

# 山形県総合交通ビジョン

(案)

令和 5 年 月

山形県みらい企画創造部総合交通政策課

# 目次

はじめに

## 第1章 山形県の交通の現状

- 1 国内外の広域的な移動
- 2 地域間・地域内の移動
- 3 物の移動

## 第2章 山形県の交通を取り巻く動向・課題

- 1 国際ネットワークに関する動向
- 2 国内広域ネットワークに関する動向
- 3 持続可能な地域公共交通の構築
- 4 安全・安心な交通の確保
- 5 環境への配慮
- 6 交通に関する新たな技術

## 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

## 第4章 将来像の実現に向けて取り組む施策

国内外との交流や産業発展の基盤となる広域交通の充実・強化

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

様々な分野との連携等による交通の利用拡大と地域の課題解決

## はじめに

山形県では、これまで交通ネットワークの形成に向けて、国内外と結ばれる航空ネットワークの拡充、首都圏直結の山形新幹線の整備や新庄延伸、高速道路網の整備など各般の取組を推進してきた。

今後とも、本県の持続的な発展に向けて、活力ある産業経済や県民の安全・安心な暮らしを支える交通ネットワークの形成・充実を着実に進めていく必要がある。

一方で、近年、交通に関しては、少子高齢化の進行による人口減少の加速、自然災害の頻発・激甚化、地球温暖化・エネルギー問題等への対応が一層必要になっていることに加え、新型コロナウイルスの流行による人々の行動様式の変化などの新たに対応すべき課題も生じている。

また、新型コロナウイルスの感染拡大により一度は落ち込んだものの回復・拡大が見込まれるインバウンドの取り込みや、デジタル技術の飛躍的発展によってもたらされた自動運転・Ma a S等の交通に関する新たな技術の活用にも、積極的・効果的に取り組んでいく必要がある。

このように交通を取り巻く環境が大きく変化する中であって、本県の暮らしや産業経済を支える公共交通や空港・港湾・鉄道・道路などの交通インフラについて、その現状や動向・課題を分析した上で、本県が目指す交通の将来像や、その実現に向けた県としての施策展開の方向性を明らかにするため、「山形県総合交通ビジョン」を策定した。本ビジョンを県民、市町村、交通事業者等と共有することにより、連携してその将来像の実現を目指していく。

なお、本ビジョンで示す将来像は、県内外で現在整備・検討が進められている交通に関する事業の進展が見込まれる概ね20年程度先の展望を想定しているが、具体の施策については、短期的に取り組むものから、今後本格的に取り組む中長期的なものまで、幅広く取り入れたものとしている。

# 第1章 山形県の交通の現状

本県交通の将来像を展望するにあたり、まず本県の交通に関する現状を、県外とのビジネス・観光等の広域的な移動や国際的な移動などの「国内外の広域的な移動」、主に県内の地域間や地域内での往来を中心とする日常的な移動である「地域間・地域内の移動」及び「物の移動」の3つの視点から整理する。

整理に当たっては、各種統計や調査等から本県の移動に関するデータを整理した「交通流動の状況」と、各交通機関の整備等の状況をまとめた「交通基盤の現状」に分けて整理を行った。

## 1 国内外の広域的な移動

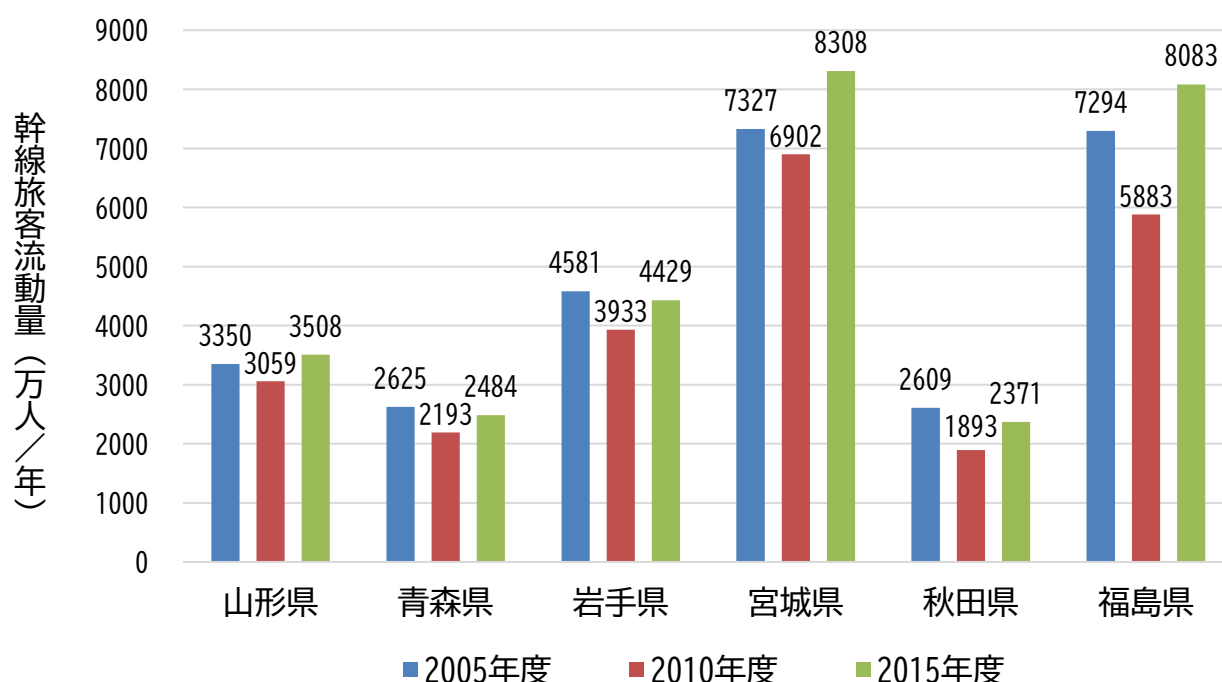
### (1) 交通流動の状況

#### 【国内移動】

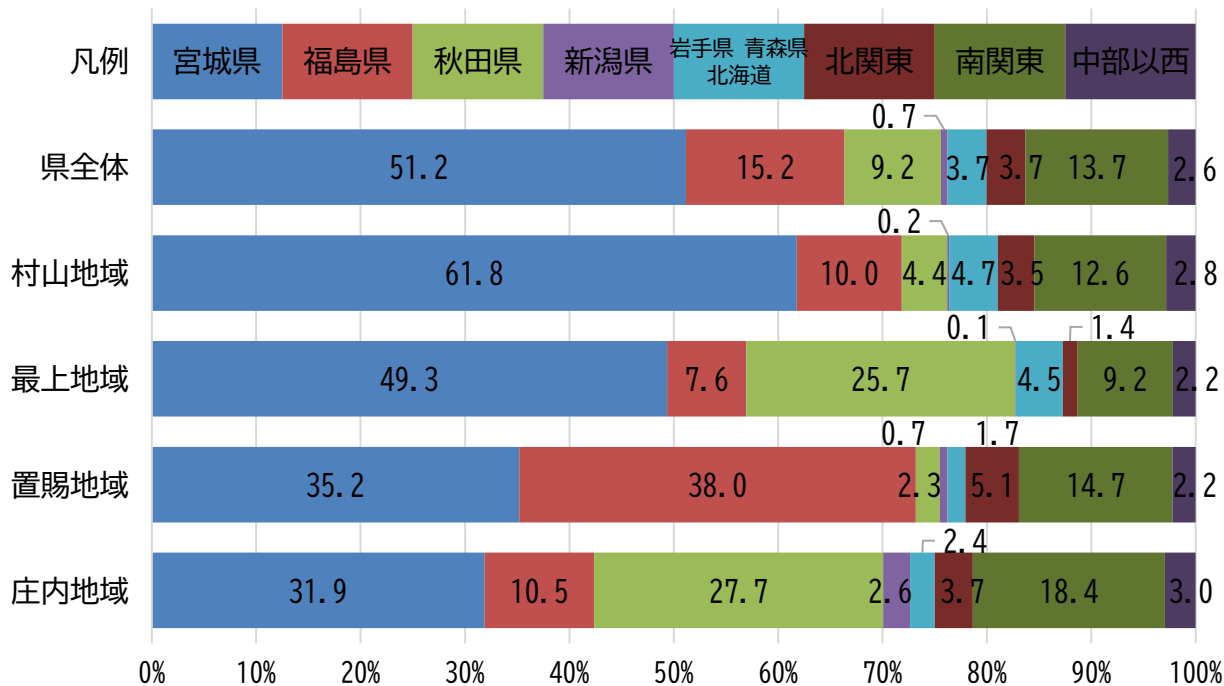
- 本県を発着する都道府県間の旅客流動<sup>※</sup>は3,508万人（2015年度）であり、10年前に比べて約5%の増加となっている。東北の各県と比較すると、宮城県、福島県、岩手県に次ぐ4番目の規模となっている。【図1】

※通勤・通学以外の目的で、航空、新幹線等特急列車あるいは高速バス等幹線交通機関を利用する、都道府県を越える国内旅客流動。

- 宮城県との流動量が最も多く、全流動の5割以上を占めている。次いで、福島県、南関東（東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県）、秋田県の順となっている。県内の地域別に見ると、
  - ・村山地域：宮城県が6割以上を占め、次いで南関東や福島県が多い
  - ・最上地域：宮城県が5割程度で、秋田県との往来も多く、次いで南関東が多い
  - ・置賜地域：福島県が4割程度で最も多く、宮城県も同程度、次いで南関東が多い
  - ・庄内地域：宮城県が3割程度で最も多く、秋田県も同程度、次いで南関東が多いとなるなど、東北各県との間では地理的に近い県との往来が多い傾向にある一方で、首都圏との往来がどの地域においても1～2割程度を占めている。【図2】



【図1】東北各県の都道府県間旅客流動量  
出典：全国幹線旅客純流動調査（国土交通省）



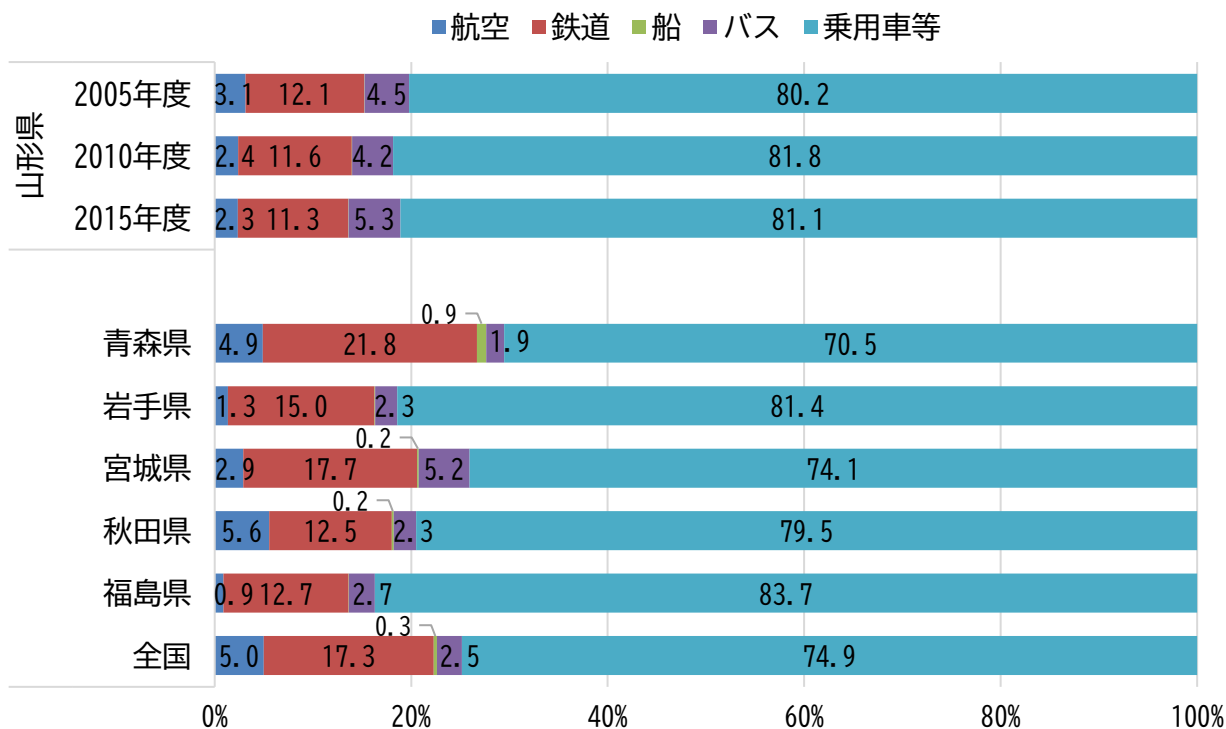
【図2】県内地域別の旅客流動量

出典：2015年度全国幹線旅客純流動調査（国土交通省）

- 本県における都道府県間移動の代表交通機関分担率<sup>※</sup>は、乗用車等が8割を占め、鉄道、バスが続いている。全国や東北の他県と比較すると、乗用車等の割合が高い傾向にある。一方で、三大都市圏との往来に限って見ると、首都圏や中京圏との往来では鉄道が5～6割、近畿圏との往来では航空が7割程度となっている。【図3、図4】

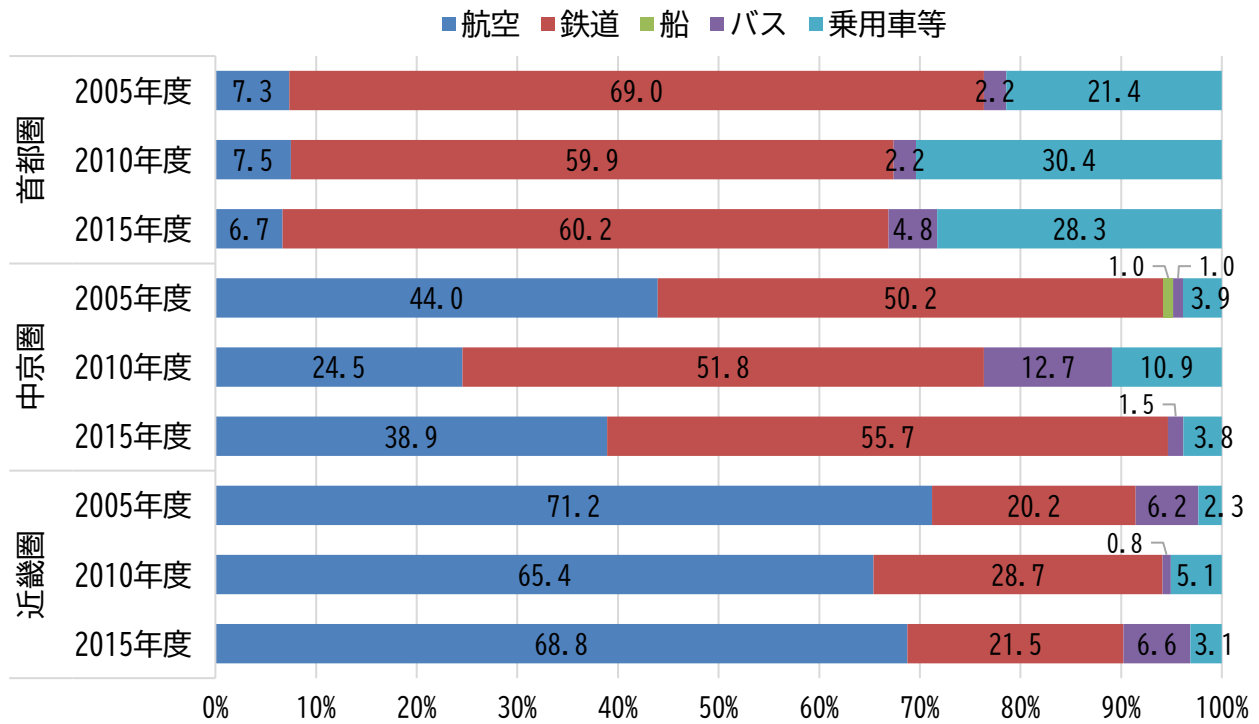
※代表交通機関分担率：移動者が利用した主要交通機関別の割合。移動者が異なる交通機関を乗り継いだ場合、①航空 ②鉄道 ③幹線旅客船 ④幹線バス ⑤乗用車等の順で代表交通機関を設定する。

- 本県を出発地・目的地とする国内航空利用客は、県全体で見ると庄内空港の利用者が最も多く、次いで山形空港、仙台空港が多い。地域別に見ると、村山地域及び最上地域は山形空港が最も多く、次いで仙台空港が多いのに対し、置賜地域は仙台空港が6割以上を占め、庄内地域では庄内空港が8割以上を占めている。【図5】

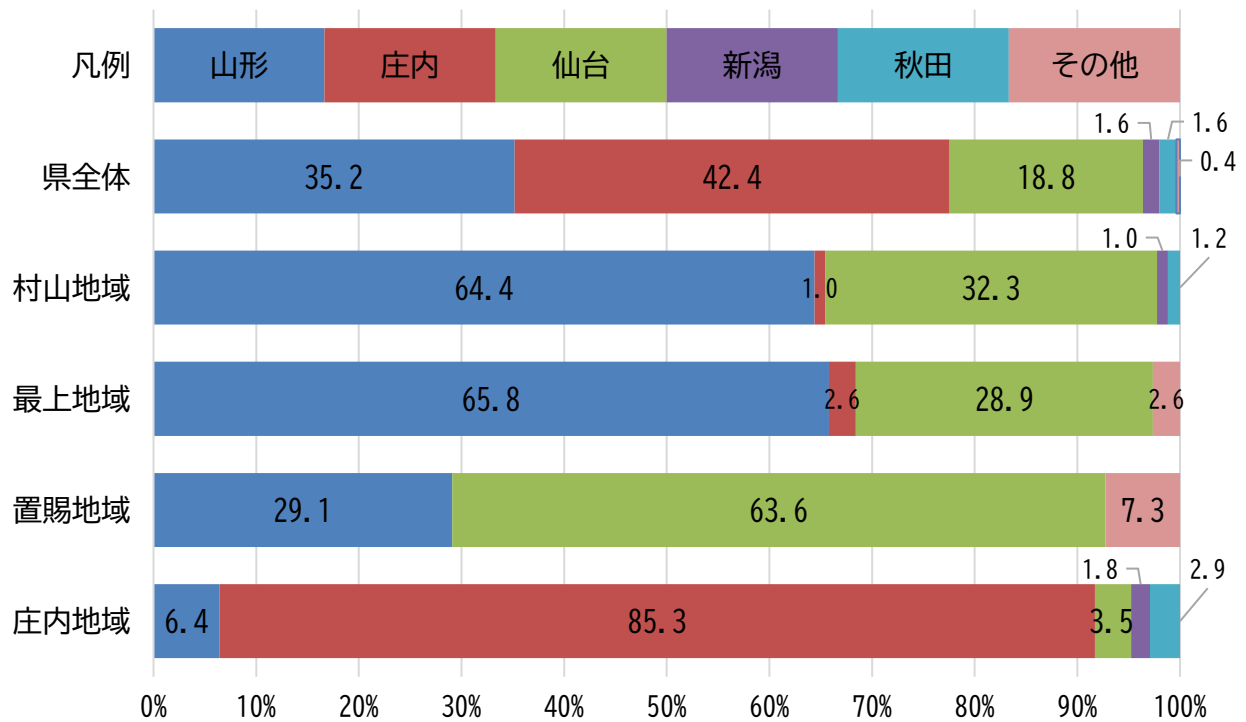


【図3】都道府県間移動の代表交通機関分担率

出典：2015年度全国幹線旅客純流動調査（国土交通省）

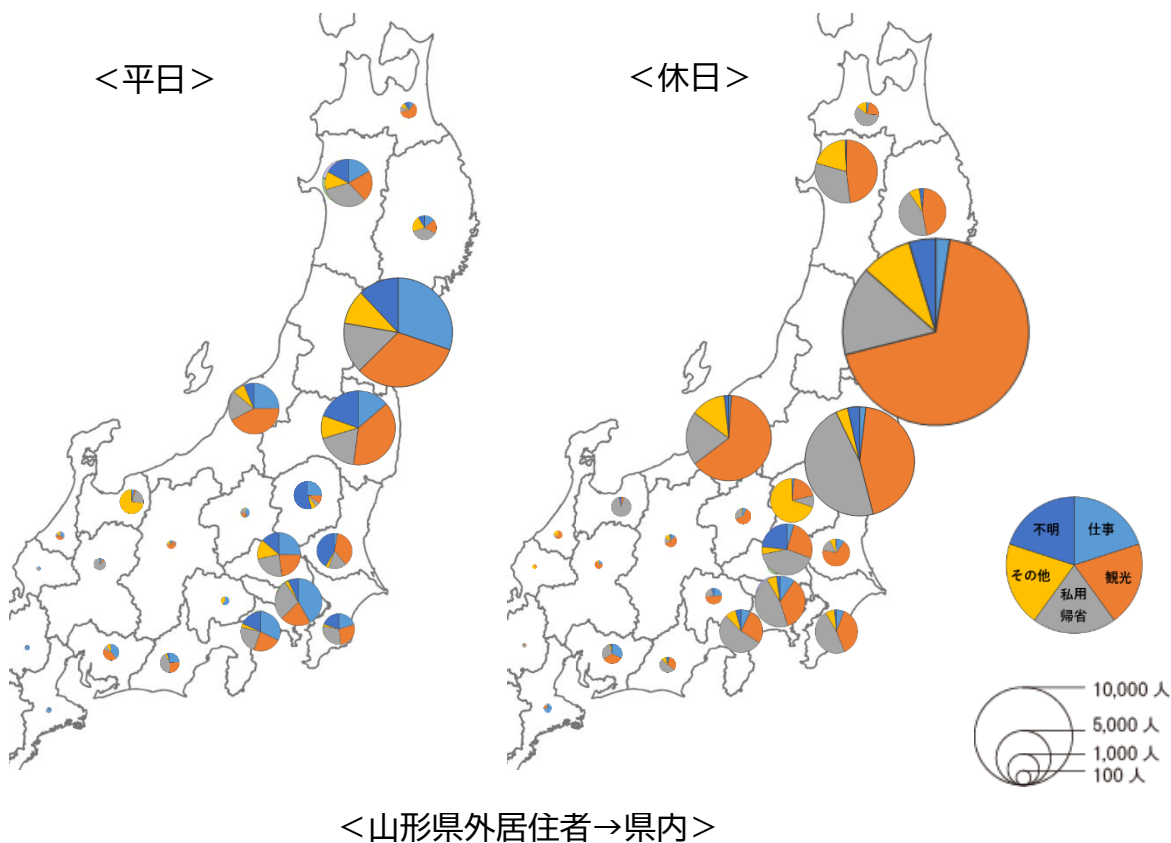
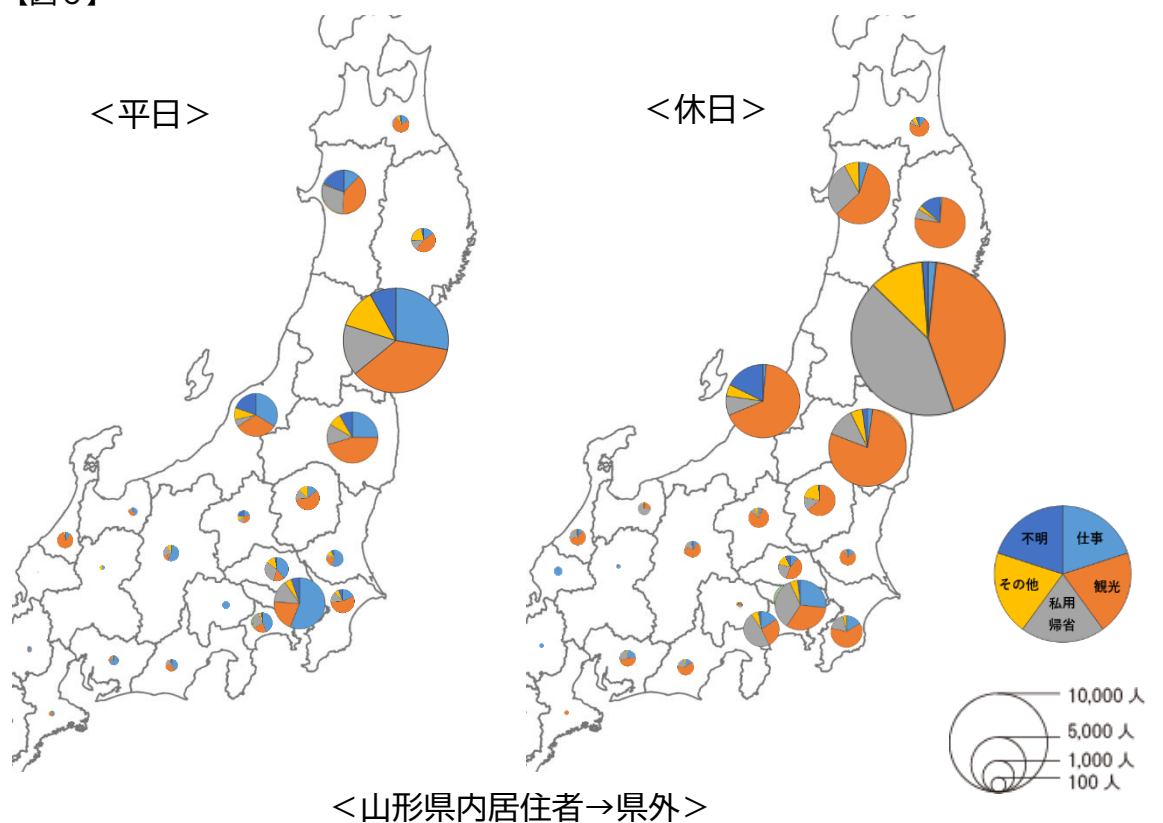


【図4】山形県と三大都市圏間の代表交通機関分担率  
出典：全国幹線旅客純流動調査（国土交通省）



【図5】県内を出発地・目的地とする旅行者の利用空港（平日）  
出典：2019年度航空旅客動態調査（国土交通省）

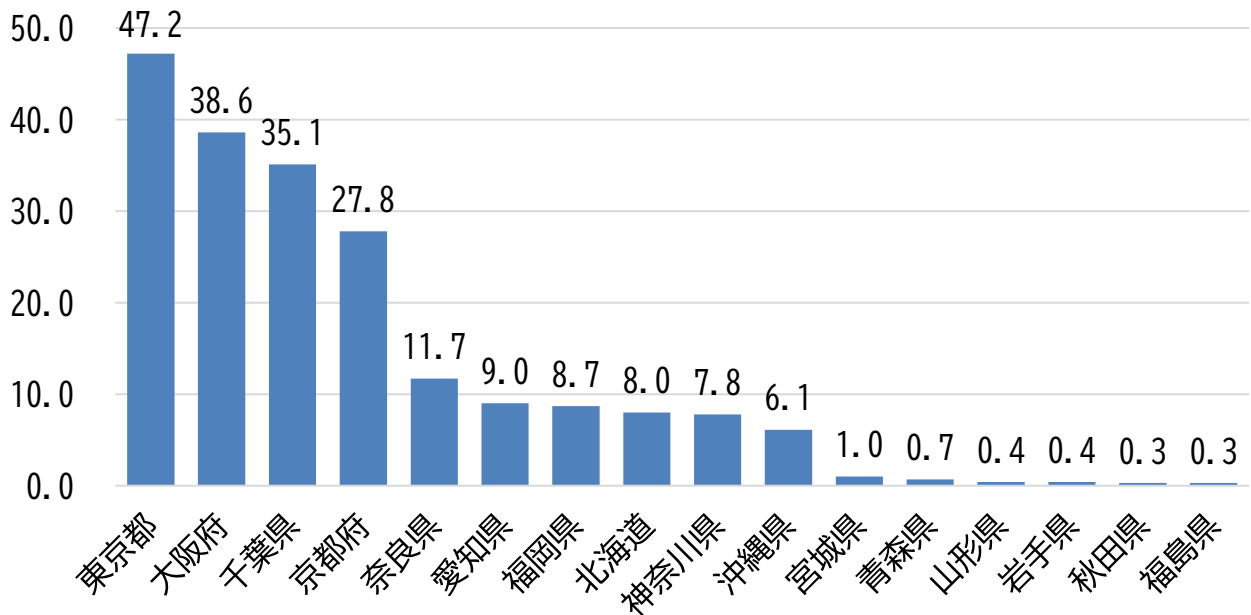
○ 都道府県間移動の旅行目的は、平日は観光と仕事と同程度、休日は観光が多くなっている。東北各県との往来よりも首都圏との往来の方が、仕事の割合が高い傾向にある。【図6】



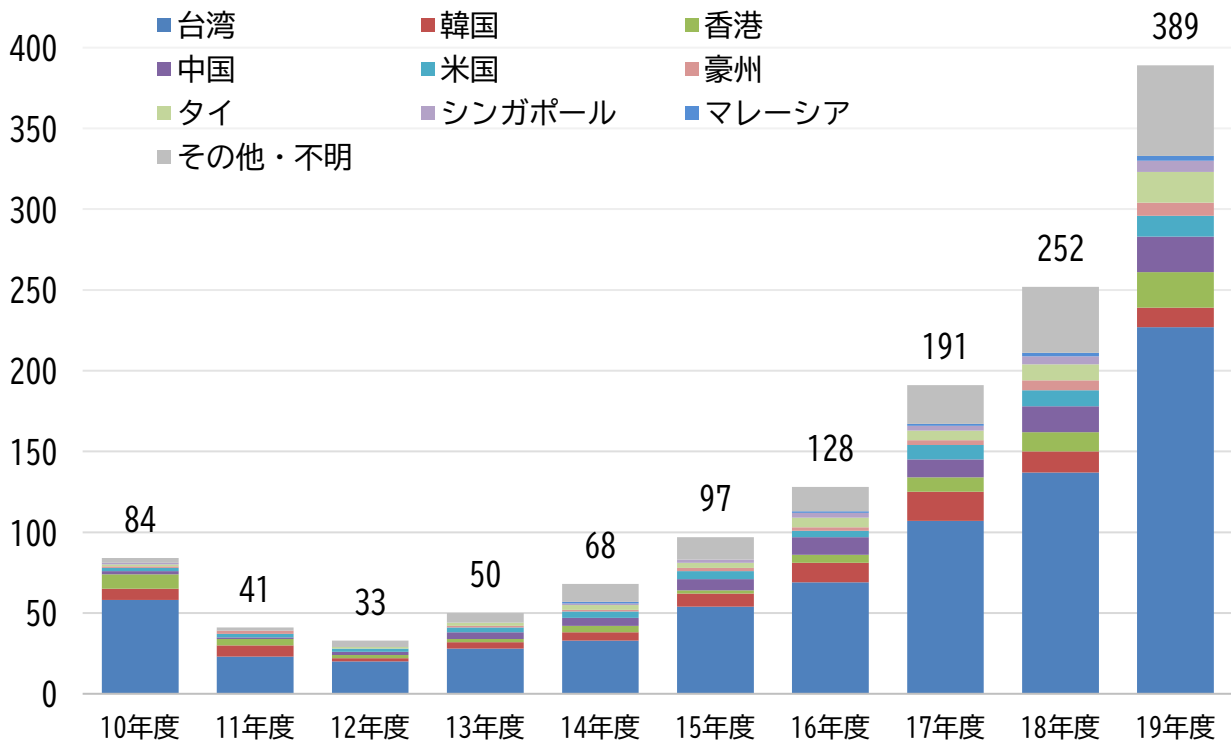
【図6】山形県を発着する都道府県間移動の旅行目的別流動量  
出典：2019年度航空旅客動態調査（国土交通省）

【国際移動】

- 本県を訪問する外国人は、年々増加傾向にあるものの、日本を訪れた外国人のうち本県を訪れた人の割合（訪問率）は0.4%前後で推移しており、全国でも低い水準にある。【図7】
- 国籍・地域別では台湾が最も多く6割を占め、次いで香港、中国が多くなっており、全国と比べて台湾の割合が多くなっている。地域別で見ると、村山地域、最上地域、置賜地域では台湾の割合がかなり多いが、庄内地域では米国や豪州も多い。【図8、図9】

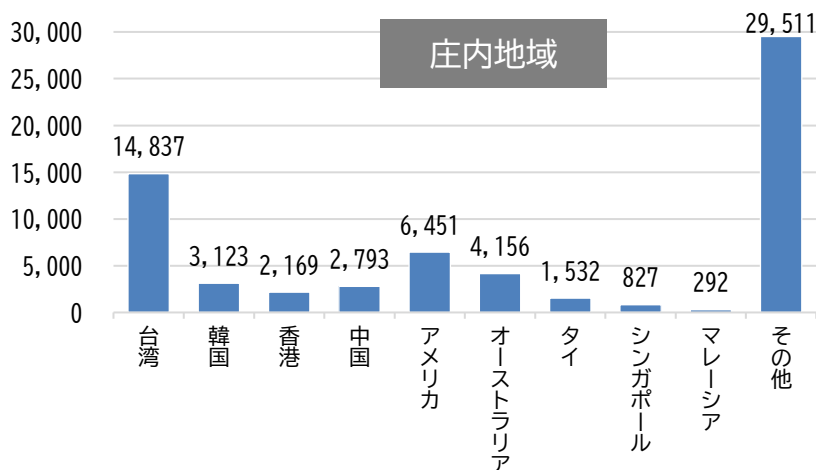
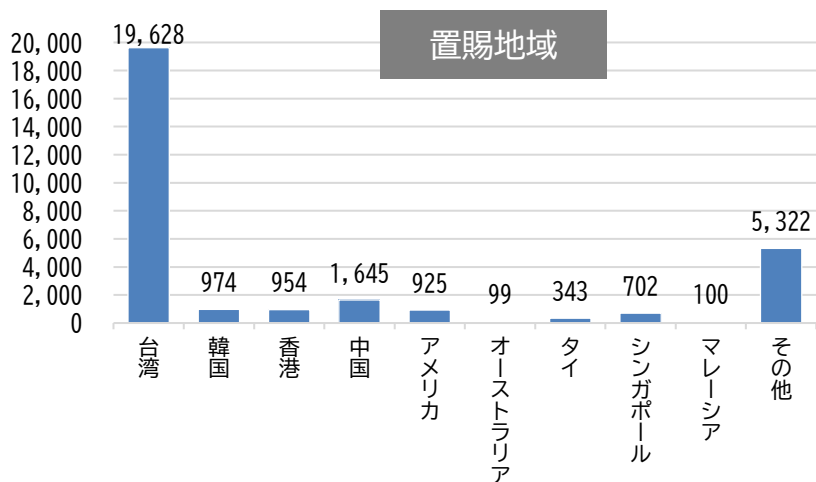
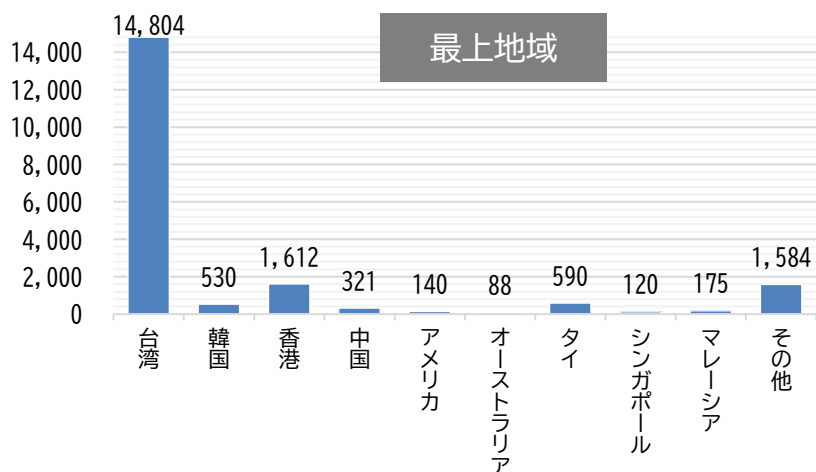
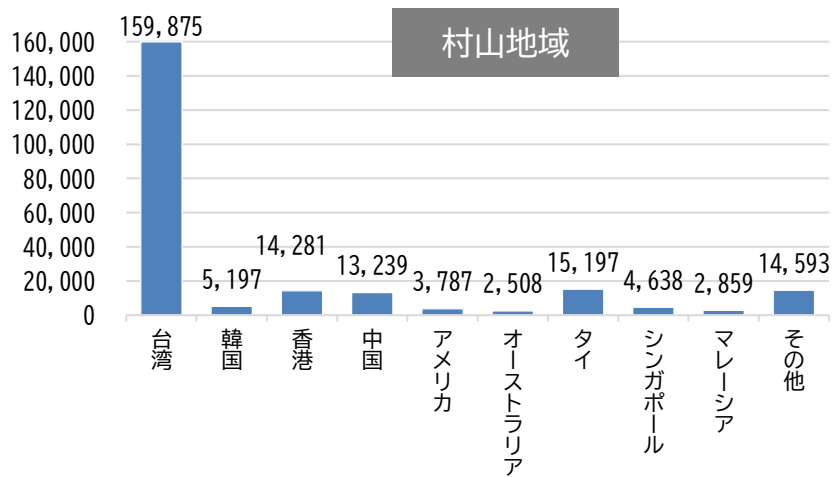


【図7】 都道府県別訪日外国人訪問率  
出典：2019年訪日外国人消費動向調査（観光庁）



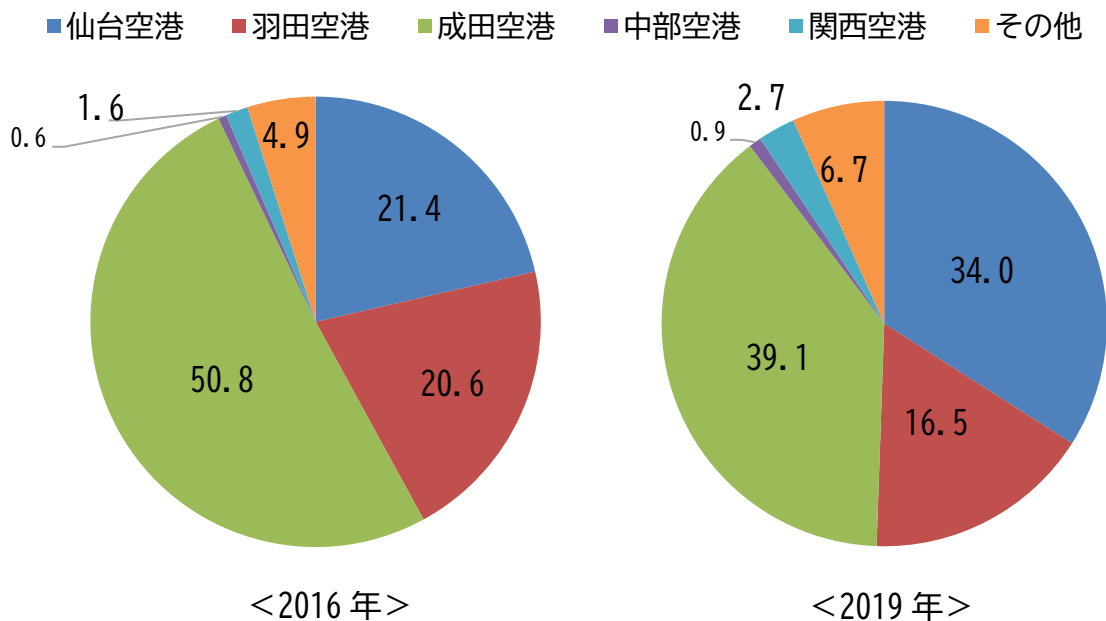
【図8】 国・地域別訪日外国人受入数の推移  
出展：山形県観光者数調査（山形県）



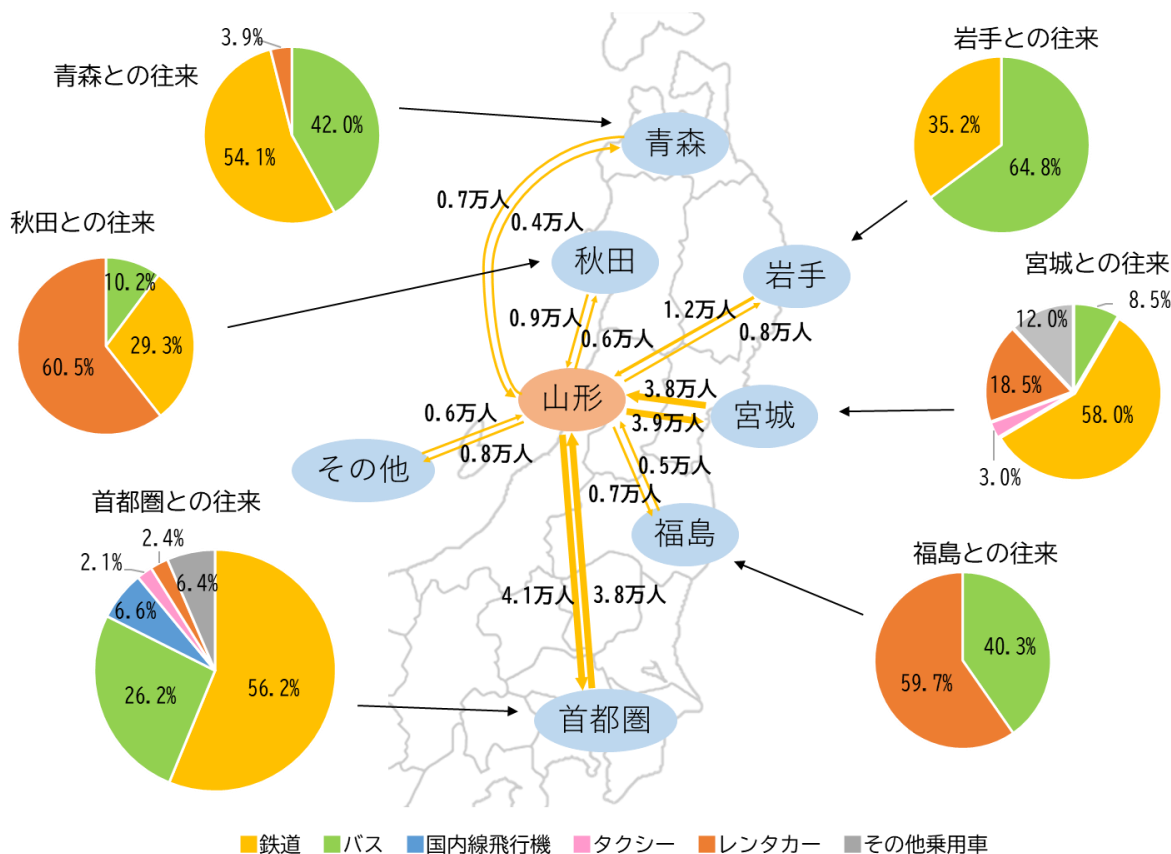


【図9】 県内地域ごとの国・値域別訪日外国人受入数  
 出展：2019年度山形県観光者数調査（山形県）

- 本県を訪問する外国人が入出国に利用する空港は、成田空港が約4割と最も多く、次いで、仙台空港が約3割、羽田空港が約2割となっている。【図10】
- 本県を訪問する外国人は、首都圏や宮城県をはじめとする東北各県との間での往来が大半を占めており、首都圏経由の来訪者や、東北周遊旅行者が多い。利用交通機関は、地域にもよるが、総じて鉄道やバスが多い。【図11】

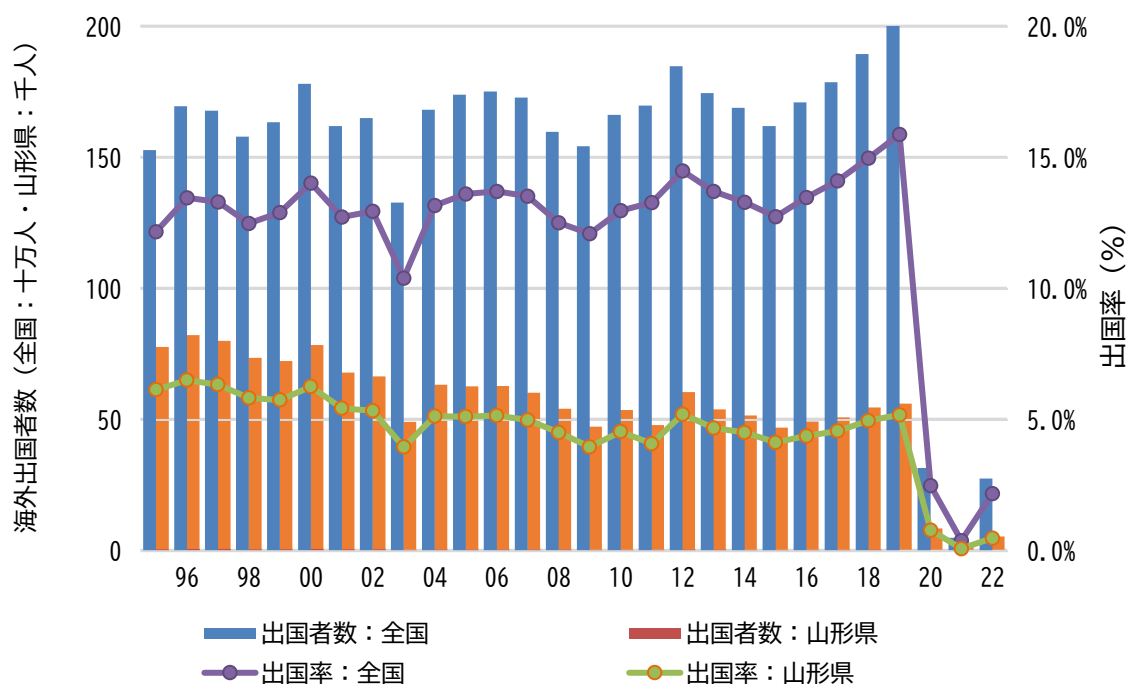


【図10】 出入国空港別訪日外国人訪問者構成比 (山形県)  
出典：訪日外国人流動データ (国土交通省)、出入国管理統計 (法務省)



【図11】 山形県における訪日外国人の往来状況及び利用交通機関  
出典：2019年FFデータ (国土交通省)

- 本県居住者の出国者数は、減少傾向にあり、2019年は約5.6万人とピーク時(1996年)の6割程度の水準となっている。出国率(出国者数/人口)は約5%で減少傾向にあり、全国と比較すると低い水準にある。【図12】



【図12】 出国者数・出国率の推移  
 出典：出入国管理統計（法務省）、人口統計（総務省）

## （2）交通基盤の状況

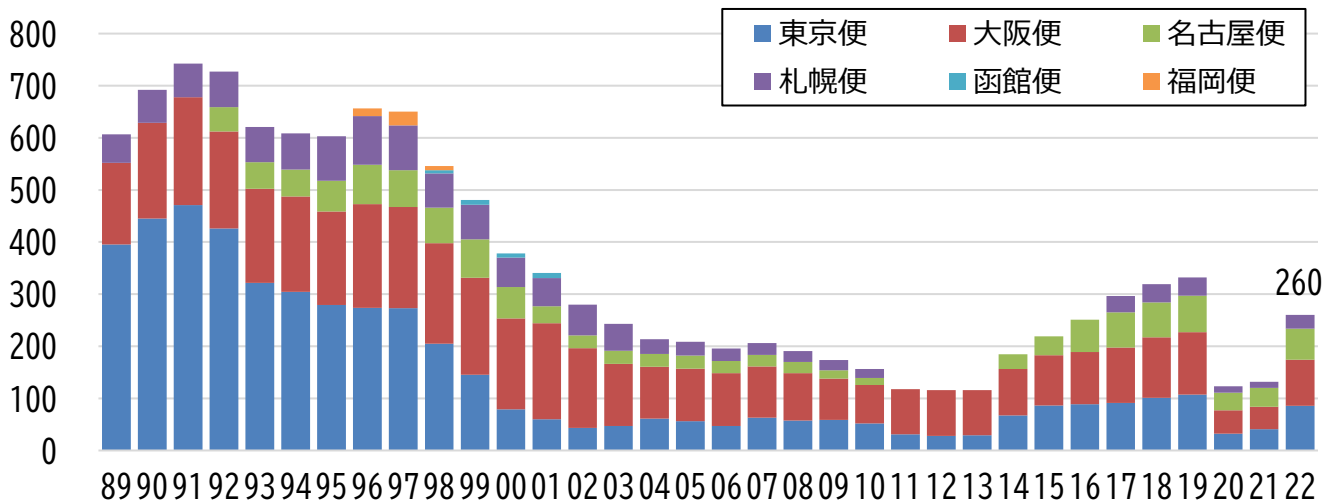
### ①空港の状況

#### 【国内便】

- 山形空港は、1964年の開港以来、利用者数は増加を続け、1991年にはピークとなる約74万2千人に達したが、1992年の山形新幹線開業、1999年の新庄延伸等により利用者数が大きく減少し、それに伴い、路線の廃止や機材の小型化などが続いてきた。
- 一方で、2014年3月に東京便が15年ぶりに2往復運航、名古屋便が3年半ぶりに再開、2016年には名古屋便の2往復運航、2017年には札幌便の6年半ぶりの就航と路線拡充が進み、新型コロナの影響により利用者が減少したものの、回復傾向にある。
  - ◇山形空港の就航便（2023年10月現在）  
 東京(羽田/2便)、大阪(伊丹/3便)、名古屋(小牧/2便)、札幌(新千歳/1便)
- 庄内空港は、1991年の開港以来、利用者数は増加を続け、1999年にはピークとなる約43万1千人に達したが、2008年に札幌便廃止、2009年には大阪便が廃止となった。
- 2019年8月には、県内空港では初となるLCCによる成田便が就航したが、新型コロナによる需要の減少のため、1年余りで運休となった。現在は、羽田便のみの運航であり、新型コロナの影響により利用者が減少したものの、回復傾向にある。
  - ◇庄内空港の就航便（2023年10月現在）：東京(羽田/4便、2023年は5便に期間増便)
- 路線ごとの利用者実態について、山形－東京便、山形－大阪便及び山形－名古屋便は、ビジネスと観光の両面で利用が多く、山形－札幌便は、観光利用が主体、庄内－東京便はビジネス利用が主体となっている。

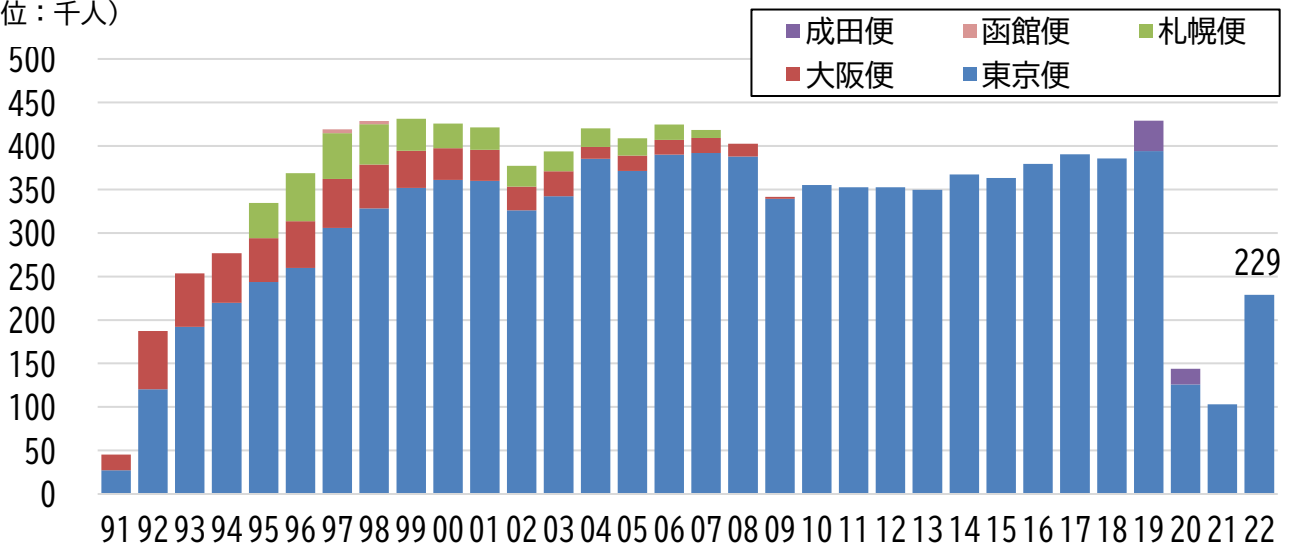
<山形空港・庄内空港の利用者数の推移>

(単位：千人)



<山形空港の利用者数の推移>

(単位：千人)



<庄内空港の利用者数の推移>

出典：山形県みらい企画創造部作成資料

【国際便】

○ 山形空港、庄内空港とも国際チャーター便の就航のみで、国際定期便は就航していない。

○ 国際チャーター便について、官民挙げた積極的な誘致活動を展開した結果、台湾からの国際定期チャーター便が就航し、2019年度には山形空港に219便が就航して過去最多となるなど、新型コロナウイルス感染拡大前は運航便数が増加していた。

◇国際チャーター便の就航状況

山形空港：台湾4便、中国2便（2008年※）⇒ 台湾219便（2019年度）

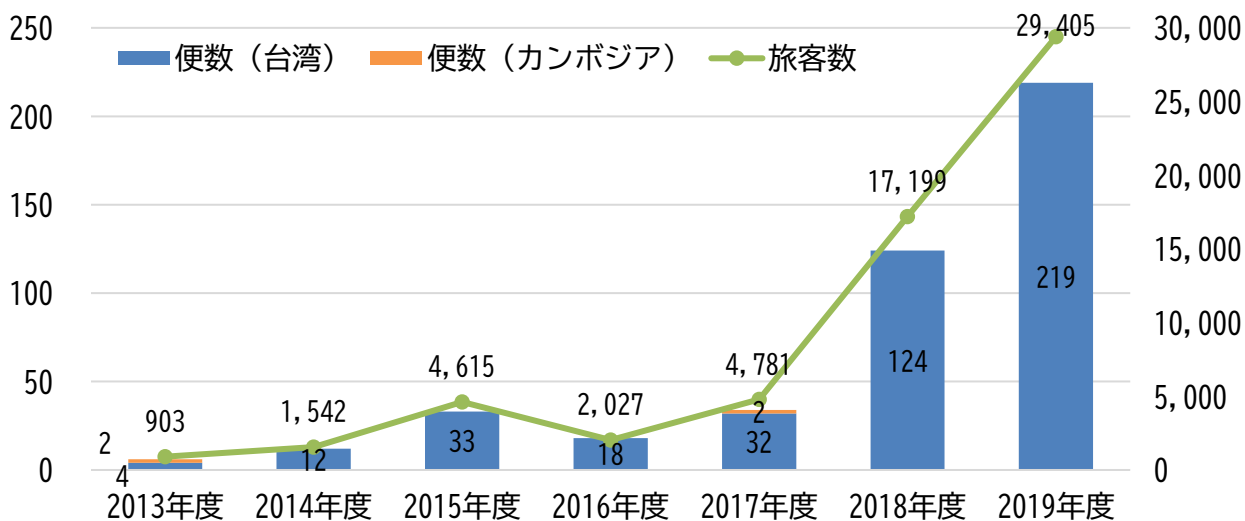
庄内空港：台湾4便（2008年※）⇒ 台湾29便、韓国2便（2019年度）

※2008年時点では暦年集計

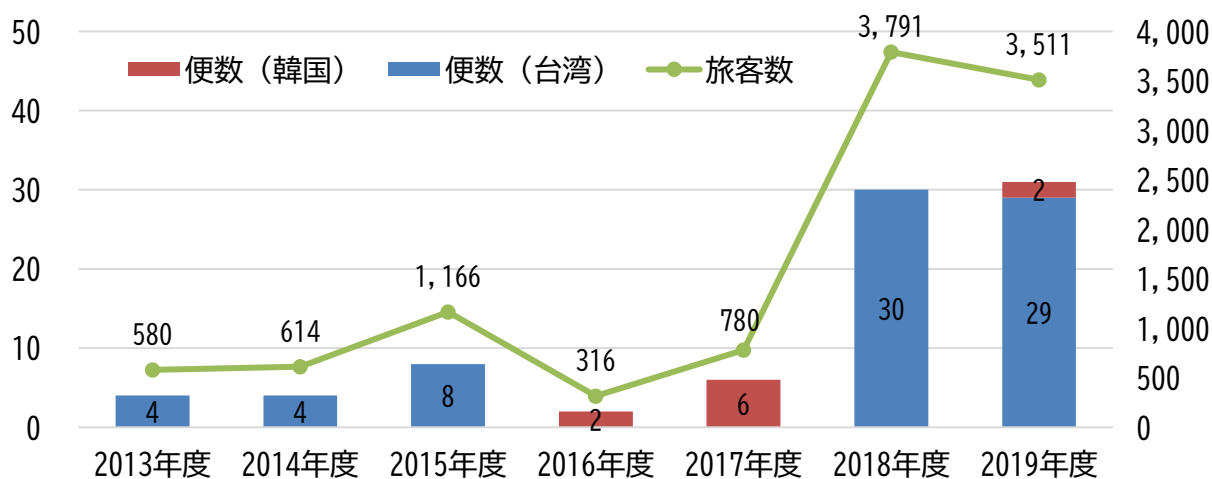
○ 国際チャーター便に関しては、滑走路長（山形・庄内空港とも2,000m）が、東南アジア諸国などの中距離国・地域からの誘致の制約要因となっている。

○ 空港の国際化対応に関しては、山形空港は国際便と国内便の導線を完全に分離（2018年2月～）している一方、庄内空港の導線は未分離となっている。両空港とも、C I Q（税関・入管・検疫）施設は常設されていない。

<山形空港・庄内空港における国際チャーター便の運航便数・旅客数>



<山形空港>



<庄内空港>

出典：山形県観光文化スポーツ部作成資料

<東北管内空港等の空港機能>

	山形空港	庄内空港	青森空港	秋田空港	花巻空港	富山空港
滑走路長	2,000m×45m	2,000m×45m	3,000m×60m	2,500m×60m	2,500m×45m	2,000m×45m
国際線の動線分離	○	×	○	○	○	○
CIQ 施設の常設	×	×	○	○	○	○
国際便の就航状況	×	×	ソウル※台北※	台北※(ソウル)	台北(上海)	上海、ソウル※台北※(大連)

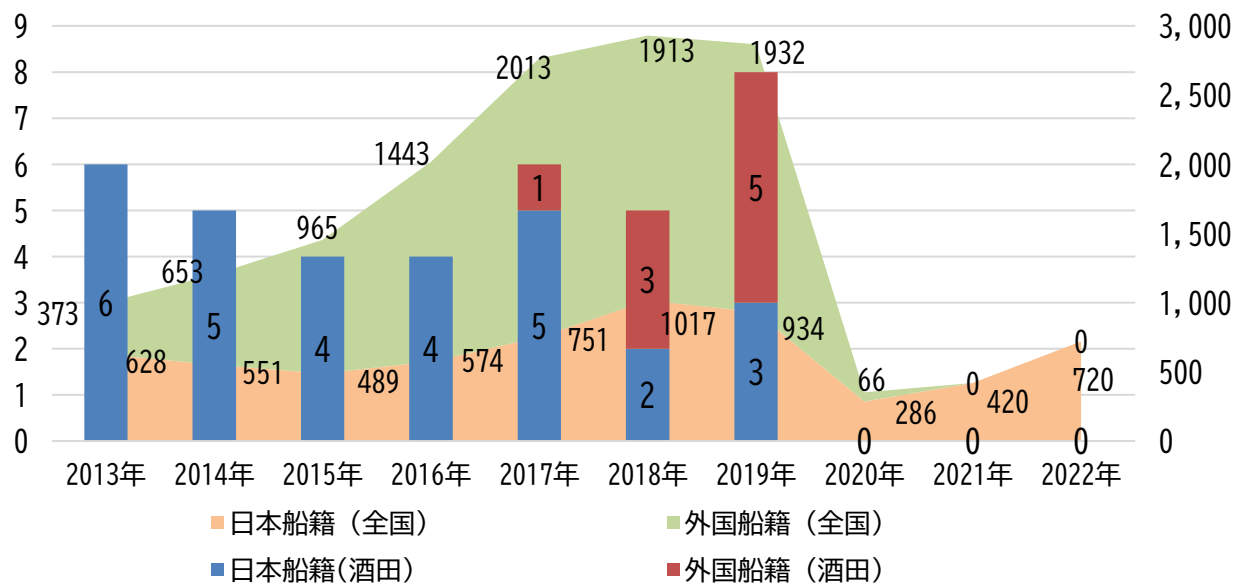
出典：山形県みらい企画創造部作成資料

(国際便の就航状況は 2023年8月現在のもので、※はチャーター便運航、括弧書きは運休便)

②港湾の状況

- 酒田港に大型客船対応施設が2017年3月に完成し、大型クルーズ船の受入れが可能となった。併せて、国、県、地元の酒田市等が一体となった誘致活動を推進した結果、同年8月に本県初となる外航クルーズ船の寄港が実現した。
- 外航クルーズ船の寄港は、2017年に1回、2018年に3回、2019年に5回と新型コロナ感染拡大前は増加傾向にあったところであり、2023年4月から寄港が再開している。

<クルーズ船の寄港実績>



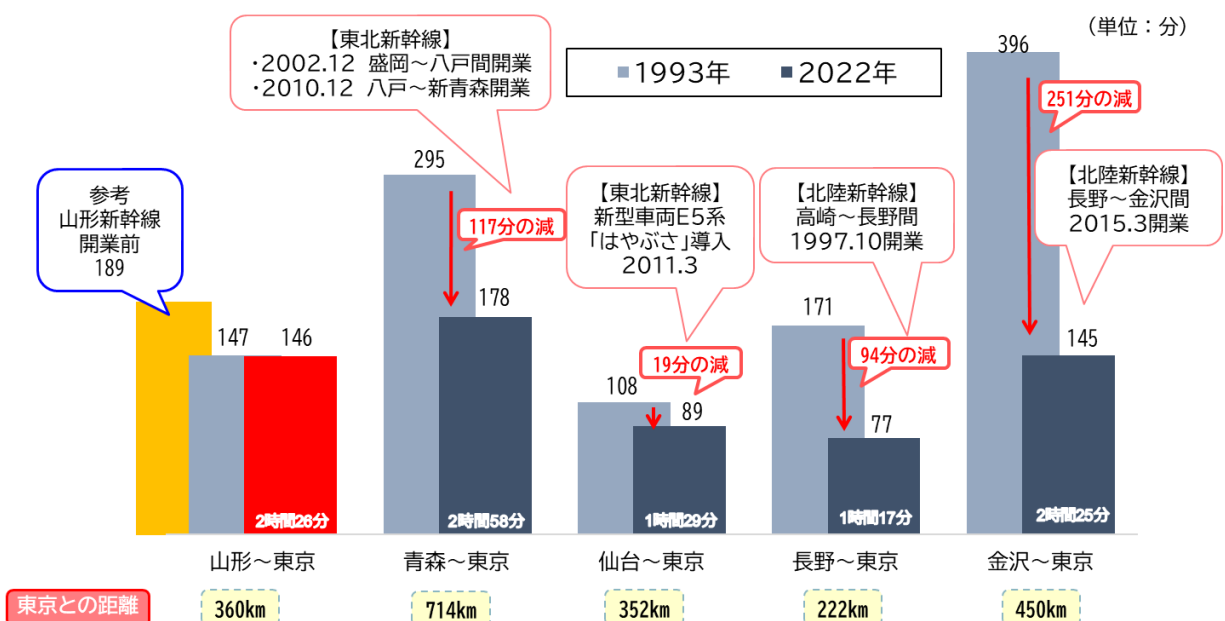
出典：訪日クルーズ旅客数及びクルーズ船の寄港回数（国土交通省）など

③鉄道の状況

【山形新幹線】

- 山形新幹線は、奥羽本線と東北新幹線が直通運転を行う全国初のミニ新幹線として、1992年7月に東京～山形間が開業し、その後、1999年12月に新庄まで延伸された。山形新幹線の開通により、高速交通網と一体となった地域交通ネットワークの形成が進み、県内はもとより、首都圏を中心とした県外との時間距離の短縮と移動の円滑化が促進された。
- 一方で、東北新幹線や北陸新幹線の開業により、他地域において東京までの所要時間が大きく短縮される中、山形新幹線が持つ首都圏との移動の時間的優位性は相対的に低下している。
- 福島～新庄間は在来線区間を走行する特性上、大雪や大雨、強風、野生動物との衝突などによる運休・遅延が頻発しており、特に福島～米沢間において輸送障害が多発している。

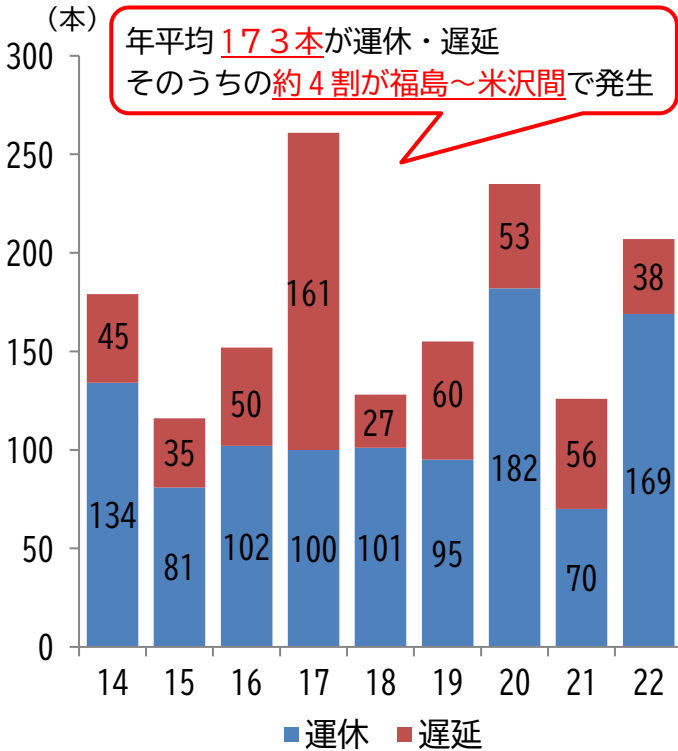
<各地域と東京との鉄道路線の所要時間の推移>



出典：JR時刻表を基に山形県みらい企画創造部作成

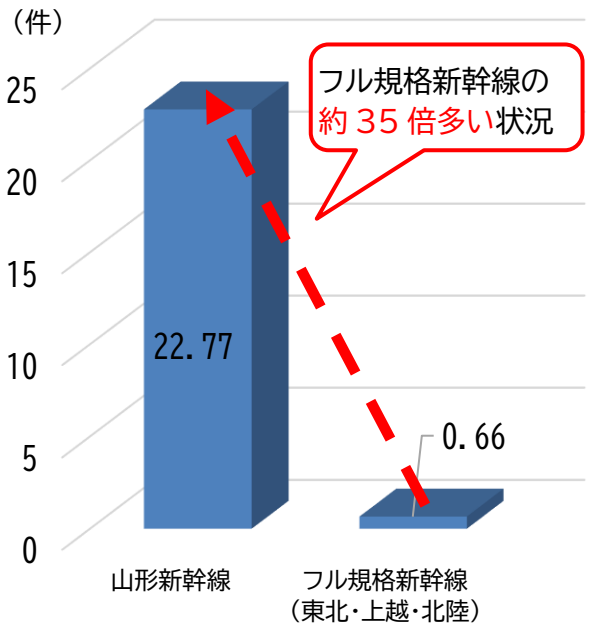
<山形新幹線の輸送障害の状況>

■山形新幹線の運休・遅延本数の推移  
(気象変動等を原因とするもの)



出典：JR東日本公表情報より県作成

■フル規格新幹線と山形新幹線の  
走行100万キロあたり輸送障害件数  
(2014～2021年度:JR東日本管内)



出典：JR東日本提供データ、  
鉄軌道輸送の安全に関わる情報より県作成

【羽越本線】

- 羽越本線は、日本海沿岸を縦貫する幹線鉄道として、本県・秋田県・新潟県をはじめとする日本海沿岸地域と首都圏との流動を支える重要な交通基盤であり、また、庄内地域を縦貫し、地域の一体性を高め、地域の産業や生活を支える重要な生活基盤でもある。
- 2018年4月から、新潟駅における上越新幹線との同一ホーム乗り換えが可能となって利便性向上が図られたものの、地形(入り組んだ海岸線を通るため、日本海からの横風を受けやすい)や線形等の課題から平均速度が低く、庄内地域と首都圏の所要時間は平均4時間程度を要する。
- 冬期間において運休や遅延も多く、2015年12月に発生した脱線事故、2016年7月の土砂崩れを受け、防風柵の設置や強風時における運行基準の見直しなど、鉄道事業者において安全対策などが行われているものの、今なお、定時性、確実性等に課題が残る。

<羽越本線の所要時間(令和5年3月12日ダイヤ改正後)と運休・遅延の状況>

		最速	平均	本数			最速	平均	本数
鶴岡～東京	上り	3時間25分	3時間53分	7往復/日	酒田～東京	上り	3時間44分	4時間13分	7往復/日
	下り	3時間30分	3時間57分			下り	3時間49分	4時間16分	

	2004年度	2005年度	2010年度	2015年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度
運休	103	1,836	746	257	567	370	295	810	786
遅延	89	76	571	137	327	213	117	285	312
合計	192	1,912	1,317	394	894	583	412	1,095	1,098

#### ④高速道路等の状況

- 県内の高規格幹線道路として、東北中央自動車道、日本海沿岸東北自動車道（日本海東北自動車道）、東北横断自動車道酒田線（山形自動車道）の整備進捗が図られている。
- 高速道路の供用率は、2023年3月末時点で84%と、全国平均の89%や東北全体の平均の94%と比較して低い状況にあり、県境部等で未整備箇所（ミッシングリンク）が5箇所存在する。

#### <山形県の高速道路等の整備推進状況>



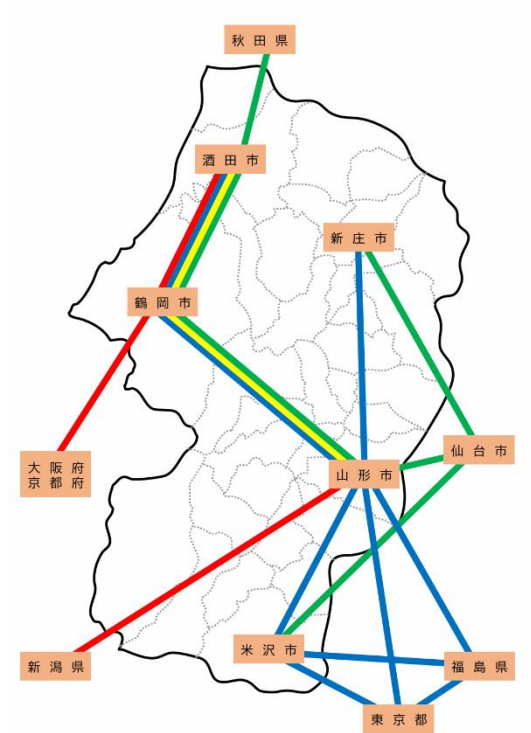
出典：山形県県土整備部作成資料（2023年4月現在）



### ⑤高速バスの状況

- 県内市町と仙台市を結ぶ路線を中心とする横軸方向を結ぶ路線のほか、東北圏と東京都を結ぶ縦軸方向のバスネットワークを形成している。
- 鉄道や航空便と比べて運賃が低廉、夜間運行で到着が早朝の時間帯であるなど、多様なニーズに応える形で利用されている。

<山形県内発着の高速バスのネットワーク及び運行頻度>



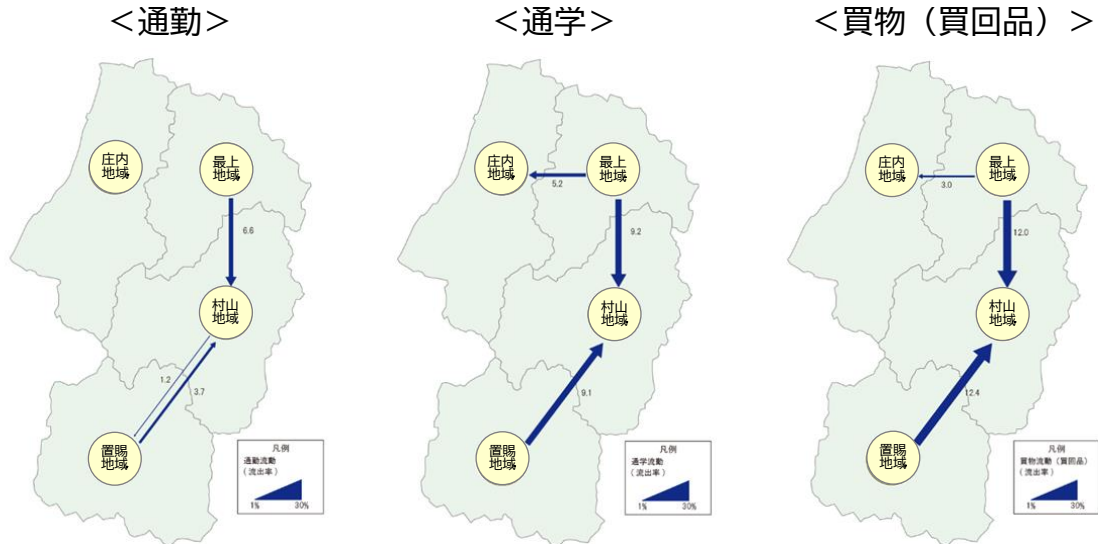
	発地	経由地	着地	便数合計	備考
県内	山形	寒河江市、西川町	鶴岡(酒田)	8 (5)	
	山形(上山)	(山形市)	仙台	97 (8)	仙台線5便、仙台空港線全便(8便)運休中
仙台方面	米沢	—	仙台	6	
	新庄	舟形町、尾花沢市、村山市、東根市	仙台	9	
	酒田(秋田)	(由利本荘市)、鶴岡市、西川町、寒河江市	仙台	13 (3)	4便運休中
東京方面	山形(天童)	上市市、南陽市、米沢市、福島県	東京	7 (1)	1便運休中
	新庄	舟形町、尾花沢市、村山市、東根市、天童市、寒河江市、山形市	東京	1	全便運休中
	酒田	庄内町、鶴岡市、山形市、埼玉県	東京(神奈川)	4 (1)	1便運休中
その他	山形	上市市、南陽市、飯豊町、小国町	新潟	2	
	酒田	庄内町、鶴岡市	大阪京都	1	全便運休中

出典：山形県みらい企画創造部作成資料（2023年4月現在）

## 2 地域間・地域内の移動

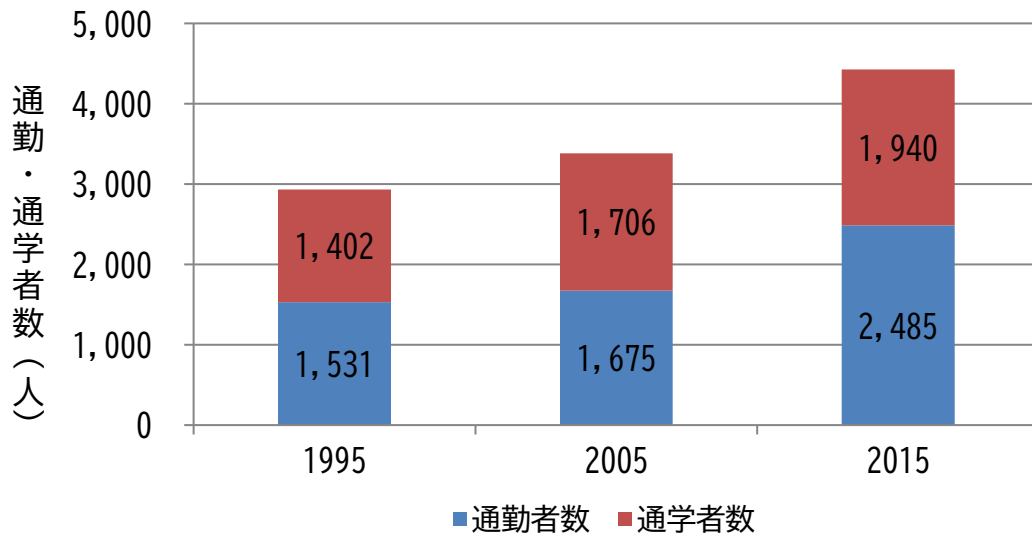
### (1) 交通流動の状況

- 通勤、通学、買い物等の日常生活における地域間流動は、内陸地域内が多く、庄内地域～内陸地域間は少ない状況にある。内陸地域では、総じて村山地域への流入が多い。また、本県と仙台市間の流動は増加傾向にある。【図13、14】



【図13】 県内4地域間の交通流動（流出率）

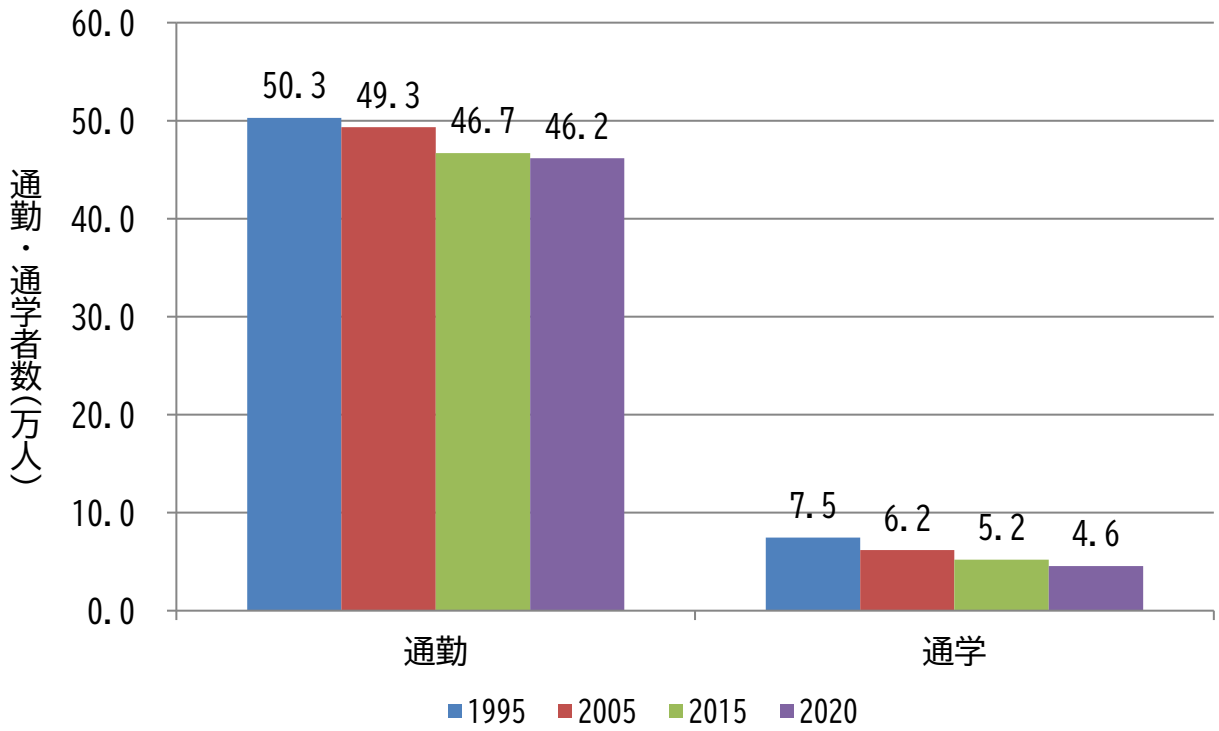
資料：通勤・通学－2015年国勢調査（総務省）、買物（買回品）－2015年度山形県買物動向調査



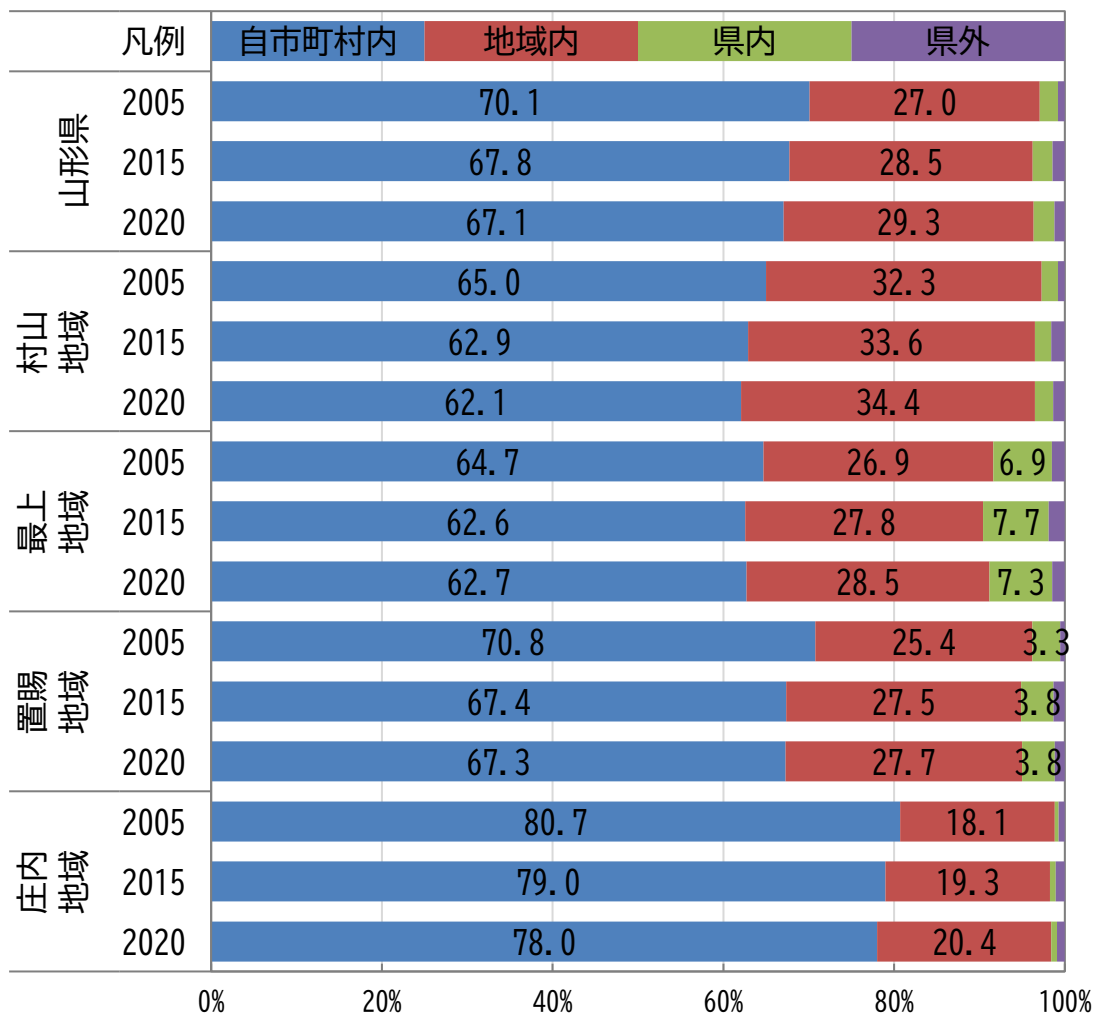
【図14】 山形県～仙台市の通勤・通学者数（1日あたり）

資料：国勢調査（総務省）

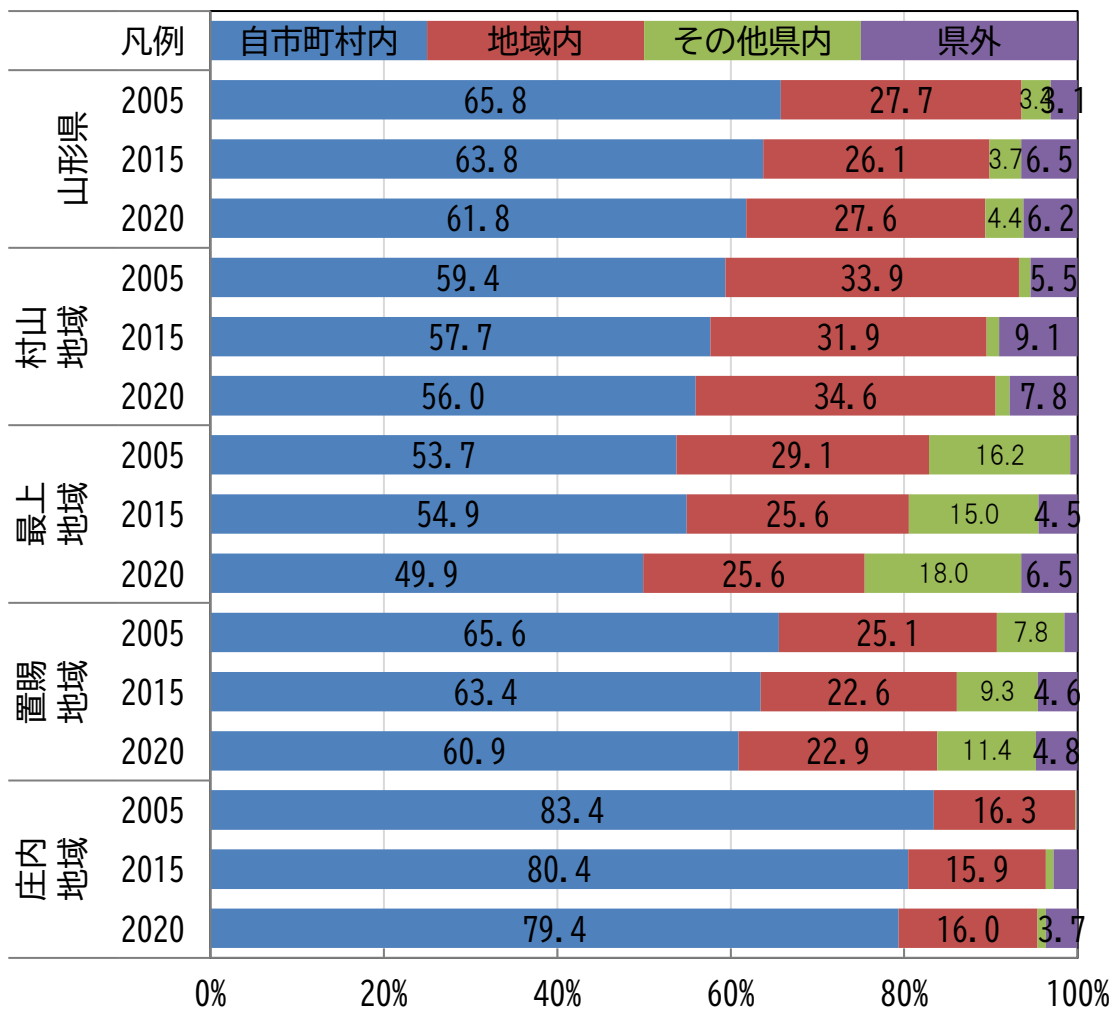
- 県内の通勤者数、通学者数（15歳以上）は、ともに減少傾向にあり、1995年から2020年までの25年間で、それぞれ約1割、4割減少している。【図15】
- 通勤先、通学先ともに自市町村内が6～7割を占めるが、経年で比較すると、自市町村内の割合が減少する一方で、自市町村以外の割合が増加し、広域化の傾向にある。【図16、図17】
- 通勤時の交通手段は、自家用車が約8割となっており、通学時の交通手段は、自転車が約4割、鉄道・電車が約2割となっている。【図18】



【図 15】 通勤・通学者数の推移 出典：国勢調査（総務省）

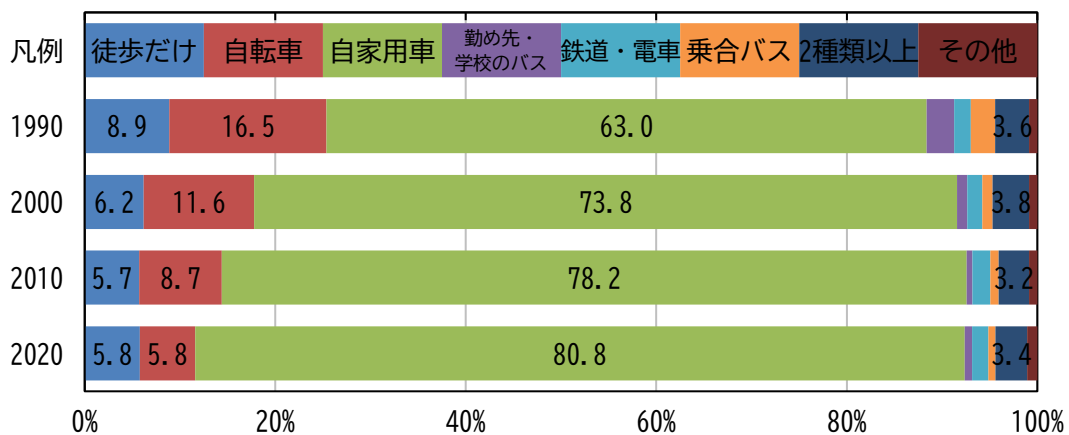


【図 16】 通勤先の推移 出典：国勢調査（総務省）

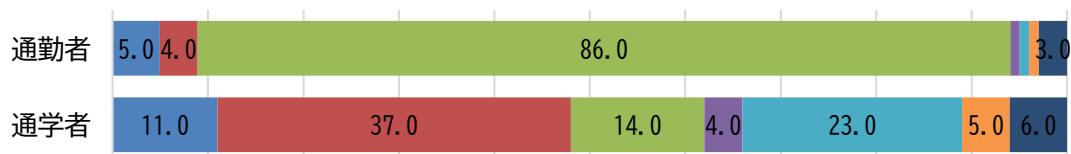


【図17】通学先の推移 出典：国勢調査（総務省）

<通勤・通学の交通手段>



<通勤者・通学者別（2020）>



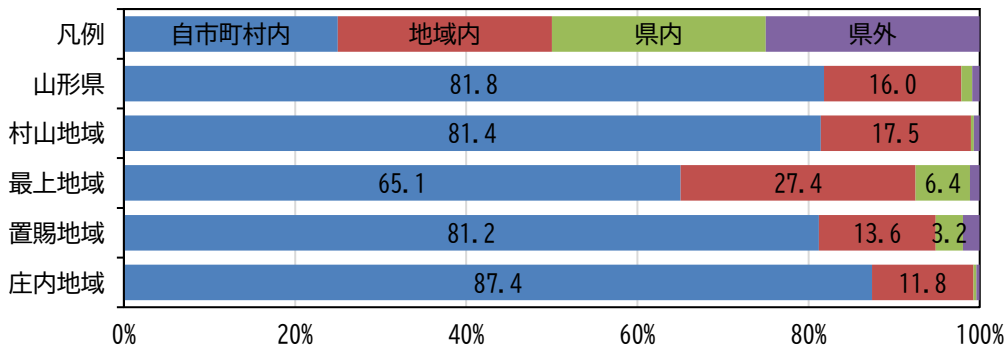
【図18】通勤・通学の交通手段 出典：国勢調査（総務省）

○ 買い物は、最寄品※、買回品※ともに、自市町村内の割合が最も高いものの、買回品の方が自市町村以外の割合が高い。【図19、図20】

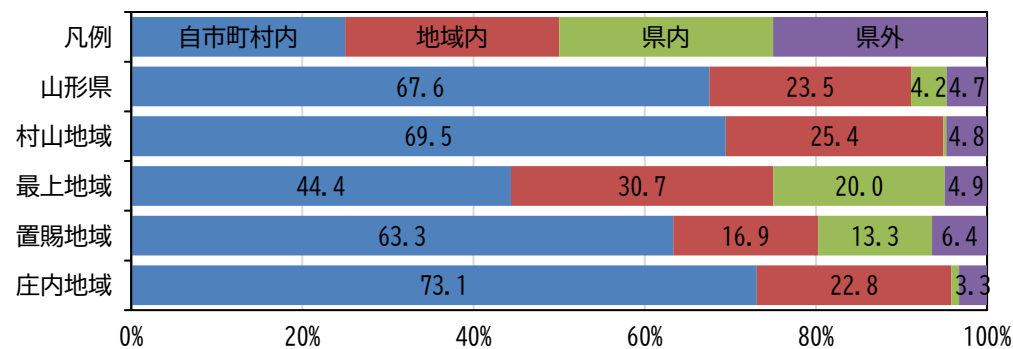
※最寄品：日常的に頻繁に購入する商品。食料品・日用雑貨・消耗品等

買回品：複数のものを比較検討して購入する商品。靴・バック、電化製品、時計・メガネ・アクセサリ等

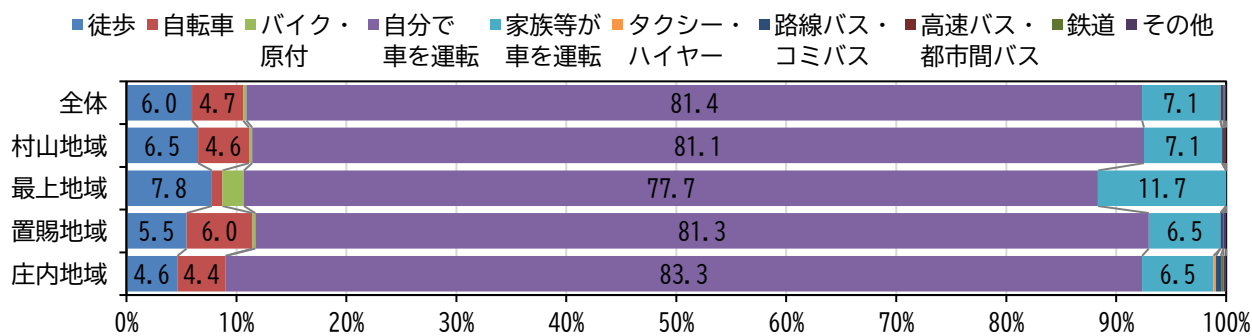
○ 買い物時の移動手段は、最寄品、買回品ともに自家用車が9割を占める。【図21、図22】



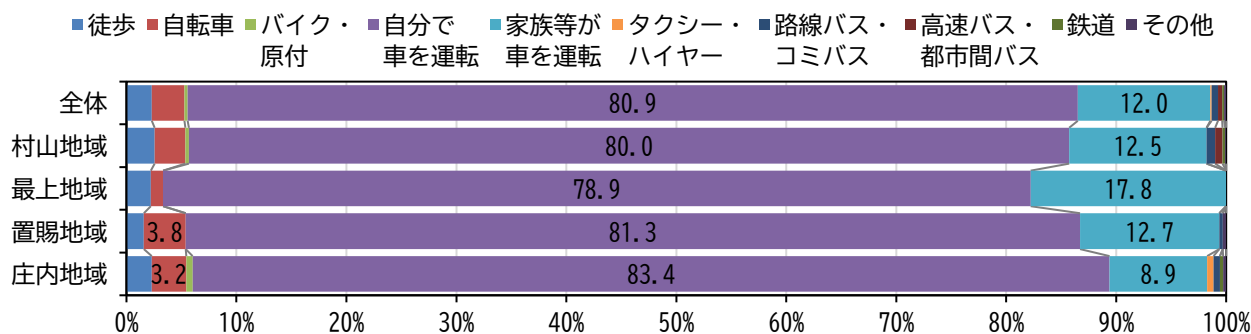
【図19】最寄品買物先の構成割合  
出典：2018年度山形県買物動向調査



【図20】買回品買物先の構成割合  
出典：2018年度山形県買物動向調査



【図21】地域住民の「最寄品の買物」の移動手段  
出典：2017年度山形県の総合的な交通体系のあり方に関する調査報告書（山形県）



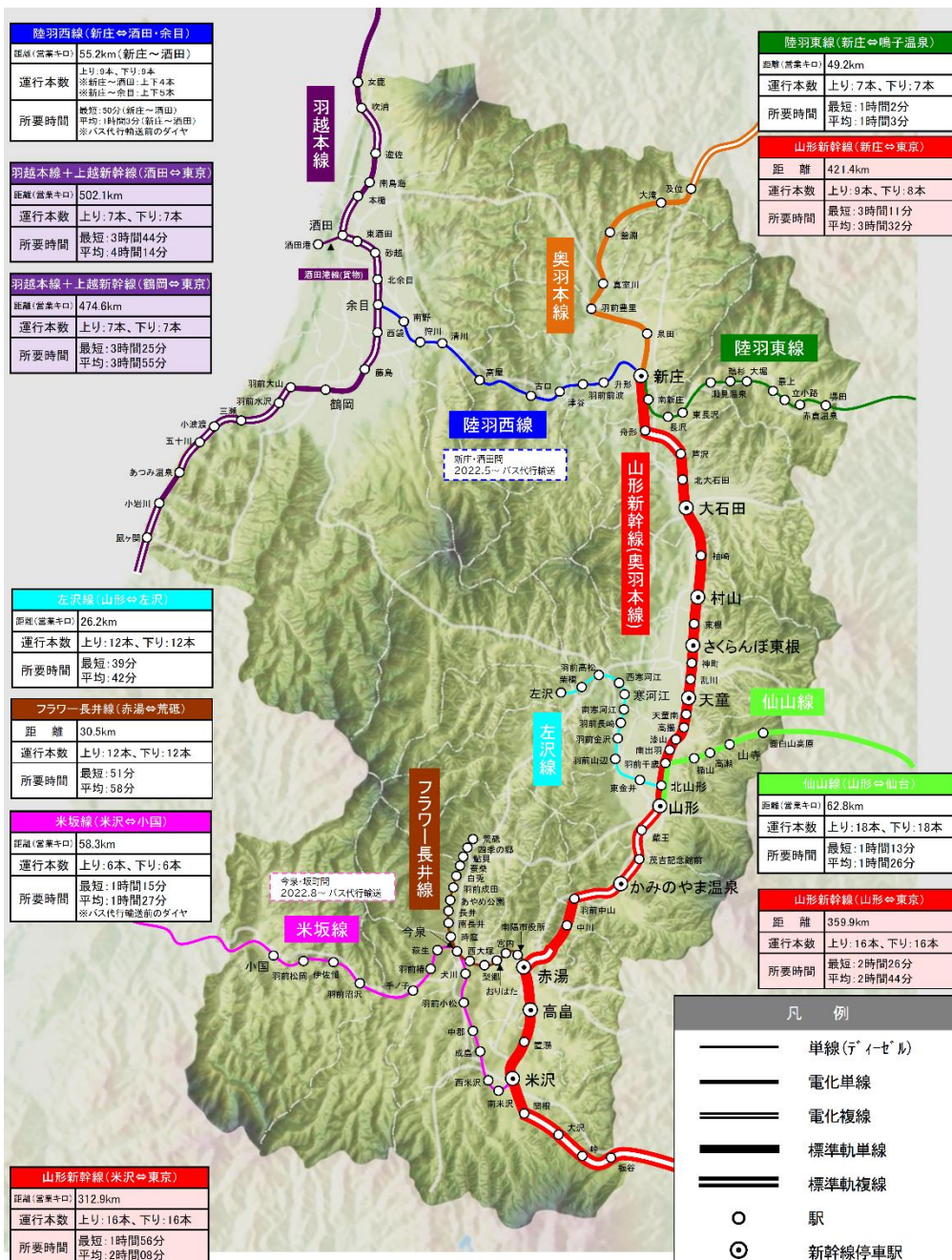
【図22】地域住民の「買回品の買物」の移動手段  
出典：2017年度山形県の総合的な交通体系のあり方に関する調査報告書（山形県）

## (2) 交通基盤の状況

### ① 在来線鉄道

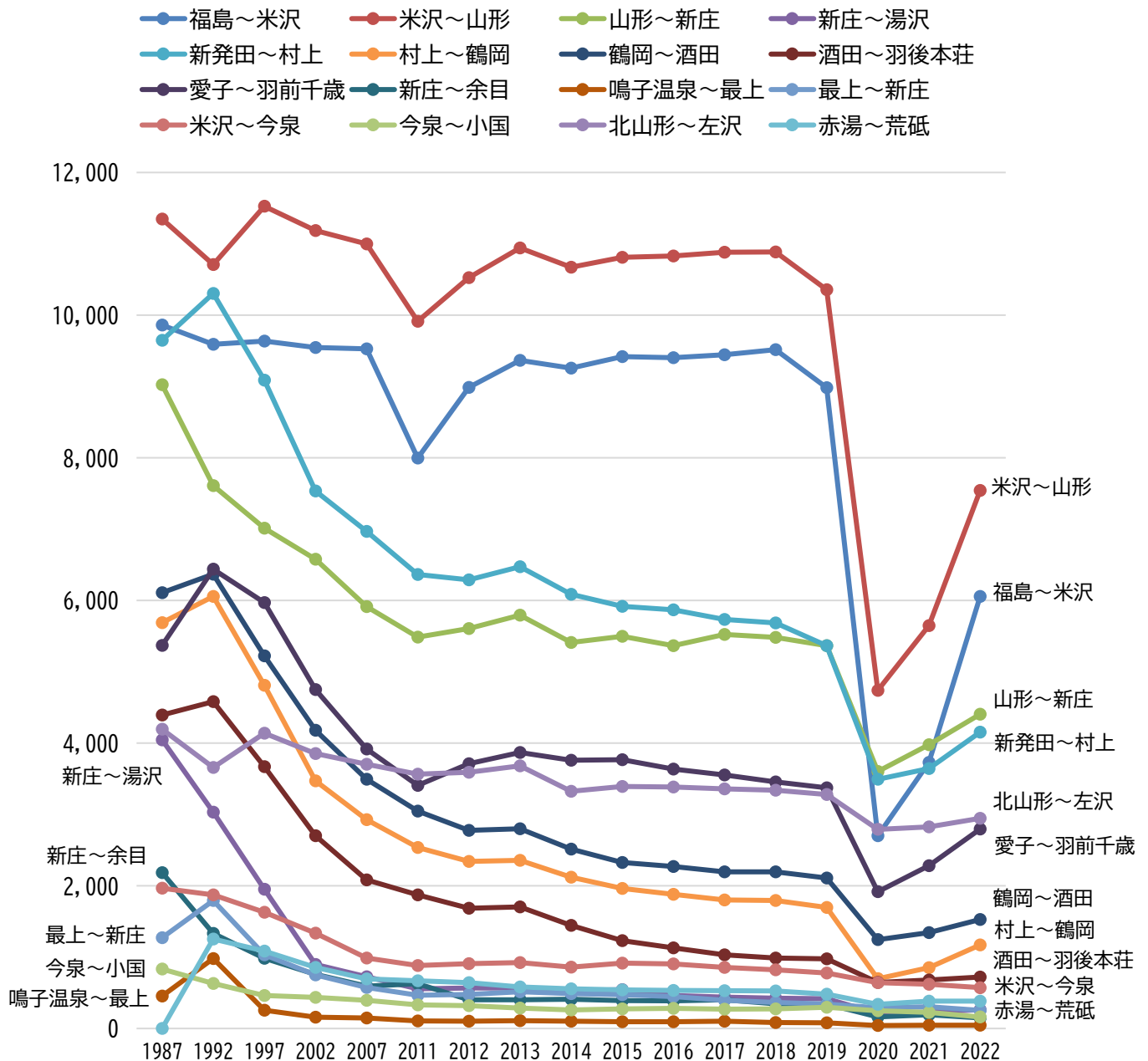
- 県内の鉄道は、縦軸となる幹線の奥羽本線及び羽越本線や、横軸として隣県や県内地域間を結ぶ仙山線、陸羽西線、陸羽東線、米坂線、左沢線及び山形鉄道フラワー長井線が鉄道ネットワークを形成しており、通学・通勤等の日常移動を支えるとともに、観光等の広域的なネットワークとしても機能している。
- 少子高齢化や人口減少、モータリゼーションの進展等により、多くの路線で利用者が年々減少しており、特に、陸羽東西線や米坂線など、中山間地域を走る路線や県境部での利用減少が著しい。新型コロナによる利用者減少の影響も続いている。
- 2022年8月の豪雨により、米坂線の今泉～坂町間がバス代行となっているほか、陸羽西線が国道の工事の関係で全線バス代行となっており、2024年度中の運転再開が予定されている。

### <山形県内鉄道網図>



出典：山形県みらい企画創造部作成資料（2023年4月現在）

<県内在来線の平均通過人員※>



出典：JR東日本ホームページ「路線別ご利用状況」（フラワー長井線を除く）、山形鉄道株式会社

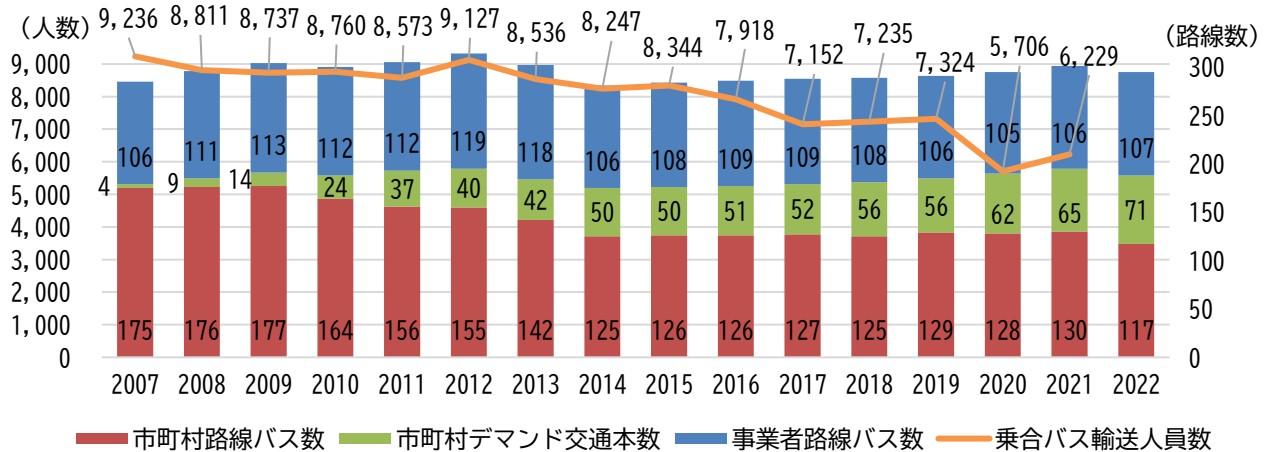
※平均通過人員：1日1kmあたりの利用人数を表し、以下の計算式により算出

【平均通過人員】＝【各路線の年度内の旅客輸送人キロ】÷【当該路線の年度末営業キロ】÷【年度内営業日数】

②バス・デマンド交通等

- 県内乗合バスの利用者は年々減少しており、特に2020年以降は、新型コロナウイルス感染症の影響により大幅に減少し、コロナ前の水準まで回復しておらず、事業収支の悪化が深刻化している。
- 路線数について、事業者運行はほぼ横ばいであるが、市町村運行は減少傾向にあり、2007年から2022年の15年間で3割強減少している。運転手不足等も課題となっており、事業者運行の路線バスについても、減便等が増加している。また、高齢化の進展などにより、ドア・ツー・ドアの移動手段へのニーズが高まっており、バスが廃止になった地域などを中心にデマンド交通へのシフトが進んでいる。

<乗合バス輸送量及び路線バス・デマンド交通の路線数>



出典：乗合バス輸送量：旅客地域流動調査（国交省）、その他は山形県みらい企画創造部作成資料

③道路の状況

- 県内では、国道7号、13号、47号、48号、112号、113号などを中心に、県内の各地域（生活圏）や主要都市間、本県と隣県を結ぶ道路網が形成されてきた。
- 地域間を結ぶ横軸の高規格道路は、新庄酒田道路、新潟山形南部連絡道路の一部が供用開始され、なお整備進捗が図られているものの、縦軸の高速道路と比較して整備が遅れており、特に、石巻新庄道路は全区間が事業化されていないため、早期の事業着手が求められる。
- また、生活圏内の中心市街地と中小都市間を結ぶ国道・県道等、中心市街地と周辺地域や中山間地域を結ぶ地域に密着した生活幹線道路等の整備を推進している。

<新庄酒田道路と新潟山形南部連絡道路の進捗状況（供用率）>

路線名	2013年5月末	2023年3月末
新庄酒田道路	8%	43%
新潟山形南部連絡道路	14%	14%
全体	11%	29%

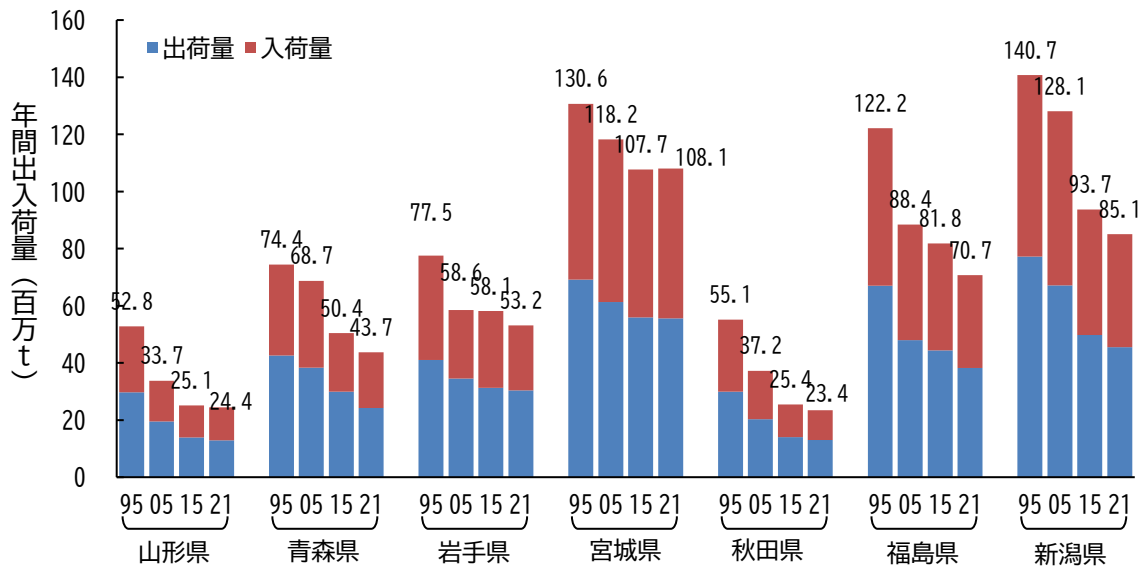


### 3 物の移動

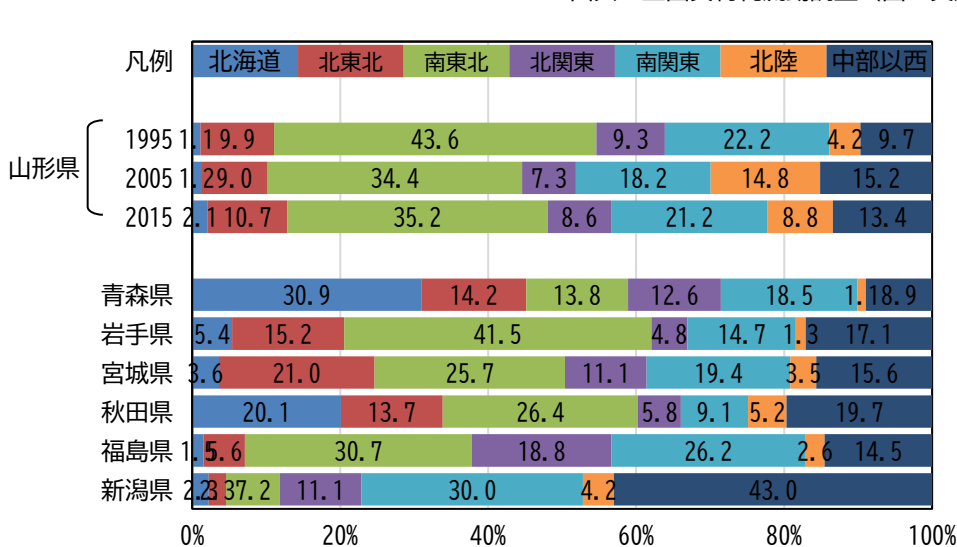
#### (1) 交通流動の状況

##### 【国内貨物】

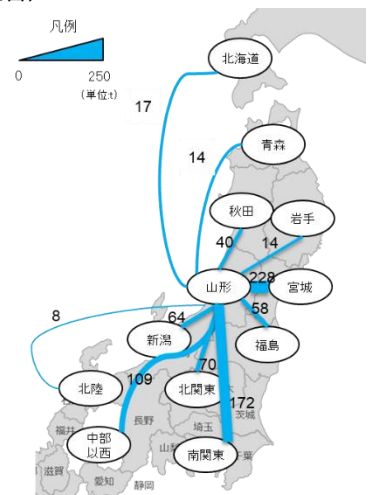
- 本県における年間貨物量（出荷・入荷計）は24.4百万トン（2021年）であり、東北6県中、秋田県に次いで少なく、経年的にも減少傾向（1995年から半減）にある。【図23】
  - 本県を発着する貨物の地域別の流動割合（2015年）は、南東北（宮城県、福島県）が最も多く3割強を占め、次いで南関東（東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県）が多い。【図24】
  - 県間流動の代表輸送機関分担率※は、トラックの割合が最も多く9割以上を占めている。全国や東北各県と比較では、トラックの割合が高く、海運の割合が低い傾向にある。【図25】
- ※代表輸送機関分担率：貨物が出荷されて目的地に到着するまでに利用された輸送機関のうち、最も長い距離を輸送した輸送機関
- OD（起点・終点）別で見ると、東北や関東はほぼトラックで、中部以西では鉄道や海運の割合が高くなる。【図26】

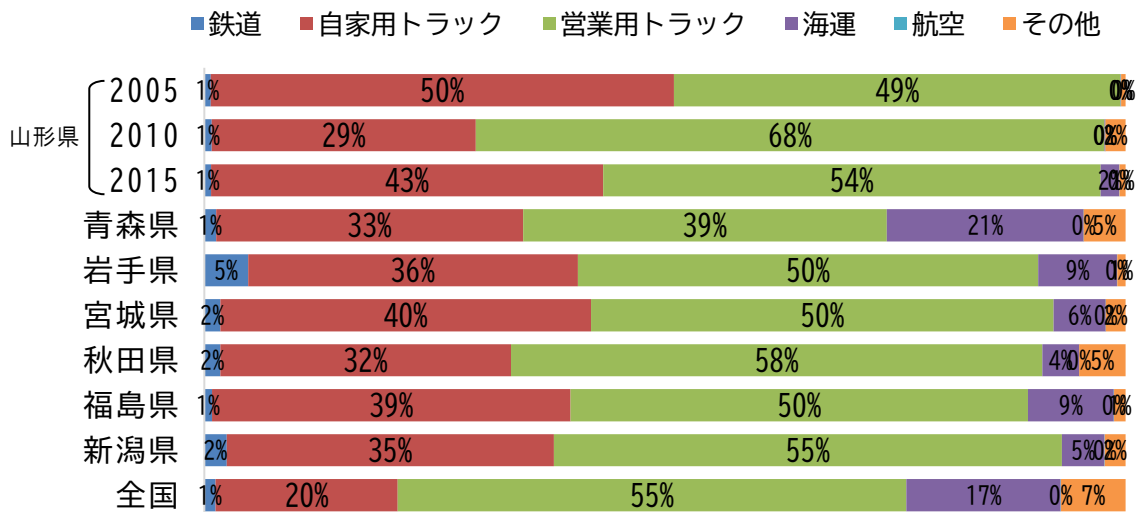


【図 23】 国内貨物の年間貨物量の推移  
出典：全国貨物純流動調査（国土交通省）

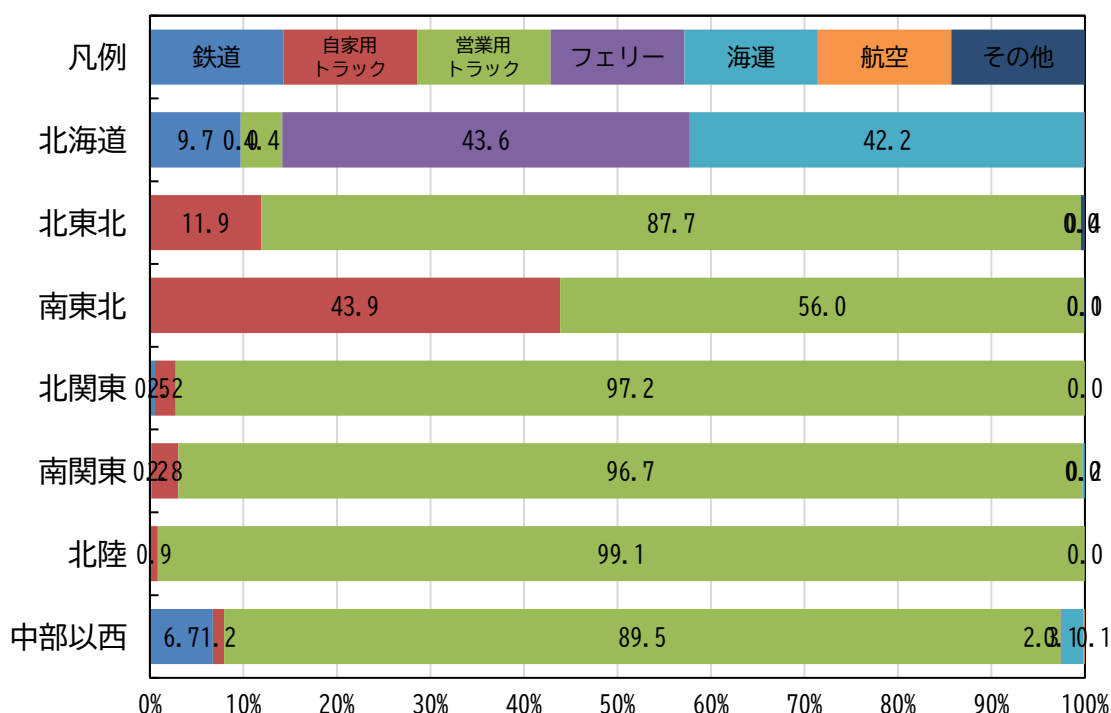


【図 24】 山形県発着貨物の地域別流動量  
出典：2015年全国貨物純流動調査（国土交通省）





【図 25】 国内貨物の代表輸送機関別分担率  
出典：全国貨物純流動調査（国土交通省）



【図 26】 OD別代表輸送機関別分担率  
出典：全国貨物純流動調査（国土交通省）

【国際貨物】

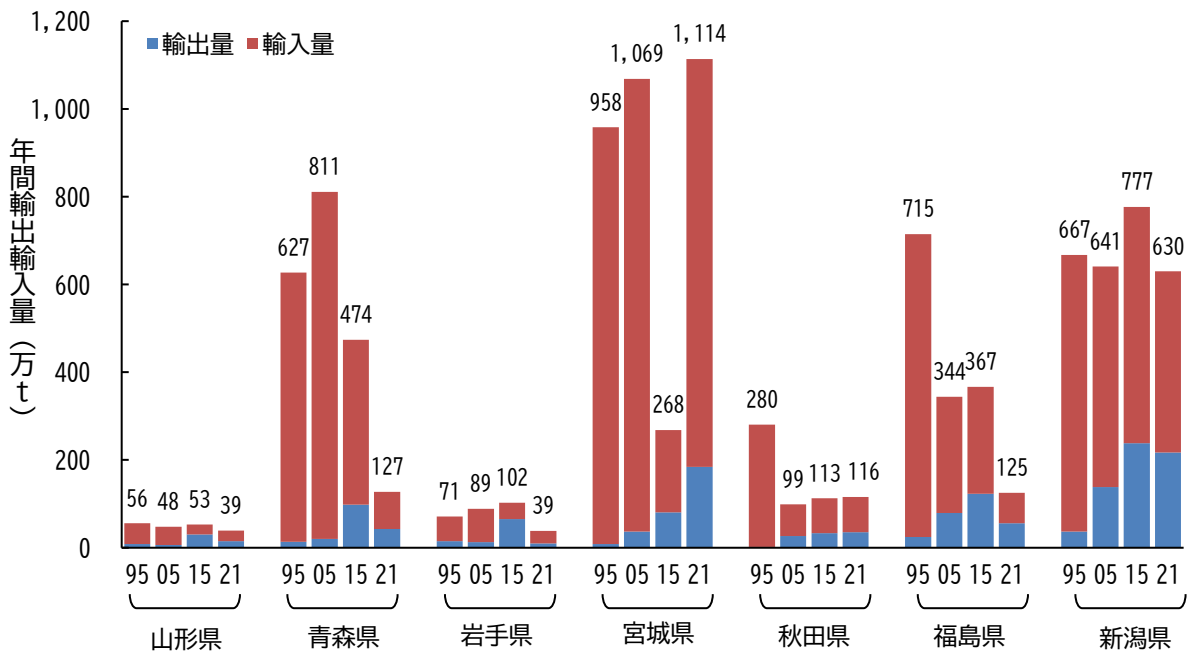
- 本県における年間貨物量（輸出・輸入計）は39万トン（2021年）であり、岩手県と並び東北6県の中で最も少ない。【図27】
- 本県内を発着するコンテナ貨物の輸出は24千トン※、輸入は29千トン※であり、過去と比較すると増加傾向にあり、輸出入コンテナの積卸港の割合は、酒田港が5割弱、次いで、京浜港が4割強と、酒田港の利用率が最も高くなっている。一方で、近年の酒田港のコンテナ貨物取扱量は減少傾向にある。【図28～図30】

※ 2018年11月の1か月間の取扱量

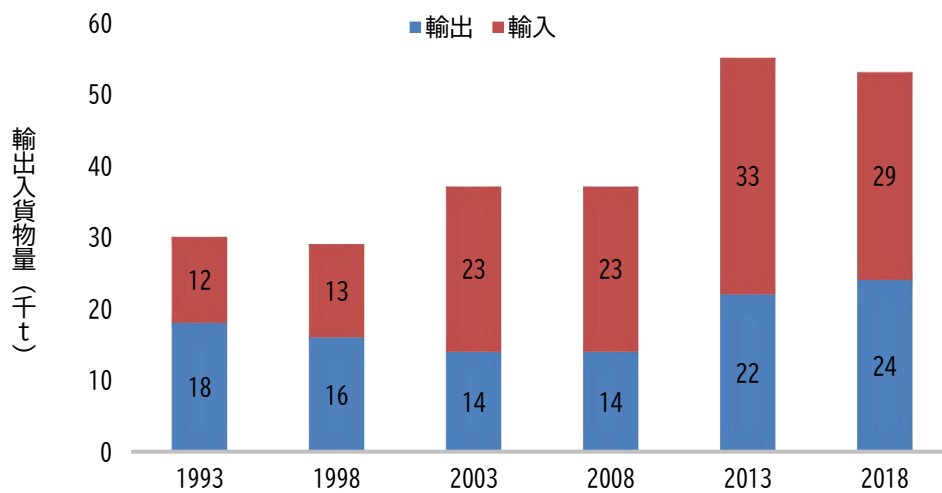
- 本県におけるバルク貨物※<sup>1</sup>の取扱量は、輸出入計は239千トン※<sup>2</sup>、移出入計は69千トン※<sup>2</sup>となっている。【図31】

※<sup>1</sup> バルク貨物：バラ積みのドライバルク、原油等の液体バルク、完成自動車等

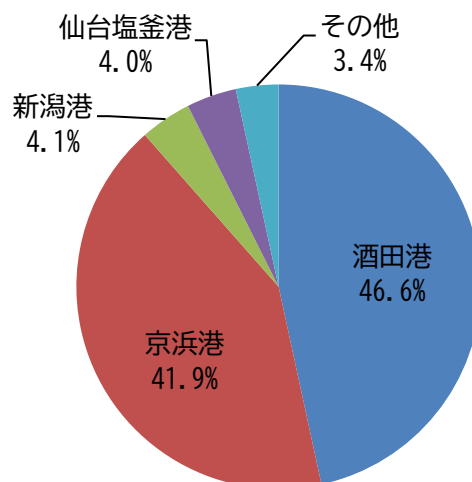
※<sup>2</sup> 2019年11月の1か月間の取扱量



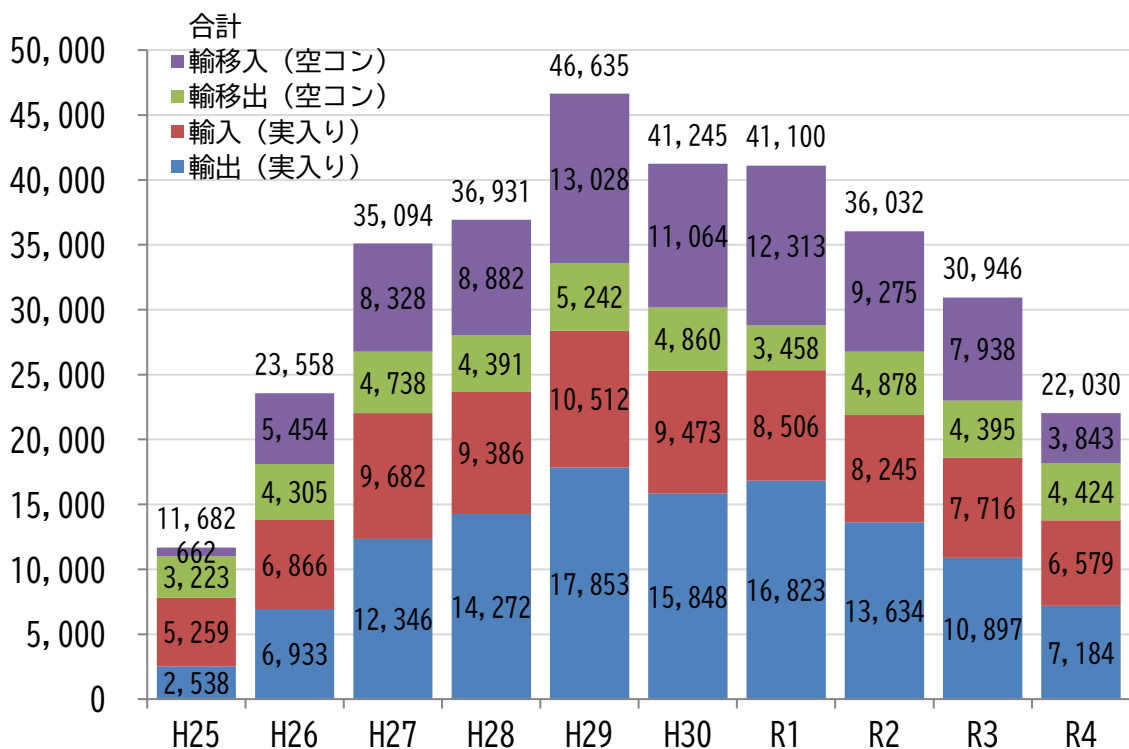
【図 27】 国際貨物の年間貨物量の推移  
出典：全国貨物純流動調査（国土交通省）



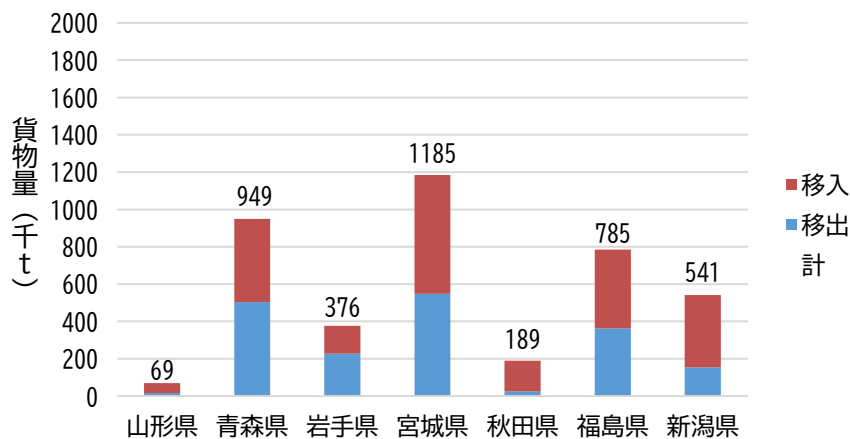
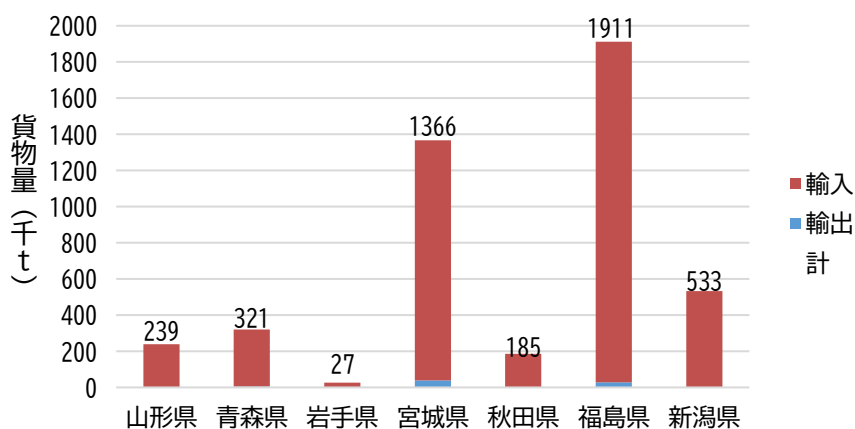
【図 28】 山形県発着の輸出入コンテナ貨物量の推移  
出典：全国輸出入コンテナ貨物流動調査（国土交通省）  
※調査期間は各回とも11月の1か月間



【図 29】 輸出入コンテナの利用港湾  
出典：2018 全国輸出入コンテナ貨物流動調査（国土交通省）  
※調査期間は2018年11月の1か月間



【図 30】 酒田港におけるコンテナ貨物量の推移  
出典：山形県県土整備部作成資料



【図 31】 バルク貨物の取扱量  
出典：2019 バルク貨物流動調査 (国土交通省)  
※調査期間は2019年11月の1か月間

## (2) 交通基盤の状況

### ①港湾（海上輸送）の状況

○ 酒田港と釜山港（韓国）との間に国際定期コンテナ航路が開設（1995年）されて以降、国際ターミナルの整備やポートセールスを推進してきた。一方で、近年は、コンテナ貨物取扱量は減少傾向となっている。

◇国際定期コンテナ航路の開設状況（2023年8月現在）

韓国航路（釜山）：週1便、中国・韓国航路（釜山、上海、青島等）：週2便



### ②鉄道（陸上輸送）の状況

○ 鉄道輸送に関しては、県内では、現在、貨物列車の運行は羽越本線のみであり、酒田港駅が貨物駅となっている。同線は、日本海縦貫線として関西から北海道を結ぶ主要幹線となっている。

○ 内陸地域に関しては、JR貨物のコンテナ集配基地である「山形オフレールステーション」があり、仙台貨物ターミナル駅との間で鉄道コンテナのトラック輸送が行われている。

○ コロナ禍の利用者減少を契機として、山形新幹線等の利用回復及び新規需要の創出のため、JR東日本と連携した取組として、貨客混載による荷物輸送を実施している。

### ③空港（航空輸送）の状況

○ 山形空港では、運航機材の小型化等に伴い、2010年11月以降、貨物の取扱いを休止していたが、2016年から毎年、さくらんぼの出荷時期の期間限定で貨物取扱いを行っている。（2020年は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により休止）

○ 庄内空港では、通年で貨物取扱いを行っており、積荷では「部品」が約3割を占め、おろし荷では「部品」が約3割、「花」が約1割を占める。

## 第2章 山形県の交通を取り巻く動向・課題

本県交通の将来像を検討するにあたっては、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を十分考慮する必要がある。ここでは、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主な動向や課題を整理する。

### 1 国際ネットワークに関する動向

#### (1) 国際経済社会の動向

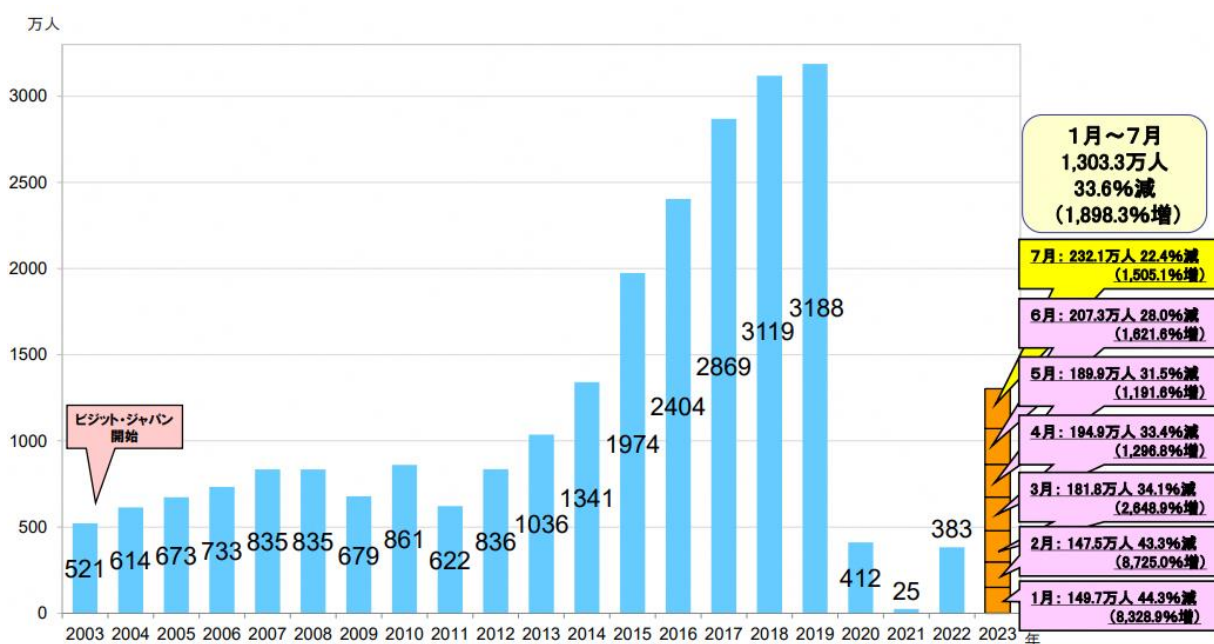
##### ■世界の経済成長の中心が欧米からアジア太平洋地域へ

- 2020年から2040年にかけて、世界全体の人口は約13.5億人増加すると予測されており、うち約5.1億人がアジア地域の増加と見込まれている。こうした人口増加を背景に、アジア太平洋地域は、今後とも力強い経済成長が期待されている。

##### ■訪日外国人旅行者の回復及び拡大

- 2019年に過去最高の3,188万人を記録した訪日外国人旅行者は、新型コロナウイルスの感染拡大により大きく減少したが、我が国の水際措置の緩和以降、堅調な回復を見せており、今後更に拡大していくことが見込まれる。コロナ前から拡大傾向にあった個人旅行やリピーターは、今後も増加していくことが見込まれ、政府においても地方誘客促進を重視することとしていることから、地方部への周遊旅客の増加が期待され、本県においても訪日外国人旅行者の獲得に一層力を入れる必要がある。

<訪日外国人旅行者数の推移>



出典：観光庁、日本政府観光局（JNTO）作成資料

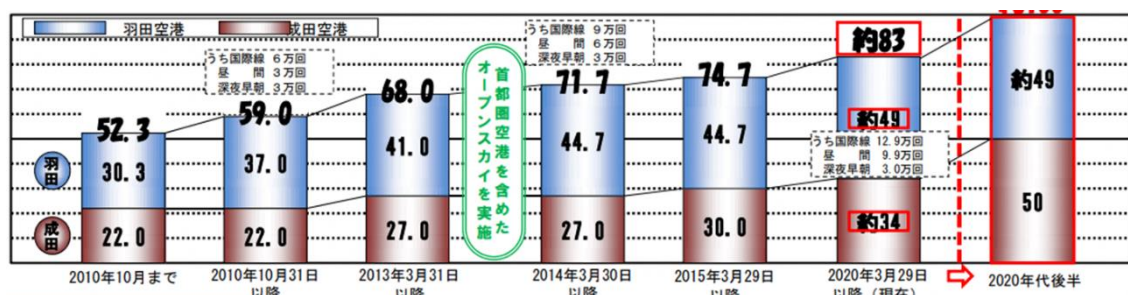
#### (2) 国際航空ネットワークの動向

##### ■首都圏空港（羽田空港・成田空港）の機能強化

- 首都圏の国際競争力の強化やインバウンド拡大に向けて、羽田空港、成田空港の発着枠拡大を図る機能強化が進められている。
- 羽田空港は2020年3月29日から新飛行経路の運用が開始され、成田空港に関しては、2028年度末までにB滑走路の延伸とC滑走路の整備が計画されており、国際線の一層の充実が見込まれる。

- 加えて、羽田空港においては、羽田空港アクセス線（仮称）の「東山手ルート」及び「アクセス新線」の整備が2031年度の開業を目指して進められており、東京駅から羽田空港へのアクセスが容易となる見込みであり、首都圏空港から山形県への誘客が一層重要となる。

<羽田空港・成田空港の空港処理能力（年間発着容量）の推移>



出典：国土交通省航空局作成資料

## ■ LCC（格安航空会社）や外国航空会社による地方空港への就航拡大

- 国内外のLCCによる国際線就航が増加しており、中国、韓国、台湾を中心に、近年ではタイなど東南アジア方面の就航も増加している。
- 国際線LCCについては、成田や関西等の国際拠点空港だけでなく、近隣の仙台空港をはじめ、地方空港への就航も増加傾向にあり、仙台空港等から山形県への誘客を拡大していくことも重要となっている。

## (3) 海上交通ネットワークの動向

### ■ 海上物流における日本海ルート的重要性の高まり

- アジア主要港のコンテナ貨物取扱量は、全世界の伸びを上回るペースで年々増加している。中国など東アジアの成長に伴い、海上物流における日本海ルートの重要性が高まっている。

### ■ クルーズ船の寄港の回復及び拡大

- 我が国へのクルーズ船の寄港は、新型コロナ感染拡大前は増加傾向にあったところであり、コロナ禍の影響を大きく受けて減少したものの、急速に回復してきている。酒田港への寄港も2023年4月から再開しており、今後拡大が見込まれる。

## 2 国内広域ネットワークに関する動向

### (1) 国土形成の展望

#### ■ デジタル田園都市国家構想の実現に必要な交通の整備

- デジタル技術の活用により、地方の社会課題解決の解決に取り組み、全国どこでも誰もが便利で快適に暮らせる社会の実現を目指す「デジタル田園都市国家構想」が推進されており、地域公共交通の再構築や幹線鉄道ネットワークの高機能化・サービス向上を促進することにより、公共交通の利便性・持続可能性・生産性の向上と社会的課題解決を一体的に推進する方策の検討がなされている。

#### ■ 「シームレスな拠点連結型国土」の構築に向けた全国的な回廊ネットワークの形成、日本中央回廊による効果の全国への波及、日本海側・太平洋側の二面活用

- 2023年7月に策定された「第三次国土形成計画（全国計画）」では、多様な地域の拠点への諸機能の集約化を図りつつ、水平的・垂直的・多面的ネットワーク化により、人と人、人と地域、地域と地域が、質の高い交通やデジタルのネットワークでシームレスにつながり合う拠点連結型国土の構築を、国土構造の基本構想として掲げている。

- この「シームレスな拠点連結型国土」の構築に向けて、広域レベルでは、中枢中核都市等を核とした広域圏の自立的発展、日本海側・太平洋側二面活用等の広域圏内・広域圏間の連結強化を図る「全国的な回廊ネットワーク」の形成や、リニア中央新幹線開業等により三大都市圏を結ぶ「日本中央回廊」の形成を通じた地方活性化等を図ることとされており、本県においても首都圏のみならず、中京圏、関西圏も含む日本中央回廊との交流拡大は重要である。

## (2) 航空・鉄道・道路ネットワークの動向

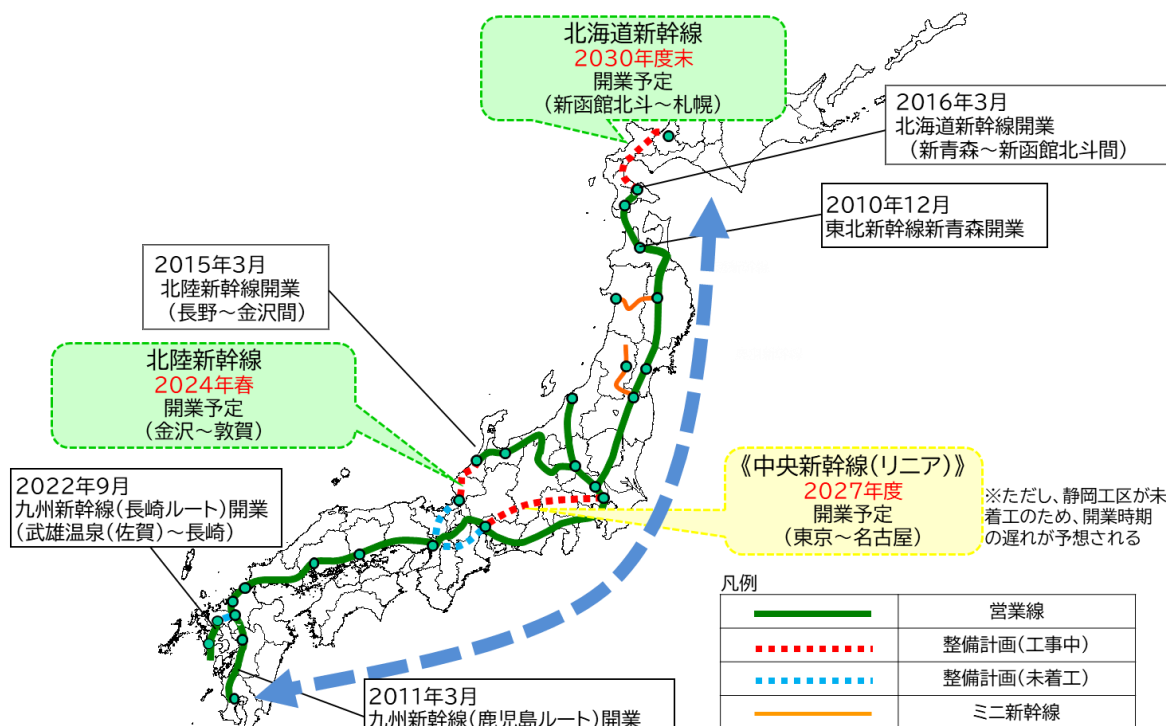
### ■ LCCや地域航空会社等による国内航空ネットワークの拡大

- LCCの地方空港への就航、地域航空会社による地方空港同士を結ぶ路線の開設等により、国内航空ネットワークの拡充が図られている。
- 仙台空港をはじめ、高松、静岡、南紀白浜など地方空港でも空港民営化が行われ、国内外の路線誘致が強化されるとともに、空港利用者拡大に向けた二次交通拡充や、空港を地域の交通結節点化する動きも見られる。

### ■ 全国を貫く幹線鉄道ネットワークの形成

- 「全国新幹線鉄道整備法」に基づき、昭和47年に基本計画とされた路線（北海道新幹線、北陸新幹線、九州新幹線等）は整備が順次進められており、現在、太平洋側の新幹線ネットワークは日本列島をほぼ縦貫している。
- 一方で、奥羽・羽越新幹線をはじめとする昭和48年に基本計画とされた路線は未着工であり、整備計画策定に向けた手続き等の進展が求められるところとなっている。

<整備新幹線の状況（全国の整備状況）>



出典：山形県みらい企画創造部作成資料

### ■ 高規格道路や在来線鉄道による広域ネットワークの重要性

- 高規格道路のミッシングリンク解消等により、多層的で切れ目のない道路ネットワークが形成され、広域的な移動の活性化やリダンダンシー機能等の効果が最大限に発揮されるため、早期の整備が必要である。



- 鉄道は、通学・通勤等の日常的な移動のみならず、観光等の広域的な移動の基盤となっており、ネットワークとしてつながっていることでその効果が最大限に発揮されるため、路線や線区ごとの利用状況だけでなく、全国的な鉄道ネットワークとしての役割についても考えていく必要がある。

### 3 持続可能な地域公共交通の構築

#### (1) 地域公共交通の再構築に関する動向

##### ■地域公共交通のリ・デザイン

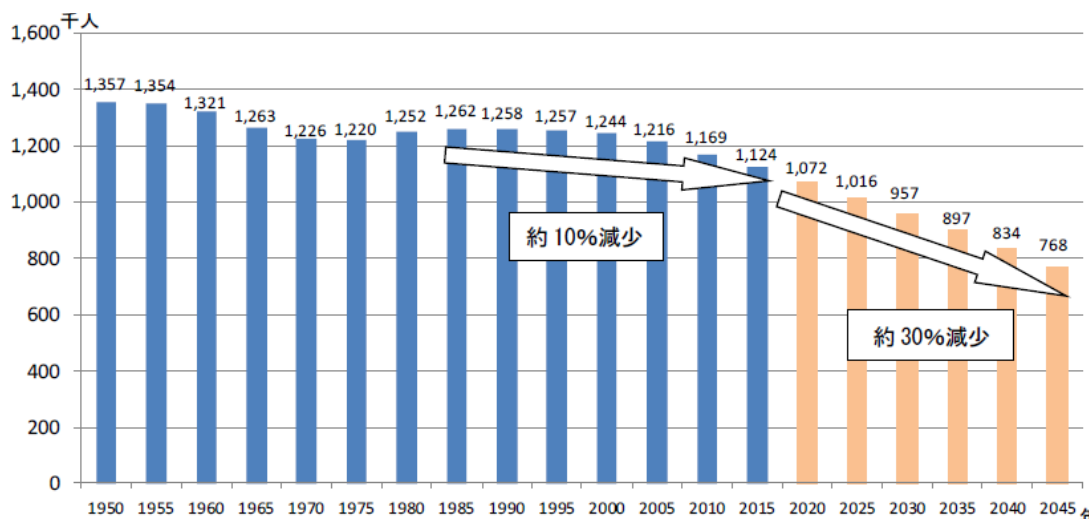
- 人口減少やマイカーの普及等による長期的な利用者の減少に加え、コロナ禍による利用者の減少が重なり、交通事業者が厳しい状況に置かれていることを受けて、官民共創・交通事業者間共創・他分野共創の「3つの共創」、自動運転やMaaSなどのデジタル技術を実装する「交通DX」、車両電動化や再生エネルギーの地産地消などの「交通GX」を通じて、地域公共交通の利便性・持続可能性・生産性の向上を図る「地域公共交通の再構築＝リ・デザイン」が政府において推進されている。
- 2023年4月に、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等が改正され、利用の少ないローカル鉄道について、自治体又は鉄道事業者の要請に基づき、国土交通大臣が「再構築協議会」を組織し、鉄道輸送の維持・高度化かバス等への転換のいずれかによる利便性・持続可能性の向上を図るための方策を検討する制度が創設されたほか、バス・タクシー等の地域交通の再構築に関する制度の拡充等が行われている。
- 本県においても、地域公共交通の厳しい状況を鑑み、こうした制度等を踏まえた対応を検討していく必要がある。

#### (2) 本県における交通利用者等の状況

##### ■人口減少や自家用車利用の普及等に伴う地域公共交通の利用者の減少

- 本県の総人口は、1985年から2015年の30年間で約10%減少しており、2015年から2045年の30年間で、総人口が約30%減少すると推計されている。
- 加えて、本県は自家用乗用車の世帯当たり車普及台数が1.642台で全国3位なるなど、自家用車への依存が進んでおり、公共交通利用者は人口減少よりも速いスピードで減少している。

<山形県の人口の推移と将来推計>



出典：山形県人口ビジョン(2020年3月改訂)

< 家用乗用車の世帯当たり普及台数（都道府県別ランク上位） >

順位	都道府県	世帯当たり普及台数
1	福井県	1.708
2	富山県	1.652
3	山形県	1.642
4	群馬県	1.593
5	栃木県	1.572

出典：山形県みらい企画創造部作成資料（2022年3月末現在）

■交通弱者の移動の確保、広域生活圏の形成の必要性

- 人口減少が進行する中、県内の都市部においても、市街地の人口密度が低下し、医療・福祉、商業等の都市機能の維持が困難になることが予想される。人口減少や高齢化が著しい中山間地域では、買い物や身近な医療等の生活サービスの確保が厳しさを増している。
- また、高齢化が進行していく中で、免許返納者等の増加等も想定されるところであり、公共交通による交通弱者の移動の足の確保が一層重要となる。
- このため、都市間や都市と中山間地域の交流・連携を促進し、一定の人口集積による広域生活圏を形成するとともに、都市部では、都市機能や居住を都市の中心部に集約する「コンパクトシティ」を、中山間地域では、一定の集落に生活サービスを集約する「小さな拠点」をそれぞれ形成していくことが重要となる。
- その際に、併せて地域間・地域内での移動を円滑に行えるようにすることが不可欠であり、まちづくりと連携して地域公共交通ネットワークの充実を図る「コンパクト＋ネットワーク」を推進していく必要がある。

(3) 本県における交通事業者の状況

■交通事業者における担い手の不足

- バス事業者、タクシー事業者ともに、コロナ禍において、離職の増加等による従業員の減少が深刻化しており、ドライバー不足によってバスの減便等の対応をせざるを得ない状況も生じている。
- 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により、現在の運行の維持が一層厳しくなることも想定される。
- バス事業者においては、コロナ禍における赤字に加え、限られた人員の中で路線バスを維持するために、収益事業である都市間バスや貸切バスに人員を充てることができず、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、生産性向上や職場の魅力向上、収益構造の多角化等を進めることが急務となっている。
- グランドハンドリング等の空港業務についても、全国的に離職等による従業員の不足が課題となっている。特に地方空港においては、地域の事業者がグランドハンドリング等の業務を担っていることも多く、その持続的発展は地場産業の活性化にもつながるものであることから、人材確保やDX化・GX化等について、地域の関係者が一丸となった取組の推進が求められている。

## 4 安全・安心な交通の確保

### (1) 防災・減災、国土強靱化の推進

#### ■甚大な被害をもたらす自然災害の発生増加

- 地球温暖化などの影響と考えられる世界規模の環境変化により、全国的に自然災害が激甚化、頻発化しており、本県においても集中豪雨の頻発化など、局所的に激甚化した自然災害が増加傾向にある。

<山形県における過去5年間（2018年～2022年）の主な災害と被害状況>

発生日	災害種別	人的被害	建物被害	交通インフラの被害状況
2019年 6月18日	地震（県内最大 震度6弱）	28名 （負傷者）	940棟	県管理道路 5路線9箇所 港湾施設 2箇所
2019年 10月11～13日	台風19号	3名 （負傷者）	213棟	県管理道路 12路線23箇所 港湾施設 2箇所 上記被害額 約4億円
2020年 7月27～29日	大雨	1名 （負傷者）	1,337棟	県管理道路 78路線327箇所 上記被害額 約24億円
2021年 2月13日	地震（県内最大 震度5弱）	1名 （負傷者）	40棟	なし
2022年 3月16日	地震（県内最大 震度5強）	5名 （負傷者）	51棟	なし
2022年 6月27～28日	大雨	なし	12棟	県管理道路 36路線44箇所 上記被害額 約5億円
2022年 8月3～5日	大雨	1名 （行方不明者）	1,671棟	県管理道路 39路線152箇所 上記被害額 約23億円 JR米坂線今泉駅～坂町駅間が不通

出典：山形県みらい企画創造部作成資料

#### ■交通インフラの老朽化の進行に伴う修繕・更新時期の到来

- 本県における橋梁等の道路施設の多くが高度経済成長期に整備されており、まもなく更新のピークを迎えようとしていることから、効果的に維持管理を進めていく必要があり、これまでの損傷が進んだり、壊れてから手当てをする「対症療法型」の管理から、損傷を予測して計画的に手当てする「予防保全型」に転換し、長寿命化を推進している。

#### ■防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策の着実な推進

- 気候変動の影響により気象災害が激甚化・頻発化していることや、高度経済成長期以降に集中的に整備されたインフラが今後一斉に老朽化すること等を受け、政府において防災・減災、国土強靱化対策を推進している。
- 「激甚化する風水害や切迫する大規模地震等への対応」、「予防保全型インフラメンテナンスへの転換に向けた老朽化対策の加速」、「国土強靱化に関する施策を効率的に進めるためのデジタル化等の推進」の加速化・深化を図るため、2021年度から2025年度までの5か年で「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」として、重点的・集中的に対策を講じている。

## ■複層的な交通ネットワークによるリダンダンシー機能の確保

- 特に大規模災害に際しては、個別施設の安全性だけでなく、日本海側と太平洋側のネットワークや、高規格道路と直轄国道等とのダブルネットワーク、空港と鉄道等による相互補完の機能が発揮されることにより、被害が最小化され、迅速な復旧が可能となるため、複層的な交通ネットワークによるリダンダンシー機能の確保に向けて、平時から交通ネットワークの整備を進める必要がある。

## (2) バリアフリー、ユニバーサルデザイン

### ■誰もが安全に安心して移動できるバリアフリー・ユニバーサルデザインの普及促進

- 高齢者が自家用車に頼らずに円滑に移動できる生活交通を確保するとともに、共生社会の実現に向けて、高齢者や障がい者、外国人など誰もが安全に安心して移動できるよう、公共交通におけるバリアフリー化・ユニバーサルデザイン化の一層の促進が求められている。

## 5 環境への配慮

### (1) カーボンニュートラル等に関する動向

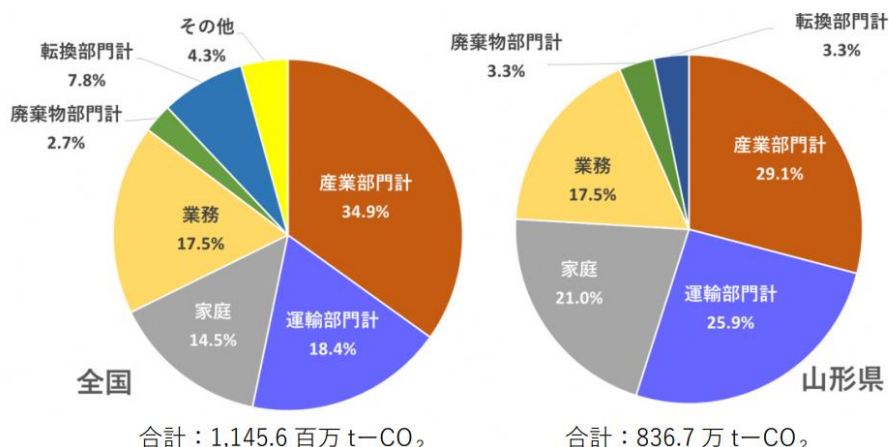
#### ■2050年カーボンニュートラルに向けた脱炭素化の動きの加速

- 2015年のCOP21において、2020年以降の地球温暖化対策の新たな法的枠組みとなる「パリ協定」が採択され、2016年5月には、地球温暖化対策を総合的かつ計画的に推進するための「地球温暖化対策計画」が閣議決定された。その後、2050年カーボンニュートラルが世界の潮流となる中で、2020年10月に、我が国においても2050年カーボンニュートラルを目指すことを宣言するとともに、2030年度の新たな温室効果ガス削減目標として、2013年度比46%を目指し、50%の高みに向けて挑戦を続けることを表明している。

#### ■ゼロカーボンやまがた2050宣言・第4次山形県環境計画に基づく温室効果ガス排出削減の取組

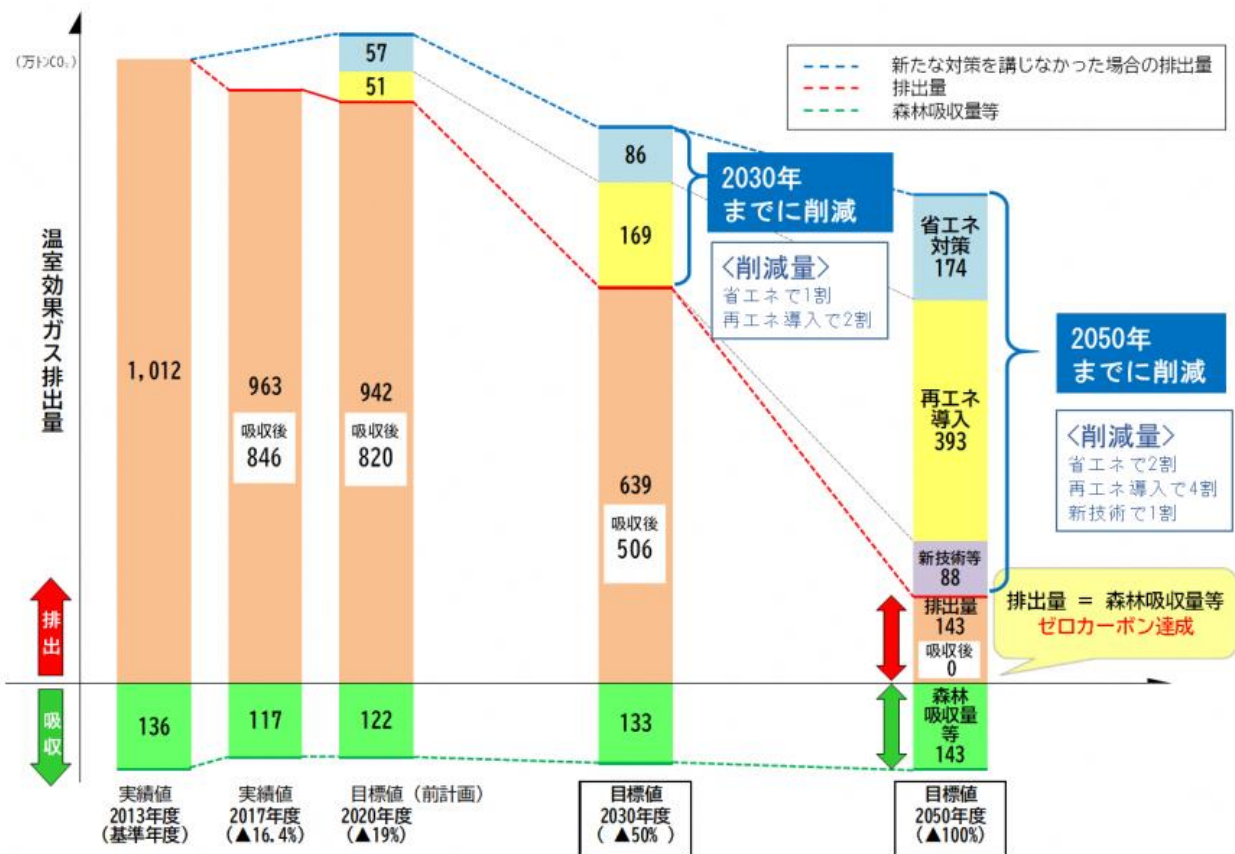
- 本県では、2050年までに温室効果ガス排出実質ゼロを目指す「ゼロカーボンやまがた2050」を2020年8月に宣言した。2021年3月には、「ゼロカーボンへのチャレンジ」をテーマに、県の施策の展開方向を示す「第4次山形県環境計画」を策定し、2022年2月には、2050年カーボンニュートラルに向けて県民・事業者等が主体的に行う取組を明示した「カーボンニュートラルやまがたアクションプラン」を策定している。

<部門別二酸化炭素排出割合（2018年度）>



出典：カーボンニュートラルやまがたアクションプラン（2022年2月策定）

<ゼロカーボンやまがた 2050 達成イメージ>



出典：カーボンニュートラルやまがたアクションプラン（2022年2月）策定

## （2）各分野における脱炭素化の動向

### ■航空分野の脱炭素化や港湾における脱炭素化（カーボンニュートラルレポート）の推進

- 世界各国・各分野でカーボンニュートラル推進の動きが加速する中、政府において、航空分野や港湾における脱炭素化の推進に向けて制度整備等が進められている。
- 航空分野については、2022年6月に航空法・空港法等が改正され、政府において航空脱炭素化推進基本方針を策定するとともに、航空機運航分野と空港分野において脱炭素化を推進するために、空港ごとに関係者で構成される空港脱炭素化推進協議会の設置や、航空運送業者が策定する航空運送事業脱炭素化推進計画、空港管理者が策定する空港脱炭素化推進計画の作成等の制度が創設された。
- 港湾については、多くの産業が集積し、サプライチェーンの拠点となっている港湾において、港湾施設の脱炭素化を進めるとともに、産業のエネルギー転換に必要な環境整備を進めることで、我が国の産業や港湾の競争力強化と脱炭素社会の実現に貢献することを目的として、政府においてカーボンニュートラルレポートの形成が推進されている。2022年11月に港湾法等が改正され、港湾管理者による港湾脱炭素化推進協議会の組織や、港湾脱炭素化推進計画の作成等の制度が創設された。

## 6 交通に関する新たな技術

### ■デジタル技術等の活用による新しいモビリティサービスの導入、交通事業者のDX推進

- デジタル技術などの技術革新により、自動運転やMaaS\*といった新しいモビリティサービスの導入・普及が進んでおり、実証実験が全国各地で行われ、社会実装が進んでいるものもある。こうした技術の活用は、利用者の利便性向上のみならず、交通事業

者のDX化による生産性向上や人手不足の解消等にもつながるものであり、積極的な導入推進が求められる。

※MaaS:Mobility as a Serviceの略。鉄道・バスなどを一体的に検索・予約・決済できるシステムのこと。

#### ■次世代モビリティシステムの技術開発や実用化を見据えた制度整備

- 世界に先駆けた“空飛ぶクルマ”の実現のため、2018年8月に官民協議会を設置。2025年大阪・関西万博での空飛ぶクルマの日本初商用運航実現を目指し、官民一体となって技術開発や実証飛行、実用化を見据えた制度整備等が進められており、最新の動向を注視していく必要がある。

## 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

前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する。

交通は派生需要であると言われるように、多くの場合においては、交通を使うこと自体が目的なのではなく、その交通を使うことによって実現したい目的が存在する。このため、まず、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、以下のとおり将来像を提示する。

### 交通の充実によって実現する山形県の将来像

#### ■国内外とのヒトやモノの活発な往来による産業・地域の活性化

人口減少等が進む中においても本県が持続的に発展していくためには、広域的な交通の充実により、今後も成長が見込まれるアジア地域をはじめとする諸外国の活力や、首都圏をはじめとする国内の往来を積極的に本県に取り込み、産業の発展や交流人口の拡大等による地域の活性化につなげていくことが必要である。

#### ■誰もが自由・快適に移動できることによる一人ひとりの希望の実現、幸せの実感

県民一人ひとりが希望を実現し、幸せを実感できるようにするウェルビーイングの実現こそが、本県が最優先に目指すべきことであり、そのためには、国内外・地域内等様々な場面において、誰もがストレスなく安心して、行きたいところに移動できることが重要な要素となる。

#### ■地域で必要なサービスが提供される持続可能な地域社会

人口減少等が進む中で、必要な生活サービスを誰もが享受し続けられる持続可能な地域社会を構築していくためには、交通弱者等の交通アクセスを確保するとともに、都市機能、生活サービスや居住を集約し、交通でつないで移動を円滑に行えるようにすることで、広域的な生活圏を形成していくことが必要である。

#### ■災害の激甚化等が進む中での安全・安心な暮らし

いつどこで大規模な災害が発生してもおかしくない現在の状況においては、災害発生時においても被害を最小化し、災害から早期に立ち直ることができることができる強靭さが必要であり、災害に強い交通、リダンダンシーの確保を推進していくことが必要である。

#### ■カーボンニュートラル達成などの環境との調和

本県における二酸化炭素排出量の4分の1程度を占める運輸部門の脱炭素化は、カーボンニュートラルの達成に不可欠であり、交通自体の脱炭素化のみならず、公共交通へのシフトや関連産業の脱炭素化のための環境整備など、多様な取組を推進することが必要である。

### 山形県が目指す交通の将来像

上記の山形県の将来像を実現していくため、広域的な交通については、多様な地域との交流拡大や産業の発展を支え、災害等に対する安定性が高い交通を構築していくことが必要である。また、地域間・地域内の交通については、誰もが利用しやすく、地域の暮らしの役に立ち、かつそれを持続可能な形で実現できる交通を構築していく必要がある。加えて、広域交通と地域交通の間でシームレスな接続を図っていくことで、例えば、地域交通

を地域の人だけでなく、観光客も利用するようになって持続可能性が高まるといったように、相乗効果を生み出していくことが期待される。

一方で、こうした交通の充実を円滑に進めるためには、交通の利用を確保していくことが必要であり、交通の充実のみを進めようとしても困難な場合も多い。このため、交通の需要創出や利用拡大にも併せて取り組むことで、交通の充実と利用拡大の好循環を生み出していくことが必要である。

以上より、本県が目指す交通の将来像を、「国内外との交流や産業発展の基盤となる広域交通の充実・強化」、「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」及び「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」とし、以下にその将来像のイメージと、実現に向けた県としての取組の方向性を示す。

【赤字は、前回の委員会でお示しした資料から変更した箇所】

## 国内外との交流や産業発展の基盤となる広域交通の充実・強化

### <将来像のイメージ>

多様な地域との間で、短時間、高頻度かつ安定性が高く、人や物の移動が可能な広域交通ネットワークが形成されている。

### <実現に向けた取組の方向性>

- リニア中央新幹線開業等によって形成される日本中央回廊や東北・北海道等の近隣地域、さらには国外との間での往来の活性化や、安全・安心、リダンダンシーの確保等に向けて、山形新幹線米沢トンネル(仮称)の早期の事業化・整備の実現、空港の機能強化・路線の充実、酒田港の機能強化、高規格道路のミッシングリンク解消等に取り組む。
- 今後も拡大が見込まれるインバウンド需要の更なる取り込みを図るため、航空チャーター便誘致の推進等による国際定期便の実現、クルーズ船誘致等に取り組むほか、首都圏空港等からの往来の拡大、県外空港との連携や鉄道と空港の片道利用の推進等による周遊旅行者の獲得に取り組む。

## 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

### <将来像のイメージ>

多様化・広域化する移動ニーズに対応し、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、持続可能性が高い地域交通が実現されている。

### <実現に向けた取組の方向性>

- 鉄道ネットワークを最大限に活かすため、鉄道沿線活性化による利用拡大に市町村等の地域の関係者と連携して取り組み、機能強化・利便性の向上にもつなげていく。
- バス、デマンド交通等について、デジタル技術の活用等による利便性向上・シームレスな移動の実現を図るとともに、地域公共交通活性化協議会等を活用しながら、地域の交通を総動員して、地域の実情に応じた持続可能な地域公共交通を構築する。
- 交通事業者における、DXの推進等による生産性向上や、職場の魅力向上等による人手不足の解消、他分野連携等による収益構造の改善等の取組を後押しし、地域公共交通の担い手の確保や地場産業の活性化を推進する。



## 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

### <将来像のイメージ>

他分野と連携した新たな交通需要の創出や利用拡大の取組により、交通利用の拡大と地域課題の解決・地域の活性化が図られ、交通の機能強化を後押ししている。

### <実現に向けた取組の方向性>

- 空港の利用拡大、ポートセールス、やまがた鉄道沿線活性化プロジェクトの推進等のモードごとの利用拡大を推進するとともに、仙台空港等の県外空港との連携や鉄道と空港の片道利用の推進等の他地域やモード間で連携した取組を推進する。
- まちづくり、観光、農業、教育、医療等の様々な分野と交通の連携により、地域課題の解決と交通需要の創出を併せて推進するとともに、カーボンニュートラル、健康面への効果など、公共交通利用のメリットを様々な角度から打ち出すことにより、公共交通の利用を促していく。
- 航空や港湾等の分野において、官民連携による脱炭素化の促進や、脱炭素化に資する施設の利用・整備等を推進する。

### 交通の充実によって実現する山形県の将来像

国内外とのヒトやモノの活発な往来による産業・地域の活性化

誰もが自由・快適に移動できることによる一人ひとりの希望の実現、幸せの実感

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

災害の激甚化等が進む中での安全・安心な暮らし

カーボンニュートラル達成などの環境との調和

### 山形県が目指す交通の将来像

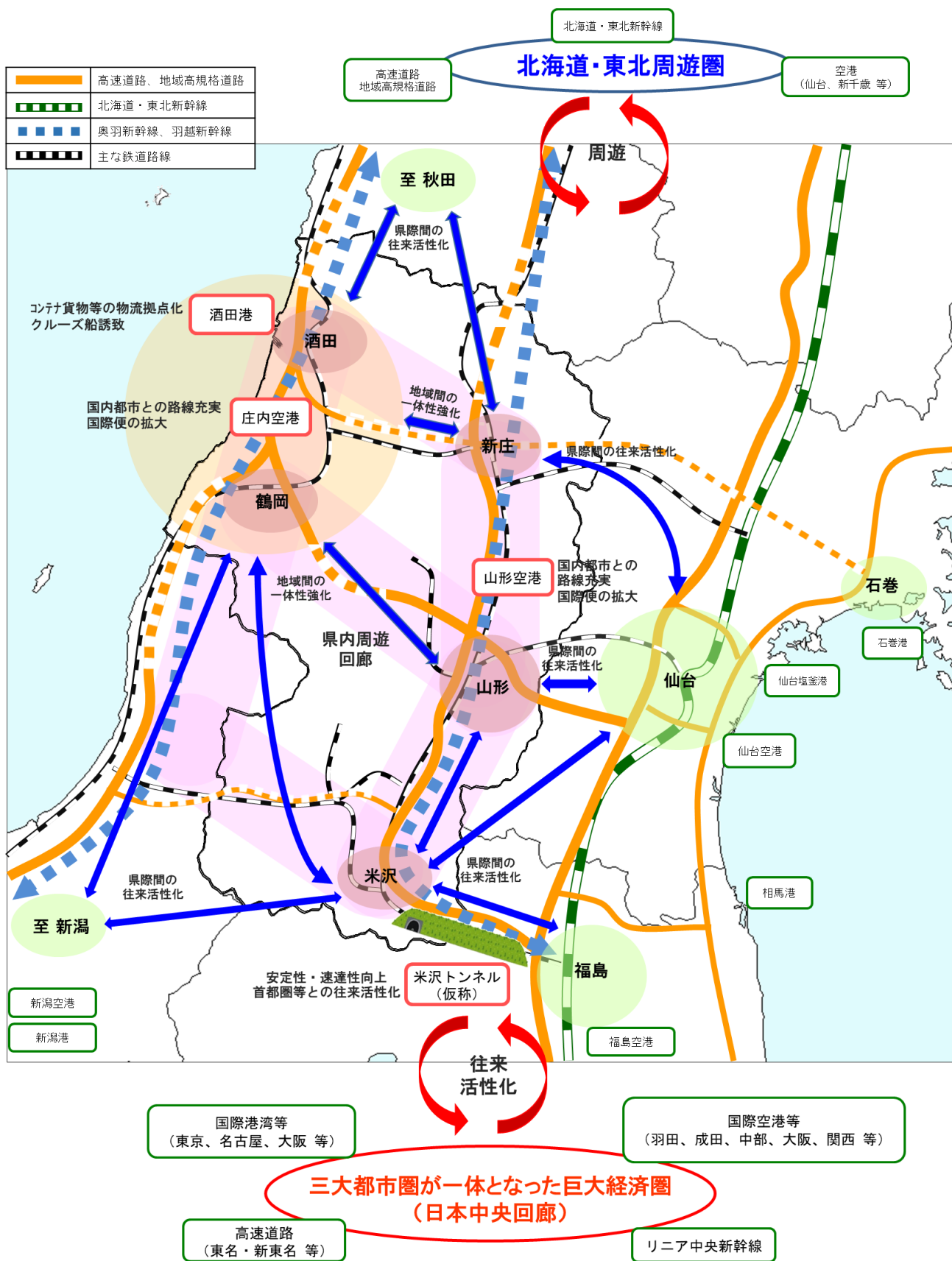
国内外との交流や産業発展の基盤となる広域交通の充実・強化

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

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

- 広域交通と地域交通のシームレスな接続
- 交通の充実と需要の創出に両面から取り組むことによる好循環の創出

# ◇交通ネットワークと移動のイメージ



## 第4章 将来像の実現に向けて取り組む施策

前章の将来像を実現するために、交通の各分野において県として取り組む施策を以下に示す。なお、施策の中には、比較的短期で完了が見込まれるものから、長期的に取り組むものまで、様々なものが含まれるため、特に短期的に取り組む施策として、今後数年程度の間で完了が見込まれるものや、集中的に取り組むものについては、下線を付している。

【赤文字は、前回の委員会でお示しした資料から変更した主な箇所】

### 国内外との交流や産業発展の基盤となる広域交通の充実・強化

#### ■ 県内空港への国際便の就航拡大、国際定期便の就航

- 台湾をはじめ、中国、韓国など、経済、観光交流の拡大を通して、多様な国・地域からの国際チャーター便の就航を実現していく。
- 安定的な需要が見込まれる国・地域について、通年運航など、定期便化を見据えた国際チャーター便の誘致活動を官民一体となって展開する。
- チャーター便の就航実績等を基に、定期路線開設に向けた航空会社等に対する提案・働きかけを行っていく。

#### ■ 国際化対応等のための空港の機能強化

- 庄内空港について、ターミナルビル内において国内便と国際便の動線が分離できないことにより、国際便の受入可能時間が限定されていることから、国際便の円滑な受け入れ等に必要となるターミナルビルの機能強化を推進する。
- 山形・庄内両空港において国際基準に準拠した滑走路端安全区域（RESA<sup>※</sup>）の整備推進を図る。  
※RESA：Runway End Safety Areaの略。航空機が離着陸する際に滑走路を越えて走行し停止する「オーバーラン」や、航空機が着陸時に滑走路手前に着地してしまう「アンダーシュート」を起こした場合に、人命の安全を図り、航空機の損傷を軽減させるため、滑走路の両端に設けられる区域のこと。
- 国際チャーター便の定期便化を見据え、空港の国際化・機能強化（搭乗手続きや手荷物の受取りスペース、待合室等の空港施設、駐車スペースの整備・改善、地上業務・保安体制の拡充及びGSE（航空機地上支援車両）の整備等）を推進する。
- ASEANなどの中距離国・地域からの国際便就航を見据えた滑走路延長等について検討していく。
- 空港運営の民間委託（コンセッション）について、他県空港における民営化の情報を収集し、本県としての対応を検討していく。

#### ■ 全国とつながる国内航空ネットワークの拡充

- 山形・庄内両空港の国内定期便の利用拡大を推進し、増便や機材大型化、利便性の高いダイヤ設定につなげていく。（特に庄内－羽田便の通年5便化、山形－羽田便の機材大型化等）
- LCCや地域航空会社等の動向、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、庄内空港の成田便再開や中京圏・関西圏への路線再開など、路線就航に向けた航空会社への提案・働きかけを行っていく。
- 国内旅行者はもとより、訪日外国人旅行者の個人旅行化の進展にも対応するため、県内空港から観光地等へスムーズに移動可能な二次交通の充実に取り組む。

- 空港からの二次交通や県内交通機関の利用・情報収集に係る利便性向上に向けて、多言語にも対応したMa a Sの導入・普及を促進する。

#### ■外航クルーズ船の誘致拡大、受入環境の整備

- 外航クルーズ船の寄港地としての魅力向上と寄港による地域への経済効果の波及拡大に向けて、船会社の招聘等による誘致推進に取り組むとともに、外航クルーズ船の利用者がより広域に周遊できるよう、高規格道路などへのアクセス道路の充実やバス・タクシー・レンタカーなど利用者のニーズを捉えた多様な交通手段による二次交通の利便性向上を図っていく。

#### ■コンテナ貨物の取扱いやクルーズ船の寄港拡大に対応した酒田港の機能強化

- 新たな大型船舶の利用に対応する岸壁の大型化や、安全な入出港や荷役作業のための防波堤等の整備を促進する。
- 現在は行えない内貿にも対応できるようにするため、国際コンテナ戦略港湾（阪神港・京浜港）と酒田港を結ぶ国際フィーダー航路の誘致を図る。
- 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・機能強化を促進する。
- 外航クルーズ船の寄港拡大に応じて、ふ頭利用の見直しや新規岸壁の整備など港湾機能を強化していく。

#### ■米沢トンネル（仮称）、奥羽・羽越新幹線の整備実現、幹線鉄道ネットワークの強化

- 山形新幹線の抜本的な防災対策となり、デジタル田園都市国家構想や国土強靱化の推進に資するとともに、奥羽新幹線の整備に向けた足掛かりにもなる米沢トンネル（仮称）の早期事業化に向けて、鉄道事業者との共同調査に取り組むとともに、事業スキームの確定に向けた鉄道事業者との調整や財政支援獲得に向けた政府への要望等を行う。
- 羽越本線について、更なる高速化に向けた機能強化・ダイヤ改善や、冬期間をはじめとする安全・安定輸送の確保に向けた防風柵の更なる設置・ドップラーレーダーを活用した気象観測システムの機能拡充など、ハード・ソフト両面からの取組の充実を鉄道事業者に対して働きかけていく。
- 本県発展の重要な基盤となり、国土強靱化や新たな国土軸の形成にもつながる、奥羽・羽越新幹線の早期実現に向けて、沿線各県とも連携しながら、県・県議会・市町村・経済界等が一体となって、機運醸成や要望活動等の取組を推進する。米沢トンネル（仮称）を足掛かりとして、段階的に高速化・安定化を実現する方策も検討する。
- 米沢トンネル（仮称）の早期実現に向けて、福島県等とも連携しながら、工事を円滑に進めるための方策の検討を行う。

#### ■多様な交流を支える広域道路ネットワークの形成・充実

- 物流、産業、観光の基盤となり、他県との広域的な交流拡大を支える、縦軸の東北中央自動車道、日本海沿岸東北自動車道については、早期全線供用に向けて、事業中区間の整備を促進する。
- 太平洋側と日本海側を結ぶ横軸の高規格道路のうち、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とともに、調査中区間の事業化を促進する。
- 高規格道路のうち、高速道路の利用環境を整え、利活用を拡大するため、スマートインターチェンジの整備を促進する。
- 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、アクセス道路の整備を推進する。

- 直轄国道等の重要物流道路指定路線において、事業中区間の整備、および国際海上コンテナ車(40ft背高)の通行に対応した構造不適合箇所・ぜい弱箇所の解消に向けた機能強化を促進する。
- 最上地域、庄内北部及び南部地域において、高規格道路に隣接し、県外からの来訪者を地域内に導くゲートウェイ型「道の駅」の整備を促進(整備主体となる市町村等への支援)する。
- 横軸の高規格道路のうち、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する。
- 輸送力や安全性などの更なる利便性向上を図るため、暫定2車線区間の4車線化や追い越しレーン等の整備、ジャンクションやハーフィンターチェンジの機能強化などの検討を促進する。
- 広域道路ネットワークの整備進展を踏まえ、県内と首都圏や近隣県等を結ぶ高速バスの路線充実や、道の駅・サービスエリア等での「パーク&ライド方式」の導入などの利便性向上を促進する。

## 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

### ■ 地域の暮らしを支え、観光等の交流の基盤となる鉄道ネットワークの維持・機能強化

- 2022年8月の豪雨で被災した米坂線について、新潟県や沿線自治体とも連携しながら、一日も早い復旧を推進する。
- フラワー長井線について、運行会社である山形鉄道株による、老朽化した信号システムや車両等の更新も見据えた経営改善の取組を沿線自治体等と連携して後押しし、将来にわたって安全で安定した運行を維持するとともに、利便性の向上を図る。
- 利用者の減少が続く在来線鉄道の維持・発展を図るため、市町村や関係団体、鉄道事業者等と連携し、県内全域にわたって、鉄道の利用拡大及び駅を中心とする地域の活性化に取り組む「やまがた鉄道沿線活性化プロジェクト」を推進するとともに、ダイヤ改善等の利便性向上に向けた取組を促進する。

### ■ 地域間・地域内の移動を支えるバス路線の維持・利便性向上

- 路線バス及びコミュニティバスの利用拡大に向け、経路検索サイトで県内バス路線を検索できる体制を維持するとともに、リアルタイムの運行情報を提供する体制の整備及び交通系ICカードの導入などキャッシュレス対応を促進することにより、利便性の向上を図る。
- 山形県地域公共交通活性化協議会において、市町村を跨ぐ路線等に係る広域的な調整を行うとともに、利用拡大に向けた路線網の設定・見直し等の取組を促進する。
- 高齢者の買い物や通院、通勤・通学等の移動を支える基幹的なサービスである路線バスの維持・存続に向けて、サービス改善や効率化を促しつつ、バス事業者への支援を行うとともに、廃止路線等において路線バスの機能を代替・補完するコミュニティバスを運行する市町村への支援を行う。

### ■ 地域内の細かく多様なニーズに対応するためのデマンド交通の整備、様々な輸送サービスの活用

- タクシーは、ドア・ツー・ドアの輸送やダイヤ制約のない運行、高齢者・障がい者等の手助けが必要な方へのサポートなど、交通弱者も含む利用者の多様なニーズに対応

可能であるため、地域公共交通の重要な担い手として位置付け、地域における交通サービスの充実につなげていく。

- 地域内の細かく多様な移動ニーズに対して、コミュニティバスやデマンド交通はもとより、NPOやボランティアによる移動支援、病院・介護施設・学校等の施設の送迎サービス等、地域の輸送資源を柔軟に組み合わせた活用を促進し、適切な役割分担の下での効率的なサービスの提供を図る。
- 山形県地域公共交通活性化協議会において、市町村をまたぐデマンド交通の運行等について広域的な調整を行う。
- 自動運転技術やMaaSの活用により、利便性・効率性が高いデマンド交通の構築を図る。
- 廃線となった路線バスやコミュニティバスの機能を代替・補完するデマンド交通を運行する市町村への支援を行う。

#### ■データ活用、DXの推進等による地域公共交通の利便性向上、移動のシームレス化

- 経路検索サービス等の民間サービスや、地域公共交通の路線構築等へのデータ活用を促進するため、「山形県地域公共交通情報共有基盤（やまがたオープンデータプラットフォーム）」のデータを充実させるとともに、プラットフォームの認知度向上を図る。
- ベンダーと交通事業者・市町村との関係者間協議を仲介し、地域連携ICカード「cherica（チェリカ）」やクレジットカード等のキャッシュレス決済の円滑な導入を支援することにより、複数のサービスを乗り継ぐ際の利便性向上につなげていく。
- 地域内の公共交通において社会実装が進む自動運転について、市町村等が実施する実証実験等の取り組みを後押し、県内における社会実装を促進していく。
- 国が定めた移動等円滑化の促進に関する基本方針に基づく整備目標達成のため、鉄道事業者が行うバリアフリー化対策未了鉄道駅でのバリアフリー化に対し、支援を行う。
- 「山形県地域公共交通情報共有基盤（やまがたオープンデータプラットフォーム）」のデータを活用した経路検索サービス等の民間サービスの充実やMaaSの導入を促進し、県内外の地域公共交通利用者の利便性向上を図る。
- 高齢者や障がい者、ベビーカー利用の親子連れなど、誰もが利用・移動しやすい低床バスや福祉タクシー等の普及や、ICTを活用した音声対応も含む多言語対応の強化を通して、地域公共交通のバリアフリー化、ユニバーサルデザイン化を促進する。

#### ■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、生産性の向上

- 深刻な運転手不足に対応するため、地域交通事業者における雇用環境改善の取組や業界全体のリクルート活動をサポートし、運転手の確保及び離職防止を図る。
- 空港のグランドハンドリングを担う人材について、空港関連事業者からなる空港ワーキンググループ（WG）を活用し、人員体制等の現状を把握・共有し、空港全体としてリクルート活動のサポートや職場環境の改善等に取り組み、人材確保を図る。
- 国際チャーター便運航に係るグランドハンドリング業務体制の確保に向けた支援を行っていく。
- 交通事業者の深刻な運転手不足の解消、経営効率化に向けて、自動運転技術の導入等を促進する。
- 空港業務の効率化につながる空港の国際化・機能強化（搭乗手続きや手荷物の受取りスペース、待合室等の空港施設の整備・改善等）を推進する。

## ■ 県内の往来を支える道路ネットワークの充実・機能強化の促進

- 生活圏間・都市間の交流連携、生活関連サービスの確保、地域社会の維持等のため、一般国道や主要な県道において、道路の改築・拡幅やバイパス整備等を推進する。
- 防災・減災に向けた道路の機能強化のため、緊急輸送道路及び孤立集落アクセス道路等の整備・橋梁耐震化、防災対策等を推進する。
- 道路施設の機能を将来にわたって維持していくため、予防保全型維持管理などによる計画的な道路施設の長寿命化を推進する。
- 人にやさしく安全・安心な道路環境の確保のため、歩道整備や交差点改良などの交通安全対策を推進する。

## 様々な分野との連携等による交通の利用拡大と地域の課題解決

### ■ 県内空港の利用拡大の推進

- 需要の高まりが期待できるワーケーションやアドベンチャーツーリズムなどに対応した旅行商品造成支援やプロモーション、航空に馴染みのない若年層等を対象とした運賃助成やウェブを活用した広報等に注力するとともに、マーケティング等による利用者動向の把握も行いながら、航空利用の裾野拡大・利用促進を図る。
- 山形・庄内両空港の国内定期便について、就航先空港から乗り継ぎ可能な国際便や遠隔地国内便に関するダイヤや運賃等の情報を「見える化」し、ウェブサイトやSNSでの発信や、旅行博等のイベントでの周知を県内外に対して行う。
- 国際定期路線開設も視野に、市町村と連携したパスポート取得支援やモニターツアーの実施など次代を担う若者の海外渡航の推進、姉妹友好都市との交流等を通して、県内のアウトバウンド需要を拡大していく。

### ■ 観光等における周遊旅客の積極的な取込み

- 仙台空港等の近隣国際空港について、インバウンド需要の取り込みや県民の海外への移動手段の多様化に向けて、アクセスの充実に取り組む。
- 広域観光や多様なビジネスニーズ等への対応として、県内2空港、県内空港と近隣県空港、県内空港と鉄道等の相互利用を促進するため、交通事業者と連携して、周遊ルートの形成や情報発信を行う。
- 国際チャーター便や羽田空港等での乗り継ぎを活用し、県内空港と近隣県の国際空港の相互イン・アウトのモデルルート形成や旅行商品の造成等を促進する。

### ■ ポートセールス活動及び広告宣伝活動を通じた酒田港の振興

- 定期コンテナ航路維持のため、バルク船で輸出入を行っている荷主に対して、コンテナ船での輸出入へ振り替えることを促進し、酒田港のコンテナ貨物量を増加させることを目的とする助成措置を講じる。
- 港湾振興、企業誘致、地域産業振興、企業支援等の関係機関と連携し、貿易実態調査等の結果を活用して、セールスターゲットの明確化を図り、各種助成メニューを提示しながら積極的なポートセールスを実施する。

### ■ やまがた鉄道沿線活性化プロジェクトの推進による鉄道ネットワーク全体の利用拡大

- 利用者の減少が続く在来線鉄道の維持・発展を図るため、市町村や関係団体、鉄道事業者等と連携し、県内全域にわたって、鉄道の利用拡大及び駅を中心とする地域の活性化に取り組む「やまがた鉄道沿線活性化プロジェクト」を推進する。

- 貨客混載による新幹線等を活用した県産農産物等の首都圏への輸送の取組を推進することにより、新幹線をはじめとする鉄道を活用した貨物輸送の事業化や貨物新幹線の実装を促進する。
- 駅周辺でのイベントの推進や二次交通の充実、鉄道からのシームレスな乗換の実現等により駅を中心とする人流を創出していくことにより、駅を中心としたまちづくりや駅周辺の開発を促進する。

### ■交通ネットワークと連携したまちづくりの推進

- 交通とまちづくりの連携を図るため、市町村における立地適正化計画と地域公共交通計画の策定を促進する。
- 都市の中心市街地等において、周辺地域を結ぶバスや循環バスなど地域公共交通の充実を図りつつ、医療・福祉・商業等の機能や居住機能を集約したまちづくり（コンパクトシティ）を促進する。
- まちなぎわいを創出するため、居住者や来訪者が居心地が良く歩きたくなるよう歩行空間を確保するとともに、通勤・通学・観光等での自転車や公共交通の利用促進に向けた環境を整備していく。
- 立地適正化計画と地域公共交通計画の連携による、立地や区域に合わせた利便性の高い公共交通ネットワークの構築を促進する。
- 自動運転の普及によって中心市街地での駐車場の必要性が低下することなども想定され、新しいモビリティサービスによって求められる土地利用やインフラ整備のあり方の変化にも対応した交通まちづくりを推進していく。

### ■農業、教育、医療、介護等の様々な分野と交通の連携による地域課題の解決、交通需要の創出

- 貨客混載の活用など、公共交通と他分野との連携による地域課題解決の取組の掘り起こしを行う。
- 公共交通の利用を促進するため、移動手段を自動車から公共交通に変えることで、運動量が増え健康増進につながることや、温室効果ガス排出量が削減されカーボンニュートラルに貢献できることなど、公共交通を利用することの意義を広く県民に発信する。
- 公共交通と他分野との連携による地域課題解決の取組を定着・拡充することによって、交通需要を創出し、交通事業者の経営改善にも繋げていく。

### ■交通の各分野における脱炭素化の推進

- 山形・庄内各空港において「空港脱炭素化推進協議会」を設立、官民の連携による空港の脱炭素化の取組について協議し、「空港脱炭素化推進計画」を策定する。
- 「酒田港脱炭素化推進協議会」において官民の連携による港湾の脱炭素化の取組について協議し、「酒田港脱炭素化推進計画」を策定する。
- 各空港の「空港脱炭素化推進計画」に基づき各関係者が取組を進め、達成状況の評価、取組状況に応じた計画の見直しなどのPDCAサイクルを回しながら、空港の脱炭素化を進めていく。
- 「酒田港脱炭素化推進計画」に基づき各関係者が取組を進め、達成状況の評価、取組状況に応じた計画の見直しなどのPDCAサイクルを回しながら、酒田港及び臨港地区の脱炭素化を進めていく。



## 関係者の役割

本ビジョンで提示した将来像の実現や課題の解決に向けては、県として以上に提示した施策を推進するのみならず、市町村、交通事業者、県民等の様々な関係主体が、それぞれの役割を果たしながら、連携・協力して取組を推進することが重要である。このため、交通政策の推進にあたって、各主体が果たす役割を以下に提示する。

<p>県</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本ビジョンで掲げる本県が目指す交通の将来像を関係者と共有し、将来像の実現に向けて、主体的・主導的に関係者と連携した取組を推進する。</li> <li>・広域行政を担う自治体として、広域的・基幹的な交通ネットワークの確保・充実に、国・県・市町村・交通事業者等と連携して主体的に取り組む。</li> <li>・市町村や交通事業者等に対して、積極的な情報提供を行うとともに、常日頃から情報交換を行い、必要に応じて、広域的な観点から関係者間の調整や助言等を行う。</li> </ul>
<p>市町村</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・住民に身近な基礎自治体として、住民と密に対話を行いながら、域内の移動手段の確保・維持・活性化に主体的に取り組むとともに、市町村界を跨ぐ移動手段の確保について、県、関係市町村等と協力・連携して取り組む。</li> <li>・地域の課題や実情を踏まえ、関係部署が一体となって、まちづくり、学校、病院等の他の分野と連携して、一体的な取組を推進する。</li> </ul>
<p>交通事業者</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・輸送の安全確保を第一とするとともに、地域のニーズに応じた交通サービスの提供や交通ネットワークの維持・充実、利便性の向上、交通の利用を容易にするための情報の提供・発信に努める。</li> <li>・行政、地域住民、交通事業者同士、地元企業・学校・病院等の他分野の事業主体と連携・協働し、生産性向上・経営改善や利便性向上、利用拡大を図る。</li> </ul>
<p>県民</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自家用車への過度な依存が、公共交通の利便性低下や衰退を招き、地域住民の移動の足が失われることにつながり得ることや、カーボンニュートラル推進・健康増進等の妨げになり得ることを意識し、自家用車と地域公共交通、自転車、徒歩等の賢い使い分けや、地域公共交通を利用する機会の増加に努める。</li> <li>・地域の移動手段の確保・維持に向け、地域の交通は自分たちの手で守り改善していくという意識の下で、地域における交通に関する検討へ積極的に参加する。</li> </ul>