

提言1 交通インフラ・ネットワーク整備による地域活性化の推進

(交通インフラ・活力あるまちづくり対策特別委員会)

(1) 多様で持続可能な地域公共交通の構築に向けた取組みの推進

<提言>

- 県民や観光客の多様な交通行動を反映した地域公共交通施策を展開するため、次期山形県地域公共交通計画の策定に当たっては、各種人流データなどの交通実態に係る調査結果を基に、山形県が目指すべき地域公共交通網の全体像を明確にしたものとする。また、地域の実情に即し、若者を始め様々な住民の意見を反映させた市町村の地域公共交通計画策定の取組みを更に支援すること。
- 運転手不足等による交通空白地域の拡大や自家用車を所有しない人へ対応し、インバウンドを含む観光客の多様な二次交通の需要に応えるため、交通事業者や市町村等によるライドシェアや、自動運転バスなどのAI技術を活用した交通移動手段の導入に向けた取組みを更に支援すること。

※交通空白地域：バス・タクシー事業者のサービス提供が困難な地域

※二次交通：鉄道主要駅や空港等の交通拠点と目的の観光地を結ぶ交通アクセス

<委員会における委員の意見>

- 運転手不足等による地域公共交通の運行本数の減少に伴い、地域公共交通の利便性が下がり利用者が減少した結果、更なる運行本数の減少につながる悪循環が生じ、高齢者や生徒・学生などを中心に既存交通手段による移動に課題を抱える県民が増加している。また、バス・タクシー事業者のサービス提供が困難である交通空白地域が生じるなど、地域公共交通の維持が危ぶまれているため、観光客の二次交通としても活用が見込まれる地域公共交通の充実を図る取組みを推進すること。
- 次期山形県地域公共交通計画の策定に当たっては、各市町村の交通インフラの実情を踏まえるとともに、各種人流データなどの交通実態に係る調査結果を基に県民や観光客の様々な交通行動を把握し、それらを計画に反映させること。
- 地域公共交通の整備に当たっては、地域の実情に即した施策の展開が重要である。若者や高齢者など様々な住民の意見を反映させた市町村の地域公共交通計画策定の取組みを支援すること。
- 高齢者や本県を訪れる観光客の増加が見込まれる中、生徒・学生など自家用車を所有しない人も含め、誰もが不便を感じずに移動できる地域公共交通手段を確保・充実させるため、タクシー事業者や市町村等によるライドシェアや、自動運転バスなどのAI技術を活

用した新たな移動手段の導入に向けた取組みを支援すること。

- 利便性を高め人が動きやすく人口増にもつなげていけるよう、地域公共交通路線の再編や新設なども含めた地域公共交通の構築を支援すること。また、海外政策課題調査でのデンマークの事例を参考に、複数の地域公共交通の共通チケットの発行や、自転車を車内に持ち込むことができるサイクルトレインなど、交通事業者による新たな取組みの検討を促進・支援すること。
- 地域公共交通を担う人材の確保・育成の取組みを更に支援するとともに、地域公共交通の維持や交通インフラ整備とまちづくりを一体的に推進するため、国の交付金を始めとする多様な財源の確保に努めること。

(2) 交通インフラ等の整備促進、防災・安全対策の充実

<提言>

- 災害時の避難や物資輸送等への備えとして、リダンダンシー機能を果たす高規格道路と直轄国道等とのダブルネットワークの構築や高規格道路の4車線化など、災害に強いインフラ・ネットワーク整備を加速させること。

※リダンダンシー（冗長性）：自然災害等による障害発生時に、一部の区間の途絶により全体の機能不全につながらないように、多重化されていたり、予備の手段が用意されている性質

- 子どもや高齢者、障がい者などに対する交通安全対策として、通学路整備や歩道の拡幅・段差解消等のユニバーサルデザイン化を更に推進するとともに、関係機関と連携した道路の安全点検を強化すること。

※ユニバーサルデザイン：障がいの有無、年齢、性別等に関わらず多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境をデザインする考え方

- 地域経済活動の活性化のため、鉄道など県境をまたぐ広域的な高速交通網のインフラ整備を推進するとともに、JR米坂線を始め、運行不能となっている鉄道路線の復旧に向けて覚悟を持って取り組むこと。
- 地域公共交通の利便性を高めるため、パークアンドライド施設の拡充支援や交通系ICカード対応機器の導入促進など、地域公共交通のシームレス化に向けた取組みを更に推進すること。

※シームレス：「継ぎ目のない」の意味。公共交通分野におけるシームレス化とは、乗継ぎ等の交通機関間の「継ぎ目」や交通ターミナル内の歩行や乗降に際しての「継ぎ目」をハード・ソフト両面にわたって解消することにより、出発地から目的地までの移動を全体として円滑かつ利便性の高いものとする

<委員会における委員の意見>

- 県境部分を始め道路の高速交通ネットワーク整備が遅れている。災害時の避難や物資輸送等への備えとして、リダンダンシー機能を果たす高規格道路と直轄国道等とのダブルネットワークの構築や、高規格道路の4車線化など、災害に強いインフラ・ネットワーク整

備を加速させること。

- 子どもや高齢者、障がい者など様々な歩行者にとって安全・安心な道路環境の確保、交通事故防止のため、通学路整備や歩道の拡幅・段差解消などのユニバーサルデザイン化を更に推進すること。また、日頃の道路の安全点検を強化し、道路の維持管理を充実させること。
- 地域経済活動の活性化のためには、鉄道など広域的な交通インフラの整備が重要であるが、本県と他県を結ぶ複数の鉄道路線は災害からの復旧が進まず運行不能状態が続いており、経済活動や沿線地域の住民生活に重大な支障をきたしているため、スピード感を持って復旧に取り組むこと。
- 地域公共交通機関利用者の利便性の向上のため、パークアンドライド施設の拡充や、交通系ＩＣカード等デジタル技術を活用する機器の導入の取組みを更に支援するなど、移動のシームレス化を図ること。
- 交通インフラの整備に当たっては、インフラストック効果やまちづくりの視点を考慮し、都市部とそれ以外の地域で整備状況に差が生じないようにすること。
※インフラストック効果：整備された社会資本が機能することで中長期的に得られる効果。生活環境の改善や移動時間短縮による生産性向上等がある
- インバウンドの増加を想定し、観光施設や文化施設の整備を推進するとともに、山形・庄内両空港の滑走路延長の検討を加速すること。また、地域経済の発展にも資する新たな交通インフラの整備も将来的に検討していくこと。

(3) 地域公共交通の整備と一体的に進める地域活性化の取組みへの支援

<提言>

- まちの賑わい創出のため、駅周辺のコワーキングスペースや観光施設を活用した沿線活性化事業の支援はもとより、駅を活用した住民の交流の場の設置を促すなど、市町村と鉄道事業者の連携による駅を核とするまちづくりの取組みを更に支援すること。
- 道の駅のゲートウェイ機能や交通結節点機能、防災機能の強化に向けた市町村等の取組みや、道の駅での地元特産品の販売など、市町村と住民等の連携による道の駅を活用した地域活性化の取組みを更に支援すること。

※ゲートウェイ：広義には「玄関口」という意味。ゲートウェイ型「道の駅」とは、県境部に位置し、地域観光の総合窓口としての地域情報等の発信機能を有する「道の駅」をいう

＜委員会における委員の意見＞

- 地域公共交通機関の利用者数の減少とともに駅周辺の人流が減少した結果、駅を中心とした地域の活気が失われつつある。駅周辺の人流の増加を図り、駅を核とした賑わいを創出するため、駅周辺のコワーキングスペースや観光施設を活用した鉄道沿線活性化の取り組みはもとより、駅を活用した住民の交流の場の設置を促すなど、市町村と鉄道事業者が連携したまちづくりの取り組みを更に支援すること。
- まちの賑わいを創出するため、通勤・通学・観光等における地域公共交通の利用促進に向けた各種交通施設内の環境整備を支援すること。また、地域の子どもたちに地域公共交通へ親しみを持ってもらい中長期的な利用促進につなげるため、子どもの利用体験の取り組みを更に支援すること。
- 道の駅は観光や交通の結節点、防災など様々な役割を担い、機能強化を通じた地域活性化が期待されており、他県から本県を訪れる際の玄関口にもなるため、市町村等が実施する道の駅整備への支援や、道の駅・観光関係団体等との連携促進が重要である。
- 自動車による県内周遊等の観光案内や、インバウンドを想定した多言語対応、移住やふるさと納税等の地域情報の発信など、道の駅のゲートウェイ機能の強化を支援すること。
- 地域公共交通の利便性を高めるため、道の駅のパークアンドライド用の駐車場の整備など、自動車と地域公共交通の結節点化を支援すること。
- 道の駅の防災拠点としての機能を強化するため、備蓄倉庫、簡易トイレ、非常用電源設備等の整備を支援し、市町村が実施する道の駅での防災訓練へ積極的に協力するとともに、道の駅の防災機能を県民へ周知すること。
- 道の駅の障がい者用の駐車スペースの拡大や、キッズルーム等の子育て支援施設の整備など、道の駅の利便性を高めることによる集客力の向上を図る取り組みや、地元特産品の販売などの市町村・道の駅・住民の連携による地域活性化の取り組みを更に支援すること。

【活動報告】

交通インフラ・活力あるまちづくり対策特別委員会

意見聴取

開催日

令和6年8月22日（木）

参加者

吉田 朗 氏 [東北芸術工科大学 教授]

主な内容

テーマ：「“クルマ社会”山形県における持続可能な公共交通を探る」

- ・ 本県が抱えるクルマ依存の現状を踏まえ、クルマに代わる、または補完する持続可能な公共交通の可能性について説明があった。
- ・ デマンド交通は高い利便性が得られるが、採算性を上げるためにエリアスポンサーを募り、施設敷地内に停留所を配置する代わりに協賛金を負担してもらう仕組みが望ましい。
- ・ 県内の多くのマイカー（乗用車）をシェアすることで新たな公共交通サービスが生まれる可能性が高く、山形版ライドシェアとして相乗り型の推進が望まれる。
- ・ 本県は人口が薄く広がっているクルマ社会の典型であり、公共交通の維持には、公共交通指向型のまちづくりを進める必要がある。そのため、鉄道の駅やバス停周辺では歩いて暮らせるまちづくりを進めることが望ましい。
- ・ 持続可能な地域公共交通の在り方を探り、的確な政策を判断するためには、人々の日常的な交通行動がわかるデータが重要であり、かつ、データのアップデートが必要である。



現地調査

実施日

令和6年10月21日（月）～22日（火）

訪問先と調査内容

（1）宇都宮市議会（栃木県宇都宮市）

- ・ 地域公共交通網維持に係る取組状況及びLRTがもたらしたまちづくりに対する効果について



（2）宇都宮ライトレール株式会社（栃木県宇都宮市）

- ・ LRTの利用状況及びLRTを持続可能な交通機関とするための課題等について



(3) 福島県議会（福島県福島市）

- ・ 東日本大震災、新潟・福島豪雨により被災したJR只見線の全面運行再開に至るまでの経緯及び運行再開後の利用者の状況等について

