

第3章 移動の実態とこれまでの取り組み

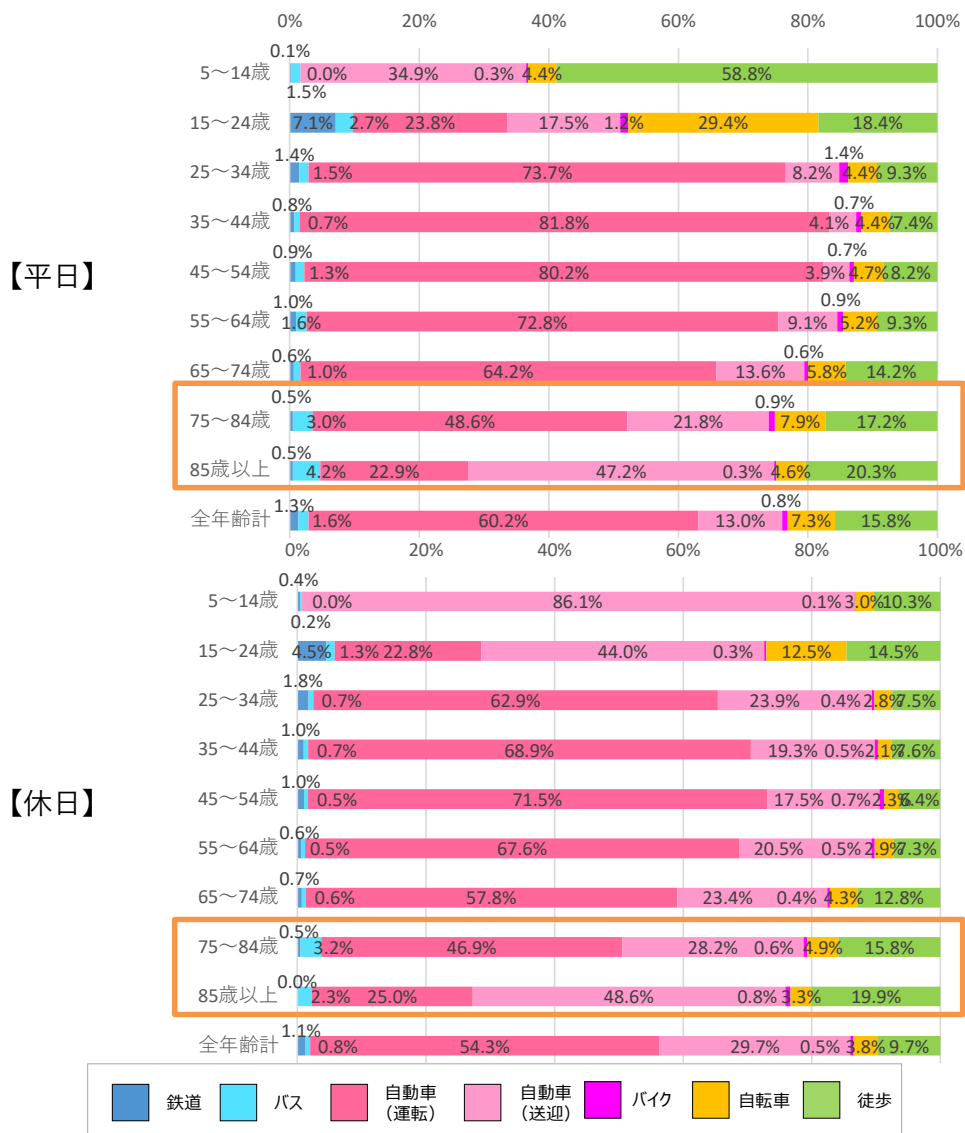
3-1. 主な世代別の移動実態の特徴

3-1-1. 高齢者の移動実態

(1) 高齢者の移動における自動車利用の割合

『75歳以上の高齢者でも自動車利用の割合が高い』

平日・休日の移動を見ると、75歳以上の自動車分担率（送迎含む）は約7割、公共交通分担率は5%未満となっている。



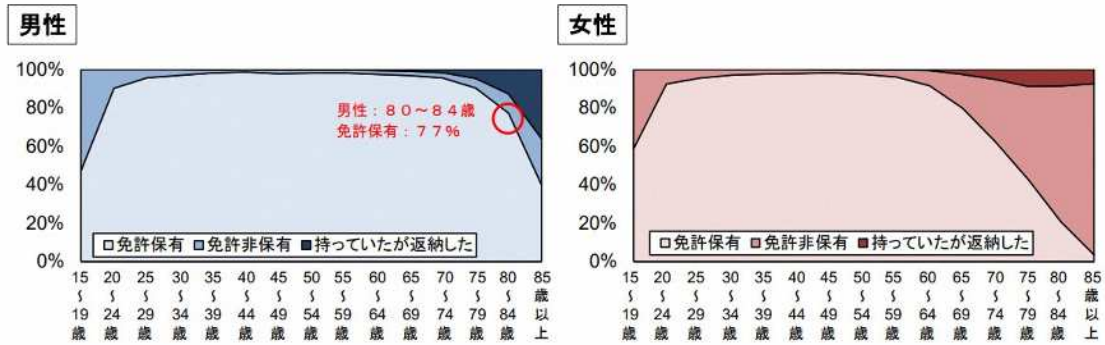
※山形広域都市圏パーソントリップ調査より

図 3-1 年齢階層別の代表交通手段分担率（山形市居住者）（再掲）

(2) 高齢者の免許保有の状況

『75歳以上でも免許保有率が高い』

現在の女性の年齢階層別の免許保有状況は下図に示されるように、75歳以上では、元から免許を取得していない“免許非保有者”の割合が大きい。一方で、免許保有率の高い男性では70歳を超えても免許返納があまり進まない状況である。



※山形広域都市圏パーソントリップ調査より

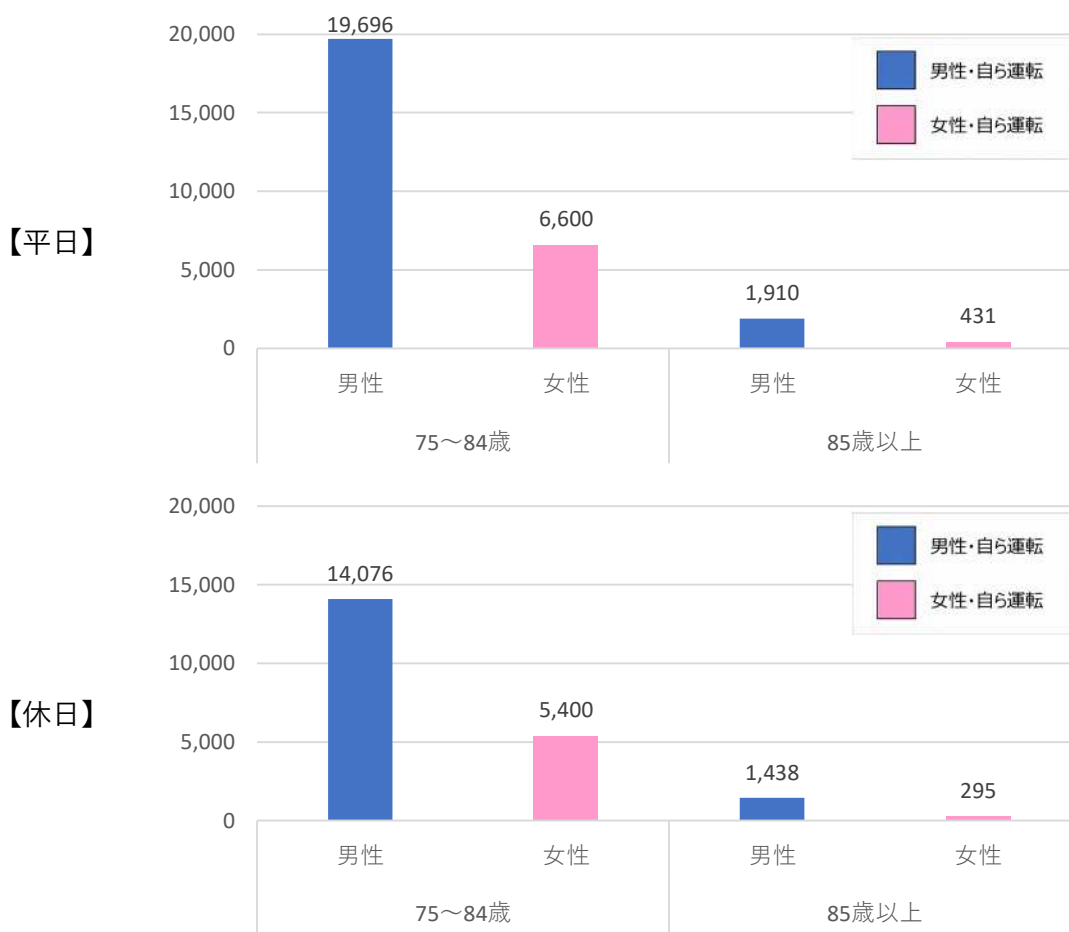
図 3-2 年齢階層別の免許保有・非保有の割合(山形広域都市圏全体)

(3) 高齢者の外出の状況

『自ら運転する75歳以上のトリップが多く見られる』

死亡事故にあう可能性が高まる後期高齢者の自動車によるトリップに着目すると、75～84歳では自ら自動車を運転するトリップが多いことがうかがえる。

75歳以上の人々が自ら自動車を運転しているトリップは、平日で約2万9千トリップ、休日で約2万1千トリップ発生しており、そのうち、75～84歳によるトリップが平日で約2万6千トリップ、休日で約1万9千トリップとなっている。

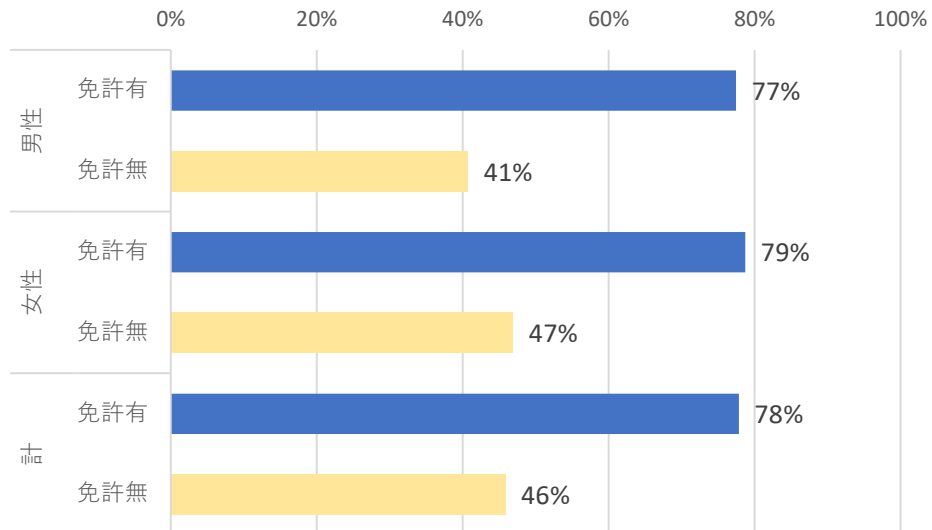


※山形広域都市圏パーソントリップ調査より

図 3-3 75歳以上の自ら運転・送迎による自動車トリップ数（山形市計）（再掲）

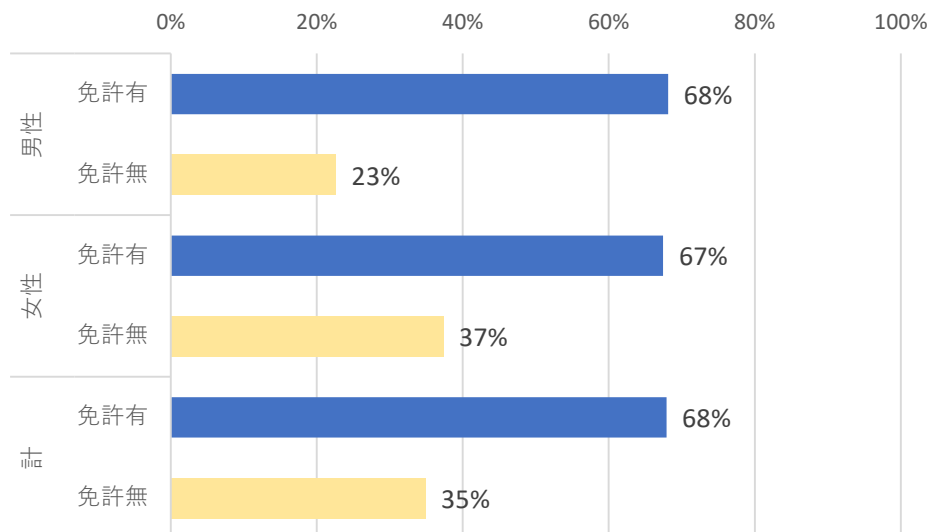
『免許を持たない高齢者は外出率*が低い』

免許を持たない75歳以上の高齢者（後期高齢者）は男女ともに外出率が低い。男性は、女性と比較してこの傾向がより顕著である。移動手段の限られる免許非保有者において買物やその他私事の外出機会が抑制されていると考えられる。



※山形広域都市圏パーソントリップ調査より

図 3-4 性別免許有無別75歳以上外出率（平日・山形市計）



※山形広域都市圏パーソントリップ調査より

図 3-5 性別免許有無別75歳以上外出率（休日・山形市計）

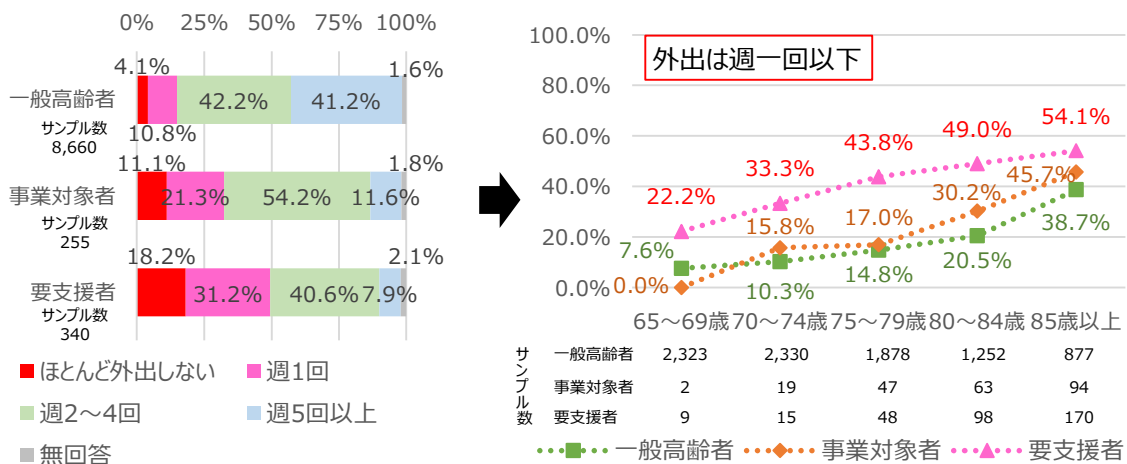
* 外出率：巻末に用語解説

『交通手段がないために外出を控えている高齢者も多い』

市の「介護予防・日常生活圏域ニーズ調査結果（令和2年（2020年）2～3月実施）」によると、週に1回以上の外出の有無では、一般高齢者（事業対象者・要支援者を除く65歳以上の高齢者）は「ほとんど外出しない」（4.1%）と「週1回」（10.8%）を合わせた14.9%が外出が週1回以下となっており、その該当者を年齢階級別にみると加齢とともに割合が高くなっている。

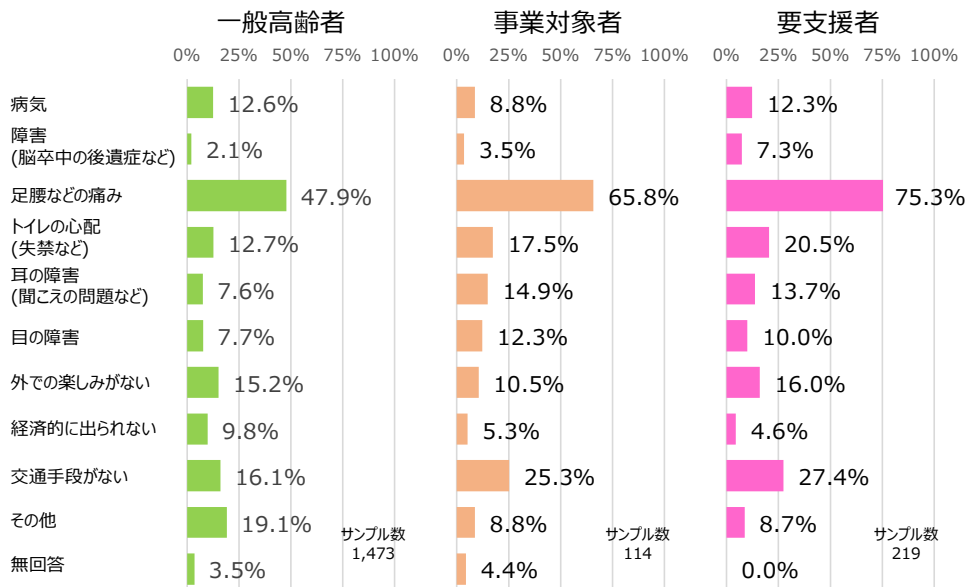
一方、事業対象者（介護予防・日常生活支援総合事業の対象者）・要支援者（介護保険における要支援1・2認定者）ともに「ほとんど外出しない」（11.1%・18.2%）と「週1回」（21.3%・31.2%）を合わせ3割以上となっており、前者を上回っている。

外出を控えている理由では、一般高齢者・事業対象者・要支援者でいずれも「足腰などの痛み」（47.9%・65.8%・75.3%）が最も高く、次いで「交通手段がない」（16.1%・25.4%・27.4%）となっている。



出典：長寿支援課資料

図 3-6 高齢者の属性による外出頻度（左）、年齢階層別の外出が週一回以下の割合（右）



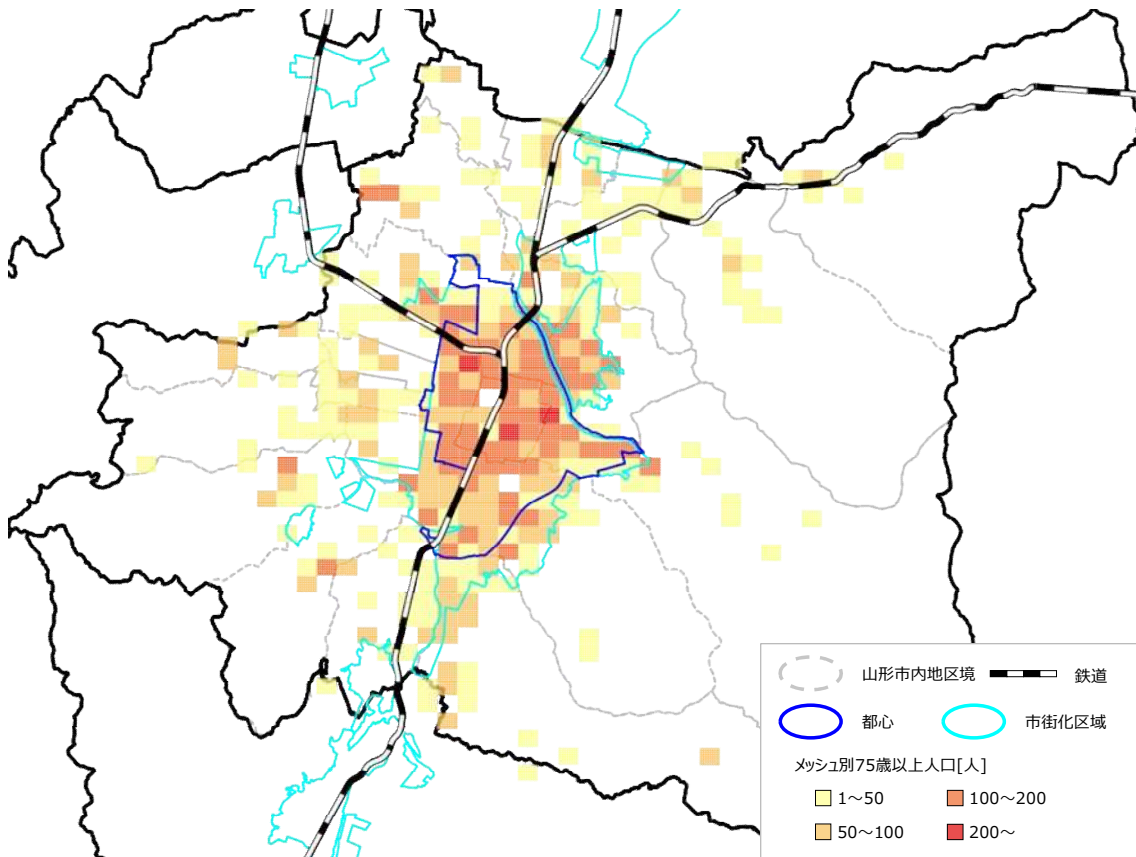
出典：長寿支援課資料

図 3-7 高齢者の属性による外出を控えている理由

(4) 免許を持たない高齢者の居住分布

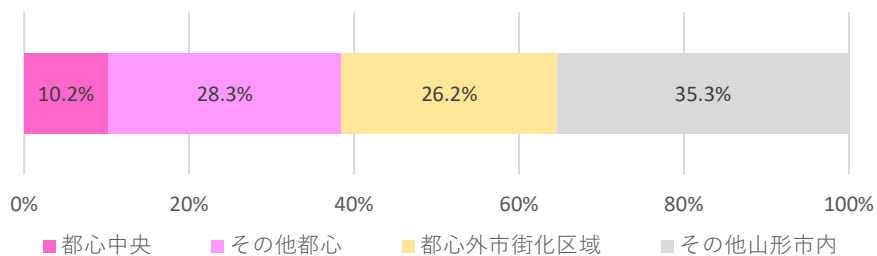
『免許を持たない 75 歳以上は市全域に分布が見られる』

75 歳以上で免許を保有しない人の 4 割が都心に居住しており、約 6 割強が市街化区域内に居住している。市街化区域の外側では、市内の南西部や北西部の鉄道沿線から離れた地域に比較的多くの 75 歳以上の免許非保有者が居住している。



※山形広域都市圏パーソントリップ調査より

図 3-8 4次メッシュ別 75 歳以上免許非保有者人口



※山形広域都市圏パーソントリップ調査より

図 3-9 4次メッシュ別 75 歳以上免許非保有者人口（居住地による構成）

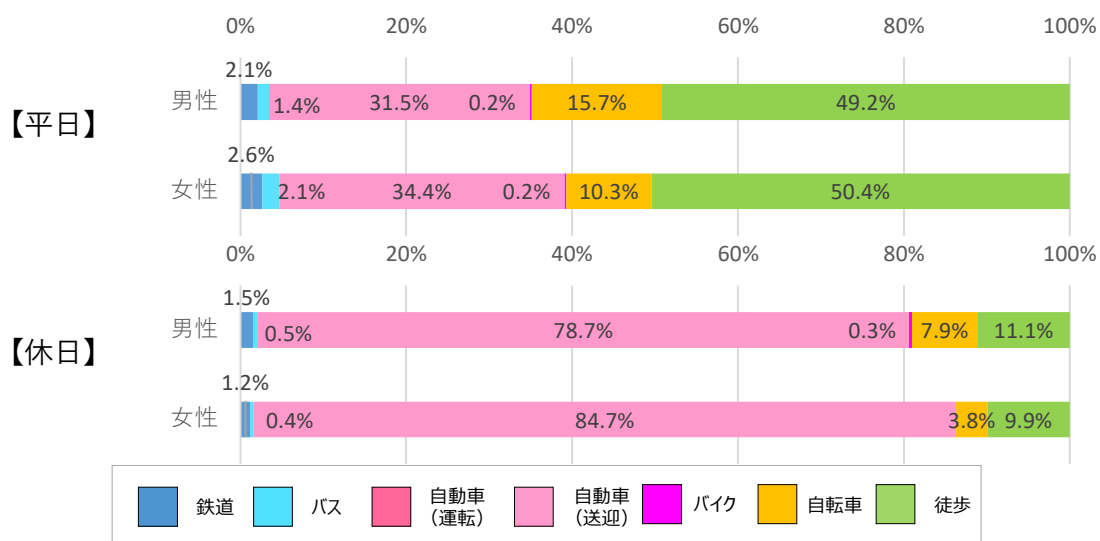
3-1-2. 若年層の移動実態

(1) 若年層の送迎利用の状況

『免許がない若年層は親の送迎などによる自動車の利用が多い』

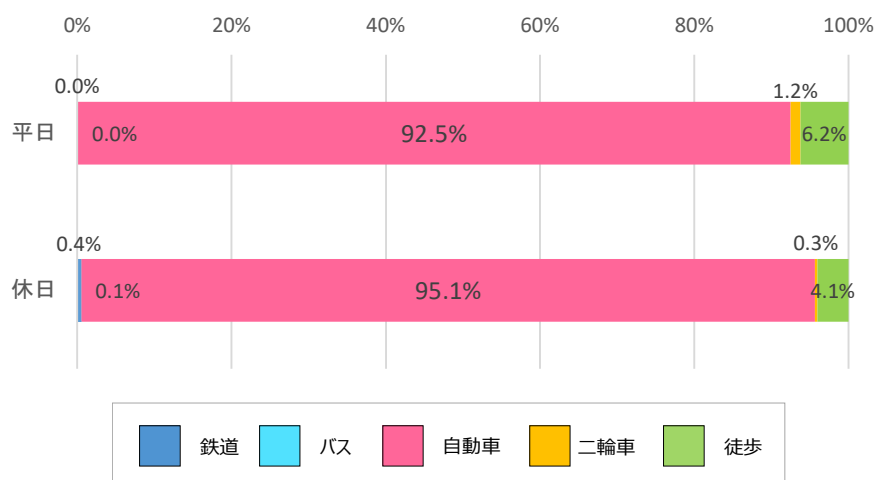
18歳以下の若年層は、男女ともに平日は約3割、休日は約8割が送迎により自動車を利用しており、免許を保有しないが、送迎による自動車の利用が多い状況である。

特に、親と18歳以下の子と一緒に移動する場合、自動車の分担率が平日で93%、休日で95%であり、親子が共に行動すると自動車分担率が高くなる傾向があり、送迎による自動車利用に慣れた若年層は、将来的に自動車に依存する可能性があると考えられる。



※山形広域都市圏パーソントリップ調査より

図 3-10 18歳以下の性別代表交通手段分担率（平日・休日別・山形市居住者）



【「子連れトリップ」の判定ルール】

- ※「世帯主との関係」から親と子と判定
 （「本人」と「子」、「配偶者」と「子」、「子」と「孫」、「子の配偶者」と「孫」）
- ※子は18歳以下
- ※発着地が小ゾーン単位で同じかつ、発着時刻の差が15分以内かつ、代表交通手段が同一

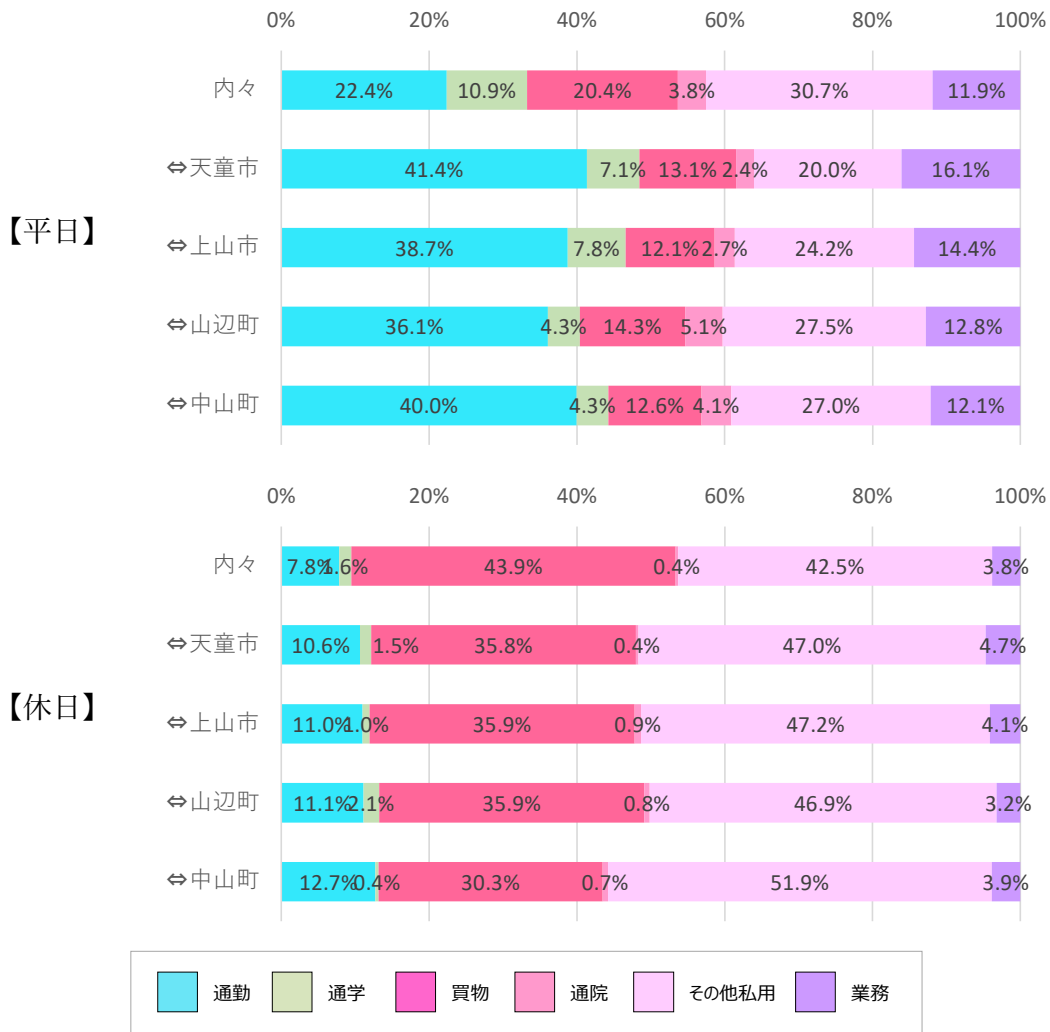
※山形広域都市圏パーソントリップ調査より

図 3-11 子連れトリップの代表交通手段分担率（山形市居住者）

3-2. 主な目的別の移動実態の特徴

『平日は通勤、休日は買物・その他私用目的の移動が多い』

山形市に関連する移動を目的別に見ると、平日は通勤目的の移動が多く、休日は買物・その他私用目的（私事目的）の移動が多い。



※帰宅目的および目的不明は集計対象外

※山形広域都市圏パーソントリップ調査より

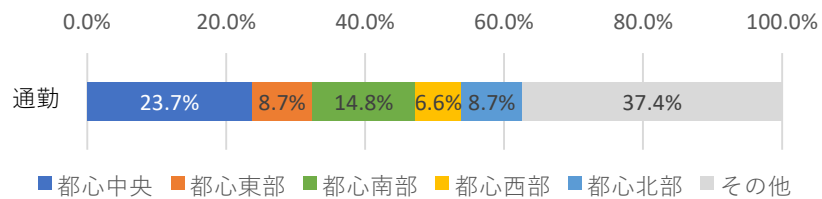
図 3-12 山形市と各市町間トリップの目的構成（平日・休日別）

3-2-1. 通勤移動の傾向

『平日の通勤は都心中央と都心南部への移動が多い』

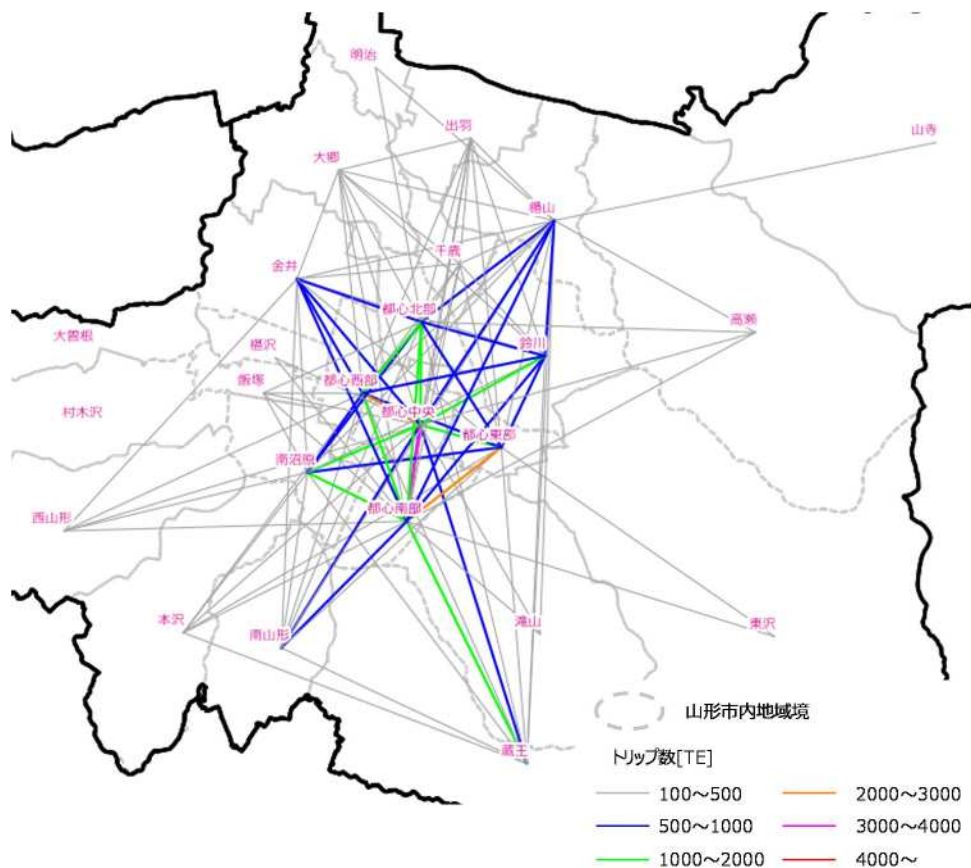
『地区間の移動量は都心中央に関わるものが多い』

平日に多い通勤目的の移動をみると、都心中央と都心南部を目的地とする通勤目的のトリップが多いことが分かる。地域間の移動量は都心中央に関わるものが多いが、都心東部～南部間でも 2,000 トリップ以上の流動がある。



※山形広域都市圏パーソントリップ調査より

図 3-13 山形市内の地域別目的地の構成比 (平日・通勤)



※山形広域都市圏パーソントリップ調査より

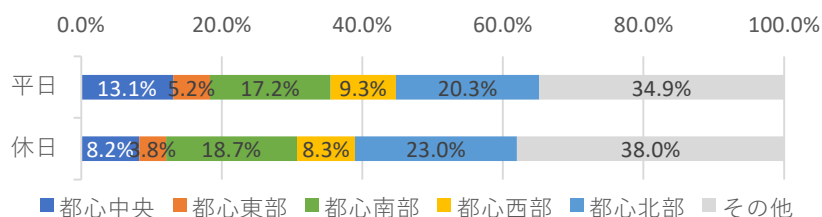
図 3-14 山形市内の地域間トリップ数 (平日・通勤)

3-2-2. 買物移動の傾向

『買物目的の移動を見ると、都心北部と都心南部に集中している』

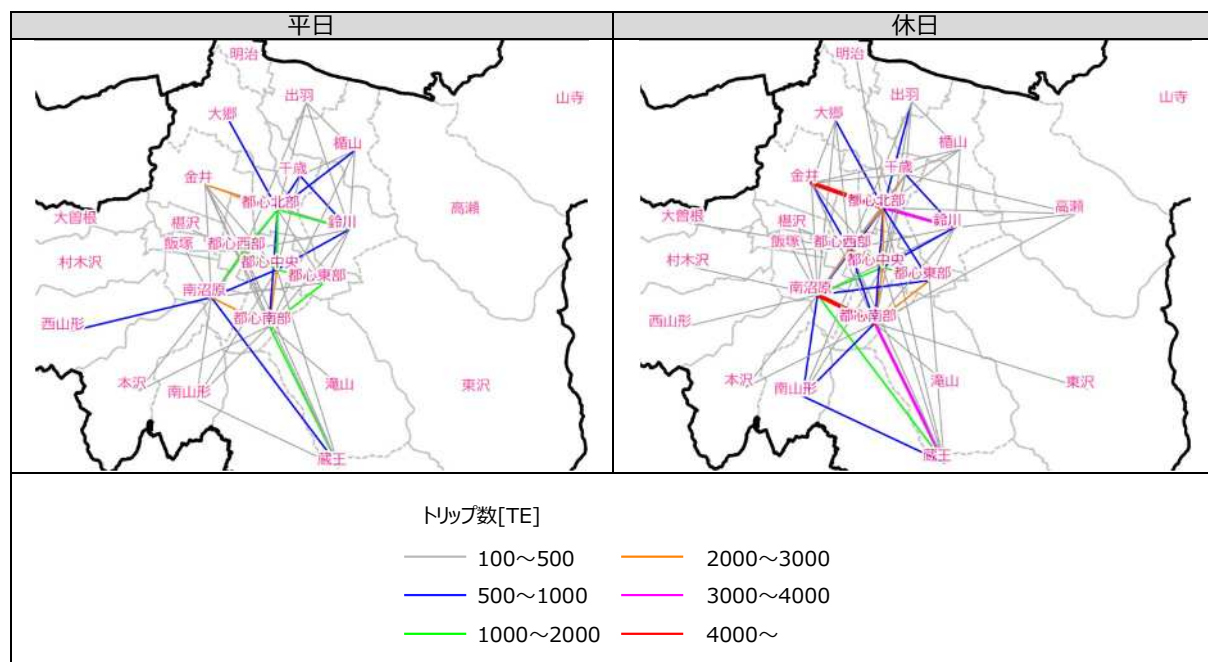
『地区間のトリップ数でも都心北部と都心南部を中心とする移動が多い』

休日に多い買物目的の移動をみると、平日より休日の地域間トリップ数が多く、都心北部や都心南部を目的地とするトリップが多いことが分かる。地域間のトリップ数でも都心北部と都心南部を中心とする移動が多く、都心中央に関わる移動は少ない。目的地の構成比において、その他地域では、休日は南沼原（16.1%）が大きな割合を占める。



※山形広域都市圏パーソントリップ調査より

図 3-15 山形市内の地域別目的地の構成比（買物）



※山形広域都市圏パーソントリップ調査より

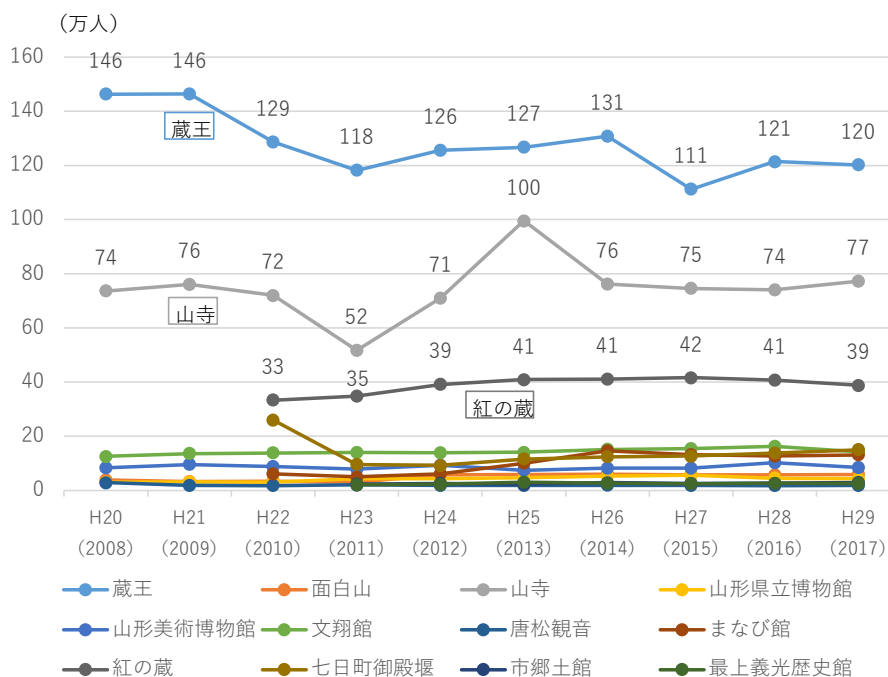
図 3-16 山形市内の地域間トリップ数（買物）

3-2-3. 観光移動の傾向

『観光客が蔵王・山寺へ集中』

山形市全体の観光入込客数の推移をみると、平成10年（1998年）度以降は減少傾向となっており、平成23年（2011年）度には255万人程度まで落ち込んでいる。また、山形市では、蔵王と山寺が代表する観光地となっており、両拠点で年間200万人の来訪があり、蔵王の観光客は半分以上が温泉客となっている。

観光客が集中している蔵王と山寺については、相互に直接移動できる公共交通のニーズも高い。



出典：山形市統計書

図 3-17 観光入込客数



出典：山形市統計書

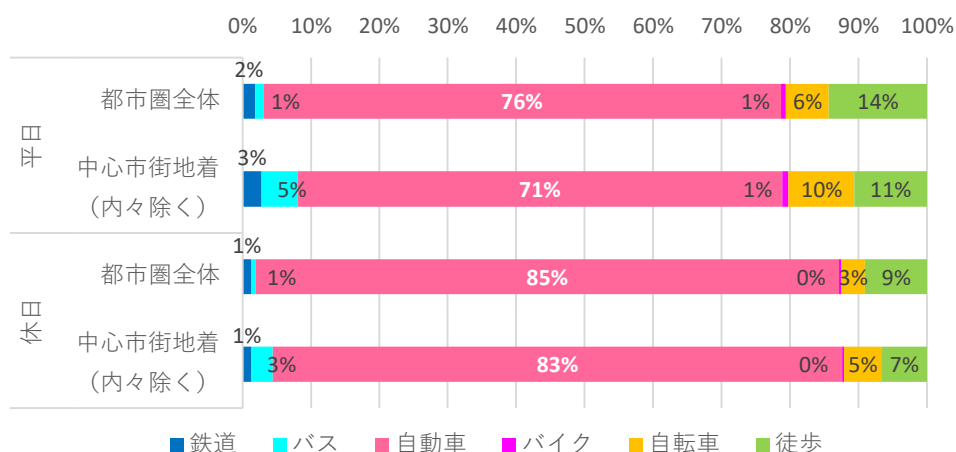
図 3-18 蔵王の目的別観光客割合（令和元年（2019年））

3-3. 中心市街地に関する移動の実態

3-3-1. 中心市街地への交通手段

『中心市街地に來訪する際の公共交通利用は1割未満』

中心市街地※を訪れるトリップにおける公共交通（鉄道とバス）の分担率は平日・休日ともに1割未満であり、自動車の分担率は平日で約7割、休日で約8割と、鉄道やバス等の公共交通によるアクセスが便利な中心市街地においても自動車の利用割合は高い。



※山形広域都市圏パーソントリップ調査より

図 3-19 中心市街地における集中トリップの代表交通手段分担率

※: 中心市街地の範囲

パーソントリップ調査の調査区域の最小単位である小ゾーンに基づき、右の範囲を中心市街地として分析

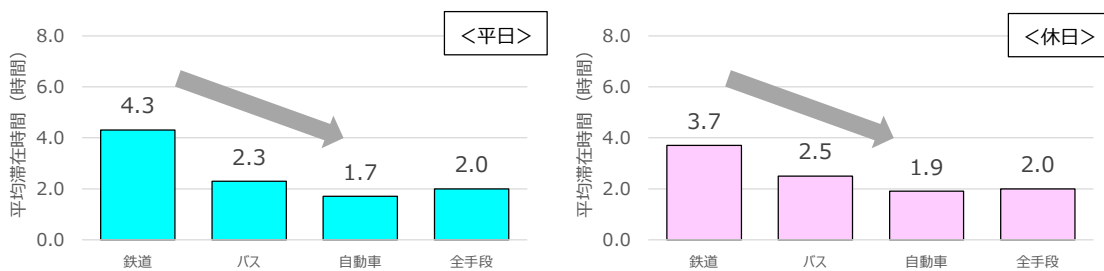


図 3-20 中心市街地の範囲

3-3-2. 公共交通利用と中心市街地での滞在時間との関係

『公共交通機関で中心市街地に来訪した場合は滞在時間が長い』

鉄道やバスなどの公共交通機関で中心市街地へ来訪した場合は中心市街地内の滞在時間が長く、立ち寄り箇所数が多い。対して、自動車で来訪した場合は滞在時間が短く、立ち寄り箇所数が少ない。

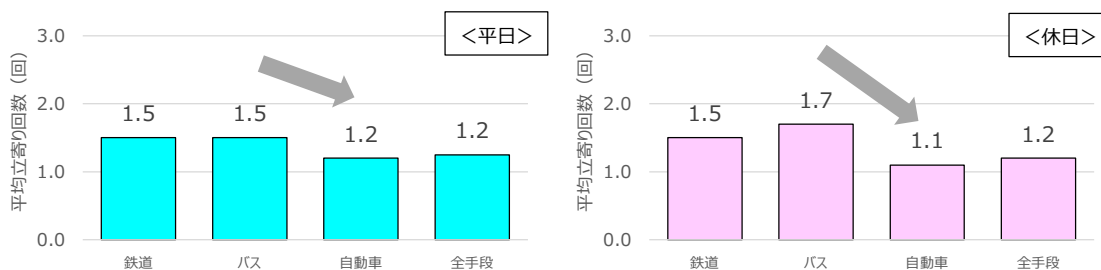


※山形広域都市圏パーソントリップ調査より

※発着時間帯不明は集計対象外

※トリップの発地もしくは着地が不明なデータは集計対象外

図 3-21 中心市街地の私事目的来訪者のアクセス交通手段別平均滞在時間（都市圏計）



※山形広域都市圏パーソントリップ調査より

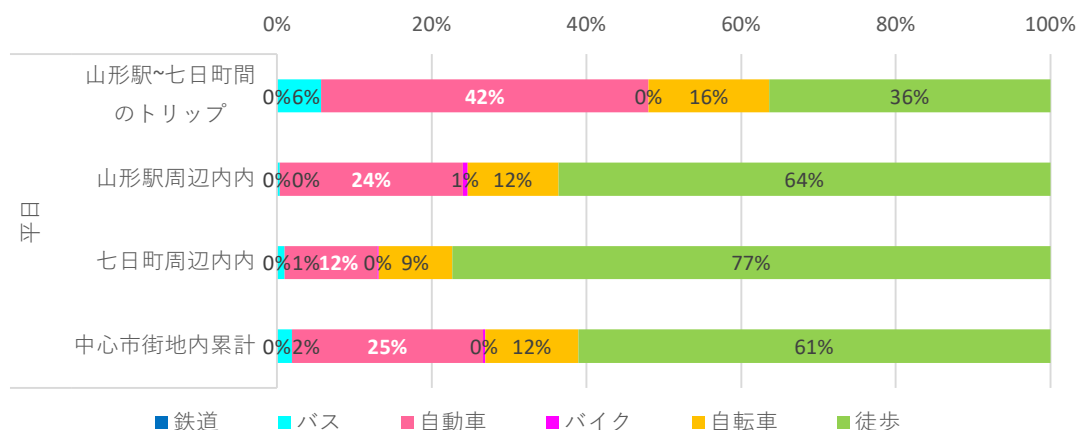
図 3-22 中心市街地の私事目的来訪者のアクセス交通手段別平均立ち寄り回数（都市圏計）

3-3-3. 中心市街地内での移動手段

『中心市街地内の回遊でも約4割が自動車を利用』

中心市街地内において比較的距離の長い山形駅～七日町周辺を移動するトリップに着目すると4割が自動車利用であり、中心市街地全体より2割弱大きく、徒歩分担率が低い。中心市街地内は高頻度でバスが運行しているが、山形駅～七日町周辺の移動においてもバス分担率は1割未満にとどまる。

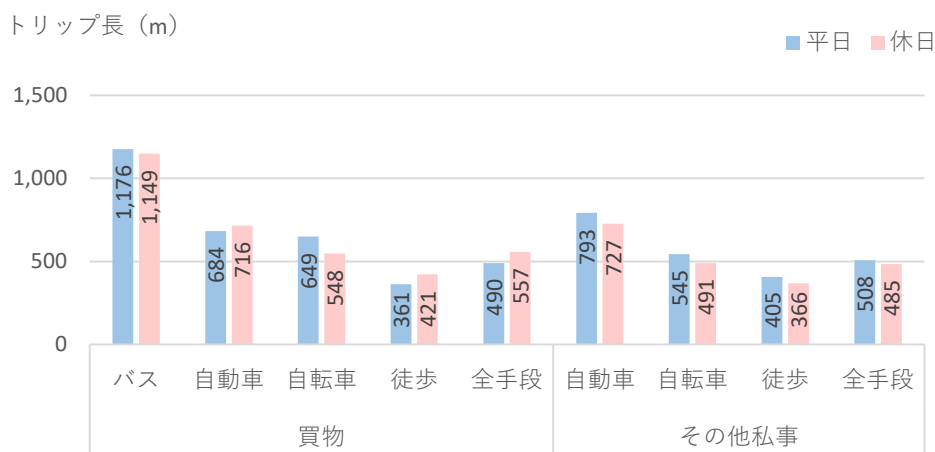
中心市街地内々の移動においては、自動車を利用する場合でもトリップ長が概ね700mであり、徒歩で十分移動可能な距離でも自動車が利用されていることがうかがえる。なお、平日、休日による移動距離の差はあまり見られない。



※山形広域都市圏パーソントリップ調査より

※ 駅端末(鉄道降車後の移動および乗車するための駅までの移動)を除く

図 3-23 中心市街地内々トリップの代表交通手段分担率（平日）



※徒歩以外はサンプル数が少ないため精度保証対象外

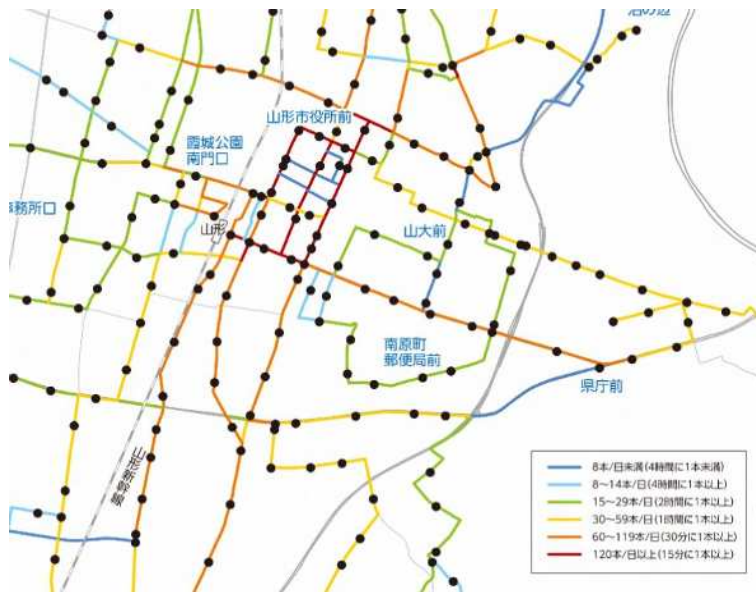
※山形広域都市圏パーソントリップ調査より

図 3-24 中心市街地内々のトリップ長

【中心市街地の状況】



図 3-25 山形駅からの距離とトリップの定義



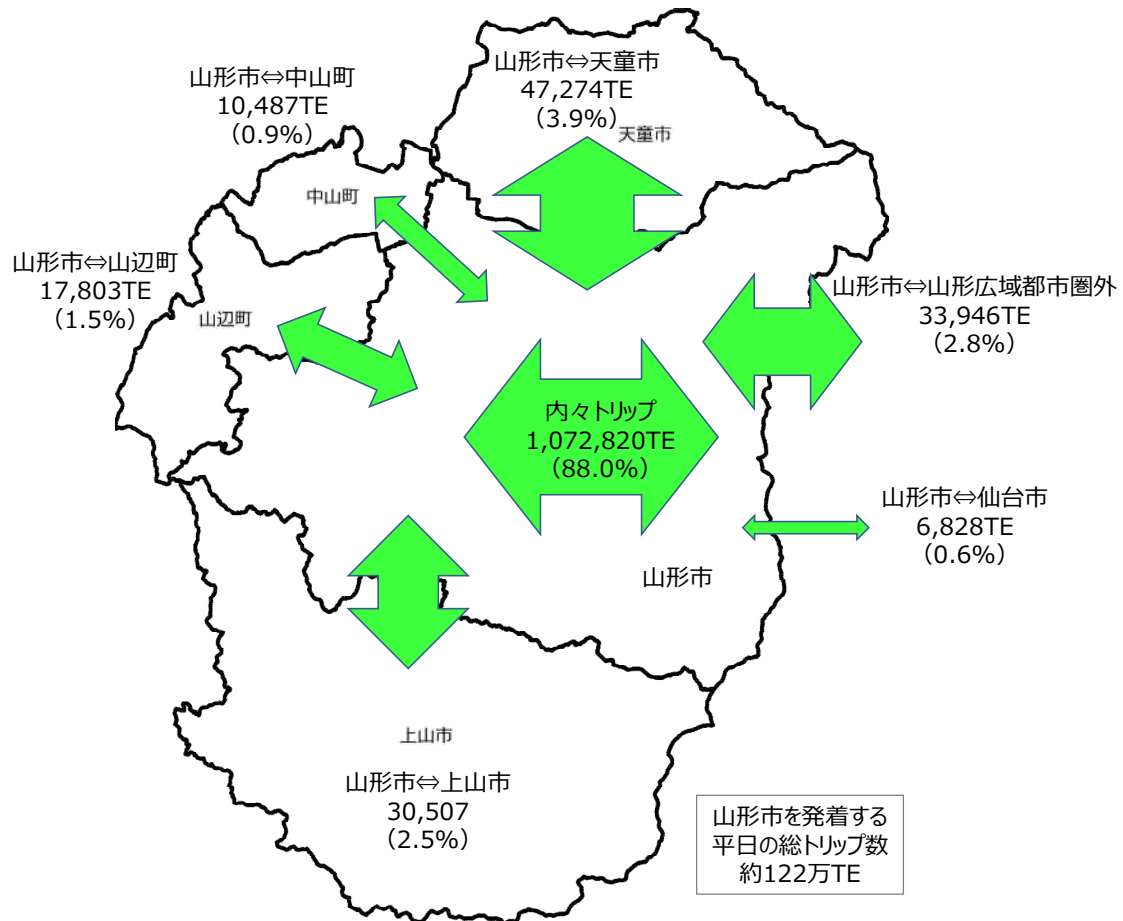
出典：各種バス時刻表（平成 30 年（2018 年）4 月時点）

図 3-26 中心市街地におけるバスの運行状況

3-4. 広域的な移動の実態

3-4-1. 山形市と周辺の移動状況

山形市を発着する移動は、平日で122万TE*あり、約9割が山形市の中で完結する移動である。山形市外とは、天童市との行き来が比較的多く発生している。

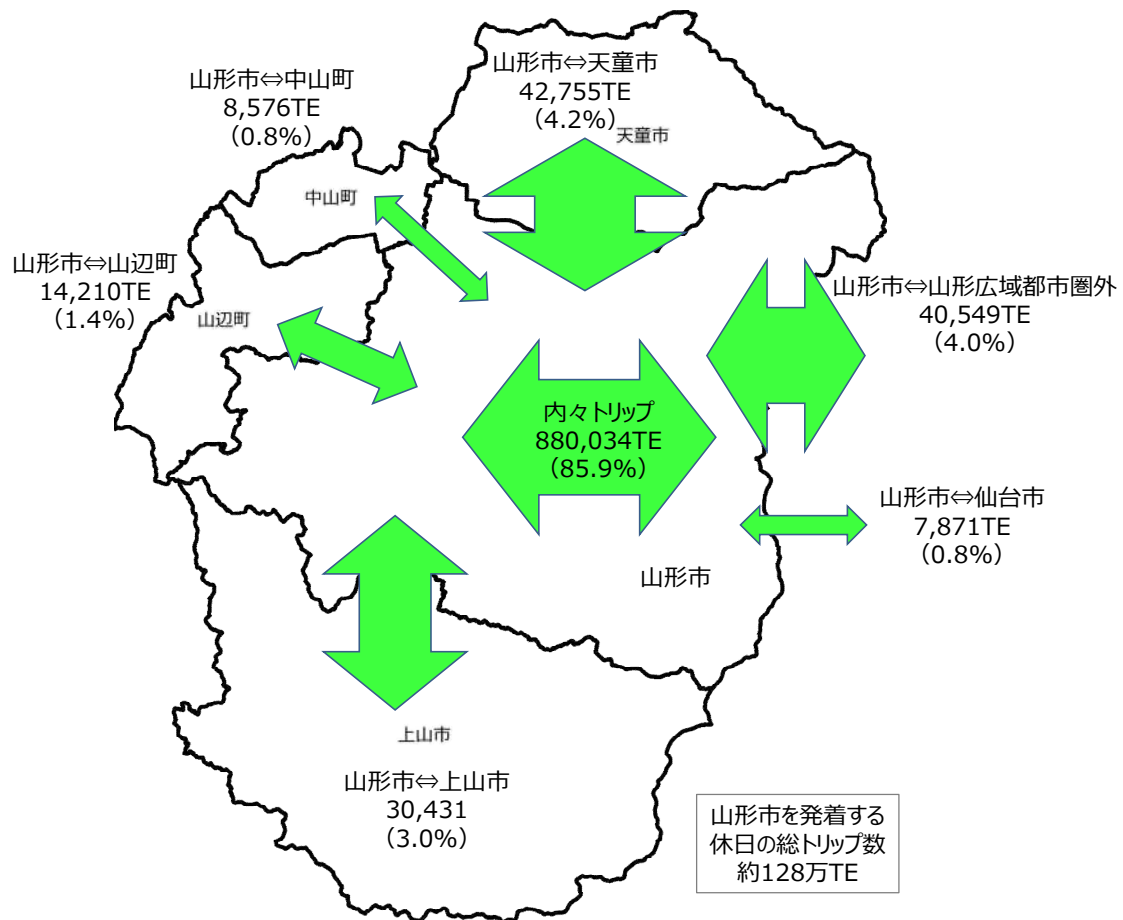


※山形広域都市圏パーソントリップ調査より

図 3-27 山形市と周辺市町間の移動（平日）

*TE（トリップエンド）：巻末に用語解説

休日は、山形市内で完結する移動の割合が小さくなり、天童市、上山市、仙台市、山形広域都市圏*外への移動の割合が大きくなる。



※山形広域都市圏パーソントリップ調査より

図 3-28 山形市と周辺市町間の移動（休日）

* 山形広域都市圏：巻末に用語解説

『山形市と周辺市町間の移動では公共交通利用が少ないが、仙台市との移動では公共交通の利用が多い』

山形市と周辺市町の間での移動では、平日は5%前後公共交通が利用されるが、休日は公共交通がほとんど利用されていない。仙台市との移動においては、周辺市町への移動と比較して公共交通の分担率が圧倒的に大きく、平日は6割が公共交通を利用している。

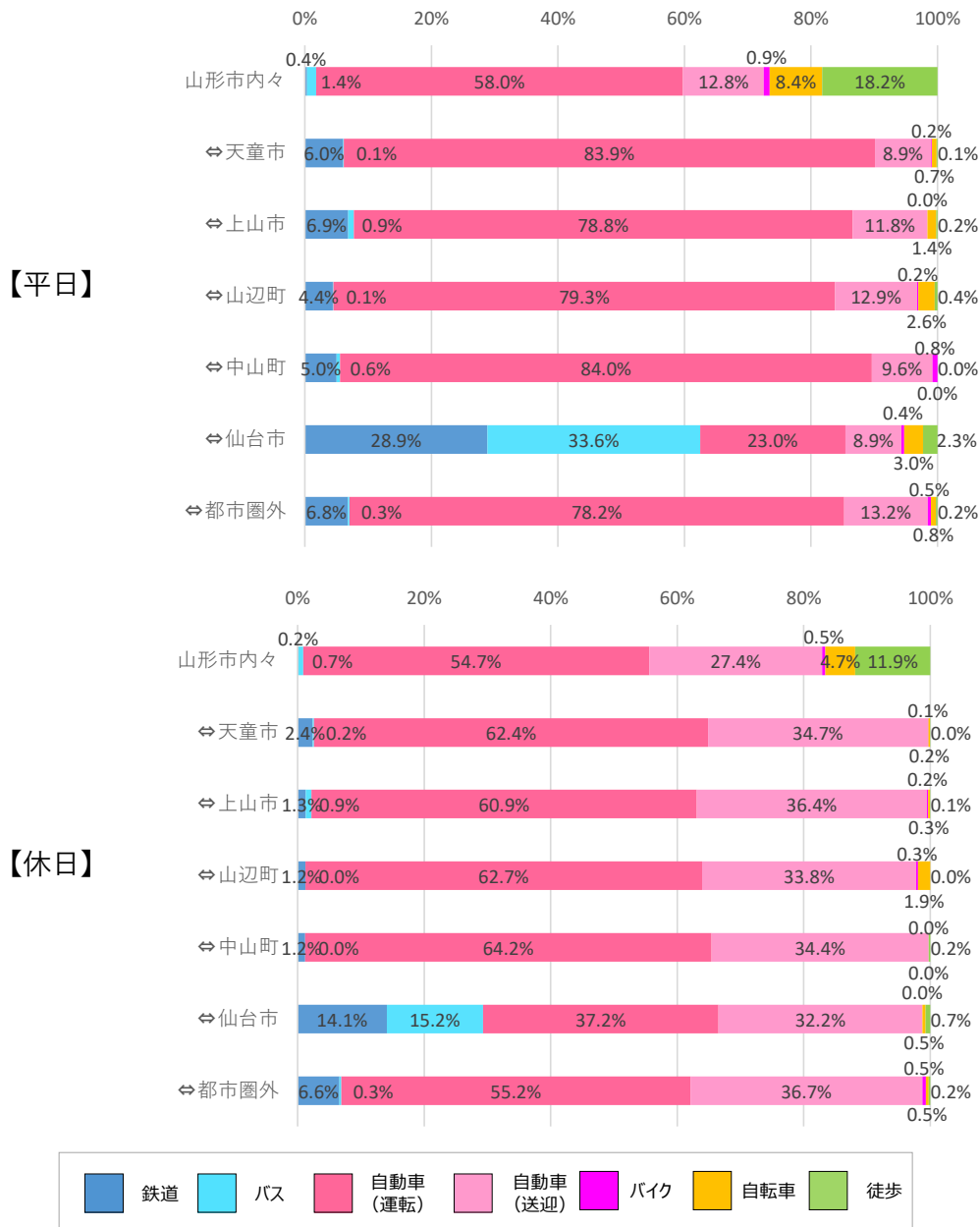
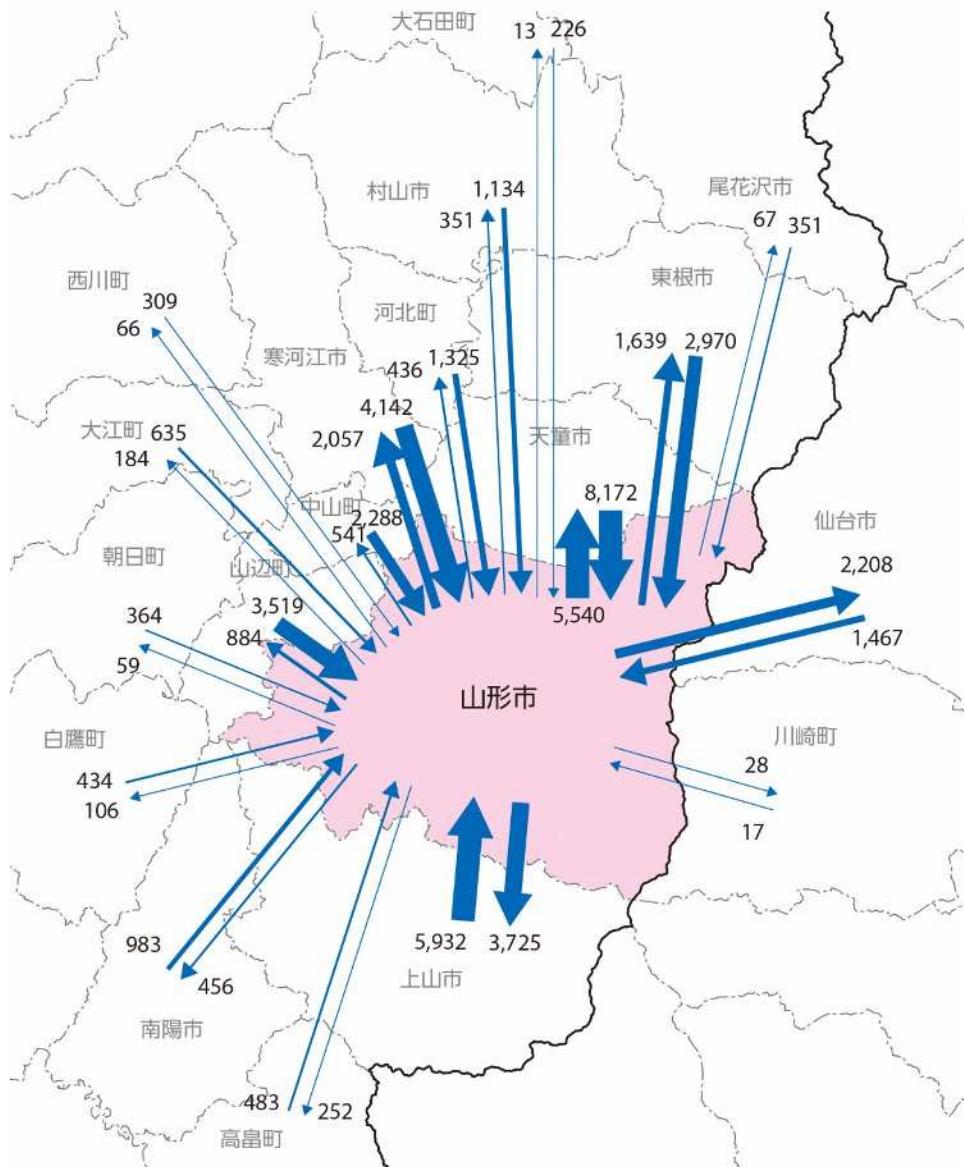


図 3-29 山形市と各市町間トリップの代表交通手段分担率（平日・休日別）

3-4-2. 山形市と近隣市町間の通勤・通学の流入・流出状況

『天童市・上山市・寒河江市間の通勤・通学が多い』

山形市の通勤・通学の流入・流出状況を見ると、仙台市は流出が多く、その他近隣市町間では流入が多い状況である。天童市・上山市・寒河江市間では流入・流出がともに多い状況である。



出典：国勢調査（平成 27 年（2015 年））

図 3-30 山形市の通勤・通学の流入・流出状況

3-5. 現計画の取り組みと評価

平成28年（2016年）度から令和2年（2020年）度までを計画期間とする現計画（山形市地域公共交通網形成計画）の取り組みの整理と評価を行った。

主な取り組みとして、ベニちゃんバス東くるりんの導入、路線バスの行先番号の導入、コミュニティバス高瀬線の車両および経路見直し、バスの乗り方教室の実施、寄附されたベンチのバス停への設置等を行った。

3-5-1. 基本方針ごとの取り組み

現計画においては、4つの基本方針と、それぞれに対応した施策、評価指標を設定している。

表 3-1 現計画における基本方針、目標、施策、評価指標

基本方針	目標	目標を達成させるための施策	評価指標
1. みんなが分かって乗れる公共交通	【目標1-①】 誰もがわかりやすいバス案内情報システムの改善	わかりやすいバス案内システム	<ul style="list-style-type: none"> アンケート調査による満足度 公共交通専用ポータルサイトの開設
	【目標1-②】 公共交通利用促進のPR	観光客等へのPR 情報発信の強化及び改善	
2. 戦略的な公共交通ネットワーク整備	【目標2-①】 山形市のまちづくりや利用実態に即した公共交通ネットワークの再構築	まちづくりとの整合を図った効率的な公共交通ネットワークの再編 東部循環線の導入 道路整備と一体となったバスベイ*・バスレーン*の導入	<ul style="list-style-type: none"> バス利用者数 停留所、鉄道駅の人口カバー率 乗り換え環境の整備件数
	【目標2-②】 乗り換え拠点等の整備	乗り換え拠点の形成 乗り換え環境の整備	
3. 暮らしを支える公共交通	【目標3-①】 バス利用促進に向けた意識醸成	バス利用促進に向けたイベントの実施	<ul style="list-style-type: none"> バス利用促進に向けたイベント実施件数 高齢者外出支援事業で購入補助されたシルバー3ヶ月定期券によるのべ乗車人数 乗合バス事業者の運送収入
	【目標3-①】バス利用促進に向けた意識醸成	自動車に乗らなくなった人のバスに乗るきっかけづくり まちづくりの視点での啓発	
	【目標3-②】 市民の暮らしの足の確保	市域各所での生活交通の確保	
	【目標3-③】 利用促進へ向けた連携の体制づくり	バス利用環境の向上のための事業者と行政等の連携 地域の生活交通確保のための住民主体の運行サービスの支援	
4. おでかけ機会をつくる公共交通	【目標4】 魅力的なライフスタイルの創造に資するバス利用の魅力アップ	企画乗車券の販売	<ul style="list-style-type: none"> 企画乗車券の販売枚数 乗合バス事業者の低床車両の導入台数 中心市街地歩行者通行量
		多様な割引サービスの導入	
		ICカードの導入検討	
		地域活動のPR拠点としてバスを活用	
		利用者にやさしい車両の導入 街なか観光等の魅力を高める公共交通	

* バスベイ、バスレーン：巻末に用語解説

(1) 主な取り組み状況

表 3-2 基本方針 1 の主な取り組み状況

目標	施策	取り組み状況
【目標 1 - ①】 誰もがわかりやすいバス案内情報システムの改善	わかりやすいバス案内システム	<ul style="list-style-type: none"> ・系統ごとに車両及びバス停の色を統一（ベニちゃんバス） ・行先番号の導入、バスロケーションシステム*、山形駅及び山交バスターミナルの案内看板へ反映（路線バス） ・福島大学や交通事業者と連携して新たな公共交通マップを作成
【目標 1 - ②】 公共交通利用促進の PR	観光客等への PR	<ul style="list-style-type: none"> ・観光情報雑誌（るるぶ、マップル等）に記事の掲載、市中心部の観光案内所やホテルにパンフレットを設置（ベニちゃんバス） ・1日乗車券や蔵王樹氷鑑賞の企画乗車券を販売、蔵王ロープウェイとタイアップし、台湾を中心に海外への PR（路線バス） ・山形駅バス案内センター、蔵王温泉バスターミナルで外国語表記による案内表示、市内ほぼ全てのバス停にローマ字表示、バス停・バス車内でのローマ字表記など、訪日外国人観光客対応の検討
	情報発信の強化及び改善	<ul style="list-style-type: none"> ・山形駅バス案内所にてデジタルサイネージ*を使った情報発信を実施 ・山交バスナビシステムでベニちゃんバス対応化

表 3-3 基本方針 2 の主な取り組み状況

目標	施策	取り組み状況
【目標 2 - ①】 山形市のまちづくりや利用実態に即した公共交通ネットワークの再構築	まちづくりとの整合を図った効率的な公共交通ネットワークの再編	<ul style="list-style-type: none"> ・ベニちゃんバスが中心街 100 円循環バス（廃止）の役割を引き継ぎ、市中心部のバス路線を再編 ・地域住民の意見を踏まえ運行内容を変更（高瀬線、南部線） ・地域の要望等を踏まえルート見直し・増便（路線バス）
	東部循環線の導入	<ul style="list-style-type: none"> ・東部循環線（ベニちゃんバス東くるりん）の運行を開始
【目標 2 - ②】 乗り換え拠点等の整備	道路整備と一体となったバスバイ・バスレーンの導入	<ul style="list-style-type: none"> ・県道山形朝日線（済生館西側）及び国道 112 号（霞城改良）等の整備と一体となった上屋・バスベイの設置・協議
	乗り換え拠点の形成	<ul style="list-style-type: none"> ・山形駅バスプール内の混雑緩和に向けた検討、高速バス仙台山形便の降車場所を変更、ベニちゃんバスの乗り場を西口から東口へ変更、西口の活用に向け関係機関協議 ・行き先表示を刷新、案内看板に行先番号を反映、「公共交通マップ+路線案内」案内板の設置を検討 ・山形駅前の各路線における利用状況について、福島大学と連携して調査を実施
	乗り換え環境の整備	<ul style="list-style-type: none"> ・山形駅バス案内センターにデジタルサイネージ案内機を設置、行き先表示を刷新、ベニちゃんバスの山形駅前のりばの地面に東くるりん/西くるりん/中心市街地の案内表示を設置 ・東口バスプールにベニちゃんバスのベンチ、西口に路線バスのベンチを設置 ・路線バスと東くるりんの結節点強化ため山交ビルバス停の対面に新たに東くるりんのバス停を新設

* バスロケーションシステム、デジタルサイネージ：巻末に用語解説

表 3-4 基本方針 3 の主な取り組み状況

目標	施策	取り組み状況
【目標 3 - ①】 バス利用促進に向けた意識醸成	バス利用促進に向けたイベントの実施	<ul style="list-style-type: none"> ・「はたらく車大集合」に路線バスとコミュニティバスが参加 ・小学校やバス沿線の住民を対象にしたバスの乗り方教室を実施
	自動車に乗らなくなった人のバスに乗るきっかけづくり	<ul style="list-style-type: none"> ・山交バスで免許証返納者定期券を販売、70歳以上の免許返納者に対しては山交バスのシルバー定期券購入費を市が1年間全額補助 ・3ヶ月シルバー定期券の所有者に高齢者乗車証を交付 ・未就学児の親へ子育て乗車証を交付 ・免許返納者を対象に乗り方教室を提案
	まちづくりの視点での啓発	<ul style="list-style-type: none"> ・生活支援コーディネーター*が開催した高齢者等の交通課題を考える勉強会に、市の交通部門と福祉部門の職員が参加 ・市政広報番組で路線バスやコミュニティバスに関する番組を放送
【目標 3 - ②】 市民の暮らしの足の確保	市域各所での生活交通の確保	<ul style="list-style-type: none"> ・交通事業者に対して赤字バス路線を対象に運行補助を実施 ・明治、大郷地区の住民に対する利便性向上のため、スマイルグリーン号の運行区域を中山町に拡大（スマイルグリーン号） ・新型コロナウイルス感染症対策として、運行維持に向けた方策を実施
【目標 3 - ③】 利用促進へ向けた連携の体制づくり	バス利用環境の向上のための事業者と行政等の連携	<ul style="list-style-type: none"> ・県道山形朝日線（済生館西側）及び国道112号（霞城改良）等の整備と一体となった上屋・バスベイの設置・協議 ・山形市内主要施設に山形市公共交通マップを掲出、山形駅前バスプールに案内板を設置
	地域の生活交通確保のための住民主体の運行サービスの支援	<ul style="list-style-type: none"> ・予約対応時間の延長及びFAXでの受付を開始（スマイルグリーン号）

表 3-5 基本方針 4 の主な取り組み状況

目標	施策	取り組み状況
【目標 4】 魅力的なライフスタイルの創造に資するバス利用の魅力アップ	企画乗車券の販売	<ul style="list-style-type: none"> ・蔵王樹氷鑑賞の企画乗車券を販売、蔵王ロープウェイとタイアップし台湾を中心に海外へのPR、リナワールドセット券販売（路線バス） ・一日乗車券のスマートフォンでの販売を実施
	多様な割引サービスの導入	<ul style="list-style-type: none"> ・山形市補助制度のシルバー定期券（70歳以上）、65歳以上のシルバー定期1ヶ月、割引率の高い学生平日限定通学定期券などを販売 ・一日乗車券・シルバー定期券の利用者が店から特典をもらえる「バス利用者特典企画」作成・PR
	ICカードの導入検討	<ul style="list-style-type: none"> ・県、周辺市町村、交通事業者と連携してICカード導入に向けた検討・協議
	地域活動のPR拠点としてバスを活用	<ul style="list-style-type: none"> ・西部循環線の車両を活用し「山十小児童作品展」を開催 ・案内センターに各種イベントのパンフレット設置
	利用者にやさしい車両の導入	<ul style="list-style-type: none"> ・東部循環線で使用する車両として小型ノンステップバスを2台購入 ・車両減価償却費補助を利用し中型ノンステップ車両を10台購入、ノンステップバスを8台購入。すべての路線バス車両に運賃の電光表示器を設置（路線バス）
	街なか観光等の魅力を高める公共交通	<ul style="list-style-type: none"> ・市中心部の街なか案内所やホテル等にベニちゃんバスのパンフレットを設置 ・「バス利用者特典企画」を作成して街なかの魅力を紹介 ・山形市内の観光地・ホテル・施設などに最寄りの停留所の通過時刻表及び冊子時刻表などを配布

* 生活支援コーディネーター：巻末に用語解説

3-5-2. 評価指標の達成状況

各基本方針に対して、あらかじめ設定された評価指標にて取り組みの成果を評価した。

基本方針	指標	計画策定時 (H27) (2015)	H28 (2016)	H29 (2017)	H30 (2018)	R1 (2019)	R2見込 (2020)	目標値 (R2) (2020)	参考 R1までの 達成状況	達成見込 (R2末時 点)	評価（達成できなかった理由など）
【基本方針1】 みんなが分かって乗れる公共交通	アンケート調査による満足度（情報提供について）	39%	—	—	—	—	26%	50%	—	未達成 (26%)	<ul style="list-style-type: none"> バス等の利用者のみならず、利用しない人に対しても効果的に情報発信できるような取り組みができなかった。年代・性別を問わず誰にでもわかりやすい情報発信の提供工夫が必要。 近年の民間事業者による乗り換え案内サイトやアプリの急速な充実により、市が行うポータルサイトのあり方について改めて整理する必要があったことから、開設できなかった。
	公共交通専用ポータルサイトの開設	未開設	未開設	未開設	未開設	未開設	未開設	開設・運用	未達成	未達成	
【基本方針2】 戦略的な公共交通ネットワーク整備	バス利用者数	5,730 千人/年	5,802 千人/年	5,939 千人/年	5,967 千人/年	6,077 千人/年	4,428 千人/年	5,787 千人/年	達成 (105%)	未達成 (77%)	<ul style="list-style-type: none"> バス利用者数はR1年（2019年）度まではベニちゃんバス東くるりん導入、蔵王のインバウンド客の影響もあり増加していたものの、R2年（2020年）度は新型コロナウイルス感染症の影響により大幅に減少する見込み。 ベニちゃんバス東くるりん導入によりカバー率が増加したものの、公共交通の利便性の高いエリアの外側で人口が増加したため達成できなかった。
	停留所、鉄道駅の人口カバー率	63.2%	—	—	—	—	64.1%	65.1%	—	未達成 (98%)	
	乗り換え環境の整備件数	—	—	—	2箇所	4箇所	1箇所 (計7箇所)	6箇所 /5年	達成 (100%)	達成 (140%)	
【基本方針3】 暮らしを支える公共交通	バス利用促進に向けたイベント実施件数	2回/年	2回/年	3回/年	5回/年	12回/年	12回/年	3回/年	達成 (400%)	達成 (400%)	<ul style="list-style-type: none"> シルバー3ヶ月定期券（高齢者外出支援事業で購入補助）によるのべ乗車人数は、R1年（2019年）度までは増加しているものの、R2年（2020年）度は新型コロナウイルス感染症の影響により大幅に減少する見込み。 運送収入の減少はR1年（2019年）度まではシルバー・学生定期や1日乗車券などの企画乗車券等を除いた正規運賃での利用が低迷していたため目標値を達成できなかった。また、R2年（2020年）度は新型コロナウイルス感染症の影響により大幅に減少する見込み。
	高齢者外出支援事業で購入補助されたシルバー3ヶ月定期券によるのべ乗車人数	203,540 人/年	209,631 人/年	202,500 人/年	202,300 人/年	212,400 人/年	178,203 人/年	223,894 人/年	未達成 (95%)	未達成 (80%)	
	乗合バス事業者の運送収入 ※他市町村の路線も含む事業者全体の収入	965,155 千円/年	970,660 千円/年	900,100 千円/年	925,970 千円/年	928,230 千円/年	603,727 千円/年	965,155 千円/年	未達成 (96%)	未達成 (63%)	
【基本方針4】 おでかけ機会をつくる公共交通	企画乗車券の販売枚数	5,220 枚/年	13,702 枚/年	14,817 枚/年	20,967 枚/年	20,253 枚/年	3,000 枚/年	6,264 枚/年	達成 (323%)	未達成 (48%)	<ul style="list-style-type: none"> 企画乗車券の販売枚数はR1年（2019年）度まで目標値を大幅に上回る増加があったものの、R2年（2020年）度は新型コロナウイルス感染症の影響により冬季間のインバウンド客がほとんど見込めなくなったため、大幅な減少となる見込み。 中心市街地の歩行者通行量は、H29年（2017年）度は目標値に達したが、それ以外の年度は目標値を下回る状況となった。また、R2年（2020年）度は新型コロナウイルス感染症の影響により大幅に減少する見込み。
	乗合バス事業者の低床車両の導入台数	82台	84台	109台	110台	117台	124台	97台	達成 (121%)	達成 (128%)	
	中心市街地歩行者通行量	22,644 人/日	23,238 人/日	29,991 人/日	25,688 人/日	25,599 人/日	21,263 人/日 (実績)	29,880 人/日	未達成 (97%)	未達成 (72%)	

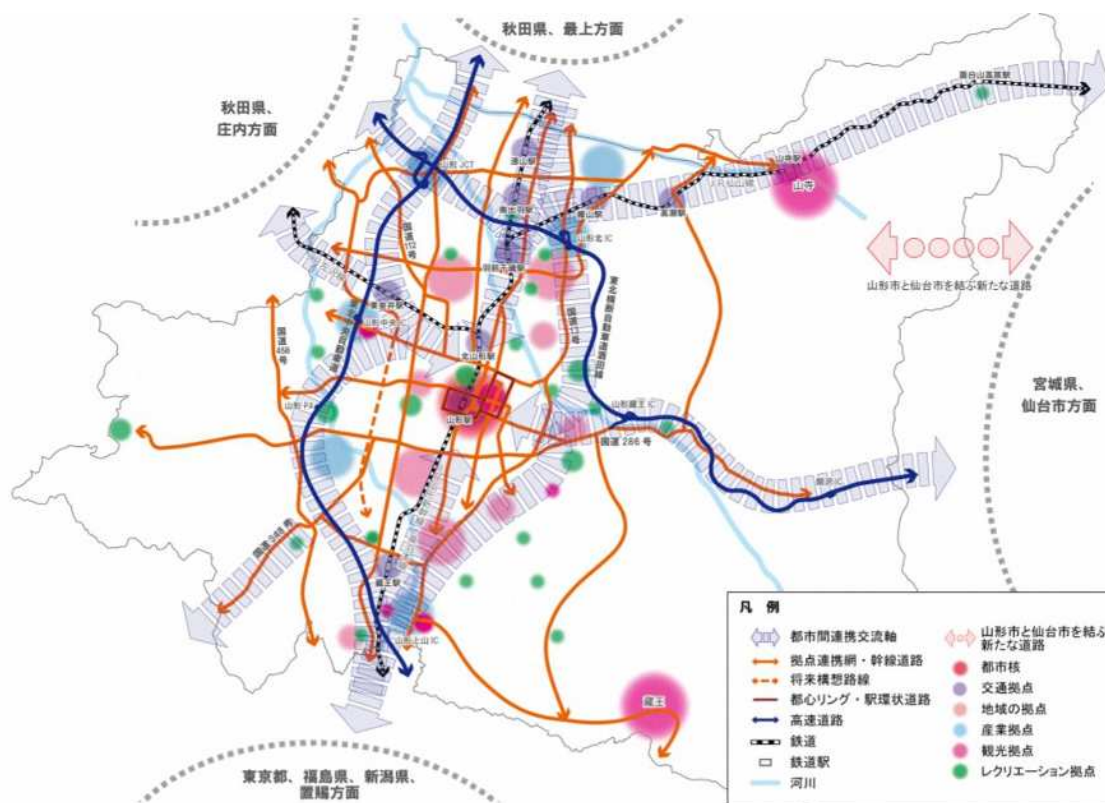
※R2年（2020年）については特に記載ないものを除き年度末までの見込みについて記載。

3-6. 公共交通に関して今後見込まれる情勢

3-6-1. 都市計画と連携した公共交通ネットワークの形成

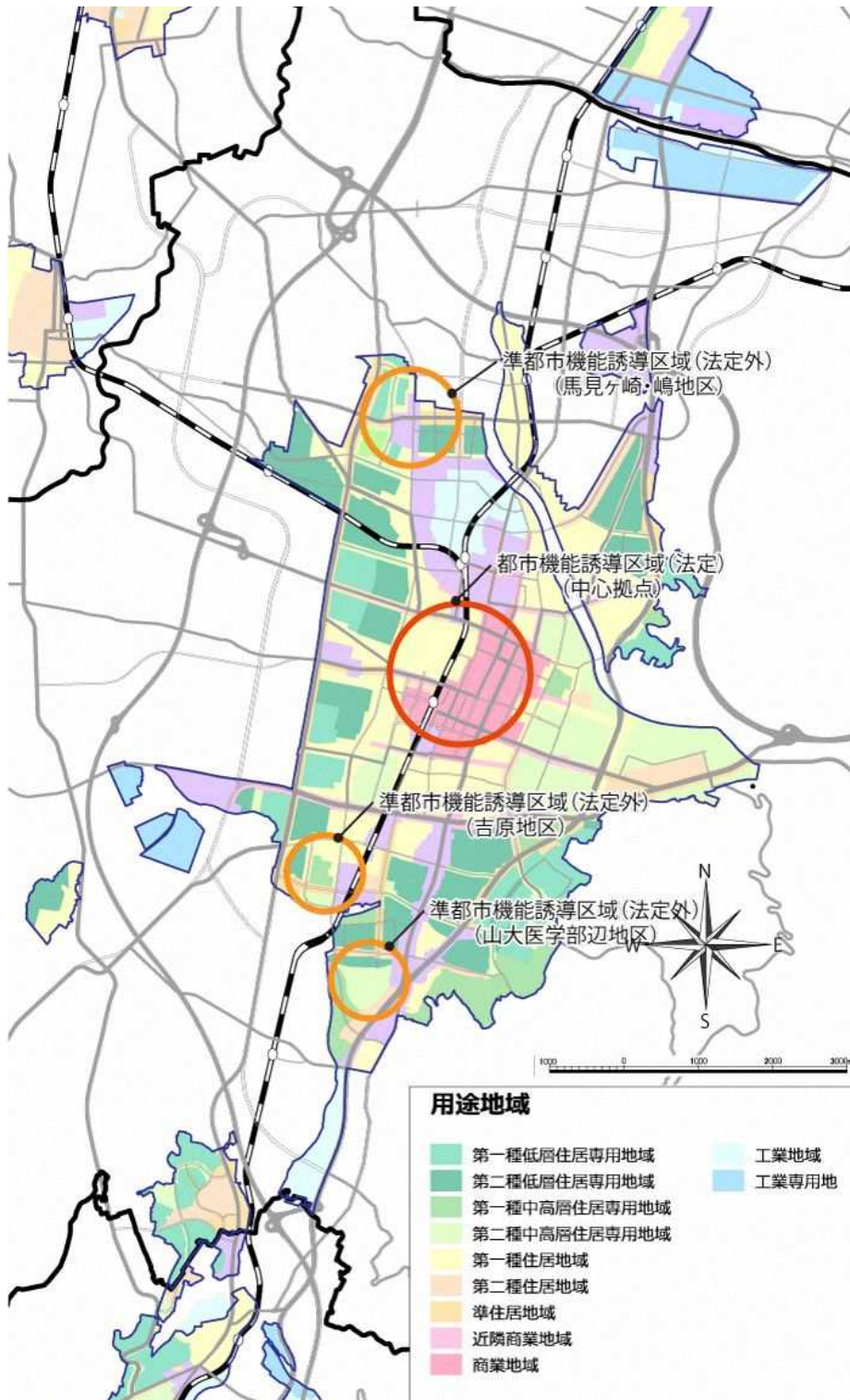
生活利便性の維持・向上、地域経済の活性化、持続可能な公共交通サービスを維持するためには、都市のコンパクト化とネットワーク化など、これら都市計画と連携した面的な公共交通ネットワークの再構築が求められる。

山形市においても、平成 29 年（2017 年）3 月に山形市都市計画マスタープランを策定し、令和 17 年（2035 年）の将来目指すべき都市構造・交通体系方針を示している。現在、より具体的な土地利用誘導を図る区域を定める立地適正化計画を検討しており、併せて、各地区の公共交通については地域別構想で地域ごとに交通に関する方針をとりまとめている。地域公共交通計画においても、これらの計画や方針を踏まえ、公共交通ネットワークの形成、中心市街地等の多くの都市機能が集積された区域内の移動を円滑化させる移動サービスの構築が求められている。



出典：山形市都市計画マスタープラン（山形市、平成 29 年（2017 年）3 月）

図 3-31 山形市都市計画マスタープランにおける交通体系方針図



出典：山形市立地適正化計画（山形市、令和3年（2021年）3月）

図 3-32 立地適正化計画における都市機能誘導区域のイメージ

3-6-2. 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部改正

持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律が、令和2年（2020年）6月3日に公布された（公布から6ヶ月以内に施行）。

改正によって、輸送資源の総動員による移動手段の確保や、既存の公共交通サービスの改善の徹底等、地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実が図られており、山形市においても民間事業者による乗合輸送を軸に、コミュニティバスやタクシー、地域が主体となるデマンド交通*や自家用有償旅客運送*などを活用した、移動の足の確保が求められている。



出典：地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律の概要
（国土交通省、令和2年（2020年）6月）

図 3-33 地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実
【地域公共交通活性化再生法・道路運送法】

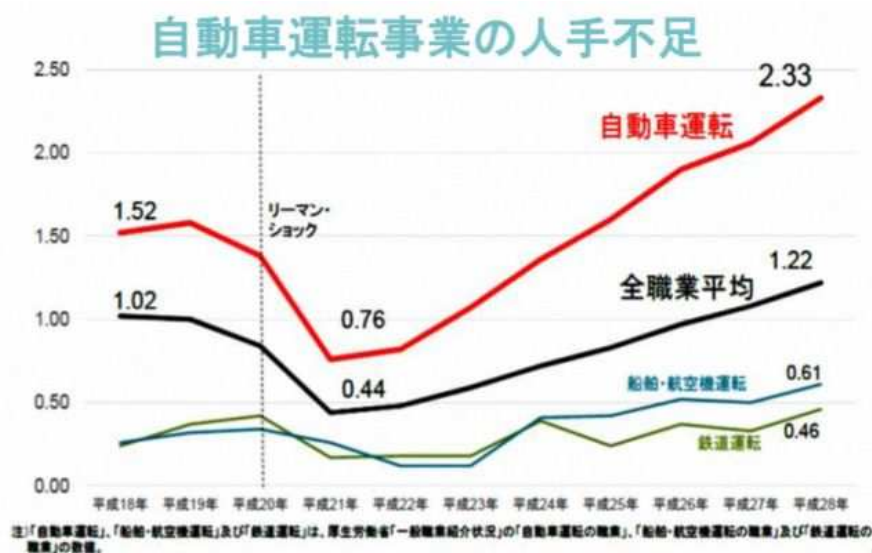
* デマンド交通，自家用有償旅客運送：巻末に用語解説

3-6-3. MaaS による総合的な移動サービスの展開

高齢化・郊外化の進展、高い自動車分担率等を踏まえ、今後、より綿密な公共交通サービスが求められる中、交通事業者は収支が低迷しており、また、運転手の人材確保が困難となっている。路線バスだけの移動サービスには限界がある。

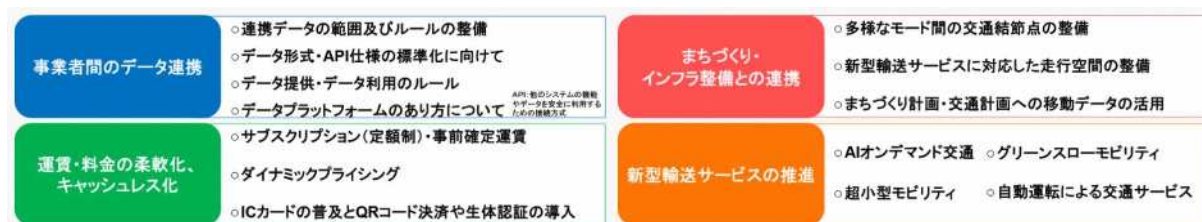
このような状況を受け、国土交通省では、都市・地方が抱える交通サービスの諸課題を解決することを目指し、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせた、日本版 MaaS^{*}の推進を行っている。また、国土交通省と経済産業省においては、将来の自動運転社会の実現を見据え、新たなモビリティサービスの社会実装を通じた移動課題の解決及び地域活性化を目指し、地域と企業の協働による意欲的な挑戦を促す新プロジェクト「スマートモビリティチャレンジ」を平成 31 年（2019 年）4 月に開始している。

※MaaS とは “ドア・ツー・ドア^{*}の移動に対し、様々な移動手法・サービスを組み合わせて 1 つの移動サービスを提供するものであり、ワンストップでシームレスな移動を可能”とするもの。



出典：日本版 MaaS の推進に向けて（国土交通省、令和 2 年（2020 年）2 月 4 日）

図 3-34 運転者の有効求人倍率（全国）



出典：日本版 MaaS の推進（国土交通省 HP）

図 3-35 MaaS を含む新たなモビリティサービスの推進のための取組

* ドア・ツー・ドア：巻末に用語解説

山形市においても、今後、鉄道・バスを主軸とした、デマンド交通、タクシー、カーシェア*等の連携による複数の交通手段を利用可能なサービスが必要であり、そのためには、日常生活、観光等の様々な場面でシームレスに様々な交通手段が利用できる MaaS の導入検討に向けた基盤づくりが必要である。山形市の交通インフラ、移動実態等を踏まえて、日常生活や観光目的の移動手段の充実、公共交通機関の維持・活性化等、山形市の地域課題の解決に資する MaaS の展開手法・サービス内容を考えていくことが求められる。



出典：日本版 MaaS の推進に向けて（国土交通省、令和 2 年（2020 年）2 月 4 日）

図 3-36 MaaS (Mobility as a Service) による移動サービスイメージ

* カーシェア：巻末に用語解説

3-6-4. アフターコロナ時代の安心できる移動環境の提供

令和2年（2020年）2月の新型コロナウイルス感染拡大以降、鉄道やバス等の公共交通機関の利用は低迷し、今後、公共交通機関のあり方の見直しが求められる。公共交通については、各事業者において、感染拡大予防ガイドラインに基づき、感染予防に徹底して取り組んでおり、国からは、国民が公共交通機関を安心して利用できるように、利用者にもコロナ時代の新たな利用スタイルの実践の協力を呼び掛けている。

混雑を避けて自家用車や自転車等の他交通手段への転換や、在宅勤務やネットショッピングによる外出回数の減少等、これまでの日常生活が大きく変わる中、「新しい生活様式」を念頭に、換気・消毒・混雑回避等、安心できる公共交通の利用環境の構築、徒歩や自転車などの公共交通以外の活用も含めた密集・密接対策の他、MaaSや交通系ICカード*導入による接触機会の低減対策などが求められている。



出典：一般社団法人日本モビリティ・マネジメント会議

図 3-37 安全な公共交通の乗り方掲示ポスター

* 交通系 IC カード：巻末に用語解説