

1 調査名称：都市計画道路見直しに伴う現状及び将来交通動向把握等業務

2 調査主体：山形市

3 調査圏域：山形市域

4 調査期間：平成25年度（平成28年度までの4箇年）

5 調査費：1,312.5千円（当年度までの合計：0千円）
（総合都市交通体系調査）

6 調査概要：

山形市の都市計画道路は、昭和8年に都市計画決定されたものを初めとして、将来の人口増加に伴う市街化区域の拡大やモータリゼーションの進展に対応するために新規路線の決定や変更を行い、現在の道路網が計画されている。

平成25年3月31日現在、72路線、243.17kmが都市計画決定されており、事業完了しているものが154.18km、整備率63.4%となっているが、都市計画決定から20年以上が経過した長期未着手都市計画道路が、41路線、内未整備延長は46.54kmであり、長期にわたる都市計画の制限により、地権者の生活や土地の有効活用に大きな影響を与えている。

本業務は、都市計画道路網の見直しを実施するにあたり、地域の現状と将来動向、道路・交通の現状と将来動向の整理を行うものである。

I 調査概要

1 調査名 都市計画道路見直しに伴う現状及び将来交通動向把握等業務委託

2 報告書目次

序章 本報告書における整理項目について

第1章 地域の現状と将来動向

1.1 自然・地形状況

1.1.1 位置

1.1.2 地形

1.1.3 気候

1.2 人口・産業・就業構造

1.2.1 人口

1.2.2 都市計画の状況

1.2.3 産業

1.3 公共公益施設等の立地

1.3.1 施設整理の視点

1.3.2 施設の立地状況

1.3.3 施設種別ごとの立地

第2章 道路・交通の現状と将来動向

2.1 現状の道路網

2.1.1 道路網

3.1.2 車線数と幅員

2.2 将来の計画路線

2.3 自動車交通

2.3.1 自動車交通量

2.3.2 混雑度

2.3.3 主要渋滞箇所

2.3.4 自動車台数

2.3.5 自動車運転免許保有率

2.4 公共交通

2.4.1 鉄道

2.4.2 バス

2.5 通勤・通学動向

2.5.1 従業地・通学地

2.5.2 通勤・通学流動

2.5.3 通勤・通学時の利用交通手段

2.5.4 通勤・通学動向の経年比較

3 調査体制

庁内検討会議での検討

庁内検討会議は、関係各課が担当する個別分野と都市計画道路整備との整合を図るために開催する。事務局（都市政策課）で検討した内容を係長会議・課長会議・部長会議にて順次協議し、内容を精査する。

事務局
検討

係長
会議

課長
会議

部長
会議

庁外検討会議での検討

庁外検討会議は、庁内検討会議での検討結果について、広域道路網との整合を図ると共に、学識経験者より助言を受けることを目的に開催する。

4 委員会名簿等：

庁内検討会議

総務部防災対策課
企画調整部企画調整課
商工観光部商工課
まちづくり推進部河川道路整備課
まちづくり推進部道路維持課
まちづくり推進部都市政策課

庁外検討会議

国土交通省
山形河川国道事務所調査第二課
国土交通省
東北運輸局山形運輸支局
山形県村山総合支庁都市計画課
山形県村山総合支庁道路課
山形県村山総合支庁建設総務課
山形警察署交通第一課
学識経験者（1名ないし2名）

検討会議については、平成25年度は組織の検討のみを実施しており、実際に発足するのは、平成26年度に予定している。

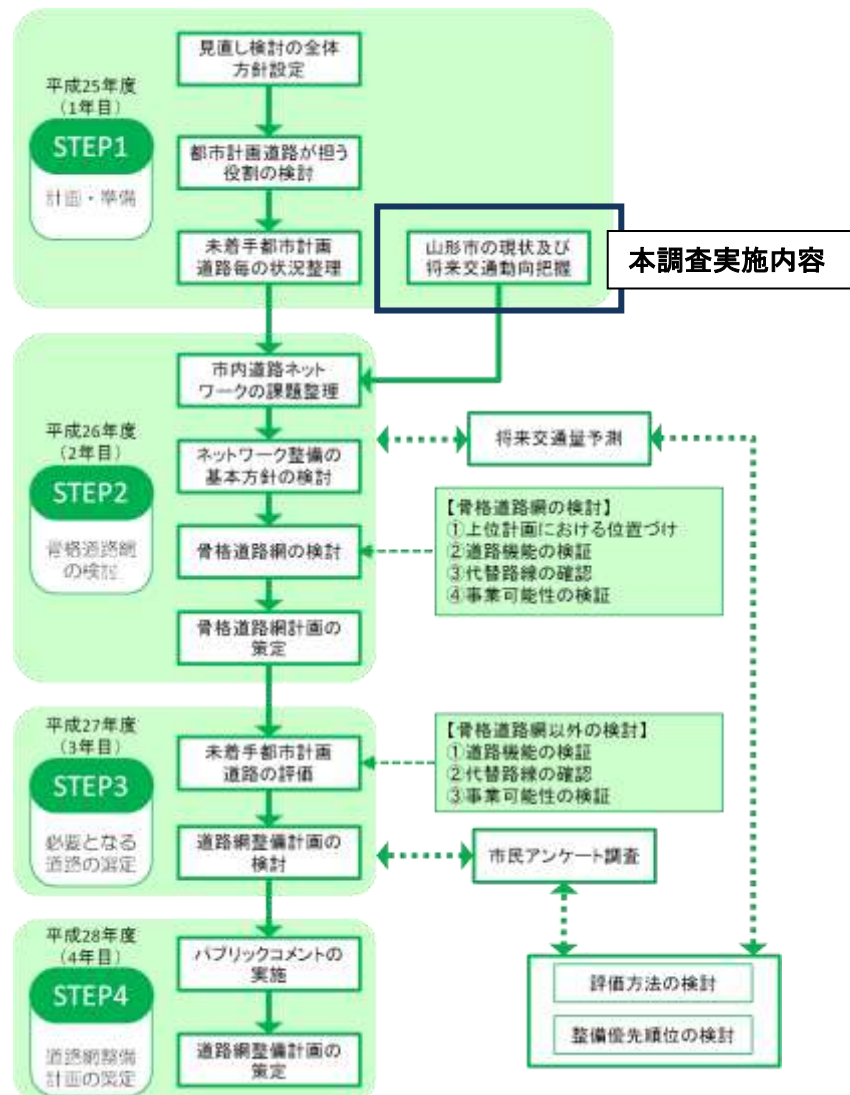
II 調査成果

1 調査目的

山形市の都市計画道路は、「山形市都市計画マスタープラン」において、市街地の機能を支える骨格的な位置付けや、広域都市間の連携など重要な役割を担っている。一方で、全72路線中、都市計画決定から20年以上が経過した長期未着手都市計画道路が41路線、内未整備延長は46.54km(平成25年3月31日現在)であり、都市計画制限が長期にわたることで、地権者の生活や土地の有効利用に大きな影響を与えている。

現在実施中の「山形市都市計画マスタープラン」の見直しに併せて、都市計画決定されている全路線の必要性等を再検証した上で、廃止、変更、代替路線、道路幅員や構造等の都市計画道路の見直し検討を平成25年度から平成28年度の4箇年で行い、最終年度に『道路網整備計画』の策定及び公表を実施するものである。

2 調査フロー



3 調査圏域図



山形県山形市全域を対象



4 調査成果

1. 整理項目について

本業務の目的は、都市計画道路見直しにあたり、基礎的な情報や整備条件に関連する項目等を事前に整理することであり、整理した項目と、その目的（用途）を以下に示す。

なお、本業務において将来動向とは、現状における経年的な動態の延長上にあるものとして捉え、統計的な値がある項目については経年での整理を行った。

整理項目	整理の目的	
地域の現状と将来動向	自然・地形状況	山形市に関する基礎情報の把握。
	人口・産業・就業構造	一般交通や、物流を始めとする産業的な交通を捉える上での基礎情報の把握。
	公共公益施設等の立地	道路整備にあたり、アクセス性を確保すべき施設や、立地そのものが制約条件となりうる施設等の把握。
道路・交通の現状と将来動向	現状の道路網	道路整備の基礎情報として、山形市を中心とした道路ネットワークの把握。
	将来の計画路線	都市計画道路の整備状況及び位置関係の把握。
	自動車交通	道路整備の必要性に絡む自動車交通の状況を把握。
	公共交通	公共交通優先施策の実施検討に向けた公共交通網・公共交通サービスの把握。
	通勤・通学動向	市民および来訪者の日常的な移動需要の把握。

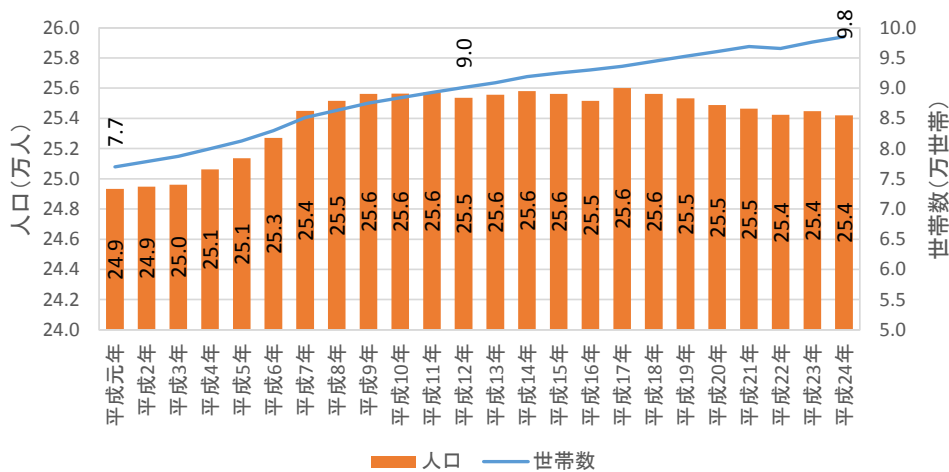
2. 地域の現状と将来動向

2.1 人口・産業・就業構造

2.1.1 人口

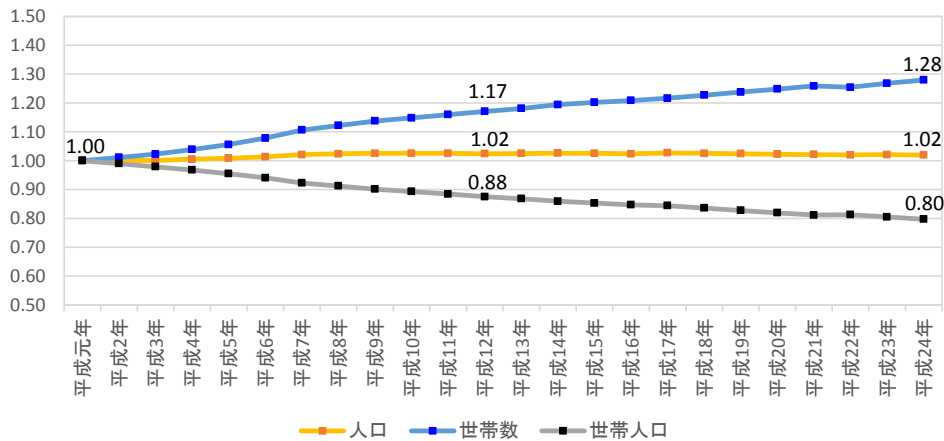
(1) 人口と世帯数の推移

平成元年以降の人口は 24.9 万人から 25.6 万人の間で推移しており、平成 9 年頃までは増加傾向を示していたが、それ以降は横ばいから減少傾向を示している。一方、世帯数は平成元年の 7.7 万世帯から平成 24 年の 9.8 万世帯まで年々増加を示している。また、世帯あたり人口は、人口と世帯数の関係から一貫して減少を示しており、平成元年には 3.24 人/世帯であったが、平成 7 年には 3.00 を割り込み、平成 24 年には 2.58 人/世帯まで減少している。



資料：平成 24 年山形市統計書

図 1.1 人口と世帯数の推移



資料：平成 24 年山形市統計書

図 1.2 人口と世帯数の推移（平成元年を 1.0 とした指数表示）

（2）年齢階級別人口構成

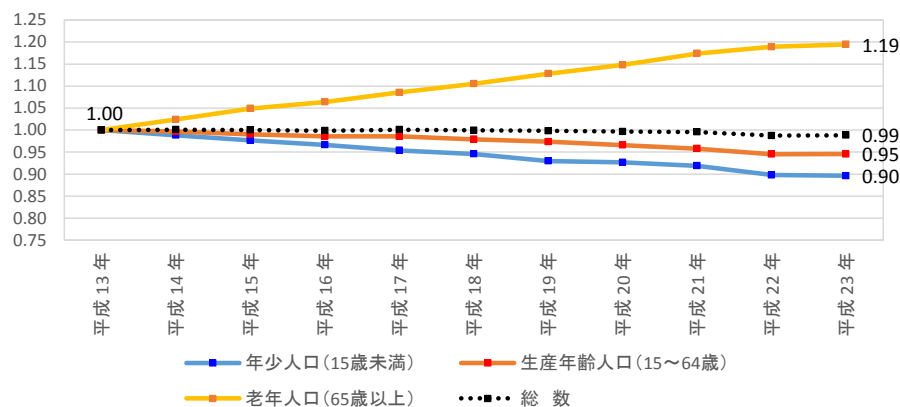
年齢階級別人口構成の経年変化をみると、年少人口（15 歳未満）および生産年齢人口（15～64 歳）の割合は減少傾向、老年人口（65 歳以上）の割合は増加傾向となっている。

また、図 1.7 に示すとおり、平成 13 年と平成 23 年を比べると総人口は 1%減少（0.99）とほぼ横ばいの傾向であるが、年少人口は 10%減少（0.90）、生産年齢人口は 5%減少（0.95）、老年人口は 19%増加（1.19）となっている。



資料：平成 24 年山形市統計書

図 1.3 年齢別人口構成

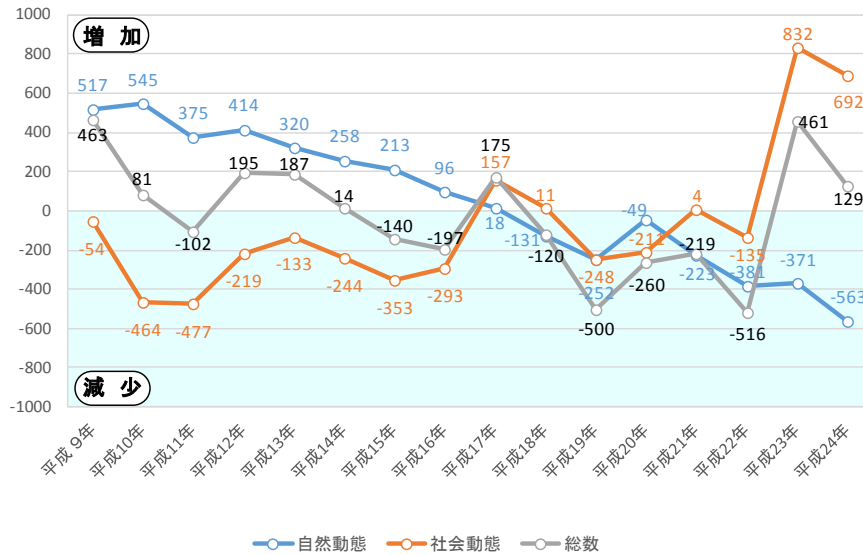


資料：平成 24 年山形市統計書

図 1.4 年齢別人口の推移（平成 13 年を 1.0 とした指数表示）

(3) 人口動態

人口動態をみると、自然動態は平成10年をピークに徐々に少なくなり、平成18年以降は減少傾向に転じ、死亡数が出生数を上回る状況が続いている。一方の社会動態は、平成17、18年および平成21年以外は、転入より転出が多く、転出超過となっている。なお、平成23年の社会動態の急激な増加は、同年3月以降の大幅な転入によるものであり、東日本大震災の影響と考えられる。

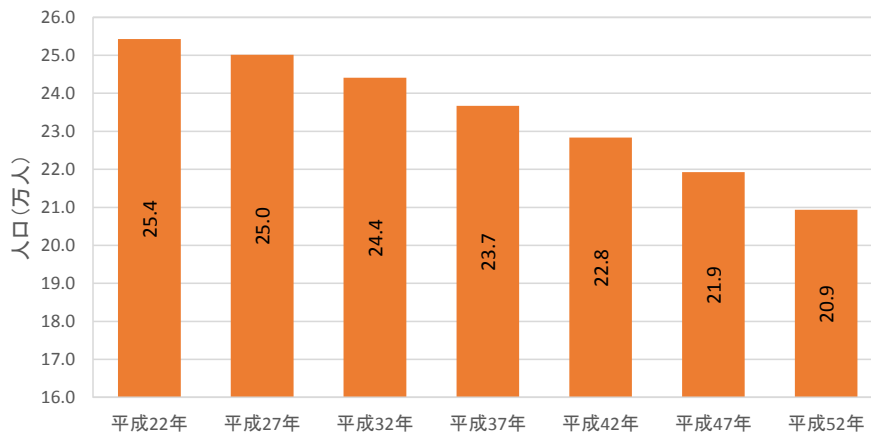


資料：平成24年山形市統計書

図1.5 人口動態

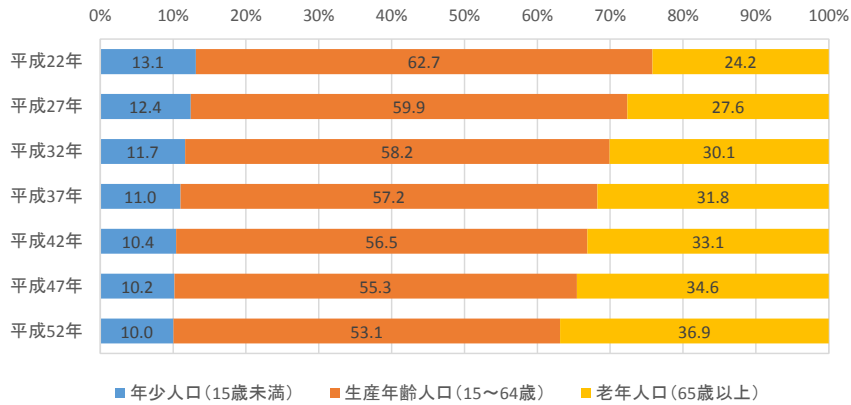
(4) 将来推計人口

将来推計人口の推移をみると、山形市の総人口は減少傾向となっており、平成52年時点では平成22年時点の約8割程度の人口と予測されている。また、将来推計人口の年齢構成をみると、年少人口、生産年齢人口はともに減少傾向、老年人口が増加傾向となっている。



資料：国立社会保障・人口問題研究所ホームページ公表 地域別将来推計人口
※平成22年のみ国勢調査の実績値

図1.6 将来推計人口の推移



資料：国立社会保障・人口問題研究所ホームページ公表 地域別将来推計人口
※平成22年のみ国勢調査の実績値

図 1.7 将来推計人口の年齢別人口構成

2.2 公共公益施設等の立地

2.2.1 施設整理の視点

公共公益施設等の立地については、以下の視点に基づき整理を行った。

施設までのアクセス性や立地状況により、場合によっては市民の生命や財に影響を及ぼすことが考えられる施設については、より緊急性の高い施設として抽出した（緊急性【高】）。また、前記と比較して緊急性は低いものの、市民の日常生活において、アクセス性の良さから利便性が向上する施設についても抽出した（緊急性【中】）。

さらに、その施設の立地が都市計画道路の整備にあたって、コントロールポイントになりうる可能性を含む施設についても抽出した（重要度【高】）。

表 2.1 施設整理の視点

整理の視点		施設分類
アクセスする際の緊急性やアクセス性の良さが考慮される施設	緊急性【高】	アクセス性が市民の生命や財に影響を及ぼすことが考えられる施設 ➤ 救急医療施設、消防署など
	緊急性【中】	市民をはじめ多くの人を訪れる機会のある、国や県、市を代表する施設 ➤ 役所・役場、警察署など
	緊急性【低】	市民の文化活動や余暇活動、健康や福祉の増進などに役立つ施設 ➤ 図書館・会館、体育館・運動場、福祉施設など
立地や分布そのものについての考慮が必要となる施設	重要度【高】	唯一無二で移転や移設が困難な施設 ➤ 国、県、市による指定文化財・天然記念物など
	重要度【低】	必要に応じて移転や移設、規模の縮小を行うことにより、ある程度の代替性が確保される施設 ➤ 小中学校をはじめとする教育施設など

2.2.2 施設の立地状況

前項で整理した、施設へのアクセスの緊急性と施設の立地や分布の重要度で分類した施設の立地状況を以下に示す。

表 2.2 施設の分類

分類の考え方	箇所数	施設
施設へのアクセスの緊急性	高● ●	17 三次・二次救急医療施設、消防署
	中● ●	8 官公庁、その他の医療・保健施設
	低● ●	88 福祉施設、市民活動施設、スポーツ文化施設
施設の立地や分布の重要度	高● ●	42 指定文化財・史跡、天然記念物・名勝
	低● ●	77 小中学校、高等学校、大学、その他の教育施設



図 2.1 施設の立地状況

3. 道路・交通の現状と将来動向

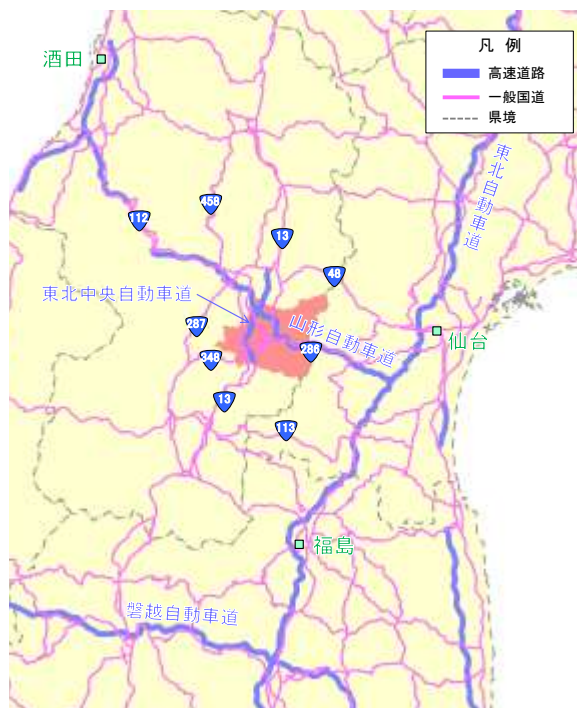
3.1 現状の道路網

3.1.1 道路網

(1) 山形市周辺の道路網

下図は、山形市を中心とする広域の道路網図である。

市内には、高速自動車国道 2 路線（山形自動車道、東北中央自動車道）、一般国道 5 路線（国道 13、112、286、348、458 号）が配置されている。山形自動車道や国道 112 号、国道 286 号は東西方向の軸、東北中央自動車道や国道 13 号、国道 458 号は南北方向の軸となっている。



出典：平成 22 年度道路交通センサス

図 3.1 山形市周辺の道路網

(2) 山形市内の道路網

山形市内には、高速自動車国道が山形自動車道と東北中央自動車道の 2 路線あり、IC は山形自動車道に 3 箇所、東北中央自動車道に 2 箇所ある。両路線は市内北部の山形 JCT で接続している。

一般国道は 5 路線あり、そのうち国道 13 号および国道 112 号の 2 路線が直轄で、国道 286 号、国道 348 号および国道 458 号の 3 路線が県管理となっている。

その他の県管理の道路は、主要地方道が 14 路線、一般県道が 13 路線となっている。



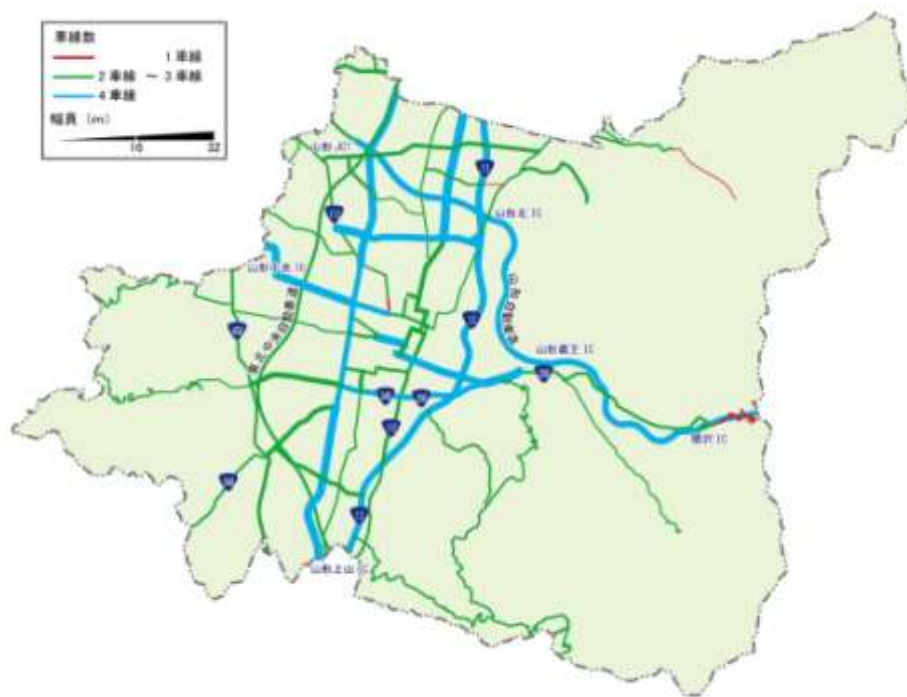
資料：平成 22 年度道路交通センサス

図 3.2 山形市内の道路網

3.1.2 車線数と幅員

高速自動車国道である山形自動車道は山形 JCT 以東で 4 車線となっているが、東北中央自動車は暫定 2 車線供用となっている。

一般道路では、直轄の国道 13 号の全線と県管理の国道 286 号、国道 348 号の一部区間で 4 車線となっているが、他の路線区間では 2 車線である。



資料：平成 22 年度道路交通センサス

図 3.3 車線数と幅員

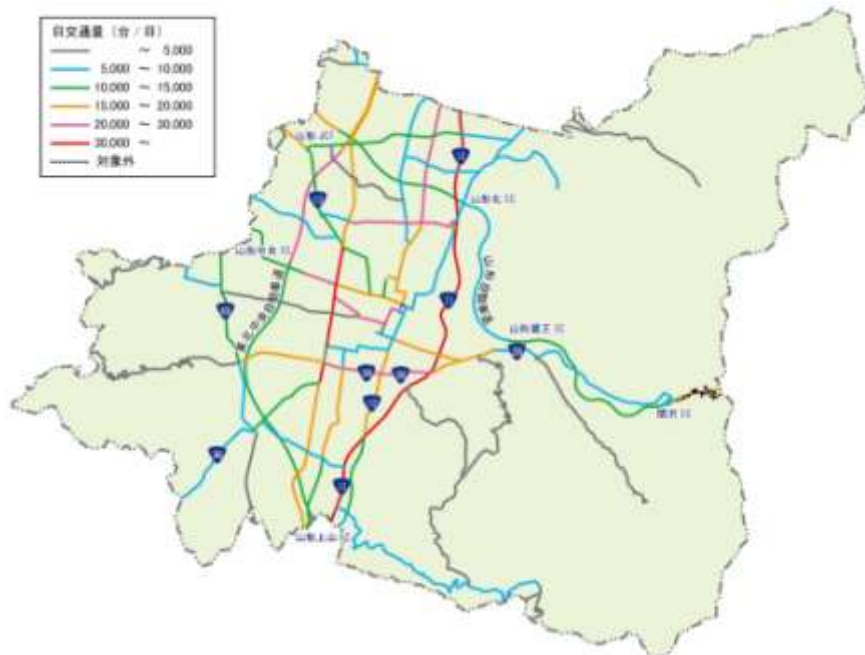
3.2 自動車交通

3.2.1 自動車交通量

(1) 日交通量

山形市内においては、東西方向と比較して南北方向の交通量が多く、国道 13 号の交通量は 3.3 万台/日～4.6 万台/日と重交通を担っている。また、同じく南北方向の（主）山形山辺線や（主）山形上山線などで 3 万台/日を超えている。

高速自動車国道では、東北中央自動車の山形中央 IC ～山形 JCT 間の交通量が 2 万台/日を超えているが、他の区間はそれ以下の交通量である。



資料：平成 22 年度道路交通センサス

図 3.4 自動車日交通量

(2) 日交通量の変化

平成 22 年度の交通量と平成 17 年度の交通量を比較すると、東北中央自動車道等の一部の区間を除いて減少している区間が多い。

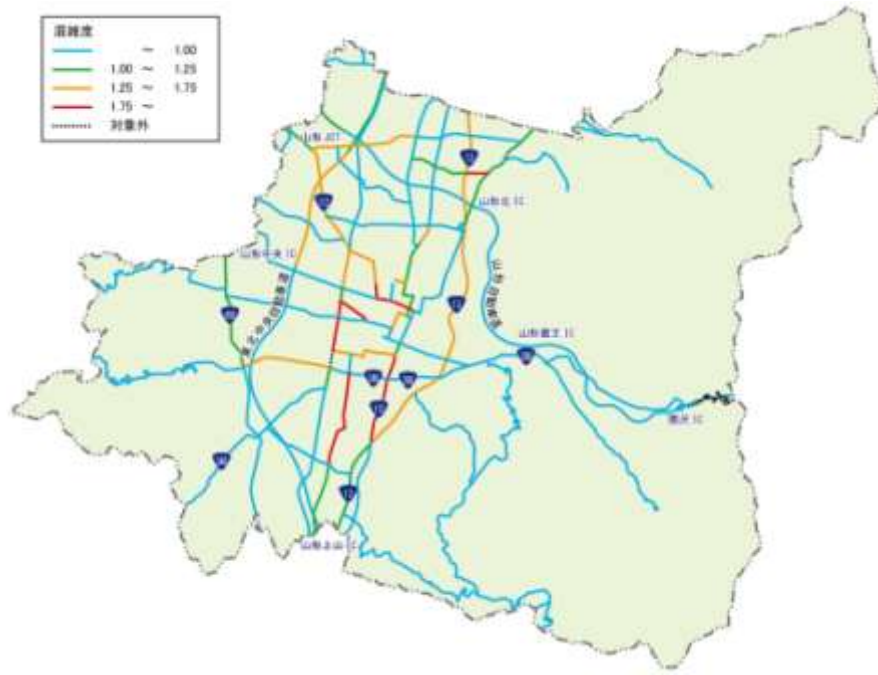


資料：平成 22 年度道路交通センサス

図 3.5 日交通量の変化（平成 22 年度/平成 17 年度比較）

3.2.2 混雑度

昼間 12 時間の混雑度をみると、国道 13 号等の南北方向の道路や市の中心地に近い道路での混雑度が高くなっている。



資料：平成 22 年度道路交通センサス

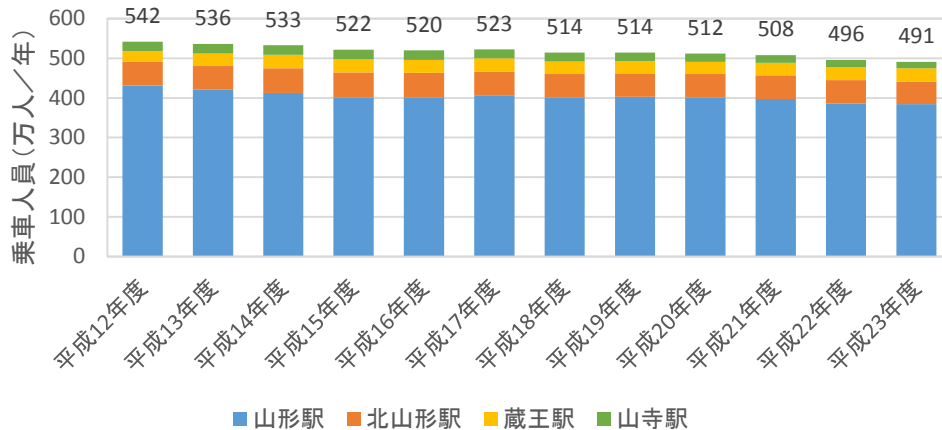
図 3.6 昼間 12 時間の混雑度

3.3 公共交通

3.3.1 鉄道

山形市内の鉄道は、JR 東日本の山形新幹線、奥羽本線、左沢線および仙山線の 4 路線があり、このうち山形新幹線と奥羽本線は市内では同一軌道を走行している。市内には、4 路線の中心となっている山形駅をはじめ 11 駅がある（うち、7 駅は無人駅）。

各駅における乗車人員の推移（有人駅 4 駅のみ集計）をみると、全体的に減少傾向を示している。平成 12 年度には 542 万人/年であったが、平成 22 年度に 500 万人/年を割り込み、翌平成 23 年度では更に減少している。



資料：平成 24 年山形市統計書（JR 東日本仙台支社調べ）
※無人駅は正確なデータがないため集計不可

図 3.7 山形市内有人駅の乗車人員

3.3.2 バス

(1) バス路線網

市内のバス路線は、山形駅を中心とした放射状の路線網となっており市内を広くカバーしている（図中の青線）。また、民間路線バスの空白地域については、市のコミュニティバス等によりバス交通手段が確保されている。

市のコミュニティバスは、市街地西部地域の公共交通の利便性を高めるため、市街地西部地域と中心市街地を結ぶコミュニティバス西部循環線と、路線バスが廃止された高瀬地区において中心市街地へ向かうためのコミュニティバス高瀬線が運行されている（図中の赤線）。また、バス空白地域における住民の交通手段を確保するため、南山形・本沢・村木沢地区と中心市街地を結ぶ地域交流バス南部線が運行されている（次頁図参照）。

また、山形市内の中心商店街の活性化を図ることと、中心街の交通渋滞緩和や高齢者の移動手段を確保するために、山形商工会議所がJR山形駅と香澄町から七日町にかけての中心市街地を循環するバスを運行している（図中の黄線）。

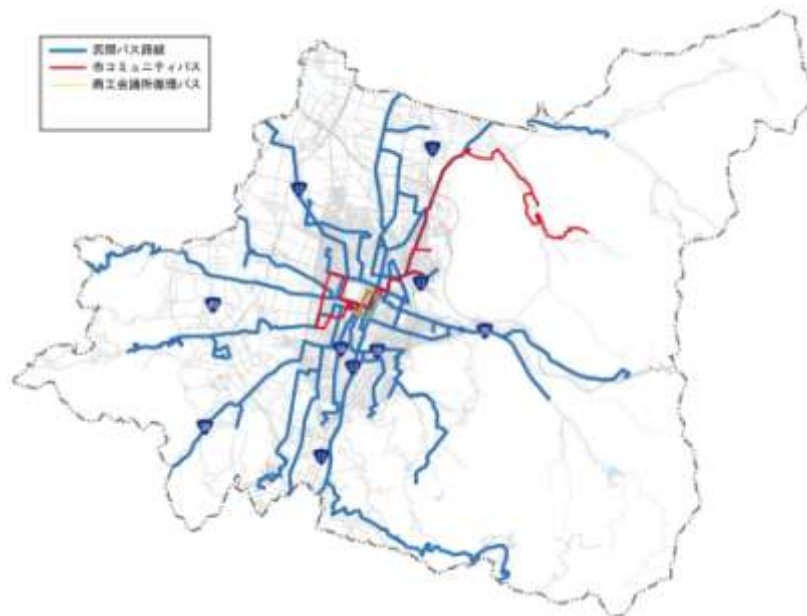


図 3.8 山形市内のバス路線網

(2) バスの運行本数

1) 市コミュニティバス

山形市が運行するコミュニティバスは、西部循環線が7時30分から20時の間で循環往復24便、高瀬線は山形駅前行きの上りが午前2便、下りが午後2便運行されている。

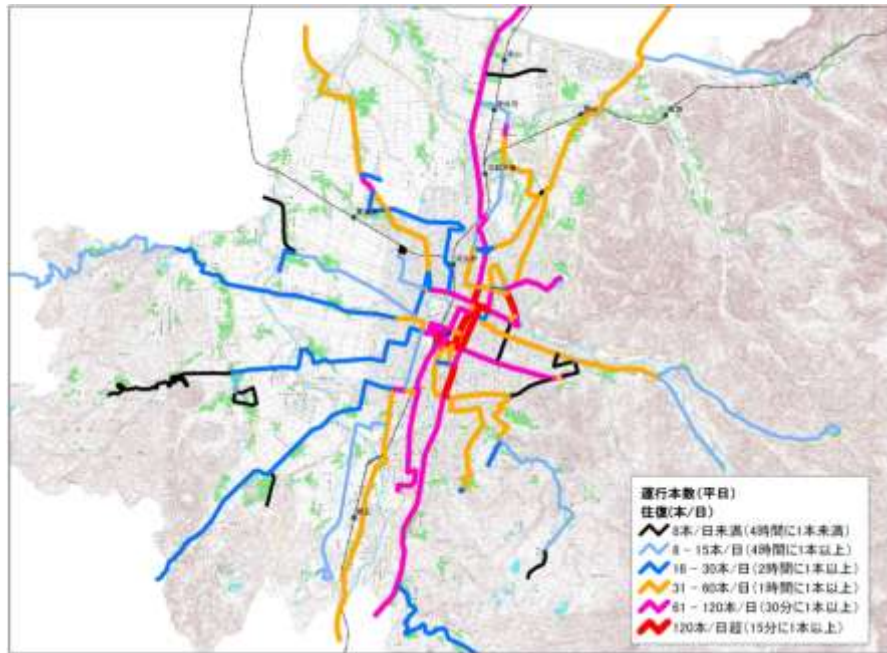
また、地域交流バス南部線は祝日・年末年始を除く毎週火曜日に上りが午前2便、下りが午後2便運行されている。

2) 商工会議所循環バス

山形商工会議所が運行している「中心街100円循環バス」は、9時30分から18時30分の間を10分間隔で運行している。（概ね1日54便）

3) 民間バス路線

民間の路線バスの運行本数は、中心街や南北方向の路線の運行本数に比べて東西方向の路線の運行本数が少なくなっている。



出典：山形市地域公共交通総合連携計画

図 3.9 路線バスの運行本数

(3) 高速バス（都市間バス）

山形市内と他の都市を結ぶ高速・都市間バスは、山交バス株式会社（一部、他社との共同）により運行されており、大部分が仙台方面への運行となっている。

表 3.1 都市間バスの運行本数

方面	運行区間	平日	土曜休日
東京	新庄・山形～東京	1	1
京都・大阪	山形～京都・大阪	1	1
新潟	山形～新潟	2	2
仙台	山形～仙台	76	66
仙台	上山・山形～仙台	8	6
鶴岡・酒田	山形～鶴岡・酒田	8	8

※運行本数は片道本数、山形市を經由する路線のみ整理
資料：山交バス株式会社時刻表

3.4 通勤・通学動向

3.4.1 従業地・通学地

山形市内に常住し、市内で従業・通学している人口は約 11.4 万人であり、そのうち約 1.4 万人が自宅で従業しており、残りの約 10 万人が自宅外で従業・通学している。

山形市内から市外へ従業・通学する人口は約 1.9 万人、一方、市外から山形市内に従業・通学する人口は約 3.8 万人であるため、夜間人口と比べて昼間人口のほうが多くなっている。

表 3.2 従業地・通学地による人口（15 歳未満は除く）

山形市内が常住地			山形市内が従業通学地		
総数*1	133,441	100%	総数*2	152,397	100%
市内で従業通学	113,969	85%	市内に常住	113,969	75%
自宅で	13,950	10%	自宅で	13,950	9%
自宅外で	100,019	75%	自宅外で	100,019	66%
他市で従業通学	19,472	15%	他市に常住	38,428	25%
県内他市へ	16,976	13%	県内他市から	36,458	24%
県外へ	2,496	2%	県外から	1,970	1%

*1 従業地通学地不詳を除いているため、実際の夜間人口とは異なる。

*2 従業地通学地不詳を除いているため、実際の昼間人口とは異なる。

資料：平成 22 年国勢調査

3.4.2 通勤・通学流動

（1）通勤流動の概要

山形市内に常住し、市内で従業している人口は約 10.2 万人であり、そのうち約 1.4 万人が自宅で従業しており、残りの約 8.8 万人が自宅外で従業している。

山形市内から市外へ従業する人口は約 1.7 万人、一方、市外から山形市内に従業する人口は約 3.1 万人であり、市外からの流動が多くなっている。

表 3.3 従業地による人口（15 歳未満は除く）

山形市内が常住地			山形市内が従業地		
総数*1	118,998	100%	総数*1	132,312	100%
市内で従業	101,704	85%	市内に常住	101,704	75%
自宅で	13,950	12%	自宅で	13,950	9%
自宅外で	87,754	74%	自宅外で	87,754	66%
他市で従業	17,294	15%	他市に常住	30,608	25%
県内他市へ	15,856	13%	県内他市から	29,297	24%
県外へ	1,438	1%	県外から	1,311	1%

*1 従業地不詳を除く。

資料：平成 22 年国勢調査

（2）通学流動の概要

山形市内に常住し市内に通学している人口は約 1.2 万人である。

山形市内から市外へ通学する人口は約 0.2 万人、一方、市外から山形市内に通学する人口は約 0.8 万人であり、市外からの流動が多くなっている。

表 3.4 通学地による人口（15 歳未満は除く）

山形市内が常住地			山形市内が通学地		
総数*1	14,443	100%	総数*1	20,085	100%
市内に通学	12,265	85%	市内に常住	12,265	61%
他市に通学	2,178	15%	他市に常住	7,820	39%
県内他市へ	1,120	8%	県内他市から	7,161	36%
県外へ	1,058	7%	県外から	659	3%

*1 通学地不詳を除く。

資料：平成 22 年国勢調査

(3) 県内流動

1) 通勤流動

山形市と県内他市との通勤流動をみると、山形市に隣接する市町村との流動が多く、特に南北で接する天童市、上山市との流動が多い。また、上位3市の流動数は、県内全体の流動数の半数以上を占めている。

表 3.5 山形市における通勤の県内流動の上位5傑（15歳未満は除く）

		山形市から	山形市へ	計	
1位	天童市	4,964	6,820	11,766	26.1%
2位	上山市	3,011	5,355	8,366	18.5%
3位	寒河江市	1,825	3,329	5,154	11.4%
4位	山辺町	730	3,400	4,130	9.1%
5位	東根市	1,604	2,076	3,680	8.2%

※流動量は行き来合計
資料：平成22年国勢調査

2) 通学流動

山形市と県内他市との通学流動をみると、山形市に隣接する市町村との流動が多く、特に南北で接する天童市、上山市との流動が多い。また、上位3市の流動数は、県内全体の流動数の半数近くを占めている。

表 3.6 山形市における通学の県内流動の上位5傑（15歳未満は除く）

		山形市から	山形市へ	計	
1位	天童市	170	1,247	1,417	17.1%
2位	上山市	509	829	1,338	16.2%
3位	寒河江市	128	868	996	12.0%
4位	東根市	18	815	833	10.1%
5位	山辺町	146	458	604	7.3%

※流動量は行き来合計
資料：平成22年国勢調査

(4) 県外流動

1) 通勤流動

山形市と県外との通勤流動をみると、市域が接する宮城県との流動数が圧倒的に多く、県外流動数の8割程度を占めている。

表 3.7 山形市における通勤の県外流動（15歳未満は除く）

	山形市から	山形市へ	計	
青森県	5	6	11	0.4%
岩手県	17	13	30	1.1%
宮城県	1,155	1,011	2,166	78.8%
秋田県	19	27	46	1.7%
福島県	84	74	158	5.7%
新潟県	18	16	34	1.2%
関東地方	124	140	264	9.6%
その他	16	24	40	1.5%

※流動量は行き来合計
資料：平成22年国勢調査

2) 通学流動

山形市と県外との通学流動をみると、市域が接する宮城県との流動数が圧倒的に多く、県外流動数の8割以上を占めている。

表 3.8 山形市における通学の県外流動（15歳未満は除く）

	山形市から	山形市へ	計	
青森県	0	0	0	0.0%
岩手県	3	6	9	0.5%
宮城県	946	543	1,489	86.7%
秋田県	0	1	1	0.1%
福島県	21	34	55	3.2%
新潟県	11	3	14	0.8%
関東地方	66	55	121	7.0%
その他	11	17	28	1.6%

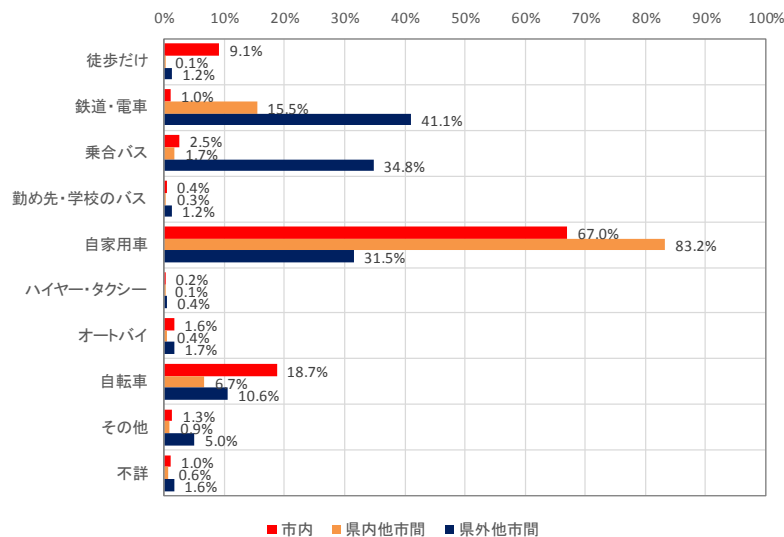
※流動量は行き来合計
資料：平成22年国勢調査

3.4.3 通勤・通学時の利用交通手段

利用交通手段の全体の傾向としては、自家用車の利用が7割程度を占め、他の交通手段と比較して圧倒的に多く、鉄道やバスなどの公共交通の利用は1割未満となっている。

山形市内間での移動も同様に、自家用車の利用が最も多いが、自転車や徒歩の利用率も他の交通手段と比較して高く、1~2割程度を占めている。

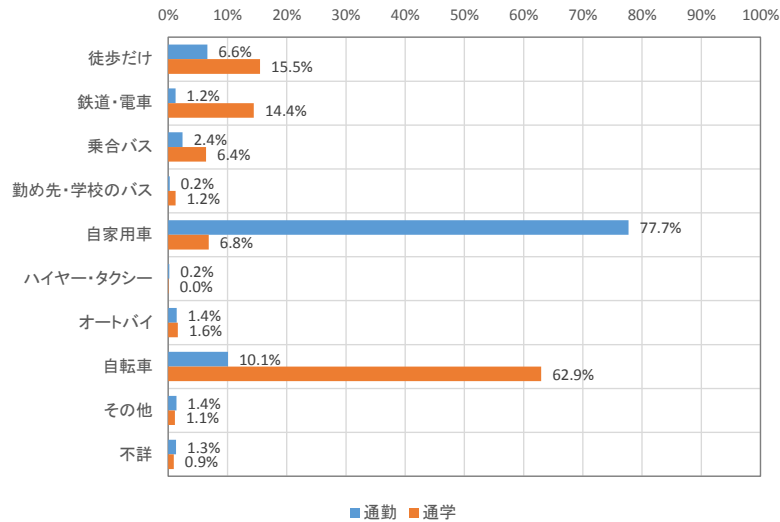
一方、県外他市間での移動では、自家用車の利用率は3割程度にとどまり、鉄道やバスなどの利用が3~4割程度と自家用車の利用率を超えている。



※利用交通手段は複数回答である。
資料：平成22年国勢調査

図 3.10 通勤・通学の流動量と利用交通手段（15歳未満は除く）

山形市内の常住者（山形市民）の通勤通学別利用交通手段を見ると、通勤の場合は、自家用車の利用が最も高く全体の8割程度を占め、他の交通手段は1割程度以下にとどまる。通学の場合は、自転車の利用が最も高く、全体の6割以上を占めるほか、通勤の場合と比較して徒歩や鉄道・電車、乗合バスなどの公共交通の利用割合が高い。



※利用交通手段は複数回答である。
資料：平成22年国勢調査

図 3.11 山形市内常住者の通勤・通学別利用交通手段（15歳未満は除く）

3.4.4 通勤・通学動向の経年比較

（1）平成17年と平成22年の通勤・通学流動の比較

山形市と山形県内他市との流動は、各市町村間で増減はあるものの、全体では横ばいから微減を示す。一方、県外との流動は、増加を示しており、特に通学流動の増加が大きい。

表 3.9 山形市における通勤流動の比較（15歳未満は除く）

			H17	H22	H17比
県内他市	1位	天童市	12,112	11,766	0.97
	2位	上山市	8,687	8,366	0.96
	3位	寒河江市	4,914	5,154	1.05
	4位	山辺町	4,176	4,130	0.99
	5位	東根市	3,517	3,680	1.05
			45,520	45,153	0.99
県外	宮城県		2,126	2,166	1.02
			2,652	2,749	1.04

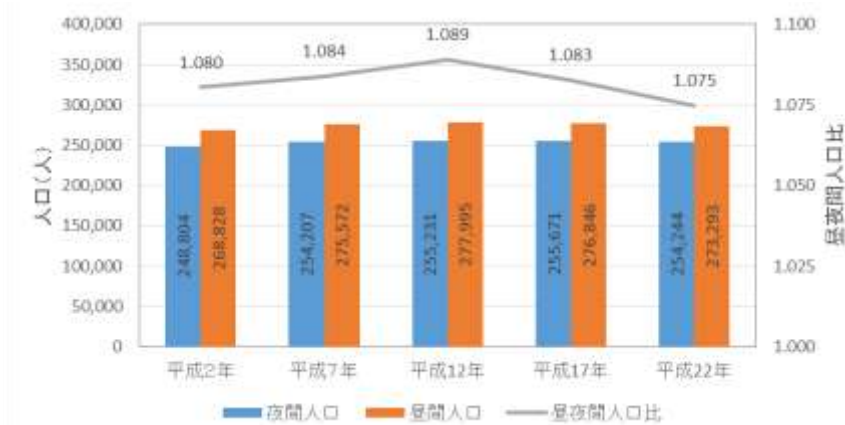
表 3.10 山形市における通学流動の比較（15歳未満は除く）

			H17	H22	H17比
県内他市	1位	天童市	1,637	1,417	0.87
	2位	上山市	1,435	1,338	0.93
	3位	寒河江市	1,024	996	0.97
	4位	東根市	841	833	0.99
	5位	山辺町	563	604	1.07
			8,538	8,281	0.97
県外	宮城県		1,258	1,489	1.18
			1,433	1,717	1.20

(2) 経年変化

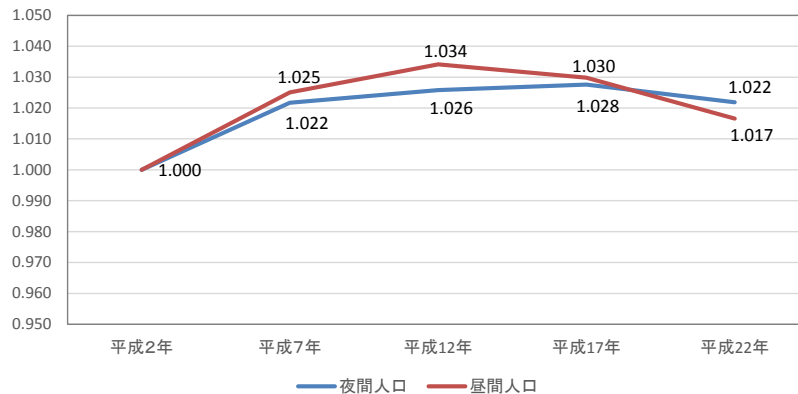
1) 昼夜間人口比

山形市内における昼夜間人口をみると、各年とも、夜間人口に比べて昼間人口の方が多。昼夜間人口比（夜間人口に対する昼間人口の比率）は、平成12年以降の昼間人口の減少に伴ってやや低下しているものの、概ね横ばいの傾向となっている。



資料：国勢調査 第1表 常住地又は従業地・通学地による年齢（5歳階級），男女別人口
※ここでの夜間人口及び昼間人口は年齢不詳を除く値

図 3.12 昼夜間人口比の変化

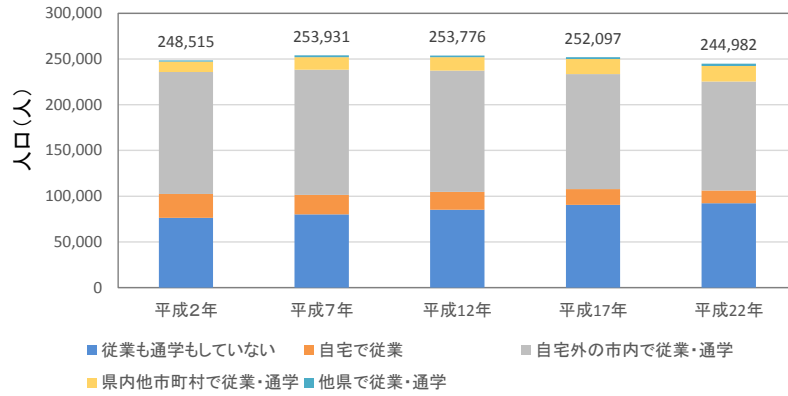


資料：国勢調査 第1表 常住地又は従業地・通学地による年齢（5歳階級），男女別人口
※ここでの夜間人口及び昼間人口は年齢不詳を除く値

図 3.13 昼間人口および夜間人口の推移（平成2年を1.0とした指数表示）

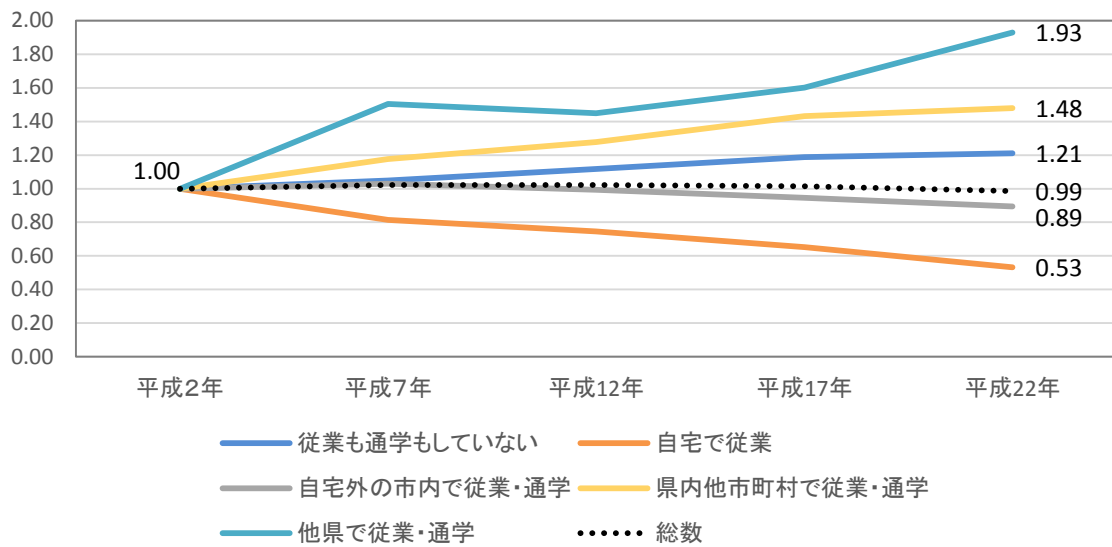
2) 山形市常住者の従業者数及び通学者数の内訳

山形市常住者（山形市民）の従業者・通学者の内訳をみると、平成2年に比べて平成22年では、「自宅で従業している人口」が47%減少（0.53）、「自宅外の市内で従業・通学している人口」が11%減少（0.89）となっている。一方、「県内他市町村で従業・通学している人口」が48%増加（1.48）、「他県で従業・通学している人口」が93%増加（1.93）となっており、総じて市内から市外への移動が増加傾向となっている。



資料：国勢調査 ※15歳未満を含む

図 3.14 常住地による人口の推移

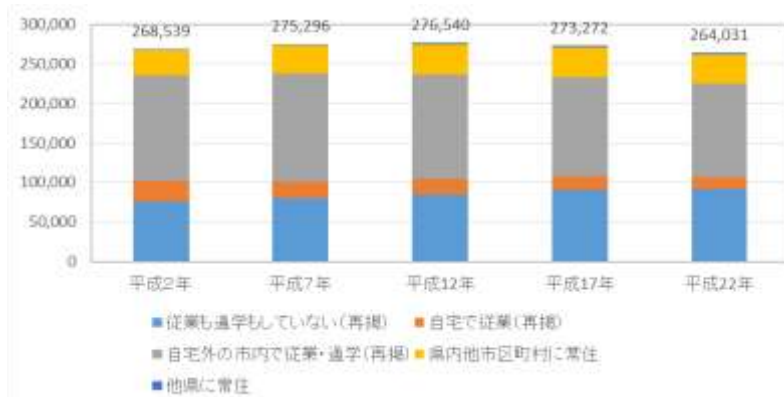


資料：国勢調査 ※15歳未満を含む

図 3.15 常住地による人口の推移（平成2年を1.0とした指数表示）

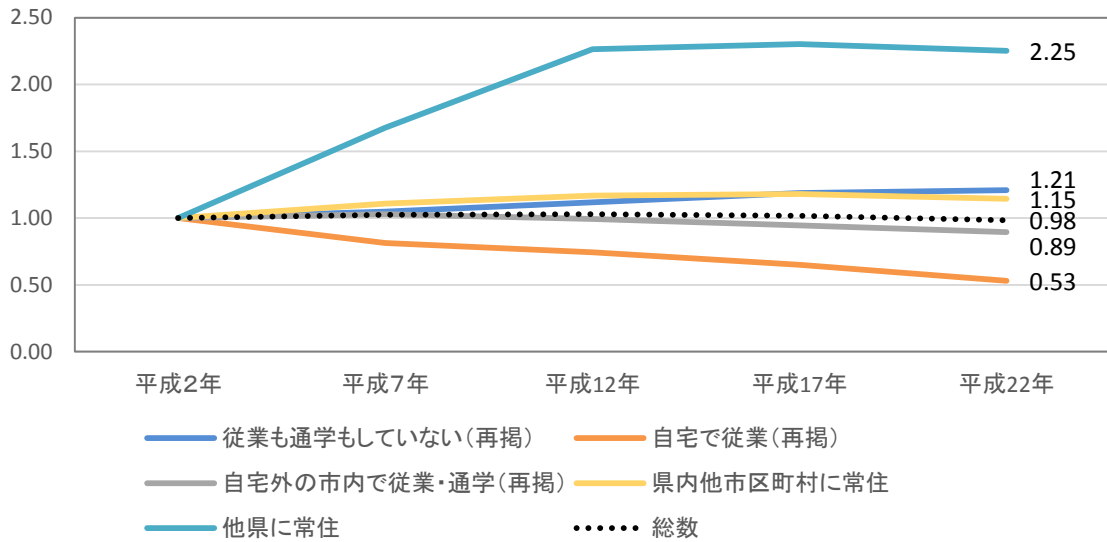
3) 山形市が従業地・通学地の従業者数及び通学者数の内訳

山形市が従業地・通学地である従業者・通学者の内訳をみると、「県内他市区町村に常住している人口」と「他県に常住している人口」がともに増加傾向となっており、総じて市外から市内への移動が増加傾向となっている。前述の 2) の結果も踏まえると、市内での移動需要はやや減少しているが、市内と市外を行き来する移動需要は増加傾向となっている。



資料：国勢調査 ※15歳未満を含む

図 3.16 従業地通学地による人口の推移



資料：国勢調査 ※15歳未満を含む

図 3.17 従業地・通学地による人口の推移（平成2年を1.0とした指数表示）

4) 通勤・通学動向の経年変化と将来動向

前項までで整理したとおり、山形市内常住（山形市民）で山形市内に従業・通学している人口は、減少を示しているが、山形市内常住（山形市民）で山形市外に従業・通学している人口や、山形市外に常住し山形市内に従業・通学している人口は、増加傾向を示している。

昼間人口、夜間人口の変動が、ともに同様な増減傾向を示し、昼夜間人口比に大きな経年変化がない中で、山形市内・市外間での流動は増加しており、山形市と市外との人の流れは活発化している状況が伺える。ただし、前述のとおり、直近の平成17年から平成22年にかけては、その伸びが鈍化している状況にある。

表 3.11 通勤・通学動向の経年概要（15歳未満を含む）

		平成2年	平成7年	平成12年	平成17年	平成22年
常住地による人口	夜間人口 (年齢不詳除く)	248,804	254,207	255,231	255,671	254,244
	従業も通学もしていない	76,286	80,003	85,277	90,585	92,303
	自宅で従業	26,218	21,353	19,537	17,089	13,950
	自宅外の自市区町村で従業・通学	133,207	137,082	132,381	125,871	119,212
	県内他市区町村で従業・通学	11,507	13,542	14,701	16,476	17,016
	他県で従業・通学	1,297	1,951	1,880	2,076	2,501
従業地・通学地による人口	昼間人口 (年齢不詳除く)	268,828	275,572	277,995	276,846	273,293
	県内他市区町村に常住	31,953	35,390	37,363	37,712	36,595
	他県に常住	875	1,468	1,982	2,015	1,971
昼夜間人口比		1.080	1.084	1.089	1.083	1.075

資料：国勢調査 第1表 常住地又は従業地・通学地による年齢（5歳階級）、男女別人口
※従業・通学の有無が不明のものは記載していない