

【第3編】

馬見ヶ崎・嶋エリア



## 第1章 整備検討箇所の選定

### 1-1 整備検討箇所の選定

山形市交通結節点整備方針において整備優先箇所に選定した馬見ヶ崎・嶋エリアには、4箇所の交通結節点候補地が含まれる。4箇所の候補地について「人の滞留状況・流動状況」を分析した結果、イオン山形北店付近の滞留状況・流動状況が平日・休日ともに最も多いことが確認される。

このことから、イオン山形北店付近は4箇所の候補地の中で最も公共交通利用の潜在需要を有しており、交通結節点の整備効果が高いと考えられるため、イオン山形北店付近を交通結節点の整備検討箇所に選定する。

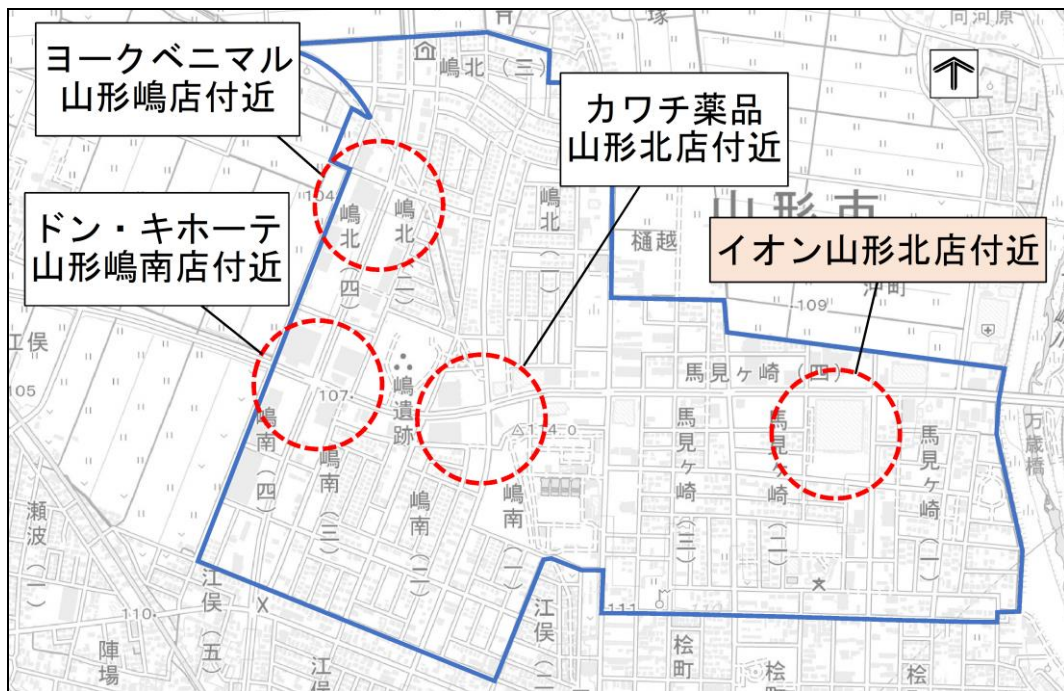


図 1-1 交通結節点候補地の位置図

## (1) 人の滞留状況の分析

地域経済分析システム（RESAS）※を活用し、4箇所の交通結節点における平日・休日の時間帯別の滞留人口※から昼夜滞留人口の増加量を分析した結果、平日・休日ともにイオン山形北店付近の昼夜滞留人口の増加量が最も多いことが確認される。

表 1-1 滞留人口の分析結果（2019年10月<sup>注)</sup>）

	ヨークベニマル 山形嶋店付近	ドン・キホーテ 山形嶋南店付近	カワチ薬品 山形北店付近	イオン山形 北店付近
平日				
夜間人口 最小(人)	100	900	800	1,300
昼間人口 最大(人)	600	1,200	1,000	1,900
増加量 (人)	500	300	200	600
休日				
夜間人口 最小(人)	100	900	800	1,200
昼間人口 最大(人)	1,100	1,800	1,300	3,000
増加量 (人)	1,000	900	500	1,800

注) 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。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。

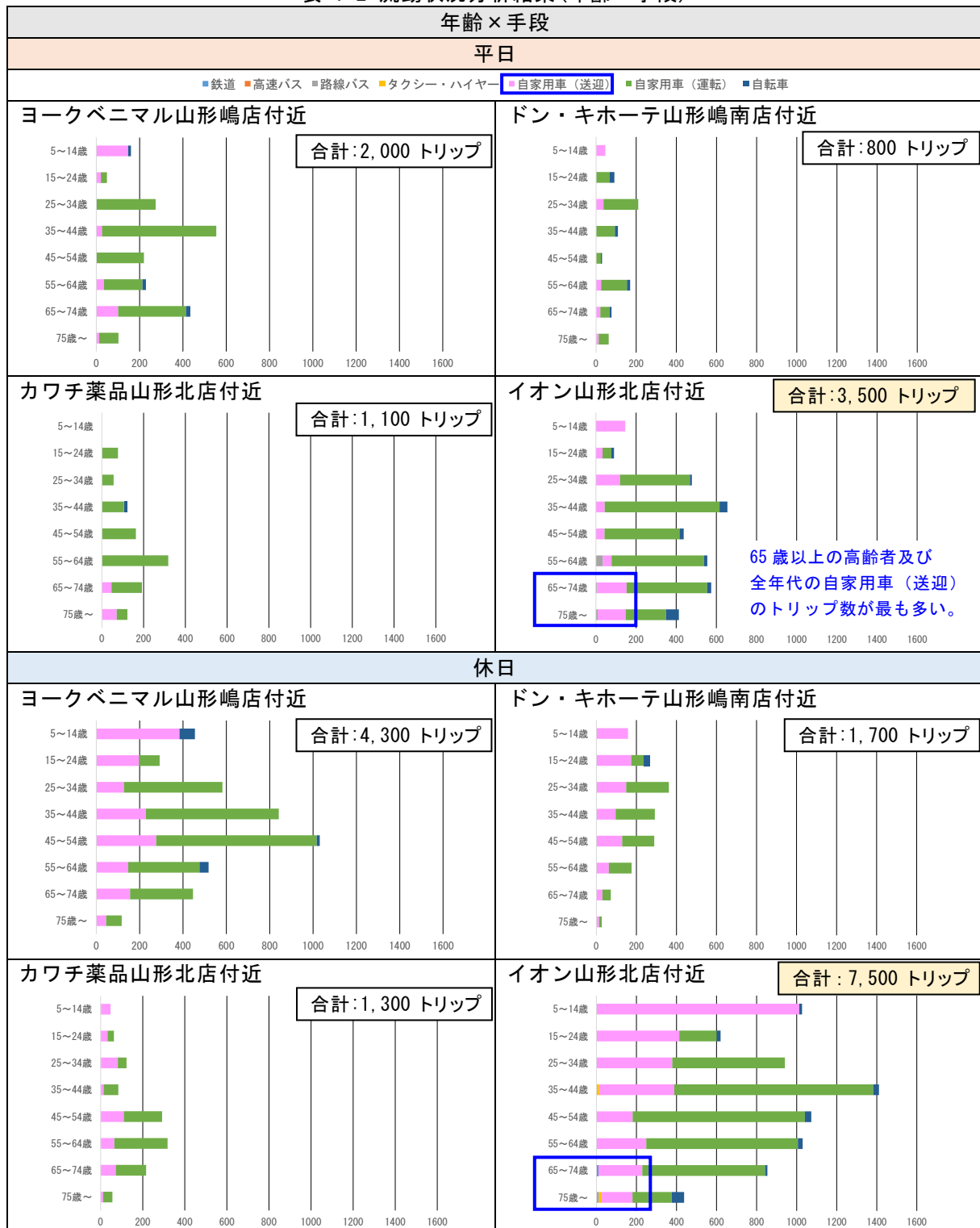
RESAS より分析

## (2) 人の流動状況の分析

山形広域都市圏パーソントリップ調査\*（以下、「山形広域都市圏 PT 調査」という。）結果を活用し、交通結節点候補地への年齢別・移動手段別・地区別等のトリップ\*数から「人の動き」を分析した結果、平日・休日ともにイオン山形北店へのトリップ総数が最も多いことが確認される。

なお、イオン山形北店は、65歳以上の高齢者や他の年代においても自家用車（送迎）によるトリップ数が多いことから、公共交通利用の潜在需要が高いと考えられる。

表 1-2 流動状況分析結果（年齢×手段）

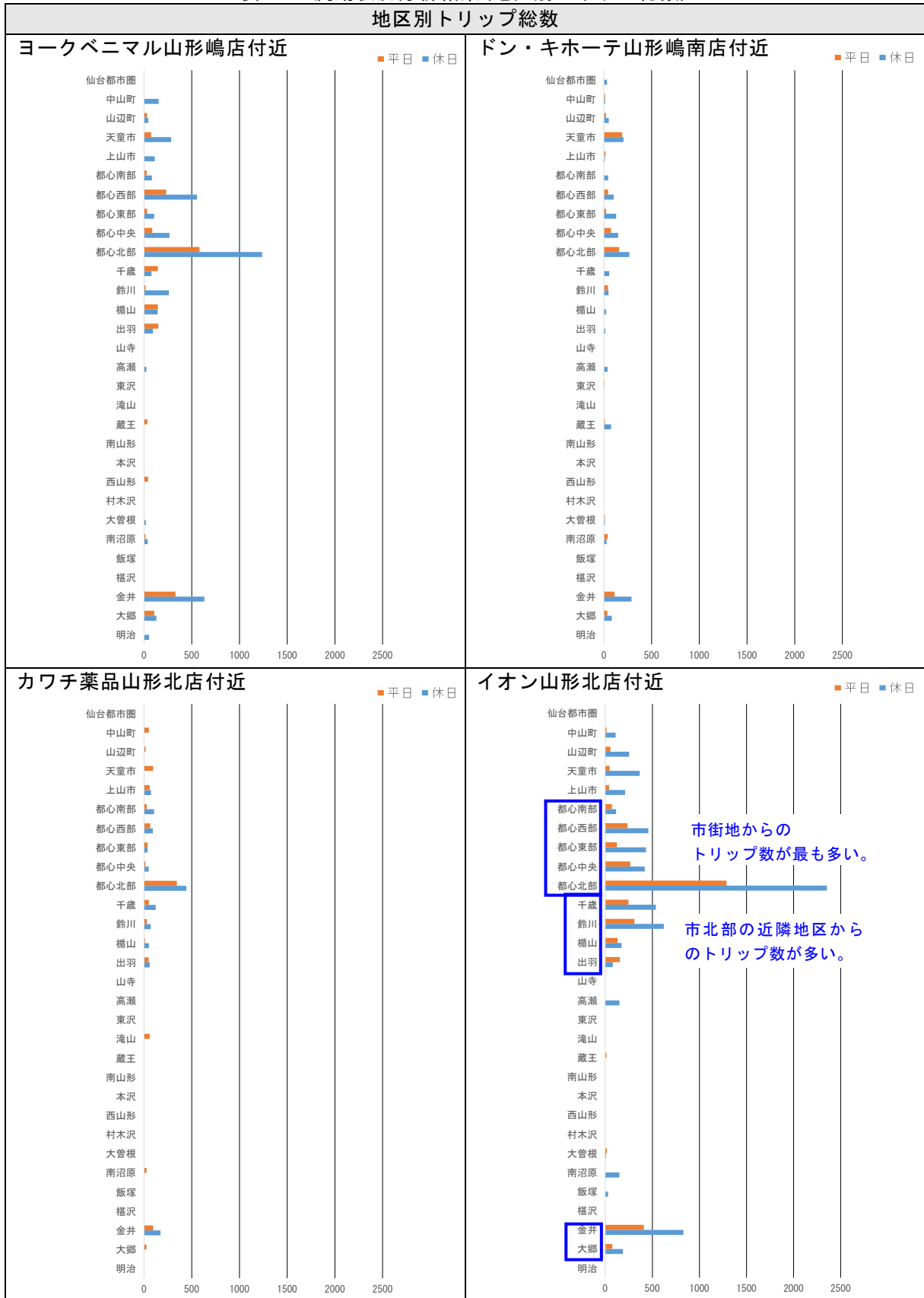


山形広域都市圏パーソントリップ調査、トリップ：巻末に用語解説

山形広域都市圏 PT 調査より分析

また、市街地や市北部の近隣地区からのトリップ数が多いことから、市街地と市北部の近隣地区を接続する交通結節点としてのポテンシャルを有していると考えられる。

表 1-3 流動状況分析結果(地区別トリップ総数)



山形広域都市圏 PT 調査より分析

## 第2章 イオン山形北店付近の現状における移動実態

### 2-1 公共交通の現状

#### 2-1-1 路線バス

山交バスの路線バスは、寒河江市・天童市と山形市中心市街地を結ぶ地域間の幹線路線と、山形病院と山交ビルを結ぶ路線がイオン山形北店周辺を運行しているものの、いずれの路線もイオン山形北店付近を経由していない。

表 2-1 路線バスの現状（令和3年度）

名称	主な行き先	運行日の区分	1日当たりの運行便数 (上下線合計)	ピーク時間 運行便数 (上下線合計)	1日当たりの 平均利用者数
J17	山交ビル-山形病院 (西田・綾瀬)	平日	12 便/日	2 便/時	100 人/日
		休日	-	-	-
J60	山交ビル-寒河江駅前	平日	41 便/日	4 便/時	350 人/日
		休日	23 便/日	2 便/時	170 人/日
H16	山交ビル-山形病院 (桧町・嶋)	平日	30 便/日	4 便/時	230 人/日
		休日	23 便/日	2 便/時	110 人/日
N50	山交ビル-わくわくら ンド(漆山)	平日	27 便/日	2 便/時	200 人/日
		休日	19 便/日	2 便/時	100 人/日
N51	山交ビル-わくわくら ンド(長岡)	平日	23 便/日	2 便/時	230 人/日
		休日	19 便/日	2 便/時	110 人/日
N52	山交ビル-わくわくら ンド(高揃)	平日	6 便/日	2 便/時	60 人/日
		休日	-	-	-
N58	山交ビル-わくわくら ンド(あけぼの)	平日	6 便/日	2 便/時	40 人/日
		休日	-	-	-

#### 2-1-2 イオンバス

イオン山形北店において、イオン山形北店やムービーオンやまがたの利用者を対象とした中心市街地-商業施設間の無料シャトルバスを運行している。

表 2-2 イオンバスの現状（令和3年度）

名称	主な行き先	1日当たりの 運行便数 (上下線合計)	ピーク時間 運行便数 (上下線合計)	1日当たりの 平均利用者数	備考
イオン バス	イオン山形北店- 山形駅	19 便/日	2 便/時	80 人/日	毎週水曜運休

#### 補足) ピーク時間の考え方

上り下りの合計の移動量が最も多い時間帯（1時間単位）のこと

### 2-1-3 大郷明治デマンド型乗合タクシー※（スマイルグリーン号）

大郷明治交通サービス運営協議会において、公共交通空白地域※にあたる大郷・明治地区住民の生活に必要な移動手段を確保し、また、市域を超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デマンド型乗合タクシー（愛称：スマイルグリーン号）を運行している。

表 2-3 スマイルグリーン号の現状（令和3年度）

名称	主な行き先	1日当たりの運行便数 (上下線合計)	ピーク時間 運行便数 (上下線合計)	1日当たり の平均 利用者数	備考
スマイル グリーン号	中山町- 明治・大郷地区- 山形駅	5 便/日	1 便/時	12 人/日	完全予約制 毎週月水金運行

### 2-1-4 新たなモデル事業※の計画

#### (1) 金井地区西部（かなみちゃんタクシー）

山形市において、金井地区西部（鮎洗、吉野宿、陣場新田、東志戸田、志戸田）の65歳以上の高齢者の買い物や通院等の移動手段を確保するために、自宅と目的地（金井地区内や山辺町の医院やスーパー等）間のタクシーを活用した公共交通サービス※（愛称：かなみちゃんタクシー）の実証運行を令和4年7月から行っている。

#### (2) 北部循環バス

山形市において、山形市立地適正化計画※における準都市機能誘導区域※である馬見ヶ崎・嶋地区や県立中央病院へのアクセスを踏まえ、北部循環バスの検討を行っている。

### 2-1-5 公共交通の運行状況

2-1-1から2-1-4までの公共交通の運行状況を位置図に取りまとめる。

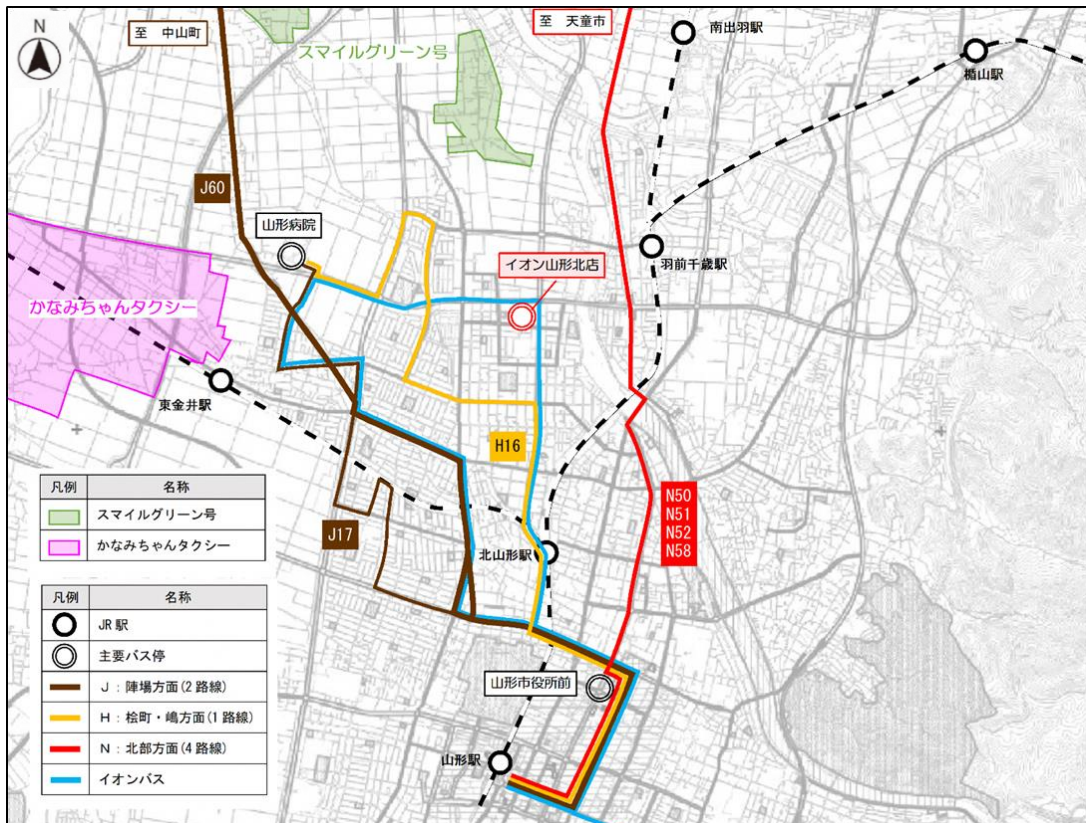


図 2-1 イオン山形北店周辺の公共交通運行図

デマンド型乗合タクシー、公共交通空白地域、モデル事業、公共交通サービス、山形市立地適正化計画  
準都市機能誘導区域：巻末に用語解説



## 2-2 イオン山形北店付近の移動実態

山形広域都市圏 PT 調査結果から、イオン山形北店付近の現状における移動実態を分析する。

### 2-2-1 分析範囲

分析範囲は、イオン山形北店を中心に、半径 300m（バスカバー圏域<sup>注</sup>）相当）に該当する下記の4つのゾーンをイオン山形北店付近として、現況移動量を分析する。

注) バスカバー圏域…バス停留所を中心に半径 300m内の範囲かつ、バス運行頻度が1本/h以上の圏域

#### <イオン山形北店付近の分析範囲>

馬見ヶ崎1丁目、馬見ヶ崎2丁目、馬見ヶ崎3丁目、馬見ヶ崎4丁目

#### <イオン山形北店付近の主な商業施設>

サンデー山形北店、イオン山形北店、スポーツデポ山形店、ゴルフ5山形店、びっくり市山形北店、家具の広場山形北店

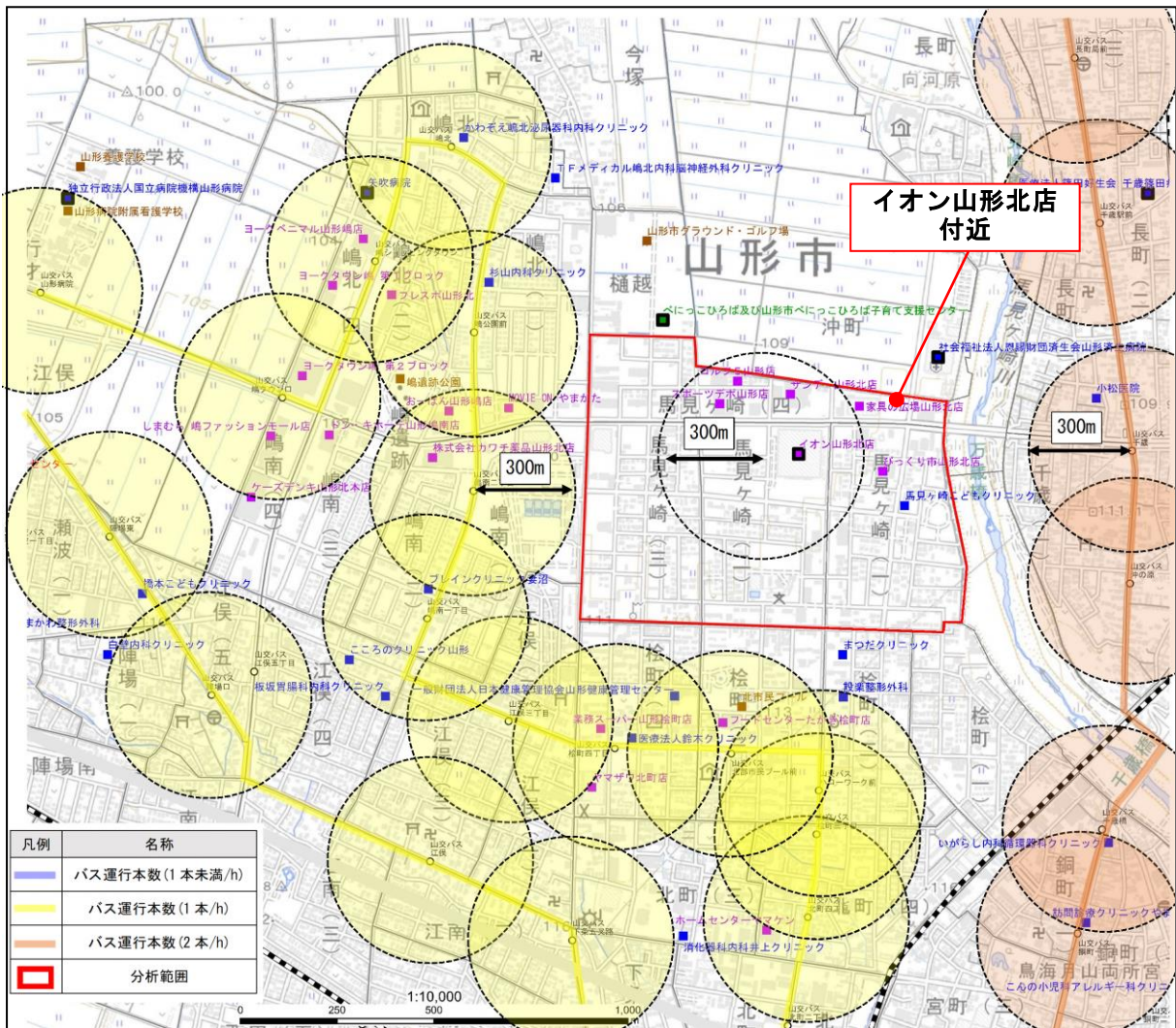


図 2-2 移動実態分析範囲（イオン山形北店付近）

### 2-2-2 イオン山形北店付近を出発とする他地区への移動実態

- ・平日・休日ともに都心北部(同地区内)へのトリップが最も多く、次いで市街地(都心中央・南部・西部・東部)と近隣地区(千歳、鈴川、天童市等)へのトリップが多い。
- ・移動目的は平日・休日ともに買物が最も多い。平日においては通勤、業務、通学等も確認される。
- ・イオン山形北店付近を出発とする移動手段は、自家用車(送迎も含む)が8割以上を占める。

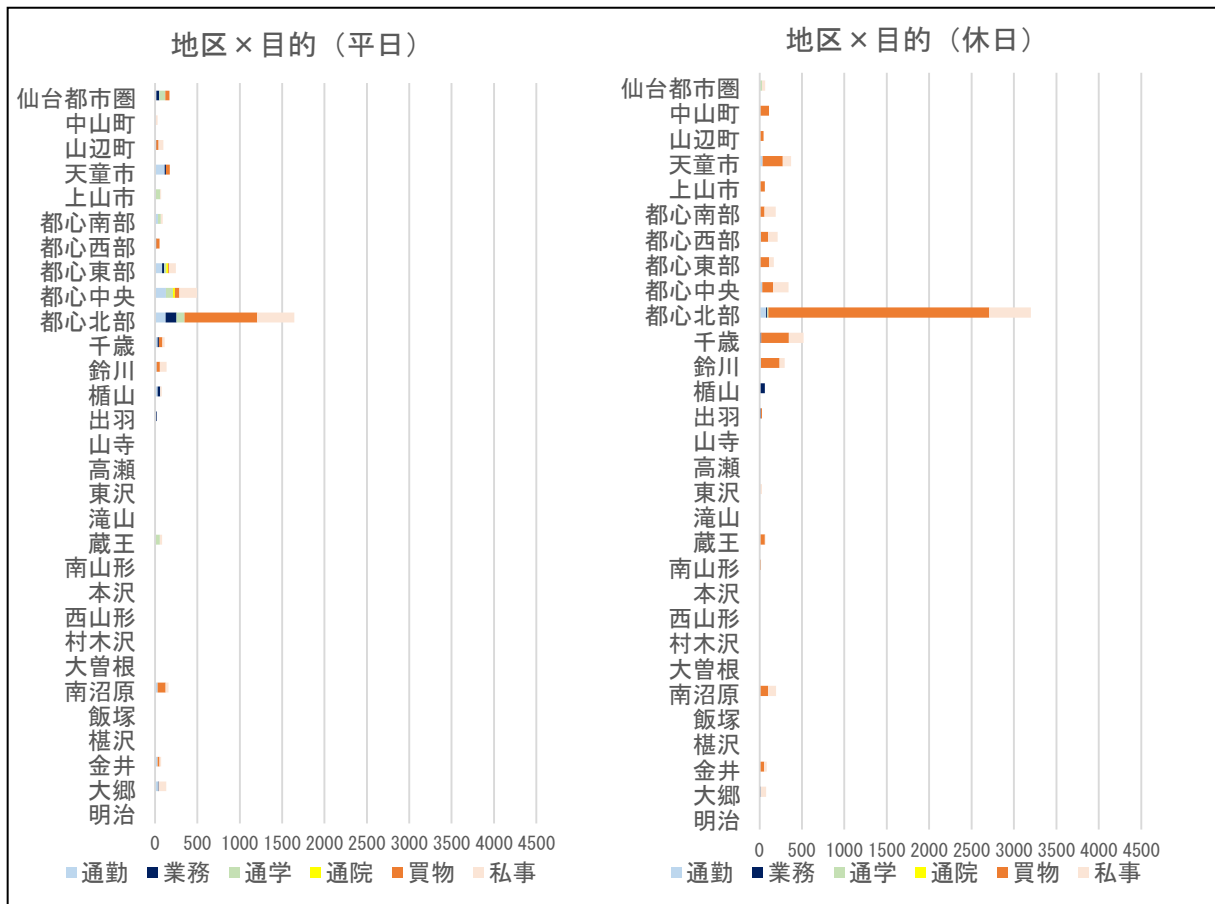


図 2-3 イオン山形北店付近住民の地区・目的別の移動実態 (左：平日、右：休日)

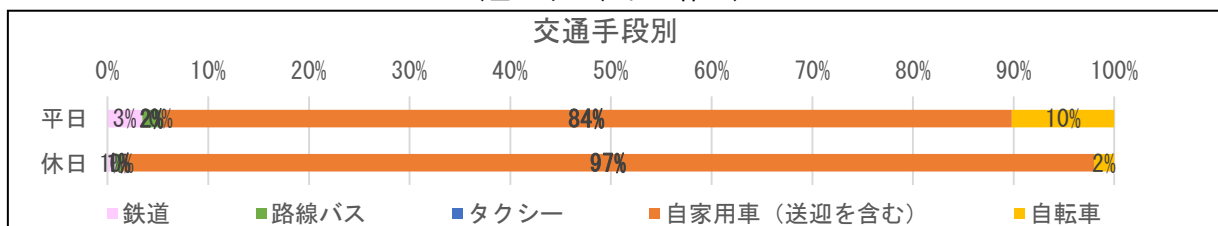


図 2-4 他地区からイオン山形北店付近への交通手段別の移動実態  
山形広域都市圏PT調査より分析(目的地不明、徒歩による移動を除く)

### 2-2-3 他地区からイオン山形北店付近を到着とする移動実態

- ・平日・休日ともに、都心北部(同地区内)へのトリップが最も多く、次いで、市街地(都心中央・南部・西部・東部)や近隣地区(千歳、鈴川、金井、天童市等)からのトリップも多い。
- ・平日・休日ともに、移動目的は買物が最も多い。平日においては、通勤、業務、通学等も確認される。
- ・イオン山形北付近を到着とする移動手段は、自家用車(送迎も含む)が9割以上を占める。

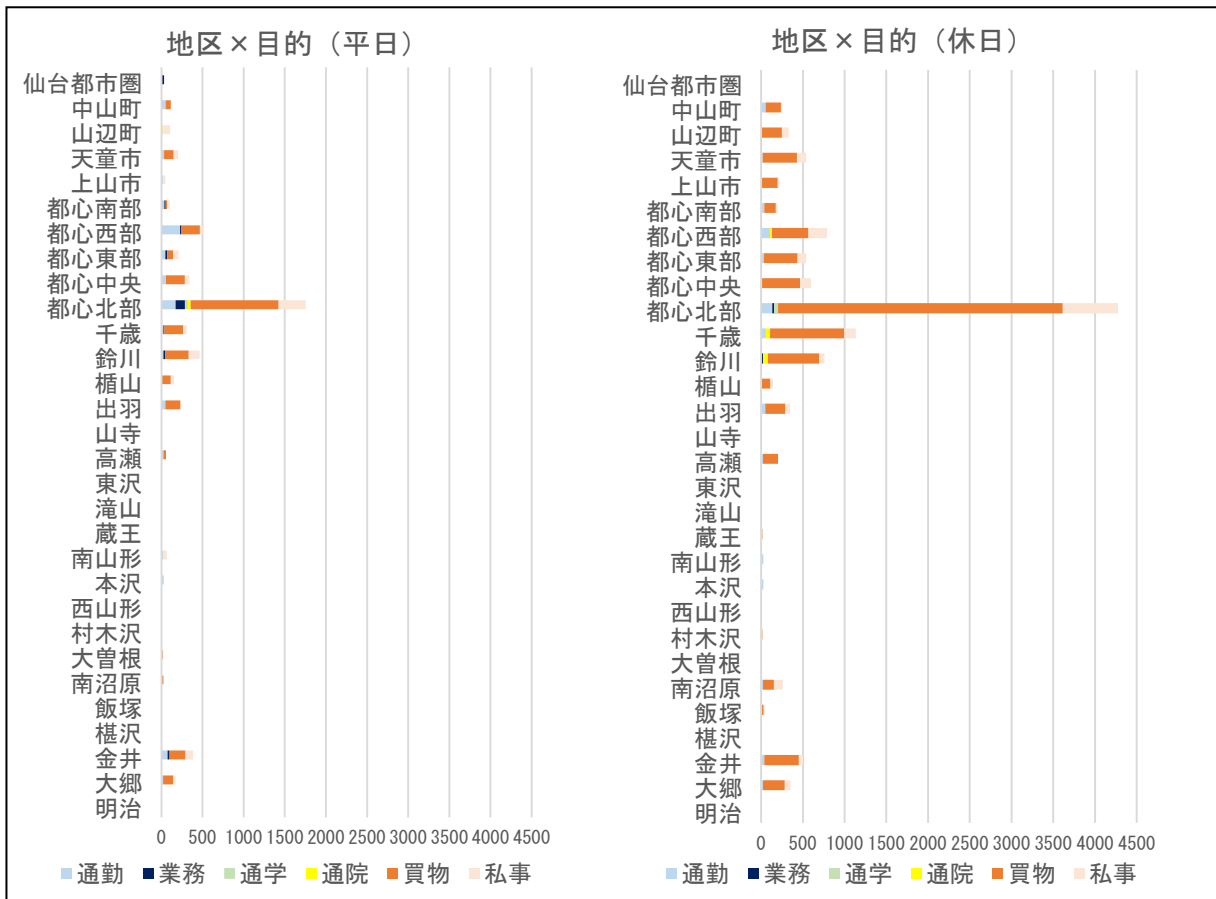


図 2-5 他地区からイオン山形北店付近への地区別・目的別の移動実態 (左：平日、右：休日)

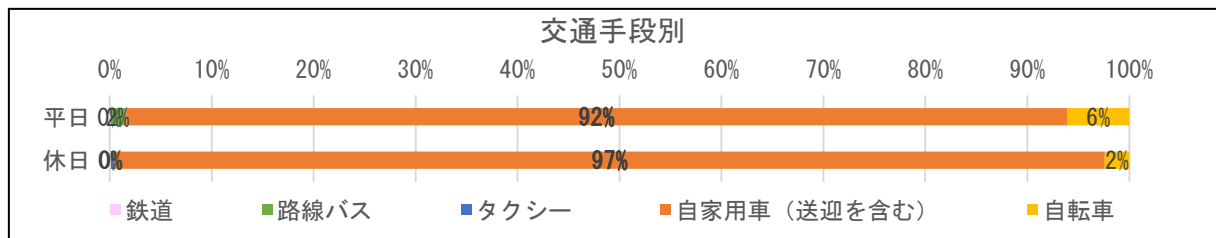


図 2-6 他地区からイオン山形北店付近への交通手段別の移動実態  
山形広域都市圏PT調査より分析(目的地不明、徒歩による移動を除く)

#### 交通結節点の整備に向けた課題

- ・イオン山形北店付近は、公共交通利用の潜在的な需要を有しており、交通結節点の整備効果が高い場所であるものの、現状では路線バス空白地域<sup>\*</sup>となっている。自家用車から公共交通への利用転換のため、移動実態や需要量に応じたイオン山形北店付近への路線バスをはじめとした公共交通の接続による交通ネットワークの構築が必要となる。
- ・接続する移動手段を踏まえ、移動手段間をシームレスに乗り換えができる交通結節点の環境形成が必要となる。

路線バス空白地域：巻末に用語解説

### 第3章 路線バスの移動需要予測

イオン山形北店付近は、現在、路線バス空白地域であるが、人の滞留・流動状況や移動実態から路線バスの移動需要が見込まれる。

本章では、イオン山形北店付近の交通結節点に必要と考えられる機能を整理するために、山形広域都市圏 PT 調査の結果からイオン山形北店付近における路線バスの移動需要を予測する。また、予測した移動需要を現在運行・検討している公共交通の方面別に分類し、各方面における移動需要に対する考え方を整理する。

#### 3-1 路線バスの移動需要予測

##### 3-1-1 算定方法

路線バスの移動需要は、イオン山形北店付近がバスカバー圏域となった場合を想定し、平日・休日別に「他地区からイオン山形北店付近を到着とする移動需要（ケース①）」及び「イオン山形北店付近を出発とする移動需要（ケース②）」を下記の算出方法により、それぞれ予測する。

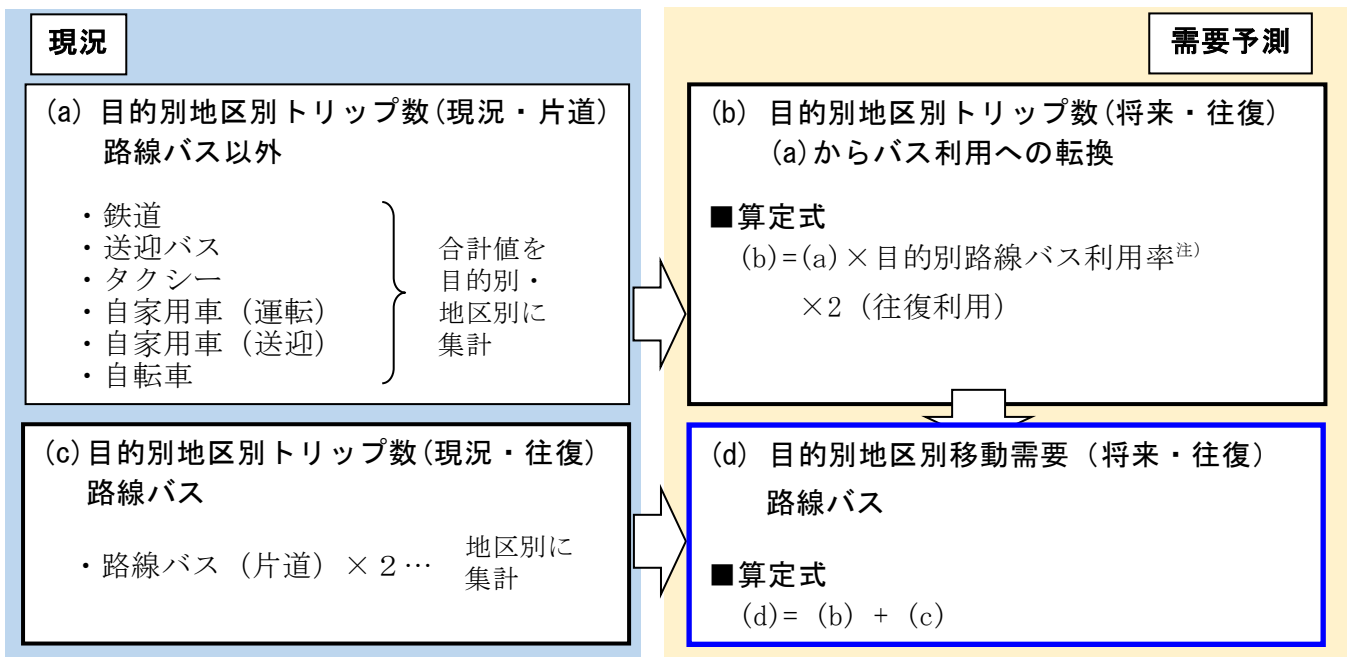


図 3-1 路線バスの移動需要の考え方

注) 目的別路線バス利用率について

山形広域都市圏 PT 調査の結果から分析した下表の目的別路線バス利用率を用いる。

表 3-1 目的別路線バス利用率 採用値

	ケース No.	通勤	業務	通学	通院	買物	私事
平日	①	1.7%	0.5%	0.0%	4.2%	1.6%	0.7%
	②	1.5%	0.4%	5.1%	4.7%	1.6%	0.6%
休日	①	0.7%	0.3%	0.0%	0.0%	0.7%	0.7%
	②	0.8%	0.4%	1.3%	0.0%	0.8%	0.7%

ただし、イオン山形北店付近の教育施設は山形市立第九小学校のみであるため、ケース①の通学目的の路線バス利用率は0.0%とする。

## 3-1-2 算定結果

3-1-1の算出方法により予測した、地区別における路線バスの移動需要を下表に整理する。

表 3-2 地区別 路線バスの移動需要予測結果（往復分）  
左表：平日、右表：休日

地区名	平日		合計	地区名	休日		合計
	ケース①	ケース②			ケース①	ケース②	
明治	0	0	0	明治	0	0	0
大郷	7	5	12	大郷	7	2	9
金井	13	3	16	金井	9	2	11
榎沢	0	0	0	榎沢	0	0	0
飯塚	0	0	0	飯塚	2	0	2
南沼原	1	6	7	南沼原	5	4	9
大曾根	2	0	2	大曾根	1	0	1
村木沢	0	0	0	村木沢	1	0	1
西山形	0	0	0	西山形	0	0	0
本沢	1	0	1	本沢	1	0	1
南山形	2	0	2	南山形	1	1	2
蔵王	1	7	8	蔵王	1	2	3
滝山	0	0	0	滝山	0	0	0
東沢	0	0	0	東沢	0	1	1
高瀬	2	0	2	高瀬	4	0	4
山寺	0	0	0	山寺	0	0	0
出羽	8	1	9	出羽	6	2	8
楯山	5	3	8	楯山	3	1	4
鈴川	14	4	18	鈴川	11	6	17
千歳	11	6	17	千歳	18	11	29
都心北部	54	52	106	都心北部	65	133	198
都心中央	11	114	125	都心中央	10	7	17
都心東部	7	12	19	都心東部	9	3	12
都心西部	18	3	21	都心西部	38	5	43
都心南部	5	6	11	都心南部	4	3	7
上山市	2	8	10	上山市	5	2	7
天童市	7	7	14	天童市	9	7	16
山辺町	5	3	8	山辺町	6	1	7
中山町	4	1	5	中山町	5	2	7
仙台都市圏	1	12	13	仙台都市圏	0	2	2
合計	181	253	434	合計	221	197	418

山形広域都市圏 PT 調査により分析

### 3-2 各方面における移動需要に対する考え方

#### 3-2-1 方面別分類

##### (1) 方面分類の考え方

3-1にて予測した路線バスの移動需要について、現在運行・検討している公共交通の方面別に分類する。ただし、下表に示す地区は、同地区内であっても利用が想定される公共交通が異なるため細分化を行う。

表 3-3 細分化地域一覧

地区名	移動需要 (人/日)						地区名	移動需要 (人/日)						利用が想定される公共交通
	平日			休日				平日			休日			
	ケース①	ケース②	合計	ケース①	ケース②	合計		ケース①	ケース②	合計	ケース①	ケース②	合計	
大郷	7	5	12	7	2	9	大郷(東)	6	4	10	4	2	6	スマイルグリーン号
							大郷(西)	1	1	2	3	0	3	路線バス「J路線」
金井	13	3	16	9	2	11	金井(東)	13	3	16	8	2	10	路線バス「J路線」
							金井(西)	0	0	0	1	0	1	かなみちゃんタクシー(実証運行中)
千歳	11	6	17	18	11	29	千歳(東)	3	5	8	8	10	18	北部循環バス(検討中)
							千歳(西)	8	1	9	10	1	11	路線バス「N路線」
都心北部	54	52	106	65	133	198	馬見ヶ崎・嶋	28	29	57	39	36	75	路線バス「H路線」
							都心北部	26	23	49	26	97	123	路線バス「J・H・N路線」

上記の細分化を踏まえた方面区分を下表に整理する。

表 3-4 方面区分の考え方

方面区分	地区名	利用が想定される公共交通
I	中山町、大郷(西)、金井(東)	既存山交バス「J路線」
II	馬見ヶ崎・嶋	既存山交バス「H路線」
III	金井(西)	かなみちゃんタクシー(実証運行中)
IV	明治、大郷(東)	既存のスマイルグリーン号
V	天童市、出羽、千歳(西)	既存山交バス「N路線」
VI	千歳(東)、楯山、鈴川	北部循環バス(検討中)
VII	都心・その他 <sup>補)</sup>	既存山交バス「J・H・N路線」

補足) 都心・その他地区の考え方

都心中央からイオン山形北店付近までのバス路線は、概ね、都心中央（山形駅、山交ビル、市役所前）から都心北部を経由し、イオン山形北店付近へ向かう運行ルートが想定される。このため、都心南部、西部、東部、その他の地区から路線バスを利用してイオン山形北店付近に向かう場合、山形駅等でイオン山形北店付近を経由するバスに乗り換えることを前提とし、都心（都心中央、北部、南部、東部、西部）とその他の地区を「方面Ⅶ：都心・その他」として分類する。

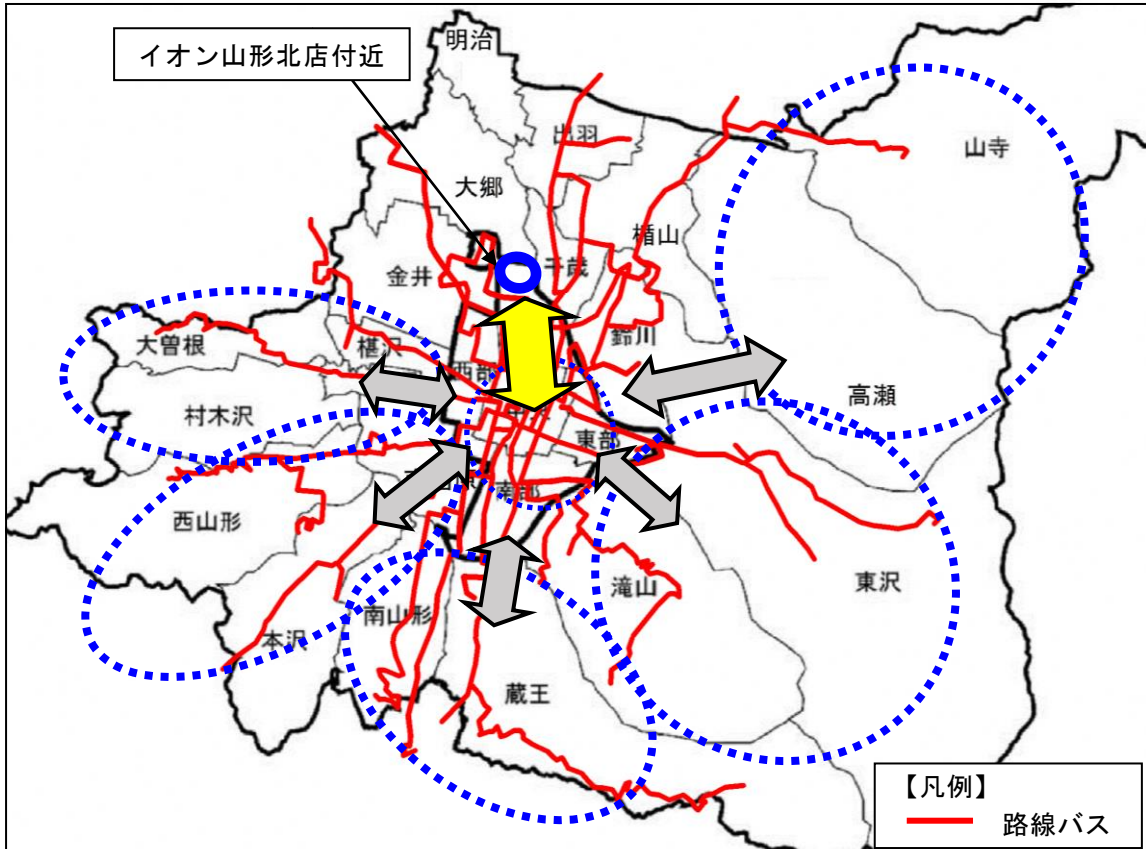


図 3-2 方向別地区分類

(2) 方面別集計結果

平日・休日ともに「方面Ⅶ」における路線バスの移動需要が最も多く、ケース①②の合計で、平日：278人/日、休日：242人/日の移動需要が見込まれる。

表 3-5 方面別の路線バスの移動需要  
(ケース①：他地区→イオン山形北店付近、ケース②：イオン山形北店付近→他地区)

方面区分	地区名	平日			休日		
		ケース①	ケース②	合計	ケース①	ケース②	合計
I	中山町、大郷(西)、金井(東)	18	5	23	16	4	20
II	馬見ヶ崎・嶋	28	29	57	39	36	75
III	金井(西)	0	0	0	1	0	1
IV	明治、大郷(東)	6	4	10	4	2	6
V	天童市、出羽、千歳(西)	23	9	32	25	10	35
VI	千歳(東)、楯山、鈴川	22	12	34	22	17	39
VII	都心 <sup>注)</sup>	67	158	278	87	115	242
	その他 <sup>注)</sup>	17	36		27	13	

注) 都心(都心中央・北部・南部・東部・西部)、  
その他(上記以外の地区・2市町)

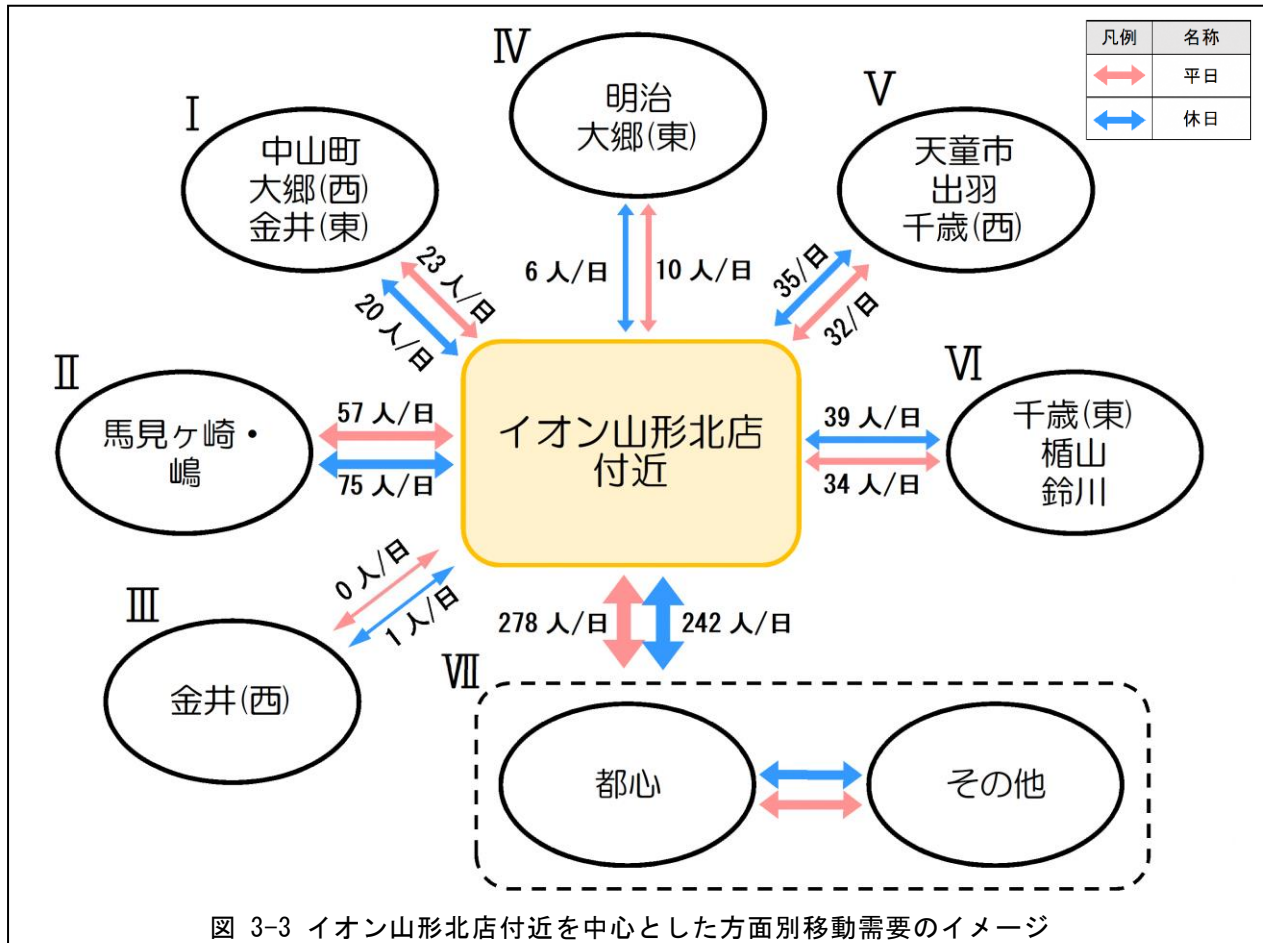


図 3-3 イオン山形北店付近を中心とした方面別移動需要のイメージ

山形広域都市圏 PT 調査から分析



### 3-2-2 各方面における移動需要に対する考え方

「各方面⇔イオン山形北店付近」における路線バスの移動需要から、ピーク時間必要便数(上下線合計)を算定し、その結果から移動需要に対する考え方を整理する。なお、一般的に「休日」と比較して公共交通の運行頻度の高い「平日」を対象に整理する。

#### (1) 算定・整理手順

**手順1** : バスの移動需要から、ピーク時間必要便数を算出

##### ■ピーク時間必要便数の計算式

$$\text{ピーク時間必要便数 } N = \frac{\text{「①移動需要」} \times \text{「②利用者のピーク率」}}{\text{「③山交バス1便当たりの乗客数」}}$$

①移動需要＝方面別に算出した移動需要

②利用者のピーク率＝0.26（駅前広場計画指針より）

③山交バス1便当たりの乗客数＝20人

（山交バスで運行している路線バス（一般的な車両）の定員数は、乗車人員49人（内着席可能人員20人）であることから、路線バス1便当たりの利用しやすい乗車人数として、20人と想定。）

**手順2** : ピーク時間必要便数から路線バスによる対応の適正を評価

##### ■路線バスによる対応適正の考え方

Nが1.0を上回る場合…路線バスによる対応が適している。

**手順3** : ピーク時間必要便数と現状におけるピーク時間運行便数<sup>注)</sup>との比較や、現在運行・検討している公共交通の状況により、各方面における移動需要への対応の考え方を整理

注) 山交バスの各路線（J・H・N路線）にて、ピーク時間に運行している便数

(2) 整理結果

ピーク時間必要便数が 1.0 を上回るのは「方面Ⅶ：都心・その他⇄イオン山形北店付近」のみとなる。これを踏まえ、各方面における移動需要に対する考え方を整理する。

■各方面における移動需要に対する考え方

・方面Ⅰ・Ⅱ・Ⅴ

既存の山交バス「J・H・N 路線」が各方面にそれぞれ運行していることから、当該路線の一部について、イオン山形北店付近を経由するルートに再編し、各方面とイオン山形北店付近間の移動ニーズを充足する。

・方面Ⅲ・Ⅳ・Ⅵ

かなみちゃんタクシー、スマイルグリーン号、北部循環バスにより、各方面とイオン山形北店付近間の移動ニーズを充足する。

・方面Ⅶ

方面Ⅰ・Ⅱ・Ⅴにおける山交バスの「J・H・N 路線」の再編を準用し、都心・その他方面とイオン山形北店付近間の移動ニーズを充足する。

表 3-6 方面別のピーク時間必要便数と移動需要に対する考え方

方面区分	地区	移動需要	ピーク時間必要便数	移動需要に対する考え方	現状におけるピーク時間運行便数
		人/日	便/時-上下線		便/時-上下線
I	中山町、大郷(西)、金井(東)	23	0.3	既存の山交バス「J 路線」の一部再編によってニーズを充足	6 (J 路線)
II	馬見ヶ崎・嶋	57	0.7	既存の山交バス「H 路線」の一部再編によってニーズを充足	4 (H 路線)
III	金井(西)	0	0	かなみちゃんタクシー(実証運行中)によってニーズを充足	-
IV	明治、大郷(東)	10	0.1	既存のスマイルグリーン号によってニーズを充足	-
V	天童市、出羽、千歳(西)	32	0.4	既存の山交バス「N 路線」の一部再編によってニーズを充足	8 (N 路線)
VI	千歳(東)、楯山、鈴川	34	0.4	北部循環バス(検討中)によってニーズを充足	-
VII	都心 その他	278	3.6	既存の山交バス「H・J・N 路線」の一部再編(ピーク時間において上下線合計4便程度)によってニーズを充足	-

(3) バス路線等の再編イメージ図

各方面の移動需要に対する考え方を踏まえ、路線再編のイメージ図をとりまとめる。

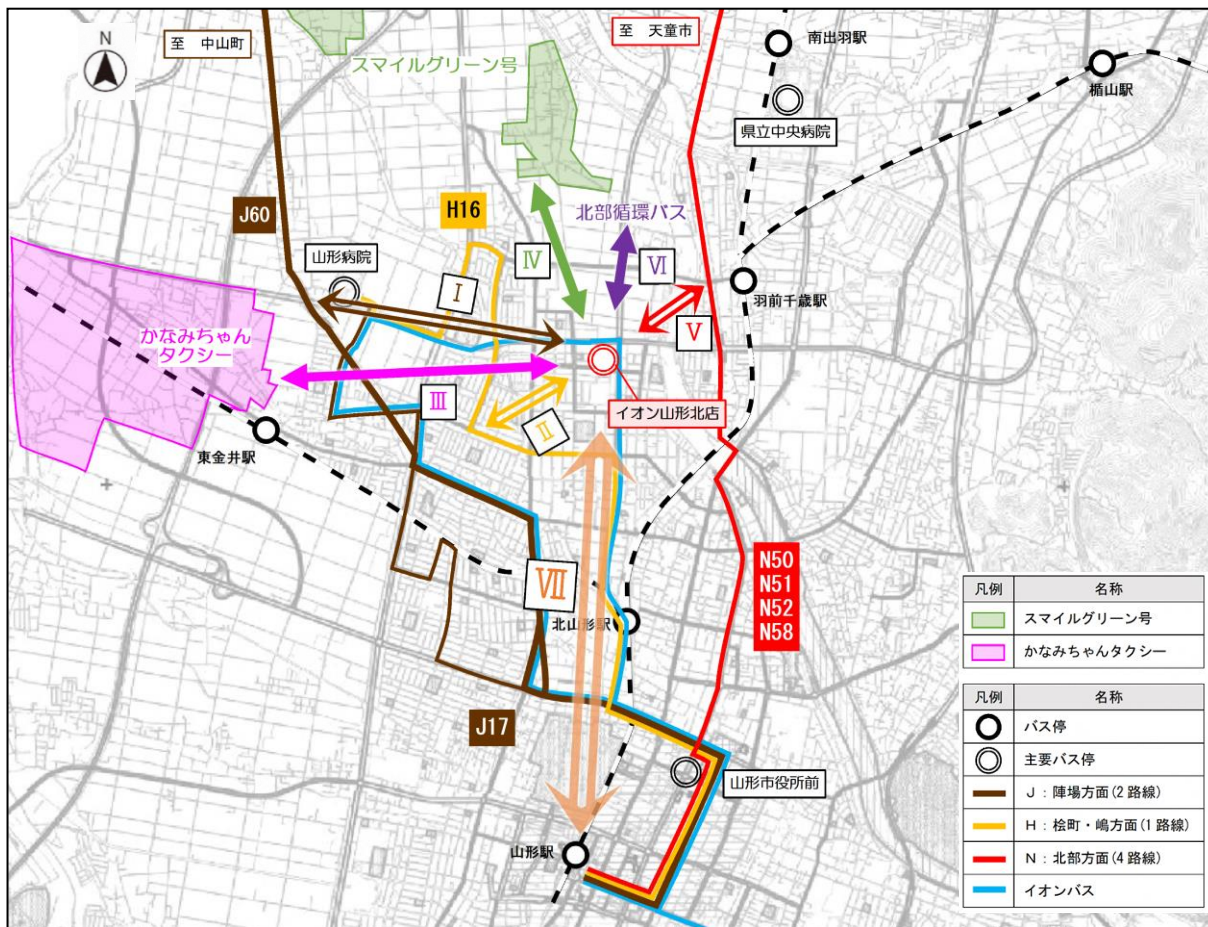


図 3-4 イオン山形北店付近におけるバス路線等の再編イメージ図

## 第4章 交通結節点に必要なと考えられる機能・設備

### 4-1 交通結節点に必要なと考えられる機能・設備の考え方

イオン山形北店付近の交通結節点には、路線バス、タクシー、自転車、徒歩等の接続が想定される。これらの移動手段間の円滑な乗り換えを行うためには、下表の機能・設備が必要と考えられる。

表 4-1 必要と考えられる機能・設備一覧

必要と考えられる機能・設備	備考
乗換え機能 バス停車帯・停留所 (上屋、ベンチ、 デジタルサイネージ※ 等)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・イオン山形北店付近に路線バスを基幹とした交通結節点を整備するために、複数の路線バスの集約が可能なバス停留所が必要となる。</li> <li>・バス停留所の整備に合わせて、利便性の高い待合機能を確保するため、上屋やベンチ、デジタルサイネージ等の整備が必要となる。</li> <li>・交通結節点整備による周辺道路への交通影響を考慮し、バス停車帯の整備が必要となる。</li> </ul> <p>※バス停車帯等の必要数については、ピーク時間における路線バスや北部循環バスの接続便数に応じて決定する必要がある。</p>
乗換え機能 タクシー待機所	<ul style="list-style-type: none"> <li>・スマイルグリーン号、かなみちゃんタクシー等のタクシーを活用した公共交通の接続に対応するために、バス停留所付近にタクシー待機所の整備が必要となる。</li> </ul> <p>※タクシーの待機所の必要数については、ピーク時間におけるスマイルグリーン号・かなみちゃんタクシーの接続便数や、かなみちゃんタクシーの運行スキーム※の他地域への展開を考慮したうえで決定する必要がある。</p>
乗換え機能 駐輪場	<ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バス等の利用前後の前後の端末交通として利用が想定されることから、バス停留所付近に駐輪場の整備が必要となる。</li> </ul>
乗換え機能 コミュニティサイクル※	<ul style="list-style-type: none"> <li>・イオン山形北店と、最寄り駅や周辺商業施設等との回遊性向上を図るために、バス停留所付近にコミュニティサイクルの設置が必要となる。</li> </ul>
乗換え機能 歩行者用空間 (消雪歩道、視覚障がい者 用誘導ブロック※等)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・移動手段間のシームレス※な乗換えを可能とするため、消雪歩道や視覚障がい者用誘導ブロック等の歩行者用空間の整備が必要となる。</li> </ul>
乗換え機能 商業施設内の待合環境 (ベンチ、 デジタルサイネージ等)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者がバス待ち時間を有効利用するために、イオン山形北店内への待合環境(ベンチ、デジタルサイネージ等)の整備が必要となる。</li> </ul>

## 第5章 交通結節点整備の進め方

### 5-1 交通結節点整備に向けた基本的な考え方

#### (1) 整備に向けた基本的な考え方

イオン山形北店付近の交通結節点では、都心⇄イオン山形北店付近間の路線バスを基軸として、周辺地域におけるコミュニティバスやタクシー、自転車、徒歩等の移動手段の接続が想定される。それらの移動手段の乗り換えがシームレスに行うことができる機能を整備し、買い物をはじめとした移動における自家用車利用から公共交通利用への転換を促進していく。

しかしながら、現状では、路線バスがイオン山形北店付近に接続していないことから、バス路線の再編や北部循環バスの運行内容、タクシーを活用した公共交通の接続等に関する検討を優先し、乗り換え機能の必要数や規模を精査したうえで、整備が可能な箇所を選定し整備を進めていく。

具体の整備に向けては、令和5年度に都市・地域総合交通戦略<sup>\*</sup>を策定し、本基本構想を当該戦略における取り組みに位置づけるとともに、バスやタクシーに関する乗り換え機能の必要数を精査する。また、令和6年度を目途に交通結節点の適地を選定し、以降、国の補助制度を活用し順次設計・整備を実施する。

#### (2) 整備内容

表 5-1 整備内容等 (1/2)

整備内容	優先事項	整備目標時期		
		短期	中期	長期
<b>公共交通のイオン山形北店付近への接続に関する検討</b>				
<b>①既存バス路線及び北部循環バスの接続</b>	●	調整		
既存バス路線（山交バスH・J・N路線）の再編及び北部循環バスの運行内容の検討を踏まえ、イオン山形北店付近に接続するバスの便数や時間帯等を整理し、バス停車帯及びバス停留所の必要数を精査する。				
<b>②イオンバスとの運行調整</b>				
路線バスや北部循環バスのイオン山形北店付近への接続検討に合わせて、イオンバスの運行について運行主体と調整を行う。	●	検討		
<b>③タクシーを活用した公共交通の接続</b>	●	調整		
かなみちゃんタクシーの運行スキームの他地域への展開を考慮したうえで、イオン山形北店付近に接続するタクシーを活用した公共交通の便数や時間帯等を整理し、タクシー待機所の必要数を精査する。				

《整備目標時期》

短期：令和5～9年度

中期：令和10～14年度

長期：令和15年度以降

表 5-2 整備内容等 (2/2)

整備内容	優 先 事 項	整備目標時期		
		短 期	中 期	長 期
<b>乗換え機能の整備</b>				
<b>④バス停車帯・停留所（上屋・ベンチ・デジタルサイネージ等）、タクシー待機所、駐輪場</b> バス停車帯・停留所、タクシー待機所の必要数の精査を踏まえ、以下の整備条件を総合的に勘案し交通結節点の適地を選定し、各機能・設備の配置等について検討する。 <b>【整備条件】</b> 1. 必要数を整備できる敷地の確保 2. 移動手段間の結節性 3. イオン山形北店との距離 4. 路線バスの運行性 5. 現在の交通状況への配慮 6. 地権者等との合意形成 7. 周辺住民との合意形成 8. 費用対効果		検討・整備		
<b>⑤コミュニティサイクル</b> 周辺移動の回遊性を高めるために、イオン山形北店や最寄りの鉄道駅等へのコミュニティサイクルの設置を検討する。	●	検討 設置		
<b>⑥歩行者用空間（消雪歩道、視覚障がい者用誘導ブロック等）</b> 交通結節点の適地選定を踏まえ、関係機関と整備範囲等について検討する。		検討・整備		
<b>⑦商業施設内の待合環境（待合空間、運行案内(デジタルサイネージ等)）</b> 施設管理者と待合環境の整備について協議を行う。		協議・整備		

<<整備目標時期>>  
 短期：令和5～9年度  
 中期：令和10～14年度  
 長期：令和15年度以降