

「山形県総合交通ビジョン（案）」に対する意見募集の結果について

- 1 意見の募集期間 令和5年9月29日（金）～ 令和5年10月30日（月）
- 2 提出された意見の件数 9件（意見者数6者）
- 3 提出された意見の概要及び意見に対する県の考え方

番号	御意見の概要	県の考え方
総合交通ビジョン（案）全般について		
1	<p>2ページ『「第4次山形県総合発展計画」をはじめとする、交通に関連する各種計画等において示された方針や取組等を反映したものとしている』の記載中、“交通に関連する各種計画等”のそれぞれを明らかにしたうえで「山形県総合交通ビジョン」との位置づけ、取り扱う対象範囲なども含めて整理し、冒頭に明示いただくと一層理解が深まるとものと考えます。</p>	<p>本ビジョンは、第4次山形県総合発展計画のほか、第2次おもてなし山形県観光計画～beyond2020～、第2次山形県国際戦略、第4次山形県環境計画、山形県道路中期計画2028等について、交通に関連する部分の方針や取組を踏まえたものとしております。</p> <p>一方で本ビジョンでは、交通に関して概ね20年先の展望を想定しているということもあり、本ビジョンについては「交通に関連する各種計画等において示された方針や取組等を反映したもの」と整理をしております。</p>
2	<p>鉄道について、13～14ページに記載されているものの、山形新幹線及び羽越本線以外のローカル線に関する分析や表現が弱いのではないのでしょうか。</p>	<p>13～14ページでは、国内外の広域的な移動における鉄道の状況について、本県の内陸部を縦断し県内鉄道ネットワークの中軸である山形新幹線と日本海沿岸地域と首都圏との流動を支える重要な幹線鉄道である羽越本線の2つを主に取り上げております。</p> <p>これら以外のローカル線につきましても、21～22ページにおいて、地域間・地域内の移動における在来線鉄道の状況について記載しているところです。</p>

<p>3</p>	<p>21～22 ページでは、ローカル路線の現況について触れられています。この考察では鉄路の利用者減少は少子高齢化や人口減少、車移動へシフトしたことが主因とされています。しかしながら利用者の視点に基づいた現況分析が不足していると思われる。</p> <p>地域の暮らしや経済を支える鉄路、路線バスは欠くことのできない基礎的社会基盤です。特に郡部の鉄道、路線バスは収益性の悪化を理由に減便、廃線を今後の施策検討の中心とせず、どのように維持継続させ移動難民を生ませないか、県の強力なリーダーシップをお願いするものです</p>	<p>鉄道やバス等の地域公共交通は、通学や通勤、通院や買い物等の日常生活に欠くことのできない地域住民の足ですので、39 ページにおいて「地域の暮らしを支える、誰もが利用しやすく持続可能な地域交通の構築」を本県が目指す交通の将来像として掲げているところであり、地域において必要な交通の維持・充実を持続可能な形で進めていく必要があると考えております。</p>
<p>4</p>	<p>近年、物流をはじめ、タクシー、バス業界等のドライバーの高齢化、人数の減少が指摘されており、今後そのマイナスの影響が出てくると考えます。また、運輸業界の 2024 年問題も喫緊に対応すべき問題です。</p> <p>ある資料によると、将来的に山形県の物流需要に対する供給の割合は 6 割程度に減少するとの予想もあります。県間流動についてトラック依存度の高い本県としては、運送サービスの低下が、産業振興、県民のウェルビーイング向上に大きな影響を及ぼすと考えます。本交通ビジョンの検討に際し、そうした視点も加味しておく必要があると考えます。</p>	<p>バス・タクシー・トラック等の自動車運送事業においては、ドライバーの高齢化等によって離職者が増加する一方で、長時間労働や賃金の低さによって新たな担い手が減少し、ドライバー不足が慢性化しています。特に、バス・タクシー等の地域公共交通事業者については、コロナ禍での利用者数の減少等によって、ドライバー不足が加速、深刻化しています。加えて、働き方改革関連法により、2024 年 4 月から自動車運転者の時間外労働の上限規制が適用されることから、更なる担い手不足等が懸念されており、地域公共交通の維持・確保が一層厳しくなることが懸念されています。</p> <p>このため、ビジョンの検討に際しても、2024 年問題も含め、担い手不足を喫緊に対応すべき課題として捉え、地域の生活を支える担い手である交通事業者の人手不足の解消、生産性の向</p>

		<p>上に取り組むことを明記しております。</p> <p>物流についても、働き方改革関連法による時間外労働の上限規制の適用により、トラック輸送の担い手不足が懸念されておりますが、こうした課題への対応については、荷主の対応も含めたトラック輸送の効率化や商慣行の見直し、モーダルシフトなど様々な取組が考えられ、政府において対応するものも多くあります。本ビジョンにおいては、こうした対応のうち交通に関連するものについては記載しており、例えば、トラック輸送から他の交通手段での輸送に切り替えるモーダルシフトについては、交通の利用拡大の面でも期待されることから、鉄道を活用した貨物輸送やコンテナ船の国際フィーダー航路の誘致等に取り組んでいく旨などを記載しております。</p>
5	<p>【交通全体に対するご提案】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・羽越新幹線の単線整備（当面在来線は残す／東北新幹線のレジリエンス対策） ・庄内を含む各空港に新幹線を乗り入れ、航空路と連携 ・陸羽西線については、将来的な高速 LRT 化（次世代型路面電車システム） ・在来線全般について、列車に自転車を載せることを可能にする ・パークアンドライド駐車場の整備 ・高齢化社会の地域交通モデルを設定し、LRT もしくは BRT（バス高速輸送システム）の整備を行う 	<p>交通の機能強化や利便性向上並びに利用拡大に向けては様々な方策を検討することが必要であり、いただいたご意見にあります個別具体的な案件につきましては、関係機関と検討する際の参考とさせていただきます。</p>

<p>第2章 山形県の交通を取り巻く動向・課題について</p>		
<p>6</p>	<p>第2章に記載されている内容は、動向に関する記述がほとんどで、課題の記載は少ないと感じます。むしろ、第3章38ページ及び39ページの「～が必要である」と表現している記述が課題に相応しいと考えます。第2章と第3章について、タイトルと中身の再整理が必要と考えます。</p>	<p>「第2章 山形県の交通を取り巻く動向・課題について」は、本県交通の将来像を検討するにあたり、政府の政策や交通事業者の経営の動向、国内外の社会経済情勢の動き等の動向を提示しております。併せて、中長期的な観点も含めて、今後考慮すべき本県の交通を取り巻く課題を整理しております。</p> <p>「第3章 山形県が目指す交通の将来像と、その実現に向けた取組の方向性」については、第2章までに整理した本県の交通の現状や、本県の交通を取り巻く動向・課題を踏まえ、本県の持続的な発展に向けて本県の交通が目指す将来像を提示しております。交通の充実によって実現する山形県の将来像を明らかにした上で、それを実現するために山形県の交通はどのような姿を目指すべきかといった観点から、「～が必要である」との表現も用いております。</p>
<p>第3章 山形県が目指す交通の将来像と、その実現に向けた取組の方向性</p>		
<p>7</p>	<p>41ページ交通ネットワークと移動のイメージ図について、今後増大が期待される太平洋側（岩手県、宮城県、福島県等）の物流をどのように本県に取り込んで、本県の産業振興等に繋げていくかの視点が弱いと思います。</p> <p>今後の物流は、大都市圏間を結ぶ基幹的な物流（特に太平洋側）とそれと地方の都市を結ぶ物流、ラストワンマイルの物流というように、重層的な構造になるのではないかと思います。その意味で、太平洋側の基幹的物流と県内（酒田港を經由し国外も含め）を結ぶ国道47号のポテンシャルは非常に高いと考え</p>	<p>県では、県内陸部や太平洋側から酒田港までの貨物輸送の利便性・信頼性の向上を図るため、高規格道路等の重要物流道路の整備・機能強化を促進しております。</p> <p>具体的には、整備が進む新庄酒田道路や新潟山形南部連絡道路については、事業中区間の整備促進や調査中区間の事業化を促進するとともに、事業未着手の東北横断自動車道酒田線月山IC～湯殿山IC間（（仮称）庄内内陸月山連絡道路）や石巻新庄道路については、調査中区間や構想路線の事業化を促進しております。</p>

	<p>ます。</p> <p>本交通ビジョンにおいて、将来の全国的な物流構造の再編を見据え、山形県としてどのように対応していくのかについても検討する必要があると考えます。</p>	<p>また、高規格道路と鉄道・空港・港湾など主要交通拠点との効率的・効果的な接続を図るためのアクセス道路の整備推進や、輸送力や安全性などの更なる利便性向上を図るための高速道路の暫定2車線区間の4車線化などの整備促進、重要物流道路指定路線における国際海上コンテナ車(40ft車高)の通行に対応した構造不適合箇所・せい弱箇所の解消に向けた機能強化、酒田港への国内港とのコンテナ輸送に対応できる航路の誘致等に取り組むこととしており、こうした取組を本ビジョンにおいても掲げているところであり、引き続き必要な物流の確保や産業の振興に努めてまいります。</p>
8	<p>42 ページ「全国とつながる国内航空ネットワークの拡充」の項目中「庄内ー羽田便の通年5便化」を「羽田空港発着枠政策コンテストによる庄内ー羽田便の通年5便化」と具体的な手段を明記した形に修正してはいかがでしょうか。</p>	<p>庄内ー羽田便については、庄内地方と首都圏及び羽田空港からの乗継による全国・世界各地を結ぶ重要なネットワークであり、通年5便化により県民の皆様の利便性向上やビジネス・観光などでの利用拡大に繋がるものと考えております。</p> <p>通年5便化については、羽田空港発着枠政策コンテストをはじめ、さまざまな手段を検討し、実現に繋げてまいりたいと考えておりますので、手段については明記しておりません。</p>
9	<p>産業振興と地域再生のため、総合交通の県土強靱化が重要であり、県の道路については、縦軸、横軸ともしっかりと整備してほしいと強く訴えたいと思います。特に県境ミッシングリンクを解消し、日本海沿岸東北自動車道の早期全線開通と県都のある内陸と海のある庄内を結ぶ横軸である月山道路と新庄酒田道路の早急な整備が急がれます。また、鶴岡藤島間道路として、最上地域から鶴岡を經由して新潟県をつなぐ庄内南部中央道路</p>	<p>43 ページ「多様な交流を支える広域道路ネットワークの形成・充実」の項目において、東北中央自動車道や日本海沿岸東北自動車道の事業中区間の整備促進、新庄酒田道路や新潟山形南部連絡道路の事業中区間の整備促進及び調査中区間の事業化促進、(仮称)庄内内陸月山連絡道路や石巻新庄道路の構想路線及び調査中区間の事業化促進等について記載しているところであり、広域道路ネットワークの早期形成に向け、引き続き、</p>

	<p>(国道7号と47号をつなぐ道路)を総合交通ビジョンに計画していただくことを強く要望申し上げます。</p>	<p>縦軸・横軸の高規格道路の整備を促進してまいります。</p>
--	---	----------------------------------