

## デジタル社会の実現に取り組むための支援の充実

【総務省情報流通行政局、総合通信基盤局】【デジタル庁デジタル社会共通機能グループ】

### 【提案事項】 予算拡充 制度創設

「豊かな生活環境」「選ばれる地方」の実現には、都市と地方のデジタル環境の格差解消が不可欠であり、生活を支えるデジタルインフラの整備と行政のデジタル化を一層推進していくため、

- (1) 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
- (2) 携帯電話の不感エリア解消に向け、非地上系ネットワーク等を活用し、携帯通信サービスが利用できる環境を早急を実現すること **新規**
- (3) 政府が推進する自治体情報システム標準化移行後の運用経費について、地方自治体の財政を圧迫しないように、自治体の実態に即した適切かつ恒久的な財政支援措置を実施すること

### 【提案の背景・現状】

- 過疎化に伴う世帯数減少により、共聴施設の維持・改修に係る経費が地域住民にとって大きな負担となっている。
- 携帯通信サービスは、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エリア外の地域がある。
- 自治体情報システム標準化に伴う運用経費の増加分について財政支援措置が講じられたが、3割削減を目指した運用経費等が高止まりしている。

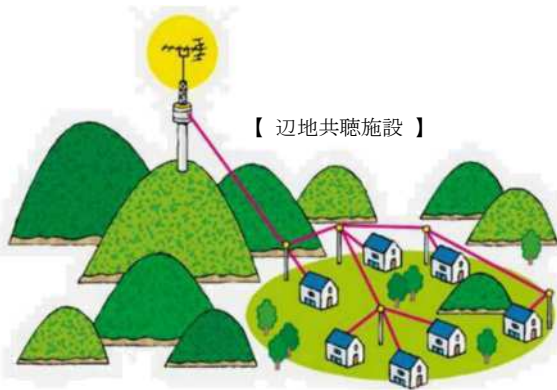
### 【山形県の取組み】

- 県では、「やまがた県民幸せDXビジョン」を令和8年3月に策定し、あらゆる分野で総合的なデジタル施策を推進している。
- 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。
- 県と市町村で、自治体情報システム標準化移行後の運用経費削減のための勉強会等を行い、政府が示すガイドラインに基づいた運用経費縮減に努めている。

### 【解決すべき課題】

- 地上デジタル放送の視聴環境確保のため、既存設備の維持・更新を必要とする共聴組合に対する支援が必要である。
- 携帯不感エリアとなっている山間部等の道路や観光地等での災害時等の連絡手段の確保のため、地上基地局を補完する手段として、衛星通信等を活用した携帯通信サービス提供を推進し、事業者による衛星通信機器等の整備を支援する必要がある。
- 自治体情報システム標準化移行後の運用経費について、人件費・物価の上昇等及び標準化移行に伴う増加分について、いずれも期限を区切ることなく恒久的な財政措置が必要である。

## <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回会合(令和3年12月6日)資料2-4

### 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。
- ・更新後の維持・管理コストも心配。経費抑制が期待できるブロードバンド基盤の配信サービス活用など、地域に合った更新ができるよう支援制度を充実してほしい。
- ・ギャップファイラー化による共聴施設の更新を計画していたが、補助事業の対象外となってしまう、更新が進まない。

## <非地上系ネットワーク等による携帯電話の不感エリア解消>

### 携帯電話の不感エリアで生じる影響

#### 緊急輸送道路等の携帯不感エリア

事故や災害が発生した場合、被害状況の把握や救援要請が遅延し、救援活動に遅れが生じる。

主な緊急輸送道路
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)
県道檜下高島線 (高島町柏木峠)

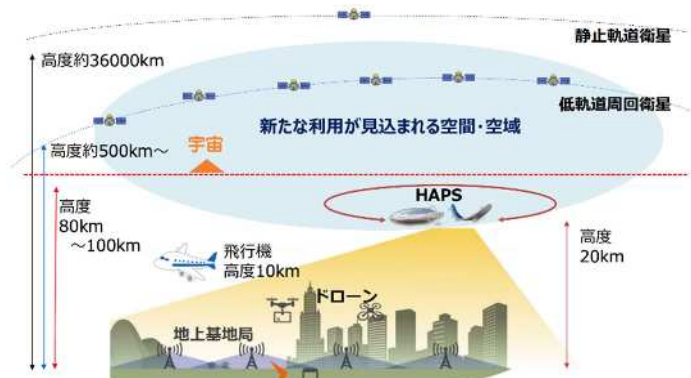
#### 観光地の携帯不感エリア

山間部等の観光地では、情報発信・収集手段や災害・事故発生時の連絡手段に限られる。

主な観光地
ながい百秋湖
森林セラピー基地「温身平」
白い森おぐに湖

### 非地上系ネットワークの有効性

人工衛星やHAPS(成層圏無人航空機)を活用し、上空や宇宙から地上の通信エリアをカバーする技術により、従来の地上の基地局では困難な山間部、離島、海上でも通信が可能となるため、山間部等の携帯電話不感エリアの解消が期待されている。

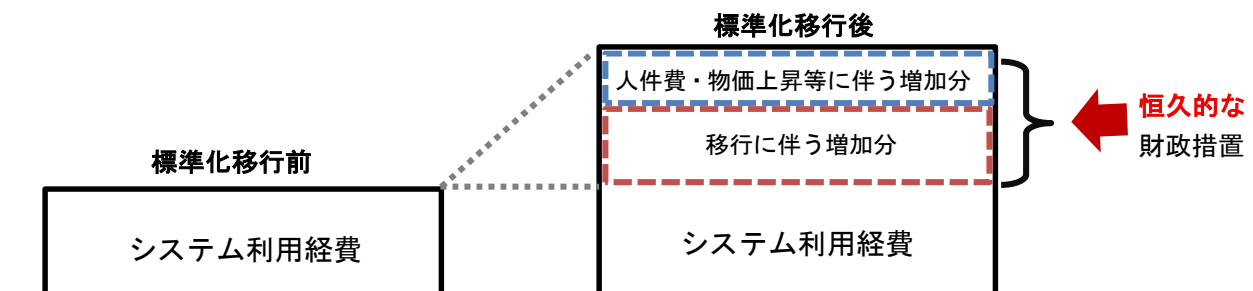


出典「5G ビジネスデザインワーキンググループ (第1回)」【総務省】

## <自治体情報システムの標準化>

○ 令和8年度末までに標準化移行するシステムの運用経費は、移行前の約1.8倍に増加すると推計(増加経費に対する国の対応)

- ・人件費・物価の上昇等の外的要因に伴う経費の増加分は、普通交付税により財政措置
- ・標準化移行に伴う経費の増加分は、国庫補助事業を創設し対応



# 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、地域未来戦略本部事務局】  
【国土交通省 鉄道局幹線鉄道課】【総務省 自治財政局、自治税務局】

## 【提案事項】 **予算拡充** **制度創設** **税制改正** **地財措置**

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、地方創生の実現や国土強靱化の推進に大きく資することから、

(1) 幹線鉄道ネットワークの機能を高度化する鉄道施設の整備を支援するための制度を創設すること

そのために必要な財源確保の方策も含め、当該制度の創設に向けた調査・検討を行うこと

(2) 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を検討すること

併せて、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

(3) 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】

- 本県の発展を支える山形新幹線は、特に福島～米沢間で、気象条件等による運休・遅延が多発し、安全性や安定輸送の確保が喫緊の課題となっている。
- 令和7年6月の政府のいわゆる骨太の方針で、「幹線鉄道の地域の実情に応じた高機能化に関し、更なる取組を進める」と明記されている。
- 一方で、幹線鉄道の整備に対する政府の補助率等の支援は、都市鉄道、ローカル鉄道、整備新幹線等に関する支援に比べ著しく低いものとなっている。
- 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50年以上進展がなく、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】

- 令和7年9月に県、有識者、国土交通省、JR東日本などをメンバーとする「山形新幹線米沢トンネル(仮称)整備スキーム検討会議」を設置し、整備計画や整備スキームについて検討を行っている。
- 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「山形新幹線新トンネル整備基金」を創設し積み立てしている。
- 着工までのプロセスの最初に位置する概略設計の一部である地質調査・測量等について、令和7～9年度にJR東日本と共同で調査を実施している。
- トンネルの収支採算性を高めるため鉄道沿線活性化の取組みを展開している。

## 【解決すべき課題】

- 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、全国の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、整備に向けた**政府の幹線鉄道に係る制度の創設及び財源の確保が不可欠である。**

- さらに、複線化や線形改良など、**部分的・段階的に高速鉄道の整備を行う手法**の検討や、整備効果の最大化に向けた、沿線活性化の取組みへの財政的支援が必要である。
- 地方創生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。

### ■米沢トンネル(仮称)整備計画の概要

事業区間	奥羽本線 庭坂駅(福島県)～米沢駅の間の約23kmの区間
整備効果	・最大の難所である福島～米沢間の安全性・安定性が格段に向上 ・速度向上(時速160km)や距離の短縮による10分強の時間短縮 ・時速200km以上での高速走行も可能な緩やかな線形(最小曲線半径4,000m)で整備
事業費	約2,300億円
工期	約19年(着工から)



### ■米沢トンネル(仮称)整備スキーム検討会議

#### 【構成員】

東京大学/政策研究大学院大学名誉教授 森地 茂  
 芝浦工業大学工学部土木工学課程教授 岩倉 成志  
 国土交通省鉄道局次長 小林 太郎  
 東日本旅客鉄道株式会社代表取締役副社長 伊藤 敦子  
 山形県副知事 折原 英人 ほか

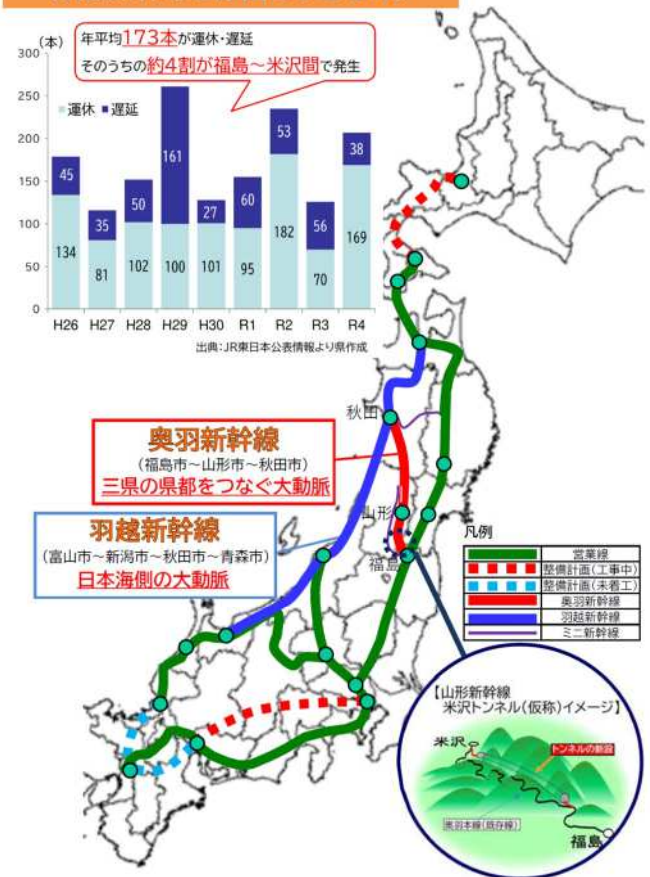
米沢トンネル(仮称)の早期事業化の実現に向けて、整備主体、費用負担、必要な予算・税制・制度等の整備スキームについて、どのような方法が考えられるのか検討



### ■鉄道整備に係る国の補助制度の概要(例)

区分	①概要・目的及び②対象事業	補助率(国)
都市鉄道利便増進 事業費補助	① 都市鉄道の速達性の向上及び駅の交通結節機能の高度化 ② 速達性向上事業・駅施設利用円滑化事業	対象経費の1/3
地下高速鉄道 整備事業費補助	① 地下高速鉄道の整備促進 ② 新線建設、駅施設の大規模改良工事(列車運行円滑化)等	対象経費の35%
地域における受入環境 整備促進事業補助	① LRTシステム整備 ② 低床式車両(LRV)の導入、停留施設の整備等	対象経費の1/3
幹線鉄道等活性化事業費 補助	① 大都市の貨物沿線地域の活性化及び通勤・通学輸送力の確保 ② 在来の幹線鉄道の高速化のための鉄道施設の整備を行う事業、貨物線の旅客線化工事	対象経費の2/10
地域公共交通確保 維持改善事業費補助	① ローカル線の安全性の向上に資する設備の更新等 ② レール、マクラギ、車両等	対象経費の1/3
整備新幹線 整備事業費補助	① 整備新幹線の整備 ② 新幹線鉄道の建設に関する工事	建設費から貸付料を控除した分について2/3

### ■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)



# 米坂線等の災害で被災した公共交通機関である鉄道の 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】 **制度創設** **予算拡充**

鉄道は、通学など地域住民の暮らしを支えるとともに、観光、ビジネスなど様々な面で利用され、災害時はリダンダンシー機能を発揮する公共交通機関であり、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) 公共交通機関である鉄道ネットワークについて、広域的な地域間の移動に資する**地方路線を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。また、**当該路線の維持・充実のため安定的な財源を確保**すること
- (2) 鉄道事業者が被災した鉄道の全線復旧にあらゆる方策を講じて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
- (3) 地域の実情に応じた**持続可能な公共交通を実現するための調査・実証への支援の充実**を図ること

## 【提案の背景・現状】

- **米坂線は、令和4年8月豪雨で被災し**、一部でバスによる代行輸送が行われている。令和5年9月から**JR東日本、山形・新潟両県や沿線市町村による「米坂線復旧検討会議」が設置**され、JR東日本からは、「JR単独での運営を前提とした復旧は難しい」との考えとともに、JR運営・上下分離・地域が運営する鉄道・バス転換の4つの運営パターンと、JR運営以外の3つのパターンの地域負担の目安の試算や利便性向上策が示されているが、調査・実証を進めながら、早期に方向性を見出していく必要がある。
- **令和6年7月豪雨で奥羽本線と陸羽東線等が被災し**、同年9月の大雨では新潟県側で**羽越本線も被災**した。陸羽東線は現在も運休中であり、災害が頻発化・激甚化する中で、本県が関係する鉄道ネットワークの被災事例が増加し、沿線住民が大きな影響を受けている。
- 令和8年4月に政府の「鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会（第2期）」において、「**広域的な地域間の移動に資する『維持すべき基幹的ネットワーク』を持続的に支えるに当たっては安定的な財源の確保が必要**」との方向性が示された。

## 【山形県の取組み】

- 鉄道の被災直後から、関係県や沿線市町村と連携し、早期全線復旧をJR東日本や政府に対して強く要望している。
- 米坂線については、JR東日本から示された情報では同社の関与内容などが不明確であるため、具体的に示すよう求めながら、JR東日本、沿線市町と実務者の会議を行うなどしてJR運営以外の3パターンについて検討を深めている。

**【解決すべき課題】**

- 米坂線は、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、**全国的な鉄道ネットワークにとって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。
- 被災した鉄道の復旧に、鉄道事業者や関係自治体が前向きに取り組むためには、**補助率の嵩上げや地方債適用等によりインセンティブを高めるとともに**、復旧後に上下分離や三セク移管も含め**安定的に運営が維持できるよう政府の強力な支援が不可欠**である。また、**持続可能な公共交通を実現するための調査・実証等に対する支援について、政府において十分な予算の確保が必要**である。
- 鉄道ネットワークは、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一方、人口減少等による利用者の低迷により、**運賃収入のみでは老朽化した鉄道施設の安全確保に必要な維持・管理が困難**となっている。

**■ 山形県に關係する鉄道の被災状況**

被災時期	被災路線	被災・復旧状況
令和4年8月	米坂線 (今泉～坂町)	100箇所以上で被災し、バスによる代行輸送。JRは復旧費用は約86億円、工期は5年と発表し、「単独での運営を前提とした復旧は困難」と表明。
令和6年7月	陸羽東線 (新庄～鳴子温泉)	土砂流入など19箇所被災し、バスによる代行輸送。令和7年9月から復旧工事を実施中。
令和6年7月	奥羽本線 (新庄～院内)	土砂流入など26箇所被災。令和7年4月運転再開。
令和6年9月	羽越本線 (村上～間島)	線路の道床が流出。 令和6年10月運転再開。

(米坂線 橋梁の流出)



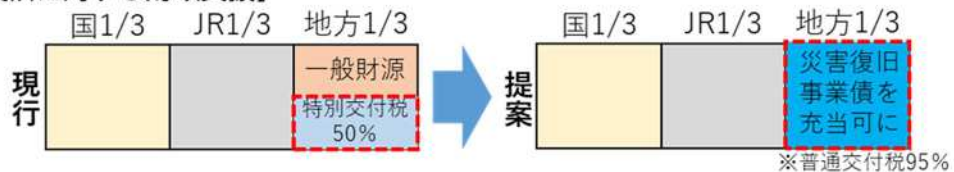
**■ 米坂線の復旧・運営の4パターン（JR東日本提示）**

① JR運営 ② 上下分離 ③ 地域運営の鉄道 ④ バス転換	【上下分離/地域運営の鉄道の場合の運行経費等の自治体負担額】		
	山形側 (今泉-小国)	新潟側 (小国-坂町)	合計
上下分離	8.1～10.9億円	4.7～6.1億円	12.8～17億円
地域運営の鉄道	2.0～11.6億円	1.8～7.2億円	3.8～18.8億円

※JR東日本試算。最大値は、今後の物価等の上昇予想を反映

**■ 政府の支援の拡充**

**【鉄道の災害復旧に対する財政支援】**



**【鉄道の施設整備や運営面への財政支援】**

地方自治体が事業構造の変更（上下分離や三セク移管等）により災害で被災した鉄道の運営に参画する場合、補助制度の拡充や新たな地方財政措置の創設



運営・維持管理費 現状はない運営面への新たな地方財政措置の創設

## 地方空港の機能強化の推進

【国土交通省航空局空港計画課、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 技術支援

人口減少が進む本県では、交流人口拡大に向けインバウンドを最大限取り込むことが必要であり、観光立国推進基本計画に掲げる「地方誘客促進」の観点からも、地方空港での直接受入が重要である。このため本県では、滑走路を2,500m以上に延伸する等、必要となる空港の機能強化について議論を進めており、これらを実現するため、

- (1) 地方空港における滑走路の延長やターミナルビルの整備・拡張など空港機能強化に資する施設整備に対する財政支援を拡充すること
- (2) 地方空港の施設整備において必要となる費用対効果分析に関し、対象となる便益の拡充や計測手法の確立を進めるとともに、定量的・定性的評価など多様な視点からの評価を重視すること
- (3) 国庫補助制度である「地方空港整備特別事業」が積極的に活用できるよう、採択要件の明確化を図ること
- (4) 地方空港の運営の効率化を図るため、地域の実情に応じた空港運営手法について、先進事例の更なる共有や実効性のある新たなガイドラインの策定等を行うこと

### 【提案の背景・現状】

- 航空機の就航は、現有滑走路長に対し、各航空会社が気象条件や航空機の性能、社内基準等から判断するため、現在の2,000m滑走路では就航が限定されている。本県は東北で唯一、2,000mを超える滑走路を持つ空港が存在しないことが構造的なネックとなり、インバウンド需要が回復する中で、国際定期便やチャーター便の誘致に苦慮している。
- 山形空港は、全国5つの「特定地方管理空港（拠点空港）」の一つだが、他4空港が2,500m整備済であるのに対し、山形のみが2,000mに留まっており、顕著な拠点間格差が生じている。平成8年の閣議決定（第7次空港整備5箇年計画）でも滑走路延長が明記されている経緯があり、本来担うべき拠点機能の発揮と拡大するインバウンド需要の確実な取り込みのため、滑走路延長の必要性が生じている。
- 庄内空港においては、国内線と国際線の動線が分離されておらず、国際線の受入が円滑にできない等の課題がある。
- 本県空港は、冬期間に強風や雪による欠航・遅延が多く発生している。
- 空港整備の費用対効果分析では、貨幣換算できる便益に限られており、また費用対効果分析の結果に偏重した評価となっている。
- 「地方空港整備特別事業」は、地方振興の観点から、輸送需要に対応した長さを超えた滑走路の延長工事等を実施する補助制度であるが近年活用されていない。
- 本県の空港運営は、これまで県主導で維持してきたが、将来にわたり空港機能を維持・強化するためには、従来の行政主導の枠組みを超え、民間の知恵やノウハウを戦略的に取り入れた空港運営について検討する必要性が生じている。

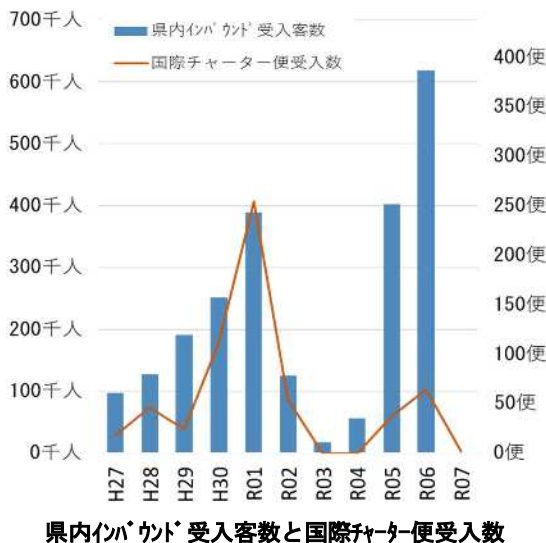
### 【山形県の取組み】

- 県内空港が果たすべき役割を明確にし、その実現に向けて必要な空港機能強化等の方向性をとりまとめた「空港将来ビジョン」を策定するため、官民で組織する「空港機能強化検討会議」を設置し、議論を進めている。
- 庄内空港の国際線の円滑な受入れに向け、国際線施設の整備を進めている。

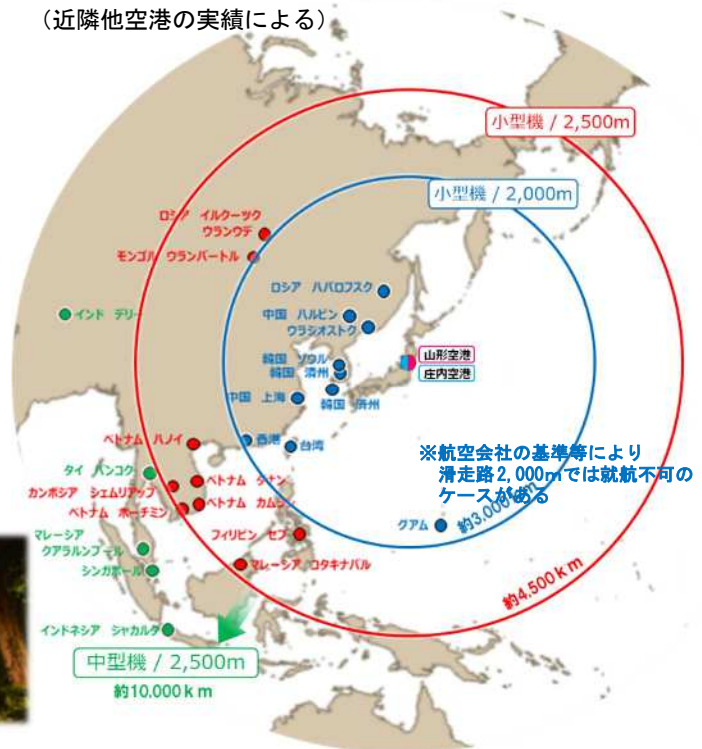
### 【解決すべき課題】

- 滑走路延長やビル整備等の機能強化には多額の費用を要することから、これらの**施設整備を行う際の財政支援の拡充**が必要である。
- 国では、費用対効果分析マニュアル等の見直しを随時行っているが、対象となる**便益の拡充等**や、**定量的評価・定性的評価の一層の重視**が必要である。
- 「地方空港特別整備事業」の新規採択時評価について、**一般の空港整備事業と区分した評価項目や基準**を設けるなど、**採択要件を明確**にする必要がある。
- 小規模な地方空港の持続可能な運営を検討するにあたっては、**更なる先進事例の共有とその課題等を反映した実効性のあるガイドライン**が必要である。

## インバウンドの県内受入れとチャーター便の就航状況



■滑走路 2,500m で就航可能な範囲  
(近隣他空港の実績による)



銀山温泉 山形県の観光地 出羽三山

### 空港の防災拠点としての機能

～山形空港の東日本大震災時の利用状況～

#### 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)

	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%

10倍に増加

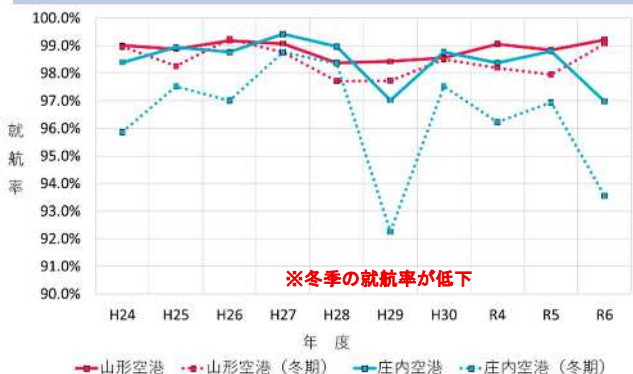


混雑状況



次々飛来する防災ヘリ

### 冬季の安定就航 (就航率)



冬季の離着陸と滑走路の除雪状況

山形県担当部署：みらい企画創造部 交通プロジェクト推進課 TEL：023-630-3079

## 地方航空ネットワークの維持・拡充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】【厚生労働省職業安定局 需給調整事業課】

### 【提案事項】 予算拡充 制度改正

インバウンドの地方誘客の促進等を通じた、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のためには、地方空港の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) 羽田発着枠政策コンテストにより増便となっている路線の恒久化と、新たに同コンテスト枠が増枠される仕組みを導入すること
- (2) 国際線の受入環境整備に必要となるグランドハンドリング用機材(GSE)について、訪日誘客支援空港に認定されている地方空港への導入促進を支援するための制度を拡充すること **新規**
- (3) 空港グランドハンドリング業務を持続可能な形で維持するため、労働者派遣事業の許可に係る「派遣元責任者が日帰りで往復できる」要件を撤廃し、空港間の柔軟な人材派遣を可能とすること **新規**
- (4) 中東情勢の悪化による航空燃料の高騰や整備費等の増加といった運航コストの増大により、航空会社の国内線事業は非常に厳しい状況であることを踏まえ、地方路線に対する運航経費への支援制度を拡充すること **新規**

### 【提案の背景・現状】

- 羽田＝山形線は、利用実績が堅調であり、平成26年度の政策コンテストで2便化となって以降は、航空会社と連携したさまざまな取り組みが評価され、令和11年3月までの枠の配分延長が決定している。また、羽田＝庄内線は、庄内地域と首都圏や全国をつなぐビジネス・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。
- 山形空港と庄内空港は、令和4年8月に訪日誘客支援空港に認定されているが、GSEの不足が国際線誘致の障害となっている。
- GSEの導入に対する補助制度として、空港旅客受入環境機能強化等事業があるが、一部の例外を除き、国際線が就航していない空港は補助対象外である。
- 旅客手続きの円滑化を支援するFAST TRAVEL推進支援事業は、羽田、成田をはじめとする主要空港におけるGSE等の導入支援に活用されており、採択要件のハードルが高いことから、地方空港における活用が難しい。
- 山形県内空港のグランドハンドリング事業者について、人材育成や他空港の人員不足解消のため、他空港へ人員を派遣し、技術や経験の蓄積に努めている。
- 現在、各航空会社では、中東情勢の悪化に起因する燃料費の高騰や整備費用の増大等により、運航コストが増大しており、国内線事業については、公租公課の軽減効果を除いた実質的な営業損益では赤字となるなど航空業界を取り巻く状況は非常に厳しい。
- 本県路線においても、運航コストの増大等を理由として名古屋＝山形線が令和7年度下期ダイヤ期間において、従来の2往復運航/日から1往復運航/日に減便となり、地方路線への影響が出ている。

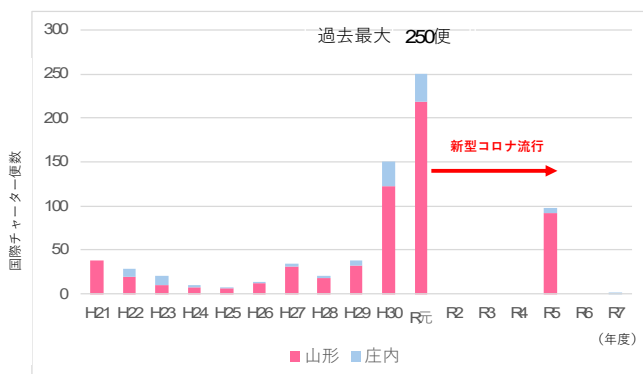
### 【山形県の取組み】

- 本県では、積極的に国際チャーター便の誘致を行っており、山形・庄内両空港において、これまで1,500便以上のチャーター便を受け入れている。
- 令和7年度にハイリフトローダーやコンテナドローラーといったGSE機材を限られた予算の中、全額県費で購入し、国際線の受入環境の充実に努めている。
- 航空機の円滑な受入環境整備のため、グランドハンドリング事業者に対する助成などの支援を行っている。
- 本県として路線維持のための着陸料減額を行っているほか、一部路線については免除し、航空会社の運航経費軽減に努めている。
- 航空会社と連携し、閑散期を中心とした団体旅行商品造成支援や航空便利用者へのキャンペーン、航空に馴染みのない若年層等へのプロモーションなど新たな航空需要創出も含め、利用促進の取組みに力を入れている。

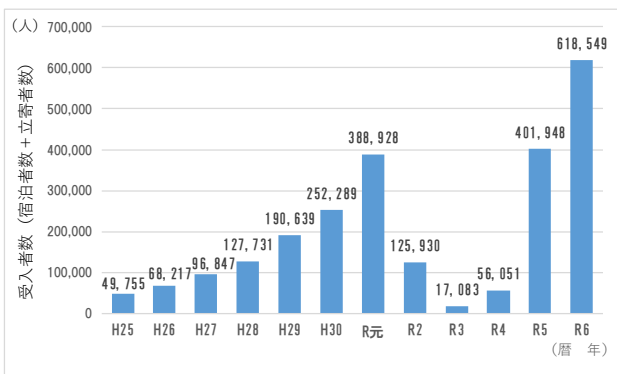
**【解決すべき課題】**

- 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**である。また、庄内空港についてもコンテスト枠の活用が可能となるよう、当該枠の**増枠が必要**である。
- 現在、我が国を訪れる**インバウンド**については、**国内主要7空港（羽田、成田、関西、中部、福岡、新千歳、那覇）からの入国が約94%**を占めているものの、インバウンドの地方誘客の促進のためには、**地方空港におけるインバウンドの入国の割合を増やす必要がある**。
- 訪日誘客支援空港に認定されている**地方空港**については、**GSE等の導入を拡大することにより、インバウンドの地方誘客を促進する必要がある**。
- 空港旅客受入環境機能強化等事業については、①**過去に数多くのチャーター便を受け入れている実績があるにもかかわらず当事業の補助対象とはならないことに加え、②GSEの共有・共用化が必要**であるため、それぞれ1社しかグラハン事業者がない県内両空港は補助対象外であるが、将来的な**GSEの共有・共用化を前提とする場合は補助対象とするなど、制度を拡充する必要がある**。
- FAST TRAVEL推進支援事業において補助対象とされている**先進的な自動化機器等を導入した場合と同等の手荷物輸送等の円滑化・合理化効果を有するGSEの地方空港への導入について、政府による支援が必要**である。
- 労働者派遣事業の適正な運営の確保及び派遣労働者の保護等に関する法律第7条第1項2号により、**人材を派遣できる空港が限られているため、一定の条件のもとその規制を緩和し、空港間の人材の流動性を高める必要がある**。
- 昨今の運航経費の増大による厳しい状況を踏まえると、**国内地方路線を維持・拡充するためには、地方路線に係る運航経費等への支援拡充が必要**である。

**国際チャーター便の受入状況**

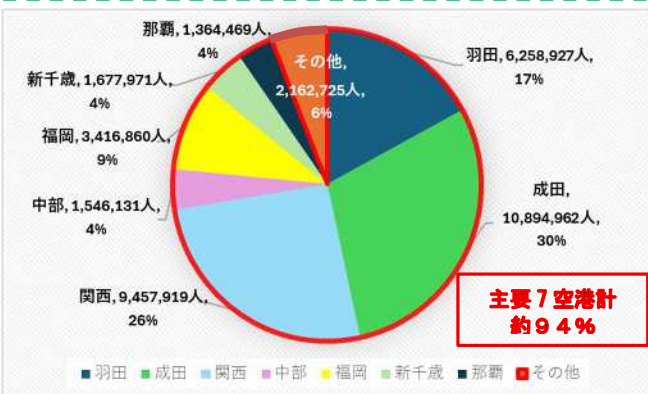


**本県の外国人旅行者受入実績の推移**



**訪日外国人誘客に係るデータ**

**R6年度訪日外国人の主要7空港（羽田、成田、関西、中部、福岡、新千歳、那覇）からの入国比率**



**訪日誘客支援空港一覧（29空港）**

- 北海道内空港：（稚内、釧路、函館、女満別、帯広、旭川）
- 東北：青森、花巻、仙台、**山形**、**庄内**、福島
- 関東：茨城
- 中部：新潟、小松、松本
- 東海：静岡
- 関西：南紀白浜
- 中国：岡山、広島、山口宇部、米子
- 四国：徳島、高松、松山
- 九州沖縄：北九州、佐賀、長崎、熊本、大分、宮崎、鹿児島、那覇、下地島

山形県担当部署：みらい企画創造部 交通プロジェクト推進課 TEL：023-630-3079

# 「交通空白」の解消等に向けた 地域公共交通のり・デザインの促進

【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】

## 【提案事項】 予算拡充

高齢者の買い物・通院や高校生の通学など、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) 「交通空白」の解消に向け、地域自らが地域の移動ニーズに即した新たな交通サービスの導入等に主体的に取り組めるよう、必要な財源の確保及び継続的な支援を行うこと
- (2) 「地域公共交通確保維持改善事業費補助金」について地域の実情に応じた補助算定基準の緩和を図るとともに、燃料費の高騰に対する財政措置の強化を図ること
- (3) 交通事業者における深刻な運転手不足に対応するため、二種免許取得支援など、事業者の人材確保に対する支援を拡充すること
- (4) 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継続的に確保すること

## 【提案の背景・現状】

- 政府は、全国に広がる「交通空白」の解消を図るため、令和7年度からの3年間を「交通空白解消・集中対策期間」と位置づけ、自治体における地域公共交通ネットワークのり・デザインの取組みを支援することとしている。
- 路線バスやデマンド交通等の地域公共交通は、自家用車の普及や人口減少等により、利用者は減少の一途を辿り、自治体の負担は増大しているが、当該負担を軽減する「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。
- さらに不安定な国際情勢を背景とした燃料費の高騰により、地域公共交通を取り巻く状況は非常に厳しいものとなっている。

## 【山形県の取組み】

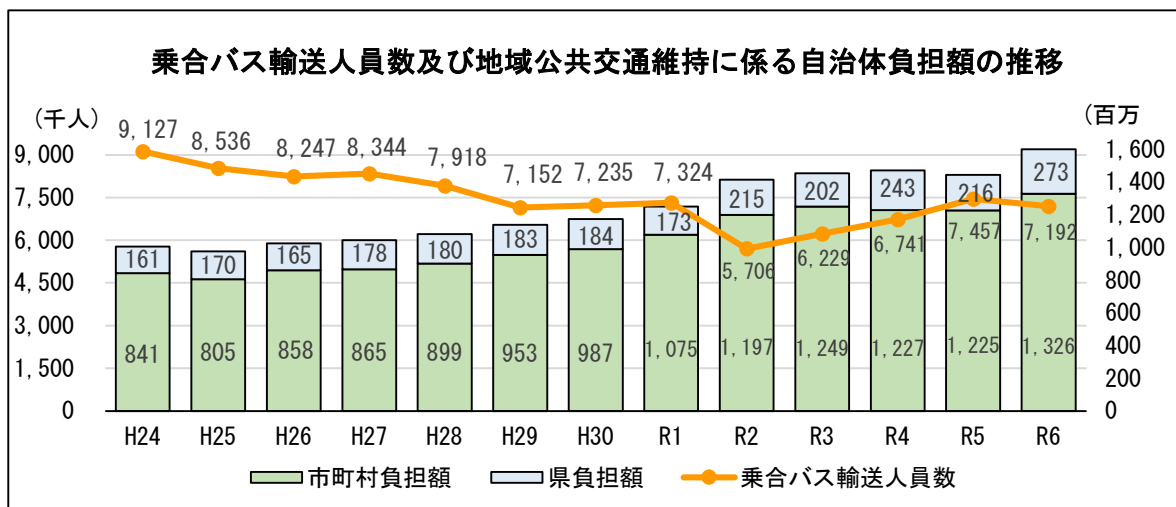
- 令和7年度に国や市町村、交通事業者等とともに、「山形県地域公共交通計画」を改定し、安心と活力を支える交通を多様な主体と連携しながら共に創り育てていくことで、県民の幸せを実現することを目指し取り組んでいる。
- 地域公共交通の「担い手」と「移動の足」を確保するため、交通事業者における人材確保や利便性向上・業務改善に向けた取組み等に対して支援している。

## 【解決すべき課題】

- 令和9年度は、「交通空白解消・集中対策期間」の最終年度として、全国的に「交通空白」の解消に向けたり・デザインの取組みの活発化が見込まれるが、地方部では、都市部と比較して、財源も人材も不足しているため、希望する全ての自治体等が支援を受けられるよう、国庫補助について十分な予算額と実施期間を確保することが必要である。
- 地域特性や実情に応じた最適な生活交通を維持・確保することができるよう、輸送量などの補助要件の緩和が必要である。
- 路線バスをはじめとする地域公共交通分野は深刻な人手不足に陥っていることから、業界全体のイメージアップを図るとともに、人材確保の取組みを一層強化していく必要がある。
- 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、降雪及び積雪に対応可能な自動運転技術の開発・向上と継続した実証が必要である。

## 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、人口減少や物価高騰等による採算性の悪化により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

### AI オンデマンド交通の導入

- 尾花沢市では、運行の効率化を図るため、令和7年10月、AIを活用した予約制の乗合バス「のらっしゃい」の実証事業を開始
- 利用希望時刻の30分前までに、電話・アプリ・LINEで予約することにより、旅行者なども含めて誰でも利用が可能



- 90箇所の停留所を設置 ●観光者の利用も可能

### 燃油（軽油）価格の状況

■山形県内の軽油店頭価格は、不安定な国際情勢によりコロナ禍前と比較し、27.4円/ℓ上昇

コロナ禍前 (2019～20年度)	直近 (2026年4月)	差額
133.1円/ℓ	160.5円/ℓ	27.4円/ℓ

出典：石油製品価格調査（石油情報センター）

### 冬期における自動運転の実証

■長井市において、令和7年12月下旬から約1か月間、レベル2の実証運行を実施

【レベル2で運行】



### 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



## 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り、シームレスなサービスレベルが確保された道路ネットワークが不可欠のため、

- (1) 未整備区間の早期整備や高規格道路と直轄国道等とのダブルネットワーク化による道路ネットワークの機能強化対策を推進すること
- (2) 日本海側と太平洋側を結び、速達性や強靱性、安全性を備えたネットワークの構築のため、縦軸に比べ遅れている横軸の整備を推進すること

横軸

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

- (3) 高規格道路における安全性や信頼性の向上のため、暫定2車線区間における4車線化や付加車線の整備、トンネル等への区画柵設置に加え、地域活性化等のため、スマートICの整備を推進すること
- (4) 一般広域道路である国道48号や国道121号は、事前通行規制区間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より一層進め、加えて、国道112号等の整備による渋滞対策を推進すること
- (5) 計画的・長期安定的に高規格道路等の整備・管理が進められるよう、必要な予算を確保すること

### 【提案の背景・現状】

- 災害等による幹線道路の通行止めは、県民の暮らしや物流に大きな影響を及ぼしている。特に、横軸は、東日本大震災時に日本海側と太平洋側を結ぶ「命の道」として物資輸送等で役割を果たしたことから、機能強化を図る必要がある。
- 県内の4車線化優先整備区間は8箇所選定されているものの、東北で唯一、1箇所も実施されておらず、時間信頼性が確保されていない。
- 一般広域道路では、自然災害による通行止めが発生するなど、脆弱な箇所があるほか、渋滞による交通の停滞もあり、定時性・速達性が確保されていない。

### 【山形県の取組み】

- 高規格道路の事業が円滑に進むよう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ともに、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】

- 地域安全保障のエッセンシャルネットワークとして、広域道路ネットワークの早期形成が必要である。特に横軸は、縦軸に比べて整備が遅れており、事業中区間の早期完成と未事業化区間の早期事業着手が必要である。
- 高規格道路の暫定2車線区間は、速度低下や安全性の低下、大規模災害時の通行止めリスク等の課題があることから、4車線化等を推進する必要がある。
- 道路の強靱化により、災害等から県民の暮らしや経済を守るとともに、渋滞対策を推進し、環境負荷の低減と交通インフラの充実を図る必要がある。

# 広域道路ネットワーク計画図

凡例	
高規格道路※1	供用中 <span style="color:red">■</span>
	事業中 <span style="color:red">■■■■</span>
	調査中 <span style="color:red">○○○</span>
一般広域道路※2	供用中 <span style="color:green">■</span>
	事業中 <span style="color:green">■■■■</span>
	調査中 <span style="color:green">○○○</span>
構想路線	○○○
開通予定年度	○○年度
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



- 高規格道路未整備区間
- 4車線化優先整備区間
- 強靱化対策区間

## ダブルネットワーク化による道路ネットワークの機能強化

・自然災害等による全面通行止めが発生し、広域迂回が頻発  
**長期間の広域迂回により、県民の生活や物流に大きく影響している**

**1** 令和6年7月25日

新庄酒田道路  
 国道47号 豪雨による道路崩壊  
 (全面通行止め約15日間)

**2** 令和6年7月25日

石巻新庄道路  
 国道47号 豪雨による道路への土砂流出  
 (全面通行止め約5日間)

**3** 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  
 (全面通行止め約20時間)

**4** 令和4年8月3日

新潟山形南部連絡道路  
 国道113号 豪雨による道路崩壊  
 (全面通行止め約53時間)

**5** 令和5年2月2日

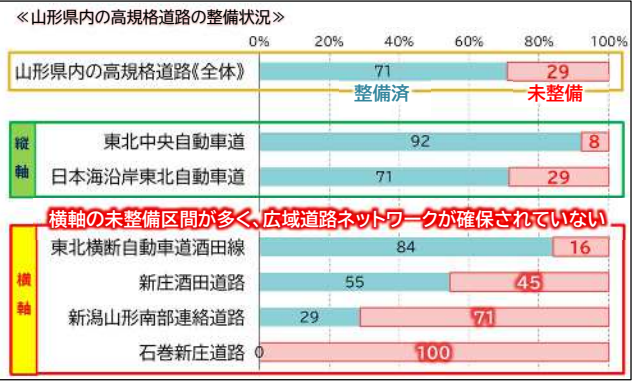
国道48号 スタック車による通行止め  
 (全面通行止め約2時間)

**6** 令和4年8月3日

国道121号 豪雨による道路崩壊  
 (全面通行止め約82日間)

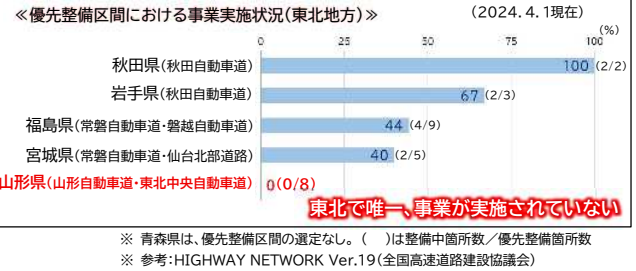
## 横軸ネットワークの整備推進

・事業中区間の早期完成と未整備区間の早期事業着手が必要  
 ・縦軸に比べ遅れている横軸の整備推進が必要



## 高規格道路における安全性・信頼性の向上

・優先整備区間が県内8箇所あるが事業化に至っていない



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

## 県管理道路の計画的な整備と 防災機能の強化、脱炭素化の推進

【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】 **制度拡充** **予算拡充**

高規格道路等とともに道路ネットワークを構成する県管理道路については、地方創生を加速させ、災害発生時における円滑な避難・救援・復旧活動を支える重要な社会基盤である。また、改正道路法に基づき、道路分野の環境負荷低減にも配慮する必要がある。これらを踏まえ、

(1) 県管理道路の計画的な整備及び防災機能の強化が図られるよう、以下の事業について**個別補助事業化**による支援の充実を図ること

①-1 交通量が増加している**高規格道路既設 IC へのアクセス道路の整備**

①-2 直轄バイパス等、高規格道路と同等の規格で整備される**一般広域道路へのアクセス道路の整備**

② 緊急輸送道路等における「**橋梁の耐震化**」

(2) 広域道路ネットワークのストック効果を高めるとともに、その効果を広く波及させるための道路整備について、必要な予算を確保すること

(3) 道路の脱炭素化を着実に推進するため、「**道路脱炭素化推進計画**」に基づく取組みへの支援の充実を図ること

**新規**

### 【提案の背景・現状】

- 広域道路の整備が進む中、観光振興等の**ストック効果を最大限に発揮**させ、また、災害時の**円滑な復旧活動等を支える**ためには、交通量が増加している**既設 IC へのアクセス道路**、及び高規格道路と同等の規格で整備される**一般広域道路へのアクセス道路**について整備を推進する必要がある。
- 災害時の円滑な復旧活動等を支える緊急輸送道路等において、切迫する大規模地震に備え、**橋梁の耐震対策**を集中的に推進する必要がある。
- 令和7年10月に施行された改正道路法において、**道路の脱炭素化**が法定化されたことから、各道路管理者が協働し、道路分野におけるCO<sub>2</sub>排出量の削減のための取組みを推進する必要がある。

### 【山形県の取組み】

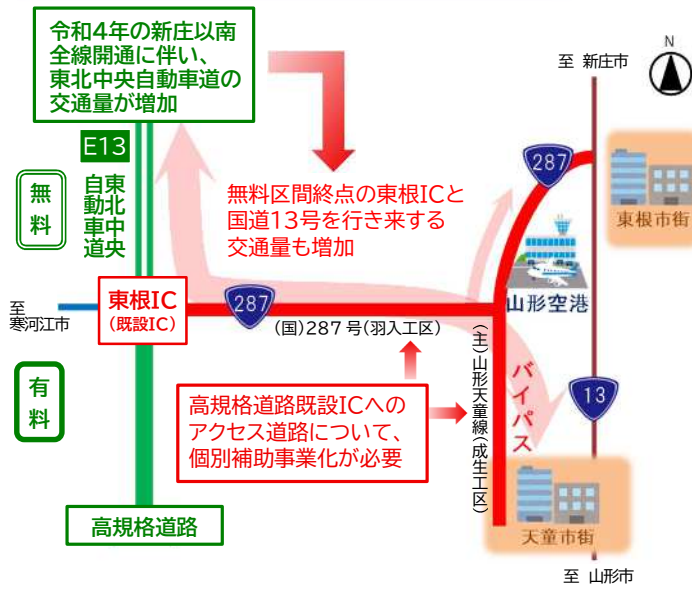
- 「山形県道路中期計画 2028」に基づき、高規格道路や一般広域道路へのアクセス道路整備として、**バイパス整備や4車線化等**を進めている。
- 緊急輸送道路等の橋梁について、「山形県道路橋耐震補強計画」に基づき、**耐震対策**を進めている。
- 国土交通省の道路脱炭素化基本方針に基づき、**県では東北唯一となる「山形県道路脱炭素化推進計画」**を策定し、脱炭素化に向けた取組みを推進している。

### 【解決すべき課題】

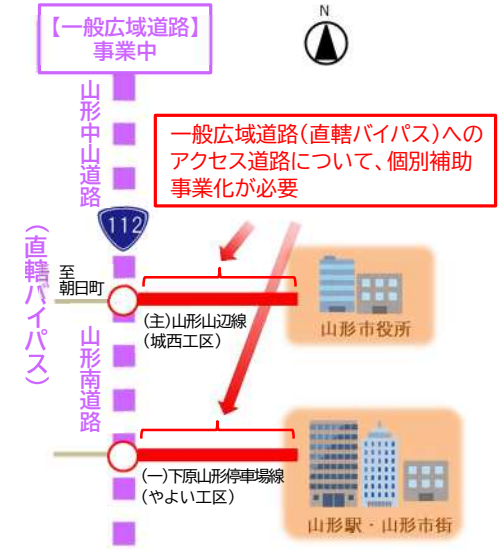
- **高規格道路や一般広域道路へのアクセス道路**の整備や、災害の発生に備えた「**橋梁の耐震化**」は計画的・集中的に推進する必要があることから、**個別補助事業化**による安定した予算の確保が必要である。
- 道路の脱炭素化を着実に推進するためには、各道路管理者が定める「**道路脱炭素化推進計画**」に基づく取組みへの支援の充実が必要である。

(1) 計画的な道路整備及び防災機能の強化を図るための個別補助事業化による支援 (イメージ)

①-1 高規格道路の既設 IC へのアクセス道路



①-2 一般広域道路へのアクセス道路



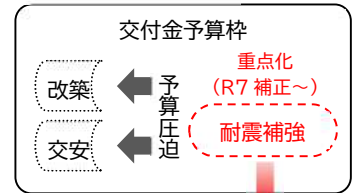
令和8年度 高規格道路の既設ICや、一般広域道路へのアクセス道路整備は個別補助事業の対象外  
 提案 個別補助事業化により、計画的にネットワークを整備

② 緊急輸送道路における「橋梁の耐震化」



令和8年度 橋梁の耐震補強は、令和7年度補正予算において防災安全交付金の重点配分対象となったが、限られた交付金予算枠の中で、他事業に影響  
 提案 個別補助事業化により、集中的に防災機能を強化

【予算配分のイメージ】



県が管理する緊急輸送道路上で耐震対策が必要な橋梁 422 橋 - 対策済み 292 橋 (69.1%)  
 = 残り 130 橋 について、今後対策を推進

「橋梁の耐震化」について、個別補助事業化が必要

(2) 広域道路ネットワークのストック効果を高め、その効果を広く波及させるための道路整備に対する支援



(3) 「道路脱炭素化推進計画」に基づく取組みに対する支援

令和8年度 「道路照明のLED化」と「低炭素アスファルトの導入」が社会資本整備総合交付金の重点配分対象となった  
 提案 その他、脱炭素化に有効な取組みに対しても、支援の充実が必要

脱炭素化に有効な取組みの一例(山形県道路脱炭素化推進計画より抜粋)

No	内容
取組 5	地下水・温泉水を活用した無散水消雪
取組 10	渋滞対策の推進
取組 12	脱炭素に資する道路整備(ラフト・アバウト等)
取組 13	自転車利用環境の整備推進

【参考】山形県独自の取組み(温泉水活用による無散水消雪システム)



県では東北唯一となる「道路脱炭素化推進計画」を策定

## 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】【環境省水・大気環境局モビリティ環境対策課】

### 【提案事項】 予算拡充

物流・人流の拠点である酒田港の機能を強化し、地域経済の持続的な成長を支える必要があることから、

- (1) 洋上風力発電設備の設置、維持管理に必要となる**基地港湾**の施設整備を計画的に進めるため、**必要かつ十分な予算を確保**すること
- (2) 船舶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**防波堤の整備を着実に推進**すること
- (3) 大規模地震等の災害時における緊急物資輸送の拠点とするとともに、増加するバイオマス発電燃料の輸入船と外国クルーズ船の同時受入れを可能とするため、**岸壁の耐震強化と大型化に着手**すること
- (4) 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ている**港湾機能を高度化する取組みへの支援を強化**すること

### 【提案の背景・現状】

- 令和6年4月に国土交通大臣から**基地港湾の指定**を受け整備を進めている。
- 冬期風浪等による**入・出港障害**や**荷役障害**が発生、貨物輸送に支障が出ている。
- 庄内平野東縁断層帯を震源とした大規模地震が想定されており、海上からの緊急物資輸送に対応できる**耐震強化岸壁が必要**である。
- 令和6年に新たなバイオマス発電所が稼働、クルーズ船寄港も年々増加しており、**更なる岸壁の輻輳が懸念**される。
- 物流と産業の拠点である港湾は、**脱炭素化推進において重要な役割**を果たす。

### 【山形県の取組み】

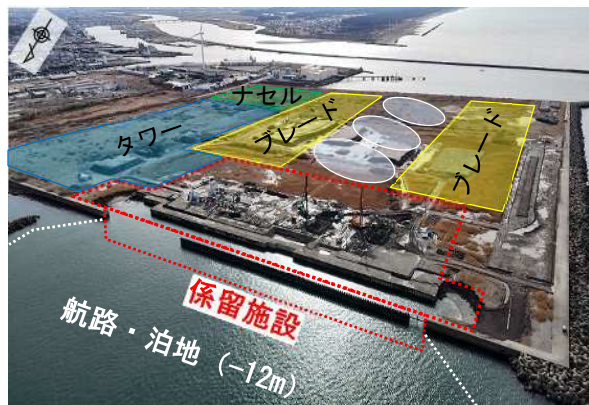
- **基地港湾整備**で発生する浚渫土砂を受け入れるための埋立用護岸や、岸壁前面の静穏度を確保するための波徐堤等の整備を国土交通省と連携して進めている。
- 物流の安定化を図るため、岸壁の荷役稼働率97.5%を目標に、必要な港内静穏を確保する**防波堤計画**を港湾計画に位置付けている。
- 地震による避難所避難者を約9.2万人と想定し、緊急物資輸送のために必要となる**耐震強化岸壁**を港湾計画に位置付けている。
- 交流人口の拡大に向け、**クルーズ船の更なる寄港拡大**に取り組んでいる。
- 脱炭素化推進計画を策定し、官民連携による**脱炭素化の促進**に取り組んでいる。

### 【解決すべき課題】

- 令和10年度から洋上風力発電事業者が基地港湾を利用するため、十分な予算を確保し、**計画的に整備**する必要がある。
- 防波堤整備は多額の費用と年月を要するため、**着実な整備推進**が必要である。
- 能登半島地震の教訓を踏まえた港湾の役割やクルーズ船による地方誘客の促進の観点から、港湾の重要性は益々増加しており、酒田港においてこれを同時に可能とする、**既存岸壁の耐震強化・大型化**を実現する必要がある。
- 船舶への陸上電力供給設備の導入等の港湾機能を高度化する取組の推進には、現状の**補助率1/3を嵩上げする等の支援強化**が必要である。



(1) 基地港湾の計画的整備に向けた予算確保



大浜西ふ頭の整備状況 (R7. 12月)  
[※ふ頭の活用レイアウトはイメージ]

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

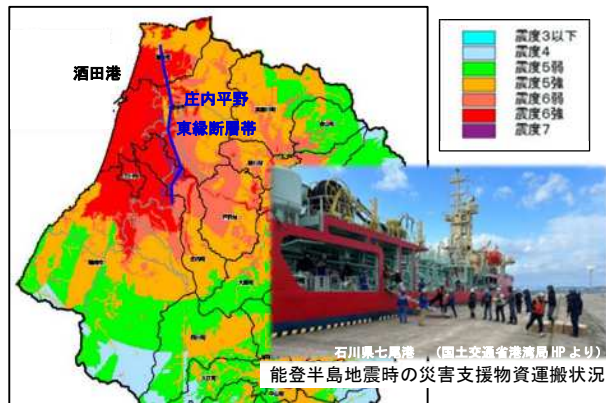
2030年6月運転開始予定

(2) 防波堤の整備推進

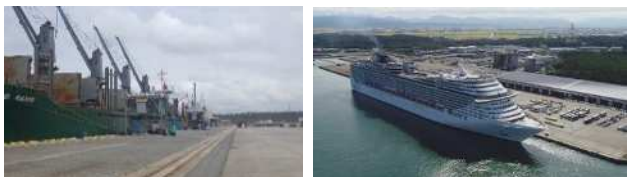


冬季風浪により入・出港障害や荷役障害が発生  
(R5年度:63回、R6年度:56回)

(3) 岸壁の耐震強化・大型化(延伸・増深)の着手

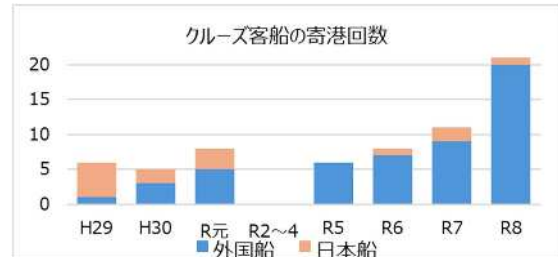


想定される震度分布 (庄内平野東縁断層帯)



バイオマス燃料荷役状況

クルーズ船入港状況



(4) 港湾脱炭素化の推進



自立型電源  
(蓄電池設備含む)



電力供給設備

再生エネルギーを用いた港湾施設設備 (環境省水・大気環境局HPより)

## カーボンニュートラル実現に資する 地域特性を活かした再生可能エネルギーの導入促進

【環境省 大臣官房 地域脱炭素推進審議官グループ 地域脱炭素事業推進課】  
 【経済産業省 資源エネルギー庁 長官官房 総務課、  
 省エネルギー・新エネルギー部 新エネルギー課】  
 【国土交通省 港湾局 海洋・環境課】

### 【提案事項】 予算拡充 制度改正

2050年までのカーボンニュートラルの実現に向けて、地域脱炭素の取組みを加速するため、地域ポテンシャルや地域特性を活かした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) 脱炭素ドミノの加速化に向け、脱炭素先行地域などによる先行的な取組みを横展開するための財政支援の充実を図ること
- (2) 洋上風力発電事業の完遂に向けて、公募の公平性の確保や国民負担の抑制に配慮しつつ、事業環境の整備や公募制度の見直しを確実に実施すること **新規**

### 【提案の背景・現状】

- 脱炭素先行地域づくり事業について、第6回募集に米沢市・飯豊町の事業が本県で初めて採択され、また重点対策加速化事業についてはこれまで県のほか3市1町で採択されるなど、県内において脱炭素化の機運が高まっている。一方、令和7年12月の政府による補助金見直しで、これら事業について令和8年度以降の新規採択を全て停止することが公表されている。
- 令和7年8月に洋上風力発電事業から撤退する事業者が発生したことを受けて、今後、事業からの撤退や事業参入意欲の低下などが発生し、カーボンニュートラルの実現や地元社会・経済に対して大きな影響を及ぼすことが懸念される。

### 【山形県の取組み】

- 本県では、「山形県脱炭素社会づくり条例（愛称：さくらんぼ未来の地球を守る条例）」を令和5年4月から施行し、地域の脱炭素化に向けて、地域の自然的社会的条件に適した再エネの積極的な利用を推進している。
- 令和4年度に、県として重点対策加速化事業の第1回募集に東北で唯一採択され、住宅の省エネ化と再エネ導入を推進しているほか、米沢市・飯豊町の脱炭素先行地域づくり事業に共同提案者として参画。事業採択を契機に「やまがた脱炭素ドミノ推進勉強会」を立ち上げ、先進的・効果的な脱炭素施策の県内自治体への横展開に県主導で取り組んでいる。
- 遊佐町沖について、令和6年12月に事業者が選定され、令和7年12月に政府より選定事業者が公募占用計画の認定を受けている。また、酒田市沖について、令和5年10月に有望区域に整理され、現在、法定協議会の開催に向けて、地元関係者などと意見交換を行っている。

【解決すべき課題】

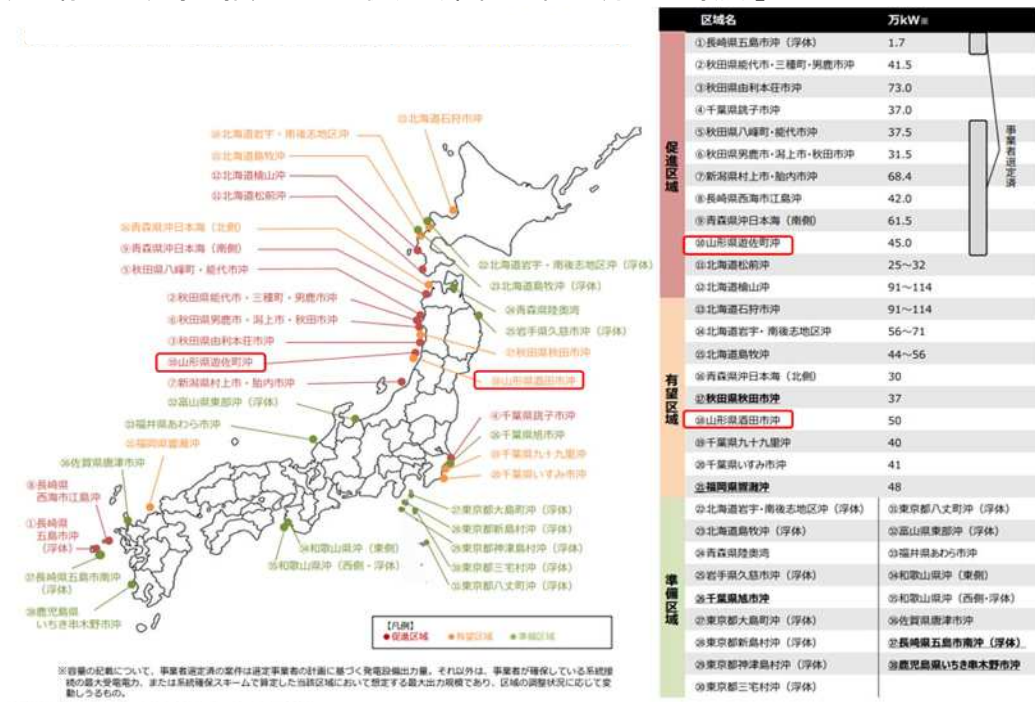
- 県内における脱炭素ドミノの加速化に向け、県内の先行事例や他県の優良事例に積極的に取り組めるよう、新規採択が停止となった重点対策加速化事業について、令和9年度以降採択を再開するなど、**政府において十分な財政支援が措置される必要がある。**
- 進捗中の案件を含め、近年の資材価格の高騰やサプライチェーンの逼迫、為替変動などの厳しい事業環境にあっても、**事業者が洋上風力発電事業を完遂できるよう、実効性のある事業環境の整備や公募制度の見直しを確実に実施する必要がある。**
- 安全で持続可能なエネルギー源である再生可能エネルギー等への転換を着実に進めていくことで、ゆくゆくは**原子力に頼らない「卒原発社会」の実現**を目指していく必要がある。

【重点対策加速化事業の選定状況（令和7年6月11日時点）】



(出典：環境省ホームページ「脱炭素地域づくり支援サイト」)

【促進区域・有望区域等の指定・整理状況（令和7年10月3日時点）】



山形県担当部署：環境エネルギー部 環境企画課

環境エネルギー部 エネルギー政策推進課

TEL：023-630-2336

TEL：023-630-3053

## クマをはじめとする野生鳥獣の被害防止対策への支援の強化

【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】  
【環境省自然環境局野生生物課鳥獣保護管理室】

【提案事項】 **制度改正** **予算拡充**

クマをはじめとする野生鳥獣による人身被害・生活環境被害や農林水産被害から、県民の生命・財産と安全・安心を守るため、

- (1) 総合的な対策を実施できるよう、**鳥獣被害防止総合対策交付金及び指定管理鳥獣対策事業交付金の十分な予算を確保**すること
- (2) 県と市町村が連携して設置する予定の「**中間支援組織**」に対して**県・市町村が負担する経費について、鳥獣被害防止総合対策交付金の対象**とすること。また当該組織において**銃猟を実施するに当たっての検討について伴走支援**を講じること **新規**
- (3) 政府の「クマ被害対策パッケージ」を着実に実行すること。特に、**県域をまたぐ広域での管理のため、全国統一的な手法による地域個体群ごとの推計を早急に進める**こと **新規**
- (4) クマの春季捕獲の射撃訓練に必要な**300m級射撃場**について、被災した施設の復旧を鳥獣被害防止総合対策交付金の支援対象に含めること

## 【提案の背景・現状】

- 令和7年は、**クマによる人身被害が統計開始以降最多となり、県民の生命・生活に重大な影響**を及ぼしている。また、本県の野生鳥獣による農作物被害は、全国でも上位であり、近年はイノシシ等の被害も増加している。
- そのような中、自治体職員のマンパワー・ノウハウの不足等により、単独の市町村では対応が難しくなっている。
- クマの個体数推計は、少雪の影響により目視調査が困難になっていることや、生息域が県域をまたぐことから、単独の県では的確な算出が難しい状況にある。
- 山形県猟友会射撃センターは、東北地方では2箇所しかない300m級の射撃場の1つであり、他県からの利用者も多く、東北地方の捕獲力向上に寄与してきたが、令和6年7月の豪雨災害により使用できない状況にある。

## 【山形県の取組み】

- 山形県クマ対策パッケージにより、「知る」「守る」「捕る」「体制」の4本柱を同時に強化し、中長期的取組みも含め総合的な対策を講じることとしている。
- 特に、持続可能な「体制」を整備するため、広域的に鳥獣被害対策を実施する新たな組織（中間支援組織）を県と市町村が連携して設置（令和9年度予定）するよう、検討を進めている。
- 県単独での的確な個体数推計が困難なことから、現在、最小限の自動撮影カメラにより主要生息域での増減傾向を把握できないか試行している。

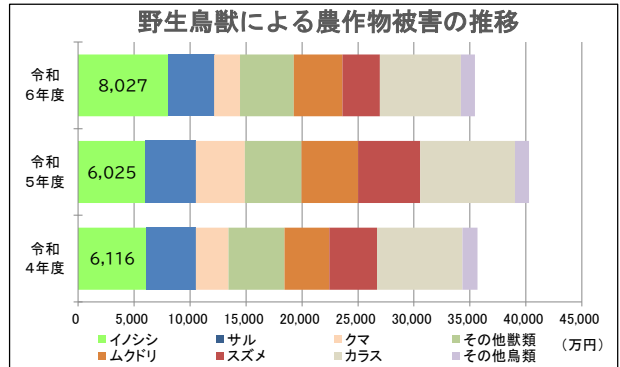
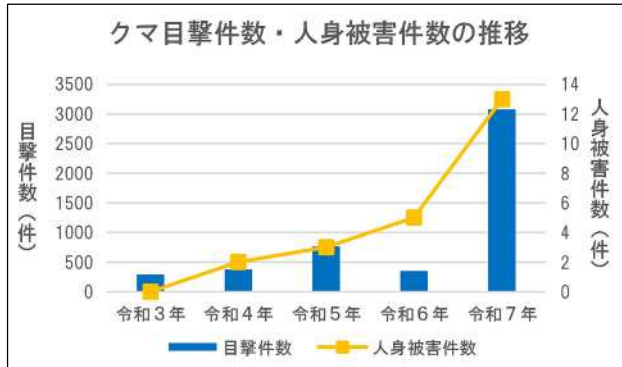
## 【解決すべき課題】

- 鳥獣被害防止総合対策交付金の配分額は要望額の6～7割程度と低い状況である。継続的に総合的な対策を実施するためには、**鳥獣被害防止総合対策交付金の配分充足率の改善と捕獲経費単価の見直し等**が必要である。

- 中間支援組織に対する負担金は、鳥獣被害防止総合対策交付金の対象外であり、組織を円滑に運営するとともに、組織において銃猟を行う場合の責任の所在やガバナンスのあり方について整理するためには、財政的支援・技術的助言が必要である。
- 人とクマとの軋轢の軽減と地域個体群の安定的な維持をよりの確に両立させるためには、保護管理ユニットごとの推定個体数の把握が有効である。
- 安全かつ精度の高い捕獲を実現するためには、被災した射撃場を早急に復旧し、長距離射撃訓練の機会の確保が必要である。

○ **クマの目撃件数・人身被害件数の推移、野生鳥獣による農作物被害の推移**

全体被害額は減少しているが、イノシシによる被害は平成 29 年度から急増し高止まり。



○ **鳥獣被害防止総合対策交付金の要望額と充足率 (令和5～7年度)**

充足率はハード対策が8割、ソフト対策が6割程度。

年度	整備交付金			推進交付金			合計 (千円)		
	要望額	交付額	充足率	要望額	交付額	充足率	要望額	交付額	充足率
R 5	30,462	25,892	85%	142,828	97,146	68%	173,290	123,038	71%
R 6	11,701	9,945	85%	123,943	76,502	62%	135,644	86,447	64%
R 7	54,169	44,104	81%	144,778	79,137	55%	198,947	123,241	62%

○ **山形県版クマ被害対策パッケージ (主なもの) (令和7年11月とりまとめ)**

対策区分	事業
<b>【知る】</b> 鳥獣の生息状況や被害の実態を把握するための調査・情報収集	<b>(1) ツキノワグマ生息状況調査</b> ◆効果的な対策につなげるための新たなモニタリング手法の検討 <b>(2) 出没情報の即時把握・県民への注意喚起</b> ◆アプリを用い市町村と連携して、出没情報を速やかに発信<新規>
<b>【守る】</b> 人の日常生活圏への侵入防止	<b>(3) 人とクマのすみ分けの推進</b> ◆クマの誘因物となる不用果樹伐採への支援 ◆藪の刈払い等への支援 ◆県管理河川における藪の刈払いの実施 ◆林縁部の緩衝帯整備 ◆AIカメラ等を活用した誘因源等の把握・分析<新規> ◆広葉樹の病害虫被害防除への支援 <b>(4) クマ対策に係る 専門家の派遣</b> ◆市町村・学校等を対象にした研修会等の実施 ◆市町村向けの緊急銃猟訓練の実施 <b>(5) 農作物の被害防止に関する支援</b> ◆電気柵等の設置への補助、ICTわな等の購入への補助
<b>【捕る】</b> 鳥獣の個体数を適正に管理するため、過剰な個体を捕獲し、被害を軽減	<b>(6) 市街地出没対応</b> ◆クマ撃退用スプレー追加配備、ドローンを用いた捜索等の現場対応力の強化 ◆緊急銃猟に係る市町村支援 ①装備品の購入等、出没時の体制構築事業への補助 ②保険料、日当等の捕獲事業への補助 ③市街地出没時のパトロールへの補助<新規> <b>(7) 春季捕獲の強化</b> ◆個体数削減や若手ハンター育成のため春季捕獲を強化 (主要生息域での銃猟等) <b>(8) 麻酔銃取扱者の配置の強化</b> ◆麻酔銃取扱者を3名に増員 <b>(9) 猟友会等への支援</b> ◆捕獲等に必要な物品購入等への補助 ◆担い手の確保等に必要な経費への補助
<b>【体制】</b> 機動的・広域的に実働できる持続可能な被害防除体制の整備	<b>(10) 市町村と連携した「中間支援組織」の設置の検討</b> <b>(11) 市町村における捕獲実務者 (ガバメントハンター) 配置への支援&lt;新規&gt;</b>

山形県担当部署：農林水産部 農村計画課 TEL:023-630-2218

環境エネルギー部 みどり自然課 TEL:023-630-3042

## 地方財政基盤の確立

【総務省 自治財政局 財政課、交付税課、地方債課】

### 【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) 物価・人件費・燃料費の高騰や金利の上昇に伴う公債費の増加に加え、厳しい経営状況にある病院事業会計への支援や老朽化が進む県有施設等への対応といった**財政需要を地方財政計画に的確に反映**すること
- (2) 政府と地方の税収割合と歳出割合には乖離があることから、**税源配分をまずは5対5とすること**を目標に地方の自主財源比率を高めしていくこと
- (3) 暫定税率の廃止など税制改正による減収や、いわゆる教育無償化に係る地方負担について、**今後の安定財源を確実に確保**すること
- (4) **当初予算に係る地方債の充当率及び地方交付税措置率を、補正予算の取扱いと同等の水準に引き上げる**こと 新規

### 【提案の背景・現状】

- 物価・人件費・燃料費の高騰や、公債費の増加が進む中であっても、厳しい経営状況にある病院事業会計への支援等を通じた地域医療提供体制の確保や、県立学校をはじめとした公用・公共用施設等の老朽化への対応に取り組みつつ、産業振興など県民所得の向上や県内経済の成長につながる好循環を生み出す施策の推進が必要であり、**引き続き安定した一般財源の確保が重要**となるが、本県の一般財源の規模は、物価の上昇率に追いついていない状況にある。
- 令和8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3.7兆円の増となったものの、本県の令和8年度予算編成においては220億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。また、本県の中期的な財政収支の推計では、**毎年度100～170億円程度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。
- 経済財政諮問会議において、高市首相より、補正予算は緊要性の高いものに限定し、恒常的な施策は原則、当初予算で措置する趣旨の発言があった。これまで、補正予算に係る地方債は、当初予算に係るものと比較して充当率及び地方交付税措置率が引き上げられていたところ、全て当初予算で措置されることとなった場合、従来に比べて不利な取扱いとなる可能性がある。

### 【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2025」（令和7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・人件費・燃料費の高騰や公債費の増加、その他多様化・複雑化する行政課題に係る財政需要を的確に捉え、引き続き一般財源総額を確保する必要がある。

- 政府と地方の税収割合が6対4である一方、歳出割合は4対6と乖離がある。地方の役割に見合った税源配分とするため、まずは5対5とすることを目標として乖離を縮小し、地方の自主財源比率を上げていく必要がある。
- 軽油引取税の暫定税率の廃止など税制改正による減収や、いわゆる教育無償化に係る地方負担について、令和8年度は地方特例交付金や普通交付税により措置されるが、今後の安定財源を確実に確保する必要がある。社会保障国民会議において検討されている消費税減税などの新たな減税措置についても同様である。
- これまで補正予算で措置されていた施策が当初予算で措置されることとなった場合も、地方債の充当率及び地方交付税措置率は、従来の補正予算の取扱いと同等の水準に引き上げる必要がある。

## 【参考資料】

### 1. 今後の財政収支の見通し

(単位：億円)

		8年度	9年度	10年度	11年度	12年度
歳入	県 税	1,153	1,193	1,213	1,228	1,243
	地方交付税	2,298	2,373	2,437	2,495	2,536
	国庫支出金	842	781	782	800	797
	県 債	559	483	483	543	617
	その他	1,931	1,856	1,832	1,769	1,752
	計 (A)	6,783	6,686	6,747	6,835	6,945
歳出	人件費	1,609	1,527	1,601	1,523	1,594
	社会保障関係経費	732	738	747	757	767
	公債費	965	975	1,015	1,015	993
	一般行政費	2,599	2,572	2,558	2,555	2,553
	投資的経費	1,098	991	996	1,088	1,195
	公共事業費	412	418	421	450	433
	単独事業費	364	353	352	413	534
	国庫特種事業負担金	141	143	144	146	147
	その他	181	77	79	79	81
	計 (B)	7,003	6,803	6,917	6,938	7,102
財源不足額 (C=A-B)	△220	△117	△170	△103	△157	
調整基金残高・財政赤字	112	△5	△175	△278	△435	

注1：「地方交付税」には地方譲与税、地方特例交付金を含む。  
 注2：「一般行政費」には繰出金、予備費を含む。  
 注3：令和8年度の数値は財源確保対策を講じた後の当初予算の姿である。

### 2. 山形県の一般財源規模と消費者物価指数 (令和2年=100) の推移



### 3. 政府と地方の税収割合と歳出割合 (令和6年度)

税収割合	国税 63.7%	地方税 36.3%
歳出割合	政府 43.5%	地方 56.5%

注 総務省「地方財政の状況」(令和8年3月)より

### 4. 令和8年度税制改正による減収見込額といわゆる教育無償化による県負担額

#### ○ 税制改正による減収見込額

・ 軽油引取税	4,075 百万円
・ 地方揮発油譲与税	370 百万円
・ 自動車税環境性能割	846 百万円

#### ○ いわゆる教育無償化による県負担額

・ いわゆる高校無償化	987 百万円
・ いわゆる給食無償化	1,364 百万円

### 5. 本県の令和8年度予算における主な施策

#### 1 病院事業会計への支援や県有施設等の老朽化への対応

- 県立病院事業の円滑な運営を図るための負担金 6,405百万円
- 県立病院の施設整備及び医療機械等の購入に要する経費 1,891百万円
- 西村山地域の新病院整備に向けた基本設計及び開院に向けた体制整備の推進 46百万円
- 県立学校校舎整備 (新庄志誠館高校の整備や高校特別教室へのエアコン整備等) 3,902百万円

#### 2 県内経済の持続的な成長に向けた取組みの推進

- 「年間売上100億円以上」を達成する企業の拡大に向けた支援 65百万円
- 農工連携による山形発のスマート農業機器の開発と実装を推進 30百万円
- 関係人口創出・拡大に向けた市町村との連携体制の構築及び情報発信の強化 22百万円
- 世界的観光地としてのインバウンド受入環境整備【2補含む】 98百万円

## 飛島の地域社会の維持及び振興のための財政支援の拡充

【国土交通省 総合政策局 地域交通課、海事局 内航課】

### 【提案事項】 予算拡充

有人国境離島地域等において、住民が安心して住み続けられる地域社会の維持を図ることは、国土の保全及び安全保障の観点からも重要であることから、定住環境の確保に資する安定した離島航路の維持・確保のため、

- (1) 燃料費の高騰や船舶の維持等に対する財政措置の強化を図ること
- (2) 船舶更新に係る財政支援制度を拡充すること

### 【提案の背景・現状】

- 本県唯一の有人離島である飛島は、人口減少や高齢化の進行により地域社会の維持が厳しい状況にあり、島民が安心して住み続けられる環境を確保し、社会減の抑制と関係人口・交流人口の拡大を図ることが喫緊の課題である。
- また、有人離島における定住環境の維持は、単なる地域の人口減少対策にとどまらず、国土保全や安全保障の観点からも極めて重要である。無人化を阻止し、人が住み続けられる環境であり続ける必要がある。
- しかしながら、飛島の生活は本土との唯一の交通手段である定期船に依存している。当該航路は生活基盤を支える基幹インフラであるにもかかわらず、日本海側特有の冬季荒天の影響、気象環境の悪化等により、近年の欠航率は増加傾向にある。特に、令和7年度には過去最長となる22日間の連続欠航が発生し、医薬品不足など、生命・健康に影響を及ぼす事態も生じた。
- さらに、不安定な国際情勢を背景とした燃料費の高騰や、燃料の安定的確保への懸念など、離島航路を取り巻く環境は一層厳しさを増している。
- 加えて、現行船は平成22年の就航から16年が経過し更新時期を迎えており、建造費の高騰により更新時の負担増大が見込まれる。長期欠航の経緯を踏まえると、安定的な運航を維持するための高い耐航性を備えた船舶による更新が強く求められる。

### 【山形県の取組み】

- 本県では、飛島の現状と課題及びその有する特性を再評価し、持続可能な発展を促すため、令和5年度に山形県離島振興計画を策定している。
- 長期欠航による食料の不足に備え、県と酒田市が連携して島内に備蓄を行っているほか、医薬品等が不足した場合は、山形県消防防災ヘリや海上保安庁等関係機関との連携により、当面必要な物資を空輸している。

### 【解決すべき課題】

- 離島航路は島民の生活を支える基幹的なインフラであるとともに、住民が継続して居住するための前提となるものであり、ひいては国土の維持にも直結する重要なインフラである。このため、国と自治体が一体となってその維持・確保に取り組む必要がある。
- 航路の安定的な運営に向けては、燃料費等のランニングコストに対する国補助の拡充など更なる支援と、船舶更新に対する支援の拡充が不可欠である。

【現在の定期船とびしま（平成 22 年建造）】



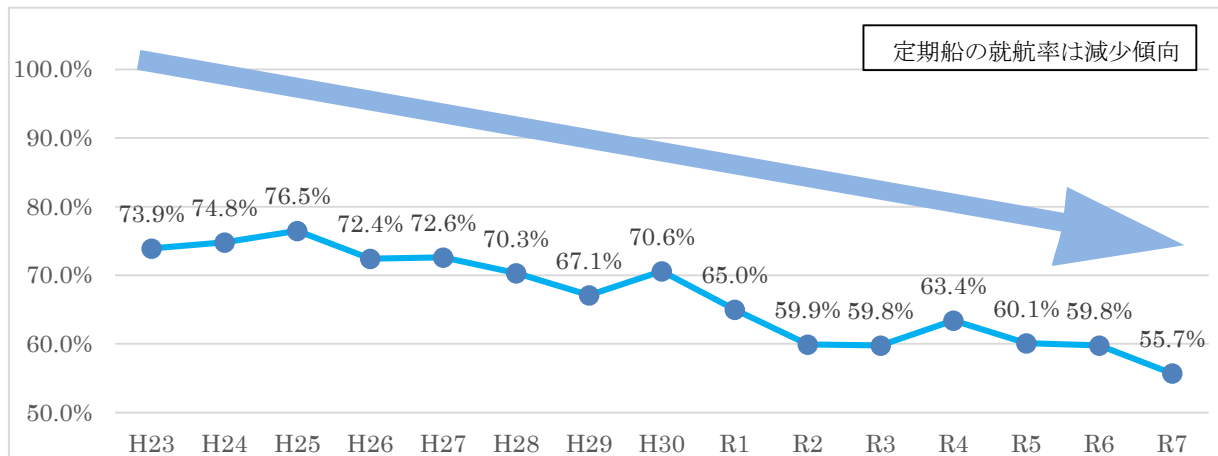
【就航】  
平成 22 年 7 月  
【総トン数】  
253 トン  
【旅客定員】  
230 人

【防災用資機材の備蓄・ヘリによる物資空輸】



【定期船の就航率】

73.9% (H23)  
55.7% (R7)



【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 6 年度)

県及び酒田市は、飛島に U I 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。

# 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

上下水道企画課、大臣官房参事官（上下水道技術）、水道事業課、下水道事業課】

## 【提案事項】 **予算拡充** **制度拡充**

国民生活の重要なインフラである上下水道施設の基盤強化が不可欠であることから、

- (1) 老朽化対策の更なる強化、推進のための調査・修繕・改築・更新に必要な費用の**財政支援**及び**採択基準の緩和**、簡便で低コストな**調査・修繕・改築・更新**のための**技術開発の推進**を行うこと
- (2) 耐震化計画の実現に向けた**事業規模の確保**や**補助率の引上げ**、さらに、**対象施設の拡大**および**採択基準の緩和**を図ること
- (3) 水道事業者の枠を超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、**計画策定前の合意形成**、**調査**、**シミュレーション**などへの**助成**、**補助率の引上げ**、**採択基準の緩和**を図ること

## 【提案の背景・現状】

- 埼玉県八潮市で老朽化した下水道管の破損に伴う道路陥没事故が発生した。本県の下水道管は**5割が供用開始25年を超える管**であり、主要な幹線等で行った調査では、**3割の管が対応必要**と判断されている。また、「全国特別重点調査」の結果、**早急な対応が必要な箇所**が発見された。
- 能登半島地震では、上下水道施設が被災し、住民生活に多大な影響を及ぼした。本県の**耐震化率は**、上下水道事業が厳しい経営環境にあるため、**全国に比べ低い**状況にある。
- 水道事業の広域化の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】

- 下水道については、「ストックマネジメント計画」に基づき、点検・調査・診断を行い、必要な修繕・改築・更新による老朽化対策を、また、「上下水道耐震化計画」に基づき耐震化を計画的に進めるよう努めている。
- 県内の4圏域すべてにおいて、水道事業の**広域化の合意形成に向けた検討**を行っている。そのうち**庄内圏域**においては、**広域化による企業団が設立された**。

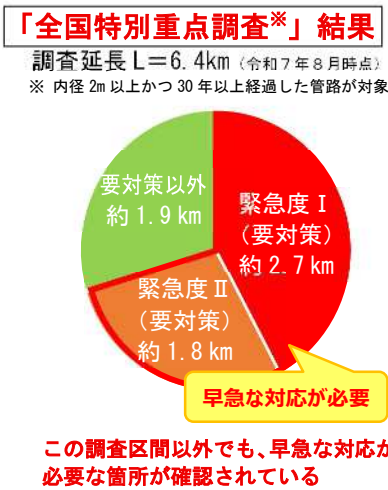
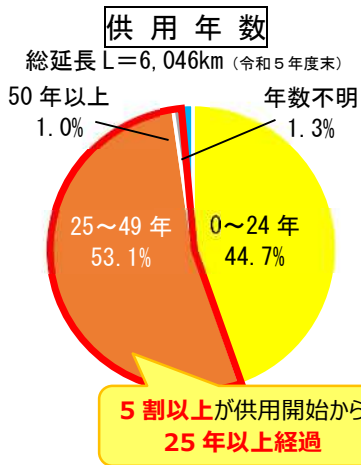
## 【解決すべき課題】

- 上下水道事業の安定的な継続には、今後**増大が懸念される施設の老朽化対策**や**耐震化**を進めるため、**十分な事業規模の確保**と**補助率の引上げ**が必要である。
- 下水道事業においては緊急の修繕や改築でも**供用を続けながらの施工**が求められることから、**修繕・改築・更新**における**低コストな新技術開発**や**支援**が必要である。
- 水道施設の耐震化については、**重要施設に接続しない管路も交付対象とする**など**対象施設の拡大**や**事業採択基準の緩和**が必要である。
- 広域連携を促進するため、**水道事業者が広域化の合意に至る前からの助成**や**広域化に係る事業への交付率の引上げ**および**採択基準の緩和**が必要である。

## ❖ 上下水道施設（管路）の老朽化対策・耐震化、広域連携の主な支援制度

主な事業内容(対象施設)	提案内容 ※下記赤字部分	
	補助率	支援制度
(1) 老朽化対策 (上下水道管路)	<b>引上げ</b> 水道: 1/4 → 1/2 下水道: 1/2 → 2/3	水道: ○40年以上の老朽化及び耐震適合がない基幹管路 →配水支管も対象へ ○下記のいずれかを満たすことが条件である 一定以上の資本単価又は、加速要件(直近5か年の耐震化進捗率)を満たすこと。 →資本単価要件の緩和 もしくは 両方の撤廃 下水道: 補助率は主に処理場: 2/3、管路: 1/2 →下水道(処理場と管路)を一つのシステムと捉え、補助率を同率へ
(2) 耐震化 (急所施設および重要施設に接続する管路)	<b>引上げ</b> 水道: 1/3 → 1/2 下水道: 1/2 → 2/3	3事業者以上(かつ人口3万人以上)令和16年度まで、又は、2事業者(かつ10万人以上)令和22年度までの時限措置等 →採択基準の緩和、期限の延長
(3) 広域連携 (広域連携に向けた施設整備等)	<b>引上げ</b> 水道: 1/3 → 1/2	

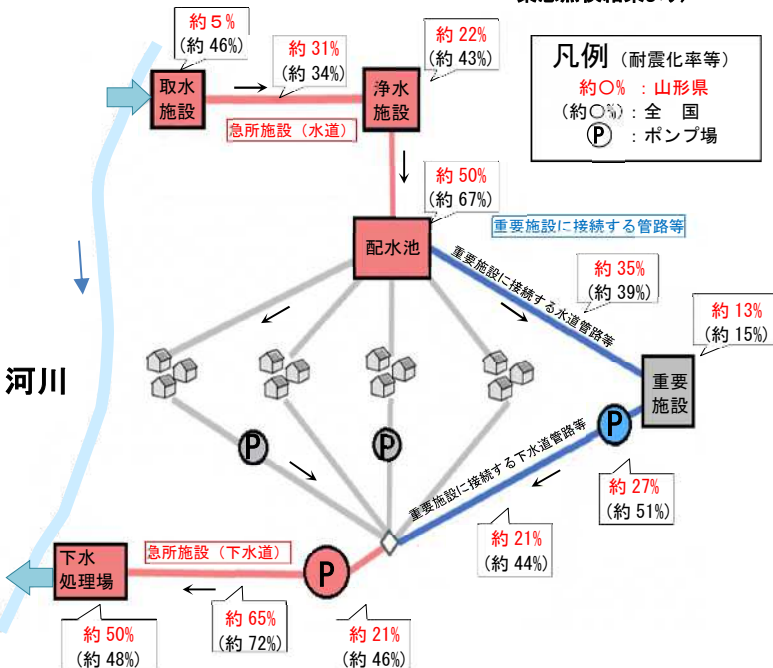
## ❖ 山形県の下水道管の管路調査結果



区分	対応の基準	
緊急度Ⅰ	重度	速やかに措置が必要
緊急度Ⅱ	中度	簡易な対応により措置を5年未満まで延長できる
緊急度Ⅲ	軽度	簡易な対応により措置を5年以上延長できる

## ❖ 山形県の上下水道施設の耐震化の現状

(出典:国土交通省上下水道施設の耐震化状況(令和5年度末)の緊急点検結果より)



## ❖ 県内水道広域連携の取組

庄内圏域 ◇ 庄内圏域広域化による経営基盤強化の推進



### 【 庄内圏域の水平統合 】

- R7. 1 水道基盤強化計画 策定・公表 (県)
- 10 企業団 設立 (2市1町)
- R8. 4 事業開始 (2市1町) (水平統合)
- 最終的には用水事業と統合 (垂直統合)

山形県担当部署: 防災くらし安心部 食品安全衛生課  
 県土整備部 下水道課  
 企業局 水道事業課

TEL: 023-630-3313  
 TEL: 023-630-2568  
 TEL: 023-630-2740

## 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

産業の血液である工業用水は、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資源である。

本県では、昭和30年代に整備した施設の強靱化を図るため、今後多額の更新費用が必要となっている。また、近年、取水口まで海水が遡上する塩水遡上が発生し、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) 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
- (2) 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
- (3) 複数年度に渡る大規模事業の計画的な執行のため、補助事業の複数年度採択を可能とすること **新規**

### 【提案の背景・現状】

- 給水先には化学工業や電気業等の企業が集積しており、安定的な水量や水質の確保が求められている。
- 昭和30年代に建設された酒田工業用水道は給水開始から60年以上が経過し、老朽化した施設更新や需要の減少等、厳しい経営状況に置かれている。
- さらに令和7年には、取水口を越える塩水遡上が発生し、複数の受水企業の操業に影響が生じたことから、更なる対策の強化が必要となっている。
- 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負担を与えることになる。

### 【山形県（企業局）の取組み】

- 「水道施設耐震化計画」に基づき、老朽管更新等を計画的に実施している。
- 老朽化対策・浸水対策・塩水遡上対策を含めた浄水場更新に向け、ダウンサイジングを含む効率的な更新手法について受水企業との意見交換を進めている。

### 【解決すべき課題】

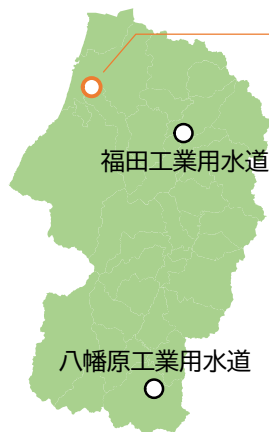
- 塩水遡上等の環境変化に対応するため、水質保持に要する施設整備について財政支援が必要である。
- 物価高騰の影響により工事資材や動力費などの値上げが続く中、工業用水道事業の施設強靱化を図るためには、全国の更新工事に応じた予算総額の増額が必要である。また、現在の補助率（22.5%）は事業体の負担が大きく、料金の大幅な値上げを避けるためには、補助率の引き上げが必要である。
- 工事資材の調達長期化に伴い、工事期間も長期化傾向にある。そのため、補助事業の採択期間については、単年度採択を複数年化する見直しが必要である。

## 酒田工業用水道が抱える3つの課題（老朽化・浸水・塩水遡上）

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。

このうち酒田市と遊佐町に供給している酒田工業用水道は**老朽化**した施設の耐震化対策の他に、洪水浸水想定区域に位置するため**浸水**対策も含めた浄水場更新が必要である。

また、10年前から取水口付近まで**塩水が遡上**するようになり、応急対応費（4千万円）が収益を圧迫している。



酒田工業用水道事業概要

給水開始	昭和 37 年 9 月
水 源	最上川表流水 (河口から 8.3km)
給 水 先	24 社 30 事業所
契約水量	32,340 m <sup>3</sup> /日
給水能力	75,000 m <sup>3</sup> /日
工水料金	30 円/m <sup>3</sup>

### ■ 塩水遡上

河川流量の減少に伴い塩水遡上が発生するため、応急対策として約600m上流から仮設取水を行っている。（6月に設置し9月に撤収）

H27、H30、R7には1週間以上にわたり仮設取水地点を超えて塩水遡上が発生し、純水を扱う受水企業では**製造ラインの停止**や**生産縮小**等、大きな打撃を受けた。



### ■ 老 朽 化



### ■ 浸 水

