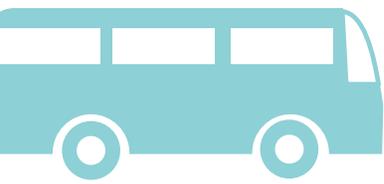




第4章  
目指す地域の  
将来像



## 第4章 目指す地域の将来像

### 第4章

### 目指す地域の将来像

### 4.1 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

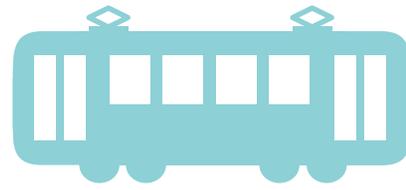
- ▶ 主要な拠点が多様な移動手段で高頻度に結ばれ、市全域を利便性の高い公共交通ネットワークが網羅している。
- ▶ 誰もが多様な移動手段の選択が可能で快適に移動することができ、市内外の人の流れが活発になる。
- ▶ 利用環境の整備が進むとともに、MaaS の普及により、移動がシームレス\*に行われている。
- ▶ 自動走行システム等、先進技術が公共交通の運行を支えている。

▶ 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

\* シームレス: 巻末に用語解説



## 4.2 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。

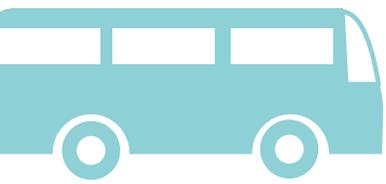
併せて、2040年の「公共交通ネットワークビジョン」を実現するために、第2期計画において整備すべき「交通軸」と「交通結節点」の考え方を示す。

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。



# 第4章

## 目指す地域の将来像

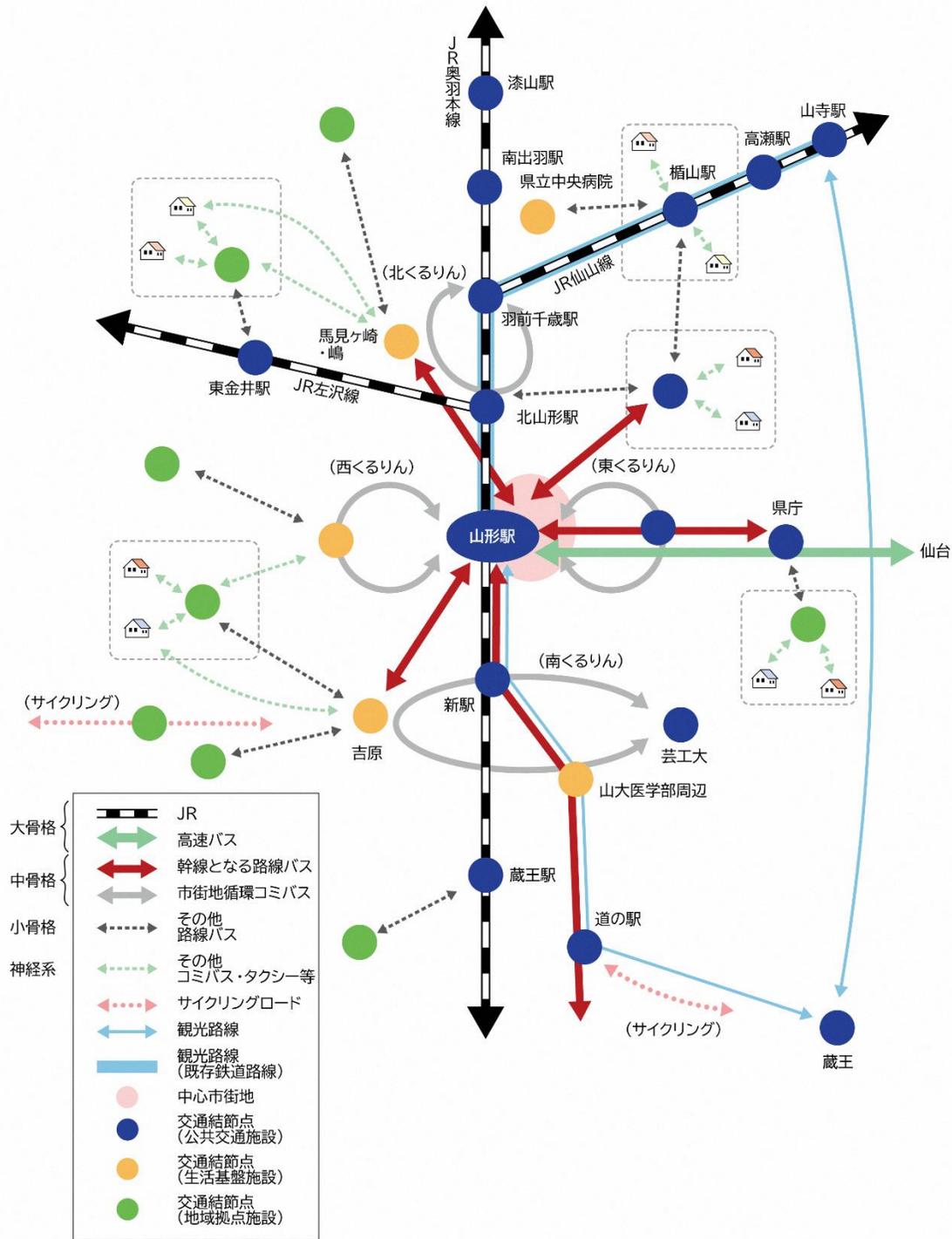
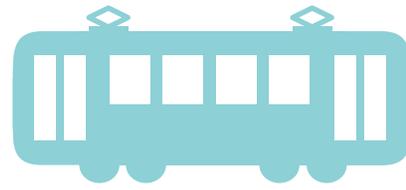


図 4-1 山形市における公共交通ネットワークビジョン



1) 公共交通ネットワークビジョンの構成要素と第2期計画の方向性

a. 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】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。

b. 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	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶鉄道駅</li> <li>▶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)</li> </ul> ※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	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶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)</li> <li>▶拠点形成機能(地域の中心となる場)</li> <li>▶ランドマーク機能(シンボル性)</li> </ul>

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

\* 自家用有償旅客運送・日本一の観光案内所：巻末に用語解説

## c. 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。

## d. 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 4-2 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）