

平成30年7月4日

発 言 者	発 言 要 旨
田澤委員	ロータリ除雪車2台と凍結防止剤散布車4台の取得に関し、それぞれの除雪機械の耐用年数はどうなっているか。
道路保全課長	除雪機械の更新基準については、ロータリ除雪車は経過年数11年、3,000時間、凍結防止剤散布車は12年、2,800時間、除雪トラックは15年、4,000時間以上となっている。基準どおりに更新するのではなく、更新基準を経過して機械の様子を見ながらになるが、更新基準をおおよそ5年ぐらい経過した除雪機械を更新している。
田澤委員	減価償却のような考えはしていないのか。
道路保全課長	民間の会計の減価償却的な資産管理はしていない。
田澤委員	国より移管となった、旧国道47号の除雪体制はどうなるのか。
道路保全課長	今年から国より移管された旧国道47号の約10km区間を除雪することとなり、除雪機械を増強している。内訳は、車道用の除雪グレーダと除雪トラックを合わせて4台、凍結防止剤散布車1台、歩道用の除雪車2台の合計7台となっている。 なお、今年度は28台の除雪機械の購入を予定している。
田澤委員	今年、秋から冬にかけて、台湾からのチャーター便が山形に114便、庄内に30便、合わせて144便来ると聞いているが、何人ぐらい来ることになるのか、また、最初の1便の帰りの飛行機は空席で帰るのか、それとも山形から客を乗せて行くのか。
空港港湾課長	インバウンド・国際交流推進課からは、今回のチャーター便は、10月中旬から2月中旬にかけて運航されると聞いている。アウトバウンドは無いので、最初の便の帰りは空席で帰り、最後の便は空席で来て、旅行客を乗せて帰ることになる。 機材はB738で座席数は最大で160人程度。庄内空港は片道15便なので最大2,400人程度となる。頻度としては、山形空港は2日に1回、庄内空港は4日に1回程度と聞いている。
田澤委員	台湾からの旅行客が本当に集まるのか、厳しいように思うが、ホテルや旅館等の予約状況等、裏付けとなるものはあるか、分かる範囲で教えてほしい。
空港港湾課長	インバウンド・国際交流推進課からは、秋は紅葉の時期で旅館等も込み合う時期ではあるが、旅館等に旅行会社が直接交渉を行っており、支障なく準備を進めていると聞いている。
田澤委員	庄内空港では平成24年12月にオーバーランがあり、台湾からは冬にチャーター便は飛ばさないと聞いたこともあったが、本当に来るのか。
空港港湾課長	オーバーランをきっかけに2,000mの滑走路の空港には行かないという判断は、

発 言 者	発 言 要 旨
	<p>特定航空会社の判断である。今回運航する中華航空は、毎年、山形空港へのチャーター便の運航を行っている航空会社である。</p>
田澤委員	<p>出入国管理等の関係で、インバウンド用に空港ビルを改修するということがあったが、どのような状況か。</p>
空港港湾課長	<p>昨年、山形空港において、山形空港ビル株式会社が県の補助を受け、国内線と国際線の乗客が同時に出入国の手続きができるような、動線分離の改修を行っている。庄内空港においては国内線の空き時間に国際チャーター便の受け入れを行うことにしており、その際の出入国管理等については、総合交通政策課が中心となり、準備を進めていくこととなる。</p>
田澤委員	<p>庄内空港についても、国内線と国際線の分離等の体制整備を行っていかねばならないと思うがどうか。</p>
空港港湾課長	<p>空港ビルの機能は、それぞれ山形空港ビル株式会社、庄内空港ビル株式会社が、所管課である総合交通政策課と検討を行うことになる。</p> <p>山形空港については国内線が往復8便で16回の発着と利用が多くなり、チャーター便の受け入れの時間が取れないという問題が浮かび上がったことから、これを解消するために動線の分離を行ったものである。</p> <p>庄内空港については、まだチャーター便を受け入れる時間がある。</p>
田澤委員	<p>東北中央自動車道の金山道路が事業化され、日本海沿岸東北自動車道を含めた本県の縦軸については全て事業化となった。供用率を100%とするまでに、県負担はいくらくらいになるか、試算等あれば教えてほしい。</p>
高速道路整備推進室長	<p>試算額については、持ち合わせていない。</p> <p>考え方として、縦軸ということであるが、東北横断自動車道酒田線も含めた高速道路ということでは、本県の予定路線として340kmあり、供用済み延長が230kmで、事業中及び未事業化区間で110km残っていることになる。</p>
田澤委員	<p>東京を通らずに日本海側の物流が確保されることは、日本海側にとって非常にプラスであると考えている。これから交流人口を増やしていくためには、他県とも連携しながら日本海側の流れを作る取組みをしなければならない。それが、インバウンドにも繋がっていくと思うが、県の考えを聞きたい。</p>
県土整備部長	<p>観光面や産業面においても交流人口を増やしていかなければならない。</p> <p>高速道路のみならず、飛行機、新幹線もあり、飛行機については滑走路延長の話があり、新幹線も整備を進めていかななくてはならない。その中において交通体系をどのように構築していくかということについては、いろんな面から検討を進めていく必要がある。交流人口拡大に繋がるよう、しっかりとインフラ整備を進めていきたい。</p>
田澤委員	<p>目標としている道の駅の設置数等はあるのか。</p>
道路整備課長	<p>道の駅ビジョンでは、2020年代初頭で30駅を目標としている。</p>

発 言 者	発 言 要 旨
田澤委員	道の駅の休憩機能、情報発信機能、地域連携機能の基本の3つの機能に、産業との連携等機能が増えている。道の駅の経営のあり方についてはどうか。
道路整備課長	道の駅の経営の主体は設置している市町村である。県土整備部は施設の整備の支援となっている。立ち上げに当たっては、県の関係部局が関わっている。米沢を例にすれば、農林、地場産業、観光部門等関係部局と調整しながら進めてきた。
田澤委員	道の駅は人を呼ぶためのツールとなり、経営の視点が重要。これからの運営をどうやっていくか。
道路整備課長	<p>国、自治体で組織している道の駅連絡会、道の駅の駅長で組織している「駅長会議」があり、それぞれで情報交換を行い、協働会議において、連携の取組みを行っている。運営についての情報交換の場にもなっているものと考えている。</p> <p>例えば、東北道の駅連絡会の東北道の駅大賞を今年は道の駅「しょうない」が受賞した。本県の受賞は5年連続である。道の駅「しょうない」は、庄内地域の入口にありゲートウェイ的な取組みと、地域の高齢者を対象とした訪問販売等ユニークな取組みが評価された。各駅とも特色をいかした個性のある取組みを行っている。今後も機会を捉えて、関係部局と連携して運営を支援していきたい。</p>
田澤委員	山形市の中核市移行に伴い、屋外広告物条例も市が独自に策定することになるが、県条例との整合性をどのように図っていくのか。
県土利用政策課長	山形市では昨年度から検討会議を設置し、条例の内容について検討を行っている。県からは村山総合支庁が参加し、今年度も引き続き打合せを行っているほか、5月には県の担当者会議にも市から参加してもらい、点検義務化等条例改正内容の周知徹底を図っている。県と市の対応に齟齬が生じないように対応していく。
田澤委員	県庁所在地の取扱いが県と異なるようではいけない。山形の自然豊かな環境が守られるように努力してほしい。
今井委員	今回の補正となっているダム管理報酬職員費についての詳細はどうか。
管理課長	労働基準監督署から県庁全体で是正勧告を受けているものである。県土整備部については、荒沢ダム管理課において、夜間のダム管理に従事する非常勤職員の報酬に係るものを提案している。
今井委員	夜間に仮眠状態にあっても、拘束しているのであるから、正規の手当を出すように指摘されたということか。
管理課長	<p>そのとおりである。</p> <p>夜勤を2人交代でやっており、仮眠をとっている時間帯については、手当の対象とされていなかったものが、労働基準監督署から拘束状態にあることで是正勧告を受けたところであり、全庁的に予算の対応を行った。</p>
今井委員	今回の事案により入札関係で、設計労務単価への影響はないのか。

発 言 者	発 言 要 旨
管理課長	最近のことでもあり、委託関係等はまだ整理できていない。今後の検討とさせてほしい。
今井委員	損害賠償の和解について、80cm×60cmの石に、車両が衝突したとのことだが、330万円とは車両の報償とけがの治療の両方を含んでいるのか。
道路保全課長	330万円は車の補償代で、高級な車であった。 車両の損害額については、車両の修理費と車両の時価額で比較し、安い方を賠償額としている。今回の件は、車両の時価額の方が安かったので、これを賠償額として和解している。身体のけがについては、現在も通院していることから、分けて対応することとしている。
今井委員	県道に、注意を促す看板があっても、どう対処したらいいかわからない。今回の件では、この場所を次の日から通行止めにしたのか。
道路保全課長	道路パトロールを行い、法面の石等の状況についても調査した。今回の件は、たまたま通る直前に石が落ち衝突してしまった。注意看板については、石がよく落ちる場所等に設置している。
今井委員	注意を促す看板がある場合と無い場合で責任分担は変わってくるのか。
道路保全課長	落石等による管理瑕疵は、落石と車が通るタイミングで、過失割合が変わることから、ケースバイケースでの対応となる。
今井委員	建設工事に係る不調不落は83件、発生率11.5%とのことだが、その原因は何か。人手不足が関係しているのか。
建設企画課課長補佐	発生時期としては、年度当初の4月から11月までが多い。 工事内容としては、山間部で施工条件が悪い工事や小規模工事で多いようだ。平成28年から29年にかけて増加しているが、国道47号の直轄工事により、配置技術者が確保できなかったことも一因と考えられる。
今井委員	不調工事の再入札は、条件を変えて発注しているのか。
建設企画課課長補佐	小規模な工事をまとめて発注する等で対応している。
今井委員	予定価格の積算方法について、分かりやすく説明してほしい。
建設技術主幹	工事の場合、労務費、機械経費、材料費を積み上げて、それをもとに算出した各諸経費を加算した価格となる。
今井委員	公共工事設計労務単価については、上がってきてはいるが、依然として宮城県と格差が大きいのは課題である。
建設技術主幹	今年度の宮城県との格差は、主要12職種平均で日額約2,400円の差となっている。

発 言 者	発 言 要 旨
今井委員	日額で2,400円の差は、時間的距離を考慮すると大きい。若い人が県外へ出て行ってしまふことを懸念している。
今井委員	若手・女性を総合評価で加点する施策については、非常にいいことだと思うが、この業界に若い人が定着できるかは課題だと思っている。担い手確保の見通しはどうか。
建設企画課課長補佐	平成27年度の国勢調査によると、建設業の従事者は60歳以上は約30%、29歳未満は10%台。特に10年先、60歳以上の引退を考えると若手・女性の入職促進が課題である。このため、県土整備部では、小・中学生のうちから建設業へ関心をもってもらふための現場見学会、県内の女子高校生と現役女性技術者が意見交換を行う「けんせつ女子カフェ」を開催する等、担い手確保に取り組んでいる。
今井委員	県土整備部の取組みについて、方向性は間違っていないと思うが、達成するのは大変なことだ。事情により、若手・女性を雇用できない会社にとっては、格差が広がることも考えられる。このようなことにも留意しながら、施策を進めてほしい。
今井委員	社会保険等の加入状況はどうか。
建設企画課課長補佐	平成29年10月時点、許可業者4,656社のうち、未加入は65社で加入率は98.6%である。加入を促進していくのは重要だと考えている。28年7月の約款改正にて、未加入業者の1次下請を認めないこととし、今月からは、全下請について、加入を原則とし、対応できた工事では成績評定で評価していくこととした。なお、国の動きとしては、未加入業者について建設業許可を認めない方向で法改正を検討している。
今井委員	本県の加入率が高いことは認識した。 今後も高い落札率をキープしていくことは大切である。人手不足等、民間の状況もきちんと把握して、各施策を進めていただきたい。
今井委員	昨年開通した東北中央自動車道の福島大笹生～米沢北間の交通量の状況はどうか。
高速道路整備推進室長	国土交通省から発表されている、昨年開通した福島大笹生～米沢北間の開通後1ヶ月の交通状況によれば、開通区間の交通量は、曜日によりばらつきはあるが、約6,600～10,000台/日となっている。また、高速道路に並行する国道13号の現道部分との合計交通量は、断面交通量として開通前に比べ5割ほど増えている。
今井委員	高速道路の整備が進むと負担金が減ったことで来年度からはその分、他の事業に回せるので、その分をしっかりと道路予算として確保して、中期計画に結びつけていく必要があると思うがどうか。
県土整備部長	東北中央自動車道の南側の新直轄方式区間が開通したので予算が浮いてくるのではということだが、北側の東根北から大石田村山間や、更にその北の新庄から金山方面にかけては、県の負担割合がこれまでの1/4から1/3へと重くなる、いわゆるA'区間となっている。そういう意味では、高速道路を建設する上での県の負担

発 言 者	発 言 要 旨
	が更に大きくなる。道路全体として必要な事業費については、財政当局にもしっかりと説明しながら確保していきたい。
今井委員	道路の役割は極めて大きい。そこにしっかり予算を確保していくことは非常に大事なことであるということも認識してもらい、道路中期計画に取り組んでほしい。
加賀副委員長	最近の管理瑕疵の状況はどうなっているのか。
道路保全課長	損害賠償が300万円以上の件は、昭和61年2月7日に県道新庄大江線の大蔵橋からの落雪により中学生が負傷した件以来となっている。専決となる300万円未満の件数は、直近の5年で、平成29年が11件、28年が10件、27年が6件、26年が18件、25年が27件となっており、ここ5年間の平均では15件となっている。
加賀副委員長	維持修繕の予算が減ってきており、その影響で落石等による管理瑕疵が増えてきていると思ったが、そうではないようだ。これは、日々、道路パトロール等により安全対策が行われているためと思う。今後も、道路の安全対策に努めてほしい。
加賀副委員長	現在、国に代わって県が用地を先行取得している案件はあるのか。
県土利用政策課長	今年度は4路線、一般国道13号 新庄金山道路、庄内地区では日本海沿岸自動車道（酒田みなと～遊佐間）、一般国道7号 遊佐象潟道路、同国道 朝日温海道路で先行取得を進めている。
加賀副委員長	これは国と県がきちんと連携していることの表れと考えるが、今、県の職員が増えない中、国の用地取得も行うことで、県の事業に影響が出ていないのか。
県土利用政策課長	高速道路の整備促進は「やまがた創生」を牽引する重要なものであり、県としても積極的に取り組んでいる。事業量の変動については、各地域の実情に応じて人員体制を検討し配置する等、支障がないように手当している。
加賀副委員長	職員の配置は、現場が大変な状況にならないよう、しっかり目配せをお願いしたい。
加賀副委員長	<p>県道の舗装が今冬の大雪等の影響により傷んでいるが、今回は凍上災に該当しなかった。平成24年度は凍上災が該当し、市町村や県が災害として舗装工事を行い、だいぶ助かった。それから、6年が経過しその時に舗装ができなかった箇所の傷みが激しいのではないかと。</p> <p>各総合支庁で、舗装の点検、把握状況はどうか。</p>
道路保全課長	<p>各総合支庁にて、毎年、路面性状調査を行っており、わだち掘れ、平たん性、ひび割れ率を数値化して把握している。</p> <p>数値化は、0～10で評価しており、10が一番良い状況で、3～4以下を舗装補修の目安としており、県内の平均は、5.7となっている。また、県内7公所毎のばらつきがある状況となっている。</p>
加賀副委員長	7公所のばらつきは、今冬の大雪や寒波が影響しているのではないかと。また、雪

発 言 者	発 言 要 旨
道路保全課長	<p>が多かった地域は損傷が激しいのではないかと。数値データに基づき、当初予算で出来ないものについて、別な手当の考えはあるのか。</p> <p>今年度、冬期間の舗装の穴埋めの箇所を調べている。舗装の穴埋め箇所数が多かったところは舗装の傷みが激しいことから、その公所には、舗装の予算配分を多めに考えている。</p>
加賀副委員長	<p>平成30年度の舗装の手当では、いつ頃までに終わらせる予定なのか。</p>
道路保全課長	<p>舗装修繕の平成29年度のゼロ県債は、前の年の倍の額となっており、3月に発注し、工事はもう少しで終わる予定である。ゼロ県債は、今年度の舗装の予算の約12億円のうち、4億5千万円となっている。</p>
加賀副委員長	<p>頑張ってもらっていると思うので、予想より舗装損傷が多い場合は何らかの対応を考えるべきと思う。ゼロ県債で早期対応しており、残りの舗装予算の約8億円でしっかりと対応してほしい。</p>
加賀副委員長	<p>平成31年度の政府への施策提案の中で、雪寒事業の対象に舗装修繕を提案しているが、その説明を求める。</p>
道路保全課長	<p>雪寒事業の対象については、除雪、防雪として雪崩・地吹雪対策、凍雪害防止として路盤改良・流雪溝等となっている。</p> <p>舗装修繕は、雪寒事業の対象となっていない。</p>
加賀副委員長	<p>雪寒事業は、山形県にとって大事な事業であり、国としての予算は増えていないと思うが、要件の緩和や見直しも含め、増額を要望していかねばならない。また、単独の雪寒事業も増額していかねばならないと考えている。各県の予算はどうなっているのか。</p>
管理課長	<p>東北6県の社会資本整備全体でいうと、最近では予算全体に占める割合が10%前後となっている。過去のピークでは平成10年あたりの水準では本県含め、各県とも17~18%となっているが、東日本大震災で、太平洋側で一部高い県はあるが、現在の水準へと落ちている傾向にある。</p>
加賀副委員長	<p>重要物流道路について、指定の規模、指定の路線数はどうなるか。また、代替路、補完路の違いは何か。</p>
道路整備課長	<p>重要物流道路制度については、まだ詳細が明らかになっていない。</p> <p>国が示している高規格幹線道路、地域高規格道路、直轄国道がベースになると考えている。それに、補助国道等でどれだけ追加になるか、代替路、補完路がどの程度指定されるかは不明である。まずは、県で必要と考える広域道路交通計画を国土交通省と調整し策定していきたい。</p>
加賀副委員長	<p>計画策定の時期はいつ頃か。</p>
道路整備課長	<p>策定の詳細については未定である。</p>

発 言 者	発 言 要 旨
加賀副委員長	<p>中期計画の重要な部分を重要物流道路制度が占めると考えるが、策定のタイミングが合わない場合はどうするのか。</p>
道路整備課長	<p>中期計画の本年度策定については変更しない。 重要物流道路制度について情報が入った都度、中期計画へ盛り込める内容は盛り込んでいきたい。また、新たな情報があれば随時説明していきたい。</p>
県土整備部長	<p>道路中期計画は今後10年間の計画として策定するものである。また、重要物流道路制度についてはもっと中長期的な計画となる。</p>