

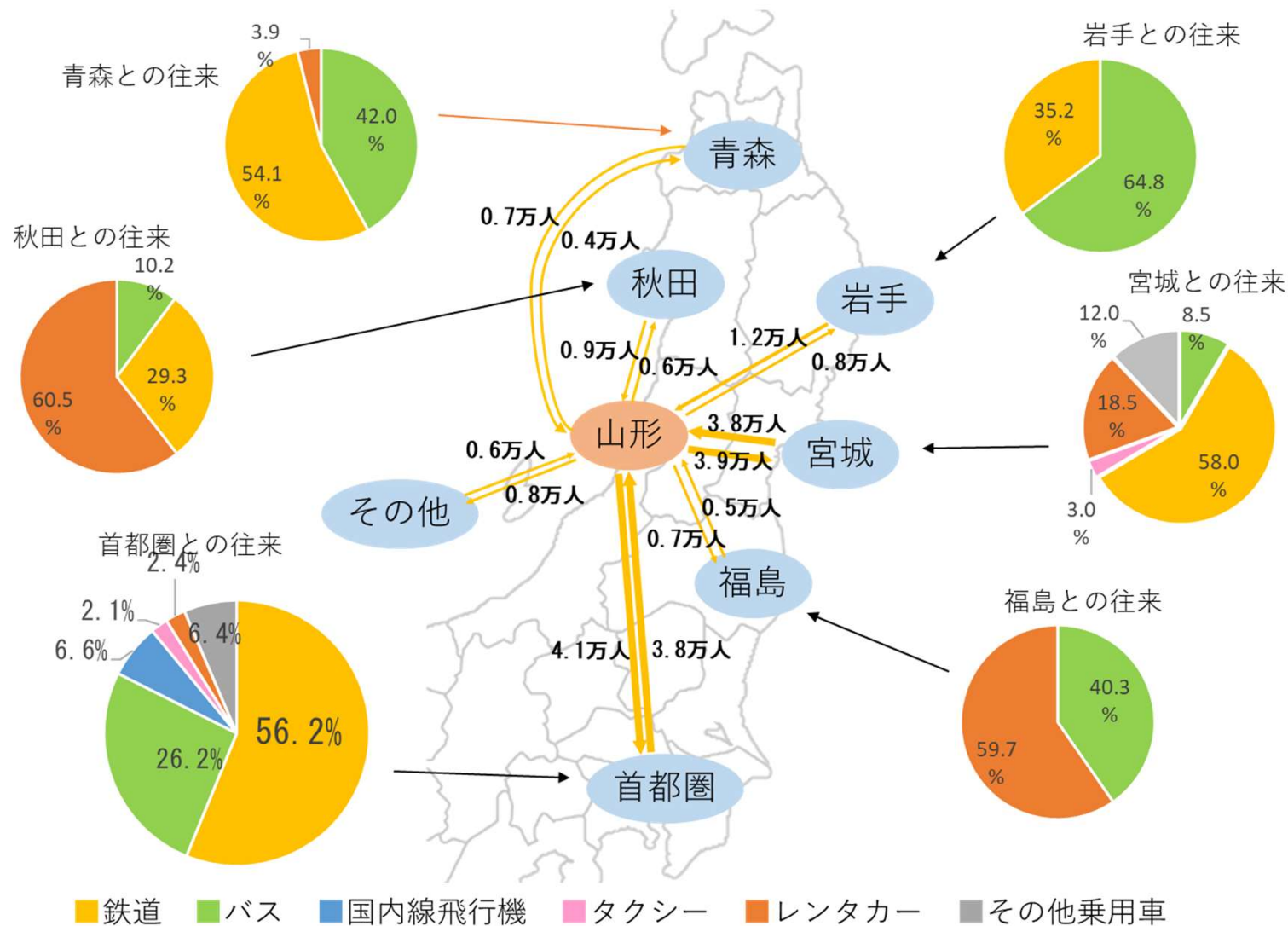
【追加資料】

山形県の交通の現状・課題等について

I 山形県の交通の現状 1 国内外の広域的な移動

(1) 交通流動の状況【国際移動】

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



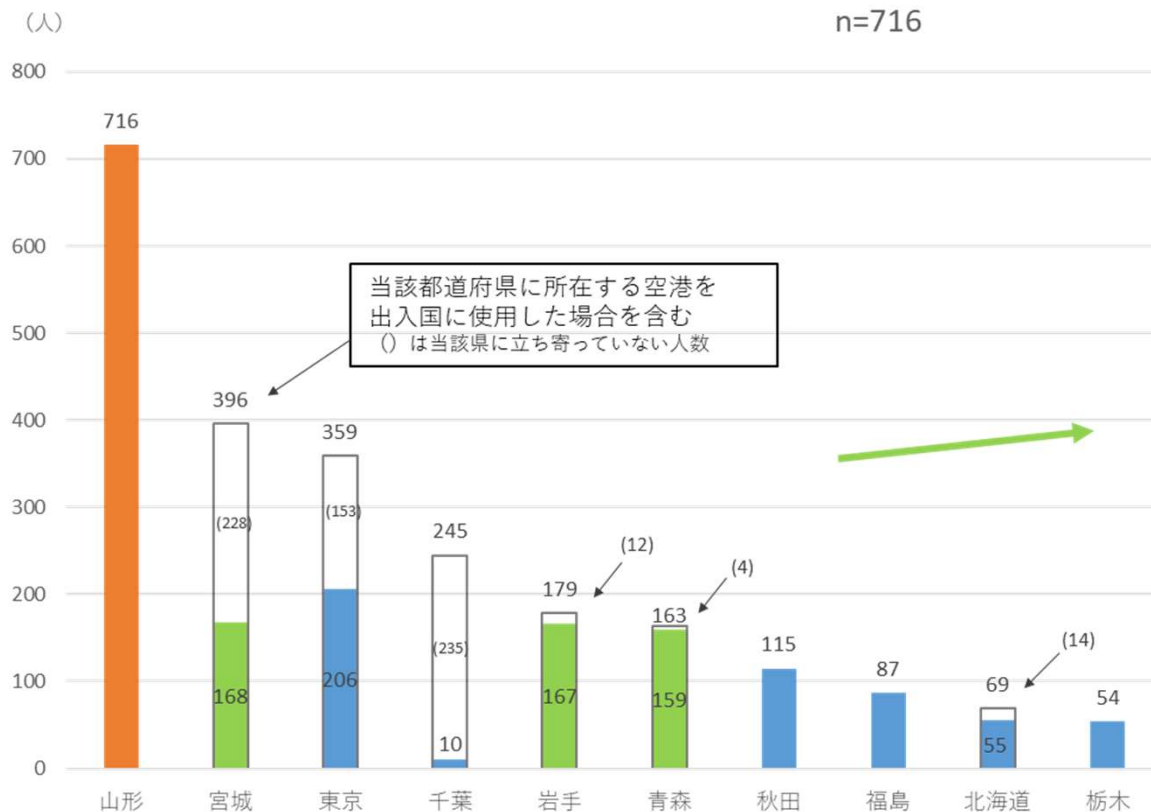
I 山形県の交通の現状 1 国内外の広域的な移動

(1) 交通流動の状況【国際移動】

山形県を訪れた訪日外国人の周遊状況

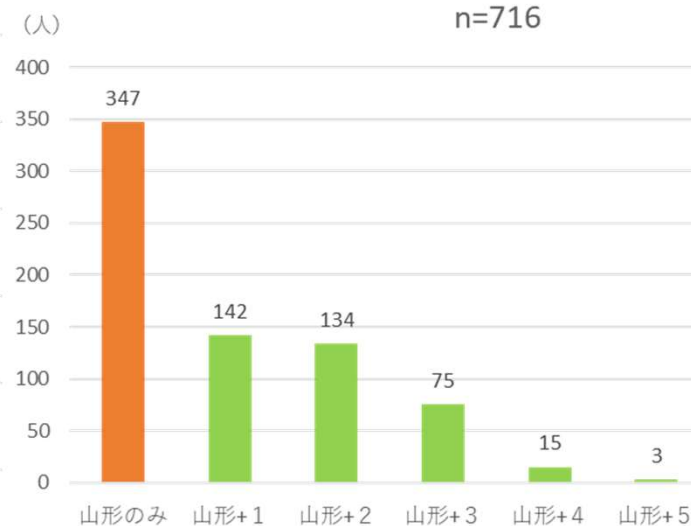
山形を訪問している外国人観光客の訪問県

n=716



東北地方の訪問数内訳

n=716



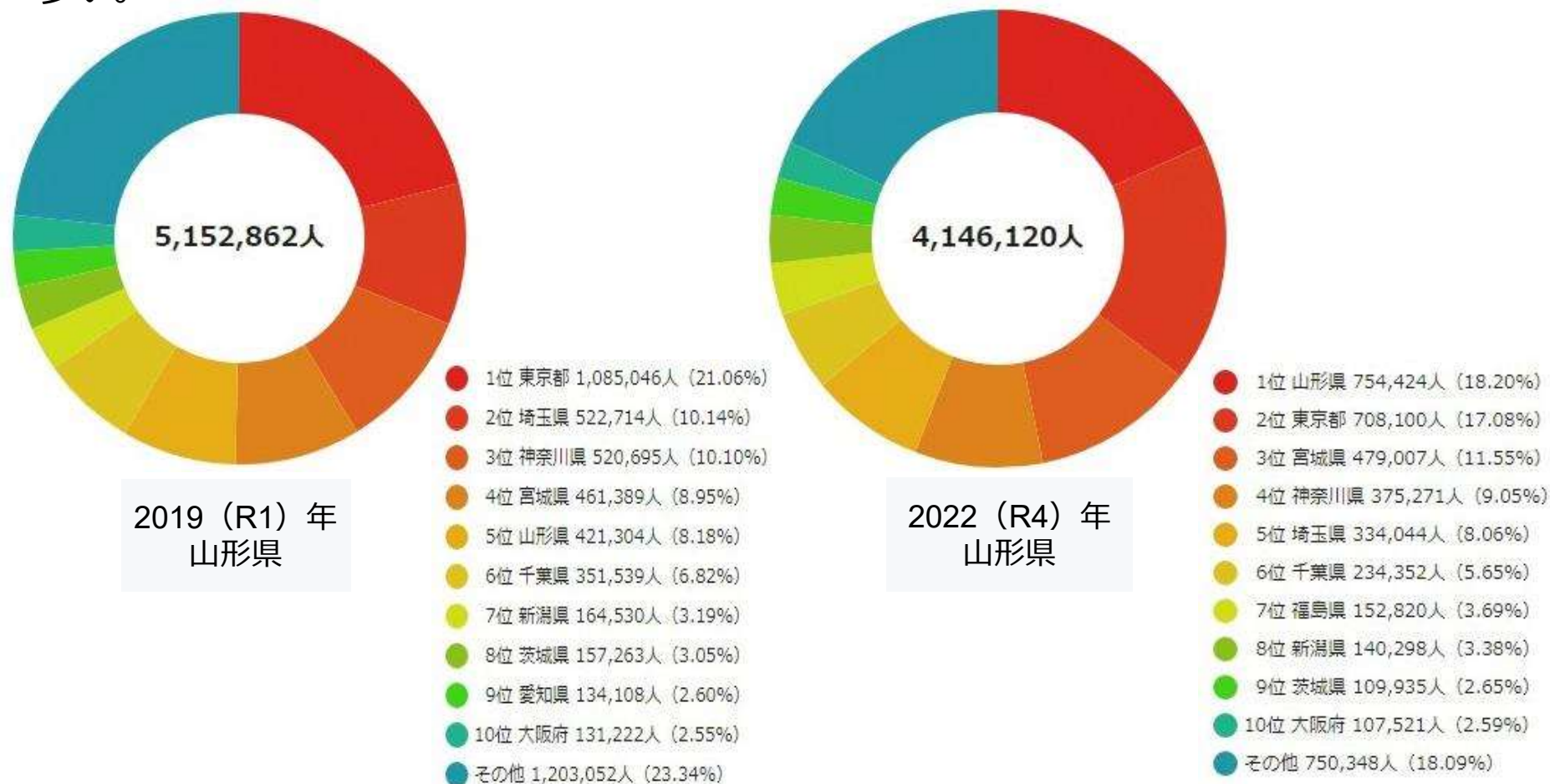
2019年FFデータ（国土交通省）より作成

I 山形県の交通の現状 1 国内外の広域的な移動

(1) 交通流動の状況【国内広域移動】

居住都道府県別の延べ宿泊者数の構成割合

- コロナ禍の前後を問わず、東京都や埼玉県、神奈川県などの関東や宮城県からの宿泊者が多い。



出典：RESAS

I 山形県の交通の現状 1 国内外の広域的な移動

(1) 交通流動の状況【国内広域移動】

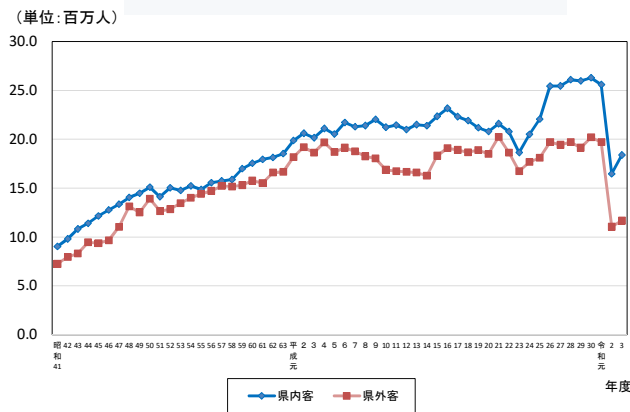
観光地類型別観光者数の動向

○ 観光者数は、全体として増加傾向、特に「その他の観光地」が増えている一方で、温泉、名所・旧跡は減少している。

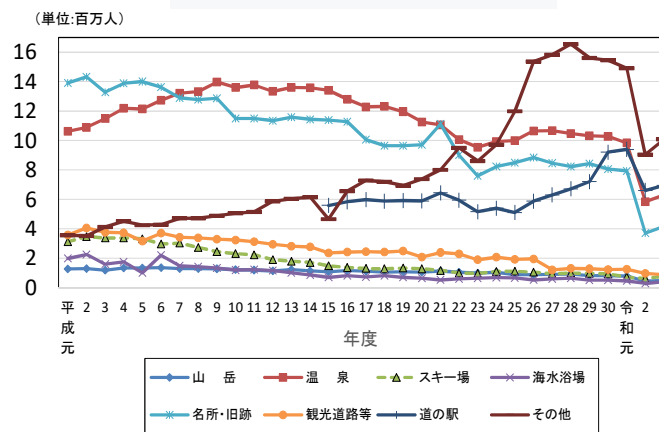
その理由として、団体旅行が減る一方で、個人旅行が増え観光地の嗜好が多様化していることなどが考えられる。

※「その他の観光地」には、観光果樹園や美術館、産直施設等が入っており、令和3年度の観光者数は、約1,007万6千人（構成比 33.5%）となっている。

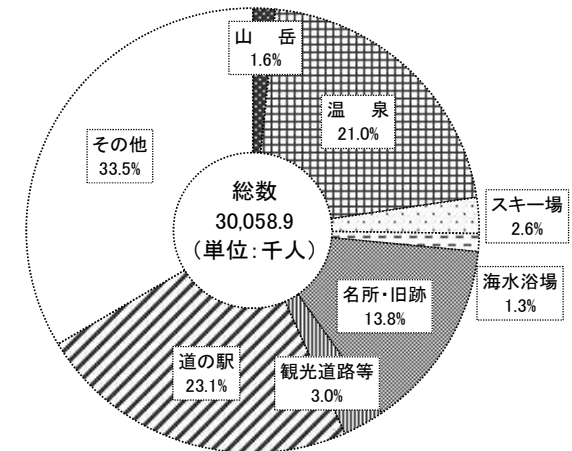
県内・県外別観光者数動向



観光地類型別動向



観光地類型別構成比



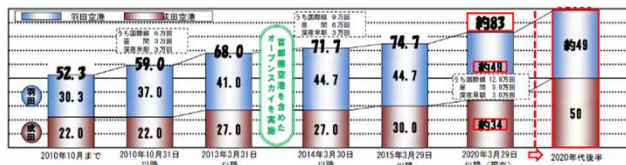
出典：R3年度山形県観光者数調査

I 山形県の交通の現状 1 国内外の広域的な移動

(2) 交通基盤の状況

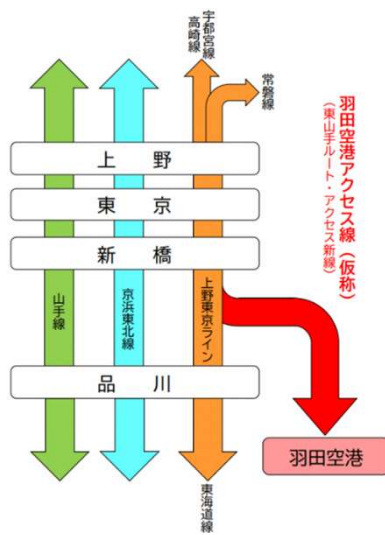
○成田空港の機能強化

- ・ B滑走路の延伸、C滑走路の新設等を令和10年度末目途の完成を目指して整備中
- ・ 当該整備により、成田空港の年間発着容量は34万回→50万回に拡大



○羽田空港アクセス線

- ・ JR東日本にて、「東山手ルート」及び「アクセス新線」について、令和13年度の開業を目指して整備中
- ・ 宇都宮線・高崎線・常磐線方面から羽田空港へのダイレクトアクセスが実現し、東京駅から乗り換えなしで約18分で到着することが可能になる



運行概要

国土交通省、成田国際空港株式会社、JR東日本、JR東海、鉄道建設・運輸施設整備支援機構 ホームページより

○リニア中央新幹線

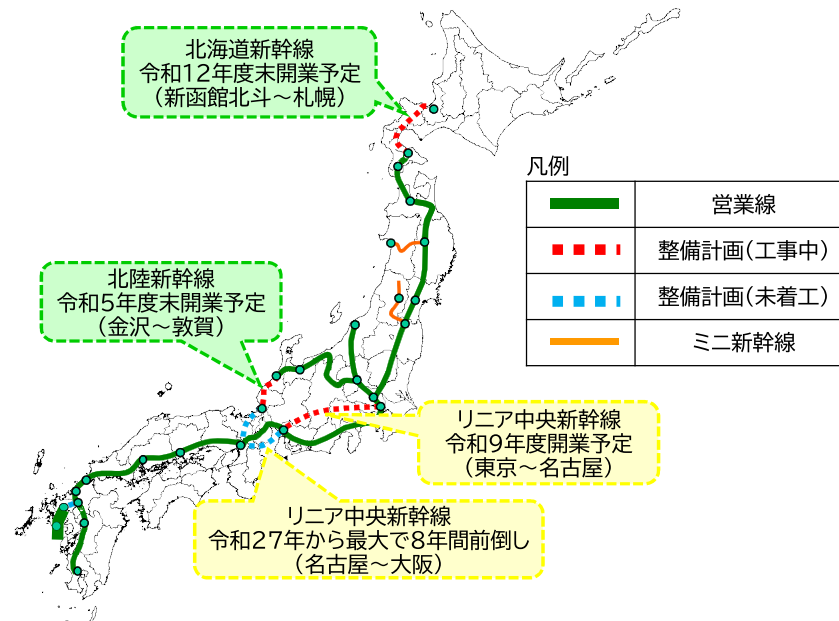
- ・ JR東海にて、令和9年開業を目指して品川～名古屋間を整備中（ただし静岡工区が未着工）。大阪までの延伸は、令和27年から最大で8年間前倒しで整備することを想定
- ・ 品川～名古屋間が最速で40分程度、品川～大阪間が最速で67分程度で往来可能となることを想定

○北海道新幹線

- ・ 新函館北斗～札幌間を令和12年度末完成を目指して整備中
- ・ 札幌～東京間が7時間44分から5時間1分に短縮される見込み

○北陸新幹線

- ・ 金沢～敦賀間の令和5年度末完成に向けて最大限努力。敦賀～新大阪間は未着工
- ・ 東京～福井間が3時間14分から2時間53分に短縮される見込み

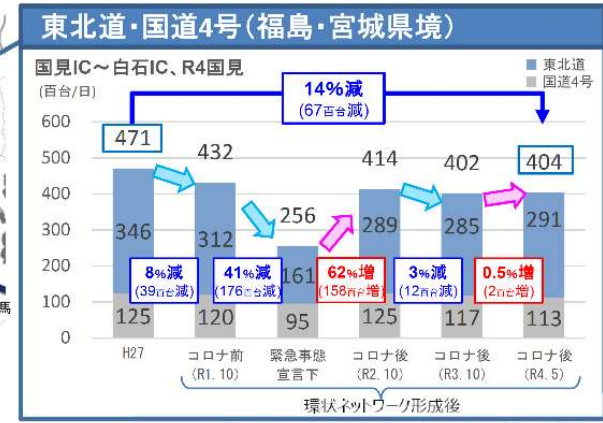
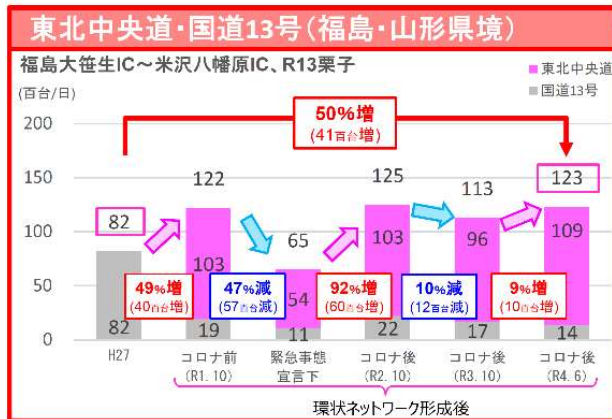
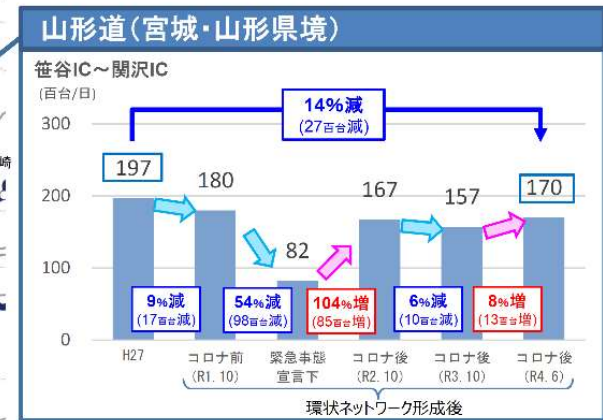
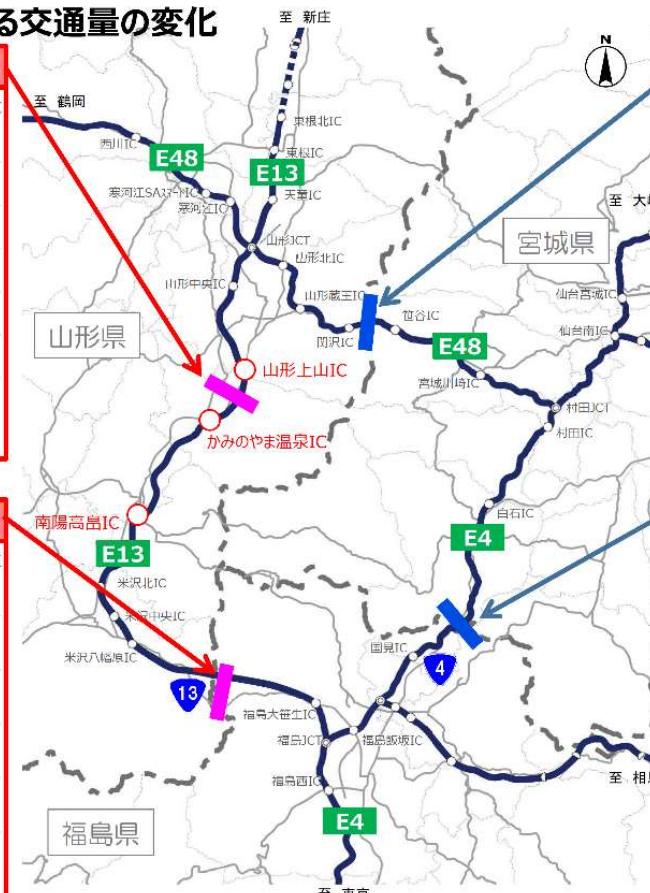
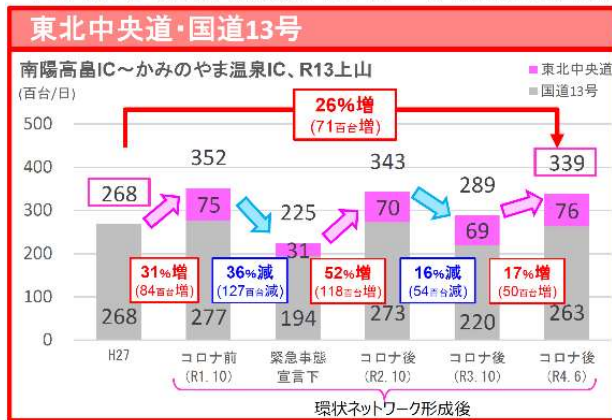


I 山形県の交通の現状 3 物の移動

(2) 交通基盤の状況 ④道路の状況

- 東北中央道（南陽高畠IC～山形上山IC）がH31.4に開通し、高速道路の環状ネットワークが形成されたことにより、福島・山形県境部の断面交通量は約41百台/日増加。南陽高畠IC～かみのやま温泉IC間は約71百台/日増加。
- 東北道の福島・宮城県境部の断面交通量は約67百台/日、山形道の宮城・山形県境部の交通量は約27百台/日減少。
- 福島以南～山形以北の広域交通ルートとして、昨年度に引き続き、東北中央道利用が増加傾向。

■高速道路の環状ネットワークの形成による交通量の変化



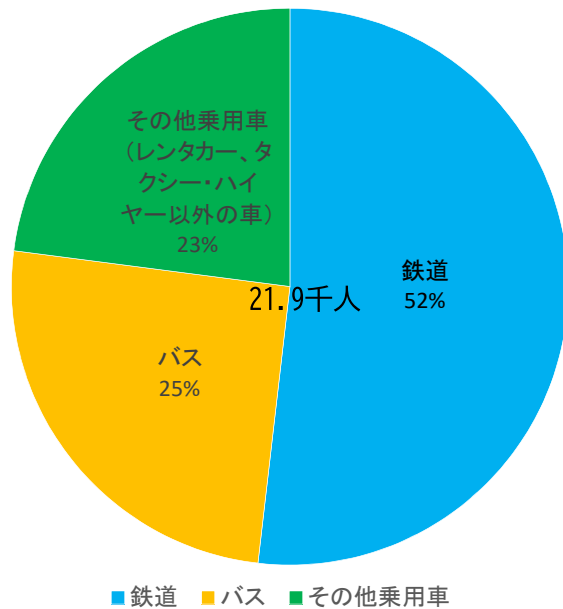
【出典】 H27：道路交通センサス調査
 その他：NEXCO東日本提供交通量、国土交通省常時観測トラフィックカウンターデータ
 (コロナ前：R1.10.日平均値、緊急事態宣言下：R2.4.16～5.14、コロナ後：R2.10.日平均値、R3.10日平均値、R4.6日平均値)
 R4.10.17「第9回東北中央自動車道の利活用促進による地域活性化協議会」資料より

I 山形県の交通の現状 1 国内外の広域的な移動

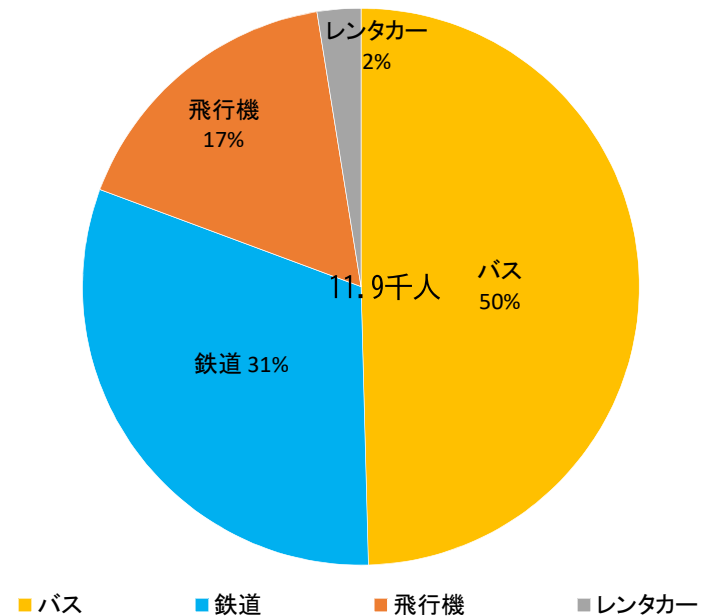
(2) 交通基盤の状況 ① 空港の状況【国内便】

首都圏空港と山形を往来する訪日外国人の利用交通機関

◆ 成田空港⇔山形県



◆ 羽田空港⇔山形県



出典：国土交通省 FF-Data（訪日外国人流動データ）

※本調査は、庄内ー成田便が就航して間もない時期（R元. 8月及び11月）に実施されたため、訪日外国人に同便がまだ認知されていない可能性もある。（庄内ー成田便の就航は、R元. 8. 1）

- 成田空港⇔山形県については、約半数が鉄道を利用している。
- 羽田空港⇔山形県については、約半数がバスを利用しており、飛行機利用は約 2 割。

II 山形県の交通を取り巻く動向・課題 3 持続可能な公共交通の構築

(1) 地域公共交通の再構築に関する動向

山形県関係JR路線 利用状況(平均通過人員)

利用の少ない線区の収支

路線名	区間	S62	R1	R2	R3	R4	増減率		R1			R2			R3		
		(人/日)	(人/日)	(人/日)	(人/日)	(人/日)	R4/R1 (%)	R4/R3 (%)	収支 (百万円)	営業係数 (円)※	収支率 (%)	収支 (百万円)	営業係数 (円)※	収支率 (%)	収支 (百万円)	営業係数 (円)※	収支率 (%)
左沢線	北山形～左沢	4,195	3,282	2,791	2,827	2,946	▲ 10.2	4.2	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	北山形～寒河江	5,689	4,697	3,997	4,042	4,214	▲ 10.3	4.3	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	寒河江～左沢	1,356	875	742	761	791	▲ 9.6	3.9	▲ 289	1,347	7.4	▲ 327	1,999	5.0	▲ 259	1,537	6.5
羽越本線	村上～鶴岡	5,690	1,695	697	853	1,171	▲ 30.9	37.3	▲ 4,909	815	12.3	▲ 5,255	2,466	4.1	▲ 4,998	1,772	5.6
	鶴岡～酒田	6,109	2,109	1,245	1,344	1,527	▲ 27.6	13.6	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	酒田～羽後本荘	4,393	977	645	680	723	▲ 26.0	6.3	▲ 2,711	1,204	8.3	▲ 2,720	2,193	4.6	▲ 2,778	1,997	5.0
奥羽本線 (山形新幹線 含む)	福島～米沢	9,860	8,985	2,701	3,731	6,056	▲ 32.6	62.3	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	米沢～山形	11,346	10,358	4,740	5,647	7,541	▲ 27.2	33.5	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	山形～新庄	9,024	5,366	3,603	3,978	4,407	▲ 17.9	10.8	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	新庄～湯沢	4,047	416	212	229	262	▲ 37.0	14.4	▲ 1,759	1,962	5.1	▲ 1,699	4,192	2.4	▲ 1,453	3,241	3.1
米坂線	米沢～坂町	1,214	373	302	290	246※	▲ 34.0	▲ 15.2	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	米沢～今泉	1,966	776	641	621	573	▲ 26.2	▲ 7.7	▲ 561	1,241	8.1	▲ 613	1,910	5.2	▲ 539	1,646	6.1
	今泉～小国	833	298	248	226	161※	▲ 46.0	▲ 28.8	▲ 817	2,659	3.8	▲ 937	4,598	2.2	▲ 858	4,070	2.5
	小国～坂町	864	169	121	124	105※	▲ 37.9	▲ 15.3	▲ 466	2,575	3.9	▲ 535	5,076	2.0	▲ 536	4,499	2.2
陸羽西線	新庄～余目	2,185	343	163	192	148	▲ 56.9	▲ 22.9	▲ 693	1,127	8.9	▲ 703	2,344	4.3	▲ 891	2,483	4.0
陸羽東線	小牛田～新庄	2,411	850	629	660	687	▲ 19.2	4.1	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	鳴子温泉～最上	456	79	41	44	44	▲ 44.3	-	▲ 443	8,760	1.1	▲ 489	22,149	5.0	▲ 502	20,031	0.5
	最上～新庄	1,273	343	289	306	254	▲ 25.9	▲ 17.0	▲ 541	1,933	5.2	▲ 622	3,231	3.1	▲ 654	3,078	3.2
仙山線	仙台～羽前千歳	6,645	8,969	5,983	6,717	7,641	▲ 14.8	13.8	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	愛子～羽前千歳	5,369	3,374	1,917	2,284	2,796	▲ 17.1	22.4	-	-	-	-	-	-	-	-	-

出典：JR東日本HP「路線別ご利用状況」 ※米坂線のバス代行区間の値は参考値。
 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

出典：JR東日本HP「線区別収支」 ※営業係数：営業費用を運輸収入で割り、100をかけた値であり、100円稼ぐのに必要な経費

年間の各利用者の移動距離(km)の総和

年間の各運行列車の移動距離(km)の総和

II 山形県の交通を取り巻く動向・課題 3 持続可能な公共交通の構築

(1) 地域公共交通の再構築に関する動向

改正地域公共交通活性化再生法の施行（令和5年10月）

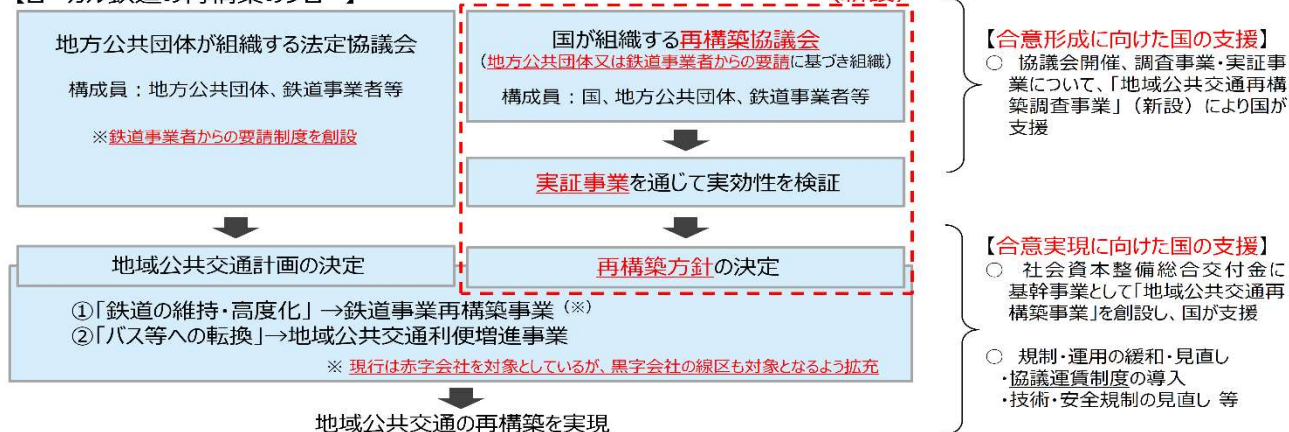
背景・必要性

- 人口減少やマイカーへの転移、都市構造やライフスタイルの変化など、ローカル鉄道を取り巻く環境は大きく変化。
- 民間事業者任せにしている、利便性と持続可能性の高い地域公共交通を維持していくことが困難になりつつあり、沿線自治体を含む関係者が一丸となって望ましい地域公共交通の在り方を議論する必要。

概要

- 地方公共団体又は鉄道事業者は、大量輸送機関としての鉄道の特性を生かした旅客運送サービスの持続可能な提供が困難な線区（特定区間）について、国土交通大臣に「再構築協議会」の組織を要請。
- 国土交通大臣は、関係地方公共団体に意見を聴取し必要と認める場合、再構築協議会を組織。

【ローカル鉄道の再構築のフロー】



改正法の基本方針案

【再構築協議会の組織に係る区間】

1. 二以上の都道府県の区域にわたるもの又は一の都道府県の区域内にのみ存する路線で他の路線と接続して二以上の都道府県の区域にわたる鉄道網を形成するものとして国土交通大臣が定めるものの全部又は一部の区間
2. 大量輸送機関としての鉄道の特性を生かした地域旅客運送サービスの持続可能な提供が困難な状況にある区間
 - ⇒ 当面、輸送密度1,000人未満の線区を中心に、早急な改善が求められる線区を優先することとする。
 - ⇒ JR各社のローカル線区のうち、特急列車、貨物列車が現に走行している線区等、我が国の基幹的な鉄道ネットワークを形成する線区については、当面再構築協議会の対象としない。
 - ⇒ 輸送密度1,000人未満の線区については、早急な改善が求められることから、沿線の地方公共団体が主体的に法定協議会その他の協議の場を設けるか、国が組織する再構築協議会における協議に参加するか、いずれかの対応をとることが期待される。

Ⅱ 山形県の交通を取り巻く動向・課題 3 持続可能な公共交通の構築

(1) 地域公共交通の再構築に関する動向

やまがた鉄道沿線活性化プロジェクトの概要

背景

- 鉄道は、通学・通勤や、買い物、通院などの地域住民の日常生活を支えるとともに、県内外の観光・交流の手段としても重要な社会基盤。特に山形新幹線は、コロナ前に年間約300万人の旅客流動があり、本県と首都圏との往来を支える、本県の発展に不可欠な公共交通機関。加えて、鉄道は、他の交通機関と比較してエネルギー効率がが高く、総じて環境負荷の低い交通機関であり、SDGsやカーボンニュートラルの観点からも重要。
- 山形新幹線において、福島～米沢間における自然災害等による輸送障害を抜本的に解決し、時間短縮にもつながる「米沢トンネル（仮称）」は、「山形県の未来を拓く希望のトンネル」であり、その早期実現が最重要かつ喫緊の課題。一方で、トンネル整備には多額の費用が必要であり、トンネル整備の早期実現に向けては、トンネル整備による効果を最大限に高めるための沿線活性化の取り組みが必要。
- また、県内の鉄道はモータリゼーションの進展や人口減少等により利用者の減少が続いており、国土交通省の有識者検討会による提言やJR東日本による利用の少ない線区の収支公表など、ローカル鉄道の今後の在り方について検討する動きが出てきている。
- こうした動きに対応するためにも、山形新幹線を軸として、県内の在来線各路線やバス等の二次交通も含めて、県内全域にわたって鉄道沿線の活性化や利用拡大に取り組むことが必要。

「やまがた鉄道沿線活性化プロジェクト」の推進

⇒観光等による交流人口の拡大、住民の利用促進、駅を中心としたまちづくり等により、鉄道の利用拡大と地域の活性化を実現

まち

駅を中心としたまちづくりの推進

- ・駅前のイベントや整備による駅を中心とする人流の創出
- ・二次交通の充実、シームレスな乗換の実現 等

産業

人と物の往来拡大による地域産業の活性化

- ・コワーキングスペース等によるビジネス関係人口の創出
- ・新幹線等を活用した荷物輸送 等

観光

観光・ワーケーション等による交流人口の拡大

- ・地域資源を活用した観光による鉄道の利用拡大
- ・ワーケーション等の新たな需要の創出 等

住民

沿線住民の意識醸成・利用拡大

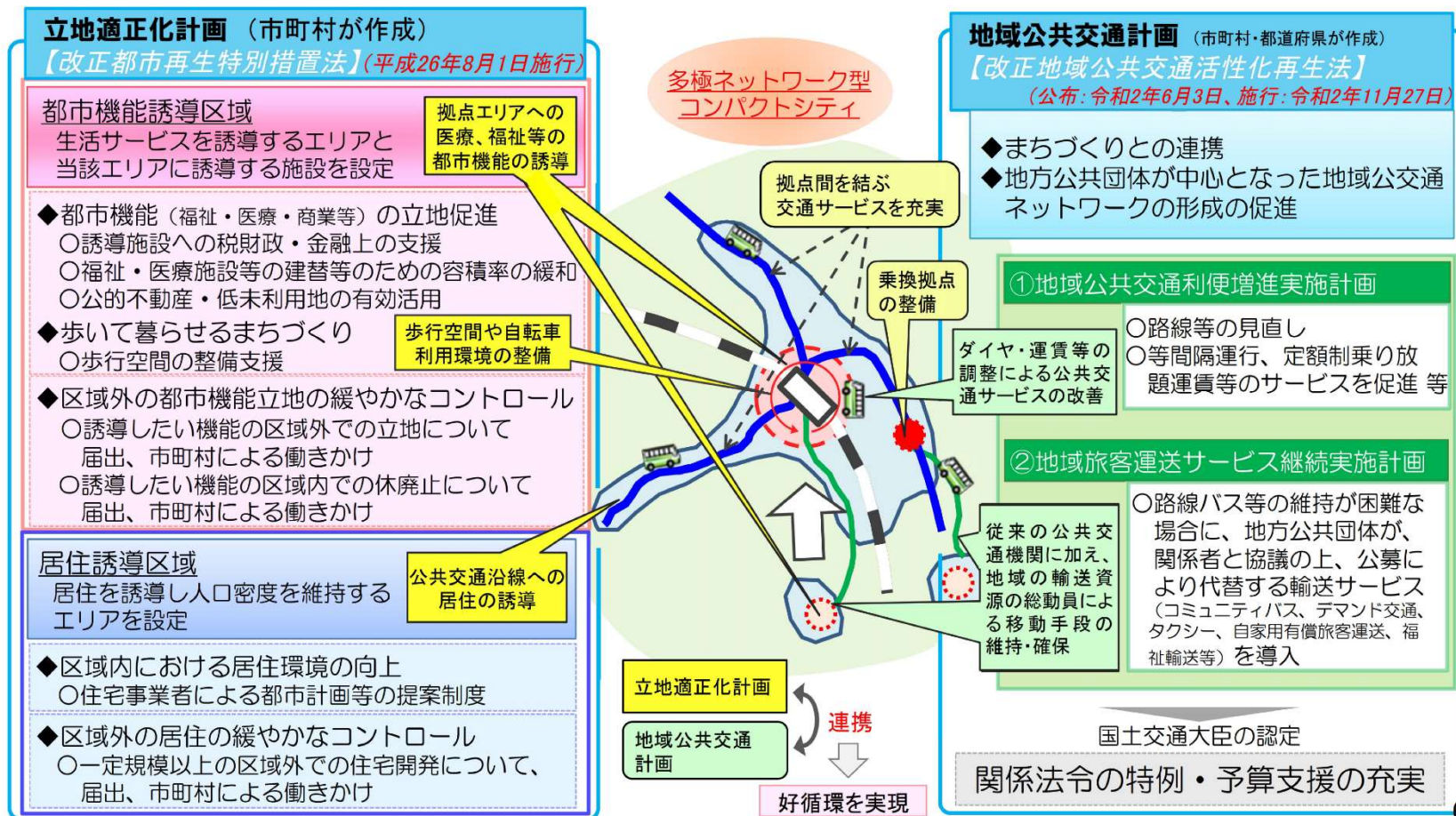
- ・通学・通勤や日常利用への支援、利便性の向上
- ・マイレール意識の醸成 等

II 山形県の交通を取り巻く動向・課題 3 持続可能な公共交通の構築

(4) 公共交通の必要性・意義

立地適正化計画と地域公共交通計画の連携

- 国では、都市再生特別措置法及び地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき、市町村が都市全体の構造を見渡しなが、居住機能や医療・福祉・商業等の都市機能の誘導と、それと連携して、公共交通の改善と地域の輸送資源の総動員による持続可能な移動手段の確保・充実を推進する取組みに対し、支援。



出典：国土交通省資料をもとに県で作成

II 山形県の交通を取り巻く動向・課題 3 持続可能な公共交通の構築

(4) 公共交通の必要性・意義

地域公共交通計画と立地適正化計画策定状況

- 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく地域公共交通計画について、県では県内市町村とともに県全域を対象とする「山形県地域公共交通計画」を策定した。
- 一方、市町村単位で地域公共交通計画を策定しているのは6市町である。
- また、都市再生特別措置法に基づく立地適正化計画を策定している市町村は15市町である。
- 地域公共計画と立地適正化計画の両計画を合わせて策定しているのは4市（下表下線）に留まる。
- その中でも、特に山形市においては、互いの計画に、それぞれ策定された計画の内容を位置づけ、連携している。

R5. 5月末現在

地域公共交通計画
山形市、 <u>米沢市</u> 、 <u>鶴岡市</u> 、 <u>酒田市</u> 、 新庄市、西川町
計6市町

出典：県総合交通政策課資料

R5. 5月末現在

立地適正化計画
山形市、米沢市、鶴岡市、酒田市、 上山市、村山市、長井市、天童市、 尾花沢市、南陽市、中山町、大江町、 大石田町、高畠町、白鷹町
計15市町

出典：県都市計画課資料

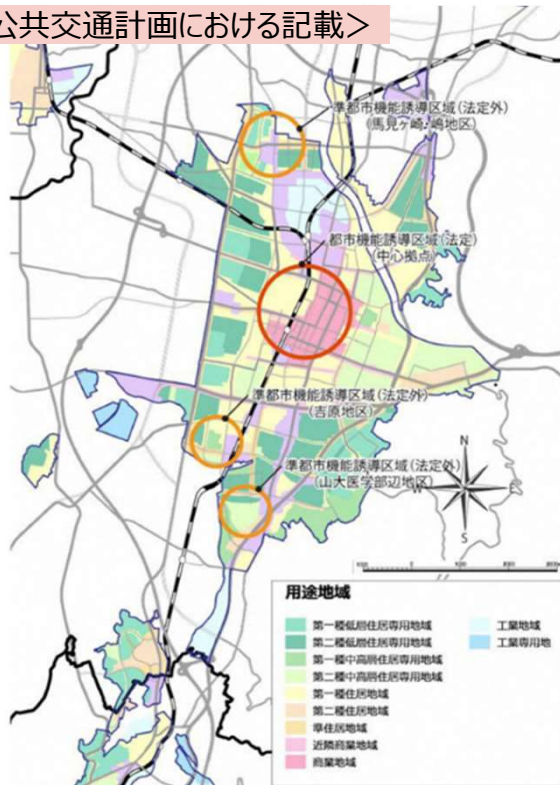
Ⅱ 山形県の交通を取り巻く動向・課題 3 持続可能な公共交通の構築

(4) 公共交通の必要性・意義

地域公共交通計画と立地適正化計画が連携している例（山形市）

- 地域公共交通計画には、公共交通に関して今後見込まれる情勢として、立地適正化計画の都市機能誘導区域のイメージを例に挙げながら、持続可能な公共交通サービスを維持するためには、都市のコンパクト化とネットワーク化など、都市計画と連携した面的な公共交通ネットワークの再構築が求められているとしている。
- 立地適正化計画には、公共交通ネットワークの将来像を示し、公共交通ネットワークの設定方針として、周辺地域の生活圏ごとに、それぞれの地域に見合った交通結節点を整備し、これらの結節点を有機的に連携させることで機能性の高い公共交通ネットワークを形成するとしている。

<地域公共交通計画における記載>



出典：山形市立地適正化計画（山形市、令和3年（2021年）3月）

図 3-32 立地適正化計画における都市機能誘導区域のイメージ

<立地適正化計画における記載>

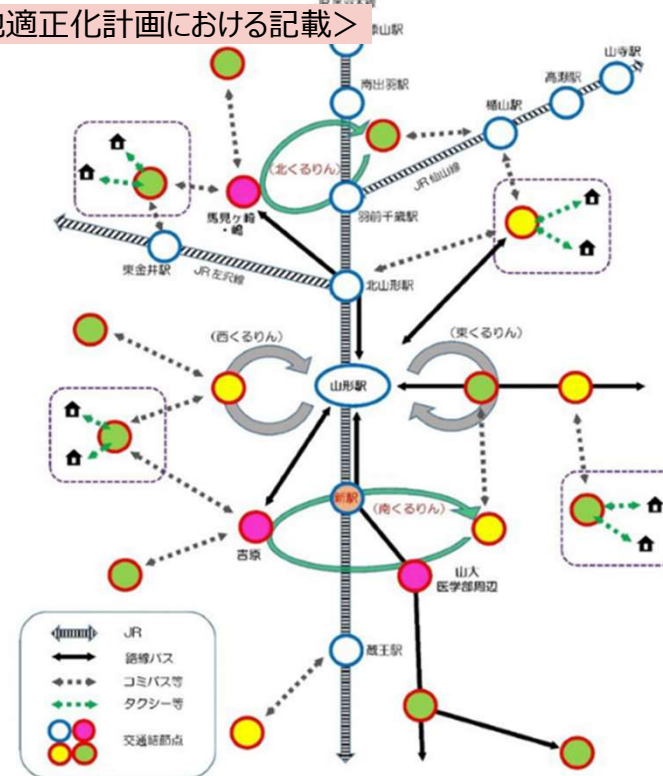


図 3-8 公共交通ネットワークの将来像



連携

出典：山形市公共交通計画、山形市立地適正化計画をもとに県で作成