

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

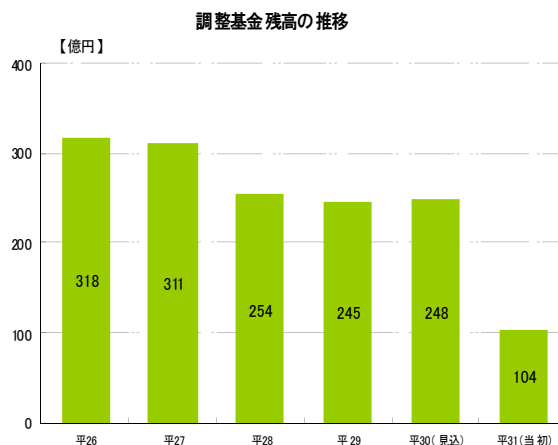
- (1) 地方創生の推進並びに消費税の増収分を活用した社会保障の充実及び「人づくり革命」をはじめとする**財政需要の地方財政計画への的確な反映** **新規**
- (2) 地方法人課税における**偏在是正措置の効果**を地方が実感できる**地方財政対策の実施** **新規**
- (3) 地方交付税の法定率の引上げ等、適切な財源対策による臨時財政対策債の発行に依存しない持続可能な地方交付税制度の確立

【提案の背景と課題】

- 地方創生の推進に向けては、現行の「地方版総合戦略」に基づく取り組みを長期的な視点に立って継続して進めていく必要があり、**次期「まち・ひと・しごと創生総合戦略」の取扱いなども踏まえ、引き続き地方財政計画における適切な財源の確保が図られるべき**である。
- また、消費税率引上げによる増収分を活用した社会保障の充実や幼児教育の無償化等の「人づくり革命」の地方負担については、**地方財政計画の歳出に全額計上することにより、一般財源総額の増額確保が図られるべき**である。
- なお、平成 31 年度税制改正による地方法人課税の新たな偏在是正措置により生じる財源については、地方創生・人口減少対策をはじめとする地方の実情に沿ったきめ細かな行政サービスを十分に担っていく上で必要となる歳出を地方財政計画に計上するなど、その全額を地方のために活用することとされたが、財政力の弱い団体においても安定した財政基盤を確保できる内容とするなど、**地方が偏在是正の効果を実感できる措置とすべき**である。
- さらに、地方の財源不足については、平成 31 年度地方財政計画において、折半対象財源不足は解消されたものの、**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、その残高が地方債残高の高止まりの大きな要因となっている**。
- 財源不足の解消に向けては、地方法人課税の偏在是正措置により生じる財源を充当することなく、地方交付税の法定率の引上げ等を行うことにより、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るべきである。

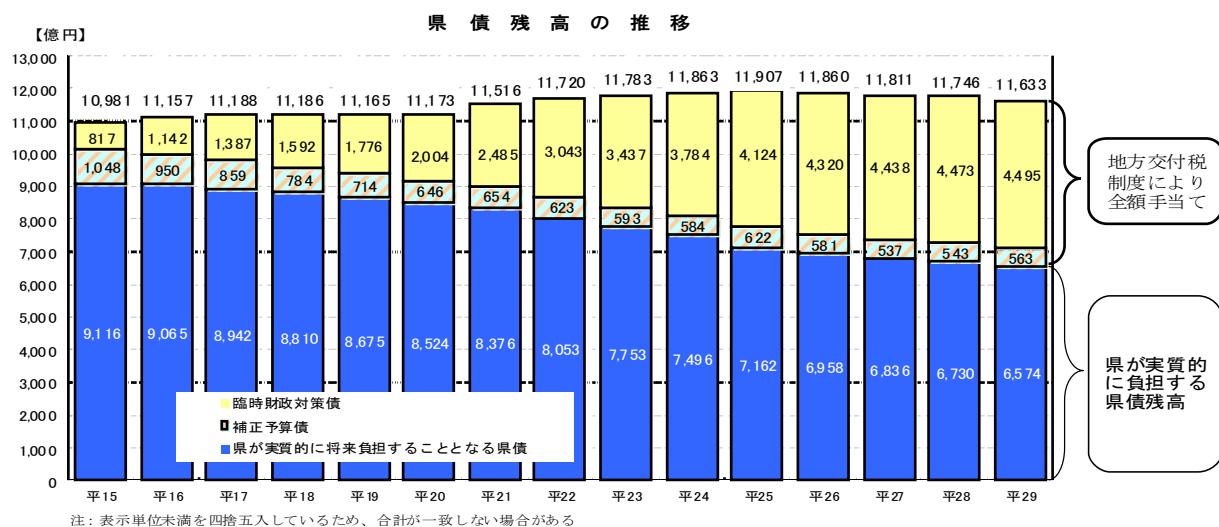
【本県の現状、取組みと課題】

- 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31年度予算を編成した時点で104億円となるが、中期的な財政収支の推計では毎年度130億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、一般財源総額が過去最高額となった平成31年度地方財政計画とは異なり、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。



[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31年度までの22年間で約24%(1,238人)削減
- ・職員給:
ピーク時の平成13年度と比較し、平成31年度において約24%(82億円)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29年度末で約28%(2,542億円)減少



地方創生の深化に向けた財政支援の拡充・税制度の延長

【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】 予算拡充 税改正

地方創生の深化に向け、切れ目ない取組みを進めるため、

- (1) 地方創生推進交付金について、移住定住の促進など、地方が政府の地方創生関連施策と一体となって展開することで、より高い効果の発揮が可能となる施策については、個人等に対する給付経費も交付対象とするなど、より一層の自由度の向上を図るとともに、十分な予算を継続的に確保すること **新規**
- (2) 地方創生拠点整備交付金について、令和 2 年度以降も継続するとともに、複数年度にわたる計画的な事業実施が可能となるよう、柔軟な制度への改善を図ること
- (3) 企業版ふるさと納税（地方創生応援税制）を令和 2 年度以降も継続すること

【提案の背景と課題】

- 平成 28 年度に創設された地方創生推進交付金は、特定の個人や個別企業に対する給付経費は、個人等の資産形成につながることや、その効果が一過性で地方創生への波及効果が低いこと等から、原則対象外経費となっているなどの制約がある。
- 政府は、東京一極集中の是正に向け、平成 31 年度より地方創生推進交付金を活用して、移住者に支援金を支給する取組み等を開始している。こうした政府の取組みが成果を生み出していく上では、移住希望者に実際に地方での暮らしや仕事を体験してもらうことが重要であることから、地方公共団体が行う「お試し移住」等の事業について、若者や学生がより参加しやすくなるよう、参加者の旅費等を交付対象とするなど、地方創生推進交付金の運用の見直しが必要である。
- 平成 28 年度から平成 30 年度まで、地方版総合戦略に基づく取組みに必要な不可欠な施設整備等を支援する地方創生拠点整備交付金が措置されたが、補正予算での措置であり、先を見通した計画的な活用が困難である。また、複数年度にわたる施設整備は、「当該事業の実施が他の事業の進捗に依存する」こと等の特定の要件を満たす場合に限定されているため、地方創生を実現する施設整備等が着実に実施できるよう、要件の緩和が必要である。

- 全国知事会や地方六団体等においても、対象経費の拡充や交付上限額の目安の撤廃など、より一層自由度の高い制度とするよう政府に求めている。
- 企業版ふるさと納税は、平成 31 年度までの特例措置になっており、平成 31 年度税制改正において、内閣府（地方創生推進事務局）から平成 36 年度（令和 6 年度）までの 5 年間の延長要望が出されたが、平成 32 年度（令和 2 年度）税制改正に向けて引き続き議論していくこととされ、制度の延長は不透明な状況。
- 民間企業の活力を寄附の形で活用し、地方創生を推し進めるうえで有効な仕組みであり、本県や県内市町村において広く活用されているため、継続措置が必要である。

【本県の現状、取組みと課題】

- 本県では、平成 27 年 10 月に策定した「やまがた創生総合戦略」に基づき、本県への移住や若者の県内定着・回帰の促進等に取り組んでいる。首都圏から距離のある本県への移住を促進するためには、移住定住を決定する前段階として、本県での暮らしを実際に体験することが重要であることから、政府の移住施策をより効果的に推進するためにも、「移住インターンシップ」への参加に要する交通費等の負担軽減を図ることで、学生をはじめ若者の参加を促す必要がある。
- 地方創生拠点整備交付金については、特定の要件を満たす場合に限り、複数年度にわたる施設整備が可能となっており、原則として単年度で整備することとなるため、施設の設計から、工事、設備・備品の設置までを短期間で実施する必要があり、施設の機能等について十分に検討することができない。
- 企業版ふるさと納税については、県分については、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、地方創生の取組み等について連携協定を締結した企業や、県内進出企業、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等の説明などを行い、制度の活用を図ってきた。また、市町村においても企業へ独自に働きかけを行うなどして、制度の活用を図っている。

（参考）企業版ふるさと納税の活用実績

- ・ H29 実績：（県）4 社 合計 49 万円 （市町村）1 市 1 町 5 社 合計 1,490 万円
- ・ H30 予定：（県）6 社 合計 622 万円 （市町村）2 市 1 町 7 社 合計 2,010 万円
- ・ H31 予定：（県）8 社 合計 195 万円 （市町村）2 市 1 町 7 社 合計 2,310 万円

放置された大規模建築物対策 ～除却費用の供託制度等の創設について～

【国土交通省 住宅局 住宅総合整備課】

【提案事項】 **規制創設**

「法人の破産等により適正に管理されずに放置されたホテル・旅館等の大規模建築物」の除却については、地方公共団体の負担が大きく対応が困難なことから、除却費用の供託又は保険加入の義務付け等により、**放置建築物の除却費用を建物所有者が準備する制度を創設**すること

【提案の背景と課題】

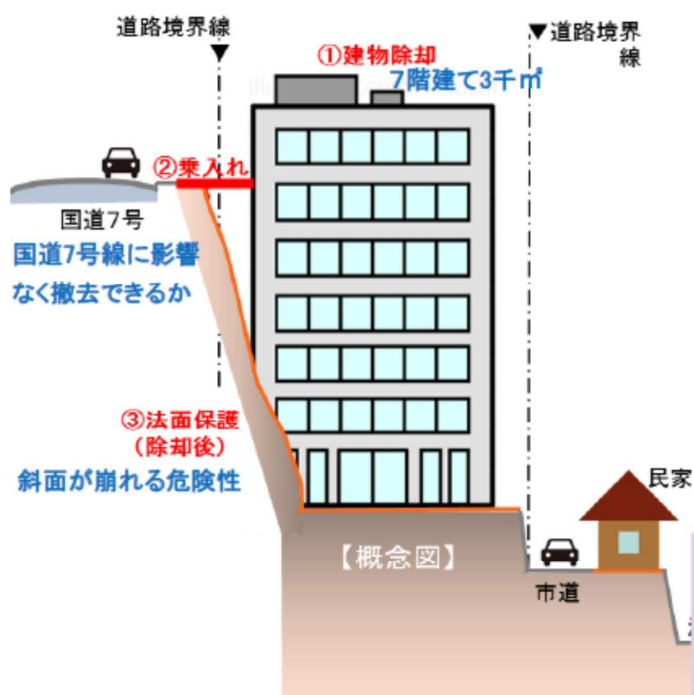
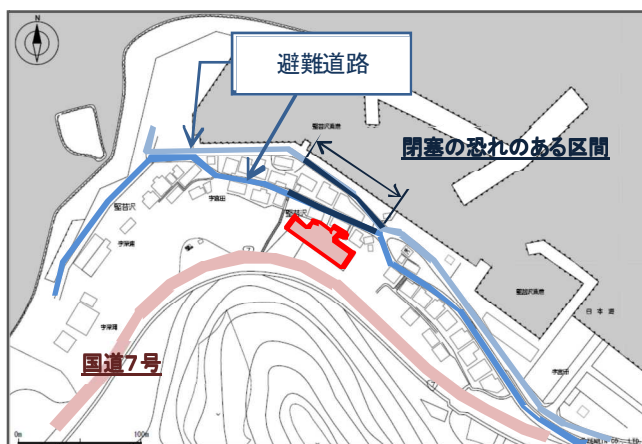
- 法人の破産等により適正に管理されずに放置された大規模な建築物（以下、「放置建築物」という。）は、大規模な地震による倒壊の危険性があることや、建物の老朽化が進み屋根や外壁等が周辺に飛散するなど、**近隣住民の生活に大きな影響を与える**こととなる。
- 放置建築物の所有法人等が不在であれば、解体などの対応は地方公共団体に求められる。地方公共団体が略式代執行により放置建築物の除却を行う場合、国土交通省の「空き家再生等推進事業」などの国庫補助を活用することができるが、**対象となる放置建築物が大規模になるほど負担が増大し、対応が困難**となる。
- 株式会社等が営利を目的として建設する大規模な建築物が、法人の破産等により放置建築物となる事例は、多数存在する。今後、放置建築物が危険な状態となれば、その対応は地方公共団体に求められるが、**所有者のモラルハザードとならないよう、除却費用を事前に確保するための抜本的な制度創設**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)]

【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ている。これまで屋根・外壁等の部材の落下・飛散が生じており、市では応急措置を条例に基づき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り、付近住民から市に対して除却を要望されているが、市では除却費用が高額となることからその対応に苦慮している。
- 地価の高い大都市圏とは異なり、地方においては、破産手続きの中で利便性の低い放置建築物が除却される可能性は低く、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。このため、原因者である所有者が解体費用を負担する仕組みなど、抜本的な制度創設が必要である。



屋上の金属パイプが落下



民家の窓に突き刺さる事故



福島～米沢間トンネル整備の早期事業化及び 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

山形・東北の未来を拓く福島～米沢間のトンネル整備の早期事業化、そして、地方創生の基盤となる奥羽・羽越新幹線の早期実現のため、

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

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

その際、同トンネルが北海道・東北新幹線をはじめ全国の新幹線ネットワークの運行の安定性向上に寄与し、さらには、フル規格仕様で整備することにより、将来の奥羽新幹線の整備につながるものであることを踏まえ、**整備新幹線と同等の支援スキームの創設についても検討**すること

② 同トンネルに係る上記の意義・効果を踏まえて、同トンネル整備を将来の新幹線整備につながる**効率的な新幹線整備手法の確立に向けたモデルケースとして位置付け、早期整備に向けた検討を県・JR東日本とともに進める**こと

(2) 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

【提案の背景と課題】

<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。

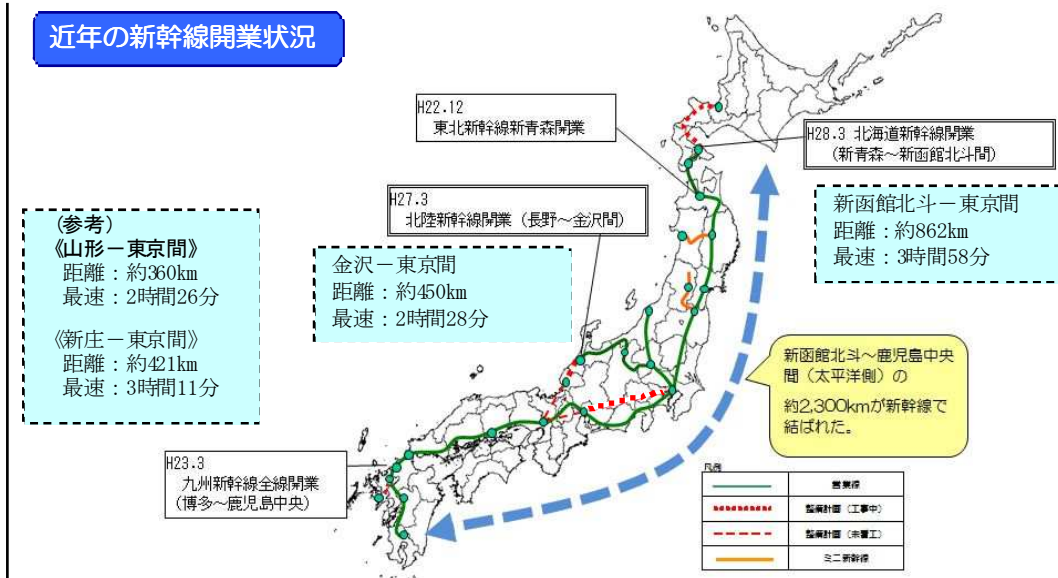


- このような中、平成 27 年より、J R 東日本において、福島～米沢間の抜本的な防災対策に係る調査が行われ、一昨年、全長約 23 km の短絡トンネルを整備（事業費 1,500 億円、フル規格新幹線サイズのトンネル断面とする場合は+120 億円）することで、雨・雪等による輸送障害件数の低減など安定輸送の確立、地滑り・雪崩等の災害リスクの完封といった防災面の強化のほか、10 分強の時間短縮が図られるとの調査結果が示された。



- 将来のフル規格新幹線の実現を見据え、同トンネル整備の早期事業化に向けて、県と J R 東日本の両者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。
- 同トンネルの整備は、現在の山形新幹線の安定性、速達性の向上はもとより、北海道・東北新幹線の安定性向上など、全国の新幹線ネットワークの運行にも効果が期待される重要なプロジェクトであり、さらには、同トンネルをフル規格仕様で整備することにより、将来の奥羽新幹線の整備につながることから、整備新幹線と同等の支援スキームの創設についての検討が必要である。
- このような同トンネル整備の意義・効果を踏まえ、政府において、同トンネル整備を調査・研究を進めている効率的な新幹線整備手法のモデルケースとして位置づけを行い、県と J R 東日本とともに、事業化に向けた検討を進めていくことが必要である。

<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より青森～東京間の約 700 km 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、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 年以上進展がなく、東北では、日本海側の秋田県と山形県だけがフル規格新幹線が整備されていない状況となっている。

- 在来線区間を走行する山形新幹線の山形～東京間は開業 27 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、『新幹線』と呼ばれているものの、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である。
- 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。



【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、経済界等が一体となった「オール山形」の推進組織「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、その後、県内 4 地域の全てに推進組織が設立され、これらを核として、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。平成 30 年度からは、奥羽新幹線整備の足掛かりとなる、福島～米沢間のトンネル整備の早期事業化を最重要課題と位置付け、取組みを強化している。また、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、福島～米沢間のトンネル整備の早期事業化及び両新幹線の早期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年度に設立した「関係6県合同プロジェクトチーム」において、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。



H30. 9. 11 県同盟、各地域同盟会、県選出国會議員、県議會議員、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東日本に対しては、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、平成29年11月に、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、トンネル整備の早期事業化に向けて、フル規格新幹線を見据えた整備のあり方や政府の財政支援を含めた財源スキーム等の検討を進めており、今後、国土計画や交通政策に関する有識者との協議も行い、さらに検討の熟度を高めることとしている。

福島～米沢間の抜本的な防災対策＜トンネル整備構想＞

JR東日本

○山形新幹線の運休・遅延が最も多い福島～米沢間において、全長約23kmの短絡トンネルを整備

整備費用・工期 (JR東日本の調査結果より)	
概算費	在来断面の場合 約1,500億円
	フル規格新幹線サイズとする場合 約1,620億円(+120億円)
工期	約15年(着工から)

整備効果	
輸送障害件数の低減による安定性向上	
地滑りや雪崩等の災害リスクの完封	
災害時の乗客救出や復旧困難となるリスクの完封	
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

【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

○ 国土強靱化及び地方創生の実現のため長期的・安定的に道路整備・管理に使用できる新たな財源の創設の検討及び物流、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) やまがた創生を牽引する **縦軸** の整備

日本海側と太平洋側の格差是正を図るため、**未だ6箇所ものミッシングリンクがある** 本県高速道路の早期供用を着実に図ること

(2) 雨や雪に強く信頼性の高い **横軸** の整備

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し、安定的な物流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について、重要物流道路として必要な機能強化や重点整備などを確実に実施し、更なる整備の加速を図ること

【提案の背景と課題】

○ 本県の高速道路供用率は76%であり、全国の87%、東北の91%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〕

- ・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～遊佐比子間の早期完成を図ること。
- ・朝日温海道路、遊佐比子～遊佐鳥海間、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、安定した冬期交通の確保を図るため、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。

	高速道路整備の進捗状況 ※1			スマートICの整備状況 ※2		
	平成31年4月15日現在			平成30年8月10日現在		
	予定路線延長 (km)	供用延長 (km)	供用率	開通済み (箇所)	事業中 (箇所)	準備段階調査中 (箇所)
全国	11,520	10,057	87%	114	58	15
東北6県	1,883	1,708	91%	15	8	3
山形県	341	259	76%	1	0	1

※1 全国の数値は旬刊高速道路(発行:全国高速道路建設協議会)による。東北6県の数値は全国高速道路建設協議会調査より山形県独自集計

※2 国土交通省ホームページより

○ 本県の地域高規格道路供用率は29%で大半が未事業化区間であり、雨や雪による通行規制が多く発生しているため、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)

- ・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～立川間の新規事業化に向けて計画段階評価を推進すること。
- ・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。

