

令和2年3月12日

発 言 者	発 言 要 旨
榎津副委員長	<p>新型コロナウイルス感染症の拡大に係る建設工事への影響について、民間の建築工事の状況も把握しておくべきと考えるがどうか。</p>
建築行政主幹	<p>本県では、現在、民間の建築工事において、トイレの便座（ウォシュレット）やシステムキッチン、エコキュート、ユニットバスといった設備機器を中心に、メーカーから現場への納品が遅れてきている状況にあると聞いている。</p> <p>民間の建築工事では、工事終了後に建築基準法に基づく検査を受けるが、この検査の取り扱いについて国土交通省から2月27日付けで手を柔軟に対応するよう通知があった。それを受けて、県では、3月2日付けで各総合支庁や山形市など、建築基準法の申請を扱っている県内の5市及び県知事指定の民間確認検査機関に、円滑な検査実施に配慮するよう通知を出している。</p> <p>法律に基づく手続きの面で、建築主である県民に対する影響をできるだけ小さくするよう、現場の状況を見ながら適切に対応していく。</p>
菊池（文）委員	<p>道路や橋梁のつなぎ目に段差があり、救急車が徐行しているのを見かけた。救急車両がスムーズに通行できるよう、消防関係機関が把握している道路の段差などを調査し、修繕等の対応を進めるべきと考えるがどうか。</p>
道路保全課長	<p>路面の修繕については、小さなものは直営のパトロールでパッチング作業により対応し、大きなものは舗装の維持修繕業務委託により対応している。今後、各消防署から段差などの箇所聞き取り調査を行いたい。</p>
菊池（文）委員	<p>街路樹を伐採したあとの道路は寂しく感じる。山形県は花を大事にする文化がある。伐採した箇所にプランターなどを置くなども大事である。</p> <p>中国の大連では街のいたるところに花があった。通行するだけから快適に通る道路にしてほしい。道路の保全、美化、おもてなしが大事であり、総合的な道路整備を進める上での考えはどうか。</p>
整備推進監	<p>街路や道路事業などで植えた街路樹が大木となり、落ち葉や交通安全上危険であることから地域住民の要望や意見を聞いて、伐採などを行っている。道路の景観を良くするのは大事であり、道路美化やメンテナンスについて住民の皆様に協力もいただいている。道路整備において気持ちよく通行できるようにすることは大事であり出来ることから行いたいと考えている。</p>
菊池（文）委員	<p>平成24年度に通学児童が犠牲になる交通事故があり、全国一斉の通学路緊急点検が行われた。県では、24年度に「通学路安全確保対策プログラム」を策定し、通学路の点検と対策を継続して実施しているが、現在の点検と対策の状況、また、来年度の取組みの予定などはどうか。</p>
道路整備課長	<p>平成24年度から継続して、学校、警察、PTAなど地元関係者と合同で実施している。点検に基づく必要な対策は各々が行うこととし、警察では、ゾーン30の設定、信号機設置、大型車両侵入規制などに取り組む一方、学校やPTAでは、立哨指導の拡充、通学路変更などに取り組んでいる。</p>

発 言 者	発 言 要 旨
	<p>県・市町村など道路管理者では、例えば、側溝への蓋掛け、区画線やグリーンベルト設置による歩行空間の確保など、歩道整備が直ぐには出来ないところにおいても簡易対策等を行っている。</p> <p>具体的な要対策箇所数などの取りまとめは教育庁で行っており、今年度分は現在取りまとめ中であるため、昨年度末での状況としては、24～30年度までの7年間で道路以外を含めた全体の要対策箇所は3千箇所以上あり、うち県道路が946箇所、そのうち対策済みが832箇所となっている。</p> <p>通学路点検と対策の取り組みについては、道路中期計画にも位置付けているところであり、具体的な目標として、計画策定直近の29年度末の要対策箇所106箇所を中期計画期間内に完了させることとしている。</p> <p>毎年の合同点検により、要対策箇所が増えていくことになるが、今後も引き続き、合同点検を実施しながら、要対策箇所について、優先度の高い箇所、もしくは、すぐに実施可能な箇所から順次対応を行っている。</p>
菊池（文）委員	<p>県内におけるICTを活用した工事の実績と活用促進に向けた取組みの状況はどうか。</p>
建設技術主幹	<p>ICTを活用した工事は、3次元の設計データと位置情報により自動制御で施工を行い、生産性の向上に寄与するものである。実施状況は平成28年度が1件、29年度が2件、30年度が4件、令和元年度は12月までで8件と少しずつ増えている。</p> <p>今後、一層のICT施工の活用を図るためには、特に中小事業者で3つの課題があると考えている。①データ3D化ソフト等への初期投資、②対応できる技術者の育成、③小規模工事での対応工種の拡大である。</p> <p>これらの課題に対しては、①経済産業省等の補助制度の活用、②東北レベルでの人材育成の取組、③工種の拡大、経費反映など環境整備に取り組んでいく。また、このような取組みを業界に周知しながら活用を促してまいりたい。</p>
森田委員	<p>酒田港にはクルーズ船だけでなく貨物船も多く入港するが、貨物船に対するコロナウイルス感染症対策はどのような状況か。</p>
空港港湾課長	<p>酒田港には、中国や韓国を経由する定期コンテナ船のほかに、石炭、バイオマス燃料、金属くずなどの一般貨物船も多く入港している。</p> <p>県の水際対策として、公共岸壁に来る全ての外航船舶の乗組員が上陸する場合、港湾事務所、保健所、庄内総合支庁と連携して、体調の聞き取り、体温計測、手洗いやアルコール消毒、マスクの着用などの要請、立ち寄り先の聞き取りなどを行っている。</p>
森田委員	<p>体調不良者がいた場合、保健所や医療機関に連絡することになるのか。</p>
空港港湾課長	<p>2月15日から対応しているが、今のところ体調不良者はなく、もし、いた場合は、保健所、消防、医療機関等と連絡を取りながら対応することとしている。</p>
森田委員	<p>酒田港の港湾計画の改訂は、県の審議会の許可だけではなく、国に提出する義務などがあるのか。</p>
空港港湾課長	<p>港湾計画は法定計画であり、県の審議会において適正であると認められたうえで、</p>

発 言 者	発 言 要 旨
森田委員	<p>国の交通政策審議会において審議されるものである。</p> <p>貨物量の想定が、356万tから426万tと70万tの増加を見込み、旅客数も2.9万人から約3倍の7.4万人を見込んでいるが、この根拠は何か。</p>
空港港湾課長	<p>前回の平成18年の改訂では、600万tの貨物量計画であり、前回計画に比べれば、増加見込量がだいぶ減っている。旅客数については、今回、外航クルーズ船の寄港を20回程度と予測したものである。</p>
森田委員	<p>古湊3号岸壁の改良と本港におけるクルーズ船の受け入れの概要はどうか。</p>
空港港湾課長	<p>古湊3号岸壁は、岸壁を増深・延長するものである。大型のクルーズ船は船の長さが古湊1号岸壁よりも長く、1号と2号を跨いで使用することから、他の大型船が同時に着岸出来ないため、残りの3号岸壁を大きく改良するものである。</p> <p>本港におけるクルーズ船の受入れは、まだ港湾計画の施設計画に反映したものではないが、今後、継続して検討する事項として位置付けている。</p> <p>本港地区は市街地にも近く、日和山や山居倉庫などの観光地に近いため、旅客にも喜ばれるほか、地域の活性化にもつながるものと考えている。</p> <p>ただし本港は細長いため、受け入れられる船舶は全長150m程度以下、1万tぐらい、定員100人から800人ぐらいのクルーズ船を考えている。</p>
森田委員	<p>中国向けの精米輸出について、西ふ頭くん蒸上屋を活用したいとの声があるようだが、西ふ頭くん蒸上屋はこれまでどのような使い方をしてきたのか。また、米輸出に向けて今後どうしていくのか。</p>
空港港湾課長	<p>西ふ頭くん蒸上屋は平成7年に供用した施設であり、当時、東方水上シルクロードで、中国黒龍江省から輸入した穀類や飼料をくん蒸していた。この時のくん蒸は臭化メチルくん蒸であり、これに対応した施設となっているが、中国向け精米くん蒸は、腐食性の高いリン化アルミニウムであるため、継続して使用するためには、防爆型に改良する必要がある。また、くん蒸中は4時間ごとに温度管理をする必要があり、その設備を準備する必要がある。</p> <p>これらの整備にいくらかかるか、また、どのぐらい使ってもらえるのかを合わせて検討し、米の輸出につながるように考えていく。</p>
森田委員	<p>今定例会に提案している酒田港管理条例の改正について、新たに設置する東ふ頭交流施設の概要はどうか。</p>
空港港湾課長	<p>この施設は、港湾事務所の西隣にあり、港湾上屋として使っていたが、約40年が経ち上屋として使われなくなったものを、賑わい施設としてリニューアルするものである。</p> <p>2室合わせて約750㎡あり、うち1室を物販・飲食店などとし、もう1室を酒田市の山車などが見られる展示スペースとして改修する。</p> <p>来年度は、管理・運営を行う指定管理者を公募し、指定管理者が物販などのテナント募集を行う予定である。</p>
森田委員	<p>来年度の街路事業で電線地中化の取組み状況はどうか。</p>

発 言 者	発 言 要 旨
都市計画課長	<p>来年度の街路事業は、国の交付金事業と県単独事業をあわせ 16 箇所事業を予定している。そのうち、15 箇所が無電柱化を計画している。電線地中化は電線共同溝方式で進めており、一般的に 1kmあたり約 5.3 億円の費用が掛かる。内訳は、電線管理者が約 1.8 億円、道路管理者が約 3.8 億円であり、概ね 1 : 2 の負担割合になっている。</p>
森田委員	<p>県の負担はどの程度か。</p>
都市計画課長	<p>電線地中化は、交付金事業の街路事業の中で行うため、国が約 61%、県が 35%、市町から県負担の 10 分の 1 を負担してもらい事業を実施している。一般的に実施している電線共同溝方式は、コストが高いことから事業の進捗には時間が掛かる。</p> <p>直接埋設等のコストの低い工法もあるが、電線管理者と合意に至っていない。電線管理者の負担分には国土交通省の交付金が活用出来ないため、何らかの支援措置があると整備が進むものと考えられる。</p>
坂本委員	<p>一昨年の西日本の豪雨災害では、愛媛県の野村ダムで緊急放流が行われ、下流の河川が氾濫して、逃げ遅れた 5 名の住民が亡くなった。</p> <p>全国では、緊急放流した場合、危険が伴うダムが 17 箇所あるということだが、本県で緊急放流が行われた場合、危険が伴うダムはあるのか。</p> <p>また、豪雨災害や天気予測の精度向上により、国の方針として、利水ダムも防災ダムも雨が降る前に貯留された水を放流し、貯水量を確保する流れとなっている。本県における事前放流の取組状況はどうか。</p>
河川課長	<p>事前放流は、台風の接近などで洪水の発生が予測される場合、発電や水道等の利水容量の一部を雨が降る前に事前に放流して容量を確保し、治水容量として活用する取組みである。</p> <p>この取組みについては、昨年 12 月、国の検討会で基本方針が示され、国管理の河川（一級水系）に所在するダムは、今年の出水期から運用を開始する方向で手続きが進められている。</p> <p>取組みを進めるにあたり、水系毎に河川管理者や利水ダム管理者などで構成する協議の場を設置し、事前放流の方針や基準などを協議することとなっているが、新型コロナウイルス感染症の影響で開催が延期されている。県としても、国の動向を注視しながら、事前放流の取組みに対応していきたい。</p> <p>緊急放流は、想定を超える大雨などにおいて、ダムに貯めきれなくなった水を上流から下流にそのまま流す操作である。下流の河川改修が遅れている場合、下流に影響を与えないよう、通常は計画よりも放流量を絞って洪水調節が行われるため、緊急放流までの時間が短くなる。本県の国管理 5 ダム、県管理 13 ダムにおいては、今のところ、そのような制約を受けるダムはない。</p>
坂本委員	<p>県で管理しているダムは、緊急放流しても危険な状況にならないということか。</p>
河川課長	<p>緊急放流は、想定を超える大雨などにおいて、上流から流れてくる水を下流にそのまま流すものである。そのため、河川により状況は異なるが、下流河川で計画以上の水が流れれば、ダムの有無には関係なく溢れる場合がある。</p>
坂本委員	<p>緊急放流を実施する場合は、下流の住民に対する周知を徹底してほしい。</p>

発 言 者	発 言 要 旨
河川課長	<p>土砂が溜まり機能が發揮できないダムが全国で35箇所あるということだが、県内の国と県が管理するダムで、土砂が溜まり機能を發揮できないダムはあるのか。</p> <p>ダムを整備するにあたっては、100年分の堆砂量を計画堆砂量として容量を確保している。県内で堆砂の割合が高いダムとしては、真室川町の高坂ダムが98%、鶴岡市の荒沢ダムが95%であるが、用途を持たない死水容量を含めて計算すると、高坂ダムで44%、荒沢ダムで48%ほどになり、ダムの機能に支障はない。</p>
坂本委員	<p>砂防えん堤が満砂になり、施設の効果がなくなっているものがあると聞いているが、どのような対策を行っているのか。</p>
砂防・災害対策課長	<p>砂防えん堤の機能として、満砂になった状態の砂防えん堤は、上流の勾配がゆるくなっているため、大雨の発生時等においては、流れる速度を緩め、一時的に土砂をため込む効果があることから、直ちに危険な状態とはなっていない。</p> <p>しかしながら、異常堆砂等が確認された場合で、今後の土砂流出により被害の恐れがある箇所については緊急的に浚渫を行っている。</p> <p>具体的には、現在、県が管理している砂防えん堤は1,165基あるが、平成27年度に人家集中箇所(50戸以上)の既設砂防えん堤39基について堆砂状況や流域内における荒廃状況の緊急調査を行い、その結果、異常堆砂等が確認され、今後土砂流出により被害の恐れがある2基について、緊急的に除石を行っている。</p> <p>今後も引き続き点検等を行い、必要に応じて対策を行っていく。</p>
坂本委員	<p>河川流下能力向上緊急対策事業等で撤去した河川に堆積した土砂について、ストックヤードの確保はどうか。また、同質の土砂毎に保管するなど土砂の再利用を図るべきと考えるがどうか。</p>
河川課長	<p>ストックヤードは、河川流下能力向上緊急対策事業で、撤去した土砂の活用を念頭に各総合支庁1か所程度以上を確保してきている。今後も、撤去した土砂の有効活用を考えていきたい。</p>
坂本委員	<p>主要地方道新庄戸沢線のJR陸羽西線「下馬踏切」改築事業の現在の状況と来年度予定されている事業内容はどうか。</p>
道路整備課長	<p>平面交差している踏切を立体交差化する事業として平成24年度に着手した。今年度はJRを跨ぐ橋梁と前後道路区間の詳細設計が完了する予定となっている。</p> <p>また、現在、土地改良区との協議など、来年度からの本格的な用地測量に向けた準備を進めており、用地買収まで着手できるよう予算確保を行っている。</p>
楳津副委員長	<p>土砂災害警戒システムについては県民に広く周知を図っていくことが重要と考えるが、どのように周知を行っているのか。</p>
砂防・災害対策課長	<p>土砂災害警戒システムについては、各種研修会・講習会、イベント等においてシステムの説明やQRコードを掲載したリーフレットを配布しているほか、広報誌による紹介等を実施し、住民・市町村防災担当者及び関係機関等に周知を図っている。</p> <p>住民への周知を図るための具体的な取り組みとしては、県政広報テレビ番組や県・市町村の広報誌による紹介、県庁・総合支庁ロビーでのパネル展示のほか、各地区・</p>

発 言 者	発 言 要 旨
	<p>自主防災組織等が開催する防災講習会や「日本一の芋煮会フェスティバル」、「気象台お天気フェア」などの各種イベントを通じてシステムの説明及びリーフレットを配布している。</p>
<p>榎津副委員長</p>	<p>今年度、空港の滑走路延長に係る調査を行っているが、費用対効果の結果はどうだったのか、また、今後はどのように取り組んでいくのか。</p>
<p>空港港湾課長</p>	<p>滑走路延長には国庫補助事業の採択が不可欠であるが、国からは費用対効果を厳密に見て判断すると言われていたことから、今年度は費用対効果の検討を行っている。</p> <p>まず、便益を算定するために海外需要の予測を行っているが、2,000mでも飛べる台湾、韓国、中国などの短距離の国は便益にならないため、2,000mでは就航出来ないASEAN諸国など中距離国から、どれぐらいの需要があるかを中心に算出している。</p> <p>また、概算事業費については標準的な工事費用として積み上げを行っている。現段階の費用対効果は、県独自の試算結果であるため、来年度に国土交通省の助言をいただきながら、確度を上げ、妥当性を精査していくこととしている。</p>
<p>榎津副委員長</p>	<p>調査結果をどのように受け止めているのか。厳しい数字と受け止めてよいのか。</p>
<p>空港港湾課長</p>	<p>現在、国際定期便が全くない状況の中で、簡単には積みあがるものではない状況である。来年度、国に今年度の調査結果を示しながら相談していくが、国の助言などで大きく変わる可能性があるため、数字については、まだ申し上げることは控えたい。</p>
<p>榎津副委員長</p>	<p>建設業人材確保・育成緊急対策事業における女性の入職促進に対する取組みの内容はどうか。</p>
<p>建設企画課長</p>	<p>今年度から「建設女子ツアー」として事業を拡充し、建設業に関心のある県内高校の土木系学科、産業技術短期大学の女子生徒を対象に実際に女性技術者が働く現場見学と、併せて意見交換会を開催している。</p>
<p>榎津副委員長</p>	<p>今年度の参加状況はどうか。</p>
<p>建設企画課長</p>	<p>昨年8月に7高校に声掛けを行うなどして、計13名の生徒のほか、5名の女性技術者が参加した。</p>
<p>榎津副委員長</p>	<p>総合評価落札方式における災害復旧工事による加点制度を設けることは理解できる。しかし、例えば、総合支庁管内の間で局地的に災害が発生した場合、一部業者にのみ加点されることになるのではないかと。</p>
<p>建設技術主幹</p>	<p>災害復旧工事の実績の評価については、評価基準を復旧工事の受注件数とすることで、企業の大小にかかわらず、適正に地域貢献を評価できると考えている。</p> <p>地域的偏りについては、復旧工事にかかわらず、基本的に建設工事の場合は地域内での発注となることから影響は少ないと考えている。</p>

発 言 者	発 言 要 旨
柴田委員長	<p>水害・内水被害軽減緊急対策事業における可搬式ポンプの導入について、既に国が配備している排水ポンプと今回県が導入する可搬式ポンプを連動して、激甚化や局地的な豪雨など様々な状況を想定して導入が必要と考える。国土交通省の排水ポンプの配置はどのような状況か。</p>
河川課長	<p>国土交通省は県内に 11 台の排水ポンプ車を配備している。</p>
柴田委員長	<p>県では各公所に 1～2 台を配備するとのことだが、排水ポンプには電動式と油圧式があり、それぞれデメリットとメリットがあると考えており、パワーや運用の仕方など現場に合わせた機種の手合わせで整備していく必要があると思われる。</p> <p>また、想定外への対応や排水ポンプの実物を見たうえで所感をもって導入していくことも重要だと考える。どのような考えをもって導入しようとしているのか。</p>
河川課長	<p>国土交通省の保有する排水ポンプ車は、東北各地など広域的に稼働することとなっており、県内が手薄になってしまう可能性もある。可搬式排水ポンプは、各公所 1 台ずつの配備を考えているが、公所間で機動的に対応できるよう、機動性の良いものと考えている。</p> <p>ポンプの動力は電気式タイプと油圧式タイプがあるが、電気式ではポンプ部分が軽量なため 2 人程度で持ち運びができる。</p> <p>一方、油圧式はパワーはあるが重くて人力では持ち上げられないため、機動的な配備をするには厳しいと感じている。</p> <p>県では実際の配備運用を行っておらず、試行錯誤しながら対応していく必要があると考えている。</p>
<p>【請願 11 号の審査】</p>	
菊池（文）委員	<p>請願の趣旨にあるとおり、少雪においても除雪体制を整える必要があり、地域の建設業が将来にわたって地域の守り手として、安定した経営のもと責任を果たしていくことは全くそのとおりであることから、願意妥当であり採択すべきである。</p>