

令和5年12月19日

発 言 者	発 言 要 旨
佐藤（正）委員	新エネルギー活用可能性調査研究事業の事業内容及び進捗状況はどうか。
電気事業課長	<p>ゼロカーボンやまがた 2050 の実現に向け、新たなエネルギーの事業の可能性について調査研究をするものである。具体的には、水素、合成メタン、合成燃料の3種類について、先進的な取組を行う自治体や民間企業、研究機関等を視察して情報収集をしてきた。</p> <p>また、カーボンリサイクルの調査研究も進めており、事業実施による産業振興の視点も加味し、情報収集から可能性調査、実証事業、事業化へと進めていきたい。</p>
佐藤（正）委員	事業化の具体的な想定はあるか。
電気事業課長	<p>どの分野に参入するかについては、民間企業とタイアップして事業を進められるか等も含め、国の政策や産業界及び技術革新の動向等を注視して検討を進めていきたい。</p>
小松委員	<p>今後発行を予定している、やまがた景観物語 100 ガイドブックについて、冊子にした経緯、出版の権利関係、収益及び県予算への反映等の状況はどうか。</p>
県土利用政策課長	<p>冊子にした経緯としては、今までもホームページやSNSでPRしてきたが、SNSに不慣れな世代もあり、冊子にしたところである。</p> <p>また、ガイドブック作成を含む景観魅力発信事業は、多くの部分を民間事業者へ業務委託しており、この受託者が出版元になる。販売価格は、出版元の設定で、税込 1,980 円となる。権利関係としては、県は景観に関する写真と記事の監修という立場であり、著作権は出版元である民間事業者に帰属するため、販売利益は事業者収入となり県の収入にはならない。</p>
小松委員	<p>デジタルブック化や自転車で巡れるポイントに特化した第2弾の作成等、発展性があると感じるが、今後の展開はどうか。</p>
県土利用政策課長	<p>外国語版の景観物語ガイドブックの作成を検討している。その際は、冊子ではなく、インターネットの電子書籍という形でできないかと考えている。</p>
小松委員	<p>やまがた健康住宅新築支援事業補助金の執行率が16%と低いが、課題はどうか。</p>
住宅対策主幹	<p>この補助金は、住宅が完成した後に交付申請書と実績報告書を一緒に提出してもらうこととしている。</p> <p>やまがた健康住宅の建設認証を受けることが補助要件となっているが、建設認証を受けるための事前の設計認証戸数は11月末で228戸である。このうち、全戸ではないにせよ、多くが補助金申請をすると見込まれるため、現状での執行率はまだ低いが、最終的には募集戸数である200戸に近づいていくと考えている。</p> <p>なお、本日現在の申請数は74戸で、執行率は37%である。</p>
小松委員	<p>年度末に完成した住宅に対する予算は来年度に繰り越すのか。</p>

発 言 者	発 言 要 旨
住宅対策主幹	単年度の補助金であるため、繰越しは想定していない。
小松委員	県の子算の区切りに合わせるのではなく、住宅を建設する側のタイミングに合わせる事が重要である。利用者目線での制度設計をお願いしたい。
小松委員	以前、高規格道路と地域高規格道路の区分があったが、ある時期から高規格道路と広域道路に道路区分が変更になった。今後、整備を求める路線が、国土交通省においてどの格付けになっていくのかが1つのポイントだと考える。道路の区分は国土交通省で現在検討中と聞いているが、動向はどうか。
高速道路整備推進室長	<p>令和5年10月末に社会資本整備審議会道路分科会国土幹線道路部会で高規格道路ネットワークのあり方の中間取りまとめが公表され、これまでの高規格幹線道路と地域高規格道路が、密接に関連する道路ネットワークとして機能を発揮していることを踏まえ、両道路が一体となった規格の高い道路ネットワークについては高規格道路として再定義された。</p> <p>12月に開催された国土幹線道路部会において示された高規格道路ネットワークの指定についてのスケジュールによれば、今後、国が地方の意見聴取を行い、県が新広域道路交通計画において高規格道路として位置付けた路線について、高規格道路に指定されるものと見込まれる。</p>
小松委員	高規格道路の指定に向けて県が意見する路線はどの程度あるか。
高速道路整備推進室長	新広域道路交通計画の中で、高規格道路として位置付けている路線は、東北中央自動車道、日本海沿岸東北自動車道、東北横断自動車道酒田線、石巻新庄道路、新庄酒田道路、新潟山形南部連絡道路であり、これらについては意見聴取を受けるものと考えている。
小松委員	今後の指定までのスケジュールはどうか。
高速道路整備推進室長	正式に意見聴取の連絡が来ていないため、スケジュールはまだわからない。
小松委員	地域間連携の観点から、隣県とつながることが重要であり、そのためには県道のI Cアクセス道路の整備が重要と考える。県北部におけるアクセス道路の検討状況はどうか。
道路整備課長	東北中央自動車道は、現在、新庄真室川I Cまでつながっており、そこから県境区間までに4箇所I Cが予定されている。うち、2箇所は国道13号に接続し、残り2箇所が県管理道路に接続するところである。そのうち1箇所は、新庄金山道路の金山南I C（仮称）に接続する県道であり、I Cから国道13号までの区間で拡幅工事を進めている。もう1箇所は金山I C（仮称）で国道344号に接続するところであるが、改良済みであり、新たな整備の計画はない。
小松委員	山形県道路中期計画は、5年先を見越しての計画であることから、これからできるI Cに対するアクセス道路もしっかりと目配せしながら計画を策定するべきと考える。例えば、真室川町の及位地域にできるI C等については、真室川鮭川線が

発 言 者	発 言 要 旨
道路整備課長	<p>アクセスするはずだが、1.5車線の部分も多く、近くに大きな工場があって大型車も多く通行することから危険な箇所である。こうした道路の整備促進も検討していくべきと考えるがどうか。</p> <p>山形県道路中期計画の見直しの中で施策として挙げているICアクセス道路については、ICに直接接続する1次アクセス道路であり、真室川鮭川線は2次アクセス道路であるため、ICアクセス道路としての整備は難しい。交通安全や生活圏間ネットワーク、生活幹線道路の整備といった観点から検討し、必要性に応じて対応していくことになると思う。</p>
小松委員	<p>1次アクセス道路ではないが、現場を見ると生活者にとっては1次アクセス道路とみなせると思う。整備の必要性についての県土整備部の考えはどうか。</p>
道路整備課長	<p>必要性に応じ、どういう整備ができるか等も含めて検討していかなければならないと考える。なお、国土交通省の補助要件は、1次アクセス道路の整備に限られているが、県内には他にも2次アクセス道路であっても、利用者にとっては実質的に1次アクセス道路となるような路線があることから、これらについても補助対象としてもらえるよう政府への施策提案等で要望を行っている。</p>
小松委員	<p>通学路の定義はどうか。</p>
道路整備課長	<p>小学校の児童が学校まで徒歩で利用する法指定通学路と学校で指定する学校指定通学路がある。</p>
小松委員	<p>近年、学校の統廃合が進み、以前は4km圏内に小学校があったが、今は10数kmという範囲が1つの小学校区となっているようなところが多くある。それによりスクールバスがこれまで通らなかったような県道を通る状況となり、バスを安全に運行できる状況を作ることが重要である。</p> <p>1.5車線幅で車がすれ違えないような路線もあり、スクールバスの通るルートは準通学路のような考え方で対応すべきと考えるがどうか。</p>
道路整備課長	<p>近年、学校の統廃合でスクールバスによる通学となるケースが非常に増えている。これまで児童たちが歩いていたところが、スクールバスの利用によって通学路ではなくなるという状況が多く見られる。しかし、バスのルートを通学路と同様に考えることにはなっておらず、そうしたところについては、スクールバスに限らず車両の安全な通行確保の観点から必要に応じて対応していかなければならないと考える。</p> <p>また、スクールバスは学校や地域によって、大きさ、ルート等に違いがあるため、ハード的な対応だけでなく、ルートの検討等も含めて、学校関係者等と一緒に総合的に対応していく必要があると考える。</p>
小松委員	<p>例年、警察、PTA、学校及び地域の方と一緒に合同の通学路点検の際に、スクールバスの通学ルートも一緒に確認する等の取組も必要と考えるがどうか。</p>
道路整備課長	<p>そうした取組について現時点では具体的な案はないが、今後、機会を捉えて関係者と一緒に検討していきたい。</p>

発 言 者	発 言 要 旨
小松委員	<p>コンクリートの再生骨材を供給する企業は多いが、バージン材を供給する企業は少なくなってきたため、同じ供給元が複数の市町村にバージン材を供給している。しかし、碎石単価は地域ブロック単位で決められており、遠方の市町村も近隣の市町村も同じ単価となり、遠方の市町村への供給は、実際の単価とは乖離した値段になっているということが課題である。西村山地域では、市町村ごとに単価を検討するモデル事業を実施していたが、その結果はどうか。</p>
建設技術主幹	<p>土木関係資材の設計単価は現場着単価を基本として設定している。令和3年度に調査した際、西村山地域で使用している碎石の約7割は関山地区からの供給となっており、関山からの運搬距離を考慮した場合、寒河江市と西川町等で設計単価が同じであることに対する是正要望があった。調査機関に確認したところ実勢価格の地域差が確認されたことから、昨年度、西村山全域統一単価から、単価設定地区を2地区に分割してより実態に即した単価設定を行った。</p> <p>今後も、実勢価格で地域差が明確に見られることが確認された場合は、細分化することで実態に即した単価設定となるよう努めていきたい。</p>
高橋（啓）委員	<p>今年10月に庄内橋桁製作架設工事請負契約解除事案で職員が処分されたが、人手が不足して業務を外部委託せざるを得ない中、県も精査して入札を行っているところ、業者から出された積算の誤りを見つけられなかったから処分というのは厳しいのではないかと思う。</p> <p>職員は残業もしながら一生懸命に業務を行っており、故意に間違っただけでないにもかかわらず、このような処分がされては全体的に職員の気分が沈んでしまう。県土整備部としても丁寧に対応すべきものだと考えるが、人事当局に対してどのような考えで対応してきたのか。</p>
県土整備部次長	<p>昨年度、県で実施した庄内橋桁製作架設工事請負契約においては、契約締結後に、予定価格の積算誤りが見つかり、契約を解除、議決を取り直すこととなった。相手先及び県議会にも迷惑をかけ、県行政を一時的に停滞させ、県民の信頼を揺るがす事態となったため、関わった職員が処分を受けた事案である。</p> <p>予定価格の積算に必要な設計書は外部委託で作成しており、納品された物の誤りに県も気付かなかった。県では様々な場面で確認作業を行っており、まず庄内総合支庁で県土整備部作成のチェックリストに沿って複数人体制でチェックをし、さらに本庁でも県土整備部でマニュアルに基づいて複数人体制でチェックをした。一連のチェック作業自体は、マニュアルに則って適正に行われたと思っているが、結果として、誤りを見つけられなかった。県土整備部としては、誤りがあったことは事実なので、チェック作業の見直しやマニュアルの修正といった対応をしたところである。</p> <p>一連の経過を踏まえ、県土整備部としては、責任は部としての組織が負うべきものだと考えるが、職員の処分については総務部の所管になるため、総務部が出した結論を受け止めたところである。</p>
高橋（啓）委員	<p>それだけチェックをしながら見つけられなかったものに対して、処分というのはいかがなものかと思う。建設常任委員会でこうした話があったことは人事当局に伝えてほしい。</p> <p>今後、繰越明許費や債務負担行為、追加補正とあるが、現場は今の執行体制ではパンク状態である。山形県道路中期計画を含めていろいろな施策があって県土強</p>

発 言 者	発 言 要 旨
管理課長	<p> 靱化に取り組む中で、今の予算額に対してどのような執行体制であるべきかを含めて、申し入れをするべきと考える。来年度の執行体制の関係も含め、人事当局とどのようなやり取りをしているのか。 </p> <p> 人員体制、組織体制のあり方については、年間スケジュールの中で春先から内部の検討を進めている。現在は、来年度の具体的な人員体制、組織体制のあり方に向けて、管理課が中心となり部内各課と意見交換を行っている。また、出先機関、各総合支庁とも現場に行き、話を伺って、体制を検討しているところである。これから、来年度に向けて総務部と具体的にやり取りを始めていくところであり、県土整備部としては、現状を総務部に伝えていきたい。 </p>
高橋（啓）委員	<p> 資材を含め物価が高騰している中で、入札不調の状況はどうか。 </p>
建設企画課長	<p> 今年度の県土整備部の工事に係る入札件数は、11月末までで371件となっており、昨年度より15%程度減っている。効率的な業務の執行という観点から、工事の発注ロットを大規模化していることも影響していると考えている。そうした中で不調、不落は、11月末までで27件発生しており、発生率は、7%程度である。昨年度同期比で3%程度改善している。 </p> <p> 不調、不落の理由としては、災害の復旧工事が本格化し、施工時期が集中したことが影響したと分析しており、総合支庁では、工期の見直しや事業の合併、地域要件の拡大等に対応している。 </p>
高橋（啓）委員	<p> 来年4月から建設業への働き方改革に伴う残業規制が適用となるが、新年度予算編成にあたって留意した点はあるか。 </p>
建設技術主幹	<p> 来年4月から適用される建設業の時間外労働上限規制を踏まえ、県としても週休2日の取組を強化していかなければならないと考えている。県土整備部としては、従来は週休2日を希望型とし、発注後に実施するかどうかを受注者が判断するというやり方をメインで行ってきたが、今年の7月からはより実効性が高い指定型で、半強制的に週休2日に取り組んでもらう発注の仕方に変えている。 </p> <p> 週休2日を取り入れながら、工期は伸ばせない、また時間外もできないとなると、現場は大変難しい状況になってくるが、DXにより効率性を高めることで課題解決につなげてほしいと考える。県としては働き方改革とDXを併せて進めていく必要があると考えている。 </p>
高橋（啓）委員	<p> 指定管理について、以前、電気代が大幅に上がっている分については協議をしていくという話だったが、その後の経過はどうか。 </p>
都市計画課長	<p> 県と指定管理者の間では、協定上でリスク負担が明確にされており、指定後の物価変動については、基本的に指定管理者の負担となっている。しかしながら、昨今の物価上昇等の、施設の管理運営に支障が生じるような大幅な変動については協議することとしている。県では、指定管理者の負担軽減となるように指定管理者から聞き取りを行っており、今年度は、年度当初に、所管している10公園において、電気代高騰分も含めた指定管理料について年度協定を締結している。 </p>

発 言 者	発 言 要 旨
高橋（啓）委員	<p>県内では地方公務員の会計年度任用職員の期末手当等が上がるようだが、指定管理についても人件費を上げていくべきと考える。今定例会で提案されている山形県総合運動公園及び中山公園の指定管理者の指定の制度設計に当たり、どのように検討してきたのか。</p>
都市計画課長	<p>令和6年度からの指定管理料算定については、物価高騰や人件費の上昇分については、適切に反映した上で指定管理料を算定している。</p>
高橋（啓）委員	<p>指定管理については、競争になれば管理料が下がり、結果として労働環境が悪くなるおそれがある。5年単位で見直しされる状況の中で働かざるを得ない人がいるということを念頭に、県民所得の視点から考えれば、本来は第3セクターとするか、労働組合の協同化ということもあってしかるべきと考える。働く人が将来に夢が持てるような指定管理制度にしてほしい。</p>
加賀副委員長	<p>モンテディオ山形の新スタジアムの建設が2025年に着工するとされており、その整備状況によっては山形県総合運動公園の指定管理の内容等も変わってくる可能性があると考えますが、今回の指定管理者の指定に当たって考慮はされているのか。</p>
都市計画課長	<p>新スタジアム建設後の指定管理の内容については考慮していない。今後の状況によっては、変更協定等で対応することになる。</p>
加賀副委員長	<p>近々、宮城県に大きな半導体工場ができ、隣県である宮城県北部で産業集積が図られることになるため、本県でも産業の流動と人の交流をさらに促進するには道路整備が必要である。</p> <p>両県を結ぶ国道347号について、宮城県側では、災害対応として付け替え道路が整備されており、10年後には8km程度の区間で完成予定である。本県側でも、集落等の安全対策も含めたバイパス化として取り組んでいるが、交通アクセス産業道路として道路整備を更にバージョンアップして、山形県道路中期計画に位置付けながら進める必要があると考えるがどうか。</p>
道路整備課長	<p>国道347号については、現在、母袋地内でバイパス整備を実施している。まずはこの事業をしっかりと進めていきたい。</p> <p>県境部はカーブがきつかったり、勾配がきつかったりと部分的な課題があると思われるため、今の事業を進めながら、課題を整理していきたい。</p>
加賀副委員長	<p>国道347号は冬期間に12時間通行となることも課題であり、24時間通行に向けてデータを取りながら着実に進めてほしい。</p>
加賀副委員長	<p>現在、県内で流雪溝を整備しているのは1箇所だと認識しているが、流雪溝の整備に関する要望はどの程度あるのか。</p>
道路保全課長	<p>県管理道路では、基本的に排雪作業を機械で行っているが、豪雪地帯の集落内で冬期間に豊富な流水が確保できる箇所では地域住民の協力の下、流雪溝による排雪を行っている状況である。</p>

発 言 者	発 言 要 旨
	<p>現在の供用箇所は 118 箇所、延長 111.4km で、事業を進めているのは、一般県道大石田鳴沢線の大石田町鷹巣地内の 1 箇所である。</p> <p>流雪溝を整備する要件としては、雪を流すための用水及び流雪溝までの導水が確保できることや流雪溝を管理する体制が確立できるということが必要となる。要望はあるが、そうした諸条件をクリアできる地区がない状況である。</p>
加賀副委員長	<p>現状、市町村で水を確保することになっているが、県でも支援し、流雪溝を整備する条件を整えていってほしい。</p>
加賀副委員長	<p>道路整備においては雨水対策の側溝整備が必須だが、昔整備した路線では側溝も大分傷んでいる。県では修繕等の整備をしているようだが、予算は年間 4 億円程度と聞いた。この予算でどの程度整備できるのか。</p>
道路保全課長	<p>側溝の整備、維持修繕については、国の支援がなく県の単独事業で行っている。現場の損傷具合や緊急度を踏まえながら、優先順位をつけて予算内で対応しているところである。</p>
加賀副委員長	<p>全県で 4 億円の予算では緊急性のあるところからやったとしても、どんどん上がってくる要望に対応できないのではないかと。予算を増やして取り組むべきと考えるがどうか。</p>
道路保全課長	<p>市町村の要望を踏まえると、予算としては少ないというのが正直なところであり、側溝が未整備で、降雨時に排水不良が生じたり、浸水被害が発生したりするところもある。市町村の要望になかなか応えられていないというのが実態である。</p>
加賀副委員長	<p>県では今年 4 月から山形県脱炭素社会づくり条例を制定し、脱炭素社会に向けた取組を行っているが、流域下水道の処理施設においても脱炭素化への取組を行っていくことが必要であると考えます。</p> <p>現在、流域下水道事業では 4 処理施設のうち 1 施設で、消化ガス発電により処理施設で使用する電力の 3 割を賄っているとのことだが、さらに、国の様々な制度を使って利用料金を抑えつつ、太陽光発電等も活用して自家発電を進めていく必要があると考えます。</p> <p>脱炭素化に向け、目標を設定して取り組む考えはあるか。</p>
下水道課長	<p>現在、流域下水道事業では、処理場内の利用予定のない土地を太陽光発電事業者に貸し付けることで年間 800 万円程度の収入を得ており、山形浄化センターでの消化ガス発電と合わせて市町村からの負担金を軽減している。</p> <p>自家発電用の太陽光発電を整備するためには広大な用地が必要となり、既に未利用地を貸し付けている 4 つの処理場の敷地内での対応は難しく、敷地外に整備することも難しい。また、消化ガス発電の増強も、施設整備に 35 億円から 40 億円程度の費用が必要となることから、直ちに取り組めることとして、処理場の建屋の壁面に太陽光パネルを設置すること等の調査を進めたいと考えている。環境省で、環境負荷の低減に向けた有利な交付金も創設されていると聞いており、そうした交付金の活用についても環境部局と調整し、取組を進めていきたい。</p>

発 言 者	発 言 要 旨
加賀副委員長	<p>先日、東京都と J A 全農が協定を結び、下水汚泥を活用し、リンを回収する事業に取り組むという報道があった。他にも、来年から福岡県や兵庫県等で、全農と協定を結ぶ動きがあるようである。また他県では、堆肥と化学肥料の間の低肥料成分の肥料として製造し、販売する取組もある。</p> <p>現在、農業分野は肥料高騰等で厳しい状況であり、都のように全農と協定を結ぶ等、農林水産部と連携して協議の場を設置して取組を進めるべきと考えるがどうか。</p>
下水道課長	<p>本県の汚泥リサイクルの取組は比較的順調に進んでいるが、更に発展させるために農林水産部と連携するのは一案だと考える。</p> <p>リンを回収するには建設投資といった費用も伴うことから、まずは既存の取組をしっかりと進めながら、農林水産部と連携し、J A 等を含めた取組ができればと考えている。</p>
加賀副委員長	<p>県土整備部として、脱炭素社会に向けて積極的に推進すべきと考えるが、部長の考えはどうか。</p>
県土整備部長	<p>S D G s の実現に向けた取組は推進すべきであり、県土整備部では下水道事業が最も貢献できる事業だと思っている。下水道事業で脱炭素化にどれだけ貢献できるか考えていきたい。</p>