第6章　山形市地域公共交通計画

6-1.　山形市における公共交通ネットワークビジョン

(1) 広域的な公共交通ネットワーク

山形市と近隣市町間（村山地方 6 市 7 町、仙台市）を結ぶ広域的なネットワークについては、県内近隣市町とは「山形県地域公共交通計画」及び連携中枢都市圏の取組と連携しながら、また仙台市とは「仙山圏交通網の充実に向けた仙山線の利用促進及び利便性向上プロジェクト」に基づき推進していく。

(2) 山形市における公共交通ネットワークビジョン

「健康医療先進都市」の確立に向け、山形市では公共交通をはじめ、徒歩や自転車など様々な移動手段に関する施策を推進しており、これらの移動手段が利用しやすい環境を整備・充実することにより、市民はそれぞれのニーズに応じた多様な移動手段の選択が可能となる。

公共交通については、第 5 章において、自家用車利用を低減し、様々な移動手段を整備していく中で公共交通の利用を推進するため、時間やコスト面など公共交通の優位性を強化、周知するとともに、乗継の不便さなどの自家用車より劣る点を少しでも解消し、自家用車の利便性を公共交通で代替していくことで公共交通の利用促進を図っていくことを示した。

これらを見据えたときの山形市が目指す公共交通ネットワークの在り方として、

- 南北及び東西に延びる「鉄道」及び市中心部と仙台市等の他都市を結ぶ「高速バス」をネットワークの大骨格とする。
- 市中心部とまちの主要な拠点を結ぶ幹線となる「路線バス」をネットワークの中骨格とする。
- 上記以外の「路線バス」や、市街地を循環する「コミュニティバス」をネットワークの小骨格とする。
- それぞれの家や事業所と各骨格を連結する「神経系」の移動手段として、タクシーや福祉輸送等の様々な輸送資源を活用した新しい公共交通サービスを導入する。
- まちづくりの将来像も見据えながら、各骨格が交差し多くの人が通過する主な箇所を「交通結節点」として整備する。交通結節点は JR 駅など公共交通交差部に加え、ウォーキングロードやサイクリングロードの交差部など、まちづくりの観点も加え設定する。交通結節点は快適な待合環境を整備するとともに、交通結節点の整備に伴う路線バスやコミュニティバス等の再編を行いながら乗り換え環境の充実を図る。

以上を踏まえたネットワークの構築を目指していくが、実現に向けてはソフトやハード整備が必要な部分もあるため、5 年間の計画期間を超え、おおむね 15 年後の令和 17 年（2035 年）を見据え長期的かつ継続的に取り組んでいく。本計画の計画期間では、上記に示す公共交通ネットワークの段階的な実現に向け、短期的に実行可能な施策について実施していく。

以上の考えを基に、山形市における公共交通ネットワークビジョンを図 6-1 に示す。

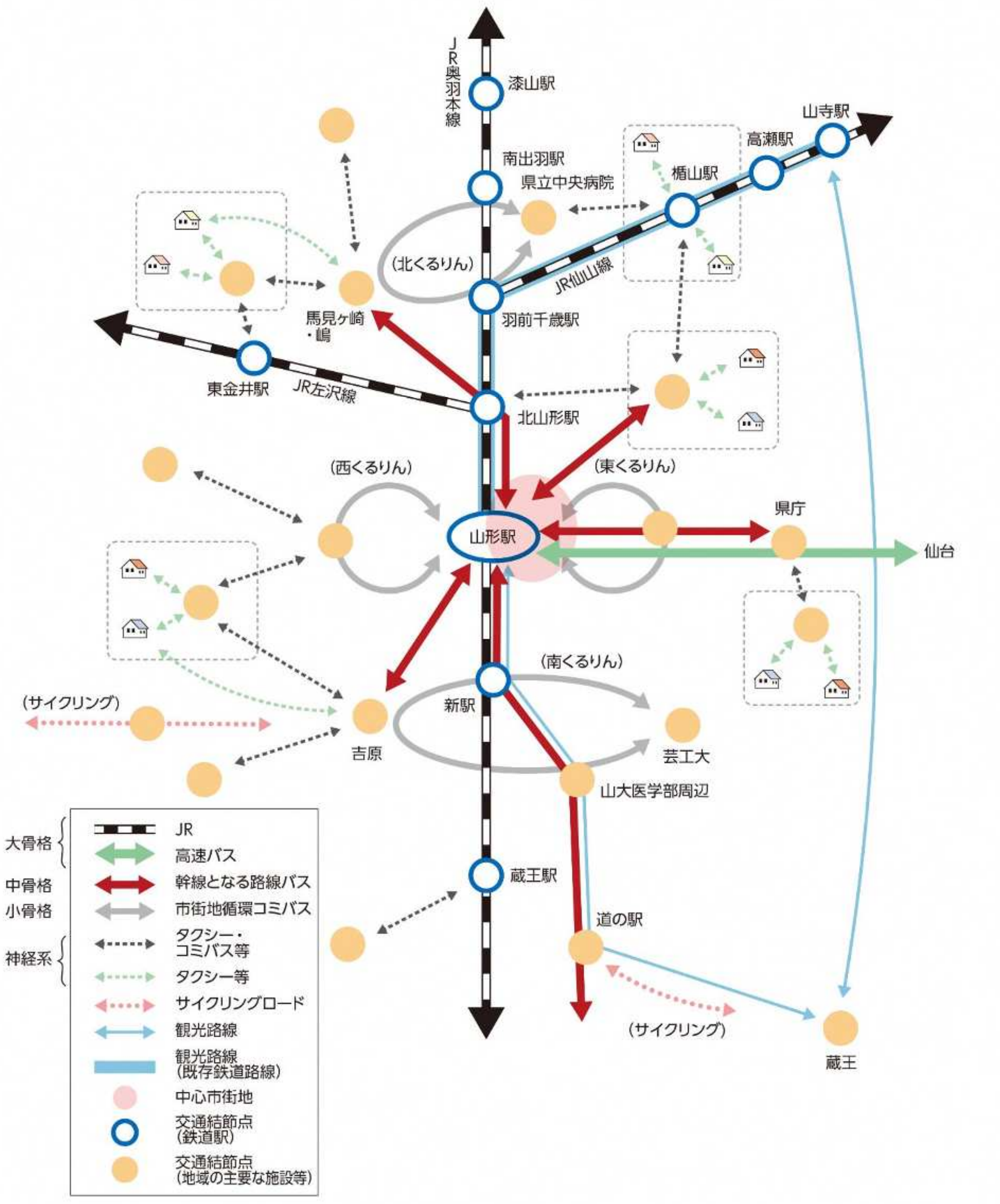


図 6-1　山形市における公共交通ネットワークビジョン

1）公共交通ネットワークビジョンの構成要素

① 交通軸

（大）↑ ネットワークにおける輸送量に応じた骨格のレベル ↓（小）

骨格	交通手段	実施内容
大骨格	**鉄道**	中心市街地と各地域の鉄道駅を結ぶ、山形市における交通ネットワークの最も大きな骨格となる鉄道路線
	高速バス	市中心部と、仙台市等の他都市を結ぶ都市間バス
中骨格	**路線バス（幹線）**	市中心部と周辺市町・地域の拠点を結ぶ、交通ネットワークの次点骨格を担う幹線となる路線バス
小骨格	**路線バス（その他）**	各地域の鉄道駅を含む交通結節点へのアクセスを担保する路線バス
	コミュニティバス（市街地循環型）	鉄道駅や主要な地域の拠点を中心として、周辺市街地を循環するコミュニティバス
神経系	**コミュニティバス（その他）**	郊外から市街地または近隣の交通結節点へアクセスするコミュニティバス
	タクシー等を活用した新しい交通サービス	ドア・ツー・ドアで郊外の集落等と最寄りの交通結節点を結ぶ移動サービス

本計画においては、従来のバスやタクシーといった既存の公共交通サービスを最大限活用した上で、必要に応じて自家用有償旅客運送やスクールバス、福祉輸送、総合病院・商業施設などの既存の民間事業者による送迎サービス等の地域の多様な輸送資源についても最大限活用し、移動において多様な交通手段の選択を可能とすることで、自家用車中心の日常生活からの脱却を目指す。

② 交通結節点

定義	複数あるいは異種の交通手段の接続が行われる場所のうち、乗り換えの規模や周辺等の状況から重要な拠点となる場所、あるいは施設	
想定する場所	・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、公園、スポーツ施設、商業施設など） ・その他（山形駅東口ビブレ跡地に設置が検討されているバスターミナルや済生館・旧大沼デパート周辺など、今後の土地利用検討と併せて場所を検討していく）	
担うべき機能の例	**乗り換え機能**	・上屋、ベンチなどの快適な待合環境 ・乗り換え案内や運行状況などの情報提供 ・バリアフリー環境、トイレ ・パーク&ライド、送迎時の駐停車場、タクシー待機所、駐輪場など
	拠点形成機能	・都市や地域の活動の中心の場として周辺の各種都市機能を支援する機能 ・日常生活の中で人々が憩い、集い、語らう場としての役割 ・公共交通のほか、ウォーキング・サイクリングロードの拠点としての機能
	ﾗﾝﾄﾞﾏｰｸ機能	・都市や地域の顔としてふさわしいシンボル性 ・人々に対して各種情報、公的なサービスの提供
期待される効果	**乗り換え機能**	・交通手段の選択肢を増やすことによって、例えば郊外での移動は自家用車を利用し、中心部までは公共交通を利用するなど、自家用車との役割分担を明確化することで公共交通の利用を促進する。 ・非効率な各地域から中心部までの小規模輸送を交通結節点までに集約することにより、費用面での余力が生まれ、その余力を他に注ぐことが可能となることから郊外路線の維持・充実ができ、持続可能な交通事業に繋がる。 ・上記のような集約化を図ることにより、中心部への自家用車の流入を抑制し渋滞を解消する。
	拠点形成機能	・結節点そのものが目的地となることで人々の交流を促す。 ・交通結節点の周辺の賑わいを創出する。
	ﾗﾝﾄﾞﾏｰｸ機能	・交通以外のサービス提供が可能となり、例えば住民のみならず観光客への情報発信も可能。 ・防災機能の強化。

(3) 新しい公共交通の利用イメージ

鉄道、路線バスだけでなく、コミュニティバス、タクシー等の様々な交通手段を交通結節点で乗り継ぎ、自宅から商業施設・総合病院等、市内の様々な地域に移動できる環境を構築する。

交通結節点ではバリアフリーで円滑な乗継ぎが可能となり、自宅から最寄りの交通結節点までは、タクシー等を活用してドア・ツー・ドアで快適にアクセスできる。

また、MaaS 導入によりスマートフォンアプリ等で、利用する複数の交通手段を一括で検索・予約・決済ができるなど、利便性の高い新たな公共交通の利用環境構築を目指す。

さらに、技術発展が目覚ましく将来的に普及が見込まれる自動運転技術の公共交通への活用についても併せて検討していく。

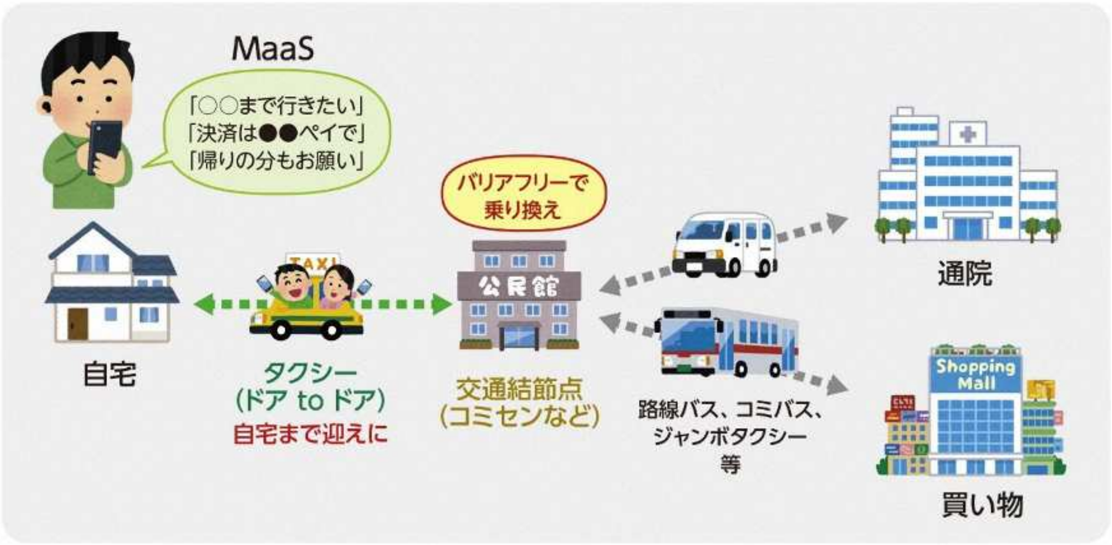


図 6-2　新しい公共交通の利用イメージ（交通結節点、MaaS、タクシー活用）

■参考：自動運転によるバスの普及に向けて世界各地で様々な取組が行われています

オランダ・アムステルダムではバス専用レーンを自動運転で走行しています。

出典：ダイムラー社 HP

図 6-3　アムステルダムの自動運転バス

スイス・シオンでは、自動運転レベル４（乗務員同乗＋遠隔監視）による路線バスが運行されています。

図 6-4　シオンの自動運転バス

国内においても、群馬大学が「遠隔監視・操作システム」を使用し、バスの運転席には人が座らない無人状態で自動運転の実証実験を行っています。

出典：群馬大学・相鉄バスプレスリリース

図 6-5　群馬大学の遠隔監視・操作による自動運転バス

6-2. 基本方針と計画の目標

6-2-1. 基本方針

6-1.で示した公共交通ネットワークビジョンの実現に向け、5 年間の計画期間における基本方針を以下のとおり掲げる。

▼

『**まちづくりの将来像を見据え**

様々な移動ニーズに対応しながら

機能的・効率的で、わかりやすく使いやすい公共交通を順次整備します』

～機能的で効率的な公共交通の実現に向けて～

以上の方向性により公共交通を確保・維持し、利便性の向上を図るにあたり、最適な費用対効果について、市民をはじめ、事業者、行政が共通認識するとともに、適切な役割分担を行い、市全体として最適化を図ることにより、将来にわたり持続的発展が可能な公共交通の構築を目指す。

【事業者の役割】

事業者は、マーケティング強化などの経営努力を行いながら公共交通事業を行う。

【行政の役割】

山形市は、事業者を支援するとともに、事業者において対応できない部分について地域住民と協働して公共交通事業を行う。また、地域住民が主体となって公共交通事業を行う場合はそれを支援する。

【市民の役割】

市民は、受益者としてだけでなく当事者としての意識を持ちながら公共交通について考え、日常生活における移動目的や場所に応じて積極的に公共交通を利用するとともに、受益に応じた負担をすることで公共交通を守り育てる。

【全体の最適化】

山形市は公共交通の整備・充実にあたり、ニーズに的確に対応したサービスを民間活力の活用により提供する。

提供にあたっては、最小の経費で最大の効果を得られるよう、ＰＤＣＡサイクルによる見直しを不断に行う。

6-2-2.　計画の目標

基本方針に基づき、その実現に向けて以下 4 つの目標を定め、これらに沿って施策を展開する。

▼

- **目標１：まちづくりと連動した公共交通ネットワークの整備**
- **目標２：徒歩や公共交通などで楽しめる中心市街地の移動環境づくり**
- **目標３：公共交通による生活実態に即した身近な移動の支援**
- **目標４：公共交通のわかりやすく・使いやすい利用環境の形成**

6-3.　施策体系

4 つの目標に沿って施策を展開する。

それぞれの目標において達成に向けた施策、庁内の関係部局や交通事業者等様々な主体と密な連携などにより、取組の推進を図る。

表 6-1　施策一覧

目標	目標を達成するための施策
1．まちづくりと連動した公共交通ネットワークの整備	施策 1-1 交通軸の構築
	施策 1-2 交通結節点の整備 (1)　交通結節点の整備【新規】 (2)　新駅の検討【新規】 (3)　鉄道駅をはじめとした結節のバリアフリー化
	施策 1-3 鉄道、バスの利便性向上 (1)　バス幹線路線の設定【新規】 (2)　バス路線の経路・ダイヤ等の見直し【新規】 (3)　バスの定時性・安全性を確保するためのバスレーンの導入検討 (4)　バス乗降による交通流への影響緩和のためのバスベイ設置 (5)　バス停のバス待ち環境の改善 (6)　鉄道の南北縦貫運行に向けた検討【新規】
	施策 1-4 市街地の回遊を支えるバスの運行 (1)　南部循環バス（(仮称）南くるりん）の導入【新規】 (2)　北部循環バス（(仮称）北くるりん）の導入【新規】 (3)　ベニちゃんバス東くるりん・西くるりんの運行
	施策 1-5 広域的な移動や観光移動を支える公共交通等の推進 (1)　観光客向け周遊環境の向上【新規】 (2)　蔵王と山寺を結ぶ観光路線の検討【新規】 (3)　山形～仙台間の公共交通の利用拡大 (4)　連携中枢都市圏における広域的な公共交通ネットワークの構築
2．徒歩や公共交通などで楽しめる中心市街地の移動環境づくり	施策 2-1 中心市街地の暮らしやすさやにぎわいに資する移動環境の形成 (1)　中心市街地におけるカーシェアの導入促進及びシェアサイクル*の導入【新規】 (2)　歩行者空間整備と連動した、バス待ち環境や案内表示の改善 (3)　歩行者空間整備と連動した、バス利用環境の構築【新規】 (4)　ベニちゃんバス東くるりん・西くるりんの運行（再掲）
	施策 2-2 公共交通を利用した中心市街地へのお出かけの促進 (1)　商店街等と連携した割引やポイントサービスの導入検討【新規】 (2)　観光客向け周遊環境の向上（再掲）【新規】

* シェアサイクル：巻末に用語解説

目標	目標を達成するための施策
3. 公共交通による生活実態に即した身近な移動の支援	**施策 3-1 郊外地域における新たな公共交通の導入等による生活交通の確保** (1) タクシー等を活用した新たな公共交通の導入（モデル事業の実施）【新規】 (2) 郊外と中心部を結ぶコミュニティバス等の運行 (3) 福祉輸送やその他輸送手段との連携【新規】
	施策 3-2 持続可能な公共交通事業の経営 (1) 路線バス赤字路線への運行補助 (2) タクシー等を活用した新たな公共交通の導入（モデル事業の実施）（再掲）【新規】
	施策 3-3 高齢者への支援や学生の足の確保 (1) 高齢者や免許返納者等の移動に困っている方への支援の見直し【新規】 (2) 学生の足の確保【新規】
4. 公共交通のわかりやすく・使いやすい利用環境の形成	**施策 4-1 MaaS の導入** (1) MaaS の導入【新規】 (2) 山形県地域公共交通プラットフォームとの連携【新規】 (3) 交通系 IC カード導入による利便性向上【新規】
	施策 4-2 便利で楽しい公共交通のＰＲ、公共交通利用に向けた意識醸成 (1) わかりやすいバス案内 (2) スマートフォンアプリ等による利用案内、SNS による情報発信【新規】 (3) 若者向けＰＲの推進【新規】 (4) 観光地と協働した公共交通利用キャンペーン等 PR イベントの実施 (5) 公共交通利用のきっかけづくり、啓発活動
	施策 4-3 誰もが安心して使える利用環境づくり (1) バリアフリー車両、環境にやさしい車両、ユニバーサルデザインタクシー* 等の導入促進 (2) 感染症に強い公共交通利用環境の整備【新規】
計画の推進にあたって	**外部評価を得ながら、全体最適化の視点から不断にＰＤＣＡサイクルによる見直し**

* ユニバーサルデザインタクシー：巻末に用語解説

6-4. 取組の内容、実施主体、スケジュール

前節で示した今後の取組の具体的な内容について以下に示す。

本計画における新規の取組については、取組名の隣に「新規」と表示し、前計画（山形市地域公共交通網形成計画）からの継続・拡充の取組については、「継続」または「拡充」と表示する。

また、利便増進事業として実施する取組については、取組名の後に「利便増進事業」と表示する。

本計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく 5 ヶ年で取り組むべき事業（「計画期間内事業」と表記）と、継続的かつ長期的に取り組むべき事業（「長期的事業」と表記）について区分し、その実現を目指す。

なお、本計画において「長期的事業」のみを表記した取組も記載しているが、施策が長期に渡るものについても、協議や検討については計画期間内においても順次実施するものとする。

6-4-1. 目標１　まちづくりと連動した公共交通ネットワークの構築

施策 1-1　交通軸の構築

ネットワークビジョンで示した大骨格・中骨格・小骨格・神経系の各「交通軸」の構築に向けて今後 5 年間で取り組む内容は、施策 1-2 以降のとおり。

なお、各取組と、「大骨格」・「中骨格」・「小骨格」・「神経系」および「交通結節点」との関連について、各取組の表の右上に表示する。

施策 1-2　交通結節点の整備

取組番号	(1)	取組名	交通結節点の整備	新規	結節点

項目	内容
計画期間内事業	①　交通結節点とこれを結ぶ公共交通の具体化に向けた整備方針を策定する。 ・　立地適正化計画における準都市機能誘導区域など、具体的な結節点の場所についても設定する。 ②　優先順位を定め、順次設計・整備する。 ・　結節点の規模や周辺環境に応じて整備の優先順位を定める。 ・　上屋やベンチの設置等の快適な待合環境のほか、バリアフリーにも配慮したものを整備する。 ③　地域の主要な施設等には、拠点周辺の回遊性を向上させるための、シェアサイクルの導入も検討する。
長期的事業	④　交通結節点までのアクセス性の向上のため、関係機関と連携しながらアクセス道路や消雪道路などの基盤整備を検討する。 ⑤　経路等の都合により既存のバス路線におけるバス停と交通結節点として想定する地域の主要な施設等を同一の場所とすることが難しい場合は、バス待ち環境の改善に向けて、地域の主要な施設等からバス停までの道路・徒歩環境の整備や、地域の主要な施設等におけるバス案内システムの導入等を検討する。
実施主体 連携する主体	山形市 鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、道路管理者

実施時期

事業	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)
①	整備方針の策定				
②		順次設計・整備	順次設計・整備	順次設計・整備	順次設計・整備
③		検討・協議	検討・協議	実証実験	実証実験
④	検討・協議・随時実施	検討・協議・随時実施	検討・協議・随時実施	検討・協議・随時実施	検討・協議・随時実施
⑤	検討・協議・随時実施	検討・協議・随時実施	検討・協議・随時実施	検討・協議・随時実施	検討・協議・随時実施

<table>
<tr><td>取組番号</td><td>(2)</td><td>取組名</td><td colspan="2">新駅の検討</td><td>新規</td><td>大骨格</td></tr>
<tr><td>長期的事業</td><td colspan="6">① JR 奥羽本線山形駅と蔵王駅間において、新駅の設置を検討する。
・ 鉄道事業者と協議しながら検討する。
・ 新駅は市街地南部における主要な交通結節点として鉄道及び路線バス、（仮称）南くるりん等の乗り換え拠点となることが想定されるため、路線バス事業者やタクシー事業者とも協議しながら検討する。
・ 検討の結果に応じて、具体的な整備方針の策定、設計、整備へと進めていく。</td></tr>
<tr><td>実施主体
連携する主体</td><td colspan="6">山形市、鉄道事業者
バス事業者、タクシー事業者</td></tr>
<tr><td rowspan="2">実施時期</td><td>事業</td><td>R3
(2021)</td><td>R4
(2022)</td><td>R5
(2023)</td><td>R6
(2024)</td><td>R7
(2025)</td></tr>
<tr><td>①</td><td colspan="5">検討・協議</td></tr>
</table>

<table>
<tr><td>取組番号</td><td>(3)</td><td>取組名</td><td colspan="2">鉄道駅をはじめとした交通結節点のバリアフリー化</td><td>拡充</td><td>大骨格</td></tr>
<tr><td>計画期間内事業</td><td colspan="6">① 北山形駅周辺地区バリアフリー基本構想に基づき、北山形駅のエレベーター等を整備する。</td></tr>
<tr><td>長期的事業</td><td colspan="6">② 北山形駅周辺地区バリアフリー基本構想に基づき、駅周辺地区のバリアフリー化を推進する。
③ 観光需要が高い山寺駅や、利用者数が 2,000 人を超える蔵王駅などにおいて、また、その他交通結節点の整備においてもバリアフリー化を検討していく。
・ 検討の結果に応じて、具体的な整備方針の策定、設計、整備へと進めていく。</td></tr>
<tr><td>実施主体
連携する主体</td><td colspan="6">山形市、鉄道事業者、道路管理者</td></tr>
<tr><td rowspan="4">実施時期</td><td>事業</td><td>R3
(2021)</td><td>R4
(2022)</td><td>R5
(2023)</td><td>R6
(2024)</td><td>R7
(2025)</td></tr>
<tr><td>①</td><td colspan="2">北山形駅整備</td><td colspan="3">駅周辺整備</td></tr>
<tr><td>②</td><td colspan="5">検討・協議・随時実施</td></tr>
<tr><td>③</td><td colspan="5">検討・協議・随時実施</td></tr>
</table>

施策 1-3　鉄道、バスの利便性向上

<table>
<tr><td>取組番号</td><td>(1)</td><td>取組名</td><td colspan="3">バス幹線路線の設定</td><td>新規</td><td>中骨格</td></tr>
<tr><td>計画期間内事業</td><td colspan="7">① 市内のバス路線のうち、山形駅から各方面の主要な交通結節点を結ぶ路線を、山形市の公共交通ネットワークにおける幹線路線として設定する。
・ 交通結節点の整備方針と併せて検討する。
・ バス事業者や県と協議しながら設定する。</td></tr>
<tr><td>長期的事業</td><td colspan="7">② 幹線路線として設定した路線の利便性向上を図る。
・ 幹線路線とする路線については、施策 1-3-(2)に掲げるダイヤの見直しにおいて利用者が分かりやすいダイヤを検討する。
・ 経由する交通結節点において他の交通手段と結節する場合には、乗継時間などに配慮する。
・ 利用状況や土地利用等周辺環境の変化に応じて運行本数の増強を検討する。
・ 利用状況のモニタリングを継続的に行い、利便性向上に向けた改善策を検討、実施する。</td></tr>
<tr><td>実施主体
連携する主体</td><td colspan="7">山形市、バス事業者</td></tr>
<tr><td rowspan="3">実施時期</td><td>事業</td><td>R3
(2021)</td><td>R4
(2022)</td><td>R5
(2023)</td><td>R6
(2024)</td><td colspan="2">R7
(2025)</td></tr>
<tr><td>①</td><td>対象路線の選定</td><td></td><td></td><td></td><td colspan="2"></td></tr>
<tr><td>②</td><td colspan="6">検討・協議・随時実施</td></tr>
</table>

<table>
<tr><td>取組番号</td><td>(2)</td><td>取組名</td><td colspan="3">バス路線の経路・ダイヤ等の見直し
利便増進事業</td><td>新規</td><td>中骨格
小骨格</td></tr>
<tr><td>計画期間内事業</td><td colspan="7">① 交通結節点の整備と併せて、バス路線の経路やダイヤの見直しについて、バス事業者と協議しながら検討する。
・ 検討にあたっては、対象の路線を定め、ダイヤ・経路の変更案を作成する。ダイヤの見直しにおいては現在一部の路線において採用されているパターンダイヤ*の導入を図る。
② 郊外をはじめ市内の路線バス利用者を増やすために、利用ニーズに応じた経路やダイヤの見直しについて、バス事業者と協議しながら検討対象の路線を定め、ダイヤ・経路を変更する。
・ 利用が見込まれる高齢女性の買物利用等のバス利用ニーズに応じた見直しについても検討する。
・ 交通系 IC カード導入により取得可能となる利用者データを活用する。
③ 運賃等の見直しについて、経路・ダイヤの見直しも踏まえバス事業者と協議しながら検討する。
・通勤利用や買物等の中心市街地におけるバス利用を促進するため、中心市街地内々の利用にかかる路線バスの運賃を、ベニちゃんバスと同様の水準で均一化することについても検討する。</td></tr>
<tr><td>実施主体
連携する主体</td><td colspan="7">山形市、バス事業者
山形県</td></tr>
<tr><td rowspan="2">実施時期</td><td>事業</td><td>R3
(2021)</td><td>R4
(2022)</td><td>R5
(2023)</td><td>R6
(2024)</td><td colspan="2">R7
(2025)</td></tr>
<tr><td>①
②
③</td><td colspan="6">検討・協議・随時実施
検討・協議・随時実施
検討・協議・随時実施</td></tr>
</table>

<table>
<tr><td>取組番号</td><td>(3)</td><td>取組名</td><td colspan="3">バスの定時性・安全性を確保するための
バスレーンの導入検討</td><td>拡充</td><td>中骨格</td></tr>
<tr><td>長期的事業</td><td colspan="7">① 主要な公共交通軸となる路線において、片側 2 車線以上を有する道路について、定時性・速達性を向上するためのバスレーンの導入を検討する。
・ 郊外から市街地へ向かうバスの定時性を確保するため、都市計画道路美畑天童線（総合スポーツセンター西側）など、都市計画道路の整備に併せたバスレーンの導入を検討し、対象とする路線・区間を定める。
・ バスの利用状況や自動車交通量の変化に応じて継続的にバス優先レーン導入の必要性を検討し、その結果に応じて準備導入する。</td></tr>
<tr><td>実施主体
連携する主体</td><td colspan="7">山形市、道路管理者、バス事業者</td></tr>
<tr><td>実施時期</td><td>事業</td><td>R3
(2021)</td><td>R4
(2022)</td><td>R5
(2023)</td><td>R6
(2024)</td><td colspan="2">R7
(2025)</td></tr>
</table>

* パターンダイヤ：巻末に用語解説

	①	検討・協議・随時実施

取組番号	(4)	取組名	**バス乗降による交通流への影響緩和のためのバスベイ設置**	**拡充**	**中骨格**
計画期間内事業	① バス乗降による交通流への影響緩和を図るため、道路管理者や警察等関係機関と協議しながら道路整備と一体となったバスベイの設置を進める。 ② 新型コロナウイルス感染症対策として、山形駅西口に路線バスのバスベイを新設し、山形駅東口バスプールの混雑解消を図る。（施策 4-3(2)の取組にも記載）				
実施主体 連携する主体	山形市、道路管理者、バス事業者				

実施時期	事業	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)
	①	検討・協議・随時実施				
	②	整備 （施工）	供用開始			

取組番号	(5)	取組名	**バス停のバス待ち環境の改善**	**拡充**	**中骨格** **小骨格**	**結節点**
計画期間内事業	① 路線バスやコミュニティバスのバス停に、上屋・ベンチ・照明の設置など、快適なバス待ち環境の整備について、ニーズに応じた優先順位を設定しながら計画的に進める。 ・ 整備にあたっては利用状況や周辺環境に配慮しながら行う。 ・ 施策 1-2(1)の取組における交通結節点に係る待合環境の整備と連動して実施する。					
実施主体 連携する主体	山形市、バス事業者					

実施時期	事業	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)
	①	検討・協議・随時実施				

<table>
<tr><td>取組番号</td><td>(6)</td><td>取組名</td><td colspan="4">鉄道の南北縦貫運行に向けた検討</td><td>新規</td><td>大骨格</td></tr>
<tr><td>長期的事業</td><td colspan="8">① 現在山形駅発着となっている JR 奥羽本線について、市の南北の移動性向上や通勤利用客の利便性向上を図るため、発着駅の変更について、鉄道事業者と協議しながら検討する。

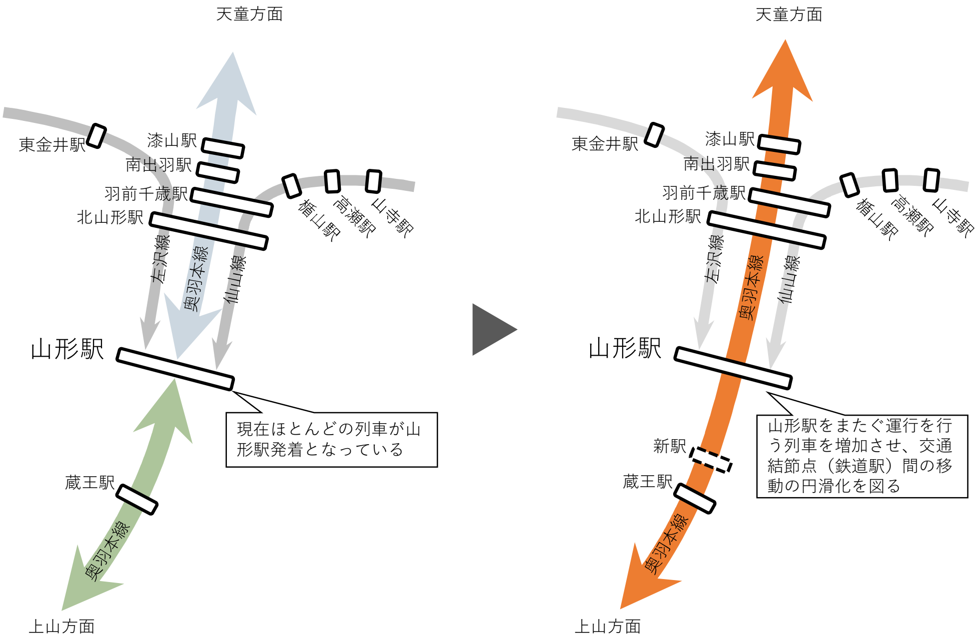
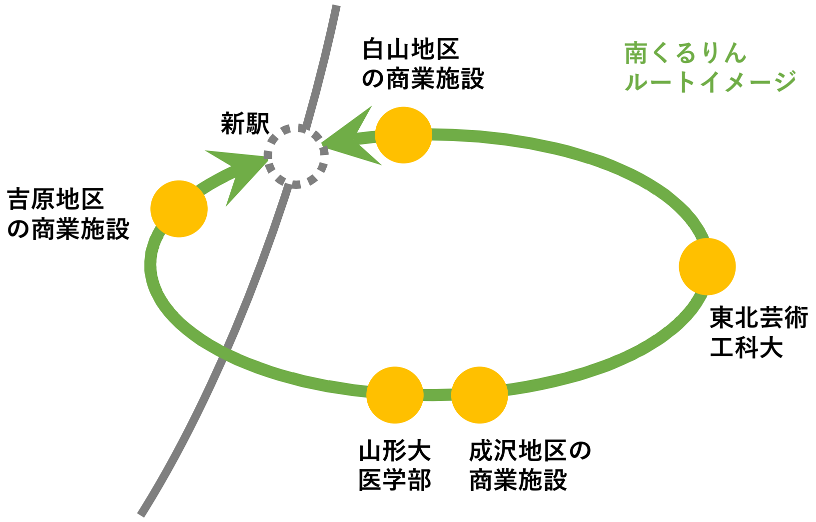
例）


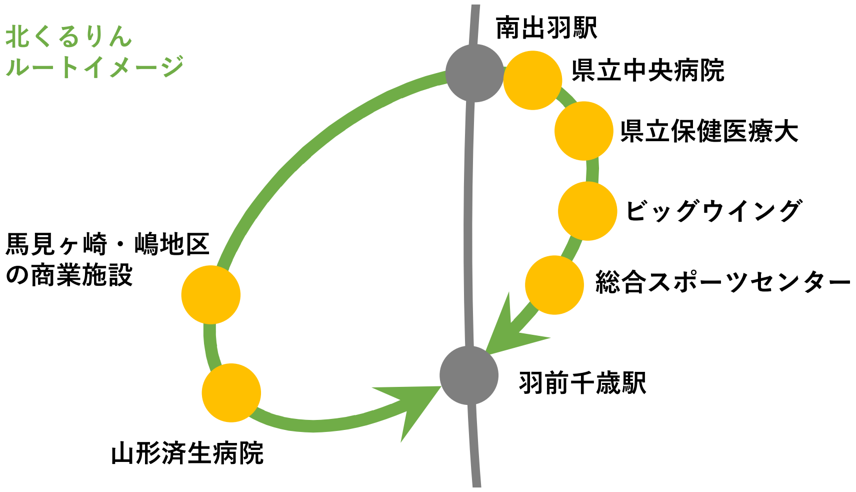
図 6-6　鉄道の南北縦貫運行のイメージ</td></tr>
<tr><td>実施主体
連携する主体</td><td colspan="8">山形市、鉄道事業者</td></tr>
<tr><td rowspan="2">実施時期</td><td>事業</td><td>R3
(2021)</td><td>R4
(2022)</td><td>R5
(2023)</td><td>R6
(2024)</td><td colspan="3">R7
(2025)</td></tr>
<tr><td>①</td><td colspan="7">検討・協議</td></tr>
</table>

施策 1-4　市街地の回遊を支えるバスの運行

<table>
<tr><td>取組番号</td><td>(1)</td><td>取組名</td><td colspan="3">南部循環バス（(仮称) 南くるりん）の導入</td><td>新規</td><td>小骨格</td></tr>
<tr><td>計画期間内事業</td><td colspan="7">① 具体的な運行ルートダイヤ、運賃などを検討し、実証実験を経て早期の導入を目指す。
② 市南部の拠点・大学を結ぶ循環バスを導入する。
・ 導入にあたっては既存の路線バスの経路やタクシー業界にも影響することから、バス事業者やタクシー事業者と協議しながら検討する。
・ 立地適正化計画における準都市機能誘導区域*である山大医学部周辺、吉原地区を運行経路として想定するほか、芸工大や買物不便による当該地区等への移動ニーズが高い滝山地区におけるモデル事業として進めることとし、他地区とも協議しながら検討していく。


※上記に記載した施設は、運行が想定される主な施設
図 6-7　（仮称）南くるりんのルートイメージ</td></tr>
<tr><td>実施主体
連携する主体</td><td colspan="7">山形市、バス事業者、タクシー事業者</td></tr>
<tr><td rowspan="3">実施時期</td><td>事業</td><td>R3
(2021)</td><td>R4
(2022)</td><td>R5
(2023)</td><td>R6
(2024)</td><td colspan="2">R7
(2025)</td></tr>
<tr><td>①</td><td>検討・協議</td><td colspan="3">実証実験（R4～R6前半）</td><td colspan="2"></td></tr>
<tr><td>②</td><td></td><td></td><td></td><td colspan="3">導入（R6後半～R7）</td></tr>
</table>

* 準都市機能誘導区域：巻末に用語解説

<table>
<tr><td>取組番号</td><td>(2)</td><td>取組名</td><td>北部循環バス（(仮称）北くるりん）の導入</td><td>新規</td><td>小骨格</td></tr>
<tr><td>計画期間内事業</td><td colspan="5">① 具体的な運行ルートダイヤ、運賃などを検討し、実証実験を経て導入を目指す。
② 市北部の拠点・総合病院等を結ぶ循環バスを導入する。
・ 導入にあたっては既存の路線バスの経路やタクシー業界にも影響することから、バス事業者やタクシー事業者と協議しながら検討する。
・ 立地適正化計画における準都市機能誘導区域である馬見ヶ崎・嶋地区やニーズが高い県立中央病院へのアクセスを踏まえ、羽前千歳駅を中心とした循環バスについて検討していく。なお、連携中枢都市圏における他市町からの県立中央病院への移動ニーズも高いことなど検討課題も多いことから、様々な角度からの検討を踏まえて進めていく。


※上記に記載した施設は、運行が想定される主な施設
図 6-8　（仮称）北くるりんのルートイメージ</td></tr>
<tr><td>実施主体
連携する主体</td><td colspan="5">山形市、バス事業者、タクシー事業者</td></tr>
</table>

実施時期	事業	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)
	①		検討・協議		実証実験	
	②					導入

取組番号	(3)	取組名	**ベニちゃんバス東くるりん・西くるりんの運行**	**拡充**	**小骨格**

計画期間内事業	① 市中心部と市街地東部・西部を結ぶベニちゃんバス東くるりん・西くるりんの運行を継続する。 ② 更なる利用者数の増加に向け、一日乗車券などの企画乗車券を導入する。 ③ 利用者の声を反映させたダイヤ改正などを行う。 ④ 交通系 IC カードを導入し、更なる利便性の向上を図る。 ⑤ バス停にネーミングライツ*を導入するなど、様々な広告収入について検討し、安定的な収入を確保する。 ⑥ 路線バスに導入済みの行先番号など、利用者が分かりやすい案内表示について導入を検討する。 ⑦ 平成 26 年（2014 年）度に購入した西くるりんの車両について、車両更新を行う。
実施主体 連携する主体	山形市、バス事業者

実施時期

事業	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)
①	運行 (R3〜R7)				
②	検討・協議	運用 (R4〜R7)			
③	検討・協議・随時実施 (R3〜R7)				
④	検討・協議	運用 (R4〜R7)			
⑤	検討・協議 (R3〜R4)	ネーミングライツ実施 (R4〜R7)			
⑥	検討・協議・随時実施 (R3〜R7)				
⑦	検討・協議 (R3〜R5)			車両更新	

---

* ネーミングライツ：巻末に用語解説

施策 1-5　広域的な移動や観光移動を支える公共交通等の推進

取組番号	(1)	取組名	観光客向け周遊環境の向上	新規	大骨格	神経系
					中骨格	結節点
					小骨格	

計画期間内事業	①　観光客が中心市街地をはじめ市内で快適に周遊できる環境の向上のため、ベニちゃんバスに交通系ＩＣカードを導入する。 ②　路線バスにおける観光客向けの企画乗車券について、更なる活用を図る。 ③　ベニちゃんバスにおける観光客向けの企画乗車券について、一日乗車券などの新たな企画乗車券を導入する。
長期的事業	④　観光における公共交通利用の促進のため、MaaS の観光における活用について、空港二次交通*も含め、県などの関係機関と協議・検討する。
実施主体 連携する主体	山形市、バス事業者、タクシー事業者 山形県、観光協会等、航空事業者

実施時期	事業	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)
	①	検討・協議	利用開始			
	②	検討・協議・随時実施				
	③	検討・協議	導入			
	④	検討・協議・随時実施				

取組番号	(2)	取組名	蔵王と山寺を結ぶ観光路線の検討	新規	小骨格

長期的事業	①　観光需要が高い蔵王と山寺について、直接移動できる環境を整備し、観光の相乗効果を図るため、蔵王と山寺を直接結ぶ観光路線について、運行ルートやダイヤなどを検討する。
実施主体 連携する主体	山形市 バス事業者、タクシー事業者、観光協会等

実施時期	事業	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)
	①	検討・協議・随時実施				

* 二次交通：巻末に用語解説

取組番号	(3)	取組名	山形～仙台間の公共交通の利用拡大	拡充	大骨格 中骨格 神経系
計画期間内事業	①　仙山圏交通網の充実に向けた仙山線の利用促進及び利便性向上プロジェクトに基づき推進していく。 ②　駅からの２次交通について、施策 3-1(1)のモデル事業で検討する。 ③　山形－仙台間の高速バスの更なる利便性の向上に向け、交通系ＩＣカードを導入する。				
長期的事業	④　交通結節点の整備と併せて、他の交通機関との結節の強化等を図る。				
実施主体 連携する主体	山形市、仙台市、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者 山形県、観光協会等				

実施時期	事業	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)
	①	検討･協議･随時実施				
	②	検討･協議	実証実験		実施	
	③	検討･協議	利用開始			
	④	検討･協議･随時実施				

取組番号	(4)	取組名	連携中枢都市圏における広域的な公共交通ネットワークの構築	新規
計画期間内事業	①　山形連携中枢都市圏における広域的なネットワークの構築について、山形県地域公共交通計画との整合を図りながら推進していく。			
実施主体 連携する主体	山形市、連携中枢都市圏の連携市町 山形県、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者			

実施時期	事業	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)
	①	検討･協議･順次実施				

6-4-2. 目標２　徒歩や公共交通などで楽しめる中心市街地の移動環境づくり

施策 2-1　中心市街地の暮らしやすさやにぎわいに資する移動環境の形成

<table>
<tr><td>取組番号</td><td>(1)</td><td>取組名</td><td colspan="3">中心市街地におけるカーシェアの導入促進及びシェアサイクルの導入</td><td>新規</td></tr>
<tr><td>計画期間内事業</td><td colspan="6">①　首都圏をはじめとする他地域からの自動車を持たない転入者が、必要に応じて自動車を利用できるよう、民間事業者によるカーシェアの導入を促進する。
・　民間事業者の取組を促進するための具体的な手法を検討し、段階的に実施する。
②　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、シェアサイクルの導入を検討する。
・　実施手法を検討し、シェアサイクル事業者やサイクルポート用地の地権者等との調整を経て、運用開始を目指す。
・　観光部門で実施している「中心市街地観光レンタサイクル」の取組と連携しながら検討する。</td></tr>
<tr><td>実施主体
連携する主体</td><td colspan="6">山形市、カーシェアリング事業者、駐車場管理者、シェアサイクル事業者等</td></tr>
<tr><td rowspan="3">実施時期</td><td>事業</td><td>R3
(2021)</td><td>R4
(2022)</td><td>R5
(2023)</td><td>R6
(2024)</td><td>R7
(2025)</td></tr>
<tr><td>①</td><td colspan="5">検討・協議・順次実施</td></tr>
<tr><td>②</td><td colspan="5">検討・協議・順次実施</td></tr>
</table>

<table>
<tr><td>取組番号</td><td>(2)</td><td>取組名</td><td colspan="4">歩行者空間整備と連動した、バス待ち環境や案内表示の改善</td><td>拡充</td><td>中骨格
小骨格
結節点</td></tr>
<tr><td>計画期間内事業</td><td colspan="8">① 中心市街地における快適な歩行者空間の形成に合わせ、利用状況や周辺環境に配慮しながら、地区内の主要バス停に上屋・ベンチ・照明などを設置する。
・ 歩行者空間と一体となってバス利用者だけでなく歩行者の滞在快適性の向上にもつながるよう、デザインを配慮する。
・ 中心市街地の交通結節点においては複数の路線が通過し、行先も多岐にわたり、乗り場が複数ある場合も多いため、乗り場案内、行先表示、時刻表等の案内表示のわかりやすさに配慮する。
・ 施策 1-2(1)の取組における交通結節点に係る待合環境の整備と連動して実施する。</td></tr>
<tr><td>実施主体
連携する主体</td><td colspan="8">山形市、バス事業者、道路管理者</td></tr>
<tr><td rowspan="2">実施時期</td><td>事業</td><td>R3
(2021)</td><td>R4
(2022)</td><td>R5
(2023)</td><td>R6
(2024)</td><td colspan="3">R7
(2025)</td></tr>
<tr><td>①</td><td colspan="7">検討・協議・随時実施</td></tr>
</table>

<table>
<tr><td>取組番号</td><td>(3)</td><td>取組名</td><td colspan="4">歩行者空間整備と連動した、バス利用環境の検討</td><td>新規</td><td>中骨格</td></tr>
<tr><td>長期的事業</td><td colspan="8">① まちづくり政策担当部署が行う滞在快適性等向上区域*（まちなかウォーカブル区域）の指定と併せたトランジットモール*や駐車場の適正配置等の検討と連動して、対象となる道路を経由するバス路線について、来訪者や周辺住民に配慮しながら必要に応じて経路の変更やバス停位置の変更などを対応する。</td></tr>
<tr><td>実施主体
連携する主体</td><td colspan="8">山形市、バス事業者、道路管理者</td></tr>
<tr><td rowspan="2">実施時期</td><td>事業</td><td>R3
(2021)</td><td>R4
(2022)</td><td>R5
(2023)</td><td>R6
(2024)</td><td colspan="3">R7
(2025)</td></tr>
<tr><td>①</td><td colspan="7">検討・協議・随時実施</td></tr>
</table>

* 滞在快適性等向上区域，トランジットモール：巻末に用語解説

取組番号	(4)	取組名	**ベニちゃんバス東くるりん・西くるりんの運行（再掲）**	**拡充**	**小骨格**
計画期間内事業	① 市中心部と市街地東部・西部を結ぶベニちゃんバス東くるりん・西くるりんの運行を継続する。 ② 更なる利用者数の増加に向け、一日乗車券などの企画乗車券を導入する。 ③ 利用者の声を反映させたダイヤ改正などを行う。 ④ 交通系 IC カードを導入し、更なる利便性の向上を図る。 ⑤ バス停にネーミングライツを導入するなど、様々な広告収入について検討し、安定的な収入を確保する。 ⑥ 路線バスに導入済みの行先番号など、利用者が分かりやすい案内表示について導入を検討する。 ⑦ 平成 26 年（2014 年）度に購入した西くるりんの車両について、車両更新を行う。				
実施主体 連携する主体	山形市、バス事業者				

実施時期

<table>
<tr><th>事業</th><th>R3
(2021)</th><th>R4
(2022)</th><th>R5
(2023)</th><th>R6
(2024)</th><th>R7
(2025)</th></tr>
<tr><td>①</td><td colspan="5">運行</td></tr>
<tr><td>②</td><td>検討･協議</td><td colspan="4">運用</td></tr>
<tr><td>③</td><td colspan="5">検討･協議･随時実施</td></tr>
<tr><td>④</td><td>検討･協議</td><td colspan="4">運用</td></tr>
<tr><td>⑤</td><td colspan="2">検討･協議</td><td colspan="3">ネーミングライツ実施</td></tr>
<tr><td>⑥</td><td colspan="5">検討･協議･随時実施</td></tr>
<tr><td>⑦</td><td colspan="3">検討･協議</td><td>車両更新</td><td></td></tr>
</table>

施策 2-2　公共交通を利用した中心市街地へのお出かけの促進

取組番号	(1)	取組名	**商店街等と連携した割引やポイントサービスの導入検討**	**新規**		
計画期間内事業	①　中心市街地への公共交通利用を促すために、公共交通を利用して中心市街地に来て買物をした際に割引やポイント付与を行うなどの、商店街等と連携した店舗割引サービスやポイント付与サービス等の導入について、関係機関と協議しながら検討を行う。 ・　交通系 IC カードを活用したサービスも検討する。また、商店街等における導入のメリットが得られるような方策について検討する。					
実施主体 連携する主体	山形市、バス事業者、商店街等					
実施時期	事業	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)
	①	検討・協議・随時実施（R3～R7）				

取組番号	(2)	取組名	**観光客向け周遊環境の向上（再掲）**	**新規**	**大骨格** **中骨格** **小骨格**	**神経系** **結節点**	
計画期間内事業	①　観光客が中心市街地をはじめ市内で快適に周遊できる環境の向上のため、ベニちゃんバスに交通系ＩＣカードを導入する。 ②　路線バスにおける観光客向けの企画乗車券について、更なる活用を図る。 ③　ベニちゃんバスにおける観光客向けの企画乗車券について、一日乗車券などの新たな企画乗車券を導入する。						
長期的事業	④　観光における公共交通利用の促進のため、MaaS の観光における活用について、空港２次交通も含め、県などの関係機関と協議・検討する。						
実施主体 連携する主体	山形市、バス事業者、タクシー事業者 山形県、観光協会等、航空事業者						
実施時期	事業	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	
	①	検討・協議	利用開始				
	②	検討・協議・随時実施（R3～R7）					
	③	検討・協議	導入				
	④	検討・協議・随時実施（R3～R7）					

6-4-3.　目標３　公共交通による生活実態に即した身近な移動の支援

施策 3-1　郊外地域における新たな公共交通の導入等による生活交通の確保

取組番号	(1)	取組名	**タクシー等を活用した新たな公共交通の導入（モデル事業の実施）**	**新規**	**神経系**
計画期間内事業	①　市内数か所の地区におけるモデル事業として、各地域にあった最適な公共交通の手段を地区住民や、高齢者や地域のニーズを把握している生活支援コーディネーター等の福祉関係機関とも協働しながら検討し、タクシーやコミュニティバスによる新たな公共交通を導入する。 ・　導入にあたっては、地域に定着した生活交通として、地域住民が主体となった運行サービス及びその導入の支援についても併せて検討する。				
長期的事業	②　モデル事業で得た知見をもとに、同様の課題を抱える他地区に展開する。				
実施主体 連携する主体	山形市、各地区、バス事業者、タクシー事業者 福祉団体				

実施時期	事業	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)
	①	検討・協議	実証実験	実証実験	導入	導入
	②			検討・協議・随時実施	検討・協議・随時実施	検討・協議・随時実施

～モデル事業について～

市内各地区における様々な交通課題の解決に向けて、市街地循環バスの導入、タクシー等を活用した新しい交通サービスの導入等に関するモデル事業を実施する。

結果を踏まえ、同様の課題を抱える地区へ取組を拡大する。

１．市街地循環バスの試行

路線バス空白地帯である市街地南部または市街地北部と、移動ニーズが高い都市機能が集積している地域を結ぶ新たな循環バスの導入について、実証実験を踏まえ導入を目指していく。

市街地南部への新たな循環バスについては、立地適正化計画における準都市機能誘導区域である山大医学部周辺、吉原地区を運行経路として想定するほか、芸工大や買物不便による当該地区等への移動ニーズが高い【滝山地区】におけるモデル事業として進めることとし、他地区とも協議しながら検討していく。

市街地北部への新たな循環バスについては、上記同様に馬見ヶ崎・嶋地区やニーズが高い県立中央病院へのアクセスを踏まえ羽前千歳駅を中心とした循環バスについて検討していく。

取組 1-4(1) 南部循環バス（(仮称）南くるりん）の導入（Ｒ４年度実証実験開始)、
取組 1-4(2) 北部循環バス（(仮称）北くるりん）の導入（Ｒ５年度実証実験開始）

※　連携中枢都市圏における他市町からの県立中央病院への移動ニーズも高いことなど検討課題も多いことから、様々な角度からの検討を踏まえて進めていくため南部循環バスより１年遅れての実証実験開始を予定。

２．タクシー等を活用した新しい交通サービスの導入

以下のような着目点に基づき、以下の３地区においてモデル事業を実施する。

①　鉄道駅との結節に着目した交通サービス【楯山地区】

「仙山圏交通網の充実に向けた仙山線の利用促進及び利便性向上プロジェクト」に基づき、通勤者や通学者などを対象に、大骨格に付随する交通結節点となる楯山駅までの新たな交通手段（２次交通）の検討を行う。

②　人口が集中する地区であり、かつニーズの高い目的地が複数想定される場合に着目した交通サービス【金井地区西部】

比較的まとまって人口が集積しているにもかかわらず、公共交通の空白地域となっている地区内の集落（吉野宿地区や鮨洗地区など）を対象に、商業施設や医療施設などが集積した地区への新たな交通手段の検討を行う。

③　郊外からの移動ニーズに着目した交通サービス【村木沢地区】

地域交流バス南部線の見直しに対する要望への対応のほか、更なる利便性向上を図るため、自宅から交通結節点として想定するコミュニティセンターや拠点施設までの比較的短距離の新たな交通手段の検討を行う。

取組 3-1(1) タクシー等を活用した新たな公共交通の導入（モデル事業の実施）

<table>
<tr><td>取組番号</td><td>(2)</td><td>取組名</td><td colspan="2">郊外と中心部を結ぶコミュニティバス等の運行</td><td>拡充</td><td>神経系</td></tr>
<tr><td>計画期間内事業</td><td colspan="6">① コミュニティバス高瀬線、地域交流バス南部線の運行及びニーズに対応した見直しを随時行う。
・ 見直しにあたっては長時間の運行に伴う高齢者のトイレの問題等、課題も踏まえた検討を行う。
② 自主運行バス「スマイルグリーン号」についても引き続き運行を行うとともに、地域や事業者と協議を行いながらニーズに対応した見直しを随時行う。</td></tr>
<tr><td>実施主体
連携する主体</td><td colspan="6">山形市、大郷・明治地区、中山町、バス事業者、タクシー事業者</td></tr>
<tr><td rowspan="3">実施時期</td><td>事業</td><td>R3
(2021)</td><td>R4
(2022)</td><td>R5
(2023)</td><td>R6
(2024)</td><td>R7
(2025)</td></tr>
<tr><td>①</td><td colspan="5">検討･協議･随時見直し</td></tr>
<tr><td>②</td><td colspan="5">検討･協議･随時見直し</td></tr>
</table>

<table>
<tr><td>取組番号</td><td>(3)</td><td>取組名</td><td colspan="2">福祉輸送やその他輸送手段との連携</td><td>新規</td><td>神経系</td></tr>
<tr><td>計画期間内事業</td><td colspan="6">① 福祉有償運送等の福祉輸送との連携や、自家用旅客有償運送、スクールバスの送迎車両、企業・事業所等の送迎バスなどの輸送資源の活用による効率的な運行体制の可能性を検討するなど、利用者ニーズに応じて公共交通、福祉、民間の垣根にとらわれず柔軟に連携する。
・ ボランティア輸送等に係る担い手の確保の検討も踏まえて検討する。
② 既存タクシーを活用し、スーパーや銀行などの日常生活で必要となる行先（方面）ごとにタクシーへの同乗をマッチングするなど、高齢者の生活支援を目的としたモデル事業を、福祉担当部署を中心に連携して実施する。
③ 住民主体で買い物や通院等の付き添い支援や地域の交流の場への送迎支援を行う地域支え合いボランティア活動（介護予防・日常生活支援総合事業における訪問型サービス D）の促進を図るため、補助等を通じた支援を、福祉担当部署を中心に連携して実施する。
・ 地域のニーズを把握している生活支援コーディネーター等の福祉関係機関や民間企業と協働しながら取組を行う。</td></tr>
<tr><td>実施主体
連携する主体</td><td colspan="6">山形市、福祉団体、企業・事業所等、交通事業者
地区・NPO 法人</td></tr>
<tr><td rowspan="4">実施時期</td><td>事業</td><td>R3
(2021)</td><td>R4
(2022)</td><td>R5
(2023)</td><td>R6
(2024)</td><td>R7
(2025)</td></tr>
<tr><td>①</td><td colspan="5">検討･協議･随時連携</td></tr>
<tr><td>②</td><td>検討･協議</td><td colspan="3">モデル事業実施</td><td></td></tr>
<tr><td>③</td><td colspan="5">随時実施</td></tr>
</table>

施策 3-2　持続可能な公共交通事業の経営

取組番号	(1)	取組名	路線バス赤字路線への運行補助	継続	中骨格 小骨格
計画期間内事業	①　利用が低迷する路線、地域間を結ぶ移動の足として維持が望ましい路線、他交通手段への切り替えが難しい路線を対象に、交通事業者へ赤字バス路線を対象とした運行補助を行う。				
長期的事業	②　最適な費用対効果について検証するとともに、適切な役割分担を行い、全体最適化の視点から見直しを検討する。				
実施主体 連携する主体	山形市 バス事業者				

実施時期	事業	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)
	①	随時実施				
	②	検討・協議・随時実施				

取組番号	(2)	取組名	タクシー等を活用した新たな公共交通の導入（モデル事業の実施）（再掲）	新規	神経系
計画期間内事業	①　市内数か所の地区におけるモデル事業として、各地域にあった最適な公共交通の手段を地区住民や、高齢者や地域のニーズを把握している生活支援コーディネーター等の福祉関係機関とも協働しながら検討し、タクシーやコミュニティバスによる新たな公共交通を導入する。 ・　導入にあたっては、地域に定着した生活交通として、地域住民が主体となった運行サービス及びその導入の支援についても併せて検討する。				
長期的事業	②　モデル事業で得た知見をもとに、同様の課題を抱える他地区に展開する。				
実施主体 連携する主体	山形市、各地区、バス事業者、タクシー事業者 福祉団体				

実施時期	事業	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)
	①	検討・協議	実証実験		導入	
	②			検討・協議・随時実施		

施策 3-3　高齢者への支援や学生の足の確保

取組番号	(1)	取組名	**高齢者や免許返納者等の移動に困っている方への支援の見直し**			**拡充**
計画期間内事業	① 高齢者外出支援や運転免許返納者への支援について、費用対効果の検証を行う。 ② 交通系 IC カード導入と併せた効果的な支援など、移動に困っている方等への支援の在り方の見直しを随時行い、ニーズにあった効果的な支援を検討する。					
実施主体 連携する主体	山形市 バス事業者、タクシー事業者					
実施時期	事業	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)
	①	効果検証	効果検証	効果検証		
	②	検討・協議・随時見直し	検討・協議・随時見直し	検討・協議・随時見直し	検討・協議・随時見直し	検討・協議・随時見直し

取組番号	(2)	取組名	**学生の足の確保**			**新規**
計画期間内事業	① 自家用車を持たない大学生等の日常の足の確保に向けて、大学等と連携しながら学生が行きたい場所、使いたい交通手段などのニーズを把握する。 ② ニーズに合った路線バスやコミュニティバスの充実（経路やダイヤの見直し等）を行う。					
長期的事業	③ 仙台等の遠方から市内へ通学する学生の 2 次交通を想定したシェアサイクルの導入等について検討する。					
実施主体 連携する主体	山形市、大学・学生等 交通事業者、シェアサイクル事業者等					
実施時期	事業	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)
	①	検討・協議	ニーズ調査			
	②	検討・協議・随時見直し	検討・協議・随時見直し	検討・協議・随時見直し	検討・協議・随時見直し	検討・協議・随時見直し
	③	検討・協議・随時実施	検討・協議・随時実施	検討・協議・随時実施	検討・協議・随時実施	検討・協議・随時実施

6-4-4.　目標４　公共交通のわかりやすく・使いやすい利用環境の形成

施策 4-1　MaaS の導入

取組番号	(1)	取組名	**MaaS の導入**	**新規**	**大骨格** **中骨格** **小骨格**	**神経系** **結節点**
計画期間内事業	①　MaaS 導入に向けた体制（コンソーシアム*）の設立を検討する。 ・　山形市の交通状況・地域特性を踏まえて、地域課題を解決し、多くの市民の移動環境向上につながる MaaS サービスの在り方を検討する。 ・　交通サービスとしての MaaS と、商業・医療・観光等の様々な生活サービスとの連携を図り、より利便性が高い MaaS サービスを検討する。 ・　企業や大学など様々な分野の関係者と協議し、サービスやデータ共有の在り方等を検討する。 ②　MaaS の段階的な導入に向けて、HP・アプリによる運行情報の確認や、タクシーを活用したモデル事業での予約システムの導入、交通系 IC カード対応化等を検討し順次導入する。 ・　MaaS においても将来活用が想定される自動運転技術についても検討する。					
長期的事業	③　鉄道、路線バス、コミュニティバス、タクシー、シェアサイクル、カーシェア等、様々な交通手段を組み合わせて、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 を導入する。					
実施主体 連携する主体	山形市、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者 アプリ等提供事業者					

実施時期	事業	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)
	①	コンソーシアム設立検討				
	②		検討・協議・順次導入 →			
	③		検討・協議・随時実施 →			

【MaaS とは】（Mobility as a Service）

- “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。
- MaaS により移動手段の選択に関して適切な情報が得やすくなることで、自家用車の多用から、徒歩や公共交通を中心に移動し自家用車を賢く使う生活への行動変容が促進されることが期待される。また、商業施設などと連携することにより、中心市街地の来訪促進ツールなどとして活用することも期待される。

注：MaaS の定義は「都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会 中間とりまとめ」より作成

---

* コンソーシアム：巻末に用語解説

<table>
<tr><td>取組番号</td><td>(2)</td><td>取組名</td><td colspan="3">山形県地域公共交通プラットフォームとの連携</td><td rowspan="3">新規</td><td>中骨格</td></tr>
<tr><td colspan="6"></td><td>小骨格</td></tr>
<tr><td colspan="6"></td><td>神経系</td></tr>
<tr><td>計画期間内事業</td><td colspan="7">① 山形県が行う、MaaS 導入に向けて利用案内に必要な公共交通の標準データを事業者が容易に取得できる環境を整備する「山形県地域公共交通プラットフォーム」における路線情報のオープンデータ化を活用し、路線バス等の路線情報を市ホームページで公開する。</td></tr>
<tr><td>実施主体
連携する主体</td><td colspan="7">山形市、山形県
バス事業者</td></tr>
<tr><td rowspan="2">実施時期</td><td>事業</td><td>R3
(2021)</td><td>R4
(2022)</td><td>R5
(2023)</td><td>R6
(2024)</td><td colspan="2">R7
(2025)</td></tr>
<tr><td>①</td><td>検討・協議</td><td colspan="5">HP 公開</td></tr>
</table>

<table>
<tr><td>取組番号</td><td>(3)</td><td>取組名</td><td colspan="3">交通系 IC カード導入による利便性向上</td><td rowspan="3">新規</td><td>大骨格</td></tr>
<tr><td colspan="6"></td><td>中骨格</td></tr>
<tr><td colspan="6"></td><td>小骨格</td></tr>
<tr><td>計画期間内事業</td><td colspan="7">① MaaS 導入に向けての第一歩となるキャッシュレス決済として、路線バスの交通系 IC カードを導入する。併せてベニちゃんバスに交通系 IC カードを導入する。
・ 利用者の運賃支払いの利便性向上や弾力性のある運賃施策へのスムーズな移行を図る。</td></tr>
<tr><td>長期的事業</td><td colspan="7">② 交通系 IC カードを活用した公共交通以外のサービスとの連携について検討する。
③ 交通系 IC カード未対応の鉄道駅改札の対応化について、鉄道事業者と協議しながら検討する。</td></tr>
<tr><td>実施主体
連携する主体</td><td colspan="7">山形市、バス事業者、鉄道事業者</td></tr>
<tr><td rowspan="4">実施時期</td><td>事業</td><td>R3
(2021)</td><td>R4
(2022)</td><td>R5
(2023)</td><td>R6
(2024)</td><td colspan="2">R7
(2025)</td></tr>
<tr><td>①</td><td>検討・協議</td><td colspan="5">運用</td></tr>
<tr><td>②</td><td colspan="6">検討・協議・随時実施</td></tr>
<tr><td>③</td><td colspan="6">検討・協議</td></tr>
</table>

施策 4-2　便利で楽しい公共交通のＰＲ、公共交通利用に向けた意識醸成

<table>
<tr><td>取組番号</td><td>(1)</td><td>取組名</td><td colspan="3">わかりやすいバス案内</td><td>拡充</td><td>中骨格
小骨格</td></tr>
<tr><td>計画期間内事業</td><td colspan="7">① 主要路線、観光路線、長距離路線などの路線の特性や主要な行き先が瞬時に識別できる「行先番号」の更なる活用・普及を促進する。
② 案内充実を図るため、県と連携しオープンデータ化による Google マップ等への路線運行情報の提供を行う。</td></tr>
<tr><td>実施主体
連携する主体</td><td colspan="7">山形市、バス事業者、山形県</td></tr>
<tr><td rowspan="3">実施時期</td><td>事業</td><td>R3
(2021)</td><td>R4
(2022)</td><td>R5
(2023)</td><td>R6
(2024)</td><td colspan="2">R7
(2025)</td></tr>
<tr><td>①</td><td colspan="6">検討・協議・随時実施</td></tr>
<tr><td>②</td><td colspan="6">検討・協議・随時実施</td></tr>
</table>

<table>
<tr><td>取組番号</td><td>(2)</td><td>取組名</td><td colspan="3">スマートフォンアプリ等による利用案内、SNS による情報発信</td><td>新規</td></tr>
<tr><td>計画期間内事業</td><td colspan="6">① スマートフォンアプリ等による利用案内、SNS による情報発信等、イベントや非常時対応も含めたリアルタイムな情報発信を検討する。</td></tr>
<tr><td>実施主体
連携する主体</td><td colspan="6">山形市、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者</td></tr>
<tr><td rowspan="2">実施時期</td><td>事業</td><td>R3
(2021)</td><td>R4
(2022)</td><td>R5
(2023)</td><td>R6
(2024)</td><td>R7
(2025)</td></tr>
<tr><td>①</td><td>検討・協議</td><td colspan="4">随時実施</td></tr>
</table>

取組番号	(3)	取組名	**若者向けＰＲの推進**			**新規**
計画期間内事業	①　県と連携し、学生等を対象とした MaaS アプリコンテスト等を実施し、公共交通への意識醸成を図る。 ②　若者向けのモビリティマネジメント*を実施する。 ・　公共交通で買い物を楽しむ、イベントを楽しむ等、新たな公共交通の利用・活用イメージの検討や、ノーマイカーデー等のイベント企画等を検討する。					
長期的事業	③　若年層をターゲットにした利用環境の向上により公共交通の利用促進を図るため、車両への Wi-Fi 導入等を検討する。					
実施主体 連携する主体	山形市、学生、交通事業者 山形県					
実施時期	事業	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)
	①	検討・協議・随時実施	検討・協議・随時実施			
	②	検討・協議・随時実施	検討・協議・随時実施	検討・協議・随時実施	検討・協議・随時実施	検討・協議・随時実施
	③	検討・協議・随時実施	検討・協議・随時実施	検討・協議・随時実施	検討・協議・随時実施	検討・協議・随時実施

取組番号	(4)	取組名	**観光地と協働した公共交通利用キャンペーン等 PR イベントの実施**			**拡充**
計画期間内事業	①　中心市街地や山寺・蔵王等の主要観光地と協働で、公共交通利用キャンペーンを企画・検討し実施する。					
長期的事業	②　交通アクセスと観光情報を統合した情報案内、公共交通と観光施設のパッケージ料金等、自家用車アクセスより魅力的なサービスを検討する。					
実施主体 連携する主体	山形市、観光事業者、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者					
実施時期	事業	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)
	①	検討・協議・随時実施	検討・協議・随時実施	検討・協議・随時実施	検討・協議・随時実施	検討・協議・随時実施
	②	検討・協議・随時実施	検討・協議・随時実施	検討・協議・随時実施	検討・協議・随時実施	検討・協議・随時実施

* モビリティマネジメント：巻末に用語解説

取組番号	(5)	取組名	**公共交通利用のきっかけづくり、啓発活動**	**拡充**
計画期間内事業	① 「バスの乗り方教室」や各種イベントを企画・実施する。 ② 自家用車から公共交通への利用転換を促すＰＲや誘導施策を実施する。 ・ 高齢者、運転免許返納者等に対し、施策 3-3 で掲げる「高齢者や免許返納者等の移動に困っている方への支援の見直し」の取組を踏まえながら、シルバー定期券を購入する際の補助やタクシー券交付等の公共交通利用促進策を実施する。 ・ 市職員向けのモビリティマネジメントに関する研修や、市職員によるノーマイカーデーの実施など、市職員の公共交通に対する意識改革を行う。 ・ 企業等と連携したノーマイカーデーなどの取組による交通需要マネジメント*を推進するとともに、通勤における利用の促進を図る。 ③ 自家用車利用の低減に向けた啓発活動を実施する。 ・ 「まずはバスの利用から」という視点での啓発を行う。 ・ 運転免許証を返納しても公共交通を利用し安全に外出できること、公共交通を利用して外出することにより健康増進や介護予防の効果も期待できるという視点での啓発を行う。 ・ 自家用車から公共交通への利用転換による、渋滞緩和など「脱炭素社会*」の実現や、滞在時間の増加・立寄り箇所の増加など「地域活性化」の視点での啓発を行う。			
実施主体 連携する主体	山形市、バス事業者 福祉団体			

実施時期	事業	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)
	①	検討･協議･随時実施				
	②	検討･協議･随時実施				
	③	検討･協議･随時実施				

* 交通需要マネジメント，脱炭素社会：巻末に用語解説

施策 4-3　誰もが安心して使える利用環境づくり

<table>
<tr><td rowspan="3">取組番号</td><td rowspan="3">(1)</td><td rowspan="3">取組名</td><td rowspan="3">バリアフリー車両、環境にやさしい車両、ユニバーサルデザインタクシー等の導入促進</td><td rowspan="3">拡充</td><td>中骨格</td></tr>
<tr><td>小骨格</td></tr>
<tr><td>神経系</td></tr>
<tr><td>計画期間内事業</td><td colspan="5">① 誰もが乗降しやすい低床バスの積極的な導入や、環境にやさしいハイブリッドバス、小型 EV 車両（電気自動車）等の導入を検討する。
② 誰もが乗降しやすく大きな荷物が乗せやすい、ユニバーサルデザインタクシーの積極的な導入を促進する。</td></tr>
<tr><td>実施主体
連携する主体</td><td colspan="5">山形市、バス事業者、タクシー事業者</td></tr>
</table>

<table>
<tr><td rowspan="3">実施時期</td><td>事業</td><td>R3
(2021)</td><td>R4
(2022)</td><td>R5
(2023)</td><td>R6
(2024)</td><td>R7
(2025)</td></tr>
<tr><td>①</td><td colspan="5">検討・協議・随時導入</td></tr>
<tr><td>②</td><td colspan="5">検討・協議・随時実施</td></tr>
</table>

<table>
<tr><td rowspan="2">取組番号</td><td rowspan="2">(2)</td><td rowspan="2">取組名</td><td rowspan="2">感染症に強い公共交通利用環境の整備</td><td rowspan="2">新規</td><td>大骨格</td><td>小骨格</td></tr>
<tr><td>中骨格</td><td>神経系</td></tr>
<tr><td>計画期間内事業</td><td colspan="6">① ガイドラインを遵守した感染予防対策の徹底を行う。
② 新型コロナウイルス感染症対策として、山形駅西口に路線バスのバスベイを新設し、山形駅東口バスプールの混雑解消を図る。</td></tr>
<tr><td>長期的事業</td><td colspan="6">③ 路線バスやコミュニティバスの混雑情報提供の導入について検討する。</td></tr>
<tr><td>実施主体
連携する主体</td><td colspan="6">山形市、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者</td></tr>
</table>

<table>
<tr><td rowspan="4">実施時期</td><td>事業</td><td>R3
(2021)</td><td>R4
(2022)</td><td>R5
(2023)</td><td>R6
(2024)</td><td>R7
(2025)</td></tr>
<tr><td>①</td><td colspan="5">随時実施</td></tr>
<tr><td>②</td><td>整備
(施工)</td><td>供用開始</td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>③</td><td colspan="5">検討・協議・随時実施</td></tr>
</table>

6-5. 評価指標の設定

目標の達成状況を確認するための評価指標を設定する。

達成状況の評価については、アウトカム指標（各種施策を実施した効果として期待される変化によって評価する）またはアウトプット指標（6-4.に掲げた施策について実施しているかを確認する）によるものである。

6-5-1. 目標の達成状況の評価

目標の達成状況を評価するための評価指標を以下のとおり設定する。（★は国の標準指標）

目標	目標に対する評価指標	現況値	目標値
1.まちづくりと連動した公共交通ネットワークの再編	★公共交通の利用者数 ※1 （市内主要鉄道駅の利用者数、路線バス、コミュニティバスの利用者数の計）	11,078 千人	11,189 千人
2.徒歩や公共交通などで楽しめる中心市街地の移動環境づくり	ベニちゃんバス東くるりん・西くるりんの利用者数	487,442 人	492,316 人
	中心市街地における上屋やベンチの設置などのバス待ち環境の整備件数（５年間の累計）	―	１０件 （2 件／年）
3.公共交通による生活実態に即した身近な移動の支援	日常の外出（通勤、通学、食料品買物及び通院）における利用交通手段のうち自家用車等の割合 （日常の外出と公共交通に関するアンケート調査（5 年に 1 回実施））	通勤：83.9% 通学：14.9% 食料品買物及び通院：86.3%	通勤：83.9% 通学：14.9% 食料品買物及び通院：86.3%
	外出を控えている理由として交通手段がないと答えている高齢者の割合 （市の介護予防・日常生活圏域ニーズ調査（3 年に 1 回実施））	１６．１％	１１．１％ （R5 時点）
	★公共交通への公的資金投入額 ※1 （路線バス赤字補助額、コミュニティバス経費等の計）	79,947 千円	79,147 千円
	★公的資金が投入されている公共交通事業の収支率 ※1 （路線バス赤字路線、コミュニティバスの収支）	64.2%	65.2%
4.公共交通のわかりやすく・使いやすい利用環境の形成	路線バス等の利用者に占める交通系 IC カード利用者の割合 ※2	０％	５０％

※1：（仮称）南くるりん・（仮称）北くるりんなど新しい交通サービスの導入と併せて目標値を見直すこととする。
※2：交通系 IC カード導入 1 年経過後に目標値を見直すこととする。

【補足:目標値設定の考え方】

前頁に示した評価指標の目標値については、それぞれ以下の考えに基づいて設定した。

目標	目標に対する評価指標	考え方
1.まちづくりと連動した公共交通ネットワークの再編	公共交通の利用者数（市内主要鉄道駅の利用者数、路線バス、コミュニティバスの利用者数の計）	前計画における目標値や新型コロナウイルスの影響による利用者の伸び悩み等の状況を考慮し、現況11,078 千人の 1%増にあたる 11,189 千人（111 千人増）とした。
2.徒歩や公共交通などで楽しめる中心市街地の移動環境づくり.	ベニちゃんバス東くるりん･西くるりんの利用者数	公共交通利用者数の目標値に合わせ、現況487,442 人から 1 %増の 492,316 人（4,874 人の増）とした。
	中心市街地における上屋やベンチの設置などのバス待ち環境の整備件数（5 年間の累計）	中心市街地のバス停の状況や今後見込まれる交通結節点の整備等を考慮し、年間 2 件程度の整備を目指し、5 年間で 10 件とした。
3.公共交通による生活実態に即した身近な移動の支援	日常の外出（通勤、通学、食料品買物及び通院）における利用交通手段のうち自家用車等の割合	5 年前と今回のアンケート結果の比較において、各目的における自家用車利用割合が上昇していることから、現状維持を目標とすることとした。
	外出を控えている理由として交通手段がないと答えている高齢者の割合	モデル事業等の導入により新たに交通手段が利用可能となる場合や、その他利用促進施策等による効果を踏まえ、R2 年（2020 年）度の 16.1%から 5 ポイント減の 11.1%とした。
	公共交通への公的資金投入額	施策毎に以下の通り目標を設け、全体で R1 年79,947 千円から 1%減の 79,147 千円とした。 ・ 路線バスへの赤字補助についてはH29 年（2017 年）～R1 年（2019 年）の平均まで減少することを目指す。 ・ ベニちゃんバスの利用増目標に伴う収入の増を見込む。 ・ 高瀬線、南部線、スマイルグリーン号は現状維持を目標とする。
	公的資金が投入されている公共交通事業の収支率	施策毎に以下の通り目標を設け、全体で R1 年（2019 年）64.2%から 1 ポイント増の 65.2%とした。 ・ 路線バスへの赤字路線：IC カードなど利便性向上に伴う利用者の増（収入 1 %増）、収支率で 0.7%ポイント増を目標とする ・ ベニちゃんバス：IC カードなど利便性向上に伴う利用者の増（収入 1%増）、収支率で 0.5 ポイント増を目標とする ・ 高瀬線、南部線、スマイルグリーン号は現状維持を目標とする
4.公共交通のわかりやすく・使いやすい利用環境の形成	路線バス等の利用者に占める交通系 IC カード利用者の割合	仙台市における icsca の市バスでの利用率を参考に、山形市の都市の規模等を考慮し 50%を目標とした。

6-6. 計画の進捗管理

6-6-1. 評価の考え方

本計画を着実に実行し、効果を得ていくために、定期的な評価指標の確認を PDCA サイクルに沿って実施する。

施策の実施状況の評価については毎年実施し、事業進捗の確認を行う。また、その結果に応じて次年度以降の取り組み方の改善点を確認する。法定協議会は、年間で 2 回程度開催することを想定し、第 1 回協議会は前年度の見直し検討を受けた当該年度の事業内容の進め方の確認と、次年度に向けた改善の方向性、第 2 回協議会は当該年度のモニタリング結果を受けた施策実施状況の評価と次年度に向けた事業の見直し検討を実施する。

目標の達成状況の確認については、計画期間最終年に行うものとする。ただし、5 年を待たずに途中年度で評価指標が得られる場合には、適宜評価指標の推移をモニタリングし、施策実施への参考とする。なお、途中年度で評価を行う場合には、データ取得と施策実施のタイミングや、社会情勢の変化などに着目し、施策の効果が反映されているものであるかに留意する。

評価	実施頻度	評価結果の扱い
施策の実施状況の評価	毎年	・ 事業進捗の確認 ・ 次年度以降の取組を改善
目標の達成状況の確認	原則計画期間の最終年度（5 年目）	・ 次期計画策定に向けた課題整理
	途中年度で評価指標が得られる場合、適宜モニタリングを実施	・ 次年度以降の取組を改善 ※ データ取得と施策実施のタイミングや、社会情勢の変化などに着目し、施策の効果が反映されているものであるかに留意

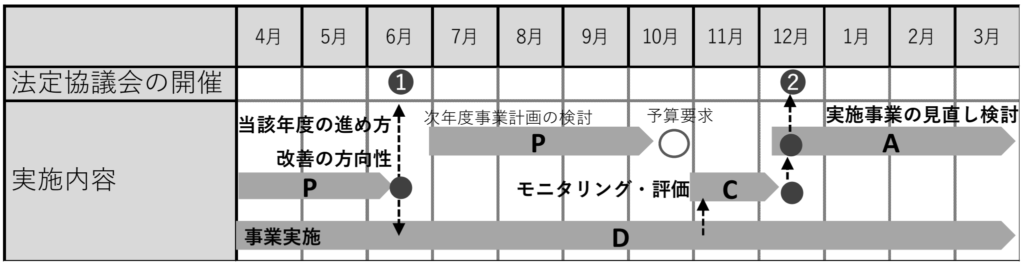


図 6-9 法定協議会年間想定スケジュール

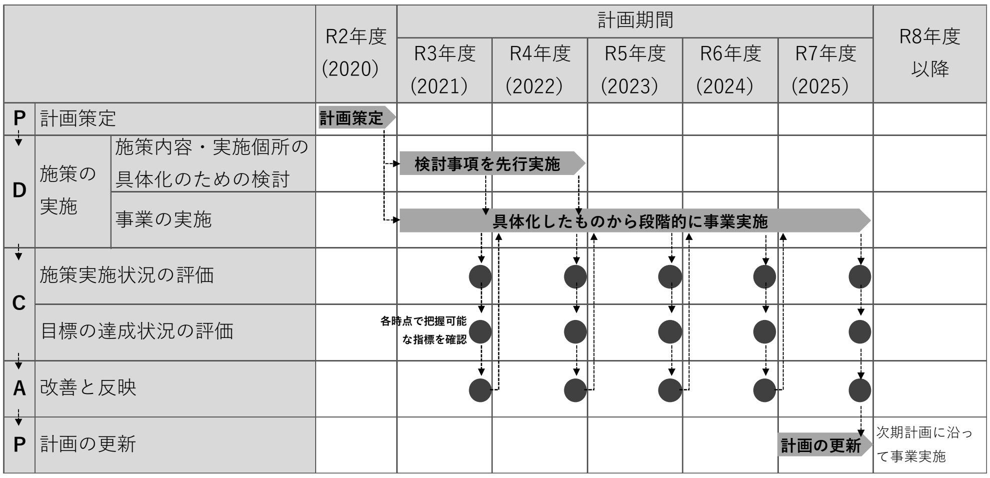


図 6-10 PDCA サイクルのイメージ図

6-6-2. 評価の実施体制

本計画の推進にあたっては、本計画の策定にあたり設置された山形市公共交通活性化協議会が引き続き施策の実施状況の評価や計画の見直し等を行う。

表 6-2 山形市公共交通活性化協議会の構成員

構成団体	職名
山形市	企画調整部長
JR 東日本（株）仙台支社	総務部企画室課長
山交バス（株）	常務取締役営業部長
山形商工会議所	地域振興課長
国土交通省山形河川国道事務所	調査第二課長
県村山総合支庁	道路課長
山形市都市整備部	次長（兼）道路維持課長
山形警察署	交通第一課長
山形市自治推進委員長連絡協議会	会長
山形市老人クラブ連合会	会長
山形市身体障害者福祉協会	会長
山形市女性団体連絡協議会	会長
東北芸術工科大学	教授
福島大学	准教授
国土交通省山形運輸支局	首席運輸企画専門官
山形市企画調整部企画調整課（事務局）	