

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

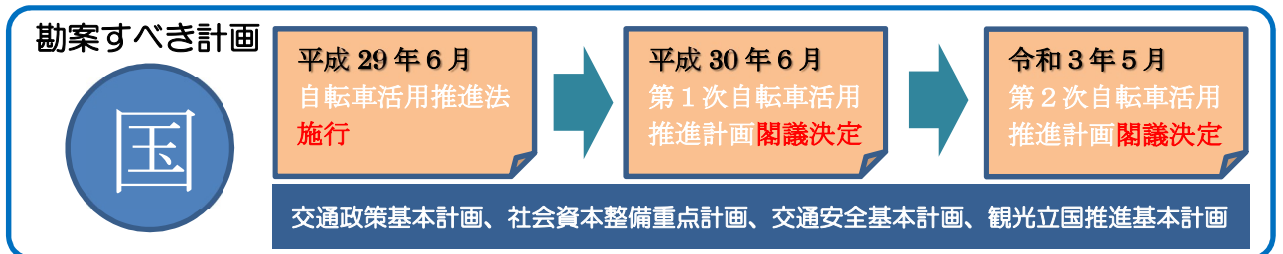
1. 第2次山形県自転車活用推進計画の位置付け

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
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

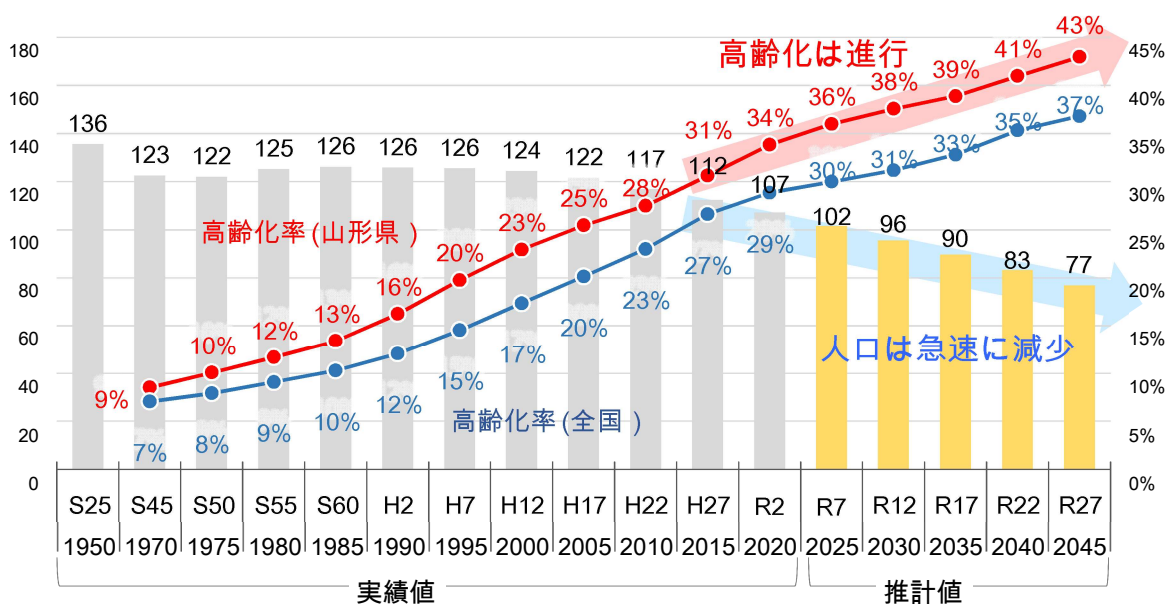
(1) 山形県の特徴

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

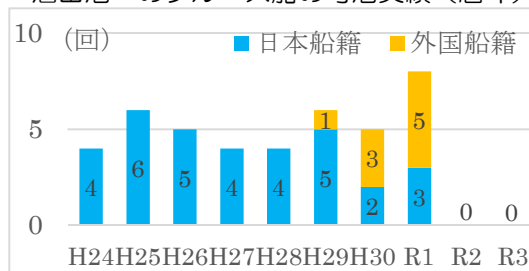
酒田港へのクルーズ船の寄港については、酒田港北港地区古湊ふ頭において大型客船対応施設が平成29年3月に完成し、東北地方で初めて16万トン級の大型クルーズ船の受入が可能となり、同年8月には外国船籍のクルーズ船の初寄港が実現している。

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

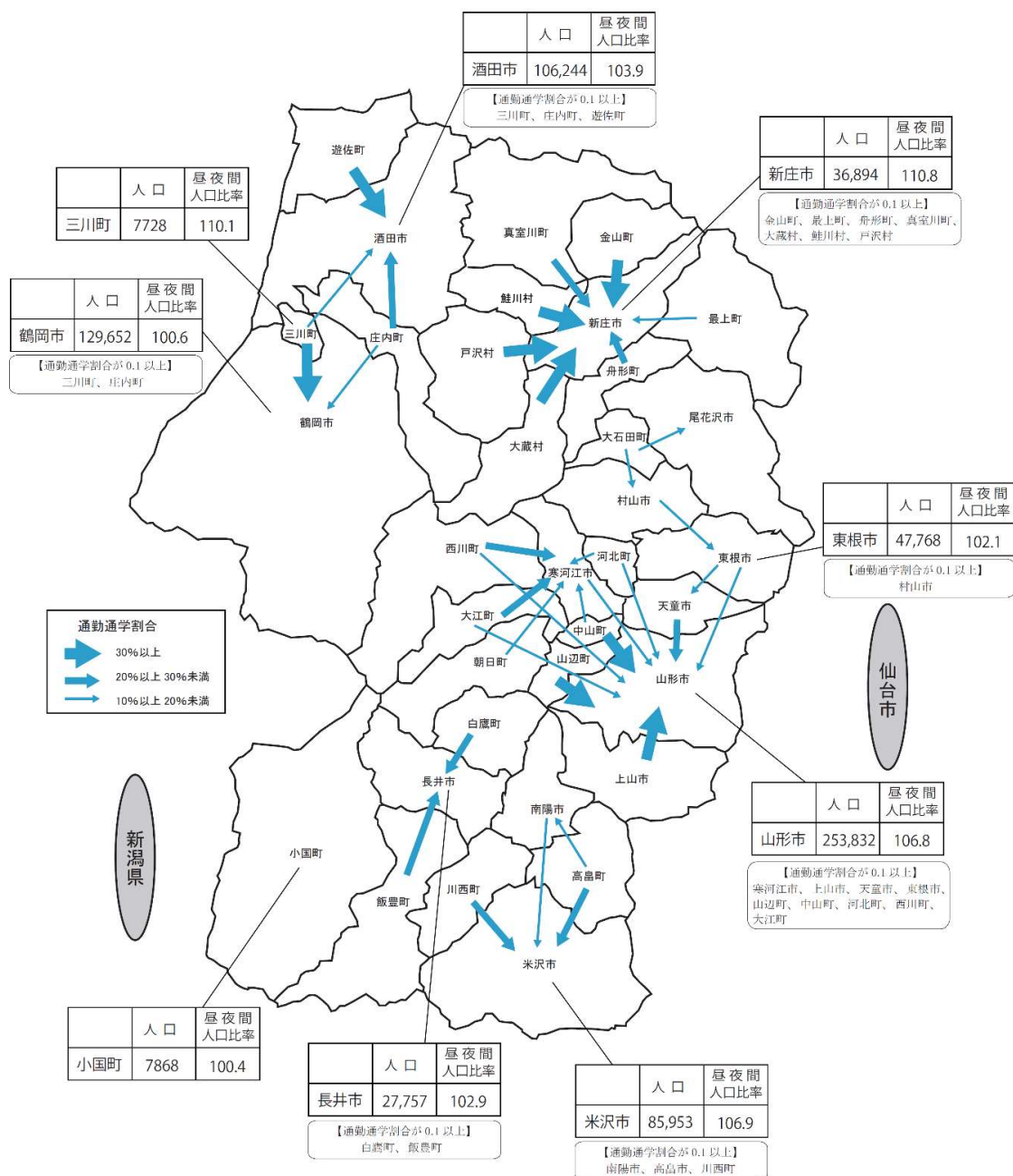
一方で、新型コロナウイルス感染症の影響により、令和2年度以降、外国人の入国者がほぼ皆無となるなど、国内外からの旅行者は大幅に減っている状況にある。今後、個人型旅行や混雑を避けた旅行に加え、アウトドア体験などの需要が増える見込まれ、ウィズコロナ、ポストコロナを見据えた取組みを推進する必要がある。

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）



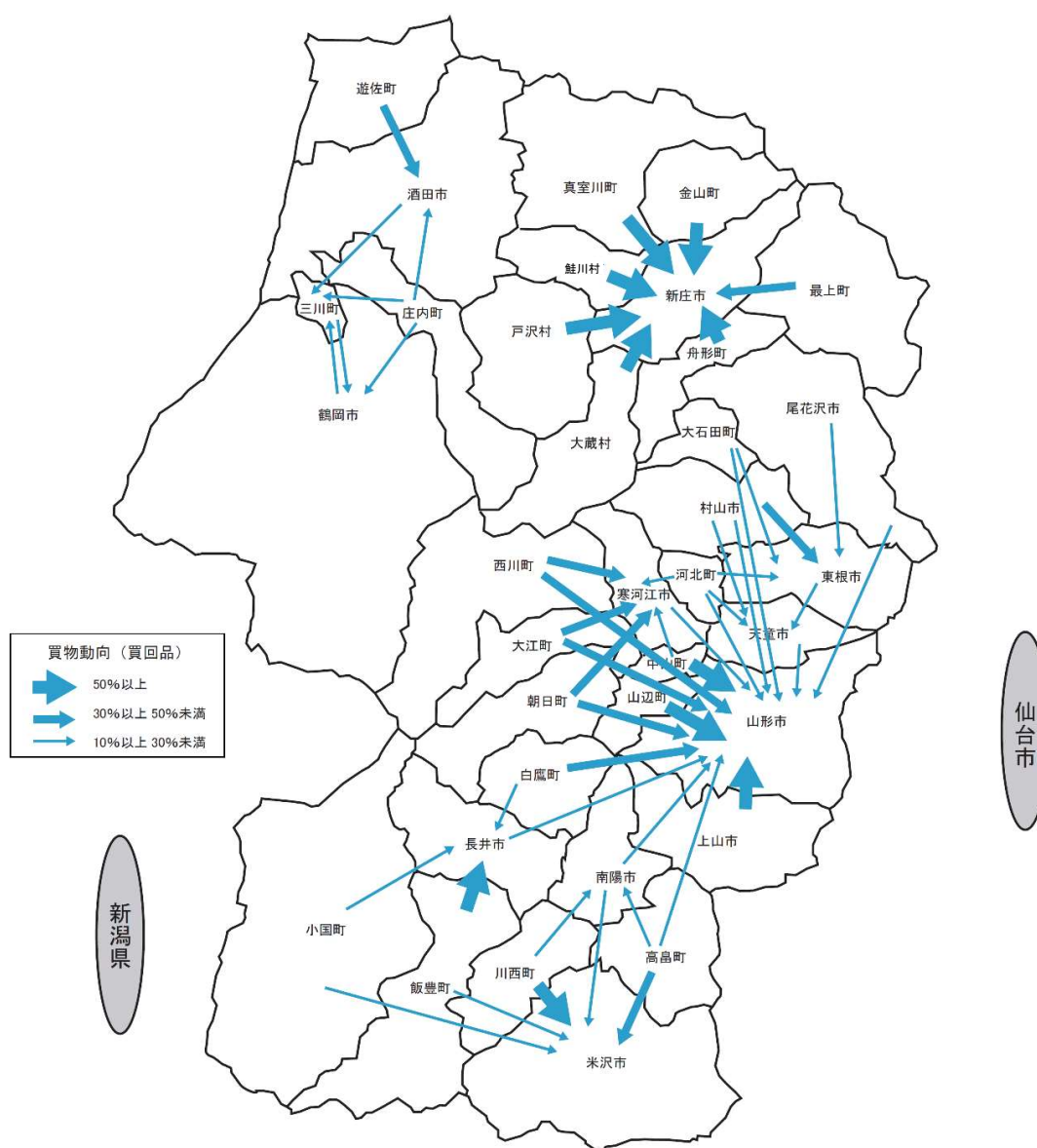
※昼夜間人口比率：夜間人口 100 人当たりの昼間人口

出典：国勢調査（H27）（総務省）

【買い物動向】

県内における買回品の買い物動向をみると、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、特に山形市に集中する傾向がみられる。また、最上地域では買回品の買い物移動が新庄市に集中する傾向が見られる。

買い物者の移動割合（自市町村から各市町村への移動割合を図化）



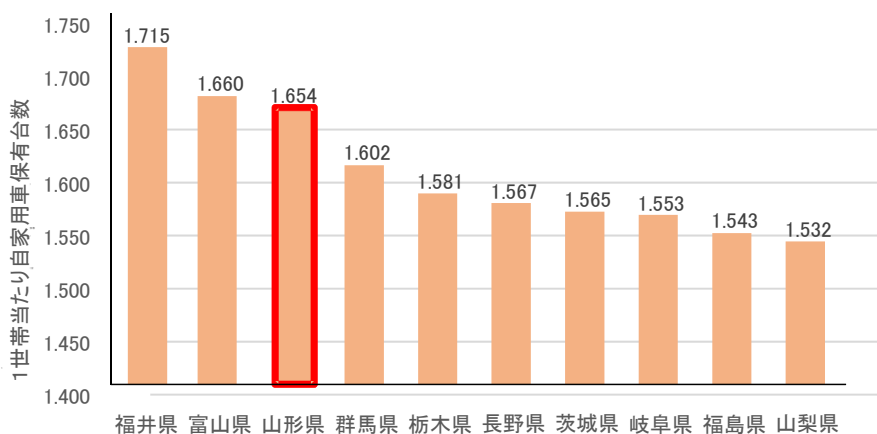
出典：平成27年度山形県買物動向調査報告書

④道路交通

【自動車利用状況】

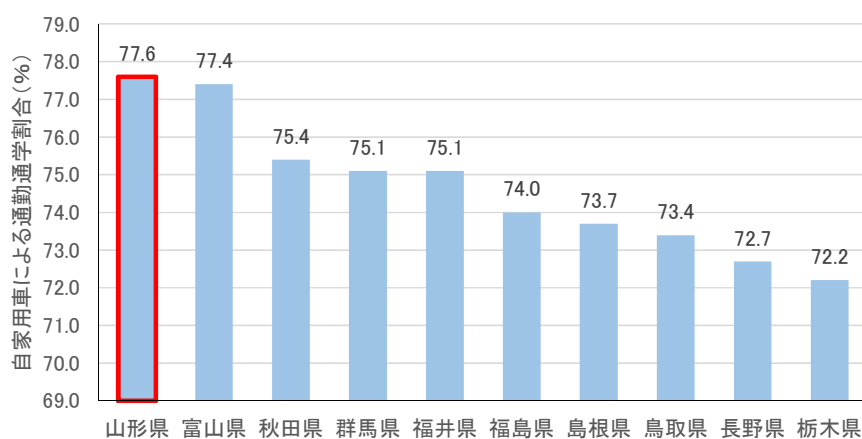
山形県の一世代当たりの自動車保有台数は全国第3位である。また、自家用車による通勤・通学割合は全国第1位であり、移動手段としての自動車依存度が極めて高い。

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。



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）



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）

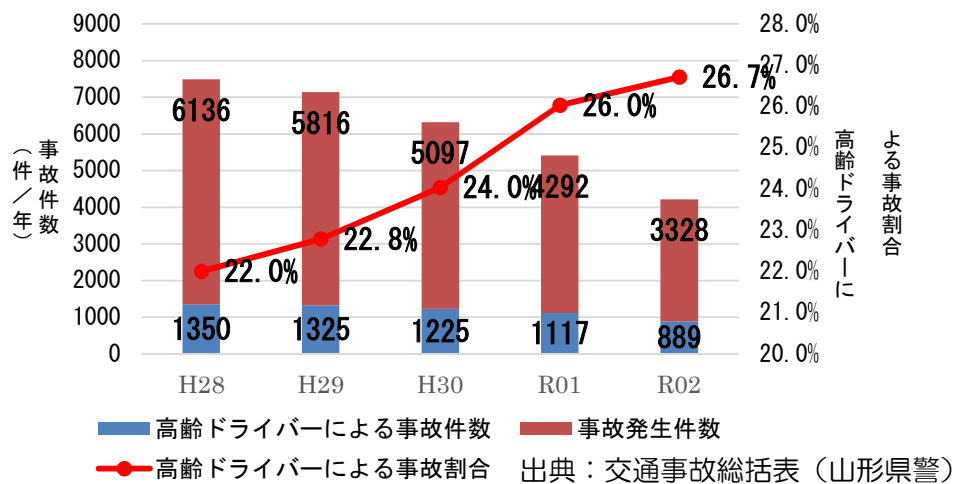
⑤交通事故

【交通事故の発生状況】

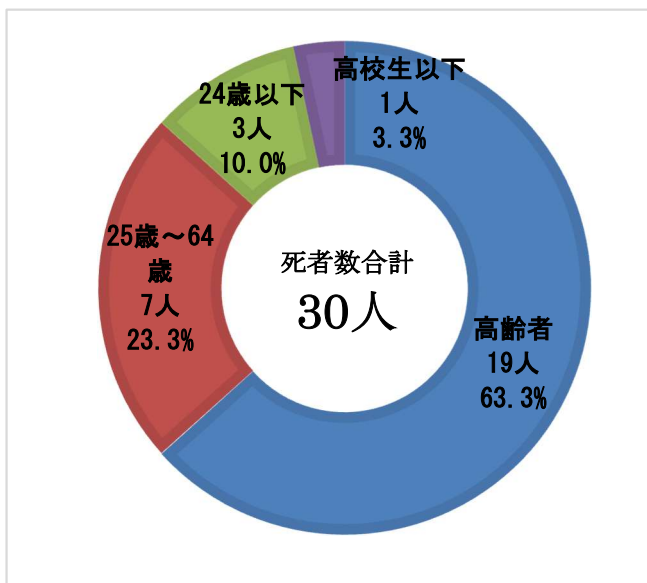
県内の事故発生件数は近年減少傾向であるが、高齢ドライバーによる事故発生件数の割合は増加傾向にある。また、交通事故の死者数に対する高齢者の割合は全体の63.3%（令和2年）を占めている。

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。