

山形市地域公共交通計画 概要版

計画概要

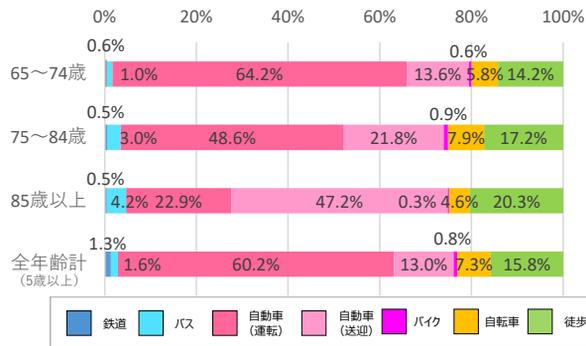
策定の主旨 本計画は、山形市都市計画マスタープラン及び山形市立地適正化計画において示されている将来のまちづくりを支える、誰もが快適に移動できる環境を構築するため、地域にとって望ましい公共交通ネットワークビジョン及び地域の移手段を確保・充実するための取り組みをとりまとめたもの

計画期間 令和3年度（2021年）～令和7年度（2025年）【5年間】 **計画区域** 山形市全域

現状の課題と方向性

高齢者などの不安と多様な移動ニーズへの対応

- ・高齢者は市内に広く居住し、免許保有率が高く、移動における自動車の割合も65歳以上で7割
- ・高齢者の事故が増加 ・免許返納後の不便さへの不安
- ・免許非保有高齢者の外出率は、免許保有者と比べて低い
- ・車がない若年層は親等の車による送迎が多い
- ・車がない一人暮らしの学生は通学や買物等の移動が不便
- ・蔵王や山寺への観光移動、中心市街地における観光移動ニーズも多い
- ・車を運転できない障がい者は日常的な移動が不便

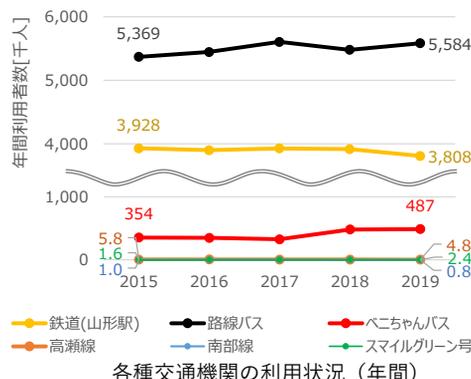


方向性

- 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手段の充実
- 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）
- 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の連携

利用が伸びない公共交通サービス

- ・鉄道の利用者数は減少傾向で、分担率は全体の1%程度
- ・路線バス利用者数は近年横ばい又は微増。一方で赤字路線への補助金額は増加傾向
- ・コミュニティバスはベニちゃんバスを除き利用者数は減少傾向。運行経費に係る市の負担は増加傾向
- ・福祉輸送や病院、商業施設の送迎バスなど様々な移手段が存在



方向性

- 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）
- 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、商業施設や総合病院の送迎バス等）
- 先進技術導入による利用満足度の向上（ICカードによるキャッシュレス化など先進技術の導入、感染症に強い公共交通の実現とガイドライン遵守）

日常生活における自家用車の多用

- ・山形市の自家用車保有率は、東北6県の県庁所在地の中で一番高い。
- ・自家用車を多用することによる公共交通利用者の減少は、減便や路線廃止などに繋がり、一層公共交通利用者が減少し「負のスパイラル」化
- ・運輸部門のCO2排出量の内、自家用車は46%



方向性

- 公共交通も含めた移手段の多様化（公共交通の優位性強化、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）
- 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、公共交通の全体最適化）

現状の課題と方向性を踏まえ、山形市の特性、都市計画、既存の公共交通資源を総合的に勘案し、目指すべき公共交通ネットワークの在り方として、「交通軸」の形成と、「交通結節点」を整備する。これにより移動ニーズにきめ細やかに対応した効率的で効果的な公共交通の実現を目指す。

ネットワークは概ね15年後の2035年の構築を目指す。本計画の計画期間（2021年～2026年）ではネットワークの実現に向け当面実行すべき具体的な施策を示す。

(交通軸)

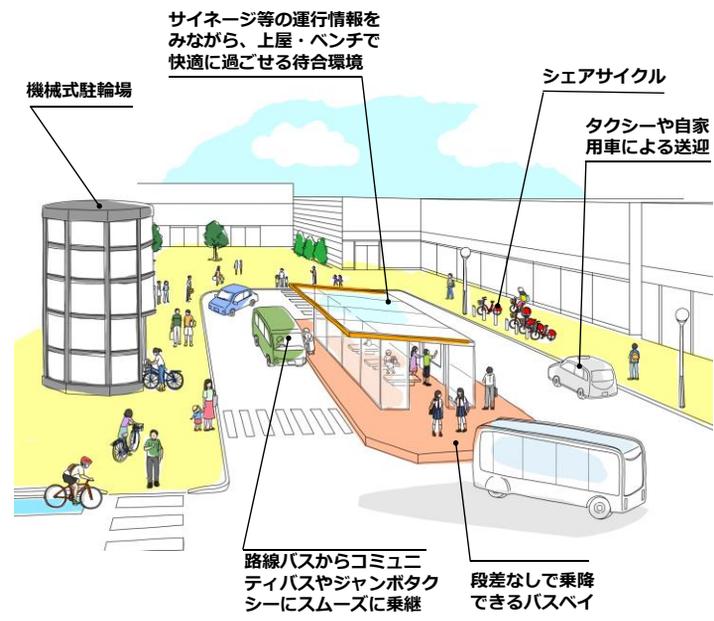
輸送量に応じた骨格のレベル
↑(大)
↓(小)

骨格	概要
大骨格	【鉄道】 南北及び東西に延び、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】 山形市の中心部と仙台市等の他都市を結ぶ高速バス
中骨格	【路線バス（幹線）】 中心部と周辺の主要な拠点を結ぶ、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）】 鉄道駅や交通結節点へのアクセスを担保する「中骨格」以外の路線バス
	【コミュニティバス（市街地循環型）】 鉄道駅や主要な拠点を中心として市街地を循環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】 郊外の集落にある自宅などと最寄りの交通結節点をドア・ツー・ドアで結ぶ、タクシーや福祉輸送など様々な輸送資源を活用した新しい移動サービス

従来の鉄道、バスやタクシーといった既存の公共交通を活用した上で、必要に応じて自家用有償旅客運送やスクールバス、福祉輸送、病院・商業施設などの既存の民間事業者による送迎サービス等の地域の多様な輸送資源についても最大限活用し、移動において多様な選択を可能とする。

(交通結節点)

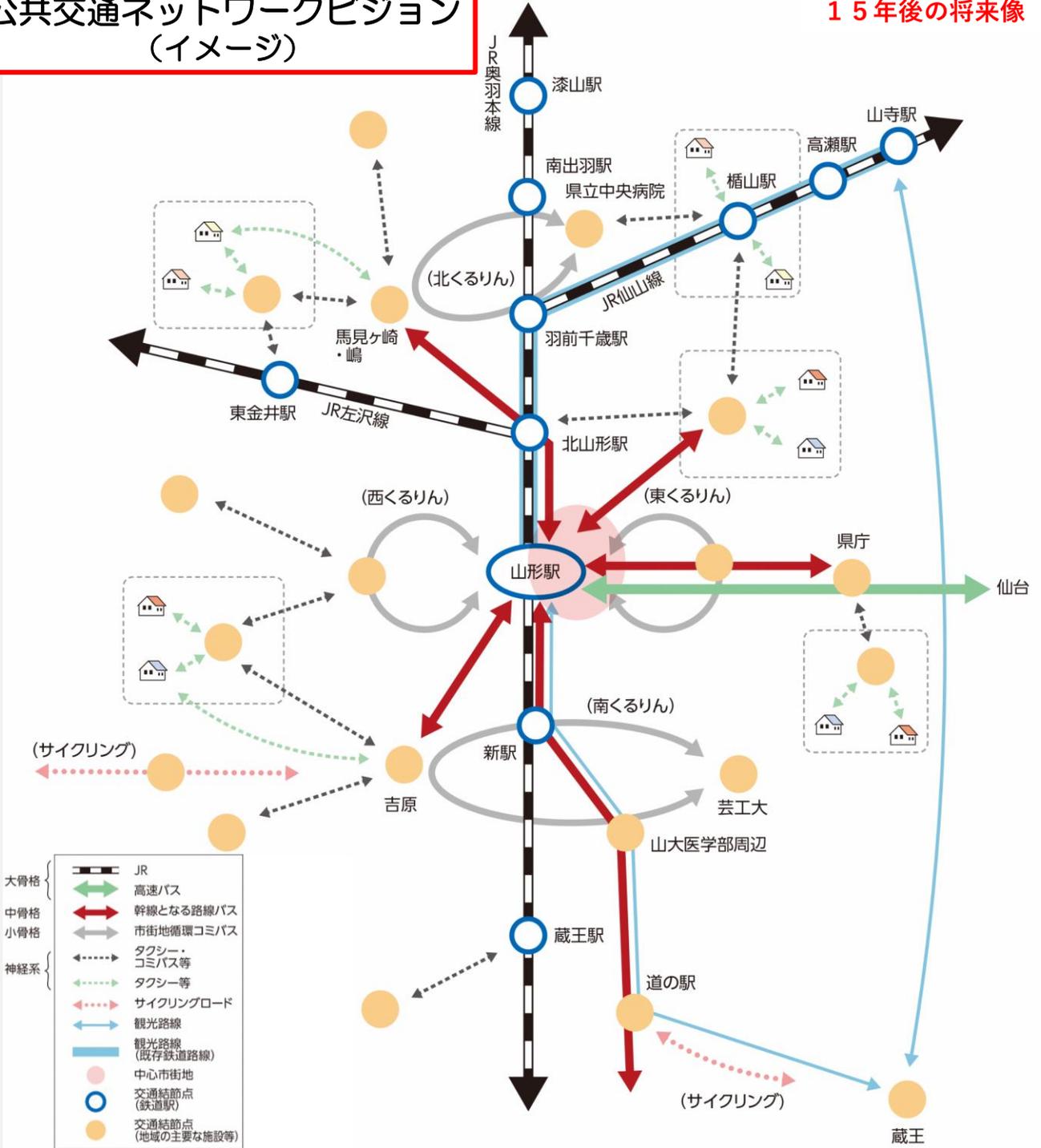
定義	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道やバスに加え、ウォーキングロードやサイクリングロードなど複数の交通手段が交差し、乗り換えの規模や周辺の状況等から重要な拠点となる場所や施設
想定する場所	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道駅 地域の主要な施設等（公民館、コミュニティセンター、総合病院、大学・高校周辺、スポーツ施設、公園、商業施設、道の駅など） その他（山形駅東口ビブレ跡地など、今後の土地利用検討と併せて場所を検討） <p>※乗り換えの規模や周辺の状況等により場所を設定する。</p>
担うべき機能の例	<ul style="list-style-type: none"> 乗り換え機能（快適なバス待ち環境、運行情報提供、駐車場など） 拠点形成機能（地域の中心となる場） ランドマーク機能（シンボル性） <p>※乗り換えの規模や周辺の状況等により機能を設定する。</p>



規模が大きい交通結節点のイメージ

公共交通ネットワークビジョン (イメージ)

15年後の将来像

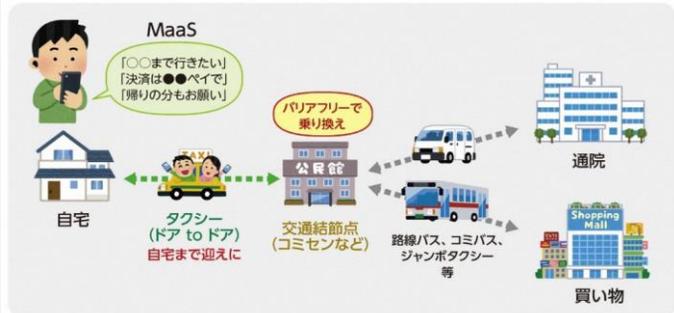


新しい公共交通の利用イメージ

様々な交通手段を交通結節点で乗継ぎ、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。



新しい公共交通の利用イメージ

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。

5年間の基本方針

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

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

- 大骨格：★新駅の検討、鉄道駅のバリアフリー化
- 中骨格：★バス路線の経路・ダイヤ見直し
バス待ち環境の改善
- 小骨格：★南・北くるりんの導入
- 神経系：★タクシー等を活用したモデル事業の実施

<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、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。また、同様の課題を抱える地区へ取組みを拡大する。

◆市街地循環バスの試行

①滝山地区

市街地南部で都市機能が集積している山医学部周辺、吉原地区を運行経路と想定するほか、芸工大学生や高齢者などの買物不便を解消するため、滝山地区を中心に南くるりんの導入を進める。

なお、北くるりんは馬見ヶ崎・嶋地区や県立中央病院へのアクセスを想定するが、連携中枢都市圏における他市町からのニーズも高いことなど検討課題も多いため、様々な角度から検討を重ねる。

◆タクシー等を活用した新しい交通サービスの導入 次のような着目点のもとでモデル事業を行う

②楯山地区：

鉄道駅（楯山駅）との結節に着目した交通サービス

③金井地区西部：

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

④村木沢地区：

郊外からの移動ニーズに着目した交通サービス

施策1-2 交通結節点の整備

- ★交通結節点の整備
 - ★新駅の検討
- 鉄道駅をはじめとした交通結節点のバリアフリー化

施策1-3 鉄道、バスの利便性向上

- ★バス幹線路線の設定
- ★バス路線の経路・ダイヤ等の見直し
- ★鉄道の南北縦貫運行に向けた検討
- バスレーンの導入検討、バスベイ設置
- バス待ち環境の改善

施策1-4 市街地の回遊を支えるバスの運行

- ★南・北くるりんの導入
- 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

- ★観光客向け周遊環境の向上
- ★蔵王と山寺を結ぶ観光路線の検討
- 山形～仙台間の公共交通の利用拡大
- 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

- 指標
- 公共交通の利用者数

計画推進にあたって

外部評価を得ながら、全体最適化の視点から不断にPDCAサイクルによる見直しを行う

目標2 徒歩や公共交通などで楽しめる中心市街地の移動環境づくり

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

- ★中心市街地におけるカーシェア・シェアサイクルの導入
- 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・バス利用環境の構築
- 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

- ★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
- ★観光客向け周遊環境の向上（再掲）

- 指標
- ベニちゃんバス東くるりん・西くるりんの利用者数
 - 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

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

- ★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）
- ★福祉輸送やその他輸送手段との連携
- 郊外と中心部を結ぶコミュニティバス等の運行

施策3-2 持続可能な公共交通事業の経営

- 路線バス赤字路線への運行補助
- ★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）

施策3-3 高齢者への支援や学生の足の確保

- ★高齢者や免許返納者等への支援の見直し、★学生の足の確保

- 指標
- 日常の外出における利用交通手段のうち自家用車等の割合
 - 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
 - 公共交通への公的資金投入額
 - 公的資金が投入されている公共交通事業の収支率

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

- ★MaaSの導入
- ★山形県地域公共交通プラットフォームとの連携
- ★交通系ICカード導入による利便性向上

施策4-2 便利で楽しい公共交通のPR、公共交通利用に向けた意識醸成

- ★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
- わかりやすいバス案内情報システム
- ★若者向けPRの推進
- 観光地と協働したPRイベントの実施
- 公共交通利用のきっかけづくり・啓発活動

施策4-3 誰もが安心して使える利用環境づくり

- ★感染症に強い公共交通利用環境の整備
- 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検討

- 指標
- 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