

令和3年3月11日

発 言 者	発 言 要 旨
高橋（淳）委員	地域密着型河川維持管理モデル事業の内容はどのようなものか。
河川課長	<p>河川維持管理の効率化と小規模建設業者の経営改善を目的に、県内4地域で令和3年度から4年度にかけてモデル事業を試行するものである。</p> <p>県が保有するバックホウ取付型の草刈り装置や河川ブルドーザー等を委託業者に貸与することで、草刈りや河床整正の効率化が図られるとともに、2年間の長期委託により、小規模建設業者が他の工事の合間を縫いながら人手を有効に活用することで経営改善が図られると考えており、2年間で効果の検証を行っていく。</p>
高橋（淳）委員	<p>令和3年度公営企業資産運用事業会計予算において、県営駐車場の年間利用台数が昨年より4,000台増加と見込んでいる理由は何か。また、一時借入金の限度額が、2年度は66億円であるのに対して3年度は2億円と大幅に減額した理由は何か。</p>
総務企画課長	<p>県営駐車場の利用台数の見込みについては、令和元年11月に閉館した県民会館の影響について精査したところ若干の増加が見込めると考えている。また、2年9月に販売を開始した子育て応援定期券の販売数を来年度更に拡大することから合計で4,000台の増加を見込んだところである。</p>
財務主幹	<p>これまでの一時借入金の限度額は、当事業において資金の貸付けや出資を行う際に手元の資金が不足する場合を想定し、多めの限度額を設定していたが、金融機関から一時借入れをしてまで資金の貸付け等の事業を実施する必要性を改めて検討した結果、企業局における他事業の一時借入金限度額の設定の考え方と同様に、過去3年間における1か月の平均支出額を賄える金額としたものである。</p>
高橋（淳）委員	<p>山形県自転車ネットワーク計画について、案内看板の整備や情報発信等を今後どのように進めていくのか。</p>
道路保全課長	<p>現在、交通拠点間や観光拠点間を念頭に、来年度の案内表示や路面表示の整備区間を検討しており、来年度のシーズン前までに設置を完了したいと考えている。その後、課題等を改めて整理した上で令和6年度までに県内全区間を完了するよう計画している。</p>
企画主幹	<p>情報発信については、観光文化スポーツ部において県の公式観光サイトにサイクルーツリズム専用サイトを作成する予定であることから、連携して県内外への情報発信に取り組んでいきたい。</p>
阿部委員	<p>戸沢立川道路が新規事業化に向けて進んでいるが、高速道路等の整備における県の負担割合はどうか。</p>
高速道路整備推進室長	<p>道路法等に基づき、国が行う道路の改築事業は国の負担割合が3分の2とされており、そのうち高速道路の直轄区間は4分の3とされている。さらに、本県の場合、令和2、3年度は後進地域の特例により国の負担割合が1.11倍引き上げられている。また、県の負担分については、Aダッシュ路線（高速自動車国道に並行する一</p>

発 言 者	発 言 要 旨
阿部委員	<p>般国道自動車専用道路) 及び地域高規格道路は約 45%が交付税により措置されるとともに、直轄区間においてはほぼゼロとなる。</p> <p>どのような場合に有料区間または無料区間となるのか。</p>
高速道路整備推進室長	<p>採算性などを考慮して区間によっては国が整備を行っており、NEXCOが整備した区間を有料、国が整備した区間を無料としている。</p>
阿部委員	<p>3月9日の社会資本整備審議会道路分科会東北地方小委員会では、戸沢立川道路についても議題とされているが、どのような内容であったのか。</p>
高速道路整備推進室長	<p>戸沢立川道路についてはこれまでも計画段階評価として3回審議されており、今回は新規事業採択時評価の審議が行われ、新規事業化が妥当との判断がなされた。</p>
阿部委員	<p>新規事業化の決定はいつ頃となるのか。</p>
高速道路整備推進室長	<p>今後本省で開催される事業評価部会の結果を踏まえ、予算が成立したタイミングで新規事業化が決定する。報道では、今年度内に令和3年度予算が成立の見込みとされており、そのタイミングで新規事業化が決定すると見込まれる。</p>
阿部委員	<p>「道の駅米沢」では、災害に備えてどのような対策を講じているのか。</p>
道路整備課長	<p>自家発電装置、貯水タンク、防災トイレを備えるほか、駐車場が広いことから避難場所としても利用されるものと考えている。</p>
阿部委員	<p>道の駅やパーキングエリアをヘリポートとして活用する事例はあるのか。</p>
道路整備課長	<p>「道の駅いいで」、「道の駅白い森おぐに」及び「道の駅尾花沢」の3箇所でヘリポートのスペースを設けている。</p>
阿部委員	<p>防雪柵の設置に係る予算はどの程度計上しているのか。</p>
道路保全課長	<p>年間を通した防雪柵の組立・撤去費用として約4億円を計上している。</p>
阿部委員	<p>防雪柵の吹き止め柵、吹き払い柵、吹き溜まり柵といった型式はどのように使い分けているのか。</p>
道路保全課長	<p>以前は田んぼの中に冬期間だけ吹き溜まり柵を設置していたが、その後吹き払い柵の設置が多くなり、平成10年代からは道路の路肩に設置できる吹き止め柵を設置している。現在の設置割合は吹き払い柵が約7割であるが、今後は吹き止め柵を設置していく。</p>
阿部委員	<p>高速道路等に設置されている有孔板の防雪柵は、県管理道路に設置しないのか。</p>
道路保全課長	<p>高速道路等の場合は防雪柵を盛土部分に路面から離して設置でき、路面側に雪が溜まっても支障がないことから、低コストで済む有効板の防雪柵を採用していると</p>

発 言 者	発 言 要 旨
	聞いているが、県で標準的に設置している吹き止め柵は路肩に設置するものであり、路面に雪が溜まらないような防雪柵を採用している。
阿部委員	設置費用は吹き止め柵が安いのか。
道路保全課長	メーカーにより違うため一概には言えないが、費用対効果を検討した結果を踏まえて設置している。
阿部委員	年間でどの程度設置しているのか。
道路保全課長	緊急性や危険性を踏まえ優先度の高い地点から進めており、短期アクションプランでは年間1 km 弱の整備を進める目標としている。
阿部委員	人手不足に加え、毎年の設置・撤去費用も大きいと思われることから、通年設置を検討すべきと考えるがどうか。
道路保全課長	コスト削減を検討するため10年ほど前に通年設置を試行したが、沿線の地権者から遮光による農作物の収量減少等の苦情があったことから、大部分で断念した経緯がある。今後検討した上で、可能な箇所があれば設置していきたい。
阿部委員	空港の滑走路における耐震化対策の状況はどうか。
空港港湾課長	滑走路、誘導路及び乗降等を行う場所であるエプロンについて、過去に液状化の可能性を調査しており、山形空港は地盤が固く問題ないが、庄内空港は液状化が懸念されたことから空港建設の際に液状化対策を実施している。
阿部委員	300万円の予算が計上されている空港の長寿命化対策の内容はどうか。
空港港湾課長	滑走路、誘導路及びエプロンの補修を行うものであり、特に航空機の着陸時に接地する部分やターンする部分、排水・融雪のために施工しているグルーピング（溝）部分の破損を補修するものである。
阿部委員	砂防ダムにおける中小水力発電の適地調査の実施状況はどうか。また、令和3年度に実施予定の中小水力発電新規電源開発事業の概要はどのようなものか。
電気事業課長	砂防ダムにおける中小水力発電の適地調査については、環境エネルギー部において平成30年に実施し、県内の33地点を抽出した。企業局では、適地調査の結果をベースに3地点を候補地として選定し、令和元年度はこの3地点について外部委託により想定出力や概算工事費等の概略設計を実施している。このうち1地点については、今年度、流量観測を実施しており、来年度は中小水力発電新規電源開発事業により観測を継続していくこととしている。
阿部委員	現在検討を進めている3地点はどの地域か。また、出力はどの程度で、年間発電量は一般世帯で何世帯分を想定しているのか。
電気事業課長	2地点が置賜地域、1地点が村山地域である。置賜地域で検討を進めている発電

発 言 者	発 言 要 旨
	所については、出力が 500kW 程度、年間発電量は一般世帯約 700 世帯分を想定している。
木村委員	新広域道路交通計画について説明があったが、今後整備を進める広域的な道路は、県境を跨ぐ場合、どちらの県が事業主体となるのか。
道路整備課長	県境を跨ぐ場合は隣県と調整しながら進めており、現道の管理者をもとに事業主体を決定している。
木村委員	新広域道路交通計画案では米沢喜多方間が一般広域道路に位置付けられているが、東北自動車道のリダンダンシー確保の観点から高規格道路に位置付けるべきと考えるがどうか。
道路整備課長	今回の計画においては、米沢喜多方間は東北自動車道のリダンダンシーの確保を目的としたものではなく、隣接する都市圏を結ぶ道路として一般広域道路に位置付けている。
木村委員	東北自動車道に壊滅的な被害があった場合を考えると、東北中央自動車道の喜多方方面への延伸は防災上も必要であり、米沢市からも要望があることから検討してほしい。
木村委員	東日本大震災が発生した当時の道路関連の被害状況はどうか。
企画主幹	県管理道路では、舗装の亀裂や排水ポンプの停止によるアンダーパスの冠水などにより 10 区間で通行止めとなったほか、国管理道路でも橋梁接続部の隆起などの被害があった。
木村委員	防災・減災、国土強靱化のための 3 か年緊急対策（以下、「3 か年対策」という。）による整備状況を踏まえ、県土整備の脆弱性についてどう評価しているのか。
企画主幹	3 か年対策による整備箇所では自然災害の発生はなく大きな成果があったと考えているが、未整備箇所では多くの被害があったことから、未だ十分とは言えず、防災・減災、国土強靱化のための 5 か年加速化対策（以下、「5 か年対策」という。）で取組みを推進していきたい。
木村委員	5 か年対策の詳細はどうか。
管理課長	重点的な取組みとして、① 7 月豪雨を踏まえた流域治水に向けた河川・砂防等のハード整備、② 暮らしと産業を支える道路ネットワークの整備に向けたインターチェンジアクセス道路の整備や無電柱化の推進、③ 予防保全型インフラメンテナンスへの転換による橋梁やトンネルの長寿命化対策などを進めていく。
木村委員	新年度の予算編成にあたって留意した点はなにか。
管理課長	3 か年対策最終年度の配分額の 2.9 倍の金額が 5 か年対策で配分されることから、今後は予算の執行が重要と考えている。フロー効果を高め、ストック効果を早

発 言 者	発 言 要 旨
	<p>期に発現させるため、執行体制の強化や工事発注規模の拡大、施工時期の平準化、積算・工事監督業務の一部外部委託、デジタル化など、発注者と受注者で連携して取り組んでいきたい。</p>
木村委員	<p>建築物における再エネ導入や木造化、災害に備えた蓄電池の導入などの動きを報道で目にするが、県の公共施設の建築にあたっての考え方はどうか。</p>
営繕室長	<p>公共施設の建築における脱炭素については三つの観点から進めており、一つ目としては新築の際の断熱サッシやペアガラス、LED照明の導入による建物自体の省エネ化を進めている。二つ目としては、太陽光発電設備を屋根や壁に設置することによりエネルギーの脱炭素化を進めている。三つ目としては、建物の木造化・木質化やバイオマスエネルギーの活用によるカーボンニュートラルの推進であり、法規制や導入コストなどの課題もあるが、可能な限り導入を進めている。</p> <p>また、蓄電池の導入については、公共施設では非常時にも十分な発電量が必要であることから重油等を燃料とする発電機を導入している。太陽光発電による蓄電池は発電量が小さいことや高額である等の課題はあるが、必要に応じて導入を検討したいと考えている。</p>