

山形県自転車活用推進計画



一般県道 間沢寒河江山形自転車道線の芝桜（天童市）

令和元年8月
山形県

目次

I. 総論	1
1. 山形県自転車活用推進計画の位置付け	1
2. 計画期間 2021年度まで	2
3. 計画の対象地域	2
4. 自転車を巡る現状及び課題	3
(1) 山形県の特徴	3
①人口減少・高齢化	3
②気象・自然環境	4
③観光振興	6
④地域間の移動	8
⑤道路交通	10
⑥交通事故	12
⑦高齢者等の移動手段	14
(2) 自転車活用に係る現状と課題	15
①全国における山形県の状況	15
②自転車に関するアンケート結果	18
③自転車の利用状況	23
④自転車の走行環境	24
⑤自転車関係イベント	32
⑥市町村等の自転車関係の取組み	33
⑦山形県内における自転車事故発生状況	34
⑧自転車に関する有識者等ヒアリング	35
(3) 山形県における現状を踏まえた課題の整理	36
II. 自転車の活用の推進に関する目標	37
III. 施策の方向性	38
【目標1】 自転車が安全で快適に通行できる環境の整備	38
【目標2】 サイクリング環境の向上と情報発信による観光立県の推進	38
【目標3】 サイクルスポーツの振興や環境にやさしい自転車利用の促進等による活 力ある健康長寿社会の実現	39
【目標4】 自転車・自動車双方の交通マナー向上と安全教育の充実等による事故の ない安全で安心な自転車の活用	39
IV. 具体的な取組み	40
V. 計画の推進方策	40
1. 推進体制	40
2. 市町村との連携	40
3. 計画のフォローアップ	40
4. 計画の見直し	40
VI. 計画の策定経過	41
1. 策定スケジュール	41
2. 山形県自転車活用推進計画連絡会議設置要綱	42

I. 総論

1. 山形県自転車活用推進計画の位置付け

自転車の活用による環境負荷の低減、災害時における交通機能の維持、国民の健康増進等を図ることなどの重要な課題に対応するため、交通の安全の確保を図りつつ、自転車の利用を増進し、交通における自動車への依存の程度を低減することによって、公共の利益の増進に資すること等を基本理念とする自転車活用推進法（以下「法」という。）が平成 29 年 5 月 1 日に施行された。

この基本理念に加え、国の責務等を明らかにし、及び自転車の活用の推進に関する施策の基本となる事項を定めるという法の目的ののっとり、自転車の活用の推進に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、法第 9 条¹に基づき、国の自転車の活用の推進に関して基本となる自転車活用推進計画（以下「推進計画」という。）が平成 30 年 6 月 8 日に閣議決定された。

山形県自転車活用推進計画は、法及び推進計画等の各種関連計画を踏まえ、山形県における自転車活用に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、法第 10 条²に基づいて定めるものであり、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る。

勘案すべき計画



平成 29 年 5 月
自転車活用推進法**施行**



平成 30 年 6 月
自転車活用推進計画**閣議決定**

交通政策基本計画、社会資本整備重点計画、交通安全基本計画、観光立国推進基本計画

勘案すべき計画



計画名	関連性
第 3 次山形県総合発展計画	県の最上位計画
同上 短期アクションプラン	上記計画の短期計画
第 10 次山形県交通安全計画	交通安全
おもてなし山形県観光計画	観光
山形県道路中期計画	みちづくり
山形県都市計画区域マスタープラン	まちづくり

¹ 法第 9 条 政府は、自転車の活用の推進に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、前条に定める自転車の活用の推進に関する基本方針に即し、自転車の活用の推進に関する目標及び自転車の活用の推進に関し講ずべき必要な法制上又は財政上の措置その他の措置を定めた計画（以下「自転車活用推進計画」という。）を定めなければならない。

2 国土交通大臣は、自転車活用推進計画の案につき閣議の決定を求めなければならない。

3 政府は、自転車活用推進計画を定めたときは、遅滞なく、これを国会に報告するとともに、公表しなければならない。

4 前二項の規定は、自転車活用推進計画の変更について準用する。

² 法第 10 条 都道府県は、自転車活用推進計画を勘案して、当該都道府県の区域の実情に応じた自転車の活用の推進に関する施策を定めた計画（次項及び次条第一項において「都道府県自転車活用推進計画」という。）を定めるよう努めなければならない。

2 都道府県は、都道府県自転車活用推進計画を定め、又は変更したときは、遅滞なく、これを公表するよう努めるものとする。

2. 計画期間 2021年度まで

自転車の活用を推進し、利用を拡大するためには、自転車が安全で快適に通行できる空間や駐輪場などの環境整備と、自転車利用者のマナー向上や安全教育の充実等を図ることにより、自転車の利用が県民一人一人にとって魅力的なものとなることが重要である。これらは、いずれも一朝一夕に達成することは容易ではなく、長期的な視点に立った着実な取組みが必要である。

本県における自転車の活用推進については、県総合発展計画等の各種計画と連携を図りつつ、国の推進計画の見直し（2020年度）を反映する必要があることから、本計画の計画期間は、長期的な展望を視野に入れつつ2021年度までとする。

勘案すべき計画



計画名	計画期間
自転車活用推進計画	長期的な展望を視野に入れつつ、2020年度まで
交通政策基本計画	2014年度から2020年度まで
社会資本整備重点計画	2020年度まで
交通安全基本計画	2016年度から2020年度まで
観光立国推進基本計画	長期的な展望を視野に入れつつ、2020年度まで

勘案すべき計画



計画名	計画期間
第3次山形県総合発展計画	2010年度から概ね10年間
同上 短期アクションプラン	2017年度から2020年度まで
第10次山形県交通安全計画	2016年度から2020年度まで
おもてなし山形県観光計画	2015年度から2019年度まで
山形県道路中期計画	2019年度から2028年度まで
山形県都市計画区域マスタープラン	区域毎10から20年間

3. 計画の対象地域

本計画は、山形県全域を対象とする。

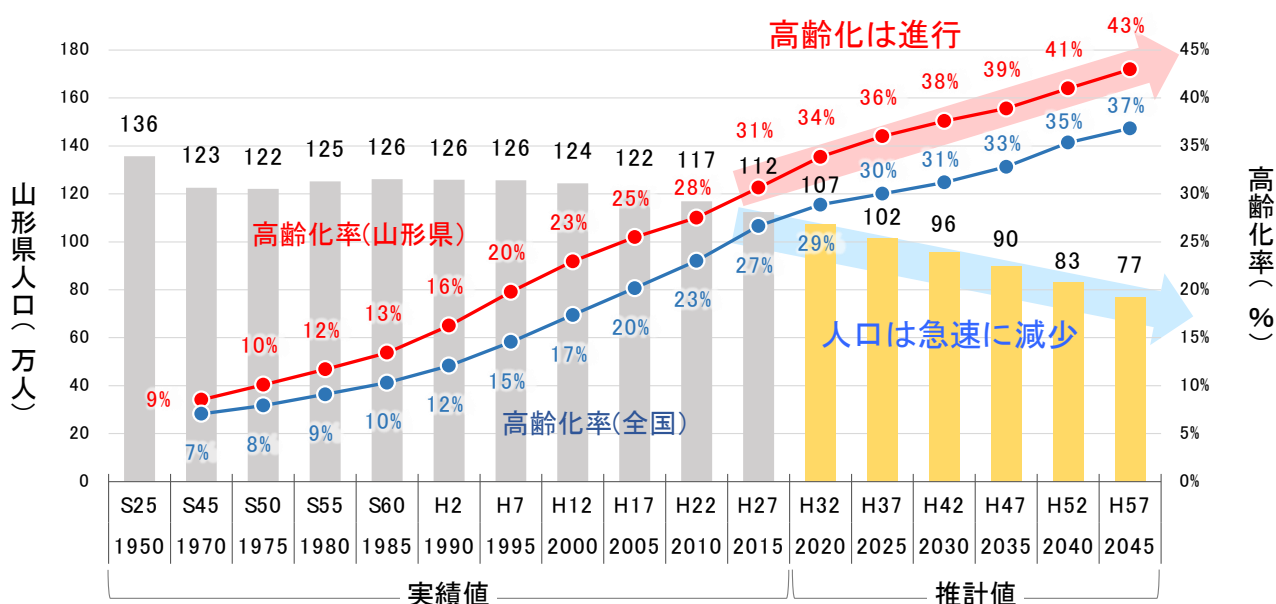
4. 自転車を巡る現状及び課題

(1) 山形県の特徴

①人口減少・高齢化

- ・山形県の人口は、昭和25年の約136万人をピークに減少傾向にあり、平成31年2月1日(2019.2.1)現在で約109万人となっている。本県では、今後も人口減少が進み、2025年には102万人程度、2030年には96万人程度となることが予測されている。
- ・高齢化率は、平成27年には31%(全国7位の高さ)となっており、今後も全国平均を上回って上昇する見通しである。※平成29年は32.2%(全国6位)

山形県の人口の推移と将来推計



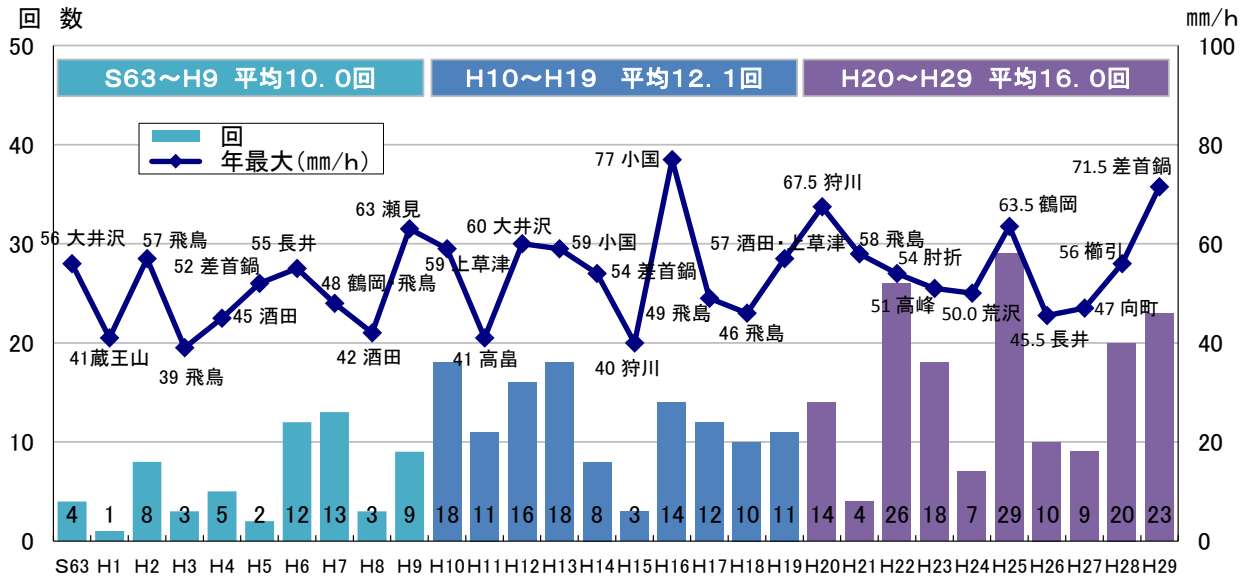
出典:2015年まで 国勢調査(総務省)

2020年以降 日本の地域別将来推計人口(国立社会保障・人口問題研究所)

②気象・自然環境

地球温暖化などの影響と考えられる世界的規模の環境変化により、山形県においても、集中豪雨の頻発化など、局所的に激甚化した自然災害が増加傾向にある。また、山形県は、全域が豪雪地帯³に指定され、そのうち76%が特別豪雪地帯⁴であり、山間部を中心に東北で最も積雪が多く、厳しい自然条件である。

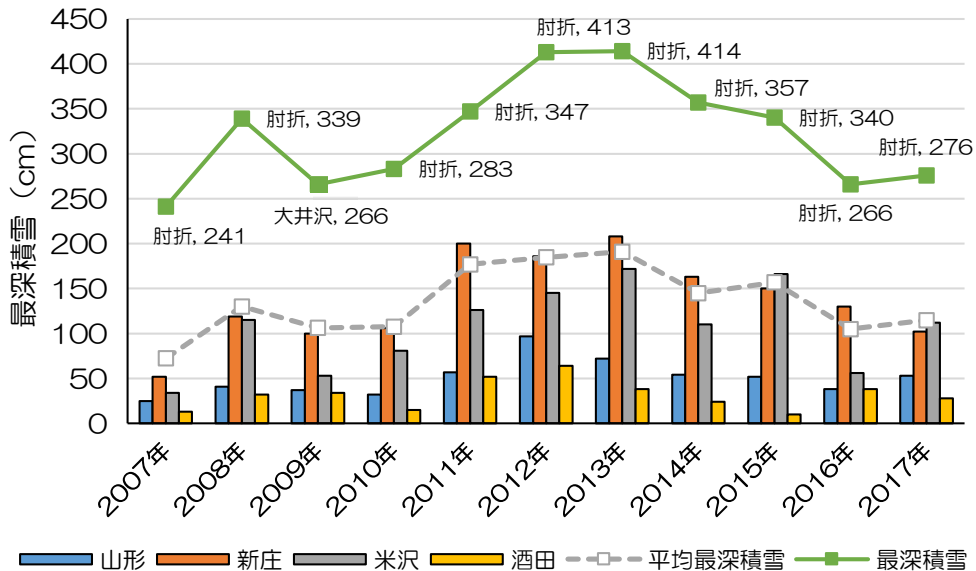
県内の気象庁観測地点で時間雨量 30 mm以上*を観測した回数と最大時間雨量（年度）



*北村山、庄内南部、最上の大雨注意報発令基準が 30 mm/h 以上であるため、これを参考に基準設定して検証。
 なお、東南村山・西村山・庄内北部は 40mm/h 以上、東南置賜・西置賜は 35 mm/h 以上。

出典：山形地方気象台観測データによる山形県まとめ

県内主要都市の最深積雪深と、県内全観測地点での平均最深積雪深、最深積雪深（暦年）

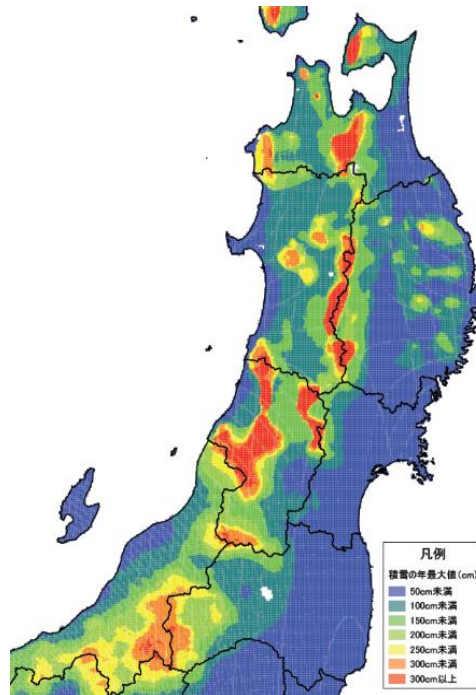


出典：気象庁

³ **豪雪地帯** 豪雪地帯対策特別措置法第二条に基づき国土交通大臣、総務大臣及び農林水産大臣に指定された、積雪が特にはなはだしいため、産業の発展が停滞的で、かつ、住民の生活水準の向上が阻害されている地域

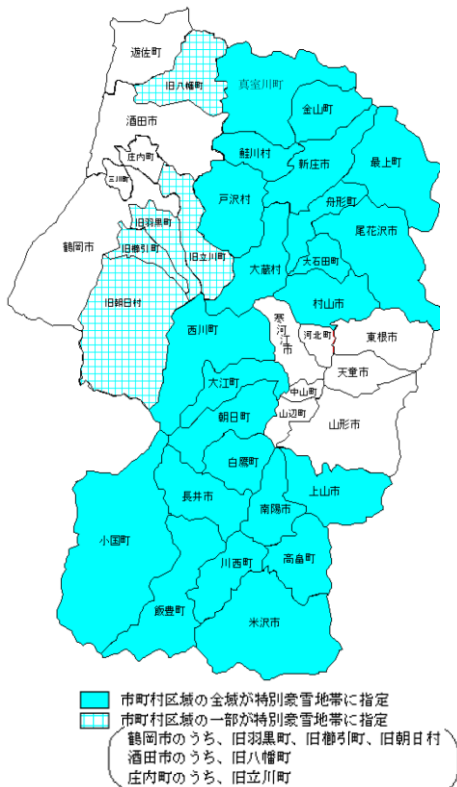
⁴ **特別豪雪地帯** 豪雪地帯のうち、積雪の度が特に高く、かつ、積雪により長期間自動車の交通が途絶する等により住民の生活に著しい支障を生ずる地域

年最深積雪 メッシュ平年値図（統計期間：1981年～2010年）



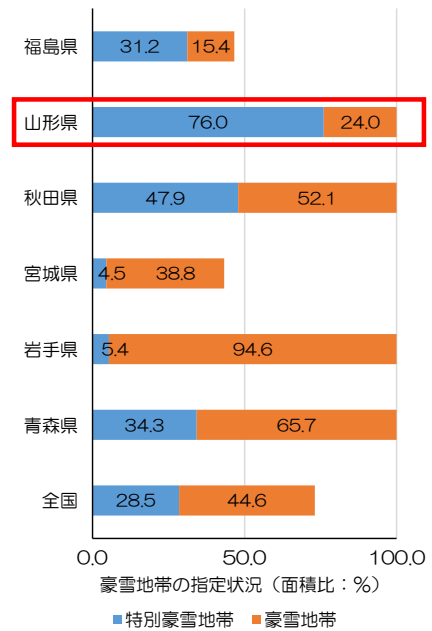
出典：国土数値情報平年値メッシュデータ

特別豪雪地帯の指定状況



出典：山形県雪対策基本計画

東北各地の豪雪地帯指定状況（面積）



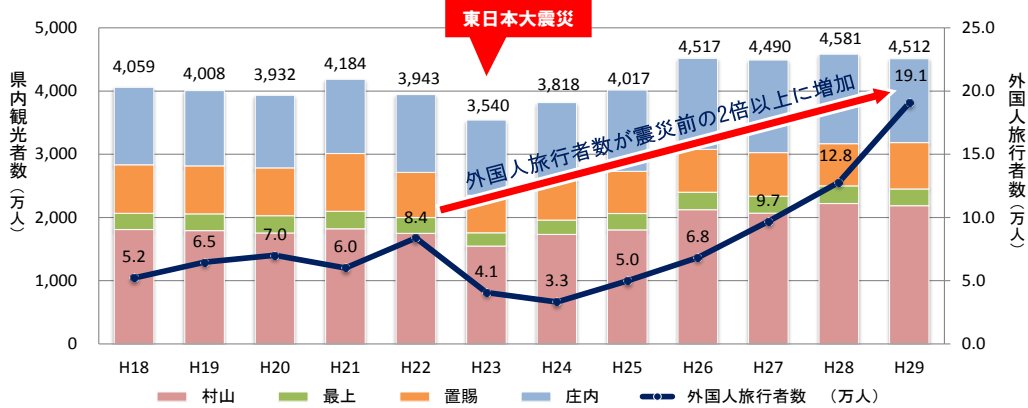
出典：国土交通省国土政策局

③観光振興

【観光入込客数、外国人旅行者数の推移】

- ・山形県の観光者数は、平成 23 年に発生した東日本大震災で一時落ち込んだものの、平成 26 年度には震災前の水準を超えて初めて 4,500 万人に達し、平成 29 年度は 10 年前に比べ約 15%増加している。
- ・特に、外国人旅行者数は平成 29 年に 19.1 万人となり、10 年前の約 3 倍、震災前のピークである平成 22 年の 2 倍以上に急増している。

県内の観光者数（年度）、外国人旅行者数（暦年）の推移



出典：山形県観光者数調査、外国人旅行者受入実績調査

【山形県の観光振興における新たな動き（インバウンドの拡大）】

- ・山形県では、近年の山形・庄内両空港へのインバウンドチャーター便の増便、仙台空港の民営化、酒田港への外航クルーズ船をはじめとする大型観光クルーズ船の誘致、さらには東京オリンピック・パラリンピックなどによる外国人旅行者の増加を好機ととらえ、世界の観光需要を地域の隅々に取り込むことにより、地域の活力を高める取り組みが進められている。
- ・県内における滞在時間の有効活用のため、高速道路等の整備促進による移動時間の短縮、観光拠点までのアクセスの充実が求められている。
- ・山形空港及び庄内空港におけるインバウンドチャーター便は、平成 16 年度より運航され、平成 30 年度は過去最多の 151 便（平成 29 年度の実績の約 4 倍）となった。

山形空港・庄内空港のインバウンドチャーター便実績（年度）

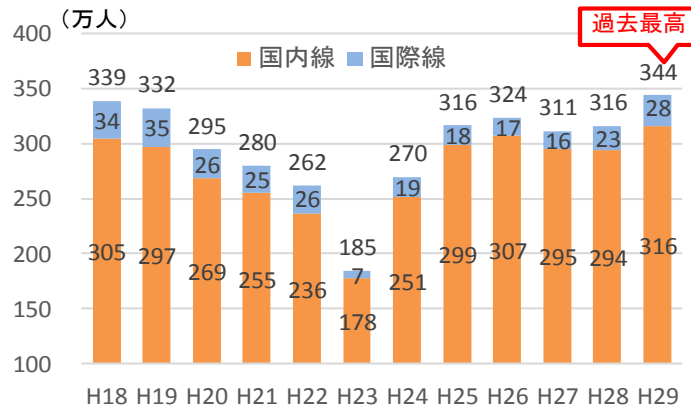


出典：山形県観光文化スポーツ部資料

【仙台空港の民営化による利用拡大と山形県への観光客の取込み】

仙台空港は、平成 28 年 7 月の民営化以降、国際線 LCC の増便等の施策を推進した結果、利用者数が増加し、平成 29 年度では前年の約 9% 増加となり過去最高の利用者数を記録した。今後、仙台空港の利用者数増加に伴い、山形県への訪日外国人旅行客をはじめとした、観光客数の増加が期待される。

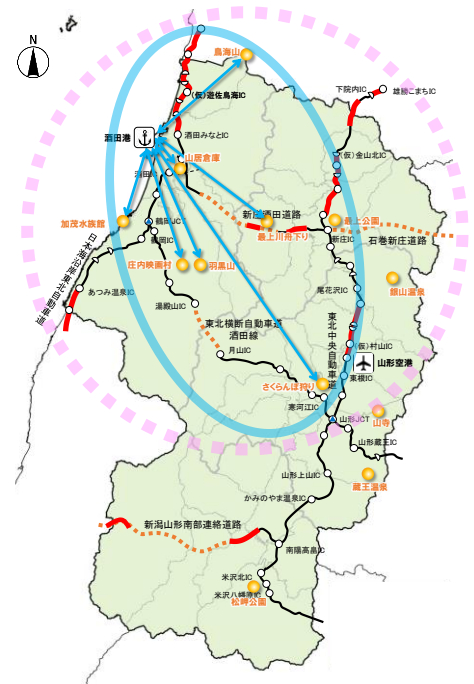
仙台空港の利用者数の推移（年度）



出典：空港管理状況調書（国土交通省航空局）

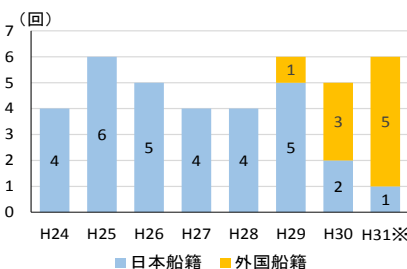
【酒田港へのクルーズ船の寄港】

- 酒田港北港地区古湊ふ頭こみなとにおいて大型客船対応施設が平成 29 年 3 月に完成し、東北地方で初めて 16 万トン級の大型クルーズ船の受入が可能となった。
- 同年 8 月には外国船籍のクルーズ船の初寄港が実現し、平成 31 年以降も外国船籍のクルーズ船の増加が見込まれている。
- 平成 30 年 7 月に寄港した外国船籍のクルーズ船には乗客約 3,000 人とクルー約 1,100 人の計約 4,100 人が乗船しており、乗客の内訳は欧米を中心とした外国人が約 8 割、日本人約 2 割で、貸切バスで庄内・最上地域の観光周遊や村山地域でのサクランボ狩りなどの日帰りオプションツアーに参加した。高速道路交通網の整備の推進により、周遊エリアの拡大が期待される。

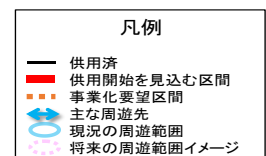


平成 30 年に寄港した外国船籍のクルーズ船（平成 30 年 7 月）

酒田港へのクルーズ船の寄港実績（暦年）



出典：山形県県土整備部空港港湾課資料をもとに作成
※H31 は見込み値

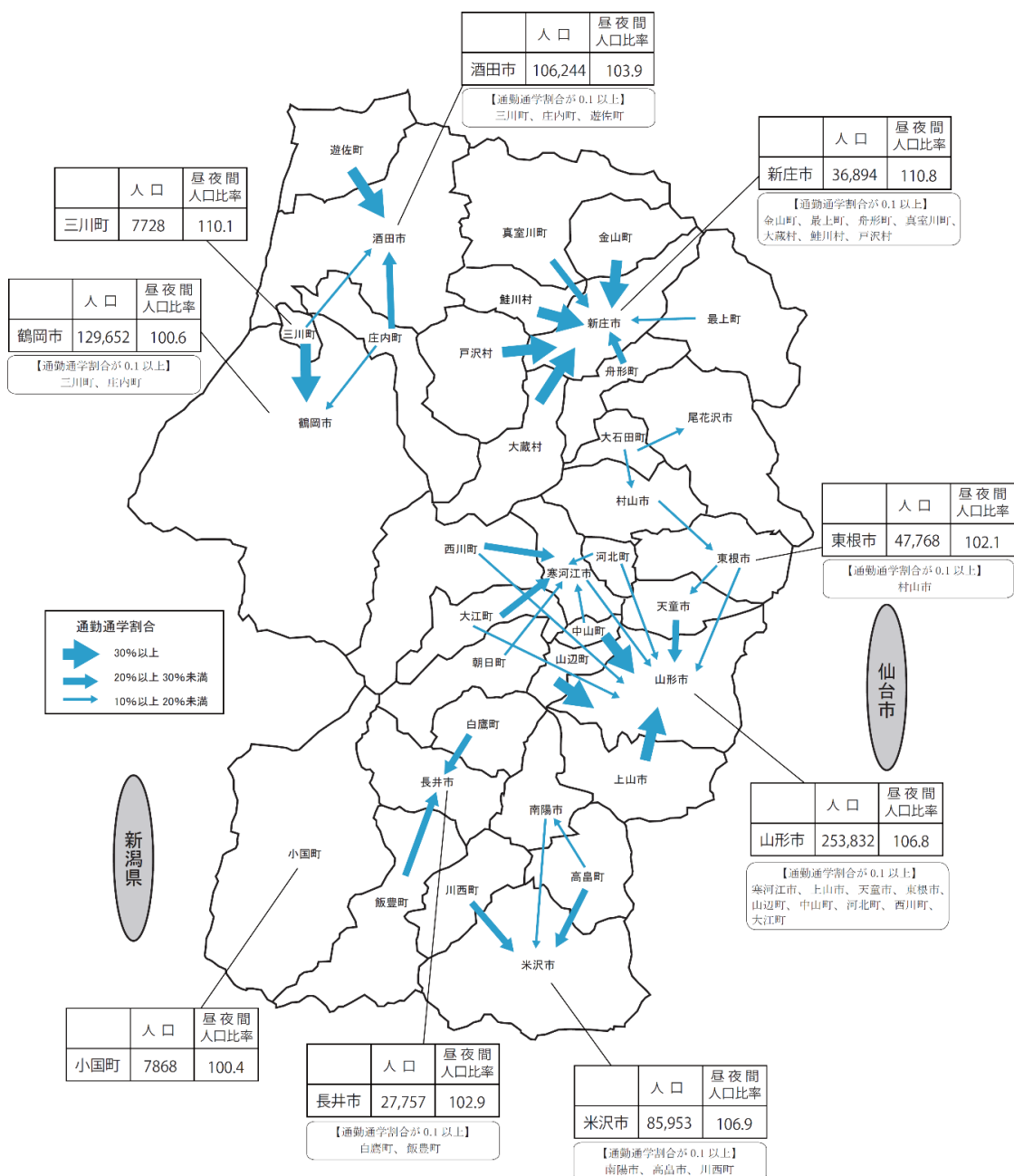


④地域間の移動

【通勤・通学の状況】

県内における通勤・通学者の移動状況を見ると、県内4地域（村山、最上、置賜、庄内）それぞれの中心となる市への集中がみられる。

通勤・通学者の移動割合（自市町村から各市町村への移動割合を図化）



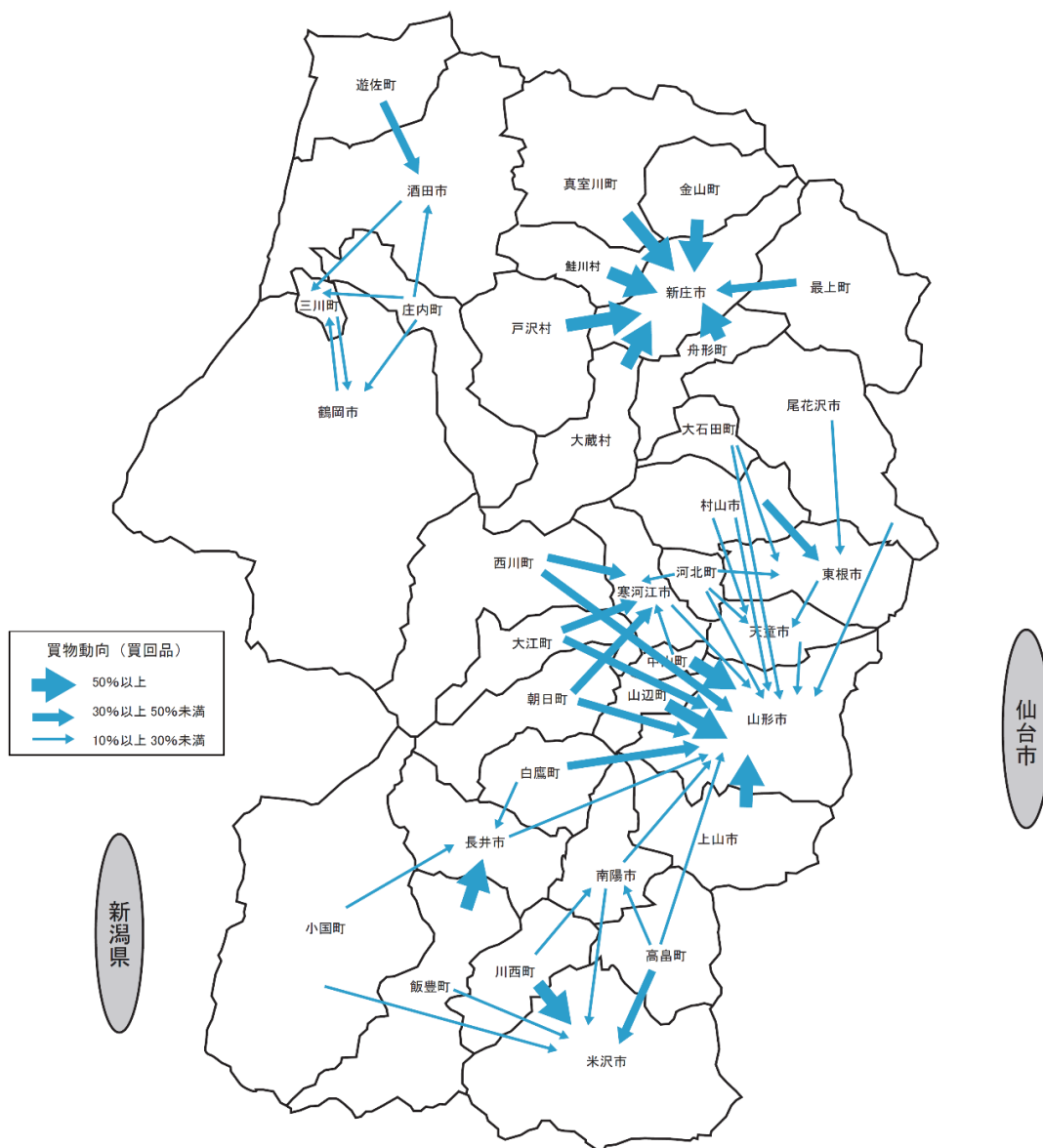
※昼夜間人口比率：夜間人口100人当たりの昼間人口

出典：国勢調査（H27）（総務省）

【買い物動向】

県内における買回品の買い物動向をみると、県内4地域（村山、最上、置賜、庄内）それぞれの中心となる市への集中がみられ、特に山形市に集中する傾向がみられる。また、最上地域では買回品の買い物移動が新庄市に集中する傾向が見られる。

買い物者の移動割合（自市町村から各市町村への移動割合を図化）



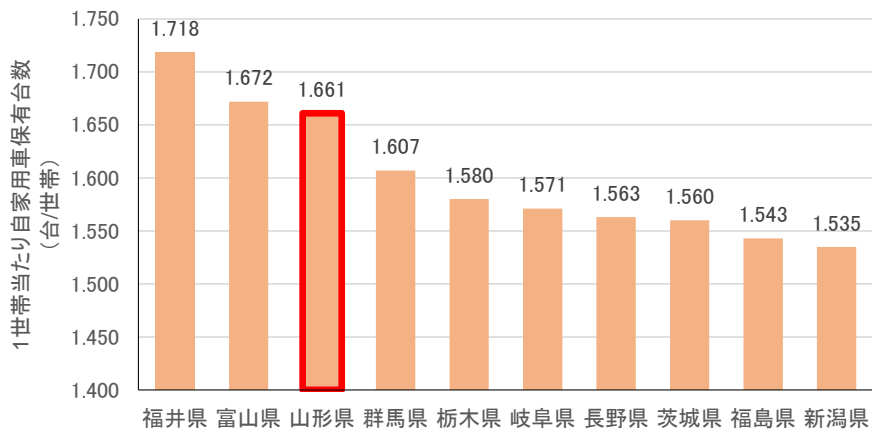
出典：平成27年度山形県買物動向調査報告書

⑤道路交通

【自動車利用状況】

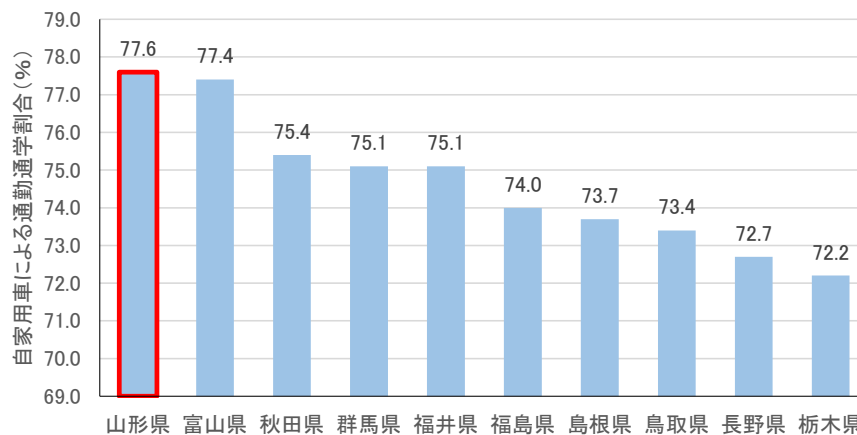
山形県の一世帯当たりの自動車保有台数は全国第3位である。また、自家用車による通勤・通学割合は全国第1位であり、移動手段としての自動車依存度が極めて高い。

県別自家用乗用車保有台数（一世帯当たり）



出典: (財) 自動車検査登録情報協会 (H30.3 現在)

自家用車による通勤・通学割合（上位10位）



出典: 国勢調査 (H22) (総務省)

【渋滞の発生状況】

- ・平成 24 年度に、最新の交通データを基に山形県渋滞対策推進協議会において県内の渋滞箇所を抽出し、一般県民や民間事業者の道路利用者、道路管理者からの意見を集約したうえで、「山形県の主要渋滞箇所」115 箇所を特定し、公表した。
- ・その後、渋滞の解消・緩和のため、交差点の立体化やバイパス等のハード対策を行った結果、山形県の主要渋滞箇所は平成 30 年度時点で 107 箇所へ減少している。
- ・しかしながら、依然として多数の渋滞箇所が残っており、その対策が求められている。



渋滞の状況

出典：山形県渋滞対策推進協議会資料（国土交通省山形河川国道事務所）



渋滞対策事例

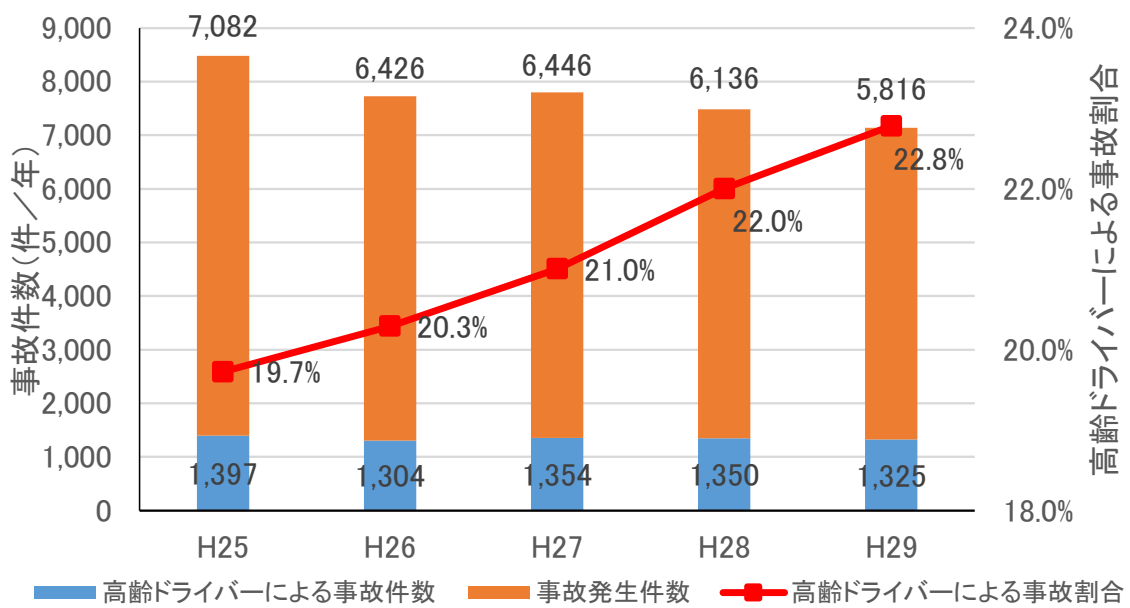
出典：山形県渋滞対策推進協議会資料（国土交通省山形河川国道事務所）

⑥交通事故

【交通事故の発生状況】

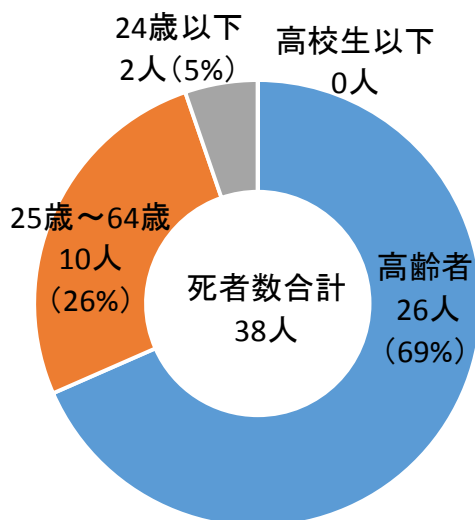
- ・ 県内の事故発生件数は近年減少傾向であるが、高齢ドライバーによる事故発生件数の割合は増加傾向にある。また、交通事故の死者数に対する高齢者の割合は全体の69%（平成29年）を占めている。
- ・ このような中、平成29年3月に「道路交通法の一部を改正する法律」が施行され、75歳以上の高齢ドライバーについて、自動車運転免許の更新時や一定の違反行為を行った際に認知機能検査が義務付けられるなど、対策が強化された。これを受け、県内における自動車運転免許証の自主返納数は増加している。

山形県内の高齢ドライバーによる交通事故割合



出典：交通事故総括表（山形県警）

死亡事故の年齢層別発生状況



出典：H29死傷者の状態と年齢層別発生状況（山形県警）

山形県における運転免許証の返納状況

年次	運転免許証返納者数 (65歳以上)
H23	1,098
H24	1,012
H25	1,163
H26	1,691
H27	2,323
H28	2,946
H29	3,761

出典：H29交通年鑑（交通協力会）

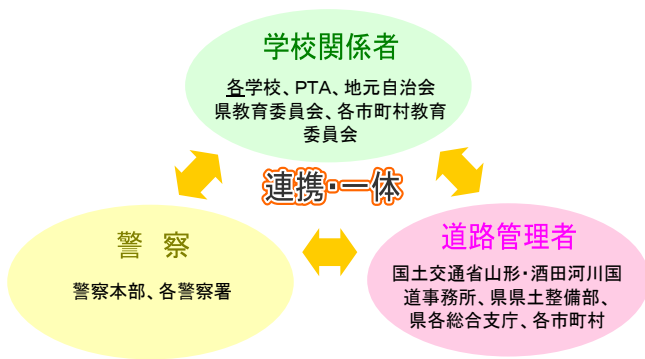
【交通事故防止への取組み状況】

- 平成 24 年 4 月、京都府亀岡市において、児童の列に自動車が入り込む事故が発生し、その後も全国で児童・生徒を巻き込む事故が頻発したことにより、歩道整備等の重要性が再認識された。このことを受け、山形県では、平成 25 年 3 月に全国に先駆け「山形県通学路安全確保対策プログラム」を策定し、学校関係者（各学校、PTA、地元自治会、県・各市町村教育委員会）、警察、道路管理者が連携して通学路の合同点検を行い、危険箇所の情報共有を図るとともに必要な対策を講じている。

山形県通学路安全確保対策プログラムの概要

●各機関の連携イメージ

●毎年度行う通学路点検と対策実施のイメージ



合同点検を実施し
課題を抽出・共有化

出典：山形県資料

⑦高齢者等の移動手手段

【高齢者等の移動手手段の確保に向けた取組み】

- ・ 県内の市町村では、路線バスの運行経費の赤字補填や、コミュニティバス、デマンド型タクシーの運行など地域公共交通の維持・確保に努めているものの、近年利用者数の減少によって収支状況が悪化し、バス路線の撤退や減便等が進み、利便性の低下によってさらなる利用者数の減少をもたらすという悪循環が生じている。
- ・ 高齢化が更に進行しており、移動手手段を持たない高齢者の買い物や通院などの日常生活における移動手手段の確保が一層求められている。
- ・ 平成 29 年度末現在、山形市、鶴岡市、酒田市、新庄市、長井市、南陽市、川西町、白鷹町及び小国町の計 9 市町⁵において、地域全体を見渡した面的な交通ネットワークの再構築などに取り組む「地域公共交通網形成計画」が策定され、交通事業者・地域住民とともに公共交通の再編、利便性向上、交通空白地の解消のための多様な交通サービスの導入、路線維持のための利用拡大などに取り組んでいる。
- ・ 県内市町村では、自動車運転免許証を返納した高齢者への支援として、バスやタクシーの利用補助券の交付や、コミュニティバスの無料化などが行われている。

⁵ 長井市、南陽市、川西町、白鷹町の計画は、2市2町で策定した「フラワー長井線沿線地域公共交通網形成計画」で、地域鉄道の事業構造改善（施設を自治体が保有する上下分離方式の採用）等が主な内容

(2) 自転車活用に係る現状と課題

①全国における山形県の状況

出典：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）

調査方法

- ・調査地域：全国
- ・サンプルサイズ：20,000世帯（うち山形県山形市100世帯、山形県その他100世帯）
- ・調査回答者：18才～79才
- ・調査方法：インターネット調査
- ・実施期間：平成30年5月23日～5月29日
- ・調査機関：株式会社アイスタット

1) 自転車の保有状況

自転車保有世帯の割合は全国第3位 (77.9%)、1世帯当たりの自転車平均保有台数は全国第2位 (1.53台)と高く、県内では多くの自転車が保有されている。

自転車保有世帯の割合			1世帯当たりの 自転車平均保有台数		
順位	都道府県	%	順位	都道府県	台
1	滋賀県	78.4	1	滋賀県	1.62
2	埼玉県	78.1	2	山形県	1.53
3	山形県	77.9	3	埼玉県	1.51
				大阪府	1.51
45	鹿児島県	49.6			
46	沖縄県	44.5	46	沖縄県	0.72
47	長崎県	32.1	47	長崎県	0.56

2) 自転車の使用状況

保有自転車のうち「常時使用しているもの」の割合は全国第35位 (43.6%)、1か月の平均使用頻度は全国第39位 (8.0日)と低く、県内での自転車活用が進んでいるとはいえない。

保有自転車のうち 「常時使用しているもの」の割合			1か月の平均使用頻度		
順位	都道府県	%	順位	都道府県	日
1	東京都	62.2	1	大阪府	13.5
2	大阪府	61.3	2	東京都	12.5
3	埼玉県	57.9	3	京都府	12.2
~~~~~					
<b>35</b>	<b>山形県</b>	<b>43.6</b>	<b>39</b>	<b>山形県</b>	<b>8.0</b>
~~~~~					
47	群馬県	39.3	47	長野県	6.7

3) 自転車の点検・整備状況

自転車販売店での点検・整備を行ったことのある世帯の割合は全国第22位 (34.6%)と中程度であるが、平均間隔年数は全国ワースト第1位 (3.07年)であり全国で最も点検・整備の間隔が開いている。また、廃棄予定台数も全国第6位 (0.141台)と多い状況にある。

自転車販売店での点検・整備を 行ったことのある世帯の割合			自転車販売店での点検・整備の 平均間隔年数			1世帯当たりの 自転車廃棄予定台数 (H30.5~H31.12)		
順位	都道府県	%	順位	都道府県	年	順位	都道府県	台
1	京都府	43.7	1	山形県	3.07	1	岡山県	0.261
2	東京都	42.3	2	長崎県	2.93	2	滋賀県	0.18
3	神奈川県	41.4	3	富山県	2.82	3	奈良県	0.17
~~~~~								
<b>22</b>	<b>山形県</b>	<b>34.6</b>	45	茨城県	1.95	<b>6</b>	<b>山形県</b>	<b>0.141</b>
~~~~~								
47	沖縄県	22.4	46	秋田県	1.91	47	長崎県	0.044

4) 自転車の受入環境

通勤・通学での自転車置き場が「職場・学校の駐輪場」の割合は全国第1位(92.4%)、
 であり、職場・学校における自転車の受入環境は整っている。

通勤・通学での自転車置き場が
 「職場・学校の駐輪場」の割合

順位	都道府県	%
1	山形県	92.4
2	鳥取県	91.5
3	秋田県	91.0
~~~~~		
45	東京都	51.7
46	千葉県	46.2
47	神奈川県	44.2

#### 5) 自転車損害賠償任意保険（以下「自転車保険」という。）加入状況

自転車保険に加入している世帯の割合は全国ワースト第2位(21.9%)と低い。  
 その一方で、保険加入を義務化している府県の加入率は高い。

自転車損害賠償に加入している世帯の割合

順位	都道府県	%	順位	都道府県	%
1	●京都府	58.2	9	奈良県	39.9
2	●兵庫県	54.8	10	徳島県	39.0
3	●大阪府	52.1	11	○石川県	37.8
4	●滋賀県	50.4	~~~~~		
5	●埼玉県	45.9	45	岩手県	23.2
6	和歌山県	43.5	46	山形県	21.9
7	○愛知県	43.4	47	沖縄県	21.6
8	●鹿児島県	42.8			

●は義務化済み、○は一部都市のみ義務化

## ②自転車に関するアンケート結果

(出典：平成30年度 県政アンケート) 山形県企画振興部所管

### アンケート調査の概要

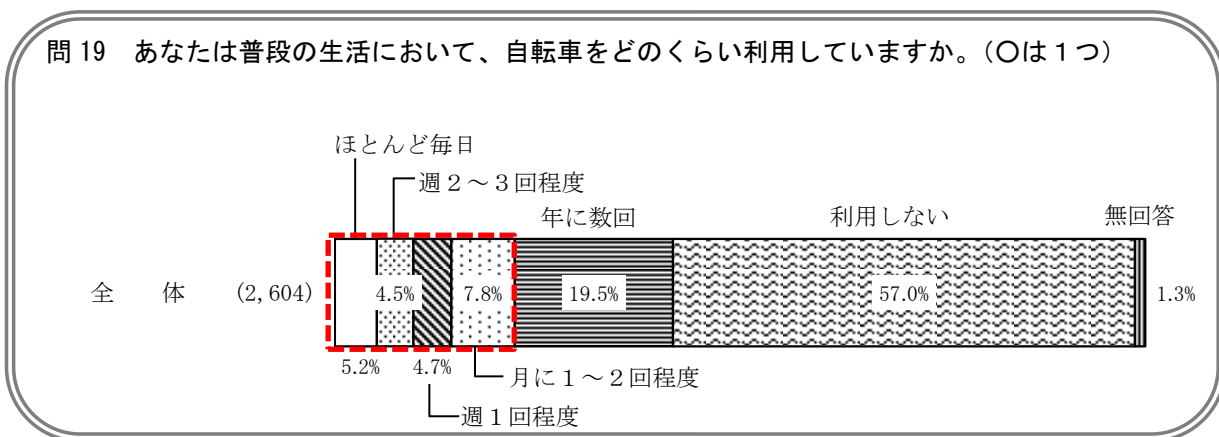
- ・ 調査の目的 県民の生活と県政に対する県民ニーズ、意識などを把握し、今後の施策の企画立案並びに執行上の基礎資料とすることを目的とする。
- ・ 調査の項目 県政全般に係る全28項目の調査の中で「自転車の利用環境」についての6項目を設定
- ・ 調査の条件

調査地域	:	山形県全域
調査対象	:	県内在住の満18歳以上の男女個人
標本数	:	2,500
抽出方法	:	層化二段階、無作為抽出法
調査方法	:	郵送によるアンケート調査
調査期間	:	平成30年8月下旬～9月上旬
調査実施機関	:	株式会社東北情報センター
- ・ 回収結果

回収数 (率)	:	1,415 件 (56.6%)
無効数	:	0 件
有効数 (率)	:	1,415 件 (56.6%)

## 1) 自転車の利用頻度

普段の生活で月に数回以上自転車を利用する県民は全体の22.2%（週1回以上14.4%、月に1～2回程度7.8%）であり、利用頻度は低い。



### ■全体

・利用頻度に関わらず「利用している」は、41.7%で、半数に満たない。

### ■性別

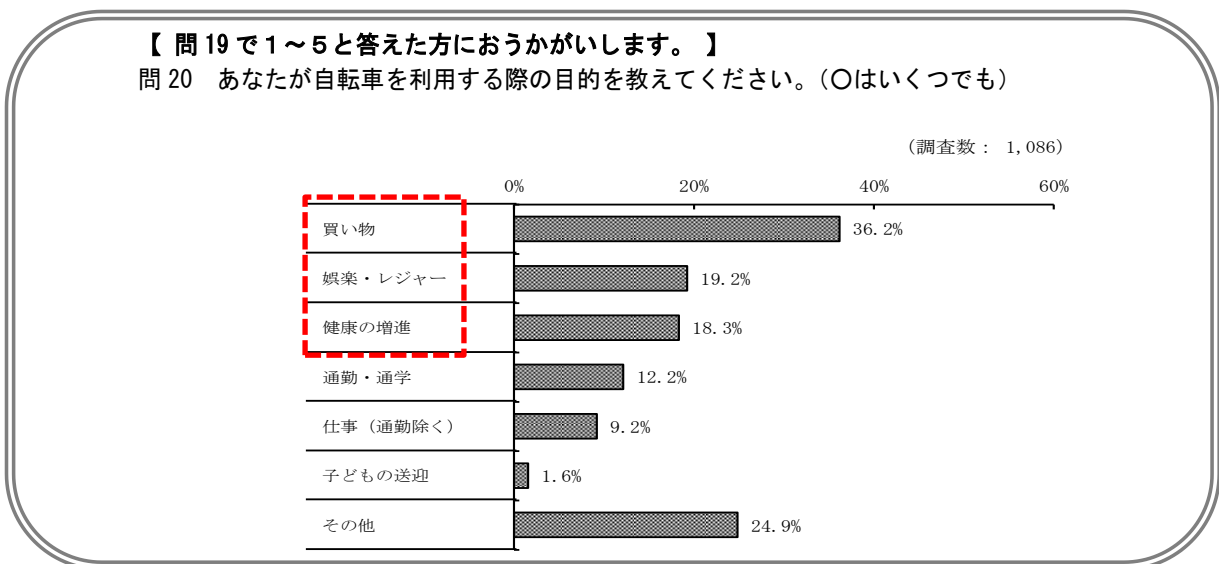
・「利用しない」では「女性」が63.4%、「男性」が49.8%で、「女性」の割合が13.6ポイント高い

### ■年齢別

・「利用しない」では「30～39歳」が66.3%で最も割合が高く、他の年齢層は5割台

## 2) 自転車の利用目的

自転車利用の目的は、買い物が36.2%と最も高い。次いで娯楽・レジャーの19.2%と健康増進の18.3%が高くなっており、自転車のスポーツやレジャーとしての利用割合も高い。



### ■性別

・「買い物」では「女性」の割合が高く、「娯楽・レジャー」、「健康の増進」では「男性」の割合が高い。

### ■年齢別

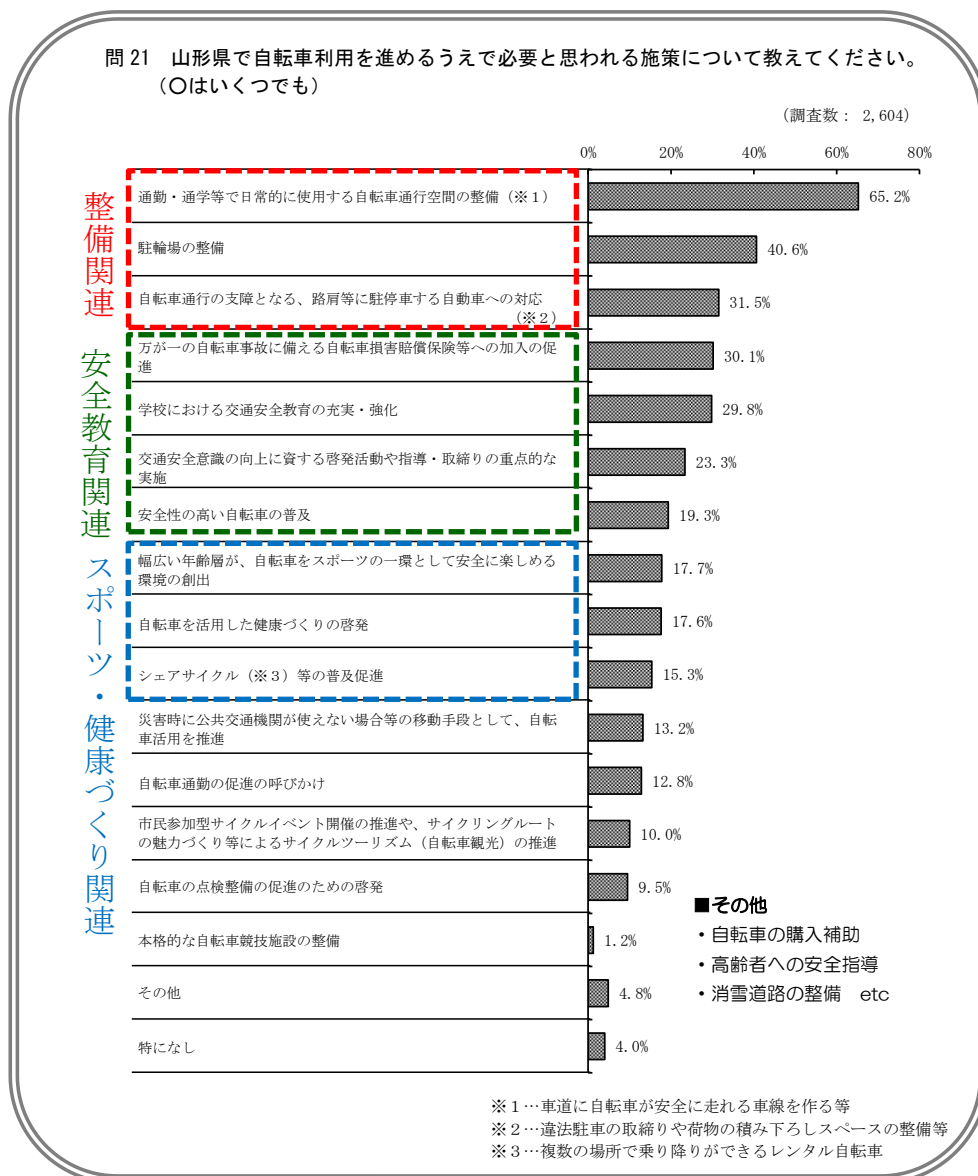
・「買い物」は「18～29歳」が48.1%と最も割合が高く、「娯楽・レジャー」は「30～49歳」が約3割、「健康の増進」は「50～59歳」の割合が最も高い。また、「通勤・通学」では「18～29歳」が、他の年齢層に比べ最も割合が高い。

### ■その他

・「地域活動」、「近所の用事」、「学校行事」、「ゴミ出し」、「農作業」など、身近な移動に活用。

### 3) 県民が望む自転車の施策

県民が望む施策としては、自転車通行空間整備等の整備関連と、自転車保険への加入や安全教育の充実等、安全関連が多く、次いでスポーツや健康づくり関連が多い。



#### ■全体

- ・整備関連と安全教育関連の割合が高い。

#### ■性別

- ・「通勤・通学等で日常的に使用する自転車 通行空間の整備」、「駐輪場の整備」、「自転車通行の支障となる、路肩等に駐車する自動車への対応」では、「女性」の割合が「男性」より高い。

#### ■年齢別

- ・「通勤・通学等で日常的に使用する自転車通行空間の整備」では全ての年齢層で6割以上。また、「駐輪場の整備」では「50～59歳」が50.1%で最も割合が高く、「自転車通行の支障となる、路肩等に駐車する自動車への対応」では「30～39歳」、「50～59歳」、「65歳以上」が3割以上。

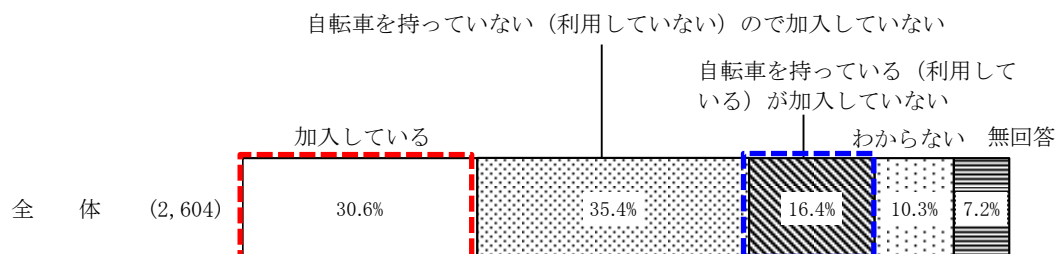
#### ■居住地区別

- ・「通勤・通学等で日常的に使用する自転車通行空間の整備」では「最上地域」を除く地域で6割以上。「駐輪場の整備」、「自転車通行の支障となる、路肩等に駐車する自動車への対応」では「村山地域」の割合が最も高い。

#### 4) 自転車保険の加入状況

自転車保険に加入している人は全体で30.6%と1/3に満たない低さとなっている。(自転車を持っているが加入していない人は16.4%)

問 22 万が一のために、自転車損害賠償保険（TSマーク（自転車向け保険）、自転車事故限定保険、交通事故全般保険、自動車保険や火災保険の付帯特約など）に加入していますか。（○は1つ）



##### ■年齢別

- ・「40～59歳」の「加入している」割合が35%以上であり、他の年齢層に比べて高い。

##### ■居住地域別

- ・「住宅地域」の「加入している」割合が34.7%で最も高い。

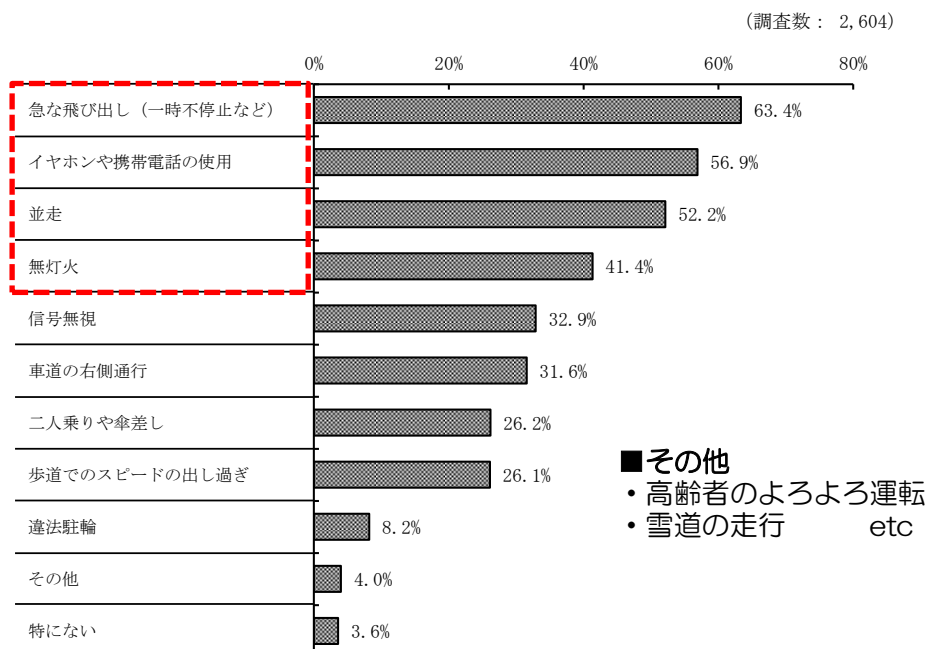
##### ■加入していない理由

- ・「利用頻度が低い」、「利用距離が短い」、「加入方法が分からない」、「料金が高い」など

#### 5) 迷惑・危険と感じるルール違反

自転車のルール違反では、急な飛び出しを迷惑・危険と感じた割合が最も高く、次いでイヤホンや携帯電話の使用や並走、無灯火の割合が高い。

問 23 自転車利用者のルール違反で、迷惑・危険と感じたことは何ですか。（○はいくつでも）



##### ■性別

- ・「急な飛び出し (一時不停止など)」、「並走」では「女性」の割合が「男性」より高く、「イヤホンや携帯電話の使用」、「無灯火」では「男性」の割合が「女性」より高い。

##### ■年齢別

- ・「急な飛び出し (一時不停止など)」は「19～29歳」、「40～49歳」の割合が高く7割以上。

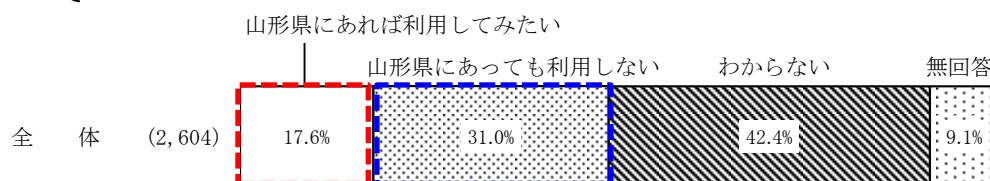


## 6) シェアサイクル

シェアサイクルについては、あれば利用してみたい17.6%に対して、あっても利用しないが31.0%と高い割合を示しており、わからないも42.4%と高い結果となった。

問 24 シェアサイクル（※）の利用について教えてください。（○は1つ）

※複数設置された「自転車のレンタル・返却ができる駐輪場（サイクルポート）」を使った新しい交通システムです。これまでのレンタサイクルや貸し自転車とは異なり、どこのサイクルポートでも借りて、乗って、返却することが出来ることが特徴です。スマートフォン等を利用して貸出や返却がスムーズで利便性が高く、安価な料金で環境にも優しく、また自動車の渋滞緩和にも寄与することから、近年、世界中で急速に普及しています。



### ■性別

- 「山形県にあれば利用してみたい」では「男性」の割合が「女性」より高い。
- 一方、「山形県にあっても利用しない」では「女性」の割合が「男性」より高い。
- また、「わからない」では、男女共に4割以上。

### ■年齢別

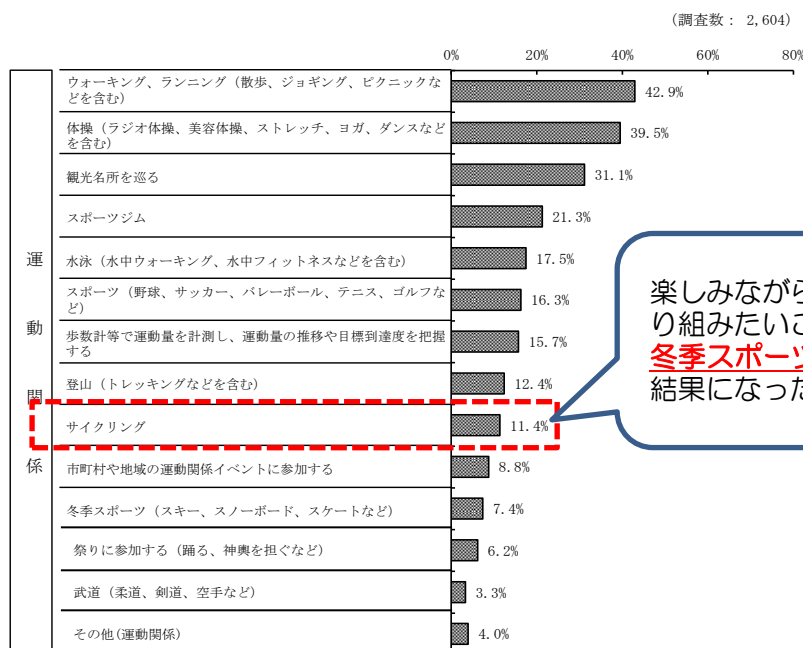
- 「山形県にあれば利用してみたい」では「18～29歳」が31.1%で最も割合が高く、次いで「30～39歳」が20.2%。
- 一方、「山形県にあっても利用しない」では「30～59歳」の割合が高く3割以上。

■利用したい理由 … 観光地にあると良い、便利そう、駐車を気にしなくて良い、健康に良い など

■利用しない理由 … 車を利用する、自転車に乗らない、自分の自転車を利用する、必要性を感じないなど

## (参考)

問 5 楽しみながら健康づくりを行うために、あなたが取り組んでみたいものはどれですか。（○はいくつでも）



楽しみながら健康づくりを行うために取り組みたいこととして  
**冬季スポーツよりもサイクリングが高い結果になった。**

### ③自転車の利用状況

#### 【山形市における目的別利用交通手段の割合】

(通勤・通学、通院、買物の各目的別に利用交通手段を集計したもの)

- ・通勤・通学交通においては30分未満の所要時間帯で自転車利用が多い一方、40分を超える交通は、鉄道や高速バスの利用が多くなっている。
- ・通院交通では、20分以上の所要時間帯において路線バス利用が相対的に多く、とりわけ30分以上の所要時間帯では自動車(送迎)よりも利用割合が高くなる。
- ・買物交通では、自転車利用の割合が相対的に高く、30分以上の所要時間帯では自動車利用に次ぐ18.2%となっている。

利用交通手段	通勤・通学交通所要時間				
	～9分	10～19分	20～29分	30～39分	40～分
自動車(自分で運転)	55.6%	68.2%	74.2%	77.8%	50.0%
鉄道・高速バス	0.0%	2.3%	6.5%	11.1%	42.9%
自転車	16.7%	15.9%	6.5%	0.0%	0.0%
徒歩のみ	16.7%	6.8%	6.5%	3.7%	7.1%
自動車(送迎)	5.6%	4.5%	3.2%	0.0%	0.0%
バイク	5.6%	2.3%	1.6%	0.0%	0.0%
路線バス	0.0%	0.0%	0.0%	7.4%	0.0%
タクシー	0.0%	0.0%	1.6%	0.0%	0.0%
n	18	44	62	27	14

利用交通手段	通院交通所要時間			
	～9分	10～19分	20～29分	30～分
自動車(自分で運転)	56.2%	68.6%	65.1%	44.4%
自動車(送迎)	10.1%	9.6%	14.3%	8.9%
徒歩のみ	15.7%	5.8%	1.6%	6.7%
路線バス等	1.1%	1.9%	12.7%	24.4%
タクシー	5.6%	8.3%	3.2%	6.7%
自転車	10.1%	5.1%	3.2%	2.2%
その他	1.1%	0.6%	0.0%	6.7%
n	89	156	63	45

利用交通手段	買物交通所要時間			
	～9分	10～19分	20～29分	30～分
自動車(自分で運転)	81.0%	70.9%	56.7%	63.6%
自転車	4.3%	10.6%	10.0%	18.2%
自動車(送迎)	4.3%	8.6%	16.7%	18.2%
徒歩のみ	8.6%	5.3%	6.7%	0.0%
路線バス等	0.9%	2.6%	6.7%	0.0%
タクシー	0.9%	0.7%	3.3%	0.0%
バイク	0.0%	1.3%	0.0%	0.0%
n	116	151	30	11

出典 山形市地域公共交通網形成計画 (H28.3)  
(市民アンケート調査結果)

#### ④自転車の走行環境

##### 1) 自転車専用道路・自転車歩行者専用道路⁶

##### ■自転車専用道路・自転車歩行者専用道路の整備状況

### 一般県道 間沢寒河江山形自転車道線

西川町間沢から、鉄道（山形交通三山線）の跡地、寒河江川、最上川、立谷川の河川沿いを通り県内主要観光地の一つである山寺を結ぶ自転車道。

- ・延長 37.3km（西川町間沢～山形市山寺）
- ・事業年次 昭和51年～昭和59年
- ・全体事業費 約20億円
- ・幅員 W=2.0(3.0)m



### 一般県道 米沢県南公園自転車道線

米沢市の最上川上流河川緑地公園を起点とし、最上川沿いを北上し、鉄道（山形交通高畠線）の跡地を都市計画緑地公園として整備したまほろばの緑道を経由し、キャンプ場を有する高畠町の名勝地蛭沢湖の上流までを結ぶ自転車道。

- ・延長 23.1km（米沢市金池～高畠町蛭沢）
- ・事業年次 昭和51年～平成4年
- ・全体事業費 約30億円
- ・幅員 W=2.0(3.0)m



### 一般県道 立川鶴岡自転車道線

庄内町清川の国道47号接続部より立谷沢川沿いを通り、鶴岡市羽黒山地区を経由し、庄内平野を横断し鶴岡市日出（ひので）の国道112号接続部に至る自転車道。

- ・計画延長 約41km（庄内町清川～鶴岡市日出）
- ・一部完成 17.0km（庄内町科沢、鶴岡市手向～鶴岡市日出）
- ・事業年次 平成5年～平成15年
- ・既整備事業費 約24億円
- ・幅員 W=3.0(4.0)m



### 鶴岡市自転車歩行者道

昭和50年まで運行していた庄内交通湯野浜線の跡地を利用し、湯野浜から善宝寺までをサイクリングロードとして整備。

- ・計画延長 約3.5km
- ・市道認定 昭和63年
- ・幅員(平均) W=4.0m



⁶ 道路法第48条の13第1項及び第2項に規定される、専ら自転車、または自転車及び歩行者の一般通行の用に供するために、独立して設けられる道路

## 2) 自転車道⁷

### ■ 自転車道の整備状況

(平成 30 年 4 月末時点)

市町村名	路線名	延長 (k m)	付近公共施設	管理者名
山形市	国道112号	1.0	山形市役所等	国土交通省
	計	1.0		

## 3) 自転車専用通行帯⁸

### ■ 自転車専用通行帯の整備状況

(平成 30 年 4 月末時点)

市町村名	路線名	延長 (k m)	付近公共施設	管理者名
山形市	市道小立街道線	1.6	市立第六中学校	山形市
山形市	市道諏訪町幹線	0.4	市立第五小学校	山形市
米沢市	市道中央広場南通り線	0.3	市立興譲小学校	米沢市
米沢市	市道興譲小北通り線	0.5	市立興譲小学校	米沢市
	計	2.8		



自転車道

国道 112 号 (山形市)



自転車専用通行帯

市道小立街道線 (山形市)

⁷ 道路構造令第 2 条第 1 項第 2 号、道路交通法第 2 条第 1 項第 3 号の 3 に規定される、専ら自転車の通行の用に供するために、縁石線又はさくその他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分

⁸ 道路交通法第 20 条第 2 項に規定される、道路標識等 (標識令で示す規制標識 327 の 4、327 の 4 の 2、規制標示 109 の 6) で区分されている普通自転車専用通行帯



4) 自転車通行帯が明示された自転車歩行者道^{9 10}

■ 自転車通行帯が明示された自転車歩行者道の整備状況

(平成 30 年 4 月末時点)

市町村名	路線名	延長 (k m)	付近公共施設	管理者名
山形市	県道山形朝日線	0.9	J R山形駅等	山形県
山形市	市道山形停車場西口線	0.3	市立第三中学校	山形市
山形市	市道十日町双葉町線	0.5	市立第三中学校	山形市
上山市	県道萱平河崎線	0.2	上山市役所	山形県
上山市	県道上山七ヶ宿線	0.4	市立南小学校	山形県
上山市	県道萱平河崎線	0.6	市立南小学校	山形県
上山市	市道金生通り線	0.3	市立南小学校	上山市
寒河江市	県道天童大江線	0.5	県立寒河江工業高校	山形県
寒河江市	市道北江米沢線	0.3	市立病院	寒河江市
東根市	県道東根尾花沢線	0.5	J Rさくらんぼ東根駅	山形県
東根市	市道一本木16号線	0.6	県立東桜学館中・高校	東根市
高畠町	県道高畠川西線	0.4	町立高畠中学校	山形県
高畠町	町道竹森中里線	0.6	町立高畠中学校	高畠町
	計	6.1		



市道一本木 16 号線 (東根市)



市道北江米沢線 (寒河江市)



県道山形朝日線 (山形市)

⁹ 道路構造令第2条第1項第3号に規定される、専ら自転車及び歩行者の通行の用に供するために、縁石線又はさくその他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分

¹⁰ 道路交通法第63条の4第1項に規定される、普通自転車が通行可能な歩道のうち、同法第63条の4第2項に規定される、「道路標識等により普通自転車が通行すべき部分として指定された部分」がある歩道



# 5) 自転車専用道路等位置図

## ■ 自転車専用道路・自転車歩行者専用道路位置図

