

一人ひとりの幸せ実現に向けたデジタル化のための 通信環境の整備及び人材育成の推進

【総務省情報流通行政局地域通信振興課】
【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

多様なニーズに合ったサービスを選択することができ、一人ひとりの幸せを実現するためのデジタル化を進めることが重要であり、企業及び自治体が事業を進めやすくするための環境の整備・人材確保が必要であることから、

- (1) 通信事業者に対し、5Gのエリア拡大と、通信量の増大に対応した低廉なサービスの提供について働きかけること
- (2) 企業及び自治体に対して、実践的な人材の育成に対する支援制度の充実を図ること
- (3) 山間部及び離島においても安定したデータ通信を行うことができるインフラ整備を推進すること **新規**

【提案の背景・現状】

- 社会全般におけるデジタル化の進展により、インターネット上のサービス利用に係る回線の確保・維持の重要性が増すとともに、経済性が重視されている。
- 総務省では、2023年度末までに約28万局以上の5G基地局整備を図ることとしているが、地方ではほとんどエリア化されておらず、また、インターネット回線等のデータ通信サービスについては、競争が進んでいない。
- あらゆる分野の様々な現場において、デジタルの活用推進が必要な中、専門的人材の確保は、より地方ほど難しくなっている状況にある。

【山形県の取組み】

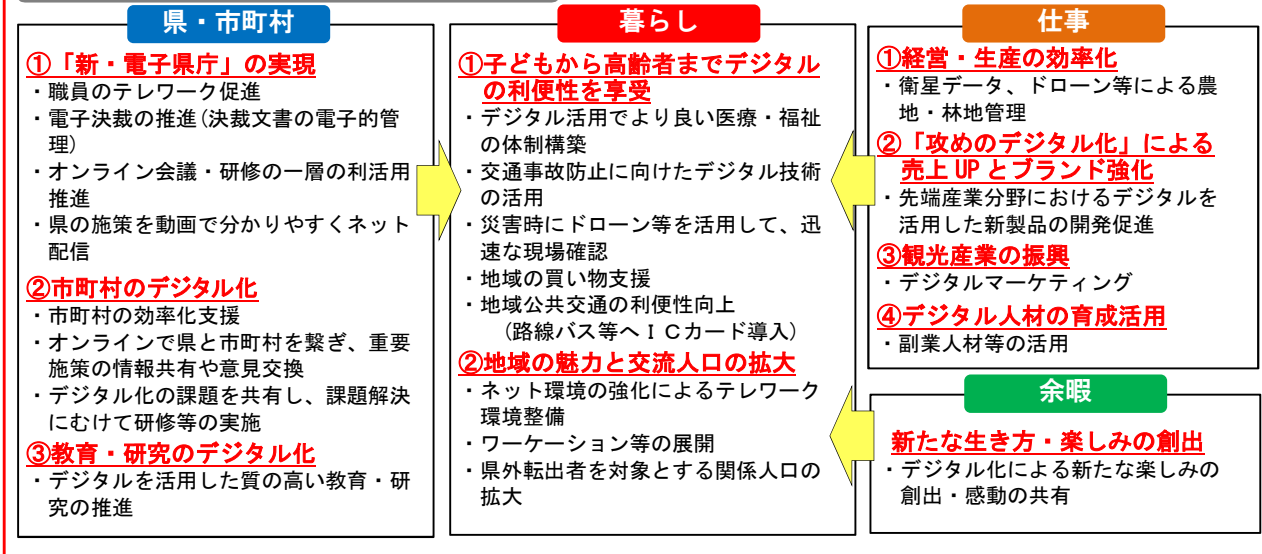
- 誰もがデジタル化の恩恵を受けられ、誰一人取り残さないということを基本理念とした「Yamagata 幸せデジタル化構想」を令和3年3月に策定し、様々な分野でのデジタル化の推進を目指している。
- 県立学校の全ての普通教室に無線LANを整備するとともに、県立特別支援学校には1人1台の情報端末等を導入することとし、また、市町村には早期の整備を促している。
- 大学等学術機関や情報関連企業などと連携し、デジタル技術の導入を企画できる人材を育成するための講座を実施している。

【解決すべき課題】

- 一人ひとりの幸せ実現のためのデジタル化を進めるうえで、インターネット上のサービス利用や、データ通信量の拡大に伴う、ネットワークの増強等の通信環境の確保が不可欠であり、その運用にかかるコスト負担の軽減が必要である。
- 中小企業・小規模事業者において、ノウハウ不足・専門的な人材不足がデジタル化推進の障壁となっており、専門家の派遣や先進事例の成果を等しく普及させるための取組みが必要である。
- 山間部等での人口減少に対応し、持続可能な社会を形成していくためには、テレワークなどが可能なデジタル活用環境の整備を進める必要がある。

＜山形県の取組み＞ 「Yamagata 幸せデジタル化構想」

『Yamagata 幸せデジタル化構想』の4本柱



(出典：「Yamagata 幸せデジタル化構想」 2021年3月 (山形県))

＜光ファイバの整備状況＞

	FTTH 利用可能世帯率 (%)	固定系超高速BB 利用可能世帯率 (%)	移動系超高速BB 利用可能人口率 (%)
山形県	99.7	99.9	99.8
全体	99.1	99.6	99.9

(出典：ブロードバンド基盤整備率調査 2019年度末 (総務省))
※ FTTH：光ファイバによる家庭向けのデータ通信サービス

山形県ではブロードバンドの利用可能な環境は全国と同程度に整備されているが、インターネット利用は、全国よりも進んでいない状況。

＜インターネット利用率及び機器別の利用状況＞

	インターネット利用者の割合				
	総数	パソコン	携帯電話 (PHSを含む)	スマートフォン	タブレット型端末
山形県	81.0	39.6	11.0	52.7	13.7
全体	89.8	50.4	10.5	63.3	23.2

(出典：通信利用動向調査 2019年 (総務省))

高齢化が進む地方においても格差なく利用できるよう、低廉なサービスが必要。

＜主要な携帯電話不感路線及び当該区間内にある携帯電話不感トンネル＞

路線	不感距離	区間内トンネル
国道121号 ＜米沢市入田沢～福島県＞	約18km	大峠トンネル 3,940m
主要地方道 米沢飯豊線 ＜飯豊町高峰＞	約7km	屏風岩トンネル 345m
主要地方道 尾花沢最上線 ＜尾花沢市市野々＞	約6km	山刀伐トンネル 538m
県道 檜下高畠線 ＜高畠町柏木峠＞	約4km	柏木トンネル 322m



米沢飯豊線 雪崩発生状況 (H30.3：片側通行止め3週間)

(山形県調べ：主要道路(交通量1,000台以上)における不感状況 2021年3月)

緊急輸送道路を含む局所的な豪雪被害が頻発し、被害現場での通信手段の確保が重要であるが、依然、携帯電話の不感区間が残っている。

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、産業や観光の振興、交流人口の拡大、また、激甚化、頻発化する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ことから、

- (1) 国土強靱化に資する**格子状の高規格道路のミッシングリンク解消**のため
 - ① 事業中区間の整備加速に向けた**財源確保**を図ること
 - ② 調査中区間の着実な事業化に向けた**調査推進**を図ること
 - ③ 構想路線についても、ダブルネットワークになるよう、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
- (2) 直轄国道の一般広域道路について、ダブルネットワーク機能の強化のための**防災課題の解消**及び事業中区間の**整備推進**を図ること
- (3) 安全・安心確保のため、暫定2車線区間における「**4車線化優先整備区間**」の整備推進を図ること

【提案の背景・現状】

- 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、本県の高規格道路は、**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】

- 広域道路ネットワークを形成する高規格道路の円滑な事業実施に向け、本県基金を活用した**事業用地の先行取得**に取り組んでいるほか、整備効果の発現に向け、**地域活性化 I C**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とのダブルネットワークが必要である。
- 東北横断自動車道酒田線「月山 I C～湯殿山 I C」間は、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（直轄国道）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 (案) >



凡 例			
高規格道路※1	供用中		一般広域道路※2
	事業中		事業中
	調査中		
	構想路線		
		※1 サービス速度が概ね60 km/h以上の道路	
		※2 サービス速度が概ね40 km/h以上の道路	



	高速道路の整備状況		
	予定路線延長 (km)	供用延長 (km)	供用率
全国	11,520	10,127	88%
東北6県	1,882	1,728	92%
山形県	341	264	78%



※ダブルネットワーク：災害時等においても、2本の路線が互いに補充し合い、通行を確保するネットワーク

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 県管理道路等の整備財源の確保

【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

高規格道路をはじめとする道路のストック効果を高め、地域の活性化を図っていくためには、高規格道路へのアクセス性が高い道路ネットワークを構築する必要があるため、

- (1) **未整備区間(ミッシングリンク)を有する高規格道路**は、全線開通によって初めて道路ネットワークとしての役割を果たすことから、その整備と合わせて、市町村の中心市街地や観光地、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、制度及び財政支援の拡充を図ること
- (2) 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等の整備についても、必要な財源を確保すること

【提案の背景・現状】

- 高規格道路へのアクセス性を高め、県内各地域の活性化を図るためには、さらなる高規格道路の整備促進と、合わせて高規格道路への実質的なアクセス道路やアクセス道路間、重要拠点間を結ぶ幹線道路等の整備を推進する必要がある。
- 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**されている。

【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東北中央自動車道（東根北 IC～村山大石田 IC 間）と地域高規格道路（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

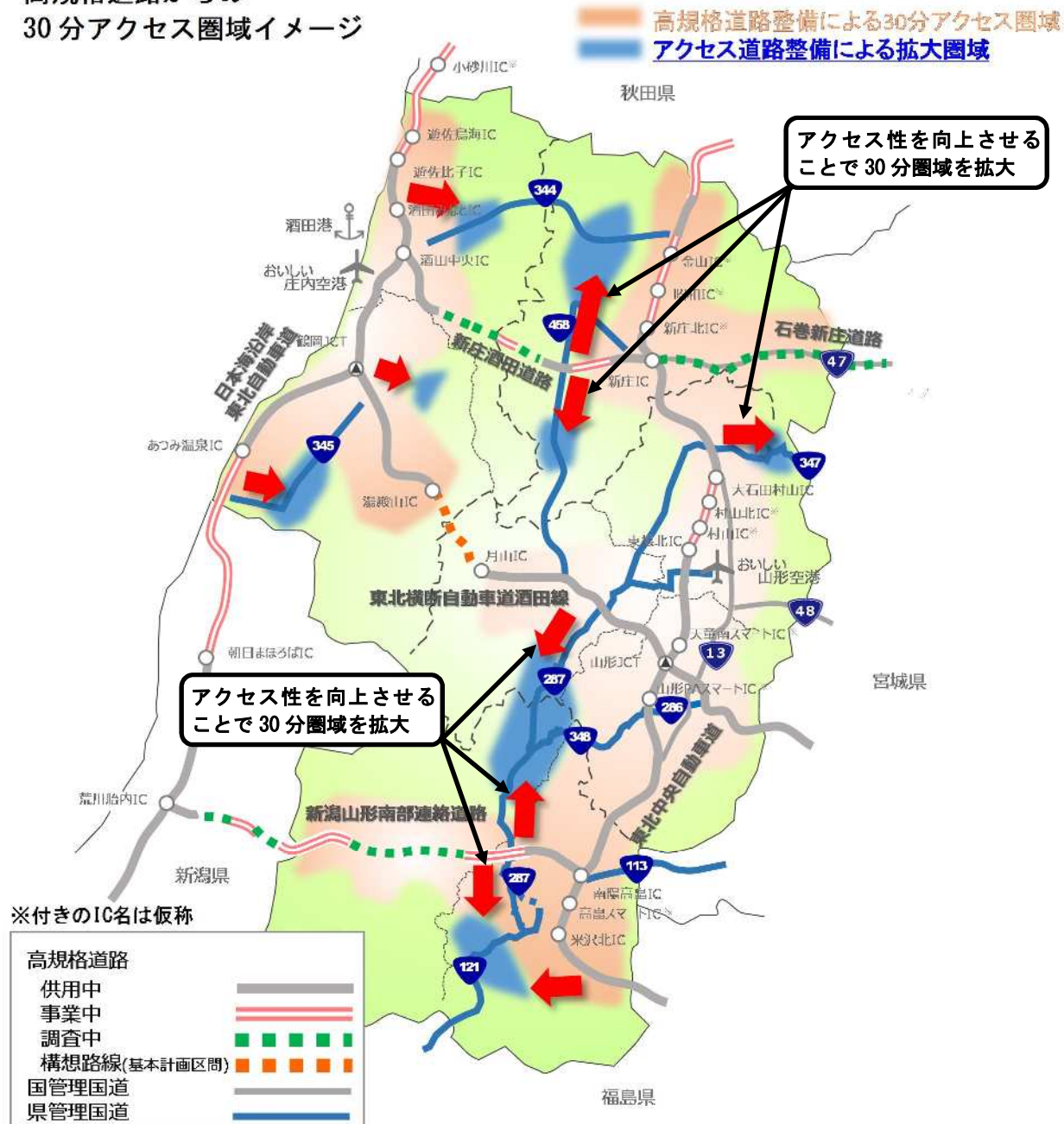
高規格道路	工区	
高規格幹線道路 ・東北中央自動車道	東根北 IC、村山 IC、村山北 IC、大石田村山 IC	
地域高規格道路 ・国道 47 号(新庄酒田道路) ・国道 113 号(新潟山形南部連絡道路)	新庄古口道路	国道 458 号 本合海バイパス
	梨郷道路	国道 287 号 米沢長井道路

- 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 458 号（金沢工区）、主要地方道山形天童線（成生工区） 等

【解決すべき課題】

- 接続する高規格道路が整備済区間の場合でも、ミッシングリンクを含む高規格道路である場合、ストック効果を高めるため、その解消に合わせて、地域活性化に資するアクセス道路の整備を進める必要がある。
- 速達性・安全性の向上を図るため、高規格道路の整備と合わせ、高規格道路から重要な拠点まで、また、重要な拠点間を結ぶ道路の整備等が必要である。

高規格道路からの
30分アクセス圏域イメージ



ICアクセス道路の整備状況



国道458号(本合海BP)

ICアクセス道路の整備状況



国道287号(米沢長井道路)

市街地とIC・空港
を結ぶ道路の整備状況



(主)山形天童線(成生工区)

酒田港の機能別拠点化の推進

【国土交通省 港湾局 計画課】

【提案事項】 **予算拡充**

経済成長が著しい対岸諸国の経済成長を取り込み、日本海側港湾の伸ばすべき機能の拠点化を推進するとともに、災害に強い物流ネットワークを構築する必要があるため、港湾整備財源の確保を図るとともに酒田港においては、

- (1) 循環型社会の推進と国際交流の拡大を並行して進め、増加する大型船舶を確実に受け入れられる岸壁が必要なことから、既存ストックを活用した**岸壁の大型化(延伸・増深)**を推進すること
- (2) 農林水産物の更なる輸出等を促進するため、**中国向け精米輸出に必要なくん蒸倉庫に登録されている施設等の機能強化を支援すること** **新規**
- (3) 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**するとともに、緊急時の物資輸送ルートを確保するため、**耐震強化岸壁の整備を推進**すること

【提案の背景・現状】

- 太平洋側港湾では、国際コンテナ戦略港湾や国際バルク港湾など、拠点化の推進による国際競争力の強化を図っているが、一方の日本海側港湾は、伸ばすべき機能を選択し港湾間で連携して取り組む必要がある。
- 酒田港は山形県の経済を支え地方創生を牽引しており、特に循環型社会を推進するリサイクルポートとして他港と連携した取組みを推進している。
- コロナ前はクルーズ船の寄港が大幅に増加しており、ポストコロナにおいても順調な回復・増加が見込まれている。
- 山形県は農林水産物の輸出拡大に取り組んでおり、酒田港西ふ頭くん蒸上屋は**関東から東北で唯一、中国向け精米輸出のくん蒸倉庫として登録**されている。
- 冬期間の日本海側は悪天候の日が多く、**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。また、東日本大震災以降も大規模な地震（令和元年6月山形県沖地震）が発生している。

【山形県の取組み】

- 金属くず輸出先の遠隔地化に対応するため、輸出事業者や他のリサイクルポートの港湾管理者等とともに、金属くずの合積み等の検討を行っている。
- 令和2年10月に、初めて西ふ頭くん蒸上屋を使用して酒田港から中国へ精米輸出を行った。

【解決すべき課題】

- 金属くず輸出の遠隔地化に伴う大型船舶の増加及びクルーズ船の増加により、**大型岸壁の輻輳**が懸念される。
- **西ふ頭くん蒸上屋**を継続して安定的に使用するためには、腐食性のあるリン化アルミニウムに強い電気設備への交換等が必要である。
- 冬期間の安全・安心な入港環境を確保するためには、防波堤の整備・改良が必要である。また、大規模な地震に備えるため、耐震強化岸壁の拡充が必要である。



(1) 岸壁の大型化

<リサイクル貨物の遠隔地化>



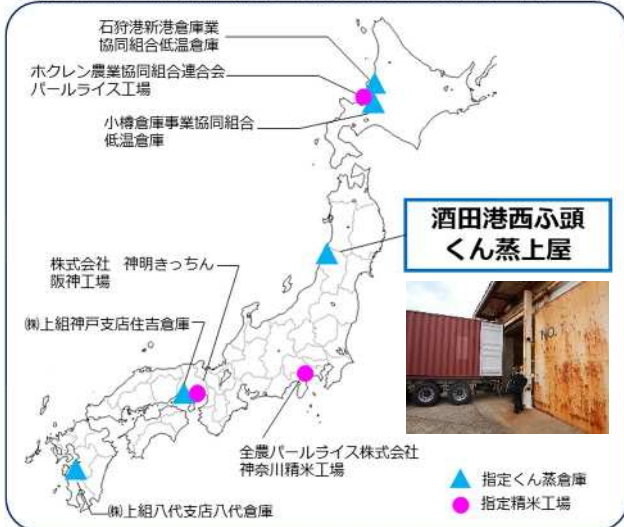
<クルーズ船の受入れ>



(2) 中国向け精米輸出

<中国向け精米輸出施設指定状況>

●中国向け日本産精米輸出に使用可能なくん蒸倉庫・精米工場



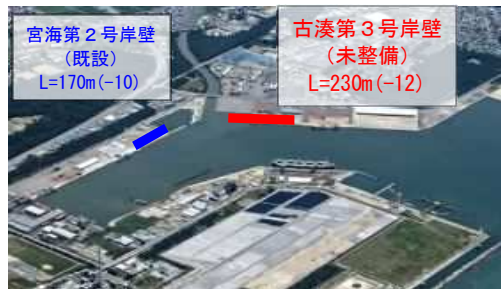
西ふ頭くん蒸上屋が関東から東北で唯一の登録

(3) 防波堤・耐震強化岸壁の整備推進

<冬季の越波状況>



<耐震強化岸壁整備状況>



国土の強靱化と交流拡大に不可欠な福島～米沢間トンネル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】

【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

災害時のリダンダンシー機能の確保などの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、将来の感染症発生に備えた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) 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
- (2) とりわけ、福島から秋田までを結ぶ奥羽新幹線の重要性に鑑み、将来の同新幹線にもつながる福島～米沢間のトンネル整備について、新たな支援スキームの創設等も含め、早期事業化に向けた財政支援を行うこと

【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。
- また、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、東北では秋田・山形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。
- 国土全体の強靱性の確保と活力の向上、また、東北地方の一体的・自律的發展を実現していくためには、日本海側の機能強化を図るとともに、太平洋側とを結ぶ新幹線ネットワークの形成が不可欠である。
- 併せて、将来の感染症発生に備えた企業等の多元化・分散化、テレワークや二地域居住等による分散型社会構築のための基盤としての重要性も高まっている。

【山形県の取組み】

- 福島～米沢間トンネル整備の早期事業化に向けて、JR東日本と協議を進めるとともに、奥羽・羽越新幹線の早期実現と併せた機運醸成・要望活動や、新型コロナによる利用者減を踏まえた新たな需要創出のための取組み等を行っている。
- 関係6県が連携し、新幹線の効率的な整備手法等の調査・検討を行っている。

【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、とりわけ福島から山形を経由して秋田までつながる奥羽新幹線は、東北の中央部を貫く骨格として大きな役割を果たすことが期待される。
- そうした中、福島～米沢間トンネルは、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するとともに、リダンダンシー機能の確保などの国土強靱化上も重要な意義を有し、さらには、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、莫大な事業費を要する大規模プロジェクトであることから、これらの視点からの新たな支援スキームの創設も含めた政府の財政支援が不可欠である。

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

奥羽新幹線

(福島市～山形市～秋田市)

福島から秋田まで
東北の中央部を貫く大動脈

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50分)

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	在来断面の場合約1,500億円
	フル規格断面の場合 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

羽越新幹線

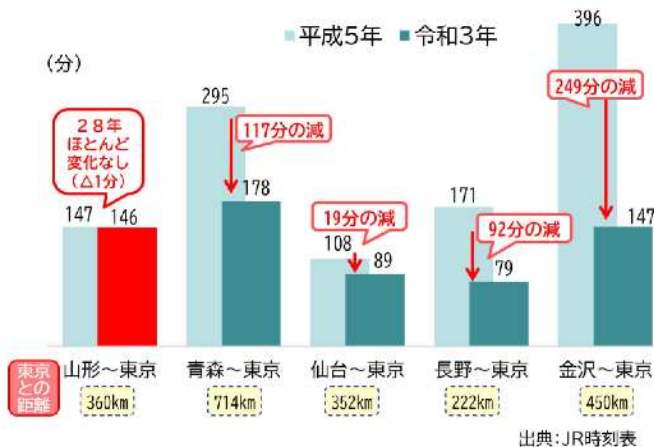
(富山市～新潟市～秋田市～青森市)

日本海側の大動脈

【参考：現在の所要時間】

区間	距離	最短時間
山形-東京間	360km	2:26
新庄-東京間	421km	3:11
酒田-東京間	501km	3:53
秋田-東京間	663km	3:37

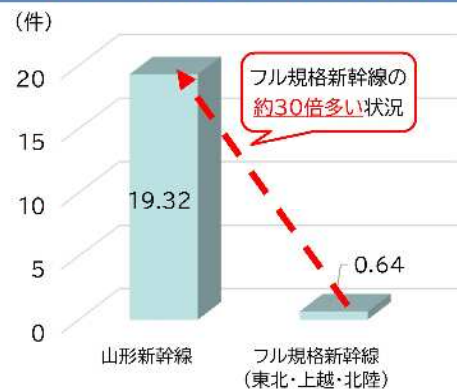
各地域と東京との鉄道路線の所要時間の推移 (平成5年と令和3年のダイヤ比較)



<トピックス> 山形新幹線を活用した新幹線荷物輸送 (R2.11.5 ラ・フランス)



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～R元年度:JR東日本管内)



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、総務課政策企画調査室、航空事業課】

【提案事項】 **予算拡充** **制度改革**

国内外からの交流人口拡大による地方創生の実現、災害に強い国土の形成には、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するため、**地方空港の滑走路2,500m化を推進**し、中距離国際線の就航も可能とすること
- (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**、コロナ禍を例外とすれば、利用実績が堅調であること、また、大規模災害時には、他空港・鉄道の代替機能を果たす重要な路線であることから、**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) 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**であり、**地方創生に不可欠**であることから、**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。
- 新型コロナにより運航見合わせとなっている本県国際チャーター便の速やかな回復を図り、今後、より多く、より多様な国・地域との交流を進めていくためにも、**空港の受入体制の整備等を着実に進めていく必要がある**。
- 国内線についても、利用者が大幅に減少しているが、ビジネスや観光等の交流を通して地域経済を活性化させる上でも、**路線の維持・拡充が不可欠**である。

【山形県の取組み】

- 本県では着陸料の減免を行い航空会社への支援を行っている。
- 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構想を検討中である。
- 国内線の維持・拡充のため、山形空港発着の遊覧飛行を実施するなど、新たな航空需要の創出に向けて、様々な取組みを進めている。

【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。
- 国際チャーター便の運航再開や交流人口の更なる拡大に向け、庄内空港の国内線と国際線の動線を分離するなど、受入体制を整備する必要がある。
- 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。

2011 東日本大震災時の山形空港利用状況

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

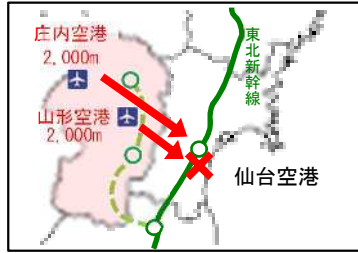
	総搭乗者数	1日当たりの搭乗者数	平均搭乗率
3月12日～31日	46,935人	2,347人	83.2%
4月	69,550人	2,318人	66.8%
5月	17,411人	562人	37.8%



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

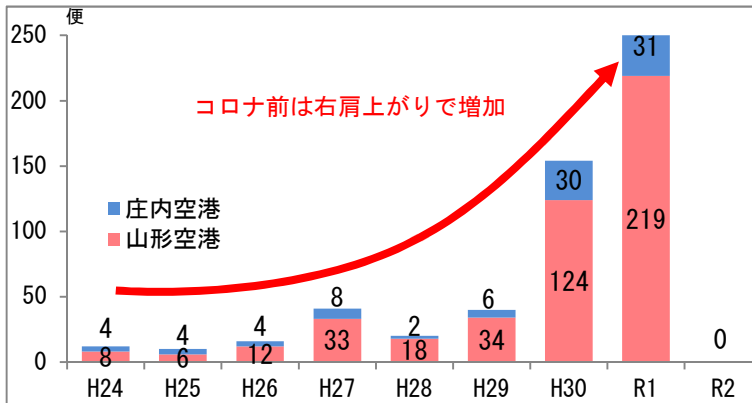


就航した米軍機 (山形空港) 被災時に山形県の空港から支援

※R3.2.13 福島県沖地震時 東北新幹線の一部運休に伴い、 羽田＝山形線が臨時運航

- 2/15～2/24 の10日間、2～4 往復運航
- 利用者は約 3,000 人

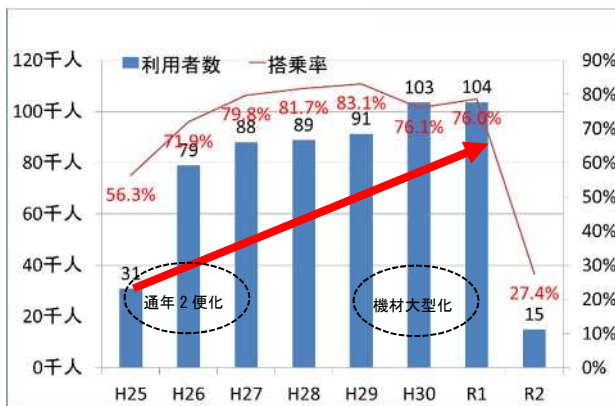
山形空港・庄内空港 国際チャーター便運航状況



山形空港に駐機中の台湾チャーター機

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、コロナ前は利用者が増加傾向



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、
鉄道局鉄道事業課地域鉄道支援室、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

また、地域鉄道・旅客船の維持・確保に係る財政措置の拡充を図ること

(2) 自治体が行う**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

(3) **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

【提案の背景・現状】

- 路線維持に係る「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**うえ、補助額も減少している。
- 特に地方部において地域公共交通の担い手となっている乗用タクシーについて新たな支援制度は創設されたが、**乗合バスにはない上限額**が設けられている。

【山形県の取組み】

- 令和3年度、**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。
- **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。
- フラワー長井線については、平成28年度に沿線2市2町が「鉄道事業再構築実施計画」の認定を受けて上下分離方式を導入し、令和3年度からは更に支援を拡大して、施設修繕等に対する財政支援や利用促進等に取り組んでいる。

【解決すべき課題】

- バス事業者は、沿線自治体と連携し生産性向上に取り組んでいるが、人口減少下において大幅な利用改善は困難であり、**沿線の実態に合わせて国庫補助事業の要件を緩和**するなど、支援拡充が必要である。
- フラワー長井線は開業後30年以上経過し、**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**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。
- MaaSの早期導入の基盤整備として、バス情報の静的データに加え、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**を更に促進する必要がある。

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下においては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

<地域の交通サービスの減少に伴い自治体の負担が増大>

	国	県	市町村
幹線	7,855万円	7,855万円	9億9,957万円
	地域間幹線系統補助	地域間幹線系統補助	
定時定路線	4,987万円	5,863万円	9億9,957万円
	フィーダー系統補助	市町村総合交付金	
デマンド	726万円	3,015万円	1億9,723万円
	フィーダー系統補助	市町村総合交付金	

山形鉄道(フラワー長井線)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供出した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 		

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
- 山形県南陽市沖郷地区では、地元の協議会が主体となって、高齢者を対象に商業施設等の指定乗降箇所との間をワンコイン(500円)で利用できる乗用タクシーサービスを展開



<R1.10.1 運行開始セレモニー(山形県南陽市)>

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

山形県公共交通関連情報共有基盤(やまがた公共交通オープンデータプラットフォーム)

⇒GTFS-RT等を活用したバスロケーションシステム(バスロケ)等の整備を促進する環境を整備し、MaaSの早期実現を図る



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

【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、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**

より安心して暮らせる地球環境を将来世代に残していくため、安全で持続可能なエネルギー供給体制等を確保する必要があることから、

- (1) 「エネルギー基本計画」の策定・推進に当たっては、カーボンニュートラルの実現に向け**再生可能エネルギーの最大限の導入**を目指すこと **新規**
- (2) 地域新電力が地方創生の担い手としての役割を果たしていけるよう、「**卸電力市場**」や「**容量市場**」の**制度設計**を見直すこと **新規**
- (3) 再生可能エネルギーが持つ環境価値が地域で活用され、「**非化石証書**」の取引がより一層円滑に行われるよう、**制度設計**を見直すこと **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】

- 第6次エネルギー基本計画策定に向け、脱炭素化と安定供給両立の道筋を示すためのエネルギー需給構造などについて議論が開始された(令和2年10月)。
- 令和2年12月下旬から一月余り続いた「**卸電力市場**」における取引価格の高騰や、電源を自ら保有しない**小売電気事業者**に新たな**費用負担**を課す「**容量市場**」の導入などにより、**小売電気事業者の事業継続に重大な影響が生じている**。
- 「**非化石証書**」については、利益調整に用いられるといった**税務上の懸念**があり、**小売電気事業者間の転売が認められていない**。
- 原子力発電所について、使用済み核燃料の処分方法が未定、我が国が世界有数の地震国、テロの脅威などを背景に、国民の不安は大きく、これまで行われた複数の世論調査では、**国民の約半数が再稼働に反対**している。

【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生可能エネルギー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。
- 特に、再生可能エネルギーの「**地産地消**」を実現するため「(株)やまがた新電力」を設立し、災害対応力の強化や地域で生み出された再生可能エネルギーを地域内に供給していく事業に取り組んでいる。

【解決すべき課題】

- 「**卸電力市場**」については、想定外の事象が発生したときに**市場取引を停止できる制度の導入等**を検討する必要がある。また、「**容量市場**」については、適切な落札価格となるよう**入札条件等**を見直す必要がある。
- 「**非化石証書**」については、適正な会計及び税務処理が行われるよう監視体制を整備したうえで、**電気販売と一体的な売買を可能とする**必要がある。

(株)やまがた新電力を軸にしたエネルギー地産地消の実現

都道府県レベルでは**全国初**となる地域新電力会社

ゼロカーボン
やまがた
2050

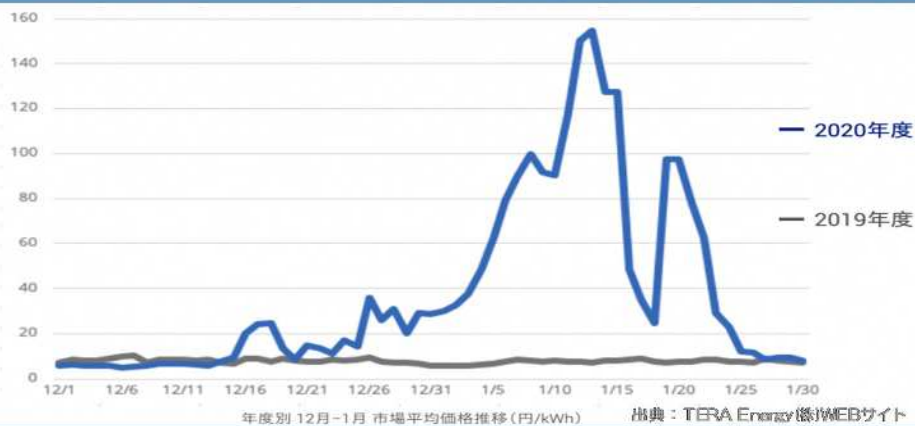


エネルギーの「地産地消」と「供給基地化」

分散型電源の推進による「災害対応力の向上」

再エネ拡大による「地域経済の活性化」と「産業振興」

卸電力市場の価格高騰の状況



- 令和2年12月26日から高騰が始まり、1月に入ると異常な高値が続く。
- 令和3年1月13日には前年比22倍(154.6円/kWh)という暴騰が発生。

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】
【農林水産省 水産庁 漁港漁場整備部 計画課】【国土交通省 港湾局 海洋・環境課】

【提案事項】 **制度創設** **規制緩和**

カーボンニュートラルの実現や地域経済の発展に向け、洋上風力発電を円滑に導入する必要があることから、再エネ海域利用法の運用等において、

- (1) 海域の選定や系統の確保等、案件形成を加速化するに当たっては、政府主導で確実に推進すること。また、促進区域指定の進展にあわせ、近接する港湾を基地港湾等として適切に配置すること **新規**
- (2) 「系統接続の確保」の取扱いについて柔軟に対応すること
- (3) 公募占用指針に定める供給価格上限額の設定について、洋上風力発電と地域との共生が十分に図られる水準となるよう考慮すること
- (4) 促進区域内における漁業操業や魚礁の設置等について、安全確保等のための最小限の範囲を除き、制限しないこと

【提案の背景・現状】

- 政府の導入目標が明示されたが、現時点では、海域の選定や初期段階の風況等基礎調査、系統確保等は、事業者が行うことが前提とされている。
- 基地港湾に指定された4港のみが経済的な波及効果を受けるのではなく、洋上風力発電事業を実施する地域すべてへの経済波及効果が望まれている。
- 促進区域の指定に当たり、基準の一つである「系統接続の確保」では、ガイドライン上、基準への基本的な適合の考え方が数例示されている。
- 事業者の選定に当たっては、再エネ導入に伴う国民負担の増大を抑制するため、コスト面が最も重要視されている（配点全体の50%）。
- 促進区域内での漁業操業や魚礁設置等に関する取扱いは、明示されていない。

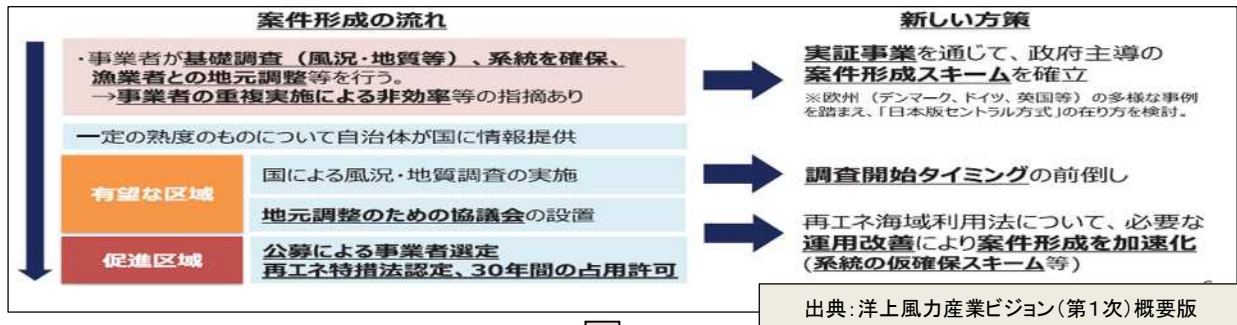
【山形県の取組み】

- 「山形県地域協調型洋上風力発電研究・検討会議」を設置し、地元関係者による協議を行い、遊佐町沖での導入に向けた合意形成を図っており、また、酒田市沖での導入の検討も開始する予定である。なお、遊佐町沖では、令和2年6月から事業者30社による共同での風況調査や海域調査が実施されている。

【解決すべき課題】

- 総事業費の抑制を図る観点から、政府が初期段階から基礎調査や系統確保等を行い、より迅速かつ効率的に案件形成を図っていく仕組みが必要である。
- 案件形成の進展に合わせ、促進区域により近い港湾を基地港湾や運営に必要なO&M港（運転開始後の設備点検・維持管理の拠点、Operation&Maintenance）として、地域経済の発展に配慮した機能的なネットワーク化を図る必要がある。
- 「系統接続の確保」については、新たな増強の仕組み（一括検討プロセス）と整合を図り、柔軟に判断することが必要である。
- 地域との共生のため、漁業協調策等が実現可能な水準の供給価格設定と、促進区域内の漁業操業等の制限を最小限とすることが必要である。

政府主導のプッシュ型案件形成スキーム



◎提案：実施時期を明確にしたうえでの、政府主導による確実な推進

山形県遊佐町沖の取組み状況

- 【事業者がそれぞれ調査する場合の課題】
- ・地域住民の混乱
 - ・漁場等環境への負荷
 - ・事業者の投資リスク

参入に意欲を持つ事業者 30 社による
共同での調査実施

【風況調査】



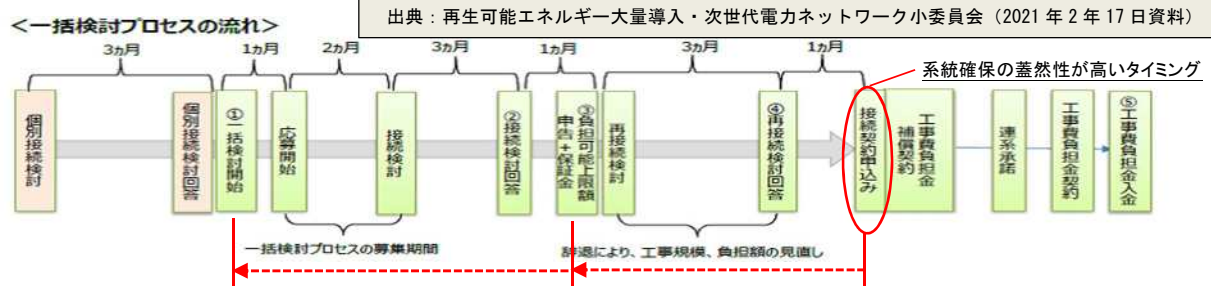
<風況観測塔>

【海域調査】



<ボーリング調査>

一括検討プロセスにおける系統接続の確保



◎提案：一般送配電事業者による暫定容量の確保や事業者の負担意思確認の時点など、系統確保の判断をプロセスのより早い段階とする柔軟な対応

酒田港の基地港湾のイメージ

基地港湾の整備とネットワーク化



風力発電設備の物流基地のイメージ



2つの海域での導入を検討



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：023-630-3049
TEL：023-630-2447

地域資源の保全や安全対策に配慮した鉱業政策の推進

【内閣官房 水循環政策本部】

【経済産業省資源エネルギー庁 資源・燃料部 鉱物資源課、石炭課】

【提案事項】 **規制強化** **制度創設**

採石業の認可や旧亜炭採掘跡の対策において、自治体が地域の環境保全や安全対策を踏まえ適切に業務を推進するためには、現状に即した制度の見直しや創設等が必要なことから、

- (1) 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
- (2) 賠償義務者が不存在の旧亜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 **新規**

【提案の背景・現状】

《採石法改正》

- 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。
- 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が、同法の認可基準に「環境に配慮した項目」が盛り込まれておらず、公害等調整委員会の過去の裁定では、**自然環境や景観が損なわれることを理由とした不認可処分は認められない**との判断が示されている。
- 山形県は鳥海山山麓での岩石採取計画の認可申請を不認可処分（平成30年）としたが、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。なお、事業者が処分取り消しを求め、公害等調整委員会に裁定を申請し、係争中である。
- 水循環基本法では、「健全な水循環を維持するための取組みを積極的に推進していくこと」を基本理念とし、**内閣官房水循環政策本部が施策の総合調整を行うこととされている。**

《旧亜炭採掘跡の対策》

- 賠償義務者が存在しない亜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。
- **基金造成時には想定できなかった地震や豪雨による陥没発生件数の増加などにより、基金の残高がひっ迫する状況**となっている。

【山形県の取組み】

- 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「山形県水資源保全条例」を、遊佐町は「遊佐町の健全な水循環を保全するための条例」をそれぞれ制定した（平成25年）。

- 本県の特定鉱害復旧事業等基金の管理運営は、(公益)やまがた農業支援センターが行っており、復旧工事は市町村が実施している。

【解決すべき課題】

《採石法改正》

- 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。**

《旧亜炭採掘跡の対策》

- 鉱業及び鉱山保安行政は、法律に基づく国の指揮監督下にあるものであり、旧亜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。

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（第1審・控訴審）

- 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

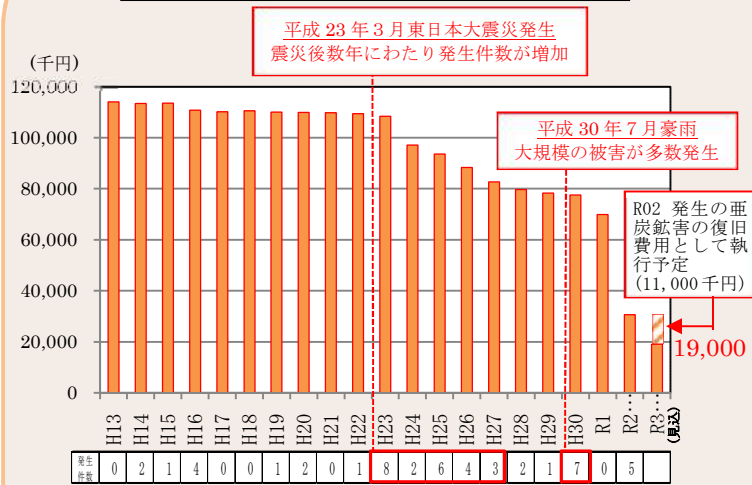


< 遊佐町の採石現場の状況 >



< 舟形町の亜炭採掘跡の陥没発生状況 >

基金残高の推移



《特定鉱害復旧事業等基金》

- 国費と県費で積立（H13）114,000 千円
 - 令和 2 年度末の基金残高 約 30,000 千円
 - 令和 3 年度末の基金残高 約 19,000 千円（見込み額）
- 〔令和 2 年度発生 of 亜炭鉱害の復旧費の実施を見込む〕

山形県担当部署 産業労働部 商工産業政策課

TEL : 023-630-2115

環境エネルギー一部 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・人口減少対策や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3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0.4%の増となり、歳出に地域デジタル社会推進費が2,000億円計上されたものの、本県の令和3年度予算編成においては151億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、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】

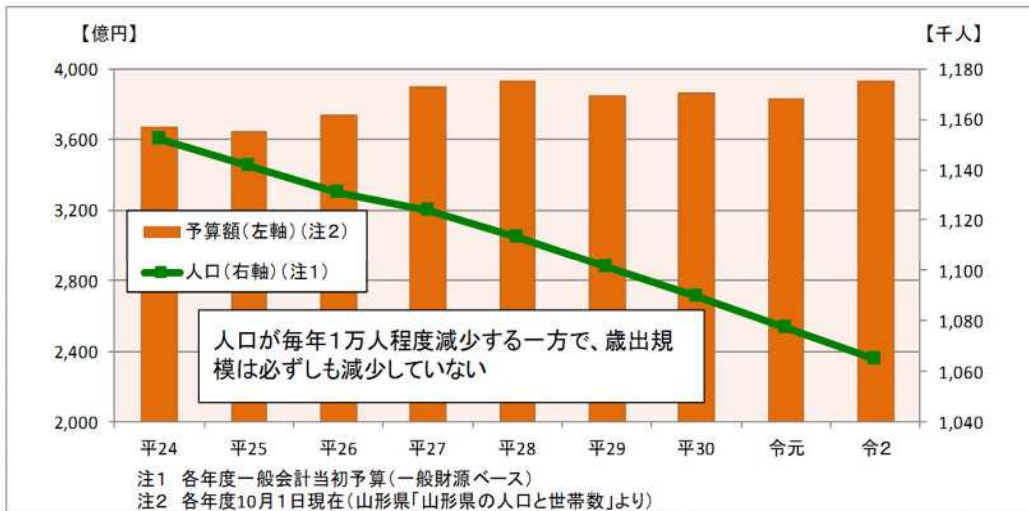
- このような状況を踏まえ、本県では新たな「山形県行財政改革推進プラン2021」（令和3年3月策定）に基づき、持続可能な財政運営の確保に向けて、更なる行財政改革に取り組んでいる。

【解決すべき課題】

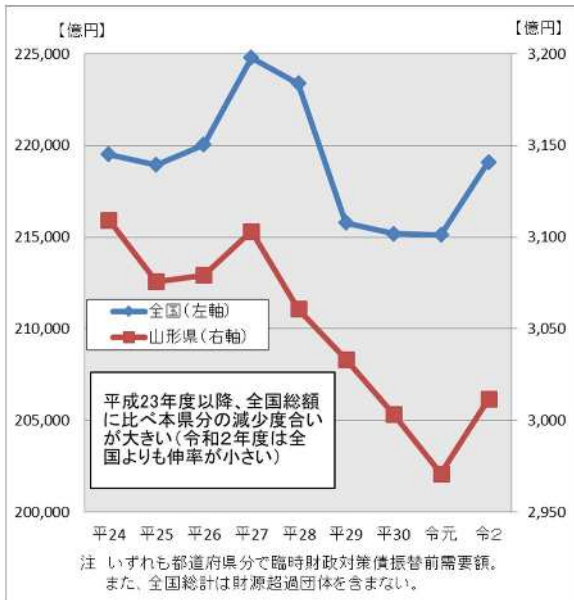
- 今後も少子化・人口減少対策、デジタル環境の整備を通じた地方創生の推進や社会保障の充実等の財政需要を的確に捉え、地方財政計画において適切に一般財源総額を確保していく必要があり、このため、令和3年度までとなっている地方一般財源総額実質同水準ルールを令和4年度以降も継続していく必要がある。
- 地方交付税の算定においては多くの費目で人口が基礎とされ、本県は歳出規模が縮小しないにも関わらず基準財政需要額は減少傾向となっており、人口減少が著しい地方の実態を考慮した算定方法となるよう見直しが必要である。
- 巨額の財源不足が解消されておらず、臨時財政対策債の発行に頼る状況が続いているため、法定率の引上げ等、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



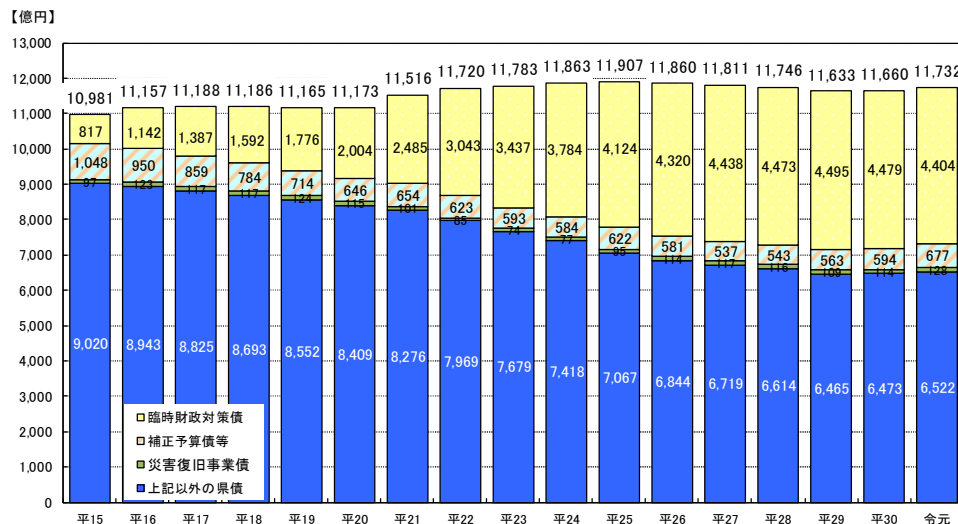
2. 全国及び山形県の基準財政需要額の推移 3. 今後の財政収支の見通し



		(単位：億円)					
		3年度	4年度	5年度	6年度	7年度	
入	県 税	1,045	1,091	1,116	1,139	1,159	
	〔参考〕令和元年度時点見込み		1,131	1,139	1,159	1,177	—
	地方交付税	1,923	1,911	1,889	1,867	1,845	
	国庫支出金	829	750	751	748	749	
	県 債	722	830	871	803	809	
	その他	2,153	2,136	2,058	1,988	1,916	
計 (A)		6,672	6,718	6,685	6,545	6,478	
出	人件費	1,538	1,521	1,487	1,477	1,455	
	社会保障関係経費	674	677	689	701	713	
	公債費	881	898	924	944	964	
	一般行政費	2,882	2,722	2,653	2,580	2,513	
	投資的経費	848	1,054	1,108	1,025	1,035	
	計 (B)	6,823	6,872	6,861	6,727	6,680	
財源不足額 (C=A-B)		△151	△154	△176	△182	△202	
調整基金残高・財政赤字		100	△54	△230	△412	△614	

注1：山形県財政の中期展望（令和3年2月）より作成
注2：「地方交付税」には地方譲与税、地方特例交付金を含む。
注3：「一般行政費」には繰出金、予備費を含む。
注4：令和3年度のデータ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



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。

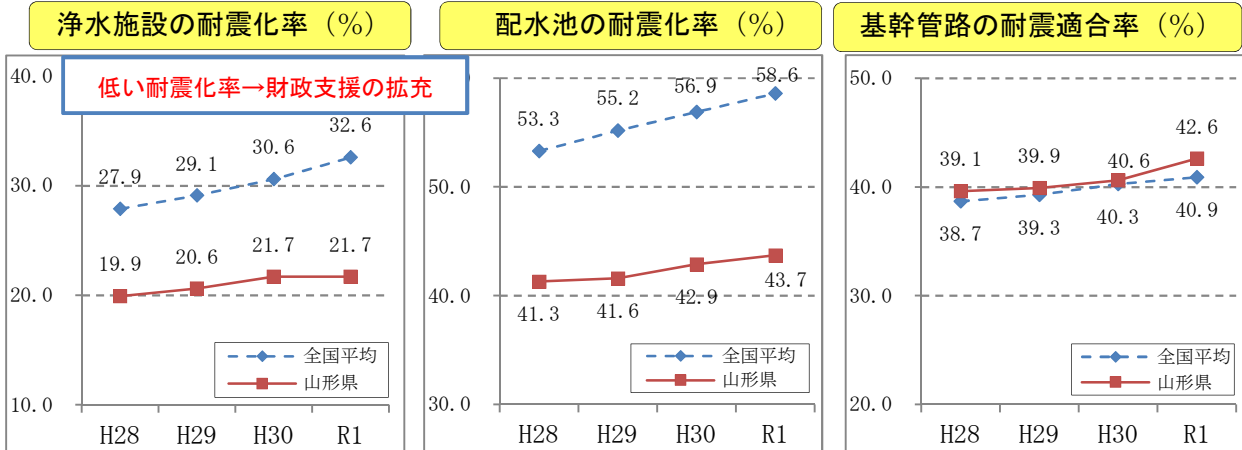
【解決すべき課題】

- 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

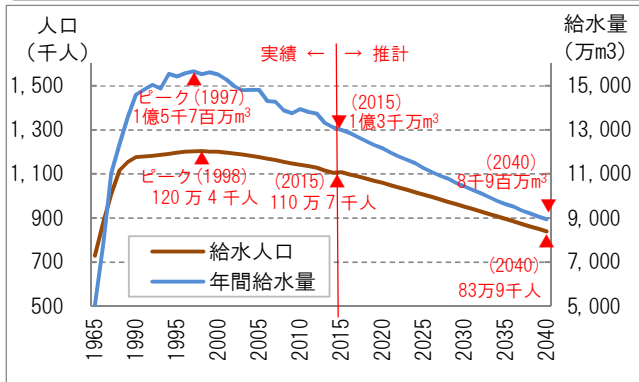
◎全国及び山形県の水道施設の耐震化の状況



◎「広域連携」による経営基盤強化の必要性

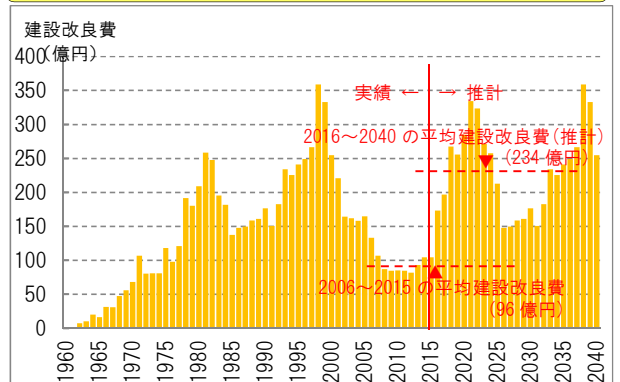
（出典：厚生労働省 水道事業における耐震化の状況）

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

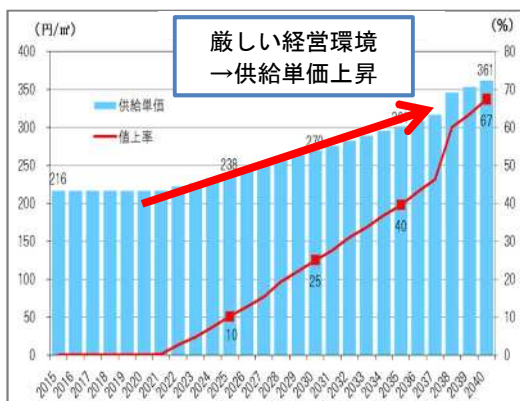


（出典：山形県水道ビジョン）

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）

検討会
（関係機関、水道事業者、用水供給事業者の部長長レベル）

報告 ↑ ↓ 指示・助言

作業部会
（構成団体の担当者レベル）

○令和2年度未現在
・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）