

第2次寒河江市自転車活用推進計画

令和6年1月

寒河江市

第2次寒河江市自転車活用推進計画

－ 目 次 －

1. はじめに	1
1-1 策定の趣旨	1
1-2 計画の位置づけ	3
1-3 計画策定の検討体制	4
1-4 計画期間	4
2. 寒河江市の現状と課題	5
2-1 地域の状況	5
2-2 道路環境	12
2-3 交通状況	15
2-4 交通事故状況	17
2-5 寒河江市の自転車交通における現状・課題のまとめ	21
3. 自転車ネットワーク路線の選定	22
3-1 ネットワーク路線の選定の考え方	22
3-2 ネットワーク路線	22
3-3 ネットワーク路線に含まれる道路	24
4. 自転車ネットワーク路線の整備形態	27
4-1 自転車ネットワーク路線の整備形態	27
4-2 路線ごとの整備のあり方	29
4-3 モデル路線の先行整備による検証	30
5. ソフト対策および連携施策の考え方	31
5-1 ソフト対策・連携施策の重点項目	31
5-2 そのほかのソフト対策・連携施策（案）	35
6. 計画の推進にむけて	36
6-1 今後について	36
6-2 「寒河江市自転車ネットワーク整備推進会議（仮称）」の設置	37
資料編	38

1. はじめに

1-1 策定の趣旨

◆自転車利用を巡る背景

自転車は、通勤、通学、買物、子どもの送迎等、日常生活における身近な移動手段やサイクリング等のレジャーの手段として多くの市民に利用されています。近年、健康増進や環境保全への意識の高まりの他、自動車の運転に不安を感じる高齢者の移動手段となること等から、電動アシスト車やスポーツ車の販売台数が増加傾向にある等、自転車の利用ニーズが高まっています。

また、新型コロナウイルス感染症が拡大し、国民のライフスタイルや交通行動にまで影響を及ぼした結果、人との接触を低減する移動手段として自転車の利用ニーズが高まった面もみられています。¹

◆自転車利用等に関わる国等の動向

国内では、昭和40年代、自家用車の普及による自動車事故の急増を受け、歩行者の通行を妨げないという条件の下、自転車の歩道通行が認められると共に、自転車と歩行者が共存できる歩道として、自転車歩行者道の整備が推進されてきました。しかし、その影響により同一空間上で自転車と歩行者が錯綜し、自転車の本来持つ快適な走行性が損なわれるのみでなく、「自転車は車両である」という意識の希薄化が進み、歩行者にとって危険な自転車利用も増加してきました。

そこで、平成20年6月には、道路交通法が改正され、自転車が歩道を通行できる要件が明確化される等、自転車利用者に向けた対策が講じられてきました。平成24年11月には、国土交通省及び警察庁により、「自転車は車両である」ことを基本的な考え方とする「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（以下「ガイドライン」という）が策定されました。令和4年11月には、警察庁交通対策本部決定により、「自転車安全利用五則」が改訂されました。

しかし、このように、近年「自転車は車道通行」という大原則を周知徹底する取組がなされている一方で、自転車通行空間の整備は断片的なものに留まっている現状があります。

また、国内での自転車の活用の推進に関する総合的かつ計画的な推進を図るため、平成29年5月には自転車活用推進法が施行され、平成30年6月に「第1次自転車活用推進計画」が閣議決定、令和3年5月には社会情勢の変化等を踏まえ「第2次自転車活用推進計画」として改訂されました。

山形県においても、国計画を踏まえ、山形県における自転車施策の最上位計画として「山形県自転車活用推進計

H19. 7 自転車安全利用五則（警察庁）

- ・「自転車は車両として車道走行」とすることを改めて明示

H23. 11 良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進

（警察庁）

- ・自転車の車道走行の更なる徹底

H24. 11 「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」策定

H28. 7 「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」改訂

（国交省・警察庁）

- ・自転車ネットワーク計画・整備のための手順等をマニュアル化

H29. 5 自転車活用推進法 施行

H30. 6 「第1次自転車活用推進計画」閣議決定

R 3. 5 「第2次自転車活用推進計画」閣議決定

R 4. 11 自転車安全利用五則 改訂（警察庁）

図 1-1 自転車利用等に関わるこれまでの国の主な取組

¹ 国土交通省「第2次自転車活用推進計画」

画」を令和元年8月に策定、令和3年3月に「山形県自転車ネットワーク計画」を策定、令和4年3月に「第2次山形県自転車活用推進計画」を策定しています。

◆自転車事故の特性

自転車先進国である欧米諸国と比較すると人口当たりの自転車乗用中死者数の割合が高い状況にあり²、過去10年間（平成21年～令和元年）で国内全体の自転車関連事故件数が5割減少したことに対し、自転車対歩行者の事故件数は約1割の減少となっています。年齢層では、全年齢平均に対し、中学生が約3倍、高校生が約5倍と非常に高く、そのうち約半数以上を通学中の事故が占めています³。

また、自転車事故においては、中・小規模の交差点での出会い頭の事故や右左折時の事故が多く⁴、これらの事故は、自転車が本来の通行空間である車道を走行していれば、防げる可能性が高いとも考えられます。

一方、自転車通行空間の整備を行った場合の自転車事故は大きく減少するとの結果も報告されています（表1-1）。特に、車道に、自転車通行空間を整備した場合の方が、歩道上の整備よりも事故減少率が高くなっています。このような結果からも、車道を安全に走行できる自転車通行空間の整備が求められています。

表 1-1 自転車通行環境整備後の事故減少率

自転車道	自転車専用通行帯	自転車歩行者道 (混在)	自転車歩行者道 (通行位置明示)
-26%	-36%	-11%	-14%

資料：国土交通省（2011年7月）「自転車通行環境整備モデル地区の調査結果について」

◆寒河江市における安全で快適な自転車通行空間の必要性

市内においても、自転車の通行空間は歩道上または車道上と一貫性がない現状がみられます。自転車乗用中の事故は中学生をはじめとした若年層に多く、特に学校やその他の主要施設が立地する市の中心部エリアでは自転車利用者の早急な安全対策が求められています。

寒河江市の将来計画では、市内の各拠点の交通ネットワーク化を進めるとともに、回遊性を高めることにより、市民の利便性・快適性を向上させる等の目標を掲げています。また、観光振興の面でも、レンタサイクルやツール・ド・さくらんぼの実施等、地域活性化のツールとしても自転車の活用を進めています。

そのほか、「寒河江市ゼロカーボンシティ宣言」の目標「二酸化炭素の排出量を2050年までに実質ゼロ」の実現のために自転車活用が有用な手段であること、健康増進や防災など自転車を活用出来る分野のニーズが高まっていること、既存公共交通機関の利用客数減など、平成31年3月の「寒河江市自転車活用推進計画（自転車ネットワーク計画）」策定以降、市内でも状況の変化が起きています。

これらの状況を受け、昨今の社会情勢の変化等を踏まえ、また、今後の社会の動向を見据えつつ、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次寒河江市自転車活用推進計画」として計画を改訂することとしました。

² 「自転車ネットワーク計画策定の早期進展」と「安全な自転車通行空間の早期確保」に向けた提言、平成28年3月、安全で快適な自転車利用環境創出の促進に関する検討委員会

³ 国土交通省ホームページ「交通安全教育の推進」

⁴ 「自転車ネットワーク計画策定の早期進展」と「安全な自転車通行空間の早期確保」に向けた提言、平成28年3月、安全で快適な自転車利用環境創出の促進に関する検討委員会

1-2 計画の位置づけ

本計画は、上位計画である「新第6次寒河江市振興計画」や「寒河江市都市計画マスタープラン」および「第11次寒河江市交通安全計画」等との整合を図り、それら計画で定める将来都市像の実現に向けて、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進することを目的として策定しました。

なお、本計画は、「自転車活用推進法」第11条1項に記載のある「市町村自転車活用推進計画」にあたる計画であり、「自転車ネットワーク計画」を本計画の一部として包含しているものです。

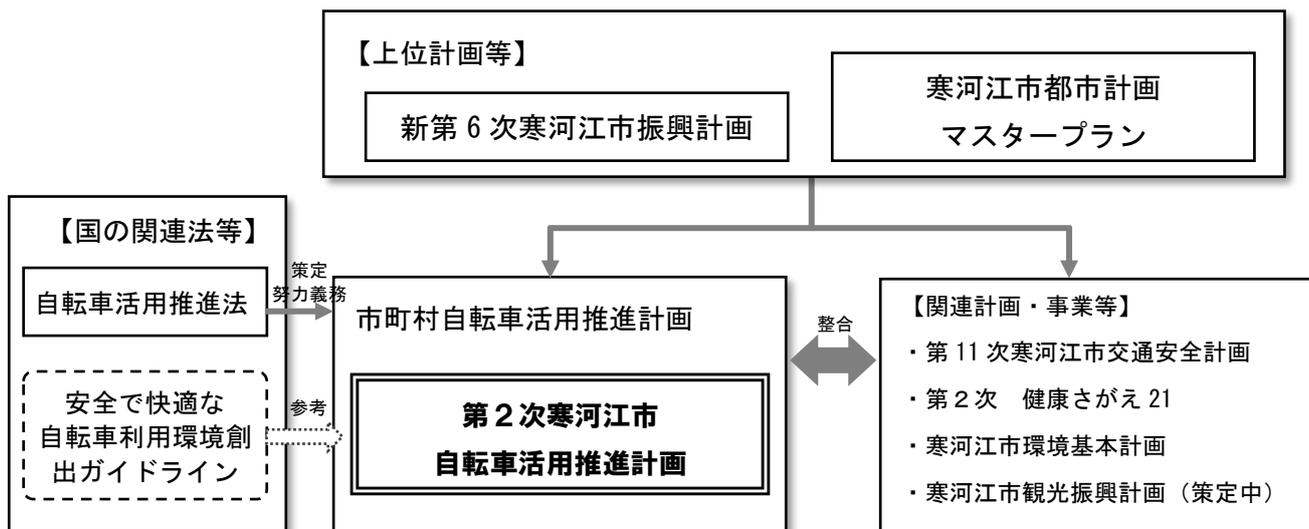


図 1-2 自転車ネットワーク計画の位置付け

<参考> 「自転車活用推進法」に基づく「市町村自転車活用計画」とは

平成29年5月1日 自転車活用推進法 施行

<基本理念>

- 自転車は、二酸化炭素等を発生せず、災害時において機動的
- 自動車依存の低減による、健康増進・交通混雑の緩和等、経済的・社会的な効果
- 交通体系における自転車による交通の役割の拡大
- 交通安全の確保

自転車の活用を総合的・計画的に推進

<基本方針>

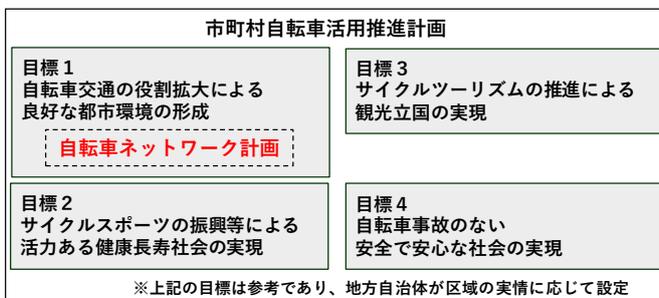
- ① 自転車専用道路・自転車専用通行帯等の整備
 - ② 路外駐車場の整備、時間制限駐車区間の指定見直し
 - ③ シェアサイクル施設の整備
 - ④ 自転車競技施設の整備
 - ⑤ 高い安全性を備えた良質な自転車の供給体制の整備
 - ⑥ 自転車安全に寄与する人材の育成及び資質の向上
 - ⑦ 情報通信技術等の活用による自転車の管理の適正化
 - ⑧ 交通安全に係る教育及び啓発
 - ⑨ 自転車活用による国民の健康の保持増進
 - ⑩ 学校教育等における自転車活用による青少年の体力の向上
 - ⑪ 自転車と公共交通機関との連携の促進
 - ⑫ 災害時の自転車の有効活用体制の整備
 - ⑬ 自転車を活用した国際交流の促進
 - ⑭ 観光旅客の来訪の促進
- その他の地域活性化の支援等の施策を重点的に検討・実施する

<自転車活用推進計画>

- 政府：基本方針に即し、計画を閣議決定し、国会に報告
- 都道府県・市区町村
区域の実情に応じ計画を定めるよう努める

「自転車の通行空間の確保」は自転車活用推進の基本であるため、特に市町村の地方版推進計画においては、**自転車ネットワーク計画を位置付けることを基本とするべき**
～地方版自転車活用推進計画策定の手引き（案）（2018.8 国土交通省）～

<市町村における自転車活用推進計画のイメージ>



**自転車ネットワーク計画は
市町村自転車活用推進計画の一部として位置付け**

1-3 計画策定の検討体制

本計画の策定に当たり、国、山形県、市の各道路管理者、警察及び市の関連部局、関連団体等で構成する「寒河江市自転車活用推進計画検討委員会」（以下、委員会）を設置し、寒河江市の自転車利用に関わる現状を踏まえた上で、議論を重ね、自転車のネットワーク及び整備形態について検討しました。

また、これらに関する具体的な事項を検討するため、委員会内部に作業部会を設置し、計画内容の検討・協議を行いました。

本計画には、委員会、作業部会の意見を集約して、反映しております。

1-4 計画期間

本計画の計画期間は、2023年度から2030年度までの8年間とします。

なお、関連施策や事業の進捗、社会情勢の変化、上位・関連計画の改訂等変更が必要になった場合は、適宜計画の見直しを行います。

<参考>用語の定義について

本計画において用いる用語は、以下のとおり定義します。

①自転車通行空間

自転車が通行するための道路、又は道路の部分を行います。

②自転車ネットワーク計画

安全で快適な自転車通行空間を効果的、効率的に整備することを目的に、自転車ネットワーク路線を選定し、その路線の整備形態等を示した計画を行います。

③自転車ネットワーク路線

自転車ネットワーク計画の基本方針や計画目標に応じて、自転車通行空間を効果的、効率的に整備することを目的に選定された、面的な自転車ネットワークを構成する路線を行います。

(出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン ※以下「ガイドライン」と記載します)

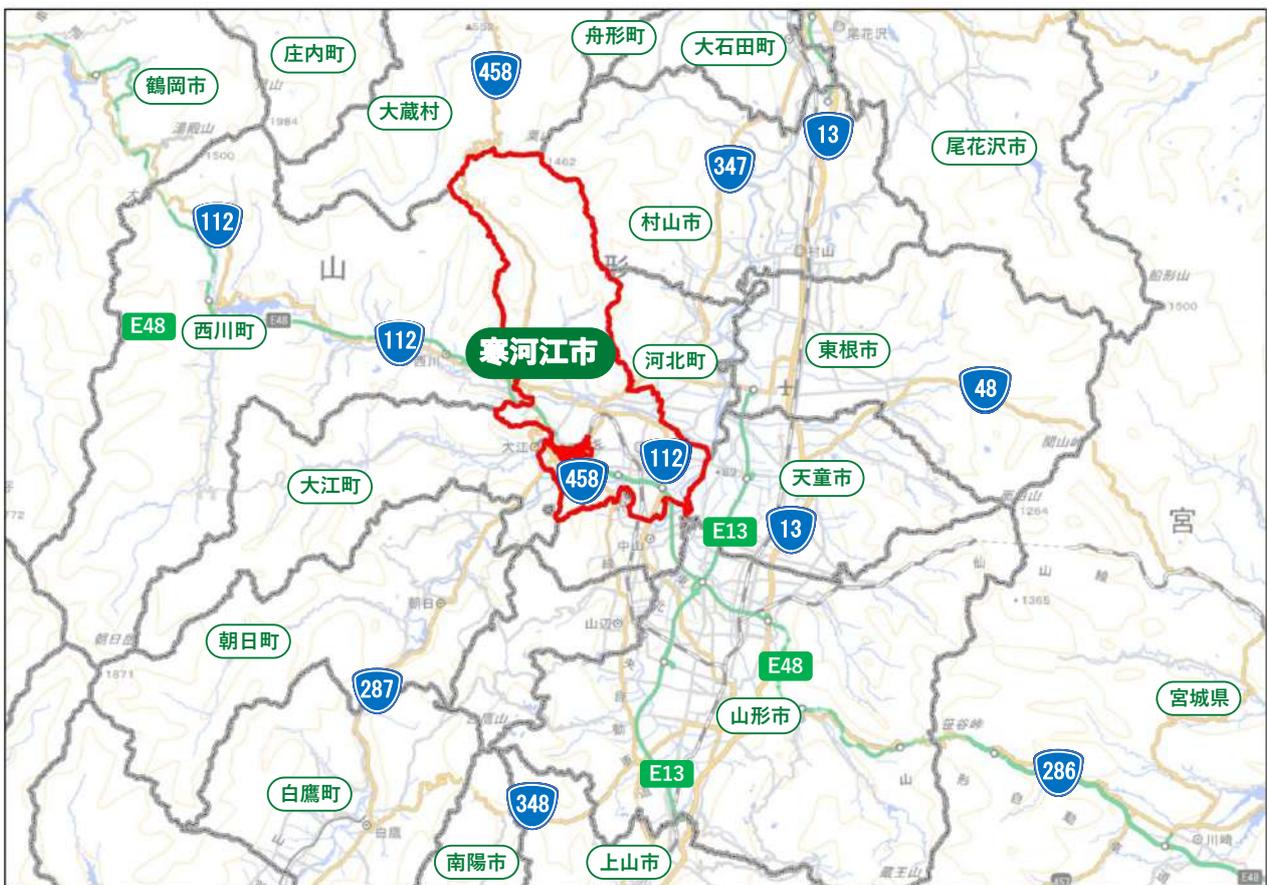
2. 寒河江市の現状と課題

2-1 地域の状況

(1) 概況・人口

① 地理条件

寒河江市は山形県中央部に広がる山形盆地の西部に立地し、市街地部は起伏のなだらかな地形です。道路ネットワークにより山形市・中山町(南)・西川町(西)・天童市(東)・河北町(北)等と接続しています。



資料：山形県ホームページ、国土地理院

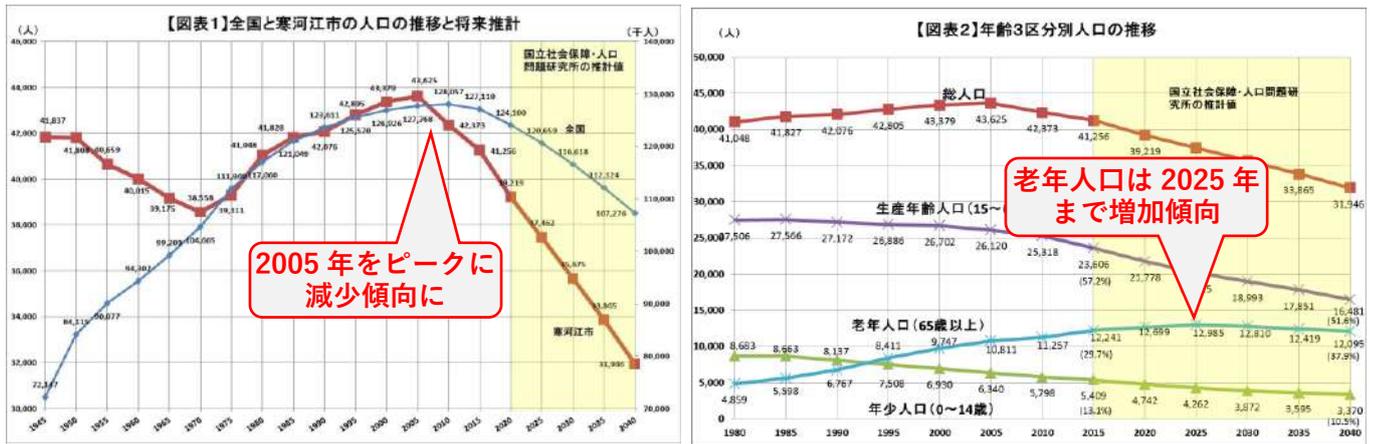
図 2-1 近隣市町村との接続状況

② 人口

寒河江市では、2005年まで人口増加が続きましたが、2005年をピークに、人口は減少傾向となっており、現在の人口は約4万人です。

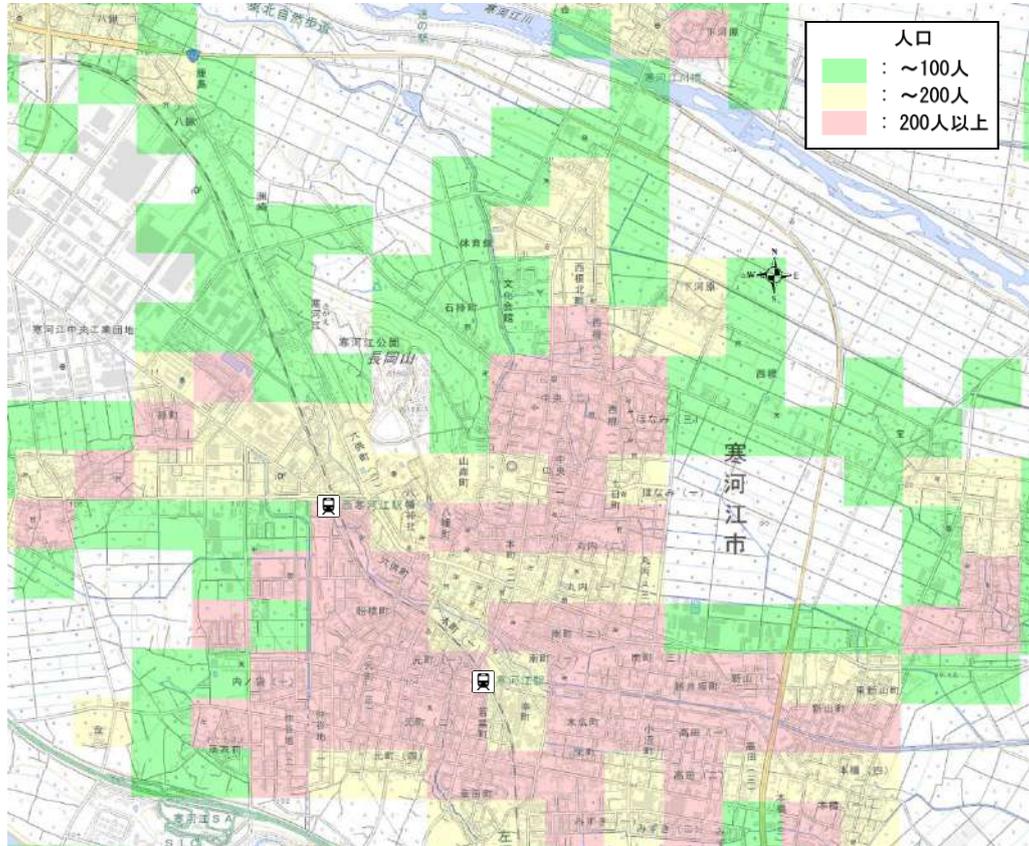
老年人口は増加を続けており、ピークとなる2025年まで増加するとみられています。2022年現在の高齢化率は約32%と高い割合です。

人口の分布は、寒河江駅を中心としたエリアに集中しています。



資料：国立社会保障・人口問題研究所

図 2-2 寒河江市の人口の推移



資料：国勢調査

図 2-3 寒河江市の人口分布

③ 拠点立地状況

中心市街地には市役所、図書館等の公共施設が多く立地しており、国道、県道等の幹線道路沿いを中心に、商業施設が立地しています。



図 2-4 主な拠点立地状況

(2) 将来計画・関連計画

将来計画と関連計画の中から、本計画に関係する部分を整理しました。

新第6次寒河江市振興計画 ーさくらんぼと笑顔かがやく 安全・安心なまち 寒河江ー	
活力と交流を 創成するまち	◆魅力ある観光資源のさらなる活用と整備 自転車等を活用したスポーツツーリズムの推進
便利で快適に 生活できるまち	◆施設間の回遊性の促進 水辺空間や周辺景観を楽しみながら散歩ができる遊歩道等を整備し、施設間の回遊性を促進
	◆交通ネットワークの整備 地域間の交流・連携を図るため、中心市街地を囲む内回り環状線の整備を促進 安全で快適な自転車通行空間を確保するため、自転車の利用環境の整備を推進

寒河江市都市計画マスタープラン	
全体構想	◆拠点施設を結ぶ交通ネットワークの形成 市内の各拠点の交通ネットワーク化を進め、市民の利便性向上
	◆南北・東西・環状線と各集落間のコミュニティ軸(交流・連携)の形成 各集落間とのコミュニティ軸(交流・連携)の形成
分野別方針	◆道路網 自転車競技やサイクリング等を活用し、各施設間の回遊性を高めるため、サイクリングロード等によるネットワーク化 利用者の安全安心の確保と快適な交通環境の向上を図るため、交通事故の減少に資した道路整備

第11次寒河江市交通安全計画	
道路交通安全対策に ついての重点事項	◆高齢者と子どもの 安全確保 今後、高齢者が安全にかつ安心して外出したり移動したりできる交通社会の形成は、緊急かつ重要な課題
	◆生活道路などの道路安全施設整備による交通事故防止対策の推進 車両や歩行者の交通実態及び道路環境等に適した交通規制の実施及び見直し
道路交通安全の ための施策の展開	◆自転車の安全利用の推進 歩行者や他の車両に配慮した通行等自転車の正しい乗り方の普及啓発の強化

○寒河江市都市計画マスタープランにおける寒河江地区の構想図

空洞化が進む中心市街地の魅力の再構築を図るとともに、利便性の向上に努め、周辺市町をはじめ多くの人を訪れたい魅力ある都市を目指した計画となっています。

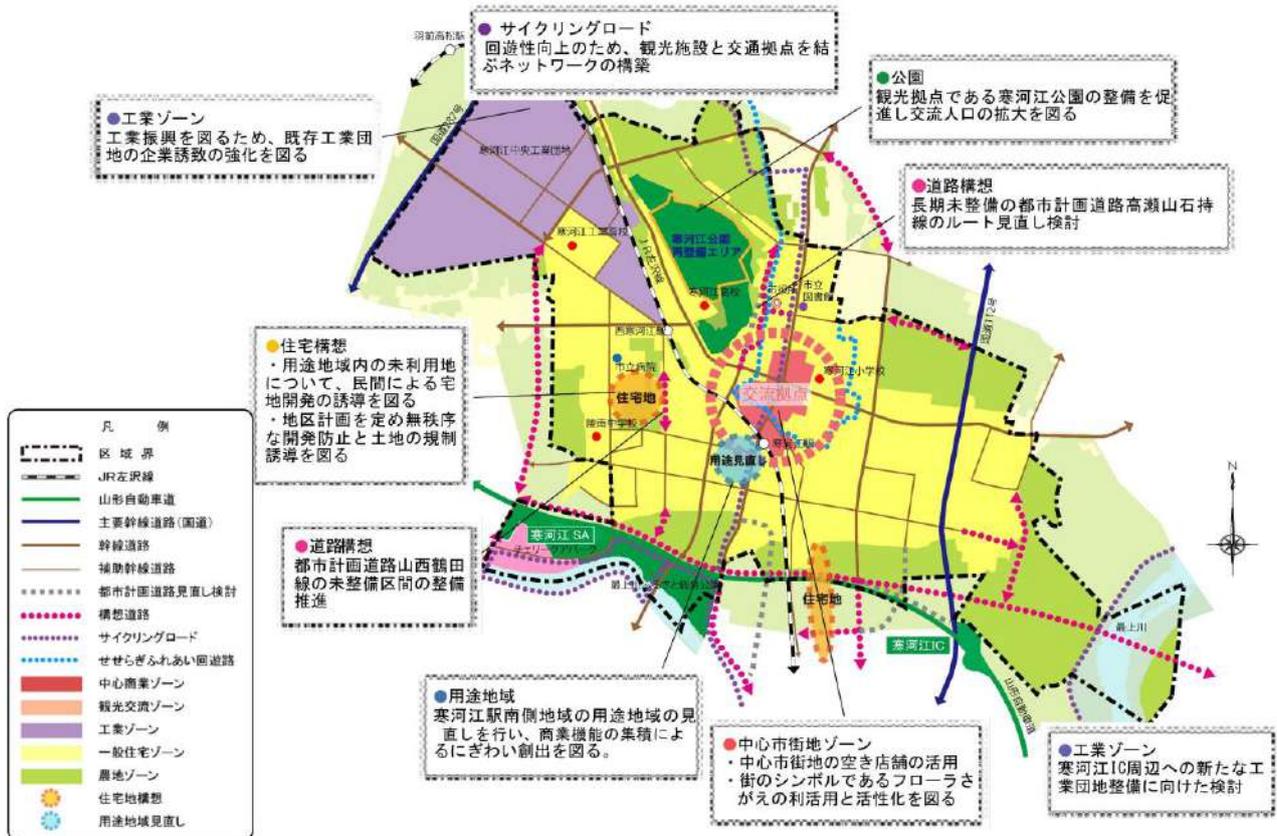


図2-5 寒河江市都市計画マスタープランにおける寒河江地区の構想図

○縁JOYさがえ！～新時代スポーツツーリズム～

市内宿泊と滞在時間の増による観光消費向上と地域経済循環への更なる効果促進のため、市のポテンシャルや、オリンピックレガシー等を活かし、既存インフラを利活用できる多様なスポーツに関連するイベントを展開し、観光資源とスポーツ資源を組み合わせたスポーツタウンの形成を目指し、人が集い、賑わい、稼ぐまちづくりに向け取組みを進めています。

＜地域再生計画＞

名称	縁JOYさがえ！～新時代スポーツツーリズム～
主体	寒河江市
区域	寒河江市の全域
目標	寒河江市は、全国有数のさくらんぼの産地であるとともに、湯量豊富な温泉地を保有しており、さくらんぼ狩りが行われる初夏には数多くのスポーツイベントが開催されるなど、多くの観光客が訪れる。他方、観光客はさくらんぼ観光園などの市外縁部に滞留し、観光客が中心市街地に流入せず、また、さくらんぼ狩りが行われる初夏を除いた季節の観光客数が低迷している点が地域の課題となっている。そこで、寒河江市が保有する自転車インフラを含むスポーツインフラを活用し、スポーツを『する人』だけでなく、『観る人』『支える人』も楽しめるスポーツタウンの形成を通じ、通年の交流人口拡大及び経済効果のある中心市街地等の賑わい創出を図り、地域経済の成長の実現を目指す。

資料：内閣府地方創生推進事務局ホームページ

○温泉を活用したチェリースポーツパーク拠点施設整備事業

市南西部の最上川沿いにスポーツインフラが集積しているエリア全体を「チェリースポーツパーク」と位置づけ、配湯可能な源泉があるエリアの特性を活かし、スポーツ愛好家の拠点となる温泉入浴機能、そしてスポーツ愛好家への地域情報発信機能を併せ持つ新たな施設の整備を進めています。

<地域再生計画>

名称	温泉を活用したチェリースポーツパーク拠点施設整備事業
主体	寒河江市
区域	寒河江市の全域
目標	寒河江市は、市が保有する自転車インフラを含むスポーツインフラを活用し、これまで自転車を活用した各種イベントやスケートボード大会、パラトライアスロン大会等の開催を通じてスポーツツーリズムの推進を図ってきた。これら市南西部の最上川沿いにスポーツインフラが集積しているエリア全体をチェリースポーツパークと位置づけ、配湯可能な源泉があるエリアの特性を活かし、スポーツ愛好家の拠点となる温泉入浴機能、そしてスポーツ愛好家への地域情報発信機能を併せ持つ新たな施設を整備し、「もう一時間、もう一泊」につながる旅の提案をすることにより「スポーツツーリズム推進によるまちづくり」の更なる推進を図る。

資料：内閣府地方創生推進事務局ホームページ

○自転車関連事業（ツール・ド・さくらんぼ）

「広域的な地域連携による魅力の発信」というコンセプトを掲げ、寒河江市を含む1市4町(寒河江、河北、西川、大江、朝日)を跨ぐ、広域的なサイクリング大会が2013年から開催されています。参加者は、第1回（2013年開催）の500人から2019年には1580人まで増加し、多くの人が参加する地域を代表する大会となっています。



資料：ツール・ド・さくらんぼ実行委員会提供

○自転車関連事業（レンタサイクル）

寒河江市観光物産協会は市内2か所でレンタサイクルの貸し出しをしています。過去には「さがえチャリぱすぽと」事業として、飲食店等の割引き特典が付いた街中周遊パスポートを発行し、市内のお店や名所を貸自転車楽しんでもらう取組も実施しました。現在、自転車の老朽化などの問題が生じています。

貸出場所

- ・ J R寒河江駅「見晴らしサロン」
- ・ 道の駅寒河江チェリーランド

貸出期間

5月3日～10月29日の土・日・祝（2023年の場合）

貸出時間

9時～15時

貸出料金

300円

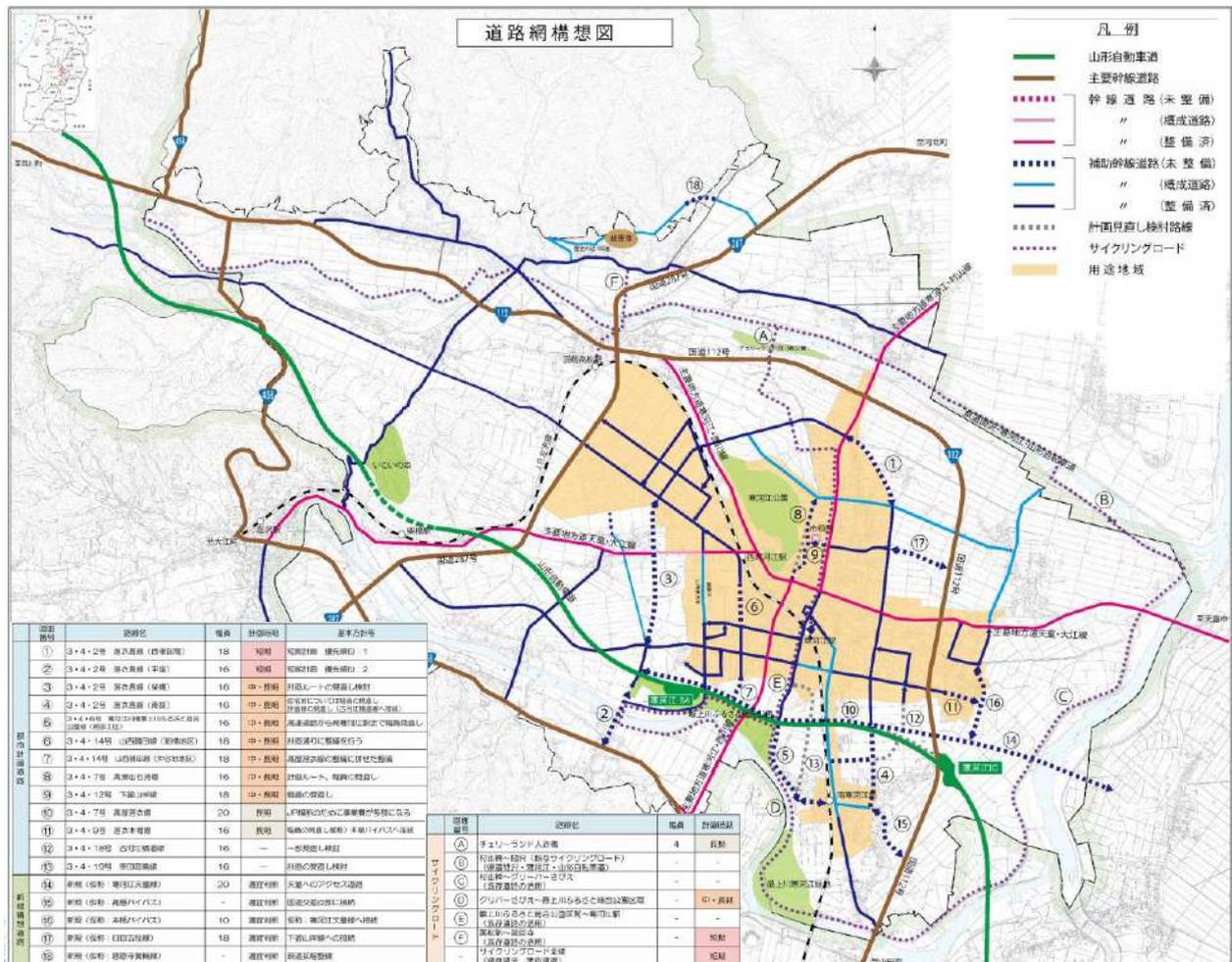
レンタサイクル設置箇所：P7、図2-4 参照

2-2 道路環境

(1) 道路網の状況

広域的な地域を結ぶ山形自動車道や主要な幹線道路である国道112号、287号、458号、山形市と大江町を繋ぐJR左沢線等他地域からのアクセス機能は整っており利便性の高い地域です。

都市計画マスタープランにおいては、最上川ふるさと総合公園、グリバーさがえ、寒河江駅、チェリーランド、慈恩寺等を結ぶサイクリングロードも構想されています。



●道路網

◆方針

- 円滑な交通環境の構築を図るため、内回り環状線の整備を推進するとともに、都市計画道路の計画的な整備に取り組みます。
- 交流人口の拡大や各施設間の回遊性を高めるため、サイクリングロードやコース、遊歩道のネットワーク化を図ります。
- 安全安心の確保と快適な交通環境の向上のため、道路のバリアフリー化を推進します。
- 身近な生活道路等は、要望をもとに緊急度や整備効果等を踏まえた整備を推進します。

【主な施策内容】

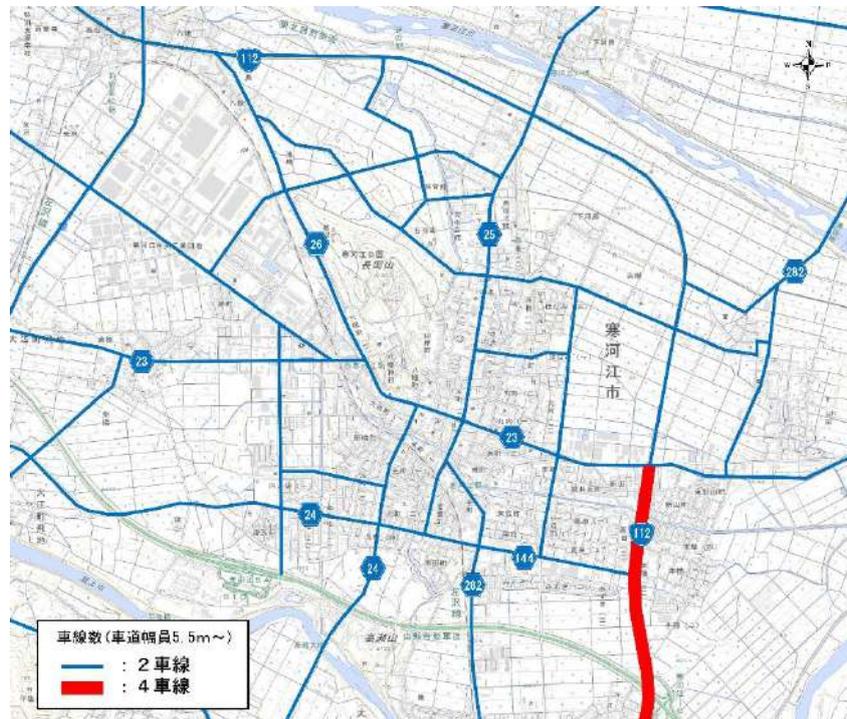
- ① 高速道路、国道112号、国道287号、国道458号を1次軸に、主要地方道 天童大江線、主要地方道 寒河江村山線、主要地方道 寒河江西川線を2次軸に、内回り環状線を3次軸とした安全・安心な道路ネットワークの形成・維持を図ります。
- ② 近隣市町、中心市街地と周辺集落との道路ネットワークの形成を図るため、内回り環状線（都市計画道路落衣島線）の早期完成を目指します。
- ③ 国道458号から中央工業団地及び寒河江SAとのアクセス性の向上を図るため、狭い平塩橋の早期架け替えを、近隣町や関係団体と連携し強く要望していきます。
- ④ 都市計画道路や主要幹線道路については、優先順位を定め、計画的な整備に取り組みるとともに、早期整備に向けて、整備内容の見直しや事業用地の取得方法の合理化を進めていきます。
- ⑤ 市民の健康増進や観光のため、サイクリングロード・コースや遊歩道の整備を進めます。
- ⑥ 道路での交通弱者に配慮した安全で快適な歩行空間の確保を図るため、段差や勾配などの解消を図るなどバリアフリー化を推進します。
- ⑦ 身近な生活道路等の整備は、公共事業整備優先基準により他計画等との整合性を図るとともに緊急度や整備の効果、整備の熟度を勘案し、着実な整備に取り組みます。

資料：寒河江市都市計画マスタープラン
図2-6 寒河江市の道路網構想

資料：寒河江市都市計画マスタープラン

(2) 車線数・車道幅員

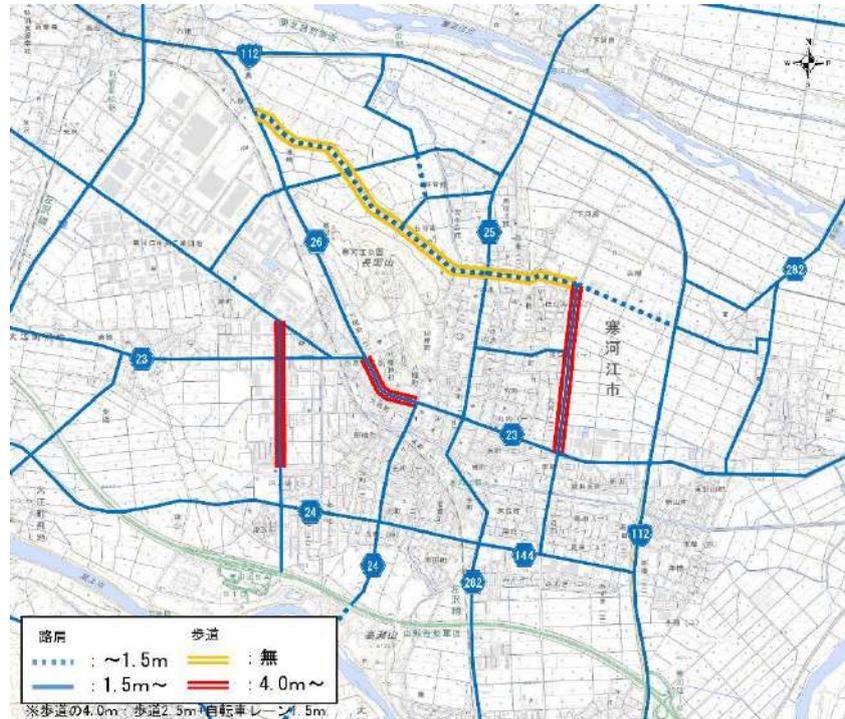
寒河江市の4車線区間は国道112号の寒河江IC付近のみ、他の路線は2車線の整備となっています。主要な道路では、車道幅員も5.5m以上確保されています。



資料：寒河江市提供資料、国道等については全国道路・街路交通情勢調査
図2-7 車道幅員、車線数

(3) 路肩、歩道の設置状況

歩道が4.0m以上確保されている区間は、県道23号と市道の一部のみの整備となっています。路肩は大半で1.5m以上確保されていますが、市道の一部で1.5m確保されていません。

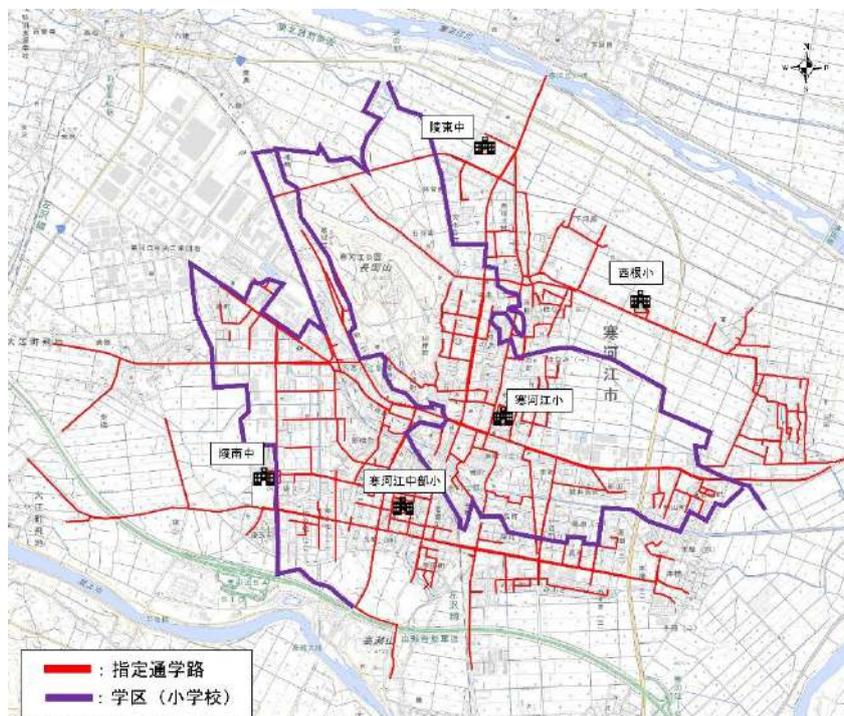


資料：寒河江市提供資料、国道等については全国道路・街路交通情勢調査

図2-8 路肩、歩道の設置状況

(4) 指定通学路

市街地中心部のうち、大部分の路線が指定通学路として位置づけられています。



資料：寒河江市提供資料

図2-9 指定通学路

2-3 交通状況

(1) 交通量

国道 112 号は約 2 万台/日、県道 23 号、県道 24 号、県道 25 号の中心部の交通量は約 1 万台/日と寒河江市中心部の利用が多くなっています。

市道では、西寒河江駅から寒河江中央工業団地沿いに伸びる道路等の交通量が多くなっています。



資料：全国道路・街路交通情勢調査および寒河江市提供資料

図 2-10 交通量

(2) 旅行速度

寒河江市中心部の県道 25 号、県道 23 号等でピーク時旅行速度は 30 km/h 以下と混雑が生じています。



※ピーク時旅行速度： 朝 7 時台～8 時台および夕方 17 時台～18 時台の計測値
資料：全国道路・街路交通情勢調査

図 2-11 ピーク時旅行速度

(3) 歩行者・自転車

寒河江小学校、寒河江工業高校、西根小学校、寒河江駅周辺で、歩行者・自転車の交通量が多くなっています。

寒河江小学校北、西根小学校南の調査地点を除いて、全体的に、歩行者より自転車の利用者の方が多いです。

西根小学校、寒河江工業高校、寒河江駅付近の自転車の利用者は歩道を走行する利用割合が高くなっています。



資料：寒河江市交通量調査結果

図 2-12 歩行者・自転車利用状況

2-4 交通事故状況

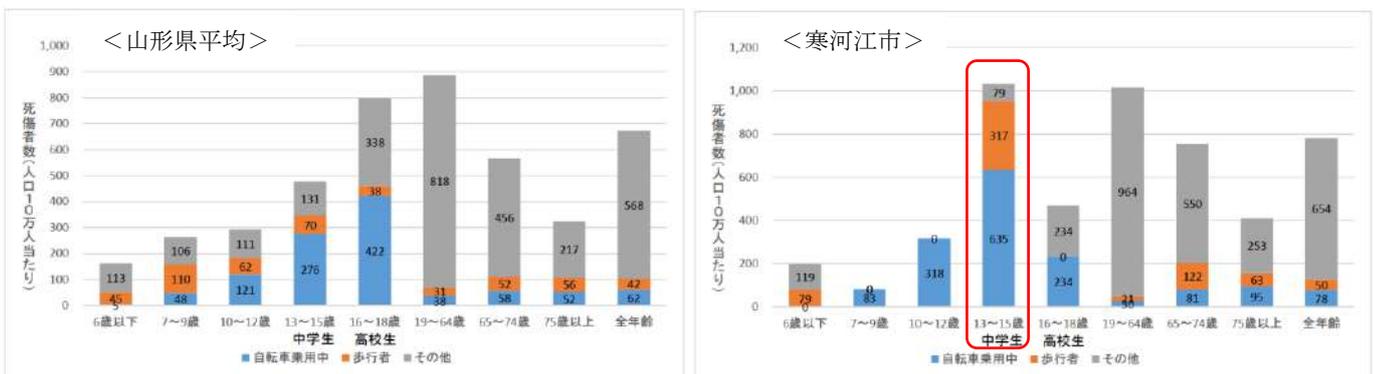
(1) 事故発生場所

左沢線を境にして、東側は自転車関連・歩行者関連の事故がほぼ同数発生している。特に県道 23 号、県道 24 号、県道 25 号及び西寒河江駅谷沢線での事故が集中しています。



資料：交通事故発生状況マップ 山形県警察本部ホームページ(R2.4～R5.3)

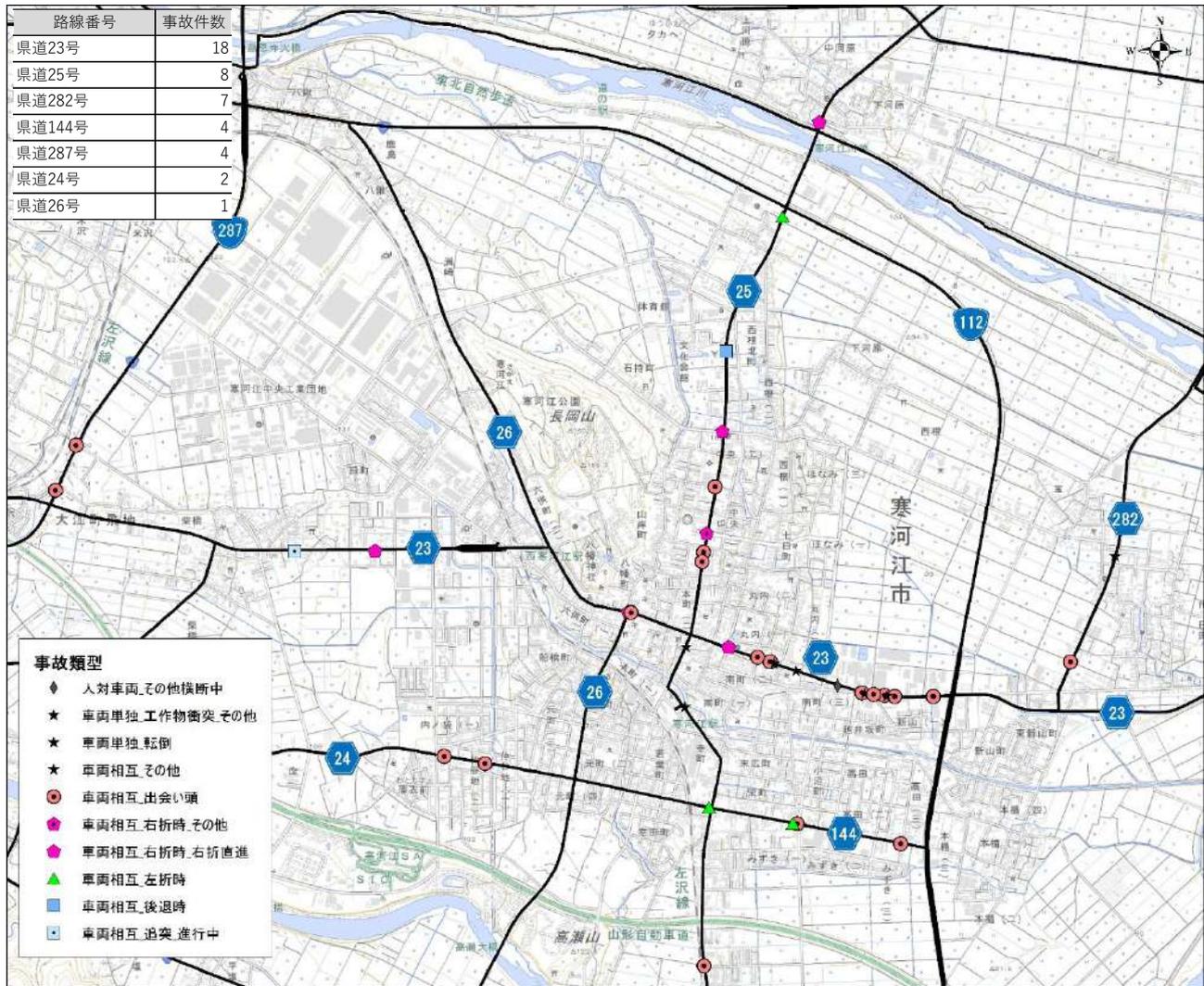
図 2-13 交通事故発生状況



資料：(財)交通事故総合分析センター統計データ

図 2-14 人口 10 万人当たり年齢層別死傷者数 (H26)

寒河江市内の自転車事故は県道23号で最も多く発生しています。次いで市役所等公共施設が集中する県道25号でも多くなっています。県道23号では、出会い頭の事故や車両単独の事故が多く、県道25号では、出会い頭の事故の他、右折時、左折時、後退時の事故も見られます。



資料：(財)交通事故分析センター交通事故統計(H25-H28)

図 2-15 寒河江市の自転車事故発生場所と事故類型

(2) 事故の発生原因（事故類型）

寒河江市における自転車事故は、対自動車が9割を占めています。それらの事故の発生原因をみると、出会い頭が最も多く、次いで、右折時_右折直進（当事者の車両が右折、他方の車両が相対する方向からの直進中）、左折時が多くなっています。

事故時の法令違反状況をみると、安全運転義務違反が全体の6割超を占め、中でも前方、左右の安全不確認が半数を占めています。

以上から、車道における自転車の安全な通行空間の整備や自転車や自動車の安全運転への意識啓発が重要と考えられます。

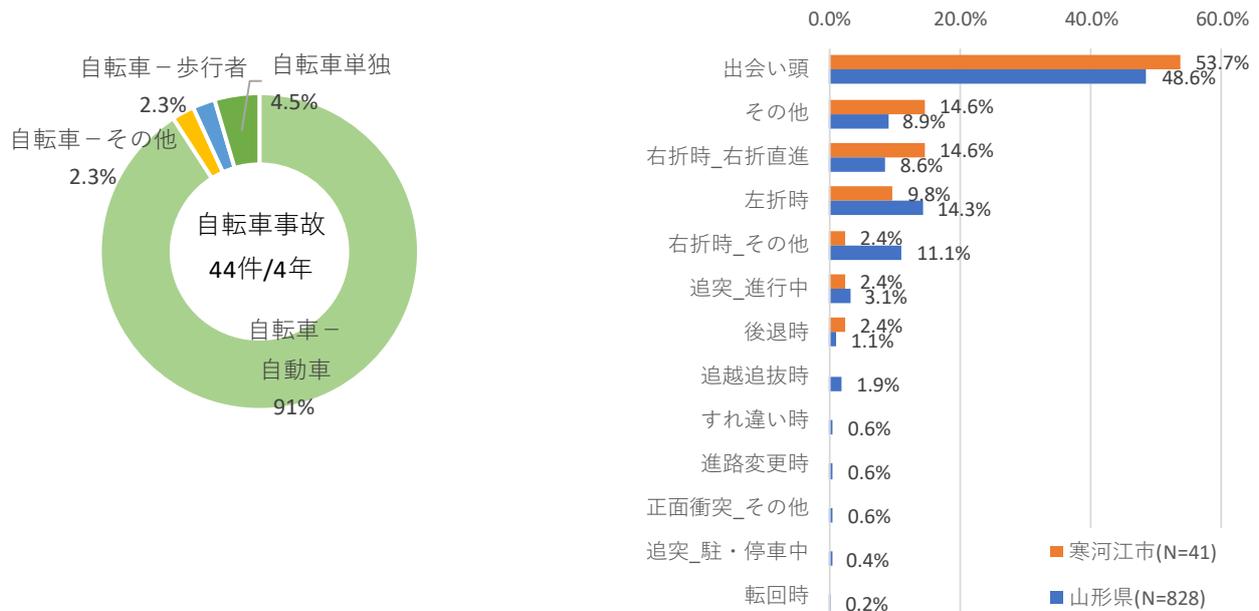


図 2-16 寒河江市の自転車事故の当事者（左）と車両相互事故の発生原因（右）

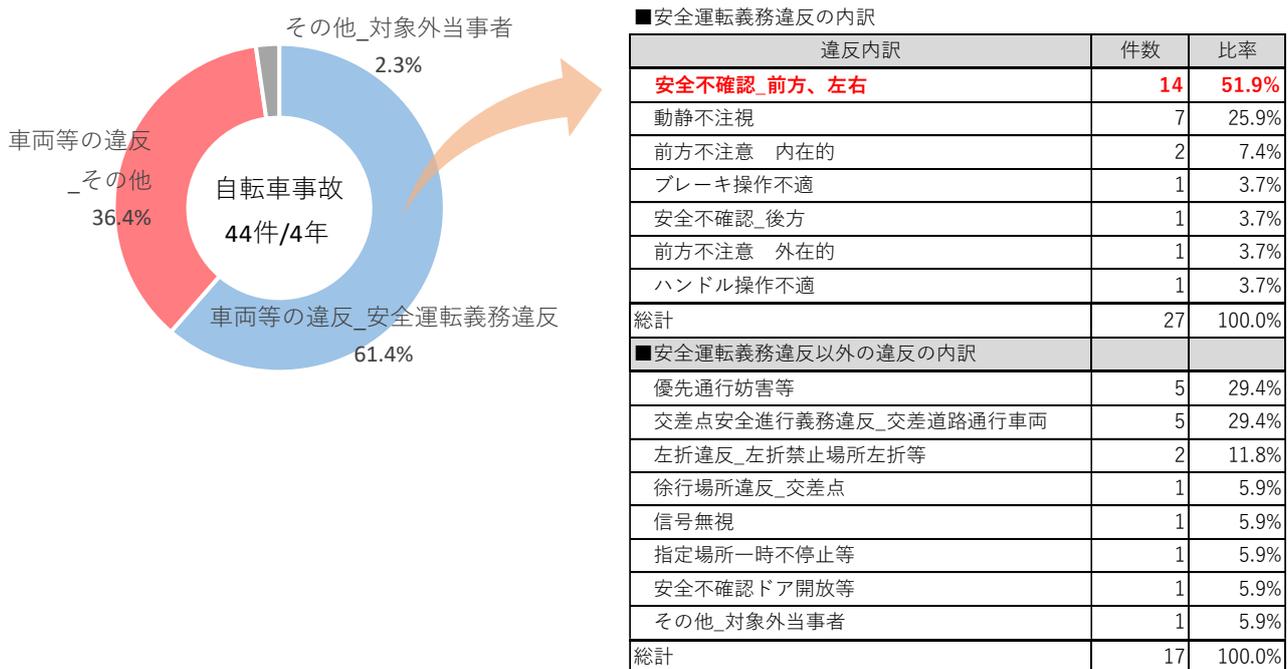
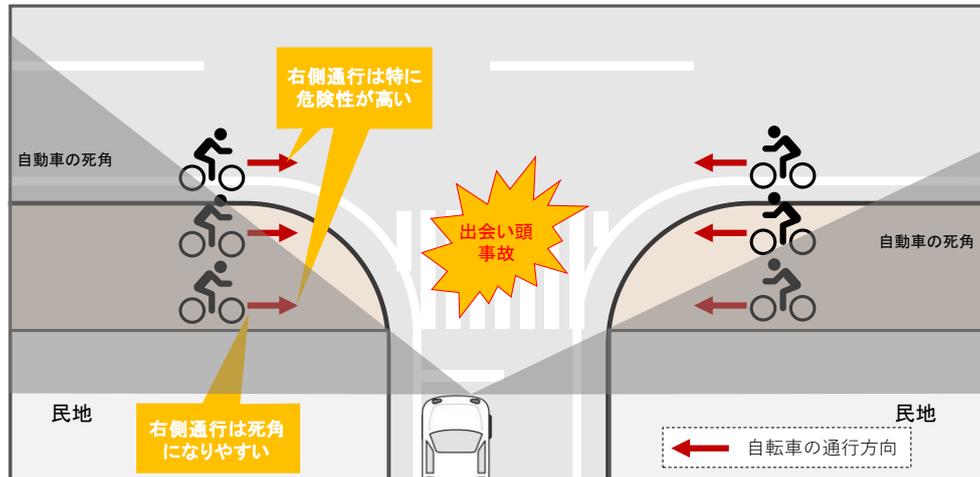


図 2-17 寒河江市の自転車事故における第一当事者の法令違反内容

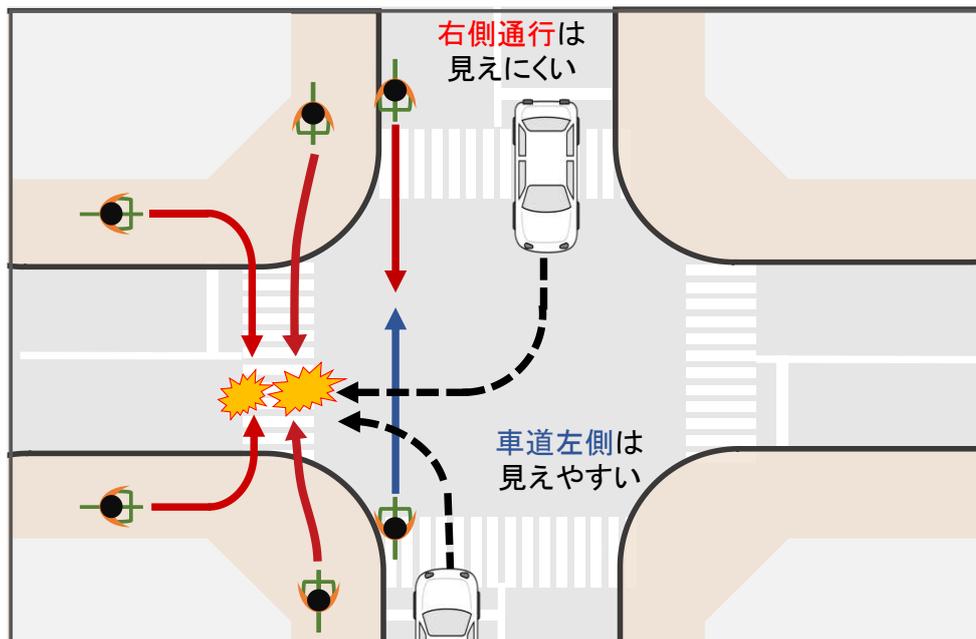
資料：(財)交通事故分析センター交通事故統計(H25-H28)

＜参考＞自転車の右側通行や歩道通行の危険性について

寒河江市では、中・小規模での交差点における出会い頭の事故が最も多いですが、これらの事故は、車道を通行することで防げる可能性があります。国交省の調査では、細街路との交差点における出会い頭事故の事故比率（事故件数/交通量）が車道と歩道ともに右側通行の方が高いとの結果が出ている他、車道通行と歩道通行を比較すると歩道通行の方が事故率は高いとの結果も出ています。



右側通行や歩道通行の場合、細街路から出ようとする自動車から自転車が死角に入りやすく、自転車に気付くのが遅くなることが事故の原因と考えられます。



- ・歩道から横断帯に出ようとする自転車は、自動車から見えにくく、事故につながる原因になる場合があります。
- ・自転車が車道を右側通行すると、同方向通行の自動車の右折時には見えにくいですが、左側通行する場合は自動車から見えやすく気づきやすくなります。
- ・また、車道を右側通行すると、自動車と対面通行になり相対速度が上がるため、接触した場合に重大な死傷事故につながる危険性が高まります。

(資料：「自転車ルール教本-安全に走るための3ポイント【改訂版】」
(発行：持続可能な地域交通を考える会、2014年9月)より作成)

2-5 寒河江市の自転車交通における現状・課題のまとめ

寒河江市における現状と課題について、下図にまとめました。

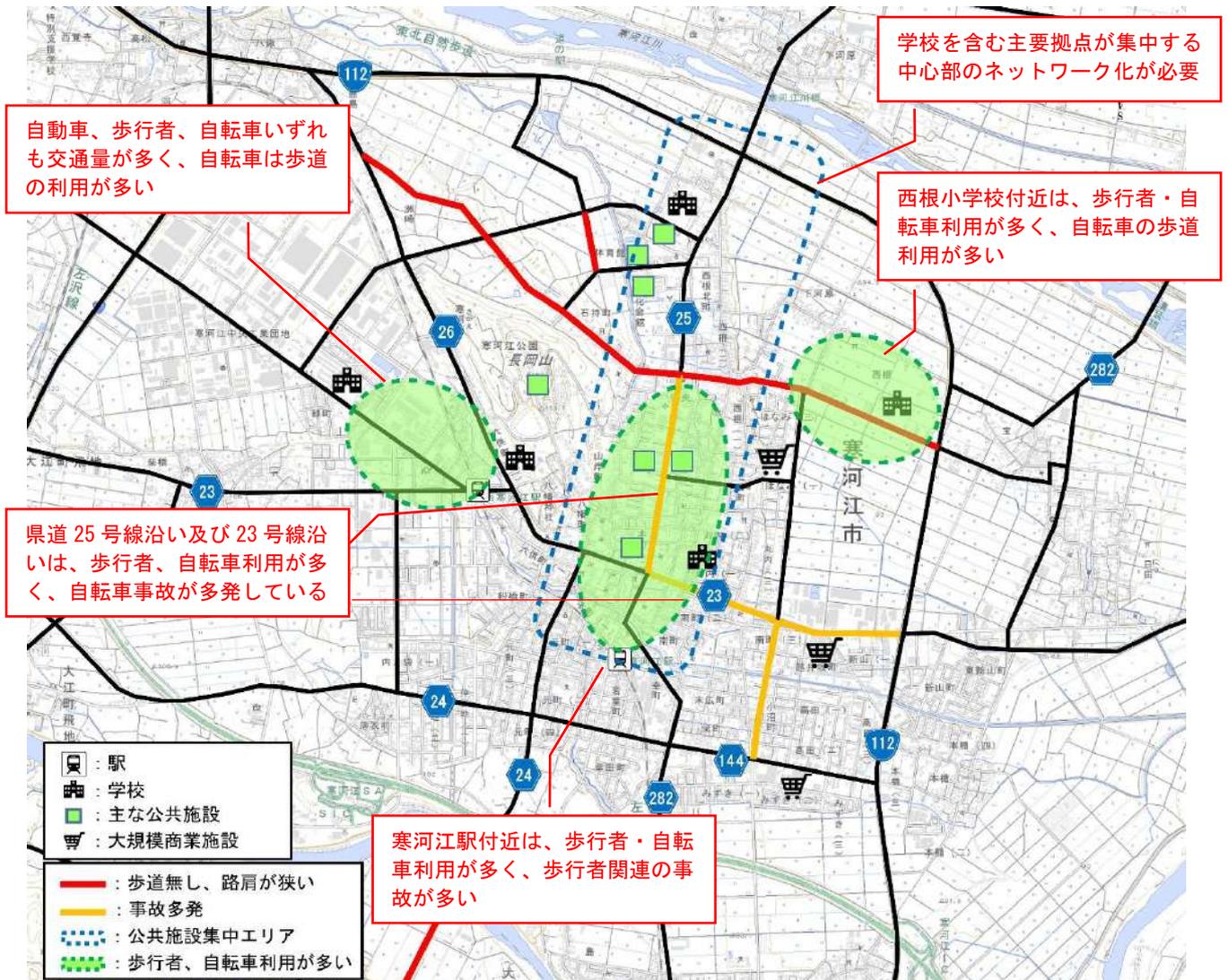


図 2-18 寒河江市における現状と課題

3. 自転車ネットワーク路線の選定

3-1 ネットワーク路線の選定の考え方

自転車ネットワーク路線は、下記の考え方に基づき選定しました。

- 人口が集中し、主要な公共施設や大規模商業施設が集中する寒河江市中心部（寒河江駅北側エリア）を計画の中核エリアとし、「寒河江市都市計画マスタープラン」に構想されているサイクリングロードを含めたネットワーク化を図ります。
- 市街地の主要拠点や自転車事故の発生割合の高い若年層が利用する学校等を接続する路線を対象路線として抽出します。
- ネットワークの連続性や利用者の安全性・利便性にも考慮し、既存の道路ネットワークのみでなく、計画路線も含めます。
- 上位関連計画が掲げる寒河江市の将来像の実現に向け、幹線道路への将来的な接続等も想定します。

3-2 ネットワーク路線

前項の考え方に基づき、下図の通りネットワーク路線を設定しました。



図 3-1 ネットワーク路線（全体）

3-3 ネットワーク路線に含まれる道路

路線名	該当区間	延長 (km)	管理者・備考等
寒河江村山線 (県道)	フローラ前交差点 ～国道 112 号線	2.2	山形県 村山総合支庁 建設部 西村山道路計画課
天童大江線 (県道)	村山橋 ～寒河江高校前	4.4	山形県 村山総合支庁 建設部 西村山道路計画課
寒河江西川線 (県道)	寒河江高校前 ～最上蘭園前交差点	1.3	山形県 村山総合支庁 建設部 西村山道路計画課
石川西洲崎線 (市道)	最上蘭園前交差点 ～サエグサファクトリー前交差点	1.5	寒河江市 建設管理課
皿沼河北線 (県道)	栄町ふれあい公園交差点 ～フローラ前交差点	0.9	山形県 村山総合支庁 建設部 西村山道路計画課
元町高屋線 (県道)	五ーラーメン交差点 ～栄町ふれあい公園交差点	0.4	山形県 村山総合支庁 建設部 西村山道路計画課
越井坂栄町線 (市道)	五ーラーメン交差点 ～旧山形銀行寒河江支店交差点	0.7	寒河江市 建設管理課
ほなみ団地西根線 (市道)	旧山形銀行寒河江支店交差点 ～西根字木の下丁字路交差点	1.1	寒河江市 建設管理課
八鍬日田線 (市道)	西根字木の下丁字路交差点 ～ジェイエイライフ前交差点	0.7	寒河江市 建設管理課
ほなみ団地中央線 (市道)	寒河江市役所前交差点 ～シベール寒河江店丁字路交差点	0.6	寒河江市 建設管理課
国道 112 号 (国道)	長崎大橋北側 ～新熊野川橋東側	14.6	山形河川国道事務所
石持チェリーランド線 (市道)	道の駅寒河江チェリーランド ～荒木バラ園前交差点	1.2	寒河江市 建設管理課 サイクリングロード④
文化センター六供町線 (市道)	荒木バラ園前交差点 ～割烹旬亭前丁字路交差点	0.4	寒河江市 建設管理課 サイクリングロード④
間沢寒河江山形自転車道線 (県道)	寒河江地区クリーンセンター 北東側交差点 ～熊野橋	13.9	山形県 村山総合支庁 建設部 西村山道路計画課 サイクリングロード⑤
慈恩寺西覚寺線 (市道)	国道 287 号線 ～高松郵便局交差点	1.1	寒河江市 建設管理課 サイクリングロード⑥⑦
皿沼東堤防線 (市道)	後藤建設南西側七又路交差点 ～長崎大橋東側三又路交差点	0.2	寒河江市 建設管理課 サイクリングロード③

路線名	該当区間	延長 (km)	管理者・備考等
最上川堤防 河川管理用道路	長崎大橋東側三叉路交差点 ～寒河江地区クリーンセンター 北東側交差点	5.2	山形河川国道事務所 サイクリングロード㉔
島落衣線（市道）	島橋北側丁字路交差点 ～D-room 島西北側三叉路交差点	0.4	寒河江市 建設管理課 サイクリングロード㉕
島西1号線（市道）	D-room 島西北側三叉路交差点 ～堤防記念碑前丁字路交差点	0.4	寒河江市 建設管理課 サイクリングロード㉕
寒河江市都市計画マ スタープランによる サイクリングロード	島橋南側丁字路交差点 ～最上川ふるさと総合公園 第2駐車場入口丁字路交差点	0.9	寒河江市 建設管理課 サイクリングロード㉕㉖
天童寒河江線 （県道）	高瀬山古墳橋北側 ～高瀬大橋南側	0.4	山形県 村山総合支庁 建設部 西村山道路計画課 サイクリングロード㉕㉖
山西線（市道）	最上川ふるさと総合公園 第2駐車場入口丁字路交差点 ～長者屋敷跡丁字路交差点	0.9	寒河江市 建設管理課 サイクリングロード㉕㉖
柴橋平塩線（市道）	長者屋敷跡丁字路交差点 ～平塩橋南側	0.2	寒河江市 建設管理課 サイクリングロード㉕㉖
寒河江市都市計画マ スタープランによる サイクリングロード	平塩橋南側～高瀬大橋南側	1.4	寒河江市 建設管理課 サイクリングロード㉕㉖
寒河江駅高瀬山線 （市道）	寒河江温泉口交差点 ～島橋北側丁字路交差点	1.1	寒河江市 建設管理課 サイクリングロード㉖
慈恩寺線（市道）	菊地鮮魚店前十字路 ～国道287号線	0.2	寒河江市 建設管理課 サイクリングロード㉗
高松駅前線（市道）	高松郵便局交差点～JR 羽前高松駅	0.2	寒河江市 建設管理課 サイクリングロード㉗
国道287号 （県管理国道）	慈恩寺大橋南側 ～柏陵橋	5.3	山形県 村山総合支庁 建設部 西村山道路計画課
天童寒河江線 （県道）	長生園前交差点 ～昭和食堂炙り一大前交差点	1.3	山形県 村山総合支庁 建設部 西村山道路計画課
元町高屋線（県道）	昭和食堂炙り一大前交差点 ～仁藤油店前交差点	0.3	山形県 村山総合支庁 建設部 西村山道路計画課
洲崎若神子線 （市道）	最上蘭園前交差点 ～ファミリーマート緑町店前交差点	0.8	寒河江市 建設管理課

路線名	該当区間	延長 (km)	管理者・備考等
落衣島線（市道）	ファミリーマート緑町店前交差点 ～長生園前交差点	2.4	寒河江市 建設管理課
寒河江地区かわまちづくりによるサイクリングロード	高瀬大橋北側 ～旧市民浴場付近	0.6	寒河江市 建設管理課

4. 自転車ネットワーク路線の整備形態

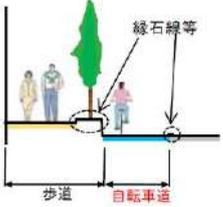
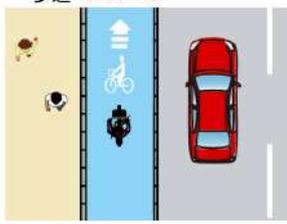
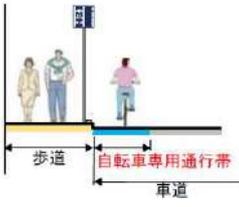
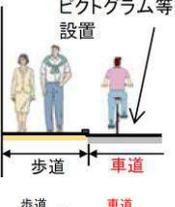
4-1 自転車ネットワーク路線の整備形態

自転車ネットワーク路線の整備形態は、ガイドラインに基づき設定しました。

【考え方】ネットワークの連続性の確保と自転車通行空間の早期の整備が重要

現状では、自転車利用者の通行空間は、歩道及び車道が混在しており、自転車の通行空間が一貫していないことは、自転車利用者、歩行者、自動車運転者において安全とは言えない状況です。全ての道路利用者にとって安全な環境を早期に整備することが望まれています。

ガイドラインで示されている整備形態の中で「自転車道」、「自転車専用通行帯」の整備には多額の費用と時間が必要になります。計画エリア内において、構造的な分離が可能な区間も存在しますが、ネットワークの連続性の確保とエリア全体での自転車通行空間の早期の整備のため「車道混在」とします。矢羽根型路面標示の間隔や案内看板等の具体的な整備内容や方針については、道路管理者で組織する協議体により個別に協議し、ネットワークを形成していく。

構造的な分離（法定）	視覚的な分離（法定）	車道混在（法定外）
自転車道	自転車専用通行帯	車道混在 (矢羽根型路面標示)
 	 	 

※法定とは軽車両が通らなければいけない空間を意味します

図 4-1 整備形態の分類

整備にあたっては、矢羽根とピクトグラムの路面標示により、自転車利用者に車道通行を視覚的に誘導するとともに、自動車運転者に対しても注意喚起を行うこととします。

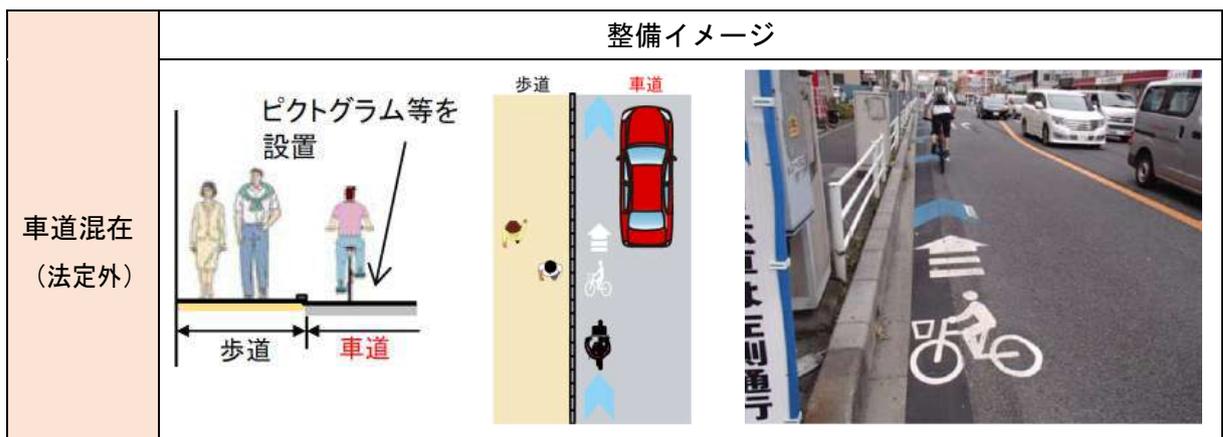


図 4-2 ネットワーク路線の整備形態

4-2 路線ごとの整備のあり方

現状の道路状況、歩行者交通量、自転車の交通量や走行速度など、路線ごとの様々な要因により、選定した整備形態の実現が著しく困難な場合も想定されます。また、ネットワークによる連続性の構築という基本目標を踏まえて、整備については各道路管理者との連携も重要となることから、実際の整備に向けた情報の交換を密にしていく必要があります。

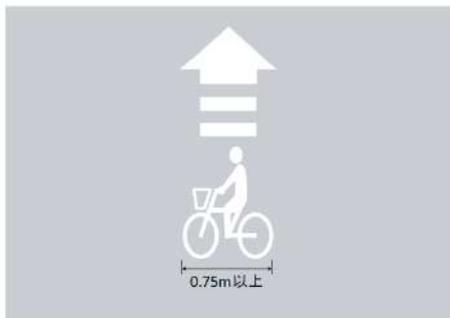
<参考>矢羽根とピクトグラムの路面標示について

「車道混在」の路面標示は、矢羽根型路面標示とピクトグラム（自転車マーク）を一定の間隔で連続して設置することを基本とします。

◆矢羽根型路面標示の標準仕様

	形状	配置	
		歩道あり	歩道なし
仕様(案)	<p><標準形></p> <p>幅=0.75m以上</p> <p>長さ=1.50m以上</p> <p>角度=1:1.6</p> <p>道路幅員が狭く、歩行者を優先させる道路(生活道路など)では、必要に応じて、以下を採用。</p> <p>幅=0.75m</p> <p>長さ=0.60m</p> <p>角度=1:0.8</p>	<p>設置間隔=10m</p> <p>1.0m以上</p>	<p>設置間隔=10m</p> <p>1.0m以上(0.75m以上※)</p>

◆自転車のピクトグラムの例



※: 現地の交通状況に応じて、0.75m 以上とすることもできる。

◆矢羽根型路面標示とピクトグラムの整備例



▲車道左側部の路肩内に矢羽根型の路面標示を設置した事例



▲車道左側部の車線内に矢羽根型の路面標示を設置した事例(歩道のある道路)

(出典: ガイドライン)

5. ソフト対策および連携施策の考え方

寒河江市では、既述のとおりエリア全域で自転車と自動車の両者が車道を通行する「車道混在」の形態で自転車通行空間の整備を進めます。

そのため、自転車、歩行者、自動車等、全ての道路利用者が安全、快適に通行するためには、自転車通行空間の整備と併せて、交通ルールの遵守やマナーの向上が必須です。そこで、下記の通り、自転車活用推進計画の周知及び、自転車、歩行者、自動車等、全ての道路利用者の安全に向けた周知・啓発に取り組みます。

また、市の各計画において自転車の活用によるスポーツツーリズム等の観光振興施策が盛り込まれていることや、ゼロカーボンシティ宣言を含む環境関連施策、健康増進や防災など自転車を活用出来る分野のニーズが高まっていることなどを鑑み、本計画においても連携施策として取組みを図ります。

5-1 ソフト対策・連携施策の重点項目

施策1

自転車事故の無い安全で安心な社会の実現

●新「自転車安全利用五則」等の周知徹底

道路交通法上は、自転車は軽車両と位置付けられており、歩道と車道の区別があるところは車道通行が原則であること等が示され、15年ぶりに改訂された、「自転車安全利用五則」（「自転車の安全利用の促進について」(令和4年11月1日付中央交通安全対策会議交通対策本部決定)の活用等により、自転車のルールやマナーに違反する行動を防止するため、子どもから高齢者までの交通安全教育等の充実を図り、道路利用者の利用ルールの周知徹底に取り組みます。

【自転車安全利用五則】

- ①車道が原則、左側を通行 歩道は例外、歩行者を優先
- ②交差点では信号と一時停止を守って、安全確認
- ③夜間はライトを点灯
- ④飲酒運転は禁止
- ⑤ヘルメットを着用



図 5-1 自転車安全利用五則を用いて交通ルールの周知を行っている事例（出典：警察庁 HP）

●ヘルメット着用徹底を推進

道路交通法の改正により、令和5年4月から自転車に乗るすべての人に対してヘルメット着用が努力義務化されましたが、市民への認知度が低いことから、市報や市ホームページ等での周知と併せて、町内会や関係団体等の協力を得つつ周知・啓発し、ヘルメットの着用を推進していきます。

●自転車保険の加入促進

「山形県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」に基づき、令和2年7月から自転車損害賠償責任保険等への加入が義務化されましたが、市民への認知度が低いことから、市報や市ホームページ等での周知と併せて、町内会や関係団体等の協力を得つつ、損害賠償責任保険等への加入義務化を周知・啓発し、加入率の向上を目指します。

施策2

自転車の活用に係る良好な都市環境の形成

●市内各ランドスケープ整備との連携

進行中のものを含む、各ランドスケープ（自然の景観や地理的特性等を活かし、一帯的に整備したエリア）整備事業と連携し、景観路をサイクリングロードとして活用することや、各エリアをつなぐサイクリングコース等を提案することで、自転車を楽しむ場の提供と、市内周遊性の向上を図ります。

【連携内容】

- ・寒河江川桜回廊の延伸整備との連携（道生地区から上流側）
- ・寒河江地区かわまちづくり（グリバーさがえ～最上川ふるさと総合公園一帯の最上川沿いの整備）と連携したサイクリングロードの整備
- ・チェリーランドアクティビティエリア整備と、県自転車道（さくらんぼサイクリングロード）付近整備との連携

●自転車店と連携したハード（サイクルステーション）整備の検討

市内自転車店の減少により、スポーツ自転車等利用者が市外専門店を利用せざるを得ない状況となっているため、施策3にあるサイクルツーリズムの推進拠点となるサイクルステーションを整備することについて検討を進めます。サイクルステーションでは、民間事業者（自転車専門店）が利用できるテナントスペースを整備し、自転車等の販売、修理、レンタサイクル事業を展開するほか、多目的トイレ、シャワー室、ロッカー、仮眠室、自転車整備スペースなど、サイクリストや自転車観光を行う観光客の利便性を向上させるための機能充実を検討します。

●市役所前通りへの自転車専用道路整備および接続路線を含む賑わいづくりの検討

国・県と連携し、市役所前通り（寒河江村山線、フローラ前交差点～国道112号線までの2.2Km区間）、今後整備が進む市道ほなみ団地陵東中学校線（内環状道路）、国道112号線（外環状道路）に矢羽根型路面標示の整備を促進することで、自転車で賑わうまちづくりを推進します。

●シェアサイクル・新たな電動小型モビリティの導入検討

近年、国内での導入都市数が増加傾向にあるシェアサイクル（複数の設置箇所で、ICカードやスマートフォン等の決済手段を介し、利用者が自由に貸出、返却ができる自転車）について、移動の利便性及び回遊性の向上、ゼロカーボンシティの推進を図るべく、導入の検討を進めます。

また、電動キックボード等の電動小型モビリティの導入も検討し、利用しやすい環境の整備と、これを活用した市内の回遊性・周遊性の向上に努めます。電動小型モビリティは新たな交通手段として普及が進んでいるものであるため、道路交通法等の見直しに連動し、導入にあたっては、交通トラブルを未然に防ぐべく、交通ルールの情報発信を強化していきます。

施策3

サイクルツーリズムの推進による観光振興

●レンタサイクルの充実とPR及び旅行商品造成等の利活用

老朽化が進んでいるレンタサイクルの再整備を検討します。また、JR左沢線など公共交通機関からの2次交通としてのPRを強化するとともに、サイクリングを軸とした旅行商品の造成、ポタリング（散歩に近い感覚で、気軽に楽しむサイクリング）ガイドツアーの実施等に取り組めます。

●雪国やまがたサイクリングの推進

通常の自転車が使用不可となる冬期間にファットバイク（雪道等走行可能な自転車）の貸し出しをし、積雪時期ならではのサイクルイベントを開催するなど「積雪路で自転車を乗ることの楽しさ」を発信するとともに、冬期間の自転車利用増を図ります。

●「ぐるぐるさがえ」を活用したサイクリングスポットのPR・スタンプラリー等

市観光ガイドアプリ「ぐるぐるさがえ」において、サイクリングコースや自転車関連スポットの情報を掲載するほか、サイクリング用スタンプラリーを実施するなど、市内サイクリングをより楽しめる取り組みを行います。

●市民浴場 湯るりさがえを拠点としたサイクリングコース・ツアーの設定

市民浴場 湯るりさがえは、グリバーさがえや最上川ふるさと総合公園などスポーツを楽しむことができるエリアに立地しており、「寒河江地区かわまちづくり」エリアとも隣接しています。このため、地理的特徴を活かし、市民浴場を発着地とするサイクリングコース・ツアーを複数設定し、自転車による市内周遊観光を促進します。

●新たな競技種目を含めた自転車競技等の普及促進

さくらんぼ時期に人気を集めているツール・ド・さくらんぼに加え、2020年東京オリンピックから「フリースタイル・パーク」種目が正式種目に採用され、注目を集めているBMX競技などの自転車を活用する競技について、市内での普及促進を図ります。

施策4**サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現****●リーフレット・ポスター・イベント等での健康情報提供**

市で作成・実施する健康づくりに関するリーフレットやポスター、イベント等において、自転車を利用した健康づくりについての情報提供を行います。

●健康増進を目的とした自転車通勤の推奨

健康増進およびゼロカーボンに関する取組の一環として、自転車通勤を推奨します。

●健康づくりポイントを活用した自転車の利用促進

毎日取り組む運動などにより、市民の健康作りを推進している「さがえ市民100日健康づくり事業」において、新たに「自転車通勤を行っている」や「サイクリングイベントに参加した（レース系統を除く）」等の項目を設定し、ポイント付与を行うとともに、電子地域通貨「チェリンPAY」との連携も検討していきます。

5-2 そのほかのソフト対策・連携施策（案）

●災害時の活用を想定した自転車の周知啓発

大規模災害が発生し、停電や道路破損が生じ、自動車の利用が困難な状況を想定し、自転車の代替性について周知啓発をするとともに、ノーパンクタイヤ等の普及促進を図ります。

●J R左沢線等の公共交通機関と組み合わせたサイクル&ライドの推進

自転車と公共交通機関を乗り継ぎ利用する「サイクル&ライド」を推進することで、ゼロカーボンシティの推進及び公共交通の利用促進によるゼロカーボンシティの推進を図るべく、通勤通学での利用促進について周知啓発します。

●自転車活用推進計画の周知

自転車、歩行者、自動車等、全ての道路利用者が安全、快適に通行するための認識の共有のためには、本計画内容の市民への周知も重要です。特に、実際に整備される自転車通行空間や交差点等の構造に即した通行ルールや路面標示の意味の周知徹底を図るものとします。

【計画内容の周知徹底】

- ・ 自転車ネットワーク路線、自転車通行空間の整備内容、整備路線の自転車通行方法についての広報
- ・ 計画をわかりやすく整理した計画概要版の配布（学校等）
- ・ 市報等による広報



交通安全教育講習



自転車実技講習

図 5-2 広報施策の例（出典：仙台市（左）、ガイドライン（右））

6. 計画の推進にむけて

6-1 今後について

本計画では、人口が集中し、主要な公共施設や大規模商業施設が集中する寒河江市中心部（寒河江駅北側エリア）を計画の対象エリアとしています。将来的には、市内の広域拠点をネットワーク化し、寒河江市全域に自転車のネットワーク路線を広げていく予定です。

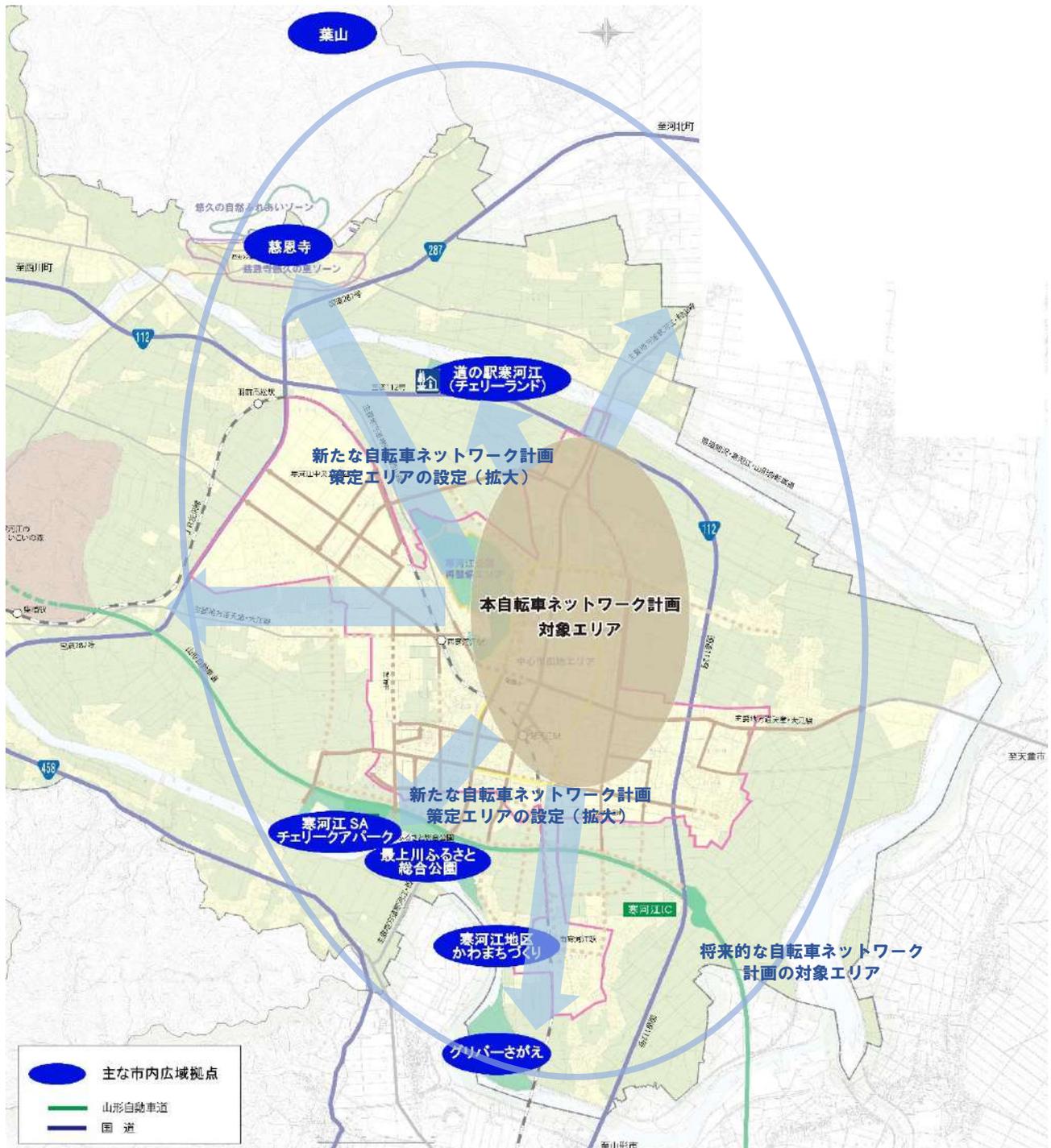


図 6-1 主な広域拠点と将来的な市域全体へのネットワーク拡大イメージ

6-2 「寒河江市自転車ネットワーク整備推進会議（仮称）」の設置

本計画の推進にあたっては、国・県の道路管理者、警察等関係行政機関の連携が不可欠です。モデル路線での効果検証や安全な自転車利用に向けた対策に関する定期的な連絡調整を行うため、「寒河江市自転車ネットワーク整備推進会議（仮称）」を設置します。

資料編

《参考資料1》検討委員会 要綱

寒河江市自転車活用推進計画検討委員会設置要綱

(設置)

第1条 本市における自転車利用環境を創出するため、寒河江市自転車活用推進計画（以下「計画」という。）の策定、改定等について、必要な事項を検討する寒河江市自転車活用推進計画検討委員会（以下「委員会」という。）を設置する。

(所掌事務)

第2条 委員会は、次に掲げる事項について検討する。

- (1) 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成に関する事。
- (2) サイクルスポーツの振興等による健康増進及び活力ある健康長寿社会の実現に関する事。
- (3) サイクルツーリズムの推進による観光振興に関する事。
- (4) 自転車事故のない安全で安心な社会の実現に関する事。
- (5) 災害時における自転車の有効活用に関する事。
- (6) 自転車の活用による脱炭素及び省エネルギー社会の実現に関する事。
- (7) 前各号に掲げるもののほか、必要な事項に関する事。

(組織)

第3条 委員会は、次に掲げる者で別表により構成する。

- (1) 道路管理者
- (2) 寒河江警察署
- (3) 関係行政機関の職員
- (4) 市内関係団体
- (5) その他、委員長が必要と認めた者

(任期)

第4条 委員の任期は、委嘱された日から第2条各号に規定する事項に係る検討が終了する日までとする。

(委員長)

第5条 委員会に委員長1名及び副委員長1名を置く。

- 2 委員長は副市長とする。
- 3 副委員長は企画創成課長とする。
- 4 委員長は会務を総理し、委員会を代表する。
- 5 委員長に事故あるとき又は欠けたときは、副委員長がその職務を代理する。

(招集)

第6条 委員会は、必要に応じて委員長が招集する。

- 2 委員会は、必要があるときは、会議の委員以外の者の出席を求め、意見若しくは説明を聴き、又は委員以外の者に対し資料の提出を求めることができる。

(作業部会)

第7条 委員会は、第2条各号に掲げる事項を検討するため、委員会内に作業部会を置くことができる。

- 2 作業部会は、第3条に掲げる者の中から、委員会において必要と認められる者をもって構成する。

(事務局)

第8条 委員会の事務を処理するため、企画創成課に事務局を置く。

(委任)

第9条 この要綱に定めるもののほか、委員会の運営等に関し必要な事項は、委員長が別に定める。

附 則

この要綱は、令和4年10月18日から施行する。

《参考資料2》検討委員会委員

○寒河江市自転車活用推進計画検討委員名簿

区分	機関	役職	氏名	備考
警察	寒河江警察署 交通課	課長	山口 潤	
道路管理者	国土交通省 東北地方整備局 山形河川国道事務所 交通対策課	課長	岸田 正也	
	山形県村山総合支庁 建設部 西村山道路計画課	課長	熊谷 英治	
	寒河江市 建設管理課	課長	武田 新二	
関係機関庁内	寒河江市	副市長	齋藤 真朗	委員長
	寒河江市 企画創成課	課長	東海林 恒	副委員長
	寒河江市 市民生活課	課長	大江 幸範	
	寒河江市 さくらんぼ観光課	課長	山田 良一	
	寒河江市 健康増進課	課長	寺西 里衣	
	寒河江市 学校教育課	課長	今野 育男	
	寒河江市 スポーツ振興課	課長	渡辺 智昭	
事務局	寒河江企画創成課	課長補佐	村上 英広	
	寒河江企画創成課	主事	阿部 悠大	

《参考資料3》パブリックコメント

令和5年11月8日から12月7日までパブリックコメントを実施し、提出意見はありませんでした。