

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** **予算創設**

- (1) 山形新幹線の携帯電話不感区間の解消について、2020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。
- 高市前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。
- 今冬は全国的に記録的な大雪となったが、本年2月、福井県の国道8号において、大雪により約1,500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、被害拡大防止、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、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

【全国の現状と政府の取組み】

- 政府は、携帯電話の電波が届かない新幹線・道路トンネルをエリア化することを目的とした「電波遮へい対策事業」について、平成 30 年度当初予算において 66.6 億円を措置している。
- 新幹線トンネルについては、東海道新幹線及び山陽新幹線は全線で不感区間が解消し、東北新幹線、上越新幹線、北陸新幹線及び九州新幹線と、北海道新幹線を除く全てのフル規格新幹線で対策が進められている。
- 条件不利地域の居住地や道路等の携帯電話不感解消を目的とした「携帯電話等エリア整備事業」について、平成 30 年度当初予算において 33.6 億円を措置している。
- 携帯電話等エリア整備事業の負担割合は、国 2 / 3、地方公共団体（もしくは無線通信事業者） 1 / 3 となっている（世帯数が 100 未満の場合）。

【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**、本年 2 月、JR 東日本が、2018 年度から車両改修を行い、順次サービスを開始し、2019 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**、平成 28 年 10 月、高市前総務大臣が 2020 年までの不感解消の方針を明確にし、本年 1 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 つのトンネルに係る「電波遮へい対策事業」の公益社団法人移動通信基盤整備協会への補助金の交付が決定し、対策が進められているが、**携帯電話不感区間の解消時期が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	今冬の最深積雪量
国道 121 号 ＜米沢市入田沢～福島県＞	約 18 km	大峠トンネル 3,940m	222 cm
主要地方道 米沢飯豊線 ＜飯豊町高峰＞	約 7 km	屏風岩トンネル 345m	303 cm
主要地方道 尾花沢最上線 ＜尾花沢市市野々＞	約 6 km	山刀伐トンネル 538m	290 cm
県道 檜下高島線 ＜高島町柏木峠＞	約 4 km	柏木トンネル 322m	148 cm

今冬の最深積雪量は、当該路線に最も近隣の地区で計測したもの。



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)

豪雪地帯における総合的な雪対策の充実・強化

【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) 東北のインバウンドは全国と比べて伸び率が低く、
 全国に占める割合も小さいので、冬期間の交流人口
 の拡大に向けて、以下の対応を図ること。



蔵王の樹氷

①東北観光復興対策交付金の平成31年度以降の継続

②新設される国際観光旅客税を活用した、スノーリゾートの振興など
 雪を活かした観光地域づくりに関する施策の展開

(2) 短期集中的な降雪、いわゆる「ゲリラ豪雪」に関して、住民の生命と
 財産を守るため、例えば、積雪量等が一定の基準を超えた場合に、以下
 の対応を行うなどの具体的な仕組みの検討や
 モデル地域での実証を行うこと。



要援護者世帯の状況

例：家屋倒壊及び高齢者等の雪下ろし事故
 防止のための実効性の高い情報の提供や
 地域における緊急的な雪下ろしの実施

また、減災の観点から、道路や流雪溝等の整備及び住宅等への消融雪
 設備等の普及を図る「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を図ること。

(3) 豪雪地帯において、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、以下の支援の充実を図ること。

①地域における除排雪体制の立ち上げから、活動の展開、定着まで
 一体的に支援する新たな制度の創設

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

(4) 豪雪地帯における住民の除排雪負担を軽減するため、住宅等の消融雪
 設備等について、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】

- 外国人宿泊者数の伸び率 (H22→H29) は**全国が 2.8 倍**に対し、東北地方及び**山形県は 1.9 倍**と低く、全国に占める割合 (H29) も東北地方が 1.3%、山形県が 0.1%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。
- 他方、全国有数の豪雪地帯である本県は、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。
- また、豪雪地帯への人口定着の観点からは、住民の除排雪負担の軽減を図る屋根融雪設備等の実用化・低コスト化を促進し、普及拡大を図っていくことが重要である。

雪害事故・交通事故による死亡者数
(平成29年11月～平成30年2月)

	雪害事故	交通事故
全域豪雪地帯 (10道県)	85人	192人
うち山形県	14人	7人

※以下の資料を基に整理
「今冬の雪による被害状況等」(総務省消防庁)
「交通事故統計(月報)」(警察庁)等

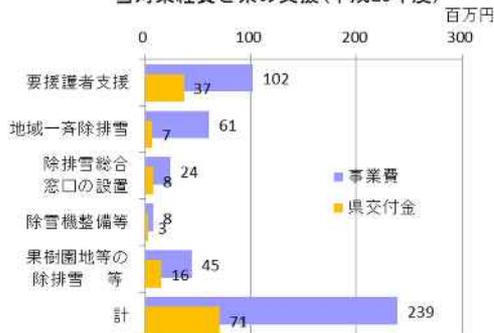
【全国の現状と政府の取組み】

- 東北地方へのインバウンド推進に向け、政府は「東北観光復興対策交付金」による支援事業を実施しているが、同交付金は平成30年度までとされている。
一方で、平成31年1月より、観光基盤の拡充・強化を図るための「国際観光旅客税」が創設され、「地方創生」も念頭に置いた活用が想定されている。
- 短期集中的な降雪への対応として、国土交通省は「冬期道路交通確保対策検討委員会」を設置し、交通障害防止策の検討を進めているが、人的被害や建物被害の防止を図る危機管理上の緊急対応については、現在、特段の検討・対応はなされていない。
- 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、活動の展開・定着や地域の実情に応じた多様な取組みへの支援は十分とは言えない。
- また、豪雪地帯の課題を新技術等の活用により解決するための、「克雪」をテーマとした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】

- 新たな冬の魅力の創出に向けて、平成28年より毎年、「やまがた雪フェスティバル」を開催、今年2月には雪を活かした観光をテーマに「国連世界観光会議」を開催した。
東北観光復興対策交付金等を活用し、「雪」に着目した観光地域づくりや情報発信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。
- 今冬は、**大蔵村肘折で観測史上最高となる 445 cm の積雪(積雪日本一)**を記録し、県では6年ぶりに「山形県豪雪対策本部」を、県内35市町村のうち28市町村が豪雪対策本部を設置するなど、県民生活に大きな影響を与える豪雪となった。
道路除雪は5年ぶりに「山形県道路雪害対策本部」を設置し、国・県・市町村等の連携の下に交通障害が生じないように対応したが、**人的被害や建物被害は平年に比べ多く、特に死亡者は過去5ヶ年平均6.4人に対し16人と、被害防止の面で課題が残った。**
- 地域における多様な雪対策を促進するため、「山形県雪対策総合交付金」(平成24年度創設)により市町村への支援を行っているが、財源の面で市町村事業費の3割程度しかカバーできていない。
- 住宅等への消融雪設備の普及について、県及び市町村で一定の支援を行っているが、導入経費やランニングコストが高く、その低減が求められる。

雪対策経費と県の支援(平成28年度)



凍上災の採択要件見直し等を含む風雪対策の強化

【国土交通省 水管理・国土保全局、道路局、航空局、気象庁】

【提案事項】 **予算拡充** **予算創設**

- (1) 凍上災の採択要件見直し等を含め、雪国特有の舗裝修繕を雪寒事業の対象とするなどの財政支援を拡充すること **新規**
- (2) 冬期間の安全な道路交通を確保するため、除雪や雪崩、地吹雪等の雪国特有の雪対策経費への支援を拡充すること
- (3) 雪崩・地吹雪対策などの雪寒事業及び雪寒施設の老朽化対策事業へ、防災・安全交付金を増額のうえ重点配分するとともに、新たな補助制度を創設すること **新規**
- (4) 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う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】

- 豪雪は交通機能を低下させ、経済活動や日常生活に多大な影響を与える。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、地方自治体には多大な負担となっている。

今冬、肘折では**日本一の積雪深を記録**するなど本県は記録的な大雪に見舞われ、更に**低温等により数多くの舗装損傷箇所が確認**されている

(写真3)。これらは、雪国特有の損傷であり、地方公共団体には多大な負担となっていることから、雪寒事業の対象とする必要がある。

また、雪崩予防柵や防雪柵は、既存施設の老朽化が進んでいることから、長寿命化計画を策定し修繕・更新をしていく必要がある。

今後更に更新施設が増大することから、1億円(500m/箇所)以上/事業とする個別補助制度の創設により、集中的な更新の支援が求められている。

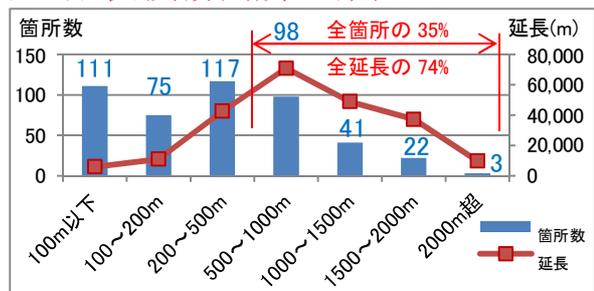


図1 設置延長別箇所数(防雪柵)



- 山形空港と庄内空港では、冬期の除雪が不可欠であるが、その負担が大きく、補助制度による支援が必要である。また、庄内空港では冬期の横風が離着陸に影響を及ぼしているため、平成30年度に同空港で実証試験を行う低層風情報提供システムを、航空気象業務として早期に運用することが、安全な運航を図る上で必要である。

【全国の現状と政府の取組み】

- 全国的な労務単価の高騰及び諸経費率の上昇により、除雪経費についても漸増し財政負担となっている。(図2及び図3)

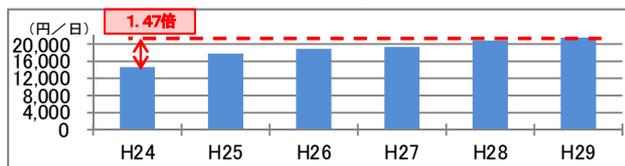


図2 労務単価の推移(特殊運転手)

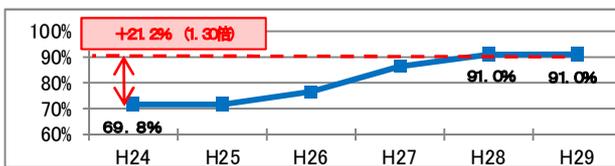


図3 諸経費率の推移(共通仮設費率+現場管理費率+一般管理費率)

- 防雪柵の補修、更新等は、公共施設等適正管理推進事業債の対象事業となった。(ただし、平成29年度から平成33年度までの5年間の措置)
- 全国の積雪地にある空港では、本県同様除雪経費を単独費で対応している。宇宙航空研究開発機構(JAXA)などでは、平成29年度に大分空港で低層風情報提供システムの実証試験を行い、パイロットから高評価を受けている。

【本県の現状、取組みと課題】

- 本県では、チェーン装着の大型車両の通行や低温等により冬期間の舗装損傷が著しいが、凍上災の採択要件に達していないために舗装修繕に要する県単独費の投入が多大な負担となっている。
- 雪寒法に基づく国費の配分額が不足しているため、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。(図4)

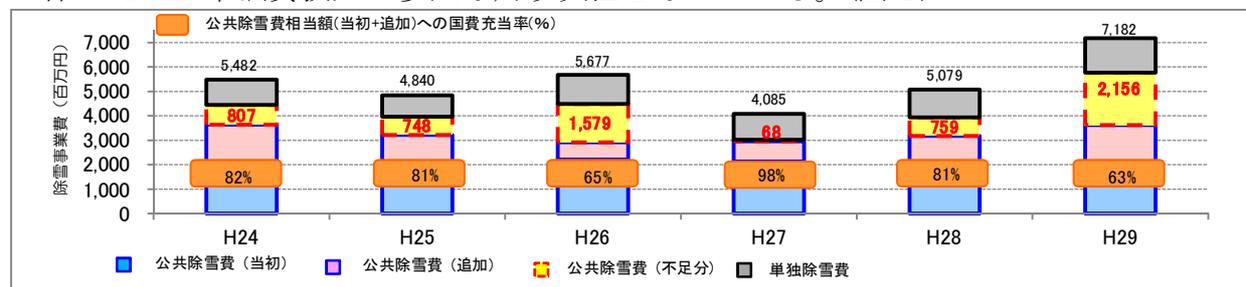


図4 山形県の過去5ヶ年の除雪事業費の推移

- 山形県では、今後、設置後30年を経過する防雪柵に18億円/年の更新費用を要するが、必要な予算の確保が困難である。(図5)

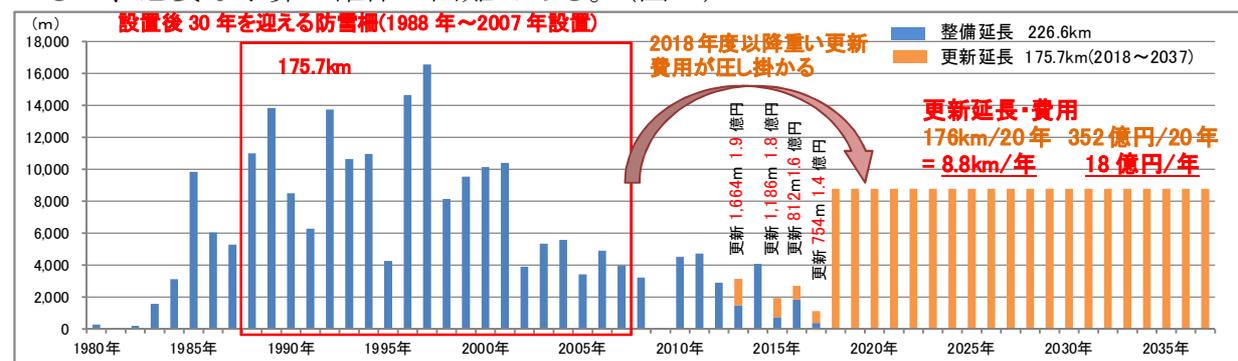


図5 山形県の防雪柵設置延長推移(県管理道路)

- 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)

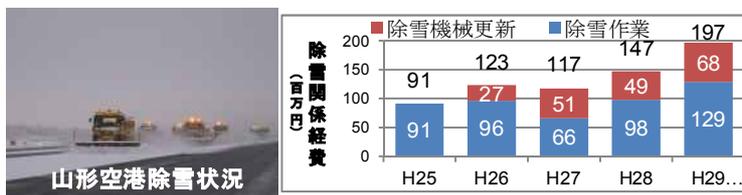


図6 山形県の空港除雪経費の推移

平成30年度に庄内空港で行う実証試験では、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する。

表1 庄内空港における強風による欠航状況(単位:便)

年度	H25	H26	H27	H28	H29 (H30.3.14時点)
強風が原因の欠航数	6	13	2	0	31



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】

- 本県新庄市に所在する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、研究機関等との協働研究が毎年 20 件ほど実施されている。
- その中には、屋根雪の滑落条件の観測データと、屋根の雪下ろし中の転落事故や屋根からの落雪事故が発生した日の気象条件を解析し、事故発生条件を明らかにする研究があり、この結果を基に、本県における「雪下ろし・落雪事故防止注意喚起情報」の基準が定められるなど、**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

【全国の現状と政府の取組み】

- 政府が定める豪雪地帯対策基本計画の中で、雪氷に関する調査研究の総合的な推進及び気象業務の整備・強化が柱の一つとして位置付けられている。
- 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マイ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。
- 短期間での集中的な大雪や雪崩による交通障害等の被害を抑制・軽減するためには、地域の気象状況等をきめ細やかに把握・分析するなどし、発生を予測することが有効であるが、現在はこうした発生予測のシステムは確立されていない。
- 国土交通省においても、平成 30 年 2 月に「冬季道路交通確保対策検討委員会」が設置され、集中的な大雪に対する道路交通への障害を減らすための具体的な方策など今後取り組むべき課題の検討が進められている。



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

【本県の現状、取組みと課題】

- 本県では、雪対策基本計画（平成 22 年度策定、24 年度改訂）と雪対策行動計画（平成 28 年度）を策定し、豪雪は災害であるとの認識のもと、雪害事故防止による安全安心な雪国づくりなど、総合的な雪対策を推進している。
- 平成 26 年度に、雪崩により国道 13 号（秋田県境部）、48 号（宮城県境部）、112 号（月山道路）や主要地方道米沢飯豊線等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、知見をもとに雪崩発生のメカニズム解析、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。
- 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。

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)

地方への移住定住の促進に向けた支援の充実

【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、地域政策課】

【提案事項】 **予算拡充** **予算創設**

- (1) 移住促進施策の効果を高めるためには、**住まいや仕事、子育てなどの支援策を組み合わせ**て行うことが重要であり、これらの事業に一体的に取り組む自治体に対し、各府省庁の移住促進施策等について優先採択する取扱いとすること
- (2) 特に、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、移住定住促進を図るため、各府省庁の移住促進施策等の**優先採択や補助率のかさ上げ**を行うこと

【提案の背景と課題】

- 人口減少、少子高齢化が急速に進む中、地方圏から東京圏への転出超過は年間 10 万人以上の規模で続いており、東京一極集中の傾向は是正されていない。本県においても、人口の社会減は近年 3,500 人～4,000 人程度で推移しており、人口減少の大きな原因となっている。
- 政府においても、平成 26 年にまち・ひと・しごと創生本部を設置し、地方圏から東京圏への転出超過の解消を目指し、地方への人の流れを創出するための取組みを推進しており、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。
- 移住促進支援策は、各府省庁がそれぞれ事業展開しており、個別事業ごとに採択されている。一方で、全国的に、「住まい」「仕事」「子育て」への支援を組み合わせた移住施策を展開する市町村の中には、過疎地域であっても社会増となっている自治体が認められ、こうした**移住施策を一体的に展開**していくことが重要である。
- 特に、特別豪雪地帯については、道路や学校など雪国での暮らしを支える施設整備への特例措置や行財政上の優遇措置はあるものの、移住促進施策に活用できる支援制度がないことから、**特別豪雪地帯への移住定住促進に向けた財政支援の充実**が必要である。



新規就農者向けの住宅（大江町）

【全国の現状と政府の取組み】

- 政府のまち・ひと・しごと創生総合戦略では、2020年時点で、東京圏から地方への転出を4万人増加、地方から東京圏への転入6万人減少を目標としており、政府は、全国移住ナビの運用を開始したほか、移住・交流情報ガーデンを設置して、移住支援策などの情報提供や、移住交流相談、仕事・就農支援に関する相談等に応じている。
- 全国的には、過疎地域であっても社会増となっている町村（過疎地域における社会増となっている町村）
村が認められ、その共通する取組みとして、定住促進住宅の整備など「住まい」の支援、近隣に「働く場」の存在、子どもの医療費助成等の「子育て」支援の実施が見られている。地方への移住促進に向け、一体的な支援を展開することが重要である。
- 各省庁においては、過疎地域等自立活性化推進交付金による空き家活用事業（総務省）、雇用が不足している地域における自発的な雇用創造の取組みへの支援（厚生労働省）、保育人材の確保や受入児童数の拡大などの取組みへの支援（厚生労働省）等、地方への移住促進につながる支援施策を推進している。
- 豪雪地帯では、人口減少、高齢化が全国よりも進行しており、特に特別豪雪地帯においては、その傾向が顕著である。



〈豪雪地帯の現状：H27 国勢調査より〉

- 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（通常 1/2～1/3 のところ 10 分の 5.5）、積雪寒冷地における道路除雪等への補助、高床式住宅への優遇税制などがあるものの、地方への移住促進に向けた人を新たに呼び込む施策に活用できる財政措置はない。

	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%

【本県の現状、取組みと課題】

- 首都圏における移住交流の拠点として、平成 27 年度に「やまがたハッピーライフ情報センター」を有楽町に開設し、移住コンシェルジュや雇用相談員が、移住と就職に関する相談にワンストップで対応している。
- 県内でも、住まい、仕事、子育て、医療、教育等の支援を一体的に実施している町村のうちの 8 町村が、平成 29 年度に 2 カ月以上連続して社会増となり、こうした取組みの効果が認められている。
- 本県では、全市町村で医療費助成や保育料の軽減等「子育て」への支援に係る取組みを実施しており、今年度からは新たに、首都圏等からの若者の移住拡大に向け、市町村や JA 等と連携し、移住の基盤となる「賃貸住宅」の整備や就農や創業等の「職」の支援、県産米等を提供する「食」の支援を組み合わせた本県らしい一体的な支援策を展開している。

2 か月以上連続して社会増となった町村



山形らしい移住の一体的支援		
① 移住HPや移住相談窓口で重点的PR	② 移住セミナーの重点的開催	③ 「職」に応じた移住体験ツアーの支援 (1/28日)
「住宅」	「食」	「職」
移住者向け住宅建設等 県1/2、市町村1/2	1 米:1年間30kg/世帯 2 味噌、醤油:1年間3kg*4/世帯提供世帯 300世帯 県、市町村、JA等1/3	1 新規就農 新規就農研修等 2 若者創業 若者創業育成キャンプ等 3 ひとり親 ひとり親の就労支援等 担当部署の支援策の優先的活用

- また、本県は 35 市町村全域が豪雪地帯となっており、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、本県においては、雪対策行動計画を策定し、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、**国家安全保障上大きな役割**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。 **新規**

【提案の背景と課題】

- 近隣諸国との緊張関係にある日本海側に位置する『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いる。このような中、日本海側では、北朝鮮の弾道ミサイルの落下や国籍不明船の漂着等が続き、加えて平成 29 年度は、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が相次ぎ、不審者が海岸に上陸するなど近隣諸国からの非常に強い脅威にさらされている。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が進行しており、平成 27 年は 204 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、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。
- 将来の無人化を防ぎ、国家安全保障上の観点から、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財政支援措置の拡充が必要である。

有人国境離島地域



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

【全国の現状と政府の取組み】

- 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の措置を講じ、領海・排他的経済水域等の保全等に寄与することを目的として法を制定（平成 29 年 4 月 1 日施行）
- 有人国境離島地域（29 地域、148 島）のうち、継続的な居住が可能となる環境の整備を図ることがその地域社会を維持する上で特に必要と認められる地域を「特定有人国境離島地域」に指定（15 地域、71 島）し、地域社会を維持するための支援措置が講じられている。
 - 【特定有人国境離島地域に対する主な支援措置の内容】
 - ・特定有人国境離島地域の地域社会維持に係る交付金（平成 30 年度予算額 50 億円）
 - <概要> 特定有人国境離島地域の地域社会の維持を図るため、「運賃低廉化」「物資の費用負担の軽減」「雇用機会の拡充」「観光振興」に必要な経費を補助（補助率：5/10～6/10）
 - <拡充内容> 平成 30 年度から地域が連携して提供する体験メニュー等を利用する観光客が、乗船券を島民並割引運賃で購入できる仕組み導入
 - ・特定有人国境離島漁村支援交付金（平成 30 年度予算額 3.2 億円）
 - <概要> 新たな漁業、海業の雇用創出の取組み支援
 - <拡充内容> 予算拡充：3 億円（平成 29 年度）⇒3.2 億円（平成 30 年度）
- 離島振興法による離島活性化交付金は予算額や支援内容の拡充はなされていない。
 - ・離島活性化交付金 予算額：15 億円（平成 29 年度）⇒ 15 億円（平成 30 年度）
 - <概要> 離島地域への定住を図るため、「定住促進」「交流促進」「安全安心向上」等の取組みを支援（補助率：1/2 以内）

【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。

中小河川における治水対策の推進

【国土交通省 水管理・国土保全局 河川環境課 治水課】

【提案事項】 予算拡充 予算創設

近年頻発するゲリラ豪雨の影響を受けやすい中小河川の治水対策を推進するため、以下の制度を創設するとともに治水予算の拡充を図ること

- (1) 治水安全上の効果を速やかに発現するため、河川改修区間における鉄道橋・道路橋等の改築に対する個別補助化など、財政支援の拡充を図ること
- (2) 河川の流下能力確保のため、河川管理者等が河川内の所有者不明の民地における支障木の伐採などを可能とする制度を構築すること 新規

【提案の背景と課題】

- 近年頻発している中小河川における洪水被害は、堤防の破堤や溢水のみならず、ボトルネックとなっている橋梁への流木等の堰上げが要因となっている。

河川改修に伴う橋梁の改築については、短期間に多大な事業費が必要となるが、現状の防災・安全交付金で予算措置することが難しく、治水安全上の効果を早期に発現できない状況となっている。従前、こうした構造物改築対策のための補助事業として「鉄道橋・道路橋緊急対策事業」があったが、平成22年度からの補助金の交付金化にともない事業が廃止となった。



写真1. 吉野川 流木等の堰上げ(妹背橋)



写真2. 吉野川 流木等の堰上げ(吉野橋)

- 河川内民地の樹木の所有権は地権者に属するため、河川管理者は、洪水時等における緊急措置を除き、所有者不明の土地にあっては伐採することができない。このため、ハリエンジュや柳といった河川内樹木は大木化し、河積阻害の要因となっている。



写真3.

河川内樹木が倒木や流木となり、下流の堤防や橋梁等の施設に悪影響を及ぼす。



写真4.

【全国の現状と政府の取組み】

- 平成29年7月に発生した九州北部豪雨では、県管理河川でボトルネックとなっている橋梁が流出するなどの被害が発生。国土交通省では平成29年10月下旬から平成30年1月下旬に全国の県管理河川等の橋梁の構造令適合状況の実態調査を実施している。
- 林野庁では、平成23年の森林法改正により、所有者不明の森林について知事の裁定により間伐の実施を促す仕組み（要間伐森林制度）を措置している。

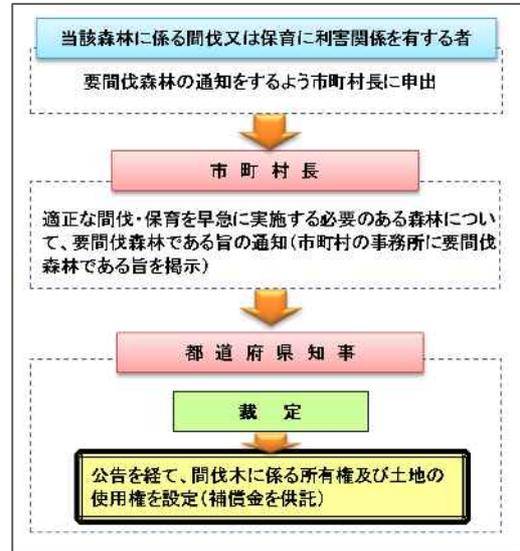
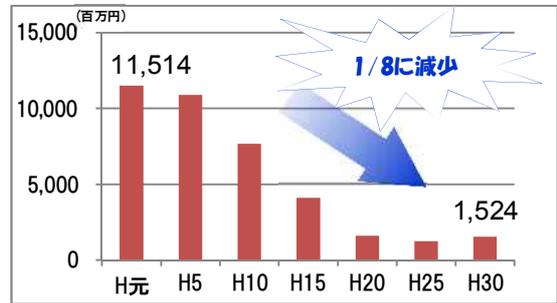


図1. 要間伐森林制度(所有者不明の土地の場合)
(林野庁 HP より抜粋)

【本県の現状、取組みと課題】

- 本県において、河川改修事業を実施している区間で、構造令の規定を満たしておらず改築が必要な、洪水の安全な流下を阻害するおそれのある橋梁は19橋となっている。
一方で、本県の近年の河川改修事業費は平成元年当時と比較すると約87%減少しており、多大な費用を要する橋梁架け替えには別途予算の確保が必要である。



グラフ1. 河川改修事業費(補助・交付金:当初)の推移



写真5. 指野川 橋梁部狭窄箇所



写真6. 龍山川 橋梁部狭窄箇所

- 本県の河川では、河川区域内の支障木については、平成29年度から「河川流下能力向上計画」に基づき、治水上ボトルネックの箇所では計画的な伐採を実施しており、さらに、「最上川官民連携プラットフォーム」を設置し、民間活力を活かした河川の樹木管理の可能性について検討を開始した。その中で、河川内民地における支障木の伐採については、市町村や地域との協力体制のもと伐採可能となる仕組みを構築することとしている。

支障木伐採「山形モデル」

河川管理、県と国土交通省が連携

相互メリット 民間参入を促す

県と国土交通省は、河川の流れを阻害する支障木の伐採に、民間事業者を積極的に参入させることを目指している。山形県では、民間事業者が河川内の支障木を伐採し、その費用の一部を県が補助する仕組みを導入している。この仕組みにより、民間事業者は利益を得ることができ、県は河川管理の効率化を図ることができる。また、民間事業者の参入により、河川管理の質が向上し、河川の安全性が確保される。山形県は、この「山形モデル」を全国的に展開させることを目指している。

山形新聞切り抜き 2018.3.9

水道施設の耐震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**

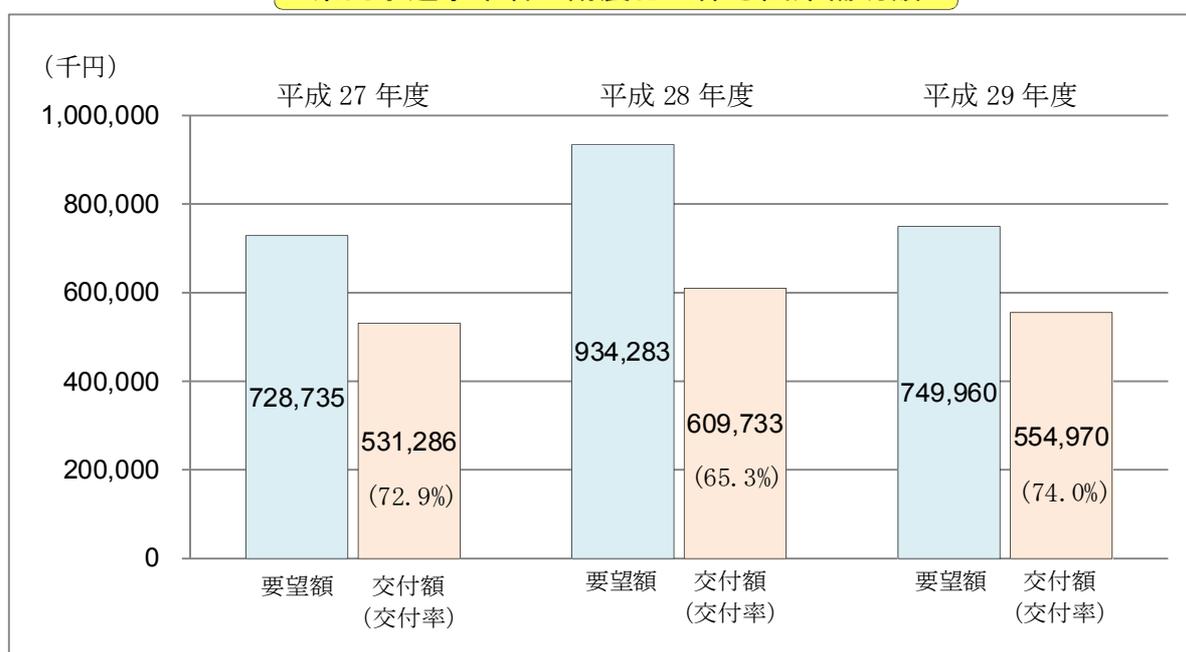
水道施設の耐震化を促進するため、市町村等水道事業者が行う水道施設整備に対する財政支援を拡充すること

- (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) 上水道の浄水施設及び配水池の耐震化を促進するための事業について、**補助率を引き上げる**こと

【提案の背景と課題】

- 平成 29 年度の水道施設の耐震化に係る交付金の交付額は、本県要望額の 74%程度に留まっており、**水道施設の耐震化を促進するためには、要望額を満たす政府予算の確保が必要**である。
- また、平成 28 年度から上水道における浄水施設及び配水施設の耐震化事業等の補助率が引き下げられており、本県で遅れている浄水施設及び配水池の耐震化を促進するためには、**補助率の引き上げ**が必要である。

県内水道事業者の耐震化に係る国庫補助額

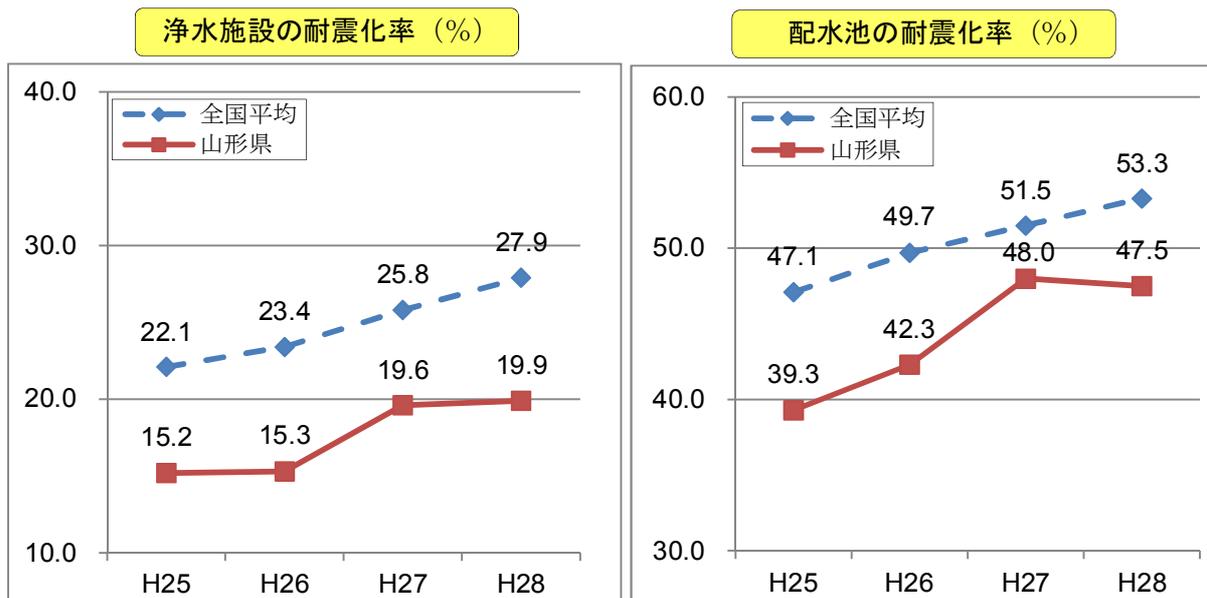


【全国の現状と政府の取組み】

- 阪神淡路大震災や東日本大震災などを経て、政府は重要なライフラインである水道施設の耐震化を重視し、国土強靱化基本計画の各施策等を明らかにしたアクションプランでは、平成34年度における基幹管路の耐震適合率の目標値を50%としている。
- 平成27年度から、生活基盤施設耐震化等交付金を創設し、上水道の耐震化関連事業を従来の補助金から交付金へ移すとともに、都道府県を主導とした更なる耐震化を促している。平成28年度からは、交付金内に水道管路緊急改善事業を新設し、管路の耐震化を優先的に促す方針を示している。
- 一方で、交付金の水道管路緊急改善事業以外の事業については、その多くの補助率が引き下げられていることから、多額の経費を要する浄水施設や配水池の耐震化が進まないことが懸念される。
- また、平成27年度以降は、水道施設整備費補助金及び生活基盤施設耐震化等交付金において、地方要望額に対する交付額が減額されていることから、事業進捗の遅れが懸念される。

【本県の現状、取組みと課題】

- 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。



- 生活基盤施設耐震化等交付金における本県の要望額に対する政府からの交付額は、平成28年度は約65%、平成29年度は約74%に留まっていることから、事業の一部を先送りするなど、事業進捗に影響を及ぼしている。
- 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、補助率の引き上げが必要である。

社会資本のメンテナンスサイクル確立への支援 ～ 点検・診断から措置への移行 ～

【国土交通省 道路局 国道・技術課、環境安全・防災課】

【提案事項】 予算拡充

社会資本の老朽化対策について、点検、診断の進展により確認された膨大な数の要修繕橋梁の修繕・更新を支援するため、

- (1) 防災・安全交付金を増額し、さらに、小規模な修繕・更新については、**公共施設等適正管理推進事業債の対象事業にも加えること** 新規
- (2) 大規模な橋梁等の老朽化対策を計画的かつ集中的に支援するため、**大規模修繕・更新補助制度の採択要件について、さらなる対象拡充を行うこと**

【提案の背景と課題】

県及び市町村の管理橋梁数はそれぞれ、2,406 橋、5,833 橋と相当の数にのぼる中で、国の支援制度や自治体の単独事業費を活用しながら修繕・更新を行っている。

○ 市町村の場合

県内市町村が管理する橋梁は 10m 未満の小規模橋梁が多い。また、要対策橋梁（区分Ⅲ、Ⅳ）は平成 29 年度まで 455 橋と点検済橋梁の 12% を占め、限られた予算の中で優先度をつけて対策を進めているが、**対策済の橋梁は 9% に留まっている。**

今後、対策を大きく進捗させるためには、**防災・安全交付金を増額するとともに、他の財政措置についても充実させていくことが必要。**



図 1. 橋長毎橋梁数 (山形県・市町村 H29 年 3 月)

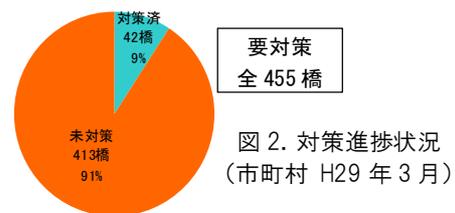


図 2. 対策進捗状況 (市町村 H29 年 3 月)

○ 県の場合

県では、平成 20 年 3 月に策定した「**山形県橋梁長寿命化修繕計画**」に基づき、橋梁の長寿命化対策を推進しており、補修・修繕については、計画的に進めている。

一方で、**大規模な更新については、大規模修繕・更新補助制度により取り組みたいが、採択要件が厳しく、活用できない状況** にあり、他の交付金事業（防災・安全交付金）により財源を確保している状況。

表 2. 県管理橋梁更新の事業量

事業費/箇所	事業量(全体事業費)		全体事業費
	50億	100億	
～5億円	1	1	7億円(2橋)
5～10億円	1	4	31億円(5橋)
10～20億円	1	3	66億円(4橋)
20～30億円	1	2	81億円(3橋)
30～40億円	1	0	37億円(1橋)
40～50億円	1	2	137億円(3橋)
50億円～	1	0	65億円(1橋)
合計	6	10	424億円(19橋)

表 1. 大規模修繕・更新補助制度

提案事項	現状	提案
採択要件の緩和	県：50億円以上	県：20億円以上

今後概ね 10 年間で必要となる橋梁更新費用(424 億円)

【全国の現状と政府の取組み】

- 道路施設の的確な老朽化対策を、防災・安全交付金の重点配分対象とするとともに、「定期点検」及び「長寿命化修繕計画の策定」について特に重点的に配分。
- 公共施設等適正管理推進事業債について、平成 30 年度より対象事業及び地方財政措置を拡充。
- 地方公共団体における老朽化対策を支援するために、平成 27 年度に大規模修繕・更新補助制度を創設し、平成 30 年度からは事業採択基準を緩和。

【本県の現状、取組みと課題】

○ 市町村の場合

- ・ 道路メンテナンス会議において、多くの市町村から「点検は進んでも修繕の予算を確保できない」、「修繕・更新のための交付金を増額してほしい」など、**予算不足が課題であるとの意見**が寄せられている。

表 3. 点検進捗状況と要対策橋梁 (H29 年 3 月)

	管理橋梁数	点検数	
		点検数	要対策
県	2,406	1,239 51%	74 6%
市町村	5,833	3,662 63%	455 12%



図 3. 永松沢橋(鶴岡市)

中小規模の補修・修繕が大半を占める



○ 県の場合

- ・ 本県では、平成 20 年 3 月に策定した「山形県橋梁長寿命化計画」(毎年度更新)に基づいた計画的な対策を進めるために、防災・安全交付金と県単独費を組合せて、必要な予算を確保して対応している。
- ・ これまで、同計画に基づいた橋梁の維持修繕の実施によりライフサイクルコストの縮減に努めてきたが、今後、**修繕・更新の費用は年間約 65 億円**(うち更新費用が約 40 億円)かかると試算しており、**予算の確保が課題**となっている。

表 4. H29 更新・点検診断・修繕関係県予算

更新費用	点検・診断・修繕費			
	交付金	交付金(点検)	交付金(修繕)	県単独(修繕)
2,044百万円 (1,281百万円)	237百万円 (132百万円)	315百万円 (150百万円)	1,936百万円 (-)	2,488百万円 (282百万円)

※上段:事業費ベース、()書き:国費

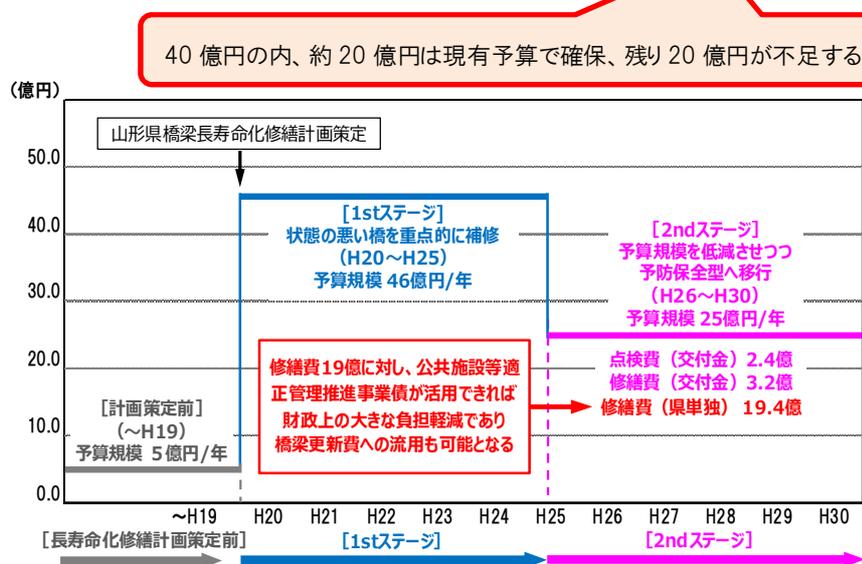


図 6. 山形県の橋梁補修関係予算の推移



橋長:465m、更新費用:約 65 億円

図 4. 庄内橋
(庄内町・酒田市)



橋長:180m、更新費用:約 25 億円

図 5. 荒谷橋
(山形市・天童市)

県内鉄道の安全・安定輸送の確保

【国土交通省 鉄道局 総務課 企画室】

【提案事項】 **予算拡充**

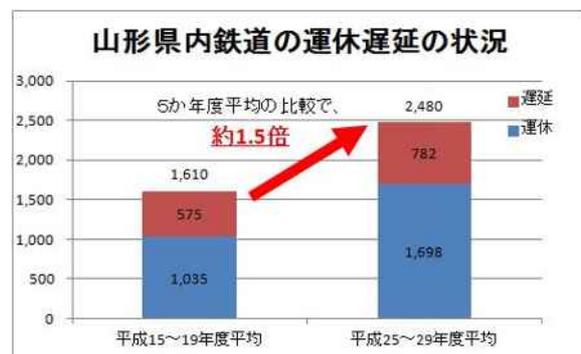
県内鉄道の輸送障害の防止に向けた鉄道事業者の取組みを促進し、持続的かつ安定的な鉄道輸送を確保するため、「鉄道防災事業費補助制度」について、鉄道施設のみを対象とする降雨・防風・降雪などの安全対策にも適用されるよう、要件を緩和すること

【提案の背景と課題】

- 日本海沿岸部を走行する羽越本線では、平成17年12月には突風による脱線事故が発生し、近年においても、**強風や大雪による輸送障害が頻発**している。平成29年度の冬期間（12月～2月）においては、強風や大雪等の影響により、延べ35日（運行日数の38.0%）にわたり運休・遅延が発生した。
- さらに、米坂線においては、平成27年1月、雪崩により線路に堆積した雪塊に列車が衝突し脱線する事故が発生し、また、平成26年12月にも仙山線において、大雪のため電車が線路で立ち往生し、乗客が約8時間にわたり閉じ込められる事故が発生するなど、**利用者の生命に影響を及ぼしかねない事故も発生**している。
- こうした中、鉄道事業者においても、強風対策としての防風柵の設置や降雨・土砂災害対策としての法面補強工事や雪崩防止柵設置などの防災対策を講じているが、昨今の気象変化の影響等もあり、運休・遅延の発生状況にはあまり改善がみられず、防災対策が十分に追いついていない。
- こうしたことを踏まえ、地域の鉄道輸送における安全・安定輸送を確保していくため、**対象となる事業が限定的な「鉄道防災事業費補助制度」**について、鉄道施設のみを対象とする降雨・防風・降雪などの安全対策についても適用されるよう**要件を緩和し、鉄道事業者への一層の支援の強化を図る必要がある**。

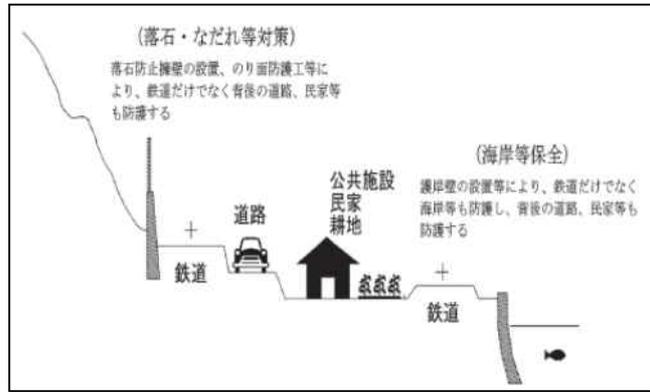


H27.1.25 JR 米坂線 脱線事故の状況
(運輸安全委員会「鉄道事故調査報告書」より)



【全国の現状と政府の取組み】

- 国土交通省では、鉄道事業者が実施する防災対策への支援として、鉄道防災事業費補助制度を設けているが、落石・雪崩等の対策への適用にとどまるとともに、鉄道に隣接する公共施設等の保全保護等も要件とされている。



鉄道防災事業費補助の概念図

【本県の現状、取組みと課題】

- 県内鉄道においては、雨や風、雪など気象変動による輸送障害が多く、平成 30 年 3 月 1 日、2 日には、強風の影響で、各路線で延べ 317 本もの運休・遅延が発生した。JR の山形新幹線の下り列車 3 本が、日をまたいで 7 時間を超える遅延となり、合計約 630 人が列車内で夜を明かすこととなるなど、利用者には大きな影響を与えた。
- 平成 17 年 12 月に発生した「羽越本線脱線事故」以降、JR 東日本においては、防風柵や風速計の設置、強風警報システムやドップラーレーダーを活用した風速・突風予測による運行規制の実施など、強風に係る安全・安定輸送の確保に向けた様々な対策を講じている。このような取組みによって、安全性は向上していると考えられるものの、運行規制も強化されたことに伴い、依然として、運休・遅延が多発しており、通勤・通学者はもちろん、一般利用者からの信頼低下が懸念されている。
- こうしたことも踏まえ、県では、山形県鉄道利用・整備強化促進期成同盟会と連携し、政府及び JR 東日本に対する働きかけなどを通して、県内鉄道の安全・安定輸送の確保に向けた取組みを進めている。



H30. 3. 3 山形新聞



H27. 11. 28 山形新聞

地域公共交通支援制度の改善 ～地域公共交通の維持・確保～

【総務省 自治財政局 財政課】

【国土交通省 自動車局 旅客課、鉄道局 鉄道事業課 地域連携支援室】

【提案事項】 **予算拡充**

- (1) 「地域間幹線系統確保維持費国庫補助金」の予算の確保を図るとともに、全国一律の補助算定基準を沿線の状況に応じて緩和すること
- (2) 「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金」の予算の確保を図ること
- (3) 地域鉄道の地方負担に係る特別交付税措置を拡充すること

【提案の背景と課題】

- 本県では、特に中山間地域や過疎地において自家用車を運転できない高齢者の割合が高まっており、**買い物や通院等の唯一の移動手段**として、地域公共交通の確保・維持の重要性が増している。
- 複数市町村に跨る路線バスについては、「地域間幹線系統確保維持費国庫補助金」により運行支援を受けているが、**全国一律の補助算定基準により、運行欠損額の約6割しかカバーされておらず**、路線バスの縮小・減便や、代替輸送手段を確保する市町村の負担増に繋がっている。
バス事業者は沿線自治体と連携し、運行効率化や利用促進等の取組みを進めているものの、人口減少の中で、利用者数の大幅な増加も容易ではないことから、同補助金の予算確保を図るとともに、代替輸送手段のない特に重要な路線などは、**沿線の実態に合わせて補助算定基準を緩和するなど、支援の拡充が必要**である。


地域間幹線系統廃止路線の代替として村営バスが運行開始（大蔵村）
- 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金については、全国で地域公共交通の再編が進み、補助対象路線数が増加している中で、国庫補助上限額が年々引き下げられ、**路線ごとの配分額が大きく減少**している。
- 本県の地域鉄道である山形鉄道フラワー長井線では、将来にわたって持続可能な地域公共交通網の維持・確保を図るため、平成28年に「鉄道事業再構築実施計画」の認定を受け、上下分離方式に移行した。
鉄道施設の老朽化により、**維持・修繕には今後多額の自治体負担**が見込まれており、地域鉄道の確保維持に係る負担軽減のため、**地方バス路線と同等の特別交付税措置が必要**である。


フラワー長井線の車両。老朽化が進行し、営業運転中の故障も発生

【全国の現状と政府の取組み】

- 乗合バス事業は、全国的に収支が厳しく、特に3大都市圏以外では83%の事業者が赤字であり、地方自治体に求められる財政的・施策的対応が年々増加している。
- また、地域鉄道においても82%の事業者が赤字であり、これに施設の老朽化に伴う安全設備更新の資金負担も重なり、経営環境が一層厳しさを増している。
- このような状況から、政府では、「交通政策基本法」を平成25年12月に施行し、政府が推進する交通政策の基本理念を定めるなど、公共交通に対する取組・支援を強化している。

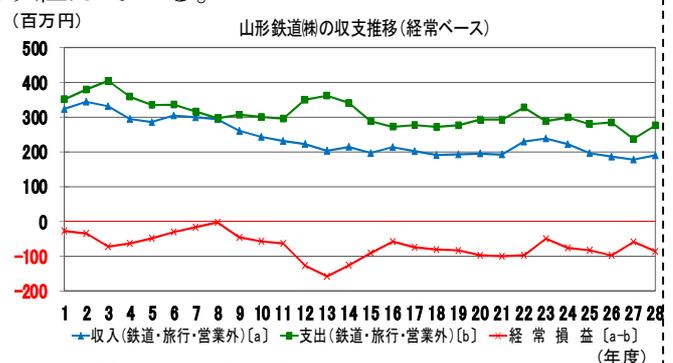
【本県の現状、取組みと課題】

- 本県の「地域間幹線系統確保維持費国庫補助金」の対象路線は23路線であるが、乗車密度などの全国一律の補助算定基準により、運行欠損額の約6割しかカバーされておらず、残り4割は事業者負担となっている。さらには、地域の唯一の公共交通手段で、中核病院に直結するような重要な路線でさえも、事業者が撤退し、村営バスへの切り替えを余儀なくされるなど、市町村の負担が増加している。

事業者は、沿線自治体と連携し、運行効率化や利用促進などの生産性の向上に係る取組みを推進しているものの、中山間地域等では沿線の人口減少から、利用者数の大幅な向上は困難なことから、過疎化の状況や代替輸送手段の有無などの沿線の実態に合わせて乗車密度等の基準を緩和するなどの支援拡充が必要である。

- 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金については、平成29年度は9市町において補助を受けている。通常、運行欠損額の1/2が交付されるものであるが、補助上限額が全国の補助対象路線の増加とともに年々引き下げられており、路線ごとの配分額が減少し、当該路線の運行に費用負担を行う市町村の負担が増加している。
- フラワー長井線については、少子化等の影響による通学定期収入の減少、施設の老朽化に伴う設備更新など、厳しい経営状況が続いていることを踏まえ、平成28年度に沿線2市2町（長井市、南陽市、白鷹町、川西町）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、施設修繕等に対する財政支援や、路線バスと一体となった利用促進等に取り組んでいる。

今後も自治体からの多額の支援が見込まれており、地域鉄道に係る地方負担の軽減のため、地域鉄道の特別交付税措置（現行30%）について、路線バス等との一体的な地域公共交通の維持・確保の観点から、地方バス路線と同等（80%）の措置が必要である。



《地域公共交通の確保・維持のための山形県の具体的な取組み》

- ・市町村、バス事業者と連携した路線バスの運行効率化や利用促進等の取組み検討
- ・市町村職員等の専門的知識の習得のための研修会等の開催
- ・地域間幹線系統補助対象路線に対する国と同額の協調補助
- ・市町村が維持する路線バスやデマンド型交通への県独自の助成
- ・フラワー長井線における「鉄道事業再構築実施計画」に基づく取組み支援や、施設修繕等に対する財政支援

中山間地域等における自動運転サービスの社会実装に向けた取組みの推進

【国土交通省 道路局道路交通管理課 ITS 推進室】

【提案事項】 予算拡充

昨年度の実証実験実施箇所（山形県高島町等）において、自動運転サービスの事業採算性や社会的効果、積雪寒冷地での技術的課題の解決方策等の検討をより進めるため、実証実験を今年度以降も継続するなど、社会実装に向けた具体的検討を行う自治体を積極的に支援すること

【提案の背景と課題】

- 本県では、特に中山間地域において高齢者等の移動手段の確保のため地域公共交通の充実が求められる一方で、不採算やドライバー不足の問題から路線バス等の減便や縮小が進行し、代替輸送手段の確保などで自治体の負担が増加しているため、新たな交通手段を模索する必要がある。
 - このような中、山形県高島町では、国土交通省による平成 29 年度の「中山間地域の道の駅等を拠点とした自動運転サービスの実証実験」の実験地域に選定され、地域住民や観光客から乗車モニターを募集し、平成 30 年 2 月末からの 1 週間において、ビジネスモデル検証のための実証実験が行われた。
-
- 高島町における実証実験
(遠隔操作による無人運転)
- 高島町では、実証実験を契機として、事業の採算性、地域の活性化などの社会的な効果、運営主体や既存の地域公共交通との併用のあり方など、引き続き社会実装に向けた検討を進めることとしており、自動運転サービスの導入に前向きな自治体に対する積極的な支援が必要である。
 - 平成 29 年度の実証実験では、降雪によるセンサーへの影響や、堆雪による狭隘な区間での対向車とのすれ違いにおいて手動介入するなどの雪国特有の不具合も確認されている。安全・安心な自動運転サービスの社会実装に向け、昨年度実証実験が行われた高島町をはじめとした積雪寒冷地における実証実験の継続が必要である。

【全国の現状と政府の取組み】

- 国土交通省では、交通事故の削減、少子高齢化による公共交通の衰退等の諸課題の解決に大きな効果が期待される自動車の自動運転について、事故時の損害賠償のルールについての検討や、自動運転車両の技術基準の検討や課題を抽出するための実証実験を実施している。
- このうち、道の駅を拠点とした自動運転サービスについては、2020年度までの導入を目指し、高齢化が進行する中山間地域における人や物の流れを確保するため、平成29年度は本県高島町をはじめとした13カ所で実証実験を実施した。
- 平成30年度においても、平成32年度までの社会実装を目指し、前年度の実験結果を踏まえて自動運転サービスを活用したビジネスモデルの構築のための長期間の実験を実施する予定である。



【本県の現状、取組みと課題】

- 本県では、自動運転サービスの導入が地域公共交通の様々な課題解決の有効な手段となりうると考え、平成29年4月末より募集開始された、国土交通省による「中山間地域の道の駅等を拠点とした自動運転サービスの実証実験」の実験地域の公募に際し、高島町の協力のもと専用空間として旧鉄道跡地（現：自転車専用道路）を活用した農作物の貨客混載や観光利用等を盛り込んだ実験プランを提案し、採択されている。
- 平成30年2月26日～3月4日に実施された実証実験では、町内外から91名がモニターとして乗車し、通院や買い物のための移動手段として利用され、**次世代の地域の移動手段としての可能性に期待する多くの声**が寄せられた。
- 実験期間中には、本県の主催により県内自治体や交通関係の事業者・団体を対象とした自動運転の地域公共交通への活用検討のための研修会を開催し、自動運転技術の情報共有とともに、社会実装に向けた検討を広く促したところである。
- 猛吹雪や路面圧雪という悪条件のもとでの実験も行われ、降雪によるセンサーへの影響や、堆雪した狭隘区間における対向車とのすれ違い等での手動操作の介入など、積雪寒冷地特有の課題が明らかとなり、有意義な実験データが得られている。
- **高島町では、実証実験を契機に、引き続き事業の採算性、地域の活性化などの社会的な効果、運営主体、既存の地域公共交通との併用のあり方などを踏まえ、社会実装に向けて検討**することとしている。県としても、高島町と連携して先進的な取組みを進めるとともに、これを広めることによって県内での自動運転サービスの導入検討を促進させたいと考えており、社会実装イメージの共有、積雪寒冷地における諸課題の解決のため、**実証実験の継続が必要**である。



実証実験（平成30年2月26日～3月4日実施）

デュアル・モード・ビークルの実用化の推進

【国土交通省 鉄道局 総務課 企画室、技術企画課】

【提案事項】

「連結運行」や「鉄道車両との混在線区での運行」を走行条件とした、デュアル・モード・ビークルの早期実用化に向けた検討・検証を推進すること

【提案の背景と課題】

- デュアル・モード・ビークル（DMV）は、鉄道に比べて低コストの運行が期待できるほか、**鉄道とバスの乗換えが不要で利便性が高いこと、バスのように観光地を巡ることができるなど、地域公共交通の活性化や観光の新たな魅力として期待**されている。
- このようなことから、国土交通省では、「DMVに関する技術評価委員会」及び「DMVの導入・普及に向けた検討会」を設置し、「単車運行」・「専用線区」を前提に検討を進めてきたが、現在、開発主体のJR北海道がDMVの開発を凍結していることもあり、実用化の目処は立っていない。
- こうした中、徳島県においては「単車運行」・「専用線区」による導入に向けた協議会を設置するなど、地域における取組みが進められているところ。
- 県内においても、JR左沢線と山形鉄道フラワー長井線の沿線市町を中心に、「DMV推進協議会」が設立され、道路（左沢駅～荒砥駅）と鉄道（左沢線及び長井線）を乗換えなしで接続することができるDMVの導入を目指している。
- 当該区間においては、通勤・通学時の大量輸送なども想定されることから、**DMVの導入には、「連結運行」や「鉄道車両との混在線区での運行」についても、実用化に向けた早期の検討・検証を進めていくことが必要**である。



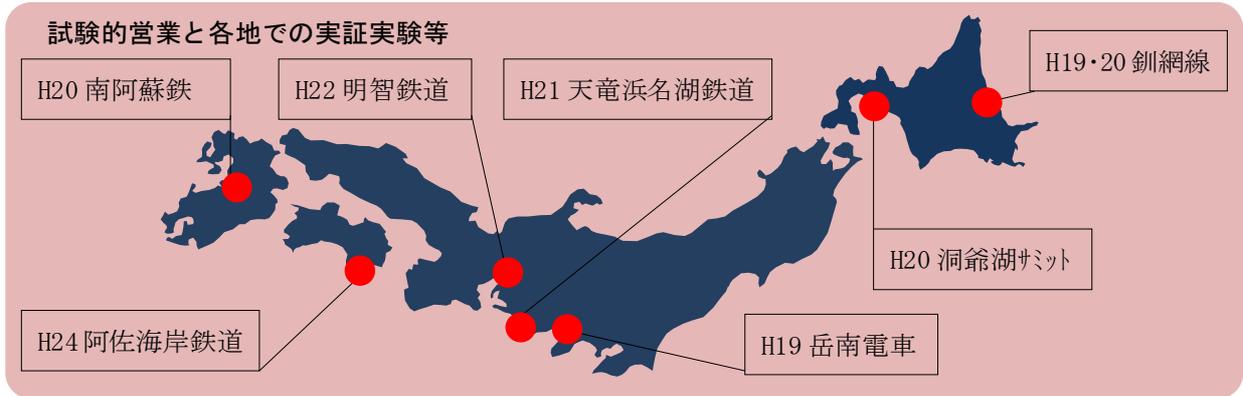
左沢線と長井線の接続を目指す

DMV構想

【全国の現状と政府の取組み】

- 国土交通省では、平成 18 年 10 月に「DMVに関する技術評価委員会」、平成 25 年 2 月に「DMVの導入・普及に向けた検討会」を設置し、「単車運行」・「専用線区」を前提に活用方法や導入・普及方法、技術的な評価・検証等を行ってきた。
- 各地では、平成 19 年と平成 20 年に J R 北海道が釧路と網走を結ぶ釧網線で試験的営業運転を行ったほか、平成 24 年まで全国 7 箇所で行験走行が行われているが、いずれも鉄道車両が走行・進入しない条件下で、DMV単車運行によるもの。
- 現在、開発主体の J R 北海道は、安全対策と北海道新幹線に経営資源を集中させるため DMVの研究開発は凍結しており、実用化の目処は立っていない。

試験的営業と各地での実証実験等



【本県の現状、取組みと課題】

- 県内では、地域公共交通の利便性の向上とともに、沿線市町の地域振興を図るため、平成 25 年 8 月に J R 左沢線と山形鉄道フラワー長井線の沿線市町を中心に「DMV推進協議会」(会長：長井市長、事務局：朝日町)が設立され、鉄道と道路、双方の走行を可能にする DMVの導入を目指し、導入に向けた検討、地域住民の気運醸成、国や関係者等への働きかけなどを行っている。
- 具体的には、専門家を招いての勉強会、先進地等への視察研修、啓発ポスター・リーフレットの作成、国土交通省等への要望活動などの取組みを進めている。
- 左沢線と長井線への導入には、通勤・通学時の大量輸送や、DMVと鉄道車両の双方が同一の線路を運行することが想定されていることから、「連結運行」や「鉄道車両との混在線区での運行」についても、早期の実用化に向けた政府による検討・検証を進めていくことが必要である。



先進地の取組みについての勉強会
(徳島県国土整備部次世代交通課職員による事例紹介)



DMV推進協議会が機運醸成のために作製し、構成市町で全戸配布したリーフレット