

令和3年6月29日

| 発 言 者 | 発 言 要 旨 |
|-------------|--|
| 原田委員 | 県内及び山形市における無電柱化の進捗状況はどうか。 |
| 道路整備課長 | 令和2年度末現在の県内における無電柱化の延長は、国道、県道、市町村道含めて約68kmで、そのうち山形市内で県が街路事業で整備した延長は13.2kmとなっている。 |
| 原田委員 | 無電柱化は大切であると考えているが、今後、どのように進めていくのか。 |
| 道路整備課長 | 無電柱化は防災、景観形成、観光振興などの観点から実施しているものであるが、山形県道路中期計画2028において令和10年度末までの整備延長目標を75kmと掲げており、整備を進めていく。 |
| 原田委員 | 無電柱化により歩道照明灯が設置できない場合はどうするのか。 |
| 都市計画課長 | 県の道路整備において、歩道照明は立体横断歩道等を除き設置していない。無電柱化の際は、設計段階から市町村、町内会等に説明し、必要な場合は県の工事に併せて歩道照明灯を設置してもらっている。引き続き、十分な事前調整に努めていく。 |
| 原田委員 | 令和2年度に野呂川が氾濫し床下浸水した地区があるが、河川改修工事の進捗状況はどうか。 |
| 最上川流域治水推進室長 | 平成25年度に、国道13号大野目交差点東側の穂積地内で野呂川の河道掘削等による流下能力を向上させる河川改修工事に着手しているが、現在の事業進捗率は約55%となっている。 |
| 原田委員 | 工事により、令和2年7月豪雨のような雨が降った場合でも、鈴川地区で浸水しなくなるのか。 |
| 最上川流域治水推進室長 | 野呂川については、流下能力を100トン程度広げる計画となっており、今年度、国道13号から県道山形山寺線の上流付近まで用地買収等を進めている。家屋移転後、順次、河道掘削や市道の架替えを進め、野呂川上流部の改修と山形市が整備を進める下水道雨水の接続を行うことにより、双月堰沿いの浸水被害の解消を図ることができると考えている。 |
| 原田委員 | 山形市議からも県と市の共同作業として進めていかなければ課題解決につながらず、早く県の改修を進めてほしいという意見があるが、市との連携状況はどうか。 |
| 最上川流域治水推進室長 | 鈴川地区の浸水被害の解消につなげるため、山形市下水道部局と緊密に連携して事業の進捗を図っていく。 |
| 原田委員 | 都市計画道路の旅籠町八日町線がいまだに渋滞しているが、旅籠町八日町線（本町工区）街路整備事業の工事の進捗状況と今後の見込みはどうか。 |

| 発 言 者 | 発 言 要 旨 |
|-----------|--|
| 都市計画課長 | 国土交通省の事業認可期間は平成 26 年度～令和 7 年度であるが、2 年度末時点での進捗率は事業費ベースで 60%となっている。完了が遅れないよう、しっかりと予算要求し取り組んでいきたい。 |
| 原田委員 | 国道 47 号について、今後石巻まで繋がるのに併せて、新庄酒田道路の未整備区間の整備も進むとのことであるが、新広域道路交通ビジョン及び計画を策定することによりさらに整備が進むのか。 |
| 道路整備課長 | 新庄酒田道路については着々と整備が進められている。石巻新庄道路については平成 10 年に地域高規格道路の候補路線に指定されたが、次のステップである計画路線の指定がなされていない状況であった。今回策定する計画において高規格道路として位置づけることは、事業化に向け一歩前進と考える。 |
| 原田委員 | 計画の高規格道路に位置付けられることにより、国から支援を受けられるのか。 |
| 道路整備課長 | 県版・東北ブロック版の計画が策定されると、国土交通大臣が計画にある事業中・計画路線を含め、投資の規模を勘案して、重要物流道路に指定することとなる。 |
| 原田委員 | 山形県道路中期計画 2028 がある一方で、新広域道路交通ビジョン及び計画も策定されれば、二重行政とならないか。 |
| 道路整備課長 | 中期計画は山形県内の県道全てを計画の対象としているのに対し、ビジョン・計画は主要都市間を結ぶ広域的な道路を対象としている。また、中期計画は県が独自に策定したものであるのに対し、ビジョン・計画は整備する際の事業主体が国土交通省及び山形県となることから、策定にあたっては両方で協議しながら進めているものであり、それぞれ役割が異なる。 |
| 高橋(啓)委員 | 近年、豪雨などによる災害が毎年のように発生している。災害復旧工事のための災害査定に時間がかかっているようであるが、改善できないのか。 |
| 砂防・災害対策課長 | 令和 2 年 7 月豪雨では、緊急性を要するような箇所については、災害査定を待たずに大型土嚢を積むなどの応急的な工事を実施した。河川関係の災害復旧事業では応急対応した 28 箇所について 9 月末までに完了したうえで、災害査定後に本格的な工事を行っており、5 月末の工事契約率は 8 割程度となっている。 |
| 高橋(啓)委員 | 空き家の現状はどうなっているのか。 |
| 建築住宅課長 | 総務省の住宅・土地統計調査によると、平成 30 年 10 月現在、県内の空き家数は約 5 万 4 千戸で空き家率は約 12%となっている。そのうち、持ち家で利活用可能な空き家が約 2 万戸、利活用困難な空き家が約 9 千戸、老朽危険空き家は約 1 千 3 百戸となっている。 |
| 高橋(啓)委員 | セーフティネット住宅登録制度に登録されているのはほとんどアパートであり、一戸建ての一般住宅空き家の利活用が課題である。今後、一戸建ての一般住宅空き家の利活用についてどのように考えているのか。 |

| 発 言 者 | 発 言 要 旨 |
|---------|--|
| 建築住宅課長 | 空き家の状況を最もよく把握している市町村と協力しながら進めていく。また、セーフティネット住宅登録制度については、所有者への周知が課題であり、市町村が開催する空き家相談会を通じて、空き家所有者への周知を図っていきたい。 |
| 高橋(啓)委員 | 平成 23 年度から住宅リフォーム補助を行っているが、これまでの経済波及効果をどのように捉えているのか。 |
| 住宅対策主幹 | 平成 23 年度の制度創設からの累計で 35,200 件の利用があり、補助対象工事費は 905 億円、これに伴う波及効果は 425 億円となっている。10 年間の評価として、年間 90 億円の受注高があり地元業者に対して貢献しているものと考えている。 |
| 高橋(啓)委員 | 平成 17 年 3 月に山形県都市計画道路見直しのガイドラインが示されたが、これまでどの程度の見直しが行われたのか。 |
| 都市計画課長 | 令和 2 年 3 月時点の県内の都市計画道路は合計延長 1,280 km で、このうち未改良の区間が 520 km、うち 30 年以上経過した約 380 km を見直し対象路線としている。ガイドラインにおいては、見直しの必要性、見直しの事務的な流れ、評価指標等を定め、市町村に対し長期未着手路線を適切に見直すよう促しており、これまで 12 市町村、62 区間、54 km の見直しが行われている。 |
| 高橋(啓)委員 | 長期未着手の都市計画道路が多く残っている要因は何か。 |
| 都市計画課長 | 都市計画道路の延長が長いこと、市街地での道路拡幅整備が多く、用地買収費や補償費、無電柱化や無散水消雪工などにより事業費が嵩む中で、国費補助を受けたとしても十分な予算を確保できなかったことが考えられる。 |
| 高橋(啓)委員 | 予算以外に、都市計画道路の見直しが進まない理由はどうか。 |
| 都市計画課長 | 都市計画道路は、まちづくりに必要かつ重要な道路として決定されてきており、道路の必要性や重要性は時代とともに変化しているが、まちづくりの主体である市町村において、将来的な社会経済情勢の変化を勘案してもなお必要かつ重要な道路と位置付けている場合もある。 |
| 高橋(啓)委員 | 高齢者から、山形市旅籠町八日町線など市街地での道路横断は距離が長く容易でないと聴いているが、安全確保策はどのような状況か。 |
| 都市計画課長 | 歩行者が市街地の信号交差点を横断する際に安全上重要なことは、歩行者用信号機の青時間が十分残っているうちに渡り始めることであると考え。このため、信号機を設置管理する公安委員会に対し、青表示の点滅や音で横断歩行者が安全性を認識できる設定とするよう、現場状況も確認のうえ伝えていきたい |
| 高橋(啓)委員 | 資産運用事業会計となっているゴルフ場事業や駐車場事業について、コロナ禍で利用者はどのようになっているのか。また、指定管理の内容はどのようになっているのか。 |
| 総務企画課長 | ゴルフ場事業については、指定管理者である(株)山形ゴルフ倶楽部が県に 1,500 |

| 発 言 者 | 発 言 要 旨 |
|--------|--|
| | <p>万円を納付して運営している。令和2年度の利用者数は2万7,777人で、過去最高となった元年度の3万924人から▲3,147人、▲10.2%となっている。減少要因は、新型コロナウイルスの感染拡大に伴い、県からの要請により4月25日～5月10日に営業自粛したことが影響していると考えている。</p> <p>駐車場事業については、指定管理者である(株)ヤマコーが県に1,948万円を納付して運営している。令和2年度の駐車台数は5万3,398台で、元年度の8万3,586台から▲3万188台、▲36.1%と、大きく減少している。減少要因として、コロナ禍の影響で様々なイベントが中止、外出自粛の要請、元年11月に以前の県民会館が閉館したことが影響していると考えている。</p> <p>いずれの事業においてもコロナ禍で大きな影響を受けているため、県では納付金の減額措置を行うとともに、指定管理者においても雇用調整助成金などをうまく活用して対応していただいている。</p> |
| 山科委員 | 県内における解体工事業者数の現状と推移はどうか。 |
| 建設企画課長 | 500万円以上の解体工事を行う場合は、建設業法上の「解体工事業」の許可が必要であるが、「とび・土工工事業」から独立して平成28年に出来たばかりの業種のため、ゼロから毎年増え続け、令和2年度末で668者となっている。また、500万円未満では、土木工事・建設工事・解体工事の建設業許可を持つ者以外は建設リサイクル法に基づく「解体工事業」の知事の登録が必要であるが、平成27年度の75者から現在は91者となっている。(委員長から許可を得て6月30日委員会で答弁) |
| 山科委員 | 解体事業は競争原理が働かず、費用が高すぎると思うがどうか。 |
| 建築住宅課長 | 分別解体は手間がかかることから費用も掛かり増しする。費用を抑えるためには、できるだけ複数の業者からの見積り合わせをすることが考えられる。 |
| 山科委員 | マンションであれば将来の解体費用等を積み立てていく制度があるが、一般住宅についても解体費用の積立て制度を設け、準備しておくことが必要ではないか。 |
| 県土整備部長 | 解体について、環境省が所管する建設リサイクル法においてミンチ解体は再資源化を妨げている等の理由から原則禁止され、分別解体が基本となっている。家電リサイクル法、自動車リサイクル法では、リサイクル代金を預託する仕組みがあるが、どのような仕組みにするかは国での検討が必要と考える。県としては、空き家が問題を引き起こさないよう、法律に則りながら市町村と連携して進めていきたい。 |
| 山科委員 | 県民ゴルフ場について、指定管理者の選定方法はどうか。 |
| 総務企画課長 | 指定管理者の選定手続きについては、公平性・競争性が担保されなければならないが、県のガイドラインに則って手続きをしており、弁護士、公認会計士等で組織する指定管理者審査委員会による募集要項、事業者決定等の審査を経て進めている。 |
| 山科委員 | 平成10年にオープンしてから23年が経過しており、老朽化している箇所の改修や抜本的なリニューアルについて、どのように考えているのか。 |
| 総務企画課長 | 日々の日常点検に基づく適切な修繕により施設の長寿命化を図っていくことが大 |

| 発 言 者 | 発 言 要 旨 |
|------------|--|
| 山科委員 | 切であるが、故障箇所については、優先順位を設定し費用負担の平準化を図りながら、計画的に改良工事を行っている。また、老朽化対策の財源に充てるため、指定管理者からの納付金を令和3年度から増額して対応している。 |
| 総務企画課長 | <p>県民ゴルフ場に係る地区別の利用状況及びジュニア層、女性の利用状況はどうか。</p> <p>令和3年4月及び5月は5,909名の利用者となっており、村山地区3,986名で67%、最上地区903名で15.2%、庄内地区515名で8.7%となっている。県外の秋田や宮城からの利用者もいる。</p> <p>18歳未満は、令和元年度の7名から3年（4月及び5月のみ）は34名と増加している。女性は、全体に対する割合が元年度の7.8%から3年度は8.9%に増加している。</p> |
| 山科委員 | <p>利用者の裾野を広げるため、ジュニア層や女性をどのように取り込んでいくのか。</p> <p>一般料金の半額～1/3程度となるジュニア料金を設定している。また、18～39歳についてはヤング優待の割引制度を設けており、令和2年度は7、8月のみだったが、3年度は9月まで続けることとしている。女性については、ドリンク、デザート、食事付料金を設定しているが、3年度は女性のみでの大会を実施するなどして利用者拡大につなげていきたい。</p> |
| 山科委員 | <p>最上地域における高規格道路の整備の見込みはどうか。</p> |
| 高速道路整備推進室長 | <p>縦軸である東北中央自動車については、全線事業化されており、泉田道路は令和4年度、新庄金山道路は7年度の開通見通しが示されている。横軸の新庄酒田道路については、一部未事業化区間もあるが、新庄古口道路が4年度、高屋道路が6年度の開通見通しが示されている。</p> |
| 山科委員 | <p>新庄酒田道路は整備が進んでいるが、石巻まで繋がった場合の効果をどのように見込んでいるのか。</p> |
| 高速道路整備推進室長 | <p>酒田港と石巻港を最短で結ぶルートになるが、第一の直接的な効果として、走行時間が短縮されることから、物流の効率化、観光での交流拡大が期待できる。また、災害時の支援道路としての機能、ダブルネットワークが構築されることによる安定性の確保などの効果も期待される。</p> |