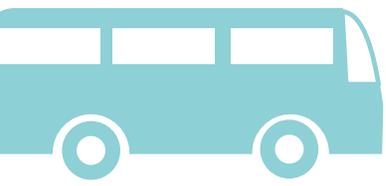




第2章
山形市の
概況



第2章 山形市の概況

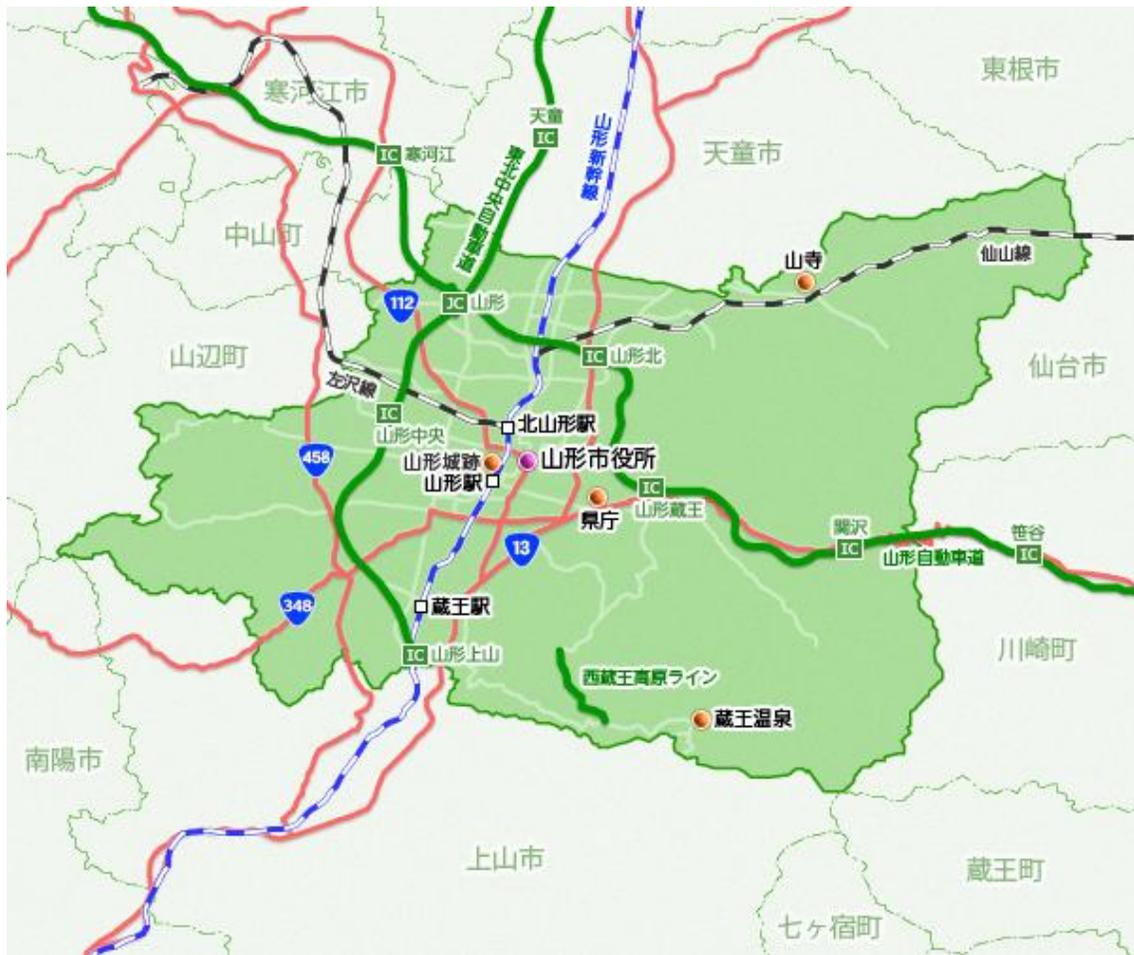
第2章

山形市の概況

2.1 地域の現況

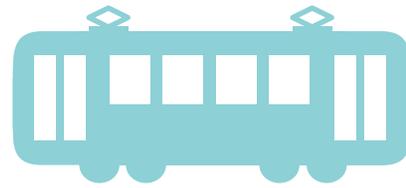
山形市は、381.58 km²の面積を有し、山形県内陸部のほぼ中央に位置している。

東は仙台市と隣接し、山形新幹線、山形自動車道、東北中央自動車道などの高速交通網が整備されているため、南東北地域における交通の要衝となっている。



出典：山形市地図情報

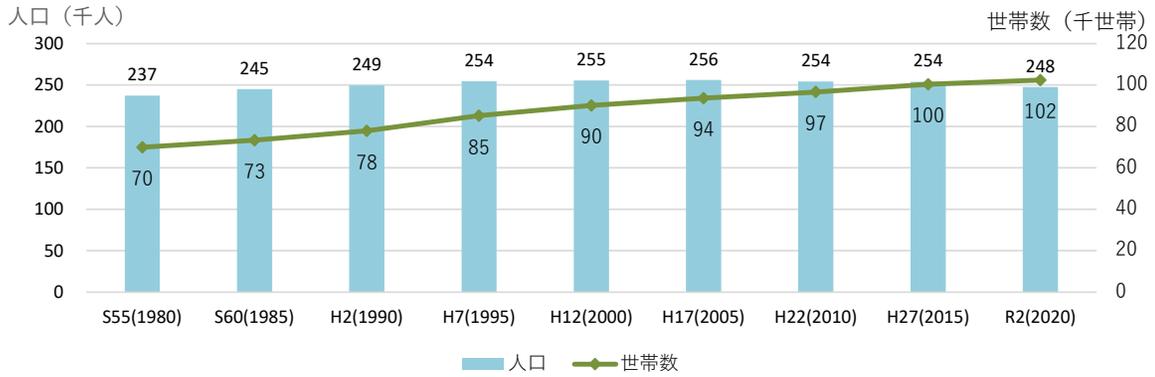
図 2-1 山形市全図



2.1.1 山形市の人口・世帯数の推移

『山形市の人口は平成17年（2005年）をピークに減少に転換、世帯数は増加中』

国勢調査による山形市の人口は平成17年に25.6万人まで増加し、その後減少に転じている。一方、世帯数は増加傾向が続いており、平成17年以降で約8千世帯増加している。



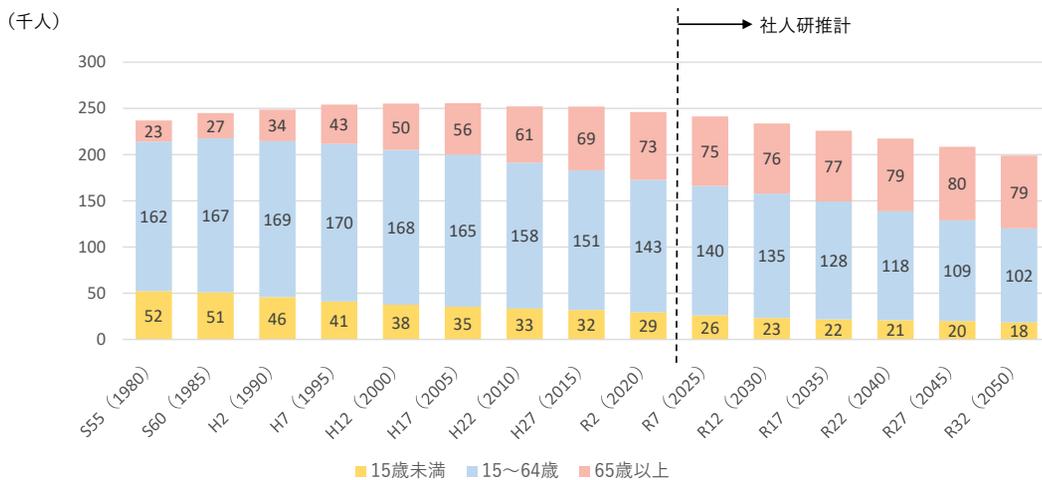
出典：国勢調査より作成

図 2-2 山形市の人口と世帯数の推移

2.1.2 山形市の高齢化率

『山形市の高齢化率*は約3割、今後も増加見込み』

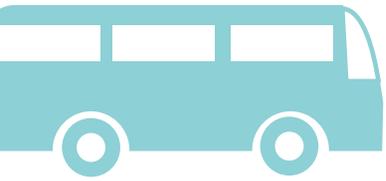
山形市では、15歳未満及び15～64歳の人口が減少し、65歳以上の人口が増加傾向にある。令和2年(2020年)には65歳以上人口の占める割合が約3割に達しており、国立社会保障・人口問題研究所将来推計人口によれば、令和32年(2050年)には高齢化率が4割近くに達するものと見込まれる。



出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所将来推計人口・世帯数より作成

図 2-3 山形市の年齢階層別人口の推移

* 高齢化率：巻末に用語解説



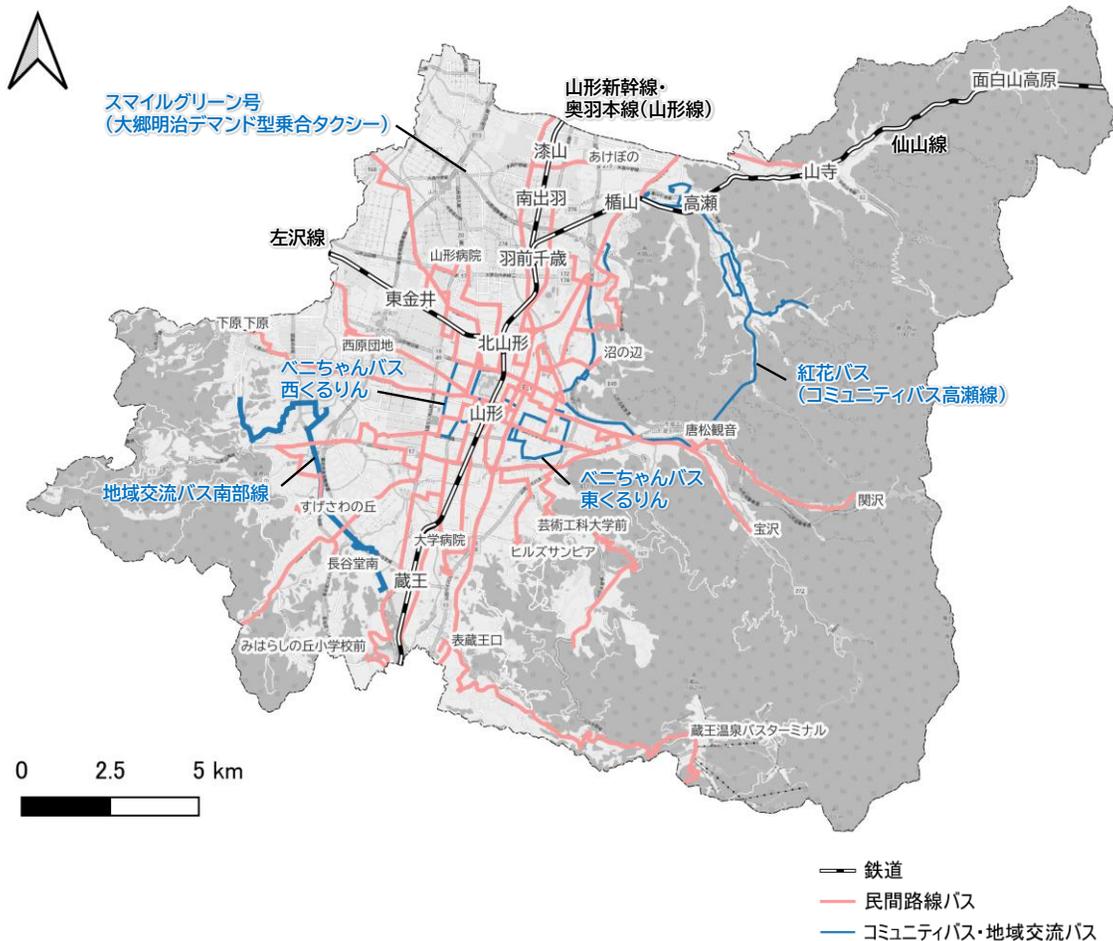
2.2 公共交通の現状診断

2.2.1 公共交通の概要

市内の公共交通機関として、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、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組を実施している。

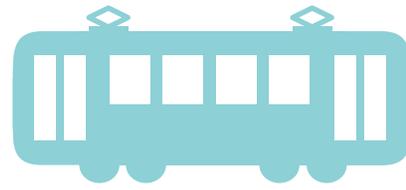
この他、タクシーが市内の移動を補っているほか、主要施設等には、コミュニティサイクル「ベニちゃり」のサイクルポートを設置している。



出典：国土数値情報より作成

図 2-4 山形市の公共交通ネットワーク

* 乗合タクシー：巻末に用語解説



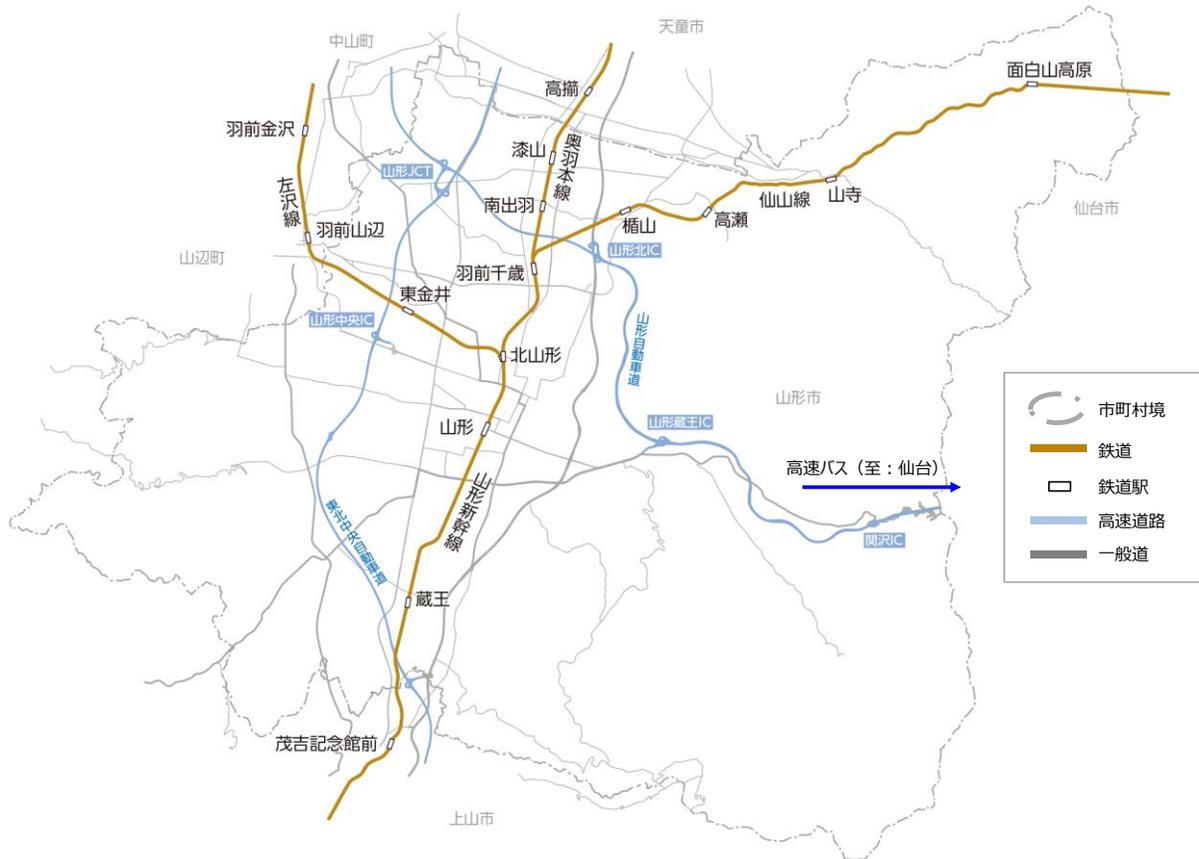
2.2.2 公共交通の現状分析

(1) 鉄道・幹線となる路線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』

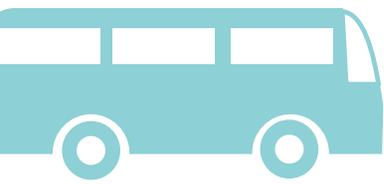
山形市内を運行する鉄道は、山形新幹線・奥羽本線・左沢線・仙山線があり、主要区間の運行頻度は1本/h程度となっている。



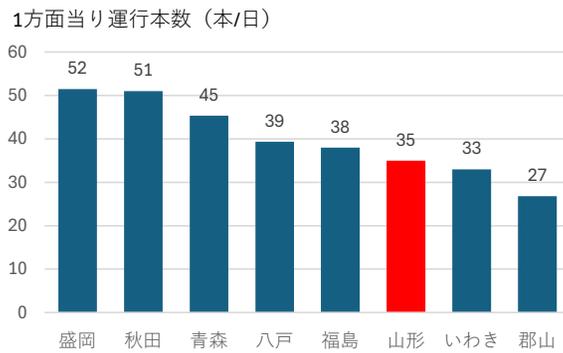
路線名	方面	運行本数	始発列車		終発列車		山形市内の駅
			到着時刻	始発駅	発車時刻	到着駅	
山形新幹線	福島・東京	上り 16本 下り 16本			20:45	東京駅	山形駅
	新庄	下り 9本 上り 9本	8:59	東京駅	22:00	新庄駅	
奥羽本線	米沢・福島	上り 17本 下り 18本			23:42	米沢駅	山形駅、蔵王駅
	村山・新庄	下り 18本 ※土休日：19本 上り 17本	6:51	米沢駅	23:40	天童駅	
仙山線	山寺・仙台	上り 18本 ※内 快速列車4本			21:46	仙台駅	山形駅、北山形駅、羽前千歳駅、 楯山駅、高瀬駅、山寺駅、 面白山高原駅
		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			23:31	寒河江駅	山形駅、北山形駅、東金井駅
		上り 18本	6:31	左沢駅			
高速バス ※参考	仙台	上り 74本 ※土休日：63本			21:30	仙台駅前	山交ビル3番、山形駅前1番、 南高前、山形県庁前
		下り 74本 ※土休日：62本	5:50	山交ビル3番			

出典：国土数値情報より作成

図 2-5 市内で運行している鉄道

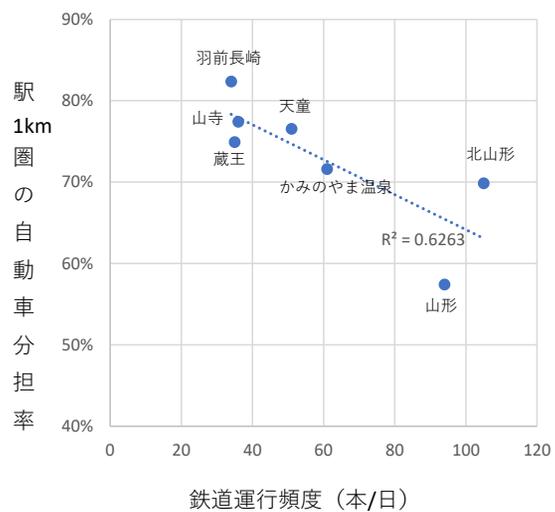


新幹線・特急列車を除く在来線4方面の運行本数の合計は140本/日であり、1方面当たりの平均運行本数は東北地方の中核市8市の代表駅の中で3番目に少なく、県庁所在地5市の中では最も少ない。



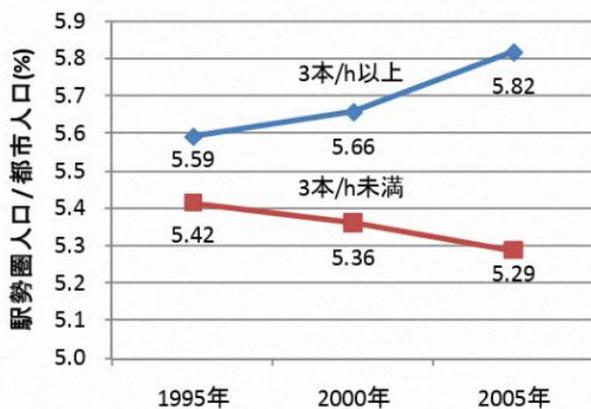
出典：JR 東日本ホームページより作成
図 2-6 東北地方の中核市8市代表駅における鉄道1方面当り日平均運行本数

山形広域都市圏*にある駅1km圏内の自動車分担率*をみると、頻度が高いほど自動車分担率が低い傾向にあり、過度な自動車依存の脱却には、頻度向上が必要である。



出典：山形広域都市圏パーソントリップ調査*より作成
図 2-7 鉄道頻度と駅勢圏の自動車分担率の関係

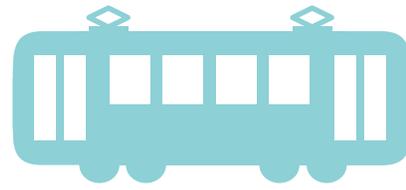
また、鉄道の運行頻度によって居住地の集積に差がみられる。地方都市の鉄道駅500m圏内の人口*は、運行頻度が3本/h以上の駅で増加しており、3本/h未満の駅では減少している。駅前への人口集約等のコンパクトな都市を形成するためには、鉄道の高頻度運行が必要である。



出典：地方都市における鉄道・軌道の運行頻度に着目した駅周辺人口分布の経年変化に関する研究 (土木計画学研究・論文集 Vol.27 no.2、2010.9)
図 2-8 地方都市の鉄道頻度と駅前居住率の関係

*全国の10万人以上の都市から三大都市圏と鉄道駅がない都市を除いた134の地方都市が対象で、運行頻度が3本/h以上が609駅、3本未満の1,294駅

* 山形広域都市圏・山形広域都市圏パーソントリップ調査・トリップ・分担率(交通手段分担率): 巻末に用語解説

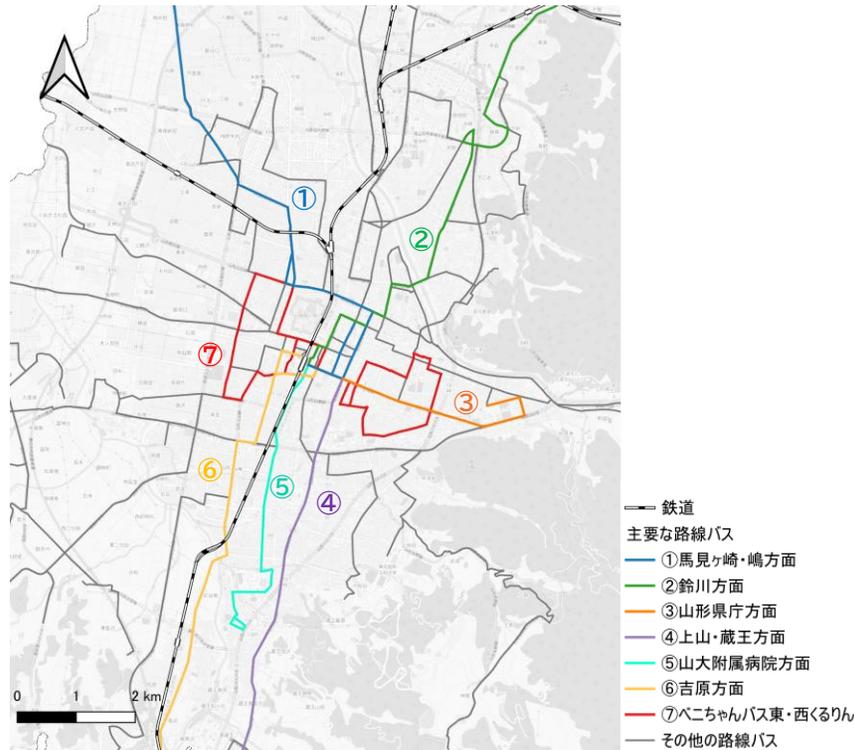


2) 幹線となる路線バス

『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 2-9 市内の幹線となる路線バス

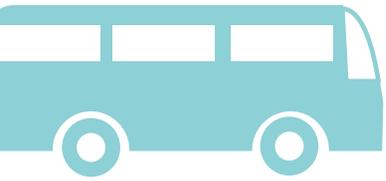
表 2-1 幹線となる路線のピーク時運行本数・終バスの時刻・平均乗車密度

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 人 (七小前～ 山形病院 口)	6.33 人 (薬師堂 ～大の 目)	9.11 人 (十日町角 ～県庁前)	7.36 人 (荒楯口～ 表蔵王口)	10.01 人 (美畑町～ 大学病院)	7.67 人 (山形駅西 口～吉原)	9.61 人 (東) 4.93 人 (西)

出典：国土数値情報、GTFS データ（令和 7 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

* 平均乗車密度：巻末に用語解説



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。

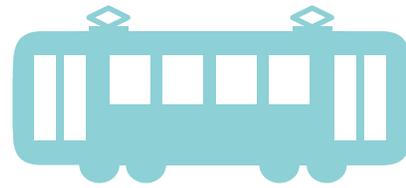
加えて、現在、中心市街地では、100年に一度の大改造と言われるほど、公民が連携し山形市中心市街地グランドデザインを具現化するための事業が数多く展開されている。

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。



図 2-10 まちづくり取組のイメージ

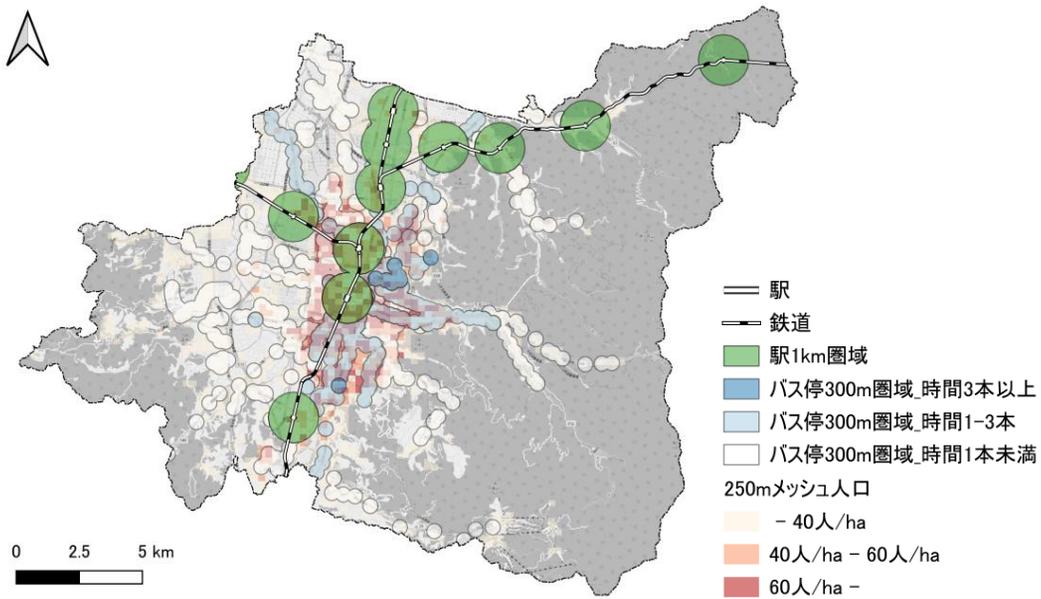


(2) 交通弱者の公共交通の利用環境について

1) 公共交通利用圏域の現状

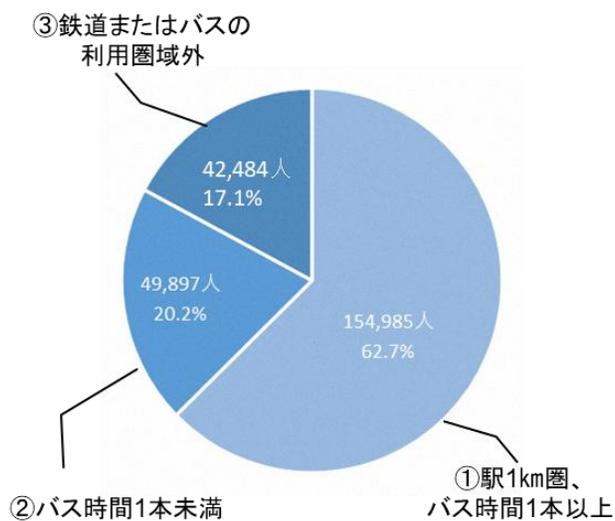
『一部の地域では駅やバス停へのアクセスがしにくく、交通弱者の移動手段が十分に確保されていない』

図 2-11 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 2-12 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。



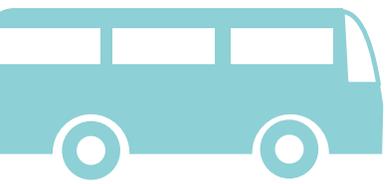
出典：国土数値情報、GTFS データより作成

図 2-11 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 2-12 圏域ごとの人数及び構成

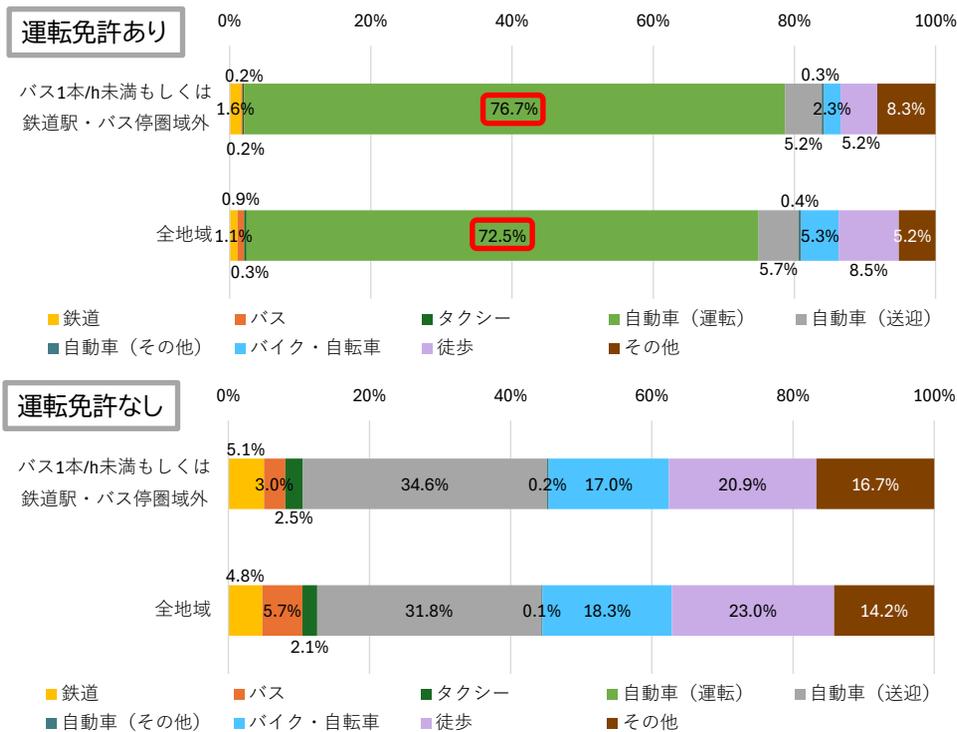


2) 駅またはバス停にアクセスしづらい地域の交通手段と免許保有の状況

『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』

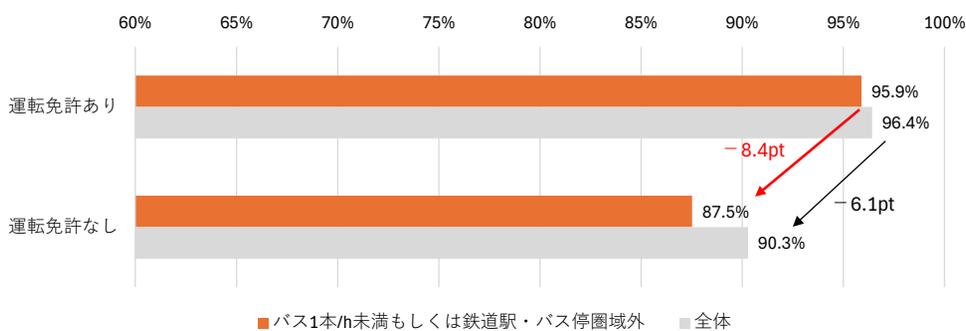
鉄道またはバスが利用しづらい地域(図 2-12 の②③に相当)では、76.7%が自家用車を利用しており、全地域の72.5%と比較し、自家用車の利用割合が高い。

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、駅やバス停へのアクセスがしにくいことで、鉄道またはバスが利用しづらい地域では、その傾向がより顕著である。



出典：山形広域都市圏パーソントリップ調査より作成

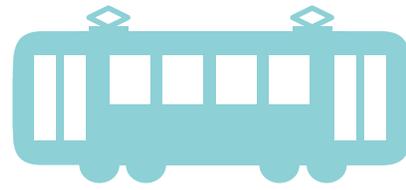
図 2-13 運転免許所持有無による代表交通手段*の違い



出典：山形広域都市圏パーソントリップ調査より作成

図 2-14 運転免許所持有無による外出率の違い

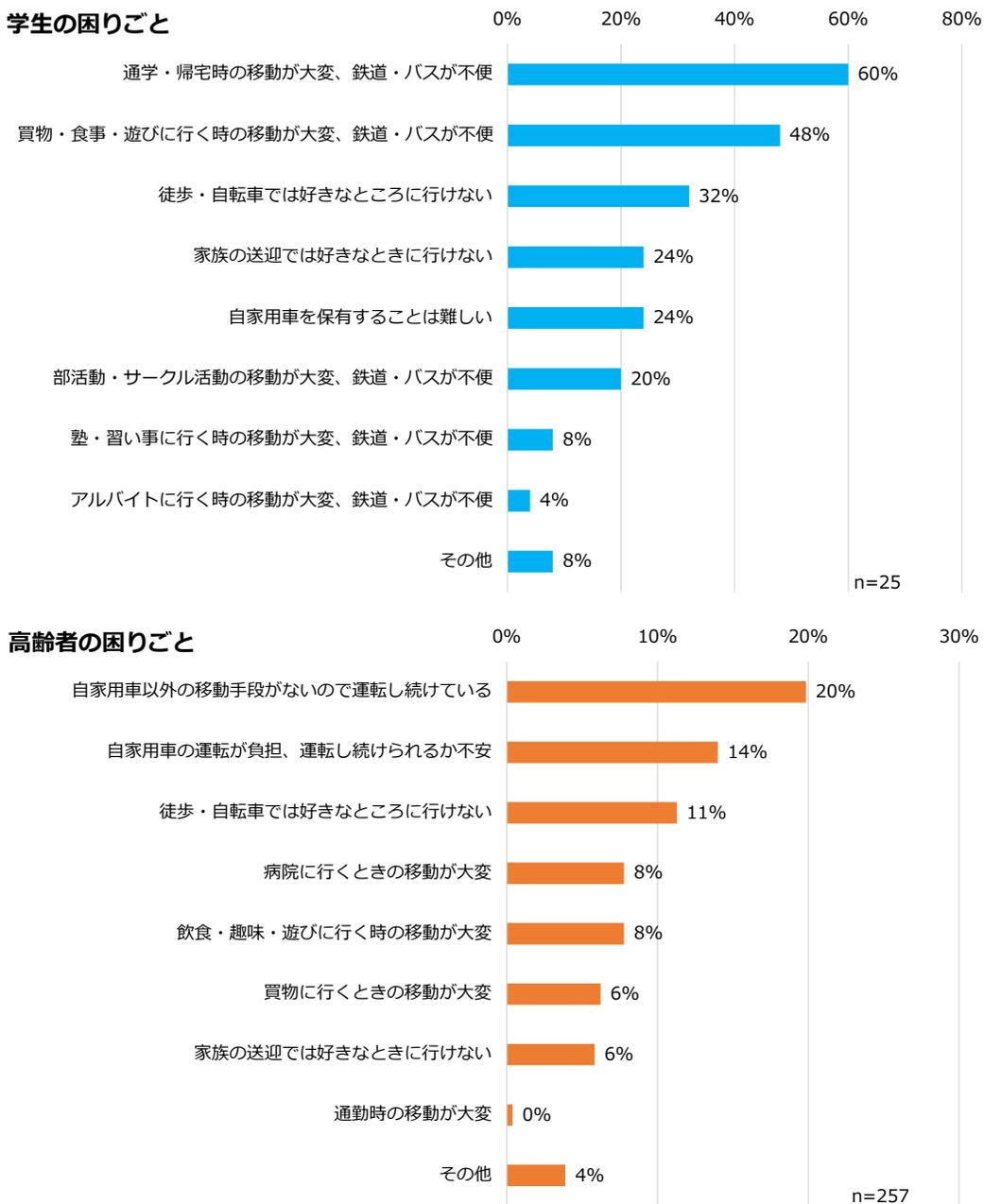
* 外出率・代表交通手段: 巻末に用語解説



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

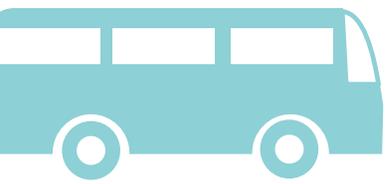
『移動手段が限られているため、日常生活で不便を感じている交通弱者が存在する』

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」と答えられた方々である。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。



出典：市民アンケート調査（令和7年8月）より作成

図 2-15 学生・高齢ドライバーの困りごと・不便に感じていること



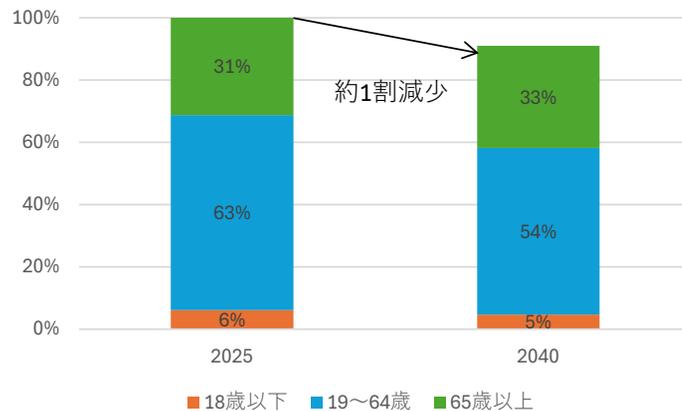
(3) 公共交通の持続可能性・実現性について

1) 交通ネットワークの構造

『公共交通の維持のため、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令和22年(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。



出典：2025年は路線バス利用者アンケート（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

図 2-16 路線バス利用者の将来見込み

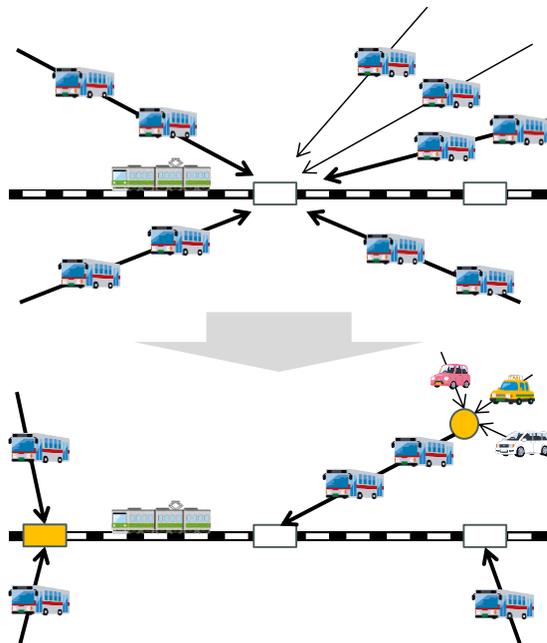
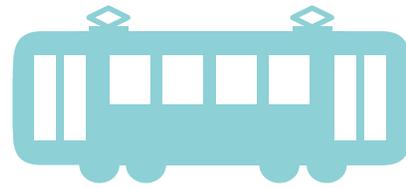


図 2-17 公共交通ネットワークの再編イメージ



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。

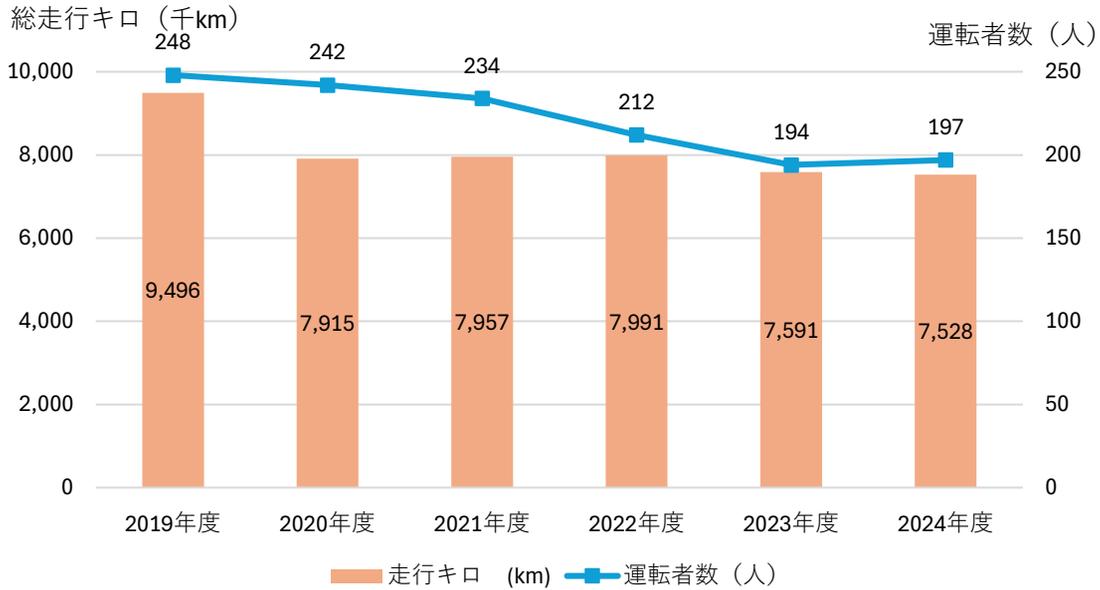


図 2-18 山交バスの走行キロと運転者数の推移

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

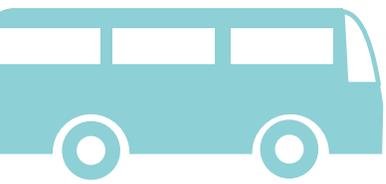
- ・ 若年層や女性運転士の確保も目指している
- ・ 求人応募者の多くが50代以上である。
- ・ 拘束時間や休息時間の制約が厳しくなったことも人手不足に影響。
- ・ 未経験者も含め応募者は増加しているが、離職者も生じている。



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。

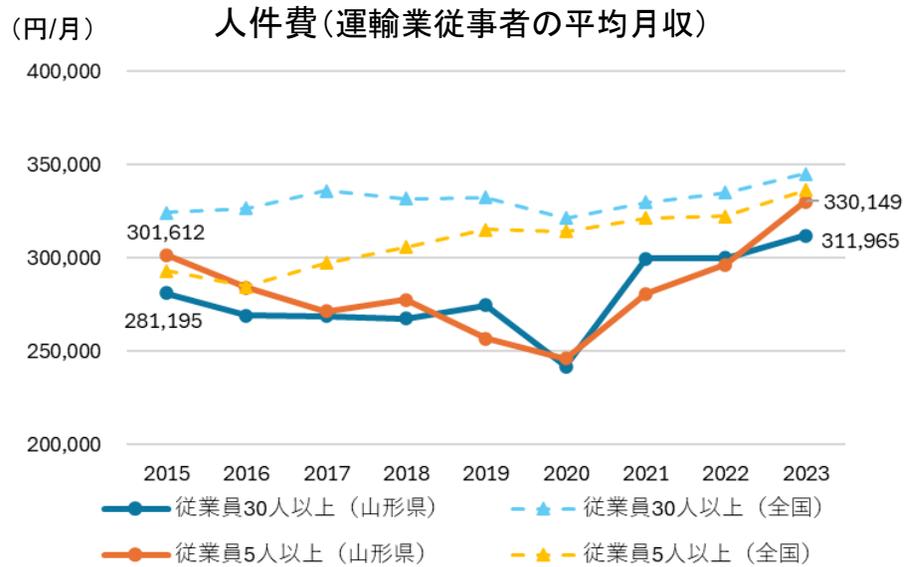
図 2-19 ドライバーの供給状況に関するヒアリング結果



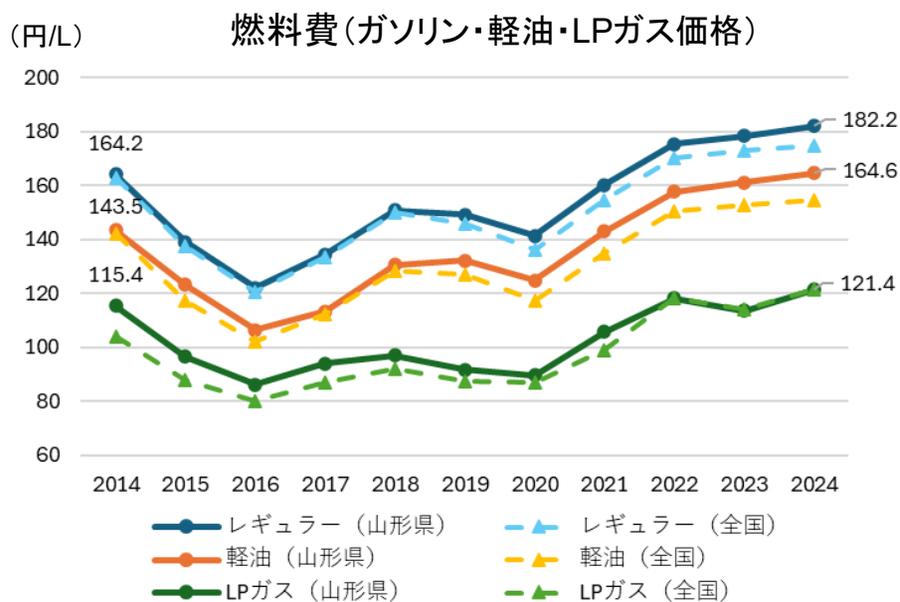
3) 各公共交通の運行にかかる経費の内訳

『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。

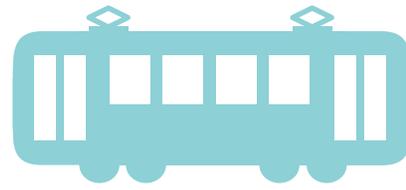


出典：毎月勤労統計調査より作成



出典：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）より作成

図 2-20 人件費（上）と燃料費（下）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)を定期的に見直す必要がある。

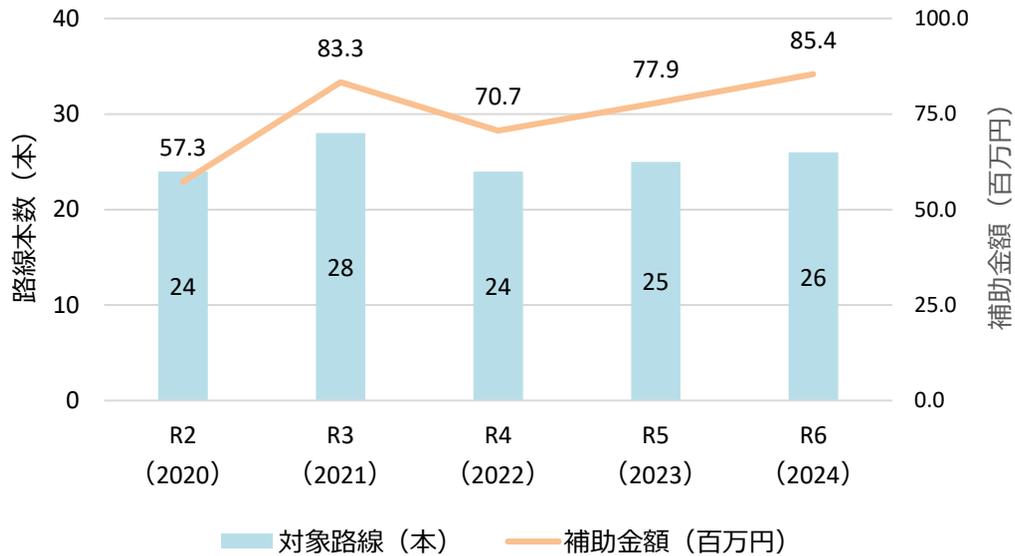


図 2-21 生活バス路線維持対策補助金の推移



図 2-22 路線バス初乗り運賃とベニちゃんバスの運賃比較