山形市自転車活用推進計画

計画の推進により、ＳＤＧｓのこのゴールの達成に貢献することを目指します。

令和４年３月

山　形　市

【目　次】

第1章　計画の概要

1-1　計画の背景と目的 ･･ 1
1-2　計画区域の設定 ･･ 2
1-3　計画の期間 ･･ 2
1-4　計画の位置づけ ･･ 3
1-5　検討体制 ･･ 3

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 ･･ 4
(1)地域間移動の状況 ･･ 4
(2)道路交通特性 ･･ 5
2-2　自転車を取り巻く現状 ･･ 6
(1)自転車利用特性 ･･ 6
(2)自転車交通事故発生状況 ･･ 9
(3)市内の自転車通行空間の整備状況 ････････････････････････････････ 10
(4)レンタサイクル利用状況 ･･ 12
(5)国及び県における自転車施策 ････････････････････････････････････ 14
2-3　市民アンケート調査 ･･ 18
2-4　自転車利用の現状・ニーズ ･･････････････････････････････････････ 20
(1)安心・安全 ･･ 20
(2)健康 ･･ 20
(3)走行環境 ･･ 21
2-5　自転車利用の課題 ･･ 22

第3章　計画の目標と実施すべき施策及び取組内容

3-1　計画の目標 ･･ 23
3-2　実施すべき施策及び取組内容 ････････････････････････････････････ 24
(1)目標 1:自転車事故のない安全で安心な社会の実現 ･･････････････････ 25
(2)目標 2:自転車を活用したライフスタイルの推進 ･･････････････････ 30
(3)目標 3:自転車を利用しやすい走行空間の整備推進 ･･････････････････ 35
(4)目標 4:多様なニーズに対応したサイクリングモデルコースの充実 ･･･ 43

第4章　計画の推進体制、フォローアップ及び見直し

4-1　計画の推進体制について……46
4-2　計画の推進に向けて……46
4-3　目標指標の設定……47

資料編

1　本市の特性及び自転車を取り巻く現状……資料-1
2　市民アンケート調査……資料-10
3　山形市ウォーキングロード及びサイクリングロード整備計画策定検討会議構成員一覧……資料-24

＜別冊＞　山形市自転車ネットワーク計画

1　計画の概要……別冊-1
2　自転車ネットワーク路線の選定……別冊-2
3　自転車通行空間の整備……別冊-8

第１章　計画の概要

1-1　計画の背景と目的

国においては、これまで自転車に関する諸課題への対策として、自転車道の整備等に関する法律（昭和 45 年法律第 16 号）に基づく自転車利用通行空間の整備や、自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律（昭和 55 年法律第 87 号）に基づく放置自転車対策や交通事故防止対策等を推進してきた。

こうした中、自転車の活用による環境負荷の低減、国民の健康増進を図るなど新たな課題に対応するため、交通安全の確保を図りながら、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を基本理念とする自転車活用推進法（平成 28 年法律第 113 号）が施行され、この基本理念に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るために、平成 30 年 6 月に自転車活用推進計画が閣議決定された。その後、持続可能な社会の実現に向けてより一層自転車の活用を図るために、令和 3 年 5 月に第 2 次自転車活用推進計画が閣議決定された。この計画に基づく取組により、安全で快適に自転車を利用できる社会が実現することで、自転車利用者の利便性が向上し、国民一人一人の生活の質の向上が期待される。

山形県においても、国の自転車活用推進計画を踏まえて、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画を令和元年 8 月に策定し、令和 3 年 3 月に山形県自転車ネットワーク計画を策定している。

本市では、「山形市発展計画 2025（令和 2 年 3 月策定）」において、山形市基本構想に掲げた「健康医療先進都市」の確立に向け、「健康でいきいきと暮らせるまちづくり」を進めている。重点政策として「健康の保持・増進」を定め、健康寿命の延伸に向け、食事（Ｓ）、運動（U）、休養（K）、社会（Ｓ）、禁煙・受動喫煙防止（K）に留意する「ＳＵＫＳＫ（スクスク）生活」を推進するほか、身近な場所で健康な体づくりができる環境整備として、サイクリングロードの整備検討を行うこととしている。

このような背景を踏まえ、本市は、自転車が安全・快適に移動できる環境整備を進めるため、自転車政策の総合的かつ効果的な展開に向けて、山形市自転車活用推進計画を策定する。

1-2　計画区域の設定

対象区域は、山形市全域を対象にする。

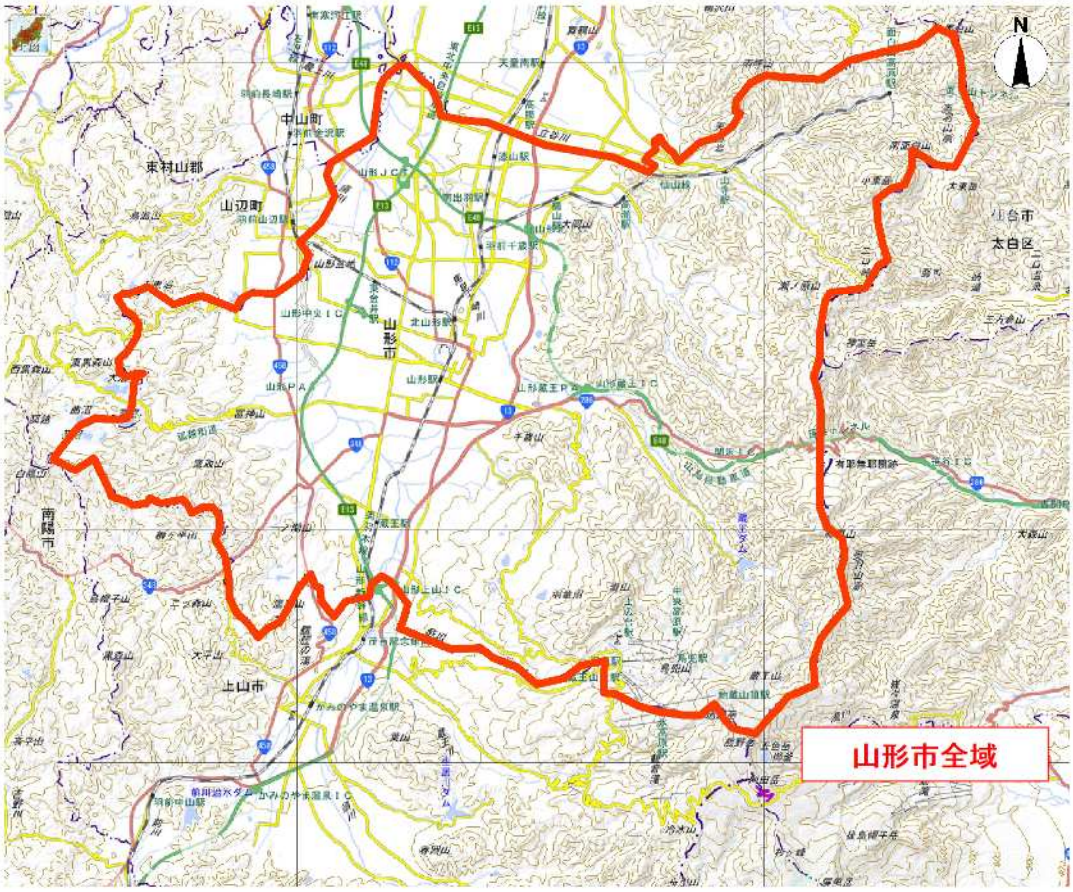


図 1-1　対象区域の位置図

1-3　計画の期間：6 年間

本計画の計画期間は、国の自転車活用推進計画（令和 7 年度まで）及び山形県の自転車活用推進計画（次期計画は令和 8 年度までを予定）の動向を踏まえて見直す必要があることから、計画期間を令和 4 年度から令和 9 年度までの 6 年間とする。

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、計画を適宜見直す。

1-4　計画の位置づけ

本計画は、国が定める「第２次自転車活用推進計画」や山形県が定める「山形県自転車活用推進計画」の方針を踏まえつつ、本市における「山形市発展計画 2025」や「山形市都市計画マスタープラン」、「山形市立地適正化計画」、「山形市地域公共交通計画」などの既存計画と連携を図りながら展開していく。

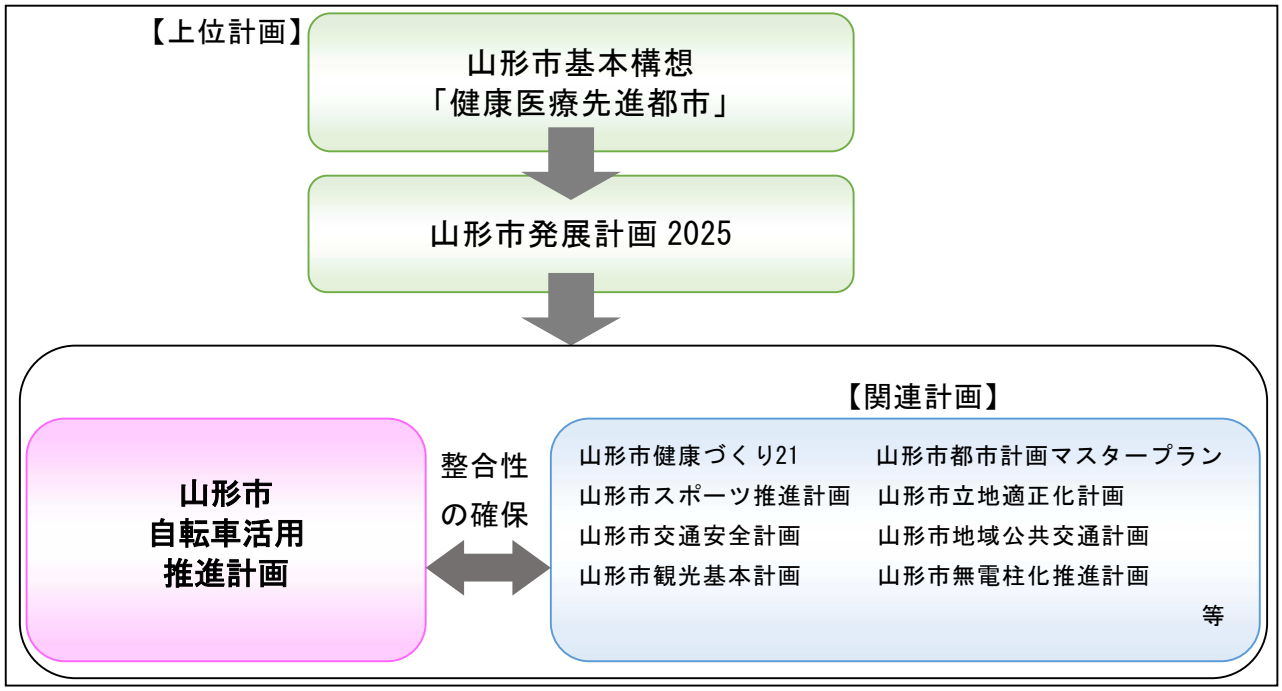


図 1-2　本計画の位置づけ

1-5　検討体制

山形市自転車活用推進計画の策定に向け、関係団体・事業者（自転車専門店など）へのヒアリングや、市民アンケートを実施しながら、庁内関係課による施策や取り組み方針の検討を行った。

当該計画の検討にあたり、意見聴取や検討を行う組織として、有識者や関係団体・機関等で構成する検討会議を設置し、意見を集約して反映している。

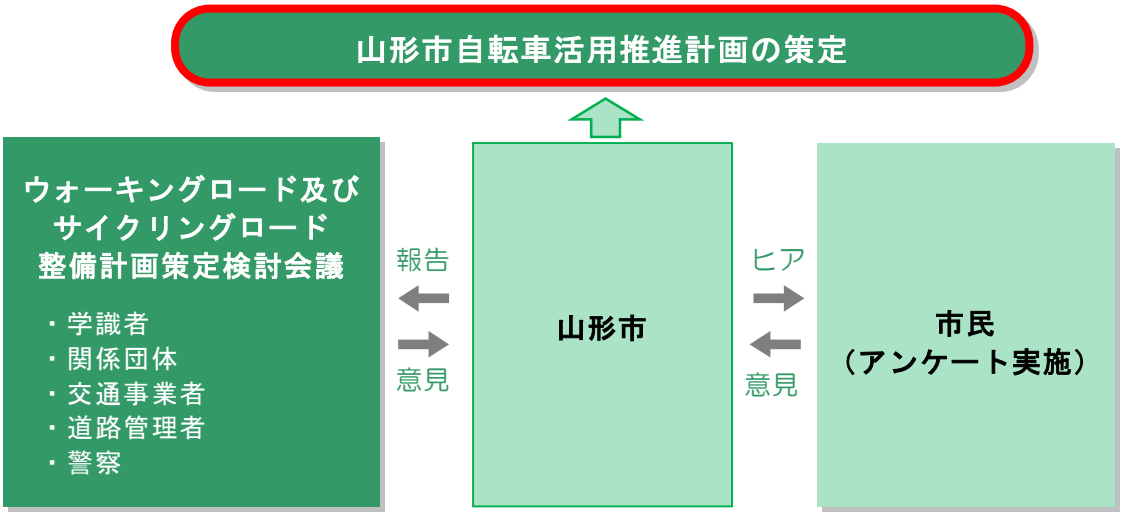


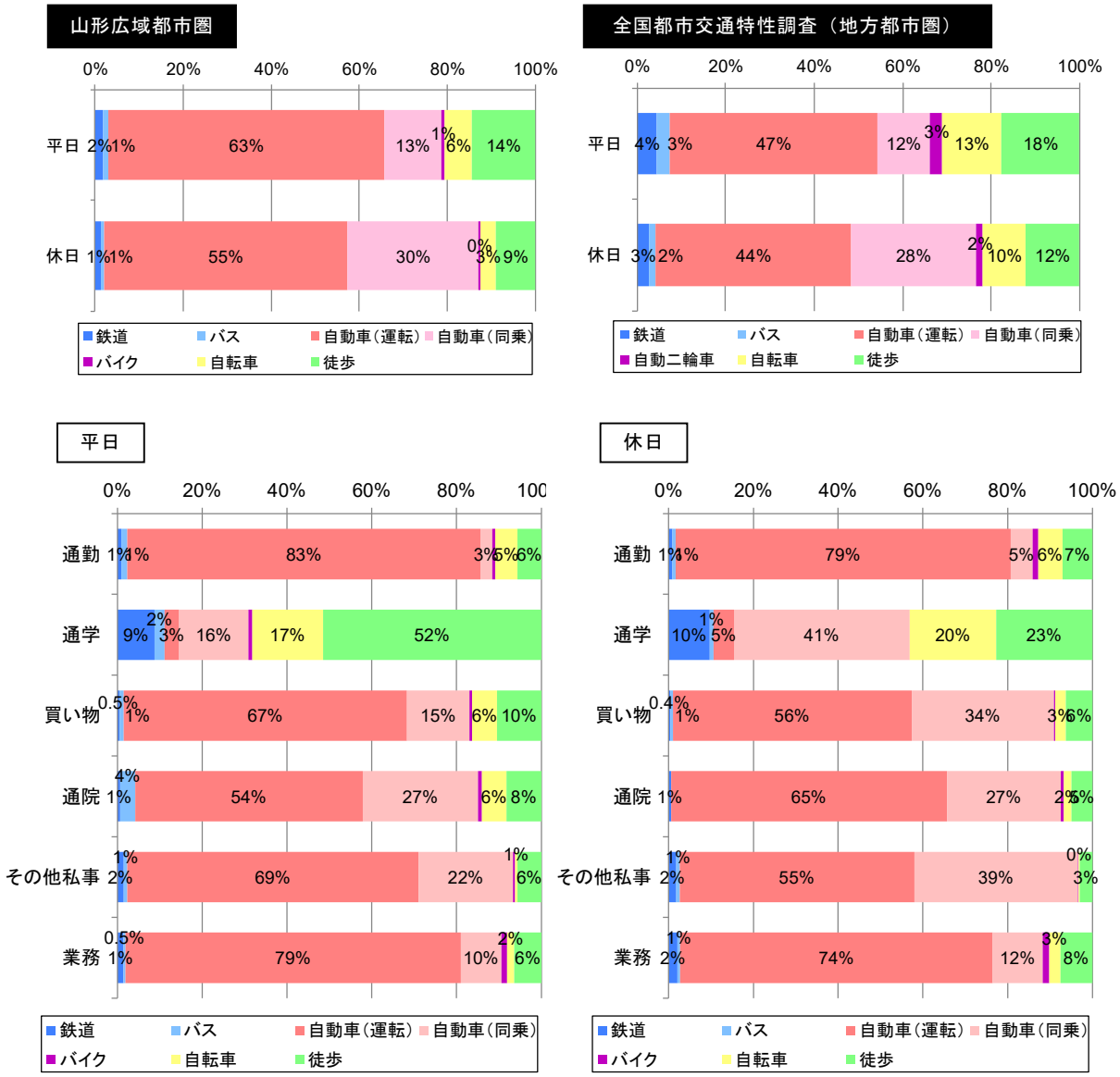
図 1-3　検討体制

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

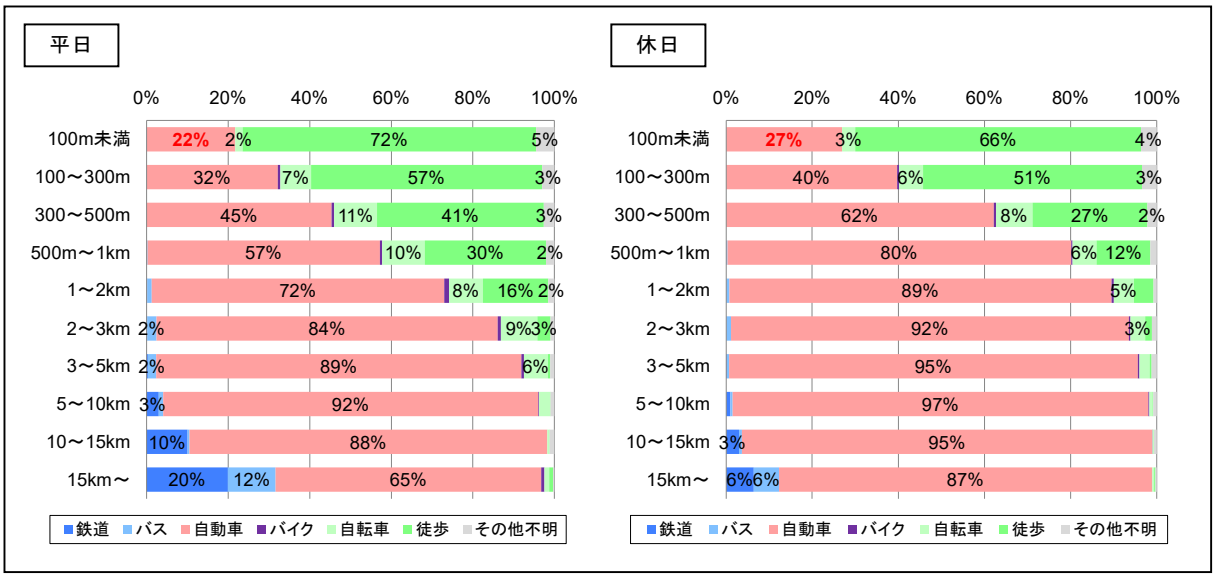
平成 29 年に実施した「山形広域都市圏パーソントリップ調査」結果において、山形市を含む山形広域都市圏における自動車利用率は全国平均よりも高く、自転車による移動は少ない傾向が見られる。また、移動目的別の交通手段でも、通学以外で自転車による移動は少ない状況である。



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。



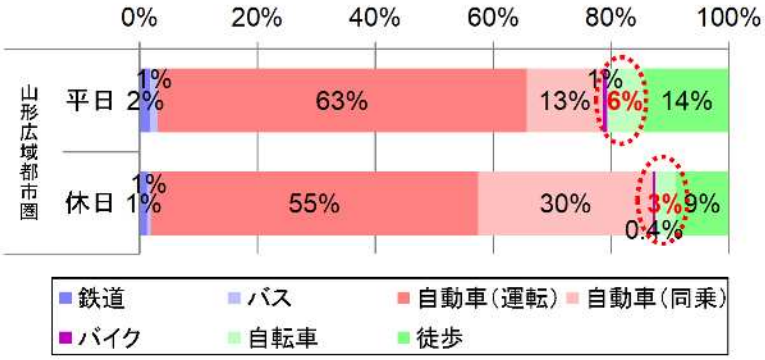
出典：山形広域都市圏パーソントリップ調査

2-2　自転車を取り巻く現状

(1) 自転車利用特性

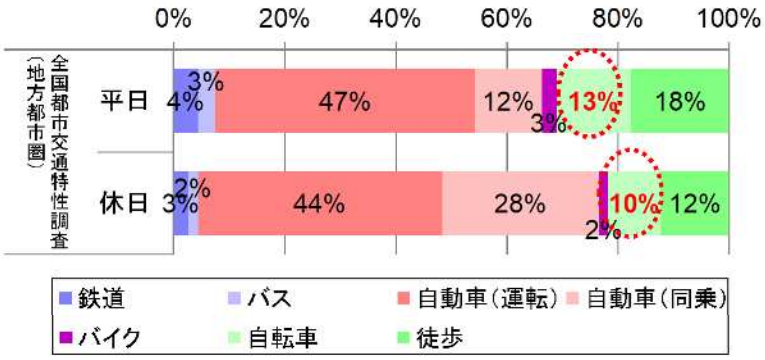
a) 自転車分担率

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。

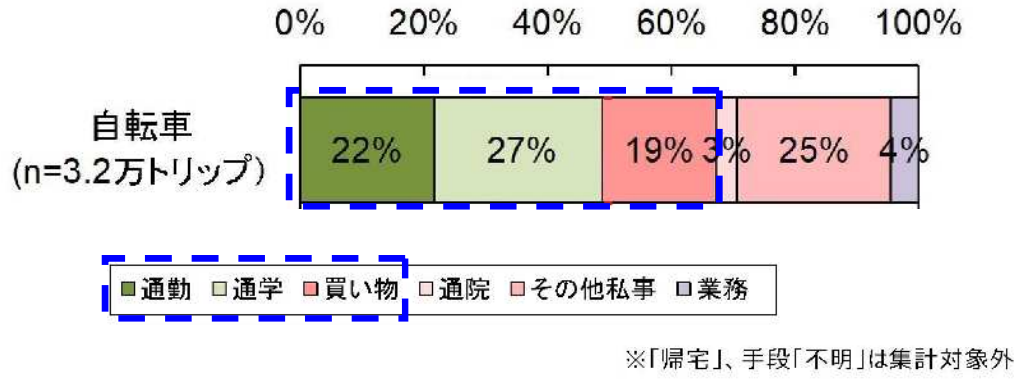


図　自転車トリップの目的構成（都市圏計・平日）

出典：山形広域都市圏パーソントリップ調査

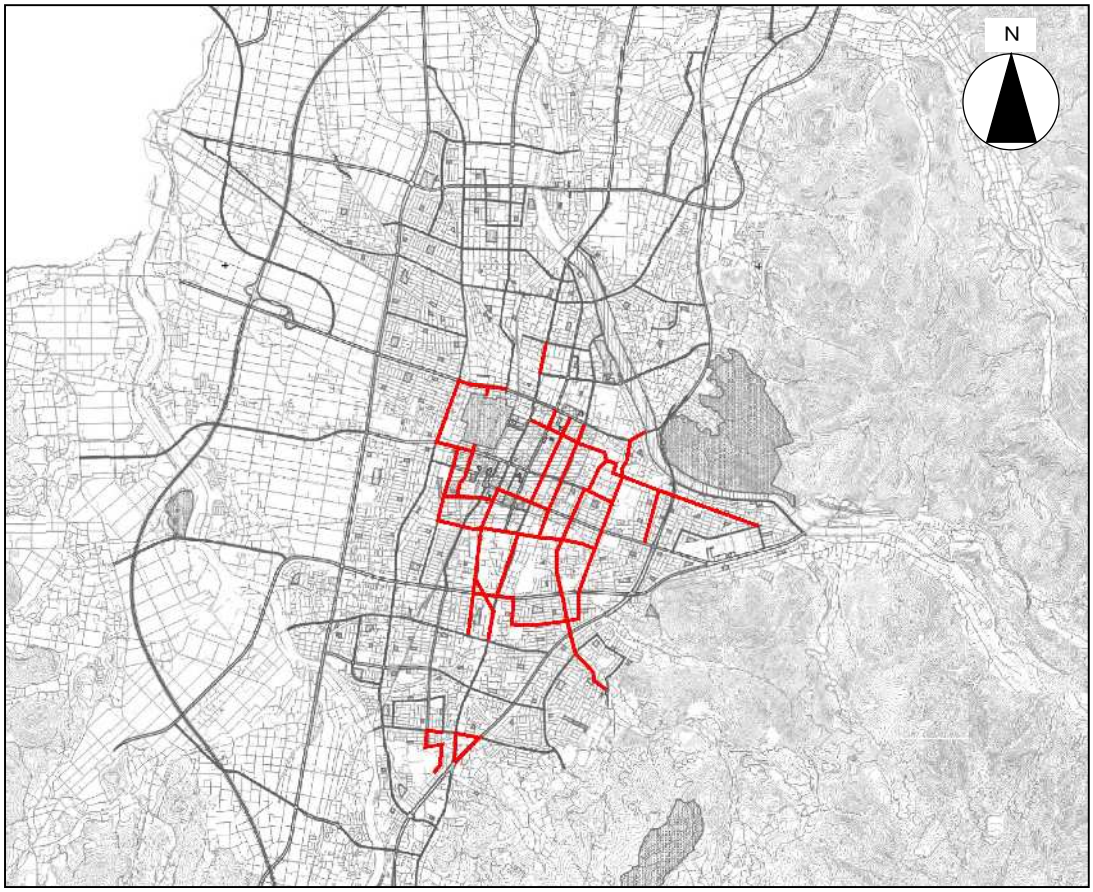


図2-1　自転車交通量の多いエリアの主な路線（推計値）

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。

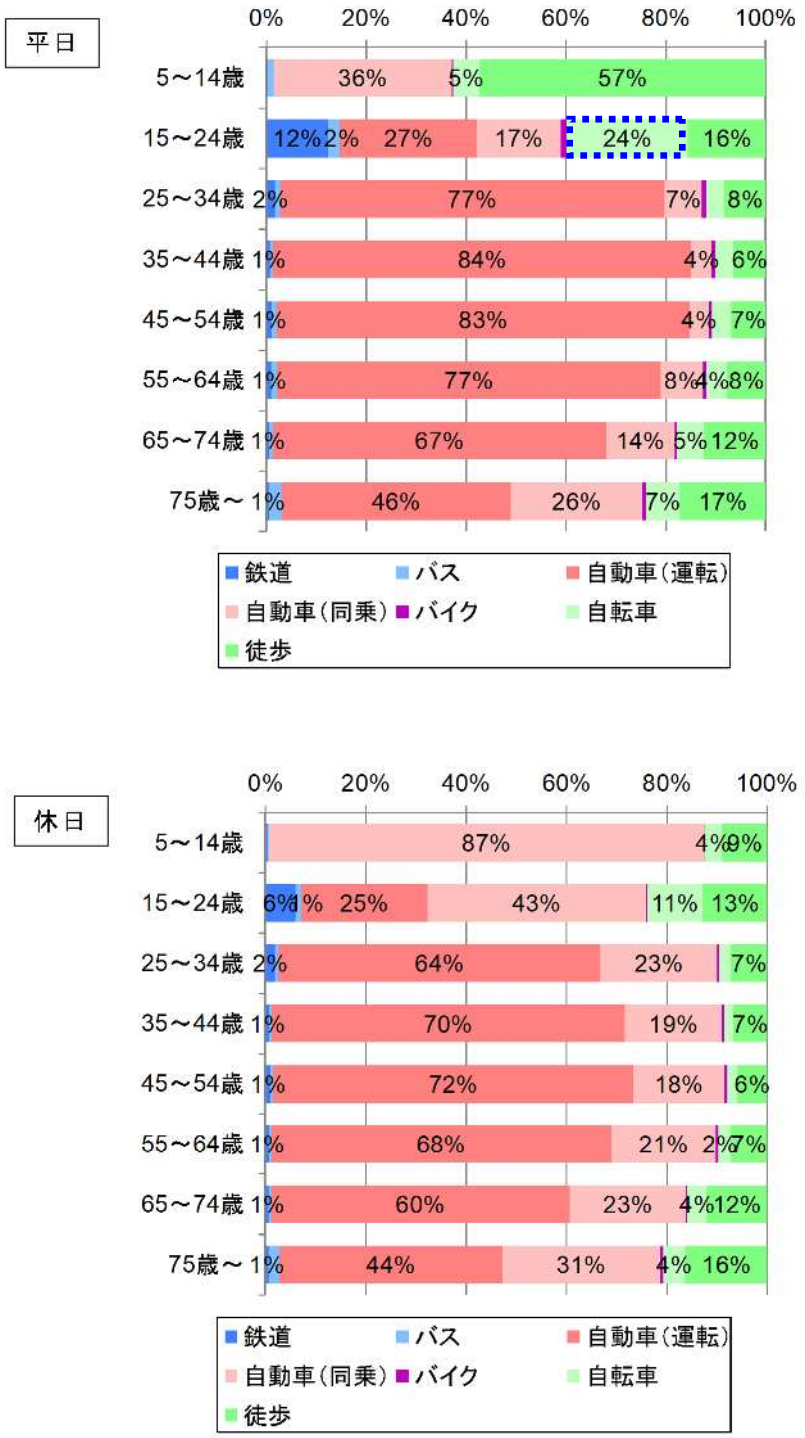


図　年齢１０歳階層別･代表交通手段構成比（男女計･都市圏計）

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。

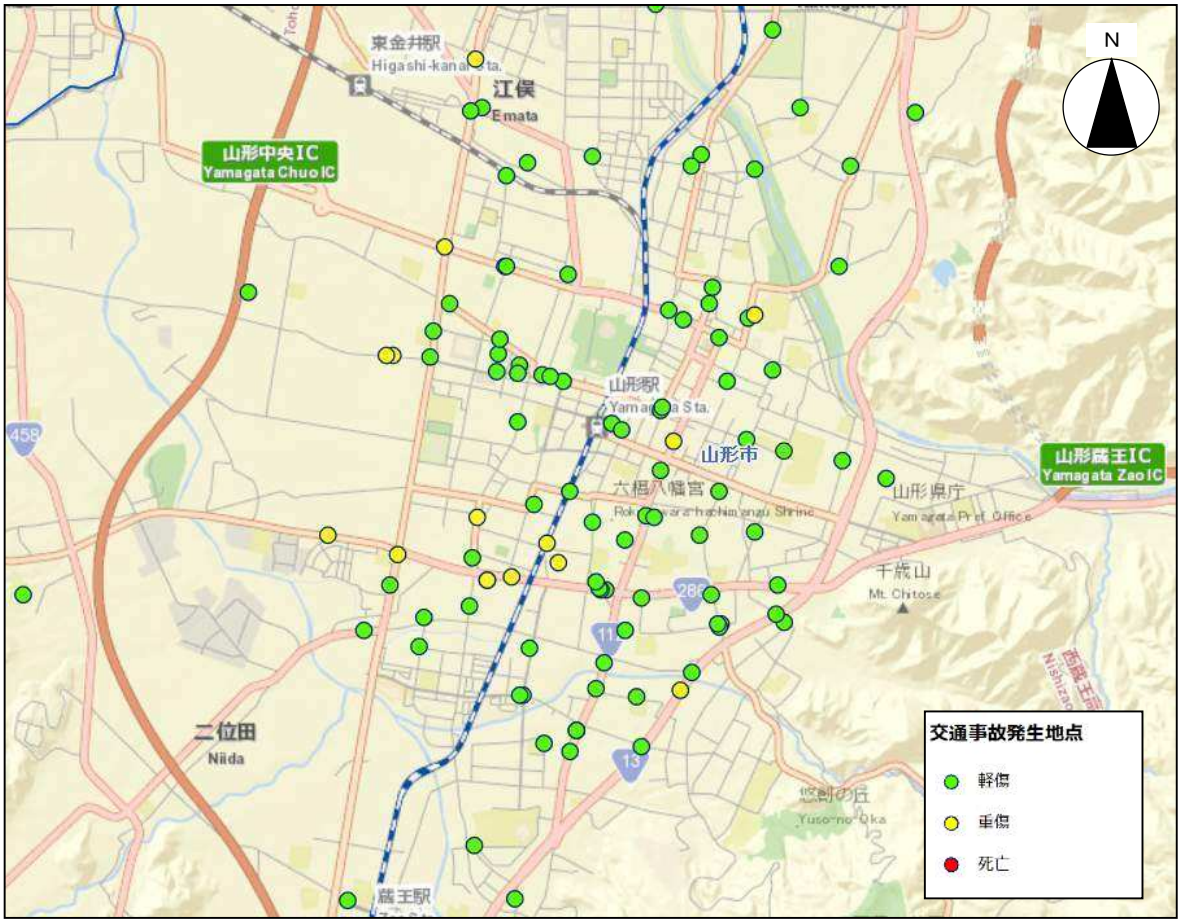


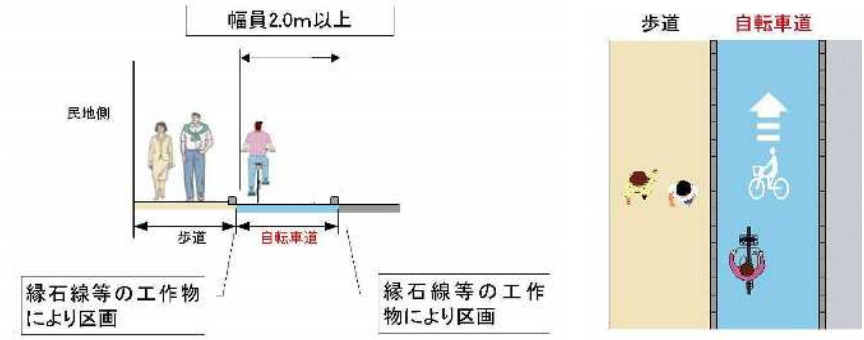
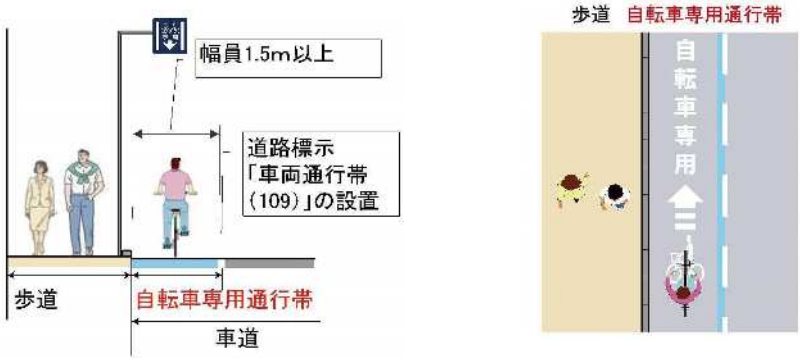
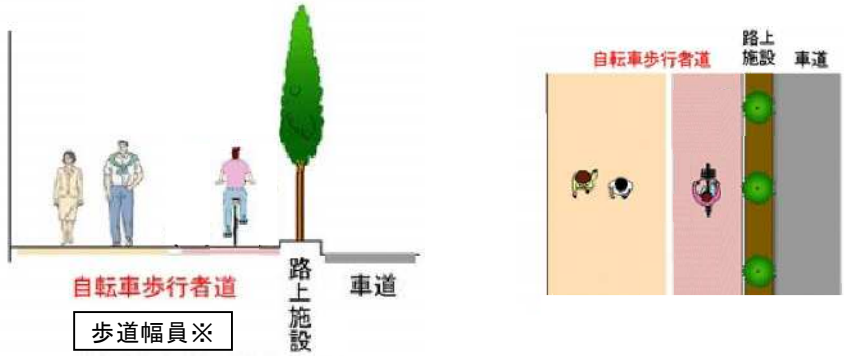
図2-2　山形市自転車交通事故状況図（2020年）

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	
自転車専用通行帯	
自転車歩行者道	 ※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。

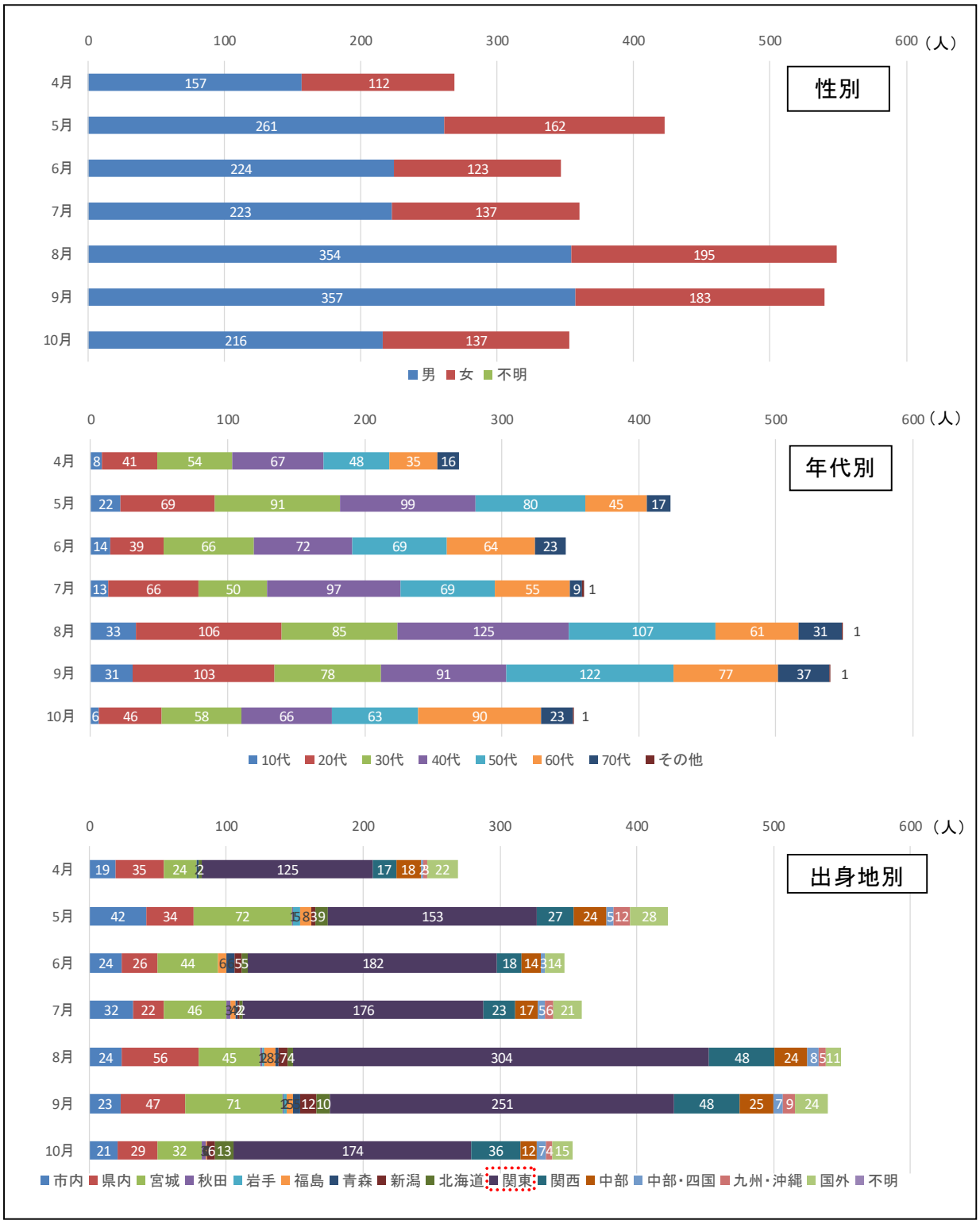


図2-4　「城下町やまがた観光レンタサイクル」利用者データ令和元年　月別集計表

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。

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。

CYCLING AAA YAMAGATA

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））

◆山形県の優位性
・**多くの世帯で自転車を保有**（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、**自転車の利用を始めやすい環境**

◆山形県の課題
・自転車の**利用頻度が全国で下位**（常時使用：約44%【全国第35位】，使用頻度：約月８日【全国第39位】）
・自転車を**点検・整備する間隔が長い**（平均間隔：約３年【全国ワースト第１位】）
・**自転車損害賠償責任保険（以下「自転車保険」）への加入率が低い**（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県は，いずれも条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普段の生活で月に数回以上自転車を利用 **22.2%**
②利用目的……**1位 買い物 36.2%**
……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が高い

(3)有識者等の意見
（県土整備部等によるヒアリング（H30.7～11月））
■対象団体等：28の団体及び個人
■主な聴き取り項目
・自転車通行空間の整備
・路面標示や案内標識の統一化
・シェアサイクルへの認識
・自転車関技の普及振興
・インバウンド受入環境の整備
・サイクリングイベント等の情報発信
・自転車利用マナーの向上
・交通安全教育の充実
・自転車保険への加入 等

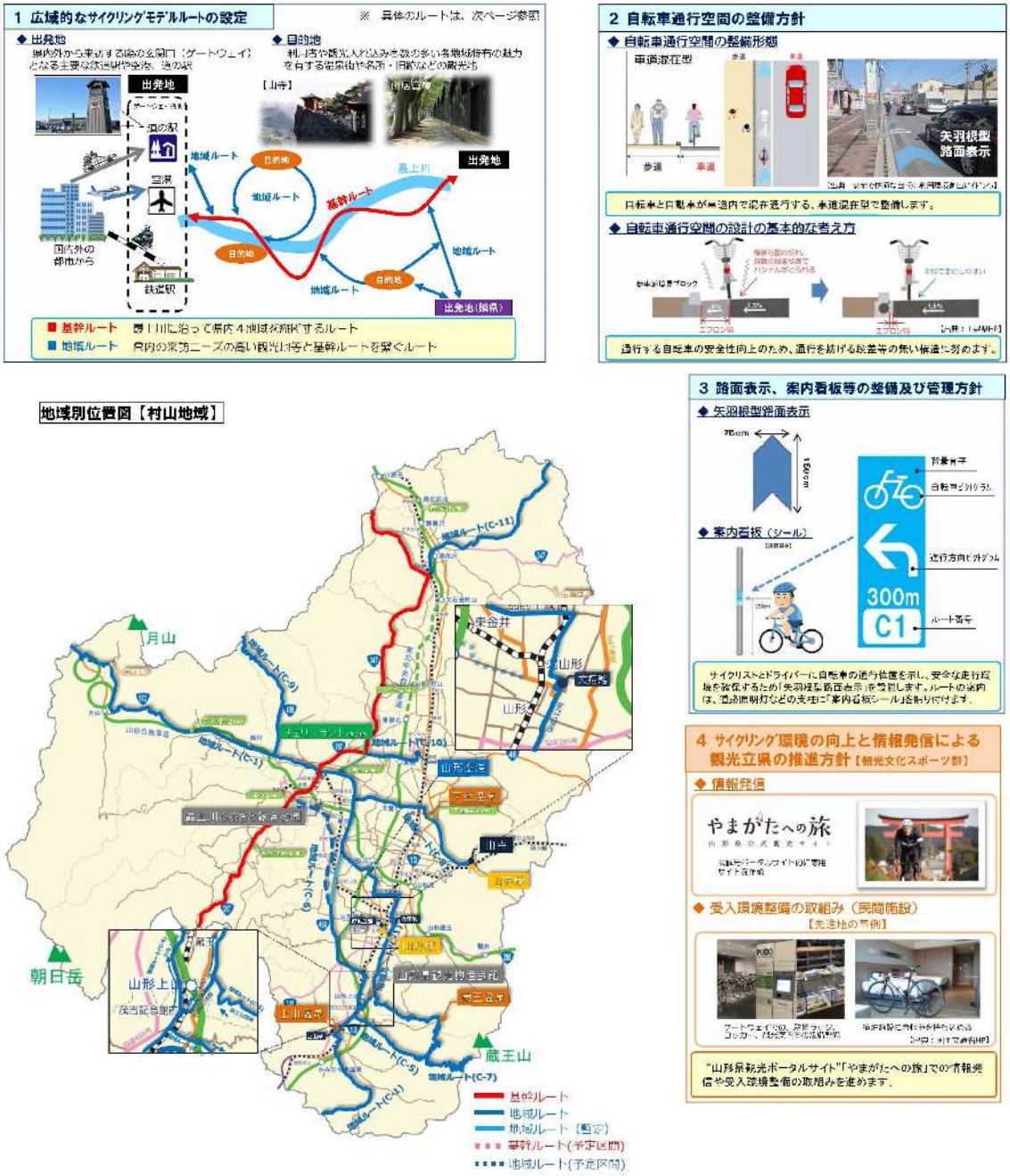
4 自転車の活用推進に向けた本県の主な課題

走行環境	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．自転車利用者に配慮した**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**と自転車との**接続・連携**の取組みが少ない
観光・イベント	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**を期待する声が大きい 3．飲食店や宿泊施設等における**サイクリストの受入環境**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	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**低炭素社会**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	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．自動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

c）山形県自転車ネットワーク計画（令和３年３月　山形県）

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、県内の主要な観光地等を結ぶルートをサイクリングモデルルートとして設定し、当該ルートの整備や管理の方針、サイクリスト受入環境の整備方針等を定める計画である。



出典：山形県自転車ネットワーク計画

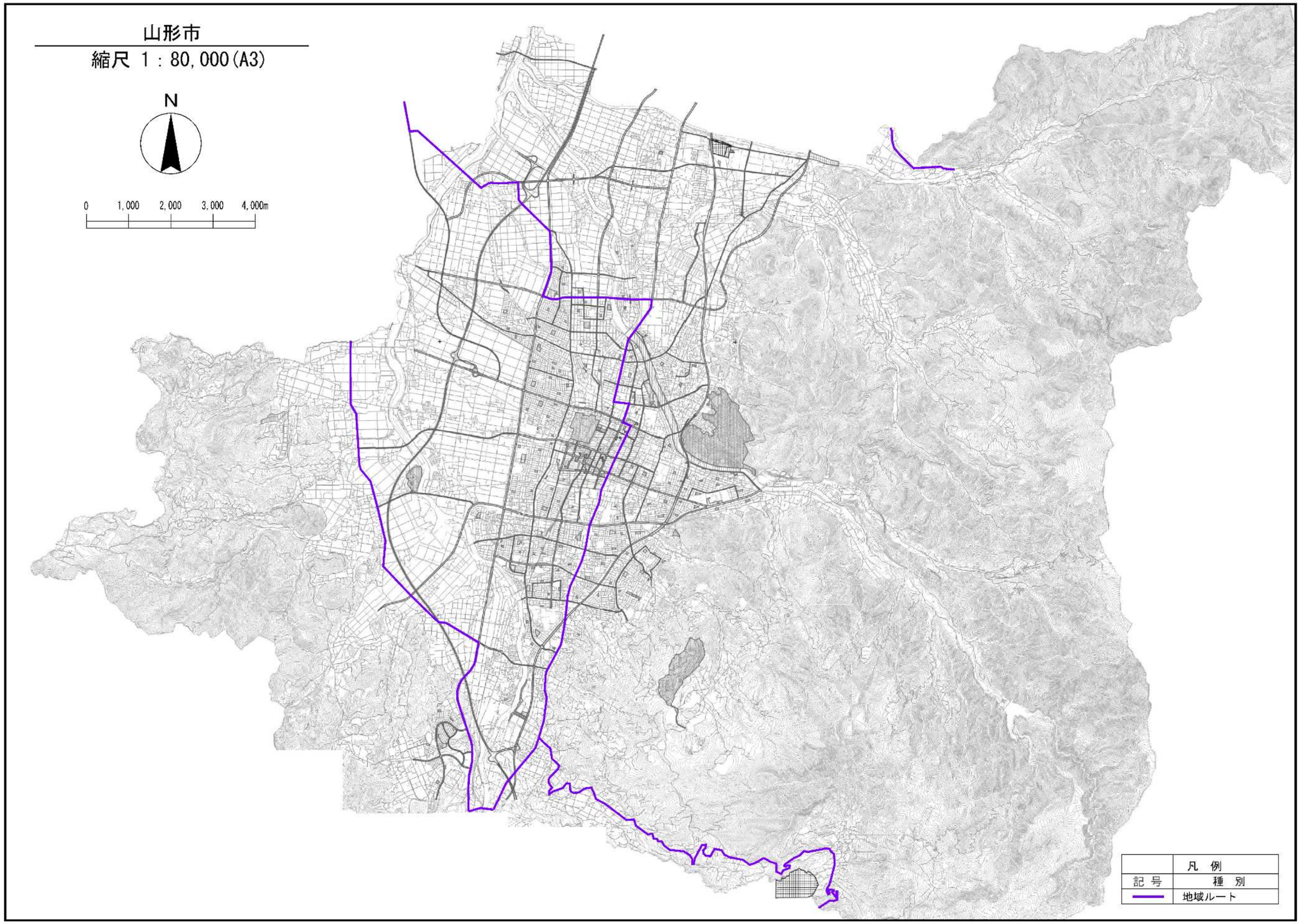


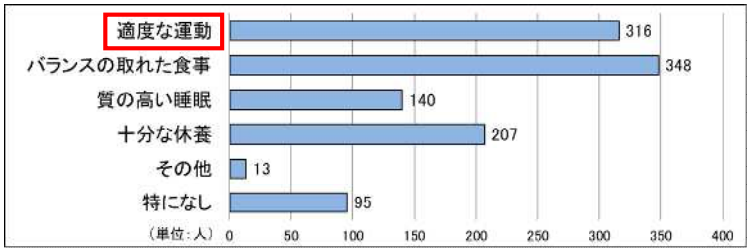
図2-5　山形県自転車ネットワーク地域ルート（山形市内）

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）

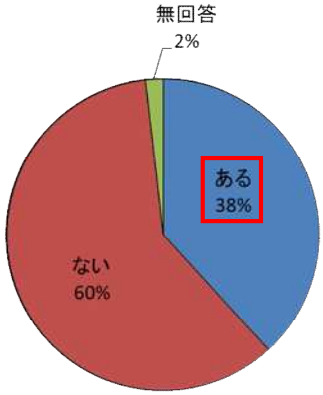
1. 健康のために心がけていること

【健康のために心がけていること】



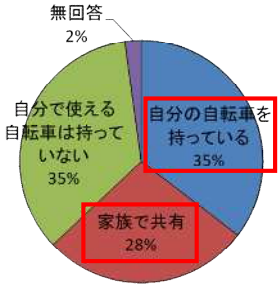
・健康のために心掛けていることとして、「適度な運動」を挙げた人が半数以上いるものの、日頃から運動習慣がある人は約 40%未満である。

【運動習慣】



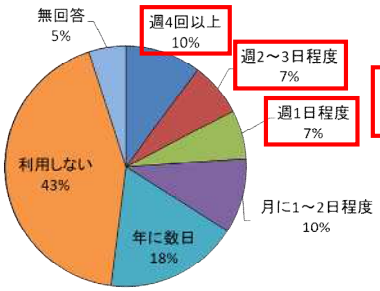
2. 自転車の保有率、利用頻度、目的

【自転車の保有率】



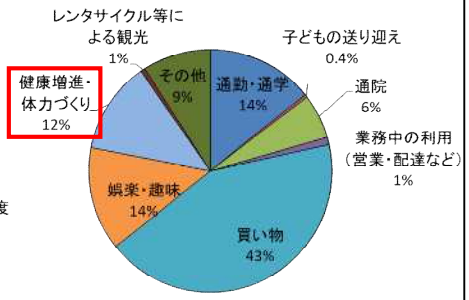
・日常的に自転車を使える人は 60%超である。

【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。

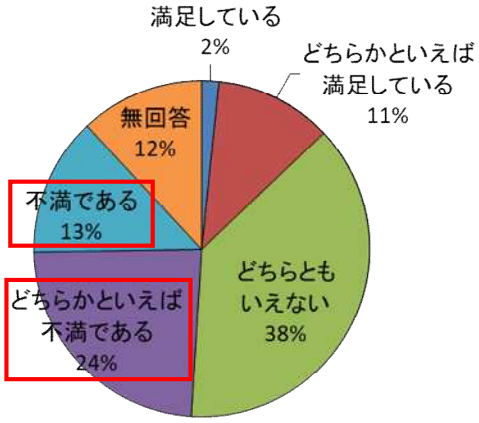
【自転車の利用目的】



・「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。

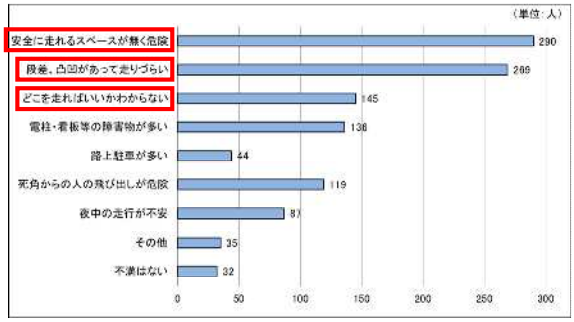
3. 走行環境の満足度

【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。

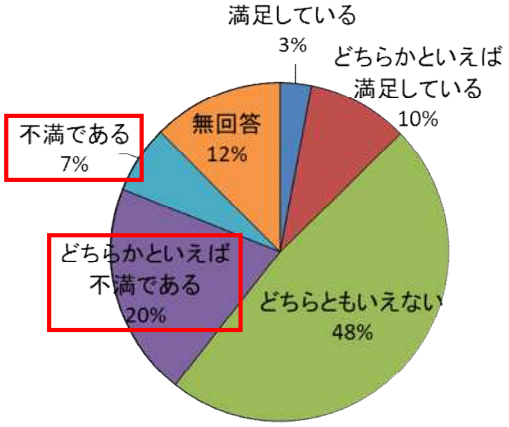
【自転車の走行環境の不満点】



・「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。

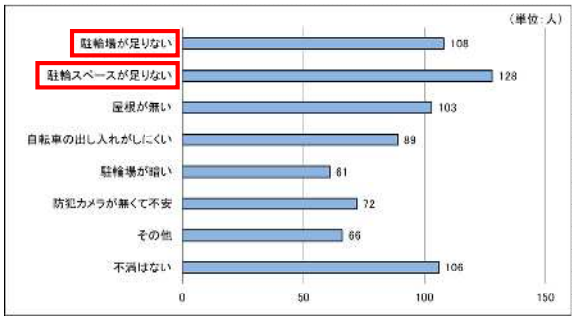
4. 駐輪環境の満足度

【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。

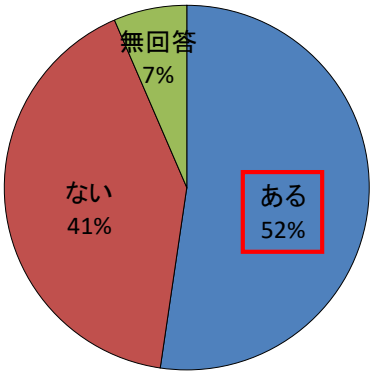
【自転車の駐輪場の不満】



・「駐輪場や駐輪スペースが足りない」という意見が多い。

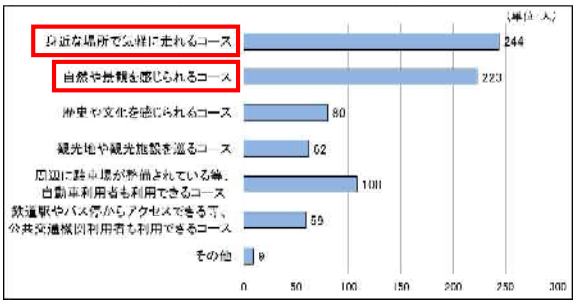
5. サイクリングコースの設定方針

【コースの利用意向】



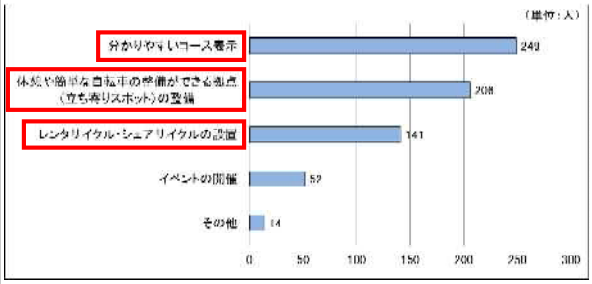
・サイクリングコースの利用意向は半数以上ある。

【コースの設定方針】



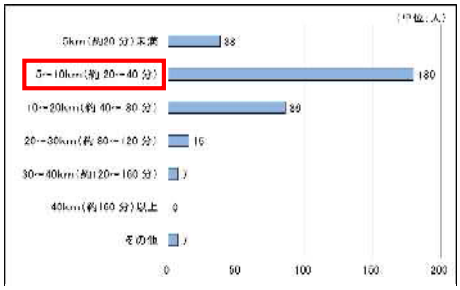
・「身近な場所で気軽に走れるコース」や「自然や景観を感じられるコース」を求める意見が多い。

【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	・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。	・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	・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。	・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	・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。 ・県内他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。	・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。

第3章　計画の目標と実施すべき施策及び取組内容

3-1　計画の目標

前章に整理した山形市における自転車利用の課題に対応するため、以下の４つの目標を掲げる。

【目標１】自転車事故のない安全で安心な社会の実現

自転車利用者は、交通ルールを遵守し、自己や周囲の者の身の安全を確保するとともに、歩行者へ思いやりをもって自転車に乗ることが求められている。その上で歩行者、自転車、自動車が互いの特性や交通ルールを理解し、尊重しあっている安全で安心な交通環境を創出するとともに、利用目的に応じた良質で利用しやすい自転車の普及と安全性確保を図ること等により、自転車交通事故ゼロの社会を目指す。

このため、自転車通行空間の整備を促進するほか、自転車に関する交通ルールの周知や安全教育の推進等により交通事故の削減を図る。また、自転車利用者が加害者になった場合に備えて、被害者救済の観点から、自転車損害賠償責任保険等への加入促進を図る。

【目標２】自転車を活用したライフスタイルの推進

自転車利用により、心身の健全な発達や、生きがいのある豊かな生活の実現、市民の健康寿命の延伸等を目指す。このため、生活習慣病の予防、健康寿命の増進といった自転車利用による健康増進効果の周知や自転車関連イベント等により自転車の利用促進を図る。

また、山形市健康ポイント事業ＳＵＫＳＫ（スクスク）との連携や、自転車レンタルサービスの充実等により、市民の自転車利用習慣の定着を目指す。

【目標３】自転車を利用しやすい走行空間の整備推進

都市機能や居住機能の集積を推進するとともに、公共交通や自転車を活用した地域間のネットワーク化を目指す。これにより、交通における自動車への依存の程度を低減させることによって、交通分野の脱炭素化や都市部を中心とした道路交通の円滑化等、良好な都市環境の形成を図る。このため、安全で快適な自転車利用環境を計画的かつ継続的に創出するとともに、公共交通との連携を強化し、自転車利用を促進する。

また、徒歩と同様に、自転車を基礎的な移動手段と捉え、通学利用にとどまらず、大人になってからも、目的に合った自転車を誰もが無理なく安全に利用できる環境の創出を目指す。

【目標４】多様なニーズに対応したサイクリングモデルコースの充実

市民が自転車に乗ることそのものを楽しめる、あるいは観光客が自転車で地域を巡り、沿線の魅力を楽しめるよう、多彩なサイクリングモデルコースを設定することにより自転車を活用した地域の活性化を図る。

このため、利用者の受入環境、サイクリングルート沿線の魅力づくり等に取り組むことにより、モデルコース利用者が楽しめるサイクリング環境の創出を図る。

※サイクリングモデルコース：安全性や快適性を考慮した、山形市が設定または推奨するサイクリングコース

3-2　実施すべき施策及び取組内容

前章で述べた目標達成のために、自転車活用推進法第８条に規定されている自転車の活用の推進に関する基本方針を踏まえて、具体的に実施すべき施策とその取り組み内容を定める。

【目標１】自転車事故のない安全で安心な社会の実現

施策１　交通ルール・マナーの啓発

① 交通安全意識の向上を図る広報啓発
② 交通安全情報の発信
③ 通学路周辺の安全点検の実施
④ 自転車損害賠償責任保険等への保険加入促進
⑤ アフターコロナにおけるサイクリングの推進

【目標２】自転車を活用したライフスタイルの推進

施策２　自転車の利用促進

① 健康増進に資する自転車利用の広報啓発
② 自転車関連イベントとの連携
③ 自転車通勤の推進

施策３　自転車移動の定着

① ＳＵＫＳＫアプリとの連携
② 自転車レンタルサービスの充実
③ シェアサイクルの導入推進

【目標３】自転車を利用しやすい走行空間の整備推進

施策４　自転車利用環境の整備

① 安全な自転車通行空間の整備・維持
② 快適な自転車通行環境の整備・維持
③ ウォーカブルなまちづくりの推進
④ 無電柱化による自転車通行空間整備
⑤ 自転車と公共交通との接続性の向上
⑥ 地域のニーズに応じた駐輪場の整備
⑦ 放置自転車対策
⑧ サイクリング拠点の整備

【目標４】多様なニーズに対応したサイクリングモデルコースの充実

施策５　多彩なサイクリングモデルコースの設定及び利用促進

① サイクリングモデルコースの設定・充実
② サイクリングマップ等の作成
③ 店舗・コンビニ等と連携した受入サービスの充実
④ サイクリスト向け体験型・滞在型のコンテンツの推進

（1）目標１：自転車事故のない安全で安心な社会の実現

施策１　交通ルール・マナーの啓発

随時実施：継続実施または条件が整い次第実施
順次実施：計画に基づき実施

取組内容①：交通安全意識向上を図る広報啓発

取組内容

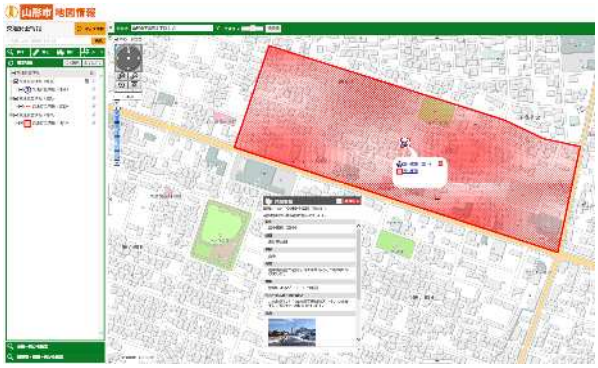
（１）「自転車安全利用五則」等を活用し、ポスターや広報誌、市ホームページ、SNS 等により交通安全情報の発信を行います。
（２）モデルコースマップへ自転車利用における交通ルールやマナーを掲載することで、モデルコース利用による安全意識向上やマナーアップを促進します。
（３）夜間利用時のライト点灯や反射板の搭載、冬期間の自転車利用について注意啓発を行います。
（４）自転車事故で死亡した人の７割が頭部に致命傷を負っていることから、全ての自転車利用者に対し、ヘルメット着用を推奨します。
（5）自転車通行空間の整備に合わせ、整備形態に応じた自転車の通行ルール等について、市内整備箇所を示しながら広報啓発を行います。
（６）警察等や関係団体と連携し、小中学生から高齢者まで、ライフステージに応じた内容の交通安全教室を実施し、交通事故の発生状況周知や注意喚起を行うとともに、自転車及び自動車それぞれの安全な乗り方について指導・啓発を行います。

出典：山形市 HP

実施時期（年度）		2022 令和４	2023 令和５	2024 令和６	2025 令和７	2026 令和８	2027 令和９
	（１）	←		随時実施			→
	（２）	←		随時実施			→
	（３）	←		随時実施			→
	（４）	←		随時実施			→
	（５）	←		随時実施			→
	（６）	←		随時実施			→

実施主体、連携する主体	山形市、警察、学校、福祉団体、関係団体

取組内容②：交通安全情報の発信

<table>
<tr><td colspan="2">取組内容</td><td colspan="6">（１）道路管理者や学校関係者、地区の住民と連携しながら、市内の交通安全情報をリアルタイムに発信し、危険箇所の共有を図ります。
 
出典：山形市地図情報（交通安全情報）</td></tr>
<tr><td colspan="2" rowspan="2">実施時期
（年度）</td><td>2022</td><td>2023</td><td>2024</td><td>2025</td><td>2026</td><td>2027</td></tr>
<tr><td>令和４</td><td>令和５</td><td>令和６</td><td>令和７</td><td>令和８</td><td>令和９</td></tr>
<tr><td></td><td>（１）</td><td colspan="6">←――――――――――――随時実施――――――――――――→</td></tr>
<tr><td colspan="2">実施主体、
連携する主体</td><td colspan="6">山形市、道路管理者、警察、学校、地区</td></tr>
</table>

取組内容③：通学路周辺の安全点検等の実施

<table>
<tr><td rowspan="4">取組内容</td><td colspan="6">（１）道路管理者や学校関係者、地区の住民と連携した通学路の安全点検を実施します。
（２）通学路マップを作成して通学路内の危険個所の共有を図ります。
（３）小学校の登校時に、交通事故の発生の危険性の高い箇所等に交通指導員を配置し、立哨指導を行います。

図　山形市通学路交通安全プログラム合同点検実施箇所
出典：山形市 HP</td></tr>
<tr><td rowspan="2">実施時期
（年度）</td><td>2022
令和４</td><td>2023
令和５</td><td>2024
令和６</td><td>2025
令和７</td><td>2026
令和８</td><td>2027
令和９</td></tr>
<tr><td>（１）
（２）
（３）</td><td colspan="6">随時実施
随時実施
随時実施</td></tr>
<tr><td>実施主体、
連携する主体</td><td colspan="6">山形市、道路管理者、警察、学校、地区</td></tr>
</table>

取組内容④：自転車損害賠償責任保険等への加入促進

<table>
<tr><td>取組内容</td><td colspan="6">（１）自転車により交通事故で加害者となった場合、高額賠償請求を命じられる事例が多く発生していることから、万が一損害賠償責任を負った場合の経済的負担軽減と被害者の保護のために、山形県条例により加入が義務化されている自転車損害賠償責任保険等の周知・啓発を行います。
（２）自転車損害賠償責任保険等への加入促進及び周知・啓発にあたっては、「山形県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」全体を紹介することで、交通ルール・マナーの順守や自転車整備・点検の必要性等についても周知・啓発を行います。

図　自転車保険加入チラシ
出典：山形県 HP</td></tr>
<tr><td rowspan="3">実施時期
（年度）</td><td colspan="2">2022
令和４</td><td>2023
令和５</td><td>2024
令和６</td><td>2025
令和７</td><td>2026
令和８</td><td>2027
令和９</td></tr>
<tr><td>（１）</td><td colspan="6">←――――――――――――随時実施――――――――――――→</td></tr>
<tr><td>（２）</td><td colspan="6">←――――――――――――随時実施――――――――――――→</td></tr>
<tr><td>実施主体、
連携する主体</td><td colspan="6">山形市、山形県、自転車販売店、関係団体</td></tr>
</table>

取組内容⑤：アフターコロナにおける自転車利用の推進

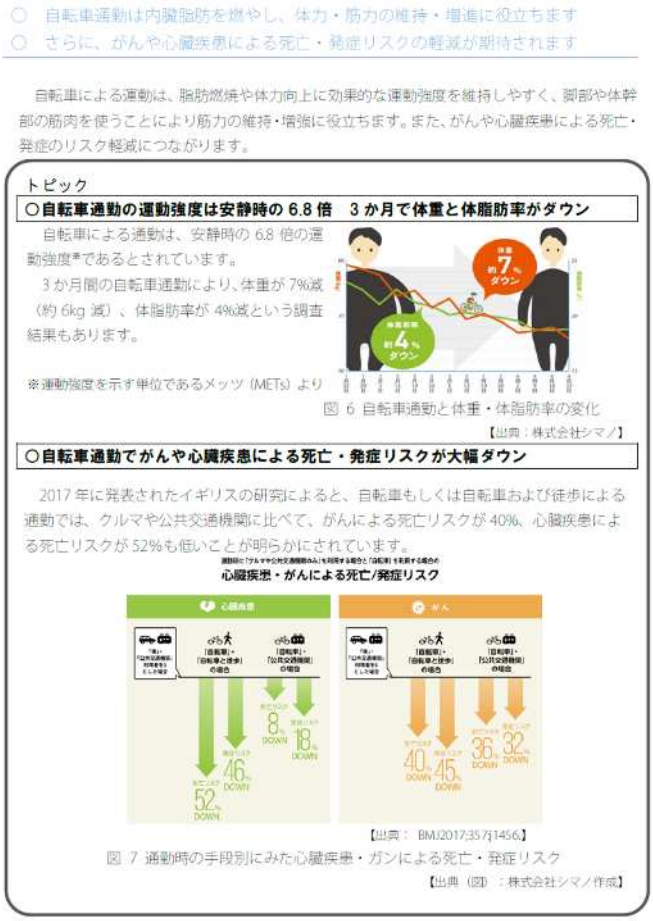
<table>
<tr><td rowspan="2">取組内容</td><td colspan="6">（１）コロナ禍のような感染症のまん延下において、感染拡大を防止するためのマナーやルールについて、モデルコースにおいて注意喚起するとともに、広報誌や市ホームページ、SNS 等で周知・啓発を行います。

図　SAFETY CYCLING（セーフティサイクリング）キャンペーン
出典：愛媛県 HP</td></tr>
<tr><td rowspan="3">実施時期
（年度）</td><td>2022</td><td>2023</td><td>2024</td><td>2025</td><td>2026</td><td>2027</td></tr>
<tr><td>令和４</td><td>令和５</td><td>令和６</td><td>令和７</td><td>令和８</td><td>令和９</td></tr>
<tr><td>（１）</td><td colspan="6">随時実施</td></tr>
<tr><td>実施主体、
連携する主体</td><td colspan="6">山形市、関係団体</td></tr>
</table>

（2）目標２：自転車を活用したライフスタイルの推進

施策２　自転車の利用促進

取組内容①：健康増進に資する自転車利用の広報啓発

<table>
<tr><td>取組内容</td><td colspan="6">（１）自転車利用による健康づくりの意義や効果について積極的な周知・啓発を行います。
（２）自転車関連イベントやサイクルスポーツを身近に感じてもらえるよう、関係機関・団体と連携し情報の発信を行います。
 
○ 自転車通勤は内臓脂肪を燃やし、体力・筋力の維持・増進に役立ちます
○ さらに、がんや心臓疾患による死亡・発症リスクの軽減が期待されます
自転車による運動は、脂肪燃焼や体力向上に効果的な運動強度を維持しやすく、脚部や体幹部の筋肉を使うことにより筋力の維持・増強に役立ちます。また、がんや心臓疾患による死亡・発症のリスク軽減につながります。
トピック
○自転車通勤の運動強度は安静時の 6.8 倍　3 か月で体重と体脂肪率がダウン
自転車による通勤は、安静時の 6.8 倍の運動強度※であるとされています。
3 か月間の自転車通勤により、体重が 7%減（約 6kg 減）、体脂肪率が 4%減という調査結果もあります。
※運動強度を示す単位であるメッツ（METs）より
体重 約7%ダウン
体脂肪率 約4%ダウン
図 6 自転車通勤と体重・体脂肪率の変化
【出典：株式会社シマノ】
○自転車通勤でがんや心臓疾患による死亡・発症リスクが大幅ダウン
2017 年に発表されたイギリスの研究によると、自転車もしくは自転車および徒歩による通勤では、クルマや公共交通機関に比べて、がんによる死亡リスクが 40%、心臓疾患による死亡リスクが 52%も低いことが明らかにされています。
心臓疾患・がんによる死亡/発症リスク
心臓疾患
8% DOWN
18% DOWN
46% DOWN
52% DOWN
がん
40% DOWN
45% DOWN
36% DOWN
32% DOWN
【出典： BMJ2017;357j1456.】
図 7 通勤時の手段別にみた心臓疾患・ガンによる死亡・発症リスク
【出典（図）：株式会社シマノ作成】
図　身体面の健康増進
出典：自転車通勤導入に関する手引き</td></tr>
<tr><td rowspan="3">実施時期
（年度）</td><td colspan="2">2022
令和４</td><td>2023
令和５</td><td>2024
令和６</td><td>2025
令和７</td><td>2026
令和８</td><td>2027
令和９</td></tr>
<tr><td>（１）</td><td colspan="6">← 随時実施 →</td></tr>
<tr><td>（２）</td><td colspan="6">← 随時実施 →</td></tr>
<tr><td>実施主体、
連携する主体</td><td colspan="6">山形市、関係団体</td></tr>
</table>

取組内容②：自転車関連イベントとの連携

取組内容	（１）民間事業者と連携し、市民参加型のサイクルイベントや自転車の乗り方教室などの開催により、健康増進や体力づくりを目的とした自転車利用者の増加を図ります。 出典：廃校を活用した自転車イベント（山形市）					
実施時期（年度）	2022 令和４	2023 令和５	2024 令和６	2025 令和７	2026 令和８	2027 令和９
（１）	←		検討・協議・随時実施			→
実施主体、連携する主体	山形市、関係団体、民間事業者					

取組内容③：自転車通勤の推進

取組内容	（１）国の「『自転車通勤推進企業』宣言プロジェクト」の取組に賛同し、市内事業者の積極的な参加を促進します。 （２）山形市役所において「ノーマイカー通勤」運動を実施し、徒歩や公共交通、自転車などによる通勤に、率先して取り組みます。 図　『自転車通勤推進企業』宣言プロジェクト 出典：国土交通省 HP					
実施時期（年度）	2022 令和４	2023 令和５	2024 令和６	2025 令和７	2026 令和８	2027 令和９
（１）	←		随時実施			→
（２）	←		随時実施			→
実施主体、連携する主体	山形市、関係団体、民間事業者、市内企業					

施策３　自転車移動の定着

取組内容①：ＳＵＫＳＫアプリとの連携

<table>
<tr><td rowspan="2">取組内容</td><td colspan="6">（１）SUKSK アプリと連携し、サイクリングモデルコースの利用やサイクルイベントの参加に対して SUKSK ポイントを付与し、自転車利用によりポイントがたまる仕組みを構築します。

出典：山形市 HP（健康増進課）</td></tr>
<tr><td colspan="6"></td></tr>
<tr><td rowspan="3">実施時期
（年度）</td><td>2022</td><td>2023</td><td>2024</td><td>2025</td><td>2026</td><td>2027</td></tr>
<tr><td>令和４</td><td>令和５</td><td>令和６</td><td>令和７</td><td>令和８</td><td>令和９</td></tr>
<tr><td>（１）</td><td colspan="5">◀ 検討 ▶ ◀ 随時実施 ▶</td></tr>
<tr><td>実施主体、
連携する主体</td><td colspan="6">山形市、民間事業者</td></tr>
</table>

取組内容②：自転車レンタルサービスの充実

<table>
<tr><td colspan="2">取組内容</td><td colspan="6">（1）スポーツタイプや電動等の多様な自転車の導入や、サイクリスト受入拠点となる施設への貸出返却ステーションの新設等により自転車レンタルサービスの充実を図ります。
（2）レンタルサイクルの認知度を向上させるための情報発信を行います。

■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（今年は7/9～10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

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HP（観光戦略課）</td></tr>
<tr><td colspan="2" rowspan="2">実施時期
（年度）</td><td>2022</td><td>2023</td><td>2024</td><td>2025</td><td>2026</td><td>2027</td></tr>
<tr><td>令和４</td><td>令和５</td><td>令和６</td><td>令和７</td><td>令和８</td><td>令和９</td></tr>
<tr><td rowspan="2"></td><td>（1）</td><td colspan="6">←　**検討・協議・随時実施**　→</td></tr>
<tr><td>（2）</td><td colspan="6">←　**随時実施**　→</td></tr>
<tr><td colspan="2">実施主体、
連携する主体</td><td colspan="6">山形市、民間事業者</td></tr>
</table>

取組内容③：シェアサイクルの導入検討

<table>
<tr><td colspan="2">取組内容</td><td colspan="6">（１）中心市街地来訪者の円滑な回遊や、中心市街地居住者の近距離の移動手段を確保するため、民間事業者と連携を行いながらシェアサイクルの導入を推進します。
（２）シェアサイクルについては、電動アシストタイプや、IOT 技術を活用した貸出・返却システムの導入を検討するとともに、公共交通などの交通手段と組み合わせて、アプリ等を用いて一括で経路検索・予約・決済ができる、シームレスな複数交通機関の連携を可能とするサービス、MaaS の導入も検討します。
（３）導入地区や設置場所、利用目的など利用者のニーズを踏まえつつ、公共用地・民地へのサイクルポートの設置を検討し、利用範囲の拡大を図ります。
（４）交通結節点へのサイクルポート設置による、公共交通機関や市内アクティビティとの連携について検討を行います。

図　DATE BIKE 駐輪ポート
出典：仙台市自転車の安全な利活用推進計画</td></tr>
<tr><td rowspan="2">実施時期
（年度）</td><td rowspan="2"></td><td>2022</td><td>2023</td><td>2024</td><td>2025</td><td>2026</td><td>2027</td></tr>
<tr><td>令和４</td><td>令和５</td><td>令和６</td><td>令和７</td><td>令和８</td><td>令和９</td></tr>
<tr><td rowspan="4"></td><td>（１）</td><td>実証実験</td><td></td><td></td><td>随時実施</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>（２）</td><td>実証実験</td><td></td><td></td><td>随時実施</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>（３）</td><td>実証実験</td><td></td><td></td><td>随時実施</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>（４）</td><td>実証実験</td><td></td><td></td><td>随時実施</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td colspan="2">実施主体、
連携する主体</td><td colspan="6">山形市、民間事業者</td></tr>
</table>

（3）目標３：自転車を利用しやすい走行空間の整備推進

施策４　自転車利用環境の整備

取組内容①：安全な自転車通行空間の整備・維持

取組内容

（１）円滑な交通を確保するため、カーブミラーや道路照明などの交通安全施設の適切な設置、維持管理を図ります。
（２）警察の協力のもと、自転車の進行を妨げる路肩への違法駐車の取締りを推進し、自転車通行空間を確保します。
（３）快適な自転車走行空間の整備に向けて、老朽化した舗装の補修や段差の解消を促進します。
（４）別冊「山形市自転車ネットワーク計画」に基づき、市内における自転車ネットワークを構築することにより、自転車通行空間の連続性を確保し、自転車利用者・歩行者の安全な通行空間を確保します。
（５）自転車、歩行者及び自動車の通行区分を明確にし、路上の安全性を高めるため、自転車通行部分に路面標示を設置します。
（６）山間部のサイクリングモデルコースについても、自転車利用者が安全に通行できるよう、危険箇所付近において注意喚起を目的とした看板を設置します。

出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（国土交通省）、道路構造令（昭和 45 年 政令 第 320 号）

実施時期（年度）

	2022	2023	2024	2025	2026	2027
	令和４	令和５	令和６	令和７	令和８	令和９
（１）	←		随時実施			→
（２）	←		随時実施			→
（３）	←		随時実施			→
（４）	← 優先整備路線検討 →	←	順次実施			→
（５）	←		随時実施			→
（６）	←		随時実施			→

実施主体、連携する主体

山形市、道路管理者、警察

取組内容②：快適な自転車通行環境の整備・維持

<table>
<tr><td colspan="2">取組内容</td><td colspan="6">（１）公衆トイレについて、利用者が快適に使用できるよう、適切な維持管理や改修を行うとともに、利用者ニーズに合わせた適切な配置を検討します。
（２）山間部のサイクリングモデルコースについても、地区と連携しながら、定期的な巡回や草払いなどの適切な維持管理に努めます。

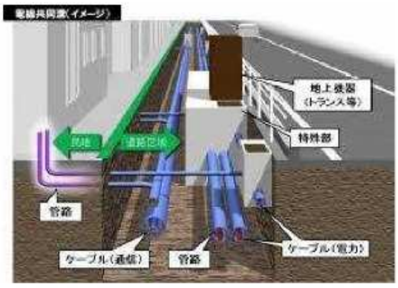
図　山形市内公衆トイレの改修
出典：広報やまがた</td></tr>
<tr><td colspan="2" rowspan="2">実施時期
（年度）</td><td>2022</td><td>2023</td><td>2024</td><td>2025</td><td>2026</td><td>2027</td></tr>
<tr><td>令和４</td><td>令和５</td><td>令和６</td><td>令和７</td><td>令和８</td><td>令和９</td></tr>
<tr><td>（１）</td><td colspan="6">←――――――――――――随時実施――――――――――――→</td></tr>
<tr><td colspan="2">実施主体、
連携する主体</td><td colspan="6">山形市、道路管理者、地区</td></tr>
</table>

取組内容③：ウォーカブルなまちづくりの推進

<table>
<tr><td>取組内容</td><td colspan="6">（１） 居心地が良く歩きたくなるまちなかづくり（ウォーカブルなまちづくり）のを推進し、歩行者と自転車双方の通行空間を確保するため、道路空間の再配分について検討します。
（２） 路外駐車場対策を実施し、安全安心な歩行を可能とする環境づくりを目指します。

出典：広報やまがた</td></tr>
<tr><td rowspan="3">実施時期
（年度）</td><td></td><td>2022</td><td>2023</td><td>2024</td><td>2025</td><td>2026</td><td>2027</td></tr>
<tr><td></td><td>令和４</td><td>令和５</td><td>令和６</td><td>令和７</td><td>令和８</td><td>令和９</td></tr>
<tr><td>（１）</td><td colspan="6">社会実験 → 随時実施 →</td></tr>
<tr><td></td><td>（２）</td><td colspan="6">← 随時実施 →</td></tr>
<tr><td colspan="2">実施主体、
連携する主体</td><td colspan="6">山形市、関係団体、商店街</td></tr>
</table>

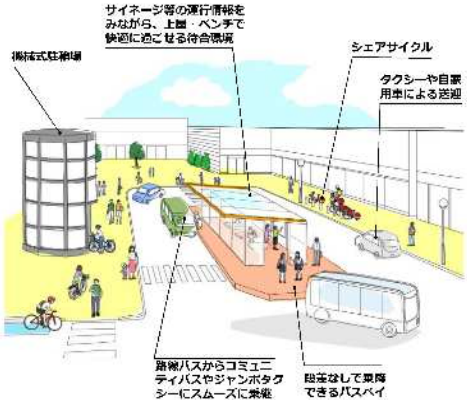
取組内容④：無電柱化による自転車通行空間整備

<table>
<tr><td>取組内容</td><td colspan="6">（１）山形市無電柱化推進計画を推進し、新たな無電柱化整備候補路線の追加検討を行うなど、快適な自転車通行空間の整備を進めます。
 
電線共同溝のイメージ（出典：国土交通省）

ソフト地中化の例（山形市七日町地内）
図　無電柱化（電線共同溝方式）
出典：山形市無電柱化推進計画</td></tr>
<tr><td rowspan="2">実施時期
（年度）</td><td>2022</td><td>2023</td><td>2024</td><td>2025</td><td>2026</td><td>2027</td></tr>
<tr><td>令和４</td><td>令和５</td><td>令和６</td><td>令和７</td><td>令和８</td><td>令和９</td></tr>
<tr><td>（１）</td><td colspan="6">←　**検討・協議・随時実施**　→</td></tr>
<tr><td>実施主体、
連携する主体</td><td colspan="6">山形市、道路管理者</td></tr>
</table>

取組内容⑤：自転車と公共交通との接続性の向上

<table>
<tr><td>取組内容</td><td colspan="6">（１）公共交通機関との連携によるサイクル＆レールライド・バスライドを促進するため、山形市地域公共交通計画の推進に合わせ、交通結節点となる鉄道駅やバス停、サイクリング拠点への駐輪場の整備を検討します。
（２）鉄道やバス、及び自転車の利便性を相互に高めるため、サイクルトレインやサイクルバスの導入を検討します。

（交通結節点）
<table><tr><td>定義</td><td>・鉄道やバスに加え、ウォーキングロードやサイクリングロードなど複数の交通手段が交差し、乗り換えの規模や周辺の状況等から重要な拠点となる場所や施設</td></tr><tr><td>想定する場所</td><td>・鉄道駅
・地域の主要な施設等
（公民館、コミュニティセンター、総合病院、大学・高校周辺、スポーツ施設、公園、商業施設、道の駅など）
・その他
（山形駅東口ロータリー跡地など、今後の土地利用検討と併せて場所を検討）
※乗り換えの規模や周辺の状況等により場所を設定する。</td></tr><tr><td>担うべき機能の例</td><td>・乗り換え機能（快適なバス待ち環境、運行情報提供、駐車場など）
・拠点形成機能（地域の中心となる場）
・ランドマーク機能（シンボル性）
※乗り換えの規模や周辺の状況等により機能を設定する。</td></tr></table> 

規模が大きい交通結節点のイメージ

出典：山形市地域公共交通計画</td></tr>
<tr><td rowspan="3">実施時期
（年度）</td><td colspan="2">2022</td><td colspan="2">2023</td><td colspan="2">2024</td><td colspan="2">2025</td><td colspan="2">2026</td><td colspan="2">2027</td></tr>
<tr><td colspan="2">令和４</td><td colspan="2">令和５</td><td colspan="2">令和６</td><td colspan="2">令和７</td><td colspan="2">令和８</td><td colspan="2">令和９</td></tr>
<tr><td>（１）</td><td colspan="2">交通結節点整備方針の策定</td><td colspan="2">交通結節点を起点としたモデルコースの検討</td><td colspan="4">順次実施</td></tr>
<tr><td>（２）</td><td colspan="10">検討・協議・随時実施</td></tr>
<tr><td>実施主体、
連携する主体</td><td colspan="11">山形市、道路管理者、交通事業者</td></tr>
</table>

取組内容⑥：地域のニーズに応じた駐輪場の整備・充実

<table>
<tr><td colspan="2" rowspan="2">取組内容</td><td colspan="6">（１）自転車利用や放置自転車等の状況を踏まえ、利用ニーズに応じた駐輪場の整備を検討します。
（２）ロードバイクや子ども乗せ自転車等の多種多様な自転車に対応するため、サイクルラックの設置や駐車スペースを確保するとともに、防犯カメラの設置を検討します。

図　商店街の空き店舗を活用した駐輪場整備（高松市）

図　広幅員の歩道を活用した小規模な駐輪場整備（大阪市）
出典：自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドライン（国土交通省）</td></tr>
<tr><td colspan="2">実施時期（年度）</td><td>2022
令和４</td><td>2023
令和５</td><td>2024
令和６</td><td>2025
令和７</td><td>2026
令和８</td><td>2027
令和９</td></tr>
<tr><td rowspan="2"></td><td>（１）</td><td colspan="6">整備箇所の検討（※）　←→　随時実施</td></tr>
<tr><td>（２）</td><td colspan="6">整備箇所の検討（※）　←→　随時実施</td></tr>
<tr><td colspan="2">実施主体、連携する主体</td><td colspan="6">山形市、道路管理者、警察、交通事業者、関係団体</td></tr>
</table>

※交通結節点整備方針を考慮し、山形市自転車等駐車対策協議会と連携しながら検討を行う

取組内容⑦：放置自転車対策

<table>
<tr><td colspan="2">取組内容</td><td colspan="6">（１）山形市自転車等放置防止条例に基づき、自転車等放置禁止区域の指定による自転車等の撤去を行うとともに、歩道等に駐輪されている自転車等の整理を行い、自転車や歩行者が安全かつ快適に通行できるスペースの確保に努めます。

出典：山形市 HP（道路維持課）</td></tr>
<tr><td colspan="2" rowspan="3">実施時期
（年度）</td><td>2022</td><td>2023</td><td>2024</td><td>2025</td><td>2026</td><td>2027</td></tr>
<tr><td>令和４</td><td>令和５</td><td>令和６</td><td>令和７</td><td>令和８</td><td>令和９</td></tr>
<tr><td>（１）</td><td colspan="6">← 随時実施 →</td></tr>
<tr><td colspan="2">実施主体、
連携する主体</td><td colspan="6">山形市、道路管理者、警察、交通事業者、関係団体</td></tr>
</table>

取組内容⑧：サイクリング拠点の整備

<table>
<tr><td colspan="2">取組内容</td><td colspan="6">（１）利用者の多いモデルコース沿いの公共施設について、気軽にトイレ利用や休憩ができる拠点化を検討します。
（２）サイクリング拠点には、サイクルラックや簡単な整備工具、空気入れ、ベンチ等の設置を検討します。

出典：今治市サイクリングターミナル「サンライズ糸山」HP</td></tr>
<tr><td colspan="2" rowspan="2">実施時期
（年度）</td><td>2022</td><td>2023</td><td>2024</td><td>2025</td><td>2026</td><td>2027</td></tr>
<tr><td>令和４</td><td>令和５</td><td>令和６</td><td>令和７</td><td>令和８</td><td>令和９</td></tr>
<tr><td rowspan="2"></td><td>（１）</td><td>新規モデルコース設定</td><td>整備方針策定</td><td></td><td colspan="3">順次実施</td></tr>
<tr><td></td><td>（２）</td><td></td><td></td><td></td><td colspan="3">順次実施</td></tr>
<tr><td colspan="2">実施主体、
連携する主体</td><td colspan="6">山形市</td></tr>
</table>

（4）目標４：多様なニーズに対応したサイクリングモデルコースの充実

施策５　多彩なサイクリングモデルコースの設定及び利用促進

取組内容①：サイクリングモデルコースの設定・充実

取組内容

（１）モデルコースの設定・推奨にあたり、安全性等を審査する組織を設置し、審査基準を策定します。
（２）市民や観光客のニーズや利便性・安全性に考慮しながら、市内を周遊できる多様なモデルコースを新たに設定します。
（３）市内各地区等で独自に設定しているサイクリングコースを推奨する制度を創設し、市内各所の様々な魅力を感じることができるコースの充実を図ります。
（４）モデルコースには、現在地、距離及びルートが分かりやすいよう案内看板等を設置し、利用者の快適性向上を図ります。

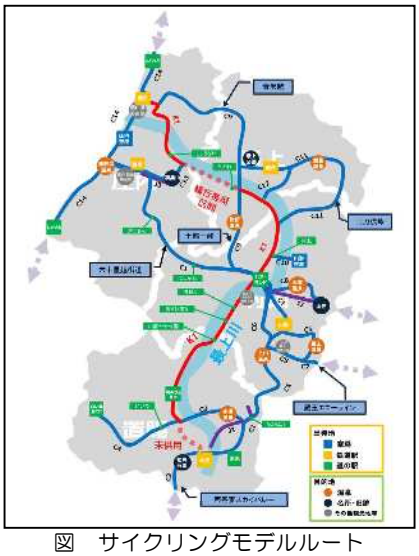


図　サイクリングモデルルート

出典：山形県自転車ネットワーク計画

実施時期（年度）

	2022	2023	2024	2025	2026	2027
	令和４	令和５	令和６	令和７	令和８	令和９
（１）	・審査組織設置 ・審査基準策定					
（２）	新規モデルコース設定	随時コース設定				
（３）		地区独自モデルコース推奨	随時コース推奨			
（４）	案内看板等決定	地区等との調整 コース設定・推奨後順次設置				

実施主体、連携する主体

山形市、道路管理者、警察、交通事業者、関係団体、地区、市民

取組内容②：サイクリングマップの作成

<table>
<tr><td rowspan="4">取組内容</td><td colspan="6">（１）モデルコースについては、マップを作成し、健康増進効果やコースの魅力のほか、トイレや休憩ポイント、最寄りの公共交通機関等を示し、多様な市民が気軽に安心して利用できる点の周知を図ります。

図　ヨコハマサイクリングマップ
出典：横浜市 HP</td></tr>
<tr><td rowspan="2">実施時期
（年度）</td><td>2022</td><td>2023</td><td>2024</td><td>2025</td><td>2026</td><td>2027</td></tr>
<tr><td>令和４</td><td>令和５</td><td>令和６</td><td>令和７</td><td>令和８</td><td>令和９</td></tr>
<tr><td>（１）</td><td>新規モデルコース設定</td><td></td><td></td><td>随時実施</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>実施主体、
連携する主体</td><td colspan="6">山形市、関係団体</td></tr>
</table>

取組内容③：店舗・コンビニ等と連携した受入サービスの充実

取組内容	（１）モデルコース沿いの店舗等と連携し、サイクルラックやベンチの設置、トイレの利用等、サイクリストが休憩のために立ち寄りやすい環境整備を推進し、利用者の利便性向上を図ります。 出典：いわき新舞子ハイツ HP					
実施時期（年度）	2022	2023	2024	2025	2026	2027
	令和４	令和５	令和６	令和７	令和８	令和９
（１）	新規モデルコース設定			随時実施		
実施主体、連携する主体	山形市、関係団体、市内企業等					

取組内容④：サイクリスト向け体験型・滞在型のコンテンツの推進

取組内容	（１）観光地等における地域資源を活用したサイクルツーリズムを推進するとともに、積極的な情報発信を行います。 出典：国内におけるサイクルツーリズムの現状（国土交通省）					
実施時期（年度）	2022	2023	2024	2025	2026	2027
	令和４	令和５	令和６	令和７	令和８	令和９
（１）			検討・協議・随時実施			
実施主体、連携する主体	山形市、民間事業者					

第４章　計画の推進体制、フォローアップ及び見直し

4-1　計画の推進体制について

本計画の推進にあたっては、道路管理者・交通管理者・関係行政機関・市民等が相互に連携し、各取組みを一体的に推進していくことが重要である。このため、必要に応じて各種施策の進捗等を行うための協議を関係機関と開催しながら計画を推進していく。

また、ルールの遵守・マナーの向上は、地域住民・学生・NPO 団体等相互に協力することが重要であることから、山形市が中心となって、多様な主体の参画を促していくことで、より良い自転車利用環境の実現を目指していく。

各施策を実施する際には、施策間の連携を図り、効率的勝効果的に施策を進めるものとする。

4-2　計画の推進に向けて

計画を推進していくにあたり､図のような PDCA サイクルを目指していくものとする。

計画期間内に各取り組み内容を実行し、評価を行い、必要に応じた見直しを行う。また、法令や、関係する計画の動向に合わせて見直しを行う。

■計画推進のためのサイクル

4-3　目標指標の設定

本計画の進捗を確認するため、目標指標を以下のとおり設定する。
継続的に目標指標の評価を行い、必要に応じて取組の見直しを行う。

（1）目標指標

No	目標指標名	現状値 （令和2年度）	目標値 （令和9年度）
①	山形市交通安全計画の推進	―	―
②	自転車ネットワーク路線のうち、整備に着手した路線数 （累計）	―	47路線
③	シェアサイクルポート設置数（レンタサイクル貸出ステーション含む） （累計）	6か所	20か所
④	サイクリング拠点の整備数 （累計）	―	4か所
⑤	サイクリングモデルコース（※）の設定数 （累計）	―	4コース
⑥	山形市健康ポイント事業SUKSK（スクスク）参加者のうち、サイクリングモデルコースを利用した人数 （累計）	―	（コース設定後に設定）

※サイクリングモデルコース：安全性や快適性を考慮した、山形市が設定または推奨するサイクリングコース

（2）各取組内容と目標指標の関連性

目標	施策	取組内容	目標指標					
			①	②	③	④	⑤	⑥
			山形市交通安全計画の推進	ネットワーク路線のうち、整備に着手した路線数	シェアサイクルポート設置数	サイクリング拠点の整備数	サイクリングモデルコースの設定数	サイクリングモデルコースを利用した人数
【目標1】自転車事故のない安全で安心な社会の実現	施策1 交通ルール・マナーの啓発	①交通安全意識の向上を図る広報啓発	○					
		②交通安全情報の発信	○					
		③通学路周辺の安全点検等の実施	○					
		④自転車損害賠償責任保険等への保険加入促進	○					
		⑤アフターコロナにおけるサイクリングの推進						○
【目標2】自転車を活用したライフスタイルの推進	施策2 自転車の利用促進	①健康増進に資する自転車利用の広報啓発						○
		②自転車関連イベントの開催						○
		③自転車通勤の推進						○
	施策3 自転車移動の定着	①SUKSKアプリとの連携						○
		②自転車レンタルサービスの充実				○		○
		③シェアサイクルの導入推進				○		○
【目標3】自転車を利用しやすい走行空間の整備推進	施策4 自転車利用環境の整備	①安全な自転車通行空間の整備・維持		○				
		②快適な自転車通行環境の整備・維持				○		○
		③ウォーカブルなまちづくりの推進		○				○
		④無電柱化による自転車通行空間整備						○
		⑤自転車と公共交通との接続性の向上		○	○		○	○
		⑥地域のニーズに応じた駐輪場の整備			○			
		⑦放置自転車対策		○	○			
		⑧サイクリング拠点の整備				○		○
【目標4】多様なニーズに対応したサイクリングモデルコースの充実	施策5 多彩なサイクリングモデルコースの設定及び利用促進	①サイクリングモデルコースの設定・充実		○		○	○	○
		②サイクリングマップ等の作成		○				○
		③店舗・コンビニ等と連携した受入サービスの充実		○				○
		④サイクリスト向け体験型・滞在型のコンテンツの推進		○				○

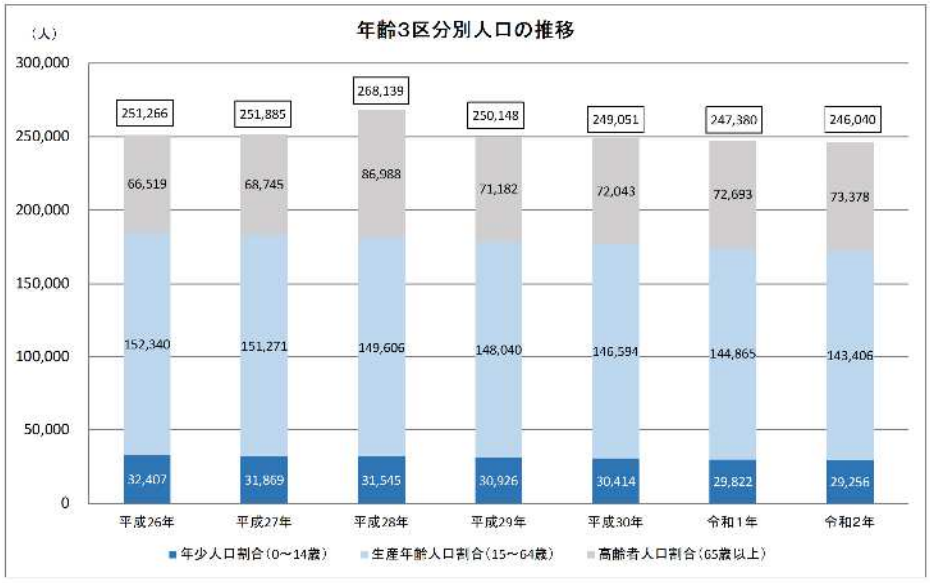
資料編

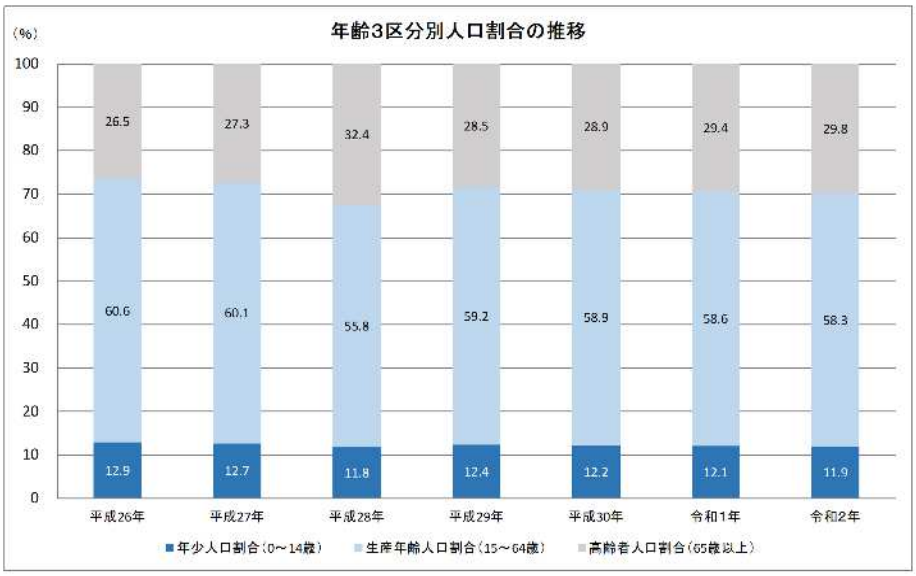
１．本市の特性及び自転車を取り巻く現状

1-1　人口の推計・推移

（1）人口の推計・推移

本市の人口は、令和 2 年現在で約 24 万 6 千人であり、平成 28 年をピークに緩やかに減少している。年齢構成比をみると、令和 2 年までに年少人口が減少する一方で、65 歳以上の割合は年々増加傾向にあり、約 30%近くとなっている。

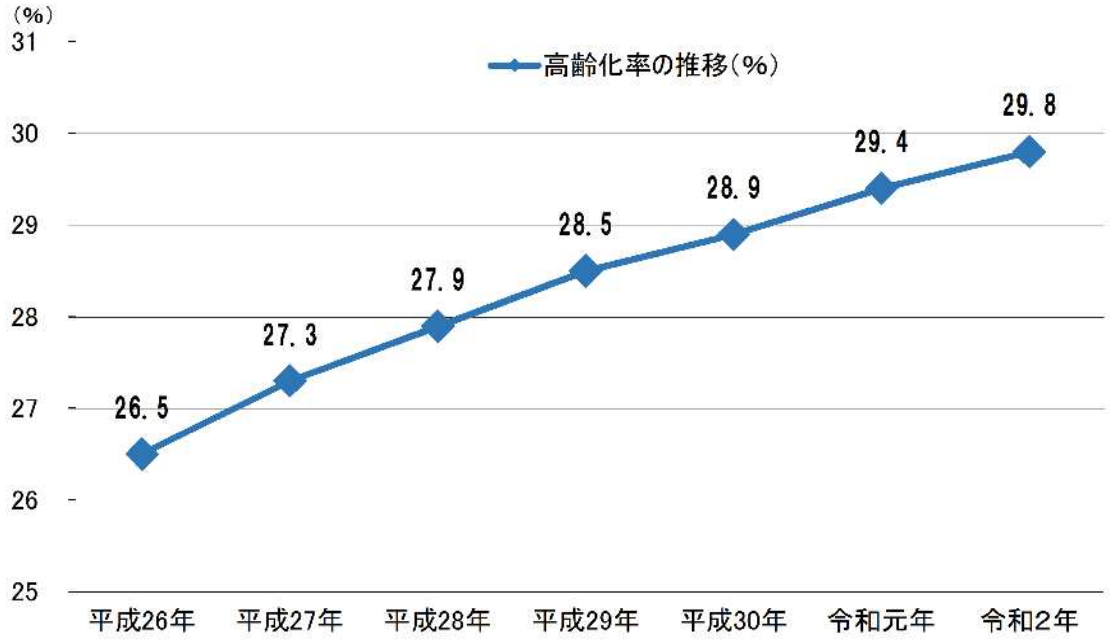


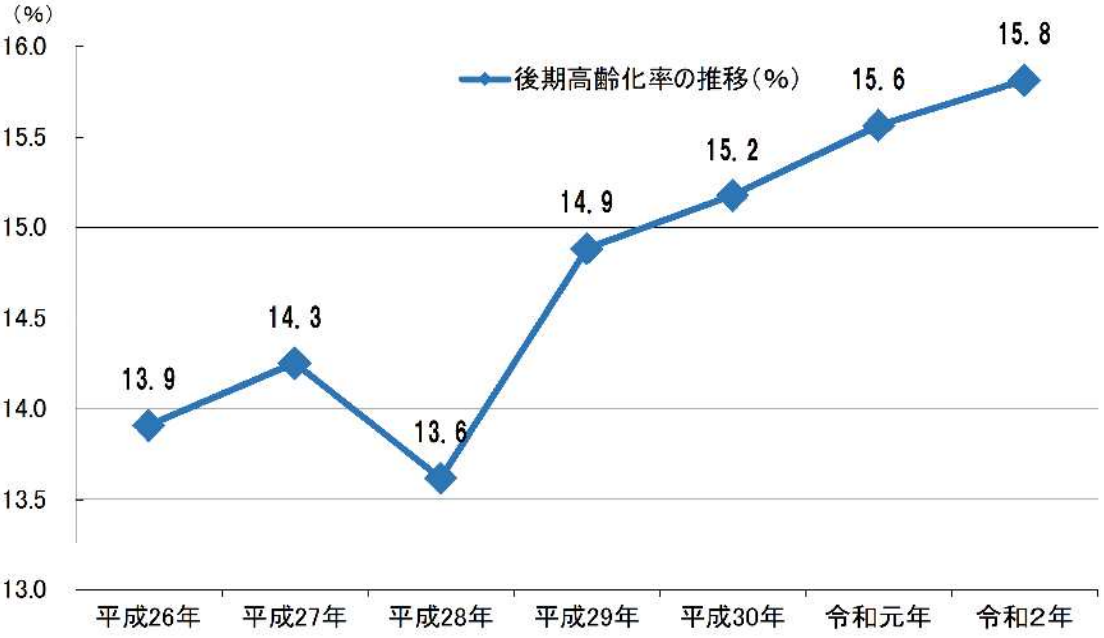


出典：国勢調査：「山形県の人口と世帯数（推計）」

（2）高齢化の推移

本市の高齢化率は、令和２年現在で約 30％であり、年々増加傾向にあります。また、後期高齢化率も同様に高い状況にあります。

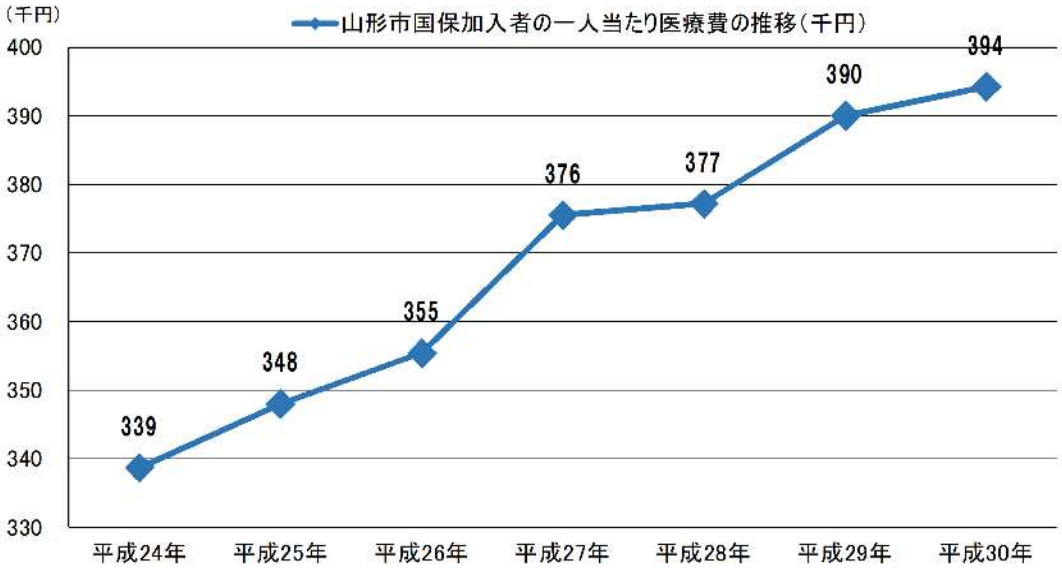




(3) 医療費の推移

本市の一人当たりの医療費は 2019 年で約 400 千円であり、年々増加傾向にあります。

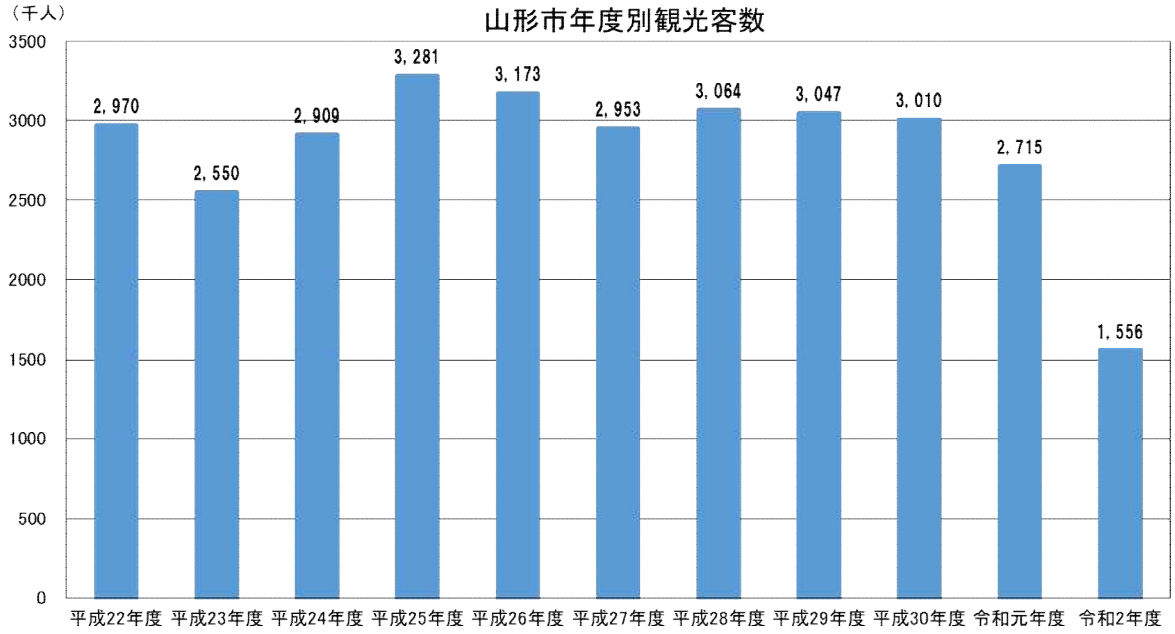
今後の高齢社会の進展による影響を踏まえて、医療費の抑制に向けた市民一人ひとりの健康増進のための意識の醸成とそれを促す各種施策の充実が必要となります。



（4）観光入込客等の状況

山形市への観光客入込数は、平成２３年３月に発生した東日本大震災の影響で平成２３年度に落ち込みが見られたものの、平成２３年度から平成２５年度にかけて増加傾向に転じている。その後、平成２７年４月から６月にかけて発表された蔵王山の火口周辺警報により、平成２７年度はやや入込数が落ち込んだものの、平成２８年度には回復の動きが見られている。令和元年度からは新型コロナウイルスの影響で入込数に落ち込みが見始められ、令和２年度には平常時の約半分まで落ち込みが見られた。

個別の観光地では、蔵王においてはスキー場利用客の減少傾向が続いていることから微減傾向となっていることや、山寺においては平成２５年に立石寺の御開帳が実施されたため大きな伸びが見られたものの、全般的に横ばい傾向が続いている。一方、市街地においては山形まるごと館紅の蔵、山形まなび館、七日町御殿堰などで微増傾向が続いている。



出典：山形市観光戦略課

1-2　通学路の指定状況

山形市の通学路の指定状況は下図の通りである。

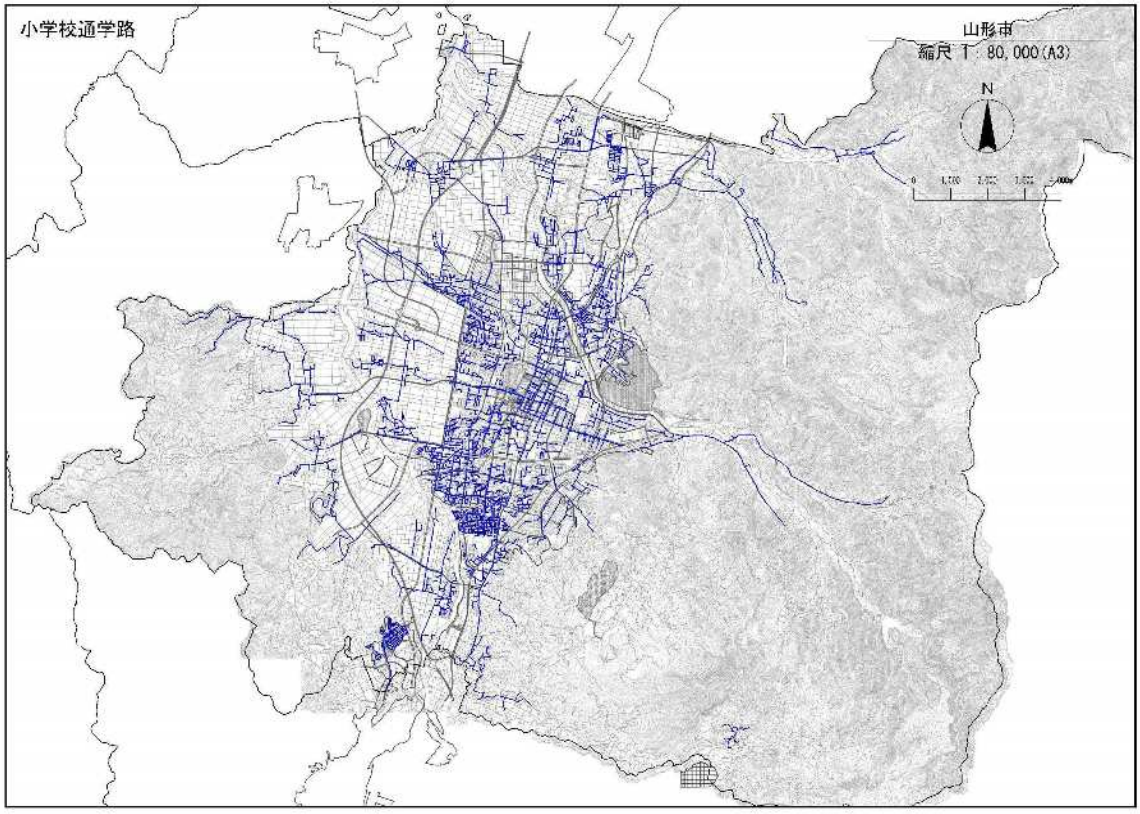


図-1　小学校通学路

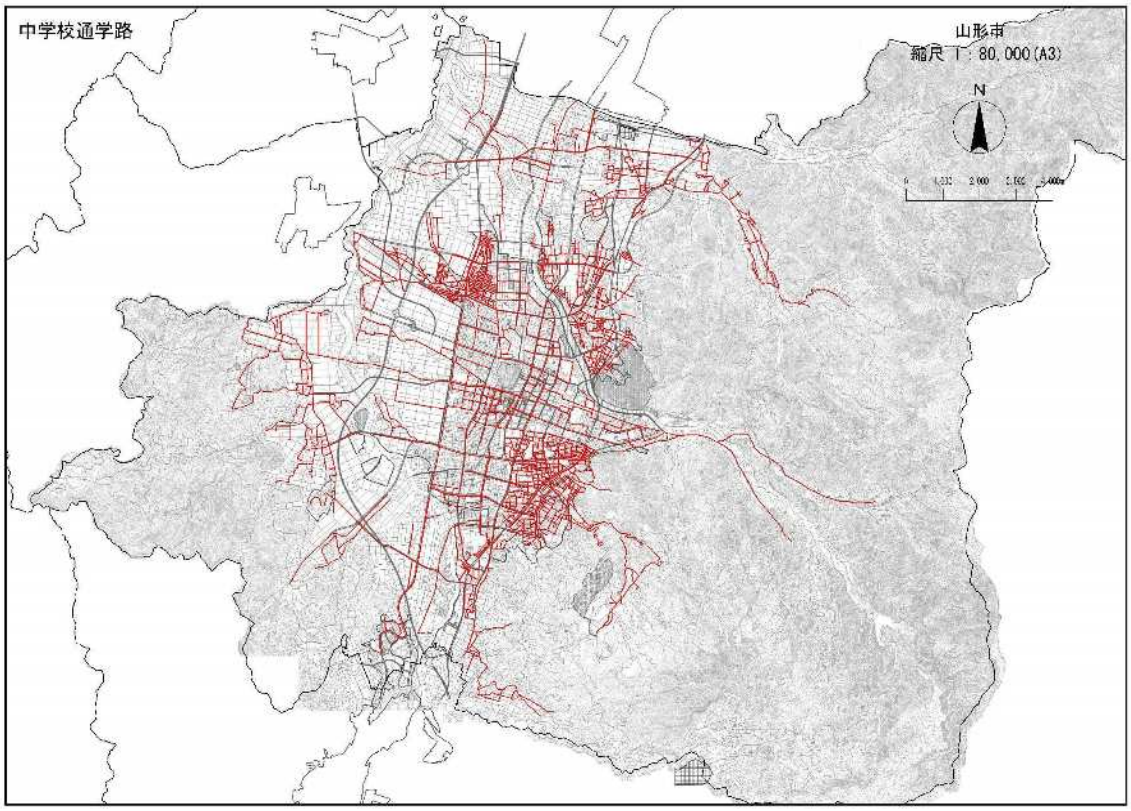


図-2　中学校通学路

小・中学校のうち、自転車通学を許可している学校は、下表の通りである。

小・中学校自転車通学調査表

	自転車通学許可	摘　要
第一中学校	●	許可区域：七日町二丁目・本町二丁目・十日町二丁目・防原・滑川・滑川住宅
第二中学校	●	学区外の生徒で、通学距離が3.5km以上
第三中学校	●	徒歩による通学が困難な者という条件を基準として、宮浦地区から通学する生徒に限る
第四中学校	―	
第五中学校	―	
第六中学校	●	・学区外遠距離通学生徒（片道6km以上） ・けがによって歩行が困難な場合（通院者） ・その他（部活動等で外部会場における練習や試合等で自転車を使用する場合
第七中学校	●	半径2.5km以遠の通学生
第八中学校	●	・遠距離 ・民家が少なく防犯上必要である場合 ・ケガなどのために徒歩通学が無理な場合
第九中学校	●	・許可区域：黒沢（温泉街入口交差点より南）・前明石・百目鬼・菅沢・飯森・湯田・西向・漆房・隔間場・赤禿・みどりの丘すげさわ・上山市山元・みはらしの丘・学区外（3km以上） ・通学距離が3km未満であるが学校長が必要と認めた場合
第十中学校	―	
金井中学校	―	
高楯中学校	●	・許可区域：下蔦の木から上・切畑・休石・青柳（13号バイパスの西側） ・防犯面で心配な地区および生徒については、範囲以外でも認める。
蔵王第一中学校	●	通学距離3km以上または、自宅からバス停まで遠い場合
蔵王第二中学校	―	
山形大学附属中学校	●	通学距離3km以上

1-3　地域資源

(1) 病院、一般診療所の立地状況

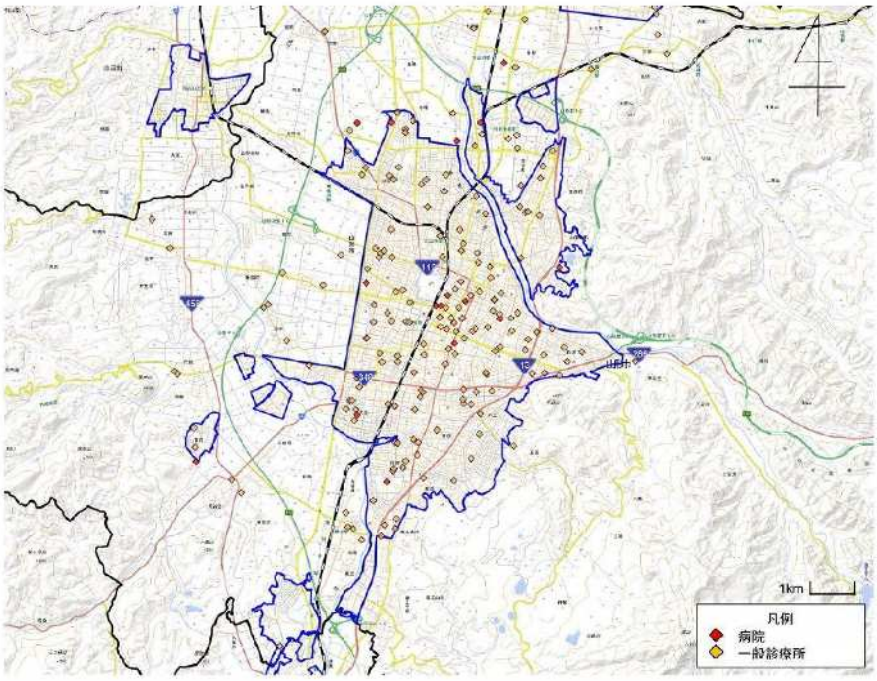


図 2-9　病院、一般診療所の分布状況

※内科、小児科が対象（眼科、歯科、整形外科などを除く）

出典：山形県医療機関情報ネットワーク、国土地理院ウェブサイト

出典：山形市立地適正化計画

(2) 商業施設の立地状況

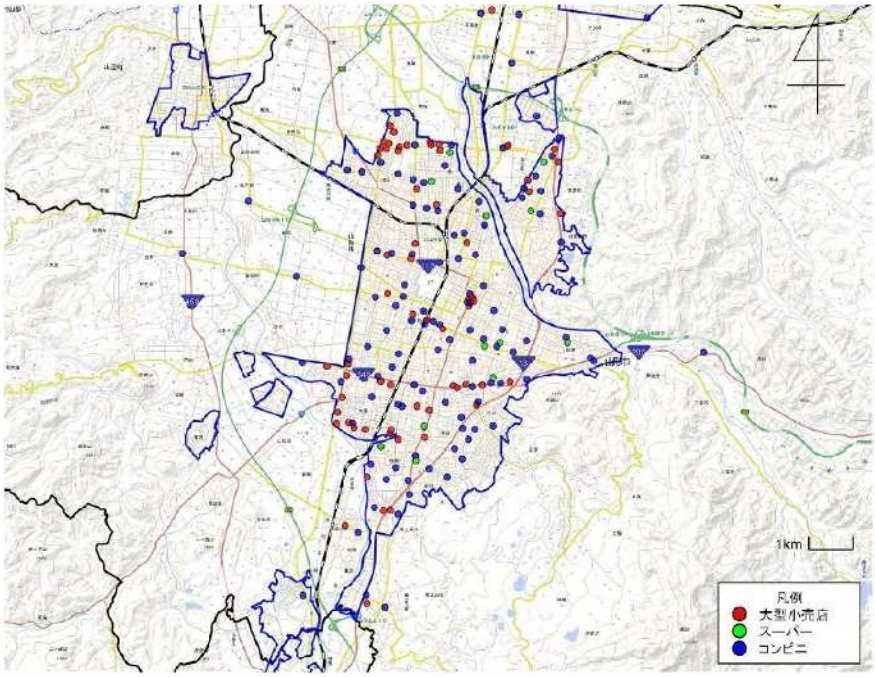


図 2-11　商業施設の分布状況

出典：全国大型小売店総覧（東洋経済新報社）、全国スーパーマーケットマップ、

全国都道府県別 SC 一覧、NAVITIME（民間地図サイト）など、国土地理院ウェブサイト

出典：山形市立地適正化計画

(3) 公共公益施設（各学校含む）の立地状況

a) 教育関連施設

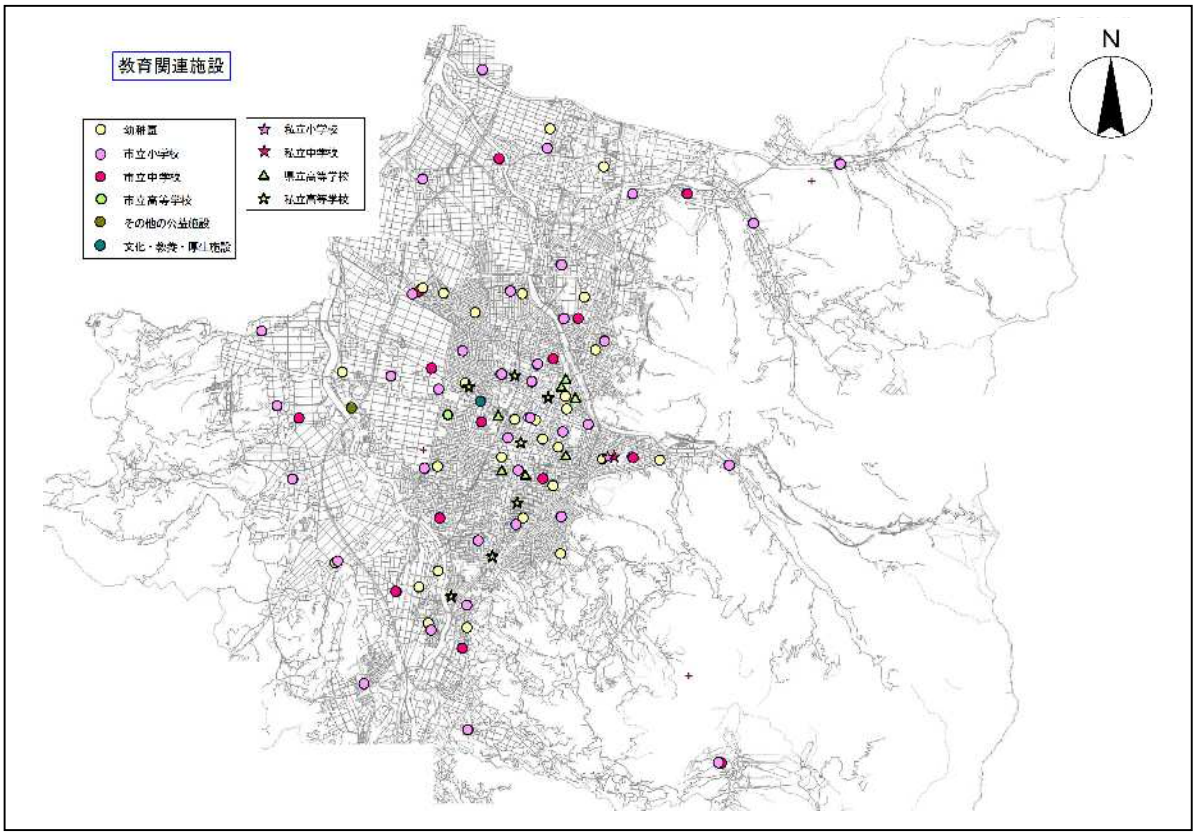


図-3　教育関連施設配置図

b) 子育て支援施設

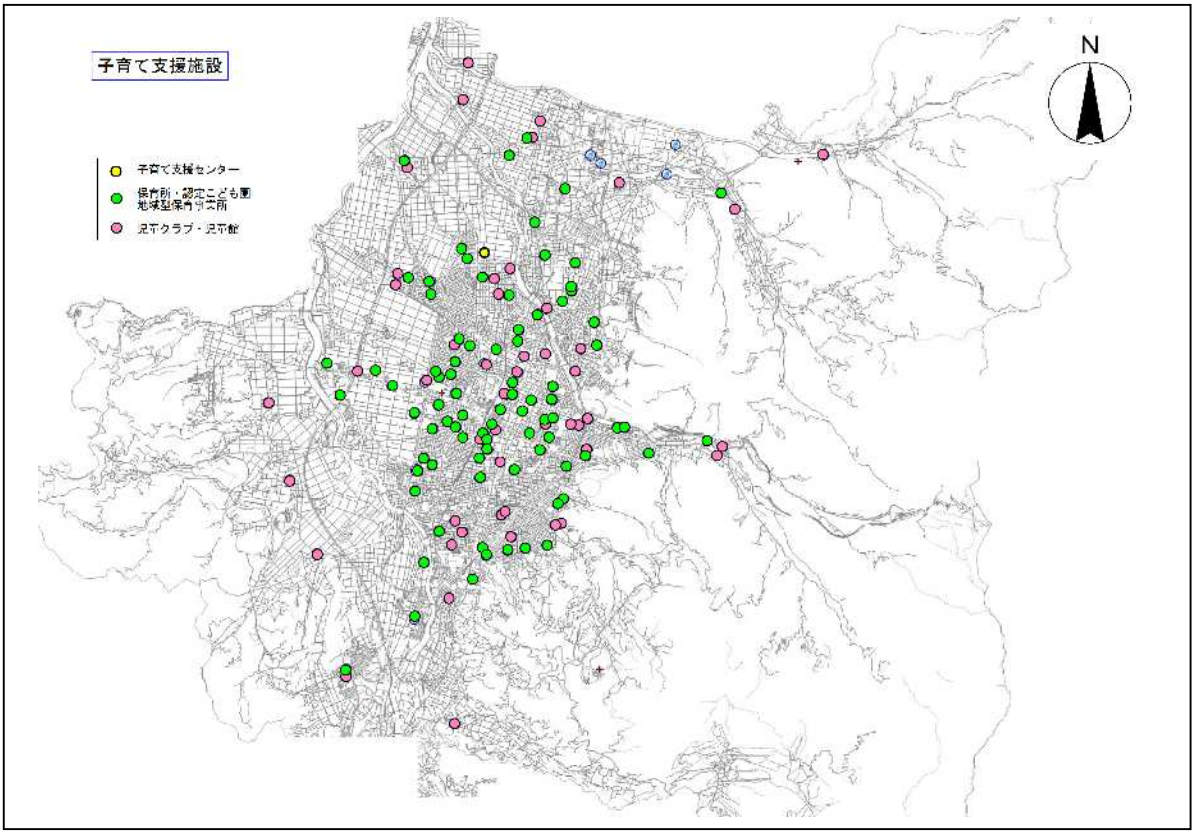


図-4　子育て支援施設配置図

c）文化・スポーツ関連施設

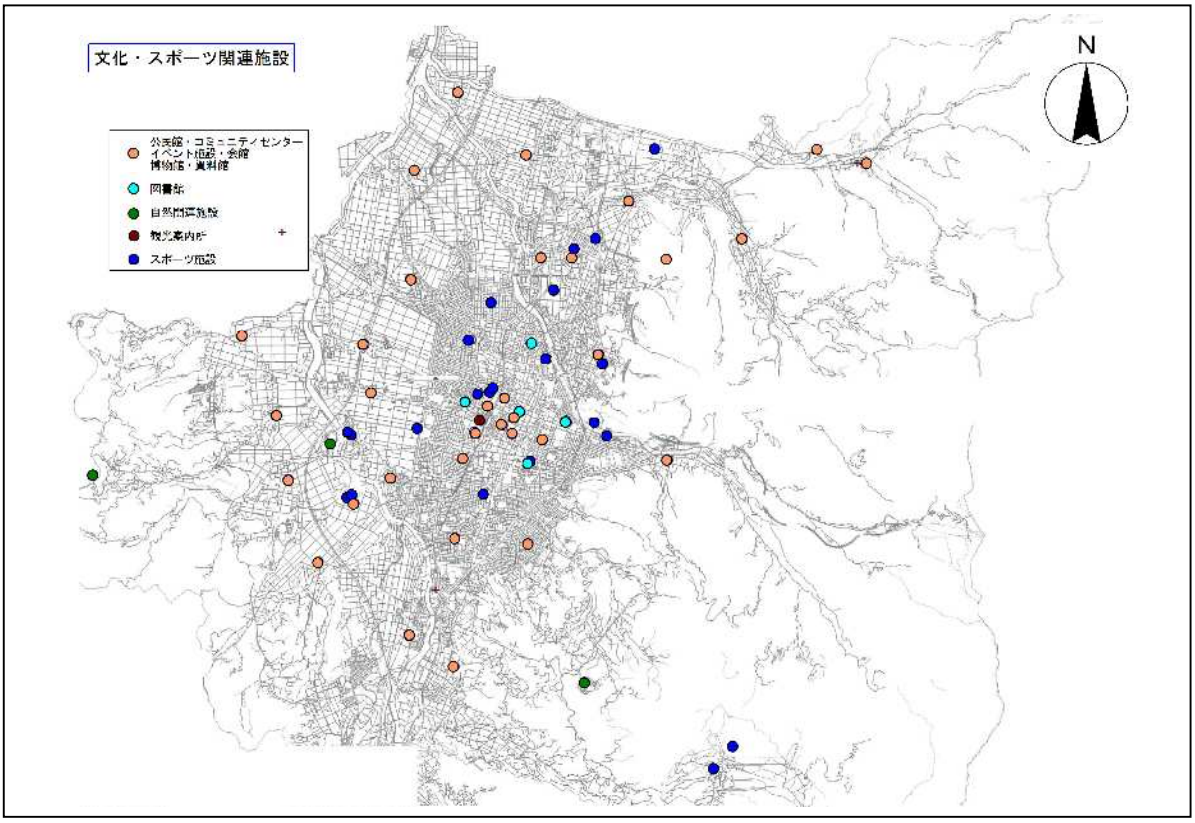


図-5　文化・スポーツ施設配置図

２．市民アンケート調査

（1）調査の概要

1） 実施期間

発送：令和3年4月12日（月）　～　投函期限：4月30日（金）

2） 調査対象者

調査対象：住民基本台帳登録市民（15～79歳）のうち無作為抽出1,500人

3） 調査票の配布・回収方法

配布：郵送配布

回収：郵送回収

4） 回収票数

発送票数：1,500票

回収票数：602票　回収率：40.1％

（2）調査結果（単純集計）

＊四捨五入の関係上、合計が 100%にならない場合があります。

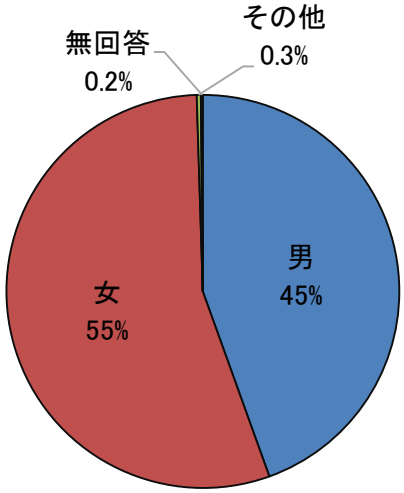
【問 1】アンケートの回答者について

1）性別について

・性別は、「男」が 45%、「女」が 55%となっている。

（単位：人）

選択項目	人数
男	268
女	331
その他	2
無回答	1
計	602

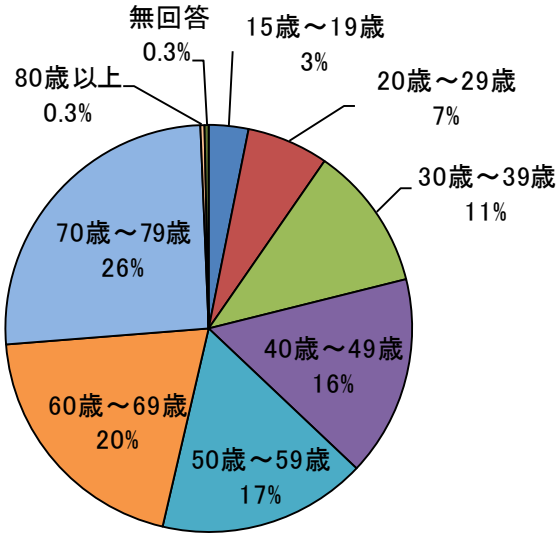


2）年齢について

・年齢構成は、「70～79 歳」が 26%と最も多く、次いで、「60～69 歳」が 20%となっている。

（単位：人）

選択項目	人数
15 歳～19 歳	19
20 歳～29 歳	39
30 歳～39 歳	69
40 歳～49 歳	96
50 歳～59 歳	100
60 歳～69 歳	121
70 歳～79 歳	154
80 歳以上	2
無回答	2
計	602

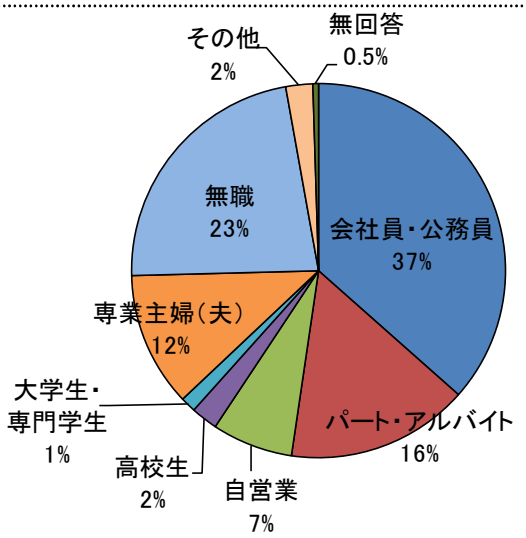


3）職業について

・職業は、「**会社員・公務員**」が 37%と最も多く、次いで「**無職**」が 23%となっている。

（単位：人）

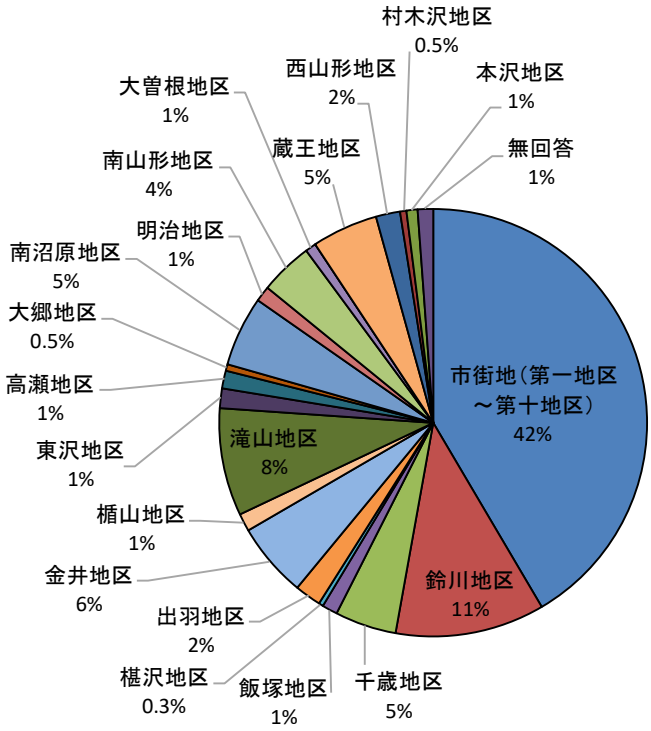
選択項目	人数
会社員・公務員	220
パート・アルバイト	95
自営業	42
高校生	14
大学生・専門学生	8
専業主婦（夫）	70
無職	136
その他	14
無回答	3
計	602



4）居住地区について

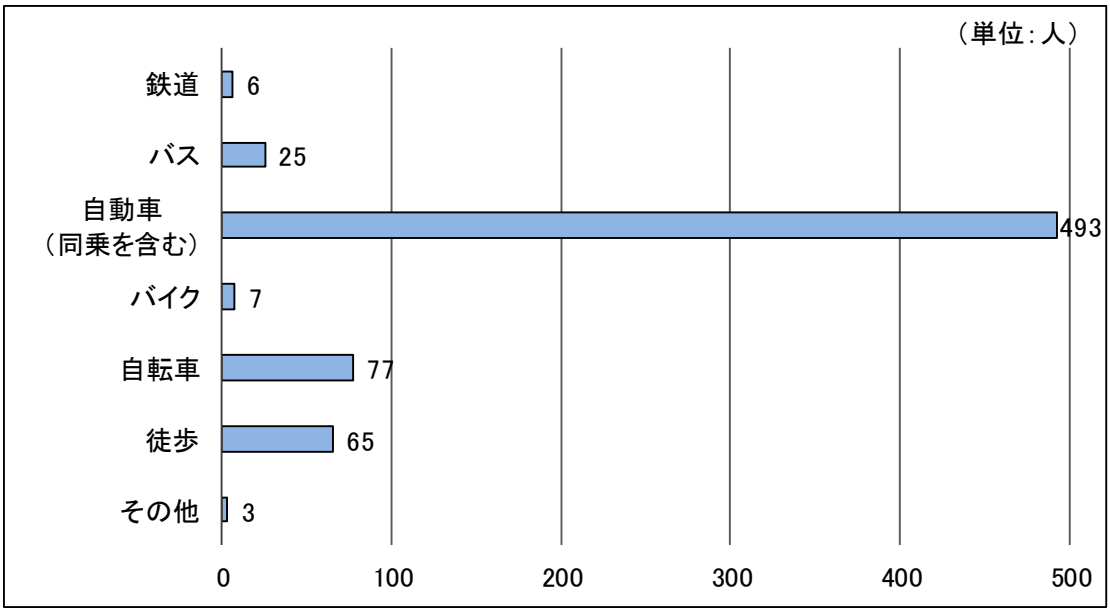
・居住区域は、「**市街地（第一地区～第十地区）**」が 42%と最も多く、次いで「**鈴川地区**」が 11%となっている。

選択項目	人数
市街地 （第一地区～第十地区）	250
鈴川地区	68
千歳地区	28
飯塚地区	7
椹沢地区	2
出羽地区	12
金井地区	34
楯山地区	8
滝山地区	49
東沢地区	9
高瀬地区	8
大郷地区	3
南沼原地区	32
明治地区	7
南山形地区	24
大曽根地区	5
山寺地区	0
蔵王地区	30
西山形地区	11
村木沢地区	3
本沢地区	5
無回答	7
計	602



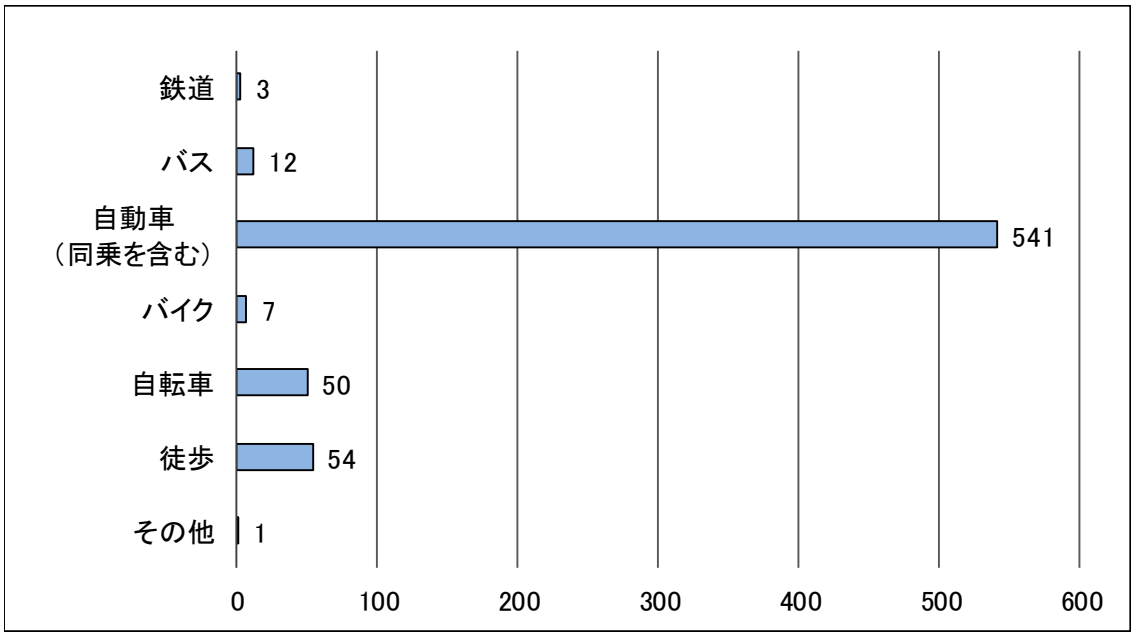
5）主な交通手段（平日）について

・主な交通手段（平日）は、**「自動車（同乗を含む）」**が 493 人と最も多く、次いで**「自転車」**が 77 人となっている。



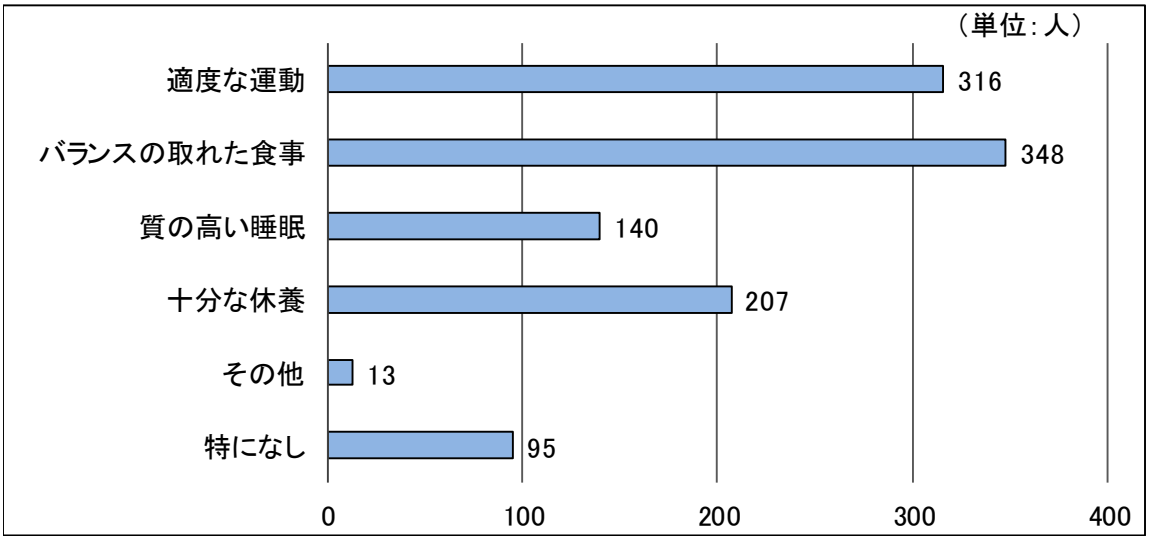
6）主な交通手段（休日）について

・主な交通手段（休日）は、**「自動車（同乗を含む）」**が 541 人と最も多く、次いで**「徒歩」**が 54 人となっている。



【問 2】健康のために心がけていることについて（※複数回答可）

・健康のために心がけていることは、**「バランスの取れた食事」**が 348 人と最も多く、次いで**「適度な運動」**が 316 人となっている。

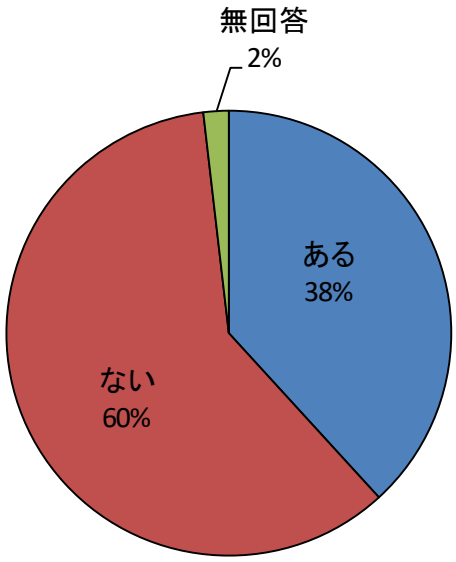


【問3】運動習慣について

・運動習慣については、**「ある」**が 38%、**「ない」**が 60%と半数以上となっている。

（単位：人）

選択項目	人数
ある	230
ない	361
無回答	11
計	602

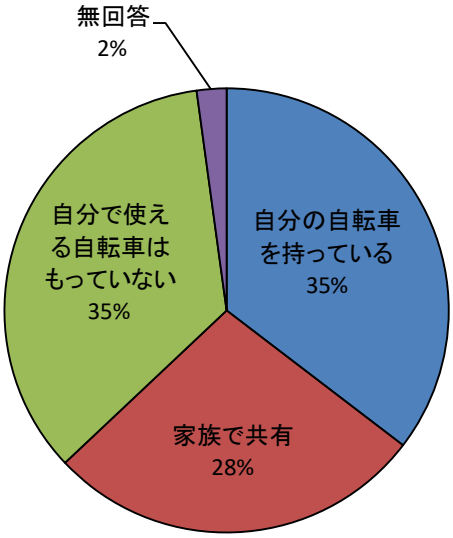


【問 4】自転車の保有状況について

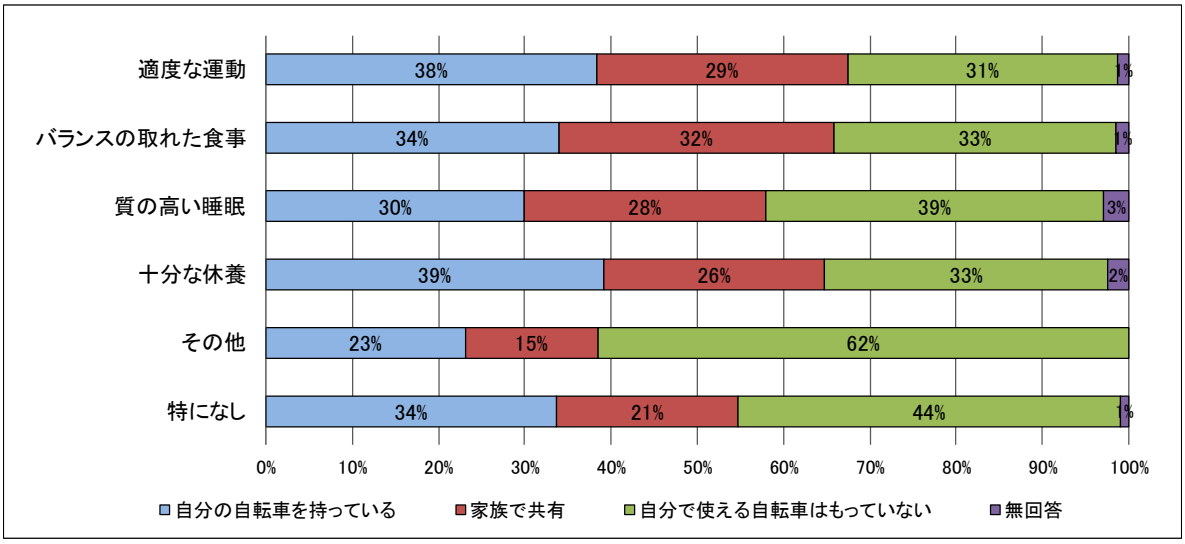
・自転車の保有状況は、「**自分の自転車を持っている**」、「**自分で使える自転車は持っていない**」が 35%と多く、「**家族で共有**」が 28%となっている。

（単位：人）

選択項目	人数
自分の自転車を持っている	213
家族で共有	166
自分で使える自転車は持っていない	210
無回答	13
計	602

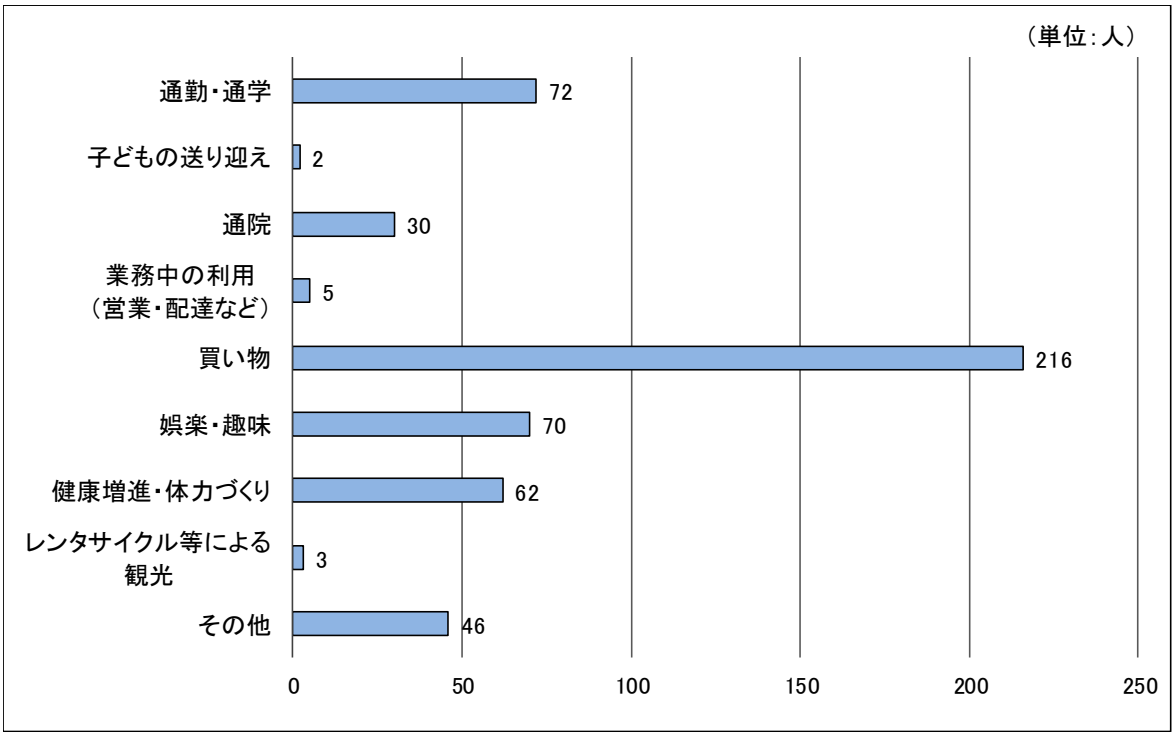


【健康のために心がけていること×自転車の保有状況】

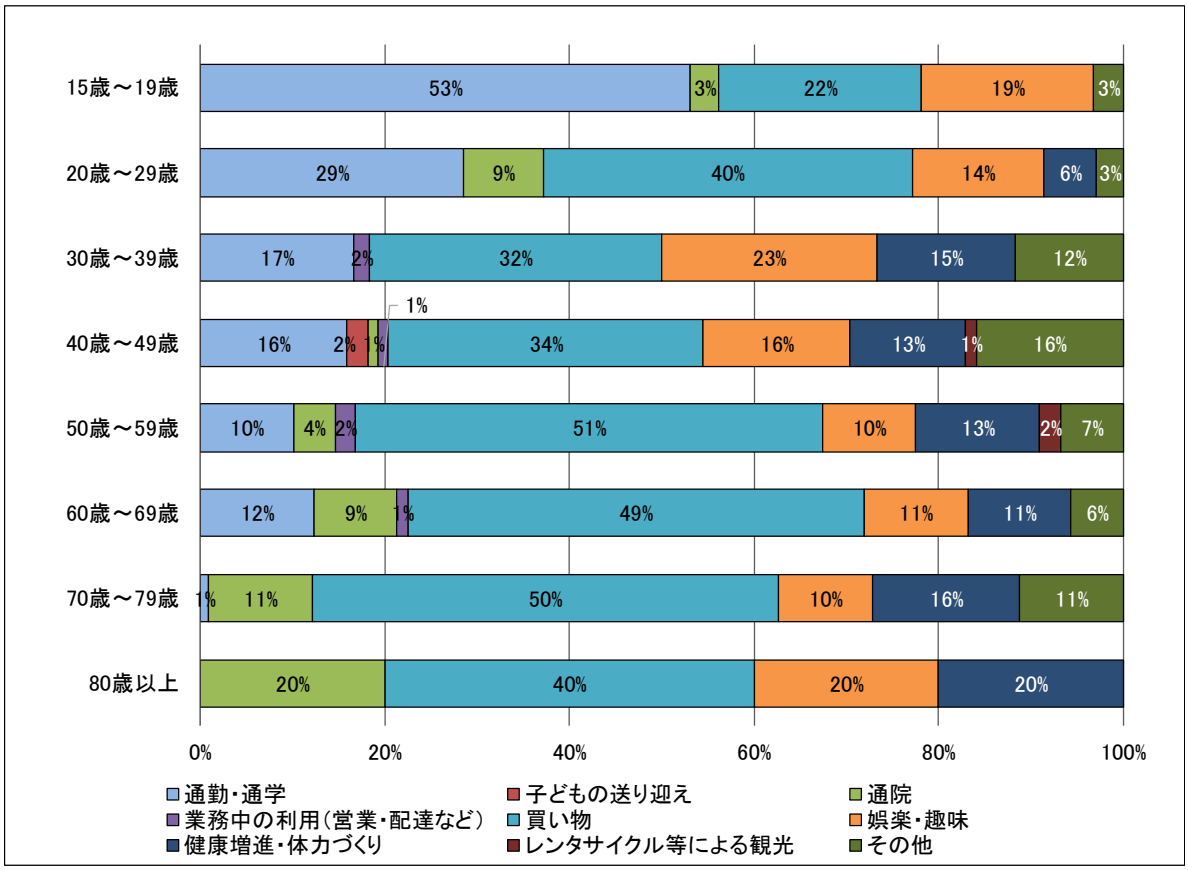


【問 5】自転車の利用目的について（※複数回答可）

・自転車の利用目的については、「**買い物**」が 216 人と最も多く、次いで「**通勤・通学**」が 72 人となっている。



【年齢別 × 自転車の利用目的】

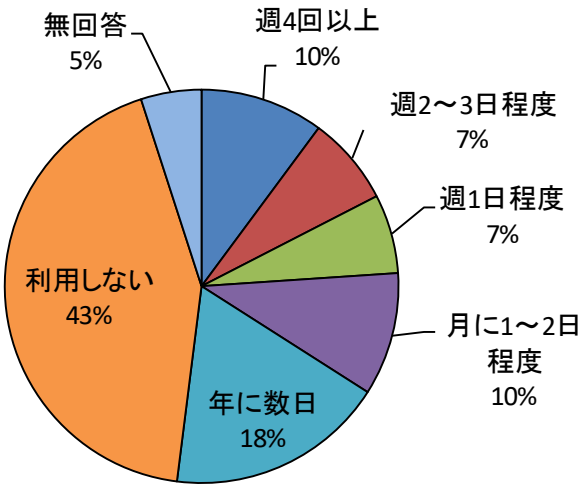


【問6】自転車の利用頻度について

・自転車の利用頻度については、**「利用しない」**が 43%と最も多く、次いで**「年に数日」**が 18%となっている。

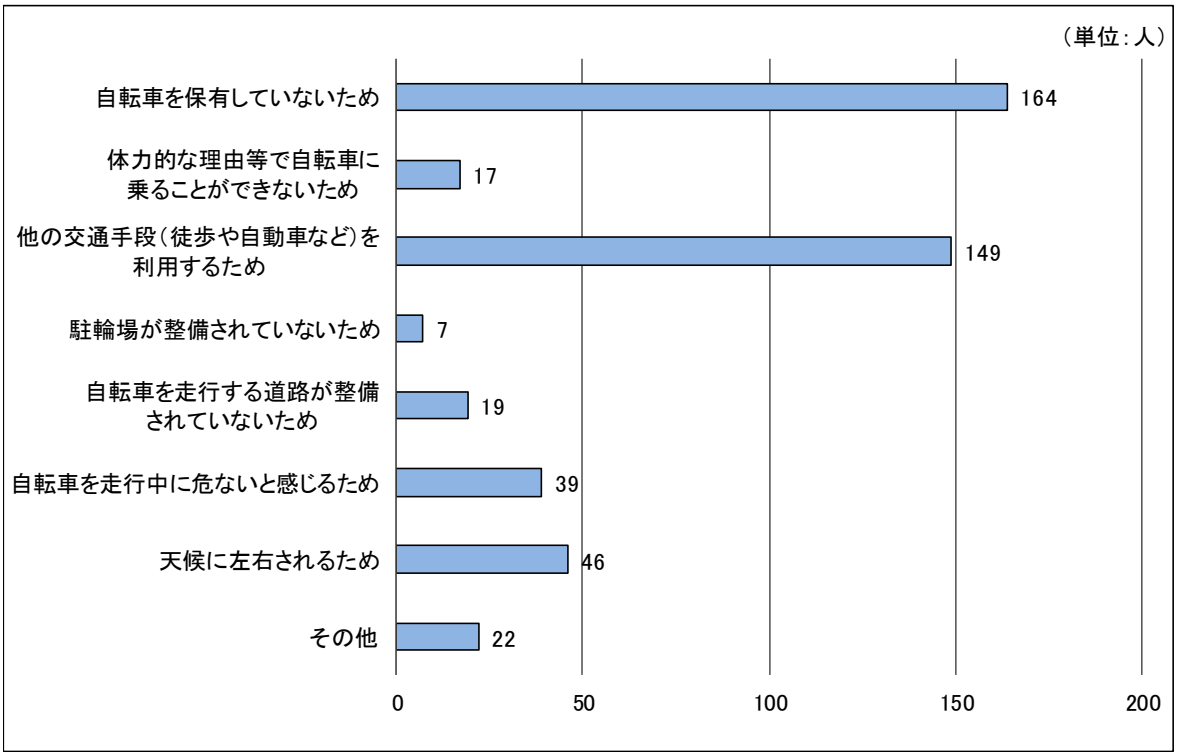
（単位：人）

選択項目	人数
週 4 回以上	61
週 2～3 日程度	44
週 1 日程度	39
月に 1～2 日程度	61
年に数日	108
利用しない	259
無回答	30
計	602



【問7】自転車の利用しない理由ついて（※複数回答可）

・自転車の利用しない理由ついては、**「自転車を保有していないため」**が 164 人と最も多く、次いで**「他の交通手段（徒歩や自動車など）を利用するため」**が 149 人となっている。

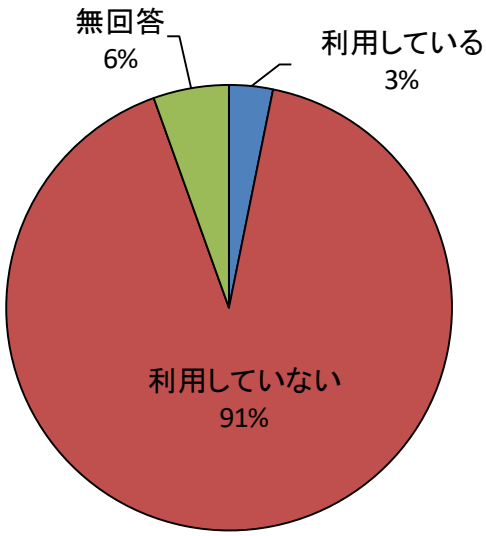


【問8】冬季の自転車利用について

・冬季の自転車利用については、**「利用している」**が 3%、**「利用していない」**が 91%となっている。

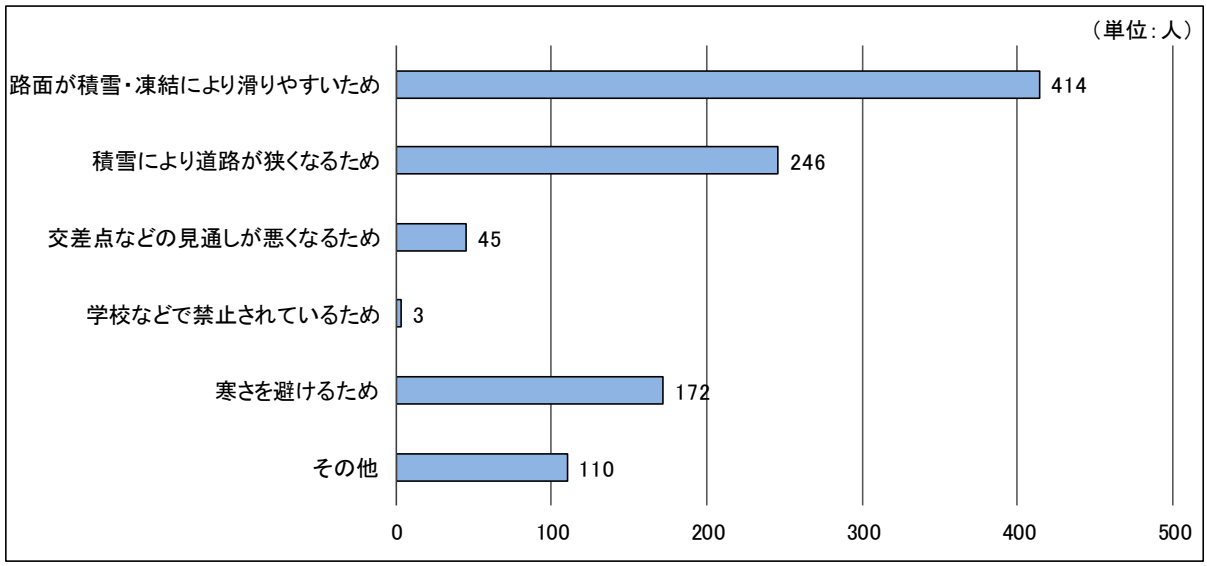
（単位：人）

選択項目	人数
利用している	19
利用していない	550
無回答	33
計	602



【問9】冬季に自転車を利用しない理由について（※複数回答可）

・冬季に自転車を利用しない理由については、**「路面が積雪・凍結により滑りやすくするため」**が 414 人と最も多く、次いで**「積雪により道路が狭くなるため」**が 246 人となっている。

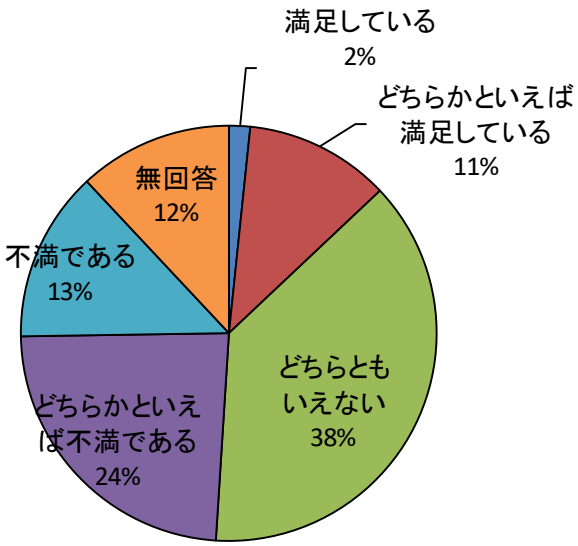


【問10】自転車の走行環境の満足度について

・自転車の走行環境の満足度については、**「不満である」**が 13%、**「どちらかといえば不満である」**が 24%と高く、**「満足している」が** 2%、**「どちらかといえば満足している」が** 11%であり、満足に比べて不満と感じている回答が 3 倍程度となっている。

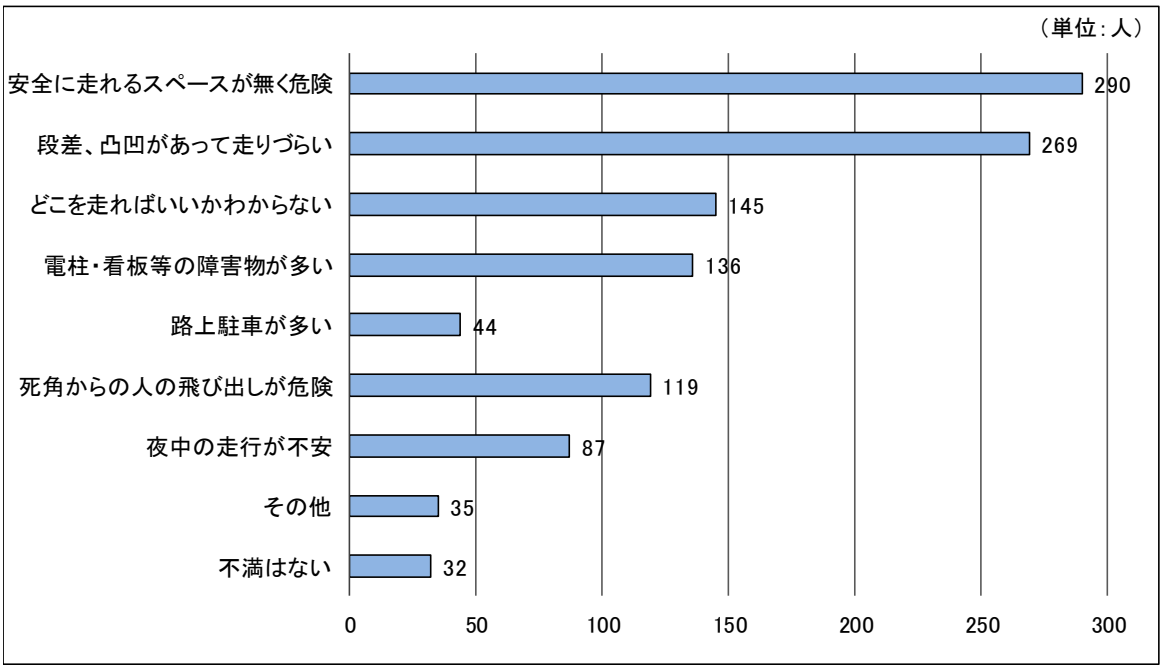
（単位：人）

選択項目	人数
満足している	10
どちらかといえば満足している	68
どちらともいえない	229
どちらかといえば不満である	143
不満である	80
無回答	72
計	602



【問11】自転車の走行環境の不満点について（※複数回答可）

・自転車の走行環境の不満点については、**「安全に走れるスペースが無く危険」**が 290 人と最も多く、次いで**「段差、凹凸があって走りづらい」**が 269 人となっている。

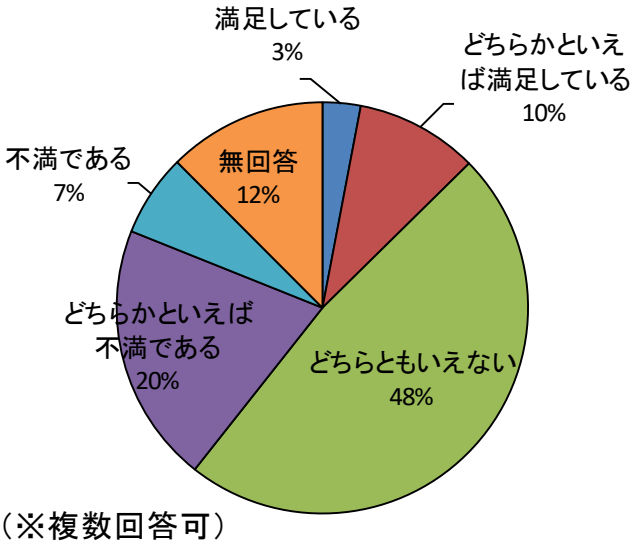


【問12】自転車の駐輪環境の満足度について

・自転車の駐輪環境の満足度について、**「不満である」**が 7%、**「どちらかといえば不満である」**が 20%と高く、**「満足している」が** 3%、**「どちらかといえば満足している」が** 10%であり、満足に比べて不満と感じている回答が 2 倍程度となっている。

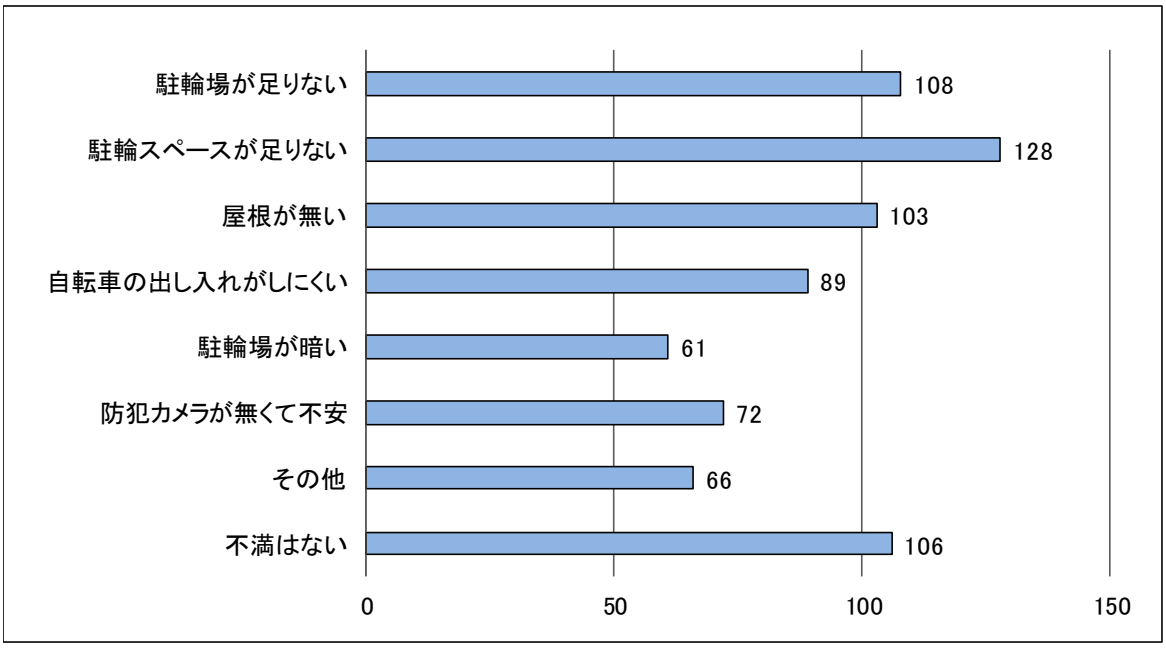
（単位：人）

選択項目	人数
満足している	18
どちらかといえば満足している	58
どちらともいえない	289
どちらかといえば不満である	123
不満である	39
無回答	75
計	602



【問13】自転車の駐輪場の不満点について（※複数回答可）

・自転車の駐輪場の不満点について、**「駐輪スペースが足りない」**が 128 人と最も多く、次いで**「不満はない」**が 106 人となっている。



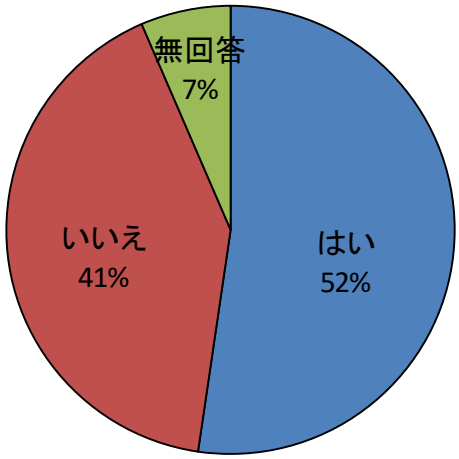
【問１０～問１３の考察】
・自転車の走行環境については、安全に走れる空間がないとの意見が多い。
・駐輪環境については、駐輪場の設置箇所や収容台数への不満が多い。

【問14】サイクリングモデルコースの利用意向について

・サイクリングモデルコースの利用意向について、**「はい」**が 52%、**「いいえ」**が 41%となっている。

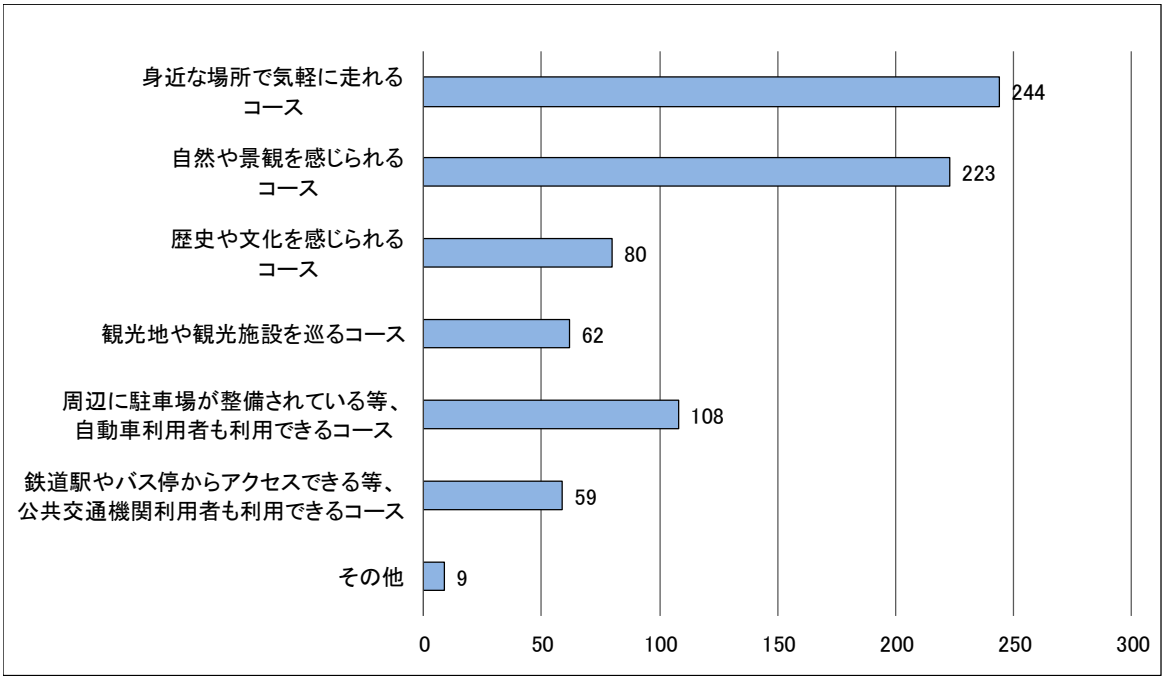
（単位：人）

選択項目	人数
はい	315
いいえ	248
無回答	39
計	602

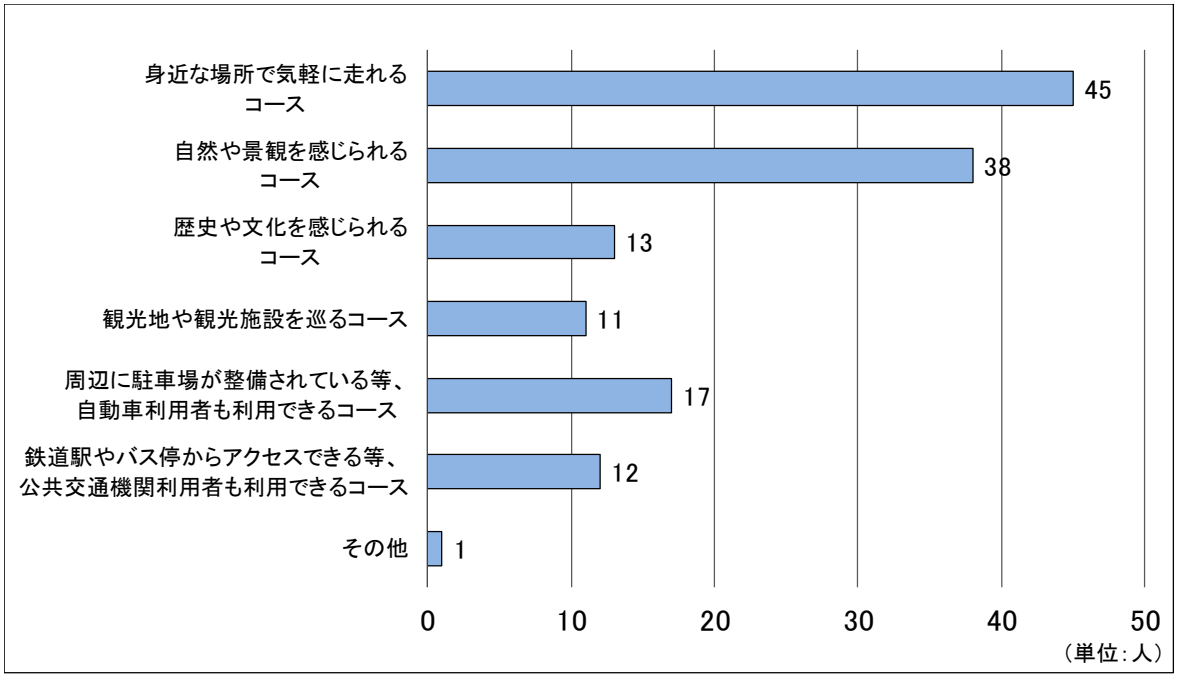


【問15（1)】サイクリングモデルコースの設定方針について（※複数回答可）

・サイクリングモデルコースの設定方針について、**「身近な場所で気軽に走れるコース」**が 244 人と最も多く、次いで**「自然や景観を感じられるコース」**が 223 人となっているとなっている。

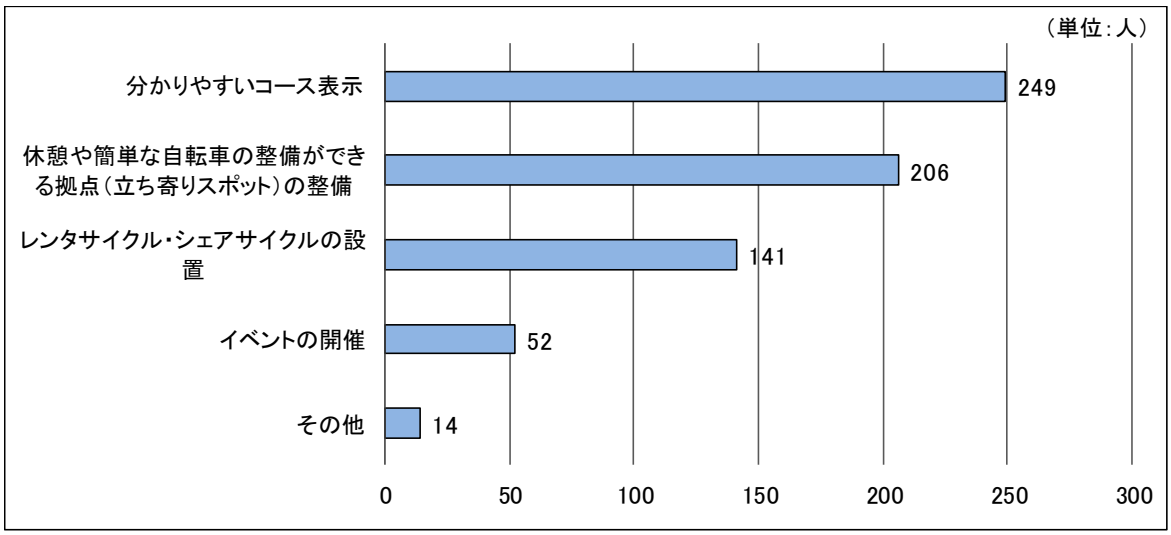


【自転車の利用目的（健康増進・体力づくり）
×サイクリングモデルコースの設定方針】

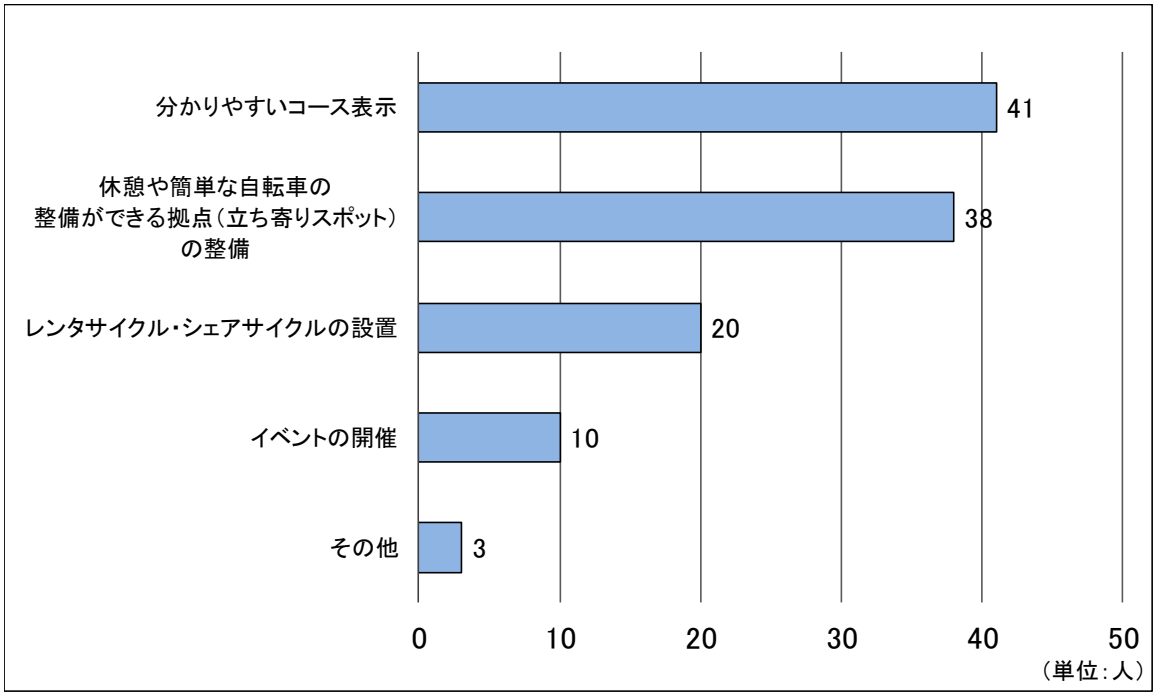


【問15（2）】サイクリングモデルコースに必要な工夫について（※複数回答可）

・サイクリングモデルコースに必要な工夫について、「分かりやすいコース表示」が249人と最も多く、次いで「休憩や簡単な自転車の整備ができる拠点（立ち寄りスポット）の整備」が206人となっているとなっている。

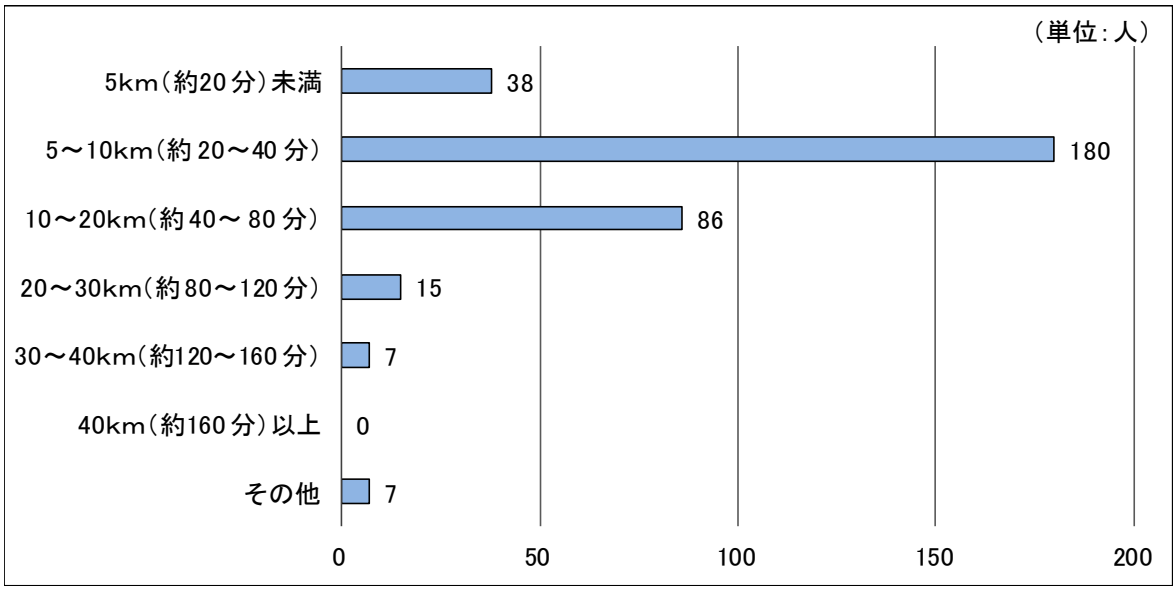


【自転車の利用目的（健康増進・体力づくり）
×サイクリングモデルコースに必要な工夫】



【問15（3）】サイクリングモデルコースの距離について

・サイクリングモデルコースの距離について、「5～10km（約 20～40 分）」が 180 人と最も多く、次いで「10～20km（約 40～ 80 分）」が 86 人となっているとなっている。



【問１４～問１５の考察】
- サイクリングモデルコースの利用意欲は高く、「身近な場所」「自然や景観を感じられる」といった市民ニーズに応えられるコース設定が必要である。
- 案内サインや拠点を整備することで、利用促進効果が得られる。
- ２０分～４０分程度の軽い運動効果が求められている。

３．山形市ウォーキングロード及びサイクリングロード整備計画策定検討会議構成員一覧

区分	氏　　名	所　属	備　考
学識経験者	高澤　由美	山形大学大学院 理工学研究科　助教	座長
関係団体	大嶋　民代	山形市健康づくり運動普及推進協議会 副会長	
	三澤　良次	山形市レクリエーション協会監事 山形走ろう会　会長	
	金森　智	ジャパンエコトラック推進協議会事務局 株式会社モンベル広報部課長	
	石井　環	山形県スケート連盟 事務局長	
交通事業者	日下　和利	東日本旅客鉄道株式会社 山形駅　副駅長	
	寒河江　晃一	山交バス株式会社 営業部　乗合課次長	
行政機関	舟山　太一郎	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	
	佐藤　寛之		令和３年度より 舟山氏に代わり就任
	高宮　篤	山形県村山総合支庁 建設部　道路課課長	
	平山　直人		令和３年度より 高宮氏に代わり就任
	山村　浩志	山形警察署 交通第一課長	
	渡辺　彰人		令和３年度より 山村氏に代わり就任

＜別冊＞　山形市自転車ネットワーク計画

１．計画の概要

（1）計画の位置づけ

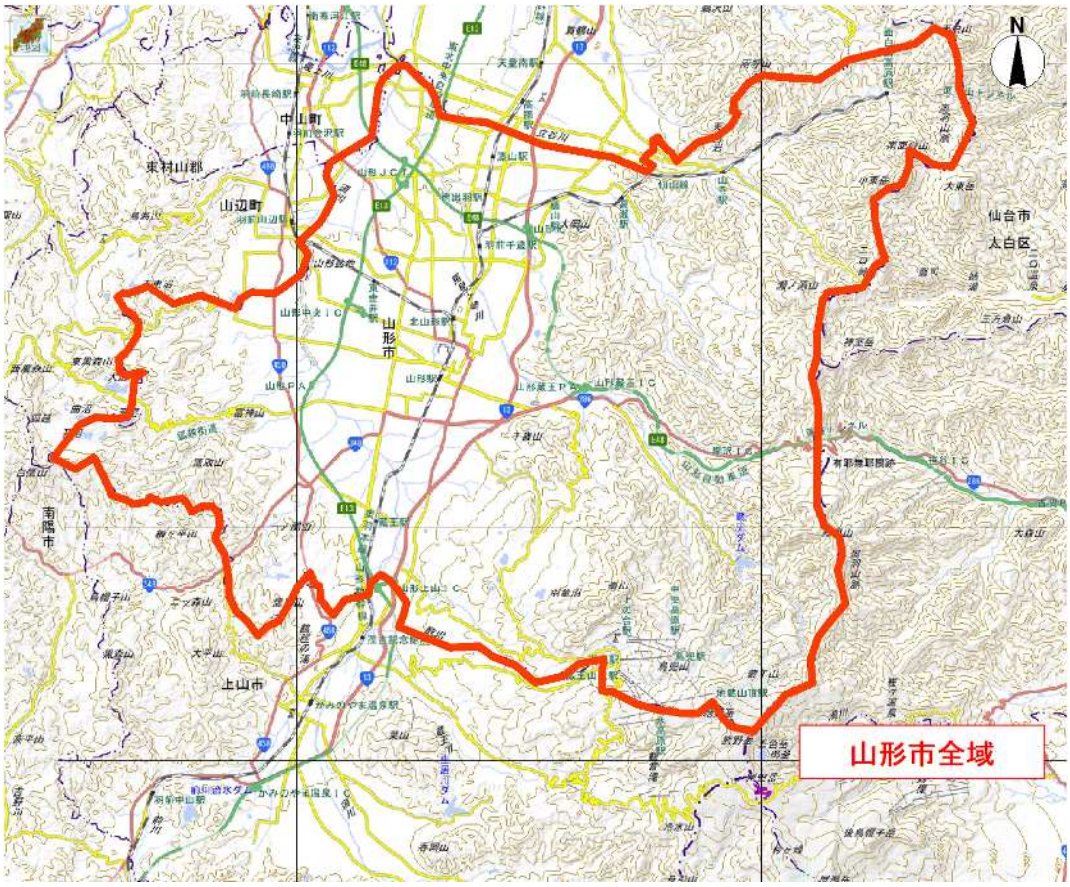
山形市自転車活用推進計画の「目標３　自転車を利用しやすい走行空間の整備推進」を実現するための「施策４①安全な自転車通行空間の整備・維持」の具体的な取組である。

（2）目的

自転車通行空間の連続性を確保し、自転車ネットワークを構築することにより、自転車利用者・歩行者の安全な通行環境を創出する。

（3）対象区域

山形市全域を対象区域とする。



■山形市区域地図

（4）計画期間

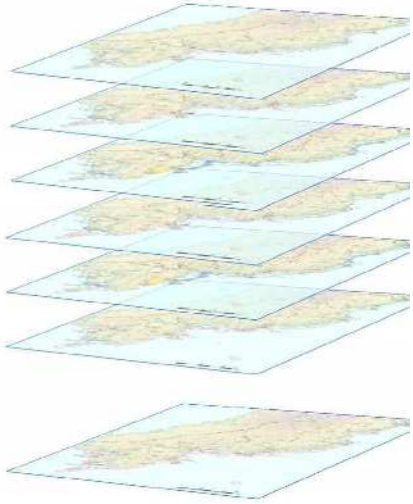
山形市自転車活用推進計画と同じく、令和９年度までとする。

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、計画を適宜見直す。

２．自転車ネットワーク路線の選定

(1) 自転車ネットワーク抽出方針

既存の道路ネットワークや計画中及び事業中の道路から、計画目標の達成のために必要となる、面的な自転車ネットワークを構成する路線を選定する。その際、以下の①～⑧のような路線を適宜組み合わせて選定する。



【候補路線の抽出項目（国ガイドライン）】

① 地域内における自転車利用の主要路線としての役割を担う、公共交通施設、学校、地域の核となる商業施設及びスポーツ関連施設等の大規模集客施設、主な居住地区等を結ぶ路線

② 自転車と歩行者の錯綜や自転車関連の事故が多い路線の安全性を向上させるため、自転車通行空間を確保する路線

③ 自転車通学路の対象路線

④ 地域の課題やニーズに応じて自転車の利用を促進する路線

⑤ 自転車の利用増加が見込まれる、沿道で新たに施設立地が予定されている路線

⑥ 既に自転車の通行空間が整備されている路線

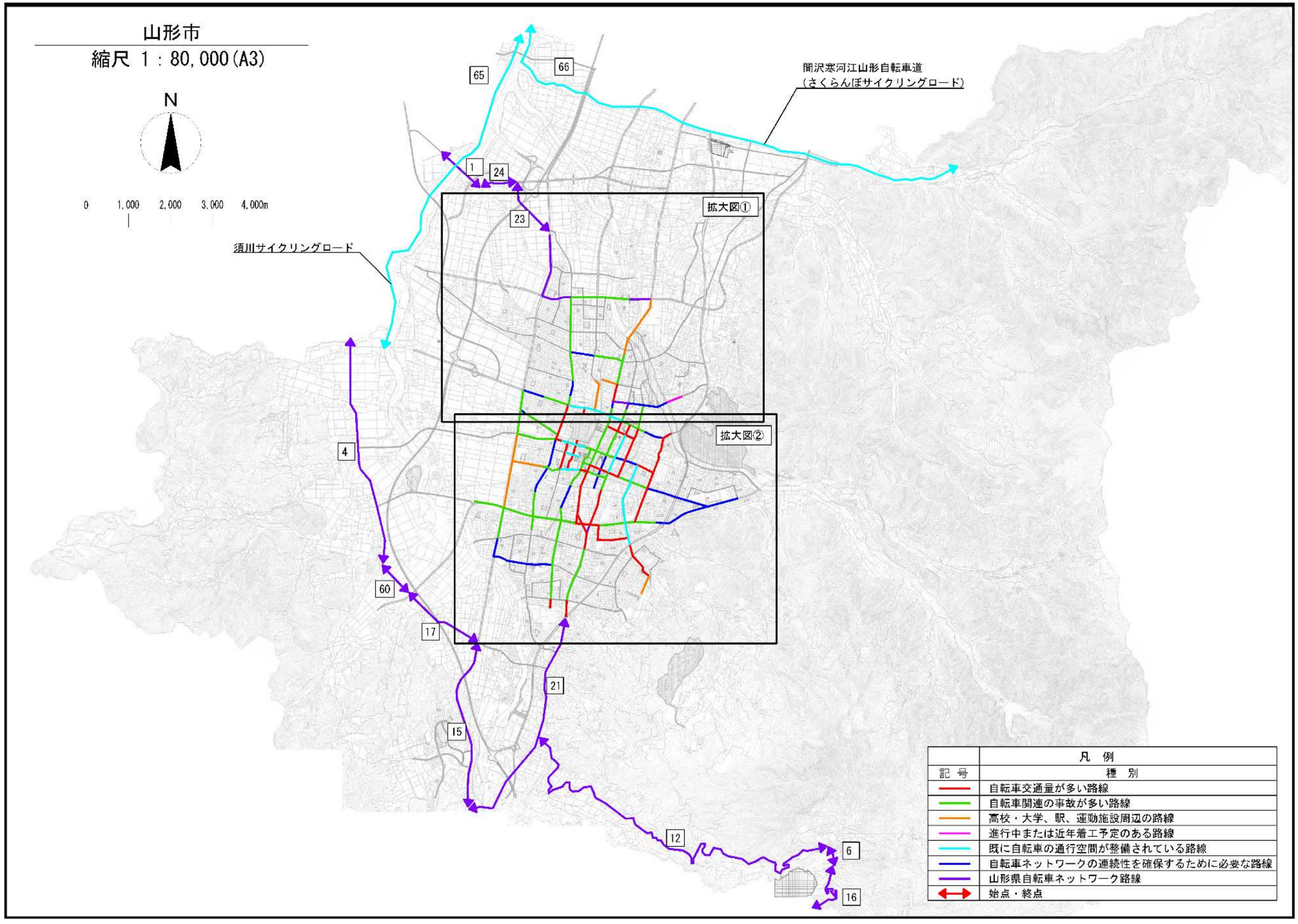
⑦ 連続性を確保するために必要な路線

⑧ その他路線

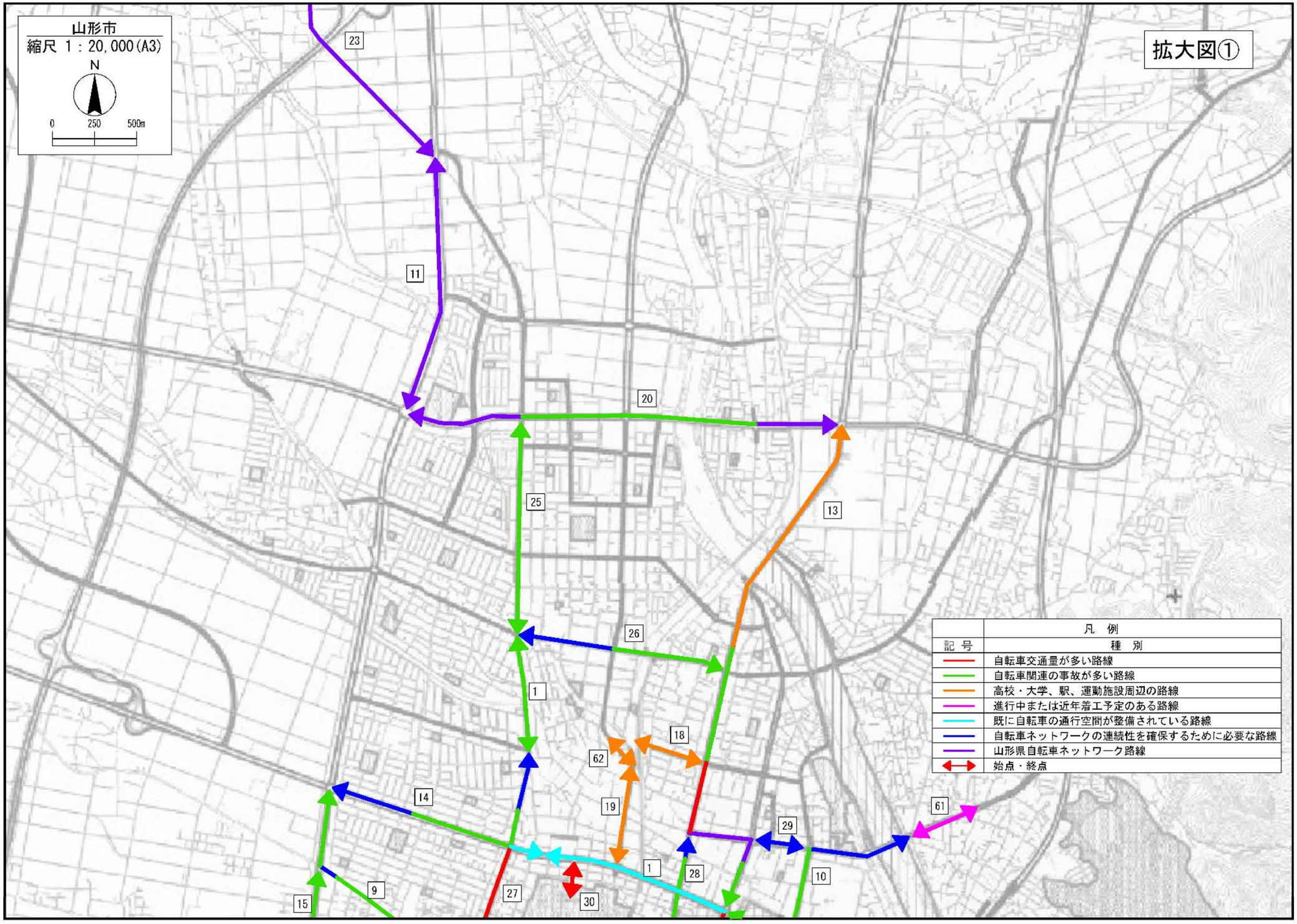
出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（国土交通省）

■山形市自転車ネットワーク路線抽出方針

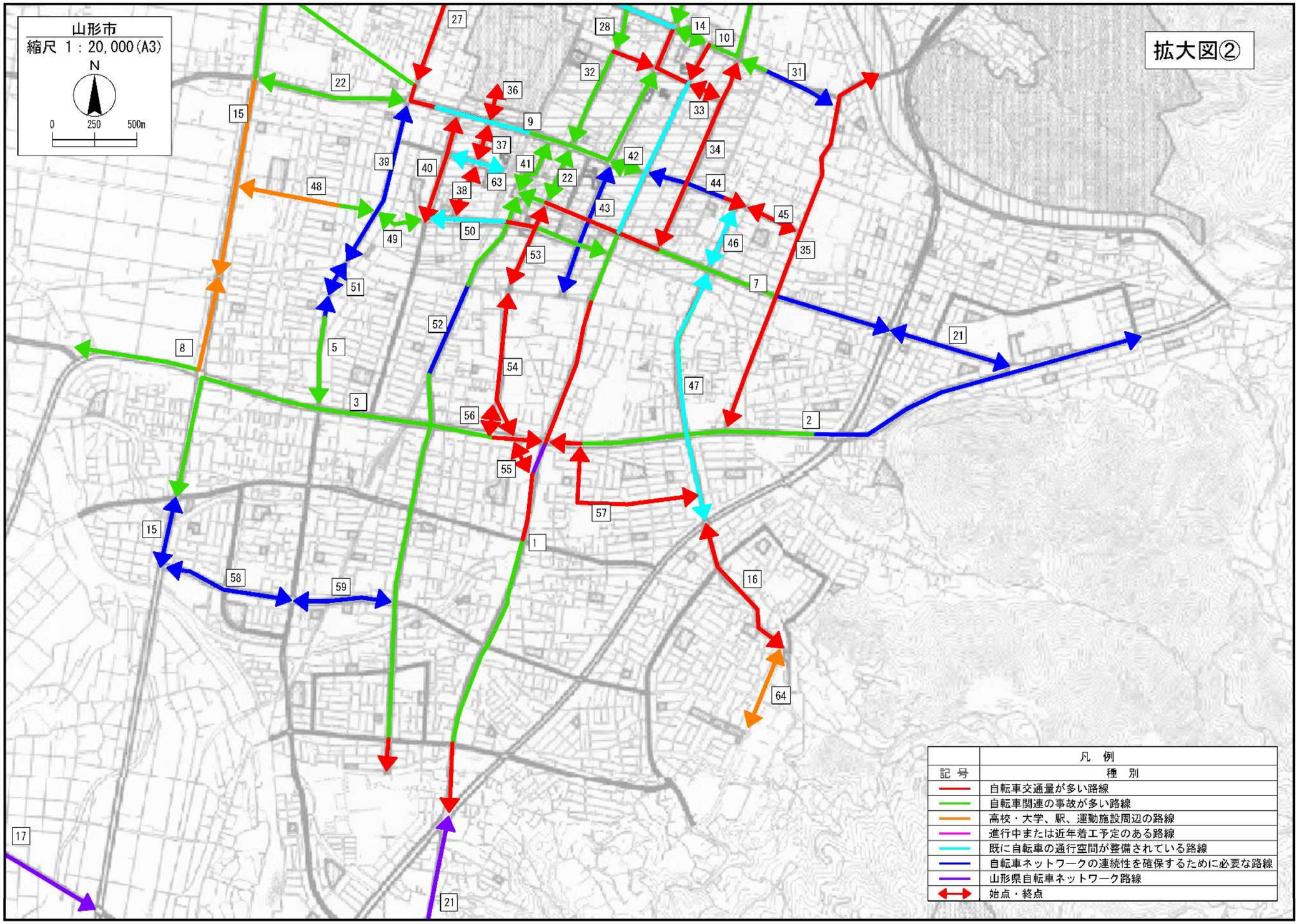
	候補路線の抽出項目（国ガイドライン）	検討事項
①	地域内における自転車利用の主要路線としての役割を担う、公共交通施設、学校、地域の核となる商業施設及びスポーツ関連施設等の大規模集客施設、主な居住地区等を結ぶ路線	山形広域都市圏パーソントリップ調査に基づく自転車交通量の多いエリアの主な路線
②	自転車と歩行者の錯綜や自転車関連の事故が多い路線の安全性を向上させるため、自転車通行空間を確保する路線	自転車関連事故データに基づく直近3ヵ年平均２件/ｋｍ以上の事故が発生している路線
③	自転車通学路の対象路線	高校・大学、駅、運動施設周辺の路線
④	地域の課題やニーズに応じて自転車の利用を促進する路線	（①・②に該当）
⑤	自転車の利用増加が見込まれる、沿道で新たに施設立地が予定されている路線	進行中または近年着工予定のある路線 サイクリングモデルコース（今後設定）
⑥	既に自転車の通行空間が整備されている路線	既に自転車走行空間が整備されている路線
⑦	連続性を確保するために必要な路線	自転車ネットワークの連続性を確保するための路線
⑧	その他	山形県自転車ネットワーク地域ルート



■自転車ネットワーク路線位置図（1/3）



■自転車ネットワーク路線位置図（2/3）



■自転車ネットワーク路線位置図（3/3）

自転車ネットワーク路線一覧

番号	路線名	延長（km）
1	一般国道112号	8.3
2	一般国道286号	3.7
3	一般国道348号	2.9
4	一般国道458号	5.5
5	県道5号山形南陽線	0.7
6	県道14号上山蔵王公園線	0.4
7	県道16号山形停車場線	2.3
8	県道17号山形白鷹線	1.4
9	県道18号山形朝日線	3.5
10	県道19号山形山寺線	1.6
11	県道20号山形羽入線	1.6
12	県道21号蔵王公園線	10.9
13	県道22号山形天童線	3.4
14	県道49号山形山辺線	2.0
15	県道51号山形上山線	5.2
16	県道53号山形永野線	2.8
17	県道170号蔵王成沢長谷堂線	2.0
18	県道172号北山形停車場大野目線	0.3
19	県道173号北山形停車場城北線	0.6
20	県道174号大野目内表線	2.6
21	県道267号十日町山形線	6.1
22	県道271号下原山形停車場線	1.3
23	県道274号中野長町線	1.4
24	県道275号大森中野線	0.9
25	下条今塚線	1.3
26	両所宮線	1.3
27	下条城西線	1.3
28	八幡石小橋町線	0.6
29	薬師町通線	0.3
30	城北6号線	0.2
31	新築西通緑町線	0.7
32	霞城公園東幹線	0.9
33	旭座前通線	0.2
34	諏訪神社七日町線	1.2
35	前田双月線	2.3
36	霞城公園南口1号線	0.1
37	霞城公園南口2号線	0.2
38	霞城公園南口3号線	0.3
39	城南上町線	1.1
40	上町城南線	0.6

■自転車ネットワーク路線一覧（1/2）

番号	路線名	延長 （km）
41	山形停車場桜町線	0.3
42	横町通線	0.2
43	栄町八日町通線	0.8
44	本町東原町線	0.6
45	東原10号線	0.3
46	諏訪町幹線	0.4
47	小立街道線	1.5
48	県陸上競技場北線	0.8
49	城南34号線	0.3
50	十日町双葉町線	1.1
51	上町中央線	0.2
52	山形停車場医学部線	3.6
53	大宝寺通線	0.5
54	美畑町八日町線	0.9
55	鉄砲町南線	0.2
56	南26号線	0.2
57	荒楯17号線	1.1
58	吉原幹線	0.8
59	白山若宮線	0.6
60	菅沢二位田線	0.9
61	鈴川中央線	0.3
62	北山形桧町線	0.1
63	山形停車場西口線	0.3
64	東北芸術工科大学正門線	0.4
65	須川サイクリングロード	13.9
66	間沢寒河江山形自転車道 （さくらんぼサイクリングロード）	8.8

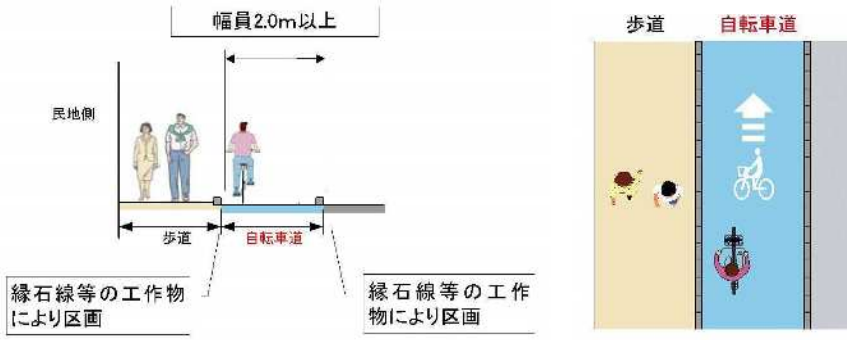
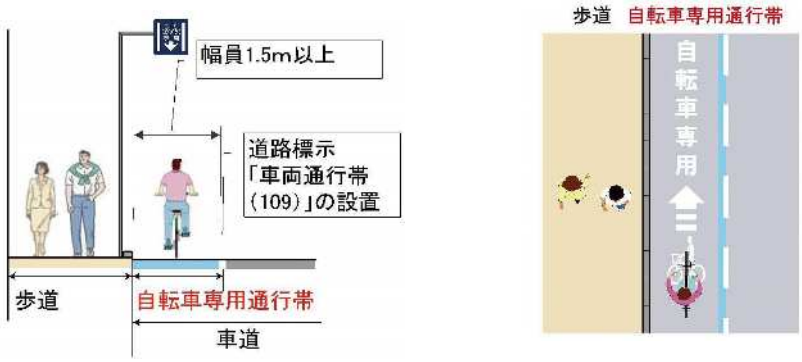
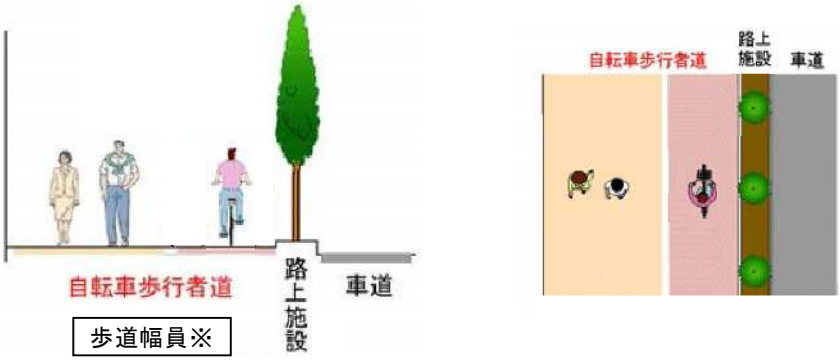
■自転車ネットワーク路線一覧（2/2）

３．自転車通行空間の整備

（1）整備形態の種類

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	
自転車専用通行帯	
車道混在	
自転車歩行者道	 ※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）

（2）整備方針

①自転車通行空間について

国の「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」等に基づき、歩行者及び自転車の安全性・快適性の向上の観点から、路線ごとに交通状況（自動車の規制速度及び交通量等）、道路状況（道路横断面構成）、沿道状況（乗り入れ、土地利用状況等）に配慮しつつ、下図の方針により、自転車通行空間の整備形態を道路管理者にて選定する。

■整備形態の選定フロー

	A 自動車の速度が高い道路	B A，C以外の道路	C 自動車の速度が低く、 自動車交通量が少ない道路
自転車と 自動車の分離	構造的な分離	視覚的な分離	混在
目安	速度が 50km/h 超	A，C以外の道路	速度が 40km/h 以下、 かつ自動車交通量が 4,000 台/日以下
完成形態	自転車道(※1) （自転車歩行者道(※2)）	自転車専用通行帯 （自転車歩行者道(※2)）	車道混在 （自転車歩行者道(※2)）
暫定形態(※3)	自転車専用通行帯(※4)	車道混在(※5)	

※１　融雪施設の整備等により通年で安全な自転車の通行空間を整備できる場合
　　通行方法は一方通行とする

※２　令和４年度時点で自転車歩行者道を整備済み、または整備中の場合、若しくは交通状況等を踏まえ、やむを得ず自転車歩行者道を活用せざるを得ない場合
　　なお、道路構造令等の改正により、自転車歩行者道の整備要件を変更する必要が生じた場合には、関係機関と協議のうえ対応するものとする

※３　下記いずれにも該当する既存道路
　　①道路の状況により完成形態での整備が当面困難である
　　②車道を通行する自転車利用者の安全性を速やかに確保する必要がある

※４　幅員を２ｍ確保できない場合
　　幅員を２ｍ確保できる場合であっても、融雪施設の整備等が行えない場合は、自転車専用通行帯を完成形態とみなす

※５　幅員を１．５ｍ確保できない場合

整備にあたっては、完成形態を原則とするが、道路の状況により完成形態での整備が当面困難である場合、かつ車道を通行する自転車利用者の安全性を速やかに確保する必要がある場合には、暫定形態での整備も可能とする。

暫定形態にて整備を行った路線については、道路の大規模改修等の際に完成形態での整備を行うものとする。

■暫定形態による整備例

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）

②路面等について

今後、路面等の整備を行うにあたり、自転車の安全性の向上を図るため、平坦性を確保し、通行の妨げとなる段差や溝の無い構造となるよう努めるものとする。

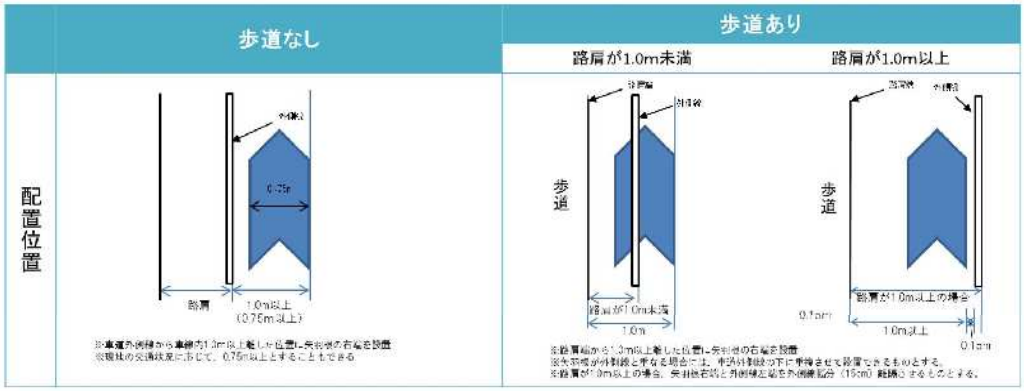
歩車道境界ブロックについては、必要に応じて、エプロン幅が狭く、自転車走行空間を広く確保できるものを採用するなど、出来る限り走行性能を妨げないよう留意する。

また、橋梁の伸縮装置については、縦に隙間ができる構造を避けるなど、自転車のタイヤが溝に挟まることを防止し、安全な走行に配慮した構造となるよう努めるものとする。

出典：山形県自転車ネットワーク計画

③道路標示・道路標識、路面表示・看板等について

歩行者、自転車、自動車の通行空間等を道路利用者に明確に示すため、国の「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に基づくネットワーク形成および県の「山形県自転車ネットワーク計画」に準拠した、道路標示・道路標識、路面表示・看板等の設置を行う。



出典：山形県自転車ネットワーク計画

（3）整備路線の優先順位

以下の項目を考慮し、優先整備路線を選定する。

（ア）高校周辺など、高校生の利用が多い路線

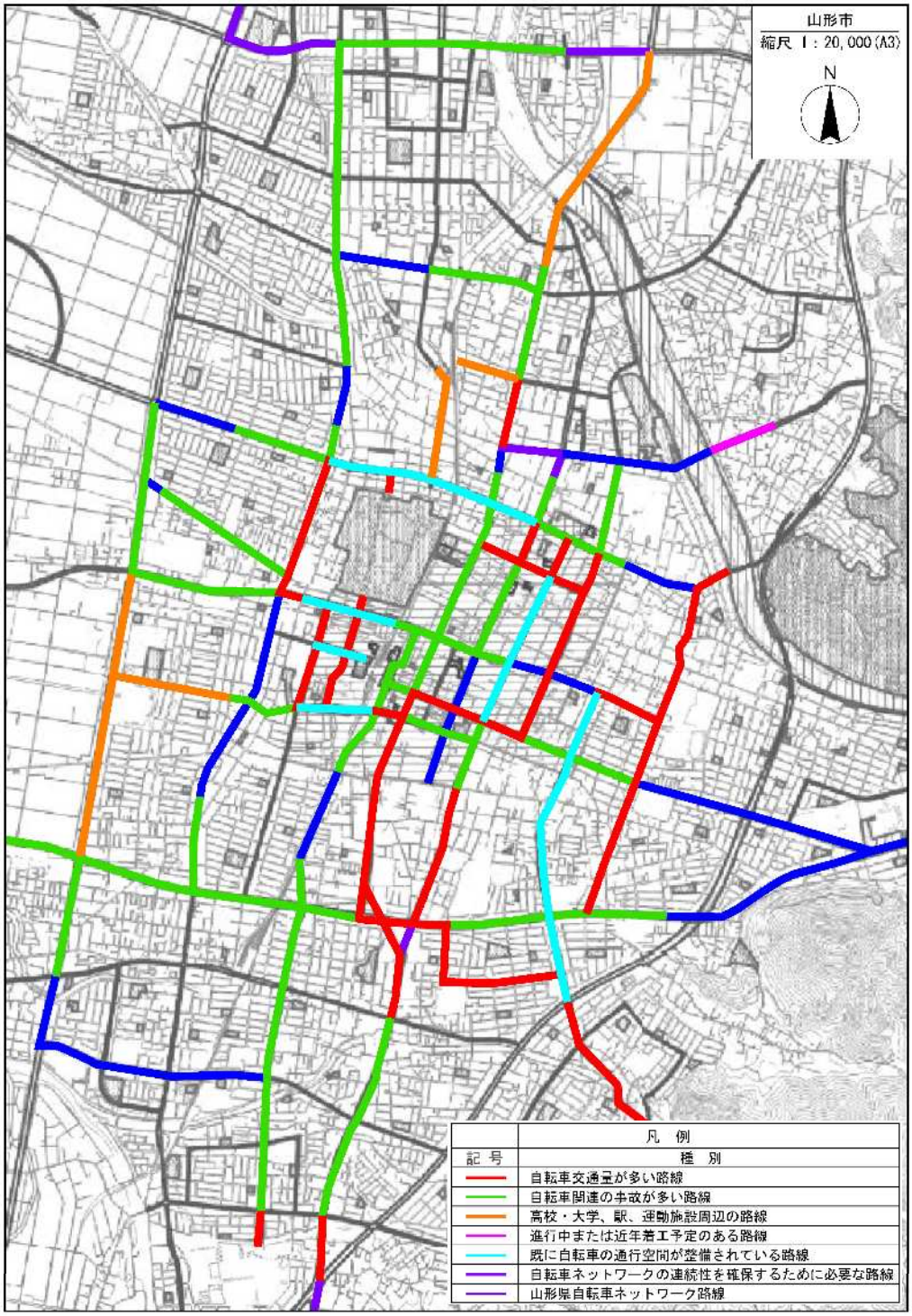
（イ）観光客の利便性に配慮すべき路線

（ウ）現在、自転車通行空間の整備計画がある路線

（エ）道路利用者や住民の理解が得られる路線

（4）その他

利用者が多い都市公園内の通路について、自転車通行空間の整備を検討する。



■自転車ネットワーク路線拡大図