

# 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3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の策定の趣旨 .....	1
1-2. 計画期間と区域 .....	1
1-3. 上位計画・関連計画の整理 .....	2
1-3-1. 本計画の位置づけ .....	2
1-3-2. 主な上位・関連計画 .....	3
第 2 章 地域社会と交通の現状整理 .....	6
2-1. 山形市の概況 .....	6
2-1-1. 山形市の人口・世帯数の推移 .....	7
2-1-2. 山形市の高齢化率 .....	8
2-1-3. 高齢者の居住分布 .....	9
2-1-4. 山形市の主要な施設等の分布 .....	11
2-2. 公共交通の現状 .....	14
2-2-1. 鉄道の状況 .....	14
2-2-2. 高速バスの状況 .....	21
2-2-3. 路線バスの状況 .....	24
2-2-4. コミュニティバス等の状況 .....	30
2-2-5. 市の公共交通利用支援の状況 .....	36
2-2-6. タクシーの状況 .....	39
2-2-7. その他の交通手段の状況 .....	40
2-2-8. 公共交通の利便性と人口分布 .....	43
2-3. 自家用車利用の状況 .....	46
2-3-1. 自家用車の保有状況 .....	46
2-3-2. 移動手段に占める自動車利用の割合 .....	47
2-3-3. 自家用車の多用による公共交通サービスの低下 .....	49
2-3-4. 自家用車の多用による環境への影響 .....	50
2-3-5. 自動車による事故リスク .....	51
2-3-6. 交通渋滞への影響 .....	53
2-3-7. 自家用車中心の日常生活からの脱却と健康増進 .....	54

<b>第3章 移動の実態とこれまでの取り組み</b> .....	<b>55</b>
<b>3-1. 主な世代別の移動実態の特徴</b> .....	<b>55</b>
3-1-1. 高齢者の移動実態 .....	55
3-1-2. 若年層の移動実態 .....	61
<b>3-2. 主な目的別の移動実態の特徴</b> .....	<b>63</b>
3-2-1. 通勤移動の傾向 .....	64
3-2-2. 買物移動の傾向 .....	65
3-2-3. 観光移動の傾向 .....	66
<b>3-3. 中心市街地に関する移動の実態</b> .....	<b>67</b>
3-3-1. 中心市街地への交通手段 .....	67
3-3-2. 公共交通利用と中心市街地での滞在時間との関係 .....	68
3-3-3. 中心市街地内での移動手段 .....	69
<b>3-4. 広域的な移動の実態</b> .....	<b>71</b>
3-4-1. 山形市と周辺の移動状況 .....	71
3-4-2. 山形市と近隣市町間の通勤・通学の流入・流出状況 .....	74
<b>3-5. 現計画の取り組みと評価</b> .....	<b>75</b>
3-5-1. 基本方針ごとの取り組み .....	75
3-5-2. 評価指標の達成状況 .....	79
<b>3-6. 公共交通に関して今後見込まれる情勢</b> .....	<b>81</b>
3-6-1. 都市計画と連携した公共交通ネットワークの形成 .....	81
3-6-2. 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部改正 .....	83
3-6-3. MaaSによる総合的な移動サービスの展開 .....	84
3-6-4. アフターコロナ時代の安心できる移動環境の提供 .....	86
<b>第4章 市民アンケート調査結果</b> .....	<b>87</b>
<b>4-1. 各地区の公共交通に関する意向調査</b> .....	<b>87</b>
4-1-1. 調査の概要 .....	87
4-1-2. 各地区の公共交通に関する意向調査結果 .....	89
<b>4-2. バス利用者アンケート結果</b> .....	<b>92</b>
4-2-1. 調査の概要 .....	92
4-2-2. 路線バスの利用者アンケート結果 .....	96
4-2-3. ベニちゃんバスの利用者アンケート結果 .....	101
<b>4-3. 市民アンケート</b> .....	<b>107</b>
4-3-1. 調査の概要 .....	107
4-3-2. 市民アンケート結果 .....	113



第 5 章 山形市を取り巻く公共交通の課題 .....	125
5-1. 現状の課題と方向性 .....	125
5-2. 現状と課題設定の詳細 .....	126
第 6 章 山形市地域公共交通計画 .....	134
6-1. 山形市における公共交通ネットワークビジョン .....	134
6-2. 基本方針と計画の目標 .....	140
6-2-1. 基本方針 .....	140
6-2-2. 計画の目標 .....	141
6-3. 施策体系 .....	142
6-4. 取組の内容、実施主体、スケジュール .....	144
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 .....	144
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 .....	156
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 .....	160
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 .....	165
6-5. 評価指標の設定 .....	171
6-5-1. 目標の達成状況の評価 .....	171
6-6. 計画の進捗管理 .....	173
6-6-1. 評価の考え方 .....	173
6-6-2. 評価の実施体制 .....	174
用語集 .....	175



# 第1章 はじめに

---

## 1-1. 山形市地域公共交通計画の策定の趣旨

---

平成 26 年（2014 年）11 月、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律が施行された。また、令和 2 年（2020 年）6 月には、交通事業者等の関係者が協議しながら公共交通改善・移動手段確保に取り組める仕組みを拡充するとともに、地域の輸送資源を総動員して持続可能な運送サービスの提供の確保を推進するため、法律の一部改正が行われた。

本計画は、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において示されている将来のまちづくりを支える、自動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・充実するための取り組みをとりまとめたものである。

## 1-2. 計画期間と区域

---

本計画の計画期間及び目標年次は、山形市発展計画等の上位計画との整合性を踏まえて、令和 3 年（2021 年）度～令和 7 年（2025 年）度までの 5 年間とする。

また、本計画の計画区域は、山形市の全域とする。

## 1-3. 上位計画・関連計画の整理

### 1-3-1. 本計画の位置づけ

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく法定計画であるとともに、山形市基本構想\*に基づき、山形市発展計画 2025 の計画内容に即して策定するものである。また、関連計画との整合性も確保するものとする。



図 1-1 本計画の位置づけ

\* 山形市基本構想：巻末に用語解説

## 1-3-2. 主な上位・関連計画

### (1) 山形市発展計画 2025

表 1-1 山形市発展計画 2025 の概要

計画名称	山形市発展計画 2025
計画期間	令和 2 年（2020 年）度～令和 6 年（2024 年）度
担当部署	企画調整部企画調整課
計画の概要	山形市基本構想に基づき策定された本市の総合計画で、同構想に掲げた「健康医療先進都市」の確立に向けて、令和 2 年（2020 年）度からの 5 年間で各施策に対しどのようなビジョンを持ち、どのような取組を推進していくのかを提示したもの。
公共交通関係の内容	下記において、公共交通関係の記載がある。 5 地域経済の活性化 （1）中心市街地の賑わい向上 ③中心市街地の機能性の向上 7 都市の活動を支える基盤整備 （2）誰もが快適に利用できる公共交通網の構築 ①ニーズに対応した公共交通網の検討 ②生活交通の確保維持 B 広域連携の推進 （1）連携中枢都市圏*の推進 ①連携中枢都市圏の推進 （2）仙山連携の推進 ①仙山連携の推進

\* 連携中枢都市圏：巻末に用語解説

(2) 山形市都市計画マスタープラン

表 1-2 山形市都市計画マスタープランの概要

計画名称	山形市都市計画マスタープラン
計画期間	平成 28 年（2016 年）度～令和 17 年（2035 年）度
担当部署	まちづくり政策部まちづくり政策課
計画の概要	都市計画法第 18 条の 2 の規定に基づき、市民の意見を反映させながら、本市における都市計画に関する基本的な方針を総合的かつ体系的に示すもの。
公共交通関係の内容	<p>都市計画法第 18 条の 2 の規定に基づく、市町村の都市計画に関する基本的な方針。</p> <div style="text-align: center;"> </div> <p>図 1-2 山形市の将来都市構造の概念</p> <p>下記において、公共交通関係の記載がある。</p> <p><b>【分野別構想】</b></p> <p>第 2 章第 2 節 交通体系の方針</p> <p>(2) 交通体系の方針</p> <p>②公共交通</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●広域的な公共交通ネットワークの形成</li> <li>●鉄道利便性の維持・向上</li> <li>●路線バスの活性化</li> <li>●生活交通の確保</li> </ul>

### (3) 山形市立地適正化計画

表 1-3 山形市立地適正化計画の概要

計画名称	山形市立地適正化計画
計画期間	令和3年(2021年)度～令和17年(2035年)度
担当部署	まちづくり政策部まちづくり政策課
計画の概要	都市計画マスタープランに掲げる将来都市構造である「拠点ネットワーク型集積都市」の実現に向けて、市域全体を俯瞰した適切な土地利用と施設配置の実現、ならびに効果的かつ効率的な交通環境の整備を図るため、より具体的な拠点やネットワークのあり方を明らかにするもの。
公共交通関係の内容	<p>下記において、公共交通関係の記載がある。</p> <p>3章(2) 目指す将来市街地構造</p> <p>②公共交通ネットワークの設定方針</p> <p>5章 計画を実現するための施策</p> <p>(1) 都市機能の維持・誘導を図るための施策</p> <p>&lt;副次拠点における都市機能の維持・誘導&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・副次拠点における中心拠点と生活圏をつなぐ結節機能を強化するため、鉄道駅やバスターミナルなどの交通結節施設の新規整備・誘導について検討します。検討にあたっては、交通事業者とも連携しながら、公共交通網の再編にあわせた検討を行います。</li> <li>●地域公共交通計画と連携した交通結節施設の整備・誘導に向けた検討</li> <li>●交通結節機能周辺への駐車場や駐輪場の整備による多様な移動手段との連携強化</li> </ul> <p>(4) 公共交通に関する施策</p> <p>&lt;公共交通の維持・充実&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・各拠点と生活圏が有機的に連携した交通ネットワークの形成に向け、山形市地域公共交通計画に基づく公共交通網の再編を推進します。</li> <li>●地域公共交通計画に基づくバス路線の再編</li> <li>●市街地の北部・南部それぞれの圏域を回遊するコミュニティバスの検討</li> <li>●地域の属性に応じた多様な主体による多様な移動手段の確保</li> <li>●ノーマイカーデーの実施などによる自家用車に依存しない生活の普及・啓発</li> <li>●自家用車依存の低減による公共交通の利用促進</li> </ul> <p>&lt;交通拠点の整備に向けた取組み&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・拠点内における交通結節施設の整備に向けて、病院や大規模商業施設等へのバスターミナルの設置、鉄道駅のターミナル機能の強化などの可能性について検討を行います。</li> <li>●地域公共交通計画と連携した交通結節施設の整備・誘導に向けた検討</li> </ul> <p>【再掲】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●鉄道新駅設置に向けた検討</li> </ul>

## 第2章 地域社会と交通の現状整理

### 2-1. 山形市の概況

山形市は、381.58km<sup>2</sup>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おり、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

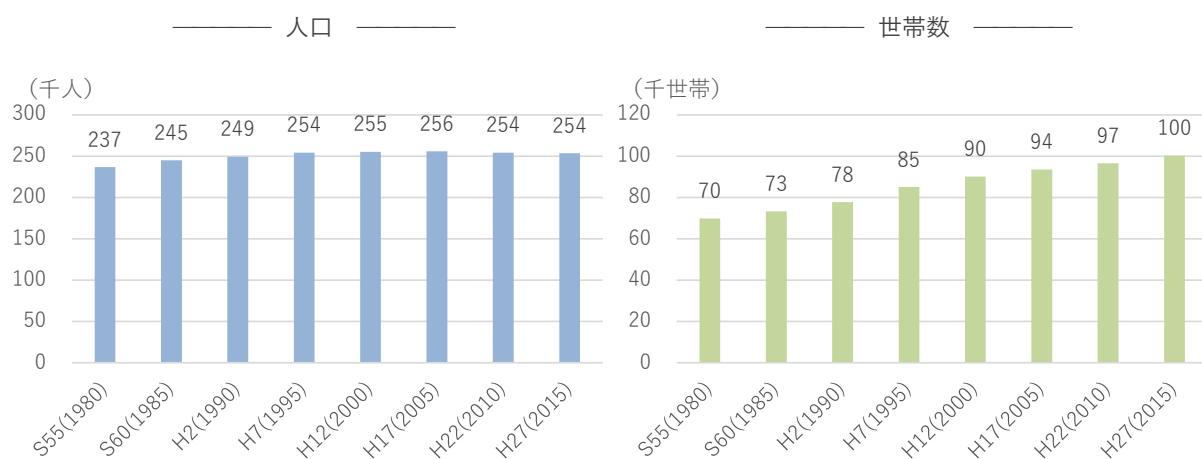
図 2-1 山形市全図



## 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（2005 年）に 25.6 万人まで増加したが、その後減少に転じている。一方で世帯数は増加を続けており、平成 17 年（2005 年）以降も 1.6 万世帯が増加している。



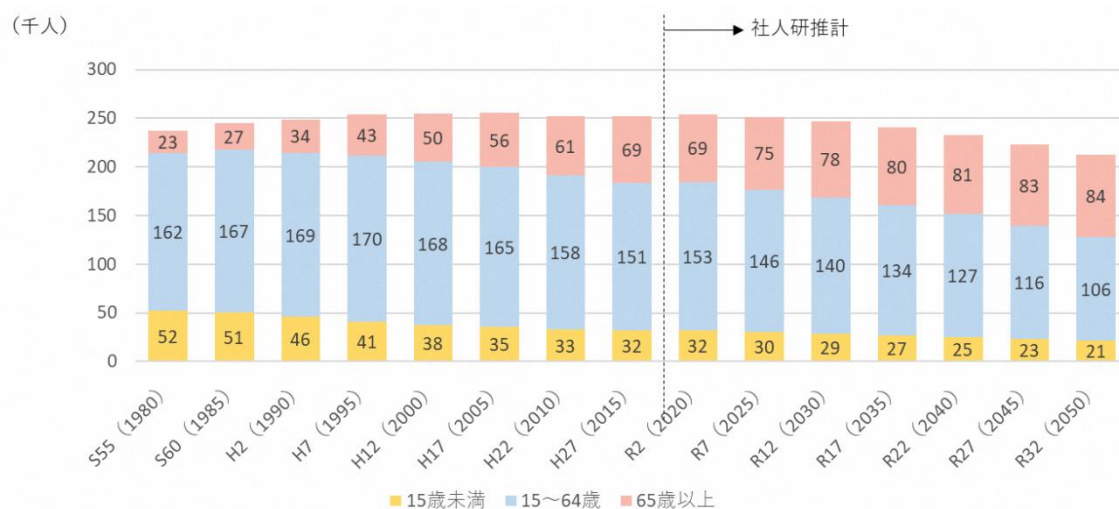
出典：国勢調査

図 2-2 山形市の人口および世帯数の推移

## 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となっており、平成27年（2015年）には65歳以上人口の占める割合が約3割にのぼる。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12年（2030年）までに高齢化率が3割を超過し、令和32年（2050年）には高齢化率が4割近くに達するものとされている。



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

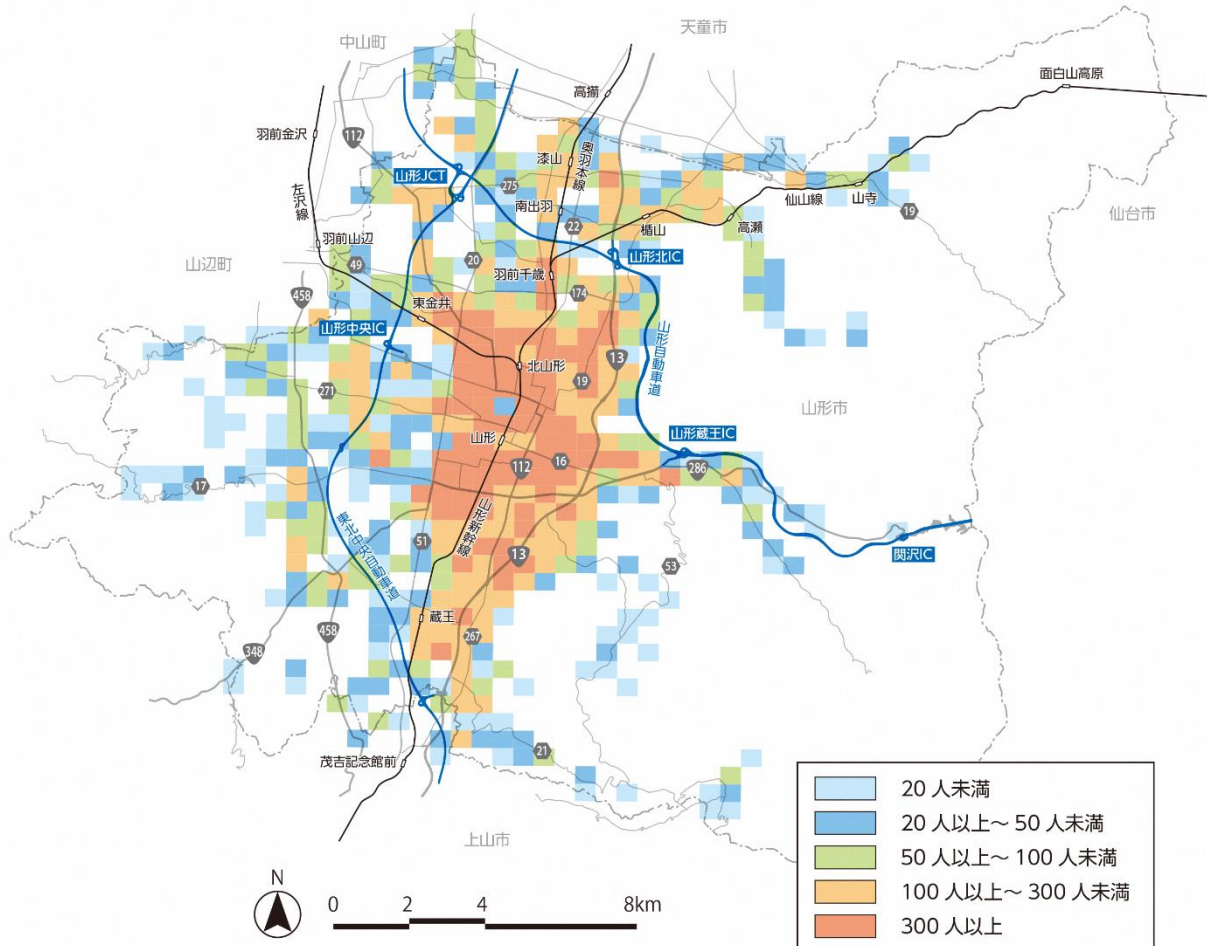
図 2-3 山形市の年齢階層別人口の推移

\* 高齢化率：巻末に用語解説

## 2-1-3. 高齢者の居住分布

### 『市域内に高齢者が広く居住』

65歳以上の高齢者は、山形駅を中心とした JR 奥羽本線沿線に比較的集中しているが、郊外地域にも多くの高齢者が居住している。



出典：国勢調査（平成 27 年（2015 年））

図 2-4 高齢者の人口分布図（500mメッシュ）

表 2-1 地区別高齢者人口

地区名	人口	65歳以上人口	65歳以上人口比率	地区名	人口	65歳以上人口	65歳以上人口比率
第一	4,451	1,478	33.2%	金井	15,596	4,463	28.6%
第二	9,898	2,732	27.6%	楯山	4,749	1,754	36.9%
第三	8,053	2,590	32.2%	滝山	23,502	6,132	26.1%
第四	5,717	2,078	36.3%	東沢	4,707	1,645	34.9%
第五	7,976	2,165	27.1%	高瀬	3,426	1,388	40.5%
第六	13,510	3,953	29.3%	大郷	4,055	1,513	37.3%
第七	15,592	4,459	28.6%	南沼原	17,813	4,822	27.1%
第八	9,889	2,528	25.6%	明治	2,122	724	34.1%
第九	7,503	1,288	17.2%	南山形	9,799	2,429	24.8%
第十	10,374	2,920	28.1%	大曽根	1,316	547	41.6%
鈴川	18,726	5,487	29.3%	山寺	1,124	508	45.2%
千歳	8,144	2,655	32.6%	蔵王	16,629	5,004	30.1%
飯塚	3,305	1,128	34.1%	西山形	2,047	866	42.3%
榎沢	1,938	772	39.8%	村木沢	1,798	653	36.3%
出羽	6,596	2,236	33.9%	本沢	2,860	1,145	40.0%
				山形市計	243,215	72,062	29.6%

出典：長寿支援課資料

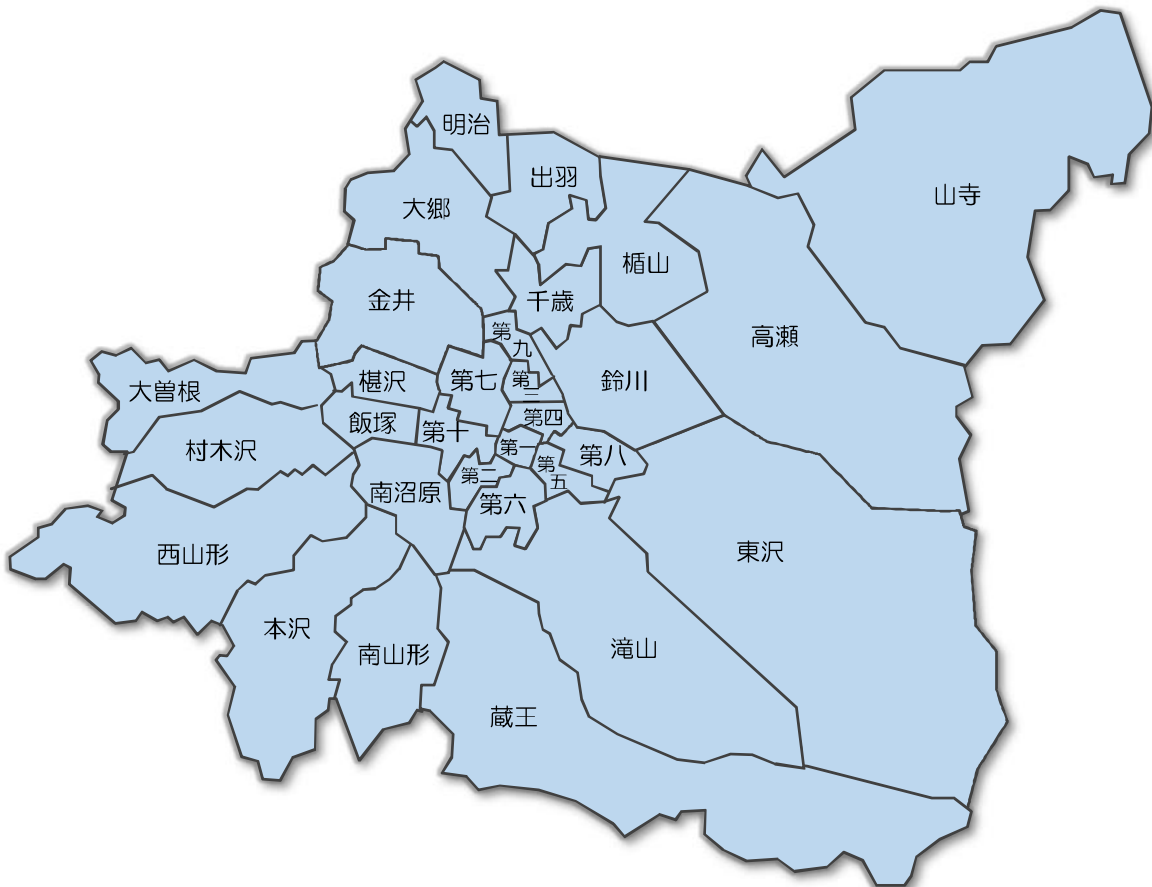


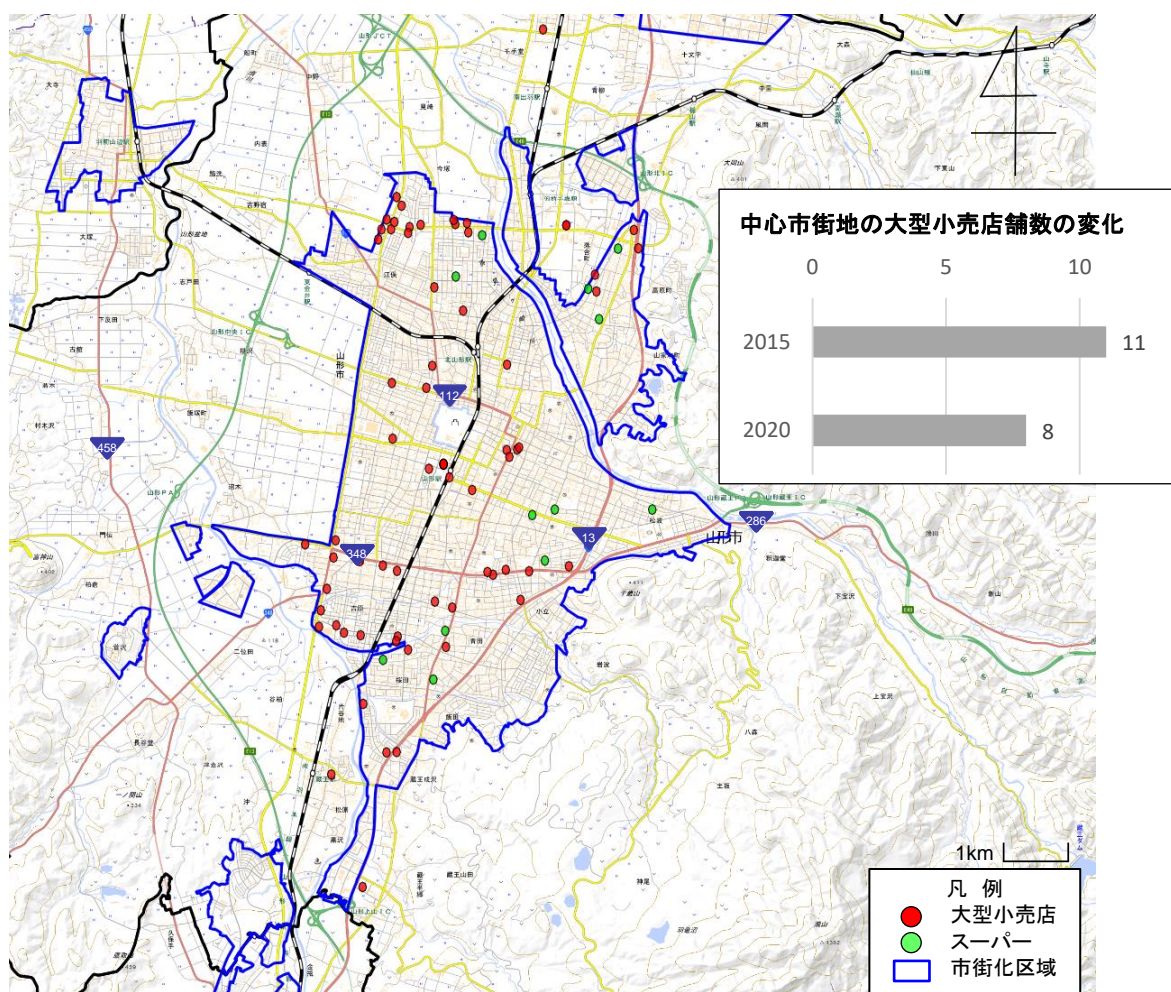
図 2-5 市内 30 地区の区域図

## 2-1-4. 山形市の主要な施設等の分布

### (1) 山形市の商業施設の分布

#### 『大型小売店が郊外幹線道路沿いに分散』

大型小売店は中心市街地や国道 348 号沿い、近年区画整理の行われた市街地周辺地区に集中しているが、中心市街地では 1700 年創業の百貨店「大沼」が閉店するなど、施設の撤退も進んでいる。また、スーパーについては点在しており、幹線道路や特定の地域への集中はみられない。



出典(左)：全国大型小売店総覧（東洋経済新報社、平成 30 年（2018 年））、全国スーパーマーケットマップ（平成 30 年（2018 年）時点）、全国都道府県別 SC 一覧（平成 30 年（2018 年）時点）、百貨店 WORLD（平成 30 年（2018 年）時点）、NAVITIME（民間地図サイト、平成 30 年（2018 年）時点）など、地理院地図

出典(右)：大型小売店舗総覧（平成 27 年（2015 年））および現地調査より、七日町、本町、幸町、香澄町、双葉町を対象に集計

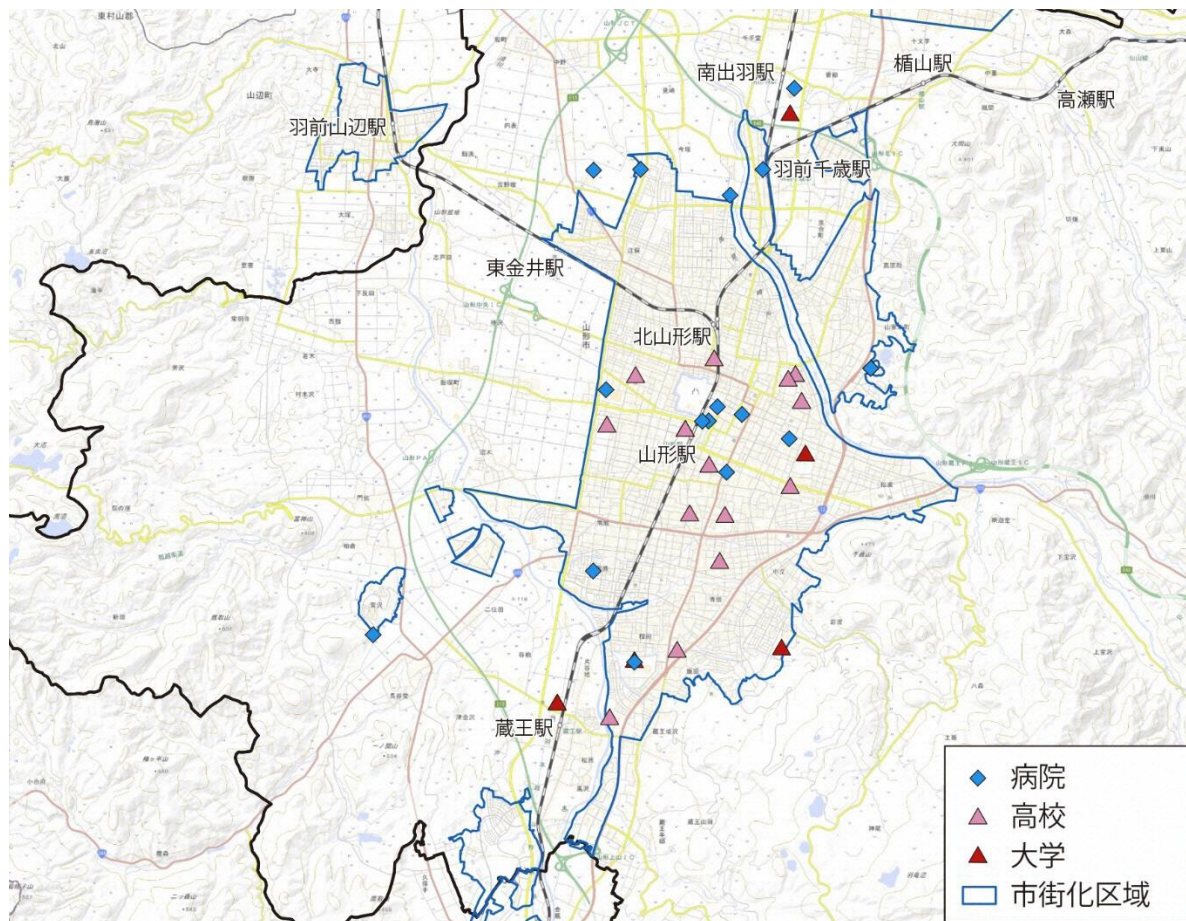
図 2-6 商業施設の分布状況



## (2) 山形市の病院・教育施設の分布

### 『鉄道駅から離れた地域に病院・教育施設が立地』

病院や高校は市街化区域<sup>\*</sup>内の広い範囲に分布しており、鉄道駅から離れた位置に立地している施設も多い。大学・短期大学は一部を除き郊外部に立地している。



出典：山形県医療機関情報ネットワーク（平成30年（2018年）時点）、山形県学校名鑑（平成30年（2018年））、地理院地図

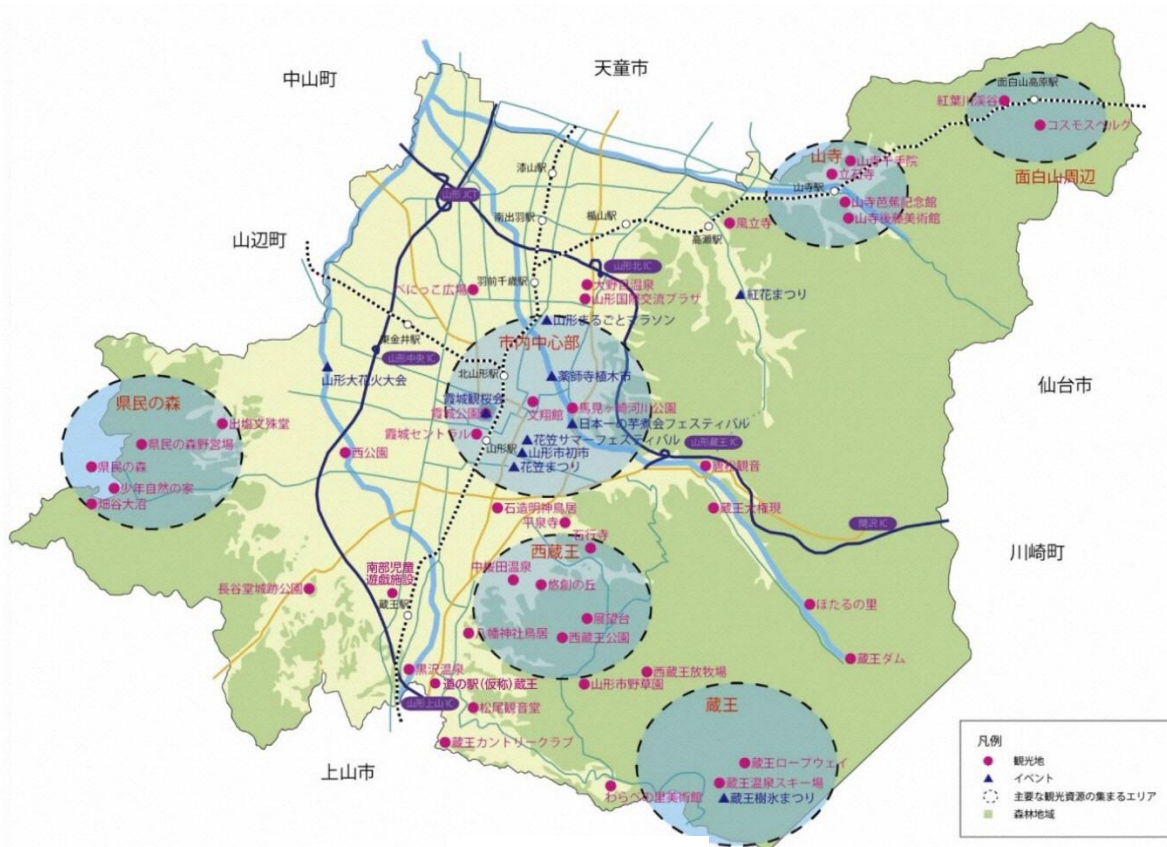
図 2-7 病院・高校・大学の分布状況

\* 市街化区域：巻末に用語解説

### (3) 観光資源の分布

#### 『市内各地に観光資源が分散』

山形市は、出羽山形藩主である最上義光が築いた城下町を核として発展してきており、山形城跡（霞城公園）の東側に寺町が位置するなど、市街地内に多くの寺社が立地している。また、山形花笠まつり、蔵王樹氷まつりなどの多彩なイベントが実施され多くの市民や観光客で賑わっており、蔵王温泉や蔵王温泉スキー場、山寺などは、全国的にも有名な観光地となっている。



出典：山形市都市計画マスタープラン（平成29年（2017年）3月改訂）

図2-8 代表的な観光資源

## 2-2. 公共交通の現状

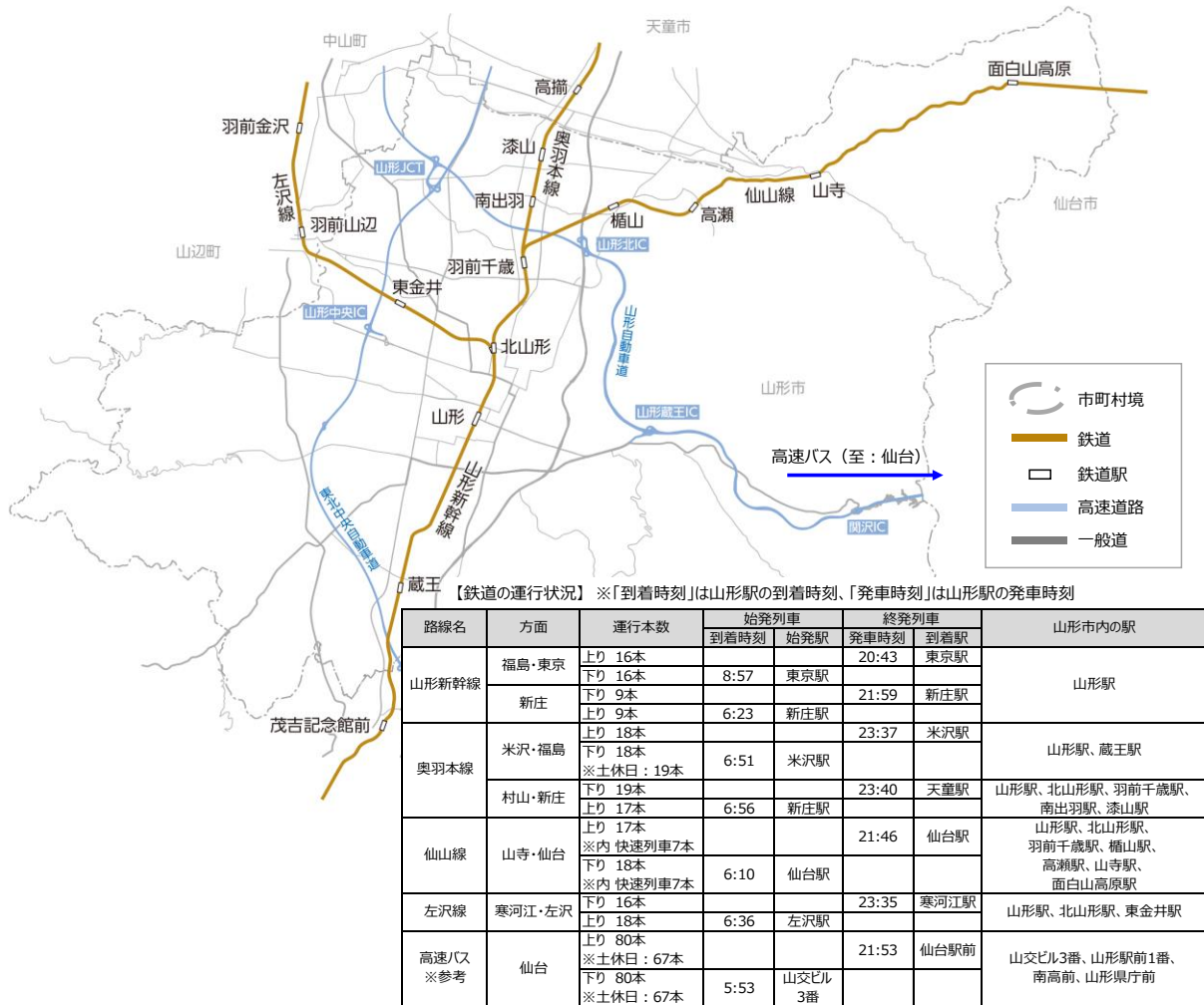
山形市における公共交通の現状について、公共交通の種類ごとに状況を整理する。

公共交通の利用者数は路線バスや一部のコミュニティバスを除き減少傾向にあるが、新型コロナウイルス感染症の影響により減少傾向が拡大していく恐れがある。

### 2-2-1. 鉄道の状況

鉄道網は、山形新幹線・奥羽本線・左沢線・仙山線が通っている。

山形駅から主要区間への各路線の運行状況は、各方面1時間に1本程度、運行時間帯はおおむね6時台～23時台となっている。



出典：鉄道網図：国土数値情報

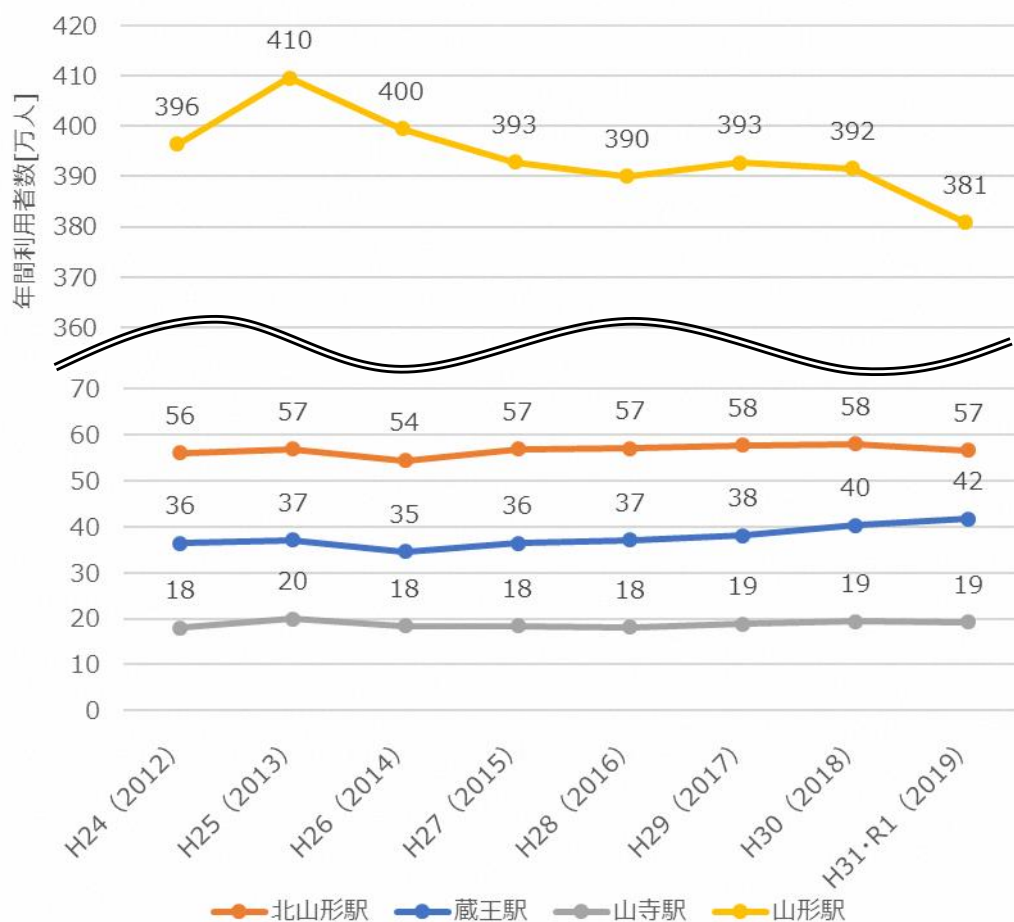
図 2-9 鉄道網と鉄道・高速バスの運行状況



## (1) 鉄道の利用者数

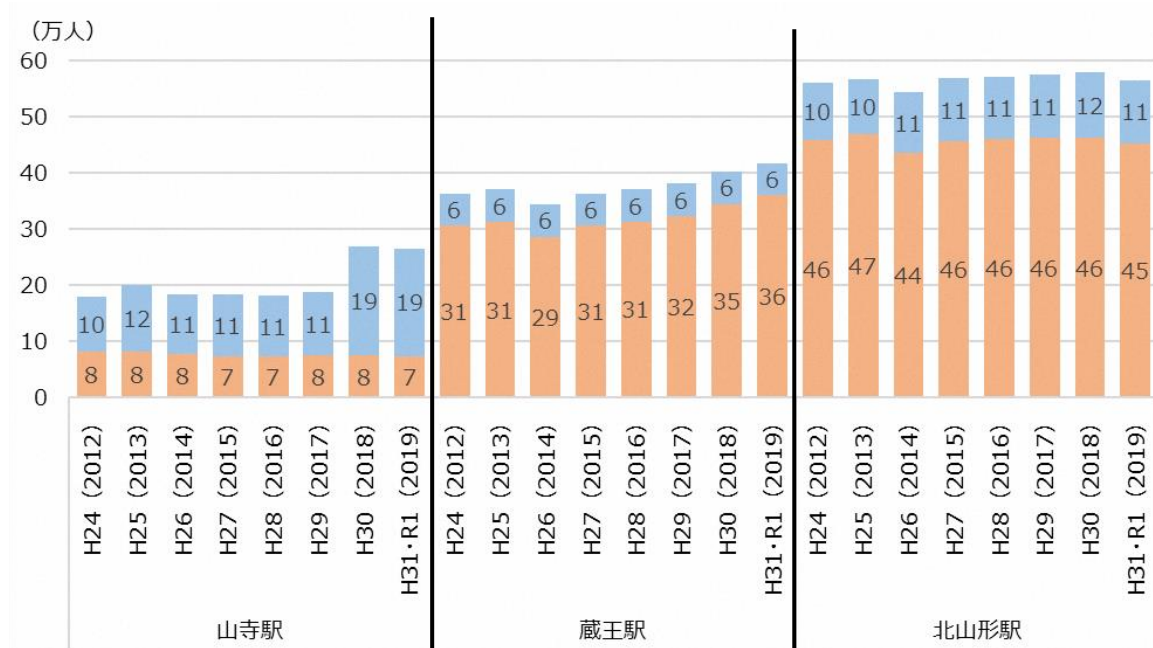
### 『鉄道の利用者数は減少』

山形駅の利用者数は近年、減少傾向にあり、1日乗車人員は10,500人前後となっている（令和元年（2019年）度）。山形駅以外の利用者数は、無人駅のデータが無いため少数の有人駅のみとなるが、近年は微増で推移している。また、利用者数を定期・定期外別にみると、山形駅は定期利用客が減少傾向にあるが、蔵王駅では定期利用客が微増傾向にある。



出典：JR 東日本 HP

図 2-10 鉄道の利用状況（年間）（無人駅はデータ無し）



出典：JR 東日本 HP

図 2-11 定期・定期外別鉄道の利用状況 (年間)

## (2) 市内・市外の鉄道利用

### 『鉄道の利用は市外との移動が多い』

鉄道は山形市外から山形駅へ訪れる際の利用が多くを占めており、山形市内での移動にはあまり使われていない。

また、山形市内の移動においても山形駅を目的地とするものが多く、山形駅以外の駅間ではほとんど利用されていない。

表 2-2 駅間の鉄道利用トリップ数

平日 [トリップ]

市町	路線名	駅名	山形市											天童市	上山市	山辺町・中山町	合計	
			奥羽本線					仙山線					左沢線					
			漆山	南出羽	羽前千歳	北山形	山形	蔵王	楯山	高瀬	山寺	面白山高原	東金井					
乗車駅・乗車地	奥羽本線	漆山	0	0	0	0	81	0	0	0	0	0	0	0	36	0	0	117
	奥羽本線	南出羽	0	0	0	7	153	0	0	0	0	0	0	0	104	0	0	263
	奥羽本線	羽前千歳	0	0	0	12	68	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	80
	奥羽本線	北山形	0	0	20	0	36	0	0	0	0	0	0	45	113	62	276	
	奥羽本線	山形	27	0	16	35	0	75	16	0	16	0	0	31	180	138	535	
	奥羽本線	蔵王	0	0	0	0	143	0	0	0	0	0	0	0	42	0	185	
	仙山線	楯山	0	0	0	25	31	0	0	0	0	0	0	0	0	0	56	
	仙山線	高瀬	0	0	0	87	19	0	0	0	0	0	0	0	0	0	106	
	仙山線	山寺	0	0	0	0	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	
	仙山線	面白山高原	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	左沢線	東金井	0	0	0	0	129	14	0	0	0	0	0	0	0	0	144	
	天童市		0	104	0	233	914	52	0	0	0	0	0	0	0	10	0	1,313
	上山市		0	0	0	41	617	36	0	0	0	0	0	0	34	17	43	788
	山辺町・中山町		0	0	0	88	402	39	0	0	0	0	0	0	0	26	0	555
合計		27	104	36	528	2,601	216	16	0	16	0	0	0	250	389	243	4,426	

休日 [トリップ]

市町	路線名	駅名	山形市											天童市	上山市	山辺町・中山町	合計	
			奥羽本線					仙山線					左沢線					
			漆山	南出羽	羽前千歳	北山形	山形	蔵王	楯山	高瀬	山寺	面白山高原	東金井					
乗車駅・乗車地	奥羽本線	漆山	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	奥羽本線	南出羽	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	104	0	104	
	奥羽本線	羽前千歳	0	0	0	0	33	0	0	0	0	0	0	0	36	0	69	
	奥羽本線	北山形	0	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11	22	43		
	奥羽本線	山形	0	0	62	33	0	9	16	0	69	10	0	73	14	0	287	
	奥羽本線	蔵王	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
	仙山線	楯山	0	0	0	0	40	0	0	0	0	0	0	0	0	0	40	
	仙山線	高瀬	0	0	0	40	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	40	
	仙山線	山寺	0	0	0	0	0	0	0	0	6	6	0	0	0	0	6	
	仙山線	面白山高原	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	6	
	左沢線	東金井	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	天童市		0	104	26	22	235	0	0	0	0	0	0	0	58	0	0	445
	上山市		0	0	0	0	101	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	101
	山辺町・中山町		0	0	0	29	54	0	0	0	0	0	0	0	23	12	0	118
合計		0	116	89	124	462	9	16	0	75	16	0	0	304	48	43	1,303	

※山形広域都市圏パーソントリップ調査\*より

※山形都市圏内のトリップのうち代表交通手段\*が鉄道利用のトリップで帰宅目的を除くトリップ数を駅間集計

\*トリップ、山形広域都市圏パーソントリップ調査、代表交通手段：巻末に用語解説

### (3) 学生の鉄道利用の状況

#### 『鉄道の利用者は主に学生』

鉄道の利用は、平日は約6割、休日は4割を15～24歳が占めており、目的別では平日は約5割を通学が占めていることから、学生が主な利用者であると考えられる。

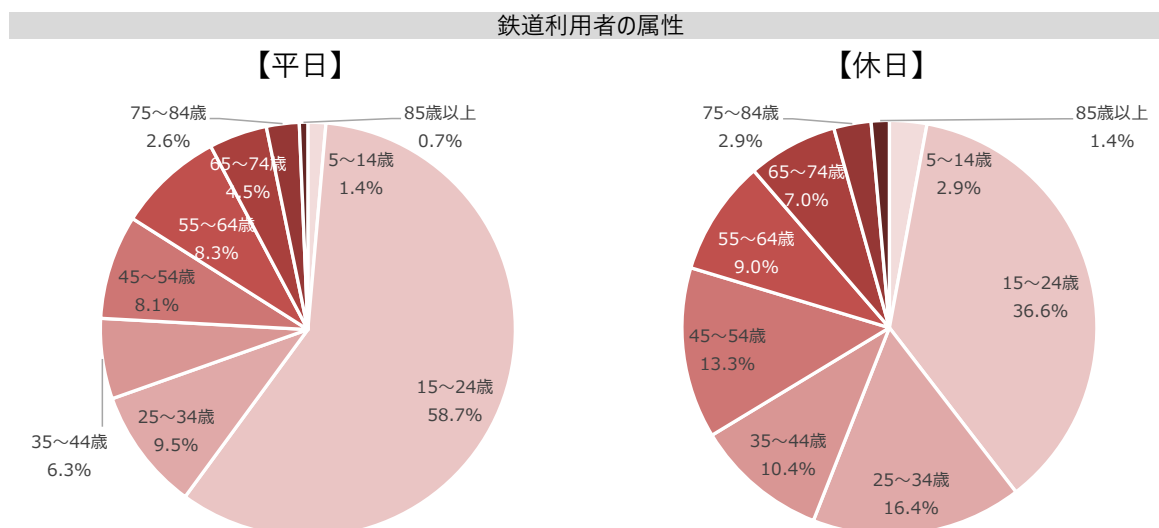
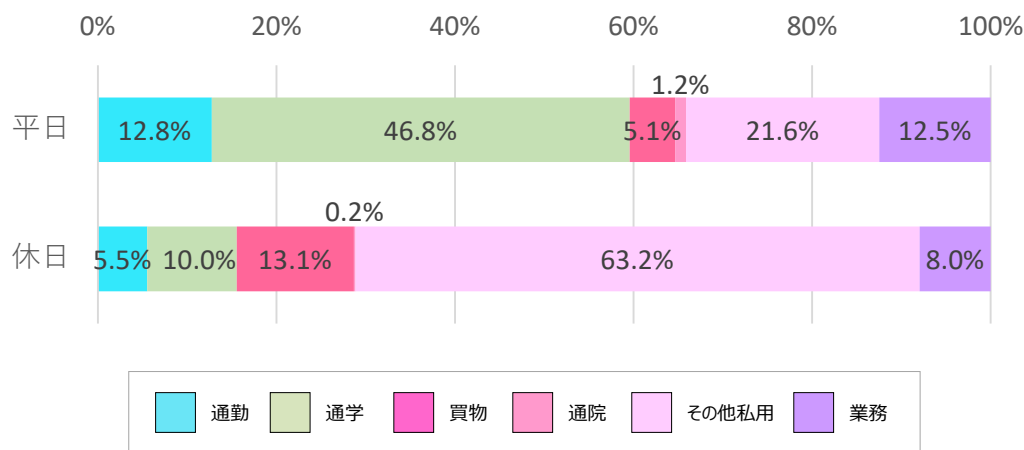


図 2-12 鉄道利用者の性年齢別構成（平日・休日別）



※山形広域都市圏パーソントリップ調査より

※帰宅目的および目的不明は集計対象外

図 2-13 鉄道利用者の目的構成（平日・休日別）

#### (4) 鉄道と路線バス等の乗り換えの状況

##### 『バスと結節する駅が少なく、バスとの乗り換えが不便』

駅前広場でバスと結節している駅は山形駅のみである。その他の駅については、北山形駅を除き、駅と最寄りバス停が100m以上離れている。

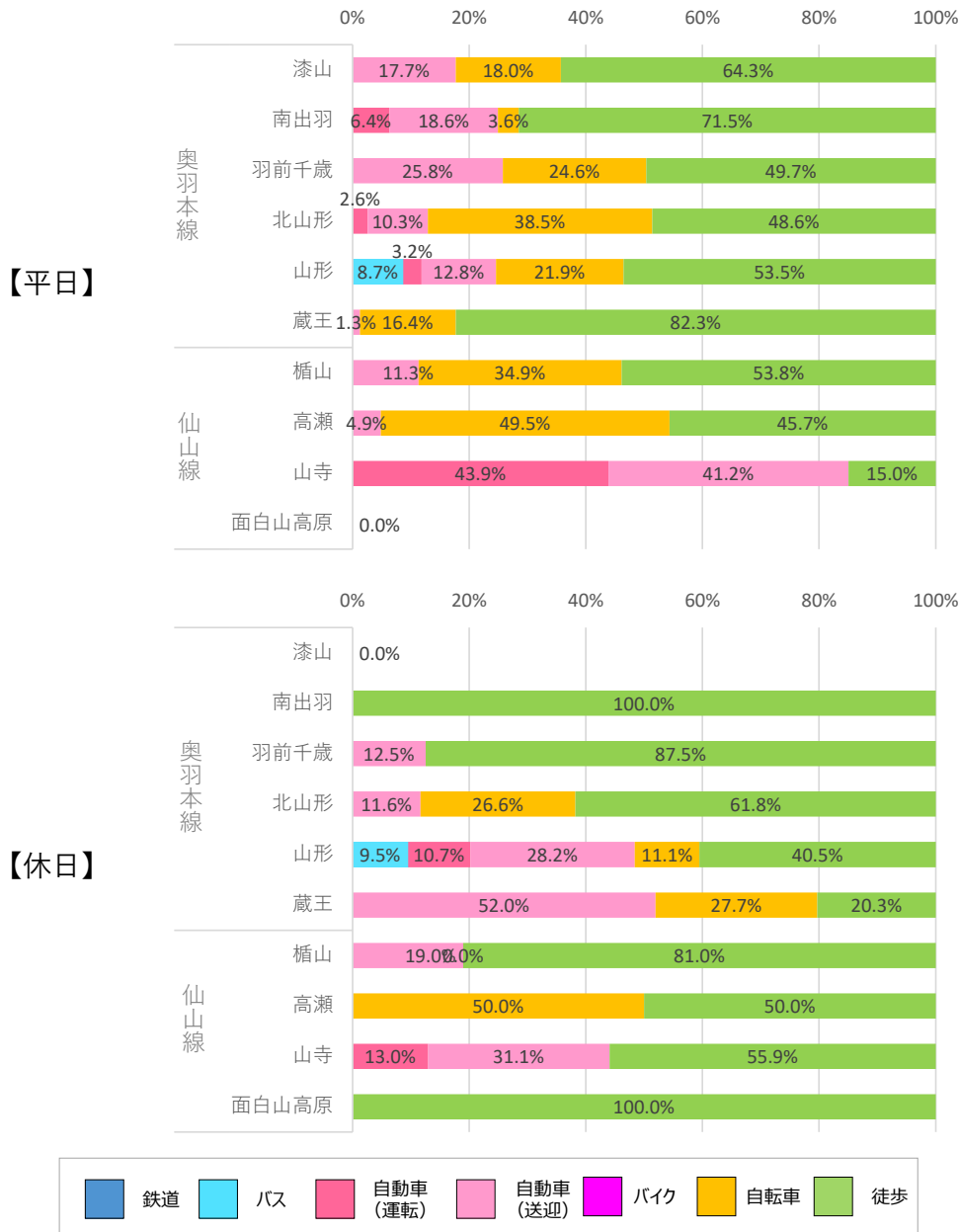
表 2-3 各鉄道駅とバスの乗継環境

路線	駅名	駅にバス停が隣接	最寄りバス停（距離）
奥羽本線	漆山	×	漆山前角（524m）
	南出羽	×	県立中央病院（450m）
	羽前千歳	×	千歳駅前（332m）
	北山形	○（北駅西バス停）	－
	山形	○	－
	蔵王	×	松原中（426m）
仙山線	楯山	×	風間（169m）
	高瀬	×	高瀬駅前（184m）
	山寺	×	山寺駅前（148m）
	面白山高原	×	最寄りバス停なし
左沢線	東金井駅	×	瀬波一丁目（750m）

出典：距離は、Googlemap、ナビタイムの徒歩による経路検索結果

## 『山形駅以外では鉄道とバスの相互利用が少ない』

鉄道利用の際に駅まで、もしくは、駅から利用する交通手段において山形駅以外ではバスの利用は見られない。



※山形広域都市圏パーソントリップ調査より

※トリップ数が約 1,300 を下回るカテゴリ（交通手段）は、統計精度の観点から誤差を多く含む場合があるため、取り扱いには留意が必要

図 2-14 山形市内の駅別端末交通手段分担率\*（平日・休日別）

\* 交通手段分担率：巻末に用語解説

## 2-2-2. 高速バスの状況

東北中央自動車道や山形自動車道、その他一般道路を利用した高速バスが山形市発着・経由で複数設定されている。

高速バスは、近隣県との都市間輸送を担う昼行高速バスと、長距離輸送を担う夜行高速バスとに大別できる。

昼行高速バスは、仙台市との間を 170 本以上（平日・往復）の高頻度で結んでいるほか、県内の鶴岡・酒田方面、新潟県の新潟方面との路線が存在している。



図 2-15 山形発高速バスの発着都市（東北地方）

山形市内から利用可能な高速バスの、都市別（町村を除く）の停車回数（上下合計、平日）をプロットした。途中停車地であっても、クローズドドアシステム\*により山形市内から利用が不可能なものは計算から除いた。高速バスは、「JTB 時刻表」に掲載があるものを採録した。

\* クローズドドアシステム：巻末に用語解説

夜行高速バスは、山形から約 400km～約 900km の距離帯の都市とをネットワークしており、首都圏・北陸・近畿とを結んでいる。このうち本数が多いのは東京である。

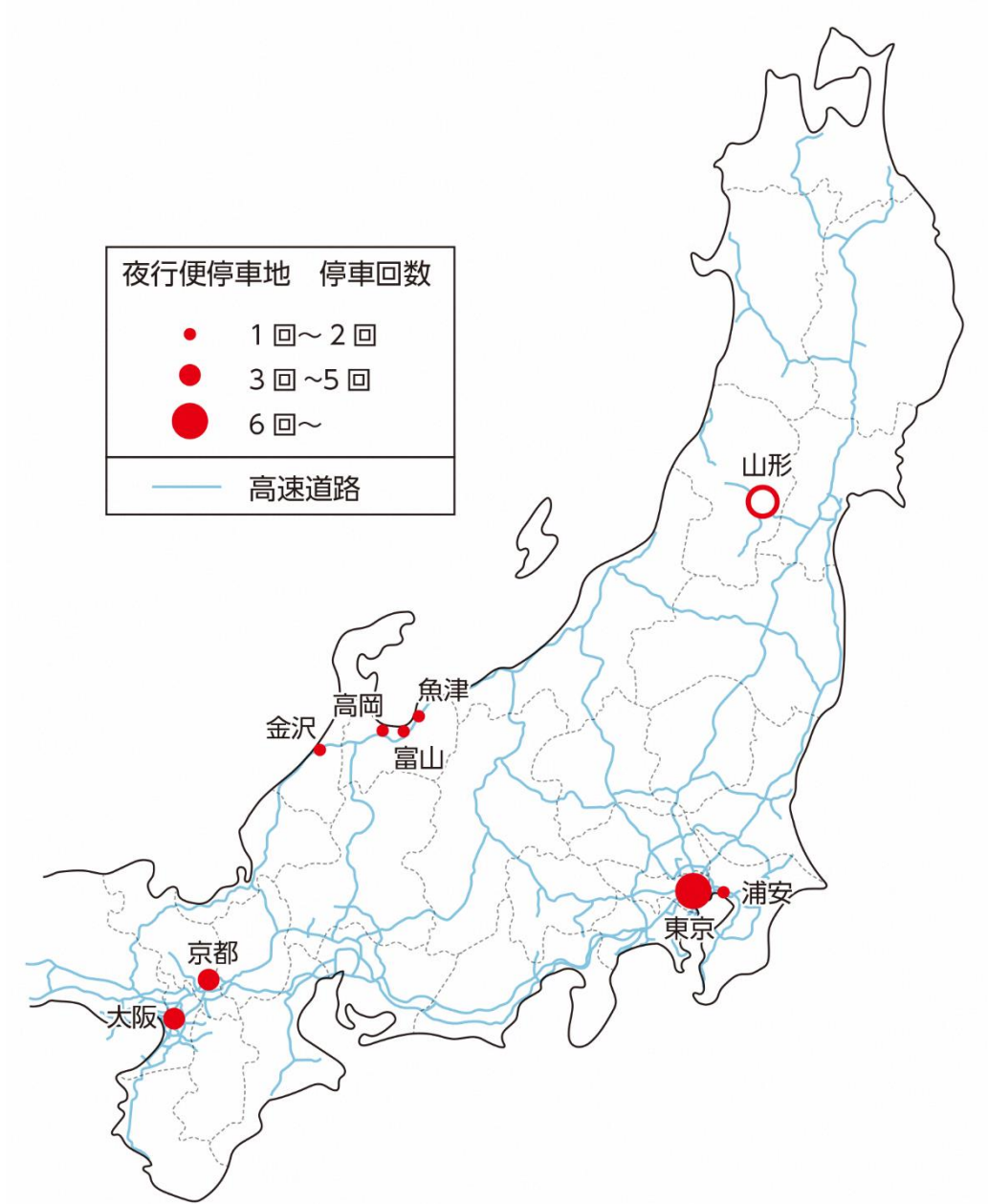


図 2-16 山形発高速バスの発着都市（全国）

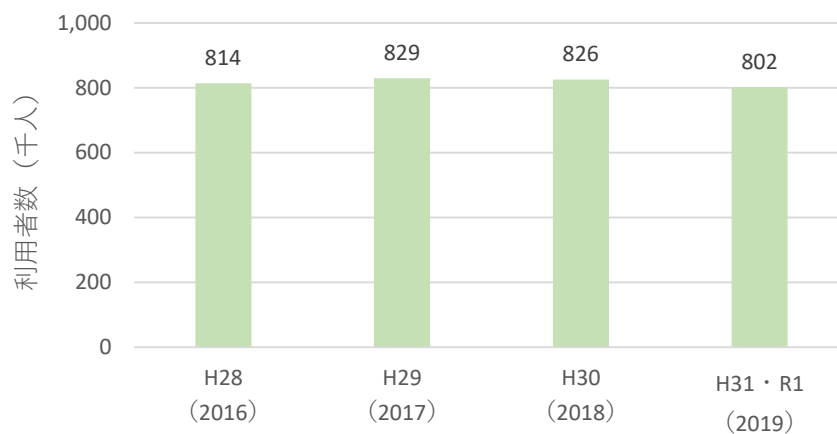
山形市内から利用可能な高速バスの、都市別（町村を除く）の停車回数（上下合計、平日）をプロットした。途中停車地であっても、クローズドドアシステムにより山形市内から利用が不可能なものは計算から除いた。高速バスは、「JTB時刻表」に掲載があるものを採録した。



表 2-4 高速バスの運行状況

運行区間	愛称	平日運行回数 (上下合計)	運行会社	昼行・ 夜行
山形－仙台		160	山交バス・宮城交通	昼行
上山－仙台		16	山交バス・宮城交通	昼行
山形－仙台空港		10	山交バス・宮城交通	昼行
山形－鶴岡・酒田		16	山交バス・庄内交通	昼行
山形－新潟	Zao 号	4	山交バス・新潟交通	昼行
仙台・山形－富山・ 金沢		2	北陸鉄道・富山地方鉄道・宮 城交通	夜行
山形－池袋・新宿・ TDL	ドリームさくらん ぼ号	2	JR バス東北	夜行
新庄・山形－東京	TOKYO サンライ ズ号	2	山交バス・東北急行バス	夜行
山形・米沢・福島－ 浅草・上野・東京	レインボー号	2	東北急行バス	夜行
山形・南陽－京都・ 大阪・USJ	アルカディア号	4	山交バス・近鉄バス	夜行

出典：JTB 時刻表 2020 年 2 月号（新型コロナウイルス感染症の流行に伴う特別ダイヤの影響のない時期の時刻に基づいて作成）



※宮城交通の利用者数は含まない

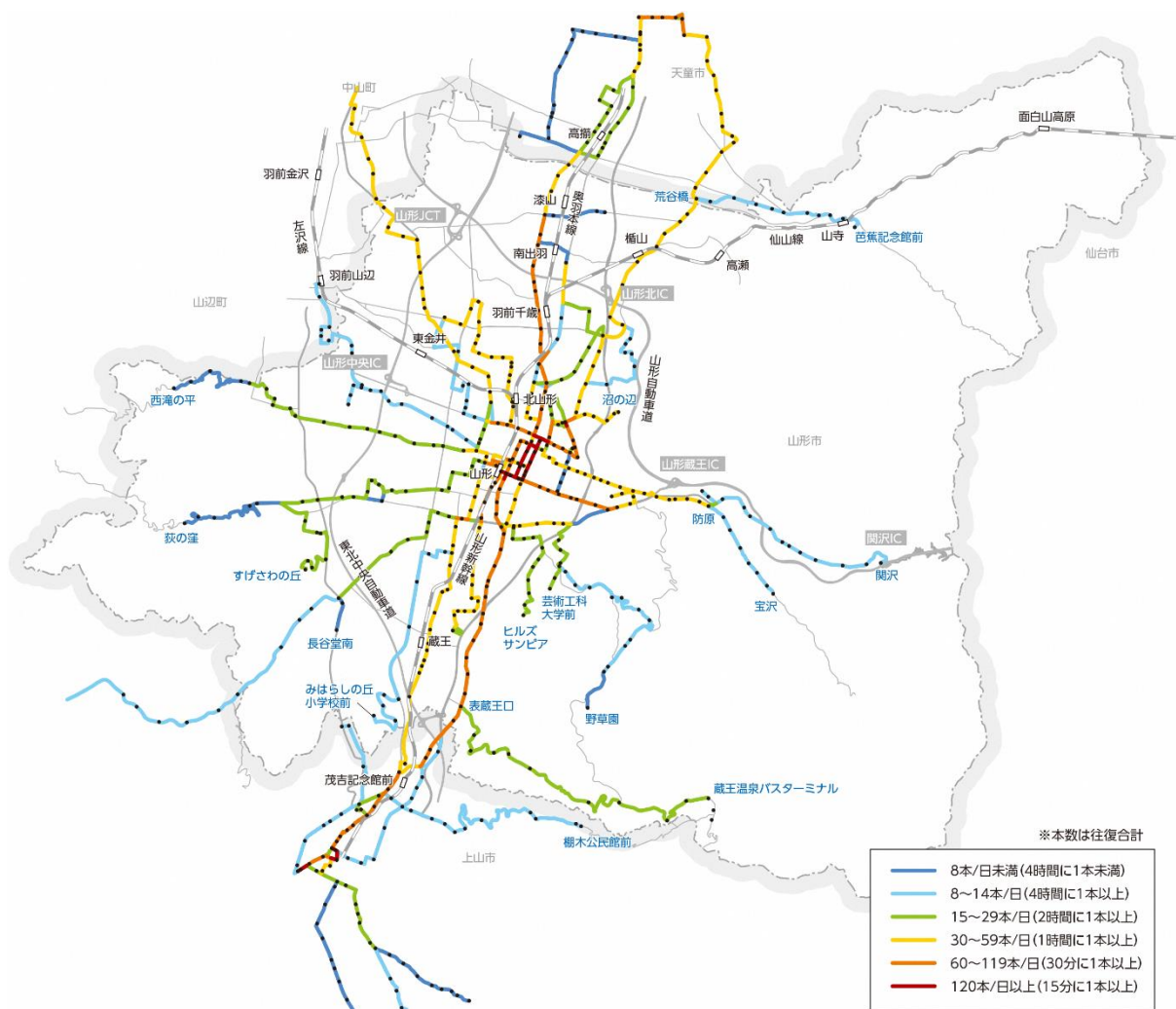
出典：山交バス株式会社提供資料

図 2-17 高速バスの利用状況（山形市～仙台市間）

### 2-2-3. 路線バスの状況

路線バスは、山形駅を中心に近隣都市間・郊外へ放射状に運行されている。南北方向の路線は、比較的運行本数が多く、沿線は路線バスの利便性が高い地域となっている。

運行時間帯は、大半の路線で、始発の山形駅周辺への到着が7時台、最終バスの山形駅周辺からの出発が19～20時台となっており、鉄道や高速バスと比較すると運行時間帯は短い。



出典：各種バス時刻表（令和2年（2020年）4月時点）

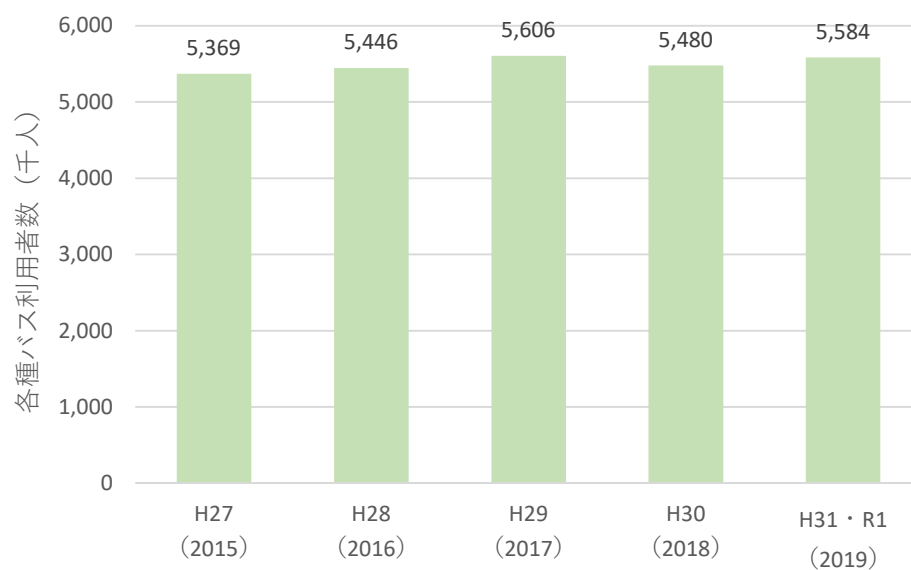
図 2-18 広域的な路線定期運行バスの路線網

## (1) 路線バスの利用者数

### 『路線バスの利用者数は横ばいまたは微増』

山形市内を走行する路線バスの利用者は近年横ばいまたは微増傾向にある。

蔵王のインバウンドの増加や、バスの乗り方教室、啓発活動の実施、各種支援制度の導入などの取組が要因となり、路線バス利用者数の維持がなされていると推察される。



※ベニちゃんバス等のコミュニティバスを除く、山形市内の路線バスについて

出典：山形市資料

図 2-19 路線バスの利用状況（年間）

## (2) バス利用が多い地区

### 『バス利用は都心部で最も多い』

地域間でのバス利用トリップ数を多い区間から並べると、都心部の中でのトリップが上位を占める。

都心部以外では、鈴川地区、金井地区、蔵王地区で比較的バス利用が見られる。

休日は、平日に比べバスの本数が少なることもあり、バスがほとんどどの地域間でも利用されておらず、30位以下では、トリップ数が0となる。

表 2-5 25 地区間バstriップ数上位 30 位（平日・休日別・方向合計※）【単位：TE】

順位	平日		休日	
	区間	方向合計	区間	方向合計
1	都心中央 ⇄ 都心南部	1,080	都心中央 ⇄ 都心中央	1,076
2	都心中央 ⇄ 都心中央	1,039	都心中央 ⇄ 都心南部	676
3	都心中央 ⇄ 都心東部	988	都心中央 ⇄ 都心東部	390
4	都心中央 ⇄ 鈴川	447	都心中央 ⇄ 鈴川	212
5	都心中央 ⇄ 都心西部	402	都心中央 ⇄ 蔵王	195
6	都心中央 ⇄ 都心北部	360	都心北部 ⇄ 都心北部	80
7	都心中央 ⇄ 金井	337	都心中央 ⇄ 都心北部	80
8	都心東部 ⇄ 都心南部	306	都心中央 ⇄ 千歳	77
9	都心南部 ⇄ 蔵王	300	都心北部 ⇄ 金井	67
10	都心中央 ⇄ 蔵王	277	大曾根 ⇄ 南沼原	61
11	都心東部 ⇄ 南沼原	210	都心東部 ⇄ 都心西部	57
12	都心東部 ⇄ 都心東部	209	都心中央 ⇄ 金井	54
13	都心中央 ⇄ 南沼原	178	都心西部 ⇄ 都心北部	53
14	都心中央 ⇄ 千歳	141	都心東部 ⇄ 都心東部	52
15	都心東部 ⇄ 都心西部	124	都心南部 ⇄ 都心西部	44
16	都心中央 ⇄ 南山形	119	都心中央 ⇄ 都心西部	42
17	都心南部 ⇄ 都心南部	98	都心中央 ⇄ 南沼原	36
18	都心北部 ⇄ 金井	91	都心中央 ⇄ 南山形	36
19	都心中央 ⇄ 大郷	82	鈴川 ⇄ 南沼原	35
20	都心東部 ⇄ 金井	72	都心東部 ⇄ 都心南部	30
21	都心東部 ⇄ 大郷	72	都心中央 ⇄ 西山形	29
22	都心東部 ⇄ 都心北部	70	都心南部 ⇄ 南沼原	25
23	都心南部 ⇄ 大郷	58	都心南部 ⇄ 都心北部	22
24	都心中央 ⇄ 楯山	53	都心中央 ⇄ 樺沢	21
25	鈴川 ⇄ 鈴川	48	都心中央 ⇄ 高瀬	20
26	鈴川 ⇄ 東沢	45	都心中央 ⇄ 楯山	18
27	都心東部 ⇄ 千歳	42	都心東部 ⇄ 蔵王	16
28	都心西部 ⇄ 鈴川	40	都心南部 ⇄ 高瀬	14
29	都心北部 ⇄ 鈴川	35	都心南部 ⇄ 蔵王	13
30	都心北部 ⇄ 蔵王	33	山寺 ⇄ 山寺	0

※山形広域都市圏パーソントリップ調査より

※「バス」には路線バスのほかベニちゃんバス等のコミュニティバスも含む

※:方向合計 例えは「都心中央」→「都心南部」と「都心南部」→「都心中央」のトリップ数を合計していることを表している。

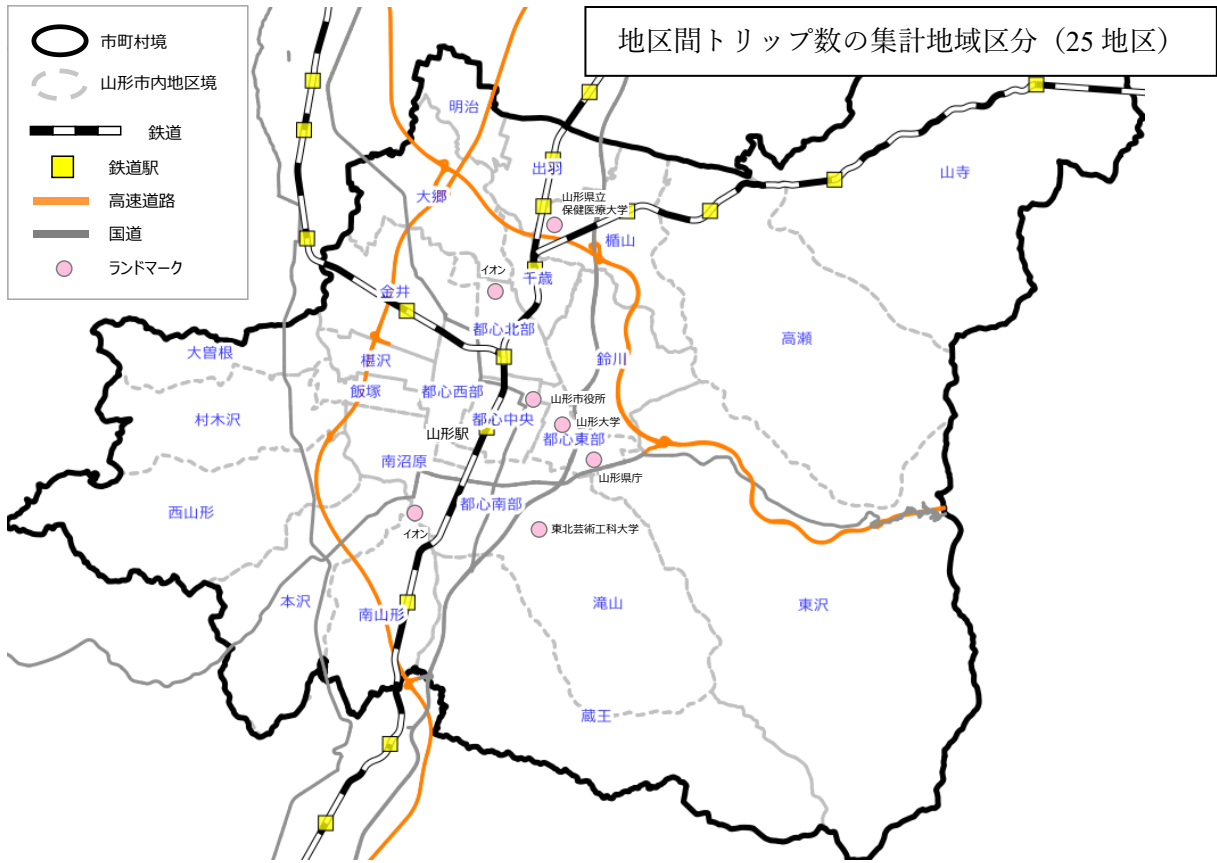
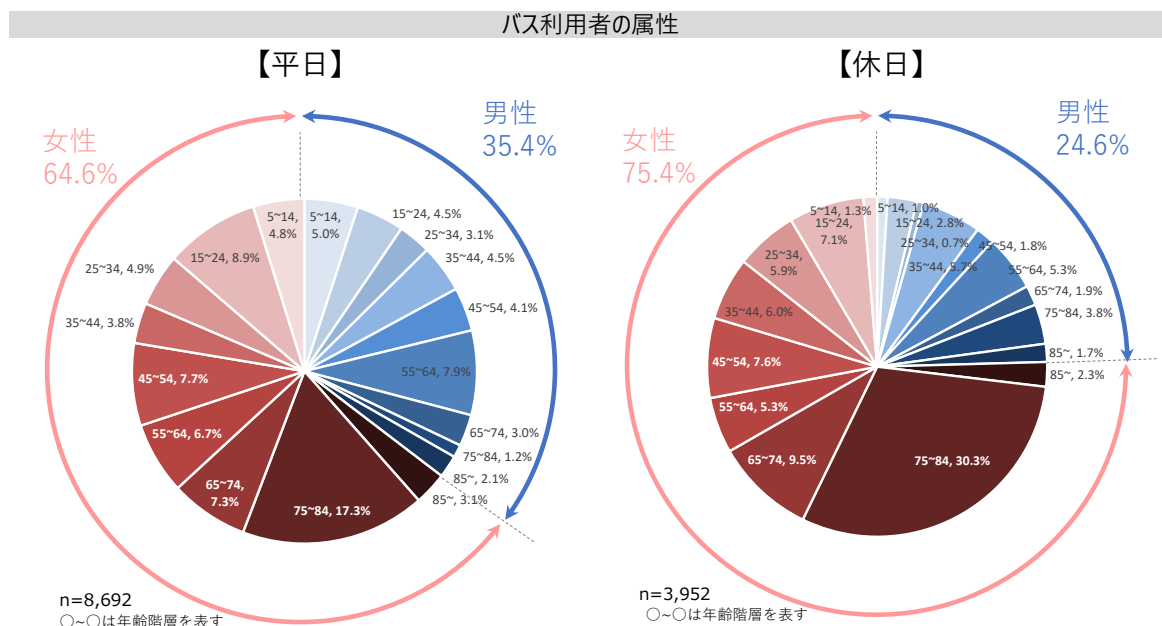


図 2-20 25 地区間トリップの集計地域区分

### (3) バス利用が多い年齢層

#### 『バス利用は平日・休日ともに高齢者の女性の利用が多い』

平日のバスの利用者の6割以上、休日は7割以上が女性となっており、その中でもバスの利用者に占める75～84歳の女性の割合は非常に大きい。



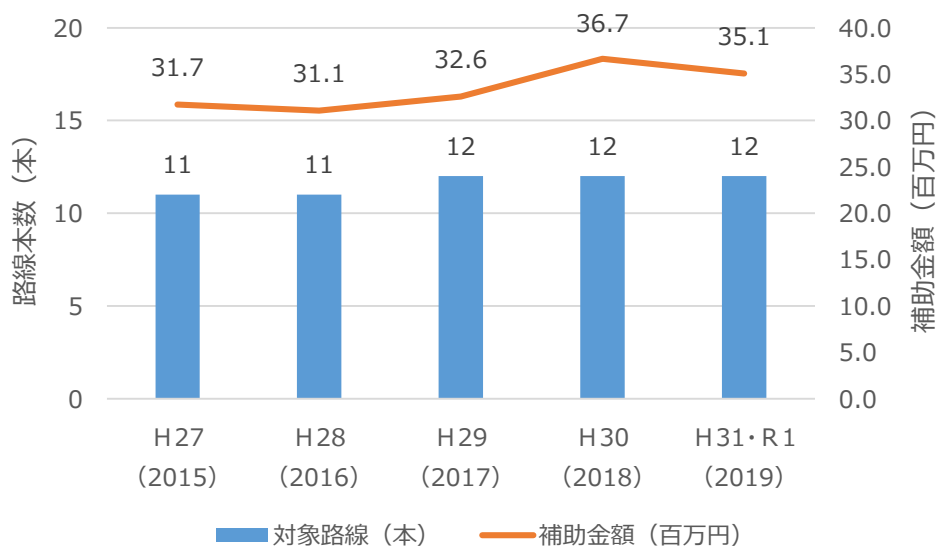
※山形広域都市圏パーソントリップ調査より

図 2-21 バス利用者の性年齢別構成（平日・休日別・山形市計）

#### (4) 路線バスへの補助の状況

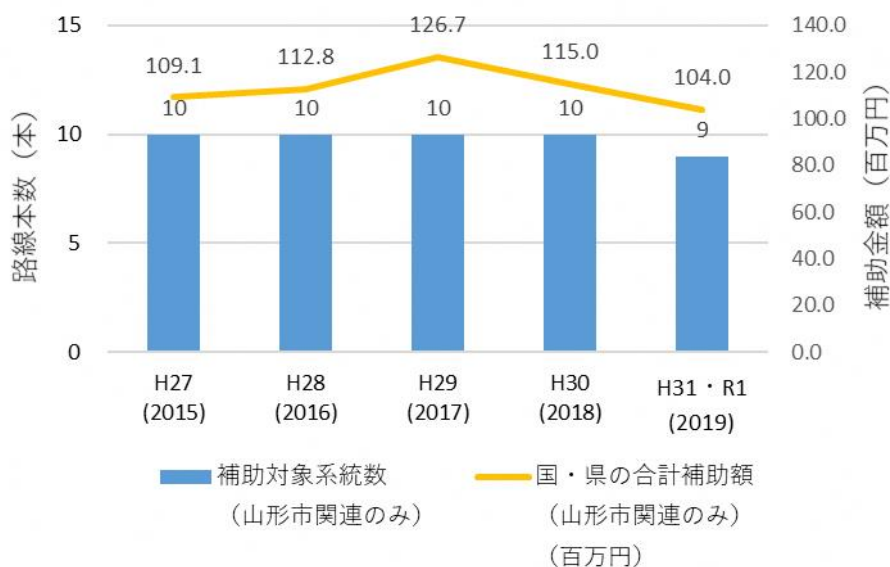
路線バスの市内完結路線の赤字分について、生活バス路線維持対策補助金として市からバス事業者に補助金を交付している。また、地域間幹線系統補助も、国・県の協調で行われている。

補助金額は年々増加傾向にあり、特に令和2年（2020年）度は新型コロナウイルス感染症の影響により、対象路線数や補助金額が大幅に増加する見込みである。



出典：山形市資料

図 2-22 生活バス路線維持対策補助金の状況



出典：山形県提供資料

図 2-23 地域間幹線系統国庫補助金の支出状況  
(国と県の負担割合は合計値の半額ずつ)

## 2-2-4. コミュニティバス等の状況

### (1) コミュニティバス等の利用状況

中心市街地及び市街地東部、市街地西部を循環するベニちゃんバス東くるりん・西くるりんのほか、郊外から中心部への移動手段として、コミュニティバス高瀬線・地域交流バス南部線・大郷明治デマンド型乗合タクシー（スマイルグリーン号）が運行されている。

利用状況では、ベニちゃんバス東くるりん・西くるりん、スマイルグリーン号は増加傾向にあるが、コミュニティバス高瀬線、地域交流バス南部線は減少傾向にある。

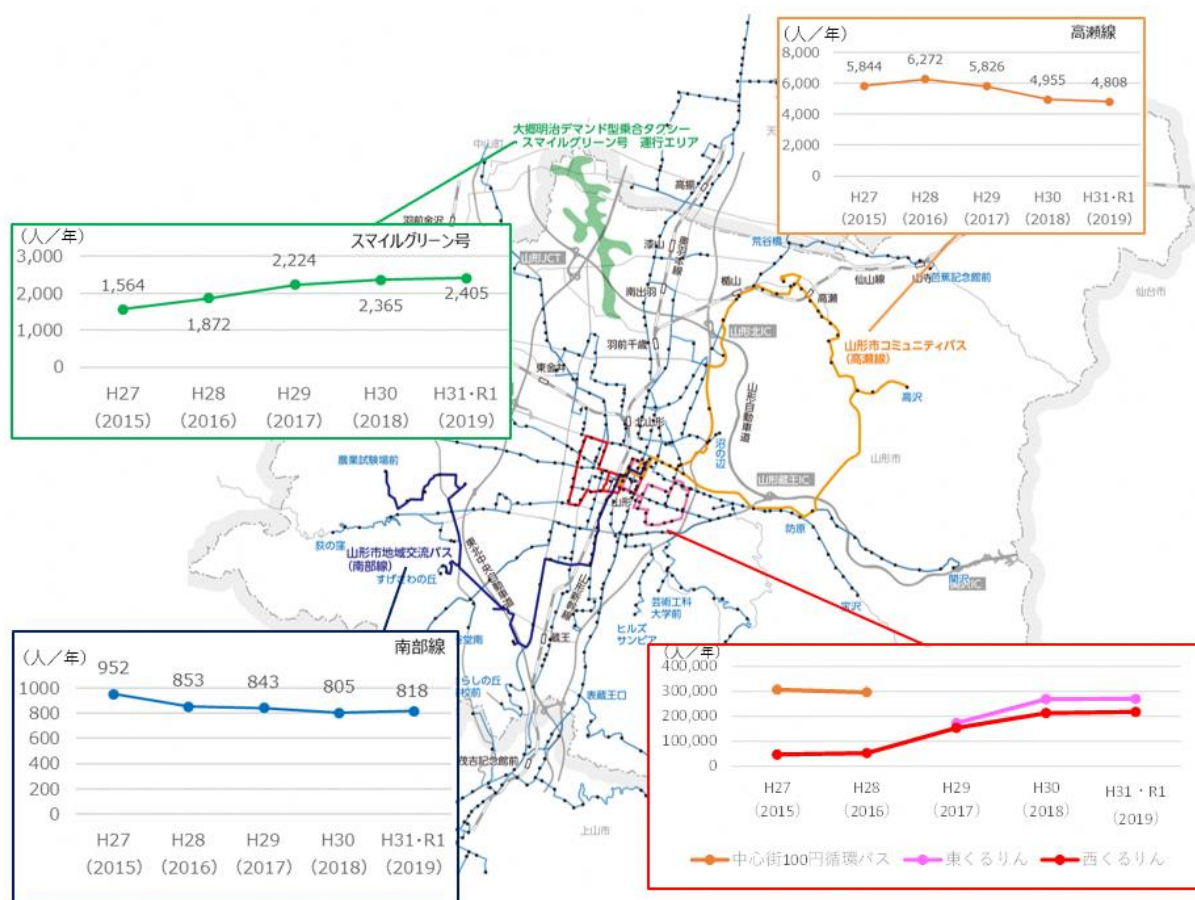


図 2-24 各種交通機関の利用状況（年間）



### 1) ベニちゃんバス東くるりん・西くるりん

平成 29 年（2017 年）7 月に山形商工会議所が運行していた中心街 100 円循環バスの役割を引き継ぐ形でリニューアルし、ベニちゃんバス東くるりん・西くるりんとして、中心市街地及び市街地東部を循環する東くるりんと、中心市街地及び市街地西部を循環する西くるりんを運行している。

乗合旅客事業者と協定を締結し、運行経費と運賃収入の差額を負担金として、山形市が事業者へ交付している。

表 2-6 ベニちゃんバスのサービス内容

経路	運行形態	車両
山形駅前～（東部エリア）～山形駅前 ～（中心市街地エリア）～山形駅前	元旦を除く毎日 路線定期運行 1 2 便	小型バス
山形駅前～（西部エリア）～山形駅前 ～（中心市街地エリア）～山形駅前	元旦を除く毎日 路線定期運行 1 2 便	小型バス

表 2-7 ベニちゃんバスの運賃

経路	運賃 (中学生以上)	運賃 (小学生)
エリア内の乗降	100 円	50 円
エリアをまたいだ乗降	200 円	100 円

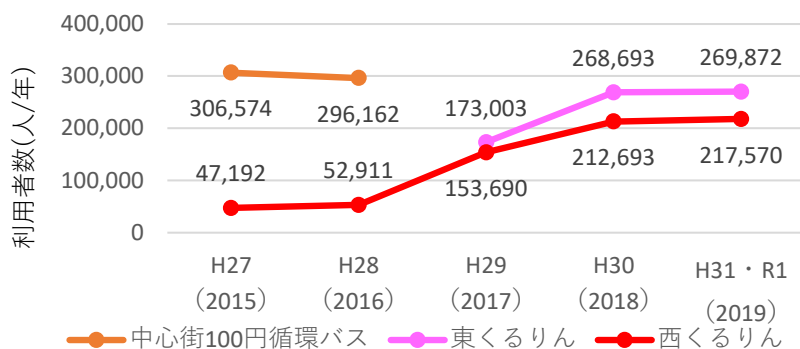


図 2-25 ベニちゃんバス及び中心街 100 円循環バスの利用者数



## 2) コミュニティバス高瀬線

「紅花バス」の愛称で、路線バスが廃止された高瀬地区において運行しており、高沢～元高瀬公民館前の区間は自由乗降区間としている。

乗合旅客事業者には運行業務を委託し、運行経費と運賃収入の差額を委託料として、山形市が事業者へ支払っている。

表 2-8 コミュニティバス高瀬線のサービス内容

経路	運行形態	車両
高沢～山形駅前	平日 路線定期運行 5 便	ジャンボ タクシー

表 2-9 コミュニティバス高瀬線の運賃

経路	運賃 (中学生以上)	運賃 (小学生)
地区外（下記地区をまたがった）の乗降 高瀬・楯山地区：高沢～風間入口 市街地地区：鈴川ことぶき荘～山形駅前	300 円	150 円
各地区内の乗降	200 円	100 円

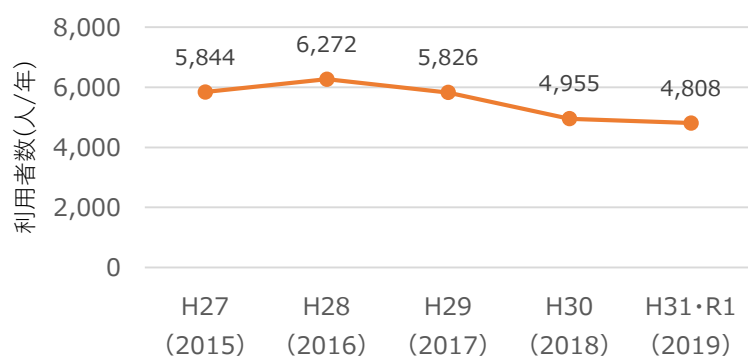


図 2-26 コミュニティバス高瀬線の利用者数



### 3) 地域交流バス南部線

バス空白地域における住民の交通手段を確保するため、南山形・本沢・村木沢地区の各バス空白地域と中心市街地とを結ぶバスを運行している。

乗合旅客事業者に運行業務を委託し、運行経費と運賃収入の差額を委託料として、山形市が事業者へ支払っている。

表 2-10 地域交流バス南部線のサービス内容

経路	運行形態	車両
山形市役所～ 農業試験場前	火曜 路線定期運行4便	ジャンボ タクシー

表 2-11 地域交流バス南部線の運賃

経路	運賃 (中学生以上)	運賃 (小学生)
A区間とB区間をまたがった乗降 A区間：農業試験場前～白山 B区間：吉原ショッピングセンター～市役所前	300円	150円
各区間内の乗降	200円	100円
吉原ショッピングセンター～ 白山区間のみの乗降	100円	50円

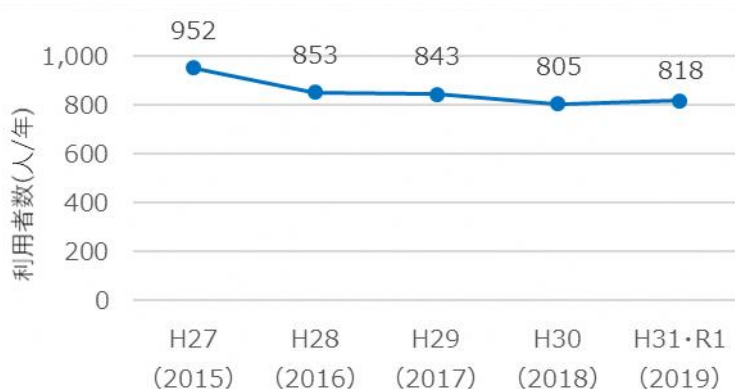


図 2-27 地域交流バス南部線の利用者数



#### 4) スマイルグリーン号

路線バス空白地域である明治・大郷地区住民の生活に必要な移動手段を確保し、また、市域を越えて中山町との公共交通広域ネットワークを構築することを目的として運行している。

運行は、大郷明治交通サービス運営協議会が運行事業者と直接契約し、運行経費と運賃収入の差額を補助金として山形市と中山町が協議会へ交付している。

表 2-12 スマイルグリーン号のサービス内容

運行エリア	運行形態	車両
中山町～ ～明治・大郷地区～ 中心市街地	月・水・金曜 区域運行9便（予約制）	ジャンボ タクシー

表 2-13 スマイルグリーン号の運賃（（ ）内は小学生の運賃）

	明治・大郷地区	ヤマザワ漆山店・済 生病院 イオン山形北店・県 立中央病院	山形市街地
中山町	200 円（100 円）	500 円（250 円）	600 円（300 円）
明治地区・大郷（成安）地区	—	300 円（150 円）	500 円（250 円）
大郷（見崎・天神町）地区	—	200 円（100 円）	

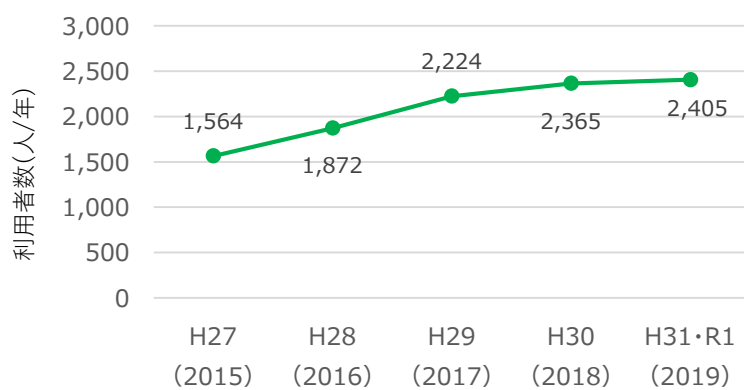


図 2-28 スマイルグリーン号の利用者数



## (2) コミュニティバス等の運行に係る経費の状況

コミュニティバス等の運行にあたり市が負担している負担金及び委託料、補助金の金額は、利用者数の減少に伴う運賃収入の減少などから年々増加傾向にある。

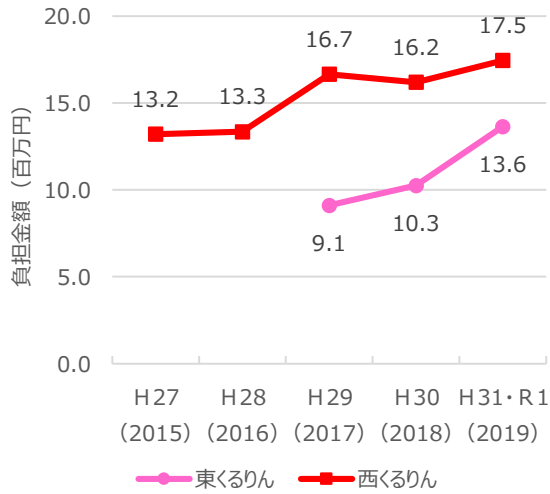


図 2-29 ベニちゃんバスの負担金の状況

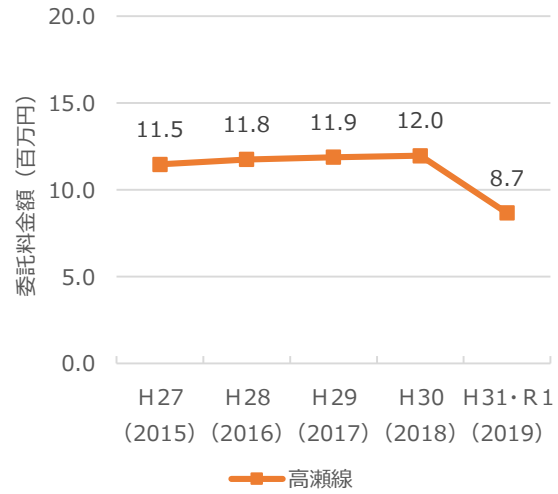


図 2-30 コミュニティバス高瀬線の委託料の状況

※令和元年10月に車両小型化等の運行内容変更を行った

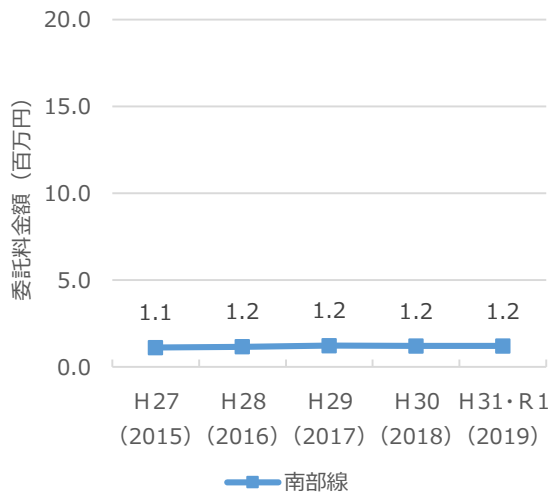


図 2-31 地域交流バス南部線の委託料の状況

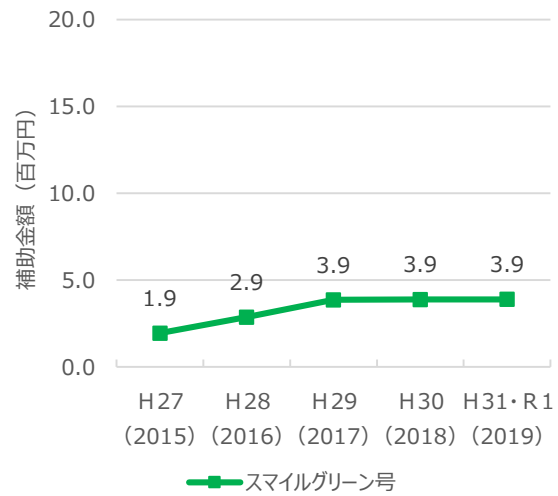


図 2-32 スマイルグリーン号の補助金の状況

## 2-2-5. 市の公共交通利用支援の状況

※令和2年（2020年）度時点

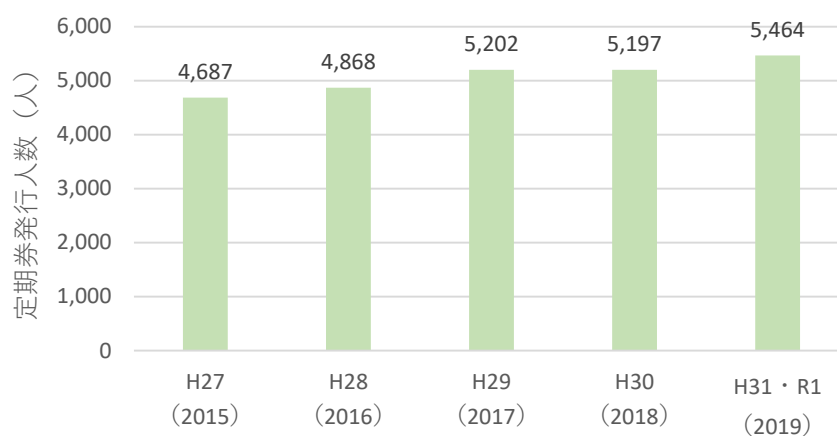
### (1) 高齢者への支援

#### 1) 高齢者外出支援事業（バス定期券補助）

交通事業者（山交バス株式会社）が販売する「シルバー3ヶ月定期券」を購入する際に市から一定額を補助している。

表 2-14 バス定期券補助の概要

定期券	定期券使用開始日 現在の年齢	補助対象額 ※定期券1枚につき	自己負担額
シルバー3ヶ月 定期券 (定価 30,000 円)	70 歳以上 75 歳未満	21,000 円	9,000 円
	75 歳以上	24,000 円	6,000 円
	70 歳以上 ※自動車運転免許返納後最初の 購入日から1年以内	30,000 円	0 円

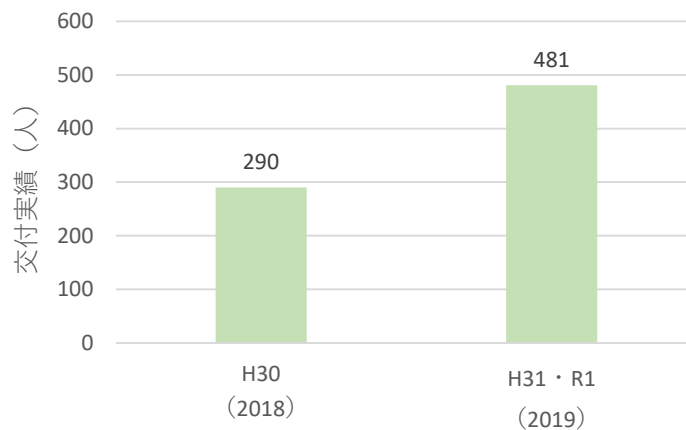


出典：長寿支援課提供資料

図 2-33 シルバー定期券発行人数の推移

## 2) 運転免許証自主返納者タクシー券交付事業

運転免許を自主返納後1年以内の70歳以上の市民を対象に、タクシー券5,000円分を申請に基づき支給している。(令和2年(2020年)時点)



出典：長寿支援課提供資料

図 2-34 タクシー券交付人数の推移

## 3) 山形市コミュニティバス高齢者乗車証

高齢者外出支援事業(バス定期券補助)により「シルバー3か月定期券」を購入した高齢者を対象に、申請に基づきコミュニティバスに無料乗車できる乗車証を発行している。利用可能な路線は、ベニちゃんバス(東くるりん・西くるりん)、山形市コミュニティバス高瀬線、山形市地域交流バス南部線である。

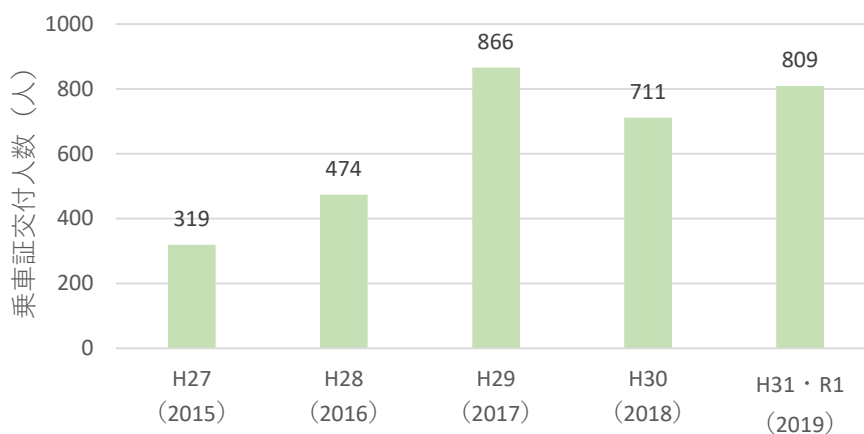


図 2-35 高齢者乗車証交付人数の推移



## (2) 子育て世代への支援

### 1) 山形市コミュニティバス子育て支援乗車証

妊婦および未就学児の保護者である市民を対象に、申請に基づきコミュニティバスに無料乗車できる乗車証を発行している。利用可能な路線は、ベニちゃんバス（東くるりん・西くるりん）、山形市コミュニティバス高瀬線、山形市地域交流バス南部線である。

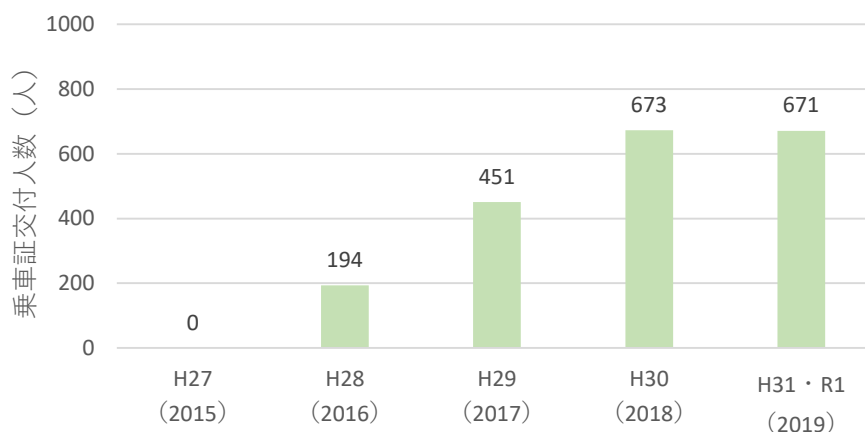


図 2-36 子育て支援乗車証交付人数の推移

## (3) 障がい者への支援

障がい者が生きがいのある充実した生活を送れるよう、社会参加の機会を拡大するための取組みのひとつとして、タクシー運賃の助成、自家用車への給油代金の助成、自動車改造費の助成、自動車運転免許取得費用の助成等の交通手段に応じた移動の支援を行っている。

表 2-15 タクシー運賃の助成、自家用車給油代金の助成の利用状況及び補助額  
(山形市第4次障がい者基本計画)

	利用した延べ枚数 (枚)			補助額 (万円)		
	普通タクシー	リフト付タクシー	給油代金助成	普通タクシー	リフト付タクシー	給油代金助成
平成27年度 (2015年)	56,598	1,319	22,459	2,830	363	1,123
平成28年度 (2016年)	53,929	1,099	23,853	2,696	289	1,193
平成29年度 (2017年)	53,867	1,067	25,431	2,693	281	1,272
平成30年度 (2018年)	50,395	1,429	26,675	2,520	398	1,334
令和元年度 (2019年)	47,865	1,445	26,829	2,398	371	1,341

※各年度3月末現在

普通タクシー及び給油は、1枚あたり500円

リフト付タクシーは、小型：1,960円、中型：2,450円、大型：2,870円

出典：障がい福祉課提供資料

## 2-2-6. タクシーの状況

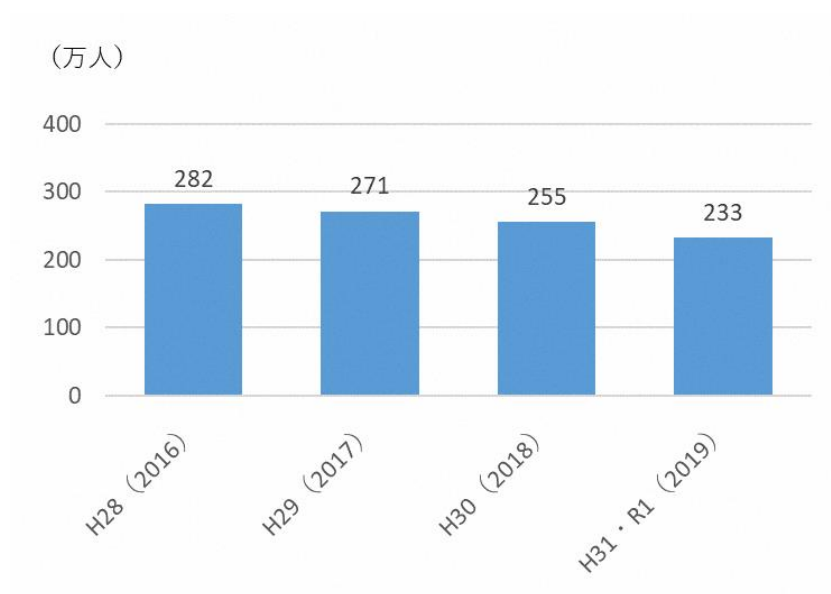
タクシーは、法人の事業者が 11 社、個人の事業者が 2 社、1 人 1 車制の個人事業者が 58 社であり、登録車両台数は法人が 402 台、個人が 10 台、個人（1 人 1 車制）が 58 台である。

タクシーの利用者数は減少傾向にあり、令和元年（2019 年）度時点で年間約 230 万人となっている。

表 2-16 タクシーの事業所、登録台数など

個人・法人区分	事業者数	登録台数
法人	11	402
個人	2	10
個人（1 人 1 車制）	58	58
合計	71	470

出典：東北運輸局山形運輸支局提供資料



出典：東北運輸局山形運輸支局提供資料

図 2-37 タクシーの利用者数（年間）

## 2-2-7. その他の交通手段の状況

### (1) スクールバス

#### 1) 市が運行するスクールバス

市が運行するスクールバスとして、市内の1小学校、1中学校（西山形小学校と第八中学校）を対象にした1路線を、タクシー事業者に委託を行い運行している。双葉小学校が西山形小学校に統合されたことによる通学の安全確保のためのバスで、令和2年（2020年）度は小学校で1名のみ利用している状況である。

車両は小型タクシーで、基本的に土日祝及び学校休業日は運行していない。運行ルートやダイヤはその年度の利用者によって設定しており、乗車基準となる通学エリアは、双葉地区に居住する児童生徒が対象である。

#### 2) 山形大学のシャトルバス

山形大学は、山形駅および山形大学の学生寮と山形大学小白川キャンパスとの間にシャトルバスを運行している。

運賃を支払えば、学生・教職員以外でも利用可能である。運賃は100円で、学生向けには定期券も設定されている。

運行しているのは学期期間中の平日で、運行本数は山形駅～山形大学が朝夕の8.5往復、清明寮～山形大学が朝夕及び授業時間帯に合わせた4～6.5往復（季節により変化）である。

令和元年（2019年）度には30,238人の利用があった。

#### 3) 東北芸術工科大学のシャトルバス

東北芸術工科大学では、山交ビルから市街地を經由し東北芸術工科大学に至るスクールバスを運行している。

学生専用で、無償である。高速バスと組み合わせた仙台市からの通学手段としてのPRも行われている。

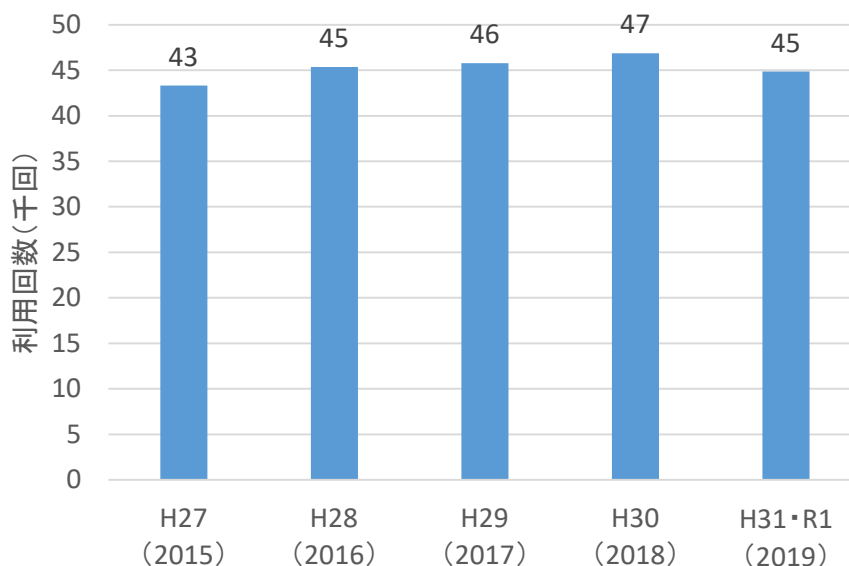
運行しているのは平日で、運行本数は授業時間帯に合わせた1日25往復である。

令和元年（2019年）度には105,980人の利用があった。

## (2) 福祉有償運送

山形市内で7事業者が福祉有償運送\*を実施しているが、対象者、利用料金、運送の区域は事業者によって異なっている。運送の区域は山形市、上山市、天童市、中山町、山辺町の中から事業者ごとに決められている。

年間利用回数は平成27年(2015年)以降、約4万5千回程度となっており、横ばいである。



出典：山形市資料

図 2-38 福祉有償運送の利用回数(年間)

## (3) 住民・ボランティアによる送迎等

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」として、住民主体で地域の通いの場(運動・交流の場)への送迎や買物・通院等の付き添い支援を行っている。(令和2年(2020年)度実施団体1団体)

## (4) 患者送迎バス

各総合病院において送迎バスを運行しており、代表的なものとして山形徳洲会病院、山形済生病院が病院までの送迎バスを運行している。対象者や運行経路などはそれぞれの病院で異なる。

いずれも令和元年(2019年)度において、山形徳洲会病院、山形済生病院の送迎バスについてそれぞれ10,368人、8,081人の利用があった。

\* 福祉有償運送：巻末に用語解説

## (5) 商業施設の送迎バス

送迎バスを運行している商業施設が存在している。

### 1) イオン山形北店のシャトルバス

イオン山形北店が無料のシャトルバスを2コースで水曜日を除く毎日運行している。令和元年（2019年）度において33,100人の利用があった。

### 2) 食品館 256 の送迎バス

十日町の食品館 256 では、予約制の送迎サービスを実施している。原則前日までの予約に基づいて運行し、運行時間帯は16時までである。

## 2-2-8. 公共交通の利便性と人口分布

### 『人口が多い地域でも公共交通の利便性が低い地域が存在』

山形市内中心部では、公共交通のサービスレベルが概ね確保されている（公共交通カバー圏域※1）が、公共交通カバー圏域の外側にも 40 人/ha 以上※2 の人口密度が高い地域が存在している。

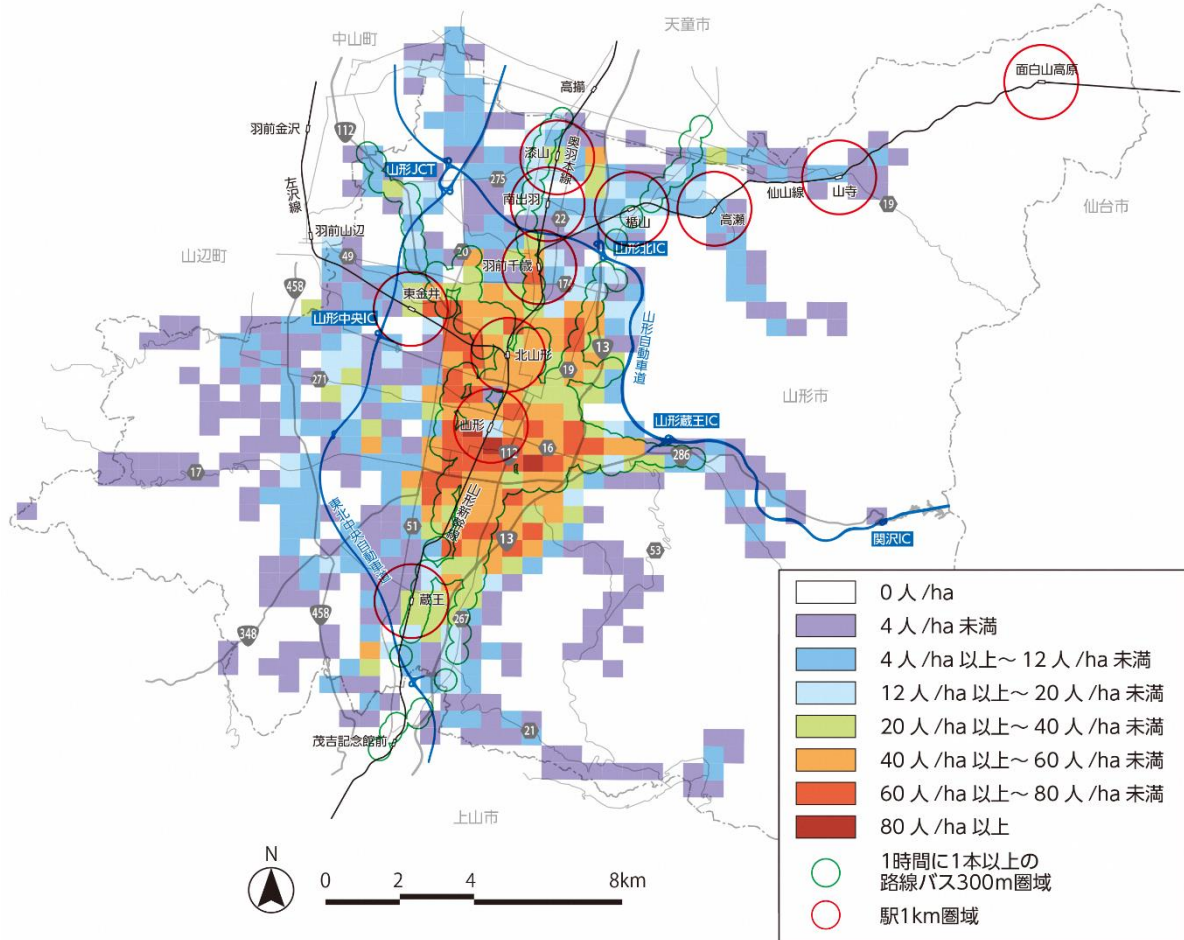


図 2-39 H27 年（2015 年）における人口分布と公共交通カバー圏域

#### ※1:公共交通カバー圏域

公共交通のサービスレベルが確保できている地域として以下の基準により山形市が独自に定めたもの。次のいずれかを満たす場合に、公共交通のサービスレベルを確保できていると定義する。

- ①鉄道駅から半径 1km 圏内（駅へのアクセス手段はバス停と比べ自転車や二輪車など徒歩以外が多いことが想定される。第 3 回仙台都市圏パーソントリップ調査によると駅への徒歩アクセスの平均距離は 830m と報告されており、これを参考とし、1km 圏内としている。）
- ②バス運行回数 30 回以上（1 時間に 1 本以上に相当）のバス停と、ベニちゃんバスのバス停から半径 300m 圏内（バス停までは利用者の多くが徒歩でアクセスすると想定される。「一般的な人が抵抗なく歩ける範囲は概ね 300m」（バスサービスハンドブック（土木学会））とされており、300m 圏内としている。これは概ね徒歩 5 分圏内に該当する。）

#### ※2:40人/ha以上

総務省統計局による DID（人口集中地区）の人口密度の基準

## 『公共交通カバー圏域の水準に達していない人口増の地区がある』

人口が増加している嶋地区やみはらしの丘地区等を運行するバス路線は、現状、1日における運行回数が30回未満となっており、市が定義する公共交通カバー圏域の水準には達していない。

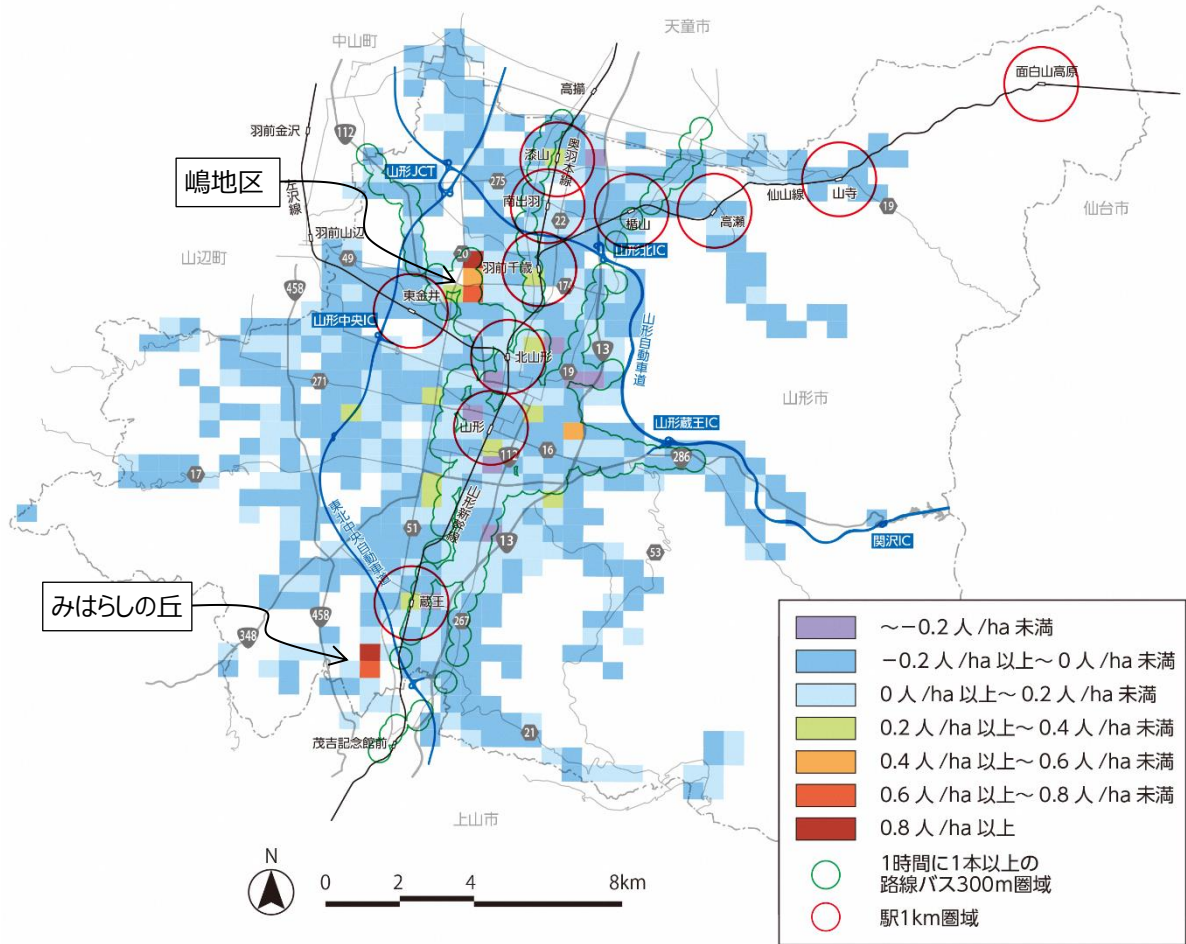
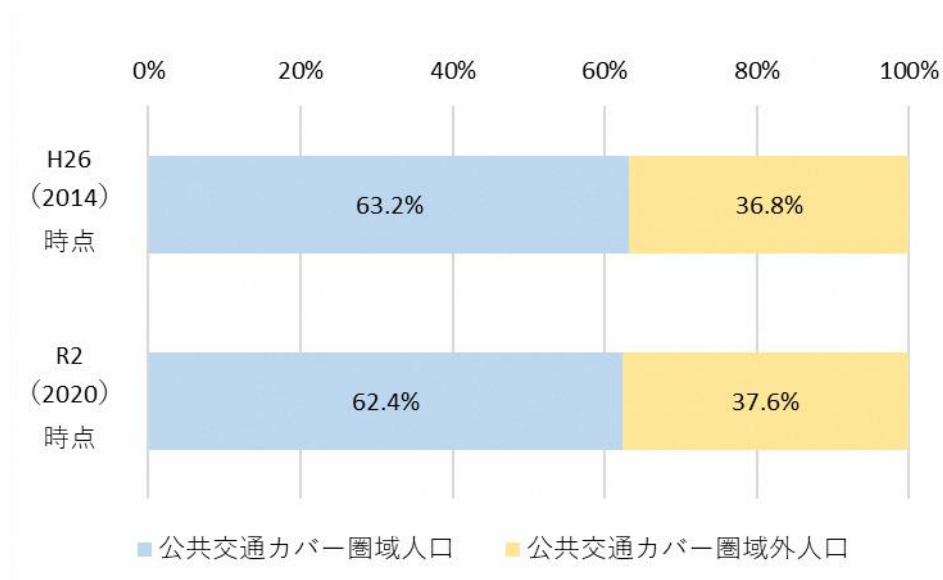


図 2-40 H22年（2010年）からH27年（2015年）における人口分布の変化と公共交通カバー圏域



## 『公共交通が利用しやすい地域の人口は増加』

山形市の人口の約 6 割が公共交通の公共交通カバー圏域に居住している。平成 26 年（2014 年）から令和 2 年（2020 年）で公共交通カバー圏域人口が約 1%減少しており、これは一部路線の沿線が減便によりカバー圏域の定義から外れたことによるものと考えられる。



出典：各種時刻表（平成 26 年（2014 年）、令和 2 年（2020 年）時点）、  
国勢調査（平成 22 年（2010 年）、平成 27 年（2015 年））

図 2-41 公共交通カバー圏域内外別・居住人口割合

## 2-3. 自家用車利用の状況

移動に関する根本的なニーズである「行きたいときに」「行きたいところに」自由に移動できる自家用車は、公共交通と比較して格段に利便性が高い。特に山形市では個人や企業等の日常的な活動における移動手段として自家用車を多用している状況であり、このことが公共交通の衰退を招いている大きな要因となっている。

### 2-3-1. 自家用車の保有状況

#### 『東北6県の県庁所在地の中で最も自家用車保有率が高い』

山形市の1世帯当たりの自家用車保有台数は、東北6県の県庁所在地の中で最も多い。

表 2-17 東北6県 県庁所在地の自家用車保有台数

順位	市名	世帯数 [世帯]	自動車保有 台数[台]	自動車保有率 [台/世帯]
1	山形市	103,243	157,478	1.53
2	福島市	123,153	176,112	1.43
3	秋田市	136,628	183,473	1.34
4	盛岡市	136,198	160,837	1.18
5	青森市	136,457	148,959	1.09
6	仙台市	521,026	529,649	1.02

いずれも自家用の、普通乗用車・小型乗用車・軽乗用車を集計。

※出典：世帯数：各市住民基本台帳人口（令和2年（2020年）3月末または4月1日時点）

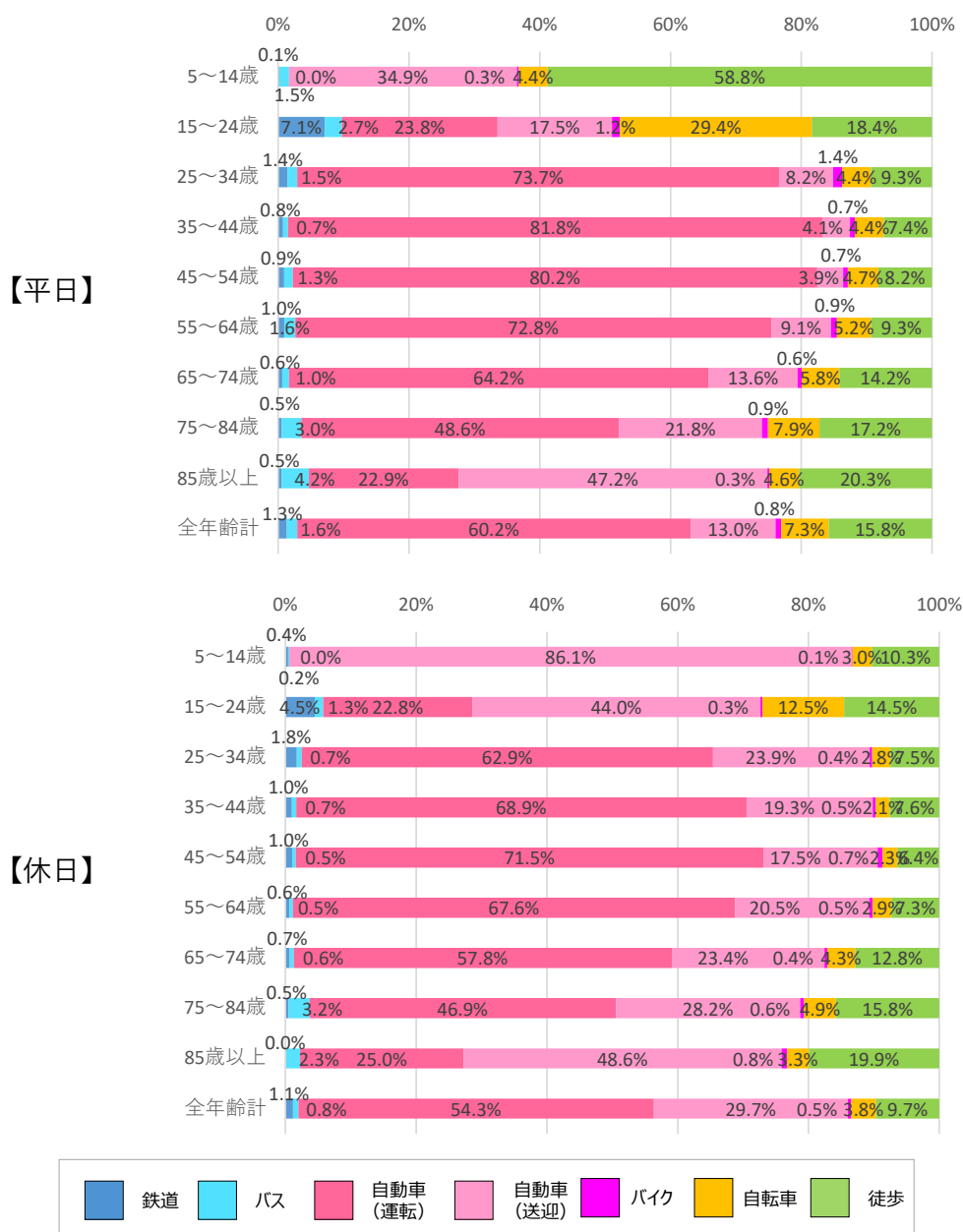
自動車保有台数：東北運輸局「市町村別保有車両数」（令和2年（2020年）3月31日時点）

## 2-3-2. 移動手段に占める自動車利用の割合

### 『年齢問わず高い自動車分担率』

山形市の居住者を対象にした代表交通手段分担率における、平日の公共交通の割合は鉄道とバスを合わせて約3%であり、一方、運転と送迎を合わせて約7割が自動車を利用している。休日には公共交通分担率が2%まで低下し、自動車分担率は約8割まで拡大する。

年齢階層別では、ほとんどの世代において、公共交通の分担率が最も小さく、自動車の分担率（運転、送迎の合計）は15歳以上のすべての世代で最も大きい。



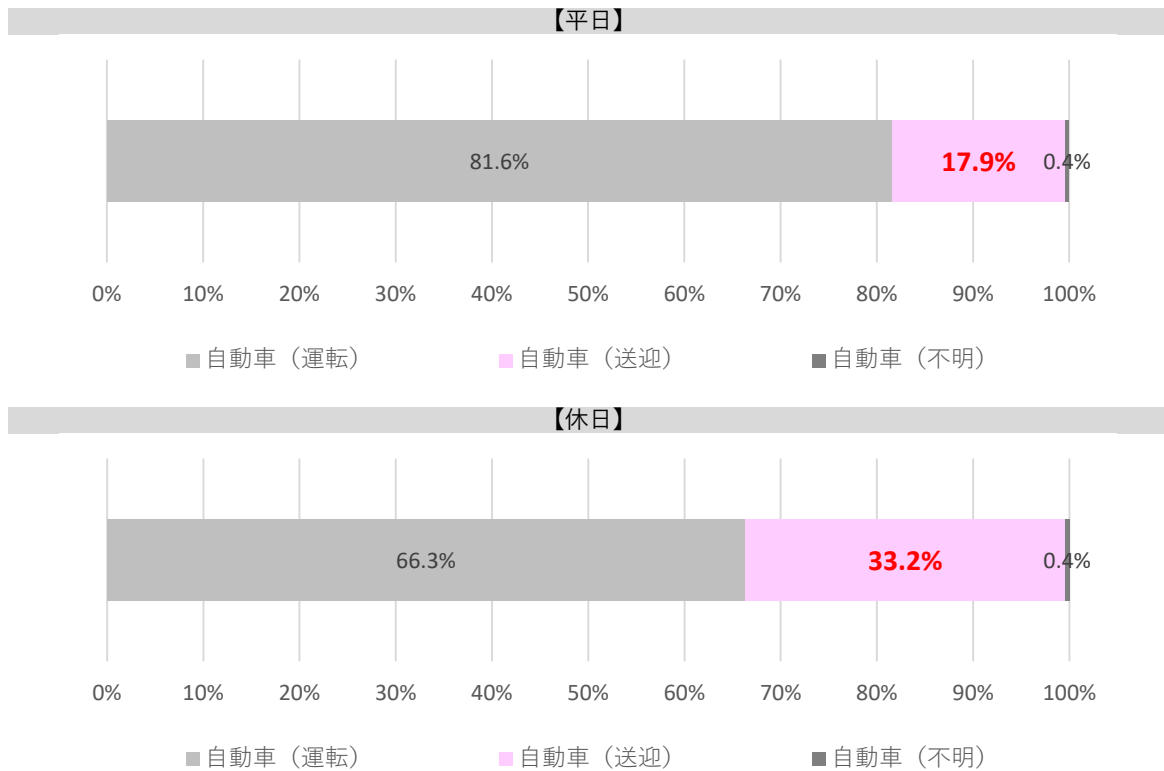
※山形広域都市圏パーソントリップ調査より

図 2-42 年齢階層別の代表交通手段分担率（山形市居住者）

## 『潜在的なバス需要になり得る送迎移動は平日 2 割、休日 3 割』

先述の通り（図 2-42 参照）、自動車の分担率（運転、送迎の合計）は 15 歳以上のすべての世代で最も大きい。自動車による移動に着目すると、自ら運転するのではなく、送迎されている人が平日では 2 割弱、休日では 3 割強となっている。

送迎される人の移動制約解消と送迎する人の負担軽減を図るために、送迎移動は公共交通への転換可能性が高いと考えられる。



※山形広域都市圏パーソントリップ調査より

図 2-43 自動車トリップの構成比（平日・休日別・山形市計）

### 2-3-3. 自家用車の多用による公共交通サービスの低下

#### 『自家用車の多用により負のスパイラルが発生する』

日常生活において自家用車を多用することで、公共交通の利用者が減少し、それに伴い公共交通の減便や廃止が進められ、公共交通サービスが低下する可能性がある。それによって、更なる公共交通離れが進み、自家用車を利用せざるを得ない状況が一層進展する負のスパイラルが発生する。

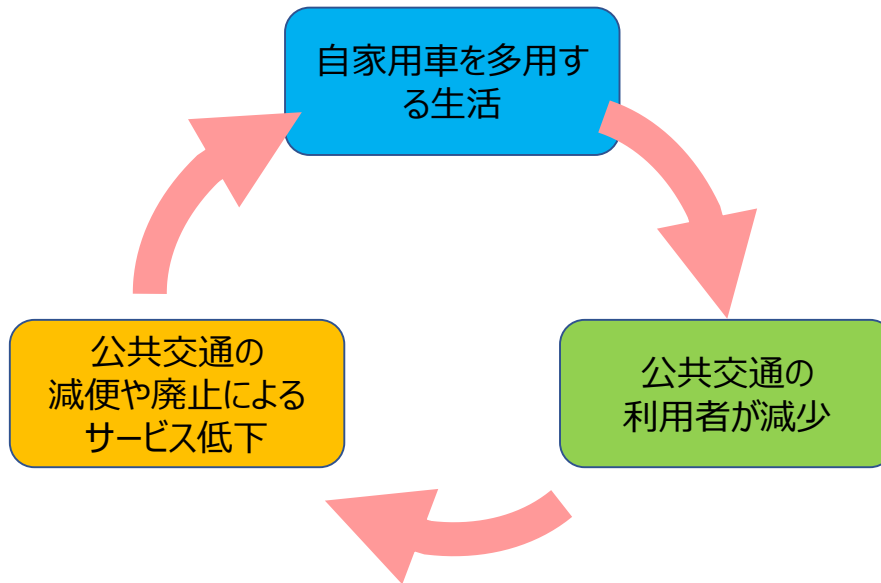


図 2-44 自家用車の多用による負のスパイラルのイメージ

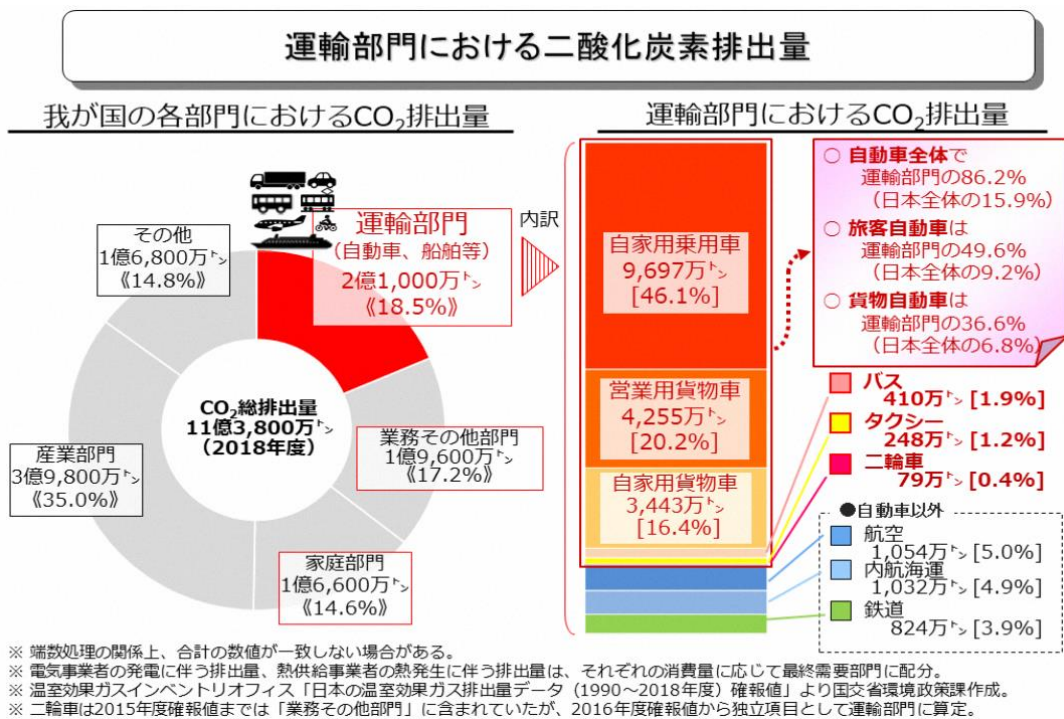
## 2-3-4. 自家用車の多用による環境への影響

### 『自家用車の多用は二酸化炭素排出量の増加を招く』

平成30年（2018年）度における日本の二酸化炭素排出量（11億3千8百万トン）のうち、運輸部門からの排出量（2億1千万トン）は約2割を占めており、その内46.1%が自家用車となっている。

自家用車の多用は、公共交通の利用者数の減少や経営悪化による公共交通の減便・路線廃止等に加え、大気汚染や二酸化炭素排出量の増加による地球温暖化などの環境面のリスクが高まることも懸念される。

そのような中、山形市では令和2年（2020年）10月、これから先の未来を生きる子どもたちへ豊かな地球環境を残すとともに、地域から世界の脱炭素化に貢献するとの気概を持ち、ゼロカーボンシティを表明した。今後、「2050年 ゼロカーボンシティ」の実現のためには、次世代型自動車の普及促進や環境に負荷の少ない車両の導入、自家用車利用の低減、渋滞緩和などの運輸部門における対策が重要となっている。



出典：国土交通省 HP「運輸部門における二酸化炭素排出量」（令和2年（2020年）4月22日）

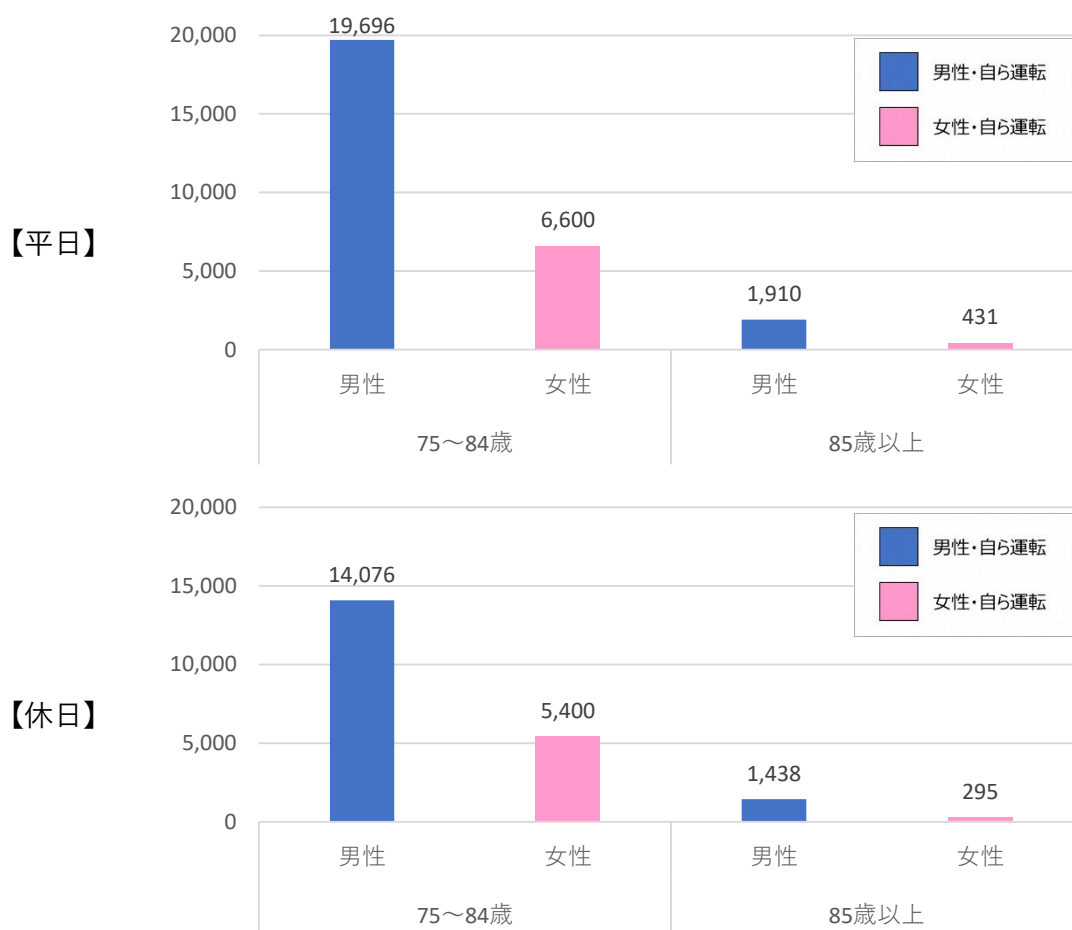
図 2-45 運輸部門における二酸化炭素排出量

## 2-3-5. 自動車による事故リスク

### 『自ら運転する高齢者は事故リスクが高い』

死亡事故にあう可能性が高まる後期高齢者の自動車によるトリップに着目すると、75～84歳では自ら自動車を運転するトリップが多いことがうかがえる。

75歳以上の人々が自ら自動車を運転しているトリップは、平日で約2万9千トリップ、休日で約2万1千トリップ発生しており、そのうち、75～84歳によるトリップが平日で約2万6千トリップ、休日で約1万9千トリップとなっている。



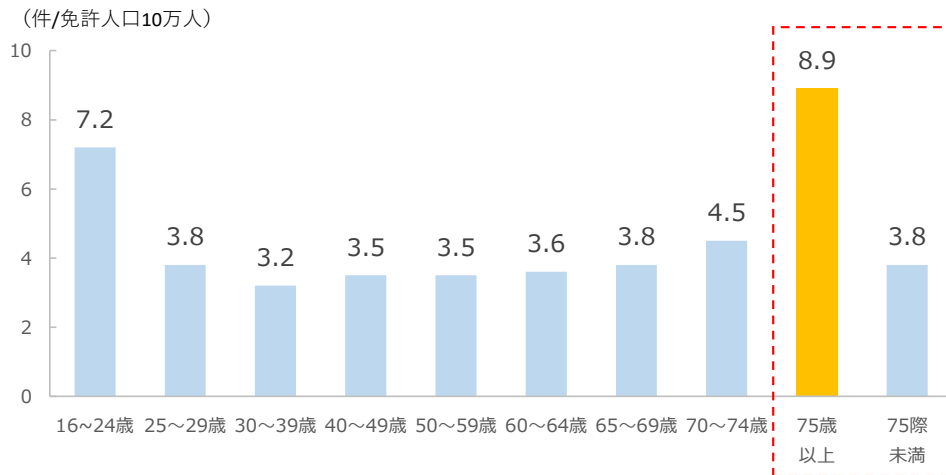
※山形広域都市圏パーソントリップ調査より

図 2-46 75歳以上の自ら運転・送迎による自動車トリップ数（山形市計）



全国の交通事故における年齢階層別死亡事故件数を第1当事者（最初に交通事故に関与した車両等の運転者のうち当該交通事故における過失が重い者）について見ると、75歳以上は75歳未満と比べて免許人口10万人当たりの死亡事故件数が2倍以上となっている。

このように、高齢者の自家用車利用は事故の発生リスクを高める要因の一つとなっている。



※1 警察庁資料による。

2 平成28年（2016年）12月末現在の免許人口10万人当たりで算出した値である。

出典：平成29年（2017年）交通安全白書（内閣府）

図 2-47 年齢階層別免許人口10万人当たり死亡事故件数（原付以上第1当事者）

（再掲）

## 2-3-6. 交通渋滞への影響

### 『自家用車の多用により慢性的な交通渋滞が発生』

通勤時に自家用車を利用する割合が高いことから、市街地を中心に交通渋滞が慢性的に発生している。

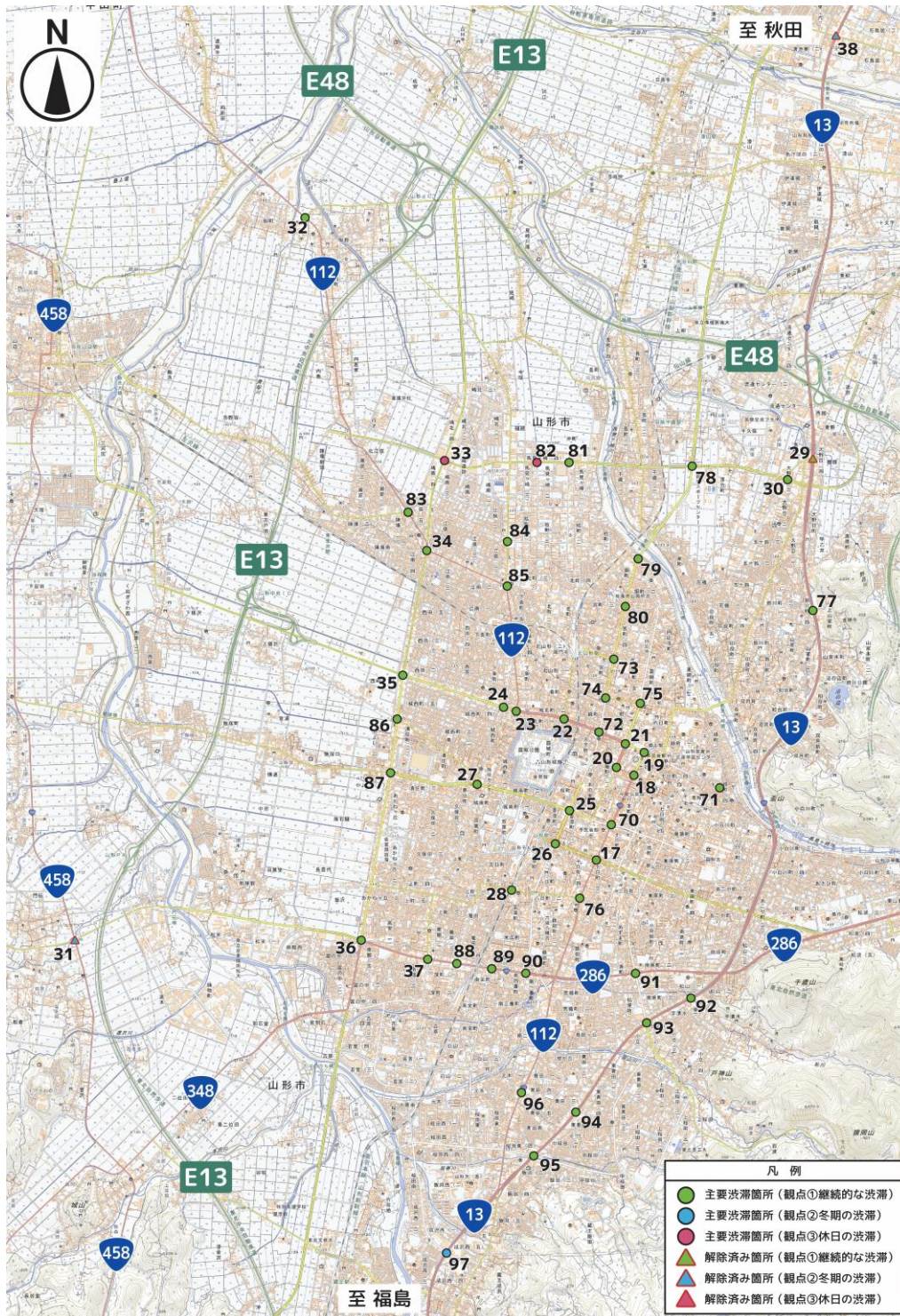


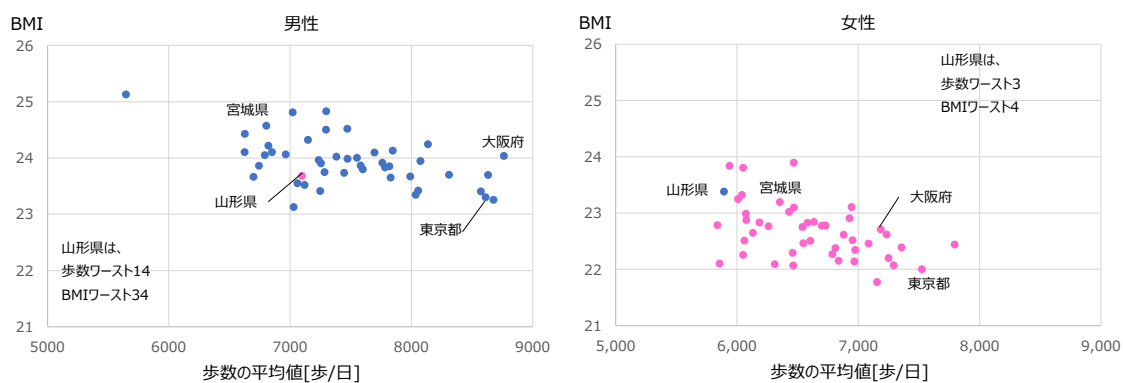
図 2-48 山形市内の主な渋滞箇所（令和 2 年（2020 年）2 月時点）

## 2-3-7. 自家用車中心の日常生活からの脱却と健康増進

### 『自家用車中心の日常生活からの脱却は健康の増進につながる』

個人レベルのリスクに関して、歩行量が少なくなるとBMI\*が高くなる傾向にある。山形県は全国的に男女ともに歩行量が少なく、特に女性においてはBMIが高い傾向も顕著である。

一般的に公共交通の利用者は自家用車利用者と比較して歩く機会が多くなることから、公共交通の利用促進はBMIを下げ、健康増進につながると考えられる。



出典：国民健康・栄養調査(H28)より作成

図 2-49 歩行量と BMI の関係

\* BMI：巻末に用語解説

### 第3章 移動の実態とこれまでの取り組み

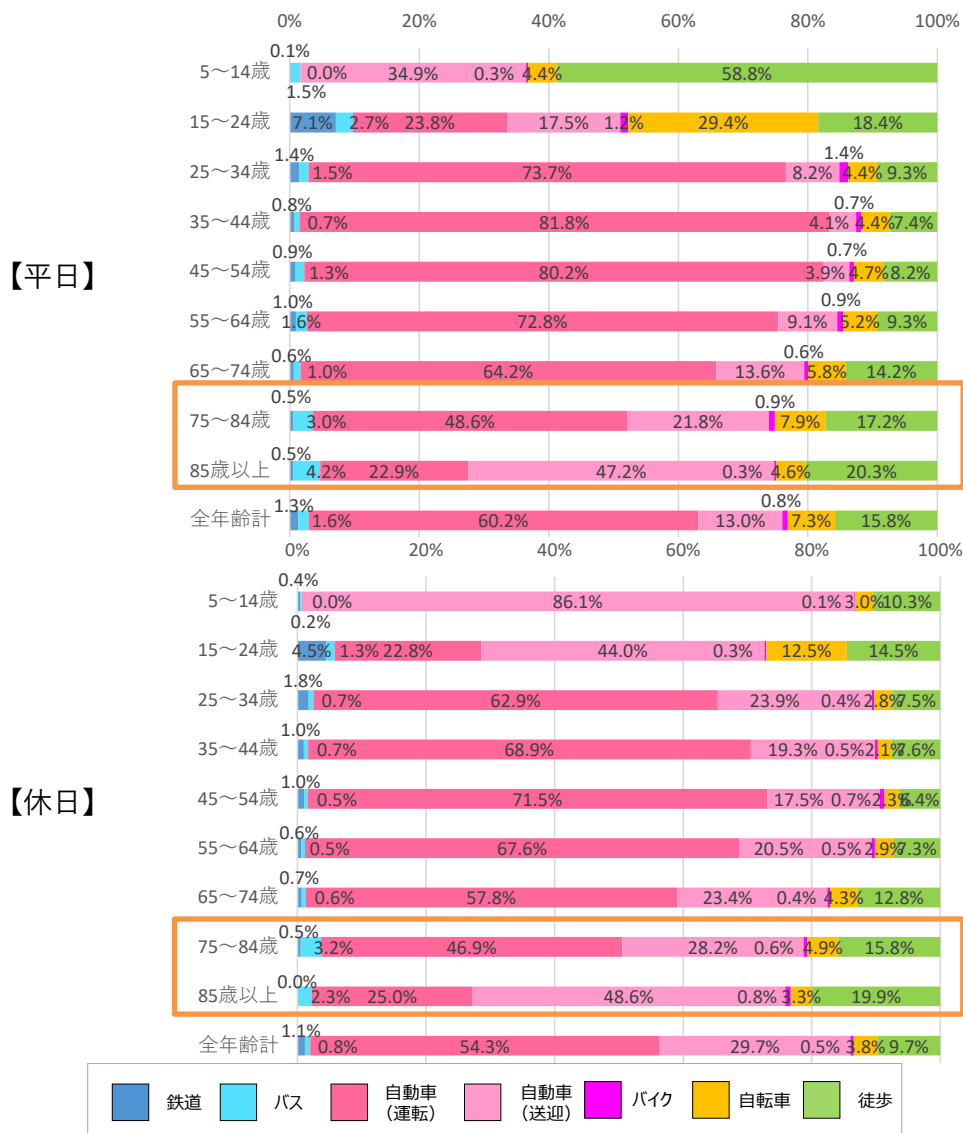
#### 3-1. 主な世代別の移動実態の特徴

##### 3-1-1. 高齢者の移動実態

###### (1) 高齢者の移動における自動車利用の割合

###### 『75歳以上の高齢者でも自動車利用の割合が高い』

平日・休日の移動を見ると、75歳以上の自動車分担率（送迎含む）は約7割、公共交通分担率は5%未満となっている。



※山形広域都市圏パーソントリップ調査より

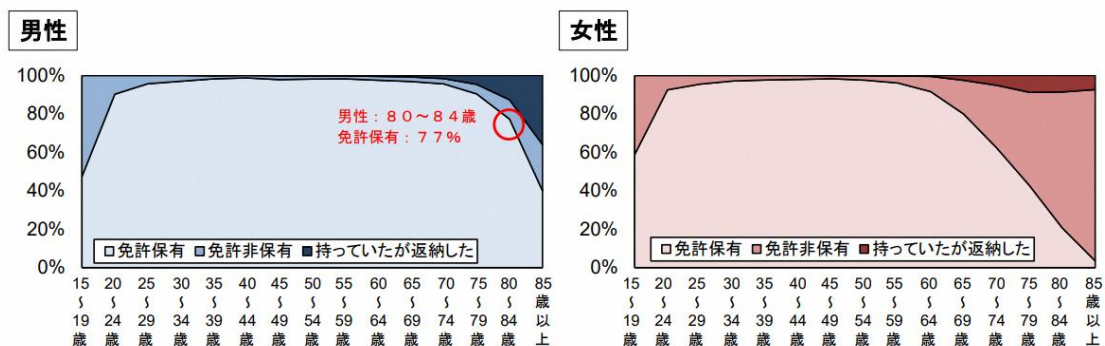
図 3-1 年齢階層別の代表交通手段分担率（山形市居住者）（再掲）



## (2) 高齢者の免許保有の状況

### 『75 歳以上でも免許保有率が高い』

現在の女性の年齢階層別の免許保有状況は下図に示されるように、75 歳以上では、元から免許を取得していない“免許非保有者”の割合が大きい。一方で、免許保有率の高い男性では 70 歳を超えても免許返納があまり進まない状況である。



※山形広域都市圏パーソントリップ調査より

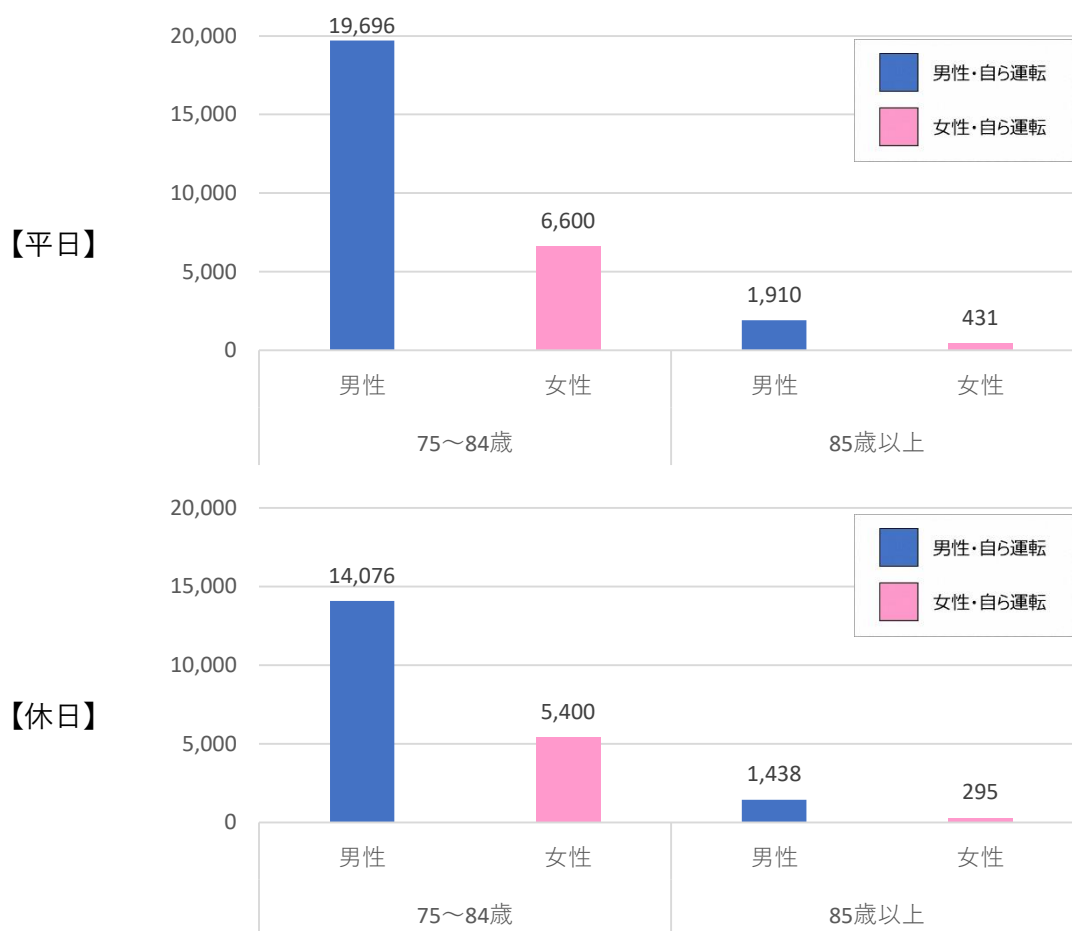
図 3-2 年齢階層別の免許保有・非保有の割合(山形広域都市圏全体)

### (3) 高齢者の外出の状況

#### 『自ら運転する75歳以上のトリップが多く見られる』

死亡事故にあう可能性が高まる後期高齢者の自動車によるトリップに着目すると、75～84歳では自ら自動車を運転するトリップが多いことがうかがえる。

75歳以上の人々が自ら自動車を運転しているトリップは、平日で約2万9千トリップ、休日で約2万1千トリップ発生しており、そのうち、75～84歳によるトリップが平日で約2万6千トリップ、休日で約1万9千トリップとなっている。

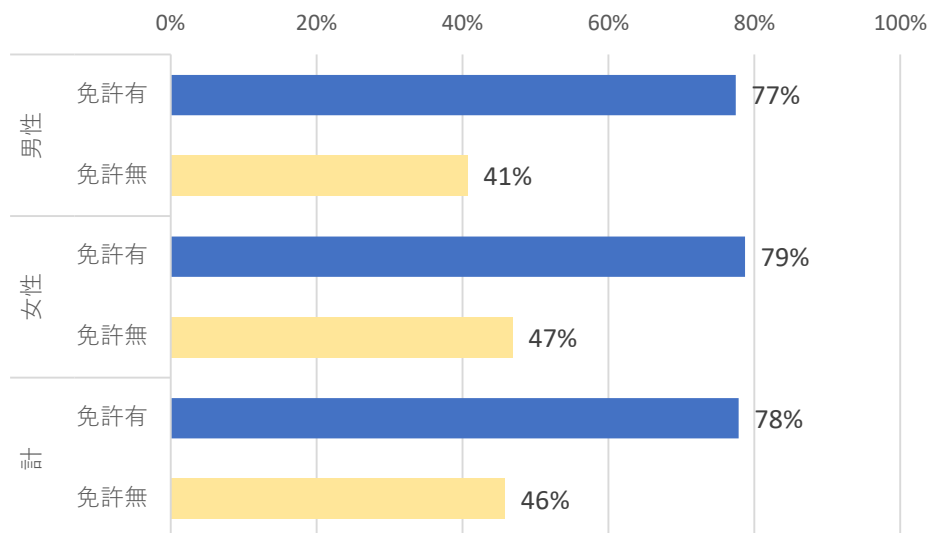


※山形広域都市圏パーソントリップ調査より

図 3-3 75歳以上の自ら運転・送迎による自動車トリップ数（山形市計）（再掲）

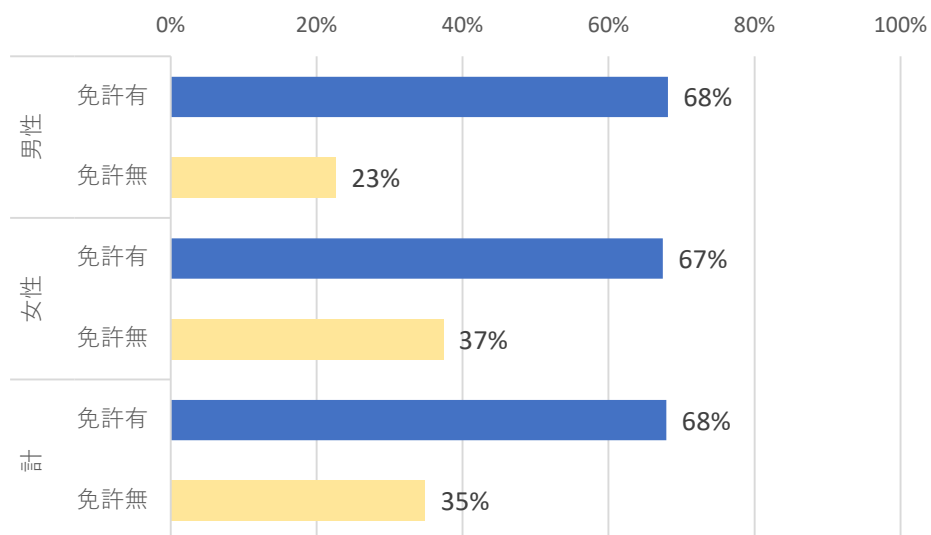
## 『免許を持たない高齢者は外出率\*が低い』

免許を持たない75歳以上の高齢者（後期高齢者）は男女ともに外出率が低い。男性は、女性と比較してこの傾向がより顕著である。移動手段の限られる免許非保有者において買物やその他私事の外出機会が抑制されていると考えられる。



※山形広域都市圏パーソントリップ調査より

図 3-4 性別免許有無別75歳以上外出率（平日・山形市計）



※山形広域都市圏パーソントリップ調査より

図 3-5 性別免許有無別75歳以上外出率（休日・山形市計）

\* 外出率：巻末に用語解説

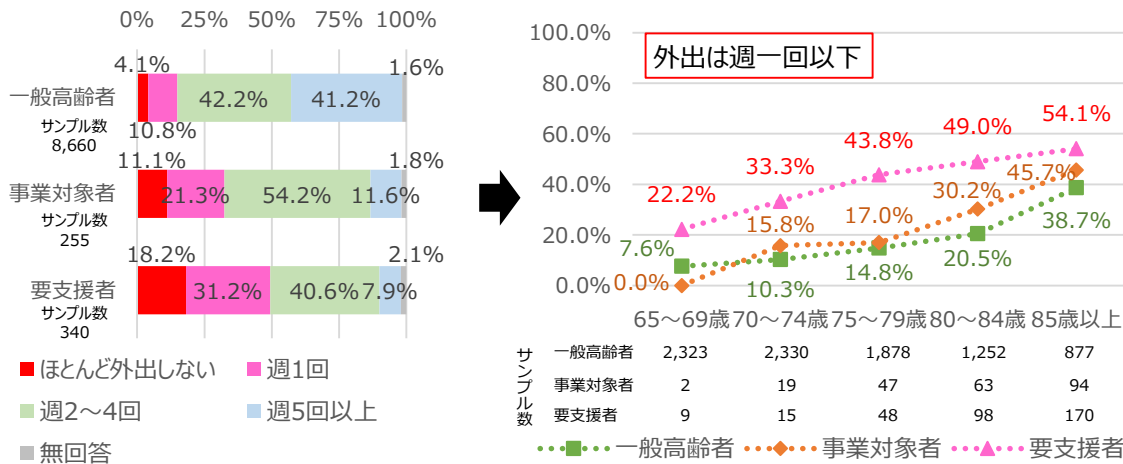


### 『交通手段がないために外出を控えている高齢者も多い』

市の「介護予防・日常生活圏域ニーズ調査結果（令和2年（2020年）2～3月実施）」によると、週に1回以上の外出の有無では、一般高齢者（事業対象者・要支援者を除く65歳以上の高齢者）は「ほとんど外出しない」（4.1%）と「週1回」（10.8%）を合わせた14.9%が外出が週1回以下となっており、その該当者を年齢階級別にみると加齢とともに割合が高くなっている。

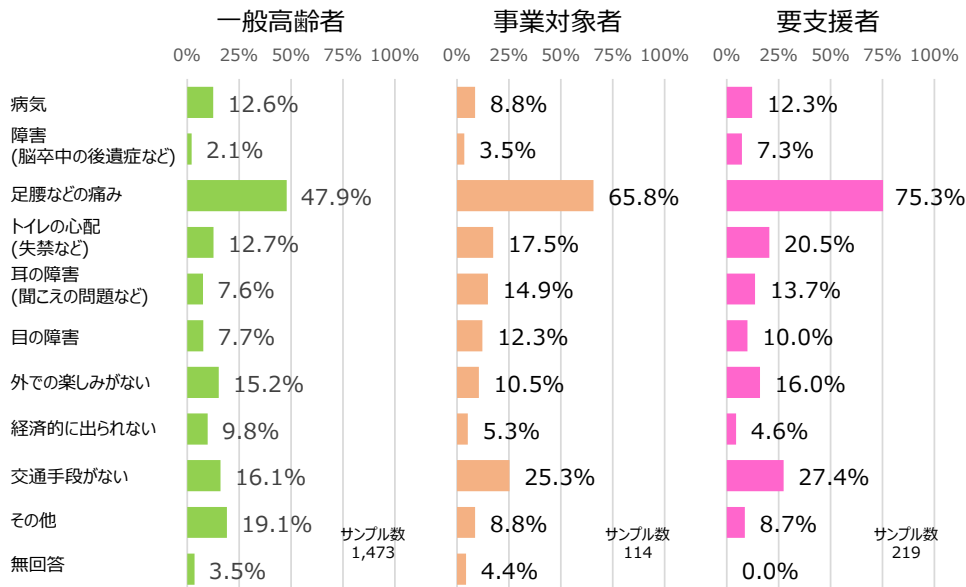
一方、事業対象者（介護予防・日常生活支援総合事業の対象者）・要支援者（介護保険における要支援1・2認定者）ともに「ほとんど外出しない」（11.1%・18.2%）と「週1回」（21.3%・31.2%）を合わせ3割以上となっており、前者を上回っている。

外出を控えている理由では、一般高齢者・事業対象者・要支援者でいずれも「足腰などの痛み」（47.9%・65.8%・75.3%）が最も高く、次いで「交通手段がない」（16.1%・25.4%・27.4%）となっている。



出典：長寿支援課資料

図 3-6 高齢者の属性による外出頻度（左）、年齢階層別の外出が週一回以下の割合（右）



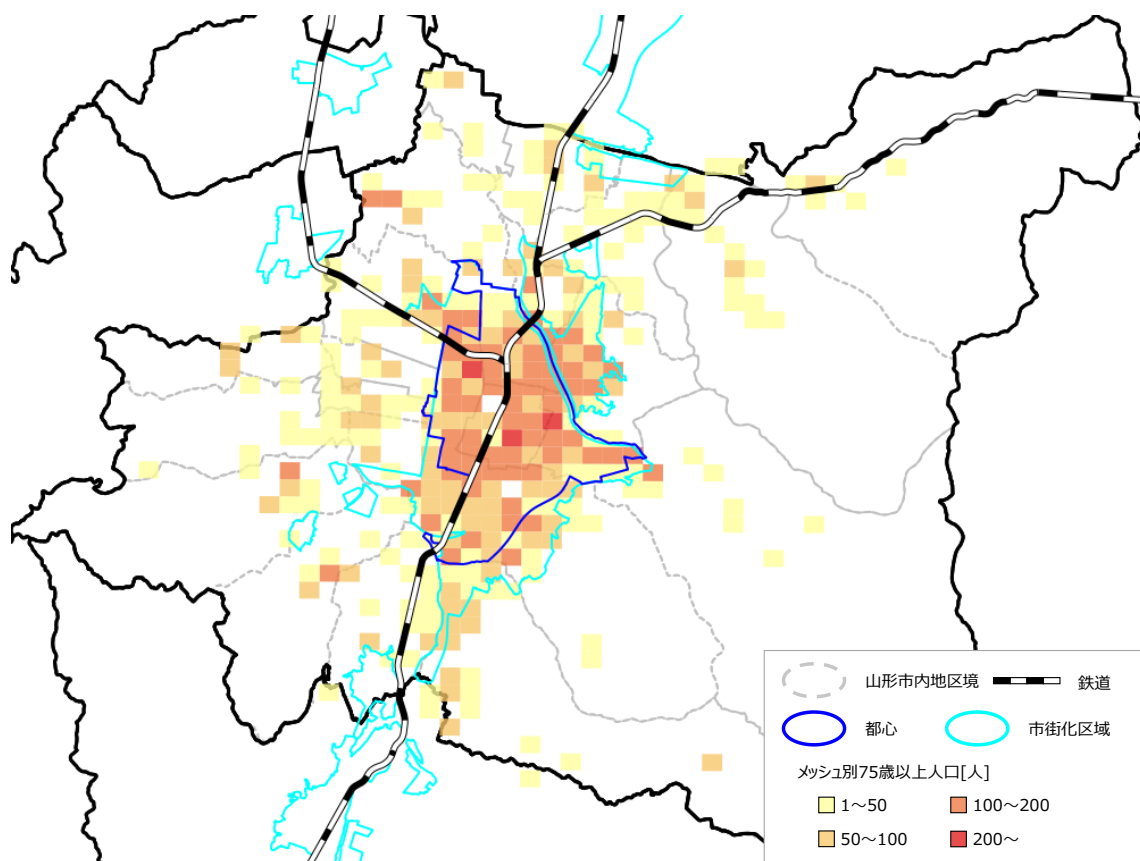
出典：長寿支援課資料

図 3-7 高齢者の属性による外出を控えている理由

(4) 免許を持たない高齢者の居住分布

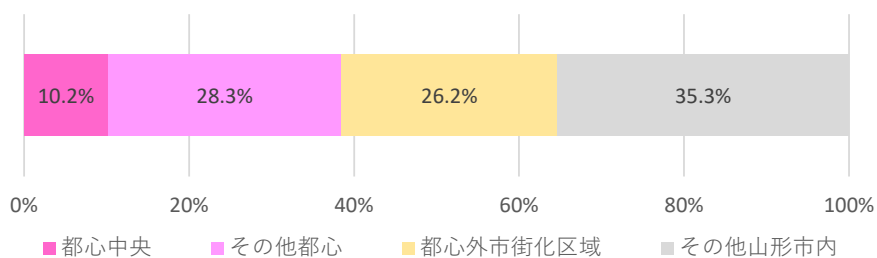
『免許を持たない 75 歳以上は市全域に分布が見られる』

75 歳以上で免許を保有しない人の 4 割が都心に居住しており、約 6 割強が市街化区域内に居住している。市街化区域の外側では、市内の南西部や北西部の鉄道沿線から離れた地域に比較的多くの 75 歳以上の免許非保有者が居住している。



※山形広域都市圏パーソントリップ調査より

図 3-8 4次メッシュ別 75 歳以上免許非保有者人口



※山形広域都市圏パーソントリップ調査より

図 3-9 4次メッシュ別 75 歳以上免許非保有者人口（居住地による構成）

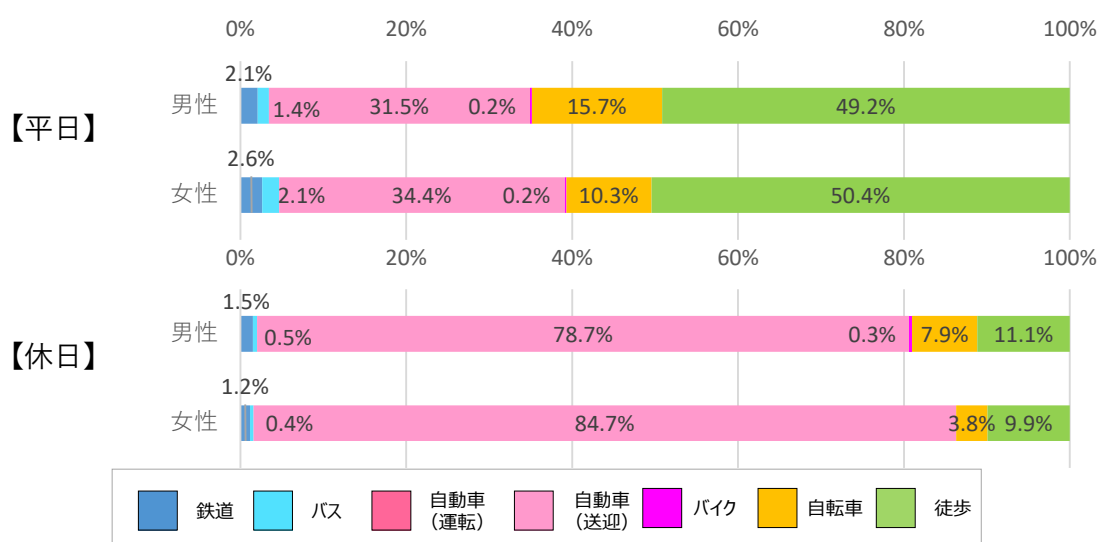
### 3-1-2. 若年層の移動実態

#### (1) 若年層の送迎利用の状況

##### 『免許がない若年層は親の送迎などによる自動車の利用が多い』

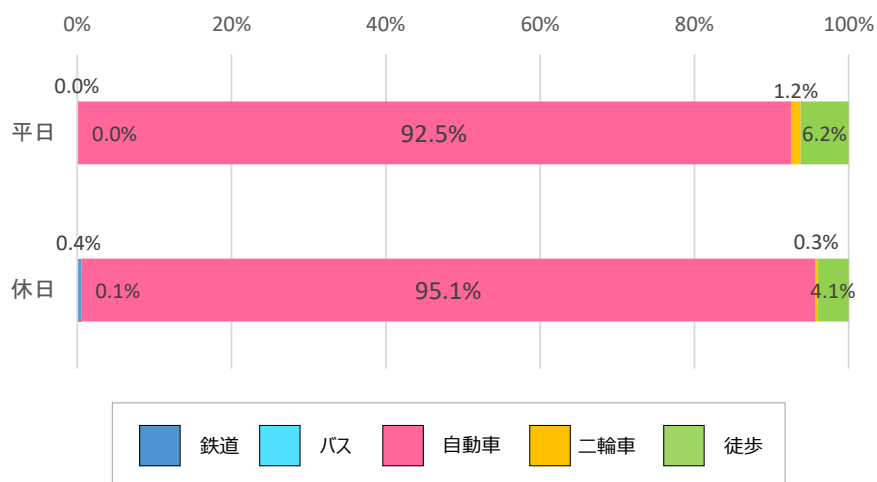
18歳以下の若年層は、男女ともに平日は約3割、休日は約8割が送迎により自動車を利用しており、免許を保有しないが、送迎による自動車の利用が多い状況である。

特に、親と18歳以下の子と一緒に移動する場合、自動車の分担率が平日で93%、休日で95%であり、親子が共に行動すると自動車分担率が高くなる傾向があり、送迎による自動車利用に慣れた若年層は、将来的に自動車に依存する可能性があると考えられる。



※山形広域都市圏パーソントリップ調査より

図 3-10 18歳以下の性別代表交通手段分担率（平日・休日別・山形市居住者）



【「子連れトリップ」の判定ルール】

- ※「世帯主との関係」から親と子と判定  
 (「本人」と「子」、「配偶者」と「子」、「子」と「孫」、「子の配偶者」と「孫」)
- ※子は18歳以下
- ※発着地が小ゾーン単位で同じかつ、発着時刻の差が15分以内かつ、代表交通手段が同一

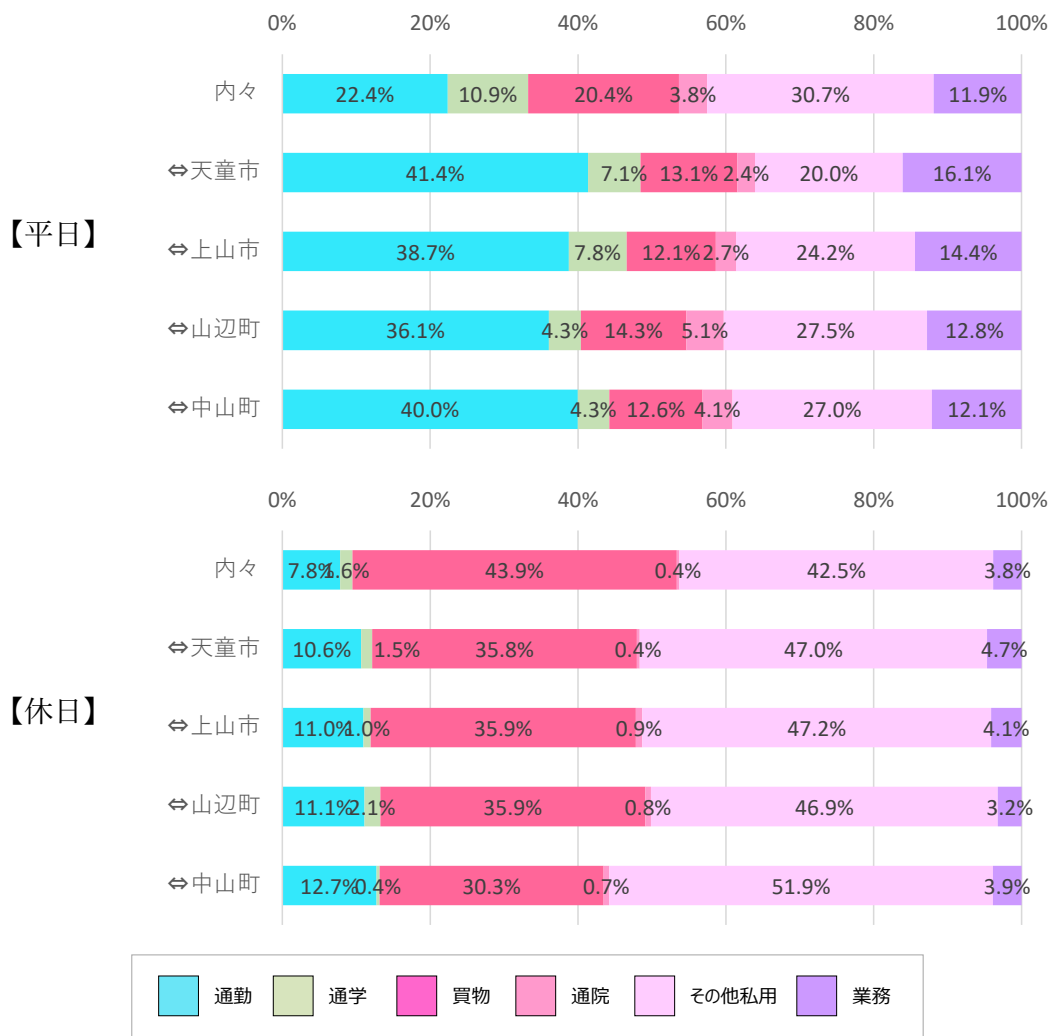
※山形広域都市圏パーソントリップ調査より

図 3-11 子連れトリップの代表交通手段分担率（山形市居住者）

### 3-2. 主な目的別の移動実態の特徴

#### 『平日は通勤、休日は買物・その他私用目的の移動が多い』

山形市に関連する移動を目的別に見ると、平日は通勤目的の移動が多く、休日は買物・その他私用目的（私事目的）の移動が多い。



※帰宅目的および目的不明は集計対象外

※山形広域都市圏パーソントリップ調査より

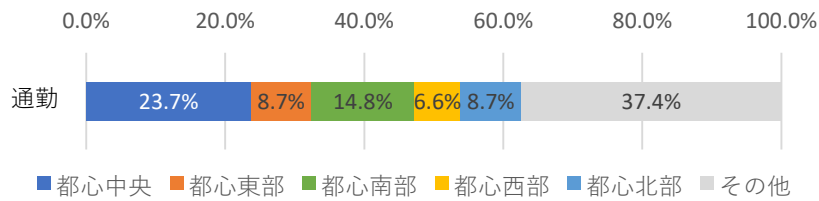
図 3-12 山形市と各市町間トリップの目的構成（平日・休日別）

### 3-2-1. 通勤移動の傾向

『平日の通勤は都心中央と都心南部への移動が多い』

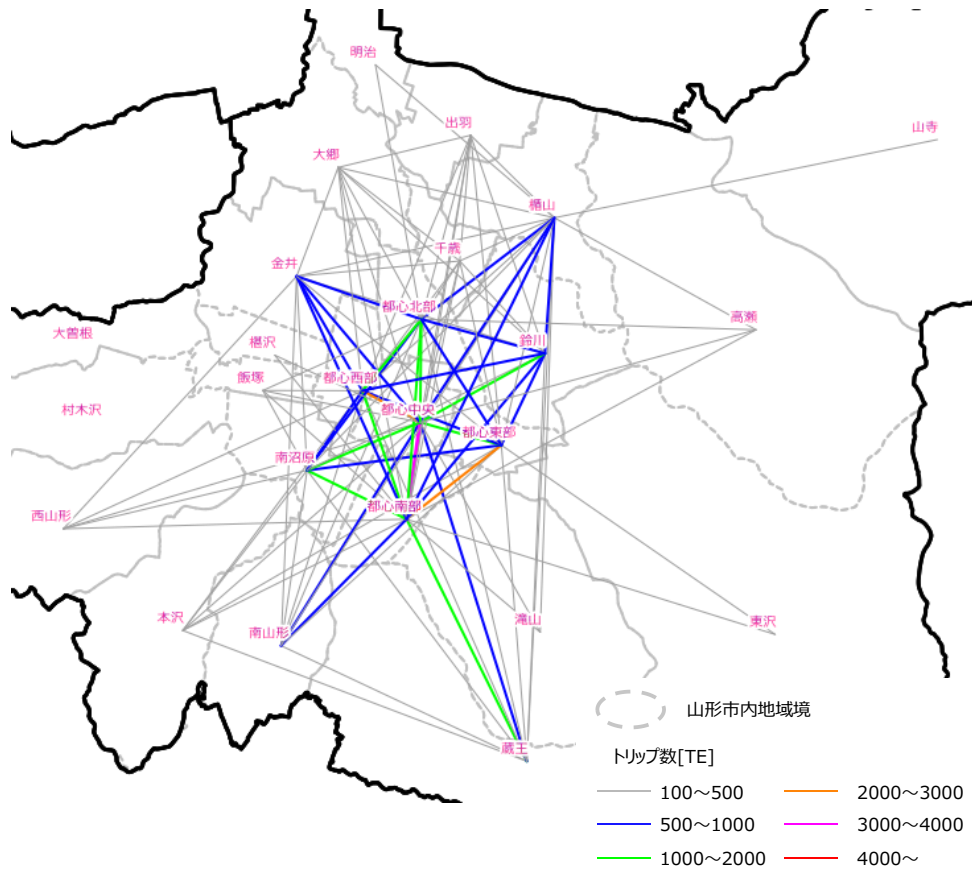
『地区間の移動量は都心中央に関わるものが多い』

平日に多い通勤目的の移動をみると、都心中央と都心南部を目的地とする通勤目的のトリップが多いことが分かる。地域間の移動量は都心中央に関わるものが多いが、都心東部～南部間でも 2,000 トリップ以上の流動がある。



※山形広域都市圏パーソントリップ調査より

図 3-13 山形市内の地域別目的地の構成比 (平日・通勤)



※山形広域都市圏パーソントリップ調査より

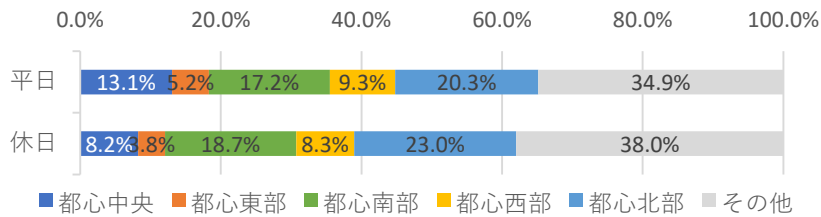
図 3-14 山形市内の地域間トリップ数 (平日・通勤)

### 3-2-2. 買物移動の傾向

『買物目的の移動を見ると、都心北部と都心南部に集中している』

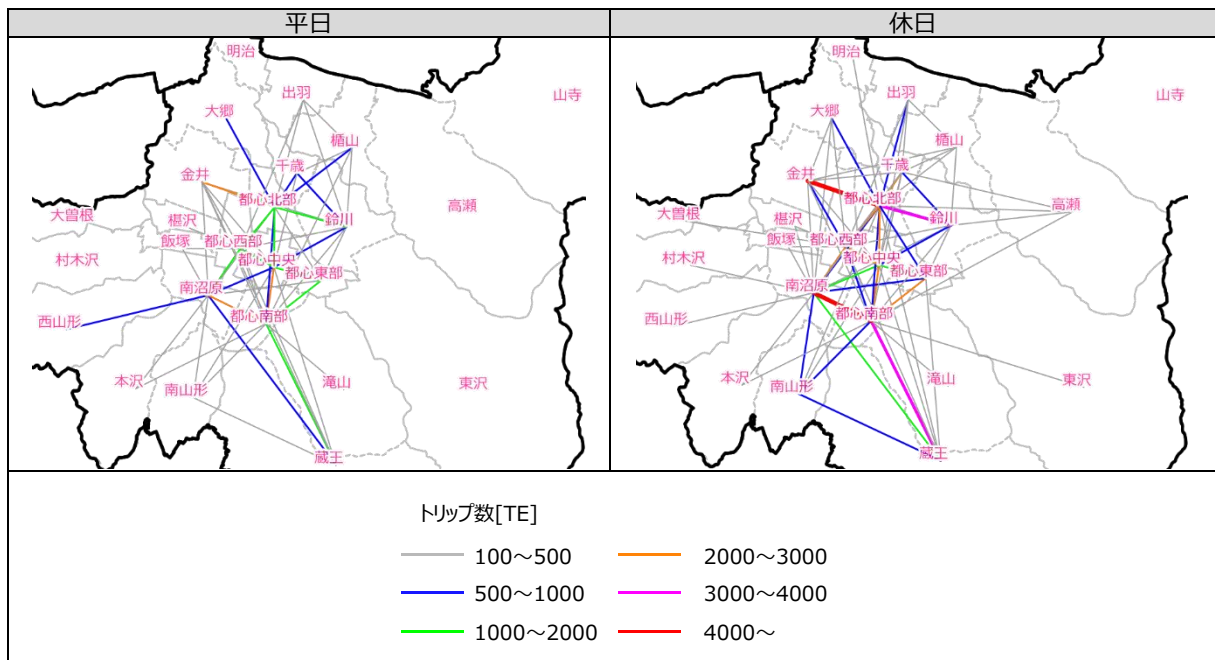
『地区間のトリップ数でも都心北部と都心南部を中心とする移動が多い』

休日に多い買物目的の移動をみると、平日より休日の地域間トリップ数が多く、都心北部や都心南部を目的地とするトリップが多いことが分かる。地域間のトリップ数でも都心北部と都心南部を中心とする移動が多く、都心中央に関わる移動は少ない。目的地の構成比において、その他地域では、休日は南沼原（16.1%）が大きな割合を占める。



※山形広域都市圏パーソントリップ調査より

図 3-15 山形市内の地域別目的地の構成比（買物）



※山形広域都市圏パーソントリップ調査より

図 3-16 山形市内の地域間トリップ数（買物）

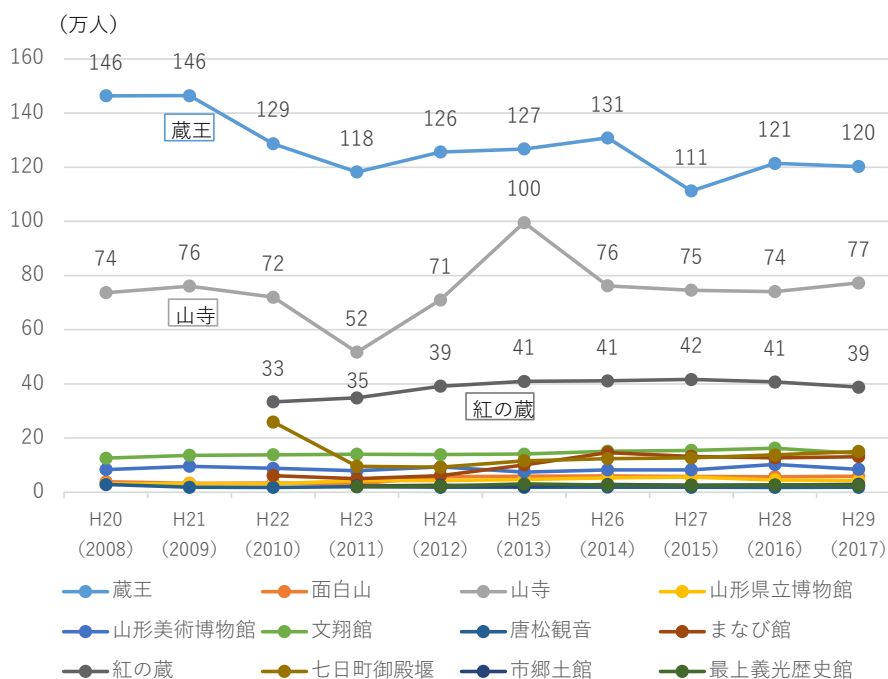


### 3-2-3. 観光移動の傾向

#### 『観光客が蔵王・山寺へ集中』

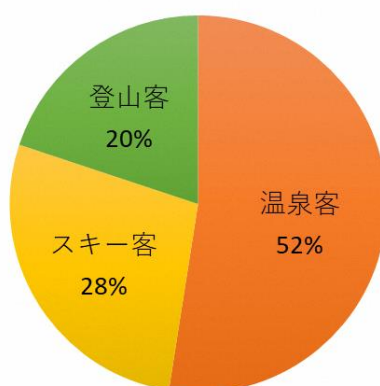
山形市全体の観光入込客数の推移をみると、平成10年（1998年）度以降は減少傾向となっており、平成23年（2011年）度には255万人程度まで落ち込んでいる。また、山形市では、蔵王と山寺が代表する観光地となっており、両拠点で年間200万人の来訪があり、蔵王の観光客は半分以上が温泉客となっている。

観光客が集中している蔵王と山寺については、相互に直接移動できる公共交通のニーズも高い。



出典：山形市統計書

図 3-17 観光入込客数



出典：山形市統計書

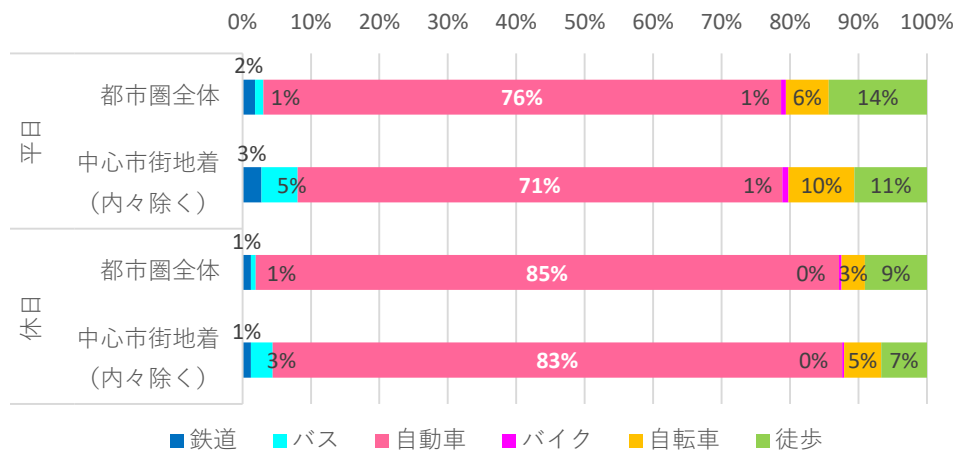
図 3-18 蔵王の目的別観光客割合（令和元年（2019年））

### 3-3. 中心市街地に関する移動の実態

#### 3-3-1. 中心市街地への交通手段

##### 『中心市街地に來訪する際の公共交通利用は1割未満』

中心市街地※を訪れるトリップにおける公共交通（鉄道とバス）の分担率は平日・休日ともに1割未満であり、自動車の分担率は平日で約7割、休日で約8割と、鉄道やバス等の公共交通によるアクセスが便利な中心市街地においても自動車の利用割合は高い。



※山形広域都市圏パーソントリップ調査より

図 3-19 中心市街地における集中トリップの代表交通手段分担率

##### ※: 中心市街地の範囲

パーソントリップ調査の調査区域の最小単位である小ゾーンに基づき、右の範囲を中心市街地として分析

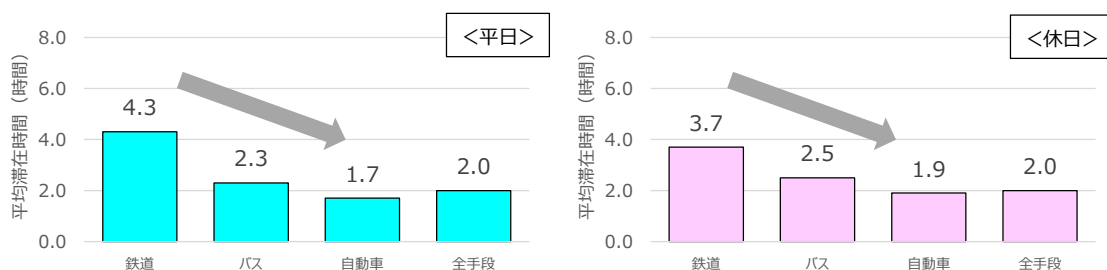


図 3-20 中心市街地の範囲

### 3-3-2. 公共交通利用と中心市街地での滞在時間との関係

#### 『公共交通機関で中心市街地に来訪した場合は滞在時間が長い』

鉄道やバスなどの公共交通機関で中心市街地へ来訪した場合は中心市街地内の滞在時間が長く、立ち寄り箇所数が多い。対して、自動車で来訪した場合は滞在時間が短く、立ち寄り箇所数が少ない。

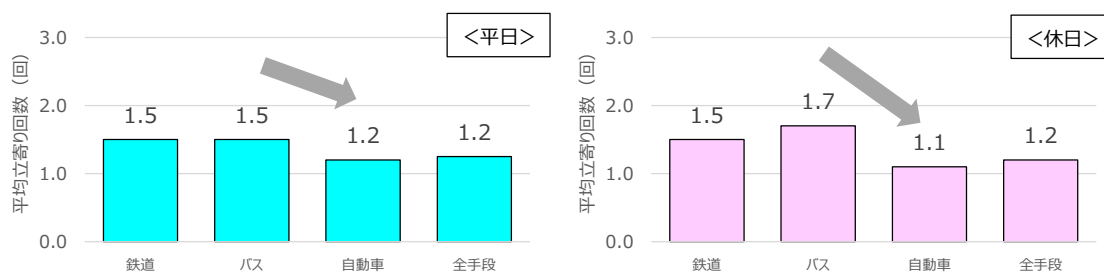


※山形広域都市圏パーソントリップ調査より

※発着時間帯不明は集計対象外

※トリップの発地もしくは着地が不明なデータは集計対象外

図 3-21 中心市街地の私事目的来訪者のアクセス交通手段別平均滞在時間（都市圏計）



※山形広域都市圏パーソントリップ調査より

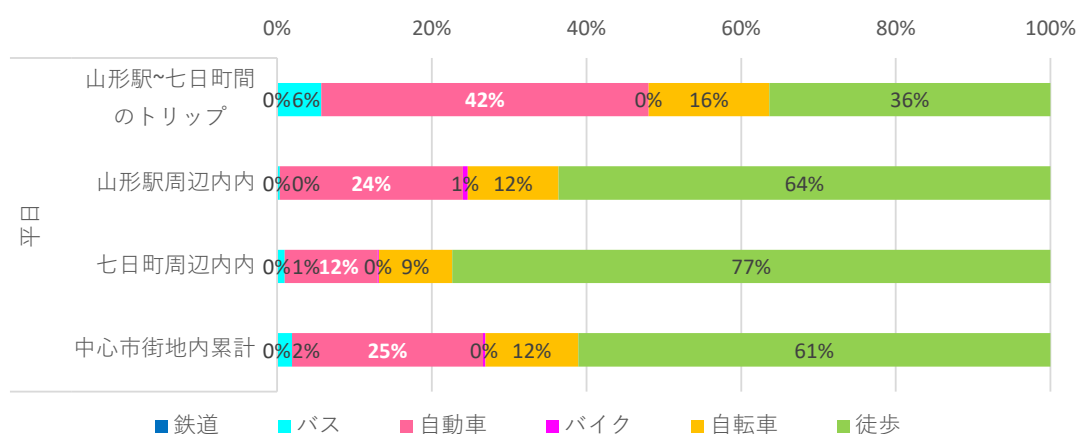
図 3-22 中心市街地の私事目的来訪者のアクセス交通手段別平均立ち寄り回数（都市圏計）

### 3-3-3. 中心市街地内での移動手段

#### 『中心市街地内の回遊でも約4割が自動車を利用』

中心市街地内において比較的距離の長い山形駅～七日町周辺を移動するトリップに着目すると4割が自動車利用であり、中心市街地全体より2割弱大きく、徒歩分担率が低い。中心市街地内は高頻度でバスが運行しているが、山形駅～七日町周辺の移動においてもバス分担率は1割未満にとどまる。

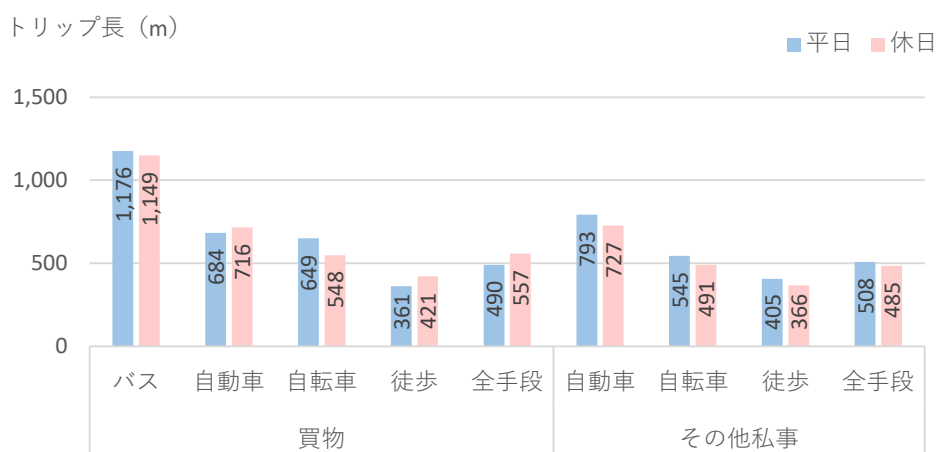
中心市街地内々の移動においては、自動車を利用する場合でもトリップ長が概ね700mであり、徒歩で十分移動可能な距離でも自動車が利用されていることがうかがえる。なお、平日、休日による移動距離の差はあまり見られない。



※山形広域都市圏パーソントリップ調査より

※ 駅端末(鉄道降車後の移動および乗車するための駅までの移動)を除く

図 3-23 中心市街地内々トリップの代表交通手段分担率（平日）



※徒歩以外はサンプル数が少ないため精度保証対象外

※山形広域都市圏パーソントリップ調査より

図 3-24 中心市街地内々のトリップ長

【中心市街地の状況】

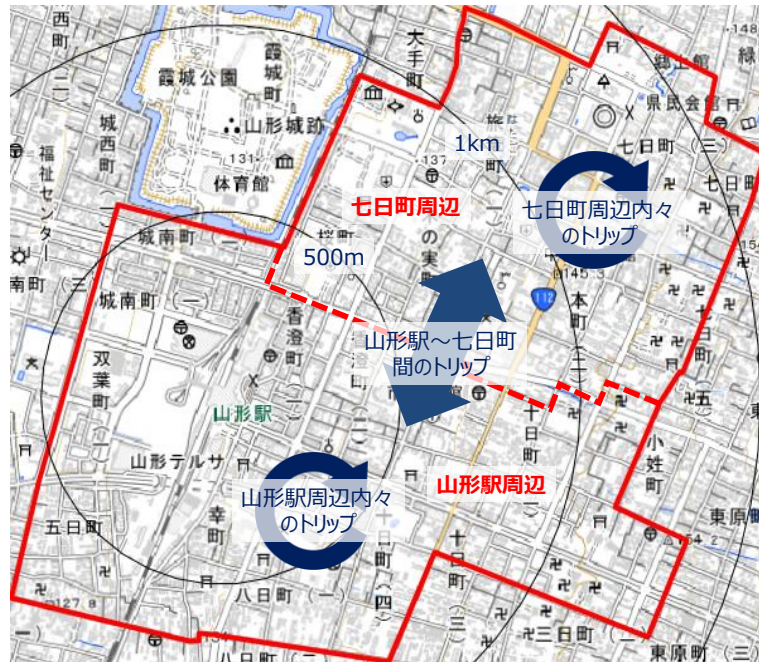
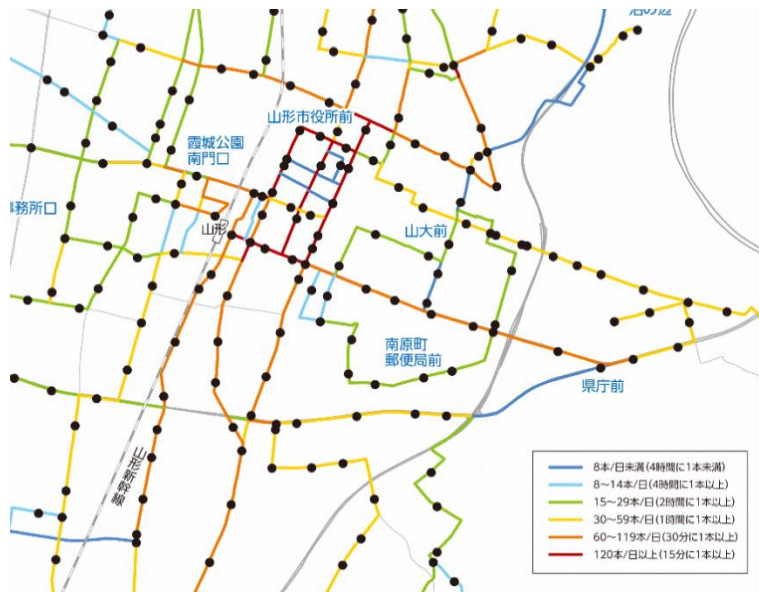


図 3-25 山形駅からの距離とトリップの定義



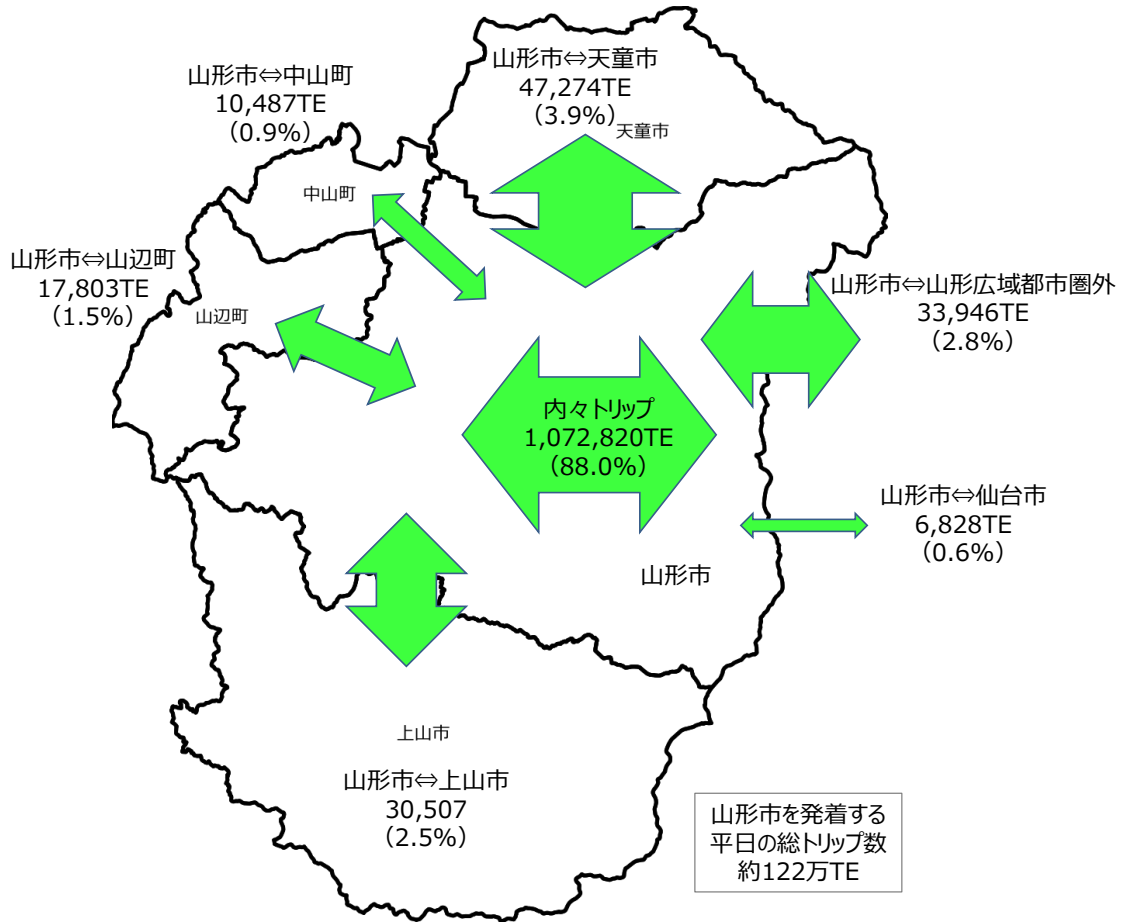
出典：各種バス時刻表（平成 30 年（2018 年）4 月時点）

図 3-26 中心市街地におけるバスの運行状況

### 3-4. 広域的な移動の実態

#### 3-4-1. 山形市と周辺の移動状況

山形市を発着する移動は、平日で122万TE\*あり、約9割が山形市の中で完結する移動である。山形市外とは、天童市との行き来が比較的多く発生している。



※山形広域都市圏パーソントリップ調査より

図 3-27 山形市と周辺市町間の移動（平日）

\*TE（トリップエンド）：巻末に用語解説







## 『山形市と周辺市町間の移動では公共交通利用が少ないが、仙台市との移動では公共交通の利用が多い』

山形市と周辺市町の間での移動では、平日は5%前後公共交通が利用されるが、休日は公共交通がほとんど利用されていない。仙台市との移動においては、周辺市町への移動と比較して公共交通の分担率が圧倒的に大きく、平日は6割が公共交通を利用している。

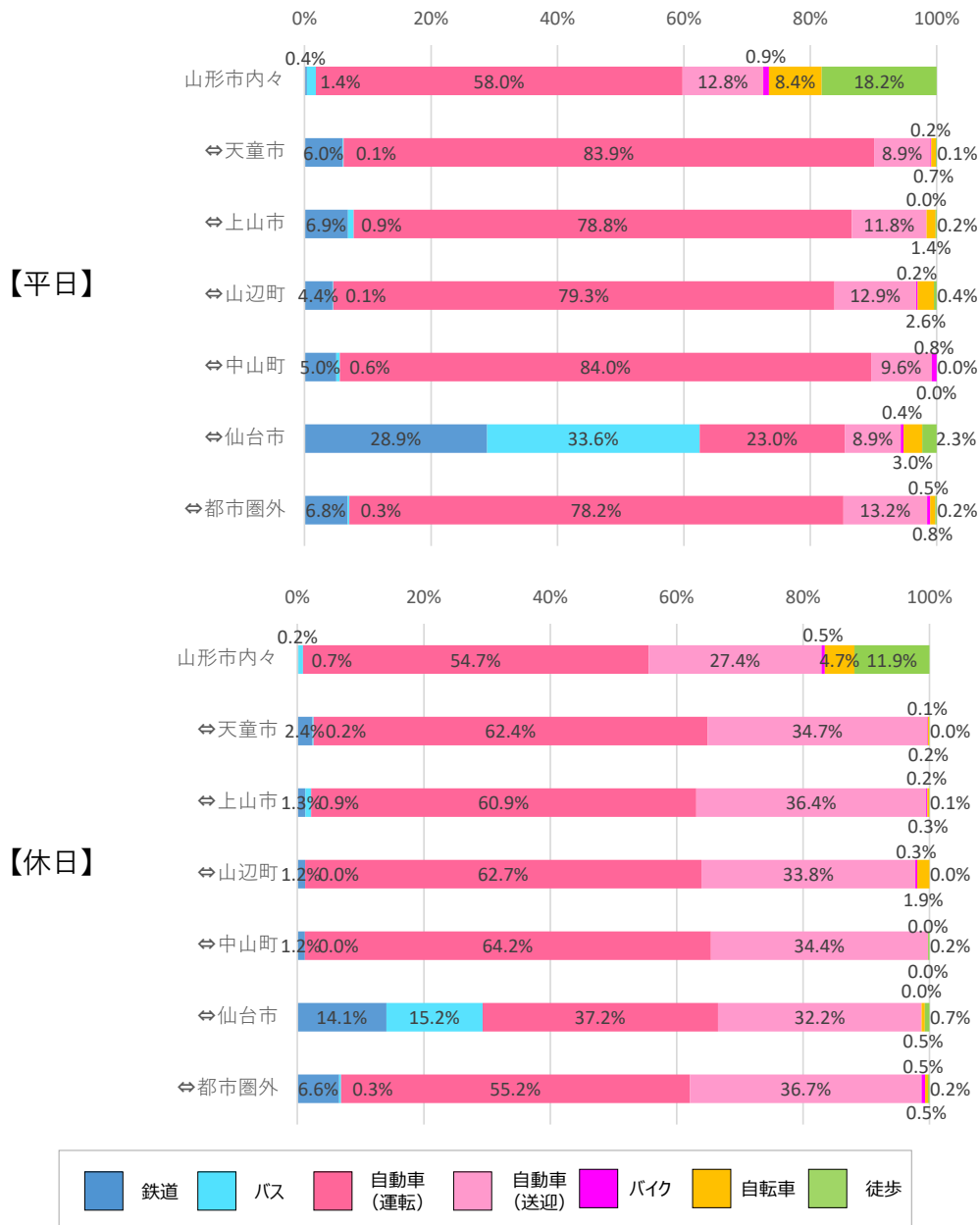
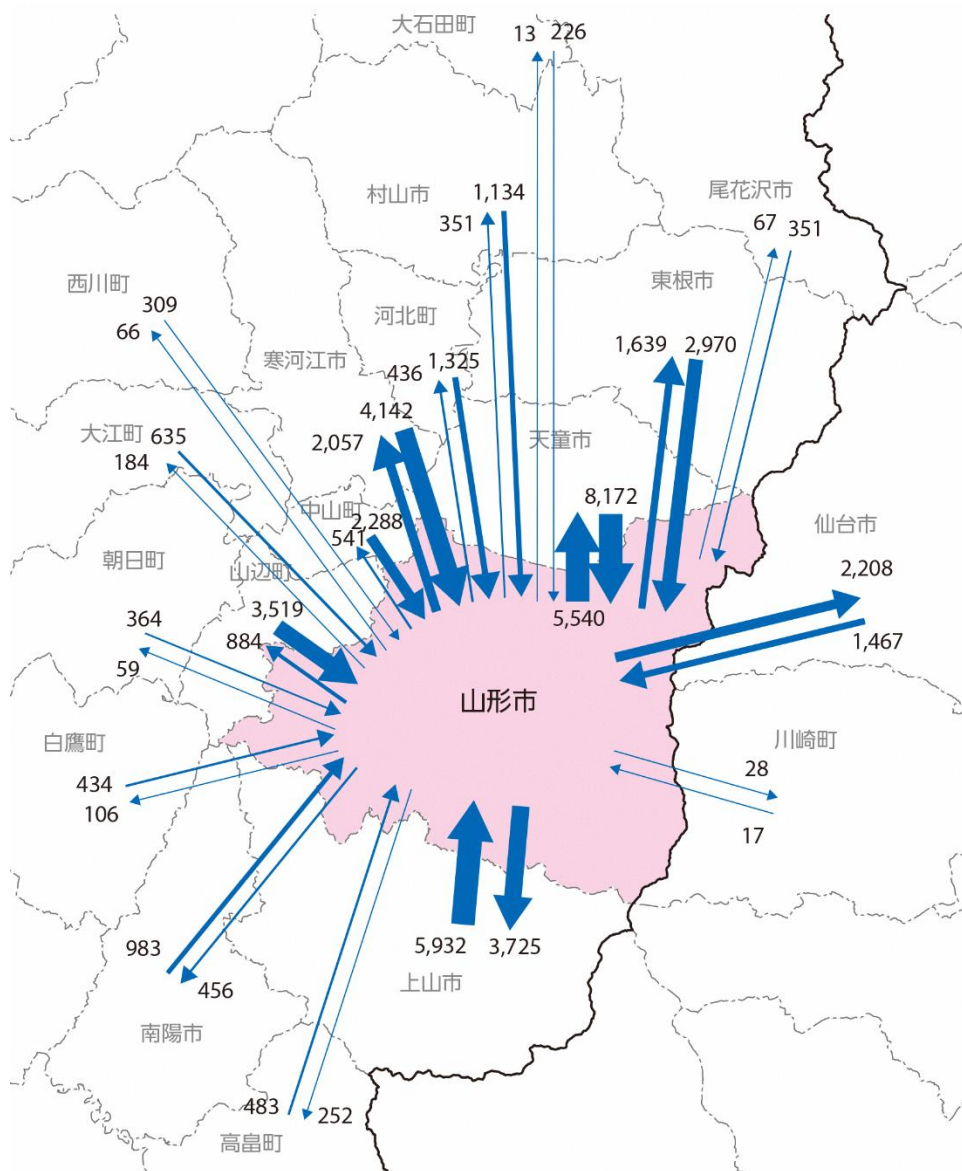


図 3-29 山形市と各市町間トリップの代表交通手段分担率（平日・休日別）

### 3-4-2. 山形市と近隣市町間の通勤・通学の流入・流出状況

#### 『天童市・上山市・寒河江市間の通勤・通学が多い』

山形市の通勤・通学の流入・流出状況を見ると、仙台市は流出が多く、その他近隣市町間では流入が多い状況である。天童市・上山市・寒河江市間では流入・流出がともに多い状況である。



出典：国勢調査（平成 27 年（2015 年））

図 3-30 山形市の通勤・通学の流入・流出状況

### 3-5. 現計画の取り組みと評価

平成28年（2016年）度から令和2年（2020年）度までを計画期間とする現計画（山形市地域公共交通網形成計画）の取り組みの整理と評価を行った。

主な取り組みとして、ベニちゃんバス東くるりんの導入、路線バスの行先番号の導入、コミュニティバス高瀬線の車両および経路見直し、バスの乗り方教室の実施、寄附されたベンチのバス停への設置等を行った。

#### 3-5-1. 基本方針ごとの取り組み

現計画においては、4つの基本方針と、それぞれに対応した施策、評価指標を設定している。

表 3-1 現計画における基本方針、目標、施策、評価指標

基本方針	目標	目標を達成させるための施策	評価指標
1. みんなが分かって乗れる公共交通	【目標1-①】 誰もがわかりやすいバス案内情報システムの改善	わかりやすいバス案内システム	<ul style="list-style-type: none"> <li>アンケート調査による満足度</li> <li>公共交通専用ポータルサイトの開設</li> </ul>
	【目標1-②】 公共交通利用促進のPR	観光客等へのPR 情報発信の強化及び改善	
2. 戦略的な公共交通ネットワーク整備	【目標2-①】 山形市のまちづくりや利用実態に即した公共交通ネットワークの再構築	まちづくりとの整合を図った効率的な公共交通ネットワークの再編 東部循環線の導入 道路整備と一体となったバスベイ*・バスレーン*の導入	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス利用者数</li> <li>停留所、鉄道駅の人口カバー率</li> <li>乗り換え環境の整備件数</li> </ul>
	【目標2-②】 乗り換え拠点等の整備	乗り換え拠点の形成 乗り換え環境の整備	
3. 暮らしを支える公共交通	【目標3-①】 バス利用促進に向けた意識醸成	バス利用促進に向けたイベントの実施	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス利用促進に向けたイベント実施件数</li> <li>高齢者外出支援事業で購入補助されたシルバー3ヶ月定期券によるのべ乗車人数</li> <li>乗合バス事業者の運送収入</li> </ul>
	【目標3-①】バス利用促進に向けた意識醸成	自動車に乗らなくなった人のバスに乗るきっかけづくり まちづくりの視点での啓発	
	【目標3-②】 市民の暮らしの足の確保	市域各所での生活交通の確保	
	【目標3-③】 利用促進へ向けた連携の体制づくり	バス利用環境の向上のための事業者と行政等の連携 地域の生活交通確保のための住民主体の運行サービスの支援	
4. おでかけ機会をつくる公共交通	【目標4】 魅力的なライフスタイルの創造に資するバス利用の魅力アップ	企画乗車券の販売	<ul style="list-style-type: none"> <li>企画乗車券の販売枚数</li> <li>乗合バス事業者の低床車両の導入台数</li> <li>中心市街地歩行者通行量</li> </ul>
		多様な割引サービスの導入	
		ICカードの導入検討	
		地域活動のPR拠点としてバスを活用	
		利用者にやさしい車両の導入 街なか観光等の魅力を高める公共交通	

\* バスベイ、バスレーン：巻末に用語解説

(1) 主な取り組み状況

表 3-2 基本方針 1 の主な取り組み状況

目標	施策	取り組み状況
【目標 1 - ①】 誰もがわかりやすいバス案内情報システムの改善	わかりやすいバス案内システム	<ul style="list-style-type: none"> <li>・系統ごとに車両及びバス停の色を統一（ベニちゃんバス）</li> <li>・行先番号の導入、バスロケーションシステム*、山形駅及び山交バスターミナルの案内看板へ反映（路線バス）</li> <li>・福島大学や交通事業者と連携して新たな公共交通マップを作成</li> </ul>
【目標 1 - ②】 公共交通利用促進の PR	観光客等への PR	<ul style="list-style-type: none"> <li>・観光情報雑誌（るるぶ、マップル等）に記事の掲載、市中心部の観光案内所やホテルにパンフレットを設置（ベニちゃんバス）</li> <li>・1 日乗車券や蔵王樹氷鑑賞の企画乗車券を販売、蔵王ロープウェイとタイアップし、台湾を中心に海外への PR（路線バス）</li> <li>・山形駅バス案内センター、蔵王温泉バスターミナルで外国語表記による案内表示、市内ほぼ全てのバス停にローマ字表示、バス停・バス車内でのローマ字表記など、訪日外国人観光客対応の検討</li> </ul>
	情報発信の強化及び改善	<ul style="list-style-type: none"> <li>・山形駅バス案内所にデジタルサイネージを使った情報発信を実施</li> <li>・山交バスナビシステムでベニちゃんバス対応化</li> </ul>

表 3-3 基本方針 2 の主な取り組み状況

目標	施策	取り組み状況
【目標 2 - ①】 山形市のまちづくりや利用実態に即した公共交通ネットワークの再構築	まちづくりとの整合を図った効率的な公共交通ネットワークの再編	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ベニちゃんバスが中心街 1 0 0 円循環バス（廃止）の役割を引き継ぎ、市中心部のバス路線を再編</li> <li>・地域住民の意見を踏まえ運行内容を変更（高瀬線、南部線）</li> <li>・地域の要望等を踏まえルート見直し・増便（路線バス）</li> </ul>
	東部循環線の導入	<ul style="list-style-type: none"> <li>・東部循環線（ベニちゃんバス東くるりん）の運行を開始</li> </ul>
【目標 2 - ②】 乗り換え拠点等の整備	道路整備と一体となったバスバイ・バスレーンの導入	<ul style="list-style-type: none"> <li>・県道山形朝日線（済生館西側）及び国道 1 1 2 号（霞城改良）等の整備と一体となった上屋・バスベイの設置・協議</li> </ul>
	乗り換え拠点の形成	<ul style="list-style-type: none"> <li>・山形駅バスプール内の混雑緩和に向けた検討、高速バス仙台山形便の降車場所を変更、ベニちゃんバスの乗り場を西口から東口へ変更、西口の活用に向け関係機関協議</li> <li>・行き先表示を刷新、案内看板に行先番号を反映、「公共交通マップ+路線案内」案内板の設置を検討</li> <li>・山形駅前の各路線における利用状況について、福島大学と連携して調査を実施</li> </ul>
	乗り換え環境の整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>・山形駅バス案内センターにデジタルサイネージ案内機を設置、行き先表示を刷新、ベニちゃんバスの山形駅前のりばの地面に東くるりん/西くるりん/中心市街地の案内表示を設置</li> <li>・東口バスプールにベニちゃんバスのベンチ、西口に路線バスのベンチを設置</li> <li>・路線バスと東くるりんの結節点強化ため山交ビルバス停の対面に新たに東くるりんのバス停を新設</li> </ul>

\* バスロケーションシステム， デジタルサイネージ：巻末に用語解説

表 3-4 基本方針 3 の主な取り組み状況

目標	施策	取り組み状況
【目標 3-①】 バス利用促進に向けた意識醸成	バス利用促進に向けたイベントの実施	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「はたらく車大集合」に路線バスとコミュニティバスが参加</li> <li>・小学校やバス沿線の住民を対象にしたバスの乗り方教室を実施</li> </ul>
	自動車に乗らなくなった人のバスに乗るきっかけづくり	<ul style="list-style-type: none"> <li>・山交バスで免許証返納者定期券を販売、70歳以上の免許返納者に対しては山交バスのシルバー定期券購入費を市が1年間全額補助</li> <li>・3ヶ月シルバー定期券の所有者に高齢者乗車証を交付</li> <li>・未就学児の親へ子育て乗車証を交付</li> <li>・免許返納者を対象に乗り方教室を提案</li> </ul>
	まちづくりの視点での啓発	<ul style="list-style-type: none"> <li>・生活支援コーディネーター*が開催した高齢者等の交通課題を考える勉強会に、市の交通部門と福祉部門の職員が参加</li> <li>・市政広報番組で路線バスやコミュニティバスに関する番組を放送</li> </ul>
【目標 3-②】 市民の暮らしの足の確保	市域各所での生活交通の確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通事業者に対して赤字バス路線を対象に運行補助を実施</li> <li>・明治、大郷地区の住民に対する利便性向上のため、スマイルグリーン号の運行区域を中山町に拡大（スマイルグリーン号）</li> <li>・新型コロナウイルス感染症対策として、運行維持に向けた方策を実施</li> </ul>
【目標 3-③】 利用促進へ向けた連携の体制づくり	バス利用環境の向上のための事業者と行政等の連携	<ul style="list-style-type: none"> <li>・県道山形朝日線（済生館西側）及び国道112号（霞城改良）等の整備と一体となった上屋・バスベイの設置・協議</li> <li>・山形市内主要施設に山形市公共交通マップを掲出、山形駅前バスプールに案内板を設置</li> </ul>
	地域の生活交通確保のための住民主体の運行サービスの支援	<ul style="list-style-type: none"> <li>・予約対応時間の延長及びFAXでの受付を開始（スマイルグリーン号）</li> </ul>

表 3-5 基本方針 4 の主な取り組み状況

目標	施策	取り組み状況
【目標 4】 魅力的なライフスタイルの創造に資するバス利用の魅力アップ	企画乗車券の販売	<ul style="list-style-type: none"> <li>・蔵王樹氷鑑賞の企画乗車券を販売、蔵王ロープウェイとタイアップし台湾を中心に海外へのPR、リナワールドセット券販売（路線バス）</li> <li>・一日乗車券のスマートフォンでの販売を実施</li> </ul>
	多様な割引サービスの導入	<ul style="list-style-type: none"> <li>・山形市補助制度のシルバー定期券（70歳以上）、65歳以上のシルバー定期1ヶ月、割引率の高い学生平日限定通学定期券などを販売</li> <li>・一日乗車券・シルバー定期券の利用者が店から特典をもらえる「バス利用者特典企画」作成・PR</li> </ul>
	ICカードの導入検討	<ul style="list-style-type: none"> <li>・県、周辺市町村、交通事業者と連携してICカード導入に向けた検討・協議</li> </ul>
	地域活動のPR拠点としてバスを活用	<ul style="list-style-type: none"> <li>・西部循環線の車両を活用し「山十小児童作品展」を開催</li> <li>・案内センターに各種イベントのパンフレット設置</li> </ul>
	利用者にやさしい車両の導入	<ul style="list-style-type: none"> <li>・東部循環線で使用する車両として小型ノンステップバスを2台購入</li> <li>・車両減価償却費補助を利用し中型ノンステップ車両を10台購入、ノンステップバスを8台購入。すべての路線バス車両に運賃の電光表示器を設置（路線バス）</li> </ul>
	街なか観光等の魅力を高める公共交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市中心部の街なか案内所やホテル等にベニちゃんバスのパンフレットを設置</li> <li>・「バス利用者特典企画」を作成して街なかの魅力を紹介</li> <li>・山形市内の観光地・ホテル・施設などに最寄りの停留所の通過時刻表及び冊子時刻表などを配布</li> </ul>

\* 生活支援コーディネーター：巻末に用語解説





### 3-5-2. 評価指標の達成状況

各基本方針に対して、あらかじめ設定された評価指標にて取り組みの成果を評価した。

基本方針	指標	計画策定時 (H27) (2015)	H28 (2016)	H29 (2017)	H30 (2018)	R1 (2019)	R2見込 (2020)	目標値 (R2) (2020)	参考 R1までの 達成状況	達成見込 (R2末時 点)	評価 (達成できなかった理由など)
【基本方針1】 みんなが分かって乗れる公共交通	アンケート調査による満足度 (情報提供について)	39%	—	—	—	—	26%	50%	—	未達成 (26%)	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス等の利用者のみならず、利用しない人に対しても効果的に情報発信できるような取り組みができなかった。年代・性別を問わず誰にでもわかりやすい情報発信の提供工夫が必要。</li> <li>近年の民間事業者による乗り換え案内サイトやアプリの急速な充実により、市が行うポータルサイトのあり方について改めて整理する必要があったことから、開設できなかった。</li> </ul>
	公共交通専用ポータルサイトの開設	未開設	未開設	未開設	未開設	未開設	未開設	開設・運用	未達成	未達成	
【基本方針2】 戦略的な公共交通ネットワーク整備	バス利用者数	5,730 千人/年	5,802 千人/年	5,939 千人/年	5,967 千人/年	6,077 千人/年	4,428 千人/年	5,787 千人/年	達成 (105%)	未達成 (77%)	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス利用者数はR1年(2019年)度まではベコちゃんバス東くるりん導入、蔵王のインバウンド客の影響もあり増加していたものの、R2年(2020年)度は新型コロナウイルス感染症の影響により大幅に減少する見込み。</li> <li>ベコちゃんバス東くるりん導入によりカバー率が増加したものの、公共交通の利便性の高いエリアの外側で人口が増加したため達成できなかった。</li> </ul>
	停留所、鉄道駅の人口カバー率	63.2%	—	—	—	—	64.1%	65.1%	—	未達成 (98%)	
	乗り換え環境の整備件数	—	—	—	2箇所	4箇所	1箇所 (計7箇所)	6箇所 /5年	達成 (100%)	達成 (140%)	
【基本方針3】 暮らしを支える公共交通	バス利用促進に向けたイベント実施件数	2回/年	2回/年	3回/年	5回/年	12回/年	12回/年	3回/年	達成 (400%)	達成 (400%)	<ul style="list-style-type: none"> <li>シルバー3ヶ月定期券(高齢者外出支援事業で購入補助)によるのべ乗車人数は、R1年(2019年)度までは増加しているものの、R2年(2020年)度は新型コロナウイルス感染症の影響により大幅に減少する見込み。</li> <li>運送収入の減少はR1年(2019年)度まではシルバー・学生定期や1日乗車券などの企画乗車券等を除いた正規運賃での利用が低迷していたため目標値を達成できなかった。また、R2年(2020年)度は新型コロナウイルス感染症の影響により大幅に減少する見込み。</li> </ul>
	高齢者外出支援事業で購入補助されたシルバー3ヶ月定期券によるのべ乗車人数	203,540 人/年	209,631 人/年	202,500 人/年	202,300 人/年	212,400 人/年	178,203 人/年	223,894 人/年	未達成 (95%)	未達成 (80%)	
	乗合バス事業者の運送収入 ※他市町村の路線も含む事業者全体の収入	965,155 千円/年	970,660 千円/年	900,100 千円/年	925,970 千円/年	928,230 千円/年	603,727 千円/年	965,155 千円/年	未達成 (96%)	未達成 (63%)	
【基本方針4】 おでかけ機会をつくる公共交通	企画乗車券の販売枚数	5,220 枚/年	13,702 枚/年	14,817 枚/年	20,967 枚/年	20,253 枚/年	3,000 枚/年	6,264 枚/年	達成 (323%)	未達成 (48%)	<ul style="list-style-type: none"> <li>企画乗車券の販売枚数はR1年(2019年)度まで目標値を大幅に上回る増加があったものの、R2年(2020年)度は新型コロナウイルス感染症の影響により冬季間のインバウンド客がほとんど見込めなくなったため、大幅な減少となる見込み。</li> <li>中心市街地の歩行者通行量は、H29年(2017年)度は目標値に達したが、それ以外の年度は目標値を下回る状況となった。また、R2年(2020年)度は新型コロナウイルス感染症の影響により大幅に減少する見込み。</li> </ul>
	乗合バス事業者の低床車両の導入台数	82台	84台	109台	110台	117台	124台	97台	達成 (121%)	達成 (128%)	
	中心市街地歩行者通行量	22,644 人/日	23,238 人/日	29,991 人/日	25,688 人/日	25,599 人/日	21,263 人/日 (実績)	29,880 人/日	未達成 (97%)	未達成 (72%)	

※R2年(2020年)については特に記載ないものを除き年度末までの見込みについて記載。



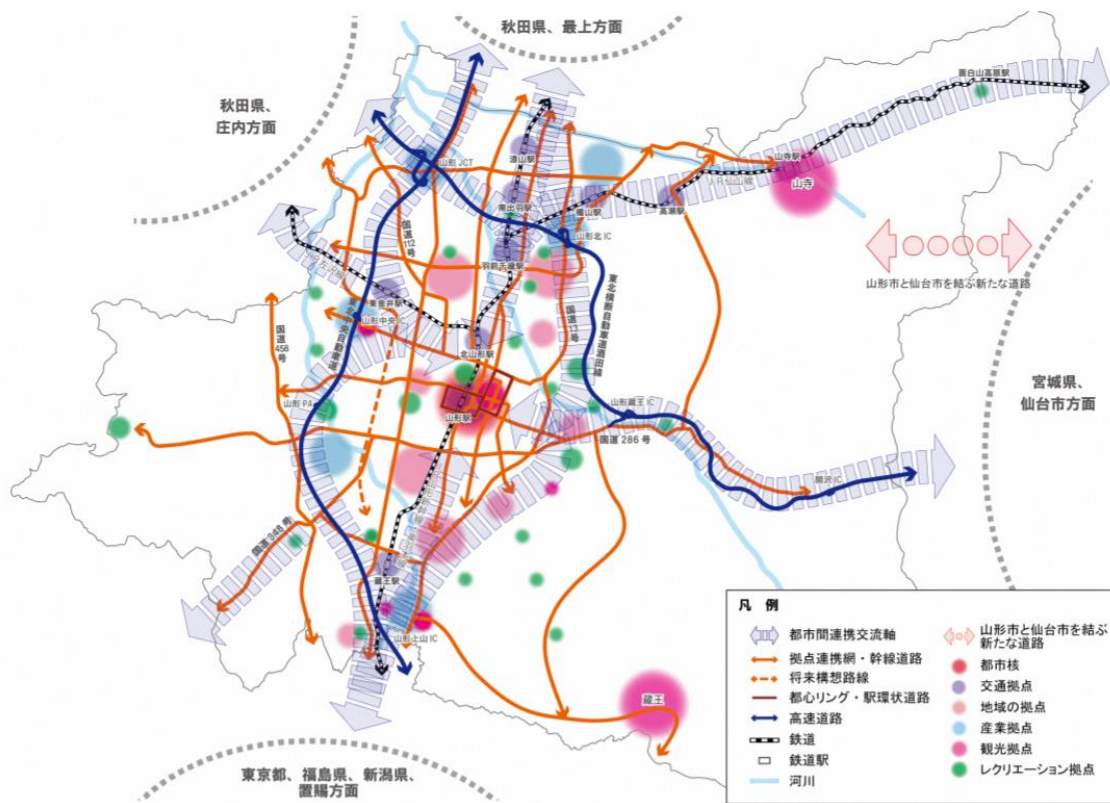


### 3-6. 公共交通に関して今後見込まれる情勢

#### 3-6-1. 都市計画と連携した公共交通ネットワークの形成

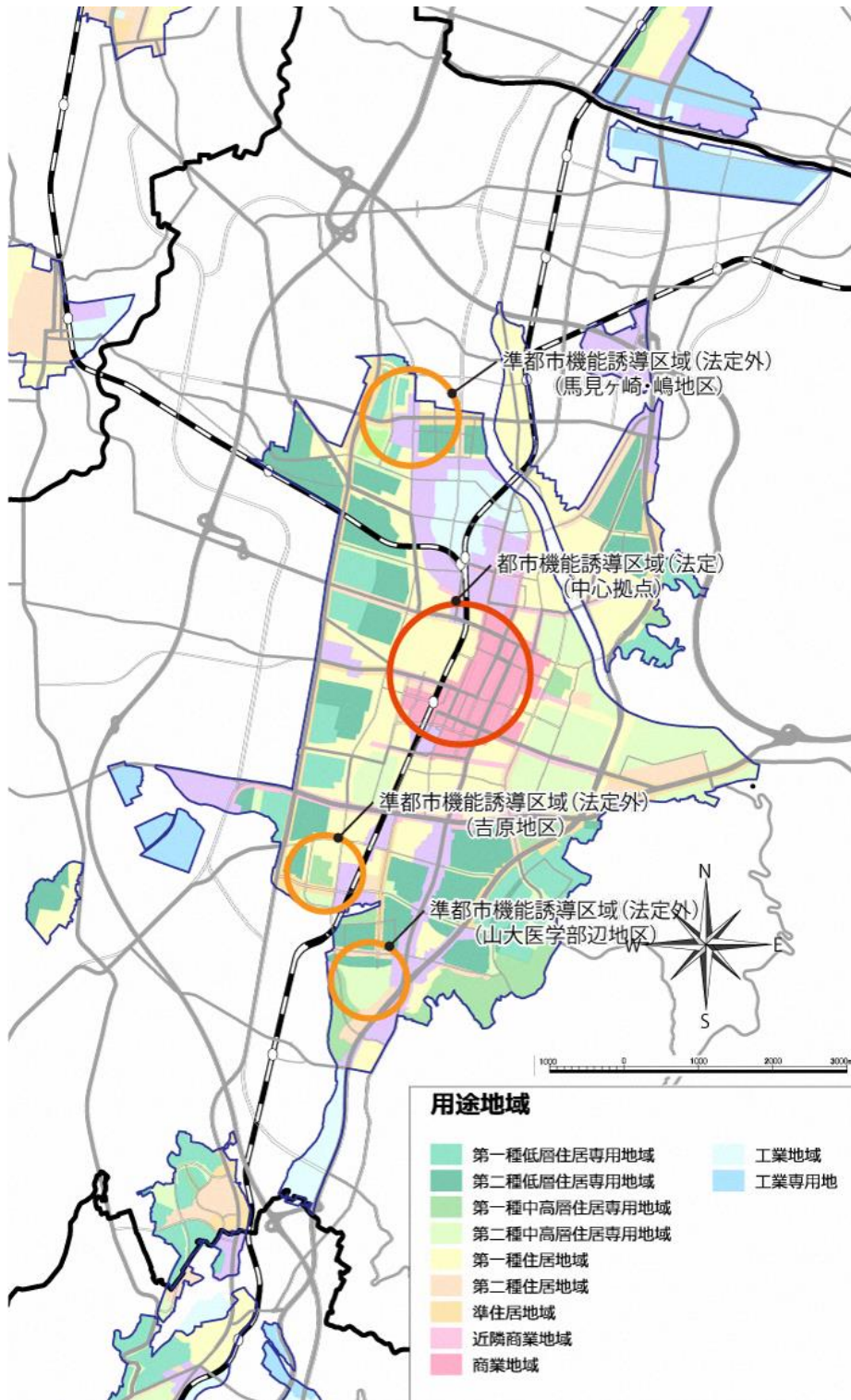
生活利便性の維持・向上、地域経済の活性化、持続可能な公共交通サービスを維持するためには、都市のコンパクト化とネットワーク化など、これら都市計画と連携した面的な公共交通ネットワークの再構築が求められる。

山形市においても、平成 29 年（2017 年）3 月に山形市都市計画マスタープランを策定し、令和 17 年（2035 年）の将来目指すべき都市構造・交通体系方針を示している。現在、より具体的な土地利用誘導を図る区域を定める立地適正化計画を検討しており、併せて、各地区の公共交通については地域別構想で地域ごとに交通に関する方針をとりまとめている。地域公共交通計画においても、これらの計画や方針を踏まえ、公共交通ネットワークの形成、中心市街地等の多くの都市機能が集積された区域内の移動を円滑化させる移動サービスの構築が求められている。



出典：山形市都市計画マスタープラン（山形市、平成 29 年（2017 年）3 月）

図 3-31 山形市都市計画マスタープランにおける交通体系方針図



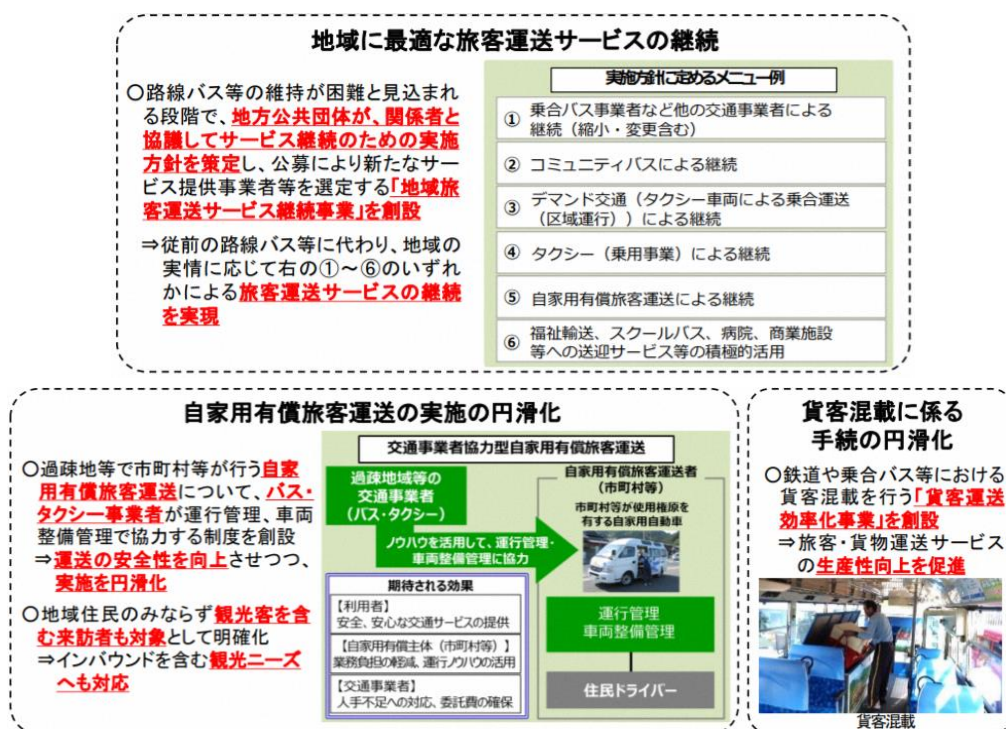
出典：山形市立地適正化計画（山形市、令和3年（2021年）3月）

図 3-32 立地適正化計画における都市機能誘導区域のイメージ

### 3-6-2. 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部改正

持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律が、令和2年（2020年）6月3日に公布された（公布から6ヶ月以内に施行）。

改正によって、輸送資源の総動員による移動手段の確保や、既存の公共交通サービスの改善の徹底等、地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実が図られており、山形市においても民間事業者による乗合輸送を軸に、コミュニティバスやタクシー、地域が主体となるデマンド交通\*や自家用有償旅客運送\*などを活用した、移動の足の確保が求められている。



出典：地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律の概要  
（国土交通省、令和2年（2020年）6月）

図 3-33 地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実  
【地域公共交通活性化再生法・道路運送法】

\* デマンド交通，自家用有償旅客運送：巻末に用語解説

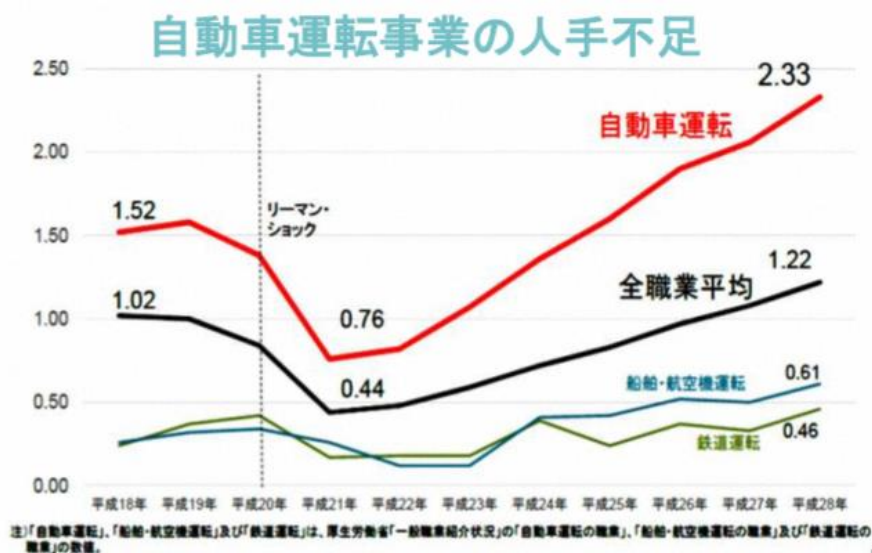


### 3-6-3. MaaS による総合的な移動サービスの展開

高齢化・郊外化の進展、高い自動車分担率等を踏まえ、今後、より綿密な公共交通サービスが求められる中、交通事業者は収支が低迷しており、また、運転手の人材確保が困難となっている。路線バスだけの移動サービスには限界がある。

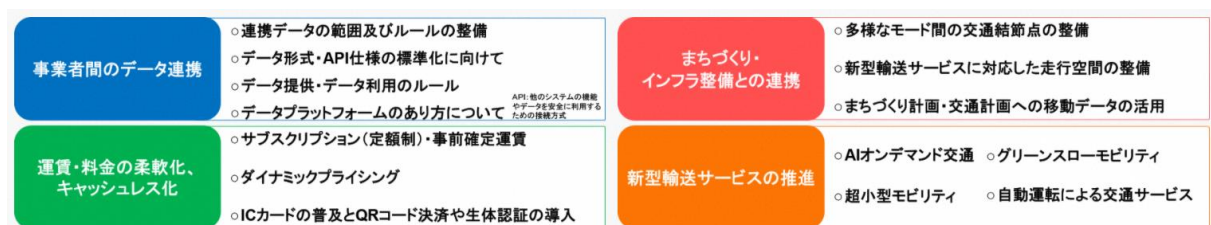
このような状況を受け、国土交通省では、都市・地方が抱える交通サービスの諸課題を解決することを目指し、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせた、日本版 MaaS<sup>※</sup>の推進を行っている。また、国土交通省と経済産業省においては、将来の自動運転社会の実現を見据え、新たなモビリティサービスの社会実装を通じた移動課題の解決及び地域活性化を目指し、地域と企業の協働による意欲的な挑戦を促す新プロジェクト「スマートモビリティチャレンジ」を平成 31 年（2019 年）4 月に開始している。

※MaaS とは “ドア・ツー・ドア<sup>\*</sup>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。



出典：日本版 MaaS の推進に向けて（国土交通省、令和 2 年（2020 年）2 月 4 日）

図 3-34 運転者の有効求人倍率（全国）



出典：日本版 MaaS の推進（国土交通省 HP）

図 3-35 MaaS を含む新たなモビリティサービスの推進のための取組

\* ドア・ツー・ドア：巻末に用語解説

山形市においても、今後、鉄道・バスを主軸とした、デマンド交通、タクシー、カーシェア\*等の連携による複数の交通手段を利用可能なサービスが必要であり、そのためには、日常生活、観光等の様々な場面でシームレスに様々な交通手段が利用できる MaaS の導入検討に向けた基盤づくりが必要である。山形市の交通インフラ、移動実態等を踏まえて、日常生活や観光目的の移動手段の充実、公共交通機関の維持・活性化等、山形市の地域課題の解決に資する MaaS の展開手法・サービス内容を考えていくことが求められる。



出典：日本版 MaaS の推進に向けて（国土交通省、令和 2 年（2020 年）2 月 4 日）

図 3-36 MaaS（Mobility as a Service）による移動サービスイメージ

\* カーシェア：巻末に用語解説

### 3-6-4. アフターコロナ時代の安心できる移動環境の提供

令和2年（2020年）2月の新型コロナウイルス感染拡大以降、鉄道やバス等の公共交通機関の利用は低迷し、今後、公共交通機関のあり方の見直しが求められる。公共交通については、各事業者において、感染拡大予防ガイドラインに基づき、感染予防に徹底して取り組んでおり、国からは、国民が公共交通機関を安心して利用できるように、利用者にもコロナ時代の新たな利用スタイルの実践の協力を呼び掛けている。

混雑を避けて自家用車や自転車等の他交通手段への転換や、在宅勤務やネットショッピングによる外出回数の減少等、これまでの日常生活が大きく変わる中、「新しい生活様式」を念頭に、換気・消毒・混雑回避等、安心できる公共交通の利用環境の構築、徒歩や自転車などの公共交通以外の活用も含めた密集・密接対策の他、MaaSや交通系ICカード\*導入による接触機会の低減対策などが求められている。



出典：一般社団法人日本モビリティ・マネジメント会議

図 3-37 安全な公共交通の乗り方掲示ポスター

\* 交通系 IC カード：巻末に用語解説



## 第4章 市民アンケート調査結果

---

### 4-1. 各地区の公共交通に関する意向調査

---

#### 4-1-1. 調査の概要

##### 1) 目的

- ・各地区のこれからの公共交通に関する意向を把握し、公共交通事業者、福祉事業所等と連携した新たな公共交通の実現に向けた検討に活用するため。
- ・令和2年(2020年)度策定予定の山形市地域公共交通計画を検討する際の参考とするため。
- ・令和3年(2021年)度から予定するモデル事業を選定する際の参考とするため。

##### 2) 対象

- ・市内全30地区

##### 3) 調査方法

- ・各地区の自治推進委員長あて調査を依頼

##### 4) 調査日

- ・令和2年(2020年)2月4日開催の自治推進委員長会議で調査票を配布、同年2月28日までに回答

## 5) 調査内容

公共交通の検討に向けた意向調査										
<p><b>【目的】</b>            ○各地区のこれからの公共交通に関する意向を把握し、公共交通事業者、福祉事業所等と連携した新たな公共交通の実現に向けた検討に活用させていただきます。            ○令和2年度策定予定の山形市地域公共交通網形成計画を検討する際の参考とさせていただきます。            ○令和3年度から予定するモデル事業を選定（緊急性や必要性から判断します）する際の参考とさせていただきます。              ※モデル事業の実施にあたり、周辺住民を対象とした詳細なアンケート調査を行う場合があります。              ※今後検討を進めるにあたり、企画調整課・長寿支援課・生活支援コーディネーター（市委託事業）から連絡させていただきますことがあります</p> <p><b>【記載方法】</b>            地区単位での回答をお願いいたします。</p> <p style="text-align: right;">問い合わせ先：企画調整課交通企画係            TEL 641-1212（内線222・223）</p>										
<p>1 地区名</p> <div style="border: 1px solid black; height: 30px; width: 100%;"></div>	<p>2 記入内容に関するお問い合わせ先</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%; padding: 5px;">           役職名：         </td> <td style="width: 40%; padding: 5px;">           お名前：         </td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;"></td> <td style="padding: 5px;">           連絡先：         </td> </tr> </table>	役職名：	お名前：		連絡先：					
役職名：	お名前：									
	連絡先：									
<p>3 公共交通に関する意向</p> <p>問1 地区として新たな公共交通がどの程度必要ですか？（該当するもの一つに○）  <input type="checkbox"/> とても必要だと思う      <input type="checkbox"/> 必要だと思う</p> <p>問2 どのような方々に公共交通が必要ですか？（該当するものすべてに○）  <input type="checkbox"/> 高齢者      <input type="checkbox"/> 障がい者      <input type="checkbox"/> 子育て世代・学生等</p> <p>問3 問2の方々はどのような目的で公共交通が必要ですか？（該当するものすべてに○）</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%; vertical-align: middle;"> <input type="checkbox"/> 通院         </td> <td style="width: 5%; vertical-align: middle;">{</td> <td style="padding-left: 5px;"> <input type="checkbox"/> 地区外の総合病院など大規模な医療機関に行くとき  <input type="checkbox"/> 地区内の総合病院など大規模な医療機関に行くとき  <input type="checkbox"/> 診療所など小規模な医療機関に行くとき         </td> </tr> <tr> <td style="vertical-align: middle;"> <input type="checkbox"/> 買い物         </td> <td style="vertical-align: middle;">{</td> <td style="padding-left: 5px;"> <input type="checkbox"/> 地区外の大規模な小売店舗に行くとき  <input type="checkbox"/> 地区内の大規模な小売店舗に行くとき  <input type="checkbox"/> 小規模な小売店舗に行くとき         </td> </tr> <tr> <td style="vertical-align: middle;"> <input type="checkbox"/> その他         </td> <td style="vertical-align: middle;"></td> <td style="padding-left: 5px;">           （具体的に：_____）         </td> </tr> </table> <p>問4 地区のニーズに応じた新たな公共交通実現に向けて、地区としての検討体制が必要となりますが、その整備状況はどうですか？（該当するもの一つに○）  <input type="checkbox"/> 地区として検討体制は整っている  <input type="checkbox"/> 一部の町内会等で検討体制は整っている  <input type="checkbox"/> 検討体制はこれから検討する</p> <p>問5 新たな公共交通の車両として何が望ましいですか？（該当するものすべてに○）  <input type="checkbox"/> バス（定員20人～50人程度）  <input type="checkbox"/> ジャンボタクシー（定員10人程度）  <input type="checkbox"/> タクシー（定員5人程度）  <input type="checkbox"/> わからない</p> <p>以上でアンケートは終了です。ご記入いただいた調査表は同封の返信用封筒に入れて2月28日（金）までご提出ください。ご協力ありがとうございました。            なお、前回の調査表と一緒にお渡ししました返信用封筒につきましては、この調査表と一緒にお渡ししました大きいサイズの返信用封筒へ、回答と併せて同封いただければ幸いです。</p>		<input type="checkbox"/> 通院	{	<input type="checkbox"/> 地区外の総合病院など大規模な医療機関に行くとき <input type="checkbox"/> 地区内の総合病院など大規模な医療機関に行くとき <input type="checkbox"/> 診療所など小規模な医療機関に行くとき	<input type="checkbox"/> 買い物	{	<input type="checkbox"/> 地区外の大規模な小売店舗に行くとき <input type="checkbox"/> 地区内の大規模な小売店舗に行くとき <input type="checkbox"/> 小規模な小売店舗に行くとき	<input type="checkbox"/> その他		（具体的に：_____）
<input type="checkbox"/> 通院	{	<input type="checkbox"/> 地区外の総合病院など大規模な医療機関に行くとき <input type="checkbox"/> 地区内の総合病院など大規模な医療機関に行くとき <input type="checkbox"/> 診療所など小規模な医療機関に行くとき								
<input type="checkbox"/> 買い物	{	<input type="checkbox"/> 地区外の大規模な小売店舗に行くとき <input type="checkbox"/> 地区内の大規模な小売店舗に行くとき <input type="checkbox"/> 小規模な小売店舗に行くとき								
<input type="checkbox"/> その他		（具体的に：_____）								

## 4-1-2. 各地区の公共交通に関する意向調査結果

### (1) 各地区の公共交通の必要性

山形市の各地区への公共交通に関する意向をみると新たな公共交通を求める地区は多く、郊外地区だけでなく、バス等が便利な中心部地区でも必要としている。また、これら新たな公共交通を必要としている対象は、ほとんどの地区で高齢者が最も多く、その他障がい者や子育て世代といった回答も多い。

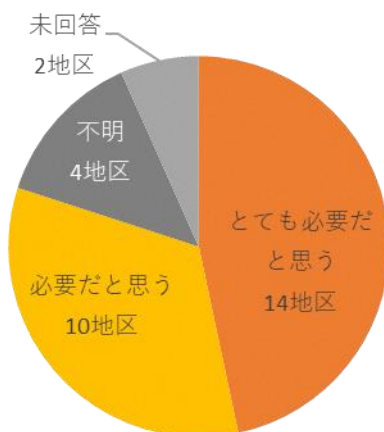


図 4-1 地区として新たな公共交通の必要性

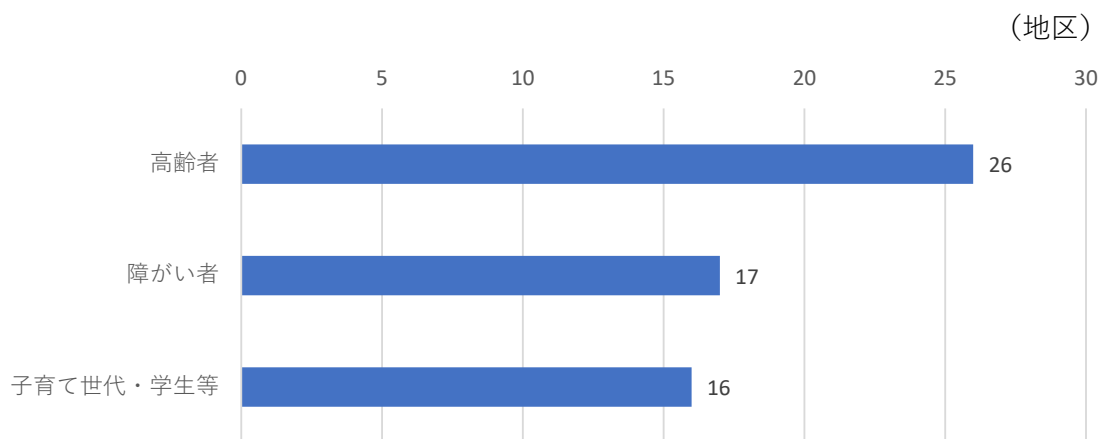


図 4-2 公共交通を必要としている対象

新たな公共交通で利用したい目的については、通院・買物が多く、地区外の大規模施設を求める地区が多い。また、必要な車両サイズについては、ジャンボタクシーやタクシー等の小型車両を求める地区が多い。

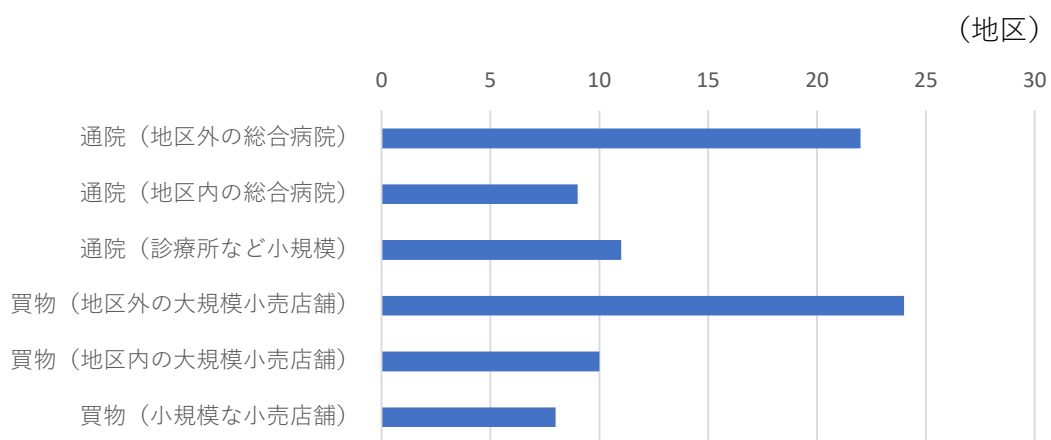


図 4-3 公共交通を必要としている方の利用目的

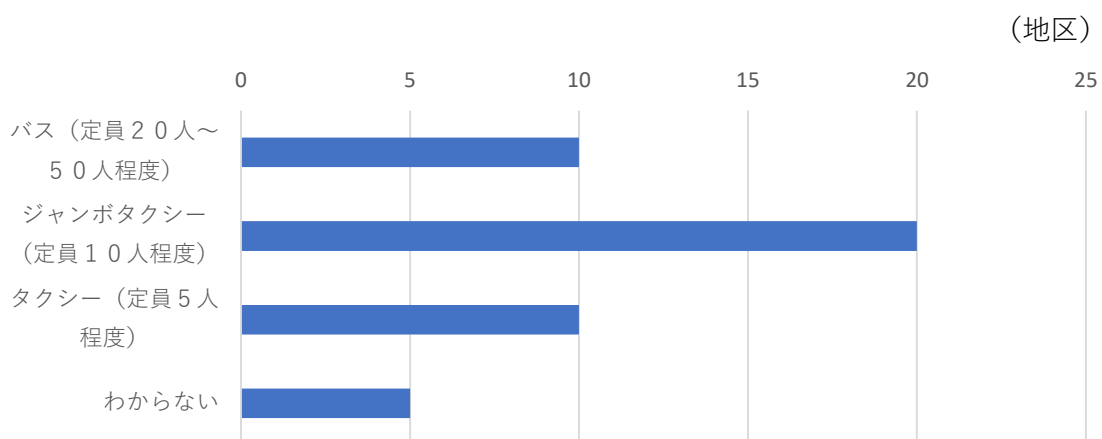


図 4-4 新たな公共交通で必要とされる車両サイズ

## (2) 各地区の公共交通の検討体制

地区のニーズに応じた新たな公共交通実現に向けた各地区の検討体制については、体制が整っているところはそれほど多くない状況である。

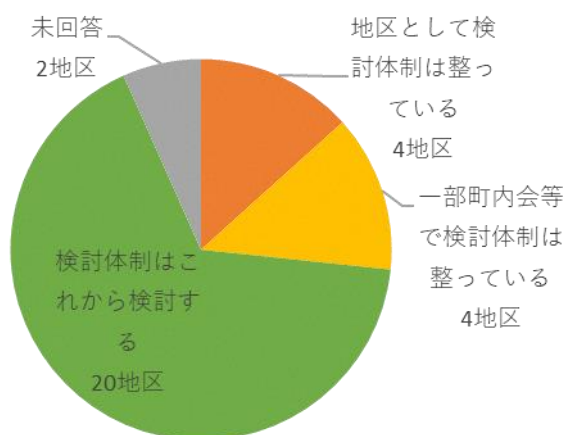


図 4-5 新たな公共交通実現に向けた地区の検討体制

## 4-2. バス利用者アンケート結果

---

### 4-2-1. 調査の概要

#### (1) 路線バス利用者アンケート

##### 1) 目的

- ・利用者が多く幹線的な系統となる路線の利便性向上に向けたニーズを把握するため。

##### 2) 対象

- ・路線バス利用者

##### 3) 調査方法

- ・バス停にて乗車待ち列に並んでいるバス利用者にハガキ形式のアンケート票を配布
- ・郵送回収もしくは Web フォームにて回答
- ・配布場所：山形駅前、山交ビル、山形市役所前


##### 4) 調査日

- ・平日調査：令和 2 年（2020 年）10 月 22 日（水）7:00～19:00
- ・休日調査：令和 2 年（2020 年）10 月 18 日（日）9:00～17:00

##### 5) 配布数及び回答数

- ・配布数：平日 585 枚、休日 316 枚、計 901 枚
- ・回答数：平日 229 枚、休日 131 枚、計 360 枚（回答率：40%）


## 6) 調査内容



料金受取人払郵便

9 8 0 8 7 8 3

<受取人>  
 仙台市青葉区二日町3-10  
 グランジャリオビル  
 一般財団法人 計量計画研究所  
 山形市バス利用者アンケート調査担当 行




**路線バスに関するアンケートのお願い**

山形市では、公共交通の利便性や効率の向上を図ることを目的に、平成28年に山形市地域公共交通網形成計画を策定いたしました。策定から4年間の取り組み状況を踏まえ、新たな計画の策定を検討しています。誰もが快適に利用できる公共交通網の構築を目指すため、路線バスをご利用の皆様にご利用状況やご要望などを把握するアンケート調査を実施いたします。

大変お忙しいところ恐縮ではございますが、本ハガキに記載された設問にご回答の上、郵便ポストにご投函ください(切手は不要です)。回答はWEBからも行っていただくことができます。回答内容は本調査の目的のみに使用することとし、本人が特定されないように処理いたしますので、何卒ご協力のほど宜しくお願い致します。

山形市 企画調整部 企画調整課  
023-641-1212 (内線222)

WEBからも回答できます▶▶▶▶  
<https://forms.gle/UqJKHbW6iXubcNVz7>



締め切り：10月31日

**問1. あなたご自身のことについてお答えください。**

性別	①男性 ②女性	年齢	( ) 歳
職業	①会社員 ②公務員 ③団体職員 ④自営業 ⑤主婦・主夫 ⑥学生・生徒 ⑦無職 ⑧その他( )		
住所 (丁目・大字まで)	( ) 市・区 ( ) 町 丁目 / 大字 ( )		
運転免許	①持っている ②持っていたが返納した ③持っていない		
通勤・通学先 (丁目・大字まで)	( ) 市・区 ( ) 町 丁目 / 大字 ( )		

裏面もお答えください。

調査員 場所 1・2・3 時間 1・2・3・4・5 平

記入欄 路線 1・2・3・4・5・6・7・8・9

**問2. 本日利用したバスについてお答えください。**

利用区間	(山形市中心部) ~ (バス停名称 )		
利用頻度	①ほぼ毎日 ②週4~5回 ③週2~3回 ④週1回 ⑤月1~2回 ⑥数か月に1回		
外出目的	①通勤 ②通学 ③趣味・娯楽・社交 ④買物 ⑤通院 ⑥その他( )		
目的地	施設名称または住所 (丁目・大字までご記入ください) ( )		
支払方法	①現金 ②定期券 ③回数券 ④その他( )		
他の交通手段との乗り継ぎ	①なし ②鉄道 ③高速バス ④路線バス ⑤自分で運転する車 ⑥送迎の車 ⑦その他( )		

今回利用したバス路線のどのような点が改善されれば使いやすくなると思いますか。(3つまで)

①便数を増やしてほしい

(平日/土日祝)の(午前/午後)( )時頃に( )から( )へ行く便

②定期券の運賃を下げてください

③定期券以外の運賃を下げてください

④乗り降りしやすい車両を使用してほしい

⑤鉄道との接続を改善してほしい

(平日/土日祝)の(午前/午後)( )時頃の( )駅(発・着)の電車との接続

⑥ほかのバス路線との接続を改善してほしい

⑦時刻表通りに運行してほしい

⑧停留所を増やしてほしい

( )の付近

⑨停留所に屋根やベンチを設置してほしい

⑩Suicaなどの交通系ICカードを導入してほしい

⑪車内Wi-Fiを導入してほしい

⑫新型コロナウイルス感染予防(換気、消毒、車内混雑情報提供など)

⑬その他( )

**問3. 今回利用する区間の交通手段についてお答えください。**

この区間をバス以外で移動する頻度	①ほぼ毎日 ②週4~5回 ③週2~3回 ④週1回 ⑤月1~2回 ⑥数か月に1回 ⑦雨・雪の日だけ		
バス以外で移動する場合の移動方法	①自分で運転する車 ②送迎の車 ③自転車 ④徒歩 ⑤タクシー ⑥電車 ⑦その他( )		
バスを使わない理由 (最もあてはまるもの1つ)	①バスだと時間がかかるから ②目的地が複数あるから ③暑さ・雨でバス停前後の移動やバス停で待つ際に苦痛だから ④雪でバス停前後の移動が歩きづらいから ⑤家族・友人と一緒に移動するため ⑥荷物があるため ⑦その他( )		

ご回答ありがとうございました。



## (2) ベニちゃんバスの利用者アンケート

### 1) 目的

- ・山形市中心部を循環するベニちゃんバスを対象に、移動ニーズや中心市街地での回遊・消費活動との関係について把握するため。

### 2) 対象

- ・ベニちゃんバス利用者

### 3) 調査方法

- ・バス停にて乗車待ち列に並んでいるバス利用者にアンケート票を配布、もしくは、山形駅での時間調整停車中にバスに乗車してアンケート票を配布
- ・ビンゴカード形式アンケート票を用い、バス車両内に設置した調査票回収箱で回収
- ・配布場所：山形駅前、山形市役所南口、七日町

### 4) 調査日

- ・平日調査：令和2年（2020年）10月22日（水）7:00～19:00
- ・休日調査：令和2年（2020年）10月18日（日）9:00～17:00

### 5) 配布数及び回答数

- ・配布数：平日 242 枚、休日 190 枚、計 432 枚
- ・回答数：平日 232 枚、休日 177 枚、計 409 枚（回答率：95%）

6) 調査内容

ベニちゃんバスに関するアンケート <span style="float: right;">平</span>						
以下の質問について <b>あてはまるもの1つ</b> を折り曲げて、バス降り口に設置した回収箱へ入れてください。 すでに回答されたことがある方は無回答のまま回収箱にお入れください。						
<b>あなたご自身について教えてください</b>						
①年齢						
17歳以下	18~29歳	30~39歳	40~54歳	55~64歳	65~74歳	75歳以上
②ご自宅の位置						
※)バス停からおおむね徒歩5分以内		東くるりん 東部エリア の沿線*	西くるりん 西部エリア の沿線*	山形 市内	山形 県内	県外
<b>ベニちゃんバスを利用した普段のお出かけについて教えてください</b>						
③ベニちゃんバスの利用頻度						
ほぼ毎日	週4~5日	週2~3日	週1日	月1~2日	数ヶ月に1回	
④主な目的						
通勤 通学	食事 娯楽等	買物	通院 介護	業務	観光	その他
⑤主な目的地						
	山形駅 周辺	七日町 周辺	その他 中心市街地	東くるりん 東部エリア の沿線	西くるりん 西部エリア の沿線	その他
⑥目的地で使った金額(一人あたり)						
	0円	~2千円	~5千円	~1万円	~3万円	3万円以上
⑦中心市街地での目的地数						
	0か所	1か所	2か所	3か所以上		
⑧ベニちゃんバス利用前後の主な利用交通手段						
自宅とベニちゃんバスの間						
鉄道 (山形駅 乗換)	路線 バス	自動車 (運転)	自動車 (送迎)	自転車	徒歩	その他
ベニちゃんバスと目的地の間						
鉄道 (山形駅 乗換)	路線 バス	自動車 (運転)	自動車 (送迎)	自転車	徒歩	その他
⑨ベニちゃんバスの改善してほしいところ						
車両の サイズ	運行 頻度	始発・最終 便の時刻	運行 経路	交通系IC カード導入	その他	特に ない
調査員記入欄 場所 <input type="text" value="1・2・3"/> 時間 <input type="text" value="1・2・3・4・5"/>						

## 4-2-2. 路線バスの利用者アンケート結果

### (1) 利用実態

路線バスは、平日は多くの年齢層に利用されており、休日は65歳以上の高齢者が6割を占めている。

路線バスの利用者のうち自動車免許の非保有者は、平日は5割、休日は7割となっており、休日の利用者は自動車免許の非保有者が主な利用者である。

路線バスの利用目的は、平日は通勤が多く、次いで買物、通院となっている。休日は、買物、趣味・娯楽・社交での利用が多く、特に平日・休日ともに買物の移動の役に立っている。

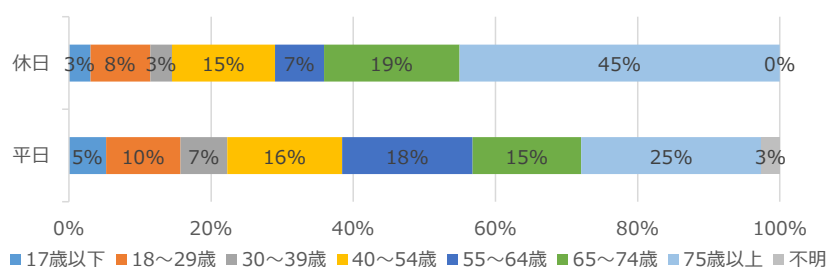


図 4-6 路線バス利用者の年齢別構成比（平日・休日別）

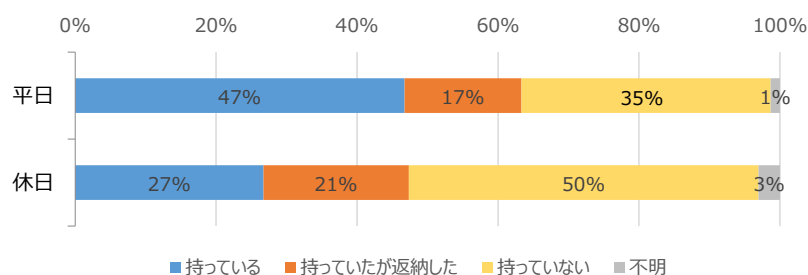


図 4-7 路線バス利用者の免許保有状況別構成比（平日・休日別）

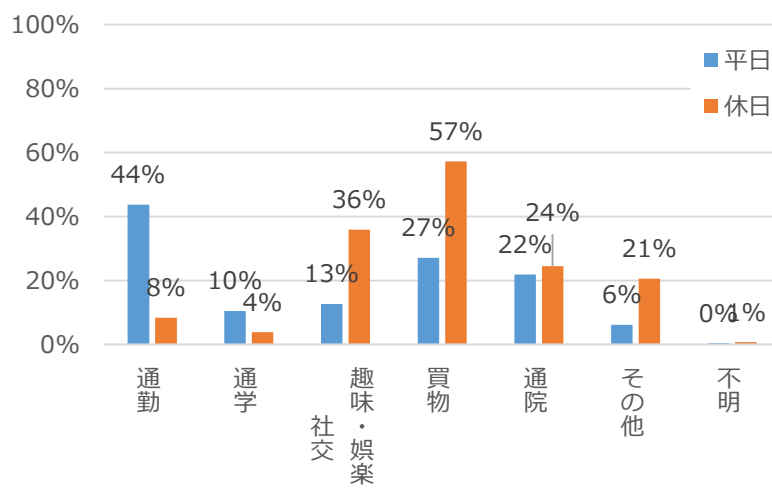


図 4-8 路線バス利用者の外出の目的（平日・休日別）【複数回答】

買物目的では、週に2～3回より多く路線バスを利用する人は7～8割程度となっており、高頻度で路線バスを利用している。このことから、バスを普段から利用する市民にとっては、生活を送るにあたって、バスは非常に重要な移動手段となっていると言える。

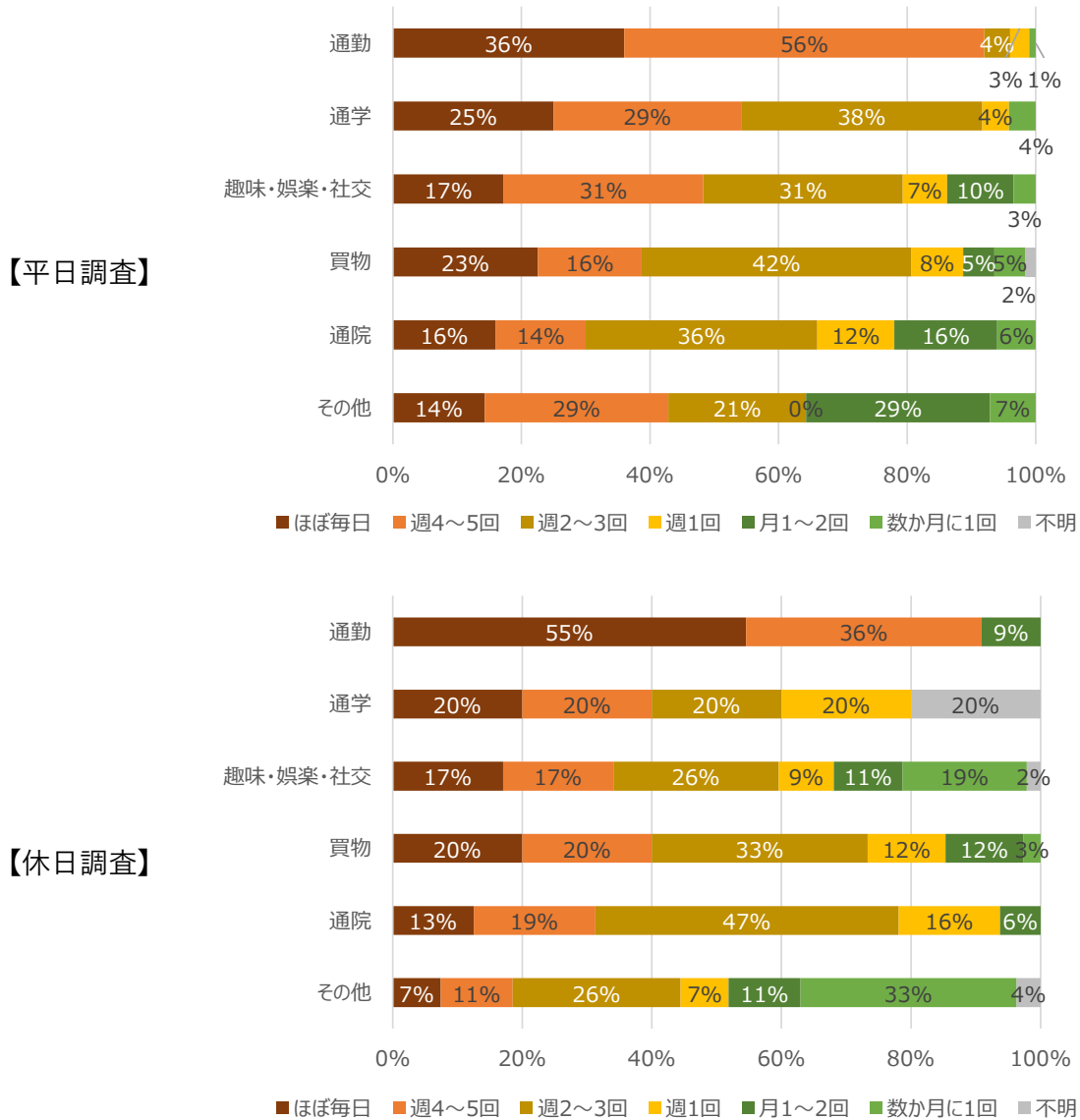


図 4-9 利用者の外出の目的別利用頻度の構成比（平日・休日別）

他の手段から乗り継いで路線バスを利用している人は平日は4割、休日は5割弱となっており、交通手段の種類に着目すると路線バス同士を乗り継いでいる利用者が4~5割と特に多い。

属性別では、免許を保有しない高齢者が路線バス同士の乗り継ぎを行っている。路線バスを移動の足として使い続けてもらうためには、乗継の負担を軽減するような取り組みが重要であると考えられる。

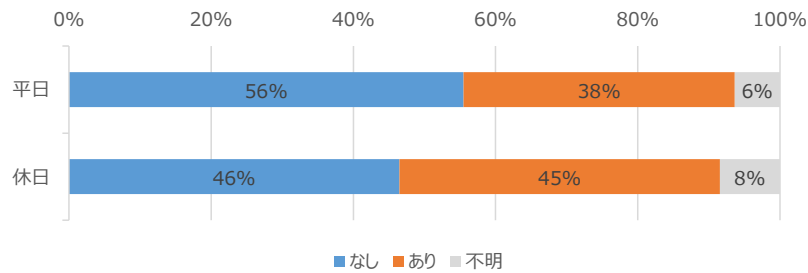


図 4-10 利用者の乗継有無の構成比（平日・休日別）

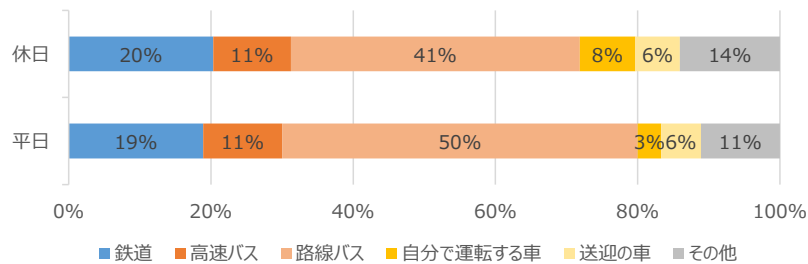
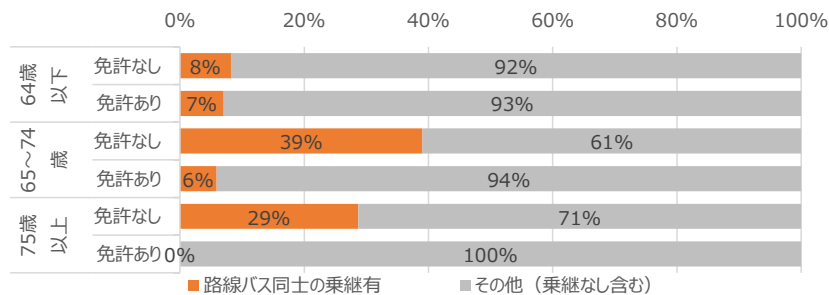


図 4-11 バスとの乗継手段の構成比（平日・休日別）



※乗継有：路線バスから路線バスを乗り継ぐ人

図 4-12 年齢層別免許保有別の路線バス乗継有無の構成比

## (2) 路線バスへの改善希望

全ての目的において、「便数を増やしてほしい」の要望が多い。増便の要望は、平日9時までと17時以降が多くなっている。その他、目的ごとに路線バスへの改善要望は異なる傾向にある。

通勤目的では、「時刻表通りに運行してほしい」「Suicaなどの交通系ICカードを導入してほしい」など、時間や支払いの迅速性を気にした改善要望が比較的多い。

通学目的では、「定期券の運賃を下げしてほしい」「Suicaなどの交通系ICカードを導入してほしい」「車内Wi-Fiを導入してほしい」など、バスの利便性向上への要望が多い。

買物・趣味・娯楽・通院目的では、「停留所に屋根やベンチを設置してほしい」「乗り降りしやすい車両を使用してほしい」など、バス利用時の身体的な負担を減らす要望が多い。

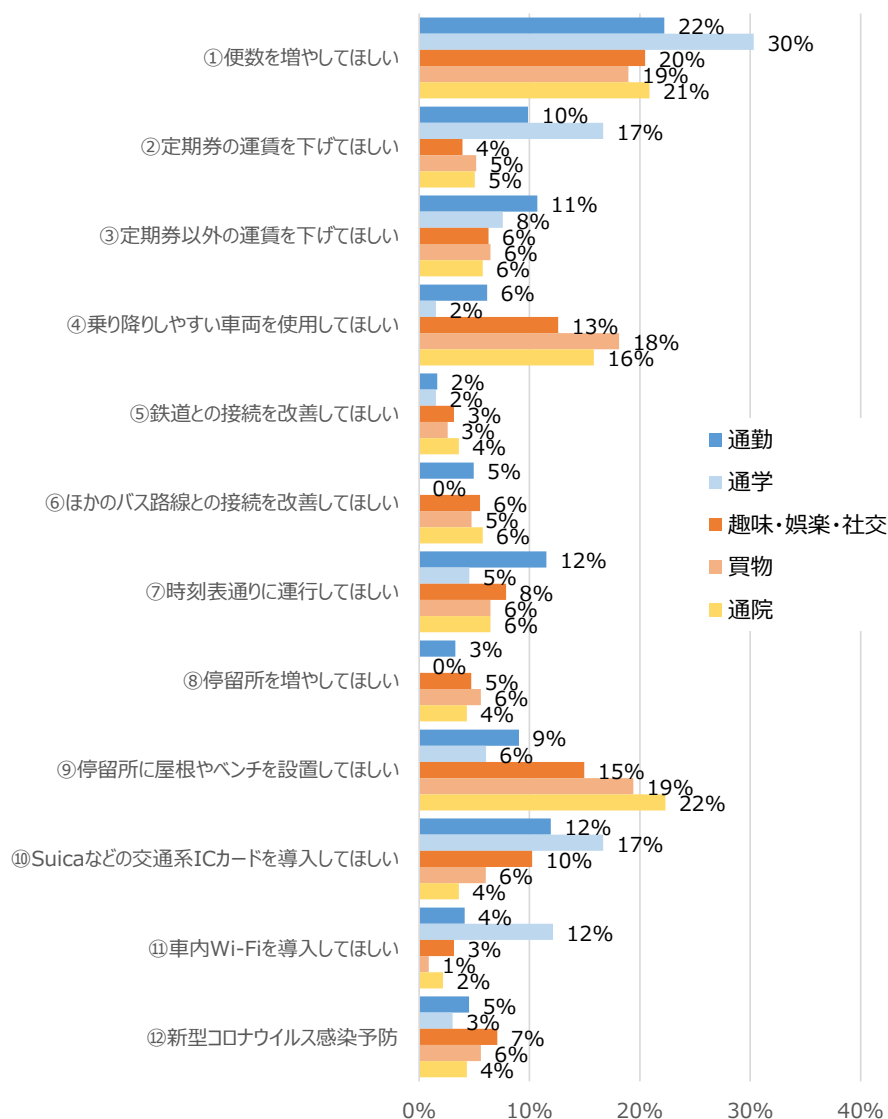


図 4-13 目的別の路線バスへの改善要望【複数回答】

### (3) 路線バス以外の手段の利用について

アンケート票を受け取った際の利用区間と同じ区間を、バス以外の手段で移動する頻度は「ほぼ毎日」「週4～5回」「週2～3回以上」と回答する人で50%を占めており、利用可能なバス路線があるにもかかわらず、他の手段を利用する機会が多いことが分かる。

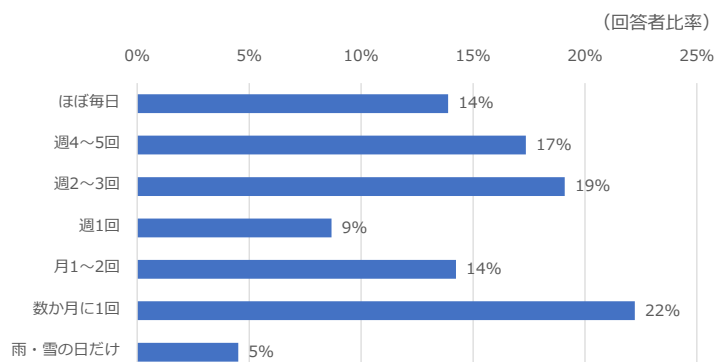
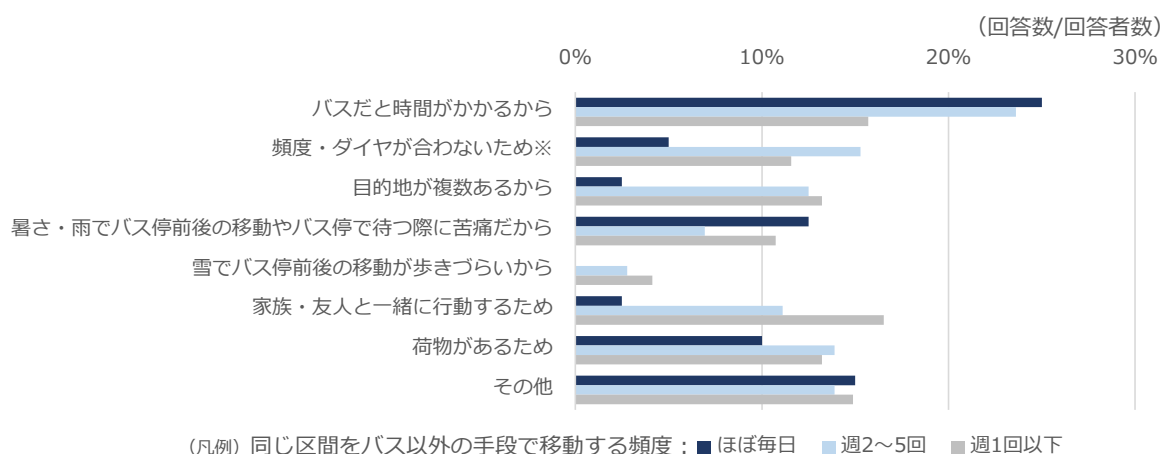


図 4-14 同じ区間を他の手段で移動する頻度

さらに、他の手段で移動する頻度とその理由の関係をみると、他の手段での移動機会が多い人ほど「バスだと時間がかかるから」と回答する割合が高い。バスの速達性や運転頻度<sup>注)</sup>の向上が、バスと並行する区間を高い頻度で移動する人に対するバス利用促進効果が高いと考えられる。

また、ほぼ毎日他の手段で同区間を移動する機会がある人は、「暑さ・雨でバス停前後の移動やバスを待つ際に苦痛」との理由で他の手段を利用する機会も多い。バス停の上屋設置など快適なバス待ち環境についても、バス利用促進効果が高いと考えられる。

注) バスに実際に乗っている時間だけでなく、バスの待ち時間も含め「バスだと時間がかかるから」と回答している場合も含まれていると考えられる。



(凡例) 同じ区間をバス以外の手段で移動する頻度：■ ほぼ毎日 □ 週2～5回 ▒ 週1回以下

※自由回答の記載内容より判定 (調査票上の選択肢にはないもの)

図 4-15 他の手段で移動する理由 (他の手段の利用頻度別) 【複数回答】



### 4-2-3. ベニちゃんバスの利用者アンケート結果

#### (1) 利用実態

ベニちゃんバスは、平日・休日ともに多くの年齢層に利用されており、多くの年齢層の市民の移動の足として役立っている。

ベニちゃんバスの利用者は、平日・休日ともに運行区間の沿線の居住者だけでなく、約 8 割弱が沿線以外の居住者であり、沿線住民以外にとっても街なかを周遊する際に役立っている。

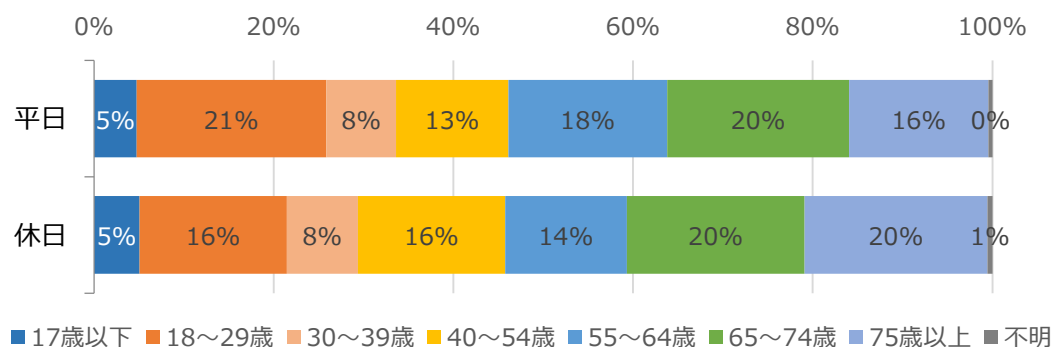
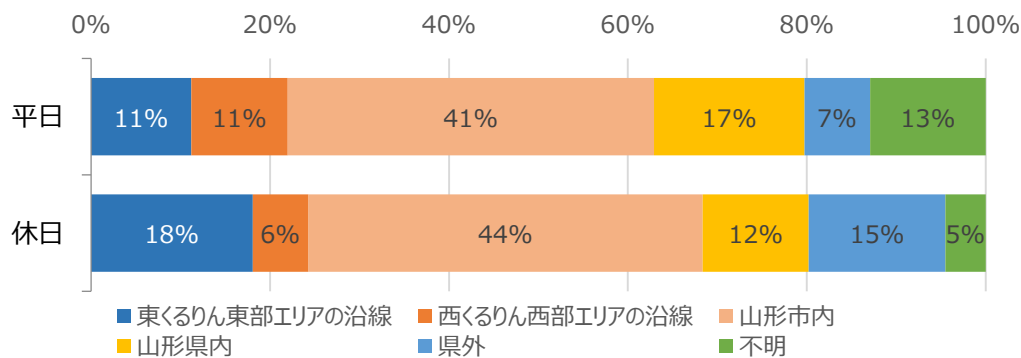


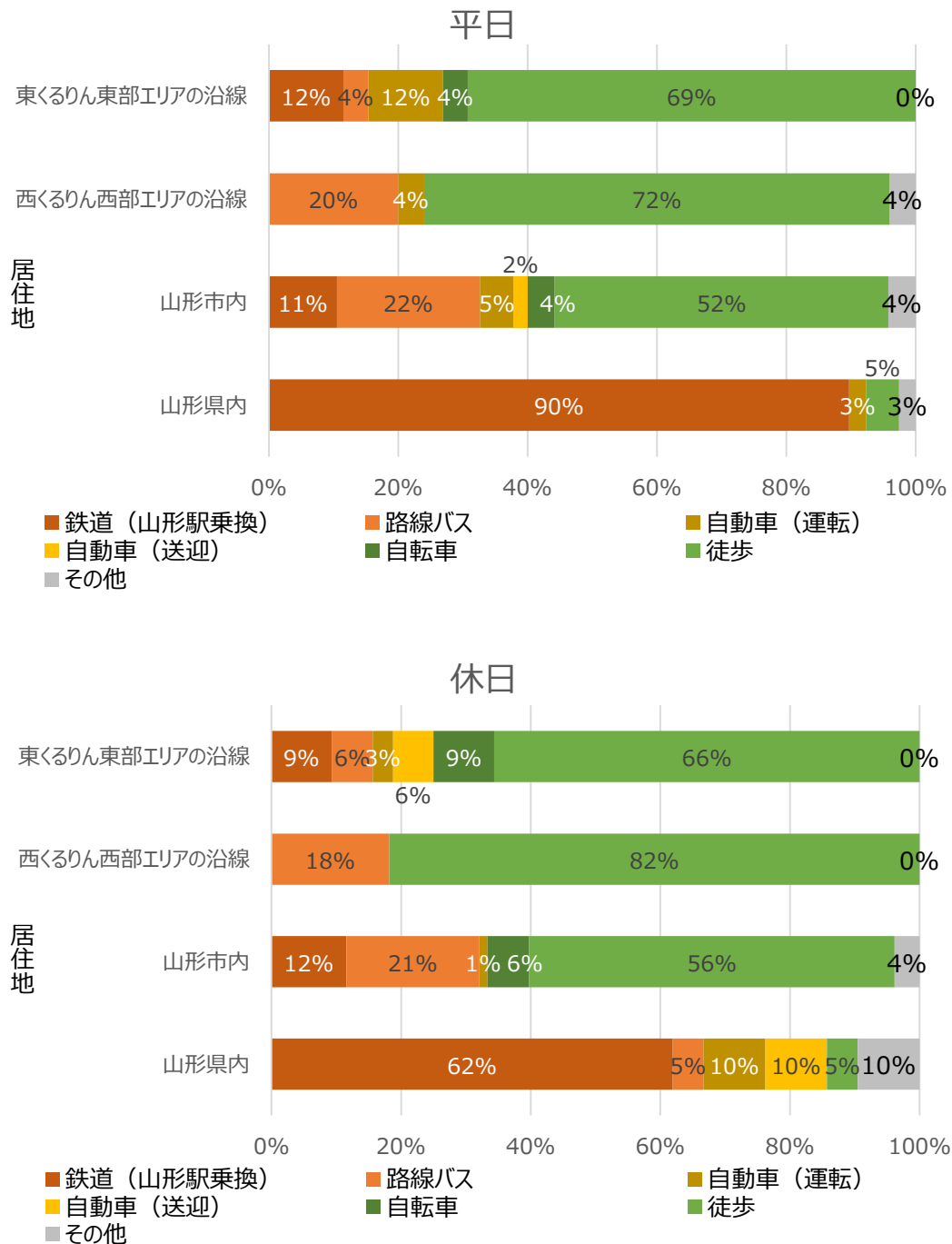
図 4-16 利用者の年齢別構成比（平日・休日別）



※沿線エリア：バス停からおおむね徒歩 5 分以内

図 4-17 利用者の居住地別構成比（平日・休日別）

ベニちゃんバスの利用者の多くは、自宅からベニちゃんバスに乗車するまでの間は徒歩で移動していることから、徒歩圏内に居住している人は多いことが分かる。山形市内や西部エリア沿線部に居住している人の2割は路線バスから乗り継ぎをしている。県内利用者の多くは平日は鉄道からの乗り継ぎだが、休日は自動車からベニちゃんバスに乗り継いでいる利用も2割程度存在する。



※沿線エリア：バス停からおおむね徒歩5分以内

図 4-18 利用者の居住地別 自宅～ベニちゃんバスの交通手段分担率(平日・休日別)

ベニちゃんバスは、平日・休日ともに山形駅周辺や七日町周辺を目的とした利用者が多く中心市街地での周遊に寄与している。ベニちゃんバスの利用者は、ベニちゃんバスの乗車前後は徒歩で移動している人が多いと考えられる。

ベニちゃんバスは、平日・休日ともに買物での利用者が多い。

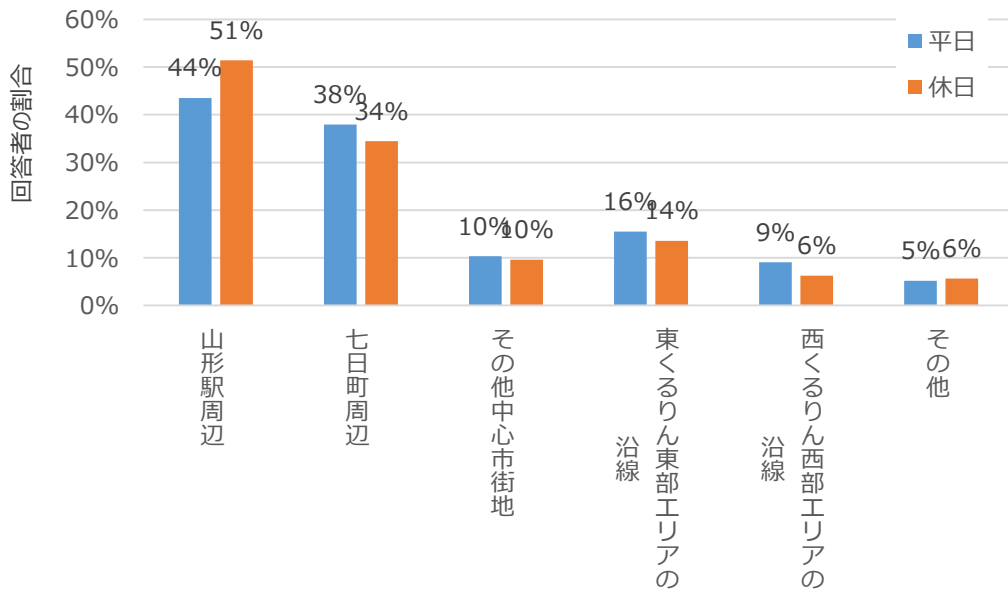


図 4-19 利用者の主な目的地（平日・休日別）【複数回答】

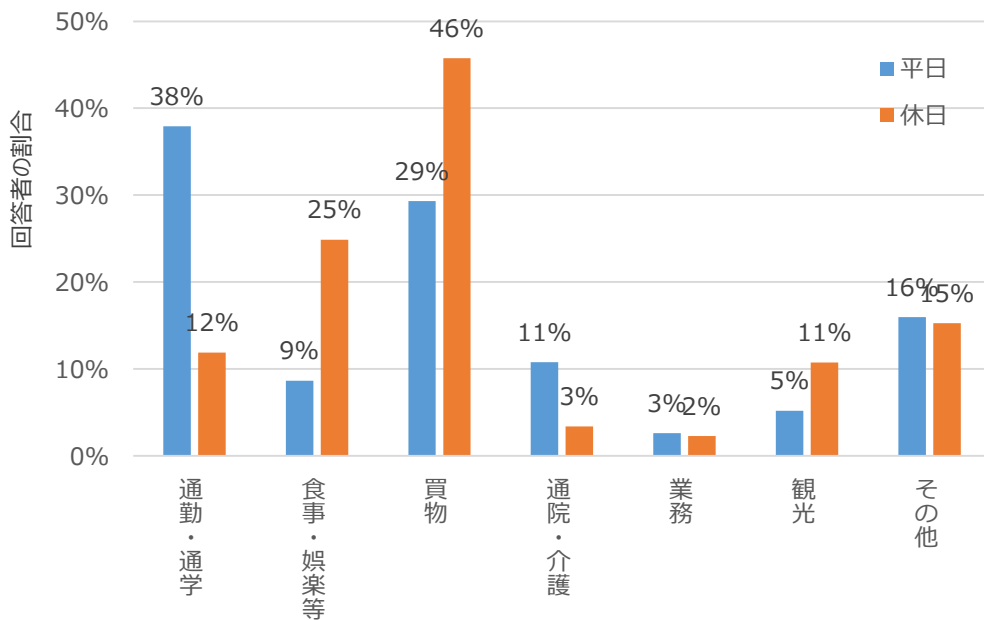


図 4-20 利用者の主な目的（平日・休日別）【複数回答】

ベニちゃんバス利用者の目的地での消費額は、平日で平均 1,400 円、休日で平均 2,000 円程度である。立寄り箇所数は、平日で平均 1.5 箇所、休日で平均 1.7 箇所程度であり、中心市街地の消費・周遊に寄与している。

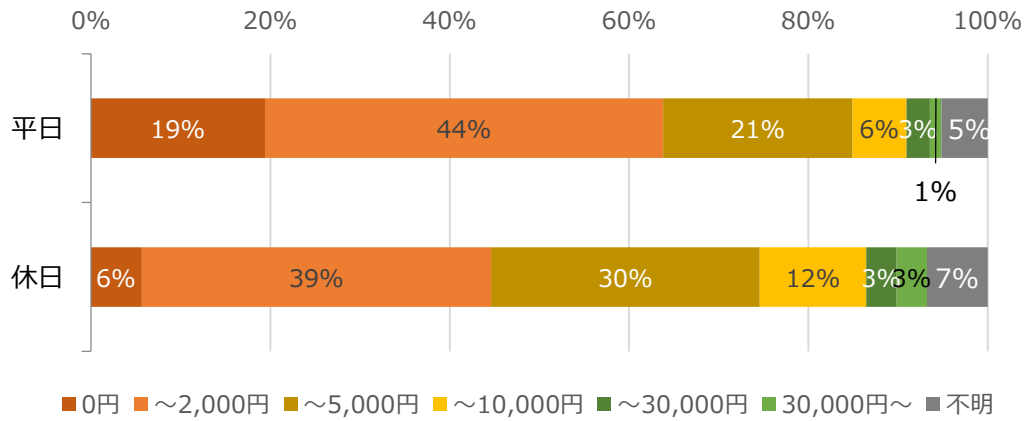


図 4-21 目的地での消費額の構成比（平日・休日別）

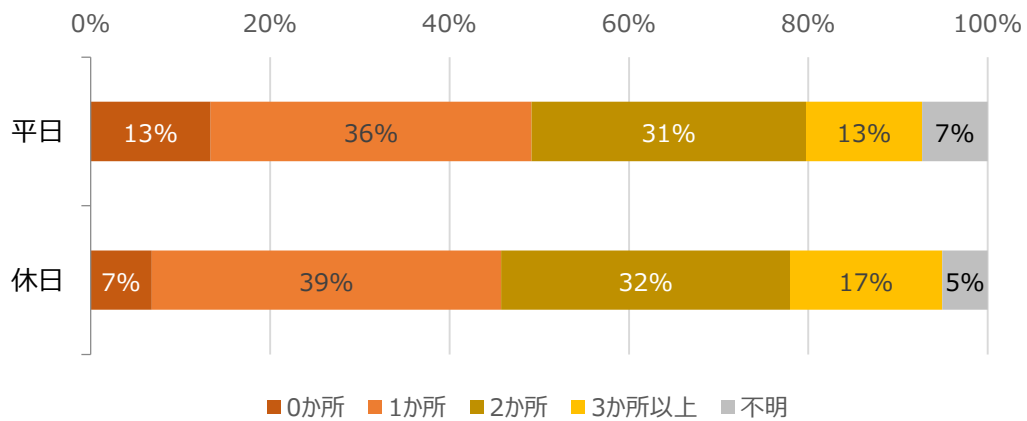


図 4-22 目的地点数の構成比（平日・休日別）

## (2) ベニちゃんバスへの改善要望

ベニちゃんバスへの改善要望は「運行頻度」「交通系 IC カード導入」が比較的多い。これらの要望は、39歳以下の比較的若い世代からの要望が多い。

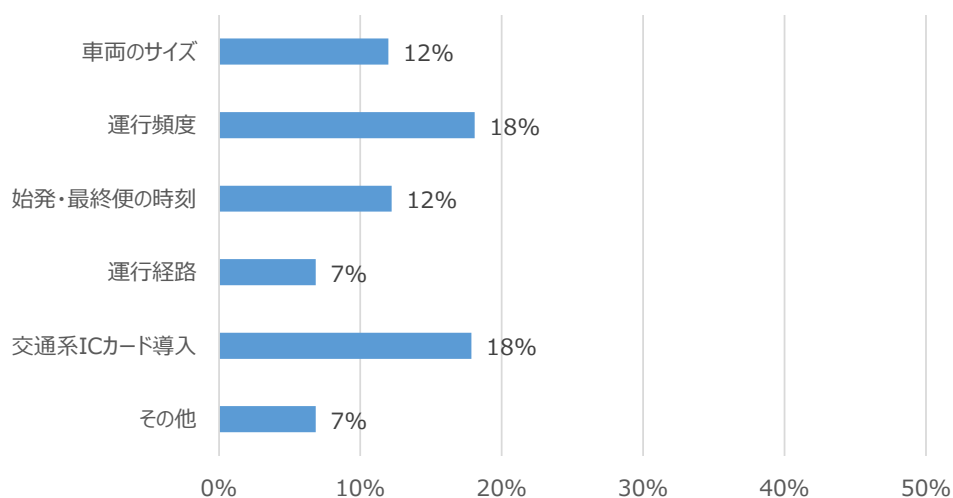


図 4-23 改善要望【複数回答】

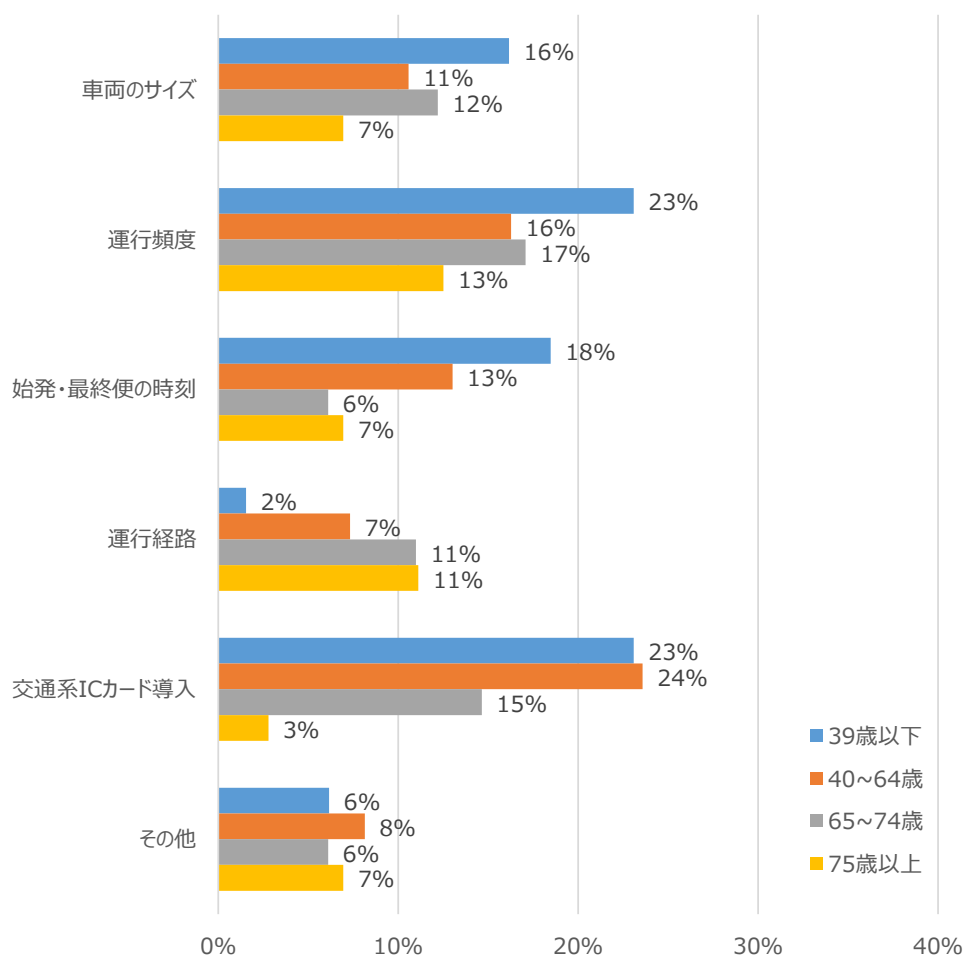


図 4-24 年齢階層別の改善要望【複数回答】

目的地別でも「運行頻度」の改善要望はいずれも多いが、特に東くるりん沿線や西くるりん沿線を目的地としている利用者の要望が多い。「交通系 IC カード導入」は、西くるりん沿線を目的地としている利用者以外からは要望が多く、特に中心市街地を目的地としている利用者からの要望が多い。「車両サイズ」への改善要望は、その他中心市街地、東くるりん沿線が目的地の利用者が比較的多い。

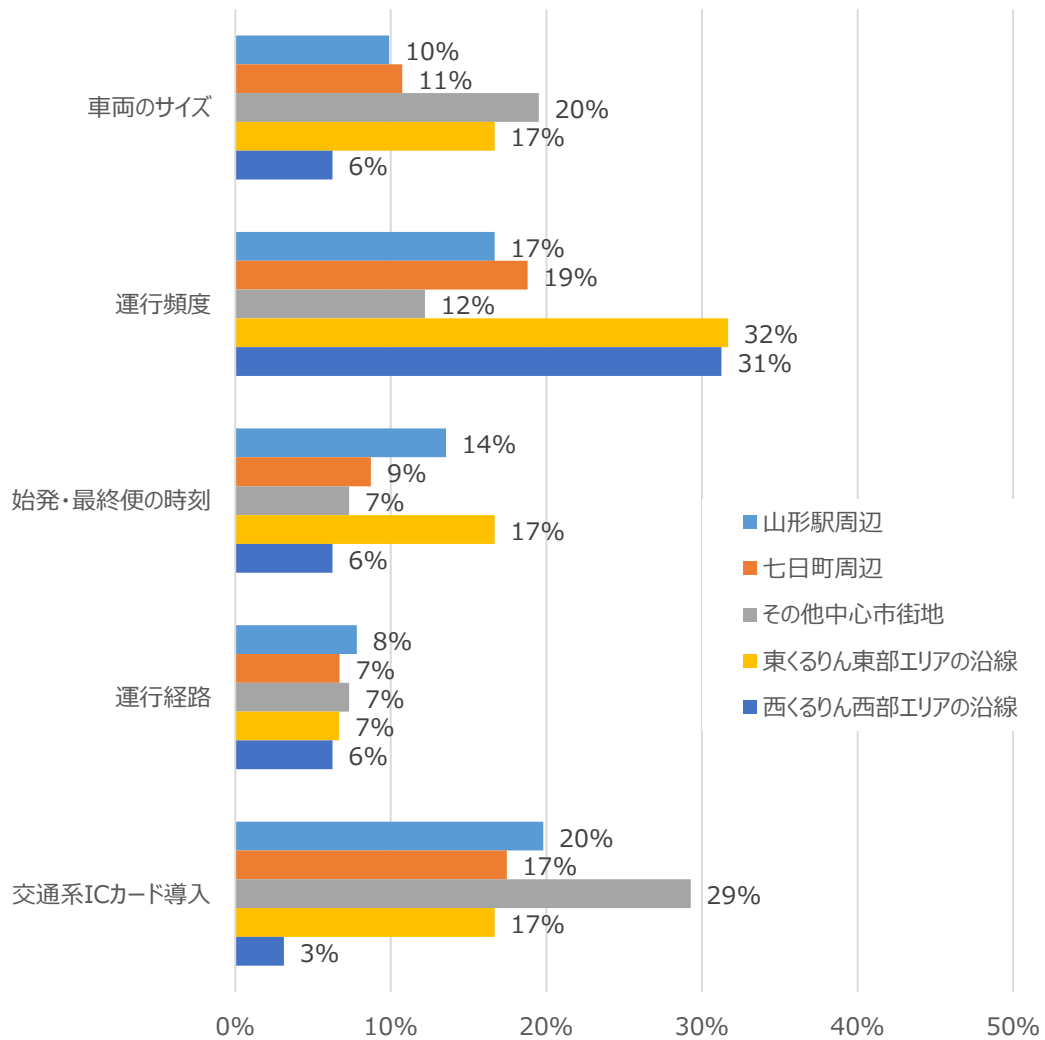


図 4-25 目的地別の改善要望【複数回答】

## 4-3. 市民アンケート

---

### 4-3-1. 調査の概要

#### 1) 実施主体

- ・福島大学吉田研究室と山形市企画調整課の共同実施

#### 2) 目的

- ・市民の日常の外出状況や公共交通の利用に関する調査を実施し、その分析結果を計画に反映させるため。

#### 3) 対象

- ・15歳以上の山形市民

#### 4) 調査方法

- ・郵送配布／郵送もしくは Google Form による回収
- ・15歳以上の山形市民から 1,500 名を無作為抽出し、各世帯に 2 部ずつ調査票を郵送

#### 5) 調査日

- ・令和 2 年（2020 年）12 月 15 日 発送／web 回答開始
- ・令和 3 年（2021 年）1 月 8 日 消印有効／web 回答締切

#### 6) 配布数及び回答数

- ・配布数：1,500 世帯
- ・回答数：1,025 件（郵送 918 件，web107 件）

※ うち 2 名が長期帰省中の大学生。以降の分析から除外

#### 7) 回答者の年齢層（年齢の回答があったサンプルのみ）

年齢層	人数	割合	年齢層	人数	割合
～14歳	7	0.7%	55～64歳	174	18.0%
15～24歳	59	6.1%	65～74歳	197	20.4%
25～34歳	86	8.9%	75～84歳	160	16.6%
35～44歳	126	13.1%	85～歳	31	3.2%
45～54歳	125	13.0%	計	965	100.0%



## 8) 調査内容

# 日常の外出と公共交通に関する アンケートのお願い

日頃より山形市政にご理解とご協力をいただき、誠にありがとうございます。  
現在、山形市では「山形市地域公共交通計画」の策定を進めております。この計画は、現在の「山形市地域公共交通網形成計画」を改訂し、市民の自立した生活の確保、活力ある都市活動の実現、観光その他の地域間交流の促進を図るため、市内公共交通の現状や将来的なまちづくりを踏まえ、利便性の高い公共交通ネットワークの再構築を検討していくものです。

計画策定にあたり、山形市の中心的な公共交通である路線バスについて、皆様のご意見を伺い、計画に反映させてまいりたいと考えております。

つきましては、大変恐縮ですが、本アンケートの趣旨をご理解のうえ、ご協力くださるようお願い申し上げます。

令和2年12月

山形市長 佐藤孝弘

【調査対象】 この調査票は、令和2年10月31日現在の住民基本台帳から調査対象として無作為に選ばれた方にお送りしています。

各世帯に2部ずつお送りしましたので、世帯主の方に限らずお住まいの方の中から2件、それぞれのお立場でご回答ください。

※ おひとりでお住まいの方は、1件のみご回答ください。

【回収方法】 ①郵送方式と、②Google Formでの回答方式があります。

① 郵送方式：調査票を**令和3年1月8日(金)までに**返信用封筒(切手不要)に入れて投函願います。

② Google Formでの回答：下記のURLもしくは、  
右のQRコードで**令和3年1月8日(金)までに**  
ご回答ください。郵送での回答は不要です。



【URL】 <https://forms.gle/aC3RbSxpDyaDLSLZ6>

【個人情報について】 このアンケートは、公共交通政策の立案に利用します。統計的に処理され、個人が特定されることはありません。

【お問い合わせ先】 山形市企画調整部企画調整課(担当：宮城、山口)

TEL 023-641-1212(内線223)

※ 調査協力：国立大学法人福島大学経済経営学類吉田研究室

図 4-26 市民アンケート調査票(依頼状)



質問3 「現在」の食料品（肉や魚、卵など）の買物についてお聞きします。

「買物の状況」を選択のうえ、最もよく行く店舗についてお答えください。

買物の状況 (あなたの状況に近いものを1つ選択)	1. 食料品の買物は自分自身で行うことが多い → 以下の質問に続けて回答願います	} 質問4へ
	2. 食料品の買物は家族に任せることが多い	
	3. 食料品の買物は移動販売を利用することが多い	
	4. 食料品の買物は宅配サービスを利用することが多い	

【最もよく行く店舗についてお答えください】

店舗名・所在地	店舗名	所在地	市町村名 ( ) 市・町・村 町・字名 ( )
買物する頻度 (1つ選択)	1. 週に5回以上 4. 2～3週間に1回程度	2. 週に2～3回 5. 月に1回程度	3. 週に1回程度 6. とくに決まっていない
買物時の利用交通手段 (すべて選択)	1. 鉄道 3. 送迎バス 6. 自動車(送迎してもらう) 9. 徒歩のみ	2. 路線バス・コミュニティバス等 4. タクシー 7. バイク 10. その他 ( )	5. 自動車(自分で運転) 8. 自転車
買物行動や時間帯	1. 通勤などのついでに立ち寄る方が多い 2. 自宅から店舗へ直接行く方が多い	立ち寄る日時 (平日・土日祝日) (午前・午後)( )時( )分ころ	
所要時間	自宅からこの店舗まで移動する際の所要時間は ( )分くらい		

質問4 買回り品の購入についてお聞きします。

(1) 山形市中心部(山形駅・七日町周辺)での最近半年間の買回り品の購入についてお聞きします。

買物した頻度 (1つ選択)	1. 週に1回以上 4. 2～3か月に1回程度	2. 月に2～3回 5. 1回のみ	3. 月に1回程度 6. 行かなかった → (2)へ
買物した際の利用交通手段 (すべて選択)	1. 鉄道 3. 送迎バス 6. 自動車(送迎してもらう) 9. 徒歩のみ	2. 路線バス・コミュニティバス等 4. タクシー 7. バイク 10. その他 ( )	5. 自動車(自分で運転) 8. 自転車
購入品目 (すべて選択)	1. 化粧品・医薬品 4. 電化製品	2. 紳士・婦人・子供服 5. 書籍・文具	3. 靴・バッグ 6. 贈答品 7. それ以外の品目

(2) 山形市の郊外店舗における最近半年間の買回り品の購入についてお聞きします。

買物した頻度 (1つ選択)	1. 週に1回以上 4. 2～3か月に1回程度	2. 月に2～3回 5. 1回のみ	3. 月に1回程度 6. 行かなかった → (3)へ
購入品目 (すべて選択)	1. 化粧品・医薬品 4. 電化製品	2. 紳士・婦人・子供服 5. 書籍・文具	3. 靴・バッグ 6. 贈答品 7. それ以外の品目

(3) 山形市以外にある店舗での最近半年間の買回り品の購入についてお聞きします。

買物した頻度 (1つ選択)	1. 週に1回以上 4. 2～3か月に1回程度	2. 月に2～3回 5. 1回のみ	3. 月に1回程度 6. 行かなかった → 質問5へ
購入品目 (すべて選択)	1. 化粧品・医薬品 4. 電化製品	2. 紳士・婦人・子供服 5. 書籍・文具	3. 靴・バッグ 6. 贈答品 7. それ以外の品目

図 4-28 市民アンケート調査票 (2/4 頁)



質問5 **5年前と比べて**、あなた自身の外出環境はどのように変化しましたか。あてはまる選択肢に**全て**○印をつけてください。

- |                         |                        |
|-------------------------|------------------------|
| 1. 外出頻度が減少した            | 2. 外出頻度が増えた            |
| 3. 自家用車を運転しなくなった        | 4. 自家用車を運転するようになった     |
| 5. 家族や知人等の送迎に頼れなくなった    | 6. 家族や知人等の送迎に頼るようになった  |
| 7. 行きたい場所が少なくなったと感じる    | 8. 行きたい場所が増えたと感じる      |
| 9. 山形市中心部を訪れる頻度が減った     | 10. 山形市中心部への来訪頻度が増えた   |
| 11. 山形市の郊外で買物する頻度が減った   | 12. 山形市の郊外で買物する頻度が増えた  |
| 13. 山形市以外で買物する頻度が減った    | 14. 山形市以外で買物する頻度が増えた   |
| 15. 一ヶ月の交通費が少なく済むようになった | 16. 一ヶ月の交通費が多くなるようになった |
| 17. 外出がおっくうになった         | 18. 外出したいと思うようになった     |
| 19. 上記のなかでは変化していない      | ?. わからない               |

質問6 **新型コロナウイルス感染症 (COVID-19) の拡大を契機に**、あなた自身の外出状況はどのように変化しましたか。あてはまる選択肢に**全て**○印をつけてください。

- |                            |                            |
|----------------------------|----------------------------|
| 1. 通勤や通学の頻度が減った            | 2. 職場や学校から帰宅する時刻が早くなった     |
| 3. 食料品の買物に出かける頻度が減った       | 4. 買回り品の買物に出かける頻度が減った      |
| 5. 医療機関を受診する頻度が減った         | 6. 友人・知人に会いに行く頻度が減った       |
| 7. 山形市中心部を訪れる頻度が減った        | 8. 自宅近くの店舗を利用することが増えた      |
| 9. 外出の同行者を減らすようになった        | 10. 通販や宅配サービスの利用が増えた       |
| 11. 外出先の混雑を気にするようになった      | 12. 公共交通利用に不安を感じるようになった    |
| 13. 見知らぬ人との相乗り不安を感じるようになった | 14. 同僚や知人との相乗り不安を感じるようになった |
| 15. 外出すること自体不安を感じるようになった   | 16. 外出自体をためらうようになった        |
| 17. 上記のなかで該当するものはない        | ?. わからない                   |

質問7 ①～④の移動手段の**現在**の利用頻度について、**新型コロナウイルス感染症 (COVID-19) 拡大前との比較**とあわせてお答えください。

	現在の利用頻度		新型コロナ拡大前 と比べて
① 自家用車 (自分で運転)	1. 週に3日以上 3. 月に2～3日程度 5. 月1日未満	2. 週に1～2日 4. 月1日程度 6. 利用しない	1. 利用が増えた 2. 変わらない 3. 利用が減った
② 家族や知人等の送迎	1. 週に3日以上 3. 月に2～3日程度 5. 月1日未満	2. 週に1～2日 4. 月1日程度 6. 利用しない	1. 利用が増えた 2. 変わらない 3. 利用が減った
③ 路線バス・コミュニティ バス・乗合タクシー	1. 週に3日以上 3. 月に2～3日程度 5. 月1日未満	2. 週に1～2日 4. 月1日程度 6. 利用しない	1. 利用が増えた 2. 変わらない 3. 利用が減った
④ 通常のタクシー	1. 週に3日以上 3. 月に2～3日程度 5. 月1日未満	2. 週に1～2日 4. 月1日程度 6. 利用しない	1. 利用が増えた 2. 変わらない 3. 利用が減った

図 4-29 市民アンケート調査票 (3/4 頁)

質問8 山形市内の路線バス（ベニちゃんバス、地域交流バス、コミュニティバス、なども含みます）についてお聞きします。

(1) 情報提供（時刻表、公共交通マップ、系統番号など）に関する満足度を教えてください。

1. 満足 2. やや満足 3. 普通 4. やや不満 5. 不満 ？. 分からない

(2) 山形市内の路線バスは、どのような点が改善されれば「使いやすくなる」と思いますか。特に重要だと思われる選択肢を3つまで挙げてください。

1. 便数を増やしてほしい	(平日・土日祝日)の _____
2. 定期券の運賃を下げてください	(午前・午後) ( ) 時 ( ) 分ころに ( ) から ( ) へ行く便
3. 定期券以外の運賃を下げてください	
4. 乗り降りしやすい車両にしてください	(平日・土日祝日)の (午前・午後) ( ) 時 ( ) 分ころに
5. 鉄道との接続を改善してほしい	( ) 駅を(発車・到着)する列車との接続
6. 他のバス路線との接続を改善してほしい	
7. 時刻表通りに運行してほしい	
8. 停留所を増やしてほしい	( ) の付近に停留所があるとよい。
9. その他 ( )	

質問9 最後に、あなたのことについてお伺いします。

性別・年齢	性別 1. 男性 2. 女性 3. その他	年齢 ( ) 歳
世帯構成	1. 単身 2. 夫婦のみ 3. 親子(親族の同居を含む) 4. 3世代(親族の同居を含む) 5. 兄弟姉妹など親族世帯のみ 6. その他 ( )	
職業	1. 学生・生徒 2. 会社員・団体職員 3. 公務員 4. 自営業 5. 農業 6. アルバイト・パート 7. 主婦(夫) 8. 無職 9. その他 ( )	
お住まい	現住所の郵便番号 ( ) - ( )	5年前のお住まい 1. 現在と同じ 2. 現在とは異なる
運転免許保有	1. 自動車運転免許証を保有 2. 原付・二輪の免許証のみ保有 3. 運転免許を返納した 4. 運転免許を保有したことはない	
運転免許の返納意識	1. 5年以内に返納を考えている 2. 返納を考えているが難しいと感じている 3. 高齢になったら返納を考える 4. 返納は考えていない 5. その他 ( )	
送迎する人の有無	1. いつも送迎を頼める人がいる 2. 都合が合えば送迎を頼める人がいる 3. 送迎を頼める人はいない	
休まずに歩ける距離	1. 100m程度まで 2. 300m程度まで 3. 500m程度まで 4. 1km程度まで 5. 1.5km程度まで 6. 1.5km以上	

質問は以上です。ご協力ありがとうございました。

図 4-30 市民アンケート調査票 (4/4 頁)

## 4-3-2. 市民アンケート結果

### (1) 自動車運転免許の保有状況

5年前と比べ、高齢者や女性の自動車運転免許の保有率が上昇している。

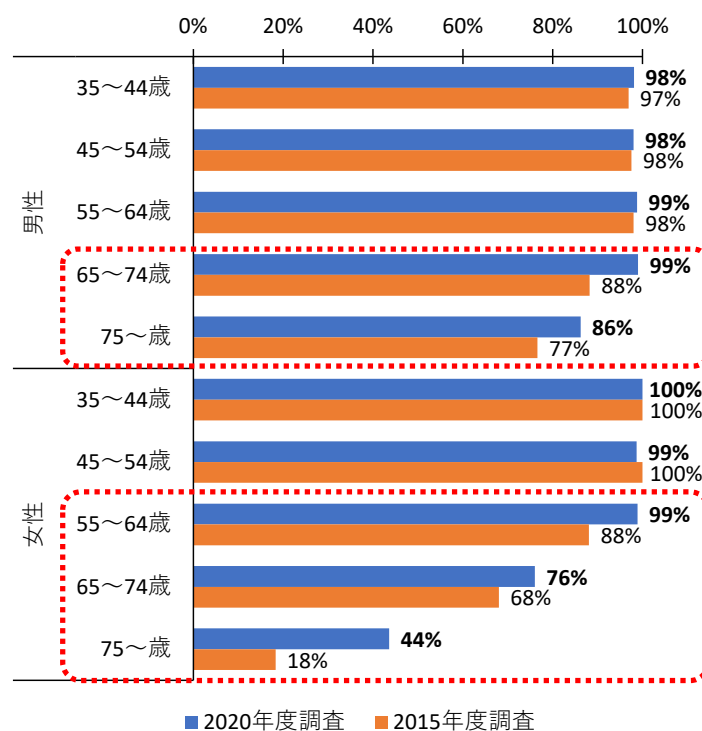


図 4-31 自動車運転免許の保有状況

## (2) 自動車運転免許の保有状況と返納の意識

後期高齢者（75歳以上）の約2割が運転免許を返納もしくは失効しており、免許返納等を考えている人と、そうでない人との割合が拮抗している。

一方で、前期高齢者（65～74歳）については、「高齢になったら返納」または「考えていない」と回答した人が過半数に及び、運転免許の返納等をあまり考えていないことから、後期高齢者になってから返納等について考え始める傾向がある。

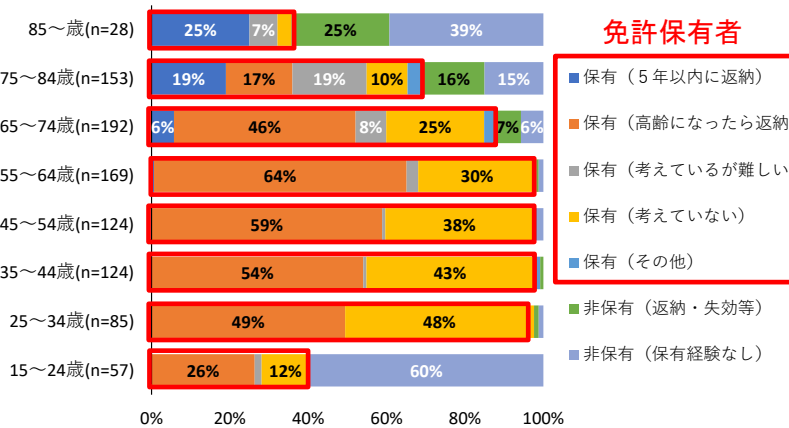


図 4-32 自動車運転免許の保有状況と返納の意識

## (3) 自動車運転免許の返納に関わる状況（男女別）

女性は、後期高齢者に差し掛かると、運転免許の返納や失効を進める割合が高い傾向にある。

「5年以内に返納」と答えた後期高齢者は、男性の方が多い。「考えているが難しい」とした後期高齢者は、男女とも4人に1人であった。

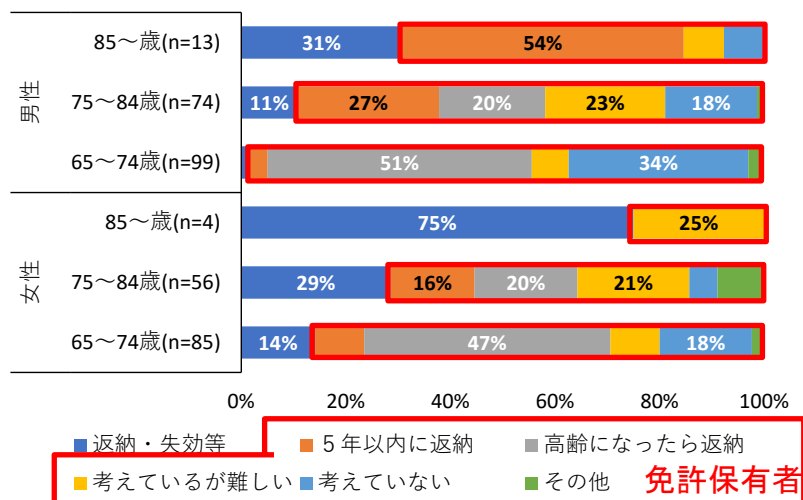


図 4-33 自動車運転免許の返納



#### (4) 連続して歩くことができる距離

75～84歳では1.5km程度以上歩ける人が半数を占めるが、300m程度以下の方も2割いて、個人差が大きくなる。85歳以上では過半数が100m程度までしか歩けない。

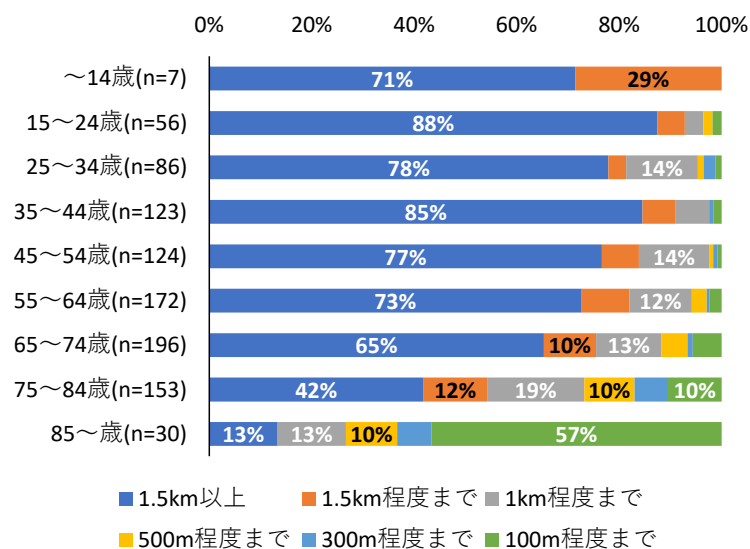


図 4-34 連続して歩くことができる距離

#### (5) 身体機能 × 運転免許の返納等への意識

「連続して歩くことができる距離」の個人差が大きくなる、75～84歳の回答者に限定して自動車運転免許の返納への意識を集計した。

返納等をした人の4割は「連続歩行距離」が300m程度以下であった。返納等を「考えていない」人の7割は1.5km以上歩ける。

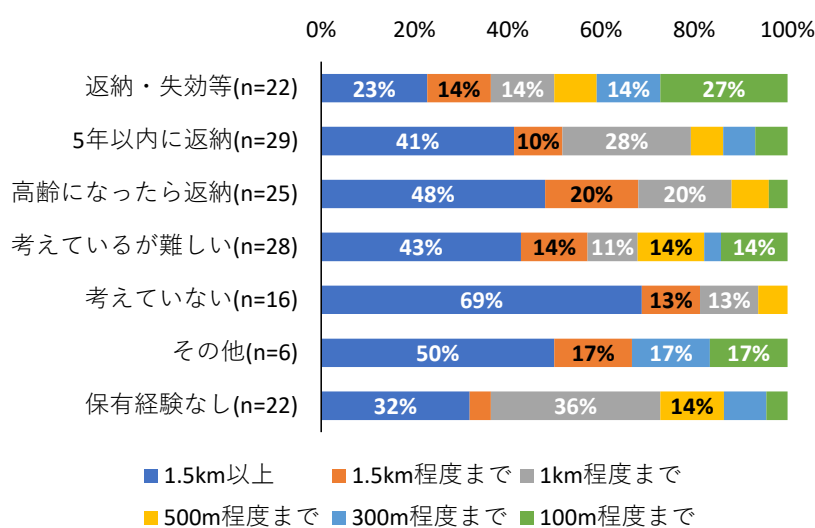


図 4-35 連続して歩くことができる距離と免許返納等への意識 (75～84歳の回答者のみ)

## (6) 目的別代表交通手段

通学は「鉄道」「路線バス」が全体の約半数を占めている。通学や免許非保有者の移動を除くと、ほとんどが「自分で運転」による移動である。免許非保有者は、買物では、「自家用車の送迎」や「自転車」、「徒歩」が比較的大きな割合を占める。通院では、「タクシー」の割合が他の目的より大きい。山形市中心部への買物では、免許非保有者は「路線バス」が4割、免許保有者でも1割弱利用している。

代表交通手段	通勤	通学	食料品の買物		通院		買回品の買物 (山形市中心部)	
			(自動車運転免許)		(自動車運転免許)		(自動車運転免許)	
			(保有)	(非保有)	(保有)	(非保有)	(保有)	(非保有)
①鉄道	2%	26%	0%	3%	0%	1%	1%	2%
②高速バス	1%	4%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
③路線バス	5%	23%	1%	13%	2%	16%	6%	40%
④送迎バス	0%	0%	0%	2%	0%	1%	0%	0%
⑤タクシー	0%	0%	0%	2%	1%	9%	0%	7%
⑥自分で運転	81%	4%	88%	0%	85%	0%	76%	0%
⑦自家用車の送迎	3%	11%	5%	45%	5%	53%	6%	37%
⑧バイク	0%	0%	1%	3%	1%	1%	1%	2%
⑨自転車	3%	15%	1%	19%	1%	6%	1%	10%
⑩徒歩	4%	17%	4%	13%	5%	13%	9%	3%
n	410	47	479	62	585	113	362	60

図 4-36 目的別代表交通手段

## (7) 代表交通手段の変化 (2015年→2020年)

食料品の買物、通院において、「路線バス」の分担率は、5年前から大きく変動していない。食料品の買物では「自家用車の送迎」の割合が大きくなり、「自転車」、「徒歩」が減少した。通院で免許非保有者の「自家用車の送迎」が倍増し、「タクシー」や「自転車」から移行した。

代表交通手段	食料品の買物				通院			
	2020年		2015年		2020年		2015年	
	(保有)	(非保有)	(保有)	(非保有)	(保有)	(非保有)	(保有)	(非保有)
①鉄道	0%	3%	0%	0%	0%	1%	0%	0%
②高速バス	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
③路線バス	1%	13%	1%	15%	2%	16%	2%	20%
④送迎バス	0%	2%	0%	0%	0%	1%	0%	0%
⑤タクシー	0%	2%	1%	2%	1%	9%	2%	21%
⑥自分で運転	88%	0%	88%	0%	85%	0%	84%	0%
⑦自家用車の送迎	5%	45%	5%	33%	5%	53%	4%	29%
⑧バイク	1%	3%	1%	0%	1%	1%	1%	0%
⑨自転車	1%	19%	3%	33%	1%	6%	3%	13%
⑩徒歩	4%	13%	3%	17%	5%	13%	4%	17%
n	479	62	272	52	585	113	362	60

図 4-37 代表交通手段の変化 (2015年→2020年)

## (8) 目的別トリップ（交通）発生時刻

### 1) 通勤

出発時刻は、午前 7～8 時台に全体の 4 分の 3 が集中している。21 時以降の帰宅割合は少ない。

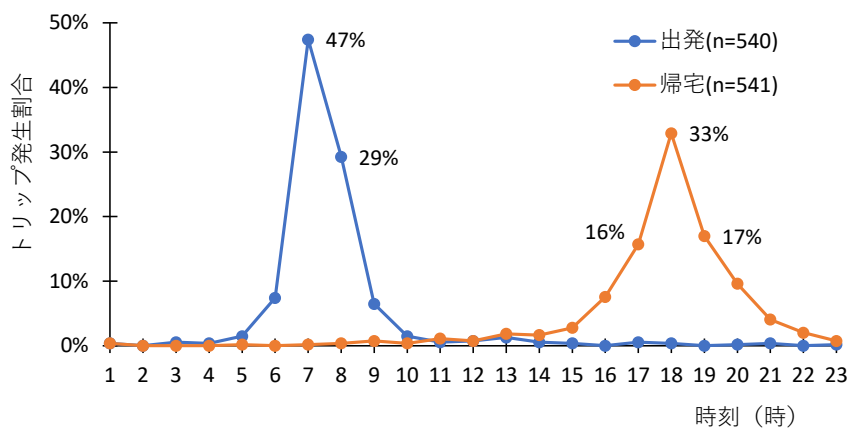


図 4-38 目的別トリップ（交通）発生時刻（通勤）

### 2) 食料品の買物（店舗の立寄り時刻）

免許非保有者は 10～11 時台に集中、免許保有者は 12 時台を除き 10～19 時台に分散している。

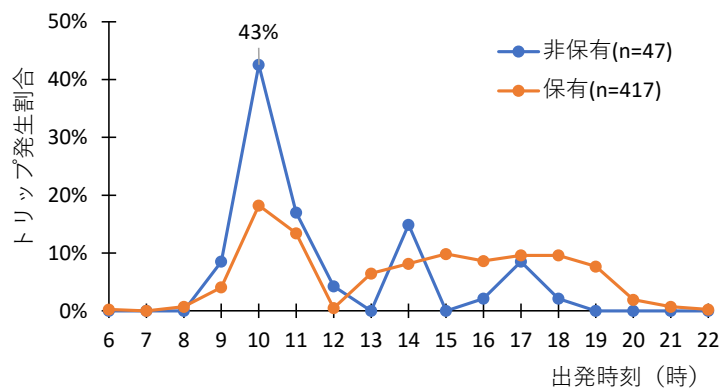


図 4-39 目的別トリップ（交通）発生時刻（食料品の買い物）

### 3) 通院（出発）

出発時刻は、午前 8～10 時台に全体の 7 割が集中している。食料品の買物とは異なり、免許の有無による時間帯の差は小さい。

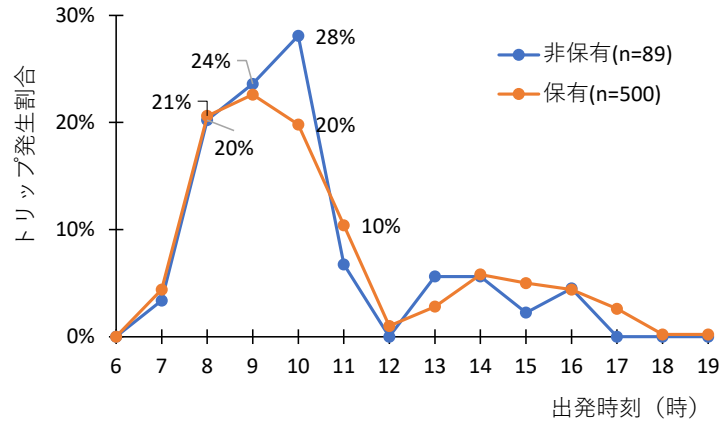


図 4-40 目的別トリップ（交通）発生時刻（通院（出発））

### 4) 通院（帰宅）

帰宅時刻は、10～12 時台に全体の 3 分の 2 が集中している。免許の有無による時間帯の差は小さい。

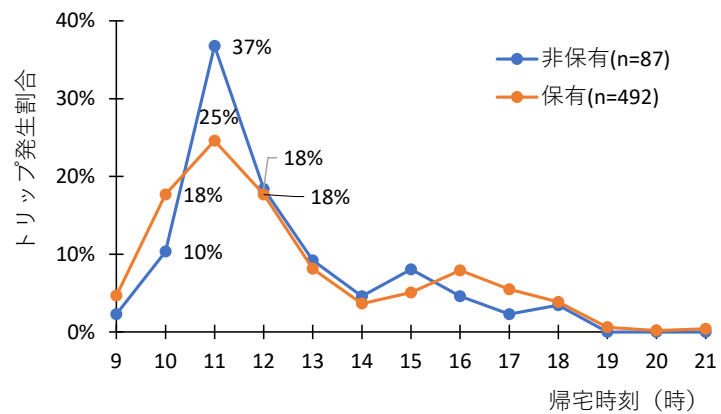


図 4-41 目的別トリップ（交通）発生時刻（通院（帰宅））

### (9) 山形市中心部（七日町・山形駅）での買回り品の購入頻度

自動車運転免許の非保有者は、保有者より、山形市中心部の買物頻度が「5割多い」。山形市中心部の買物頻度が多いのは「65～84歳」、その次が「15～34歳」であった。路線バスで山形市中心部を訪れる人は、中心部での買物頻度が自家用車利用者の「約2倍」である。中心部で買物する人は郊外店も含め、市内での消費が旺盛であった。

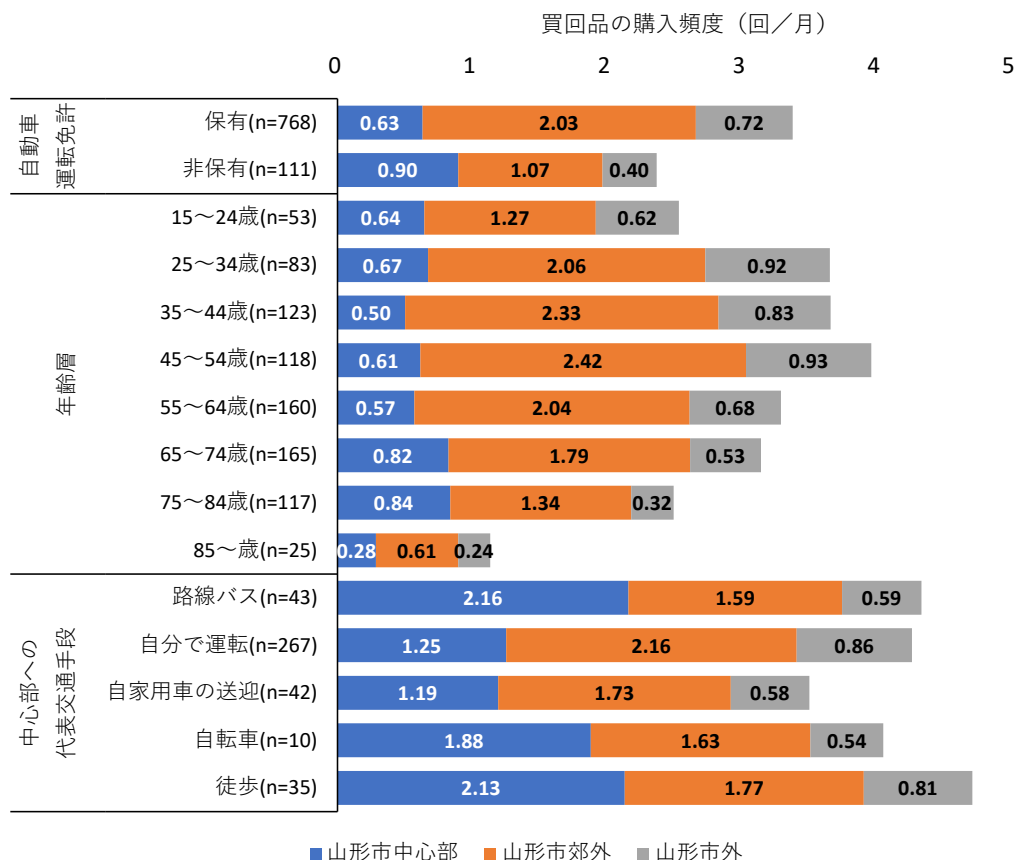


図 4-42 山形市中心部（七日町・山形駅）での買回り品の購入頻度

## (10) 外出状況の変化

外出状況の変化については新型コロナウイルスの影響が色濃くなっている。運転免許の有無に関わらず「外出頻度が減少」し、「行きたい場所が少なくなった」と回答した割合が増加した。「行きたい場所が増えた」は、24歳以下の回答者で卓越している。

項目	2015年度調査		2020年度調査	
	自動車運転免許		自動車運転免許	
	保有	非保有	保有	非保有
外出頻度が減少した	24.0%	46.9%	50.1%	53.1%
外出頻度が増えた	18.8%	5.3%	8.0%	12.2%
自家用車を運転できなくなった	1.4%	9.7%	6.3%	17.7%
行きたい場所が少なくなった	15.1%	22.1%	38.5%	34.7%
行きたい場所が増えた	11.4%	6.2%	5.8%	9.5%
一ヶ月の交通費が少なく済むようになった	6.8%	4.4%	14.8%	16.3%
一ヶ月の交通費が多くなるようになった	14.0%	6.2%	5.1%	8.8%
外出がおっくうになった	14.9%	31.0%	21.6%	29.3%
外出したいと思うようになった	7.6%	7.1%	4.8%	6.8%
変化なし	37.4%	28.3%	8.9%	6.8%
<b>n</b>	<b>484</b>	<b>113</b>	<b>847</b>	<b>147</b>

図 4-43 外出状況の変化

## (11) 外出状況の変化（年齢層別）

各年齢層で「行きたい場所が少なくなった」「外出頻度が減少した」など、「ネガティブな変化」が卓越するようになり、世代間で傾向の違いがなくなった。

34歳以下では、5年前より「自家用車を運転するようになった」人の割合が大きく低下した。

項目	2010 ↓ 2015						
	～34歳	35～44歳	45～54歳	55～64歳	65～74歳	75～歳	
自家用車を運転するようになった	48.6%	13.3%	10.8%	7.7%	9.2%	3.5%	
行きたい場所が少なくなった	17.1%	5.3%	25.8%	11.1%	16.2%	26.1%	
行きたい場所が増えた	30.0%	18.7%	6.5%	6.8%	6.2%	3.5%	
外出がおっくうになった	17.1%	8.0%	22.6%	16.2%	13.1%	30.4%	
外出したいと思うようになった	21.4%	9.3%	2.2%	4.3%	7.7%	6.1%	
外出頻度が減少した	18.6%	10.7%	26.9%	28.2%	30.0%	48.7%	
外出頻度が増えた	41.4%	32.0%	8.6%	14.5%	9.2%	5.2%	
<b>n</b>	<b>70</b>	<b>75</b>	<b>93</b>	<b>117</b>	<b>130</b>	<b>115</b>	

項目	2015 ↓ 2020						
	～34歳	35～44歳	45～54歳	55～64歳	65～74歳	75～歳	
自家用車を運転するようになった	26.0%	15.1%	8.0%	9.2%	9.1%	9.4%	
行きたい場所が少なくなった	27.3%	31.7%	34.4%	42.5%	41.1%	41.4%	
行きたい場所が増えた	18.0%	4.8%	5.6%	4.0%	5.1%	2.6%	
外出がおっくうになった	17.3%	15.1%	16.8%	21.3%	20.3%	37.7%	
外出したいと思うようになった	11.3%	7.1%	4.8%	1.7%	5.6%	1.0%	
外出頻度が減少した	41.3%	46.0%	41.6%	50.6%	50.3%	65.4%	
外出頻度が増えた	22.7%	6.3%	11.2%	5.2%	5.6%	3.7%	
<b>n</b>	<b>150</b>	<b>126</b>	<b>125</b>	<b>174</b>	<b>197</b>	<b>191</b>	

図 4-44 外出状況の変化（年齢層別）

## (12) コロナ禍での外出状況の変化

通勤・通学・通院の「義務的な交通」への影響は小さい。一方で、「自宅近くの店舗を利用することが増えた」「公共交通利用に不安を感じるようになった」という人の割合が大きい。

新型コロナウイルス感染症拡大後の変化	回答者数	割合
外出先の混雑を気にするようになった	648	63.3%
友人・知人に会いに行く頻度が減った	589	57.6%
山形市中心部を訪れる頻度が減った	334	32.6%
外出すること自体に不安を感じるようになった	333	32.6%
買回り品の買物に出かける頻度が減った	306	29.9%
自宅近くの店舗を利用することが増えた	306	29.9%
外出自体をためらうようになった	300	29.3%
公共交通利用に不安を感じるようになった	288	28.2%
食料品の買物に出かける頻度が減った	282	27.6%
見知らぬ人との相乗りに不安を感じるようになった	260	25.4%
通販や宅配サービスの利用が増えた	247	24.1%
外出の同行者を減らすようになった	153	15.0%
医療機関を受診する頻度が減った	141	13.8%
同僚や知人との相乗りに不安を感じるようになった	122	11.9%
職場や学校から帰宅する時刻が早くなった	91	8.9%
通勤や通学の頻度が減った	55	5.4%

n= 1023

図 4-45 コロナ禍での外出状況の変化



### (13) コロナ禍での公共交通利用の減少

乗合交通（路線バス等）は、通学・通勤需要が主体の「週3日以上」の利用者の減少は限定的であった（「増えた」は新入生の影響）。タクシーは、高頻度利用者ほど利用が「減った」割合が増加した。

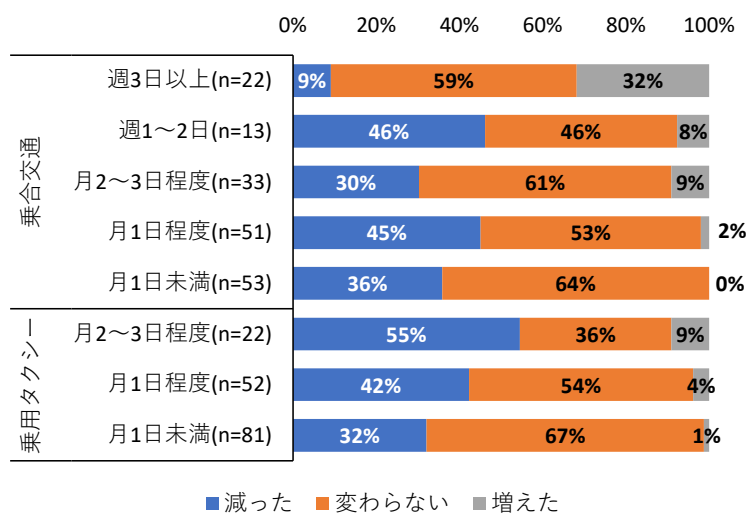


図 4-46 コロナ禍での公共交通利用の減少

乗合交通（路線バス等）は、「公共交通利用に不安を感じる」層の利用減が卓越した。「公共交通利用に不安を感じる」層は、自家用車利用に移行した可能性がある。タクシーは、「公共交通利用に不安を感じる」ことの利用減は見られない。

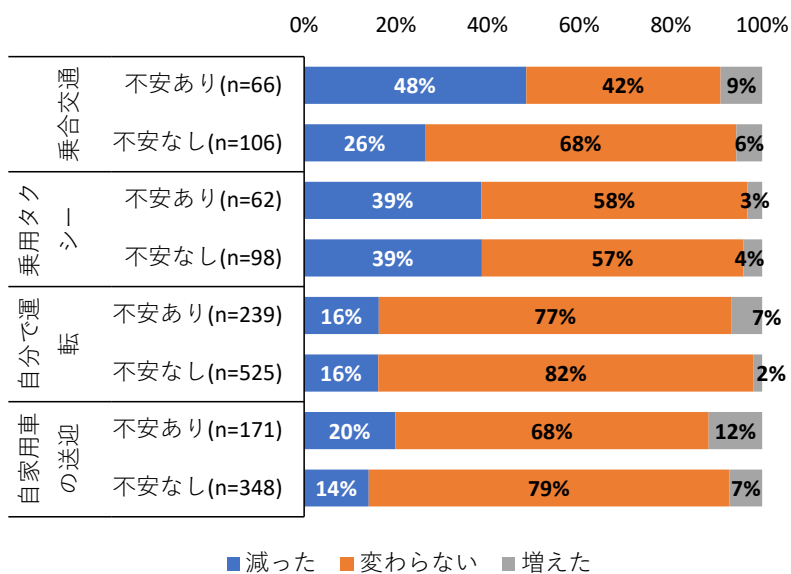


図 4-47 コロナ禍での公共交通利用の不安

## (14) 山形市における路線バス等の改善要望

### 1) 5年前との比較

「便数を増やしてほしい」が、前回首位の「定期券以外の運賃を下げてください」を上回った。「停留所を増やしてほしい」も上位になった。

「乗り降りしやすい車両」や「他のバス路線との接続改善」は下位になっており、車両更新、既存路線のパターンダイヤ化、バスロケーションシステムの導入に一定の効果があったと考えられる。

前回 (2015年度調査)		今回 (2020年度調査)	
項目	回答者数	項目	回答者数
定期券以外の運賃を下げてください	162	便数を増やしてほしい	217
便数を増やしてほしい	105	定期券以外の運賃を下げてください	193
乗り降りしやすい車両を使用してほしい	97	停留所を増やしてほしい	115
他のバス路線との接続を改善してほしい	87	時刻表通りに運行してほしい	101
停留所を増やしてほしい	77	乗り降りしやすい車両にしてほしい	99
時刻表通りに運行してほしい	73	他のバス路線との接続を改善してほしい	85
定期券の運賃を下げてください	62	定期券の運賃を下げてください	79
鉄道との接続を改善してほしい	16	鉄道との接続を改善してほしい	37
<b>n</b>	<b>617</b>	<b>n</b>	<b>1023</b>

図 4-48 山形市における路線バス等の改善要望

### 2) 利用者と非利用者の比較

利用者と非利用者を比較すると、「月1回以上利用者」の方が、改善点を多く挙げる傾向があった。「非利用者」は「その他」意見に「分からない」と記載するケースもある。「その他」意見には、「ICカードの導入」も多く記載された。

	月1回以上 利用者	非利用者
便数を増やしてほしい	46 <b>37.4%</b>	136 18.6%
定期券の運賃を下げてください	12 <b>9.8%</b>	58 7.9%
定期券以外の運賃を下げてください	30 <b>24.4%</b>	143 19.6%
乗り降りしやすい車両にしてほしい	11 8.9%	78 <b>10.7%</b>
鉄道との接続を改善してほしい	7 <b>5.7%</b>	23 3.2%
他のバス路線との接続を改善してほしい	17 <b>13.8%</b>	62 8.5%
時刻表通りに運行してほしい	15 <b>12.2%</b>	71 9.7%
停留所を増やしてほしい	15 <b>12.2%</b>	85 11.6%
<b>n</b>	<b>123</b>	<b>730</b>

図 4-49 山形市における路線バス等の改善要望 (利用者と非利用者との比較)

### (15) 山形市における路線バス等の情報提供に対する満足度

5年前と比べて「満足」と回答している人の割合が小さくなっているが、満足している割合（「満足」と「やや満足」の計）が不満と回答した割合（「やや不満」と「不満」の計）よりは大きい結果となった。

また、「分からない」と回答している割合が大きくなっている。これは、5年前は「情報提供に関する満足度」としたところを、令和2年（2020年）度の調査では、「情報提供（時刻表、公共交通マップ、系統番号）に関する満足度」と具体的に例示したことによる影響であると考えられる。

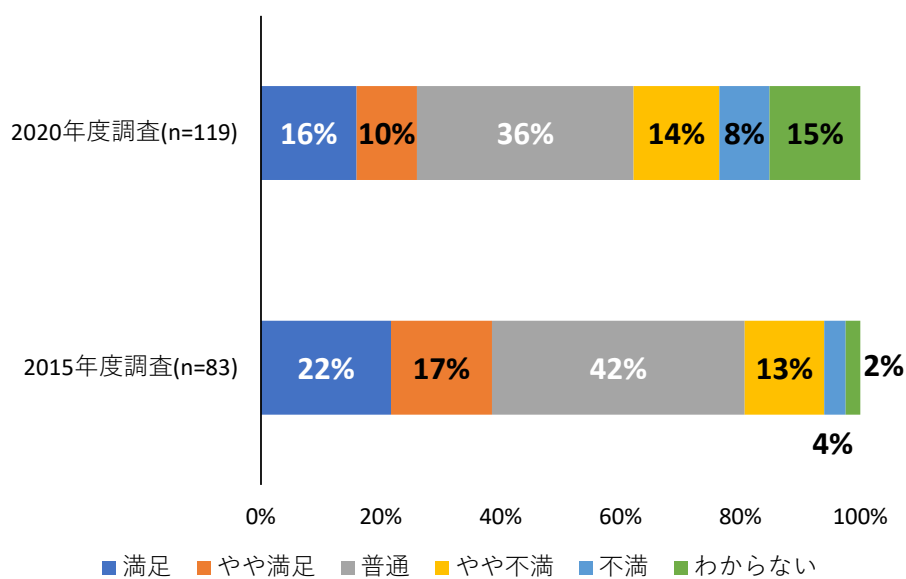


図 4-50 山形市における路線バス等の情報提供に対する満足度

## 第5章 山形市を取り巻く公共交通の課題

### 5-1. 現状の課題と方向性

山形市発展計画 2025 の基本方針に掲げられた「健康でいきいきと暮らせるまち」、「持続的発展が可能な希望あるまち」を実現するためには、高齢者や若年層をはじめとした自家用車などの移動手段を持たない市民が、日常生活において制約なく移動できる交通環境を構築することが必要である。そのためには、市内の公共交通サービスを総動員し相互に連携することによる、公共交通全体の利便性の向上、各手段の運行効率の改善が重要となる。

上記より、第2章から第4章までに挙げた山形市の公共交通を取り巻く現状の課題を、大きく以下の3つに分類し、それぞれの課題解決に向けた方向性を次のようにまとめる。

現状の課題	課題解決に向けた方向性
高齢者などの不安と多様なニーズへの対応	<ul style="list-style-type: none"><li>● 高齢者（免許返納者を含む）の通院や買物、若年層の通学などのそれぞれのニーズに応じた公共交通の整備による多様な移動手段の充実</li><li>● 待ち合い環境の改善や、乗降しやすい車両の導入（バリアフリー）</li><li>● 生活支援コーディネーターをはじめとした福祉関係者との連携</li></ul>
利用が伸びない公共交通サービス	<ul style="list-style-type: none"><li>● 公共交通の利便性向上（待ち時間・乗車時間の短縮、分かりやすい情報提供）</li><li>● 多様な移動サービスの連携強化（公共交通以外の福祉輸送<sup>*</sup>、商業施設や総合病院の送迎バス等）</li><li>● 先進技術導入による利用満足度の向上（ICカードなどキャッシュレス化、感染症に強い公共交通の実現・ガイドライン遵守）</li></ul>
日常生活における自家用車の多用	<ul style="list-style-type: none"><li>● 公共交通も含めた移動手段の多様化（公共交通の優先性強化、自家用車より劣る点の解消、徒歩や自転車利用による健康増進）</li><li>● 将来に渡り持続可能な公共交通の充実（移動に係る市民負担の抑制、交通事業者の収益向上、官民の適切な役割分担、市公共交通の全体最適化）</li></ul>

\* 福祉輸送：巻末に用語解説

## 5-2. 現状と課題設定の詳細

前項に示した課題解決に向けた方向性を定めるにあたって、第2章から第4章の課題を3つに分類した。ここでは、現状に対応する課題を一覧にて示す。なお、現状の分類は、以下の通りである。

### (1) 高齢者などの不安と多様なニーズへの対応

#### 2-1. 山形市の概況

課題
<ul style="list-style-type: none"><li>・ 高齢化が進む中で、市内に広く居住する高齢者に対応した移動手段の確保等が必要。</li><li>・ 公共交通の利用が多い高齢者が通う病院・学生が通う教育施設へのアクセス充実が必要。</li></ul>

#### 2-2. 公共交通の現状

課題
<p>【路線バス】</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・ 利用者に占める割合が高い高齢女性の利用を更に促進する取り組みが必要。</li></ul> <p>【公共交通の利便性と人口分布】</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・ 公共交通カバー圏域外で、人口が高密度・増加する地域があるため、公共交通ネットワークと居住誘導の一体的な展開が必要。一方で、薄く広い人口分布がみられるため、低密需要に対応した移動手段の確保が必要。</li></ul>

#### 3-1. 主な世代別の移動実態の特徴

課題
<p>【高齢者】</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・ 免許を保有していなくても、また、免許を返納したとしても健康で豊かな生活を送れるように、市街地や郊外に関わらず高齢者が利用しやすい移動環境の形成が必要。</li></ul> <p>【若年層】</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・ 将来的に自家用車に依存することがないように、若いうちから公共交通に慣れ親しんでもらうことが必要。</li></ul>

#### 3-5. 現計画の取り組みと評価

課題
<ul style="list-style-type: none"><li>・ バス等の利用者のみならず、利用しない人に対しても効果的に情報発信できるような取り組みが必要。また、年代・性別を問わず誰にでもわかりやすい情報発信の提供工夫が必要。</li><li>・ 人口が増加している公共交通の利便性の高いエリアの外側への対策が必要。</li><li>・ ニーズに対応した高齢者外出支援の在り方についての検討が必要。</li></ul>

### 3-6. 公共交通に関して今後見込まれる情勢

課題
<ul style="list-style-type: none"><li>日常生活、観光等の様々な場面でシームレスに様々な交通手段が利用できる MaaS の導入検討に向けた基盤づくりが必要。</li><li>「新しい生活様式」を念頭に、換気・消毒・混雑回避等、安心できる公共交通の利用環境の構築、MaaS や交通系 IC カード導入による接触機会の低減対策などが必要。</li></ul>

### 4-1. 各地区の公共交通に関する意向調査

課題
<ul style="list-style-type: none"><li>高齢者・障がい者・子育て世代・学生が、通院・買物の移動に利用したい意向が多く、これら日常生活の移動支援が必要。</li></ul>

### 4-2. バス利用者アンケート結果

課題
<p><b>【路線バス】</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>平日・休日ともに買物・通院・趣味・娯楽等の移動に役立っており、特に買物利用では約8割が週2～3回以上路線バスを利用していることから、サービスの継続が必要。</li><li>多くの属性の人から増便の要望が多く、特に通勤・通学目的での利用者からの要望が強い。平日朝夕の増便の要望が多いため、運行頻度はある程度の水準とする必要がある。</li><li>通勤でバスを使いやすいように、定時性向上の取り組みが必要。</li><li>主婦・主夫や高齢者などが買物や通院でバスを使いやすいように、乗り降りしやすい車両の導入、バス待ち環境の改善など、バスの利用環境の改善が必要。</li><li>通勤・通学目的の利用者を対象に路線バスの利用を促すには、バスの定時性の確保が必要。</li><li>買物・通院目的の利用者を対象に路線バスの利用を促すには、バス待ち環境の改善や荷物を持ったままの利用に配慮した施策が必要。</li><li>趣味・娯楽などの目的の利用者を対象に路線バスの利用を促すには、家族・友人などを含めた複数人での移動を助ける施策の充実が必要。</li></ul> <p><b>【ベニちゃんバス】</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>平日・休日ともに山形駅周辺・七日町周辺を目的地とする買物での利用が多く、中心市街地での消費・周遊に寄与していることから、サービスレベルを維持することが必要。</li><li>中心市街地や東くるりん沿線では利用者の増加に合わせた見直しが必要。</li></ul>

#### 4-3. 市民アンケート結果

課題
<ul style="list-style-type: none"><li>75～84 歳は、歩行距離の個人差が大きく、公共交通に対するニーズも様々であり、自家用車の運転を続ける人も多い。また、4 人に 1 人が免許の返納等について「考えているが難しい」と回答していることから、この世代に至る前に「地域の移動」を自ら考える機会が必要。</li><li>85 歳以上では、100m程度までしか歩けない割合が過半数となっており、「ドア・ツー・ドア」が必要な人は増えることが想定されるが、外出頻度は低く需要が少ないことから、これらを前提とした施策検討が必要。</li><li>新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、日常の買物先を「近場」に変更する傾向が見られることから、市内郊外でも「近場の移動」における選択肢を増やすことが必要。</li><li>山形市中心部で買回り品の買物をする際、免許非保有者は 4 割、免許保有者でも 1 割弱が「路線バス」を利用しており、主要な交通手段となっているため、市内中心部におけるバスサービスの充実は引き続き必要。</li><li>市中心部の買物頻度は、高齢者の次に「34 歳以下」も高く、また、路線バスで山形市中心部にアクセスする人は、中心部での買物頻度が自家用車利用者の約 2 倍であることから、公共交通を充実させることで、中心部における「若い世代」の消費・滞在を引き延ばすことが必要。</li></ul>



## (2) 利用が伸びない公共交通サービス

### 2-2. 公共交通の現状

課題
<p><b>【全般】</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>公共交通は市民の移動手段として有効、また、環境負荷の低減などの効果もあることから、新型コロナウイルス感染症対策に取り組みながら公共交通の利用促進を図ることが必要。</li><li>利用者に占める割合が高い層の利用を更に促進するとともに、利用割合が低い層のニーズを把握し利用を促進することが必要。</li></ul>
<p><b>【鉄道】</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>定期利用客を中心に、鉄道利用者数の減少傾向に歯止めをかけることが必要。</li><li>市内での鉄道利用を促進することが必要。</li><li>主な利用者である学生をターゲットにした鉄道利用の促進が必要。</li><li>鉄道と路線バス等の乗り換え環境を整備し、使いやすい利用環境の形成・結節強化が必要。</li></ul>
<p><b>【高速バス】</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>高速バスと他の公共交通との結節をさらに充実させるため、パーク＆ライド*やサイクル＆ライド*等の利用環境や上屋やベンチなどの待合環境の整備が必要。</li></ul>
<p><b>【路線バス】</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>バスの乗り方教室や、啓発活動を実施し、路線バス利用者数の増加を図ることが必要。</li><li>都心部と比較して利用が少ない郊外の路線バスについて、他の公共交通手段との役割分担を見据えながら利用者を増やす取り組みが必要。</li><li>年々増加傾向にある赤字路線の路線維持に係る補助の、費用対効果も含めた検討が必要。</li></ul>
<p><b>【コミュニティバス等】</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>ベニちゃんバスとスマイルグリーン号の利用者のさらなる増加に向けた取り組みが必要。</li><li>コミュニティバス高瀬線と地域交流バス南部線の利用者を増加するための取り組みや、運行内容の見直しも見据えた検討が必要。</li><li>年々増加傾向にある運行に係る負担について、費用対効果も含めた検討が必要。</li></ul>
<p><b>【市の公共交通利用支援の状況】</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>費用対効果も踏まえながら支援の在り方についての検討が必要。</li></ul>
<p><b>【タクシー】</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>今後の公共交通の一翼を担うことが期待されるタクシーの公共交通における活用が必要。</li></ul>
<p><b>【福祉サービスなど、その他の交通手段】</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>公共交通と福祉サービスの垣根を越えて、それぞれが連携することが必要。</li><li>貴重な輸送資源として今後の公共交通における活用の検討が必要。</li></ul>

### 3-3. 中心市街地に関する移動の実態

課題
<ul style="list-style-type: none"><li>中心市街地の路線バスやコミュニティバスは高水準で運行しており、バスのサービスの更なるPR、中心市街地でバスを利用したくなる仕組みづくりが必要。</li></ul>

\* パーク＆ライド、サイクル＆ライド：巻末に用語解説

### 3-4. 広域的な移動の実態

課題
<ul style="list-style-type: none"><li>公共交通での移動が多い仙台市と移動について、高速バスや仙山線の利用拡大など更なる充実を図ることが必要。</li><li>天童市、上山市、寒河江市等、山形市～近隣市間の通勤・通学が多く、これら近隣市を結ぶ広域的な公共交通ネットワークの構築が必要。</li></ul>

### 3-5. 現計画の取り組みと評価

課題
<ul style="list-style-type: none"><li>近年の民間事業者による乗り換え案内サイトやアプリの急速な充実に併せて、市が行う情報発信のあり方について整理することが必要。</li><li>中心市街地を徒歩・公共交通等で快適に回遊できる移動環境が必要。</li></ul>

### 3-6. 公共交通に関して今後見込まれる情勢

課題
<ul style="list-style-type: none"><li>まちづくりと連携した公共交通ネットワークの形成が必要。</li><li>輸送資源の総動員による市街地や郊外の移動の足の確保が必要。</li></ul>

### 4-1. 各地区の公共交通に関する意向調査

課題
<ul style="list-style-type: none"><li>住民と協働しながら、各地区のニーズを捉えた公共交通の検討が必要。</li><li>ジャンボタクシーやタクシーを活用した公共交通の検討が必要。</li></ul>

### 4-2. バス利用者アンケート結果

課題
<p><b>【路線バス】</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>路線バス利用者の約半数が路線バスを乗り継いでおり、多くは主に免許を保有しない高齢者である。乗継利用に配慮した運賃設定や支払い方法の導入などの施策が必要。</li><li>学生・生徒が通学などでバスを使いやすいように、交通系 IC カードの導入、運賃の引き下げなど、バスの利用しやすさの改善が必要。</li></ul> <p><b>【ベニちゃんバス】</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>ベニちゃんバスの利用者は、徒歩圏内に居住している人が多く、また、目的地は山形駅周辺・七日町周辺が多いため、安全に歩けるようにバス路線と歩行空間が連携したウォーカブルなまちの形成が必要。</li><li>比較的若い世代から、便数の増加、交通系 IC カードの導入などが求められており、鉄道や路線バスとの一体的な利用環境整備による、利便性の向上が必要。</li></ul>

\* ウォーカブル：巻末に用語解説

#### 4-3. 市民アンケート結果

課題
<ul style="list-style-type: none"><li>・ コロナ禍において、「公共交通利用に不安を感じる」人は、路線バスの利用頻度が減少しているが、通学・通勤以外の「非ピーク時」は、路線バスの車内において「密」が発生しにくい環境下であることから、安全に利用できることをアピールするなど、「非ピーク時」の需要喚起策やピーク分散策が必要。</li><li>・ コロナ禍において、タクシーは、利用頻度が高い人ほど利用が減少しているが、コロナ禍で「公共交通利用に不安を感じる」ことによる利用減は見られないことから、市民の移動手段としてタクシーの活用策を検討することが必要。</li></ul>

### (3) 日常生活における自家用車の多用

#### 2-1. 山形市の概況

課題
<ul style="list-style-type: none"><li>大型小売店が郊外幹線道路周辺に分散しているため、買物等の郊外の日常生活を支える移動環境の確保が必要。また、中心市街地で大型小売店の撤退が進んでいるため、中心市街地の来訪促進・にぎわい再生につながる公共交通ネットワーク形成が必要。</li></ul>

#### 2-3. 自家用車利用の状況

課題
<ul style="list-style-type: none"><li>便利すぎる自家用車に対し、輸送量や費用面など、公共交通が優位性を持てるポイントを的確に捉え、これを発展させていくことが必要。</li><li>目的地まで直接移動できず乗り換えが必要なことや荷物を伴う移動の不便さなど、公共交通が自家用車より劣るポイントを的確に捉え、これ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が必要。</li><li>自家用車の多用による環境、事故リスク、渋滞等の地域社会への影響や、公共交通を利用して外出することで、健康増進や高齢者の社会参加による介護予防効果が得られることについて市民に周知し、自家用車利用を低減することや公共交通利用への意識醸成を図ることが必要。</li></ul>

#### 3-2. 主な目的別の移動実態の特徴

課題
<b>【通勤移動】</b> <ul style="list-style-type: none"><li>通勤移動が多い都心中央と都心南部への移動環境の充実及び公共交通利用促進が必要。</li></ul>
<b>【買物移動】</b> <ul style="list-style-type: none"><li>買物移動が多い都心北部と都心南部への移動環境の充実及び公共交通利用促進が必要。</li></ul>
<b>【観光移動】</b> <ul style="list-style-type: none"><li>観光地の魅力向上、通年での観光客増加に向けて、蔵王や山寺など観光地へのアクセス充実が必要。</li></ul>

#### 3-3. 中心市街地に関する移動の実態

課題
<ul style="list-style-type: none"><li>公共交通利用による中心市街地への来街者は、滞在時間が長く、立ち寄り箇所数も多いことから、賑わいの創出に寄与するため利用促進が必要。</li><li>山形駅～七日町の移動手段は自動車利用が約4割と高く、また、山形駅周辺内々や七日町周辺内々の移動は徒歩が約7割と高いため、徒歩・公共交通等で快適に回遊できる移動環境と滞在空間が必要。</li></ul>

#### 4-3. 市民アンケート結果

課題
<ul style="list-style-type: none"><li>・ 後期高齢者の中には運転免許の返納について「考えているが難しい」と回答している人もおり、その理由の一つとして農作業などでの自家用車（軽トラ）利用が想定される。このことから、移動手段の確保と併せて、利用シーンやニーズに応じて公共交通と自家用車などの使い分けが可能となる環境の整備が必要。</li><li>・ 買物や通院においては、「自転車」や「タクシー」を利用する人が減少し、その反面「自家用車の送迎」が増加している。このことから、自家用車の送迎による負担の軽減に繋がる施策が必要。</li></ul>

## 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点に加え、ウォーキングロードやサイクリングロードの交差点など、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。

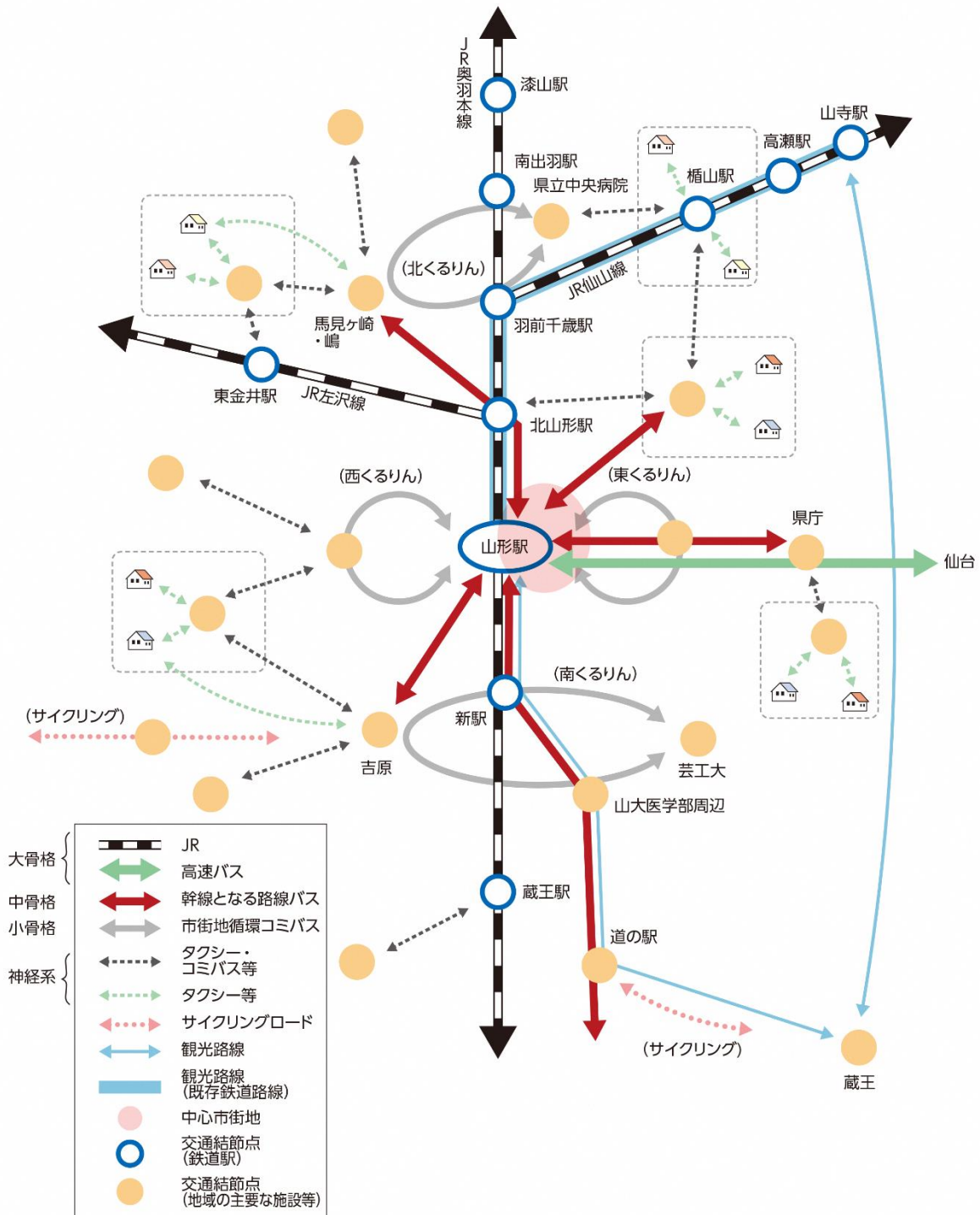


図 6-1 山形市における公共交通ネットワークビジョン



## 1) 公共交通ネットワークビジョンの構成要素

### ① 交通軸

	骨格	交通手段	実施内容
ネットワークにおける輸送量に応じた骨格のレベル ↑(大) ↓(小)	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

<b>定義</b>	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	
<b>想定する場所</b>	<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、公園、スポーツ施設、商業施設など）</li> <li>・ 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）</li> </ul>	
<b>担うべき機能の例</b>	<b>乗り換え機能</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 上屋、ベンチなどの快適な待合環境</li> <li>・ 乗り換え案内や運行状況などの情報提供</li> <li>・ バリアフリー環境、トイレ</li> <li>・ パーク&amp;ライド、送迎時の駐停車場、タクシー待機所、駐輪場など</li> </ul>
	<b>拠点形成機能</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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</li> <li>・ 日常生活の中で人々が憩い、集い、語らう場としての役割</li> <li>・ 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</li> </ul>
	<b>ランドマーク機能</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 都市や地域の顔としてふさわしいシンボル性</li> <li>・ 人々に対して各種情報、公的なサービスの提供</li> </ul>
<b>期待される効果</b>	<b>乗り換え機能</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> </ul>
	<b>拠点形成機能</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> <li>・ 交通結節点の周辺の賑わいを創出する。</li> </ul>
	<b>ランドマーク機能</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> <li>・ 防災機能の強化。</li> </ul>

### (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依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	<b>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</b> (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】
	<b>施策 3-2 持続可能な公共交通事業の経営</b> (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】
	<b>施策 3-3 高齢者への支援や学生の足の確保</b> (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	<b>施策 4-1 MaaS の導入</b> (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】
	<b>施策 4-2 便利で楽しい公共交通の P R、公共交通利用に向けた意識醸成</b> (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 P R 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 P R 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
	<b>施策 4-3 誰もが安心して使える利用環境づくり</b> (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 P D C A 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。

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
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					
	③		検討・協議		実証実験			
	④	検討・協議・随時実施						
	⑤	検討・協議・随時実施						

取組番号	(2)	取組名	新駅の検討			新規	大骨格
長期的事業	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。 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 鉄道事業者と協議しながら検討する。</li> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> </ul>						
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						
実施時期	事業	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	
	①	検討・協議					

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			拡充	大骨格
計画期間 内事業	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。						
長期的事業	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。						
実施主体 連携する主体	山形市、鉄道事業者、道路管理者						
実施時期	事業	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	
	①	北山形駅整備		駅周辺整備			
	②	検討・協議・随時実施					
	③	検討・協議・随時実施					

施策 1-3 鉄道、バスの利便性向上

取組番号	(1)	取組名	バス幹線路線の設定			新規	中骨格
計画期間 内事業	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。 <ul style="list-style-type: none"> <li>交通結節点の整備方針と併せて検討する。</li> <li>バス事業者や県と協議しながら設定する。</li> </ul>						
長期的事業	② 幹線路線として設定した路線の利便性向上を図る。 <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>						
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	対象路線 の選定					
	②	検討・協議・随時実施					

取組番号	(2)	取組名	バス路線の経路・ダイヤ等の見直し				新規	中骨格 小骨格
計画期間 内事業	<p>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> </ul> <p>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> </ul> <p>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> </ul>							
実施主体 連携する主体	山形市、バス事業者 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						
	②	検討・協議・随時実施						
	③	検討・協議・随時実施						

取組番号	(3)	取組名	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				拡充	中骨格
長期的事業	<p>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> </ul>							
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						

\* パターンダイヤ：巻末に用語解説

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	結節点
						小骨格		
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						



取組番号	(6)	取組名	鉄道の南北縦貫運行に向けた検討			新規	大骨格
長期的事業	<p>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。</p> <p>例)</p> <p>現在ほとんどの列車が山形駅発着となっている</p> <p>山形駅をまたぐ運行を行う列車を増加させ、交通結節点（鉄道駅）間の移動の円滑化を図る</p>						
実施主体 連携する主体	山形市、鉄道事業者						
実施時期	事業	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	
	①	検討・協議					

図 6-6 鉄道の南北縦貫運行のイメージ

施策 1-4 市街地の回遊を支えるバスの運行

取組番号	(1)	取組名	南部循環バス（(仮称)南くるりん）の導入				新規	小骨格
計画期間 内事業	<p>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。</p> <p>② 市南部の拠点・大学を結ぶ循環バスを導入する。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>							
	<p style="text-align: center;">※上記に記載した施設は、運行が想定される主な施設</p> <p style="text-align: center;">図 6-7 (仮称)南くるりんのルートイメージ</p>							
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	検討・協議		実証実験				
	②				導入			

\* 準都市機能誘導区域：巻末に用語解説

取組番号	(2)	取組名	北部循環バス（(仮称)北くるりん）の導入			新規	小骨格
計画期間 内事業	<p>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。</p> <p>② 市北部の拠点・総合病院等を結ぶ循環バスを導入する。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>						
<p>北くるりん ルートイメージ</p> <p>南出羽駅 県立中央病院 県立保健医療大 ビッグウイング 総合スポーツセンター 羽前千歳駅 山形済生病院 馬見ヶ崎・嶋地区 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> <p>図 6-8 (仮称)北くるりんのルートイメージ</p>							
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	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					
	②	検討・協議	運用				
	③	検討・協議・随時実施					
	④	検討・協議	運用				
	⑤	検討・協議	ネーミングライツ実施				
	⑥	検討・協議・随時実施					
	⑦	検討・協議			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 I C 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

取組番号	(1)	取組名	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
計画期間 内事業	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。					
実施主体 連携する主体	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						
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					
	②	検討・協議・順次実施					



取組番号	(2)	取組名	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			拡充	中骨格
							小骨格
							結節点
計画期間 内事業	<p>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>						
実施主体 連携する主体	山形市、バス事業者、道路管理者						
実施時期	事業	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	
	①	検討・協議・随時実施					

取組番号	(3)	取組名	歩行者空間整備と連動した、バス利用環境の検討			新規	中骨格
長期的事業	<p>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*（まちなかウォークアブル区域）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。</p>						
実施主体 連携する主体	山形市、バス事業者、道路管理者						
実施時期	事業	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	
	①	検討・協議・随時実施					

\* 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トを導入するなど、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					
	②	検討・協議	運用				
	③	検討・協議・随時実施					
	④	検討・協議	運用				
	⑤	検討・協議	ネーミングライト実施				
	⑥	検討・協議・随時実施					
	⑦	検討・協議				車両更新	

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	<p>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>						
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					

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	神経系
						中骨格	結節点
						小骨格	
計画期間 内事業	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>						
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					
	③	検討・協議	導入				
	④	検討・協議・随時実施					

### 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	<p>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>							
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				

## ～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（吉野宿地区や鯨洗地区など）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）

取組番号	(2)	取組名	郊外と中心部を結ぶコミュニティバス等の運行			拡充	神経系	
計画期間内事業	<p>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul> <p>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。</p>							
実施主体 連携する主体	山形市、大郷・明治地区、中山町、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・随時見直し						
	②	検討・協議・随時見直し						

取組番号	(3)	取組名	福祉輸送やその他輸送手段との連携			新規	神経系	
計画期間内事業	<p>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul> <p>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。</p> <p>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>							
実施主体 連携する主体	山形市、福祉団体、企業・事業所等、交通事業者 地区・NPO 法人							
実施時期	事業	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)		
	①	検討・協議・随時連携						
	②	検討・協議	モデル事業実施					
	③	随時実施						

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を見直しを随時行い、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					
	②	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					
	③	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	神経系
					中骨格	結節点
					小骨格	
計画期間 内事業	<p>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul> <p>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>					
長期的事業	<p>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、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。</p>					
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、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

取組番号	(2)	取組名	山形県地域公共交通プラットフォームとの連携			新規	中骨格
							小骨格
							神経系
計画期間 内事業	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。						
実施主体 連携する主体	山形市、山形県 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	HP 公開				

取組番号	(3)	取組名	交通系 IC カード導入による利便性向上			新規	大骨格
							中骨格
							小骨格
計画期間 内事業	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。						
長期的事業	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。						
実施主体 連携する主体	山形市、バス事業者、鉄道事業者						
実施時期	事業	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	
	①	検討・協議	運用				
	②	検討・協議・随時実施					
	③	検討・協議					

施策 4-2 便利で楽しい公共交通の P R、公共交通利用に向けた意識醸成

取組番号	(1)	取組名	わかりやすいバス案内				拡充	中骨格 小骨格
計画期間 内事業	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。							
実施主体 連携する主体	山形市、バス事業者、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						
	②	検討・協議・随時実施						

取組番号	(2)	取組名	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
計画期間 内事業	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。						
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						
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				

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、ノーマイカード等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					
	②	検討・協議・随時実施					
	③	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				
	②	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	<p>① 「バスの乗り方教室」や各種イベントを企画・実施する。</p> <p>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul> <p>③ 自家用車利用の低減に向けた啓発活動を実施する。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>「まずはバスの利用から」という視点での啓発を行う。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>						
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

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			拡充	中骨格
							小骨格
							神経系
計画期間 内事業	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。						
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	検討・協議・随時導入					
	②	検討・協議・随時実施					

取組番号	(2)	取組名	感染症に強い公共交通利用環境の整備		新規	大骨格	小骨格
						中骨格	神経系
計画期間 内事業	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。						
長期的事業	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。						
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						
実施時期	事業	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	
	①	随時実施					
	②	整備 (施工)	供用開始				
	③	検討・協議・随時実施					



## 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

目標の達成状況の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 ※ <sup>1</sup> (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 ※ <sup>1</sup> (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 ※ <sup>1</sup> (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 ※ <sup>2</sup>	0%	50%

※<sup>1</sup>: (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。

※<sup>2</sup>: 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	<p>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>ベニちゃんバスの利用増目標に伴う収入の増を見込む。</li> <li>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。</li> </ul>
	公的資金が投入されている公共交通事業の収支率	<p>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> <li>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</li> </ul>
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>事業進捗の確認</li> <li>次年度以降の取組を改善</li> </ul>
目標の達成状況の確認	原則計画期間の最終年度（5年目）	<ul style="list-style-type: none"> <li>次期計画策定に向けた課題整理</li> </ul>
	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	<ul style="list-style-type: none"> <li>次年度以降の取組を改善</li> </ul> ※ 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

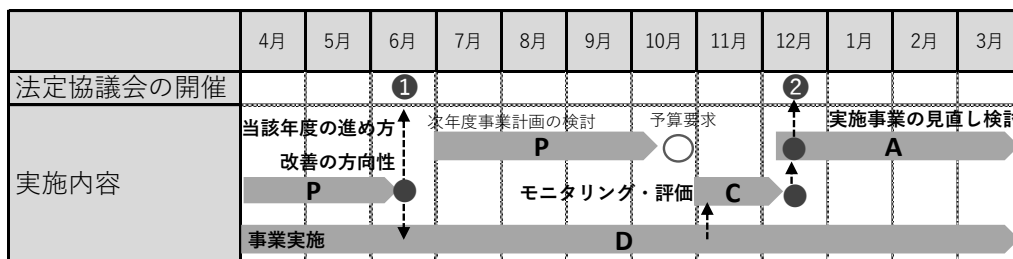


図 6-9 法定協議会年間想定スケジュール



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）	

## 用語集

---

### あ

#### ●ウォーカーブル

新たな時代のまちづくりの方向性におけるキーワードの一つ。「居心地が良く歩きたくなるまちなか」の形成を目指し、まちなかを車中心からひと中心の空間へと転換し、人々が集い、憩い、多様な活動を繰り広げられる場へと改変していく考え方。

### か

#### ●カーシェアリング（カーシェア）

1台の自動車を複数の会員が時間を変えて共同利用する自動車の新しい利用形態。当初は仲間同士等で行われていたものが、組織的に運営されるようになったもの。

#### ●外出率

調査対象日の居住人口に対する外出した人の割合。

#### ●クローズドドアシステム

路線バスで、途中の停留所の利用を乗車もしくは降車のみ制限すること。

#### ●交通系 IC カード

非接触型のカード型乗車券で、鉄道等において自動改札機へ挿入せずに改札を通過できるようにしたもの。事前にカードにチャージ（前払い）した金額から公共交通機関の乗降車の際に運賃を差し引く機能や定期券の機能などが搭載可能である。カードによっては路線バスやタクシーなど鉄道以外の交通機関の運賃支払や、商業施設等での決済にも利用できるようになっている。

#### ●交通手段分担率（分担率）

ある交通手段のトリップ数が全交通手段のトリップ数に占める割合を交通手段分担率という。移動距離を考慮しないため分担率の増加と交通量の増加は必ずしも同義ではない。

#### ●交通需要マネジメント

自動車の効率的利用や公共交通への利用転換など、交通行動の変化を促して、発生交通量の抑制や集中の平準化など、「交通需要の調整」を行うことにより、道路交通混雑を緩和していく取組をいう。（山形市交通安全計画より）

### ●高齢化率

人口に対する高齢者人口の割合を示したもの。「高齢者」の定義は一律には存在しないものの、ここでは内閣府高齢社会白書における算出法に倣い 65 歳以上の割合を高齢化率とする。

### ●コンソーシアム (MaaS コンソーシアム)

特定の目的に沿って活動する、行政・企業・団体・個人等で組織される団体。本計画においては、地域公共交通活性化再生法第 36 条の 4 に基づいて、地方公共団体・交通事業者・道路管理者・交通管理者・利用者等をもって組織される新モビリティサービス協議会等を想定している。

## さ

### ●サイクル&ライド

公共交通の利用を促進するため、自転車で鉄道・バス等の近隣の駐輪場まで行き、公共交通機関へ乗り換える手法。

### ●シェアサイクル

自転車を共同で利用するシステム。複数のサイクルポートが設置され、貸出・返却する場所が異なってもよい。

### ●市街化区域

都市計画法第七条にて、都市計画において都市計画区域内に定めることができる区域で、すでに市街地を形成している区域及びおおむね十年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域を指す。山形市においては約 4 千 ha が指定されている。

### ●自家用有償旅客運送

バス・タクシー事業が成り立たない場合であって、地域における輸送手段の確保が必要な場合に、必要な安全上の措置をとった上で、市町村や NPO 法人等が、自家用車を用いて提供する運送サービス。旅客から収受する対価は実費の範囲内となる。

### ●準都市機能誘導区域

山形市立地適正化計画において、副次拠点（馬見ヶ崎・嶋地区、山大医学部周辺地区、吉原地区）について、都市機能誘導区域に位置付けるには至らないが、今後高齢化の進展とともに増加が見込まれる交通弱者の生活を支える拠点とするために公共交通レベルの向上が必要になることをふまえて、法定外の都市機能誘導区域として位置付けたもの。（山形市立地適正化計画案より）

### ●生活支援コーディネーター

高齢者が住み慣れた地域で生活が続けられるよう、地域の困りごとや既に取り組まれている助け合いの見える化、人材を把握し、支援体制を構築することを目的に配置された者。令和2年(2020年)度現在、山形市では15名の生活支援コーディネーターを配置している。

た

### ●滞在快適性等向上区域

「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの形成を目指す区域として、都市再生整備計画に定める区域。

### ●代表交通手段

1トリップの中で使用した複数の交通手段の中で、予め設定した優先度が最も高い交通手段を「代表交通手段」として設定している。なお、優先度は、鉄道、バス、自動車、二輪車、徒歩の順である。

### ●脱炭素社会

政府による「パリ協定に基づく成長戦略としての長期戦略」において掲げられたビジョン。今世紀後半に温室効果ガスの人為的な発生源による排出量と吸収源による除去量との間の均衡(世界全体でのカーボンニュートラル)を達成すること。

### ●デジタルサイネージ(電子看板)

屋外・店頭・公共空間・交通機関など、あらゆる場所で、ディスプレイなどの電子的な表示機器を使って情報を発信するメディア。(一般社団法人サイネージコンソーシアムHPより)

### ●デマンド交通

予約があった時のみ運行する方式。あらかじめ決まった時間帯に決まった停留所を回る運行方式に比べて、需要に応じた柔軟な運行が可能。

### ●ドア・ツー・ドア

ドアからドアへと直接アクセスできること。公共交通においては、自宅から目的地まで直接移動できるようなタクシーなどの移動手段をいう。

### ●トランジットモール

商業地等において、自動車の通行を制限し、歩行空間(モール)と公共交通(トランジット)だけを通行させる空間を創出し、歩行者の安全性の向上、商業地の魅力向上などを図るもの。



## ●トリップ

パーソントリップ調査では、移動の単位を表す単語として、「トリップ」という単語を用いており、人がある目的（例えば、通勤や買物など）を持って、ある地点からある地点へ移動する単位を指している。なお、途中で交通手段を変えても、目的地に到着するまでを1トリップと数える。

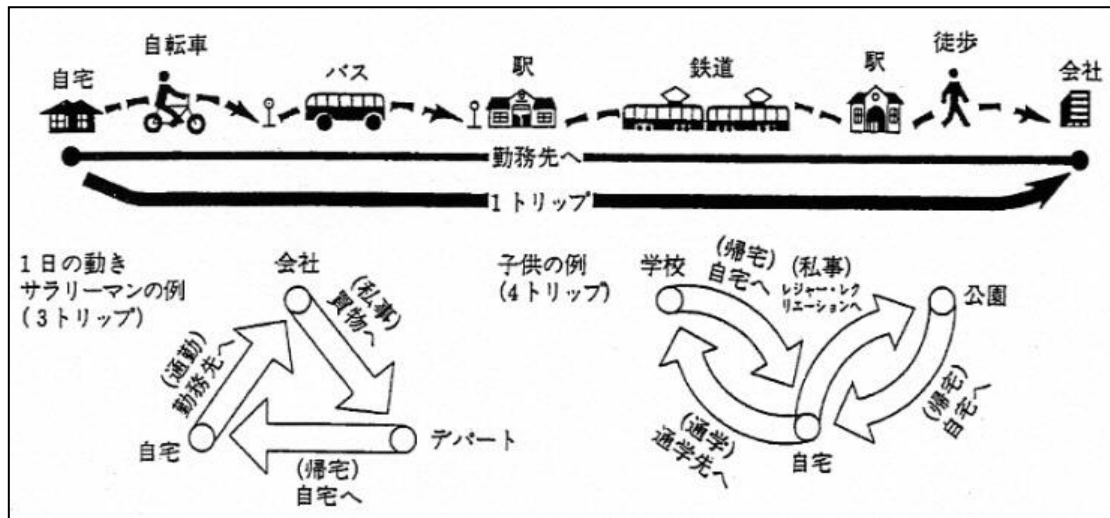


図 トリップのイメージ

## ●TE (トリップエンド)

ある地点を起点とするトリップ数を集計したものをその地域の発生量といい、ある地域を終点とするトリップ数を集計したものを集中量という。ある地域の発生量と集中量の和を、その地域の発生集中量といい、単位は「TE (トリップエンド)」を用いる。同じ地域の中での移動が過小にならないためにこのような集計を行う。

な

## ●二次交通

複数の交通機関を利用する場合の、2つ目に利用する交通機関のこと。

拠点となる空港や鉄道の駅などから、観光地や学校までの交通をいう場合が多い。

## ●ネーミングライツ

施設の名称に、企業名、商品名などを冠した愛称を付与し、施設の名称として使用する代わりに、施設命名権者（ネーミングライツスポンサー）からその対価を得て施設の管理運営に役立てること。ネーミングライツスポンサーにとっては、企業名や商品名の宣伝効果が期待できるほか、愛称を付けた施設の維持・運営に寄与することを通じ、地域社会の活性化に貢献することができる。

(山形県 HP より)

は

●パーク＆ライド

公共交通の利用を促進するため、自動車で鉄道・バス等の近隣の駐車場まで行き、公共交通機関へ乗り換える手法。

●バスベイ

歩道に切り込みを入れてバスの停車帯を設けるものであり、乗降の利便性を図るとともに、後続車の追い越しを容易にさせることができるという特徴がある。(国土交通省道路の移動円滑化ガイドラインより)

●バスレーン

区間や時間を限ってバスの専用または優先走行が指定された車線。専用レーンと優先レーンの2種類がある。

●バスロケーションシステム

G P S (現在位置を人工衛星からの電波で測り知る装置) 等を用いてバスの位置情報を収集し、バス停の表示板や携帯電話、パソコンに情報提供するシステム。

●パターンダイヤ

鉄道やバスの運行ダイヤを、一定時間の間隔(毎時〇分発など)で固定すること。

●BMI

BMI (Body Mass Index) はボディマス指数と呼ばれ、体重と身長から算出される肥満度を表す体格指数。

●福祉有償運送

N P O法人等が要介護者や身体障がい者等の会員に対して、実費の範囲内で、営利とは認められない範囲の対価により、乗車定員 11 人未満の自動車を使用して行うもの。原則としてドア・ツー・ドアの個別輸送を行う。

●福祉輸送

高齢者、障がい者など手助けが必要な利用者に対する外出支援サービスの総称。

## ま

### ●モビリティマネジメント

1人1人のモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向（自動車の多用から公共交通等を適切に利用する等）に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策。（国交省 HP より）

## や

### ●山形広域都市圏

「山形広域都市圏パーソントリップ調査」の調査対象として、山形市を中心に一体的に形成されている通勤通学圏（生活圏）であることと、都市計画として一体となっている圏域（山形広域都市計画区域）であることを考慮して選ばれた3市2町の範囲。山形市、天童市、上山市、山辺町、中山町が含まれる。

### ●山形広域都市圏パーソントリップ調査

平成29年（2017年）10月から11月にかけて山形市、天童市、上山市、山辺町、中山町を対象に実施した調査。

「どのような人が」「いつ」「どこからどこへ」「なんの目的で」「どのような交通手段で」移動しているかを調べるアンケート調査である。（山形広域都市圏パーソントリップ調査 HP より）

### ●山形市基本構想

平成18年（2006年）に、将来にわたり市民が共有できるまちづくりの理念を構想として定めたもの。

### ●ユニバーサルデザインタクシー

車いす使用者に限らず、足腰の弱い高齢者、妊娠中の女性、ベビーカー使用者なども含め、みんなが使いやすい新しいタクシー。福祉限定による利用に限らず、街中で呼び止めて誰もが利用できる。

## ら

### ●連携中枢都市圏

人口減少・少子高齢社会へ向かっていく中、地域において、相当の規模と中核性を備える圏域の都市が近隣の市町村と連携し、コンパクト化とネットワーク化により一定の圏域人口を有し活力ある社会経済を維持するための拠点として形成するもの。山形連携中枢都市圏は令和2年（2020年）1月に形成され、令和3年（2021年）2月現在、山形市を含む近隣の7市7町で構成されている。