

令和 7 年度山形市地域公共交通協議会 第 1 回計画部会

日時 令和 7 年 7 月 1 6 日（水） 1 5 時～

場所 市庁舎 1 0 階 委員会開催室

次 第

1 開 会

2 あいさつ

3 出席者紹介

4 協 議

山形市地域公共交通計画見直しの体制・考え方・スケジュールについて

資料 1

5 意見交換

公共交通の課題と計画骨子案について

資料 2

6 閉 会

出席者名簿

(敬称略)

所属	職名	氏名	構成員区分	備考
山形市企画調整部	部長	伊藤 哲雄	山形市長又はその指名する者	
東北芸術工科大学	教授	吉田 朗	学識経験者	
東日本旅客鉄道株式会社東北本部 企画総務部 経営戦略ユニット	企画課長	小池 靖人	区域内の公共交通事業者	欠席
山交バス株式会社	常務取締役	後藤 利樹	//	
山形地区ハイヤー協議会	会長	石川 康夫	//	
山形商工会議所	地域振興課長	後藤 新也	利用者代表（まちづくり）	欠席
山形市社会福祉協議会	会長	今野 厚志	利用者代表（福祉）	
山形市観光協会	常務理事	伊藤 林也	利用者代表（観光）	欠席
国土交通省東北運輸局山形支局	首席運輸企画専門官 （代理：首席運輸企画専門官）	渋谷 貴佳 （代理：遠山 健）	区域内の地方運輸局	代理出席
山形県村山総合支庁総務課連携支援室	室長	菅原 美樹	都道府県	
国土交通省東北地方整備局 山形河川国道事務所	調査課長	杉山 義浩	区域内の道路管理者	
山形県村山総合支庁建設部道路課	道路課長 （代理：道路管理専門員）	秋場 修 （代理：後藤 正孝）	//	代理出席
山形市都市整備部道路維持課	課長 （代理：課長補佐（兼）係長）	金子 健二 （代理：関 長英）	//	代理出席

山形市企画調整部公共交通課	課長	城戸口 真一	事務局
	課長補佐	布施 浩治	
	課長補佐（地域交通戦略担当） （兼）地域交通戦略係長（兼）	広谷 真	
	課長補佐（交通結節点担当）（兼） 交通結節点係長	小玉 正樹	
	交通ネットワーク係長	矢矧 史彰	
	主任	佐藤 貴斗	
	主事	須藤 晶也	
	主事	尾形 朋成	
（一財）計量計画研究所	グループマネージャー	高砂子 浩司	
	研究員	廣瀬 健	
	研究員	長井 健太	

山形市地域公共交通計画見直しの 体制・考え方・スケジュールについて

令和 7 年 7 月 1 6 日

山形市地域公共交通協議会 計画部会

1 体制

山形市地域公共交通協議会

全体会

計画見直しの主体



計画見直しへの反映
検討結果の報告

計画部会（専門部会）

計画見直しに必要な課題の整理、
施策の検討、計画案の作成

共同

山形市（協議会事務局）

計画策定主体

計画見直し支援



支援業務の発注

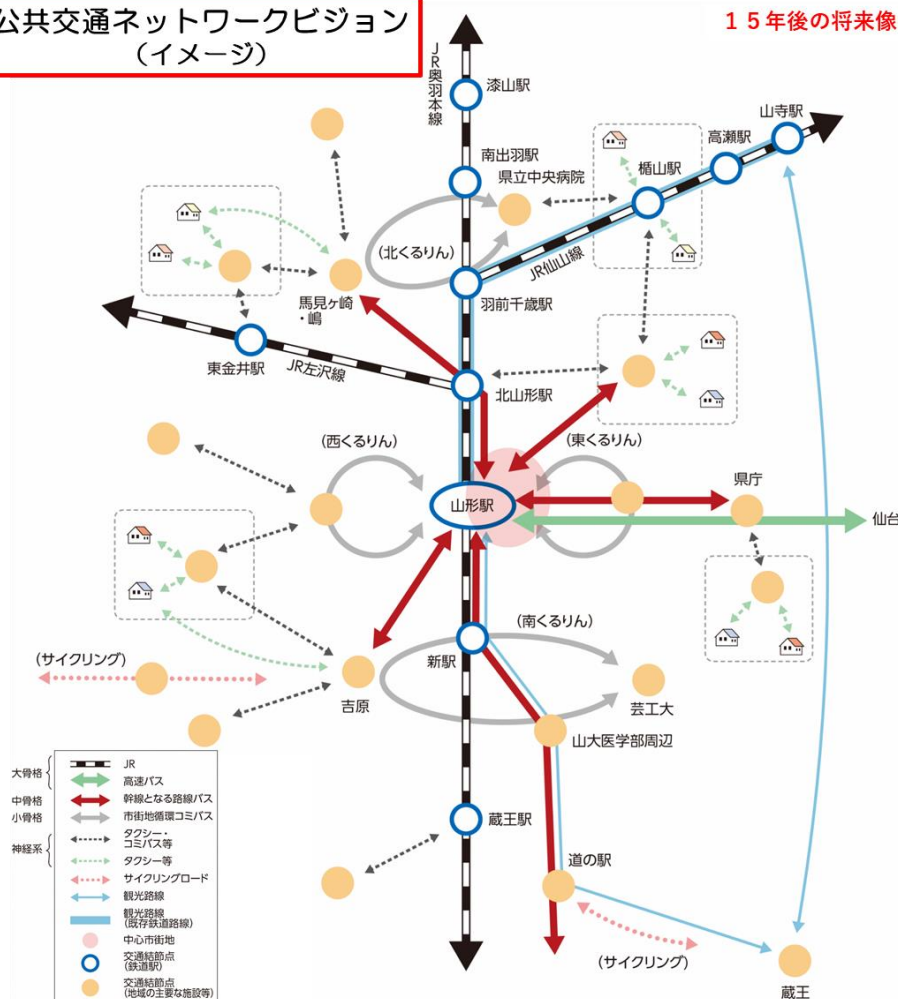
（一財）計量計画研究所（IBS）

山形市の現況整理、課題の洗い出し、施策の検討、KPIの設定等にあたって、
モビリティデータ等を活用した専門的な調査・分析

2 考え方① ネットワークビジョンの推進

現計画で示す山形市が目指すべき**公共交通ネットワークビジョン**については、既に「2035年の将来像」をイメージしたものであるため、**現計画策定後に起きた社会の変化や山形市発展計画2030をはじめとした上位関連計画等**の動向を踏まえた上で、**引き続き現計画で目指す公共交通ネットワークビジョンの達成に向け、現計画をアップデートしていく**ものとする。

公共交通ネットワークビジョン (イメージ)



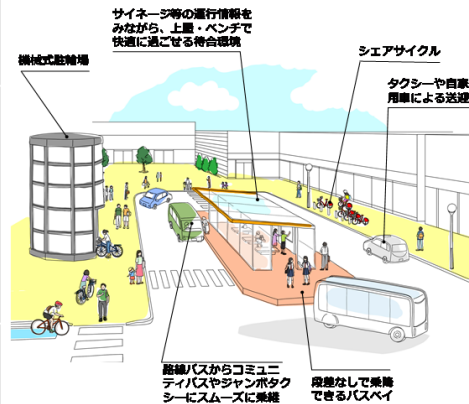
(交通軸)

骨格	概要
大骨格	【鉄道】南北及び東西に延び、山形市における交通ネットワークの最も大きな骨格となる鉄道路線
中骨格	【高速バス】山形市の中心部と仙台市等の他都市を結ぶ高速バス
小骨格	【路線バス (幹線)】中心部と周辺の主要な拠点を結ぶ、交通ネットワークの次点骨格を担う幹線となる路線バス
神経系	【路線バス (その他)】鉄道駅や交通結節点へのアクセスを担保する「中骨格」以外の路線バス
	【コミュニティバス (市街地循環型)】鉄道駅や主要な拠点を中心として市街地を循環するコミュニティバス
	【コミュニティバス (その他)】郊外から市街地または近隣の交通結節点へアクセスするコミュニティバス
	【タクシー等を活用した新しい交通サービス】郊外の集落にある自宅などと最寄りの交通結節点をドア・ツー・ドアで結ぶ、タクシーや福祉送迎など様々な輸送資源を活用した新しい移動サービス

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

(交通結節点)

定義	鉄道やバスに加え、ウォーキングロードやサイクリングロードなど複数の交通手段が交差し、乗り換えの規模や周辺の状況等から重要な拠点となる場所や施設
想定する場所	- 鉄道駅 - 地域の主要な施設等 (公民館、コミュニティセンター、総合病院、大学・高校周辺、スポーツ施設、公園、商業施設、道の駅など) - その他 (山形駅東口ビブレ跡地など、今後の土地利用検討と併せて場所を検討) ※乗り換えの規模や周辺の状況等により場所を設定する。
担うべき機能の例	- 乗り換え機能 (快適なバス待ち環境、運行情報提供、駐車場など) - 拠点形成機能 (地域の中心となる場) - ランドマーク機能 (シンボル性) ※乗り換えの規模や周辺の状況等により機能を設定する。



規模が大きい交通結節点のイメージ

2 考え方② アップデートガイドンスの活用

現計画の構成（全175ページ）

はじめに

- ・計画策定の趣旨及び位置づけ
- ・計画区域、期間

1 地域の現状等

- ・地勢・地理、社会・経済状況

2 上位・関連計画の整理

- ・地勢・地理、社会・経済状況

3 移動の実態とこれまでの取組

- ・世代や目的別の移動手段
- ・現計画の取組と評価
- ・公共交通に関する情勢

4 市民アンケート調査結果

5 公共交通の課題

6 交通ネットワークビジョン

7 基本方針と計画目標

8 施策体系

9 取組の内容、スケジュール

10 評価指標

11 進捗管理

126
ページ

49
ページ

計画見直し後の構成

< 計画本体 > 約30ページ

1 基本的な方針

- 地域交通の現状診断（現状把握＋課題の洗い出し）
- 目指す姿（ネットワークビジョン等）

2 計画目標・KPI

3 施策・事業

4 評価

主に現計画の
“5”～“11”
にあたる部分



< 参考資料 >

- ・地域の現状等
- ・上位・関連計画の整理
- ・移動実態やこれまでの取組
- ・市民アンケート調査結果

主に現計画の
“はじめに”～“4”
にあたる部分

【見直しのポイント】

- ①現計画のアップデートであることから、現計画の構成に倣い、見直し作業を進めます。
最終的には矢印で示すよう、アップデートガイドンスが示す基本構成である約30ページの計画本体と、参考資料として組み換えを行い、計画本体のみでも内容が伝わりやすいよう整理します。
- ②見直し後の計画では、データを活用し、現状把握と課題の洗い出しをより詳細に行い、その課題に対する具体的なアクションを施策や事業として掲載し、計画のアップデートを行います。

3 スケジュール



公共交通の課題と 計画骨子案について

令和 7 年 7 月 1 6 日
山形市地域公共交通協議会 計画部会

1 現計画策定時に設定した目標の達成状況と課題

現計画の策定時に地域社会や公共交通の現状整理を行い、公共交通における課題を3つ設定し、現計画では、5年間の基本方針のもと、課題解決につながる施策を、4つの目標に沿って展開している。施策の取組内容と評価指標の値から、目標の達成状況を確認し、現計画の課題への対応状況を把握する。

5年間の 基本方針

まちづくりの将来像を見据え、様々な移動ニーズに対応しながら
機能的・効率的で、わかりやすく使いやすい公共交通を順次整備します

【課題1】
利用が伸びない
公共交通サービス

【課題2】
高齢者などの不安と
多様な移動ニーズへの対応

【課題3】
日常生活における
自家用車の多用

【目標1】

まちづくりと連動した公共交通ネットワークの構築

評価指標：公共交通の利用者数

【目標2】

徒歩や公共交通などで楽しめる中心市街地の移動環境づくり

評価指標：ベニちゃんバスの利用者数、バス待ち環境の整備件数

【目標3】

公共交通による生活実態に即した身近な移動の支援

評価指標：公共交通がないため外出を控えている高齢者の割合、公的資金の投入額

【目標4】

公共交通のわかりやすく・使いやすい利用環境の形成

評価指標：路線バス等の利用者に占める交通系ICカード利用者の割合

1 現計画策定時に設定した目標の達成状況と課題

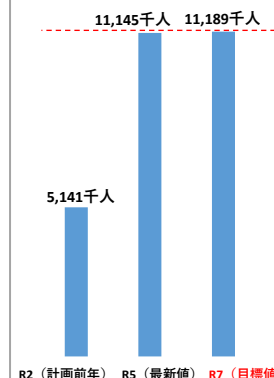
目標1 まちづくりと連動した公共交通ネットワークの構築

評価指標：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の計）

目標：11,189千人（R7時点）⇒現状：11,145千人（R5最新値） **未達成**

【課題1】利用が伸びない公共交通サービス

【課題3】日常生活における自家用車の多用



施策

現計画での主な取組状況

施策1-1 交通軸の構築

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

施策1-2 交通結節点の整備

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

施策1-3 鉄道、バスの利便性向上

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

施策1-4 市街地の回遊を支えるバスの運行

- ★南・北くるりんの導入
ベニちゃんバス東くるりん・西くるりんの運行

施策1-5 広域的な移動や観光移動を支える公共交通等の推進

- ★観光客向け周遊環境の向上
- ★蔵王と山寺を結ぶ観光路線の検討
山形～仙台間の公共交通の利用拡大
連携中枢都市圏における広域的な公共交通ネットワークの構築

- ネットワークビジョンで示した大骨格・中骨格・小骨格・神経系の各「交通軸」の構築に向け、施策1～2以降の内容に取り組んできた。
- 楯山駅周辺について南北自由通路や駅前広場の整備、踏切の集約等を行うための基本調査の実施する。
- 市南部の新駅の検討については、鉄道事業者と継続的に協議を進めている。
- 令和5年3月に、北山形駅周辺の鉄道駅のバリアフリー化が完了した。
- バスの幹線路線については現状未設定でありバス路線の高頻度化の検討等には至っていない。
- 交通結節点（道の駅やまがた蔵王）を經由するよう、経路・ダイヤの見直しを行った。
- 山形市役所前をはじめ山形駅や山交ビルバスターミナルなどの主要なバス停において、デジタルサイネージの設置や、待合所のリノベーション等、待合環境の改善や分かりやすい案内表示の設置などを行った。
- 南くるりんについては、令和5年度、令和6年度と運行実証実験を行い、効果検証を実施し、利便性向上に向け、検討を進めていく。
- 北くるりんについては、南くるりんの効果検証も踏まえ、実証運行に向け、ルート等の検討を進めている。
- 東くるりん・西くるりんについては、「ベニちゃんバスのうた」でのPRや「無料DAY」の実施等、利用促進策を展開し、令和6年度には、年間のべ約50万人と、過去最高の利用者数となった。
- やまがたMaaS「らくのる」において、路線バスとベニちゃんバスの1日乗車券等を組み合わせたデジタルチケットを導入するとともに、蔵王と山寺を結ぶ、定額タクシーチケットを販売し、観光移動を便利にするサービスを展開している。

1 現計画策定時に設定した目標の達成状況と課題

目標2 徒歩や公共交通などで楽しめる中心市街地の移動環境づくり

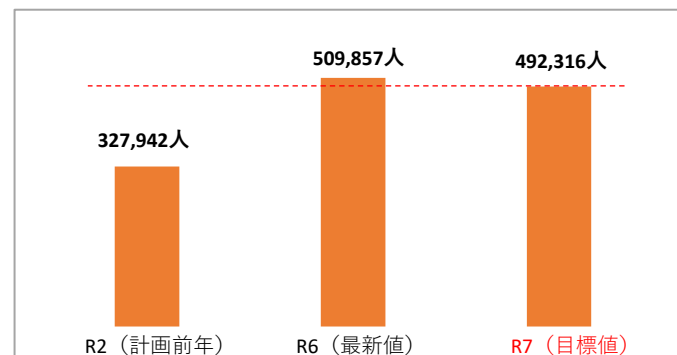
【課題1】利用が伸びない公共交通サービス

【課題2】高齢者などの不安と多様なニーズへの対応

評価指標：ベニちゃんバス東くるりん・西くるりんの利用者数

目標：492,316人（R7時点） **達成**

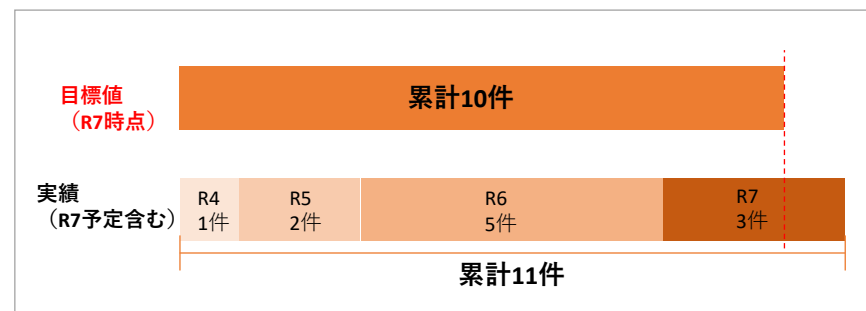
⇒現状：509,857人（R6最新値）



評価指標：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（累計）

目標：10件（R7時点） **達成**

⇒現状：11件（R7予定含む）



施策

施策2-1 中心市街地の暮らしやすさにぎわいに資する移動環境の形成

- ★中心市街地におけるカーシェア・シェアサイクルの導入
- 歩行者空間整備と連動したバス待ち環境や案内表示の改善・バス利用環境の構築

ベニちゃんバス東くるりん・西くるりんの運行（再掲）

施策2-2 公共交通を利用した中心市街地へのお出かけの促進

- ★商店街等と連携した割引やポイントサービスの導入検討
- ★観光客向け周遊環境の向上（再掲）

現計画での主な取組状況

- シェアサイクルについては、令和4年10月の導入以降、利用者数が増加の一途をたどる等、市民の日常利用や来訪者の観光目的など中心市街地を核とした移動手段として定着している。
- 中心市街地のバス停へベンチを設置することで、バス利用環境の快適性を向上させた。
- やまがたMaaS「らくのる」を活用し、商業施設等と連携し、公共交通の利用とセットになった、お得チケットを造成することで、公共交通の利用とともに、域内消費を促進している。

1 現計画策定時に設定した目標の達成状況と課題

目標3 公共交通による生活実態に即した身近な移動の支援

【課題2】高齢者などの不安と多様なニーズへの対応

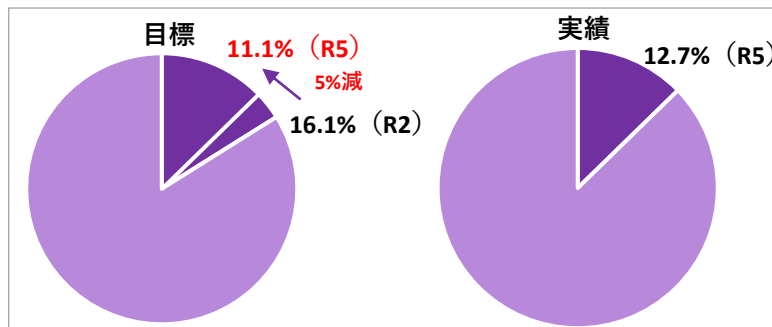
【課題3】日常生活における自家用車の多用

評価指標：公共交通がないため外出を控えている高齢者の割合

目標：11.1%（R5時点）

⇒現状：12.7%（R5最新値）

未達成

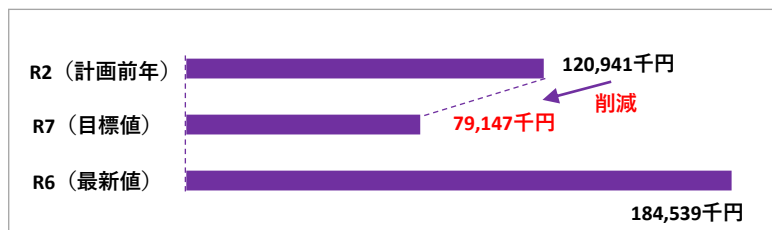


評価指標：公共交通の公的資金投入額

目標：79,147千円（R7時点）

⇒現状：184,539千円（R6最新値）

未達成



施策

施策3-1 郊外地域における新たな公共交通の導入等による生活交通の確保

- ★タクシー等を活用した新たな公共交通の導入（モデル事業の実施）（再掲）
- ★福祉輸送やその他輸送手段との連携
郊外と中心部を結ぶコミュニティバス等の運行

施策3-2 持続可能な公共交通事業の経営

路線バス赤字路線への運行補助

- ★タクシー等を活用した新たな公共交通の導入（モデル事業の実施）（再掲）

施策3-3 高齢者への支援や学生の足の確保

- ★高齢者や免許返納者等への支援の見直し、★学生の足の確保

現計画での主な取組状況

- タクシー等を活用した公共交通のモデル事業を実施し、各モデルを評価することで、事業の横展開を検討している。
- 日常生活に必要な行先ごとにタクシーへの同乗をマッチングする等、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実施してきた。
- 郊外と地域を結ぶコミュニティバスについては、地域とともにPRに取り組むことで、利用促進を図っている。一方で、利用が伸びない路線もあり、改善を図る必要がある。
- 市民生活の足の確保を目的に、路線バス赤字路線へ、継続的な支援を行っている。
- 路線バス定期券におけるICカードでの利用や、タクシー券の利用期間の延長（1年⇒2年）等、高齢者外出支援事業制度の改善に取り組んでいる。
- 車を持たない大学生を中心に、シェアサイクルの利用が拡大しており、大学生のニーズ等に応じてポートの配置を検討し、学生の2次交通の充実が図られている。

1 現計画策定時に設定した目標の達成状況と課題

目標4 公共交通のわかりやすく・使いやすい利用環境の形成

【課題1】利用が伸びない公共交通サービス

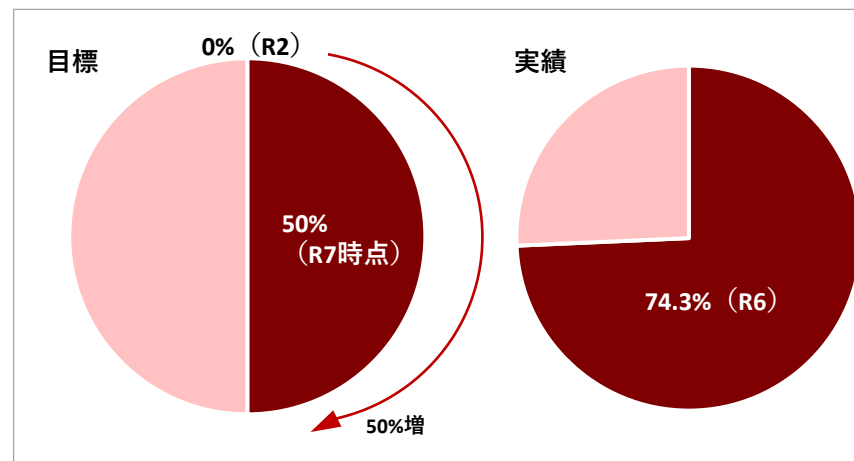
【課題2】高齢者などの不安と多様なニーズへの対応

成果指標：路線バス等の利用者に占める交通系ICカード利用者の割合

目標：50%（R7時点）

⇒現状：74.3%（R6最新値）

達成



施策

施策4-1 MaaSの導入

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

施策4-2 便利で楽しい公共交通のPR、公共交通利用に向けた意識醸成

- ★スマートフォンアプリ等による利用案内・SNSによる情報発信
わかりやすいバス案内情報システム
- ★若者向けPRの推進
観光地と協働したPRイベントの実施
公共交通利用のきっかけづくり・啓発活動

施策4-3 誰もが安心して使える利用環境づくり

- ★感染症に強い公共交通利用環境の整備
バリアフリー車両、環境にやさしい車両、ユニバーサル
デザインタクシー等の導入検討

現計画での主な取組状況

- 商業・観光等の様々な生活サービスと連携しサービスを展開し、**MaaSの利便性向上に取り組んでいる。**
- 県が主導で整備した**GTFS-JP（標準的なバス情報フォーマット）**を活用し、**各種経路検索サービス等の利便性が向上している。**
- 令和4年5月に**山交バス株式会社が主体となり、地域連携ICカード「ヤマコウチェリカ」を発行。**令和6年度末で、累計41,224枚販売される等、**キャッシュレス化が推進**されている。
- バスナビシステムの導入により、リアルタイムに路線バスの運行情報が確認できる**ようになることで、**わかりやすいバス案内を実現している。**
- 「はたらく車大集合」のイベントへの参加等により、路線バスやベニちゃんバス、コミュニティサイクルの普及啓発に取組、若年層を対象にしたモビリティマネジメントを実施した。**
- 民間の交通事業者において、国の支援を活用し、**バリアフリー車両を購入する等、誰もが利用しやすい公共交通サービスが展開**されている。

1 現計画策定時に設定した目標の達成状況と課題

まとめ

【目標1】

まちづくりと連動した公共交通ネットワークの構築

【課題1】利用が伸びない公共交通サービス

【課題3】日常生活における自家用車の多用

要因：公共交通の利用者は増加傾向にあるものの、路線バスや一部コミュニティバスの利用が伸び悩んでおり、移動手段が公共交通から自家用車への転換が十分に図られていない。

未達成

【目標2】

徒歩や公共交通などで楽しめる中心市街地の移動環境づくり

【課題1】利用が伸びない公共交通サービス

【課題2】高齢者などの不安と多様なニーズへの対応

要因：ベニちゃんバスの利用促進や、バス待ち環境の改善により、中心市街地の移動環境が向上している。

達成

【目標3】

公共交通による生活実態に即した身近な移動の支援

【課題2】高齢者などの不安と多様なニーズへの対応

【課題3】日常生活における自家用車の多用

要因：公共交通がないことで、外出を控えている高齢者がおり、高齢者の移動不安を拭いきれていない。
要因：公共交通利用の伸び悩みが一因となり、公共交通の公的資金の投入額が増加している。

未達成

【目標4】

公共交通のわかりやすく・使いやすい利用環境の形成

【課題1】利用が伸びない公共交通サービス

【課題2】高齢者などの不安と多様なニーズへの対応

要因：路線バスのICカード利用率が向上する等、デジタル技術を活用し、公共交通の利便性向上が図られている。

達成

目標の達成状況から、課題解決に向けた進展が見られるものの、未達成の目標もあることから、現計画策定時の3つの課題については、見直し後の計画においても継続課題として対応していく。

【再掲】 現計画の評価指標の達成状況（R7.7時点）

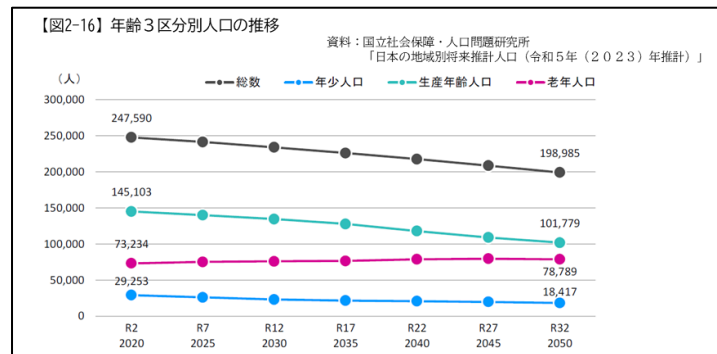
評価指標（目標値）	R2年度 計画前年度	R3年度 （1年目）	R4年度 （2年目）	R5年度 （3年目）	R6年度 （4年目） 最新値	R7年度 （5年目）	目標値	達成 状況
①公共交通の利用者数 （市内主要鉄道駅の利用者数、路線バス、コミュニティバスの利用者の計）	5,141 千人	8,659 千人	9,578 千人	11,145千 人	集計中		11,189 千人	×
②ベニちゃんバス東くるりん・西くるりんの利用者数	327,942人	372,159 人	437,370 人	480,571 人	509,857 人		492,316 人	○
③中心市街地における上屋やベンチの設置などのバス待ち環境の整備件数（累計）	0件	0件	1件	3件 （R5:2件）	8件 （R6:5件）	11件 （R7:3件 （予定））	10件	○
④日常の外出（通勤、通学、食料品買物及び通院）における利用交通手段のうち自家用車等の割合 ※日常の外出と公共交通に関するアンケート調査（5年に1度実施）より	通勤： 83.9%	—	—	—	—	調査年度	通勤： 83.9%	—
	通学： 14.9%	—	—	—	—	調査年度	通学： 14.9%	—
	食料品買物 及び通院： 86.3%	—	—	—	—	調査年度	食料品買物及 び通院： 86.3%	—
⑤外出を控えている理由として交通手段がないと答えている高齢者の割合 ※市の介護予防・日常生活圏域ニーズ調査（3年に1度実施）より	16.1%	—	—	12.7%	—	—	11.1% （R5時点）	×
⑥公共交通への公的資金投入額 （路線バス赤字補助、コミュニティバスの収支）	120,941千 円	145,366 千円	134,862 千円	142,388 千円	184,539 千円		79,147 千円	×
⑦公的資金が投入されている公共交通事業の収支率	59.0%	65.1%	62.1%	61.6%	47.0%		65.2%	×
⑧路線バス等の利用者に占める交通系ICカード利用者の割合	0%	0%	63.8%	71.1%	74.3%		50%	○ 7

2 現計画策定以降の情勢を踏まえた「新たな課題」

新たな課題①：地理的、空間的な交通空白への対応

市の現状

- 公共交通がないことで、移動を控える高齢者がいる。
- 自家用車がなければ日常生活の移動が不便になるとの懸念から、**高齢者の免許返納が十分に進んでいない状態。**
- 今後も少子高齢化が更に進み、公共交通に関する課題は大きくなる見込み。**



出典 山形市発展計画計画2030

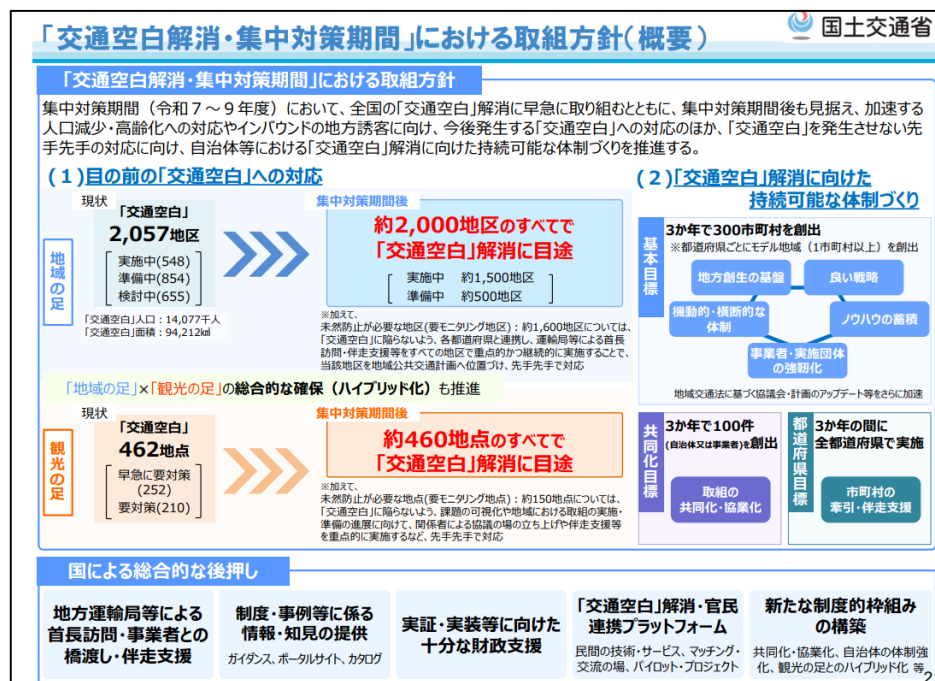
国内の動向

- 国土交通省が令和6年7月に、**「交通空白※」解消本部を設置。**
- 「交通空白」解消本部では、**令和7年度～9年度を集中対策期間と位置づける。**
- 対策期間の令和9年度までに、**全国すべての「交通空白」解消に目途をつける**としている。

※一定の距離に駅やバス停がない地域

対応方針

- 交通空白地域のリストアップを実施し、国の方針に沿って各地域の現状把握を行う。**
- 国の支援等を活用しながら、**地域の実情に合わせた対策を検討、実施を行う。**
- すべての地域で、交通空白解消に目途を立てる。**



出典 「交通空白」解消に向けた取組方針 概要版 国土交通省

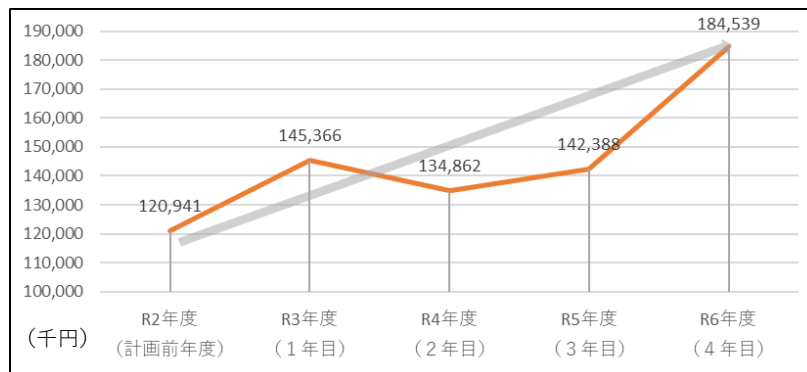
2 現計画策定以降の情勢を踏まえた「新たな課題」

新たな課題②：人材不足や物価高騰による影響への対応

市の現状

- ・物価高騰等の影響により、公共交通の運行経費が上昇している。
- ・働き方改革の影響により、バス、タクシー事業者等、交通運輸業界で人手不足が発生している。
- ・山形市生活交通路線バスの乗客数が増加している一方で、生活交通路線バスの1日の運行便数が減少している。
 - ※乗客数 5,421千人(R1)⇒5,754千人(R6)
 - ※平日1日あたりの便数 655便(R1)⇒507便(R6)
- ・廃業するタクシー事業者が出てきている。
 - ※市内に営業所をもつタクシー事業者(一般乗用) 12社(R1)⇒10社(R6) ※ハイヤー協議会は現在9社

路線バス・コミュニティバス等への公的資金の投入状況(現計画指標)



国内の動向

- ・国土交通省では、公共ライドシェア等、市町村、NPO法人、農協、商工会、観光協会等、地域の多様な主体が運送主体となる考え方を提示している。
- ・国土交通省では、タクシーが不足する地域・時期・時間帯等で、地域の自家用車や一般ドライバーを活用する日本版ライドシェアの制度を創設している。
- ・国土交通省では、乗合タクシーにおいて、AIオンデマンド交通の導入による運行ルート最適化や、配車システムの共同化等、業務効率化の策を推奨している。
- ・各市町村において、自治体や運行事業者がもつ資源を活かした人材確保の取組を展開している。

三重交通

×
桑名市

桑名市で大型運転免許を持つ消防士が60歳で定年退職する際に、本人が希望をすれば三重交通のバス運転士として転籍を可能とする協定を2023年10月に締結。運転士不足の解消と、消防士の定年以降の現場での働く場の提供を実現。

- ・各市町村において、コミュニティバス等の運賃の引き上げ等により、受益者負担の適正化が図られている。

対応方針

- ・地域の多様な主体との共創により、地域の実情に合った持続可能な交通ネットワークを実現する。
- ・配車アプリやライドシェア等、山形市に適した新技術や制度の活用を検討、実施する。
- ・運行事業者に対し、運転士確保に向けた支援を実施する。
- ・コミュニティバスの運賃引き上げ等により、受益者負担の適正化を図る。

2 現計画策定以降の情勢を踏まえた「新たな課題」

新たな課題③：新たな交通モード導入検討

市の現状

- ・ インバウンドの急速な回復やライフスタイルの多様化等、公共交通を取り巻く環境が大きく変化している。
- ・ 交通空白の解消や人材不足、物価高騰、さらには、利用者の減少等、持続可能な公共交通の確保が厳しい状況にあり、抜本的な対策の検討も必要。
- ・ 山形市発展計画2030において、『「まち」「ひと」「しごと」をつなぐ公共交通』として公共交通を位置づけ、まちづくりの中で、公共交通に期待される役割が大きい。

国内の動向

- ・ 技術革新により、輸送力があり省人化が可能で、交通渋滞など路面の影響を受けることなく、快適かつ環境にも優しい、新しい交通システムが登場している。
- ・ 新しい交通システムの導入検討や拡大が、国内でも広がってきている。



LRT



自動運転バス



BRT



モノレール



自走式ロープウェイ

対応方針

- ・ 都市の規模や旅客需要の変化、まちづくりの方向性や地形的条件などを考慮した上で、将来を見据え、山形市に適した新しい交通システムの導入を検討する。

3 骨子案

次期計画の骨子素案

◆現計画との継続性を維持しつつ、国が示す市町村計画の定型に沿った形に内容を組み換え整理

※赤字：新規



※構成等、骨子案をベースに計画見直し作業を行うが、部会での協議等を経て、表現や内容については、随時更新していくものとする。