

# 山形市総合交通戦略

## 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6年3月

山形市

# 【目 次】

---

## 第1章 計画概要

1-1 総合交通戦略策定の背景・目的	1
1-2 位置付け	2
1-3 対象区域	3
1-4 計画期間	3

## 第2章 本市が目指す将来像

2-1 本市が目指す将来像	4
---------------	---

## 第3章 本市における現状及び課題

3-1 まちづくりの現状	6
3-2 交通に関する現状	21
3-3 基本構想実現に向けた課題	54

## 第4章 戦略の目標と施策

4-1 戦略目標	55
4-2 数値目標	56
4-3 目標達成に必要となる施策・事業	57
4-4 関係者の役割分担を踏まえた実施プログラム	88

## 第5章 推進体制

5-1 推進体制	91
5-2 進行管理	91

## 巻末資料

用語集	92
上位計画・ベース計画	102



## 1-2 位置付け

本戦略は、「山形市基本構想\*」が目指す都市像の実現に向けて、「山形市発展計画 2025\*」に即し、「山形市都市計画マスタープラン」や「山形市立地適正化計画\*」による土地利用と交通を一体化した施策や、「山形市地域公共交通計画」による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の確保・充実などの既存計画の取組を施策パッケージとしてまとめ、国など関係機関の支援を得ながら強力に推進する。

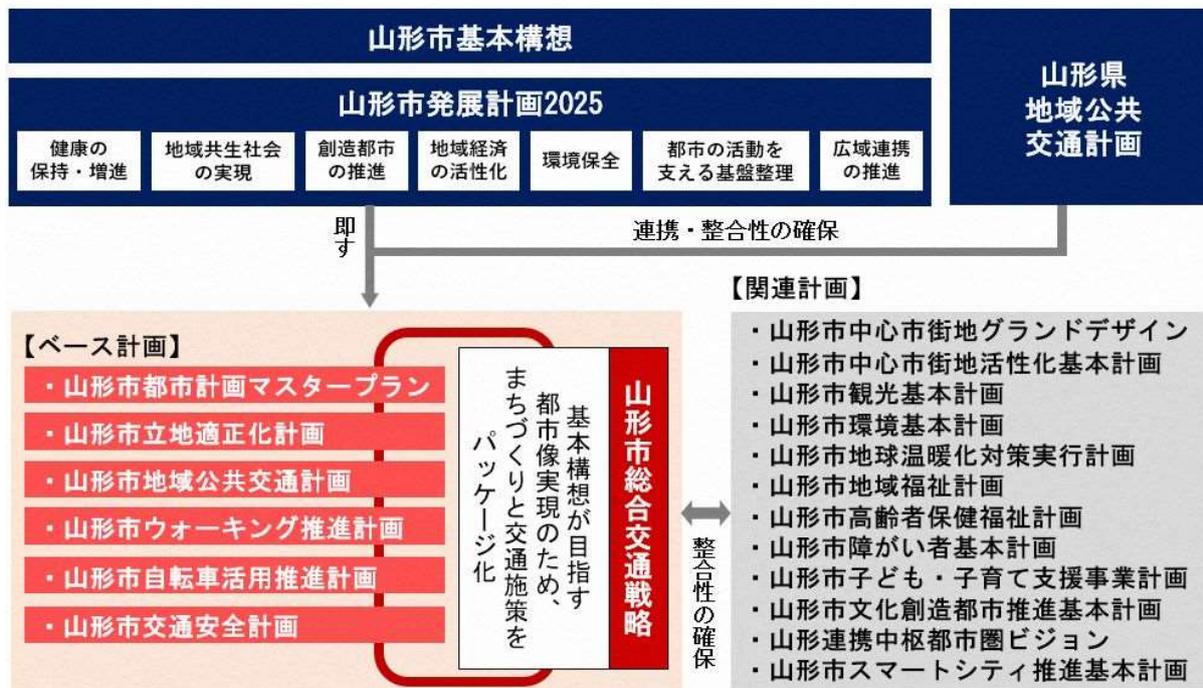


図 1-2 本戦略の位置付け

### 1-3 対象区域

本戦略の対象区域は、山形市全域とする。ただし、広域的な施策については、近隣市町との連携を図りながら実施していく。

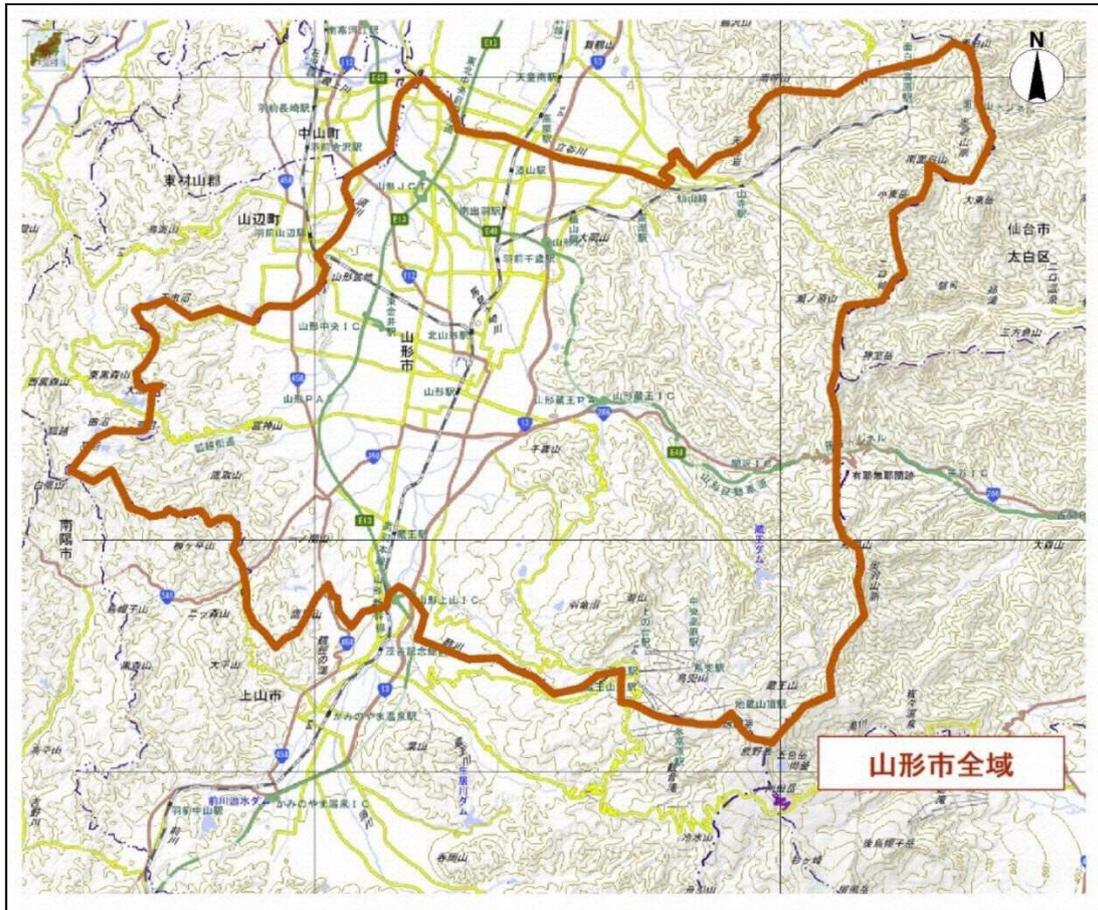


図 1-3 対象区域の位置図

出典：国土地理院

### 1-4 計画期間

本戦略の期間は、「山形市地域公共交通計画」に掲げる公共交通ネットワークビジョンの実現を見据え、令和6年度から令和15年度までの10年間とする。

なお、ベース計画の変更のほか、関連する法令・制度の変更等に応じて、適宜内容の見直しを行う。

表 1-1 各種計画の計画期間

計画名	計画年次	計画期間							
		R6 2024	R7 2025	R8 2026	R9 2027	...	R15 2033	R16 2034	R17 2035
山形市 都市計画 マスタープラン	H29.3	~R17							
山形市 立地適正化計画	R3.3	~R17							
山形市 地域公共交通計画	R3.3	~R7	~R17までに公共交通ネットワークビジョンの実現						
山形市 総合交通戦略	R6.3	~R15							

## 第2章 本市が目指す将来像

### 2-1 本市が目指す将来像

本市が目指す将来像は、平成18年12月に山形市議会の議決を経て、将来にわたり市民が共有できるまちづくりの理念を定めた「山形市基本構想」の目指す「将来都市像」である。また、まちづくりの理念に基づき、誰もが健康で安心して暮らすことができる地域社会を広く創るため、産業・経済を発展させながら、豊かな自然や歴史・文化といった環境を守り育て、「健康・医療」「産業・経済」「環境」「地域社会」「文化」「広域連携」の6つの視点から、持続的発展が可能なまちづくりに取り組む必要がある。

そのため、「山形市基本構想」が目指すまちづくりの6つの視点ごとに戦略目標を設定した交通戦略からアプローチし、将来都市像の実現を図っていく。

### 山形市基本構想の目指す将来都市像

#### 本戦略の策定により目指す将来像

6つの視点にて戦略目標を設定した交通戦略からアプローチし、将来像の実現を図っていく。

参考：山形市基本構想の目指す将来都市像

#### 将来都市像

**みんなで創る山形らしさが輝くまち～健康医療先進都市～**

#### まちづくりの理念

私たちのまち山形市は、豊かな自然に生まれながら、古くから城下町として栄え、固有の生活文化を育て、現在まで県都としての多様な都市機能<sup>\*</sup>や産業を集積してきました。そうした自然や歴史・文化の中で、思いやりや支えあう心で地域社会がつくられています。

これらは、先人から受け継いできた市民共有の貴重な財産であり、本市固有の「山形らしさ」と言えるものです。これらが継承された背景には、昔から地域を大切に思う心があります。

私たちは、先人から受け継いだ「山形らしさ」を、暮らしやすさや、まちの活力といった点から、磨きをかけ、さらに魅力を付け加え、そうした営みを世代を超えて循環させていきます。

そのためには、地域を大切に思いまちづくりを担う人づくりが大切です。とりわけ子どもたちや若い世代は、その存在自体が宝であるとともに、「山形らしさ」を継承し、次代を支える「人財」でもあることから、健やかな子どもたちの育成や若い世代の活躍の場づくりに力を入れていきます。

このような基本理念に基づき、誰もが健康で安心して暮らすことができる地域社会を広く創ることを私たちの責務とし、産業・経済を発展させながら、豊かな自然や歴史・文化といった環境を守り育て、「健康・医療」「産業・経済」「環境」「地域社会」「文化」「広域連携」の6つの視点から、持続的発展が可能なまちづくりに取り組みます。

## 6つの視点とまちづくりの方針

健康・医療	「健康」と「医療」を核とするまちづくり
	年齢を重ねても健康で、いきいきと暮らすことができ、いざというときには質の高い医療・介護を受けることができるまちづくりに取り組みます。また、この取組を通じて、都市ブランドとしての「健康医療先進都市」を確立し、「健康」と「医療」を核に人の交流や経済の活動が盛んなまちづくりに取り組みます。
産業・経済	産業・経済の活力を生み出していくまちづくり
	活力のもととなる基盤づくりを行いながら、それぞれの資源の強みを伸ばすとともに、それらを有機的に結びつけ、新たな産業の創造や賑わいの創出、多様な交流の展開を図ります。また、時代の変化に応じて、山形県の県都として、他都市との連携を進め、産業・経済の活力を生み出していくまちづくりに取り組みます。
環境	豊かな環境を守り育てるまちづくり
	先人から受け継いできた自然や歴史・文化を、生活に安らぎやうるおい、ゆとりを与える魅力的な資源として活かすとともに、都市の個性や市民の誇りの象徴として守り育てるまちづくりに取り組みます。
地域社会	安心して暮らせる地域社会を共に創るまちづくり
	人と人、人と地域のつながりの再生・活性化によって、子どもからお年寄りまで、いつまでも安全・安心で、暮らしやすい地域社会を共に創るまちづくりに取り組みます。
文化	山形で育まれた文化を活かすまちづくり
	芸術・文化をはじめ、産業や歴史、伝統、そして、それを支える人々を地域資源と捉え、本市の地域性を背景に、多様な価値観や時代の変化に柔軟に対応する受容性を尊重し、都市の持続的な発展に寄与する創造的なまちづくりに取り組みます。
広域連携	広域連携による圏域全体の持続的な発展を目指すまちづくり
	交通網の発達等により市民や企業の活動が広域化する中、近隣自治体と連携することにより、山形県・村山地域と仙山地域の持続的な発展を目指し、まちづくりに取り組みます。

### 第3章 本市における現状及び課題

#### 3-1 まちづくりの現状

##### (1) 健康増進と医療の質の向上に向けた状況

本市では「健康医療先進都市」の確立に向けて、『年齢を重ねても健康で、いきいきと暮らすことができ、いざというときには質の高い医療・介護が受けられるまち』、『最先端の医療関連産業が花ひらき、それらに関連して山形を訪れる人などで賑わうまち』を目指し各種取組を進めている。

##### ① 少子高齢化の進行

本市の人口は、平成17年の国勢調査をピークに減少傾向となっている。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。

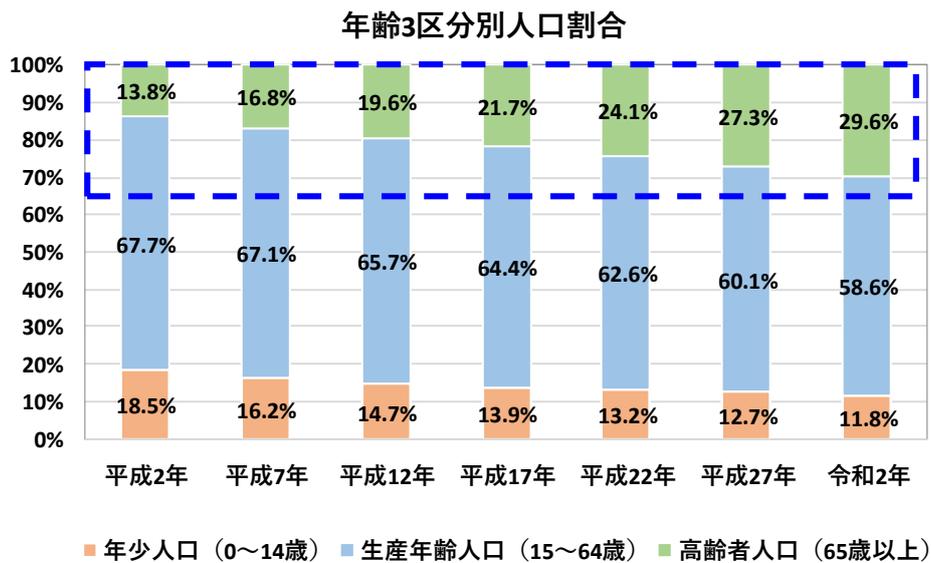
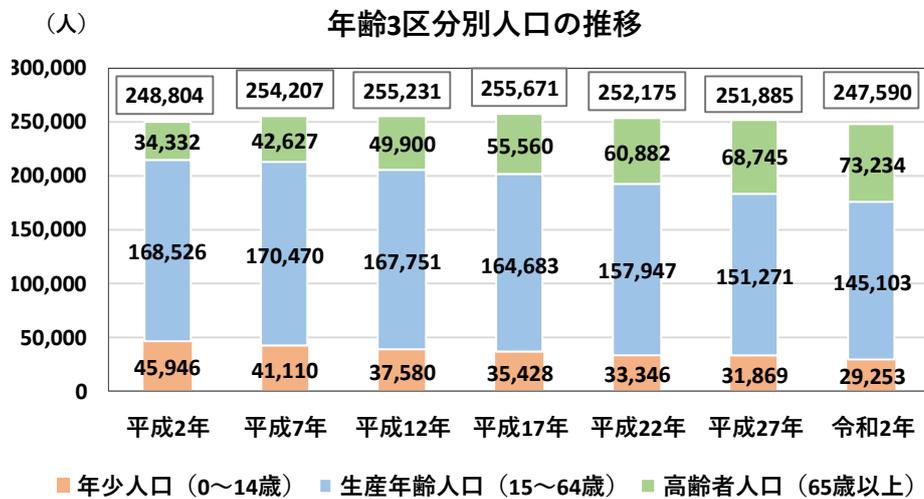


図 3-1 年齢3区分別人口と人口割合の推移

注) 年齢不詳を除く

出典：国勢調査 山形市年次別年齢別人口

## ② 健康の保持・増進

健康寿命の延伸に向けて、食事（S）、運動（U）、休養（K）、社会（S）、禁煙・受動喫煙防止（K）に留意する「SUKSK（スクスク）生活」を提唱し、市民に対する啓発や「SUKSK（スクスク）生活」を実践するための機会を創出するなどの取組を進めている。

## ③ 医療体制の充実

山形大学医学部では、東北・北海道圏で初となるがんに対して重粒子線（超高速に加速した炭素の原子核）を照射して治療する、重粒子線がん治療施設「東日本重粒子センター」を開設した。この装置による治療を、より多くの市民が受けられるよう、患者に対する経済的支援を実施している。

また、市立病院済生館と診療所等との連携等により、市民がいつでも安全かつ安心できる質の高い医療を受けられる環境の整備や、子ども医療の充実を図っている。

さらに、地域の医療・介護の関係機関が連携し、在宅医療・介護を提供できる体制の構築に向けた取組を進めている。



図 3-2 山形大学医学部東日本重粒子センターの回転ガントリー照射室

提供：山形大学医学部東日本重粒子センター

## ④ スポーツ都市の推進

本市では、昭和 63 年に「スポーツ都市宣言」が決議され、各種事業の展開やスポーツ施設の整備を行ってきた。

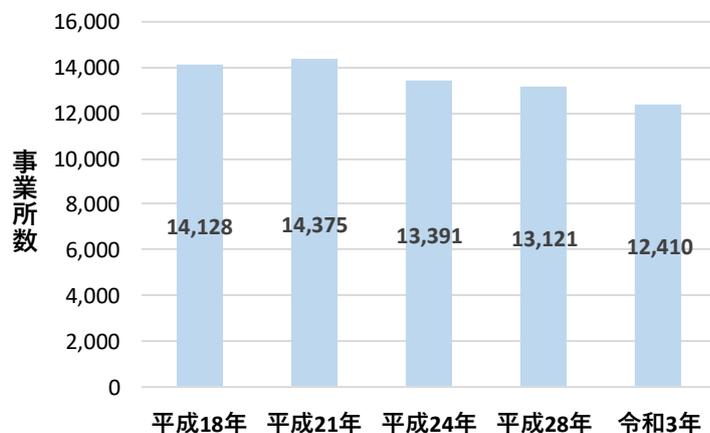
近年では、健康の維持・増進のためのスポーツ活動に対する市民ニーズが高まっており、また、種目の多様化への対応が求められていることから、アーバンスポーツ\*の普及や高齢者の健康寿命延伸に資するスポーツ施設の充実等を図っている。

## (2) 地域経済活性化に向けた状況

### ① 事業所数及び年間販売額

事業所数は平成 21 年をピークに年々減少傾向となっている。

全事業所の売上（収入）額は、平成 24 年から平成 28 年にかけて増加したが、令和 3 年は横ばいとなっている。



**注) 民営事業者が対象、事業内容不詳の事業者を含まない**

図 3-3 事業所数の推移

出典：総務省 事業所・企業統計調査及び経済センサス

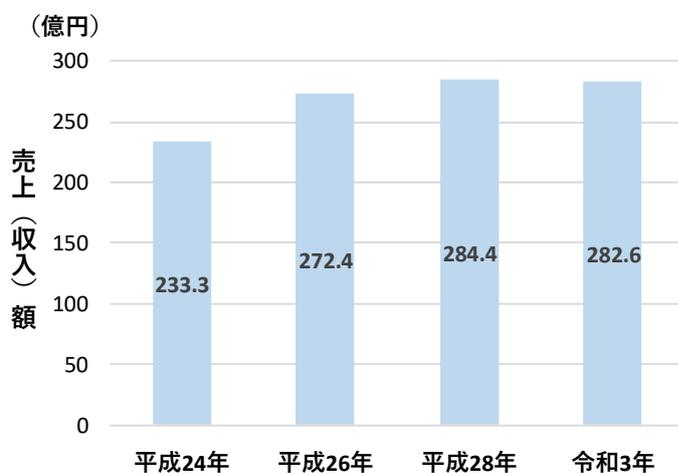


図 3-4 全事業所売上（収入）額の推移【試算値】

出典：総務省 経済センサス

## ② 山形市の主要な施設等の分布

### a) 商業施設の分布

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、大型店の郊外への出店が増加したことに伴い、中心市街地では大型店の撤退が進んでいる。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。

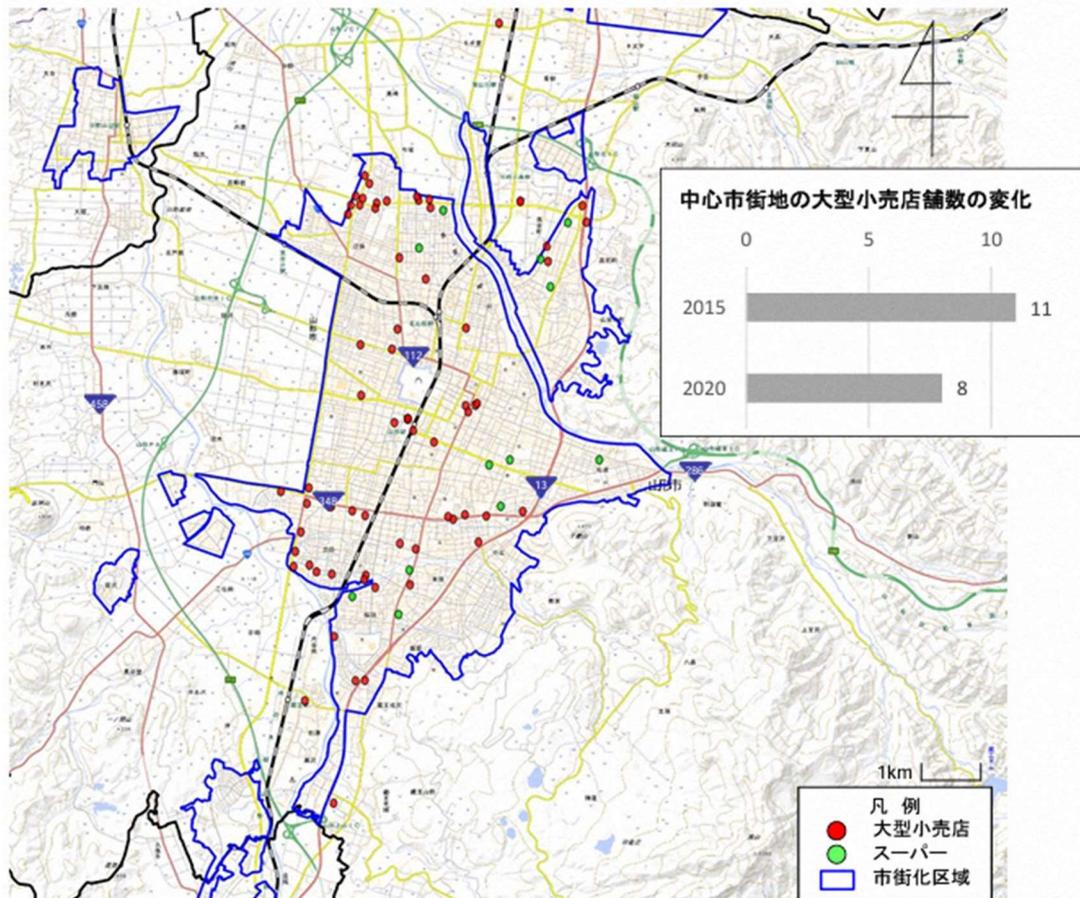


図 3-5 商業施設の分布状況

出典：山形市地域公共交通計画[令和3年]

b) 病院・教育施設の分布

病院や高校は市街化区域\*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。

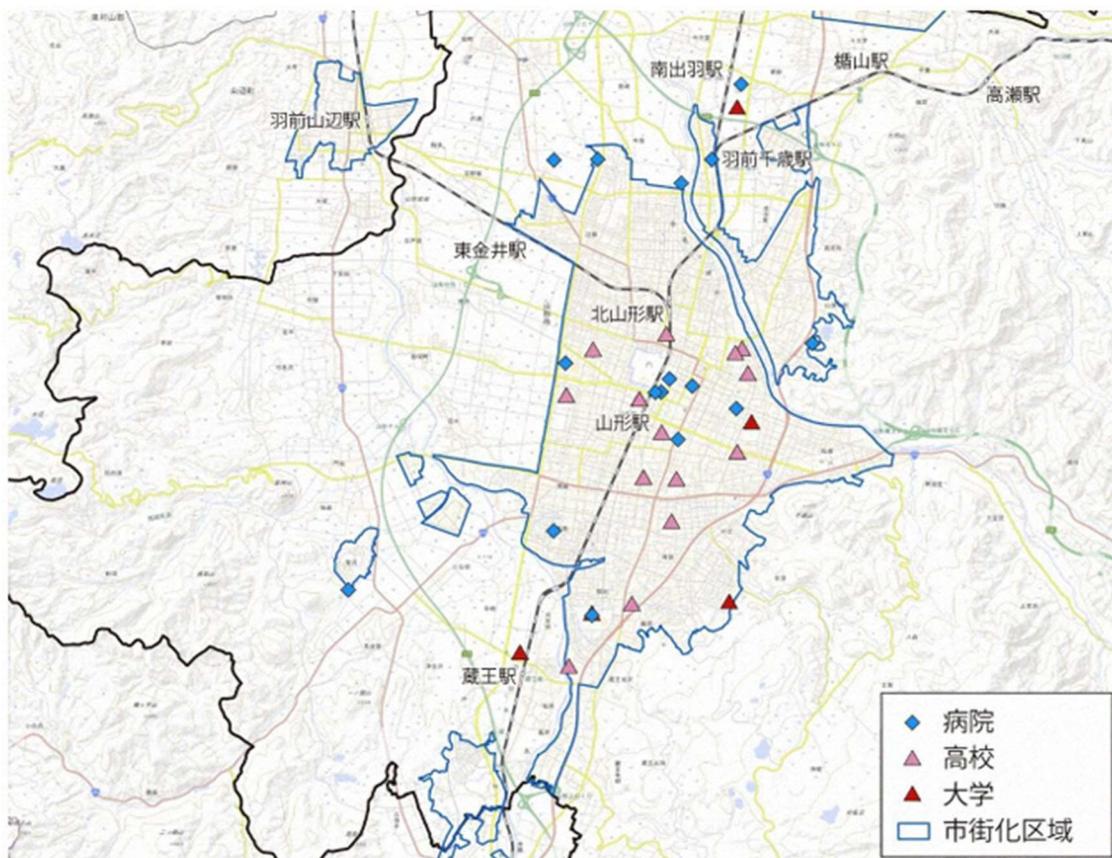


図 3-6 病院、高校・大学の分布状況

出典：山形市地域公共交通計画[令和3年]

c) 観光資源の分布

本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、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が市内各地に立地している。

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いる。

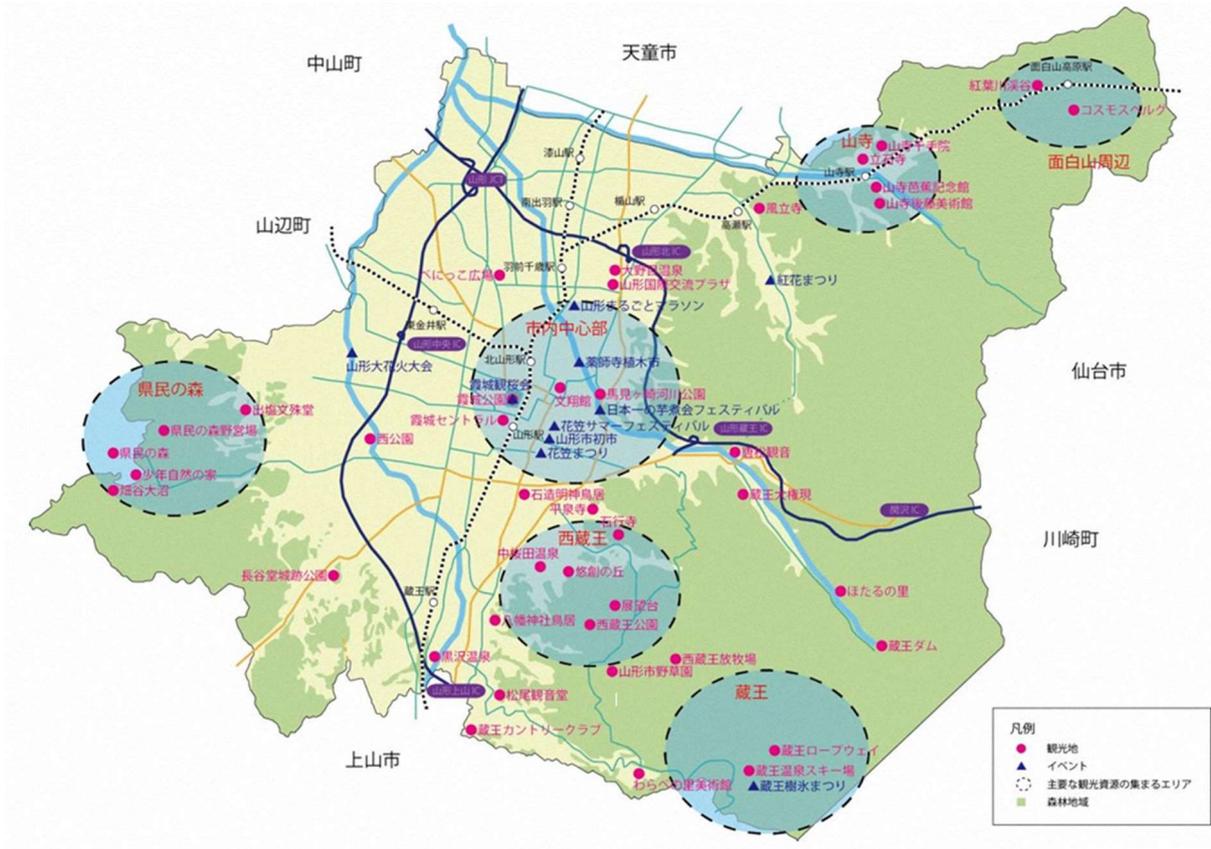


図 3-7 代表的な観光資源

出典：山形市都市計画マスタープラン（全体構想）[平成 29 年改訂]

### ③ 中心市街地活性化

「山形市中心市街地活性化基本計画※」のほか、平成31年2月には、新たに「山形市中心市街地グランドデザイン※」を策定し、「歩くほど幸せになるまち」をテーマに掲げ、「ビジネス」「文化・芸術」「居住」「観光」「健康・医療・福祉・子育て」「商業」の各分野での魅力向上に取り組み、様々な民間投資を呼び込んでいる。

また、中心市街地グランドデザイン策定後、山形エリアマネジメント協議会において、中心市街地の現状やニーズの把握を目的としたアンケート調査を実施した結果、住みやすいまちのイメージとして「商業施設」の他、「公共交通が充実」している点や、医療施設等の項目において高いニーズが見られる。

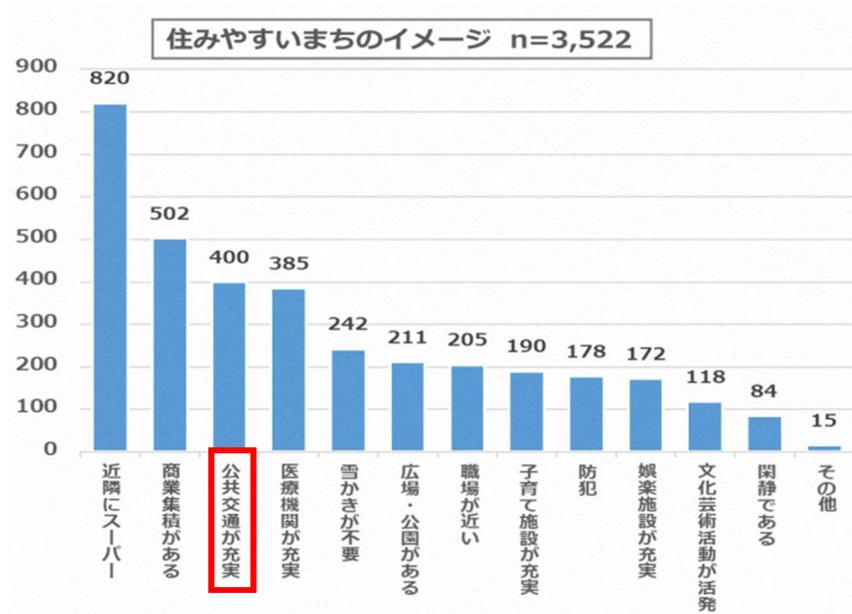


図 3-8 住みやすいまちのイメージ

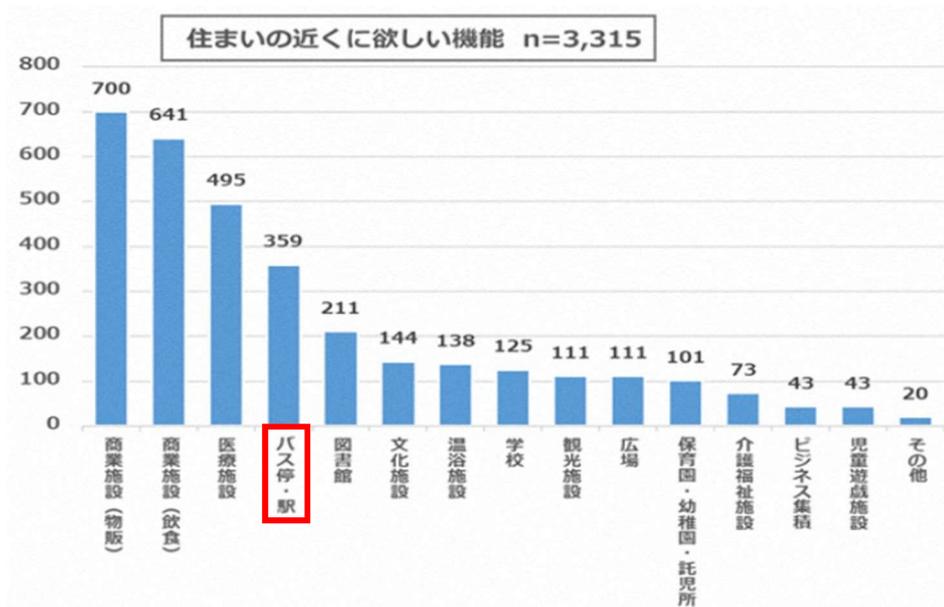


図 3-9 住まいの近くにほしい機能

出典：山形市中心市街地グランドデザイン[令和4年改訂]

#### ④ 担い手の確保

地域経済の持続的な発展を図る上では、産業の競争力強化と経営の安定化はもとより、将来にわたりその担い手を確保していくことが必要となる。少子高齢化が進展する中において、担い手を確保するためには、若者の定着や生涯現役を促進する施策が不可欠である。市内の大学の県内就職率は3割程度であるなど、特に若者の首都圏等の県外への流出が多い状況である。

雇用の充実のため、企業誘致・創業支援を通じた魅力的な雇用の創出や、地元企業の経営支援等に取り組んでいる。

#### ⑤ 産業振興

本市では、産業振興と魅力ある雇用の場を創出するために、令和8年度中の分譲開始を目指し、山形北インター産業団地の開発を行い、企業誘致を進めることとしている。事業地は、山形自動車道山形北インターチェンジや国道13号、県道山形山寺線に隣接しており、交通・物流機能の観点から利便性の高い産業団地であり、近隣の産業団地や工業団地との一体的な連携を図ることで、企業活動の相乗効果が期待できる。



図 3-10 山形北インター産業団地分譲予定図

出典：山形市 HP

### (3) 環境保全に向けた状況

蔵王連峰の樹氷は、地球温暖化により、形成される樹氷が縮小するなどの影響を受けている。また、自然災害の激甚化も懸念されている。

本市のシンボルであり、観光資源でもある樹氷をはじめとした豊かな自然環境を守り、また、災害などのリスクを回避・低減するために気候変動対策の取組を進めている。

#### ① ゼロカーボンシティ<sup>※</sup>の表明

令和2年10月19日、市長記者会見において、「2050年ゼロカーボンシティ」を表明した。この目標を達成するため、市民・事業者・行政（市）が連携・協力した施策や事業を推進し、地球温暖化対策や気候変動対策に取り組んでいる。

##### a) 温室効果ガスの排出状況

本市の温室効果ガス排出量は、平成27年度以降、微減傾向で推移している。部門別に見ると、運輸部門は車両数の減少に伴う微減傾向を続けている。

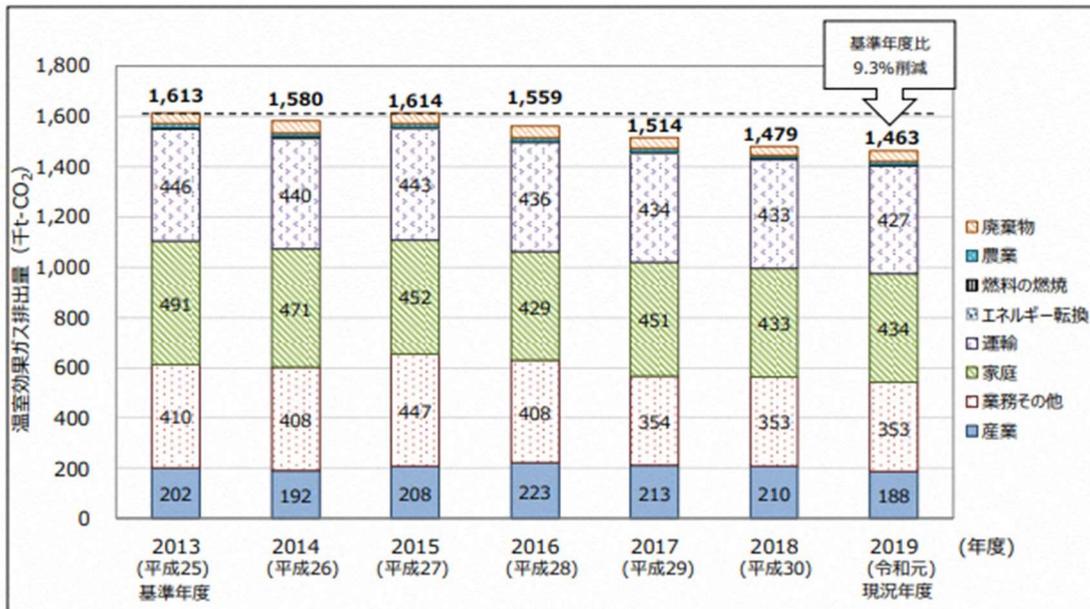


図 3-11 山形市における温室効果ガス排出量の推移

出典：山形市地球温暖化対策実行計画（区域施策編）[令和5年]

表 3-1 山形市における温室効果ガス排出量の推移（部門・分野別）

部門・分野	2019（令和元） 年度排出量	特徴と排出量の推移	増減要因
産業部門	188 千 t-CO <sub>2</sub>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・内訳としては、製造業が約 79%、農林水産業が約 11%、建設業・工業が約 9%を占めています。</li> <li>・建設業・鉱業及び農林水産業からの排出量はほぼ横ばいで推移していますが、製造業からの排出量は年度によりばらつきが大きくなっています。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・製造業からの排出量の年度によるばらつきは、社会情勢の変化による各種製品の需要の変化が影響していると考えられます。</li> </ul>
業務 その他部門	353 千 t-CO <sub>2</sub>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・2017（平成 29）年度に大きく減少し、その後はほぼ横ばいの推移となっています。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・2017（平成 29）年度の減少は電力の消費量が大きく減少したことが要因です。これは、主に高効率・省エネ機器の導入が進んだためと考えられます。</li> </ul>
家庭部門	434 千 t-CO <sub>2</sub>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・2017（平成 29）年度にわずかに増加していますが、微減傾向で推移しています。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・世帯数はわずかに増加していますが、家庭の省エネ対策が進み世帯当たりの温室効果ガス排出量が減少していることから、微減傾向で推移していると考えられます。</li> </ul>
運輸部門	427 千 t-CO <sub>2</sub>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・2015（平成 27）年度にわずかに増加していますが、微減傾向で推移しています。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・貨物及び乗合の車両数が減少したことや、ハイブリッド車などの普及、物流の効率化などにより、微減傾向で推移していると考えられます。</li> </ul>
エネルギー 転換部門	1 千 t-CO <sub>2</sub>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・2013（平成 25）年度以降、横ばいで推移しています。</li> </ul>	
燃料の燃焼 分野	4 千 t-CO <sub>2</sub>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・2013（平成 25）年度以降、横ばいで推移しています。</li> </ul>	
農業分野	13 千 t-CO <sub>2</sub>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・2015（平成 27）年度に減少し、その後はほぼ横ばいの推移となっています。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・2015（平成 27）年度の減少は家畜の飼養頭数が減少したことが要因です。</li> </ul>
廃棄物分野	43 千 t-CO <sub>2</sub>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・2013（平成 25）年度以降、横ばいで推移しています。</li> </ul>	

注) 電力排出係数としては、環境省が公表する電気事業者（東北電力）の排出係数を使用  
2013（平成 25）年度：0.589kg-CO<sub>2</sub>/kWh、2019（令和元）年度：0.522kg-CO<sub>2</sub>/kWh

出典：山形市地球温暖化対策実行計画（区域施策編）[令和 5 年]

本市の温室効果ガス排出量の現況年度における部門・分野割合について、全国及び山形県と比較すると、本市、山形県、全国では、いずれもエネルギー起源CO<sub>2</sub>の排出量（産業、業務その他、家庭、運輸部門の合計）が排出量全体の9割以上を占めているが、その内訳をみると、本市では、山形県や全国と比べ、業務その他部門、家庭部門の排出割合が高くなっており、産業部門の排出割合は低くなっている。

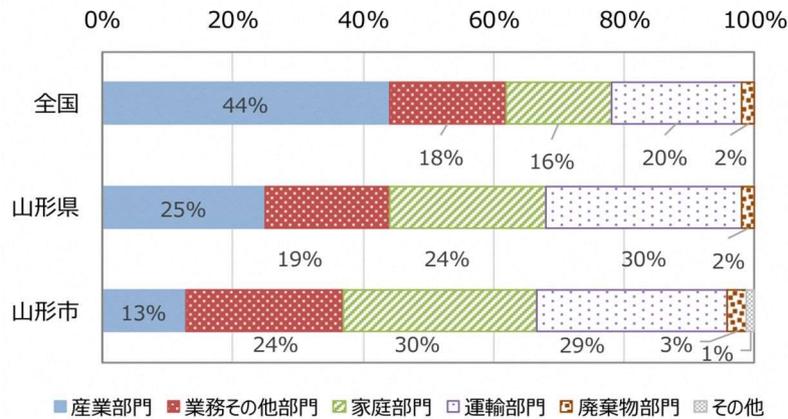


図 3-12 温室効果ガスの部門・分野別排出量の全国・山形県との比較（令和元年度）

出典：山形市地球温暖化対策実行計画（区域施策編）[令和5年]

## ② 循環型社会※の推進

本市のごみの量は、多様なリサイクルルートの確保や3Rの推進等の発生・排出抑制により減少傾向にある。

さらなるごみの発生抑制、再利用を進めるとともに、ポイ捨て・不法投棄の禁止といった廃棄物の適正分別処理についても啓発・指導に努めている。

バイオマス資源については、薪（まき）・ペレットストーブの支援のほか、浄化センターにおける下水汚泥による消化ガス発電や下水汚泥のコンポスト化、エネルギー回収施設におけるごみ焼却熱を活用し発電等を行うサーマルリサイクルなどの活用を図っている。

## ③ 自然との共生

本市は、自然豊かな環境にあるが、農林業の担い手の減少などにより、人の働きかけが行き届かない自然環境が増加し、生態系のバランスが崩れ、野生動物による農作物被害や生活被害の不安が高まっている。

農林業施策や地域との連携により抜本的な対策を確立すること、また、森林・田園・河川・湖沼等の資源が本来有している多面的機能を取り戻し発揮させ災害の防止や風致景観の維持につなげていくと同時に、野生動物との適正なすみわけを行うことによる被害の軽減を図っている。

## ④ 生活環境の保全

将来にわたって安心・安全に暮らせる生活環境の保全に努めていくために、大気・水・土壌の継続した監視指導を行い、公害発生防止を図っている。

また、市民・事業者・行政が協力し、公園・緑地等の美化活動等に取り組み、まちの美化、緑化を推進している。

## ⑤ 環境意識の向上

幼児期から高齢期まで、それぞれのライフステージに応じた環境教育・学習などの学びの場や機会を設定することで、一人ひとりの環境意識の向上を図っている。

#### (4) 誰もが暮らしやすい地域社会に向けた状況

本市では、「地域共生社会の実現」や「健やかな子どもの育成」を重点政策に掲げ、以下のように、様々な立場にある市民が暮らしやすいまちづくりを進めている。

また、「山形市都市計画マスタープラン(分野別構想)」の「安全・安心なまちづくり」にて、都市防災に関する方針が定められている。

##### ① 地域共生社会の実現

本市では、地域福祉の充実を通し、高齢者が住み慣れた地域で、いつまでも健やかに生きがいを持って暮らすことを可能にするとともに、障がい者が地域の中でいきいきと生活し、積極的に社会参加ができるよう、地域共生社会の実現に向けた地域づくりを推進している。

特に、住み慣れた地域で安全・安心に暮らすためには、地域の中で支え合い、助け合いながら、自立した生活を送れる環境づくりが重要となる。そして、高齢者や障がい者、子どもなど、全ての人が暮らしやすいまちづくりを行うためには、ハードとソフトの両面で環境の整備を図る必要がある。

また、地区ニーズ検討会では、市街地にある地区よりも市街地周辺の郊外地区において、高齢者や障がい者などの交通弱者が、買い物や通院する際に交通手段を確保することが容易でないという課題が出された。

##### ② 健やかな子どもの育成

本市においても、少子高齢化やグローバル化、情報化社会の進展等により、子どもたちを取りまく環境が大きく、また急速に変化する時代となっている。

また、核家族化の進展、就労形態・構造の変化、地域のつながりの希薄化など、子育て家庭を取り巻く環境にも変化が生じており、子育て支援に対する市民ニーズが多様化している。

さらに、山形市においても出生数は減少が続いており、合計特殊出生率<sup>\*</sup>は、平成30年時点で1.38となっている。少子化の進展は、若い世代での未婚率の増加や晩婚化に伴う第1子出産年齢の上昇、就業状況の変化に伴う結婚・出産・子育てに対する経済的負担感や子育てと仕事の両立などの要因が複雑に絡み合っている。

こうした状況を踏まえ、地域や企業など社会全体で、子どもの成長を支え、男女ともに結婚、子育て、仕事をしやすい環境整備が行われるよう、結婚・妊娠・出産・子育ての支援の充実を図るとともに、結婚の希望をかなえる取組や子育てのサポート体制の構築などの施策を推進している。

##### ③ 安全・安心なまちづくり

本市では地震や風水害、火山の噴火などさまざまな災害が起こり得る。また、政府の地震調査委員会から「山形盆地断層帯」の地震発生確率が、今後30年以内で「0.003～8%」と発表されており、これは国内で地震発生確率の高いグループに属している。

このことから、万が一災害が起きても被害を最小限に食い止めることができるよう、都市基盤の強靱化に向けた公共施設の耐震化や、災害発生時の安全確保に向けた無電柱化<sup>\*</sup>等、克雪対策など、災害に強いまちづくりを進めている。

## (5) 文化の醸成に向けた状況

### ① 文化の醸成に向けた取組

本市は、令和4年に創立50周年を迎えた「山形交響楽団」の活動や、世界的名画の鑑賞の場であり市民の作品発表の場でもある「山形美術館」、平成元年から継続して開催し、国際的にも評価が高い「山形国際ドキュメンタリー映画祭」、9流派で組織する「山形茶道宝紅会」の協力により開催される、全国的にも珍しい大寄せの茶会「鈍翁茶会」など、市民の生活に根付いた多彩な文化があり、それらを身近に親しむことができる。

また、平成4年に開学した「東北芸術工科大学」は、芸術系の専門性を有する教育機関として、「人と自然を思いやる想像力と、社会を変革する創造力を身に付け、自らの意思で未来を切り拓くことができる人材の育成」（東北芸術工科大学の教育目的より抜粋）を行っている。

平成29年には、そうした多彩な文化活動が高く評価され、山形市はユネスコ創造都市ネットワーク<sup>\*</sup>に加盟認定を受けた。

加盟認定を契機として、まちづくりに「文化創造都市」の概念を活かす取組をはじめ、「山形のクリエイティブと産業を暮らしでつなぐ」というコンセプトで始まった「Q1プロジェクト推進事業<sup>\*</sup>」では、創造都市やまがたの拠点施設として「やまがたクリエイティブシティセンターQ1」が令和4年9月にオープンした。

### やまがたクリエイティブシティセンターQ1

創造都市やまがたの共創プラットフォーム。

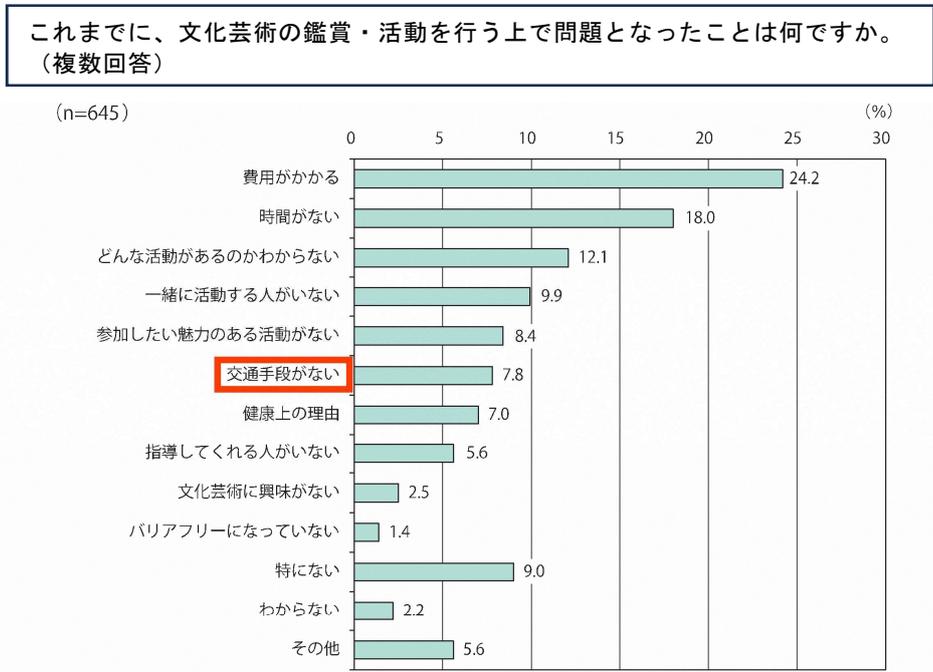
映画をはじめ音楽やアート、デザイン、伝統工芸、食文化などさまざまな分野において優れた地域資産をもつ創造都市やまがたの拠点として、市民、企業、行政が連携し、創造性を産業へつなぎ、新たな経済活動や人材創出を図りながら、持続可能な都市をつくっていくことを目的とする。



画像：やまがたクリエイティブシティセンターQ1ホームページ

② 文化芸術の鑑賞・活動を行う上での問題

文化創造都市の推進に関するアンケート調査（令和3年）の結果では、「文化芸術の鑑賞・活動を行う上での問題」として、「費用がかかる」「時間がかかる」等が挙げられるが、「交通手段がない」も一定数みられ、年代別では10代や80代以上において、上位3位以内に挙げられる。



【年代別 (上位3位)】

年代	選択肢		
	1位	2位	3位
10代	費用がかかる (55.6%)	時間がない (44.4%)	交通手段がない (44.4%)
20代	費用がかかる (37.5%)	時間がない (31.3%)	一緒に活動する人がいない (12.5%)
30代	費用がかかる (31.6%)	時間がない (19.3%)	どんな活動があるかわからない (15.8%)
40代	費用がかかる (32.0%)	時間がない (24.0%)	参加したい魅力のある活動がない (13.0%)
50代	時間がない (23.0%)	費用がかかる (21.3%)	どんな活動があるのかわからない (14.8%)
60代	費用がかかる (24.2%)	時間がない (16.7%)	どんな活動があるのかわからない (13.3%)
70代	費用がかかる (20.1%)	特にない (13.4%)	時間がない (11.2%)
80代以上	健康上の理由 (29.7%)	交通手段がない (21.9%)	一緒に活動する人がいない (17.2%)

図 3-13 文化芸術の鑑賞・活動を行う上で問題になったこと

出典：山形市文化創造都市推進基本計画[令和4年]

## (6) 広域連携に向けた状況

少子高齢化の進展や行政ニーズの多様化、複雑化する中、地域の持続的発展を可能とし、魅力ある地域づくりを推進するため、近隣地区と連携し、圏域の魅力向上、地域経済の活性化、住民目線のサービスを行う必要がある。

また、東京圏への人口の過度の集中を是正し、山形市が山形県、ひいては東北地方の中核として人口のダム機能を果たせるよう、仙山連携を推進していく。

### ① 連携中枢都市圏の推進

本市は県内唯一の中核市であり、企業、学校、医療施設などの都市機能が集積しており、圏域の生活を支える役割を担っている。

近隣の市町と相互に連携し補完する関係を築きながら「山形連携中枢都市圏<sup>\*</sup>」を形成し、圏域が生活の質の向上や経済の維持発展を図るため、経済も含めた幅広い分野で圏域の活性化に向けた取組を推進し、魅力ある圏域を目指している。

### ② 仙山連携の推進

仙山圏が一体となって発展し、東北地方のけん引役を果たしていくため、仙台市との包括的連携協定に基づき、「防災」「観光・交流」「ビジネス」「交通ネットワーク」等の各分野でお互いの持つ強みを活用し、持続的発展ができるよう連携強化に取り組んでいる。

### 3-2 交通に関する現状

#### (1) 市民の移動状況

##### ① 他市町村への移動状況

山形市を発着する移動は、平日で約122万TE（トリップエンド）※あり、約9割が山形市の中で完結する移動である。山形市外とでは、天童市との行き来が比較的多く発生している。

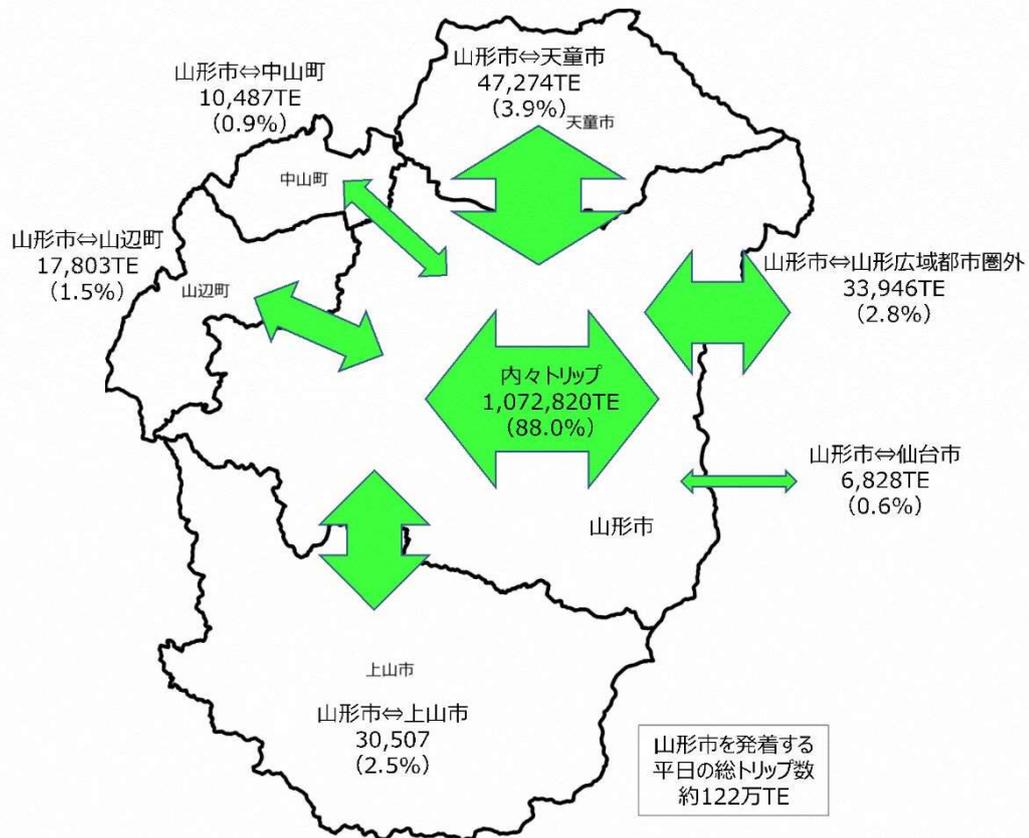


図 3-14 山形市と周辺市町間の移動（平日）

出典：山形市地域公共交通計画[令和3年]（平成29年山形広域都市圏パーソントリップ調査）

TE（トリップエンド）：巻末に用語解説

休日は、山形市内で完結する移動の割合が小さくなり、天童市、上山市、仙台市、山形広域都市圏<sup>\*</sup>・外へ移動の割合が大きくなる。

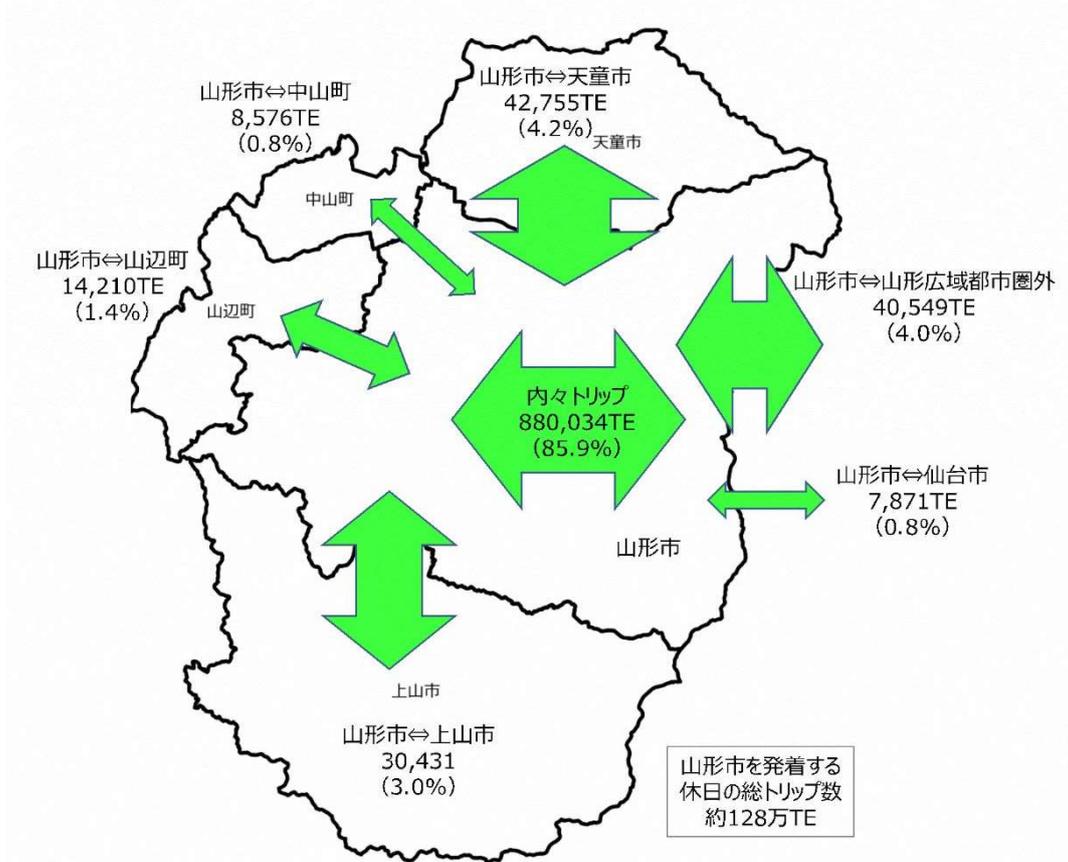


図 3-15 山形市と周辺市町間の移動（休日）

出典：山形市地域公共交通計画[令和3年]（平成29年山形広域都市圏パーソントリップ調査）

**課題**

- ・山形市内だけの移動だけでなく、山形連携中枢都市圏や仙山圏の連携をよりスムーズにするために、広域的な公共交通ネットワークの充実に向けた対策が必要である。

② 高齢者の移動状況

a) 自動車利用の割合

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

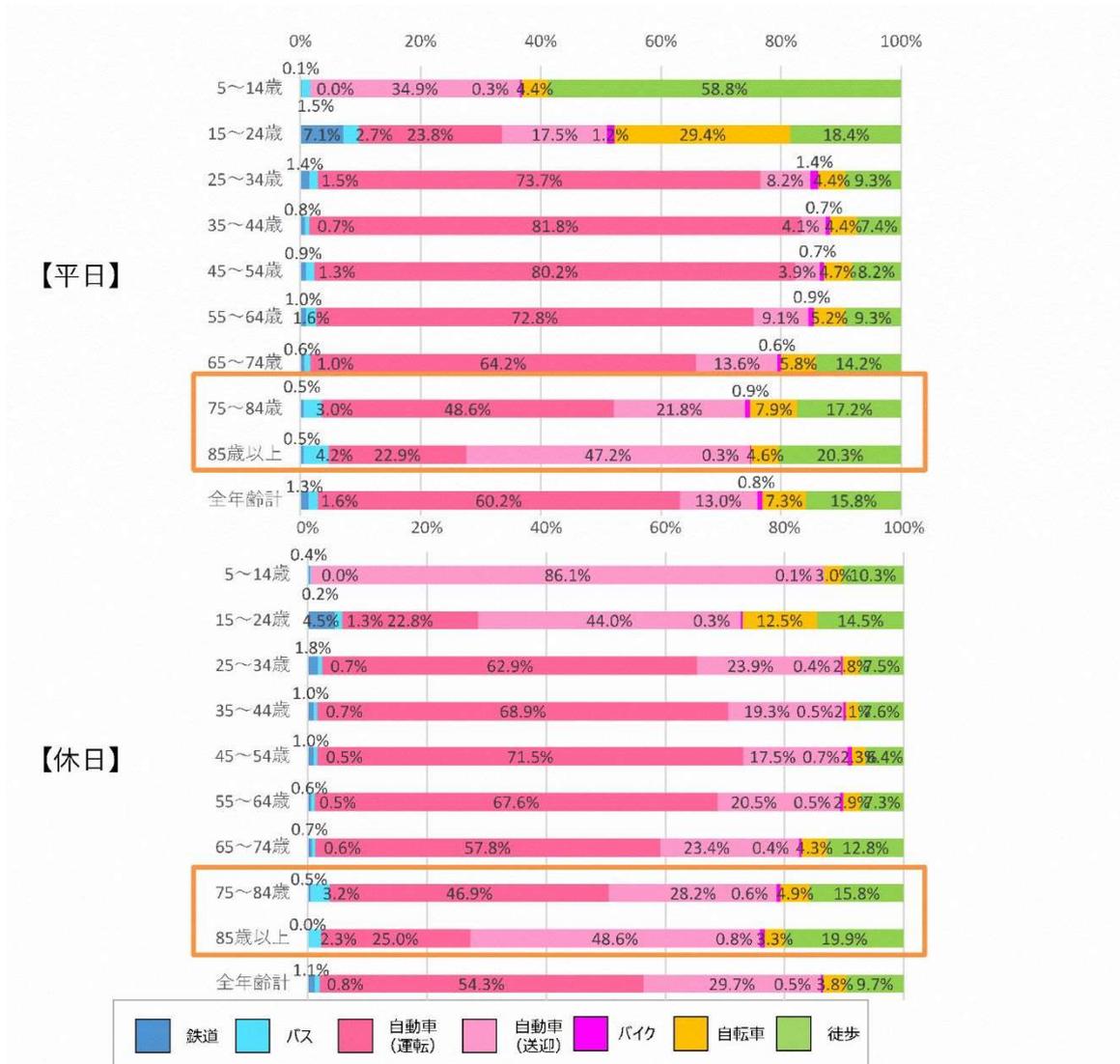


図 3-16 年齢階層別の代表交通手段※分担率（山形市居住者）

出典：山形市地域公共交通計画[令和3年]（山形広域都市圏パーソントリップ調査）

b) 免許保有状況

現在の女性の年齢階層別の免許保有状況は、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。

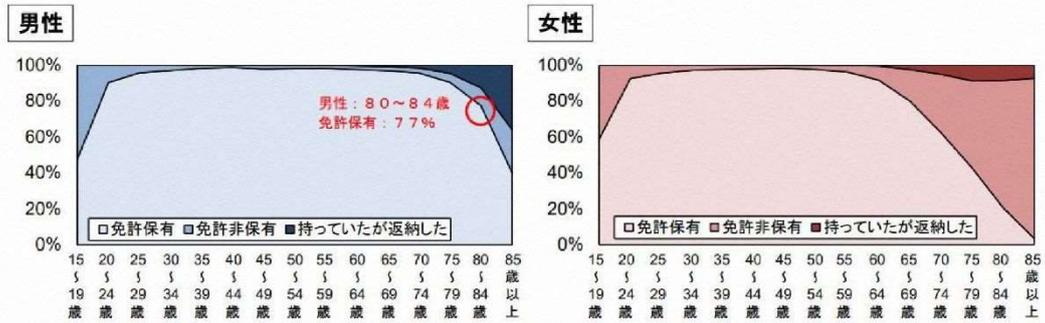


図 3-17 年齢階層別の免許保有・非保有の割合（山形市居住者）

出典：山形市地域公共交通計画[令和3年]（山形広域都市圏パーソントリップ調査）

c) 免許非保有高齢者の住居分布

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、市内の西南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。

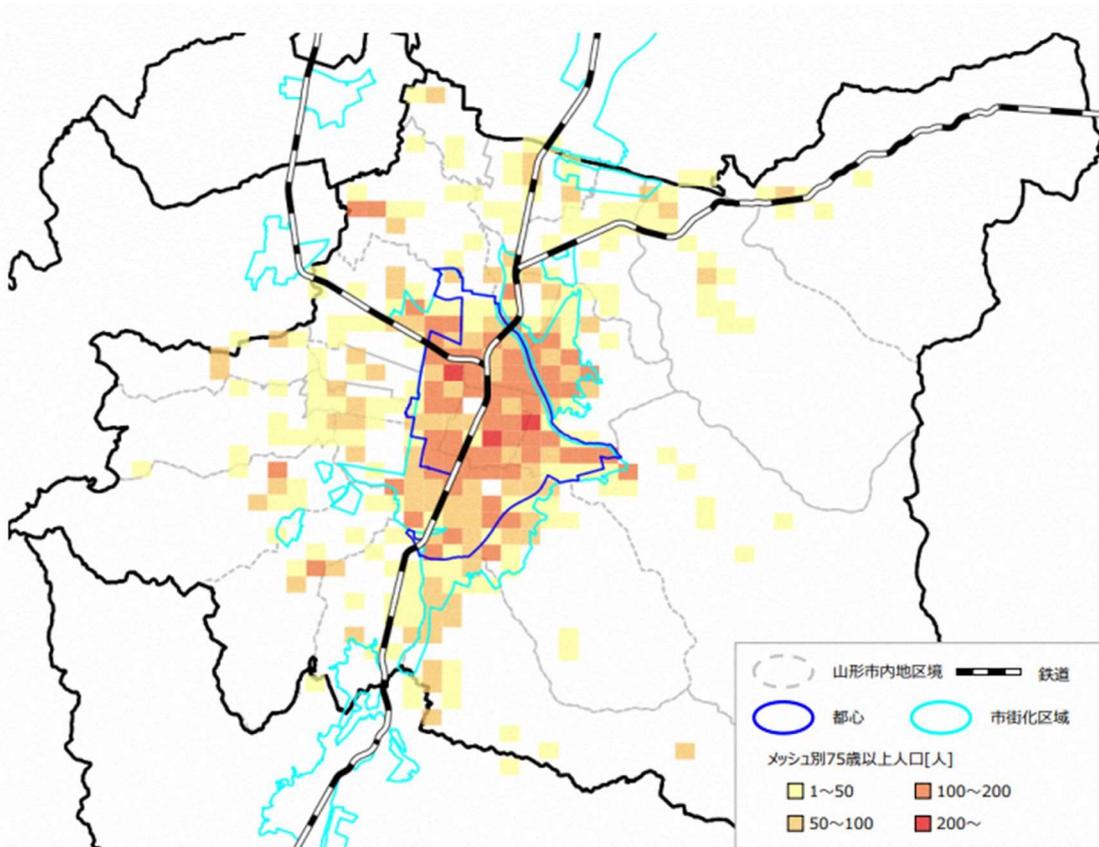


図 3-18 4次メッシュ（500mメッシュ）別75歳以上免許非保有者人口

出典：山形市地域公共交通計画[令和3年]（山形広域都市圏パーソントリップ調査）

d) 外出状況

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。

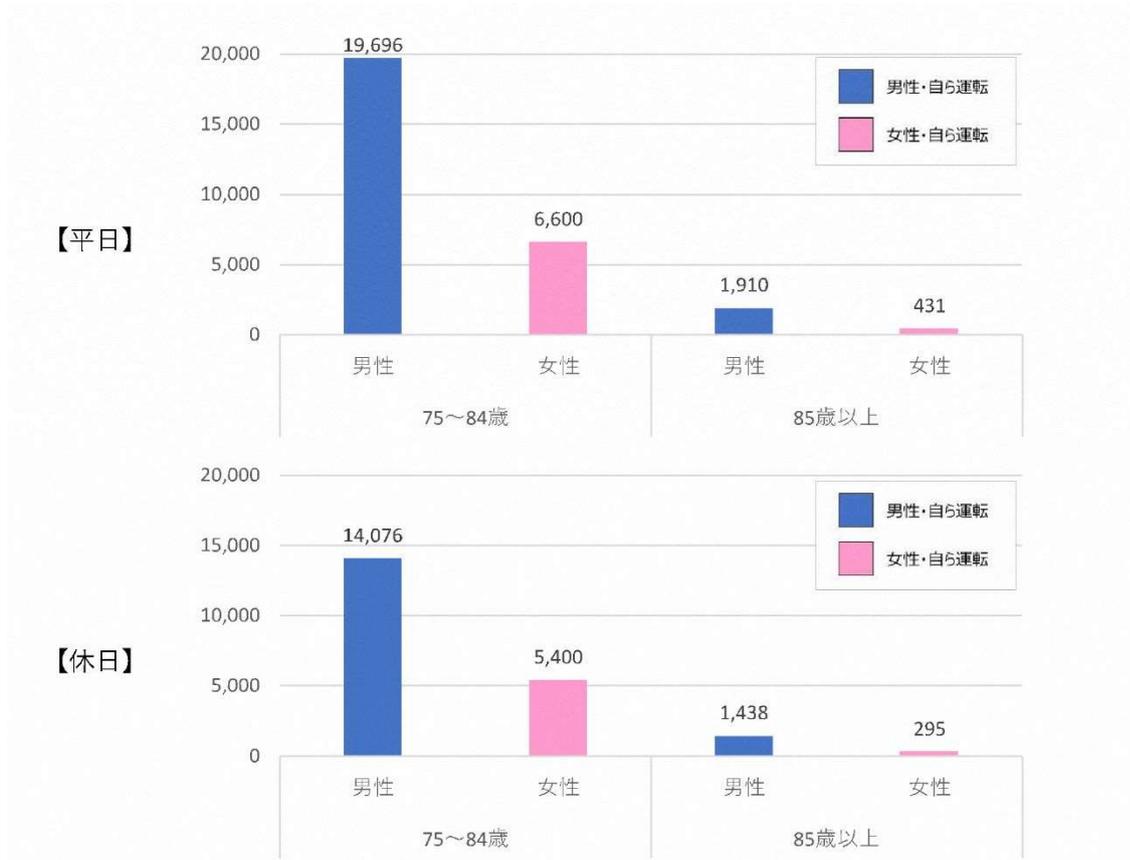


図 3-19 75歳以上の自ら運転・送迎による自動車トリップ数（山形市計）

出典：山形市地域公共交通計画[令和3年]（山形広域都市圏パーソントリップ調査）

e) 外出率

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い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。

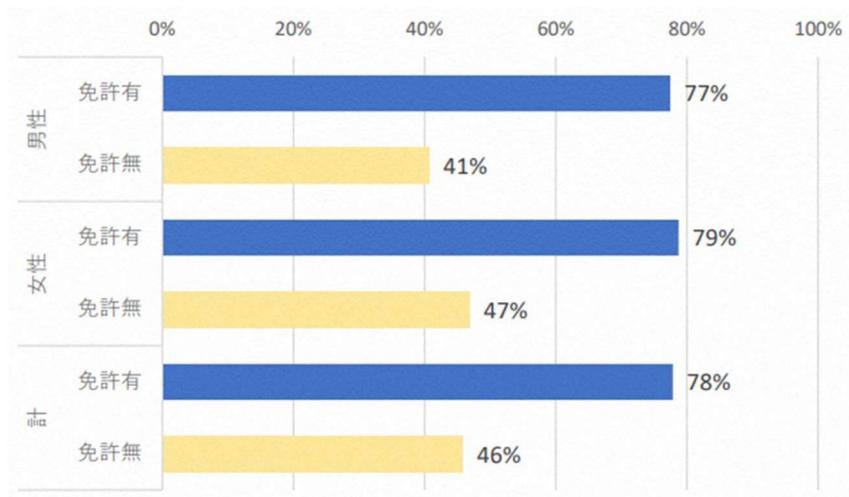


図 3-20 性別免許有無別 75 歳以上外出率（平日・山形市計）

出典：山形市地域公共交通計画[令和3年]（山形広域都市圏パーソントリップ調査）

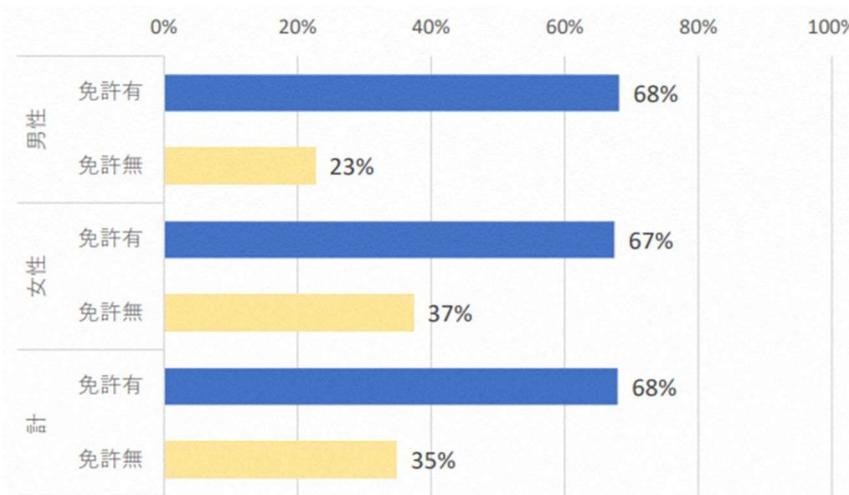


図 3-21 性別免許有無別 75 歳以上外出率（休日・山形市計）

出典：山形市地域公共交通計画[令和3年]（山形広域都市圏パーソントリップ調査）

f) 外出頻度

市の「介護予防・日常生活圏域ニーズ調査結果（令和2年2～4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きている。

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%）を合わせて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%）が最も多く、次いで「交通手段がない」（16.1%・25.4%・27.4%）となっている。

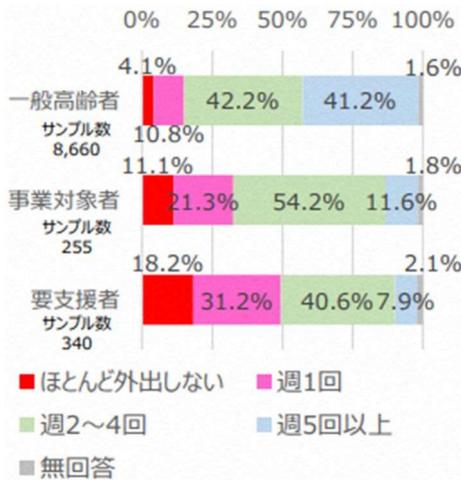


図 3-22 高齢者の属性による外出頻度

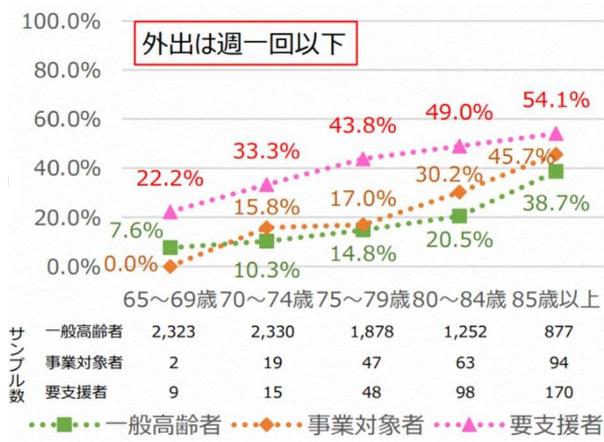


図 3-23 年齢階層別の外出が週一回以下の割合

出典：山形市地域公共交通計画[令和3年]（長寿支援課資料より作成）

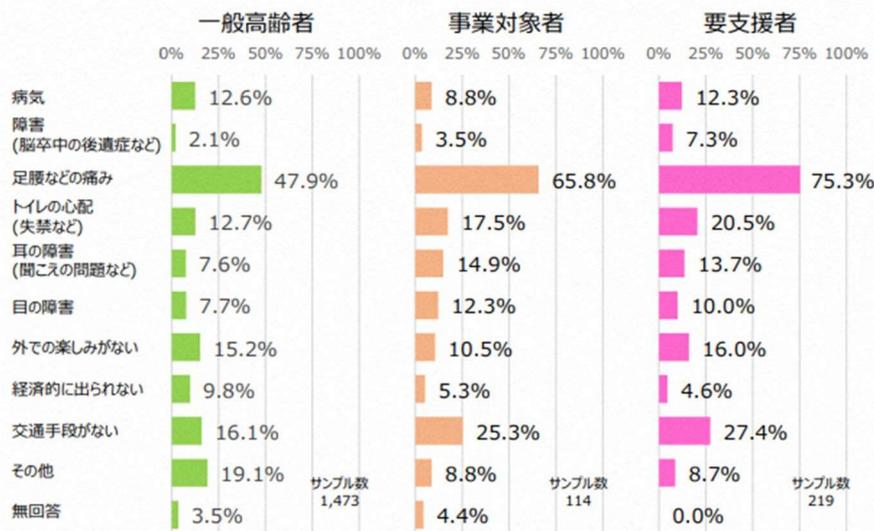


図 3-24 高齢者の属性別 外出を控えている理由

出典：山形市地域公共交通計画[令和3年]（長寿支援課資料より作成）

**課題**

- ・高齢者の移動において、自家用車に頼らなくても快適に効率よく通院や買物等が可能となる公共交通網の充実が求められる。

(2) 移動手段の状況

① 代表交通手段分担率

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 才以上になると 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。

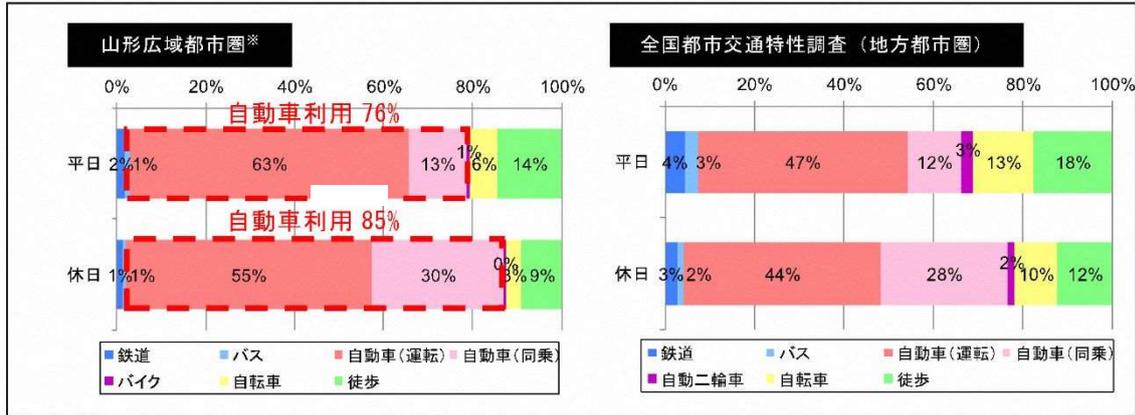


図 3-25 山形市と各市町間トリップの代表交通手段分担率（平日・休日別）

出典：山形市交通結節点整備方針[令和 4 年]（平成 29 年山形広域都市圏パーソントリップ調査）

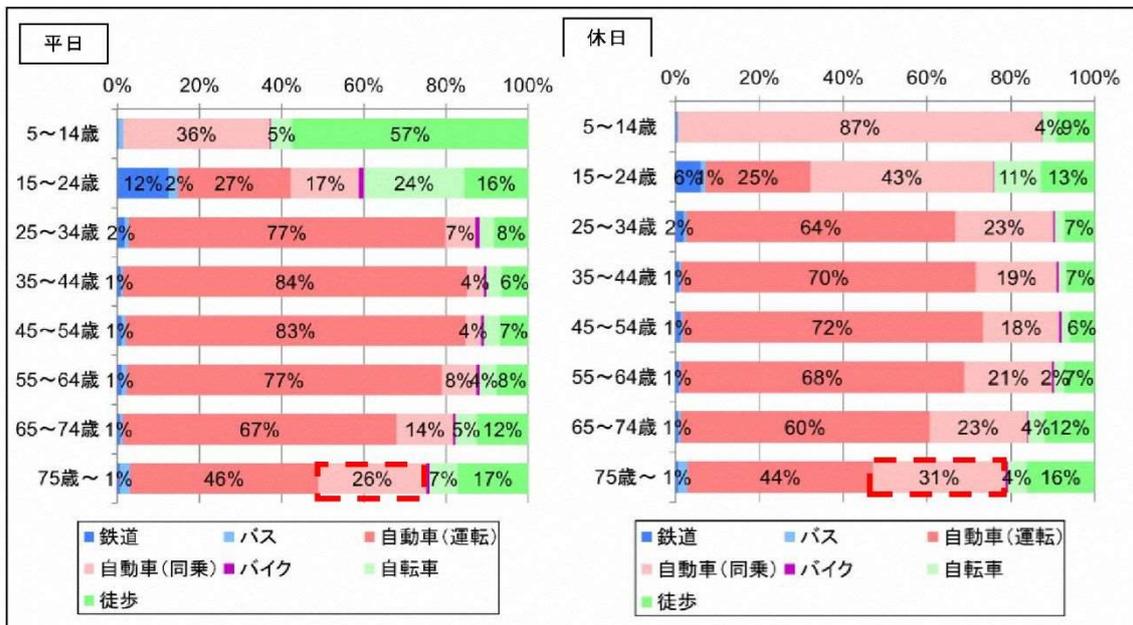


図 3-26 年齢 10 歳階級別・代表交通手段構成比（男女計・都市圏計）

出典：平成 29 年山形広域都市圏パーソントリップ調査結果 現況分析

② 自動車保有台数の推移

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いて、過度に自家用車で移動している状況がある。

表 3-2 東北6県 県庁所在地の自家用車保有台数（令和4年度末）

	県庁所在地	世帯数[世帯]	自動車保有台数[台]	保有率[台/世帯]
1	山形市	105,603	177,937	1.68
2	福島市	124,704	202,598	1.62
3	秋田市	146,859	206,140	1.40
4	盛岡市	138,238	182,475	1.32
5	青森市	137,074	169,527	1.24
6	仙台市	537,584	587,998	1.09

注) いずれも自家用の、普通乗用車・小型二輪車・軽乗用車を集計

出典：総務省「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査」（令和5年1月1日）、東北運輸局「市町村別保有車両数」（令和4年度末）

③ 公共交通の利用実態

公共交通（鉄道・バス）の代表交通手段の構成比は約3%と極めて少なく、その中で、利用者の特徴をみると、鉄道トリップは「生徒・学生」の通学目的、バstriップは「高齢者」の「買物・通院・私事」目的での利用が多くなっている。

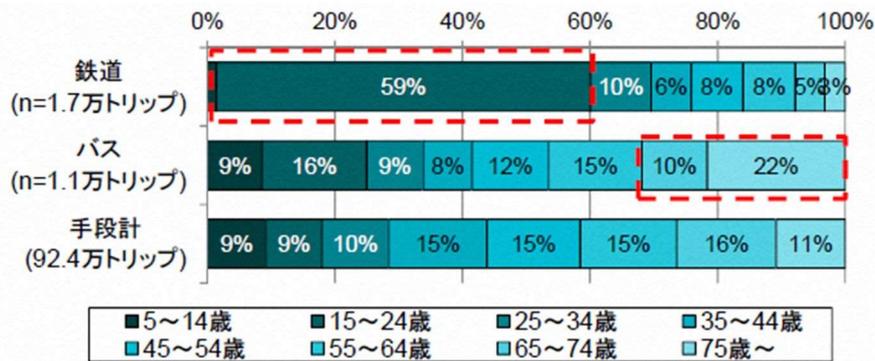
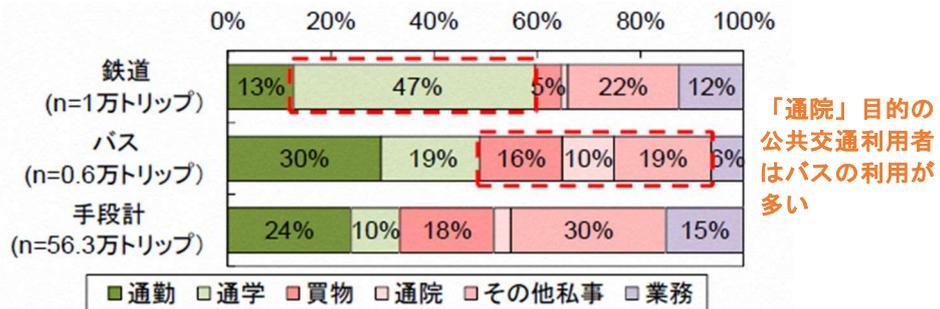


図 3-27 鉄道・バstriップの年齢構成（都市圏計・平日）



注) 「帰宅」、「不明」を除く

図 3-28 鉄道・バstriップの目的構成（都市圏計・平日）

出典：いずれも平成29年山形広域都市圏パーソントリップ調査結果 現況分析

**課題**

- ・全国と比較して自動車依存度が高い中で、自動車利用から公共交通利用、徒歩・自転車移動への転換の促進や、高齢者や子どもなど自動車を運転できない人の生活の足を確保するためにきめ細やかな公共交通サービスが必要である。

(3) 公共交通の状況

① 公共交通網（鉄道・バス・タクシー）の状況

a) 鉄道

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。

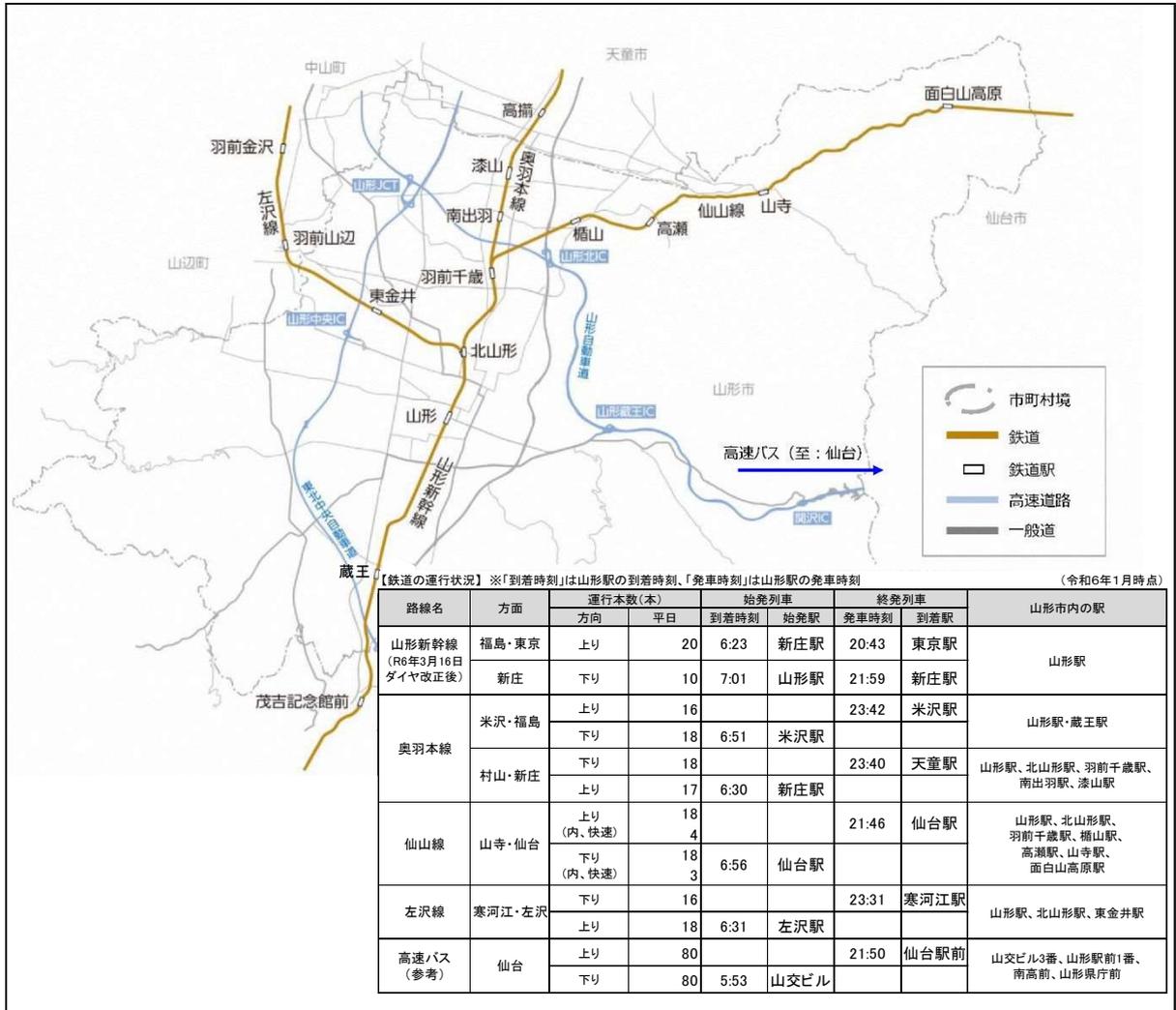


図 3-29 鉄道網と鉄道・高速バスの運行情報

出典：山形市地域公共交通計画[令和3年]、山形市交通結節点整備方針[令和4年]

b) 高速バス

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

c) 路線バス・コミュニティバス<sup>\*</sup>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。南北方面の路線は、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<sup>\*</sup>）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<sup>\*</sup>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。

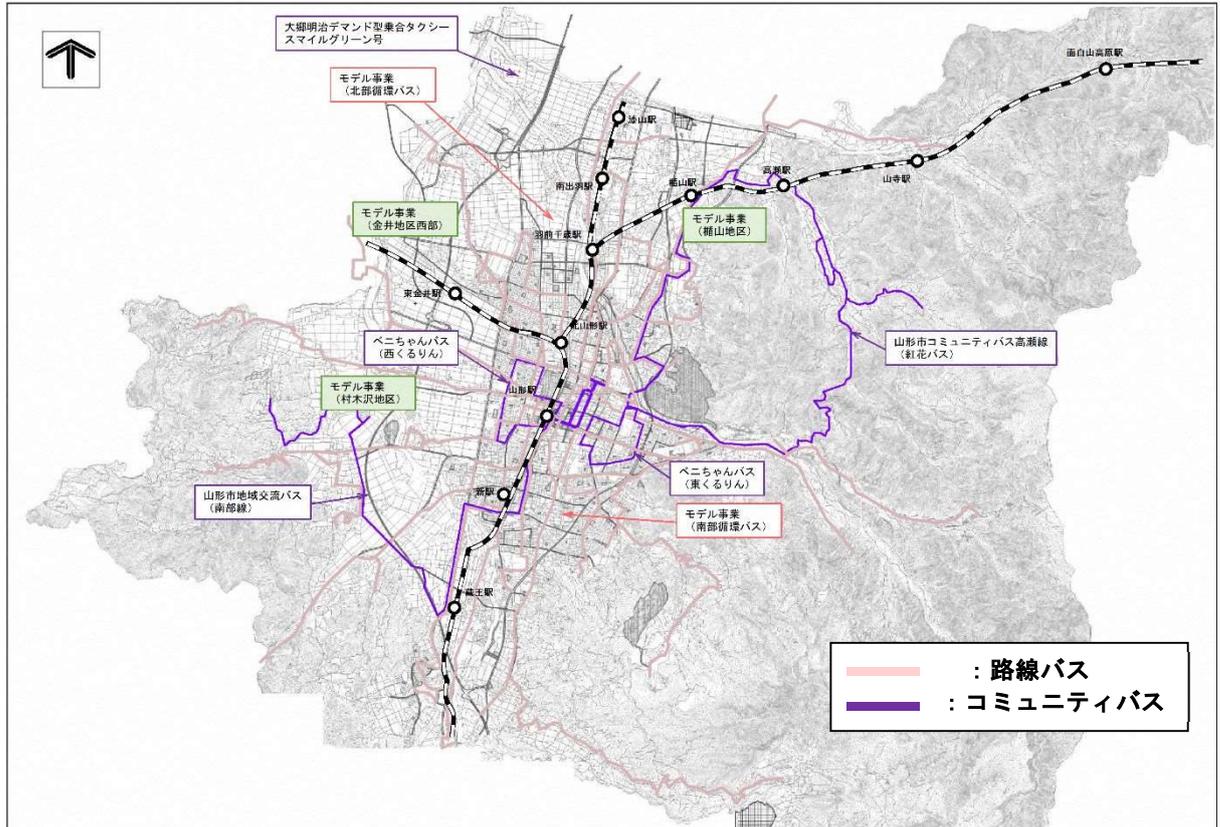


図 3-30 路線バス・コミュニティバス路線図

出典：山形市交通結節点整備方針[令和4年]

d) タクシー

タクシーは、法人の事業者が10社、個人の事業者が2社、1人1車制の個人事業者が50社あり、車両登録台数は合計で435台となっている。

表 3-3 タクシーの事業者、登録台数（福祉輸送<sup>\*</sup>限定事業者を除く）

個人・法人区分	事業者数 (者)	登録台数 (台)
法人	10	375
個人	2	10
個人 (1人1車制)	50	50
合計	62	435

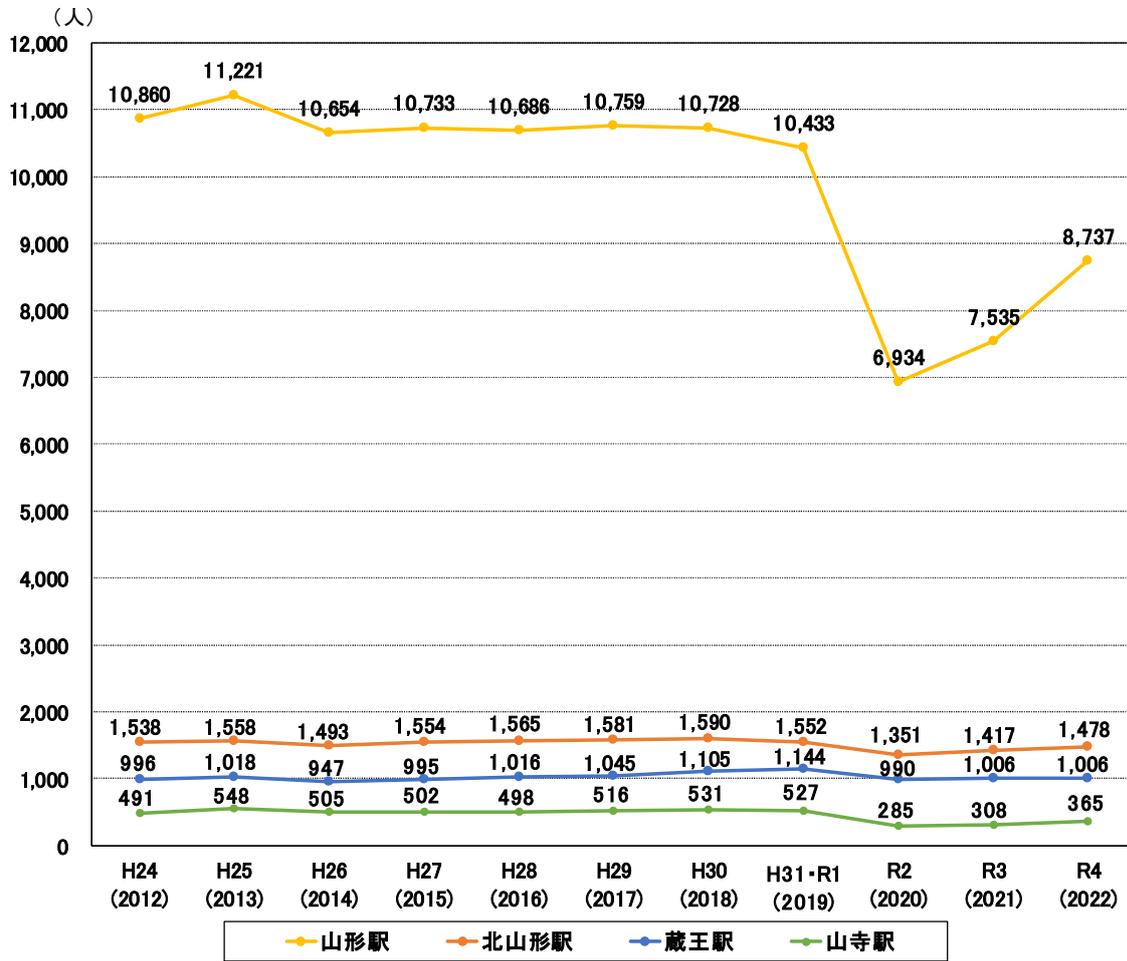
出典：東北運輸局山形運輸支局提供資料（令和5年12月時点）

コミュニティバス、公共交通空白地域、モデル事業、福祉輸送：巻末に用語解説

② 利用者数の推移

a) 鉄道

鉄道の利用者数は、いずれの駅も令和元年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。その後回復傾向にあるものの、令和元年以前の水準には達していない。



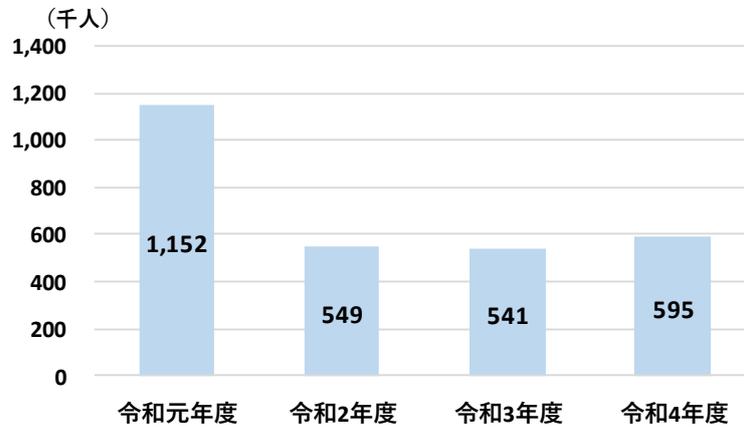
注) 無人駅はデータ無し

図 3-31 鉄道駅利用者数（一日平均乗車人数）

出典：JR 東日本ホームページ

## b) 高速バス

山交バス（株）にて運行している高速バスの利用者数は、令和元年度は115万人であったが、新型コロナウイルス感染症が拡大した令和2年度以降は、大きく利用者数が減少した。令和4年度は回復傾向がみられるものの、新型コロナウイルス感染症拡大以前の水準には達していない。



注) 山形－仙台間だけでない、山交バス全体の高速バス利用者数

図 3-32 高速バスの年間利用者数の推移

## c) 路線バス・コミュニティバス

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、500万人を下回った。令和4年度は回復傾向がみられるものの、500万人に達していない。

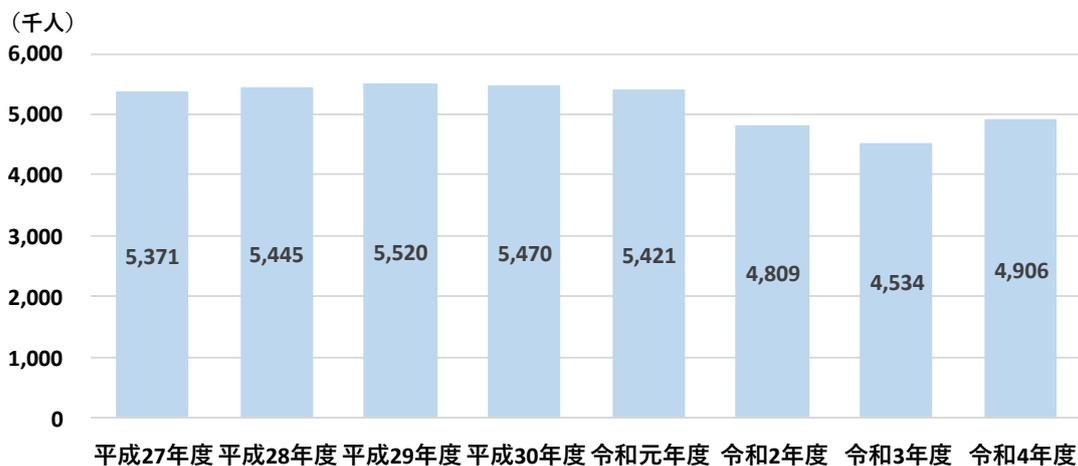


図 3-33 生活交通路線バスの年間利用者数の推移

出典：山形市資料

d) タクシー

タクシーの利用者数は令和元年度まで徐々に減少し、新型コロナウイルス感染症が拡大した令和2年度、令和3年度は大きく利用者数が減少した。令和4年度は回復傾向がみられるものの、新型コロナウイルス感染症拡大以前の水準には達していない。

なお、タクシーの利用目的として、通院目的のタクシー利用が比較的多くなっている。年齢階層別に整理すると、30-34歳のほか高齢者の利用が高くなっている。

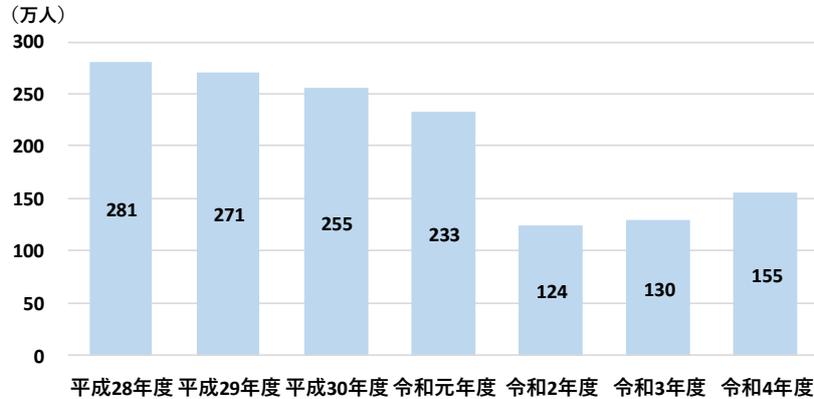


図 3-34 タクシーの利用者数

出典：東北運輸局山形運輸支局提供資料

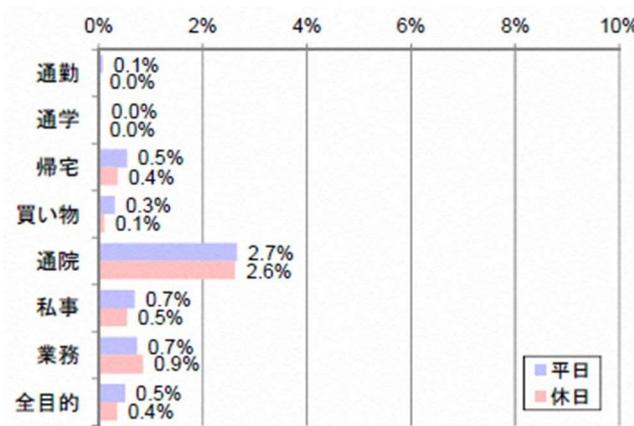


図 3-35 山形市居住者の目的別・タクシートリップ数 (山形市のみ)

出典：平成 29 年山形広域都市圏パーソントリップ調査結果 現況分析

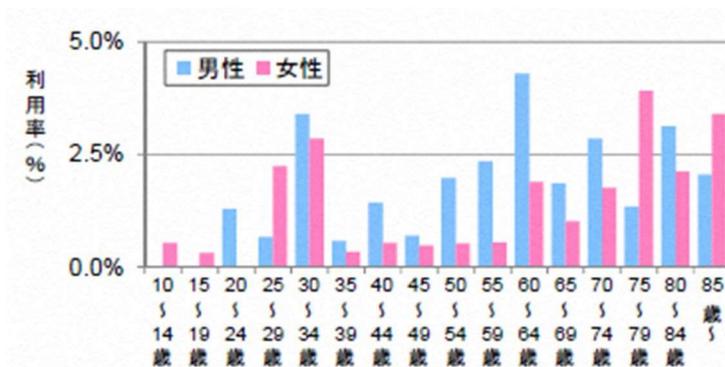


図 3-36 性別・年齢階層別のタクシー利用率 (山形市のみ)

出典：平成 29 年山形広域都市圏パーソントリップ調査結果 現況分析

e) コミュニティサイクル<sup>※</sup>利用者数の推移

本市では、市民および観光客が気軽に利用できる移動手段として、令和4年10月より、自転車のシェアリングサービス<sup>※</sup>である山形市コミュニティサイクルを開始した。随時、サイクルポートや自転車数を拡大するなどして、さらなる利便性向上や利用促進に取り組んでおり、雪のある冬期（12月から2月）など、利用数は時期により増減するものの、登録者数は年間を通して増加を続けている。

**山形市コミュニティサイクル**

スマホ等を使った簡単な手続きで、24時間（一部を除く）自由に借りて自由に返却できる、自転車貸出サービス（有料）。市内各所にサイクルポートを設置しており、ポート間で電動アシスト自転車を自由に利用できるもの。

決済方法 利用料金	クレジットカード・キャリア決済 従量料金 15分 50円 24時間上限 1,600円 定額料金 1日 1,000円
	現金・交通系ICカード <sup>※</sup> （「山形駅東口交通センター前」サイクルポートの現金精算機を使用） 1時間 200円 2時間 400円 1日券 1,000円
利用方法	専用アプリをインストールし、会員登録後、アプリで自転車のQRコードを読み取ることで利用可能
営業時間	24時間（一部を除く）
車両数	280台（令和6年1月現在）
サイクルポート数	80箇所（令和6年1月現在）

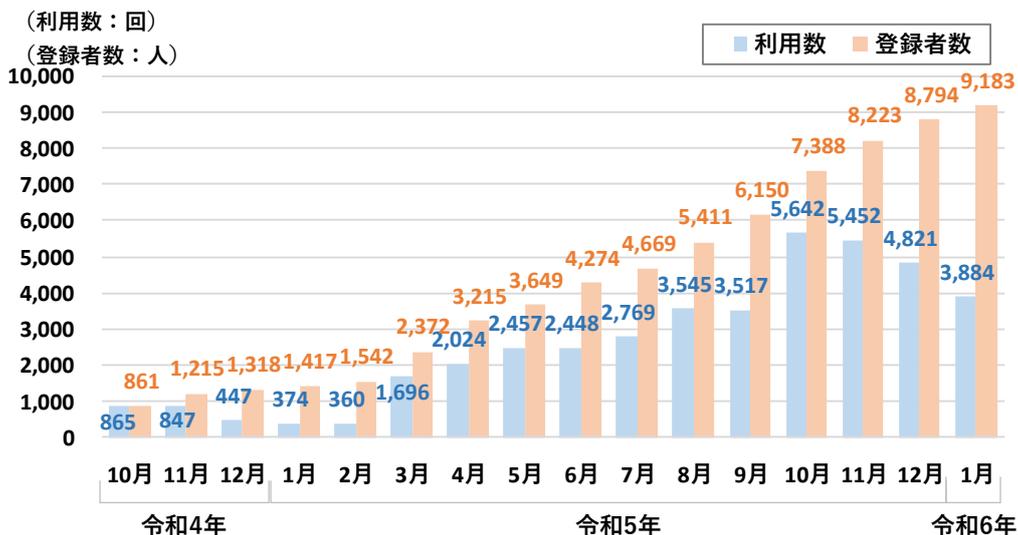


図 3-37 コミュニティサイクルの利用数・登録者数

コミュニティサイクル、シェアリングサービス、交通系ICカード：巻末に用語解説

### ③ 公共交通空白地域の状況

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）が、公共交通カバー圏域<sup>注1)</sup>の外側にも40人/ha以上<sup>注2)</sup>の人口密度が高い地域が存在している。

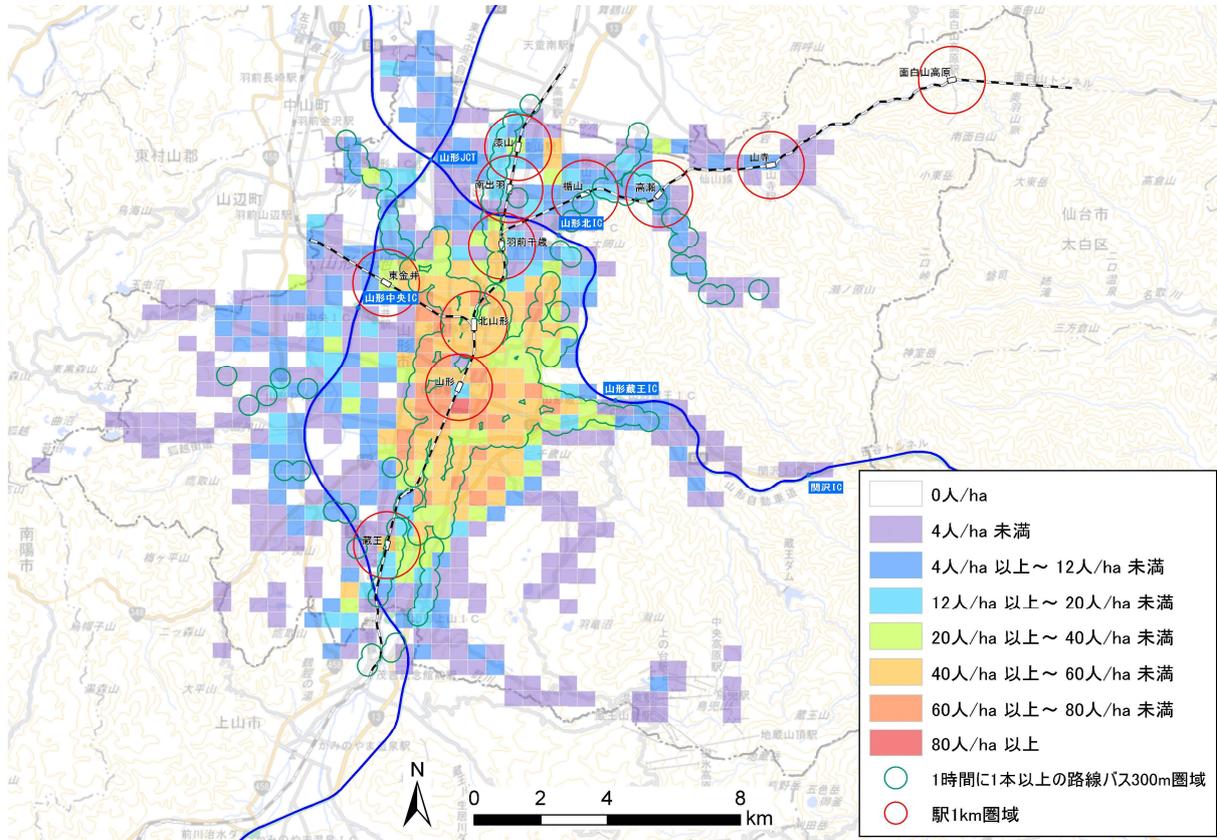


図 3-38 令和2年における人口分布と公共交通カバー圏域

出典：地理院タイルに国勢調査（令和2年実施）の結果等を追記して作成

注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動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（コミュニティバス）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。）

注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

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。

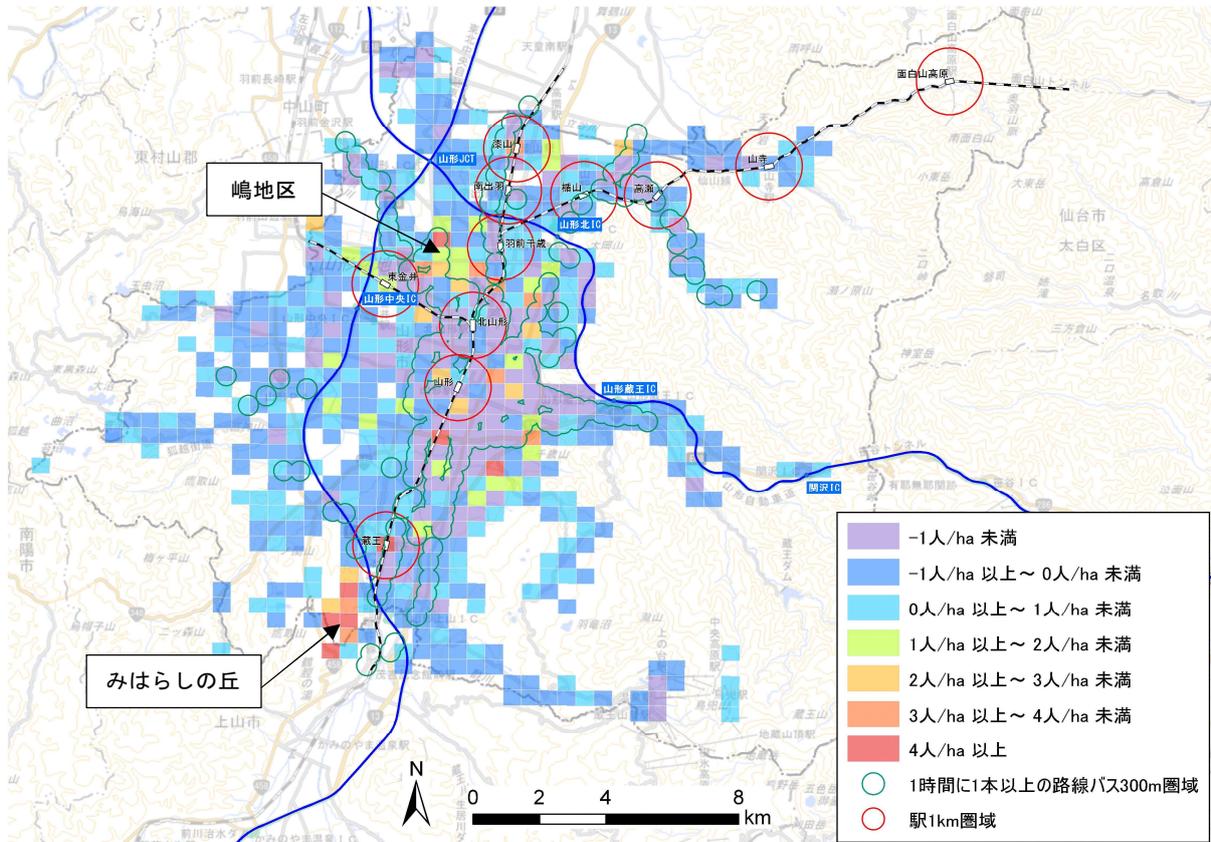


図 3-39 平成 27 年から令和 2 年における人口分布の変化と公共交通カバー圏域

出典：地理院タイルに国勢調査（平成 27 年、令和 2 年実施）の結果等を追記して作成

④ 路線バス等の情報提供に対する満足度

日常の外出と公共交通に関するアンケート（令和2年）の結果では、前回の平成27年調査と比較し、「満足」と回答した割合は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）を上回っている。

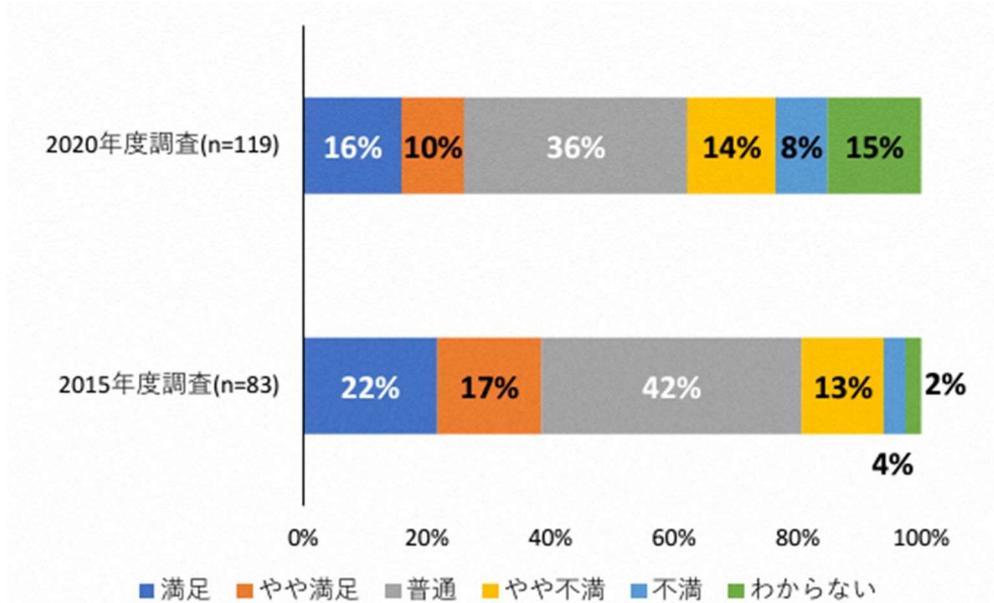


図 3-40 路線バス等の情報提供に対する満足度

出典：山形市地域公共交通計画[令和3年]

課題

- ・新型コロナウイルス感染症の影響で公共交通の利用者は減少し、以前の利用者数まで回復していないことから、将来的に持続可能な公共交通を確保するため、公共交通の利用拡大に向けた広報周知等の対策が必要である。
- ・公共交通カバー圏域の外側に人口密度が高い地域や今後人口の増加が見込まれる地域があるため、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である。一方で、人口が広く薄く分布している傾向がみられるため、人口密度が低い地域の需要に対応した移動手段の確保が必要である。

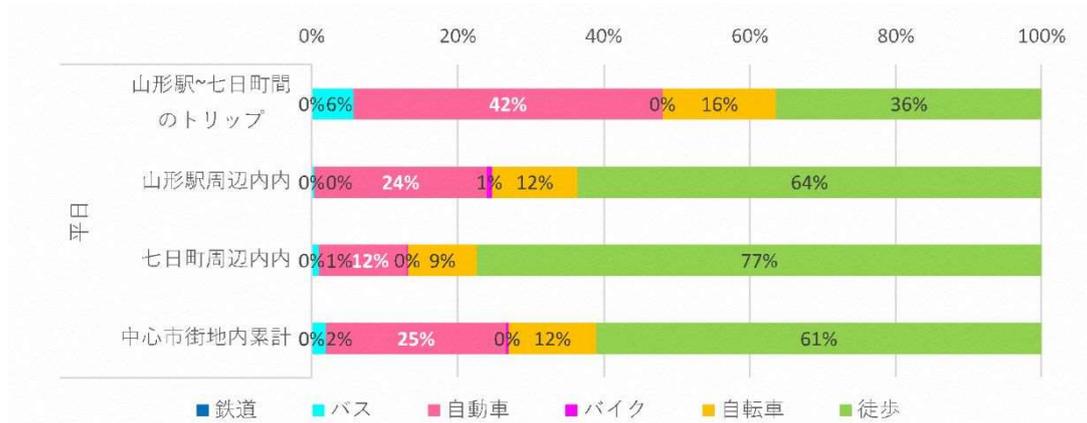
#### (4) 歩行者交通の状況

##### ① 中心市街地の徒歩分担率

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。中心市街地内に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。



注) 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 3-41 中心市街地内々トリップの代表交通手段分担率 (平日)

出典：山形市地域公共交通計画[令和3年] (山形広域都市圏パーソントリップ調査)



注) 徒歩以外はサンプル数が少ないため精度保証対象外

図 3-42 中心市街地内々トリップ長

出典：山形市地域公共交通計画[令和3年] (山形広域都市圏パーソントリップ調査)

## ② ウォーカブルなまちづくりの促進

現在、国内外の多くの都市において、まちなかを車中心から人中心の空間へと転換する取り組みが進められている。

本市は、国土交通省が募集した「ウォーカブル推進都市<sup>※</sup>」に賛同し、令和2年3月に「ウォーカブル推進都市」となった。

公共交通利便性向上、消雪道路<sup>※</sup>整備、駐車場の適正配置、ウォーキングロード、健康ポイント事業等と連携した取組を行うほか、駅前やすすらん通り、シネマ通りに滞在空間をつくる社会実験「やまがた Re-v-ing」を行うなど、ウォーカブルなまちづくりを進めている。

**社会実験 実施します!**  
—駅前やすすらん通り、シネマ通りなどに滞在空間をつくる—

**やまがた Re-v-ing 2023**

オトをつかおう、ケの日のリビング

#やまがたリビング

rest-ing, play-ing, eat-ing, talk-ing

**すすらん通り**  
パークレット設置社会実験  
9月中旬～11月中旬

**シネマ通り**  
植栽修景社会実験  
9月中旬～11月中旬

**山形駅前大通り**  
歩道・ベデスティアンデッキへの滞在空間創出  
7.31～11月中旬

【実施】9月中旬～11月中旬  
【内容】歩道や歩道の一部が広域空間（パークレット）に変化します。

【実施】7.31～11月中旬  
【内容】歩道やベデスティアンデッキにイスやテーブルを配置します。

【実施】9月中旬～11月中旬  
【内容】歩道空間に花や木を置いて、緑化空間を創出します。

**「やまがた Re-v-ing」社会実験とは**

【目的】  
・山形市は、令和2年3月にウォーカブル推進都市となり、「居心地が良く歩きたくなるまちなかづくり」に取り組んでいます。道路空間や公共空間を人のための空間へと変換すべく、ウォーカブルな空間の創出を実験を重ねながら検討しています。

【内容】  
・歩行空間や路上駐車場の一部を活用した歩行者の居場所となる滞在空間や道路を彩る植栽空間を創出します。

【アンケート】  
・各実施場所に、アンケート用QRコードを貼り付けています。ご協力のほど、よろしく申し上げます。

【注意事項】  
・飲食等のごみはご自身でお持ち帰りください。  
・社会実験の内容は、天候によって変更・中止となる場合があります。

お問い合わせ  
山形市まちづくり政策課  
〒990-8540 山形県山形市旗本町2丁目3-25  
tel: 023-641-1212内518 fax: 023-624-8407

図 3-43 社会実験「やまがた Re-v-ing2023」のチラシ

### 課題

- ・中心市街地内の移動においても、自動車依存の傾向があるが、健康増進や環境負荷軽減の面でも、公共交通利用や、徒歩・自転車移動への転換が求められる。そのためには、利便性の高い公共交通の整備や徒歩・自転車での移動がしやすい環境づくりが必要である。

### ③ バリアフリー※化の推進

本市における障がい者の実態や、障がい者施策に関する希望等を把握するため、平成30年度に障がい者及び市民の方を対象としたアンケート調査を実施した。

外出するうえで困る点や設備に関する要望について、歩行環境や公共交通の設備に関する回答が高い傾向にある。

Q14 外出するうえで困ることは何ですか。 【複数回答 可】

	身体 (N=310)		知的 (N=262)	
	人数	%	人数	%
1 点字ブロックが少ない	3	1.0	0	0.0
2 音の出る信号機が少ない	7	2.3	6	2.3
3 信号が早く変わりすぎる			10	3.8
4 道路に障がい物（放置自転車など）が多い	17	5.5	12	4.6
5 道路・建物の段差が多い	56	18.1	27	10.3
6 階段の上り下りが難しい	93	30.0	23	8.8
7 利用できるトイレが少ない	31	10.0	19	7.3
8 駐車場がない	28	9.0	8	3.1
9 駅やバス停・歩道にベンチが少ない	39	12.6	25	9.5
10 手すりなどが無い	48	15.5	12	4.6
11 電車・バスなどへの乗車が難しい	58	18.7	62	23.7
12 駅や道路、利用する施設などの案内表示がわかりにくい			25	9.5
13 買い物や外出先での食事が難しい	17	5.5	37	14.1
14 アナウンスが聞こえにくい	21	6.8	7	2.7
15 コミュニケーションが難しい	11	3.5	98	37.4
16 付き添いや介助者の確保が難しい	30	9.7	39	14.9
17 通りがかりに介助してくれる人が少ない	9	2.9	16	6.1
18 人目が気になる	8	2.6	51	19.5
19 その他	25	8.1	22	8.4
20 特に困ることはない	92	29.7	63	24.0
無回答	43	13.9	25	9.5
回答人数	310		262	

図 3-44 外出するうえで困ること

出典：山形市第4次障がい者基本計画[令和2年]

Q15 社会のバリアフリー化を推進するために、設備の面で特に力を入れていく必要があると思うものは何ですか。 【複数回答（3つまで）可】

	身体 (N=310)	
	人数	%
1 障がい者用駐車スペースの確保	72	23.2
2 建物・乗り物・道路などの出入り口の段差解消	115	37.1
3 点字ブロックの敷設	4	1.3
4 音の出る信号機の設置	9	2.9
5 エレベーターの設置	43	13.9
6 スロープの設置	46	14.8
7 自動ドアの設置	19	6.1
8 手すりの設置	74	23.9
9 公共施設などで常備してある車いすの数を増やす	18	5.8
10 車いすの方などが利用しやすい客席・交通機関でのスペースの確保	35	11.3
11 誰もが利用しやすい多機能トイレの設置	69	22.3
12 駅やバス停・歩道にベンチを増やす	41	13.2
13 休憩スペースの確保	61	19.7
14 わかりやすい表示	27	8.7
15 その他	12	3.9
16 特になし	43	13.9
無回答	34	11.0
回答人数	310	

図 3-45 設備面で力を入れる必要があると思うもの

出典：山形市第4次障がい者基本計画[令和2年]

#### 課題

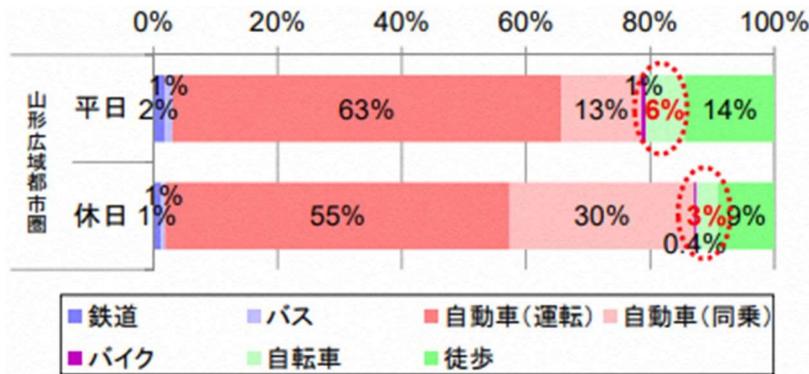
- ・障がい者のほか、高齢者・子ども・幼い子連れの方など、誰もが安全で気軽に移動できる環境づくりが求められる。

(5) 自転車交通の状況

① 自転車交通の現状

a) 自転車分担率

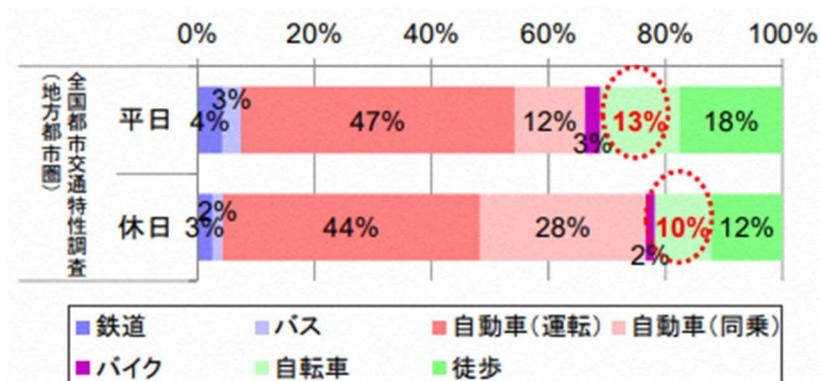
山形広域都市圏の自転車分担率は、平日6%、休日3%となっており、他の地方都市と比べると、山形広域都市圏の自転車分担率は低い傾向である。



注) 「自動車運転(不明)」、「その他」、手段「不明」は集計対象外

図 3-46 代表交通手段構成比(山形広域都市圏)【再掲】

出典：平成29年山形広域都市圏パーソントリップ調査結果 現況分析



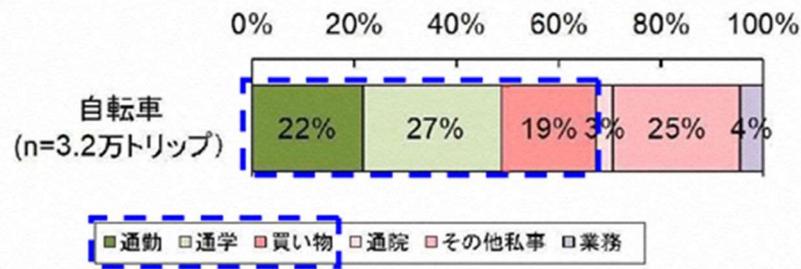
注) 「自動車運転(不明)」は自動車(同乗)に含む、「その他」、手段「不明」は集計対象外

図 3-47 代表交通手段構成比(全国都市交通特性調査 地方都市圏)【再掲】

出典：平成29年山形広域都市圏パーソントリップ調査結果 現況分析

b) 目的構成

山形広域都市圏自転車トリップの目的構成の多くは、通勤・通学となっている。  
また、自転車交通量の多いエリアは、学校や店舗が多い市中心部に集中している。



注) 「帰宅」、手段「不明」は集計対象外

図 3-48 自転車トリップの目的構成（都市圏計 平日）

出典：平成 29 年山形広域都市圏パーソントリップ調査結果 現況分析



図 3-49 自転車交通量の多いエリアの主な路線（推計値）

出典：山形市自転車活用推進計画※[令和 4 年]（山形広域都市圏パーソントリップ調査）

c) 年齢階層別の自転車利用者

年齢別の交通手段構成比をみると、平日は、15～24歳の世代の自転車の利用割合が最も高い。また、全世代において、平日と比べて休日の自転車利用割合は低い状況となっている。

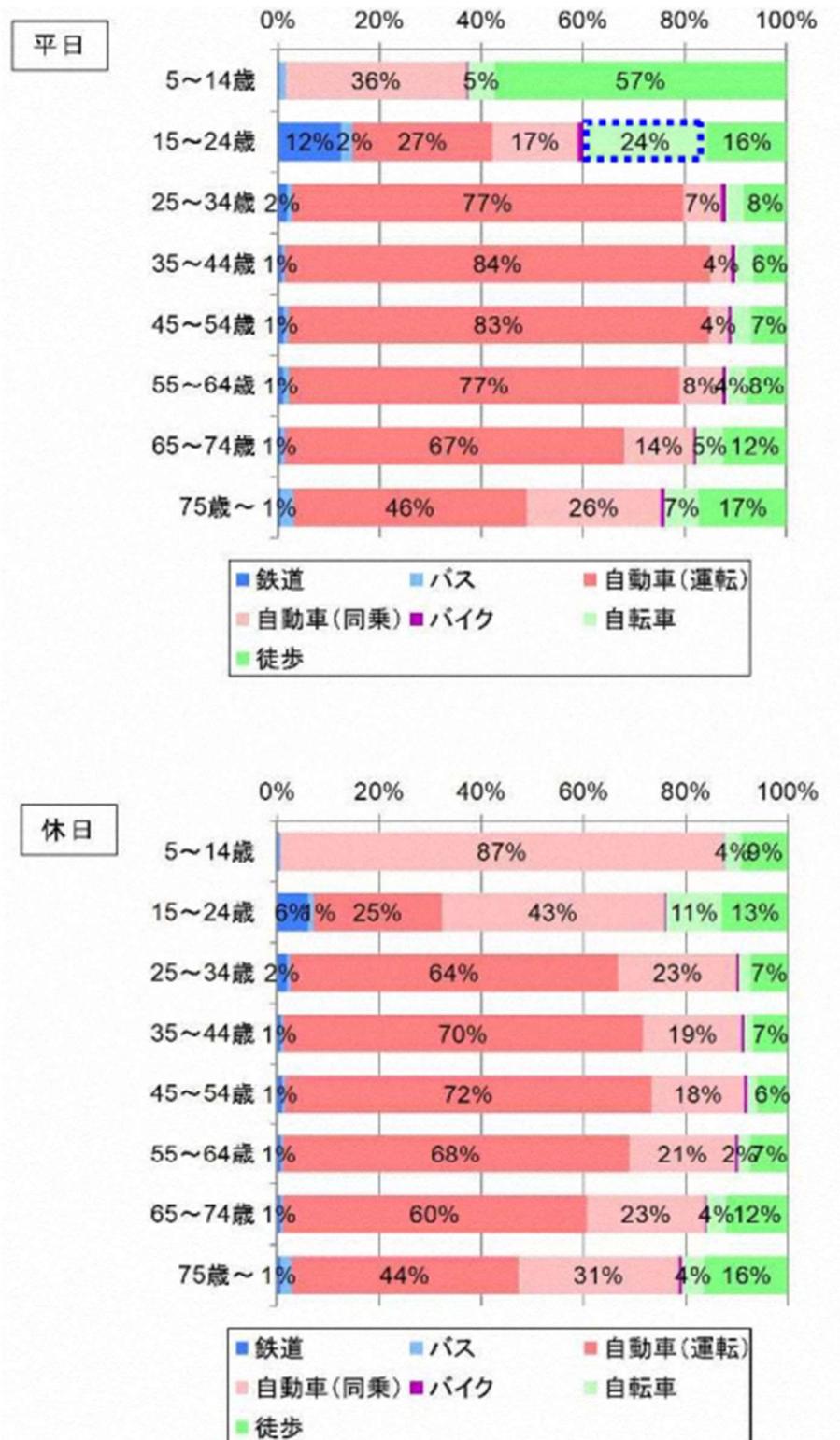


図 3-50 年齢 10 歳階層別・代表交通手段構成比 (男女計・都市圏計)

出典：平成 29 年山形広域都市圏パーソントリップ調査結果 現況分析

d) 走行環境の満足度

本市では、自転車の走行環境について不満を感じている市民が多く、「安全な走行スペース」等の整備が求められている。

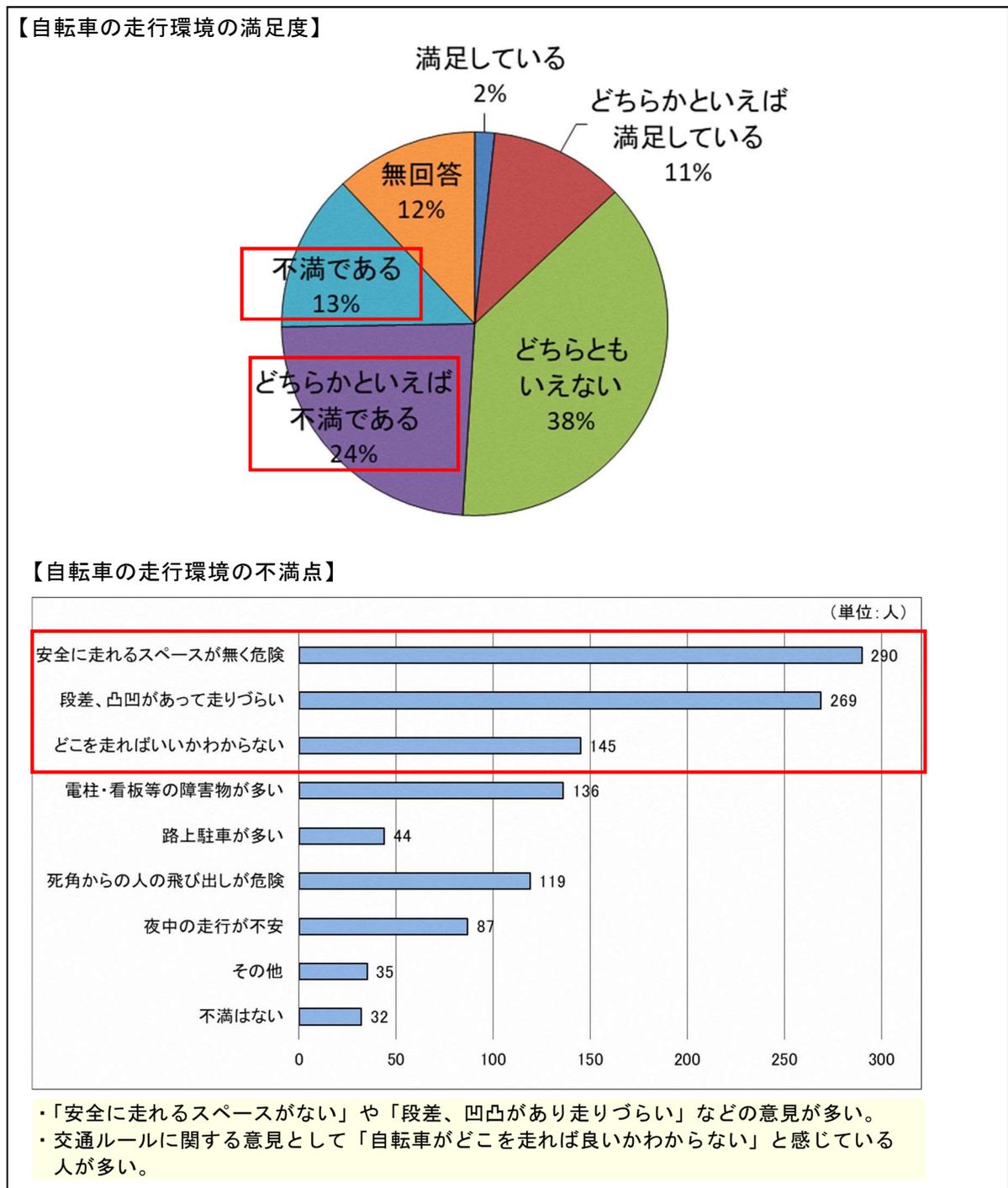


図 3-51 自転車の走行環境について

出典：山形市自転車活用推進計画[令和4年]（市民アンケート）

② 駐輪場の状況

本市では、市営の駐輪場を4箇所整備しているが、「駐輪スペースが足りない」と感じている市民は多く、利用者ニーズに応じた駐輪環境の整備が求められる。

駐輪場名	対応車種	収容台数	料金
山形駅東口交通センター駐輪場	自転車	1,305台	1回利用(1日につき)50円 定期利用(1ヵ月につき)900円
	バイク	70台	1回利用(1日につき)100円 定期利用(1ヵ月につき)2,000円
済生館前地下駐輪場	自転車	338台	無料
	バイク	72台	
霞城セントラル駐輪場	自転車	1,484台	1回利用(1日につき)50円 定期利用(1ヵ月につき)900円
	バイク	262台	1回利用(1日につき)100円 定期利用(1ヵ月につき)2,000円
山形駅南駐輪場	自転車	約900台	無料

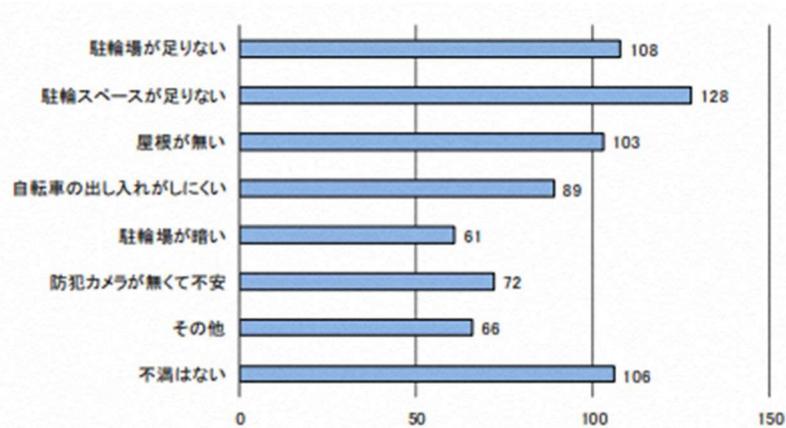


図 3-52 自転車の駐輪場の不満点について

出典：山形市自転車活用推進計画[令和4年]（市民アンケート）

課題

- ・環境負荷が少なく、健康効果の高い自転車利用を促進するためには、安全に利用できるよう自転車走行環境の整備や駐輪環境の整備が必要である。

(6) 交通事故発生状況

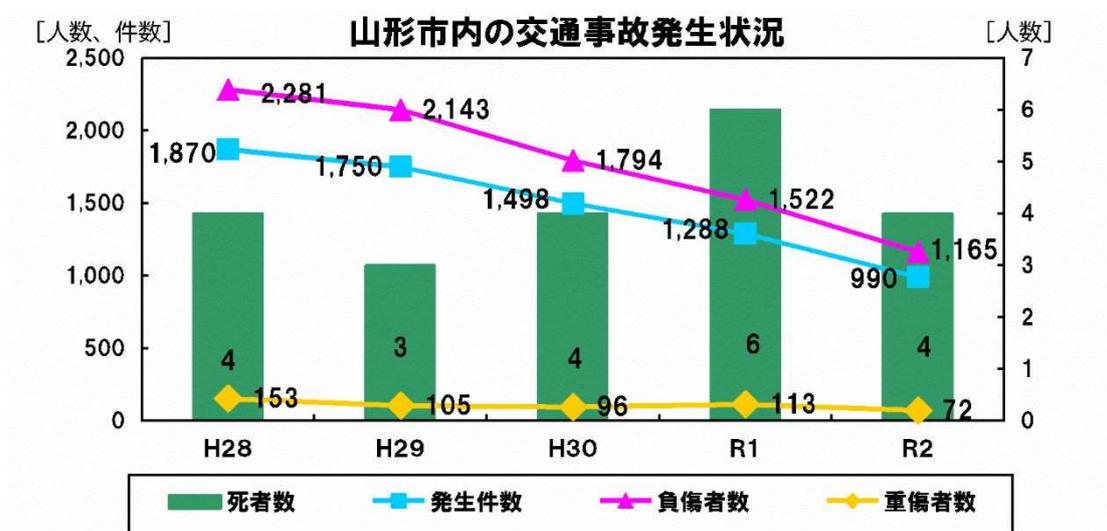
① 道路交通事故の状況等

本市の交通事故による年間の24時間死者<sup>注)</sup>数は、昭和45年の27人をピークに減少傾向で維持し、平成20年以降は一桁台で推移している。

「第10次山形市交通安全計画<sup>\*</sup>」期間内(平成28年から令和2年まで)においては、「令和2年までに、年間の死者数を一桁台とし、できるだけゼロに近づける。」を目標として、各般の交通安全対策を推進した結果すべての年で一桁台となり、目標を達成することができた。

また、年間の事故件数と負傷者数については、平成14年の事故件数2,554件、負傷者数3,135人をピークに減少傾向を続けている。令和2年には、発生件数990件、負傷者数1,165人となり、平成28年と比べて、発生件数及び負傷者数のいずれも5割程度まで減少している。

注) 交通事故の発生から24時間以内に死亡したもの。



注) 高速道路での交通事故を含む

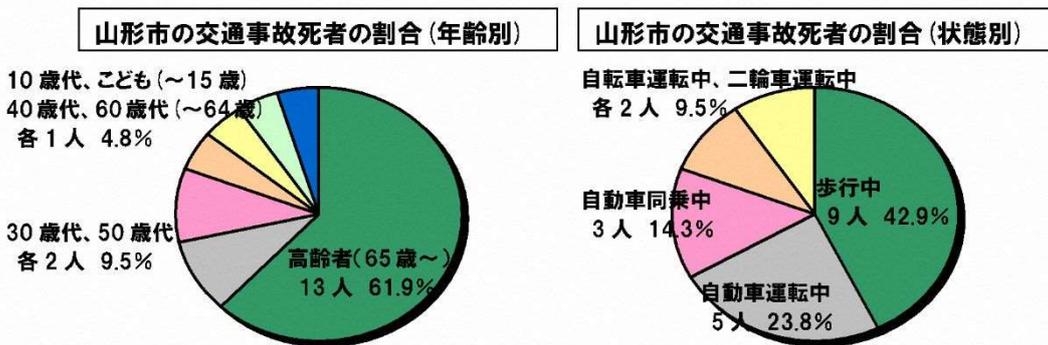
図 3-53 山形市内の交通事故発生状況

出典：第11次山形市交通安全計画[令和3年]

② 交通死亡事故の特徴

平成 28 年から令和 2 年までの 5 年間における交通死亡事故の特徴として、下記内容が挙げられる。

- A) 高齢者が犠牲となる事故が多い（全死者の 61.9%を占める）
- B) 幹線道路における事故が多い（全死者の 61.9%を占める）
- C) 高齢ドライバーが第 1 次当事者になった事故が多い（全死者 52.3%を占める）
- D) 歩行者が犠牲になる事故が多い（全死者の 38.0%を占める）
- E) 道路横断中の事故が多い（全死者の 23.8%を占める）
- F) 時間別では午後 3 時から午後 6 時までの事故が多い（全死者の 23.8%を占める）



注) 高速道路での交通事故を含む

図 3-54 山形市内の交通事故死者の割合（年齢別・状態別）

出典：第 11 次山形市交通安全計画[令和 3 年]

課題

- ・誰もが安全・安心な暮らしができるようハード・ソフトの両面からの交通安全対策が必要である。
- ・高齢者が運転免許証の自主返納を安心して行えるよう、免許返納者への支援充実や公共交通の利便性向上を図る必要がある。

(7) 無電柱化の整備状況

本市では、土地区画整理事業により市街地が拡大されてきたが、そのほとんどが無電柱化されておらず、電柱により歩行者の通行が妨げられる状態などから無電柱化による道路空間の整備が望まれている。また、観光地において、良好な景観を形成する観点から、無電柱化を求める声が高まっている現状がある。

令和3年に策定した「山形市無電柱化推進計画<sup>\*</sup>」では、「防災機能の向上」「安全・円滑な交通確保」「景観形成・観光振興・中心市街地活性化」「住環境の整備」「道路事業等に合わせた無電柱化」の観点から優先的に整備する路線を選定し、無電柱化の整備を進めている。

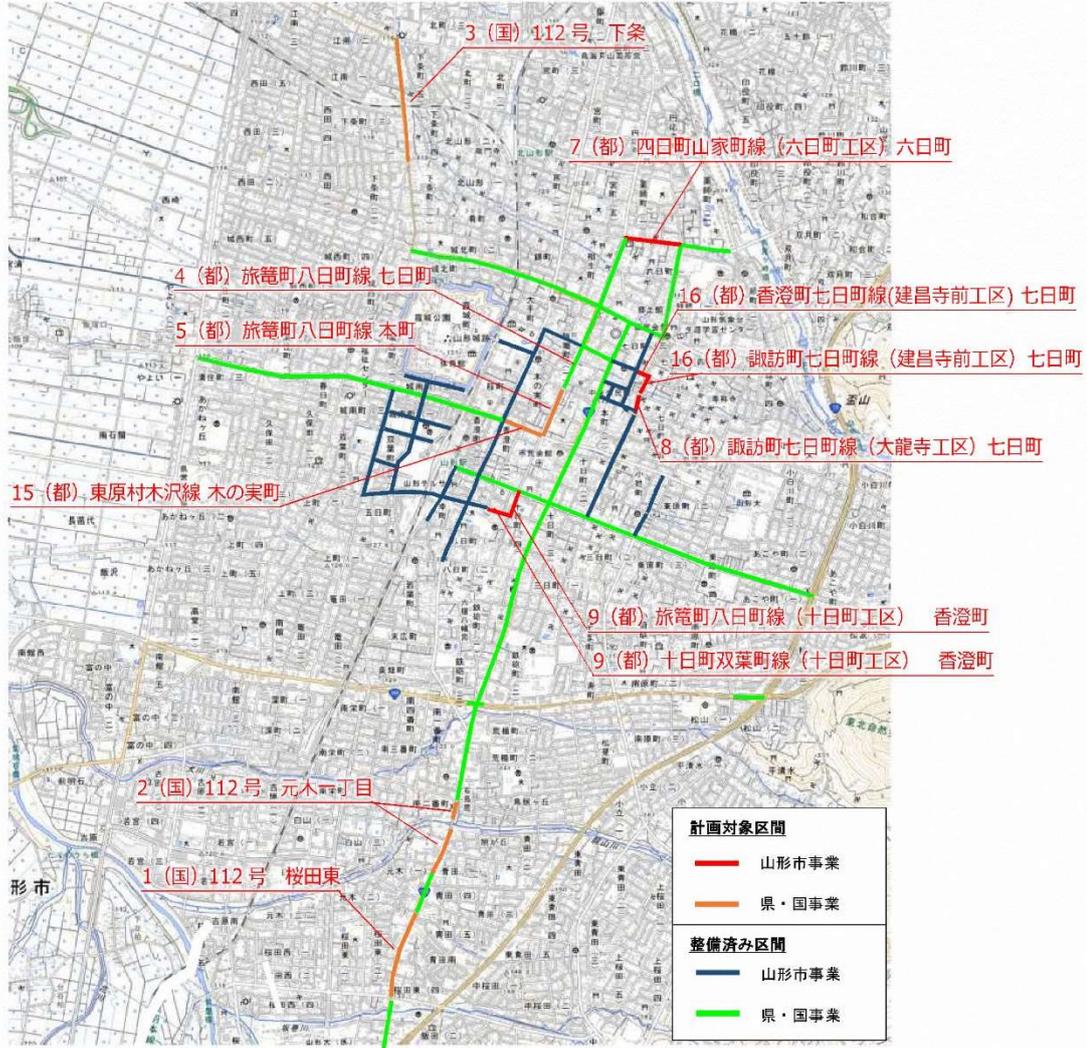
表 3-4 計画対象路線一覧

	路線名称	事業主体	区間	延長 <sup>注)</sup>	備考
1	(国)112号	国土交通省	山形市 桜田東	1,070m	第1次緊急輸送道路
2	(国)112号	国土交通省	山形市 元木一丁目	810m	第1次緊急輸送道路
3	(国)112号	国土交通省	山形市 下条	1,520m	第1次緊急輸送道路
4	(都)旅籠町八日町線 (主)山形朝日線	山形県 (街路)	山形市 七日町	560m	第1次緊急輸送道路 観光振興・中心市街地の活性化
5	(都)旅籠町八日町線 (主)山形朝日線	山形県 (街路)	山形市 本町	610m	第1次緊急輸送道路 観光振興・中心市街地の活性化
6	(主)上山蔵王公園線	山形県 (街路)	山形市 蔵王温泉	480m	観光振興
7	(都)四日町山家町線 (六日町工区)	山形県 (街路)	山形市 六日町	678m	観光振興 安全・円滑な交通確保
8	(都)諏訪町七日町線 (大龍寺工区)	山形県 (街路)	山形市 七日町	250m	第2次緊急輸送道路(予定) 安全・円滑な交通確保
9	(都)十日町双葉町線(十日町工区) (都)旅籠町八日町線(十日町工区)	山形県 (街路)	山形市 香澄町	556m	第2次緊急輸送道路(予定) 安全・円滑な交通確保
10	(市)山寺川原町線	山形県 (道路)	山形市 山寺	780m	観光振興 景観形成
11	(市)千手院線	山形県 (道路)	山形市 山寺	680m	観光振興 景観形成
12	(市)山寺停車場線	山形県 (道路)	山形市 山寺	120m	観光振興 景観形成
13	(市)中嶋線	山形県 (道路)	山形市 山寺	90m	観光振興 景観形成
14	(主)山形山寺線	山形県 (道路)	山形市 山寺	180m	観光振興 景観形成
15	(都)東原村木沢線 (主)山形朝日線	山形県 (街路)	山形市 木の実町	520m	第2次緊急輸送道路 観光振興・中心市街地の活性化
16	(都)諏訪町七日町線(建昌寺前工区) (都)香澄町七日町線(建昌寺前工区)	山形県 (街路)	山形市 七日町	370m	安全・円滑な交通確保 景観形成・中心市街地の活性化
合計				9,274m	

注)CCB等の総延長

出典：山形市無電柱化推進計画[令和3年]

●山形市内



山形：国土地理院の電子地形図（タイル）に名称等を付加して作成

●山形市山寺 地内



山形：国土地理院の電子地形図（タイル）に名称等を付加して作成

●山形市蔵王温泉 地内



山形：国土地理院の電子地形図（タイル）に名称等を付加して作成

図 3-55 計画対象路線箇所図

出典：山形市無電柱化推進計画[令和3年]

課題

- ・引き続き無電柱化を推進し、安全で円滑な交通の確保を行う必要がある。

(8) 消雪道路の整備・除排雪活動の実施状況

山形市内の消雪道路については、都市計画道路<sup>\*</sup>の歩道や郊外部の急勾配箇所を中心に整備が行われている。

また、「道路除排雪計画<sup>\*</sup>」により、冬期間における道路の除排雪作業及び凍結防止作業を迅速かつ適切に行うため、実施基準や対策路線等を定めて実施している。

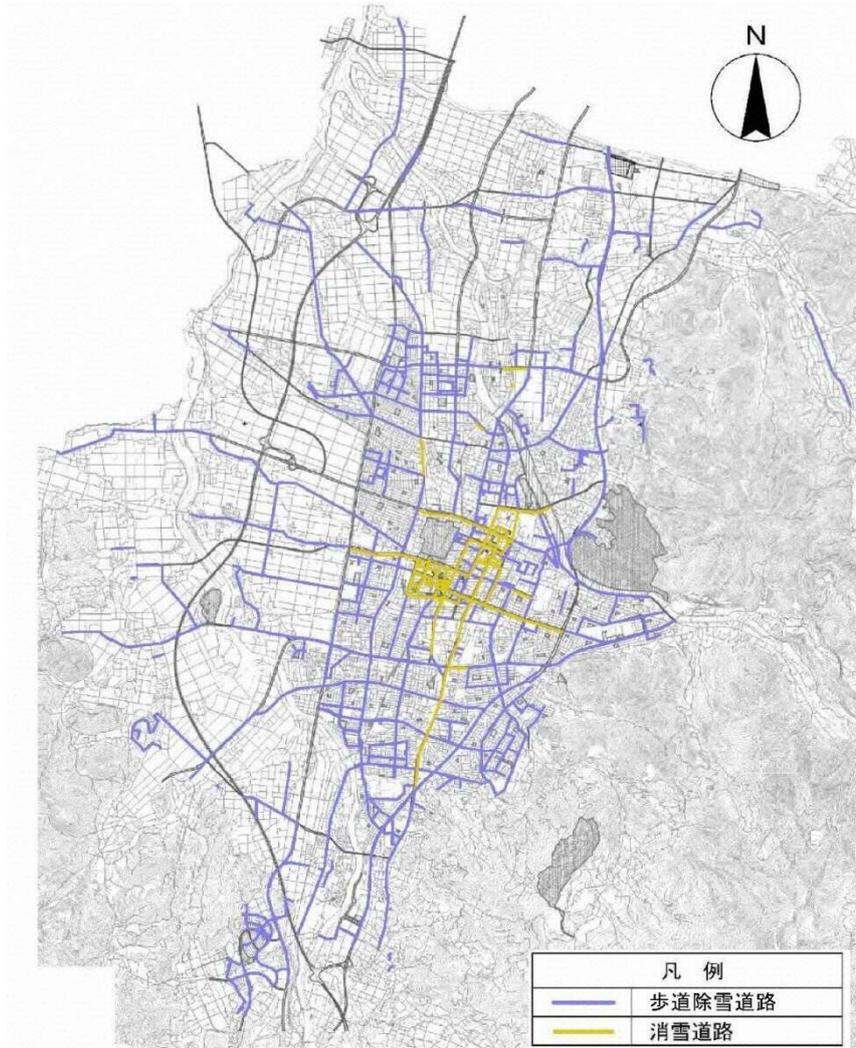


図 3-56 消雪・歩道除雪路線位置図

出典：山形市ウォーキング推進計画<sup>\*</sup>[令和4年]

表 3-5 除雪計画路線表

名称	路線数	路線延長
市道	4,024 路線	1,225.8km
市道に準ずる生活道路	800 路線	157.7km
歩道	276 路線	229.1km
合計	5,100 路線	1,612.6km

出典：道路除排雪計画書[令和5年]

課題

・冬期間において、安全で快適な道路交通を確保し、歩行者の回遊性を高めるとともに、公共交通の走行環境向上を図る為、消雪道路の計画的な整備や適切な除排雪を行う必要がある。

都市計画道路、道路除排雪計画、山形市ウォーキング推進計画：巻末に用語解説

## (9) 新技術導入の状況

### ① MaaS\*の導入状況

本市では、「日常生活における自家用車の多用」により、低下が懸念される公共交通サービスへの迅速な対応のほか、運転が困難な高齢者の買い物や通院といった日常生活や、自家用車等を持たない学生の通学等における移動手段の確保と移動サービスの充実等の課題に対応するため、令和3年度に「山形市 MaaS 導入方針\*」を策定し、鉄道や路線バス、コミュニティバス、タクシー等の複数の移動サービスを組み合わせ、アプリ等を用いて経路検索・予約・決済等を一括で行うことができるサービスである MaaS を導入し、取組を推進している。

#### 《令和4年度取組》

##### 【やまがた MaaS「らくのる」の運用開始（令和5年2月1日～）】

やまがた MaaS「らくのる」とは、やまがた MaaS が公共交通での移動を楽にするサービスであるとともに、気軽にまちなかへ足を運び回遊できることで、山形市が取り組む「居心地が良く歩きたくなるまちなかづくり（ウォーカブルなまちづくり）」と連携し、公共交通を利用すればするほど楽しむことができるサービスのこと。

##### ◆「らくのる」ポータルサイトの開設

「らくのる」で提供するデジタルチケットの内容や購入・利用方法などを掲載する専用のポータルサイトを開設。

##### ◆「らくのる」でのデジタルチケットの販売

- ・やまがた 1 日乗車券（路線バスの 1 日乗り放題チケット）
- ・紅パス weekday、紅バス holiday（ベニちゃんバスと路線バスの乗り放題チケット）

#### 《令和5年度取組》

市民をはじめとした公共交通利用の更なる利便性の向上を図るため、新たな共通チケットの販売やデジタルマップの導入など、「らくのる」のサービスを拡充。

##### ◆新たな共通チケットの販売等

「らくのる」において、路線バスやタクシー、コミュニティサイクルなど、様々な交通サービスを効果的に組み合わせた新たな共通チケットを販売。

##### ◆「らくのる」ポータルサイトへのデジタルマップの掲載

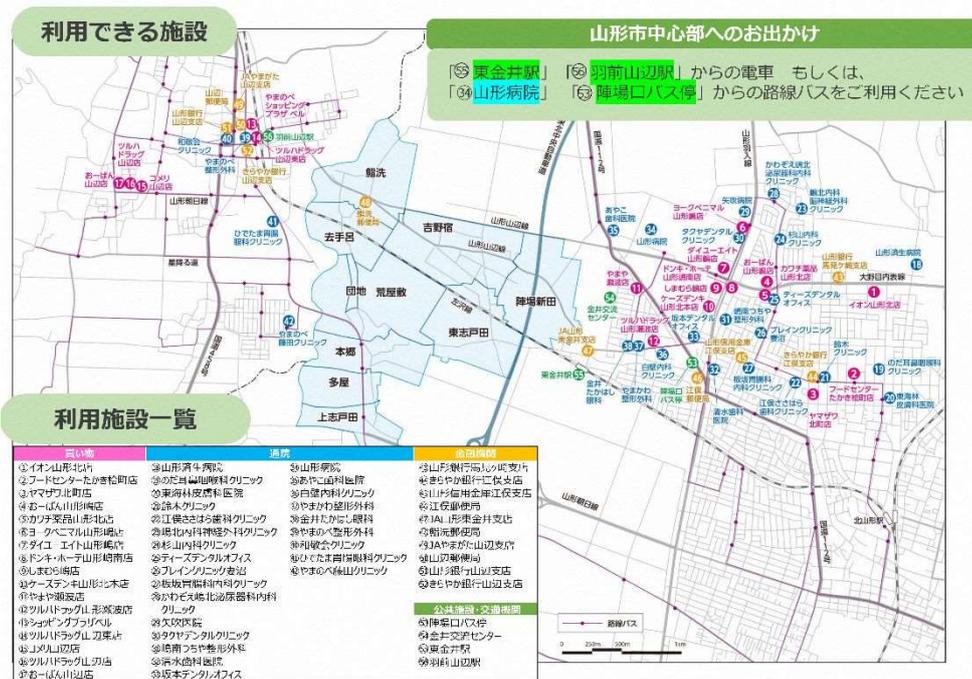
「らくのる」のポータルサイトにデジタルマップを掲載し、マップ上にバス停やコミュニティサイクルのポート設置箇所、観光スポット等の情報を表示。

## ② AI オンデマンド交通<sup>\*</sup>の導入状況

近年、AI オンデマンドによる最適・効率的な予約・配車・運行管理等のシステム導入が全国各地で進んでおり、利便性向上のほか、交通事業者のリソース<sup>\*</sup>不足の問題解消等が期待される。そのため、本市では、現在実施中のモデル事業のうち、「かなみちゃんタクシー」などにおいて、予約の簡略化や迅速で効率的な配車、利用者同士の相乗りマッチングを実現するため、AI を活用したオンデマンド交通システムを導入している。

### かなみちゃんタクシー（金井地区西部）

対象者	金井地区西部（吉野宿、鮎洗、陣場新田、東志戸田、志戸田）在住で65歳以上の方
運行形態	一般乗用旅客自動車運送事業 ※メーター料金の一部（一定料金）を運賃として利用者が支払い、差額を市が負担する。 ※自宅と「利用できる施設」間の運行のみを行う。
オンデマンド交通システムのサービス内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者は、SNS または電話により予約が可能</li> <li>AI が予約の状況に応じて運行ルート最適化を行い、車両の割り当てを実施</li> <li>利用者の利便性の向上や、タクシー事業者の配車業務の迅速化と効率化が図られる</li> </ul>



## ③ 自動運転<sup>\*</sup>導入に向けた取組

自動運転技術は、各地で実証実験が進められ、着実に進歩している。

この活用により、全国的に深刻さを増す公共交通の運転手不足等の解消が期待されることから、本市でも、他都市の先進事例や国の動向にも注視しながら、関係機関と研究を行っていく。

### 課題

- ・新技術の導入は、市民の移動利便性の向上だけでなく、観光にかかわる交通の充実や、事業者の運営の効率化など、さまざまな地域課題の解決をもたらす可能性があるため、導入を見据えた検討や試行の必要がある。

### 3-3 基本構想実現に向けた課題

3-1 及び 3-2 で整理した本市のまちづくりや交通に関する課題を、山形市基本構想で示す 6 つの視点に分類・整理する。

視点	現状	課題
健康・医療	<ul style="list-style-type: none"> <li>健康寿命延伸のために提唱している SUKSK 生活において運動を推奨しているほか、健康の保持・増進のためのスポーツ活動に対するニーズが高まっている。</li> <li>「年齢を重ねても健康で、いきいきと暮らすことができ、いざというときには質の高い医療・介護が受けられるまち」を目指し、取り組んでいる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆全国と比べ自家用車への依存度が高い中で、徒歩移動や自転車利用を促すとともに、ウォーキングやサイクリングといった運動を、安全で快適かつ気軽にできる環境整備が求められる。</li> <li>◆自家用車に頼らなくても、快適に効率よく安心して通院できる、きめ細やかな公共交通網の充実が求められる。</li> </ul>
産業・経済	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域経済を活性化するため、都市機能が集積し経済のけん引役である中心市街地において、「歩くほど幸せになるまち」の実現に向けた様々な分野での魅力向上に取り組んでいる。</li> <li>持続的発展を図るため、若者定着や女性活躍に向けて取り組んでいる。</li> <li>産業振興と魅力ある雇用創出のため、山形北インター産業団地の開発を進めている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆中心市街地をはじめとする山形市全体の機能性向上のため、生活者目線だけでなく、観光、ビジネス環境などを含め、市内全域で安全・スムーズに移動できるよう、公共交通の利便性向上が求められる。</li> </ul>
環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>樹氷をはじめとする山形市の恵み豊かな自然の保全に取り組んでいる。</li> <li>2050年ゼロカーボンシティを目指し、脱炭素社会<sup>*</sup>の形成に向けた環境負荷の少ないライフスタイルへの転換に取り組んでいる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆「コンパクト・プラス・ネットワーク<sup>*</sup>」による、便利で暮らしやすく、地球環境にもやさしい徒歩や自転車、公共交通を利用して日常生活を送ることができる、環境負荷の少ないまちづくりが求められる。</li> </ul>
地域社会	<ul style="list-style-type: none"> <li>「地域共生社会」の実現に向けて、高齢者が住み慣れた地域で、いつまでも健やかに生きがいを持って暮らすことができ、障がい者が地域の中でいきいきと生活し、積極的に社会参加できるよう取り組んでいる。</li> <li>地域や企業など、社会全体で子どもの成長を支え、子育てをしやすい環境整備が行われるよう取り組むなど、様々な立場にある市民が暮らしやすいまちづくりを進めている。</li> <li>安全・安心なまちづくりに向けて、防災・減災等の対策を推進し、災害に強いまちづくりに取り組んでいる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆日常生活に必要な買物・通院などがしやすいよう、高齢者・障がい者といった利用者それぞれのニーズに応じた多様な交通手段の提供とその広報周知のほか、移動に係るバリアフリー化が求められている。</li> <li>◆子どもや幼い子連れの方など、誰もが安全で気軽に移動でき、安全・安心に暮らすことができる環境づくりが求められる。</li> </ul>
文化	<ul style="list-style-type: none"> <li>文化創造都市の推進に向けて、文化財の保存と活用を図るとともに、山形市が育んできた多彩な文化資産などを、多くのひととの連携により磨き上げ、新たな価値を創造する取組を進めている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆文化に接する機会を創出するため、気軽に現地に出かけて、直接文化に触れ、それを知り、学ぶことができるよう、劇場や文化活動の拠点となる施設等までの公共交通のアクセス性向上が求められる。</li> </ul>
広域連携	<ul style="list-style-type: none"> <li>少子高齢化の進展や行政ニーズが多様化、複雑化する中、地域の持続的発展を可能とし、魅力ある地域づくりを推進するため、近隣市町と連携している。</li> <li>近隣市町からの移動の目的地となっている多くの企業や学校、病院など、山形市には様々な都市機能が集積しており、人口のダム機能を果たしている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆山形連携中枢都市圏や仙山圏の連携をよりスムーズにするとともに、今後も都市機能を維持し、通勤・通学などのニーズに広く対応していくため、広域的な公共交通ネットワークの構築・充実が求められる。</li> </ul>

## 第4章 戦略の目標と施策

### 4-1 戦略目標

抽出された課題を解決するため、目指す都市像と社会動向を踏まえ、6つの視点それぞれに戦略目標を設定する。

#### 戦略目標1：「健康」と「医療」を核とするまちづくり

- 自家用車に頼らなくても、快適に効率よく安心して通院できるよう、鉄道や路線バス、コミュニティバス等、地域の実情に合わせた交通手段を確保するとともに、各交通手段を結ぶ交通結節点の整備や公共交通ネットワークの構築を図ります。
- 市民一人ひとりの健康寿命延伸に向けて、ウォーキングやサイクリングなど健康増進に資する事業を推進します。

#### 戦略目標2：産業・経済の活力を生み出していくまちづくり

- 生活者目線のほか、観光、ビジネスなど多様な目的による移動において、公共交通利用における交通手段間の接続性や利便性の向上を図ります。
- 市外からの来訪者をはじめとした多様な交流の展開を推進するため、快適な移動環境の整備や分かりやすい情報の発信を図ります。

#### 戦略目標3：豊かな環境をまもり育てるまちづくり

- 自家用車の多用から公共交通利用への転換による環境負荷軽減に向け、公共交通の利便性向上を図り、持続可能なまちづくりを目指します。
- ゼロカーボンシティの実現に向けて、徒歩や自転車などの脱炭素型の移動手段の利用を促進する事業を推進します。

#### 戦略目標4：安心して暮らせる地域社会を共に創るまちづくり

- 地域の実情と利用者のニーズに応じた持続可能な生活交通を確保するとともに、公共交通の利用促進に向けた啓発活動や意識醸成を図ります。
- 子どもから幼い子連れの方、高齢者・障がい者まで、多様な利用者それぞれのニーズに対応した、分かりやすい情報発信を行うとともに、安全で利便性の高い公共交通を構築します。
- 高齢者・障がい者を含めた歩行者や自転車利用者等が安全・安心に暮らし、移動できるよう、バリアフリー化、安全確保等の環境整備に取り組みます。

#### 戦略目標5：山形で育まれた文化を活かすまちづくり

- 歴史や文化に接する機会を創出するとともに、観光資源として活用していくため、自家用車に頼らずとも、目的地までスムーズに移動できる公共交通ネットワークの構築を目指します。

#### 戦略目標6：広域連携による圏域全体の持続的な発展を目指すまちづくり

- 山形連携中枢都市圏や仙山圏の連携をよりスムーズにするため、「山形県地域公共交通計画※」および連携都市圏の取組と連動しながら、鉄道をはじめとした公共交通の利便性向上を図るとともに、交通結節点の整備等により、広域的な公共交通ネットワークの構築を目指します。

## 4-2 数値目標

戦略目標の達成度合いの評価のために、数値目標を設定する。下表に整理した数値目標は、ベース計画の数値目標を基本とし、各ベース計画の計画変更に伴い、適宜変更を行うものとする。

No.	数値目標の指標	評価指標とする戦略目標	実績値	実績年度	目標値	目標年度	出典元
1	歩行者交通量（休日）	1～6共通	22,399人	R1	22,575人	R7	山形市立地適正化計画
2	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）	1～6共通	11,078千人	R1	11,189千人	R7	山形市地域公共交通計画
3	ベニちゃんバス東くるりん・西くるりんの利用者数	1・2・4	487,442人	R1	492,316人	R7	山形市地域公共交通計画
4	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)	1・2・4	-	R1	10件(年2箇所)	R7	山形市地域公共交通計画
5	外出を控えている理由として交通手段がないと答える高齢者の割合(市の介護予防・日常生活圏域ニーズ調査(3年に1回実施))	1・4	12.7%	R5	11.1%	R7	山形市地域公共交通計画
6	公共交通への公的資金投入額(路線バス赤字補助額、コミュニティバス経費等の計)	3・4	79,947千円	R1	79,147千円	R7	山形市地域公共交通計画
7	公的資金が投入されている公共交通事業の収支率(路線バス赤字路線、コミュニティバスの収支)	3・4	64.2%	R1	65.2%	R7	山形市地域公共交通計画
8	ウォーキング拠点の整備数	1・3	-	R2	2か所	R9	山形市ウォーキング推進計画
9	ウォーキングモデルコースの設定数	1・3	23コース	R2	30コース	R9	山形市ウォーキング推進計画
10	サイクリング拠点の整備数	1・3	-	R2	4か所	R9	山形市自転車活用推進計画
11	サイクリングモデルコースの設定数	1・3	-	R2	4コース	R9	山形市自転車活用推進計画
12	交通事故年間重傷者数	4	-	-	70人以下	R7	山形市交通安全計画
13	交通結節点の新設及び改善数	1～6共通	-	-	7か所	R15	-

### 4-3 目標達成に必要な施策・事業

設定した戦略目標と数値目標を達成するために必要となる施策・事業を以下に示す。  
 なお、各施策・事業は、ベース計画として位置づけた既存計画の取組をハード・ソフトの両面からパッケージ化し、施策パッケージとしてとりまとめたものである。各施策・事業の主たるベース計画を表中において太字で示すとともに、主たるベース計画の更新等に伴い、適宜内容の見直しを行う。

#### 4-3-1 ハード面における施策・事業

##### (1) 公共交通

施策 No	1	施策名	交通結節点の整備							
関連する戦略目標	戦略 1	○	戦略 2	○	戦略 3	○				
	戦略 4	○	戦略 5	○	戦略 6	○				
ベース計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>山形市都市計画マスタープラン（分野別構想） …P5-6</li> <li>山形市立地適正化計画 …P92、95</li> <li><b>山形市地域公共交通計画 …P145</b></li> <li>山形市ウォーキング推進計画 …P42</li> <li>山形市自転車活用推進計画 …P39</li> </ul>									
事業内容	<p>①交通結節点の設計・整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>優先順位を定め、順次設計・整備する。</li> <li>a) 山形市交通結節点整備方針※にて選定した交通結節点整備優先箇所 6 か所について、順次設計・整備する。                      整備優先箇所：「蔵王駅」「山寺駅」「楯山駅」「新駅」「馬見ヶ崎・嶋エリア」「イオンモール山形南付近」</li> <li>b) その他、整備優先箇所以外の箇所についても調査・研究を継続するとともに、「漆山駅」等、条件が整った箇所は随時設計・整備する。</li> </ul> <p>②交通結節点までのアクセスの向上に向けた、基盤整備の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul> <p>③交通結節点候補地における、バス待ち環境の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>									
実施主体 連携主体	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	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15
①										
②										
③										

施策 No	2	施策名	新駅の検討								
関連する戦略目標	戦略 1	○	戦略 2	○	戦略 3	○	戦略 4	○	戦略 5	○	
	戦略 4	○	戦略 5	○	戦略 6	○	戦略 6	○	戦略 6	○	
ベース計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>山形市都市計画マスタープラン（分野別構想） …P6、27</li> <li>山形市立地適正化計画 …P95</li> <li>山形市地域公共交通計画 …P146</li> </ul>										
事業内容	<p>①山形駅と蔵王駅間における、新駅の設置の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <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、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	山形市、鉄道事業者、道路管理者										
実施時期	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	
①	検討・協議		更新					更新			

施策 No	3	施策名	鉄道駅をはじめとした交通結節点のバリアフリー化								
関連する戦略目標	戦略 1	○	戦略 2	○	戦略 3	○	戦略 4	○	戦略 5	○	
	戦略 4	○	戦略 5	○	戦略 6	○	戦略 6	○	戦略 6	○	
ベース計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>山形市都市計画マスタープラン（分野別構想） …P41</li> <li>山形市地域公共交通計画 …P146</li> <li>山形市交通安全計画 …P19-20</li> </ul>										
事業内容	<p>①北山形駅周辺のバリアフリー化の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul> <p>②交通結節点の整備におけるバリアフリー化の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</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	山形市、鉄道事業者、道路管理者										
実施時期	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	
①	検討・協議 ・随時実施		更新					更新			
②	検討・協議 ・随時実施		更新					更新			

バリアフリー基本構想：巻末に用語解説

施策 No	4	施策名	バス停のバス待ち環境の改善								
関連する戦略目標	戦略 1	○	戦略 2	○	戦略 3						
	戦略 4	○	戦略 5		戦略 6						
ベース計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>山形市都市計画マスタープラン（分野別構想） …P28</li> <li>山形市地域公共交通計画 …P149、157</li> </ul>										
事業内容	<p>①快適なバス待ち環境（上屋・ベンチ等）の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>施策 No. 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> <li>中心市街地における快適な歩行者空間の形成に合わせて、バス待ち環境を整備する場合には、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> </ul>										
実施主体	山形市、バス事業者、道路管理者										
実施時期	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	
①	検討・協議 ・随時実施	更新					更新				

施策 No	5	施策名	バスレーン*の導入検討・バスベイ*の設置									
関連する戦略目標	戦略 1		戦略 2	○	戦略 3							
	戦略 4	○	戦略 5		戦略 6	○						
ベース計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>山形市都市計画マスタープラン（分野別構想） …P27-28</li> <li>山形市地域公共交通計画 …P148-149</li> <li>山形市交通安全計画 …P23</li> </ul>											
事業内容	<p>①バスの定時性・速達性を確保するためのバスレーンの導入検討</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul> <p>②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</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <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	山形市、道路管理者、バス事業者											
実施時期	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15		
①	検討・協議 ・随時実施	更新					更新					
②	検討・協議 ・随時実施	更新					更新					

バスレーン、バスベイ：巻末に用語解説

施策 No	6	施策名	踏切道における交通の安全									
関連する戦略目標	戦略 1		戦略 2		戦略 3		戦略 4	○	戦略 5		戦略 6	
	戦略 4		戦略 5		戦略 6							
ベース計画	・山形市交通安全計画 …P37											
事業内容	<p>①踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備促進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>開かずの踏切や、主要な道路で交通量の多い踏切について、立体交差化を検討するとともに、歩道が狭窄な踏切等について、歩行者安全対策のための構造の改良を図る。</li> </ul> <p>②踏切保安施設の整備及び交通規制の実施</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>踏切の利用状況、幅員、交通規制の実施状況を勘案し、踏切遮断機の整備等踏切保安設備の整備を促進する。</li> <li>高齢者等の歩行者対策としても効果が期待できる、全方位型警報装置、非常ボタンの整備、障害物検知装置の高規格化を推進する。</li> <li>道路交通量、踏切道の幅員、踏切保安設備の整備状況、う回路の状況等を勘案し、必要に応じ、自動車通行止め、大型自動車通行止め、一方通行等の交通規制を実施するとともに、あわせて道路標識等の高輝度化等による視認性の向上を図る。</li> </ul> <p>③踏切道の統廃合の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>踏切道の立体交差化、構造改良等の事業の実施にあわせて、近接踏切道のうち、その利用状況、う回路の状況等を勘案して、地域住民の通行に特に支障を及ぼさないと認められるものについて、統廃合を進める。</li> </ul>											
実施主体 連携主体	山形市、東北運輸局、村山総合支庁、鉄道事業者、警察											
実施時期	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15		
①	検討・協議 ・随時実施	更新	→					更新	→			
②	検討・協議 ・随時実施		→						→			
③	検討・協議 ・随時実施		→						→			

施策 No	7	施策名	環境にやさしい車両等の導入促進								
関連する戦略目標	戦略 1		戦略 2		戦略 3	○					
	戦略 4		戦略 5		戦略 6						
ベース計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>山形市都市計画マスタープラン（分野別構想） …P28、31、33</li> <li>山形市地域公共交通計画 …P170</li> <li>山形市交通安全計画 …P22</li> </ul>										
事業内容	<p>①ハイブリッドバス、小型 EV 車両等の導入検討</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>										
実施主体 連携主体	山形市、バス事業者、タクシー事業者										
実施時期	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	
①	検討・協議 ・随時導入		更新					更新	→		

(2) 歩行者・自転車

施策 No	8	施策名	ウォーカブルなまちづくりの推進【ハード事業】								
関連する戦略目標	戦略 1	○	戦略 2	○	戦略 3	○					
	戦略 4	○	戦略 5	○	戦略 6	○					
ベース計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>山形市都市計画マスタープラン（分野別構想） …P29、31</li> <li>山形市立地適正化計画 …P40、93</li> <li>山形市地域公共交通計画 …P157</li> <li>山形市ウォーキング推進計画 …P40</li> <li>山形市自転車活用推進計画 …P37</li> </ul>										
事業内容	<p>①道路空間の再配分等の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>居心地が良く歩きたくなるまちづくり（ウォーカブルなまちづくり）を推進し、車両と隔離した歩行者の通行空間を確保するため、道路空間の再配分等について検討する。</li> </ul> <p>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・バス利用環境の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>中心市街地における快適な歩行者空間の形成に合わせて、バス待ち環境を整備する場合には、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> </ul>										
実施主体 連携主体	山形市、道路管理者、関係団体、商店街										
実施時期	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	
①	随時実施			更新					更新	→	
②	施策 No. 4 の事業に合わせて実施										

施策 No	9	施策名	ウォーキングモデルコース・拠点の整備【ハード事業】							
関連する戦略目標	戦略 1	○	戦略 2		戦略 3		戦略 4		戦略 5	
	戦略 4	○	戦略 5		戦略 6					
ベース計画	・山形市立地適正化計画 …P93 ・山形市ウォーキング推進計画 …P37、43-44									
事業内容	<p>①多様なニーズに対応したウォーキングモデルコースの設定・充実</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>モデルコースには、距離や消費カロリー、食事換算目安など、運動の効果が分かる統一したデザインの案内看板等を設置し、分かりやすいコース表示を進めるとともに、ウォーキングを継続したくなるような仕組みづくりを行う。</li> <li>山間部のウォーキングモデルコースや遊歩道についても、歩行者が安心して通行できるよう、案内看板や道標の整備を進める。また、転倒の防止や危険箇所の解消のため、老朽化した木道や木製階段等の補修や整備を行なう。</li> </ul> <p>②ウォーキング拠点の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>利用者の多いモデルコース沿いの公共施設について、トイレ利用や気軽に休憩等ができる拠点化を検討する。</li> <li>ウォーキング拠点にはトレッキングポールやベンチなどの休憩施設の設置等を検討する。</li> </ul>									
実施主体 連携主体	山形市、警察、交通事業者、関係団体、地区、市民									
実施時期	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15
①	随時実施			更新	→					更新
②	順次実施				→					

施策 No	10	施策名	サイクリングモデルコース・拠点の整備【ハード事業】								
関連する戦略目標	戦略 1	○	戦略 2		戦略 3		戦略 4		戦略 5		戦略 6
	戦略 4	○	戦略 5		戦略 6						
ベース計画	・山形市立地適正化計画 …P93 ・山形市自転車活用推進計画 …P35、39、42-43										
事業内容	①多彩なサイクリングモデルコースの設定・充実 ・モデルコースには、現在地、距離及びルートが分かりやすいよう案内看板等を設置し、利用者の快適性向上を図る。 ・山間部のサイクリングモデルコースについても、自転車利用者が安全に通行できるよう、危険箇所付近において注意喚起を目的とした看板を設置する。 ②サイクリング拠点の整備 ・利用者の多いモデルコース沿いの公共施設について、気軽にトイレ利用や休憩ができる拠点化を検討する。 ・サイクリング拠点には、サイクルラックや簡単な整備工具、空気入れ、ベンチ等の設置を検討する。 ・公共交通機関との連携によるサイクル&レールライド・バスライド※を促進するため、山形市地域公共交通計画の推進に合わせ、交通結節点となる鉄道駅やバス停、サイクリング拠点への駐輪場の整備を検討する。										
実施主体 連携主体	山形市、警察、交通事業者、関係団体、地区、市民										
実施時期	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	
①	随時実施			更新	→						更新
②	順次実施				→						更新

施策 No	11	施策名	地域のニーズに応じた駐輪場の整備							
関連する戦略目標	戦略 1		戦略 2	○	戦略 3	○				
	戦略 4	○	戦略 5	○	戦略 6					
ベース計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>山形市都市計画マスタープラン（分野別構想） …P27、30</li> <li><b>山形市自転車活用推進計画</b> …P40</li> <li>山形市交通安全計画 …P23</li> </ul>									
事業内容	<p>①地域のニーズに応じた駐輪場の整備・充実</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>自転車利用や放置自転車等の状況を踏まえ、利用ニーズに応じた駐輪場の整備を検討する。</li> <li>ロードバイクや子ども乗せ自転車等の多種多様な自転車に対応するため、サイクルラックの設置や駐車スペースを確保するとともに、防犯カメラの設置を検討する。</li> </ul>									
実施主体 連携主体	山形市、道路管理者、警察、交通事業者、関係団体									
実施時期	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15
①	随時実施			更新	→					更新

施策 No	12	施策名	快適な歩行環境の整備・維持							
関連する戦略目標	戦略 1	○	戦略 2		戦略 3	○				
	戦略 4	○	戦略 5		戦略 6					
ベース計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>山形市都市計画マスタープラン（分野別構想） …P29-30</li> <li><b>山形市ウォーキング推進計画</b> …P38</li> <li>山形市交通安全計画 …P23</li> </ul>									
事業内容	<p>①快適な歩行環境の整備・維持</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>夜間における歩行者の安全確保や防犯防止を図るため、地区と連携しながら公衆街路灯の設置を推進する。</li> <li>公衆トイレについて、利用者が快適に使用できるよう、適切な維持管理や改修を行うとともに、利用者ニーズに合わせた適正な配置や冬期間の開放について検討する。</li> <li>人通りが多い主要な道路やウォーキングモデルコース上へのベンチの設置やポケットパーク等の休憩スポットの整備を進める。</li> <li>山間部のウォーキングモデルコースや遊歩道についても、地区と連携しながら、定期的な巡回や草払いなどの適切な維持管理に努める。</li> </ul>									
実施主体 連携主体	山形市、道路管理者、河川管理者、地区、地権者									
実施時期	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15
①	随時実施			更新	→					更新

施策 No	13	施策名	快適な自転車通行環境の整備・維持							
関連する 戦略目標	戦略 1	○	戦略 2		戦略 3	○				
	戦略 4	○	戦略 5		戦略 6					
ベース計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>山形市都市計画マスタープラン（分野別構想） …P29-30</li> <li><b>山形市自転車活用推進計画</b> …P36</li> <li>山形市交通安全計画 …P23</li> </ul>									
事業内容	<p>①快適な自転車通行環境の整備・維持</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>公衆トイレについて、利用者が快適に使用できるよう、適切な維持管理や改修を行うとともに、利用者ニーズに合わせた適正な配置を検討する。</li> <li>山間部のサイクリングモデルコースについても、地区と連携しながら、定期的な巡回や草払いなどの適切な維持管理に努める。</li> </ul>									
実施主体 連携主体	山形市、道路管理者、地区									
実施時期	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15
①	随時実施			更新	→					更新

(3) 道路空間

施策 No	14	施策名	無電柱化事業の推進								
関連する戦略目標	戦略 1	○	戦略 2		戦略 3		戦略 4	○	戦略 5		戦略 6
	戦略 4	○	戦略 5		戦略 6		戦略 1		戦略 2		戦略 3
ベース計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>山形市都市計画マスタープラン（分野別構想） …P40-41</li> <li>山形市ウォーキング推進計画 …P41</li> <li>山形市自転車活用推進計画 …P38</li> <li>山形市交通安全計画 …P20</li> </ul>										
事業内容	<p>①無電柱化による歩行空間・自転車通行空間の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>山形市無電柱化推進計画を推進し、新たな無電柱化整備候補路線の追加を行うなど、安全・安心なまちづくりと合わせた快適な歩行空間・自転車走行空間の整備を進める。</li> </ul>										
実施主体 連携主体	山形市、道路管理者										
実施時期	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	
①	検討・協議・随時実施			更新	→						更新

施策 No	15	施策名	消雪道路・設備の整備、除排雪の実施								
関連する戦略目標	戦略 1	○	戦略 2		戦略 3		戦略 4	○	戦略 5		戦略 6
	戦略 4	○	戦略 5		戦略 6		戦略 1		戦略 2		戦略 3
ベース計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>山形市都市計画マスタープラン（分野別構想） …P25、29、40-41</li> <li>山形市立地適正化計画 …P93</li> <li>山形市ウォーキング推進計画 …P39</li> </ul>										
事業内容	<p>①冬期間における快適な道路空間の整備・維持</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>冬期間でも安全かつ快適に歩くことができるよう、消雪道路のネットワーク化に向けて、無散水消雪等の消雪設備の整備を行う。</li> <li>老朽化に伴い機能低下が見込まれる消雪設備について、計画的に更新を進め、歩行しやすい道路空間の維持に努める。</li> </ul> <p>②適切な除排雪の実施</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>冬期間における道路の適切な除排雪を行い、市民の安全な通行確保を図る。</li> </ul>										
実施主体 連携主体	山形市、道路管理者										
実施時期	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	
①	随時実施			更新	→						更新
②	→										随時実施

施策 No	16	施策名	地域活性化を支援する都市計画道路の整備								
関連する戦略目標	戦略 1		戦略 2	○	戦略 3						
	戦略 4	○	戦略 5	○	戦略 6	○					
ベース計画	・山形市都市計画マスタープラン（分野別構想） …P25										
事業内容	<p>①都市計画道路の整備による、道路交通の量的・質的な問題の解消と地域の活性化に資する道路網の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・都市計画道路は、円滑な交通流の確保と、安全性の高い道路環境、下水管等の都市基盤の収容空間として整備を進める。</li> <li>・今後の都市計画道路の整備では、歴史・文化的な山形市固有の資源の魅力が失われないよう十分配慮して整備を進める。</li> </ul>										
実施主体 連携主体	山形市、国、山形県										
実施時期	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	
①											

施策 No	17	施策名	安全・安心のための道路環境の整備								
関連する戦略目標	戦略 1	○	戦略 2		戦略 3						
	戦略 4	○	戦略 5		戦略 6						
ベース計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>・山形市都市計画マスタープラン（分野別構想） …P25</li> <li>・山形市ウォーキング推進計画 …P37</li> <li>・山形市自転車活用推進計画 …P35</li> <li>・山形市交通安全計画 …P18、20-21</li> </ul>										
事業内容	<p>①安全な歩行・自転車通行空間の整備・維持</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・歩行者が安全に通行できるよう、カーブミラーや道路照明などの交通安全施設の適切な設置、維持管理を図る。</li> <li>・警察の協力のもと、自転車の進行を妨げる路肩への違法駐車取締りを推進し、自転車通行空間を確保する。</li> <li>・既設道路の老朽化した舗装や誘導ブロックの補修を行い、歩行空間の維持管理を行う。</li> <li>・高齢者やベビーカー、杖利用者、体の不自由な方などの転倒を防止し、安心して歩けるよう、歩道のバリアフリー化を進める。</li> <li>・「山形市自転車ネットワーク計画」に基づき、市内における自転車ネットワークを構築することにより、自転車通行空間の連続性を確保し、自転車利用者・歩行者の安全な通行空間を確保する。</li> <li>・自転車、歩行者及び自動車の通行区分を明確にし、路上の安全性を高めるため、自転車通行部分に路面標示を設置する。</li> </ul>										
実施主体 連携主体	山形市、道路管理者、警察										
実施時期	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	
①											

4-3-2 ソフト面に関する施策・事業

(1) 公共交通

施策 No	18	施策名	バス幹線路線の設定									
関連する戦略目標	戦略 1	○	戦略 2	○	戦略 3		戦略 4		戦略 5		戦略 6	○
	戦略 4		戦略 5		戦略 6							
ベース計画	・山形市地域公共交通計画 …P147											
事業内容	<p>①幹線路線の利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・幹線路線として設定した路線の利便性向上を図る。</li> <li>・幹線路線とする路線については、施策 No. 19 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 連携主体	山形市、バス事業者											
実施時期	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15		
①												

施策 No	19	施策名	バス路線の経路・ダイヤ等の見直し									
関連する戦略目標	戦略 1	○	戦略 2	○	戦略 3							
	戦略 4	○	戦略 5		戦略 6							
ベース計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>山形市都市計画マスタープラン（分野別構想） …P28</li> <li>山形市立地適正化計画 …P95</li> <li><b>山形市地域公共交通計画 …P148、157、164</b></li> </ul>											
事業内容	<p>①交通結節点の整備等と併せたバス路線の経路・ダイヤの見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <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> <li>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。</li> </ul> <p>②利用者ニーズに応じた経路・ダイヤの見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <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>自家用車を持たない大学生の日常の足の確保に向けて、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）を行う。</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</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <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 連携主体	山形市、バス事業者 山形県											
実施時期	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15		
①	検討・協議 ・随時実施	更 新	→					更 新	→			
②	検討・協議 ・随時実施		→						→			
③	検討・協議 ・随時実施		→						→			

滞在快適性等向上区域（まちなかウォークアブル区域）、トランジットモール：巻末に用語解説

施策 No	20	施策名	鉄道南北縦貫運行に向けた検討								
関連する戦略目標	戦略 1		戦略 2	○	戦略 3						
	戦略 4	○	戦略 5		戦略 6		○				
ベース計画	・山形市地域公共交通計画 …P150										
事業内容	①JR奥羽本線の発着駅変更についての検討 ・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。										
実施主体	山形市、鉄道事業者										
実施時期	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	
①	検討・協議		更新					更新	→		

施策 No	21	施策名	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								
関連する戦略目標	戦略 1		戦略 2	○	戦略 3						
	戦略 4		戦略 5	○	戦略 6		○				
ベース計画	・山形市都市計画マスタープラン（分野別構想） …P27 ・山形市地域公共交通計画 …P155										
事業内容	①山形県地域公共交通計画との連携 ・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	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	
①	検討・協議 ・順次実施		更新					更新	→		

施策 No	22	施策名	MaaS の導入								
関連する戦略目標	戦略 1		戦略 2	○	戦略 3						
	戦略 4	○	戦略 5	○	戦略 6				○		
ベース計画	・山形市地域公共交通計画 …P165-166										
事業内容	<p>①MaaS の段階的な導入</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <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> <p>②シームレス<sup>*</sup>な複数交通機関との連携体制の構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道、路線バス、コミュニティバス、タクシー、コミュニティサイクル、カーシェア<sup>*</sup>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。</li> </ul> <p>※MaaS の導入に係る具体的な取り組みは、地域公共交通計画の関連計画「山形市 MaaS 導入方針」にて整理している。</p> <p><b>【山形市 MaaS 導入方針の施策方針一覧】</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>プラットフォームに関する施策             <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 山形市 MaaS プラットフォーム・アプリの整備</li> <li>(2) 山形県地域公共交通共通基盤との連携</li> <li>(3) 交通系 IC カードの利用拡大</li> </ol> </li> <li>交通サービスに関する施策             <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 中心市街地の更なる利便性向上</li> <li>(2) シェアサービスの導入</li> <li>(3) 新たな公共交通との連携</li> <li>(4) タクシーを活かした様々な移動手段の確保</li> <li>(5) 広域の利便性向上</li> </ol> </li> <li>生活サービスに関する施策             <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 施設サービスや居住地、駐車場との連携</li> <li>(2) 健康アプリとの連携</li> <li>(3) 広域利便性の向上</li> </ol> </li> <li>広域連携に関する施策             <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 仙台市との連携</li> <li>(2) 村山地域（6市7町）との連携</li> <li>(3) その他 MaaS との相互連携</li> </ol> </li> </ol>										
	実施主体 連携主体	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	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	
①	検討・協議 ・順次導入	更新					更新	→			
②	検討・協議 ・随時実施							→			

シームレス、カーシェア：巻末に用語解説

施策 No	23	施策名	南部循環バス、北部循環バスの導入								
関連する戦略目標	戦略 1	○	戦略 2	○	戦略 3						
	戦略 4	○	戦略 5		戦略 6						
ベース計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>山形市立地適正化計画 …P95</li> <li>山形市地域公共交通計画 …P151-152</li> </ul>										
事業内容	<p>①南部循環バス（南くるりん）の導入</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>具体的な運行ルートダイヤ、運賃などを検討し、早期の実証実験を経て導入を目指す。</li> <li>市南部の拠点・大学を結ぶ循環バスを導入する。</li> <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>②北部循環バス（(仮称)北くるりん）の導入</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>市北部の拠点・総合病院等を結ぶ循環バスを導入する。</li> <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>										
実施主体 連携主体	山形市、バス事業者、タクシー事業者										
実施時期	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	
①	実証実験 ・導入	更 新					更 新	→			
②	実証実験 ・導入							→			

準都市機能誘導区域：巻末に用語解説

施策 No	24	施策名	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)									
関連する 戦略目標	戦略 1	○	戦略 2		戦略 3		戦略 4	○	戦略 5		戦略 6	
	戦略 4	○	戦略 5		戦略 6		戦略 1		戦略 2		戦略 3	
ベース計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>山形市都市計画マスタープラン（分野別構想） …P28</li> <li>山形市立地適正化計画 …P95</li> <li>山形市地域公共交通計画 …P160</li> </ul>											
事業内容	<p>①モデル地区へのタクシーやコミュニティバスによる新たな公共交通の導入</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <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> <p>②モデル事業の他地区への展開</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>											
実施主体 連携主体	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	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15		
①	実証実験 ・導入							更新		→		
②	検討・協議 ・随時実施							更新		→		

施策 No	25	施策名	郊外と中心部を結ぶコミュニティバス等の運行										
関連する戦略目標	戦略 1	○	戦略 2	○	戦略 3	○	戦略 4	○	戦略 5	○	戦略 6		
	戦略 4	○	戦略 5	○	戦略 6	○	戦略 1	○	戦略 2	○	戦略 3		
ベース計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>山形市都市計画マスタープラン（分野別構想） …P28</li> <li>山形市立地適正化計画 …P95</li> <li><b>山形市地域公共交通計画 …P153、162、164</b></li> </ul>												
事業内容	<p>①ベニちゃんバス東くるりん・西くるりんの運行</p> <p>a) 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。</p> <p>b) 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。</p> <p>c) 利用者の声を反映させたダイヤ改正などを行う。</p> <p>d) 交通系 IC カードの利用促進を図る。</p> <p>e) 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。</p> <p>f) 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。</p> <p>g) 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。</p> <p>②郊外部と中心部を結ぶコミュニティバス等の運行</p> <p>a) 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>b) 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支援を行うとともに、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> <p>③利用者ニーズに応じたダイヤ・経路の見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>												
実施主体 連携主体	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	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15			
①-a	運行						更新						
①-b	運用		→										
①-c	検討・協議・随時見直し		→										
①-d	随時実施		→										
①-e	検討・協議・ネーミングライツ実施		更新									更新	
①-f	検討・協議・随時実施		→										
①-g	検討・協議・車両更新		→										
②-a	検討・協議・随時見直し		→										
②-b	検討・協議・随時見直し		→										
③	施策 No. 19 の事業に合わせて実施												

ネーミングライツ：巻末に用語解説

施策 No	26	施策名	福祉輸送やその他輸送手段との連携									
関連する戦略目標	戦略 1	○	戦略 2		戦略 3		戦略 4	○	戦略 5		戦略 6	
	戦略 4	○	戦略 5		戦略 6		戦略 1		戦略 2		戦略 3	
ベース計画	・山形市地域公共交通計画 …P162											
事業内容	<p>①福祉有償運送※等との連携</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <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地域支え合いボランティア活動の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <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> <p>③高齢者移動支援サービス検討事業との連携</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>											
実施主体 連携主体	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	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15		
①	検討・協議 ・随時連携		→									
②	随時実施		→									
③	施策 No. 24 の事業に合わせて実施											

施策 No	27	施策名	エコ通勤の推進等公共交通利用のきっかけづくり、啓発活動【公共交通事業】								
関連する戦略目標	戦略 1		戦略 2	○	戦略 3	○					
	戦略 4	○	戦略 5		戦略 6						
ベース計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>山形市立地適正化計画 …P95</li> <li>山形市地域公共交通計画 …P169</li> <li>山形市ウォーキング推進計画 …P33</li> <li>山形市自転車活用推進計画 …P31</li> </ul>										
事業内容	<p>①エコ通勤の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>市民の健康維持・増進するため、国の「エコ通勤優良事業所認証」「『自転車通勤推進企業』宣言プロジェクト」の取組に賛同し、市内事業者の積極的な参加を促進する。</li> </ul> <p>②自家用車から公共交通への利用転換を促すPRや誘導施策の実施</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>高齢者、運転免許返納者等に対し、「山形市地域公共交通計画」の施策 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の実施</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 連携主体	山形市、関係団体、民間事業者、市内企業 福祉団体										
実施時期	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	
①	随時実施							→			
②	検討・協議 随時実施		更新						更新	→	
③	検討・協議 随時実施							→			

施策 No	28	施策名	観光客向け周遊環境の向上								
関連する戦略目標	戦略 1		戦略 2	○	戦略 3						
	戦略 4		戦略 5	○	戦略 6				○		
ベース計画	・山形市地域公共交通計画 …P154										
事業内容	<p>①路線バスにおける観光客向け企画乗車券の更なる活用 ・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>②MaaS の観光における活用検討 ・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。</p> <p>③ベニちゃんバス東くるりん・西くるりんにおける観光客向け企画乗車券の導入 ・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、1日乗車券など新たな企画乗車券を導入する。</p>										
実施主体	山形市、バス事業者、タクシー事業者										
連携主体	山形県、観光協会等、航空事業者										
実施時期	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	
①	検討・協議 ・随時実施						更新		更新		→
②	検討・協議 ・随時実施						更新		更新		→
③	施策 No. 25 の事業に合わせて実施										

施策 No	29	施策名	蔵王と山寺を結ぶ観光路線の検討								
関連する戦略目標	戦略 1		戦略 2	○	戦略 3						
	戦略 4		戦略 5	○	戦略 6						
ベース計画	・山形市地域公共交通計画 …P154										
事業内容	①蔵王と山寺を結ぶ観光路線の検討 ・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	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	
①	検討・協議 ・随時実施	更新					更新				

施策 No	30	施策名	山形～仙台間の公共交通の利用拡大								
関連する戦略目標	戦略 1		戦略 2	○	戦略 3						
	戦略 4		戦略 5	○	戦略 6					○	
ベース計画	・山形市都市計画マスタープラン（分野別構想） …P27 ・山形市地域公共交通計画 …P155										
事業内容	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※の推進 ・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、利用拡大に向けた取組を推進していく。 ②駅からの2次交通※の検討 ・駅からの2次交通について、施策 No. 24 のモデル事業で検討する。 ③交通結節点の整備と併せた他の交通機関との結節の強化 ・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	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	
①	検討・協議 ・随時実施	更新					更新				
②	施策 No. 24 の事業に合わせて実施										
③	施策 No. 1 の事業に合わせて実施										

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、2次交通：巻末に用語解説

施策 No	31	施策名	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 【公共交通事業】									
関連する 戦略目標	戦略 1		戦略 2	○	戦略 3							
	戦略 4	○	戦略 5	○	戦略 6							
ベース計画	・山形市地域公共交通計画 …P167											
事業内容	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 ・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 連携主体	山形市、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、関係団体											
実施時期	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15		
①	随時実施		更新		→						更新	

施策 No	32	施策名	若者向け PR の推進									
関連する 戦略目標	戦略 1		戦略 2	○	戦略 3							
	戦略 4	○	戦略 5		戦略 6							
ベース計画	・山形市地域公共交通計画 …P168											
事業内容	①若者向けモビリティマネジメントの実施 ・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、ノーマイカーデー等のイベント企画等を検討する。 ②車両への Wi-Fi 導入等の検討 ・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 連携主体	山形市、学生、交通事業者											
実施時期	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15		
①	検討・協議 ・随時実施		更新		→						更新	
②	検討・協議 ・随時実施		更新		→						更新	

施策 No	33	施策名	各種イベントの実施【公共交通事業】								
関連する戦略目標	戦略 1	○	戦略 2	○	戦略 3						
	戦略 4	○	戦略 5		戦略 6						
ベース計画	・山形市地域公共交通計画									…P168、169	
事業内容	①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 ・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。 ・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。 ②自家用車から公共交通への利用転換を促すイベントの実施 ・「バスの乗り方教室」や各種イベントを企画・実施する。										
実施主体 連携主体	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 福祉団体										
実施時期	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	
①	検討・協議 ・随時実施	更新						更新	→		
②	検討・協議 ・随時実施								→		

施策 No	34	施策名	高齢者や免許返納者等への支援の見直し								
関連する戦略目標	戦略 1	○	戦略 2						戦略 3		
	戦略 4	○	戦略 5						戦略 6		
ベース計画	・山形市地域公共交通計画									…P164、169	
	・山形市交通安全計画									…P15	
事業内容	①高齢者や免許返納者等への支援の見直し ・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 連携主体	山形市 バス事業者、タクシー事業者										
実施時期	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	
①	検討・協議 ・随時見直し	更新						更新	→		

施策 No	35	施策名	まちなか駐車場の配置適正化								
関連する戦略目標	戦略 1		戦略 2	○	戦略 3		戦略 4	○	戦略 5		戦略 6
	戦略 4		戦略 5		戦略 6						
ベース計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>山形市都市計画マスタープラン（分野別構想） …P30</li> <li>山形市立地適正化計画 …P93</li> </ul>										
事業内容	<p>①駐車場の配置のあり方についての検討</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>既存ストック*を活用した新規立地の抑制に向けた仕組みを検討する。</li> <li>占有率の低い市営駐車場の役割の見直しと統廃合を行う。</li> <li>歩行者に危険が及ぶ構造の路外駐車場対策（出入口規制等）を行う。</li> </ul>										
実施主体 連携主体	山形市										
実施時期	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	
①	<p style="text-align: center;">検討・協議・随時実施</p>										

施策 No	36	施策名	コミュニティサイクルの推進								
関連する戦略目標	戦略 1	○	戦略 2	○	戦略 3	○	戦略 4	○	戦略 5	○	戦略 6
	戦略 4		戦略 5		戦略 6						
ベース計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>山形市地域公共交通計画 …P156</li> <li>山形市自転車活用推進計画 …P34</li> </ul>										
事業内容	<p>①コミュニティサイクルの推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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、民間事業者と連携を行いながらコミュニティサイクルの導入を推進する。</li> <li>コミュニティサイクルを含む公共交通などの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を推進する。</li> <li>導入地区や設置場所、利用目的など利用者のニーズを踏まえつつ、公共用地・民地へのサイクルポートの設置を検討し、利用範囲の拡大を図る。</li> <li>交通結節点へのサイクルポート設置による、公共交通機関や市内アクティビティとの連携について検討を行う。</li> </ul>										
実施主体 連携主体	山形市、民間事業者										
実施時期	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	
①	<p style="text-align: center;">随時実施</p>										

施策 No	37	施策名	わかりやすいバス案内									
関連する戦略目標	戦略 1	○	戦略 2		戦略 3		戦略 4	○	戦略 5		戦略 6	○
	戦略 4	○	戦略 5		戦略 6							
ベース計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>山形市都市計画マスタープラン（分野別構想） …P28</li> <li>山形市地域公共交通計画 …P167</li> </ul>											
事業内容	<p>①「行先番号」の更なる活用・普及</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul> <p>②Google マップ等への路線運行情報の提供</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>											
実施主体 連携主体	山形市、バス事業者、山形県											
実施時期	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15		
①	検討・協議 ・随時実施		更新					更新	→			
②	検討・協議 ・随時実施								→			

(2) 歩行者・自転車

施策 No	38	施策名	放置自転車対策									
関連する戦略目標	戦略 1		戦略 2		戦略 3		戦略 4	○	戦略 5		戦略 6	
	戦略 4	○	戦略 5		戦略 6							
ベース計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>山形市ウォーキング推進計画 …P37</li> <li>山形市自転車活用推進計画 …P41</li> <li>山形市交通安全計画 …P23</li> </ul>											
事業内容	<p>①自転車等放置禁止区域の指定</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>自転車等放置防止条例*に基づき、自転車等放置禁止区域の指定による自転車等の撤去を行うとともに、歩道等に駐輪されている自転車等の整理を行い、自転車や歩行者が安全かつ快適に通行できるスペースの確保に努める。</li> </ul>											
実施主体 連携主体	山形市、道路管理者、警察、交通事業者、関係団体											
実施時期	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15		
①	随時実施			更新							更新	→

自転車等放置防止条例：巻末に用語解説

施策 No	39	施策名	交通ルール・マナーの啓発										
関連する戦略目標	戦略 1		戦略 2		戦略 3		戦略 4	○	戦略 5		戦略 6		
	戦略 4		戦略 5		戦略 6								
ベース計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>山形市都市計画マスタープラン（分野別構想） …P42</li> <li>山形市ウォーキング推進計画 …P26</li> <li>山形市自転車活用推進計画 …P25</li> <li><b>山形市交通安全計画 …P10-14、32、37</b></li> </ul>												
事業内容	<p>①交通安全思想の普及徹底</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>交通安全教育・普及啓発活動を行うに当たっては、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に取り入れ、教材の充実を図り、市民が自ら納得して安全な交通活動を実践することができるよう、行政及び警察、関係機関、学校、関係民間団体、地域社会、企業さらに家庭がそれぞれの特性を生かし、互いに連携をとりながら地域が一体となった活動が推進されるよう促す。</li> </ul> <p>②鉄道交通の安全に関する知識の普及</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>学校、沿線住民、道路運送事業者等を幅広く対象として、関係機関等の協力の下、全国交通安全運動や踏切事故防止キャンペーンの実施、「歩きスマホ」による危険性の周知や酔客に対する事故防止のための注意喚起を行うプラットホーム事故0（ゼロ）運動等において広報活動を積極的に行い、鉄道の安全に関する正しい知識を浸透させる。</li> <li>これらの機会を捉え、駅ホーム及び踏切道における非常押ボタン等の安全設備について分かりやすい表示の整備や非常押ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図る。</li> </ul> <p>③踏切道の交通の安全及び円滑化を図るための措置</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>踏切道における交通安全の円滑化を図るため、車両等の踏切通行時の違反行為に対する指導取締りを適切に行う。</li> <li>自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者に対し、交通安全意識の向上及び踏切支障時における非常ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図る必要があるため、踏切道事故防止キャンペーンを推進するなど広報活動を推進する。</li> </ul>												
実施主体 連携主体	山形市、村山総合支庁、警察、東北運輸局、鉄道事業者												
実施時期	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15			
①	検討・協議 ・随時実施	更新	→					更新	→				
②	検討・協議 ・随時実施		→						→				
③	検討・協議 ・随時実施		→						→				

施策 No	40	施策名	ウォーカブルなまちづくりの推進【ソフト事業】								
関連する戦略目標	戦略 1	○	戦略 2	○	戦略 3	○					
	戦略 4	○	戦略 5	○	戦略 6	○					
ベース計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>山形市都市計画マスタープラン（分野別構想） …P29、31</li> <li>山形市立地適正化計画 …P40、93</li> <li><b>山形市ウォーキング推進計画 …P40</b></li> <li>山形市自転車活用推進計画 …P37</li> </ul>										
事業内容	<p>①中心市街地における歩行者ネットワークの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>中心市街地における歩行者ネットワークの形成や、路外駐車場対策を実施し、安全安心な歩行を可能とする環境づくりを行う。</li> </ul>										
実施主体 連携主体	山形市、関係団体、商店街										
実施時期	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	
①	随時実施			更新	→						更新

施策 No	41	施策名	ウォーキングモデルコース・拠点の整備【ソフト事業】								
関連する戦略目標	戦略 1	○	戦略 2		戦略 3						
	戦略 4	○	戦略 5		戦略 6						
ベース計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>山形市立地適正化計画 …P93</li> <li><b>山形市ウォーキング推進計画 …P42、44</b></li> </ul>										
事業内容	<p>①多様なニーズに対応したウォーキングモデルコースの設定・充実</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>市民や観光客のニーズや利便性・安全性に考慮しながら、既存のウォーキングコースの見直しや充実を図る。また、新たなモデルコースとして、健康増進効果を高めるため、健康遊具を設置している公園や児童遊園に立ち寄れるコースや、冬期間でも安心してウォーキングできるコース、霞城公園をはじめ、山形市の四季折々の魅力を象徴的に体験できるコースなどを設定する。</li> <li>市内各地区等で独自に設定しているウォーキングコースを推奨する制度を創設し、市内各所の様々な魅力を感じることができるコースの充実を図る。</li> <li>モデルコースには、距離や消費カロリー、食事換算目安など、運動の効果が分かる統一したデザインの案内看板等を設置し、分かりやすいコース表示を進めるとともに、ウォーキングを継続したくなるような仕組みづくりを行う。</li> <li>公共交通機関利用者の利便性を考慮し、山形市地域公共交通計画を推進し、交通結節点を起点としたウォーキングモデルコースの整備を検討する。</li> </ul>										
実施主体 連携主体	山形市、警察、交通事業者、関係団体、地区、市民										
実施時期	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	
①	随時実施			更新	→						更新

施策 No	42	施策名	サイクリングモデルコース・拠点の整備【ソフト事業】									
関連する戦略目標	戦略 1	○	戦略 2		戦略 3		戦略 4	○	戦略 5		戦略 6	
	戦略 4	○	戦略 5		戦略 6		戦略 6		戦略 6		戦略 6	
ベース計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>山形市立地適正化計画 …P93</li> <li>山形市自転車活用推進計画 …P35、43</li> </ul>											
事業内容	<p>①多彩なサイクリングモデルコースの設定・充実</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>市民や観光客のニーズや利便性・安全性に考慮しながら、市内を周遊できる多様なモデルコースを新たに設定する。</li> <li>市内各地区等で独自に設定しているサイクリングコースを推奨する制度を創設し、市内各所の様々な魅力を感じることができるコースの充実を図る。</li> </ul>											
実施主体 連携主体	山形市、警察、交通事業者、関係団体、地区、市民											
実施時期	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15		
①	随時実施			更新	→							更新

施策 No	43	施策名	エコ通勤の推進等公共交通利用のきっかけづくり、啓発活動【歩行者・自転車向け事業】									
関連する戦略目標	戦略 1		戦略 2	○	戦略 3	○	戦略 4	○	戦略 5		戦略 6	
	戦略 4	○	戦略 5		戦略 6		戦略 6		戦略 6		戦略 6	
ベース計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>山形市立地適正化計画 …P95</li> <li>山形市地域公共交通計画 …P169</li> <li>山形市ウォーキング推進計画 …P33</li> <li>山形市自転車活用推進計画 …P31</li> </ul>											
事業内容	<p>①エコ通勤の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>市民の健康維持・増進するため、国の「エコ通勤優良事業所認証」「『自転車通勤推進企業』宣言プロジェクト」の取組に賛同し、市内事業者の積極的な参加を促進する。</li> </ul>											
実施主体 連携主体	山形市、関係団体、民間事業者											
実施時期	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15		
①	随時実施			更新	→							更新

施策 No	44	施策名	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 【歩行者向け事業】							
関連する 戦略目標	戦略 1		戦略 2	○	戦略 3					
	戦略 4	○	戦略 5	○	戦略 6					
ベース計画	・山形市ウォーキング推進計画 …P30									
事業内容	①歩くことで得られる効果等の情報発信 ・歩くことによる健康づくりの意義や効果について、広報誌や市ホームページ、SNS 等のほか、SUKSKKアプリや講習会等を通じて積極的な周知・啓発を行う。									
実施主体 連携主体	山形市、関係団体									
実施時期	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15
①	随時実施			更新	→					更新

施策 No	45	施策名	各種イベントの実施【歩行者・自転車向け事業】							
関連する戦略目標	戦略1	○	戦略2	○	戦略3					
	戦略4	○	戦略5		戦略6					
ベース計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>山形市ウォーキング推進計画</li> <li>山形市自転車活用推進計画</li> </ul>		…P31-33 …P31							
事業内容	<p>①ウォーキングイベントの開催</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>一人ひとりに合った歩き方を学ぶことで、ケガや故障を減らし、ウォーキングの楽しさを実感しながら健康増進や運動を始めるきっかけをつくるため、歩き方講座の開催を検討する。併せて、多くの市民が講座に参加できるように、動画配信も検討する。</li> <li>運動普及推進協議会等と連携し、ウォークラリーなどの参加者同士が交流しながら楽しく歩けるイベントを実施する。</li> <li>ストレッチ体操やヨガなど、他の運動とウォーキングを組み合わせたイベントの実施や、民間事業者が実施するウォーキングイベントと連携し、ウォーキングの魅力の積極的な発信に努める。</li> <li>山形市の自然や温泉、歴史などの地域資源とウォーキングを組み合わせ、健康増進を図りながら観光振興にも資する取組を検討する。</li> <li>ノルディックウォークやスノーシューウォークなど、新しいウォーキング方法の紹介やイベントの開催を検討する。</li> <li>「ウォーキングの日」を設定することで、市民の歩くことに対する意識を高めるとともに、関連イベントを開催することで、市全体に歩く機運を醸成する。</li> </ul> <p>②自転車関連イベントとの連携</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>民間事業者と連携し、市民参加型のサイクルイベントや自転車の乗り方教室などの開催により、健康増進や体力づくりを目的とした自転車利用者の増加を図る。</li> </ul>									
実施主体 連携主体	山形市、関係団体、民間事業者									
実施時期	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15
①	検討・協議・随時実施			更新	→					更新
②	検討・協議・随時実施			更新	→					更新

4-4 関係者の役割分担を踏まえた実施プログラム

4-3 にて示した施策・事業を実施プログラムとして取りまとめる。実施プログラムは、個々の施策・事業について「いつ、誰が、何をやるか」を明確にし、施策・事業の実効性を確保する、戦略のロードマップとしての役割を有するものである。

■主たるベース計画 凡例

計画名	記号	計画名	記号
山形市地域公共交通計画	交	山形市自転車活用推進計画	自
山形市ウォーキング推進計画	ウ	山形市交通安全計画	安

○更新…主たるベース計画の更新時期。○は、上記凡例のとおり計画を示す。この主たるベース更新に合わせて、適宜事業内容等の修正を検討する。

対策	No	分類・施策名	事業内容	実施時期											実施主体	
				令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	令和13年度	令和14年度	令和15年度			
ハード面	(1)公共交通															
	1	交通結節点の整備	① 交通結節点の設計・整備	順次設計・整備												山形市
	2	新駅の検討	① 山形駅と蔵王駅間における、新駅の設置の検討	検討・協議												山形市、鉄道事業者、道路管理者
	3	鉄道駅をはじめとした交通結節点のバリアフリー化	① 北山形駅周辺のバリアフリー化の推進	検討・協議・随時実施	交更新											山形市、鉄道事業者、道路管理者
			② 交通結節点の整備におけるバリアフリー化の検討	検討・協議・随時実施												
	4	バス停のバス待ち環境の改善	① 快適なバス待ち環境(上屋・ベンチ等)の整備	検討・協議・随時実施												山形市、バス事業者、道路管理者
	5	バスレーンの導入検討・バスペイの設置	① バスの定時性・速達性を確保するためのバスレーンの導入検討	検討・協議・随時実施	交更新											山形市、道路管理者、バス事業者
			② バス乗降による交通流への影響緩和のためのバスペイ設置	検討・協議・随時実施												
	6	踏切道における交通の安全	① 踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備促進	検討・協議・随時実施	安更新											山形市、東北運輸局、村山総合支庁、鉄道事業者、警察
			② 踏切保安施設の整備及び交通規制の実施	検討・協議・随時実施												
			③ 踏切道の統廃合の促進	検討・協議・随時実施												
	7	環境にやさしい車両等の導入促進	① ハイブリッドバス、小型EV車両等の導入検討	検討・協議・随時導入	交更新										山形市、バス事業者、タクシー事業者	
	(2)歩行者・自転車															
	8	ウォーカブルなまちづくりの推進【ハード事業】	① 道路空間の再配分等の検討		随時実施											山形市、道路管理者、関連団体、商店街
	9	ウォーキングモデルコース・拠点の整備【ハード事業】	① 多様なニーズに対応したウォーキングモデルコースの設定・充実		随時実施											山形市、警察、交通事業者、関係団体、地区、市民
			② ウォーキング拠点の整備		順次実施											
	10	サイクリングモデルコース・拠点の整備【ハード事業】	① 多彩なサイクリングモデルコースの設定・充実		随時実施											山形市、警察、交通事業者、関係団体、地区、市民
② サイクリング拠点の整備				順次実施												
11	地域のニーズに応じた駐輪場の整備	① 地域のニーズに応じた駐輪場の整備・充実		随時実施											山形市、道路管理者、警察、交通事業者、関係団体	
12	快適な歩行環境の整備・維持	① 快適な歩行環境の整備・維持		随時実施											山形市、道路管理者、河川管理者、地区、地権者	
13	快適な自転車通行環境の整備・維持	① 快適な自転車通行環境の整備・維持		随時実施											山形市、道路管理者、地区	
(3)道路空間																
14	無電柱化事業の推進	① 無電柱化による歩行空間・自転車通行空間の整備		検討・協議・随時実施											山形市、道路管理者	
15	消雪道路・設備の整備、除排雪の実施	① 冬期間における快適な道路空間の整備・維持		随時実施											山形市、道路管理者	
		② 適切な除排雪の実施		随時実施												
16	地域活性化を支援する都市計画道路の整備	① 都市計画道路の整備による、道路交通の量的・質的な問題の解消と、地域の活性化に資する道路網の形成		随時実施											山形市、国、山形県	
17	安全・安心のための道路環境の整備	① 安全な歩行・自転車通行空間の整備・維持		随時実施											山形市、道路管理者、警察	

■主たるベース計画 凡例

計画名	記号	計画名	記号
山形市地域公共交通計画	交	山形市自転車活用推進計画	自
山形市ウォーキング推進計画	ウ	山形市交通安全計画	安

○更新 …主たるベース計画の更新時期。○は、上記凡例のとおり計画を示す。  
この主たるベース更新に合わせて、適宜事業内容等の修正を検討する。

対策	No	分類・施策名	事業内容	実施時期											実施主体	
				令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	令和13年度	令和14年度	令和15年度			
ソフト面	(1)公共交通															
	18	バス幹線路線の設定	① 幹線路線の利便性向上	検討・協議・ 随時実施												山形市、バス事業者
	19	バス路線の経路・ダイヤ等の見直し	① 交通結節点の整備等と併せたバス路線の経路・ダイヤの見直し	検討・協議・ 随時実施												山形市、バス事業者
			② 利用者ニーズに応じた経路・ダイヤの見直し	検討・協議・ 随時実施												
			③ 運賃等の見直し	検討・協議・ 随時実施												
	20	鉄道南北縦貫運行に向けた検討	① JR奥羽本線の発着駅変更についての検討	検討・協議												山形市、鉄道事業者
	21	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	① 山形県地域公共交通計画との連携	検討・協議・ 順次実施												山形市、 連携中枢都市圏の連携市町
	22	MaaSの導入	① MaaSの段階的な導入	検討・協議・ 順次導入												山形市、鉄道事業者、バス事業者、 タクシー事業者
			② シームレスな複数交通機関との連携体制の構築	検討・協議・ 随時実施												
	23	南部循環バス、北部循環バスの導入	① 南部循環バス(南くるりん)の導入	実証実験・導入												山形市、バス事業者、 タクシー事業者
			② 北部循環バス((仮称)北くるりん)の導入	実証実験・導入												
	24	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)	① モデル地区へのタクシーやコミュニティバスによる新たな公共交通の導入	実証実験・導入												山形市、各地区、バス事業者、 タクシー事業者
			② モデル事業の他地区への展開	検討・協議・ 随時実施												
	25	郊外と中心部を結ぶコミュニティバス等の運行	①-a 市中心部と市街地東部・西部を結ぶ「へーちゃんバス東くるりん・西くるりん」の運行の継続	運行												山形市、大郷・明治地区、中山町、 バス事業者、タクシー事業者
			①-b 一日乗車券などの企画乗車券の導入	運用												
			①-c 利用者の声を反映させたダイヤ改正の実施	検討・協議・ 随時見直し												
			①-d 交通系ICカードの利用促進	随時実施												
			①-e バス停へのネーミングライツの導入などによる安定的な収入の確保	検討・協議・ネー ミングライツ実施												
			①-f 行先番号など利用者が分かりやすい案内表示についての導入の検討	検討・協議・ 随時実施												
			①-g 西くるりんの車両の更新	検討・協議・ 車両更新												
			②-a 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	検討・協議・ 随時見直し												
			②-b 自主運行バス「スマイルグリーン号」の運行及びニーズに対応した見直し	検討・協議・ 随時見直し												
			26	福祉輸送やその他輸送手段との連携	① 福祉有償運送等との連携	検討・協議・ 随時連携										
	② 地域支え合いボランティア活動の促進	随時実施														
	27	エコ通勤の推進等公共交通利用のきっかけづくり、啓発活動【公共交通事業】	① エコ通勤の推進	随時実施												山形市、関係団体、民間事業者、 市内企業
			② 自家用車から公共交通への利用転換を促すPRや誘導施策の実施	検討・協議・ 随時実施												
			③ 自家用車利用の低減に向けた啓発活動の実施	検討・協議・ 随時実施												

■主たるベース計画 凡例

計画名	記号	計画名	記号
山形市地域公共交通計画	交	山形市自転車活用推進計画	自
山形市ウォーキング推進計画	ウ	山形市交通安全計画	安

○ 更新 …主たるベース計画の更新時期。○は、上記凡例のとおり計画を示す。  
この主たるベース更新に合わせて、適宜事業内容等の修正を検討する。

対策	No	分類・施策名	事業内容	実施時期											実施主体		
				令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	令和13年度	令和14年度	令和15年度				
ソフト面	(1) 公共交通																
	28	観光客向け周遊環境の向上	① 路線バスにおける観光客向け企画乗車券の更なる活用	検討・協議・随時実施	交 更新												山形市、バス事業者、タクシー事業者
			② MaaSの観光における活用検討	検討・協議・随時実施													
	29	蔵王と山寺を結ぶ観光路線の検討	① 蔵王と山寺を結ぶ観光路線の検討	検討・協議・随時実施													山形市
	30	山形～仙台間の公共交通の利用拡大	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の推進	検討・協議・随時実施													山形市、仙台市、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者
	31	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【公共交通事業】	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	随時実施													山形市、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、関係団体
	32	若者向けPRの推進	① 若者向けモビリティマネジメントの実施	検討・協議・随時実施													山形市、学生、交通事業者
			② 車両へのWi-Fi導入等の検討	検討・協議・随時実施													
	33	各種イベントの実施【公共交通事業】	① 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	検討・協議・随時実施													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
			② 自家用車から公共交通への利用転換を促すイベントの実施	検討・協議・随時実施													
	34	高齢者や免許返納者等への支援の見直し	① 高齢者や免許返納者等への支援の見直し	検討・協議・随時見直し													山形市
	35	まちなか駐車場の配置適正化	① 駐車場の配置のあり方についての検討														山形市
	36	コミュニティサイクルの推進	① コミュニティサイクルの推進														山形市、民間事業者
	37	わかりやすいバス案内	① 「行先番号」の更なる活用・普及	検討・協議・随時実施													山形市、バス事業者、山形県
			② Googleマップ等への路線運行情報の提供	検討・協議・随時実施													
	(2) 歩行者・自転車																
	38	放置自転車対策	① 自転車等放置禁止区域の指定														山形市、道路管理者、警察、交通事業者、関係団体
39	交通ルール・マナーの啓発	① 交通安全思想の普及徹底	検討・協議・随時実施													山形市、村山総合支庁、警察、東北運輸局、鉄道事業者	
		② 鉄道交通の安全に関する知識の普及	検討・協議・随時実施														
		③ 踏切道の交通の安全及び円滑化を図るための措置	検討・協議・随時実施														
40	ウォーカブルなまちづくりの推進【ソフト事業】	① 中心市街地における歩行者ネットワークの形成												山形市、関係団体、商店街			
41	ウォーキングモデルコース・拠点の整備【ソフト事業】	① 多様なニーズに対応したウォーキングモデルコースの設定・充実												山形市、警察、交通事業者、関係団体、地区、市民			
42	サイクリングモデルコース・拠点の整備【ソフト事業】	① 多彩なサイクリングモデルコースの設定・充実												山形市、警察、交通事業者、関係団体、地区、市民			
43	エコ通勤の推進等公共交通利用のきっかけづくり、啓発活動【歩行者・自転車向け事業】	① エコ通勤の推進												山形市、関係団体、民間事業者			
44	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【歩行者向け事業】	① 歩くことで得られる効果等の情報発信												山形市、関係団体			
45	各種イベントの実施【歩行者・自転車向け事業】	① ウォーキングイベントの開催	検討・協議・随時実施											山形市、関係団体、民間事業者			
		② 自転車関連イベントとの連携	検討・協議・随時実施														

## 第5章 推進体制

### 5-1 推進体制

将来像の実現に向けては、各施策を着実に推進していくことが重要であり、施策の効果について適正に評価・検証していく必要がある。

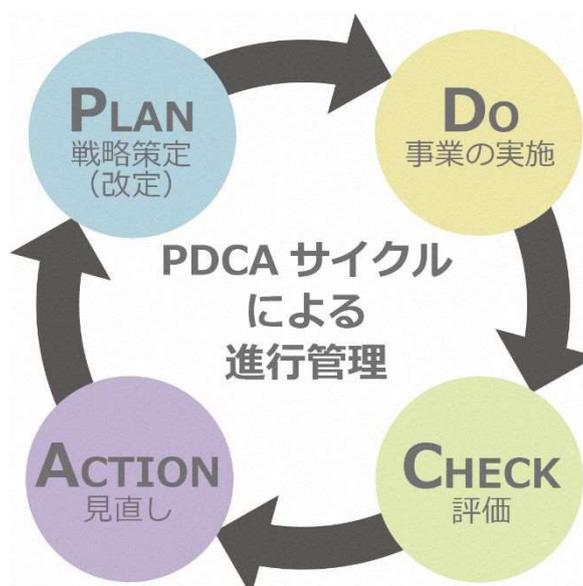
戦略の推進に向けては、市民、行政（国・県・市・警察等）、交通事業者、交通に関する団体等がそれぞれの役割分担を把握した上で連携・協働し取り組んでいくことが必要である。

計画の進行状況を把握するために、行政と交通事業者等が一体となり会議を開催することで、取組の進行状況や目標の達成状況を確認する。また、庁内においても関係部局と連携しながら着実に取組を推進する。

### 5-2 進行管理

本戦略を着実に実行していくために、PDCA サイクルにより毎年事業進捗を確認・検証し、改善に努める。進捗の確認には、数値目標により事業の達成度合いを評価する。

なお、関連計画の見直し、法令や社会情勢の変化等を踏まえながら、必要に応じて本戦略の見直しを実施するものとする。



## 巻末資料：用語集

### アルファベット

#### AI オンデマンド交通

AI (Artificial Intelligence：人工知能) を活用した効率的な配車により、利用者予約に対し、リアルタイムに最適配車を行うシステムのこと。

#### MaaS(マース, 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。

#### Q1 (キューイチ) プロジェクト推進事業

これまで「山形まなび館」として活用してきた市立第一小学校旧校舎をリノベーションし、創造都市やまがたの拠点施設「やまがたクリエイティブシティセンターQ1」として再活用する事業のこと。

#### 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とならないためにこのような集計を行う。

### あ・ア行

#### アーバンスポーツ

「速さや高さ、危険さや華麗さなどの過激な (extreme) 要素を持った、離れ業を売りとするエクストリームスポーツの中で都市での開催が可能なもの【出典：「アーバンスポーツツーリズム推進に向けた論点整理」令和3年3月12日 文部科学省 アーバンスポーツツーリズム研究会】」とされており、音楽、ファッションなど遊び感覚の高い若者文化と深く結びつくスポーツを指す。

#### ウォーカブル推進都市

“WE DO” Walkable (歩きたくなる), Eyelevel (まちに開かれた1階), Diversity (多様な人の), Open (開かれた空間が心地良い) をキーワードとするこれからのまちづくりの方向性に基づいて、居心地が良く歩きたくなるまちなかづくりを共に推進する都市。

## か・カ行

### 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。

### 拠点ネットワーク型集積都市

「山形市都市計画マスタープラン（全体構想）」において、将来都市構造として「ゾーン」「都市核」「機能拠点」「生活圏」「ネットワーク」の5つの都市構造の考え方と構成要素を組み合わせ、導き出したもの。

現在の都市構造を基礎として、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の形成により、住み慣れた地域での定住を可能とする。

### 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。

### 公共交通ネットワークビジョン

「山形市地域公共交通計画」で掲げる、山形市が目指す公共交通ネットワークの在り方を示すもの。「交通軸」を交通手段の輸送量に応じた骨格レベルごとに定め、複数の交通手段の接続が行われる場所のうち重要な拠点を「交通結節点」として位置づけている。

### 合計特殊出生率

15歳から49歳までの年齢別出生率を合計したもの。一人の女子が一生涯の間に何人の子どもを生むか（一人当たりの平均子ども数）をあらわす。

### 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。

## 国勢調査

日本国内の人口・世帯の実態を明らかにすることを目的として行われる、国の最も重要な統計調査であり、日本国内に住んでいる人・世帯を対象として、5年ごとに行われる。

## コミュニティサイクル

相互利用可能な複数のサイクルポートからなる、自転車による面的な都市交通システム。都市内に高密度にポートを配置し、いつでもどのポートでも自転車の貸出し・返却が可能であり、短時間・短距離の移動を目的とした公共交通を補強する交通手段。

## コミュニティバス

地域住民の交通の利便性向上のため、従来の路線バスによるサービスを補うことを目的とし、地方公共団体が運行に関与する乗合バス。

## コンパクト・プラス・ネットワーク

国土交通省が提唱するまちづくりの考え方で、人口減少・高齢化が進む中でも、誰もが安心して暮らせるよう、地域公共交通と連携したコンパクトなまちづくりを進めることをいう。

## さ・サ行

### サイクル&レールライド・バスライド

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。

### シームレス

途切れのない、継ぎ目のない、縫い目のない等の意味を持つ英単語であるが、公共交通分野においては、複数の交通手段を利用した際に、サービス間の支払い等に切れ目を作らないことを指す。

### シェアリングサービス

インターネットを介して個人と個人・企業等との間で活用可能な資産（場所・モノ・スキル等）をシェア（売買・貸し借り等）することで生まれるサービス。

## 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。

### 自家用旅客有償運送

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。

### 自転車等放置防止条例

公共の場所における自転車等の放置を防止することにより、安全で快適な市民生活の形成を図ることを目的に、平成6年に制定した条例。

### 自動運転

運転者ではなくシステムが、運転操作に関わる認知、予測、判断、操作の全てを代替して行い、車両を自動で走らせること。

### 循環型社会

大量生産・大量消費・大量廃棄型社会に代わるものとして提示された概念。循環型社会形成推進基本法では、「製品等が廃棄物等となることが抑制され、並びに製品等が循環資源となった場合においてはこれについて適正に循環的な利用が行われることが促進され、及び循環的な利用が行われない循環資源については適正な処分が確保され、もって天然資源の消費を抑制し、環境への負荷ができる限り低減される社会」としている。

### 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・鳴地区、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。

### 消雪道路

積雪寒冷地において、通行の妨げとなる雪や氷を除去する仕組みが導入されている道路。消雪パイプなどによって地下水を散水する方法や、ロードヒーティング（電力）、ヒートポンプ（空気熱利用）、ヒートパイプ（地熱利用）などがある。

### ストック

「在庫」、「蓄え」などの意味。都市計画分野では、既に市内にある整備済みの公共施設などの都市施設や、歴史・文化資源などを示す。

### 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、地域の困りごとやすで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4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。

### ゼロカーボンシティ

2050年にCO<sub>2</sub>（二酸化炭素）を実質ゼロにすることを目指す旨を首長自らが又は地方自治体として公表した地方自治体。

### 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

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。

## た・タ行

### 滞在快適性等向上区域（まちなかウォークアブル区域）

「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。

### 第10次山形市交通安全計画

「第10次山形県交通安全計画」を基に、平成28年度から令和2年度までの5年間に、本市域において講ずべき交通安全に関する施策の大綱と数値目標を定めたもの。

### 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。

### 道路除排雪計画

「山形市克雪対策総合推進計画」に基づき、冬期間における道路の除排雪作業及び凍結防止作業を迅速かつ適切に行うことにより、道路交通を確保し、雪害から市民生活を守ることを目的とする計画。

## 都市機能

都市のもつさまざまな働きやサービスのことで、業務、商業、居住、工業、交通、政治、行政、教育、福祉、文化、スポーツなどの諸活動によって担われる。

## 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。

## 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）のみ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。

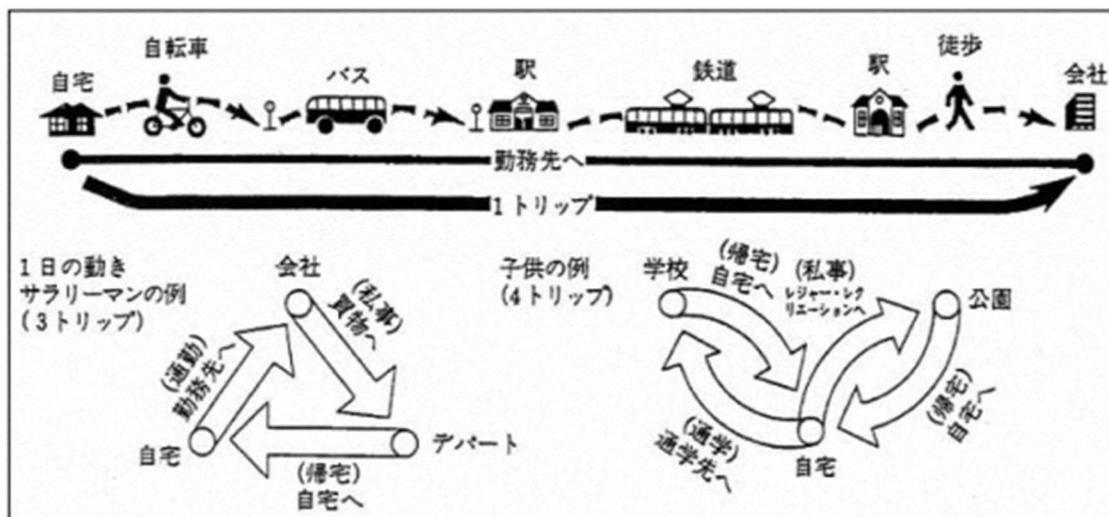


図 トリップのイメージ

## な・ナ行

### 2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、企業名や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、愛称をつけた施設の維持・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・ハ行

### 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が専用または優先して走行できるよう指定された車線。専用レーンと優先レーン2種類がある。

### バリアフリー

障がい者等の歩行、住宅などの出入りを妨げる物理的障害がなく、動きやすい環境をいう。物理的な障壁を取り除くことだけでなく、制度的、心理的、情報等、障がい者を取り巻く生活全般に関連している障壁（バリアー）を取り除く（フリーにすること）。

### 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。

### 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輸送を行うもの。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・マ行

### 無電柱化

道路の地下空間を活用して、電力線や通信線などをまとめて収容する電線共同溝などの整備による電線類地中化や、表通りから見えないように配線する裏配線などにより道路から電柱を無くすこと。

### 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。

### 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・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、取組をとりまとめた計画。

### 山形県地域公共交通計画

「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、特に広域の移動を輸送資源の総動員をもって確保していくため、山形県と県内全市町村によって策定されたもの。「データの集約・共有」、「移動のシームレス化（移動の円滑化）」、「移動の軸となる公共交通事業（鉄道・バス・タクシー）の維持・強化」を基本方針とする。

### 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 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。

### 山形市交通結節点整備方針

交通軸と交通結節点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、交通結節点及び交通結節点候補地の箇所や各交通結節点に整備すべき機能、優先的な整備が必要な交通結節点等を取りまとめた方針。

### 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り組みをまとめた「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。

### 山形市中心市街地活性化基本計画

「中心市街地の活性化に関する法律」に基づき市町村で策定する中心市街地の活性化に関する施策を総合的かつ一体的に推進するための基本的な計画。令和 2 年 1 1 月から令和 8 年 3 月までを計画期間とする新たな計画を策定し、令和 2 年 10 月 30 日内閣総理大臣より認定を受けている。

### 山形市中心市街地グランドデザイン

山形市の中心市街地の新たなまちづくりの羅針盤となる構想。従来の商業一辺倒の活性化ではなく、居住、ビジネス環境、観光、医療・福祉・子育て、文化・芸術などの様々な要素の魅力を向上させることによって、中心市街地の価値を高めていく方向性が示されている。

### 山形市都市計画マスタープラン

都市計画法第 1 8 条の 2 に規定する、市町村の都市計画に関する基本的な方針。都市づくりの将来ビジョンを確立し、個別の都市計画の指針として地区別の将来のあるべき姿を明示したうえで、地域における都市づくりの課題とこれに対応した整備等の方針を明らかにするもの。

### 山形市発展計画 2025

第1期の山形市発展計画における取組の成果や課題を踏まえ、中核市への移行を礎として、「健康医療先進都市」の確立に向けて、まちの魅力を高めるための取組を加速するための計画。「第2期山形市まち・ひと・しごと創生総合戦略」を兼ねる。

### 山形市 MaaS 導入方針

山形市の既存の公共交通サービスと ICT 等の新技術を活用した新しい交通サービスを連携し、多様な交通手段の選択が可能となる「MaaS」の導入に向けて、取り組み事業やスケジュールなどを取りまとめたもの。

### 山形市無電柱化推進計画

「無電柱化の推進に関する法律」に基づき、山形市の無電柱化の基本的な方針、目標、施策等を定めたもの。

### 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1月に形成され、令和3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。

### ユネスコ創造都市ネットワーク

経済的、社会的、文化的、環境的側面において、創造性を持続可能な開発の戦略的要素として認識している都市間の協力を強化することを目的とし、ユネスコ（国連教育科学文化機関、UNESCO）が平成16年に創設したネットワーク。

## ら・ラ行

### リソース

一般的には、あらゆる資源全般を指すが、公共交通分野においては、交通事業者のマンパワーや保有車両台数等を指す。

## 巻末資料：上位計画・ベース計画

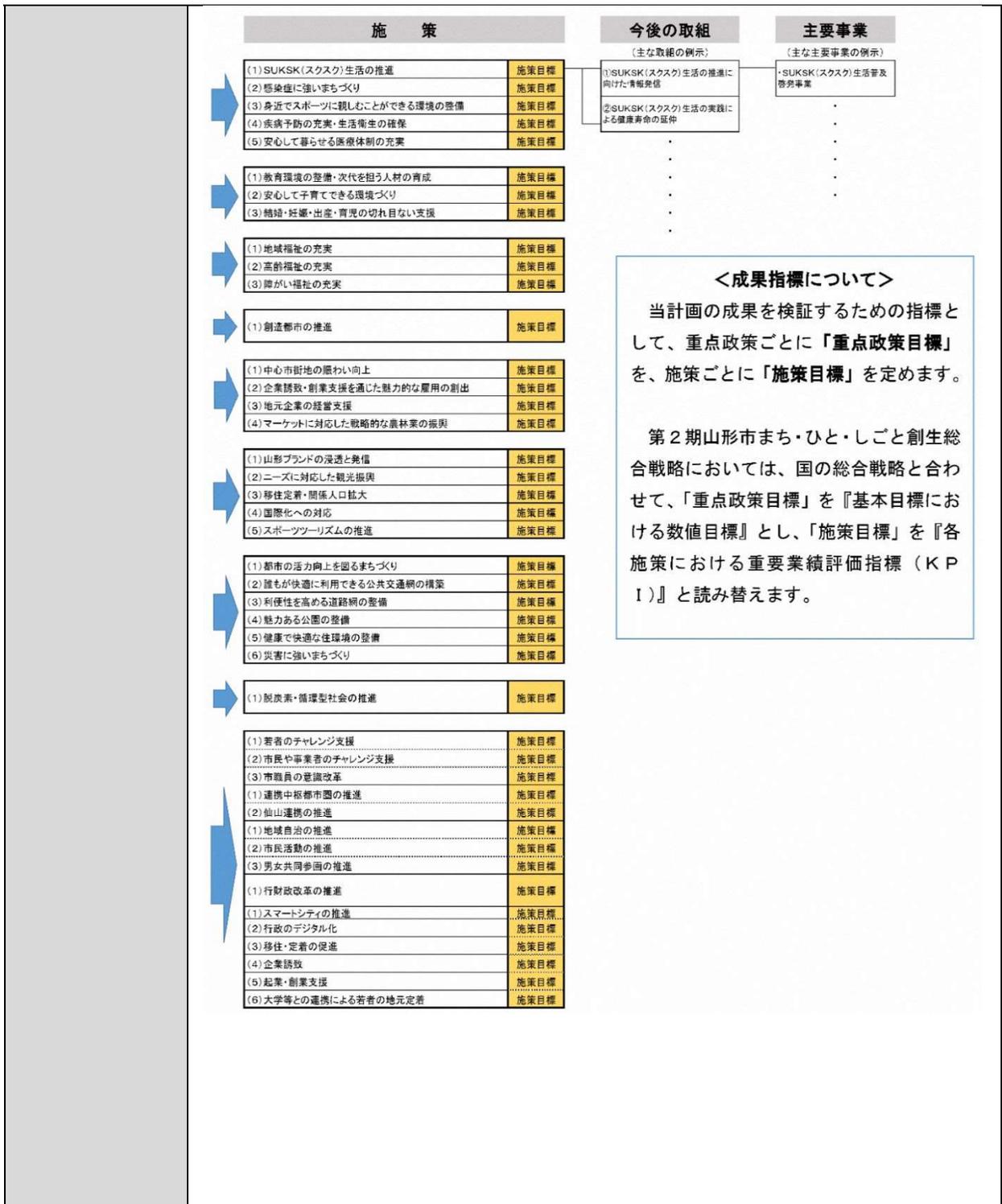
### (1) 上位計画の整理

#### ① 山形県地域公共交通計画

計画名称	山形県地域公共交通計画
計画期間	令和3年度～令和7年度
担当部署	みらい企画創造部総合交通政策課
計画の概要	県内の「移動」に関するサービス向上による県民の公共交通の利用回数の増加、県外からの流動人口（来訪者数等）増加に向け、『データの集約・共有』『移動のシームレス化』『公共交通事業の維持・強化』に関する、施策・事業・数値目標を取りまとめたもの。
主な記載内容	<p><b>5 基本的な方針</b></p> <p>(1) データの集約・共有（サービス間の連携とニーズの把握・対応の基盤）</p> <p>大課題①への対応として、また、大課題②・③の対応のためにも、様々な移動サービスの実態、その前提となるニーズについてのデータが一元的に集約され、関係者に広く共有されることが必要となる。</p> <p>データの集約・共有により、関係者が相互にそのサービス内容を認識し、より効果的な連携を図ることや、様々なニーズの組み合わせや既存サービスとのニッチを把握することで、新たな移動手段の提供に繋げることが可能となる。</p> <p>(2) 移動のシームレス化（移動の円滑化）（検索、決済、乗継等、サービス毎のバリアを減らす）</p> <p>大課題②への対応として、交通機関自体のバリアフリー化とともに、複数の移動サービスを乗り継ぐ際の検索、予約、決済を含む様々なバリアを減らし、単体の交通機関としても、複数の交通機関を利用したひとつの移動全体としても、そのシームレス化を達成する必要がある。</p> <p>移動全体のシームレス化により、高齢者や障がい者等の交通弱者であっても、広域の移動にもドアツードアでの移動を確保することが可能になる。また、複数のサービスがシームレスに連携することで、それぞれのサービスがその適した範囲に専念しつつ、相互に連携し、利用者から見て一体的なサービス提供を行い、単独のサービスで無理に広域かつドアツードアを実施する必要がなくなる。</p> <p>(3) 移動の軸となる公共交通事業（鉄道・バス・タクシー）の維持・強化</p> <p>大課題③への対応として、公共交通事業者の経営を強化するために、国、県、市町村による公的な支援を効果的に行っていくとともに、公共交通事業者による移動サービスとその他の移動サービスとが重複する場合、その適性に応じた適切な役割分担を図っていく必要がある。</p> <p>移動の軸となる公共交通事業の強化により、移動サービスのプロフェッショナルである公共交通事業者がカバーできる範囲を維持・拡大し、利用者にとって安全・安心で利便性の高い移動サービスの確保を図るとともに、プロフェッショナルではない自治体等による移動サービスの実施負担を軽減することが可能となる。</p> <p style="text-align: center;"></p> <p><b>【大目標】</b>多様なサービスが相互に連携することで、多様なニーズに対応し、県内の「移動」に関するサービス全体の利便性を向上させる。</p>

② 山形市発展計画 2025

計画名称	山形市発展計画 2025																		
計画期間	令和2年度～令和6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年度からの5年間で各施策に対して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。																		
主な記載内容	<p><b>第3章 重点政策</b></p> <p style="text-align: center;"><b>「健康医療先進都市」の確立に向けて</b></p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 30%; text-align: center;">基本方針</th> <th style="width: 70%; text-align: center;">重点政策</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3" style="text-align: center; vertical-align: middle;">健康でいきいきと暮らせるまちづくり</td> <td>1. 健康の保持・増進 <span style="float: right;">重点政策目標</span></td> </tr> <tr> <td>2. 健やかな子どもの育成 <span style="float: right;">重点政策目標</span></td> </tr> <tr> <td>3. 地域共生社会の実現 <span style="float: right;">重点政策目標</span></td> </tr> <tr> <td rowspan="5" style="text-align: center; vertical-align: middle;">持続的発展が可能な希望あるまちづくり</td> <td>4. 創造都市の推進 <span style="float: right;">重点政策目標</span></td> </tr> <tr> <td>5. 地域経済の活性化 <span style="float: right;">重点政策目標</span></td> </tr> <tr> <td>6. 山形ブランドの浸透と交流の拡大 <span style="float: right;">重点政策目標</span></td> </tr> <tr> <td>7. 都市の活動を支える基盤整備 <span style="float: right;">重点政策目標</span></td> </tr> <tr> <td>8. 環境保全 <span style="float: right;">重点政策目標</span></td> </tr> <tr> <td rowspan="5" style="text-align: center; vertical-align: middle;">発展計画を推進するための共通基盤づくり</td> <td>A. チャレンジできる環境の創出 <span style="float: right;">重点政策目標</span></td> </tr> <tr> <td>B. 広域連携の推進 <span style="float: right;">重点政策目標</span></td> </tr> <tr> <td>C. 協働の推進 <span style="float: right;">重点政策目標</span></td> </tr> <tr> <td>D. 行財政改革の推進 <span style="float: right;">重点政策目標</span></td> </tr> <tr> <td>E. アフターコロナにおける地方創生の推進 <span style="float: right;">重点政策目標</span></td> </tr> </tbody> </table>	基本方針	重点政策	健康でいきいきと暮らせるまちづくり	1. 健康の保持・増進 <span style="float: right;">重点政策目標</span>	2. 健やかな子どもの育成 <span style="float: right;">重点政策目標</span>	3. 地域共生社会の実現 <span style="float: right;">重点政策目標</span>	持続的発展が可能な希望あるまちづくり	4. 創造都市の推進 <span style="float: right;">重点政策目標</span>	5. 地域経済の活性化 <span style="float: right;">重点政策目標</span>	6. 山形ブランドの浸透と交流の拡大 <span style="float: right;">重点政策目標</span>	7. 都市の活動を支える基盤整備 <span style="float: right;">重点政策目標</span>	8. 環境保全 <span style="float: right;">重点政策目標</span>	発展計画を推進するための共通基盤づくり	A. チャレンジできる環境の創出 <span style="float: right;">重点政策目標</span>	B. 広域連携の推進 <span style="float: right;">重点政策目標</span>	C. 協働の推進 <span style="float: right;">重点政策目標</span>	D. 行財政改革の推進 <span style="float: right;">重点政策目標</span>	E. アフターコロナにおける地方創生の推進 <span style="float: right;">重点政策目標</span>
基本方針	重点政策																		
健康でいきいきと暮らせるまちづくり	1. 健康の保持・増進 <span style="float: right;">重点政策目標</span>																		
	2. 健やかな子どもの育成 <span style="float: right;">重点政策目標</span>																		
	3. 地域共生社会の実現 <span style="float: right;">重点政策目標</span>																		
持続的発展が可能な希望あるまちづくり	4. 創造都市の推進 <span style="float: right;">重点政策目標</span>																		
	5. 地域経済の活性化 <span style="float: right;">重点政策目標</span>																		
	6. 山形ブランドの浸透と交流の拡大 <span style="float: right;">重点政策目標</span>																		
	7. 都市の活動を支える基盤整備 <span style="float: right;">重点政策目標</span>																		
	8. 環境保全 <span style="float: right;">重点政策目標</span>																		
発展計画を推進するための共通基盤づくり	A. チャレンジできる環境の創出 <span style="float: right;">重点政策目標</span>																		
	B. 広域連携の推進 <span style="float: right;">重点政策目標</span>																		
	C. 協働の推進 <span style="float: right;">重点政策目標</span>																		
	D. 行財政改革の推進 <span style="float: right;">重点政策目標</span>																		
	E. アフターコロナにおける地方創生の推進 <span style="float: right;">重点政策目標</span>																		



(2) ベース計画の整理

① 山形市都市計画マスタープラン

<p>計画名称</p>	<p>山形市都市計画マスタープラン</p>
<p>計画期間</p>	<p>平成 28 年度～令和 17 年度</p>
<p>担当部署</p>	<p>まちづくり政策部まちづくり政策課</p>
<p>計画の概要</p>	<p>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。</p>
<p>主な記載内容</p>	<p><b>【全体構想】</b>  <b>第 3 章 都市構造</b>  <b>第 2 節 将来都市構造</b>          「ゾーン」「都市核」「機能拠点」「生活圏」「ネットワーク」の 5 つの都市構造の考え方と構成要素を組み合わせ、導き出された将来都市構造を「拠点ネットワーク型集積都市」とし、将来都市像とまちづくりの目標の実現を目指します。          現在の都市構造を基礎として、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の形成により、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ます。</p> 

**【分野別構想】**  
**第1章 分野別構想について**  
**(2) 個別の方針の考え方**

大項目	中項目	主な内容
土地利用の方針	商業・業務系土地利用	・都市核の求心力を高めるまちづくり ・交通の結節機能を活かしたまちづくり ・地域の拠点性を高めるまちづくり ・防災機能を兼ね備えた沿道業務地の形成
	住居系土地利用	・都市核を取り囲む複合住宅地の形成 ・緑と調和した低層住宅地の形成 ・地域活力や魅力のある集落内住宅地の形成
	工業・流通系土地利用	・都市活力を創造する産業拠点の育成と形成 ・既存工業・産業団地の再編 ・市街地内工業地の環境整備
	観光・レクリエーション系土地利用	・観光・レクリエーション拠点の魅力を高めるまちづくり
	田園系土地利用	・田園の保全・活用
	森林系土地利用	・森林資源の保全・活用
交通体系の方針	道路	・骨格道路網の形成 ・地域活性化を支援する都市計画道路の整備 ・生活道路の質的向上 ・安全で快適な道路空間の創出
	公共交通	・公共交通ネットワークの形成 ・鉄道利便性の維持・向上 ・路線バスの活性化 ・生活交通の確保
	歩行者・自転車	・安全で快適な歩行者空間の確保 ・自転車が利用しやすい交通環境の創出
	総合交通マネジメント	・地域の交通特性に応じた交通環境の構築 ・まちづくりと連携した交通体系の形成
	低炭素社会の構築	・環境負荷の少ない持続可能なまちづくり ・地域特性に応じたエネルギー創出
都市環境・みどり・景観の方針	緑と水の空間	・うるおいとやすらぎを与える緑と水の保全・活用 ・特色ある公園・緑地の整備と維持管理 ・緑と水のネットワークづくり
	景観	・緑あふれる市街地環境の維持・充実 ・自然景観の保全・活用 ・美しい市街地景観の形成 ・地域の個性を活かした景観形成と魅力づくり
	都市防災	・災害に強いまちづくり ・災害発生時の安全確保 ・克雪対策
安全・安心なまちづくりの方針	誰もが安心して暮らせる環境づくり	・誰にでもやさしいきめ細やかなまちづくり ・防犯のまちづくり
	交通安全	・交通事故の防止
	健康・医療・福祉・子育て	・健康・医療・福祉・子育て環境づくり
	公共公益施設	・拠点形成に資する施設の利活用
暮らしを支える施設の方針	その他都市施設	・その他都市施設の適正な配置と既存施設の機能維持
	計画的な施設の維持・管理	・社会基盤の長寿命化、施設の維持・管理
市民参加・共に創るまちづくりの方針	市民参加・共に創るまちづくり	・地域、市民・NPO、事業者などのまちづくり活動への支援 ・まちづくりのルールづくりや情報共有

② 山形市立地適正化計画

<p>計画名称</p>	<p>山形市立地適正化計画</p>
<p>計画期間</p>	<p>令和3年度～令和17年度</p>
<p>担当部署</p>	<p>まちづくり政策部まちづくり政策課</p>
<p>計画の概要</p>	<p>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。</p>
<p>主な記載内容</p>	<p><b>3章 まちづくりの基本方針と将来都市構造</b>  <b>(2) 目指す将来都市構造</b>          立地適正化計画における山形市の将来市街地構造は、都市計画マスタープランの都市構造を基本としつつ、都市機能誘導区域の基礎となる3種の『拠点』、居住誘導区域の基礎となる3種の『ゾーン』、ならびにこれらの拠点やゾーンを連携する『ネットワーク』により構成されます。また、鉄道駅や副次拠点などには、様々な移動手段を繋ぐ『交通結節点』を適切に配置するとともに、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を構築します。</p>

	<b>拠点</b>	
	●中心拠点	：「都市核（中心市街地）」 山形市のみならず近隣市町も含む広域圏全体を支える拠点
	●副次拠点	：「馬見ヶ崎・嶋地区」 市域北部の生活を広域的に支える拠点
		：「山大医学部周辺地区」、「吉原地区」 市域南部の生活を広域的に支える拠点
	●地域の拠点	：「副次拠点を除く6拠点」 拠点到近接する居住地の生活を支える拠点
	<b>ゾーン</b>	
	●まちなか居住ゾーン	：中心拠点への徒歩圏 都市型の生活環境を享受できるゾーン
	●公共交通沿線居住ゾーン	：副次拠点への徒歩圏 拠点連携軸沿線などの公共交通利便性の高い路線沿線 自家用車を利用しなくても交通利便性の高い生活を送ることができるゾーン
	●一般居住ゾーン	：まちなか居住ゾーン、公共交通沿線居住ゾーンを除く居住地 公共交通だけでなく自家用車も活用しながら、ゆとりある生活環境を享受できるゾーン
	<b>ネットワーク</b>	
	●交通結節点	：鉄道駅や副次拠点内等に配置 異なる拠点・ゾーン同士の連携を高めるために配置する様々な移動手段を繋ぐ結節点
	●拠点連携軸	：交通結節点を介して中心拠点と副次拠点を結ぶ連携軸
●その他の連携軸	：中心拠点、副次拠点ならびに交通結節点と地域の拠点等を結び拠点連携軸を補完する連携軸	



## 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
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

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

### ②交通結節点

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	
想定する場所	<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>	
担うべき機能の例	乗り換え機能	<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>
	拠点形成機能	<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>
	ランドマーク機能	<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>
期待される効果	乗り換え機能	<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>
	拠点形成機能	<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>
	ランドマーク機能	<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>

④ 山形市ウォーキング推進計画

<p>計画名称</p>	<p>山形市ウォーキング推進計画</p>
<p>計画期間</p>	<p>令和4年度～令和9年度</p>
<p>担当部署</p>	<p>企画調整部企画調整課</p>
<p>計画の概要</p>	<p>山形市が基本構想に掲げる「健康医療先進都市の確立」に向け、市民の運動する機会を増やし健康寿命の延伸を図るため、自転車を安全・快適に利用できる走行空間整備に加え、気軽に楽しいきっかけ作りや仕組み作りにより自転車利用を促す環境整備を総合的かつ効果的な施策の展開に向けた取組を明らかにするもの。</p>
<p>主な記載内容</p>	<p><b>3章 計画の目標と実施すべき施策及び取組内容</b></p> <p><b>3-1 計画の目標</b></p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> <p><b>【目標1】交通事故のない安全で安心な社会の実現</b></p> <p>誰もが安全にウォーキングできるよう、交通安全に関する教育や啓発活動など、交通安全に関する活動を進め、交通事故のない安全で安心なまちづくりを目指す。</p> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> <p><b>【目標2】日常生活における歩く習慣の定着促進(情報発信、イベント、SUKSK)</b></p> <p>ウォーキングに関心がない市民や、取り組む意向があるものの、機会や環境により取り組めない市民に対しては、関心を高めるきっかけづくりや、やりがいを高める仕組みづくりを目指す。</p> <p>併せて、ウォーキングモデルコースやSUKSKアプリが認知されていないことから、情報発信を強化する。</p> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> <p><b>【目標3】歩きやすい歩行空間の整備(歩道自体のハード整備)</b></p> <p>歩道整備や平坦性確保に加え、舗装などの適切な維持管理を行うことにより、子どもや高齢者など誰もが安全で快適に歩道を利用できる環境づくりを目指す。</p> <p>市内の自転車・歩行者ネットワークにおける歩行空間の分離・創出や、消雪道路の整備等、歩行環境の向上により、季節によらず市民及び来訪者が安全で快適な歩行を可能とする環境づくりを目指す。</p> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> <p><b>【目標4】多様なニーズに対応したウォーキングモデルコースの充実(モデルコース設定)</b></p> <p>現在のウォーキングモデルコースを基本としながら、身近な環境で気軽にウォーキング出来るモデルコースを設定するとともに、自動車や公共交通機関利用者でもウォーキングのできる環境の整備や、休憩スポットを整備することで、市民が無理することなくまちや地域を楽しみ、歩くことへの意欲を高める環境づくりを目指す。</p> </div> <p>※ウォーキングモデルコース：安全性や快適性を考慮した、山形市が設定または推奨するウォーキングコース</p>

⑤ 山形市自転車活用推進計画

<p>計画名称</p>	<p>山形市自転車活用推進計画</p>
<p>計画期間</p>	<p>令和4年度～令和9年度</p>
<p>担当部署</p>	<p>企画調整部企画調整課</p>
<p>計画の概要</p>	<p>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。</p>
<p>主な記載内容</p>	<p><b>3章 計画の目標と実施すべき施策及び取組内容</b></p> <p><b>3-1 計画の目標</b></p> <div style="border: 1px solid green; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> <p><b>【目標1】自転車事故のない安全で安心な社会の実現</b></p> <p>自転車利用者は、交通ルールを遵守し、自己や周囲の者の身の安全を確保するとともに、歩行者へ思いやりをもって自転車に乗ることが求められている。その上で歩行者、自転車、自動車相互の特性や交通ルールを理解し、尊重しあっている安全で安心な交通環境を創出するとともに、利用目的に応じた良質で利用しやすい自転車の普及と安全性確保を図ること等により、自転車交通事故ゼロの社会を目指す。</p> <p>このため、自転車通行空間の整備を促進するほか、自転車に関する交通ルールの周知や安全教育の推進等により交通事故の削減を図る。また、自転車利用者が加害者になった場合に備えて、被害者救済の観点から、自転車損害賠償責任保険等への加入促進を図る。</p> </div> <div style="border: 1px solid green; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> <p><b>【目標2】自転車を活用したライフスタイルの推進</b></p> <p>自転車利用により、心身の健全な発達や、生きがいのある豊かな生活の実現、市民の健康寿命の延伸等を目指す。このため、生活習慣病の予防、健康寿命の増進といった自転車利用による健康増進効果の周知や自転車関連イベント等により自転車の利用促進を図る。</p> <p>また、山形市健康ポイント事業SUKSK（スクスク）との連携や、自転車レンタルサービスの充実等により、市民の自転車利用習慣の定着を目指す。</p> </div> <div style="border: 1px solid green; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> <p><b>【目標3】自転車を利用しやすい走行空間の整備推進</b></p> <p>都市機能や居住機能の集積を推進するとともに、公共交通や自転車を活用した地域間のネットワーク化を目指す。これにより、交通における自動車への依存の度を低減させることによって、交通分野の脱炭素化や都市部を中心とした道路交通の円滑化等、良好な都市環境の形成を図る。このため、安全で快適な自転車利用環境を計画的かつ継続的に創出するとともに、公共交通との連携を強化し、自転車利用を促進する。</p> <p>また、徒歩と同様に、自転車を基礎的な移動手段と捉え、通学利用にとどまらず、大人になってからも、目的に合った自転車を誰もが無理なく安全に利用できる環境の創出を目指す。</p> </div> <div style="border: 1px solid green; padding: 5px;"> <p><b>【目標4】多様なニーズに対応したサイクリングモデルコースの充実</b></p> <p>市民が自転車に乗ることそのものを楽しめる、あるいは観光客が自転車で地域を巡り、沿線の魅力を楽しめるよう、多彩なサイクリングモデルコースを設定することにより自転車を活用した地域の活性化を図る。</p> <p>このため、利用者の受入環境、サイクリングルート沿線の魅力づくり等に取り組むことにより、モデルコース利用者が楽しめるサイクリング環境の創出を図る。</p> </div> <p>※サイクリングモデルコース：安全性や快適性を考慮した、山形市が設定または推奨するサイクリングコース</p>

⑥ 山形市交通安全計画

<p>計画名称</p>	<p>第11次 山形市交通安全計画</p>
<p>計画期間</p>	<p>令和3年度～令和7年度</p>
<p>担当部署</p>	<p>市民生活部市民課</p>
<p>計画の概要</p>	<p>山形市交通安全計画は、交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、本市域における陸上交通の安全に関する施策の大綱と数値目標を定め、市や県、国の地方行政機関及び警察等の関係機関が講ずべき施策をまとめたもの。</p>
<p>主な記載内容</p>	<p><b>第1編 道路交通の安全</b></p> <p><b>第1章 道路交通安全の目標等</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・年間の死者数を4人以下（第10時計画期間内の平均値4.2人以下（端数切捨て））</li> <li>・年間の重傷者<sup>1</sup>数を70人以下（県目標の25%）</li> </ul> <p><b>第2章 道路交通安全についての対策</b></p> <p><b>○ 今後の道路交通安全対策を考える6つの視点</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>（1）高齢者及び子どもの安全確保</li> <li>（2）歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上</li> <li>（3）幹線道路及び生活道路における安全確保</li> <li>（4）先端技術の活用推進</li> <li>（5）交通事故実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進</li> <li>（6）地域が一体となった交通安全対策の推進</li> </ol> <p><b>○ 重点的に取り組む事項（6項目）</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>（1）高齢者及び子どもの交通安全対策の推進</li> <li>（2）幹線道路での交通事故防止対策の推進</li> <li>（3）運転者対策の推進</li> <li>（4）生活道路などの道路安全施設整備による交通事故防止対策の推進</li> <li>（5）夕方から夜間にかけての交通事故防止対策の推進</li> <li>（6）衝突時の被害軽減対策の推進</li> </ol> <p><b>○ 講じようとする施策（8つの柱）</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>（1）交通安全思想の普及徹底</li> <li>（2）安全運転の確保</li> <li>（3）道路交通環境の整備</li> <li>（4）車両の安全性の確保</li> <li>（5）道路交通秩序の維持</li> <li>（6）救助・救急活動の充実</li> <li>（7）交通事故被害者等支援の推進</li> <li>（8）交通事故調査・分析の充実</li> </ol>

## 第2編 鉄道交通の安全

### 第1章 鉄道交通安全の目標等

- ・乗客の死者数ゼロを継続する
- ・運転事故全体の死者数ゼロを目指す

### 第2章 鉄道交通の安全についての対策

#### ○ 今後の鉄道交通安全対策を考える視点

- ・重大な列車事故の未然防止
- ・利用者等が関係する鉄道事故の防止

#### ○ 講じようとする施策（4つの柱）

- （1）鉄道交通環境の整備
- （2）鉄道交通の安全に関する知識の普及
- （3）鉄道の安全な運行の確保
- （4）鉄道車両の安全性の確保

## 第3編 踏切道における交通の安全

### 第1章 踏切道における交通安全の目標等

- ・踏切事故件数ゼロを継続する

### 第2章 踏切道における交通の安全についての対策

#### ○ 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点

それぞれの踏切の状況等を勘案した効果的対策の推進

#### ○ 講じようとする施策（4つの柱）

- （1）踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備の促進
- （2）踏切保安設備の整備及び交通規制の実施
- （3）踏切道の統廃合の促進
- （4）その他踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置