

やる気・元気・信州に好機 寺沢こうき 県政報告



豊科北小学校4年生への議場説明の様子

豊科北小学校4年生への議場説明の様子

9月定例会 一般質問内容

1 ものづくり産業に対する支援について

問 「信州ものづくり産業応援助成金」の要件は現状に適用していない部分もあるように感じるが、新規常勤雇用者数や生産設備の取得価格などの助成要件の緩和・見直しはできないのか伺う。

（石原産業労働部長） この制度は「信州ものづくり産業投資応援条例」のもと、ものづくり産業における投資を応援することで、県内経済への波及効果の向上を目的としている。助成要件の緩和については、これまでも経済・雇用環境を踏まえ対応してきた。また、新規求人数に占める正社員の割合は依然低いこと、地方創生を進める上で働く場の確保はこれまでに重要な

含め、より効果的な制度となるよう検討を加えていく。

問 「信州ものづくり産業応援助成金」は企業誘致を意識したものであると思うが、既存企業の経営を守る、地域外への流出を防ぐなどの企業留置も大変重要である。「信州ものづくり産業応援助成金」の他に既存企業が利用できる生産設備取得に対する助成金はあるのか。また、無いのであれば、既存企業がより利用しやすい助成金制度の新設はできないか。

（石原産業労働部長） 現在、県内で頑張っている企業を応援することや、地域の雇用を維持することは、基本中の基本と考えており、昨年度、地域経済の維持を図るため、「事業承継における設備投資を対象とした助成制度」を創設した。不動産取得税の課税免除など、助成金以外の支援メニューも用意した。県内企業の生産性の向上や、経営革新は大変重要な課題です。既存企業の支援のあり方についても、研究を行っていく。

問 県内経済がまだまだの状況の中、県は企業に対し、創業しやすい環境の確保など、積極性・迅速性ある対応を取る必要があると考えるが、ものづくり産業に対し、助成金制度も含め、今後どのように支援していくお考えか伺う。

（知事） ものづくり産業は、本

2 交通安全対策について

県基幹産業の一つであり、しっかりと支えていくことが長野県の発展に不可欠であり、支援策をより一層強化すべく検討していかなければと思っている。今年5月に航空機産業の振興ビジョンを策定したが、現在、航空機産業に続いて次の成長期待産業についても振興の方向性を検討している。県全体のビジョンと併せて地域ごとの産業振興の方向性をしっかりと考えていくことが重要だと考えている。今後、基本的な支援とともに、分野別、地域別の産業振興の方向性を定め、本県のものづくり産業をより一層発展させたい。

問 県内で発生した交通事故による本年の死者数は昨年と比べて大幅に増加しているが、まさに非常事態と言えるところの状況をどのように捉え、分析しているか。また、死亡事故抑止に向け、今後どのような取組をするお考えか伺う。

（警察本部長） 県下の交通事故は、11年連続で発生件数、負傷者数ともに減少し、交通死亡事故もここ2年で大幅に減少してきた中で、9月24日現在、死者数が94人と昨年同期と比べ50人の増加となっており、この増加数は、昨年同期比の2倍以上という深刻な状況である。今年度の死亡事故は、昨年比べて高齢運転者の単独事故や高齢歩行者の事故が増加しており、高齢者が全死者の半数以上を占めている。また、夜間の横断歩行者事故や二輪車の事故も大幅に増加している。今年は新たに道路

利用者一人一人が、「自分の身は自分で守る」との意識を持って行動していただくよう、「交通安全私から」運動を展開しており、浸透を図るとともに、夜間の事故防止対策として、夜行反射材の着用や上向きライトの推奨も勧めている。今後も交通安全死亡事故抑止に向けた対策を強力に実施していく。

問 交通事故抑止には、多くの県民にこの危機的状況を認識していただき、ドライバーそれぞれの意識の向上は勿論、歩行者・自転車などの交通弱者が、自ら身を守るという意識を向上することも必要であると考えますが、県としてどのように取り組もうとお考えか伺う。

（知事） 交通事故死者数の現状については、極めて憂慮すべき事態だと受け止めている。県内での交通死亡事故の多発傾向を受け、1月と4月に、「交通死亡事故多発警報」を県下に発令し、交通事故抑止のための広報啓発活動を行ってきた。現状は危機的な状況だという認識であり、今後「交通死亡事故多発非常事態宣言」を発令するということも視野に入れて、一層の意識啓発に取り組んでいきたい。あわせて県警とも連携して多発傾向にある死亡事故の詳しい原因分析を行い、それを踏まえた対策を講ずるなど、交通死亡事故の抑止に全力をあげていく。

3 橋梁整備について

が、点検のスケジュールを伺う。点検は、昭和初期に建設された物と平成になって建設された物と5年に1回という同じ条件で問題ないのか。県として独自に供用年数を考慮して点検サイクルを短くする等の考えはあるか。

（奥村建設部長） 道路法改正に伴う法定点検は県内3814橋を対象に、平成30年度までに行うこととしており、建設事務所毎に重要度の高い物から点検を実施し、今年度末までに概ね6割の点検が完了する予定。これまでの点検結果では、現行計画の変更が必要となるような重大な損傷等は確認されておりません。損傷が把握された橋梁は本来の機能を回復する修繕を実施することから、法定点検は架設年次に関わらず5年に1回行うことで安全性は保たれると考えている。

問 「梓橋」について、計画内では平成21年に点検が行われ、平成29年までに修繕を実施するとされているが、その後点検はいつ行われ、どのような結果だったか。残り1年程度だが、修繕時期はいつ頃を考えているか。また、85年という供用年数を見れば、そろそろ架け替えを考えなければならぬ時期ではないかと考えるが、所見を伺う。

（奥村建設部長） 平成27年度に実施しており、桁のずれ止め装置等について「早期に措置を講ずるべき状態」と判定されている。修繕については、長寿命化修繕計画に基づき平成26年度から橋梁のつなぎ目の補修工事に着手しており、法定点検で把握された部分については今年度、

補修工事を完了させる予定。現時点で構造に大きく影響を及ぼす様な損傷は確認されていない。今回の様な予防的な修繕を計画的に行いつつ、適切な維持管理に努めていく。梓橋周辺の渋滞対策については、関係機関と連携して対策を進めてきたが、今後の交通状況の推移を見ながら研究していく。

問 現在、県の管理する長大橋の内、歩道が設置されていない箇所はどの位あるか。また「富田橋」は歩道が無く、幅員が6mと広くなく、非常に危険である。橋の一体的な整備が難しい様であれば、決して豪華な物でなくとも歩道専用の橋の設置はできないか。

（奥村建設部長） 県が管理する100m以上の長大橋は248橋あり、歩道の未設置は60橋（全体の約24.2%）で、全て前後の道路に歩道が無い箇所の橋梁です。富田橋については、平成27年度に必要な修繕を実施した。富田橋を含めた歩道未設置の約300mの区間については、は、歩行者の安全確保に向け、今後どの様に整備すべきか、提案のあった歩道橋の設置も含めて幅広く検討していく。



委員会の様子