

高速道路等の整備効果をも高める施策の推進 ～「道の駅」とアクセス道路の強化～

【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**

- (1) 無料区間の高速道路の休憩施設として、**高速道路管理者によるSA・PAの機能を有する一体型の「道の駅」の整備**を行うこと
また、**高速道路の休憩施設空白区間**に設置する新たな「道の駅」や、**インバウンド、子育て応援等**に資する既存の「道の駅」の再整備について、**社会資本整備総合交付金等**による更なる財政支援の拡充として、**重点化**を図ること
- (2) **新設ICへの実質的なアクセス道路整備を個別の補助対象**とすること
また、**既存ICへのアクセス道路**に対する支援として、重要物流道路制度における「**代替・補完路**」を個別の補助対象とするほか、**空港等へのアクセス道路**について、利用客の増加等に資する事業も**個別の補助対象**とすること

【提案の背景と課題】

○高速道路の無料区間への休憩施設の整備

- ・ 高速道路の有料区間には、道路管理者が一定の間隔でSA・PAを整備しているが、無料高速道路の区間には、現行制度では休憩施設は設置されない。
- ・ 無料の高速道路は、今後、整備が急速に進展していくが、休憩施設はほとんどなく、休憩サービスが必要とされているなか、IC近隣の「道の駅」を高速道路から案内し、休憩施設として活用するなど地域と連携し、休憩サービスを提供している。

※無料の高速道路 現在：2,238km (H30.12) → 今後：3,300km (事業中区間整備後)

- ・ このため、地方公共団体がIC近隣にSA・PAの機能を有する「道の駅」の設置を検討している。

○「道の駅」の整備・リニューアルに対する財政支援

- ・ 予算の重点配分の対象となる重点「道の駅」の選定は限定的であり、東北では、これまで10駅しか選定されておらず、本県においては、1駅のみの選定となっている。
- ・ 「道の駅」には防災機能、インバウンド受入、子育て応援等といった新しいニーズが求められているが、既存の規模が小さい「道の駅」ではこれら**ニーズに応えられない状況**にある。



図1. 高速道路と「道の駅」
(道の駅「米沢」)

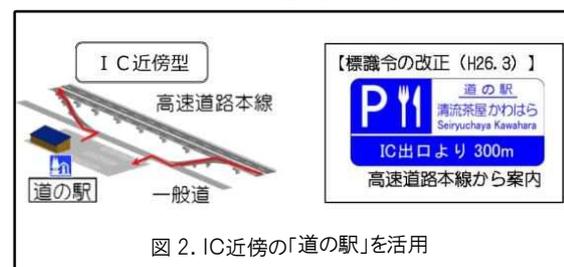


図2. IC近隣の「道の駅」を活用

	全国	東北	山形
H26	35	5	1
H27	38	4	-
H30	15	1	-
計	88	10	1

図3. 重点「道の駅」選定状況

○個別補助の対象道路の状況

- ・ 高速道路等の I C へのアクセス道路整備については、**新設中の I C へ直結する 1 次アクセス道路事業**のみ。
- ・ 重要物流道路制度に係る道路整備については、「**基幹道路**」、「**アクセス路**」のみ。
- ・ 空港、港湾等へのアクセス道路整備については、**物流の効率化に資する事業**のみ。

【本県の現状、取組みと課題】

- 本県では、高速道路網の整備路線の約半分が無料区間 (168.5km/340.7km=49%) となる中、右図の区間には S A・P A の計画がないため、**適切な位置に休憩施設の整備が必要**となっている。 ※休憩施設設置基準 SA : 50km PA : 15km
- 既存の「道の駅」については、ニーズに応えるべく「道の駅」のリニューアルを行い、**時代にあった機能強化や活性化**に取り組んでいく必要がある。

例) 駅舎内部が狭い既存「道の駅」の状況

写真①



駅舎外観(137 m²)

写真②



駅舎内部(観光案内、物販)

- 整備中の升形 I C と鮭川村、真室川町とを結ぶ(主)真室川鮭川線は両町村から升形 I C への**唯一のアクセス道路**であるが、途中で国道 458 号となることから**2 次アクセス**とみなされ、個別補助の対象道路とされない。

- 現在新設中の、山形空港と天童市街地を最短で結ぶ(主)山形天童線成生工区は、**山形空港の利用客の増加や観光振興などに大きく寄与**するものであるが、貨物取扱量が少なく、物流の効率化に資するものとはみなされず、**補助の採択が見送られている**。

山形空港利用者数

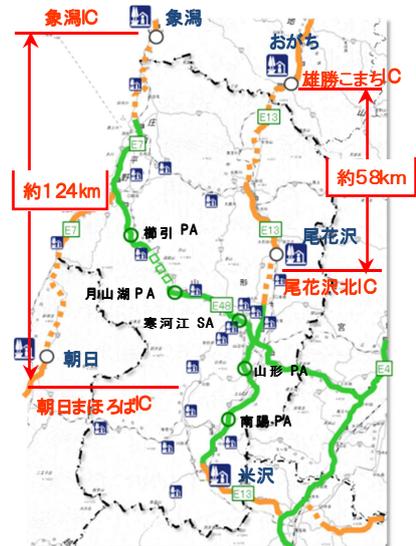
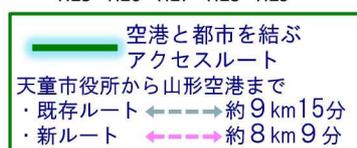
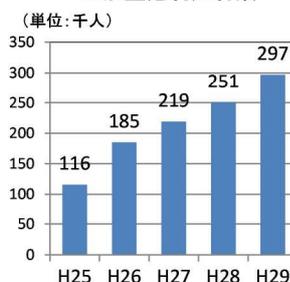


図4. 山形県の高速道路と休憩施設の状況

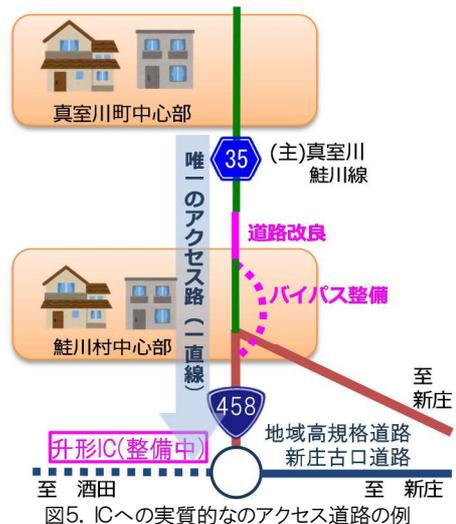


図5. ICへの実質的なアクセス道路の例



図6. 空港の利用増に資するアクセス道路の例

酒田港の機能強化～やまがた創生を牽引する酒田港～

【国土交通省 道路局 企画課、国道・技術課、港湾局 計画課】

【提案事項】 **予算拡充**

地方創生を牽引する地方の港湾の整備に必要な予算を確保することにより、県内唯一の重要港湾「酒田港」の“物流拠点としての機能強化”を図ること

- (1) 日本海特有の冬期風浪による荷役障害等を低減するため、**防波堤（北・第二）**及び**防波堤（北）** **A**の整備・改良を着実に実施すること
 - (2) 台風・豪雨等による被害を軽減し、安全・安心を確保するため、**防波堤（南）** **B**の整備を推進し、早期完成を図ること
 - (3) 今後増加が見込まれるバイオマス燃料やクルーズ船を確実に受入れるため、**新たな大型岸壁** **C**の整備に向けた調査・検討に着手すること
- 新規**
- (4) 酒田港と県内陸部や太平洋側を結ぶ、新庄酒田道路等について、重要物流道路として重点的に整備を実施すること

【提案の背景と課題】

- 酒田港は、山形県の産業活動や地域経済、国内外との交流の拡大に貢献し、やまがた創生を牽引している。その一方で、冬期には**風浪等による入出港障害や荷役障害が発生**している。

このため、安全で適切な入港環境を確保する防波堤の整備・改良を確実に行う必要がある。

防波堤（南）については、「防災・減災、国土強靱化のための3カ年緊急対策」の推進が図られており、確実に整備を行う必要がある。

- 酒田港では、コンテナを取り扱う高砂ふ頭以外に、-10mを超える大型の岸壁が一つしかなく、バイオマス発電燃料を運ぶ大型船やクルーズ船の受け入れを、全てこの岸壁で行っている。今後もこれらの大型船舶の増加が見込まれており、**岸壁利用の輻輳が懸念されている**ことから、**新たな大型岸壁の整備が必要**である。
- 酒田港と県内陸部を結ぶ国道47号は、狭隘箇所や雨量規制区間があることから、コンテナ車両や観光バスの通行に支障を来している。



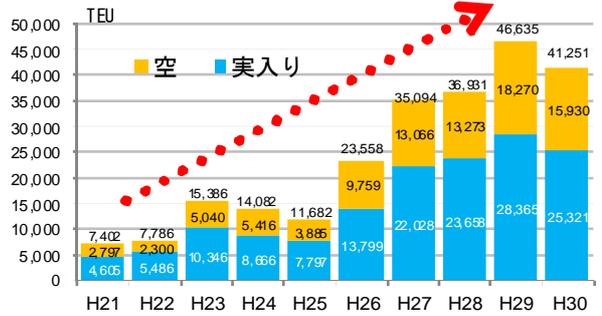
【本県の現状、取組みと課題】

- 県では、取扱貨物量の増加に向け、荷主助成などのソフト施策の充実を図るとともに、新たな荷主を開拓するため、毎年、県内・外でポートセミナーを開催するなど、ポートセールスを強力に推進している。また、物流の効率化に向け、国際コンテナターミナルの機能強化に取り組んでいるほか、船社に対し、増便や航路の充実を要請している。



酒田港ポートセミナー
(山形市 H30.11)

- コンテナ取扱貨物量の増加、バイオマス発電所の立地、外航クルーズ船寄港の増加等、酒田港を取り巻く環境は大きく変化しており、これらに対応するため、昨年度、中長期構想を策定しており、これを踏まえ、今年度は港湾計画の改訂を行う予定である。この中で、新たな大型岸壁の整備の位置付けを行っている。



バイオマス発電所の立地
(酒田臨海工業団地 H30.8 稼働)



外航クルーズ船の寄港
(古湊ふ頭岸壁 H30.7)

- 酒田港を拠点としたコンテナ物流、クルーズ観光にとって、新庄酒田道路等の整備促進は、利用拡大や観光圏域の拡大につながる。

- ・ コンテナ車両が安全に通行できる道路整備
- ・ 酒田港から90分以内で到達可能な観光地の拡大

整備前：庄内・最上地区まで
[山居倉庫、加茂水族館、羽黒山、あつみ温泉、最上川船下り等]

整備後：上記に加え村山地区まで
[銀山温泉、観光果樹園(サクランボ)、鳴子峡等]



山形県担当部署：県土整備部 空港港湾課 TEL：023-630-2447
道路整備課 TEL：023-630-2626

地方航空ネットワークの維持・拡大に向けた支援の拡充

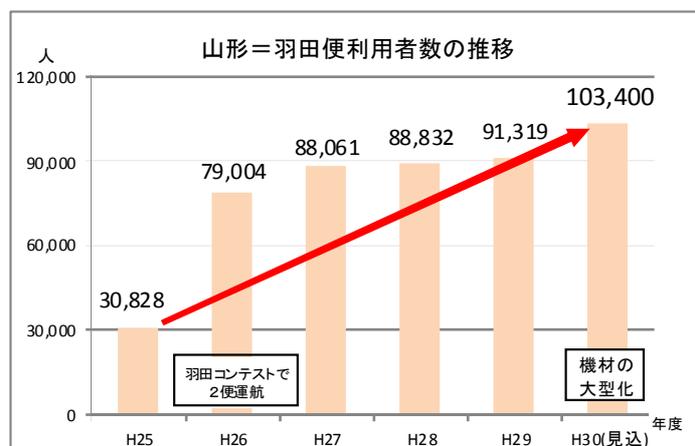
【国土交通省 航空局 航空事業課、総務課政策企画調査室】

【提案事項】

- (1) 羽田＝山形線については、これまで地域が一体となって利用拡大を押し進め、実績を上げてきた点を踏まえ、その運航が継続されるように措置すること。また、羽田発着枠政策コンテストの継続にあたっては、枠を拡大するとともに、これまでの実績や取組みの評価に応じた配分期間とすること **新規**
- (2) 地方空港の利用拡大のため、地域と航空会社が連携した訪日外国人の誘客等の利用拡大に向けた取組みを広く募り、地域の創意工夫ある取組みに対する支援を実施すること

【提案の背景と課題】

- 地方創生を強力に推進するためには、交流人口やインバウンドを拡大する取組みが重要であり、その手段として地方航空ネットワークの維持・拡充は必要不可欠である。
- 山形空港では、平成 26 年から羽田発着枠政策コンテストにより羽田便の朝夕 2 便運航が実現して以来、地域と航空会社の連携した取組みにより、利用者数は年々上昇してきた。平成 30 年 3 月からは機材の大型化が図られ、今や地域にとって必要不可欠な路線として完全に定着していることから、令和元年度末のコンテスト期間終了後も 2 便運航が継続される必要がある。
- 羽田発着枠政策コンテストについては、有識者からの評価検証を受け、枠の使用期間を 3 年(平成 28～30 年度)延長されたものの、再延長は他の路線より短期間の 1 年(平成 31 年度)しか延長されなかった。コンテストが継続される場合は、これまで地域が利用拡大に取り組み、実績を上げてきた点や、今後の取組みの評価に応じて配分期間に差を設けることが必要である。
- また、山形空港における山形＝札幌(新千歳)線や、庄内空港の庄内＝羽田線、庄内＝成田線においても、地域が連携して訪日外国人の誘客を含めた利用拡大に取り組んでおり、ゲートウェイとなる大空港から地方空港へ誘客するため、地域と航空会社等が連携した利用拡大策に対する国の支援制度が必要である。



【本県の現状、取組みと課題】

- 山形空港では、羽田発着枠政策コンテストに合わせ、航空会社と収益・赤字補填を共有する「路線収支共有制度」を羽田便において全国で最初に導入した。

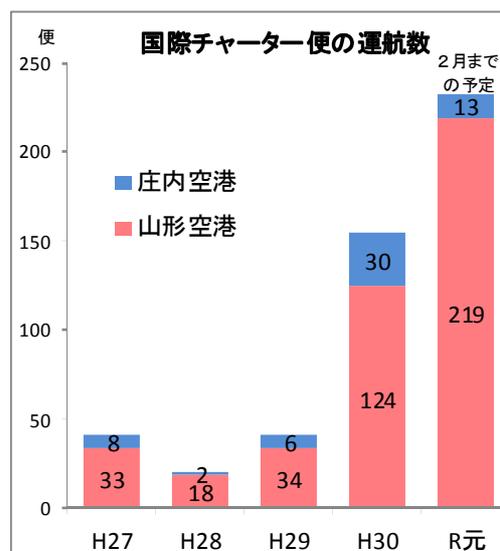
また、名古屋便においては、観光需要拡大のため、平成 26 年度に「地方航空路線活性化プログラム」の採択を受け、「西の伊勢参り・東の出羽三山参り」といった「いせでわブランド」を確立し、併せて「いせでわDMO」を設立するなど、広域連携による創意工夫のもと利用拡大を進めている。

さらに、平成 29 年からは札幌（新千歳）便も就航するなど、路線の拡充、利用拡大に成果を上げている。



「西の伊勢参り・東の出羽三山参り」
～いせ、もうで でわまいる～ ～私がわたしに還るたび～

- こうした取組みの結果、山形空港では、年間利用者数が平成 29 年度に続き 30 万人を超えたほか、庄内空港においては、10 年ぶりに 39 万人を突破した平成 29 年(暦年)に続き、平成 30 年も利用者数は順調に増加している。更に、地元から要望を続けた結果、**庄内＝成田線に県内初の L C C の就航が決定した。**
- また、平成 29 年 2 月には東北観光復興対策交付金を活用し、山形空港の国際線専用ラインを新設する等国際化機能強化を図り、平成 30 年度は両空港で 154 便（対前年比 384%）と大幅にチャーター便が増加している。
- 国際チャーター便の増加や、国際定期便の就航を見据えて、ターミナルビルの改修等を含め、更なる空港機能の強化を図る必要があることから、**訪日支援空港の応募に向けて検討を進める予定**としている。



携帯電話不感区間の早期解消

【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**

- (1) **山形新幹線の携帯電話不感区間の解消**について、令和2年までのできる限り早期に対策が完了するよう対策を進めること
- (2) 特別豪雪地帯にあるトンネルを含む**緊急輸送道路の携帯電話不感区間の解消**については、災害発生時における人命の安全確保、災害応急対策の観点から、携帯電話等エリア整備事業と電波遮へい対策事業をあわせて行うとともに、地元負担の軽減を図ること

【提案の背景と課題】

- 本県と首都圏を結ぶ山形新幹線について、携帯電話を利用できる環境の整備を進めることは、事故や災害発生時の危機管理の面はもとより、観光やビジネス等を振興するうえでも極めて有効であり、今後の地方創生の実現に必要不可欠である。
- 高市元総務大臣におかれてはこれらの状況を深く理解され、平成28年10月、**2020年（令和2年）までの可能な限り早い時期までに、山形新幹線を含む新幹線の全区間の不感対策を完了するとの方針**を明らかにされたところであり、その後、平成30年6月、政府において、**令和2年までに新幹線トンネルの全区間について携帯電話を利用可能とすることを目指すことについて閣議決定**したことから、この方針に沿って政府が取組みを確実に前進させる必要がある。
- 本年1月、**本県戸沢村の国道47号において、大雪により約200台の車が立ち往生**となったことから明らかなように、緊急輸送道路は、災害発生時における人命の安全確保、災害応急対策の円滑な実施を図るための重要な役割を担う道路である。
- 特に「豪雪地帯対策特別措置法」に基づく特別豪雪地帯※にある緊急輸送道路は、**人命の安全確保や災害応急対策**から携帯電話の通信が必要不可欠であることから、緊急輸送道路の中でも早急な整備を行うことが求められている。
- 本県の特別豪雪地帯にある緊急輸送道路において、携帯電話が不感となっている場合、当該路線にあるトンネル内も不感となっているが、緊急輸送道路の不感解消は「携帯電話等エリア整備事業」、トンネル内の不感解消は「電波遮へい対策事業」とそれぞれ制度が分かれている。

- 国土強靱化の観点からも特別豪雪地帯にあるトンネルを含む緊急輸送道路の携帯電話の不感解消が早急に行われるべきであり、緊急輸送道路の不感解消の「携帯電話等エリア整備事業」とトンネル内の不感解消の「電波遮へい対策事業」をあわせて行うとともに、地元負担の軽減を図る必要がある。

※特別豪雪地帯：豪雪地帯対策特別措置法に基づく豪雪地帯のうち特に積雪量が多く、住民の生活に著しい支障を生じる地域で、国土交通大臣、総務大臣及び農林水産大臣が指定する市町村

【本県の現状、取組みと課題】

- 山形新幹線車内における無料公衆無線LANについては、昨年2月、JR東日本が、平成31年度中に全編成でサービスを提供することを発表しており、サービス提供時期が明らかとなっている。
- 山形新幹線における携帯電話の不感解消については、昨年12月、板谷峠トンネル、第一板谷峠トンネル及び第二板谷峠トンネルの3つのトンネルにおいて、「電波遮へい対策事業」が完了し、携帯電話のサービスが開始しているが、残りの携帯電話不感区間の解消時期は明らかとなっていない。
- 本県の特別豪雪地帯にある緊急輸送道路のうち、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は以下のとおり（平成27年度道路交通情勢調査で交通量1,000台以上）。

路線	不感距離	区間内トンネル	昨冬の最深積雪量
国道121号 ＜米沢市入田沢～福島県＞	約18km	大峠トンネル 3,940m	222cm
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	303cm
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	290cm
県道 檜下高畠線 ＜高畠町柏木峠＞	約4km	柏木トンネル 322m	148cm

昨冬の最深積雪量は、当該路線に最も近隣の地区で計測したものの。



米沢飯豊線・雪崩発生状況
(平成30年3月、片側通行止め3週間)



尾花沢最上線・雪底処理状況
(平成30年2月、片側通行止め3日間)

いきいき雪国やまがたの実現に向けた 総合的な雪対策の推進

【総務省 自治行政局 地域自立応援課、自治財政局 財政課】
【国土交通省 観光庁 観光地域振興課、観光戦略課、観光資源課、
国土政策局 地方振興課】

【提案事項】 **予算継続** **予算拡充** **予算創設**

(1) 短期集中的な降雪、いわゆる「ゲリラ豪雪」においても住民の生命と財産を守るため、以下の対応を図ること

①豪雪時の降雪前、降雪中、降雪後の各段階に応じた情報発信や集中除排雪等の地域の対応のモデル地域における検証及び実証

②減災の観点からの道路や流雪溝等の整備等の「雪に強いまちづくり」に向けて、特に特別豪雪地帯に対する財政支援の充実

③豪雪地帯に対して、過疎地域や離島等の他の条件不利地域に準じた**総合的な財政措置を講ずる制度の創設** **新規**



要援護者世帯の状況

(2) 豪雪地帯において、それぞれの**地域の実情に応じた多様な除排雪の取組み**が効果的・継続的に展開されるよう、以下の対応を図ること

①全国規模で登録・マッチングが可能な、企業や大学等の除雪ボランティアを地域で効果的に活用できる仕組みの創設 **新規**

②過疎地域等自立活性化推進交付金やコミュニティ助成事業など、地域づくりや地域コミュニティ活動に対する支援事業における地域除排雪活動を対象とする新たなメニューの創設や地域除排雪活動を行う取組みの優先的な採択

③高齢者世帯の間口除雪や地域で一斉に行う住宅敷地内の除排雪など地域における除排雪の取組みを対象にした特別交付税の拡充

(3) 近年の海外における「雪」を活用した観光に対するニーズの高まりを踏まえ、**雪を活用したインバウンドの拡大**をはじめとする地域活性化に向けて、地方の雪を観光資源として活用する取組みに対して国際観光旅客税を配分するとともに、雪の魅力の国内外への発信を強化すること **新規**

(4) 雪下ろし・除排雪の自動化や省力化、冬期間の生活コストの軽減、雪氷熱の利活用等の快適な雪国生活を実現するための技術の**研究開発から試作、製品化、販路拡大まで一体的に支援**する制度を創設すること

【提案の背景と課題】

- 全国有数の豪雪県である本県は、高齢化や過疎化が急速に進行する中、雪下ろしや除排雪を行うことが困難な世帯が増加しており、高齢者を中心に雪害事故も多数発生している状況にある。
こうした中、近年多発する短期集中的な降雪から住民の生命と財産を守るための対応や、地域共助や広域ボランティアの受入れなど多様な除排雪の取組みの促進が大きな課題となっている。
- 地域における除排雪の取組みに関しては、高齢者等の雪下ろし支援に関する特別交付税措置や国土交通省の地域除排雪体制の立ち上げに係るモデル事業があるものの、離島地域等で措置されている交付金制度がないなど、他の条件不利地域対策に比べ、政府の施策展開が十分とは言えない。
- 外国人宿泊者数の伸び率（H22→H30）は**全国が 3.0 倍**であるのに対し、東北地方及び**山形県は 2.4 倍**と低く、全国に占める割合（H30）も東北地方が 1.5%、山形県が 0.2%と小さい。
こうした中、本県のような雪国では、雪に対する発想を転換し、雪や雪に根差した伝統文化等を観光資源として磨き上げ、受入態勢の整備や情報発信の強化を図り、冬期間の交流人口の拡大に繋げていくことが重要となっている。
- また、豪雪地帯への人口定着の観点からは、除排雪の省力化等に資する技術の研究開発を促進し、冬期間の快適な生活の実現と産業振興を図っていくことが重要であるが、豪雪地帯の課題を技術イノベーションにより解決するための、新しい技術や製品の研究開発から普及拡大までの支援制度は、現在のところ特に存在しない。

【本県の現状、取組みと課題】

- 本県では、平成 30 年 12 月に東日本で初めて総合的な雪対策の条例として「いきいき雪国やまがた基本条例」を制定したほか、行政だけでなく、県民や企業、経済界等の参画・協力の下、克雪・利雪・親雪の取組みを推進するため「いきいき雪国やまがた県民会議」を設置し、雪に関する施策を総合的・計画的に展開している。
- 今冬の降雪量は、概ね平年並みから少ないものの、**死亡者は 10 人と過去 5 ヶ年平均 5.6 人を大きく上回り**、高齢化を伴う人口減少により除排雪作業を高齢者が実施せざるを得ない状況の進行にあわせて、雪による人的被害が拡大している。
- 一方、広域除雪ボランティアの登録数は年々増加し、企業として実施する取組みも見られ始めているが、豪雪時の緊急的な活用の仕方や企業、大学への働きかけの強化が課題となっている。
- 地域における多様な雪対策を促進するため、「いきいき雪国やまがた推進交付金」(平成 24 年度創設)により市町村への支援を行っているが、市町村の財政負担は大きく、特に豪雪時には、対策の上乗せや追加を実施しており、負担がさらに大きくなっている。
- 雪を魅力ある資源として活用する新たな取組みとして、去年は「国連世界観光会議」、今年「雪と文化をテーマとした東北観光プロモーション会議」を開催した。これらの成果を踏まえ、「雪」に着目した観光振興や情報発信、交流等の取組みを進めているが、効果発現に向けて、取組みの継続・強化が必要である。
- 冬期間の快適な生活を実現するための消融雪装置等の研究開発がなされているが、個別企業や大学の個々の教員レベルにとどまり、コスト面が大きな課題となっている。この課題に対応した新しい技術イノベーションの推進が求められており、平成 31 年度には「いきいき雪国やまがた県民会議」に「技術開発部会」を設置し、産学官が一体となった取組みを推進することとしている。

冬期間の安全・安心な交通を確保する風雪対策の強化

【国土交通省 道路局 環境安全・防災課 航空局、気象庁】

【提案事項】 **予算拡充** **予算創設**

- (1) 冬期間の安全な道路交通を確保するため、除雪や機械購入・更新など、**雪対策経費の確実かつ十分な予算を確保すること**
- (2) 積雪寒冷地における諸条件と道路損傷の因果関係の調査を実施するとともに、雪国に適応したアスファルト舗装・修繕の研究・開発を推進すること **新規**
- (3) 冬期間の安全な空港運営を確保するため、**除雪経費を支援する補助制度の創設**や、庄内空港で実証試験を行っている**低層風情報提供システム**を、航空気象業務として実運用すること

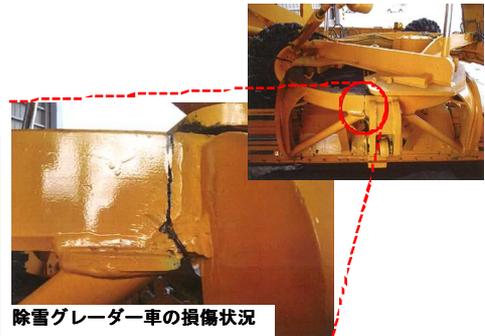
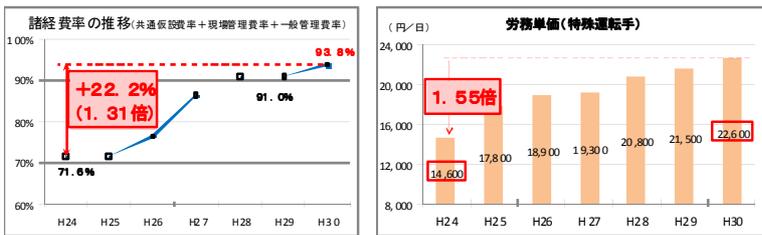
【提案の背景と課題】

- 冬期間の安全で円滑な道路交通の確保のためには、雪対策は欠くことが出来ないが、近年の労務単価の高騰、諸経费率上昇に加え、雪寒法に基づく国費の配分額が不足している状況にあり、雪国の自治体では**道路交通確保のための単独費投入が多大な財政負担となっている。**

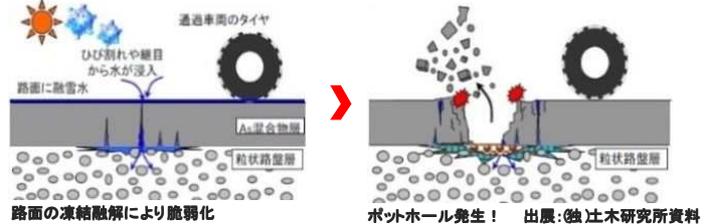


さらに冬期間の確実な除雪作業を実施するためには、除雪機械の定期的な更新・増強も逼迫した課題となっている。

労務単価及び諸経费率の推移



- 積雪寒冷地の舗装は、冬期間の路面の凍結・融解、チェーンを装着した大型車の通行等により損傷を受けやすい。



このため、降雪や低温がもたらす雪国特有の舗装損傷原因を調査し、材料や施工方法等の研究・開発が喫緊の課題である。

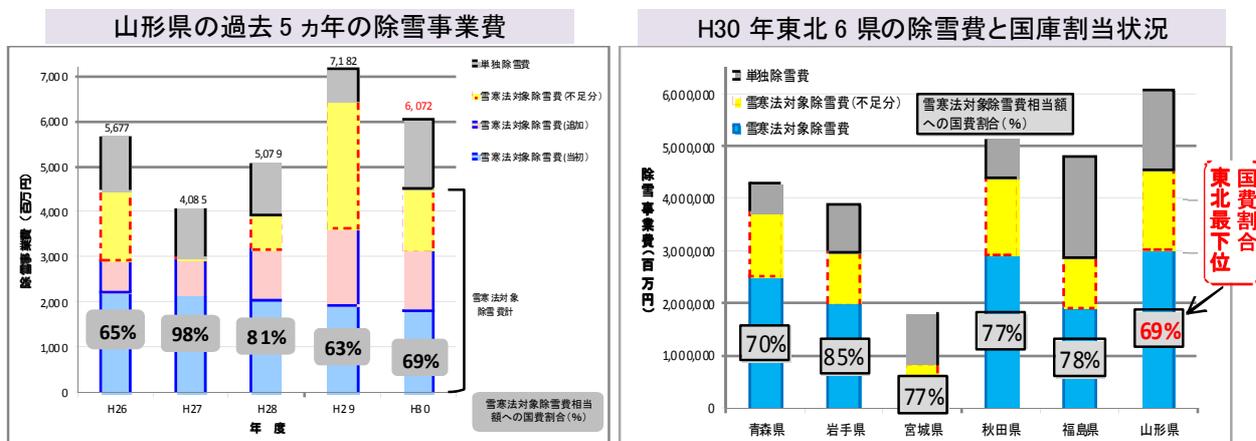


舗装の損傷状況

- 山形空港と庄内空港では、冬期の安全性、定時性を確保するため除雪が不可欠であるが、維持管理費の約4割を除雪経費が占めており、その負担が大きい。また、庄内空港ではたびたび乱気流が発生し中型機の離着陸に影響を及ぼしているため、平成30年に同空港で実証試験により有用性が確認された「低層風情報提供システム」を、気象庁で行っている航空気象業務として早期に実運用することが、安全な運行を図る上で必要である。

【本県の現状、取組みと課題】

- 過去5ヶ年の道路除雪費の雪寒法対象除雪費に対する国費（交付金・補助金）の割合は、当初配分でおおよそ40%、最終的な追加配分を含めるとおおよそ75%となり、財政状況が厳しい中において、不足分を単独費でカバーしている現状である。また老朽化した除雪機械として、平成30年度時点で更新基準（11～15年程度）を超過しているものが、全保有台数553台のうち77台にも及んでいる。



- 山形県調査によれば、道路のポットホールに起因する管理瑕疵事故は、積雪のない地域では年間を通じて発生しているのに対し、積雪地域では2月、3月に集中して多く発生している。



- 山形空港では15台、庄内空港では14台の除雪機械で除雪しているが、除雪作業経費に加え、定期的な除雪機械の更新費の確保が課題である。(図6)

平成30年度に庄内空港で行っている実証試験では、JAXAなどが航空機へ参考情報として低層風情報をリアルタイムで提供し、パイロットから一定の評価を受けた。

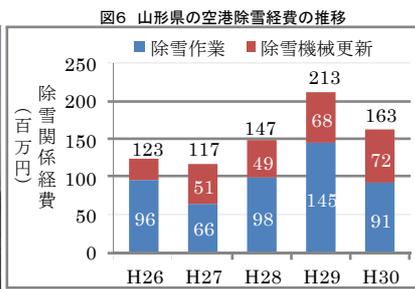


表1 庄内空港における強風による欠航状況(単位:便)

年度	H26	H27	H28	H29	H30
強風が原因の欠航数	13	2	0	31	10



山形県担当部署：県土整備部道路保全課 TEL：023-630-2610
 空港港湾課 TEL：023-630-2447

雪氷防災に関する調査研究の充実

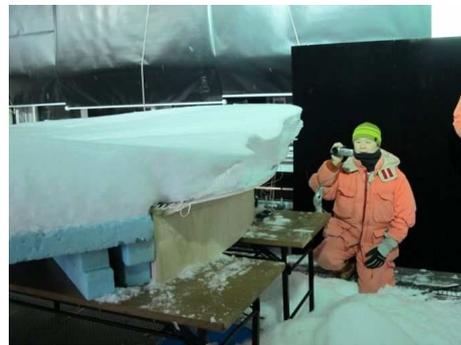
【文部科学省 研究開発局 地震・防災研究課】

【提案事項】 **予算拡充**

国立研究開発法人防災科学技術研究所雪氷防災研究センターにおける、**地域の実情を踏まえた雪害対策**に資する調査研究の充実を図ること

【提案の背景と課題】

- 国立研究開発法人防災科学技術研究所の中に、雪氷防災研究センターが設置され、安全で快適な冬の生活を目指し、災害に結びつく降積雪粒子のミクロな構造の研究や雪崩、吹雪、着雪氷などのリアルタイム予測に関する研究が行われている。
- 本県の新庄市には、同センター新庄雪氷環境実験所が置かれており、そこに設置された雪氷防災実験棟は、雪氷圏に起こる様々な現象を実験室レベルで再現できる世界最大規模の施設で、特に、天然の雪に近い結晶形の雪を降らす装置を備えたものとしては、**世界唯一**のものである。
- 新庄雪氷環境実験所では、単独研究に加え、企業、大学、研究機関等との共同研究が毎年20件ほど実施されている。



世界最大規模かつ世界唯一の雪氷防災実験棟を用いた各種雪害対策の実験

- その中には、屋根雪の滑落条件と気象条件の観測データを解析した研究があり、この結果を基に、本県の「雪下ろし・落雪事故防止注意喚起情報」の基準が定められている。また、雪氷防災研究センターでは、県民の雪下ろしを行う適切な時期の判断に役立つ、県内各地域の積雪重量分布情報を提供する「雪おろシグナル」を運用するなど、**本県の雪害事故防止の取組みに大きく寄与**している。
- 近年は、全国的に、ゲリラ豪雪ともいふべき短期間での集中的・局所的な降雪が頻発し、大きな被害も発生している。こうした被害の抑制に向けては、事前の備えが有効であり、そのためには、**ゲリラ豪雪の発生予測等に関する調査研究の充実**が重要である。

○ さらに、地域における道路交通の安全確保のため、雪氷防災研究センターが、本県内において、道路管理者等と連携し、雪崩や地吹雪の発生予測システムの試験運用を行っているところであり、こうした**地域の雪害防止のための専門的な調査研究の充実**が期待されている。

○ 雪を地域資源として活用していく上でも、安全・安心を確保していくことが大前提であり、雪氷防災研究センターの存在は、雪国である本県にとって極めて重要であり、このような地域の実情に応じた雪害対策に資する調査研究の、より一層の充実を図る必要がある。



雪崩により全面通行止めとなり県民生活に影響

【本県の現状、取組みと課題】

○ 本県では、平成 30 年 12 月に東日本で初めて総合的な雪対策の条例として「いきいき雪国やまがた基本条例」を制定し、雪に関する施策を総合的・計画的に展開しており、降雪を予測し提供するなどして、雪害の防止に取り組んでいる。

○ 平成 26 年度に、雪崩により県内の国道・県道が相次いで数日間に渡り全面通行止めになった際には、当該研究所の研究員が現地調査を実施し、メカニズム解析、雪崩の危険度判定、通行止め解除に向けた安全対策の提案を行うなど、本県幹線道路の早期復旧に寄与した。

雪による通行規制状況（H26）

	全面通行止	片側交互通行	計
雪崩(危険)	11	8	19
落雪(危険)	5	7	12
積雪(吹雪)	40	1	41
その他(倒木等)	19	7	26
計	75	23	98

※H26年度の冬期間のみ(H26春期、H27春期の規制は除く)

○ 雪氷防災研究センターが運用し、県内各地の積雪重量分布情報を提供する「雪おろシグナル」の活用について、市町村と連携して県民への普及啓発を行っている。

○ 県内においては、雪氷防災研究センターが、雪崩や吹雪の発生等を予測するための「雪氷災害発生予測システム」を試験運用しており、道路管理者が、この予測結果の検証・評価に協力するなど、システムの本格運用に向けて地域をあげて取り組んでいる。

○ このような、専門的な機関による地域の実情を踏まえた調査研究を充実させ、その成果を今後の地域における雪害対策に活かしていくことが期待されている。

移住定住と人材確保が一体となった戦略的な 施策展開に対する支援の充実

【内閣官房 まち・ひと・しごと創生本部事務局】
 【内閣府 地方創生推進事務局】
 【総務省 自治行政局 地域自立応援課】

- 【提案事項】** 予算拡充 予算創設
- (1) 人口減少や高齢化が著しく進んでいる特別豪雪地帯において、移住定住を促進するため、**移住定住・人材確保関連施策の優先採択や補助率のかさ上げ、雪国暮らしの魅力発信に資する事業への支援及び移住支援金の増額など、財政支援の充実**を図ること
- (2) 急激な人口減少が進む中、地方の人手不足に対処するには、県、市町村、企業、大学等が連携し、移住定住・人材確保を一体的に展開することが重要であり、こうした取組みを推進していくため、以下の対応を図ること
- ①移住定住・人材確保事業に係る**関係省庁の関連施策を一体化し、手続き等の窓口のワンストップ化**による効果的な事業展開
 - ②充実した子育て環境など地方移住の利点を前面に出した、首都圏はじめ大都市圏における、**政府主導の広報やキャンペーン、国民運動の展開による地方移住の気運醸成**
 - ③移住者に関して**全国統一的に把握し、比較が可能な基礎データの基準を定め、各自治体がこれらの情報を得ることができる仕組みの構築**

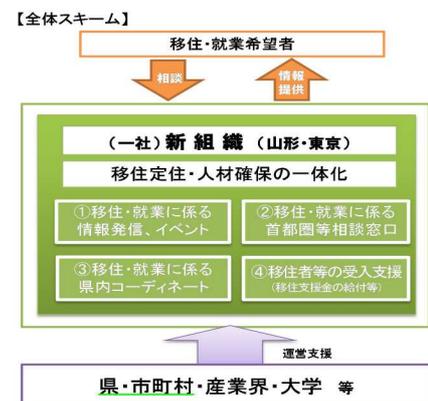
- 【提案の背景と課題】**
- 人口減少が急速に進む中、地方から東京圏への転出超過は年間 10 万人以上の規模で継続し、東京一極集中の傾向は是正されていない。本県でも社会減が 3,500 人～4,000 人程度で推移し、人口減少の大きな要因となっており、地方への移住促進は政府・地方に共通した喫緊の課題となっている。
 - 特別豪雪地帯については、基幹的な市町村道の整備に係る道府県による代行や小中学校等の施設に対する新增築事業の補助率の割増し、積雪寒冷地における道路除雪等への補助等はあるものの、**地方への移住促進に向けて人を新たに呼び込む施策に活用できる同地帯に特有の財政措置はない。**
 - 豪雪地帯へ移住する場合、暖房・除排雪器具の準備などでかかり増しが発生するが、移住の際の経済負担を軽減する**移住支援金の支給額は移住先による差はない。**

	人口増減率 (H27/S40)	高齢化率 (H27)
全国	28.1%	26.6%
豪雪地帯(特豪含)	▲5.3%	30.1%
特別豪雪地帯	▲32.8%	33.1%

- 特別豪雪地帯の市町村等へ移住する際の増嵩経費を踏まえた移住支援金の増額や、関係人口創出や二地域居住など「将来の定住人口増加」を狙いとした雪国暮らしの魅力発信事業への助成の拡充など、**移住の後押しや雪国に移住したい人を増やす取組みが重要**である。
- 今年度、本県では県と市町村による推進組織を設立し、令和2年度以降は県・市町村・企業・大学等が連携した中核組織により**県全体を挙げて移住定住・人材確保を一体的に展開**していくが、そのためには**各省庁が実施する関連事業の効果的な活用**が必要である。
- 移住定住・人材確保関連事業は様々な省庁で実施されているが、都市部の児童生徒の将来のU I Jターンの基礎形成に資する「農山漁村における農林漁業体験・宿泊体験事業」など、**関係省**（内閣官房、文部科学省、総務省、農林水産省、環境省）が**一体となって事業を推進すること**で**効果的な事業展開に繋げている**事例もある。
- 政府では、地方暮らしや地方との関わりを持つことの魅力等について情報発信を行っているが、地方の若者・就業者の減少に歯止めがかかっていないことから、**地方移住への気運醸成に向けた政府によるキャンペーン等の積極的な展開が必要**である。
- 移住定住・人材確保の取組みの推進に当たっては、移住・就業の実態把握が必要であるが、移住者に関して自治体が把握するデータについて、**全国的に統一された基準が無く**、施策効果を測るための全国比較が困難な状況にある。

【本県の現状、取組みと課題】

- 本県人口の減少が進行する中、移住施策の推進は喫緊の課題であり、**移住定住・人材確保策を県・市町村・企業・大学等オール山形で一体的に展開**する中核組織の設立に向け、平成31年3月に県と市町村による「やまがた移住定住・人材確保推進協議会」を設立し、移住希望者を地域や企業に繋ぐコーディネート機能の強化を図るとともに、移住支援金の支給や情報発信の強化など、移住定住・人材確保策を積極的に展開している。
- 本県は35市町村全域が豪雪地帯であり、そのうち特に積雪の多い26市町村が特別豪雪地帯に指定される全国でも有数の豪雪県である。こうした中、「いきいき雪国やまがた基本条例」を制定し、雪の魅力を最大限に活かした雪国づくり（雪文化マイスターの認定、冬の観光誘客の拡大等）や克雪住宅の普及拡大を図るなど快適な雪国暮らしに向けた様々な取組みを推進し、**豪雪地帯にも人を呼び込む施策を積極的に進めている**。



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】

- (1) 日本海側に位置する本県の飛島について、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) 飛島は、「特定有人国境離島地域」と同様に、領海等を適切に保全するうえで大きな役割を果たしており、指定までの間、**離島活性化交付金による財政支援措置を拡充**すること。特に、島内雇用の創出・拡大に資する地域の魅力を活かした体験・周遊・滞在型観光を促進する支援制度を創設すること

【提案の背景と課題】

- 本県の『飛島』周辺の海域は豊かな生態系があり、多種多様な魚介類と海藻に恵まれている。水産業を基幹産業としてきた飛島では、従前より漁業者による違法操業の監視等を行い、島民自らが警察等への通報を行うなど、領海等の保全等に関する活動の拠点としての重要な機能を果たしてきた。また、近年は日本海側では、排他的経済水域である大和堆での北朝鮮籍違法操業船等の遭難漂着等が相次ぐなど、日本海側における領海保全活動の必要性は依然高い。こうした中において、日本海側（北海道奥尻島以南）の有人国境離島地域のうち特定有人国境離島地域に指定されていないのは**本県の飛島と新潟県の粟島の2島のみ**となっている。
- 飛島は昭和15年の1,788人をピークに人口減少と少子高齢化が著しく進行し、平成31年2月現在の人口は194人と約9割減となっている。このように、飛島は、将来無人化のおそれがある**特定有人国境離島地域と同程度の厳しい条件**におかれており、飛島を領海保全活動の拠点として特定有人国境離島地域に早期に追加指定することが必要である。



有人国境離島地域29地域・148島
うち特定有人国境離島地域15地域・71島

- 将来の無人化を防ぎ、領海保全活動促進の観点から、本県では、飛島の地域社会の維持及び振興に向け、重点的な施策を集中的に展開しており、特定有人国境離島地域への指定までの間、離島活性化交付金による**特定有人国境離島地域と同様の財政支援措置の拡充**が必要である。

【本県の現状、取組みと課題】

- 飛島は、日本海側、酒田沖北西 39.3km に位置し、周囲は 12.0km、面積は 2.75 km² の山形県唯一の有人離島である。飛島の人口は昭和 15 年の 1,788 人をピークに減り続け、昭和 30 年代後半以降人口減少と少子高齢化が急速に進み、平成 27 年には人口 204 人、世帯数 119 世帯、高齢化率 65.7% となっている。
- 平成 22 年に進水した双胴船「とびしま」(253 トン、230 名定員) が唯一の公共交通機関であり、航路距離は 39.4km、運航時間は約 1 時間 15 分、通常期は 1 日 1 往復、観光シーズンは 2～3 往復(年間 425 往復)の運航となっている。旅客人数は平成 2 年をピークに減少傾向にあり、酒田市が単独で航路を維持していくことが困難であるとともに、冬期を中心に欠航率が高くなり、島民の生活物資の輸送や水産物の出荷などに影響が出ている。
- 生活に不可欠なガソリン・灯油等の燃料や日用品等の生活物資が本土より輸送され割高になること、平成 24 年から常駐医師が不在となり、医師の診療を直接受けるためには本土へ通院が必要なことなど、島民の生活は航路に頼らざるを得ず、島民の負担は大きい。
- 産業面では漁業従事者が就業人口の約 4 割を占め、次いで宿泊業・飲食サービス業従事者が 2 割となっている。水産業、観光業ともに就業者の高齢化と後継者不足に悩んでおり、後継者の確保が大きな課題となっているほか、観光客数もピーク時に比べ約 6 割減となっている。
- 本県では、産学官連携のもと、観光交流の体験プログラムの展開やその拠点機能を持つ施設整備、飛島の食材を活用した「とびしまブランド」化など、地域社会の維持及び振興に向けて、「観光交流」「産業振興」「安全安心等」「移住定住促進」の 4 つの分野で特定有人国境離島地域と同等の取組みを集中的に展開している。
- 近年、飛島に移住した 20-30 代の若者が合同会社を立ち上げ、カフェ・旅館経営、水産加工業、お土産品開発・販売、島巡りガイド等の多彩な事業と地域づくりを展開するなど、明るい動きもある。今後、合同会社は、観光商品の企画、販売等を開始する予定であり、島内雇用の創出・拡大に資する地域の魅力の旅行商品化や観光サービスの担い手育成等体験・周遊・滞在型観光を促進する支援制度が必要である。