

令和6年4月24日

発 言 者	発 言 要 旨
伊藤(香)委員	<p>令和5年12月に「山形県建設DX推進戦略(加速化プラン)」を策定し、6年度から本格的に取り組んでいくが、建設DXに係る人材育成・確保に要する事業の概略はどうか。</p>
建設技術・DX 推進主幹	<p>県では、本県の建設産業が抱える担い手不足等の課題の克服と4Kの実現等を目的として、令和5年12月に「山形県建設DX推進戦略(加速化プラン)」を策定し、この推進戦略を官民一体で推進するために、6年3月14日に「山形県建設DX推進協議会」を設立した。</p> <p>協議会では、主に推進戦略に掲げる施策の実施状況の検証及び見直し、デジタル人材の育成に係る研修計画等の立案及び実施に関して取り組んでいくこととしている。</p>
伊藤(香)委員	<p>推進戦略には、①整備DX、②メンテDX、③行政DX、④人材DXの4つの項目があり、各項目で非常に前向きな数値目標を盛り込んでいる。</p> <p>協議会では官民協働で施策に取り組んでいくこととしているが、数値目標の達成に向けて、県の取組と民間でやるべきことをどのように整理しているのか。</p>
建設技術・DX 推進主幹	<p>県の取組としては、まずICT活用工事を推進するため、測量設計コンサルタントを中心に「やまがたICT支援隊」を組織し、デジタル技術等に関する支援等をしていきたいと考えている。現在、協議会内に作業部会を設け、「やまがたICT支援隊」の要綱等について意見照会を行っている。</p>
伊藤(香)委員	<p>令和6から8年度までが短期重点期間に設定されていることから、現場の意見を尊重し、協力を得られるように進めてほしい。</p>
伊藤(香)委員	<p>若者が就職先を選ぶ際は働き方を重要視しており、休暇や労働時間、福利厚生に目が向いている。建設DXの推進は働き方の改革でもあり、若年層の就業割合の増加について数値目標を掲げて取り組んでほしいと考えるがどうか。</p>
建設企画課長	<p>県発注工事では災害復旧等の場合を除き、昨年7月から週休2日制を原則として発注することで労働時間の短縮を進めており、併せてDXを推進することで生産性の向上による工事時間の短縮にも取り組んでいる。また、現場でICTが活用されていることがまだ一般には知られていないため、建設業魅力発信事業費による山形県建設業協会への補助を通して、若者に現場を見てもらう機会を作りながらコンテンツをまとめて発信していく。</p> <p>県全体で人口・担い手の減少が進んでいる中、建設業だけの数値目標を示すことは難しいが、意見を聞きながら研究を進めていきたい。</p>
伊藤(香)委員	<p>建設業魅力発信事業費では、中高生を対象とした最新のデジタル技術の体験会や中学生を対象とした職場見学会にも取り組んでいくとのことだが、中学生等をターゲットに設定する理由は何か。</p>
建設企画課長	<p>高校進学の際、工業・産業系や一般教育課程等のいずれかを選択していく中で、</p>

発 言 者	発 言 要 旨
伊藤(香)委員	<p>中学生に建設業の魅力や現状を十分に認知してもらうため、中学生もターゲットに含めながらPRしていくこととしている。</p> <p>子どもの時から建設業を身近な存在として見せていくことは将来の就職や人材確保にもつながるものと考える。</p>
高橋(弓)委員	<p>交通安全道路事業費において新しく取り組む「ゾーン30プラス」の取組概要はどうか。</p>
道路整備課長	<p>交通安全道路事業費は、誰もが安心して道路を利用できるようにするため、交通事故危険箇所や交通渋滞を解消するための交差点改良のほか、児童を通学路での交通事故から守るため、学校や教育委員会、警察及び道路管理者が連携して通学路の合同点検を行い、対策が必要とされる箇所に対して、歩道の設置や歩行空間のカラー化等を優先して実施するものである。</p> <p>「ゾーン30プラス」は警察と道路管理者が連携して実施するもので、歩行者等の通行を最優先にするため、通過交通を可能な限り抑制することが望ましい区域内の交通安全の確保を図る取組である。具体的には、警察において区域内の最高速度を時速30km以内に制限した上で、道路管理者は区域内に物理的デバイスを設置することで速度の抑制や外周道路の整備などに取り組んでいる。</p> <p>生活道路には通学路に指定されているものも多く、「ゾーン30プラス」などの新しい取組を通じて、通学路等の交通安全の確保を図っていきたい。</p>
高橋(弓)委員	<p>「ゾーン30プラス」の取組予定はどうか。</p>
道路整備課長	<p>現在、4地区で予定している。まず「ゾーン30プラス」に指定した上で、地域の警察、道路管理者及び地域住民が議論し、具体的な整備等を進めていく。</p>
高橋(弓)委員	<p>良質住宅ストック形成推進事業費は、県と市町村が連携した上で、新築や住宅リフォーム等に対して支援する事業と聞いている。</p> <p>令和5年度は新型コロナウイルス感染症対策として新しい生活様式への対応に係る経費が含まれていたが、6年度は補助メニューからなくなったのか。</p>
住宅対策主幹	<p>今年度は補助メニューから外している。今年1月の能登半島地震を踏まえ、今年度は新たに防災対策として防災ベッドや耐震用シェルターへの補助メニューを追加している。</p>
高橋(弓)委員	<p>令和5年度は筋交いを入れた補強工事や主要構造部の柱の補強等も補助対象としていたが、これらを対象外とした理由はどうか。</p>
建築行政主幹	<p>前年度のリフォーム事業で耐震部分補強を補助要件としたものは全体の1.4%と、あまり使われていなかったということもあり、今年度は減災対策に特化したメニューとしている。</p>
高橋(弓)委員	<p>事業の活用を促すため、防災ベッドやシェルター等が補助対象となることの周知を十分に行ってほしい。</p>

発 言 者	発 言 要 旨
高橋(弓)委員	河川流下能力・持続化対策事業費は支障木等を撤去する事業と聞いているが、支障木の発生を抑えるための対策の検討状況はどうか。
河川課長	<p>河川内の支障木は洪水の助長にもつながるため、支障木の発生を抑えていくことは重要な課題と認識している。支障木の大半は成長が早いニセアカシアであり、伐採しても切り株から再生して5年程度で元に戻るため、抜本的に解決するには根元から取り除くことが有効と考えている。</p> <p>ただ、根を取り除くための作業は経費が掛かり増しするため、導入が進まず、県ではこれまでも有効な方法について検討してきたところである。</p> <p>昨年度は維持修繕業者を対象として、支障木の伐根から破碎処分までの作業の実演会を開催し、機械の導入を検討してもらっている。引き続き、国土交通省や他県の先進事例を踏まえながら研究していきたい。</p>
木村委員	令和4年8月の豪雨により被害を受けた国道121号大峠道路における復旧工事の進捗状況と今後の見通しはどうか。
砂防・災害対策課長	河川側の斜面崩落防止のため法面工事を実施しており、まもなく完成予定である。併せて橋梁工事に着手しており、「公共工事の品質確保の促進に関する法律」に基づき適切な事業期間を確保した上で、令和7年度中の完成を目指している。
木村委員	資材高騰の影響で鋼材の入荷が遅れる等のトラブルは発生しているか。
砂防・災害対策課長	様々な事情により、そのようなトラブルは発生している。実施に当たっては実勢の単価に基づいて、国と変更協議を行いながら進めている。
木村委員	夜間の通行における工事の安全対策はどうか。
砂防・災害対策課長	夜間も安全に通行できるよう努めている。
木村委員	国道121号は物流道路でもあり、緊急輸送道路及び避難道路でもある。今回の復旧を含め、非常に重要な道路と認識のもとで進めてほしい。
木村委員	国道13号栗子トンネルから福島県の方に約5km進んだ地点に道路が隆起している箇所があるが、安全性に問題はないのか。
高速道路整備推進室長	道路を管轄している国土交通省の福島河川国道事務所からは回答を得ていない。
木村委員	東北中央道大笹生トンネルでも水漏れする部分があり、併せて情報収集に努めてほしい。
楳津委員	今年の冬は暖冬・少雪だったが、過去5か年平均の累計降雪深と比較してどうか。
道路保全課長	今冬は令和元年度に次ぐ暖冬・少雪であり、3月末時点の指定観測地点のデータによると、過去5か年平均の394cmを大幅に下回る298cmである。

発 言 者	発 言 要 旨
榎津委員	令和2年から除雪オペレーターの稼働保障制度がスタートしたが、これまでの支払実績はどうか。
道路保全課長	稼働保障制度の創設後、今冬が初めての適用となる。稼働保障費約8億円に対して6億円が3月末時点における実稼働費として執行済みであるため、残り2億円が稼働保障費として受託業者に支払われる予定である。
榎津委員	8億円の積算根拠はどうか。
道路保全課長	対象機械の日当たりの稼働保障費に基準日数を掛けた金額を保障している。具体的には、日当たりの稼働保障費は午前1から6時までの早朝除雪の件費とし、基準日数は出動基準となる降雪深10cmとなった日数の過去10か年分のデータを基に委託工区ごとに算出した上で定めている。
榎津委員	公共工事における工期をどのように設定した上で、発注しているのか。
建設技術・DX 推進主幹	本県では国土交通省で設定している積算基準を準用しており、施工の歩掛を基に積算した上で週休2日制等の不稼働率を考慮して工期を設定している。
榎津委員	週休2日制の導入により積算が大きく変わった点はあるか。
建設技術・DX 推進主幹	週休2日制の導入に必要な経費を算出するため、労務費や共通仮設費、現場管理費等を補正する係数を掛けて積算している。 発注時点で予想できない要因による場合は約款に基づき対応できるようにしており、受注者・発注者間の協議により決定することとなる。なお、発注者側に対しては県が実施する研修等を通して、協議を踏まえて対応するよう周知していきたい。
榎津委員	企業局が所管する水道管における耐震化の進捗状況及び今後の取組はどうか。
水道事業課長	企業局が所管する広域水道供給事業の管の総延長257kmに対して185km、72.1%が耐震化されており、全国21の広域水道事業者の平均67.6%を上回っている。 また耐震化されていない管についても、今後、老朽化への対応と併せて耐震化を進める計画であるが、企業局所管の管は比較的新しいため、令和20年頃から耐震化を始める予定である。
榎津委員	耐震化が進んでいないと能登半島地震のように非常時に水道が供給できなくなる恐れがある。耐震化未導入の市町村もあるため、県は市町村に対して敷設を進めるよう指導をしてほしい。
森田委員	これまで酒田港の基地港湾の指定に向け、国土交通省に対して働き掛けを続けてきた中で、酒田港整備事業費において洋上風力発電の拠点整備に向けて注力していくが、これまでの経過及び今後の整備内容はどうか。
空港港湾課長	基地港湾には洋上風力発電設備の風車部材の組立てと積出し等を行う機能が必

発 言 者	発 言 要 旨
	<p>要となるため、今年度から国と分担した上でその機能を満足する港湾施設の整備を行っていく。具体的には、国において大浜地区の旧埋立処分場に地耐力を強化した水深12mの岸壁を新たに整備するとともに、航路・泊地の水深を確保するために水深12mまで浚渫工事を行う。県では、泊地の静穏度を確保するための波除堤とふ頭用地の整備を行うほか、関連事業として昨年度から高砂埋立護岸工事を進めている。これらの事業については、現在公募している発電事業者に令和10年度から最長30年間貸し付けすることになるため、9年度までに整備を完成させる必要がある。</p> <p>基地港湾指定の手続きについては、4月8日に開催された国土交通省の洋上風力促進小委員会において酒田港を基地港湾に指定することに異議は出なかったと聞いており、今後は手続を経て基地港湾に指定されると見込んでいる。</p>
森田委員	基地港湾の指定を見据えた今後の全体的な計画はどうか。
空港港湾課長	<p>基地港湾の整備を令和9年度までに完成させ、その後、整備した場所を発電事業者に貸し付け、発電事業者は岸壁やふ頭用地を利用した風車の組立て・積出しを行う。</p> <p>それ以外ではCTV（洋上風力発電向け作業員輸送）船が酒田港を利用することとなるが、比較的小さい船であることから、新たに岸壁等の整備をすることなく、既存の岸壁を使用する予定である。</p>
森田委員	資材等は国外から輸入することになると思うが、地元への経済効果はどうか。
空港港湾課長	<p>洋上風力建設に伴う経済効果として、発電設備は海外からの輸入が想定されるため、酒田港の利用拡大に効果があると考え。</p> <p>また風車の組立てにあたり、作業員の配置や海洋基礎工事に係る根固め工事など、地元企業への受注機会の拡大効果のほか、風車の維持管理等も新たな産業として期待ができる。地域産業の振興や雇用の創出に加えて、交流人口の拡大等にも期待ができると考えている。</p>
森田委員	基地港湾に指定されると地元経済の活性化も期待できる。洋上風力発電は政府の再生可能エネルギー普及の切り札に位置付けられる重要政策であるため、引き続き基地港湾の指定に向けて取り組んでほしい。
石川(正)副委員長	企業局所管の発電所の老朽化に対する更新の基本的な考え方はどうか。
参事(兼)電気事業課長	<p>運転開始から80年目を迎える水力発電所については、順次、大規模なリニューアル工事の実施を計画している。なお、まだ80年目には達していないものの、倉沢発電所は建物に耐震性が低いこと、肘折発電所は導水路トンネルの劣化が激しいことから、それぞれ前倒しで工事を行っている。</p> <p>また、太陽光発電や風力発電は導入して日が浅いため、更新時期については設備状況を踏まえて今後判断していく。</p>