

山形市交通結節点整備方針

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS



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4年6月

山形市

【目次】

第1章 方針の概要

1-1	方針の背景と目的	1
1-2	位置づけ	3
1-3	対象区域	4
1-4	期間	4

第2章 本市の特性及び公共交通の現状と課題

2-1	山形市の概況	5
2-2	市民の移動手段の実態	7
2-3	公共交通の現状	8
2-4	市民ニーズ	15

第3章 交通結節点の抽出・整理

3-1	交通結節点の抽出・整理の方針	17
3-2	交通結節点の分類	21
3-3	交通結節点（公共交通施設）の抽出	22
3-4	交通結節点（生活基盤施設）の抽出	23
3-5	交通結節点（地域拠点施設）の抽出	37
3-6	交通結節点の抽出結果の整理	38

第4章 交通結節点に求められる機能

4-1	交通結節点が担う機能と役割	39
4-2	交通結節点に整備すべき機能	40

第5章 交通結節点の整備方針（今後の進め方）

5-1	交通結節点の整備方針	46
5-2	整備優先箇所の設定	46
5-3	整備優先箇所及び整備方針	51

用語集

用語集	53
-----	----

第1章 方針の概要

1-1 方針の背景と目的

山形市地域公共交通計画^{*}において、本市の公共交通における「高齢者などの不安と多様なニーズへの対応」「利用が伸びない公共交通サービス^{*}」「日常生活における自家用車の多用」などの様々な課題に対応するために、交通軸^{※1}と交通結節点^{※2}による公共交通ネットワーク^{*}を構築し「自家用車に頼らなくても誰もが快適に移動できる環境の実現」を目指している。

実現に向けて、鉄道、高速バス、路線バス、コミュニティバス^{*}、タクシー、自転車などの多様な移動手段の整備・導入や利便性向上、また、これらが接続する「交通結節点」の整備を推進する必要がある。

公共交通ネットワークにおける交通結節点は、中心市街地や各地域との連携を強化し、中心市街地の活性化や市全体の活力と魅力を高めていくために、まちづくりの将来像や市民等の移動ニーズを踏まえ、市内適所に整備する必要がある。さらに、接続する移動手段や利用者の属性を考慮し、円滑な乗換えと快適な待合い機能を備えることで、公共交通の優位性を高めることが出来る。

このことから、本方針においてこれらを整理したうえで今後5年間の整備方針を示すものである。

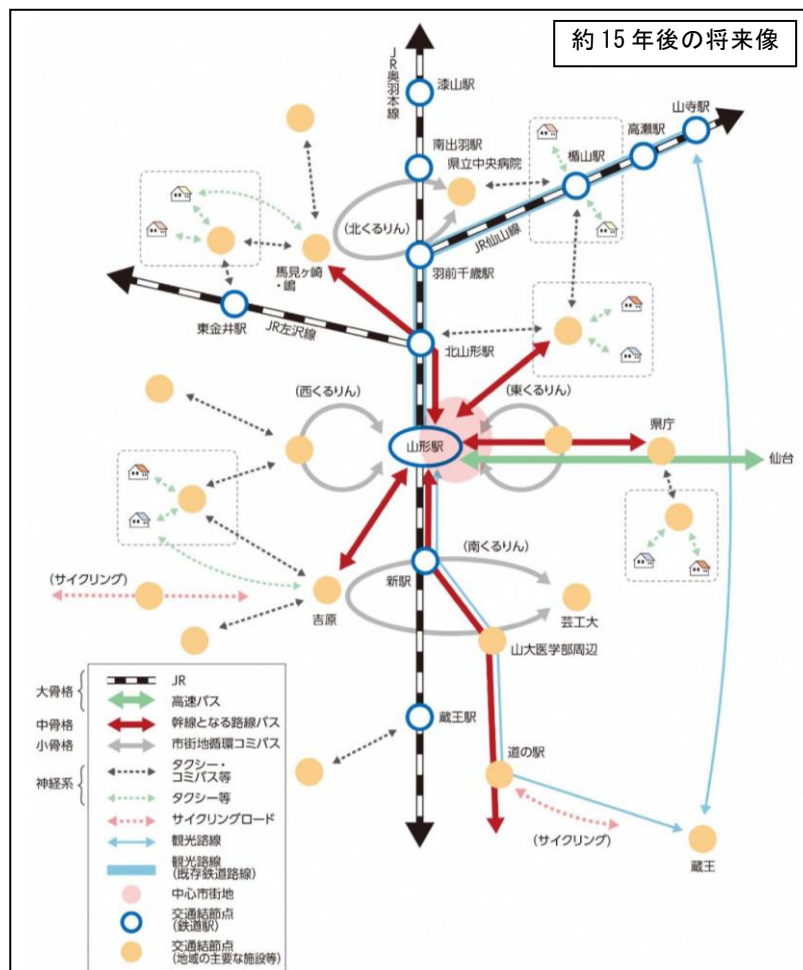


図 1-1 山形市における公共交通ネットワークビジョン

出典：山形市地域公共交通計画

山形市地域公共交通計画、公共交通サービス、公共交通ネットワーク、コミュニティバス：巻末に用語解説

※1：「交通軸」…交通手段を公共交通ネットワークにおける輸送量に応じた骨格のレベルによって分類するもの。交通軸の一覧を下表に示す。

表 1-1 交通軸の分類

骨格	交通手段	実施内容
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・ドアー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

出典：山形市地域公共交通計画

※2：「交通結節点」の定義

表 1-2 交通結節点の定義

定義	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
----	--

出典：山形市地域公共交通計画

1-2 位置づけ

本方針は、「山形市地域公共交通計画」に基づき実施するとともに、上位・関連計画等との整合性を確保する。

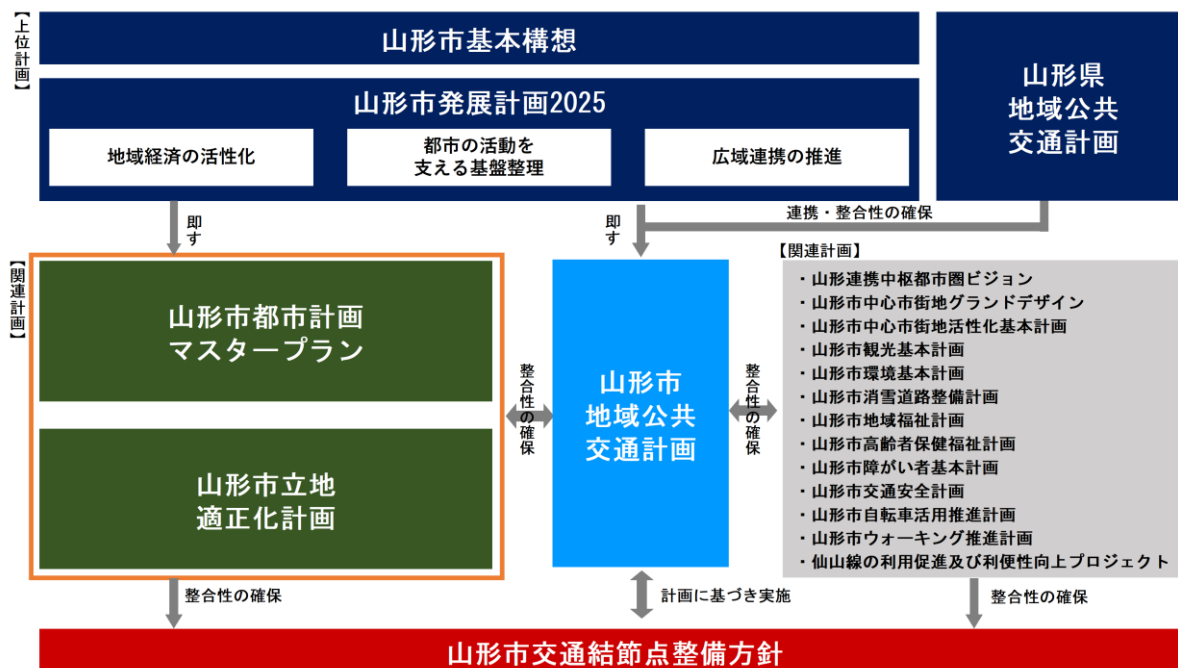


図 1-2 本方針の位置づけ

1-3 対象区域

対象区域は、山形市全域とする。

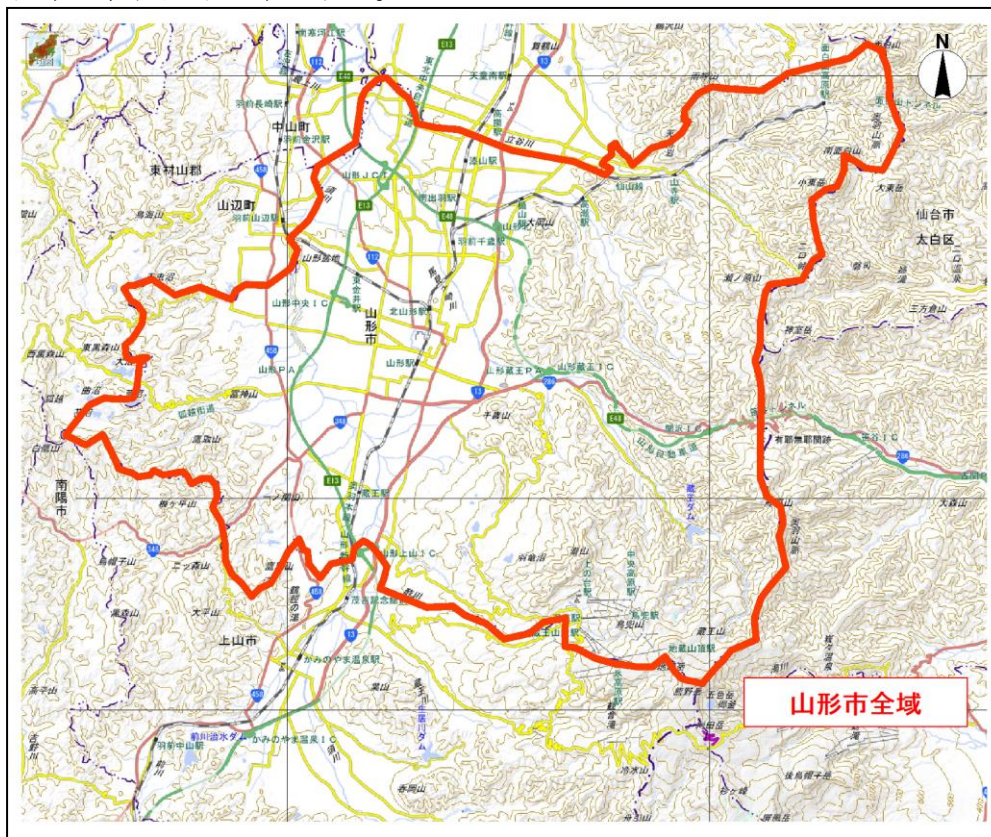


図 1-3 対象区域の位置図

1-4 期間

本方針の期間は、「山形市地域公共交通計画」との整合を踏まえて、令和 4（2022）年度から令和 8（2026）年度までの 5 年間とするが、同計画に掲げる公共交通ネットワークビジョン（約 15 年後の将来像）の実現を見据え、交通結節点の整備についても長期的かつ継続的に取り組んでいく。

なお、社会情勢の変化や関連する法令・制度の変更、上位・関連計画の見直し等によって、新たな対応が生じた場合は、必要に応じて見直しを検討する。

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
山形市 地域公共交通計画	2021～2025					2026～	
	将来像：約15年後を展望						
山形市 交通結節点整備方針	2022～2026					2027～	
	5年間で優先的に実施する取り組み						
	将来像を見据え長期的かつ継続的に推進						

図 1-4 検討スケジュール

第2章 本市の特性及び公共交通の現状と課題

2-1 山形市の概況

(1) 人口の推移

本市の人口は、平成27年の約25万2千人をピークに緩やかに減少している。年齢構成比をみると、年少人口が減少する一方で、65歳以上の高齢者人口の割合は増加傾向にあり、令和2年時点で約30%となっている。

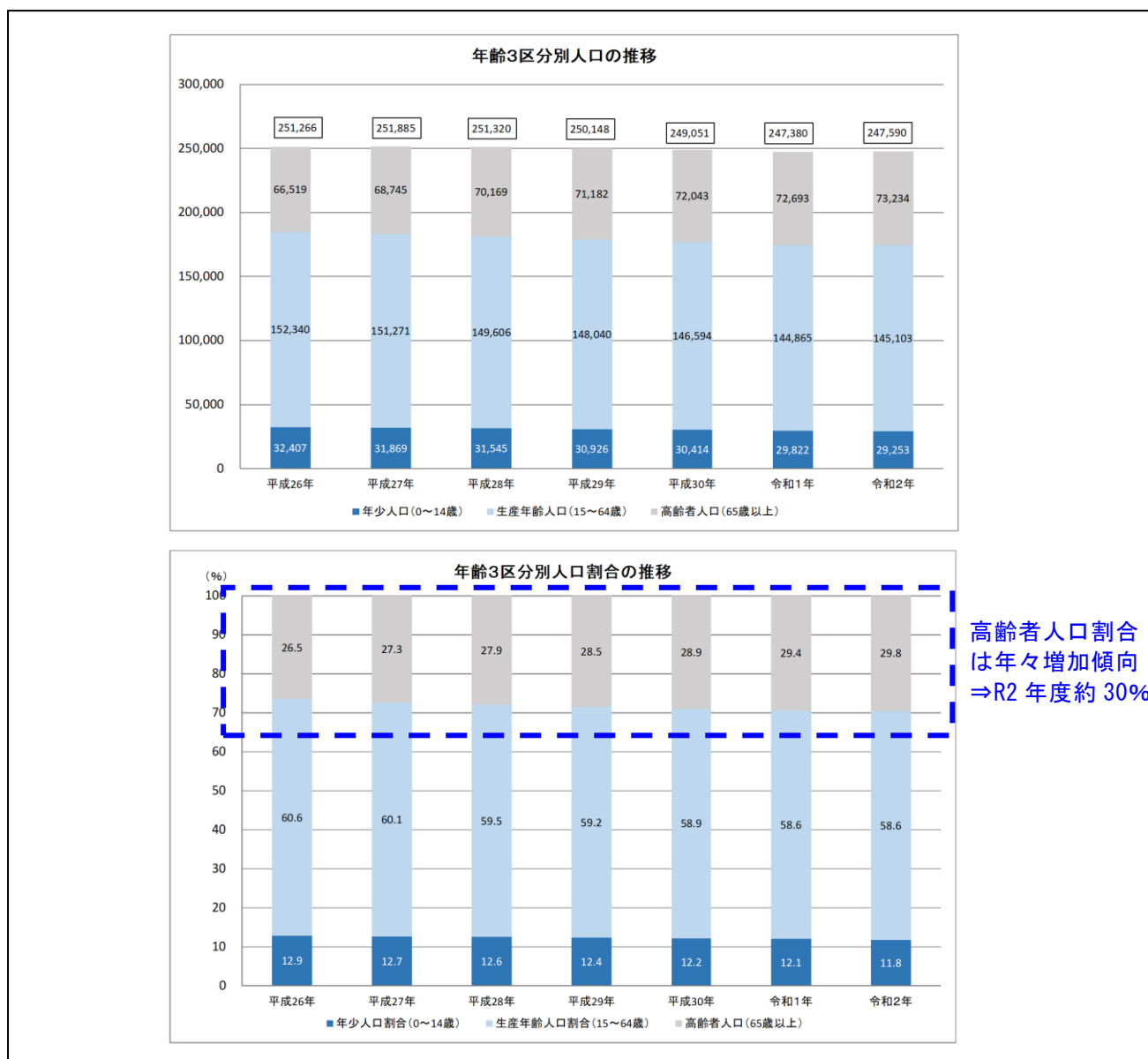


図 2-1 年令3区分別人口と人口割合の推移

出典：国勢調査：山形市年次別年齢別人口

(2) 高齢者の居住分布

山形市内における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。

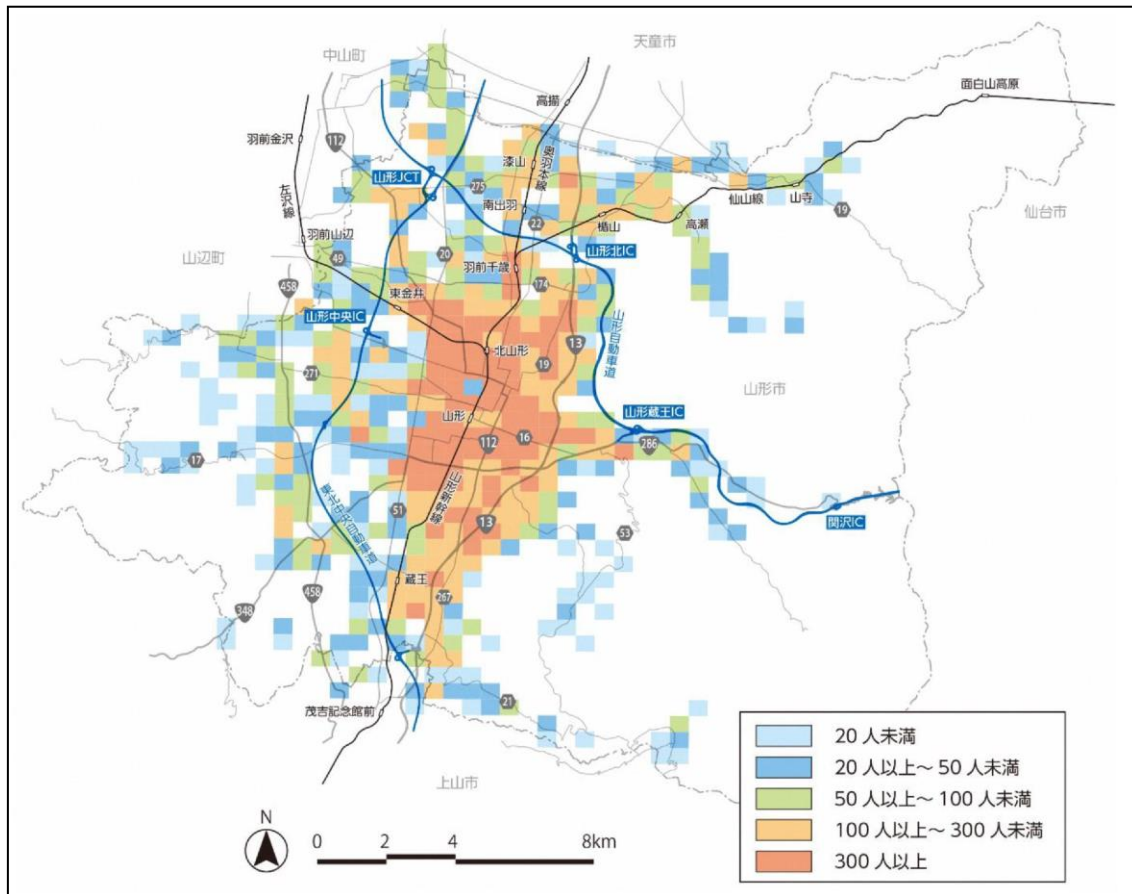


図 2-2 高齢者の500mメッシュ人口分布図

出典：H27 国勢調査

課題

- ・ 高齢化が進展する中で、市内に広く居住する高齢者に対応した移動手段の確保と効率的な公共交通ネットワークの構築が必要

2-2 市民の移動手段の実態

平成29年に実施した「山形広域都市圏パーソントリップ調査」*の結果において、山形市を含む3市2町（山形市、上山市、天童市、山辺町、中山町）における自動車分担率は、同乗によるものを含めると平日で76%、休日では85%と、全国都市交通特性調査*と比較しても高い割合となっている。一方で、鉄道やバスといった公共交通の分担率はごくわずかとなっている。

年齢10歳階級別で見ると、自動車（運転）の割合は25～74歳までは60%以上であるが、75歳以上になると50%以下まで減少し、自動車（同乗）の割合が増加する傾向が見られる。

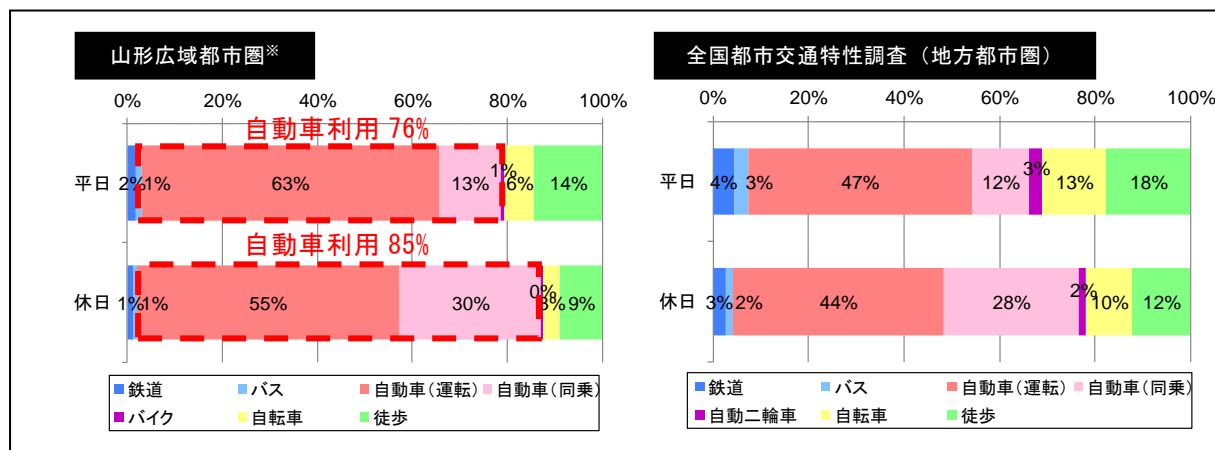


図 2-3 代表交通手段構成比(左：山形広域都市圏、右：全国都市交通特性調査(地方都市圏))

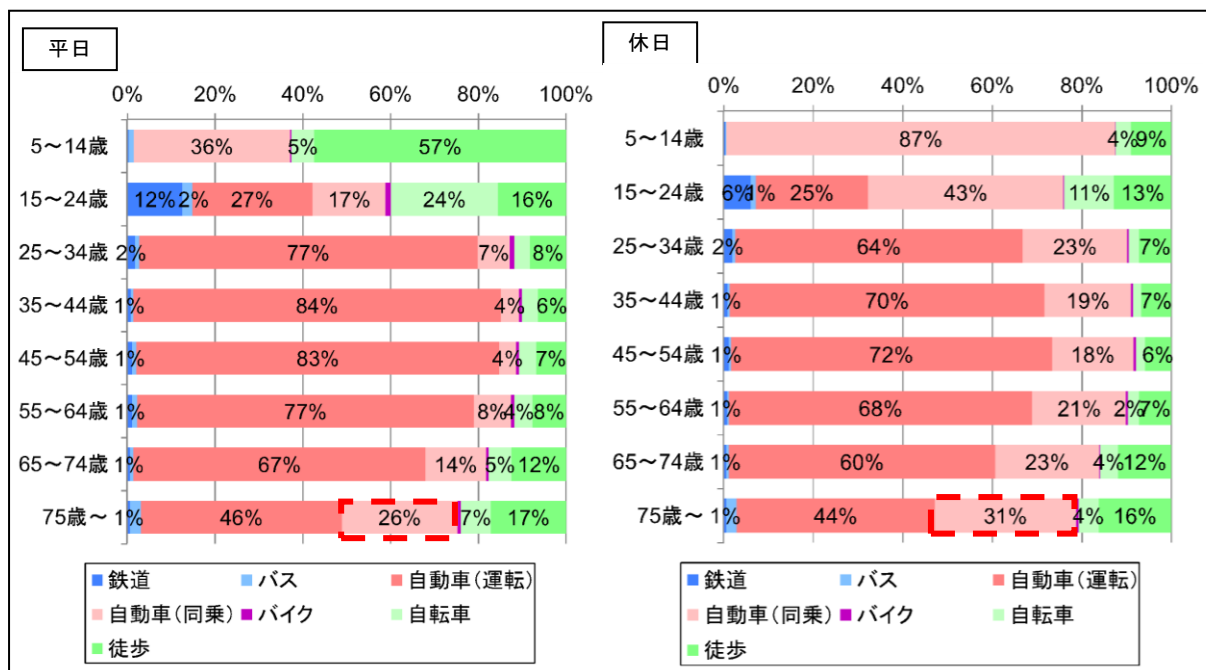


図 2-4 年齢10歳階級別・代表交通手段構成比(男女計・都市圏計)

出典：H29 山形広域都市圏パーソントリップ調査

課題

- ・自動車利用から公共交通利用への転換や、自動車を運転できない人の生活の足を確保するために公共交通の利便性を向上させることが必要

2-3 公共交通の現状

(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、運行時間帯は概ね6時台～23時台となっている。

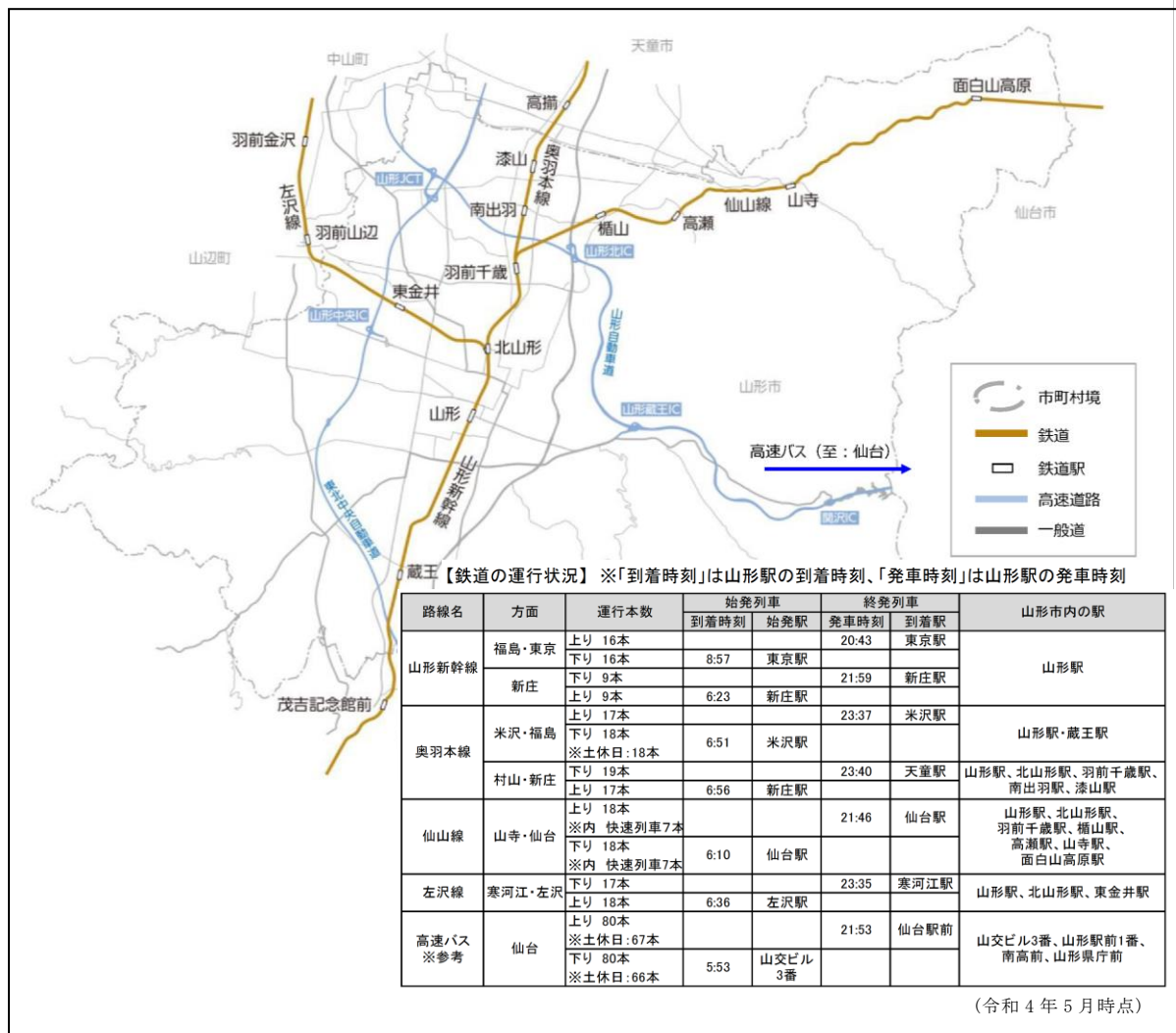


図 2-5 鉄道網と鉄道・高速バスの運行情報

出典：山形市地域公共交通計画

また、鉄道の利用者数は、いずれの駅も令和元年度まで横ばいであったものの、新型コロナウイルス感染症の影響により、令和2年度に大きく落ち込んでいる。

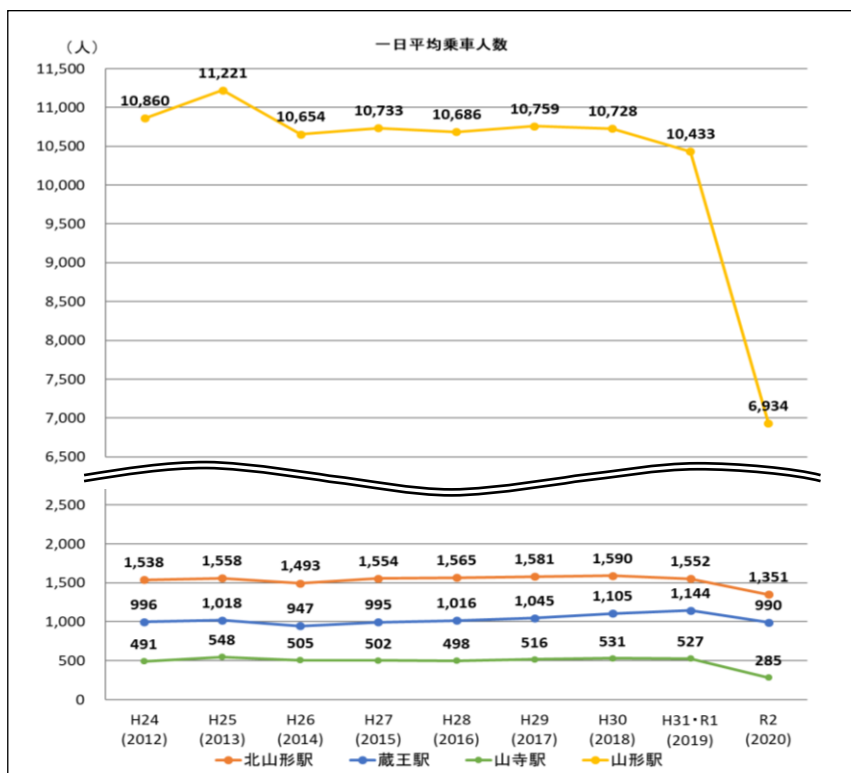


図 2-6 鉄道利用者数（一日平均乗車人数）※無人駅はデータ無し

出典：JR 東日本 HP

(2) 高速バスの状況

高速バスは、山形市発着・経由で複数の路線が設定されており、東北中央自動車道や山形自動車道、その他一般道路を運行している。

山形市と仙台市を結んでいる高速バスは、平日往復 160 本の高頻度で運行しており、利用者数は令和元年度までは 80 万人台で推移していたが、令和 2 年度は新型コロナウイルス感染症の影響で約半数まで減少している。

その他、県内の鶴岡・酒田方面、首都圏・北陸・近畿方面との路線が存在している。

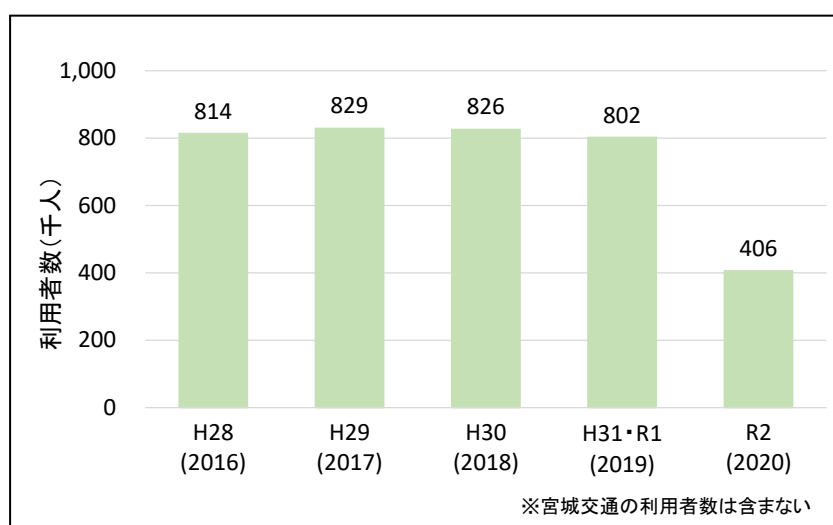


図 2-7 山形＝仙台間高速バスの利用者数の推移

出典：山交バス株式会社提供資料

(3) 路線バス・コミュニティバスの状況

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。

一方で路線バスのみでは市内の全ての地域をカバーすることが難しいことから、市がコミュニティバスを運行することで、公共交通の利用が不便な地域（公共交通空白地域[※]）の解消に取り組んでいる。山形市地域公共交通計画では、路線バスの運行内容・利用環境の見直しとともに、モデル事業[※]の導入や、既存のコミュニティバスの見直しなどを随時行うこととしている。

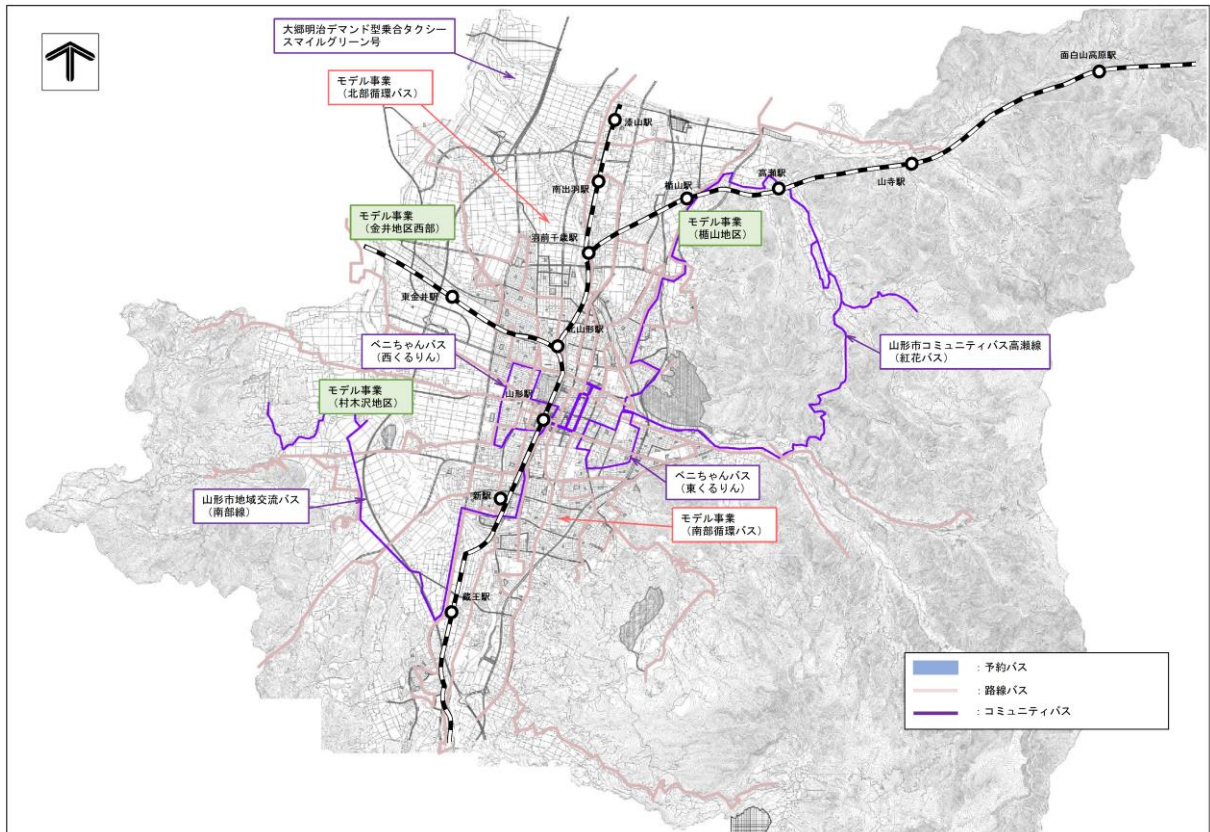


図 2-8 路線バス・コミュニティバス路線図

また、山形市内にて運行している路線バスの利用者は、令和元年度までは、約 550 万人と横ばいで推移していたが、令和 2 年度は、新型コロナウイルス感染症の影響で、500 万人を下回っている。

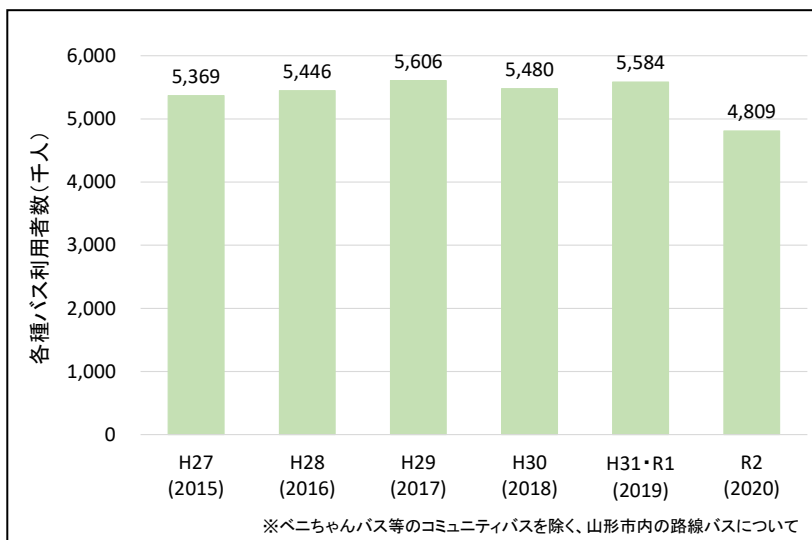


図 2-9 路線バス利用者数の推移

出典：山形市資料

(4) 鉄道と路線バス等との乗り換えの状況

a) 各駅におけるバス停との結節状況

駅前広場で路線バスやコミュニティバス等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。

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)

※距離は、Googlemap、ナビタイムの徒歩による経路検索結果

図 2-10 各鉄道駅とバスの乗継環境

出典：山形市地域公共交通計画

b) 各駅までの交通手段の利用状況

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。

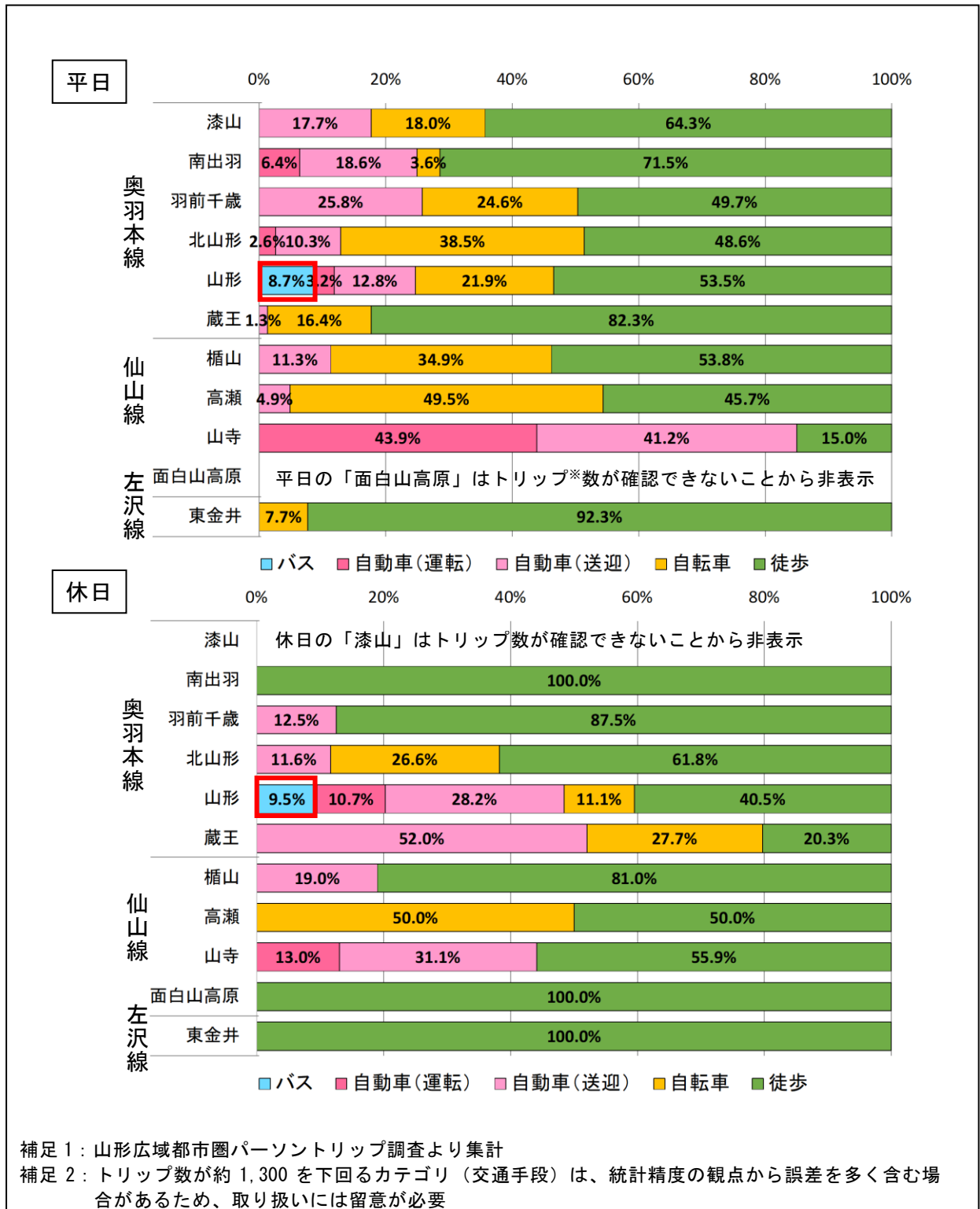


図 2-11 山形市内の駅別端末交通手段分担率（平日・休日別）

(5) その他の移動手段の状況

山形市内においては、鉄道やバス以外の移動手段として以下に示すように、タクシーやスクールバス、総合病院・商業施設における送迎バス等が運行されている。

(令和3年3月末時点)

a) タクシー	
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59社であり、登録車両台数は法人が430台、個人が10台、個人(1人1車制)が59台である。	
b) スクールバス	
①市のスクールバス	市内の西山形小学校と第八中学校に通学する児童・生徒を対象にしたスクールバス1路線を、タクシー事業者に委託し運行している。
②山形大学のスクールバス	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でスクールバスを運行している。
③東北芸術工科大学のスクールバス	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。
c) 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。	
d) 住民・ボランティアによる送迎など	
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3年度実施団体 3団体)	
e) 患者送迎バス	
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。	
f) 商業施設の送迎バス	
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、水曜日を除く毎日運行している。
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10時～16時までとなっている。

課題

- ・ 新型コロナウイルス感染症の影響により公共交通の利用が減少しているため、利用促進に向けた効果的な取り組みが必要
- ・ 鉄道と路線バス等との結節を強化することが必要
- ・ 移動手段間の連携を強化していくことが必要

2-4 市民ニーズ

(1) 路線バスへの改善希望

全ての利用目的において、「便数を増やしてほしい」の要望が多い。また、趣味・娯楽・社交、買物、通院目的では「停留所に屋根やベンチを設置してほしい」という、バス利用時の身体的な負担を減らす要望が多い。

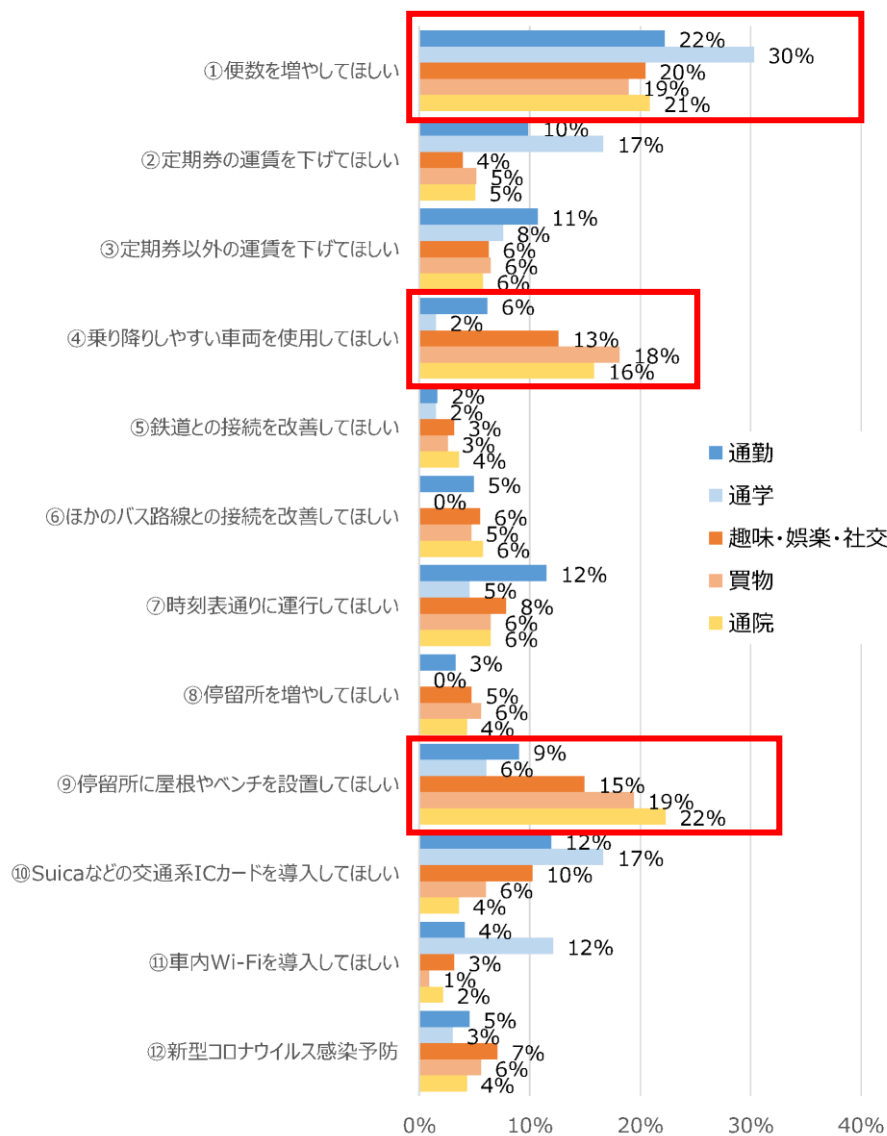
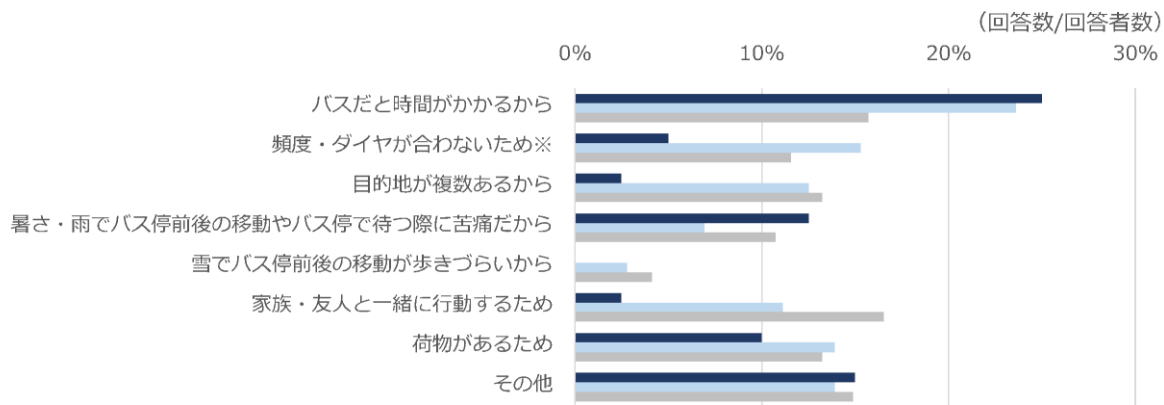


図 2-12 目的別の路線バスへの改善要望

出典：山形市地域公共交通計画

(2) バスを利用しない理由

ほぼ毎日同じ区間をバス以外の手段で移動する人は、「バスだと時間がかかる」、「暑さ・雨でバス停前後の移動やバスを待つ際に苦痛」といった理由からバスを利用していない。



(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 2-13 バス以外の手段で移動する理由

出典：山形市地域公共交通計画

課題

- ・ 増便や乗り降りしやすい車両の導入等のバス利用環境の充実に合わせて、上屋やベンチ等の整備による快適な待ち合い環境の整備が必要

第3章 交通結節点の抽出・整理

3-1 交通結節点の抽出・整理の方針

上位・関連計画における将来都市構造や市街地構造の考え方を踏まえ、交通結節点の抽出・整理を行う。

3-1-1 山形市都市計画マスタープラン※

(1) 将来都市構造

山形市都市計画マスタープランでは、暮らしに必要な日常生活サービス機能や雇用・交流を生み出す場などを「機能拠点」と位置づけ、都市核との役割を分担・連携し、地域の特性に応じた都市機能を集積・維持するまちづくりを展開することとしている。

●都市核

商業・業務・交流・医療など都市の諸機能が集積する市街地中心部

<5つの機能拠点>

●交通拠点

都市核の中に含まれる交通結節点のほか、交通ネットワーク上に位置し、地域活性化を図る拠点

●産業拠点

産業・流通機能を高め、雇用を創出する拠点

●観光・レクリエーション拠点

自然資源、歴史・文化資源を活かした交流と憩いの拠点

●地域の拠点

市街地機能集積ゾーンにおいて、都市軸周辺の地域の中心となる拠点

●生活拠点

田園集落活用ゾーン及び自然環境維持保全ゾーンにおいて、地域の中心となる拠点

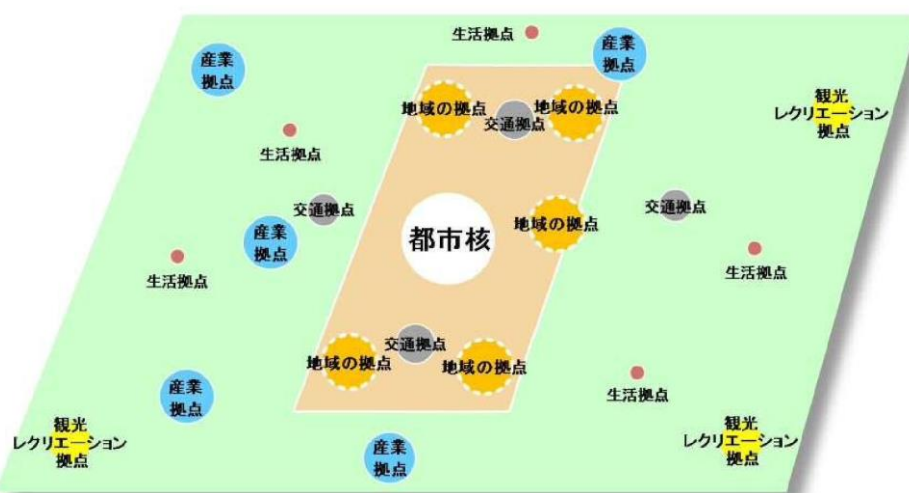


図 3-1 山形市都市計画マスタープランにおける都市核及び機能拠点

出典：山形市都市計画マスタープラン

また、本市の将来都市構造として、土地利用と交通を一体的にとらえ、都市核の活性化、機能拠点・生活圏の形成、さらに、多様な交通手段で各地域間の交流・連携を支える相互連携ネットワーク*を形成し、住み慣れた地域での定住を可能とし、地域コミュニティを活性化させ、地域及び市全体の活力と魅力を高めることを目指すこととしている。

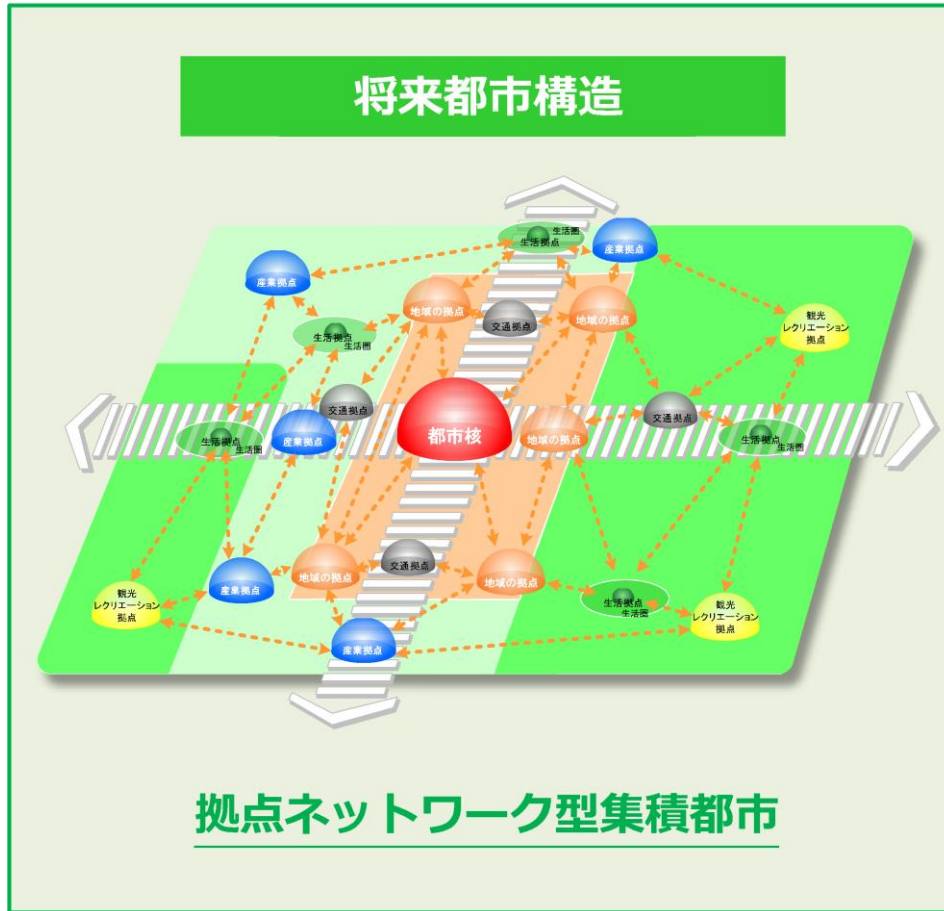


図 3-2 山形市都市計画マスタープランにおける将来都市構造

出典：山形市都市計画マスタープラン

3-1-2 山形市立地適正化計画*

(1) 将来市街地構造

山形市立地適正化計画では、市街地構造に大きな影響のある4つの拠点を『中心拠点』及び『副次拠点』として位置づけ、それ以外の拠点も含めた拠点同士及び居住地である『ゾーン』を『ネットワーク』で連携する多極連携型*の市街地構造を目指している。

また、中心拠点や副次拠点などへの誘導施設のひとつに交通結節施設を位置づけ、各拠点やゾーン間を結ぶ公共交通の機能を強化することで、利便性と効率性の高いネットワークの構築を図ることとしている。

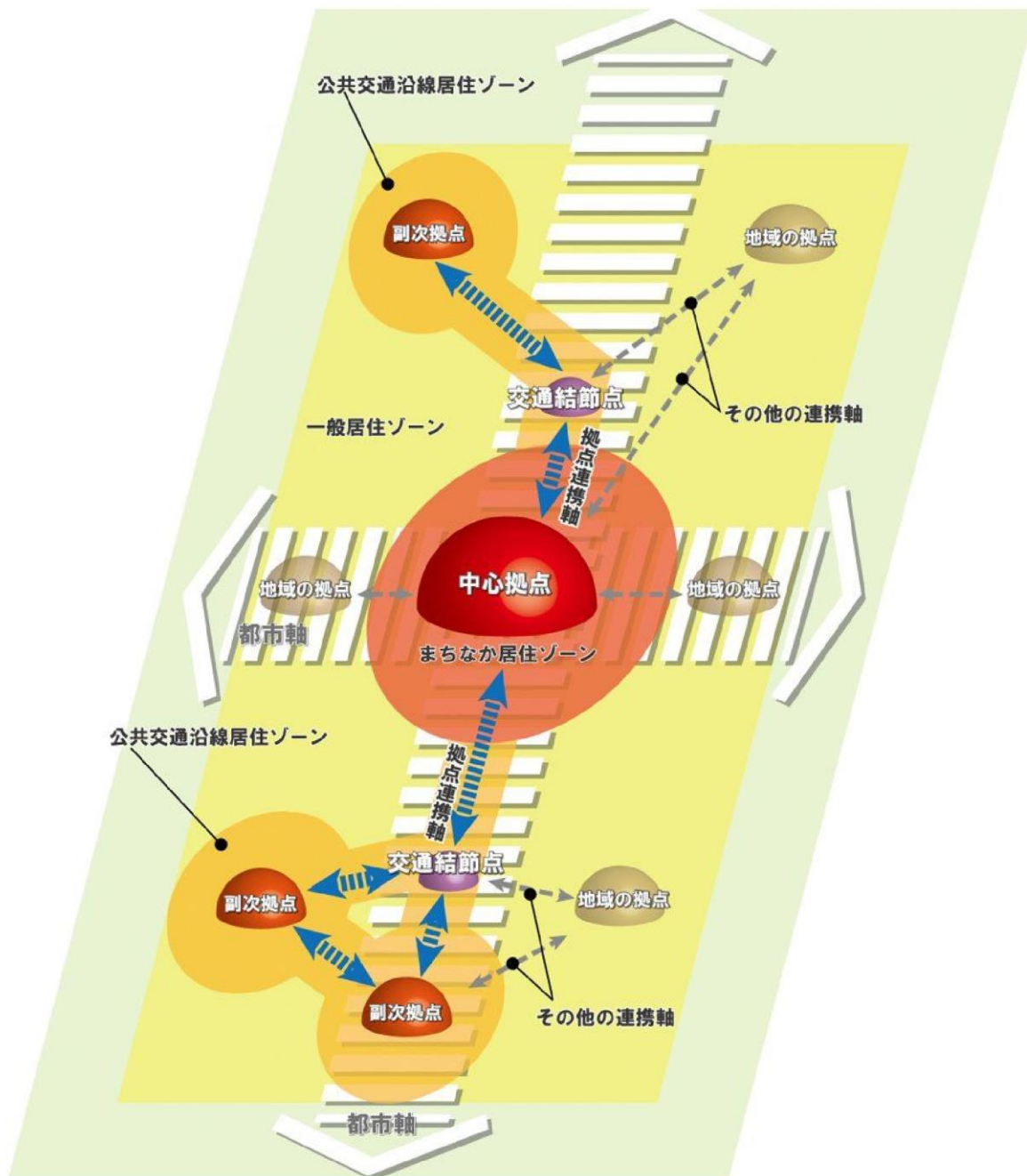


図 3-3 山形市立地適正化計画における将来市街地構造図

出典：山形市立地適正化計画

誘導区域

【都市機能誘導区域】

● 中心拠点

山形市及び広域都市圏の中核として、都市活動全体を牽引する役割を担います。

対象地域：中心市街地（都市核）

都市機能誘導区域（法定※1）

積極的な投資が必要であることから、法定の都市機能誘導区域に設定します。

※1:都市再生特別措置法に基づく区域

● 副次拠点

北部及び南部の生活圏における日常生活を支え、中心拠点の機能を補完する役割を担います。

対象地域：馬見ヶ崎・嶋地区
 山大医学部周辺地区
 吉原地区

準都市機能誘導区域（法定外※2）

※2:将来的に法定の区域に見直すことも検討

【居住誘導区域】

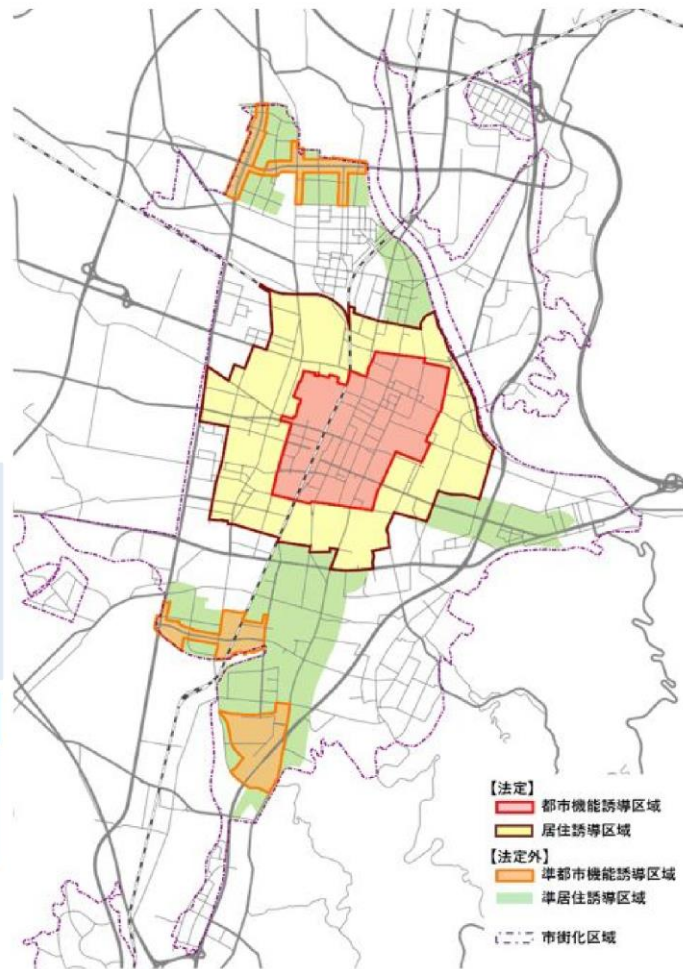
対象地域：都市機能誘導区域への徒歩圏

居住誘導区域（法定※1）

対象地域：準都市機能誘導区域への徒歩圏
 中心拠点と副次拠点等を結ぶ連携軸沿線

準居住誘導区域（法定外※2）

<誘導区域の全体図>



【法定】
 都市機能誘導区域
 居住誘導区域
 【法定外】
 準都市機能誘導区域
 準居住誘導区域
 市街化区域

誘導施設

中心拠点

○：維持 ●：誘導 □：維持（法定外） ■：誘導（法定外）

- | | | |
|------------------|--------------|-------------------|
| ○ 市役所本庁舎 | ○ 文化ホール | ○ アリーナ機能を有する体育施設 |
| ○ 市保健所 | ○ 美術館・博物館 | ○ 本部機能を有する金融機関 |
| ○ 地域医療支援病院（済生館） | ● 文化創造都市拠点施設 | ■ 新たな働き方に対応した業務施設 |
| ● 百貨店・ショッピングセンター | ○ 図書館 | □■ 宿泊施設 |
| ○● 大型スーパー | | ○● 交通結節施設 |

副次拠点

● 馬見ヶ崎・嶋地区

- 百貨店・ショッピングセンター
- 大型スーパー
- 交通結節施設

● 山大医学部周辺地区

- 特定機能病院（山大附属病院）
- 大型スーパー
- 宿泊施設
- 交通結節施設

● 吉原地区

- 百貨店・ショッピングセンター
- 大型スーパー
- 交通結節施設

出典：山形市立地適正化計画（概要版）

3-2 交通結節点の分類

交通結節点は、それぞれの地域の特性によって、果たすべき役割や接続する移動手段が異なるため、まちづくりの将来像を見据えながら、交通軸の各骨格が交差し、乗換えの規模や周辺の状況から重要な拠点と判断される場所や施設を選定する必要がある。

そのため、上位・関連計画における将来的な都市構造^{*}や公共交通ネットワークのあり方を踏まえ、交通結節点を「公共交通施設」、「生活基盤施設」、「地域拠点施設」の3つに分類し、交通結節点の抽出・整理を行う。

表 3-1 交通結節点の分類

分類	役割等
公共交通施設	山形市公共交通ネットワークにおける大骨格・中骨格を連結する交通結節点。市民や観光・ビジネス等の移動が円滑で効率的にできるよう拠点的功能を整備。
生活基盤施設	山形市公共交通ネットワークにおける中骨格・小骨格・神経系を連結する交通結節点。中心市街地と郊外地域の接続や市民の日常的な移動を支える機能を整備。
地域拠点施設	山形市公共交通ネットワークにおける小骨格・神経系を郊外部において連結する交通結節点。複数の集落が点在する郊外部に居住する高齢者等の日常的な移動を支える機能を整備。

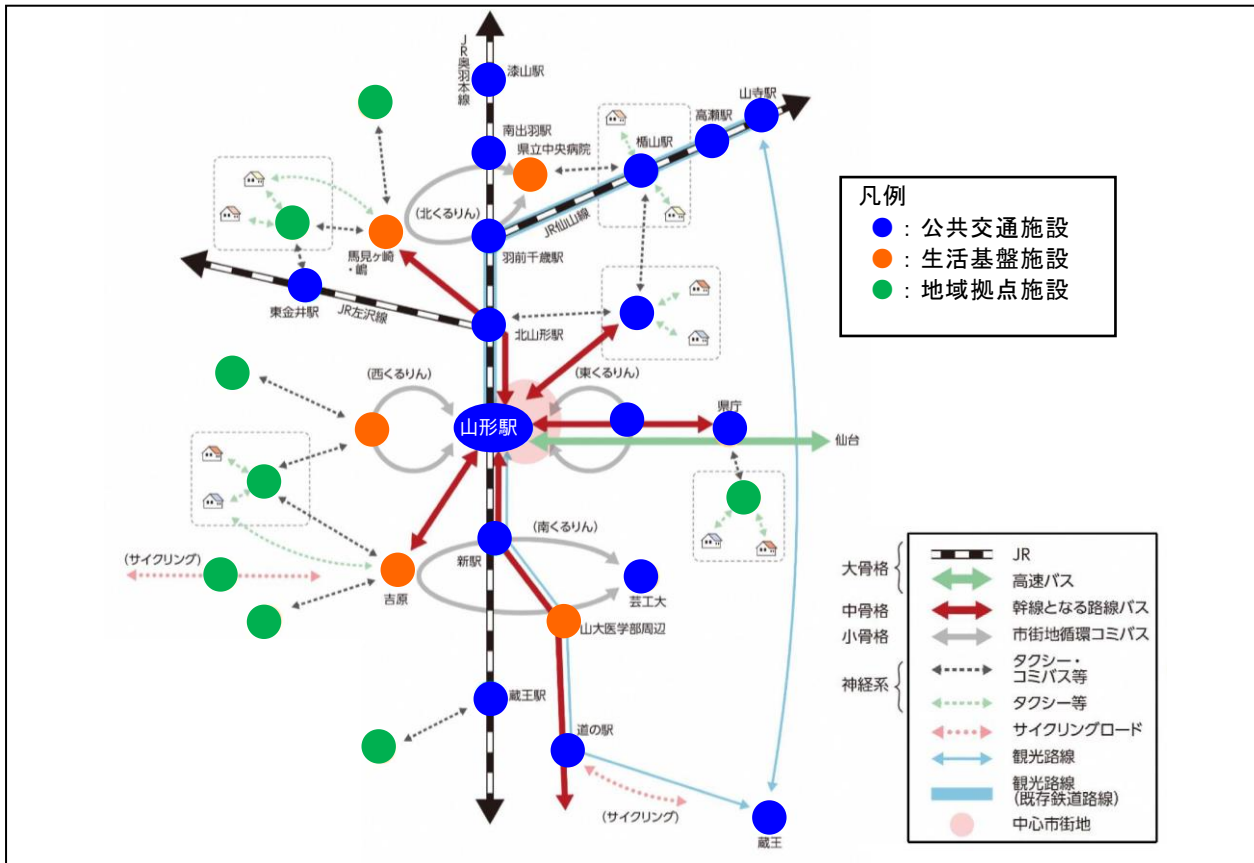


図 3-4 交通結節点の分類を公共交通ネットワークビジョンに当てはめたイメージ図

3-3 交通結節点（公共交通施設）の抽出

3-3-1 交通結節点（公共交通施設）の抽出方針

山形市都市計画マスタープランでは、結節機能を活かし地域活性化を図る交通拠点に、市内の鉄道駅（面白山高原駅を除く）や主要なバス停を位置付けている。これらの施設は、主に交通軸の大骨格と中骨格が接続し、市民に加え、観光やビジネス等を目的とした来訪者が利用することから、必要な機能を整備することで市全体の活力向上が期待できる。

3-3-2 交通結節点（公共交通施設）の抽出

上記の方針を踏まえ、鉄道駅、バスターミナル^{*}、高速バス停留所、主要な路線バス停留所、道の駅といった公共交通施設を抽出する。

表 3-2 交通結節点（公共交通施設）一覧表

種別	箇所数	施設名
鉄道駅	11	山形駅、蔵王駅、東金井駅、北山形駅、羽前千歳駅、南出羽駅、漆山駅、楯山駅、高瀬駅、山寺駅、新駅
高速バスターミナル、高速バス停	5	山交ビルバスターミナル、蔵王温泉バスターミナル、南高前、県庁前、芸術工科大学前
主要なバス停、道の駅等	4	山交バス市役所前、道の駅「(仮称)やまがた蔵王」、千歳公園待合所、山形駅東口旧ビブレ跡地付近

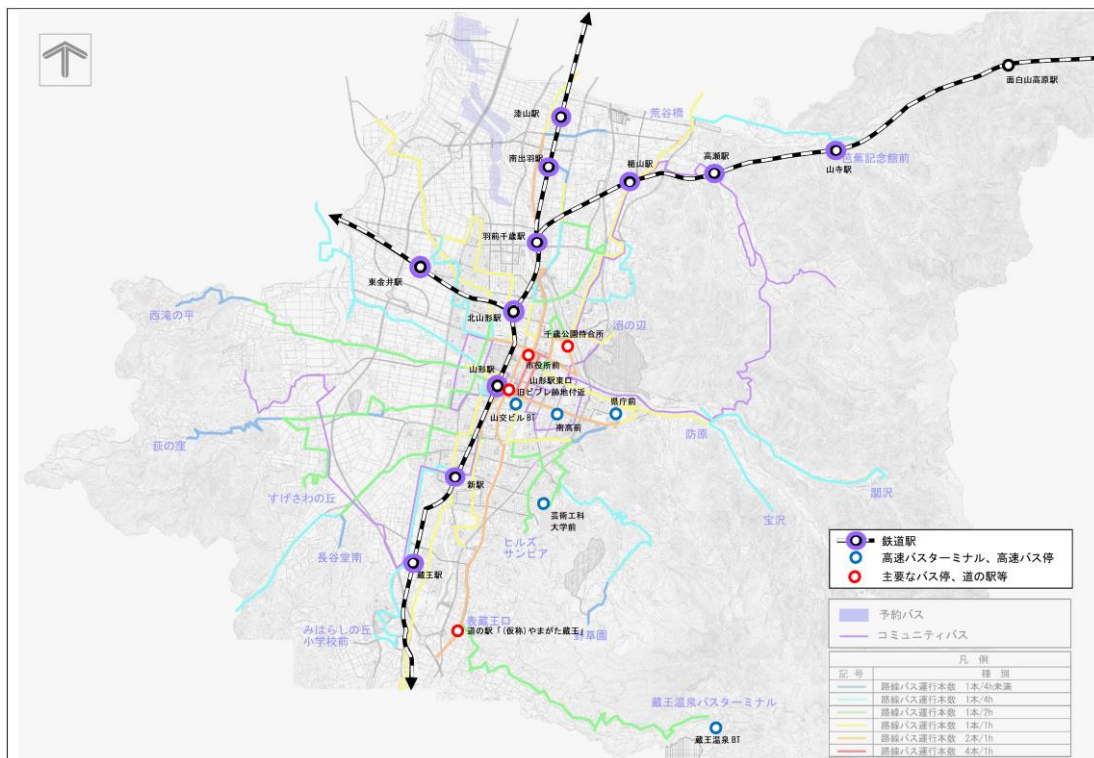


図 3-5 交通結節点（公共交通施設）の施設位置図

バスターミナル：巻末に用語解説

3-4 交通結節点（生活基盤施設）の抽出

3-4-1 交通結節点（生活基盤施設）の抽出方針

上位・関連計画における将来都市構造及び市街地都市構造を具現化するためには、鉄道及び高速バス等の公共交通ネットワークの大骨格を基礎とし、それらを補完する中骨格・小骨格・神経系が接続する交通結節点を抽出する必要がある。加えて、多くの人々が滞留・流動する主要な目的地となる施設を交通結節点とし、必要な機能を整備し、中心市街地と郊外地域の連携を強化することで、市民の需要に合致した公共交通ネットワークを構築することが可能となる。

上記を踏まえ、国のガイドラインを参考に、都市機能施設^{*}の集積状況、人の滞留・流動状況、上位・関連計画の位置づけ等の分析を行い、日常生活における主要な目的地になる施設を交通結節点（生活基盤施設）として抽出する。

なお、抽出する施設が現時点で交通結節点の機能を有していない場合もあることから、交通結節点候補地^{*}として抽出する。抽出方法を次頁に示す。

3-4-2 交通結節点（生活基盤施設）の抽出フロー

交通結節点（生活基盤施設）は、山形市都市計画マスタープランにおける地区（25地区）ごとに、以下の抽出フローに基づき、交通結節点候補地の抽出を行う。

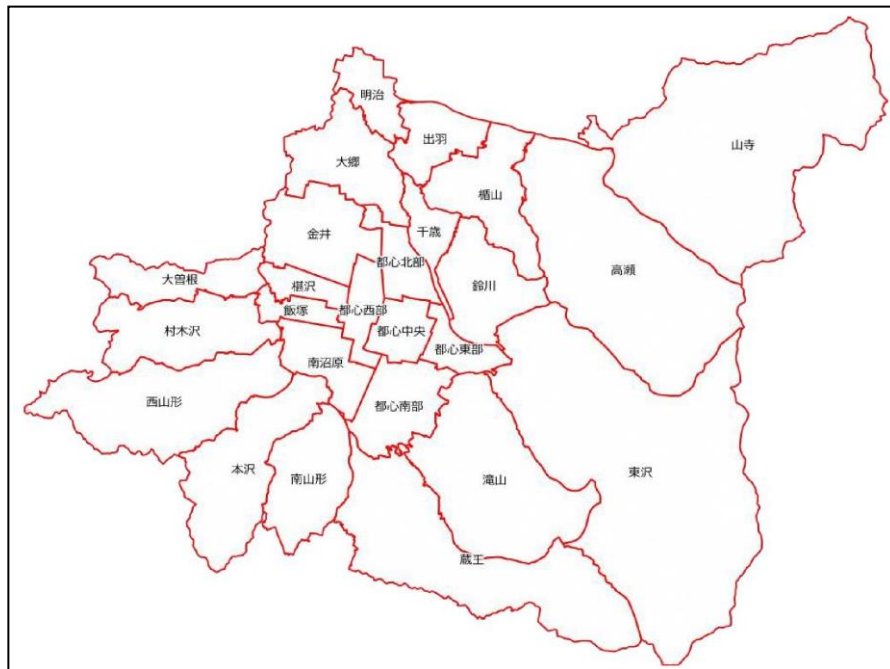


図 3-6 山形市都市計画マスタープランにおける 25 地区

3-4-3 施設状況の分析・評価

- (1) 都市機能施設の抽出
- (2) ポジティブチェック※による施設の集積状況評価
- (3) (準) 交通結節点候補エリアの抽出



3-4-4 交通結節点候補エリアの抽出

- (1) 都市機能施設の集積状況による有効性の評価
- (2) 人々の滞留状況の分析・評価
 - a) 滞留状況の分析
 - b) 滞留人口※増加量による有効性の評価
- (3) 上位・関連計画での位置づけの評価
 - a) 都市計画マスタープランにおける機能拠点等に係るエリアの評価
 - b) 立地適正化計画における誘導区域に係るエリアの評価
 - c) 立地適正化計画における防災指針※に係るエリアの評価
- (4) 交通結節点候補エリアの抽出



3-4-5 交通結節点候補地の抽出

図 3-7 交通結節点（生活基盤施設）の抽出フロー

ポジティブチェック、滞留人口、防災指針：巻末に用語解説

3-4-3 施設状況の分析・評価

交通結節点候補地として、高い整備効果が見込まれる箇所を抽出するため、市内の施設状況を分析・評価する。

(1) 都市機能施設の抽出

山形市立地適正化計画では、都市機能誘導区域や居住誘導区域の検討にあたり、「行政機能」、「介護福祉機能」、「子育て機能」、「商業機能」、「医療機能」、「教育文化機能」、以上6種類の都市機能施設の配置状況などにより、各拠点の特性を評価している。

本分析では、同計画にて設定された6種類の都市機能施設のうち、不特定多数の市民が利用し、施設の送迎での利用が主ではない施設を抽出する。

なお、同計画では、主要な施設を高次機能[※]として位置づけており、本分析にも高次機能の考え方を反映する。

下記の対象施設を整理した結果、都市機能施設として401施設を抽出した。

表 3-3 対象施設の範囲

	対象施設	高次機能 [※] 1
行政機能	<ul style="list-style-type: none"> ・ 県庁、市役所、支所、公民館、コミュニティセンター、 ・ 郵便局のうち、統括局[※]（中央郵便局）及び地域区分局業務移管施設[※] 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 本庁舎 ・ 本部機能のある施設
介護福祉機能	<ul style="list-style-type: none"> 【福祉系】 ・ 不特定多数の方が利用する施設、かつ、施設の送迎での利用が主ではない施設 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域・在宅福祉を促進・支援、福祉情報の発信基地の役割を担っている介護福祉施設
子育て機能	<ul style="list-style-type: none"> ・ 児童遊戯施設[※] 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市内の子育て支援の拠点となる児童遊戯施設
商業機能	<ul style="list-style-type: none"> 【スーパー】 ・ 全国スーパーマーケットマップ HP に記載されているもので店舗面積 1,000 m²超のもの 【大規模小売店】 ・ 市内全業態のうち店舗面積 1,000 m²超のもの 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 店舗面積 10,000 m²以上の商業施設
医療機能	<ul style="list-style-type: none"> ・ 山形県医療機関情報ネットワーク[※]に登録されているもののうち、地域医療を担う診療科である内科・外科のもの 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 病床数 20 床以上の入院施設（病棟）を持つ医療施設
教育文化機能	<ul style="list-style-type: none"> 【教育系】 ・ 山形大附属小中学校、高等学校、大学、専門学校 【文化系】 ・ 図書館、博物館、コンベンションホール、スポーツ施設 【公園】 ・ 地区公園、総合公園、風致公園、歴史公園 	<ul style="list-style-type: none"> 【教育系】 ・ 高等学校、大学 【文化系】 ・ 文化会館、博物館、美術館、図書館本館

※1：高次機能とそれ以外の機能の振り分けは立地適正化計画作成の手引き（平成30年4月25日改訂、国土交通省都市局都市計画課）に記載されている拠点類型ごとに想定されている各種の機能についてのイメージを基本とし、山形市立地適正化計画に定められている規模条件との整合を図る。なお、高次機能に振り分けられないものは「その他」として扱う。

(2) ポジティブチェックによる施設の集積状況評価

前項で抽出した都市機能施設が集積する箇所は、多くの人々が集まる目的地になりやすく、交通結節点としての適性が高いと考えられる。そのため、ポジティブチェックにより施設の集積状況を評価し、評価の高いエリアを（準）交通結節点候補エリアとして抽出する。

ポジティブチェックの手順とイメージを以下に示す。

STEP1 検討対象区域の設定

- ・山形市全域を 500mメッシュ毎のエリアに分割する。



STEP2 都市機能施設・利用圏域[※]の整理

- ・前項にて抽出した都市機能施設を平面図上に整理する。
(行政施設・介護福祉施設・子育て施設・商業施設・医療施設・教育文化施設)
- ・都市機能施設の利用圏域(施設から半径 300mの範囲) ^{※1} を平面図上に整理する。



STEP3 集積状況の評価

- ・各エリアにおける都市機能施設の利用圏域の重なりを点数化し、評価する。

【評価方法】

- ・異なる機能の都市機能施設の利用圏域の重なりによって点数化する。
(下図 3-9 参照)
- ・高次機能に位置づけられた施設は、都市圏を越え、広域的に影響のある機能を持つ施設として、上記の点数から更に 1 点を加算する。



STEP4 (準) 交通結節点候補エリアの抽出

図 3-8 ポジティブチェックの検討フロー

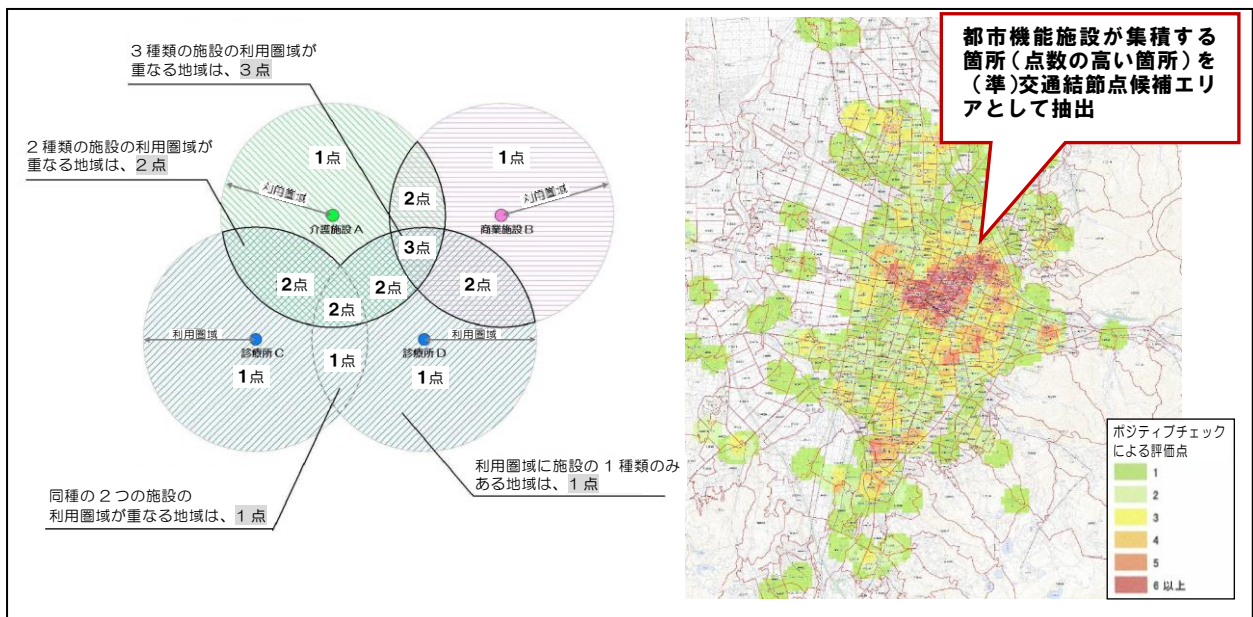
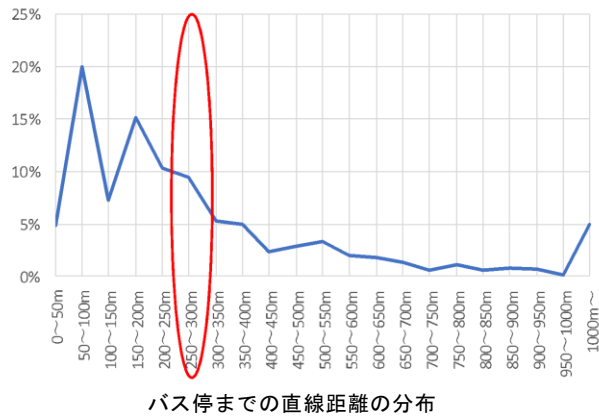


図 3-9 ポジティブチェックのイメージ

※1 本分析では、パーソントリップ調査の結果から、対象施設から半径 300mの範囲とする。

拠点連携軸沿線等に位置づける公共交通沿線居住ゾーンの範囲については、山形広域都市圏パーソントリップ調査の結果より、山形市内を移動するバス利用者がバス停まで移動する距離の分布を見ると、全体の7割近くが300m以内となっています。このデータより、連携軸となるバス路線から片側300mの範囲を公共交通（バス）にアクセスしやすい区域と想定し、公共交通沿線居住ゾーンと設定します。



出典：山形市立地適正化計画

(3) (準) 交通結節点候補エリアの抽出

ポジティブチェックによる都市機能施設の集積状況評価により、6種類うちの概ね3種類以上の施設の集積が確認できる、3点以上のエリア130箇所を(準)交通結節点候補エリアとして選定した。

3-4-4 交通結節点候補エリアの抽出

前節にて抽出した（準）交通結節点候補エリアについて、「都市機能施設の集積状況による有効性の評価」、「人々の滞留状況の分析・評価」、「上位関連計画での位置づけの評価」を踏まえ、交通結節点候補エリアを抽出する。

(1) 都市機能施設の集積状況による有効性の評価

（準）交通結節点候補エリアにおけるポジティブチェックの評価点から、下表のとおり交通結節点整備の有効性を評価する。

表 3-4 評価基準と評価点の考え方

評価基準	評価理由	評価点
ポジティブチェック 5点以上のエリア	多数の都市機能施設が集積しており、交通結節点整備の有効性が特に高いエリアとして評価する。	2点
3~4点のエリア	3種類程度の都市機能施設が集積しており、交通結節点整備の有効性が高いエリアとして評価する。	1点

(2) 人々の滞留状況の分析・評価

（準）交通結節点候補エリアにおける時間帯別・曜日別等の滞留人口を定量的に把握し「人の集まり」の状況から目的地になりやすいエリアを分析・評価する。

なお、地域経済分析システム (RESAS) ※を活用し、当該エリアの滞留状況を分析する。

【滞留状況の分析の考え方】

- ・（準）交通結節点候補エリア別に滞留状況を分析する。(500mメッシュ毎)
- ・時間帯別・曜日別等の「人の集まり」の状況を定量的に把握する。
(エリアの滞留人口を着色によって整理する)

【滞留人口】
■ 多
■ 少

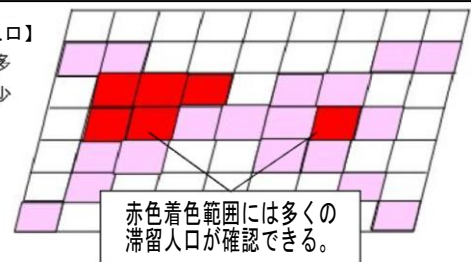


図 3-10 滞留状況の分析イメージ

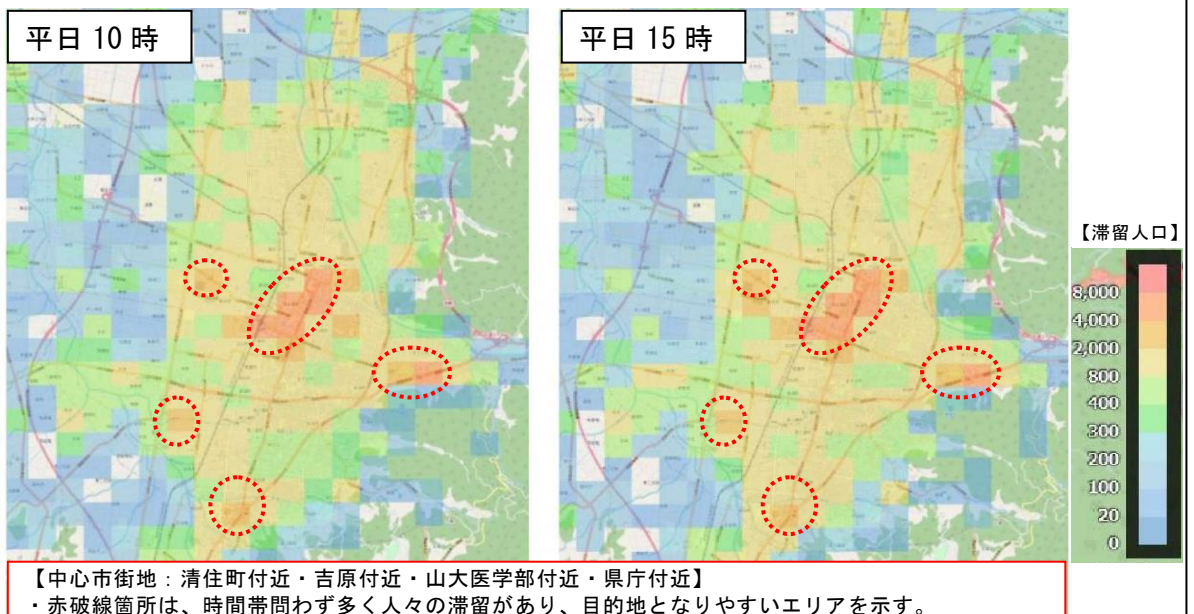


図 3-11 時間帯別・平日・休日別分析例

a) 滞留状況の分析

平日もしくは休日の昼間の滞留人口の最大値と夜間の滞留人口の最小値を比較し、本市の主要な公共交通となる鉄道や路線バスの運行時間帯における滞留人口の増加量を分析する。

なお分析年については、新型コロナウイルスの影響を受けていない平時の人流回復を見込み、ウイルス発生以前の2019年の値を採用する。また、分析月については、転居や大型連休、長期休暇、気候等による移動の影響が少なく、最も平均的な人流の増減が確認できる10月の値を採用する。

<滞留人口増加量の評価>

- ・分析年月：2019年10月（平日、休日）
- ・滞留人口増減値＝①－②
 - ① 昼間：7時台～19時台（12h）滞留人口最大値※1
 - ② 夜間：20時台～6時台（12h）滞留人口最小値

※1 昼間時間帯として、道路交通センサスにおける、昼間12時間交通量の観測時間を採用した。

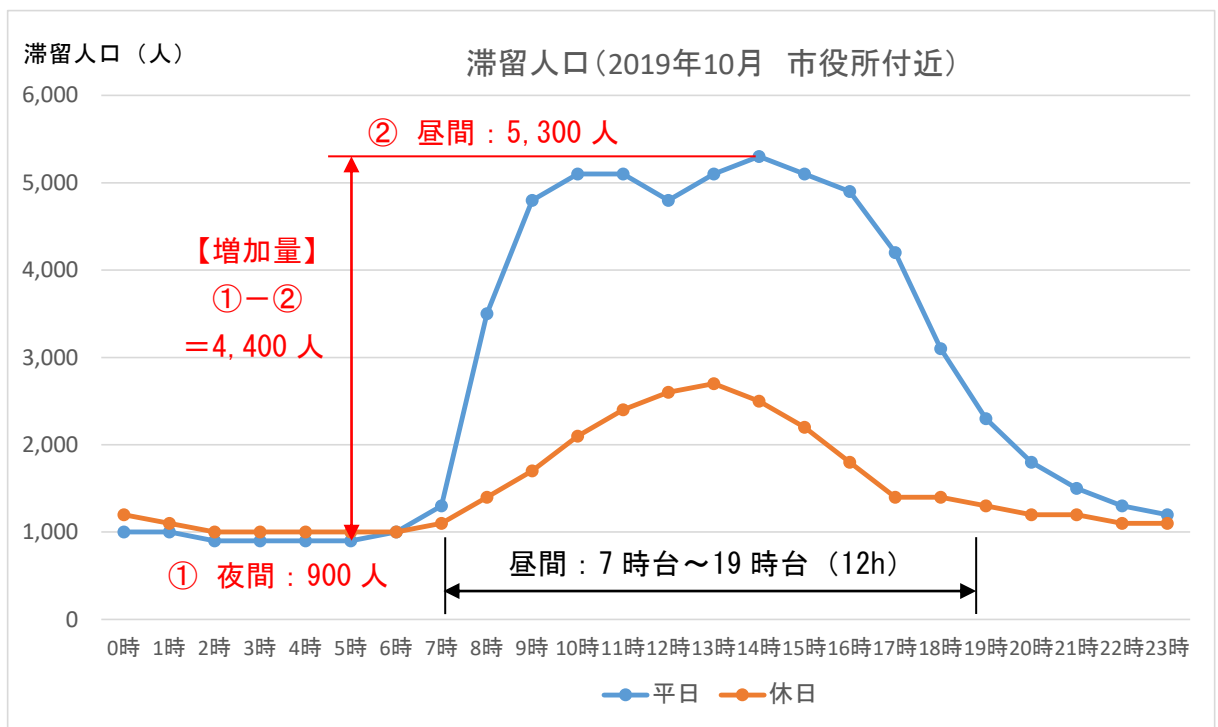


図 3-12 滞留人口の分析例

b) 滞留人口増加量による有効性の評価

上記の分析結果から、(準)交通結節点候補エリア 130 箇所における滞留人口増加量は、0~4,700 人となる。平均値は 540 人であることから、500 人以上が滞留するエリアについて、下表のとおり、交通結節点整備の有効性を評価する。

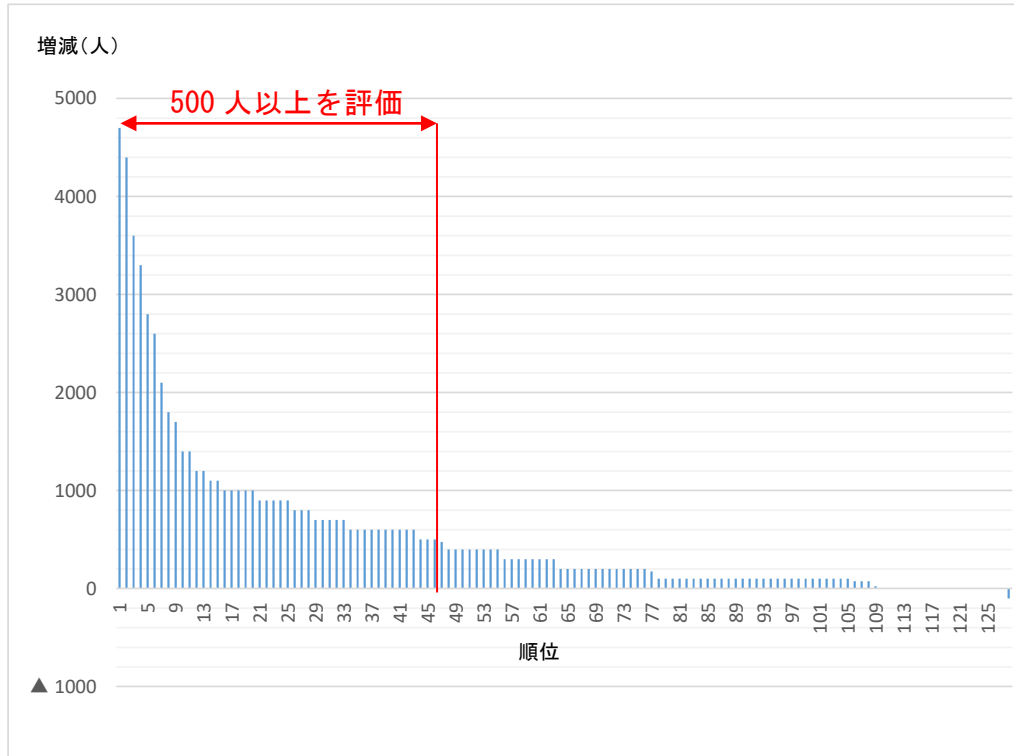


図 3-13 (準)交通結節点候補エリアのエリア別滞留人口増減

表 3-5 評価基準と評価点の考え方

評価基準	評価理由	評価点
平日もしくは休日滞留人口の増加量 2,000 人以上	交通結節点整備の有効性が最も高いエリアとして評価する。	4 点
1,500~1,999 人	交通結節点整備の有効性がやや高いエリアとして評価する。	3 点
1,000~1,499 人	交通結節点整備の有効性が高いエリアとして評価する。	2 点
500~999 人	滞留人口増加量が (準)交通結節点候補地抽出エリアの平均値以上であり、交通結節点整備の有効性有りと評価する。	1 点

(3) 上位・関連計画での位置づけの評価

本市の将来都市構造や将来市街地構造との整合を図るために、(準)交通結節点候補エリアの上位・関連計画での位置づけを評価する。

a) 都市計画マスタープランにおける機能拠点等に係るエリアの評価

山形市都市計画マスタープランにおける機能拠点等に係るエリアについては、公共交通と都市機能が一体となった拠点形成が求められるエリアとして、下表のとおり交通結節点整備の有効性を評価する。

表 3-6 評価基準と評価点の考え方

評価基準	評価理由	評価点
都市核又は地域の拠点に係るエリア	住み慣れた地域で誰もが安心して快適に暮らすため、生活利便性と交通利便性の機能の集積・維持を図った地域の拠点形成を目指す視点から、交通結節点の整備の有効性が特に高いエリアとして評価する。	2点
観光・レクリエーション拠点に係るエリア	地域と資源を活かし、市民の健康的な暮らしを支えるとともに郷土愛を育み、市内外の観光交流を促進させ、地域の魅力向上を図る視点から、交通結節点の整備の有効性の高いエリアとして評価する。	1点

b) 立地適正化計画における誘導区域に係るエリアの評価

山形市立地適正化計画における都市機能誘導区域及び準都市機能誘導区域に係るエリアについては、交通結節点の整備を誘導するエリアとして、下表のとおり交通結節点整備の有効性を評価する。

表 3-7 評価基準と評価点の考え方

評価基準	評価理由	評価点
都市機能誘導区域に係るエリア	交通結節施設を誘導する区域として、交通結節点整備の有効性が特に高いエリアとして評価する。	2点
準都市機能誘導区域に係るエリア	交通結節点の整備への取組みが進む動きが出てきた場合、法定の都市機能誘導区域への見直しを検討する区域であり、交通結節点整備の有効性が高いエリアとして評価する。	1点

c) 立地適正化計画における防災指針に係るエリアの評価

山形市立地適正化計画では、災害の危険性の高い区域（土砂災害関連の区域、洪水関連の区域など）は、誘導区域の設定にあたり、災害リスクの観点から、原則誘導区域から除外するものとしている。ただし、洪水浸水想定区域*については、災害被害の事前予測ができること、被害の規模によっては深刻な被害を避けることができることから、全ての洪水浸水想定区域を居住誘導区域から除外することは必ずしも合理的ではない。そのため、想定最大規模（L2）において床上浸水が想定される浸水深 0.5m以上の洪水浸水想定区域については、原則誘導区域から除外するものの、それぞれの居住地の被害想定に応じた防災・減災対策を行うことを前提に、居住誘導区域を設定することについても検討することとしている。また、都市機能誘導区域においても、被害想定の著しい区域での都市機能や住宅の新規立地抑制を取組み方針としている。

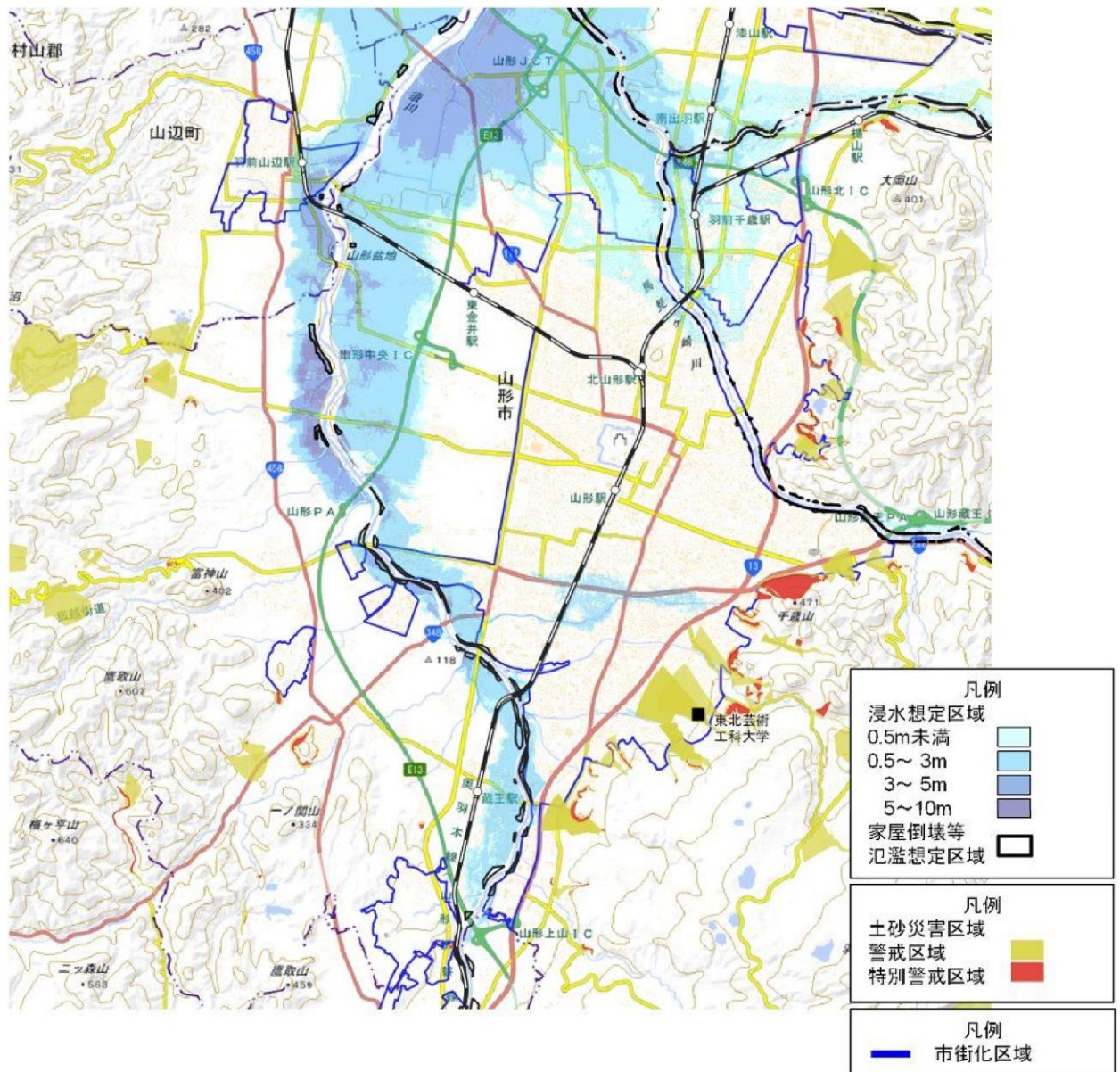


図 3-14 山形市ハザード区域の分布（洪水浸水想定区域：想定最大規模（L2））

洪水浸水想定区域：巻末に用語解説

そのため、ハザード区域*内のエリアへの交通結節点の設置は原則的に避ける方針とする。ただし同計画の考え方から浸水想定区域（L2）0.5m未満のエリアは、下表のとおり、交通結節点整備の有効性を評価する。

表 3-8 評価基準と評価点の考え方

評価基準	評価理由	評価点
ハザード区域外に係るエリア	周辺都市施設と一体となった交通結節点の整備において、災害時の機能維持や利用者の安全性の確保が可能であり、新規開発抑制等の制限がなく、交通結節点整備の優先性が特に高いエリアとして評価する。	2点
洪水浸水想定区域（L2）0.5m未満に係るエリア	積極的な都市機能立地を見込まないエリアであるが、避難計画等のソフト対策により、都市機能の立地等を見込むことができるエリアとして、交通結節点整備を想定できるエリアとして評価する。	1点

(4) 交通結節点候補エリアの抽出

前項までの分析・評価を踏まえ、地区ごとに評価点が5点以上かつ最も高い下記の13エリアを、交通結節点候補エリアとして抽出する。なお、既にエリア内に交通結節点（公共交通施設）が立地している場合、候補エリアから除外する。

表 3-9 交通結節点候補エリア

地区名	交通結節点候補 エリア数	地区名	交通結節点候補 エリア数
市街地中央	1	楯山	1
市街地北部	1	金井	3
市街地西部	1	南沼原	2
鈴川	1	蔵王	1
千歳	2	合計	9地区 13エリア

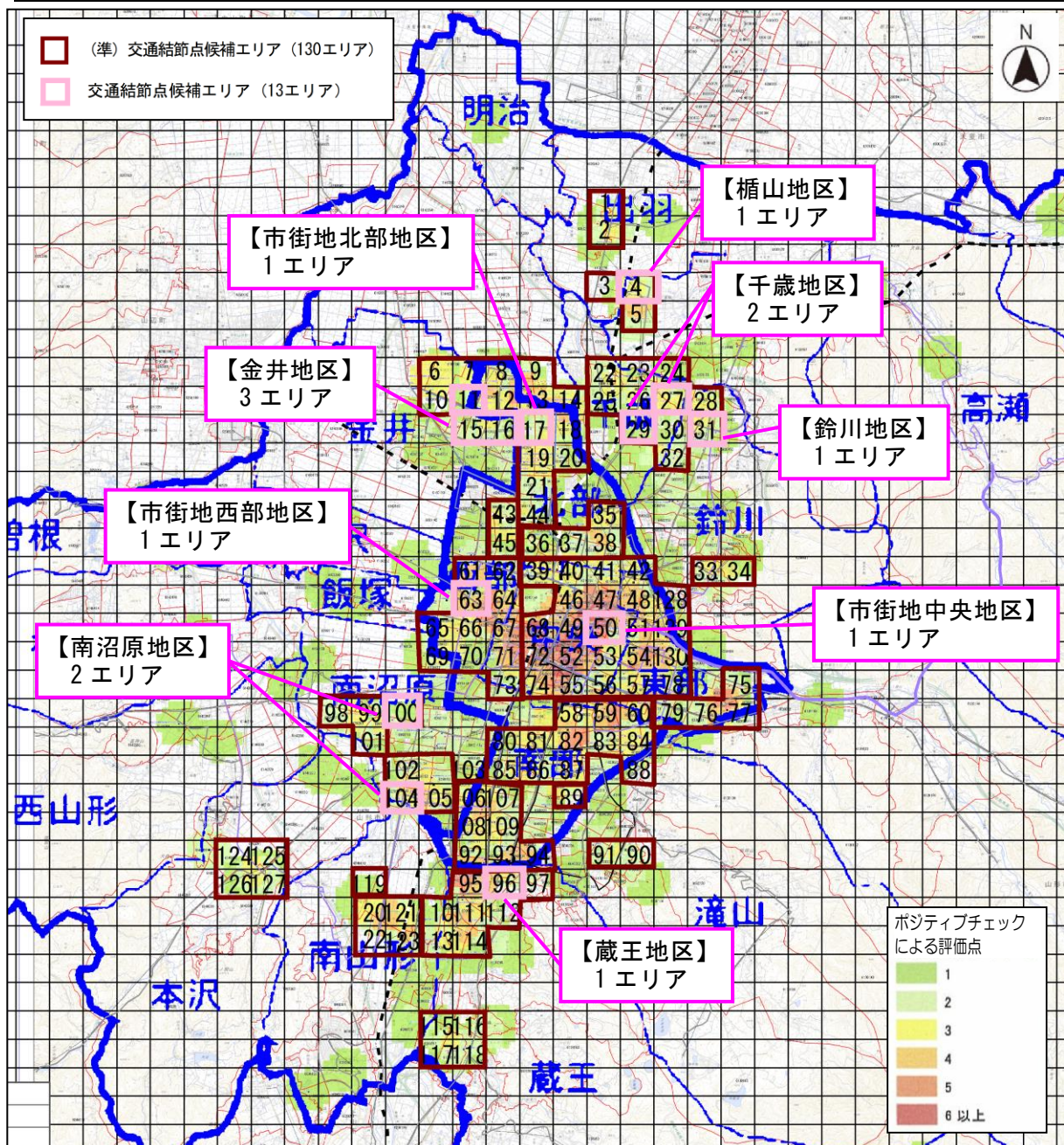


図 3-15 交通結節点候補エリア

3-4-5 交通結節点候補地の抽出

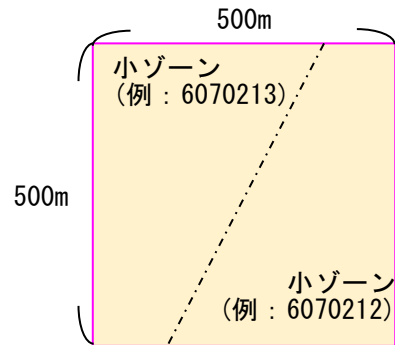
交通結節点候補エリアは、500mメッシュでの検討であるため、交通結節点の整備を進めるために、更に具体的な位置を抽出する。

(1) 交通結節点候補地の分析

抽出された交通結節点候補エリアを小ゾーン*毎に分割し、山形市広域都市圏パーソントリップ調査における平日もしくは休日のトリップ総数から、多くの人が集中するゾーンを分析し、そのゾーン内の代表施設付近を交通結節点候補地に抽出する。

<交通結節点候補地の小ゾーン分割>

- ・各交通結節点候補地を小ゾーンに分割する。
- 検討例) 小ゾーン番号「6070213」、「6070212」の2ゾーンに分割する。



<パーソントリップ調査における平日・休日のトリップ総数の分析>

- ・小ゾーン毎に、平日・休日における目的別トリップ数を整理・合算した値を、トリップ総数として算定する。
- ・平日または休日においてトリップ総数が多い小ゾーンを選定し、そのゾーンの代表施設付近を交通結節点候補地として抽出する。

検討例) トリップ総数の検討の結果、「6070212」の休日のトリップ総数が最も多いことから、「6070212」内の代表施設を交通結節点候補地として抽出する。

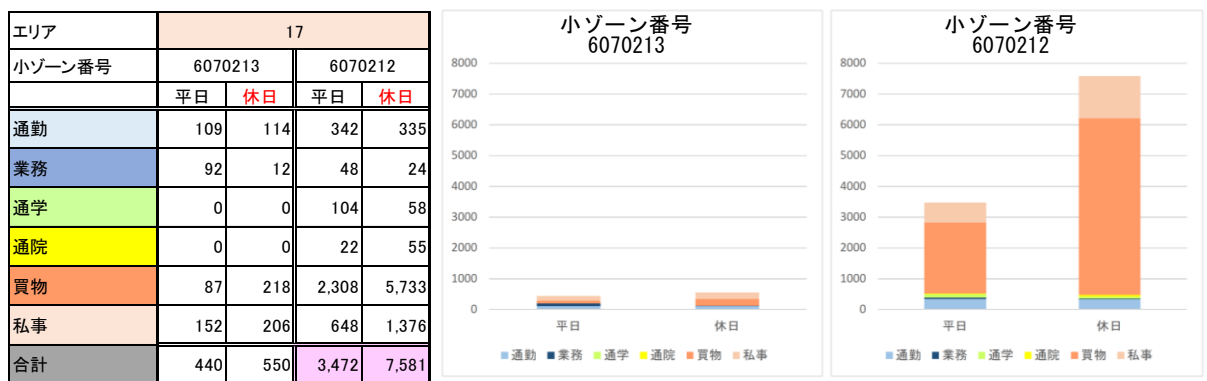


図 3-16 交通結節点候補地の分析イメージ

小ゾーン：巻末に用語解説

(2) 交通結節点（生活基盤施設）の抽出

前項の分析を踏まえ、下記の 8 箇所を交通結節点（生活基盤施設）の候補地として抽出する。

表 3-10 交通結節点候補地

地区名	交通結節点候補地
楯山	山形県立中央病院付近
市街地北部 ・ 金井	馬見ヶ崎・嶋エリア (イオン山形北店付近、他 3 箇所)
千歳 ・ 鈴川	千歳・鈴川エリア (山形国際交流プラザビッグウィング付近、山形市総合スポーツセンター第一体育館付近、他 1 箇所)
市街地中央	旧大沼デパート付近
市街地西部	惺山高校付近
南沼原	ヨークベニマル南館店付近
	イオンモール山形南付近
蔵王	山形大学医学部附属病院付近
9 地区	8 箇所

3-5 交通結節点（地域拠点施設）の抽出

3-5-1 交通結節点（地域拠点施設）の抽出方針

複数の集落が点在する郊外部においては、小骨格や神経系が連結する交通結節点を抽出する必要がある。加えて、日常生活における活動拠点となる施設を交通結節点とし、必要な機能を整備することで、高齢者をはじめとした公共交通利用者の利便を高めることが可能となる。

上記を踏まえ、山形市立地適正化計画における防災指針を考慮しつつ、コミュニティセンターや小学校跡地、商業施設、福祉施設といった施設を交通結節点（地域拠点施設）として抽出する。

3-5-2 交通結節点（地域拠点施設）

本方針においては、交通結節点（地域拠点施設）の具体の箇所の位置付けは行わず、今後、地域の公共交通や福祉輸送の導入、山形市ウォーキング推進計画^{*}や山形市自転車活用推進計画^{*}に基づくウォーキング・サイクリングのモデルコースなどの検討に合わせて、随時適地を設定する。

3-6 交通結節点の抽出結果の整理

交通結節点及び交通結節点候補地の抽出結果を以下に整理する。

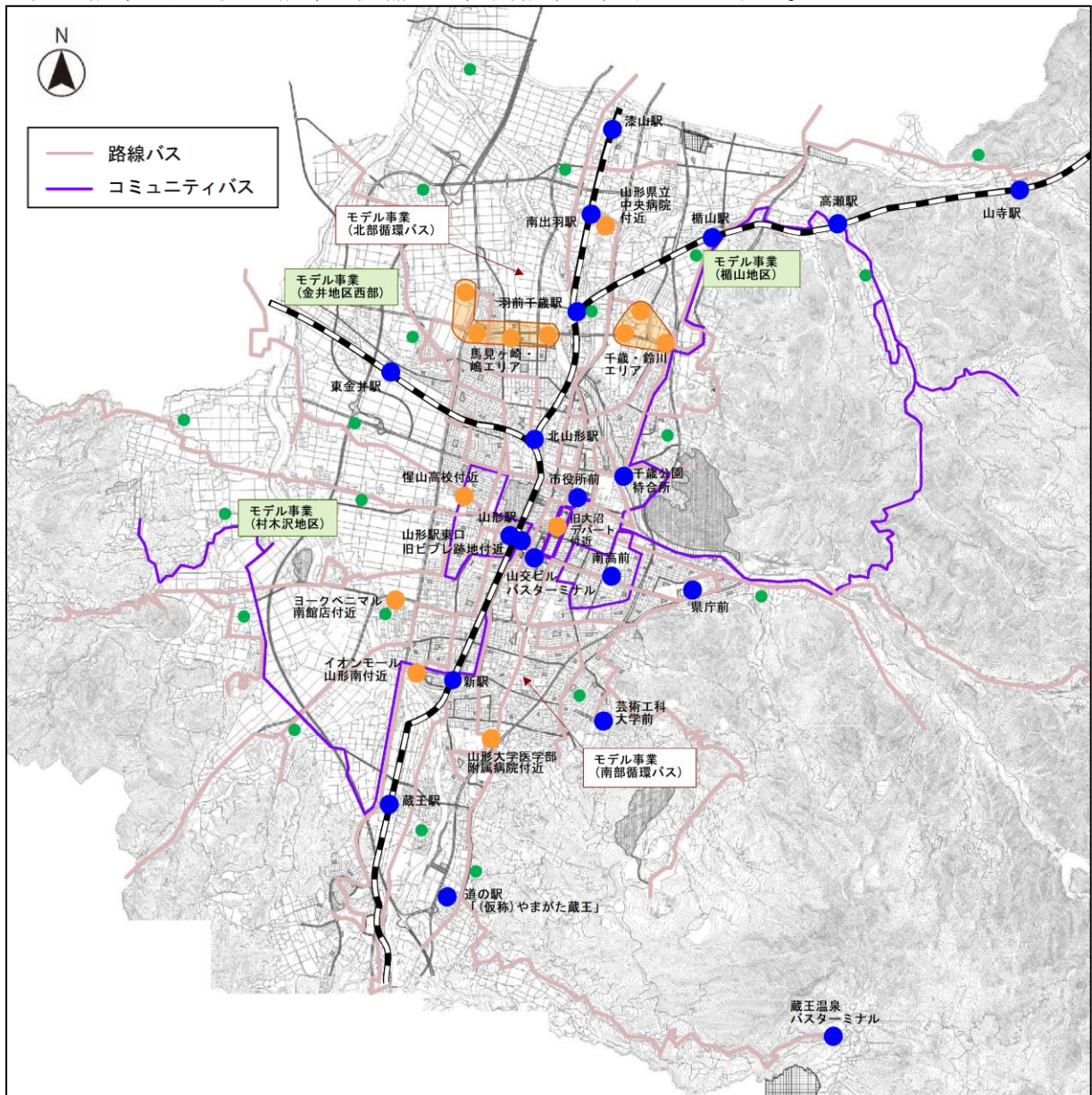


図 3-17 交通結節点及び交通結節点候補地の位置図

表 3-11 交通結節点及び交通結節点候補地一覧表

区分	交通結節点・交通結節点候補地
公共交通施設： ● (20箇所)	鉄道駅：山形駅、北山形駅、蔵王駅、東金井駅、羽前千歳駅、南出羽駅、漆山駅、楯山駅、高瀬駅、山寺駅、新駅 その他：山交ビルバスターミナル、道の駅「(仮称)やまがた蔵王」、千歳公園待合所、蔵王温泉バスターミナル、市役所前、芸術工科大学前、南高前、県庁前、山形駅東口旧ビブレ跡地付近
生活基盤施設： ● (8箇所)	該当箇所：山形県立中央病院付近、馬見ヶ崎・嶋エリア（イオン山形北店付近、他3箇所）、千歳・鈴川エリア（山形国際交流プラザビッグウィング付近、山形市総合スポーツセンター第一体育館付近、他1箇所）、惺山高校付近、旧大沼デパート付近、ヨークベニマル南館店付近、イオンモール山形南付近、山形大学医学部附属病院付近
地域拠点施設： ●	該当箇所：未定※（コミュニティセンター、小学校跡地等） ※当方針では具体的な箇所の位置付けは行わない。今後、地域の公共交通や福祉輸送の導入、ウォーキング・サイクリングモデルコースなどの検討に合わせて随時、適地を設定する。

第4章 交通結節点に求められる機能

4-1 交通結節点が担う機能と役割

「一般化時間による交通結節点の利便性評価手法（国土交通省国土技術政策総合研究所）」では、交通結節点が備えるべき機能には、最も基本となるものとして「乗り換え機能」があり、これに加えて、都市機能の誘導・集積を促進させ、都市内の中心的な拠点地区を形成する「拠点形成機能」及び「都市の顔・ランドマーク※としての機能」があるとされている。

本方針における交通結節点の計画・整備の検討にあたっては、「乗り換え機能」「拠点形成機能」「ランドマークとしての機能」の3種の機能がそれぞれ交通結節性、人の交流や景観等面で役割を果たしつつ、連携しながら交通結節点の利便性を高めることが重要となる。

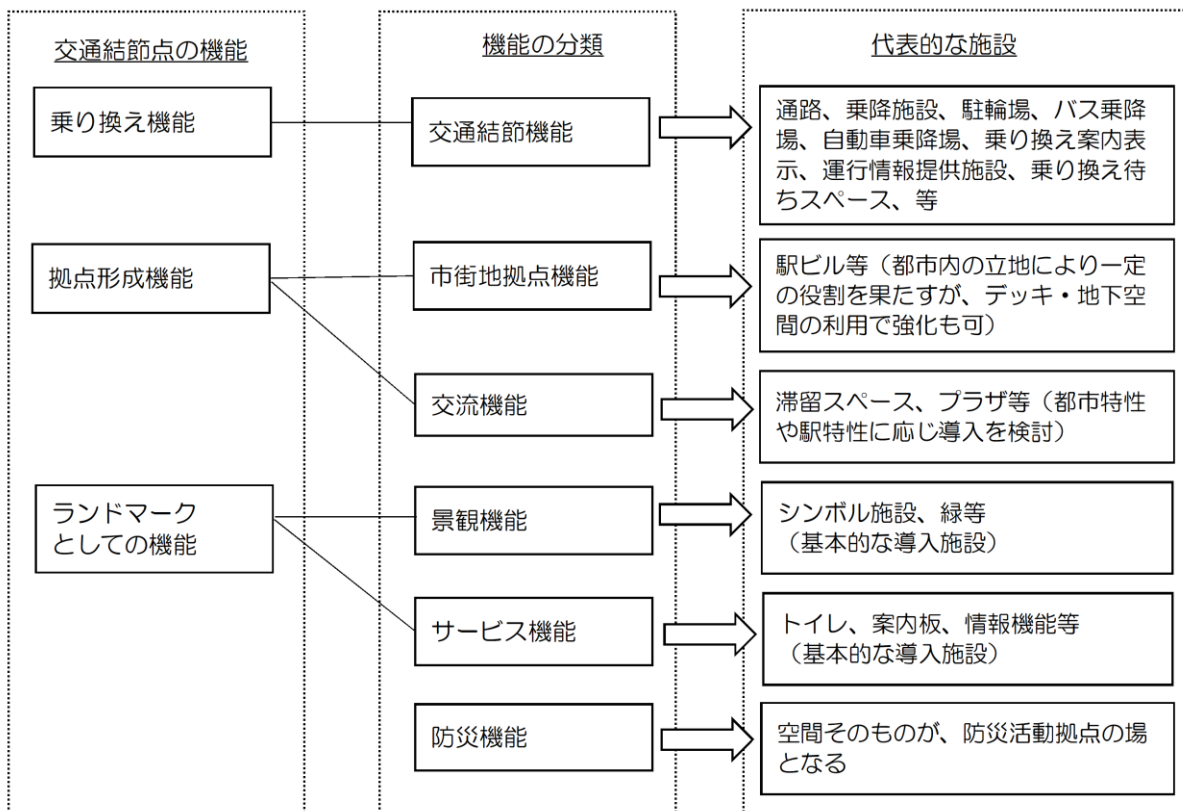


図 4-1 交通結節点の機能と代表的施設（構成する要素）

出典：「一般化時間による交通結節点の利便性評価手法（国土交通省）」

表 4-1 交通結節点の各機能が果たす役割

乗りの換え機能	交通結節機能	交通手段相互の乗りの換え及び歩行が効率的かつスムーズに行えることが求められる最も基本的となる重要な機能
拠点形成機能	市街地拠点機能	都市(地区)の骨格を形成するとともに、都市(地区)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
	交流機能	日常生活の中で人々が憩い、集い、語らう場としての役割を担う機能
ランドマークとしての機能	景観機能	都市の顔としてふさわしい美しさとシンボル性を備えるために歴史や風土など、その年の特徴づける機能
	サービス機能	人々が集まる空間であるため、人々に対して各種情報、公共的なサービスを提供する機能
	防災機能	他の公園や街路などとともに都市内の公共的なオープンスペースとなり地震等の際の一時的避難場所、緊急活動の拠点としての機能

出典：「一般化時間による交通結節点の利便性評価手法（国土交通省）」

4-2 交通結節点に整備すべき機能

4-2-1 交通結節点に整備すべき機能

前節で示した3種の機能を参考に、円滑な移動とストレスのない待合環境の実現に向けて、バスの乗降場や停留スペース等の基本機能に加えて本市の交通結節点に整備すべき機能を下表の通り整理する。

※防災機能は、不測の事態に備え、各施設管理者へ必要な機能の整備を促していく。

表 4-2 交通結節点に整備すべき機能一覧

機能	分類	内容（機能）
乗りの換え機能	待合	ベンチ、空調、雨よけ
	情報提供・デジタルサービス	運行情報、乗換情報、観光情報、デジタルサイネージ※、電子決済※
	バリアフリー	エレベーター、エスカレーター、手すり、視覚障がい者用誘導ブロック※、多機能トイレ、車いす駐車スペース
	歩行移動空間	通路、歩道、融雪歩道※
	移動手段の接続	タクシー乗降場、駐車場、駐輪場、シェアサイクル※・カーシェア※
拠点形成機能	サービス提供※1	飲食、物販、公的サービス、イベント
	賑わい創出	オープンスペース※、イベントスペース
ランドマーク機能	景観形成	シンボリックデザイン、意匠統一

※1 サービス提供は、都市や地域の中心の場において、人々に対し各種情報やサービスを提供するための機能であることから、拠点形成機能に分類する。

4-2-2 整備すべき機能の評価指標

各交通結節点に整備すべき機能については、現状における利用者数及び見込みを基本として、施設の状況や接続する移動手段等の特殊要件を加味した以下の評価指標から機能の分類ごとに整理する。

なお、利用者数の評価基準は、乗り換え機能が高齢者、障がい者等の移動等の円滑化に必要な機能であることを踏まえ、国が示すバリアフリー法^{*}に基づく基本方針における、バリアフリー基本構想^{*}に位置づけられた旅客施設^{*}等のバリアフリー化の整備目標の基準となる1日平均利用者数2,000人/日とする。

新駅及び山形駅東口旧ビブレ跡地付近については整備想定地や周辺地域の現況から、また、道の駅「(仮称)やまがた蔵王」については整備構想等から交通結節点に整備すべき機能を整理する。

(1) 乗り換え機能

a) 待合

交通結節点において利用者が快適に待合を行うため、ベンチ、空調、雨よけ等の機能を整備する必要がある。これらの機能については、利用者数から整備すべき機能を整理する。

b) 情報提供・デジタルサービス

交通結節点において利用者が円滑に乗り換えを行うために、運行情報・乗換情報の提供や、デジタルサイネージ、電子決済などの情報提供・デジタルサービスの導入が必要となる。これらの機能については、利用者数から整備すべき機能を整理する。

なお、デジタルサービスについては、整備効果を高めるためにMaaS^{*}整備と合わせて検討を行う。

表 4-3 乗り換え機能の評価指標 (1/2)

分類	評価指標
待合	<ul style="list-style-type: none"> ・1日平均利用者数2,000人以上の鉄道駅又はバスターミナル：(◎) ・その他：(○)
情報提供・デジタルサービス	<ul style="list-style-type: none"> ・1日平均利用者数2,000人以上の鉄道駅又はバスターミナル：(◎) ・その他：(○)

(◎)：全て整備、(○)：一部整備

c) バリアフリー

交通結節点において高齢者、障がい者等が快適に乗り換えを行うために、エレベーターや多機能トイレなどのバリアフリー設備の導入が必要となる。これらの機能については、利用者数や関連施策から整備すべき機能を整理する。

なお、バリアフリー設備については各施設の管理主体と調整し整備を検討する。

d) 歩行移動空間

交通結節点において利用者が施設内・施設間を安心かつ円滑に歩行するために、通路や歩道、融雪歩道などの歩行移動空間を確保することが必要となる。これらの機能については移動手段の接続の多様性から整備すべき機能を整理する。

なお、歩行移動空間については各施設の管理主体と調整し整備を検討する。

e) 移動手段の接続

交通結節点においては、移動手段間の乗り換えを行う施設・設備や、交通結節点までのアクセス交通となる自動車や自転車等の駐車・駐輪施設といった移動手段の接続機能が必要となる。これらの機能については、移動手段の接続の多様性から整備すべき機能を整理する。

なお、新規の移動手段の接続やウォーキング・サイクリングモデルコースの設定等に合わせて必要な設備や面積を検討する。

表 4-4 乗り換え機能の評価指標 (2/2)

分類	評価指標
バリアフリー	<ul style="list-style-type: none"> ・1日平均利用者数2,000人以上の鉄道駅又はバスターミナル：(◎) ・仙山線の利用促進及び利便性向上プロジェクト[※]におけるバリアフリー化の検討対象鉄道駅：(◎) ・その他：(○、-) ※1
歩行移動空間	<ul style="list-style-type: none"> ・多様な移動手段が集中する移動の拠点となる施設：(◎) ・その他：(○)
移動手段の接続	<ul style="list-style-type: none"> ・多様な移動手段が集中する移動の拠点となる施設：(◎) ・その他：(○)

(◎)：全て整備、(○)：一部整備、(-)：必要に応じて検討

※1 施設の現況や利用特性を踏まえ評価。

(2) 拠点形成機能**a) サービス提供**

交通結節点において利用者が待合時間を有効かつ快適に過ごすために、飲食や物販などのサービス機能が必要となる。これらの機能については利用者数や既存の集客・休憩設備から整備すべき機能を整理する。

なお、サービス提供については交通結節点に隣接する集客施設などの民間活力[※]の活用を検討する。

b) 賑わい創出

交通結節点は多くの人々が集まる地域の拠点にもなることから、日常生活の中で人々が憩い・集い・語らう場や、地域の活性化を図るイベント等の場として賑わい創出の機能が必要となる。当該機能については、山形市都市計画マスタープランにおける交通拠点の位置付けから整備すべき機能を整理する。

表 4-5 拠点形成機能の評価指標

分類	評価指標
サービス提供	<ul style="list-style-type: none"> ・ 1日平均利用者数 2,000人以上かつ集客・休憩設備^{※1}を有する鉄道駅又はバスターミナル：(◎) ・ その他：(○、-) ^{※2}
賑わい創出	<ul style="list-style-type: none"> ・ 多目的スペースを有する交通拠点：(◎) ・ その他：(○、-) ^{※2}

(◎)：全て整備、(○)：一部整備、(-)：必要に応じて検討

※1 本節における「集客・休憩設備」は、隣接する集客施設の飲食や物販、休憩スペースなどのことを表す。

※2 施設の現況や利用特性を踏まえ評価。

(3) ランドマーク機能

a) 景観形成

都市や観光地の玄関口として他都市からの来訪者が多い交通結節点は、都市や観光地にふさわしいシンボリックデザインや意匠の統一などの景観形成機能が必要となる。当該機能については、山形市都市計画マスタープランにおける観光拠点の位置づけから各交通結節点に整備すべき機能を整理する。

表 4-6 ランドマーク機能の評価指標

分類	評価指標
景観形成	<ul style="list-style-type: none">・観光拠点（多数の他都市からの来訪者が利用する施設）：(◎)・その他：(-)

(◎)：全て整備、(-)：必要に応じて検討

4-2-3 評価結果

前節の評価を踏まえ、各交通結節点に整備すべき機能を下記に示す。なお、具体的整備にあたっては、本方針を踏まえ交通結節点ごとに、基本構想の策定、基本設計、実施設計を行い、この検討中で具体的機能、仕様及び必要量等を決定する。

表 4-7 各交通結節点・交通結節点候補地における評価結果

交通結節点及び各機能の整備目標 (◎：全て整備 ○：一部整備 -：必要に応じて検討)																			
機能	分類	内容	公共交通施設														生活 基盤 施設	地域 拠点 施設	備考
			駅舎・駅前広場 (乗降客数を基本に特殊要因を加味)							バスターミナル・バス停留所 (乗降客数を基本に特殊要因を加味)									
			山形駅	北山形駅・ 蔵王駅	羽前 千歳駅	山寺駅	楯山駅	東金井駅・ 南出羽駅・ 漆山駅・ 高瀬駅	新駅	山交ビル バスター ミナル	市役所前	南高前	蔵王温泉 バスター ミナル	千歳公園 待合所、 芸術工科 大学前、 県庁前	道の駅 「(仮称) やまかた 蔵王」	山形駅 東口 旧ビブレ 跡地付近			
乗り 換え 機能	待合	ベンチ、空調、 雨よけ	◎	◎	○	○	○	◎	◎	○	○	○	○	◎	◎	○	○	空調・雨よけは利用 者数、利用者特 性及び建物や周 辺環境を勘案し 整備を検討	
	情報提供・ デジタル サービス	運行情報、乗換情 報、観光情報、 デジタルサイネ ージ、電子決済	◎	◎	○	○	○	◎	◎	○	○	○	◎	◎	○	○	デジタルサービ スはMa a S 整備 と合わせて検討		
	バリアフリー	エレベーター、 エスカレーター、 手すり、視覚障 がい者用誘導プロ ック、多機能トイ シ、車いす駐車ス ペース	◎	◎	○	◎	○	◎	◎	○	-	○	-	◎	◎	○	○	各管理主体と調 整し整備を検討	
	歩行移動 空間	通路、歩道、 融雪歩道	◎	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	//	
	移動手段の 接続	タクシー乗降場、 駐車場、駐輪場、 シェアサイクル・ カーシェア	◎	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	ウォーキング・サイ クリングモデルコ ースの設定に合わ せて必要な設備 や面積を検討	
拠点 形成 機能	サービス 提供	飲食、物販、 公的サービス、 イベント	◎	○	-	-	-	○	◎	-	-	○	-	◎	◎	○	○	民間活力の 活用を検討	
	賑わい創出	オープンスペース、 イベントスペース	◎	○	○	○	○	○	◎	-	-	-	-	◎	-	-	-		
ランドマーク 機能	景観形成	シンボリック デザイン、 意匠統一	◎	-	-	◎	-	-	-	-	-	◎	-	◎	-	-	-		
備考			駅前広場 の充実につ いて引き 続き調 査研究		駅と路線 バスの結 節につ いてバス 事業者 と調整		駅と路線 バスの結 節につ いてバス 事業者 と調整		現時点 で新 駅に 必 要 と 想 定 さ れ る 機 能 と し て 整 理		(※)	※中心市街地活性化に向け、ウォーカー ブルなまちづくりや駐車場再配置 等に向けた検討に合わせ、バス停の あり方も検討			大規模バ スターミ ナルにつ いて引き 続き調 査研究	各管理主 体と調整 を 検討	地域の公 共交通等 の導入に 合わせ て適地 を選定		

第5章 交通結節点の整備方針（今後の進め方）

5-1 交通結節点の整備方針

交通結節点の効率的な整備を進めるため、第3章にて抽出した交通結節点・交通結節点候補地（以下、「交通結節点」という）のうち、今後5年間で優先的に交通結節点の機能の導入や検討に取り組む整備優先箇所を設定する。

なお、整備優先箇所以外の箇所についても調査・研究を継続し、条件が整った箇所は随時整備に努めるものとする。

5-2 整備優先箇所の設定

5-2-1 設定方針

整備優先箇所の設定にあたり、優先性や実現性といった評価項目から、それぞれの評価の視点を設け、交通結節点ごとに定量的または定性的な評価を行う。また、評価基準の該当数によって、交通結節点の整備優先度を整理し、整備優先箇所を選定する。

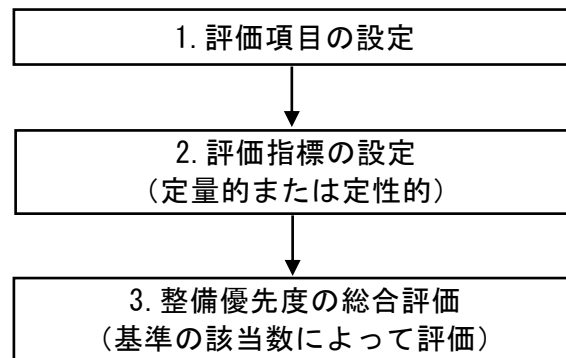


図 5-1 交通結節点の整備優先箇所の設定方針

5-2-2 評価項目の設定

評価項目は、「優先性（整備効果）」と「実現性」の2つを大項目とする。

(1) 優先性

「優先性」は、交通結節点を整備することにより、公共交通の利用促進・利便性向上や地域の活性化に対してどの程度寄与できるのか、という視点から評価する項目である。評価項目として、「新たな公共交通の接続（想定）」「バス事業者の意向」「高齢者の移動ニーズ」「整備すべき機能の充足度」「利用者数」の5つの視点で評価する。

(2) 実現性

「実現性」は、交通結節点を整備するにあたって早期実現の可能性がどの程度であるかという視点から評価する項目である。評価項目として、「関連施策」「都市計画決定*や都市計画道路*」の2つの視点で評価する。

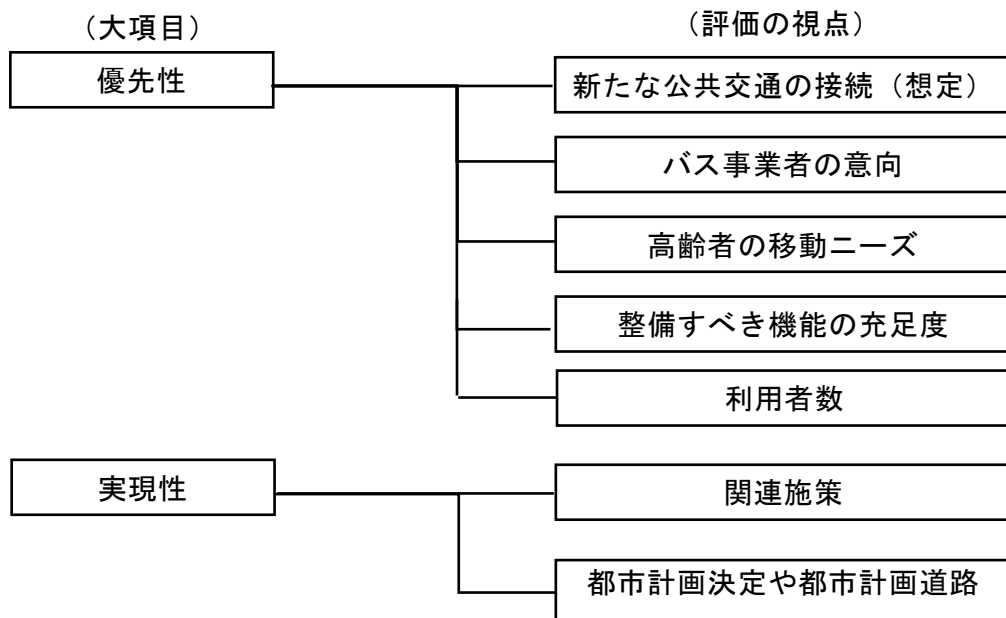


図 5-2 交通結節点の評価項目・評価の視点

5-2-3 評価指標・基準の設定

(1) 優先性の評価

a) 新たな公共交通の接続（想定）

市街地循環バスやタクシーを活用した新しい交通サービスの導入（モデル事業）の接続が想定される箇所は、日常生活の目的地や、中心市街地等への中継地点として重要な役割を果たすことが期待されるため、優先性を評価する。

b) バス事業者の意向

交通結節点は、路線バスやコミュニティバス等の再編を行いながら整備を進めていく必要があるため、バス事業者へのヒアリングから交通結節点整備の意向が高い箇所の優先性を評価する。

表 5-1 優先性の評価基準（1/2）

視点・評価指標	評価基準
a) 新たな公共交通の接続（想定） 【評価指標】 モデル事業との接続の有無（想定）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 北部循環バス ・ 南部循環バス ・ 金井地区西部 ・ 村木沢地区 ・ 楯山地区
b) バス事業者の意向 【評価指標】 バス事業者へのヒアリング結果	<ul style="list-style-type: none"> ・ 整備が有効と考える箇所

c) 高齢者の移動ニーズ

山形市地域公共交通計画策定時に行ったアンケート調査分析から「通院」や「買い物」における「バスの便数を増やすこと」や「他のバス路線との接続を改善」することにより、これまで自動車（送迎）による移動を主としていた高齢者の公共交通への利用転換が期待できることから、山形広域都市圏パーソントリップ調査における65歳以上の高齢者のトリップ数※1や、全年齢層に占める65歳以上の高齢者のトリップ数の割合※2が高い交通結節点について、高齢者の利用が多い箇所として優先性を評価する。

※1 トリップ数 : 交通結節点における65歳以上の平均トリップ数（200TE以上）

※2 トリップ数の割合 : 山形市の高齢化率（30%）を超える割合

d) 整備すべき機能の充足度

整備すべき機能が既に充足している交通結節点もあることから、現地調査等により確認した機能の充足度から、機能の拡充や改善の優先性を評価する。

e) 利用者数

バリアフリー法に基づく基本方針において、1日平均利用者数が3,000人以上及びバリアフリー基本構想に位置付けられた2,000人以上の旅客施設等をバリアフリー化の整備目標施設に位置付けているため、利用者数からバリアフリー整備の優先性を評価する。なお、整備済みもしくは整備中の鉄道駅は評価対象から除外する。

表 5-2 優先性の評価基準（2/2）

視点・評価指標	評価基準
c) 高齢者の移動ニーズ 【評価指標】 高齢者の交通結節点へのトリップ数	下記のいずれかの項目に該当 ・65歳以上高齢者トリップ数：200TE以上（公共交通施設） ・65歳以上高齢者通院・買物送迎トリップ数：200TE以上（生活基盤施設） ・全年齢層に占める65歳以上の高齢者のトリップ数の割合：30%を超える割合（共通）
d) 整備すべき機能の充足度 【評価指標】 機能の拡充や改善等の必要性	・乗り換え機能の拡充や改善等の必要性 ・拠点形成機能の拡充や改善等の必要性 ・ランドマーク機能の拡充や改善等の必要性
e) 利用者数 【評価指標】 バリアフリー化の優先性	・1日平均利用者数2,000人以上

(2) 実現性の評価**a) 関連施策**

上位・関連計画における施策と一体となったバリアフリー整備の推進が可能である場合、バリアフリー整備の実現性を評価する。

また、山形市都市計画マスタープラン地域別構想において鉄道駅等の交通結節機能の強化を交通に関する方針に位置づけている場合、交通結節点の機能整備の実現性を評価する。

b) 都市計画決定や都市計画道路

交通結節点周辺において都市計画決定がされている場合や、整備中の都市計画道路との接続が見込まれる場合、実現性を評価する。

表 5-3 実現性の評価基準

視点・評価指標	評価基準
a) 関連施策 【評価指標】 バリアフリー化の実現性、 地域別の交通に関する方針	<ul style="list-style-type: none"> ・バリアフリー基本構想における生活関連施設 ・仙山線の利便促進及び利便性上プロジェクトにおけるバリアフリー化の検討対象鉄道駅 ・都市計画マスタープラン地域別構想の交通に関する方針に位置づけ
b) 都市計画決定や都市計画道路 【評価指標】 都市計画決定や都市計画道路と 一体となった整備	<ul style="list-style-type: none"> ・都市計画決定 ・整備中の都市計画道路との接続

5-3 整備優先箇所及び整備方針

5-3-1 整備優先箇所の選定

交通結節点（公共交通施設）、交通結節点（生活基盤施設）毎に、前節の評価基準の該当の有無を整理し、該当数の多い交通結節点を整備優先箇所に選定する。

(1) 交通結節点（公共交通施設）の評価結果

評価基準の該当数の集計の結果、5～6 事項に該当する、「蔵王駅」、「山寺駅」、「楯山駅」、「新駅」を整備優先箇所に選定する。

表 5-4 整備優先箇所の選定（公共交通施設）

種別		交通結節点名	評価基準 の該当数
公共 交通 施設	駅舎及び駅前広場	山形駅	3
		北山形駅	4
		蔵王駅	5
		羽前千歳駅	4
		山寺駅	5
		楯山駅	6
		東金井駅	4
		南出羽駅	4
		漆山駅	3
		高瀬駅	2
		新駅	5
	バスターミナル、 バス停留所	山交ビルバスターミナル	4
		市役所前	2
		南高前	2
		蔵王温泉バスターミナル	4
		千歳公園待合所	2
		芸術工科大学前	2
		県庁前	1
		道の駅「(仮称)やまがた蔵王」	2
山形駅東口旧ビブレ跡地付近	4		

(2) 交通結節点（生活基盤施設）の評価結果

評価基準の該当数の集計の結果、5～6 事項に該当する、「馬見ヶ崎・嶋エリア」、「イオンモール山形南付近」を整備優先箇所に選定する。

表 5-5 整備優先箇所の選定（生活基盤施設）

種別		交通結節点名	評価基準 の該当数
生活 基盤 施設	バスターミナル、 バス停留所	県立中央病院前付近	3
		馬見ヶ崎・嶋エリア	6
		千歳・鈴川エリア	3
		惺山高校付近	2
		旧大沼デパート付近	1
		ヨークベニマル南館店付近	3
		イオンモール山形南付近	5
山形大学医学部附属病院付近	2		

5-3-2 整備優先箇所の整備方針

前項にて整備優先箇所とした交通結節点の整備方針を下表に示す。

なお、具体の整備にあたっては、国土交通省が策定を推奨する都市・地域総合交通戦略[※]を策定し、整備に関する取組みを当該戦略の施策に位置づけたうえで推進するとともに、民間有識者等で構成する協議会を設置し評価指標による評価を行う。

表 5-6 整備優先箇所の整備方針

整備優先箇所		整備方針
公共交通施設	蔵王駅	バリアフリー基本構想を策定することにより、バリアフリー整備対象駅になり得ることから、駅舎のバリアフリー環境整備について鉄道事業者と協議を進めていく。
	山寺駅	山形市の二大観光地である山寺への玄関口となる山寺駅のバリアフリー環境整備について、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鉄道事業者と協議を進めていく。
	楯山駅	駅北側の（都）楯山停車場天童線が事業中であり、楯山地区の公共交通モデル事業の検討を進めていることから、これらと一体的な駅北側の広場機能の整備に向けて、必要な調査や地域・交通事業者等との協議を踏まえ整備基本構想を作成し、順次設計・整備を進めていく。
	新駅	今後導入予定である南部循環バスと JR 奥羽本線が接続する新たな公共交通施設の整備に向けて、新駅の整備可能性の検討・調査を実施し、鉄道事業者との協議を進めていく。
生活基盤施設	馬見ヶ崎・嶋エリア	路線バスとモデル事業（北部循環バス・金井地区西部）等が接続する中心市街地と周辺の郊外地域の連携拠点として、必要な調査や施設管理者・交通事業者等との協議を踏まえ、適地を選定のうえ整備基本構想を作成し、順次設計・整備を進めていく。
	イオンモール山形南付近	路線バスとモデル事業（南部循環バス）等が接続する中心市街地と周辺の郊外地域の連携拠点として、必要な調査や施設管理者・交通事業者等との協議を踏まえ、適地を選定のうえ整備基本構想を作成し、順次設計・整備を進めていく。

用語集

アルファベット

MaaS (Mobility as a Service)

モビリティのサービス化。利用者が多様なモビリティサービス（鉄道・バス・タクシー・自転車・自動車・カーシェアリング等）に対して、「1つのサービス」としてアクセスし自由に選択できるようにすることを指す。

あ・ア行

オープンスペース

都市における建築物などのない空いたゆとり空間。公園、緑地、道路、河川、立ち入り可能な空き地などを指す。

か・カ行

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。

公共交通サービス

鉄道、路線バス・コミュニティバス等といった不特定多数の人々が利用する交通手段およびサービスのこと。

公共交通ネットワーク

鉄道・路線バス・その他の交通手段を補完し、都市拠点間・地域間との連携を図るシステム。

公共交通空白地域

駅やバス停が一定の距離の範囲内になく、地域公共交通が利用しづらい地域。

交通結節点

人や物の輸送において、複数の同種あるいは異種の交通手段の接続が行われる場所。

交通結節点候補地

現時点で交通結節点としての機能を有していないが、交通結節点としての適性が高いと考えられる場所。

コミュニティバス

地域住民の移動手段を確保するために地方自治体等が実施する乗合バス。

洪水浸水想定区域

想定し得る最大規模の降雨により当該河川が氾濫した場合に浸水が想定される区域。区域と想定される水深、浸水継続時間などが公表されている。

<計画規模 (L1)>

河川整備において基本となる降雨量で、年超過確率 1/100 程度 (10~100 年に 1 回) の雨量のこと。

<想定最大規模 (L2)>

想定しうる最大規模の降雨量で、年超過確率 1/1000 程度 (1000 年に 1 回) の雨量のこと。

高次機能

住民生活や企業の経済活動に対して、各種のサービスを提供する都市自体が持つ高いレベルの機能で、都市圏を越え広域的に影響力のある機能。

さ・サ行

視覚障がい者用誘導ブロック

視覚障がい者に歩行に必要な情報を提供し安全に誘導するため路面や床面に敷設されるブロック。

シェアサイクル

自転車を共同で利用するシステムを指す。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場合が多い。

児童遊戯施設

子ども達の健全で健やかな成長を目指して、乳幼児から小学生までの子ども達がのびのび遊ぶことによって体力の増進と情操を豊かにすることを目的とした施設や、子育て支援センターの機能を有しており、乳幼児及びその保護者が相互に交流を行ったり、専門スタッフが育児に関する相談やアドバイスをを行うなど、子育て家庭に対する支援の場として活用される施設。

小ゾーン

パーソントリップ調査を行うにあたって、丁目界や大字界などの単位により分割したエリア。

全国都市交通特性調査

「全国横断的」かつ「時系列的」に都市交通の特性（外出率、トリップ原単位、交通手段分担率等）を把握する調査。国土交通省が実施主体となり、都市圏規模別に抽出した対象都市に対して、5年に1度、全国一斉に調査を行う。

仙山線の利用促進及び利便性向上プロジェクト

仙山生活圏の交流促進や安全性向上に向けて、仙山線の利用促進・利便性向上と機能強化の実現を図るための取組を取りまとめたプロジェクト。

相互連携ネットワーク

多様な交通手段で各地域間の交流・連携を支えるネットワーク。

た・タ行

滞留人口

パーソントリップ調査により、いつ、どの場所に、どれくらいの人がいるのかといった情報の分析結果。

多極連携型

都市核などの中心的な拠点だけでなく、副次的な拠点も含めた複数の拠点が、適切な役割分担のもと、相互に連携（ネットワーク化）した都市構造。

地域経済分析システム（RESAS：リーサス）

地方創生の様々な取り組みを情報面から支援するために、経済産業省と内閣官房（まち・ひと・しごと創生本部事務局）が提供する産業構造や人口動態、人の流れなどの官民ビッグデータを集約し、可視化するシステム。

携帯電話位置情報を活用したビッグデータを用いて、500mメッシュ単位及び指定エリアの時間帯別や平日・休日別等による滞留状況の違いや、時間帯を問わず多くの滞留が生じる地区について把握が可能となる。

地域区分局業務移管施設

地域内の郵便物を集約し、他の地域への郵便物を取りまとめるため、統括局から一部業務管轄を移された郵便局。

デジタルサイネージ

屋外・店頭・公共空間・交通機関等、あらゆる場所で、ディスプレイ等の電子的な表示機器を使って情報を発信するメディア。

電子決済

現金の直接的な受け渡しは行わない。電子的なデータの送受信によって決済を処理する方法。

都市機能施設

都市の持つ様々な働きやサービスなどの都市機能を有する施設のこと。「行政機能」、「介護福祉機能」、「子育て機能」、「商業機能」、「医療機能」、「教育文化機能」の6項目に分類する。

都市計画決定

「都市計画の告示」（都市計画法第20条第1項）により、都市計画が正式に効力を発生することを指す。

都市計画道路

都市の骨格を形成し、安心して安全な市民生活と機能的な都市活動を確保する、都市交通における最も基幹的な都市施設として都市計画法に基づいて都市計画決定された道路。

都市構造

計画的な都市づくりを行うため、土地利用と交通体系を要素に都市のかたちを表したものの。

都市・地域総合交通戦略

都市や地域における安全で円滑な交通の確保と将来を見据えた魅力あるまちづくりを進めるため、総合的な交通のあり方や必要な施策に時間して目標を定め、歩行者、自転車、公共交通等のモード間の連携や公共交通の利用促進を図るための交通結節点の改善等、地域の知恵を活かした交通行動の公共団体や公共交通事業者等の関係者で構成される協議会において策定するもの。

統括局

47 都道府県の都道府県庁所在地に所在する中央郵便局。

トリップ

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す。

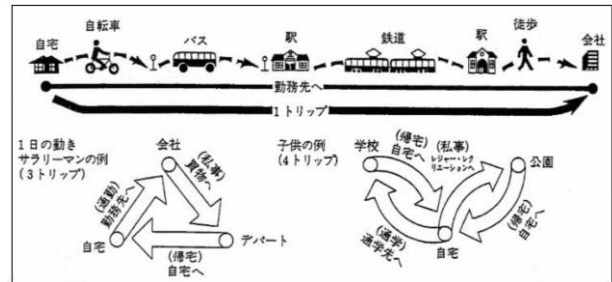


図 トリップのイメージ

は・ハ行

ハザード区域

災害の危険性の高い区域（土砂災害警戒区域、洪水浸水想定区域など）の総称。

バスターミナル

乗合バスの旅客の乗降のため、乗合バス車両を同時に2両以上停留させることを目的とした施設で、道路の路面や駅前広場など一般交通の用に供する場所以外の場所に同停留施設を持つもの。

バリアフリー基本構想

バリアフリー法において、市町村が、国が定める基本方針に基づき、単独で又は共同して、当該市町村の区域内の旅客施設を中心とする地区や、高齢者、障害者等が利用する施設が集まった地区について、移動等円滑化の促進に関する方針又は移動等円滑化に係る事業の重点的かつ一体的な推進に関する基本的な構想を作成するもの。

バリアフリー法

「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」の通称。平成 18 年 12 月 20 日に、「高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律」(ハートビル 法)」と「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律(交通 バリアフリー法)」を一体化し、施策の拡充が図られた法律。

福祉有償運送

NPO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。

ポジティブチェック

評価項目に該当する要件によって加点を行い、総合点数によって評価を行う手法。

防災指針

居住誘導区域では住宅の、都市機能誘導区域では誘導施設の、立地及び立地の誘導を図るための都市の防災に関する機能の確保に関する指針。

ま・マ行

民間活力

大規模プロジェクトを実施する際、政府・自治体に代わって民間部門の資本や経営によってそれを行うこと。

モデル事業

山形市地域公共交通計画（令和 2 年度策定）に位置付けた、市街地南部・北部、モデル地区における新たな公共交通の導入を検討する取組。

や・ヤ行

山形市ウォーキング推進計画

市民の安全・快適な移動が可能となる歩行環境整備に加え、気軽に楽しみながら取り組めるきっかけや仕組み作りを行いながら、身近な場所でウォーキングができる環境整備を総合的かつ効果的に進めるために、総合的な施策の展開にむけて取組みをとりまとめた計画。

山形市自転車活用推進計画

自転車が安全・快適に移動できる環境整備を進めるため、自転車政策の総合的かつ効果的な展開にむけて、取組みをとりまとめた計画。

山形市地域公共交通計画

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 41 号）に基づき、地域にとって望ましい公共交通ネットワーク及び交通サービスに関する取組みをまとめた「地域交通のマスタープラン」としての役割を果たすものを指す。

山形市都市計画マスタープラン

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、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であり、その実現に向けた土地利用、道路、公園などのまちづくりに関する主要計画や具体的な各種施策をとりまとめた計画。

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」「何の目的で」「どのような交通手段で」移動しているか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）

山形市立地適正化計画

都市再生特別措置法第81条に基づき定められる、都市再生基本方針に基づく、住宅及び医療施設、福祉施設、商業施設、その他居住者の共同の福祉または利便のため必要な施設の立地の適正化を図るため、具体的な拠点やネットワークのあり方を取りまとめた計画。

山形県医療機関情報ネットワーク

医療法第6条の3の規定（医療機能情報提供制度）に基づき、医療機関（病院、診療所、歯科診療所、助産所）から県に報告された医療機関情報を公開するもの。

融雪歩道

消雪設備（消雪パイプ）や融雪設備（無散水式）を設けた歩行者用道路。

ら・ラ行

ランドマーク

都市や地域の中にあって、視覚的な目印となる対象物のこと。タワーのような建造物や山、島などがあてはまる。

旅客施設

鉄道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナル等のこと。

利用圏域

交通結節点を整備した際に対象施設へのアクセスがしやすいと考えられる区域。