

※暫定的なものであるため、今後訂正される場合があります。

【砂原崇弘君登壇】

○砂原崇弘君 皆さん、こんにちは。義友会の砂原崇弘です。まず初めに、定例会で質問の機会をいただきました中本議長、沖井副議長、そして先輩や同僚議員の皆様にご心からお礼を申し上げます。

また、日頃から私を支えてくださっている、傍聴にお越しいただいた皆様にも、心より感謝を申し上げます。

昨年4月に、広島市西区から初めて議員として選出され、この2年間で多くの議員の皆様や地域の皆様から貴重な経験と学びを得ることができました。この経験を通じて、広島県全体をもっと活性化し、元気にするために何ができるのか、改めて強く感じ、決意を新たにしました。この決意の胸に、今回初めて一般質問の場に立たせていただきます。それでは、湯崎知事をはじめ、執行部の皆様には、前向きで明確な答弁をいただきますようお願い申し上げます、質問に入らせていただきます。

質問の第1は、県を発展に導く県政ビジョンの在り方についてお伺いします。

近年、新聞やテレビで報じられている広島県の人口流出問題、特に転出超過が続いている現実に直面するたび、胸が痛みます。広島県から人々が流出し、県外から人々を呼び込めていない現状は、かつて中国四国地方の発展を牽引していた広島県のブランド力や魅力が薄れつつあることを痛感させられます。

広島県には、7大都市の1つとして、高度な都市機能を有する拠点性、人口集積と多くの企業が集まる都市部、そして豊かな自然を有する中山間地域や島嶼部が近接する特異な地理的特性があります。また、原爆ドームや厳島神社という2つの世界遺産、さらには、国際平和都市としての広島市の高い知名度も大きな強みです。これらの特性や地域資源を最大限に活用することが、広島県を再生し、県内外から選ばれる地域に導く鍵だと考えます。

広島県の再生を考える上で、これまでの歴史、特に戦後の復興と発展を支えてきた広島県政と中枢都市機能を抱える広島市政の取組を振り返ることが重要です。

昭和26年に就任した大原知事は、広島県の産業構造を分析し、農林業に依存し過ぎている現状に警鐘を鳴らしました。消費県から生産県へというビジョンを掲げ、新たな産業基盤を確立するため、呉市や大竹市の旧軍用施設を活用して企業誘致を行うなど、瀬戸内工業地帯の誕生につながりました。この施策により、広島県の産業は発展し、県民所得が向上しました。

昭和37年に就任した永野知事は高度経済成長期に対応するため、利水用ダムや国道バイパス等の建設を進め、産業基盤整備を推進し、さらに広島大学の移転構想も決定しました。その後、宮澤知事は若草園などの福祉施設を整備し、県民福祉を向上させるとともに、竹下知事は井桁形式の高速道路や30分道路構想を進め、交通インフラの発展を支えました。

一方、昭和20年8月6日に原爆が投下され焦土と化した広島市は、復興を目指して歩み始めました。翌年には、広島復興都市計画が策定され、都市づくりが再開し、昭和24年には、広島平和記念都市建設法が公布され、復興の礎が築かれました。

※暫定的なものであるため、今後訂正される場合があります。

その後、昭和42年に山田節男市長が誕生し、広島市総合計画を策定。港湾整備や交通通信網の整備、流通センターの建設などが行われ、広島市は中四国地方の中核都市として成長する基盤を築きました。

これらの取組全てが順調に進んだわけではありませんが、広島県と広島市は、時代の変化に適応しつつ、着実に県土づくりと中核都市機能の強化を進めてきたことは確かです。歴代の知事や広島市長のビジョンと政策の積み重ねがあつてこそ、今日の広島があるのです。

現在、湯崎知事は令和3年度から「安心 誇り 挑戦 ひろしまビジョン」を策定し、県土づくりにおいて適散・適集の地域づくりを進め、県土全体の発展を牽引する魅力ある都市形成や自然豊かな中山間地域の形成などの施策を打ち出しています。

しかしながら、これらの施策はイメージ先行で抽象的であり、県民の生活がどのように向上し、豊かになっていくのかが見えにくい現状があります。その結果、イメージ先行のビジョンに基づき、一過性のソフト事業が次々と進められるなど、毎年の各事業が思いつきに見えたりすることもあります。

県の発展のために県行政が行うべきことは、歴代の知事が行ったように、県土づくりの土台となる社会資本整備の充実です。その土台の上に、製造業、流通業、その他の産業が成り立ち、県の経済が発展し、県民の生活が向上していくのではないのでしょうか。

そのため、県の将来ビジョンには、道路、空港、港湾などのインフラ整備をどのように発展させるのか、産業基盤や農業基盤の強化・充実に向けてどのように取り組むのか、そして、教育や医療・福祉施設の数や配置をどうするのか、県内全域の将来を見据えた社会資本整備の具体像を示すべきだと考えます。

こうした県のビジョンに基づき、県内各市町がそれぞれの地域特性を生かし、個性を磨き上げながら、まちづくりを進めることが重要です。特に、広島市では中核都市機能を高めるために、再開発や高次都市機能の再生に積極的に取り組むことで、広島県全体の活力と求心力が高まり、国内外から人々や企業を引き寄せることができると考えます。

そこで、未曾有の人口減少や少子高齢化の進展、深刻な転出超過が続く中で、広島県を持続的な発展に導くためには、県土づくりの最上位に位置づけられる県の総合計画、いわゆるビジョンに社会資本整備の具体像をしっかりと盛り込み、市町の地域づくりを牽引していくことが重要だと考えますが、知事の御見解をお伺いします。

質問の第2は、社会資本整備の中でも特に重要と考えています人流・物流を支える幹線道路ネットワークの強化について、2点お伺いします。

1点目は、広島都市圏幹線道路ネットワークの将来構想についてです。

1年前の予算特別委員会でも、都市高速道路の延伸及び環状化など、道路のネットワーク構築に向けた取組について質問しました。

広島市は政令市ですが、地下鉄はほぼありません。つまり、都心部の交通は、道路に大きく依存することになりますが、都市計画道路網の整備が進んでいる福岡と比べて、大きく見劣

※暫定的なものであるため、今後訂正される場合があります。

りする状況です。札幌広福として、中国地方の雄と言われた広島も、今では大手企業の撤退や社会減による転出超過が続くなど、目に見える形で表れており、看過できない状況になっています。

しかし、他都市においても、交通基盤が一夜にして完成したわけではありません。空港や港湾、産業集積地や物流拠点と高速インターを結ぶ幹線道路ネットワークや、都心部に通過交通を入れない環状・放射型ネットワークなど、役割や機能を踏まえた計画の下、これまで多くの時間と予算をかけて着実に整備されてきたたまものです。

広島市域は政令市である市が道路管理者として主体的に取り組むものだと思いますが、中国地方の発展を牽引する広島都市圏の中核機能の強化につながる幹線道路ネットワークの構築は、本県においても極めて重要な施策として、積極的に関わっていく必要があると考えます。

今一度、現在置かれている状況をしっかりと分析していただきながら、危機感とスピード感を持って、さらなるネットワークの強化に資する具体的な行動を今から始めていただきたいと思います。

物価や人件費の高騰が叫ばれる中、あるべき道路網が整備されていないということにより、365日、日々失われていく渋滞による損失はこれまで以上に深刻なものとなります。中国経済連合会が令和2年に公表した広島都市圏における渋滞損失額は、1年間で760億円に上るとされています。

また、同じ道路整備を行うとしても、物価高騰等によりこれまで以上の投資額が必要となりますが、整備にちゅうちょし遅れることこそが、本県にとっての損失であると考えます。

そこで、広島県の持続的な発展に欠かせない広島都市圏の人流・物流を支える幹線道路ネットワークの構築について、県として、経済界の声も積極的に吸い上げながら、どのような将来構想を描き、その実現に向けてどのように取り組もうとしているのか、知事の御所見をお伺いいたします。

2点目は、広島都市圏の幹線道路ネットワークを形成する広島高速4号線延伸など、個別の路線についても触れたいと思います。

広島都市圏の道路ネットワークは、平成4年、今から32年前に国、県、広島市等の協議会において、放射・環状型の広島都市圏幹線道路網計画が策定されていると認識しています。

国において、近年では、令和4年度に東広島・安芸バイパスが全線開通し、広島南道路につながる明神高架の整備も鋭意進められ、また、広島南道路の木材港西から廿日市間の新規事業化や西広島バイパス高架橋の都心部延伸に向けた工事がようやく始まるなど、大きな動きもありました。

広島高速道路公社においても、広島高速5号線が当初の計画より大幅に遅れはしたものの、シールドトンネル工事による掘削作業が残り100メートルを切ったところまで来ています。実際に供用されるのは令和10年度上期と、まだ約3年を要するとのことですが、駅北の再開発等がさらに進んでいく中で、完成に見通しが立ってきたことは歓迎すべきものであり、協力いた

※暫定的なものであるため、今後訂正される場合があります。

だいている地元住民の皆様や公社や工事関係者の皆様に感謝いたします。

こうした中、広島高速4号線につきましても、県北部方面と広島市都心部とのアクセス性の向上などを図るため、広島市において、山陽自動車道へ接続する延伸事業化に向けた動きが始まったところであり、都市圏幹線道路網の実現に向けた次の一手も、ぜひ仕掛けていただきたいと思えます。

つまり、5号線や4号線延伸が完成、供用された際、その効果を最大限に発揮する自動車専用道路として環状型のネットワークを形成するために、広島都市高速道路の計画検討路線にも位置づけられている、5号線と4号線とを結ぶ東部線Ⅱ期や4号線と3号線とを結ぶ南北線の事業化に向けた検討が急がれていると考えます。

そこで、広島都市圏の幹線道路ネットワークの構築において重要な役割を担う、広島高速4号線延伸の事業化を早急に進めるべきだと考えていますが、知事の御見解をお伺いいたします。

また、東部線Ⅱ期や南北線など、都市高速道路全体の必要性についてどのように考え、早期整備に向けて、どのように取り組んでいくのか、併せて御所見をお伺いいたします。

質問の第3は、水産振興について、2点お伺いします。

1点目は、水産資源の持続的かつ安定的な確保についてです。

本県では、来年度の当初予算において、「おいしい！広島」推進事業として約2億6,000万円が計上されています。この事業は、本県の多彩な食資産の価値や魅力を高め、県内外の方々に広島のおいしいイメージを広めることを目的にしています。その中で、瀬戸内さかなのブランド化が進められていますが、同時に深刻な課題も抱えています。

それは、本県の海面漁業の漁獲量が、イワシ類を除き、昭和40年代の最盛期と比べて7分の1以下に減少しているという現状です。特に、かつて広島を代表する地魚であったタチウオ、マアジ、アナゴ、カレイ、タコ、イカなどの漁獲量が大幅に減少しています。この減少の背景には、魚のすみかとなる漁場の変化や栄養塩の減少による餌不足、さらには、地球温暖化に伴う海水温の上昇など、複数の要因が影響しているとされていますが、これらがどの程度影響しているのかはまだ十分に解明されていません。

このような中、本県では、海底耕うんや下水道処理水の栄養塩類管理による漁場環境の改善を図るとともに、ガザミやキジハタの放流など、様々な対策を講じています。少しずつ成果が出ているとの報告もありますが、自然相手であるため、これらの対策が漁獲量回復に確実につながるかどうかは依然として不透明な部分もあります。

一方、漁獲量の減少は本県に限ったことではなく、瀬戸内海全体で同様の傾向が見られ、瀬戸内海を有する地域全体の水産業の衰退を招いています。

これらの課題に対して、広島県単独での取組に限界がある対策もあり、瀬戸内海を囲む他自治体との連携も検討していく必要もあります。過去には、国や関係府県と共同し、サワラの栽培漁業を進め、その後、資源管理によって回復を実現した実績もあります。このように、広

※暫定的なものであるため、今後訂正される場合があります。

域的な対策や情報共有、資源管理を共同で行うことで、地域を超えた効果的な資源回復が期待できるのではないのでしょうか。これにより、広島県内での水産資源の持続可能性が高まり、瀬戸内さかなの安定的な供給体制が確立されると考えています。

そこで、水産資源の持続的かつ安定的な確保に向けた取組について、知事にお伺いします。

まず、本県の漁獲量が減少している現状をどのように分析し、これまでの対策による成果をどのように評価しているのか。

また、今後、瀬戸内さかなとしてどの魚種の漁獲量を増やすことを目指し、他自治体との連携も含め、どのような対策を講じていくのか、御見解をお伺いします。

質問の2点目は、漁業被害を軽減させるカワウ対策の強化についてです。

カワウは1970年代には絶滅の危機に瀕していたものの、その後、急速に生息数が回復し、現在では全国的に生息域を拡大しています。これに伴い、河川や湖沼、海域での、アユやメバルなどの漁業被害が深刻化し、漁業関係者にとっては死活問題になっています。特に、漁業者は日々の生計を支えるために必死に漁業活動を続けており、その努力がカワウによる被害によって脅かされている現状は非常に厳しいものです。

本県では、令和4年に策定した第2期カワウ管理計画に基づき、漁業関係者が県や市町等と連携し、ドライアイスによる孵化抑制やテープによるねぐらの除去、鷹カイトによる飛来防止など、様々なカワウ駆除や被害防止対策に取り組んできました。しかし、現状では漁業被害の軽減効果が十分ではなく、依然として問題が解決されていない状況です。実際、被害額は平成28年度の約1億6,000万円から令和3年度には約2億3,000万円へと増加しており、依然として深刻な状況が続いています。

また、国は内水面漁業に被害を与えるカワウの個体数を、平成25年の約4万羽から、10年間で半減させる目標を掲げていましたが、実際には令和4年度に約4万2,000羽に増加し、目標達成は難しくなりました。結果として、目標年は令和10年度まで延期されることとなり、この問題の深刻さが浮き彫りになっています。

一方で、被害対策の強化に向け、水産庁は令和6年2月にカワウ対策DXとして、最先端技術を盛り込んだマニュアルを発表しました。この中では、ドローンを活用したカワウのモニタリングや個体群の管理、飛来防除対策の確立、また、釣針によるカワウの捕獲とGPSロガーによる行動追跡技術が開発されるなど、革新的な技術が紹介されています。

また、他府県では、野生動物管理の専門的捕獲技術者が捕獲計画の提案を行い、エアライフルによる射撃を実施するシャープシューティングが大きな成果を上げており、これも有力な対策の一つとして注目されています。

これらの新しい技術や手法を活用し、カワウによる漁業被害の軽減と個体群の適正化を進めることは、漁業の安定と地域経済の発展にとって不可欠です。その実現には、漁業者の努力だけでなく、行政の強力な支援が求められています。

そこで、本県における漁業被害を軽減するためのカワウ対策について、これまでの成果と

※暫定的なものであるため、今後訂正される場合があります。

現在直面している課題に対する知事の御見解をお伺いします。

さらに、カワウによる漁業被害の軽減と個体群の適正化を目指し、県として、今後どのように長期的な目標を設定し、漁業者の負担軽減策を含め、どのように取り組んでいくのか、併せてお伺いします。

質問の第4は、建設業の人手不足対策について、2点お伺いします。

1点目は、建設業の若手人材の確保についてです。

平成30年7月の豪雨災害で被災した公共土木施設や農地・農業用施設の復旧事業が約5年にわたり進められ、昨年度おおむね完了しました。これは、行政職員や地域の皆様の御尽力、そして、昼夜問わず復旧作業を続けていただいた建設事業者の皆様のおかげです。しかし、この復旧事業を通じて、発注者側の行政職員と受注側のコンサルタントや建設事業者の技術者、そして、建設機材のオペレーター不足が明らかとなりました。

現在、建設業界は深刻な人手不足の危機に直面しています。民間調査によると、昨年の全国の建設業倒産件数は前年比13.6%増の1,924件と過去10年間で最も多く、主な原因の一つが人手不足です。建設業の技能者の数は、平成9年の455万人から令和4年には302万人まで、25年間で約150万人減少し、60歳以上の割合が約4分の1を占めています。10年後には多くが退職する見通しです。一方、29歳以下の若手の割合は全体の約12%にとどまっています。

このように建設業界では高齢化と若手の入職不足が深刻化しており、このまま放っておけば、さらなる倒産を招くおそれがあります。打開策として、賃金や働き方改革、生産性向上を一体として進めるとともに、特に若手の人材確保に向けた取組を強力に推進していく必要があります。

本県では、これまで建設業の若手の人材確保に向けて、学生向けの魅力発信や就職支援に取り組んできました。具体的には、小中学生向けの魅力発信イベントひろしま建設フェアや、土木系・建築系高校への建設企業ガイダンス、トイレ等の小規模公共建築物を対象にした学生コンペなどを開催しています。

昨年9月の建設委員会では、ひろしま建設フェアに関して質問を行いました。各ブースでは小さな子供向けの体験型イベントが多かったですが、これに加えて技能大会の上位者がプロフェッショナルの技を披露したり競技したりすることで、建設業の魅力や面白さがさらに伝わると感じました。また、広島市だけでなく、東部や北部地域でも開催を検討するようお願いしました。内容の充実と開催地の拡大が求められています。

さらに、来年度の当初予算に新たに盛り込まれた建設業の魅力向上・発信では、建設業の魅力や処遇改善などの動画コンテンツを県のホームページで発信すると聞いています。しかし、若者が興味を持ち、実際に見てもらうためには、SNSの活用や年齢層に応じた動画の作成、就活サイトへの掲載なども考える必要もあります。

これまでの取組では、集客数やホームページの検索件数を成果指標とすることが多かったのですが、実際に職に就いた若者やイベント来場者へのアンケート調査を通じて、建設業への

※暫定的なものであるため、今後訂正される場合があります。

関心度の向上や若者の入職にどの程度つながっているのかを十分に検証し、内容の充実や新たな施策を継続的に打ち出してほしいと考えています。

そこで、本県として、喫緊の課題である建設業の若手人材の確保に向けて、若者たちが建設業をなりわいとして選ばなくなった理由を調査し、具体的に分析しているのか。また、今後どのような対策を講じていくのか、知事の御見解をお伺いします。

最後に、自らが関わり建設したものが後世に残る喜びや、多くの人と協力して働く喜びを伝え、災害時における地域の守り手、地域創生の担い手として活躍する建設業の社会的役割に誇りを持てるようなメッセージを若者に発信していただけるよう、要望いたします。

質問の最後は、公共事業の電子契約システムの導入についてお伺いします。

昨今、デジタル技術の進展は目覚ましく、あらゆる産業においてデジタル化の波が押し寄せています。特に新型コロナウイルス感染症の拡大により、リモートワークやオンライン取引の導入が急速に進み、これまで以上にデジタル技術の重要性が高まっています。

一方、少子高齢化による生産年齢人口の減少や残業時間の上限規制の導入などにより、人手不足は幅広い業種で厳しさを増しています。建設業界においても、今までより少ない人数での生産性の高い建設現場の実現や、業務、組織、プロセス、文化、風土や働き方の改革が求められます。

このような背景の下、国土交通省は設計・施工におけるデジタル技術の活用など、i-C o n s t r u c t i o nの取組を推進しています。令和6年4月には施工のオートメーション化、データ連携のオートメーション化、施工管理のオートメーション化の3本を柱として、さらなる生産性向上を目指すi-C o n s t r u c t i o n2.0の取組を進めることとされています。

このうち、データ連携のオートメーション化を進めるためには、調査、測量、設計、施工、維持管理といった建設生産プロセス全体をデジタル化、3次元モデル化し、データを調査・設計段階から維持管理段階まで引き継げる環境を構築する必要があるとされています。3次元モデルなどのデータを、工事の契約図書として取り扱うことのできる仕組みが必要であると考えています。

そうした中、広島県においても、広島デジフラ構想を策定し、建設分野の生産性向上等の目指す姿の実現に向けた取組の一つとして、業務効率化を進める電子契約システムの構築に取り組むこととされています。県は、このシステムの導入により、入札から納品までの一連の事務を電子化し、オンラインで手続を完結できることから生産性向上を期待しています。

しかしながら、県庁内の職員にとってメリットはあるかもしれませんが、建設業界の方々にとっても本当に生産性の向上につながるのか疑問が残ります。

そこで、公共事業の電子契約システムについてお伺いします。

建設業界の方々の意見を取り入れるなど、本当に業界が望んでいるシステムになっているのか。また、このシステムの導入により、建設業界の人手不足解決につながっていくのか、知

※暫定的なものであるため、今後訂正される場合があります。

事の御所見をお伺いいたします。

このシステム導入によって、行政職員と建設業界の方々がウィン・ウィンになることが一番重要だと思っています。

以上で、私の質問を終わります。初めての一般質問で緊張し、聞き取りにくい点もあったかもしれませんが、どうか御容赦いただけますようお願い申し上げます。

引き続き、広島県全体をより活力ある、元気な地域にするため、真摯に全力を尽くしてまいります。今後とも変わらぬ御指導と御支援を賜りますよう、よろしくようお願い申し上げます。御清聴ありがとうございました。（拍手）

○副議長（沖井 純君） 当局の答弁を求めます。知事湯崎英彦君。

【知事湯崎英彦君登壇】

○知事（湯崎英彦君） まず初めに、県を発展に導く県政ビジョンの在り方についての御質問にお答えいたします。

令和2年10月に策定いたしました「安心 誇り 挑戦 ひろしまビジョン」は、人口減少や頻発する大規模災害、新興感染症の発生など、先行きが不透明な時代にあって、おおむね30年後の広島県のあるべき姿を構想した上で、県民の皆様一人一人が安心と誇りを持ち、挑戦できる社会を10年後の目指す姿としてお示したものでございます。

このビジョンは本県の最上位計画に位置づけられ、目指す姿や取組の方向といった本県行政の全体方針や構想をお示ししているものであり、ビジョンに掲げる目指す姿の実現に向けましては、分野別計画など、個別分野に係る推進計画において具体的な施策、事業の展開を定めているところでございます。

道路、空港、港湾など、生活や産業を支える公共土木施設、農業基盤、福祉施設などの社会資本につきましては、県民の皆様の安全・安心を確保するとともに、円滑な経済活動や地域活力の創出など、県勢の発展を支える基盤であることから、非常に重要なものであると認識しております。

ビジョンにおきましても、17の施策領域のうち、交流・連携基盤、防災・減災などの領域において、人・物の流れを支える道路ネットワークの構築、ハード対策等による事前防災の推進など、社会資本の整備に関する方向性をお示ししているところでございます。

こうしたビジョンに掲げる方向性を踏まえた具体的な施策につきましては、例えば、公共土木施設の整備では、社会資本未来プランや関連計画におきまして、人・物の流れを支える道路ネットワークの構築として、広島高速5号線などの整備による広島都市圏における高速交通体系の確立や、一般国道2号福山道路など物流機能を強化する広域交通ネットワークの構築、ハード対策等による事前防災の推進として、防災拠点や住宅密集地等を保全するための土砂災害対策や浸水被害を防止、軽減するための治水対策などをお示ししているところでございます。

引き続き、社会資本の整備をはじめとした、県全体の発展に必要な施策に着実に取り組んでいくことで、県民の皆様一人一人が安心の土台と誇りにより、夢や希望に挑戦できる社会の

※暫定的なものであるため、今後訂正される場合があります。

実現に向けて取り組んでまいります。

次に、広島都市圏幹線道路ネットワークの将来構想についてでございます。

広島都市圏が中国地方の中核都市圏として発展していくためには、広域的な交流・物流機能の強化や、都市交通の定時性、速達性の確保に資する自動車専用道路などの交通基盤の整備が重要でございます。

このため、広島南道路や広島高速道路などの都市圏の骨格を形成する放射・環状型の幹線道路ネットワークを構築することを将来構想とし、国、県、広島市など、関係機関で役割分担しながら様々な事業手法を活用し、これらの整備に取り組んできたところでございます。

現在は、東広島バイパスと海田大橋をつなぐ明神高架や、広島高速5号線、都市内道路の環状化に資する高速2号線と5号線の連結路などにつきまして、早期完成に向けて整備を推進するとともに、昨年12月には、山陽自動車道へ接続する高速4号線の延伸につきまして、都市計画法などの手続に着手したところでございます。

また、広島南道路における商工センター以西の未事業化区間については、早期事業化に向け事業手法等の検討を進めるとともに、国への施策提案や中国地方整備局長との懇談会などにおいて積極的に要望を行っているところでございます。

引き続き、広島都市圏の人流・物流を支える幹線道路ネットワークの構築に向けまして、経済界の要望なども踏まえ、国や広島市など関係機関と連携しながら、計画的かつ着実な整備の推進に取り組んでまいります。

次に、水産資源の持続的かつ安定的な確保についての御質問にお答えいたします。

本県の漁獲量の減少につきましては、資源の再生産量より漁獲量が多くなったことや、沿岸の藻場や干潟の減少、海底の貧酸素化など、漁場環境の悪化に加えまして、近年は、海水中の窒素などの栄養塩類の不足や温暖化に伴う海水温の上昇も大きく影響しているものと分析しております。

水産資源回復に向けた対策といたしましては、種苗放流や藻場造成を計画的に進めるほか、令和3年度からは、海底耕うんの実証試験、また、令和4年度からは、下水処理場の段階的な緩和運転に取り組んでいるところでございます。その結果、マダイやキジハタなどの漁獲量が増えつつあること、魚のすみかとなる藻場の面積が毎年3ヘクタール増加していること、海底耕うんにつきましては、餌となる生物が増加しつつあることから、漁業者の試験的な取組が始まっていること、下水処理場の緩和運転につきましては、栄養塩類管理計画の策定に向け、データの蓄積が順調に行われていることなどの成果が現れております。

また、今後増やしたい魚種につきましては、呉のオコゼや尾道のキジハタなど、地域を代表する魚をはじめ、季節ごとに特徴のある様々な種類の魚をそろえることがブランド力の向上を図る上で重要であると考えており、市場や料理人からの評価などを聞きながら、ニーズに応える魚の供給ができるだけ進むよう、流通対策も含めて取り組んでまいりたいと考えております。

※暫定的なものであるため、今後訂正される場合があります。

そのためには、漁獲や競りの情報を流通関係者で共有できる仕組みの構築に加え、関係府県との連携も必要であると考えており、生産ノウハウを持っている魚種と持っていない魚種の種苗交換などに取り組むとともに、国に対しましては、瀬戸内海の環境変化に適応した漁場改善の推進やそれに必要な技術開発など、水産資源の回復に向けた支援を引き続き要望してまいります。

魚が捕れる海の環境をつくり育て、鮮度の高い魚を実需者に届ける仕組みを構築することで、瀬戸内さかなの付加価値向上を図り、漁業者の所得向上と持続的な海面漁業の確立につなげてまいります。

続きまして、建設業の若手人材の確保についてお答え申し上げます。

近年、災害が激甚化、頻発化する中、建設産業は社会資本の整備や維持管理、災害発生時の緊急対応などにおきまして、大きな役割を果たしており、これらの役割を担う地域の建設事業者の安定的かつ持続的な確保・育成は、極めて重要であると考えております。

このため、令和3年3月に策定いたしました建設産業ビジョン2021に基づきまして、若手からも選ばれる建設産業を目指し、働き方改革や労働環境の改善を推進するとともに、デジタル技術をはじめとする新たな技術の活用による建設分野の生産性の向上に取り組んでいるところでございます。

そうした中、若者減少・人手不足対策プロジェクト・チームにおきまして、建設業関係の団体や企業に対しヒアリングを行ったところ、賃金が低く就労時間が長い、3Kのイメージがある、休日が少ないなどの意見を頂いたところでございます。

建設業界のこうした状況を踏まえまして、下請事業者への労務費や工期等のしわ寄せが行われないよう、改正建設業担い手3法の周知や建設事業者への指導など、改正法の適切な運用を行うとともに、建設業の生産性向上を図るため、建設現場でのICT活用工事拡大に向けた講習会などを実施するとともに、労働環境の改善を進めようとする建設事業者への支援などの取組も行うこととしたところでございます。

さらに、幅広い年代の県内在住者に対するアンケート調査におきましては、建設業へ就職したくない、または家族などに勧めたくないと思った理由として、体力面、難易度、危険度などの回答が多かった一方で、就職したい、または勧めたいと思った理由として、技術の習得、社会貢献度などを評価する回答もあり、こうした好印象を持ったきっかけは、出前講座や就業体験などのほか、マスメディアやインターネットからの発信も理由として多く回答されているところでございます。

このため、建設業の役割ややりがい、具体的な仕事内容などを紹介する動画を作成し、若者に人気のあるSNS等を通じて発信することで、建設業に対する好印象を持つきっかけとし、社会における重要性などの理解促進を図っていくこととしております。

また、求職者が現場作業を体験する職人体験会を業界団体やハローワークなどと連携して開催することで、様々な工種の中から自分の好み、あるいは適性に合ったものを見つけ、入職

※暫定的なものであるため、今後訂正される場合があります。

等につなげる取組も行うこととしております。

こうした取組を官民を挙げて行うことで、喫緊の課題である若手人材の確保を進め、県内の建設事業者が将来にわたって地域の守り手としての役割を果たせるよう、取組を進めてまいります。

その他の御質問につきましては、担当説明員より答弁させていただきます。

○副議長（沖井 純君） 土木建築局長上田隆博君。

【土木建築局長上田隆博君登壇】

○土木建築局長（上田隆博君） 2点の御質問に対してお答えいたします。

広島高速4号線延伸等の早期整備についてお答えいたします。

広島高速道路につきましては、山陽自動車道などの高速道路と連携し、都市交通の高速性、定時性を強化する重要な交通・物流基盤であり、現在、高速5号線や高速2号線と5号線の連結路の整備を推進しているところでございます。

また、高速4号線の山陽自動車道への延伸につきましては、高速道路ネットワークのミッシングリンクを解消し、広域的な連携強化や広島市中心部へのアクセス向上を図る上で重要な路線でございます。

このため、国、県、広島市、NEXCO西日本、広島高速道路公社の関係機関におきまして、ルート帯や整備効果等の検討を進め、昨年12月には、市において、都市計画法及び環境影響評価法に係る具体的な手続に着手するなど、早期事業化に向けて鋭意取り組んでいるところでございます。

また、東部線Ⅱ期や南北線などにつきましては、環状道路を形成する将来構想として、広島高速道路の計画検討路線に位置づけられております。

引き続き、関係機関と連携し、広島都市圏の幹線道路ネットワークの早期整備に向けまして、高速5号線の整備や高速4号線の事業化に向けた手続を着実に進めるとともに、その他の路線につきましても、広域的かつ長期的な観点を持ちながら、必要な計画を検討してまいります。

次に、公共事業の電子契約システムの導入についてでございます。

本県における公共事業の調達手続につきましては、入札から契約までの一連の事務のうち、契約事務のみが電子化されていないことから、手続のために事業者の来庁が必要となり、移動の時間や費用の負担が生じていることや、契約図書の保管スペースが必要となるなどの課題があると認識しております。

電子契約システムの導入により、これらの課題の解決が図られることに加え、契約情報をシステム上で検索できることで管理が容易になることや、リモートワークなどの新たな働き方にも対応できるものと考えております。さらに、工事図面などの契約図書をデータとして取り扱うようになることから、調査、設計から施工、維持管理段階までデータを引き継ぐことが可能となるなど、建設生産プロセス全体の高度化、効率化につながるものと考えております。

また、建設業界からは、電子契約システムの導入により、契約事務の効率化や経費削減など

※暫定的なものであるため、今後訂正される場合があります。

が期待できることから、早期の運用開始の要望をいただいているところでございます。

引き続き、電子契約システムを先行して導入している自治体や、建設業界の皆様の御意見も伺いながら、令和7年度中の運用開始に向け着実に取組を進めるとともに、県が導入する電子契約システムの市町での利用拡大を進め、県内の建設業界全体の高度化、効率化を図り、生産性を向上させることにより、人手不足の解決につなげてまいります。

○副議長（沖井 純君） 農林水産局長大濱 清君。

【農林水産局長大濱 清君登壇】

○農林水産局長（大濱 清君） 漁業被害の軽減に向けたカワウ対策についてお答えします。

これまでのカワウ対策につきましては、繁殖抑制を目的としたシャープシューティングによる親鳥の集中的な駆除や、ドライアイスによるふ化抑制、個体数を減らすための銃器による駆除や花火、テープ張りなどによる追い払いなどの取組について、県内を4つのユニットに分け、漁協や市町等と連携して実施しているところでございます。

その結果、カワウの冬期の生息数を見ますと、令和3年の7,300羽余りから令和6年は6,000羽余りと2割程度減少しているものの、年変動などを考慮すると十分な成果が上がっているとは言えない状況でございます。

こうした背景には、対策を担っている猟友会や漁業者の高齢化や人手不足などにより、実施者の負担が大きく、大規模な対策が難しいことなどの課題があるものと認識しております。

今後の長期的な目標につきましては、令和9年度以降の次期計画の策定において、関係者の皆様と協議しながら漁業被害の減少に向けた目標を設定することとし、対策の強化を図ってまいりたいと考えております。

今後の対策につきましては、ドローンやGPSロガーを活用してねぐらやコロニーの正確な場所を特定し、効率的な駆除や追い払いを行うことなど、専門家のアドバイスも受けながら取組を強化するとともに、国の交付金の継続活用により漁業者の負担軽減に努めてまいります。

さらに、カワウは、県境を越えて広域的な移動を行うことから、全国的な生息状況や移動情報の分析に基づくより効果的な対策の実施につきまして、引き続き、国に要望してまいります。

こうした取組を通じて、カワウの個体群の適正な管理を図りつつ、漁業被害の軽減を図っていくことで、持続可能な水産業の確立につなげてまいります。