

デジタル社会の推進を支える デジタル基盤整備のための支援の充実

【内閣府地方創生推進事務局】

【総務省情報流通行政局、総合通信基盤局】

【提案事項】 **制度改正** **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、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) デジタル田園都市国家構想交付金について、行政の効率化・高度化に関する事業においても活用できるよう、補助対象を拡大すること **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等の維持・更新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】

- デジタル田園都市国家構想交付金（デジタル実装タイプ）では、事業が地域住民に直接裨益することを条件としており、自治体の業務効率化を主目的とする事業は補助対象とされていない。
- 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】

- 本県では、県立病院等の業務効率化により、利用者の待ち時間を減らす等、県民の利便性向上に繋がる事業を検討したが、補助対象外のため申請を断念しており、補助対象の拡大が求められる。
- 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。

<デジタル田園都市国家構想交付金>

○デジタル実装タイプ（TYPE 1）

交付金の条件
他の地域等で既に確立されている優良なモデルやサービスを活用すること
デジタルを活用して地域の課題解決や魅力向上に取り組むものであること
事業が地域住民に直接裨益するものであること



○条件により申請を断念した事業

- ・ 病院の各システムの収集データを時系列管理し、必要なデータを迅速に抽出・分析し、グラフ等に可視化することで患者の診療等に効率的に活用するシステムの導入
- ・ 病院内での患者への案内、巡回、お見舞い、運搬、問い合わせ等の単純な業務を行う自立型アシスタントロボットの導入
- ・ バックオフィス業務を効率化するRPAやITツールの導入

<地上デジタル放送の辺地共聴施設>



(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)
日本放送協会説明資料 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

- ・ 老朽化が進む共同アンテナ等で、致命的な故障や不具合が出る前に更新する必要があるが、多額の経費がかかり、共聴施設組合の積立金では賸りきれず、更新が進まない。
- ・ 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。
- ・ 組合員の減等により、組合が持続できなくなった場合に、共聴施設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。

<緊急輸送道路の携帯不感地域>

被災現場は携帯不感エリアのため、作業員が場所を移動して状況報告等の連絡を行う必要があるなど、迅速な対応が取れない事態が生じた。

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箇半月）全面通行止め
（※令和3年2月、平成30年3月にも雪崩発生）

<観光地の携帯不感地域>

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】【総務省 自治財政局】

【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、駅を中心としたまちづくりなど、デジタル田園都市国家構想の実現につながる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

【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。
- 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への提案があり、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、JR東日本と、同トンネル整備計画の推進に関する覚書並びに県内の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、利用拡大や駅を中心としたまちづくりなど、鉄道の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財政的支援が必要である。
- 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。将来を見据えてトンネル整備を行うことは、効率的な奥羽新幹線整備にもつながるものである。

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
	三陸新幹線

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

山形新幹線の運休・遅延本数の推移
 (気象変動等を原因とするもの)



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。
 ・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。

【山形新幹線のトンネル整備】
 想定ルートイメージ



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

鉄道の利用拡大・沿線活性化の取組み

○山形新幹線等を活用した新幹線荷物輸送

さくらんぼ
 R4.6.19(山形～東京)



刈屋梨 R4.10.1(酒田～新潟～高崎～東京)



(新潟駅一ホーム対面乗換のPR動画)



○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
 山形県内の観光沿線の活性化率に関する包括連携協定



○駅前イベント
 線路がつなく石巻・庄内海鮮市
 R4.12.11(仮定祝)



○やまがた鉄道沿線活性化プロジェクト
 推進協議会設立 R4.12.2
 (フラワー長井線車内特設会場)



山形県担当部署：みらい企画創造部 総合交通政策課

TEL：023-630-3017

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・関係人口の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の拡充や、インバウンド対応の国際線の安定した就航及び遠方の国からの就航拡大のため、**地方空港の滑走路2,500m化を推進**すること
- (2) インバウンドの受入体制強化のため、**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
- (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】

- 山形空港では、東日本大震災や福島県沖地震時に**多くの臨時便や海外支援機**等を受け入れ、大きな役割を果たした。
- コロナ禍前は、**来県するインバウンドが著しく増加**していた。また、県内空港利用の国際チャーター便は**冬季を中心に多く運航**されていた。
- 国際チャーター便について、今後、より多く、より多様な国・地域との交流を再開・拡大させるためには、空港の受入体制を整備していく必要がある。
- **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】

- 県内空港へのチャーター便誘致活動、旅行博出展や商談会といった海外プロモーションの強化などインバウンド回復に向けた取組みを行っている。
- 国内線の維持・拡充のため、ポストコロナにおける新たな航空需要の創出に向け、市町村等と連携したワーケーションの実証等、様々な取組みを展開している。

【解決すべき課題】

- 災害時の代替空港としての利用や、遠方国からの国際チャーター便の利用に、大型機の受け入れを可能とし、冬季の安定就航にもつながる、**滑走路の2,500m化**を実現する必要がある。
- インバウンド受入拡大のため、庄内空港の国内線と国際線の動線の分離に必要な**ターミナルビル整備など、受入体制の整備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。

インバウンドの県内受入状況



図1：年毎インバウンド受入客数

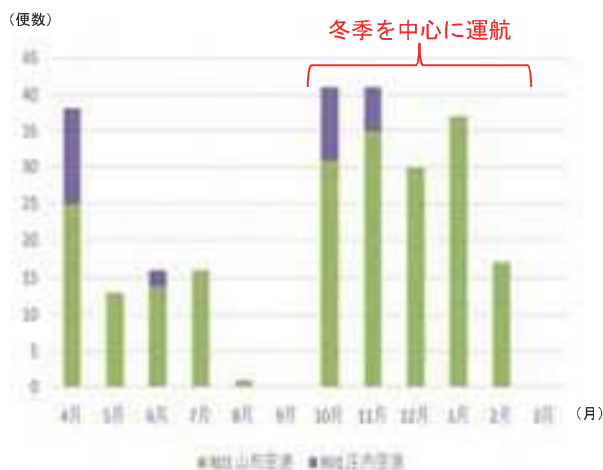
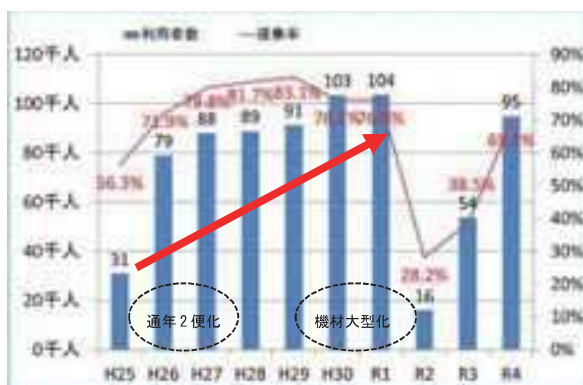


図2：令和元年度国際チャーター便数

羽田＝山形線 利用状況

政策コンテストによる2便化後、利用客数が3倍超



遊覧飛行



自然体験ツアー



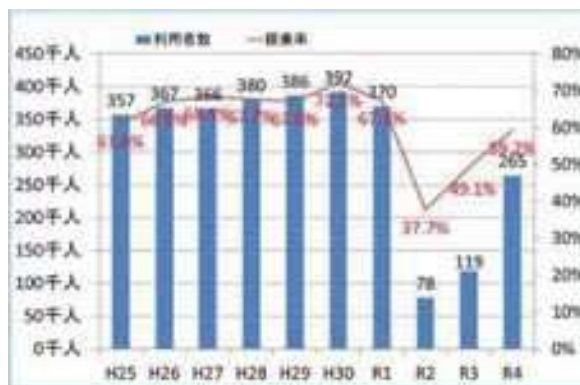
ワーケーション情報発信



航空会社・市町村等と連携し、空港の利用回復に向けた取組みを展開

羽田＝庄内線 利用状況

重要な交通基盤として、コロナ前は利用客数が増加傾向



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)	経路乗客数	1日当たりの経路乗客数	平均経路率
2月	6,387人	228人	41.6%
3月1日～H23	2,392人	224人	36.9%

※H23. 3. 11 東日本大震災発生後、3月11日以降、3月12日より運航が再開されています。

震災後 (臨時運航)	経路乗客数	1日当たりの経路乗客数	平均経路率
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日当たりの利用客数が10倍超へ

※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)
- 利用客数は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)
- 利用客数は2,206人

山形県担当部署：県土整備部 空港港湾課

TEL：023-630-2447

みらい企画創造部 総合交通政策課

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】

【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) 第三セクター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) 地域公共交通事業者の運転手の人員不足に対応するため、運転手の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必要な支援制度を拡充**するとともに、**自動運転の技術開発や、無人自動運転移動サービス導入に向けた取組みに対する必要な財源を確保**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。
- 第三セクター鉄道は、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新たな支援策**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。
- 運転手の**高齢化や長時間労働、給与水準が低いこと**等により離職者が多く、**有効求人倍率も全産業の平均を大きく上回っており、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**を促進していく必要がある。

乗合バス・第三セクター鉄道の現状

■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	
	R3年度	1億2,807万円	1億2,807万円	
定時定路線	H28年度	4,459万円	6,841万円	7億9,751万円
	R3年度	4,098万円	5,533万円	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
	R3年度	1,297万円	1,635万円	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
	R3年度	1億8,202万円	1億9,975万円	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6千万円まで減少(R4.3月末時点) ・開業から35年が経過した車両や信号設備の更新等、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R2からは下部分の運行経費を一部支援 		

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、「おぼくる（尾花沢市）」が運行を開始するなどの広がりを見せ、乗用タクシーを活用したサービスが県内各地へ拡大



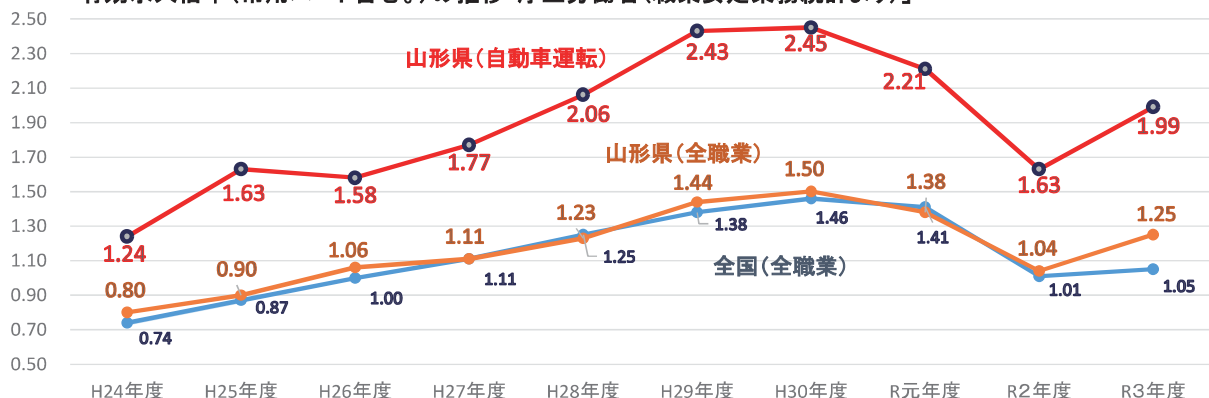
<R1. 10. 1 運行開始 おきタク（南陽市）>

<R3. 4. 1 運行開始 おぼくる（尾花沢市）>

バス等の自動車運転手の人手不足の深刻化

■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、人手不足となっている。

有効求人倍率(常用パート含む。)の推移「厚生労働省(職業安定業務統計より)」



山形県担当部署：みらい企画創造部 総合交通政策課

TEL：023-630-2161

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】 予算創設 予算拡充 制度創設

令和4年8月の豪雨で被災した米坂線をはじめとする県内の鉄道路線は、通学・通勤など地域住民の日常生活を支えるとともに、観光などの様々な広域的価値を生み出す社会インフラとして重要であることから、

- (1) 米坂線の早期全線復旧に向けて、地域や鉄道事業者と連携して取り組むこと。その際、復旧に向けた検討にあたっては、地域公共交通の再構築の議論と分けて考えること
- (2) カーボンニュートラル等の推進にも資するという鉄道の特徴を踏まえ、国全体の鉄道ネットワークの維持という観点から、政府として鉄道事業者に対する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、山形・新潟両県合計で100箇所以上被災し、今泉駅（長井市）から坂町駅（新潟県村上市）の間でバスによる代行輸送が行われている。
- 今年4月、JR東日本は、米坂線の復旧工事について調査検討した結果として、工期は着工から5年程度、工事費用は約86億円が見込まれることを公表した。
- 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の改正により、輸送需要の減少等により大量輸送機関としての鉄道特性を発揮することが困難な区間について、交通手段の再構築を協議する「再構築協議会」を設置する制度等が創設された。

【山形県の取組み】

- 発災直後から、県内沿線市町と連携し、一日も早い米坂線の全線復旧をJR東日本に対して求めている。今年1月には、全ての沿線市町村及び新潟県と連携し、JR東日本に対する要望活動を実施した。
- 山形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ため、昨年11月、県内全市町村・関係団体等が参加する「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、地域の関係者とも連携しながら、沿線活性化の取組みを展開している。

【解決すべき課題】

- JR東日本では、米坂線の復旧について、今後の進め方を沿線自治体等に相談するとしているが、工期が長く、多額の費用が見込まれることから、復旧には政府の支援が不可欠である。
- 鉄道は、ネットワークとして各地域がつながることによって、その価値が最大限に高まるものであり、国土強靱化や地方創生、カーボンニュートラル等を推進する上で不可欠な社会インフラであることから、個別の路線・線区の利用状況や収支に過度にとらわれることなく、政府において、国全体の鉄道ネットワークを維持するという姿勢を明確に示し、そのための方策を検討する必要がある。

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



大規模土砂流入 (坂町～越後大島間)



小白川橋梁 (手ノ子～羽前橋間)



土砂流入 (越後片貝～越後金丸間)



盛土流出 (伊佐領～羽前沼沢間)

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な費用及び工期
費用：約86億円 工期：約5年
- 被害箇所数

		被災箇所数	合計
米坂線	山形県内	68箇所	112箇所
	新潟県内	44箇所	

高規格道路・一般広域道路の整備推進

【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、一般広域道路は、産業・観光振興に寄与し地方創生に資するとともに、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の構築などによる国土強靱化を推進していく必要があることから、

(1) 高規格道路の縦軸では全線で事業が進められているが、横軸は日本海側と太平洋側の連携強化に必要な路線にもかかわらず整備が遅れていることから、特に横軸の事業化を推進すること

〔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) 国道48号(国管理)や国道121号(県管理)といった一般広域道路について、事前通行規制や脆弱な箇所があり通行止めとなることがあることから、強靱化に向けた検討を県とともに更に進めること

(3) 安全性、信頼性の確保と利便性の向上を図るため、有料区間の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) 長期安定的・計画的な道路整備・管理が進められるよう、高規格道路等の整備推進に必要な予算を確保すること

【提案の背景・現状】

- 本県の高速道路供用率は84%で、全国の89%、東北の94%に比べ未だ低く、5か所のミッシングリンクを抱えているため、十分な機能が発揮されていない。
- 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、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。
- 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。

【解決すべき課題】

- 本県の高規格道路は、4路線12区間約71km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112号の渋滞緩和に向けたバイパス整備、国道121号の強靱化に向けた検討が必要である。

広域道路ネットワーク計画

開通予定年度: ○○年度



凡 例			
高規格道路 ※1	供用中		一般広域道路 ※2
	事業中		
	調査中		
	構想路線		
4車線化優先整備区間			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

	高速道路の整備状況(令和5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	10,274	89%
東北6県	1,882	1,767	94%
山形県	340	286	84%

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、「渋滞対策」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】 制度拡充 制度創設 予算拡充

高規格道路のストック効果を高め、地方創生を加速するためには、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れるよう**補助事業の対象**とするなど、**個別補助制度の拡充**による支援を強化すること
- (2) IC近傍などで、**物流や広域的な防災等の拠点機能を付加する「道の駅」**の整備に対する**補助制度の創設等**、支援の充実に図ること
- (3) ETC2.0の**ビッグデータを都道府県でも活用可能**とするとともに、**データに基づく渋滞対策に対する補助制度の創設等**、支援の充実に図ること **新規**
- (4) 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】

- 本県の高規格道路の整備は着実に進みつつある中、企業進出やポストコロナも見据えた産業、観光振興等のストック効果を最大限に発現させるためには、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間のアクセス性を向上**させる必要があるが、**アクセス道路の整備はまだ進んでいない**。
- また、IC近傍などの道の駅には、**物流等の中継拠点**や激甚化する災害に備えた**広域的な防災拠点**の機能が期待されているが、**機能強化が図られていない**。
- 加えて本県は、自動車の依存度が高い中で、市街地の**主要渋滞箇所**の対策が**進んでいない**ことから、**道路ネットワークの機能が十分に発揮されていない**。

【山形県の取組み】

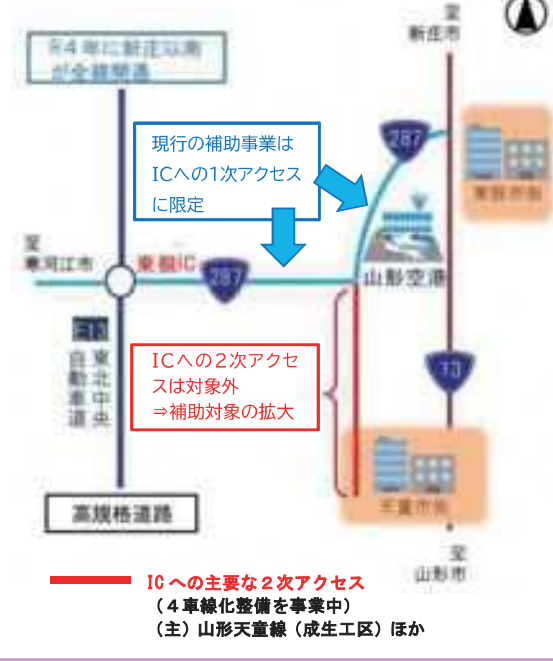
- 開通見通しが公表された東北中央自動車道、日本海沿岸東北自動車道等の高規格道路ICへの1次アクセスと併せて**主要な2次アクセスの整備**も進めている。
- 道の駅の設置者である市町村等が、交通や防災の拠点機能を整備している。
- 交通量調査や渋滞長調査に基づき、**渋滞対策事業**を計画し実施している。

【解決すべき課題】

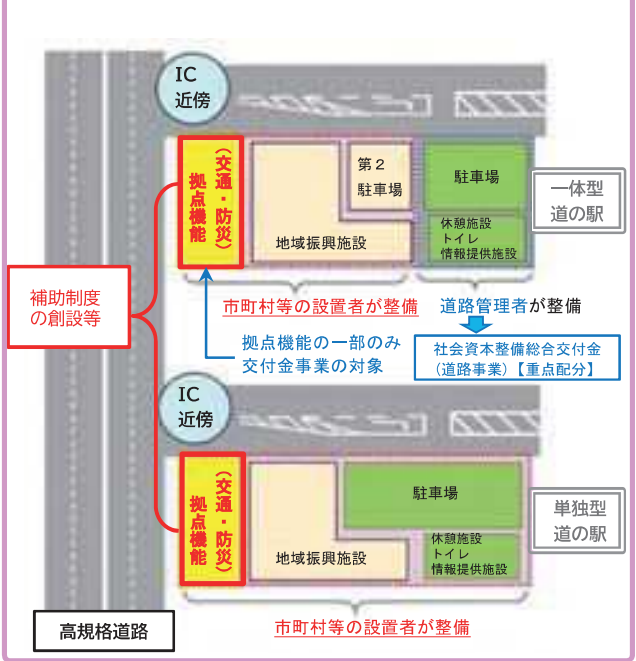
※ データに基づく政策の立案 (Evidence-Based Policy Making)

- ストック効果を効果的に発現させるには、高規格道路の**開通時期に合わせたアクセス道路や拠点**となる道の駅等を**計画的・集中的に整備**する必要がある。
- しかし、2次アクセスや道の駅の機能強化は補助対象外で、活用している**交付金事業による予算措置には流動的な要素が多く**、計画的・集中的な事業実施が難しいことから、**補助対象の拡大や補助制度の創設等**が必要である。
- **市街地の渋滞対策**には、ETC2.0のビッグデータを活用した対策が有効であるが、県は当該データを活用できないほか、ハード対策は**多額の費用と長期間を要**するため、**EBPM***による**渋滞対策と補助制度創設等を組合せた支援**が必要。

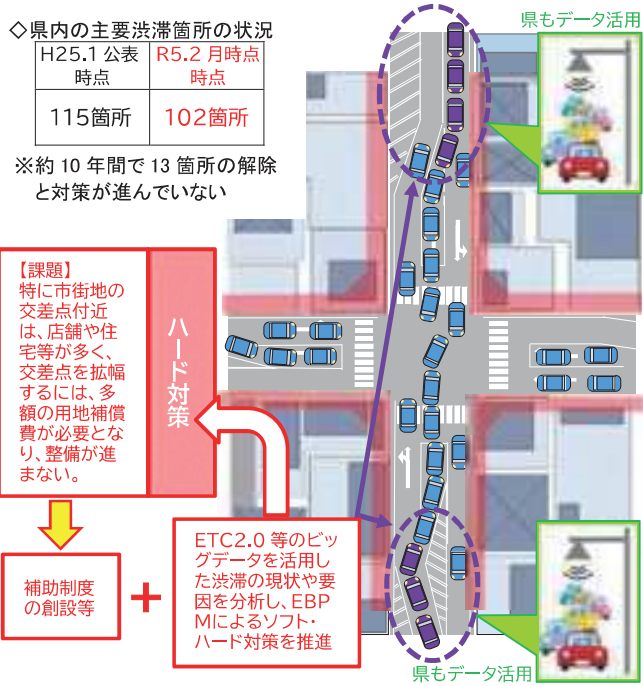
(1) 補助対象拡大による支援の強化 (イメージ)
【 ICへの主要な2次アクセス道路 】



(2) 補助制度創設等による支援の充実 (イメージ)
【 (交通・防災)拠点機能を付加する「道の駅」 】



(3) データ活用と補助制度創設等による支援の充実(イメージ)
【 EBPMIによる渋滞対策 】



(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



(1) ICへの主要な2次アクセス いずれも交付金事業で事業中	(2) IC近傍の「道の駅」 < >は仮称	(3) 主要渋滞箇所の対策 (渋滞箇所の所在地)	(4) 高規格道路のストック 効果を発揮する県道整備
(主) 山形天童線 (成生) (主) 長井飯豊線 (小白川) (主) 真室川鮭川線 (佐渡坂) (国) 345号 (一本木)	<やまがた蔵王>、 むらやま、尾花沢、 <新庄 IC 付近>、 あつみ、鳥海、 米沢、いいで、 白い森おぐに	大野目西交差点 (山形) 清住交差点 (山形) 相生橋西交差点 (米沢) 相生橋東交差点 (米沢) 美原町交差点 (鶴岡)	(国) 287号 (米沢長井道路) " (菖蒲) " (東根拡幅) (国) 344号 (安田BP) (国) 458号 (金沢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

港湾におけるカーボンニュートラル実現により、経済の持続的な成長を支える基盤づくりを進め、ポストコロナにおける社会活動を確実に回復させるとともに、**経済の好循環を加速・拡大させるため、**

酒田港において、

- (1) カーボンニュートラルポートの形成を目指し、洋上風力発電の導入を促進するため、**基地港湾に指定し、直轄事業として係留施設を整備**すること
- (2) 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
- (3) 再生可能エネルギーの拡大とクルーズ船による国内外の交流を促進するため、**岸壁の大型化(延伸・増深)に着手**すること

【提案の背景・現状】

- 政府のエネルギー基本計画では、洋上風力発電を再生可能エネルギーの主力電源として推進していくとしており、**風況の良い山形県沖**では「遊佐町沖」と「酒田市沖」の**2海域において、促進区域指定に向けた調整**を進めている。
- 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。
- これまで、バイオマス発電の**燃料輸入船とクルーズ船**は、調整しながら同じ岸壁を利用していたが、令和6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予定であることから、**岸壁の輻輳**が懸念される。

【山形県の取組み】

- 「**遊佐町沖(有望な区域)**」では促進区域の指定に向け、法定協議会で区域指定に異存がないとの意見をとりまとめ、「**酒田市沖**」では**有望な区域**への選定を政府に要請した。また、**酒田港**では**基地港湾指定**に必要な港湾計画変更の準備を進めている。
- 令和2年2月に改訂した**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。
- 「**カーボンニュートラルやまがた**」の実現に向けた再生可能エネルギー拡大と、「**観光立県山形**」の確立に向けたクルーズ船寄港の復活・拡大を推進している。

【解決すべき課題】

- 「洋上風力産業ビジョン(第1次)」に示された導入目標の達成に寄与するため、**令和6年度に直轄事業による係留施設整備事業に着手し、令和10年度に基地港湾として供用を開始**する必要がある。
- 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。
- バイオマス発電の燃料輸入船の増加と、クルーズ船の回復・増加を図るためには、**同時接岸を可能とする既存岸壁の大型化**が必要である。



(1) 基地港湾の指定



2030年に商業運転を開始!

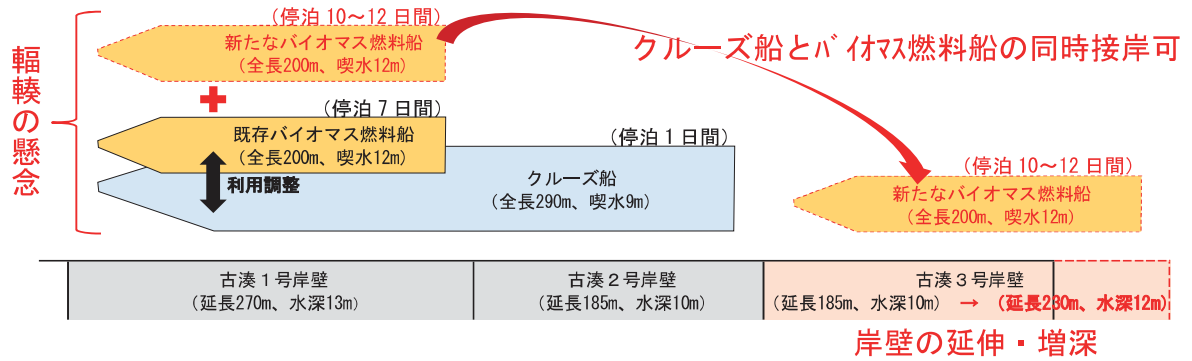
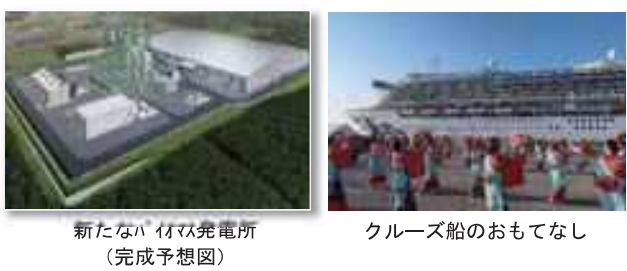
	R5 2023	R6 2024	R7 2025	R8 2026	R9 2027	R10 2028	R11 2029	R12 2030	R13 2031
基地港湾整備事業		係留施設等整備							
洋上風力発電事業						風車建設			
								商業運転開始	

促進区域指定に向けた調整 風力発電設備の物流基地イメージ 基地港湾と洋上風力発電の想定スケジュール

(2) 防波堤の整備推進



(3) 岸壁の大型化・事業化の検討



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】

- 従前より、飛島では、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きている。
北朝鮮の弾道ミサイル発射、海洋進出を強める中国の動き、ロシアのウクライナ侵攻等、近年、国際情勢が大きく変化してきていることから、領海等保全の観点からも、飛島の重要性はますます高まっている。
- 飛島の人口は167人（令和5年1月末）であり、ピーク時の1,788人（昭和15年）から約9割減少し、高齢化率も80%を超えているなど、**特定有人国境離島地域と同様、将来無人化のおそれがある厳しい状況にある。**
- 島民の生活は、燃料や生活物資の輸送をはじめ、本土への通院などで航路を頼らざるを得ず、経済的な負担が大きい状況にある。
- 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のは、**飛島と新潟県の粟島の2島のみ**となっている。

【山形県の取組み】

- 本県では、平成30年度から、酒田市、とびしま未来協議会（島民、合同会社とびしま、NPO、県、酒田市、東北公益文科大学などで構成）等との産学官民連携により、飛島振興重点プロジェクトを展開してきている。
- 同プロジェクトでは、地域社会の維持及び振興に向け、関係人口の創出、移住定住の促進に係る取組のほか、観光交流、産業振興、安全安心・生活環境の充実に係る取組を重点的に実施している。

【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

【本土との距離】



国土地理院地図を加工して作成



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4km)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 **167人** (令和5年1月末)



・最多時の1/10に
・平成の時代に急減
△500人以上

飛島の人口は167人と、ピーク時から約9割減少(高齢化率80.8%、平均年齢71.4歳)

【関係人口創出に係る取組】



(写真) 飛島にU I ターンした若者が立ち上げた「合同会社びしま」が開催したコスプレイヤーの合宿イベント(令和4年度)

県及び酒田市では、同社と連携し、県内外の若者を対象とした「島キャンプ」という交流事業を実施し、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

地域の豊かな自然・環境等と調和した再生可能エネルギーの導入促進

【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

エネルギー自給率の向上と電力需給ひっ迫の解消に向けて、地域と共生する再生可能エネルギー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) 地域の再エネ資源を利用して生み出された利益を、当該再エネ設備が設置された地域に還元するような仕組みを構築すること
- (2) 再エネの導入拡大を一層推進する上で、余剰電力を最大限活用する観点から、蓄電池や水素など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 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】

- 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。
- 東北管内では初の出力制御が令和4年4月10日に行われて以降、同年5月末までに計14回の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た。
- 原発に対する国民の不安は解消されておらず、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でも、原子力の活用方針について、多くの疑問・反対の声が寄せられている。

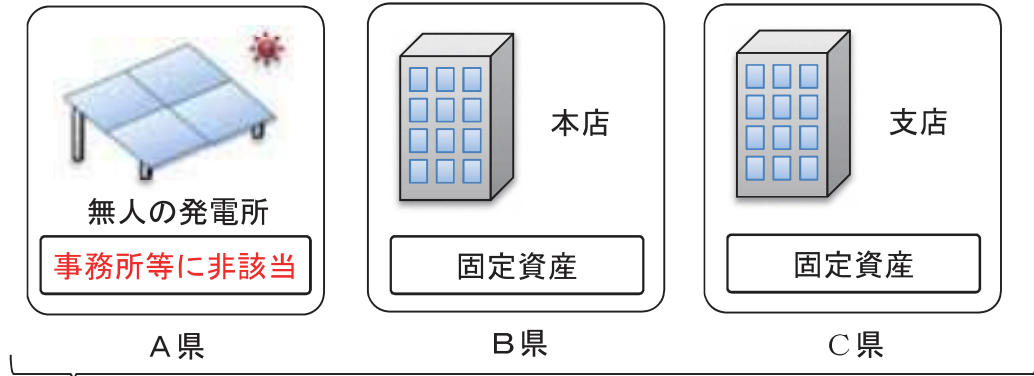
【山形県の取組み】

- 条例を制定し、一定規模以上の再エネ発電事業については、事業者に対し、地域住民への事業計画説明会等を行い、地域の意見を反映するために必要な措置を講じるよう義務付けることで、地域と共生する有益な事業となるような仕組みを設けている。
- 「山形県エネルギー戦略」に基づき、再エネの供給基地化を目指し、洋上風力発電をはじめ、2030年度までに約100万kWの電源・熱源の開発を進めている。
- 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】

- 再エネと地域との共生に向け、無人の再エネ設備についても法人事業税が当該都道府県に納税される等、地域に利益を還元する仕組みとする必要がある。
- 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製造に係る法規制の改正等を進める必要がある。
- 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。

◆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。**

◆東北管内の出力制御の状況等

①東北電力 NW 管内の再エネ出力制御実施状況等 (2022年度)

【参考】令和4年4月10日実施分実績

東北	
年間の出力制御率 ※1 (2022年度見込み)	0.36% ※2 [0.49億kWh]
出力制御実施日	4/10 17、23、24、30 5/2~6、8、10、15、29
太陽光・風力接続量	914万kW ※3 〔太陽光735万kW 風力179万kW〕

※1 出力制御率=変動再エネ出力制御量÷
(変動再エネ出力制御量+変動再エネ発電量)×100

※2 4~6月の実績を反映。

※3 2022年3月末時点の接続量。

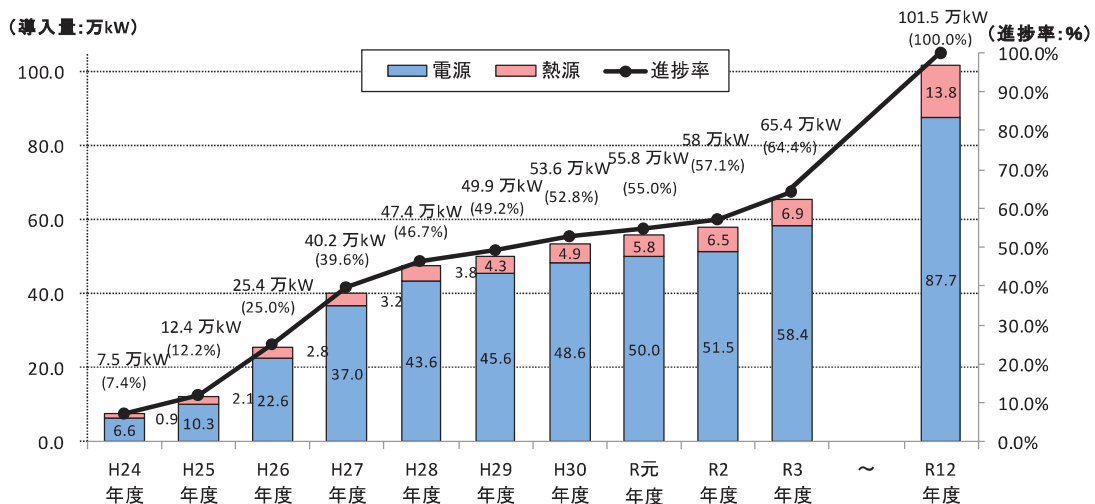


第43回総合資源エネルギー調査会 系統WG
(R4.11.30) 資源エネルギー庁資料を加工

第38回総合資源エネルギー調査会 系統WG
(R4.4.12) 東北電力NW提出資料抜粋

②山形県エネルギー戦略(計画期間:H24~R12年度)に基づく再生可能エネルギー導入状況

【目標:令和12年度末までに101.5万kWの新たなエネルギー資源を開発】



山形県担当部署: 環境エネルギー部 環境企画課

エネルギー政策推進課

TEL: 023-630-2336

TEL: 023-630-3068

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) 当面する原油価格・物価高騰への対応に加え、DXやGX、人的資本投資（リスクリング）といった、ポストコロナを見据えた**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、当面する原油価格・物価高騰への対応に加え、DXやGX、人的資本投資（リスクリング）といったポストコロナを見据えた対応が今後とも必要なことを考えると、**引き続き安定した一般財源の確保が重要**となる。
- 令和5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0.2兆円の増となり、歳出に地域デジタル社会推進費や脱炭素化推進事業費が計上されたものの、本県の令和5年度予算編成においては157億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、本県の中期的な財政収支の推計では、**毎年度100億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】

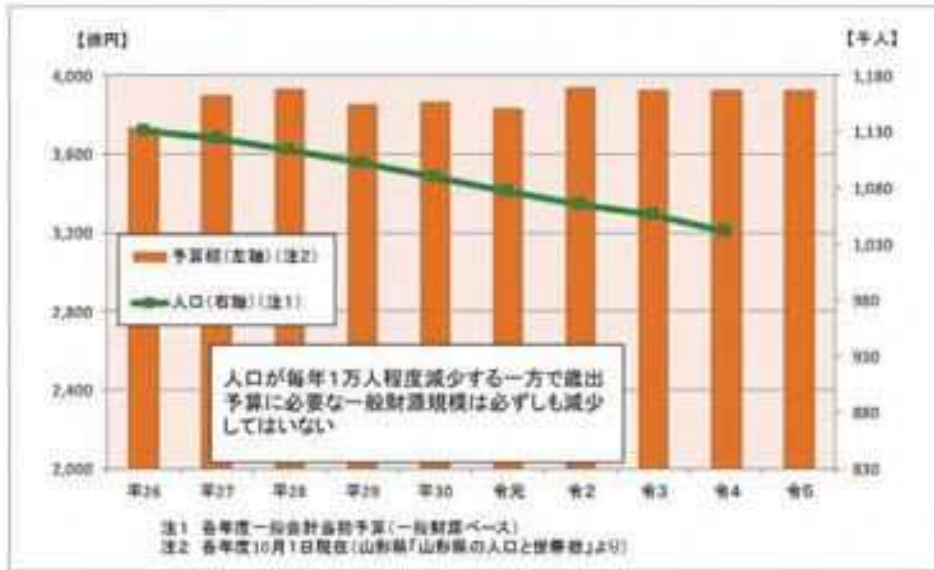
- このような状況を踏まえ、本県では「山形県行財政改革推進プラン2021」（令和3年3月策定）に基づき、持続可能な財政運営の確保に向けて、更なる行財政改革に取り組んでいる。

【解決すべき課題】

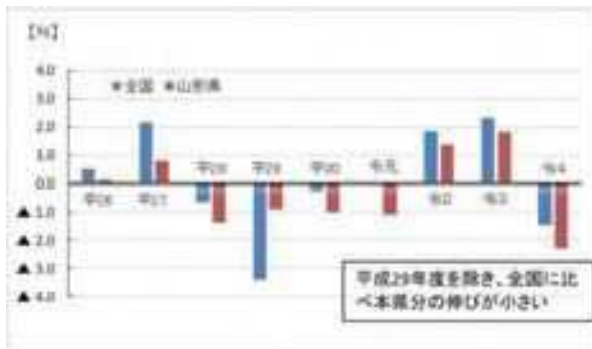
- 地方財政計画において、的確に歳入を見積もるとともに、歳出面では今後も少子化・人口減少対策、原油価格・物価高騰への対応、DXやGX、人的資本投資（リスクリング）といった財政需要を的確に捉えたいうで、引き続き一般財源総額を確保していく必要がある。
- 普通交付税の多くの費目は人口が基礎とされ、本県の一般財源規模が縮小していないにも関わらず基準財政需要額の伸びが全国より小さくなっており、人口減少地域の財政状況に一層考慮した算定方法となるよう見直しが必要である。
- 臨時財政対策債を引き続き抑制するとともに、法定率の引上げ等、持続可能な地方交付税制度の確立が必要である。

【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）				
		5年度	6年度	7年度	8年度	9年度
歳入	県 税	1,120	1,144	1,157	1,171	1,183
	地方交付税	2,021	2,057	2,085	2,113	2,133
	国庫支出金	921	687	690	667	668
	県 債	507	481	490	441	441
	その他	2,090	2,023	1,997	1,987	1,956
	計 (A)	6,659	6,392	6,419	6,379	6,381
歳出	人件費	1,441	1,438	1,434	1,433	1,431
	社会保障関係経費	702	701	714	714	714
	公債費	878	907	919	950	975
	一般行政費	2,889	2,575	2,543	2,585	2,571
	投資的経費	905	909	917	822	821
	計 (B)	6,816	6,530	6,527	6,504	6,512
	財源不足額 (C=A-B)	△157	△138	△108	△125	△131
	調整基金残高・財政赤字	231	93	△15	△140	△271

注1：「地方交付税」には地方交付税、地方交付金を含む。
注2：「一般行政費」には繰出金、予備費を含む。
注3：令和5年度の数字は財源確保対策を講じた後の当初予算の姿である。

4. 県の令和5年度当初予算におけるDX、GX、人的資本投資関係予算（主なもの）

1 DX関係事業

- (1) 産学官による「山形県DX推進ラボ」を創設し、企業のDXの取組みを促進支援 21百万円
- (2) 中小企業等・観光事業者におけるDX化に向けた設備投資への支援 175百万円
- (3) 会議事業所におけるロボットやICT機器導入への支援 110百万円
- (4) 東北森林専門学校(仮称)におけるスマート農業の研究・研修を行うための施設・設備整備 670百万円

2 GX関係事業

- (1) 製造業事業者の構築に向けた関係や再造林等によるCO2の削減対策の強化 394百万円
- (2) 洋上風力発電導入に向けた道徳整備等 705百万円
- (3) 省エネ家電の買換えや省エネ・再エネ住宅の普及促進等 162百万円
- (4) 木質社会実現に向けた木質エネルギーの導入促進等 74百万円

3 人的資本投資(リスキリング)関係事業

- (1) 建設業界における建設DXの推進に向けた人材育成及び環境整備 4百万円
- (2) 再就職を希望する女性向けのインターンシップ支援 37百万円
- (3) 若手医師の海外研修等への支援 7百万円
- (4) 官民の若手産業人材を対象とした海外研修の開催 13百万円
- (5) 県職員の海外研修派遣・現場研修の強化 21百万円

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) 水道施設の耐震化及び水道事業の広域連携を促進するための交付金について、地方要望額を充足する政府予算を継続的に確保すること
- (2) 水道施設の耐震化を促進するため等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、**計画策定段階からの助成、交付率の引上げ、採択基準の緩和**を図ること **新規**

【提案の背景・現状】

- 令和2年7月、令和4年8月豪雨において、水道施設の被災、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。
- 本県は小規模事業が多く、水道経営の厳しさが顕著なことに加えて、**水道管延長が長く、過疎化により投資効率が低い**ため、多大な費用を要している。
- 広域化の実現には、計画策定から事業者間調整、施設の整備まで、相当な時間が必要であり、先進事例でも10年程度の期間を有している。また、広域化推進には、段階的に進める等の取り組みやすさが必要だが、交付金の採択基準には、**事業者数や人口要件、時限措置等の基準があり活用が困難**である。

【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。
- 令和4年度に策定した「山形県水道広域化推進プラン」では、庄内圏域において、**事業統合による水道事業経営基盤強化を推進**することとしている。

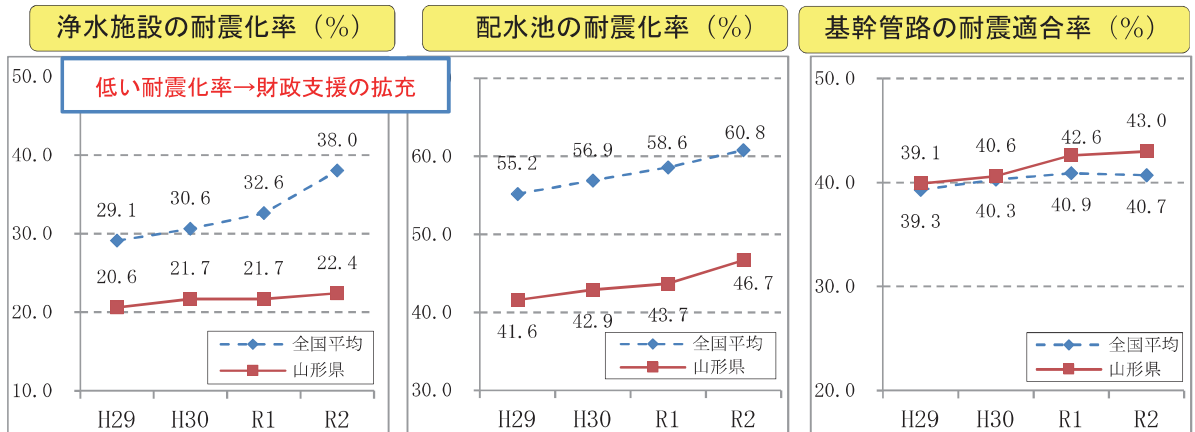
【解決すべき課題】

- 経営基盤の脆弱な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、**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、**広域化計画策定段階からの助成対象市町村の拡大、人的支援**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）

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

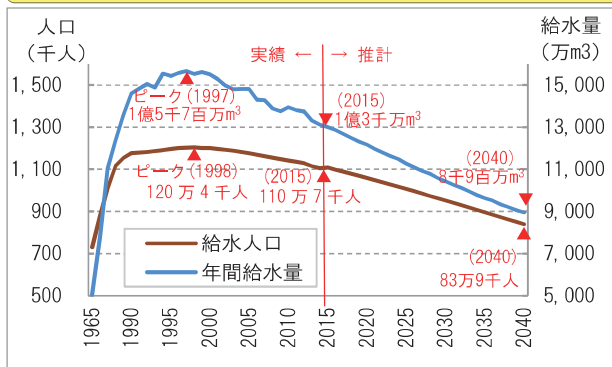
◎全国及び山形県の水道施設の耐震化の状況



◎「広域連携」による経営基盤強化の必要性

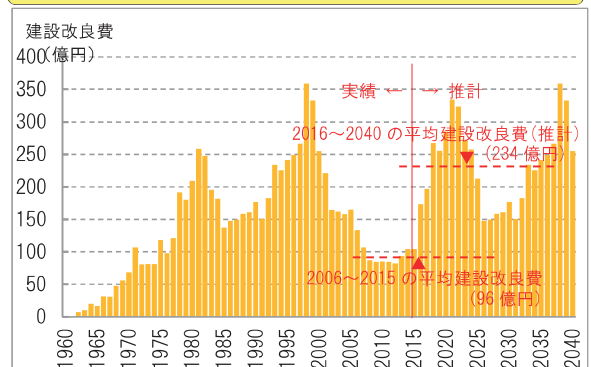
（出典：厚生労働省 水道事業における耐震化の状況）

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

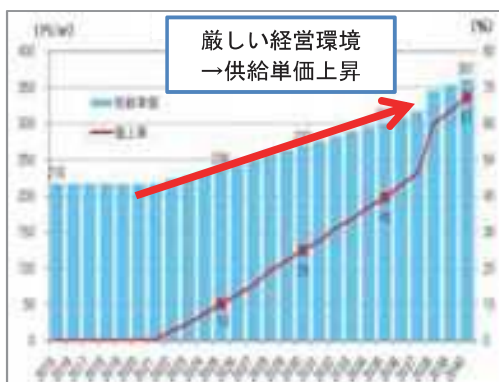


（出典：山形県水道ビジョン）

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）

県内水道広域化の取組

庄内郡域 庄内郡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、庄内郡域全体の発展的広域化を推進します。

工業用水道事業への支援の充実

【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 制度拡充

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上げを行うこと
- (2) 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渇水時に河口付近で発生する「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のための浅井戸掘削など、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、全国の更新需要に見合う予算総額の確保が必要である。
- 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、料金的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。
- 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29事業所
基本使用水量/給水能力	31,080/75,000 (m ³ /日)
契約率	41.4%
料金	基本30円/m ³ 、超過60円/m ³

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6～9年度 送水管（圧送管）更新工事 概算事業費：10億円超
令和10年以降 取水場・浄水場更新（リニューアル）工事 概算事業費：30億円超

令和5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		

現行制度の問題点

- ・ 予算規模が小さいため対策が必要な施設に支援が行き届かない
- ・ 補助率が低いため事業体の負担が大きい
- ・ 塩水遡上に対応する水質保持のための対策事業が補助の対象とされていない

- ・ 補助金の予算拡充及び補助率を上げること
- ・ 工業用水の水質保持対策を補助対象とすること