

提言2 県民のいのちと暮らしを守る防災減災・県土強靱化対策の推進

(防災減災・県土強靱化対策)

(1) 頻発化・激甚化する自然災害に備えた防災・減災対策の推進

<提言>

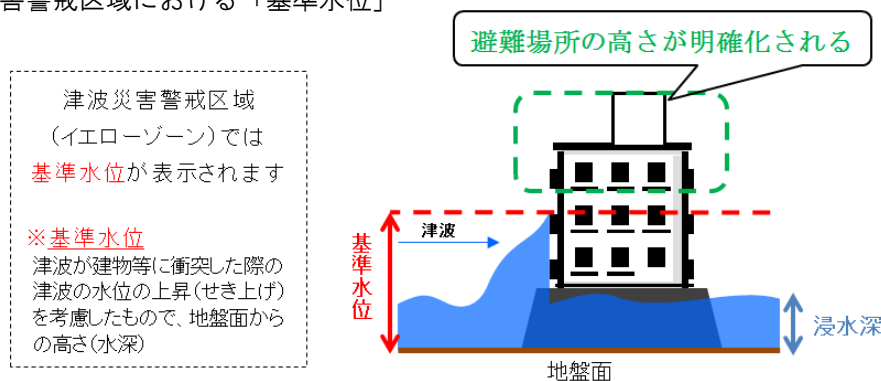
- ① 河川の氾濫等による洪水浸水被害の防止に向けて、河川管理施設等の整備と河川の流下能力の維持・向上を着実に進めるとともに、住民自らの避難行動につながる情報提供の充実を図ること。
- ② 災害時における停電や、道路閉塞による復旧活動阻害の防止に向けた無電柱化を推進するとともに、避難所となる公共施設等への自立・分散型電源の普及・拡大を進めること。
- ③ 地震、津波、洪水など災害種別に応じた安全な避難誘導や災害弱者にも配慮した災害情報の確実な伝達手段の確保に向けて、市町村と連携して取り組むこと。

<現状>

- 近年の気候変動に伴う記録的な集中豪雨が頻発するなか、県は、平成31年3月、概ね10年間の河川・砂防政策の将来像を共有するため「やまがた水害・土砂災害対策中期計画 2019～2028」を策定し、ソフト・ハード対策を一体的、総合的、計画的に推進することにより「犠牲者ゼロ」および「経済損失の軽減」を目指して各種施策を実施していくこととしている。
- 県は、平成30年8月の豪雨において、最上・庄内地域を中心に甚大な被害が発生したことを踏まえ、31年3月、「河川流下能力向上計画」（平成29年3月策定）に新たな選定基準と対策を加えた「河川流下能力向上緊急対策計画」を策定し、堆積土砂・支障木対策、上流部からの土砂流出防止対策を実施し、減災に向けた取組みを進めている。
- 災害の頻発化・激甚化を踏まえ、国は、平成30年に「重要インフラの緊急点検結果」を取りまとめ、特に緊急に実施すべき対策は、「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」として3か年（平成30年度～令和2年度）で集中的に実施することとしている。
- 県は、平成30年度中に県管理河川の85か所に危機管理型水位計を設置し、平成31年4月より運用を開始している。また、令和元年度中に危機管理型水位計に対応した河川・砂防情報システムの改良を実施するほか、新たに簡易型河川監視カメラの導入を進めている。

- 近年の災害の激甚化・頻発化等を背景に、国は、平成26年に「無電柱化の推進に関する法律」を制定し、同法に基づき策定した「無電柱化推進計画」と「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」を合わせて3年間（平成30年～令和2年）で約2,400kmの無電柱化を進めることとしている。
- 県においても、電柱の倒壊防止のほか安全な歩行空間、良好な景観の創出に向けて無電柱化を推進し、特に都市災害の防止を目指し緊急輸送道路の無電柱化に重点的に取り組み、平成30年度末の整備延長は64kmとなっている。
- 県は、災害リスクに対応し、エネルギーの安定した供給基盤を構築していくため、それぞれの地域特性に応じた電源・熱源を利用した分散型のエネルギー供給体制を整備するとともに、家庭・事業所及び公共施設への再生可能エネルギー設備の導入の促進に取り組んでいる。
- 県は、津波被害の防止に向けて、平成31年3月に遊佐町の沿岸部において津波災害警戒区域を指定するとともに、津波から避難するうえでの有効な高さの想定に資する「基準水位」を公表した。加えて、令和元年度より指定市町が実施する避難誘導案内標識設置に対する助成を行っている。

津波災害警戒区域における「基準水位」



出典：県防災くらし安心部作成資料

<課題>

- 平成30年8月の豪雨、令和元年台風第19号による被害など、県内においても頻発化、激甚化する自然災害に対応する遊水地も含めた河川管理施設等の整備、流下能力向上対策を着実に実行していくことが必要である。
- 河川増水時に住民の自発的な避難行動につなげるためには、いつでも、どこでも河川情報にアクセスできるよう、危機管理型水位計及び簡易型河川監視カメラを活用した情報提供の充実を進めるとともに、スマートフォン等に対応したシステムとするなど、利便性の向上を検討する必要がある。

- 平成30年台風第21号、令和元年台風第15号において、電柱等の倒壊により大規模停電や道路閉塞による復旧活動の阻害が発生したことを踏まえ、特に防災の観点から、市町村と連携して緊急輸送道路を中心とした無電柱化の取組みを推進することが必要である。
- 消防庁の調査によると平成30年6月1日現在において、県内4市町村の災害対策本部となる庁舎に非常用電源が整備されていないことを踏まえ、当該市町村への非常用電源の早期整備を働きかけるとともに、停電時の電源確保に向けて避難所となる公共施設等への自立・分散型電源の普及・拡大を推進する必要がある。
- 令和元年台風第19号において、土砂災害警戒区域内に立地する避難所に土砂が流入する事例が発生しており、県内においても土砂災害警戒区域内等に立地している避難所の検証や災害種別に応じた避難所や避難場所の周知について市町村への働きかけが必要である。
- 災害情報の伝達については、地震や豪雨時には停電、電話の不通等のおそれがあり、また、同報系防災行政無線の屋外スピーカは、豪雨時等に聞こえにくいという課題があることから、これらを考慮した複数の伝達手段の確保、災害弱者の事情に応じた戸別受信機の貸与など情報伝達の多様化、多重化による確実な伝達体制の整備に向けた市町村への支援を検討する必要がある。
- 津波災害警戒区域の指定を推進し、実効性の高い避難対策として「基準水位」を踏まえたハザードマップの作成等を促進するほか、令和元年6月に発生した山形県沖を震源とする地震において浮き彫りになった夜間の発災における避難誘導のあり方などの課題を踏まえ、避難誘導案内標識等の充実を図る必要がある。
- 山形県沖を震源とする地震において、鶴岡市では多数の住宅被害が発生したものの、被災者生活再建支援制度の適用基準に該当せず、県と市が協調して独自で支援を行った。今後、自然災害が発生した場合、同制度による救済が被災者に平等に行われるよう、支給対象の見直しに向けた国への働きかけが必要である。

(2) 重層的な交通ネットワークの形成

<提言>

- ① 災害時のリダンダンシーの確保に向けて、関係自治体と連携し地域高規格道路である新庄酒田道路、石巻新庄道路及び新潟山形南部連絡道路の未事業化区間の早期事業化及び事業中区間の整備促進を図ること。
- ② 冬期の交通障害が多発している国道47号、48号、112号、113号の整備促進に向けては、重要物流道路制度を契機とした「新たな広域道路交通計画」の策定において、物流拠点とのアクセス強化等と関連付けた広域交通ネットワークを検討すること。
- ③ 山形新幹線の安全・安定輸送を確保する抜本的な防災対策として、福島～米沢間のトンネル整備の事業化に向けて、フル規格新幹線サイズのトンネル断面への対応など具体的な整備のあり方や財源スキームについて早期に取りまとめ、東日本旅客鉄道株式会社との協議を積極的に進めること。また、国に対し財政支援を働きかけること。

<現状>

○ 県内の高速道路整備は、平成31年4月に東北中央自動車道「南陽高畠 I C～山形上山 I C」間が開通し、南東北3県の県都が高速道路による環状ネットワークで結ばれたほか、令和2年度までに日本海沿岸東北自動車道「酒田みなと I C～(仮称)遊佐比子 I C」間の開通が予定されている。

○ 県内の地域高規格道路整備は、平成31年度に国道113号新潟山形南部連絡道路「小国道路」が新規事業化されたほか、令和元年9月に国道47号新庄酒田道路(戸沢～立川)が計画段階評価に着手されている。

○ 平成30年の道路法改正により「重要物流道路制度」が創設され、31年4月、供用中の道路について重要物流道路(約3万5千km、うち本県839km)及び代替・補完路(約1万5千km、うち本県357km)が指定された。

○ 事業中・計画中区間を含めた新たな重要物流道路については、各地域、都道府県において、それぞれ策定する新たな広域道路交通ビジョン・計画を踏まえて指定されることから、計画の策定に向けた検討が進められている。



出典：「山形県道路中期計画 2028」

- 在来線特急の山形新幹線は、大雨、大雪、強風、野生動物との衝突等による輸送障害が多発しており、その約4割が福島～米沢間に集中していることから、平成29年11月、東日本旅客鉄道株式会社より、同区間の防災対策として、全長約23kmの短絡トンネル整備（事業費1,500億円、フル規格新幹線サイズのトンネル断面とする場合は120億円の追加）に係る調査結果が示された。
- 東日本旅客鉄道株式会社の調査結果を受けて、県は、同社とトンネルの早期事業化に向けた整備のあり方や財源スキーム等について検討を進めており、令和元年7月には、新たに福島県との連携による東日本旅客鉄道株式会社への要望活動を実施したほか、同年11月にも国土交通省への要望活動を実施している。

<課題>

- 本県の東北中央自動車道、日本海沿岸東北自動車道は平成30年度までに全線事業化され整備が進められている一方、地域高規格道路は全体の供用率が29%、44%が未事業化区間であり、雨や雪による通行規制が多数発生していることから、これらの早期事業化に向けた調査着手と事業中区間の整備促進に向けて、隣県及び沿線市町村と連携して国への働きかけを強めていく必要がある。
- 平成31年1月に国土交通省が取りまとめた「新広域道路交通ビジョンの中間とりまとめ」（東北）においては、災害時における多重性・代替性を確保するネットワークの構築として、太平洋沿岸と日本海側をつなぐ横軸ネットワークの重要性や冬期通行障害時にも機能する代替路の構築が示されており、本県においては、冬期の交通障害が多発している国道47号、48号、112号、113号の早期整備が求められている。
- 山形新幹線の安全・安定輸送を確保するためには、福島～米沢間の新たなトンネル整備が必要であるが、莫大な事業費を要するプロジェクトであり、防災対策としてトンネル整備の事業化に目途をつけるため、フル規格新幹線サイズのトンネル断面への対応など具体的な整備のあり方や財源スキームについて早期に取りまとめ、国に対し財政支援を働きかけることが必要である。

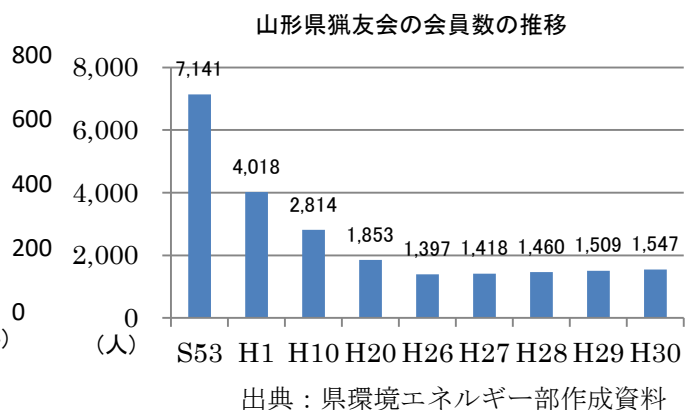
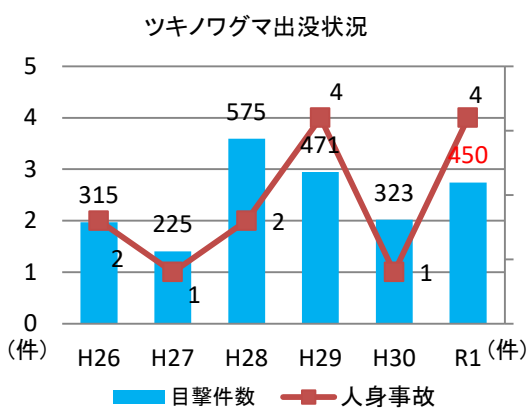
(3) 県民のいのちと暮らしを守る施策の推進

<提言>

- ① クマ、イノシシ等の野生鳥獣による人身被害等を未然に防ぐため、効果的な捕獲に向けた取組みを推進するとともに、大型獣捕獲の担い手となるライフル銃所持者の育成に向けた射撃施設の整備など射撃訓練に係る支援を検討すること。
- ② いわゆる「あおり運転」や高齢運転者の認知機能低下等に伴う危険運転による被害の防止対策を推進するとともに、子どもの交通事故の防止に向けては通学時の安全な歩行空間を確保するため対応を検討すること。
- ③ 特殊詐欺の被害者の多くを占める高齢者に対し、被害の未然防止に向けて、巡回連絡と併せた市町村、地域と連携した普及啓発等の対策を推進すること。

<現状>

- 県内におけるツキノワグマの出没数は近年増加傾向にあり、令和元年の目撃件数が450件と前年（323件）を超えているほか、人身事故件数は4件と過去5年で最も多い状況となっている。また、平成30年度のイノシシの捕獲件数も1,575頭（前年比1.8倍）と過去最多となっている。
- 県内の野生鳥獣の管理を担う一般社団法人山形県猟友会の会員数は、高齢化等により昭和53年度の7,141人をピークに年々減少し、平成26年度には1,300人台まで落ち込んだが、県の新規狩猟者の確保・育成事業等の取組みにより、27年度以降増加に転じ、30年度は1,547人となっている。



- 令和元年11月1日現在、県内における「あおり運転」による重大事故は発生していないものの、1月～9月までの「あおり運転」に関する110番通報件数は350件と、前年同時期の202件から大きく増加するなど、県民の関心は極めて高くなっている。

- 県内の65歳以上の高齢者率（平成30年10月1日時点）は32.9%（全国6位）、高齢者の免許保有率（平成30年12月末時点）は28.1%（全国8位）と、運転者の高齢化率が高い状態にあるほか、平成30年の交通死亡事故総数に占める高齢者の割合も42.9%と、全国平均の27.8%を上回っている。
- 県は、通学路等の安全確保の推進に向け、平成25年3月に「山形県通学路安全確保対策プログラム」を策定。学校関係者、警察、道路管理者が連携して合同点検を行い、歩道整備や即効性のある安全対策に取り組んだ結果、30年度末で法指定通学路の歩道整備率は78.7%まで向上している。

歩道整備例



※（一）長岡中山線（天童市高掬）

安全対策例（路肩カラーリング）

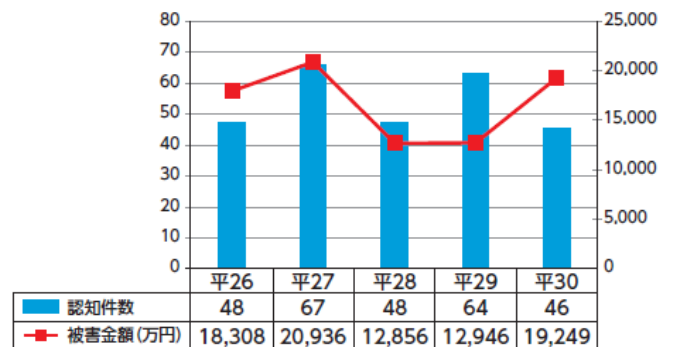


※（一）万世窪田線（米沢市川井）

出典：「山形県道路中期計画 2028」

- 平成30年の県内の特殊詐欺事件の認知件数は、前年と比較して減少したものの、被害金額は増加しており、2019年1月～9月間の高齢者被害は24件、被害金額約1億7千万円と前年の高齢者被害実績（24件、5,700万円）を上回るなど、過去5年間の認知状況に照らしても、特殊詐欺による被害は依然高い水準にある。

特殊詐欺事件の認知状況



出典：県警察「安全・安心やまがた」

<課題>

- 県においては、新規狩猟者の確保・育成事業等の取組みに加え、令和元年度より大型獣捕獲のためのライフル銃購入経費補助事業を創設し、ライフル銃所持者の確保に取り組んでいるが、銃取得後の射撃技術の向上のためには、射撃訓練に係る環境整備が必要である。
- 県内におけるイノシシによる被害は、発生から10年程度しか経っていないことを踏まえ、被害の軽減に向けては、生態や対策についての正しい知識の普及、地域が主体となった対策に加え、「くくりわな」など効果的な捕獲を推進する必要がある。

- 県の道路事情として、山間部の幹線道路（片側1車線の国道等で逃げ場のない道路）が多く、「あおり運転」が発生しやすい環境にあることを踏まえ、「あおり運転」による被害の未然防止に向けて、取締りの徹底、遭遇した場合の対処に関する周知啓発等をさらに推進することが必要である。
- 平成30年中、県内で73名の高齢運転者が運転免許更新時の認知機能検査等の結果免許取消となったほか、ブレーキとアクセルの踏み間違いによる重大事故、死亡事故は高齢運転者が最も多いことから、いわゆる「安全運転サポート車」の普及啓発、運転免許証の自主返納を促すための環境づくり等の高齢運転者対策をさらに推進する必要がある。
- ドライブレコーダーは、県警察において高齢運転者に対する個別指導や「あおり運転」への対応等に活用されており、危険運転の被害防止に向けたさらなる活用を図るとともに、「子どもを守る動く防犯カメラ」としての位置づけも踏まえ、防犯協会等の関係機関に対する働きかけが必要である。
- 歩道の設置には多くの費用と時間を要することから、即効性のある安全対策として路肩のカラーリング等を実施している箇所もあるが、より安全な歩行空間を確保するには、これらの箇所を含めた歩道の計画的な整備など恒久的な安全対策の検討が必要である。
- 県警察においては、特殊詐欺被害防止対策として、平成30年12月から全高齢者世帯を巡回し、「常時留守番電話機能の設定」等の説得活動を実施しているものの、令和元年10月末時点で約4割の世帯が留守番電話設定を行っておらず、対策の更なる浸透に向けては、巡回連絡に加え、出前講座など地域と一体となった取組みを進める必要がある。
- 中華人民共和国湖北省武漢市における新型コロナウイルス感染症の発生等を踏まえ、県内における新たな感染症の発生・感染拡大の防止に向けて、国等の動向を注視しながら、県民への迅速な情報提供、必要な注意喚起など関係機関と連携した取組みが必要である。