

日時 令和8年1月22日（木） 午前10時15分～午前11時15分

場所 市庁舎10階 委員会開催室

出席者 別紙名簿のとおり

傍聴者 1名

1 開 会

2 内 容

協議 山形市地域公共交通計画（第2期）案について

事務局より会議資料に基づき説明。

⇒下記のとおり意見が交わされた。

【主な意見等】

事務局

各施策の具体的な取組みを資料2本編の後半に記載している。国のアップデートガイダンスでは、より具体的に実効性のある計画づくりを指示されており、本計画の内容が、国からの支援に関する評価にも影響する。国からは、施策の内容やスケジュール等について、さらに踏み込んで記載すべきという意見もいただいている。交通事業者はじめ関係者と引き続き相談していきたいと考えている。

東北芸術工科大学

計画の中で、東北芸術工科大学のスクールバスは位置付けられているか。公共交通ではなく、民間が提供している送迎バス等は計画の中に入っているか。

事務局

77ページに、買い物や通院等、民間が主体となった送迎サービスについて、必要に応じて連携の検討を行うと記載している。送迎サービスの情報は参考資料に取りまとめている。

東北芸術工科大学

今回南くるりんを見直すとのことだが、該当エリアは東北芸術工科大学のスクールバスが運行している。そういうものも含めて全体を評価しなければ、本当の公共交通空白地帯が見えてこない。イオンの送迎バスなども不特定多数の人が使える公共交通として捉えて、全体像を確認した方がよい。

ベニチャリも一人しか乗れない交通手段ではあるが、不特定多数の人が利用でき、かつ鉄道やバスの二次交通としても使われるため、積極的に公共交通として位置付けた方がよいと考えている。

事務局

資料2、21ページにベニチャリの評価も記載している。また、64ページには、施策として拡大していく方向性を示している。

東北芸術工科大学

カーシェアも自家用車を減らす効果的な取組みとして位置付けてはどうか。

市民が車を持たなくてもよいと思わせるサービスを提供することで、普段から公共交通を使う意識が生まれる。東北芸術工科大学の中にもトヨタのステーションがあり、実態を把握することも重要である。

事務局

カーシェアは市内でトヨタ、タイムズが展開している。調査をして実態を把握したい。

山形市企画調整部（議長）

一つの視点として書き込む工夫をさせていただきたい。

山形市観光協会

資料1 概要版の中で、日常生活における自家用車の多用という成果指標に、数値上の改善がないにもかかわらず達成となっているがなぜか。

事務局

高齢者の増加、自家用車の増加が予想されていた環境下で令和2年度の値を維持することを目標としていた。値を維持することができたため達成と表記している。

山形市観光協会

目標1の拠点として、馬見ヶ崎・嶋工エリアと楯山駅周辺の整備を挙げているが、後者はどういった内容か。駅の南北を行き来できるようにするというのか。もしくは南側の道路整備のことを指しているか。

事務局

楯山駅周辺の整備にはいくつかの要素がある。駅に関しては、南北自由通路の設置や北口への新たな改札の設置を検討している。天童にスタジアムができれば、北口の利用も図られる。駅周辺に関しては、十字西踏切が歩道もなく危険な踏切と認識しているため、拡幅したい。併せて十字東踏切の廃止をJR東日本と協議している。駅南側の都市計画道路整備も行っていく。楯山駅を交通結節点として多様な使い方ができるように、多方面から整備を進めていく予定である。

山形市観光協会

説明いただいた内容を計画に記載できるとよい。

目標3でライドシェアの活用可能性が検討されているが、現在どの程度が需要あるかわかるか。

事務局

具体的な検討はまだ進んでいない。相乗りタクシーの横展開において、利用範囲を1500円圏内、距離でいえば3km弱程度の行き来を想定している。それを超える距離はライドシェアやボランティア輸送など他の移動手段を導入して対応することも検討していく必要がある。県内では尾花沢と鶴岡で導入されている。山形市で有効活用できるかは引き続き、タクシー事業者と検討していきたい。

山形市観光協会

バス・タクシーの運転手確保に関する支援を要望したい。

事務局

具体的な内容について検討していく。

東日本旅客鉄道（株）東北本部

資料2、14ページの記載では、新駅整備と鉄道の高頻度運行がセットになった施策と読み取れてしまう。市が目指す将来のまちづくりに向けた施策の1つが高頻度化と認識している。市が目指す公共交通ネ

ットワーク、拠点型まちづくりやそれに併せた需要創出を前段で説明し、高頻度化がその推進策であるという位置づけにしてほしい。

52ページでも具体的な取組として新駅整備のみが着目されているため、まちづくりや利用促進施策に関連して高頻度化するということがわかる表現にしてほしい。

59ページには新駅整備による利便性向上のために各種施策を講じると記載されているが、14ページにはそのような記載がないため、整合をとってほしい。

また、スケジュールを具体的に記載して計画の実効性を高めるという国の意向もあるかと思うが、スケジュールは今後の協議状況により変動が生じるため、表現の方法は調整の余地があると思う。

事務局

表現については個別協議で決めたい。新駅整備ありきの鉄道高頻度化でなく両方必要なものだと考えている。意見を踏まえて表現方法を検討したい。

山形市企画調整部（議長）

市民向けの計画のため、ビジョンそのものが理解してもらえる書き方を指す。

国土交通省山形運輸支局

計画案の93ページについて、評価指標である公共交通の収支率は目標値のほうが現況値よりも下がっている。それに対し、日常の外出の目的地となる拠点に30分以内にアクセスできる人口のカバー率は、現況値を維持する形で目標値が設定されている。設定の考え方を教えてほしい。

事務局

収支率の数字は、事務局内で調整中である。公的資金が同額であれば、収支率は改善を目指すべきと考えている。日常の外出の目的地となる拠点に30分以内にアクセスできる人口のカバー率についても、バスの増便等と連動している指標のため、見直しを検討している。

山形市企画調整部（議長）

他に意見等無ければ、計画案は記載された内容で承認として良いか。

（一同承認に同意）

山形市企画調整部（議長）

これから庁内会議もあるため、表現等は変更の可能性があることをご承知おきいただきたい。

3閉会

出席者名簿

(敬称略)

所属	職名	氏名	構成員区分
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 (代理：チーフ)	小池 靖人 (代理：山本 克彦)	区域内の公共交通事業者
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）
山形市観光協会	常務理事	伊藤 林也	利用者代表（観光）
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
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：課長補佐)	秋場 修 (代理：鈴木 博英)	〃
山形市都市整備部道路維持課	課長	金子 健二	〃

	課長	城戸口 真一	事務局
	課長補佐	布施 浩治	
	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	
	主任	大澤 茉歩	
	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	
	研究員	浅田 智裕	

山形市福祉推進部長寿支援課	長寿福祉係長	阿部 賢太	オブザーパー
---------------	--------	-------	--------