規制速度50km/h未満	左記以外
整備イメージ	<p>緑石線等</p> <p>歩道 自転車道 W=2.0m以上※</p>	<p>歩道 自転車専用通行帯 W=1.5m以上※ 車道</p>	<p>ピクトグラム等を設置</p> <p>歩道 車道</p>

※自転車道及び自転車通行帯については、別途、堆雪幅が必要

◆2021年度までの計画期間内において広域的な自転車ネットワークを構築する必要があることから、
現況の車線数及び歩車道境界は変更しないものとし、**車道混在(路面標示)**を標準とする。

混在通行とする道路

車道混在(路面標示)

(1) 歩道のある道路における対策

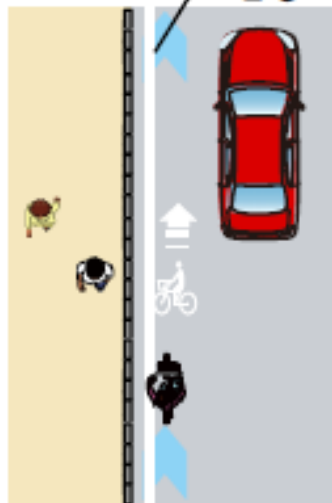
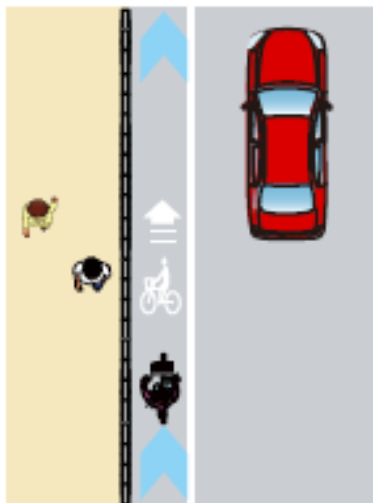
(2) 歩道のない道路における対策

[路肩・停車帯内の対策]

[車線内の対策]

※ 矢羽根型路面表示
は外側線の下に重複させることができる

[車線内の対策]



整備イメージ



▲車道左側部の路肩内に路面標示を実施した事例
出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン



▲外側線と路面標示を重ねた事例
出典：新潟市自転車走行空間整備ガイドライン



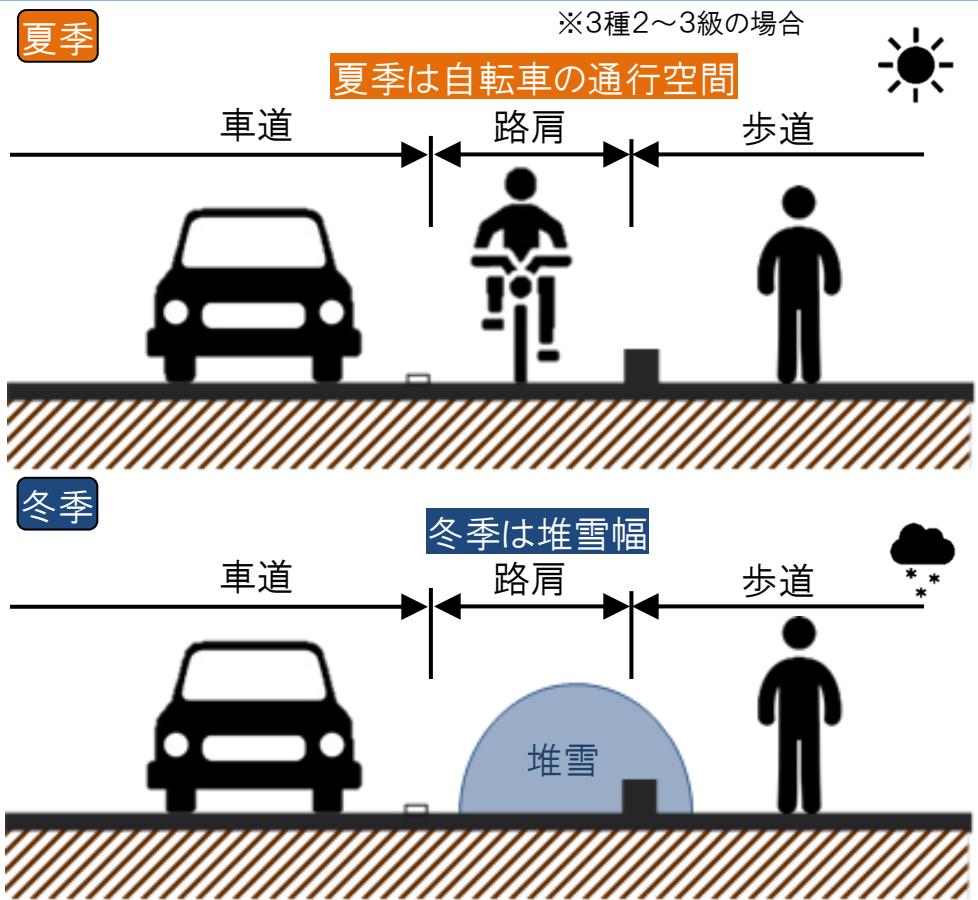
▲車道左側部の車線内に路面標示を実施した事例
出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン



▲郊外部において部分的に路面標示を実施した事例
出典：国土交通省北海道開発局資料

- ◆道路構造令において路肩の幅員は通常 $w=0.5\sim0.75\text{m}$ と規定されているが、本県管理道路の場合は堆雪幅を考慮し $W=1.25\text{m}\sim1.5\text{m}$ としており、近年道路改良等を行った道路については自転車の通行空間が実質確保されている状況である。
- ◆本計画における自転車ネットワーク路線に拘らず、道路改良等を行う場合は引き続き上記方針での整備を進めていく。

通常 $0.5\sim0.75\text{m}$ ※の路肩を $1.25\sim1.5\text{m}$ で整備



▲十分な幅員の路肩の整備事例 (主)山形天童線(天童市一日町)



Ⅲ 自転車通行空間の管理方針の考え方

先行事例を参考に、ルート案内看板には以下の情報を表示することを基本とする。

- ① 自転車ピクトグラム、② ルート番号、③ 進行方向



国内及び海外における先行事例

EuroVelo
(ヨーロッパ)



←自転車ピクトグラム

←ルート番号

←進行方向

北海道のサイクルツーリズム
推進方針 実施細目(案)



←進行方向

←自転車ピクトグラム

←ルート番号

奈良県自転車利用
ネットワークづくりガイドライン



←自転車ピクトグラム

←ルート番号

←進行方向

標識等は路面へ標示する事例もあるが、豪雪地である本県では、冬季の機械除雪によって切削されるため、**道路附属物(道路標識・道路照明・視線誘導標等)への取付**を基本とする。

路面標示の事例 (山形県管理道路)



1年半後



他地域における先行事例



出典：北海道開発局・北海道のサイクルツーリズム推進に向けた検討委員会資料に赤破線加筆
(https://www.hkd.mlit.go.jp/ky/kn/dou_kei/splaat_000000i6s0.html)

過去の山形県の取組み事例



県管理道路の視線誘導標に観光地への案内シールを設置した事例

山形県自転車ネットワーク計画に基づき、**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



参考に改善

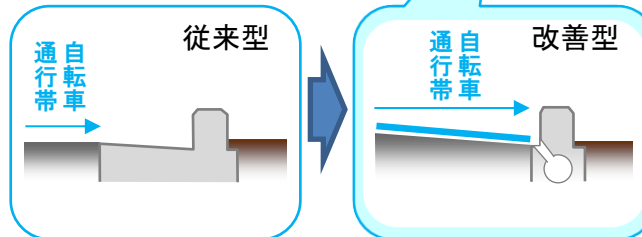


段差・横断構造物の改善



ルート上の**横断側溝**等、通行の妨げとなる**段差**や**溝の解消**に努める

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



出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

危険箇所の改善



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

出典：ナショナルサイクルルート制度(国土交通省)



マンホールの蓋に滑り止め加工を施した事例

出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン



福島県
松原湖周辺道路



奈良県

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

IVサイクリストの受入環境

1. 本県観光基本計画におけるサイクルツーリズムの位置付け

「おもてなし山形県観光計画」(平成27年3月策定)

5つのメインテーマ(重点推進テーマ)

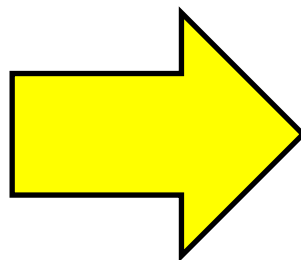
精神文化ツーリズム

食・温泉ツーリズム

山岳・森林ツーリズム

産業ツーリズム

スポーツツーリズム



現在策定中の次期観光基本計画においても、重点推進テーマとして継承される予定

2. サイクリスト受入環境整備

ナショナルサイクルルートの指定要件

受入環境

- ①多様な交通手段に対応したゲートウェイが整備されていること
(ルートマップなどの情報、空気入れなど必要な工具の貸し出しなど)
- ②いつでも休憩できる環境を備えていること
(トイレや自動販売機、サイクルラックの設置など)
- ③ルート沿いに自転車を運搬しながら移動可能な環境を備えていること
(う回のための移動手段としてサイクルトレインなど)

2. サイクリスト受入環境整備

ナショナルサイクルルートの指定要件 (続き)

受入環境

- ④サイクリストが安心して宿泊可能な環境を備えていること
(室内で自転車の預かり、保管が可能であることなど)
- ⑤地域の魅力を満喫でき、地域振興にも寄与する環境を備えていること
(サイクリスト向けのツアーガイドなどの実施)
- ⑥自転車のトラブルに対応できる環境を備えていること
- ⑦緊急時のサポートが得られる環境を備えていること

3. 本県におけるサイクルツーリズム推進の取組み

ジャパンエコトラック

ジャパンエコトラック推進協議会の主な事業

- 人力を移動手段とする旅のルートの形成
(ジャパンエコトラックエリア登録、ルートマップの作製)
- 旅人が快適に旅を楽しめる仕組みづくり
(トイレ・給水の対応や空気入れ・工具の貸し出し等を行う協力店制度)

県における取組み

- 平成30年度に「ジャパンエコトラック推進協議会」顧問に吉村知事就任
- 同年度から「鳥海山 SEA TO SUMMIT」の実行委員会への補助制度創設

3. 本県におけるサイクルツーリズム推進の取組み

平成30年度 スポーツツーリズム戦略的促進事業

(台湾市場向け)

- (1) マラソン大会とセットになった旅行商品の造成・販売
- (2) マラソンをキーコンテンツとした観光情報の発信等のための招請
- (3) 広域サイクリングモデルコース造成

【受入環境整備に関する提言】

・山形県でのサイクルツーリズムのポテンシャルは高い

一方で、

- ・サイクリストが安心して駐輪できる駐輪場・駐輪システムの整備
- ・自転車運搬システムの整備 等が必要