

地域特性を組み入れたモビリティ・サービスの工夫とネットワーク化 ～仙台・山形の取組をもとに～

Trials on Introducing Mobility Services Considering Regional Characteristics and Integrating to Transportation Network -Case studies in Sendai and Yamagata

廣瀬 健¹ 高砂子浩司² 伊藤 京³ 三浦汐理⁴

Takeshi HIROSE, Koji TAKASAGO, Miyako ITO, and Shiori MIURA

1 はじめに

モータリゼーションの進展以降、多くの地域で路線バス利用者の減少、それを受けた路線バスサービスの縮小が続いている。自動車の利便性が向上する中で、自動車がないと生活が不便な状況に陥る地域が徐々に増加するようになった。2000年代以降は、自動車を利用できない人の生活を維持するため、自治体や住民など交通事業者に留まらない主体を巻き込み、地域の公共交通を検討、整備するようになっていった。

国土交通省では、かつての地域公共交通網形成計画や現在の地域公共交通計画の策定などを通じて公共交通の維持・確保を推進しており、自治体などではこの計画の策定を通して公共交通ネットワークを構築・再編する潮流となっている。それでもなお、人口減少や高齢化、ライフスタイルの変化、ドライバー不足、運行コストの上昇など多くの要因から路線バスの維持は非常に厳しい状況にある。そこで、地域公共交通計画における公共交通ネットワークにおいては、しばしば地元主体のモビリティ・サービスが公共交通ネットワークの一部を担う将来像が描かれている。

この地元主体のモビリティ・サービスは、タクシー事業者を主に運行事業者として選定し、路線バスの代替や補完として地域住民の移動手段の確保や利便性の向上を念頭にそれに特化したサービス設計となっている。本稿ではこのようなモビリティ・サービスのことを便宜上「地域交通」と呼称する。

本稿で取り上げる仙台市及び山形市においても地域公共交通計画を策定しており、当該計画に基づいて市域の一部地域を選定し、地域交通を導入する施策を展開している。

本稿では、仙台市、山形市において当研究所が支援した地域交通事業の検討経過とその結果、得られた知見や課題・考察、今後の展望などを記載する。

2 各市における地域交通支援事業

(1) 仙台市

仙台市では、仙台市地域公共交通計画¹⁾を令和4年3月に定め、計画書に公共交通ネットワークが掲載されている。そこでは、人口集積や既存の公共交通の利便性を基に市域を「みんなで支える路線バスエリア」と「みんなで育む多様な交通確保エリア」に分類している。「みんなで支える路線バスエリア」は、公共交通の需要が一定程度見込まれ、都市の骨格となる鉄道及び路線バスが移動を担うエリアとしている。「みんなで育む多様な交通確保エリア」は、郊外などで人口が点在していることなどから輸送需要の確保が課題と考えられ、地域交通の導入も含め、地域の実情に応じた多様な移動手段の確保を目指すエリアとしている。



図－1 仙台市の公共交通ネットワーク¹⁾

地域交通は、「みんなで育む多様な交通確保エリア」において、事前相談などがあった地域を対象に移動実態調査や地域住民との丁寧な意見交換を通して導入が地域の実情に適しているか検討される。移動手段の確保が課題であることを確認され、地域住民による地域交通に係る検討組織（以下、「検討会」）が発足された地域を対象に乗り乗り事業²⁾で地域交通の導入支援を実施している

¹ 都市地域・環境部門（東北事務所） 研究員 ² 都市地域・環境部門 グループマネジャー ³ データサイエンス室 主任情報員

⁴ 都市地域・環境部門（東北事務所） 情報員

(支援制度は2018年度に施行)。当該事業では、コンサルタントを派遣し、市と協力して技術的支援(地域の検討会への参加、課題把握及びニーズ調査、運行計画検討の支援、関係者調整、広報啓発など)を実施するほか、財政的支援として最大で1地区あたり年間約1,300万円(1日あたりの上限は65,000円。試験運行などの段階や地区によって異なる)の補助を行う³⁾。補助には、目標収支率による上限が設けられている(表-1)ほか平均輸送人員が1.2人/便を下回る状態が3年継続した場合には、翌年度以降の補助金の交付が停止される。

表-1 目標収支率²⁾

	人件費	燃料費	車両保険費	保険料	その他	収入	市補助金	運行にかかる経費
目標								
収支率								
人口集中地区								
上記以外								
1回の運行期間								
試験運行等の実施可能回数								

〔収支率=収入÷支出〕

(2) 山形市

山形市では、山形市地域公共交通計画⁴⁾を令和3年3月に定め、公共交通ネットワークビジョンが掲載されている(図-2)。一部「タクシー・コミバス等」での結節がイメージされている交通結節点が存在する。

ビジョンにおいて「タクシー・コミバス等」での結節を

表現されている地区のうち3地区で「タクシー等を活用した新たな公共交通の導入(モデル事業の実施)」を展開することとし、高齢者や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などの福祉関係機関とも協働しながら各地域に適した地域交通を検討した。検討を進めるにあたって、山形市は、仙台市と類似した技術的支援を実施し、財政面においては運賃収入分を除く運行経費の支援を実施した。

モデル事業においては、「タクシー等を活用した新たな公共交通の導入」とは位置づけが異なる「市街地循環バスの試行に当たる公共交通(南部循環バス南くるりん)」の導入検討も実施しており、タクシーなどを活用した新たな公共交通の導入事業の3事業とあわせた4つの事業が展開された。

3 地域特性を組み入れたモビリティ・サービス

当研究所が支援した地域交通事業(表-2)について事業ごとに長所や課題を分析する。滝山地区の事例(南くるりん)は、位置づけが「タクシー等を活用した新たな公共交通の導入」とは異なるが、検討プロセスが類似していたため、本稿で取り扱うこととした。

表-2 本稿で取り扱う官民連携の地域交通事業

市	地区名	運行形態
仙台市	郡山・八本松	定時定路線
	六郷東部	区域運行
山形市	村木沢	定時定路線
	金井西部	相乗りタクシー※
	滝山	定時定路線

※一般乗合旅客自動車運行事業ではなく、一般乗用旅客自動車運送事業(タクシー)での運用。便宜上、市の呼称を使用。

(当研究所作成)

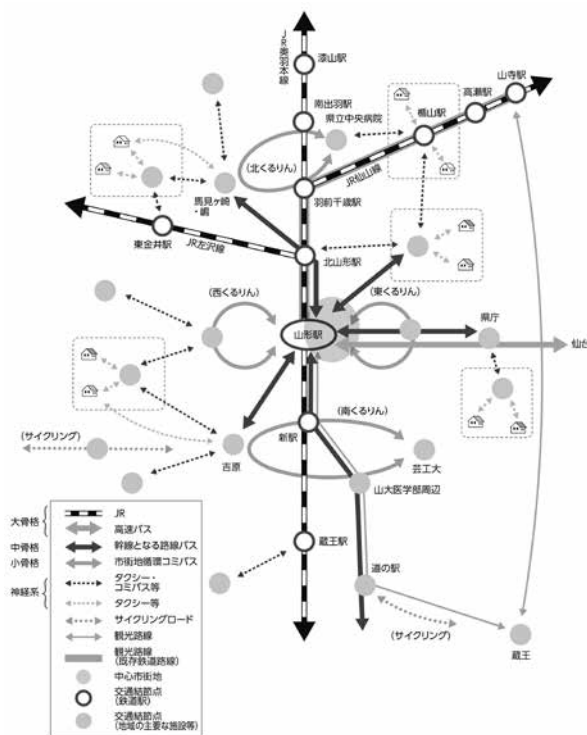


図-2 山形市の公共交通ネットワークビジョン⁴⁾

運行計画の検討は、交通空白地域、居住地の集積、施設の集積、居住地と施設のある地域の距離、路線バスの運行状況、運賃に対する地域住民の考え方などを踏まえて進めた。表-3に示す事項が運行内容を地域に合うようにカスタマイズする際の選択肢となる。いずれの事業でも地域住民、市担当者、交通事業者からなる検討会が設置され、どの部分を便利にするか(行く施設を少なくして頻度高く運行する、運賃を高くして遠くまで運行するな

ど)を、地域住民をはじめとした関係者と確認し、計画を詰めていった。

表－3 運行計画における検討項目と選択肢(例)

項目	計画の内容
乗降場所	乗降場所位置(停留所／利用者自宅前 など)
運行形態	路線定期運行／路線不定期運行／区域運行
運行経路	乗降場所をめぐり順番、経路
運行する曜日	平日／休日、週何回、何曜日
運行車両	小型バス／ワゴン車／セダン車
運行本数	始発／終発時刻、運行本数／頻度
運賃	利用運賃(距離制／ゾーン制／均一)、会費／地域負担
運行主体	交通事業者(バス、タクシー会社)／地域住民／任意の法人／自治体
目標設定	収支率、乗合数、乗合率 など

(当研究所作成)

(1) 仙台市 郡山・八本松地区

郡山・八本松地区は、仙台市都心部の南側に位置し、JR及び市営地下鉄の長町駅が地区の西部に位置する。対象地区の居住人口は、約28,000人(令和6年4月時点)で、人口集中地区である。地区内北側と南側は、それぞれに宮城交通(株)の路線バスが運行していた。長町駅付近に商業施設や医療機関などが集積し、比較的利便性の高い地区となっている。地区内は、狭隘な道路が多く、路線バスが入れないことでサービスを受けづらいエリアがあり、地域交通の導入を検討することとなった。導入された地域交通の概要は、表－4と図－3の通りである。

先述の移動実態調査や地域住民との意見交換を踏まえ、地区を4つのエリアに分け(図－4)、本当に地域交通を必要としているエリア、路線バスのサービスを維持すべきエリアを明確にした。そのうえで、主となるターゲットを移動がより困難であると考えられる高齢者の買い物・通院・社会活動のニーズに絞った。地域交通の運行内容は、主にアンケート結果を基に決定し、運行計画の素案が地域交通検討会で決まると、それを基に再度ニーズ調査を実施し、令和6年11月より試験運行Ⅰの運行を開始した。その後、住民・利用者アンケートの結果を基に運行内容を微修正して令和7年9月より試験運行Ⅱの運行を開始した。

表－4 令和7年度 試験運行Ⅱの概要⁵⁾

項目	計画の内容
名称	はちこおバス
運行形態	定時定路線
運行する曜日	月・水・金 (祝日、お盆・年末年始を除く)
運行本数	往路6回／日、復路6回／日
運賃	均一 一般 300円／回 高齢者など 100円／回 ^{※1)} 小学生 150円／回
利用者数 ^{※2)}	64.4人／日(5.4人／便)
収支率 ^{※2)}	42.9%

※1) 市内在住の70歳以上または障害者などの運賃。100円もしくは正規運賃の20%のいずれか高い額を設定し、正規運賃との差額は乗り降り事業の制度より、運行経費とは別に市が補助する。

※2) 利用者数及び収支率は令和7年9月～12月末実績



図－3 令和7年度 試験運行Ⅱはちこおバス
運行ルート(往路)⁵⁾



図－4 郡山・八本松地区の地域ごとの特性⁶⁾

運行開始以降利用者は堅調に増加し、令和7年度は試験運行の段階だが、次の段階となる実証運行の目標収支率20%を大きく上回る42.9%（令和7年9月～12月末実績）となっている。これは、都市機能が集積する長町駅周辺への移動が路線バスで不便だったところに、乗り継ぎなしで行けるようになった点が寄与していると考えられる。また、検討会に所属する地域住民による買い物などでの利用の積極的な呼び掛けや福祉関係者による時刻表に合わせたコミュニティセンターでの催しの設定などの取組の効果があったと考えられる。

(2) 仙台市 六郷東部地区

六郷東部地区は、仙台市の南東部に位置する田園地域で、対象地区の居住人口は、約1,700人（令和6年4月時点）である。町内会は3本の道路の沿線に分散立地し、異なる系統の路線バスが運行している。各系統でサービスレベルが異なり、北側の地区の沿線が高く、南側の地区の沿線が低い。全ての系統が仙台駅へ直通運行する。商業施設や医療機関は地区内に立地しない。

本地域でも検討会における協議の結果、高齢者をターゲットとした買い物・通院のニーズに対応する「ひがろく号」を令和6年9月より運行開始した。なお、主に小学生の通学に対応した「くろしお」を「ひがろく号」とは別途検討し、試行を行っている。

「ひがろく号」は、今後の更なる高齢化や免許返納により自動車で移動できなくなった人の移動に対応するものとしてドア・ツー・ドアが重視されたこと、居住地が広く分布しており、路線を定めると長大な路線となることで移動時間を要し、利用者の負担が大きくなることから、区域運行を採用することとした。そして、ニーズ調査をもとに算出した想定利用者数から、持続的な運行の確保に向け、需要を束ねられるように、時刻表を定めたセミデマンドの運行形態（ルートは非固定）とした。なお、予約があるときのみ運行する実績払いにより経費抑制が図られている。

試験運行Ⅰは沖野方面のみの運行であったが、住民のニーズを踏まえ、通院先の拡充のため、令和7年度からの試験運行Ⅱは七郷方面への運行を追加した。

路線バスの運行範囲と一部重複するが、ICデータ分析から敬老乗車証の利用がほぼなく、路線バスへの影響は小さいと判断された。一方で、本地区の高齢者には公共交通を利用する習慣がないことも示唆された。

表-5 令和7年度 試験運行Ⅱの概要⁷⁾

項目	計画の内容
名称	ひがろく号
運行形態	区域運行(予約制)
運行する曜日	【沖野方面】月・水・金 【七郷方面】火 (祝日、お盆・年末年始を除く)
運行本数	【沖野方面】5回/日 【七郷方面】3回/日
運賃	均一 【沖野方面】 一般 500円/回 高齢者など 100円/回 【七郷方面】 一般 600円/回 高齢者など 200円/回
利用者数*	3.6人/日(1.6人/回)
収支率*	15.4%

※利用者数及び収支率は令和7年4月～11月末実績

■ひがろく号は、

自宅近くで乗車し、途中で他の利用者と乗り合って、目的地に近い乗降ポイントまでお運びする、予約制の乗合タクシーです。

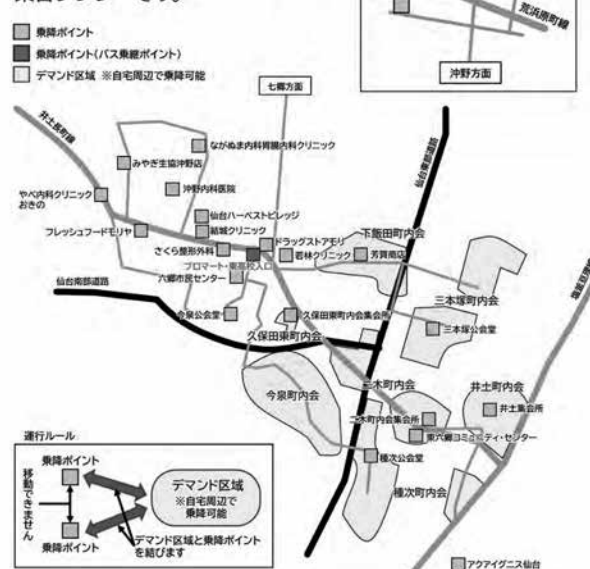


図-5 令和7年度 ひがろく号 運行区域⁸⁾

(3) 山形市 村木沢地区

村木沢地区は、山形市の郊外西部に位置する地域で、対象地区の居住人口は約2,000人（平成27年国勢調査）であった。地区内の立地施設はコミュニティセンターがある程度で、生活に必要な各施設が遠く、路線バスへのアクセスも限定的な地区である。

「タクシー等を活用した新たな公共交通の導入の検

討」においては、検討開始当初、決められた予算内で運行可能な地域交通を検討することとなった。

検討を進めるにあたり、仙台市同様、地域交通の運行内容などを議論するための組織体として、地域住民が中心となった検討会が発足された。

検討会では、移動実態に関するアンケート調査や福島大学の吉田樹教授を招いた勉強会の開催、地域住民を集めた福祉マップ（移動に困っている人の居住地や主に行く施設などを地図上にプロットした地図）の作成を行い、運行内容の議論を深めていった。

公共交通の空白地域である村木沢地区では、主に買い物や通院の足を目的として運行することとした。運行ルートを作成する際に行ったアンケートや検討会での議論の結果を踏まえ、地区内の「交通空白」の存在、目的地が限られていること、主に買い物や通院の足として安価なモビリティ・サービスが希望されていたことから定時定路線での運行とした。

検討開始当初、山形駅周辺への運行も議論されたものの、運行距離が長大になること、定期的に行くニーズが多くないことから図-6の運行範囲となった。

表-6 令和4～6年度 運行概要⁹⁾

項目	計画の内容
名称	あじさいバス
運行形態	定時定路線
運行する曜日	水
運行本数	6便/日
運賃	均一 大人 200円/回 小学生・障がい者 100円/回
利用者数*	12.5人/日(2.1人/便)
収支率*	8.7%

※利用者数及び収支率は令和6年度実績

●運行ルート



図-6 あじさいバス 運行ルート⁹⁾

運行開始後は、買い物での利用が主となっており、人数は少ないものの利用者が定着し、一定のニーズはあったと山形市は認識している。

ただし、収支率が低いことから、運行内容の改善や新規利用者の掘り起こしを今後の課題としており、モデル事業としての他地区への横展開の実現可能性は限定的であると山形市は判断した。

(4) 山形市 金井地区西部

金井地区は、山形市の北西部、JR左沢線の沿線に位置する地域である。金井地区の西部の地区は、路線バスが運行していないエリアである。

対象地区の居住人口は約2,300人（平成27年国勢調査）であった。対象地域内にほとんど施設が立地せず、買い物や通院は、地区外に出ることが必須である。

検討上の市側の条件、検討の進め方は基本的に村木沢地区と同様であった。

表-7 令和6年度 運行概要⁹⁾

項目	計画の内容
名称	かなみちゃん相乗りタクシー
運行形態	相乗りタクシー(予約制)
運行する曜日	平日(月～金)
運行本数	8:00～16:00 予約に応じて運行
運賃	均一 500円/回 ※金井西部地区に居住する65歳以上で利用登録した者
利用者数*	3.4人/日 ※相乗り率:9.7%
収支率*	37%
備考	AIマッチングシステムを導入

※利用者数及び収支率は令和6年度実績



図-7 令和6年度 かなみちゃん相乗りタクシー 運行マップ⁹⁾

検討初期に住民の目的別の行先を調査したところ、地区内の東側の居住者は嶋地区の施設、西部の居住者は山辺町の施設を普段利用するという結果が得られた。当初は車両1台で運行する定時定路線型もしくは区域運行型の一般乗合旅客自動車運送事業を検討していたが、調査結果より、地区が比較的広がっていることや行先が2方向に分かれていたことから、利便性が低く不採用となった。

対応策として目を付けたのは、南陽市で運行している「おきタク」だった。「おきタク」は、利用者が500円でタクシーを利用でき、費用は約50%が市負担、約50%が利用者・住民負担という形で運用されているものであった。これを参考に金井地区での適用を検討し、タクシーのメーター運賃が1,500円程度となる概ね3kmの範囲で、利用者負担500円で運用することとなった。結果として、利用者からは好評であり、市の負担は年間で約66万円（令和6年度）であった。

本運行形態は、運行範囲の設定によって利用者の負担割合をコントロールしやすいメリットがある反面、利用の増加に伴い支出が増大するデメリットもある。また、一般乗用旅客自動車運送事業で運用可能であり、手続き上の負担が少ない点でのメリットがある。

相乗り率が低かったため、後に市の判断でAIマッチングシステムを実装した配車アプリを導入しているが、相乗り率の向上にはまだつながっていない。

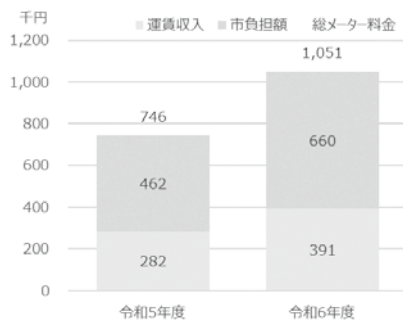


図-8 かなみちゃん相乗りタクシー 運行経費⁹⁾

(5) 山形市 滝山地区

滝山地区は、山形市の南東部に位置する地域で、対象となる国道13号より東側の地区の居住者は約12,000人（令和2年国勢調査）であった。また、本地区には東北芸術工科大学が立地している。

路線バスは、地域と山形市中心部をつなぐ路線が2系統運行し、大学へは送迎バスが運行している。

「南くるりん」は、市街地循環バスの試行に当たる公共交通の位置づけであり、地域交通ではなく交通軸の役割を担うことを目的とされていたが、検討のプロセスは、他のモデル事業同様であった。

市南部地域における東西の交通軸を担うため、パーソントリップ調査結果や地域住民へのアンケート調査で人が集まるイオンを西側の拠点とし、東側の拠点は住宅地と東北芸術工科大学とした。運行ルートは、東西の往來の所要時間が30分程度で可能なものとし、ループする形状となっているが、両方向の運行を行うこととした。運行日は土日含めて毎日運行とし、利便性の高い運行水準となった。

需要予測は図-10の手順で行った。想定する利用人口は16-69歳人口の1%、70歳以上人口の5%となり、大学生は利用意向のある1年生・2年生の人数とした。これに曜日別目的別外出率を乗じ、需要を試算した。結局、これは実績に対して過大推計であった。

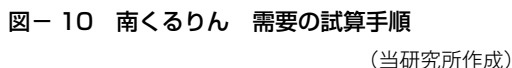
表-8 令和5年度 運行概要⁹⁾

項目	計画の内容
名称	南くるりん
運行形態	定時定路線
運行する曜日	毎日
運行本数	右回り・左回り各10便/日 計20便/日
運賃	ゾーン制 同一エリア 200円/回 隣接エリア 200円/回 東⇄西エリア300円/回
利用者数*	63.4人/日(3.2人/便)
収支率*	8.9%
備考	8月、10月、1月にひと月ずつ運行 中型バスで運行

※利用者数及び収支率は令和5年度実績



図-9 令和5年度 南くるりん 運行ルート⁹⁾



(当研究所作成)

※利用者数及び収支率は令和6年度実績



翌令和6年度の運行は当研究所の支援対象外だったが、市の判断で、交通軸的役割と地域交通的役割の路線への分離、まとまった期間での実施という形で試験運行が行われた（表－9、図－11）。運行本数も増便しているが、1日当たりの利用者数は令和5年度より少ない結果になった。山形市曰く、令和6年度は、各家庭や学校、商業施設へのチラシ配布、SNSでの宣伝、ラジオの広告、サロンなどでの説明会の開催、商業施設の割引券配布など多様な利用促進策に取り組んだとのことだったが、利用者数は増加しなかった。

当該地域は、人口集積があるが地区内に商業施設がなく、地域交通が商業施設や医療機関を巡る点は仙台市の郡山・八本松地区と状況が類似しており、同等程度のポテンシャルがあると筆者は考えている。「南くるりん」は滝山地区周回コースのみ取り上げても、「はちこおバス」との比較では、「南くるりん」のほうが運行本数が多く、運行時間が長く、運賃が安価といずれの要素においてもより高いサービス水準となっている。この状況から、利用者獲得につながっていない要因には、サービス水準や利用促進策だけでは説明ができない要素があると考えられる。例えば、滝山地区の住民のほうが自動車の利便性への執着がより根強く、公共交通が選択肢になり得ない状況である。

4 地域交通と公共交通ネットワーク

本稿では仙台市、山形市において当研究所が運行計画立案の支援を実施した地域交通の事例を紹介した。ここでは、それらを通した所感を記述する。

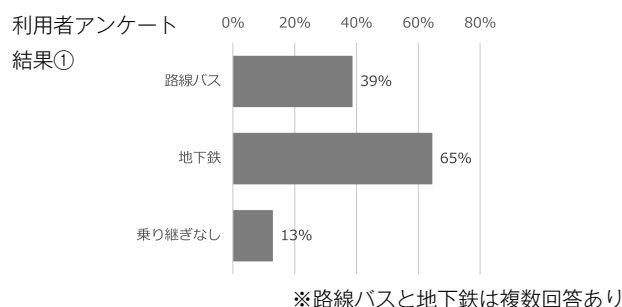
各市において地域交通は、公共交通を補完するモビリティ・サービスであることを意識して計画されている。これは既存の公共交通、とりわけ民間が運行する路線バスと競合しないためというのが大きな要素である。仙台市の乗り乗り事業においては、地域交通が既存の公共交通を補完する手段であることが明記されており、導入時の考え方では、例えば仙台駅まで運行するのではなく、仙台駅に向かう路線バスと地域の拠点的な場所でつなぐものとなっている。山形市地域公共交通計画においては、図-2のビジョンの通り、山形市の中心市街地まで地域交通でつなぐイメージとはなっておらず、自宅を出発後、地域の拠点などの交通結節点で交通機関を乗り換えて、中心市街地へアクセスするイメージとなっている。

実際に地域交通と既存の公共交通がネットワークとして機能することで、例えば、「はちこおバス」では、長町駅で地域交通から路線バスに乗り継いで秋保まで行ったり、飯田団地で路線バスに乗り継いでバス路線沿線の友人宅を訪問したりするなどの活動が見られた。しかし、紹介した事例で、日常的に地域交通から公共交通への乗り継ぎがある事例は、この「はちこおバス」だけであった（図－12）。この地区で仙台市が意図しているような地域交通と路線バスや地下鉄の活用が実現しているのは、地域住民に公共交通を利用する素地があるためと考えている。

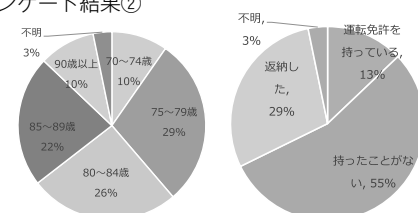
先述の「南くるりん」のサービス水準と利用実績が不釣り合いなことにも関連するが、これまで自動車を利用してきた者に公共交通を利用してもらうこと、さらに複数の交通機関を組み合わせた交通行動をしてもらうのはハードルが高い。そのため、自家用車での移動が当然の者には、丁寧に辛抱強く公共交通の利用を意識づけていく必要がある。これには、普段の生活と紐づけた具体的なモビリティ・サービスの利用方法を示したり、誰かが一緒に利用して普段の生活の中で体験させたりすることで、意識を変えてほしい本人に自分の生活の中でも利用できると感じてもらうことが肝要と考える。そして筆者は、この意識の変容を促す役割を最も効果的に果たせるのは、コンサルタントや行政ではなく、近い関係にある人物であり、そのため、周囲のサポートが必要不可欠であると考えている。

意識づけを行うことに加えて、心理的バリアを極力取り除くことも重要である。例えば、「南くるりん」でも実施されていた乗継時の運賃割引である。支払い総額を抑えることは利用機会の増加につながると考える。また、交通機関同士を乗り継ぐ際、乗り継ぐ車両同士が目の前に乗り付けていると、乗換の面倒さや分かりづらさを軽減することができ、一体となったサービスと認識しやすくなると考えられる。

将来的な地域交通の利用者確保、ひいては公共交通ネットワークの維持に向けては、元気な層の利用が重要である。順調な「はちこおバス」も利用は特に高齢な方や免許非保有者が大半である（図－13）。まだ運転ができる時期から地域交通を含む公共交通を利用し、運転ができなくなる前に公共交通が移動時の選択肢となるように意識づけることが重要である。これにもまた、周囲がこのような層を巻き込むことが効果的であると考えている。



図－12 はちこおバス 地域交通との乗り継ぎ状況
利用者アンケート結果①



図－13 はちこおバス 利用者の年齢と免許保有状況

（図－12、図－13は当研究所作成）

謝辞

本稿は、仙台市、山形市からの受託業務の成果の一部を取りまとめたものである。当該検討にあたり、両市に加え、各地域の検討会にご協力いただいた。ここに記して、関係各位に謝意を表する。

参考文献

- 1) 仙台市：仙台市地域公共交通計画、令和4年
- 2) 仙台市：みんなで育てる地域交通乗り乗り事業リーフレット
- 3) 仙台市：仙台市地域交通支援事業費補助金交付要綱、平成30年
- 4) 山形市：山形市地域公共交通計画、令和3年
- 5) 仙台市：第6号議案説明資料、第31回仙台市地域公共交通会議、令和8年
- 6) 仙台市：第1号議案説明資料、第27回仙台市地域公共交通会議、令和6年
- 7) 仙台市：第3号議案説明資料、第31回仙台市地域公共交通会議、令和8年
- 8) 仙台市：「ひがろく号」リーフレット（試験運行2）、令和7年
- 9) 山形市：山形市地域公共交通計画（第2期）参考資料、令和8年