

1 調査名称：交通結節点整備に係る候補地調査

2 調査主体：山形市

3 調査圏域：山形市域

4 調査期間：令和4年度

5 調査概要：

山形市では鉄道や路線バス、コミュニティバス等の交通軸と交通結節点による公共交通ネットワークを構築し、自家用車に頼らなくても誰もが快適に移動できる環境の実現を目指し、交通結節点の整備に向けた検討を進めている。令和4年6月に「山形市交通結節点整備方針」を策定し、交通結節点候補地を市全域から抽出し、6箇所の整備優先箇所を選定した。

これを踏まえ、整備優先箇所のうち「楯山駅」「馬見ヶ崎・嶋エリア」「イオンモール山形南付近」について、必要な調査等を実施し、交通結節点に必要と考えられる機能及び当該機能の整備に関する進め方を取りまとめた、交通結節点整備基本構想（案）を作成する。

## I 調査概要

1 調査名称：山形市交通結節点整備基本構想策定調査

### 2 報告書目次

#### 第1章 計画準備

- 1 - 1 業務の目的
- 1 - 2 業務概要
- 1 - 3 位置図
- 1 - 4 業務項目
- 1 - 5 実施方針
- 1 - 6 成果品

#### 第2章 上位・関連計画の整理

- 2 - 1 基本構想策定の背景
- 2 - 2 基本構想の位置付け
- 2 - 3 上位計画の整理
- 2 - 4 関連計画の整理
- 2 - 5 分析結果

#### 第3章 交通結節点や周辺を經由する公共交通の現状整理

- 3 - 1 公共交通の整備状況・利用状況
- 3 - 2 現状の移動実態
- 3 - 3 関連事項の整理

#### 第4章 交通結節点の位置及び機能の検討

- 4 - 1 移動需要予測と各移動需要に対する考え方
- 4 - 2 必要と考えられる機能・設備と想定規模の算定
- 4 - 3 整備候補箇所の抽出

#### 第5章 交通結節点のレイアウトの検討

- 5 - 1 レイアウト検討（案）
- 5 - 2 概算工事費の算定

- 5 - 3 補助メニューの整理
- 5 - 4 交通結節点整備に向けた検討事項

## 第6章 交通結節点整備基本構想（案）のとりまとめ

- 6 - 1 山形市交通結節点整備基本構想（素案）（本編）
- 6 - 2 山形市交通結節点整備基本構想（素案）（概要版）

## 第7章 庁内会議等の運営支援

- 7 - 1 第1回協議（道路整備課）
- 7 - 2 第2回協議（道路維持課）
- 7 - 3 第3回協議（関係課長会議）

## 第8章 その他検討

- 8 - 1 十文字東踏切の廃止に関して
- 8 - 2 申し送り事項

巻末資料① 業務計画書

巻末資料② 打合せ協議記録簿

巻末資料③ 関係機関ヒアリング・協議

巻末資料④ 照査報告書

- 3 調査体制：庁内検討会議
- 4 委員会名簿等：委員会等の設置は特になし

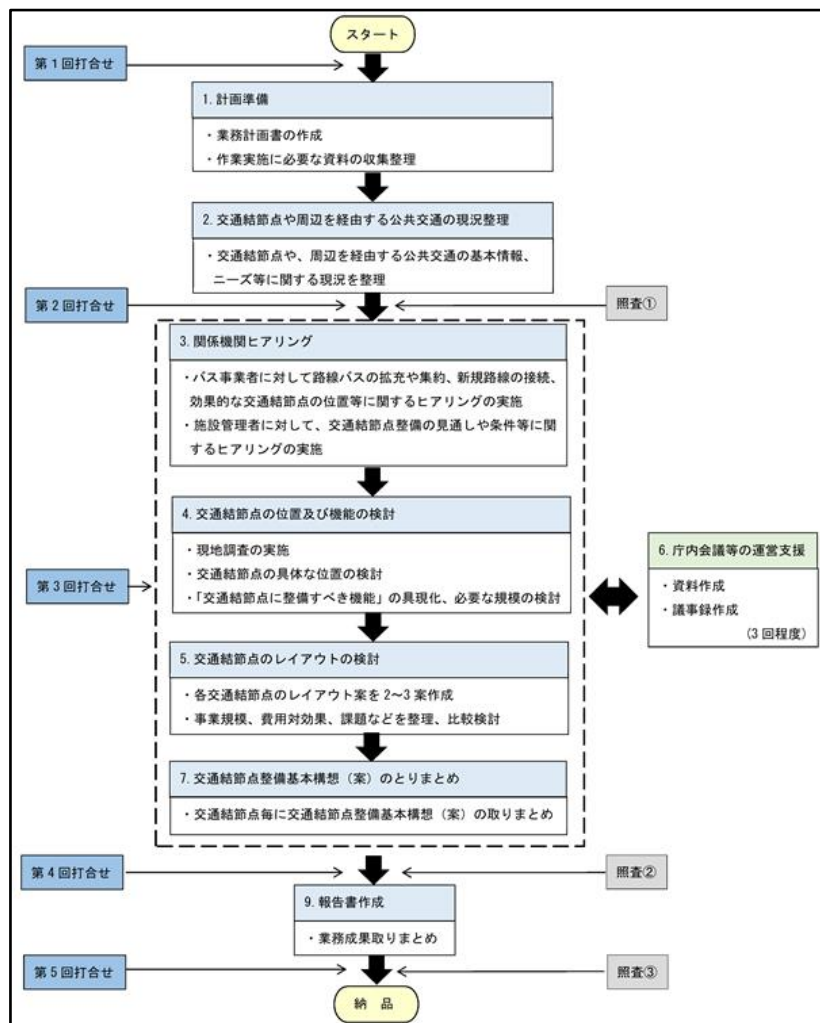
## II 調査成果

### 1 調査目的

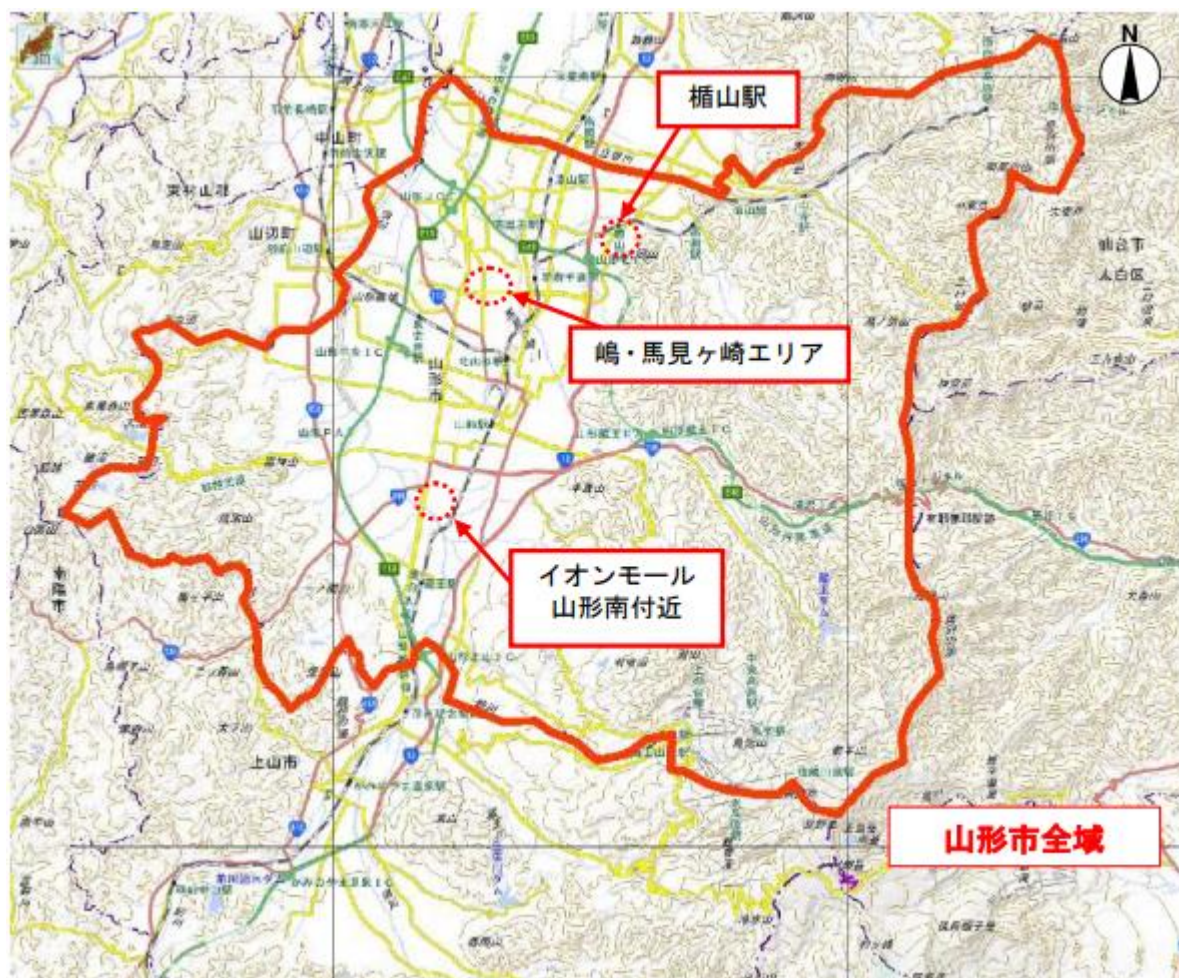
山形市では鉄道や路線バス、コミュニティバス等の交通軸と交通結節点による公共交通ネットワークを構築し、自家用車に頼らなくても誰もが快適に移動できる環境の実現を目指し、交通結節点の整備に向けた検討を進めている。令和4年6月に「山形市交通結節点整備方針」を策定し、交通結節点候補地を市全域から抽出し、6箇所の整備優先箇所を選定した。

これを踏まえ、整備優先箇所のうち「楯山駅」「馬見ヶ崎・嶋エリア」「イオンモール山形南付近」について、必要な調査等を実施し、交通結節点に必要と考えられる機能及び当該機能の整備に関する進め方を取りまとめた、交通結節点整備基本構想(案)を作成する。

### 2 調査フロー



### 3 調査圏域図



#### 4 調査成果

別紙のとおり



# 山形市交通結節点整備基本構想（楯山駅周辺）（案） 概要版

## 1. 基本構想策定の背景・目的

本市では交通軸と交通結節点による公共交通ネットワークを構築し、自家用車に頼らなくても誰もが快適に移動できる環境の実現を目指し、交通結節点の整備に向けた検討を進めている。令和4年6月には「山形市交通結節点整備方針」を策定し、交通結節点候補地を市全域から抽出し、整備優先箇所として「楯山駅」を選定した。

交通結節点の整備に向けて、整備優先箇所を選定した「楯山駅」について、駅周辺における道路や産業団地等の整備事業により、新たに生じうる将来移動需要を予測し、交通結節点に必要なと考えられる機能や、当該機能の整備に関する考え方等をとりまとめた「山形市交通結節点整備基本構想（楯山駅周辺）」を策定する。

## 2. 楯山駅周辺の現状

- 楯山駅付近は、複数の公共交通が整備されているが利用者数は少ない。また、鉄道とバスの乗換えには約250mの移動が必要となり、交通結節点として十分に機能していない。
- 楯山駅周辺では道路や産業団地等の整備事業が計画・進展しており、将来的に楯山駅を中心とした交流人口の増加が期待される。

### ■公共交通の状況

#### ■楯山駅周辺における道路や産業団地等の整備事業

番号	事業内容
(1)	(都)楯山停車場天童線（R5完了予定）
(2)	(都)楯山停車場南口線（整備時期未定）
(3)	立谷川工業団地（整備済み）
(4)	(仮称)山形北インター産業団地（R8分譲開始予定）
(5)	楯山地区公共交通モデル事業（R5運行実験予定）
(6)	拠点集落区域指定による建築行為の制限緩和（運用済み）
(7)	モンテディオ山形新スタジアムの整備（R7供用開始予定）
(8)	十文字西踏切の改良（検討中）

種別	整備状況	1日当の平均利用者数
鉄道	JR 仙山線（楯山駅）	144人/日
路線バス	2路線（バス停「風間新橋」）	6人/日
コミュニティバス	高瀬線（バス停「風間」）	1人/日
タクシー	乗降口	-
自転車	77台分	-

## 3. 楯山駅の将来移動需要予測

楯山駅周辺における道路や産業団地等の整備が実現した場合、楯山駅の現況利用に加えて、将来的に新たに発生・増加する移動需要を予測する。また、当該移動需要における楯山駅から又は楯山駅までの移動において利用が想定される末端交通毎の利用人数を予測した。予測の結果、駅北側エリア・駅南側エリアの合計で平日543人/日の利用が想定される。

### (1) 駅北側エリア

#### ■鉄道の将来移動需要（平日）

将来移動需要	需要人/日	想定末端交通	需要人/日
1.(都)楯山停車場天童線の整備による起因			
a)楯山駅-立谷川工業団地間の「通勤」「業務」目的の移動の発生	38	路線バス	2
		自転車	12
		徒歩	24
b)楯山駅以北地域住民の仙台方面への「通勤」「通学」目的の移動の増加	254	自家用車（送迎）	254
		徒歩	7
2.モデル事業開始及び駅周辺環境整備に伴う新たな移動の発生			
3.拠点集落区域内（駅北側エリア）における将来的な宅地開発に伴う、新たな住民による移動の発生	11	タクシー	10
		自家用車（送迎）	4
		自転車	13
合計（鉄道利用）	337	徒歩	7
		路線バス	2
		タクシー	10
		自家用車（送迎）	258
		自転車	28
		徒歩	39

#### ■鉄道の将来移動需要（イベント時）

将来移動需要	需要人/日	想定末端交通	需要人/日
1.(都)楯山停車場天童線の整備による起因			
c)楯山駅-新スタジアム間のイベント時の移動の発生	837	バス、タクシー、自転車	837

### (2) 駅南側エリア

#### ■鉄道の将来移動需要（平日）

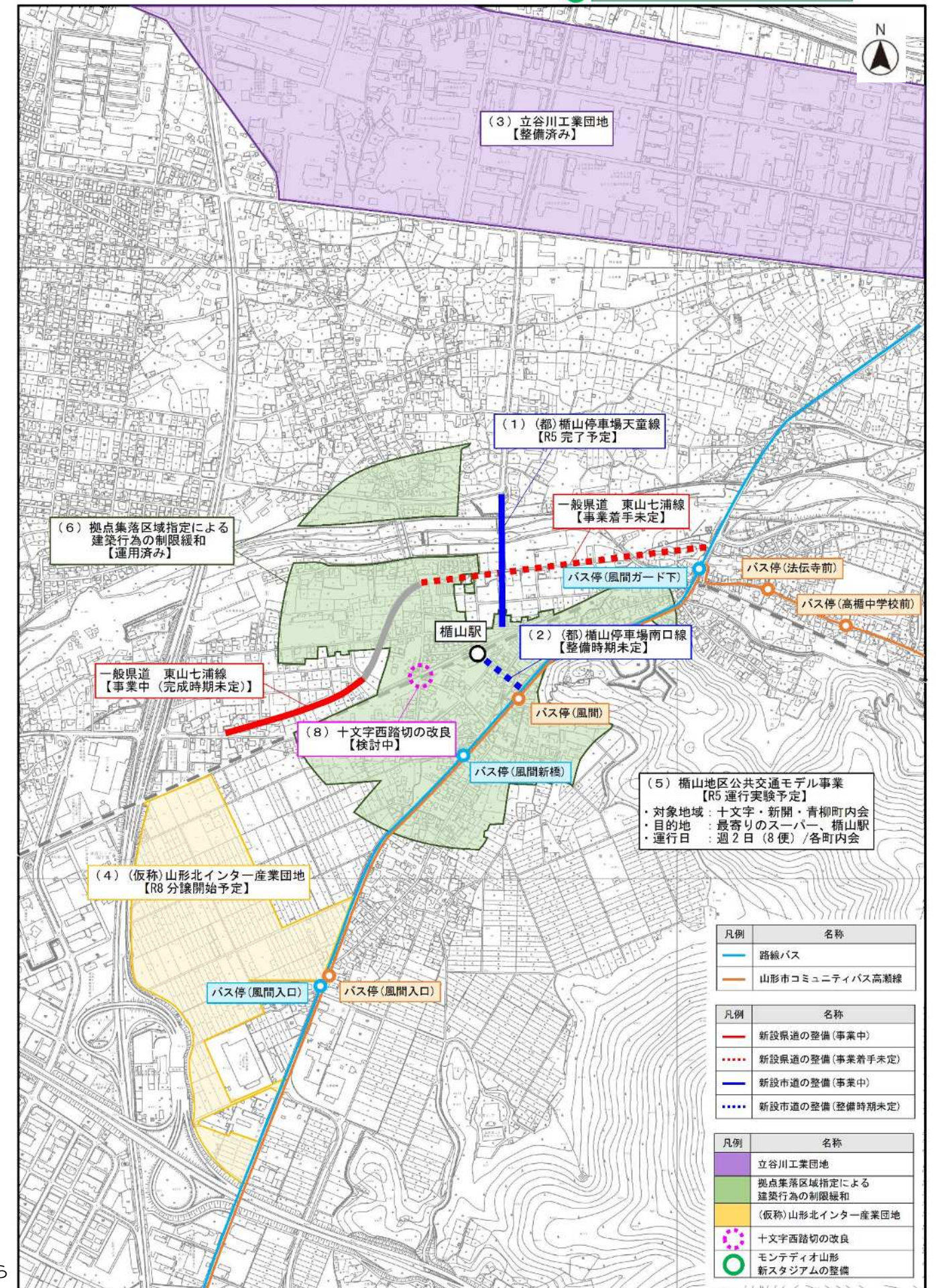
将来移動需要	需要人/日	想定末端交通	需要人/日
1.現状での楯山駅の利用状況			
2.(仮称)山形北インター産業団地の分譲開始および、(都)楯山停車場南口線の整備に伴う「通勤」「業務」目的の移動の発生	29	自家用車（送迎）	16
		自転車	50
		徒歩	78
3.モデル事業開始及び駅周辺環境整備に伴う新たな移動の発生	18	路線バス	1
		自転車	9
		徒歩	19
4.拠点集落区域内（駅南側エリア）における将来的な宅地開発に伴う、新たな住民による移動の発生	15	タクシー	3
		自家用車（送迎）	2
		自転車	8
		徒歩	5
合計（鉄道利用）	206	自家用車（送迎）	4
		徒歩	11
		路線バス	1
		タクシー	3
		自家用車（送迎）	18
		自転車	71
		徒歩	113

#### ■(都)楯山停車場南口線整備後、路線バス・コミュニティバスが南側駅前広場へ乗入れる場合の移動需要（平日）

将来移動需要	需要人/日	想定末端交通	需要人/日
現状での路線バス・コミュニティバス利用状況	7	路線バス	7

※将来需要等は「山形広域都市圏パーソントリップ調査(平成29年度)」「日常生活の移動支援に関するアンケート調査(令和3年度)」から分析、イベント時の需要は「KDDIビッグデータ(令和3年3月20日-Jリーグモンテディオ山形対ベガルタ仙台戦)」から分析

## ■楯山地区周辺における道路や産業団地等の整備事業





## 4. 交通結節点に必要なと考えられる機能・設備

楯山駅の交通結節点としての現況や、将来移動需要予測に基づく利用が想定される端末交通から、交通結節点に必要なと考えられる機能・設備及びその規模を整理する（想定規模・面積は「駅前広場計画指針」により参考値として算定）。なお、移動手段間をシームレスに乗換えするためには、駅南北エリアに加え、駅舎や駅構内についても一体的に検討する必要があるため、「駅北側エリア」、「駅南側エリア」、「駅舎・駅構内」に分類し整理を行う。

### (1) 駅北側エリア

### (2) 駅南側エリア

### (3) 駅舎・駅構内

必要と考えられる機能・設備	1日当利用想定人数	備考	参考：利用人数に応じた一般的な規模・面積（駅前広場計画指針より）		必要と考えられる機能・設備	1日当利用想定人数	備考	参考：利用人数に応じた一般的な規模・面積（駅前広場計画指針より）		想定される機能・設備		1日当利用想定人数	備考		
			規模	面積				規模	面積	乗換え機能	その他				
乗換え機能	バス停車帯	2人	新規バス路線の整備が必要	1バース	101㎡	乗換え機能	8人	既存バス路線の駅への接続が必要	1バース	101㎡	乗換え機能	550人	乗換え機能の利用想定人数 北側+南側 337+213=550人		
	バス停留所（上屋、ベンチ、デジタルサイネージ等）	-	-	1バース（各1基）	-			既存バス路線（新規1人+既存7人）	1バース（各1基）	-				バリアフリー化（段差の解消、多機能トイレ※2等）	
	タクシー待機所	10人	アンケート調査結果からモデル事業の利用者を想定	1台	21㎡			タクシー待機所	3人	アンケート調査結果からモデル事業の利用者を想定	1台	21㎡	その他	-	駅利用者の安全性向上
	駐車場（K&R用）	258人	公共整備、短時間駐車場	1台	30㎡			駐車場（K&R用）	18人	公共整備、短時間駐車場	1台	30㎡			
	乗降所（K&R用）			-	1台			20㎡			ロータリー	-	-	-	20㎡
	ロータリー	-	-	-	346㎡			ロータリー	-	-	-	233㎡	※1 十文字西踏切の拡幅改良に伴い十文字東踏切を廃止した場合に、南北自由通路への転換が想定される歩行者数(314人/日)を加算する。 ※2 多機能トイレの整備箇所については、駅北側エリア・駅南側エリアを含めて検討する。		
	駐輪場	16人	立谷川工業団地への移動以外の需要	8台	9㎡			駐輪場	62人	(仮称)山形北インター産業団地への移動以外の需要	31台	35㎡			
	コミュニティサイクル	12人	立谷川工業団地への移動のみ考慮(当面は南側に整備)	6台	7㎡			コミュニティサイクル	9人	(仮称)山形北インター産業団地への移動のみを考慮	5台	5㎡			
徒歩	39人	-	-	-	徒歩	113人	-	-	-						
合計	337人				合計	213人									
歩行者用空間	駅前広場内歩行空間（消雪歩道・誘導ブロック等） 南北自由通路・北口改札	651人 ※1	-	-	175㎡	歩行者用空間	駅前広場内歩行空間（消雪歩道・誘導ブロック等）	527人 ※1	-	-	173㎡				

## 5. 交通結節点整備の進め方

「駅北側エリア」、「駅南側エリア」、「駅舎・駅構内」別に、交通結節点に必要なと考えられる機能・設備の整備に向けた基本的な考え方を整理する。なお、将来移動需要については主にパーソントリップ調査に基づく予測であるため、都市計画道路や産業団地等の整備後に、必要に応じて移動の変化やニーズ、現地状況等の確認を踏まえ機能・設備の必要規模を検討する。

具体の整備に向けては、令和5年度に都市・地域総合交通戦略を策定し、本基本構想を当該戦略における取り組みに位置づけたうえで、関係機関との協議が整った場合には、令和6年度以降、国の補助制度を活用し順次設計・整備を実施する。

### (1) 駅北側エリア

### (2) 駅南側エリア

### (3) 駅舎・駅構内

整備に向けた基本的な考え方				整備に向けた基本的な考え方				整備に向けた基本的な考え方				
<p>現状において、駅北側エリアから駅改札口までは、十文字西踏切を経由し約500mの移動が必要となり、駅北側エリアの交通結節点の整備効果が高めるためには、「南北自由通路」や「北口改札」の整備が必要となる。また、十文字西踏切の拡幅改良を行うためには「踏切道の拡幅に係る指針」に基づき、踏切の統廃合の検討が必要となることから、十文字西踏切の拡幅改良に伴う廃止候補踏切として十文字東踏切を選定し、十文字西踏切の改良及び十文字東踏切の廃止とともに、「南北自由通路」や「北口改札」の整備について、地元や鉄道事業者との協議を優先的に進めていく。</p>				<p>将来的な(都)楯山停車場南口線の整備検討に合わせて、既存路線バスの接続や、駅南側エリアの交通結節点の機能・設備の整備について一体的に検討を行う。</p>				<p>交通系ICカードへの対応やバリアフリー化について、継続的に鉄道事業者と要望・協議を行う。また、駅利用者の安全性の向上のため、「南北自由通路」「北口改札」の整備検討に合わせて、「構内踏切の撤去」について検討を行う。</p>				
整備内容	優先事項	整備目標時期		整備内容	優先事項	整備目標時期		整備内容	優先事項	整備目標時期		
		短期	中期	長期		短期	中期	長期		短期	中期	長期
<b>機能1：新たな移動手段の確保</b>				<b>機能1：新たな移動手段の確保</b>				<b>機能1：乗換え機能の整備</b>				
①新規バス路線 (都)楯山停車場天童線の整備後に、立谷川工業団地内企業等を対象にバス路線等に関するニーズ調査を実施し、バス事業者等と協議を行う。	●	調査協議	整備	⑦既存バス路線の楯山駅への接続 (都)楯山停車場南口線の整備検討に合わせて、バス事業者等と協議を行う。			協議整備	⑫交通系ICカードの導入 鉄道事業者に対する要望や協議を継続的に実施する。	●		要望協議	
②コミュニティサイクル 立谷川工業団地等への移動需要への対応と確認のために、楯山駅及び工業団地にコミュニティサイクルの設置を検討する。(当面は駅南側への設置を予定する。)	●	検討設置		⑧コミュニティサイクル (仮称)山形北インター産業団地への移動需要の確認と対応のために、産業団地へのコミュニティサイクルの設置を検討する。		検討設置		⑬バリアフリー化 (段差の解消、多機能トイレ等) 駅利用者数の推移を踏まえ、鉄道事業者と協議を行う。			協議	
③南北自由通路、北口改札 十文字東踏切の詳細な交通量調査などを踏まえ、十文字西踏切の拡幅改良と十文字東踏切の廃止とともに、楯山地区及び鉄道事業者と協議を行う。	●	調査・検討・整備※		⑨楯山地区公共交通モデル事業 楯山地区との協議を踏まえ、運行実験及び実証運行を実施し、運行内容を検証したうえで本格運行に移行する。	●	協議運行		その他 ⑭構内踏切の撤去 南北自由通路及び北口改札の整備に合わせて鉄道事業者と協議を行う。	●		協議・撤去※	
④駅前広場内歩行空間(消雪歩道・視覚障がい者用誘導ブロック等) 南北自由通路や北口改札に関する協議や、乗り換え機能に関する検討の進捗を踏まえ、整備範囲について検討する。		検討	整備※	⑩駅前広場内歩行空間(消雪歩道・視覚障がい者用誘導ブロック等) (都)楯山停車場南口線の整備検討に合わせて、整備範囲について検討する。			検討整備	※十文字西踏切の改良、十文字東踏切の廃止、南北自由通路や北口改札の整備に関する楯山地区及び鉄道事業者との協議が整うことが前提 ※1 十文字西踏切の改良、十文字東踏切の廃止、南北自由通路への転換が想定される歩行者数(314人/日)を加算する。 ※2 多機能トイレの整備箇所については、駅北側エリア・駅南側エリアを含めて検討する。				
<b>機能3：乗り換え機能の整備</b>				<b>機能3：乗り換え機能の整備</b>								
⑤バス停車帯・ロータリー 将来的なバス路線整備を見据え、(都)楯山停車場天童線の整備に合わせて整備する。	●	整備		⑪バス停車帯・ロータリー、待合施設(上屋・ベンチ・デジタルサイネージ等)、駐車場、駐輪場、乗降所、タクシー待機所 (都)楯山停車場南口線の整備検討に合わせて、積雪時の影響等も考慮しつつ、整備箇所や必要規模を検討する。			検討整備					



# 山形市交通結節点整備基本構想（馬見ヶ崎・嶋エリア）（案） 概要版

## 1. 基本構想策定の背景・目的

本市では交通軸と交通結節点による公共交通ネットワークを構築し、自家用車に頼らなくても誰もが快適に移動できる環境の実現を目指し、交通結節点の整備に向けた検討を進めている。令和4年6月には「山形市交通結節点整備方針」を策定し、交通結節点候補地を市全域から抽出し、整備優先箇所として「馬見ヶ崎・嶋エリア」を選定した。

交通結節点の整備に向けて、整備優先箇所を選定した「馬見ヶ崎・嶋エリア」について、4箇所の候補地から最も整備効果の高い1箇所を選定し、現状における移動実態や路線バスの移動需要の予測から、交通結節点に必要と考えられる機能や、当該機能の整備に関する今後の進め方等を取りまとめた「山形市交通結節点整備基本構想(馬見ヶ崎・嶋エリア)」を策定する。

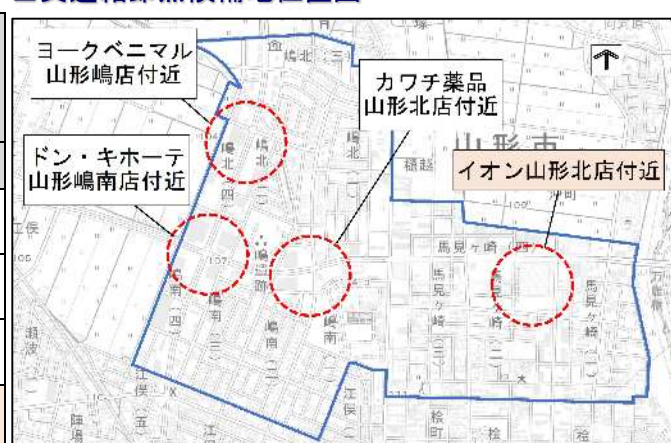
## 2. 整備検討箇所の選定

馬見ヶ崎・嶋エリア内の4箇所の交通結節点候補地について、「人の滞留状況・流動状況」を分析した結果、イオン山形北店付近の滞留状況・流動状況が、平日・休日ともに最も多いことが確認される。このことから、イオン山形北店付近は4箇所の候補地の中で最も公共交通利用の潜在需要を有しており、交通結節点の整備効果が高いと考えられるため、「イオン山形北店付近」を整備検討箇所に選定した。

■人の滞留状況・流動状況の比較結果

交通結節点候補地	人の滞留状況 (昼夜滞留人口の増加量) 単位：人/日		人の流動状況 単位：トリップ/日	
	平日	休日	平日	休日
	ヨークベニマル山形嶋店付近	500	1,000	2,000
ドン・キホーテ山形嶋南店付近	300	900	800	1,700
カワチ薬品山形北店付近	200	500	1,100	1,300
イオン山形北店付近	600	1,800	3,500	7,500

■交通結節点候補地位置図



注) 人の滞留状況は「ビッグデータ (RESAS)」から分析、人の流動状況は「山形広域都市圏パーソントリップ調査」から分析

## 3. イオン山形北店付近の現状における移動実態

イオン山形北店付近の現状における公共交通の運行状況や、イオン山形北店付近を発着とする移動実態から、交通結節点の整備に向けた課題を整理した。

### 【現状①：公共交通の運行状況】

- イオン山形北店周辺を運行する路線バスは、イオン山形北店を経由していない。
- イオン山形北店と中心市街地間のバスは、イオンバスに限られる。(買い物客のみ利用可能)
- 公共交通モデル事業の実証運行(かなみちゃんタクシー)が行われている。

### 【現状②：イオン山形北店付近を発着とする移動実態】

- イオン山形北店付近を出発とする他地区への移動は、市街地(都心北部・中央・東部・西部)への移動が最も多く、次いで近隣地区(千歳、鈴川、天童市等)への移動が多い。
- 他地区からイオン山形北店付近を到着とする移動は、市街地(都心北部・西部・中央・東部)からの移動が最も多く、次いで近隣地区(千歳、鈴川、金井等)からの移動が多い。
- 上記のいずれの移動においても、移動目的は買物が多く、次点として私事・通勤が多い。
- イオン山形北店付近を到着とする移動手段は、自家用車(送迎も含む)が9割以上を占める。

### 【整備に向けた課題】

- イオン山形北店付近は、公共交通利用の潜在的な需要を有しており、交通結節点の整備効果が高い場所であるものの、現状では路線バス空白地域となっている。自家用車から公共交通への利用転換のため、移動実態や需要量に応じたイオン山形北店付近への路線バスをはじめとした公共交通の接続による交通ネットワークの構築が必要となる。
- 接続する移動手段を踏まえ、移動手段間をシームレスに乗り換えができる交通結節点の環境形成が必要となる。

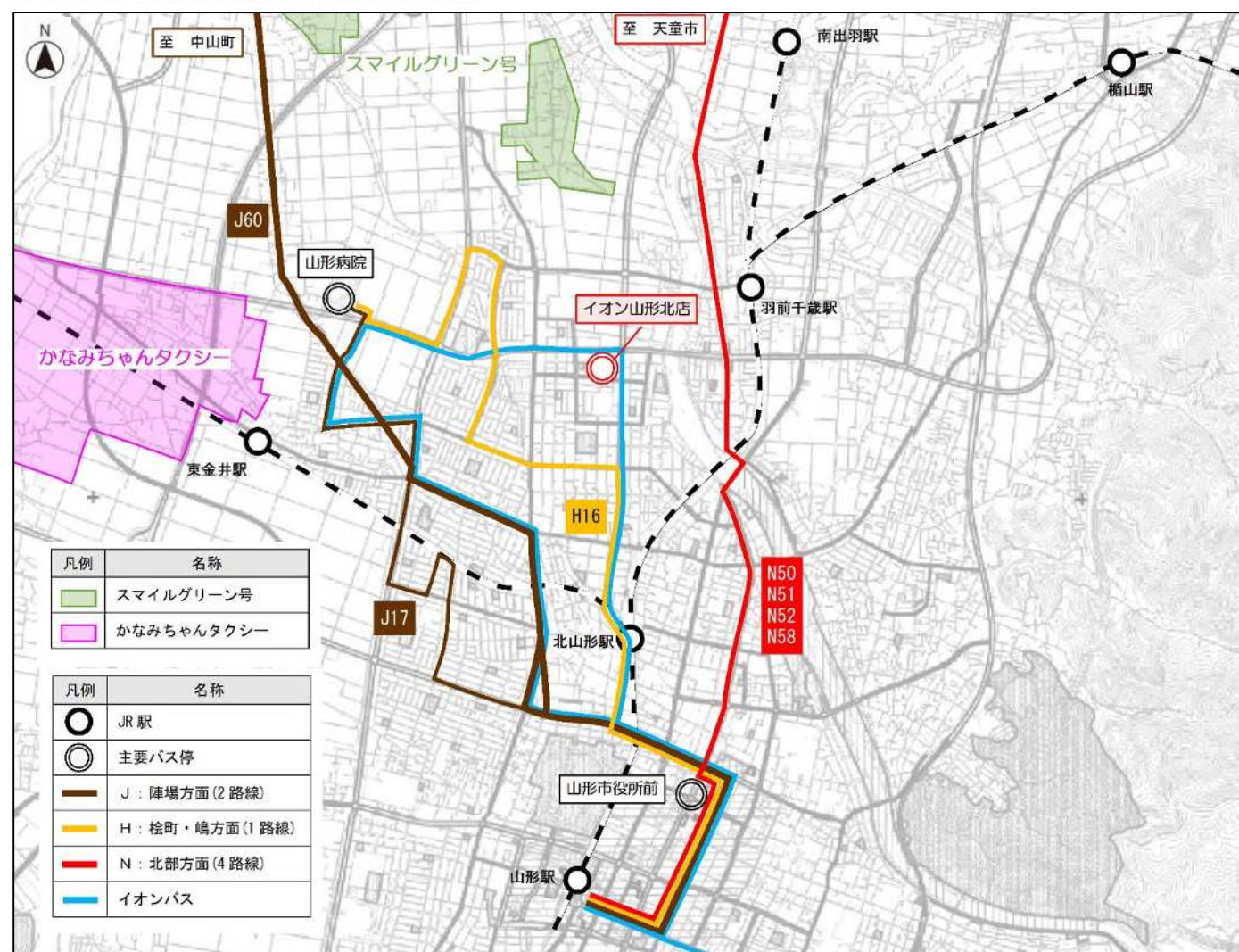
## ■現状における公共交通の運行状況

種別	路線名	主な行き先	平日		休日		備考
			1日当の運行便数(上下線合計)	1日当の平均利用者数	1日当の運行便数(上下線合計)	1日当の平均利用者数	
路線バス	J17, J60	山交ビル-山形病院 or 寒河江駅前	56 便/日 (2 路線)	450 人/日	23 便/日 (1 路線)	170 人/日	J17 休日運休
	H16	山交ビル-山形病院 (桧町・嶋)	30 便/日	220 人/日	23 便/日	110 人/日	-
	N50, N51, N52, N58	山交ビル-わくわくランド	62 便/日 (4 路線)	540 人/日	38 便/日 (2 路線)	220 人/日	N52, N58 休日運休
タクシー	スマイルグリーン号	中山町-明治・大郷地区-山形駅	12 便/日	12 人/日	-	-	月水金運行 イオン山形北店を経由
その他	イオンバス	イオン山形北店-山形駅	19 便/日	80 人/日	19 便/日	80 人/日	水曜以外運行

## ■公共交通モデル事業(実証運行中)

種別	路線名	主な行き先
タクシー	かなみちゃんタクシー	馬見ヶ崎・嶋、山辺町 等

## ■イオン山形北店周辺の公共交通運行図



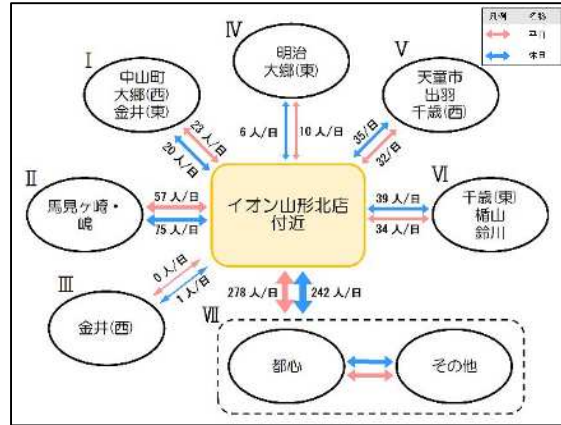


## 4. 路線バスの移動需要予測

### (1) 路線バスの移動需要予測

イオン山形北店付近に路線バスが接続した場合を想定し、路線バスの移動需要を予測した。予測にあたっては、イオン山形北店周辺において現在運行・検討している公共交通の方面別に、「他地区からイオン山形北店付近を到着とする移動需要(ケース①)」及び「イオン山形北店付近を出発とする他地区への移動需要(ケース②)」をそれぞれ予測した。予測の結果、平日・休日ともに「方面Ⅶ」における路線バスの移動需要が最も多く、ケース①②の合計で、平日：278人/日、休日：242人/日の移動需要が見込まれる。

#### ■イオン山形北店付近を中心とした方面別移動需要のイメージ



注)「山形広域都市圏パーソントリップ調査」から分析

#### ■方面別の路線バスの移動需要

ケース①：他地区→イオン山形北店付近  
ケース②：イオン山形北店付近→他地区

方面区分	地区	平日			休日		
		①	②	計	①	②	計
I	中山町、大郷(西)、金井(東)	18	5	23	16	4	20
II	馬見ヶ崎・嶋	28	29	57	39	36	75
III	金井(西)	0	0	0	1	0	1
IV	明治、大郷(東)	6	4	10	4	2	6
V	天童市、出羽、千歳(西)	23	9	32	25	10	35
VI	千歳(東)、楯山、鈴川	22	12	34	22	17	39
Ⅶ	都心※	67	158	278	87	115	242
	その他※	17	36		27	13	

※ 都心(都心中央・北部・南部・東部・西部) その他(上記以外の地区・2市町)

注) 方面Ⅶは、中心市街地での乗換えを想定

### (2) 各方面における移動需要に対する考え方

「各方面⇄イオン山形北店付近」における路線バスの移動需要から、ピーク時間必要便数(上下線合計)を算定し、その結果から移動需要に対する考え方を整理した。

なお、一般的に「休日」と比較して公共交通の運行頻度が高い「平日」を対象に整理した。

#### ■方面別のピーク時間必要便数と移動需要に対する考え方

方面区分	地区	路線バスの移動需要(人/日)	路線バスの移動需要によるピーク時間必要便数(便/時-上下線合計)	移動需要に対する考え方
I	中山町、大郷(西)、金井(東)	23	0.3	既存の山交バス「J路線」の一部再編によってニーズを充足
II	馬見ヶ崎・嶋	57	0.7	既存の山交バス「H路線」の一部再編によってニーズを充足
III	金井(西)	0	0	かなみちゃんタクシー(実証運行中)によってニーズを充足
IV	明治、大郷(東)	10	0.1	既存のスマイルグリーン号によってニーズを充足
V	天童市、出羽、千歳(西)	32	0.4	既存の山交バス「N路線」の一部再編によってニーズを充足
VI	千歳(東)、楯山、鈴川	34	0.4	北部循環バス(検討中)によってニーズを充足
Ⅶ	都心、その他	278	3.6	既存の山交バスの「H・J・N路線」の一部(ピーク時間※において上下線合計4便程度)再編によってニーズを充足

※ピーク時間…上り下りの合計の移動量が最も多い時間帯(1時間単位)のこと。

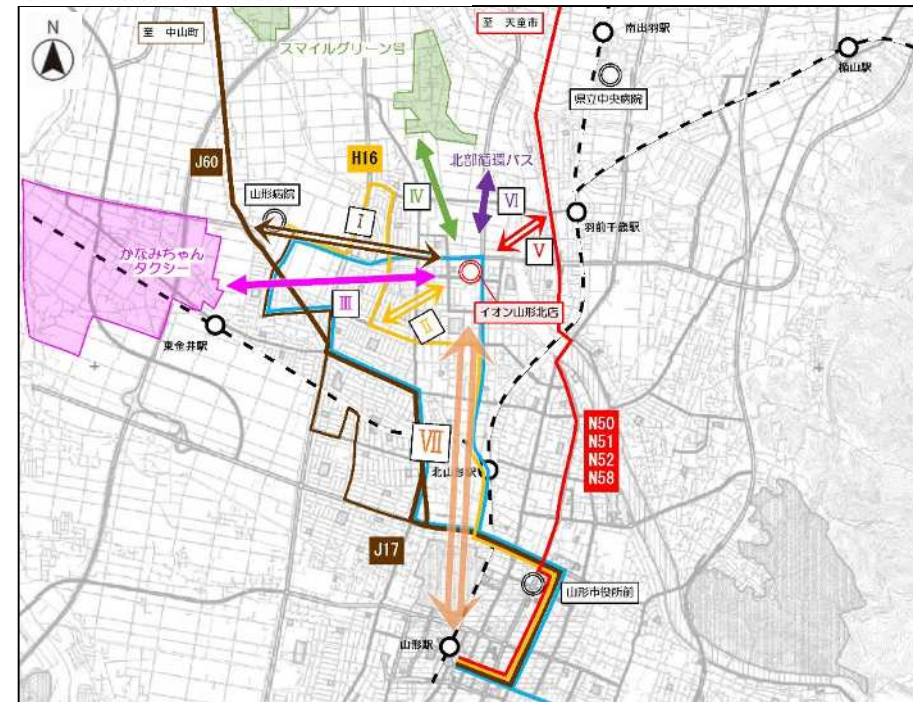
## 5. 交通結節点に必要と考えられる機能・設備

イオン山形北店付近に接続が想定される移動手段から、交通結節点に必要と考えられる機能・設備を整理した。

#### ■必要と考えられる機能・設備一覧

必要と考えられる機能・設備	備考
乗換え機能	
バス停車帯・バス停留所(上屋、ベンチ、デジタルサイネージ等)	バス停車帯等の必要数については、ピーク時間における路線バスや北部循環バスの接続便数に応じて決定する必要がある。
タクシー待機所	タクシーの待機所の必要数については、ピーク時間におけるスマイルグリーン号・かなみちゃんタクシーの接続便数や、かなみちゃんタクシーの運行スキームの他地域への展開を考慮したうえで決定する必要がある。
駐輪場	路線バス等の利用前後の端末交通として利用が想定される。
コミュニティサイクル	最寄り駅やイオン山形北店周辺施設との回遊性の向上を図る。
歩行者用空間(消雪歩道、誘導ブロック等)	移動手段間のシームレスな乗換えを行う。
商業施設内の待合環境(ベンチ、デジタルサイネージ等)	施設内に待合環境を整備し、バス待ち時間を有効利用する。

## 6. 交通結節点整備の進め方



凡例	名称
	スマイルグリーン号
	かなみちゃんタクシー
凡例	名称
	バス停
	主要バス停
	J：陣場方面(2路線)
	H：桧町・嶋方面(1路線)
	N：北部方面(4路線)
	イオンバス

### 6. 交通結節点整備の進め方

交通結節点に必要なと考えられる機能・設備の整備に向けた基本的な考え方を整理した。

#### 整備に向けた基本的な考え方

イオン山形北店付近の交通結節点では、都心⇄イオン山形北店付近間の路線バスを基軸として、周辺地域におけるコミュニティバスやタクシー、自転車、徒歩等の移動手段の接続が想定される。それらの移動手段の乗り換えがシームレスに行うことができる機能を整備し、買い物をはじめとした移動における自家用車利用から公共交通利用への転換を促進していく。しかしながら、現状では、路線バスがイオン山形北店付近に接続していないことから、バス路線の再編や北部循環バスの運行内容、タクシーを活用した公共交通の接続等に関する検討を優先し、乗り換え機能の必要数や規模を精査したうえで、整備が可能な箇所を選定し整備を進めていく。具体的整備に向けては、令和5年度に都市・地域総合交通戦略を策定し、本基本構想を当該戦略における取り組みに位置づけるとともに、バスやタクシーに関する乗り換え機能の必要数を精査する。また、令和6年度を目途に交通結節点の適地を選定し、以降、国の補助制度を活用し順次設計・整備を実施する。

整備内容	優先事項	整備目標時期※		
		短期	中期	長期
<b>公共交通のイオン山形北店付近への接続に関する検討</b>				
①既存バス路線及び北部循環バスの接続 既存バス路線(山交バスH・J・N路線)の再編及び北部循環バスの運行内容の検討を踏まえ、イオン山形北店付近に接続するバスの便数や時間帯等を整理し、バス停車帯及びバス停留所の必要数を精査する。	●	検討		
②イオンバスとの運行調整 路線バスや北部循環バスのイオン山形北店付近への接続検討に合わせて、イオンバスの運行について運行主体と調整を行う。	●	調整		
③タクシーを活用した公共交通の接続 かなみちゃんタクシーの運行スキームの他地域への展開を考慮したうえで、イオン山形北店付近に接続するタクシーを活用した公共交通の便数や時間帯等を整理し、タクシー待機所の必要数を精査する。	●	検討		
<b>乗り換え機能の整備</b>				
④バス停車帯・停留所(上屋・ベンチ・デジタルサイネージ等)、タクシー待機所、駐輪場 バス停車帯・停留所、タクシー待機所の必要数の精査を踏まえ、以下の整備条件を総合的に勘案し交通結節点の適地を選定し、各機能・設備の配置等について検討する。 【整備条件】 1.必要数を整備できる敷地の確保 2.移動手段間の結節性 3.イオン山形北店との距離 4.路線バスの運行性 5.現在の交通状況への配慮 6.地権者等との合意形成 7.周辺住民との合意形成 8.費用対効果		検討・整備		
⑤コミュニティサイクル 周辺移動の回遊性を高めるために、イオン山形北店や最寄りの鉄道駅等へのコミュニティサイクルの設置を検討する。	●	検討 設置		
⑥歩行者用空間(消雪歩道、視覚障がい者用誘導ブロック等) 交通結節点の適地選定を踏まえ、関係機関と整備範囲等について検討する。		検討・整備		
⑦商業施設内の待合環境(待合空間、運行案内(デジタルサイネージ等)) 施設管理者と待合環境の整備について協議を行う。		協議・整備		

※整備目標時期… 短期：令和5~9年度、 中期：令和10~14年度、 長期：令和15年度以降



# 山形市交通結節点整備基本構想（イオンモール山形南付近）（案） 概要版

## 1. 基本構想策定の背景・目的

本市では交通軸と交通結節点による公共交通ネットワークを構築し、自家用車に頼らなくても誰もが快適に移動できる環境の実現を目指し、交通結節点の整備に向けた検討を進めている。令和4年6月には「山形市交通結節点整備方針」を策定し、交通結節点候補地を市全域から抽出し、整備優先箇所として「イオンモール山形南付近」を選定した。

交通結節点の整備に向けて、整備優先箇所を選定した「イオンモール山形南付近」について、イオンモール山形南付近の現状における移動実態や路線バスの移動需要の予測から、交通結節点に必要なと考えられる機能や、当該機能の整備に関する今後の進め方等を取りまとめた「山形市交通結節点整備基本構想 イオンモール山形南付近」を策定する。

## 2. イオンモール山形南付近の現状における移動実態

イオンモール山形南付近の現状における公共交通の運行状況や、イオンモール山形南付近を発着とする移動実態から、交通結節点を整備に向けた課題を整理する。

### 【現状①：公共交通の運行状況】

- イオンモール山形南付近を経由する公共交通は、路線バス（S86）と地域交流バス南部線の2路線のみであり、いずれも平日のみの運行となっている。

### 【現状②：イオンモール山形南付近を発着とする移動実態】

- イオンモール山形南付近を出発とする他地区への移動は、市街地（都心中央・北部・東部・西部）への移動が最も多く、次いで、都心南部（同地区内）への移動や近隣地区（南沼原、蔵王、上山市）への移動が多い。（移動目的は、買物・私事・通勤が多い）
- 他地区からイオンモール山形南付近を到着とする移動は、都心南部（同地区内）からの移動が最も多く、次いで市街地（都心中央・北部・東部・西部）や近隣地区（南山形、南沼原、蔵王、上山市）からの移動が多い。（移動目的は、買物が最も多く、次いで通勤・私事が多い）
- イオンモール山形南付近への移動手段は、自家用車（送迎も含む）が9割以上を占める。

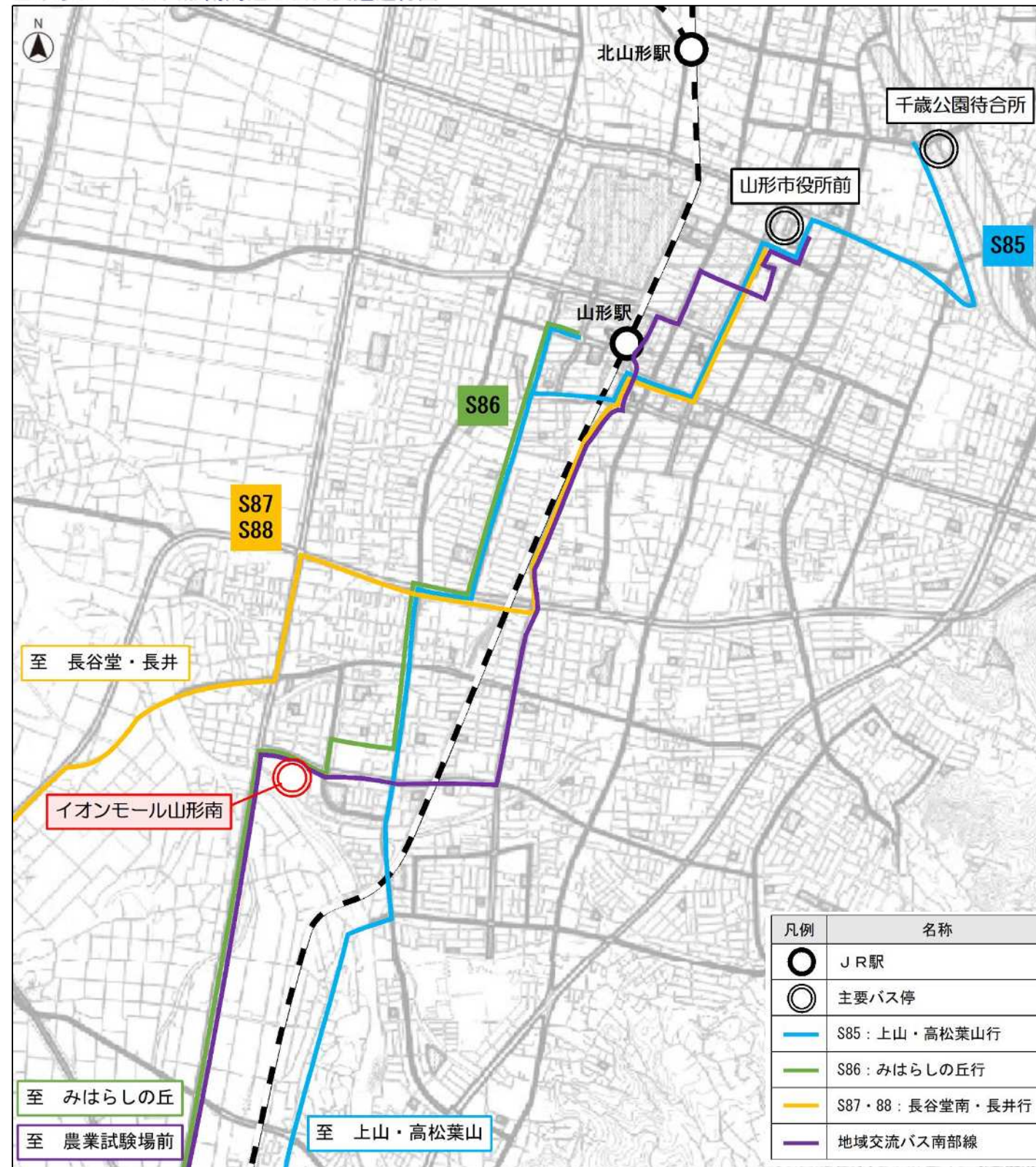
### 【整備に向けた課題】

- イオンモール山形南付近は、地域住民だけでなく様々な地区からの移動があり、交通結節点の整備効果が高い場所であるものの、イオンモール山形南付近を経由する路線バスは、平日のみの運行で便数も少なく、公共交通の利用しづらい地域となっている。自家用車から公共交通への利用転換のため、移動実態や需要量に応じたイオンモール山形南付近への路線バスをはじめとした公共交通の接続による交通ネットワークの構築が必要となる。
- 接続する移動手段を踏まえ、移動手段間をシームレスに乗り換えができる交通結節点の環境形成が必要となる。

### ■現状における公共交通の運行状況

種別	路線名	主な行き先	平日		休日		備考
			1日当の運行便数 (上下線合計)	1日当の平均利用者数	1日当の運行便数 (上下線合計)	1日当の平均利用者数	
路線バス	S85	千歳公園-上山・高松葉山	34便	480人/日	26便	240人/日	-
	S86	山形駅西口-イオンモール山形南-みはらしの丘	12便	40人/日	-	-	平日のみ運行 イオンモール山形南を経由
	S87	山形市役所前-長谷堂南	6便	90人/日	-	-	平日のみ運行
	S88	山形市役所前-長井	12便	150人/日	12便	80人/日	-
タクシー	地域交流バス南部線	市役所前-イオンモール山形南-農業試験場前	4便	10人/日	-	-	火曜のみ運行 イオンモール山形南を経由

### ■イオンモール山形南周辺の公共交通運行図



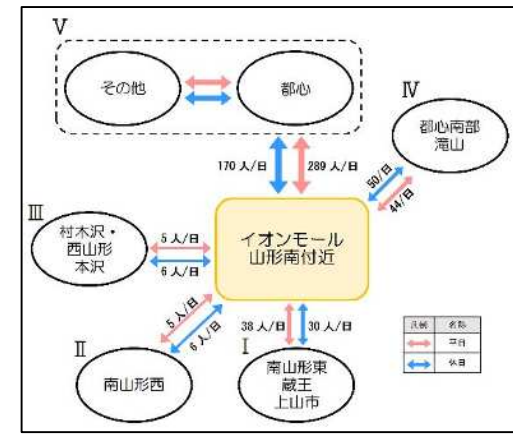


### 3. 路線バスの移動需要予測

#### (1) 路線バスの移動需要予測

イオンモール山形南付近に路線バスが接続した場合を想定し、路線バスの移動需要を予測した。  
 予測にあたっては、イオンモール山形南周辺において現在運行・検討している公共交通の方面別に、「他地区からイオンモール山形南付近を到着とする移動需要(ケース①)」及び「イオンモール山形南付近を出発とする他地区への移動需要(ケース②)」をそれぞれ予測した。  
 予測の結果、平日・休日ともに「方面V」における路線バスの移動需要が最も多く、ケース①②の合計で、平日：289人/日、休日：170人/日の移動需要が見込まれる。

#### ■イオンモール山形南付近を中心とした方面別移動需要のイメージ



#### ■方面別の路線バスの移動需要

ケース①：他地区→イオンモール山形南付近  
 ケース②：イオンモール山形南付近→他地区

方面区分	地区	平日(人/日)			休日(人/日)		
		①	②	計	①	②	計
I	南山形(東)、蔵王、上山市	22	16	38	18	12	30
II	南山形(西)	4	1	5	6	0	6
III	村木沢、西山形、本沢	4	1	5	3	3	6
IV	都心南部、滝山	33	11	44	33	17	50
V	都心※	29	190	289	74	16	170
	その他※	47	23		54	26	

注)「山形広域都市圏パーソントリップ調査」から分析 ※ 都心(都心中央・北部・東部・西部)その他(上記以外の地区・3市町) 注)方面Vは、中心市街地での乗換えを想定

#### (2) 各方面における移動需要に対する考え方

「各方面⇄イオンモール山形南付近」における路線バスの移動需要から、ピーク時間必要便数(上下線合計)を算出し、その結果から移動需要に対する考え方を整理した。  
 なお、一般的に「休日」と比較して公共交通の運行頻度が高い「平日」を対象に整理した。

#### ■方面別のピーク時間必要便数と移動需要に対する考え方

方面区分	地区	路線バスの移動需要(人/日)	路線バスの移動需要によるピーク時間必要便数(便/時-上下線合計)	移動需要に対する考え方
I	南山形(東)、蔵王、上山市	38	0.5	既存の山交バス「S85」の一部再編によってニーズを充足
II	南山形(西)	5	0.1	既存の山交バス「S86」によってニーズを充足
III	村木沢・西山形、本沢	5	0.1	既存の地域交流バス南部線(今後見直しを検討予定)によってニーズを充足
IV	都心南部、滝山	44	0.6	南部循環バス(令和5年度運行実験予定)によってニーズを充足
V	都心(中央・北部・東部・西部)、その他	289	3.8	既存の山交バス「S86」と「S85」の一部(ピーク時間※において上下線合計4便程度)をイオンモール山形南付近に接続することでニーズを充足

※ピーク時間・・・上り下りの合計の移動量が最も多い時間帯(1時間単位)のこと。

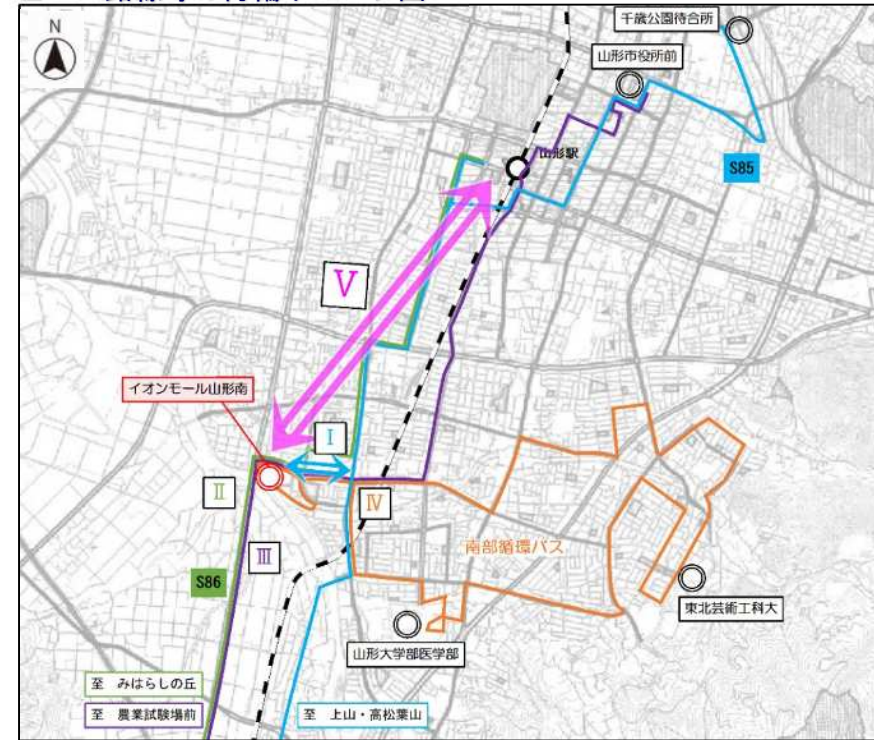
### 4. 交通結節点に必要と考えられる機能・設備

イオンモール山形南付近に接続が想定される移動手段から、交通結節点に必要と考えられる機能・設備を整理する。

#### ■必要と考えられる機能・設備一覧

必要と考えられる機能・設備	備考
乗換え機能	
バス停車帯・バス停留所(上屋、ベンチ、デジタルサイネージ等)	バス停車帯等の必要数については、ピーク時間における路線バスや南部循環バスの接続便数に応じて決定する必要がある。
タクシー待機所	タクシーの待機所の必要数については、ピーク時間における地域交流バス南部線の接続便数や、かなみちゃんタクシーの運行スキームの他地域への展開を考慮したうえで決定する必要がある。
駐輪場	路線バス等の利用前後の端末交通として利用が想定される。
コミュニティサイクル	最寄り駅やイオンモール山形南周辺施設との回遊性の向上を図る。
歩行者用スペース(消雪歩道・誘導ブロック等)	移動手段間のシームレスな乗換えを行う。
商業施設内の待合環境(ベンチ、デジタルサイネージ等)	施設内に待合環境を整備し、バス待ち時間を有効利用する。

#### ■バス路線等の再編イメージ図



凡例	名称
○	JR駅
◎	主要バス停
—	S85: 上山・高松葉山行
—	S86: みはらしの丘行
—	地域交流バス南部線
—	南部循環バス(R5運行実験予定)

### 5. 交通結節点整備の進め方

交通結節点に必要と考えられる機能・設備の整備に向けた基本的な考え方を整理する。

#### 整備に向けた基本的な考え方

イオンモール山形南付近の交通結節点では、都心⇄イオンモール山形南付近間の路線バスを基軸として、周辺地域におけるコミュニティバスやタクシー、自転車、徒歩等の移動手段の接続が想定される。それらの移動手段の乗り換えがシームレスに行うことができる機能を整備し、買い物をはじめとした移動における自家用車利用から公共交通利用への転換を促進していく。  
 しかしながら、現状では、イオンモール山形南付近に接続する路線バスが少ないことから、バス路線の再編や南部循環バスの運行内容、タクシーを活用した公共交通の接続等に関する検討を優先し、乗り換え機能の必要数や規模を精査したうえで、整備が可能な箇所を選定し整備を進めていく。  
 具体的整備に向けては、令和5年度に都市・地域総合交通戦略を策定し、本基本構想を当該戦略における取り組みに位置づけるとともに、バスやタクシーに関する乗り換え機能の必要数を精査する。また、令和6年度を目途に交通結節点の適地を選定し、以降、国の補助制度を活用し順次設計・整備を実施する。

整備内容	優先事項	整備目標時期※		
		短期	中期	長期
<b>公共交通のイオンモール山形南付近への接続に関する検討</b>				
①既存バス路線及び南部循環バスの接続 既存バス路線(山交バスS85)の再編及び南部循環バスの運行内容の検討を踏まえ、イオンモール山形南付近に接続するバスの便数や時間帯等を整理し、バス停車帯及びバス停留所の必要数を精査する。	●	検討		
②タクシーを活用した公共交通の接続 地域交流バス南部線の見直しの検討や、かなみちゃんタクシーの運行スキームの他地域への展開を考慮したうえで、イオンモール山形南付近に接続するタクシーを活用した公共交通の便数や時間帯等を整理し、タクシー待機所の必要数を精査する。	●	検討		
<b>乗り換え機能の整備</b>				
③バス停車帯・停留所(上屋・ベンチ・デジタルサイネージ等)、タクシー待機所、駐輪場 バス停車帯・停留所、タクシー待機所の必要数の精査を踏まえ、以下の整備条件を総合的に勘案し交通結節点の適地を選定し、各機能・設備の配置等について検討する。 【整備条件】 1.必要数を整備できる敷地の確保 2.移動手段間の結節性 3.イオンモール山形南との距離 4.路線バスの運行性 5.現在の交通状況への配慮 6.地権者等との合意形成 7.周辺住民との合意形成 8.費用対効果		検討・整備		
④コミュニティサイクル 周辺移動の回遊性を高めるために、イオンモール山形南や最寄りの鉄道駅等へのコミュニティサイクルの設置を検討する。	●	検討 設置		
⑤歩行者用空間(消雪歩道、視覚障がい者用誘導ブロック等) 交通結節点の適地選定を踏まえ、関係機関と整備範囲等について検討する。		検討・整備		
⑥商業施設内の待合環境(待合空間、運行案内(デジタルサイネージ等)) 施設管理者と待合環境の整備について協議を行う。		協議・整備		

※整備目標時期… 短期：令和5～9年度、 中期：令和10～14年度、 長期：令和15年度以降