



山形市地域公共交通計画について

(1) 計画策定の趣旨

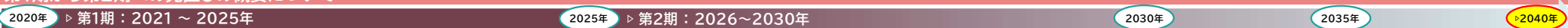
山形市地域公共交通計画は、山形市の最上位計画である「山形市発展計画」に即して、「山形市都市計画マスタープラン」及び「山形市立地適正化計画」で示された将来の山形市のまちづくりを支える、自家用車に頼らなくても誰もが快適に移動できる環境を構築するため、地域にとって望ましい公共交通ネットワークビジョン及び地域の移動手段を確保・充実するための取組をとりまとめたものである。

なお、この計画は、令和3年(2021年)2月に、第1期山形市地域公共交通計画として策定しており、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) 第2期山形市地域公共交通計画策定の考え方

- ▶ 第1期の評価を基に、情勢の変化や国が示す計画策定の手順書『地域公共交通計画「アップデートガイダンスVer.1.0」』及び 令和7年3月に策定された「山形市発展計画2030」を踏まえ、必要な見直しを行い、具体的な取組を定める。
▶ 第1期計画で示された将来の交通体系である「公共交通ネットワークビジョン」(詳細裏面 項番4参照)を基盤とし、「山形市発展計画2030」に掲げる2040年の将来像との整合を図りながら、バックキャストの視点に立って計画を策定する。

第1期から第2期への見直しの概要について



1. 第1期のまとめ

(1) 課題への対応状況

Table with 5 columns: 課題【成果指標】, 基準値, 最新値(基準から比較), 目標値, 達成状況. Rows include: 高齢者などの不安と多様な移動ニーズへの対応, 利用が伸びない公共交通サービス, 日常生活における自家用車の多用, 日常生活における自家用車の多用.

(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、必要な調査等に着手。鉄道の高頻度化や需要創出策などを検討。
▶ 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「ヤマコウチレカ」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、待合環境を改善。
▶ 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。
▶ 市南部で南ぐるりんを運行し、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)
▶ 買い物や通院に必要な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

Table with 4 columns: ①地区への適性が高い公共交通モデル事業の本格運行への移行, モデル地区での取組, 目標値, 実績(達成率), 評価. Rows include: 市街地南部(南ぐるりん), 村木沢地区(あじさいバス), 金井地区 西部(かなみちゃん相乗りタクシー), 楯山地区(楯っちゃん丸タクシー).

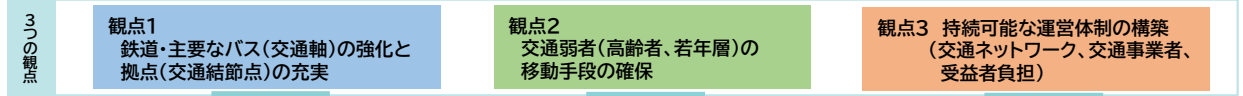
- ②コミュニティサイクル「ベニチャリ」の新たな移動手段としての定着と規模拡大
車両台数【R4】80台 ⇒【R7】294台、ポート数【R4】25箇所 ⇒【R7】95箇所
利用回数【R7. 7】17,777回/月(573. 5回/日) ※【R6. 7】11,361回/月(366. 5回/日)
③利便性が高く経済的な交通サービスにより若年層の公共交通利用ニーズへ対応
ベニちゃんバスの利用者数【R1】487,442人 ⇒【R6】509,857人【過去最高】

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) ⇒ 移動手段の確保への重点支援
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

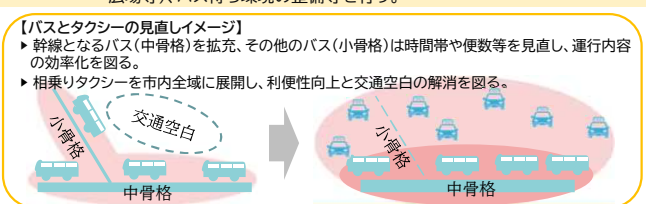
3. 第2期における5年間の取組の方向性

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)
モビリティデータを可視化した現状分析及施策への展開
現状 ← ギャップ → 地域の目指す姿
施策へ反映
シンプルで一貫性のある標準構造
2つの中核目標: 交通軸と拠点の充実保証
移動制約者の移動手段の確保
定量評価や柔軟な計画更新を可能とする KPIの設定 等
山形市発展計画2030(2040年の目指すまちな姿)
2040年のまちな姿
「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



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】
▶ 拠点ネットワーク型集積都市の更なる発展を目指し、公共交通ネットワークの最適化を図る。
【大骨格(拡充)】
▶ 需要創出策とともに、高頻度運行等による利便性向上に取り組み、利用促進を図ることで、拠点間及び周辺自治体とのネットワーク強化を図る。
▶ 市南部への新駅整備検討を進めることで、駅を核とし、都市機能の集積と、周辺生活圏への優れたアクセスを備える副次拠点の形成を図る。
【中骨格(拡充)】 幹線となる路線バス・コミバス(市街地循環型)
▶ 選択と集中の視点で、人口密集地域等における路線の運行頻度を充実させ、交通ネットワークの利便性向上と、社会・経済的な波及効果促進を図る。
▶ 交通結節点の整備に合わせ、効果的かつ効率的な路線の再編を行う。
【小骨格(見直し)】 その他バス
▶ 利用実態や「相乗りタクシー」など他の移動手段の導入効果を踏まえ、時間帯や便数等を見直すことで、運行内容の効率化を図る。
※交通系ICカード等データ可視化・分析システムを活用して実施
【神経系(拡充)】 相乗りタクシーなど
▶ 路線バスの見直しと連動し、公共交通ネットワークの効率化や交通空白の解消など利便性向上のため、相乗りタクシーの拡大に取り組む。
▶ 相乗りタクシーは、5年間で市全域に展開する。
【補完系(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、ポートや車両台数の拡大等により利便性の向上を図る。
【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(北口改札、南北自由通路、駅前広場等)、バス待ち環境の整備等を行う。



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

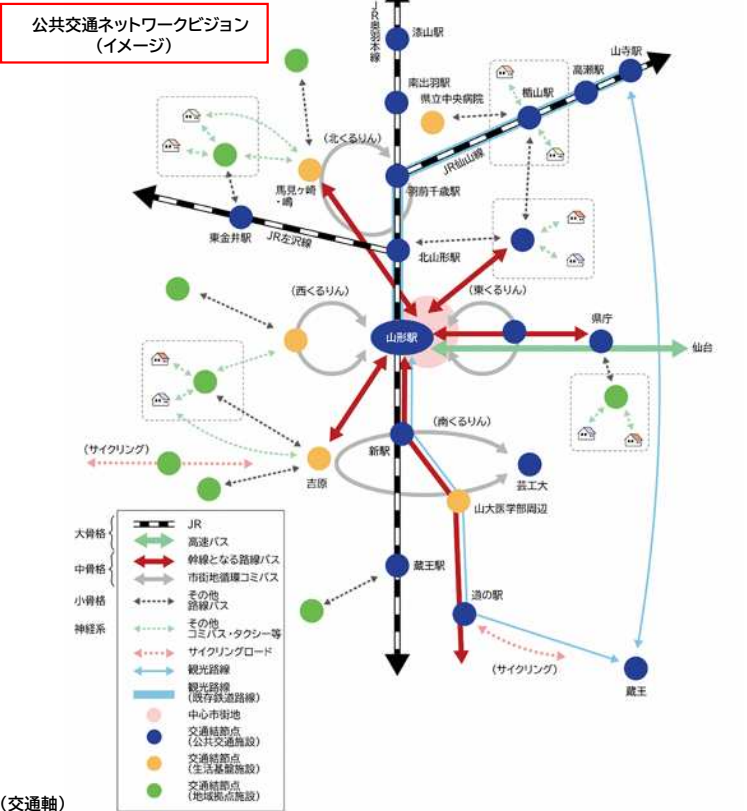
- 【主な新規・拡充の取組内容】
▶ イベントや観光客等周遊環境の向上
▶ 「日本一の観光案内所」の整備に合わせた、バス乗り場等の導入、山形駅周辺エリアの公共交通機能の整備検討・実施
▶ 旧大沼と済生館を含む周辺エリアにおける公共交通利用環境をより充実させるため、必要な機能の検討
▶ コミュニティサイクル「ベニチャリ」の拡大・利便性向上【再掲】
【公共交通による生活実態に即した身近な移動の支援】
▶ 相乗りタクシーの展開【再掲】
▶ タクシーを活用した高齢者移動支援等との連携強化
▶ 多様な主体との連携による移動手段の確保
▶ 交通事業者への担い手確保
▶ ボランティア輸送等、地域が主体となった移動への支援
▶ ライドシェアの活用可能性の検討
▶ 受益者負担の適正化
▶ 高齢者や若年層をはじめとした、交通弱者の移動手段の確保に向けた、取組の推進

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】
▶ 公共交通データの分析、活用
▶ 自動運転を活用した移動手段の研究
▶ 高齢者や若年層に向けたPRの推進(モビリティマネジメント)
▶ バス停のバス待ち環境の改善による、快適な移動環境の整備

4. 2040年(令和22年)に向けたネットワークビジョン

山形市の特性、都市計画、既存の公共交通資源を総合的に勘案し、目指すべき公共交通ネットワークの在り方として、「交通軸」の形成と「交通結節点」を整備する。これにより、移動ニーズへきめ細やかに対応した効率的で効果的な公共交通の実現を目指す。
ネットワークは、2040年の構築を目指し、第2期では、以下の方向性で取組を推進していくとともに、具体的な施策を示す。



骨格	概要	第2期計画の方向性
大骨格	【鉄道】南北及び東西に延びる鉄道路線 【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	拡充 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 【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	拡充 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 【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	見直し 見直し
神経系	【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。

定義	概要	第2期計画の優先整備箇所(拡充)
交通結節点	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	橋山駅周辺エリア 新駅・イオン山形南周辺エリア(市南部) 馬見ヶ崎・嶋エリア
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、乗り換えの規模や周辺の状況等により場所を設定する。	日本一の観光案内所、旧大沼、済生館(中心市街地)
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)	

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**
取組(1) 鉄道の高頻度運行に向けた検討【新規】
取組(2) 幹線となる路線バスの強化【拡充】
取組(3) その他路線バス(幹線バス以外)の運行最適化【継続】
取組(4) 相乗りタクシー型の公共交通の展開【拡充】
- 施策1-2 交通結節点の整備推進**
取組(1) 交通結節点の整備【拡充】
取組(2) 市南部への新駅整備に向けた取組の推進【拡充】
取組(3) 鉄道駅をはじめとした交通結節点のバリアフリー化【継続】
取組(4) バス停のバス待ち環境の改善【継続】
- 施策1-3 市街地の回遊を支える公共交通の整備**
取組(1) 南部循環バス(南ぐるりん)の見直し検討【継続】
取組(2) 北部循環バス(北ぐるりん)の導入【継続】
取組(3) ペニちゃんバス東ぐるりん・西ぐるりんの運行【継続】
取組(4) コミュニティサイクル「ペニチャリ」の拡大【拡充】
- 施策1-4 広域的な移動や観光移動を支える公共交通等の推進**
取組(1) 観光やイベント等における移動環境の向上【拡充】
取組(2) 山形~仙台間の公共交通の利用拡大【継続】
取組(3) 連携中核都市圏における広域的な公共交通ネットワークの構築【継続】
- 施策1-5 新しい交通モードの導入検討【新規】**
取組(1) 自動運転技術を活用した移動手段の調査研究【新規】
取組(2) 軌道系交通システムの調査研究【新規】

アウトプット指標(KPI)	現況値	目標値
鉄道・幹線となる路線バスの運行回数(平日)	鉄道 [R7] 140本/日	[R12] 140本/日以上
	バス [R7] 367本/日	[R12] 393本/日以上
鉄道・幹線となる路線バスの年間利用者数(平日)	鉄道 [R7] 4,765千人	[R11] 4,807千人以上
	バス [R6] 2,285千人	[R11] 2,478千人以上

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やにぎわいに資する移動環境の形成**
取組(1) ウォーカルなまちづくりと連動した公共交通の利用環境の向上【継続】
取組(2) 拠点施設と連動した公共交通の整備【拡充】
取組(3) 観光やイベント等における移動環境の向上(再掲)【拡充】
取組(4) ペニちゃんバス東ぐるりん・西ぐるりんの運行(再掲)【継続】
取組(5) コミュニティサイクル「ペニチャリ」の拡大(再掲)【拡充】
取組(6) バス停のバス待ち環境の改善(再掲)【継続】

アウトプット指標(KPI)	現況値	目標値
ペニちゃんバスの年間利用者数	[R6] 509,857千人/年以上	[R12] 523,086千人/年以上
ペニチャリの年間利用者数	[R6] 117,714回/年以上	[R12] 219,000回/年以上
中心市街地における歩行者通行量(休日)	[R7] 25,383人/日以上	[R12] 26,875人/日以上

課題への対応

課題	アウトカム指標(KGI)	現況値	目標値(2030年)	2040年の姿
高齢者などの不安と多様な移動ニーズへの対応	交通手段がなく外出を控える高齢者の割合	[R5]12.7%	[R12]7.1%以下	[R22]1%以下
利用が伸びない公共交通サービス	公共交通の年間利用者数	[R6]11,035千人/年	[R12]11,932千人/年以上	[R22]13,374千人/年以上
日常生活における自家用車の多用	日常生活における自家用車の利用割合	通勤 [R7]83.9%	[R12]83.4%以下	[R22]82.7%以下
		通学 [R7]35.1%	[R12]32.8%以下	[R22]29.4%以下
		買物 [R7]86.9%	[R12]86.6%以下	[R22]86.2%以下

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3-1 公共交通の導入による生活交通の確保**
取組(1) 郊外におけるコミュニティバス等の運行最適化【継続】
取組(2) 相乗りタクシー型の公共交通の展開(再掲)【拡充】
取組(3) タクシーを活用した高齢者の移動支援【継続】
取組(4) 多様な主体との連携による移動手段の確保【拡充】
- 施策3-2 持続可能な公共交通事業の経営**
取組(1) 路線バス赤字路線への運行補助の見直し【継続】
取組(2) 交通の担い手確保への支援【新規】
取組(3) 適切な受益者負担の検討【新規】
取組(4) 相乗りタクシー型の公共交通の展開(再掲)【拡充】
- 施策3-3 高齢者への支援や学生の移動手段の確保**
取組(1) 高齢者の移動手段の確保【拡充】
取組(2) 学生の移動手段の確保【拡充】
取組(3) コミュニティサイクル「ペニチャリ」の拡大(再掲)【拡充】

アウトプット指標(KPI)	現況値	目標値
公共交通への公的資金の投入額(路線バスへの補助、コミバス・相乗りタクシー)	[R6] 187,569千円	[R12] 134,572千円以下
公的資金が投入されている公共交通事業の収支率(コミバス(ペニちゃんバスを除く)・相乗りタクシー)	[R6] 46.7%	[R6] 60.6%以上
公共交通サービスによる人口カバー率	[R7] 85.7%	[R12] 93.7%以上
地域を支える交通サービスの年間利用者総数(コミバス(ペニちゃんバスを除く)・相乗りタクシー)	[R6] 8,821人	[R12] 36,098人以上
	通勤 [R7] 34.5%	[R12] 39.0%以上
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	通学 [R7] 66.0%	[R12] 74.1%以上
	買物 [R7] 83.5%	[R12] 90.5%以上
	通院 [R7] 41.9%	[R12] 72.8%以上

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4-1 公共交通DXの推進**
取組(1) MaaSの運用【継続】
取組(2) 公共交通データの分析・活用【拡充】
取組(3) スマートフォンアプリ等の利用による利便性向上【継続】
取組(4) 自動運転技術を活用した移動手段の調査研究(再掲)【新規】
取組(5) 交通の担い手確保への支援(再掲)【新規】
- 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**
取組(1) 交通弱者向けPRの推進【拡充】
取組(2) 公共交通利用のきっかけづくり・啓発活動【継続】
- 施策4-3 誰もが安心して使える利用環境づくり**
取組(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【継続】
取組(2) バス停のバス待ち環境の改善(再掲)【継続】

アウトプット指標(KPI)	現況値	目標値
上屋やベンチの設置などのバス待ち環境の整備件数(R3からの累計)	[R7] 11件	[R12] 21件以上
路線バスの運転者数(市内に事業所を有する事業者)	[R7] 192人	[R12] 212人以上

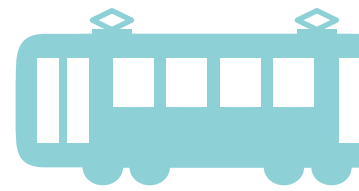
山形市地域公共交通計画(第2期)
(本編)
案

令和8年3月




目次

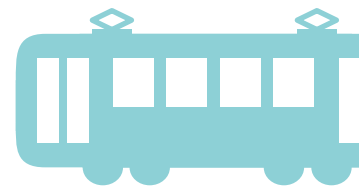
第1章	はじめに	1
1.1	山形市地域公共交通計画について.....	1
1.1.1	山形市地域公共交通計画策定の趣旨.....	1
1.1.2	第2期山形市地域公共交通計画策定の考え方.....	1
1.2	計画期間.....	1
1.3	区域.....	1
1.4	上位・関連計画と本計画の位置づけ.....	2
1.5	上位・関連計画における公共交通の位置づけ.....	3
第2章	山形市の概況	7
2.1	地域の現況.....	7
2.1.1	山形市の人口・世帯数の推移.....	8
2.1.2	山形市の高齢化率.....	8
2.2	公共交通の現状診断.....	9
2.2.1	公共交通の概要.....	9
2.2.2	公共交通の現状分析.....	10
第3章	第1期計画の評価と第2期計画の重点	22
3.1	第1期計画の評価.....	22
3.1.1	課題への対応.....	22
3.1.2	取組の状況.....	24
3.1.3	主な実績.....	28
3.2	情勢の変化.....	33
3.2.1	国の交通空白解消本部の設立.....	33
3.2.2	少子化や教員の働き方改革等の影響.....	33
3.2.3	運転士等の担い手不足、物価高騰の影響.....	33
3.2.4	公共交通の技術革新.....	33
3.3	第2期計画の重点（施策推進の横ぐしの視点）.....	34
第4章	目指す地域の将来像	36
4.1	2040年の「まちの姿」.....	36
4.2	2040年の「交通ネットワークビジョン」.....	37
第5章	第2期計画における取組の方向性	42
5.1	第2期計画における取組の基本方針.....	42
5.2	施策の体系.....	43
5.3	施策・取組.....	47
5.3.1	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.....	47



5.3.2	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.....	64
5.3.3	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.....	67
5.3.4	目標4 公共交通のわかりやすい・使いやすい利用環境の形成.....	74
第6章 成果指標と計画の進捗管理.....		80
6.1	成果指標.....	80
6.1.1	成果指標の体系.....	80
6.1.2	アウトプット指標.....	81
6.1.3	アウトカム指標.....	83
6.2	達成状況の評価.....	84
6.2.1	評価の考え方.....	84
6.2.2	スケジュール.....	85
6.2.3	評価の実施体制.....	86
用語集		89



第1章
はじめに



第1章 はじめに

1.1 山形市地域公共交通計画について

1.1.1 山形市地域公共交通計画策定の趣旨

山形市地域公共交通計画は、山形市の最上位計画である「山形市発展計画」に即して、「山形市都市計画マスタープラン」及び「山形市立地適正化計画」で示された将来の山形市のまちづくりを支える、自家用車に頼らなくても誰もが快適に移動できる環境を構築することを目指し、地域にとって望ましい公共交通ネットワーク及び地域の移動手段を確保・充実するための取組をとりまとめている。

なお、この計画は、令和3年(2021年)3月に、第1期山形市地域公共交通計画(以下、「第1期計画」という。)として策定しており、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(以下、「法」という。)に基づく、法定計画である。

1.1.2 第2期山形市地域公共交通計画策定の考え方

- ▶ 第2期山形市地域公共交通計画(以下、「第2期計画」という。)は、第1期計画の評価を基に、情勢の変化や国が自治体向けに示した『地域公共交通計画の「アップデートガイダンス Ver.1.0」』(以下、「ガイダンス」という。)、及び令和7年3月に策定された「山形市発展計画 2030」を踏まえて、必要な見直しを行い、具体的な取組を定める。
- ▶ 第2期計画は、第1期計画で示した将来の交通体系である「公共交通ネットワークビジョン」を基盤とし、「山形市発展計画 2030」が掲げる令和22年(2040年)の将来像との整合性を図りながら、バックキャストの視点に立って計画を策定する。

1.2 計画期間

第1期:令和3年(2021年)4月～令和8年(2026年)3月

第2期:令和8年(2026年)4月～令和13年(2031年)3月

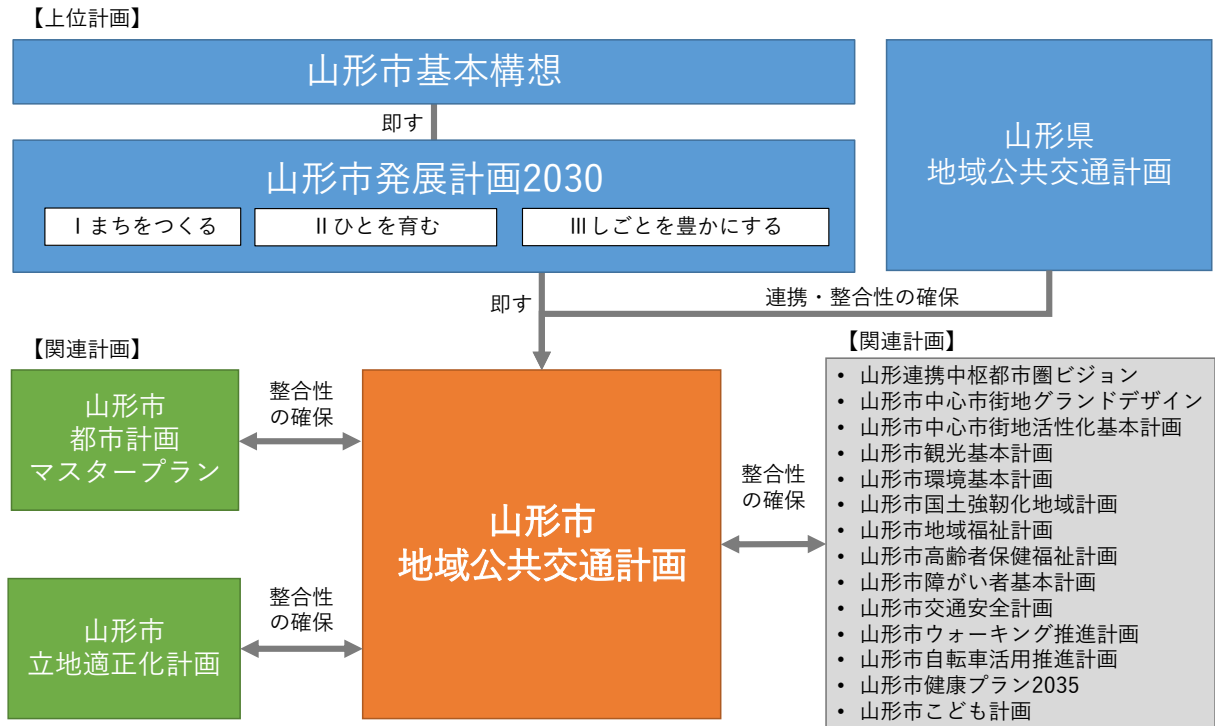
1.3 区域

山形市全域とする。



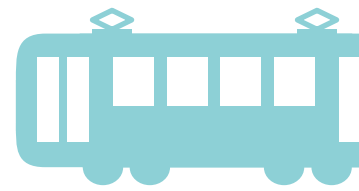
1.4 上位・関連計画と本計画の位置づけ

第2期計画は、山形市基本構想に示された基本的理念に則り、山形市発展計画 2030 の計画内容に基づいて策定する。併せて、関係する各種計画との整合性を確保するものとする。



Z

図 1-1 本計画の位置づけ



1.5 上位・関連計画における公共交通の位置づけ

(1) 山形市発展計画 2030

表 1-1 山形市発展計画 2030 の概要

計画策定年月	令和7年(2025年)3月
担当部署	企画調整部企画調整課
計画の概要	総合的かつ計画的な市政運営を推進し、まちづくりの展望を示す山形市の最上位の計画(基本計画)として位置づけられるもの。 また、まち・ひと・しごと創生法(平成26年法律第136号)第10条第1項に規定する「市町村まち・ひと・しごと創生総合戦略(地方版総合戦略)」を兼ねる。
公共交通関係の内容	<p>「健康医療先進都市」「文化創造都市」の2大ビジョンのもとで、「まちをつくる」「ひとを育む」「しごとを豊かにする」の3つを重要テーマに定め、それらを支える行政運営を軸とした政策体系として19の政策分野を設定している。公共交通は、施策を推進するための横ぐしの視点として位置付けられる。</p> <p>【政策分野】テーマ「I まちをつくる」</p> <p>▶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</p> <p>▶発展計画 2030 の施策(ビジョン)</p> <p>①公共交通の整備 ②持続可能な公共交通ネットワークの構築 ③広域公共交通の充実</p> <p>▶具体的な取組</p> <ul style="list-style-type: none"> ○公共交通ネットワークの最も重要な骨格となる鉄道や路線バス(幹線)の高頻度化など、更なる充実を図ります。 ○定時定路型や AI オンデマンド交通等の各種実証運行等モデル事業の本格運行及び他地区への横展開を行います。 ○市南部新駅整備、楯山駅周辺整備について、計画最終年度の令和11年度(2029年度)までの工事着手を目指すべく関係機関と協議を進めます。 ○交通事業者と行政が適切に役割分担しながら、路線バスやコミュニティバスなど、既存公共交通の確保、維持、改善を図るとともに「交通空白」解消に向けた施策を推進します。 ○交通事業者において人手不足が深刻化する中、新交通システムについての研究を行うとともに自動運転やライドシェアなどと合わせて、実現可能性を検討します。 ○コミュニティサイクル事業の安定性・継続性(適正なサイクルポート配置・自転車台数・維持管理等)を確保します。 ○山形駅東口・市役所前バス停等における上屋やデジタルサイネージの環境整備を行います。 ○仙山線の機能強化に向け「仙山線の利用促進及び利便性向上プロジェクト」に基づく各種施策を推進します。 ○やまがた MaaS「らくのる」の機能向上による、地域内・広域公共交通の更なる利用促進を図ります。 ○県や連携中枢都市圏の連携市町と連携し、地域間を跨ぐ公共交通の課題解決に向けた取組を実施します。 ○令和7年度(2025年度)に見直す次期地域公共交通計画では、これら取組の深度化と現計画のアップデートを図りつつ、“まち”“ひと”“しごと”全てを繋ぐ公共交通”の実現に向けた新たな取組を検討します。



(2) 山形市都市計画マスタープラン

表 1-2 山形市都市計画マスタープランの概要

計画策定年月	平成 10 年(1998 年)10 月策定、平成 29 年(2017 年)3 月見直し
担当部署	まちづくり政策部まちづくり政策課
計画の概要	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。

公共交通関係の内容	都市計画法第 18 条の 2 の規定に基づく、市町村の都市計画に関する基本的な方針。
-----------	--



図 1-2 山形市の将来都市構造の概念

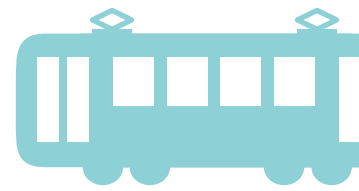
【分野別構想】

第 2 章第 2 節 交通体系の方針

(2)交通体系の方針

②公共交通


- 広域的な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



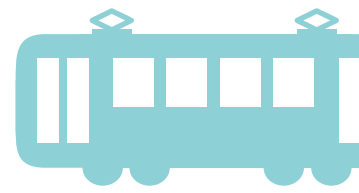
(3) 山形市立地適正化計画

表 1-3 山形市立地適正化計画の概要

計画策定年月	令和3年(2021年)3月策定、令和5年(2023年)12月第1回変更
担当部署	まちづくり政策部まちづくり政策課
計画の概要	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。
公共交通関係の内容	<p>3章</p> <p>(2) 目指す将来市街地構造</p> <p>② 公共交通ネットワークの設定方針</p> <p>5章 計画を実現するための施策</p> <p>(1) 都市機能の維持・誘導を図るための施策</p> <p><副次拠点における都市機能の維持・誘導></p> <p>・副次拠点における中心拠点と生活圏をつなぐ結節機能を強化するため、鉄道駅やバスターミナルなどの交通結節施設の新規整備・誘導について検討します。検討にあたっては、交通事業者とも連携しながら、公共交通網の再編にあわせた検討を行います。</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 地域公共交通計画と連携した交通結節施設の整備・誘導に向けた検討 ● 交通結節機能周辺への駐車場や駐輪場の整備による多様な移動手段との連携強化 <p>(4) 公共交通に関する施策</p> <p><公共交通の維持・充実></p> <p>・各拠点と生活圏が有機的に連携した交通ネットワークの形成に向け、山形市地域公共交通計画に基づく公共交通網の再編を推進します。</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 地域公共交通計画に基づくバス路線の再編 ● 市街地の北部・南部それぞれの圏域を回遊するコミュニティバスの検討 ● 地域の属性に応じた多様な主体による多様な移動手段の確保 ● ノーマイカーデーの実施などによる自家用車に依存しない生活の普及・啓発 ● 自家用車依存の低減による公共交通の利用促進 <p><交通拠点の整備に向けた取組></p> <p>・拠点内における交通結節施設の整備に向けて、病院や大規模商業施設等へのバスターミナルの設置、鉄道駅のターミナル機能の強化などの可能性について検討を行います。</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 地域公共交通計画と連携した交通結節施設の整備・誘導に向けた検討【再掲】 ● 鉄道新駅設置に向けた検討



第2章
山形市の
概況

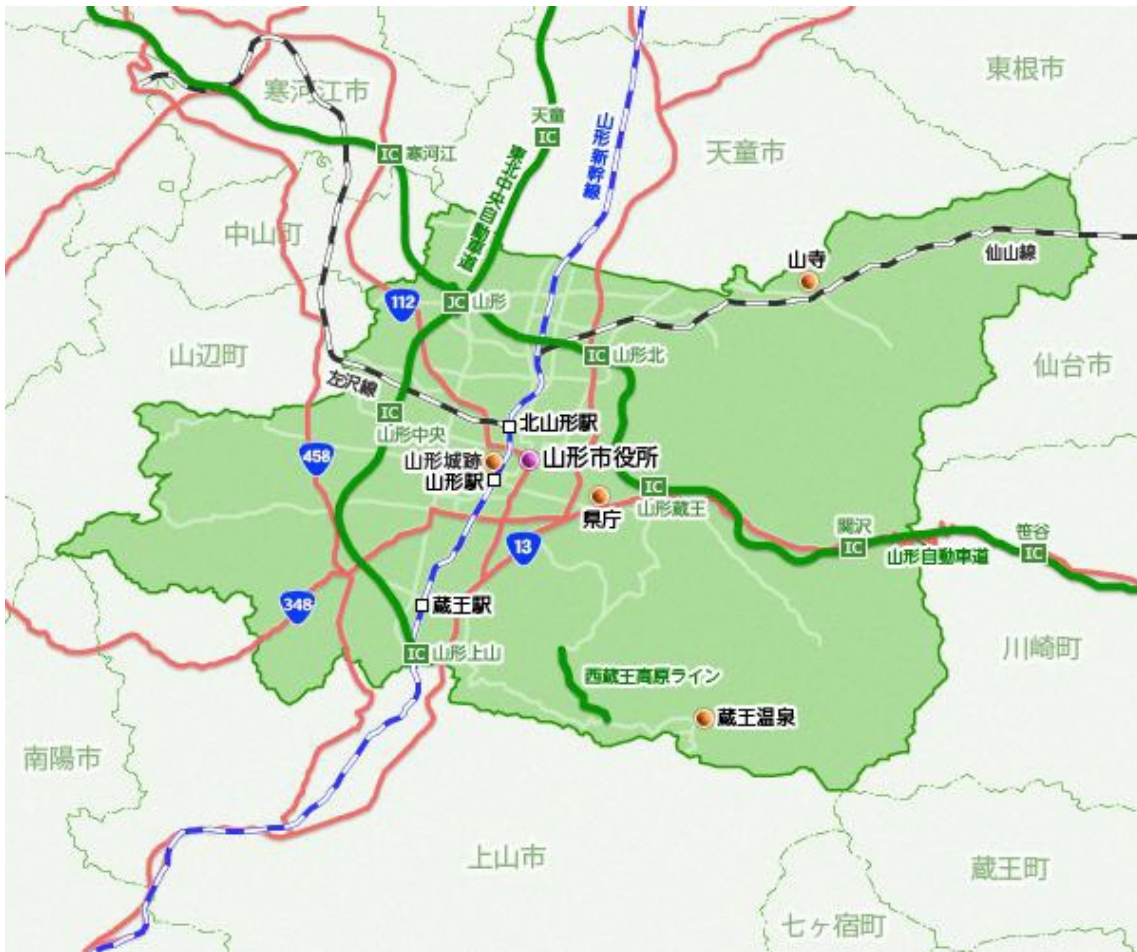


第2章 山形市の概況

2.1 地域の現況

山形市は、381.58 km²の面積を有し、山形県内陸部のほぼ中央に位置している。

東は仙台市と隣接し、山形新幹線、山形自動車道、東北中央自動車道などの高速交通網が整備されているため、南東北地域における交通の要衝となっている。



出典：山形市地図情報

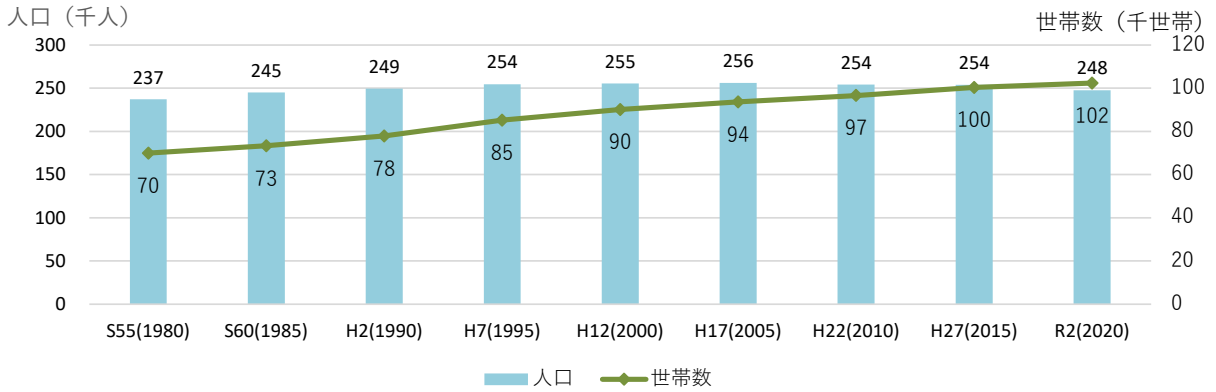
図 2-1 山形市全図



2.1.1 山形市の人口・世帯数の推移

『山形市の人口は平成17年をピークに減少に転換、世帯数は増加中』

国勢調査による山形市の人口は平成17年(2005年)に25.6万人まで増加し、その後減少に転じている。一方、世帯数は増加傾向が続いており、平成17年(2005年)以降で約8千世帯増加している。



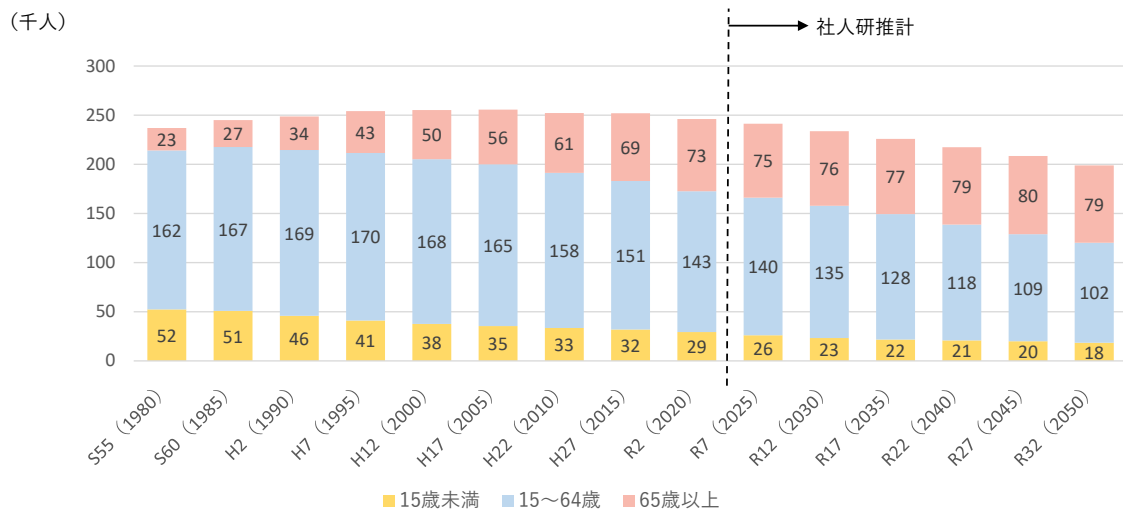
出典：国勢調査

図 2-2 山形市の人口と世帯数の推移

2.1.2 山形市の高齢化率

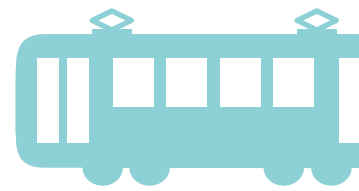
『山形市の高齢化率は約3割、今後も増加見込み』

山形市では、15歳未満及び15～64歳の人口が減少し、65歳以上の人口が増加傾向にある。令和2年(2025年)には65歳以上人口の占める割合が約3割に達しており、国立社会保障・人口問題研究所将来推計人口によれば、令和32年(2050年)には高齢化率が4割近くに達するものと見込まれる。



出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所将来推計人口・世帯数

図 2-3 山形市の年齢階層別人口の推移



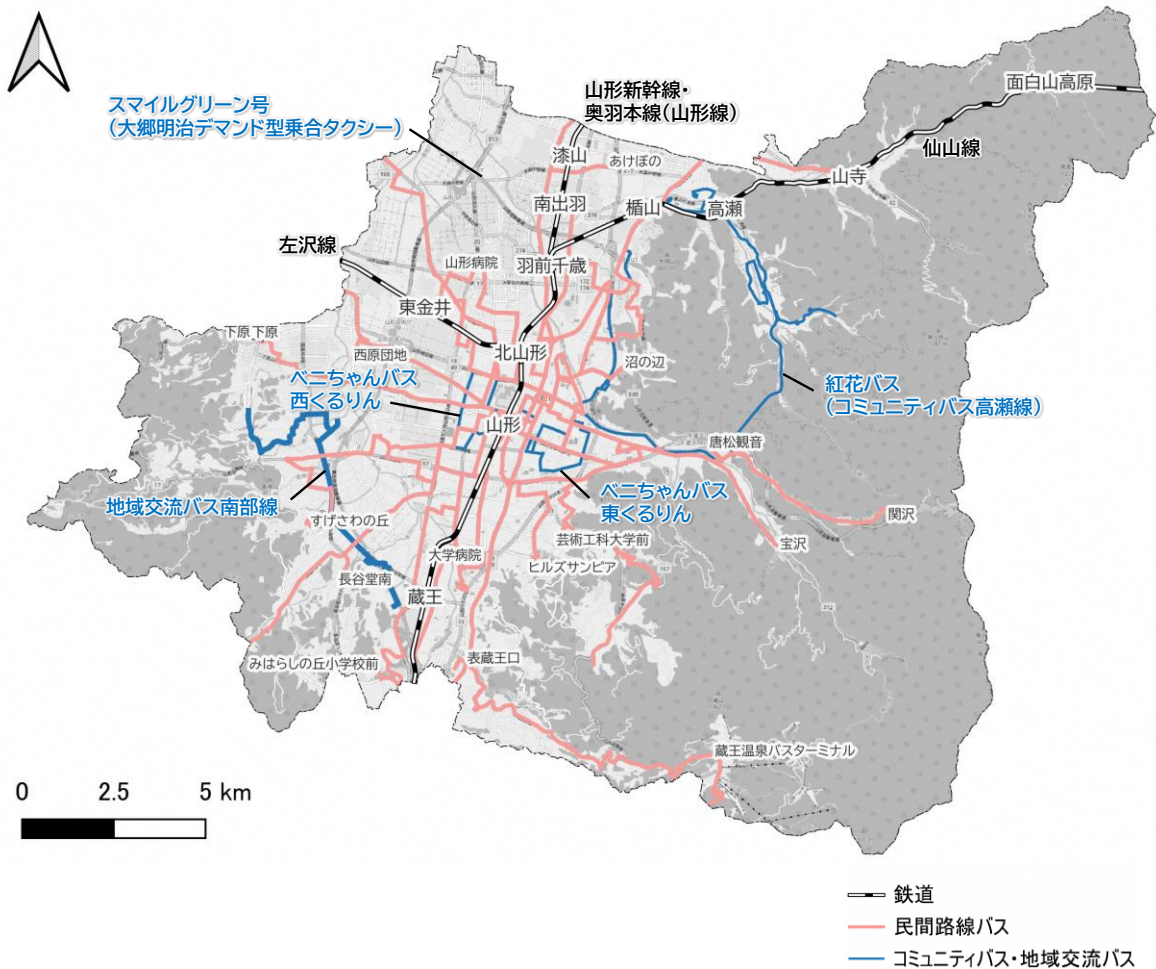
2.2 公共交通の現状診断

2.2.1 公共交通の概要

市内の公共交通機関としては、鉄道が山形新幹線と在来線の3路線(JR 奥羽本線(山形線)・仙山線・左沢線)で運行されている。

バスは、高速バスが仙台市をはじめ県内各地や近隣県の都市、更に首都圏を結んでいるほか、路線バスが市内及び近隣市との間を結んでいる。また、市が運行する交通としては、ベニちゃんバス(東くるりん・西くるりん)、紅花バス(コミュニティバス高瀬線)、地域交流バス南部線があり、市の支援を受け、地域の協議会がスマイルグリーン号(大郷明治デマンド型乗合タクシー)を運営している。第1期計画では、公共交通が十分でない一部の地域で、モデル事業を通じて移動手段を確保する取組を実施している。

この他、タクシーが市内の移動を補っているほか、主要施設等には、コミュニティサイクル「ベニチャリ」のポートを設置している。



出典：国土数値情報

図 2-4 山形市の公共交通ネットワーク



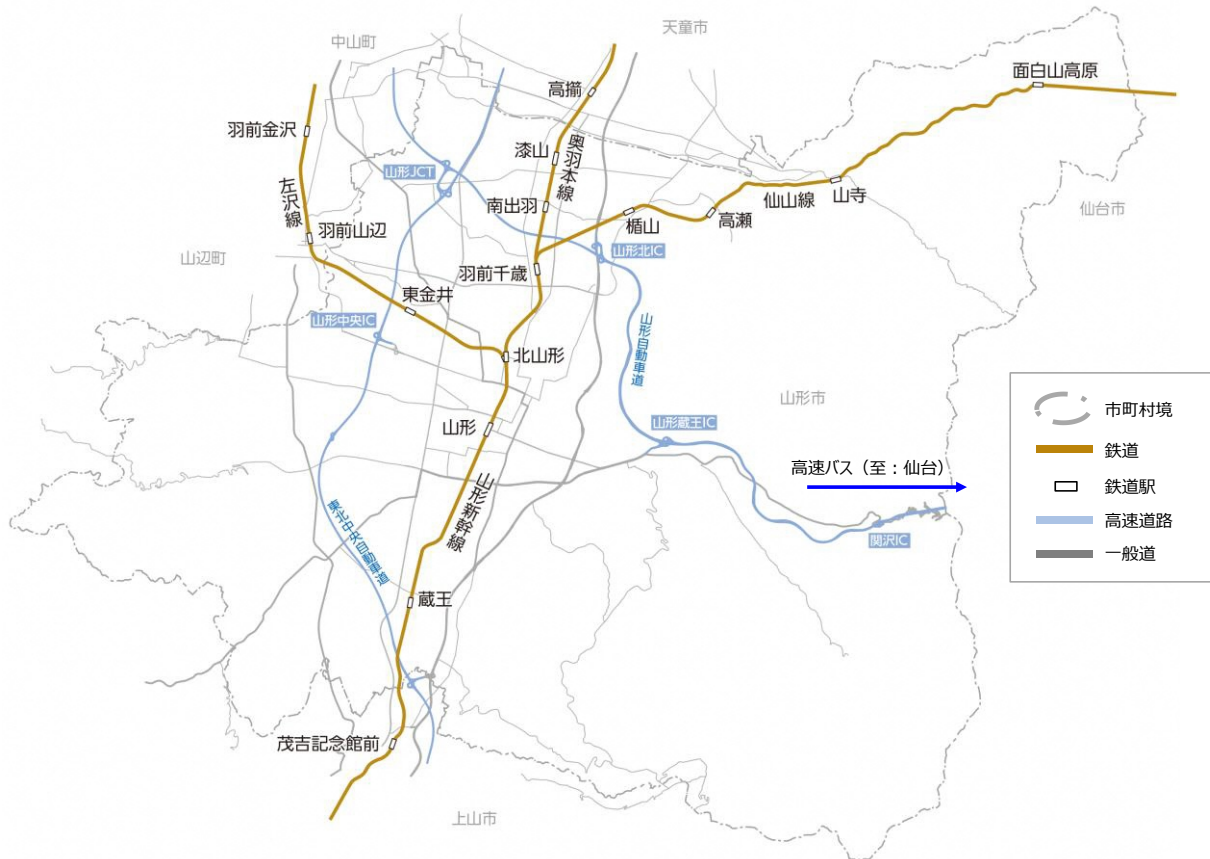
2.2.2 公共交通の現状分析

(1) 鉄道・幹線となる路線バスの運行状況と拠点の状況

1) 鉄道

『他都市と比べても運行頻度が低く、分担割合に影響を及ぼしている』

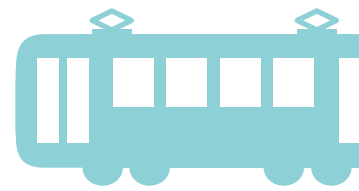
山形市内を運行する鉄道は、山形新幹線・奥羽本線・左沢線・仙山線があり、主要区間の運行頻度は1本/h程度となっている。



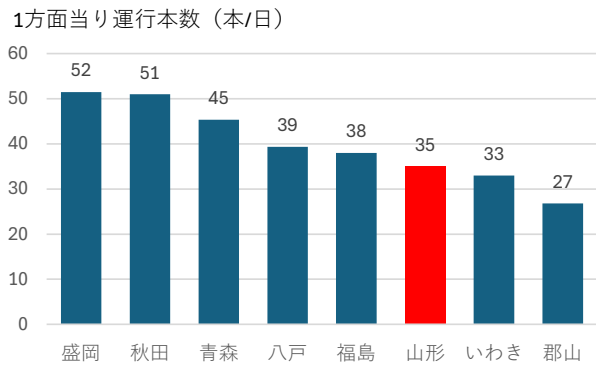
路線名	方面	運行本数	始発列車		終発列車		山形市内の駅
			到着時刻	始発駅	発車時刻	到着駅	
山形新幹線	福島・東京	上り 16本			20:45	東京駅	山形駅
		下り 16本	8:59	東京駅			
	新庄	下り 9本			22:00	新庄駅	
		上り 9本	6:23	新庄駅			
奥羽本線	米沢・福島	上り 17本			23:42	米沢駅	山形駅、蔵王駅
		下り 18本	6:51	米沢駅			
	村山・新庄	下り 18本 ※土休日：19本			23:40	天童駅	
		上り 17本	6:56	新庄駅			
仙山線	山寺・仙台	上り 18本 ※内 快速列車4本			21:46	仙台駅	山形駅、北山形駅、羽前千歳駅、楯山駅、高瀬駅、山寺駅、面白山高原駅
		下り 18本 ※内 快速列車3本	7:34	仙台駅			
左沢線	寒河江・左沢	下り 16本			23:31	寒河江駅	山形駅、北山形駅、東金井駅
		上り 18本	6:31	左沢駅			
高速バス ※参考	仙台	上り 74本 ※土休日：63本			21:30	仙台駅前	山交ビル3番、山形駅前1番、南高前、山形県庁前
		下り 74本 ※土休日：62本	5:50	山交ビル3番			

出典：国土数値情報

図 2-5 市内で運行している鉄道



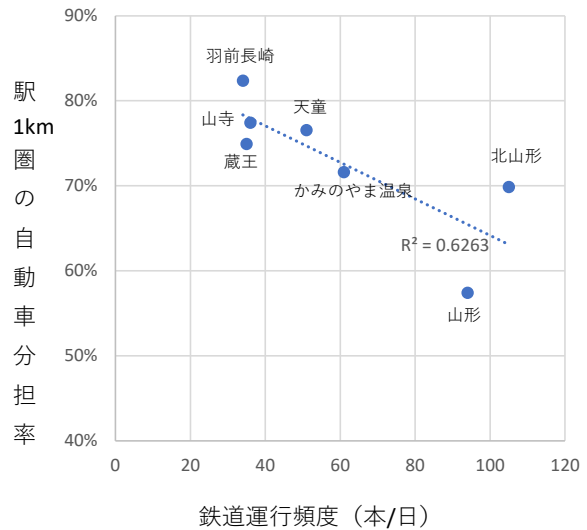
新幹線・特急列車を除く在来線 4 方面の運行本数の合計は 140 本/日であり、1 方面当たりの平均運行本数は東北地方の中核市 8 市の代表駅の中で 3 番目に少なく、県庁所在地 5 市の中では最も少ない。



出典：JR 東日本ホームページ

図 2-6 東北地方の中核市 8 市代表駅における鉄道 1 方面当り日平均運行本数

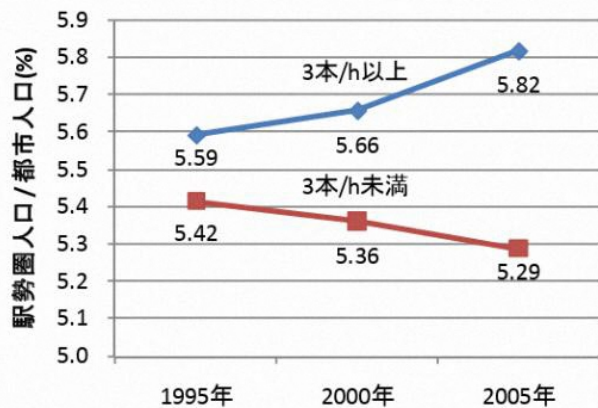
山形広域都市圏にある駅 1km 圏内の自動車分担率をみると、頻度が高いほど自動車分担率が低い傾向にあり、過度な自動車依存の脱却には、頻度向上が必要である。



出典：H29 山形広域都市圏パーソントリップ調査

図 2-7 鉄道頻度と駅勢圏の自動車分担率の関係

また、鉄道の運行頻度によって居住地の集積に差がみられる。地方都市の鉄道駅 500m 圏内の人口※は、運行頻度が 3 本/h 以上の駅で増加しており、3 本/h 未満の駅では減少している。駅前への人口集約等のコンパクトな都市を形成するためには、鉄道の高頻度運行が必要である。



出典：地方都市における鉄道・軌道の運行頻度に着目した駅周辺人口分布の経年変化に関する研究（土木計画学研究・論文集 Vol.27 no.2、2010.9）

図 2-8 地方都市の鉄道頻度と駅前居住率の関係

※全国の 10 万人以上の都市から三大都市圏と鉄道駅がない都市を除いた 134 の地方都市が対象で、運行頻度が 3 本/h 以上が 609 駅、3 本未満の 1,294 駅

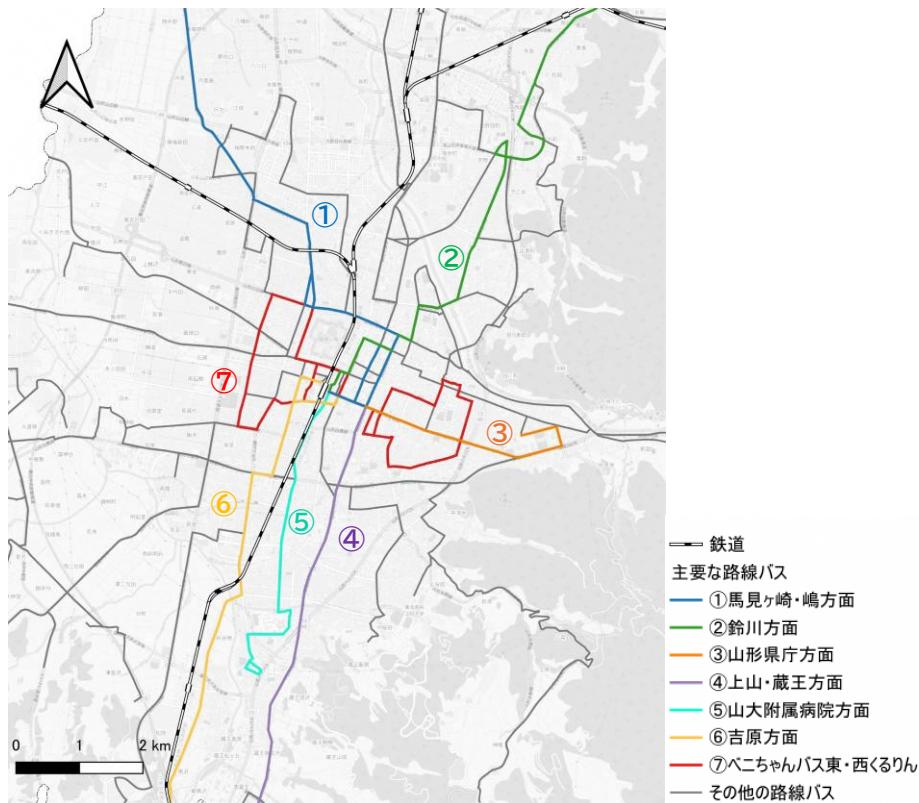


2) 幹線となる路線バス

『サービス水準や利用状況に偏在があり、利便性向上の余地がある』

市内ではバスも主要な公共交通であり、特に市中心部と郊外を結ぶ幹線は運行本数も多く、住民の生活に欠かせない移動手段となっている。

一方で、市内で比較的運行本数の多い系統の現状を見ると、方面によっては平均乗車密度が低い系統や、朝ピーク時の運行本数が少ない、終バスの時刻が早い系統等も見られることから、利便性向上のためには、現在のサービス水準を維持するとともに、サービス内容の改善も重要である。



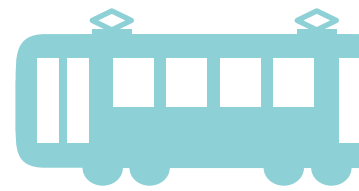
出典：国土数値情報

図 2-9 市内の幹線となる路線バス

表 2-1 幹線となる路線のピーク時運行本数・終バスの時刻・平均乗車密度

方面	①馬見ヶ崎・嶋方面	②鈴川方面	③山形県庁方面	④上山・蔵王方面	⑤山大病院方面	⑥吉原方面	⑦東・西ぐるりん
平日 7-9 時の本数	8 本	6 本	4 本	6 本	7 本	4 本	4 本
終バスの時刻	山交ビル 20:00	山交ビル 19:55	山形駅前 19:02	山交ビル 20:06	山形駅前 20:10	山形駅西口 19:44	山形駅前 18:38
平均乗車密度(平日)	4.99 人 (七小前～山形病院口)	6.33 人 (薬師堂～大の目)	9.11 人 (十日町角～県庁前)	7.36 人 (荒楯口～表蔵王口)	10.01 人 (美畑町～大学病院)	7.67 人 (山形駅西口～吉原)	9.61 人 (東) 4.93 人 (西)

出典：国土数値情報、GTFS データ(R7.4.1 時点)、IC 乗降データ(2025 年 6 月)より作成
 表中「本数」は山形市中心部方向の本数を、「終バスの時刻」は山形市中心部から郊外方向の時刻を記載
 平均乗車密度は IC 乗降データの区間別乗車人数を、停留所間距離(Google map より算出)で除して算出



3) 拠点

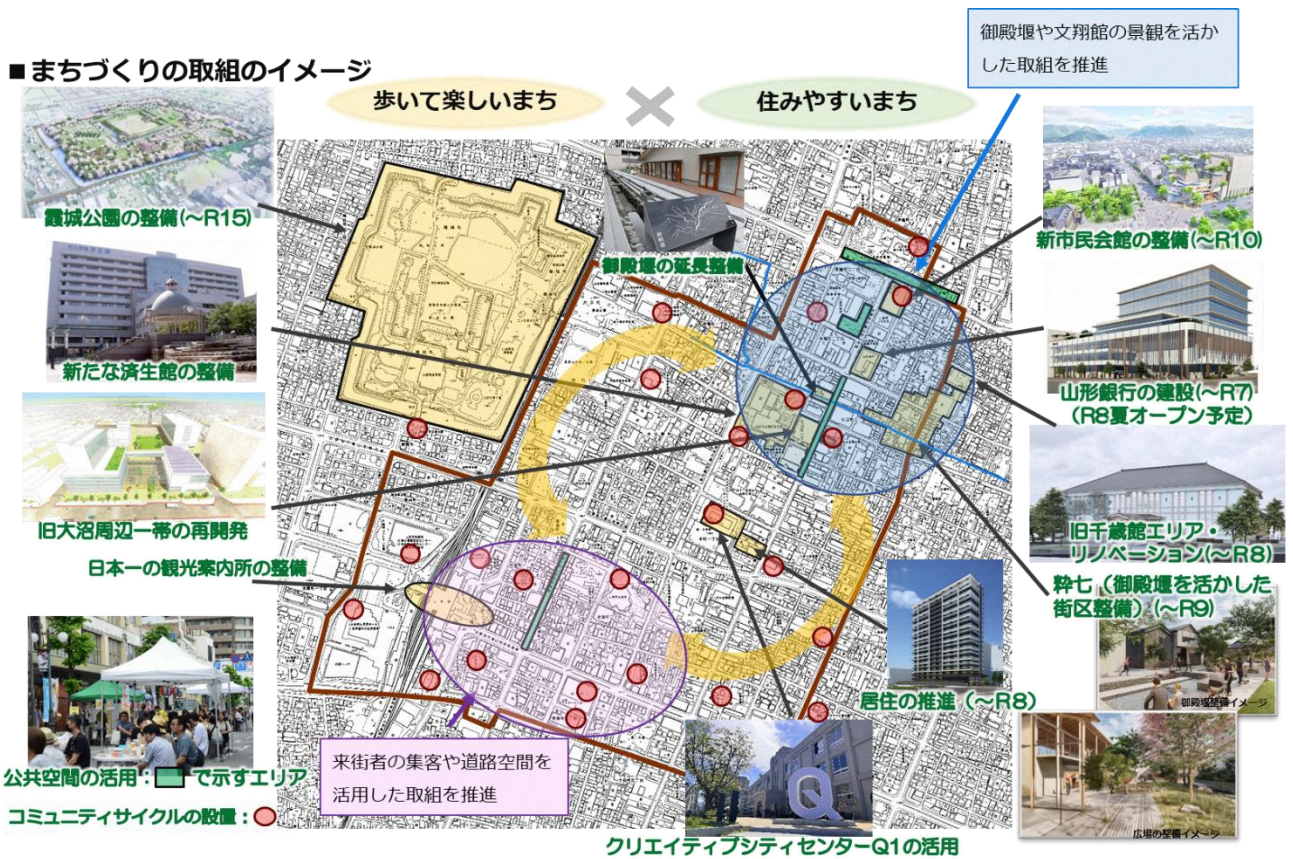
『中心市街地では数多くの事業が展開、公共交通との連携が重要である』

中心市街地は、山形駅やバスターミナルを有する、交通ネットワーク形成の要衝であるとともに、商業施設や医療機関、観光拠点等、多くの都市機能が集積する、地域の活性化を牽引するエリアである。

加えて、現在、中心市街地では、100年に一度の大改造と言われるほど、公民が連携し山形市中心市街地グランドデザインを具現化するための事業が数多く展開されている。

この中で、「歩くほど幸せになるまち」を具現化するための、粋七エリア整備や旧千歳館エリア・リノベーション、済生館を含む旧大沼周辺エリアの一体的な開発といった大きな取組が軸となり、空き店舗を活用したクリエイティブ産業、オフィス等の誘致が進み、多くの子育て世代や学生へのまちなか居住の取組が進められている。

公共交通の充実による市内外からのアクセスの強化とともに、公共交通が徒歩を補完し、多様な都市機能や資源を丁寧に結びつけることで、回遊性や居住環境を向上させることは、中心市街地はもとより、山形市全域のさらなる活性化のために重要である。



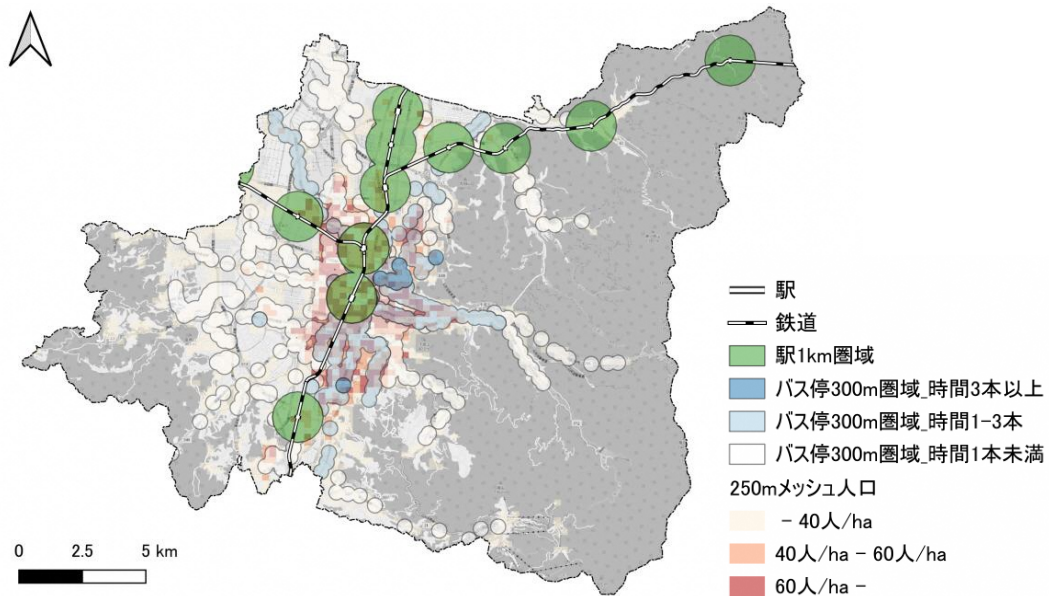


(2) 交通弱者の公共交通の利用環境について

1) 公共交通利用圏域の現状

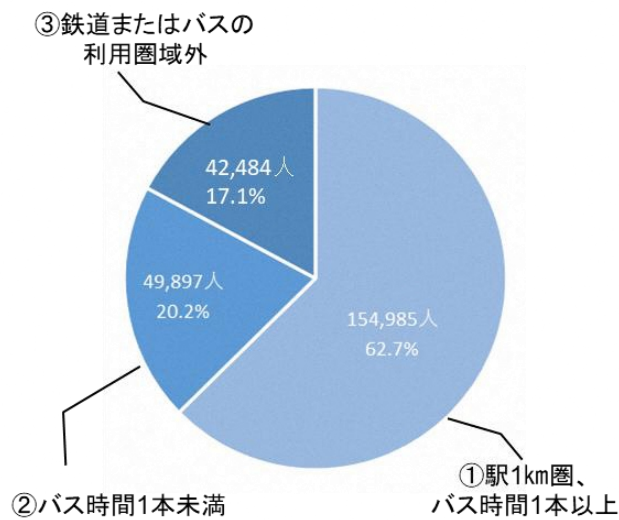
『一部の地域では駅やバス停へのアクセスがしにくく、交通弱者の移動手段が十分に確保されていない』

図 2-10 は、公共交通の利用圏域と言われる、「鉄道駅から1km以内の圏域」「バス停から 300m以内の圏域」を図示したものである。図 2-11 における「①駅1km圏、バス時間1本以上」に分類される、比較的公共交通が充実している地域の利便性向上を図ることはもとより、②、③に分類されるような、公共交通の不便が生じている可能性がある地域について、実態を把握し、移動手段を確保していく必要がある。



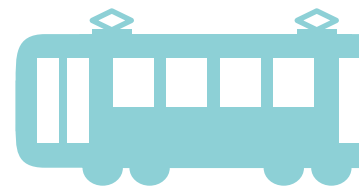
出典：国土数値情報、GTFS データより作成

図 2-10 公共交通利用圏域



出典：国土数値情報、GTFS データより作成

図 2-11 圏域ごとの人数及び構成

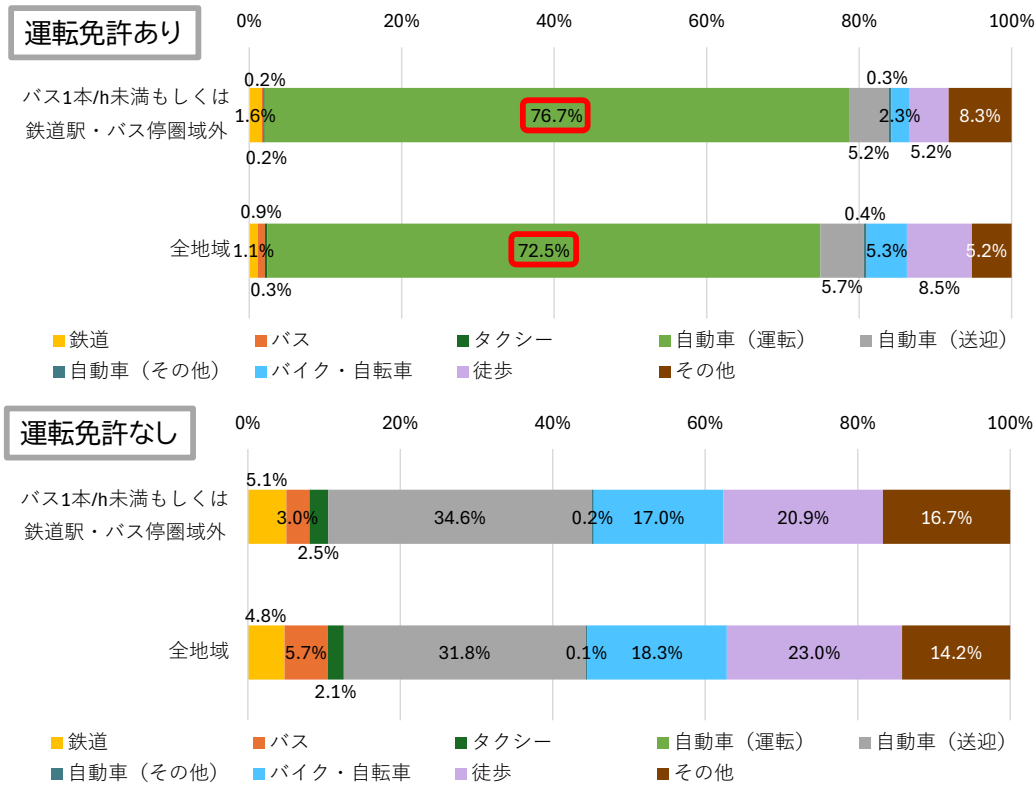


2) 駅またはバス停にアクセスしづらい地域の交通手段と免許保有の状況

『駅やバス停へアクセスがしにくいことで、自家用車に頼らざるを得ない状況が生じており、とりわけ運転免許を持たない交通弱者の外出率の低下に影響している』

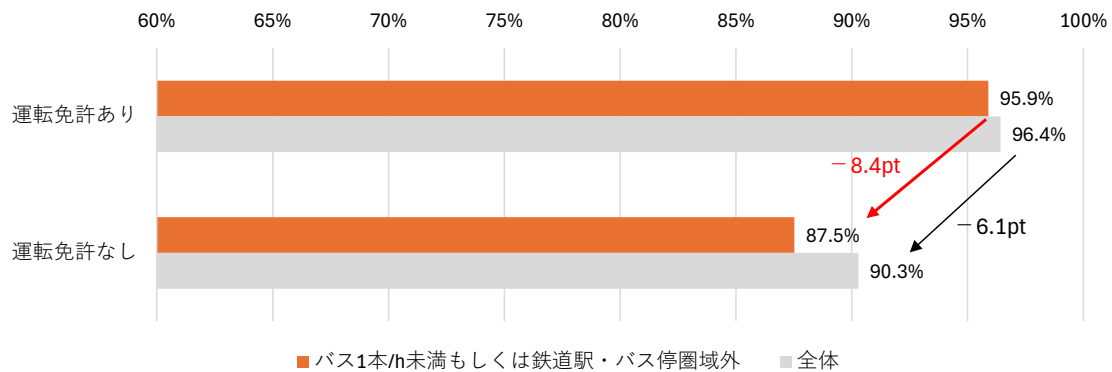
鉄道またはバスが利用しづらい地域(図 2-11 の②③に相当)では、76.7%が自家用車を利用しており、全地域の72.5%と比較し、自家用車の利用割合が高い。

加えて、運転免許を持っていない人は、持っている人に比べて外出率が低い傾向にある。特に、駅やバス停へのアクセスがしにくいことで、鉄道またはバスが利用しづらい地域では、その傾向がより顕著である。



出典：山形広域都市圏パーソントリップ調査より作成

図 2-12 運転免許所持有無による代表交通手段の違い



出典：山形広域都市圏パーソントリップ調査より作成

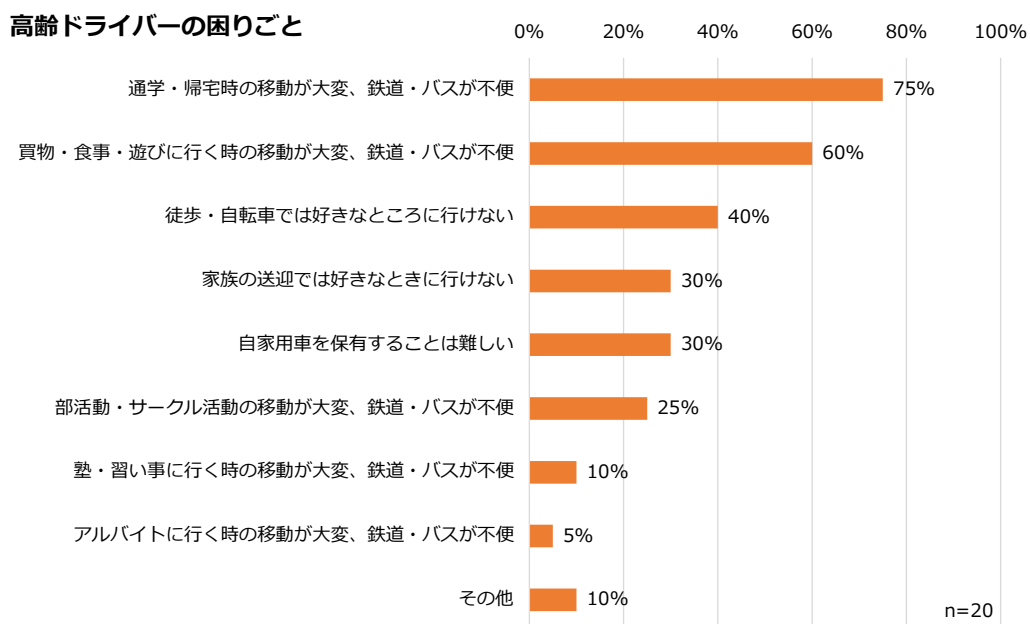
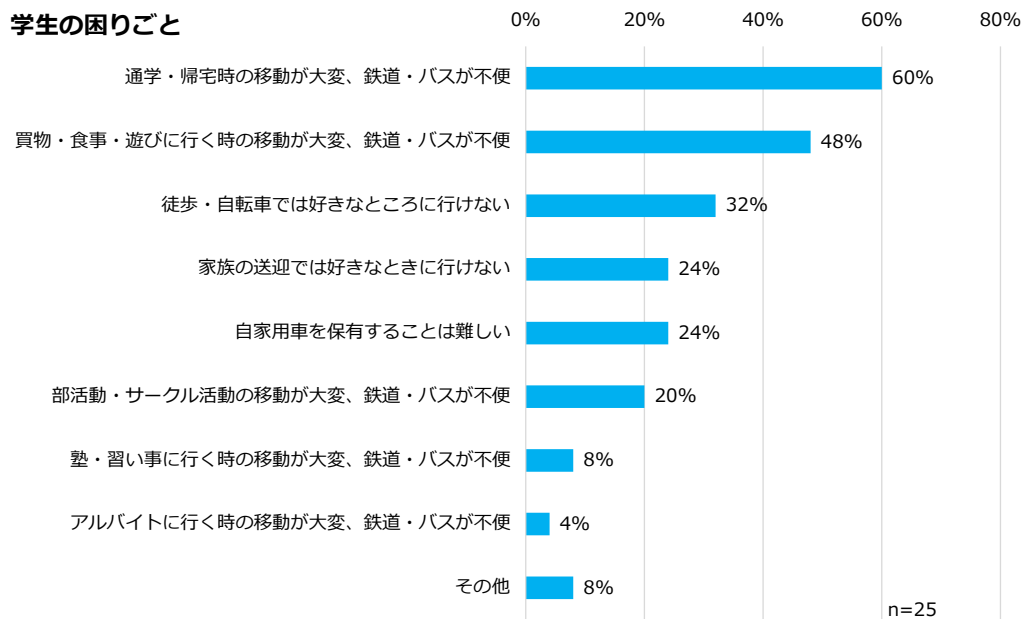
図 2-13 運転免許所持有無による外出率の違い



3) 学生・高齢ドライバーの困りごと・不便に感じていること

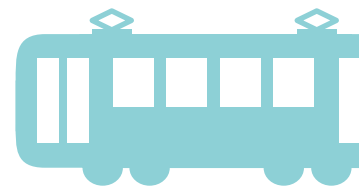
『移動手段が限られているため、日常生活で不便を感じている交通弱者が存在する』

市民アンケート調査によると、学生は、「通学」、「買い物・食事・遊び」等、日常の様々な場面で、移動の不便を感じている。高齢ドライバーについて最も多かったのは、「自家用車の以外の移動手段がないため、やむをえず運転している」方で、次いで、「今後も運転を続けられるか不安がある」と答えた方々である。移動手段が限られることで、自家用車への依存や日常生活に不便が生じている。



出典：市民アンケート調査（R7.8）より作成

図 2-14 学生・高齢ドライバーの困りごと・不便に感じていること



(3) 公共交通の持続可能性・実現性について

1) 交通ネットワークの構造

『公共交通の維持のため、効率的なネットワークの構築が必要』

鉄道・幹線バスによる公共交通ネットワークは、拠点間の広域的な移動や通勤・通学時の移動を支える重要な交通軸である。利便性が下がることで需要も縮小し、より利便性が下がる「負のスパイラル」に陥るため、限られたリソースで質の高いサービスを維持していくことが必要である。

市内の路線バス利用者は、今後の人口減少・少子高齢の影響で2040年には約1割減少が見込まれる。現在の利用水準を維持し、将来的にも利用し続けてもらうために、需要に応じた適切な運行形態の設定等による公共交通ネットワークの再編や、戦略的な乗継拠点の形成等による、利便性向上により、利用促進に取り組むことが求められる。

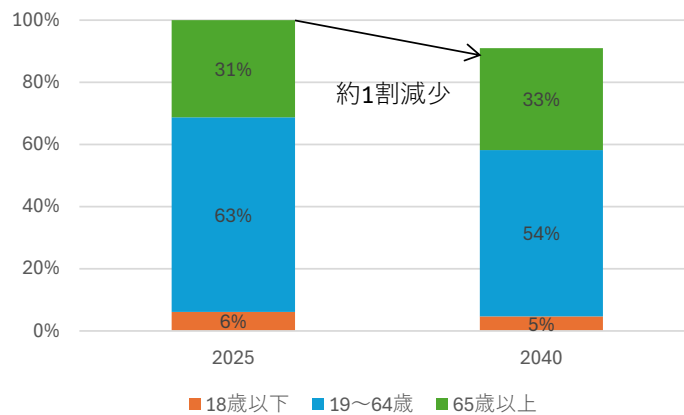


図 2-15 路線バス利用者の将来見込み

出典：2025年は路線バス利用者アンケート（2025.7）の回答者の年齢構成、2040年は路線バス利用者アンケートの年齢構成に「日本の地域別将来推計人口」の年齢別人口変化を考慮して算出

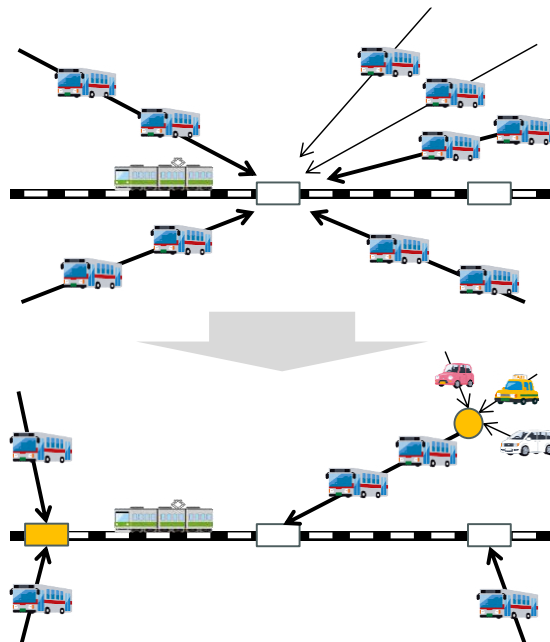


図 2-16 公共交通ネットワークの再編イメージ



2) 路線バス・タクシー事業者の供給状況

『路線バスの供給量は、減少傾向が続いている』

路線バスの利用者数がコロナ前の水準を上回る一方で、路線バスの供給量を示す走行キロは減少傾向が続いている。

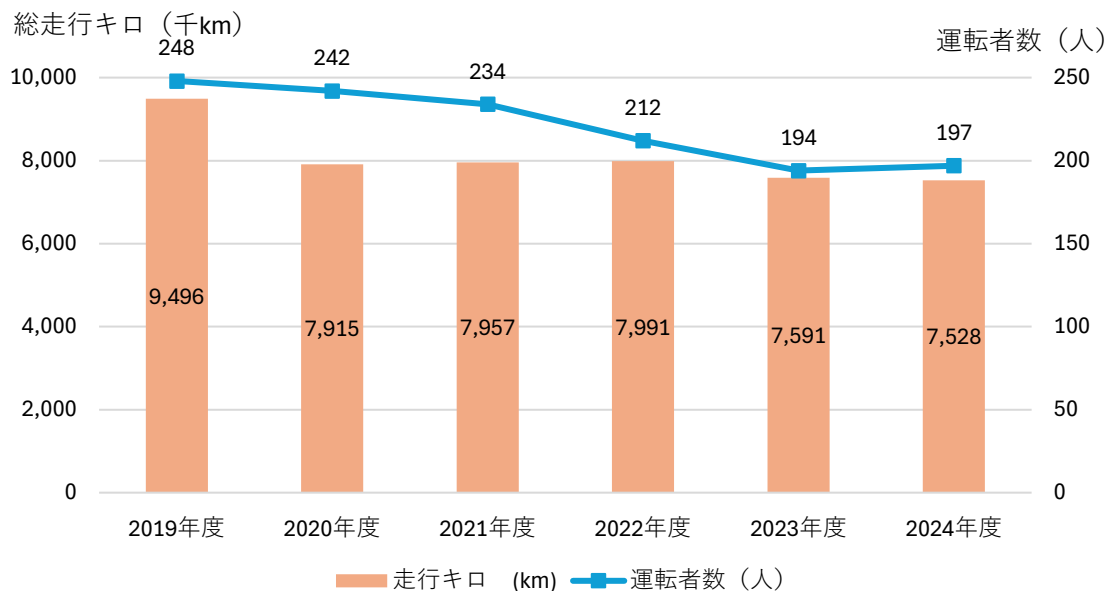


図 2-17 山交バスの走行キロと運転者数の推移

この要因としてドライバーの不足がある。路線バスやタクシーの運行事業者からは、採用者と離職者が同程度で均衡し増加に転じず、厳しい状況にあるという声がある。



山交バス

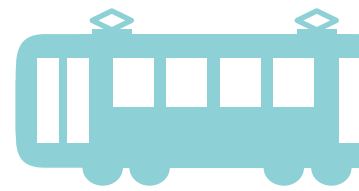
- ・ 若年層や女性運転士の確保も目指している
- ・ 求人応募者の多くが50代以上である。
- ・ 拘束時間や休息時間の制約が厳しくなったことも人手不足に影響。
- ・ 未経験者も含め応募者は増加しているが、離職者も生じている。



市内タクシー事業者

- ・ 平均年齢は各社とも50代後半～60代前半で、高齢化が課題。
- ・ 運転手の数はコロナ禍で減った後に回復しつつあるものの、コロナ前の水準までは戻っていない会社が多い。
- ・ 採用活動に難航していると回答している会社が多い。

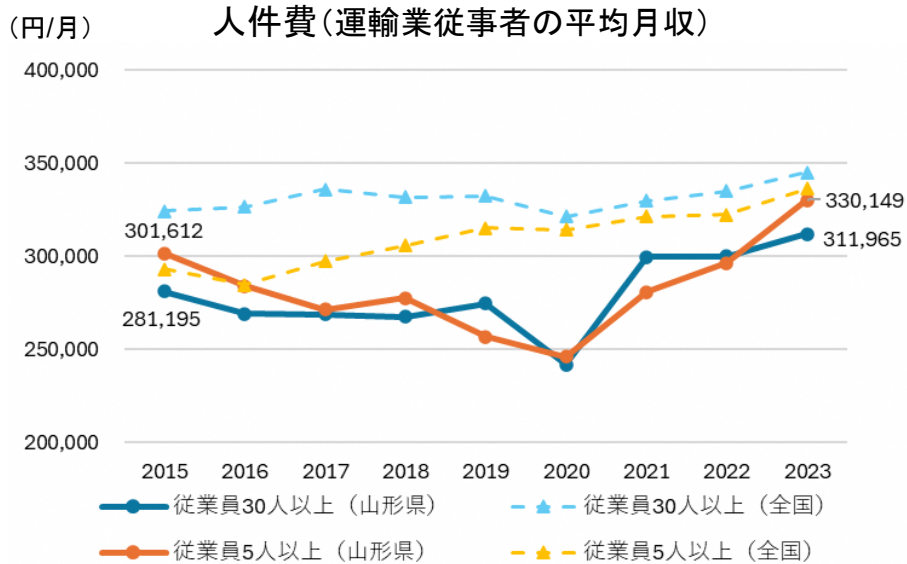
図 2-18 ドライバーの供給状況に関するヒアリング結果



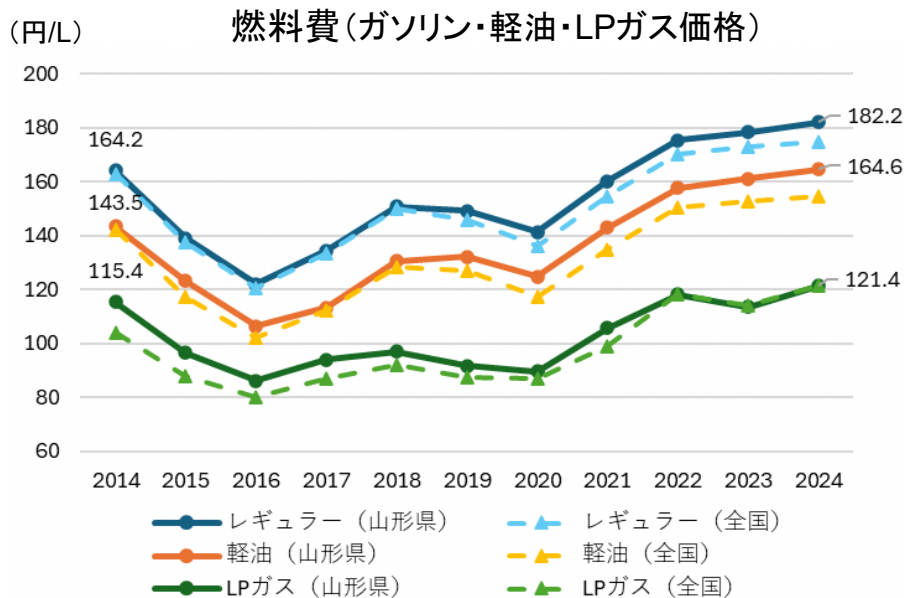
3) 各公共交通の運行にかかる経費の内訳

『公共交通の運行コストは増加傾向にあり、適正な受益者負担(運賃)の設定が必要である』

人件費や燃料費の高騰が影響し、公共交通の運行コストは増加傾向にある。



出典：毎月勤労統計調査



出典：資源エネルギー庁(ガソリン・軽油：店頭小売価格)

オートガス市況調査(LPガス：店頭価格の年平均値)

図 2-19 人件費(上)と燃料費(下)の推移



これに伴い、生活バス路線維持対策補助金が、令和2年度から、約 1.5 倍に増加する等、公共交通への公的資金の投入額は、増加傾向にある。

加えて、コミュニティバス等では、まちの賑わい創出や公共交通の利用促進の観点から、比較的低廉な運賃を設定してきたが、運行コストの上昇分を価格に転嫁している民間路線バスとの、運賃の格差が生まれている状況である。

持続可能な運営体制の構築に向けては、民間事業者との共存の観点も踏まえ、受益者負担(運賃)を定期的に見直すことが必要である。

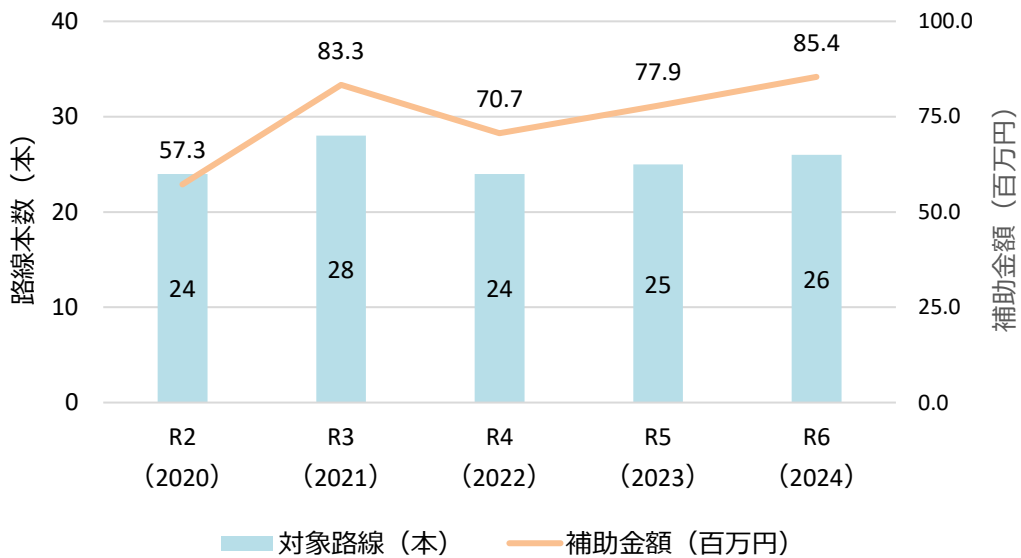
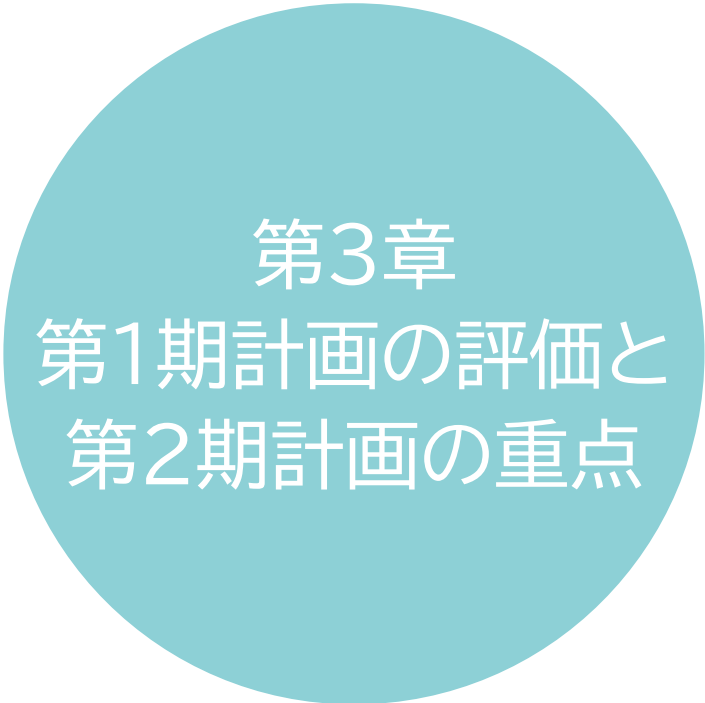


図 2-20 生活バス路線維持対策補助金の推移



図 2-21 路線バス初乗り運賃とベニちゃんバスの運賃比較



第3章
第1期計画の評価と
第2期計画の重点



第3章 第1期計画の評価と第2期計画の重点

3.1 第1期計画の評価

3.1.1 課題への対応

第1期計画では、人口動態や移動特性、自家用車の利用状況などを踏まえ、「高齢者などの不安と多様な移動ニーズへの対応」、「利用が伸びない公共交通サービス」、「日常生活における自家用車の多用」の3点を、課題として抽出した。併せて、これらの課題を解決した先にある望ましい将来像、令和17年（2035年）を見据えた「公共交通ネットワークビジョン」を設定している。

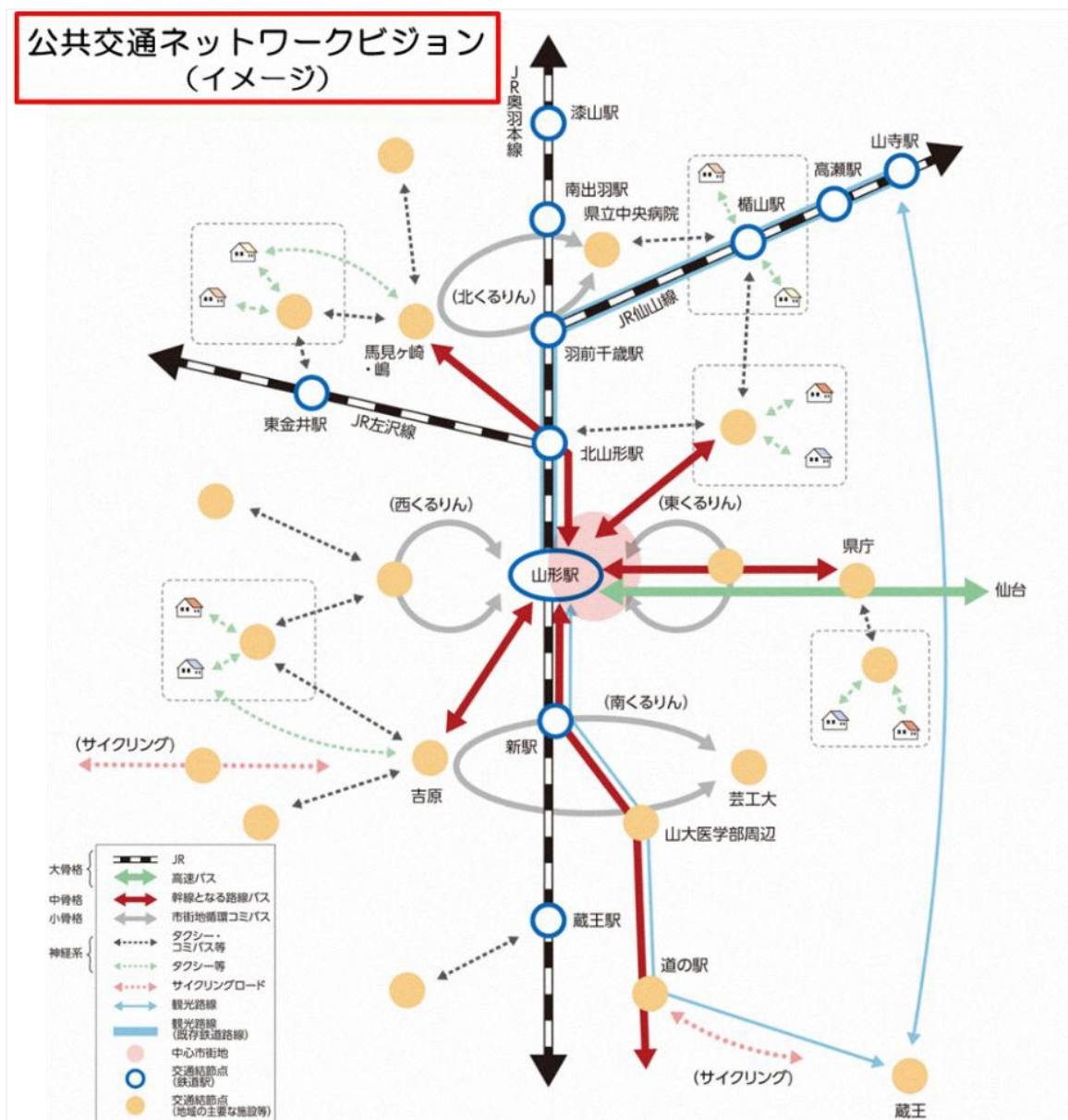
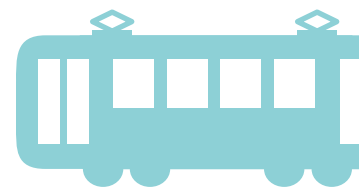


図 3-1 令和 17 年（2035 年）を見据えた交通ネットワークビジョン



第1期計画では、課題の解決に向け、以下の方向性で取組を進めてきた。
 成果指標の数値は一部未達成のものも見られるが、概ね改善傾向が見られることから、課題解決に向けた基本的な方向性は、第2期計画においても継続するものとする。

表 3-1 第1期計画における課題とその解決に向けた方向性

課題	課題解決に向けた方向性
高齢者などの不安と多様なニーズへの対応	<ul style="list-style-type: none"> ●高齢者(免許返納者を含む)の通院や買物、若年層の通学などのそれぞれのニーズに応じた公共交通の整備による多様な移動手段の充実 ●待ち合い環境の改善や、乗降しやすい車両の導入(バリアフリー) ●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の連携
利用が伸びない公共交通サービス	<ul style="list-style-type: none"> ●公共交通の利便性向上(待ち時間・乗車時間の短縮、分かりやすい情報提供) ●多様な移動サービスの連携強化(公共交通以外の福祉輸送、商業施設や総合病院の送迎バス等) ●先進技術導入による利用満足度の向上
日常生活における自家用車の多用	<ul style="list-style-type: none"> ●公共交通も含めた移動手段の多様化(公共交通の優先性強化、自家用車より劣る点の解消、徒歩や自転車利用による健康増進) ●将来に渡り持続可能な公共交通の充実(移動に係る市民負担の抑制、交通事業者の収益向上、官民の適切な役割分担、市公共交通の全体最適化)

表 3-2 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	達成状況
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%以下	概ね達成 (目標値に達していないものの改善傾向にある)
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 (+5,894千人)	【R7】 11,189千人以上	概ね達成 (目標値に達していないものの改善傾向にある)
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%以下 ※R2からの増加を抑制する目標	達成 (目標値に達している)
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】 86.9% (+0.6Pt)	【R7】 86.3%以下 ※R2からの増加を抑制する目標	未達成 (基準値より数値が上昇し目標値に達していない)



3.1.2 取組の状況

第1期計画では、課題対応の方向性を踏まえ、5年間の基本方針に沿って4つの目標を掲げ、施策を推進してきた。達成状況を評価した結果、一定の効果は確認されたものの、前頁の表 3-2 で示すように、課題の根本的な解決には至っておらず、更なる改善を図るための工夫が必要である。

(1) 目標 1 まちづくりと連動した公共交通ネットワークの再編 【概ね達成】

【主な取組内容】

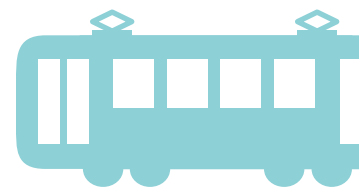
<p>施策 1-2 交通結節点の整備</p>	<p>【結節点】 楯山駅周辺整備の検討 南北自由通路、北口改札、駅前広場の整備や、踏切の集約等を行うための基本調査を実施した。</p> <p>【結節点】 市南部新駅整備の検討 駅を核とした市南部の副次拠点形成推進に向けて、市南部新駅整備に必要な調査等に着手している。加えて、利用環境構築策(短期・長期施策)を検討している。</p> <p>【結節点】 鉄道駅のバリアフリー化 令和5年3月に、北山形駅周辺の鉄道駅のバリアフリー化が完了した。</p>
<p>施策 1-3 鉄道、バスの利便性向上</p>	<p>【大骨格】 鉄道高頻度運行及び需要創出策の検討 需要創出策とともに、都市間連携の基軸である鉄道の利用促進に向け、高頻度運行の検討等の利便性向上に取り組んでいる。</p> <p>【中骨格】 バス路線の経路・ダイヤの見直し 交通結節点(道の駅やまがた蔵王)を経由する、経路・ダイヤの見直しを行った。</p> <p>【結節点】 バス待ち環境の整備 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整備などを行った。</p>
<p>施策 1-4 市街地の回遊を支えるバスの運行</p>	<p>【中骨格】 南くるりん(公共交通モデル事業) 令和5年度及び令和6年度に運行実証実験を行った。</p> <p>【中骨格】 北くるりん(公共交通モデル事業) 南くるりんの実証実験の検証を踏まえ、実証実験に向けた、具体的な運行内容の検討を行った。</p> <p>【中骨格】 東くるりん・西くるりん 「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た結果、令和6年度は年間延べ約50万人を記録し、過去最高の利用者数となった。</p>
<p>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</p>	<p>【その他】 やまがた MaaS「らくのる」 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し、あわせて蔵王温泉と山寺を結ぶ、定額タクシーチケットを販売することで、観光移動をより便利にするサービスを展開している。</p>

【KPI の状況】

KPI	基準値	最新値 (基準から比較)	目標値	達成状況
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 以上	概ね達成 (目標値には達していないものの改善傾向にある)

【未達成となった要因】

新型コロナウイルス感染症の影響で、各交通軸の利用者数は一時的に大幅に減少した。路線バスは観光路線や幹線を中心に、現在は概ね回復傾向にあるものの、鉄道についてはコロナ禍以前の水準には戻っていない。コロナ禍以降の行動変容により、鉄道等による広域移動の需要が減少したことが影響した可能性がある。



(2) 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 【達成】

【主な取組内容】

<p>施策 2-1 中心市街地の暮らしやすさやにぎわいに資する移動環境の形成</p>	<p>【その他】山形市コミュニティサイクル「ベニチャリ」 令和4年10月の導入以降、利用者数は一貫して増加しており、市民の日常利用や来訪者の観光目的での利用を通じて中心市街地を核とした移動手段として定着している。</p> <p>【結節点】バス待ち環境の整備 中心市街地のバス停にベンチを設置することで、バス利用環境を向上させた。</p>
<p>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</p>	<p>【その他】やまがた MaaS「らくのる」 商業施設等と連携し、公共交通の利用とセットになった、お得チケットを企画・販売することで、公共交通の利用促進と、域内消費の活性化を図っている。</p>

【KPIの状況】

KPI	基準値	最新値 (基準から比較)	目標値	状況
ベニちゃんバス東くるりん・西くるりんの利用者数	【R2】 327,942人	【R6】 509,857人 (+181,915人)	【R7】 492,316人以上	達成 (目標値に達している)
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)	【R2】 0件	【R7】 11件 (+11件)	【R7】 10件以上	達成 (目標値に達している)

【達成となった要因】

ベニちゃんバスの利用者数については、沿線住民の通勤・通学や来訪者の利用が多いことが影響したと推察される。

バス待ち環境の改善については、社会資本整備総合交付金(地域公共交通再構築事業)を活用し、山形市役所や山形駅、山交バスターミナルなどの主要なバス停で、待合環境の改善や分かりやすい案内表示の設置を進め、交通結節点としての機能強化を図ることで達成した。



(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 **【未達成】**

【主な取組内容】

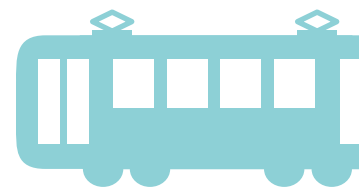
<p>施策 3-1 郊外地域における新たな公共交通の導入等による生活交通の確保</p>	<p>【神経系】公共交通モデル事業 タクシー等を活用した各モデル事業の実施・評価を実施した。</p> <p>【神経系】公共交通モデル事業 日常生活で必要な行先ごとにタクシーの相乗りをマッチングする等、高齢者生活支援を目的に福祉担当部署を中心に実施した。</p> <p>【神経系】郊外のコミュニティバス 郊外と地域を結ぶコミュニティバスは、地域と連携して広報活動を強化することで利用促進を図っている。一方で、一部の路線では利用が伸び悩んでおり、運行ダイヤやルートの見直し、乗り継ぎやバス停の利便性向上など、具体的な改善策を検討する必要がある。</p>
<p>施策 3-2 持続可能な公共交通事業の経営</p>	<p>【中骨格・小骨格】路線バス 市民生活の移動手段を確保するため、路線バスの赤字路線に対し、継続的な支援を行っている。</p>
<p>施策 3-3 高齢者への支援や学生の足の確保</p>	<p>【その他】高齢者外出支援 路線バス定期券を IC カードで利用できるようにすることや、タクシー券の有効期限を1年から2年にする等、制度改善に取り組んでいる。</p> <p>【その他】山形市コミュニティサイクル「ベニチャリ」 車を持たない大学生を中心に利用が拡大しており、これに対応して、学生のニーズや利用状況を踏まえたポートの配置検討を進め、通学の二次交通の利便性向上が図られている。</p>

【KPI の状況】

KPI	基準値	最新値 (基準から比較)	目標値	達成状況
公共交通がないために外出を控えている高齢者の割合	【R2】 16.1%	【R5】 12.7% (▲3.4 ポイント)	【R5】 11.1%以下	概ね達成 (目標値には達していないものの改善傾向にある)
公共交通の公的資金の投入額	【R2】 120,941 千円	【R6】 184,539 千円 (+63,598 千円)	【R7】 79,147 千円	未達成 (基準値より数値が上昇し、目標値に達していない)

【未達成となった要因】

移動の目的地が市中心部だけでなく郊外にも広がる中で、現在の公共交通が、住民が行きたい場所にアクセスする手段として必ずしも機能していない可能性が考えられる。また、生活バス路線維持対策補助金や、コミュニティバス等の運行にあたり市が負担している負担金・委託料・補助金の額は、利用者数の減少による運賃収入の落ち込みや、物価高騰に伴う経費の増大を背景に、年々増加している。



(4) 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 【達成】

【主な取組内容】

<p>施策 4-1 MaaS の導入</p>	<p>【その他】 やまがた MaaS「らくのる」 商業・観光等の様々な生活サービスと連携してサービスを展開し利便性向上に取り組んでいる。</p> <p>【その他】 GTFS-JP(標準的なバス情報フォーマット)の活用 県が主導で整備を進めた結果、各種経路検索サービス等の利便性が向上している。</p> <p>【その他】 地域連携ICカード「ヤマコウチェリカ」の発行 令和4年5月に山交バス株式会社が主体となって導入を開始し、令和8年1月末時点で累計 44,475 枚が販売されるなど、キャッシュレス化が着実に推進されている。</p>
<p>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</p>	<p>【その他】 バスナビシステムの導入 路線バスの運行情報をリアルタイムで確認できるようになったことで、利用者にとってわかりやすいバス案内が実現している。</p> <p>【その他】 モビリティマネジメントの実施 「はたらく車大集合」のイベントに参加し、子どもや子育て世代をメインターゲットに、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り組んだ。</p>
<p>施策 4-3 誰もが安心して使える利用環境づくり</p>	<p>【その他】 バリアフリー車両の購入等 民間の交通事業者が国の支援を活用して、車両や設備を購入する等の取組により、誰もが利用しやすい公共交通サービスが提供されている。</p>

【KPI の状況】

KPI	基準値	最新値 (基準から比較)	目標値	達成状況
路線バス等の利用者に占める交通系 IC カードの利用者の割合	【R2】 0%	【R6】 74.3% (+74.3 ポイント)	【R7】 50%以上	達成 (目標値に達している)

【達成となった要因】

「ヤマコウチェリカ」は、山交バス株式会社を中心とする普及啓発活動の結果、想定を大きく上回る利用率を記録し、キャッシュレス決済の利用が進んだ。このほか、チェリカの利用動向データに加え、県が整備するGTFS-JP等のデータも蓄積されており、それらを活用した取組の幅も広がっている。



3.1.3 主な実績

第1期計画では、モデル事業の実施やコミュニティサイクルの導入など、将来の交通ネットワーク形成を促進するための基盤となる新たな取組を進めてきた。これらの取組は、第2期計画以降の施策をより効果的に展開するうえで重要であるため、第1期計画の成果として整理する。

(1) モデル事業の本格運行への移行

山形市では、市内各地区が抱える交通課題の解決を目指し、下記のとおり公共交通モデル事業を実施し、その評価を行っている。これらのモデル事業で得られた知見を踏まえ、第2期計画が開始される令和8年度以降は、各地区に適性が高い事業を本格運行へ移行するとともに、相乗りタクシー型の交通サービスを他地区へ横展開し、より効果的な公共交通ネットワークを形成していく。

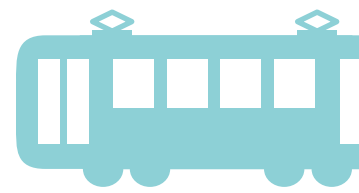
a. モデル事業の概要

【バス型】 ※北くるりん(市北部)は未実施

	【滝山地区】南くるりん	【村木沢地区】あじさいバス
目的	山大医学部周辺、吉原地区を運行経路として想定する循環バス	郊外からの移動ニーズの着目した交通サービス
実施時期	【R5】令和5年8月、10月、令和6年1月 【R6】令和6年9月～令和7年1月	令和4年9月～
運行形態	定時定路線バス(市街地循環型)	定時定路線バス(郊外部)
車両/定員	【R5】中型バス/49名 【R6】ジャンボタクシー/9名	ジャンボタクシー/9名
車両台数	【R5】2台 【R6】3台	1台
運行頻度	【R5】20 便/日 【R6】54 便/日	6便/日 ※水曜のみ運行
利用料金	200 円または 300 円	200 円
経費	24,197 千円(R6 実績)	1,392 千円(R6 実績)

【タクシー型】

	【金井地区】かなみちゃん相乗りタクシー	【楯山地区】楯っちゃん丸タクシー
目的	ニーズの高い目的地が複数想定される場合に着目した交通サービス	鉄道駅との結節に着目した交通サービス
実施時期	令和4年7月～	令和5年10月～
運行形態	相乗りタクシー	相乗りタクシー
車両/定員	乗用タクシー/3名	乗用タクシー/3名
車両台数	一(需要に応じて)	一(需要に応じて)
運行頻度	3.2 回/日(R6 実績)	3.2 回/日(R6 実績)
利用料金	500 円	500 円
経費	661 千円(R6 実績)	96 千円(R6 実績※4カ月分)



b. モデル事業から本格運行移行への考え方

乗車人員で目標値を設定し、目標に対する達成状況から、地区への適性と横展開の実現可能性を評価している。地区への適性が高い運行を本格運行とするとともに、相乗りタクシー型の交通サービスが好事例であると評価できる。

取組地区	日平均利用者数		収支率 (R6)	評価
	目標値	実績(達成率)		
【滝山地区】 南くるりん	【R5】 243.5 人/日 【R6】 117.6 人/日	【R5】 63.4 人/日 (26.1%) 【R6】 55.5 人/日 (47.2%)	5.4%	【地区への適性:△】 移動ニーズと運行形態が合っておらず、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	20 人/日	【R4】15.7 人/日 (78.5%) 【R5】14.1 人/日 (70.5%) 【R6】12.5 人/日 (62.5%) 【R7】12.0 人/日 (60.0%)	8.7%	【地区への適性:○】 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あったため、横展開は限定的である。
【金井地区 西部】 かなみちゃん 相乗りタクシー 好事例	72 人/月	【R4】44 人/月 (61.2%) 【R5】50 人/月 (69.5%) 【R6】65 人/月 (90.3%) 【R7】97 人/月 (134.8%)	37.2%	【地区への適性:○】 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】 楯っちゃん丸 タクシー 好事例	80 人/月	【R5】11 人/月 (13.8%) 【R6】73 人/月 (91.3%) 【R7】98 人/月 (122.5%)	24.0%	【地区への適性:○】 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。

<参考>・ベニちゃんバスの実績(R6年度) 日平均利用者数:1,400 人/日 収支率:34.4%

・全国のコミュニティバスの平均収支率は 15%(国土交通政策研究所「多様な地域公共交通サービスの導入状況に関する調査研究」による)



c. 今後の展開について

【モデル事業の分析】

- ・南くるりんについては、導入時のアンケート調査結果やモデル事業の運行実績より、当該地域に一定の公共交通利用のニーズがあることが確認された。一方で、費用対効果等の観点から見ると、定時定路型の運行形態は現在の当該地区に必ずしも適合しなかったと考えられる。このため、現時点ではいったん定時定路線型の運行は休止し、当面の措置として相乗りタクシー型の移動サービスを導入し、地域の移動ニーズに対応しつつ、新駅整備の進捗に応じて引き続き検討する。
- ・あじさいバスについては、買い物など特定の移動ニーズに特化した事例として、地区に定着が見られたものの、他地域への横展開の実現可能性は限定的である。
- ・相乗りタクシー型の交通サービスについては、「概ね3km圏内で複数の目的地に行ける」、「ドアツードアの移動が便利」、「運行時間に柔軟性がある」といった特徴があり、モデル地区の移動ニーズを十分に満たしていることが確認された。したがって、当該地区での本格運行を実施するとともに、同様の課題を抱える他地域への横展開も期待できる運行形態であると判断する。

◆各地区の今後の概要

①定時定路線のバス型について(南くるりん、北くるりん、あじさいバス)

- ・南くるりん … 定時定路線を一時運行休止(新駅整備の進捗に応じて検討)
- ・あじさいバス … 地区への定着が見られたため、本格運行へ移行し運行を継続する。
- ・北くるりん(未実施) … 鉄道駅からの二次交通に着目した実証実験を行う。(R8~)

②タクシー型について(かなみちゃん相乗りタクシー、楯っちゃん丸タクシー)

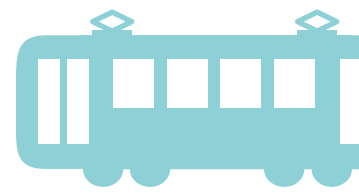
- ・両方の評価が○であるため、本格運行へ移行。⇒他地区への積極的な横展開を実施する。

◆相乗りタクシー型の展開による交通ネットワークの持続可能性について

- ・令和7年12月現在の相乗りタクシーのモデル事業における行先は、概ね 3km 圏域(メーター料金 1,500 円/台)の目的地を設定している。
- ・例えば、1人あたり 500 円の運賃を設定し、3人のマッチングが成立した場合、運賃収入は、1,500 円(500 円/人×3 人)となり、「運行経費(メーター料金) = 運賃収入」という収支が実現し、公費負担を圧縮することも可能である。

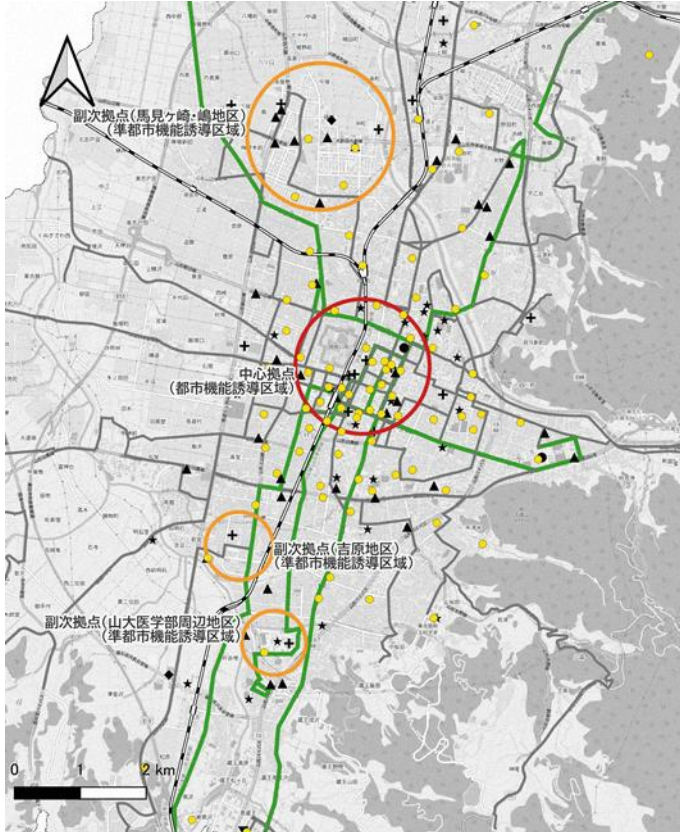


市全体に相乗りタクシーを普及させることで、持続可能な公共交通として展開



(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

令和4年10月にコミュニティサイクル「ベニチャリ」を導入し、ポート数と自転車台数を順次拡大した結果、利用者は着実に増加している。利便性の高い公共交通ネットワークを補完する重要な手段として、今後もベニチャリを積極的に活用する。但し、持続可能性を踏まえ、費用対効果のバランスを見極めながら過剰なサービス提供とにならないよう配慮し、計画に沿って段階的に展開する必要がある。



幹線となる路線バスの沿線、あるいは拠点施設にサイクルポートが配置されており、2次交通として効果的な役割を担っている。

出典：山形市コミュニティサイクル HP(R7.9 時点)

図 3-2 「ベニチャリ」ポートの設置状況

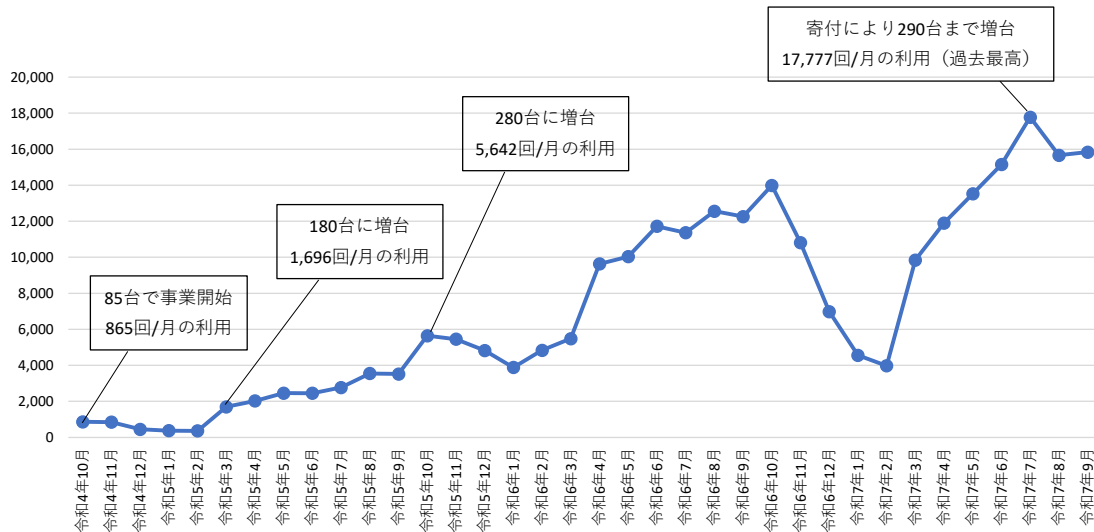


図 3-3 ベニチャリの利用回数の推移



(3) 利便性が高く経済的な交通サービスによる若年層の公共交通利用ニーズへの対応

第1期計画においては、若年層の移動ニーズに対応するため、利便性が高く、自家用車を利用するよりも安価な公共交通サービスを提供した。

ベニちゃんバスでは、特に「東くるりん」の利用が顕著に伸びており、沿線に立地する山形大学の学生の利用が増加しているものと考えられる。また、コミュニティサイクル「ベニちゃり」についても、登録者の過半数が30代以下であるなど、若年層を中心に利用が進んでおり、これらのサービスが若年層の移動ニーズに対応できていると考えられる。

将来的に自家用車への過度な依存を避けるためには、学生を含む若年層に向けた公共交通の利便性やサービスを一層充実させることが重要である。

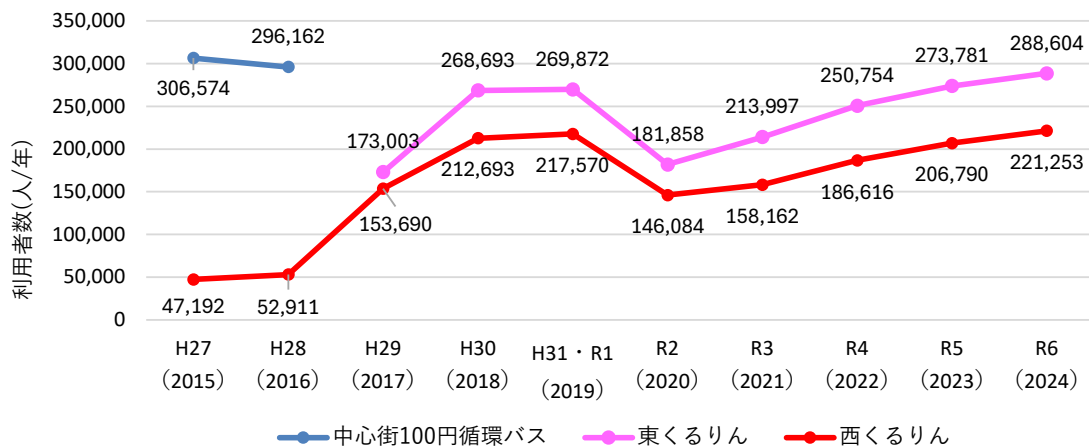


図 3-4 ベニちゃんバスの利用者数の推移

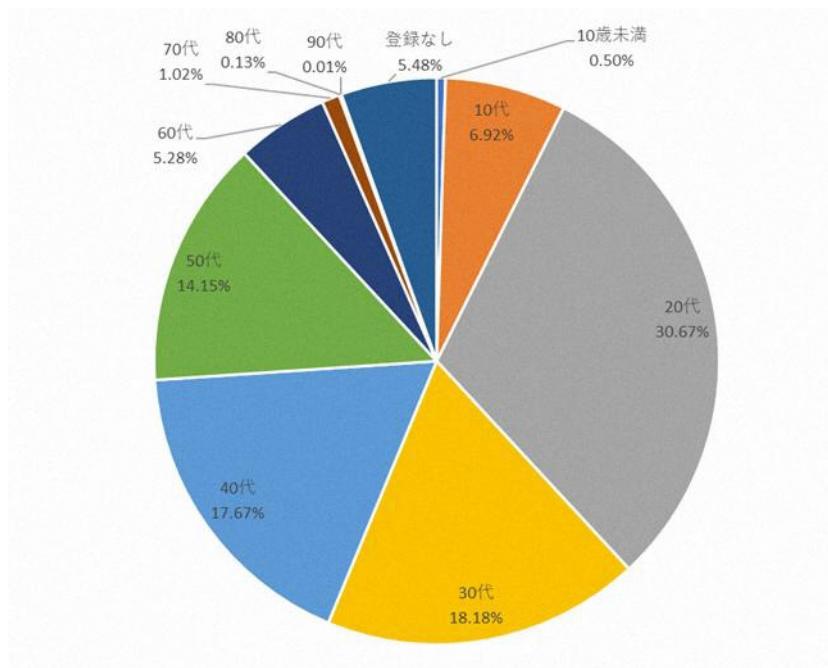
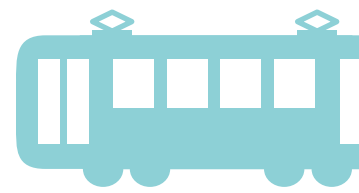


図 3-5 ベニちゃりの登録者数の年齢内訳



3.2 情勢の変化

第1期計画の期間中、地域を取り巻く人口動態や移動特性、自家用車の利用状況といった主要な情勢に変化はないが、公共交通を取り巻く状況はいくつかの変化が認められるため、それらを整理する。

3.2.1 国の交通空白解消本部の設立

国は令和6年7月に「交通空白」解消本部を設置した。地域の公共交通の不足や利便性の低さを速やかに解消することで、住民をはじめとする利用者の移動の利便性を確保することを目的としている。

また、この方針に沿って取り組む自治体に対しては、重点的に支援を行うことを示している。

3.2.2 少子化や教員の働き方改革等の影響

人口減少や、教員の働き方改革を背景に、学校の部活動が地域に展開されるなど、若者の活動の場が集約化している。地域のクラブやNPO等が担い手となることで、子どもたちは学校外で多様な体験を得られる一方で、活動拠点が学校から離れることで、移動手段の確保が新たな課題となっている。公共交通の利用が難しい地域では、交通手段を持たない若者ほど参加が困難になりやすく、こうした格差は、教育機会や体験の機会の不均衡化を拡大しかねない。

3.2.3 運転士等の担い手不足、物価高騰の影響

路線バス運転士やタクシー運転士など、運輸業の平均賃金はコロナ禍以前から他業種と比較して低い傾向にあり、担い手不足や高齢化が指摘されている。更に、令和6年4月に施行された「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準(改善基準告示)」により運転の労働時間規制が厳格化されたことで、公共交通の担い手不足は一層深刻化している。加えて、燃料をはじめとする物価高が運行コストの増大に拍車をかけている。

このように、交通事業者を取り巻く環境は、極めて厳しく、利用が少ない路線の運行を継続しながら経営を改善していくことが、困難な状況にある。

3.2.4 公共交通の技術革新

近年、公共交通分野では、サービスの効率化や利便性向上を目指した技術革新が進展している。自動運転バスの実証実験は既に複数の都市で行われており、運転士不足の緩和や運行コスト削減が期待されている。また、LRT(次世代路面電車システム)やBRT(バス高速大量輸送システム)は、定時性の向上や輸送力の強化のみならず、まちの賑わい創出や地域活性化にも寄与するとして注目されている。開発競争が加速する中、今後、新たなシステムの構築が進む可能性が高まっている。



3.3 第2期計画の重点（施策推進の横ぐしの視点）

第1期計画における課題への対応状況や取組の成果、情勢の変化を踏まえ、第2期計画で特に重視すべき観点を下記のとおり整理している。

第2期計画は、第1期計画の5年間の目標を継承しつつ、次の3つの観点を横ぐしとして、更に取組を推進する。

観点1 鉄道・幹線となる路線バス(交通軸)の強化と拠点(交通結節点)

第1期計画では、路線の再編や交通結節点の改善に取り組んだものの、公共交通の利用者数の増加は限定的で、日常生活における行動変容を促すには至らなかった。

第2期計画では、鉄道と幹線となる路線バスの役割を明確に位置づけ、人の移動やコンパクトプラ
スネットワークに基づく都市構造を支えることを重視する。併せて、利用が少ない路線の見直しによる効率化を進め、交通結節点の機能強化を図ることで、選択と集中の視点から効率的に改善を行っていく。

観点2 交通弱者(高齢者、若年層)の移動手段の確保

人口減少や高齢化、若年層の車離れなどにより、移動手段の確保が難しい交通弱者は、増加している。第1期計画の取組は一定の成果を上げたものの、依然として、交通空白をはじめ、公共交通の利便性が十分でない地域がある。

第2期計画では、誰もが快適に移動できる環境を構築するため、地域や年代ごとの移動特性や課題を丁寧に把握し、高齢者や若年層など交通弱者の移動手段の確保に重点的に取り組む。

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)

運転士不足や物価高騰等により、事業者の費用負担や財政負担の増大が進み、公共交通を取り巻く環境は一段と厳しさを増している。第1期計画では、行政の支援等により、路線バスやコミュニティバス等を、維持してきたが、根本的な持続可能性の確保には至っていない。

今後の人口減少を踏まえると、従来の仕組みをそのまま続けるだけでは、持続可能な公共交通の実現は困難であることは明らかである。

第2期計画では、交通ネットワークの最適化や受益者負担のあり方を整理・見直した上で、交通事業者の意見を踏まえつつ、運営面及び財政面での持続可能性を確保する。



第4章
目指す地域の
将来像



第4章 目指す地域の将来像

4.1 2040年の「まちの姿」

山形市発展計画2030で示された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』は、本市の公共交通が抱える課題を解決した先に実現すべき姿である。そのため、目指すまちの姿における移動の基盤として、利便性が高く、持続可能な交通ネットワークを整備・構築することが不可欠である。

本市の公共交通課題

- ▶高齢者などの不安と多様な移動ニーズへの対応
- ▶利用が伸びない交通サービス
- ▶日常生活における自家用車の多用

解決した先にあるべき姿

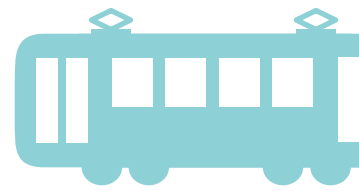
2040年のまちの姿

「まち」「ひと」「しごと」公共交通が全てを繋ぐまち

- ▶主要な拠点が多様な移動手段で高頻度に結ばれ、市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、市内外の人の流れが活発になる。
 - ▶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の運行を支えている。
- ▶暮らしやすく、健康で活気のあるまちが形成されている。

基盤となる

利便性が高い持続可能な公共交通ネットワーク



4.2 2040年の「交通ネットワークビジョン」

第1期計画で掲げた令和17年(2035年)の「公共交通ネットワークビジョン」を、これまでの状況の変化と、「山形市発展計画2030」との整合を踏まえて見直しを行い、2040年の「公共交通ネットワークビジョン」として再定義する。

併せて、2040年の「公共交通ネットワークビジョン」を実現するために、第2期計画において整備すべき「交通軸」と「交通結節点」の考え方を示す。

実現にあたっては、ソフト面やハード面双方の整備が必要となるため、5年間の計画期間にとどまらず、概ね15年後の令和22年(2040年)を見据えて、長期かつ継続的に取り組んでいく。

<山形市における公共交通ネットワークビジョン>

第1期計画までの各交通軸の状況と交通結節点の整備の進捗状況を踏まえ、「交通軸」と「交通結節点」を以下のとおり定義する。

- 南北及び東西に延びる「鉄道」及び市中心部と仙台市等の他都市を結ぶ「高速バス」をネットワークの大骨格とする。
- 市中心部とまちの拠点を結ぶ、「幹線となる路線バス」と、市街地を循環する「コミュニティバス」をネットワークの中骨格とする。
- 上記以外の「路線バス」をネットワークの小骨格とする。
- それぞれの家や事業所と各骨格を連結する移動手段として、「コミュニティバス(郊外部)」と、「相乗りタクシー」をネットワークの「神経系」とする。
- まちづくりの将来像も見据えながら、各骨格が交差し多くの人が通過する主な箇所を「交通結節点」として整備する。



第4章

目指す地域の将来像

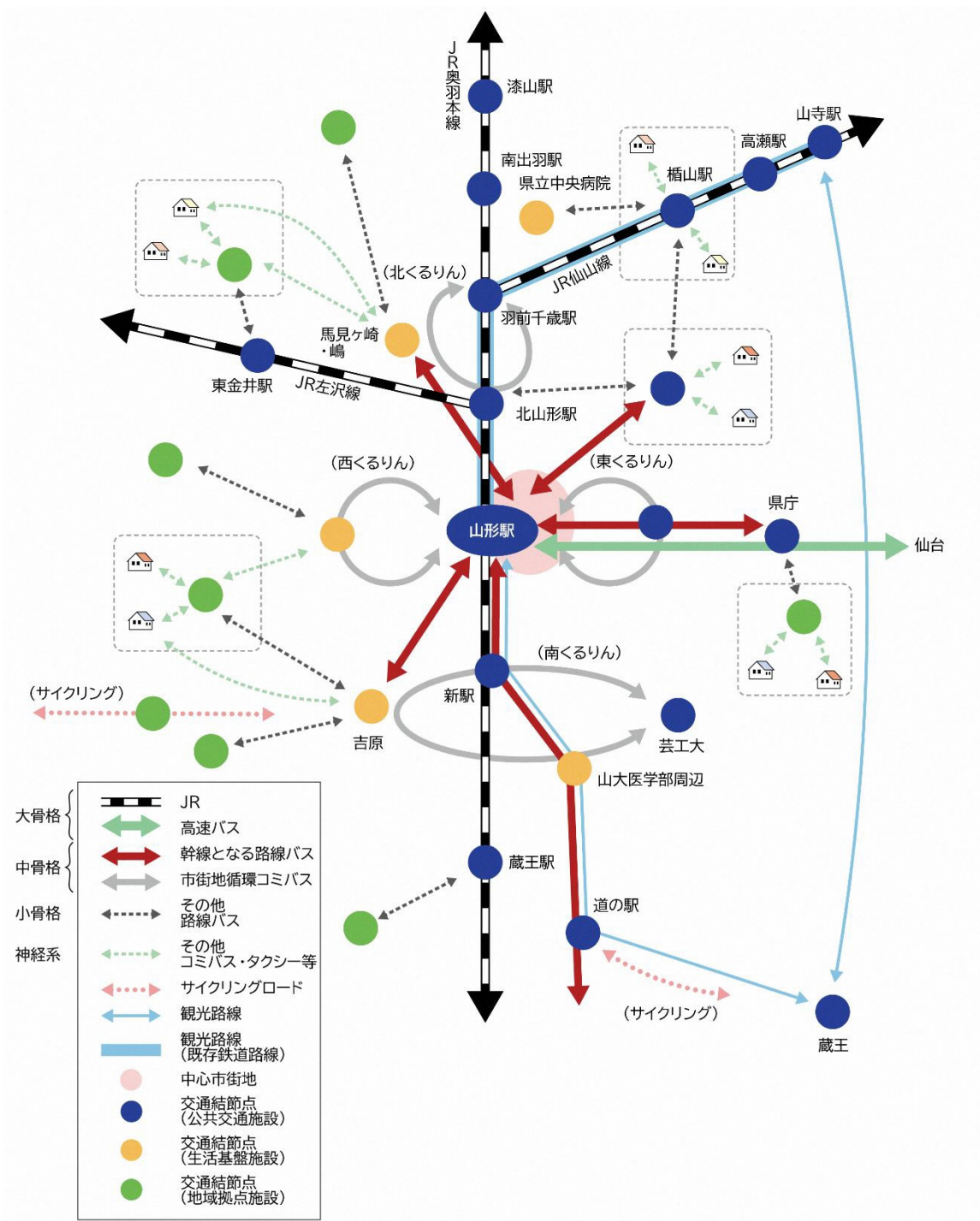
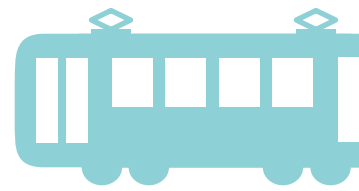


図 4-1 山形市における公共交通ネットワークビジョン



1) 公共交通ネットワークビジョンの構成要素と第2期計画の方向性

a. 交通軸

骨格	概要	第2期計画の方向性
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
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	拡充
	【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	見直し
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	見直し
	【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・ドアで結ぶサービス	拡充

第2期計画においては、従来のバスやタクシーといった既存の公共交通サービスを最大限に活用するとともに、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、総合病院や商業施設などが提供する送迎サービス等、地域にある民間事業者の多様な輸送資源も積極的に活用する。これにより、移動時に多様な交通手段を選択できる環境を整備し、自家用車中心の日常生活からの脱却を目指す。

b. 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、乗り換えの規模や周辺の状況等により場所を設定する。
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)

第2期計画の整備優先箇所【拡充】

- ▶楯山駅周辺エリア ▶新駅・イオン山形南周辺エリア ▶馬見ヶ崎・嶋エリア
- ▶日本一の観光案内所、旧大沼、済生館 等(中心市街地)



c. 広域的な公共交通ネットワーク

山形市と近隣市町(村山地方 6 市 7 町、仙台市)を結ぶ広域的なネットワークについては、県内の近隣市町とは「山形県地域公共交通計画」及び連携中枢都市圏の取組と連携を図りながら推進する。

仙台市に関しては「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、仙山線の利用促進と利便性向上を進めていく。

d. 新しい公共交通のイメージ

鉄道、路線バスに加え、コミュニティバスやタクシー等、多様な交通手段を交通結節点で円滑に乗り継げる仕組みが整備され、自宅から商業施設や総合病院等、市内の様々な目的地へ快適に移動できる環境が構築される。

交通結節点ではバリアフリー化が徹底され、スムーズな乗り継ぎが可能となる。自宅から最寄りの交通結節点までは、タクシー等を活用してドア・ツー・ドアで快適にアクセスできる。

また、MaaS 導入により、スマートフォンアプリ等を通じて複数の交通手段を一括で検索・予約・決済できる仕組みが整い、利便性の高い新たな公共交通の利用環境が構築される。

さらに、将来的に普及が見込まれる自動運転技術の公共交通への活用や、交通ネットワーク上の新たな交通軸として、軌道系交通システム等、新たな交通モード導入の検討を進める。

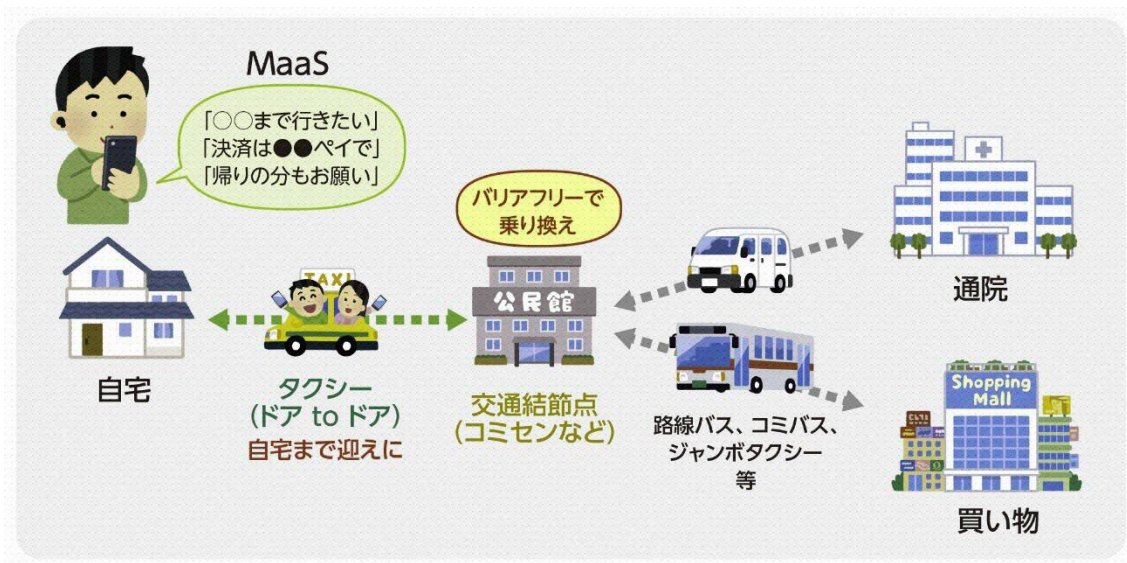



図 4-2 新しい公共交通の利用イメージ (交通結節点、MaaS、タクシー活用)



第5章
第2期計画
における
取組の方向性



第5章 第2期計画における取組の方向性

5.1 第2期計画における取組の基本方針

第2期計画では、「山形市発展計画 2030」が描く「まちの姿」と「公共交通ネットワークビジョン」の実現に向け、必要な取組を下記の5年間の基本方針に基づいて、第1期計画で掲げた目標を継承しつつ着実に推進していく。

【5年間の基本方針】

「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

本市の地域社会は、少子高齢化や人口減少、地域経済の縮小といった構造的な課題に直面している。

そうした状況において、公共交通は単なる移動手段にとどまらず、「まち」「ひと」「しごと」をつなげる役割を果たし、地域の活力を維持・向上させ、さらなる活性化を実現するための重要な基盤となるものである。

【5年間の目標】

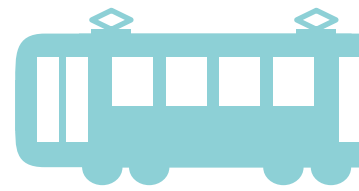
目標1 まちづくりと連動した公共交通ネットワークの構築

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

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

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

第2期計画を通じて市民、行政、事業者等、多様な関係者が共創し、利便性の高い公共交通を「リ・デザイン」することで、第1期計画に引き続き、誰もが快適に移動できる環境の実現を目指していく。



5.2 施策の体系

4つの目標の達成に向けた施策を下記のとおり整理する。

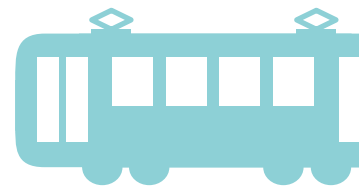
目標	施策	取組
目標1 まちづくりと連動した公共交通ネットワークの構築	施策 1-1 交通軸(鉄道・バス・タクシー)の充実	(1)鉄道の高頻度運行に向けた検討【新規】
		(2)幹線となる路線バスの強化【拡充】
		(3)その他路線バス(幹線バス以外)の運行最適化【継続】
		(4)相乗りタクシー型の公共交通の展開【拡充】
	施策 1-2 交通結節点の整備推進	(1)交通結節点の整備【拡充】
		(2)市南部への新駅整備に向けた取組の推進【拡充】
		(3)鉄道駅をはじめとした交通結節点のバリアフリー化【継続】
		(4)バス停のバス待ち環境の改善【継続】
	施策 1-3 市街地の回遊を支える公共交通の整備	(1)南部循環バス(南くるりん)の見直し検討【継続】
		(2)北部循環バス(北くるりん)の導入【継続】
		(3)ベニちゃんバス東くるりん・西くるりんの運行【継続】
		(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 広域的な移動や観光移動を支える公共交通等の推進	(1)観光やイベント等における移動環境の向上【拡充】
		(2)山形～仙台間の公共交通の利用拡大【継続】
		(3)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【継続】
	施策 1-5 新しい交通モードの導入検討【新規】	(1)自動運転技術を活用した移動手段の研究【新規】
(2)軌道系交通システムの研究【新規】		
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やにぎわいに資する移動環境の形成	(1)ウォーカブルなまちづくりと連動した公共交通の利用環境の向上【継続】
		(2)拠点施設と連動した公共交通の整備【拡充】
		(3)観光やイベント等における移動環境の向上(施策1-4(1)再掲)【拡充】
		(4)ベニちゃんバス東くるりん・西くるりんの運行(施策1-3(3)再掲)【継続】
		(5)コミュニティサイクル「ベニチャリ」の拡大(施策1-3(4)再掲)【拡充】
		(6)バス停のバス待ち環境の改善(施策1-2(4)再掲)【継続】



第5章

第2期計画における取組の方向性

目標	施策	取組
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 3-1 公共交通の導入による生活交通の確保	(1)郊外におけるコミュニティバス等の 運行最適化【継続】
		(2)相乗りタクシー型の公共交通の展開
		(3)タクシーを活用した高齢者の移動支援 【継続】
		(4)多様な主体との連携による移動手段の確保 【拡充】
	施策 3-2 持続可能な公共交通事業の経営	(1)路線バス赤字路線への運行補助の 見直し【継続】
		(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 (施策1-1(4) 再掲)【拡充】
	施策 3-3 高齢者への支援や学生の移動手段の確保	(1)高齢者の移動手段の確保 【拡充】
		(2)学生の移動手段の確保 【拡充】
(3)コミュニティサイクル「ベニちやり」の拡大 (施策1-3(4) 再掲)【拡充】		
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 4-1 公共交通 DX の推進	(1)MaaS の運用 【継続】
		(2)公共交通データの分析・活用 【拡充】
		(3)スマートフォンアプリの利用による利便性向上 【継続】
		(4)自動運転技術を活用した移動手段の研究 (施策1-5(1) 再掲)【新規】
		(5)公共交通の担い手確保への支援(再掲) (施策3-2(2) 再掲)【新規】
	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	(1)交通弱者向け PR の推進 【拡充】
		(2)公共交通利用のきっかけづくり・啓発活動 【継続】
	施策 4-3 誰もが安心して使える利用環境づくり	(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 【継続】
		(2)バス停のバス待ち環境の改善 (施策1-2(4) 再掲)【継続】

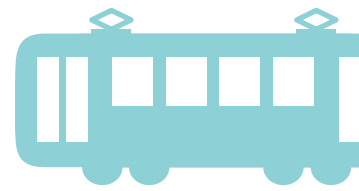


第2期では、第2章の現状診断や第3章の情勢の変化で示した課題に対して、これら課題解決につながる以下の施策を推進していく。

現状診断・情勢の変化で示した課題		課題解決につながる施策					
		施策1-1 交通軸(鉄道・バス・タクシー)の充実	施策1-2 交通結節点の整備推進	施策1-3 市街地の回遊を支える公共交通の整備	施策1-4 広域的な移動や観光移動を支える公共交通等の推進	施策1-5 新しい交通モードの導入検討	施策2-1 中心市街地の暮らしやすさに資する移動環境の形成
現状診断① 鉄道・幹線となる路線バスの運行状況と拠点の状況	他都市と比べて鉄道の運行頻度が低い	●	●		●		
	路線バスのサービス水準や利用状況に偏りがある	●	●		●	●	
	中心市街地で多くの事業が展開し公共交通と必要性が高い		●	●			●
現状診断② 交通弱者の公共交通の利用環境	一部地域では駅やバス停へのアクセスがし難い		●				
	運転免許を持たない交通弱者の外出率が低下						
	日常生活で不便を感じている交通弱者が存在						
現状診断③ 公共交通の持続可能性・実現性	交通ネットワークの維持のため効率的なネットワークの構築が必要	●	●				
	路線バスの供給量は減少傾向	●				●	
	運行コストが増加傾向にあり適正な受益者負担が必要						
情勢の変化	国の交通空白解消本部の設立						
	少子化や教員の働き方改革等の影響						
	運転士等の担い手不足、物価高騰の影響	●				●	
	公共交通の技術革新	●				●	



現状診断・情勢の変化で示した課題		課題解決につながる施策					
		施策 3-1 公共交通の導入による生活交通の確保	施策 3-2 持続可能な公共交通事業の経営	施策 3-3 高齢者への支援や学生の移動手段の確保	施策 4-1 公共交通DXの推進	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	施策 4-3 誰もが安心して使える利用環境づくり
現状診断① 鉄道・幹線となる路線バスの運行状況と拠点の状況	他都市と比べて鉄道の運行頻度が低い						
	路線バスのサービス水準や利用状況に偏りがある						●
	中心市街地で多くの事業が展開し公共交通と必要性が高い						
現状診断② 交通弱者の公共交通の利用環境	一部地域では駅やバス停へのアクセスがし難い	●					●
	運転免許を持たない交通弱者の外出率が低下	●		●			●
	日常生活で不便を感じている交通弱者が存在	●		●			●
現状診断③ 公共交通の持続可能性・実現性	交通ネットワークの維持のため効率的なネットワークの構築が必要		●			●	
	路線バスの供給量は減少傾向		●				
	運行コストが増加傾向にあり適正な受益者負担が必要		●				
情勢の変化	国の交通空白解消本部の設立	●					●
	少子化や教員の働き方改革等の影響			●			
	運転士等の担い手不足、物価高騰の影響		●				
	公共交通の技術革新				●		



5.3 施策・取組

第2期計画の5年間で目標を達成するための基本的な考え方を示す。第1期計画の取組をアップデート(新規・拡充)し、第2期計画に実施するものと、令和22年(2040年)を見据えて長期的かつ継続的に検討・調整が必要なものに分類して整理する。

5.3.1 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

◆関連する観点

観点1 鉄道・幹線となる路線バスの強化と拠点の充実	観点2 交通弱者の移手段の確保	観点3 持続可能な運営体制の構築
-------------------------------------	---------------------------	----------------------------

◆目標達成に向けた考え方

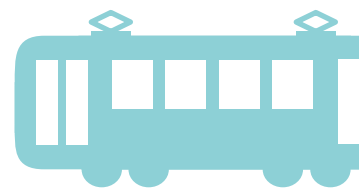
<公共交通ネットワーク構造の最適化>

拠点ネットワーク型集積都市の更なる発展を目指し、運行ルートや形態、運行頻度等の最適化を図る。そして、各交通軸を有機的に接続することで、「まち」と一体となって機能する公共交通ネットワークの形成を促進する。

第2期計画では、以下に示す方向性に沿って整備を進め、交通ネットワークの最適化を図る。

<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: 60px; margin: 0 auto;">鉄道</div>	<p>【大骨格(拡充)】</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 需要創出策とともに、高頻度運行等による利便性向上に取り組み、利用促進を図ることで、拠点間及び周辺自治体とのネットワーク強化を図る。 ▶ 市南部へ新駅整備検討を進めることで、駅を核とし、都市機能の集積と、周辺生活圏への優れたアクセスを備える副次拠点形成を図る。
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: 60px; margin: 0 auto;">バス</div>	<p>【中骨格(拡充)】 幹線となる路線バス・コミバス(市街地循環型)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 選択と集中の視点で、人口密集地域等における路線の運行頻度を充実させ、交通ネットワークの利便性向上と、社会・経済的な波及効果を促進する。 ▶ 交通結節点の整備に合わせ、効果的かつ効率的な路線の再編を行う。 <p>【小骨格(見直し)】 その他バス</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 利用実態や「相乗りタクシー」など他の移手段の導入効果を踏まえ、時間帯や便数等を見直すことで、運行内容の効率化を図る。 <p style="color: red;">※「交通系 IC カード等データ可視化・分析システム」を活用して実施</p>
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: 60px; margin: 0 auto;">タクシー</div>	<p>【神経系(拡充)】 相乗りタクシーなど</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 路線バスの見直しと連動し、公共交通ネットワークの効率化や交通空白の解消など利便性向上のため、相乗りタクシーの拡大に取り組む。 ▶ 相乗りタクシーは、5年間で市全域に展開する。
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: 60px; margin: 0 auto;">その他</div>	<p>【補完系(拡充)】 ベニチャリ(山形市コミュニティサイクル)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 二次交通の補完や観光利用等、ポート・車両の拡大等により利便性の向上を図る。
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: 60px; margin: 0 auto;">拠点</div>	<p>【交通結節点】 基本方針に基づき順次整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 馬見ヶ崎・嶋工エリア整備、楯山駅周辺整備(北口改札、南北自由通路、駅前広場等)、バス待ち環境整備等を行う。





取組番号	(2)	取組名	幹線となる路線バスの強化(戦略的取組)			拡充	中骨格
関係団体	山形市、バス事業者、周辺自治体						
第2期の取組内容	<p>幹線となる路線バスについて、バス事業者と協議し、人口密集地域等における運行の高頻度化や、利用者ニーズに沿った経路の見直しなどを進める。これにより、待ち時間を意識せずに、行きたい場所へアクセスできる輸送サービスとして戦略的な強化を図る。この取り組みにより、交通ネットワーク全体の利便性向上と、社会・経済的な波及効果を促進する。</p> <p><具体的な取組></p> <p>① 市北部の重要拠点である馬見ヶ崎・嶋エリアへの交通結節点整備に合わせて、利便性向上を図るため、新たな経路を整備する。</p> <p>② 「日本一の観光案内所」の整備に合わせ、運行ルートの変更を検討する。施設整備との相乗効果を図ることで、公共交通の利便性を向上させる。</p> <p>③ 朝夕の利用ニーズの高い時間帯の増便を検討する。</p> <p>✔実施のポイント</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 上記取組の実施にあたっては、必要に応じて、利便増進実施計画を策定する。 ▶ 「交通系 IC カード等データ可視化・分析システム」の活用 ▶ わかりやすいダイヤ設定の検討(パターンダイヤの導入等) 						
	時期	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)	
	①	利便増進 計画策定	変更後ルート運行				
②	検討・協議		変更後ルート運行				
③	検討・協議		実施				
長期的な取組内容	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 市南部への新駅の整備等、幹線路線沿線の土地利用等周辺環境の変化に応じて、ルートの変更等、利便性の向上に向けた取組を検討する。 ▶ バスの乗降が交通に与える影響を軽減するため、道路管理者や警察などの関係機関と連携し、道路整備と一体化したバスベイの設置を計画・実施する。 						

◆幹線となる路線バス

定義:鉄道との行先等、他の公共交通との役割分担を踏まえつつ、山形市内の拠点間、あるいは周辺自治体との広域移動を支える交通軸(中骨格)とする。

方面	系統例
J 陣場方面	J17(西田・瀬波) 山形病院 J60(陣場・長崎) 寒河江駅前 ほか
H 桧町・嶋方面	H16(桧町・嶋) 山形病院 ほか
D 大の目方面	D15(花楯) 県立中央病院 D55(大の目・荒谷) 天童駅前 ほか
K 県庁方面	K10 県庁前・県庁北口 K11(市役所) 県庁前 ほか
Z 蔵王・上山方面	Z80番台 上山市内方面 Z90番台 蔵王温泉方面 ほか
U 山大附属病院方面	U19(大学病院)東海大山形高校 ほか
S 南部方面	S85(南山形)上山・高松葉山 S86(イオン山形南店)みはらしの丘 ほか

※なお、幹線となる路線バスとして、現在の路線に基づき、対象となる方面を示し、方面ごとに束ねられる系統を例示しているが、今後の需要の変化や、交通結節点等、拠点形成の進捗に応じて、適宜、再整理することを前提としたものである。

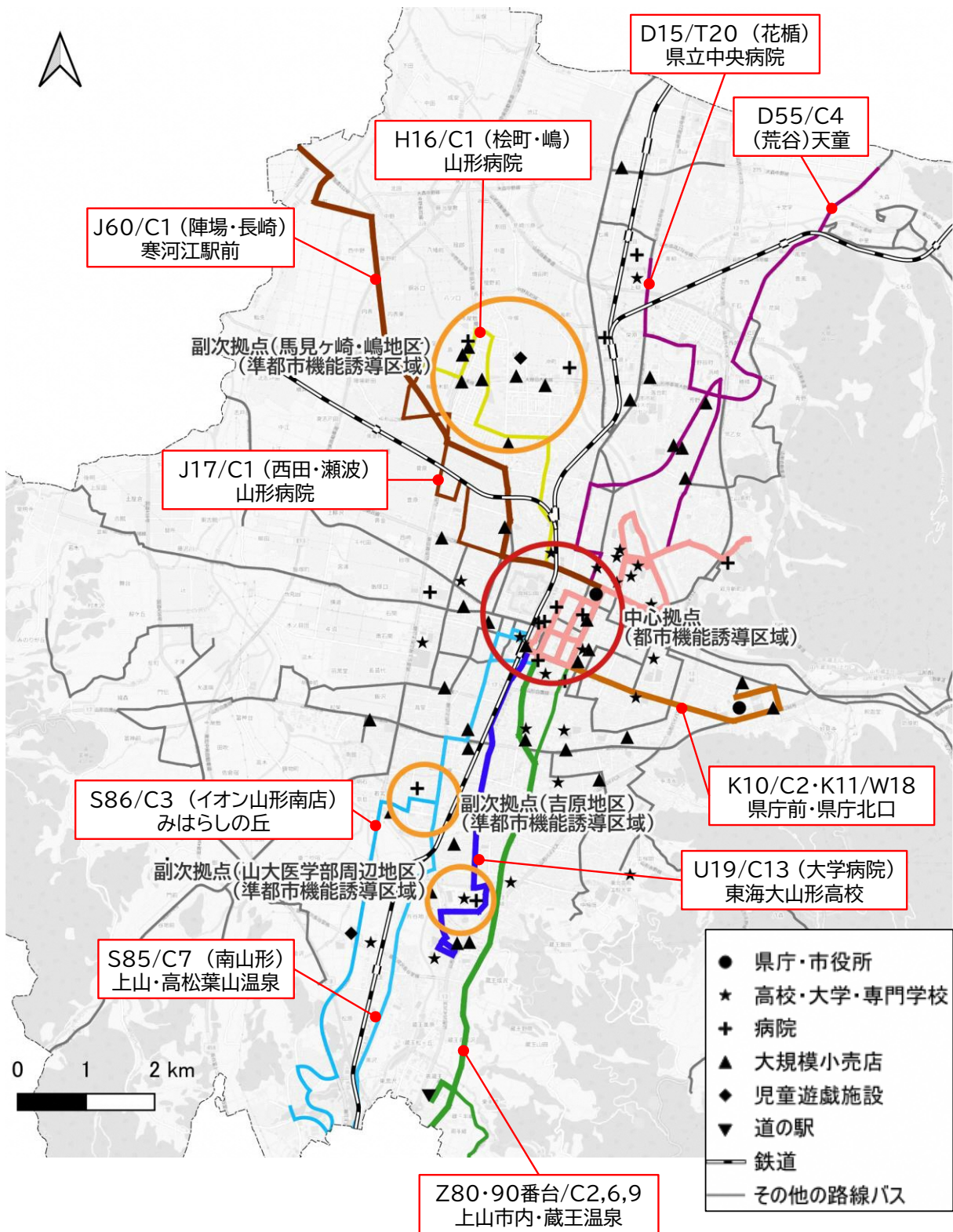
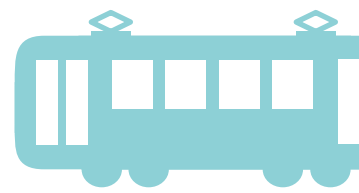


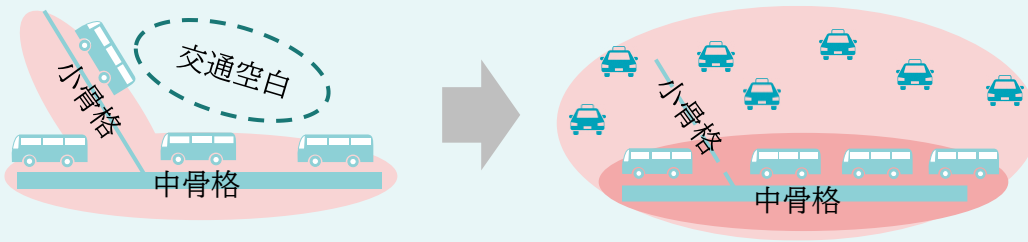
図 5-2 幹線となる路線バス



取組番号	(3)	取組名	その他路線バス(幹線バス以外)の運行最適化			継続	小骨格
関係団体	山形市、バス事業者						
第2期の取組内容	<p>幹線となる路線バス以外の、その他路線バスについて、路線や運行便数などの効率化を進める。また、効率化に伴い、必要に応じて「相乗りタクシー」などの新たな移動手段を導入する。</p> <p style="text-align: right;">施策1-1(4)と連動</p> <p><具体的な取組></p> <p>① バス事業者と連携し、路線バスの利用実態を分析するとともに、「相乗りタクシー」など他の移動手段の導入効果も踏まえ、利便性や費用対効果を高めるよう、運行区間や時間帯、便数等、運行内容を見直し、最適化を行う。</p> <p>② 極端にバスの運行頻度が低い時間帯(時間的交通空白)や、バスのサービスがない地域(地理的交通空白)が生じないよう、他の移動手段での対策も含めて、先手の対策を検討・実施する。</p> <p>✓ 実施のポイント</p> <p>▶ 「交通系 IC カード等データ可視化・分析システム」の活用</p>						
	時期	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)	
	①	実態調査・データ解析	路線の見直し・最適化		検証・再度見直し	再最適化	
②	必要に応じて対策を実施						

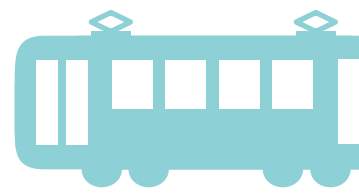
【解説】バスとタクシーの見直しのイメージ

- ▶ 幹線となる路線バス(中骨格)を拡充、その他の路線バス(小骨格)は、時間帯や便数等を見直し、運行内容の効率化を図る。
- ▶ 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。





取組番号	(4)	取組名	相乗りタクシー型の公共交通の展開			拡充	神経系
関係団体	山形市、各地区、タクシー事業者						
第2期の取組内容 実施時期	<p>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へ相乗りタクシーの横展開を行う。</p> <p style="text-align: right;">施策1-1(3)と連動</p> <p><具体的な取組></p> <p>① これまでのモデル事業で確認された移動ニーズの高い地域を優先し、地区からの距離が概ね3km以内に複数の目的地を想定できるエリアを対象に、段階的に相乗りタクシーを導入していくことで、交通空白の解消と公共交通ネットワークの利便性向上に取り組む。(市の中心部は利用環境が異なるため、他の移動手段との組み合わせ等も含めて検討する。)</p> <p>例) 滝山地区、蔵王地区、南沼原地区、飯塚地区、榎沢地区、金井地区、出羽地区、千歳地区、鈴川地区、東沢地区 ほか ※順不同</p> <p>② 山間部等については、展開する際の料金設定や、エリアをまたいだタクシーの乗り継ぎについて検討する。</p> <p>③ 路線バスの効率化に伴い、必要に応じて「相乗りタクシー」を導入する。</p> <p>④ 相乗りタクシー型の運行が拡充されることに伴い、複数の事業者による共同の配車受付の方法等、効率化に向け、タクシー事業者と連携しながら最適な手法を検討する。</p> <p>✓実施のポイント</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 地区の協力が必要なため、検討体制が整っている地区から順次導入する。 ▶ 導入にあたっては、各地区がタクシーを活用した高齢者向け移動支援(施策3-1(3))と比較検討を行い、結果を踏まえて最適な移動手段が選択できるよう、福祉部門と公共交通部門が連携して支援・実施する。 ▶ AIマッチングシステムの活用等を通じた相乗り促進策について、実効性や課題も併せて検討する。 ▶ 相乗り者に料金等でインセンティブを設けることで、利用促進と相乗り率の向上を図る。 						
時期	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)		
①	1地区 導入	3地区 導入	3地区 導入	2地区 導入	1地区 導入		
②	検討	実証	導入				
③	実態調査・ データ解析	随時導入					
④	検討	導入					
長期的な取組内容	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 相乗りタクシーを市全域に展開することで、交通空白を解消し、交通ネットワークの利便性と接続性を向上させる。 ▶ 地域の多様なニーズに対応するため、既存公共交通と役割分担を行い、相乗りタクシーがその他の移動手段と共存する導入形態についても検討する。 						



【参考】相乗りタクシー型の交通サービス 展開予定(令和8年度~12年度)

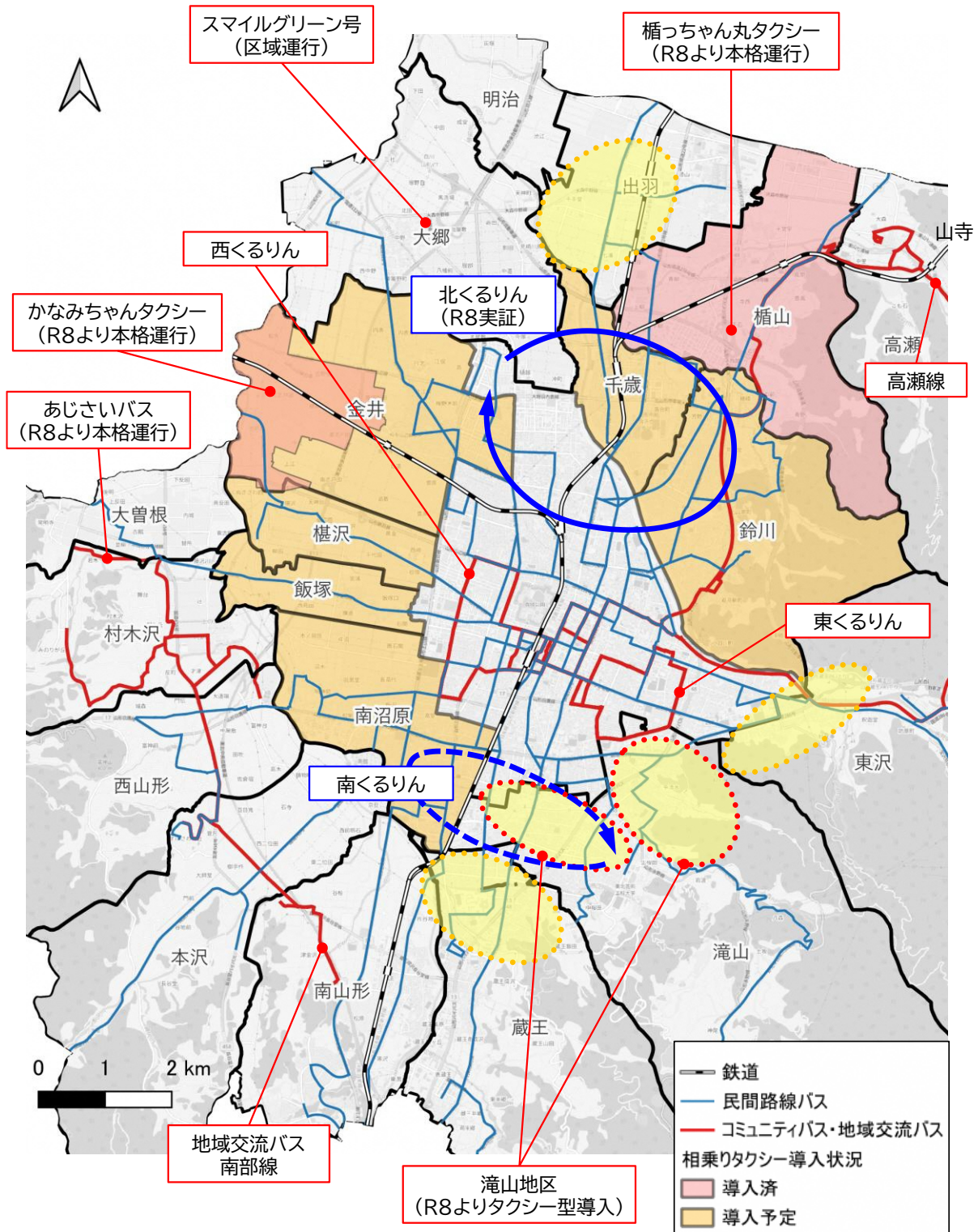
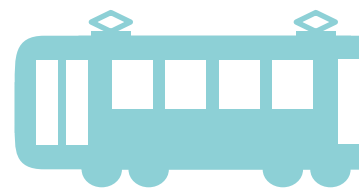


図 5-3 相乗りタクシー型交通サービスの展開予定



施策1-2 交通結節点の整備推進

取組番号	(1)	取組名	交通結節点の整備		拡充	結節点
関係団体	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					
第2期の取組内容	<p>各交通軸の最適化(施策1-1 交通軸の充実)に連動し、シームレスな乗り換え機能と快適な待合環境等を有する拠点となる交通結節点を整備する。</p> <p>なお、整備については、交通結節点整備基本方針で設定した整備優先箇所をはじめ、既存の交通結節点についても、周辺環境の変化や利用状況を踏まえ、必要に応じて実施していく。</p> <p><具体的な取組></p> <p>①「楯山駅周辺エリア」 鉄道事業者と協議が整い次第、南北自由通路や駅前広場等の整備を進めるとともに、周辺踏切の統廃合を行う。</p> <p>②「馬見ヶ崎・嶋エリア」 市北部の主要路線バスの経路や北くるりんの運行に合わせ、交通結節点としてふさわしい位置を決定し、整備基本構想に基づき、乗り継ぎの利便性向上やアクセス動線の整備、バリアフリー設備の充実など、必要な機能を検討・整備する。</p> <p>③「イオン山形南周辺エリア」 市南部の新駅の整備と合わせて、交通結節点としてふさわしい位置を検討し、乗り継ぎの利便性向上やアクセス動線の整備、バリアフリー設備の充実など、必要な機能を整備・検討する。</p> <p>④「日本一の観光案内所」、「旧大沼」、「済生館」(中心市街地)(施策2-1取組(2))</p> <p>✓実施のポイント</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 上記取組の実施にあたっては、必要に応じて、利便増進実施計画を策定する。 ▶ 整備にあたっては、整備方針で示す基本的な機能に加え、滞在を想定し、ベンチや山形駅東西自由通路にある「本のひろば」のような設備を検討し、移動の待ち時間を有効に活用できる快適な滞在空間の創出に繋げる。 					
	時期	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 以降 (2030 以降)
	①	基本計画調査		基本・詳細設計		
	②	利便増進 計画策定	調査・ 関係者調整	設計	工事	
	③		利便増進 計画策定	調査・ 関係者調整	設計	工事
	④	調査	利便増進 計画策定	設計	工事	
長期的な取組内容	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 交通結節点へのアクセス性を向上させるため、関係機関と連携し、アクセス道路や消雪道路などの基盤整備について検討する。 ▶ ウォーキングロード及びサイクリングロードの整備進捗に合わせ、両ロード沿いの休憩スポットや、市有施設などを交通結節点として位置付け、整備を検討する。 ▶ 交通系 IC カード未対応の鉄道駅改札について、対応化に向けて鉄道事業者と協議、検討する。 ▶ バスターミナルについては、路線バスやコミュニティバスの円滑な乗り継ぎや運行効率の向上を図る重要な拠点として機能強化を検討するとともに、利用者への分かりやすい情報提供や待ち合い環境の充実、他交通機関との連携等、様々な機能を必要に応じて、付加していく。 					

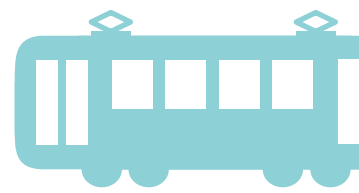


取組番号	(2)	取組名	市南部への新駅整備に向けた取組の推進			拡充	大骨格
関係団体	山形市、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者						
第2期の取組内容	<p>鉄道事業者等と協議が整い次第、整備に着手する。</p> <p><具体的な取組></p> <p>① JR 奥羽本線の山形駅と蔵王駅間において、駅施設と駅前広場等などの関連施設整備に着手する。</p> <p>② 新駅周辺については、拠点ネットワーク型集積都市における副次拠点として、駅を中心として、商業や公共サービス(医療・福祉、子育て支援、行政サービス等)の集積を図るとともに、居住機能の誘導を通じて生活利便性の向上を図る。加えて、賑わいの創出や新たな雇用機会の創出を促進し、地域全体の経済活力の向上に資する拠点となるよう、都市計画の変更等について検討を進める。</p> <p>③ 新駅については、②のまちづくり施策と整合を図り、周辺生活圏からの優れたアクセシビリティを備えた市南部における拠点形成を支える交通結節点として整備する。鉄道による広域移動の拠点としてはもとより、駅前広場の整備や機能の充実により、路線バスや南くるりん等の二次交通との円滑な乗り換え機能を確保し、日常生活及びまちの賑わいを支える公共交通ネットワークの利便性向上を図る。</p> <p>✓実施のポイント</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 二次交通の機能について、路線バス事業者やタクシー事業者と連携して検討する。 ▶ 新駅利用者数の予測結果(基礎需要)に基づく、利用環境構築策(短期・長期施策)を検討・実施する。 						
時期	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 以降 (2030 以降)		
①	基本設計		詳細設計・工事				
②	調査・検討	都市計画の変更等		各種展開			
③	新駅機能の検討		路線バス再編の検討 南くるりんのルート検討		利便増進 計画の 策定検討		

取組番号	(3)	取組名	鉄道駅をはじめとした交通結節点のバリアフリー化		継続	大骨格
関係団体	山形市、鉄道事業者、道路管理者					
長期的な取組内容	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 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。 ▶ 観光需要が高い山寺駅については、バリアフリー化の実施に加え、景観に配慮した駅前広場の整備など、観光利用の促進に資する取組を検討する。 ▶ 1日あたりの利用者数が多い蔵王駅をはじめとした市内の鉄道駅においてもバリアフリー化を検討していく。 					

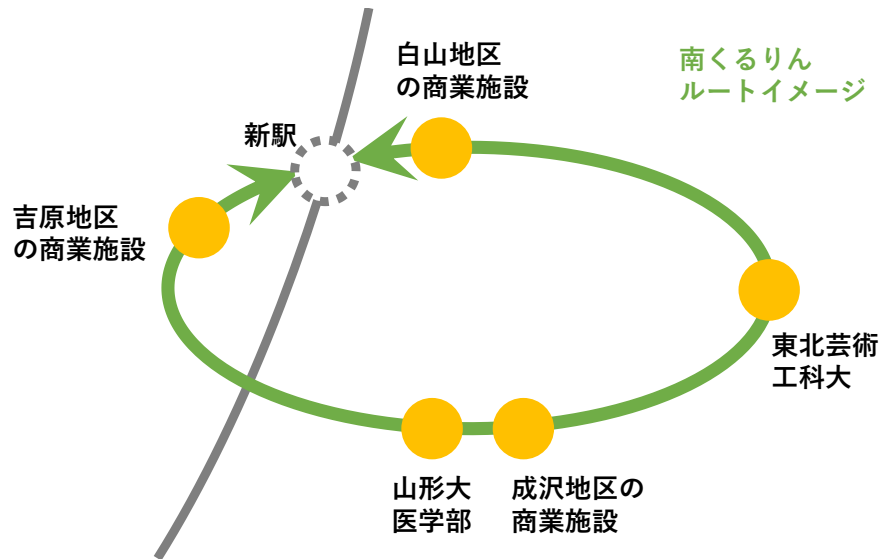


取組番号	(4)	取組名	バス停のバス待ち環境の改善			継続	中骨格	結節点
							小骨格	
関係団体	山形市、バス事業者、その他関係者							
第2期の取組内容	<p>路線バス等のバス停において、利用者が快適にバスを待つことができる環境の整備を行う。</p> <p><具体的な取組内容></p> <p>① 路線バス等のバス停に、上屋やベンチ・照明・デジタルサイネージなどの設備を整備し、快適なバス待ち環境を整備する。整備にあたっては、優先順位を明確にした上で、計画かつ段階的に実施する。</p> <p>✓ 実施のポイント</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 上記取組の実施にあたっては、利便増進実施計画を策定する。 ▶ 施策 1-2(1)の取組における交通結節点の整備と連動して実施する。 ▶ 幹線となる路線バスの経路を優先し、利用状況や整備の実現可能性を踏まえ、整備箇所を選定する。 ▶ 案内の表示にあたっては、多言語対応やサイン等、在住外国人や海外の旅行客にも対応した案内や、自動音声等、高齢者や障がいがある方の利便性向上に繋がる案内等、誰もがわかりやすいよう工夫を行う。 ▶ バス待ち環境において、若年層の利用促進を目的に、Wi-Fi や USB ポートの設置等について検討し、公共交通の利便性向上を図る。 ▶ バス停付近の商業施設や病院・診療所、公共施設等と連携し、施設の協力を得て、利用者が気軽にバスを待つことができる環境を推進する。(クーリングシェルターと同等の機能を有することを目指す。) ▶ バス停周辺の清掃や除雪等、日常的な環境整備は、利便性向上のため重要である。持続可能な公共交通の実現に向け、地域の互助による取組の活用等、制度化や支援の在り方についても、研究を行う。 							
実施時期	事業	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)		
	①	利便増進 計画策定	3箇所 整備	3箇所 整備	2箇所 整備	2箇所 整備		



施策1-3 市街地の回遊を支える公共交通の整備

取組番号	(1)	取組名	南部循環バス(南くるりん)の見直し検討			継続	中骨格
関係団体	山形市、バス事業者、タクシー事業者						
第2期の取組内容	<p>定時定路線型のバスの導入を一時休止し、代替の移動手段を確保・提供する。</p> <p><具体的な取組></p> <p>① 実施エリアにおける買い物や通院などの移動ニーズには、他地区で有効な相乗りタクシーを導入・運用することで、効率的な対応を行う。</p> <p>② 定時定路線型については、市南部新駅整備の進捗状況に合わせ、駅からの二次交通が担うべき役割や、利用者にとって有効な運行形態やルートなどの運行内容について引き続き検討する。</p> <p>✓実施のポイント</p> <p>相乗りタクシーの導入について、目的地が多数立地している地域であることから、地域と協議しながら行き先を検討し、ニーズに沿った運行内容となるよう調整する。</p>						
時期	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)		
①	運行						
②		市南部 新駅の 機能検討	ルート検討				
長期的な取組内容	<p>市南部の新駅整備の進捗に応じて、将来的な定時定路線型のバスの再導入を念頭に、運行内容、導入時期を再検討する。</p>						

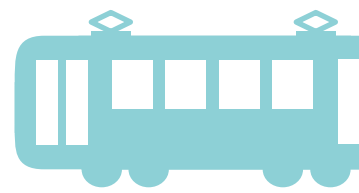


※上記に記載した施設は、運行が想定される主な施設

図 5-4 南くるりんのルートイメージ



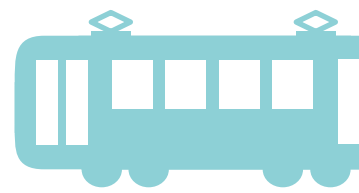
取組番号	(2)	取組名	北部循環バス(北くるりん)の導入			継続	中骨格
関係団体	山形市、バス事業者、タクシー事業者						
第2期の取組内容	<p>鉄道駅や市北部の拠点等を結ぶ、公共交通のモデル事業を行う。</p> <p><具体的な取組内容></p> <p>① 具体的な運行形態(ルート、ダイヤ、運賃)などを検討し、鉄道駅など交通結節点を起点とした二次交通に着目した定時定路線型のバスのモデル事業を実施することで、市北部の交通空白の解消と公共交通ネットワークの利便性向上に取り組む。</p> <p>☑実施のポイント</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ モデル事業の効果検証を行い、その結果を踏まえ、定時定路線型のバスの本格運行や相乗りタクシーをはじめとする他の移動手段の導入を検討する。 ▶ 交通結節点整備基本構想(馬見ヶ崎・嶋エリア)を踏まえ、当該計画との整合を図る。 						
<p>※上記に記載した施設は、運行が想定される主な施設</p>							
<p>図 5-5 北くるりんのルートイメージ (地区との検討状況)</p>							
時期	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)		
①	実証実験	検証				▶	



取組番号	(3)	取組名	ベニちゃんバス東くるりん・西くるりんの運行			継続	中骨格
関係団体	山形市、バス事業者						
第2期の取組内容	<p>山形駅周辺の比較的人口が密集し、交通が不便な地域における移動手段を充実させるとともに、中心市街地の回遊性を高めるためコミュニティバスを運行する。</p> <p><具体的な取組内容></p> <p>① 利便性向上を目指して、運行時間の延長やルートの変更、高頻度運行の導入などを検討し、利用ニーズに応じて順次実施する。</p> <p>② 企業等の広告掲載ニーズに合わせ、価格設定を含む柔軟な広告掲載の仕組みを検討、導入し、ベニちゃんバスの広告媒体としての価値を高めるとともに、安定した収入を確保する。</p> <p>③ 導入後年数が経過して、老朽化している車両への対応を含めて、交通事業者が所有する車両の活用や、業務委託による、効率的な運営形態について検討・実施する。</p> <p>✓実施のポイント</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 将来にわたって安定的に運行を継続するため、運行コストの増加に応じて、受益者負担の適正化等を、随時、検証する。 ▶ 各種取組にあわせて、適切な車両台数の設定や運転士の確保方法について検討する。 ▶ 老朽化した車両の対応にあたっては、ハイブリッド車や電気自動車(EV)などの先進的な車両の導入を含め検討するとともに、国庫補助の活用をはじめとした財源確保の方法についても検討する。 ▶ 一日乗車券などの企画乗車券の発行により、更なる利用増加に取り組む。 						
時期	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)		
①	運行時間見直し検討	実証実験	ルート検討	実証実験	高頻度運行検討		
②	ラッピング実施	車内広告募集強化					
③	更新計画作成	調整		実施			



取組番号	(4)	取組名	コミュニティサイクル「ベニチャリ」の拡 大	拡充	大骨格 中骨格	小骨格 結節点
関係団体	山形市、シェアサイクル事業者、観光協会等、警察					
第2期の 取組内容	<p>スマートフォンを使った簡単な手続きで、誰でも気軽に借りられ、自由に返却できる自転車の貸出サービスを実施する。</p> <p><具体的な取組></p> <p>① 第1期計画において効果が認められた、中心市街地等の拠点における回遊性向上や、学生など若年層が比較的多く居住する地域での日常生活における既存公共交通の補完に繋がる取組を、更に深化させ、利用者の利便性を一層向上させる。</p> <p>✓実施のポイント</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 車両について、利用ニーズやサイクルポートの配置に応じて、必要台数を随時検討し、順次導入する。増台する際は、既存車両の劣化に伴う交換等も考慮し、計画的に導入を進める。 ▶ 第1期計画の取組では、利用者の増加に伴って「借りたいときにポートに自転車が無い」「バッテリー残量が不足して借りられなかった」といった問題が顕在化した。これを踏まえ、ポートの配置については、モビリティデータを活用して利用状況を分析し、より効果的な配置を検討する。また、バッテリー交換等の巡回作業についても効率性を考慮して、オペレーションを見直し、運用体制の強化を図る。 ▶ オペレーションの強化にあたっては、サイクルポート用地を提供いただく店舗等、民間事業者の協力を得ることで、持続可能な運営体制づくりを検討する。 ▶ 通勤・通学など日常利用に安定して対応できるよう、予約機能の実装や長期間の借用に対応するシステムの導入を検討する。 <p>② 自転車を活用した観光周遊の促進等を図り、ベニチャリの利用シーンを拡大するための具体的な仕組みを検討・実施する。</p> <p>✓実施のポイント</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 従前と異なる料金体系の導入、観光関係者との連携による運営体制の構築、戦略的なポートの配置等、観光地内の周遊促進に繋がる取組を検討・実施する。 ▶ スポーツタイプをはじめとする新たな車両の導入を進め、多様化する利用者ニーズに的確に対応する。 <p>③ 安全な利用に関する啓発活動を実施する。</p> <p>✓実施のポイント</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 道路交通法罰則強化を踏まえ、「飲酒運転」や「ながらスマホ」等の危険な利用を避けるよう呼びかけ、安全利用の啓発を一層強化する。 ▶ サイクルポートの配置に応じて、ヘルメット貸出箇所を整備する等、ヘルメット着用率の向上に向けた取組を検討・実施する。 					
	時期	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)
	①	オペレーション強化	検証・方向性検討	新体制での運用		
	②	検討	実験	検証	本格運用	
	③	ヘルメットの貸出箇所増・啓発強化				
長期的な 取組内容	電動キックボードや三輪車タイプ等、電動自転車以外の車両の導入について、研究を行う。併せて、シェアサービスとして提供するために必要な機能の拡充や対策、運用ルールの整備を検討する。					



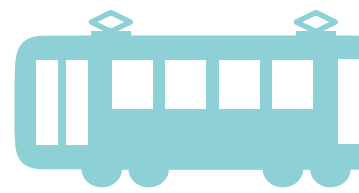
施策1-4 広域的な移動や観光移動を支える公共交通の推進

取組番号	(1)	取組名	観光やイベント等における移動 環境の向上	拡充	大骨格	神経系
					中骨格	結節点
					小骨格	
関係団体	山形市、バス事業者、タクシー事業者、山形県、観光協会等、航空事業者					
第2期の取組内容	<p>観光客や来訪者の移動手段を確保することで、観光や文化、スポーツイベント等の各シーンにおいて、快適な移動環境を形成する。</p> <p><具体的な取組></p> <p>① 蔵王と山寺を結ぶバス路線等、観光地間の円滑な移動や、観光地内での快適な周遊を実現するため、案内の多言語化表記や移動手段の確保について、検討・実施する。</p> <p>② 地域のイベント会場へのアクセスや、交通規制等の影響を受けない二次交通を確保し、イベント開催時の移動環境を向上させる。</p> <p>③ 観光地等でタクシーが不足する地域や時期、時間帯、目的地等を特定し、地域住民の自家用車や一般ドライバーを活用してその不足分を補う「日本版ライドシェア」について、タクシー事業者と連携して、具体的な供給方法や運用のあり方等の研究を進める。</p> <p>✓ 実施のポイント</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 観光関係者やイベント主催者等と連携し、路線バスやコミュニティバスの臨時便、タクシー等を活用した乗合い移動サービス、ベニチャリ等を組み合わせた、多様な公共交通の活用策を検討・実施する。 ▶ 蔵王温泉については、路線バスの冬季混雑や宿泊事業者の送迎車両の老朽化など移動上の課題を踏まえ、オフシーズンの需要の少なさも考慮しつつ、観光地の通年利用促進の取組とあわせた、観光と公共交通との連携の在り方について検討を進める。 ▶ 既存の路線バスの企画乗車券の更なる活用や、やまがた MaaS「らくのる」における定額乗車券の導入等、周遊を促進するためのお得なサービス導入を検討する。 					
	時期	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)
	①	関係者と調整の上、実施				
	②	関係者と調整の上、実施				
	③	実態把握	検討	実証実験	検証	
長期的な取組内容	観光分野での公共交通利用を促進するため、MaaS の観光分野への活用について、空港二次交通も含め、県をはじめ関係機関と協議・検討する。					



取組番号	(2)	取組名	山形～仙台間の公共交通の利用拡大			継続	大骨格 中骨格 神経系
関係団体	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						
第2期の取組内容	<p>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推進していく。</p> <p><具体的な取組></p> <p>① プロジェクトの推進とともに、仙山線の利用に資する調査を実施し、その結果を踏まえて、仙山線の効果的な利用促進策を検討・実施する。</p> <p>✓実施のポイント 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。</p>						
	時期	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)	
	①	プロジェクト見直し → プロジェクトに基づく各取組の実施 →					
長期的な取組内容	観光需要が高い山寺駅については、バリアフリー化を実施するとともに、景観にも配慮した駅前広場の整備等、観光利用の促進につながる取組を検討する。						

取組番号	(3)	取組名	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			継続
関係団体	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					
第2期の取組内容	<p>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、周辺市町と連携し、山形県地域公共交通計画と整合を図りながら、各種取組を推進していく。</p> <p><具体的な取組></p> <p>① GTFS-JPの更新に際し、連携市町とのデータ共有を推進し、データ更新を通じて、圏域におけるバス利用環境の向上を図る。</p> <p>② 他市町との連携、市外交通手段との接続状況を踏まえ、二次交通としてタクシーやコミュニティサイクルの整備を進め、移動の利便性とアクセス性を高める。</p> <p>③ 山形圏域奥羽新幹線整備実現同盟会を中心に、奥羽新幹線(フル規格新幹線)の整備効果や課題について意見交換会等を重ね検討し、事業実現に向けた機運を醸成する。</p> <p>✓実施のポイント インバウンドを含めた観光需要を十分に取り込むことで、圏域が一体となった活性化を実現するため、公共交通と観光をはじめとした、都市間連携を強化し取組を推進する。</p>					
	時期	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)
	①	→ 実施 →				
	②	→ 実施 →				
③	→ 実施 →					



施策1-5 新しい交通モードの導入検討

取組番号	(1)	取組名	自動運転技術を活用した移動手段の調査研究				新規
関係団体	山形市						
第2期の取組内容	<p>将来を見据え、自動運転技術を活用した、安全で効率的な移動手段の研究を行う。</p> <p><具体的な取組内容></p> <p>① 調査を実施し、本市の公共交通としての導入可能性を検討する。併せて調査結果や技術の進歩を踏まえ、導入条件が整った地域等において社会実験を実施する。</p> <p>✓実施のポイント</p> <p>国の動向や支援状況、他自治体の導入状況等を注視した上で、検討する。</p>						
	時期	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)	
	①	検討	技術・手法等 研究	準備	実験	検証	

取組番号	(2)	取組名	軌道系交通システムの調査研究				新規
関係団体	山形市						
第2期の取組内容	<p>新たな交通軸の骨格となるとともに、移動時の定時性、速達性、快適性に優れた軌道系交通システムの研究を行う。</p> <p><具体的な取組内容></p> <p>① 調査を実施し、本市における公共交通としての導入可能性を総合的に検討する。</p> <p>✓実施のポイント</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 都市構造、人口分布、交通需要、道路空間、既存バスネットワークを詳細に分析し、それらを踏まえて前提条件を整理する。整理した前提をもとに、山形市に適したシムを検討・調査する。 ▶ 特定の技術に偏らず、複数の選択肢を横断的に比較・検討し、最適な方針を導き出す。 ▶ 法整備といった国の動向や、他自治体の導入状況、技術の進歩等を注視した上で、検討を行う。 						
	時期	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)	
	①	調査	検討 (法整備・技術開発の状況等に応じて)				
長期的な取組内容	<p>調査結果に基づき、都市構造の再編と公共交通ネットワークビジョンとの関係性を改めて整理・再定義し、それを踏まえた、まちづくりの新たな将来像を検討する。</p>						



5.3.2 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

◆関連する観点

観点1

鉄道・幹線となる路線バスの強化と拠点の充実

観点3

持続可能な運営体制の構築

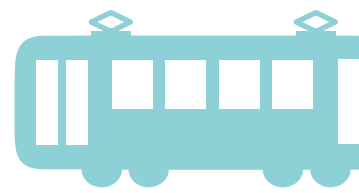
◆目標達成に向けた考え方

＜ソフト・ハード事業との連携による中心市街地の回遊性向上＞

徒歩を丁寧に補完することで、誰もが中心市街地の持つ歴史や文化資源を活用したコンテンツを五感で感じられるとともに、居住をはじめとした暮らしを支える都市機能として、『歩くほど幸せになるまち』を支える公共交通を充実する。

施策2-1 中心市街地の暮らしやにぎわいに資する移動環境の形成

取組番号	(1)	取組名	ウォークラブルなまちづくりと連動した公共交通利用環境の向上(ソフト連携)			継続	中骨格 小骨格 結節点
関係団体	山形市、道路管理者、商店街等、バス事業者						
第2期の取組内容	<p>既存の公共施設や、商店街等、関係者と連携し、公共交通利用環境の向上を行う。</p> <p>＜具体的な取組内容＞</p> <p>① 中心市街地に立地する公共施設や、新しい施設の整備状況に応じて、快適に回遊することができるよう、ベニチャリのサイクルポート配置や、バスの経路変更等を検討し、実施する。</p> <p>② 商店街とのイベントの開催等、回遊性向上を目的とした、公共交通利用のPR等の、利用促進事業を行う。</p> <p>✓実施のポイント</p> <p>中心市街地では、路線バスをはじめ多くの公共交通が運行されているため、目的や行先に応じた、公共交通の分かりやすい利用案内を行うことで、来訪者等が、ニーズに応じて移手段を使い分けることができる環境を整える。</p>						
	時期	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)	
	①	検討・実施 (粹七・旧千歳館の状況に応じて)		検討・実施 (新市民会館の状況に応じて)			
	②	新規検討・実施		実施			
長期的な取組内容	トランジットモール化の検討や駐車場の適正配置等の推進と連動して、対象となる道路を経由するバス路線について、経路の変更やバス停位置の変更などを対応する。						



取組番号	(2)	取組名	拠点施設と連動した公共交通の整備 (ハード連携)			拡充	中骨格 小骨格 結節点
関係団体	山形市、再開発事業者、道路管理者						
第2期の取組内容	<p>中心市街地で今後整備が予定される様々な施設との連携を強化し、中心市街地における公共交通の機能を向上させる。</p> <p><具体的な取組内容></p> <p>① 「日本一の観光案内所」の整備に合わせて、バス乗り場の導入等、山形駅周辺エリアの公共交通機能について検討・実施する。</p> <p>② 旧大沼と済生館を含む周辺エリアにおける公共交通の利用環境をより充実させるため、必要な機能を検討する。</p> <p>✓実施のポイント</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 路線バス事業者やタクシー事業者の意見を踏まえ、最適な機能を検討する。 ▶ 利用者の利便性や乗り換えのしやすさを重視し、実効性のある計画を検討・実施する。 ▶ 新市民会館や旧千歳館等の拠点施設、道路整備の進捗に合わせた連携についても、随時検討する。 ▶ 中心市街地では、官民による投資等により、都市機能の配置や空間構造、人流が変化する可能性がある。こうした変化に応じて、ハード整備の効果を高めるよう、戦略的な公共交通のあり方について、随時検討する。 						
	時期	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)	
	①	調査	利便増進 計画策定	設計	工事		
②	再開発事業の進捗に合わせて機能検討						
<p>都市計画道路や街路事業の整備により道路の安全性や利便性を高め、バス、タクシーの利便性向上を図るとともに、各交通軸やベニチャリ、駐車場等、移動に関するあらゆる機能を統合した、モビリティハブとなる交通結節点の必要性について検討を進めていく。</p>							

取組番号	(3)	取組名	観光やイベント等における移動 環境の向上【再掲】	拡充	大骨格 中骨格 小骨格	神経系 結節点	
内容	再掲 施策1-4 取組番号(1) P61 参照						

取組番号	(4)	取組名	ベニちゃんバス東くるりん・西くるりんの運 行【再掲】	継続	中骨格	
内容	再掲 施策1-3 取組番号(3) P59 参照					

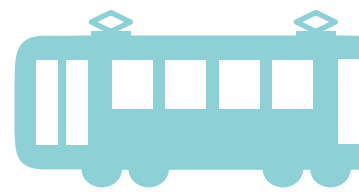


第5章

第2期計画における取組の方向性

取組番号	(5)	取組名	コミュニティサイクル「ベニチャ り」の拡大【再掲】	拡充	大骨格	小骨格
					中骨格	結節点
内容	再掲 施策1-3 取組番号(4) P60 参照					

取組番号	(6)	取組名	バス停のバス待ち環境の改善 【再掲】	継続	中骨格	結節点
					小骨格	
内容	再掲 施策1-2 取組番号(4) P56 参照					



5.3.3 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

◆関連する観点

観点2

交通弱者の移動手段の確保

観点3

持続可能な運営体制の構築

◆目標達成に向けた考え方

<交通空白や公共交通の不便解消と、経営・体制の持続可能性を高める>

高齢者や若年層をはじめとした多様な利用者の生活実態に寄り添い、日常生活の移動を支えることで、だれもが安心して移動できる「ひと」中心のサービス提供を目指す。

加えて、安定的な移動支援の実現には、将来にわたっての持続可能性が不可欠であり、健全な経営や、運転士をはじめとした運営体制といった、基盤づくりに取り組んでいく。

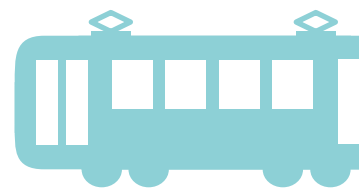
施策3-1 公共交通の導入による生活交通の確保

取組番号	(1)	取組名	郊外部におけるコミュニティバス等の運行最適化			継続	神経系
関係団体	山形市、大郷・明治地区、中山町、バス事業者、タクシー事業者						
第2期の取組内容	<p>現在、運行しているコミュニティバス等について、随時見直しを行うことで最適な運行を行う。</p> <p><具体的な取組内容></p> <p>① コミュニティバス高瀬線(高瀬地区)について、現在の運行を継続しつつ、ニーズに応じた見直しを随時行う。</p> <p>② 地域交流バス南部線(村木沢地区、西山形地区、本沢地区、南山形地区)、あじさいバス(村木沢地区)の現在の運行を継続しつつ、ニーズに応じた見直しを随時行う。</p> <p>③ 自主運行バス「スマイルグリーン号」(明治地区、大郷地区)については、引き続き協議会への支援を継続するとともに、利用状況に応じた運行内容見直しを随時行う。</p> <p>✓実施のポイント</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 地域と連携して利用者数等の目標値を設定し、その達成状況を評価する。 ▶ 上記と合わせ、需給のバランスや運行コスト等を踏まえ、持続可能な交通サービスとなっているかを随時検証しながら、持続可能な運行内容を実現する。 ▶ 極端にバスの運行頻度が低い時間帯(時間的交通空白)や、移動サービスがない地域(地理的交通空白)が生じないよう、運行形態の転換も視野に、モデル事業で好事例となった、相乗りタクシーの導入や、ボランティア輸送等、地域が主体となる取組を含めたあらゆる可能性を検討する。 						
時期	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)		
①	検討	実証運行	検証	継続	継続	継続	
②	実証運行	検証	継続	継続	継続	継続	
③	検討・見直し	検討・見直し	検討・見直し	検討・見直し	検討・見直し	検討・見直し	



取組番号	(2)	取組名	相乗りタクシー型の公共交通の展開 【再掲】	拡充	神経系
内容	再掲 施策1-1 取組番号(4) P52 参照				

取組番号	(3)	取組名	タクシーを活用した高齢者の移動支援	継続	神経系	
関係団体	山形市、福祉団体、企業・事業所等、交通事業者、地区・NPO 法人					
第2期の取組内容	<p>居場所での交流や見守り・買い物支援・社会参加支援等の福祉的効果を付加し、タクシーを活用した高齢者の移動支援を実施する。</p> <p><具体的な取組></p> <p>① サロン、通いの場等、交流の居場所に集まってきた高齢者のうち、買い物等に支援が必要な方について、居場所の担い手がタクシーの相乗りを調整、運行を行う。</p> <p>② 小地域において、高齢者の買い物等の移動ニーズに応じて、地区住民からなるコーディネート者が相乗りを調整、運行を行う。</p> <p>✓実施のポイント</p> <p>▶ 導入にあたっては、地区が、相乗りタクシー型の公共交通(施策3-1(2))と比較検討を行い、地域にとって、より最適な選択が可能となるよう、福祉と公共交通をはじめとした関係機関が連携し、実施する。</p>					
実施時期	時期	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)
	①	実施				
	②	実施				



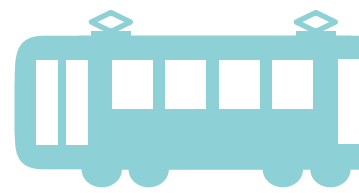
取組番号	(4)	取組名	多様な主体との連携による移動手段の確保			拡充	神経系
関係団体	山形市、福祉団体、企業・事業所等、交通事業者、地区・NPO 法人						
第2期の取組内容	<p>共創の考え方のもと、行政、民間事業者、地域住民等、多様な主体が連携し、地域に存在する輸送資源を総動員しながら、移動手段の確保に取り組む。</p> <p><具体的な取組内容></p> <p>① 山間部などの公共交通サービスの提供が困難な地域では、地域や NPO 法人等が主体となった、自家用有償旅客運送(交通空白地有償運送(公共ライドシェア))や、ボランティア輸送などの様々な手段での解決方法を検討し、交通空白の解消に取り組む。</p> <p>② 公共交通で対応が困難な高齢者や障がいのある方など、移動に特別な配慮を要する者については、NPO 法人等が実施する福祉有償運送等の福祉輸送により補完を行う。</p> <p>✓実施のポイント</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 組織づくりや、担い手の確保等、地域が主体となった取組について、行政で支援を行う。(施策3-2(1)) ▶ 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、情報を把握し、必要に応じて、連携を検討する。 ▶ 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。 ▶ 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支援や地域の交流の場へのボランティア活動(介護予防・日常生活総合支援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。 						
実施時期	時期	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)	
	①	検討	実証	検証			
	②	実施					
長期的な取組内容	スクールバスの送迎車両や、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。						



施策3-2 持続可能な公共交通の経営

取組番号	(1)	取組名	路線バス赤字路線への運行補助の見直し			継続	中骨格 小骨格
関係団体	山形市、バス事業者						
第2期の取組内容	<p>持続可能な公共交通の推進に向け、補助制度を効果的かつ効率的に運用する。</p> <p><具体的な取組内容></p> <p>① 補助対象路線(赤字路線)の現状を把握するために需要や供給の状況、さらには収支の詳細を精査し、公的資金の有効活用に努める。</p> <p>✓実施のポイント</p> <p>▶「交通系 IC カード等データ可視化・分析システム」を活用し、空車時間が長い便の見直しを行う ことで、経費削減を図るとともに、運行ルートの再検討を通じて利用者数の増加が期待できる、より効率的な運行を行う。</p> <p>▶ 補助額削減により生じた余剰金は、相乗りタクシーなどの移手段の導入や幹線路線の強化、更には交通事業者に対する人材確保支援等、経営の好循環を促進する取組に振り替えることも含め、その具体的な用途について検討していく。</p>						
	時期	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)	
	①	実態調査・データ解析	路線の見直し・最適化		検証・再度見直し	再最適化	

取組番号	(2)	取組名	交通の担い手確保への支援			新規
関係団体	山形市、山形県、バス事業者、タクシー事業者、地区					
第2期の取組内容	<p>交通の担い手確保への支援について、取り組むべき方向性を検討し、具体の施策を講じる。</p> <p><具体的な取組内容></p> <p>① 路線バスやタクシーなど、就業先選択により生じる人材不足に対しては、交通事業者と連携して長期的な人材定着施策を検討・実施する。</p> <p>② 地域が主体となった移手段の確保に向け、組織づくりや担い手の確保、運用体制等への支援を行う。</p> <p>✓実施のポイント</p> <p>山形県との連携を強化し、運転士等の確保や離職防止に取り組むとともに、山形県が主催する人材育成に関する取組を通じて、市職員や交通事業者のスキルアップを目指す。</p>					
	時期	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)
	①	ヒアリング・課題整理	調整	実施		
②	検討	実証	検証			
長期的な取組内容	AIの活用等を通じて、交通事業者の DX を推進し、働きやすい環境を整備することで、学生等にとって魅力的な就業先となることを目指す。					



取組番号	(3)	取組名	適切な受益者負担の検討			新規
関係団体	山形市、バス事業者、タクシー事業者					
第2期の取組内容	燃料費高騰等の影響により、運行コストが増加しているため、持続可能な公共交通の運営を確保する観点から、受益者負担の適正化を図る。 <具体的な取組内容> ① 定期的な運賃等の見直しを実施する。 <input checked="" type="checkbox"/> 実施のポイント ▶ 運賃等の検討にあたっては、収支率の多寡に基づく量的要素をはじめ、他の公共事業におけるサービス対価との比較等を踏まえ、諸要素を総合的に評価して最適な料金を設定する。 ▶ 利用促進策(運行ルート変更、運行時間帯の見直し)の検討や広告媒体の価値を高めるなど、安定した収入の確保に努める。					
	時期	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)
	①	見直し	見直し	見直し	見直し	見直し

【参考】運賃改定の考え方(ベニちゃんバスの事例)

ベニちゃんバスの収支率は、平成30年度の52.8%から令和6年度には34.4%へと減少し、それに伴い、市の負担額は同期間で、約2,640万円から約8,460万円へと3.2倍に増加している。

ベニちゃんバスは、利用しやすい運賃設定によって、まちの賑わい創出や公共交通の利用促進といった重要な役割を担っているが、民間路線バスとの間で運賃の格差が拡大している現状を踏まえ、共存の観点からも受益者負担(運賃)の適正化により、その差額を縮小する必要がある。

【市負担＝運行コスト－運賃収入－その他収入】

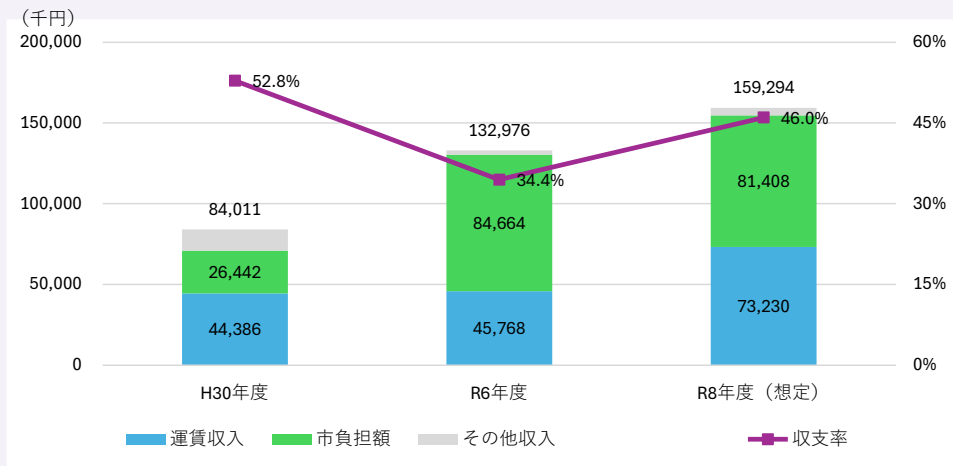


図 5-6 現状と改定後のコスト比較

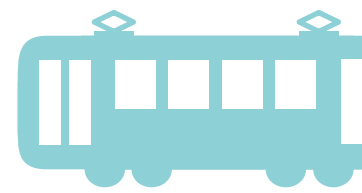
※R8の利用者数はR6と同様(年510千人)と想定



取組番号	(4)	取組名	相乗りタクシー型の公共交通の展開 【再掲】	拡充	神経系
内容	再掲 施策1-1 取組番号(4) P52 参照				

施策3-3 高齢者への支援や学生の移動手段の確保

取組番号	(1)	取組名	高齢者の移動手段の確保			拡充
関係団体	山形市、バス事業者、タクシー事業者、福祉団体、地区、NPO 法人等					
第2期の取組内容	<p>運転免許返納や、移動手段がなく自家用車に頼らざるを得ない、移動に困っている高齢者の移動手段の確保に向けた取組を展開する。</p> <p><具体的な取組内容></p> <p>① 山形市内の路線バスで利用できるシルバー定期券と、コミュニティバス高齢者乗車証を発行し、高齢者の外出促進と移動の利便性向上を図る。</p> <p>② 運転免許を自主返納した際に、路線バスやタクシーの利用を助成することで、返納の促進と外出のきっかけづくりを図る。</p> <p>③ 「施策3-1公共交通の導入による生活交通の確保」(再掲)の推進を図る。</p> <p>✓実施のポイント</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 高齢者をはじめ、誰もが安心して快適に生活し、社会参加を実現できるまちを目指し、公共交通の整備とともに、福祉関係者と連携し、地域の見守り、情報提供、互助の仕組み等、検討していく。 ▶ 社会参加や活性化を促進する制度の積極的な活用を後押しするため、その一環として、文化施設や飲食店など多様な行き先と連動する施策を検討する。 					
時期	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)	
①	■ 実施					
②	■ 実施					



取組番号	(2)	取組名	学生の移動手段の確保			拡充
関係団体	山形市、学生等、交通事業者、シェアサイクル事業者等					
第2期の取組内容	<p>自家用車を持たない学生等、移動手段に制約のある若年層の移動手段を確保するため、必要な支援策を検討・実施する。</p> <p><具体的な取組内容></p> <p>① 路線バスやベニちゃんバス、仙台高速バスなどについて、学生の通学ニーズに応じて経路や運行本数など運行内容を見直すため、バス事業者と連携して取り組む。また、学生向けに、相乗りタクシーの活用について検討する。</p> <p>② 学生の生活圏にベニチャリポートを拡充し、利便性を高める。</p> <p>③ 学生が無理なく利用できる料金体系や割引サービスを整備・展開し、日常的な公共利用の促進を図る。</p> <p>✓実施のポイント</p> <p>県が導入を進める「交通系 IC カード等データ可視化・分析システム」を活用し、学生の移動傾向や利用状況を把握して、サービス改善に役立てる。</p>					
	時期	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)
	①	検討・協議		変更後ルート運行		
	②	実施				
	③	検討	サービス実証	検証	実施	
長期的な取組内容	<p>学区外での地域クラブの活動や認定を受けない地域クラブの活動は、遠方の施設となることも想定されることから、必要に応じて、公共交通の活用など生徒たちの活動場所への移動のあり方とその支援について検討を進める。</p>					

取組番号	(5)	取組名	コミュニティサイクル「ベニチャリ」の拡大【再掲】	拡充	大骨格	小骨格
内容	再掲 施策1-3 取組番号(4) P60 参照					
					中骨格	結節点



5.3.4 目標4 公共交通のわかりやすい・使いやすい利用環境の形成

◆関連する観点

観点1

鉄道・幹線となる路線バスの強化と拠点の充実

観点2

交通弱者の移動手段の確保

観点3

持続可能な運営体制の構築

◆目標達成に向けた考え方

<利用環境の充実と利便性の向上(DXの活用)>

利用者が快適に利用できる環境を整えるため、案内情報や待合環境の充実化を図る。加えて、デジタル技術の活用により、利用者の利便性向上はもとより、効率化などによる公共交通の「しごと」としての魅力向上を図る。

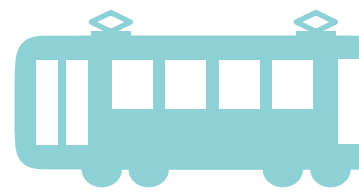
施策4-1 公共交通DXの推進

取組番号	(1)	取組名	MaaSの運用			継続	
						大骨格	神経系
						中骨格	結節点
						小骨格	
関係団体	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						
第2期の取組内容	<p>目的地までの移動手段の予約・決済などがアプリを用いて一括でできるサービスを運用する。</p> <p><具体的な取組></p> <p>① 第1期計画での導入以降の利用実績や動向を評価し、関係人口の創出や拡大の視点も踏まえ、今後のMaaSあり方について検討する。</p> <p>② 交通サービスであるMaaSと、商業・観光等の様々な生活サービス等、他分野との連携を図り、利用促進を図る。</p> <p>✓実施のポイント</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 仙台MaaSやTOHOKU MaaSなどとの連携や統合の検討等、広域的な移動ニーズに対応し、事業規模の適正化を図ることを検討していく。 ▶ 企業や大学など様々な分野の関係者と協力し、サービスやデータ共有の在り方等を検討する。 						
	時期	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)	
	①	事業評価	連携検討		新体制での展開		
	②	実施			新体制での展開		
長期的な取組内容	鉄道、路線バス、コミュニティバス、タクシー、シェアサイクル、カーシェア等、様々な交通手段を組み合わせて、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。						

【解説】MaaSとは(Mobility as a Service)

- ・ “ドア・ツー・ドアの移動に対し、様々な移動手法・サービスを組み合わせて1つの移動サービスを提供するものであり、ワンストップでシームレスな移動を可能”とするもの。
- ・ MaaSにより移動手段の選択に関して適切な情報が得やすくなることで、自家用車の多用から、徒歩や公共交通を中心に移動し自家用車を賢く使う生活への行動変容が促進されることが期待される。また、商業施設などと連携することにより、中心市街地の来訪促進ツールなどとして活用することも期待される。

注：MaaSの定義は「都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会 中間とりまとめ」より作成



取組番号	(2)	取組名	公共交通データの分析・活用	拡充	大骨格	神経系
					中骨格	結節点
					小骨格	
関係団体	山形市、山形県、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、大学等					
第2期の取組内容	あらゆるデータを総合的に分析し、利用実態に応じた、利便性の高い公共交通サービスの提供を行う。 <具体的な取組内容>					
	<p>① 山形県地域公共交通情報共有基盤(やまがた公共交通オープンデータプラットフォーム)において整備するデータを活用し、関係者間で利活用し、サービスの改善に活用する。</p> <p>② 交通事業者に蓄積する、乗降データや交通系 IC カード、アプリの利用動向データを活用・分析し、交通事業者とともに、交通サービスの改善について検討する。</p> <p>✓実施のポイント</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 交通系 IC カードの更なる普及と利用促進を図るとともに、交通事業者とのデータ共有・連携の体制を強化する。 ▶ 公共交通サービスに関するデータの利活用に限定せず、病院や福祉施設、観光施設、教育機関等の利用動向や、交通事業者以外の送迎サービスの内容等、領域をまたいだ総合的な分析による、公共交通サービスの改善を検討する。 ▶ データの活用にあたっては、行政、交通事業者のみならず、大学等の教育機関などを含めた、産官学の多様な主体の参画を促す。 					
	時期	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)
	①	実施				
②	解析	改善検討・実施				
長期的な取組内容	将来的なMaaSを活用した、シームレスな移動環境の形成を見据えて、経路検索のサービス等、情報提供の手法について検討する。					

【参考】山形市や交通事業者が取得・活用できるデータの事例

- ・山形県地域公共交通情報共有基盤(やまがた公共交通オープンデータプラットフォーム)
- ・地域連携 IC カード「ヤマコウチェリカ」利用動向データ(バス事業者保有)
- ・コミュニティサイクル「ベニチャリ」利用動向データ
- ・「きてける Taxi」利用動向データ(タクシー事業者保有) 等



取組番号	(3)	取組名	スマートフォンアプリの利用による利便性向上	継続	大骨格 中骨格 小骨格	神経系 結節点
関係団体	山形市、山形県、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者等					
第2期の取組内容	<p>スマートフォンアプリを活用し、公共交通の利用を手軽に行うことができ、情報を身近に取得できる環境を整備する。</p> <p><具体的な取組内容></p> <p>① タクシー配車アプリ「きてける Taxi」の利用促進と、相乗りタクシー型との連携や予約システムの導入、キャッシュ決済等、機能の拡張について検討していく。</p> <p>② GTFS-JPとGTFS-RTとの組み合わせにより、利用者のスマートフォン等において、運行情報のリアルタイム発信を行う。</p> <p>③ スマートフォンアプリやSNS等を活用した情報発信を行う。</p> <p>✓実施のポイント</p> <p>▶ 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心がける。</p>					
	時期	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)
	①	検討	システム改修	導入・運用		
	②	実施				
	③	実施				

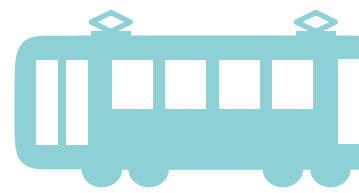
【解説】きてけるタクシーとは

令和7年8月に、東北初の試みとして、山形市・天童市・上山市で地域密着型のタクシー配車アプリ「きてける Taxi」のサービスを開始している。市内のタクシー事業者6社、保有するタクシーの約240台がアプリに対応している。



取組番号	(4)	取組名	自動運転技術を活用した移動手段の調査研究【再掲】	新規
内容	再掲 施策1-5 取組番号(1) P63 参照			

取組番号	(5)	取組名	交通の担い手確保への支援【再掲】	新規
内容	再掲 施策3-2 取組番号(2) P70 参照			



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


取組番号	(1)	取組名	交通弱者向けPRの推進(モビリティマネジメント)			拡充
関係団体	山形市、学生、交通事業者、福祉団体、地区、NPO 法人等					
第2期の取組内容	<p>高齢者や若年層をターゲットにした、モビリティマネジメント等による公共交通利用の機運醸成に取り組む。</p> <p><具体的な取組内容></p> <p>① パンフレット等の発行により、利用者が山形市の公共交通を一元的に確認でき、公共交通の利用促進に繋がる案内を検討、実施する。</p> <p>② コミュニティバスの子育て乗車支援等、子育て世代をターゲットとした、利用促進策の展開により、親子での公共交通の利用の機会を創出する。</p> <p>③ 鉄道やバスの乗車体験等、各種イベントを企画・実施する。</p> <p>✓実施のポイント</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 若年層に公共交通を使う習慣を意識づけるため、副読本の発行等、学校教育と連携した、PRを検討する。 ▶ 高齢者向けには、講話や出前講座の機会を活用する等、福祉で実施する高齢者移動支援の取組と公共交通が連携し、公共交通利用の機運を醸成する。 ▶ 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、活用イメージの提案とともに、実施する。 ▶ 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。 ▶ 子ども連れ世帯の公共交通利用を促進するため、「こどもファストトラック」の考え方を取り入れ、ベビーカー利用者等が優先的かつ円滑に利用できる乗降環境や案内の充実を図る。 					
	時期	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)
	①	原稿作成			配布	
	②			実施		
③	バス実施			鉄道・バス実施		



取組番号	(2)	取組名	公共交通利用のきっかけ・啓発活動			継続
関係団体	山形市、バス事業者、連携中枢都市圏の連携市町					
第2期の取組内容	<p>自家用車から公共交通への利用転換を促すPRや誘導施策を実施する。</p> <p><具体的な取組内容></p> <p>① 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と連動した時差出勤制度の導入等、市職員の公共交通に対する意識改革と公共交通の利便性向上を図る。</p> <p>② 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。</p> <p>③ 健康ポイント事業 SUKSK との連携やウォーキングマップを活用し、自家用車利用の低減と健康的なライフスタイル形成に向けた啓発活動を実施する。</p> <p>✓実施のポイント</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 過度な自家用車依存からの脱却と公共交通の利用促進のため、自家用車を持たない選択肢のひとつであるカーシェア等のシェアリングサービスの導入促進について検討を行う。 ▶ 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・立寄り箇所の増加など「地域活性化」の視点での啓発を行う。 ▶ 周辺市町と連携したイベントの開催等、公共交通の利用促進策を検討する。 					
	時期	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)
	①	実施				
	②	検討	実施			
③	実施					

施策4-3 誰もが安心して使える利用環境づくり

取組番号	(1)	取組名	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促進	継続	中骨格	小骨格	神経系
関係団体	山形市、バス事業者、タクシー事業者						
第2期の取組内容	<p>誰もが利用しやすい車両の導入について、検討、導入促進を行う。</p> <p><具体的な取組内容></p> <p>① 低床バスの積極的な導入や、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。</p> <p>② 大きな荷物が乗せやすい、ユニバーサルデザインタクシーの積極的な導入を促進する。</p>						
	時期	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)	
	①	実施					
②	実施						
取組番号	(2)	取組名	バス停のバス待ち環境の改善 【再掲】	継続	中骨格	小骨格	結節点
内容	再掲 施策1-2 取組番号(4) P56 参照						



第6章
成果指標と
計画の進捗管理



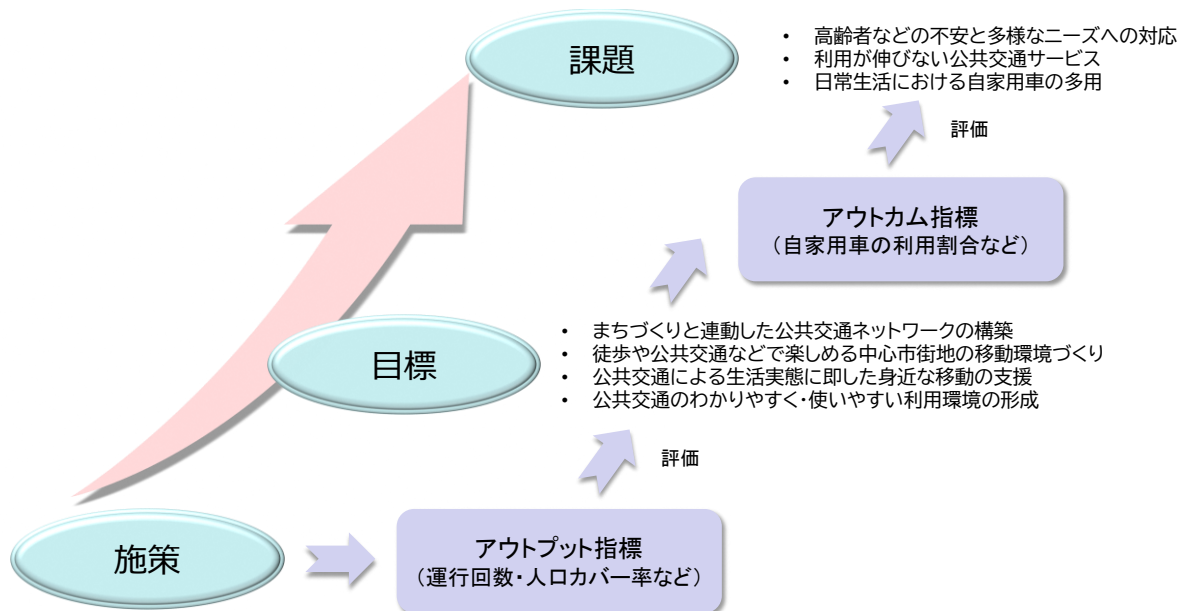
第6章 成果指標と計画の進捗管理

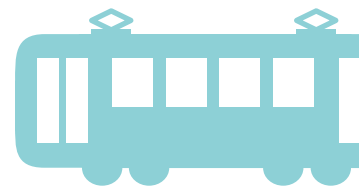
6.1 成果指標

6.1.1 成果指標の体系

目標の達成状況を確認するための成果指標については、第1期計画、およびガイダンスに示された「10のKPI」も踏まえて設定する。

第2期計画における成果指標は、施策の実施状況をもとに、第5章に掲げた4つの目標の達成状況の評価する指標(以下、「アウトプット指標」という。)、目標を達成することによって解決を目指す、第3章に掲げた3つの課題の解決状況の評価する指標(以下、「アウトカム指標」という。)で構成する。





6.1.2 アウトプット指標

アウトプット指標は、第5章に掲げた施策の実施状況をもとに、4つの目標の達成状況を評価する指標である。4つの目標それぞれに対応する形で、第1期計画、およびガイダンスに示された「10のKPI」も踏まえ、以下の通り設定する。

目標	目標に対する評価指標		現況値	目標値 ^{※1}
1.まちづくりと連動した公共交通ネットワークの再編	鉄道・幹線となる路線バスの運行回数 (平日)	鉄道 [※]	140本/日	140本/日
		路線バス	367本/日	393本/日以上
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	鉄道・幹線となる路線バスの年間利用者数 (平日)	鉄道 [※]	4,765千人	4,807千人*
		路線バス	2,285千人	2,478千人
3.公共交通による生活実態に即した身近な移動の支援	ベコちゃんバス東くるりん・西くるりんの年間利用者数		509,857人	523,086人*
	コミュニティサイクル「ベコちゃり」の年間利用回数		117,714回	219,000回*
	中心市街地における歩行者通行量(休日)		25,383人	26,875人
4.公共交通のわかりやすく・使いやすい利用環境の形成	公共交通サービスによる人口カバー率		85.7%	93.7%
	地域の移動を支える交通サービスの利用者総数 (ベコちゃんバスを除くコミュニティバス、および相乗りタクシー)		8,821人	36,098人*
	★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・相乗りタクシーの運行経費等の計)		187,569千円	134,572千円*
	★公的資金が投入されている公共交通事業の収支率 (路線バス赤字補助、コミュニティバス・相乗りタクシー)		46.7%	60.6%*
	日常の外出(通勤、通学、食料品買物、通院)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	通勤	34.5%	39.0%
		通学	66.0%	74.1%
路線バスの運転者数	食料品買物	83.5%	90.5%	
	通院	41.9%	72.8%	
5.公共交通のわかりやすく・使いやすい利用環境の形成	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)		11件	21件
	路線バスの運転者数		192人	215人

★…「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」において、原則全ての計画において設定するよう努めることが定められている「標準指標」

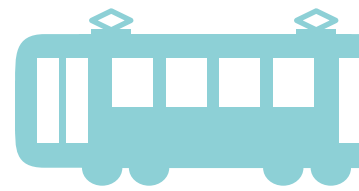
※1…*の指標については令和11年度の実績値で、その他の指標は令和12年時点の実績に基づいて評価する。



【補足：目標値設定の考え方】

前頁に示した評価指標の目標値については、それぞれ以下の考えに基づいて設定した。

目標	目標に対する評価指標	考え方
1.まちづくりと連動した公共交通ネットワークの再編	鉄道・幹線となる路線バスの運行回数	鉄道は現在の運行本数を維持、幹線となる路線バスは全系統で平日朝夕ピーク時の本数を3本/hまたは4本/hまで増便することを目指す ※鉄道については、社会実験に関する協議の進捗に応じて、随時目標値を見直す
	鉄道・幹線となる路線バスの年間利用者数	現在の運行回数と利用者数の相関関係をもとに、増便による利用者増(+7.5%)を想定するほか、R7→R12年の人口減少(▲3.1%)、モビリティマネジメントによる利用者増(富山市を参考に+4.1%)を考慮して設定
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	ベニちゃんバス東くるりん・西くるりんの年間利用者数	中心市街地の歩行者増加量(+5.9%、休日のみ)、人口減少、モビリティマネジメントによる利用者増を考慮して設定
	コミュニティサイクル「ベニちゃんり」の年間利用回数	中心市街地での利用率向上をはじめ、持続可能な運営体制を支える利用水準として設定
	中心市街地における歩行者通行量	山形市中心市街地活性化基本計画(R8.3)に示された中心市街地歩行者通行量の目標値に合わせ設定
3.公共交通による生活実態に即した身近な移動の支援	公共交通サービスによる人口カバー率	現在の公共交通サービスに加え、第2期計画期間内に予定されているタクシーを活用した移動サービスを導入した際のカバー率として設定
	地域の移動を支える交通サービスの利用者総数	現状の利用者数に対し、導入地区の増加、R7→R12年の人口減少、MMによる利用者増を考慮して設定
	公共交通への公的資金投入額	路線バス赤字補助額の見直し、ベニちゃんバスの運賃改定により生み出した原資を、相乗りタクシーの拡充等に充てつつ、総額としては減少させることで、持続可能な体制と利便性の高い交通サービスの両立を目指す
	公的資金が投入されている公共交通事業の収支率	路線バス赤字補助額の見直し、ベニちゃんバスの運賃改定により収支率の改善を目指す
	日常の外出(通勤、通学、食料品買物、通院)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	幹線となる路線バスの運行回数の増加、相乗りタクシーの拡充が予定通り実現した際のアクセシビリティを設定 ●通勤:平日7-9時の県庁・市役所への通勤 ●通学:平日6-8時の市内高校への通学 ●食料品買物:平日9-11時の市内大規模小売店への買物 ●通院:平日9-11時の市内病院への通院
4.公共交通のわかりやすく・使いやすい利用環境の形成	上屋やベンチの設置などのバス待ち環境の整備件数	第1期計画を継承し、年間2件程度の整備を目指す目標値として設定
	路線バスの運転者数	山形県地域公共交通計画に示された山交バス運転者数の目標値に合わせて設定



6.1.3 アウトカム指標

アウトカム指標は、第3章に掲げた3つの課題の達成状況を評価する指標である。それぞれに対応する形で、第1期計画、およびガイダンスに示された「10のKPI」も踏まえ、以下の通り設定する。

課題	課題に対する評価指標	現況値	目標値 (R12)	2040年の姿 (R22)	
高齢者などの不安と多様なニーズへの対応	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	12.7%	7.1%	1.0%未満	
利用が伸びない公共交通サービス	★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、相乗りタクシー、コミュニティサイクルの利用者数の計)	11,035 千人	11,932 千人	13,374 千人 (+2,339 千人)	
日常生活における自家用車の多用	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	通勤	83.9%	83.4%	82.7%
		通学	35.1%	32.8%	29.4%
		食料品買物及び通院	86.9%	86.6%	86.2%

★…「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」において、原則全ての計画において設定するよう努めることが定められている「標準指標」

【補足：目標値設定の考え方】

前頁に示した評価指標の目標値については、それぞれ以下の考えに基づいて設定した。

課題	目標に対する評価指標	考え方
高齢者などの不安と多様なニーズへの対応	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	相乗りタクシーをはじめ、交通空白の解消に取り組むことから、現計画の目標(R2年度実績16.1%→R7年度目標値11.1%に向け毎年1%減)を引き続き踏襲して設定(参考：山形市発展計画2030に示された、2040年のまちの姿「誰もが多様な移動手段が選択可能で快適に移動できる」を様々な移動手段で実現した姿として設定。)
利用が伸びない公共交通サービス	公共交通の利用者数	「山形市発展計画2030」に示されたR11年度の公共交通利用者数目標値に合わせて設定
日常生活における自家用車の多用	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	市民アンケート(R7.8)の回答をもとに、公共交通利用者数がR11年目標値に向け現況から8.1%増加し、そのすべてが自動車からの転換によるものと仮定した際の自動車分担率として設定



6.2 達成状況の評価

6.2.1 評価の考え方

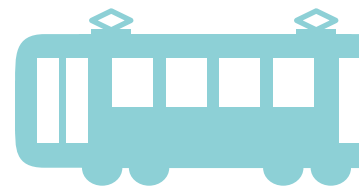
本計画を着実に実行し、効果を得ていくために、定期的な評価指標の確認を PDCA サイクルに沿って実施する。

計画に関わる取組の実行にあたっては、モビリティデータを核に、取組の関係者と目標の達成状況等の評価を確認しつつ、取組の内容・課題・改善案や目標達成・未達の要因分析、見直し方針等の議論を通じて、機動的な施策の実行・見直しを図る。1年に1度、当該年度の総括を行い、山形市地域公共交通協議会(以下、「協議会」という。)でその結果の報告・承認、資金・人材確保のための議論を行う。

計画の評価は、施策の実施状況の評価と計画の達成状況の評価に大別される。施策の実施状況の評価は、個別の取組内容が市の方針や住民のニーズに合致したのか、継続性があるかなど、取組そのものを評価し、継続や改善策の検討に活用する。計画の達成状況の評価は、計画に関わる取組全体を評価するものとして、設定したアウトプット指標、アウトカム指標の変化を評価し、計画期間中の取組方針の確認や次期計画策定に活用する。

表 6-1 各指標での評価内容と役割

指標	取得頻度	評価	役割
モビリティデータ	随時	施策の実施状況の評価	山形市と交通事業者が毎月から四半期に1度程度の打合せを実施し行う。 ・取組のモニタリング ・取組の課題・改善案の検討 ・目標達成・未達の要因分析
アウトプット指標	1年に1度	施策の実施状況の評価	・目標に対する進捗の確認 ・取組方針の確認
アウトカム指標	数年に1度	計画の達成状況の評価	・次期計画策定に向けた課題整理



6.2.2 スケジュール

計画のスケジュールとPDCAサイクルの関係を下図に示す。

取組関係者を集めた協議は、モビリティデータを活用して議論し、随時実施する。それらの会議で議論された内容を踏まえ、年に2回協議会を実施するほか、予算要望を行う。

協議会は第1四半期と第4四半期頃を実施し、第1四半期の会議では当該年度の進め方や改善の方向性の確認を行う。第4四半期では、評価結果の総括および次年度の取組決定を行う。

これらの会議を通して、毎年取組を実施し、実施状況の確認、計画の達成状況の確認から取組を評価し、改善策の検討、承認を経て次年度の取組へつなげる、というプロセスを経て、取組内容をより良いものに更新していく。

次期計画に向けた検討は、計画策定の2年前から始め、アウトカム指標の確認などを行い、計画の達成状況の評価を経て、次期計画の策定を行う。

表 6-2 計画のスケジュール

	R7年度 (2025)	計画期間						R14年度 (2032) 以降
		R8年度 (2026)	R9年度 (2027)	R10年度 (2028)	R11年度 (2029)	R11年度 (2030)	R11年度 (2031)	
P 計画策定	計画策定							次期計画に沿って事業展開
D 取組内容・実施箇所の具体化		取組内容の具体化		次期計画に向けた取組内容の具体化				
D 取組の実施		具体化した取組から段階的に実施						
モビリティデータの蓄積	データの蓄積・共有							
C 施策の実施状況の確認		取組の実施・運用の進捗状況、課題・改善案の確認						
C 計画の達成状況の確認								
A 改善と反映								
P 計画の更新						計画更新		

	1年目				2年目		
	第1四半期	第2四半期	第3四半期	第4四半期	第1四半期	第2四半期	...
法廷協議会	当該年度の進め方改善の方向性の確認	予算要求等	評価結果の総括次年度の取組決定		当該年度の進め方改善の方向性の確認	予算要求等	
取組関係者を集めた協議体	随時進捗確認・改善策の協議						
モビリティデータの蓄積	データの蓄積・共有						



6.2.3 評価の実施体制

本計画の推進にあたっては、評価の考え方の通り、各取組についてはそれぞれの関係者を集めて柔軟に議論を展開していく。現在も断続的に実施しているが、引き続き山形市、交通事業者を中心に施策ごとに協議の体制を整え、施策のモニタリングやPDCAサイクルに基づく評価を行う。それらの会議での結果を受けて、必要に応じて協議会へ報告を行い、議論された結果や取組方針の承認等については、協議会において実施する。

施策に係る個別の会議は、各主体から実務担当者レベルの参加者で構成するものとし、各主体にとっての利益にとどまらず、真に本市にとって有益となる施策の在り方を議論する場とする。また、定期的なモニタリングやデータの分析、考察の実施、それらを踏まえた議論を通じて、会議参加者の施策に対する理解度の向上や実務担当者の技術継承を目論む。

下図に評価の実施体制のイメージ図を示す。

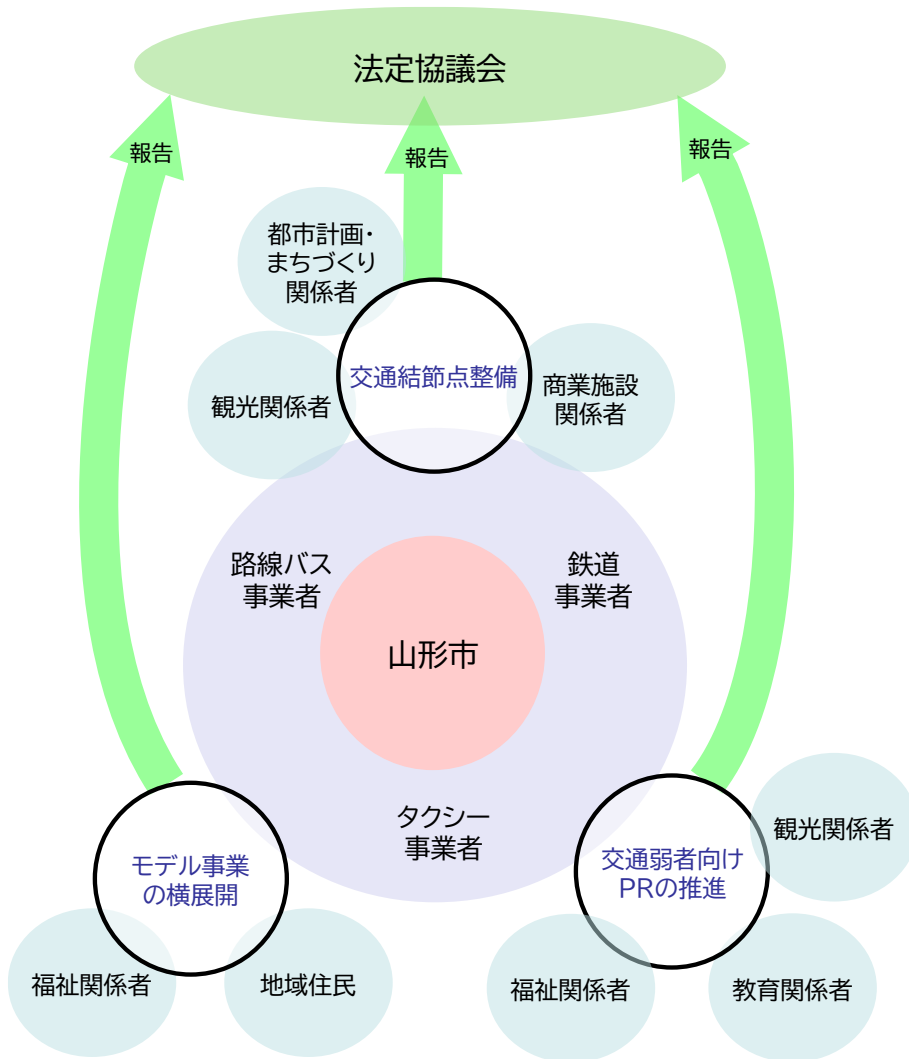
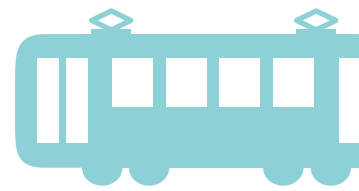


図 6-1 実施体制の位置づけ 取組内容と協議体制の例



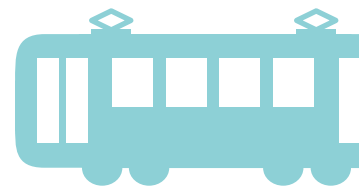
法定協議会となる山形市地域公共交通協議会の構成員は、以下のとおりとし、施策の実施状況等の結果の報告・承認、資金・人材確保のための議論を行う。また、協議会においては、必要に応じて、専門部会を組織し、福祉、観光、まちづくりをはじめとした、他分野と連携を行い、施策の立案や PDCA サイクルの運用状況を確認していく。

表 6-3 山形市地域公共交通協議会構成員

所属	職名
山形市企画調整部	部長
東北芸術工科大学	教授
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
山交バス株式会社	常務取締役
山形地区ハイヤー協議会	会長
山形市自治推進委員長連絡協議会	会長
山形商工会議所	地域振興課長
国土交通省東北運輸局山形運輸支局	首席運輸企画専門官
山形県村山総合支庁総務課連携支援室	室長
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
山形県村山総合支庁建設部道路課	道路課長
山形市都市整備部道路維持課	課長
山形警察署	交通第一課長
山形県交通運輸産業労働組合協議会	副議長



用語集



用語集

あ

●相乗りタクシー

配車アプリ等を通じて、目的地の近い旅客同士を運送開始前にマッチングし、タクシーに相乗りさせて運送するサービス(運送開始後に不特定の旅客が乗車できるバスとは異なるタクシー独自の運送形態となる)。(国土交通省 HP より)

●ウォーカーブル

新たな時代のまちづくりの方向性におけるキーワードの一つ。「居心地が良く歩きたくなるまちなか」の形成を目指し、まちなかを車中心からひと中心の空間へと転換し、人々が集い、憩い、多様な活動を繰り広げられる場へと改変していく考え方。

か

●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。当初は仲間同士等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。

●外出率

パーソントリップ調査において、調査対象日の居住人口に対する外出した人の割合。

●キャッシュレス決済

お札や小銭などの現金を使用せずにお金を払う手段。キャッシュレス決済手段には、クレジットカード、デビットカード、電子マネー(プリペイド)やスマートフォン決済など、様々な手段がある。

●クーリングシェルター

熱中症による人の健康に係る被害の発生を防止するための施設。令和 5 年の改正気候変動適応法において、適当な冷房設備を有し、熱中症特別警戒情報が発表されたときは、当該施設を住民その他の者に開放することができる施設として、市町村長が定義した施設と定義されている。

●KPI (重要業績評価指標 : Key Performance Indicator)

目標を達成するための取組の進捗状況を定量的に測定するための指標。



●公共交通モデル事業

山形市において、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に向けた実証事業のこと。タクシー等を活用した新たな公共交通の導入を試験的に行い、郊外における地域住民の移動手段の確保およびその導入プロセスを通じた全市的な公共交通導入に向けた知見を得るために実施した事業。

●交通空白地域

誰もがアクセスできる移動の足がない又は利用しづらいなど、地域交通に係るお困りごとを抱える地域のこと(必ずしも、地理的、空間的な「交通空白」に限らない)。「交通空白」の判断にあたっては、画一的指標による判断のみならず、地域の実情や利用者目線を踏まえた判断が求められる。(国土交通省「交通空白」解消本部「交通空白」解消に向けた取組方針 2025」より)

●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

鉄道、高速バス、路線バス、コミュニティバス、タクシー、自転車などの移動手段が接続する場所。公共交通ネットワークにおける交通結節点は、各地域間の連携を強化し、中心市街地の活性化や市全体の活力と魅力を高めていくために、まちづくりの将来像や市民等の移動ニーズを踏まえ、市内適所に整備をする。さらに、接続する移動手段や利用者の属性を考慮し、円滑な乗り換えや快適な待合機能を備えることで、公共交通の優位性を高めていく。

●交通手段分担率(分担率)

ある交通手段のトリップ数が全交通手段のトリップ数に占める割合を交通手段分担率という。移動距離を考慮しないため分担率の増加と交通量の増加は必ずしも同義ではない。

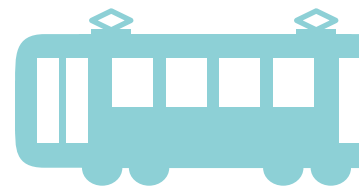
●交通需要マネジメント

自家用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。

(山形市交通安全計画より)

●高齢化率

人口に対する高齢者人口の割合を示したもの。「高齢者」の定義は一律には存在しないものの、ここでは内閣府高齢社会白書における算出法に倣い、65歳以上の割合を高齢化率とする。



●こどもファスト・トラック

公共施設や商業施設などの受付において、妊婦やこども連れの方を優先する取組。待ち時間を短縮し施設を利用しやすくすることで、こどもや子育て中の方々にやさしい社会を目指す。(山形市こども計画より)

●コミュニティサイクル（シェアサイクル）

自転車を複数人で共同で利用するシステム。複数のサイクルポートが設置され、貸出・返却する場所が異なってもよい。山形市では、コミュニティサイクル「ベニチャリ」が導入されている。

●コンパクトプラスネットワーク

人口減少・高齢化が進む中、特に地方都市においては、地域の活力を維持するとともに、医療・福祉・商業等の生活機能を確保し、高齢者が安心して暮らせるよう、地域公共交通と連携して、コンパクトなまちづくりを進めることが重要とし、国土交通省が重点的施策に掲げるもの。都市全体の構造を見渡しながらか、住宅及び医療・福祉・商業その他の居住に関連する施設の誘導と、それと連携した地域公共交通ネットワークの再編を行うことにより、コンパクト＋ネットワークの実現を図る。

さ

●サイクルポート

コミュニティサイクルの車両の貸し出し・返却を行う場所のこと。

●GTFS-JP/GTFS-RT（標準的なバス情報フォーマット：General Transit Feed Specification）

「標準的なバス情報フォーマット」とは、バス事業者と、経路検索等の情報利用者との情報の受渡しのための共通フォーマット。公共交通機関の時刻表とその地理的情報に使用される共通形式を定義したもので、停留所、路線、便、時刻表、運賃等の情報を包含している。GTFS-JPは、共通フォーマットをベースに、日本向けに拡充を行ったフォーマットであり、GTFS-RTは、GTFS-JPに遅延などのリアルタイムな運行情報を付加したものである。

●シームレス

英語で「継ぎ目のない」という意味。公共交通分野では、複数の公共交通サービスを乗り換える抵抗をできるだけ減らし、あたかも一つのサービスかのように利用できる技術や状態を目指すことを言う。

●自家用有償旅客運送

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。



●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・嶋地区、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。(山形市立地適正化計画案より)

●SUKSK(山形市健康ポイント事業 SUKSK(スクスク))

市民の健康づくりを目的とした事業。専用のスマホアプリ又は歩数計を活用し、毎日の歩数や、健康づくりに関する事業への参加、健康診査・がん検診等の受診によりポイントが付与される。獲得したポイントは、記念品の抽選に利用できる。

●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、地域の困りごとや既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7年(2025年)度現在、山形市では17名の生活支援コーディネーターを配置している。

た

●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

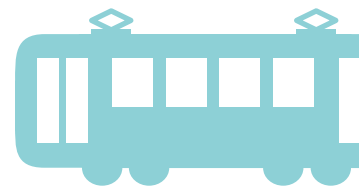
政府による「パリ協定に基づく成長戦略としての長期戦略」において掲げられたビジョン。今世紀後半に温室効果ガスの人為的な発生源による排出量と吸収源による除去量との間の均衡(世界全体でのカーボンニュートラル)を達成すること。

●DX(デジタル・トランスフォーメーション)

組織が取り巻く環境の激しい変化に対応し、データとデジタル技術を活用して、顧客や社会のニーズをもとに製品やサービス、ビジネスモデルを変革するとともに、業務そのものや組織、プロセス、組織文化・風土を変革し競争上の優位性を確立すること。

●デジタルサイネージ(電子看板)

屋外・店頭・公共空間・交通機関など、あらゆる場所で、ディスプレイなどの電子的な表示機器を使って情報を発信するメディア。(一般社団法人サイネージコンソーシアムHPより)



●デマンド交通（オンデマンド交通・デマンド型交通・デマンドタクシー）

予約に応じて乗合で旅客を輸送する、路線バスとタクシーの間のような交通サービス。あらかじめ決まった時間帯に決まった停留所を回る運行方式(定時定路線型)に比べて、需要に応じた柔軟な運行が可能。予約に対して車両を配車するシステムに AI(人工知能)を活用したデマンド交通は、特に AI オンデマンド交通と呼ばれる。

●ドア・ツー・ドア

出発地から目的地へ直接アクセスできること。公共交通においては、タクシーなど、自宅から目的地まで直接移動できるような移動手段をいう。

●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)だけ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。

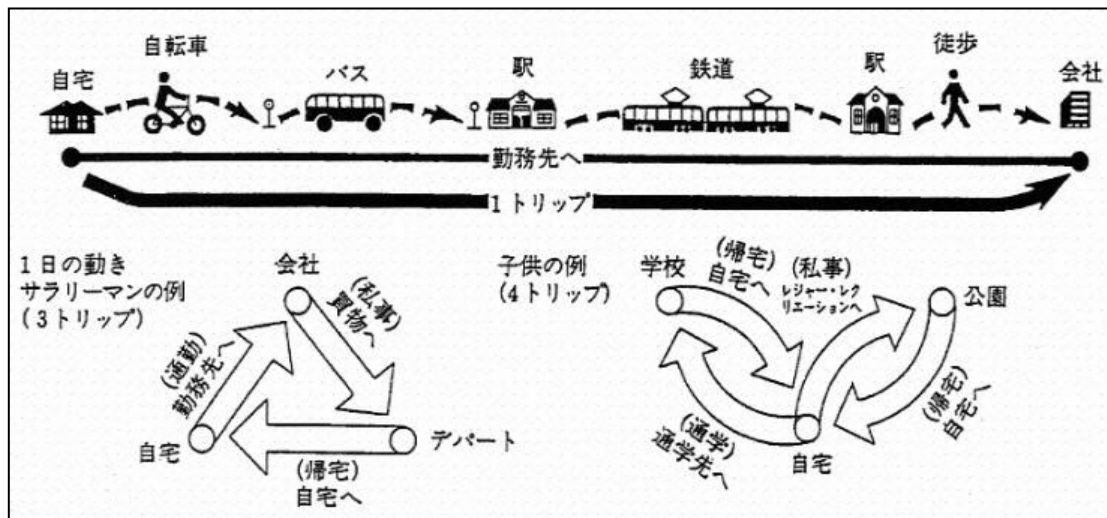


図 トリップのイメージ

な

●二次交通

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。



●日本一の観光案内所

地方創生に向けた取組の更なる強化を図るため、「山形市発展計画 2025」(令和 2 年(2020 年) 3 月策定)に基づき、山形市を訪れる方の目的や希望に合った楽しみ方を提案できるような案内サービスを提供する施設として検討を進めているもの。令和 6 年(2024 年)3 月には「日本一の観光案内所」基本構想素案を策定している。

●乗合タクシー

ワゴン車やセダンなど、比較的小さい車両を使用して、不特定多数の人が「乗り合って」運行されるもの。あらかじめルート・ダイヤを設定して、路線バスと同じような形で運行するものから、ルートもダイヤも設定せずに予約に応じてドア・ツー・ドアで運行するものまで、さまざまな形がある。なお、予約に応じて運行するものを一般に「デマンド交通」と呼ぶ。

は

●パークアンドライド

公共交通の利用を促進するため、自家用車で鉄道・バス等の近隣の駐車場まで行き、公共交通機関へ乗り換える手法。

●バスターミナル

乗合バスの旅客の乗降のため、乗合バス車両を同時に2両以上停留させることを目的とした施設で、道路の路面や駅前広場など一般交通の用に供する場所以外の場所に同停留施設を持つものをいう。(国土交通省 HP「バスターミナルについて」より)

●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)

●パターンダイヤ

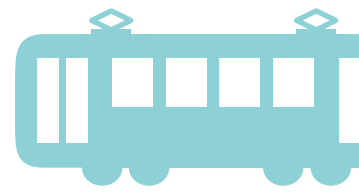
鉄道やバスの運行ダイヤを、一定時間の間隔(毎時〇分発など)で固定すること。

●PDCA サイクル

Plan(計画)、Do(実行)、Check(評価)、Action(対策)のプロセスを循環させることで、連続的に評価を行うことを目指した仕組み。

●福祉有償運送

NPO 法人等が要介護者や身体障がいのある方等の会員に対して、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、障がいのある方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。

●平均乗車密度

1便あたりのバスに乗った乗客数を、区間全体の距離で平均した値のこと。

ま**●MaaS（モビリティ・アズ・ア・サービス：Mobility as a Service）**

地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるもの。（国土交通省「日本版 MaaS の推進」より）

●モビリティデータ

交通手段の運行ダイヤや運賃、利用実績など、交通機関に関するデータのこと。

●モビリティマネジメント（MM）

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**●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（2017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（2006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。



●ヤマコウチェリカ

山交バス株式会社が発行する交通系 IC カード。山交バス株式会社、庄内交通株式会社、山交ハイヤー株式会社のバス・タクシー、山形市、米沢市、上山市の対象バス路線の乗車券や定期券、各種ポイント付与などの地域独自サービスのほか、東日本旅客鉄道株式会社(JR 東日本)が提供する Suica エリア及び Suica と相互利用を行うエリアで利用可能な乗車券や電子マネー等の Suica サービスが 1 枚で利用できる。

●ユニバーサルデザインタクシー

車いす使用者に限らず、足腰の弱い高齢者、妊娠中の女性、ベビーカー使用者なども含め、みんなが使いやすい新しいタクシー。福祉限定による利用に限らず、街中で呼び止めて誰もが利用できる。

ら

●ライドシェア

現在の日本のライドシェアは、以下の 2 つが存在する。(参考資料 P.84-85 のコラムも参照)

- ・ 公共ライドシェア:バス事業やタクシー事業によって輸送手段を確保することが困難な場合、市町村やNPO 法人などが、自家用車を活用して提供する有償の旅客運送のこと。「自家用有償旅客運送」も参照。
- ・ 日本版ライドシェア:地域交通の「担い手」「移動の足」不足解消のため、令和 6 年 3 月、タクシー事業者の管理の下で、自家用車・一般ドライバーを活用した運送サービスの提供を可能とする日本版ライドシェアが創設された。タクシー配車アプリデータ等を活用して、タクシーが不足する地域・時期・時間帯を特定し、地域の自家用車・一般ドライバーを活用して不足分を供給する。(国土交通省「交通空白」解消本部より)

●らくのる(やまがた MaaS「らくのる」)

山形市が展開する MaaS のサービス。商業施設等と連携し、公共交通の利用とセットになった、お得チケットを企画・販売することで、公共交通の利用促進と、域内消費の活性化を図っている。

●利便増進実施計画(地域公共交通利便増進実施計画)

地域公共交通計画に基づいた地域公共交通ネットワークの再編成や、ダイヤ・運賃等の見直しも含めた利用者の利便の増進に資する取組を通じて、公共交通サービスの持続可能な提供の確保を図る事業を実施するための計画のこと。

●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(2020 年)1 月に形成され、令和 3 年(2021 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。

