

【全国の現状と政府の取組み】

- 全国的に漁業就業者の高齢化と減少が続いており、政府においては平成 25 年度に「青年就業準備給付金」を創設し、漁業への就業支援を行っている。
当該給付金は、政府が定める要件(都道府県が漁業就業に有効な研修を行うと認める機関)を満たす研修実施機関(漁業学校や漁協など)が行う漁業就業準備研修を受講する者に対して、最長 2 年間支給される。
- 当該給付金の要件を満たす実習や座学などの研修実施に要する経費については、国庫補助事業の助成対象になっていない。
- 青年就業準備給付金の給付対象者は 45 歳未満に限定されているが、本県の過去 5 カ年間の 45 歳以上の新規就業者は年平均 5 名となっており、研修についても一定のニーズがある。また、青年就業準備給付金は、農業のように経営開始直後の者を対象としていない。
- 政府が実施している長期研修支援では、受講対象者が漁業経験 1 年未満の者に限定されており、雇われ漁業者などの漁業経験者が、独立自営へのステップとして活用できない状況にある。

【本県の現状、取組みと課題】

- 本県においても漁業就業者の高齢化と減少が続いており、新たな担い手の確保につながるため、平成 25 年度から県単独の補助事業として以下の取組を実施している。
 - ① 独立経営を希望する漁業者への漁船の貸与（リース補助）
 - ② 青年就業準備給付金の要件を満たす研修の実施
 - ③ 45 歳以上の新規就業希望者への給付金の給付
 - ④ 独立経営開始後 3 年目までの漁業者に対する減収補てん
- 平成 26 年度からは、独立経営を目指す新規就業希望者向けに、漁場での操業ルールや操船しながらの漁具の敷設などより専門的な技術修得のためのカリキュラムを設定し、幅広い研修ニーズに対応している。
- 政府が給付金の給付要件としている漁業学校のような研修機関は本県にないため、県単独補助事業により漁業協同組合が研修を実施している。必要な施設や体制が整っていない中での研修であり、受入体制等を充実させるためにも支援が必要である。
- 漁業振興のためには、幅広い年齢層の担い手を確保するとともに、独立へのハードルを下げるような仕組みを充実させることが重要である。

水産振興に係る施設等整備への支援の充実

【農林水産省 水産庁 漁港漁場整備部 防災漁村課、
増殖推進部 栽培養殖課・研究指導課】

【提案事項】 予算拡充 予算創設

- (1) 栽培漁業センター等の施設の改築に対しては、耐用年数を経過しても、機能向上を併せた長寿命化が可能なものについては、強い水産業づくり交付金の支援対象とすること
- (2) 水産業の振興に重要な役割を担う都道府県の試験調査船の整備に対する支援制度を創設すること

【提案の背景と課題】

- 本県の栽培漁業センターの施設については、整備から 34 年経過しており、耐用年数である 31 年を超えているが、躯体等の大部分は継続使用に耐え得る状況にある。一方、施設の老朽化から屋根や外壁など修繕箇所も多く発生しており、種苗生産に不可欠な水回りや、職員の安全確保上必要な箇所を優先的に修繕している。栽培漁業センターなどの水産振興関係施設について、耐用年数を経過した場合においても修繕等により機能向上を合わせた長寿命化が可能なものについては、「改築」も交付金の対象とし、費用を抑えた整備を可能とすることが必要である。
- 本県の試験調査船については、平成 4 年に整備し、沿岸漁業の振興のために必要な情報収集・提供を行ってきたが、24 年が経過し、船体の老朽化とともに、観測機器によってはメーカーでの部品製造が終了し修理不能となっているものもあり、試験船としての機能が低下している。漁業生産に直結するインフラであり、水産業の振興上重要な役割を果たしている試験調査船の整備・更新を進めるためには、整備への支援制度の創設が必要である。



老朽化する山形県栽培漁業センター



型式が古くなった試験調査船最上丸の観測機器など

【全国の現状と政府の取組み】

- 栽培漁業センターなどの水産振興関係施設は、全国的にも昭和 50 年代に整備したものが多く老朽化が進んでいる。
- 水産庁の事業の「強い水産業づくり交付金」の施設整備においては、「改築」が認められているが、施設の耐用年数の期間内であることが要件となっており、耐用年数を過ぎた場合は「新築」での対応となる。
- 都道府県が所有する試験調査船は、漁業振興上重要な水産資源の維持・増大のための調査や漁場開拓、漁場情報を提供するための調査を行い、漁業者はこれらの情報に基づいて操業、生産している。また、漁業者の試験調査船に対するニーズは、サメやクラゲなど有害生物への対応や漁獲物の鮮度管理技術開発、より深層での資源調査など多様化・高度化している。このように試験調査船は、漁業生産に直結するインフラの一つであるが、整備に対する補助制度はない。

【本県の現状、取組みと課題】

- 本県の栽培漁業センターの施設については、整備から 34 年経過しており、耐用年数である 31 年を超えているが、躯体等の大部分は継続使用に耐え得る状況にある。一方、施設の老朽化から屋根や外壁など修繕箇所も多く発生しており、種苗生産に不可欠な水回りや、職員の安全確保上必要な箇所を優先的に修繕している。
- 栽培漁業センターなどの水産振興関係施設について、耐用年数を経過した場合においても修繕等により機能向上を合わせた長寿命化が可能なものについては、「改築」も交付金の対象とし、費用を抑えた整備を可能とすることが必要である。
- 本県の試験調査船については、平成 4 年に整備し、沿岸漁業の振興のために必要な情報収集・提供を行ってきたが、24 年が経過し、船体の老朽化とともに、観測機器によってはメーカーでの部品製造が終了し修理不能となっているものもあり、試験船としての機能が低下している。
- 水産業の振興上重要な役割を果たしている試験調査船の整備・更新を進めるためには、その整備への支援制度の創設が必要である。

安全で持続可能なエネルギー供給体制の確保

【経済産業省 資源エネルギー庁 長官官房 総合政策課／資源・燃料部 政策課】

【提案事項】

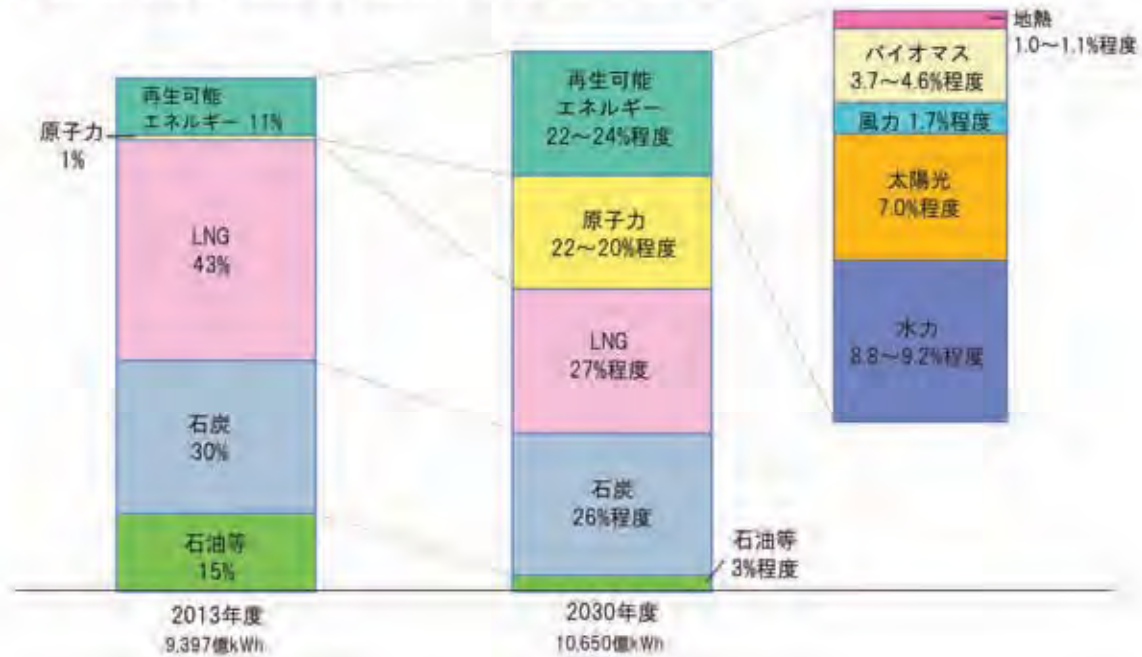
エネルギー供給体制の構築にあたっては、安全で持続可能なエネルギー源である再生可能エネルギーの導入を中心に据えること

- (1) 平成29年度に予定されるエネルギー基本計画の検討に合わせて行われる長期エネルギー需給見通しの見直しにおいては、現在の電源構成の見直しにとらわれることなく、再生可能エネルギーの最大限導入に向けた意欲的な目標とすること
- (2) より安心して暮らせる持続可能な社会を将来につないでいくため、原子力発電への依存度合いを徐々に少なくしながら、**ゆくゆくは原子力には頼らない「卒原発社会」**の実現を目指すこと

【提案の背景と課題】

- 平成26年4月に政府が策定したエネルギー基本計画では、「原発依存度を可能な限り低減させる」とした一方で、再生可能エネルギーを「3年程度、導入を最大限加速していき、その後も積極的に推進していく」としている。これを踏まえ平成27年7月に政府が示した長期エネルギー需給見通しでは、2030年度の電源構成について、原子力は20～22%程度と一定程度を確保する一方で、再生可能エネルギーは22～24%程度とされた。
- エネルギー基本計画は、エネルギー政策基本法において、少なくとも3年ごとに検討を加え、必要があると認めるときはこれを変更することとされ、長期エネルギー需給見通しは、その検討に合わせて、必要に応じて見直すこととされており、平成29年度がその時期にあたる。
- 将来の世代がより安心して暮らせるよう、**地域経済活性化にも資する**再生可能エネルギーを中心とした新たなエネルギーへの転換を着実に進めていくことで、原子力発電への依存度を徐々に少なくしながら、ゆくゆくは原子力には頼らない社会を目指すべきである。

◆2013年度と2030年度における電源構成の比較



【全国の現状と政府の取組み】

- 国内の原子力発電所は、再稼働の動きが進み、川内原発・高浜原発については再稼働しているほか、全国で22基が再稼働申請を行っている。
政府は、使用済み核燃料の処分方法として、全国の自治体に再処理施設の建設受け入れを要請しているが、未だに目途がたっていない。
- 我が国が世界有数の地震国であること、さらには、テロの脅威にも対応しなければならないことなどを背景に、原発に対する国民不安は大きく、これまで行われた複数の世論調査では、国民の6~7割が原発の再稼働に反対しているという結果が出ている。
- 欧州の先進諸国では、2030年に40%を超える高い自然エネルギーの導入目標を掲げ、国を挙げて地球温暖化対策の取組みを進めている。

【本県の現状、取組みと課題】

- 福島原発の事故は、広範な地域にわたり、様々な面で影響を及ぼす甚大な事故になり、隣県である本県でも、観光や農業など風評被害への払拭に取り組むとともに、数多くの方々の避難者を受け入れ、現在も支援を続けている状況にある。
- この事故を教訓として、本県では平成24年3月に、安全で持続可能なエネルギー源である再生可能エネルギーの導入拡大を図り、県民生活や産業活動に必要なエネルギー供給基盤を確保するという視点に立った「山形県エネルギー戦略」を策定し、「大規模事業の県内展開促進」及び「地域分散型の導入促進」を施策展開の基本として、再生可能エネルギーの導入拡大に向け様々な施策を展開している。
- 戦略では、将来の世代がより安心して暮らせるよう、原子力発電への依存度合いを徐々に少なくしながら、ゆくゆくは原子力には頼らない「卒原発社会」の実現に向けて、施策をひとつひとつ着実に推進していくこととしている。

再生可能エネルギーの最大限導入に向けた 実効性ある制度の構築

【経済産業省 資源エネルギー庁 省エネルギー・新エネルギー部 新エネルギー対策課】

【提案事項】

再生可能エネルギーの導入を最大限加速させるため、固定価格買取制度及び系統の運用等に関して必要な措置を講じること

- (1) バイオマス、風力、地熱などリードタイムの長い電源に係る中長期的な買取価格の設定に当たっては、地方創生の観点から、地域の事業者の参入意欲が削がれるような急進的な引き下げを行わないよう配慮すること **新規**
- (2) 電力各社が算定した接続可能量について、算定の前提条件やその方法が政府の再生可能エネルギーの長期需給見通しと整合性がとれているか検証するとともに、拡大の方向で不断の見直しを行うこと
- (3) 再生可能エネルギーの開発に係る送配電設備の増強は系統側で実施し、その費用を全国で公平に負担する仕組みにするとともに、再生可能エネルギーの「優先接続（※1）」と「優先給電（※2）」を実現すること

【提案の背景と課題】

- 固定価格買取制度について、電源ごとに中長期的な買取価格の目標を設定するとともに、リードタイムの長い電源は数年先の認定案件の買取価格まで予め提示するなどとする見直しが、平成29年4月から実施されるが、買取価格の引き下げ幅の大きいものが予め示されると、地方の事業者が参入意欲を削がれる恐れがある。
- 電力各社の接続可能量については、経済産業省の総合資源エネルギー調査会新エネルギー小委員会に2015年度算定値が示されたが、算定の前提条件として原子力発電による発電量が最大限盛り込まれており、長期需給見通しの2030年の電源構成との整合性が取れていない。
- 再生可能エネルギーなどの発電設備の設置に伴う送配電設備の増強費用の負担については、①基幹系統（電圧階級上位2電圧）を構成する設備は原則として一般負担（※3）とすることや、②基幹系統以外の設備は一般負担とすべき額と特定負担（※4）とすべき額の比率を算定し負担することなどを定めたガイドラインが、平成27年11月に政府から示され、一歩前進したが、再生可能エネルギーの導入拡大の観点からは一般負担をさらに拡大すべきである。
- 諸外国においては、再生可能エネルギーの優先接続・優先給電や系統増強義務を法制化することにより、その導入が急速に拡大するとともに、コストが火力・原子力などの既存電力を下回る水準となるなど「低炭素社会」「卒原発社会」の実現に向けて確実に歩を進めている。

山形県担当部署：環境エネルギー部 エネルギー政策推進課 TEL：023-630-3068

【全国の現状と政府の取組み】

- 政府は、平成27年7月に決定した長期エネルギー需給見通しにおいて、2030年の電源構成の中における再生可能エネルギーの割合を22～24%程度とするとともに、固定価格買取制度を再生可能エネルギーの最大限の導入拡大と国民負担抑制の両立が可能となるように見直すことが示されている。
- これを受けて、政府は、経済産業省の総合資源エネルギー調査会再生可能エネルギー導入促進関連制度改革小委員会で固定価格買取制度の見直しが議論され、平成28年2月に報告書が取りまとめられるとともに、これを実現するための「再エネ特措法等の一部を改正する法律案」が国会で審議されている。

【本県の現状、取組みと課題】

- 平成24年3月に策定した「山形県エネルギー戦略」において、2030年度までに100万kWの新たなエネルギー資源を開発することを目標に掲げ、意欲的に取り組んでいる。
- 具体的には、以下のような取組みを進めたことにより、平成27年度末の開発目標に対する進捗は40万kWとなっている。
 - ・ 県自らによる大規模太陽光発電事業及び風力発電事業の実施
 - ・ 県有地等を活用した太陽光発電事業者の公募
 - ・ 民間事業者への支援（制度融資、利子補助、ワンストップサービスなど）
 - ・ 家庭、事業所、公共施設への再エネ設備の導入支援
 - ・ ㈱やまがた新電力の設立



㈱やまがた新電力設立総会



庄内地域における木質バイオマス発電所

- 今後とも再生可能エネルギー導入を拡大するためには、固定価格買取制度などの政府の制度による後押しが不可欠であり、また、これを地域の産業振興や雇用創出につなげ地方創生を図るためには、地域の事業者が参入しやすい仕組みとする必要がある。

- (※1) 優先接続：再生可能エネルギーで発電した電力を系統線に優先的に接続すること。
- (※2) 優先給電：電力供給が過剰で、出力抑制（発電出力を抑制すること）が必要な場合に、火力発電等から抑制し、再生可能エネルギーで発電した電力は、最後まで抑制しないこと。
- (※3) 一般負担：一般電気事業者（一般（不特定多数）の需要に応じ電気を供給する認可事業者、10電力会社が該当）が託送料金で回収する負担。
- (※4) 特定負担：発電設備設置者による負担。

「緑の回廊」における再生可能エネルギー 発電事業の展開促進

【農林水産省 林野庁 国有林野部 経営企画課】

【経済産業省 資源エネルギー庁 省エネルギー・新エネルギー部 新エネルギー対策課】

【環境省 総合環境政策局 環境影響審査室】

【提案事項】

「緑の回廊」（国有林）の設定区域内において、再生可能エネルギー発電事業が推進できるように、「緑の回廊」の管理に係る運用を緩和すること

【提案の背景と課題】

- 本県では、山形県エネルギー戦略に基づき、再生可能エネルギーの導入を推進しており、戦略の開発目標の100万kWを達成するためには、本県で最もポテンシャルが高い風力発電について、沿岸部だけではなく、風況が良い山間部での展開が不可欠である。
- 林野庁は、保護林と野生生物の多様性の保全のため、その移動経路を確保する目的で、保護林と保護林とを結んでネットワークを形成する国有林野の「緑の回廊」を設定しており、本県には「奥羽山脈緑の回廊」と「鳥海朝日・飯豊吾妻緑の回廊」の2つが設定されている。
- 「緑の回廊」内の開発行為等については、林野庁の運用通達において、「慎重に対応すること」とされており、全国的に「緑の回廊」内で風力発電事業を実施した事業者はなく、開発の支障となっている。
- 政府がエネルギーミックスで掲げる再エネの最大限導入に向け、緑の回廊内でも、自然との調和に留意しつつ、再エネ発電事業を実施していく必要がある。

【全国の現状と政府の取組み】

- 林野庁は、全国各地に「緑の回廊」を設定しているが、東日本に偏在している。
 <森林管理局別（箇所数、面積）>
 - ・北海道（3か所、36千ha）
 - ・東北（5か所、191千ha）
 - ・関東（9か所、262千ha）
 - ・中部（4か所、41千ha）
 - ・近畿中国（3か所、32千ha）
 - ・四国（1か所、18千ha）
 - ・九州（2か所、3千ha）
- 林野庁では、「緑の回廊設定要領の運用について」（通達）において、緑の回廊における管理について、「設定の趣旨及び公益性を踏まえ慎重に対応すること」としている。
- 経済産業省と環境省が連携して、3～4年程度要する環境アセスメントの手術期間を半減するなど、風力発電の導入を加速化させるための施策を推進している。

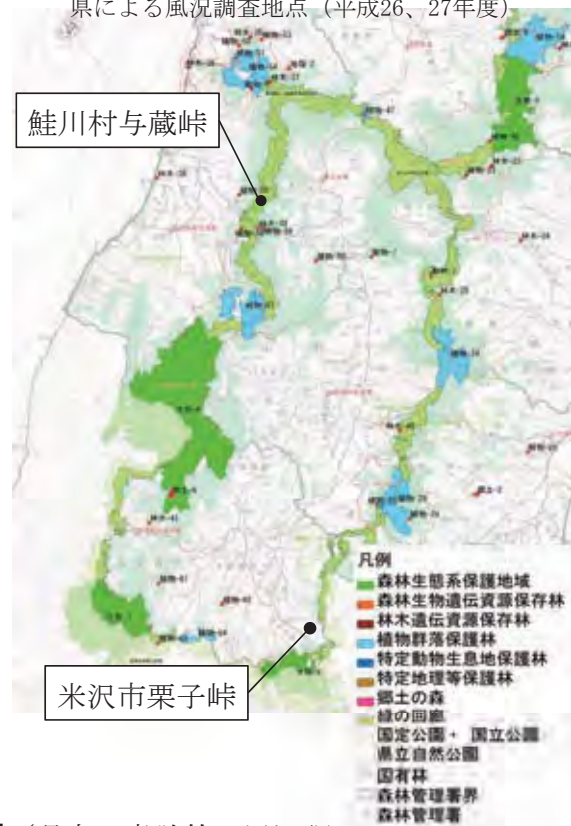
緑の回廊の設定状況（林野庁ホームページ）



【本県の現状、取組みと課題】

- 本県における再生可能エネルギー資源の期待可採量は、全国で7番目（平成22年度再生可能エネルギー導入ポテンシャル調査、環境省）となっており、豊富な再生可能エネルギーを活用した再生可能エネルギー導入を拡大し、県民生活等に必要なエネルギー供給基盤の確立に向け、県エネルギー戦略を積極的に推進している。
- 具体的には、以下の取組み（成果）を進めている。
 - ・ 県再生可能エネルギー活用適地調査【平成23年度】（風力・太陽光・小水力発電事業の適地を抽出し、事業化を検討する事業者に対して情報発信）
 - ・ 内陸部における風況調査事業【平成26、27年度】（内陸部での風力発電事業を誘導するため、米沢市栗子峠、鮭川村与蔵峠の2箇所、県が風況調査を実施。事業採算性の目安となる年平均風速約6m/s以上の風況が得られた。）
 - ・ 風力事業可能性調査事業【平成24年度～】（県内で意欲的に風況調査に取り組む事業者に対してのインセンティブ付与）
- 風況が良好とされた、鮭川村与蔵峠付近は、一帯が国有林野でかつ「鳥海朝日・飯豊吾妻緑の回廊」に指定されており、風力発電の事業化が困難となっている。

山形県における緑の回廊の設定状況と県による風況調査地点（平成26、27年度）



洋上風力発電導入のための環境整備

【内閣官房 総合海洋政策本部 事務局】

【経済産業省 資源エネルギー庁 省エネルギー・新エネルギー部

新エネルギー対策課】

【提案事項】

港湾区域外の一般海域における洋上風力発電導入に向けて、海域利用者等との共生のためのガイドライン（マニュアル）を策定すること

【提案の背景と課題】

- 洋上風力発電については、現在、全国で実証実験が実施されており、今後の商用化に向け有望視されている。
- 海域で風力発電事業を行う場合は、港湾区域、漁港区域等個別法による管理者の許認可のほか、海運関係者、漁業関係者等の海域利用者や地域関係者と海域利用に関する調整を行う必要があるが、国土交通省で整備した港湾区域内におけるマニュアルに相当するものが、一般海域においては整備されていないため、洋上風力発電導入に向けて、ガイドライン等を策定する必要がある。

【全国の現状と政府の取組み】

- 各省庁等による洋上風力発電の実証事業
 - ・ 福島県沖（経済産業省、平成25年～）・千葉県銚子沖（NEDO、平成25年～）
 - ・ 長崎県五島市栴島沖（環境省、平成25年～）
- 民間事業者による事業計画
 - ・ 新潟県村上市岩船沖では、日立造船(株)等によるコンソーシアムを形成し、洋上風力発電の事業性評価を実施中（平成28年11月までの予定）



経済産業省（福島県沖）洋上風車



NEDO（銚子沖）左：洋上風車、右：洋上風況観測タワー

【本県の現状、取組みと課題】

- 本県エネルギー戦略では、本県が風況に恵まれ、賦存する再生可能エネルギーの中で最もポテンシャルが高い再エネ資源である風力による電源開発目標を45.8万kWと定め、風力発電導入を推進しており、本県の日本海沿岸の海域も有望地域と期待される箇所である。
- 具体的には、以下の取組みを進めている。
 - ・ 県民の洋上風力発電に対する理解を深めるためのセミナー開催【平成28年度事業】
- 事業者等から洋上風力発電事業の検討に係る相談を受けても、一般海域の機能管理（工事の許可等公共の用に供するための管理）に関するルール（法律等）が未整備であることから、対応が困難となっている。

温室効果ガス排出権取引制度のさらなる推進

【農林水産省 大臣官房 政策課環境政策室】

【経済産業省 産業技術環境局 環境政策課】

【環境省 地球環境局 地球温暖化対策課】

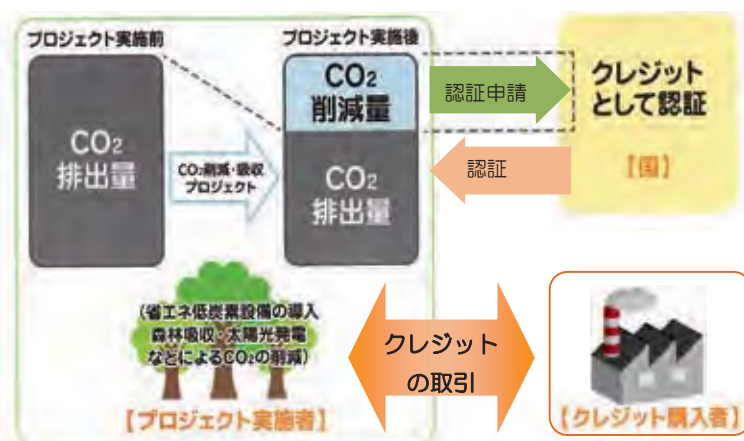
【提案事項】 **予算拡充** **税改正**

「J-クレジット制度」の活性化に向け、CO₂削減量の算定方法簡素化、予算の拡充並びに産業界等の積極的な購入を優遇する税制度の拡充を図ること

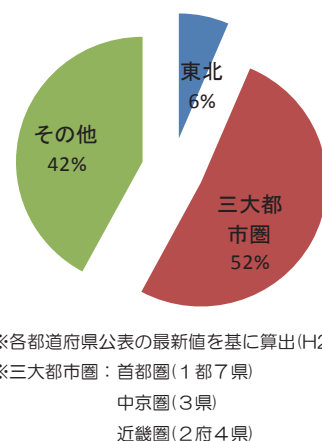
【提案の背景と課題】

- 日本の温室効果ガス排出量削減目標（2030年度までに2013年度比△26%）の達成及び地方創生を実現するためには、森林資源の豊富な地方における森林整備活動や木質バイオマス等の再生可能エネルギーの積極的な導入で得られるCO₂削減効果を、「J-クレジット制度」を活用してクレジット化し、排出量の半数以上を占める三大都市圏を中心とする企業等が購入する実効性ある仕組みを構築することが有効である。
- そのために、プロジェクトの実施及び多くの住民の参加を促すための、CO₂削減量の算定方法簡素化並びにモニタリング（測量等）経費や運営経費に対する補助金の拡充等の支援を図る必要がある。
- 加えて、創出されたクレジットを産業界等が積極的に利活用するために、**クレジット活用者の積極的な購入を優遇する税制度**（税額控除措置の導入等）が求められる。

J-クレジット制度の流れ



温室効果ガス排出量割合



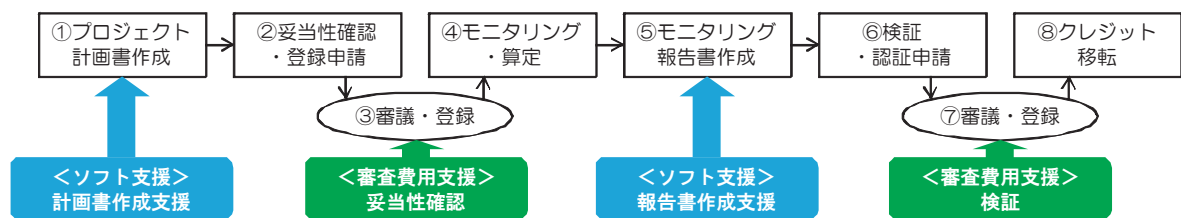
※各都道府県公表の最新値を基に算出(H27.1月時点)
 ※三大都市圏：首都圏(1都7県)
 中京圏(3県)
 近畿圏(2府4県)

山形県担当部署：環境エネルギー部 環境企画課 TEL：023-630-2321

【全国の現状と政府の取組み】

- 平成25年4月から、省エネルギー設備の導入や再生可能エネルギーの活用等によるCO₂排出量削減量、並びに、適切な森林管理によるCO₂吸収量を「クレジット」として認証する制度として『J-クレジット制度』が実施されている。
- 現在の支援策として、プロジェクト実施者に対する登録（下記③）及びクレジット認証（下記⑦）時の費用支援（2年に1回）、計画書作成（下記①）及び報告書作成（下記⑤）時のソフト支援等があるが、認証申請に向けたモニタリング算定（森林吸収量の測量等）に係る支援はない。
- また、税制上の優遇措置は、クレジット活用者への所得控除措置（寄付金としての損金算入）のみであり、活用に向けたさらなるインセンティブが必要である。
- 森林整備活動によるJ-クレジット制度の活用については、多額の費用を要すること、運営に係る業務量が過重であること、クレジット販売までに長期間を要すること、市場が活性化していないことから、取組みが進んでいない。
- 現行制度では、太陽光発電だけでなく蓄電池や自家発電設備も設置した環境保全に前向きな家庭ほどCO₂削減量の算定が困難となり、クレジット化が事実上できない状況となっている。一定の係数等を用いた概算の算定を可能とするなど簡素化が求められている。

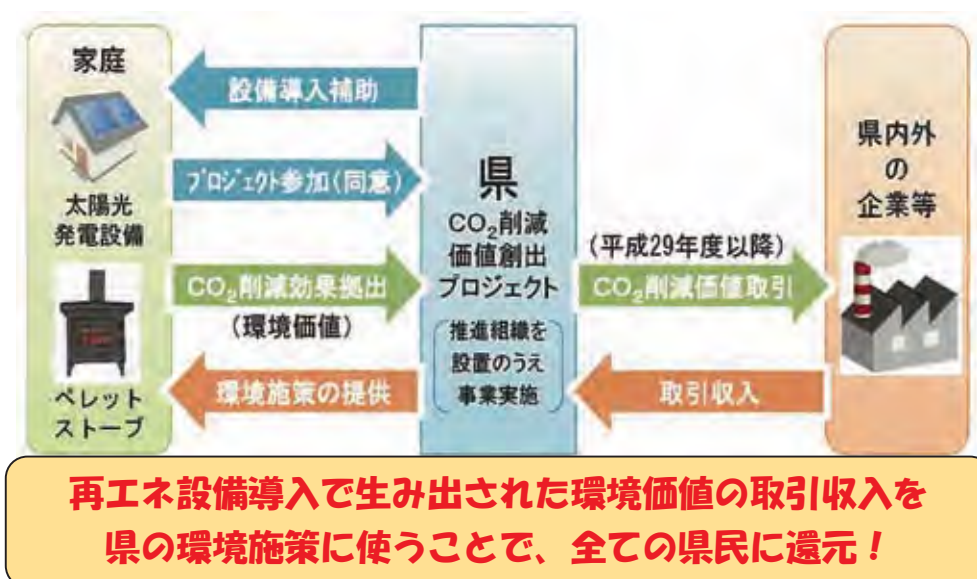
J-クレジット制度の認証プロセス



【本県の現状、取組みと課題】

- 本県では、地域の豊かな森林資源を「森のエネルギー」「森の恵み」として活かし、林業振興や地域の活性化を進める『やまがた森林ノミクス』を展開しているが、全国と同様、森林整備活動によるJ-クレジット制度の活用は進んでいない。
- 平成28年度からは、「山形県民CO₂削減価値創出事業」を展開し、地方の取組みを大都市圏の企業等が支援する仕組みづくりを目指している。

温室効果ガス排出権取引の仕組み



海岸漂着物対策に対する財政支援の充実

【環境省 水・大気環境局 水環境課 海洋環境室】

【提案事項】 **予算拡充**

海岸漂着物等の回収処理、発生抑制対策について、地方公共団体の負担が生じないよう財政上の措置を講ずること

【提案の背景と課題】

- 海岸漂着物対策については、国内や周辺国から大量の流木やプラスチック類などが漂着し、海浜景観や漁業等への影響が生じていることから、国際的な対応を含め政府が責任を持って取り組むべき問題である。
- 本県の庄内海岸を含めた日本海沿岸地域では、毎年冬季間を中心に、生活系や事業系のごみ、流木等雑多なものが混在し広範囲に大量に漂着している。
- 回収処理や発生抑制対策は、海岸管理者や地方公共団体、陸域部を含めた県民が一体となって、継続的に取り組んでいく必要がある。
- 政府は、地域環境保全対策費補助金（海岸漂着物地域対策推進事業）を措置しているが、年々補助率が引き下げられており、地方公共団体の負担が生じている。
- このため、海岸漂着物等の回収処理や発生抑制対策事業について、地方公共団体の負担が生じない財政上の措置を講ずること。



【全国の現状と政府の取組み】

- 平成21年7月に、海岸漂着物の円滑な処理及び発生抑制を図ることを目的とする「海岸漂着物処理推進法」が公布・施行され、政府は必要な財政上の措置を講じなければならないとされている。
- 都道府県は、海岸漂着物対策を推進するうえで必要な場合には「地域計画」を策定することとされ、平成27年度末現在で本県を含む33都道府県が策定し、回収処理や発生抑制対策に取り組んでいる。
- 政府は、海岸漂着物等に関する支援制度として、平成22～26年度は地方公共団体の負担のない措置を講じたが、平成27年度は基本8/10の補助制度となり、平成28年度は基本7/10に補助率が引き下げられている。

【本県の現状、取組みと課題】

- 平成23年3月に策定した「山形県海岸漂着物対策推進地域計画～美しいやまがたの海づくりプラン～」に基づき、「裸足で歩ける庄内海岸」を目指して、政府の支援制度を活用し、海岸漂着物等の回収処理及び発生抑制に取り組んでいる。
- 具体的には、以下の取組みを進めている。
 - ・海岸漂着物等の回収処理

毎年、海岸管理者や地方公共団体、NPO、ボランティアが連携して海岸漂着物等の回収処理を実施しており、海岸等清掃ボランティア参加者数は年々増加しているものの、平成27年度は補助率が引き下げられ、県の費用負担が生じるため事業費が削減され、海岸管理者による回収処理量が減少した。

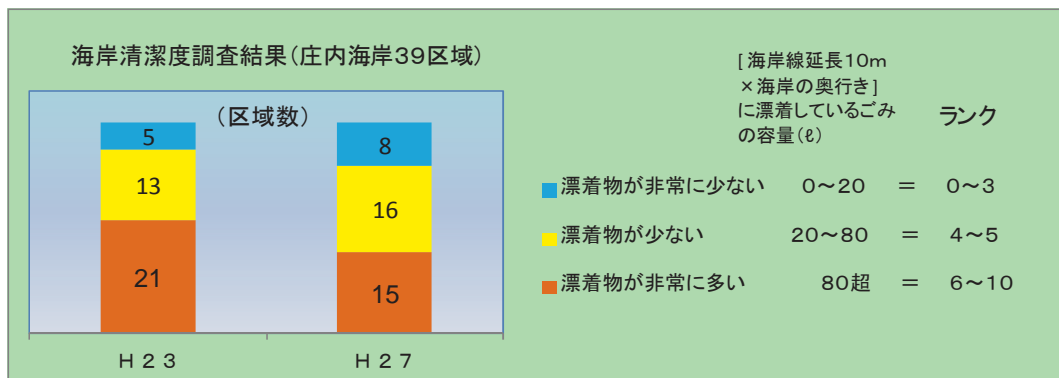
海岸漂着物対策事業実施状況

	H26	H27
総事業費（千円）	260,311	119,856
うち国補助額（千円）	260,311	105,043
補助率	10/10	8/10～9.5/10
回収処理量（トン）	4,074	1,979

・発生抑制対策

NPO等と連携して、陸域部を含む県内全域を対象としたスポーツごみ拾い等の開催や、飛鳥を舞台とした体験型環境教育を実施し、幅広い年齢層の人材育成に効果があった。

- これらの取組みにより、本県の平成27年の海岸清潔度は、平成23年と比較すると「漂着物が非常に多い」区域が6区域減少し、「漂着物が非常に少ない」区域が3区域増加するなど、改善が進んだ。しかし、依然として海岸清潔度が改善されない区域が残っており、回収処理や発生抑制対策を継続する必要がある。



野生鳥獣の適正な管理に向けた施策の推進

【環境省 自然環境局 野生生物課】

【提案事項】 **予算拡充**

野生鳥獣の適正な管理に向け、標準となる生息数把握の調査手法を確立し、普及を図るとともに、捕獲を担う人材等の確保・育成に向けた財政支援を行うこと

【提案の背景と課題】

- 本県では、ニホンザルやツキノワグマによる農作物被害が深刻なうえ、明治・大正期以降確認されてこなかったイノシシやニホンジカが生息を回復してきており、被害の一層の拡大が懸念される一方、捕獲の担い手である狩猟者の数が減少を続けている。
- 平成26年の鳥獣保護法改正により、生息域や生息数を減少させるべき鳥獣を第二種特定鳥獣として都道府県が管理することとされたが、本県においては、ツキノワグマの生息状況調査や有害鳥獣捕獲の担い手となっている県猟友会の会員数が減少し、生息数の把握や捕獲の実施など適正な管理に取り組んでいくうえで大きな課題となっている。
- 生息数の把握においては、従来の調査の担い手が不足する一方で、より信頼度の高い調査手法による把握が求められるようになってきていることから、政府においては、第二種特定鳥獣の管理において標準となる調査手法を確立し、都道府県に普及するための措置を講じる必要がある。
- 都道府県が取り組む野生鳥獣管理の担い手の確保・育成に対する財政支援について、指定管理鳥獣の捕獲を行う事業者のみならず、第二種特定鳥獣の管理を担う狩猟者全般に拡大する必要がある。



農地を歩きまわるニホンザルの群れ
(山形県米沢市)



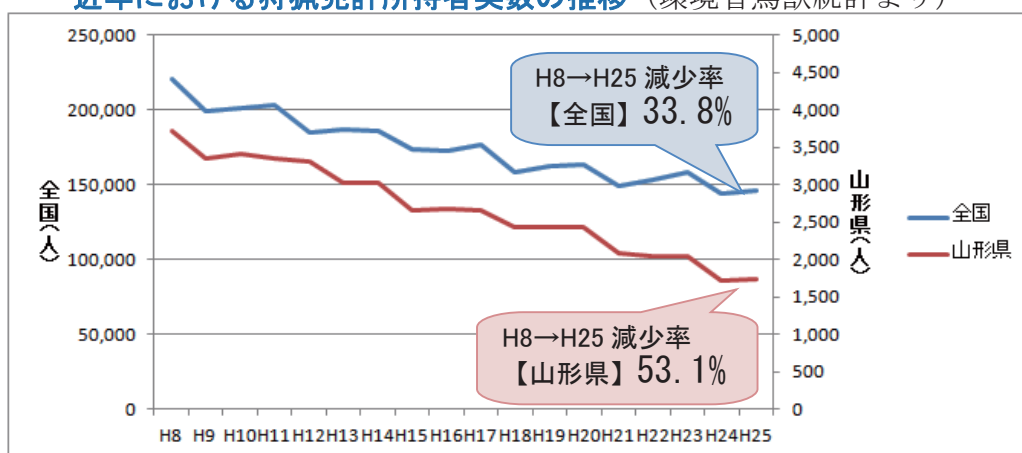
エサを求め歩きまわるツキノワグマ
(山形県鶴岡市)

山形県担当部署：環境エネルギー部 みどり自然課 TEL:023-630-3173

【全国の現状と政府の取組み】

- 現在（平成23年）、北海道を除く全国にニホンジカは261万頭、イノシシは88万頭生息していると推定されている。
- ニホンジカとイノシシは、近年、急速に生息数が増加しながら全国で分布を広げており、農林業や生態系などに深刻な被害をもたらしている。
- 狩猟免許の交付件数は、約53万件（昭和45年度）から約19万件（平成25年度）まで、6割以上減少している。
- 政府は、平成25年に「抜本的な鳥獣捕獲強化対策」を発表し、ニホンジカやイノシシの生息数を10年後までに半減することを当面の目標としながら、抜本的な捕獲強化対策を推進することとし、平成26年に鳥獣保護法を改正して、都道府県による捕獲等を推進する指定管理鳥獣捕獲等事業や鳥獣捕獲等事業者となる株式会社等の法人を認定する制度を導入している。

近年における狩猟免許所持者実数の推移（環境省鳥獣統計より）



【本県の現状、取組みと課題】

- 本県では、以下の鳥獣を第二種特定鳥獣として管理計画を策定し、生息状況調査を行いながら捕獲等による個体数の調整等を推進するとともに、新規狩猟者の確保・育成に向けた支援を図り、野生鳥獣の管理を推進している。
 - ・ニホンザル（推定生息数 約3,000～4,000頭、農業被害額 約9千3百万円）
 - ・ツキノワグマ（推定生息数 約2,400頭、農業被害額 約3千7百万円）
 - ・イノシシ（推定生息数 約1,900頭、農業被害額 約2千万円）※いずれも平成26年度現在
- 具体的には、以下の取組みを進めている。
 - ・山形県ニホンザル管理計画の策定（平成19年度から）
 - ・山形県ツキノワグマ管理計画の策定（平成21年度から）
 - ・山形県イノシシ管理計画の策定（平成28年度から）
 - ・野生鳥獣の生息状況調査（ツキノワグマの個体数推定等のための調査の実施）
 - ・新規狩猟者の確保・育成（県猟友会を支援。3年間で新規免許取得数が3倍以上）
 - ・指定管理鳥獣捕獲等推進事業（捕獲の事前調査、捕獲技術講習等による人材育成）
- 従来からの管理の対象であるツキノワグマやニホンザルの生息状況調査の実施が困難となっている状況に加え、イノシシやニホンジカの生息が拡大するなど調査対象となる獣種は拡大し、調査体制の強化の必要性はますます高まっている。
- また、新規狩猟者の確保・育成に加え、本県の狩猟者はイノシシやニホンジカの捕獲経験が少ないため、捕獲技術を備えた人材等の育成が課題となっている。

地域環境の保全を考慮した採石業の振興

【経済産業省 資源エネルギー庁資源・燃料部 鉱物資源課】

【提案事項】 **規制強化**

昭和25年の採石法制定以降、採石法を取り巻く環境の変化を踏まえ、岩石採取計画認可において、水資源・景観・環境の保護等を、認可判断の基準に加えるよう採石法を改正すること。

【提案の背景と課題】

- 国土の7割を森林が占める日本では、豊かな自然に支えられた水資源が豊富に存在し、将来の世代のために、これを守り活用している。一方、土木建設事業をはじめとする社会基盤の整備に不可欠な採石業が水源地域で行われ、両者の権利が対立する事例がある。
- 採石法は、社会基盤の整備に必要な採石業の保護を目的として制定された。このため、採石行為は地域が持つ特有の資源、例えば水資源・景観・環境の保護等よりも優先されている。
- 岩石採取計画の認可事務は平成11年に地方分権法により自治事務とされ、認否判断は地域の特性に応じて行うこととされたが、現行の認可基準では地域の環境に配慮した判断はできないことから、採石法の改正により、環境に配慮した認可基準を追加することが必要である。



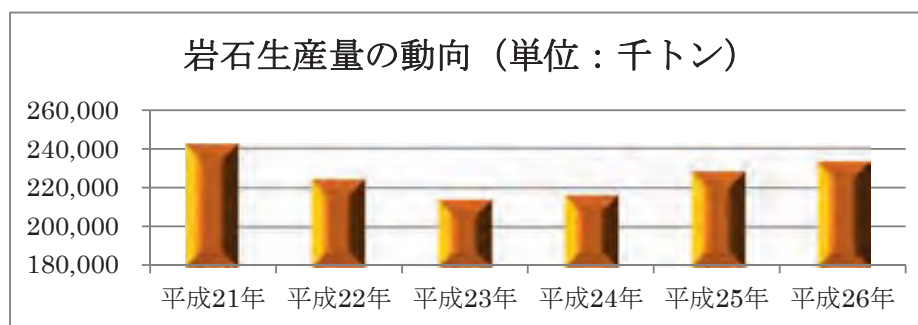
採石現場



水源地域

【全国の現状と政府の取組み】

- 岩石生産量は平成2年のピーク時から減少傾向にあったが、近年は増加に転じている。また、今後採石需要は震災復興工事や東京オリンピック・パラリンピック関連工事、リニア中央新幹線関連工事により増大が見込まれる。
- 現行の採石法では、岩石の採取が他人に危害を及ぼし、公共の用に供する施設を損傷し、又は農業、林業若しくはその他の産業の利益を損じ、公共の福祉に反すると認めるときは、認可をしてはならない、とされており、それ以外の理由による不認可処分ができない状況にある。
- 平成26年に水循環基本法が施行、平成27年には水循環基本計画が制定され、水資源保全への関心が高まっているが、環境に配慮した採石法の改正は行われていない。



【本県の現状、取組みと課題】

- 本県は県土の7割が森林におおわれ、豊かな自然に支えられた水資源が豊富に存在している。一方で、本県には100箇所以上の採石場（全国8位）が存在し、全国9位の岩石生産量である。
- 環境への配慮として、具体的に以下の取組み（成果）を進めている。
 - ・ 山形県水資源保全条例を制定（開発行為に対する届出を義務化）
 - ・ 課題のある採石場については採石業者に地域住民との協定書を締結するよう指導（業者・住民・行政三者による委員会を設立）
- 採石法の認可基準は災害防止に重きを置いたものであり、水資源・景観・環境の保護の観点からは十分とはいえない。また、認可基準が限定されている以上、県による条例の整備だけでは水資源・景観・環境の保護等に配慮した認可ができない状況であり、採石法の改正が必要である。



日本百景の一つ鳥海山

廃棄物処理施設の計画的整備に対する支援の拡充

【環境省 大臣官房 廃棄物・リサイクル対策部 廃棄物対策課】

【提案事項】 **予算拡充**

市町村等が行う廃棄物処理施設の整備が計画的に推進されるよう「循環型社会形成推進交付金」等の確実かつ十分な予算を確保すること

また、跡地の利活用を前提とした廃止焼却施設の解体費についても新たに上記交付金等の対象とすること

【提案の背景と課題】

- 市町村等の施設は築20年を超える施設が過半数を占めるなど、老朽化が進んでおり、一般廃棄物の適正な処理を行うため、計画的に廃棄物処理施設の整備を進めることが必要である。
- 廃棄物処理施設の整備を進める上では、計画から建設まで多額の事業費が必要となるため、市町村等では循環型社会形成推進交付金等（以下「交付金」という。）が主要な財源となっている。
- 必要な交付金が交付されずに、廃棄物処理施設の整備が計画どおり行われない場合は、一般廃棄物処理に重大な支障をきたすおそれがあるため、十分な予算を確保する必要がある。
- 焼却施設の解体にはダイオキシン対策を講じる必要があり、多額の費用を要する。このため、廃止後、長期にわたり未解体のままとなっている施設があり、老朽化や災害等による倒壊が危惧されている。

また、災害廃棄物の適正かつ迅速な処理のため、廃止焼却施設の跡地を同廃棄物の仮置場として活用することなども想定される。こうした跡地の利活用を前提とした当該施設の解体費について、交付金等の対象とする必要がある。



廃止後未解体となっている焼却施設

【全国の現状と政府の取組み】

- 平成2年度以降にダイオキシン類対策のために緊急かつ集中的に整備・更新された廃棄物処理施設の多くは老朽化が進み、全国的に更新時期を迎えている状況にある。近年では1,000億円超の交付金要望額に対し、整備のための循環型社会形成推進交付金、二酸化炭素排出抑制対策事業費交付金及び廃棄物処理施設整備交付金の当初予算総額は500億円規模で推移している。さらに、平成29年度以降も同規模の更新要望額が続くことが見込まれている。
- 政府は、当初予算では地方公共団体の施設更新要望額が確保できないため、近年、要望額に対し満額の内示を行っていない。
このため、毎年、補正予算を活用し、事業の前倒しを行う場合に限り、要望額全額を交付している。満額交付されない場合、市町村は地方債による資金調達に頼らざるを得ず、さらなる財政悪化につながる懸念される。
- また、政府は、廃棄物の処理及び清掃に関する法律において、地方公共団体に対し、大規模災害を想定した災害廃棄物処理計画を策定し、適正かつ迅速な処理体制を整備するよう求めている。その際に、廃止焼却施設を解体し、跡地を災害廃棄物の仮置場等として整備する場合、交付金の対象となっていない。

【本県の現状、取組みと課題】

- 本県の廃棄物処理施設19施設中、12施設が築20年を超えている。今後5年間で整備予定の施設が7施設あり、うち、整備時の経過年数が30年超となる4施設は建て替え、10年超20年未満となる3施設は長寿命化の計画がある。これら整備に要する経費は約270億円となっている。
- 近年の要望額に対する当初予算内示率は85%（※直近3年平均）となっている。この内示率のまま不足額が交付されなかった場合、今後5年間で市町村等の負担額が約8億5千万円増加することになり、施設整備に深刻な影響を与えることが考えられる。
- 本県には、老朽化が進み外壁が一部欠落するなど崩壊の危険性が高い、未解体の焼却施設が1施設（解体費約2億円）、また、今後の施設整備に伴って解体が予定されている施設が1施設あり、早急な解体が必要である。
- 大規模災害に備え、災害廃棄物の仮置場の設置が必要不可欠となっている。

県内廃棄物処理施設整備事業費及び要望額の85%に
交付金が減少した場合の市町村等の負担増加額

年度	廃棄物処理施設 整備事業費	市町村等 負担増加額
H28	1,630,822 千円	54,279 千円
H29	8,296,522 千円	279,352 千円
H30	2,969,800 千円	103,115 千円
H31	6,627,783 千円	194,307 千円
H32	7,439,151 千円	218,989 千円
合計	26,964,078 千円	850,042 千円

※平成27年度廃棄物処理施設整備事業費 8,482,116千円（実績）

当初予算は要望額の87%の内示率であったが、政府の補正予算により事業の前倒しを行うこととしたため、要望額どおりに措置された。

市町村主体の広域連携の推進

【総務省 自治行政局 地域自立応援課】

【提案事項】

定住自立圏構想において、寒河江市を中心とする西村山地域や長井市を中心とする西置賜地域のように、ひとつの市を中心として、行政機関、商業・文化、医療・福祉など住民生活に係る都市機能が一定程度集約され、生活圏が形成されていると特に認められる圏域は特例的に定住自立圏とする制度を創設するなど弾力的な運用を図ること **新規**

【提案の背景と課題】

- 定住自立圏の中心市の要件については、①人口が5万人程度以上であること（少なくとも4万人を超えていること）、②昼夜間人口比率が1以上であることとされている。
- 本県では、山形市、鶴岡市、酒田市及び新庄市の4市をそれぞれ中心市とする定住自立圏が形成され、連携の取組みが進められている。
- 一方、西村山地域の中心市である寒河江市では昼夜間人口比率が1未満、西置賜地域の中心市である長井市では人口が4万人未満であることから、行政機関、商業・文化、医療・福祉など住民生活に係る都市機能が集約され生活圏が形成されている地域にも関わらず、定住自立圏として認められていない。



【全国の現状と政府の取組み】

- 地方では、人口の流出に歯止めがかかっておらず、生活の利便性の低下、地域経済の縮小等が問題となっており、活力ある経済・生活圏の形成のため、広域連携が課題となっている。
- こうした中、政府のまち・ひと・しごと創生総合戦略では、人口減少克服の観点から広域連携が有効に機能する仕組みの構築が必要であるとし、定住自立圏の協定締結等の圏域数を今後5年間で140圏域（2015年10月時点：95圏域）まで増やすことを目標として掲げている。

【本県の現状、取組みと課題】

- 1 本県の取組み
 - 定住自立圏の状況
 - ・山形市定住自立圏（山形市など3市2町、平成23年11月に共生ビジョン策定）
 - ・庄内南部定住自立圏（鶴岡市など1市2町、平成25年3月に共生ビジョン策定）
 - ・庄内北部定住自立圏（酒田市など1市3町、平成27年3月に共生ビジョン策定）
 - ・新庄最上定住自立圏（新庄市など1市4町3村、平成28年3月に共生ビジョン策定）
 - 県では、平成26年度に県内4地域ごとに「新たな広域連携等に向けた研究会」を設置し、今後の人口減少に向けた対応や、行政運営における様々な自治体間連携のあり方などについて、県及び市町村で議論を行っている。
 - 本研究会では、企業誘致や工業団地の造成に向けた広域的な連携の必要性や、町外の病院等に通うための公共交通機関維持対策の必要性、さらには、定住自立圏の中心市の人口要件の見直しの必要性などの意見が出されているところである。
- 2 課題
 - 通勤・通学、買い物、医療など、日常生活の各分野で行政区域を越えた生活圏が形成されている地域において、地域の実情に応じた新たな広域連携に取り組む契機として、定住自立圏の形成による後押しが求められている。
 - 県内には、行政機関、商業・文化、医療・福祉など住民生活に係る都市機能について既に一定の集積があり、近隣市町村の住民もその機能を活用しているなど圏域を形成できる素地があるものの、中心市の要件を満たさない市町村も存在する。寒河江市では昼夜間人口比率が1未満、長井市では人口が4万人未満であることから、中心市となる要件を満たすことができず、定住自立圏を形成できない状況にあり、改善を図っていく必要がある。

	中心市	人口 (H22国調)	行政機関			商業・文化			医療・福祉			
			県総合 出先機関	税務署	公共職業 安定所	百貨店 ・総合 スーパー (事業所数)	銀行業 (事業所数)	市民会館 (座席数)	公立 総合病院 (病床数)	病院 (事業所数)	老人福祉 ・介護事業 (事業所数)	子育て 支援 センター
定住自立圏	山形市	254,244	◎	◎	◎	6	65	1,202	1,245	19	185	◎
	鶴岡市	136,623	◎	◎	◎	0	32	1,168	521	7	114	◎
	酒田市	111,151	◎	◎	◎	1	23	1,287	646	6	130	◎
	新庄市	38,850	◎	◎	◎	1	6	1,034	454	3	51	◎
未形成	寒河江市	42,373	◎	◎	◎	0	7	936	125	2	28	◎
	長井市	29,473	◎	◎	◎	1	4	1,016	110	2	27	◎

事業所数の出典：平成26年経済センサス 基礎調査 事業所に関する集計

地方財政基盤の確立

【内閣官房 まち・ひと・しごと創生本部事務局】

【内閣府 地方創生推進事務局】

【総務省 自治財政局 財政課、自治税務局 企画課・都道府県税課】

【提案事項】 予算拡充 税改正

- (1) 地方創生の推進への対応や社会保障の充実をはじめとする財政需要の地方財政計画への的確な反映
- (2) 地方創生の取組みを推進する交付金の充実・確保 **新規**
- (3) 地方交付税の法定率の引上げや政府の一般会計からの加算等、適切な財源対策による臨時財政対策債の発行に依存しない持続可能な地方交付税制度の確立
- (4) 税源の偏在性が小さく、税収が安定的な地方税体系の構築及び消費税（国・地方）への軽減税率導入時における中小事業者等に対する制度の周知徹底 **新規**

【提案の背景と課題】

- 地方の安定的な財政運営には、財政需要の地方財政計画への的確な反映による一般財源総額の確保が不可欠である。
- 特に、地方創生の推進に向けては、地方がその実情に応じた「地方版総合戦略」に基づく取組みを一層強化できるよう、地方財政計画における「まち・ひと・しごと創生事業費」を拡充する必要がある。
- 併せて、地方創生の取組みを推進する交付金について、地方の創意工夫を最大限活かせるよう配慮しつつ、充実・確保することが必要である。
- 臨時財政対策債は、その残高の累増に伴い、地方債全体の残高が高止まりの状況にあることを踏まえ、発行額の縮減に努める必要がある。
- また、地方財政基盤の確立に向けては、偏在性が小さく、税収が安定的な地方税体系の構築を引き続き図ることが重要である。
- 消費税への軽減税率導入に際しては、県民や中小事業者に混乱が生じることが無いよう、対象品目の区分や区分経理の詳細について、周知徹底を図る必要がある。

山形県担当部署：総務部

財政課

TEL：023-630-2044

税政課

TEL：023-630-3234

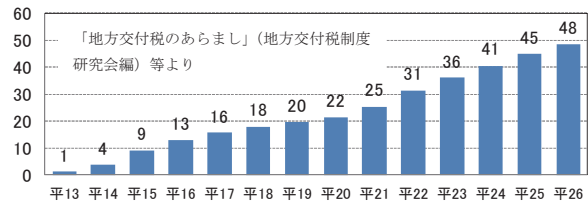
企画振興部 市町村課

TEL：023-630-2235

【全国の現状と政府の取組み】

- 地方創生を推進するため、平成 28 年度地方財政計画に「まち・ひと・しごと創生事業費」が 1 兆円計上されている。また、平成 27 年度補正予算に「地方創生加速化交付金」が 1,000 億円、平成 28 年度当初予算には「地方創生推進交付金」が 1,000 億円計上されている。
- 地方の財源不足額を解消するため、平成 13 年度以降発行している臨時財政対策債については、その残高の累増が地方の財政運営の硬直化を招いている。
- 地方法人課税の偏在是正については、平成 28 年度税制改正において、平成 29 年度から地方法人特別税・譲与税を廃止し、これに代わる税源の偏在是正措置として、法人住民税法人税割の一部の交付税原資化を進めることとされた。
- 平成 29 年 4 月から、酒・外食を除く飲食料品及び定期購読の新聞に消費税の軽減税率（8%）が導入されることとなった。

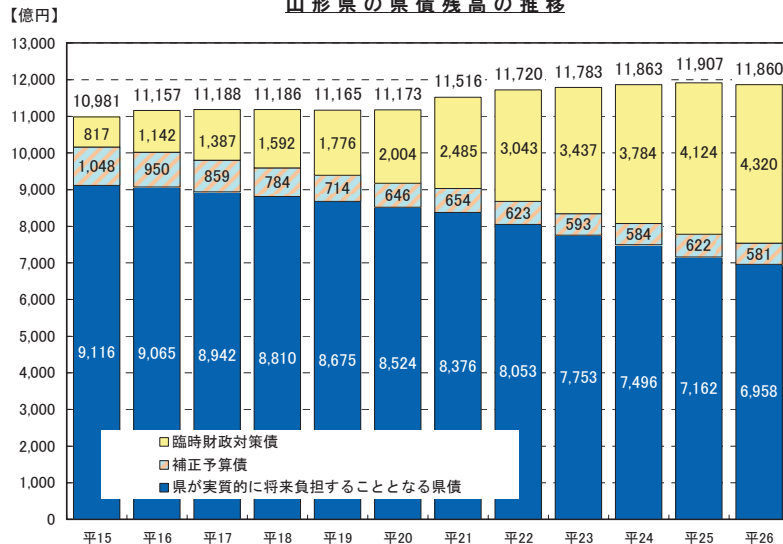
【兆円】 全国の臨時財政対策債の累積残高



【本県の現状、取組みと課題】

- 本県では、平成 27 年 10 月に「やまがた創生総合戦略」を策定し、平成 31 年度までの 5 か年の目標を設定した上で、雇用の創出や人材の育成、若者やシニアの定着・移住の推進、結婚・出産・子育て支援等の先導的な施策に取り組んでおり、今後はより実効性のある取組みを本格的に推進することとしている。県内市町村においても、それぞれの実情に応じた取組みを進めている。
- 今後も「やまがた創生」を着実に前進させるためには、持続可能な財政運営の確保が不可欠であることから、本県では行財政改革を進めている。知事部局（一般会計）の職員数は、職員数削減の取組みを始めた平成 9 年度から平成 28 年度までの 19 年間で約 23%（1,197 人）を削減しており、職員給については、ピーク時の平成 13 年度と比較して、平成 28 年度において約 24%（81 億円）の削減を行っている。
- また、臨時財政対策債及び補正予算債を除く県債残高は、ピーク時の平成 15 年度に比べ、平成 26 年度末において約 24%（2,158 億円）減少している。
- 一方で、本県の今後数年の中期的な財政収支の推計では、社会保障関係経費の自然増等により多額の財源不足が見込まれ、引き続き厳しい状況が想定される。

山形県の県債残高の推移



注：表示単位未満を四捨五入しているため、合計が一致しない場合がある

高利率の公営企業債の借換え等に係る 財政支援措置の拡充

【総務省 自治財政局 公営企業課】

【提案事項】 **予算創設**

平成24年度まで措置されていた公的資金補償金免除繰上償還に係る財政措置について、利率要件を「年利3.0%以上」として、平成29年度以降、再び措置すること

【提案の背景と課題】

- 公営企業に係る公債費負担対策については、市場で低金利の状況が続いたことや、厳しい地方財政の状況に鑑み、その健全化を促すため、平成19年度から平成24年度の6ヶ年、「年利5.0%」の公営企業債を対象として、繰上償還にあたって補償金の支払いが不要となる財政措置（公的資金補償金免除繰上償還）が実施された。
- 人口減少による料金収入の減少や老朽化に伴う更新費用の増大等、公営企業の経営を取り巻く環境は現在もなお厳しい状況が続いている。
- 本県においては、上記の措置により負担の軽減が図られてきたものの、市場利率に比べ割高となる「年利3.0%以上5.0%未満」の公営企業債が全体の15%と全国平均（12%）よりも高い水準にある。
- 現在の市場利率が、前回財政措置の実施当時と比べてもなお低水準で推移している状況を勘案し、公営企業の経営改善に向けて利子負担軽減に向けた更なる財政措置が必要である。



公立高島病院（山形県高島町）

〔平成6年6月着工、平成8年3月竣工〕

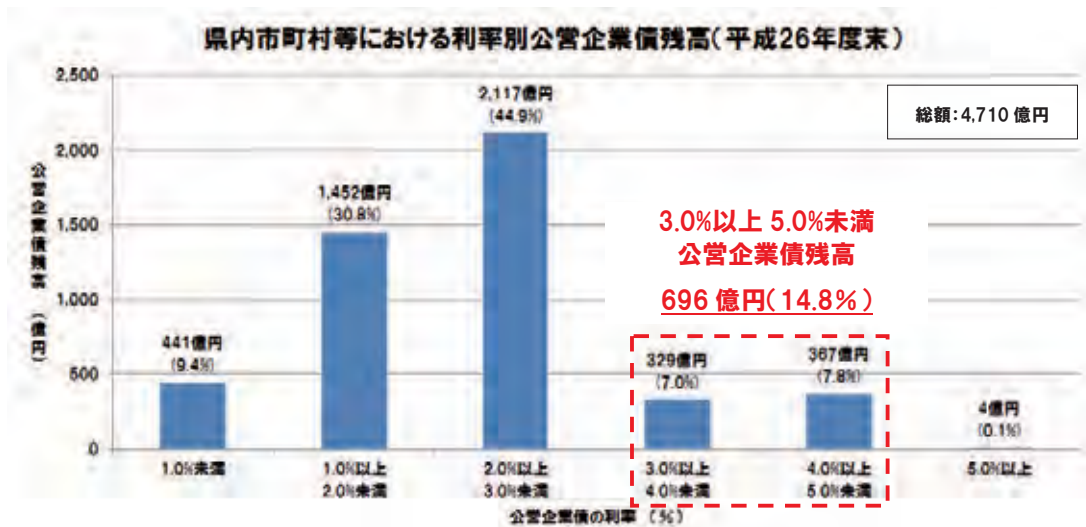
- ・年利3.0%以上5.0%未満の病院事業債残高が全体の87.8%を占める。
- ・仮に、29年度以降の財政措置が認められた場合、単年度で19百万円、総額で321百万円程度の利子負担の軽減が見込まれる。

【全国の現状と政府の取組み】

- 公営企業借換債（昭和 43 年度～平成 24 年度）については、高料金・高資本費・高金利対策等として水道事業や下水道事業等を対象にその発行が認められてきた。
 ※ 市場の金利動向等を踏まえ、利率要件等が順次緩和。
- 普通会計も対象として全般的に行われた財政措置（平成 19 年度～平成 24 年度）では、全国において合計 6 兆 3,184 億円の繰上償還が行われた。
 - ・ 平成 19 年度～平成 21 年度：1,660 団体、5 兆 1,962 億円
 - ・ 平成 22 年度～平成 24 年度： 770 団体、1 兆 1,222 億円
- 平成 26 年度末の公営企業債残高は 93 兆 6,592 億円であり、うち「年利 3.0%以上 5.0%未満」の公営企業債は 11 兆 5,711 億円と全体の 12.4%を占める状況となっている。
 - ・ 全国における公営企業債残高（平成 26 年度末） 93 兆 6,592 億円
 - うち 年利 3.0%以上 4.0%未満 5 兆 3,650 億円（構成比 5.7%）
 - うち 年利 4.0%以上 5.0%未満 6 兆 2,061 億円（構成比 6.6%）

【本県の現状、取組みと課題】

- 普通会計も対象として全般的に行われた財政措置（平成 19 年度～平成 24 年度）では、本県市町村において、延べ 57 団体が合計 770 億円の繰上償還の承認を受け、金利負担の軽減が図られた。
 - ・ 平成 19 年度～平成 21 年度：39 団体、645 億円
 - ・ 平成 22 年度～平成 24 年度：18 団体、125 億円
- その結果、本県市町村の公営企業では、「年利 5.0%以上」の公営企業債残高が総額の 0.1%に満たない状況となり、公営企業の健全化が進展した。
- しかしながら、人口減少による料金収入の減少や老朽化に伴う更新費用の増大等、公営企業の経営を取り巻く環境は依然として厳しい状況が続いており、市場金利に比べなお割高となる「年利 3.0%以上 5.0%未満」の企業債が公営企業の経営の負担となっている現状を鑑み、公営企業の経営健全化の観点から、利子負担の更なる軽減が求められている。



地域の実情に応じた冬期間の安全・安心を確保するための多様な取組みへの財政支援制度の創設・拡充

【国土交通省 国土政策局 地方振興課】

【提案事項】 予算創設

- (1) 住民の共助による雪下ろし・除排雪や、住宅の間口除雪など、地域ごとに異なる多様な雪対策の取組みに柔軟に対応できる財政支援制度を創設すること
- (2) 大学等と企業が連携して取り組む克雪のための技術開発（イノベーション）への支援制度を拡充すること **新規**

【提案の背景と課題】

- 本県は、全域（35市町村）が豪雪地帯に指定され、うち26市町村が特別豪雪地帯に指定されている全国有数の豪雪県であり、平成22年度からは5年連続の豪雪となっている。
- また、少子高齢化や過疎化も進行しており、雪下ろしや除排雪などへの支援が必要な要援護者世帯等が増加している。
（高齢者のみの世帯数 H17:55,062世帯→H22:63,793世帯）。
- 道路、学校など公共施設の除排雪経費については、普通交付税及び特別交付税により、概ね財源措置が講じられているが、要援護者世帯の除排雪や、地域一斉除排雪など地域共助の取組みに対する支援は、特別交付税による一部の支援に止まっている。
- 本県では雪対策総合交付金を独自に創設し、市町村の多様な取組みを支援している。豪雪地帯における地方創生を支援していくため、政府においても地域の実情に応じた冬期間の安全・安心を確保するための多様な取組みに対する財政支援制度の創設が必要不可欠である。

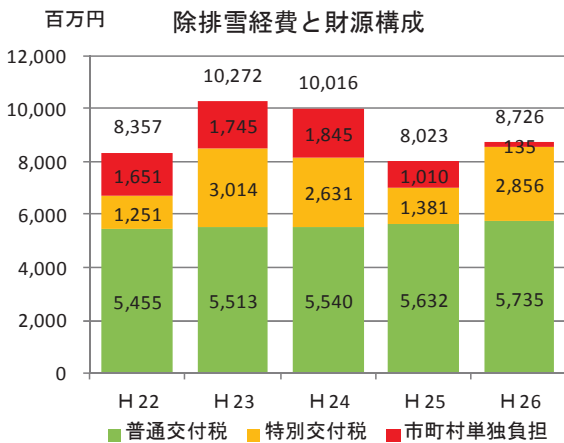


地域一斉除排雪では、排雪トラックの借上料に補助する等、行政も支援している。

- 克雪のためには、地域の取組みに加えて、高い技術を有する県内のものづくり企業、試験研究機関及び大学等の連携による技術開発、実用化が必要である。

【政府の取組み】

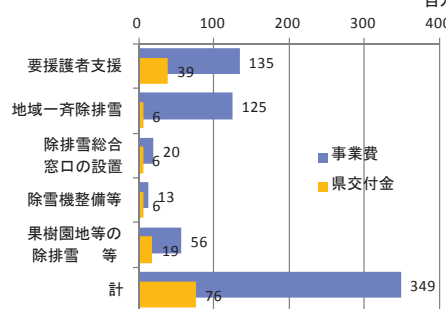
- 道路や学校など公共施設の除排雪経費については、普通交付税及び特別交付税により、相当程度が財源措置されている。
- 一方、それ以外の雪対策経費については、高齢者の雪下ろし支援に対する一定程度の特別交付税措置（平成 26 年度創設）のほかは、雪処理の担い手確保・育成に向けた体制作りのモデル事業（年間 10 団体程度）に限られ、多様な雪対策への取組みに対する支援制度はない状況にある。
- 社会的課題の解決に向けた産学官等の連携による技術開発支援については、医療・介護分野が中心となっており、克雪をテーマにした枠組みはない。



【本県の現状、取組みと課題】

- 本県においては、地域の実情に応じた雪対策を支援するため、平成 24 年度に山形県雪対策総合交付金を創設し、市町村への支援を行っているが、市町村における事業費の 2 割程度しかカバーできていない現状にある。

雪対策経費と県の支援(平成26年度) 百万円



＜雪対策総合交付金の対象事業＞

- ①要援護者対策事業
 - ②地域におけるボランティア導入向上事業
 - ③住民からの除雪依頼への対応向上事業、④地域一斉除排雪推進事業
 - ⑤除排雪資機材整備事業、⑥空き家対策事業、⑦排雪場所確保対策事業
 - ⑧除排雪に係る研修会等開催事業、⑨流雪溝利用適正化事業
 - ⑩園芸産地雪害防止取組促進事業、⑪その他知事が特に認める事業
- 平成 27 年度に実施した市町村に対する総合的な雪対策に関するアンケートによれば、要援護者の増加に伴う除雪支援の増加や、間口除雪の要望対応など、高齢化の進展に伴う除雪支援が新たな課題となっている。

- 県内では、新たな産業の芽出しや技術移転のコーディネート等を目的に、地域内の産学官から構成される組織による意見交換会等の活動が行われている。

さらりな雪行動に試みる市町村アンケートの結果

要援護者の増加に伴う除雪支援の増加	村山 11
間口除雪の要望対応	村山 11
雪を溶かしたイベント・商品開発	村山 11
要援護者除雪ボランティアの不足	村山 11
除雪業者の確保困難化	村山 11
流雪溝・流雪施設の整備・水運確保	村山 11
排雪道路線の拡充・手道除雪の確保	村山 11
空き家の除排雪	村山 11
除雪機材の老朽化	村山 11
融雪設置の悪コストによる普及の遅れ	村山 11
除雪従事者の高齢化	村山 11
排雪への要望対応	村山 11

○高齢化を反映し、要援護者への除雪支援や間口除雪、さらにその対応として除雪ボランティアの確保を課題とする市町村が約50%と非常に多い。

○新たなニーズとして、雪を溶かしたイベント・商品開発を課題とする団体も5%ある。

○除雪業者の高齢化に伴う確保の困難化も目立つ。

中山間地域等直接支払制度の拡充

【農林水産省 農村振興局 地域振興課】

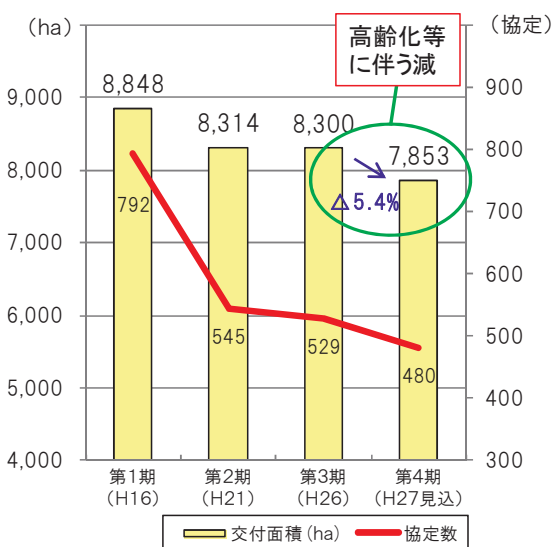
【提案事項】 予算拡充

「中山間地域等直接支払制度」を拡充し、協定期間の短縮と遡及返還要件の緩和、交付単価の引き上げを行うこと

【提案の背景と課題】

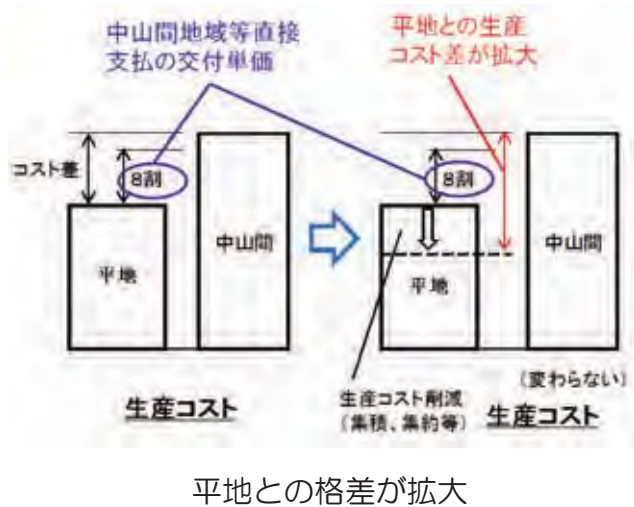
- 本制度が創設されてから 15 年が経過し、生産性向上の取組みが進んだ平地と生産条件が不利な中山間地域では生産コスト差が拡大している。また、農業者の減少や高齢化の進展により、5 年間の営農継続の不安から協定の締結ができない地域が増加している。
- 本制度の趣旨である農業生産活動の継続により多面的機能を確保していくためには、現状を踏まえ、5 年の協定期間を短縮し、全ての協定農地ではなく、一定割合以上が保全されれば遡及返還を要しないよう要件を緩和するとともに、現在の平地との生産コスト差に見合った交付単価の引き上げが必要である。
- 本県では、平成 28 年度より、本制度を補完する独自施策を開始しているが、中山間地域における営農継続を支援することによる多面的機能の確保については、政府が行うべき重要な役割である。

本県の取組状況



制度創設時 (H12)

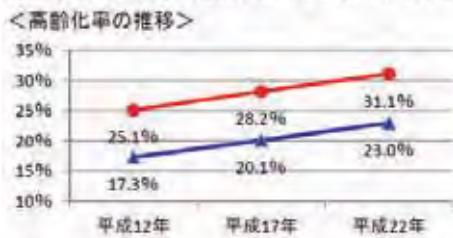
現在



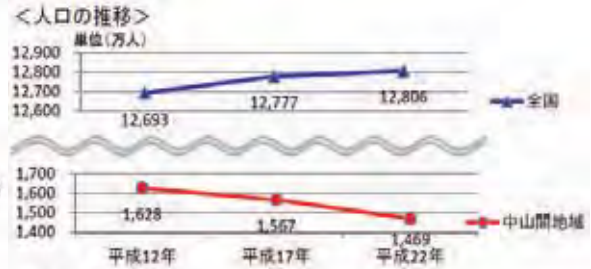
【全国の現状と政府の取組み】

- 食料・農業・農村基本法（平成 11 年）では、「国は、中山間地域等においては、適切な農業生産活動が継続的に行われるよう農業の生産条件に関する不利を補正するための支援を行うこと等により、多面的機能の確保を特に図るための施策を講ずる」こととされている。
- 平成 12 年度、中山間地域等直接支払制度を創設。5 年を一期として対策を実施。平成 27 年度から第四期対策が開始。この間、時々々の課題に対応しつつ活動内容など必要な制度の一部見直しを加えながら継続的に実施。
- 農業の有する多面的機能の発揮の促進に関する法律が施行（平成 27 年 4 月）され、同法に基づく日本型直接支払制度の一つとして安定的な制度に位置付けられた。

○ 高齢化率及び人口の推移（全国と中山間地域の比較）



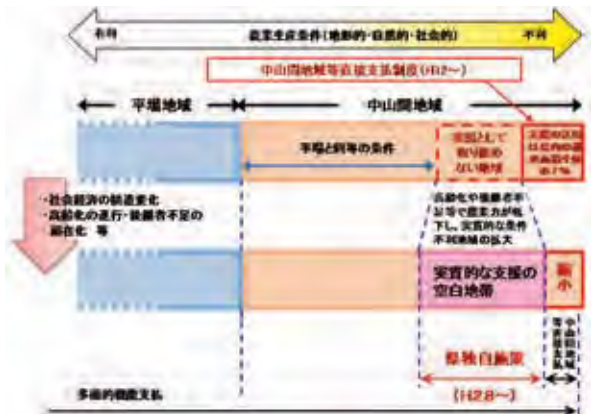
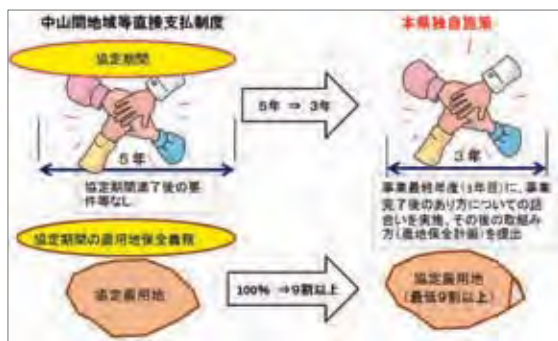
資料：国勢調査「国勢調査」
注1：高齢化率は、65歳以上の割合。
注2：平成17年及び平成22年の中山間地域の値は、国土院農村基盤により、農林水産省大臣官舎政策課が集計。



資料：国勢調査「国勢調査」

【本県の現状、取組みと課題】

- 制度創設以降、積極的に取り組んでいるが、協定締結の更新時期（第三期から第四期対策への移行）にあたる平成 27 年度、協定農地面積が大きく縮小。
 - ・第三期（H26）⇒第四期（H27）：△447ha（△5.4%）
 - ・5 年間（協定期間）の営農継続ができない場合、全額遡及返還の罰則があるため、高齢化や担い手不足等から協定締結ができない地域が拡大している。協定期間の短縮や全ての協定農地を保全することを求める要件の緩和が必要。
 - ・平成 28 年度から措置される国の要件緩和は、複数の集落が広域的に結んだ協定等に対象が限定され、本県において協定の継続を断念した集落では対応が困難な内容となっている。
- 中山間地域等直接支払制度に取り組みない地域をカバーする本県独自の支援施策を創設（H28～）。



- 現行制度は、制度創設時（H12）の平地との生産コスト差の 8 割を交付単価としている。その後 15 年が経過し、生産性向上の取組みが進んだ平地との生産コスト差が拡大しているが、交付単価は変わっていない。
 - ・水稲作の生産コスト（県試算）中山間：156,597 円/10a、平地：125,929 円/10a
 - ・コスト差=30,668 円/10a > 26,250 円/10a (21,000 円/10a ÷ 8 割 = 創設時のコスト差)
- ↑ 水田（急傾斜）の交付単価

地域活性化拠点施設の整備に対する地方債制度の拡充

【総務省 自治財政局 地方債課】

【提案事項】 **予算拡充**

地方創生の取組みをけん引する地域活性化拠点として整備を進めている「やまがた創生地域活性化拠点施設（山形駅西口拠点施設）」について、地域活性化事業債の対象となるよう要件を拡充すること **新規**

【提案の背景と課題】

- 本県では、全国に向けて本県の優れた文化と産業を総合的に発信・体感できる機能を有する、新たな地域活性化の拠点となる「やまがた創生地域活性化拠点施設（山形駅西口拠点施設）」を整備することとしている。
- 本施設は、地域活性化や交流人口拡大を重視した都市拠点施設として、文化、産業、観光等に関する様々な機能が一体となって相乗効果を発揮し、「施設全体で山形県の良さを発信する施設」として、地域の経済循環を創出し、交流人口拡大や若者の県内定着・回帰に結び付けるなど、地方創生の実現に極めて重要な役割を果たす施設と位置付けている。
- 一方、地域活性化に資する基盤整備や環境整備に活用可能な「地域活性化事業債」について、対象事業は7つの特定分野に限定されており、本施設の整備においては一部の機能（農林水産業や伝統的地場産業の活性化のための直販施設等）のみの該当となっている。
- 政府において、各自治体に対しそれぞれの特徴を活かした地方創生の取組みを求めている中で、本施設を地方創生のための様々な取組みを総合的に進める地域活性化拠点として整備するものであり、施設全体が地域活性化事業債の対象となるよう、要件の拡充が必要である。



やまがた創生地域活性化拠点施設（山形駅西口拠点施設）
外観イメージ



県産品等の魅力発信スペース
内観イメージ

【全国の現状と政府の取組み】

- 政府では、平成 26 年 11 月に「まち・ひと・しごと創生法」を制定し、地方自治体に対し、都道府県の実情に応じた地方創生の取組みの推進を求めている。
- 2020 年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催は、東北地方の元気な姿を世界に発信する貴重な機会であるとともに、日本文化の魅力を世界に示すチャンスであり、政府において、ものづくり、農林水産業、観光等様々な分野と連携した文化プログラムの全国での展開を検討している。
- 地域活性化事業債の対象は、「地方債同意等基準運用要綱」で定める、喫緊の政策課題の実現を図る 7 つの特定分野の個別具体の項目に該当するかどうかにより判断されているため、施設全体が地域活性化に資する施設であっても、対象はその一部のみとされる傾向にある。

【本県の現状、取組みと課題】

- JR 山形駅西口の隣接地に、全国に向けて本県の優れた文化と産業を総合的に発信・体感できる機能を有し、県内外の人々の交流や賑わいを創出する新たな地域活性化拠点としての「やまがた創生地域活性化拠点施設（山形駅西口拠点施設）」を整備することとしたところであり、平成 31 年度の開館を目指し、平成 28 年度から建設工事に着手する予定である。
- 拠点施設の整備方針を定めるにあたり、地域活性化や交流人口拡大の視点、東日本大震災を踏まえた防災減災への対応など、今日的意義を備えた都市拠点施設としてのあり方について意を用いるとともに、様々な機能が相乗効果を発揮し、「施設全体で山形県の良さを発信する」施設として地域活性化に貢献することを目指した。
- 本施設には、国際的なコンベンションや大規模なフェスティバルにも対応できる 2,001 席の客席を持つホールのほか、県内全市町村の持つ地域性豊かな魅力や食文化を発信するショップやレストラン、施設利用時以外でも気軽に利用できる常設の託児機能、災害時の帰宅困難者を支援する設備の設置など多面的な機能を備え、県民、ホール利用者、観光客、ビジネス客等様々な方が安心して楽しめる環境を整備する。また、県産木材の積極的活用や伝統的地場産業である組子細工の導入、山形生まれの有機 E L を使用した照明など、地域資源を最大限活用した施設整備を行う。
- 設計にあたり、様々な用途での利用や施設全体の総合的な活用が可能となるよう配置や設備等の工夫を行っており、通常の利用に加え、大ホールのホワイエやロビーを活用した市町村イベント、大ホールとショップ・レストランが連携した伝統文化と食文化を発信するイベント、周辺商店街等と連携し施設全体を使用する賑わいイベントなど、施設の持つ機能を最大限に活用した多様な取組みを行い、県内外や様々な世代の利用者や観光客の誘致を図り、地域活性化に繋げていく。
- 「やまがた創生総合戦略」において、特に力を注ぐ本県の特性を活かした取組みとして「挑みの八策」を掲げているが、当施設は、6 次産業化や「やまがた森林ノミクス」の推進、「観光立県やまがた」、文化による地域への愛着・誇りの醸成などの取組みを総合的に推進する施設として、本県の地域活性化に貢献していく。



(ロビーイメージ)

組子細工や県産木材、有機 E L 照明の設置など



(鳥瞰イメージ)

地域公共交通支援制度の改善 ～地域公共交通の維持・確保～

【総務省 自治財政局 財政課】

【国土交通省 総合政策局 交通計画課、交通支援課、自動車局 旅客課、
鉄道局 鉄道事業課 地域鉄道支援室】

【提案事項】 予算拡充

- (1) 路線バスやデマンド型交通の維持・確保に向け、「地域間幹線系統確保維持費国庫補助金」の補助算定基準などを過疎化の状況に応じて緩和すること
- (2) 地域鉄道の地方負担に係る特別交付税措置を拡充すること

【提案の背景と課題】

- 本県では、特に中山間地や過疎地において自家用車を運転できない高齢者の割合が高まり、地域公共交通の維持・確保の重要性が増している。
- このような状況において、複数市町村にまたがる路線バスの運行については、「地域間幹線系統確保維持費国庫補助金」による支援を受けているが、全国一律の補助算定基準により補助金の約4割が減額されており、路線縮小や減便などにつながっている。中核病院等を結ぶような特に重要な路線については補助算定基準を緩和するなど、支援の拡充が必要である。
- 本県の地域鉄道である山形鉄道フラワー長井線については、地域の公共交通網の維持・確保を図るため、平成28年2月に「フラワー長井線沿線地域公共交通網形成計画」を策定し、まちづくりや路線バスと一体となった様々な取組みを進めている。今後、鉄道施設の維持・修繕については、老朽化のため多額の支援が見込まれており、地域公共交通の一体的な維持・確保の観点から、地域鉄道の地方負担においても地方バス路線と同等の特別交付税措置が必要である。



バスの乗り方教室（啓蒙活動を通じた潜在需要の掘り起こしのため、庄内交通㈱が開催）



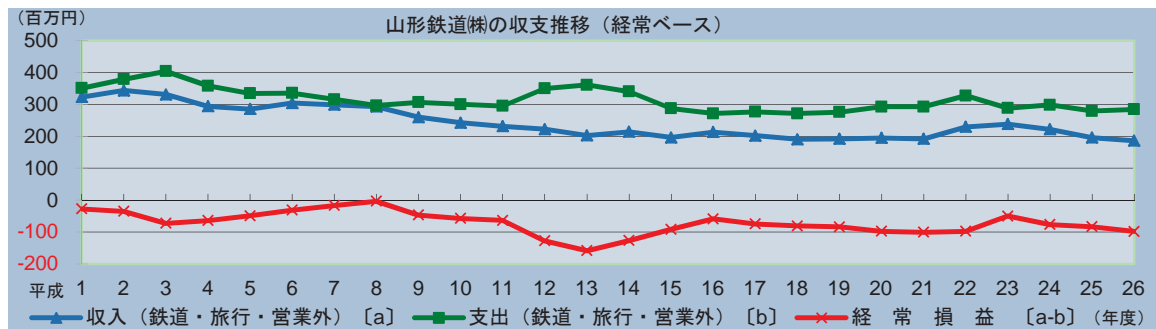
フラワー長井線の100周年を記念し、沿線から列車に手を振るスマイルプロジェクトを実施（H26～27）

【全国の現状と政府の取組み】

- 乗合バス事業は、全国的に収支が厳しく、73%の事業者が赤字である。特に3大都市圏以外では89%が赤字であり、地方自治体に求められる財政的・施策的対応が年々増加している。
- また、地域鉄道においても82%の事業者が赤字であり、これに施設の老朽化に伴う安全設備更新の資金負担も重なり、経営環境が一層厳しさを増している。
- このような状況から、政府では、「交通政策基本法」を平成25年12月に施行し、政府が推進する交通政策の基本理念を定めるとともに、平成26年11月に関連する「地域公共交通活性化再生法」を改正・施行し、公共交通に対する取組・支援を強化している。

【本県の現状、取組みと課題】

- 本県の乗合バス事業者が運行する一般路線バス(廃止路線代替運行分除く)は、平成27年度108路線中、「地域間幹線系統確保維持費国庫補助金」の対象路線は約3割の22路線にとどまっている。全国一律の補助算定基準により補助金の約4割が減額されており、うち21路線では損失補填に不足が生じている。
- フラワー長井線は、少子化等の影響により、主たる収入源の通学定期収入が減少の一途をたどっており、施設の老朽化に伴う設備更新も相まって、厳しい経営状況が続いている。このため、沿線2市2町(長井市、南陽市、白鷹町、川西町)では、平成28年2月に「フラワー長井線沿線地域公共交通網形成計画」を策定し、鉄道事業再構築事業の導入とともに、まちづくりや路線バスと一体となった様々な取り組みを進めている。



- 具体的には、以下の取組み(成果)を進めている。
 - ・ 市町村の取組みを支援するための研修会及び勉強会
 - ・ 地域間幹線系統補助対象路線に対する国と同額の協調補助
 - ・ 市町村が維持する路線バスやデマンド型交通への県独自助成
 - ・ フラワー長井線の運営や施設修繕等に対する財政支援(H28～施設の維持・修繕)
 - ・ フラワー長井線沿線地域公共交通網形成計画の策定、鉄道事業再構築事業の導入
- 地域間幹線系統の補助制度では、乗車密度が低いことなどによる補助額算定上の減額措置などにより十分な赤字補填ができず、特に過疎市町村では、中核病院に直結するような重要な路線においても、路線バス撤退に伴い村営バスへの切り替え等が検討されるなど、市町村の負担が増加している。通院者の負担を考えると、経費節減のための減便等にも限界があり、県民の健康を守るため、中核病院等の特に重要な施設を結ぶ路線については、補助算定基準を緩和するなどの支援拡充が必要である。
- フラワー長井線については、今後、鉄道施設の老朽化のため多額の支援(平成28年度:8千4百万円)が見込まれている。路線バス等との一体的な地域公共交通の維持・確保の観点から、地域鉄道の地方負担においても地方バス路線(特別交付税措置率80%)と同等の特別交付税措置(現行30%)が必要である。

デュアル・モード・ビークルの実用化の推進

【国土交通省 鉄道局 総務課 企画室】

【提案事項】

「連結運行」や「鉄道車両との混在線区での運行」を走行条件とした、デュアル・モード・ビークルの早期実用化に向けた検討・検証を推進すること

【提案の背景と課題】

- デュアル・モード・ビークル（DMV）は、鉄道に比べて低コストの運行が期待できるほか、鉄道とバスの乗換えが不要で利便性が高いこと、バスのように観光地を巡ることができるなど、地域公共交通の活性化や観光の新たな魅力として期待されている。
- このようなことから、国土交通省では、「DMVに関する技術評価委員会」及び「DMVの導入・普及に向けた検討会」を設置し、「専用線区」・「単車運行」を前提に検討を進めてきたが、現在、開発主体のJR北海道がDMVの開発を凍結していることもあり、実用化の目処は立っていない。
- 一方、県内では、JR左沢線と山形鉄道フラワー長井線の沿線市町を中心に、「DMV推進協議会」が設立され、道路（左沢駅～荒砥駅）と鉄道（左沢線及び長井線）を乗換えなしで接続することができるDMVの導入を目指している。
- 当該区間へのDMVの導入には、通勤・通学時の大量輸送なども想定されることから、「連結運行」や「鉄道車両との混在線区での運行」についても、実用化に向けた早期の検討・検証を進めていくことが必要である。



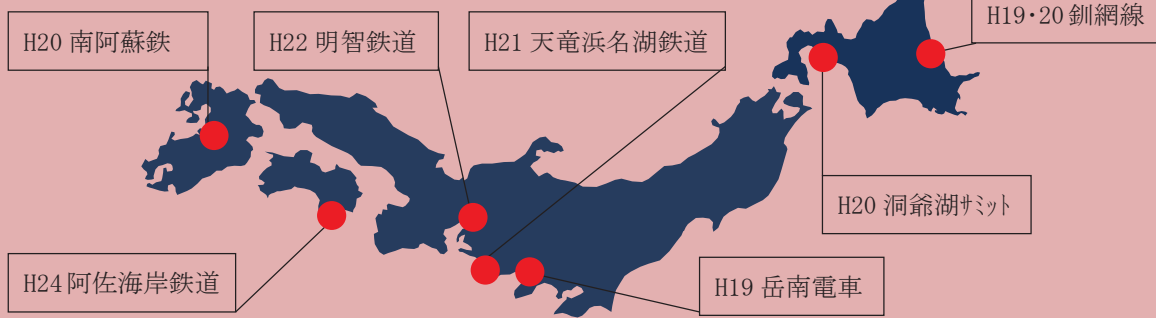
左沢線と長井線の接続を目指す

DMV構想

【全国の現状と政府の取組み】

- 国土交通省では、平成 18 年 10 月に「DMVに関する技術評価委員会」、平成 25 年 2 月に「DMVの導入・普及に向けた検討会」を設置し、「専用線区」・「単車運行」を前提に活用方法や導入・普及方法、技術的な評価・検証等を行ってきた。
- 各地では、平成 19 年と平成 20 年に J R 北海道が釧路と網走を結ぶ釧網線で試験的営業運転を行ったほか、平成 24 年まで全国 7 箇所試験走行が行われている。
- 現在、開発主体の J R 北海道は、安全対策と北海道新幹線に経営資源を集中させるため DMV の研究開発は凍結しており、実用化の目処は立っていない。

試験的営業と各地での実証実験等



【本県の現状、取組みと課題】

- 県内では、地域公共交通の利便性の向上とともに、沿線市町の地域振興を図るため、平成 25 年 8 月に J R 左沢線と山形鉄道フラワー長井線の沿線市町を中心に「DMV推進協議会」(会長：長井市長、事務局：朝日町) が設立され、鉄道と道路、双方の走行を可能にする DMV の導入を目指し、導入に向けた検討、地域住民の気運醸成、国や関係者等への働きかけなどを行っている。
- 具体的には、専門家を招いての勉強会、先進地等への視察研修、国土交通省等への要望活動などの取組みを進めている。
- 左沢線と長井線への導入には、通勤・通学時の大量輸送や、DMV と鉄道車両の双方が同一の線路を運行することが想定されていることから、「連結運行」や「鉄道車両との混在線区での運行」についても、早期の実用化に向けた政府による検討・検証を進めていくことが必要である。



専門家を招いての勉強会
(交通ジャーナリスト鈴木文彦氏)



先進地等への視察研修
(J R 北海道苗穂工場)

中心市街地活性化に向けた支援の充実・強化

【経済産業省 商務情報政策局商務流通保安グループ中心市街地活性化室、
中小企業庁 経営支援部 商業課】

【提案事項】 予算拡充

- (1) 中心市街地の活性化に向けて、民間投資を促進する支援制度の十分な予算を確保すること
- (2) まちづくりの取組みを支える商店街マネージャーなど、中心的推進役となる人材育成に資する活動経費等への財政支援制度を拡充すること

【提案の背景と課題】

- 市街地の郊外化により、中心市街地における空き店舗、未利用地の増加や地域商業の機能衰退に歯止めがかからない状況にある。地域の活力を維持し持続的発展を図るには、中心市街地の活性化に向けた取組みへの支援が不可欠である。
- 県内各市においては、中心市街地活性化基本計画を策定し内閣総理大臣の認定を受け対策に取り組んでいることから、民間投資を促進し基本計画に基づく事業を後押しする十分な予算確保が望まれる。
- 魅力あるまちづくりを促進し、継続的なものとするには、商店街マネージャー等の育成に資する活動経費等への財政支援制度の充実が必要である。



戦略補助金を活用して整備された
「水の町屋 七日町御殿堰」(山形市)



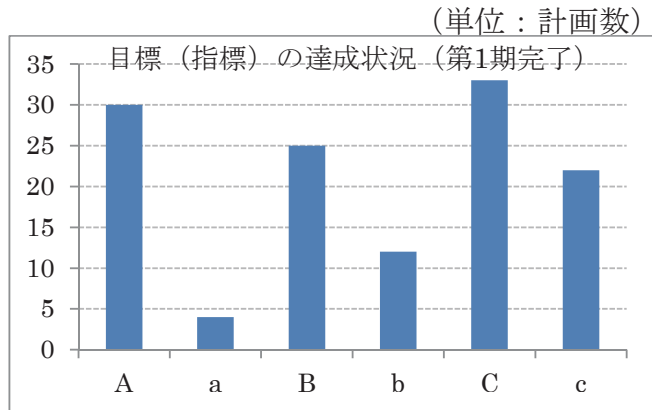
地域商業自立促進事業を活用して整備された
「酒田柳小路屋台村 北前横丁」(酒田市)

【全国の現状と政府の取組み】

- 政府は、人口減少、少子高齢社会を迎えている中で、高齢者にも暮らしやすいコンパクトなまちづくり、環境負荷の小さなまちづくりを目指している。
- 「日本再興戦略」において定められた「コンパクトシティの実現」に向け、民間投資の喚起を軸とする中心市街地活性化を図るため、政府は中心市街地への来訪者等の増加による経済活力の向上を目指して行う事業を重点支援している。
- 中心市街地活性化基本計画の認定（平成 28 年 4 月 1 日現在）
延べ認定計画数 197（うち実施中の計画 90）

〔平成 25 年度 経済産業省資料〕
（第 1 期中心市街地活性化基本計画終了の自治体へのアンケート調査）

第一期の基本計画が終了した市町村では、基準値や目標値を超える効果を発現した目標指標が過半数ある一方で、基準値や目標値にも及ばなかった目標指標も 4 割以上ある。



- A（計画した事業は概ね予定どおり完了。最新の実績でも目標値を超えることができた。）
a（計画した事業は予定どおり完了しなかった。最新の実績では目標値を超えることができた。）
B（計画した事業は概ね予定通り完了。最新の実績では基準値は超えることができたが、目標値には及ばず。）
b（計画した事業は予定どおり完了しなかった。最新の実績では基準値を超えることができたが、目標値には及ばず。）
C（計画した事業は概ね予定通り完了。最新の実績では目標値及び基準値にも及ばなかった。）
c（計画した事業は予定どおり完了しなかった。最新の実績では目標値および基準値にも及ばなかった。）

【本県の現状、取組みと課題】

- 県内で中心市街地活性化基本計画を策定し内閣総理大臣の認定を受けた市
鶴岡市（H20. 7～25. 3）
山形市 1 期（H20. 11～26. 10） 2 期（H26. 11～32. 3）
酒田市 1 期（H21. 3～27. 3） 2 期（H27. 4～32. 3）
上山市（H24. 12～29. 3）
長井市（H28. 4～33. 3）
- 県内の商店街活性化事業計画の認定を受けた商店街
七日町商店街振興組合（山形市）（H22. 3. 3 認定）
中町中和会商店街振興組合（酒田市）（H23. 4. 18 認定）
酒田駅前商店街振興組合・大通り商店街振興組合（酒田市）（H25. 7. 2 認定）
鶴岡銀座商店街振興組合（鶴岡市）（H25. 8. 12 認定）
- 本県では、下記取組みにより、市町村や商工団体、商店街組織、市民団体等による中心市街地活性化の活動を支援している。
 - ・ 商店街の後継者育成と賑わいづくり支援（商店街のイベント等でのチャレンジブース設置や、商店街が外部団体と連携する新たなイベントへの支援）
 - ・ 中心市街地・商店街活性化支援（市町村を中心に商店街組織や市民団体などの連携による地域の活性化計画作成への支援、計画に基づく活性化事業への支援）
- 中心市街地の活性化には民間の活力が必要であり、民間投資の促進、商店街活動の活性化へ向けた十分な予算の確保と充実が望まれる。

大規模な放置建築物対策や空き家・空き地利活用の支援

【国土交通省 都市局 都市計画課、住宅局 住宅総合整備課】

【提案事項】 **予算拡充** **予算創設**

- (1) 放置された大規模建築物の除却においては、現行制度では地方公共団体の負担が大きいことから、より実効性のある制度に拡充すること
- (2) 空き家・空き地を利活用したまちづくりへの新たな支援制度を創設すること **新規**

【提案の背景と課題】

- 破産等により所有者不在となり放棄された大規模な建築物の除却等については、現行制度上、「空き家再生等推進事業」の活用が地方公共団体には最も有利である。しかし、その補助対象は除却工事費の一部のみであり、対象建築物が大規模になるほど、地方公共団体の負担が増大する。そのため、所有者不在となった大規模建築物については、除却工事費のすべてを補助対象とするなどの地方公共団体の負担軽減を図り、より実効性のある制度に拡充することが求められる。
- 市町村が中心となり、地区単位で空き家・空き地を利活用したまちづくりを行うための、①まちづくり計画の策定、②権利関係調整などの課題の解消、③計画に基づく空き家のリノベーションや空き地の緑地化などの整備、を一体的に支援する制度を創設する必要がある。



所有者不在の大規模建築物の例



空き家・空き地を利活用したまちづくりのイメージ

山形県担当部署：県土整備部 都市計画課
建築住宅課TEL：023-630-2758
TEL：023-630-2640

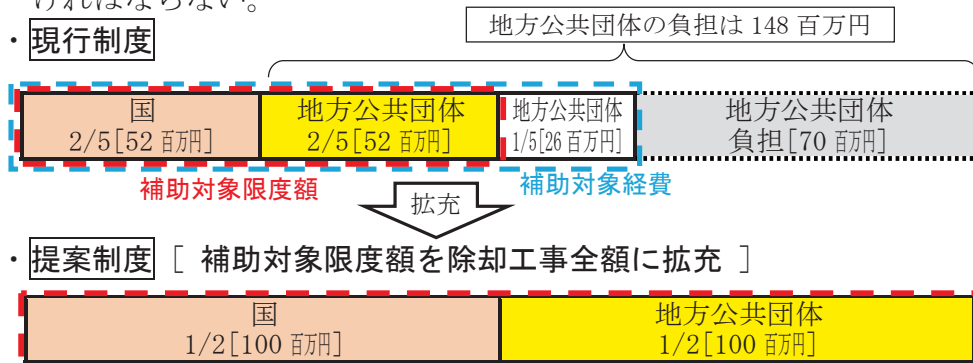
【全国の現状と政府の取組み】

- 居住環境の整備改善を図るため、空き家・空き建築物の除却を支援する「空き家再生等推進事業」が創設されている。
- 政府においては、空き地・空き店舗を有効に活用するための整備及び管理に関する協定制度を創設した「都市再生特別措置法の一部を改正する法律案」を平成 28 年 2 月に閣議決定した。今後、国会において審議される予定である。

【本県の現状、取組みと課題】

- 平成 27 年度は、県内 3 市 3 町で、国の「空き家再生等推進事業」による空き家対策（除却・利活用）の実績はあるが、いずれも小規模な建築物についての事例であり、市町村の大きな負担が伴う大規模建築物の実績はない。
- 県内には、所有者である法人の破産により 10 年近く管理不全となった大規模な放置建築物がある。外壁・庇等の部材の落下・飛散が生じており、条例に基づいて市の負担で応急措置を略式代執行している。付近住民からも除却を要望されているが、市では、その費用が高額となることから着手できないため、県も支援を検討している。

- 当該建築物（除却工事費 2 億円）に「空き家再生等推進事業」を活用した場合
 - ・ 青破線の部分は補助単価（非木造 35 千円/m²・木造 24 千円/m²）と床面積で算定される補助対象経費、赤破線の部分は補助対象限度額（補助対象経費の 8 割）となる。地方公共団体は補助対象経費の 3/5 を負担することになる。
 - ・ しかし、敷地の状況や建築物が高層となる当該建築物は、補助対象経費を大きく上回る除却工事費が必要となり、地方公共団体は更に負担（灰色部分）しなければならない。



- 平成 25 年の本県の空き家率（10.7%）は全国平均（13.5%）から見れば低いものの、少子高齢化の進行に伴い、古くからの市街地等では空き家・空き地が目立ち始めており、今後さらに拡大すると想定されている。これからの地域の活力を維持していくためには、空き家・空き地をまちづくりの課題として面的に捉えていく必要がある。
- 本県の鶴岡市では、空き家の多い密集市街地をモデル地区として、まちの再編を進める空き家活用まちづくり計画を平成 23 年に策定した。この計画に基づき、市と民間組織が連携し、空き家・空き地の活用策として小規模な区画再編、住環境整備等を行うこととしているが、相続や抵当権といった権利関係の調整や売り手側から見た収支の改善等の利活用を妨げる課題が顕在化してきている。各市町村においても、同様の課題が発生すると想定されることから、まちづくり計画を策定し、利活用を妨げる課題を解消するとともに、計画に基づく利活用を行う一体的な取組みを推進する必要がある。

都市内の緊急輸送道路における無電柱化の推進 ～災害に強いみちづくり～

【国土交通省 道路局／都市局】

【提案事項】

- (1) 都市内の緊急輸送道路における無電柱化を一層推進するため、緊急輸送道路に重点化した無電柱化計画を早期に策定すること
- (2) 都市内の緊急輸送道路における無電柱化の推進に必要な財源を確保したうえで、所要額を配分するとともに、より低コストな無電柱化の推進に向けて、ボックスの小型化などの整備手法について早期に確立すること **新規**

【提案の背景と課題】

- 道路上の電柱・電線は、安全な歩行空間や良好な景観形成の阻害要因となるが、特に防災機能が集中する都市内で倒壊が発生した場合には、救命活動や物資の輸送等が妨げられる危険性がある。
そのため、いつ発生するかわからない災害に備え、都市内の緊急輸送道路の無電柱化についてスピード感を持って推進すべく、緊急輸送道路の無電柱化に重点化した無電柱化計画を早期に策定することが必要である。
- 無電柱化を行う路線は通常に比べて整備に多額のコストを要することから、無電柱化の推進予算として必要な財源を確保したうえで所要額を配分するとともに、より低コストな無電柱化の推進に向けて、小型ボックスなどの実用化について早期に確立することが求められる。



台風による道路の被災



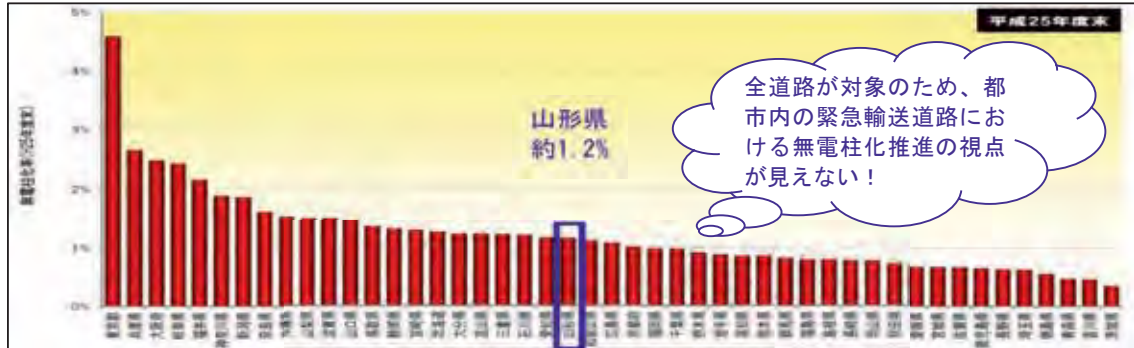
大地震(津波)による道路の被災

(国土交通省 HP より)

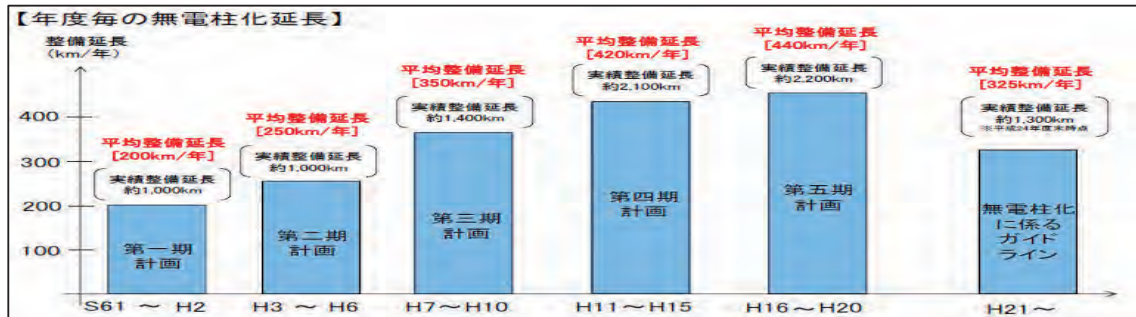
山形県担当部署：県土整備部 都市計画課 TEL：023-630-2143
道路整備課 TEL：023-630-2597

【全国の現状と政府の取組み】

- 全国の道路における無電柱化については、第1期計画以降約30年間進められてきたが、緊急輸送道路の無電柱化等による災害発生時の機能強化が求められているなか、特に、都市内の緊急輸送道路の無電柱化推進の視点での計画が無く、整備実態も把握されていない状況にある。



全国の道路における無電柱化整備の状況



(国土交通省 HP より)

- 低コストでコンパクトな無電柱化の整備手法については、無電柱化低コスト手法技術検討委員会(委員長：秋葉正一 日本大学教授)において、技術的検証がなされており、平成28年4月1日より「電線等の埋設物に関する基準」が緩和されるが(浅層埋設方式)、設計要領等の改訂案の作成は平成28年度以降となる見通しである。

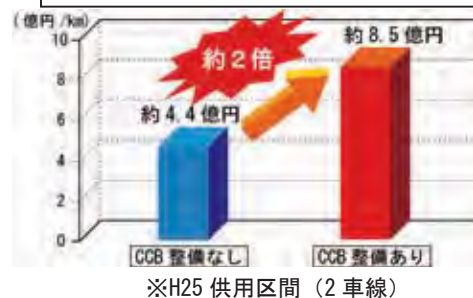
【本県の現状、取組みと課題】

- 本県の都市内の緊急輸送道路における無電柱化率は未だ15%も満たしておらず、緊急輸送道路としての機能が十分に発揮されていない状況にある。
- 現在、街路事業を実施している緊急輸送道路は6路線であるが、街路事業により無電柱化を行った場合、本県では1km当たり約2倍程度の施工費が必要となっている。
- 大規模災害に備えた都市内の緊急輸送道路の無電柱化をよりスピード感を持って、集中的に進めていくためには、無電柱化計画の早期策定、必要な財源の確保、より低コストな整備推進に向けた、小型ボックス等の実用化の早期確立が必要である。

本県の都市内道路における緊急輸送道路の無電柱化率 (H26末)



(都)山形老野森線における1km当たりの施工費



社会資本のメンテナンスサイクル確立への支援 ～ 点検・診断から措置・記録へ ～

【国土交通省 道路局 環境安全課、国道・防災課】

【提案事項】 **予算拡充**

社会資本の老朽化対策について、これまでの点検・診断重視から、次の措置・記録の段階に踏み出す自治体への支援を拡充すること。

特に、道路橋の老朽化対策については、

- (1) 大規模修繕・更新補助事業の採択基準を緩和するとともに、補助率を嵩上げすること。
- (2) 計画的・集中的な措置（補修、更新）と、適切に記録するメンテナンスサイクルを確立している自治体については、防災・安全交付金を重点配分するとともに、国費率を嵩上げすること。

【提案の背景と課題】

- 自治体が「事後保全」型の管理から「予防保全」型の管理に移行するためには、重大な損傷への措置を行う「集中措置期間」(※1)が必要であり、また、それを記録して、メンテナンスサイクルを計画的に管理していくことが今後重要である。(※1) 山形県の事例から概ね10年間を想定
- 自治体においては、この「集中措置期間」における財源の確保が課題であり、特に市町村においては深刻であることから、
 - (1) 大規模修繕・更新補助事業の採択基準を緩和し、県事業については総事業費50億円以上（現行100億円以上）、市町村事業については総事業費1.5億円以上（現行3億円以上）を補助対象とすること。また、大規模な事業となることを考慮し、直轄国道改築事業並みに地方負担が抑えられるよう、補助率を嵩上げすること。(※2)
(※2) [現行] 大規模修繕・更新補助事業の国費率：0.5～0.65（交付金事業と同等（山形県））
[提案] 直轄国道改築事業の国費率：0.7667（ $2/3 \times 1.15$ （H27・山形県の後進地域嵩上））
 - (2) 計画的・集中的に措置（補修、更新）を実施し、かつ、点検・診断・措置を適切に記録できるデータベースを構築し、メンテナンスサイクルシステムを確立している自治体(※3)については、防災・安全交付金を重点配分するとともに、自治体に集中投資するインセンティブを与えるために、期間を定めて国費率を嵩上げすること。
(※3) 山形県では、市町村も活用でき、点検、診断、措置を記録するデータベースを東北大学インフラマネジメント研究センターと共同開発中であり、平成29年度運用開始を予定。

山形県担当部署：県土整備部 道路保全課 TEL：023-630-2610

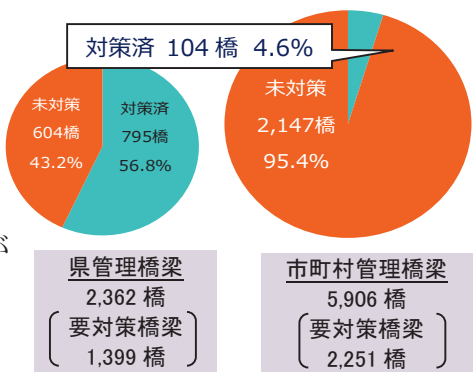
【全国の現状と政府の取組み】

- 全国には約 70 万橋の道路橋があり、そのうち約 7 割は市町村が管理する橋梁であるが、市町村の多くは老朽化対策を進める上で財源・人材・技術力不足の課題を抱えており、市町村への支援をどう展開していくかが重要。
- 国は、平成 26 年度に、全てのトンネルや橋梁等道路施設の 5 年に 1 回の近接目視による点検を法定義務化するとともに、全ての都道府県に「道路メンテナンス会議」を設置し、地方自治体の老朽化対策に対する各種支援を展開。
- 平成 29 年度には、6 割程度の橋梁が点検・診断済みとなり、次の措置（補修・更新）の段階に力を入れていくことが必要。

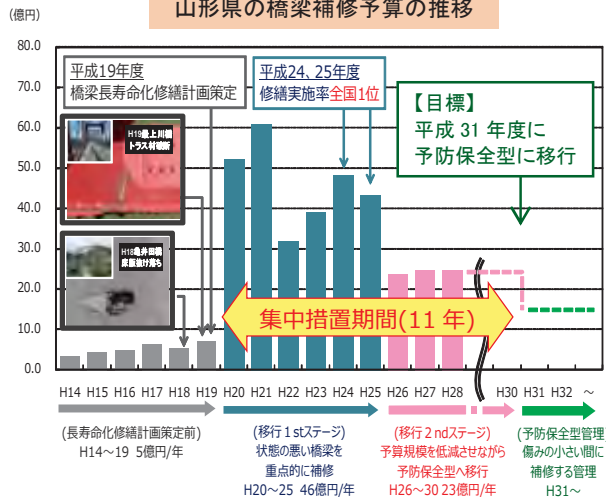
【本県の現状、取組みと課題】

- 県管理橋梁では、平成 20 年度より集中的な予算措置を行っており、平成 31 年度に予防保全型管理に移行予定。【移行まで 11 年間】
- 県内の道路橋の約 2/3 を占める市町村管理橋梁では、平成 20 年度より、国の交付金を活用した老朽化対策事業が飛躍的に増大し、今後も増大が見込まれるが、措置の進捗は極めて遅れている。
【県：56.8%、市町村 4.6%(H26 末)】

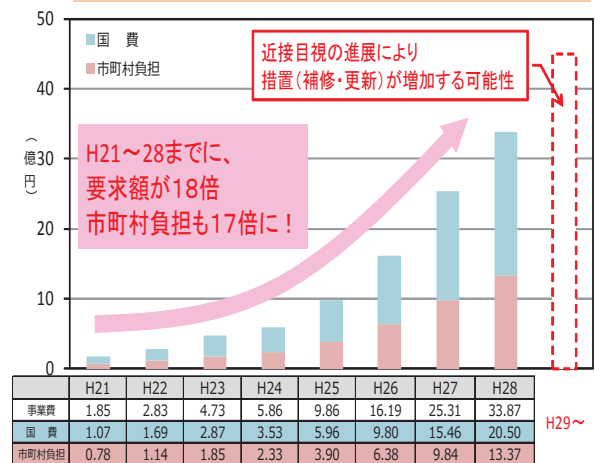
道路橋の老朽化対策（措置）の進捗状況(H26 末)



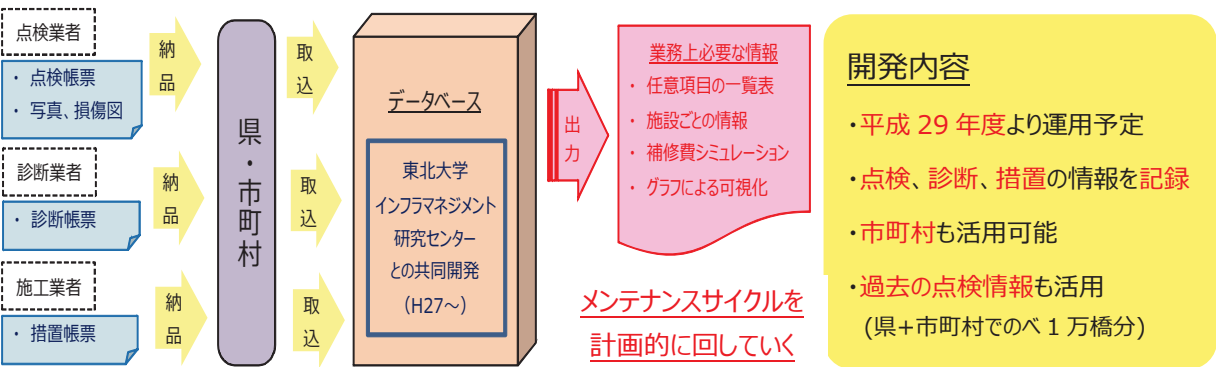
山形県の橋梁補修予算の推移



市町村の橋梁老朽化対策の交付金要望額の推移



- 東北大学インフラマネジメント研究センターとのデータベースの共同開発（平成 27 年度～）



フル規格の奥羽・羽越新幹線の早期実現

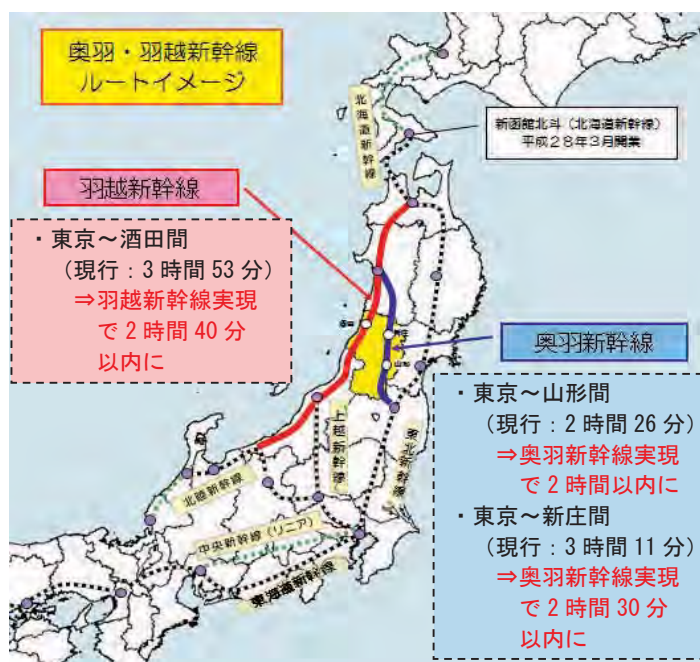
【国土交通省 鉄道局 幹線鉄道課】

【提案事項】 予算拡充

昭和 48 年に政府の基本計画に定められた奥羽新幹線・羽越新幹線について、整備計画策定に向けた法定調査を開始すること

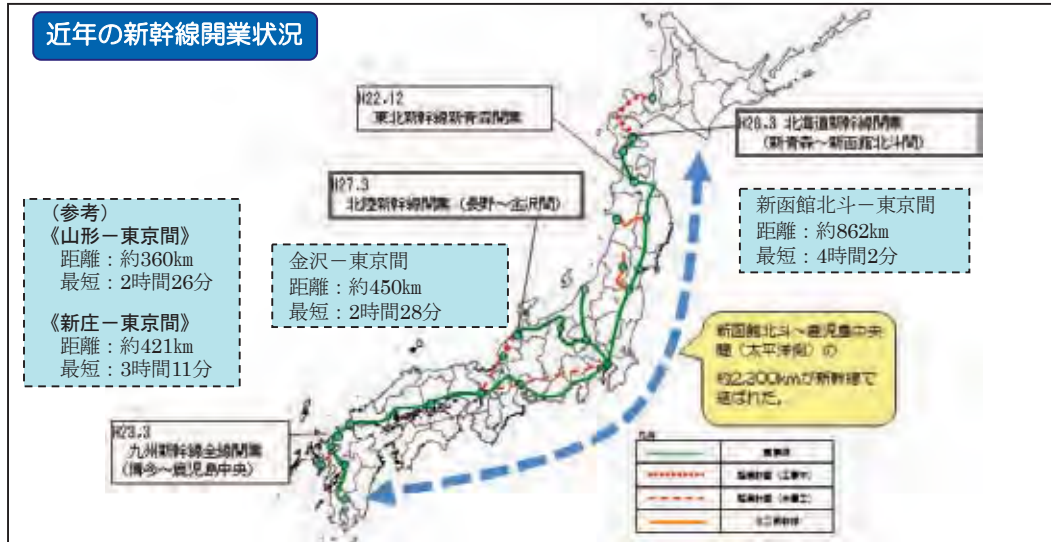
【提案の背景と課題】

- 全国のフル規格新幹線は、平成 28 年 3 月に北海道新幹線が函館まで開業し、太平洋側の函館から鹿児島まで約 2,300 km が結ばれた。
- 一方で、東北の日本海側は、山形から東京までの約 360km の移動に約 2 時間 30 分を要するなど、東日本大震災により国全体のリスク分散やリダンダンシー機能の確保などが改めて強く求められているにもかかわらず、その整備から取り残されており、高速道路網の整備の遅れとも相まって、大きな地域格差を生む要因となっている。
- このような状況にあって、平成 27 年 5 月より、JR 東日本により、山形新幹線の山岳区間（福島-米沢間）の抜本的な防災対策のための調査が進められているが、本県では、その推進を要請するとともに、奥羽新幹線の整備にもつながるようフル規格仕様のトンネルに係る調査・検討を要請している。
- 「やまがた創生」の実現のためには、重要な社会基盤の一つとなるフル規格の奥羽・羽越新幹線の整備が不可欠であり、一刻も早く、その整備に向けた法定手続である政府における調査が必要である。



【全国の現状と政府の取組み】

- 昭和 47 年に政府の基本計画に位置づけられたフル規格新幹線のうち、未着工の北陸新幹線大阪～敦賀ルートが今年中にも絞り込み作業が終わる予定であり、また、着工中の路線は、完成に目処がついてきた。その一方で、昭和 48 年に政府の基本計画に位置づけられた路線については、J R 東海が工事に着手している中央新幹線（東京～名古屋）を除き、40 年以上の間、いまだ何の進展もない状況となっている。



- 政府の整備新幹線に係る予算は、公共事業費全体の 1% に満たない 700 億円程度と、非常に小規模なものとなっている。

【本県の取組み】

- 本県では、以下の取組みを実施している。
 - ・ 有識者を招聘しての講演会等の開催や広報活動などを通して、奥羽・羽越新幹線の基本計画や整備による様々な効果に係る県民理解の促進
 - ・ 関係県で組織する「奥羽・羽越新幹線建設促進同盟会（両同盟会とも山形県知事が会長）」による政府及び J R 東日本への要望活動の実施
 - ・ 本県の市町村や経済界などオール山形で組織する「山形県奥羽・羽越新幹線整備実現同盟」の設立（平成 28 年 5 月 22 日）
 - ・ 全国知事会、福島・山形・新潟三県知事会議、北海道東北地方知事会などによる政府への要望活動の実施
 - ・ 有識者で構成する「奥羽・羽越新幹線整備推進に向けたワーキングチーム」において、定時制・安定輸送性が低いなどの山形新幹線の課題の洗い出しや、地域間の新たな交流の創出・拡大やその持続性など、フル規格新幹線の整備効果等の分析・検討を実施
 - ・ 秋田県との連携による新たな機運醸成や要望活動などの取組みの実施（H28 以降実施）



H27. 7. 2 講演会「国土強靱化と地方創生を実現する奥羽・羽越新幹線」の開催



H27. 8. 26 関係 6 県による国土交通大臣への要望

高速道路の整備推進 ～やまがた創生を牽引する縦軸～

【国土交通省 道路局 企画課、国道・防災課、環境安全課、高速道路課】

【提案事項】 **予算拡充**

地方創生の実現に向け、その基盤となる高速道路の整備に必要な予算を確保するとともに、東北最多の8箇所のミッシングリンクのある本県高速道路（東北中央自動車道、日本海沿岸東北自動車道、東北横断自動車道酒田線）の整備（休憩施設を含む）を加速すること

【提案の背景と課題】

- 高速道路は地方創生の基盤であるとともに、災害時にリダンダンシーを確保する観点からも、遅れている日本海側の整備が不可欠である。しかし、本県では整備率が著しく低く、こま切れであるため、整備を加速する必要がある。
- 東北中央自動車道 東根～村山大石田間の開通見通しを提示すること。
- 東北中央自動車道 秋田県境区間の新規事業化を図ること。
- 東北横断自動車道酒田線「月山IC～湯殿山IC」間の事業化に向け検討すること。
- 無料の高速道路のIC近傍において、当該高速道路の休憩施設を兼ねて整備される「道の駅」については、高速道路の管理者である国との一体型として整備すること。



山形県担当部署：県土整備部 道路整備課 TEL：023-630-2592
高速道路整備推進室 TEL：023-630-2609

【全国の現状と政府の取組み】

- 政府は、道路整備においても、ストック効果*を重視し、それを高める取組みとして、開通見通し等のきめ細やかな共有とともに、開通を見据えた企業立地やまちづくりが進む事業を着実に推進するとしている。

※ストック効果：整備された社会資本が機能し継続的に発揮される、生産性向上、民間投資の拡大や安全・安心等の効果

- 政府は、平成26年6月に高速道路(無料区間)の休憩施設として「道の駅」の設置を認め、国が計画を立て、IC近傍型も活用しながら休憩施設を配備する方針を示している。

【本県の現状、取組みと課題】

1 高速道路の役割と現状

- 高速道路は地方創生の基盤：「やまがた創生総合戦略」において重要業績評価指標「高速道路のIC30分圏域県内人口率：71%(H26)→95%(H31)」を設定。
- 著しく低い供用率：本県60%、全国84%、東北83%(H28.3末山形県集計)
- ミッシングリンクが8箇所：途切れ途切れで、ネットワーク機能が発揮できない。
- 残る未事業化区間：①東北中央自動車道は、ほぼ全線に渡って整備が進められているが、平成26年度に計画段階評価が完了している秋田山形県境部と金山町内の2区間が、唯一事業着手に至っていない。②東北横断自動車道酒田線「月山IC～湯殿山IC」間は、一般国道自動車専用道路で一部整備済みだが、高速道路としては未整備であり、勾配がきついことから、大型貨物車は通行を回避傾向。冬期間は全体の交通量が約4割減少する状況。

2 ストック効果の発現事例と高める取組み

- ストック効果発現事例：①産業振興：高速道路への好アクセスを活かした企業誘致により、軟質ウレタン加工品製造工場(金山町)、食品加工工場(金山町)、集成材工場(新庄市)、自動車用防振ゴム製造工場(米沢市)等が新規進出。さらに、既存インターチェンジ周辺にも新規工業団地の造成(山形市、天童市)が進む。②観光振興：高速道路の開通を契機に、地域内外との交流連携が進み、減少傾向であった観光客数がV字回復(鶴岡市温海温泉)。



集成材工場が新規進出する新庄中核工業団地
新庄IC近傍に位置し、地域高規格道路(新庄酒田道路)を經由し、東北中央自動車道に直結

- ストック効果を高める取組み

- ・ 追加ICの整備：高速道路の利便性を高めるため、高速道路の進捗に合わせ、地域活性化ICやICアクセス道路を整備。(地域活性化ICの整備：東北中央自動車道に4箇所、日本海沿岸東北自動車道に3箇所)
- ・ 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を設立：開通を見据え、供用時に高速道路の効果を最大限に発揮することを目標に平成27年8月に設立。第2回協議会で、地域づくり、産業振興、観光振興に関する利活用計画を取りまとめたプロジェクトマップを公表。

3 無料高速の休憩施設を兼ねる「道の駅」の整備

- 日本海沿岸東北自動車道の県内区間約80km(隣県を含め約200kmにわたる区間)には休憩施設の計画がない。現在、鼠ヶ関IC(仮称)及び遊佐鳥海IC(仮称)近傍において「道の駅」を計画中であり、早期に整備方針を固める必要がある。



地域高規格道路等の早期整備

～雨や雪に強く信頼性の高い横軸～

【国土交通省 道路局 企画課、国道・防災課、環境安全課】

【提案事項】 予算拡充

山形県内陸地域と庄内地域、新潟県、宮城県との地域間交流を支えるとともに、豪雨・豪雪等災害に強く信頼性の高い道路となる地域高規格道路等（新庄酒田道路、新潟山形南部連絡道路、石巻新庄道路、一般国道48号）を早期に整備、及び、必要な予算を確保すること

【提案の背景と課題】

- 本県の横軸道路は、内陸と庄内や、隣県との交流連携を支え、災害時には救援物資搬送などの機能を担う重要な路線である。しかし、豪雨・豪雪等の影響で頻繁に通行止めが発生するなど脆弱であるため、信頼性の高い道路としての整備が求められている。
- 新庄酒田道路の「新庄古口道路」全線及び「高屋道路」並びに新潟山形南部連絡道路の「梨郷道路」の開通見通しを早期に提示すること。
- 新潟山形南部連絡道路（一般国道113号）の「小国道路」及び新庄酒田道路（一般国道47号）の「高屋道路」前後の新規事業化、並びに、その他事業未着手区間の早期事業化を図ること。
- 石巻新庄道路（一般国道47号）の事業化に向けた調査着手、特に、冬期間に交通障害が多発する宮城県境部における調査の早期着手を図ること。
- 一般国道48号について、大雨等による事前通行規制の解除に向けた調査・検討の早期着手を図ること。



山形県担当部署：県土整備部 道路整備課

TEL：023-630-2597

高速道路整備推進室 TEL：023-630-2609

【全国の現状と政府の取組み】

- 政府は、道路整備においても、ストック効果*を重視し、それを高める取組みとして、開通見通し等のきめ細やかな共有とともに、開通を見据えた企業立地やまちづくりが進む事業を着実に推進するとしている。

*ストック効果：整備された社会資本が機能し継続的に発揮される、生産性向上、民間投資の拡大や安全・安心等の効果

【本県の現状、取組みと課題】

1 横軸道路の役割と整備状況

- 東日本大震災では、県内の横軸道路が日本海側と太平洋側を結ぶ路線として、物資輸送、人命の救援・救護、被災者の避難など多くの機能を果たした。
- 物流と人流の動脈：酒田港と石巻港また新潟・山形・宮城の県都を最短で結び、自動車関連産業の振興などによる産業・経済の活性化、首都圏・関西圏・東アジアとの広域・国際的な物流、広域観光や人的交流を担う道路として大きく期待されている。
- 供用延長がわずかの地域高規格道路：供用延長20km、供用率20%と低く、ネットワーク機能が発揮できない。

〔県内地域高規格道路の整備状況〕（H28.3月現在）

	供用中	事業中	未整備
新庄酒田道路	24%	37%	39%
新潟山形南部連絡道路	14%	14%	72%
合計	20%	26%	54%
石巻新庄道路	（候補路線）		

2 横軸道路の脆弱性

- 豪雨、豪雪等の影響を受けやすい幹線道路：県内の横軸となる主な国道は、山あいや河川沿い等の険しい地形を通過していることから、線形不良、幅員狭小、事故多発、走行速度の低下や渋滞、大雨・大雪による通行止めや事前通行規制など多くの課題。
- 国道47号：平成25年7月18日に豪雨で国道112号と同時に全面通行止めとなり、県内の通行において内陸地域と庄内地域が完全に分断。また、平成27年2月11日の雪崩で国道112号が5日間にわたり全面通行止めとなった際には、国道112号の代替ルートとして、その重要性を改めて認識。
- 国道113号：雪崩などの自然災害や、交通事故などによる通行止めが度々発生。加えて周辺に迂回路がなく、広域的な迂回が必要。冬期は積雪や運搬による車線規制が多く、走行速度が低下。
- 国道48号：連続雨量が180mm越えると事前通行規制が実施され、規制が始まった昭和45年以降これまで14回の通行止めが発生している。平成27年9月の豪雨の際には、31時間もの通行止めなどの規制が行われ、県民生活や産業活動に大きな影響があった。



3 酒田港利用促進に向けた課題

- 国道47号：酒田港ではコンテナ貨物の急増により、定期航路が週7便と利便性が大幅に向上しているものの、国道47号の高屋地内に狭隘区間があり、コンテナトレーラーの安全な通行の支障となっている。



酒田港の物流拠点としての機能強化

【経済産業省 経済産業政策局 産業施設課】

【国土交通省 港湾局 計画課／道路局 企画課、国道・防災課】

【提案事項】 予算拡充

酒田港利用企業の安定的な物流を確保するため、県唯一の貿易港「酒田港」の“物流拠点としての港湾機能強化”と“港湾背後圏を結ぶ国道47号（地域高規格道路）等の整備”を推進すること

- (1) 安全・安心な船舶利用のための防波堤の延伸[A]、改良[B]及び、泊地の浚渫[C]を促進すること
- (2) コンテナ貨物量の増加等に伴い、2隻同時着岸に対応するため、岸壁延伸[D]にむけた調査を推進し、早期事業化を図ること
- (3) 酒田港と県内陸部や太平洋側を結ぶ国道47号等の整備を促進すること

【提案の背景と課題】

- 酒田港内では、冬期風浪等による入出港障害や荷役障害が発生しているため、早急に防波堤を整備するとともに、冬期風浪による土砂の流入が生じている泊地に対して対策を講じ、港内に接岸する船舶航行の安全及び適切な入港環境を確保する必要がある。（A、B、C）
- 背後立地企業の生産拡大に伴うコンテナ貨物量増加に伴う航路便数の増加やコンテナ船の大型化に対応するため、コンテナ船の2隻同時着岸が可能となる、既存岸壁の延伸に向けた調査を進め、早期に事業化を図る必要がある。（D）
- 酒田港と県内陸部や太平洋側を結ぶ国道47号等は、狭隘箇所の整備が進んでいないため、コンテナ車両の通行に支障を来していることから、同車両が安全に通行できる道路を整備する必要がある。



山形県担当部署：県土整備部 空港港湾課
道路整備課

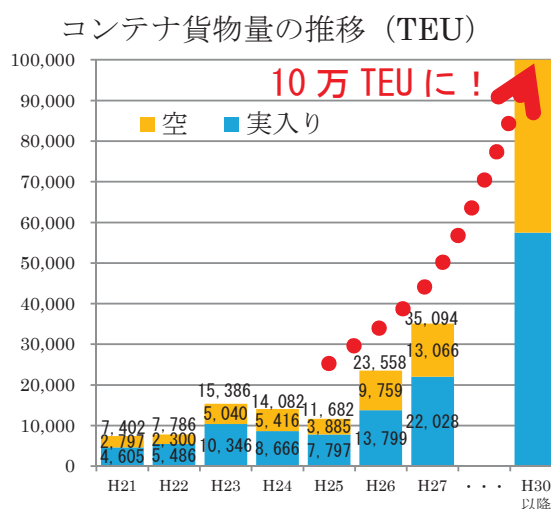
TEL：023-630-2447
TEL：023-630-2626

【全国の現状と政府の取組み】

- 日本海側港湾において、既存施設を活用しつつ対岸諸国の経済発展を我が国の成長に取り入れるため、港湾施設の老朽化対策を推進するとともに、災害に強い物流ネットワークの構築を図るため、国土強靱化を推進する耐震強化岸壁等の整備を進めている。
- 酒田港を取り巻く状況が著しく変化している中、様々な要請に機動的に対応するため、国土交通省の主導により「元気で使いやすい酒田港検討会議」を実施し、取り組みの方向性を取りまとめる。

【本県の現状、取組みと課題】

- (1) 酒田港は、冬期風浪に対し防波堤の整備が不十分であることから、港内の静穏度が不足し、入出港障害や荷役障害が発生しているため、冬期でも安全・安心な荷役作業が可能となる防波堤の延伸と改良が急務である。また、冬期風浪による土砂の流入が生じている泊地に対して対策を講じるなど、港内に接岸する船舶航行の安全及び適切な入港環境の確保が必要である。
- (2) 酒田港では、背後立地企業の輸出が好調で、27年の取扱個数は、26年の1.5倍（実入りコンテナだけでは1.6倍）に急増している。さらに工場の増設を進めており、今後も大幅なコンテナ取扱量の増加が見込まれるため、県ではコンテナヤードの拡張やコンテナターミナル設備等の機能強化を進めている。しかし、定期航路が1日に2便寄港する日が週に3日あり、一度に一隻しか接岸できないため沖待ちが発生し、荷役作業に支障を来している。
- (3) 酒田港と県内陸部や太平洋側を結ぶ国道47号は、コンテナトレーラーのドライバーがスノーシェッドを通行時に高さに対する恐怖感があるなど、コンテナトレーラーが通りにくい箇所があるため、現在、地域高規格道路として高屋道路などの整備を実施している。このような国道47号などの道路の整備促進は、コンテナトレーラーの安全な通行を確保し、また、災害時の代替機能を強化することになり、隣県や県内企業における酒田港の利用の拡大につながるため、非常に重要である。



酒田港国際コンテナターミナル



地方航空ネットワークの維持・拡大に向けた支援の拡充

【国土交通省 航空局 航空事業課】

【提案事項】 **予算拡充**

- (1) 地域が独自に行う路線維持・拡充等の取組みに対する支援制度を維持・拡充すること
- (2) 東京オリンピック・パラリンピックに向け検討中の羽田空港発着枠の拡大に当たっては、同枠の一定数を、本県をはじめ地方へ配分すること

新規

【提案の背景と課題】

- 地方創生を強力に推進するためには、交流人口やインバウンドを拡大する取組みが重要であり、その手段として地方航空ネットワークの維持・拡充は必要不可欠である。
- 山形空港では、羽田発着枠政策コンテストにより羽田便の朝夕2便運航が実現した。また、名古屋便についても地方航空路線活性化プログラムによる活性化策に取り組んだ結果、28年夏ダイヤより2便運航が実現しており、このような地方航空路線への国の支援制度は目標達成に向けて非常に有効である。
- こうしたことから、山形空港では、羽田便・名古屋便の路線の定着に向け、引き続き国の支援が必要となっている。また、航空便が唯一の高速交通手段である庄内地域においては、地方創生の推進とともにリダンダンシーの確保のため、庄内空港の羽田便の増便・機材大型化等に取り組んでおり、このような地域と航空会社等が連携した路線維持・拡大策に対する国の支援制度が必要である。
- 羽田空港については2020年の東京オリンピック・パラリンピックに向け、発着枠の拡大が検討されている。このため、政府の「明日の日本を支える観光ビジョン構想会議」が掲げる外国人旅行者の地方への誘導するためにも一定数を地方へ配分する必要がある。



羽田乗継で山形空港に到着した
シンガポールからのツアー歓迎の様子

【全国の現状と政府の取組み】

- 利用者の減少や航空会社間の競争激化の影響など、地方航空路線や航空会社を取り巻く環境は厳しさを増しており、新規就航や増便などの路線拡充に当たっては、地元による積極的な利用拡大事業の実施や航空会社の赤字リスク軽減のための手当てが必要であるが、事業実施のための財源確保が大きな課題となっている。
- 政府においては、平成 28 年度までの事業として「地方航空路線活性化プログラム」を実施し、全国 8 路線について地域が実施する取組みを支援しており、その成果を全国に波及させている。



地方航空路線活性化プログラムの取組
「西の伊勢参り・東の出羽三山参り」



地方航空路線活性化プログラムの取組
「山伏ジェット」

【本県の現状、取組みと課題】

- 山形・庄内両空港は東日本大震災直後に多くの臨時旅客便や全国から派遣された防災ヘリを受入れ被災地への救援物資や旅客を輸送する拠点空港として機能したことから、山形県では、大規模災害時におけるリダンダンシー機能を確保・向上していくため空港の機能強化や路線の維持・拡充に取り組んでいる。
- 山形空港では、羽田便の政策コンテスト枠の 3 年延長、名古屋便の 2 便就航が実現し、羽田便においては航空会社と収益・赤字補填を共有する路線収支共有制度を全国で最初に導入したほか、名古屋便では地方路線活性化プログラムによる取組みを行っている。加えて、両便の利用拡大のため地元市町村も負担し予算を 1 千万円から 5 千万円に増額し利用拡大に取り組んでいる。

このため、今年度をもって地方航空路線活性化プログラム等の国の支援が終了することで、地元の財政負担が大きくなり、今後の新たな利用拡大のための財源確保が課題となっている。

- 庄内空港においては、増便や機材大型化等の利便性向上が進まないことから、課題解決の取組みを一層強化するため、28 年 4 月、庄内空港利用振興協議会内にプロジェクトチームを設置し、庄内空港の利便性向上に向けた基本戦略を検討するとともに航空会社に対し実効性ある要望活動や利用拡大に取り組むこととしている。

