

第5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30日（水）14:00～15:45

場所：山形県庁 1201 会議室

出席者：岩倉成志座長、加藤一誠委員、徳永幸之委員

（オンライン）梅澤麗委員、高澤由美委員、兵藤哲朗委員

●：有識者委員発言 ○：県発言

（内容が関連するため、議事1と2を一括して事務局から説明）

【議事1 第4回委員会における指摘事項等への対応について】

【議事2 山形県総合交通ビジョン（案）について】

- 42 ページ下から2番目の丸について、「企業誘致等の産業振興施策や観光施策との関連も踏まえつつ」という箇所を「企業誘致等の産業振興施策や観光施策との強固な連携に基づいて」としてはどうか。これらとは結びつかないとやっていたため、「強固な連携」と書いた方がよい。
- 47 ページ下から2番目と1番下の丸の「脱炭素化推進計画」については、それぞれ空港と港湾のことを記載しているが、内容が重複しているため、「空港と港湾については～」などと一つにまとめてはどうか。
- 33 ページ下から2番目の丸で、「内部補助が成り立ちにくくなるなど、交通事業者は厳しい経営状況に置かれており」としていて、更に、「収益構造の多角化を進めることが急務」とあるが、これが出来るなら既にやっている。厳しい経営状況であれば、県が外部補助します、すなわち県が助けますというのがビジョンの文面なのに、中身で頑張りを求めているのがサーキュレーションしている感じを受ける。

（事務局）

- 42 ページ、47 ページについて、御指摘あった修正に関しては、対応させていただく。
- 33 ページについて、これまでもバス事業者等には支援を行ってきており、市町村の負担も年々大きくなってしまっている。これまで出来ていないというのは御指摘のとおりだと思うが、どうにか前向きに変えていくという姿勢は、事業者に対し求めていきたいと考えている。
- 特に「収益構造の多角化」という記載に違和感がある。一般的に都市圏では不動産収入を見込むということになるが、都心部に人が出て行って、商業施設が少ない中で、これができるのかどうか。

（事務局）

- 例えば、最近、地方でよく行われている貨客混載とか、規模は小さいかもしれないが、地域にとってもプラスになるし、事業者にとっても新しい収益源となるようなものをイメージしている。「収益構造の多角化」というと少し大げ

さ過ぎるかもしれない。

- 路線の見直しを含めてとか、もう少し現実的なものの方がよい。都市部の交通機関に言っているような感じがする。

- 多角化の検討ぐらいの表現でどうか。

(事務局)

- 「生産性向上」に含まれているということで整理したい。

- 2ページの「はじめに」について、M a a Sにしても自動運転にしても様々なサービス・交通基盤が整った状況でないと実現は難しい。この「はじめに」の中で、「自動運転・M a a S」という記述が目立っているため、どうなのかという思いはある。

- また、目標年について、最後の段落に「概ね20年程度先の展望を想定しているが」とあるものの、次の行の「短期的」と「中長期的」がいつを指すのか、中長期とは、20年以内なのか20年を超えるのか分かりにくい。

- 16ページの高速バスの表中のカッコ書きについては、何を指しているのか不明である。

- 36ページにM a a Sの注釈が付してあるが、ここが初出ではないため、注釈を付す箇所を確認すること。32ページには、「交通DX」、「交通GX」の用語がでており、そのほかにも一般に馴染みのない用語が使われているため、注釈が必要。

- 38ページ中段の「地域に必要なサービスが提供される持続可能な地域社会」の項目の最後に、「広域的な生活圏を形成していくことが必要である」との記述があり、ともすれば更に広域的な生活圏形成を目指していくという誤解を与えかねない。「広域的な」という表現が適切かどうか。

- 39ページ下から2番目の○について、「デジタル技術の活用」よりも「持続可能な地域公共交通の構築」を先に記載した方が良いのではないか。

- また、この「デジタル技術の活用」と、次の項目に記載の「交通事業者における、DXの推進」に関して、同じDXということで意味合いの整理が必要。

- 43ページの「コンテナ貨物の取扱い」の2番目の○で、「現在は行えない内貿」というのは、どういう意味なのか。航路の誘致が出来ていないのか、ほかにも要因があるのか。

- 47ページの2行目に「貨物新幹線」という表現があるが、これは今の普通の車両に貨物を積み込むことを指すのか、貨物専用の新幹線の運行までを考えているのか。「貨物新幹線」という言葉の使い方がこれでいいかどうか。

(事務局)

- 御指摘あった点について、記載内容を検討したい。分かりにくいところもあるので、書き方を整理する。注釈の漏れや、用語解説が無い点についてもチェックをしたい。

- 39ページの「デジタル技術の活用」については、現在、県で力を入れている路線のオープンデータ化や、そうしたデータを使って路線の見直しに活用

したり、乗降客データの分析をしたりなど、データを活用して利便性を高めることをイメージして書いており、一方、「DXの推進」については、事業者内部でのデジタル化により生産性を高めていく手立てとしてのDXをイメージしており、中身が違うものとして記載した。

(県産品流通戦略課)

- 43 ページの「現在は行えない内貿」については、現在、酒田港に就航している国際コンテナ貨物の船社は韓国籍であるが、船舶法により、外国船籍の船は内貿が出来ないと定められているため。
- 内貿について、今後、国際フィーダー航路の誘致を図るという場合は、国内船社によるフィーダーを考えることになると思うので、書き方を検討してほしい。
- 39 ページについては、「デジタル技術の活用」というよりは「データの活用」として、データ分析に基づいて持続可能なサービスあるいは利便性向上を考えていくと書いていただいて、「DXの推進」については、交通事業者側のメリットだけではなくて、利用者にもメリットがあるということを書いて、取り分けた方がすっきりすると思う。
- 「はじめに」のところに、自動運転やMa a Sについて書くかどうかは検討してください。どこかで書かざるを得ないとは思いますが。
- そういうニーズに対応していくということは必要である。
- 交通事業者のDX化が課題と感じており、将来像として「誰もが利用しやすい」交通とするため、得られたデータの分析が重要になってくると思う。まずは、DX化によりグループのサイズを調べることが出来ないか。交通も観光もニーズが多様化しており、グループ単位が小さくなっていると感じている。DX化で得られたデータを分析して課題解決につなげていくという視点が大切。
- データ分析については、交通事業者も観光事業者も、ある時間帯は非常に忙しいが、そうでない時間もあるなど、繁閑の差が非常に激しいと思う。それをDX化によって、通勤時間帯と観光を組み合わせることや、物の流通についても、隙間に入っていけるようであれば、さまざま組み合わせていくなどして、生産性を上げていくことが出来るのではないか。
- 広域的にも地域内でも同じようなことが言える。例えば、チャーター便は大人数が一気に来て、バス単位で移動しているが、実は個人個人のニーズはそれぞれある。交通事業者については、現在の多様化するニーズに対応できるような小回りの利くビジネスモデルになっていないというのが課題。それを解決できるようにデータ収集と分析を行っていくということを内容に入れていただければと思う。

(事務局)

- 移動の仕方もニーズも多様化してきている中で、これまでは、なかなか移動に関するデータを収集できなかったが、山形県内でも最近は出来るようにな

った。得られたデータを使って課題解決につなげていくという要素を入れ込みたい。

- 全体を通して非常に分かりやすくまとめられている。総合交通ビジョンについて、ほかの計画との関係性はどうなのか。一般的には、上位計画との関係性などが書かれている場合が多いと思うが、このビジョンの位置付けについて伺いたい。
- 色々な施策をたくさん詰め込んでいるため、どの施策を優先的に、どの時期までにやりたいと考えているかということについて、もう少し見えた方が、実現可能性の高いビジョンになると思うがどうか。

(事務局)

- 県には「第4次山形県総合発展計画」という全体の計画があつて、ほかにも観光や国際の計画もあり、それらも踏まえて検討をしている。ただ、県総合発展計画は、令和2年から概ね10年間の計画であるため、本ビジョンで想定している概ね20年先の展望との整合性もあつて、関係性について明示しにくいというところがある。

- 上位計画と分離してしまっているように見えてしまうので、きっちりした関係性でなくとも、「はじめに」のところに、ビジョンの位置付けが反映されていると良い。

(事務局)

- どの施策を優先的に、どの時期までにとすることは、その点をできるだけ示すため、「特に短期的に取り組む施策」というところで整理させていただいた。交通事業者も関係してくる中で、いつまでに出来るか書きづらいものもあり、今回はこのような形で整理できないかと考えたところ。

- 難しい状況があるのはよく分かる。例えば、優先的にやるものは、丸を黒丸にするとか、出来る範囲でメリハリがつくように検討していただきたい。

- いまは、アンダーラインになっているが、アンダーラインだと重要なものという印象なので、一般県民が見たときに分かりやすいようにお願いしたい。

- ビジョンについては、幅広く網羅されており、もう付け加えることは無いと思う。ただ、県、市町村、交通事業者、県民のすごくクローズドな印象を受ける。例えば、観光などにおける周遊旅客の積極的な取り込みなどという際には、交通事業者だけでなく観光地の事業者やDMOも関わることも多いため、そういった主体も入れてはどうか。

- 東北地方で貨物新幹線という場合は、仙台から札幌まで新幹線が開通した際に、貨物専用車両を走らせるというプロジェクトがあつて、それで新幹線車両を開発すると東京～札幌まで5時間短縮できるという試算があり、それが貨物新幹線という言葉である。ここでは、今やっている「はこビュン」が該当

し、これには「列車による貨物輸送サービス」と説明があるので、「新幹線による貨物輸送サービス」とした方がマッチするのではないか。

(事務局)

- 関係者の役割については、観光などに関わる事業者とも一緒に動いていくということを表記するよう検討する。
- 貨物については、県としても「はこビュン」でさくらんぼやだだちや豆の輸送などで積極的に使っており、もっと事業ベースに持っていけるようにしたいと考えている。書き方については、「新幹線による貨物輸送」としたい。

- 40 ページの1番上の項目「様々な分野との連携等による交通の利用拡大と地域課題の解決」について、前は「交通の利用拡大と交通需要の創出」だったところを、同じ意味だということで修正してもらって、「交通の利用拡大と地域課題の解決」となっている。しかし、地域課題の解決をするための交通ビジョンである点と、ここでは交通の将来像を示していることから、「地域課題の解決」という言葉には違和感がある。これは取ってしまってもいいか。

(事務局)

- 脱炭素化の取組について、「利用拡大」だと言い表せていないかなと思い、「地域課題の解決」という言葉で表現したところ。脱炭素化を前ページの「持続可能な地域交通の構築」の項目に入れることもあるかと思う。
- 本来であれば、地域が活性化して、それによる交通の利用拡大と言えれば良いが、地域の活性化のために交通を使いたいとも言っているのでループしている。「地域課題の解決」を取ることが1番シンプルでは。
- できれば、「持続可能な交通の利用拡大」かなと思うが、「持続可能」が2か所に出てきてしまう。また考えることにしましょう。

- 鳥取県では、飛行機を使ってもらうことと組み合わせて、移住を前面に出している。山形県では移住の実績は結構あるのか。

(移住定住・地域活力創生課)

- コロナ禍でオンラインが普及したこともあり、本県への移住は令和3年度までは右肩上がりだったが、令和3～4年度にかけては、伸びが緩やかになっている。相談件数自体も増えており、相談者の年齢についても、以前の定年退職後の第2の人生というようなシニア層から30～50代の現役世代にシフトしている。
- 移住と交通の関係はどうか。鳥取県では、首都圏への里帰りなどの飛行機運賃も出している。

(事務局)

- 山形県への移住者は、首都圏が多く、中京・関西圏が少ないのが特徴。飛行機は飛んでいるが、なかなか知られていない。今年から中京や関西にも力を入れていこうとしている。庄内空港では、移住を検討している人向けの割引をやったりしている。

● 観光についてはどうか。

(観光復活推進課)

- 外国人観光客については、一昔前の大型バスに乗って有名な観光地をめぐる形ではなく、団体旅行よりも小グループ・個人旅行がメインとなっている。そのため、山形県にどのように入ってきて、どこに何を使って移動しているのかというデータがないと、どのようにプロモーションをすれば良いか、対策が打てなくなってきている。そういう意味で、データ収集は非常に大事になってきている。
- 42 ページの国際チャーター便の誘致やその先の国際定期便の就航を見据えてということでは、ターミナルビルの機能強化、滑走路延長などのハード的な課題がある。さらに、来てもらうだけではなく、アウトバウンドにも力を入れていかないといけない。国際交流なので、外に行くときの座席も埋まるようにしないと維持できなくなってきている。
- いま来ているインバウンドは、成田空港や羽田空港から入ってJRを使って山形に来る方が多く、その次に多いのが仙台空港。仙台空港からどうやって山形県に呼んでくるかというところで二次交通が弱いという課題があり、今年度の補正予算で仙台空港から山形までのバス運行について支援することとした。アウトバウンドについても、パスポート取得時の手数料の半額助成を行うこととしている。

以上