

令和7年10月6日

発言者	発言要旨
石塚委員	高潮浸水想定区域の指定に当たっての浸水範囲の設定方法はどうか。
流域治水推進室長	標高メッシュデータ等を活用し、気圧の低下による海面上昇や波高への影響を想定して浸水想定エリアを設定している。現時点で、平成24年4月の日本海低気圧よりも室戸台風規模の台風が接近した場合の方が、浸水エリアは広くなるものと想定している。
石塚委員	高潮浸水想定区域の指定については、本県沿岸部の住民にその内容がしっかりと伝わるようにしてもらいたいが、ハザードマップの作成に係るの県の役割はどうか。
流域治水推進室長	ハザードマップについては、基本的に関係市町が策定するが、県で作成した浸水想定データを基に策定が進められるため、県から助言できる部分があれば協力していく。
石塚委員	「山形沿岸海岸保全基本計画（以下「保全計画」という。）」の変更に当たって組織された山形沿岸海岸保全基本計画検討委員会（以下「検討委員会」という。）の開催状況はどうか。また、変更までの今後のスケジュールはどうか。
流域治水推進室長	9月22日に開催した第1回検討委員会では、学識者を始めとして、酒田港湾事務所長や漁業組合長のほか、沿岸部の利用者から参加いただいた。検討委員会の中では「十分な高さの施設を整備したとしても、波が施設を越える場合があり、そのことを住民にしっかりと伝えるべきである」、「施設整備に当たっては地域住民と海岸管理者の調整が重要となる」といった意見のほか、「砂浜の状況をしっかりモニタリングしてほしい」、「庄内浜をどうやって残していくか」という視点が最も重要ではないか」などの様々な意見をいただいた。
	今後のスケジュールとしては、関係機関への意見照会等を行った上で、第2回検討委員会の際に修正案を提示する予定である。その後は、第2回検討委員会で提示した内容に大きな修正が必要であれば第3回検討委員会を開催し、今年度内に保全計画を変更する予定である。
石塚委員	保全計画における護岸施設等の既存施設の位置付けはどうか。また、地域住民の声をどのように保全計画に反映させていくのか。
流域治水推進室長	計画では既存施設のほか、今後、新規で施設整備が必要な箇所についても記載しており、既存施設については現況を把握して維持修繕を実施することとしている。地域住民の意見集約については、第2回検討委員会の後にパブリックコメントを実施するほか、各市町の首長に対しても意見照会を行う。なお、実際の詳細な構造等については、現場で地域住民からの意見を聴きながら決めていく必要があると考え

発言者	発言要旨
石塚委員	<p>ている。</p> <p>現計画における護岸施設等の整備の進捗状況はどうか。</p>
流域治水推進室長	<p>現計画において新規で施設整備が必要な17地区を挙げており、この中で整備が完了しているのは2地区である。この2地区の中には加茂港が含まれており、加茂港では津波対策等の整備は完了しているものの、高潮浸水想定区域の指定に伴う、漁港管理者が設定する津波等の到達想定水位によっては、更なるかさ上げの検討が必要になると考えられる。庄内沿岸では、これまで施設整備が進んでいないため、高潮浸水想定区域の指定を踏まえて、今後、計画的に施設整備を進めていく必要があると考えている。</p>
石塚委員	<p>一般国道7号朝日温海道路の整備については、鼠ヶ関トンネル工事において軟弱地盤があるため遅れていると聞いているが、現在の状況はどうか。</p>
高速道路整備推進室長	<p>一般国道7号朝日温海道路は日本海沿岸東北自動車道の一部で総延長は40.8kmあり、本県側については酒田河川国道事務所が県境部からあつみ温泉IC間の延長6.7kmの事業を進めている。令和7年度の本県側の予算は40億5,000万円で、橋梁やトンネル等の工事を進めており、用地取得の進捗率は約99%、事業全体の進捗率は約51%、橋梁は4橋のうち2橋が工事中、トンネルは5本のうち鼠ヶ関トンネルを含む2本が工事中であると聞いている。</p>
	<p>鼠ヶ関トンネル工事は、現在、全体の3分の2まで掘削が進んでいるものの、掘削箇所で軟弱な地層が続いているため、その対策に時間と費用を要している状況であり、現在は、地層の状況を把握するための地質調査を実施中である。今後は、地質調査の結果を踏まえた対策を講じて工事を進めていく予定であるが、工事再開の時期については現在検討中と聞いている。県としては、国土交通省と情報共有を密にしながら状況の把握に努めていく。</p>
石塚委員	<p>地域住民への情報提供が少ないという声も聞くが、状況はどうか。</p>
高速道路整備推進室長	<p>酒田河川国道事務所が月2回程度、地元の自治会長へトンネルの状況だけでなく、工事全体の進捗状況の説明も行っていると聞いている。また、情報提供の体制について、酒田河川国道事務所ではホームページ上で工事現場の写真や図面を公開し、現在の進捗が分かるようにしているほか、新潟県側も含めた国、県、市を対象とする情報共有の場の設置に向けた調整も行っていると聞いている。県としては、鶴岡市と連携しながら、地域住民が不安になることのないよう状況把握に努めるとともに、酒田河川国道事務所に対して地域住民の意見を伝え、事業が円滑に進むよう取り組んでいく。</p>
石塚委員	<p>土地利用審査会の役割、開催状況及び委員を選任する際の考え方はどうか。</p>
県土利用政策課	<p>土地利用審査会の役割は主に二つある。一つ目は土地取引の届出に対する勧告に</p>

発言者	発言要旨
長	<p>先立ち、意見を述べることである。国土利用計画法では、一定面積以上の大規模な土地取引等を行ったとき、土地の買主等は契約締結後2週間以内に県に対して、届出を行うことが義務付けられている。県では届出のあった土地の利用目的を審査し、都市計画法や自然公園法等の土地利用計画に適合しない場合、届出者に利用目的変更の勧告をすることができ、その際にはあらかじめ土地利用審査会の意見を聴かなければならないとされている。二つ目は、地価が高騰する恐れがある地域を県が監視区域等に指定又は解除する際に、意見を述べることである。</p> <p>本県では、平成2年度と3年度に監視区域を2箇所指定しており、その指定や解除の際に開催している。また、土地取引の届出については、現在、契約締結後の事後届出制となっているものの、10年の国土利用計画法改正以前は事前届出制となっていたり、その際は利用目的のほか土地価格についても審査を行っていたことから、昭和54年度と平成6年度に価格についての勧告を行う際に開催している。</p> <p>審査案件は6年度以降なく、その後も委員の改選年度に会長選出のために開催していた時期もあったが、22年11月を最後に会長選出のためだけには開催せず、現在は案件が発生した場合に開催することとしており、全国的にも同様の状況である。</p> <p>委員選任に当たっては、国土交通省の運用指針に基づき、法律実務、不動産鑑定、自然環境保全、都市計画、農業、林業の6分野から選任するほか、地域バランスや、多角的な視点から幅広い意見が反映されるように留意している。</p>
渋間委員	<p>クマ対策として河川の刈払いが実施されているが、地域住民からはスピード感のある対応であると大変喜ばれている。刈払いの計画及び進捗状況はどうか。</p>
河川課長	<p>河川の刈払いはクマの出没が多くなる秋に向け、日常生活に影響が大きい市街地への出没抑制を目的として緊急的に実施している。環境エネルギー部からは、市街地で複数目撃されている又は人身被害があった市町村を中心に、ニーズを聞いて調整の上、実施箇所の選定を行ったと聞いている。</p> <p>この取組は秋のクマ出没抑制が目的であり、10月上旬までに完了させる必要があるため、県土整備部では、通常の河川維持管理業務で契約した事業者に委託して刈払いを実施している。対象となるのは14市町村の22箇所、総延長約5km、約12万m²のエリアで、刈払いの範囲は箇所ごとに調整しながら行っている。10月3日時点で16箇所において作業が完了しており、10月10日までに完了できるよう作業を進めていく。</p>
渋間委員	<p>刈払いに併せて支障木の伐採も行っているのか。</p>
河川課長	<p>環境エネルギー部から示された区間と河川管理者で管理すべき区間を照らし合わせ、重複している箇所については作業を前倒しし、刈払いと並行して支障木の伐採も行っている。</p>
渋間委員	<p>都市計画区域内の建築物については、幅員4m以上の道路に接しなければならないとされており、幅員が4mに満たない狭隘道路の場合は、道路中心線から2mセットバックしたみなし道路という形で建物を建てなければならないが、こうした狭</p>

発言者	発言要旨
建築物安全対策 主幹	<p>隘道路の問題に係る県内市町村の取組状況はどうか。</p> <p>把握している範囲では、県内5市で、セットバック部分の寄附や固定資産税の減免等について具体的な申出があった場合に、それぞれの状況を踏まえて対応していると聞いている。NPO法人つるおかランド・バンクでは補助を実施しており、これまでに15件の実績がある。</p>
渋間委員	<p>救急車や消防車等の緊急車両の出入り口の確保や防災上の避難経路確保のためにも狭隘道路の解消は重要であることから、県としても力を入れて取り組んでもらいたいが、今後の狭隘道路に関する取組はどうか。</p>
建築物安全対策 主幹	<p>道路幅の確認については市町村に事務を委任しており、建築確認の際に市町村と連携して、接面道路等の状況を確認している。狭隘道路については、国も課題として捉えており、狭隘道路対策に関するガイドラインを令和6年3月に策定している。このガイドラインでは制度構築から事業実施までの先進事例等がわかりやすく掲載されており、こうしたガイドラインを参考にし、市町村とともに狭隘道路の課題解決に向けた方法を検討していきたい。</p>
渋間委員	<p>県管理道路のうち狭隘道路の延長はどうか。</p>
道路保全課長	<p>令和7年度時点において県管理道路約3,000kmのうち幅員が3.5m未満の道路の延長は約174kmで全体の約6%あり、その多くが山間部の道路である。具体的には一般国道399号や一般国道458号などの国道部分が約24km、主要地方道米沢南陽白鷹線や一般県道板谷米沢停車場線などの県道部分が約149kmとなっている。</p>
渋間委員	<p>米沢市にある一般県道万世窪田線は山間部ではないものの、幅員が4m未満となっているが、こうした住宅に面する狭隘道路に係る対策はどうか。</p>
道路保全課長	<p>一般県道万世窪田線では、熊野橋付近の約50m区間で3mの幅員となっている。</p>
道路整備課長	<p>一般県道万世窪田線のうち米沢市川井から上新田までの約2.7kmが未改良区間となっており、一部では歩道もなく幅員の狭い状況であることを承知している。さらに冬期間は両側に雪が堆雪することによりさらに幅員が狭くなっている一方で、八幡原中核工業団地に通う方が抜け道として利用しているほか、通学で利用している児童生徒もいるため、早期に対策してほしいという要望は従前からあった。こうした状況を踏まえ、平成31年～令和10年を期間とした「山形県道路中期計画2028（以下「中期計画」という。）」の中で後半5年間に新たに調査に着手することとしており、現在は、今後3年のうちに調査に着手すべく、関係機関との調整や総合支庁からの意見を踏まえて検討している。</p>
渋間委員	<p>中期計画に位置付けられたことは喜ばしいものの、利用者や地域住民の安全の確保や防災上の観点から早急に着手しなければならない事業と考えるが、どうか。</p>

発言者	発言要旨
道路整備課長	現地の状況や緊急性を踏まえ、中期計画の着実な推進という観点からどの事業にいつ着手するかは、県民に説明できるように根拠を踏まえながら進めていきたい。
渋間委員	宮城県では水道事業を一部民営化しているが、水道事業の運営におけるコンセッション方式の概要はどうか。
水道事業課長	コンセッション方式とは、水道施設の所有権は地方自治体が保有したまま運営権を民間事業者に委ねる方式であり、平成30年度の水道法改正により制度化された。宮城県の場合、令和4年4月からコンセッション方式に移行しており、2用水供給事業、3工業用水道事業、4流域下水道事業を一括して民間事業者に運営を委ねている。事業期間は20年間で、スケールメリットを生かしたコスト削減を図る取組である。
渋間委員	水道事業は県民の命に関わる重要なインフラであり、民営化すべきでないと考える。本県の水道事業の運営形態はどうか。また、業務のうち民間事業者に委託しているものはあるか。
水道事業課長	本県では、基本的に施設の運転及び維持管理は全て企業局職員が直営で行っている。委託している部分は、施設構内の除雪や草刈り等のほか、浄水設備の清掃作業の一部、宿直業務の補助となっている。
渋間委員	県内の水道事業の漏水率及び有収率はどうか。
水道事業課長	月1回巡回点検等を行って漏水の有無を確認するとともに浄水場から出した水量と実際に市町村に届いた水量をリアルタイムで確認している。現在、漏水率は0%、有収率は100%である。市町村の水道事業については、集計を行っている防災くらし安心部によれば、有収率が95%と非常に高いところもあれば、60数%のところもあり、市町村間で差がある状況である。
渋間委員	県の水道事業については、コンセッション方式等の民間委託ではなく、今後も直営で運営していくべきと考えるがどうか。
水道事業課長	コンセッション方式については、隣県の宮城県で導入されたこともあり情報収集を行っているが、水は生命に直結するものであり、水道事業は直営が基本と考えているため、現時点でのコンセッション方式の導入は検討していない。
企業管理者	水道事業は直営が基本であり、現時点でのコンセッション方式は検討していない。
渋間委員	東北中央自動車道の米沢北IC～福島大笹生IC間は通行止めの発生が多く、その原因の一つとして追越車線がないことや低速車の流入等があると考えている。県として、追越車線の整備を積極的に進める必要があると考えるが、県の取組状況はどうか。

発言者	発言要旨
高速道路整備推進室長	<p>高速道路の開通効果を最大限発現させるためには、縦軸と横軸から構成される格子状ネットワークを早期に完成させる必要があると考えている。現在、国土交通省と県では、限られた予算の中で、格子状ネットワークをつなげることを第一に考え、整備を進めていることから、本県の高速道路の供用区間のうち約9割が暫定2車線となっている。暫定2車線は4車線に比べ、低速車の流入等に起因する速度低下が課題となっているため、暫定2車線の無料区間においては、低速車等を追い越しできる追越車線の整備を求めることが有効な手段と考えている。県としては、6月の政府への施策提案において、高速道路等の整備促進と4車線化優先区間整備の事業化に加え、新たに追越車線の整備を追加して必要性を訴えてきた。また、本県知事を会長とする東北中央自動車道、日本海沿岸東北自動車道、宮城・山形横断自動車道の建設促進同盟会においても、高速道路のスムーズな通行確保に向けて追越車線の整備について中央要望を行っている。今後も沿線自治体等と連携し、様々な機会を捉えて、政府に対して強く働きかけていきたい。</p>