

令和6年3月13日

発 言 者	発 言 要 旨
小松委員	<p>能登半島地震が発生した際、救援ルートを速やかに確保するために国や自治体、建設業界が24時間体制で道路を緊急復旧したとの報道があった。災害発生時は、消防隊や自衛隊といった公の組織の活動は大きく報道されるが、建設業界の活動は話題になりにくい。人材確保の観点からも、建設業界が社会貢献をしているということをしかりと世に示すことが重要と考えるが県土整備部長の所感はどうか。</p>
県土整備部長	<p>能登半島地震では、建設業者が消防隊や自衛隊に先駆けて道路の復旧作業を進めていたと聞いている。このような活動は広く知ってもらいたいと考えている。国土交通省北陸地方整備局では、建設業協会の会員の活動について、社名を明記してSNSに投稿をしていたようである。</p> <p>対策としては、活動のビジュアルを高めることが1つ挙げられる。本県の職員も被災地に派遣されたが、作業服姿が目立たず、消防隊等の方が目立ってしまう。こうした状況も踏まえ、この度の作業服リニューアルに際し、背中に大きく「山形県」とデザインしたところである。</p> <p>また、業界を含め、災害対応とは別に災害広報を担当する部隊を作るべきと考える。災害発生時に予めどのような広報をするかを検討しておくことも必要であり、業界と議論したい。</p>
小松委員	<p>建設業界との災害協定の締結状況はどうか。</p>
企画主幹	<p>県建設業協会と協定を結んでおり、震度5以上の地震が発生した際に自動的に河川や道路の点検が実施されるよう、協会において発災時の会員の配置を決めている。また、応急復旧についても迅速に協力が得られるような協定となっている。</p> <p>県建設業協会のほか、県測量設計業協会とも協定を締結しており、発災時の復旧作業において協力を得ることとしている。</p>
小松委員	<p>日本石材産業協会山形支部からも、県と災害協定を結びたいとの話を聞いており、発災時は様々な専門技術が必要な場合もあると思われるため、各種業界との協力体制づくりに前向きに取り組んでほしい。</p>
小松委員	<p>今冬の少雪による除雪業務の稼働保障の状況はどうか。</p>
道路保全課長	<p>稼働保障は各地域でばらつきがあり、工区ごとには算出していない。なお、除雪費の執行状況としては、置賜で8割、北村山で9割、その他地域では10割を超える状況となっている。</p>
小松委員	<p>業界関係者から稼働保障制度の課題についての意見をいくつか聞いている。稼働保障制度が除雪体制の維持・継続に資するものとなるよう、業界から改善の意見を聞く場を設ける必要があると考えるがどうか。</p>
道路保全課長	<p>稼働保障制度については、県建設業協会の各支部から改善の要望が出されている。先週、除雪業務の受託業者に対して雇用状況のアンケート調査を実施したところであり、また、来年度早々に県建設業協会と要望内容についての意見交換をする場を</p>

発 言 者	発 言 要 旨
小松委員	<p>設けたいと考えている。</p> <p>令和6年度当初予算で要求している建設DXによる生産性向上と人材育成・確保の取組内容はどうか。</p>
建設技術主幹	<p>人材育成として、3次元CADの導入や民間研修への参加等を予定している。今年度よりも、良い成果が出るよう取り組んでいく。</p>
小松委員	<p>令和6年度当初予算で要求しているやまがたの木造住宅建設担い手育成事業費の詳細はどうか。</p>
建築行政主幹	<p>現在、業界団体や職業能力開発専門校等で組織する山形の家づくり「未来の匠」育成協議会で、高校生向けの研修会を開催しているが、来年度はその内容を拡充したいと考えている。</p>
小松委員	<p>県土整備部及び総合支庁建設部の作業服のリニューアルについては、職員や学生・高校生にとってモチベーションの向上に資するものだと思う。作業服に併せてヘルメットや靴、防寒着等についても整備していく必要があると考えるがどうか。</p>
企画主幹	<p>現在使用しているヘルメットは古いタイプのものであり、また、靴や防寒着も動きにくいという声もあることから、若手のプロジェクトチームにおいて若手の意見を聞きながら進めていきたいと考えている。こうした取組によって、県職員の土木職や建築職を希望する人が増えていくのではないかと考えている。</p>
小松委員	<p>高坂ダムでは、鳥海山系から水が流れ込むため、同時に土砂も流れ込む。設計時に規定されていた堆砂容量が、現在上限に達しているという話も聞くが、状況はどうか。</p>
河川課長	<p>高坂ダムは昭和42年12月に竣工した有効貯水量1,275万m^3の多目的ダムである。上流から流れ込む土砂については、設計時に100年間で堆積する計画堆砂容量284万m^3を見込んでいる。令和4年度末時点で283万m^3という状況であるが、洪水調節容量の部分に堆積している量は32万m^3で、洪水調節容量1,005万m^3に対して約3%程度であり、洪水調節や発電への支障はないと考えている。</p>
小松委員	<p>ダムの浚渫土砂は土砂リサイクルセンターに運搬する必要があるが、受入側としても新たにストックヤードを設置しなければならない。しかし、県内は農業振興地域に指定されている地域が多く、ヤードを設置するに当たっては農用地区域からの除外手続きが必要となるが、企業の利益取得のための除外手続きはハードルが高い。除外手続きの担当部局である農林水産部と連携して手続きを支援する必要があると考えるがどうか。</p>
建設技術主幹	<p>県としてもダムの浚渫土砂を利活用していきたいという方針であるので、業界団体と協議を行い、ストックヤードの登録を促していきたい。</p>
小松委員	<p>ストックヤード運営事業者登録制度により、災害復旧事業で発生した残土の自由処分はなくなるという認識でよいか。</p>

発 言 者	発 言 要 旨
建設技術主幹	<p>県の工事では自由処分は行っていない。一部の市町村では自由処分を行っている可能性があり、盛土規制法改正の趣旨を踏まえ、残土の処理が違法な盛土につながらないように、ストックヤードの有効活用による適正管理という県の考えを市町村にも伝えていきたい。</p>
小松委員	<p>来年度の道路施設長寿命化対策事業費の予算要求額がこれまでに比して大きくなっているが、来年度の事業内容はどうか。</p>
道路保全課長	<p>これまで5年かけて実施していた舗装状態の評価を、A I を搭載したスマートフォン等を用いて1年間で実施することができるようになった。県管理道路全体の評価が可能になったことから、来年度は、把握した舗装状況を踏まえ、国の緊急自然災害防止対策事業債を活用して集中的に舗装の長寿命化対策を実施する予定である。</p>
小松委員	<p>国では建築分野におけるB I Mの活用を推奨しているが、本県においては建築分野のD Xをどのように進めていくのか。</p>
営繕室長	<p>山形県建設D X推進戦略（加速化プラン）において、B I Mの導入促進を位置付けている。具体的な取組としては、来年度、上山高等養護学校及び山形盲学校の建替にかかる設計業務委託において、B I Mを活用することとなっている。B I M／C I Mの活用については、設計から施工、維持管理までを共通データ化することにより最大限の効果が発揮されるものと認識しており、まずは設計業務委託においてB I Mを活用し、効果検証も併せて行っていきたい。</p>
小松委員	<p>発注に際して、E I Rを示したのか。</p>
営繕室長	<p>E I RはB I Mの活用を依頼する際の仕様書のようなものであり、昨年度国が示した標準的なE I Rを踏まえ、どこまでB I Mを使用して作図をするか等について協議を行った。今回の事例をベースにして、県の標準的なE I Rを作っていきたい。</p>
小松委員	<p>石巻新庄道路の事業化の状況はどうか。</p>
高速道路整備推進室長	<p>石巻新庄道路と新庄酒田道路は、みちのくウエストラインとして日本海側と太平洋側を最短で結ぶ重要な路線であり、石巻新庄道路については令和3年7月に策定された新広域道路交通計画において高規格道路の調査中路線として位置付けられた。石巻新庄道路の高規格道路としての指定に向け、今後国から意見照会が行われる予定だが、現在国において意見照会の準備中とのことである。</p> <p>事業化に向け、宮城県と本県が連携し、両県の知事や議長、経済界等が国への要望活動を行っており、引き続き連携して活動を進めていきたい。</p>
小松委員	<p>通学路の安全確保について、令和6年度に要求している予算でどの程度取り組むことができるのか。また、ゾーン30プラスの取組予定はどうか。</p>
道路整備課長	<p>通学路の点検結果に基づき、ハード・ソフト両面の対策に取り組む予定であり、大きな取組としては、17路線で歩道設置整備を行う。</p> <p>また、ゾーン30プラスについては、今年度3エリアで取組を進めており、来年度</p>

発 言 者	発 言 要 旨
小松委員	<p>は1箇所追加して4エリアで対策を進めていく。</p> <p>新庄市に整備が検討されている道の駅について、来年度の県の支援予定はどうか。</p>
道路保全課長	<p>今回の山形県道路中期計画の見直しの中で、道の駅に関しての大きな見直しはないが、引き続き県としても協力していきたい。</p>
高橋（啓）委員	<p>新設される道路は、いわゆるバリアフリー法に基づいて高齢者等にとって使いやすい道路となっているが、国道348号の美畑アンダーパスは歩行者や自転車利用者にとって通行しにくいものとなっている。このアンダーパスについて山形県道路中期計画の見直しの中でどのような議論がなされたのか。</p>
道路整備課長	<p>当該アンダーパスについては、斜路付き階段の勾配が急であり、階段上部の上屋の配管等が経年劣化で損傷している状況を踏まえ、今回の計画の見直しの中で改善を行うこととして位置付けたところである。</p> <p>改善の検討にあたっては、道路の移動等円滑化に関するガイドラインを参考とし、勾配を緩くした斜路付き階段とするか、スロープのみの傾斜路として整備するかを検討した結果、傾斜路が望ましいが道路の幅や付替えが必要となり用地買収等も発生することから、限られた予算の中で斜路付き階段の勾配を緩やかにすることとした。</p>
高橋（啓）委員	<p>鉄道の線路が横断するアンダーパスで整備が必要な箇所は県内でどれくらいあるのか。</p>
道路整備課長	<p>県管理のアンダーパスで、美畑アンダーパスほどの改修が必要な箇所はない。</p>
高橋（啓）委員	<p>河川管理について、住民が河川を利活用できる環境づくりも重要と考えており、河川の脇に側道をつくり、健康づくりのために散歩等で活用したいという住民の声もある。河川が住民の憩いの場になるような状況が望ましいと思うが、県内での意見聴取を含め、そうした取組を行った例はあるか。</p>
流域治水推進室長	<p>河川改修を開始するタイミングで、地元からの要望や、利活用の提案、今後の維持管理への協力を得られるか等を踏まえて、親水性に配慮した川づくりを行うこととしている。</p> <p>来年度の取組の1つとして、上山の温泉街にある荒町川の支流の八幡堂川において、地元や市から「蛍のすむ川にして観光資源に活用したい」という要望があり、それを踏まえ河川整備をする際に発生する残地に池のようなものを作る計画を地元へ提案しているところである。</p> <p>また、大江町左沢の月布川と市の沢川は、重要文化的景観に指定されていることで、景観に配慮した川づくりが要求されており、治水効果を維持しながら、なるべく地形の改変を少なくするために盛土や掘削の量を少なくするような堤防の計画を進めている。</p>
高橋（啓）委員	<p>住宅リフォーム支援事業は、リーマンショックにより仕事が減っていた建築関係の組合からの要望を踏まえ、また、住宅市場の活性化による景気上げを目的として平成23年度に開始したものと認識している。事業開始から13年間の経済波及効果はどうか。</p>

発 言 者	発 言 要 旨
住宅対策主幹	<p>本事業は堅実な需要が見込める住宅リフォームを積極的に支援し、既存住宅の質の向上を図るものであり、県内の中小事業者からは高い評価を得ていると認識している。</p> <p>経済波及効果については、統計企画課の経済波及効果分析マニュアルを活用して評価したところ、平成23年から令和4年までの12年間の事業実績額1,048億287万円に対し、経済波及効果は1,500億9,225万円と1.43倍であった。波及効果としては高いものと捉えている。</p>
高橋（啓）委員	<p>カーボンニュートラルの実現に向けては、住宅リフォームの充実が必要と考えるが、予算拡充に向けた状況はどうか。また、事業実施に当たっては冬期間の工事は難しいことから、予算を繰り越して事業展開した方が利用者にとって活用しやすいと考えるが、協調補助を行う市町村との関係を踏まえた予算措置の考え方はどうか。</p>
住宅対策主幹	<p>リフォーム支援のメニューである寒さ対策・断熱化の内容としては、南側の外壁に面する居室を断熱化するといったものであり、カーボンニュートラルの実現に資するものとはなっていない。身近な中小事業者を活用してもらえるため、景気対策という視点では効果があったものとするが、今後、より良い住宅ストックの形成としてどのような政策を立案できるか検討していきたい。</p> <p>予算については、県は一般財源で実施しているが、協調補助を行う市町村は国からの補助金を活用して予算化しており、年度内の工事完了が求められることとなっている。</p>
高橋（啓）委員	<p>大型機の就航を目的とした山形空港及び庄内空港の滑走路500m延長の取組状況はどうか。</p>
空港港湾課長	<p>大型機の就航には年間乗客見込み数が1路線50万人必要とされている。一方で、中小型機の便数を増やして利便性を高めるという流れもあり、インバウンドの国際線拡大を目標として、滑走路延長の検討を続けている状況である。</p> <p>山形空港及び庄内空港の滑走路延長には、物理的な制約から多額の事業費が見込まれ、国の補助金の活用が不可欠である。しかし、補助金活用に当たっては、国から滑走路の必要性の根拠となる地域のビジョン、費用対効果を求められる。費用対効果については、インバウンドやリダンダンシー機能といった効果だけでは、お効果が事業費を上回るという説明が難しい。</p> <p>今年度は県内各地の各国からの訪客数を調査しており、来年度はこれまでの調査結果を踏まえた空港の機能強化に関する課題について、有識者や関係自治体、空港関係者等と勉強会を開催し、地域のビジョンや必要とされる空港機能等について意見をもらいたいと考えている。</p>
高橋（啓）委員	<p>街中を流れる河川や市街地の支障木の伐採について、地域住民から要望を出した場合、予算がなければ断られ、予算がある時はすぐ対応してもらえるといった状況で、公平性が無いように感じる。市街地の支障木の伐採基準はどうか。</p>
河川課長	<p>河川の支障木伐採については、国から河川区域内における樹木の伐採基準が示されており、治水上、支障となると認められる場合は、治水機能や環境機能に配慮しつつ、支障の大きいところから伐採を進めていくとなっている。県としては、平成22年3月に山形県河川維持管理計画を定めて流下能力向上に取り組んでおり、溢水被害のおそ</p>

発 言 者	発 言 要 旨
都市計画課長	<p>れがある河道の閉塞率が概ね 20%を超える河川を選定して支障木や堆積土砂の撤去を行っている。</p> <p>優先順位については、沿川の状況を総合的に勘案した上で選定している。市街地近郊は、家屋、商業施設、公共施設等が密集し、河川の氾濫によって甚大な被害が想定されることから優先的に対策を進めている。</p> <p>市街地における道路植栽については、都市の潤いを生み出す空間として植樹帯の整備を実施しており、基本的に歩道幅員 4.5m 以上の街路については植樹帯を整備する方針としているが、維持管理や積雪等の地域特性を考慮して地域住民と話し合いをした上で植栽をすることとしている。</p> <p>今年度は、11 路線で街路事業を実施しているが、植栽をしてほしいという要望があるのは3路線に留まり、植栽は減っていくような流れとなっている。</p>
道路保全課長	<p>街路樹の伐採については、見通しが悪い場合、車両や歩行者の通行の安全が確保できない場合及び成長しすぎて枝が折れたり倒木の恐れがあるような場合に伐採しているが、現状として交差点部や車両の出入口の伐採が中心となっている。</p> <p>また、根上がりにより歩道が凸凹して転倒の危険性がある場合や、落ち葉が多いといった場合には、地域住民との対話を重ねて植樹帯をなくすという取組も進めている。</p>
加賀副委員長	<p>企業局の全ての浄水場の電源をCO₂フリー化する取組について、再生可能エネルギー由来の電力を活用して来年度から想定値で約 95%のCO₂削減が可能となるとのことだが、残り約5%の削減に向けた具体的な対応の検討状況はどうか。</p>
水道事業課長	<p>CO₂フリーの電源に切替えを行っていない電源が3.8%、公用車等の燃料関係が1.5%あり、これらの電源については令和7年度を目途に県内の小売電気事業者と協議して切り替えていきたい。</p>
加賀副委員長	<p>再生可能エネルギー由来の電力は、化石燃料由来の電力よりコストが高いと思うが、電気料金や電力使用量への影響はどうか。</p>
水道事業課長	<p>企業局で発電した電力の売電の際に、水道事業への供給を条件とすることとしており、その中で電気料金についての提案も行っている。その結果、現状の電気料金よりも安い料金となり、水道事業への影響はない。</p>
加賀副委員長	<p>将来的には水道事業以外にも、県民ゴルフ場やその他企業局の施設でも電源CO₂フリー化の取組が必要になってくると考えるがどうか。</p>
総務企画課長	<p>発電所の電源は既に自らの発電電力で賄っており、公営企業資産運用会計事業の施設の電源については、県全体としての環境保全率先実行計画に基づく取組を進める中で対応していきたい。</p>
加賀副委員長	<p>今定例会で提案されている山形県道路占用料徴収条例の一部を改正する条例の制定について、電柱等の設置に係る占用料の増額による収入への影響はどうか。また、収入は県土整備部の事業に活用できるのか。</p>

発 言 者	発 言 要 旨
道路保全課長	約 1,800 万円の増収となる見込みである。また、収入の一定程度は道路管理の費用に活用している。
加賀副委員長	今定例会で提案されている山形県空港管理条例の一部を改正する条例の制定について、東京、名古屋及び札幌の3路線で山形空港への着陸料を減免することとしているが、本来得られるはずだった収入額ほどの程度か。
空港港湾課	<p>現在、山形空港に着陸する全路線において、着陸料を2分の1に軽減する措置をしている。今回提案した3路線については、さらに減免をし、羽田便は10分の1に減額、名古屋及び札幌便は免除とすることとしている。</p> <p>羽田便の現在の軽減率での収入は約2,990万円であり、新たな軽減率では約600万円となる。名古屋便は現在約2,650万円、札幌便は約1,300万円だが、この収入がなくなることとなる。</p>
加賀副委員長	建設労働者の賃金を適正に引き上げるための法案が国会で審議されており、成立すれば、標準労務費を国が示して下請け企業の賃金を守っていくということになる。この法律が施行された場合、県の役割はどうか。
建設企画課長	<p>法案の趣旨は、建設業の働き方改革や処遇改善を目指すものであり、労務費を削減して安く受注するような行為を禁止するとともに、著しく短い工期による請負契約を規制するものである。これまで、発注者側に規制はあったが、受注者側にも適用し、受発注者双方に規制を行うこととなる。</p> <p>仮に違反行為があった場合は、行政庁が勧告をすることになっており、県が許可した建設業者であれば県において勧告を行うこととなる。</p> <p>ただし、県では民間工事の情報を持っていないため、これまでの例で言えば外部から情報提供等があった場合に調査を行い、是正を勧告することになる。</p>
加賀副委員長	整備計画のない河川の浚渫や支障木の伐採等について、令和6年度予算で要求している河川維持修繕費1億9,400万円程度で県全域の維持修繕は可能なのか。
河川課長	河川維持修繕費は、応急的な対応としての支障木伐採や施設の修繕を行う予算である。樋門の長寿命化対策等計画的に対応するものは、国の補助事業や起債事業を活用しながら対応している。併せて、流下能力向上・持続化対策も活用しながら、工夫して現場で取り組んでいる。今後も各総合支庁のこうした取組を情報共有しながら、効率的な河川の維持管理に努めていく。
加賀副委員長	令和6年度予算で要求している国直轄河川事業費負担金約6億9,000万円ですべて具体的な整備がなされるのか。
流域治水推進室長	国において、最上川本川では須川や最上川下流の河道掘削、また新庄市畑地区の揚水ポンプ、さみだれ大堰のゲートの改善、さらに寒河江市や鶴岡市のかわまちづくりの親水空間整備等を行うものと認識している。