

# 地方財政基盤の確立

【総務省 自治財政局 財政課、交付税課】

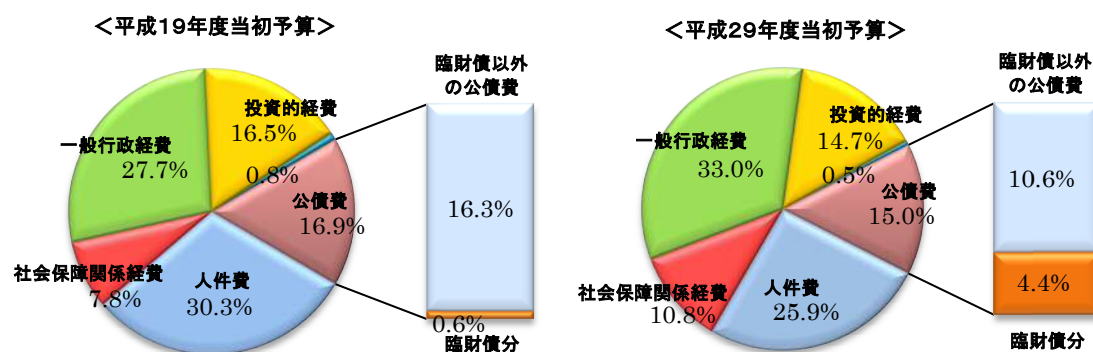
## 【提案事項】 予算拡充

- (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) 地方交付税の法定率の引上げ等、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

## 【提案の背景と課題】

- 近年、社会保障の充実や、地方創生の推進等に重点的に取り組む必要が生じており、財政需要が増加している。
- 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。
- 一方で、地方の財源不足に対応するため、依然として多額の臨時財政対策債の発行に頼る状況が続いており、その残高の累増が地方債全体の残高の高止まりを引き起こし、さらには地方財政を硬直化させる一因となっている。
- 多額の財源不足に対しては、臨時財政対策債の発行に頼るのではなく、地方交付税の法定率の引き上げ等適切な財源対策により対応するべきである。

本県当初予算の比較（平成19年度及び平成29年度）



## 【全国の現状と政府の取組み】

- 地方財政計画に係る財源不足に対応するため、地方交付税原資の安定性の向上や充実を図るべく、平成27年度に地方交付税の法定率の見直しが行われた。
- しかしながら、その後も財源不足額は地方交付税総額の4割を超えるなど、財源不足が解消されたとはいえない。

[地方財政計画における財源不足額の推移] ※( )内は地方交付税に占める割合

H25 : 13.3兆円(122.4%) H27 : 7.8兆円(56.8%) H29 : 7.0兆円(47.1%)

H26 : 10.6兆円(89.0%) H28 : 5.6兆円(37.5%)

地方交付税法(昭和25年法律第211号)第6条の3(略)

2 毎年度分として交付すべき普通交付税の総額が引き続き第10条第2項本文の規定によって各地方団体について算定した額の合算額と著しく異なることとなった場合においては、地方財政若しくは地方行政に係る制度の改正又は第6条第1項に定める率(=交付税率)の変更を行うものとする。

<考え方>

- ① 地方財政対策を講じる前に、通常の例により算出される歳入歳出におけるギャップ(財源不足額)があり、
- ② その額が、法定率分で計算した普通交付税の額の概ね1割程度以上となり、
- ③ その状況が2年連続して生じ、3年度以降も続くと見込まれる場合。

「地方交付税のあらまし」(地方交付税制度研究会編)より

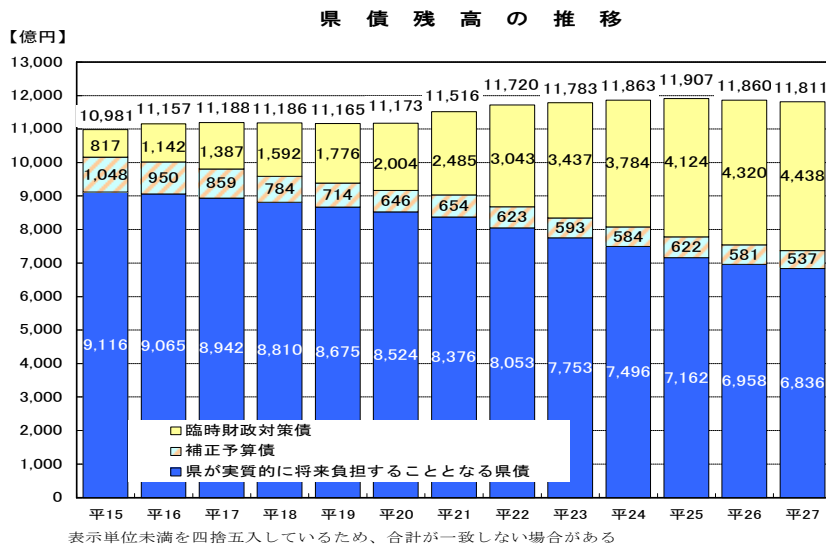
- また、地方の財源不足額を解消するため、平成13年度以降発行している臨時財政対策債については、その残高の累増が地方の財政運営の硬直化を招いている。

## 【本県の現状、取組みと課題】

- 近年、社会保障関係経費の自然増や労務単価の上昇による建設事業費や維持修繕費等の増加、地方創生に資する施策の実施等による一般行政経費の増加等により歳出が増加する一方で、税収等の伸びは限定的なものにとどまっている。また、本県における中期的な財政収支の推計では、毎年度200億円程度の財源不足が見込まれるなど非常に厳しい財政状況が想定されている。
- このような状況を踏まえ、本県では、新たな「山形県行財政改革推進プラン」(平成29年3月策定)に基づき、持続可能な財政運営の確保に向けて、更なる行財政改革に取り組んでいくこととしている。

[これまでの行財政改革の成果]

- ・ 知事部局(一般会計)職員数: 平成9年度から平成29年度までの20年間で約23%(1,215人)削減
- ・ 職員給: ピーク時の平成13年度と比較し、平成29年度において約24%(83億円)削減
- ・ 臨時財政対策債及び補正予算債を除く県債残高: ピーク時の平成15年度に比べ、平成27年度末で約25%(2,280億円)減少



# 地方創生の実現に向けた財政支援制度の創設・税制度の運用改善

【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】

## 【提案事項】 予算創設 税改正

東京一極集中を是正し、人口減少に歯止めをかける地方創生を実現するため、

- (1) 地方版総合戦略に基づき、地域活性化の拠点づくりとして実施する施設の整備に対する支援制度を創設すること
- (2) 地方創生応援税制（企業版ふるさと納税制度）の柔軟な制度への改善を図ること

## 【提案の背景と課題】

- 地方創生をけん引する地域活性化の拠点づくりに対しては、平成 28 年度第二次補正予算において「地方創生拠点整備交付金」が設けられたところであるが、同年度補正予算限りの措置にとどまっている。交付金が、地方版総合戦略に基づく自主的・主体的な地域拠点づくりなどの事業について、地方の事情を尊重しながら施設整備等の取組みを進めることを目的としていることを踏まえ、少なくとも総合戦略期間中に予定されている施設整備に対応した支援制度が必要である。
- 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）」や、市町村事業として、地域コミュニティ組織の活動拠点整備などが予定されている。
- また、企業版ふるさと納税については、地方公共団体による地方創生事業に対し寄附をした企業に、税額控除の措置が認められる制度であるが、原則、事業ごとに地域再生法に基づく地域再生計画の認定を受ける必要があるなど、手続きが煩雑となっている。また、寄附の時期が事業終了後とされていることや基金への積立が認められていないことから、決算期など企業が希望する時期に寄附ができないことが課題となっている。



やまがた創生地域活性化拠点施設  
外観イメージ



やまがた創生地域活性化拠点施設 鳥瞰イメージ

山形県担当部署：企画振興部 企画調整課 TEL：023-630-2896

市町村課 TEL：023-630-2235

観光文化スポーツ部 県民文化スポーツ課 TEL：023-630-2012

### 【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。
- 地方創生に向けた取組みへの支援として、政府では、平成 28 年度第二次補正予算において、未来への投資に向けて、地方公共団体の地方版総合戦略に基づく自主的・主体的な地域拠点づくりなどの事業について、地方の事情を尊重しながら施設整備等の取組みを推進するための交付金を設けたが、平成 29 年度内に完成する施設のみが対象とされたところである。
- 企業版ふるさと納税については、全国知事会や地方六団体による政府への施策提案、国と地方の協議の場での提案等においても、柔軟な制度への改善、手続の簡素化等が取り上げられている。

### 【本県の現状、取組みと課題】

- J R 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「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 29 年 3 月から建設工事に着手している。
- 本施設内には、国際的なコンベンションなどにも対応できる 2,001 席の客席を持つホール、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ることとしている。さらに、山形駅と本施設を結ぶ雁木型連絡通路に、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店舗群を設置し、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。
- 市町村による魅力の発信、大ホール・ショップ・レストランと連携した伝統文化と食文化を紹介するイベント、周辺商店街等と連携し施設全体を活用した賑わいの創出など、有する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利用を促し、地域活性化に繋げていく。



やまがた創生地域活性化拠点施設 整備スケジュール

- さらに、「園芸大国やまがた」の実現に向け検討を進めている園芸試験場整備や、県産品の魅力を発信するための関西圏アンテナショップ開設を予定しているほか、市町村においても地域コミュニティ組織の活動拠点施設や地域交流子育て支援施設の整備など、地域活性化など地方創生の深化に寄与する取組みを予定している。
- 企業版ふるさと納税については、企業から積極的に寄附を行っていただけるよう、県ホームページや首都圏での企業立地セミナー等におけるPRをはじめ、やまがた創生の推進について包括連携協定を締結した企業、県内進出企業や経営者が本県出身者である企業等本県ゆかりの企業を対象に個別に働きかけを行っている。
- 本制度の活用は、官民協働による地域活性化・社会貢献活動の取組みとして大いに意義があり、また企業にとってはPR効果も期待できるものであるが、制度の煩雑性・硬直性により、思うようには寄附が集まっていないのが現状である。

## 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 住宅局 住宅総合整備課】

### 【提案事項】 **予算拡充**

今後倒壊の危険が予想される、廃業等により放置されたホテル・旅館等の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

### 【提案の背景と課題】

- 破産等により所有者が不在となり放置された大規模な建築物は、その多くは旧耐震基準で建設されているため、大規模な地震による倒壊の危険性が高いことや、放置された期間が長くなることで建物の老朽化が進み屋根や外壁等が周辺に飛散するなど、近隣住民の生活に大きな影響を与えることになる。
- 廃業や自己破産により大規模建築物の所有法人等が不在の場合、放置された大規模建築物への対応は地元自治体に求められる。
- 地元自治体が、住民からの要請により大規模建築物の除却を行う場合、国土交通省の「空き家再生等推進事業」を活用することができても、補助対象となる工事費に上限が設定されているため、対象となる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。
- 国土交通省の「空き家対策総合支援事業」が平成28年度に創設されたが、補助対象となる工事費の上限は「空き家再生等推進事業」と同じであり、地方公共団体の負担軽減には至らない。
- 所有者不在となった大規模建築物については、補助対象となる工事費の上限を撤廃し、除却工事費のすべてを補助対象とするなど、地方公共団体の負担軽減を図り、大規模建築物の除却が促進される、より実効性のある制度に拡充することが求められる。



所有者不在の大規模建築物の例（山形県鶴岡市）

### 【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、空き家や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。
- 「空家等対策計画」に基づき、空き家の活用や除却などを地域のまちづくりの柱として実施する市町村に対して、重点的な支援を行うため「空き家対策総合支援事業」が平成28年度に創設された。

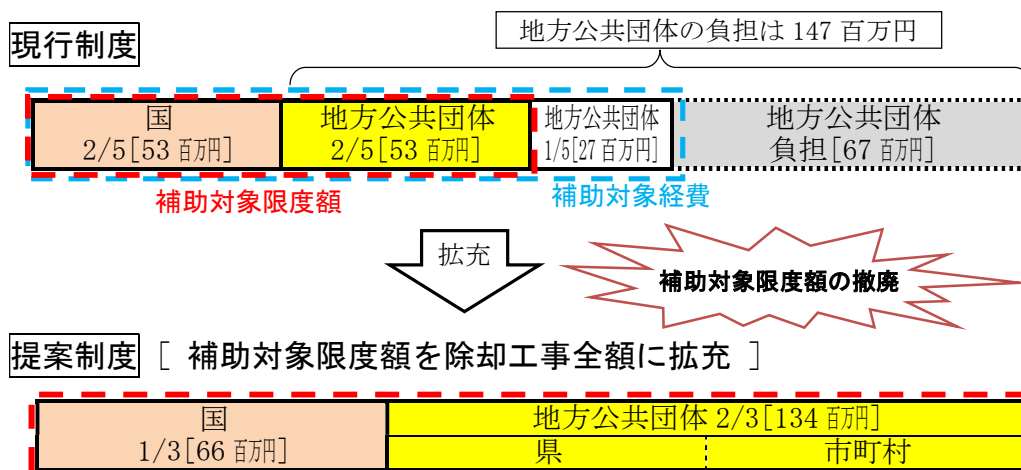
### 【本県の現状、取組みと課題】

- 県は、平成28年度に空家等対策計画モデル計画を作成し、市町村に対して「空家等対策計画」の策定を促し、市町村における計画的な空き家対策を支援している。
- 平成28年度は、県内4市1町で、国の「空き家再生等推進事業」による空き家の解体実績はあるが、いずれも小規模な建築物であり、市町村の大きな負担が伴う大規模建築物の解体実績はない。
- 具体的な放置された大規模建築物の事例として、山形県鶴岡市の廃業したホテルは、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。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、その解体費用が高額となることからその対応に苦慮している。
- 県としては、放置された大規模建築物の除却を行う市町村に対する支援のあり方を検討している。

### 【地方公共団体の費用負担の例】

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37千円/㎡・木造26千円/㎡)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。



# フル規格の奥羽・羽越新幹線の早期実現に向けた整備計画路線への格上げ

【国土交通省 鉄道局 総務課、幹線鉄道課】

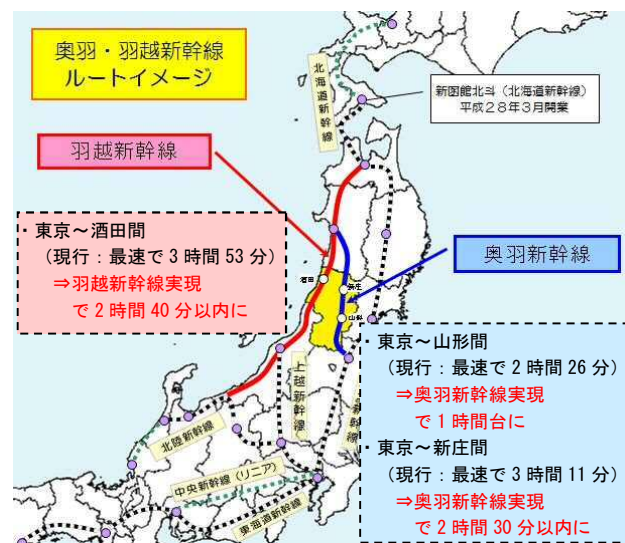
## 【提案事項】 予算拡充

国全体のリスク分散やリダンダンシー機能の確保を図るとともに、地方創生の実現に向けて、太平洋側と比べて著しく整備が遅れている日本海側のフル規格新幹線を早期に実現するため、

- (1) 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
- (2) 基本計画路線を含めた新幹線の建設促進のため政府の関係予算を増額すること **新規**

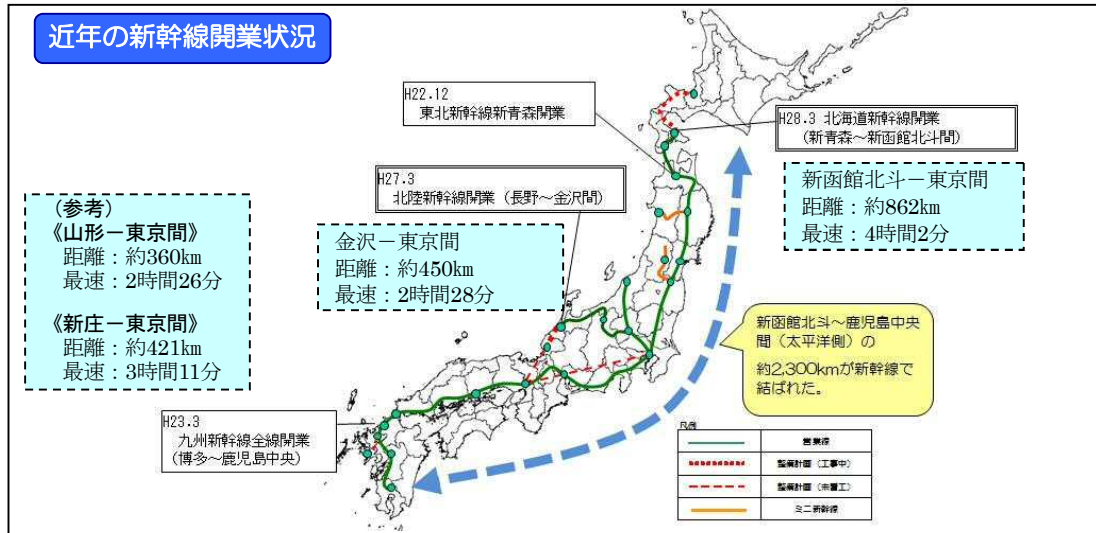
## 【提案の背景と課題】

- 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。
- 東北の太平洋側では、フル規格の東北新幹線によって青森～東京間の約 700 km を 3 時間以内で移動が可能となる中、一方の日本海側においては、在来線区間を走行する山形新幹線は、その半分の距離となる山形～東京間の約 360 km に平均で 2 時間 40 分以上を要する状況となっている。さらには、大雨や大雪などによる運休・遅延が後を絶たないなど、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中で、フル規格新幹線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。
- 「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。
- また、近年の整備新幹線に係る政府予算は、公共事業全体の 1% にも満たない 700 億円台で推移している。今後、政府が進める観光立国や国土強靱化を図る上でも、全国の新幹線ネットワークの早期整備は急務であり、そのための関係予算の増額が不可欠である。



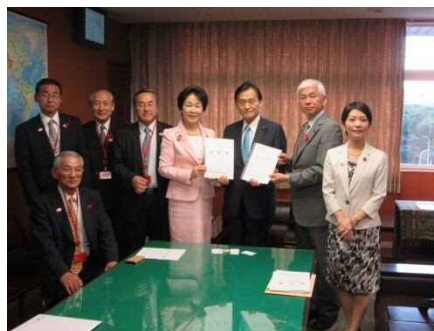
## 【全国の現状と政府の取組み】

- 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については、新函館北斗～札幌間、金沢～敦賀間、武雄温泉～長崎間などの着工中の路線は完成に目処がついており、未着工の敦賀～大阪間でもルートが決定するなど、着実に進捗している。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、JR 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%にも満たない 700 億円程度と、非常に小規模なものとなっている。



## 【本県の現状、取組みと課題】

- 県内における取組み
  - ・ 県、県議会、市町村、経済界など「オール山形」体制で組織する「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）、同同盟を中核とした広報・啓発活動による県民機運の醸成、政府等への要望の実施
  - ・ 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」におけるフル規格新幹線の整備実現に向けた課題の洗い出し
- 関係県と連携した取組み
  - ・ 青森・秋田・福島・新潟・富山・山形の関係 6 県で組織する「奥羽・羽越新幹線建設促進同盟会」（会長：山形県知事）による政府等への要望活動の実施
  - ・ 全国知事会、北海道東北地方知事会、福島・山形・新潟三県知事会議などによる政府への要望活動の実施
  - ・ 平成 29 年度に新たに設置することとしている「奥羽・羽越新幹線関係 6 県合同プロジェクトチーム」（仮称）における両新幹線の整備効果や整備実現に向けての課題等の検討



H28. 10. 7 県、県議会、県内経済団体トップによる国土交通副大臣への要望



H29. 2. 11 関係県と連携したシンポジウムの開催



## 高速道路・地域高規格道路等の整備推進

～やまがた創生を牽引する縦軸・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、高速道路課】

### 【提案事項】 予算拡充

地方創生の実現に向け、**物流、観光、企業誘致等の基盤**となる高速道路等の整備促進に必要な予算を確保するとともに、道路財特法の補助率等の嵩上げ措置については、平成30年度以降も継続すること

- (1) 日本海側と太平洋側の格差是正を図るため、**東北で最多の8箇所ものミッシングリンク**のある本県高速道路の早期供用を着実に進めること
- (2) 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・豪雪等災害時のリダンダンシーを確保するため、地域高規格道路等の整備を加速すること

### 【提案の背景と課題】

- 本県の高速道路供用率は**60%**であり、全国の84%、東北の85%に比べ著しく低くこま切れであるため、着実な供用を進める必要がある。

#### 【東北中央自動車道】

- ・平成29年度開通予定区間の福島大笹生～米沢北間、大石田村山～尾花沢間を年度内早期に開通させること。
- ・東根～大石田村山間の開通見通しを提示すること。
- ・金山～金山北間の新規事業化を図ること。

#### 【日本海沿岸東北自動車道】

- ・酒田みなと～遊佐鳥海間の開通見通しを提示すること。

#### 【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。

- 本県の地域高規格道路供用率は**20%**、供用延長は20kmであり大半が未事業化区間であるため整備を加速する必要がある。

#### 【新庄酒田道路】

- ・新庄古口道路全線及び高屋道路の開通見通しを早期に提示すること。
- ・高屋道路前後の新規事業化、その他事業未着手区間の早期事業化を図ること。

#### 【新潟山形南部連絡道路】

- ・梨郷道路の開通見通しを早期に提示すること。
- ・小国道路の新規事業化、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】

- ・石巻新庄道路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・検討を本格的に行うこと。

#### 【一般国道48号】

- ・大雨等による事前通行規制解除に向けた調査・検討を本格的に行うこと。

#### 【一般国道112号】

- ・山形中山道路の早期事業化を図ること。

- 「道路整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律(道路財特法)」の規定による補助率等の嵩上げ措置が平成29年度末で切れ、道路整備全体への影響が大きいことから、平成30年度以降も継続する必要がある。

山形県担当部署：県土整備部 道路整備課

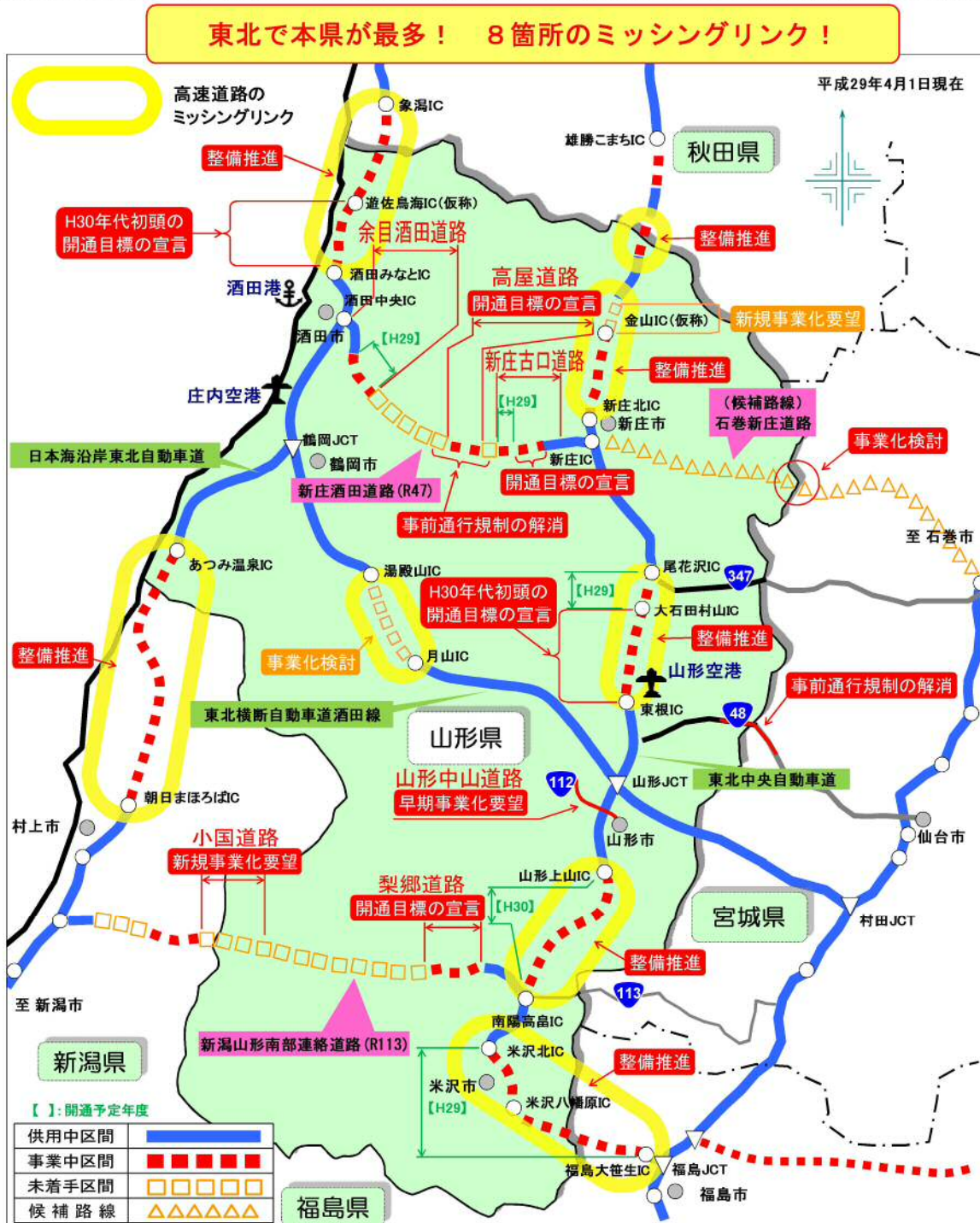
TEL：023-630-2597

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的に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】

- ストック効果を高める取組み
  - ・ 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（県内7箇所）やICアクセス道路を整備。
  - ・ 高速道路の利活用促進による地域活性化協議会設立・運営。

## 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】

- (1) 羽田発着枠政策コンテストにより配分された発着枠について、コンテスト期間終了後もコンテスト対象路線における運航が継続されるよう措置すること **新規**
- (2) 地域が独自に行う先導的な路線維持・拡充等の取組みに対する支援制度を拡充すること
- (3) 東京オリンピック・パラリンピックの開催やその先を見据えた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路線に配分すること

## 【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、更には、29年夏ダイヤより6年半ぶりとなる札幌便就航が実現するなど、本県の航空ネットワークは着実に拡充されており、このような地方航空路線への国の支援制度は、地方が抱える課題解決や目標達成に向けて非常に有効である。
- こうした中、山形空港の羽田便については、コンテスト枠によって2便化されて以来、搭乗率は年々上昇（平成28年度：81.7%）し、今や地域にとって必要不可欠な路線として完全に定着しており、平成30年度末のコンテスト期間終了後も2便運航が継続される必要がある。
- 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も、庄内空港の羽田便の増便・機材大型化・割引運賃の拡充等に向けて取り組んでおり、このような地域と航空会社等が連携した先導的な路線維持・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。政府の「明日の日本を支える観光ビジョン」に掲げられた外国人旅行者の地方への誘導を促進するためにも、拡大される発着枠の一定数を地方へ配分する必要がある。



## 【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 26 年度から 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きた。平成 29 年度はその成果を全国に波及させるため、国として評価したモデル的な取組みについて実証調査を実施するとともに、地域をつなぐプラットフォームを設置し、優良な取組事例にかかるノウハウの共有や情報発信を行っている。



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、羽田便政策コンテストに合わせ、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、名古屋便については中京圏からの安定的な観光需要を確保するため、地方創生推進交付金を活用し、航空会社と地域が一体となった観光資源の磨き上げや戦略的なプロモーションを展開するためDMOの設立に向けた取組みを行っている。

庄内空港においては、羽田空港の発着枠の確保が難しい中、地域の抱える課題解決に向け、安定的な需要創出に向けた研究等、航空会社と連携した取組みを強化している。

- しかし、両空港も、利用拡大のための取組みのため、地元市町村も負担金を増額し、利用拡大に取り組んでいることから、地元の財政負担が大きく、恒常的に財源確保が課題となっている。



## 携帯電話不感区間の早期解消

【総務省 総合通信基盤局 電波部 移動通信課】

## 【提案事項】 予算拡充 予算創設

- (1) 山形新幹線の携帯電話不感区間の解消について、2020年までのできる限り早期に対策が完了するよう対策を進めること
- (2) 携帯電話が利用できる環境について、早急な整備が求められる緊急輸送道路のうち県境を跨ぐ路線や特定豪雪地帯にある路線については、政府において早期に不感解消対策を行うこと

## 【提案の背景と課題】

- 本県と首都圏を結ぶ山形新幹線について、携帯電話を利用できる環境の整備を進めることは、事故や災害発生時の危機管理の面はもとより、観光やビジネス等を振興するうえでも極めて有効であり、今後の地方創生の実現に必要不可欠である。
- 高市総務大臣におかれてはこれらの状況を深く理解され、昨年10月、2020年までの可能な限り早い時期までに、山形新幹線を含む新幹線の全区間の不感対策を完了するとの方針を明らかにされたことから、この方針に沿って政府が取組みを確実に前進させるよう要望するものである。
- 緊急輸送道路は、災害発生時における人命の安全、被害拡大防止、災害応急対策の円滑な実施を図るための重要な役割を担う道路であり、携帯電話が利用できる環境の整備を進めることは、災害時の救助活動等や避難者への救援物資の円滑な供給等に必要不可欠である。
- 国道121号の山形県米沢市～福島県喜多方市間のように、県境を跨ぐことから隣県との調整・連携など整備に時間を要する区間や、「豪雪地帯対策特別措置法」に基づく特別豪雪地帯※にある区間のように危機管理の面から整備の必要性は有しつつも、自治体の厳しい財政状況や採算性の低さから携帯電話事業者の参入が見込めない区間が存在する。
- 国土強靱化の観点からも緊急輸送道路における不感解消が早急に行われるべきであることから、これらの不感区間については、政府において不感解消対策を取るよう要望するものである。

※特別豪雪地帯：豪雪地帯対策特別措置法に基づく豪雪地帯のうち特に積雪量が多く、住民の生活に著しい支障を生じる地域で、内閣総理大臣が指定する市町村

### 【全国の現状と政府の取組み】

- 政府は、携帯電話の電波が届かない新幹線・道路トンネルをエリア化することを目的とした「電波遮へい対策事業」について、平成 29 年度当初予算において 70.5 億円を措置している。
- 新幹線トンネルについては、東海道新幹線は全線で不感区間が解消、山陽新幹線、東北新幹線、上越新幹線、北陸新幹線、九州新幹線と、北海道新幹線を除く全てのフル規格新幹線で対策が進められている。
- 条件不利地域の居住地や道路等の携帯電話不感解消を目的とした「携帯電話等エリア整備事業」について、平成 29 年度当初予算において 36.0 億円を措置している。

### 【本県の現状、取組みと課題】

- 山形新幹線については、高市総務大臣が 2020 年までの不感解消の方針を明確にしたものの、工事作業員や資材の運搬等が整備新幹線と比べ困難であることから、現在総務省がリーダーシップを取り、公益社団法人移動通信基盤整備協会、東日本旅客鉄道株式会社、携帯電話事業者各社に効率的な手法を検討させているところ。
- 本県の緊急輸送道路のうち、特別豪雪地帯にある主要な携帯電話不感区間は以下のとおり（平成 22 年道路交通情勢調査で交通量 1000 台以上）。



※(株)NTTドコモHP中のサービスエリアマップを加工

※エリアマップ上の色染め部分が携帯電話サービス提供エリア