

## 提言2 強靱な県土・犯罪のない県づくりのための安全・安心対策の強化

(安全・安心対策特別委員会)

### (1) 県民の安全・安心を確保する防犯及び交通事故防止対策の強化

#### <提言>

- ① 犯罪の未然防止や被疑者の検挙に有効な街頭防犯カメラについて、市町村における犯罪多発地域や通学路等への設置を促進すること。
- ② 高齢者や障がい者が安全かつ快適に歩行できるよう、信号機や道路のバリアフリー化を推進すること。
- ③ 高齢運転者の運転免許の自主返納について、免許更新時における相談窓口に見護師や保健師等の医療の専門家を配置し、認知機能への不安等に対する医学的な助言を行うなど、相談体制を強化すること。併せて、免許返納後の交通手段の確保対策をさらに推進すること。

#### <現状>

- 県及び市町村が設置する街頭防犯カメラについては、平成28年12月末現在、県と11市6町で40箇所、89台ある。このほか、商店街やコンビニエンスストア等が独自に設置しているものもある。
- 県警察本部が、山形駅前に街頭防犯カメラ7台を設置した平成25年以降、当該地域の犯罪認知件数は設置前より減少した。街頭防犯カメラは、犯罪の予防と被疑者検挙における客観的証拠の収集に大きな効果が出ている。
- 高齢者や障がい者は、信号表示の識別がしにくいことや、歩行速度が遅いことなどを理由に、道路の横断を不安に思うことが多いことから、県警察本部では、歩車分離信号機や音響信号機、歩行者用の青信号の時間を延長する機能を付加した信号機を整備している。
- 道路整備に当たっては、全ての人が安全に歩行、移動ができるよう十分な幅で、車道と分離した歩道の整備に努めている。

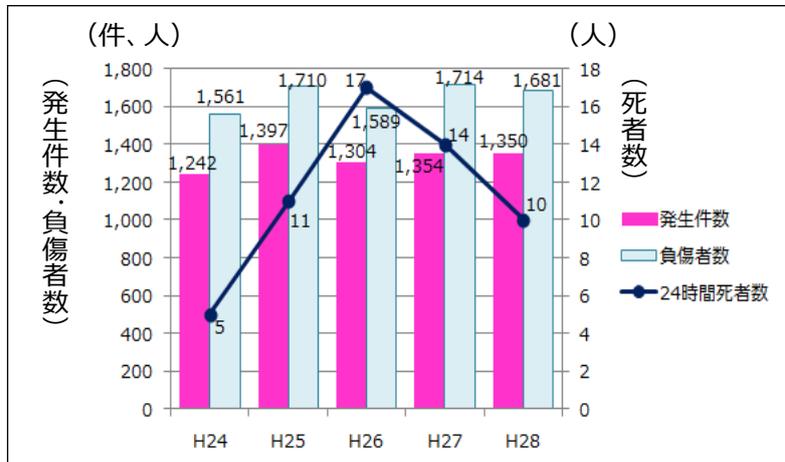
街頭防犯カメラ設置状況  
(単位：台)

	設置台数
H25	50
H26	20
H27	8
H28	11
合計	89

出典：県警察本部作成資料

- 全体の交通事故発生件数が減少傾向にある中で、高齢運転者による交通事故は、発生件数・負傷者数ともに高止まり傾向にある。

高齢運転者による交通事故発生状況



出典：山形県警察「安全・安心やまがた」

- 県警察本部では、運転免許を自主返納しやすい環境づくりのため、平成28年3月から、全ての交番及び駐在所で返納手続きができるようにしたほか、家族等による代理手続きや総合交通安全センターにおける日曜窓口での手続きを可能とした。その結果、返納者数は前年と比較し、増加している。

### <課題>

- 市町村において、街頭防犯カメラの設置が進められているが、犯罪多発地域や通学路など、必要とされる箇所への設置数はまだ不足している。
- 県民誰もが、より安全・快適に移動できる歩行空間を確保するためには、高齢者や障がい者等の社会的弱者に配慮した、道路や信号機の整備をより一層推進する必要がある。
- 近年、高齢運転者が第一当事者となる重大事故が全国的に多発していることを踏まえ、その事故防止対策をより一層強化する必要がある。とりわけ、認知機能や運動能力が低下している高齢運転者の対策に早急に取り組むことが必要である。
- 高齢者が運転免許を自主返納しやすい環境づくりと併せ、返納した後の生活の足の確保が必要である。

## (2) 県民の生命と暮らしを守る防災・減災対策の充実・強化

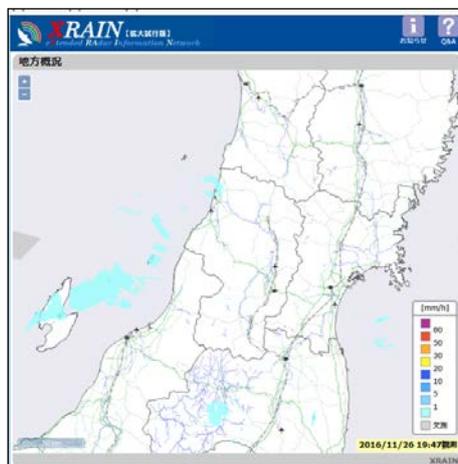
### <提言>

- ① 災害時に、必要な情報を迅速かつ確実に県民に提供するため、既存の消防防災ヘリ及び警察ヘリの活用と併せ、高性能レーダー雨量計（XRAIN）やドローンの活用等により情報収集体制を強化するとともに、防災行政無線や防災ラジオなど様々な手法を用いて情報伝達をより充実させること。
- ② 災害対応の拠点となる市町村庁舎や消防署のほか、災害時に避難場所となる小中学校校舎等の耐震化をより一層促進するとともに、住宅の耐震化を推進すること。
- ③ 消防団への加入促進や団員が活動しやすい環境づくりのため、消防団協力事業所に対するさらなるインセンティブ付与など、より多くの事業所の理解・協力を得るための取組みを検討すること。
- ④ 道路アンダーパスなどにおける冠水対策のさらなる推進や、路面の陥没を未然に防ぐための定期点検の着実な実施など、災害に強い道路の整備を推進すること。
- ⑤ 湛水被害を防止するための農地の排水対策を計画的に進めるなど、農村地域における防災・減災対策を推進すること。
- ⑥ 市町村と連携し、最新の津波浸水想定・被害想定について県民の理解を促すとともに、想定を踏まえた避難訓練の実施など、実践的な取組みを推進すること。

### <現状>

- 国土交通省は、近年多発する局地的大雨による水害や土砂災害等に対して、適切な河川管理や防災活動等に役立てるため、局所的な雨量をほぼリアルタイムに観測可能なXRAINを整備しており、平成28年7月から本県も観測対象範囲となっている。
- 県内市町村の同報系防災行政無線は、平成28年度末までに、29市町村で整備が完了する予定であり、その結果、整備率は82.9%となる見込みである。

XRAIN【拡大試行版】サイト画像

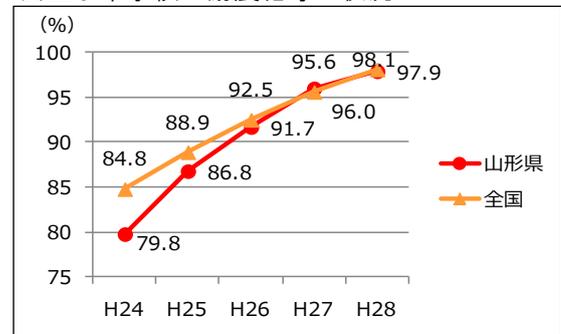


出典：国土交通省ホームページ

○ 東日本大震災以降、公共施設の耐震化を進めているが、災害応急対策の実施拠点となる庁舎の耐震化率について、県は100%であるのに対し、市町村は59.8%にとどまっている。

○ 災害時の指定避難所となっている小中学校等の耐震化について、着実に進んでいるが、耐震化率は全国平均より若干低い状況である。

公立小中学校の耐震化等の状況

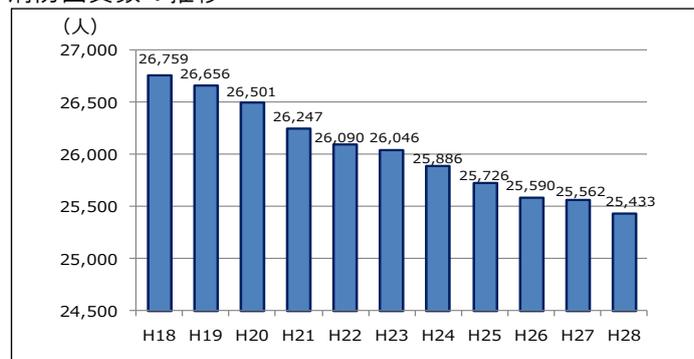


出典：文部科学省「公立学校施設の耐震改修状況調査」

○ 住宅の耐震化を促進するため、県及び27市町村で耐震改修補助制度を設けているが、耐震化率は全国平均の82%に対し、76.5%と低い状況である。

消防団員数の推移

○ 消防団員数は年々減少し、平成28年は10年前に比べ、約1,300人減少している。また、約8割は被雇用者であり、団員のサラリーマン化が進んでいる。



出典：山形県「消防年報」

○ 県管理道路については、災害の未然防止や安全な交通確保のため、日常の道路パトロールや5年毎の路面性状調査等定期点検を行っている。また、アンダーパスなど冠水しやすい箇所は22箇所あるが、ポンプや自然流下により排水可能な構造になっているほか、浸水時に注意喚起を行うため、壁面への水深ラインの設置や警報装置の設置等に取り組んでいる。

○ ほ場整備等の基盤整備事業においては、農地の排水対策を計画的に進めている。

○ 県は、平成28年3月に、最大クラスの津波による浸水想定を設定し、被害想定を取りまとめた。さらに、県民の津波に対する理解を深め、津波からの迅速な避難の一助とするため、津波浸水想定コンピューターグラフィックス動画を作成し、防災に関する研修会等において活用している。

## <課題>

- 災害から県民の命を守るためには、迅速に気象情報や市町村の避難情報を収集し、確実に県民に伝達する必要がある。
- 災害対応に当たっては、基礎自治体である市町村が大きな役割を担うことから、防災拠点となる庁舎や消防署、避難所となる小中学校等について、災害時に機能を十分発揮できるよう耐震安全性を確保する必要がある。
- 住宅の耐震化をより一層進めるためには、耐震改修を支援する必要がある。
- 地域の安全・安心を守るという重要な役割を担う消防団について、団員を確保し、活動しやすい環境をつくるため、平成28年4月1日現在472ある消防団協力事業所をさらに増やしていく必要がある。
- 県民生活に不可欠な社会基盤である道路について、全国的に、近年の局地的大雨による冠水で、水没事故や緊急車両の通行不能などが起きている。
- 農村地域において、近年の局地的大雨により、農地の湛水被害や、周辺への洪水被害が発生している。
- 津波による人的被害を防止するためには、第一に、住民が津波浸水想定・被害想定を理解し、早期に避難することが不可欠である。

### (3) 安全で円滑に移動できる高速交通網の整備

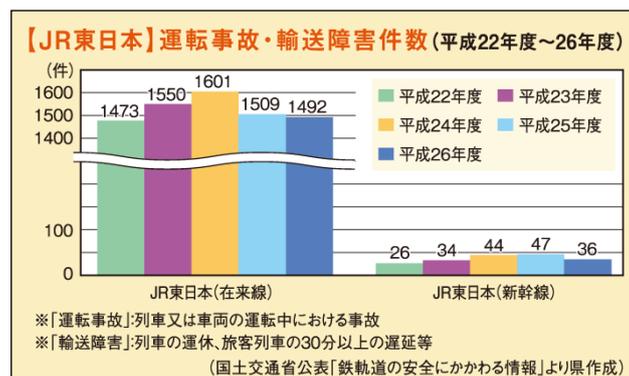
#### <提言>

- ① 奥羽・羽越新幹線の整備実現に向け、市町村や経済界など県一丸となって取り組むとともに、秋田県や福島県、新潟県等の沿線県と連携を図り、国に対して強力に働きかけていくこと。
- ② 新潟駅における上越新幹線と在来線（白新線・羽越本線）の同一ホーム乗換えの早期実現や速達型の特急いなほの新設など、羽越本線の機能強化を図るとともに、鉄道の豪雨、大雪、強風対策など、安全・安定輸送の確保をさらに推進するよう、JR東日本等に働きかけていくこと。

#### <現状>

- 奥羽・羽越新幹線は、全国新幹線鉄道整備法に基づき昭和48年の基本計画に位置付けられた路線であるが、両路線とも、現在まで進捗がない状況である。
- 県は、奥羽・羽越新幹線の整備実現に向けた取組みを加速させるため、平成28年5月に、県、県関係の国会議員、県議会、市町村、市町村議会、経済界などで構成する「山形県奥羽・羽越新幹線整備実現同盟」を立ち上げ、要望活動等を実施している。
- 本県同様、ミニ新幹線が運行されている秋田県においても、奥羽・羽越新幹線の整備促進に向け、平成28年9月に、「秋田県奥羽・羽越新幹線整備促進期成同盟会」が設立されている。
- 山形新幹線は、在来線区間を走行することから、野生鳥獣との衝突事故や豪雨、大雪等による遅延・運休が発生するなど、安全・安定輸送の面で不安がある。

JR東日本における運転事故・輸送障害件数（H22～26年度）



出典：県企画振興部作成資料

- 平成17年12月に発生した、特急いなほの脱線事故を受けて、J R 東日本ではハード・ソフトの両面から様々な再発防止策に取り組んでいる。平成28年7月には、より高性能なドップラーレーダー※を酒田市内に設置する工事に着工するなど、突風を感知するシステムを用いた列車運転規制の実用化を目指し、検討を進めている。

※ドップラーレーダー

上空にある雨などの降水粒子からの反射波を用いて、その粒子の速度と方向を計測する装置。

## <課題>

- 平成23年3月に発生した東日本大震災を契機として、「日本海国土軸」の重要性が再認識されており、国土強靱化を進めるに当たっては、日本海側の高速交通網の基軸となる奥羽・羽越新幹線の整備が必要不可欠である。
- 新潟県、新潟市及びJ R 東日本では、新潟駅の利便性向上を図るため、上越新幹線と在来線（白新線・羽越本線）の同一ホーム乗換え事業を実施しているが、乗換え時間の短縮や利用者の負担軽減のために、早急に同一ホーム乗換えを実現する必要がある。
- 鉄道輸送においては、自然災害の影響による運休・遅延が頻発しているほか、衝突や脱線等の発生により、多数の死傷者を生じるおそれがある。そのため、県民や本県を訪れる観光客等が安心して利用できるよう、より一層安定した鉄道交通を目指し、山形新幹線の抜本的な防災対策をはじめ、県内鉄道の豪雨、大雪、強風等に対する安全対策の実施について、J R 東日本等に働きかける必要がある。