

国土の強靱化と交流拡大に不可欠な山形新幹線 「米沢トンネル(仮称)」及びフル規格新幹線の早期実現

【内閣官房 国土強靱化推進室、デジタル田園都市国家構想実現会議事務局】
【国土交通省 鉄道局総務課、幹線鉄道課、施設課】

【提案事項】 予算拡充

国土強靱化や日本海・太平洋2面活用型国土の形成、さらにはデジタル田園都市国家構想の下での地域経済活性化・分散型社会構築のため、全国新幹線ネットワークの充実・強化が必要であることから、

- (1) 山形新幹線「米沢トンネル(仮称)」について、整備費用への支援を行うこと
また、整備効果の最大化を図るため、二次交通手段の充実や MaaS基盤の整備を通じて形成される面的なネットワークの結節点となる駅を中心としたまちづくりなど、デジタル田園都市の実現につながる沿線活性化に向けた地域の取組みへの支援や地域と連携したプロジェクトを推進すること **新規**
- (2) 基本計画路線である奥羽・羽越新幹線について、整備計画策定に向けた法定手続きに着手するとともに、新幹線関係予算を増額すること

【提案の背景・現状】

- 北海道から鹿児島までフル規格新幹線で結ばれた太平洋側に比べ、日本海側は昭和48年に基本計画に定められて以降40年以上進展がなく、東北では山形県・秋田県だけが未整備と観光や災害対応等の面で大きな格差が生じている。
- 山形新幹線(在来線特急)は、本県と首都圏を結ぶ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、特に福島～米沢間において自然災害等による輸送障害が多発し、安全性や安定輸送の確保が喫緊の課題となっている。

【山形県の取組み】

- 山形新幹線「米沢トンネル(仮称)」整備について、JR東日本から、時速200km以上の高速走行ができる可能性がある新ルートの提案があり、現在、県も一部費用を負担し、具体的ルート検討のための共同調査を実施している。
- また、同トンネルの収支採算性を高めるため、同社や地域の関係者と連携し、山形新幹線を活用した本県特産品の荷物輸送やワーケーション、駅直結のコワーキングスペースの整備など、利用拡大や沿線活性化の取組みを展開している。

【解決すべき課題】

- 国土強靱化、分散型社会の構築を図る上で全国新幹線ネットワークの早期整備は急務であり、東北の中央部及び日本海沿岸を貫く骨格として大きな役割を果たす、奥羽新幹線・羽越新幹線の整備が必要である。
- そうした中、山形新幹線「米沢トンネル(仮称)」は、北海道・東北新幹線をはじめ全国新幹線ネットワークの安定性向上にも寄与し、将来のフル規格新幹線を見据えた整備を行うことで効率的な奥羽新幹線整備にもつながるものである。
- 一方で、莫大な事業費と長期間を要する一大プロジェクトであるため、政府による整備費用への支援に加え、整備効果の最大化に向け、交通結節点である駅を中心に、住民・訪問者双方にとって移動利便性が高く、商業・ビジネス(スタートアップ拠点の整備等を含む)・文化等の機能充実を図るまちづくりなど、沿線活性化の取組みへの支援が必要である。

奥羽新幹線

(福島市～山形市～秋田市)

三県の県都をつなぐ大動脈

奥羽新幹線の実現により

- 東京～山形間…**1時間台**に
(現行:平均2時間44分)
- 東京～秋田間…**2時間台**に
(現行:平均3時間49分)

凡例

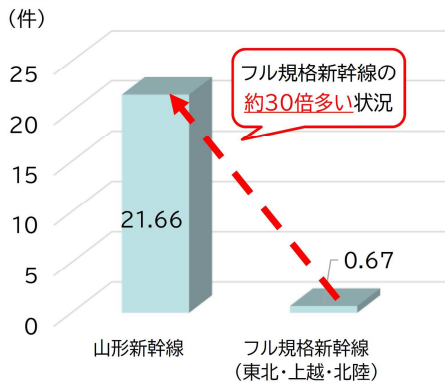
	営業線
	整備計画(工事中)
	整備計画(未着工)
	奥羽新幹線
	羽越新幹線
	ミニ新幹線

羽越新幹線

(富山市～新潟市～秋田市～青森市)

日本海側の大動脈

■フル規格新幹線と山形新幹線の
走行100万キロあたり輸送障害件数
(H26～R2年度:JR東日本管内)



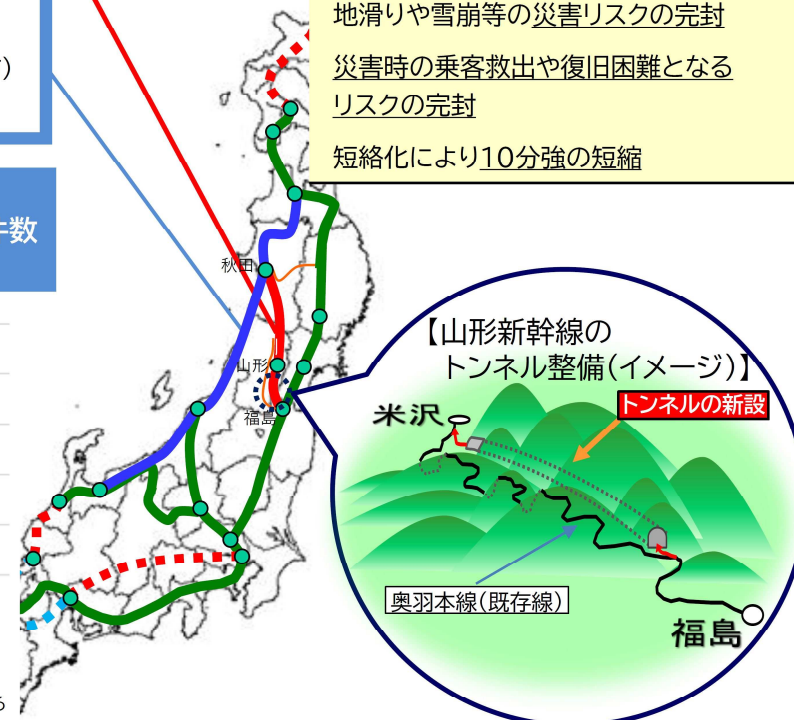
出典:JR東日本提供データ、鉄軌道輸送の安全に関わる情報より県作成

■福島～米沢間の抜本的な防災対策
(JR東日本の調査結果)

整備費用・工期	
概算事業費	約1,500億円
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



■山形新幹線「米沢トンネル(仮称)」整備に向けた取組み
～山形新幹線の利用拡大・沿線活性化～

○山形新幹線を活用した新幹線荷物輸送
最上地域の特産品 R3.10.1
(新庄～東京)



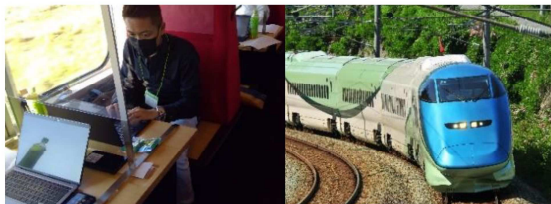
庄内北前ガニ R3.10.8
(酒田～新庄～東京:陸羽西線も活用)



置賜秋の味覚セット R3.11.27 (米沢～東京)



○やまがたワーケーション新幹線
「とれいゆつばさ」を活用 R3.12.3



○スタートアップステーション・ジョージ山形開設
(山形駅直結 霞城セントラル2階) R3.11.18



地方空港の機能強化と航空ネットワークの維持・拡充

【国土交通省航空局航空ネットワーク企画課、空港計画課、総務課企画室、航空事業課】

【提案事項】 **予算拡充** **制度改正**

災害に強い国土の形成、国内外からの交流人口拡大による地方創生の実現には、地方空港の機能強化と航空ネットワークの維持・拡充は必要不可欠であることから

- (1) 災害時のリダンダンシー機能を拡充し、インバウンド対応の国際線の就航も可能とするため、**地方空港の滑走路 2,500m化を推進**すること
- (2) **空港の国際化など空港の機能強化に対する支援を拡充**すること
- (3) 羽田発着枠政策コンテストにより2便化されている**羽田＝山形線について、恒久的に2便化運航が確保されるように措置**すること
- (4) **羽田＝庄内線の増便に向けて同コンテスト枠の拡大等を図る**こと

【提案の背景・現状】

- 本県では、東日本大震災時に多くの臨時便や米軍機等を受け入れ大きな役割を果たしたが、**滑走路が 2,000m しかないため、遠方からの受入れが困難**である。
- 本県国際チャーター便の速やかな運航再開や更なる交流拡大に向けては、**万全な感染症対策を含め、空港の受入体制の整備等が重要**である。
- **羽田＝山形線は、コロナ禍を例外とすれば、利用実績が堅調であり、大規模災害時には、鉄道・近隣県他空港の代替機能を果たしている。**また、**羽田＝庄内線は、庄内地域にとってビジネス・観光等の交流拡大のために極めて重要な高速交通の基盤**となっている。

【山形県の取組み】

- 庄内空港のインバウンド受入対応のため、空港の機能強化について、空港ビルや地元市町等とともに、具体的な機能強化策等について調査を行っている。
- 釣り文化という地域資源に着目した「庄内浜釣りケーション」（釣り×ワーク）の実証が地元住民を中心に活発に展開されるなど、新たな航空需要の創出及び地域活性化につながる取組みが県内各地で進められている。

【解決すべき課題】

- 滑走路 2,000m では、遠方から旅客・貨物をフルに乗せた運航が出来ず、リダンダンシー機能を十分に発揮することができない。
- 庄内空港の国内線と国際線の動線の分離など、空港の国際チャーター便受入体制の整備等を着実に進めていく必要がある。
- 国内線の維持・拡充のため、利用回復・拡大に積極的に取り組むとともに、リダンダンシー機能維持のためにも、**羽田＝山形線の恒久的な 2 便化、羽田＝庄内線の増便に向けた措置が必要**である。
- デジタル田園都市国家構想の実現に向けては、都市住民が地方でのリフレッシュによる気付きから新たな価値を生み出していくことなども含め、多様で豊かな暮らしを可能とする都市と地方間の高速交通ネットワークの充実が必要である。

広域災害時の利用状況

※H23. 3. 11 東日本大震災時【山形空港】

■ 震災前（定期便のみ運航）

	総搭乗者数	1日当たりの搭乗者数	平均搭乗率
2月	6,387人	228人	41.6%
3月1日～11日	2,392人	224人 ^(※)	36.9% ^(※)

※：地震発生後の便が欠航となったため、3月11日分を除く、3月10日までの実績としている。

■ 震災後（臨時便運航）

1日当たりの利用者数が10倍超へ

	総搭乗者数	1日当たりの搭乗者数	平均搭乗率
3月12日～31日	46,935人	2,347人	83.2%
4月	69,550人	2,318人	66.8%
5月	17,411人	562人	37.8%



1階受付カウンター付近



空港から被災地に向かう救助関係者

※R3. 2. 13 福島県沖地震時【山形空港】

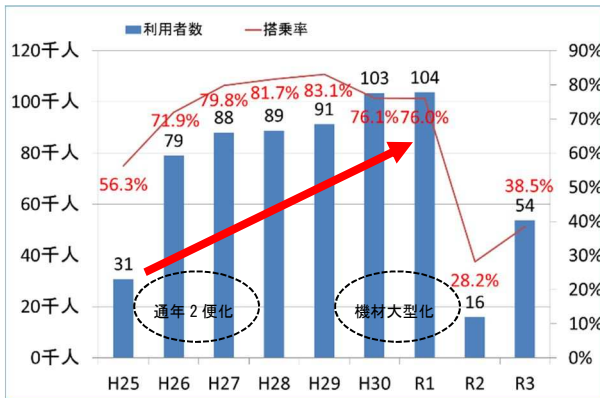
- 羽田＝山形線を臨時運航
- 2/15～2/24の10日間（計64便）
- 利用者数は3,011人

※R4. 3. 16 福島県沖地震時【山形空港】

- 羽田＝山形線を臨時運航
- 3/17～4/1(3/29除く)の15日間（計32便）
- 利用者数は2,206人

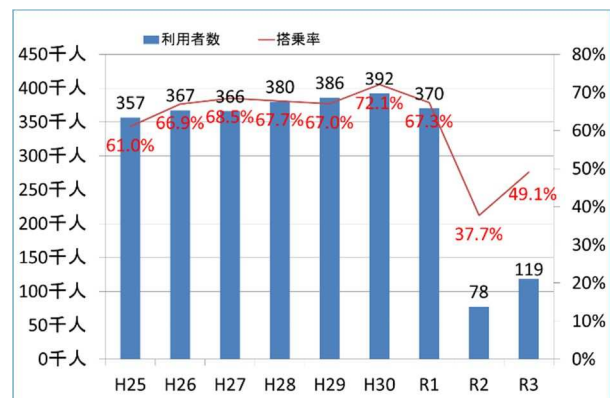
羽田＝山形線 利用状況

政策コンテストによる2便化後、利用者数が3倍超



羽田＝庄内線 利用状況

重要な交通基盤として、コロナ前は利用者数が増加傾向



「庄内浜釣りケーション」の取組み



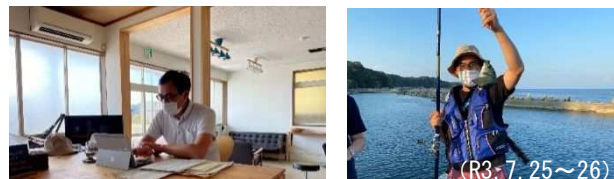
キックオフミーティング（R2. 12. 1）



公式ポータルサイトを開設（R3. 7）



専門家等を交えてコンセプトを検討（R3. 3. 18）



本県唯一の有人離島「飛島」での釣りケーション実証

豊かな漁場＋コワーキングスペース＋温泉等の地域資源を結び付け、付加価値向上につなげる取組みを展開

山形県担当部署：県土整備部 空港港湾課

みらい企画創造部 総合交通政策課

TEL：023-630-2447

TEL：023-630-3079

地域公共交通の維持・確保に向けた取組みへの支援

【総務省自治財政局財政課、情報流通行政局地域通信振興課】
 【国土交通省自動車局旅客課、総合政策局地域交通課、モビリティサービス推進課、
 自動車局技術・環境政策課、鉄道局鉄道事業課、海事局内航課】

【提案事項】 制度創設 予算拡充

高齢化の進行による免許返納の増加などに伴い、高齢者をはじめ住民の日常生活の足となる地域公共交通の維持・確保が不可欠であることから、

(1) バス運行に関する「地域公共交通確保維持改善事業費補助金」の予算の拡充を図るとともに、**地域の実情に応じた補助算定基準の緩和や、補助対象事業の拡充**を図ること

(2) 地域・ローカル鉄道や旅客船の維持・確保に係る支援の拡充を図ること

(3) **乗用タクシーを活用した取組みに対し、支援の拡充**を図ること

(4) **MaaSの早期導入に向けた基盤整備に関する支援の拡充**を図ること

(5) バス等の運転手の人員不足等にも対応した**自動運転の技術開発や実現に向け、特に状況が深刻な地方部で取組みを加速**すること **新規**

(6) 地域や企業、行政が連携して行う**地域課題の解決のため、地域公共交通を活用した取組みに対し、新たな支援制度を創設**すること **新規**

【提案の背景・現状】

- 人口減少に加え、コロナ禍の影響により、自治体の負担は拡大しているが、「地域公共交通確保維持改善事業」は**画一的な算定基準等により、特に地方部では十分な支援となっていない。**
- 地域公共交通は、人口減少に伴う**利用減少による事業性の悪化**、また、運転者の**高齢化による担い手不足**が喫緊の課題となっている。

【山形県の取組み】

- 令和3年、**国や市町村、交通事業者等とともに「山形県地域公共交通計画」を策定**し、持続可能な地域公共交通ネットワークの維持・確保を図っている。
- フラワー長井線については、上下分離方式に基づく施設修繕等に対する財政支援や利用促進等に沿線2市2町とともに取り組んでいる。
- **路線バス等の運行情報や公共交通に関わる統計データ等を横断的活用**に資する**プラットフォームを整備**し、交通情報のオープンデータ化を推進している。

【解決すべき課題】

- 人口減少・コロナによる利用環境の変化により、大幅な収益改善は困難であるため、**沿線の実態に合わせた国庫補助事業の要件緩和**などが必要である。
- 地域・ローカル鉄道は、老朽化した車両や施設・設備の更新等に向け財政負担の増加が見込まれ、**国庫補助の更なる上乗せやJR在来線継続への新たな支援**が必要である。
- 地域公共交通の維持・確保の取組みに**乗用タクシー**を活用した場合、政府の補助制度において**上限額の撤廃**など、支援拡充が必要である。
- バス情報の動的データを提供する**バスロケーションシステムの整備**等により、**MaaS早期導入の基盤整備**を行う必要がある。
- 事業性向上のためには、例えば**地域を巡回するバスの特長を生かした除雪や駐車場空き状況等のリアルタイム情報の提供**など、**運賃収入以外の収入の確保**にもつながる取組みの促進が必要である。

乗合バス・地域鉄道の現状

■バス事業者等は沿線自治体等と連携し利用拡大・生産性向上に取り組んでいるが、少子化を伴う人口減少・コロナによる利用環境の変化により、大幅な利用改善は厳しい状況であり、自治体の負担も拡大

バス等の乗合事業者への自治体支援の状況

＜人口減少・コロナ禍等による利用環境の変化に伴い自治体の負担が増大＞

		国	県	市町村
幹線	H28年度	8,809万円	8,809万円	
	R2年度	1億2,641万円	1億2,641万円	
定時定路線	H28年度	4,459万円	6,841万円	7億9,751万円
	R2年度	4,098万円	5,669万円	10億 885万円
デマンド	H28年度	775万円	2,762万円	1億5,557万円
	R2年度	1,297万円	1,712万円	2億4,034万円
合計	H28年度	1億4,043万円	1億8,412万円	9億5,308万円
	R2年度	1億8,036万円	2億 22万円	12億4,919万円

フラワー長井線の施設維持等への自治体支援の状況

＜増加する自治体負担・減少する国庫補助・安全性確保のために必要な設備更新の停滞＞

年次	～H27	H28～	R3～
自治体負担	6,000万円	8,400万円	1億800万円
施設整備等への国庫補助率	1 / 3	1 / 2	1 / 3
備考	<ul style="list-style-type: none"> ・H28から上下分離方式に移行する等、地域による様々な支援を実施してきたが、開業当初に地元自治体が出した6億円の基金は残高が約6,000万円まで減少(R3.3月末時点) ・開業から30年が経過した車両の更新等、老朽化した施設・設備の更新に今後、多額の経費が必要 ・コロナにより運行収入が大きく減少したため、R2は運行経費の一部を支援 		

乗用タクシーを活用した取組み

■地方部においては、乗用タクシーについて地域公共交通の担い手としての期待が大

■令和元年度からの「おきタク（南陽市）」に続き、令和3年4月からは、「おばくる（尾花沢市）」が運行を開始するなど、乗用タクシーを活用したサービスが県内各地に拡大



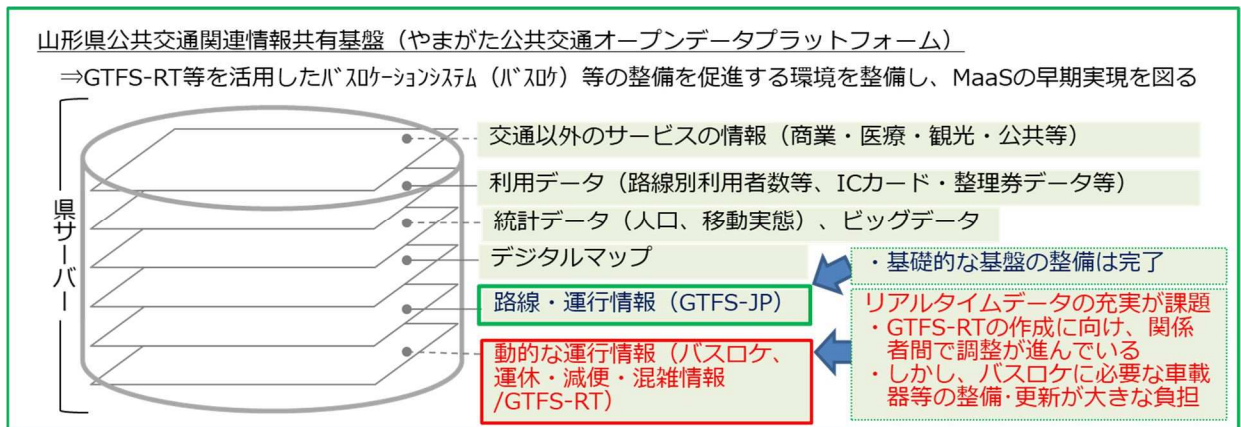
＜R1. 10. 1 運行開始 おきタク（南陽市）＞

＜R3. 4. 1 運行開始 おばくる（尾花沢市）＞

MaaSの早期導入の基盤整備

■県内の公共交通の統計データや交通サービス情報（GTFS-JP等）を整理・作成し、県サーバーで管理

■GTFS-JPによるバス情報については、5大路線検索サイトプロバイダ（CP）に提供し、Webでのルート案内を実現



高規格道路・一般広域道路の整備推進と財源の確保

【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**

広域道路ネットワークを形成する高規格道路、一般広域道路は、産業・観光の振興や、災害に対する強靱化の観点からも重要な社会資本である。しかし、本県を含む日本海側は太平洋側に対し整備が遅れており、国土の均衡ある発展や強靱化にはこの格差の是正が不可欠であることから、

- (1) 国土強靱化などに資する**格子状の高規格道路のミッシングリンク解消**と、**直轄国道等とのダブルネットワーク機能強化**のため
 - ① 事業中区間の**更なる整備加速**を図ること
 - ② 調査中区間(新庄酒田道路、石巻新庄道路、新潟山形南部連絡道路)の着実な事業化に向けた**調査推進**を図ること
 - ③ 構想路線の(仮称)庄内内陸月山連絡道路についても、整備や維持管理の財源を含めた事業手法などの**課題の整理・検討**に着手すること
 - ④ 直轄国道の一般広域道路について、**防災課題の解消**及び事業中区間の**整備推進**を図ること
- (2) 安全・安心確保のため、**4車線化優先整備区間の整備推進**を図るとともに、**地域とのアクセス強化**のため、スマートICの整備を推進すること
- (3) これらのために、**必要な財源を長期安定的、かつ計画的に確保**すること

【提案の背景・現状】

- 本県の**高速道路供用率は79%**で、全国の89%、東北の93%に比べ著しく低く、**東北でも下位**である。
- 人・モノの流れが自動車に大きく依存する本県にとって、産業や観光の振興、交流人口の拡大に資する広域道路ネットワークの整備は不可欠であり、ポストコロナに向けた本県経済の再生に向けても、その重要性は一層高まっている。
- しかしながら、高規格道路の整備が進む太平洋側に対して、本県では**縦軸でも横軸でも多くのミッシングリンク**を抱え、**十分な機能を発揮していない**。
- 高規格道路とダブルネットワーク機能を果たす一般広域道路(直轄国道)も、**速達性**や豪雨・豪雪等の**自然災害に対する脆弱性**などの課題を有している。

【山形県の取組み】

- 高規格道路の円滑な事業実施に向けた**事業用地の先行取得**や、整備効果の発現に向けて**地域活性化IC**や**アクセス道路の整備**に取り組んでいる。

【解決すべき課題】

- 本県の高規格道路は、4路線14区間約90kmで事業が進められており、県政発展に向けたストック効果の早期発現のため1日も早い開通が必要である。
- 災害等に対する信頼性の高い道路ネットワークの構築に向けて、高規格道路と代替機能を発揮する直轄国道等との**ダブルネットワーク**が必要である。
- 構想路線の(仮称)庄内内陸月山連絡道路は、技術的課題に加え、整備や維持管理の財源を含めた事業手法など、今後の検討が必要である。
- 一般広域道路の課題解決のため、国道48号の事前通行規制解消に向けた調査検討への着手や国道112号の渋滞緩和に向けたバイパスの整備推進が必要である。

< 広域道路ネットワーク計画 >



- (1)① 事業中区間の整備加速
 - 日本海沿岸東北自動車道 : 朝日温海道路、遊佐比子～遊佐鳥海、遊佐象潟道路
 - 東北中央自動車道 : 東根北～村山本飯田、泉田道路、新庄金山道路、金山道路、真室川雄勝道路
 - 新庄酒田道路 : 新庄古口道路、高屋防災、高屋道路、戸沢立川道路
 - 新潟山形南部連絡道路 : 梨郷道路、小国道路
- (1)② 調査中区間の着実な事業化に向けた調査推進
 - 新庄酒田道路、石巻新庄道路、新潟山形南部連絡道路
- (1)③ 構想路線の事業手法などの課題の整理・検討
 - (仮称)庄内内陸月山連絡道路
- (1)④ 事業中区間の整備推進 (直轄国道・一般広域道路)
 - 一般国道112号外 : 山形中山道路外
- (2) 4車線化優先整備区間の整備推進
 - 東北中央自動車道 : 山形PA・天童・高島PA-TIC

凡 例			
高規格道路 ^{※1}	供用中		一般広域道路 ^{※2}
	事業中		供用中
	調査中		事業中
	構想路線		
※1 サービス速度が概ね60km/h以上の道路 ※2 サービス速度が概ね40km/h以上の道路			
高速道路の整備状況 令和4年4月1日現在			
	予定路線延長 (km)	供用延長 (km)	供用率
全国	11,520	10,201	89%
東北6県	1,882	1,741	93%
山形県	340	269	79%



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

高規格道路と一体となって地域を活性化する県管理道路や「道の駅」の整備推進と財源の確保

【国土交通省 道路局 企画課、国道・技術課、環境安全・防災課】

【提案事項】 予算拡充 制度拡充

道路のストック効果高めるとともに、地域経済に活力を取り込むためには、広域的な道路ネットワークの構築に加え、休憩機能のみならず、交通や防災などの機能を備えた地方創生を加速する拠点の整備が重要であるため、

- (1) IC近傍に位置し、広域的な交通や防災の拠点としての機能を付加する「道の駅」の整備について、個別補助化など支援強化を図ること **新規**
- (2) 市町村の中心市街地や観光地、交通・防災拠点となる「道の駅」、空港・港湾等の重要な拠点と高規格道路を結ぶ実質的なアクセス道路の整備について、個別補助化など支援強化を図ること
- (3) 道路全体のネットワークとして、高規格道路のストック効果を最大限発揮する県管理道路の整備についても、必要な財源を確保すること

【提案の背景・現状】

- 『新広域道路交通計画』において、広域的な道路ネットワーク（リンク）の構築と広域的な交通や防災の結節点（ノード）の機能強化を図ることとしている。
- 一方、現在の補助制度では、整備中の高規格道路・スマートICへの一次アクセス道路等に限定され、また、「道の駅」への支援も限定的である。

【山形県の取組み】

- 現在整備中であり、開通時期が公表されている高規格道路の東北中央自動車道、日本海沿岸東北自動車道、新庄酒田道路、新潟山形南部連絡道路へのアクセス道路の整備とIC近傍に位置する拠点機能をもった「道の駅」への支援

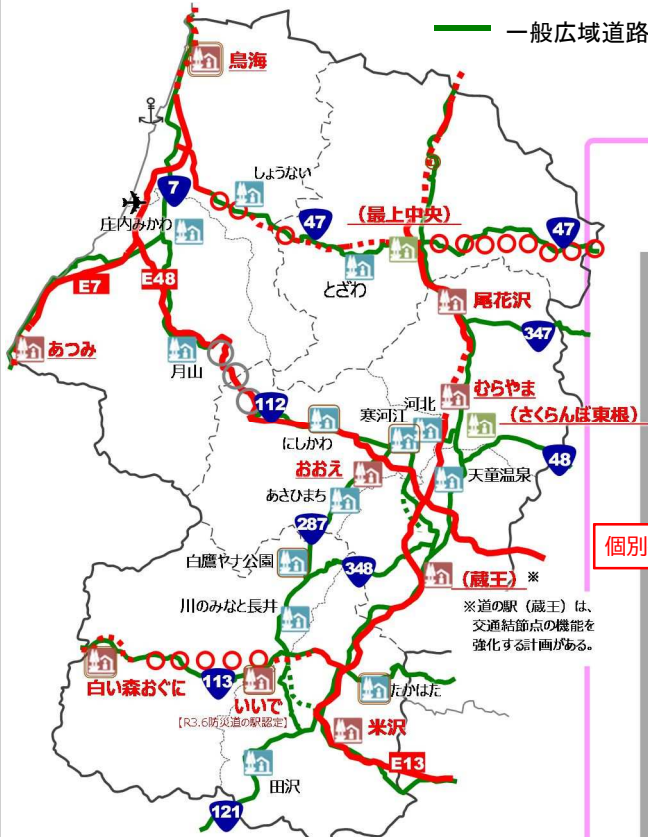
高規格道路	・アクセス道路等 ・加えて実質的なアクセス道路（工区）	IC近傍の拠点となる「道の駅」（）は仮称
東北中央自動車道	・国道287号 東根拡幅 ・（主）山形天童線（成生工区）	米沢、（蔵王）、むらやま、尾花沢、（最上中央）
日本海沿岸東北自動車道	・国道345号 遊佐鳥海IC連絡道路 ・（主）菅野代堅苔沢線（山五十川工区）	あつみ、鳥海
新庄酒田道路	・国道458号 本合海バイパス ・（主）戸沢大蔵線（古口工区）	（最上中央）
新潟山形南部連絡道路	・国道287号 米沢長井道路 ・（主）長井飯豊線（小白川工区）	いいで、白い森おぐに

- 高規格道路のストック効果を最大限発揮する県管理道路の整備
国道287号（菅蒲工区）、国道344号（安田工区）、国道458号（金沢工区）等

【解決すべき課題】

- 広域的な道路ネットワークを構築するには、高規格道路のミッシングリンクの解消とともに、重要な拠点間を効率的に結ぶアクセス道路の整備が必要である。
- 広域的な交通や防災の機能強化を図る重要な拠点となる「道の駅」を設置する市町村又は市町村に代わる公的な団体が、主体的、計画的に整備を推進するためには、個別補助化など重点化を図ることによる安定的な財政支援が必要である。

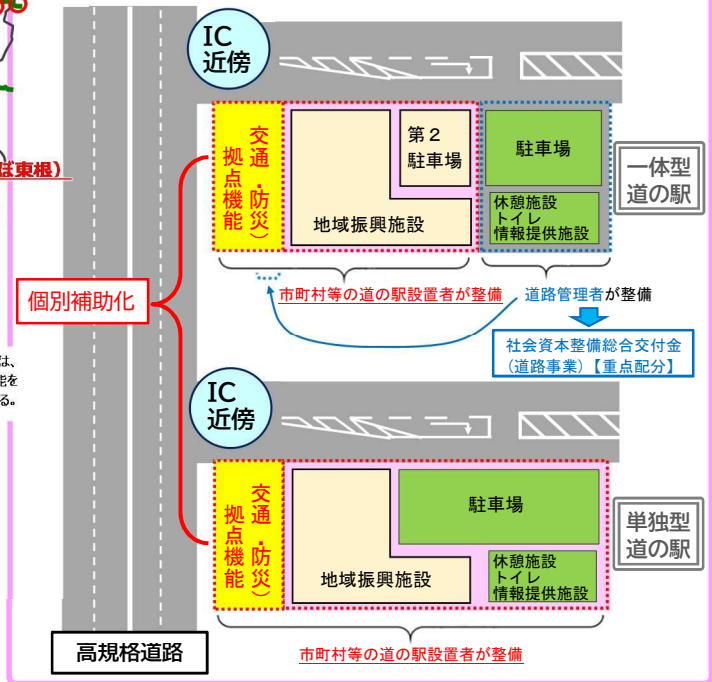
■ 山形県の「広域道路ネットワーク計画」と「交通・防災拠点計画」



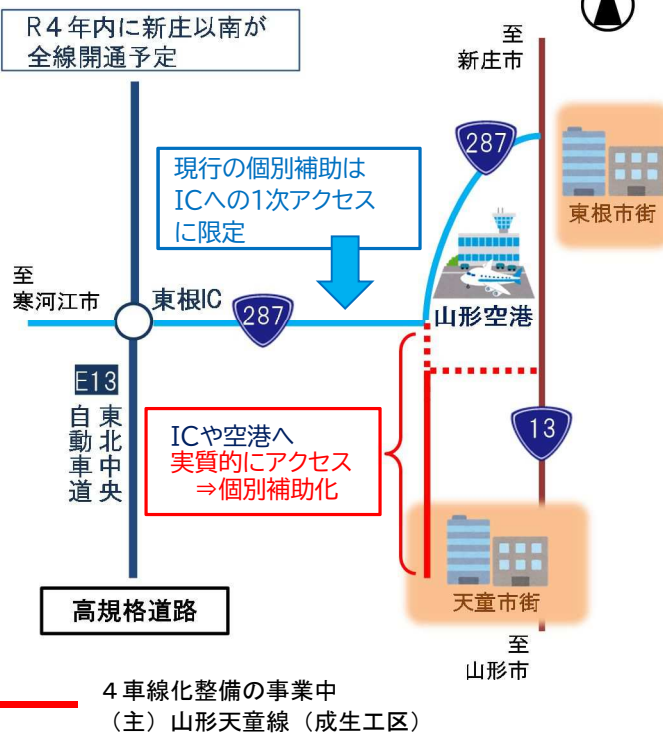
(『新広域道路交通計画』R3.7月山形県策定)

- 「防災拠点」道の駅、整備検討箇所
- は、新設や移設、大規模改修を予定している箇所
- 「防災拠点」道の駅、構想箇所
- 上記以外の道の駅

(1) 個別補助化による支援強化のイメージ
【(交通・防災)拠点機能「道の駅」】



(2) 個別補助化による支援強化のイメージ
【実質的なアクセス道路】



■ ICアクセス道路の整備状況



国道287号(米沢長井道路)



国道458号(本合海BP)

酒田港の機能強化の推進

【国土交通省 港湾局 計画課、海洋・環境課】

【提案事項】 **支援強化** **予算拡充**

港湾のカーボンニュートラルの実現を目指し、対岸諸国の経済発展を取り込み、国際交流の拡大や災害に強い物流ネットワークの構築を進めるため、酒田港において、

- (1) カーボンニュートラルポート形成を目指し、洋上風力発電を推進するため、**基地港湾に指定し、直轄事業を新規事業化**すること **新規**
- (2) 国土強靱化のため、港内の静穏度を向上させる**防波堤の整備・改良**を**着実に実施**すること
- (3) 国内外の交流及び循環型社会を推進するため、既存ストックを活用した**岸壁の大型化(延伸・増深)**に着手すること

【提案の背景・現状】

- 経済産業省は、エネルギー基本計画において脱炭素社会の実現を目指し、非効率石炭火力発電のフェードアウトに取り組むとしている。
- 2030年まで1000万kWの案件形成を目指し、国土交通省は、A地域（北海道、東北、北陸）に新たに**2～3港程度の基地港湾の供用開始が必要**としている。
- 基地港湾の指定見込みのある港湾を整理・公表するため、港湾管理者（県）の意向確認調査を行い、審議するとしている。
- 冬期間の日本海側は悪天候の日が多く、**冬期風浪等により入・出港障害や荷役障害が発生**している。
- 定期コンテナ航路として**週3便**（韓国1、中国・韓国2）が**運航**し、岸壁延伸をR2.8に供用開始した。また、コロナ前はクルーズ船の寄港が大幅に増加していた。

【山形県の取組み】

- 酒田港には、基地港湾に適した広大な未利用地があり、地元市と連携し基地港湾に必要な岸壁やふ頭用地等の規模や配置の検討に関し熟度を高めている。
- 港湾管理者である本県は、国土交通省による意向確認調査において、酒田港は基地港湾の指定に必要な基準を満たすと考えている。
- 金属くず輸出先の遠隔地化に対応するため、他のリサイクルポートの港湾管理者や輸出事業者等とともに、金属くずの合積み等の検討を始めている。
- ポストコロナに向け、クルーズ船の寄港増に向けたPRを行っている。

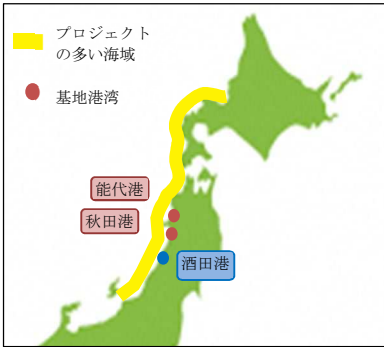
【解決すべき課題】

- 2030年まで1000万kWの案件形成を目指し、促進区域から近接する**酒田港を基地港湾に指定**する必要がある。
- 冬期間の安全・安心な入港環境の確保に向け、防波堤の整備・改良が必要である。
- クルーズ船の回復及び金属くず輸出の遠隔地化に伴う大型船舶の増加により、**岸壁の輻輳**が懸念される。



(1) 基地港湾の指定

洋上風力発電プロジェクトと基地港湾



2つの海域での導入を検討



風力発電設備の物流基地のイメージ



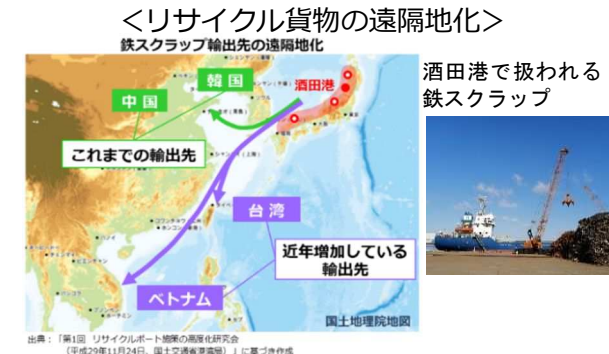
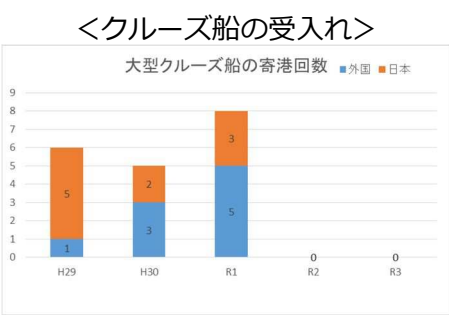
【酒田港中長期構想 H31.3】

遊佐町沖が令和3年9月に有望な区域に整理され、令和4年1月に法定協議会が設立された。

(2) 防波堤の整備推進



(3) 岸壁の大型化・事業化の検討



地域を挙げてクルーズ船をおもてなし

カーボンニュートラルの実現に向けた安全で持続可能なエネルギー供給体制等の確保

【総務省 自治税務局 都道府県税課】

【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 政策課、新エネルギー課
電力・ガス事業部 電力基盤整備課】

【提案事項】 **制度改正** **制度創設**

安全で持続可能なエネルギー供給体制等を確保するため、分散型エネルギーである再エネの導入拡大とエネルギーの地産地消を進めつつ、地域活性化を図る必要があることから、

- (1) 卸電力取引市場が継続的に高値で推移している場合に**地域新電力への経営の負担が大きくなるような仕組み**を創設すること。 **新規**
- (2) 再エネ設備の**維持管理業務等**について、**地域の企業等への委託を促すような規定を、ガイドライン等に盛り込むこと**。 **新規**
- (3) **無人の再エネ設備を事業所等とみなすなど、設置事業者にかかる法人事業税が当該地域に納められるような制度に見直すこと**。 **新規**
- (4) 原子力発電については、そ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頼らない**「卒原発社会」の実現**を目指すこと。

【提案の背景・現状】

- 令和3年10月に閣議決定された「第6次エネルギー基本計画」では、再エネの主力電源化に向けた取組みとして、**地域との共生が重視されている**。
- 卸電力取引市場は、寒波や国際的な燃料不足、自然災害による発電所の稼働停止等を背景として**価格が高騰しており、地域新電力の経営を圧迫している**。
- 太陽光発電設備のような通常は無人で運転される再エネ設備について、定期的に必要とされる**O&M業務等が地域外の事業者**に委託される例も見られる。
- 法人事業税は、**太陽光発電設備のような無人の再エネ設備は事務所又は事業所とみなされず、設置された地方自治体に納税されない仕組み**となっている。
- 原子力発電所について国民の不安は大きく、最新の世論調査でも「今すぐ廃止」と「将来的な廃止」を合わせ、**約7割が廃止すべきと考えている**。

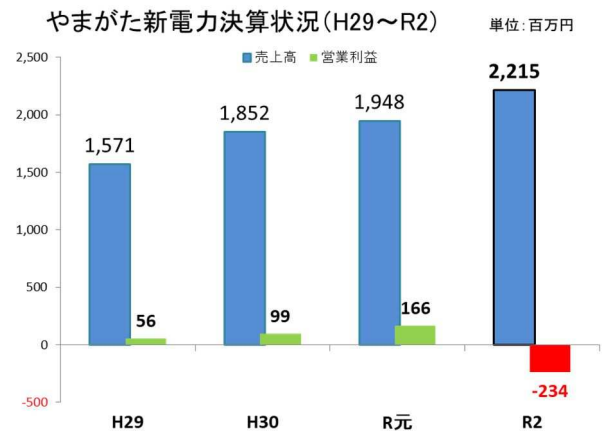
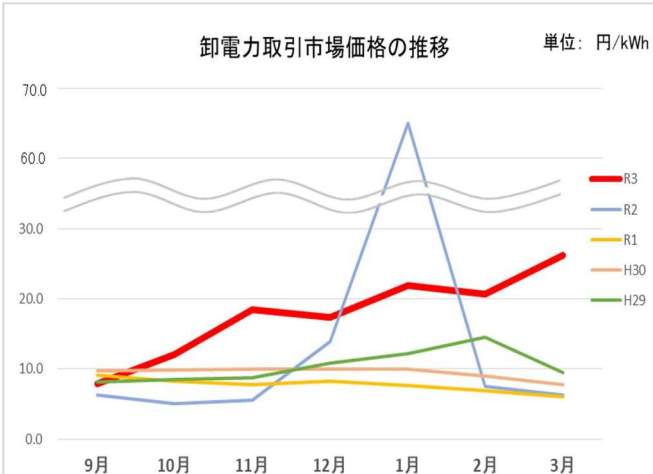
【山形県の取組み】

- 福島第一原発の事故は、本県にも観光や農業などの面で風評被害をもたらし、また、現在も多くの方が本県に避難しており、県では支援を続けている。
- この事故を教訓として、本県では平成24年3月、安全で持続可能なエネルギー源である再エネの導入拡大を図るため「山形県エネルギー戦略」を策定し、様々な施策を展開している。
- 県産再エネの地産地消と供給基地化の実現に向けて、平成27年9月に都道府県レベルでは全国初の地域新電力「やまがた新電力」を設立した。

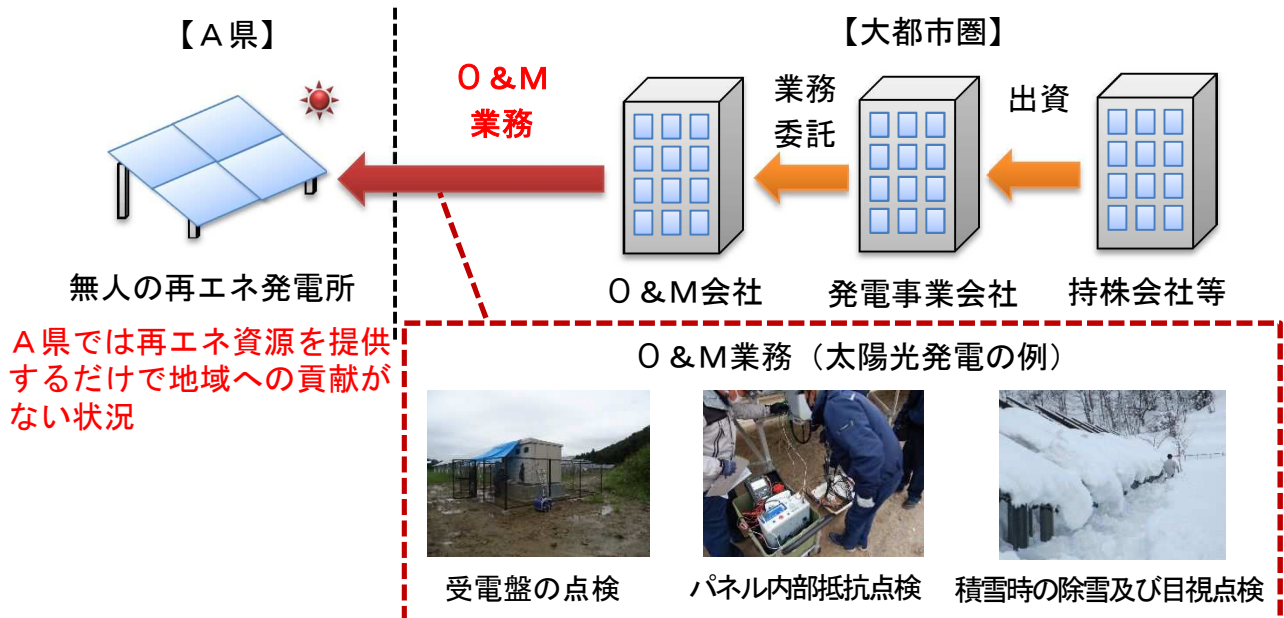
【解決すべき課題】

- 政府が目指す地域との共生に向け、**再エネの地産地消が展開**されるとともに、再エネ事業の利益が**地域に還元される仕組み**とする必要がある。
- 放射性廃棄物の最終処分場が決まっていないことやテロの危険性なども考えれば、ゆくゆくは**原子力に頼らない社会を実現**するため、再生可能エネルギー等への転換を着実に進めていく必要がある。

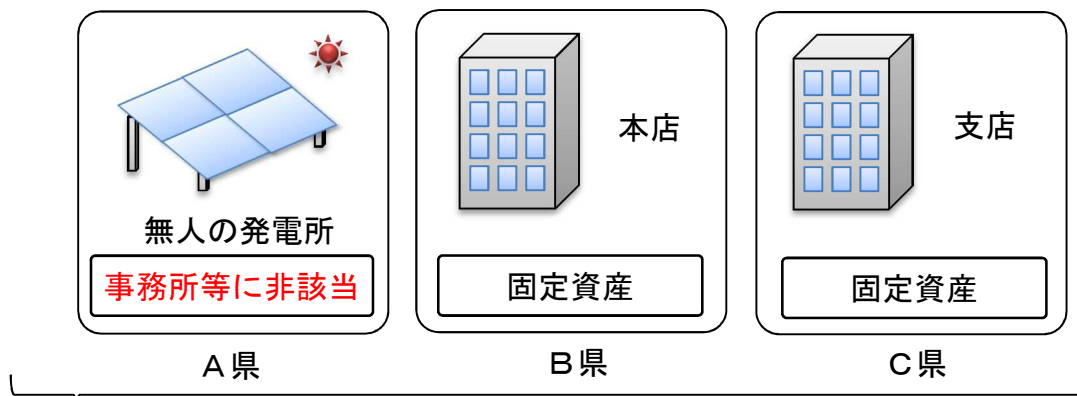
(1) 卸電力取引市場価格の推移と地域新電力（やまがた新電力）決算状況



(2) 太陽光発電設備等のO&M（運転保守管理）業務イメージ



(3) 法人事業税の現状



B県、C県には固定資産の価額により法人事業税が納税されるがA県には納税されない。

洋上風力発電の円滑な導入に向けた環境整備

【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 新エネルギー課】
 【国土交通省 港湾局 海洋・環境課】
 【農林水産省 水産庁 漁港漁場整備部 計画課】
 【環境省 総合環境政策統括官グループ 環境影響評価課 環境影響審査室】

【提案事項】 **制度改正**

洋上風力発電は、カーボンニュートラルの実現や地域経済の発展に向け、地域と共生したうえで事業が進められる必要があることから、

- (1) 洋上風力発電に関する**国民の理解を深める取組みを、より一層推進すること** **新規**
- (2) 洋上風力発電の導入を推進するため、**酒田港を基地港湾に指定し、直轄事業を新規事業化すること**
- (3) **遊佐町沖の洋上風力発電において、地域振興策・漁業協調策が確実に実施される公募占用指針を策定すること** **新規**

【提案の背景・現状】

- 再エネ海域利用法において洋上風力発電事業に関し**国民の理解を深めるよう努めるのは政府の責務と規定**されている。
- 国土交通省は、2030年までに1000万kWの案件形成を目指し、北海道、東北、北陸エリアに2030年までに新たに**2～3港程度の基地港湾の供用開始が必要**としている。
- 秋田県及び千葉県の上記3区域の公募により選定された事業者が示した売電価格が供給価格上限額を大きく下回ったことで、地元関係者から**地域や漁業との協調・共生策を講じるための十分な基金額が確保されないのではないか**という声が上がっている。

【山形県の取組み】

- 地域住民の理解促進を図るため、平成30年度から毎年、地元遊佐町と連携し、遊佐町内6地区において、地域住民向けの説明会を継続して行っている。
- 酒田港には、基地港湾に適した広大な未利用地があり、県は、基地港湾に必要な岸壁やふ頭用地などの規模や配置に関する熟度を高めている。
- 遊佐町沖の漁業協調策等を取りまとめ、今後、法定協議会の場において具体的に示し、その実現に向けて発電事業者に対応を求めることとしている。

【解決すべき課題】

- 景観や自然環境等への住民の不安に対して事業者がしっかり向き合い対応策を示すよう求めていくとともに、政府・県・地元自治体が連携を深めながら**地域住民に様々な情報を周知し、更なる理解の醸成を促進**することが必要である。
- 2030年まで1000万kWの案件形成を目指している目標を達成するには、促進区域から近接する**酒田港を基地港湾に指定**する必要がある。
- 地域振興策・漁業協調策の確実な実施についての地元関係者の不安を払拭するため、公募占用計画の評価基準において、**地域との調整、地域経済等への波及効果の項目がより重視**されるような**公募占用指針を策定**することが重要となる。

国民（地域住民）の理解促進

【再エネ海域利用法第4条第3項】

国は、教育活動、広報活動その他の活動を通じて、海洋再生可能エネルギー発電設備の整備に係る海域の利用の促進に関し、**国民の理解を深める**よう努めなければならない。

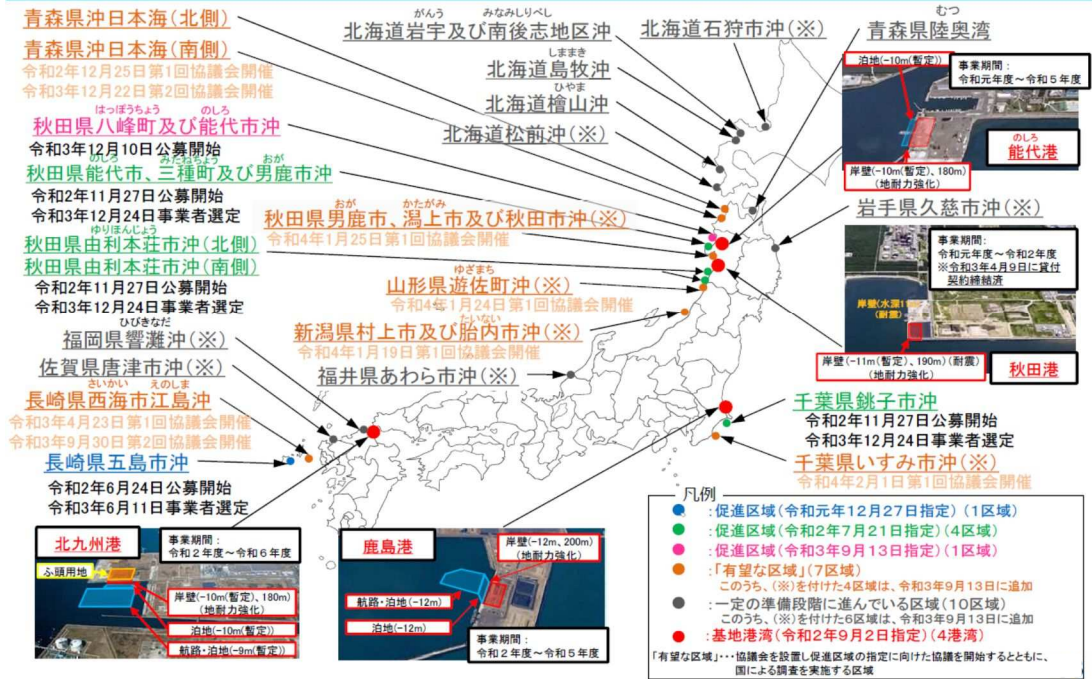
➡ 提案例：意義や仕組みに関する講演・教育・啓発・広報、VR技術を活用したフォトモンタージュの作成

基地港湾及び促進区域の状況

【参考資料】2. 国内の洋上風力関連産業のマーケット動向

(3)国内プロジェクト①洋上風力発電に係る基地港湾及び促進区域の位置図

国土交通省



占用公募制度の運用指針に基づく評価基準

【「占用公募制度の運用指針」(令和元年6月)】

<評価基準の基本的な考え方>

- 確認の視点及び確認の方法 → 地域ごとの特性に応じて公募占用指針において定める。
- 評価の配点 → 一定の目安を設けることとし、公募占用指針において定める

【先行促進区域での評価の基準(配点)】

供給価格の評価 (120点)		事業実現性に関する評価 (120点)	
算出式		大項目	小項目
価格点 = (最低入札価格 / 提案価格) × (満点120点)		事業の実施能力 (80点)	事業の確実な実施 安定的な電力供給
		大項目 (40点)	関係行政機関の長等との調整能力 周辺航路、漁業等との協調・共生 地域への経済波及 国内への経済波及
			◎提案：より重視すること

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
県土整備部 空港港湾課

TEL：023-630-3053
TEL：023-630-2447

地域資源の保全に配慮した鉱業政策の推進

【経済産業省資源エネルギー庁 資源・燃料部 石炭課、鉱物資源課】

【内閣官房 水循環政策本部】

【提案事項】 制度創設 規制強化

自治体が地域資源を保全し、地域の持続的な発展を目指していくには、旧垂炭採掘跡の陥没復旧対策や採石業の認可を適切に推進していく必要があり、現状に即した制度の見直しや事業制度の創設等が必要なことから、

(1) 賠償義務者が不存在の旧垂炭採掘跡で発生する陥没被害にかかる復旧の責務は、基本的に政府にあるとの認識に立ち、今後も継続して復旧するために新たな事業制度の創設並びに根拠法の制定を行い、自治体等が復旧を行う際に必要な財政支援を行うこと

(2) 水資源をはじめとする豊かな自然環境を保全するため、採石法の岩石採取計画の認可基準に「水資源・景観の保護等、環境に配慮した項目」を加えるよう採石法を改正すること。また、内閣官房水循環政策本部が各業法の所管省庁に対し、水循環基本法の基本理念に則った観点から関係業法の見直しを実施するよう、働きかけを行うこと

【提案の背景・現状】

- 賠償義務者が存在しない垂炭採掘跡の陥没被害の復旧は、国費と県費で積み立てた「特定鉱害復旧事業等基金」により行っているが、基金造成時には想定できなかった地震や豪雨をきっかけとした陥没被害の増加により、基金の残高がひっ迫する状況となっている。
- 鳥海山の豊富な伏流水が流れる湧水の里・遊佐町では、鳥海山山麓の水源地域で採石業が行われ、湧水への悪影響が懸念されている。しかし、採石法に基づく岩石採取計画の認可は、都道府県知事の自治事務であるにも関わらず、同法の認可基準に「環境に配慮した項目」が盛り込まれていないため、自然環境や景観が損なわれることを理由に不認可処分をすることができない。

【山形県の取組み】

- 陥没被害のほとんどが、農地で発生していることから、農林水産省の補助事業による復旧について検討したが、適用できる事業がない。
- 遊佐町の湧水群をはじめとする貴重な水資源を保全するため、山形県は採石法に基づき、岩石採取計画を不認可にしたが、不認可理由に自然環境の保全を掲げることは出来なかった。また、遊佐町は「遊佐町の健全な水循環を保全するための条例」を制定して採石事業を規制した。

【解決すべき課題】

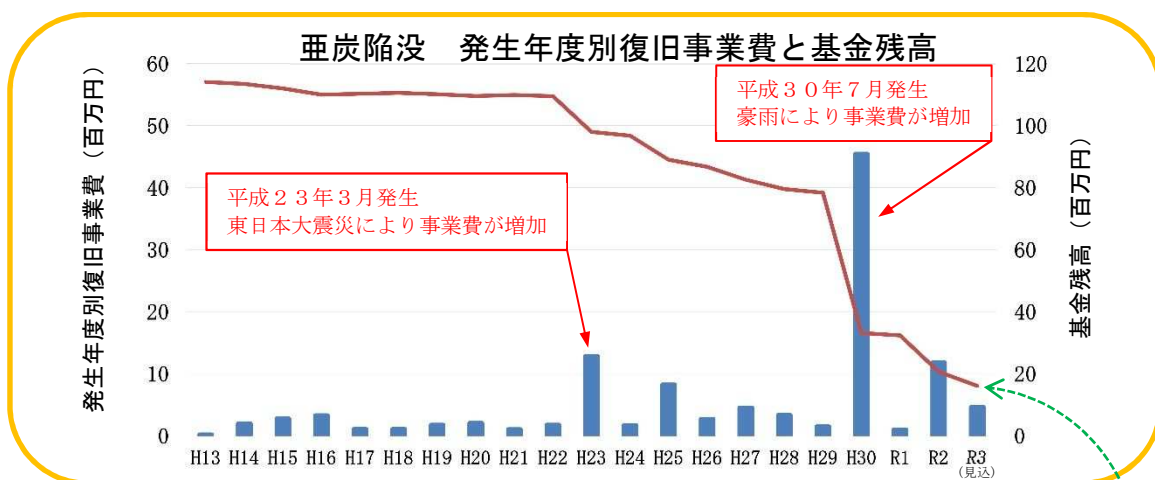
《旧垂炭採掘跡の対策》

- 鉱業及び鉱山保安行政は、法律に基づく政府の指揮監督下にあるものであり、旧垂炭採掘跡の復旧対策については、政府において継続的かつ安定的な対策を講ずる必要がある。

- 経済産業省では、基金の積み増しは制度上難しいと説明しているが、自治体等が今後も継続して復旧事業を行うためには、**政府の財政支援が不可欠であり、新たな事業制度の創設及び根拠法の制定が必要**である。

《採石法改正》

- 遊佐町では、条例を制定して水資源の保全を図ったが、条例制定には長期間を要することから、他の自治体では必要な規制が間に合わないおそれがある。
- 環境保護への関心の高まりや、地域環境の保全を重視した司法判断が出されるなど、環境に配慮した事業が求められる中、**自治体が積極的に自然環境を保全するためには、採石業の根本となる採石法の認可基準に「環境に配慮した項目」を加えるよう採石法を改正する必要がある。**



<令和2年発生 舟形町の大規模な陥没>

《特定鉱害復旧事業等基金》

- 国費と県費で積立
114 百万円 (H13)
- 基金残高
約 16 百万円(見込)

遊佐町と採石業者の裁判

遊佐町が町条例に基づき鳥海山麓での岩石採取を認めない処分を行ったところ、事業者が処分取り消しを求めて提訴 (平成 29 年)

司法の判断 (最高裁確定)

- 遊佐町にとって健全な水循環を維持する必要性は高い
- 地域環境を保全するために岩石採取を規制した行政の判断の正当性を認めた判決



< 遊佐町の採石現場の状況 >

山形県担当部署：産業労働部 産業創造振興課

TEL：023-630-2115

環境エネルギー部 環境企画課

TEL：023-630-3161

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

地方の安定的な財政運営には、各団体が必要とする一般財源が確保されることが不可欠であることから、

- (1) 少子化・人口減少対策、デジタル環境の整備による地方創生の推進への対応、社会保障の充実をはじめとする**財政需要を地方財政計画に的確に反映**すること
- (2) 地方交付税の算定にあたっては、人口減少が著しい地方が**地域社会の持続可能性を確保するために必要な財政需要をなお一層考慮**すること
- (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を確立すること

【提案の背景・現状】

- 令和4年度地方財政計画では、交付団体ベースの一般財源総額が前年度比0.02兆円の増となり、歳出に地域デジタル社会推進費が引き続き計上されたものの、本県の令和4年度予算編成においては196億円の財政調整基金の取崩しを余儀なくされるなど、いまだに財源不足額が生じている状況にある。
- また、少子化・人口減少対策という地方が抱える共通の課題への対応や急速なデジタル化の推進への対応、高齢人口が増加するため社会保障関係経費が自然に増加すること等により、**今後も歳出規模は現状程度で推移する見込み**である。
- その結果、本県の中期的な財政収支の推計では、**毎年度140億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、引き続き厳しい財政状況が想定されている。

【山形県の取組み】

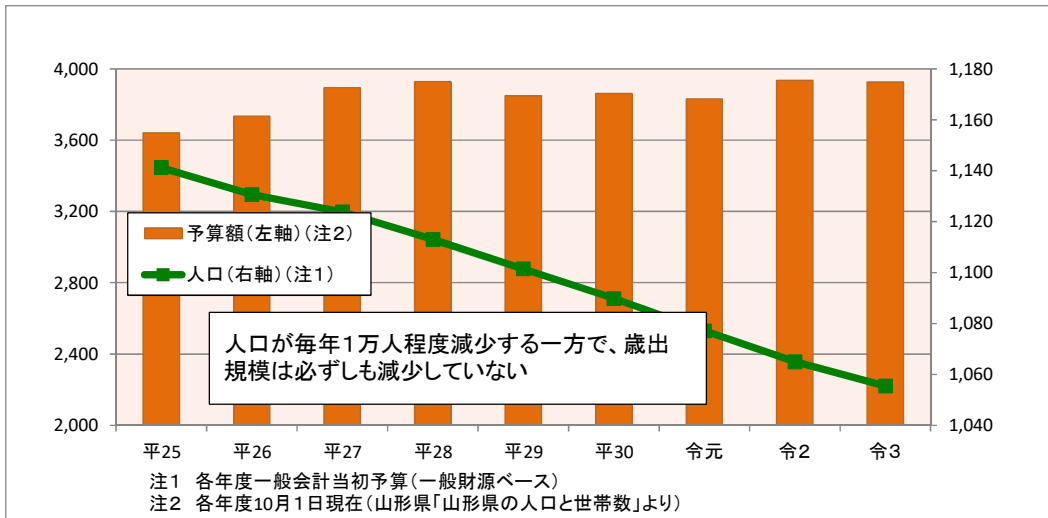
- このような状況を踏まえ、本県では「山形県行財政改革推進プラン2021」（令和3年3月策定）に基づき、持続可能な財政運営の確保に向けて、更なる行財政改革に取り組んでいる。

【解決すべき課題】

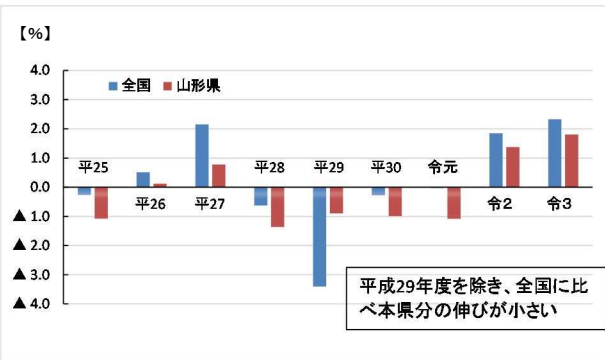
- 地方財政計画において、的確に歳入を見積もるとともに、歳出面では今後も少子化・人口減少対策、デジタル環境の整備を通じた地方創生の推進や社会保障の充実等の財政需要を的確に捉えたうえで、引き続き一般財源総額を確保していく必要がある。
- 普通交付税の算定においては多くの費目で人口が基礎とされ本県は歳出規模が縮小しないにも関わらず基準財政需要額は減少傾向となっており、人口減少が著しい地方の実態を考慮した算定方法となるよう見直しが必要である。
- 臨時財政対策債を引き続き抑制するとともに、法定率の引上げ等、持続可能な地方交付税制度の確立が必要である。

【参考資料】

1. 山形県の人口と歳出規模（一般財源ベース）の推移



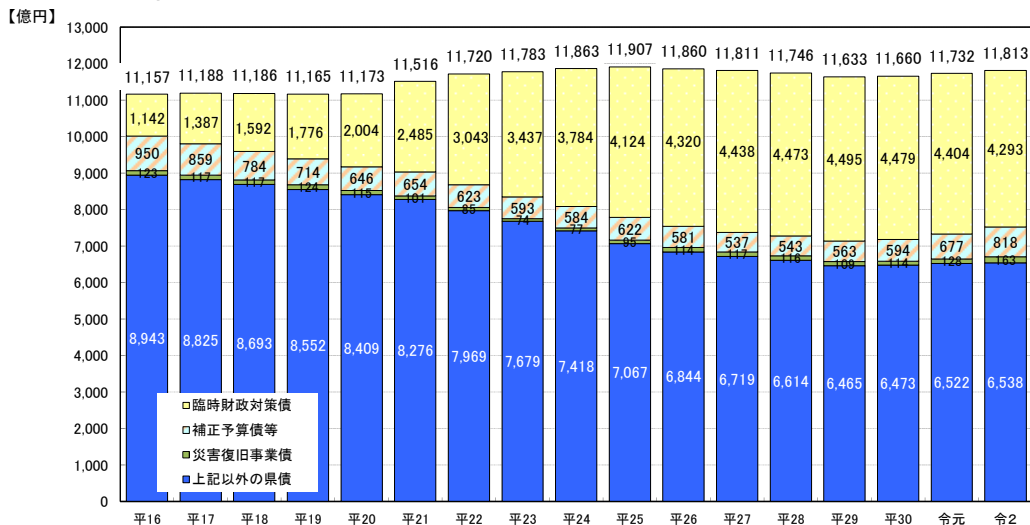
2. 基準財政需要額の対前年度伸び率推移 3. 今後の財政収支の見通し



		(単位：億円)				
		4年度	5年度	6年度	7年度	8年度
入	県 税	1,118	1,159	1,177	1,201	1,222
	地方交付税	1,996	2,000	1,981	1,996	1,990
	国庫支出金	903	737	739	732	649
	県 債	533	648	576	578	488
	その他	2,103	2,062	2,003	1,966	1,948
	計 (A)	6,653	6,606	6,476	6,473	6,297
出	人件費	1,514	1,487	1,473	1,451	1,435
	社会保障関係経費	691	700	710	721	733
	公債費	880	891	912	930	940
	一般行政費	2,926	2,631	2,579	2,537	2,516
	投資的経費	838	1,074	992	988	818
	計 (B)	6,849	6,783	6,666	6,627	6,442
財源不足額 (C=A-B)		△196	△177	△190	△154	△145
調整基金残高赤字		216	39	△151	△305	△450

注1：「地方交付税」には地方譲与税、地方特別交付金を含む。
注2：「一般行政費」には繰出金、予備費を含む。
注3：令和4年度の数値は財源確保対策を講じた後の当初予算の姿である。

4. 山形県県債残高の推移



注1：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

注2：補正予算債等とは、政府の経済対策に伴う追加公共事業及び防災・減災、国土強靱化緊急対策事業に係る公共事業の地方負担額に充当する県債

水道事業の基盤強化を促進するための支援の充実

【厚生労働省医薬・生活衛生局水道課】

【提案事項】 **予算拡充**

国民の生活にとって重要な生活インフラである水道事業の基盤強化を促進するため、市町村等水道事業者が行う水道施設の耐震化や市町村の枠を超えた広域連携に対する支援の拡充が必要であることから、

- (1) 水道施設の耐震化を促進するための交付金事業について、地方要望額を充足する政府予算を確保すること
- (2) 水道施設の耐震化を促進するための交付金事業について、**交付率の引上げ、対象施設の拡大及び採択基準の緩和**を図ること
- (3) 市町村の区域を越えた水道事業の広域連携を促進するための交付金事業について、**交付率の引上げ、採択基準の緩和**を図ること

【提案の背景・現状】

- 令和2年7月豪雨において、本県の水道施設に被災、断水が生じ、住民に多大な影響を及ぼしたことから、水道施設の強靱化を図っていく必要がある。
- 水道施設の耐震化にかかる交付金については、平成28年度からの交付率の引き下げや対象施設の限定等から、交付金の活用を見送る水道事業者が出ている。
- 水道事業を取り巻く環境は、人口減少に伴う水需要の減少や施設の老朽化等により、今後一層厳しい状況となることが予想される。
- 特に本県は小規模事業が多く、持続可能な水道事業のためには、**市町村の区域を越えた「広域連携による経営基盤の強化」が有効な手段**である。
- 広域化の類型には管理一体化や施設共同化等様々な形態があり、また、先進事例でも広域化には10年程度の時間がかかっているが、交付金の採択基準はそうした多様な広域化に対応していない。

【山形県の取組み】

- 県内の水道事業者も水道施設の耐震化を進めているが、耐震化率は未だ低く、特に多額の経費を要する浄水施設や配水池の耐震化が全国に比べ進んでいない。
- 平成29年度に策定した「山形県水道ビジョン」に基づき、平成30年11月に市町村等の水道事業者並びに水道用水供給事業者等で構成する「水道事業広域連携検討会」を県内4地域ごとに設置し、広域連携に向けた検討を行っている。

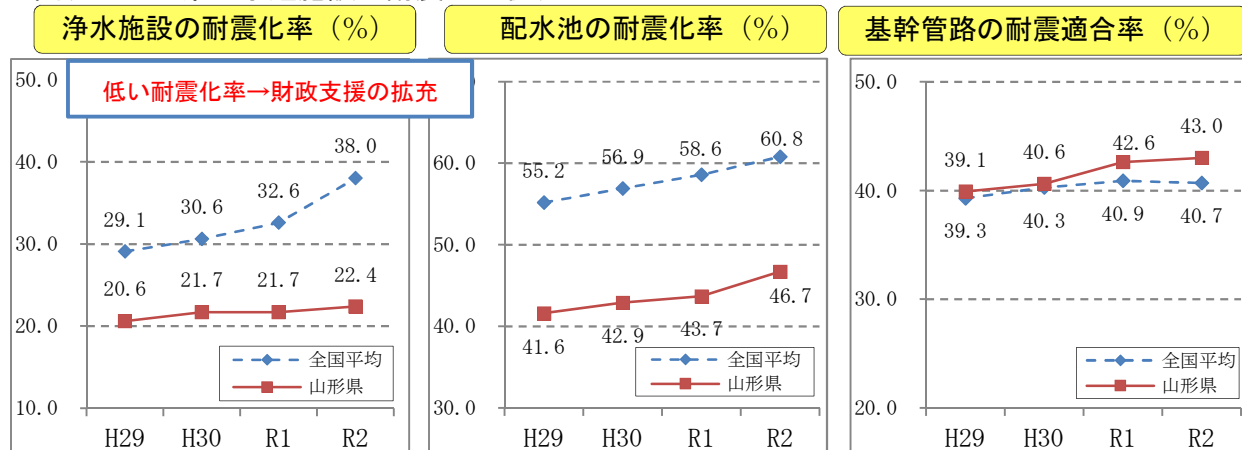
【解決すべき課題】

- 県内の水道事業者が、水道施設の耐震化を早期に進めるためには、経営基盤の脆弱さもあり国庫補助事業に頼らざるを得ない状況にあることから、**交付率の引上げ、対象施設の拡大及び採択基準の緩和**が必要である。
- 広域連携を促進するためには、広域化を支援する交付金事業の**交付率の引上げ及び採択基準（広域化の規模や類型、時限措置等）の緩和**が必要である。

◎耐震化・広域連携交付金の主な課題（抜粋）

主な事業内容（対象施設）	交付率	採択基準
基幹水道構造物の耐震化（浄水場・配水池）	1/4 【H27 以前 1/3】	計画資本単価 90 円/㎡以上 【H21 以前 70 円/㎡以上】
水道管路の緊急改善（40 年以上の塩ビ・ダクト タイル・鋼管等で導水管・送水管・配水本管）	1/3	給水収益に占める企業債残高 300%以上 等
広域連携に向けた施設整備等	1/3	3 市町村以上の水道事業者による 5 年 以内の事業統合実現 等

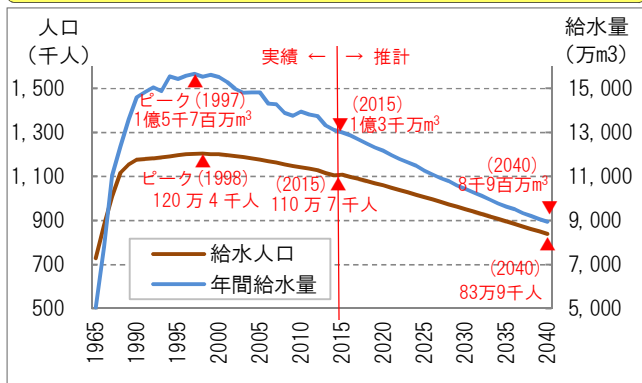
◎全国及び山形県の水道施設の耐震化の状況



◎「広域連携」による経営基盤強化の必要性

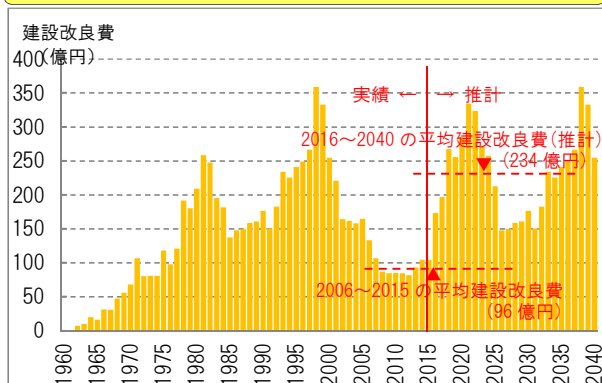
(出典：厚生労働省 水道事業における耐震化の状況)

県内の給水人口と年間給水量の実績と推計



(出典：山形県水道ビジョン)

県内水道事業の建設改良費の実績と推計

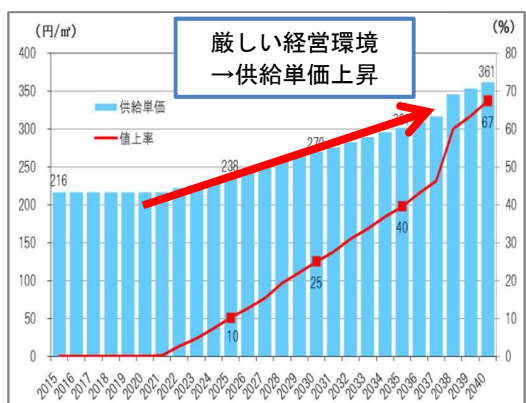


(出典：山形県水道ビジョン)

人口減少等により水需要減少=収入減

更新需要の増大=費用増加

水道供給単価の推移予測（県内上水道集計）



(出典：山形県水道ビジョン)

山形県水道事業広域連携検討会

地理的・社会的条件を考慮し、県内4圏域に検討会を設置（平成30年11月）



- 令和2年度末現在
 - ・検討会 20 回、作業部会等 62 回実施
- 検討内容
 - ・現状把握と将来見通しについて
 - ・広域化のシミュレーション実施後の費用削減効果の比較・検証
 - ・安全や災害対応等
 - ・費用に現れない効果の比較・検証
 - ・広域化の推進方針



広域連携検討状況 (上：検討会、下：作業部会)

山形県担当部署：防災くらし安心部 食品安全衛生課

TEL：023-630-3313