

令和4年6月17日

発 言 者	発 言 要 旨
加賀委員	<p>資材価格高騰等により住宅建築においても様々な影響が出ていると聞く。先日、本県でも新築住宅着工件数が減少しているとの新聞報道があった。住宅建築への影響及び県の認識はどうか。</p>
建築行政主幹	<p>令和3年度の新規着工件数は2年度と比較すると5%増だが、元年度以前の5か年平均と比較すると10%減となっている。2年度からは持ち直しているが依然として厳しい状況が続いていると認識している。</p> <p>今年4月の状況では、前年同月比で県内全体の新規着工件数は減少しており、持ち家、分譲に限定しても件数はそれぞれ減少している。業者からは、木材に限らず様々な資材の価格が高騰しているほか納期の遅れも見られるなど、厳しい状況が続いていると聞いている。住宅建築には国・県・市町村の補助制度や税制優遇などもあるため今後の見通しを立てるのは難しいが、引き続き状況を注視していく。</p>
加賀委員	<p>資材価格高騰等は恐らく今後も影響が及ぶ問題と考える。現在も住宅建築に係る国・県・市町村の支援制度はあるが、資材価格高騰等を踏まえ、県民及び経営者のニーズに応じた支援制度の構築等も必要ではないか。</p>
建築住宅課長	<p>県民向けの支援については、今年度も実施している新築向け、リフォーム向けの事業をフルに活用するなどして対応していきたい。併せて建築確認や検査などの手続きの面でも柔軟に対応していきたい。</p> <p>事業者向けの支援については産業労働部所管の支援制度があるため、機会を捉えて業界団体に活用を呼び掛けていく。</p>
加賀委員	<p>建設業の人材不足が続く中、新卒募集に応募者ゼロの企業も多いと聞く。建設業における新卒者の採用状況はどうか。</p>
建設企画課長	<p>山形労働局が5月末に公表した今春の高卒者における職業紹介状況では、全体として高卒者向けの求人5,652人に対する求職者は1,708人、求人倍率は3.31倍であった。ただし産業別の状況は明らかになっていない。</p> <p>昨年9月に行った建設会社に対するアンケート調査では、8割弱の会社が人手不足を感じており、75%が若年労働者の確保・育成を経営課題として挙げている。また過去3年で86%が採用活動を行い58%が採用に至っているが、その採用者には社会人も含まれている。工業高校にアプローチした会社は44.1%で、採用に至ったのは19.2%、採用率は43.6%であった。普通高校にアプローチした会社は30.6%で、採用に至ったのは11.9%、採用率は38.8%であった。</p> <p>学校基本調査によれば、昨年3月の県内高卒就職者は2,048人おり、うち236人が建設業に就職し、率として11.5%である。前年は9.1%、前々年は9.0%であることから少しずつ比率は上がっている。新型コロナウイルスの影響を受けて県内志向の流れもあったと思われる。全く採用ができていない訳ではないが絶対数が足りないという状況には変わらないことから、建設業の団体とも連携して引き続き若年者の減少対策に取り組んでいく。</p>
加賀委員	<p>年々、新卒者の数が減っている中、建設業への就職率が若干伸びたとしても就職</p>

発 言 者	発 言 要 旨
県土整備部長	<p>者数は同じか下がっていると見て良い。何らかの方法を考えていくべき時期と考えるが、県土整備部長の所感はどうか。</p> <p>この問題は 10 年以上前からの課題であり、このままでは建設業の担い手がいなくなるという危機感が全国的にある。</p> <p>他の産業も含めて人材不足の中で、建設業にどれだけの魅力を持たせられるかが非常に重要となる。まずは従来からの 3 K (危険、汚い、きつい) を解消しないと人は入ってこない。現在、本県でも ICT 施工の導入に取り組んでおり、究極的には無人で事務所に居ながらでも出来るということで、「危険、汚い、きつい」を解消しスマートな仕事になるのではないかと考える。また、女性が活躍できる職場環境への改善も併せて重要だと考える。</p> <p>少し息の長い取組みになるかもしれないが、課題を徐々に解消していき、建設業を担う者が本県のインフラや安全安心を支えていくという気概を持てるように、広報・啓発を含めて取り組んでいかなければならないと考えている。</p>
加賀委員	<p>ICT 技術も活用して人が足りない部分を補っていくという点はその通りである。ただし産業の基本となりベースを築くのは人である。その点にも留意し重要課題の 1 つとして取り組んでほしい。</p>
加賀委員	<p>債務負担行為の変更として今定例会で提案されている山形空港の除雪車両購入契約の詳細はどうか。</p>
空港港湾課長	<p>山形空港の除雪車両購入契約はロータリー除雪車と除雪ドーザの更新に係るものである。ロータリー除雪車は当初 18 か月以上の納期を必要としていたが、中国のロックダウンやウクライナ情勢の影響を受けてベース車の輸入が出来ず、国内生産に頼らざるを得ない状況になった。また、価格高騰もあって債務設定額の見直しも必要となった。除雪ドーザも部品供給が不安定になり 7 か月と見込んでいた納期が 13 か月必要となったことから、年度内の納入が困難となり債務負担の変更が必要になった。当初から、ある程度の価格高騰を見込んで限度額を設定し、納期についても例年より長めに設定していたが想定以上に状況が変わった。今回の変更では近々の情勢を踏まえた見積りを取るとともに納期にも余裕を持たせているので、執行は可能と考える。</p>
加賀委員	<p>県道でも相当の除雪機械が稼働している。機械の更新に価格高騰等による影響はないのか。</p>
道路保全課長	<p>更新時期を迎えた県道の除雪機械については順次、計画的に更新を行うこととしている。しかし国の交付金が要望通りに配分されないなどの背景や機械の価格高騰等のため、なるべく修理を行いながら使用している状況である。今年度は緊急自然災害防止対策事業債も活用して更新しているが、必要台数を更新するまでには至っていない。</p>
加賀委員	<p>砕石のヴァージン材の単価見直しについて 4 月閉会中の本委員会で質問した。検討している状況との答弁であったが、その後の状況はどうか。</p>
建設技術主幹	<p>砕石の単価見直しについては実勢の取引価格の調査を行っている。調査機関が行</p>

発 言 者	発 言 要 旨
	<p>うが、実勢に近い単価を設定するにあたりエリアの設定の仕方が問題となる。エリアを細分化するほど実勢には近くなるが、地域によっては取引の事例が無いため単価の設定ができない場合も想定される。現在、エリアの設定について調査機関と相談しながら進めている。</p> <p>年度内に調査を行い、遅くとも来年度の単価には反映できるように検討している。新しい単価設定が出てくるため、積算関係に誤りが生じない取組みも講じていく必要がある。</p>
加賀委員	<p>東北中央自動車道では整備主体がNEXCOか新直轄方式かによって休憩施設の整備手法が異なる。今後、福島から新庄までつながるが、休憩施設が足りないのではないか。市町村を含めて現在の動きはどうか。</p>
高速道路整備推進室長	<p>高速道路における休憩施設は、NEXCOが整備する有料の高速道路では一定間隔でサービスエリア（SA）やパーキングエリア（PA）が設置される。東北中央自動車道では南陽PAや山形PAが設置されている。一方で今年に開通が予定されている「東根～尾花沢」間のような新直轄方式の無料の高速道路では、コスト縮減の観点からSA・PAの整備は行わない方針が平成17年度に示された。</p> <p>その後、SA・PAに代わる休憩施設を無料区間においても計画的に配置することとし、最低限、駐車場やトイレを有する道の駅を地域が主体となって計画し整備することを認める方針が26年度に示された。</p> <p>高速道路本線へ直結できるほか無料で乗り降りできるインターチェンジ（IC）の特性を活かして、IC近傍の道の駅も休憩施設として活用することとされ、本県では30年4月に、道の駅米沢がSA・PAの代わりとして米沢中央IC付近に開業した。東根IC以北の無料区間においては19年度に開業した道の駅尾花沢が尾花沢北ICに隣接しており、SA・PAに代わる休憩施設として機能を有すると考えられる。道の駅村山が、村山ICへのアクセス道路として整備した村山市道と国道13号の交差付近に移設する計画を持っているほか、新庄IC付近への道の駅設置に向けた検討も進められている。</p>
加賀委員	<p>道の駅の整備構想に対する県の関わり方はどうか。</p>
道路整備課長	<p>道路管理者と一体型なのか、市町村の単独型なのかという設置形態によって県の関わり方は異なる。接する道路が県道なのか国道なのかでも異なる。いずれにしても道の駅の設置にはクリアすべき課題があり、県としても様々な角度から関わっていく。</p>
加賀委員	<p>地域振興の面から、県においても道の駅の活用の在り方を総合的に考えてほしい。接道が県道でない場合にも関わってほしい。</p>
加賀委員	<p>今年度末までに水道広域化推進プランの策定が各都道府県に求められており、本県においても将来にわたって安定的に水を供給していくという大きな目標がある。供給側としての企業局は県内で一番大きな存在となることから、企業局としてどのような考え方を持ってプラン策定に関わっていくのか。</p>
参事(兼)水道事業課長	<p>プランについては、水道行政を所管する防災くらし安心部が中心となって県内4圏域ごとに策定すると聞いている。</p>

発 言 者	発 言 要 旨
	<p>これまでの検討状況としては、防災くらし安心部において4圏域ごとに水道事業広域連携検討会を立ち上げ、水道事業者である市町村、企業局と地方公営企業を所管するみらい企画創造部がメンバーとなってプランの検討を進めている。この検討会において、企業局は県内の上水道の約60%を供給している事業者として、これまで蓄積してきた事例や知識・経験を生かしながら、資料提供を行うとともに市町村の水道事業者等と丁寧なコミュニケーションに努め、現状や将来の見通しについての認識を共有しながら議論を重ねているところである。</p>
加賀委員	<p>この議論を主導するのは企業局と考える。企業局が将来の水道事業をどのようにやっていくのかという方針をある時期までに決定し、プランの策定に関わっていく必要がある。今後の企業局の関わり方についての考えはどうか。</p>
参事(兼)水道事業課長	<p>現在、広域連携に向けた協議を進めているところだが、地理的条件、施設規模、料金などの違いに加えて各水道事業者の考え方も様々である。</p> <p>プランを策定していく主体は防災くらし安心部となるが、企業局では将来にわたって安全・安心な水を安定的に供給していくことが何よりも重要と考えており、各水道事業者とも認識を共有しながら検討を進めていきたい。</p>
加賀委員	<p>策定主体は防災くらし安心部であるが企業局のしっかりとした考え方が最終的にはプランの方向性を決めていくものと考えている。企業局としての考え方はいつ頃までに決定していくのか。</p>
参事(兼)水道事業課長	<p>プランの策定は今年度中であるため、策定作業の進捗状況に合わせて企業局においても方針を検討していくことになる。時間を要する検討項目もある。様々な選択肢を含め、プランの方向性に沿った検討を進めていきたい。</p>
加賀委員	<p>プランの方向性に沿って検討を進めていくとの話だが、企業局としての方向性が決まらなければプランも決まっていけない。そのような認識のもと検討を進めてほしい。</p>
田澤委員	<p>債務負担行為の変更として提案されている庄内橋橋梁上部工工事請負契約の詳細はどうか。</p>
道路整備課長	<p>債務負担行為の変更が必要となった要因として、当初の見込みよりも資材価格、特に鋼材の価格が大きく上昇したことがある。本橋梁は橋長が460m以上、県内で7番目に長く、使用する鋼材の量が多い。また期間の延長についても提案しているが、鋼材の供給が不安定になっていることから当初の予定よりも期間を要することが見込まれたものである。</p> <p>また、議案として提出しているP4橋脚の請負契約の一部変更については、橋脚を川の中に埋め戻す際に当初は掘った土砂を埋め戻す予定であったが、土質試験の結果、土質改良が必要であることが分かったため費用が発生したものである。そのほか仮設材の運搬作業費について、当初の想定よりも仮設材を細分化する必要がある追加の運搬費用が生じたものである。</p>
田澤委員	<p>P4とはどういう意味か。</p>

発 言 者	発 言 要 旨
道路整備課長	一般的な番号の付け方として道路の起点側から番号を付けるのが慣例である。今回は余目松山線なので余目側から数えて4番目の橋脚という意味である。
田澤委員	新しい橋が完成した後、現在の庄内橋の処分はどうなるのか。また工事の完成見込時期はどうか。
道路整備課長	現在の庄内橋は老朽化が進んでおり、新しい橋の開通後は撤去することになる。工事の完成見込時期であるが、上部工の架設工事について令和7年度までの債務負担行為をとっている。その後、床版の設置、アスファルト舗装の設置、前後の道路の舗装改良といった工程もある。開通までにしばらくかかるものと見込まれる。
田澤委員	県では橋梁点検車を2台保有していると聞く。現在の使用状況はどうか。
道路整備課長	県が保有する2台の橋梁点検車は総合支庁に分散しながら保管している。隣接する総合支庁とローテーションで使用している。
田澤委員	県管理の橋梁のみで使用するのか。市町村管理の橋梁でも使用できるのか。
道路整備課長	基本は県管理の橋梁に使用しているが市町村管理の橋梁にも使用できる。
田澤委員	橋梁点検車の操縦は県職員が行っているのか。それとも業者が行っているのか。
道路整備課長	運用形態としては県が点検業務を発注し、受注した事業者が操縦している。
田澤委員	凍結抑制剤によって橋の腐食が進むと聞いた。新しい庄内橋には何か対策を取っているのか。
道路整備課長	凍結抑制剤として用いられる塩化ナトリウムは塩であるため、一般的に鉄橋であればその影響を受けてしまう。橋の継ぎ目から塩水が下に入り、橋げたに塩分がかかることで錆の原因となる。排水枡からも塩水が下に入っていく。このような構造的な問題を工夫していくことで塩がかからないように対応している。
田澤委員	県管理の橋梁における耐震補強の進捗状況はどうか。
道路整備課長	<p>県管理の橋梁における耐震補強については、緊急輸送道路、孤立集落アクセスルート、跨線橋、跨道橋を優先して対応を進めている。</p> <p>昨年度末の耐震化率は、緊急輸送道路は97.9%、孤立集落アクセスルートは91.3%、跨線橋は93%、跨道橋は100%となっている。</p>
田澤委員	いつ大きな地震が来るか分からない。市町村管理の橋梁で危ないものもある。市町村と連携しながら耐震補強に取り組んでほしい。
田澤委員	酒田港の基地港湾化指定に向けて、基地港湾に必要となる岸壁、船舶の停泊地、埠頭用地などの様々な港湾施設の整備に係る検討の進め方が大きな課題である。まずは港湾計画の変更が必要と聞くが、計画変更の進捗状況及び内容はどうか。

発 言 者	発 言 要 旨
空港港湾課長	<p>今年3月に国土交通省から各港湾管理者に対して基地港湾指定に向けた意向調査があり、酒田港は指定を受けたい旨の回答をしている。国土交通省では夏頃に指定見込みのある港湾を整理し公表すると聞いている。その後、洋上風力の案件形成の状況等を踏まえながら、基地港湾指定の必要性が高まった段階で基地港湾指定に係る基準への適合を確認し、大臣が指定する流れとなる。</p> <p>酒田港が指定基準に見合う能力を有する見込みを示すため、港湾計画の中で施設整備の計画を示す必要がある。県では2月から資料作成、環境影響評価、航行安全調査を行っており、5月には国土交通省との協議を始めた。作業は順調に進んでおり、計画の変更は11月を目標にしている。</p>
田澤委員	<p>洋上風力の促進区域指定を受けるためには基地港湾の指定が必要と理解している。促進区域指定から運用開始までに一般的にどのくらいの時間を要するのか。</p>
空港港湾課長	<p>促進区域指定と基地港湾指定との前後関係について明文化されたものはない。促進区域指定後に事業者を公募し、事業者が決まれば概ね5～6年で運転が開始されると聞いている。</p>
田澤委員	<p>再生可能エネルギーの主力電源化に向けた動きであり、エネルギーの確保及び経済面で日本海側に大きな力が移動してくるのではないかと考える。基地港湾を活用した地元への経済波及や雇用創出効果など、地域振興について産業労働部等とどのように連携しているのか。</p>
空港港湾課長	<p>地域の産業振興についてはしっかりと進めていかなければならない。県の関係部局、酒田市、オブザーバーとして国土交通省をメンバーとする基地港湾等カーボンニュートラルポート連携会議を立ち上げ、これまでに5回の会議を開催し、企業誘致、関連産業の育成、誘致企業の臨海部の土地利用、地域振興に関する議論を行っている。</p>
田澤委員	<p>洋上風力による経済効果を県内に還元するには、本県資本の参画が必要である。企業局では洋上風力発電への参画を検討しているのか。</p>
電気事業課長	<p>現在、企業局の電気事業では、水力発電所のリニューアルとして令和10年度までに約200億円、新規水力発電所の建設事業として12年度までに約80億円を計画しており、これらの事業を最優先事項に位置づけている。そのため現在のマンパワーや資金等の規模から考えると、企業局による洋上風力発電への参画は難しい。</p> <p>本県の洋上風力発電はようやく動き出した段階であり、環境エネルギー一部とも連携しながら情報収集を行っていく。</p>
矢吹副委員長	<p>建設業界の人材不足は深刻な状況である。橋や建物等にQRコードなどを掲示して、デジタルを用いて建設に関わった方々の記録を残すことはできないか。そのような施策を市町村と連携しながら取り組むことが、若い人たちを建設業界に誘導する手立ての1つとなるのではないか。</p>
建設企画課長	<p>橋梁などのインフラ施設には、主にメンテナンスのために橋歴板や補修歴板という金属プレートが取り付けられており、設計会社や施工会社の名前が分かるようになっている。QRコードなどで個人名が分かることは、個人情報という点や会社と</p>

発 言 者	発 言 要 旨
矢吹副委員長	<p>して負うべき責任が個人に向いかねないリスクの点から、事業者側の意見も踏まえて慎重に考える必要がある。</p> <p>これまで県では、技能労働者などの担い手を称える取組みとして現場従事者の表彰なども行っている。特に若い方に建設業の意義を身近に考えてもらうため、今後、事業者と共に情報発信の在り方を検討していきたい。</p> <p>建設業界からは入札制度や補助制度に若手の雇用を評価点として加味できないかという話を受ける。若手人材を業界に誘導していく取組みをどのように考えるか。</p>
建設企画課長	<p>若手の雇用に係る評価であるが、現在、総合評価落札方式において若手・女性技術者評価型という仕組みがあり、非常に難度の高い工事であれば若手・女性技術者の配置を評価する取組みを一部行っている。また、女性技術者が少ないことを踏まえ、若手技術者へのインタビューや座談会をホームページに上げて若手が頑張っている姿を見てもらうような取組みも行ってきた。</p> <p>このような取組みに引き続き力を入れるとともに、情報発信の在り方について事業者側とも意見交換しながら取組みの充実を図っていきたい。</p>
矢吹副委員長	<p>離職防止には仕事の達成感を感じてもらい仕掛けが重要である。就職後、早い時点で達成感を感じてもらえるような取組みに期待する。</p>
矢吹副委員長	<p>天童市の樽川に遊水池が計画されている。例えば、平時においてもスケートボードの練習場として利用できれば、若者も集まり地域活性化の一助になるのではないかと。遊水池の利活用についてどのように考えるか。</p>
最上川流域治水推進室長	<p>天童市樽川で遊水池を計画中である。今年度から新規に事業化し、現在、詳細設計に着手したところである。底をコンクリートで固めるかどうかについても設計の中で検討していくことになる。</p> <p>遊水池については、平時においても市町村などから有効活用してもらうことで地域活性化や河川の維持管理費の低減を期待できる。先進事例を参考にしながら検討していく必要がある。管理・運営を請け負う企業や団体はあるか、危険を伴う利用ではないか、遊水池本来の機能を損なうものではないか、降雨時の避難計画をどうするかなど様々な課題を含めて勉強していく。</p>
矢吹副委員長	<p>持ち家住宅リフォーム支援は家の所有者に対する補助制度であるが、事業者も補助対象にできないか。事業者による空き家のリフォームが進み、ひいては空き家の解消につながると考えるがどうか。</p>
住宅対策主幹	<p>持ち家住宅リフォーム支援は既存住宅の質の向上を図ることを目的としており、県民自らが居住する場合の支援制度である。昨年度におけるリフォーム工事の平均費用は1件あたり210万円程度である。空き家のリフォーム工事の費用は更に高額となることから、現行の補助制度にはなじまないと考える。</p> <p>空き家等の中古住宅の取得支援としては利子補給制度がある。ただし対象物件は良質な中古住宅に限定される。中古住宅の場合でも利子補給対象の土地代を含めた購入費は、新築した場合の約半分程度にはなり負担も大きいことから、まずは購入者への支援を考えていく必要がある。以上の点が、事業者に対する支援制度の創設が難しい背景となっている。</p>

発 言 者	発 言 要 旨
矢吹副委員長	<p>現行制度は関係団体や市町村から好評を得ているが、支援の内容も毎年見直している。今後も実情の把握に努め、制度の見直しについて検討していく。</p>
矢吹副委員長	<p>空き家をリフォームし社宅として活用する事業者に支援する取組みもあると聞く。空き家の課題は大きい。課題解消につながる施策を展開してほしい。</p>
矢吹副委員長	<p>以前、総合支庁で支障木の伐採を入札にかけ、その時は応札がなかったと記憶している。本事業の取組状況はどうか。</p>
河川課長	<p>公募型支障木伐採であるが、伐採コストと売却利益の関係や支障木は儲けが少ないというF I T制度上の理由により応募がない状況であった。</p> <p>このような状況を受けて、県では平成29年度から全国初の取組みとして、置賜地域において最上川官民連携プラットフォームによる公募型支障木伐採に取り組んでいる。本事業は、応募した企業が、1年間ではなく10年間という長い実施期間の中で計画的に支障木の伐採ができるというものである。民間企業の力を借りて河川管理を行うことで維持管理費の縮減も可能となる。今後、このような取組みを県内他地域でも展開していきたい。</p>
矢吹副委員長	<p>収益上のメリットがあれば応募につながるものと考えます。公募型の河道掘削も実施しているが、砂利を有効活用してもらうものなのか。</p>
河川課長	<p>公募型の河道掘削は、砂利や土を対象としており盛土等に活用される。ただし川砂利については、品質の問題から骨材への活用は難しいとの声も聞いている。</p>
矢吹副委員長	<p>支障木であれ砂利であれ、利用できるものは有効利用してほしい。良い事業なので今後も取り組んでほしい。</p>