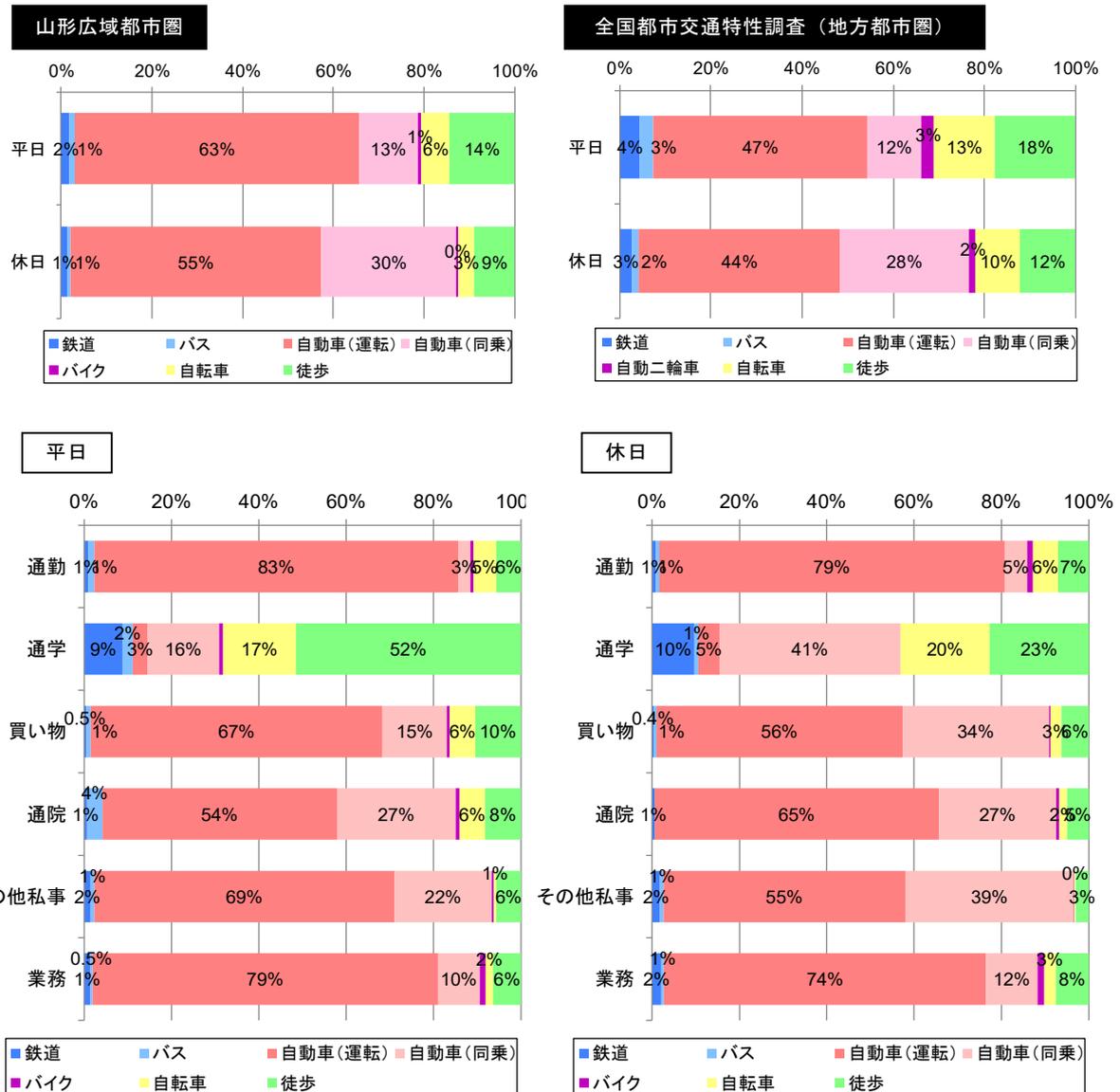


第2章 本市の特性及び自転車を取り巻く現状・ニーズ

2-1 地域特性

(1) 地域間移動の状況

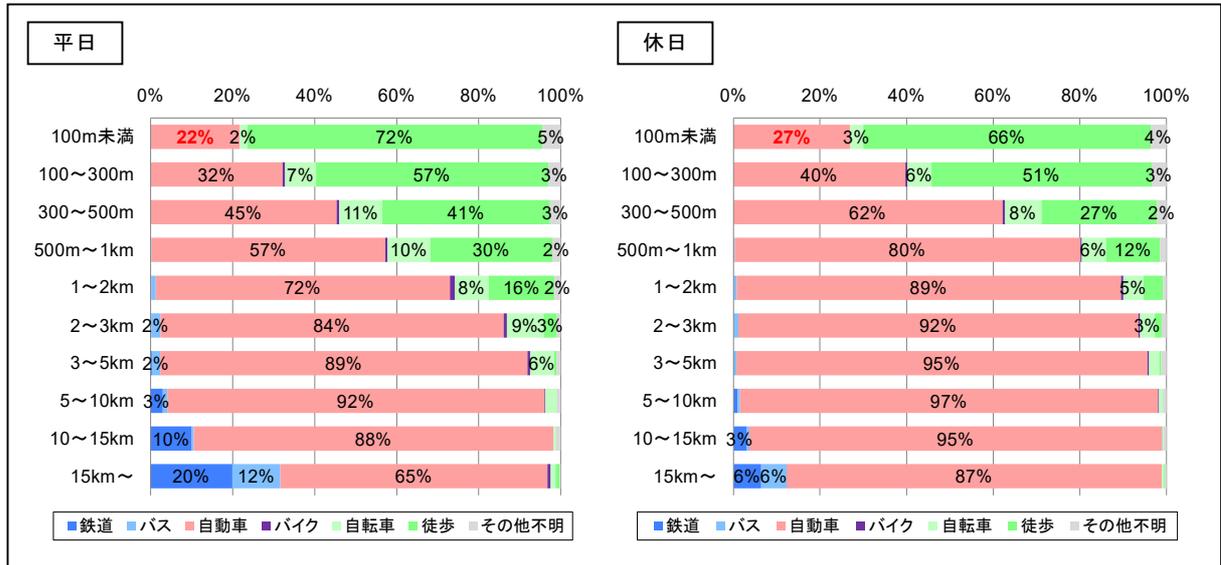
平成 29 年に実施した「山形広域都市圏パーソントリップ調査」結果において、山形市を含む山形広域都市圏における自動車利用率は全国平均よりも高く、自転車による移動は少ない傾向が見られる。また、移動目的別の交通手段でも、通学以外で自転車による移動は少ない状況である。



出典：山形広域都市圏パーソントリップ調査

(2) 道路交通特性

山形広域都市圏における距離別の交通手段割合をみると、1km 未満であっても自動車利用割合が高く、100m未満の短距離の移動においても、自動車を利用する割合が平日で22%、休日で27%と一定数みられる。



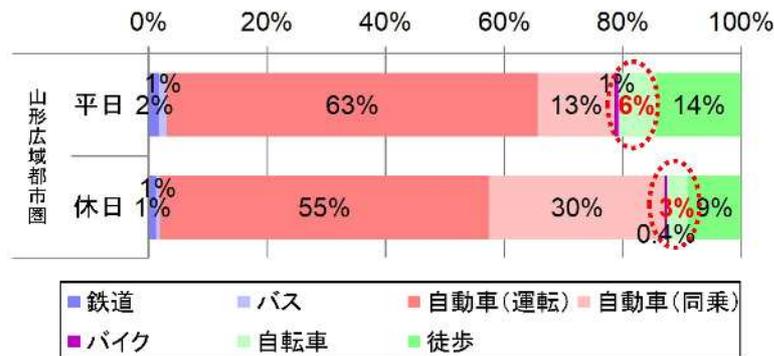
出典：山形広域都市圏パーソントリップ調査

2-2 自転車を取り巻く現状

(1) 自転車利用特性

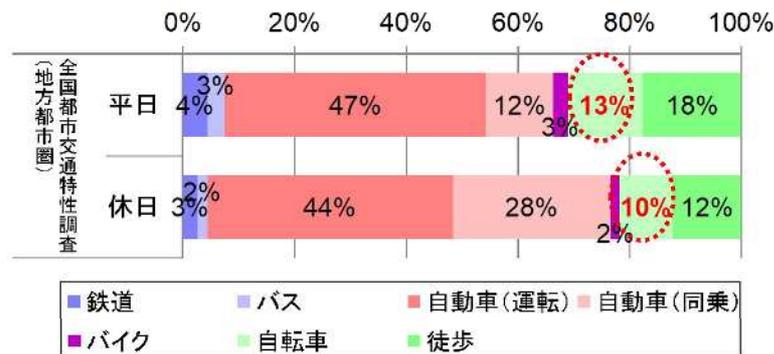
a) 自転車分担率

山形広域都市圏の自転車分担率は、平日 6%、休日 3%となっており、他の地方都市と比べると、山形広域都市圏の自転車分担率は低い傾向である。



※「自動車運転（不明）」、「その他」、手段「不明」は集計対象外

図 代表交通手段構成比（山形広域都市圏）【再掲】



※「自動車運転（不明）」は自動車（同乗）に含む ※「その他」、手段「不明」は集計対象外

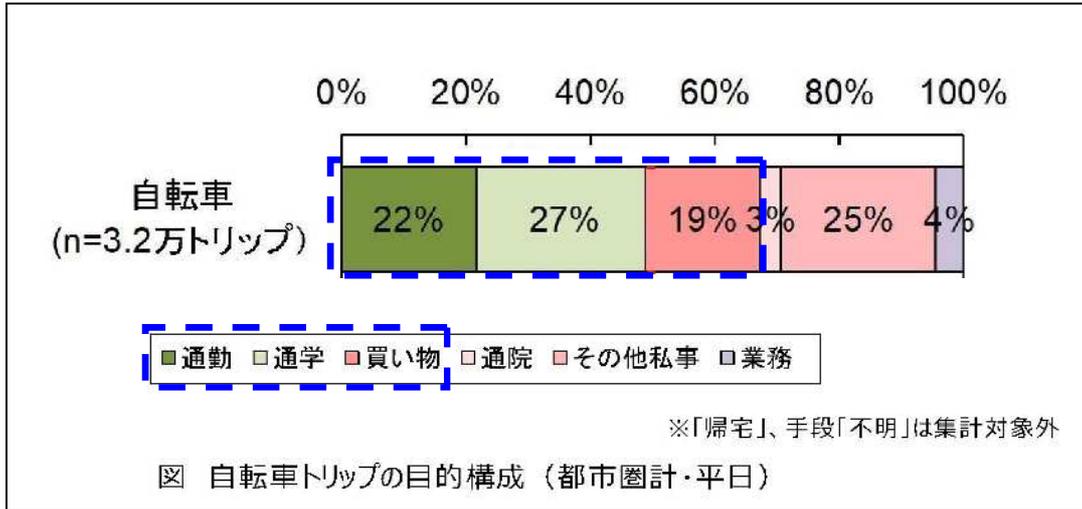
出典：国土交通省 平成27年全国都市交通特性調査

図 代表交通手段構成比（全国都市交通特性調査：地方都市圏）【再掲】

出典：山形広域都市圏パーソントリップ調査

b) 目的構成

山形広域都市圏自転車トリップの目的構成の多くは、通勤・通学となっている。
また、自転車交通量の多いエリアは、学校や店舗が多い市中心部に集中している。



出典：山形広域都市圏パーソントリップ調査

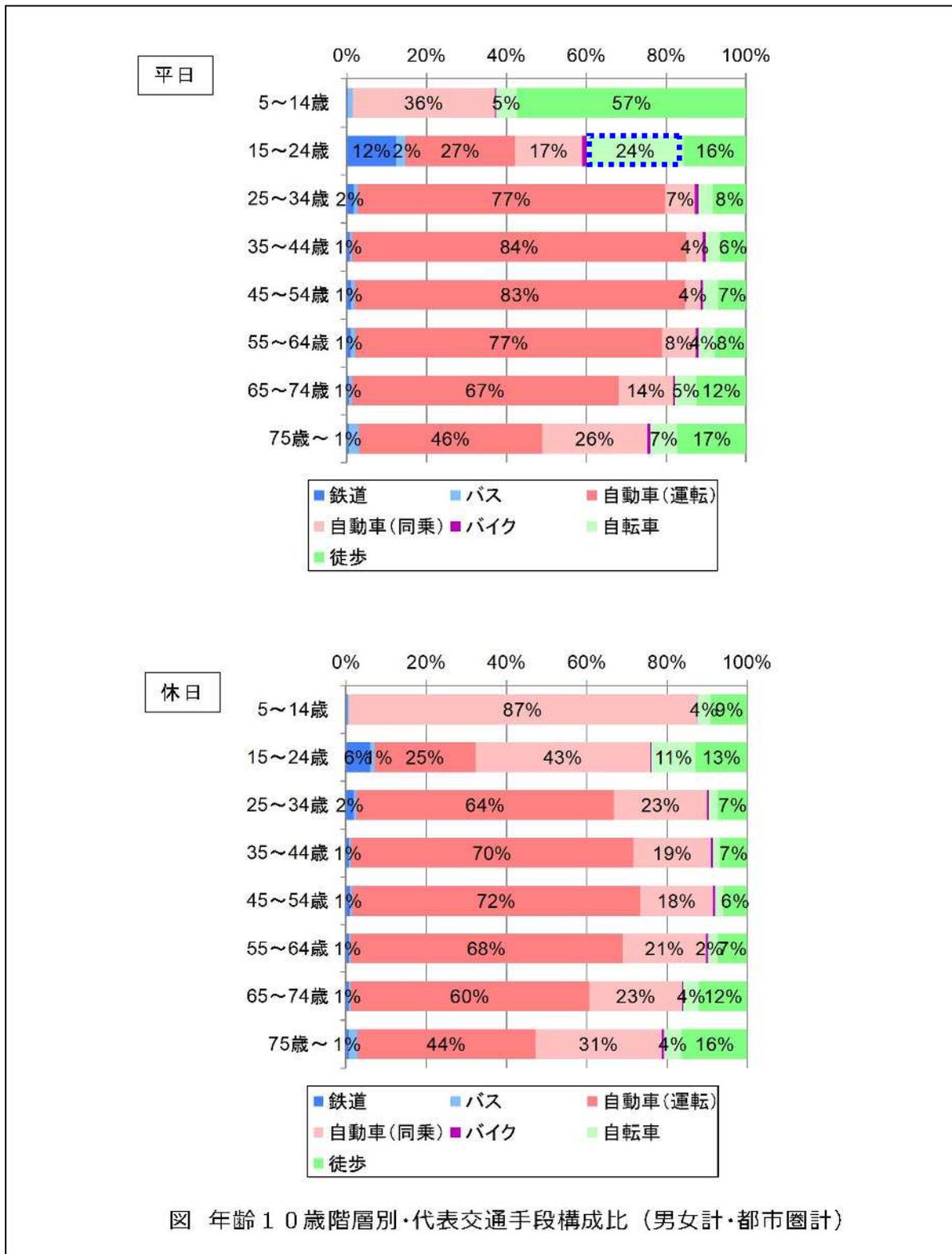


図2-1 自転車交通量の多いエリアの主な路線（推計値）

出典：山形広域都市圏パーソントリップ調査

c) 年齢階層別の自転車利用者

年齢別の交通手段構成比をみると、平日は、15～24歳の世代の自転車の利用割合が最も高い。また、全世代において、平日と比べて休日の自転車利用割合は低い状況となっている。



出典：山形広域都市圏パーソントリップ調査

(2) 自転車交通事故発生状況

山形市内における自転車による交通事故は、山形駅周辺を含む市中心部に集中している状況である。

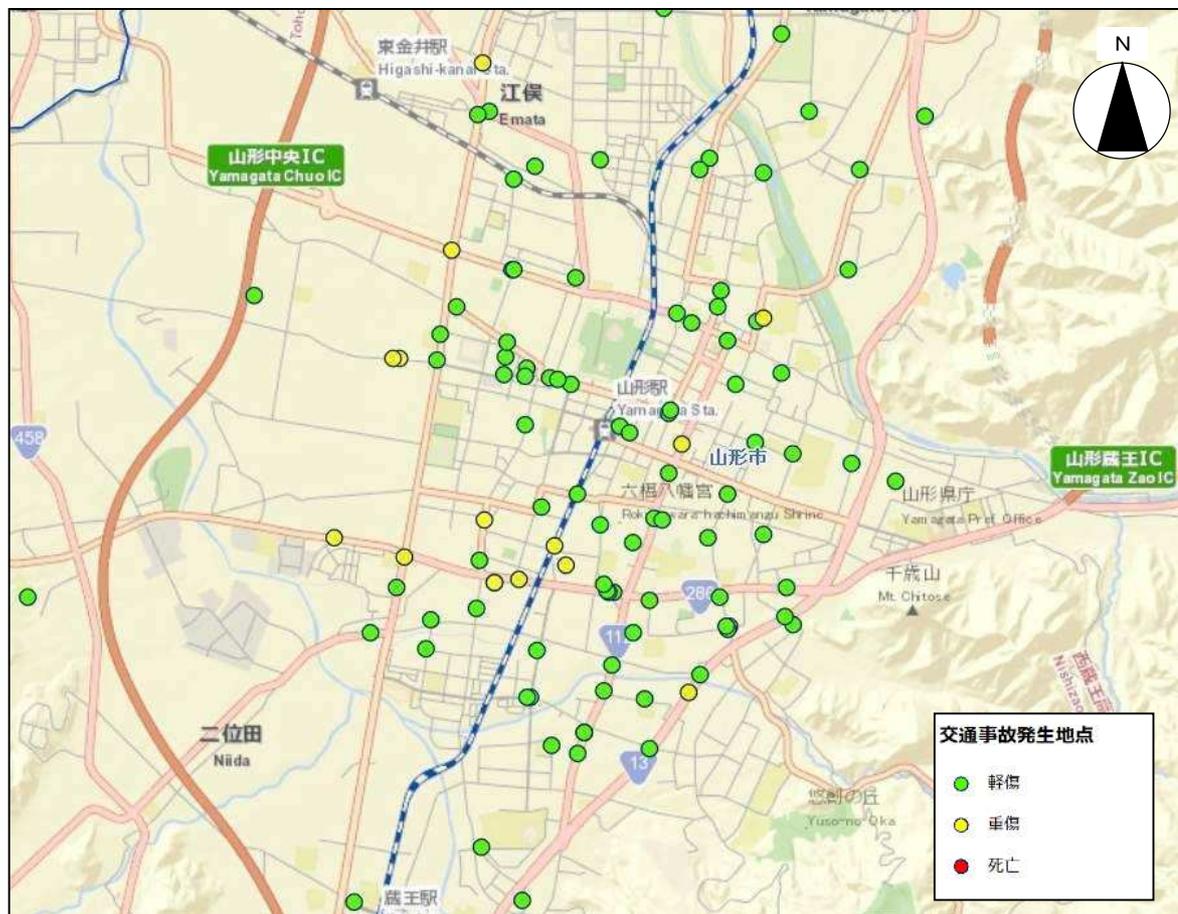


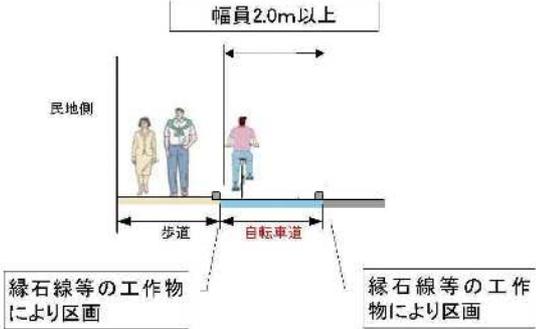
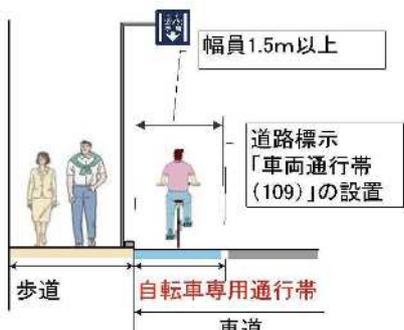
図2-2 山形市自転車交通事故状況図（2020年）

出典：山形県警ホームページ

(3) 市内の自転車通行空間の整備状況

自転車通行空間の種別・幅員構成・整備イメージは下表の通りであり、山形市内の一部にこれらの自転車通行空間が整備されている。

■自転車通行空間の定義

種別	幅員構成・整備イメージ
自転車道	 <p>幅員2.0m以上</p> <p>民地側</p> <p>歩道</p> <p>自転車道</p> <p>縁石線等の工作物により区画</p> <p>縁石線等の工作物により区画</p> <p>歩道 自転車道</p>
自転車専用通行帯	 <p>幅員1.5m以上</p> <p>道路標示「車両通行帯(109)」の設置</p> <p>歩道</p> <p>自転車専用通行帯</p> <p>車道</p> <p>歩道 自転車専用通行帯</p>
自転車歩行者道	 <p>自転車歩行者道</p> <p>路上施設</p> <p>車道</p> <p>歩道幅員※</p> <p>自転車歩行者道 路上施設 車道</p>

※歩行者交通量が多い道路にあっては4.0m以上、その他の道路にあっては3.0m以上

出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（国土交通省）

道路構造令（昭和45年政令第320号）



図2-3 山形市内自転車道の整備状況

(4) レンタサイクル利用状況

山形市では、観光客を対象に「中心市街地観光レンタサイクル」・「西部地区観光レンタサイクル」事業を行っている。「中心市街地観光レンタサイクル」は中心市街地各所にある「貸出返却ステーション」で借りた自転車を、どのステーションでも返却が可能であり、貸出期間中に多くの観光客利用が見られる。

■中心市街地観光レンタサイクル（城下町やまがた観光レンタサイクル）の概要

- ・貸出期間 : 4月下旬～10月下旬頃まで
9:00～17:00（受付は16:00まで）
- ・利用できる方 : 観光を目的として利用される方
- ・利用受付 : 貸出返却ステーション（以下の5箇所）
山形駅観光案内所（山形駅待合室内）、ホテルメトロポリタン山形、
ホテルキャッスル、山形まるごと館紅の蔵、山形グランドホテル
※どのステーションでも返却が可能
- ・料金 : 無料

【レンタサイクル利用実績】 (台)

	H28	H29	H30	R1	R2
中心市街地	2,876	2,820	2,623	2,841	1,015
西部地区	13	19	11	23	1

■西部地区観光レンタサイクルの概要

- ・貸出期間 : 4月下旬～11月下旬頃まで
9:00～16:00（受付は13:00まで）
- ・利用できる方 : 観光を目的として利用される方
- ・利用受付 : 山形市西公園パークセンター
- ・料金 : 無料

観光レンタサイクル キャラクター「またくるん」



出典：山形市ホームページ

※シェアサイクルの近年の動向

国内において、シェアサイクルの導入都市数及びポート数は増加傾向にあり、導入目的は「観光戦略の推進」や「公共交通補完」といった項目が多い。近年では、鉄道駅へのポート設置による公共交通との連携、経路探索システムへのシェアサイクルの組み込み、近隣自治体とのシステム共同化等の取組も進展している。

本市においても、シェアサイクルの導入に向けて実証実験を行うこととしている。

例年のレンタサイクル利用実績は、3,000 台弱で推移している。

利用者数は、大型連休がある5月や夏季休暇期間の8,9月に増加する傾向があり、男女別では男性の利用割合が多く、年代別では20～60歳代の利用が多い。

出身地別の利用割合は、東北各県よりも関東からの利用者が卓越している。

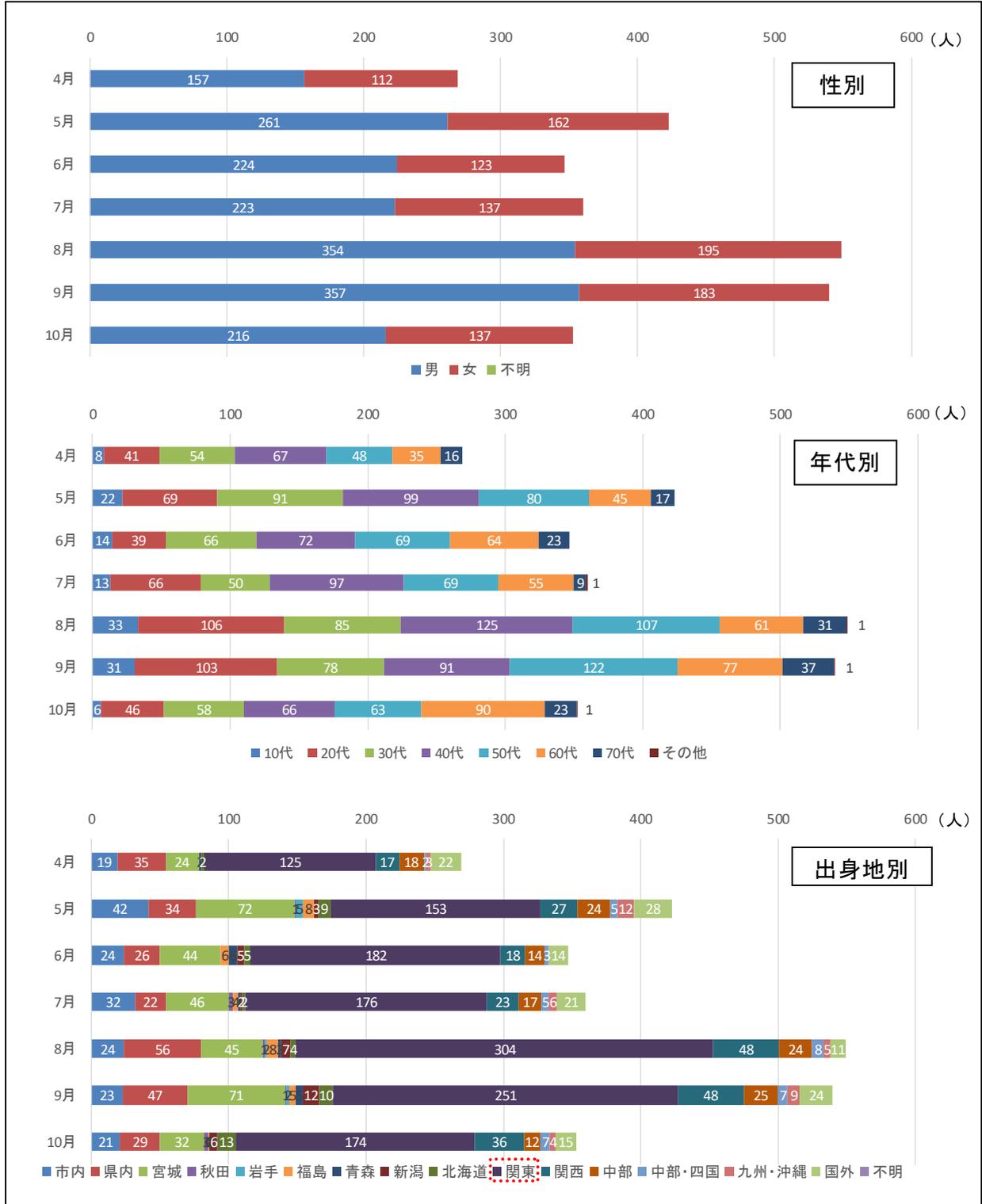


図2-4 「城下町やまがた観光レンタサイクル」利用者データ令和元年 月別集計表

出典：山形市観光戦略課提供資料より作成

(5) 国及び県における自転車施策

a) 第2次自転車活用推進計画（令和3年5月 国土交通省）

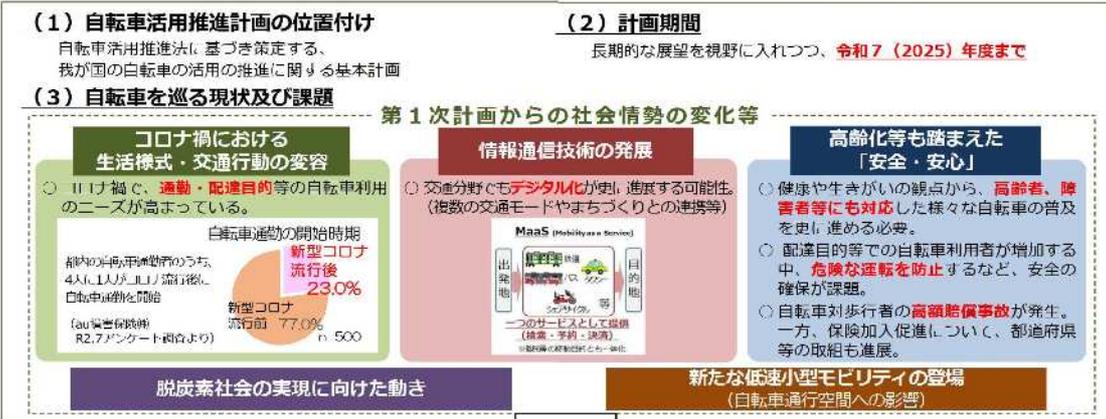
平成30年に自転車活用推進計画を策定し、その後の社会情勢の変化を踏まえて、自転車を取り巻く状況や課題に応じた新たな施策を盛り込み、令和3年5月に第2次自転車活用推進計画を策定した。

第2次自転車活用推進計画の概要



1. 総論

※ 関係団体等の意見聴取、計画の骨子に対するWEBアンケート（総回答数4,997）、パブリックコメント（総意見数69）を通じて幅広く意見を求めた上で策定。



2. 自転車の活用の推進に関する目標及び実施すべき施策

目標1 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成

- 施策**
1. 地方公共団体における計画策定・施策実施の促進
 2. 自転車通行空間の計画的な整備の推進
 3. 路外駐車場等の整備や違法駐車取締りの推進等
 4. シェアサイクルの普及促進
 5. 地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備推進
 6. 情報通信技術の活用の推進
 7. 生活道路での通過交通の抑制や無電柱化と合わせた取組の実施

3. 自転車の活用の推進に関し講ずべき措置

第1次計画からの主な強化措置

- 地域の「自転車活用推進計画」策定の支援に加え、以下に取り組む。
 - ・計画の質の向上（ネットワーク路線の計画への位置付け等）
 - ・計画に基づく取組の実施のフォロー（整備事例の効果分析）等
- 安全で快適な自転車通行空間の創出のため、都市部を中心に計画策定し整備を推進。（利用者の多様性、将来に備えるための留意点・ガイドラインも見直し）

- 自転車利用環境の向上等のため、情報通信技術の活用を強化。
 - ・データを活用した計画策定への支援
 - ・自転車通行空間の整備状況等のオープンデータ化による経路検索等への活用
 - ・シェアサイクルへのMaaSやAIの活用 等

目標2 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

- 施策**
8. 国際規格に合致した自転車競技施設の整備促進
 9. 公道や公園等の活用による安全に自転車に乗れる環境の創出
 10. 自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発の推進
 11. 自転車通勤等の促進

- 企業の自転車通勤のための環境整備を更に推進。
 - ・「自転車通勤導入に関する手引き」の見直し
 - ・環境整備のための支援策の具体化 等

目標3 サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現

- 施策**
12. 国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致
 13. 走行環境整備や受入環境整備等による世界に誇るサイクリング環境の創出

- サイクリング拠点やコンテンツ等の充実を図る。
 - ・商業施設（コンビニ等）等と連携した受入サードスペースの充実
 - ・サイクリングリズムを含む体験型・滞在型コンテンツの推進
 - ・マウンテンバイクのコース整備や森林の保全管理等の推進
- リクリングルートの持続的な磨き上げを実施。（ナショナルサイクリングルート等の整備、JNTOサイト等を活用した情報発信）

目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

- 施策**
14. 高い安全性を備えた自転車の普及促進
 15. 多様な自転車の開発・普及の促進【新規】
 16. 自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の促進
 17. 交通安全意識の向上に資する広報啓発活動の推進や指導・取締りの重点的な実施
 18. 学校等における交通安全教室の開催等の推進
 19. 地方公共団体に於ける計画策定・施策実施の促進（再掲）
 20. 自転車通行空間の計画的な整備の推進（再掲）
 21. 災害時における自転車の活用の推進
 22. 損害賠償責任保険等への加入促進【新規】

- 高齢者、障害者等七五九、身体に合った多様な自転車の開発・普及を促進。
- 身体に合った自転車選びをアドバイスする人材を通じ、適切な自転車購入を支援。
- 交通安全の啓発の対象・機会について、以下を新たに計画に明記し推進。
 - ・対象：配達員や自動車運転者を含む道路利用者全体、（小学校以上の学校教育に加え）未就学児やその保護者
 - ・機会：自転車購入時等、自動車運転免許更新時講習（高齢者講習）
- 条例策定支援のほか、自転車販売店等を通じて保険加入を促進。

持続可能な社会の実現に向け、自転車の活用の推進を一層図る

出典：第2次自転車活用推進計画

b) 山形県自転車活用推進計画（令和元年8月 山形県）

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の計画であり、山形県の自転車施策に関する最上位計画として位置付けられている。



山形県自転車活用推進計画の概要

令和元年8月5日
県土整備部

1 自転車活用推進に関する政府の動き

平成29年5月
自転車の活用を総合的・計画的に推進することを目的とした**自転車活用推進法**を施行

- 国土交通省に、関係大臣を構成員とする「自転車活用推進本部」を設置（本部長：国土交通大臣）
- 政府は、自転車の活用推進に関する目標や施策等を定めた**自転車活用推進計画**を策定
- 都道府県及び市町村は、自転車の活用推進に関する施策等を定めた**地方版自転車活用推進計画**を策定

平成30年6月
自転車活用推進計画を閣議決定（計画期間：2020年度まで） ※計画期末までに見直しを予定
⇒都道府県及び市町村に対して、**地方版自転車活用推進計画**の策定検討を要請

平成30年8月
自転車活用推進本部が、地方版自転車活用推進計画策定の手引きを作成

2 山形県自転車活用推進計画の策定

身近な交通手段である自転車は、自転車利用者の健康の増進、サイクルツーリズムによる観光の振興、環境への負荷の低減などに資するものであることから、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、「**山形県自転車活用推進計画**」を策定（計画期間：2021年度まで）

3 自転車の利用に関する山形県の現状

(1)全国調査（平成30年度自転車保有実態に関する調査報告書（一般社団法人 自転車産業振興協会））

- ◆**山形県の順位性**
 - 多くの世帯で**自転車保有率**（世帯保有率：約78%【全国第3位】）；平均保有台数：約1.5台【全国第2位】）
 - 学校・職場における自転車の受入れ環境が整備されていることから、**自転車の利用が極めてやすい環境**
- ◆**山形県の課題**
 - 自転車の**利用頻度が全国で下位**（契約使用：約4.4%【全国第35位】）；使用頻度：約月8日【全国第39位】）
 - 自転車を**売却**、登録する期間が長い（平均期間：約3年【全国ワースト第1位】）
 - 自転車**損害賠償任意保険**（以下「**自転車保険**」）への**加入率が高い**（加入率：約22%【全国ワースト第2位】）
 - ※自転車保険への加入率が高い背景は、いずれも事例等により加入を義務化している

(2)県民の意識等
〔平成30年度 県政アンケート(企画振興部)〕

- ①貴校の生活で月に数回以上自転車を利用 **22.2%**
- ②利用目的……………2位 娯楽・レジャー 19.2%
……………3位 健康の増進 18.3%
- ③県民が望む施策……………1位 **自転車通行空間整備**等
……………2位 安全教育の充実等
……………3位 スポーツ・健康づくり
- ④**自転車保険加入者が1/3未満**
- ⑤**急な飛び出しを迷惑・危険と感じた割合が最も高い**
- ⑥**シェアサイクルへの認識や需要は低い**
- ⑦健康増進に向けて取り組んでみたいスポーツとして**サイクリングの人気の高い**

4 自転車の活用推進に向けた本県の主な課題

 走行環境	<ol style="list-style-type: none"> 1. 自転車が安全で快適に利用できる道路が少ない(ネットワークとして繋がっていない) 2. 自転車利用者向けの標識や案内が不十分 3. 自転車利用者に対応した道路管理が不十分(自動車や歩行者への配慮のみ) 4. シェアサイクルに関する認識や需要が低い 5. 公共交通機関と自転車の接続・連携の取組みが少ない
 観光・イベント	<ol style="list-style-type: none"> 1. 山形県はサイクルツーリズムに適した魅力的な地域資源を有しているが、国内外から認知されていない 2. サイクリングイベントの盛り上がりを期待する声が多い 3. 飲食店や宿泊施設等におけるサイクリストの受入れ環境が不十分 4. 広域的なサイクリングルートの設定を望む声が多い 5. サイクリングイベント開催に係る主催者の負担が大きい(関係機関との調整等)
 健康・スポーツ・環境	<ol style="list-style-type: none"> 1. サイクルスポーツは健康に資する生涯スポーツとして、また健康社会の構築に資する移動手段として、一層の意識付けとイメージアップが必要 2. サイクルスポーツ拡大に向けた環境が不十分
 安全・安心	<ol style="list-style-type: none"> 1. 自転車側に違反や問題が認められる事故も多い 2. 高校生等の自転車運転マナーの向上が必要 3. 運転技術や体力に不安を抱える子どもや高齢者等に配慮した安全教育が必要 4. 転倒時の重症化に備えた安全対策（ヘルメット着用等）が不十分 5. 自転車の点検整備をおろそかにする利用者が多い 6. 自転車での通学などにおける危険箇所の把握・共有が不十分 7. 高額な損害賠償請求を伴う自転車事故が発生する恐れがある 8. 自転車や公共交通機関が利用できない災害時の有用な移動手段として注目されている

出典：山形県自転車活用推進計画

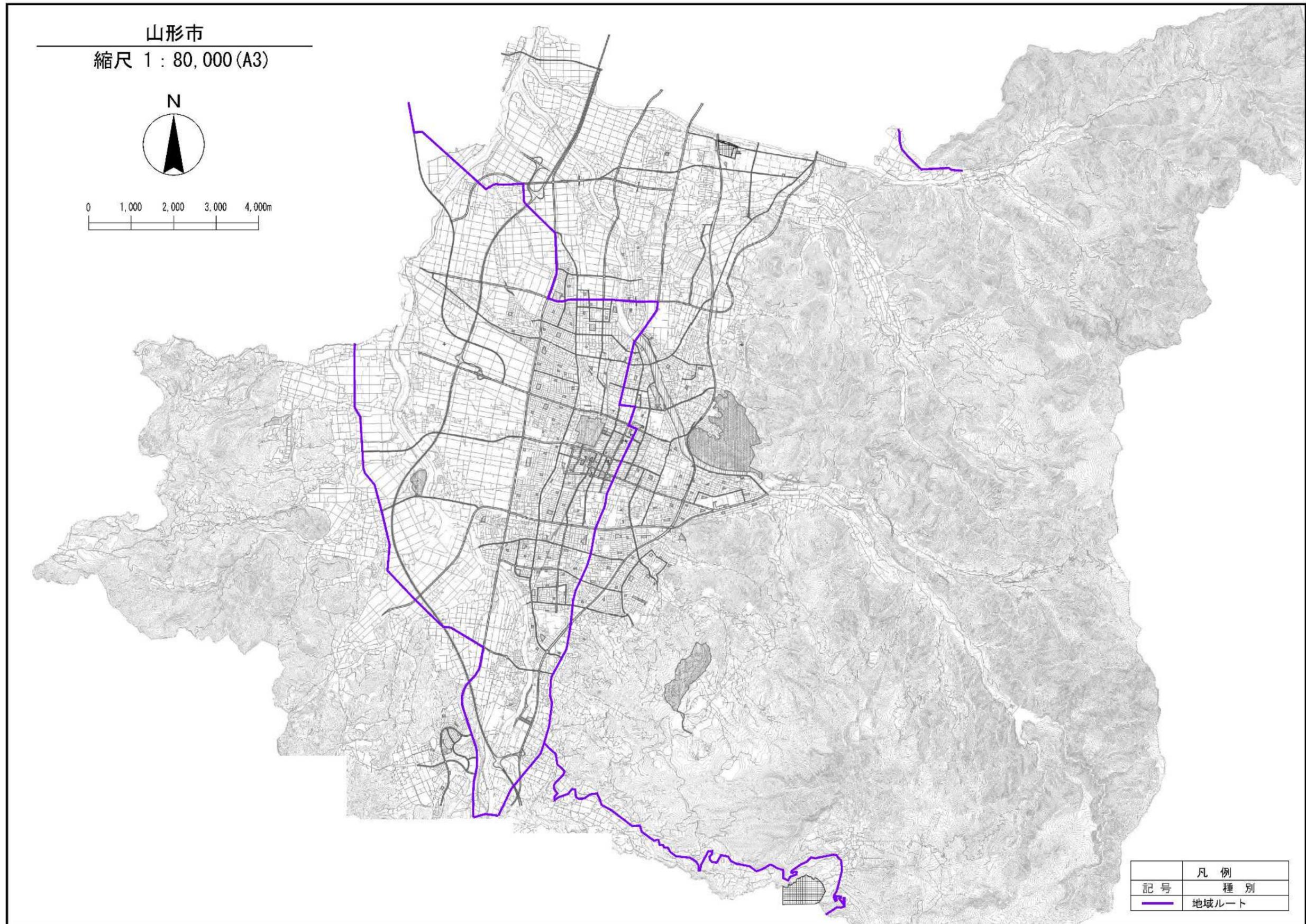


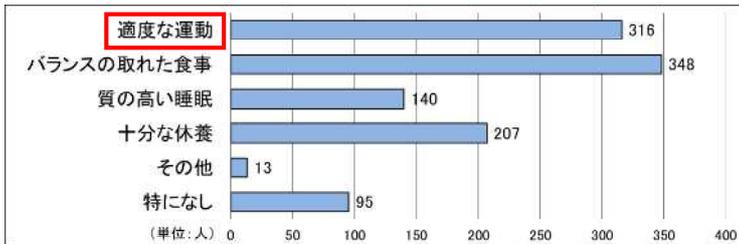
図2-5 山形県自転車ネットワーク地域ルート（山形市内）

2-3 市民アンケート調査

令和3年4月に市民のウォーキング及びサイクリングに関する実態を把握するため、アンケート調査を実施した。そのうちサイクリングに関する内容について抜粋した結果を以下に示す。(詳細は資料編に記載)

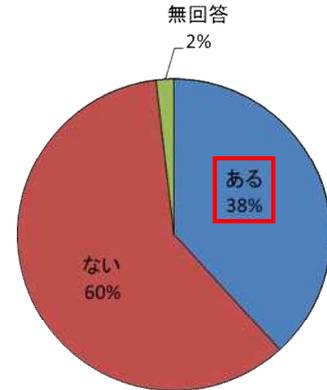
1. 健康のために心がけていること

【健康のために心がけていること】



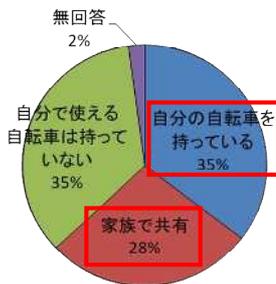
・健康のために心がけていることとして、「適度な運動」を挙げた人が半数以上いるものの、日頃から運動習慣がある人は約40%未満である。

【運動習慣】



2. 自転車の保有率、利用頻度、目的

【自転車の保有率】



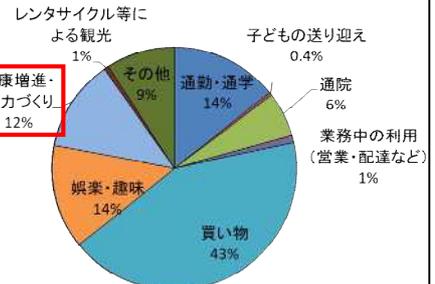
・日常的に自転車を使う人は60%超である。

【自転車の利用頻度】



・自転車の利用頻度について、週に1日以上使用する人は25%未満である。

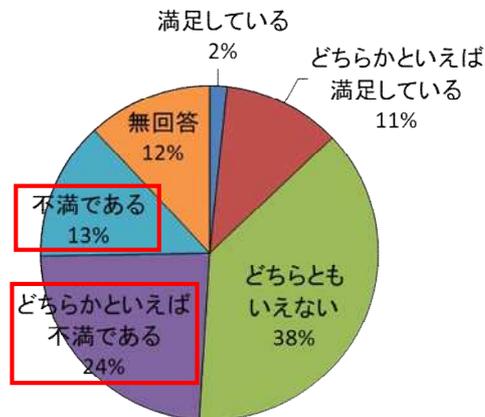
【自転車の利用目的】



・「健康増進・体力づくり」を目的に、自転車を利用している人は約10%と少ない。

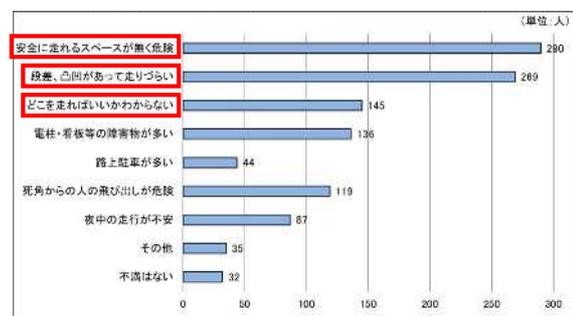
3. 走行環境の満足度

【自転車の走行環境の満足度】



・自転車の走行環境について、不満を感じている人が多い。

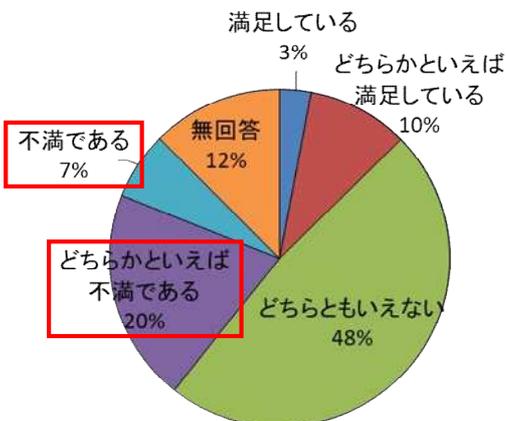
【自転車の走行環境の不満点】



・「安全に走れるスペースがない」や「段差、凹凸があり走りづらい」などの意見が多い。
・交通ルールに関する意見として「自転車がどこを走れば良いかわからない」と感じている人が多い。

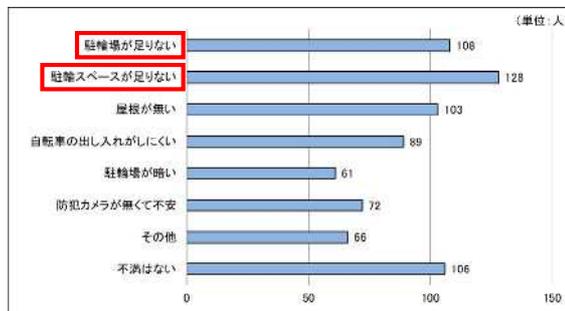
4. 駐輪環境の満足度

【自転車の駐輪環境の満足度】



・自転車の駐輪環境について、不満を感じている人が多い。

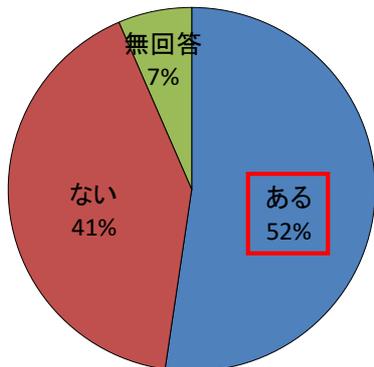
【自転車の駐輪場の不満】



・「駐輪場や駐輪スペースが足りない」という意見が多い。

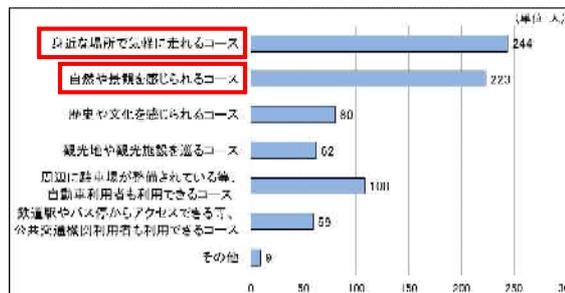
5. サイクリングコースの設定方針

【コースの利用意向】



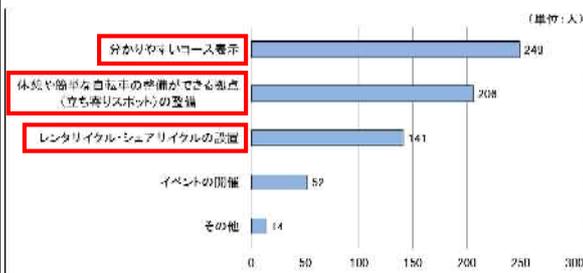
・サイクリングコースの利用意向は半数以上ある。

【コースの設定方針】



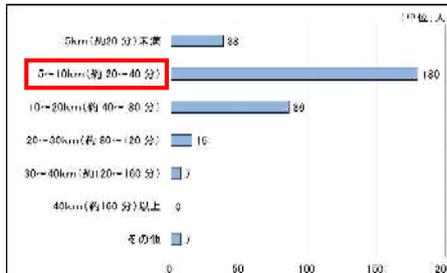
・「身近な場所で気軽に走れるコース」や「自然や景観を感じられるコース」を求める意見が多い。

【コースに必要な工夫】



・「分かりやすいコース表示」や「休憩や簡単な自転車の整備ができる拠点の整備」、「レンタサイクル・シェアサイクルの設置」を求める意見が多い。

【コースの距離】



・「5~10km」のコースを求める意見が多い。

2-4 自転車利用の現状・ニーズ

山形市における自転車利用の現状とニーズについて、以下の4つのテーマに応じた分析結果を示す。

(1) 安心・安全

項目	現状	自転車利用に関するニーズ (アンケート調査結果)
安心・安全	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車交通量が500台/日を超えるエリアは市中心部に多く、自転車による交通事故の発生割合も高い。 ・山形市内にある中学校10校において自転車通学を許可している。 ・市内に高校や大学等も数多く所在しており、学生による自転車利用も多い。 	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車の走行環境について、不満を感じている人が多い。 ・走行環境への不満として、「安全に走れるスペースがない」や「段差、凹凸があり走りづらい」などの意見が多い。 ・交通ルールに関する意見として「自転車がどこを走れば良いかわからない」と感じている人が多い。

(2) 健康

項目	現状	自転車利用に関するニーズ (アンケート調査結果)
健康	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢化が進み、令和2年度時点において、市民の約30%が65歳以上となっている。 ・主な移動手段として自転車を利用する割合は平日・休日ともにわずかであり、利用目的別にみても、通勤・通学の割合が多く、ほとんどが日常使いによるものである。 ・県内他市町ではサイクルイベントが開催されているが、市内での開催はない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・健康のために心掛けていることとして、「適度な運動」を挙げた人が半数以上いるものの、日頃から運動習慣がある人は約40%未満である。 ・「健康増進・体力づくり」を目的に、自転車を利用している人は約10%と少ない。 ・自転車の利用頻度について、週に1日以上使用する人は25%未満である。

(3) 走行環境

項目	現状	自転車利用に関するニーズ (アンケート調査結果)
走行環境	<ul style="list-style-type: none"> ・市内に整備されている自転車道は、以下の通りである。 ①自転車道（1路線） ：国道112号七日町自転車道 ②自転車専用通行帯（1路線） ：市道小立街道線 ③自転車専用道路（2路線） ：須川サイクリングロード、さくらんぼサイクリングロード ④自転車歩行者道（4路線） ：国道112号霞城改良、県道山形朝日線、市道山形停車場西口線、市道十日町双葉町線 ・市内の消雪道路は歩道消雪が中心であり、冬季期間は自転車も歩道内を走行することもある。 ・市内には、行政や民間団体が設定したサイクリングコースがある。 ・県内各市町ではサイクリングイベントが開催されているが、山形市内での開催はしていない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車の走行環境について、不満を感じている人が多い。 ・走行環境への不満として、「安全に走れるスペースがない」や「段差、凹凸があり走りづらい」などの意見が多い。 ・駐輪環境について、「駐輪場や駐輪スペースが足りない」という意見が多い。 ・サイクリングコースの利用意向は半数以上ある。 ・サイクリングコースのコース設定方針では、「身近な場所で気軽に走れるコース」や「自然や景観を感じられるコース」を求める意見が多い。 ・サイクリングコースに必要な工夫では、「分かりやすいコース表示」や「休憩や簡単な自転車の整備ができる拠点の整備」、「レンタサイクル・シェアサイクルの設置」を求める意見が多い。 ・モデルコースの距離設定では、「5～10km」を求める意見が多い。

2-5 自転車利用の課題

山形市における自転車利用に関する現状と、市民アンケート調査結果から抽出されるニーズを踏まえ、サイクリングに関する課題を以下の通りとして整理する。

サイクリングに関する課題

課題 1

- ・ 自転車が自動車や歩行者と隔離された通行空間が少ない。

- ・ 自転車の走行空間に段差や凹凸が多い。

⇒安全かつ快適に走行できる空間の整備が必要である。

- ・ 市民において、自転車の交通ルールの周知に不満を感じている割合が高い。

⇒自転車の安全利用を推進するため、広報啓発や交通安全教育を充実する必要がある。

課題 2

- ・ 市民において、運動により健康を増進する意識は高いものの、運動習慣の定着率が低い。

- ・ 市民の自転車保有率は高いものの、自転車を利用している割合が低い。

⇒市民が自転車を利用するきっかけをつくり、さらに自転車移動が市民生活に定着するよう推進する必要がある。

課題 3

⇒安全かつ快適に走行できる空間の整備が必要である。(課題1再掲)

- ・ 欲しい場所に駐輪場が無いことや、既存駐輪場の収容台数への不満の割合が高い。

⇒自転車利用者のニーズに応じた駐輪環境の整備が必要である。

課題 4

- ・ 既存のサイクリングコースは中級・上級者向けのコース設定が多い。

- ・ 市民のサイクリングコースの利用意欲は高いが、気軽に自転車で移動できる環境整備が不十分である。

⇒サイクリングコースを市民や観光客が気軽に利用できるよう、様々なニーズに対応したコース設定や、コース利用を促進する必要がある。