

山形市 地域公共交通計画 (第2期・基本編)



山形市地域公共交通計画

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS



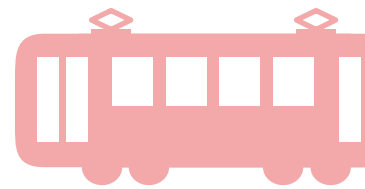
この計画の推進により、SDGsのこのゴールの達成に
貢献することを目指します

令和8年3月

山形市

目次

第1章 はじめに	1
1.1 山形市地域公共交通計画について	1
1.1.1 山形市地域公共交通計画策定の趣旨	1
1.1.2 第2期山形市地域公共交通計画策定の考え方	1
1.2 計画区域	1
1.3 計画期間	1
第2章 基本的な方針	2
2.1 公共交通に関する現状診断	2
2.1.1 公共交通の現状	2
2.2 第1期計画の検証と第2期計画で重視する視点	10
2.2.1 第1期計画の評価	10
2.2.2 情勢の変化	14
2.2.3 第2期計画で重視する観点（施策推進の横ぐしの視点）	15
2.3 目指す地域の将来像	16
2.3.1 2040年の「まちの姿」	16
2.3.2 2040年の「交通ネットワークビジョン」	17
第3章 第2期計画における施策・取組	21
3.1 第2期計画における取組の基本方針	21
3.2 施策の体系	22
3.3 施策・取組	26
3.3.1 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	26
3.3.2 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	43
3.3.3 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	46
3.3.4 目標4 公共交通のわかりやすい・使いやすい利用環境の形成	53
第4章 成果指標	58
4.1 アウトプット指標	58
4.2 アウトカム指標	59
第5章 計画の進捗管理	60
5.1 評価の考え方	60
5.2 評価のスケジュール	61
5.3 評価の実施体制	62



第1章 はじめに

1.1 山形市地域公共交通計画について

1.1.1 山形市地域公共交通計画策定の趣旨

山形市地域公共交通計画は、山形市の最上位計画である「山形市発展計画」に即して、「山形市都市計画マスタープラン」及び「山形市立地適正化計画」で示された将来の山形市のまちづくりを支えることを目的としている。この計画では、自家用車に頼らなくても誰もが快適に移動できる環境を構築することを目指し、地域にとって望ましい公共交通ネットワーク及び地域の移動手段を確保・充実するための取組をとりまとめている。

なお、この計画は、令和3年(2021年)3月に、第1期山形市地域公共交通計画(以下、「第1期計画」という。))として策定しており、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(以下、「法」という。)に基づく、法定計画である。

1.1.2 第2期山形市地域公共交通計画策定の考え方

第2期山形市地域公共交通計画(以下、「第2期計画」という。)は、第1期計画の評価を基に、情勢の変化や国が自治体向けに示した『地域公共交通計画の「アップデートガイドンス Ver.1.0」』(以下、「ガイドンス」という。)、及び令和7年(2025年)3月に策定された「山形市発展計画 2030」を踏まえて、必要な見直しを行い、具体的な取組を定めている。

第2期計画は、第1期計画で示した将来の交通体系である「公共交通ネットワークビジョン」を基盤とし、「山形市発展計画 2030」が掲げる令和22年(2040年)の将来像との整合性を図りながら、バックキャストの視点に立って計画を策定している。

1.2 計画区域

山形市全域とする。

1.3 計画期間

第1期計画:令和3年(2021年)4月～令和8年(2026年)3月

第2期計画:令和8年(2026年)4月～令和13年(2031年)3月

第2章 基本的な方針

2.1 公共交通に関する現状診断

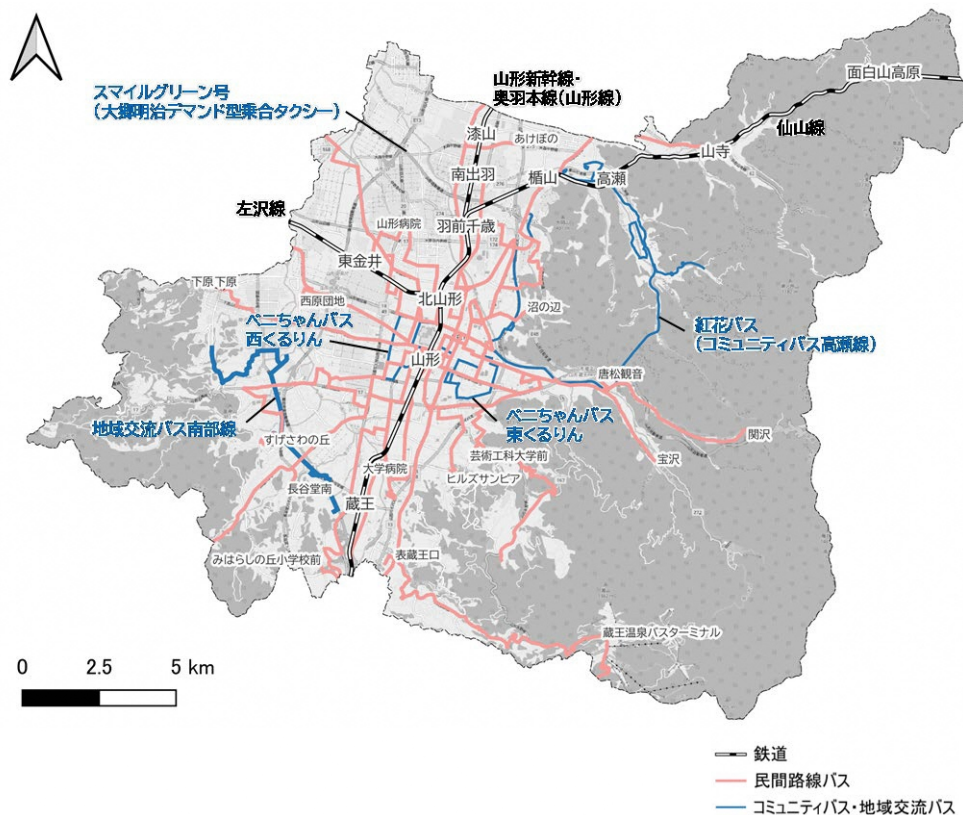
2.1.1 公共交通の現状

(1) 公共交通の概要

市内の公共交通機関としては、鉄道が山形新幹線と在来線の3路線(JR 奥羽本線(山形線)・仙山線・左沢線)で運行されている。

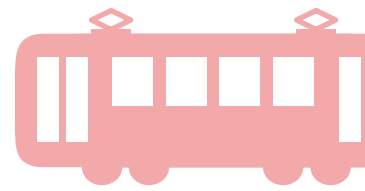
バスは、高速バスが仙台市をはじめ県内各地や近隣県の都市、更に首都圏を結んでいるほか、路線バスが市内及び近隣市との間を結んでいる。また、市が運行する交通としては、ベニちゃんバス(東くるりん・西くるりん)、紅花バス(コミュニティバス高瀬線)、地域交流バス南部線があり、市の支援を受け、地域の協議会がスマイルグリーン号(大郷明治デマンド型乗合タクシー)を運営している。第1期計画では、公共交通が十分でない一部の地域で、モデル事業を通じて移動手段を確保する取り組みを実施している。

この他、タクシーが市内の移動を補っているほか、主要施設等には、コミュニティサイクル「ベニちゃり」のサイクルポートを設置している。



出典：国土数値情報より作成

図 2-1 山形市の公共交通ネットワーク

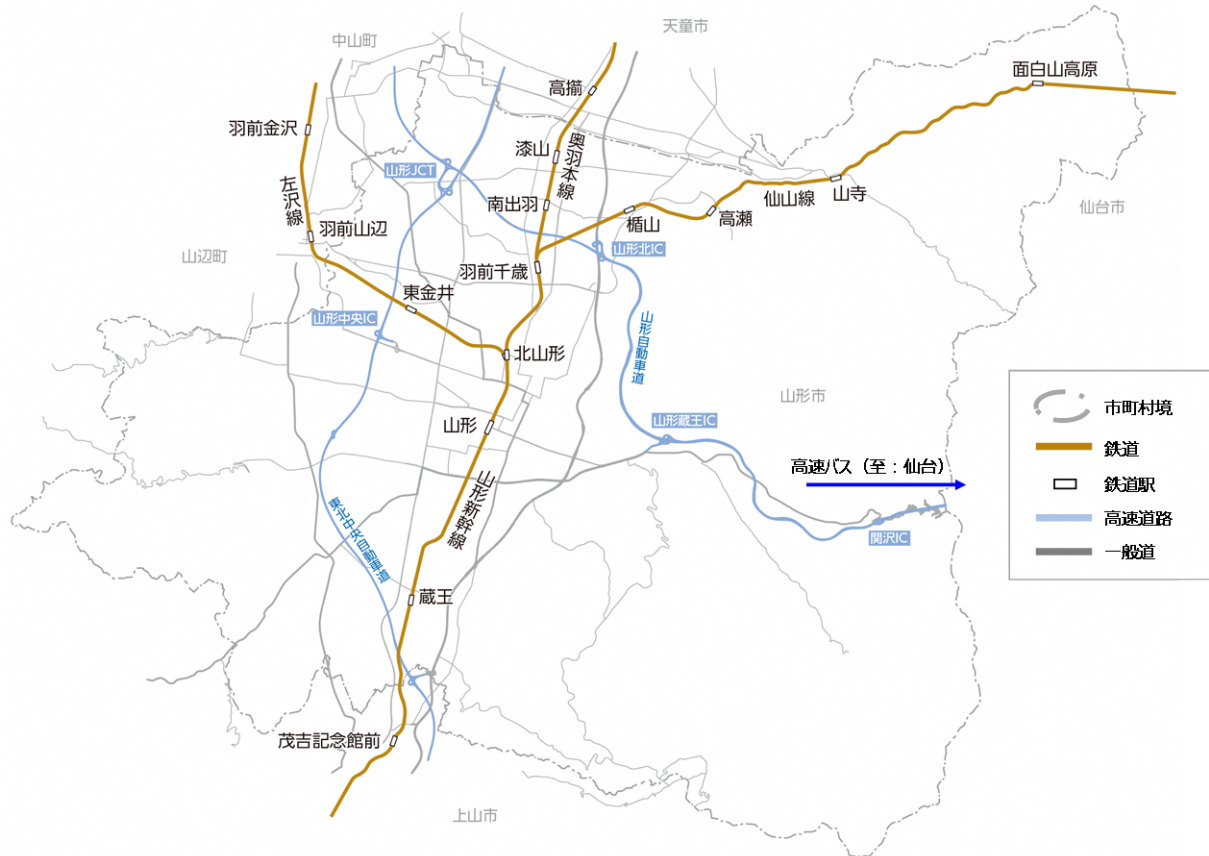


(2) 鉄道・主要なバスの運行状況と拠点の状況

1) 鉄道

『他都市と比べても運行頻度が低く、分担割合に影響を及ぼしている』

山形市内を運行する鉄道は、山形新幹線・奥羽本線・左沢線・仙山線があり、主要区間の運行頻度は1本/h程度となっている。



路線名	方面	運行本数	始発列車		終発列車		山形市内の駅
			到着時刻	始発駅	発車時刻	到着駅	
山形新幹線	福島・東京	上り 16本 下り 16本	8:59	東京駅	20:45	東京駅	山形駅
	新庄	下り 9本 上り 9本	6:23	新庄駅	22:00	新庄駅	
奥羽本線	米沢・福島	上り 17本 下り 18本	6:51	米沢駅	23:42	米沢駅	山形駅、蔵王駅
	村山・新庄	下り 18本 ※土休日：19本 上り 17本	6:56	新庄駅	23:40	天童駅	
仙山線	山寺・仙台	上り 18本 ※内 快速列車4本			21:46	仙台駅	山形駅、北山形駅、羽前千歳駅、 楯山駅、高瀬駅、山寺駅、 面白山高原駅
		下り 18本 ※内 快速列車3本	7:34	仙台駅			
左沢線	寒河江・左沢	下り 16本 上り 18本	6:31	左沢駅	23:31	寒河江駅	山形駅、北山形駅、東金井駅
		高速バス ※参考	上り 74本 ※土休日：63本 下り 74本 ※土休日：62本	5:50	山交ビル3番	21:30	

出典：国土数値情報より作成

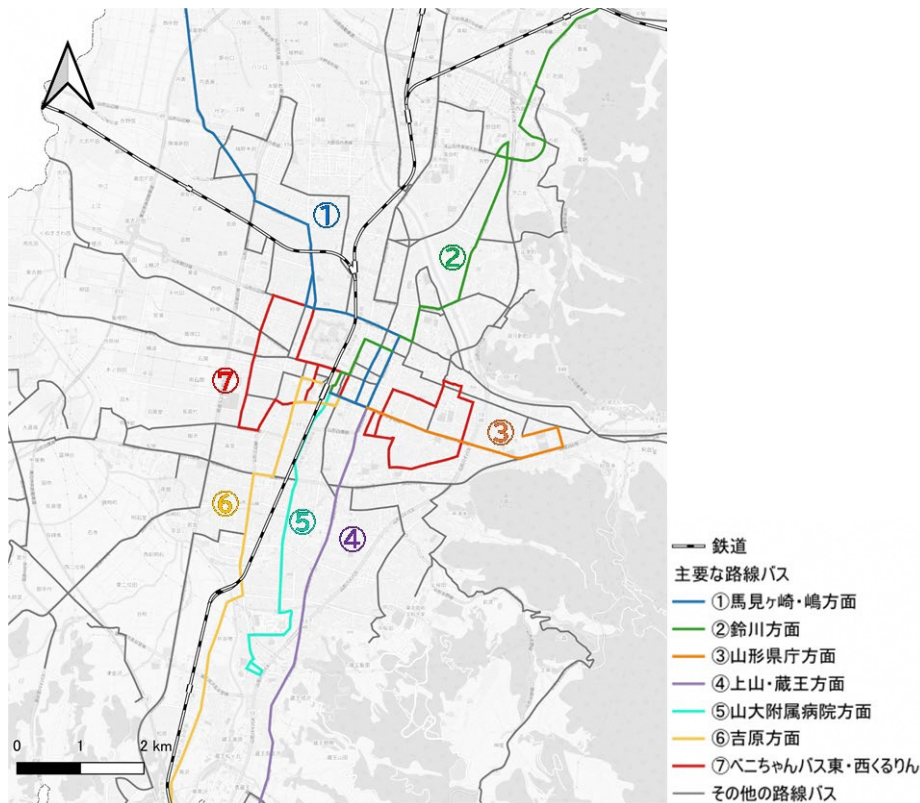
図 2-2 市内で運行している鉄道

2) 幹線となる路線バス

『サービス水準や利用状況に偏在があり、利便性向上の余地がある』

市内ではバスも主要な公共交通であり、特に市中心部と郊外を結ぶ幹線は運行本数も多く、住民の生活に欠かせない移動手段となっている。

一方で、市内で比較的運行本数の多い系統の現状を見ると、方面によっては平均乗車密度が低い系統や、朝ピーク時の運行本数が少ない、終バスの時刻が早い系統等も見られることから、利便性向上のためには、現在のサービス水準を維持するとともに、サービス内容の改善も重要である。



出典：国土数値情報より作成

図 2-3 市内の幹線となる路線バス

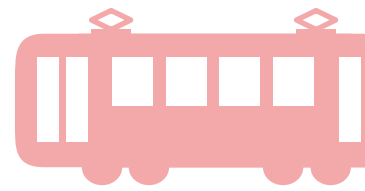
表 2-1 主な系統のピーク時運行本数・終バスの時刻・平均乗車密度

方面	①馬見ヶ崎・嶋方面	②鈴川方面	③山形県庁方面	④上山・蔵王方面	⑤山大病院方面	⑥吉原方面	⑦東・西ぐるりん
平日 7-9 時の本数	8本	6本	4本	6本	7本	4本	4本
終バスの時刻	山交ビル 20:00	山交ビル 19:55	山形駅前 19:02	山交ビル 20:06	山形駅前 20:10	山形駅西口 19:44	山形駅前 18:38
平均乗車密度(平日)	4.99 (七小前～山形病院口)	6.33 (薬師堂～大の目)	9.11 (十日町角～県庁前)	7.36 (荒楯口～表蔵王口)	10.01 (美畑町～大学病院)	7.67 (山形駅西口～吉原)	9.61(東) 4.93(西)

出典：国土数値情報、GTFS データ(令和 7 年(2025 年)4 月 1 日時点)、IC 乗降データ(令和 7 年 6 月)より作成

表中「本数」は山形市中心部方向の本数を、「終バスの時刻」は山形市中心部から郊外方向の時刻を記載

平均乗車密度は IC 乗降データの区間別乗車人数を、停留所間距離(Google map より算出)で除して算出



3) 拠点

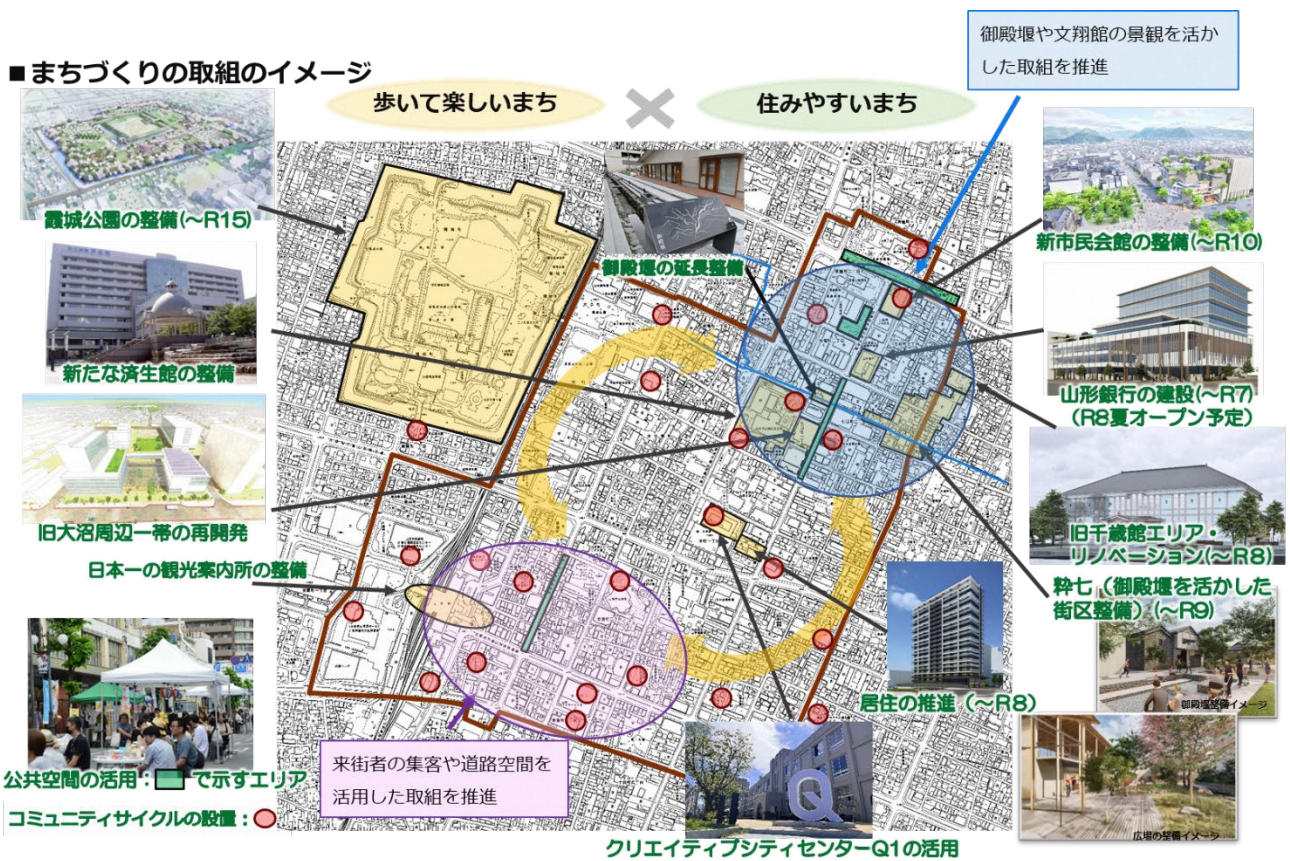
『中心市街地では数多くの事業が展開、公共交通との連携が重要である』

中心市街地は、山形駅やバスターミナルを有する、交通ネットワーク形成の要衝であるとともに、商業施設や医療機関、観光拠点等、多くの都市機能が集積する、地域の活性化を牽引するエリアである。

加えて、現在、中心市街地では、100年に一度の大改造と言われるほど、公民が連携し山形市中心市街地ランドデザインを具現化するための事業が数多く展開されている。

この中で、「歩くほど幸せになるまち」を具現化するための、粋七エリア整備や旧千歳館エリア・リノベーション、済生館を含む旧大沼周辺エリアの一体的な開発といった大きな取組が軸となり、空き店舗を活用したクリエイティブ産業、オフィス等の誘致が進み、多くの子育て世代や学生へのまちなか居住の取組が進められている。

公共交通の充実による市内外からのアクセスの強化とともに、公共交通が徒歩を補完し、多様な都市機能や資源を丁寧に結びつけることで、回遊性や居住環境を向上させることは、中心市街地はもとより、山形市全域のさらなる活性化のために重要である。

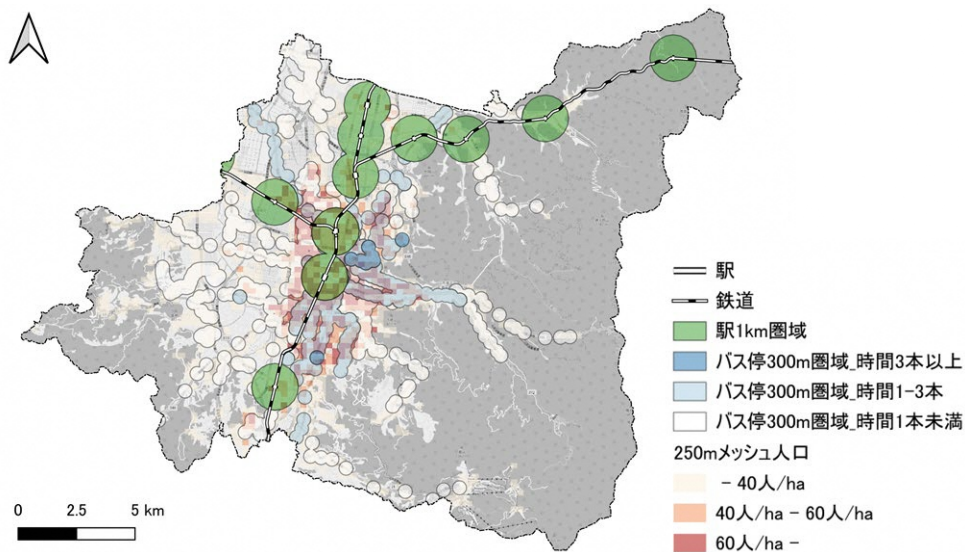


(3) 交通弱者の公共交通の利用環境について

1) 公共交通利用圏域の現状

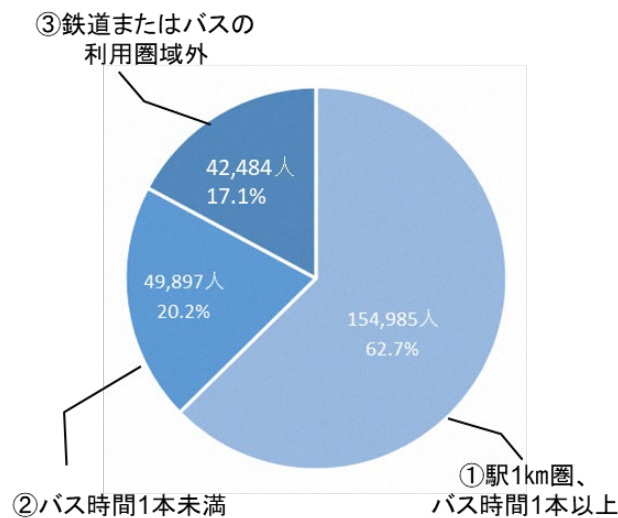
『一部の地域では駅やバス停へのアクセスがしにくく、交通弱者の移動手段が十分に確保されていない』

図 2-4 は、公共交通の利用圏域と言われる、「鉄道駅から 1km 以内の圏域」「バス停から 300m 以内の圏域」を図示したものである。図 2-5 における「①駅 1km 圏、バス時間 1 本以上」に分類される、比較的公共交通が充実している地域の利便性向上を図ることはもとより、②、③に分類されるような、公共交通の不便が生じている可能性がある地域(交通空白や要モニタリング地域を含む)について、実態を把握し、移動手段を確保していく必要がある。



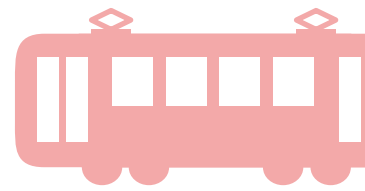
出典：国土数値情報、GTFS データより作成

図 2-4 公共交通利用圏域



出典：国土数値情報、GTFS データより作成

図 2-5 圏域ごとの人数及び構成



2) 駅またはバス停にアクセスしづらい地域の交通手段と免許保有の状況

『駅やバス停へのアクセスがしにくいことで、自家用車に頼らざるを得ない状況が生じており、とりわけ運転免許を持たない交通弱者の外出率の低下に影響している』

鉄道またはバスが利用しづらい地域(図 2-5 の②③に相当)では、76.7%が自動車を利用しており、全地域の72.5%と比較し、自家用車の利用割合が高い。

加えて、運転免許を持っていない人は、持っている人に比べて外出率が低い傾向にある。特に、鉄道またはバスが利用しづらい地域(図 2-5 の②③に相当)では、その傾向がより顕著である。

3) 学生・高齢ドライバーの困りごと・不便に感じていること

『移動手段が限られているため、日常生活で不便を感じている交通弱者が存在する』

市民アンケート調査によると、学生は、「通勤・通学」、「買い物・食事・遊び」等、日常の様々な場面で、移動の不便さを感じている。高齢ドライバーについて最も多かったのは、「自家用車の以外の移動手段がないため、やむをえず運転している」方で、次いで、「今後も運転を続けられるか不安がある」と答えた方々である。移動手段が限られることで、自家用車への依存や日常生活に不便が生じている。

(4) 公共交通の持続可能性・実現性について

1) 交通ネットワークの構造

『交通ネットワークの維持のため、効率的なネットワークの構築が必要』

鉄道・幹線となる路線バスによる公共交通ネットワークは、拠点間の広域的な移動や通勤・通学時の移動を支える重要な交通軸である。利便性が下がることで需要も縮小し、サービス水準が低下する「負のスパイラル」に陥るため、限られたリソースで質の高いサービスを維持していくことが必要である。

市内の路線バス利用者は、今後の人口減少・少子高齢化の影響で2040年には約1割減少することが見込まれる。現在の利用水準を維持し、将来的にも利用し続けてもらうために、需要に応じた適切な運行形態の設定等による公共交通ネットワークの再編や、戦略的な乗継拠点の形成等による、利便性向上により、利用促進に取り組むことが求められる。

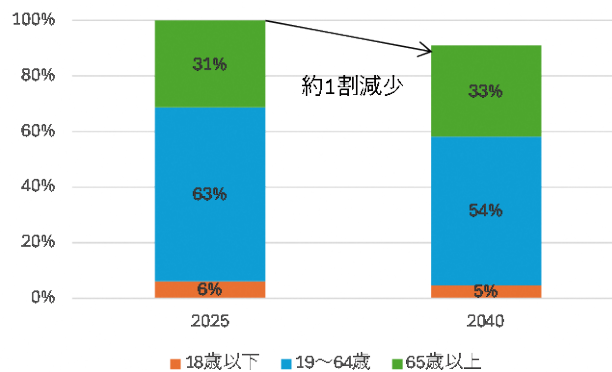


図 2-6 路線バス利用者の将来見込み

出典：2025年は路線バス利用者アンケート（令和7年（2025年）7月）の回答者の年齢構成、2040年は路線バス利用者アンケートの年齢構成に「日本の地域別将来推計人口」の年齢別人口変化を考慮して算出

2) 路線バス・タクシー事業者の供給状況

『路線バスの供給量は、減少傾向が続いている』

路線バスの利用者数がコロナ前の水準を上回る一方で、路線バスの供給量を示す走行キロは減少傾向が続いている。

この要因としてドライバーの不足がある。路線バスやタクシーの運行事業者からは、採用者と離職者が同程度で均衡し増加に転じず、厳しい状況にあるという声がある。



山交バス

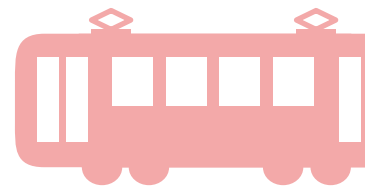
- ・若年層や女性運転士の確保も目指している
- ・求人応募者の多くが50代以上である。
- ・拘束時間や休憩時間の制約が厳しくなったことも人手不足に影響。
- ・未経験者も含め応募者は増加しているが、離職者も生じている。



市内タクシー事業者

- ・平均年齢は各社とも50代後半～60代前半で、高齢化が課題。
- ・運転手の数はコロナ禍で減った後に回復しつつあるものの、コロナ前の水準までは戻っていない会社が多い。
- ・採用活動に難航していると回答している会社が多い。

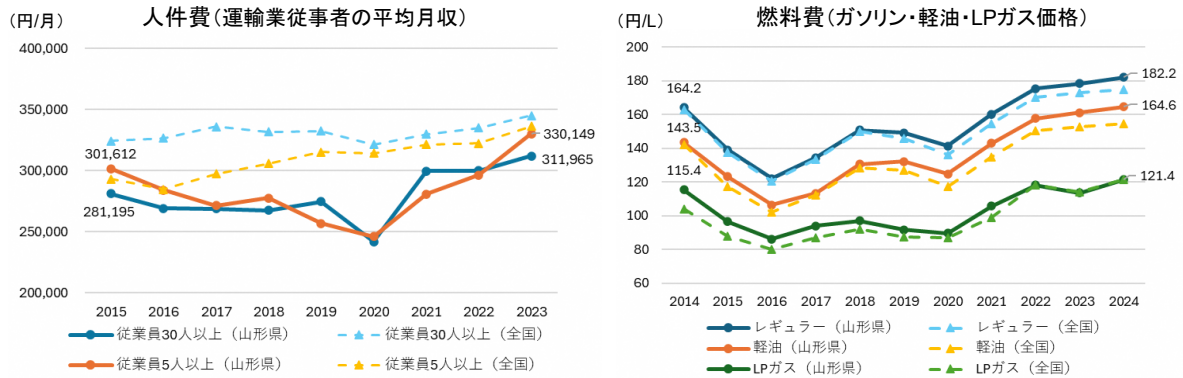
図 2-7 ドライバーの供給状況に関するヒアリング結果



3) 各公共交通の運行にかかる経費の内訳

『公共交通の運行コストは増加傾向にあり、適正な受益者負担(運賃)の設定が必要である』

人件費や燃料費の高騰が影響し、公共交通の運行コストは増加傾向にある。



出典：毎月勤労統計調査より作成
資源エネルギー庁(ガソリン・軽油：店頭小売価格)
オートガス市況調査(LPガス：店頭価格の年平均値)

図 2-8 人件費(左)と燃料費(右)の推移

これに伴い、生活バス路線維持対策補助金が、令和2年度から、約1.5倍に増加(図2-9)する等、公共交通への公的資金の投入額は、増加傾向にある。

加えて、コミュニティバス等では、まちの賑わい創出や公共交通の利用促進の観点から、比較的低廉な運賃を設定してきたが、運行コストの上昇分を価格に転嫁している民間路線バスとの、運賃の格差が生まれている状況である。

持続可能な運営体制の構築に向けては、民間事業者との共存の観点も踏まえ、受益者負担(運賃)を定期的に見直すことが必要である。

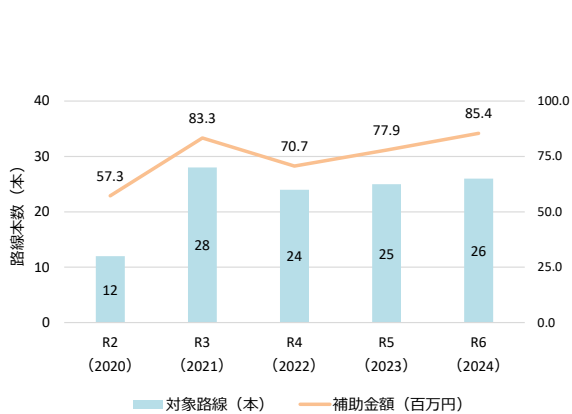


図 2-9 生活バス路線維持対策補助金の推移



図 2-10 路線バス初乗り運賃とベニちゃんバスの運賃比較

2.2 第1期計画の検証と第2期計画で重視する視点

2.2.1 第1期計画の評価

(1) 課題への対応

第1期計画における成果指標の数値は一部未達成もみられるが、概ね改善傾向が見られることから、課題解決に向けた基本的な方向性は、第2期計画においても継続するものとする。

表 2-2 課題への対応状況

課題【 成果指標 】	基準値	最新値 (基準から比較)	目標値	達成状況
高齢者などの不安と多様な移動ニーズへの対応 【成果指標】 ・交通手段がなく外出を控える高齢者の割合	【R2】 16.1%	【R5】 12.7% (▲3.4Pt)	【R5】 11.1%	概ね達成 (改善傾向にあるものの、目標値には達していない)
利用が伸びない公共交通サービス 【成果指標】 ・公共交通の利用者数	【R2】 5,141 千人	【R6】 11,035 千人 (+5,894千人)	【R7】 11,189 千人	概ね達成 (改善傾向にあるものの、目標値には達していない)
日常生活における自家用車の多用 【成果指標】 ・自家用車の割合（通勤）	【R2】 83.9%	【R7】 83.9% (±0Pt)	【R7】 83.9%	達成 (目標値に達している)
日常生活における自家用車の多用 【成果指標】 ・自家用車の割合（買い物+通院）	【R2】 86.3%	【R7】 86.9% (+0.6Pt)	【R7】 86.3%	未達成 (基準値より数値が低下し、目標値に達していない)

(2) 交通ネットワーク形成の概況と各交通軸の取組状況取組の状況

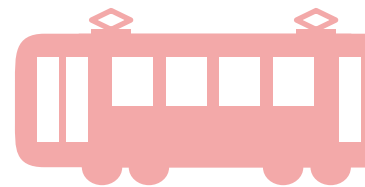
1) 鉄道（大骨格）

市南部への新駅整備に向けて、必要な調査等に着手。合わせて鉄道の高頻度化や需要創出策など検討した。また、北山形駅のバリアフリー化が完了し(令和5年(2023年)3月)、楯山駅は北口改札など環境改善に必要な調査等に着手している。

2) バス（中骨格、小骨格）

地域連携 IC カード「ヤマコウチェリカ」の導入により、路線バス及びコミュニティバスの利便性が向上させている。また、主要なバス停において、デジタルサイネージの設置や待合所のリノベーション等、待合環境を改善させている。

その他、コロナ禍の間、行政と事業者が連携し、路線バスとコミュニティバスの運行路線を概ね維持し、市南部で南くるりんを運行し、定時定路線型のバスのモデル事業を実施した。



3) 相乗りタクシー、コミュニティバス（郊外部） ほか（神経系）

買い物や通院に必要な相乗りタクシーのモデル事業を実施した。また、コミュニティバスは、郊外部で一定のニーズがあり、運行路線を維持している。

(3) 主な実績

1) 地区への適正が高い公共交通モデル事業の本格運行への移行

乗車人員で目標値を設定し、目標に対する達成状況から、地区への適正と横展開の実現可能性を評価している。地区への適性が高い運行を本格運行とするとともに、相乗りタクシーが好事例であると評価できる。

【バス型】 ※北くるりん（市北部）は未実施

	【滝山地区】南くるりん	【村木沢地区】あじさいバス
目的	山大医学部周辺、吉原地区を運行経路として想定する循環バス	郊外からの移動ニーズの着目した交通サービス
実施時期	【R5】令和5年(2023年)8月、10月、令和6年(2024年)1月 【R6】令和6年9月～令和7年(2025年)1月	令和4年(2022年)9月～
運行形態	定時定路線型のバス(市街地循環型)	定時定路線型のバス(郊外部)
車両/定員	【R5】中型バス/49名 【R6】ジャンボタクシー/9名	ジャンボタクシー/9名
車両台数	【R5】2台 【R6】3台	1台
運行頻度	【R5】20便/日 【R6】54便/日	6便/日 ※水曜のみ運行
利用料金	200円または300円	200円
経費	24,197千円(R6実績)	1,392千円(R6実績)

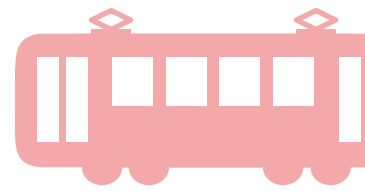
【タクシー型】

	【金井地区】かなみちゃん相乗りタクシー	【楯山地区】楯っちゃん丸タクシー
目的	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	鉄道駅との結節に着目した交通サービス
実施時期	令和4年7月～	令和5年10月～
運行形態	相乗りタクシー	相乗りタクシー
車両/定員	乗用タクシー/3名	乗用タクシー/3名
車両台数	－(需要に応じて)	－(需要に応じて)
運行頻度	3.2回/日(R6実績)	3.2回/日(R6実績)
利用料金	500円	500円
経費	661千円(R6実績)	96千円(R6実績※4カ月分)

取組地区	日平均利用者数		収支率 (R6)	評価
	目標値	実績(達成率)		
【滝山地区】 南くるりん	【R5】 243.5 人/日 【R6】 117.6 人/日	【R5】 63.4 人/日(26.1%) 【R6】 55.5 人/日(47.2%)	5.4%	【地区への適正:△】 移動ニーズと運行形態が合っておらず、地区への適正が低い。 【横展開:△】 定時定路線型の横展開は難しい。
【村木沢地区】 あじさいバス	20 人/日	【R4】15.7 人/日(78.5%) 【R5】14.1 人/日(70.5%) 【R6】12.5 人/日(62.5%) 【R7】12.0 人/日(60.0%)	8.7%	【地区への適正:○】 目標値を概ね達成し、移動ニーズが満たされている。 【横展開:△】 郊外部に特化した取組であったため、横展開は限定的である。
【金井地区 西部】 かなみちゃん 相乗りタクシー 好事例	72 人/月	【R4】44 人/月(61.2%) 【R5】50 人/月(69.5%) 【R6】65 人/月(90.3%) 【R7】97 人/月(134.8%)	37.2%	【地区への適正:○】 目標値を上回る実績で、移動ニーズが満たされている。 【横展開:○】 移動ニーズと合っており、横展開が可能である。
【楯山地区】 楯っちゃん丸 タクシー 好事例	80 人/月	【R5】11 人/月(13.8%) 【R6】73 人/月(91.3%) 【R7】98 人/月(122.5%)	24.0%	【地区への適正:○】 目標値を上回る実績で、移動ニーズが満たされている。 【横展開:○】 移動ニーズと合っており、横展開が可能である。

2) コミュニティサイクル「ベニチャリ」の新たな移動手段としての定着と規模拡大

令和4年(2022年)10月にコミュニティサイクル「ベニチャリ」を導入し、サイクルポート数と自転車台数を順次拡大した結果、利用者は着実に増加している。利便性の高い公共交通ネットワークを補完する重要な手段として、今後も「ベニチャリ」を積極的に活用する。但し、持続可能性を踏まえ、費用対効果のバランスを見極めながら過剰なサービス提供とならないよう配慮し、計画に沿って段階的に展開する必要がある。



3) 利便性が高く経済的な交通サービスによる若年層の公共交通利用ニーズへの対応

第1期計画においては、若年層の移動ニーズに対応するため、利便性が高く、自家用車を利用するよりも安価な公共交通サービスを提供した。

ベニちゃんバスでは、特に「東くるりん」の利用が顕著に伸びており、沿線に立地する山形大学の学生の利用が増加しているものと考えられる。また、コミュニティサイクル「ベニちゃり」についても、登録者の過半数が30代以下であるなど、若年層を中心に利用が進んでおり、これらのサービスが若年層の移動ニーズに対応できていると考えられる。

将来的に自家用車への過度な依存を避けるためには、学生を含む若年層に向けた公共交通の利便性やサービスを一層充実させることが重要である。

2.2.2 情勢の変化

第1期計画から第2期計画にかけて、地域を取り巻く人口動態や移動特性、自家用車の利用状況といった主要な情勢に変化はないが、公共交通を取り巻く状況はいくつかの変化が認められるため、それらを整理する。

(1) 国の交通空白解消本部の設立

国は令和6年(2024年)7月に「交通空白」解消本部を設置した。地域の公共交通の不足や利便性の低さを速やかに解消することで、住民をはじめとする利用者の移動の利便性を確保することを目的としている。

また、この方針に沿って取り組む自治体に対しては、重点的に支援を行うことを示している。

(2) 少子化や教員の働き方改革等の影響

人口減少や、教員の働き方改革を背景に、学校の部活動が地域に展開されるなど、若者の活動の場が集約化している。地域のクラブやNPO等が担い手となることで、子どもたちは学校外で多様な体験を得られる一方で、活動拠点が学校から離れることで、移動手段の確保が新たな課題となっている。公共交通の利用が難しい地域では、交通手段を持たない若者ほど参加が困難になりやすく、こうした格差は、教育機会や体験の機会の不均衡化を拡大しかねない。

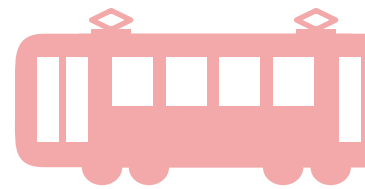
(3) 運転士等の担い手不足、物価高騰の影響

路線バス運転士やタクシー運転手など、運輸業の平均賃金はコロナ禍以前から他業種と比較して低い傾向にあり、担い手不足や高齢化が指摘されている。更に、令和6年4月に施行された「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準(改善基準告示)」により運転の労働時間規制が厳格化されたことで、公共交通の担い手不足は一層深刻化している。加えて、燃料をはじめとする物価高騰が運行コストの増大に拍車をかけている。

このように、交通事業者を取り巻く環境は、極めて厳しく、利用が少ない路線の運行を継続しながら経営を改善していくことが、困難な状況にある。

(4) 公共交通の技術革新

近年、公共交通分野では、サービスの効率化や利便性向上を目指した技術革新が進展している。自動運転バスの実証実験は既に複数の都市で行われており、運転士不足の緩和や運行コスト削減が期待されている。また、LRT(次世代路面電車システム)やBRT(バス高速大量輸送システム)は、定時性の向上や輸送力の強化のみならず、まちの賑わい創出や地域活性化にも寄与するとして注目されている。開発競争が加速する中、今後、新たなシステムの構築が進む可能性が高まっている。



2.2.3 第2期計画で重視する観点（施策推進の横ぐしの視点）

第1期計画における課題への対応状況や取組の成果、情勢の変化を踏まえ、第2期計画で特に重視すべき観点を下記のとおり整理している。

第2期計画は、第1期計画の5年間の目標を継承しつつ、次の3つの観点を横ぐしとして、更に取組を推進する。

観点1 鉄道・幹線となる路線バス(交通軸)の強化と 拠点(交通結節点)の充実

第1期計画では、路線の再編や交通結節点の改善に取り組んだものの、公共交通の利用者数の増加は限定的で、日常生活における行動変容を促すには至らなかった。

第2期計画では、鉄道と主要なバス路線の役割を明確に位置づけ、人の移動やコンパクトプラスネットワークに基づく都市構造を支えることを重視する。併せて、利用が少ない路線の合理化や縮小を進め、交通結節点の機能強化を図ることで、選択と集中の視点から効率的に改善を行っていく。

観点2 交通弱者(高齢者、若年層)の移動手段の確保

人口減少や高齢化、若年層の車離れなどにより、移動手段の確保が難しい交通弱者は、増加している。第1期計画の取組は一定の成果を上げたものの、依然として、交通空白をはじめ、公共交通の利便性が十分でない地域がある。

第2期計画では、誰もが快適に移動できる環境を構築するため、地域や年代ごとの移動特性や課題を丁寧に把握し、高齢者や若年層など交通弱者の移動手段の確保に重点的に取り組む。

観点3 持続可能な運営体制の構築 (交通ネットワーク、交通事業者、受益者負担)

運転士不足や物価高騰等により、事業者の費用負担や財政負担の増大が進み、公共交通を取り巻く環境は一段と厳しさを増している。第1期計画では、行政の支援等により、路線バスやコミュニティバス等を、維持してきたが、根本的な持続可能性の確保には至っていない。

今後の人口減少を踏まえると、従来の仕組みをそのまま続けるだけでは、持続可能な公共交通の実現は困難であることは明らかである。

第2期計画では、公共交通ネットワークの最適化や受益者負担のあり方を整理・見直した上で、交通事業者の意見を踏まえつつ、運営面及び財政面での持続可能性を確保する。

2.3 目指す地域の将来像

2.3.1 2040年の「まちの姿」

山形市発展計画 2030 で示された 2040 年の「まちの姿」、「まち」「ひと」「しごと」公共交通が全てを繋ぐまち』は、本市の公共交通が抱える課題を解決した先に実現すべき姿である。そのため、目指すまちの姿における移動の基盤として、利便性が高く、持続可能な公共交通ネットワークを整備・構築することが不可欠である。

本市の公共交通課題

- ▶高齢者などの不安と多様な移動ニーズへの対応
- ▶利用が伸びない交通サービス
- ▶日常生活における自家用車の多用

解決した先にあるべき姿

2040年のまちの姿

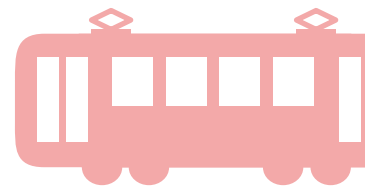
「まち」「ひと」「しごと」公共交通が全てを繋ぐまち

- ▶主要な拠点が多様な移動手段で高頻度に結ばれ、市全域を利便性の高い公共交通ネットワークが網羅している。
- ▶誰もが多様な移動手段の選択が可能で快適に移動することができ、市内外の人の流れが活発になる。
- ▶利用環境の整備が進むとともに、MaaSの普及により、移動がシームレスに行われている。
- ▶自動走行システム等、先進技術が公共交通の運行を支えている。

▶暮らしやすく、健康で活気のあるまちが形成されている。

基盤となる

利便性が高い持続可能な公共交通ネットワーク



2.3.2 2040年の「交通ネットワークビジョン」

第1期計画で掲げた令和17年(2035年)の「公共交通ネットワークビジョン」を、これまでの状況の変化と、「山形市発展計画2030」との整合を踏まえて見直しを行い、令和22年(2040年)の「公共交通ネットワークビジョン」として再定義する。

併せて、2040年の「公共交通ネットワークビジョン」を実現するために、第2期計画において整備すべき「交通軸」と「交通結節点」の考え方を示す。

実現にあたっては、ソフト面やハード面双方の整備が必要となるため、5年間の計画期間にとどまらず、概ね15年後の2040年を見据えて、長期かつ継続的に取り組んでいく。

<山形市における公共交通ネットワークビジョン>

第1期計画までの各交通軸の状況と交通結節点の整備の進捗状況を踏まえ、「交通軸」と「交通結節点」を以下のとおり定義する。

- 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。
- 市中心部とまちの拠点を結ぶ、「幹線となる路線バス」と、市街地を循環する「コミュニティバス」をネットワークの中骨格とする。
- 上記以外の「路線バス」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移動手段として、「コミュニティバス(郊外部)」と、「相乗りタクシー」をネットワークの「神経系」とする。
- 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。

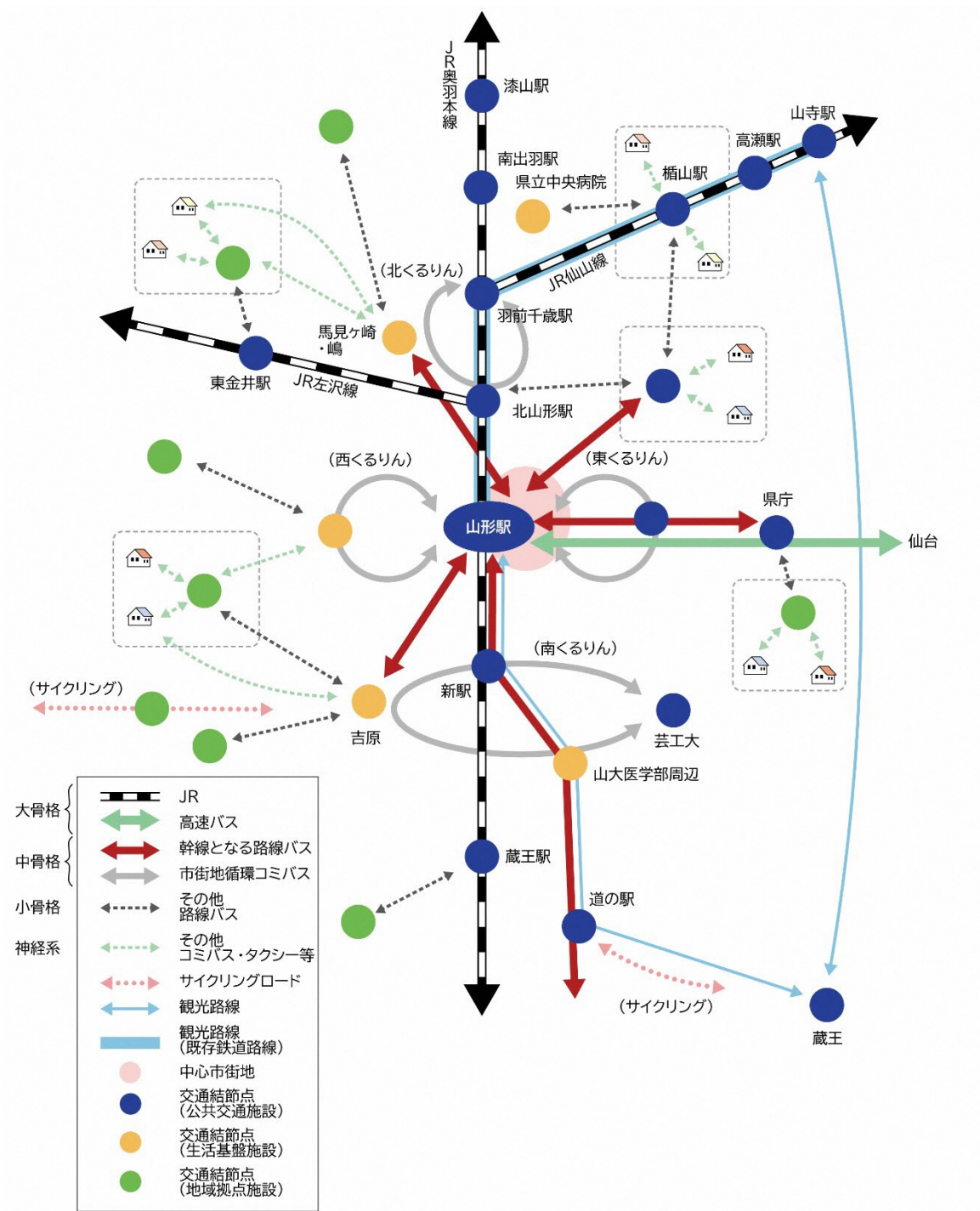
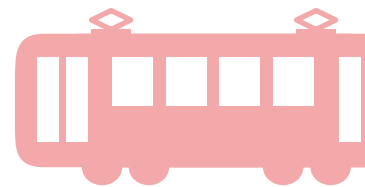


図 2-11 山形市における公共交通ネットワークビジョン



(1) 公共交通ネットワークビジョンの構成要素と第2期計画の方向性

1) 交通軸

骨格	概要	第2期計画の方向性
大骨格	【鉄道】南北及び東西に延びる鉄道路線	拡充
	【高速バス】山形市の中心部と仙台市等の他都市を結ぶ高速バス	維持
中骨格	【幹線となる路線バス】拠点と周辺の主要な拠点を結ぶ路線バス	拡充
	【コミュニティバス(市街地循環型)】鉄道駅や主要な拠点を中心として市街地を循環	維持
小骨格	【路線バス(その他)】鉄道駅や交通結節点へのアクセスを担保する「中骨格」以外の路線バス	見直し
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	見直し
	【相乗りタクシーの交通サービス】郊外の集落にある自宅などと最寄りの交通結節点をドア・ツー・ドアで結ぶサービス	拡充

第2期計画においては、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に活用するとともに、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、総合病院や商業施設などが提供する送迎サービス等、地域にある民間事業者の多様な輸送資源も積極的に活用する。これにより、移動時に多様な交通手段を選択できる環境を整備し、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	鉄道やバスに加え、ウォーキングロードやサイクリングロードなど複数の交通手段が交差し、乗り換えの規模や周辺の状況等から重要な拠点となる場所や施設
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、スポーツ施設、公園、商業施設、道の駅など)※その他、乗り換えの規模や周辺の状況等により場所を設定する。
機能の例 担うべき	▶乗り換え機能(快適なバス待ち環境、運行情報提供、駐車場など) ▶拠点形成機能(地域の中心となる場) ▶ランドマーク機能(シンボル性)

第2期計画の整備優先箇所【拡充】

- ▶楯山駅周辺エリア ▶新駅・イオンモール山形南周辺エリア ▶馬見ヶ崎・嶋エリア
- ▶日本一の観光案内所、旧大沼、済生館 等(中心市街地) ▶蔵王駅周辺エリア

3) 広域的な公共交通ネットワーク

山形市と近隣市町(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、県内の近隣市町とは「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を図りながら推進する。

仙台市に関しては「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、仙山線の利用促進と利便性向上を進めていく。

4) 新しい公共交通のイメージ

鉄道、路線バスに加え、コミュニティバスやタクシー等、多様な交通手段を交通結節点で円滑に乗り継げる仕組みが整備され、自宅から商業施設や総合病院等、市内の様々な目的地へ快適に移動できる環境が構築される。

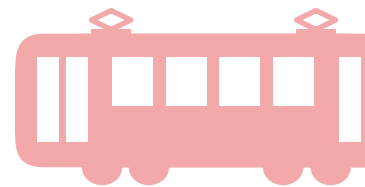
交通結節点ではバリアフリー化が徹底され、スムーズな乗り継ぎが可能となる。自宅から最寄りの交通結節点までは、タクシー等を活用してドア・ツー・ドアで快適にアクセスできる。

また、MaaS 導入により、スマートフォンアプリ等を通じて複数の交通手段を一括で検索・予約・決済できる仕組みが整い、利便性の高い新たな公共交通の利用環境が構築される。

さらに、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や、交通ネットワーク上の新たな交通軸として、軌道系交通システム等、新たな交通モード導入の検討を進める。



図 2-12 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)



第3章 第2期計画における施策・取組

3.1 第2期計画における取組の基本方針

第2期計画では、「山形市発展計画2030」が描く「まちの姿」と「公共交通ネットワークビジョン」の実現に向け、必要な取組を下記の5年間の基本方針に基づいて、第1期計画で掲げた目標を継承しつつ着実に推進していく。

【5年間の基本方針】

「まち」「ひと」「しごと」を結び、すべての人の暮らしと地域の未来を支える公共交通の実現

本市の地域社会は、少子高齢化や人口減少、地域経済の縮小といった構造的な課題に直面している。

そうした状況において、公共交通は単なる移動手段にとどまらず、「まち」「ひと」「しごと」をつなげる役割を果たし、地域の活力を維持・向上させ、さらなる活性化を実現するための重要な基盤となるものである。

【5年間の目標】

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

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

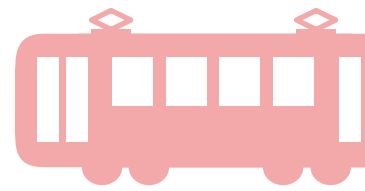
目標4 公共交通のわかりやすく・使いやすい利用環境の形成

第2期計画を通じて市民、行政、事業者等、多様な関係者が共創し、利便性の高い公共交通を「リ・デザイン」することで、第1期計画に引き続き、誰もが快適に移動できる環境の実現を目指していく。

3.2 施策の体系

4つの目標の達成に向けた施策を下記のとおり整理する。

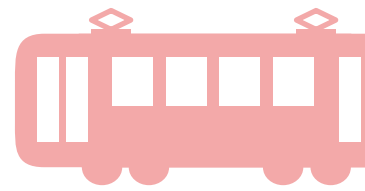
目標	施策	取組
目標1 まちづくりと連動した公共交通ネットワークの構築	施策 1-1 交通軸(鉄道・バス・タクシー)の充実	(1)鉄道の高頻度運行に向けた検討【新規】
		(2)幹線となる路線バスの強化【拡充】
		(3)その他路線バス(幹線となる路線バス以外)の運行最適化【継続】
		(4)相乗りタクシーの展開【拡充】
	施策 1-2 交通結節点の整備推進	(1)交通結節点の整備【拡充】
		(2)市南部への新駅整備に向けた取組の推進【拡充】
		(3)鉄道駅をはじめとした交通結節点のバリアフリー化【継続】
		(4)バス停のバス待ち環境の改善【継続】
	施策 1-3 市街地の回遊を支える公共交通の整備	(1)南部循環バス(南くるりん)の見直し検討【継続】
		(2)北部循環バス(北くるりん)の導入【継続】
		(3)ベニちゃんバス東くるりん・西くるりんの運行【継続】
		(4)コミュニティサイクル「ベニちゃり」の拡大【拡充】
	施策 1-4 広域的な移動や観光移動を支える公共交通等の推進	(1)観光やイベント等における移動環境の向上【拡充】
		(2)山形～仙台間の公共交通の利用拡大【継続】
		(3)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【継続】
	施策 1-5 新しい交通モードの導入検討【新規】	(1)自動運転技術を活用した移動手段の調査研究【新規】
(2)軌道系交通システムの調査研究【新規】		
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	(1)ウォーカブルなまちづくりと連動した公共交通の利用環境の向上【継続】
		(2)拠点施設と連動した公共交通の整備【拡充】
		(3)観光やイベント等における移動環境の向上(施策 1-4(1) 再掲)【拡充】
		(4)ベニちゃんバス東くるりん・西くるりんの運行(施策 1-3(3) 再掲)【継続】
		(5)コミュニティサイクル「ベニちゃり」の拡大(施策 1-3(4) 再掲)【拡充】
		(6)バス停のバス待ち環境の改善(施策 1-2(4) 再掲)【継続】



目標	施策	取組
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 公共交通の導入による生活交通の確保	(1)郊外におけるコミュニティバス等の 運行最適化【継続】
		(2)相乗りタクシーの展開(施策 1-1(4) 再掲) 【拡充】
		(3)タクシーを活用した高齢者の移動支援 【継続】
		(4)多様な主体との連携による移動手段の確保 【拡充】
	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の 見直し【継続】
		(2)公共交通の担い手確保への支援 【新規】
		(3)適切な受益者負担の検討 【新規】
		(4)相乗りタクシーの展開(施策 1-1(4) 再掲) 【拡充】
	施策 3-3 高齢者への支援や学生の移動手段の確保	(1)高齢者の移動手段の確保 【拡充】
		(2)学生の移動手段の確保 【拡充】
		(3)コミュニティサイクル「ペニちゃり」の拡大(施策 1-3(4) 再掲) 【拡充】
	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 公共交通 DX の推進
(2)公共交通データの分析・活用 【拡充】		
(3)スマートフォンアプリの利用による利便性向上 【継続】		
(4)自動運転技術を活用した移動手段の調査研究(施策 1-5(1) 再掲) 【新規】		
(5)公共交通の担い手確保への支援(再掲) 【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)交通弱者向け PR の推進 【拡充】
		(2)公共交通利用のきっかけづくり・啓発活動 【継続】
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、環境に優しい車両、ユニバーサルデザインのタクシー等の導入検討 【継続】
		(2)バス停のバス待ち環境の改善(施策 1-2(4) 再掲) 【継続】

第2期計画では、第2章の現状診断や情勢の変化で示した課題に対して、これら課題解決につながる以下の施策を推進していく。

現状診断・情勢の変化で示した課題		課題解決につながる施策					
		施策 1-1 交通軸(鉄道・バス・タクシー)の充実	施策 1-2 交通結節点の整備推進	施策 1-3 市街地の回遊を支える公共交通の整備	施策 1-4 広域的な移動や観光移動を支える公共交通等の推進	施策 1-5 新しい交通モードの導入検討	施策 2-1 中心市街地の暮らしやすさにぎわいに資する移動環境の形成
現状診断① 鉄道・主要なバスの運行状況と拠点の状況	他都市と比べて鉄道の運行頻度が低い	●	●		●		
	路線バスのサービス水準や利用状況に偏りがある	●	●		●	●	
	中心市街地で多くの事業が展開し公共交通と必要性が高い		●	●			●
現状診断② 交通弱者の公共交通の利用環境	一部地域では駅やバス停へのアクセスが難しい		●				
	運転免許を持たない交通弱者の外出率が低下						
	日常生活で不便を感じている交通弱者が存在						
現状診断③ 公共交通の持続可能性・実現性	交通ネットワークの維持のため効率的なネットワークの構築が必要	●	●				
	路線バスの供給量は減少傾向	●				●	
	運行コストが増加傾向にあり適正な受益者負担が必要						
情勢の変化	国の交通空白解消本部の設立						
	少子化や教員の働き方改革等の影響						
	運転士等の担い手不足、物価高騰の影響	●				●	
	公共交通の技術革新	●				●	



現状診断・情勢の変化で示した課題		課題解決につながる施策					
		施策 3-1 公共交通の導入による生活交通の確保	施策 3-2 持続可能な公共交通事業の経営	施策 3-3 高齢者への支援や学生の移動手段の確保	施策 4-1 公共交通DXの推進	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	施策 4-3 誰もが安心して使える利用環境づくり
現状診断① 鉄道・主要なバスの運行状況と拠点の状況	他都市と比べて鉄道の運行頻度が低い						
	路線バスのサービス水準や利用状況に偏りがある						●
	中心市街地で多くの事業が展開し公共交通と必要性が高い						
現状診断② 交通弱者の公共交通の利用環境	一部地域では駅やバス停へのアクセスがし難い	●					●
	運転免許を持たない交通弱者の外出率が低下	●		●			●
	日常生活で不便を感じている交通弱者が存在	●		●			●
現状診断③ 公共交通の持続可能性・実現性	交通ネットワークの維持のため効率的なネットワークの構築が必要		●			●	
	路線バスの供給量は減少傾向		●				
	運行コストが増加傾向にあり適正な受益者負担が必要		●				
情勢の変化	国の交通空白解消本部の設立	●					●
	少子化や教員の働き方改革等の影響			●			
	運転士等の担い手不足、物価高騰の影響		●				
	公共交通の技術革新				●		

3.3 施策・取組

第2期計画の5年間の目標を達成するための基本的な考え方を示す。第1期計画の取組をアップデート(新規・拡充)し、第2期計画に実施するものと、令和22年(2040年)を見据えて長期的かつ継続的に検討・調整が必要なものに分類して整理する。

3.3.1 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

◆関連する観点

観点1

鉄道・幹線となる路線バスの強化と拠点の充実

観点2

交通弱者の移手段の確保

観点3

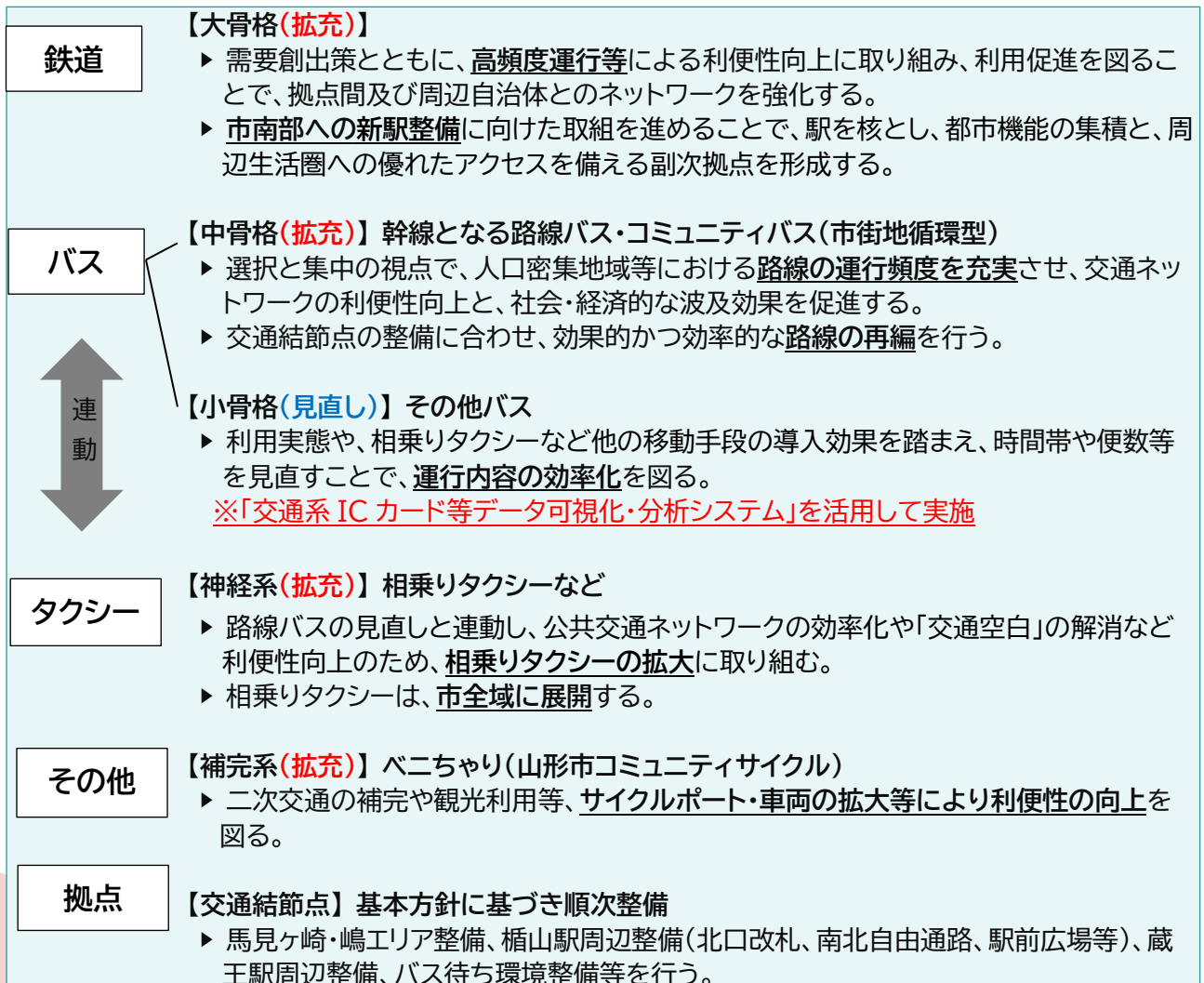
持続可能な運営体制の構築

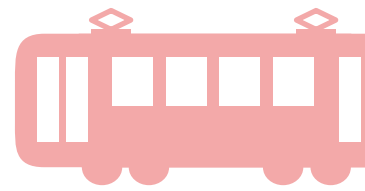
◆目標達成に向けた考え方

<公共交通ネットワーク構造の最適化>

拠点ネットワーク型集積都市の更なる発展を目指し、運行ルートや形態、運行頻度等の最適化を図る。そして、各交通軸を有機的に接続することで、「まち」と一体となって機能する公共交通ネットワークの形成を促進する。

第2期計画では、以下に示す方向性に沿って整備を進め、交通ネットワークの最適化を図る。





<主な施策・取組>

施策 1-1 交通軸（鉄道・バス・タクシー）の充実

取組番号	(1)	取組名	鉄道の高頻度運行に向けた検討			新規	大骨格
実施主体	山形市						
関係団体	鉄道事業者、周辺自治体						
第2期計画の取組内容	鉄道事業者と協議しながら、鉄道の高頻度運行の実現に向けた取組を推進する。 <具体的な取組内容> ①拠点ネットワーク型集積都市を支える都市間輸送の基軸である鉄道について、二次交通やバリアフリー化、新しい移動スタイルであるパークアンドライドの導入等の駅周辺の環境整備や、周辺自治体とも連携した共同プロモーションなど、複合的な施策を組み合わせて需要創出に取り組む。 ②需要創出策との相乗効果により、拠点間及び周辺自治体とのネットワーク強化を図るため、JR と連携して実施に必要な条件の整理・調整を行う。市南部への新駅の整備も見据えて、最適なタイミングで奥羽本線における高頻度運行の社会実験を実施の上、本格運行に向けた検証を進める。 ③社会実験の評価や検証結果を今後の鉄道利用促進策に反映し、本格運行に向けた準備や対応を開始する。 ✓実施のポイント ▶ 社会実験の評価にあたっては、乗客の利用動向や利便性向上の状況、運行への影響などを、定量・定性の両面から評価する。 ▶ 既存鉄道駅の間中に位置する新駅を設置することによる鉄道利用者動向を分析し、本格運行の可否を検討する。						
	時期	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 以降 (2030 以降)	
	①	実施					
②	協議	社会実験・評価検証					
③						検討・随時実施	
長期的な取組内容	▶ 仙山線、左沢線といった他の路線においても、中間駅の新設等、鉄道駅の整備に合わせた高頻度化を検討する。 ▶ JR 奥羽本線(山形駅発着)については、市内の南北移動を円滑にし、通勤利用者の利便性を高めることを目的に、発着駅の変更の可否を、引き続き鉄道事業者と協議しながら検討する。						

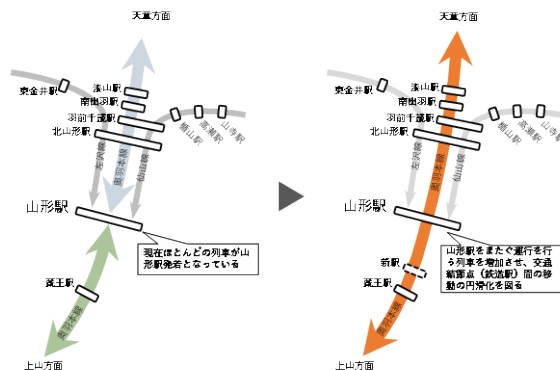


図 3-1 鉄道の南北縦貫運行のイメージ

取組番号	(2)	取組名	幹線となる路線バスの強化(戦略的取組)			拡充	中骨格
実施主体	山形市、バス事業者、						
関係団体	周辺自治体						
第2期計画の取組内容	<p>幹線となる路線バスについて、バス事業者と協議し、人口密集地域等における高頻度運行や、利用者ニーズに沿った経路の見直しなどを進める。これにより、待ち時間を意識せずに行きたい場所へアクセスできる輸送サービスとして、戦略的な強化を図る。この取り組みにより、交通ネットワークの利便性向上と、社会・経済的な波及効果を促進する。</p> <p><具体的な取組内容></p> <p>①市北部の重要拠点である馬見ヶ崎・嶋エリアへの交通結節点整備に合わせて、利便性向上を図るため、新たな経路を整備する。</p> <p>②「日本一の観光案内所」の整備に合わせ、運行ルートを変更する。施設整備との相乗効果を図ることで、公共交通の利便性を向上させる。</p> <p>③朝夕の利用ニーズの高い時間帯に増便し、高頻度運行を実施する。</p> <p>✓実施のポイント</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 上記取組の実施にあたっては、利便増進実施計画を策定する。 ▶ 「交通系 IC カード等データ可視化・分析システム」を活用する。 ▶ わかりやすいダイヤ設定(パターンダイヤの導入等)についても検討する。 						
	時期	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)	
	①	利便増進 計画策定	変更後ルート運行				
	②	検討・協議		変更後ルート運行			
	③	検討・協議		実施			
長期的な取組内容	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 市南部への新駅の整備等、幹線路線沿線の土地利用等周辺環境の変化に応じて、ルートの変更等、利便性の向上に向けた取組を検討する。 ▶ バスの乗降が交通に与える影響を軽減するため、道路管理者や警察などの関係機関と連携し、道路整備と一体化したバスベイの設置を検討する。 						

◆幹線となる路線バス

定義: 鉄道との行先等、他の公共交通との役割分担を踏まえつつ、山形市内の拠点間、あるいは周辺自治体との広域移動を支える交通軸(中骨格)とする。

方面	系統例
J 陣場方面	J17(西田・瀬波) 山形病院 J60(陣場・長崎) 寒河江駅前 ほか
H 桧町・嶋方面	H16(桧町・嶋) 山形病院 ほか
D 大の目方面	D15(花楯) 県立中央病院 D55(大の目・荒谷) 天童駅前 ほか
K 県庁方面	K10 県庁前・県庁北口 K11(市役所) 県庁前 ほか
Z 蔵王・上山方面	Z80番台 上山市内方面 Z90番台 蔵王温泉方面 ほか
U 山大附属病院方面	U19(大学病院) 東海大山形高校 ほか
S 南部方面	S85(南山形) 上山・高松葉山 S86(イオン山形南店) みはらしの丘 ほか

※なお、幹線となる路線バスとして、現在の路線に基づき、対象となる方面を示し、方面ごとに東ねられる系統を例示しているが、今後の需要の変化や、交通結節点等、拠点形成の進捗に応じて、適宜、再整理することを前提としたものである。

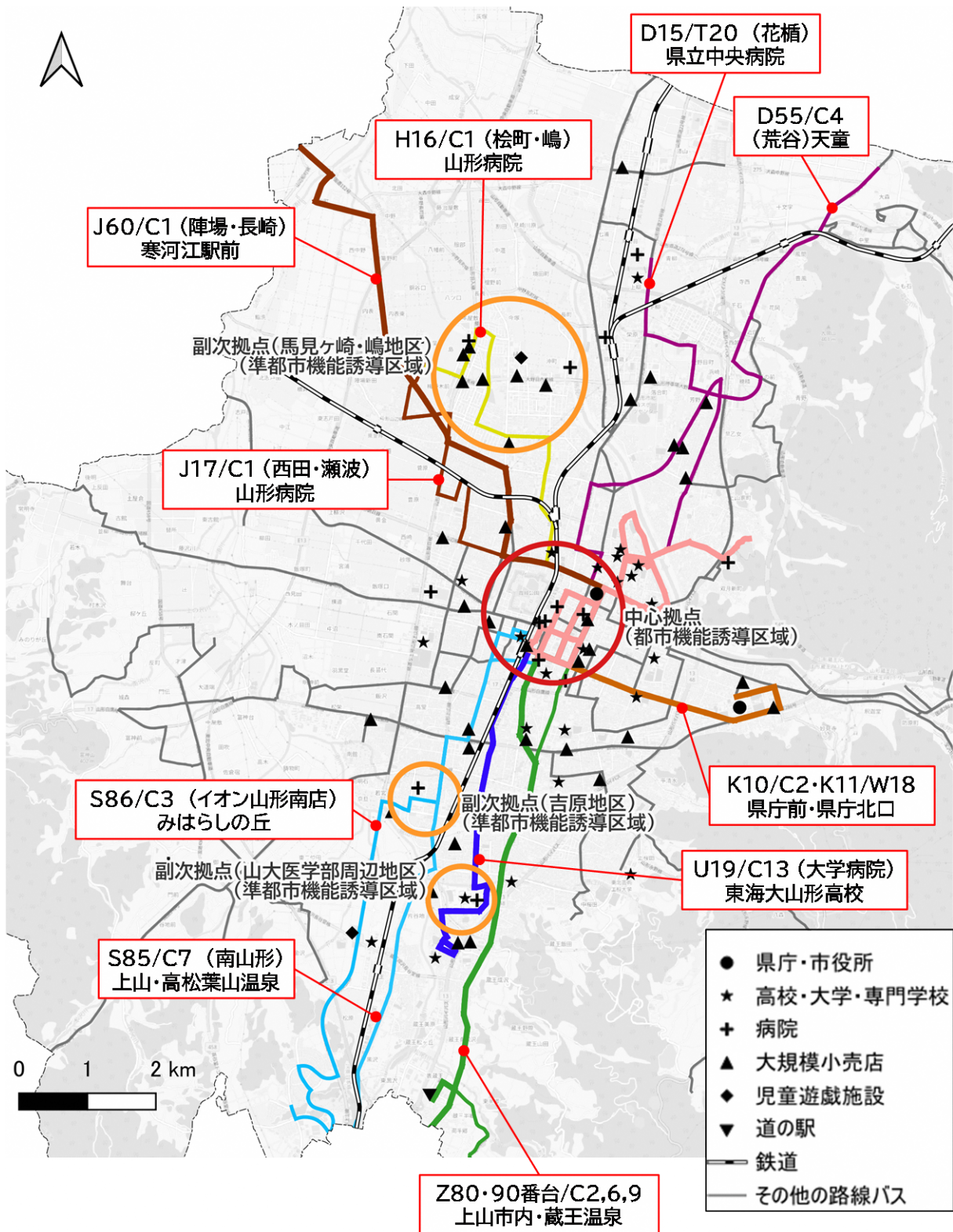
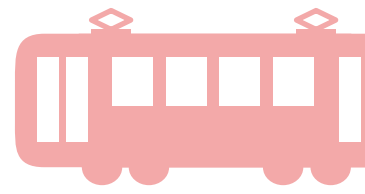
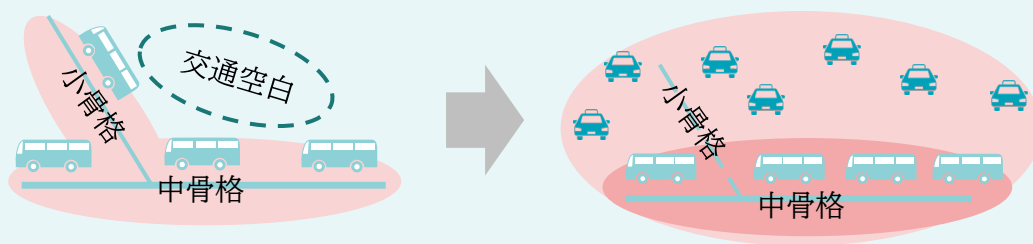


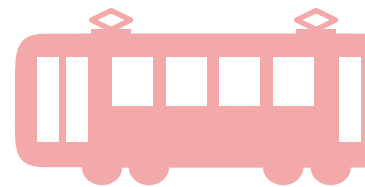
図 3-2 幹線となる路線バス

取組番号	(3)	取組名	その他路線バス(幹線となる路線バス以外)の運行最適化			継続	小骨格
実施主体	山形市、バス事業者						
第2期計画の取組内容	<p>幹線となる路線バス以外の路線バスについて、路線や運行便数など運行内容の効率化を図る。また、効率化に伴い、必要に応じて相乗りタクシーなどの新たな移動手段を導入する。</p> <p>＜具体的な取組内容＞</p> <p style="text-align: right;">施策 1-1(4)と連動</p> <p>①バス事業者と連携し、路線バスの利用実態を分析するとともに、相乗りタクシーなど他の移動手段の導入効果も踏まえ、利便性や費用対効果を高めるよう、運行区間や時間帯、便数等を見直し、運行内容の最適化を図る。</p> <p>②極端にバスの運行頻度が低い時間帯(時間的「交通空白」)や、バスのサービスがない地域(地理的「交通空白」)が生じないように、他の移動手段での対策も含めて、先手の対策を検討・実施する。</p> <p>✓実施のポイント</p> <p>▶「交通系 IC カード等データ可視化・分析システム」を活用する。</p>						
時期	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)		
①	実態調査・データ解析	路線の見直し・最適化		検証・再度見直し	再最適化		
②	必要に応じて対策を実施						

【解説】バスとタクシーの見直しのイメージ

- ▶ 幹線となる路線バス(中骨格)を拡充、その他の路線バス(小骨格)は、時間帯や便数等を見直し、運行内容の効率化を図る。
- ▶ 相乗りタクシーを市内全域に展開し、利便性向上と「交通空白」の解消を図る。





取組番号	(4)	取組名	相乗りタクシーの展開			拡充	神経系
実施主体	山形市、各地区						
関係団体	タクシー事業者						
第2期計画の取組内容	<p>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へ相乗りタクシーを横展開する。</p> <p style="text-align: right;">施策 1-1(3)と連動</p> <p><具体的な取組内容></p> <p>①これまでのモデル事業で確認された移動ニーズの高い地域を優先し、地区からの距離が概ね3km以内に複数の目的地を想定できるエリアを対象に、段階的に相乗りタクシーを導入することで、「交通空白」の解消と公共交通ネットワークの利便性向上を図る。(市の中心部は利用環境が異なるため、他の移動手段との組み合わせ等も含めて検討する。)</p> <p>例) 滝山地区、蔵王地区、南沼原地区、飯塚地区、榎沢地区、金井地区、出羽地区、千歳地区、鈴川地区、東沢地区 ほか ※順不同</p> <p>②山間部等については、展開する際の料金設定や、エリアをまたいだタクシーの乗り継ぎについて検討の上、実施・導入する。</p> <p>③路線バスの効率化に伴い、必要に応じて相乗りタクシーを導入する。</p> <p>④相乗りタクシーの運行が拡充されることに伴い、複数の事業者による共同の配車受付の方法等、効率化に向け、タクシー事業者と連携しながら最適な手法を検討・導入する。</p> <p>✓実施のポイント</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 地区の協力が必要なため、検討体制が整っている地区から順次導入する。 ▶ 導入にあたっては、各地区がタクシーを活用した高齢者向け移動支援(施策 3-1(3))と比較検討を行い、結果を踏まえて最適な移動手段が選択できるよう、福祉部門と公共交通部門が連携して支援する。 ▶ AI マッチングシステムの活用等を通じた相乗り促進策について、実効性や課題も併せて検討する。 ▶ 相乗り者に料金等でインセンティブを設けることで、利用促進と相乗り率の向上を図る。 						
	時期	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)	
①	1地区導入	3地区導入	3地区導入	2地区導入	1地区導入		
②	検討	実証	導入				
③	実態調査・データ解析	随時導入					
④	検討	導入					
長期的な取組内容	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 相乗りタクシーを市全域に展開することで、「交通空白」を解消し、交通ネットワークの利便性と接続性を向上させる。 ▶ 地域の多様なニーズに対応するため、既存公共交通と役割分担を行い、相乗りタクシーがその他の移動手段と共存する導入形態についても検討する。 						

【参考】相乗りタクシー 展開予定(令和8年度～令和12年度)

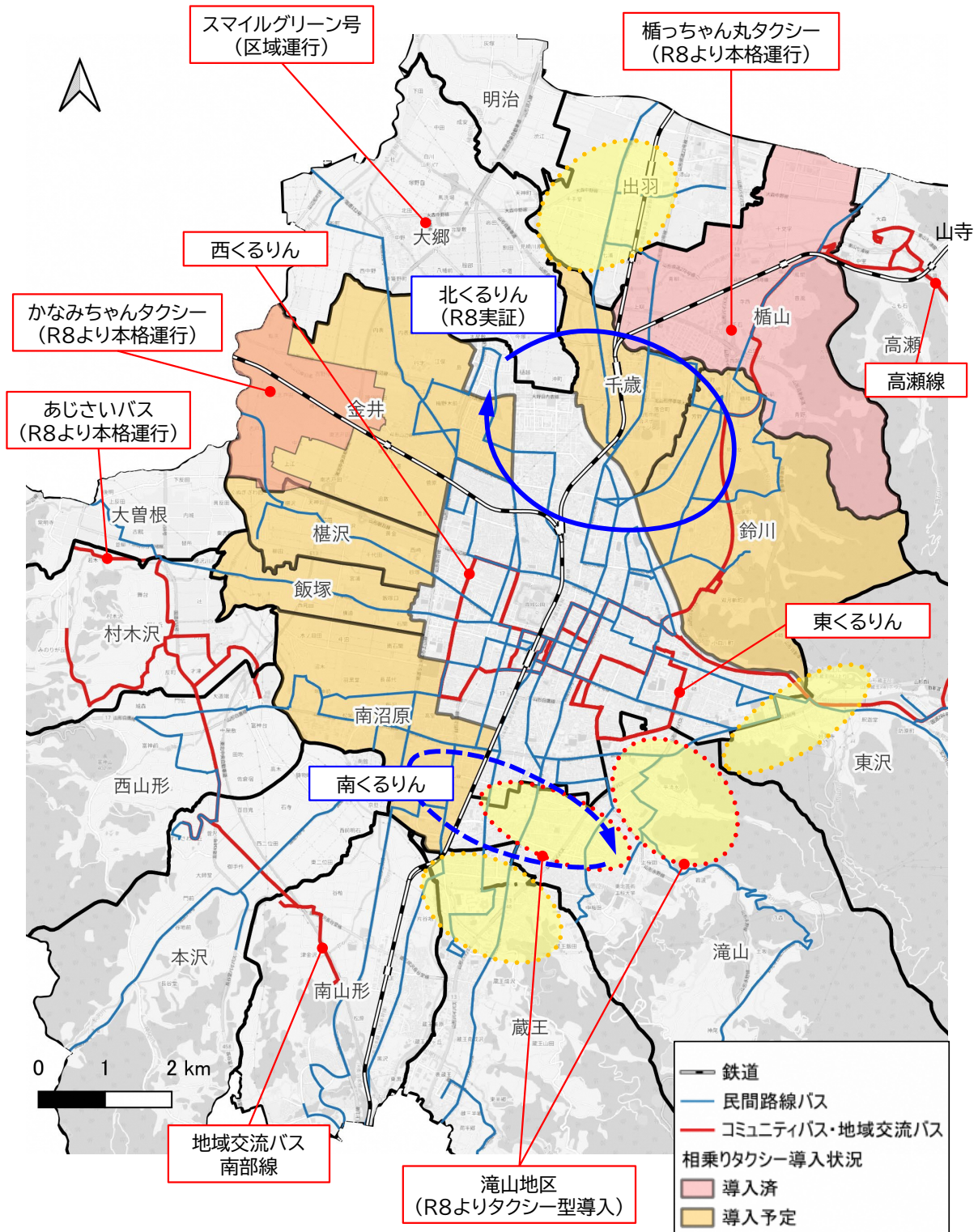
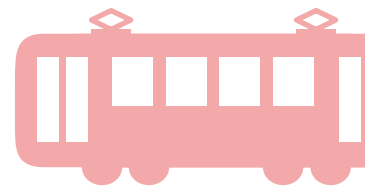


図 3-3 相乗りタクシーの展開予定

取組番号	(2)	取組名	市南部への新駅整備に向けた取組の推進			拡充	大骨格
実施主体	山形市、鉄道事業者						
関係団体	バス事業者、タクシー事業者						
第2期の取組内容	<p>鉄道事業者等と協議が整い次第、整備に着手する。</p> <p><具体的な取組内容></p> <p>①JR 奥羽本線の山形駅と蔵王駅間において、駅施設と駅前広場等などの関連施設整備に着手する。</p> <p>②新駅周辺については、拠点ネットワーク型集積都市における副次拠点として、駅を中心として商業や公共サービス(医療・福祉、子育て支援、行政サービス等)の集積を図るとともに、居住機能の誘導を通じて生活利便性の向上を図る。加えて、賑わいの創出や新たな雇用機会の創出を促進し、地域全体の経済活力の向上に資する拠点となるよう、都市計画の変更等について検討を進める。</p> <p>③新駅については、②のまちづくり施策と整合を図り、周辺生活圏からの優れたアクセス性を備えた市南部における拠点形成を支える交通結節点として整備する。鉄道による広域移動の拠点としてはもとより、駅前広場の整備や機能の充実により、路線バスや南くるりん等の二次交通との円滑な乗り換え機能を確保し、日常生活及びまちの賑わいを支える公共交通ネットワークの利便性向上を図る。</p> <p>✓実施のポイント</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 二次交通の機能について、路線バス事業者やタクシー事業者と連携して検討する。 ▶ 新駅利用者数の予測結果(基礎需要)に基づく、利用環境構築策(短期・長期施策)を検討・実施する。 						
時期	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 以降 (2030 以降)		
①	基本設計		詳細設計・工事				
②	調査・検討	都市計画の変更等		各種展開			
③	新駅機能の検討		路線バス再編の検討 南くるりんのルート検討		利便増進 計画の 策定検討		

取組番号	(3)	取組名	鉄道駅をはじめとした交通結節点のバリアフリー化	継続	大骨格
実施主体	山形市、鉄道事業者、道路管理者				
長期的な取組内容	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 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。 ▶ 観光需要が高い山寺駅については、バリアフリー化の実施に加え、景観に配慮した駅前広場の整備など、観光利用の促進に資する取組を検討する。 ▶ 1日あたりの利用者数が多い蔵王駅をはじめとした市内の鉄道駅においても、バリアフリー化を検討する。 				



取組番号	(4)	取組名	バス停のバス待ち環境の改善			継続	中骨格	結節点
						小骨格		
実施主体	山形市、バス事業者							
関係団体	その他関係者							
第2期の取組内容	<p>路線バス等のバス停において、利用者が快適にバスを待つことができる環境を整備する。</p> <p><具体的な取組内容></p> <p>①路線バス等のバス停に、上屋やベンチ・照明・デジタルサイネージなどの設備を整備し、快適なバス待ち環境を整備する。整備にあたっては、優先順位を明確にした上で、計画かつ段階的に実施する。</p> <p>✓実施のポイント</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 上記取組の実施にあたっては、利便増進実施計画を策定する。 ▶ 施策 1-2(1)の取組における交通結節点の整備と連動して実施する。 ▶ 幹線となる路線バスの経路を優先し、利用状況や整備の実現可能性を踏まえ、整備箇所を選定する。 ▶ 案内の表示にあたっては、多言語対応やサインなど在住外国人や海外の旅行者にも対応した案内や、自動音声など高齢者や障がいがある方の利便性向上に繋がる案内等、誰もがわかりやすい案内について工夫する。 ▶ バス待ち環境において、若年層の利用促進を目的に、Wi-Fi や USB ポートの設置等について検討する。 ▶ バス停付近の商業施設や病院・診療所、公共施設等と連携し、施設の協力を得て、利用者が気軽にバスを待つことができる環境を推進する。(クーリングシェルターと同等の機能を有することを目指す。) ▶ バス停周辺の清掃や除雪等、日常的な環境整備は、利便性向上のため重要である。持続可能な公共交通の実現に向け、地域の互助による取組の活用等、制度化や支援の在り方についても研究する。 							
実施時期	事業	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)		
	①	利便増進 計画策定	3箇所 整備	3箇所 整備	2箇所 整備	2箇所 整備		

施策 1-3 市街地の回遊を支える公共交通の整備

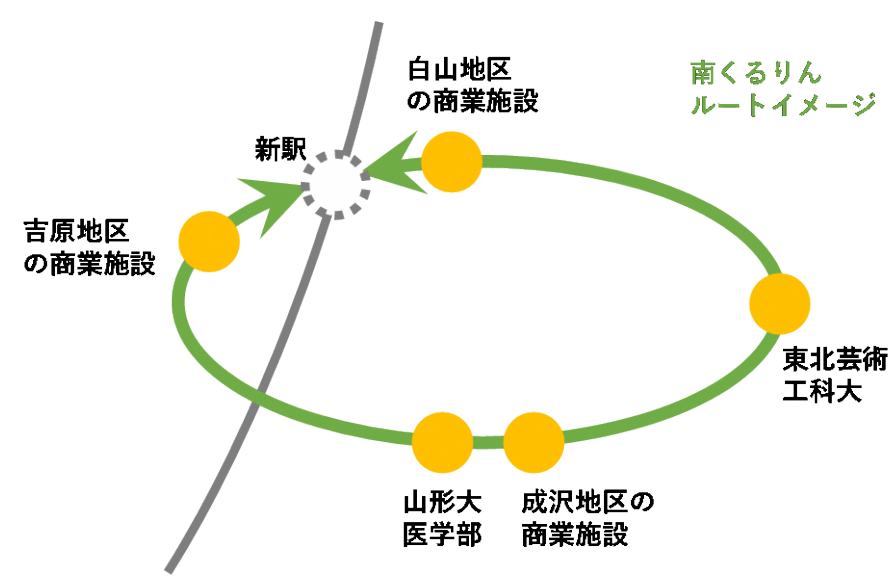
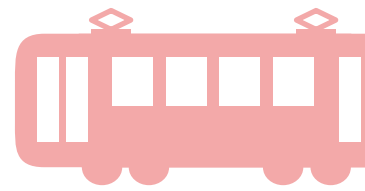
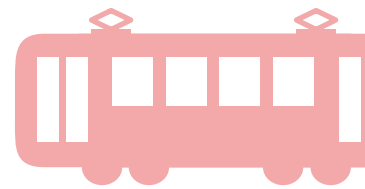
取組番号	(1)	取組名	南部循環バス(南くるりん)の見直し検討			継続	中骨格
実施主体	山形市						
関係団体	バス事業者、タクシー事業者						
第2期計画の取組内容	定時定路線型のバスの導入を一時休止し、代替の移動手段を確保・提供する。 <具体的な取組内容> ①実施エリアにおける買い物や通院などの移動ニーズには、他地区で有効な相乗りタクシーを導入・運用することで、効率化を図る。 ②定時定路線型のバスについては、市南部新駅整備の進捗状況に合わせ、駅からの二次交通が担うべき役割や、利用者にとって有効な運行形態やルートなどの運行内容について、引き続き検討する。 ✓実施のポイント ▶ 相乗りタクシーの導入について、目的地が多数立地している地域であることから、地域と協議しながら行き先を検討し、ニーズに沿った運行内容となるよう調整する。						
	時期	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)	
	①	運行					
②		市南部新駅の機能検討	ルート検討				
長期的な取組内容	市南部の新駅整備の進捗に応じて、将来的な定時定路線型のバスの再導入を念頭に、運行内容、導入時期を再検討する。  <p>白山地区の商業施設 南くるりんルートイメージ 吉原地区の商業施設 新駅 東北芸術工科大 山形大医学部 成沢地区の商業施設</p> <p>※上記に記載した施設は、運行が想定される主な施設</p>						

図 3-4 南くるりんのルートイメージ



取組番号	(2)	取組名	北部循環バス(北くるりん)の導入			継続	中骨格
実施主体	山形市						
関係団体	バス事業者、タクシー事業者						
第2期計画の取組内容	<p>鉄道駅や市北部の拠点等を結ぶ、公共交通のモデル事業を行う。</p> <p><具体的な取組内容></p> <p>①具体的な運行形態(ルート、ダイヤ、運賃)などを検討し、鉄道駅など交通結節点を起点とした二次交通に着目した定時定路線型のバスのモデル事業を実施することで、市北部の「交通空白」の解消と公共交通ネットワークの利便性向上に取り組む。</p> <p>✓実施のポイント</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ モデル事業の効果検証結果を踏まえ、定時定路線型のバスの本格運行や相乗りタクシーをはじめとする他の移動手段の導入を検討する。 ▶ 交通結節点整備基本構想(馬見ヶ崎・嶋エリア)を踏まえ、当該計画との整合を図る。 						
<p>※上記に記載した施設は、運行が想定される主な施設</p>							
<p>図 3-5 北くるりんのルートイメージ (地区との検討状況)</p>							
時期	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)		
①	実証実験	検証					

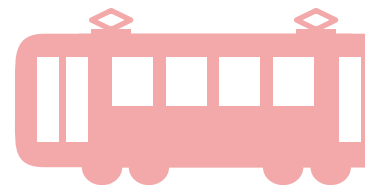
取組番号	(3)	取組名	ベニちゃんバス東くるりん・西くるりんの運行			継続	中骨格
実施主体	山形市						
関係団体	バス事業者						
第2期計画の取組内容	<p>山形駅周辺の比較的人口が密集し、交通が不便な地域における移動手段を充実させるとともに、中心市街地の回遊性を高めるため、コミュニティバスを運行する。</p> <p><具体的な取組内容></p> <p>①利便性向上を目指して、運行時間の延長やルートの変更、さらなる高頻度運行などを検討し、利用ニーズに応じて順次実施する。</p> <p>②企業等の広告掲載ニーズに合わせ、価格設定を含む柔軟な広告掲載の仕組みを検討・導入し、ベニちゃんバスの広告媒体としての価値を高めるとともに、安定した収入を確保する。</p> <p>③導入後年数が経過して、老朽化している車両への対応を含めて、交通事業者が所有する車両の活用や、業務委託による効率的な運営形態について、検討・実施する。</p> <p>✓実施のポイント</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 将来にわたって安定的に運行を継続するため、運行コストの増加に応じて、受益者負担の適正化等を、随時検証する。 ▶ 各種取組にあわせて、適切な車両台数の設定や運転士の確保方法について検討する。 ▶ 老朽化した車両の対応にあたっては、ハイブリッド車や電気自動車(EV)などの先進的な車両の導入を含め検討するとともに、国庫補助の活用をはじめとした財源確保の方法についても検討する。 ▶ 一日乗車券などの企画乗車券の発行により、更なる利用増加に取り組む。 						
時期	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)		
①	運行時間見直し検討	実証実験	ルート検討	実証実験	高頻度運行検討		
②	ラッピング実施	車内広告募集強化					
③	更新計画作成	調整		実施			



取組番号	(4)	取組名	コミュニティサイクル「ベニチャリ」の拡大	拡充	大骨格 中骨格	小骨格 結節点
実施主体	山形市					
関係団体	シェアサイクル事業者、観光協会等、警察					
第2期計画の取組内容	<p>スマートフォンを使った簡単な手続きで、誰でも気軽に借りられ、自由に返却できる自転車の貸出サービスを実施する。</p> <p><具体的な取組内容></p> <p>①第1期計画において効果が認められた、中心市街地等の拠点における回遊性向上や、学生など若年層が比較的多く居住する地域での日常生活における既存公共交通の補完に繋がる取組を、更に深化させ、利用者の利便性を一層向上させる。</p> <p>✓実施のポイント</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 車両について、利用ニーズやサイクルポートの配置に応じて、必要台数を随時検討し、順次導入する。増台する際は、既存車両の劣化に伴う交換等も考慮し、計画的に導入を進める。 ▶ 第1期計画の取組では、利用者の増加に伴って「借りたいときにサイクルポートに自転車が無い」「バッテリー残量が不足して借りられなかった」といった問題が顕在化した。これを踏まえ、サイクルポートの配置については、モビリティデータを活用して利用状況を分析し、より効果的な配置を検討する。また、バッテリー交換等の巡回作業についても効率性を考慮してオペレーションを見直し、運用体制を強化する。 ▶ オペレーションの強化にあたっては、サイクルポート用地を提供いただく店舗等、民間事業者の協力を得ることで、持続可能な運営体制づくりを検討する。 ▶ 通勤・通学など日常利用に安定して対応できるよう、予約機能の実装や長期間の借用に対応するシステムの導入を検討する。 <p>②自転車を活用した観光周遊の促進等を図り、ベニチャリの利用シーンを拡大するための具体的な仕組みを検討・実施する。</p> <p>✓実施のポイント</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 従前と異なる料金体系の導入、観光関係者との連携による運営体制の構築、戦略的なポートの配置等、観光地内の周遊促進に繋がる取組を検討・実施する。 ▶ スポーツタイプをはじめとする新たな車両の導入を進め、多様化する利用者ニーズに的確に対応する。 <p>③安全な利用に関する啓発活動を実施する。</p> <p>✓実施のポイント</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 道路交通法罰則強化を踏まえ、「飲酒運転」や「ながらスマホ」等の危険な利用を避けるよう呼びかけ、安全利用の啓発を一層強化する。 ▶ サイクルポートの配置に応じて、ヘルメット貸出箇所を整備する等、ヘルメット着用率の向上に向けた取組を検討・実施する。 					
	時期	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)
	①	オペレーション強化	検証・方向性検討	新体制での運用		
	②	検討	実験	検証	本格運用	
	③	ヘルメットの貸出箇所増・啓発強化				
長期的な取組内容	電動キックボードや三輪車タイプ等、電動自転車以外の車両の導入について、研究を行う。併せて、シェアサービスとして提供するために必要な機能の拡充や対策、運用ルールの整備を検討する。					

施策 1-4 広域的な移動や観光移動を支える公共交通の推進

取組番号	(1)	取組名	観光やイベント等における移動環境の向上	拡充	大骨格	神経系
					中骨格	結節点
					小骨格	
実施主体	山形市、バス事業者、タクシー事業者、					
関係団体	山形県、観光協会等、航空事業者					
第2期計画の取組内容	<p>観光客や来訪者の移動手段を確保することで、観光や文化、スポーツイベント等の各シーンにおいて、快適な移動環境を形成する。</p> <p><具体的な取組内容></p> <p>①蔵王と山寺を結ぶバス路線等、観光地間の円滑な移動手段の確保や、観光地内での快適な周遊を実現するため、案内の多言語化表記や移動手段の確保についても、検討・実施する。</p> <p>②地域のイベント会場へのアクセスや、交通規制等の影響を受けない二次交通を確保し、イベント開催時の移動環境を向上させる。</p> <p>③観光地等でタクシーが不足する地域や時期・時間帯・目的地等を特定し、地域住民の自家用車や一般ドライバーを活用してその不足分を補う「日本版ライドシェア」について、タクシー事業者と連携して、具体的な供給方法や運用のあり方等について研究する。</p> <p>✓実施のポイント</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 観光関係者やイベント主催者等と連携し、路線バスやコミュニティバスの臨時便・タクシー等を活用した乗合による移動手段や、コミュニティサイクル「ベニちやり」等を組み合わせた、多様な公共交通の活用策を検討・実施する。 ▶ 蔵王温泉については、路線バスの冬季混雑や宿泊事業者の送迎車両の老朽化など移動上の課題を踏まえ、観光地の通年利用促進の取組とあわせた、観光と公共交通との連携の在り方について検討する。 ▶ 既存の路線バスの企画乗車券の更なる活用や、やまがた MaaS「らくのる」における定額乗車券の導入等、周遊を促進するためのお得なサービス導入を検討する。 					
時期	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)	
①	関係者と調整の上、実施					
②	関係者と調整の上、実施					
③	実態把握	検討	実証実験	検証		
長期的な取組内容	観光分野での公共交通利用を促進するため、MaaS の観光分野への活用について、空港二次交通も含め、県をはじめ関係機関と協議・検討する。					



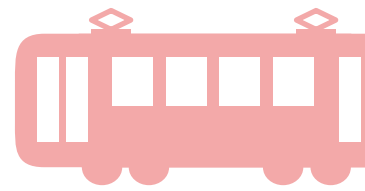
取組番号	(2)	取組名	山形～仙台間の公共交通の利用拡大			継続	大骨格
							中骨格
							神経系
実施主体	山形市、仙台市、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、						
関係団体	山形県、観光協会等						
第2期計画の取組内容	仙山圏交通網の充実に向けた仙山線の利用促進及び利便性向上プロジェクトに基づき推進する。 <具体的な取組内容> ①プロジェクトの推進とともに、仙山線の利用に資する調査を実施し、その結果を踏まえて、仙山線の効果的な利用促進策を検討・実施する。 ✓実施のポイント ▶ 交通結節点の整備と併せて、他の交通機関との結節の強化等を図る。						
	時期	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)	
	①	プロジェクト見直し	プロジェクトに基づく各取組の実施				
長期的な取組内容	観光需要が高い山寺駅については、バリアフリー化を実施するとともに、景観にも配慮した駅前広場の整備等、観光利用の促進につながる取組を検討する。						

取組番号	(3)	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			継続						
							実施主体	山形市、連携中枢都市圏の連携市町				
							関係団体	山形県、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者				
第2期計画の取組内容	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、周辺市町と連携し、山形県地域公共交通計画と整合を図りながら、各種取組を推進する。 <具体的な取組内容> ①GTFS-JP の更新に際し、連携市町とのデータ共有を推進し、データ更新を通じて、圏域におけるバス利用環境の向上を図る。 ②他市町との連携、市外交通手段との接続状況を踏まえ、二次交通としてタクシーやコミュニティサイクルの整備を進め、移動の利便性とアクセス性を高める。 ③山形圏域奥羽新幹線整備実現同盟会を中心に、奥羽新幹線(フル規格新幹線)の整備効果や課題について意見交換会等を重ね検討し、事業実現に向けた機運を醸成する。 ✓実施のポイント ▶ インバウンドを含めた観光需要を十分に取り込むことで、圏域が一体となった活性化を実現するため、公共交通と観光をはじめとした、都市間連携を強化する取組を推進する。											
	時期	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)						
	①			実施								
②			実施									
③			実施									

施策 1-5 新しい交通モードの導入検討

取組番号	(1)	取組名	自動運転技術を活用した移動手段の調査研究				新規
実施主体	山形市						
第2期計画の取組内容	<p>将来を見据え、自動運転技術を活用した、安全で効率的な移動手段について研究する。</p> <p><具体的な取組内容></p> <p>①調査を実施し、本市の公共交通としての導入可能性を検討する。併せて調査結果や技術の進歩を踏まえ、導入条件が整った地域等において社会実験を実施する。</p> <p>✓実施のポイント</p> <p>▶ 国の動向や支援状況、他自治体の導入状況等を注視した上で、検討する。</p>						
時期	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)		
①	検討	技術・手法等研究	準備	実験	検証		

取組番号	(2)	取組名	軌道系交通システムの調査研究				新規
実施主体	山形市						
第2期計画の取組内容	<p>新たな交通軸の骨格となるとともに、移動時の定時性、速達性、快適性に優れた軌道系交通システムについて研究する。</p> <p><具体的な取組内容></p> <p>①調査を実施し、本市における公共交通としての導入可能性を総合的に検討する。</p> <p>✓実施のポイント</p> <p>▶ 都市構造、人口分布、交通需要、道路空間、既存バスネットワークを詳細に分析し、それらを踏まえて前提条件を整理する。整理した前提をもとに、山形市に適したシステムを調査し検討する。</p> <p>▶ 特定の技術に偏らず、複数の選択肢を横断的に比較・検討し、最適な方針を導き出す。</p> <p>▶ 法整備といった国の動向や、他自治体の導入状況、技術の進歩等を注視した上で検討する。</p>						
時期	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)		
①	調査	検討（法整備・技術開発の状況等に応じて）					
長期的な取組内容	調査結果に基づき、都市構造の再編と公共交通ネットワークビジョンとの関係性を改めて整理・再定義し、それを踏まえた、まちづくりの新たな将来像を検討する。						



3.3.2 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

◆関連する観点

観点1

鉄道・幹線となる路線バスの強化と拠点の充実

観点3

持続可能な運営体制の構築

◆目標達成に向けた考え方

<ソフト・ハード事業との連携による中心市街地の回遊性向上>

徒歩を丁寧に補完することで、誰もが中心市街地の持つ歴史や文化資源を活用したコンテンツを五感で感じられるとともに、居住をはじめとした暮らしを支える都市機能として、『歩くほど幸せになるまち』を支える公共交通を充実する。

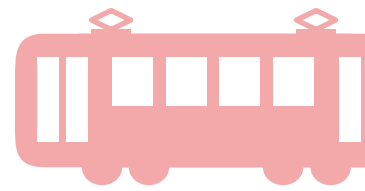
施策 2-1 中心市街地の暮らしやにぎわいに資する移動環境の形成

取組番号	(1)	取組名	ウォーカブルなまちづくりと連動した公共交通利用環境の向上(ソフト連携)			継続	中骨格 小骨格 結節点
実施主体	山形市						
関係団体	道路管理者、商店街等、バス事業者						
第2期計画の取組内容	既存の公共施設や商店街等、関係者と連携し、公共交通利用環境の向上を図る。 <具体的な取組内容> ①中心市街地に立地する公共施設や、新しい施設の整備状況に応じて、快適に回遊することができるよう、ベニチャリのサイクルポート配置や、バスの経路変更等について、検討・実施する。 ②商店街とのイベントの開催等、回遊性向上と公共交通利用のPR等を目的とした利用促進事業を実施する。 ✓実施のポイント ▶ 中心市街地では、路線バスをはじめ多くの公共交通が運行されているため、目的や行先に応じた、公共交通の分かりやすい利用案内を行うことで、来訪者等が、ニーズに応じて移動手段を使い分けることができる環境を整備する。						
	時期	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)	
	①	検討・実施 (粹七・旧千歳館の状況に応じて)		検討・実施 (新市民会館の状況に応じて)			
②	新規検討・実施		実施				
長期的な取組内容	トランジットモール化の検討や駐車場の適正配置等の推進と連動して、対象となる道路を経由するバス路線について、経路の変更やバス停位置の変更等を検討・実施する。						

取組番号	(2)	取組名	拠点施設と連動した公共交通の整備 (ハード連携)			拡充	中骨格 小骨格 結節点
実施主体	山形市						
関係団体	再開発事業者、道路管理者						
第2期計画の取組内容	<p>中心市街地で今後整備が予定される様々な施設との連携を強化し、中心市街地における公共交通の機能を向上させる。</p> <p><具体的な取組内容></p> <p>①「日本一の観光案内所」の整備に合わせて、バス乗り場の導入等、山形駅周辺エリアの公共交通機能について検討・整備する。</p> <p>②旧大沼と済生館を含む周辺エリアにおける公共交通の利用環境をより充実させるため、必要な機能を検討する。</p> <p>✓実施のポイント</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 路線バス事業者やタクシー事業者の意見を踏まえ、最適な機能を検討する。 ▶ 利用者の利便性や乗り換えのしやすさを重視し、実効性のある取組を検討・実施する。 ▶ 新市民会館や旧千歳館等の拠点施設、道路整備の進捗に合わせた連携についても、随時検討する。 ▶ 中心市街地では、官民による投資等により、都市機能の配置や空間構造、人流が変化する可能性がある。こうした変化に応じて、ハード整備の効果を高めるよう、戦略的な公共交通のあり方について、随時検討する。 						
	時期	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)	
	①	調査	利便増進 計画策定	設計	工事		
②	再開発事業の進捗に合わせて機能検討						
長期的な取組内容	都市計画道路や街路事業の整備により道路の安全性や利便性を高め、バス・タクシーの利便性向上を図るとともに、各交通軸やベニちゃん・駐車場等、移動に関するあらゆる機能を統合した、モビリティハブとなる交通結節点の必要性について検討する。						

取組番号	(3)	取組名	観光やイベント等における移動環境の向上【再掲】	拡充	大骨格 中骨格 小骨格	神経系 結節点
内容	再掲 施策 1-4 取組番号(1) P40 参照					

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】	継続	中骨格
内容	再掲 施策 1-3 取組番号(3) P38 参照				



取組番号	(5)	取組名	コミュニティサイクル「ベニちやり」の拡大【再掲】	拡充	大骨格	小骨格
					中骨格	結節点
内容	再掲 施策 1-3 取組番号(4) P39 参照					

取組番号	(6)	取組名	バス停のバス待ち環境の改善【再掲】	継続	中骨格	結節点
					小骨格	
内容	再掲 施策 1-2 取組番号(4) P35 参照					

3.3.3 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

◆関連する観点

観点2
交通弱者の移動手段の確保

観点3
持続可能な運営体制の構築

◆目標達成に向けた考え方

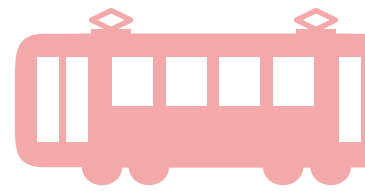
<「交通空白」や公共交通の不便解消と、経営・体制の持続可能性を高める>

高齢者や若年層をはじめとした多様な利用者の生活実態に寄り添い、日常生活の移動を支えることで、だれもが安心して移動できる「ひと」中心のサービス提供を目指す。

加えて、安定的な移動支援の実現には、将来にわたっての持続可能性が不可欠であり、健全な経営や、運転士をはじめとした運営体制といった、基盤づくりに取り組んでいく。

施策 3-1 公共交通の導入による生活交通の確保

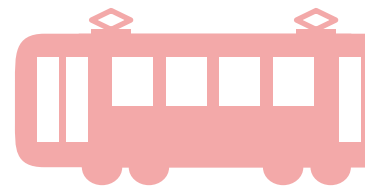
取組番号	(1)	取組名	郊外部におけるコミュニティバス等の運行最適化			継続	神経系
実施主体	山形市、大郷・明治地区、中山町						
関係団体	バス事業者、タクシー事業者						
第2期計画の取組内容	<p>現在、運行しているコミュニティバス等について、随時見直しを行うことで最適な運行を行う。</p> <p><具体的な取組内容></p> <p>①コミュニティバス高瀬線(高瀬地区)について、現在の運行を継続しつつ、ニーズに応じた見直しを随時実施する。</p> <p>②地域交流バス南部線(村木沢地区、西山形地区、本沢地区、南山形地区)、あじさいバス(村木沢地区)の現在の運行を継続しつつ、ニーズに応じた見直しを随時実施する。</p> <p>③自主運行バス「スマイルグリーン号」(明治地区、大郷地区)については、引き続き協議会への支援を継続するとともに、ニーズに応じた見直しを随時実施する。</p> <p>✓実施のポイント</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 地域と連携して利用者数等の目標値を設定し、その達成状況を評価する。 ▶ 上記と合わせ、需給のバランスや運行コスト等を踏まえ、持続可能な交通サービスとなっているかを随時検証しながら、持続可能な運行内容を実現する。 ▶ 極端にバスの運行頻度が低い時間帯(時間的「交通空白」)や、移動手段がない地域(地理的「交通空白」)が生じないように、運行形態の転換も視野に、相乗りタクシーの導入や、ボランティア輸送等、地域が主体となる取組を含めたあらゆる可能性を検討する。 						
時期	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)		
①	検討	実証運行	検証				
②	実証運行	検証					
③	検討・見直し	検討・見直し	検討・見直し	検討・見直し	検討・見直し		



取組番号	(2)	取組名	相乗りタクシーの展開 【再掲】	拡充	神経系
内容	再掲 施策 1-1 取組番号(4) P31 参照				

取組番号	(3)	取組名	タクシーを活用した高齢者の移動支援	継続	神経系	
実施主体	山形市					
関係団体	福祉団体、企業・事業所等、交通事業者、地区・NPO 法人					
第2期計画の取組内容	<p>居場所での交流や見守り・買い物支援・社会参加支援等の福祉的效果を付加し、タクシーを活用した高齢者の移動支援を実施する。</p> <p><具体的な取組内容></p> <p>①サロン、通いの場等、交流の居場所に集まってきた高齢者のうち、買い物等に支援が必要な方について、居場所の担い手がタクシーの相乗りを調整する取組を実施する。</p> <p>②小地域において、高齢者の買い物等の移動ニーズに応じて、地区住民からなるコーディネーターがタクシーの相乗りを調整する取組を実施する。</p> <p>✓実施のポイント</p> <p>▶ 導入にあたっては、地区が、相乗りタクシー(施策3-1(2))と比較検討を行い、地域にとって、より最適な選択が可能となるよう、福祉と公共交通をはじめとした関係機関が連携し、実施する。</p>					
実施時期	時期	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)
	①	実施				
	②	実施				

取組番号	(4)	取組名	多様な主体との連携による移動手手段の確保			拡充	神経系
実施主体	山形市						
関係団体	福祉団体、企業・事業所等、交通事業者、地区・NPO 法人						
第2期計画の取組内容	<p>共創の考え方のもと、行政、民間事業者、地域住民等、多様な主体が連携し、地域に存在する輸送資源を総動員しながら、移動手手段の確保に取り組む。</p> <p><具体的な取組内容></p> <p>①山間部などの公共交通サービスの提供が困難な地域では、地域や NPO 法人等が主体となった、自家用有償旅客運送(交通空白地有償運送(公共ライドシェア))や、ボランティア輸送などの様々な手段での解決方法を検討・実施・検証し、「交通空白」の解消に取り組む。</p> <p>②公共交通で対応が困難な高齢者や障がいのある方など、移動に特別な配慮を要する者については、NPO 法人等が実施する福祉有償運送等の福祉輸送により補完する。</p> <p>✓実施のポイント</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 組織づくりや、担い手の確保等、地域が主体となった取組について、行政で支援を行う。(施策 3-2(1)) ▶ 買い物や通院等、民間が主体となった送迎サービスについて、情報を把握し、必要に応じて、連携を検討する。 ▶ 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実施する。 ▶ 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支援や地域の交流の場へのボランティア活動(介護予防・日常生活総合支援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。 						
実施時期	時期	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)	
	①	検討	実証	検証	実施	実施	
	②	実施					
長期的な取組内容	スクールバスの送迎車両や、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。						



施策 3-2 持続可能な公共交通の経営

取組番号	(1)	取組名	路線バス赤字路線への運行補助の見直し			継続	中骨格 小骨格
実施主体	山形市、バス事業者						
第2期 計画の取 組内容	持続可能な公共交通の推進に向け、補助制度を効果的かつ効率的に運用する。 <具体的な取組内容> ①補助対象路線(赤字路線)の現状を把握するために需要や供給の状況、さらには収支の詳細を精査し、公的資金の有効活用に努める。 ✓実施のポイント ▶「交通系 IC カード等データ可視化・分析システム」を活用し、空車時間が長い便の見直しにより経費削減を図るとともに、利用者数の増加が期待できる場合は運行ルートを再検討するなど、効率化を図る。 ▶補助額削減により生じた余剰金は、相乗りタクシーなど他の移動手段の導入や幹線路線の強化、更には交通事業者に対する人材確保支援等、経営の好循環を促進する取組に振り替えることも含め、その具体的な用途について検討する。						
	時期	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)	
	①	実態調査・データ解析	路線の見直し・最適化		検証・再度見直し	再最適化	

取組番号	(2)	取組名	公共交通の担い手確保への支援			新規
実施主体	山形市、山形県					
関係団体	バス事業者、タクシー事業者、地区					
第2期 計画の取 組内容	公共交通の担い手確保への支援について、取り組むべき方向性を検討し、具体の施策を講じる。 <具体的な取組内容> ①路線バスやタクシーなど、就業先選択により生じる人材不足に対しては、交通事業者と連携して長期的な人材定着施策を検討・実施する。 ②地域が主体となった移動手段の確保に向け、組織づくりや担い手の確保、運用体制等への支援を行う。 ✓実施のポイント ▶山形県との連携を強化し、運転士等の確保や離職防止に取り組むとともに、山形県が主催する人材育成に関する取組を通じて、市職員や交通事業者のスキルアップを目指す。					
	時期	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)
	①	ヒアリング・課題整理	調整		実施	
②	検討	実証	検証			
長期的な 取組内容	AI の活用等を通じて、交通事業者の DX を推進し、働きやすい環境を整備することで、学生等にとって魅力的な就業先となることを目指す。					

取組番号	(3)	取組名	適切な受益者負担の検討			新規
実施主体	山形市					
関係団体	山形市、バス事業者、タクシー事業者					
第2期計画の取組内容	燃料費高騰等の影響により、運行コストが増加しているため、持続可能な公共交通の運営を確保する観点から、受益者負担の適正化を図る。 <具体的な取組内容> ①定期的な運賃等の見直しを実施する。 ✓実施のポイント ▶ 運賃等の検討にあたっては、収支率の多寡に基づく量的要素をはじめ、他の公共事業におけるサービス対価との比較等を踏まえ、諸要素を総合的に評価して最適な料金を設定する。 ▶ 利用促進策(運行ルート変更、運行時間帯の見直し)の検討や広告媒体の価値を高めるなど、安定した収入の確保に努める。					
	時期	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)
	①	見直し	見直し	見直し	見直し	見直し

【参考】運賃改定の考え方(ベニちゃんバスの事例)

ベニちゃんバスの収支率は、平成30年度の52.8%から令和6年度には34.4%へと減少し、それに伴い、市の負担額は同期間で、約2,640万円から約8,460万円へと3.2倍増加している。

ベニちゃんバスは、利用しやすい運賃設定によって、まちの賑わい創出や公共交通の利用促進といった重要な役割を担っているが、民間路線バスとの間で運賃の格差が拡大している現状を踏まえ、共存の観点からも受益者負担(運賃)の適正化により、その差額を縮小する必要がある。

【市負担 = 運行コスト - 運賃収入 - その他収入】

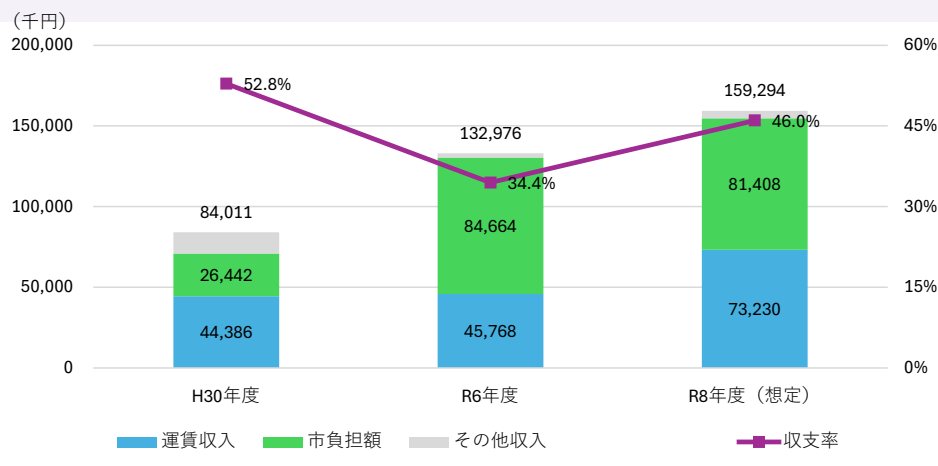
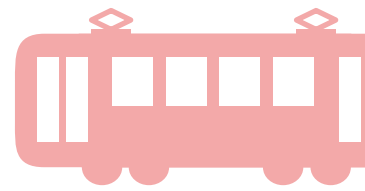


図 5-6 現状と改定後のコスト比較

※令和8年(2026年)の利用者数は令和6年と同様(年510千人)と想定



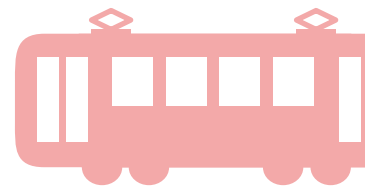
取組番号	(4)	取組名	相乗りタクシーの展開 【再掲】	拡充	神経系
内容	再掲 施策 1-1 取組番号(4) P31 参照				

施策 3-3 高齢者への支援や学生の移動手段の確保

取組番号	(1)	取組名	高齢者の移動手段の確保			拡充
実施主体	山形市					
関係団体	バス事業者、タクシー事業者、福祉団体、地区、NPO 法人等					
第 2 期 計画の取 組内容	運転免許返納や、移動手段がなく自家用車に頼らざるを得ない、移動に困っている高齢者の移動手段の確保に向けた取組を実施する。 <具体的な取組内容> ①山形市内の路線バスで利用できるシルバー定期券と、コミュニティバス高齢者乗車証を発行し、高齢者の外出促進と移動の利便性向上を図る。 ②運転免許を自主返納した際に、路線バスやタクシーの利用を助成することで、返納の促進と外出のきっかけづくりを図る。 ③「施策 3-1 公共交通の導入による生活交通の確保」(再掲)を推進する。 ✓実施のポイント ▶ 高齢者をはじめ、誰もが安心して快適に生活し、社会参加を実現できるまちを目指し、公共交通の整備とともに、福祉関係者と連携し、地域の見守り、情報提供、互助の仕組み等について検討する。 ▶ 社会参加や活性化を促進する制度の積極的な活用を後押しするため、その一環として、文化施設や飲食店など多様な行き先と連動する施策を検討する。					
	時期	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)
	①	実施				
②	実施					

取組番号	(2)	取組名	学生の移動手段の確保			拡充
実施主体	山形市					
関係団体	学生、交通事業者、シェアサイクル事業者等					
第2期計画の取組内容	<p>自家用車を持たない学生等、移動手段に制約のある若年層の移動手段を確保するため、必要な支援策を検討・実施する。</p> <p><具体的な取組内容></p> <p>①路線バスやベニちゃんバス、高速バス(山形－仙台間)などについて、バス事業者と連携し、学生の通学ニーズに応じた、経路や運行本数など運行内容の見直しについて、検討・実施する。また、学生向けに、相乗りタクシーの活用について検討する。</p> <p>②学生の生活圏において、コミュニティサイクル「ベニちゃり」のサイクルポートを拡充し、利便性を高める。</p> <p>③学生が無理なく利用できる料金体系や割引サービスを整備・展開し、日常的な公共利用の促進を図る。</p> <p>✓実施のポイント</p> <p>▶「交通系 IC カード等データ可視化・分析システム」を活用し、学生の移動傾向や利用状況を把握して、サービス改善に活用する。</p>					
時期	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)	
①	検討・協議		変更後ルート運行			
②	実施					
③	検討	サービス実証	検証	実施		
長期的な取組内容	<p>学区外での地域クラブの活動や、認定を受けない地域クラブの活動は、遠方の施設となることも想定されることから、公共交通の活用など、学生の活動場所への移動のあり方とその支援について、必要に応じて検討する。</p>					

取組番号	(5)	取組名	コミュニティサイクル 「ベニちゃり」の拡大【再掲】	拡充	大骨格	小骨格
内容	再掲 施策 1-3 取組番号(4) P39 参照					
					中骨格	結節点



3.3.4 目標 4 公共交通のわかりやすい・使いやすい利用環境の形成

◆関連する観点

観点1

鉄道・幹線となる路線バスの強化と拠点の充実

観点2

交通弱者の移動手段の確保

観点3

持続可能な運営体制の構築

◆目標達成に向けた考え方

< 利用環境の充実と利便性の向上 (DX の活用) >

利用者が快適に利用できる環境を整えるため、案内情報や待合環境の充実化を図る。加えて、デジタル技術の活用により、利用者の利便性向上はもとより、効率化などによる公共交通の「しごと」としての魅力向上を図る。

施策 4-1 公共交通 DX の推進

取組番号	(1)	取組名	MaaS の運用			継続	大骨格	神経系
							中骨格	結節点
							小骨格	
実施主体	山形市							
関係団体	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							
第 2 期計画の取組内容	目的地までの移動手段の予約・決済などがアプリを用いて一括でできるサービスを運用する。 < 具体的な取組内容 > ①第 1 期計画での導入以降の利用実績や動向を評価し、関係人口の創出や拡大の視点も踏まえ、今後の MaaS のあり方について検討する。 ②交通サービスである MaaS と、商業・観光等の様々な生活サービス等、他分野との連携により、利用促進を図る。 ✓ 実施のポイント ▶ 仙台 MaaS や TOHOKU MaaS などとの連携や統合の検討等、広域的な移動ニーズに対応した事業規模の適正化について検討する。 ▶ 企業や大学など様々な分野の関係者と協力し、サービスやデータ共有のあり方等を検討する。							
	時期	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)		
	①	事業評価	連携検討		新体制での展開			
②		実施		新体制での展開				
長期的な取組内容	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、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として、MaaS を展開する。							

【解説】MaaS とは (Mobility as a Service)

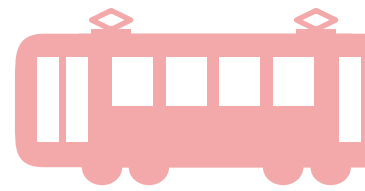
- ・ “ドア・ツー・ドアの移動に対し、様々な移動手法・サービスを組み合わせ、1 つの移動サービスを提供するものであり、ワンストップでシームレスな移動を可能” とするもの。
- ・ MaaS により移動手段の選択に関して適切な情報が得やすくなることで、自家用車の多用から、徒歩や公共交通を中心に移動し自家用車を賢く使う生活への行動変容が促進されることが期待される。また、商業施設などと連携することにより、中心市街地の来訪促進ツールなどとして活用することも期待される。

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

取組番号	(2)	取組名	公共交通データの分析・活用			拡充	大骨格	神経系
							中骨格	結節点
							小骨格	
実施主体	山形市、山形県、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、大学等							
第2期計画の取組内容	<p>あらゆるデータを総合的に分析し、利用実態に応じた、利便性の高い公共交通サービスを提供する。</p> <p><具体的な取組内容></p> <p>①山形県地域公共交通情報共有基盤(やまがた公共交通オープンデータプラットフォーム)において整備するデータを、サービスの改善に活用する。</p> <p>②交通事業者に蓄積された、乗降データや交通系 IC カード、アプリの利用動向データを活用・分析し、交通事業者と連携して、サービスの改善に取り組む。</p> <p>✓実施のポイント</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 交通系 IC カードの更なる普及と利用促進を図るとともに、交通事業者とのデータ共有・連携の体制を強化する。 ▶ 公共交通サービスに関するデータの利活用に限定せず、病院や福祉施設、観光施設、教育機関等の利用動向や、交通事業者以外の送迎サービスの内容等、領域をまたいだ総合的な分析による、公共交通サービスの改善を検討する。 ▶ データの活用にあたっては、行政、交通事業者のみならず、大学等の教育機関などを含めた、産官学の多様な主体の参画を促す。 							
時期	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)			
①	実施							
②	解析	改善検討・実施						
長期的な取組内容	将来的な MaaS を活用した、シームレスな移動環境の形成を見据えて、経路検索のサービス等、情報提供の手法について検討する。							

【参考】山形市や交通事業者が取得・活用できるデータの事例

- ・山形県地域公共交通情報共有基盤(やまがた公共交通オープンデータプラットフォーム)
- ・地域連携 IC カード「ヤマコウチェリカ」利用動向データ(バス事業者保有)
- ・コミュニティサイクル「ベニチャリ」利用動向データ
- ・「きてける Taxi」利用動向データ(タクシー事業者保有) 等



取組番号	(3)	取組名	スマートフォンアプリの 利用による利便性向上	継続	大骨格	神経系
					中骨格	結節点
					小骨格	
実施主体	山形市、山形県、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者等					
第2期計画の取組内容	スマートフォンアプリを活用し、公共交通の利用を手軽に行うことができ、情報を身近に取得できる環境を整備する。 <具体的な取組内容> ①タクシー配車アプリ「きてける Taxi」の利用促進と、相乗りタクシーとの連携や予約システムの導入、キャッシュ決済等、機能の拡張について検討する。 ②GTFS-JPとGTFS-RTとの組み合わせにより、利用者のスマートフォン等において、運行情報をリアルタイムで発信する。 ③スマートフォンアプリやSNS等を活用した情報発信を行う。 ✓実施のポイント ▶ 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に努める。					
	時期	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)
	①	検討	システム改修	導入・運用		
②	実施					
③	実施					

【解説】きてけるタクシーとは

令和7年(2025年)8月に、東北初の試みとして、山形市・天童市・上山市で地域密着型のタクシー配車アプリ「きてける Taxi」のサービスを開始している。市内のタクシー事業者6社、保有するタクシーの約240台がアプリに対応している。

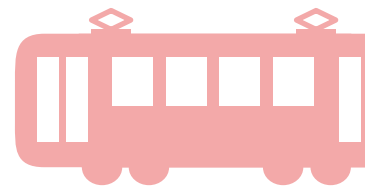


取組番号	(4)	取組名	自動運転技術を活用した移動手段の調査研究 【再掲】	新規
内容	再掲 施策 1-5 取組番号(1) P42 参照			

取組番号	(5)	取組名	公共交通の担い手確保への支援【再掲】	新規
内容	再掲 施策 3-2 取組番号(2) P49 参照			

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

取組番号	(1)	取組名	交通弱者向け PR の推進(モビリティマネジメント)			拡充
実施主体	山形市					
関係団体	学生、交通事業者、福祉団体、地区、NPO 法人等					
第 2 期 計 画 の 取 組 内 容	<p>高齢者や若年層をターゲットにした、モビリティマネジメント等による公共交通利用の機運醸成に取り組む。</p> <p><具体的な取組内容></p> <p>①パンフレット等の発行により、利用者が山形市の公共交通を一元的に確認でき、公共交通の利用促進に繋がる案内を検討・実施する。</p> <p>②コミュニティバスの子育て乗車支援等、子育て世代をターゲットとした利用促進策の展開により、親子での公共交通の利用の機会を創出する。</p> <p>③鉄道やバスの乗車体験等、各種イベントを企画・実施する。</p> <p>✓実施のポイント</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 若年層に公共交通を使う習慣を意識づけるため、副読本の発行等、学校教育と連携した PR を検討する。 ▶ 高齢者向けには、講話や出前講座の機会を活用する等、福祉で実施する高齢者移動支援の取組と公共交通が連携し、公共交通利用の機運を醸成する。 ▶ PR にあたっては、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・活用イメージの提案とともに実施する。 ▶ 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啓発する。 ▶ 子ども連れ世帯の公共交通利用を促進するため、「こどもファスト・トラック」の考え方を取り入れ、ベビーカー利用者等が優先的かつ円滑に利用できる乗降環境や案内の充実を図る。 					
時期	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)	
①	原稿作成	配布				
②	実施					
③	バス実施	鉄道・バス実施				



取組番号	(2)	取組名	公共交通利用のきっかけ・啓発活動			継続
実施主体	山形市					
関係団体	山形市、バス事業者、連携中枢都市圏の連携市町					
第2期計画の取組内容	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。 <具体的な取組内容> ①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と連動した時差出勤制度の導入等、市職員の公共交通に対する意識改革と公共交通の利便性向上を図る。 ②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健康ポイント事業 SUKSK との連携やウォーキングマップを活用し、自家用車利用の低減と健康的なライフスタイル形成に向けた啓発活動を実施する。 ✓実施のポイント ▶ 過度な自家用車依存からの脱却と公共交通の利用促進のため、自家用車を持たない選択肢のひとつである、カーシェア等のシェアリングサービスの導入促進について検討する。 ▶ 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」の視点で啓発する。 ▶ 周辺市町と連携したイベントの開催等、公共交通の利用促進策を検討する。					
	時期	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)
①	実施					
②	検討	実施				
③	実施					

施策 4-3 誰もが安心して使える利用環境づくり

取組番号	(1)	取組名	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	継続	中骨格
					小骨格
神経系					
実施主体	バス事業者、タクシー事業者				
関係団体	山形市				
第2期計画の取組内容	誰もが利用しやすい車両の導入について、導入を促進する。 <具体的な取組内容> ①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。				
	時期	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)
①	実施				
②	実施				

取組番号	(2)	取組名	バス停のバス待ち環境の改善【再掲】	継続	中骨格	結節点
					小骨格	
内容	再掲 施策 1-2 取組番号(4) P35 参照					

第4章 成果指標


4.1 アウトプット指標

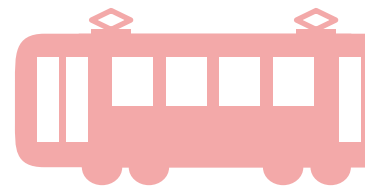
アウトプット指標は、第5章に掲げた施策の実施状況をもとに、4つの目標の達成状況を評価する指標である。4つの目標それぞれに対応する形で、第1期計画、第2期計画およびガイダンスに示された「10のKPI」も踏まえ、以下の通り設定する。

目標	目標に対する評価指標		現況値	目標値 ^{※1}
1.まちづくりと連動した公共交通ネットワークの再編	鉄道・幹線となる路線バスの運行回数（平日）	鉄道 [※]	140本/日	140本/日
		路線バス	367本/日	393本/日以上
	鉄道・幹線となる路線バスの利用者数（平日）	鉄道 [※]	4,765千人	4,807千人*
		路線バス	2,285千人	2,478千人
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・西くるりんの年間利用者数		509,857人	523,086人*
	コミュニティサイクル「ベニちゃり」の年間利用回数		117,714回	219,000回*
	中心市街地における歩行者通行量（休日）		25,383人	26,875人
3.公共交通による生活実態に即した身近な移動の支援	公共交通サービスによる人口カバー率		85.7%	93.7%
	地域の移動を支える交通サービスの利用者総数（ベニちゃんバスを除くコミュニティバス、および相乗りタクシー）		8,821人	36,098人*
	★公共交通への公的資金投入額（路線バス赤字補助、コミュニティバス・相乗りタクシーの運行経費等の計）		187,569千円	134,572千円*
	★公的資金が投入されている公共交通事業の収支率（路線バス赤字補助、コミュニティバス・相乗りタクシー）		46.7%	60.6%*
	日常の外出（通勤、通学、食料品買物、通院）の目的地となる拠点に30分以内にアクセスできる人口のカバー率 ^{※2}	通勤	34.5%	39.0%
		通学	66.0%	74.1%
食料品買物		83.5%	90.5%	
通院		41.9%	72.8%	
4.公共交通のわかりやすく・使いやすい利用環境の形成	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）		11件	21件
	路線バスの運転者数		192人	215人

★…「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」において、原則全ての計画において設定するよう努めることが定められている「標準指標」

※1…*の指標については令和11年度の実績値で、その他の指標は令和12年(2030年)時点の実績に基づいて評価する。

※2… SiP 内閣府の戦略的イノベーション創造プログラム(SiP)第3期における「スマートモビリティプラットフォームの構築」で開発されたモビリティ診断ダッシュボードより算出



4.2 アウトカム指標

アウトプット指標は、第3章に掲げた3つの課題の達成状況を評価する指標である。それぞれに対応する形で、第1期計画、およびガイダンスに示された「10のKPI」も踏まえ、以下の通り設定する。

課題	課題に対する評価指標	現況値	目標値	
高齢者などの不安と多様なニーズへの対応	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	通勤	83.9%	83.4%
		通学	35.1%	32.8%
		食料品買物及び通院	86.9%	86.6%
利用が伸びない公共交通サービス	★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、相乗りタクシー、コミュニティサイクルの利用者数の計）	11,035 千人	11,932 千人	
日常生活における自家用車の多用	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	12.7%	7.1%	

第5章 計画の進捗管理

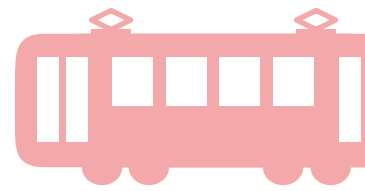
5.1 評価の考え方

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。

表 5-1 各指標での評価内容と役割

指標	取得頻度	評価	役割
モビリティデータ	随時	施策の実施状況の評価	山形市と交通事業者が毎月から四半期に1度程度の打合せを実施し行う。 ・取組のモニタリング ・取組の課題・改善案の検討 ・目標達成・未達の要因分析
アウトプット指標	1年に1度	施策の実施状況の評価	・目標に対する進捗の確認 ・取組方針の確認
アウトカム指標	数年に1度	計画の達成状況の評価	・次期計画策定に向けた課題整理

※モビリティデータ: 公共交通機関の運行ダイヤや利用実績等交通に直接関係するデータを含む地域交通を考える際に必要となる様々な周辺情報など地域公共交通計画の作成に活用できるデータ



5.2 評価のスケジュール

計画のスケジュールとPDCAサイクルの関係を下図に示す。

取組関係者を集めた協議は、モビリティデータを活用して議論し、随時実施する。協議会は年度内に2回実施し、これらの会議を通して、毎年取組を実施し、実施状況の確認、計画の達成状況の確認から取組を評価し、取組内容をより良いものに更新していく。

表 5-2 計画のスケジュール

	R7年度 (2025)	計画期間					R14年度 (2032) 以降
		R8年度 (2026)	R9年度 (2027)	R10年度 (2028)	R11年度 (2029)	R11年度 (2030)	
P 計画策定	計画策定						次期計画に沿って事業展開
D 取組内容・実施箇所の具体化		取組内容の具体化	次期計画に向けた取組内容の具体化				
D 取組の実施		具体化した取組から段階的に実施					
モビリティデータの蓄積	データの蓄積・共有						
C 施策の実施状況の確認		取組の実施・運用の進捗状況、課題・改善案の確認					
C 計画の達成状況の確認							
A 改善と反映							
P 計画の更新						計画更新	

	1年目				2年目		...
	第1四半期	第2四半期	第3四半期	第4四半期	第1四半期	第2四半期	
法定協議会	当該年度の進め方 改善の方向性の確認		評価結果の総括 次年度に向けた取組決定		当該年度の進め方 改善の方向性の確認		
マネジメント・モニタリングチーム			予算 要求等				予算 要求等
モビリティデータの蓄積	データの蓄積・共有						

5.3 評価の実施体制

本計画の推進にあたっては、評価の考え方の通り、各取組についてはそれぞれの関係者を集めて柔軟に議論を展開していく。山形市、路線バス事業者を中心に施策ごとに協議の体制を整え、施策のモニタリングや評価を行う。まちづくり、商業、観光、教育、福祉等、施策ごとに関係する部署・団体と連携して協議する実施体制について、下図にイメージ図を示す。

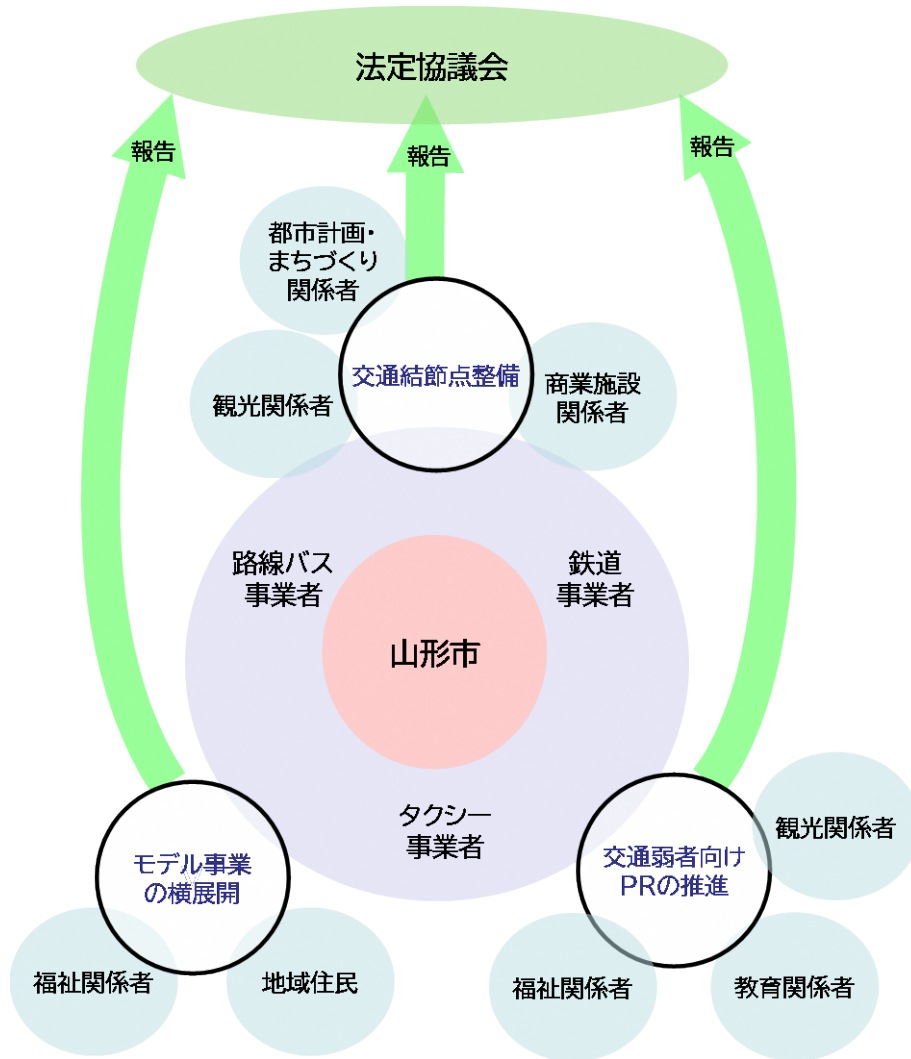


図 5-1 実施体制の位置づけ 取組内容と協議体制の例

山形市地域公共交通計画

令和8年3月

発行者 山形市

編集 企画調整部 公共交通課

〒990-8540 山形市旅籠町 2-3-25

電話 023-641-1212