

第3回 山形県総合交通体系調査とりまとめに係る有識者検討委員会 議事概要

日時：令和5年6月22日（木）14:30～16:40

場所：山形県庁 1201 会議室

出席者：岩倉成志座長、梅澤麗委員、徳永幸之委員
（オンライン）加藤一誠委員、高澤由美委員

●：有識者委員発言 ○：県発言

【議事1 これまでの経緯及び検討の再開について】

- 目標年次が明記されていない。どれぐらいのスパンで考えているか。
（事務局）
 - 期間は、概ね20年くらいをイメージしている。山形新幹線米沢トンネルは工期15年、調査を含めると20年以上かかる。トンネルが実現しようとしている状態を思い描くことが重要だと思っている。人口減少を見ても20年後は、80万人を切ってくるかどうかであり、ある程度長期的に考えて20年を想定している。
- 最終的に20年であれば、目標にどうつなげていくか。ロードマップを考えるのか、将来像だけでいいのか。
（事務局）
 - 交通は、最終的には民間事業者によるので、いつまでに何をやるかについて、全て示すのは難しい。施策は直近のものが多くなると思うが、ロードマップというよりは、目指す姿を概念的に整理したうえで、施策の方向性を示していきたい。
- 課題の中には直近の問題もある。それらの書き方を今後相談したい。
- ビジョンを作ってからロードマップを作る考え方もある。10月までに作るということなので、まずはビジョンを作ることかと思う。
- 先程の指摘は、ビジョンに向けてのロードマップを作ることでもあるし、直近で対策を取らなければならないものを、20年後の姿だけではなく、どの時点で何をやるかを考えこんで、ビジョンを作るべきであるとのことだと思う。そこを意識して進めていただきたい。

【議事2 山形県の交通の現状・課題等について】

- コロナを経て、今年1月から5月まで人数ベースでは過去最低だったが、売り上げは過去最高だった。客単価が上がった。

- コロナ前までは、数を追って売上を第一としていた。これからは交通も関連するが、生産性を高めていくことが重要である。
- 観光は繁閑の差が激しく、労働生産性をどうやって平準化してうまく高めていくかが難しいが、とにかく数を追いかけることはやめて、高品質・高付加価値化し、1人の方からより多く消費してもらうということに焦点を当てて頑張っている。交通に関しても同じようなことが言えるのではないか。
- 運転手不足についても、生産性が高まってくると労働環境なんかもまた変わってくると思う。目の前に抱えている課題をどうにかしていくという視点でいろいろ考えることも必要である。

(事務局)

- 交通事業者の話として、物価高の中で他の産業よりも給料も非常に低く、離職している人が県内でも多く発生していると聞いている。そのような中で、高付加価値化や職員の処遇改善、労働環境の改善というところを進めていくことが、若者などのリクルートにも繋がってくると思う。
- 県としても対策をしていく必要があると思っている。
- 交通面からの生産性でいうと、運転手が減っていく中で、高畠での自動運転の実験や、鉄道では JR 九州も自動運転の導入を進めており、そうしたことで人件費を下げていって生産性を上げていき、運行本数を増やすなどの可能性はあるのでいろいろ調べるとよい。
- 高価格帯と低価格帯など、客層の違いで行動パターンやどこに行きたいかが全く違う。
- リゾート列車の四季島の動きを見ていた時に、受け入れ側で客層をつかんでいないと感じた。高価格帯向けのサービスが全く用意できていない。
- クルーズ船においても同じことが言える。クルーズ船がどんどん大型化してきているが、それに伴って、同じクルーズ船の中でも客層が相当違ってきていると思う。
- ただ船がいっぱい寄ったとか、人数が増えたということだけではなく、客層を分析しないとちゃんとした対策が打てない。
- 国内広域移動の分析について、地域別で見っていくほかに、どういう手段が使われているのかで回り方が違う。クロスでの分析も必要。
- 全国幹線旅客純流動調査について、どこまで現実を捉えられているのか。特に、自動車による移動に関しては、東北だと近県への移動は自動車が主流かと思う。データの特質をしっかりと把握しておかなければならない。
- 鉄道に関して、赤字ローカル線問題はもう少し丁寧に、良いデータを追う必要がある。
- 貨物の流動について、赤字ローカル線にも絡むが、どこからどこに行くかでのルートを使うかが違う。山形県からどこかだけではない。
- また、仙台から山形を通過する貨物をどう戦略として取り込むか、山形を現

状通っていない貨物をターゲットにするかどうか。2024年問題と絡めて、途中で乗務員や車両を交代させる長距離輸送を考えたときに、そうした拠点は山形であり得るのかを考えていく必要がある。

(観光復活推進課)

- クルーズ船について、比較的誘致が中心で、客層分析ができていない。オプションツアーは、こちら側が見せたいところを中心に組んでいる。
- クルーズ船に限らずだが、客層分析をきちっとした上で、どう観光地に繋げていくかなど、分析をしっかりと進めていく必要がある。

(事務局)

- 通過貨物については、どのように把握するか考えたい。

(県産品流通戦略課)

- 貿易について、山形県の企業すべてが酒田港を利用しているわけではなく、京浜や関東の港を使っている企業もたくさんある。
- 2024年問題を考えたときに、京浜の港で上げた荷物を今は日帰りでトラックで山形まで運んでいるが、今後は福島ぐらいが限界だろうという話がある。
- そうした場合に、ご指摘のようなターミナルを使うのか、あるいは船を酒田港まで持ってくるのかなど、いろいろな動きが出てくるかと思う。そのような動きを把握し、県として必要な施策を行っていく必要があると考えている。

- 東北自動車道から東北中央道にすごくシフトしている。このような中で、全く停まる場所が無く、労働違反になるような状態だと選ばれなくなる。
- 4時間の壁が2024年問題の大きなポイント。例えば、秋田と仙台の事業者が組んで仙台に拠点を置き、秋田の荷物を仙台で積み替えて、首都圏の各方面に振り分けるということをやっている。
- 山形は無料区間が多いので、今まで東北道を使っていたものがシフトしてくる可能性もある。
- そこで、道の駅で休憩、宿泊など、長時間休憩できるような施設を作っただけなどにより、逆に呼び込む戦略というものもあると思う。
- 全体的な感想として、地域の名前が入っているところは細部の分析があるが、全国的な分析になると地域との関係がよく見えない。
- 資料2-①の13頁、18頁について、庄内はアメリカが多いということだが、ジェットスターからなのか、羽田乗り継ぎなのか。ANAが5便化した現状からのソリューションは、羽田乗継を増やすという方向だと思う。
- 国際線が戻っていない中で、羽田の乗り継ぎをどう生かしていくか。5便化はチャンスであるので、どういう方向性か、乗り継ぎの客がどれぐらいいるか、資料で入れていただきたい。動態にも載っている。
- バスの人材不足の話が出たが、空港ともリンクしている。今は、空港の人材不足が空港の最大の政策課題であり、県からすれば、補助金をもらいやすい

課題である。

- 山形空港は山新観光が、庄内空港は庄交コーポレーションがグランドハンドリングしている。このあたりからヒアリングして、空港の人材不足に関連した資料を入れることにより全国的な政策とリンクする。
- それが結局、地域交通のソリューションにもなる。おそらく、バスの運転手の給料を抑える必要があるため、空港関係の人件費も抑えざるを得ないのではないか。
- 賃金体系は地域として増やす、地場産業としての空港と捉えたらどうか。それが産業活力になる。まずは地場の企業からヒアリングをしたらどうか。
- 観光白書で、観光 GDP、その地域がどれだけ儲かっているかが大事という考え方を出しているが、観光も地場産業なので、そこが儲けないと当然給料が増えない。そういうところに県が経済的な配慮をする必要があり、そのためのエビデンスとして、雇用の課題や地域の稼ぐ力が少ないということを整理しておく政策と繋がる。
- 資料3との関わりで、観光のインセンティブについて、これは、経済的にトランスファーというが、外航に全てあげるのは寄付と同じで、1円の価値も生まない。
- 県費を海外に持って行くよりは、国内の地場産業にお金を向ける、例えば、インセンティブの一部を空港人材に入れるとか、観光産業の人材にも配慮しますよとか、そういう形で政策の体系をつくれば、県民の納得感が高まると思う。
- 空港には若者がいっぱいいる。若者対策としてもそういった記載が必要。

(事務局)

- 庄内空港については、羽田からの乗り継ぎのデータについて、次回に向けて整理させていただきたい。5便化についても、まずは、いかにインバウンドなども含めて定着させていくかというところが、非常に重要だと考えている。データも含めて整理をさせていただきたい。
- 庄内空港は、庄交コーポレーションによると、いま現在、運航不可になるほどの人手不足ではないが、チャーターが増えてくると人手が厳しいと聞いている。また、若者が離職しているとも聞いている。もう一度ヒアリングして最新の状況を整理したい。

- 例えば、タクシー代を補助すれば現金が落ちる。タクシー対策になるのでいろいろ考えてほしい。

(観光復活推進課)

- 近年の観光庁の事業は、稼げる観光地作りに関する事業メニューが増えてきており、県としても、地域の稼げる力を引き出すための支援にシフトしていく方向で議論中である。
- 公共交通について、県でデータベースを揃えているが、そのデータを今どの

ように生かしているのかが見えづらい。それらのデータもうまく活用して、この体系に盛り込むことが大事である。

- 地域作りの観点から、立地適正化計画の居住誘導区域と連携しつつ、優先的にどのエリアで公共交通の基盤を強めていくかを議論し、残していくべきところは残していくというようなことを共有していくことが重要である。
- 最近、高校生も公共交通利用が減っており、自家用車で家族が送迎したり、私立高校だと自前で通学のバスを出したりしている。生徒確保の観点から、置賜地域の高校だと、福島県の会津地域にまでバスを走らせているなど、地域公共交通を利用しない生徒が増えていると聞いている。
- 若いうちから地域公共交通に乗る機会がないと、大人になってからでは車に移行してしまうため、地域公共交通を利用する機会を増やしていく、維持していくことが重要である。
- これは、高齢者にとっても同じであり、免許返納を考えている高齢者の話では、突然公共交通を利用せよと言われても、長年自家用車を利用してきたので、ライフスタイルの変化に追いつけないとのことであった。
- したがって、定期的、イベント的に地域公共交通を利用するような機会を設けて、誘導することを検討いただきたい。
- 空港の利用については、もう少し県境をまたいだ広域での連携について、分析を深めていただきたい。
- 例えば、会津と米沢は観光でも似ていて連携しやすいが、公共交通での移動は、ほぼできていない。インバウンドに関しても、日光東照宮から会津までは鉄道で来ているが、そこから北上しないというようなデータがある。
- したがって、他県から山形までどう連れてくるのかというような視点も含め、東北あるいは北関東との連携を踏まえた分析を深めるなど、違った視点での分析も進めていただきたい。
- これまで交通は、利便性という視点で捉えられてきたが、20年という長いスパンで考えたときに、山形という条件不利地域では、それだけでは競争に勝てない。
- 例えば、カーボンニュートラルに関して山形で力を入れているならば、交通を使うとカーボンニュートラルに貢献できるような仕組みを作るなど、海外では、飛行機や電車での移動の検索をしたときに、どれくらいのCO₂を排出するのかが出てくる仕組みがある。
- 県民に対して利便性や効率だけが移動の全てではないといった意識変化を図るようなことを、20年という長い時間をかけて一緒にしていくことも必要である。
- 山形では、公共交通を利用したときに待ち時間があるが、待ち時間の過ごし方を考えるような政策も山形ならではの。

(事務局)

- データ活用については、グーグルマップなどで目的地を入れるだけで、どの

交通機関に乗ればいいかが分かることが重要であることから、バスの路線データを GTFS 形式で、県事業者や市町村のコミュニティバスの路線を全て県でまとめて、オープンデータで公表している。今後は、リアルタイム情報も整備していきたいと考えている。

- また、昨年5月からチェリカという地域連携の IC カードを導入しており、山交バスや庄内交通、山形市、米沢市、上山市のコミュニティバスで使えるようになった。
- この事業者が保有している乗降データも県に提供してもらう仕組みにしている。
- そのデータを活用し、病院が移転する予定の最上地域において、バス路線の見直しの実証事業を行った。
- データについては、公共交通の利用者が利用しやすくなるための政策や、客観的なデータに基づいて路線等を考えるといったものへの活用を推進していきたい。
- 高校生の利用者が減っていることについて、市町村の中だけでは難しい課題である。公共交通以外も含めて、地域の交通をどのように最適化していくか、地域ごとのブロック会議などで検討していく必要があると考えている。
- また、県内の交通を全部、公共交通で移動できるようにしていくのは難しいと考えている。ある1日の移動だけでも、車ではなく公共交通を利用するような取り組みが、非常に重要であると考えている。
- 交通は便利になっている面もあるが、知られていないことに県としても問題意識を持っている。関心を持っていただく人を増やすことを考えていきたい。

- 交通は、何かの目的があって移動するということであり、目的側、例えば観光地の入り込みはどうなっているのか。入り込み客数のデータを見ると、「その他観光」が増えているが、それは何なのか。
- 立地適正化について、どこの地域がどういう立地適正化計画を持っていて、人口をどのくらいにしていきたいのかなど。そうした着地側の情報をもう少し加えていただくとよい。
- また、山形ことは紹介されているが、山形と関係がある地域の交通整備はどうなっているのか。例えば成田空港は、滑走路1本延伸、3本目を作ろうとしていて、かつアクセス交通も高速化させようとしている。そういうスロットが空いたときに、成田をどううまく使えるのか。
- 仙台は、バスターミナルの計画を持っていて、それができて仙台の優位性が上がったときに山形はどうするのか。そういう周辺の話も調べるとよい。

【議事3 主要な施策の取組状況について】

- 心配なのは、取り合いになってしまうのではないかという部分。例えば空港整備に関しては、その一方で新幹線整備、あるいは米沢トンネル整備という

ことをやっているわけで、そうなれば当然、東京方面、首都圏方面は新幹線が主体になってくるという中で、本当に山形空港の維持が大丈夫なのかというようなこと。

- あるいは、山形空港と庄内空港の両方、インバウンドで頑張るといいますが、結局それで分散すると、使い勝手がどうなのかということも心配されるので、あえて仙台空港とか他の空港と組んで、周遊ルートをしっかり育てていく方がより効率的というか、かえって仙台空港の需要をこっちに取り込むとか、そういう戦略もあっていいのではないかと思います。
- 新幹線も、B/Cが1.0を超えるというが、当然、奥羽・羽越の2つとも整備すれば、若干取り合いというところの中で、1.0が確保できるのだろうかという問題も出てくる。
- 道路も、特に無料区間となれば、今までの道路はこの先どうするのか。国道が県道に移管されるということの中で負担が増えないのか。老朽化対策というところも含めて、果たしてどうなのかということも若干懸念される。
- 全てやれば本当にいいが、それをやることによって何を狙っているのか、単に交通ということだけではなくて、地域の経済や生活面で、どれだけこれが貢献するのかといったところをもう少し強く打ち出さないと、総花的で本当に大丈夫かという印象に見えてしまいかねない。そのあたりを注意していただきたい。

- インバウンドは今年の冬場、海外からの個人のFITのお客様がすごく増えた。
- 団体と違っていろんな問い合わせが来る中で、9割方が交通の件。駅を出てシャトルはあるのかとか、空港に着いたらどうやって行けばいいのか、などが多い。
- 話を聞くと、路線があるのは理解しているが、本当に安全なのかが分からないようだ。県の後押しにより、安心・安全だということが示されると、利用されていくようになるのではないかと。

- 全体として、総花的になってしまうのは仕方がないが、どれを優先的にやっていくのか、優先順位とまではいなくても踏み込んでもいいと思う。

- 米沢トンネルが出来るのはいいことだが、効率的・効果的にやるためには、福島と米沢トンネルをどうするか、これは福島県の問題になる。どういう課題があるのかということも書いて準備をしておかないと、結果、効率的な整備にならないということになる。県外で書きづらいかもしれないが視野を広げるという意味で検討いただきたい。

(事務局)

- 取り合いの懸念について、例えば、羽田便も住んでる場所などによって利用者層が違うのではないかと考えている。新幹線が早くなってくると、航空の方に影響を与えてくるというのはあるとは思いますが、移動の総量を増やして、

需要拡大をしていくというところを併せてやっていくことによって、取り合いの形にならないような姿を目指していきたい。

- 優先順位は、どこまでというのは非常に悩ましいが、次回の目指すべき将来像のところで考えていきたい。
 - 交通を分かりやすくしていくというところも、よく連携しながら対応を考えていきたい。
 - トンネルについても、福島県側とこれからよく話をしていきたい。その中で整備していくにあたってどういう課題があるかなど、しっかり先を見据えて考えていきたい。
-
- 10月までに取りまとめるということなので、庁内調整が必要な「優先度」は、作ることは不可能だと思う。
 - 「優先度をどうするかということを考えなければいけない」というような形で、今回は終わらせるのかというところを庁内で調整し、報告書ではどういう書きぶりにするのか、検討いただきたい。
 - 委員全員が心配しているのは、総花的になって、全部やりたいになっているけれども、結局進まないみたいなことになってしまうこと。

【委員会終了後】

- 離島航路は入れなくてよいのか。

以上