

寒河江市自転車活用推進計画 （自転車ネットワーク計画）

平成 31 年 3 月

寒河江市

寒河江市自転車活用推進計画

（自転車ネットワーク計画）

－ 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	11
2-3 交通状況	14
2-4 交通事故状況	16
2-5 寒河江市における現状・課題のまとめ	20
3. 自転車ネットワーク路線の選定	21
3-1 ネットワーク路線の選定の考え方	21
3-2 ネットワーク路線	21
4. 自転車ネットワーク路線の整備形態	22
4-1 自転車ネットワーク路線の整備形態	22
4-2 路線ごとの整備のあり方	24
4-3 モデル路線の先行整備による検証	25
5. ソフト対策の考え方	26
5-1 ソフト対策の重点項目	26
5-2 ソフト対策（案）	27
6. 計画の推進にむけて	28
6-1 今後について	28
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	29
6-3 その他	29
資料編	30

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。

◆自転車利用等に関わる国の動向

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。

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。

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

（国土交通省・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 「自転車活用推進計画」閣議決定

図 1-1 自転車利用等に関わるこれまでの主な取組

◆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、過去 10 年間（平成 16～26 年）で国内全体の全事故件数、自転車対自動車の事故件数が 4 割減となっているにもかかわらず、自転車対歩行者の事故件数は横ばいの状況です¹。年齢層では、7～19 歳の若年層の事故割合が高く、利用目的では、通勤・通学の割合が高い状況です¹。

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、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。

¹ 「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

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。

これらの状況を受け、安全で快適な自転車通行空間の整備を進めるために、本計画を策定することとしました。

◆計画の特色

自転車ネットワーク計画とは、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としています。

本計画は、「自転車は車両であり、車道通行が大原則」という前提を市民に啓発することがまず重要であるとの認識の下、優先的に整備を進める必要のあるネットワーク路線及び、それらの路線における自転車、歩行者、自動車全ての道路利用者の安全な利用を促すための整備形態を定めたものです。

1-2 計画の位置づけ

本計画は、上位計画である「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」「第10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。

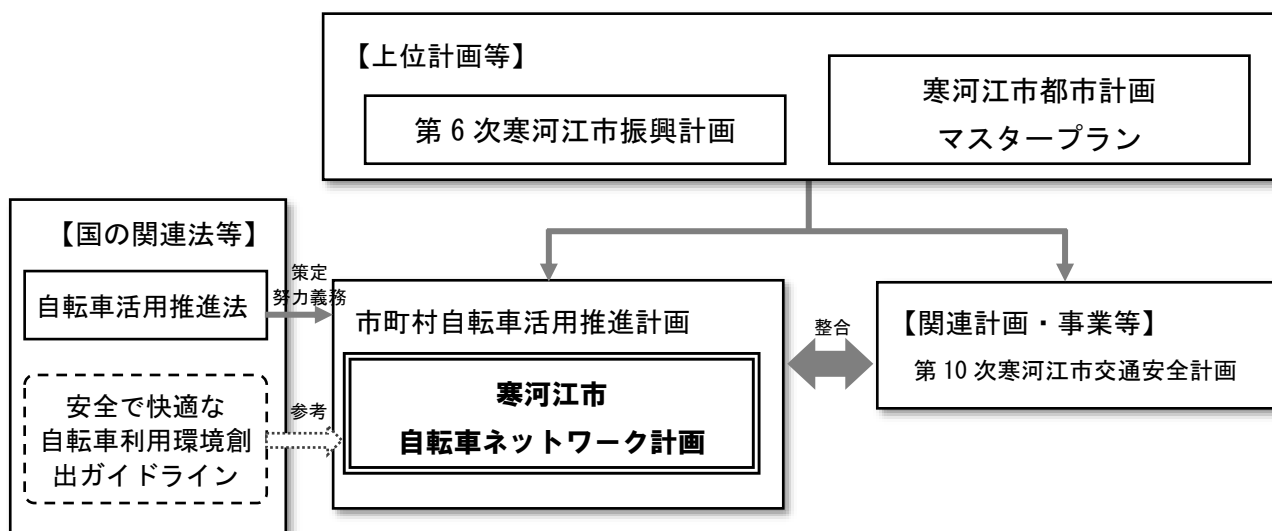


図 1-2 自転車ネットワーク計画の位置付け

<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

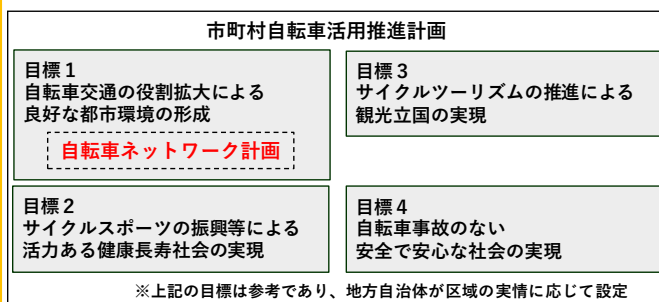
その他の地域活性化の支援等の施策を重点的に検討・実施する

<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>



※上記の目標は参考であり、地方自治体が区域の実情に応じて設定

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、アドバイザー等で構成する「寒河江市自転車ネットワーク計画策定検討会」（以下、検討会）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、検討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、検討会、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、上位計画である「第6次寒河江市振興計画」の計画期間に合わせ、2019年度から2025年度までの7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、計画の見直しを行います。

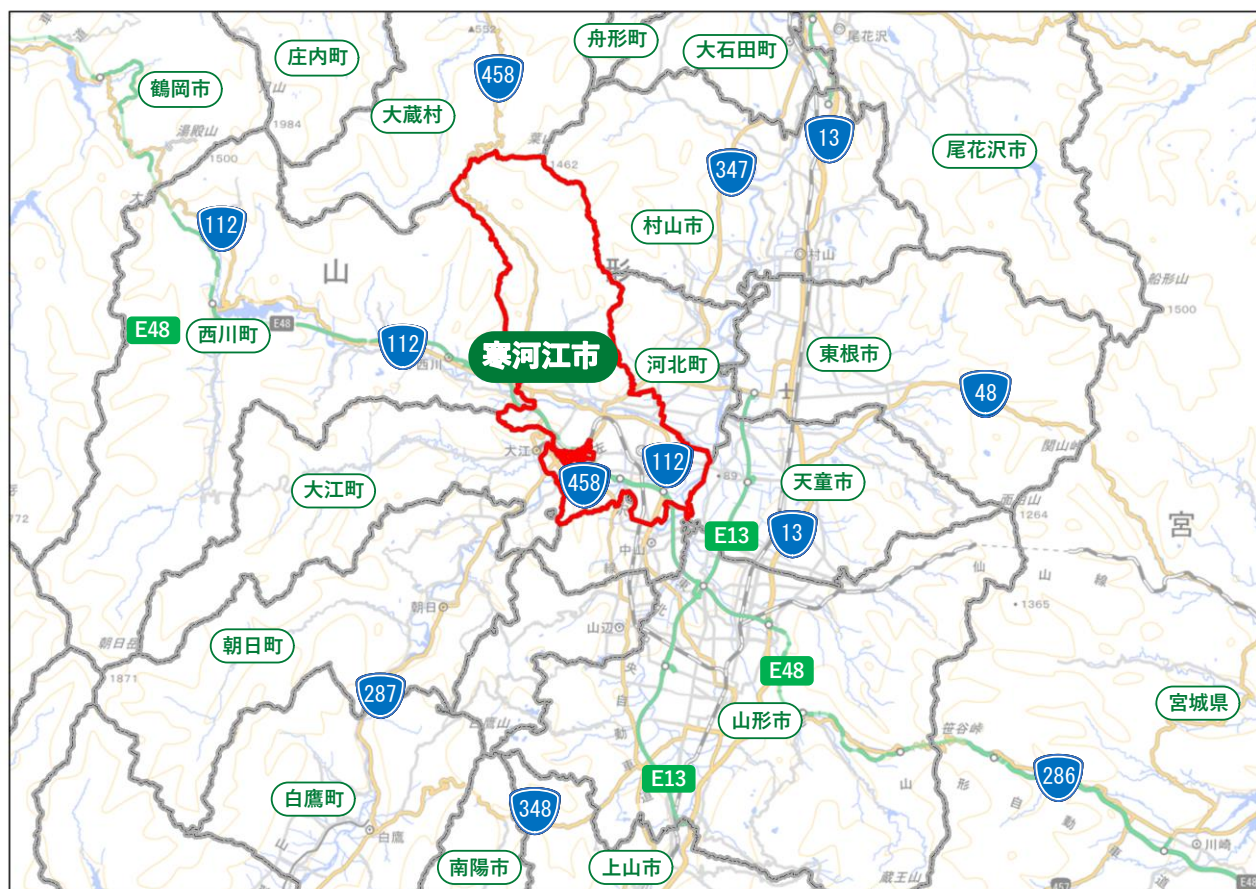
2. 寒河江市の現状と課題

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

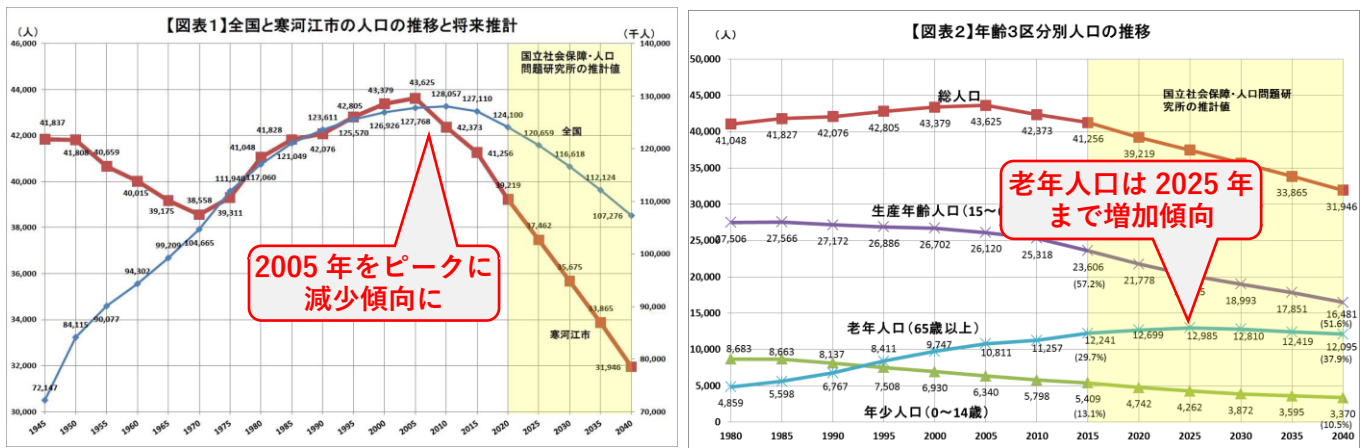
図 2-1 近隣市町村との接続状況

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。

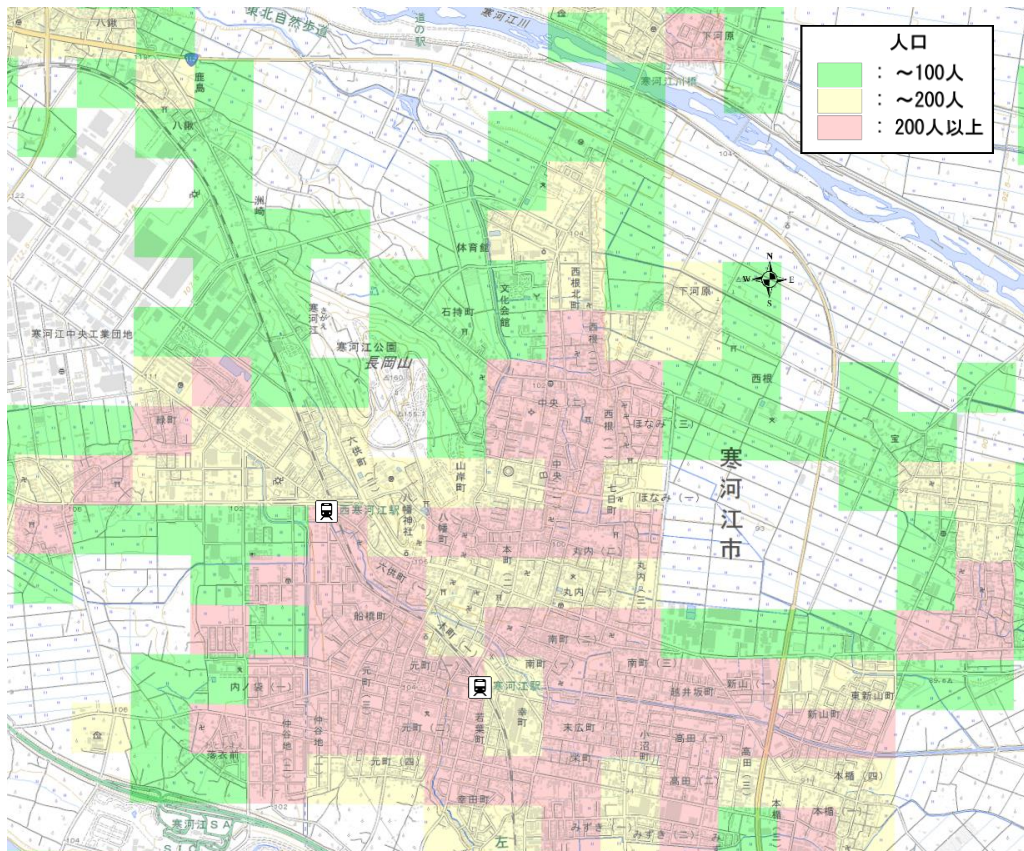
老年人口は増加を続けており、ピークとなる 2025 年まで増加するとみられています。現在の高齢化率は約 31%と高い割合です。

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：H27 国勢調査

図 2-3 寒河江市の人口分布

③ 拐点立地状况

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。

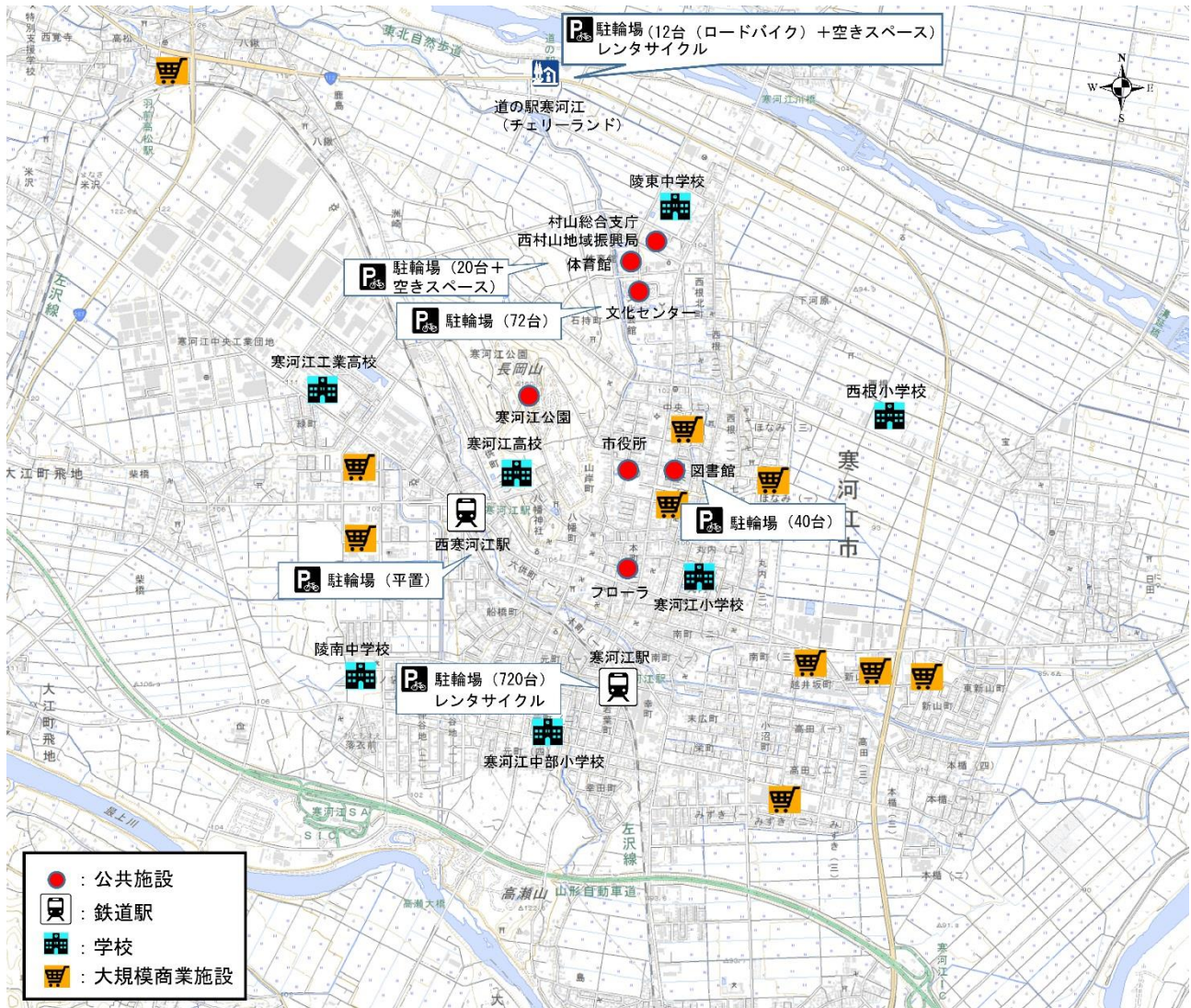


図 2-4 主な拠点立地状況

(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。

第6次寒河江市振興計画 ーさくらんぼと歴史が育む スマイルシティ 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 自転車等による新たなスポーツイベントの開催
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 市内の地域間の交通確保に向けて幹線道路の整備促進を図り、併せて主要道路と接続する生活道路の機能向上

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10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
	◆生活道路等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が訪れたい魅力ある都市を目指した計画となっています。

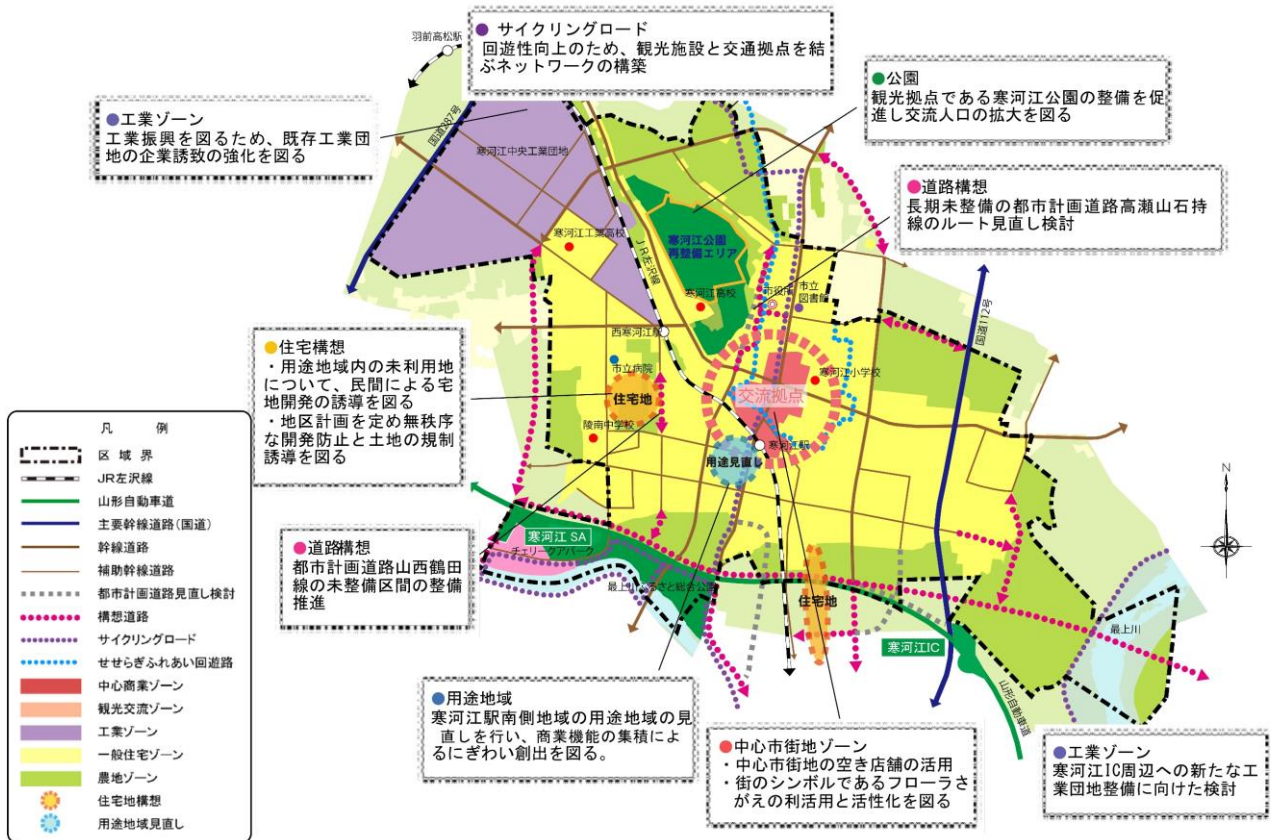


図2-5 寒河江市都市計画マスタープランにおける寒河江地区の構想図

○サイクリストとコソダテに優しいまちづくりプロジェクト

地域経済の成長のために、市内の自転車インフラを活用し、①市内各地に自転車観光客等向けの拠点（まちづくり）を整備し、②地域資源及び ICT を活用した自転車地域づくりマーケティング（イベント含む）を実施することで、サイクリストと子育て世代等に優しいまちづくりを進めています。

＜地域再生計画＞

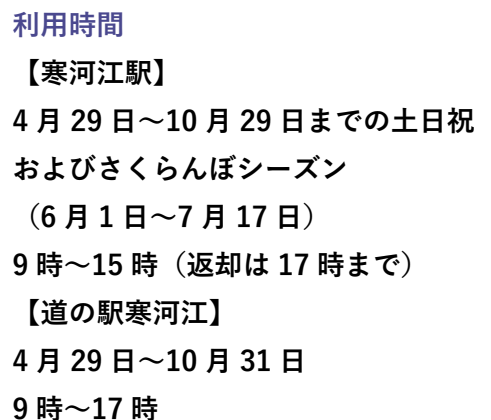
名称	サイクリストとコソダテに優しいまちづくりプロジェクト
主体	寒河江市
区域	寒河江市の全域
目標	「日本一さくらんぼの里」寒河江市は、全国有数のさくらんぼの産地であるとともに特徴的な温泉地を保有しており、さくらんぼ狩りが行われる初夏には数多くのスポーツイベントが開催されるなど、多くの観光客が訪れる。他方、観光客はさくらんぼ観光園などの市外縁部に滞留し、観光客が中心市街地に流入せず、また、さくらんぼ狩りが行われる初夏を除いた季節の観光客数が低迷している点が地域の課題となっている。そこで、寒河江市が保有する自転車インフラを活用し、サイクリスト及び子育て世代等による通年の交流人口拡大及び経済効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：首相官邸ホームページ

「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 年から毎年開催されています。参加者は、第 1 回(2013 年開催)の 500 人から 2018 年には 1500 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。



寒河江市観光物産協会は「さがえチャリぱすぽーと」事業と銘打ち、市内のお店や名所を貸自転車楽しんでもらうため、レンタサイクル利用者に、インセンティブ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する取組を行っています。



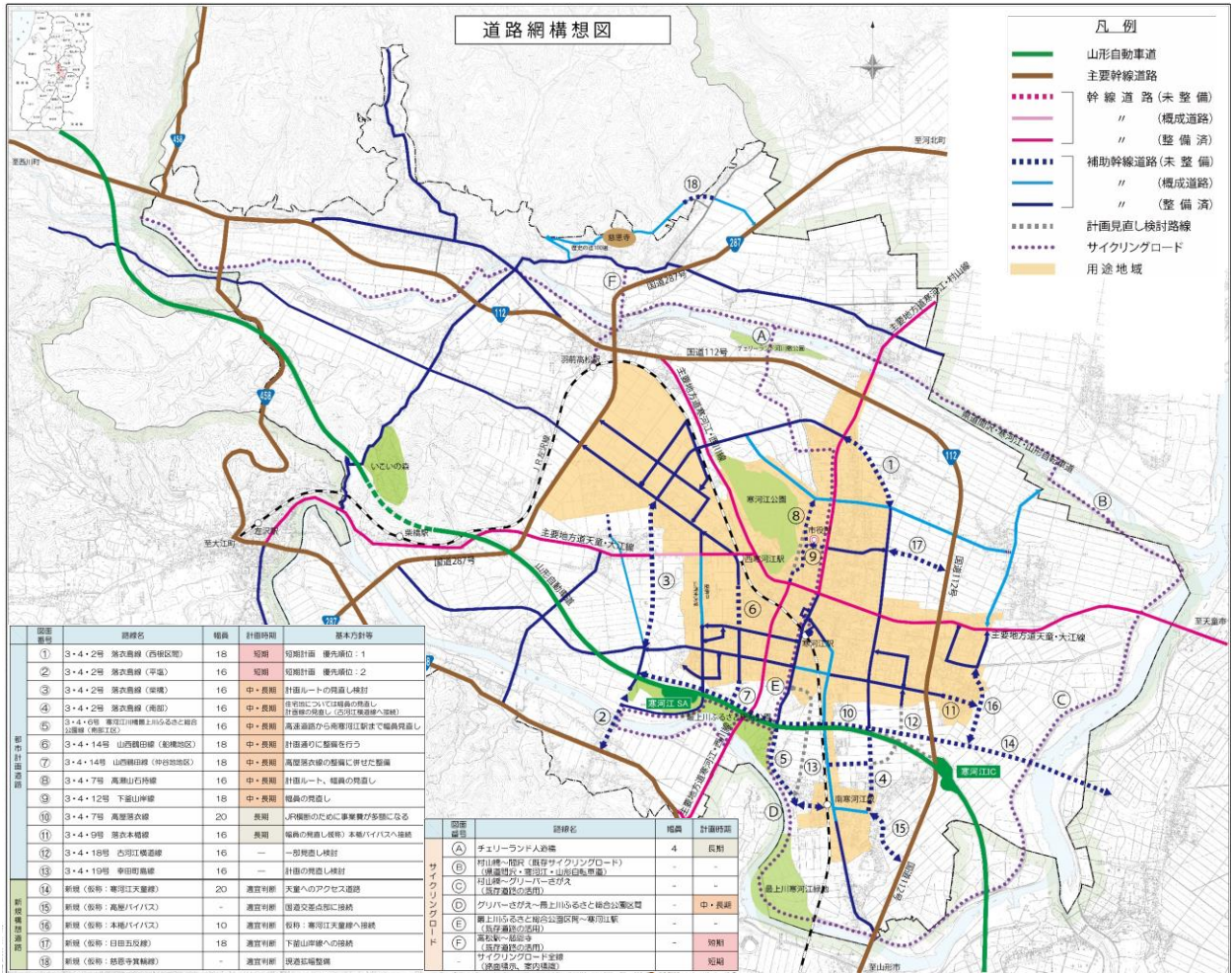
資料：寒河江市観光物産協会

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むとともに、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性や整備の効果、整備の熟度を勘案し、着実な整備に取り組みます。

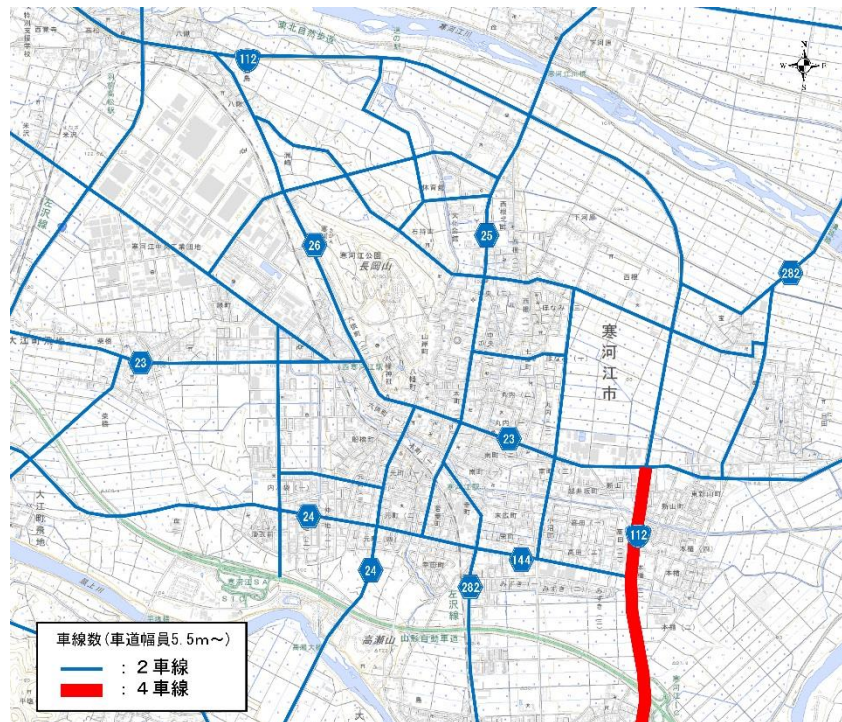
資料：寒河江市都市計画マスタープラン

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。

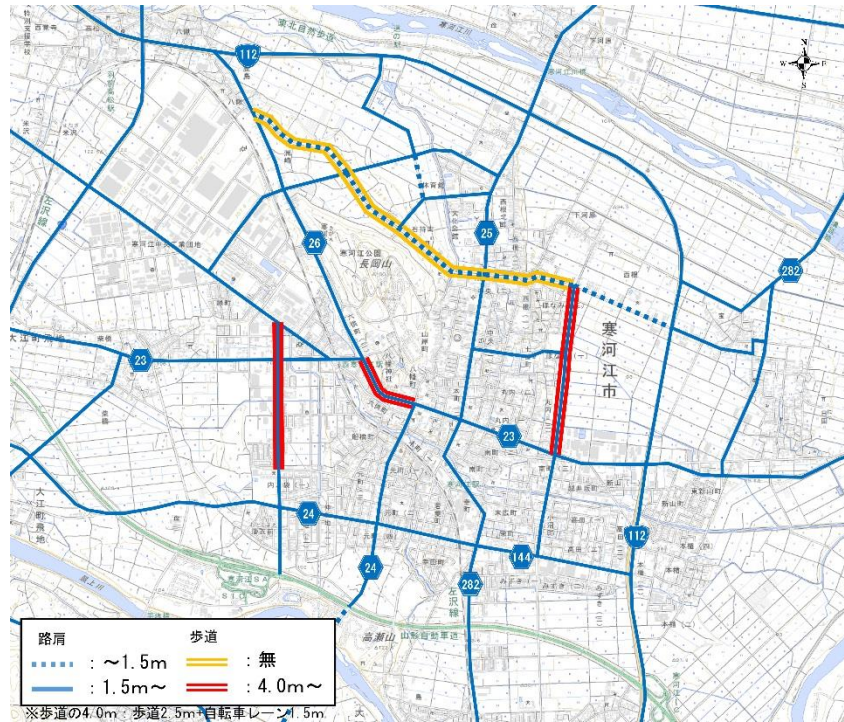


資料：寒河江市提供資料、国道等についてはH27 全国道路・街路交通情勢調査

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。

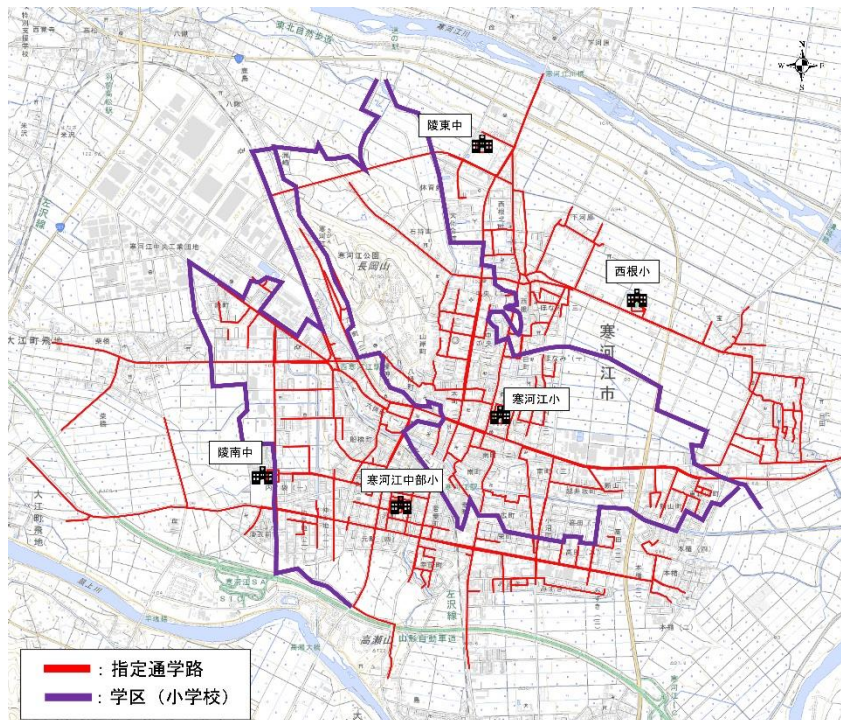


資料：寒河江市提供資料、国道等についてはH27 全国道路・街路交通情勢調査

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。

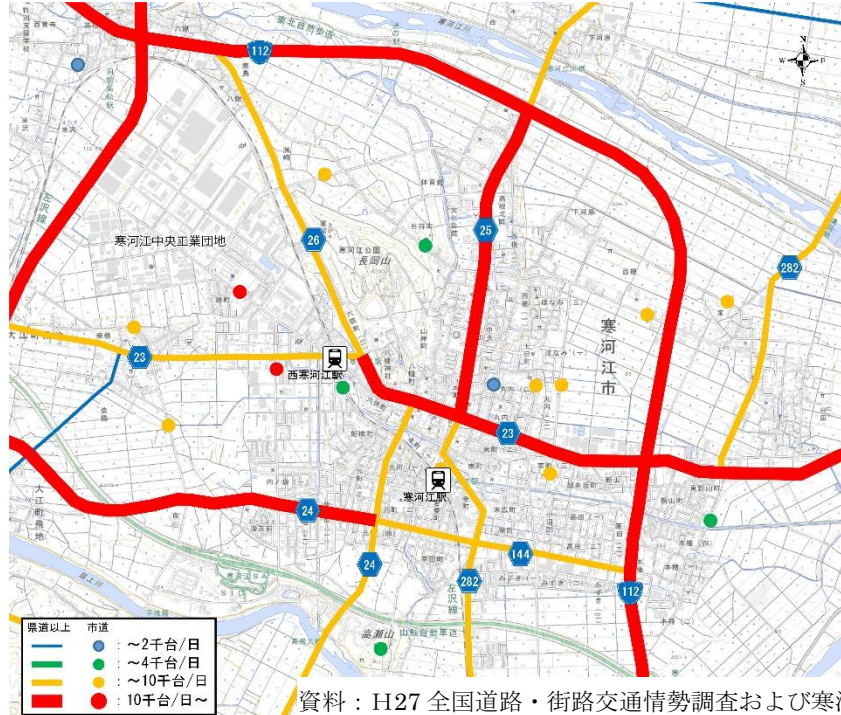


図 2-10 交通量

(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。



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

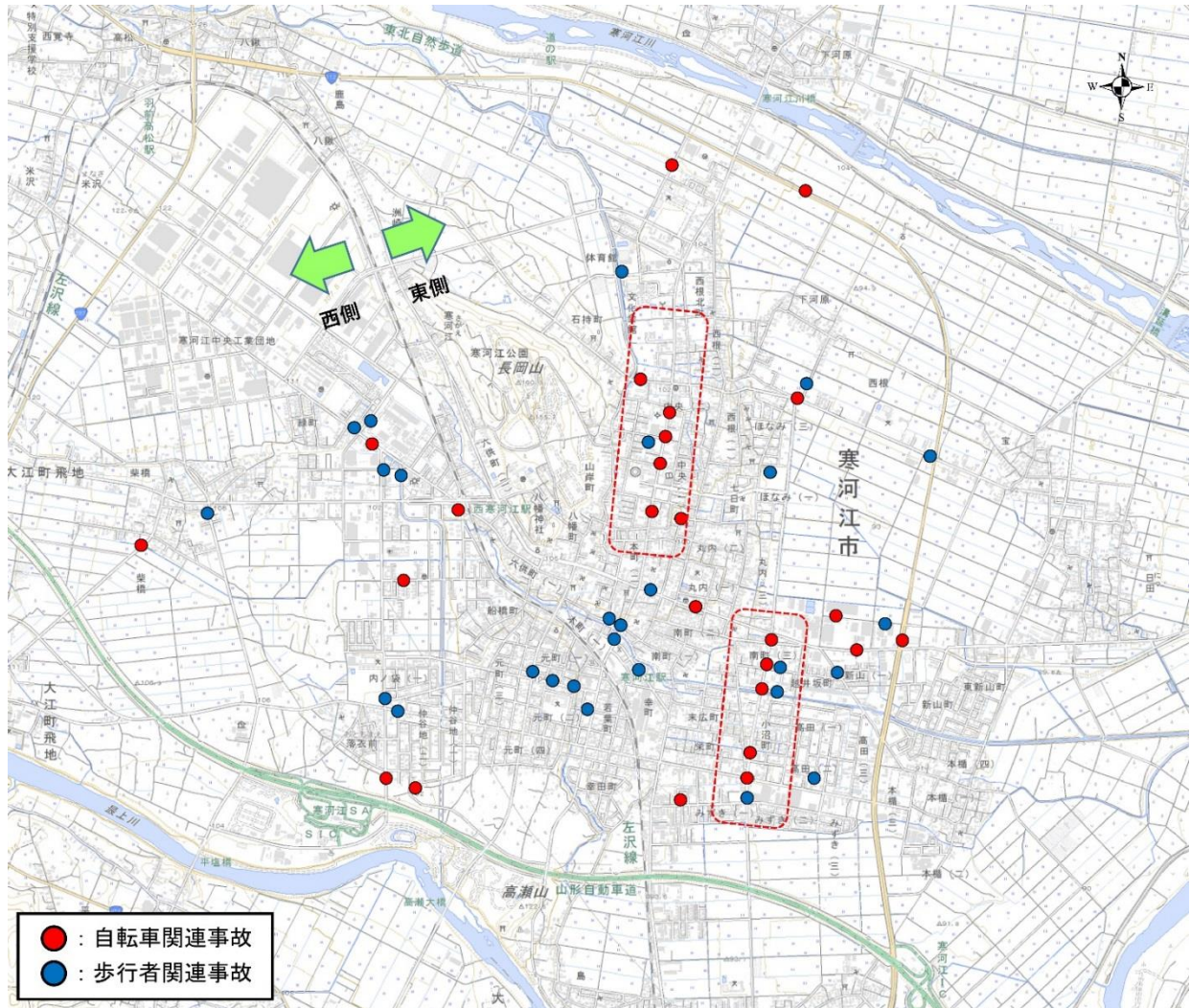
図 2-12 歩行者・自転車利用状況

2-4 交通事故状況

(1) 事故発生場所

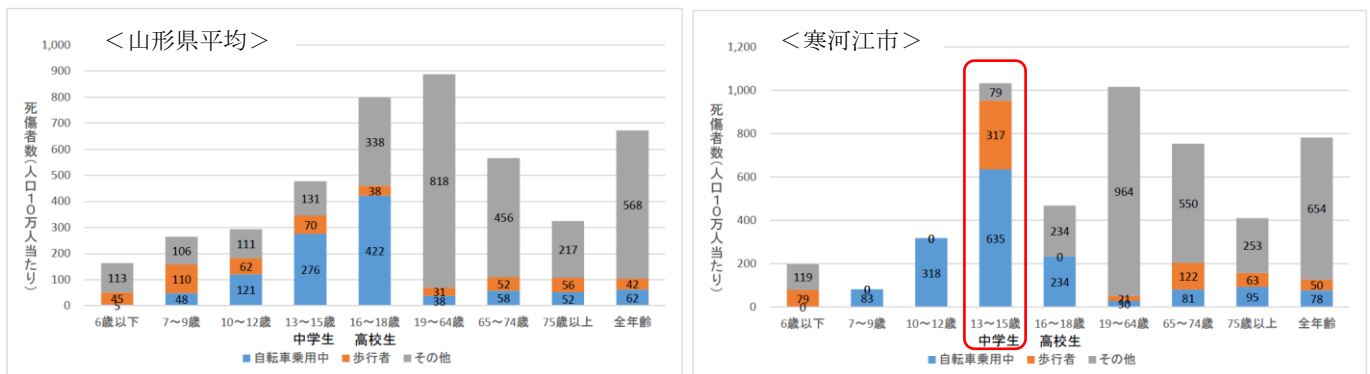
左沢線を境にして、東側は自転車関連の事故が多く、西側は歩行者関連の事故が多くなっています。特に県道 25 号及び、県道 23 号と県道 144 号を結ぶ南北の市道で自転車関連の事故が集中しています。

年齢別の発生状況を見ると、中学生の発生割合が高くなっています。



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(H29.1～H30.10)

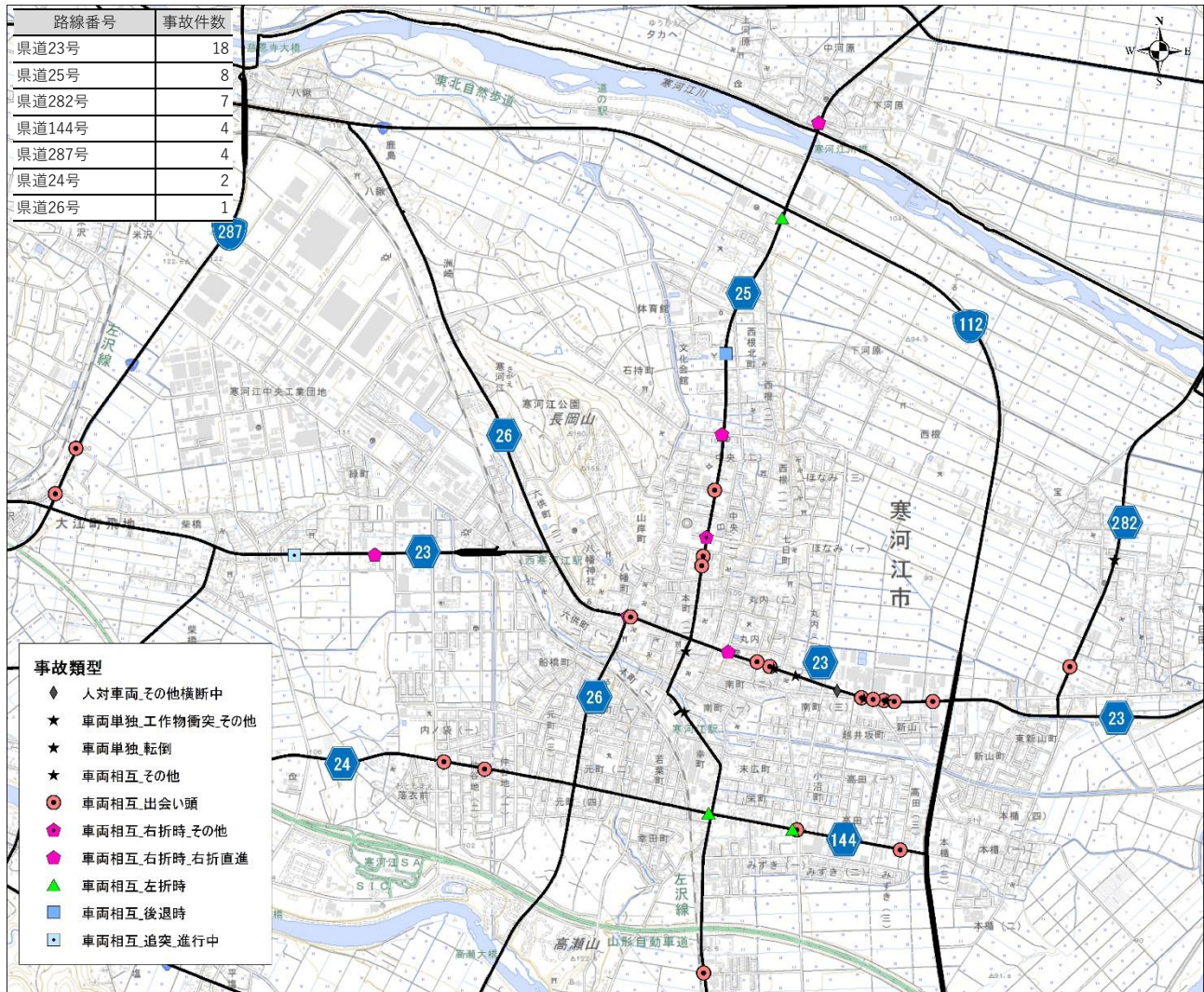
図 2-13 交通事故発生状況



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（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。

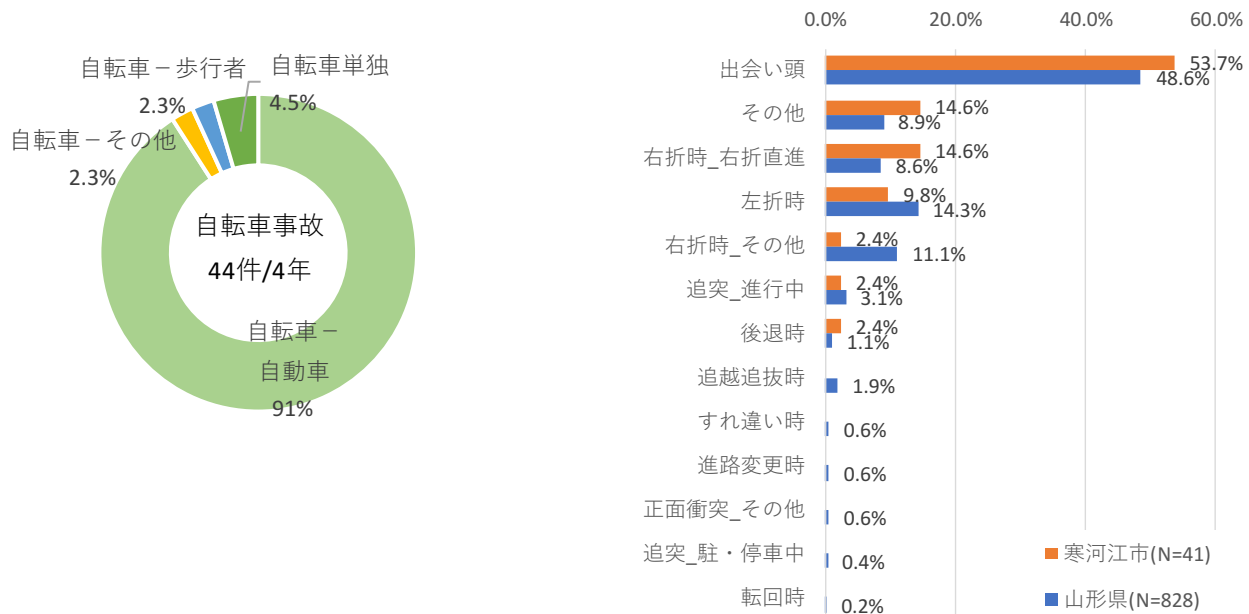


図 2-16 寒河江市の自転車事故の当事者（左）と車両相互事故の発生原因（右）

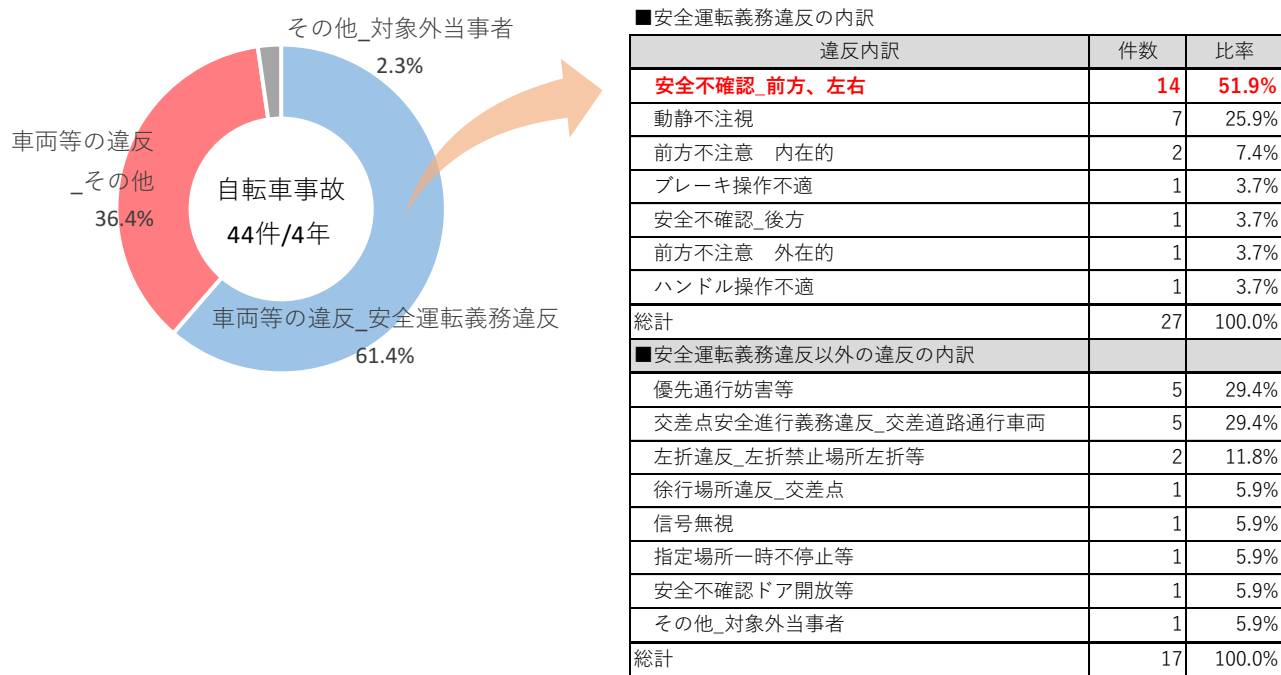
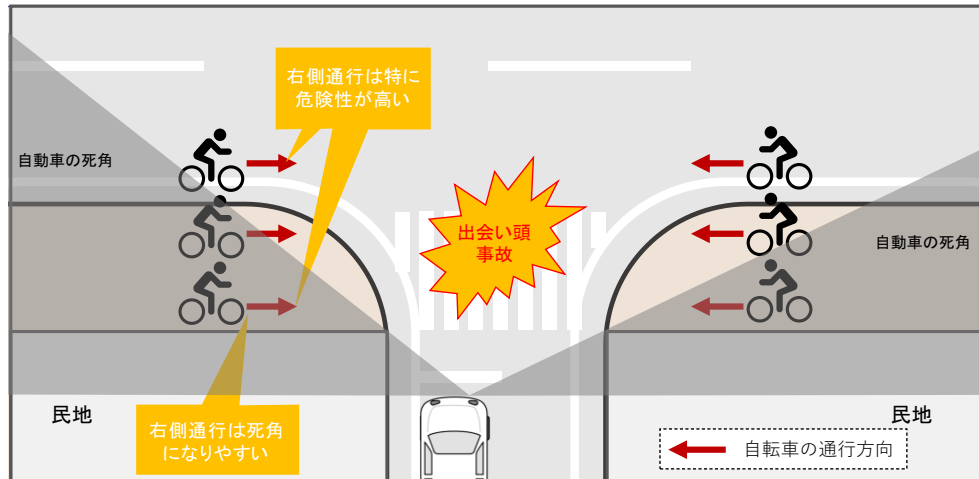


図 2-17 寒河江市の自転車事故における第一当事者の法令違反内容

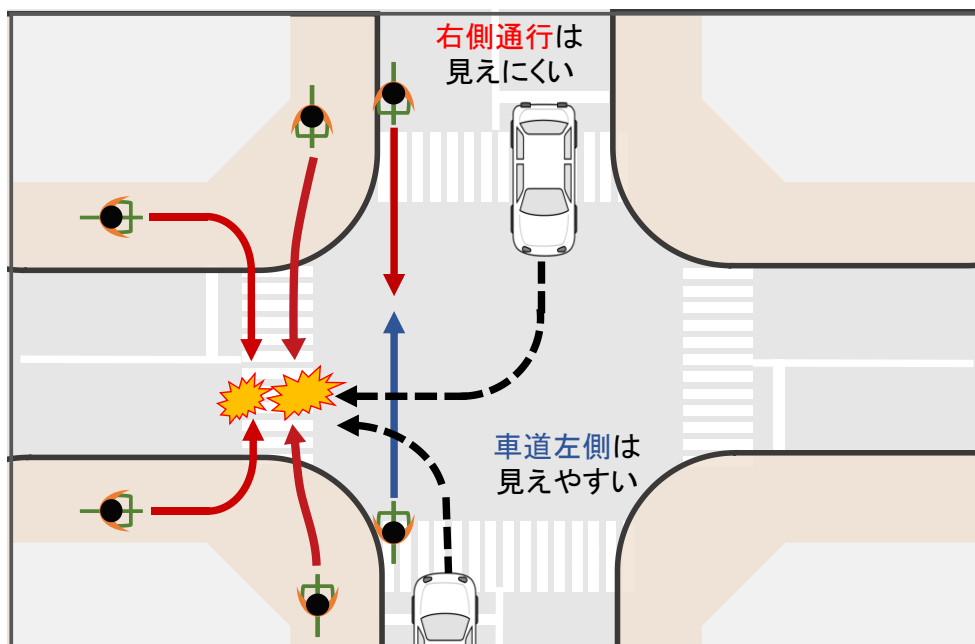
資料：(財)交通事故分析センター交通事故統計(H25-H28)

＜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、細街路との交差部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。

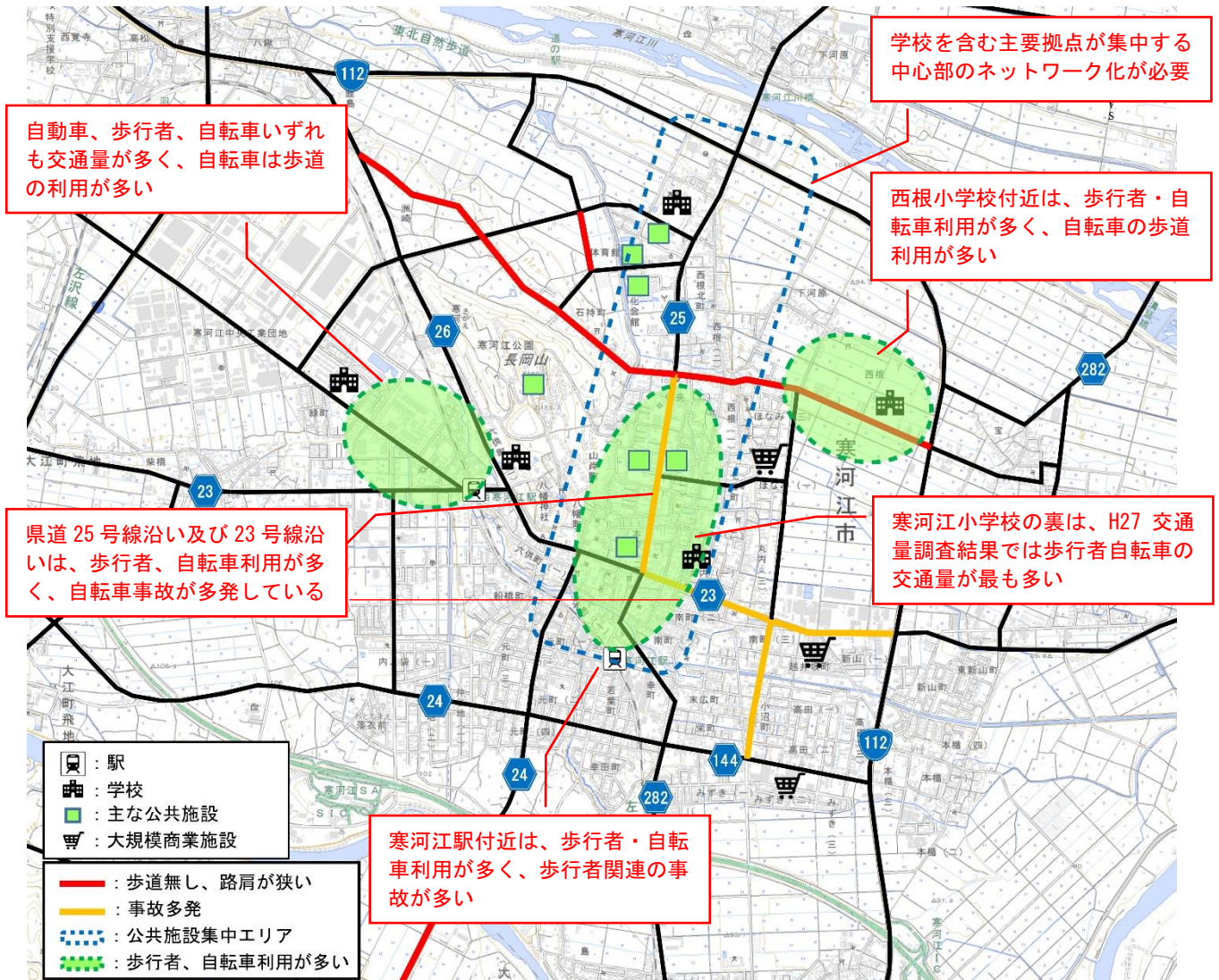


図 2-18 寒河江市における現状と課題

3. 自転車ネットワーク路線の選定

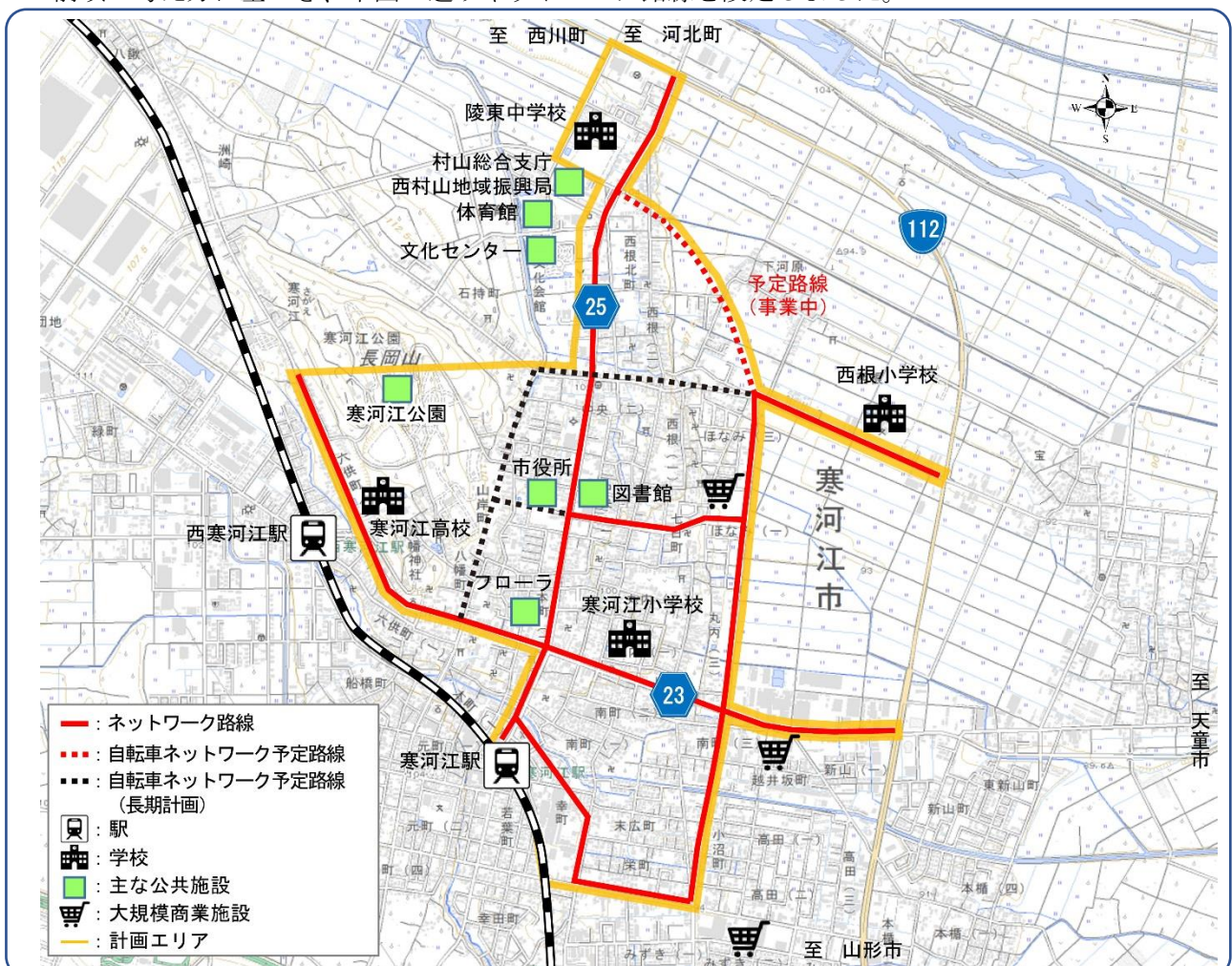
3-1 ネットワーク路線の選定の考え方

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）を計画の対象エリアとします。
- 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

前項の考え方にに基づき、下図の通りネットワーク路線を設定しました。



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

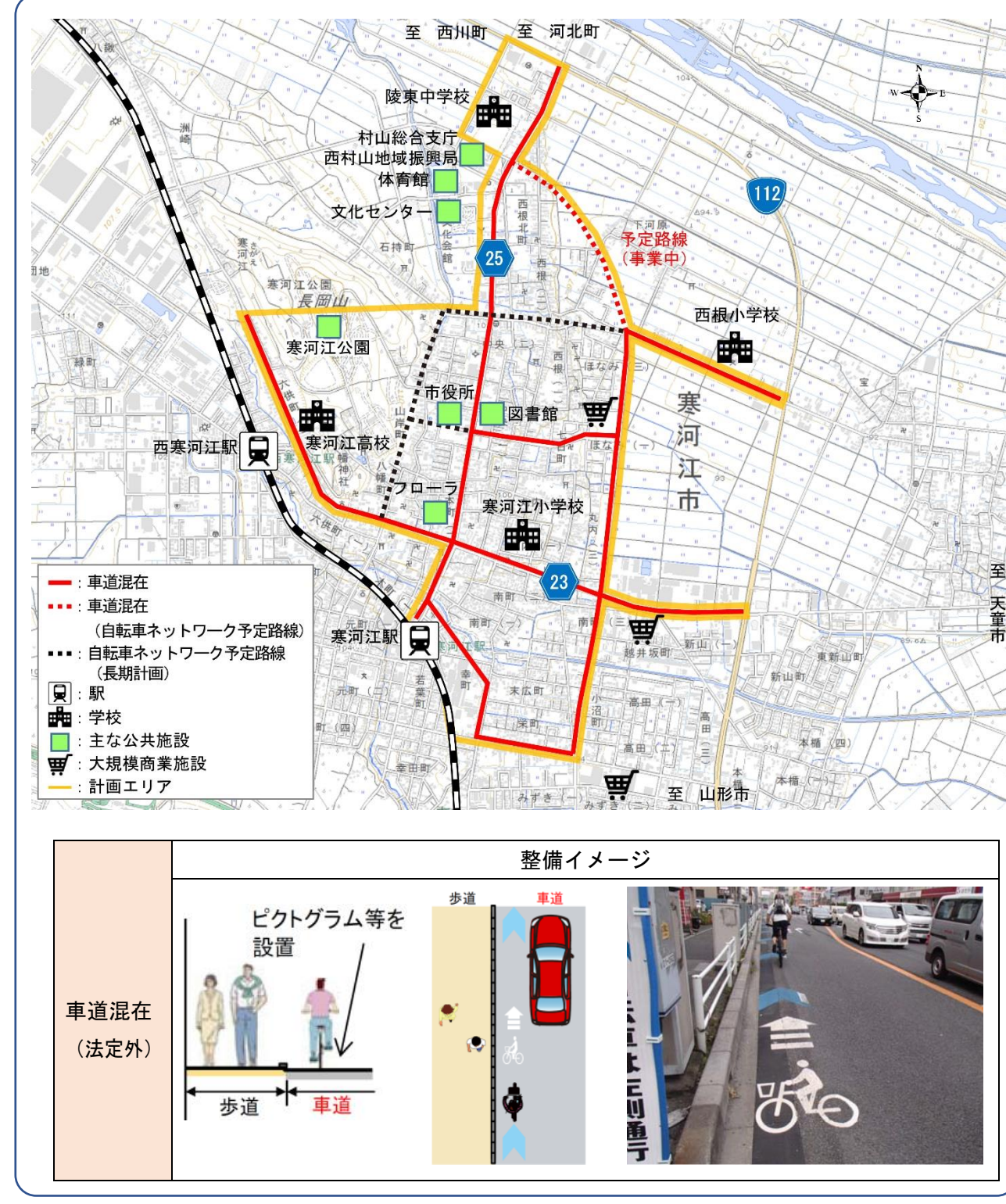
現状では、自転車利用者の通行空間は、歩道及び車道が混在しており、自転車の通行空間が一貫していないことは、自転車利用者、歩行者、自動車運転者において安全とは言えない状況です。全ての道路利用者にとって安全な環境を早期に整備することが望まれています。

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。

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



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

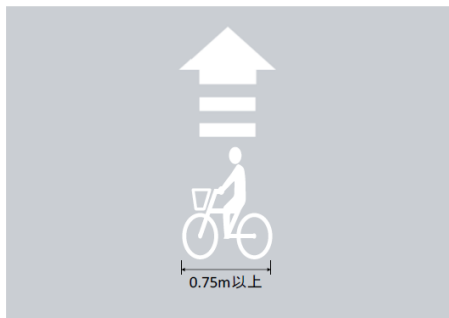
「車道混在」の路面標示は、矢羽根型路面標示とピクトグラム（自転車マーク）を一定の間隔で連続して設置することを基本とします。

◆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)	＜標準形＞ 幅＝0.75m以上 長さ＝1.50m以上 角度＝1:1.6 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。 幅＝0.75m 長さ＝0.60m 角度＝1:0.8	設置間隔＝10m 1.0m以上	設置間隔＝10m 1.0m以上(0.75m以上※)

※：現地の交通状況に応じて、0.75m 以上とすることもできる。

◆自転車のピクトグラムの例



◆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）

4-3 モデル路線の先行整備による検証

自転車ネットワーク路線全区間の整備に取り掛かる前に、モデル路線の設定・先行整備を実施し、利用者評価を踏まえた効果の検証を行うこととします。なお、現状の交通状況や歩道の整備状況等から、整備前後でより効果を評価しやすいと考えられる下記の区間をモデル路線として設定しました。

<モデル路線での効果検証について>

- ・2020 年度を目途に整備に着手し、一定の利用期間を設けた上で評価・検証を行うこととします。
- ・アンケート調査等で、自転車、歩行者、自動車各主体の利用実態や意向を把握する等し、整備内容の効果を検証するとともに、全域整備に向けての留意点等を整理します。
- ・必要があれば、より安全で快適な車道混在形態の実現に向け、付帯施設等の整備形態の検討を行いつつ、全域の整備につなげます。

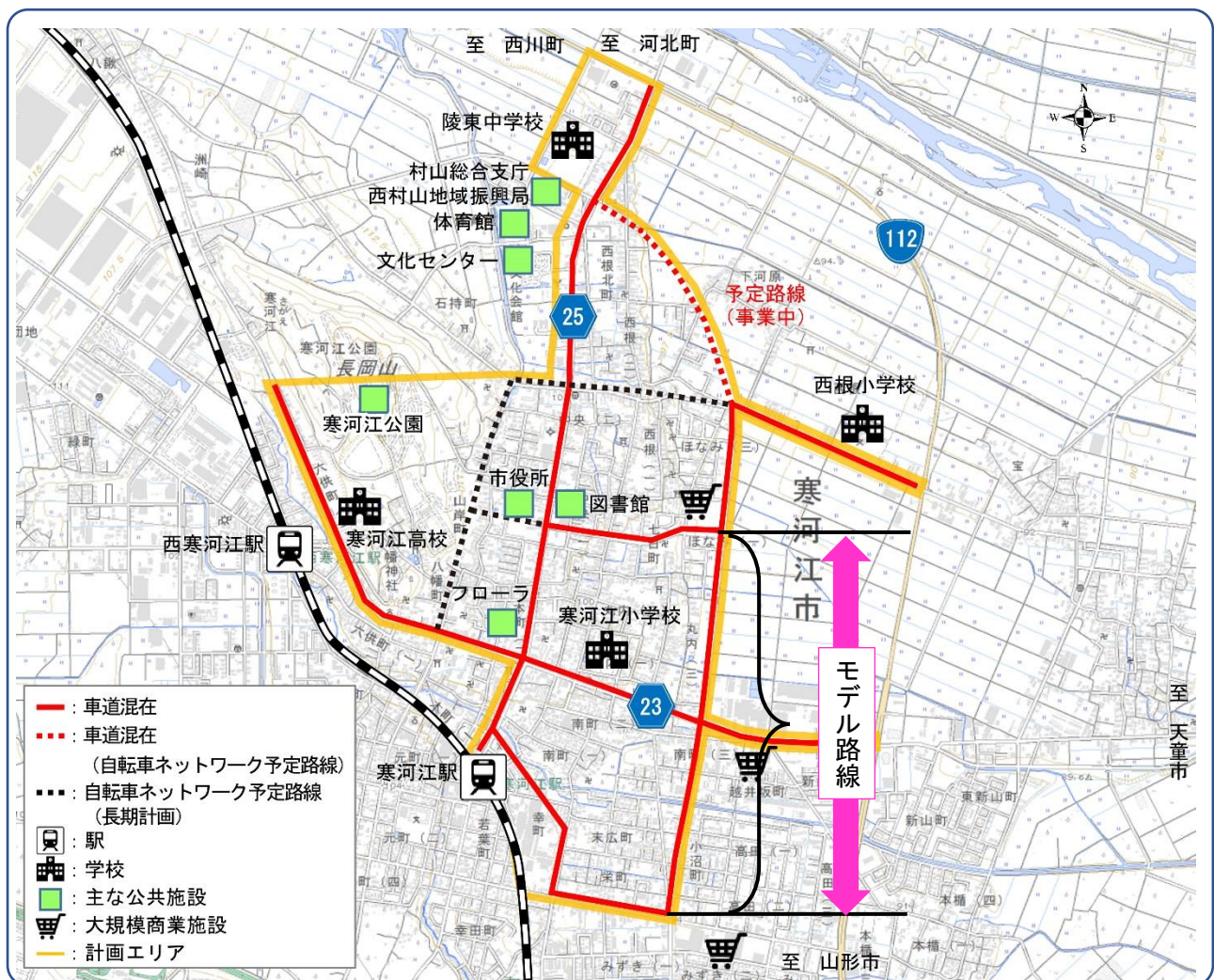


図 4-3 モデル路線の位置図

5. ソフト対策の考え方

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、自転車ネットワーク計画の周知及び、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。

5-1 ソフト対策の重点項目

重点項目1 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」（平成 19 年 7 月 10 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、道路利用者の利用ルールの周知徹底を図ることとします。

【自転車安全利用五則】

- ①自転車は、車道が原則、歩道は例外
- ②車道は左側を通行
- ③歩道は歩行者優先で車道寄りを徐行
- ④安全ルールを守る
 飲酒運転は禁止／二人乗りは禁止／並進は禁止／夜間はライトを点灯／
 信号を守る／交差点での一時停止と安全確認
- ⑤子どもはヘルメットを着用



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）

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は徹底するものとします。

【計画内容の周知徹底】 ・ 自転車ネットワーク路線について ・ 自転車通行空間の整備内容について ・ 整備路線の自転車通行方法について
--

5-2 ソフト対策（案）

① 計画概要版の配布

計画をわかりやすく整理した計画概要版の配布（学校等）

② 学校等での交通安全教室の実施

主な自転車利用者である小中学生、高校生向けの自転車教室の開催等

③ 広報の活用

市報等による広報

図 5-2 ソフト施策の例（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が、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。

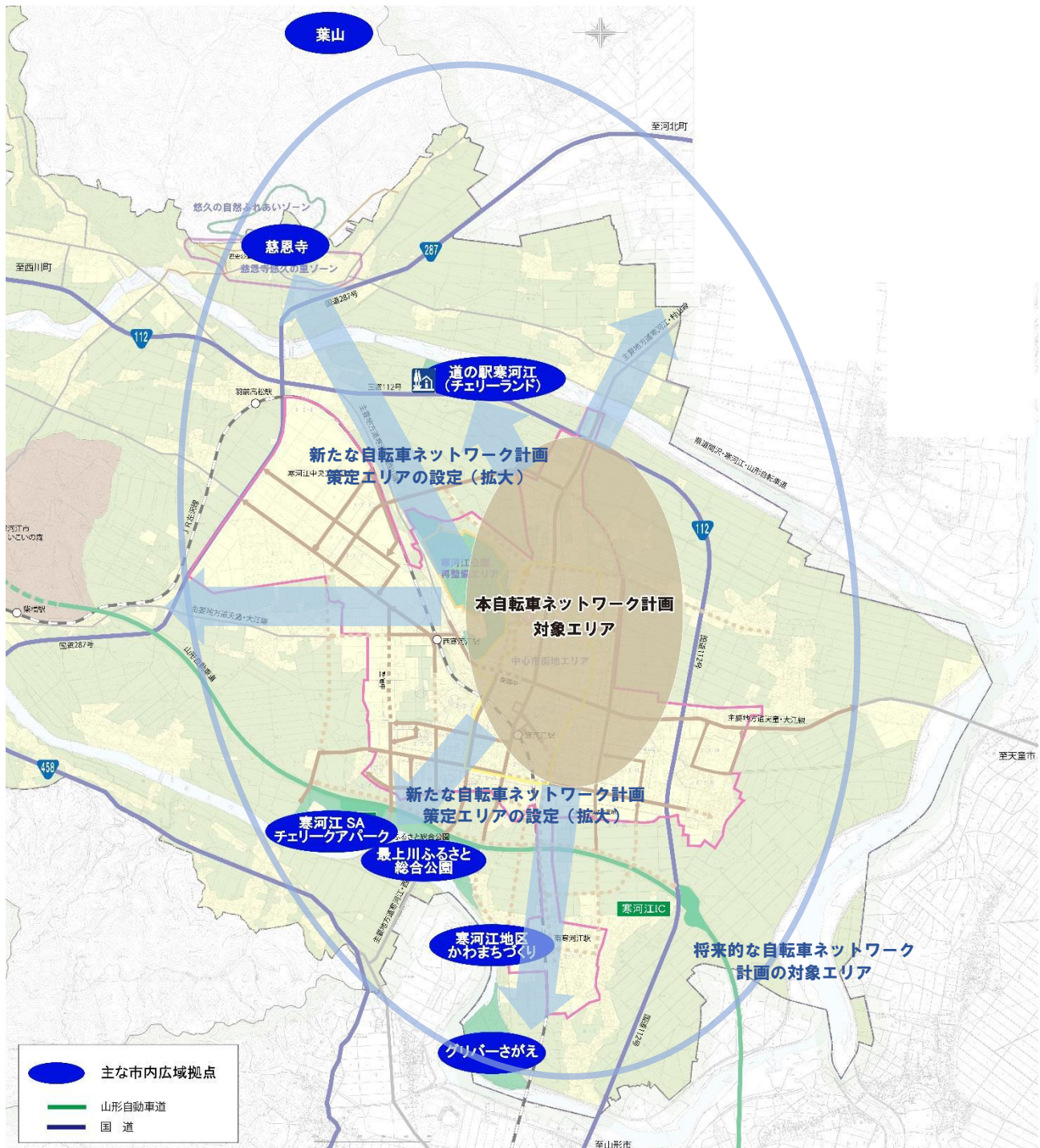


図 6-1 主な広域拠点と将来的な市域全体へのネットワーク拡大イメージ

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、国や県の道路管理者、警察、関係行政機関等の連携が不可欠です。モデル路線での効果検証等、計画の推進や安全な利用に向けたソフト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）」を設置するものとします。

6-3 その他

今回策定した寒河江市自転車活用推進計画は、自転車通行空間の確保を中心とした内容の計画となっております。

今後、自転車の活用の推進に関する総合的な計画として、観光、スポーツなど様々な分野の拡充も検討していきます。

資料編

《参考資料1》検討会 要綱

寒河江市自転車ネットワーク計画策定検討会設置要綱

(設置)

第1条 この要綱は、本市における自転車利用環境を創出するため、寒河江市自転車ネットワーク計画（以下「計画」という。）を策定するにあたり、計画策定に必要な事項を検討するため寒河江市自転車ネットワーク計画策定検討会（以下「検討会」という。）の設置及び運営に関して必要な事項を定める。

(所掌事務)

第2条 検討会は、次に掲げる事項について検討する。

- (1) 自転車ネットワーク及び整備形態に関すること。
- (2) 自転車利用者の秩序の向上に関すること。
- (3) 前2号に掲げるもののほか、必要な事項に関すること。

(組織)

第3条 検討会の委員は、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) アドバイザー
- (5) その他、会長が必要と認めた者

(任期)

第4条 任期は検討会設置から、計画策定日までとする。

(会長)

第5条 検討会に会長1名置く。

- 1 会長は、寒河江市建設管理課長とする。
- 2 会長は、検討会を代表し、会務を総理する。

(招集)

第6条 検討会は、必要に応じて会長が招集する。

- 2 検討会は、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 検討会は、第2条各号にかかげる事項を検討するため、検討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、検討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 検討会の事務局は、寒河江市建設管理課に置くものとする。

(その他)

第9条 本要綱に定めるもののほか、検討会の運営等に必要な事項は、会長が別に定めることができる。

附則

この要綱は、平成31年1月22日から施行する。

《参考資料２》検討会及び作業部会委員

○寒河江市自転車ネットワーク計画策定検討会委員名簿

区分	機関・役職名	
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 交通対策課長	檜岡民幸
	山形県村山総合支庁 建設部 西村山道路計画課 技術主幹(兼)道路計画課長	奈良崎 弘
寒河江警察署	寒河江警察署 交通課長	佐藤 雄介
関係団体	ツール・ド・さくらんぼ実行委員会アドバイザー	安孫子 文剛
関係行政機関	寒河江市 企画創成課長	中田 隆行
	寒河江市 市民生活課長	那須 清人
	寒河江市 学校教育課長	佐藤 和好
	寒河江市 さくらんぼ観光課長	武田 伸一
道路管理者	寒河江市 建設管理課長	志田 義男
アドバイザー	山形県県土整備部 道路整備課 副主幹	高宮 篤

○寒河江市自転車ネットワーク計画策定検討会作業部会名簿

区分	機関・役職名	
道路管理者	山形県村山総合支庁西村山地域振興局 建設部西村山道路計画課 道路管理専門員	矢口 真一
寒河江警察署	寒河江警察署 交通係長	平 晃夫
関係行政機関	寒河江市 企画創成課長補佐(総括)	東海林 恒
	寒河江市 市民生活課長補佐(総括)	渡辺 智昭
	寒河江市 学校教育課指導係長	鈴木 秀和
	寒河江市 さくらんぼ観光課長補佐(総括)	菊地 雄一郎
アドバイザー	山形県県土整備部 道路整備課 主査	長岡 壮明
事務局	寒河江市 建設管理課長補佐(総括)	武田 栄治
	寒河江市 建設管理課長補佐(都市整備担当)	武田 新二

《参考資料3》寒河江市自転車ネットワーク計画策定スケジュール

○平成 31 年 1 月 22 日：第 1 回検討会

場所	寒河江市立図書館 会議室
次第	1. 開会 2. 挨拶 3. 議事 (1) 要綱（案）について (2) 地域の現状と今後の進め方について (3) その他 4. その他 5. 閉会

○平成 31 年 2 月 14 日：第 1 回作業部会

場所	寒河江市役所 4 階 401 会議室
次第	1. 開会 2. 第 1 回寒河江市自転車ネットワーク計画策定検討会報告 3. 協議 (1) 交通状況を踏まえた整備形態について (2) 今後の予定について 4. その他 5. 閉会

○平成 31 年 2 月 26 日：第 2 回作業部会

場所	寒河江市役所 4 階 401 会議室
次第	1. 開会 2. 協議 (1) 検討会に向けた寒河江市自転車ネットワーク計画書について 3. その他 4. 閉会

○平成 31 年 3 月 14 日：第 2 回検討会

場所	寒河江市立図書館 会議室
次第	1. 開会 2. 挨拶 3. 議事 (1) 寒河江市自転車活用推進計画（案）（寒河江市自転車ネットワーク計画）について (2) その他 4. その他 5. 閉会

○平成 31 年 3 月 計画策定