

平成30年4月24日

発 言 者	発 言 要 旨
松田委員	主要地方道大江西川線の冬期閉鎖区間の解除について状況を伺いたい。
道路保全課長	道路の開通については、路面の状況だけでなく斜面の雪の状況等を含めて判断しているところである。主要地方道大江西川線の冬期閉鎖区間について、今年度は4月27日15時で解除することで作業を行っている。
松田委員	主要地方道大江西川線の月布橋に関して、昨年より長寿命化の工事に着手しているが、今後の進捗はどのようになるか。
道路整備課長	月布橋は58年前の昭和34年に竣工している。老朽化が進んでいるため補修工事を進めたところ、損傷が当初の想定を超えており、通常の補修では大地震等が発生した場合等に安全性を確保できないおそれがある。そのため、抜本的な対策を検討する必要があり、改めて調査を開始する予定である。
山科委員	4月20日に開業した道の駅米沢に関して、整備に必要な経費、県と基礎自治体の負担の割合についてはどうなっているか。
道路整備課長	<p>県内21か所目となる道の駅米沢については、敷地面積約21,000㎡、鉄骨平屋建ての和風建物で延べ床面積は約1,850㎡、駐車台数は大型車30台、普通車200台となっている。また、国土交通省の重点道の駅に指定され、本県南側のゲートウェイとなると期待されている。</p> <p>整備費用については約23億円、そのうち県は約5億5千万円、残りが米沢市といった状況である。</p>
山科委員	米沢の例のように地元負担が大きく、自治体負担の関係で道の駅の開設について二の足を踏んでいる地域もあると考える。新庄市も道の駅を検討しているが進展していない。行政の枠組みの開設ではなくPFI等の手法で開設することはできるか、また、そのような取り組みをしている事例はあるか。
道路整備課長	<p>県内の道の駅ではPFI等を活用した施設はない。しかし、全国的には10施設ほどPFI等を活用している事例はあるようだ。</p> <p>山形市で構想している道の駅の事業に、民間資金の導入を調査するための国土交通省の予算がついたとの報道があった。県内では初の取り組みとなるため、注視したい。</p>
山科委員	<p>そのような取り組みを検討していくべきと考える。</p> <p>全国の10箇所について、開設の費用負担割合や行政以外の負担の状況はどうか。</p>
道路整備課長	その情報は持ち合わせていない。また、東北には1箇所もない状況である。
山科委員	道の駅の機能としては、飲食提供や情報発信、観光振興等のイメージがあるが、これからの道の駅は既存のイメージを変える必要があると考える。例えば、役所機能や病院が併設されているなど、一過性にならず継続的に立ち寄ることができる取

発 言 者	発 言 要 旨
道路整備課長	<p>組みが必要であると考え。このような機能を持った道の駅の考え方はあるか。また、事例はあるか。</p> <p>道の駅米沢については、地域外からの活力を呼び込む「ゲートウェイ型」として重点道の駅に選定されたが、この他にも地域の元気を作る「地域センター型」の道の駅が拠点指定の対象となっている。</p> <p>「地域センター型」道の駅については、病院、診療所、コミュニティセンター、地域の公共交通ネットワークの拠点等の取組みも行えるなど、地域に根付いた施設としての位置づけとなっている。国土交通省においても、そういった機能に着目して今後の道の駅のあり方を検討している。</p>
山科委員	<p>県内に「地域センター型」道の駅の取組みの事例はあるか。</p>
道路整備課長	<p>県内で「地域センター型」として拠点指定された道の駅はない。しかし、防災拠点として活用されている事例はある。今後整備するところでは検討する必要があると考えている。</p>
山科委員	<p>平成28年度から実施している「やまがた道の駅」緊急整備支援事業については、どのような取組みに使われているか。また、道の駅米沢ではどのように活用されているか。</p>
道路整備課長	<p>既設のトイレ改修など、既存の道の駅の活性化等のほか、長井や米沢といった新規に開設した道の駅についても、観光案内設備等の新設に活用されている。</p>
石黒委員	<p>庄内空港及び山形空港の平成29年度における利用状況はどうか。</p>
空港港湾課長	<p>平成29年度、4月から3月までの利用者は、庄内空港は東京便で約38万6千人、山形空港の東京便で約9万1千人、大阪便で約11万人、名古屋便で約6万6千人、札幌便で約3万8千人、合計約30万5千人である。</p>
石黒委員	<p>各空港の利用者の居住範囲は特定できるか。</p>
空港港湾課長	<p>どのような方が利用しているかまでは把握していない。</p>
石黒委員	<p>各空港の利用拡大については、関係する部署が一体的に考えていく必要があり、意見交換をしっかりとお願いしたい。</p>
石黒委員	<p>今冬は雪や風が強かったが、各空港の運航状況はどうか。</p>
空港港湾課長	<p>庄内空港では、例年の年間の欠航が30便前後なのに対し、平成29年度は87便の欠航があり、うち12月～3月の冬期間の欠航が75便あった。山形空港でも例年30便前後の欠航に対し、29年度は92便の欠航があり、うち冬期間の欠航が44便であった。</p> <p>就航率に換算すると庄内空港は97%、山形空港は98.4%となり、それぞれ99%前後となる例年値と比較して1～2%下がっている。</p>

発 言 者	発 言 要 旨
石黒委員	庄内空港の管制塔に管制官がいなくなったことが、就航率の低下に影響していることはないか。
空港港湾課長	庄内空港のリモート化による航空機の離着陸への影響はないと聞いている。
石黒委員	政府への施策提案において、インバウンド拡大を目的に滑走路の2,500m化を要望するとのことだが、県土整備部で具体的な調査をしていく予定はあるか。
空港港湾課長	滑走路2,500m化については、どのような調査が必要であるかを今後庁内全体で議論していきたいと考えている。 利用拡大は企画振興部、インバウンドは観光文化スポーツ部が中心になり取り組んでおり、どのような将来像を描けるのか、横断的に検討していきたい。県土整備部としては、周辺の土地利用や延長の手法など、建設的な分野の検討を進めていく。
石黒委員	酒田港の新しい港湾計画の進捗状況はどうか。また、酒田港をどのような港湾にしたいと考えているか。
空港港湾課長	現在の港湾計画は平成18年度に策定したものであり、10年以上が経ち貨物や土地利用の状況が変化していることから、計画の見直しを開始している。 港湾計画に先立ち、概ね30年後を描いた中長期構想を今年度末までにまとめる。その後、港湾計画は10～15年程度の具体的な計画として31年度の後半を目処に策定を予定している。
今井委員	凍上災について、今冬の状況において採択される可能性はあるか。
砂防・災害対策課長	凍上災の採択については、異常気象と言えるほど気温が低下していることが条件になり、凍結指数という指標を用いて判断する。県内にある18箇所の観測所のデータでは、どの観測所においても凍上災が申請可能となる凍結指数は得られず、今年の凍上災の採択は難しいと判断している。
今井委員	山形観測所（山形地方气象台）ではなく、県内の平均的な気温に近い場所の観測所のデータを利用してはどうか。
砂防・災害対策課長	道路を整備する際は、凍上しにくい材料に置き替える設計を行うが、その際は山形観測所のデータを標高補正して設計を行っているため、山形観測所のデータで判断しても問題はないと考えている。
今井委員	今年度当初予算の県単独事業費が前年度対比で伸びているが、どのような要因があるのか。
管理課長	今年度の県単独事業費は156億円であり前年度比で115.1%と増加している。 増加した主なものとしては、道路整備事業で12億円、河川整備事業で4億円の増等となっており、投資的経費を一定量確保できたものと考えている。
今井委員	昨年、東北中央自動車の福島～米沢間が開通したため、その分の直轄負担金が不要になったと考える。開通によって、県の財政上どれぐらい負担が減っているか。

発 言 者	発 言 要 旨
高速道路整備 推進室長	<p>昨年11月に東北中央自動車道の福島大笹生IC～米沢北IC間が開通し、4月15日には大石田村山IC～尾花沢IC間も開通したことにより、本県的高速道路整備率は約68%に上がったが、東北では最下位、全国でも43位と、整備はまだまだ進んでいない状況であり、事業区間もまだ相当残っている。</p> <p>このため、完了区間はあるものの、整備も盛んに行われており、すぐに直轄負担金が大幅に減ることはないと考えている。</p>
今井委員	<p>日本海沿岸東北自動車道もあるので一概に言えないと思うが、来年度以降直轄負担金が減っていくとすれば、その分、生活に直結した道路整備等に使える単独事業費の予算確保をしっかりとお願いしたい。</p>
加賀副委員長	<p>舗装損傷について、損傷の進行を早期に止めるため、ゼロ県債や既決予算で対応するとのことだが、既決予算はいくらあるか。また、延長はどのくらいできるか。</p>
道路保全課長	<p>既決予算は約12億円となっており、その内ゼロ県債が4.5億円で、全て発注済みとなっている。</p> <p>舗装延長は道路状況により異なるが、一般的な舗装経費は1㎡当たり約3,000円～5,000円となっている。</p>
加賀副委員長	<p>舗装の予算が少ないことから、舗装の更新期間が延びているのではないか。舗装の更新期間はどのくらいか。</p>
道路保全課長	<p>舗装の更新サイクルは大型車等の交通量等で変わってくる。最も多かった平成4年度は、べにばな国体に伴う行幸啓もあり、舗装補修の予算は約30億円あったが、平成30年度は約12億円と年々少なくなっている。</p>
加賀副委員長	<p>予算が少ないことが問題である。財政部局と相談し、緊急的な財源措置で舗装をできないものか。そのような事例は、これまでなかったのか。</p>
管理課長	<p>そのような事例は、これまで無いと思う。</p>
加賀副委員長	<p>企業局の新規事業であるやまがた希望創造パワー事業について、電力会社と連携して県内の製造業者の電気料金を割り引く事業とあるが、連携する電力会社とはどこか。</p>
参事(兼)電気 事業課長	<p>東北電力と連携した事業である。</p>
加賀副委員長	<p>県道の散水消雪に係る電気料金は、2億円程度かと思われる。</p> <p>県の道路維持費用(電気料金)を圧縮するため、企業局から電力融通等で費用を抑えるような連携はできないものか。</p>
参事(兼)電気 事業課長	<p>今回の事業は、県内企業の経営支援や企業進出、あるいは事業拡大に貢献するため製造業者を対象としたが、製造業者以外への制度の適用については、今後事業についての意見を伺いながら検討していきたい。</p>
加賀副委員長	<p>企業局が発電した電気について、県民へ還元することも重要であるが、県道の消</p>

発 言 者	発 言 要 旨
	雪に活用できるのであれば一番いいと考えているので、今後も質問させていただく。