

令和8年4月22日

発 言 者	発 言 要 旨
<b>【請願31号の審査】</b>	
相田（光）副委員長	政府の動向を注視していく必要があり、継続審査とすべきである。
青木委員	エネルギーや核開発を巡り中東情勢が大きく揺れ動いている中、世界で唯一の被爆国として本請願を採択すべきと考える。
高橋（啓）委員	現在、政府では非核三原則の見直しについて議論していることが非常に危険な対応と考える。本請願を採択すべきである。
小松（伸）委員	国際情勢が混乱している中で本請願の意見書提出が与える影響について分析・研究していく必要があり、継続審査とすべきと考える。
⇒簡易採決の結果、継続審査に決定	
<b>【所管事項に関する質問】</b>	
今野委員	令和4年に県防災学習館の地震体験装置が故障し、現在に至るまで修繕計画等が進んでいないが、これまでの経緯はどうか。
防災学習・防災DX推進室長	<p>当該装置は令和4年12月末に地下水位の上昇に伴う基盤の浸水によって故障したものだが、5年度に修理診断をしたところ、修理に必要な部品の製造が終了しているため装置自体を入れ替える必要があり、多額の予算が必要とされた。一方で、6年度からは地域における防災学習の実効性の向上に向けて検討しており、7年度には防災学習アクションガイドを定め、学習内容や方法、学習環境について検討した上で県防災学習館機能強化基本計画を策定した。</p> <p>今年度は基本計画に基づき基本設計・実施設計を作成し、県防災学習館の機能強化を図っていくこととしており、併せて地震体験の機能についても検討していく。</p>
今野委員	地震体験装置が故障した際に早急に対応するべきだったと考えるが、維持管理に係る計画等はどのようになっていたのか。
防災学習・防災DX推進室長	県防災学習館の維持管理運営費として毎年約600万円を計上しており、その内訳は案内業務が約480万円、軽易な修繕に係る費用が約75万円、除雪費用が約25万円、維持管理費用が約17万円となっている。
今野委員	その予算額で十分なメンテナンスは可能なのか。
防災学習・防災DX推進室長	現在の予算額で対応可能である。なお、地震体験装置の故障のような大規模な修繕が必要となった場合は、別途予算を計上して対応する必要がある。
今野委員	子どもの防災意識向上に向けた県防災学習館における防災用品等の展示販売の実施可能性はどうか。

発 言 者	発 言 要 旨
防災学習・防災DX推進室長	現在の運営体制では展示販売を行うことはできないと考えている。なお、展示販売を実施する場合は事業者が主体となることが想定されるが、展示販売コーナーの設置や事業者に対する施設の貸付許可等の手続が必要となるため、今後、詳細を確認していく。
今野委員	県防災学習館における防災士の育成拠点としての今後の在り方はどうか。
防災学習・防災DX推進室長	県防災学習館の機能強化に当たっては、県で起こりうる自然災害を学ぶことができ、そこでしか学べない・体験できないコンテンツを設けることで学習価値を高め、リピーターの確保につなげていきたいと考えている。
青木委員	上山市では4月から東北初となる軽自動車の救急車（以下「軽救急車」という。）が導入され、市街地や山間部の狭い路地における救急活動に役立つと考えるが、運用状況はどうか。
消防救急課長	<p>一般的に県内に配備されている救急車は高規格救急車と呼ばれ、救急救命士による応急措置が可能な装備を備え、隊員3名以上と傷病者2名以上を収容できる規格である。</p> <p>上山市では市街地周辺に狭い路地があり、救急車が進入できない場合は、大通りに停車して人力で搬送していた。4月1日から運用されている軽救急車は高規格救急車と同時出動し、消防庁基準を上回る5名体制で運用される。4月19日時点で出動は6回であり、傷病者の身体への負担軽減が見込まれる。</p> <p>全国では平成23年に兵庫県姫路市で導入され、その後は広島県江田島市など沿岸地域で普及した。東日本では29年に神奈川県藤沢市で初導入され、令和8年4月に東北で初めて上山市において運用が開始された。</p>
青木委員	他の市町村への軽救急車の普及に向けた状況はどうか。
消防救急課長	<p>上山市の軽救急車を除く県内の救急車81台は予備を含め、すべて高規格救急車である。今後の軽救急車の導入については、車両導入費用に対する国庫補助金があるが、その目的は県外での大規模災害時に派遣する緊急消防援助隊の体制強化であり、通常運用される車両整備は基本的に起債や一般財源での対応となる。</p> <p>また、軽救急車を併用する場合は、消防庁基準を超える計5名体制となり、高規格へ引き継いだ後も、軽に2名、高規格に3名を配置する運用となる。この体制は、消防本部全体の人員配置に大きく影響し、救急需要が多い時期には課題となる。</p> <p>今後の導入は各地域のニーズを踏まえた上で、上山市から導入効果を提供してもらい、それを各消防本部で共有するといった対応になると考える。</p>
青木委員	消防組織法において、県は市町村に対して指導・助言を行うことができるとされているが、その状況はどうか。
消防救急課長	指導事例の一点目は消防団員の処遇改善がある。消防庁は消防団員の確保のため、令和3年4月の通知で、市町村条例の改正を通して年額報酬3

発 言 者	発 言 要 旨
	<p>万6,500円を基準とした引上げを求めた。当時、県内では半数程度がこの水準に達していなかったため、県は市町村担当課や消防本部を訪問し、早期改正を要請するとともに対応状況を随時共有した。一部自治体では支給方法の調整に時間を要したが、6年6月末までに全市町村で基準額が実現した。</p> <p>二点目は7年2月の岩手県大船渡市における大規模林野火災を受けた対応である。8年1月から市町村条例に基づく林野火災注意報・警報の発令運用が開始されたが、発令基準や火の使用制限区域の考え方について、県内で大きな違いがあるのは望ましくないため、会議の開催等により消防本部間で情報共有と調整を図った。</p>
青木委員	<p>山間部における携帯電話の不感地域の解消に向けた基地局整備の現状と今後の予定はどうか。</p>
D X推進課長	<p>現在、県の総人口に占める通話エリア人口、いわゆる人口カバー率は99.9%に達している。これまで不感地域の解消に当たっては自治体が国の補助事業を活用して整備してきたが、この水準に至ったことで、現在は通信事業者の事業として整備が進められている。</p> <p>国の動きとしては、令和2年度から補助対象を従来の居住地から、ニーズのある非居住地へと変更している。県では、不感地域解消に対する市町村の要望を踏まえ、総務省東北総合通信局が主宰する東北地域デジタルインフラ整備等推進協議会と連携し、東北各県及び通信事業者と共に不感地域の状況を確認している。その上で、通信事業者の整備計画と市町村のニーズを共有し、エリア拡大に向けた働きかけを行っている。</p>
青木委員	<p>基地局建設に向けた県の支援状況はどうか。</p>
D X推進課長	<p>以前は県でも他自治体との協調補助を実施していたが、人口カバー率が99.9%に達したことなどを踏まえ、現在は県としての補助制度は設けていない。</p>
小松(伸)委員	<p>陸羽東線の復旧工事が進んでいる一方、米坂線についてはまだ方針すら示されていない状況である。どちらもJ R東日本が管理する鉄道路線だが、復旧状況に差が生じている理由は何か。</p> <p>また、米坂線については復旧に向けて協議会を設置しているが、その検討状況はどうか。</p>
地域交通政策課長	<p>J R東日本新潟支社長は、令和7年7月の記者会見における同様の質問に対し、陸羽東線と米坂線では被災による影響やその程度が大きく異なるため、等しく比べることはできないとの見解を示している。実際に被災箇所及び復旧費用は陸羽東線が19か所、約10億円に対し、米坂線は112か所、約86億円であり、大きな差がある。これらを踏まえ、J R東日本が経営判断を行ったものと考えられる。</p> <p>米坂線の復旧に当たっては、5年9月にJ R東日本、山形県、新潟県及び沿線市町による第1回復旧会議を開催して以降、これまでに6回の会議を開催している。さらに7年度後半からは実務者レベルの会議を開催し、J R東日本が提示した第三セクター移管、上下分離方式、バス転換の三案について検討を進めてきたところである。しかしながら、J R東日本の主</p>

発 言 者	発 言 要 旨
小松（伸）委員	<p>体的な取組内容が具体的に示されておらず、地域として望ましい復旧の在り方について検討を重ねている状況である。</p> <p>米坂線については多額の復旧費用が必要となるため、ＪＲ東日本単独での対応は難しくなっており、重要なインフラとして国が責任をもって支援を行い、路線継続を図る必要がある。国では鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会を開催しているが、その状況はどうか。</p>
地域交通政策課長	<p>地方鉄道は地域住民の生活を支え、観光などの様々な面で利用されているほか、災害時におけるリダンダンシー機能も担う重要な公共交通機関であり、地域の活性化と持続的発展に不可欠なものである。そのため、県では知事会等の機会を捉えて全国的な鉄道ネットワークの在り方について国の責任で議論し、方向性を示すよう要望してきた。</p> <p>国土交通省では令和７年10月から当該検討会を開催し、地方鉄道の再構築に関する議論を重ね、取りまとめ結果を４月に公表した。その内容として特急や貨物列車が走行する基幹的ネットワークは維持することが重要とされた一方、大量輸送機関としての特性を有しない地方鉄道の在り方については、地域関係者が十分議論し、事業構造の変更や新たな交通手段への転換などの再構築に取り組むべきとの考えが示された。</p>
小松（伸）委員	<p>福岡県と大分県を結ぶ路線である日田彦山線では、ＢＲＴ（バス・ラピッド・トランジット）方式に転換したことで駅や便数の増加、バス運行状況の可視化などによる利便性向上や利用者増加につながり、福岡県では地域振興のための基金を設けて沿線市町村への働きかけを行った。本県でもこうした事例を参考に組み込んでいくべきと考えるが、ＢＲＴ方式の導入に当たり、国の財政支援制度はあるか。</p>
地域交通政策課長	<p>国では交通空白の解消に向けて事業者等が実施する実証事業への支援制度を設けている。地域内の他事業者と共同して取り組むことを条件に国の公募事業として助成金を活用できる。</p>
小松（伸）委員	<p>県からＪＲ東日本に対し、米坂線の復旧に向けたＢＲＴ方式の導入を一つの案として提示することが有効と考えるがどうか。</p>
地域交通政策課長	<p>日田彦山線の導入事例を踏まえると、住民の利便性向上や利用者の増加につながる可能性があり、復旧に向けた手法の一つになり得ると認識している。宮城県気仙沼市でもＪＲ東日本がＢＲＴ方式を導入しており、他県の事例等を参考にしながら今後研究していく。また、米坂線の復旧に当たっては、地域住民の利便性向上が最優先であるため、沿線市町の意向を丁寧に聴きながら検討を進めていく。</p>
楳津委員	<p>ライフラインの一つである水道管の耐震化は非常に重要と考えるが、県内における耐震化の状況はどうか。</p>
食品安全衛生課長	<p>国土交通省の水道統計によると、令和６年度末時点における本県の水道及び用水供給事業の基幹管路の総延長1,904kmのうち耐震適合性のある管路は909km、率にして47.8%であり、全国平均の44.6%を若干上回っている。</p>

発 言 者	発 言 要 旨
<p>榎津委員</p>	<p>る状況にある。</p> <p>市町村ごとの耐震適合率の状況はどうか。</p>
<p>食品安全衛生課長</p>	<p>耐震適合率が最も高いのは東根市で100%であり、最も低いのは金山町で11.6%である。</p> <p>金山町では比較的最近になってから水道事業の整備が行われ、そのほとんどが老朽化していない。政府の補助金は老朽化した管の耐震化を支援対象としているが、更新時期に至っていないため耐震適合率が低くなっている。一方で、防災拠点などの重要施設に使われる管路の耐震化は経年によらず補助対象となったため、同町では将来を見据えた耐震化計画を策定しており、県では計画のフォローアップに取り組んでいくこととしている。</p>
<p>榎津委員</p>	<p>近年の林野火災の発生件数及び主な原因はどうか。</p>
<p>消防救急課長</p>	<p>山林や原野の火災である林野火災発生件数は令和5年が21件、6年が28件、7年が7件であった。7年の林野火災発生件数は大幅に減少しているが、雪解けが早い今年土地が乾燥している期間が長くなり、田畑やごみ集積場等での火災である野火の発生件数を含めると、件数はかなり多くなっている。また、春先は風が強く、延焼拡大につながるものと考えている。</p>
<p>榎津委員</p>	<p>発生件数の減少に向けた今後の対策はどうか。</p>
<p>消防救急課長</p>	<p>予防目的の制度として市町村条例で焚火等の事前届け出を求めており、消防において焼却行為を事前に把握することを可能としている。また、今年1月から運用している林野火災注意報・警報が発令されると森林区域での火の使用が制限されることとなり、県では市町村の発令状況をホームページで公表している。</p> <p>啓発活動としては、1週間に10件の林野火災や野火が発生した場合に多発警報を発令するほか、毎年4月上旬から春季火災予防運動を実施している。今後は火の取扱いの注意喚起を行うのはもちろんのこと、焚火等の事前届け出や廃棄物焼却の原則禁止などの法令順守、気象条件の変化による焚火の危険性、延焼拡大による消火活動に多くの人員が必要となることなどを周知していく。また、雪解け時期に限らず、気象状況や火災統計を踏まえて適切なタイミングで継続的に啓発していくことが重要であり、庁内の関係部局や消防本部と連携した効果的な啓発活動の強化に取り組んでいく。</p>
<p>榎津委員</p>	<p>中東情勢の影響を受け、県民生活にはエンジンオイル等が入手困難となるなどの影響が出ており、県として状況を把握した上で国に対応を求めていくべきと考えるが、現状の受け止めはどうか。</p>
<p>消費生活・地域安全課長</p>	<p>県民生活への影響は多岐にわたっており、政府において目詰まり解消に向けた取組を進めていると聞いている。</p>
<p>高橋（啓）委員</p>	<p>寒河江工業高等学校改築整備事業はPFI制度によって実施しており、物価高騰等の影響に対してしっかりと対応していた。一方で、指定管理者制度については人件費の取扱いに課題があると認識しており、契約初年度</p>

発 言 者	発 言 要 旨
行政経営企画課長	<p>は賃金引上げが行われるが、それ以降は行われず、事業者にとって負担となっている。指定管理者制度とPFI制度には乖離があると考えているが、今後の対応方針はどうか。</p> <p>物価スライド制の指定管理者制度は、あらかじめ基準値を定め、その基準を超えて変動した場合、超過分を県が負担するものである。基準値以内の変動の場合は事業者が負担することになるため、現行の協議制よりも事業者のリスク負担が拡大する懸念がある。寒河江工業高等学校改築整備事業のPFI制度においても同様の契約であったと聞いている。</p> <p>指定管理者制度における物価変動への対応として、その影響を踏まえて当初予算において増額要求しており、不足する場合は事業者との協議に基づき補正予算で対応するなどの対応を行っている。また、年1回、県側から指定管理料引上げの必要性について意見交換を行うなど、事業者が協議しやすいよう制度改善を図っており、引き続き取り組んでいく。</p>
高橋（啓）委員	<p>新規採用者について、近年、教職員を含め県職員を辞退する者が増えているが、状況はどうか。</p>
人事課長	<p>昨年度の採用試験合格者のうち辞退者は50名程度であり、合格者全体に占める割合は約25%である。主な辞退理由は併願先への就職によるものであり、その主な内訳は国家公務員が半数程度、他自治体が4分の1程度、民間企業が1割弱となっている。</p>
高橋（啓）委員	<p>会計年度任用職員の経験を生かした採用試験の検討状況はどうか。</p>
人事課長	<p>今年度中の採用試験の実施に向けて、山梨県等の他自治体の事例を参考に検討を進めている。成績主義と採用の公平・公正性の原則を踏まえながら将来の県政を支える有為な人材確保に取り組んでいく。</p> <p>近年、大学卒業程度の試験は春の先行実施枠と6月の通常枠で行い、高校卒業程度の試験は秋に実施しているところだが、会計年度任用職員の職務経験を活かした採用試験については、高校卒業程度の試験と同様の日程での実施を想定している。</p>
森田委員	<p>中東情勢の緊迫化に伴う原油価格の高騰により、農林水産業や医療分野、運送業界等への影響が懸念されるが、関係団体への聞き取り調査の状況はどうか。</p>
防災くらし安心部次長	<p>日本経済は原油輸入の大部分を中東に依存しているため、イラン情勢の緊迫化に伴い、大きな影響を受けており、先行きも不透明である。産業界では資材価格の高騰や一部原材料の入手困難が生じ、経済活動の停滞や県民生活への影響が懸念されている。このことを受け、産業労働部主催によるイラン情勢に関する連絡調整会議を開催し、各業界への影響と対応状況を共有したところである。</p> <p>ガソリン価格の高騰に対しては、政府の備蓄原油の放出や補助金の実施によって全国平均170円程度まで下がっており、引き続き政府の対応を注視していく。</p> <p>産業分野では石油由来製品の値上げや入手困難になるなどの影響が生じており、一部企業では生産縮小の懸念があるため、県では相談窓口の設</p>

発 言 者	発 言 要 旨
<p>森田委員</p> <p>地域交通政策課長</p>	<p>置や融資制度を実施している。</p> <p>医療福祉分野では医療用資材が入手困難になるなどの影響が生じているが、限定的なものであり、通常どおりの医療福祉サービスの提供が行われている。今後、政府において医療用資材の流通の目詰まり解消に向けて取り組んでいくこととしている。</p> <p>農林水産業分野では農業資材が値上がり傾向にあるが、さくらんぼ用資材については昨年度中に発注済みであり、十分な量が供給される見込みである。なお、今後発注する場合は一部の資材が入手困難になる可能性があり、農林水産業分野においても相談窓口や融資制度の実施等の経営支援を検討していくこととしている。</p> <p>建設分野では資材価格の高騰や原材料の調達が困難となっており、住宅設備の出荷遅れ等の影響が出ている。なお、現時点において県発注工事では入札不落・不調等は発生していない。</p> <p>引き続き、市場動向や政府の支援措置等を注視するとともに県内企業や関係団体等と情報交換しながら迅速かつ適切な対策を講じていく。</p> <p>産業労働部ではイラン情勢の影響を受ける中小企業者への資金繰り支援を実施することとしているが、運送業界への支援状況はどうか。</p> <p>トラック業界への支援に当たっては、県の経済対策を活用し、条件に応じて1台当たり2万～3万円の補助を実施している。申請は4月2日から5月29日まで受け付けており、トラック協会を通じた間接補助としている。バス事業者には、同じ経済対策を活用し、1台当たり5万円の補助を行っている。タクシー事業者には、LPガス価格高騰に対する国の支援として1L当たり4円の補助が実施されており、4月17日に申請受付が開始されている。</p>