



## (1) 計画策定の趣旨

地域公共交通計画は、2021年(令和3年)度に、山形市の将来のまちづくり(都市計画マスタープラン・立地適正化計画)を支える移動環境を整えるため、望ましい交通ネットワークの構築や移動手段の確保・充実にに向けた取組をまとめた計画である。

なお、本計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく法定計画である。

## (2) 計画期間と推進の考え方

計画期間は5年間とし、中長期的な目指すべきネットワークビジョンの実現に向け、短期的に実行可能な施策を整理するものとする。本計画は、第1期の評価に加え、情勢の変化、国が示す『地域公共交通計画「アップデートガイダンスVer.1」』

及び「山形市発展計画2030」を踏まえ、第2期の取組を定めたものである。

『山形市発展計画2030』で目指す「まち」「ひと」「しごと」公共交通が全てを繋ぐまち』と整合を図り、「公共交通ネットワークビジョン」を2040年の将来像と位置付け、バックキャスティングの視点から計画を策定・推進する。

ビジョンの詳細裏面

## 第1期から第2期への見直しの概要について

2020年 ▶ 第1期: 2021 ~ 2025年

2025年 ▶ 第2期: 2026~2030年

2030年

2035年

▶2040年

## 1. 第1期のまとめ

## (1) 課題への対応状況

課題【成果指標】	基準値	最新値(基準から比較)	目標値	状況
高齢者などの不安と多様な移動ニーズへの対応 【成果指標】交通手段がなく外出を控える高齢者の割合	[R2] 16.1%	[R5] 12.7% (▲3.4Pt)	[R5] 11.1%	未達成
利用が伸びない公共交通サービス 【成果指標】公共交通の利用者数	[R2] 5,141千人	[R6] 11,035千人 (+5,948千人)	[R7] 11,189千人	未達成
日常生活における自家用車の多用 【成果指標】自家用車の割合(通勤)	[R2] 83.9%	[R7] 83.9% (±0Pt)	[R7] 83.9%	達成
日常生活における自家用車の多用 【成果指標】自家用車の割合(買い物・通院)	[R2] 86.3%	[R7] 87.8% (+1.5Pt)	[R7] 86.3%	未達成

## (2) 交通ネットワーク形成の概況と各交通軸の取組状況

## ■鉄道(大骨格)

- 市南部への新駅整備に向けて、JR東日本など関係者間での協議が進展し、必要な調査等に着手。合わせて鉄道の高頻度化や需要創出策など検討。
- 北山形駅のバリアフリー化が完了(R5. 3)、楯山駅は北口改札など環境改善に必要な調査等に着手。

## ■バス(中骨格、小骨格)

- 地域連携ICカード「チェリカ」の導入により、路線バス及びコミュニティバスの利便性が向上。
- 主要なバス停の、待合所整備や、上屋、デジタルサイネージの設置により、バス待ち環境の快適性の向上。
- コロナ禍の間、行政と事業者が連携し、路線バスとコミュニティバスの運行路線を概ね維持。
- 市南部で南くるりんを運行し、定時定路線型のモデル事業を実施。

## ■相乗りタクシー、コミュニティバス(郊外部) ほか(神経系)

- 買い物や通院の足として、相乗りタクシーのモデル事業を実施。
- コミュニティバスは、郊外部で一定のニーズがあり、運行路線を維持。

## (3) 主な実績

## ①地区への適正が高い公共交通モデル事業の本格運行への移行

利用者数で目標値を設定。目標の達成状況で、地区への適正と横展開の実現可能性を評価。

モデル地区での取組	目標値	実績(達成率)	評価
【市街地南部】 南くるりん (定時定路線型:市街地循環)	[R5]243.5人/日 [R6]117.6人/日	[R5]63.4人/日(26.1%) [R6]55.5人/日(47.2%)	【地区への適正:▲】⇒運行休止 移動ニーズと運行形態が合わず地区への適正が低い 【横展開:▲】定時定路線型の横展開は難しい
【村木沢地区】 あじさいバス (定時定路線型:郊外部)	20人/日	[R6]12.5人/日(62.5%) [R7]12.0人/日(60.0%)	【地区への適正:●】⇒本格運行 目標値を概ね達成し、移動ニーズが満たされている。 【横展開:▲】郊外部に特化した取組で、横展開は限定的
【金井地区 西部】 かなみちゃんタクシー (相乗りタクシー型)	72人/月	[R6]65人/月(90.3%) [R7]97人/月(134.8%)	【地区への適正:●】⇒本格運行 目標値を上回る実績で、移動ニーズが満たされている 【横展開:●】移動ニーズと合っており、横展開が可能である
【楯山地区】 楯ちゃん丸タクシー (相乗りタクシー型)	80人/月	[R6]73人/月(91.3%) [R7]98人/月(134.8%)	

## ②コミュニティサイクル「ベニチャリ」の新たな移動手段としての定着と規模拡大

車両台数 [R4] 80台 ⇒ [R7]298台、ポート数 [R4] 25箇所 ⇒ [R7] 93箇所  
利用回数 [R7. 7] 17,777回/月(573. 5回/日) ※[R6. 7] 11,361回/月(366.5回/日)

## ③利便性が高く経済的な交通サービスにより若年層の公共交通利用ニーズへ対応

ベニちゃんバスの利用者数 [R1]487,442人 ⇒ [R6]509,857人[過去最高]

## 2. 第1期に起こった情勢の変化

① 国の「交通空白」解消本部の設立(R6. 7) ⇒移動の足確保への重点支援

② 物価高騰や担い手不足等 ⇒運行にかかる経費の増大

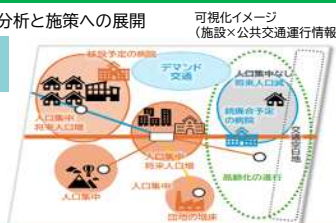
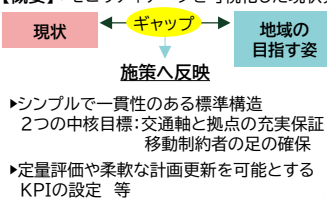
③ 少子化や教員の働き方改革等の影響 ⇒若者の活動の場の集約

④ 技術革新 ⇒公共交通の進化と、社会実装の進展

## 3. 第2期における5年間の取組の方向性

## アップデートガイダンスVer1. 0(国が示す公共交通計画策定の手順書)

【概要】▶モビリティデータを可視化した現状分析と施策への展開



## 山形市発展計画2030(2040年の目指すまちの姿)

## 2040年のまちの姿

「まち」「ひと」「しごと」公共交通が全てを繋ぐまち

- 市内全域を利便性の高い公共交通ネットワークが網羅している。
- 誰もが多様な移動手段の選択が可能で快適に移動することができる。
- 利用環境の整備が進むとともに、MaaSの普及により移動がシームレスに行われている。
- 自動走行システム等、先進技術が公共交通を支えている。

暮らしやすく、健康で活気のあるまちが形成されている

&lt;第2期における方向性&gt; 第1期の5年間の目標を継承しながら、下記の3つの観点を横ぐしとして、更に取組を推進する。

3つの観点

## 観点1

鉄道・主要なバス(交通軸)の強化と  
拠点(交通結節点)の充実

## 観点2

交通弱者(高齢者、若年層)の  
移動の足確保

## 観点3

持続可能な運営体制の構築  
(交通ネットワーク、交通事業者、  
受益者負担)

## 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

## 【主な新規・拡充の取組内容】

▶公共交通ネットワーク形成の推進

観点1

観点2

観点3



## 鉄道

【大骨格(拡充)】▶市南部への新駅整備、及び高頻度運行  
に向けた取組の推進

## バス

【中骨格(拡充)】主要な路線バス・コミバス(市街地循環型)  
▶主要路線の運行便数を充実させる一方、利用が少ない路線は  
縮小・再編を実施し、選択と集中の視点で最適化を図る。  
▶コミバスは、駅を中心に拠点を結ぶルートでの早期の完成。

## タクシー

【小骨格(縮小)】その他バス  
▶利用時間帯に応じて、運行内容の最適化を図る。状況に応じて  
運行を縮小し、相乗りタクシーで代替・補充する。

## その他

※地域連携ICカード「チェリカ」の可視化・分析システムを活用して実施



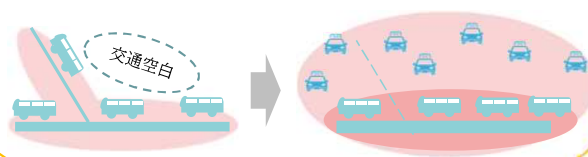
## タクシー

【神経系(拡充)】相乗りタクシー  
▶中骨格、小骨格の縮小は、神経系の拡大でカバーする。  
▶相乗りタクシーは、5年間で市全域で展開する。

## その他

【補充系(拡充)】ベニチャリ(山形市コミュニティサイクル)  
▶二次交通の補完や観光利用等、ポート・車両の拡大・利便性向上。  
【交通結節点】基本方針に基づき順次整備  
▶馬見ヶ崎・嶋エリア整備、楯山駅周辺整備、バス待ち環境整備等。

## その他

【バスとタクシーの見直しイメージ】  
▶幹線となるバス(中骨格)を拡充、その他のバス(小骨格)を縮小する。  
▶相乗りタクシーを市内全域に展開し、利便性向上と交通空白の解消を図る。

## 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

## 【主な新規・拡充の取組内容】

- イベントや観光客等周辺環境の向上
- 「日本一の観光案内所」の整備と連携したバス乗り場の導入
- 旧大沼と済生館を含む周辺エリアの整備と一体となった公共交通の整備
- コミュニティサイクル「ベニチャリ」の拡大・利便性向上[再掲]

観点1

観点3

## 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

## 【主な新規・拡充の取組内容】

- 相乗りタクシーの展開[再掲]
- 福祉サービス(タクシーを活用した高齢者移動支援等)との連携強化
- 若年層のニーズに沿った公共交通の充実  
(路線バスやコミュニティバスの運行内容(ルート、ダイヤ等)改善、  
コミュニティサイクル 等)
- ボランティア輸送等、地域が主体となった移動への支援
- ライドシェアの活用可能性の検討
- 交通事業者への担い手確保支援
- 利便性のサービス(定期券など)の導入
- 受益者負担の適正化

観点2

観点3

## 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

## 【主な新規・拡充の取組内容】

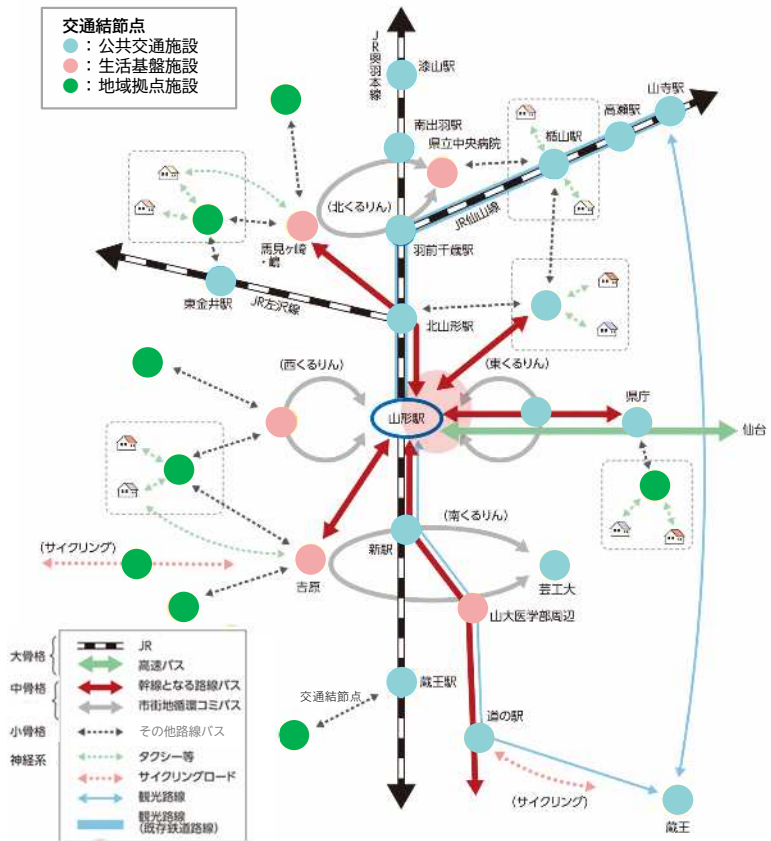
- 快適な待合環境の整備
- 快適な移動を支える交通結節点の滞在空間としての魅力向上  
(Wi-FiやUSBポートの設置等)
- 自動運転を活用した移動手段の導入
- 軌道系交通システム等、新たな交通モードの研究
- 公共交通データの分析、活用

観点1

観点2

観点3

4. 2040年(令和22年)に向けたネットワークビジョン



交通軸	骨格	概要	第2期の方向性
大骨格	【鉄道】	南北及び東西に延びる鉄道路線	拡充
	【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	維持
	【路線バス(幹線)】	拠点と周辺の主要な拠点を結ぶ路線バス	拡大
	【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	維持
中骨格	【路線バス(幹線)】	拠点と周辺の主要な拠点を結ぶ路線バス	拡大
	【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	維持
小骨格	【路線バス(その他)】	鉄道駅や交通結節点へのアクセスを担保する「中骨格」以外の路線バス	縮小
	【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	縮小
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	縮小
	【相乗りタクシー型の交通サービス】	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	拡充

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

(交通結節点) ※詳細は、令和3年度策定の山形市交通結節点整備方針を参照

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	第2期の優先整備箇所【拡充】
想を具現化する場所	▶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、乗り換えの規模や周辺の状況等により場所を設定する。	楯山駅周辺エリア 新駅・イオン山形南周辺エリア(市南部) 馬見ヶ崎・嶋工エリア
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)	日本一の観光案内所、旧大沼、済生館(中心市街地)

5. 山形市地域公共交通計画(第2期:2026～2030年)の体系



基本方針 「まち」「ひと」「しごと」を結び、すべての人の暮らしと地域の未来を支える公共交通の実現

目標	施策	取組	KPI
目標1 まちづくりと連動した公共交通ネットワークの構築	施策1-1 交通軸の構築	ネットワークビジョンで示す各「交通軸」の構築(施策1-2以降)	
	施策1-2 交通結節点の整備	(1)交通結節点の整備【拡充】 (2)市南部への新駅の整備【拡充】 (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)鉄道の高頻度運行に向けた検討【新規】 (2)バス幹線路線の設定・強化【拡充】 (3)路線バス(幹線以外)の運行【縮小】 (4)バス路線の経路・ダイヤ等の見直し (5)バスの定時性・安全性を確保するためのバスレーンの導入検討 (6)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検討 (7)バス停のバス待ち環境の改善 (8)鉄道の南北縦貫運行に向けた検討 (9)相乗りタクシー型の公共交通の展開【拡充】	
	施策1-3 鉄道、バス、タクシーの利便性向上	(1)南部循環バス(南くるりん)の導入【縮小】 (2)北部循環バス(北くるりん)の導入 (3)ベニちゃんバス東くるりん・西くるりんの運行 (4)コミュニティサイクル「ベニチャリ」の拡大【拡充】	
	施策1-4 市街地の回遊を支える公共交通の整備	(1)観光客等の周遊環境の向上【拡充】 (2)蔵王と山寺を結ぶ観光路線の検討 (3)山形～仙台間の公共交通の利用拡大 (4)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	
	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	(1)自動運転技術を活用した移動手段の導入検討【新規】 (2)軌道系交通システムの導入検討【新規】	
	施策1-6 新しい交通モードの導入検討【新規】	(1)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 (2)道路空間整備と連動した、バス利用環境の検討 (3)拠点となる施設整備と連動した、公共交通利用環境の向上【新規】 (4)ベニちゃんバス東くるりん・西くるりんの運行(再掲) (5)コミュニティサイクル「ベニチャリ」の拡大(再掲)【拡充】	
目標2 徒歩や公共交通などで楽しめる中心市街地の移動環境づくり	施策2-1 中心市街地の暮らしやすさにぎわいに資する移動環境の形成	(1)郊外におけるコミュニティバス等の運行【縮小】 (2)相乗りタクシー型の公共交通の展開(再掲)【拡充】 (3)タクシーを活用した高齢者の移動支援との連携【拡充】 (4)福祉輸送やその他移動手段との連携 (1)路線バス赤字路線への運行補助【縮小】 (2)交通の担い手確保への支援【新規】 (3)適切な受益者負担の検討【新規】 (4)相乗りタクシー型の公共交通の展開(再掲)【新規】	
	施策3-1 郊外地域における公共交通の導入による生活交通の確保	(1)高齢者や免許返納者等の移動に困っている方への支援 (2)学生の足の確保【拡充】 (3)コミュニティサイクル「ベニチャリ」の拡大(再掲)【拡充】	
	施策3-2 持続可能な公共交通事業の経営	(1)MaaSの運用 (2)山形県地域公共交通プラットフォームとの連携 (3)交通系ICカード導入による利便性向上 (4)タクシー配車アプリの利用による利便性向上【新規】 (5)自動運転技術を活用した移動手段の導入検討(再掲)【新規】 (6)軌道系交通システムの導入検討(再掲)【新規】 (7)公共交通データの分析・活用【新規】	
目標3 公共交通による生活実態に即した身近な移動の支援	施策3-3 高齢者への支援や学生の足の確保	(1)わかりやすいバス案内 (2)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 (3)若者向けPRの推進 (4)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 (5)公共交通利用のきっかけづくり・啓発活動	
	施策4-1 公共交通DXの推進	(1)バリアフリー車両、環境に優しい車両、ユニバーサルデザインのタクシー等の導入検討	
	施策4-2 公共交通安全の確保		
目標4 公共交通のわかりやすく・使いやすい利用環境の形成	施策4-3 誰もが安心して使える利用環境づくり		