



山形市地域公共交通計画について

(1) 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、**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**するため、地域にとって望ましい公共交通ネットワークビジョン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たものである。

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に基づく法定計画である。

(2) 第2期山形市地域公共交通計画策定の考え方

- ▶ 第1期計画の評価を基に、情勢の変化や国が示す計画策定の手順書『地域公共交通計画の「アップデートガイダンスVer.1.0」』及び 令和7年3月に策定された「山形市発展計画2030」を踏まえ、必要な見直しを行い、具体的な取組を定める。
- ▶ 第1期計画で示され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」(詳細裏面 項番4参照)を基盤とし、「山形市発展計画2030」が掲げる2040年の将来像との整合を図りながら、バックキャストの視点に立って計画を策定する。

第1期から第2期への見直しの概要について



1. 第1期のまとめ

(1) 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%以下	概ね達成 (目標値に達していないものの改善傾向にある)
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 (目標値に達していないものの改善傾向にある)
日常生活における自家用車の多用 【成果指標】通勤の自家用車の利用割合	[R2] 83.9%	[R7] 83.9% (±0Pt)	[R7] 83.9%以下 ※R2からの増加を抑制する目標	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】買物、通院時の自家用車の利用割合	[R2] 86.3%	[R7] 87.8% (+1.5Pt)	[R7] 86.3%以下 (基準値より数値が上昇し目標値に達していない)	未達成

(2) 交通ネットワーク形成の概況と各交通軸の取組状況

- 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。鉄道の需要創出策や高頻度運行などを検討。
 - ▶ 北山形駅のバリアフリー化が完了(R5.3)。楯山駅は北口改札など環境改善に必要な調査等に着手。
- バス(中骨格、小骨格)
 - ▶ 地域連携ICカード「ヤマコウチレカ」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。
 - ▶ 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。
 - ▶ 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。
 - ▶ 市南部で南ぐるりんを運行し、定時定路線型のバスのモデル事業を実施。
- 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。
 - ▶ 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。

(3) 主な実績

①地区への適性が高い公共交通モデル事業の本格運行への移行
利用者数で目標値を設定。目標の達成状況で、地区への適性と横展開の実現可能性を評価。

モデル地区での取組	目標値	実績(達成率)	評価
【市街地南部】 南ぐるりん (定時定路線型:市街地循環)	[R5]243.5人/日 [R6]117.6人/日	[R5]63.4人/日(26.1%) [R6]55.5人/日(47.2%)	【地区への適性:△】⇒一時運行休止 移動ニーズと運行形態が合わず地区への適性が低い 【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 (定時定路線型:郊外部)	20人/日	[R6]112.5人/日(62.5%) [R7]112.0人/日(62.0%)	【地区への適性:○】⇒本格運行 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、横展開は限定的
【金井地区 西部】 かなみちゃん相乗りタクシー (相乗りタクシー型)	72人/月	[R6]65人/月(90.3%) [R7]97人/月(134.8%)	【地区への適性:○】⇒本格運行 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 (相乗りタクシー)	80人/月	[R6]173人/月(91.3%) [R7]198人/月(122.5%)	

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
車両台数 [R4] 80台 ⇒ [R7]294台、ポート数 [R4] 25箇所 ⇒ [R7] 95箇所
利用回数 [R7.7] 17,777回/月(573.5回/日) ※[R6.7] 11,361回/月(366.5回/日)

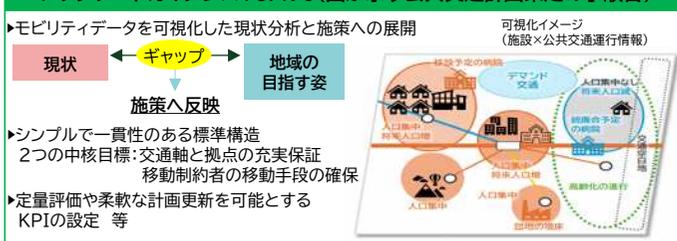
③利便性が高く経済的な交通サービスにより若年層の公共交通利用ニーズへ対応
ベニちゃんバスの利用者数 [R1]487,442人 ⇒ [R6]509,857人[過去最高]

2. 第1期に起こった情勢の変化

- ① 国の「交通空白」解消本部の設立(R6.7) ⇒ 移動手段の確保への重点支援
- ② 物価高騰や担い手不足等 ⇒ 運行にかかる経費の増大
- ③ 少子化や教員の働き方改革等の影響 ⇒ 若者の活動の場の集約
- ④ 技術革新 ⇒ 公共交通の進化と、社会実装の進展

3. 第2期における5年間の取組の方向性

アップデートガイダンスVer1.0(国が示す公共交通計画策定の手順書)



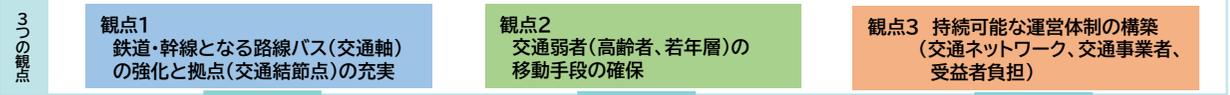
山形市発展計画2030(2040年の目指すまちの姿)

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

- ▶ 市内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

<第2期における方向性> 第1期の5年間の目標を継承しながら、下記の3つの観点を横ぐしとして、更に取組を推進する。



目標1 まちづくりと連動した公共交通ネットワークの構築

- 【主な新規・拡充の取組内容】
 - ▶ 拠点ネットワーク型集積都市の更なる発展を目指し、公共交通ネットワークの最適化を図る。
- 【大骨格(拡充)】
 - ▶ 需要創出策とともに、高頻度運行等による利便性向上に取り組み、利用促進を図ることで、拠点間及び周辺自治体とのネットワーク強化を図る。
 - ▶ 市南部への新駅整備に向けた取組を進めることで、駅を核とし、都市機能の集積と、周辺生活圏への優れたアクセスを備える副次拠点の形成を図る。
- 【中骨格(拡充)】 幹線となる路線バス・コミバス(市街地循環型)
 - ▶ 選択と集中の視点で、人口密集地域等における路線の運行頻度を充実させ、交通ネットワークの利便性向上と、社会・経済的な波及効果促進を図る。
 - ▶ 交通結節点の整備に合わせ、効果的かつ効率的な路線の再編を行う。
- 【小骨格(見直し)】 その他バス
 - ▶ 利用実態や、相乗りタクシーなど他の移動手段の導入効果を踏まえ、時間帯や便数等を見直すことで、運行内容の効率化を図る。
 - ※「交通系ICカード等データ可視化・分析システム」を活用して実施
- 【神経系(拡充)】
 - ▶ 路線バスの見直しと連動し、公共交通ネットワークの効率化や「交通空白」の解消など利便性向上のため、相乗りタクシーの拡大に取り組む。
 - ▶ 相乗りタクシーは、市全域に展開する。
- 【補完系(拡充)】 ベニチャリ(山形市コミュニティサイクル)
 - ▶ 二次交通の補完や観光利用等、サイクルポート・車両の拡大等により利便性の向上を図る。
- 【交通結節点】 基本方針に基づき順次整備
 - ▶ 馬見ヶ崎・嶋エリア整備、楯山駅周辺整備(北口改札、南北自由通路、駅前広場等)、蔵王駅周辺整備、バス待ち環境の整備等を行う。

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

- 【主な新規・拡充の取組内容】
 - ▶ イベントや観光客等周遊環境の向上
 - ▶ 「日本一の観光案内所」の整備に合わせた、バス乗り場等の導入、山形駅周辺エリアの公共交通機能の整備検討・実施
 - ▶ 旧大沼と済生館を含む周辺エリアにおける公共交通利用環境をより充実させるため、必要な機能の検討
 - ▶ コミュニティサイクル「ベニチャリ」の拡大・利便性向上[再掲]

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

- 【主な新規・拡充の取組内容】
 - ▶ 相乗りタクシーの展開【再掲】
 - ▶ タクシーを活用した高齢者移動支援等との連携強化
 - ▶ 多様な主体との連携による移動手段の確保
 - ▶ 交通事業者への担い手確保
 - ▶ ボランティア輸送等、地域が主体となった移動への支援
 - ▶ ライドシェアの活用可能性の検討
 - ▶ 受益者負担の適正化
 - ▶ 高齢者や若年層をはじめとした、交通弱者の移動手段の確保に向けた、取組の推進

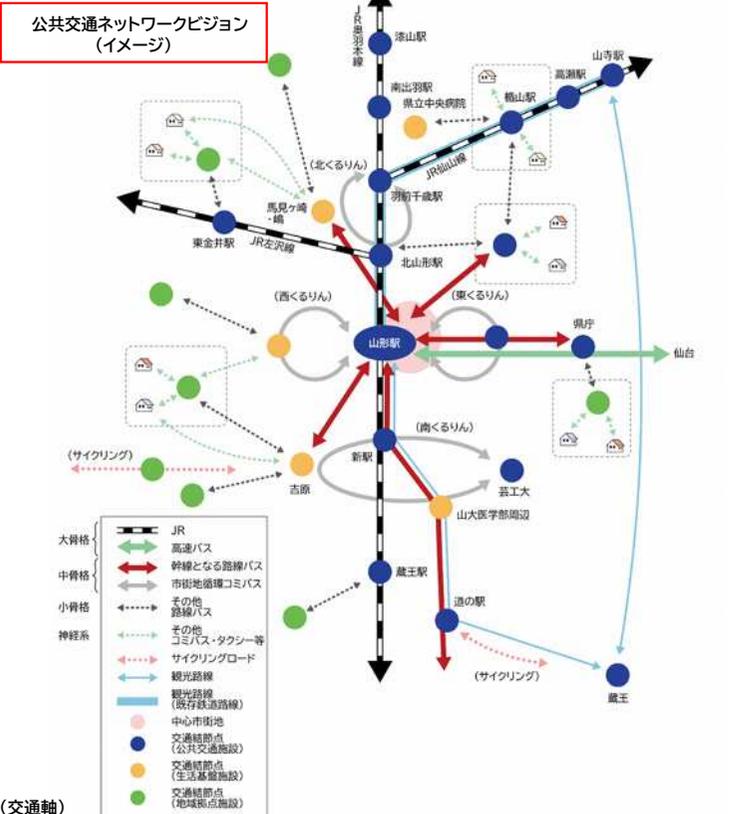
目標4 公共交通のわかりやすく・使いやすい利用環境の形成

- 【主な新規・拡充の取組内容】
 - ▶ 公共交通データの分析、活用
 - ▶ 自動運転を活用した移動手段の研究
 - ▶ 高齢者や若年層に向けたPRの推進(モビリティマネジメント)
 - ▶ バス停のバス待ち環境の改善による、快適な移動環境の整備



4. 2040年(令和22年)に向けたネットワークビジョン

山形市の特性、都市計画、既存の公共交通資源を総合的に勘案し、目指すべき公共交通ネットワークの在り方として、「交通軸」の形成と、「交通結節点」を整備する。これにより、移動ニーズへきめ細やかに対応した効率的で効果的な公共交通の実現を目指す。
ネットワークは、2040年の構築を目指し、第2期では、以下の方向性で取組を推進していくとともに、具体的な施策を示す。



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 【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	拡充 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 【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	拡充 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 【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 見直し
神経系	【相乗りタクシー】郊外の集落にある自宅などと最寄り交通結節点をドア・ツー・ドアで結ぶ	拡充

従来の鉄道、バスやタクシーといった既存の公共交通を活用した上で、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、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選択を可能とする。

(交通結節点) ※詳細は、令和3年度策定の山形市交通結節点整備方針を参照

定義	第2期計画の優先整備箇所(拡充)
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	橋山駅周辺エリア
▶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。	新駅・イオンモール山形南周辺エリア(市南部)
▶乗り換え機能(快通バス待ち環境、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)	馬見ヶ崎・嶋エリア 日本一の観光案内所、旧大沼、清生館(中心市街地) 蔵王駅周辺エリア

5. 山形市地域公共交通計画(第2期:2026~2030年)の体系

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

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**
- 取組(1) 鉄道の高頻度運行に向けた検討【新規】
 - 取組(2) 幹線となる路線バスの強化【拡充】
 - 取組(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】
 - 取組(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**
- 取組(1) 交通結節点の整備【拡充】
 - 取組(2) 市南部への新駅整備に向けた取組の推進【拡充】
 - 取組(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】
 - 取組(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**
- 取組(1) 南部循環バス(南ぐるりん)の見直し【継続】
 - 取組(2) 北部循環バス(北ぐるりん)の導入【継続】
 - 取組(3) ペニちゃんバス東ぐるりん・西ぐるりんの運行【継続】
 - 取組(4) コミュニティサイクル「ペニチャリ」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**
- 取組(1) 観光やイベント等における移動環境の向上【拡充】
 - 取組(2) 山形～仙台間の公共交通の利用拡大【継続】
 - 取組(3) 連携中核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】**
- 取組(1) 自動運転技術を活用した移動手段の調査研究【新規】
 - 取組(2) 軌道系交通システムの調査研究【新規】

アウトプット指標(KPI)		現況値	目標値
鉄道・幹線となる路線バスの運行回数(平日)	鉄道	{R7} 140本/日	{R12} 140本/日以上
	バス	{R7} 367本/日	{R12} 393本/日以上
鉄道・幹線となる路線バスの年間利用者数(平日)	鉄道	{R7} 4,765千人	{R11} 4,807千人以上
	バス	{R6} 2,285千人	{R11} 2,478千人以上

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**
- 取組(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】
 - 取組(2) 拠点施設と連動した公共交通の整備【拡充】
 - 取組(3) 観光やイベント等における移動環境の向上(再掲)【拡充】
 - 取組(4) ペニちゃんバス東ぐるりん・西ぐるりんの運行(再掲)【継続】
 - 取組(5) コミュニティサイクル「ペニチャリ」の拡大(再掲)【拡充】
 - 取組(6) バス停のバス待ち環境の改善(再掲)【継続】

アウトプット指標(KPI)		現況値	目標値
ペニちゃんバスの年間利用者数	{R6}	509,857千人/年以上	{R11} 523,086千人/年以上
「ペニチャリ」の年間利用回数	{R6}	117,714回/年以上	{R11} 219,000回/年以上
中心市街地における歩行者通行量(休日)	{R7}	25,383人/日以上	{R12} 26,875人/日以上

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**
- 取組(1) 郊外部におけるコミュニティバス等の運行最適化【継続】
 - 取組(2) 相乗りタクシーの展開(再掲)【拡充】
 - 取組(3) タクシーを活用した高齢者の移動支援【継続】
 - 取組(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**
- 取組(1) 路線バス赤字路線への運行補助の見直し【継続】
 - 取組(2) 公共交通の担い手確保への支援【新規】
 - 取組(3) 適切な受益者負担の検討【新規】
 - 取組(4) 相乗りタクシーの展開(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**
- 取組(1) 高齢者の移動手段の確保【拡充】
 - 取組(2) 学生の移動手段の確保【拡充】
 - 取組(3) コミュニティサイクル「ペニチャリ」の拡大(再掲)【拡充】

アウトプット指標(KPI)		現況値	目標値
公共交通サービスによる人口カバー率	{R7}	85.7%	{R12} 93.7%以上
地域の移動を支える交通サービスの年間利用者総数(コマバス(ペニちゃんバスを除く)・相乗りタクシー)	{R6}	8,821人	{R12} 36,098人以上
公共交通への公的資金の投入額(路線バスへの補助、コマバス・相乗りタクシー)	{R6}	187,569千円	{R12} 134,572千円以下
公的資金が投入されている公共交通事業の収支率(市が補助する路線バス・コマバス・相乗りタクシー)	{R6}	46.7%	{R6} 60.6%以上
日常の外出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	通勤	{R7}	{R12} 34.5%
	通学	{R7}	{R12} 66.0%
	買物	{R7}	{R12} 83.5%
	通院	{R7}	{R12} 41.9%

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**
- 取組(1) MaaSの運用【継続】
 - 取組(2) 公共交通データの分析・活用【拡充】
 - 取組(3) スマートフォンアプリの利用による利便性向上【継続】
 - 取組(4) 自動運転技術を活用した移動手段の調査研究(再掲)【新規】
 - 取組(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**
- 取組(1) 交通弱者向けPRの推進【拡充】
 - 取組(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**
- 取組(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【継続】
 - 取組(2) バス停のバス待ち環境の改善(再掲)【継続】

アウトプット指標(KPI)		現況値	目標値
上屋やベンチの設置などのバス待ち環境の整備件数(R3からの累計)	{R7}	11件	{R12} 21件以上
路線バスの運転者数(市内に事業所を有する事業者)	{R7}	192人	{R12} 215人以上

課題	アウトカム指標(KGI)	課題への対応		2040年の姿
		現況値	目標値(2030年)	
高齢者などの不安と多様な移動ニーズへの対応	交通手段がなく外出を控える高齢者の割合	{R5}12.7%	{R12}7.1%以下	{R22}1%未満
利用が伸びない公共交通サービス	公共交通の年間利用者数	{R6}11,035千人/年	{R12}11,932千人/年以上	{R22}13,374千人/年以上
日常生活における自家用車の多用	日常の外出における自家用車の利用割合	通勤	{R7}83.9%	{R12}83.4%以下
		通学	{R7}35.1%	{R12}32.8%以下
		買物	{R7}86.9%	{R12}86.6%以下