

## 地方財政基盤の確立

【総務省 自治財政局 財政課、交付税課、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
- (3) 偏在度の高い地方法人課税の新たな是正措置を講じる等、偏在性が小さく、**税収が安定的な地方税体系の構築** **新規**

## 【提案の背景と課題】

- 近年、地方創生の推進や社会保障の充実等に重点的に取り組む必要が生じており、これら財政需要の地方財政計画への的確な反映が不可欠である。
- 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」を引き続き十分に確保する必要がある。
- 一方で、いわゆる「地方一般財源総額実質同水準ルール」が平成30年度で期限切れとなるが、平成31年度以降においては、上述のような財政需要に対応しつつ、安定的な財政運営に向け、さらなる充実を図るべきである。
- さらに、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ている。
- 多額の財源不足に対しては、地方交付税の法定率の引上げや臨時財政対策債の廃止など特例措置に依存しない持続可能な制度により対応すべきである。
- あわせて、偏在性が小さく、税収が安定的な地方税体系の構築に向けた新たな取組みが必要である。
- また、地方は国と異なり、不測の事態による財源不足については歳出削減や基金の取崩し等により対応せざるを得ないため、基金残高の増加を理由に地方交付税が削減されることのないようにするべきである。

山形県担当部署：総務部

財政課

TEL：023-630-2044

税政課

TEL：023-630-3234

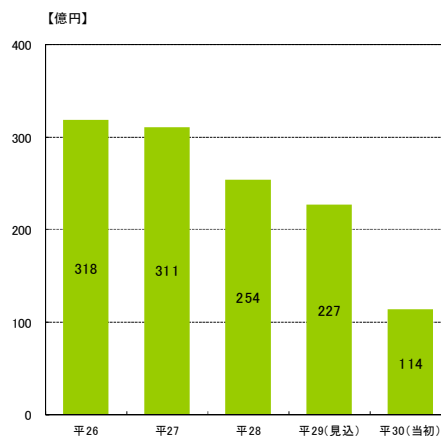
## 【全国の現状と政府の取組み】

- 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割程度に及ぶなど、財源不足が解消されたとは言いがたい。  
[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  
H28 : 5.6兆円(37.5%) H29 : 7.0兆円(47.1%) H30 : 6.2兆円(40.4%)
- 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債全体の残高の高止まりを引き起こしている。
- 地方法人二税は、人口一人当たりの税収額で最大6.1倍(本県4.2倍)の格差(H28決算額)がある。
- また、地方における近年の調整基金の増加は、国を大きく上回る行財政改革や歳出抑制の努力を行うなかで、災害や将来の税収の変動、社会保障等に要する経費の増嵩に備えた財政運営の年度間調整の取組みの現れである。

## 【本県の現状、取組みと課題】

- 地方創生に資する施策の展開強化、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及び維持修繕費等の増加等により、今後も歳出が増加する見込みである。
- また、本県における足下の調整基金残高は、平成30年度予算を編成した時点で114億円となるが、中期的な財政収支の推計では**毎年度150億円以上の財源不足に対応していかなければならない**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「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。

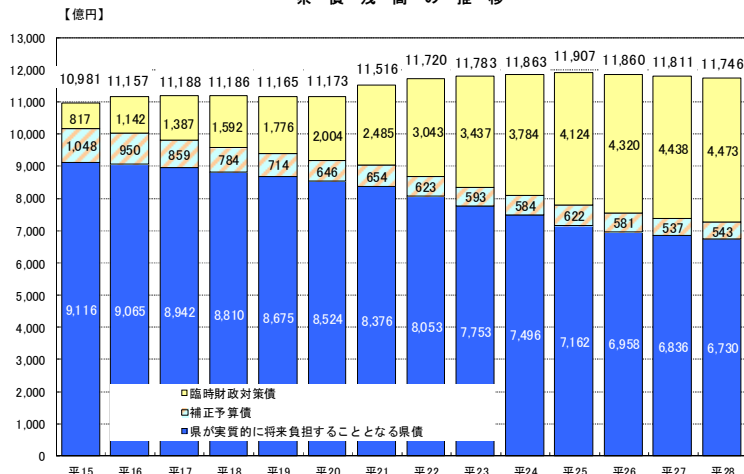
調整基金残高の推移



[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30年度までの21年間で約23%(1,219人)削減
- ・職員給: ピーク時の平成13年度と比較し、平成30年度において約24%(81億円)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28年度末で約26%(2,386億円)減少

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

## 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整備等に対する財政支援制度を創設するとともに、**地域の実情に応じた施設整備等**が可能となるよう弾力的な運用を図ること
- (2) 企業版ふるさと納税（地方創生応援税制）の**柔軟な制度への改善**を図ること

### 【提案の背景と課題】

- 地方版総合戦略に基づく地域活性化の拠点となる施設整備等に対しては、平成 28 年度補正予算及び平成 29 年度補正予算において、「地方創生拠点整備交付金」が設けられたところであるが、補正予算での措置であり、かつ、毎年度ごと、交付対象事業などの要件が異なっているため、5 年間を見越した地方版総合戦略に基づく地域拠点づくりについて、先を見通した計画的な活用が困難である。
- 本県及び県内市町村においては、試験研究機関の機能強化から、高齢者・障がい者など誰もが活躍できる環境づくり、住民主体の多様な活動等を行う拠点づくりなどに至るまで、地方創生を実現する様々な施設整備等を地方版総合戦略に掲げており、これらの実現を図るため、**自由度の高い財政支援制度の創設が必要**である。
- 企業版ふるさと納税については、寄附の時期が事業終了後とされていることなどから、**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。また、県と連携協定を締結している企業から県の事業に対して寄附をもらう場合であっても、他の企業の場合と同様に新たに地域再生計画を申請する必要がある。

山形県担当部署：企画振興部 企画調整課  
市町村課

TEL：023-630-2896  
TEL：023-630-2235

### 【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 年度に、地方版総合戦略に基づく自主的・主体的な取組み（主にソフト事業）への支援を目的とした「地方創生推進交付金」を創設した。
- 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、地方版総合戦略に基づく自主的・主体的な地域拠点づくり事業について、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が設けられ、平成 29 年度内に完成する施設で、公設試験研究機関や地域コミュニティ組織の活動拠点施設等に**交付対象施設が限定**された。
- 平成 29 年度補正予算においても、地方創生拠点整備交付金が設けられたが、対象施設は、「生産性革命」等に資するものに限定されたところである。
- 地方創生拠点整備交付金は、制度要綱等が示されてから申請期限まで、約 1 か月程度しかなく、**活用に向けた十分な検討期間が確保されていない**。
- 企業版ふるさと納税は、平成 28 年度税制改正により創設され、これまでに 387 のプロジェクトが認定されている。しかしながら、活用している自治体は 284 団体、率にして約 16%にとどまるなど、**まだまだ制度の活用が十分とはいえない状況**。
- 「地方創生拠点整備交付金」や「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、北海道東北地方知事会議においても**弾力的な運用**等を政府に求めている。

### 【本県の現状、取組みと課題】

- 本県では、農業の成長産業化を目指し、最先端機器や機材等を整備し、研究の高度化・加速化に向けた試験研究拠点や、それらの技術の県内普及に向けた実証拠点、さらには、生産者への技術移転を促進する情報発信拠点等の整備を検討している。しかしながら、十分な検討期間が確保されない補正予算による措置では、複数年にわたる計画的な施設整備等の見通しが立たず、**「やまがた創生総合戦略」に掲げる取組みを予定どおり進捗しづらい状態にある**。
- 県民総活躍の実現に向けた環境づくりとして、ユニバーサルデザインの視点も加えた、不特定多数が利用する公共施設への多目的トイレや洋式トイレの整備等に取り組んでいるが、当該事業については、交付要件に該当せず、交付金を活用することができない。こうした**「やまがた創生総合戦略」に掲げる事業（施設整備等）を円滑に進めるには、より柔軟な財政支援制度が求められる**。
- 企業版ふるさと納税については、県ホームページや首都圏での企業立地セミナー等において、寄附の募集を行うとともに、やまがた創生の推進等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など本県ゆかりの企業に、制度内容や対象となる施策の説明などを行い寄附を働きかけてきた。  
(参考)・平成 29 年度実績：4 社から合計 49 万円の寄附  
・平成 30 年度予定：6 社から合計 622 万円の寄附
- 企業から平成 28 年度決算剰余金より寄附（100 万円）したいと申し出があったものの、**時期が合わず取下げられた事例あり**。
- 地域貢献への意欲が高い連携協定を締結している企業（山形県と企業との連携協定数 74 協定（102 社））においても、**企業版ふるさと納税制度の新たな手続きが必要**なことなどから、寄附は 2 社、合計 32 万円にとどまっている。



次世代型大型ハウスを活用した研究

## 放置された大規模建築物対策への支援

【国土交通省 住宅局 住宅総合整備課】

### 【提案事項】 **予算拡充**

「廃業等により放置され倒壊の危険性が高いホテル・旅館等の大規模建築物」の除却については、現行制度では地方公共団体の負担が大きいことから、倒壊した場合に周辺住民の生活に大きな影響を与える建築物に限り、補助対象工事費の上限の撤廃し除却工事費のすべてを補助対象とするよう、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（以下、「放置建築物」という。）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放置建築物の所有法人等が不在の場合、解体などの対応は地方公共団体に求められる。地方公共団体が、放置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るが、補助対象となる工事費に上限が設定されているため、対象となる放置建築物が**大規模になるほど負担が増大**する。
- 住宅が密集した地区や避難道路沿線の放置建築物は、倒壊した場合に民家を損壊させることや避難道路を閉塞させることなどが懸念されることから、**周辺住民の生活に大きな影響を与える建築物に限り**、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、放置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。



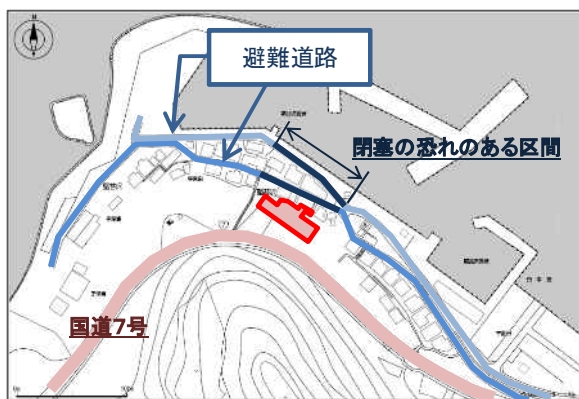
[所有者不在の放置建築物の例(山形県鶴岡市)]

### 【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】

- 具体的な放置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。
- この放置建築物は、近隣に民家が密集していることや、大規模地震が発生した場合に津波の発生が予想される場所であることから、住民の生命財産の保護や災害時の避難路確保のため、付近住民から除却を要望されているが、市では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、今後県内において同様の事例が増加することが予想されることから、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。



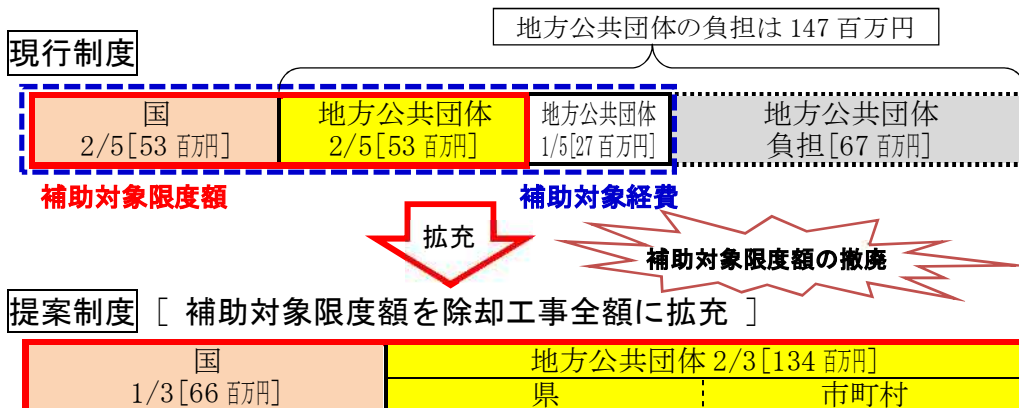
※建物と避難道路の関係



※民家が近接している状況

### 【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、赤実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

【国土交通省 鉄道局 総務課、幹線鉄道課】

【提案事項】 **予算拡充**

(1) 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等

- 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
- ③ フル規格新幹線に利用可能なインフラを活用するなど、**効率的な新幹線整備が可能な路線については、優先的に整備計画路線への格上げを行うこと**

**新規**

(2) フル規格新幹線を見据えた福島～米沢間のトンネル整備に対する財政支援等

- ① **在来線特急である山形新幹線**において、自然災害等による輸送障害が最も多い福島～米沢間の抜本的な防災対策を早急に講じるため、**トンネル整備の早期事業化**に向けた財政支援を行うこと
- ② フル規格新幹線の整備を見据えて、政府の「幹線鉄道ネットワーク等のあり方に関する調査」において、同トンネル整備を「効率的な新幹線整備手法」として**調査対象に位置付けるとともに、トンネルの早期事業化に向けた県・JR東日本の検討に参画**すること

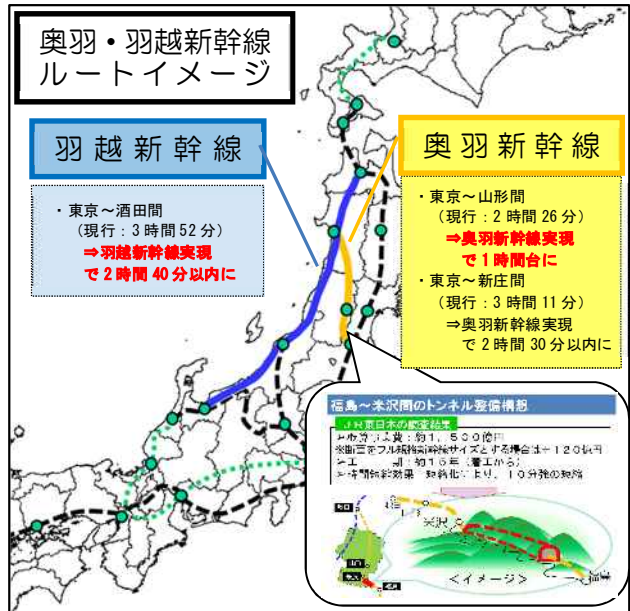
**新規**

## 【提案の背景と課題】

## ＜フル規格新幹線の整備推進＞

- 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り青森～東京間の約 700km を 3 時間以内で移動が可能になるなど、フル規格新幹線が開業した地域では東京までの所要時間が大幅に短縮されている。
- 一方、日本海側においては、在来線区間を走行する山形新幹線の**山形～東京間は開業 25 年間で 1 分しか短縮しておらず**、青森～東京間の半分の距離となる約 360km に平均で 2 時間 40 分以上を要するなど、速達性の面で大きな課題となっている。
- また、**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ダンダンシー機能の確保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。
- このように、山形新幹線は、**名称こそ『新幹線』であるものの、速達性や安全・安定輸送などの面で大きな課題を抱えており、本来の『新幹線』とは状況が大きく異なっている。**

- 「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、その法定手続きである政府における調査が必要である。
- 近年の整備新幹線に係る政府予算は、公共事業全体の1%程度に過ぎない700億円台で推移している。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。
- 財政的な制約がある中、全国に新幹線ネットワークを拡げるためには、今後着手するものも含め、フル規格新幹線に利用可能なトンネルを活用するなど、効率的な新幹線整備が可能な路線について、優先的に整備計画路線に格上げすべきである。



### <フル規格新幹線を見据えた福島～米沢間のトンネル整備>

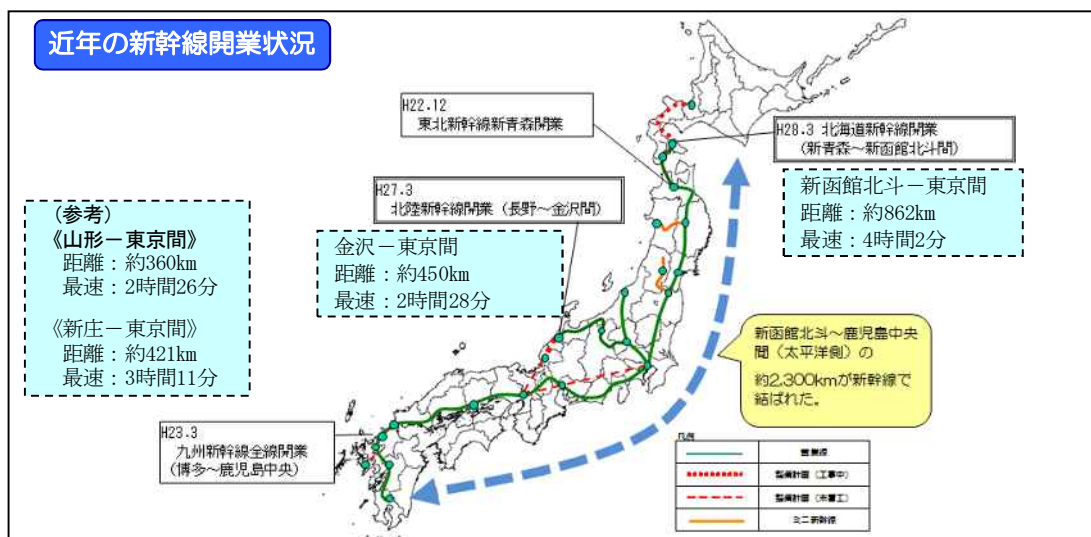
- 在来線特急である山形新幹線 (料金も特急料金) は、本県と首都圏とを結ぶ交通の大動脈として、県民生活やビジネス、観光に欠かせない重要な社会基盤であるが、大雨、大雪、強風、野生動物との衝突等による輸送障害が多発している。中でも、JR東日本管内で最も勾配が急で、国内でも有数の鉄道難所とされる福島～米沢間では、山形新幹線の運休・遅延の約4割が発生し、同区間の安全性や安定輸送の確保が喫緊の課題となっている。
- このような中、平成27年より、JR東日本において、福島～米沢間の抜本的な防災対策に係る調査が行われ、昨年、全長約23kmの短絡トンネルを整備(事業費1,500億円、フル規格新幹線サイズのトンネル断面とする場合は+120億円)することで、雨・雪等による輸送障害件数の低減など安定輸送の確立、地滑り・雪崩等の災害リスクの完封といった防災面の強化のほか、10分強の時間短縮が図られるとの調査結果が示された。
- 将来のフル規格新幹線の実現を見据え、同トンネルの早期事業化に向けて、県とJR東日本の両方で具体的な検討を進めているが、本県と首都圏を結ぶ大動脈として地方創生の基盤となる山形新幹線の安全・安定輸送の確保は喫緊の課題であり、また、莫大な事業費を要するプロジェクトであるため、政府による財政支援が不可欠である。
- また、同トンネルの整備にあたっては、将来のフル規格新幹線を見据えた整備のあり方を検討していく必要があるため、事業化に向けた今後の検討プロセスに政府が参画することが必要である。





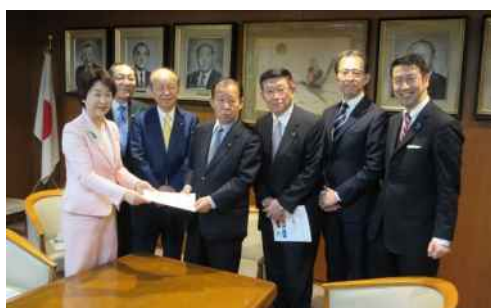
## 【全国の現状と政府の取組み】

- 北海道、北陸、九州の各新幹線が完成に目途が立ちつつある一方で、奥羽・羽越新幹線をはじめとする昭和48年に政府の基本計画に位置づけられた路線は、40年以上進展がない状況となっている。
- 国土交通省では、平成29年度から実施している「幹線鉄道ネットワーク等のあり方に関する調査」において、既存インフラの活用など、「効率的な新幹線整備手法」についての研究を進めている。（平成30年度も継続）



## 【本県の現状、取組みと課題】

- 県内においては、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」を設立（平成28年5月）し、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、政府等への要望活動を実施している。また、米沢市、庄内地域、最上地域、山形圏域と、**県内4つのすべての地域に推進組織が設立**されたほか、県内の青年会議所がフル規格新幹線等の整備を求める署名活動を展開するなど、県内の両新幹線実現に向けた機運が高まっている。
- 奥羽・羽越新幹線沿線の青森・秋田・福島・新潟・富山・山形の関係6県で組織する「奥羽新幹線建設促進同盟会」、「羽越新幹線建設促進同盟会」（いずれも山形県知事が会長）において、政府等への要望活動等に取り組んでいるほか、**平成29年度に「関係6県合同プロジェクトチーム」を新たに設置**し、両新幹線の整備効果や効率的な整備の手法等について調査・検討を進めている。また、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おいても、政府への要望活動等を展開している。



H29. 4. 28 関係6県の知事・副知事による  
自由民主党二階幹事長への要望



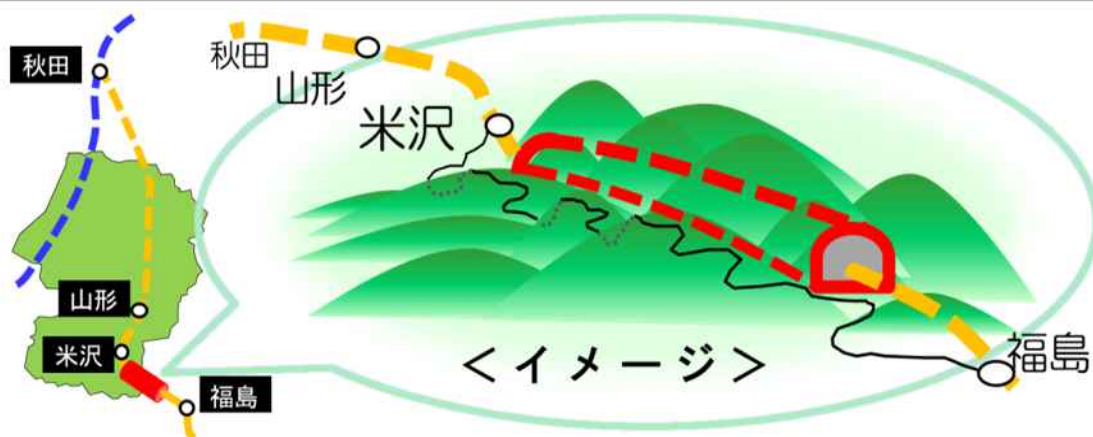
H29. 12. 1 県同盟、各地域同盟会、県選出国議員、県議会議員、県経済界の代表者による石井国土交通大臣への要望

- **山形新幹線は在来線特急**であり、運休・遅延といった定時性・安定性の課題のほか、全国でフル規格新幹線が次々と開業されたことにより、東京までの所要時間が大幅に短縮された他地域に比べて、開業以来ほとんど所要時間に改善が見られないなど、速達性についても大きな課題を抱えている。
- このような状況を踏まえ、JRに対しては、これまで、県や県内市町村など関係機関が連携し、定時性・安定性の確保や速達性の向上等に向けた働きかけを行ってきた。
- こうした中、JR東日本において、福島～米沢間のトンネル整備による抜本的な防災対策の調査・検討が行われ、先般、その調査結果が県に報告された。
- 県では、JR東日本からの調査結果の報告を受け、JR東日本に対し、トンネルの早期事業化と、フル規格新幹線を見据えた整備のあり方や財源スキームなどについて検討を進めていくことを要請し、**現在、県とJR東日本の両方で具体的な検討を進めている。**

## 福島～米沢間のトンネル整備構想

### JR東日本の調査結果

- 概算事業費：約1,500億円  
※断面をフル規格新幹線サイズとする場合は+120億円
- 工期：約15年（着工から）
- 時間短縮効果：短絡化により、10分強の短縮



# 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・技術課、環境安全・防災課、高速道路課】

## 【提案事項】 予算拡充

やまがた創生の実現に向け、物流、観光、企業誘致等の基盤となる高速道路等の整備推進に必要な予算を確保すること

- (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7箇所ものミッシングリンクがある**本県高速道路の早期共用を着実に図ること
- (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の横軸**となる、一般国道47号、113号の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68%であり、全国の85%、東北の88%に比べ著しく低くこま切れであるため、早急に整備を進める必要がある。併せて高速道路の利活用促進を図るため、スマートICの整備を推進する必要がある。

### 〔東北中央自動車道〕

- ・平成30年度開通予定の東根～東根北間を早期に完成させること。
- ・平成30年度開通予定の南陽高畠～山形上山間の早期完成について支援すること。
- ・東根北～大石田村山間の開通見通しを提示すること。
- ・泉田道路、新庄金山道路、金山道路、真室川雄勝道路の整備推進を図ること。
- ・東北中央自動車道の整備に合わせ、スマートICの整備推進を図ること。

### 〔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。
- ・朝日温海道路、遊佐象潟道路の整備推進を図ること。

### 〔東北横断自動車道酒田線〕

- ・インバウンド周遊観光の拡大や物流の効率化を図るため、月山IC～湯殿山IC間の事業化に向けた調査・検討に着手すること。

- 本県の地域高規格道路供用率は26%であり大半が未事業化区間であるため、早期に事業化を図る必要がある。

### 〔新庄酒田道路〕（一般国道47号）

- ・平成30年度開通予定の新庄古口道路（戸沢村津谷～古口間）を早期に完成させること。
- ・新庄古口道路全線及び高屋道路の開通見通しを提示すること。
- ・戸沢立川道路の新規事業化に向けて計画段階評価を実施すること。
- ・事前通行規制解消に向け、高屋道路前後、その他事業未着手区間の事業化に向けて計画段階評価を進めるための調査に着手すること。

### 〔新潟山形南部連絡道路〕（一般国道113号）

- ・梨郷道路の開通見通しを提示すること。
- ・小国道路の新規事業化を図ること。
- ・その他事業未着手区間の事業化に向けて計画段階評価を進めるための調査に着手すること。

### 〔石巻新庄道路〕（一般国道47号）

- ・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消に向けた調査・検討を本格的に行うこと。

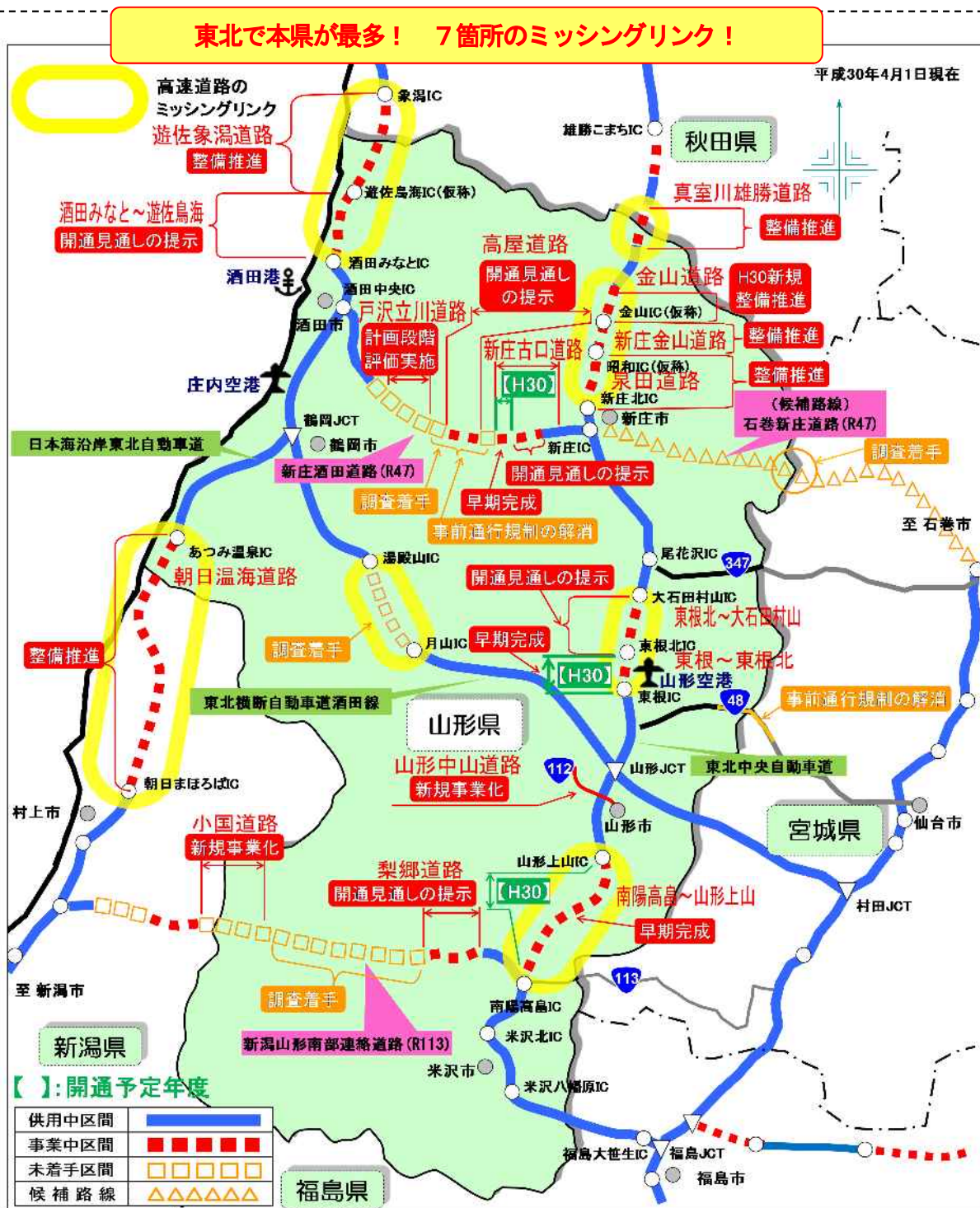
### 〔一般国道112号〕

- ・山形中山道路の新規事業化を図ること。

## 【全国の現状と政府の取組み】

○ 平成30年度 国土交通省道路関係予算 概算要求概要 P39

「道路整備の進捗状況および、開通見通しの共有等、地域・民間との一層の連携により、大きなストック効果の発現が見込まれる道路整備の推進に取り組みます。」



## 【本県の現状、取組みと課題】

- ストック効果を高める取組み
  - ・ 隣接県、沿線市町村等による「地域活性化協議会」の設立・運営。
  - ・ 地域活性化ICの整備、スマートICの整備支援。
- 整備推進のための取組み
  - ・ 本県の基金を活用した高速道路事業用地の先行取得。

# 高速道路等の整備効果を高める施策の推進

～地方における観光・産業の発展に向けて～

【国土交通省 道路局 道路交通管理課、企画課、国道・技術課、環境安全・防災課】

## 【提案事項】 予算拡充

- (1) 高速道路等の休憩施設（SA、PA）としての機能を有する「道の駅」設置に対する個別補助化など、財政支援の拡充を図ること
- (2) 高速道路等のICや空港・港湾など、既存の交通拠点への実質的なアクセスとして重要な幹線道路整備に対する個別補助化など、財政支援の拡充を図ること
- (3) 地方でのETC2.0の普及を図るとともに、県管理道路等へのITSスポットの設置や、地方自治体でもETC2.0のデータ等を利用できる環境整備を促進すること

## 【提案の背景と課題】

- 高速道路等の休憩施設としての機能を有する「道の駅」の設置
  - ・ 直轄高速や地域高規格道路には、一定間隔で休憩施設を設置する必要があるが、現在は地方自治体がIC近傍にSAやPAとしての機能を有する「道の駅」を設置・検討している状況にある。
- 既存の交通拠点への実質的なアクセス道路の整備
  - ・ 交付金等の重点配分の対象となる交通拠点は、整備中または機能強化を図っているIC、空港や港湾などに限定されている。また、そのアクセス道路は、交通拠点に完全に直結するもののみが重点とされている。
- ETC2.0の普及、情報の利活用促進
  - ・ 平成28年度末のETC2.0の普及率は、全国で約3%、本県では約1%に過ぎない。
  - ・ 現在、高速道路や直轄国道にはITSスポットが設置されているものの、主要な県管理道路等にはITSスポットが設置されていない。
  - ・ 全体的に道路予算が減少する中で、より効率的・効果的な道路整備を行う必要がある。



図1. 高速道路と「道の駅」  
(道の駅「米沢」)



図2. ITSスポットでの情報提供・収集  
(国土交通省HPより転写)

平成28年度末現在

項目	全国	東京	東北	山形県
自動車保有台数	81,260,206	4,419,010	7,141,467	934,909
ETC2.0車載器普及台数	2,379,015	381,421	103,897	12,518
ETC2.0車載器普及割合	2.93%	8.63%	1.45%	1.34%

※下記のデータを基に作成  
○自動車保有台数：(一財)自動車検査登録情報協会 OETC2.0車載器普及台数：ETC総合情報ポータルサイト

表1. 自動車保有台数とETC2.0普及率

## 【全国の現状と政府の取組み】

- 「道の駅」は、国土交通省では交通安全事業で、地方自治体では社会資本整備総合交付金で整備対象となっている。
- 複数年にわたり計画的かつ集中的な投資が必要となる地域高規格道路の整備、I Cへのアクセス道路の整備等に対して個別箇所毎に支援。  
平成30年度から、規模が大きく、他の交通拠点と連携して整備を進める空港・港湾等へのアクセス道路について、国庫債務負担行為を活用しながら計画的かつ集中的に支援を実施。
- 地域経済・社会における課題を柔軟かつ強力で解決し、成長を支えていくため、ICTやビッグデータを最大限に利活用した地域道路経済戦略を推進(図3)(平成30年度 道路関係予算概要より)。



図3. 訪日外国人レンタカーポイント事故対策活用例 (H30 道路関係予算概要より)

## 【本県の現状、取組みと課題】

- 本県では、2020年代初頭に、高速道路の整備率が約8割に達すると見込まれるが、下記の区間には休憩施設がないため、適切な位置に休憩施設となる「道の駅」の設置を行う必要がある(図4)。
  - ・東北中央自動車道  
尾花沢北IC～雄勝こまちIC 約58km
  - ・日本海沿岸東北自動車道 県内区間 約81km
- 既存のIC及び空港へのアクセス機能を有する幹線道路の整備を重点的に推進している(図5)。
- 本県では、山形県渋滞対策推進協議会を通じて、県管理道路における主要渋滞箇所の状況をプローブデータ<sup>(※)</sup>により分析を行っている。



図4. 高速道路に休憩施設がない区間

今後、高速道路等の整備効果を県内に幅広く波及させるため、ETC2.0のプローブデータを利用・分析し、車の流れを把握することで、観光や産業の振興に繋げたり、豪雪地帯特有の交通の課題への対応などに活かしていきたい。

※ビッグデータの一つで、時刻や位置などの車両走行記録に関わるデータ

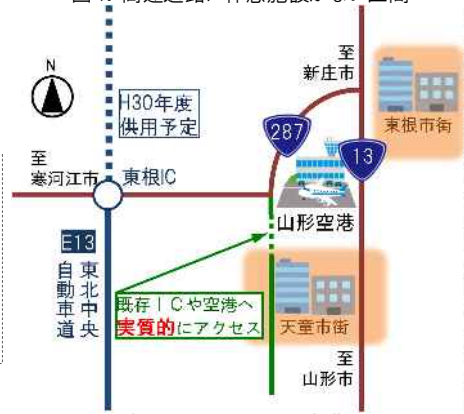


図5. 既存インターチェンジや空港への実質的なアクセス道路の例

### 山形県の特徴

- ・高速道路等の今後の供用により、県外からの流入を含め交通の流れが大きく変化
- ・降雪や路面凍結時のみに発生する交差点の渋滞等豪雪地帯特有の課題

- 例) 高速道路等の供用に伴う人の流れ等の変化を把握
- ◆ 供用により、人・物等の流れを把握
  - ◆ 県外からの車の流れを分析し、観光PR活動を実施

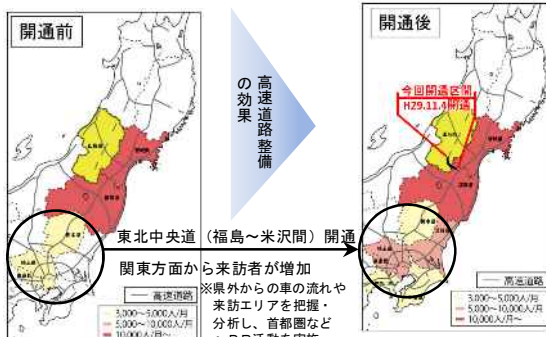


図6. 高速道路の整備効果～供用による人の流れの変化～  
出典: 第4回東北中央自動車道の利活用促進による地域活性化協議会資料

- 例) 豪雪地帯特有の冬期における交差点での渋滞、危険箇所の把握
- ◆ 降雪時や路面凍結時にのみ渋滞が発生する交差点の把握
  - ◆ 堆雪による見通し阻害で発生する急ブレーキ箇所の把握



夏期の状況 冬期の状況

図7. 夏期と冬期の路面状況

# 酒田港の機能強化～やまがた創生を牽引する酒田港～

【国土交通省 道路局 企画課、国道・技術課、港湾局 計画課】

## 【提案事項】 予算拡充

地方創生を牽引する地方の港湾の整備に必要な予算を確保することにより、県内唯一の重要港湾「酒田港」の“物流拠点としての機能強化”を図ること

- (1)安全・安心な船舶利用のための防波堤の整備[A]、改良[B]、及び、物流の効率化に資する岸壁の延伸[C]について着実に進めること
- (2)酒田港と県内陸部や太平洋側を結ぶ、新庄酒田道路等の整備を促進すること

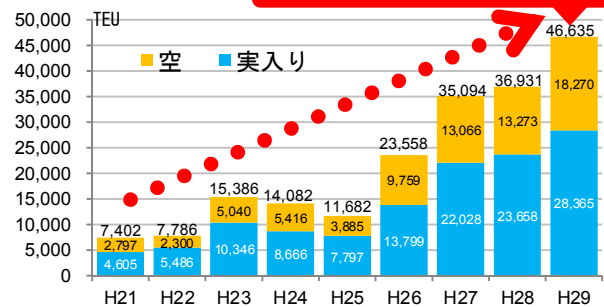
## 【提案の背景と課題】

- 酒田港では、昨年（H28）のコンテナ取扱量が4年連続で過去最高を更新するなど、山形県の産業活動や地域経済、国内外との交流の拡大に貢献し、やまがた創生を牽引している。その一方で、冬期には風浪等による入出港障害や荷役障害が発生している。

このため、コンテナ貨物の急増に対応し物流の効率化を図る岸壁の延伸を行うとともに、安全で適切な入港環境を確保する防波堤の整備・改良を行う必要がある。

### コンテナ取扱量

4年連続で過去最高を更新



### 酒田港の荷役障害等発生状況

	荷役障害		ロープ切断		入港障害		出港障害		合計
	本港	北港	本港	北港	本港	北港	本港	北港	
2012年度	0	3	2	2	3	5	14	7	36
2013年度	5	2	0	0	5	1	4	7	27
2014年度	3	11	1	1	7	18	10	8	59
2015年度	0	7	0	0	2	8	2	7	26
2016年度	0	8	0	0	7	13	8	8	44

- 酒田港と県内陸部を結ぶ国道47号は、狭隘箇所や雨量規制区間があることから、コンテナ車両や観光バスの通行に支障を来している。



山形県担当部署：県土整備部空港港湾課 TEL：023-630-2447  
道路整備課 TEL：023-630-2626





## 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
- (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29年度：83.1%）しており、平成30年3月からは機材の大型化が図られ、**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利用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、都心上空ルートの導入により発着枠の拡大が予定されている。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。



H30.3.25 羽田便大型化機材導入等記念式典

### 【全国の現状と政府の取組み】

- 国土交通省では、平成 25 年に羽田空港発着枠政策コンテストを実施し、山形空港のほか、鳥取、石見空港 3 空港が採択され、平成 26～27 年度の 2 年間、枠の使用が認められた。この間の取組みは、平成 27 年 12 月に有識者の検証を受け、山形空港は 3 年間、鳥取、石見空港は 2 年間延長され、平成 29 年 9 月には、鳥取、石見空港の検証が行われ、平成 31 年度まで 2 年間再延長された。
- 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 年度から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。

### 【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け入れ、被災地への救援物資や旅客を輸送する拠点空港として大きな役割を果たした。本県ではこうした**大規模災害時におけるリダンダンシー機能を確保・向上していくためにも、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、羽田発着枠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」を羽田便において全国で最初に導入した。また、名古屋便においては、観光需要拡大のため、平成 26 年度に「地方航空路線活性化プログラム」の採択を受けて実施してきた「西の伊勢参り・東の出羽三山参り」プロジェクトを、平成 28 年度からは地方創生推進交付金の採択を受けて「いせでわDMO」の体制を構築し、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している。  
庄内空港においても、羽田空港の発着枠の確保が難しい中、課題と目標を地域と航空会社が共有し、安定的な需要創出に向けて、航空会社と連携した取組みを強化している。
- こうした取組みの結果、山形空港では、平成 29 年度の年間利用者数が 16 年ぶりに 30 万人を達成し、また、庄内空港では、平成 29 年（暦年）の年間利用者数が 10 年ぶりに 39 万人を突破するなど、**両空港の利用者数は順調に増加している。**
- 両空港の利用拡大にあたっては、官民から成る協議会が取組みを実施しているが、地元市町村も負担金を増額し取組みを強化しているところであり、さらなる**利用拡大や路線の定着に向けては、航空会社と連携した取組みに対する国の支援が必要**である。

