

第4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8月2日（水）14:00～16:00

場所：山形県議会第1会議室

出席者：加藤一誠委員、高澤由美委員

（オンライン）岩倉成志座長、徳永幸之委員、兵藤哲朗委員

●：有識者委員発言 ○：県発言

【議事1 第3回委員会における指摘事項等への対応について】

- 指摘番号5の「拠点整備」については、7月20日に開催された国土交通省第23回物流小委員会の資料も参考にしてほしい。物流の中継輸送の拠点について、山形県は候補に挙がっていないが、東北の真ん中の要所であるため、今後そのような視点でも検討していただきたい。
- 中継輸送について、山形県は、東北道ルートと日本海ルートという分岐点でもある。将来的に道路整備が進んだ場合に、中継輸送の拠点になりうる可能性もあるため、今後注視していただきたい。
- 物流について、山形－新潟間や酒田－石巻間の道路整備については、産業活性化の起爆剤としてどのように活用していくかが重要。
- 新幹線について、奥羽新幹線と羽越新幹線を整備することによって何ができるのかというところが重要。道路整備とも併せて、観光の周遊等の戦略も考えていく必要がある。
- 資料1－②5 ページについて、山形にとって重要なコンテンツである温泉や名所・旧跡への観光者数が減少していることに危機感を持ったほうが良い。
- 「その他の観光地」の割合の伸びが激しいが、観光果樹園やそれに隣接する産直施設に行った場合は、ダブルカウントになっているのか。

（事務局）

- 施設ごとにカウントしているため、同じ人が2つの施設を訪問すると「2」とカウントされる。

（内容が関連するため、議事2～4まで一括して事務局から説明）

【議事2 山形県が目指す交通の将来像及び将来像の実現に向けた取組の方向性について】

【議事3 将来像の実現に向けて取り組む施策について】

【議事4 山形県総合交通ビジョン（案）の概要について】

- 「マーケティング戦略に基づく航空・空港の政策」を資料に入れ込んでほしい。乗客の層を見ると、羽田ー庄内はほとんどビジネスで、羽田ー山形と伊丹ー山形は、半分ぐらいが観光、過去に就航していた伊丹ー庄内も半分ぐらいが観光となっており、それぞれの路線で客層が違っているものを追いかけることとなる。
- 庄内空港の昼の2時台のフライトや空港で乗り継ぎをする人も観光と推測される。庄内は、これまでビジネス客が多かったため、何もしなくとも客は来ていた。ビジネス客には送迎があるが、観光客は二次交通対策をしっかりとやらないと定着しない。
- 山形空港は、羽田発着枠コンテストがあったから、しっかりと資料を作成し、二次交通についてもしっかりと検討がされている。一方で庄内空港については、そういったものがなかったため、今後は二次交通を含めた観光パッケージを作って観光客を呼ぶことにつなげてはどうか。庄内空港ビルで事業戦略を策定しているが、賃貸業や販売業がメインだと思うのでアクセスのことは範囲外となっている
- 庄内空港ビルもせっかく空港にいい商品を置いているのだから、商品管理をもっとしっかり実行し、マーケティングの視点を取り入れ、どのようなお客様を想定するか等、戦略を立案していった方が良い。
- 航空と交通をパッケージにして、庄内交通などと一緒に人材を確保するなどしていったらどうか。県が地域交通に確保している予算をそのパッケージに入れても良いのではないか。

(事務局)

- 現状では、庄内空港からの二次交通は、鶴岡駅と酒田駅に行くだけになっているが、庄内空港も湯野浜、加茂、由良方面への二次交通の実証実験を始めている。それをもう少し充実させていきたい。特に鶴岡はかなり広いため、温泉にしても水族館にしても二次交通は重要と考えている。
- 庄内だけではなく、名古屋や札幌も含めて、どのような観光客、どのような年齢層を呼んでくるのか分析して考えていく必要があると思っている。
- 一つアドバイスをすると、札幌の人は歴史が大好きであるということ。出羽三山等の歴史をアピールすると良い。相手方の好みを考えた方が良い。
- 山形県が目指す交通の将来像の柱については、概ねこのとおりで良いと思う。二つ目の「地域の暮らしを支える利便性が高く持続可能な地域交通の構築」に関して「利便性が高く」の部分は、あまり強調しすぎなくても良いのではないか。リソースが限られる中で、全県的に利便性の高さを追求していくことは難しいと思う。将来像の実現に向けた取組の方向性で書かれている「老若男女誰もが安全・安心かつ快適に行きたいところに移動できて」のようなトーンで良いのではないか。
- 地域ごとの現状や社会状況の変化に対応できる体制を整えるということ

強調するような書きぶりの方が、それぞれの県内の地域性を活かした交通体系を後押しできるのではないかと思う。

- 資料4第2章の6項目について、山形県が目指す将来像のどの項目に関連するか示していただくと理解しやすい。
- 交通体系を構築した後に、来訪者がその交通体系を活用して、どう動くのかということに言及するのも良いのではないか。例えば、レンタサイクルであるとか、環境負荷が低い何かモビリティのようなものを利用して動けるようなことを将来的には目指している等。

(事務局)

- 利便性をあまり強調しすぎない点については、今後本文をまとめていく中で、書き方等の検討させていただきたい。
- 課題の部分と目指す将来像との対応部分については、今回は概要だけを示させていただいたため、今後、文章として書いていく中で示していきたい。
- 来訪者がどのように使っていくかのイメージも要素としてしっかり入れていけるよう文章を作る中で考えていきたい。

- 資料2の将来像の中で、「安全・安心な暮らし」が、次ページの将来像の実現に向けた取組の方向性の中で見えてこない。高規格道路のミッシングリンクの話は、安全・安心にも繋がる話であるため、その関連性も書き込んでほしい。
- 他地域やモード間での連携に加えて、他分野との連携というものもしっかり入れてほしい。例えば貨客混載などの話になると、人・モノの総動員ということを考えないと地方の持続可能性に繋がらない。
- 資料4第2章について、各項目で相互に関連する部分があるので、その繋がりをどう書くかを要検討。例えば、国際ネットワークに関連して、先ほど庄内空港の二次交通の話があったが、クルーズ船も含めて域内ネットワークとの連携が重要な視点になる。
- 資料4第2章の項目2の「国内広域ネットワークに関する動向」で、回廊ネットワークや日本海側・太平洋側の二面活用という表現があるが、これだけでは分かりにくいいため、横断する高規格道路のミッシングリンクや在来線のネットワークをここで位置づけても良いと思う。ローカル鉄道について、項目3の「持続可能な地域公共交通の構築」で整理されているが、ローカル鉄道を地域交通という面だけで捉えると、なかなか存続は難しいだろう思っている。ローカル鉄道ではあるが、鉄道ネットワークでの観光周遊であったり、貨物であったりといったネットワークの中できちんと位置づけていかないと、なかなか存続は難しいため、検討いただきたい。
- 項目4の「安全安心な交通の確保」というところも、個別ではなく、リダンダンシー、複層性・冗長性ネットワークとして代替手段を持つという視点も大事。

(事務局)

- 資料2の将来像の「安全・安心な暮らし」が次ページであまり見えてこないのはご指摘のとおり。トンネル整備やミッシングリンク解消は、安定性・安全性の面で非常に重要な政策であるため、文章でも表したい。
- 他分野との連携についても、非常に重要なことだと認識しており、しっかりと文章を入れていきたい。
- 資料4第2章については、ご指摘を踏まえて、本文で反映するところも含めて考えていきたい。鉄道についてもご指摘のとおり、地域交通という観点だけでは、利用者も減っていく中である一方、ネットワークとして繋がっていることによる効果は重要だと認識している。鉄道の重要性について、幹線鉄道だけではないという面を書きたい。
- 資料3について、特に重点的・短期的に取り組む施策と中長期的・継続的に取り組む施策という分け方は、中長期的なものは重点的ではないように見えてしまう。重点的と短期的というのは必ずしもリンクするわけではないため、そこが若干違和感を感じる。
- また、この山形県総合交通ビジョンは、大体何年をターゲットにしたビジョン作りを考えているのか。

(事務局)

- ビジョンについては、概ね20年程度を考えている。米沢トンネルが20年かもう少しで、実現が見えてくるかということと、交通ネットワークという観点で、大きな動きが出てくると予想するのが、大体20年後ぐらいというところ。
- 中長期的・継続的に取り組む施策についてのご指摘については、重点的ではないと思っている訳ではないが、重点的・短期的と対立構造的になってしまっているところはあるかと思う。
- 中長期的・継続的に取り組む施策の中にも重点的に取り組むべき施策があると思う。書きぶりを検討いただいたうえで、個別に相談してはどうか。

(事務局)

- そのように検討することとします。
- 山形空港と庄内空港はそれぞれJALとANAが運航しており、羽田では、なかなか協調戦略がとれないため、乗客が偏ってしまう。先日、豊中の地元のふれあい広場で山形県の出展者が、芋煮とつや姫を販売していた。山形や庄内という目的地を知ってもらうためには、このような機会をつくっていくことも重要。
- 山形ー羽田の機材の大型化については、この方向性で良いか。小型化多路線かなと思っていた。

- 737 であれば大丈夫だと思う。航空会社にとっては大型化してガラガラになるよりは小型にしておく方が良いのだと思う。機材を大型化し、定着するには、恒常的な利用者がいるということを地元が見せないでだめではないか。
- 資料2について、全体的に山形県がしっかり頑張っ支えるという印象を強く受ける。カーボンニュートラルや持続可能な地域社会については、県民が責任を持って協力してもらわないとできないこと。文章の書きぶりについても県民も責任を持って協力していくということが必要であると思う。県だけが頑張りますと言っても、うまくいかないと思う。
- 持続可能な地域社会については、鉄道・バス・タクシーそれぞれ民間企業であるため、経営がきちんと継続できるような状態にしていかないといけない。それには県民の協力も必要であるし、前回、委員から提案のあった県からの補助なども検討して、交通事業者の所得を上げていき、ひいては県全体の所得を上げていくような政策に直結させるような書き方が良いのではないか。全体を通して県が頑張っていますというトーンが強いのが気になった。
- デジタル田園都市や国土形成計画との関連の話で、女性の就業、山形新幹線の高速化による I ターン・U ターン等、デジタル田園都市構想が全く出てこない。山形県総合発展計画との整合性もあると思うので、そこを意識してもらいたい。
- 資料4第3章について、イメージ中の灰色の矢印が地域間のネットワークを強化したい箇所だと思うが、強化するところだけが入っている感じがする。山形県全体でどのように回遊性や回廊などを作っていくのか分かると良い。

(事務局)

- 県の頑張ります感が強いという点については、ご指摘のとおりであり、県民の意識がついてこないといけないため、書き方を検討していきたい。民間企業の経営という視点についても併せて考えていく。
- デジタル田園都市国家構想の話は、山形新幹線米沢トンネルにも関係し、非常に重要と認識しているため、しっかり入れ込んでいく。
- 回廊のイメージについても検討して相談させていただきたい。
- これまでの国や県の税金だけで県土を守っていくという時代ではないと思う。今回の改定ではそのような視点をしっかり持ってほしい。
- 総合交通という範疇を超えてしまうかもしれないが、まちづくりとの連携についてもただ連携するということではなく、都市計画側でも公共交通のことをしっかり考えてもらわないといけない。実効性を持たせるためにも、総合交通ビジョンとは別になるかもしれないが、意識の醸成や他部門との認識のすり合わせをお願いしたい。
- 山形市の例を見ると、立地適正化と公共交通計画が若干連携してるように見

えるが、実際の利用者から見たら、分断されていて、どこに行くにも乗り継ぎが必要というように見えなくもない。また、まちづくりとして、その公共交通軸をどのように活用しようとしているのかということがあまり見えない。後付け的に拠点開発があつて、そこと従来の駅を結ぶという形での連携でしかないように見える。やはり既存のストックをどう活用して、新しいまちづくり・住みやすいまちづくりを目指していくのかという視点が必要。

- 交通ビジョンという言葉だけでは、なかなか伝わらないところがあるため、実際の業務を通じてその連携の重要性を再認識していただかないといけない。観光の周遊や二次交通など、それぞれの部門で一生懸命やっていたが、本格的な連携にまで至っていない印象がある。
- 資料に、県、各市町村、デベロッパー、交通事業者、JR、三セク、バス、タクシー、県民などの主体に対して、どう働きかけて連携させていくのかの絵を入れても良いと思う。

以上