

## 地方空港の機能強化と航空ネットワークの維持・拡充

【国土交通省航空局航空ネットワーク企画課、空港計画課、総務課政策企画調査室、航空事業課】

### 【提案事項】 **予算拡充** **制度改正**

国内外からの交流人口の拡大による地方創生を実現するためには、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) 国際チャーター便の誘致拡大、国際定期便の就航誘致に必要な、**滑走路2,500m化に対する技術的・財政的支援**を行うこと
- (2) **空港ターミナルビル改修など地方空港の受入れ体制の整備について支援を拡充**すること
- (3) **羽田発着枠政策コンテストにより2便化されている羽田=山形線は、利用拡大を推し進め大きな実績を上げてきた点を踏まえ、恒久的に2便化運航が確保されるように措置**すること
- (4) また、**羽田=庄内線は、庄内地域にとって、ビジネス・観光等の交流拡大のために極めて重要な高速交通の基盤であり、地方創生に不可欠なものであることから、更なる増便に向けて同コンテストにおける枠の拡大等を図る**こと

### 【提案の背景・現状】

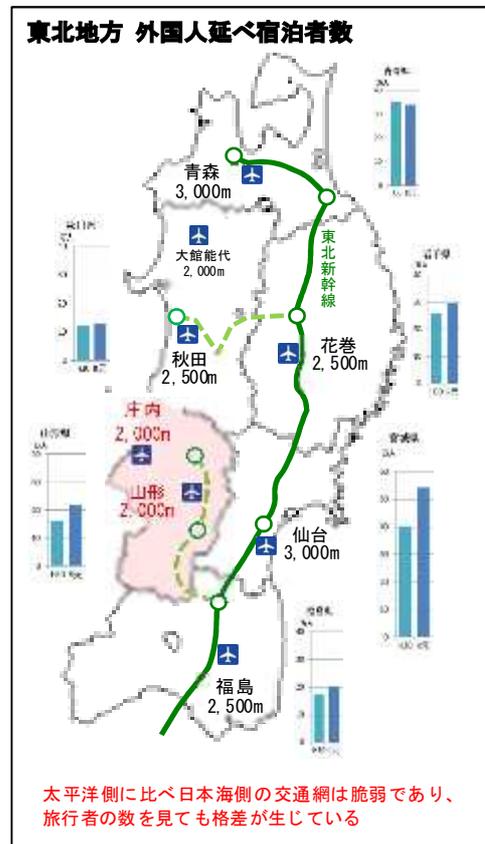
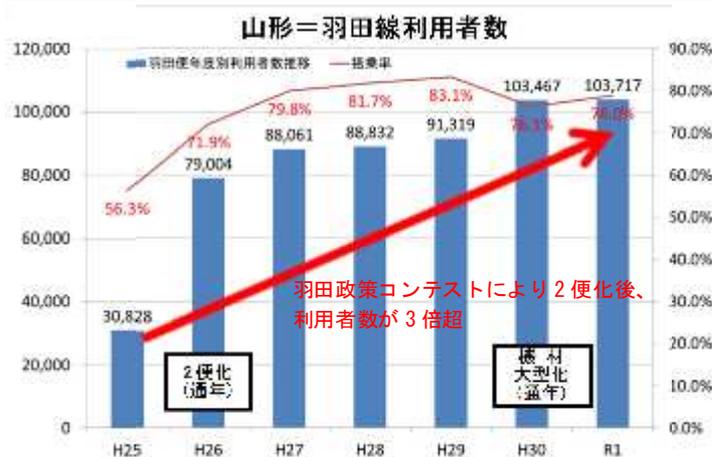
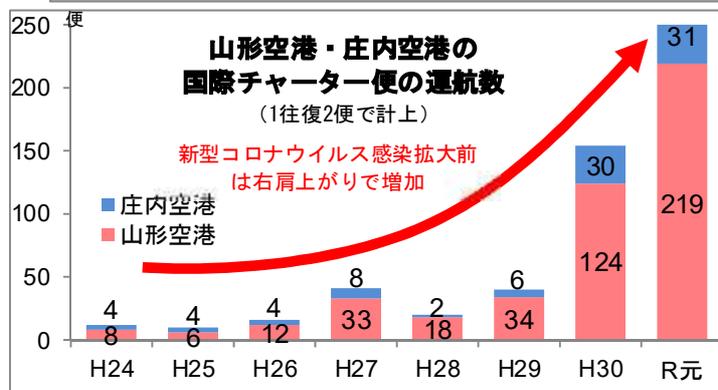
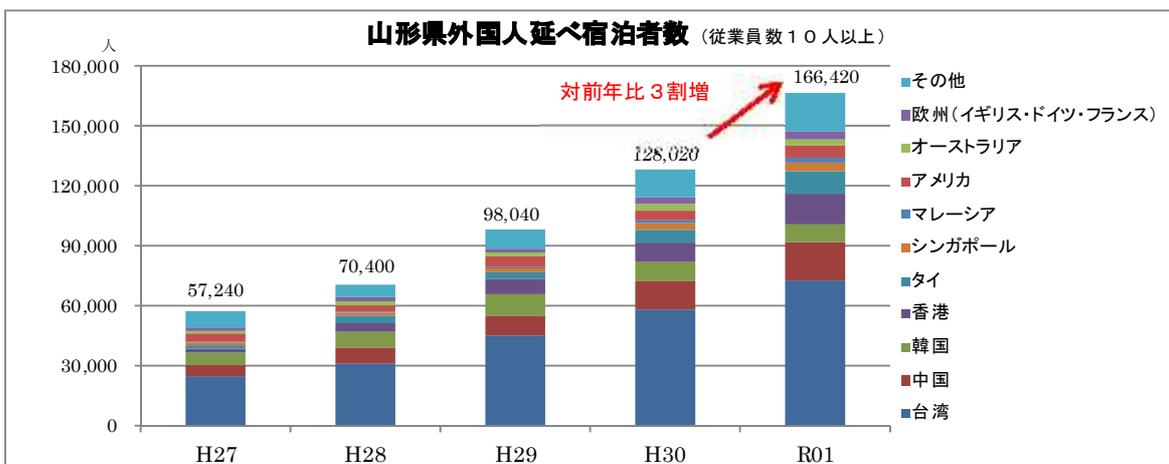
- 政府が掲げる **2030年訪日外国人旅行者数6,000万人の目標の達成に向けては**、地方部における外国人旅行者の受入れ拡大が不可欠であるが、東北地方では太平洋側と日本海側に格差がある。
- また、現在、来県が多い台湾、韓国等に加え、より遠方のASEAN諸国等からの誘客拡大が重要であるが、東北地方で**滑走路2,500m以上の空港を持たないのは山形県のみ**であり、**2,000mの滑走路では離着陸における安全基準を満たさないとして国際チャーター便の運航を断られる等、誘致上の制約要因**となっている。
- こうした中、新型コロナウイルス感染拡大により、インバウンドは極めて大きな打撃を受けており、本県の台湾からの国際チャーター便も春夏期全ての便が運航見合わせとなっている。
- 新型コロナウイルス収束後に、国際チャーター便の速やかな回復を図るとともに、より多く、より多様な国・地域からのチャーター便の就航を実現していくためにも、**着実に受入れ体制の整備等を進めていくことが重要**となる。
- また、国内線についても、現在、利用者数が大幅に減少しているが、ビジネスや観光などの交流を通して地域経済を発展させる上でも、**路線の維持・拡充が不可欠**である。

### 【山形県の取組み】

- 県では「観光立県」を掲げてインバウンド拡大に取り組んでおり、新型コロナウイルス感染拡大前の令和元年の外国人宿泊者数は、**前年の3割増しとなり、全国で2番目の伸び**となっている。
- 令和元年度から国際チャーター便の誘致拡大、国際定期便の就航誘致に必要な滑走路延長を実現するための方向性を探るため、山形空港、庄内空港の将来需要の予測を行い、滑走路延長によって得られる便益と概算事業費の算出等の検討を行っている。

**【解決すべき課題】**

- 山形空港、庄内空港における滑走路延長に係る調査の結果を踏まえ、需要予測手法や概算事業費の算出の妥当性など、国土交通省の指導・助言を受けながら滑走路延長に向けた検討をする必要がある。
- チャーター便の誘致に向け、運航する旅行会社やチャーター便による旅行商品を扱う旅行会社への支援、空港受入体制の整備（地上業務体制、施設整備等）が必要である。
- 特に地上業務については、就航路線が少なく最小人員・機材で実施しており、運航可能な時間帯が制限されるなど、さらなるチャーター便の誘致拡大における課題となっている。
- 厳しい状況下にある国内路線の維持・拡充のため、速やかな需要回復に向けて利用拡大に取り組んでいくとともに、羽田＝山形線の恒久的な2便化、羽田＝庄内線の更なる増便に向けた措置が必要である。



山形県担当部署：県土整備部 空港港湾課

みらい企画創造部 総合交通政策課

TEL：023-630-2447

TEL：023-630-3079

## 酒田港の機能強化 ～やまがた創生を牽引する酒田港～

【国土交通省港湾局計画課】

【国土交通省道路局企画課、国道・技術課】

【提案事項】 **予算拡充**

物流の活性化により地方創生を牽引し、国内外との交流拡大に貢献するため、県内唯一の重要港湾「酒田港」の機能強化が必要であることから、

- (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、**防波堤の整備・改良を着実に実施**すること
- (2) リサイクルポートとして、金属くず輸出先の遠隔地化に必要な船舶の大型化に対応するため、また、増加が見込まれるクルーズ船の確実な受け入れを行うため、**既存岸壁の大型化(延伸・増深)に着手**すること **新規**
- (3) 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推進すること

## 【提案の背景・現状】

- 酒田港は、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。
- 平成15年の**リサイクルポート**指定後、リサイクル取扱貨物量は順調に推移してきたが、中国、韓国における金属くずの受け入れが減退傾向にある。
- 現在、一般貨物船用の大型岸壁（水深10m超の岸壁）は、古湊埠頭第1号岸壁のみであり、クルーズ船やバイオマス発電燃料等を運ぶ貨物船による**岸壁利用の輻輳が懸念される**。
- 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り、コンテナ車両や観光バスの通行に支障を来たすことがある。

## 【山形県の取組み】

- 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。
- 金属くず等の**輸出先の遠隔地化**に対応した**船舶の大型化や、合積みなどによる効率的な輸送**について、国や他のリサイクルポートの港湾管理者等と共に検討を行っている。
- コンテナ取扱貨物量の増加、外航クルーズ船寄港の増加、バイオマス発電所の立地等、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、14年ぶりに港湾計画の改訂を行い、大型船舶に対応した岸壁の改良を位置づけている。

## 【解決すべき課題】

- 安全で適切な入港環境を確保する防波堤の整備・改良を着実に行う必要がある。
- 懸念される岸壁利用の輻輳を回避し、船舶の確実な受け入れを行うため、大型の岸壁を整備する必要がある。
- 大型車両の通行の安全性を確保し、物流・人流の活性化を図るため、酒田港と県内陸部を結ぶ道路整備が必要である。

**提案位置**



[国] 防波堤(北・第二)の整備  
防波堤(北)の改良

[国] 既存岸壁(古湊3号岸壁)の大型化(延伸・増深)[耐震]

既存岸壁の大型化により岸壁利用の輻輳を回避

日本海特有の北西からの冬期風浪を防ぐ防波堤整備

古湊埠頭に集中

酒田港冬期の越波状況



金属くず集積状況(古湊3号)



クルーズ船受入れ状況(古湊1号・2号)



バイオマス発電燃料(ペレット)荷役状況(古湊1号)



リサイクル取扱貨物量の推移



酒田港からの物流・観光圏域の拡大



酒田港ポートセミナーin東京

- 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、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]



クルーズ船バスツアー



加茂水族館  
クラゲドリーム館

拡大



銀山温泉

山形県担当部署：県土整備部 空港港湾課  
道路整備課

TEL：023-630-2447  
TEL：023-630-2626

# 国土の強靱化と交流拡大に不可欠な福島～米沢間トンネル及び奥羽・羽越新幹線の早期実現

【内閣官房 国土強靱化推進室】

【国土交通省 鉄道局総務課、幹線鉄道課、施設課】

## 【提案事項】 **予算拡充**

大規模災害時のリダンダンシー機能の確保などの国土強靱化や日本海・太平洋2面活用型国土の形成、さらには、将来の感染症発生に備えた分散型社会構築のため、

- (1) 自然災害等による輸送障害が多発する福島～米沢間のトンネル整備について、全国新幹線ネットワークにも寄与する次の観点を踏まえ、**新たな支援スキームの創設等も含め、早期事業化に向けた財政支援を行うこと**
  - ① 東北新幹線に接続する**山形新幹線(在来線特急)の安定性向上**
  - ② フル規格仕様でのトンネル整備による、**将来の奥羽新幹線の効率的な整備の実現**
- (2) 昭和48年に基本計画に定められた奥羽・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。
- JR東日本が行った調査において、同区間の短絡トンネル整備により、輸送障害の低減、地滑り等の災害リスクの完封、10分強の時間短縮が可能との結果が示された。
- 昭和47年に基本計画とされた路線の整備進展により、北海道から鹿児島までフル規格新幹線で結ばれた太平洋側に比べ、日本海側は昭和48年に基本計画に定められて以降40年以上進展がなく、東北では**秋田・山形県だけが未整備**と大きな格差が生じている。
- 国土全体の強靱性の確保と国内外の交流促進による活力ある国土の形成に向けて、諸機能が集中する太平洋側だけでなく、日本海側の機能の強化を図るとともに、この間を結ぶ**整備新幹線等のネットワーク形成を通じて、日本海・太平洋2面活用型国土を形成**していく必要がある。  
また、東北地方の一体的な発展に向け、フル規格新幹線の整備実現を通して、**周遊性の高い自律的な広域交流圏域を形成**していくことも重要である。
- 新型コロナの拡大は、東京をはじめとする大都市部への過度な人口集中に伴うリスクを改めて顕在化させた。将来の感染症発生に備え、**企業・生産拠点の多元化・分散化、テレワークや二地域居住等による分散型社会構築**のためにも、こうした動きを加速、実現する基盤としての新幹線ネットワークの着実な整備が求められる。

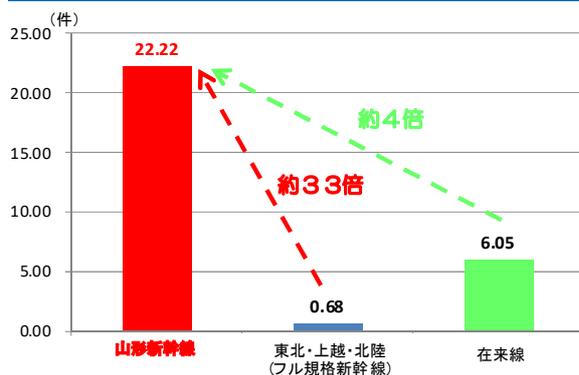
## 【山形県の取組み】

- 県・県議会・市町村・経済界等が一丸となって、地域の一層の機運醸成や政府等への要望活動等の取組みを展開している。
- 関係6県が連携して、両新幹線の効率的な整備手法等の調査・検討を進めている。

## 【解決すべき課題】

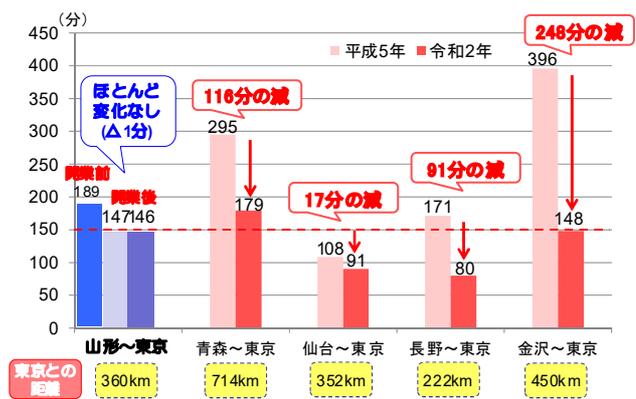
- 山形新幹線の安全・安定輸送の確保は喫緊の課題であり、福島～米沢間トンネルの早期事業化が必要であるが、同事業は莫大な事業費を要する大規模プロジェクトであることから、政府による財政支援が不可欠である。
- 特に、同トンネル整備は、北海道・東北新幹線をはじめ全国新幹線ネットワークの安定性向上にも寄与するものであり、また、国土強靱化上も重要な意義を有し、将来のフル規格新幹線を見据えた整備を行うことで効率的な奥羽新幹線整備にもつながることから、これらの視点からの新たな支援スキームの創設についても検討する必要がある。
- また、国土強靱化、分散型社会の構築を図る上でも全国新幹線ネットワークの早期整備は急務であり、関係予算の増額を図るとともに、財政的制約がある中で、効率的整備が可能な路線について優先的に整備していくことも重要と考えられる。

■フル規格新幹線と山形新幹線の走行100万キロあたり輸送障害件数  
(H30年度：JR東日本管内)



出典：JR東日本提供データ、鉄軌道輸送の安全にかかわる情報より県作成

■各地域と東京との鉄道路線の所要時間の推移  
(平成5年と令和2年のダイヤ比較)



出典：JR時刻表

■福島～米沢間の抜本的な防災対策  
(JR東日本の調査結果)

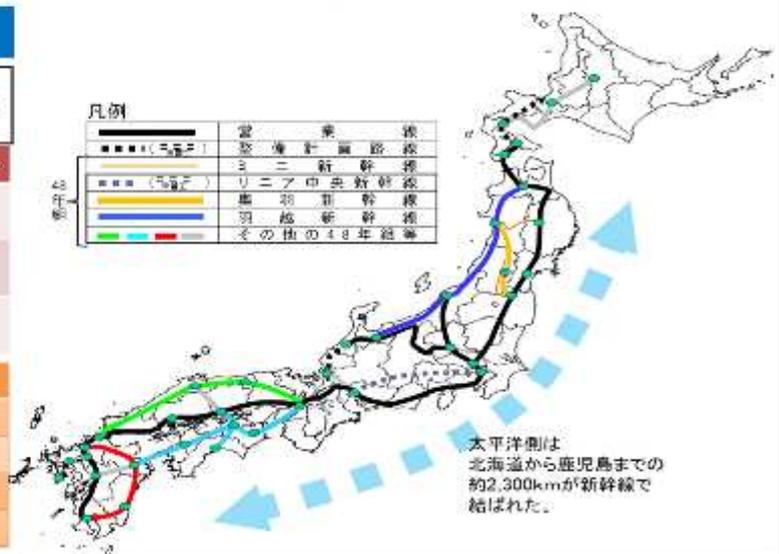
- 山形新幹線の運休・遅延が最も多い福島～米沢間において、全長約2.3kmの短絡トンネルを整備

整備費用・工期 (JR東日本の調査結果より)

概事業費	在来断面の場合	約1,500億円
	フル規格新幹線サイズとする場合	約1,620億円 (+120億円)
工期	約15年(着工から)	

### 整備効果

- 輸送障害件数の低減による安定性向上
- 地滑りや雪崩等の災害リスクの完封
- 災害時の乗客救出や復旧困難となるリスクの完封
- 短絡化により10分遅の短縮



# 高速道路等の整備効果を高める施策の推進 ～「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**

本県では、令和8年度までに高速道路等の整備が格段に前進することが見込まれ、この整備効果を県内全域に最大限に波及させるには、圏域の様々な観光、地域情報を発信する「道の駅」及びアクセス道路の充実・強化が必要であることから、

- (1) 高速道路の「休憩施設空白区間」において、IC近傍に位置しSA・PAの機能を有する「道の駅」の整備について、個別補助対象とするなど財政支援の拡充を図ること
- (2) 新設ICへのアクセス道路整備に対する個別補助事業について、実質的なアクセス道路整備についても個別補助対象とすること

## 【提案の背景・現状】

### 【道の駅】

- 高速道路の有料区間では、道路管理者が一定の間隔でSA・PAを整備しているが、無料区間では休憩施設は整備されず、IC近傍の「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、地域と連携したサービスを提供することとしている。
- 「道の駅」は、単なる休憩施設から交流施設、防災施設など多様な機能が求められる施設へと役割は大きく変化し、地方創生を具体的に実現していくための極めて有効な手段である。特に、高速道路と連携することで、県外からの来訪者を広く圏域に導く観光拠点機能の整備や物販施設などの集客機能の充実とあわせて、広域的な利用者増加による地域活性化の拠点として期待されている。

### 【アクセス道路】

- 個別補助事業である、高速道路等の「ICアクセス道路事業」の採択基準については、新設中のICへ直結する1次アクセス道路事業のみとなっている。

## 【山形県の取組み】

- 「道の駅」を計画的かつ積極的に整備し、既存「道の駅」も含めた機能強化を図るための方針や、その実現の考え方を示すものとして、「やまがた道の駅ビジョン2020」を平成30年3月に策定するとともに、その実現のため、市町村に対して、県単独事業による支援を実施している。
- 高速道路等の整備効果を高めるために、追加ICやアクセス道路の整備を市町村と連携し取り組んでいる。

## 【解決すべき課題】

- 本県では、高速道路網の整備路線の約半分が無料区間であるため、休憩施設の計画がなく、適切な位置に休憩施設としての「道の駅」の整備が必要である。「道の駅」の設置者となる市町村が主体的、計画的に整備促進を図るためには、個別補助事業化などの安定的な財政支援が必要である。
- 県内において、整備中の地域高規格道路ICへの唯一のアクセス道路であるが、途中で別路線になることから2次アクセスと見なされ個別補助事業に採択されない箇所がある。IC整備に合わせたアクセス道路の整備促進を図るためには、採択要件の緩和による個別補助事業化など財政支援が必要である。

# 〔道の駅〕



図-1 山形県高速道路等路線図



図-2 IC近傍の「道の駅」の活用

「やまがた道の駅ビジョン2020」

【基本目標】「道の駅」を2020年代初頭までに  
**18 駅※ ⇒ 30 駅程度に**

【主な取組み】 ※H28.3時点、現在 21 駅

「山形らしい道の駅」として魅力アップのために

- ・全駅でトイレを洋式化(高機能化)
- ・全駅で大型モニター等による道路情報等の提供
- ・全駅に観光案内所(観光案内スペース)を設置
- ・RVパーク(車中泊専用スペース)の整備
- ・全駅で地域食材を使ったメニューの提供 など



図-3 ICへの実質的なアクセス道路(例)

## 地域公共交通の維持・確保に向けた取組みへの支援

【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】  
 【総務省自治財政局財政課】【国土交通省鉄道局鉄道事業課地域鉄道支援室、総務課企画室、技術企画課】

### 【提案事項】 **制度創設** **予算拡充**

高齢化の進行による免許返納の増加などに伴い、高齢者をはじめ住民の日常生活の足となる地域公共交通の維持・確保が不可欠であることから、

- (1) バス運行に関する「地域公共交通確保維持改善事業費補助金」の予算の拡充を図るとともに、地域の実情に応じた**補助算定基準の緩和や、補助対象事業の拡充**を図ること  
 また、地域鉄道の維持・確保に係る地方負担の支援措置を拡充すること
- (2) 新型コロナウイルス感染症拡大の影響で利用者が大幅に減少し、今後の早急な移動需要の回復も見込めない中、**感染拡大防止策を講じながら運行を継続している地域交通事業者に対し、経営維持・安定化のための支援策**を講じること **新規**
- (3) 各自治体が行う**乗用タクシーを活用した取組みについて、持続可能な地域公共交通を維持・確保していくための手段と位置付け、補助対象とするなどの制度整備を行い、積極的な支援を行うこと** **新規**
- (4) MaaSの早期導入に向けた基盤整備に関する支援事業の予算の確保を図るとともに、これに資する**交通系ICカードの普及につながる導入支援事業の拡充及び関連する予算の確保**を図ること **新規**

### 【提案の背景・現状】

- 「地域公共交通確保維持改善事業費補助金（サバイバル補助）」のうち、路線維持に係る「地域間幹線系統確保維持費国庫補助金」及び「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金」は**全国一律の算定基準等により、特に地方部では十分な支援となっていない**うえ、年々補助額も減少している。
- サバイバル補助のうち車両更新（購入）に係る「車両減価償却費等国庫補助金」については、多額の経費が一括で必要となるが、補助は5年間分割であり、また、市町村が主体となって運行するコミュニティバスは補助対象とはなっていない。
- 本県の地域鉄道である山形鉄道フラワー長井線は、鉄道施設の老朽化により、維持・修繕に今後多額の自治体負担が見込まれる状況にある。
- こうした中であって、**新型コロナウイルス感染症拡大による利用者減少に伴い、地域のバス・鉄道・タクシー等の事業者の資金繰りが厳しい状況にある**。地域公共交通を将来的に維持・存続させていくためにも、事業者への早急な支援が求められる。
- 地域公共交通の担い手に関して、政府の「地域交通フォローアップ・イノベーション検討会」では、**新たに乗用タクシーも位置付けるよう提言がなされており、市町村からも、過疎地域におけるタクシーの積極的な活用など**に対し支援を求める声が多い。
- 地方へのインバウンドやFIT（個人旅行）受入拡大のため、鉄道やバス等の複数の交通手段のスムーズな乗り継ぎが求められており、本県においても、MaaSの将来的な導入や仙台圏との連携も含む交通系ICカード導入等について、検討を進めていくこととしている。

### 【山形県の取組み】

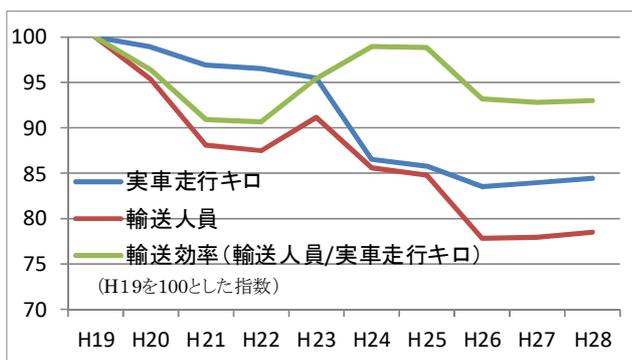
- サバイバル補助については、コロナ禍での事業者負担軽減のため、**県補助分について、概算払いも可能となるよう制度を見直した。**
- フラワー長井線については、平成 28 年度に沿線 2 市 2 町が「鉄道事業再構築実施計画」の認定を受けて上下分離方式を導入し、施設修繕等に対する財政支援や利用促進等に取り組んでいる。また、JR 左沢線とを結ぶ DMV 導入等、地域間ネットワークツールの充実に向けた検討を進めている。
- 令和 2 年 4 月には、**MaaS の早期導入**も含め、**持続可能な地域公共交通ネットワークの構築**に向け、国や市町村、交通事業者等とともに**県単位の協議会を立ち上げた。**

### 【解決すべき課題】

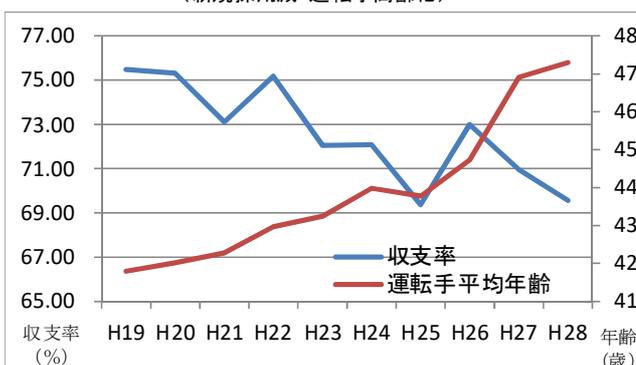
- バス事業者は、沿線自治体と連携し生産性向上に取り組んでいるが、人口減少下において大幅な利用改善は困難であり、沿線の実態に合わせて国庫補助事業の要件を緩和するなど、支援拡充が必要である。
- また、**コロナ禍により、厳しい状況にある地域公共交通事業者の経営安定に向けて、国庫補助金の支払い方法の見直し（補助金の概算払い）等の支援が必要**である。
- 地域鉄道の特別交付税措置（現行 30%）について、路線バス等と一体となった地域公共交通の維持・確保の観点から、地方バス路線と同等（80%）の措置が必要である。
- **地域公共交通の維持・確保の取組みに乗用タクシーを活用した場合、現在、政府の補助制度はなく自治体の負担が大きいことから、新たな制度整備が必要**である。
- 交通系 IC カードの導入には多大なコストと維持費を要し、中小のバス・地域鉄道の事業者にとっては大きな負担となるため、交通事業者への支援が必要である。

#### 県内主要路線バス事業者の現状

<需要の大幅減少と効率維持のためのサービス供給の絞り込み>



<運送事業収支率の悪化と人手不足の進行>  
(新規採用減・運転手高齢化)



#### 山形鉄道の現状 <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>

	～H27	H28～	R3～
自治体負担	6400 万円	8000 万円	自治体負担のかさ上げを検討中
施設整備等への国庫補助率	1/3	1/2	補助率 1/3 に減額予定
備考	H28 から上下分離方式に移行し、地域による様々な支援を実施		開業当初に地元自治体で 6 億円を拠出した基金残高は現在 5000 万円強 開業以来 30 年以上の老朽化車両の更新（約 2 億円）等が喫緊の課題

<乗用タクシーの活用例・R1.10.1 運行開始セレモニー>



〔南陽市において高齢者を対象に商業施設等の指定乗降箇所との間をワンコイン（500 円）で利用できるタクシーサービス〕