

誰一人取り残されないデジタル社会の実現に向けた支援の充実

【総務省情報流通行政局、総合通信基盤局】

【提案事項】 予算拡充 制度創設

デジタル田園都市国家構想に掲げる「全国どこでも誰もが便利で快適に暮らせる社会」の実現に向け、高齢者のデジタルデバイド解消や、生活の基盤となるデジタルインフラ整備を一層推進するため

- (1) デジタル活用支援推進事業（スマホ教室）について、市町村が地域の実情に応じて柔軟に活用できるように、制度の見直しを行うとともに令和8年度以降も事業を継続すること **新規**
- (2) 中山間地等の条件不利地域における、地上デジタル放送の難視聴対策施設の維持・更新等に対する支援制度を創設すること
- (3) 携帯電話の不感エリアについて、居住地域に限らず地元ニーズに応じたエリア整備を行い、携帯電話等を利用可能にすること

【提案の背景・現状】

- デジタル活用支援推進事業については、高齢者が学びたい内容と提供される講義が十分に合致しておらず、かつ気軽に何度も質問や相談する機会がない等の課題があり、デジタル活用に対する不安は十分に解消されていない状況である。
- 共聴施設等を利用する条件不利地域ほど高齢化、世帯数減少、経年劣化・悪天候等による設備老朽化により、負担が増えており、維持が困難になっている。
- 携帯電話サービスは国民生活に不可欠なサービスとなっているが、地理的条件や事業採算上の問題により、サービス利用できない地域がある。

【山形県の取組み】

- 誰もがデジタル化の恩恵を受けられ、誰一人取り残さないを基本理念とする「Yamagata幸せデジタル化構想」を令和3年3月に策定し、県民の幸せ実現に向けて県と市町村が連携して、様々な分野でのデジタル化を推進している。
- 総務省東北総合通信局と連携し、市町村から共聴施設の状況に関するヒアリングを実施するなど、ニーズ把握に努めている。
- 東北総合通信局と連携し、携帯不感エリアの状況を確認し、不感解消に向け、キャリア等の整備計画と市町村のエリア化ニーズとの擦り合わせを行っている。

【解決すべき課題】

- 高齢者のニーズやデジタルスキルの実態に合わせて、市町村が独自のスマホ教室を開催できるよう制度の見直しと、令和7年度とされている事業終期を延長し、長期的な視点でデジタルデバイド対策を継続する必要がある。
- 地上デジタル放送の視聴環境確保のため、国で検討しているブロードバンド基盤を用いた配信サービスの活用を考える市町村に対しての支援、また諸事情により既存設備の維持・更新を望む市町村に関しての支援が必要である。
- 非居住地域であっても、携帯不感エリアとなっている道路や観光地などの災害時等の連絡手段の確保は重要であり、不感解消に向け、キャリア等に対する補助制度の拡充が必要である。

<デジタル活用支援事業>

● 県内全 35 市町村における活用状況（令和 5 年 10 月調査）

国事業（10/10 補助）のみ活用自治体	8 市村
自らの財源等で独自に取り組んでいる自治体	12 市町
両方の取り組みを行っている自治体	10 市町
取り組んでいない自治体	5 町村

● 市町村の現場の声

- ・国で設定している講義内容よりも、現場の高齢者のデジタルスキルは低く、また一度の学習では充分ではないため、繰り返し質問や相談できる環境が必要。
- ・国事業を活用する場合、電子申請など、初心者の高齢者にとっては高度な内容が必須受講科目となっていたり、最低限受講しなければならない回数が多過ぎる等の制約がある。
- ・申請から決定までに時間を要し、その結果、開催日程がずれて会場予約の再調整が必要となった場合もあるなど、活用しにくい。



スマホ道場（遊佐町単独事業）
地域おこし協力隊員が各地区に出向き、1対1で手ほどきし各自の相談に応じ「説明書」を作成

<地上デジタル放送の辺地共聴施設>

辺地共聴施設のイメージ



出典：デジタル時代における放送制度の在り方に関する検討会（第2回資料：令和3年12月）

共聴施設に関する県内市町村ヒアリング結果

過疎化に伴う世帯数減少により、改修に係る経費が自治体や地域住民にとって大きな負担となっている。

- ・老朽化が進む共聴施設等で致命的な故障が出る前に更新する必要があるが、多額の経費を要し、共聴施設組合の積立金では賸りきれず、更新が進まない。
- ・組合員の減少等で組合を維持できなくなった場合、共聴施設の撤去に多額の費用がかかるため、財政支援が求められている。
- ・共聴施設の無線化には多額の経費がかかることから、経費抑制が期待できるブロードバンド基盤を用いた配信サービスを検討している自治体もあるが、従来の施設撤去や移行に必要な費用がかかるため、財政支援が求められている。

<携帯電話の不感エリアで生じる影響>

緊急輸送道路の携帯不感エリア

緊急輸送道路が被災現場となった場合、携帯電話が通じず、作業員が場所を移動して連絡を行う必要がある。

路線名
国道 121 号 〈米沢市入田沢～福島県〉
主要地方道米沢飯豊線 〈飯豊町高峰〉
主要地方道尾花沢最上線 〈尾花沢市市野々〉
県道樽下高島線 〈高島町柏木峠〉



県道米沢飯豊線（飯豊町高峰）雪崩発生状況
令和 5 年 2 月～3 月（約 1 箇月半）全面通行止め
（※令和 3 年 2 月、平成 3 0 年 3 月にも雪崩発生）

観光地の携帯不感エリア

山間部等の観光地で、携帯の一部不感がある地域では、災害・事故発生時の連絡手段に不安を抱える。

観光地
ながい百秋湖
森林セラピー基地「温身平」
白い森おぐに湖
吾妻連峰



白い森おぐに湖
（冬のわかさぎ釣り）

一部不感がある観光地
（市町村のエリア化希望箇所）

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)」及び奥羽・羽越新幹線の早期実現

【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 鉄道局幹線鉄道課】【総務省 自治財政局】

【提案事項】 予算拡充

地方部における幹線鉄道は、地域間・地域内双方において交流や往来活性化の中核を担う重要な交通インフラであり、その機能強化は、デジタル田園都市国家構想の実現や国土強靱化の推進に大きく資することから、

- (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、駅を中心としたまちづくりなど、鉄道の沿線活性化に向けた地域の取組みへの財政的支援を行うこと
- (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
併せて、部分的・段階的に高速化や安定性向上に資する整備を進めることで高速鉄道の整備を図る手法も検討すること

【提案の背景・現状】

- 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～米沢間において気象条件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。
- 政府は、デジタル田園都市国家構想実現会議の下に「地域の公共交通リ・デザイン実現会議」を設置し、幹線鉄道の機能強化等について議論を行っている。
- 太平洋側に比べ日本海側の整備新幹線は、昭和48年に基本計画に定められて以降約50年進展がなく、観光や災害対応等で大きな格差が生じている。

【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、J R 東日本から、時速200km以上での高速走行も可能な新ルート of 提案があり、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するとともに、将来の整備費用の負担に備え、令和6年4月「山形新幹線新トンネル整備基金」を創設した。
- また、J R 東日本と、同トンネル整備計画の推進に関する覚書と鉄道沿線の活性化等に関する包括連携協定を締結し、同トンネルの収支採算性を高めるため、「やまがた鉄道沿線活性化プロジェクト」として、駅を中心としたまちづくりなど鉄道沿線活性化の取組みを県内全域で展開している。

【解決すべき課題】

- 山形新幹線「米沢トンネル(仮称)」は、安全性や安定輸送に係る課題を抜本的に解決し、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するものであり、多額の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、沿線活性化の取組みへの財政的支援も必要である。
- デジタル田園都市国家構想実現や国土強靱化に向け、東北の中央部及び日本海沿岸を貫く骨格として奥羽新幹線・羽越新幹線の整備が必要である。将来を見据えた米沢トンネル(仮称)の整備は、部分的・段階的に高速鉄道の整備を進めるものであり、効率的な奥羽新幹線の整備につながることから、こうした手法も検討する必要がある。

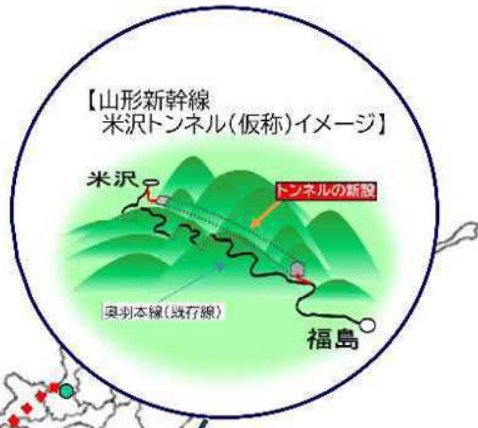
■米沢トンネル(仮称)の概要
(JR東日本の調査結果)

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

- ・より安全に！ 山形新幹線最大の難所の克服
大雪などによる運行への影響を減らすことで、福島～米沢間の安全性・安定性が格段に向上します。
- ・より速く！ 10分強のスピードアップ
時速200km以上の高速走行も可能な、緩やかなカーブのトンネルとなります。

■山形新幹線の運休・遅延本数の推移
(気象条件等を原因とするもの)



羽越新幹線
(高山市～新潟市～秋田市～青森市)
日本海側の大動脈

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



■山形県とJR東日本との覚書・共同調査

○JR東日本との締結式 R4.10.24
山形新幹線米沢トンネル(仮称)整備計画の推進に関する覚書



○山形県とJR東日本との共同調査

実施期間	内容	調査費(県+JR)
R3～4年度	地権者調査 地表踏査	3,914万円
R4～6年度	ボーリング調査 弾性波探査	5億5,386万円



■鉄道の沿線活性化・利用拡大の取組み

○駅を中心としたまちづくり(駅前イベント)
(日本一美酒県山形フェア、新庄駅海鮮市等)



○山形新幹線等を活用した荷物輸送
(さくらんぼ、精密機械部品等)



○駅構内等のコワーキングスペース整備
(山形駅(ジョージ山形)、米沢駅等)



○地域連携ICカード cherica
※山形県では、地域連携ICカード cherica の導入を促進。県内の多くのバス路線で Suica の利用を可能にし、駅を中心にシームレスな乗換ができる環境を整備。



米坂線の早期全線復旧と鉄道ネットワークの維持

【国土交通省 鉄道局施設課、鉄道事業課】
【総務省 自治財政局】

【提案事項】 予算拡充

米坂線は、通学など地域住民の暮らしを支えるとともに、本県と新潟県をつなぐ横軸の鉄道ネットワークとして、観光、ビジネスなど様々な面で利用が期待され、災害時のリダンダンシー機能も有する重要な路線であり、鉄道ネットワークは地域の活性化や持続的な発展に不可欠であることから、

- (1) 鉄道事業者が米坂線の全線復旧に早期に取り組むよう促すとともに、政府による復旧費用への補助率嵩上げや復旧後の運営面への支援制度創設、復旧費用を地方が負担する場合の地方債の適用など、地方切り捨てにならないよう復旧に向けた財政支援を拡充すること
- (2) 公共交通機関である鉄道ネットワークについて、政府として維持する方針を示した上で、そのために必要な支援を行うこと

【提案の背景・現状】

- 米坂線は、令和4年8月豪雨により被災し、一部区間でバスによる代行輸送が行われている。JR東日本は、復旧工事について、工期は着工から5年、工事費用は約86億円が見込まれるとし、「多額の復旧費用や工期に加え、将来にわたって安定的に運営できるかどうかも課題」としている。
- 昨年9月JR東日本、山形・新潟両県や沿線市町村による「JR米坂線復旧検討会議」が設置され、復旧の課題等について協議が進められている。
- 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正により、令和5年10月、ローカル鉄道の再構築等に関する協議の場として、政府が再構築協議会を設置する制度が開始された。

【山形県の取組み】

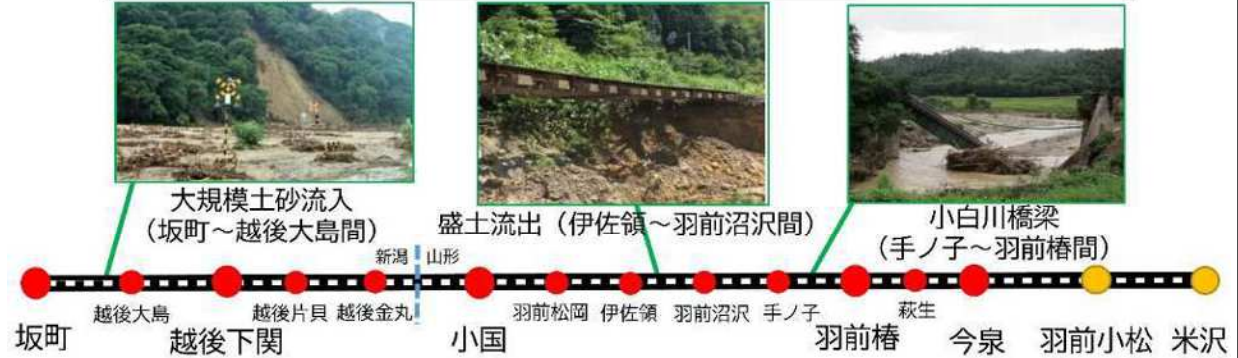
- 発災直後から、新潟県や沿線市町村と連携し、米坂線の早期全線復旧をJR東日本と政府に対して強く要望している。
- 令和4年、県内市町村等が参加する「やまがた鉄道沿線活性化プロジェクト推進協議会」を設置し、県内全域にわたって鉄道沿線の活性化を推進し、鉄道利用を促進する取組みを展開している。特に米坂線について、「米坂線利用拡大検討部会」を新たに設置し、利用拡大や沿線活性化に重点的に取り組んでいる。

【解決すべき課題】

- 米坂線は、全国的な鉄道ネットワークの一翼を担う重要な路線であり、太平洋側と日本海側を結ぶ横軸として、東日本大震災等の災害時にも活用された不可欠な公共交通機関であり、鉄道としての早期の復旧が必要である。
- 鉄道事業者が前向きに復旧に取り組むためには、補助率の嵩上げなどによりインセンティブを高めるとともに、復旧後も安定的に運営できる環境づくりなど、政府の強力な支援が不可欠である。
- 鉄道は、国土強靱化や地方創生、カーボンニュートラル等に資する重要な社会インフラであることから、大量輸送機関という観点や採算性だけで議論するのではなく、政府において全国の鉄道ネットワークを維持する方針を明確に示し、そのための方策を実施する必要がある。

■ 米坂線の概要

営業キロ数	90.7 km (うち今泉～坂町間 67.7 km)
駅数	20 駅 (うち今泉～坂町間 13 駅)
運行状況	今泉～坂町間 R4.8.12～ バスによる代行輸送 米沢～今泉間 R4.8.9～ 運転再開



■ 米坂線の復旧に係る工期・工事費用の見込み

(令和5年4月25日 JR東日本新潟支社発表)

- 鉄道施設の復旧に必要となる費用及び工期
費用：約86億円 工期：約5年
- 被害箇所数：112箇所

■ 米坂線の必要性

米坂線の活用による地域活性化

- 米坂線沿線地域は、魅力ある観光資源が豊富。被災前はインバウンドの米坂線利用も増加しており、観光による地域活性化のために米坂線は不可欠な存在。

日常生活を支える基盤としての米坂線

- 米坂線は、沿線の高校生の通学のためなくてはならない不可欠な存在。不自由な移動が続くことで若者の地元離れにつながるため、早期復旧が必要。
- 通院や買物等においても、沿線地域間等の移動ニーズは高く、今後米坂線が日常生活に果たす役割は大きい。

広域的な移動手段としての米坂線

- 米坂線は、山形・新潟両県との間の広域的な移動ニーズを満たす役割を担い、両県の交流を支える基盤。
- 横軸の交通ネットワークの存在は、災害時の広域移動のためにも重要であり、米坂線はリダンダンシー機能の面でも不可欠な路線。

■ 利用拡大や沿線活性化の取組

やまがた鉄道沿線活性化プロジェクト推進協議会
米坂線利用拡大検討部会 令和6年度の取組

～地域をつなぎ、復旧へつなげる 未来につながる 米坂線活性化プロジェクト～

- 県・沿線市町村・関係団体等が一体となり、山形・新潟両県が広域的に連携しながら、復旧後を見据えた利用拡大、沿線活性化に取り組む

イベントの実施	観光誘客の促進
米坂線復旧に向けた沿線住民の機運醸成 (米坂線復活絆まつり等)	沿線の新たな魅力を発掘・発信 (米坂線を利用した観光ツアー等)
利用促進のための環境整備	産業の活性化
沿線住民の利便性向上等の環境整備を全域で実施 (米坂線各駅からの二次交通の充実等)	米坂線を活用して沿線の地域産業を活性化 (米坂線を利用した荷物輸送等)

地方空港の機能強化と航空ネットワークの維持・拡充

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

【提案事項】 予算拡充 制度改正

国内外からの交流人口・関係人口の拡大による地方創生の実現や災害に強い国土の形成のためには、地方空港の機能強化と航空ネットワークの維持・拡充が必要不可欠であることから

- (1) インバウンドの受入体制強化のため、国際観光旅客税の財源等を活用し、ターミナルビルの整備・拡張への支援など、訪日誘客支援空港に対する支援制度を拡充すること
- (2) インバウンド拡大に向けた地方部への誘客推進や、災害時のリダンダンシー機能の拡充に必要な地方空港滑走路の2,500m化を推進すること
- (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】

- 政府は海外から地方部への誘客をより一層強力に推進していくこととしており、令和6年度予算で国際観光旅客税として総額440億円の歳入を見込んでいる。
- 庄内空港では、国際線と国内線の動線が分離されておらず、国際チャーター便の受入可能時間帯が限定されている等の課題があり、受入拡大の支障となっている。
- 山形空港及び庄内空港の滑走路は2,000mであり、東南アジア以遠からの国際チャーター便の離着陸や、東日本大震災等の大規模災害時の代替空港としての臨時便や海外支援機等の遠方からの受け入れが困難となっている。
- 羽田＝山形線は、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】

- 県内空港への国際チャーター便の誘致に取り組むとともに、更なる就航拡大を見据え、庄内空港における円滑な受入体制の整備等に向けたターミナルビルの機能強化に関する基本計画を策定することとしている。
- 国内線の利用促進のため、航空利用者の裾野の拡大に向けた航空に馴染みのない若年層等へのプロモーションなど、様々な取組みを展開している。

【解決すべき課題】

- インバウンド受入拡大のためのターミナルビルの機能強化を着実に進めるため、訪日誘客支援空港に対するターミナルビルの整備等への支援の拡充が必要である。
- 地方部へのインバウンド誘客を促進するため、より遠方からの国際便の直接乗り入れや、災害時の代替空港としての利用を可能とする地方空港滑走路2,500m化を実現する必要がある。
- 令和7年3月からの羽田空港発着枠の見直しにおいては、平成26年度からコンテスト枠で利用拡大に取り組む山形空港については、恒久的に2便化運航されるような措置が必要であり、庄内空港については、増便に向けてコンテスト枠の拡大等が必要である。

インバウンドの県内受入状況

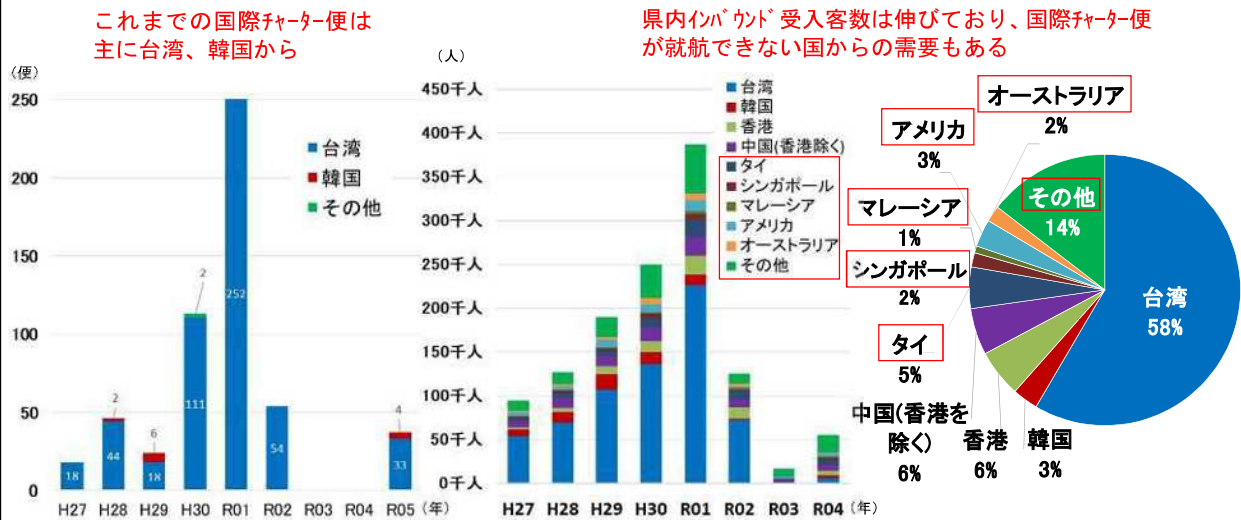


図1：国際チャーター便受入数

図2：県内インバウンド受入客数

図3：国・地域別インバウンド割合（令和元年）

東日本大震災時の利用状況【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

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



R6.3.21 開催

山形・羽田空港見学ツアー

幼少期から空港などに触れ合うことで、航空に親しみや愛着を育むことを目的として開催。山形空港での出発準備の様子や羽田空港のJAL格納庫などを見学。

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



移住・就活・婚活ごばえちや割

移住の相談や就職活動、市町村等が行う婚活事業への参加のため、庄内空港発着の一部の便を利用する場合に、航空チケット代の一部をキャッシュバック。

山形県担当部署：みらい企画創造部 総合交通政策課
県土整備部 空港港湾課

TEL：023-630-3079
TEL：023-630-2447

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】

【国土交通省物流・自動車局旅客課、技術・環境政策課、総合政策局地域交通課、モビリティサービス推進課】

【提案事項】 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) 「地域公共交通確保維持改善事業費補助金」について、予算の拡充を図るとともに、**幹線バスに係る地域の実情に応じた補助算定基準の緩和や、乗用タクシーを活用した取組みに対する支援の拡充**を図ること
- (2) 交通事業者における運転手不足に対応するため、二種免許取得への支援など事業者の**雇用環境の整備に対する支援を拡充**すること
- (3) 自動運転移動サービスの導入に向け、事業者における**降雪時や雪道、高低差の大きな道路においても安定走行が可能な自動運転技術の開発・向上に対する支援**や自治体における**実証に必要な財源を確保**すること
- (4) カーボンニュートラルの実現にも資する**環境配慮型バスの導入に対する財政支援の拡充**を図ること **新規**

【提案の背景・現状】

- 地域公共交通の利用者は、人口減少に加え、コロナ禍の影響により、年々減少の一途を辿り、自治体の負担は増大しているが、「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**。
- 地域の実情を踏まえた交通サービスとして、近年、**乗用タクシーを活用した取組みが増えてきている**。
- 地域公共交通においては、**事業性の悪化や運転手不足への対応、移動の足が不足する地域における移動手段の確保**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。
- 令和5年度から、交通事業者が負担する二種免許取得費に対し助成している。

【解決すべき課題】

- 地域公共交通について大幅な収益改善は困難であるため、政府の補助制度について、**沿線の実態に合わせた補助要件の緩和**や、地域公共交通の維持・確保のために**乗用タクシーを活用した場合の上限額の撤廃**など、支援拡充が必要である。
- **運転手の高齢化や長時間労働、給与水準が低いこと**等を理由に深刻な人手不足に陥っていることから、業界全体の**雇用環境の改善等**を促進する必要がある。
- 地方部における自動運転移動サービスの導入にあたっては、**雪などの気象条件や高低差のある地形などに対応可能な自動運転技術の開発・向上とその実証**が必要である。
- 交通事業者においては経営状況が厳しいために、**初期投資コストの高い環境配慮型バスの導入が進んでおらず**、県内では未導入となっていることから、より手厚い**財政支援**が必要である。

地域公共交通の維持に係る自治体負担の増大

■地域交通事業者は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、人口減少やコロナ禍により利用者は年々減少し、大幅な利用改善は厳しい状況であり、自治体負担も増大



出典：国土交通省「旅客地域流動調査」、山形県「輸送実績調査」等を基に山形県総合交通政策課作成

乗用タクシーを活用した取組み

- 「おきタク（南陽市）」（令和元年度～）、「おぼくる（尾花沢市）」（令和3年度～）に続き、他の市町でも実証運行を行うなど、取組みは拡大
- 地方部においては、地域公共交通の担い手として乗用タクシーへの期待が大



<R1. 10.1 運行開始 おきタク（南陽市）>



<R3. 4.1 運行開始 おぼくる（尾花沢市）>

二種免許取得者数の大幅な減少

- 大型（バス）、普通（タクシー）二種免許とも、合格者数がこの10年で約5割減



出典：山形県警察本部交通部運転免許課「運転免許関係統計」

バス等の自動車運転手不足の深刻化

- バス等の自動車運転の有効求人倍率は、全産業の平均を大きく上回り、人手不足が深刻化



出典：厚生労働省「職業安定業務統計」

広域道路ネットワークの早期形成（横軸の整備推進）

【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

高規格道路や一般広域道路は産業・観光振興に寄与し、大規模災害時には広域支援ルートとして国民の命を守る社会資本であるため、直轄国道等とのダブルネットワーク化（国土強靱化）やシームレスなサービスレベルが確保された高規格道路ネットワークの構築を推進するため、

(1) 日本海側と太平洋側を結ぶ横軸の強化により、速達性・強靱性や安全性を備えたネットワークを国土に渡って構築していく必要があるが、県内の横軸は縦軸に比べ整備が遅れているため横軸の事業化等を推進すること

〔 新庄酒田道路(国道47号)、新潟山形南部連絡道路(国道113号)、
石巻新庄道路(国道47号)、(仮)庄内内陸月山連絡道路(国道112号) 〕

(2) 一般広域道路の国道48号や国道121号などには、事前通行規制や脆弱な箇所があることから、強靱化に向けた検討を県とともに更に進め、加えて山形県内の主要渋滞箇所を緩和する対策を講じること

(3) 高規格道路の安全性、信頼性の確保と利便性の向上を図るため、暫定2車線区間のトンネル等への区画柵設置の推進やスムーズな通行を確保するための対策（追越車線整備等）を講じるとともに、4車線化優先整備区間やスマートICの整備を推進すること

(4) 計画的・長期安定的に高規格道路等の整備・維持管理が進められるよう、新たな財源を創設するとともに必要な予算を確保すること

【提案の背景・現状】

- これまでの高規格道路の整備によって、都市間旅行速度は縦軸で60km/h以上確保されているが、横軸は整備が遅れていることから60km/hに満たない。
- 令和4年8月の大雨の際に、国道113号が本県や新潟県で全面通行止になり、小国町では一時孤立状態となったほか、本県と福島県を結ぶ国道121号も全面通行止となり、広域迂回を余儀なくされ、県民の暮らしや物流に支障をきたした。
- 一般広域道路では、主要渋滞箇所や大雨・大雪による通行止が発生するなど、定時性・速達性に劣る区間や自然災害に対する脆弱性を有する区間がある。

【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、ストック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。
- 開通効果や産業・観光振興に向けた取組み事例等をプロジェクトマップにまとめ沿線自治体と情報共有し高規格道路を利活用した地域振興に取り組んでいる。
- 国道121号においては、防災・安全に関する検討のため協議会を開催している。

【解決すべき課題】

- 本県の高規格道路は、4路線10区間約57kmで事業が進められており、県勢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。
- 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121号の強靱化に向けた検討、山形市内における国道112号等の渋滞緩和に向けたバイパス整備が必要である。

広域道路ネットワーク計画図

凡例		
高規格道路※1	供用中	——
	事業中	- - - -
	調査中	○ ○ ○
一般広域道路※2	供用中	——
	事業中	- - - -
	調査中	○ ○ ○
構想路線		○ ○ ○
幹線化優先整備区間		——
通行止め		⊗

※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



開通予定年度: ○○年度

シームレスなサービスレベル確保に向けて

A) 重要都市間旅行速度

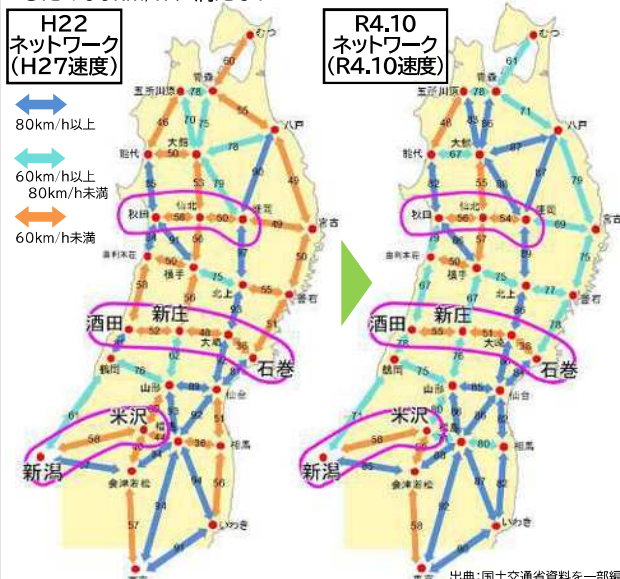
- ・目標は80km/hを確保
- ・少なくとも60km/hを確保

B) ダブルネットワークによるリダンダンシーの確保

- ・強靭性、多重性、代替性の強化
- ・災害リスクに対するリダンダンシーの確保

Aの現状) 横軸における都市間旅行速度改善の遅れ

縦軸は60km/h以上確保されているが、横軸は整備が遅れているため60km/hに満たない



Bの現状) 広域道路における災害等による通行止めリスク

- 未整備区間が多い横軸には脆弱箇所が存在
 - 大雨や大雪による通行止めが頻発
- ⇒ 広域道路ネットワークの強靭性・多重性・代替性に課題あり

1 令和5年1月24日
 (仮称)庄内内陸月山連絡道路
 国道112号 視界不良(吹雪)による通行止め

2 令和4年6月27日
 国道47号 豪雨による土砂流出

3 令和4年2月2日
 国道48号 スタック車による通行止め

4 令和4年8月3日
 国道113号 豪雨による路面崩落

5 令和4年8月3日
 国道121号 豪雨による路面崩壊

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

高規格道路のストック効果高め、地方創生を加速する県管理道路や「道の駅」の整備と「橋梁の耐震化」の推進

【国土交通省道路局企画課、国道・技術課、環境安全・防災課】

【提案事項】 制度創設 予算拡充

高規格道路のストック効果高め、地方創生を加速するため、また、災害発生時における安定的な避難・救助活動や物資供給に資するためには、人流や物流を支える道路ネットワークや交通等の拠点となる「道の駅」の整備を計画的・集中的に推進することが重要なことから、

- (1) 高規格道路のICへの1次アクセス道路に加えて、**主要な2次アクセス道路**についても、計画的・安定的に事業進捗が図られるよう補助事業の対象とするなど、**補助制度の拡充**による支援の充実を図ること
- (2) IC近傍などで、**広域的な防災拠点機能を有する「道の駅」**は地域の安全・安心を支える国土基盤であり、全国からの被災者支援や地域の避難行動、復旧活動を支える重要な拠点となることから、激甚化・頻発化する災害に備えるため、**個別補助制度の創設等**の支援の充実を図ること
- (3) 緊急輸送道路や孤立の危険性がある集落へのアクセス道路等における**「橋梁の耐震化」**に対する**補助制度の拡充**による支援の充実を図ること
新規
- (4) 整備進捗が図られてきた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、必要な予算を確保すること

【提案の背景・現状】

- 本県の高規格道路の整備は着実に進みつつある中、企業進出や観光振興等のストック効果を最大限に発揮させるためには、県内の主要都市や空港、港湾、道の駅等の**重要な拠点と高規格道路とのアクセス性を向上**させる必要がある。
- また、IC近傍などの**「道の駅」**には、激甚化・頻発化する災害に早急に備えるため、**広域的な防災拠点機能の強化**が求められている。
- 加えて本県は、緊急輸送道路や孤立の危険性がある集落へのアクセス道路等における、**「橋としての機能を速やかに回復させるための耐震対策」**の進捗率が**全国平均より低い**。

【山形県の取組み】

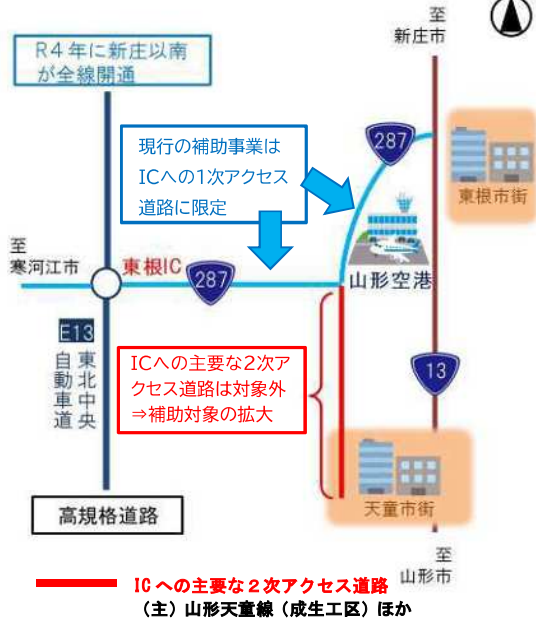
- 県内全域へのアクセス性向上に向け、高規格道路ICへの1次アクセス道路と併せて**主要な2次アクセス道路の整備**も進めている。
- 「道の駅」の設置者である市町村等が、**防災拠点機能を整備**している。
- 緊急輸送道路等の橋梁については、「山形県道路橋耐震補強計画」に基づき、**「橋としての機能を速やかに回復させるための耐震対策」**を進めている。

【解決すべき課題】

- ストック効果を最大限に発揮させるには、高規格道路の開通時期に合わせたアクセス道路や拠点となる**「道の駅」**を計画的・集中的に整備する必要があり、加えて、災害の発生に備え、**「橋梁の耐震化」**を進める必要がある。
- **主要な2次アクセス道路及び「道の駅」の整備や「橋梁の耐震化」**を、計画的・集中的に進めるためには、安定した予算の確保が必要であることから、**補助制度の拡充や個別補助制度の創設等が必要**である。

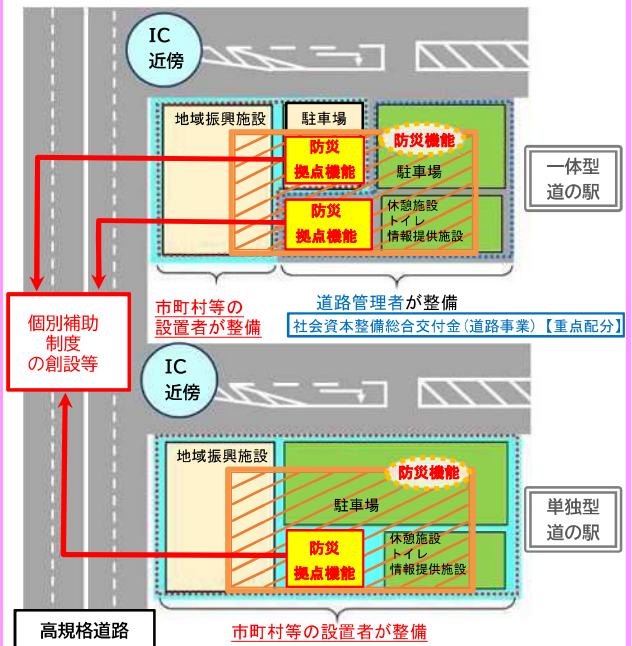
(1) 補助制度の拡充による支援の強化 (イメージ)

【 ICへの主要な2次アクセス道路 】



(2) 個別補助制度創設等による支援の充実 (イメージ)

【 防災拠点機能を有する「道の駅」 】



能登半島地震
道の駅の状況



(3) 「橋梁の耐震化」に対する補助制度の拡充による支援

緊急輸送道路上の橋梁の耐震化率 [令和5年3月末時点]

耐震化率	全国平均	山形県管理
落橋・倒壊を防ぐ耐震対策	99%	98%
橋としての機能を速やかに回復させるための耐震対策	81%	65%

耐震補強工事の実施例



(4) 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



酒田港の機能強化の推進

【環境省水・大気環境局モビリティ環境対策課】【国土交通省港湾局計画課、海洋・環境課】

【提案事項】 予算拡充

港湾機能の強化を通じた地域経済の持続的な成長を支える基盤づくりを進めるため、酒田港において

- (1) 洋上風力発電に必要な**基地港湾**の係留施設について、計画的な事業執行ができるよう、**必要かつ十分な予算を確保**すること
- (2) 港湾の脱炭素化を推進するため、港湾脱炭素化推進計画に位置付けられた**港湾機能を高度化する取組みへの支援を強化**すること **新規**
- (3) 酒田港の航行や荷役作業の安全・安心を確保するため、港内の静穏度を向上させる**防波堤の整備を継続的に実施**すること
- (4) 大規模地震の発災直後に緊急物資等の輸送を可能とし、更には再生可能エネルギーの拡大に伴う大型船とクルーズ船の安定した受入れができる**岸壁の整備(耐震強化・大型化)に着手**すること

【提案の背景・現状】

- 令和6年4月、酒田港は国土交通大臣から**基地港湾の指定**を受けた。
- 物流の結節点と臨海部産業拠点である港湾は**脱炭素化上重要な役割**を果たす。
- 冬期の日本海は、冬季風浪等により**入・出港障害や荷役障害が発生**している。
- 能登半島地震では、港湾から物資輸送船により**被災地支援**が行われた。
- バイオマス発電の燃料輸入船とクルーズ船が利用していた岸壁を、今年度から新たなバイオマス発電の燃料輸入船も利用するため**岸壁の輻輳が懸念**される。

【山形県の取組み】

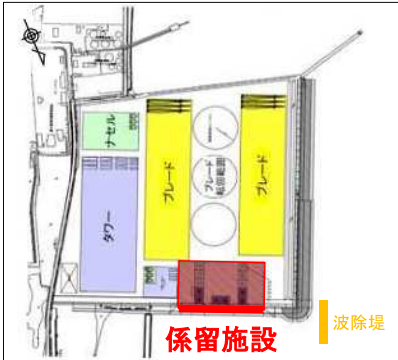
- 基地港湾整備で発生する浚渫土砂を受け入れる埋立用護岸及び静穏度を確保する波徐堤等の整備を行っている。
- 「カーボンニュートラルやまがた」の実現に向け、令和6年3月に「酒田港港湾脱炭素化推進計画」を作成し、再生可能エネルギーの拡大などを推進するとともに、「観光立県山形」の確立に向けたクルーズ船寄港の拡大を推進している。
- 酒田港港湾計画において、港内の静穏度の目標を荷役稼働率97.5%以上として設定し、防波堤計画を定めている。
- 酒田港港湾計画に耐震強化岸壁の1岸壁新設を必要と位置づけている。

【解決すべき課題】

- 2030年エネルギーミックス達成に寄与するため、事業者の風車建設に必要な**基地港湾を計画通りに利用可能**とする必要がある。
- 港湾脱炭素化推進計画を実現するためには、接岸中の船舶へ電力を供給する設備の導入など、計画に位置付けられた港湾機能を高度化する取組みに対して、**通常(補助率1/3)以上の支援強化**が必要である。
- 冬期間の港内静穏度の確保のため、**防波堤の着実な整備**が必要である。
- 大地震直後にも速やかに物資輸送できるとともに、増加する燃料輸入船と、クルーズ船の同時接岸を可能とする、**既存岸壁の耐震強化・大型化**が必要である。



(1) 基地港湾の計画的事業執行・予算確保

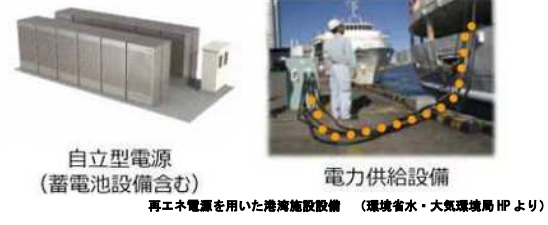


風力発電設備
物流基地イメージ

最速で2030年に
風車運転開始

	R6 2024	R7 2025	R8 2026	R9 2027	R10 2028	R11 2029	R12 2030	R13 2031
基地港湾整備事業	● ○							
洋上風力発電事業							●	○

(2) 港湾脱炭素化の推進

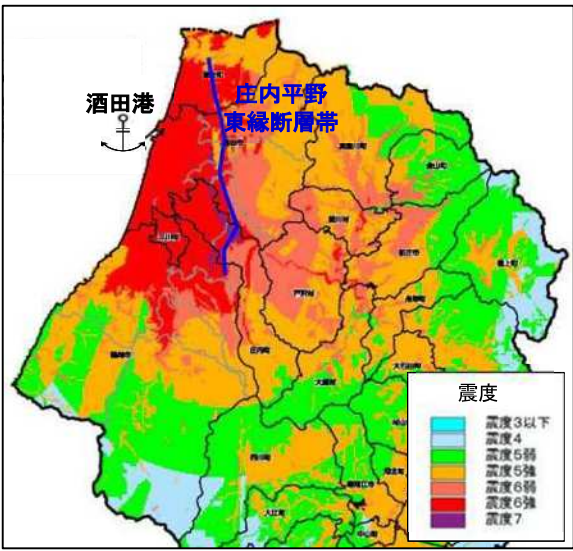


(3) 防波堤の整備推進



冬季風浪により入・出港障害や荷役障害が発生

(4) 岸壁の耐震強化・大型化（延伸・増進）の着手



想定される震度分布（庄内平野東縁断層帯）



能登半島地震時の災害支援物資運搬状況



バイオマス燃料荷役状況



クルーズ船入港状況

飛島の「特定有人国境離島地域」への指定と 地域社会の維持及び振興のための財政支援の拡充

【内閣府 総合海洋政策推進事務局】
【国土交通省 国土政策局 離島振興課】

【提案事項】 **法改正** **予算拡充**

本県の有人国境離島地域である飛島は、「特定有人国境離島地域」と同様、人口減少が著しく進行しており、地域社会を維持する上で、継続的な居住が可能となる環境の整備を図っていくべき状況にあることから、

- (1) 飛島について、「有人国境離島地域の保全及び特定有人国境離島地域に係る地域社会の維持に関する特別措置法」に定める「**特定有人国境離島地域**」に**早期に追加指定すること**
- (2) 指定までの間、離島活性化交付金等により「**特定有人国境離島地域**」と同様の**財政支援措置を講じること**

【提案の背景・現状】

- 山形県唯一の離島・飛島は、従前より、島の漁業者が違法操業の監視・警察等への通報等を行うなど、**領海や排他的経済水域の保全等に重要な機能を果たしている**。一方で、本土から約39kmと遠隔の地に位置し、人口もピーク時から9割減少（昭和15年：1788人⇒令和5年12月159人）、高齢化率も80%を超えるなど、**将来無人化の恐れがある厳しい状況下にある**。
- **本州以南の日本海側で、特定有人国境離島地域に指定されていない有人国境離島地域は、飛島と新潟県の粟島の2島のみとなっている**。我が国周辺の安全保障環境が厳しい状況にある中、飛島の地域社会の維持は、我が国の領海等の保全等にとって極めて重要である。
- 燃料や生活物資の輸送、常駐医師の不在による本土への通院など、島民は航路を頼らざるを得ず、経済的な負担も大きい。島への移住・定住を促進していくためには、**移動や輸送にかかる負担を軽減していく必要がある**。

【山形県の取組み】

- 本県では、平成30年度から、地域社会の維持及び振興に向け、酒田市等との産学官民連携により、重点的な施策を集中的に実施する「飛島振興重点プロジェクト」を展開。令和3年度からは、「持続可能な飛島づくりプロジェクト」として、「観光交流」「産業振興」「安全安心・生活環境の充実」「移住定住促進」の4つの分野で引き続き飛島の振興に向けた各種施策を積極的に展開している。
- 上記プロジェクトの成果や課題、島民及び関係者との議論を踏まえ、今後10年間の振興の基本方針となる「山形県離島振興計画」を令和5年5月に策定。

【解決すべき課題】

- 地域社会の維持及び振興のため、①島民の航路運賃の低廉化、②物資の費用負担の軽減、③雇用機会の拡充、④滞在型観光の促進について、「特定有人国境離島地域」と同様の財政支援措置が必要である。

【特定有人国境離島地域の指定状況】

※特定有人国境離島地域は法(別表)において特定



【本土との距離】



国土地理院地図を加工して作成

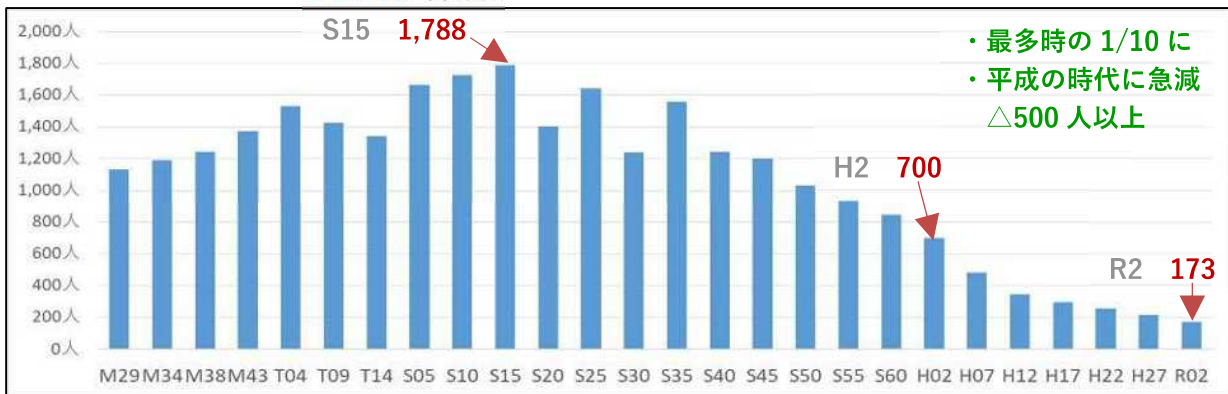


本州以南の日本海側で指定されていないのは、飛島と粟島のみ

飛島と本土の距離は、特定有人国境離島地域である山口県見島(約44km)と同程度

【飛島の人口推移】

過去最高の人口 **1,788人** (昭和15年度末)
最新の人口 **159人** (令和5年12月末)



飛島の人口は159人と、ピーク時から約9割減少(高齢化率81.1%、平均年齢72.4歳)

【関係人口創出に係る取組】



(写真) 飛島で開催した合宿形式の移住体験プログラム「島キャンプ」(令和5年度)

県及び酒田市は、飛島にUIターンした若者が立ち上げた「合同会社とびしま」と連携し、若者を中心とした関係人口の創出を進めている

山形県担当部署：みらい企画創造部 移住定住・地域活力創生課

TEL：023-630-2680

カーボンニュートラル実現に資する再生可能エネルギーの導入促進

【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、水素・アンモニア課、電力・ガス事業部 電力基盤整備課】
【環境省 自然環境局 自然環境計画課】

【提案事項】 制度改正 制度創設

2050年までのカーボンニュートラルの実現に向けて、県民や事業者の理解を得ながら、再生可能エネルギーの導入拡大を図る必要があることから、

- (1) 再エネの導入拡大を一層推進する上で、余剰電力を含めた再エネ電力の最大限活用を図る観点から、蓄電池や水素での**エネルギー貯蔵技術の導入促進に向けた制度整備**を早期に行うこと
- (2) 再エネの導入拡大にあたって、**地域の自然環境、歴史・文化的環境等との調和が図られるよう、政府として統一した法制度を早期に整備すること** **新規**
- (3) 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】

- カーボンニュートラルの実現に向けて、一層の再エネ導入拡大を図る必要がある一方、**国内の再エネ出力制御量は増加傾向**にあり、東北電力管内では、令和4年4月以降、度重なる出力制御が実施され、県内の一部発電事業者も影響を受けている。
- 近年、山林等の大規模な開発を伴う再エネの導入に際し、土砂災害の発生リスクの増加や、景観資源の損壊、希少動植物の生息域の破壊などへの懸念から**地域住民との関係が悪化するなどの問題が全国的に発生**している。各自治体では、**条例の制定など個別に対策**を講じている状況にある。
- 政府の「GX実現に向けた基本方針」に係るパブリックコメントにおいては、原子力の活用方針に対し、多くの疑問・反対の声が寄せられるなど、**原発に対する国民の不安は解消されていない**。

【山形県の取組み】

- 令和2年8月に「ゼロカーボンやまがた2050」を宣言するとともに、「第4次山形県環境計画」において2030年度までに温室効果ガス排出量50%削減を目標として、再エネの導入拡大や省エネの推進に取り組んでいる。
- また、「山形県エネルギー戦略」に基づき、洋上風力発電をはじめとする再エネ電源・熱源の開発を推進していることに加え、令和5年度には「山形県水素ビジョン」を策定し、地域におけるカーボンニュートラルと持続的な成長が両立する社会の実現を目指し、水素の利活用に向けた取組みを進めることとしている。
- 本県では、地域との調和を前提とした「山形県再生可能エネルギーと地域の自然環境、歴史・文化的環境等との調和に関する条例」を令和4年4月から全国に先駆けて施行し、再エネ導入を推進している。

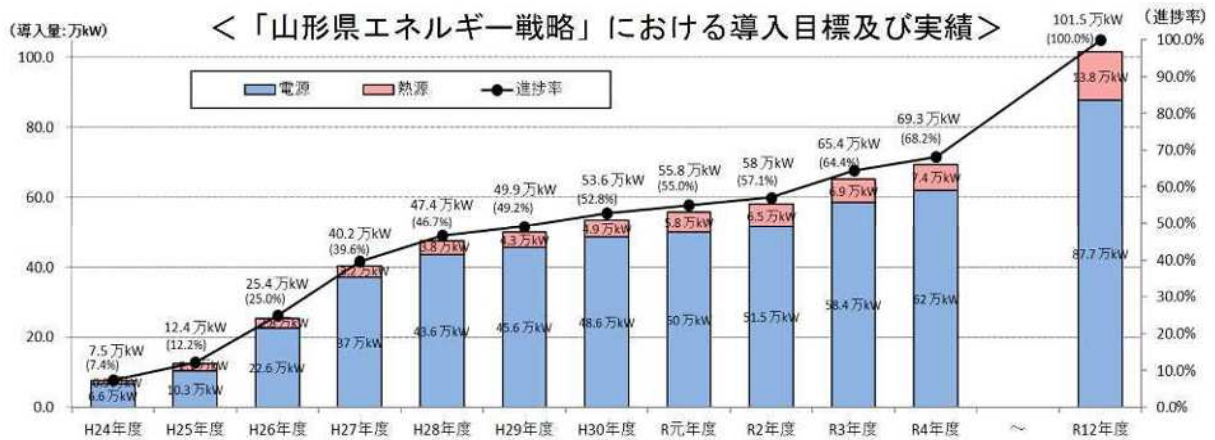
- 福島第一原発の事故は、本県にも観光や農業などの面で風評被害をもたらし、また、現在も多くの方が本県に避難しており、県では支援を続けている。

【解決すべき課題】

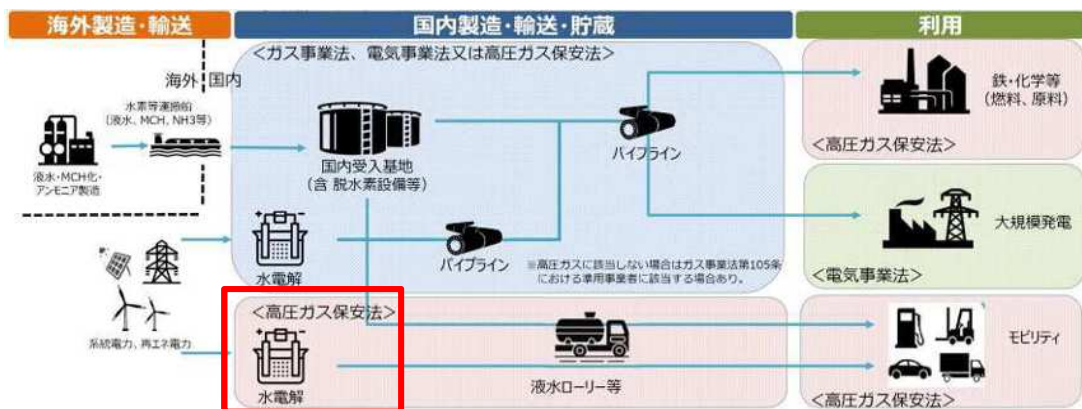
- 再エネを最大限活用する上で、エネルギー貯蔵技術の導入促進に向け、蓄電池の系統接続ルール整備や水素に係る法規制の改正等を進める必要がある。
- 水電解装置について、国内では、高圧ガス保安法による規制がかからない1MPa未満で運用されているが、高圧ガス保安法の規制対象を見直すことで、より効率的なグリーン水素の製造とコスト低減を図っていく必要がある。
- 再エネ導入は、地域の理解や自然環境との調和が大前提であるが、各自治体の取組みに差異が生じている状況にある。導入拡大を最大限加速するためには、地域との合意形成を図る統一した法制度の整備が必要である。
- 放射性廃棄物の最終処分場が決まっていないこ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。

＜東北電力ネットワーク管内の再エネ出力制御実施状況等＞

	2022年度	2023年度(見込み)
出力制御率	0.45% (6,379万kWh)	0.93% (1.47億kWh)
出力制御実施回数	18回	14回
太陽光・風力接続量	914万kW (太陽光735万kW、風力179万kW)	1,030万kW (太陽光814万kW、風力216万kW)



＜水素等事業の保安に係る適用法令 (イメージ)＞



山形県担当部署：環境エネルギー部 環境企画課 TEL：023-630-2336
 エネルギー政策推進課 TEL：023-630-3354

野生鳥獣の管理及び被害防止対策への支援の拡充

【環境省自然環境局野生生物課鳥獣保護管理室】

【農林水産省農村振興局農村政策部鳥獣対策・農村環境課鳥獣対策室】

【提案事項】 予算拡充

クマ類の生息域拡大に伴う人身被害の発生の増加や、イノシシやシカによる農作物被害が拡大するなか、野生鳥獣の管理や被害防止対策をより一層推進するため、

- (1) クマについて、生息環境管理を含めた総合的な対策を実施できるよう、**指定管理鳥獣捕獲等事業交付金の対象事業を拡充**すること
- (2) 捕獲活動や個体処理等の施設整備の促進が図られるよう、**鳥獣被害防止総合対策交付金の十分な予算を確保し支援を拡充**すること

【提案の背景・現状】

- 令和5年にクマの出没が全国的な問題となったことに伴い、令和6年4月、環境省においてクマ類が指定管理鳥獣に指定された。本県においては、令和5年に過去2番目の目撃件数を記録するなど、出没が増加するとともに、人身被害も発生している。
- クマの大量出没や、イノシシやニホンジカの農作物被害の増加などにより捕獲数が急増し、捕獲従事者に期待される役割が増大している一方で、**捕獲従事者の高齢化、弾代の高騰や銃弾の入手困難、捕獲した個体の処理に係る労力の増大**など、捕獲活動を継続するうえで厳しい状況が生じている。

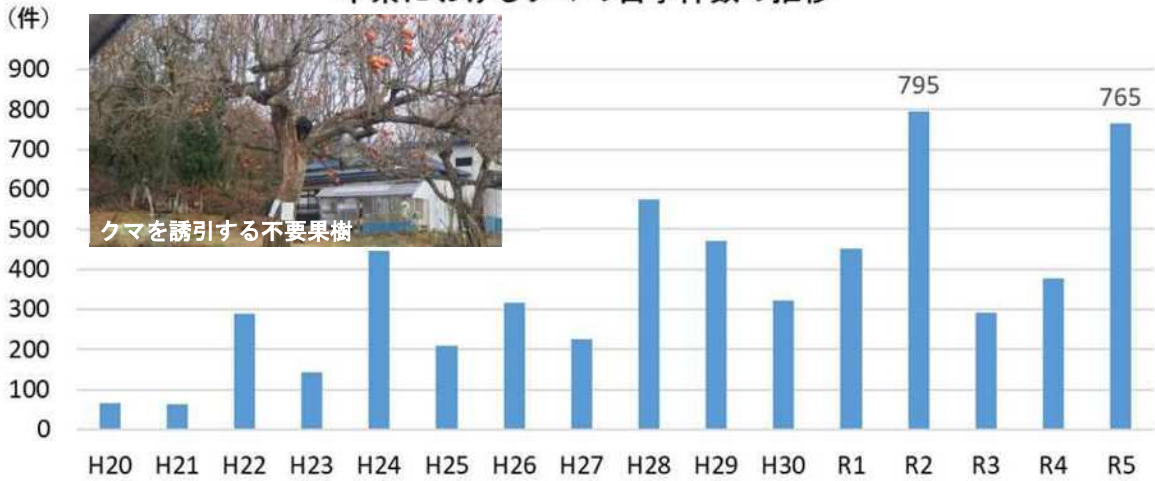
【山形県の取組み】

- クマについて特定鳥獣管理計画を策定し、個体数調整や生息状況調査のほか、令和6年度から市街地出没抑制のため不要果樹伐採に取り組んでいる。
- イノシシの夏季捕獲（4月～10月）に対しては、交付金による支援のほか県で上乗せして支援している。
- 担い手の確保・育成として、猟友会が行う狩猟免許取得希望者向けの講習会開催や新規狩猟者の銃器購入等への支援を行っている。

【解決すべき課題】

- クマによる人身被害を防ぐために捕獲を強化する一方、地域個体群の保全も行うことが必要であることから、**捕獲に加え、現状では対象外である被害防除、生息環境管理を含めた総合的な対策を実施**できるよう、指定管理鳥獣捕獲等事業交付金の対象事業の拡充が必要である。
- **要望に対する内示率が低い状況の改善に加え、捕獲従事者の身体的・経済的な負担が増すなか、1頭当たりの捕獲活動経費の引上げや、捕獲を伴わない安全確認のための出動手当の交付対象への追加のほか、捕獲数の増加に伴い必要となる個体処理施設や担い手育成のための射撃場の整備に係る交付率の引上げなど、鳥獣被害防止総合対策交付金の十分な予算の確保と支援の拡充が必要**である。

本県におけるクマの目撃件数の推移



野生鳥獣による人身被害発生状況 (令和5年)

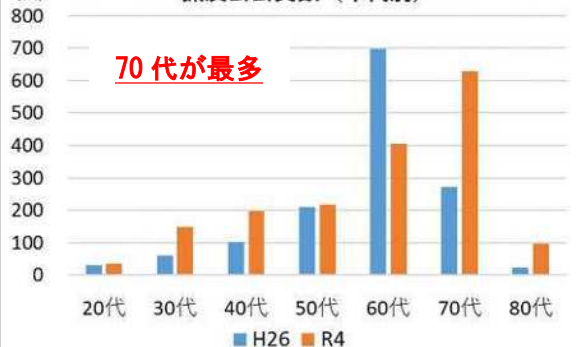
発生月	獣種	被害者数	発生地区分
1月	イノシシ	3	市街地
5月	クマ	1	市街地以外
7月	クマ	1	市街地以外
8月	クマ	1	市街地以外
8月	クマ	1	市街地
10月	クマ	1	市街地以外
計	-	8	-



捕獲頭数の推移 (狩猟を除く)



猟友会会員数 (年代別)



- 捕獲従事者の高齢化が進む一方、イノシシの生息域拡大等により捕獲数（有害捕獲、個体数調整）は増加し、**身体的負担が増大**
(R3、R4は豚熱の影響により一時的に減少)
- 銃猟に用いる弾代や車両の燃料費の高騰により、**経済的負担も増大**。加えて、海外での紛争の影響により一部銃弾の入手困難も生じている。

山形県担当部署：環境エネルギー部 みどり自然課
農林水産部 農村計画課

TEL：023-630-3042
TEL：023-630-2218

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) 当面する物価高への対応に加え、人口減少・少子化に伴うあらゆる産業分野における人手不足問題への対応や、こども・子育て政策の強化のために必要となる**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】

- 人口減少が進む中であっても、本県の歳出予算充当一般財源の規模は必ずしも減少してはいない。また、当面する物価高への対応に加え、あらゆる産業分野における人手不足問題への対応や、地方団体におけるきめ細かなこども・子育て政策の推進等にあたっては、**引き続き安定した一般財源の確保が重要**となる。
- 令和6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0.6兆円の増となったものの、本県の令和6年度予算編成においては289億円の調整基金の取崩しを余儀なくされるなど、多額の財源不足額が生じている状況にある。また、本県の中期的な財政収支の推計では、**毎年度90億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】

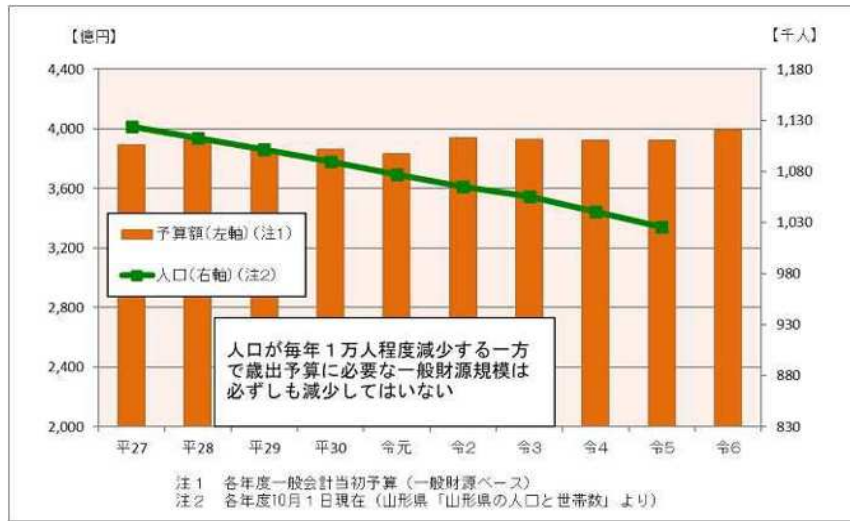
- このような状況を踏まえ、本県では「山形県行財政改革推進プラン2021」（令和3年3月策定）に基づき、持続可能な財政運営の確保に向けて、更なる行財政改革に取り組んでいる。

【解決すべき課題】

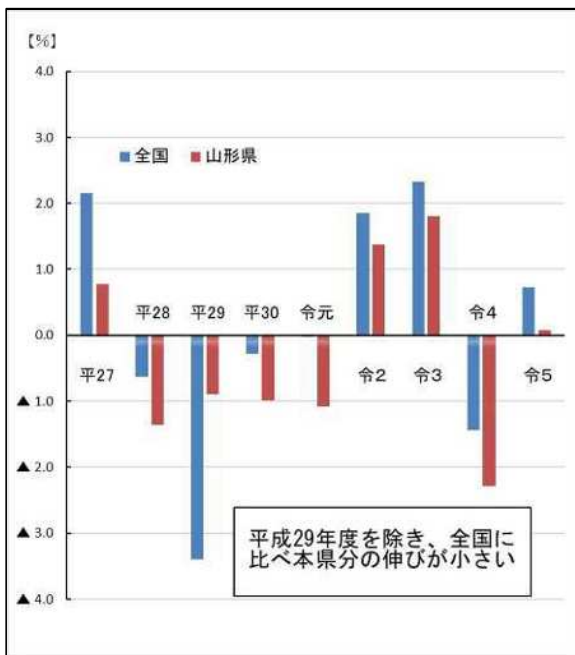
- 地方財政計画において、的確に歳入を見積もるとともに、歳出面では今後も物価高やあらゆる産業分野における人手不足問題への対応、こども・子育て政策の強化といった財政需要を的確に捉えたうえで、引き続き一般財源総額を確保していく必要がある。
- 普通交付税の多くの費目は人口が基礎とされ、本県の一般財源規模が縮小していないにもかかわらず基準財政需要額の伸びが全国より小さくなっており、人口減少地域の財政状況に一層考慮した算定方法となるよう見直しが必要である。
- 臨時財政対策債を引き続き抑制するとともに、法定率の引上げ等、持続可能な地方交付税制度の確立が必要である。

【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)				
		6年度	7年度	8年度	9年度	10年度
入	県 税	1,103	1,162	1,182	1,194	1,205
	地方交付税	2,078	2,155	2,174	2,193	2,206
	国庫支出金	666	684	685	687	687
	県 債	450	432	437	435	441
	その他	1,912	1,854	1,831	1,797	1,765
	計 (A)	6,209	6,287	6,309	6,306	6,304
出	人件費	1,520	1,423	1,499	1,406	1,470
	社会保障関係経費	703	726	726	726	726
	公債費	888	899	924	958	968
	一般行政費	2,553	2,478	2,460	2,434	2,419
	投資的経費	835	851	873	877	896
	公共事業費	365	366	365	365	365
	単独事業費	257	270	291	293	312
	国直轄事業負担金	137	138	139	140	140
	その他	76	77	78	79	79
	計 (B)	6,498	6,377	6,482	6,401	6,479
財源不足額 (C=A-B)	△289	△90	△173	△95	△175	
調整基金残高	143	53	△120	△215	△390	
財政赤字						

注1：「地方交付税」には地方交付税、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6年度の取組は財政確保対策を講じた後の当初予算の姿である。

4. 県の令和6年度当初予算における主な人手不足問題関係予算（主なもの）

事業承継の促進

- (1) 県内企業の事業承継の促進 7百万円
- (2) 農業分野における「お試し就農移住体験」への助成等による第三者継承の促進 46百万円
- (3) 後継者不足の診療所と開業意欲のある県内外の医師のマッチングによる医業承継の促進 15百万円

多様な働き手の確保～外国人材～

- (1) 受入れ・定着に向けた総合的な対策 38百万円
- (2) 外国人労働者の生活環境等の改善 41百万円

- (3) 農繁期の異なる他県との連携による外国人材のリレー派遣 15百万円
- (4) 海外人材派遣機関と県内旅館・ホテルとのマッチング支援等 10百万円

専門人材の育成・活用

- (1) 普通二種・大型自動車の免許取得支援等による各種専門分野における働き手の確保 43百万円
- (2) 副業・兼業も含めたプロ人材の活用 52百万円
- (3) 高校生へのAIに関する学習機会の提供 6百万円

上下水道事業の基盤強化を促進するための支援の充実

【国土交通省水管理・国土保全局

大臣官房参事官（上下水道技術）、上下水道企画課、水道事業課、下水道事業課】

【提案事項】 **早期策定** **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上下水道事業の基盤強化を促進するため、上下水道施設の耐震化の促進や市町村の枠を超えた水道事業の広域連携に対する支援の拡充が必要であることから、

- (1) 「国土強靱化実施中期計画」を早期に策定し、十分な事業規模を確保するとともに、**上水道施設**においては**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。また、地震対策事業に係る計画を策定する**下水道事業者**が、施設の耐震化を進められるよう、交付金の**交付率を引き上げる**こと **新規**
- (2) 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、**計画策定前段階からの助成**、**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】

- 能登半島地震では、上下水道施設が被災し、大規模かつ長期間の断水やトイレの利用制限等により住民に多大な影響を及ぼした。また、道路に埋設されているマンホールが浮上し、周辺の路面破損が発生する等、通行障害が多発した。
- 本県は小規模事業者が多く、上水道経営の厳しさが増しており、水道施設の耐震化については、平成28年度からの交付率の引下げや対象施設の限定等から、取組みが進まない水道事業者が少なくない。
- 水道事業の広域化の実現には、合意形成に至るまで相当の時間と経費が必要。また、交付金の採択基準に、**事業者数や人口、時限措置等の要件がある**が、本県の水道事業者の規模では活用が困難である。

【山形県の取組み】

- 県内の上下水道事業者も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及び下水処理場の耐震化が**全国に比べ進んでいない**。県では、耐震化が計画的に推進されるよう下水道事業者に対し地震対策事業に係る計画策定に向けた情報提供を行っている。
- 県内の4圏域中、庄内圏域において、**事業統合による水道事業経営の基盤強化を推進**するため、基盤強化計画を現在策定している。

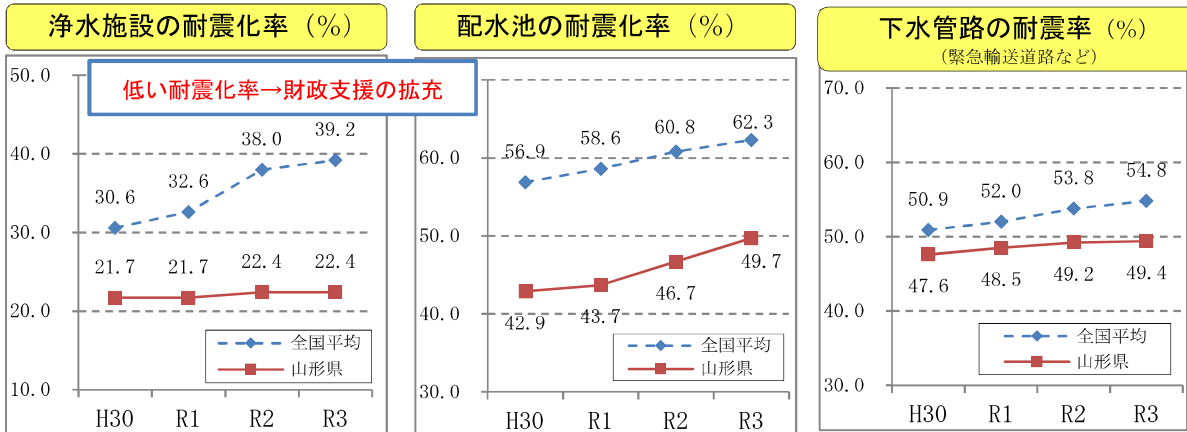
【解決すべき課題】

- 経営基盤の脆弱な県内の上水道事業者が耐震化を促進するためには、**交付率の引上げ**とともに、**交付金の対象施設を配水支管まで拡大することや管路の布設年数に係る採択基準の緩和などの支援の拡充**が必要である。
- 下水道事業者が、下水道総合地震対策計画の地震対策事業に係る計画に基づき施設の耐震化を進めるためには、事業の**交付率の引上げによるさらなる支援**が必要である。
- 広域連携を促進するためには、**助成要件の緩和（広域化計画策定前の段階からの助成）**や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。

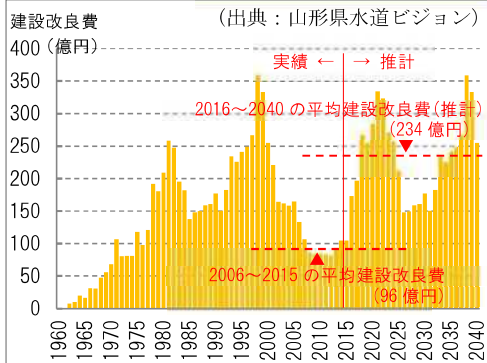
◎耐震化・広域連携交付金の主な課題（抜粋）【水道】

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	管路 40 年以上経過、配水支管は対象外
広域連携に向けた施設整備等	1/3	3 事業者以上（かつ人口 3 万人以上） 原則 10 年以内の時限措置等

◎全国及び山形県の上水道施設の耐震化の状況（出典：国土交通省 水道事業における耐震化の状況、社会資本重点計画の指標に関する調査より）

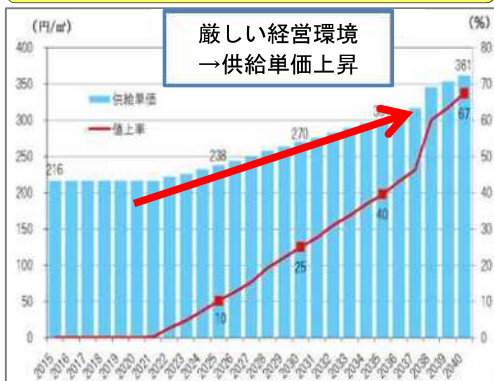


県内水道事業の建設改良費の実績と推計



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)



(令和 6 年能登半島地震による下水道マンホール浮上状況)

県内水道広域化の取組み

庄内圏域 ◇ 庄内圏域広域化による経営基盤強化の推進



事業統合

鶴岡市・酒田市・庄内町の 2 市 1 町において、事業統合の基本方針や課題等を整理した後、企業団を設立のうえ水平統合を実現し、事業の効率化を図ります。施設の最適化を進め、広域水道用水供給事業を含めた更なる水道経営基盤強化について検討を行い、最終的には市町で設立した企業団を経営主体とした垂直統合を目指し、庄内圏域全体の発展的広域化を推進します。

山形県担当部署：防災くらし安心部 食品衛生課 TEL：023-630-3313
 県土整備部 下水道課 TEL：023-630-2568

工業用水道事業への支援の充実

【内閣官房国土強靱化推進室】

【経済産業省経済産業政策局地域産業基盤整備課】

【提案事項】 予算拡充

工業用水道は、企業が安定して生産活動を行ううえで不可欠かつ重要なインフラである。本県では、昭和30年代に整備した施設を中心に老朽化した施設の更新や管路の耐震化等の強靱化を図るため、今後多額の投資が必要となっている。また、近年、河川環境の変化に伴い取水口付近への塩水遡上等が発生し、応急対応の費用も増嵩している。これらへの対応を進めるにあたっては、受水企業への料金単価上昇を抑制し、安定的な供給を継続する必要があることから、

- (1) 施設強靱化を図るための補助金の予算拡充及び補助率の引き上げを行うこと
- (2) 令和7年度までの「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」と同様の国土強靱化に必要な財源を令和8年度以降も引き続き確保するとともに、地方財政措置を継続すること **新規**
- (3) 塩水遡上対策等、水質保持のための施設整備を補助対象とすること

【提案の背景・現状】

- 山形県内の工業団地には、半導体やファインケミカル等の企業が集積し、国内産業の活性化に大きく貢献している。これらの企業からは、一定の品質を確保した工業用水の安定的な供給が求められている。
- このような中、昭和30年代に重厚長大産業を支える目的で建設された酒田工業用水道事業においては、時代の経過とともに需要の減少や老朽化した送水管路の強靱化更新等の課題を抱えるなど、厳しい状況に置かれている。
- 加えて、近年の河川環境の変化を受け、河川氾濫に備えた浸水対策や取水口付近まで及ぶ「塩水遡上」等への対策が求められている。
- これらに対応するには多額の投資が必要となるため、供給料金の大幅な値上げを余儀なくされ、受水企業の経営に大きな影響を与える懸念がある。

【山形県（企業局）の取組み】

- 酒田工業用水道事業において、老朽管の耐震化更新を計画的に実施している。
- また、老朽化した施設の耐震化、浸水対策を含めたりリニューアルに向けて、費用対効果の大きいものとなるよう、今後の需要見込みを考慮した施設のダウンサイジング等、効率的なリニューアル手法について検討を進めている。
- 更に、取水口付近では塩水遡上が度々発生し、上流部からの仮設取水で対応しているが、施設リニューアルにあわせた新たな水源確保などの恒久対策が求められている。

【解決すべき課題】

- 工業用水道事業の施設更新を計画し施設強靱化を図るためには、**手厚い国庫補助が必要不可欠**であり、全国の更新事業に応じた**予算総額の増額**が必要である。
- また、現在の補助率は22.5%となっており、大規模改修による事業体の負担が大きく、**料金の大幅な値上げを避けるためには、補助率の引き上げ**が必要である。
- 長期的な視点での施設強靱化の取組みの計画策定、実施のため、**恒久的かつ安定的な財源の確保**が必要である。
- 塩水遡上等の環境変化に伴う**工業用水の水質低下を防ぎ、水質を保持する恒久的な対策を行う施設整備**についても**財政支援が必要**である。

酒田工業用水道が抱える課題

山形県企業局では3つの工業用水道事業を実施している。このうち、最上川下流域から取水し酒田臨海工業団地等へ給水する酒田工業用水道は、老朽化した施設・送水管路の更新及び耐震化を行うとともに、更に、浄水場等が洪水浸水想定区域にあるため、浸水対策も含めた全体のリニューアルも行う必要がある。また、近年は取水口付近への塩水遡上が頻発し、約800m上流での仮設取水が必要となり、その応急対応費（3千万円）が収益を圧迫している。塩水遡上への抜本的な解決のための恒久対策には、多額の費用が見込まれている。



山形県企業局酒田工業用水道事業

事業名	酒田工業用水道
当初給水対象/給水開始	酒田臨海工業団地 昭和37年9月
水源/取水口	最上川表流水/河口から8.3km
給水先	24社30事業所
基本使用水量/給水能力	31,370/75,000 (m³/日)
契約率	41.8%
料金	基本30円/m³、超過60円/m³

塩水遡上の影響

H27、H30に河川流量の減少に伴い、1週間以上にわたり取水口付近までの塩水遡上が発生した。受水企業では、両年とも、半導体やケミカル関連企業等の7社で製造ラインの停止や生産縮小を余儀なくされ、地域経済は大きな打撃を受けた。



今後、山形県企業局において計画している工業用水道の更新工事

令和6～11年度 送水管（圧送管）更新工事
 令和10年以降 取水場・浄水場更新（リニューアル）工事 } 概算総事業費 50億円超

令和6年度 工業用水道事業費補助の概要

予算案額 20億円

補助事業の概要	補助率	補助採択基準
施設強靱化（耐震化、浸水対策、停電対策）	22.5%	次の①、②の計画の策定が必須、かつ一定の費用対効果が見込める事業 ①アセットマネジメント指針に基づく更新・耐震化、浸水対策及び停電対策に係る計画 ②地震・台風や洪水等の発生に伴う風水害・停電のうちいずれかを含む事業継続計画（BCP）
デジタル技術を活用した広域化等や民間活用の導入		

山形県担当部署：企業局水道事業課 TEL：023-630-2217