

平成30年1月26日

発 言 者	発 言 要 旨
能登委員	<p>県内の消雪道路の延長は91kmと認識しているが、昭和50年代の設置のため、老朽化が問題となっており、不具合等が散見される。消雪道路の井戸のポンプの不具合や修繕、更新が必要な箇所について、どのように把握しているか。</p>
道路保全課長	<p>消雪道路については、井戸が残り、水がある限りは、設備等を更新して使っていくこととしているが、ポンプは電気設備であり、消耗するため、今年度は9か所で更新している。現在、壊れている2か所と不具合がある6か所の計8か所については、来年度の更新を考えている。ポンプについては、発注後の製作となり、完成まで2～3か月を要する。そのため、11月頃から点検を始めるが、すぐに更新できないため、その年度は機械除雪に置き換えるなどして、更新は翌年度になる。ポンプについては、不具合があっても動くのであれば、使えなくなるまで使うという方針であり、壊れた時に発注し、更新は翌年度に行うという形で進めている。</p>
能登委員	<p>発注後の製作のため、新しいポンプは翌年度に完成するとのことだが、井戸が枯渇しない限りは、ポンプを更新しながら消雪道路の機能を維持していくという考えを改めて示してもらい、大変ありがたい。豪雪地帯において、消雪道路の機能は非常に優れている。ポンプの維持更新は不可欠であり、もう少し点検の時期を早くし、年次計画の中で早めに対応してほしいがどうか。</p>
道路保全課長	<p>ポンプは電気設備であるため、点検するにも電気を使用することになる。夏場は電気代が高く、400か所近いポンプの点検費用をなるべく抑えるためにも11月に点検を実施している。ポンプに万が一不具合があったとしても、機械除雪で対応しており、支障ないものと考えている。</p>
能登委員	<p>11月当初の点検、発注であれば、更新がその冬に間に合うのではないか。なるべく早い時期に不具合を把握できるよう努力をお願いしたい。</p> <p>先月、富山市内の消雪道路を調査したところ、本県とは施工の仕方が大分異なっていた。本県の場合は上下にダブルの管を埋設しているが、富山県ではシングル管であり、コンクリート養生の部分が20cm位で、大変狭い幅での施工であった。施工価格はあまり変わらないようだが、工法的に優れていると思った。</p> <p>本県では、消雪道路の新たな延長予定はないとのことであった</p>

発 言 者	発 言 要 旨
道路保全課長	<p>が、例えば、止めてしまった路線がある場合に、改めて同じ井戸を使い、こうしたシングル管での延長を考えても良いのではないかと思うが、検討の余地はあるか。</p>
能登委員	<p>熱量計算により、消雪のために必要な水量は決まっており、延長を延ばすことは難しい。</p>
青柳委員	<p>工法的に可能であれば、シングル管の検討をお願いしたい。</p>
参事官（兼）交通企画課長	<p>昨年 of 県内の交通事故による死者数は38人で、前年より10人増加したものの、過去4番目に少なかったと聞いている。そうした中、高齢者運転者の交通事故の発生状況はどうであったか。</p>
青柳委員	<p>昨年 of 高齢運転者による交通事故は、発生件数が1,325件、死者数が15人、負傷者数が1,668人となっており、前年と比較し、件数及び負傷者数はそれぞれ24件、9人減少しているものの、死者数は5人増加している。県内の交通事故発生件数が減少傾向であるのに対し、高齢運転者による事故は横ばいで推移しており、全体に占める割合は年々増加し、昨年は22.8%を占めた。</p>
参事官（兼）交通企画課長	<p>今年に入り、群馬県では85歳の男性運転者が高校生をひいた事故があった。報道によると、その運転者は、半年位前から何度も物損事故を起こしていたとのことである。また、県内でも長井市において、高齢女性の車が郵便局に突っ込むという事故があった。高齢になると、ブレーキとアクセルの判断を誤ることがあると感じた。</p> <p>警察では、過去1年間に2回以上の交通事故を起こした高齢者に対し、自宅訪問や個別指導を行っているとのことだが、対象者はどれ位いるのか。</p>
青柳委員	<p>昨年3月から過去1年間に、物損事故も含め、2回以上の交通事故を起こした70歳以上の高齢運転者を対象に、交通警察官が自宅を訪問し、家族同席のうえ、安全運転に対する具体的なアドバイスを行っている。運用を開始した3月から12月末までの対象者は146人で、安全指導を受けた結果、運転を継続したいという人が125人、免許を自主返納した人が10人であり、その他の11人については、一定の病気の疑いがあり、医師の診断書を公安委員会に提出しなければならない人や面談の連絡待ちの人などである。</p>
	<p>昨年9月から、高齢運転者に対し、ドライブレコーダーを活用した交通安全指導を行っていると聞いている。認知機能が低下した高齢者が自らの運転状況を客観的に把握するうえで、ドライブレコー</p>

発 言 者	発 言 要 旨
参事官（兼）交 通企画課長	<p>ダーの活用は効果的だと考える。 この制度の内容と対象者の選定法についてはどうか。</p> <p>対象者は、県内に居住する70歳以上の高齢運転者で、過去1年以内に2回以上、交通事故の第一当事者となった人や高齢者交通安全教室の参加者等である。</p> <p>具体的な指導内容は、ドライブレコーダーを約2週間貸し出し、運転状況を記録してもらい、後日、警察署の係員と共に映像を確認しながら具体的に交通安全指導を行うものである。</p> <p>現在、ドライブレコーダーは山形、鶴岡及び米沢警察署に配備している。</p>
青柳委員	<p>実施しての効果や、今後の取組みについてどう考えているか。</p>
参事官（兼）交 通企画課長	<p>運用を開始した昨年9月以降、11人の高齢運転者に対して交通安全指導を行っている。具体的には、信号での停止状況や車間距離、運転中のふらつき、横断歩道における歩行者保護等について、記録映像を確認し、個別指導を行っている。指導を受けた高齢者からは、「自らの運転の危険性を客観的に認識できた」等の感想があった。引き続き、複数事故当事者のうち、運転を継続する意思のある高齢運転者を中心に、ドライブレコーダーを活用した安全指導を行い、高齢運転者の交通事故防止に取り組んでいきたい。</p>
青柳委員	<p>高齢運転者の交通事故が多くなっている現状を踏まえ、厳しく指導しなければならないこともあるかと思う。大きい事故に至らないよう、引き続き指導をお願いしたい。</p>
佐藤（昇）委員	<p>日本老年医学会の発表によると、65歳以上の男性運転者の6割以上が中程度の認知障がいを抱えていることがわかったそうである。高齢運転者による交通事故が多発しているが、運転免許を返納すると交通手段がなくなるため、返納したくてもできないという状況がある。そういった方々に対し、行政がもっと支援する必要があるのではないか。</p> <p>県内の運転免許の自主返納の状況と、返納後の高齢者に対する行政の支援はどのように進んでいるのか。</p>
参事官（兼）交 通企画課長	<p>昨年中に運転免許証を返納した人は3,904人で、前年に比べ824人増加し、制度導入以来、過去最高となった。返納の理由としては、高齢による身体機能の低下が最も多く3,161人、病気のためが599人、運転の必要がなくなったためが116人、家族の勧めが28人となっている。返納者の増加の理由については、自治体等による返納者へ</p>

発 言 者	発 言 要 旨
佐藤（昇）委員	<p>の支援事業が充実してきたことや、認知症の疑いのある高齢運転者に対して医師の診断が義務付けられたことなどにより、高齢者自身や家族が運転継続の可否を考えることが多くなったからと理解している。</p> <p>返納者に対する市町村の支援事業について、警察が把握しているのは、昨年末現在で10市13町2村の合計25市町村である。内容としては、市町村運営のバスやデマンドタクシーの料金無料化や助成、民間バスの定期券の購入補助などである。その他、公共交通機関の事業者による運賃割引制度の導入例もある。</p> <p>交通事故の抑制のためには、初心者の模範となるような運転をしなければならぬが、運転マナーの悪さを指摘する旅行客等の声もあり、県内の状況はなかなか厳しいようである。運転マナーを向上させる施策が必要と考えるがどうか。</p>
参事官（兼）交通企画課長	<p>警察としても、携帯電話保持等違反や横断歩行者妨害違反等の悪質で危険性の高い違反については重点的に取締まりを実行している。また、運転マナーの向上は、安全な交通環境を作っていくうえで非常に重要なことと捉えており、運転免許更新時の講習や各警察署で行う交通安全教室等の機会を通じ、運転マナーの向上や安全な道路利用について周知していきたい。</p> <p>平成28年6月にJ A Fが公表した47都道府県の運転者を対象とした統計では、「信号機のない横断歩道で止まらない車が多い」という項目について、「とても思う、やや思う」を合わせて、全国平均86.2%に対して本県は82.2%で、下から10番目であった。また、「運転中に携帯電話等を使用している運転者が多い」という項目では、全国平均84.3%に対して本県は76.9%で、下から6番目であった。全国的に見て、本県の運転マナーが決して悪いわけではない。</p>
佐藤（昇）委員	<p>制限速度の基準はどうなっているのか。</p>
参事官（兼）交通企画課長	<p>速度規制についても全国的な基準が設けられており、道路幅員、歩道の設置状況、住宅街か非住宅街かなどにより、適正な制限速度を設定している。</p>
佐藤（昇）委員	<p>地元の交通安全協会では、人数が減って組織の運営が大変だという声を聞く。交通事故防止のためには、交通安全協会の存在が重要であると考えているが、現状はどうなっているか。</p>
参事官（兼）交通企画課長	<p>山形県交通安全協会については、会員加入率が年々減少しており、昨年度は38.4%で、前年度に比べ0.3ポイントの減少、また、10</p>

発 言 者	発 言 要 旨
佐藤（昇）委員	<p>年前の平成19年度に比べると21.6ポイント減少していると聞いている。山形県交通安全協会は、県民に対する交通安全思想の普及や事故防止活動の中心的な役割を担っており、警察としても、活動に対する助言や情報提供等の側面的支援を行っているところである。</p> <p>交通安全協会の大切さを訴えていかなければ、会員が増えず、組織が成り立たなくなる。警察としても色々な形で交通安全協会を支援してほしい。</p>
佐藤（昇）委員	<p>河川の支障木については、景観も悪くなり、川幅も狭くなるため、伐採の要望が多いが、取組状況はどうか。</p>
参事（兼）河川課長	<p>支障木対策については、昨年3月に河川流下能力向上計画を策定し、190か所、延長160kmを5か年で伐採することとしている。今年度は41か所で実施予定だが、雪が降ってからが本番であり、現在、実施している最中である。</p>
佐藤（昇）委員	<p>伐採しても段々伸びてくるため、業者だけでなく、地元の方々にも伐採してもらう必要がある。そうした方々への支援も進めてほしいと考えるがどうか。</p>
参事（兼）河川課長	<p>民間の方が伐採する仕組みとして、公募型支障木伐採があるが、もう少し使い勝手を良くしたいと考えており、検討しているところである。</p>
菊池委員	<p>群馬県の草津白根山が噴火し、スキー場で雪崩が発生したが、本県においても、注意しなければならない山は複数ある。</p> <p>噴火があった場合、現場で最も早く対応するのは警察だと思っているが、住民の避難等への備えはどうなっているか。</p>
警備第二課長	<p>平成26年の御嶽山噴火の火山災害や、その後の蔵王山に見られる火山活動の高まりを踏まえ、27年2月に山形県警察災害警備実施計画を一部改正し、火山噴火災害時における活動基準を新たに策定した。万が一の際に速やかに対応できるよう危機管理体制の構築に努めている。</p> <p>火山防災対策については、県や市町村、消防、自衛隊が参加する火山防災協議会との連携が非常に重要と考えており、連携を一層推進していきたい。</p> <p>災害警備実施計画において、噴火警戒レベル3相当の噴火警報が発表された場合は警察本部に災害警備準備本部を設置し、レベル4、5相当の噴火警報が発表された場合は災害警備本部を設置して</p>

発 言 者	発 言 要 旨
菊池委員	<p>対応することとしている。具体的な災害警備活動については、被災者の救出、救助、捜索、警戒区域からの避難者の誘導や交通規制となっている。</p> <p>今回は、訓練中の自衛隊員が噴石により亡くなった。命を守る方々がこうした災害で命を落とすことはあってはならないことであり、資機材の充実が大事だと思っている。</p> <p>今回のケースを踏まえ、警察における資機材の備えと、その充実についての考えはどうか。</p>
警備第二課長	<p>火山災害で想定されることとして、火山灰に対する防塵マスク及びゴーグルについては、新型インフルエンザ対策用が有効だと言われており、全警察署に計14,000セットを配備している。また、火山性の有毒ガスに対応するガス検知警報器及び防護マスクについても、現場で活動する機動隊員用に配備している。今後、火山災害に対して有効な資機材や必要な装備について、計画的に整備すべく検討していきたい。</p>
菊池委員	<p>危険ドラッグについては、警察本部の啓発活動等により減っている一方で、最近、報道等でスマートドラッグという言葉が耳にするが、どういったものか。</p>
薬務・感染症対策室長	<p>スマートドラッグとは、脳の機能を高めるなど、承認されていない効能、効果を期待して使用される医薬品のことである。「集中力を高める」や「頭がスッキリする」などの謳い文句により、医師の処方箋によらず安易に服用した場合は、下痢や吐き気、倦怠感、怒りっぽくなるなどの健康被害を生じるおそれがあり、その結果、生活に支障をきたす可能性がある。</p>
菊池委員	<p>基本的に、医師から処方されていない健康体の人が医薬品を使っ てはならない。スマートドラッグ対策について、国の動向はどうな っているか。</p>
薬務・感染症対策室長	<p>スマートドラッグについては、国内で用いられている品目や量、健康被害の実態がはっきりわかっていない状況である。ただし、厚生労働省の調査によると、海外での乱用の実態も報告されており、個人輸入等による使用が危惧されている。そのため、厚生労働省では、医師等が関与せずに児童生徒や若者が安易に使用することによって健康被害や乱用につながるおそれのある27品目について、個人輸入に当たっては医師の処方箋や指示を必要とする医薬品として指定することを検討し、昨年12月27日からパブリックコメントを実施</p>

発 言 者	発 言 要 旨
菊池委員	<p>している。</p> <p>パブリックコメントを受けて、国が規制等を行うだろうが、県としても、その結果を踏まえてしっかり対応してほしい。スマートドラッグに限らず、薬の正しい服用の仕方等の啓発に取り組んでほしいがどうか。</p>
薬務・感染症対策室長	<p>厚生労働省では、スマートドラッグを含めた医薬品について、適正な目的、方法で使用するよう文部科学省とも連携し、児童生徒やその保護者をはじめとした国民に対する啓発を強化する方針としている。県としては、その内容に従い、取り組みを行うこととし、今後、27品目が指定されれば、6～7月の「ダメ。ゼッタイ。」普及運動、10月の危険薬物撲滅運動において、啓発を強化していきたい。</p>
菊池委員	<p>大規模災害時に地域の避難拠点となる学校については、防災力の強化を進めていく必要がある。被災者の受入れや避難所の運営方法など、県内の学校施設の利用計画の策定状況はどうか。</p>
施設整備主幹	<p>計画は、設置者である各市町村が策定することになる。</p> <p>なお、公立学校施設の防災機能については、昨年4月1日現在で文部科学省が調査を行っている。それによると、本県のマンホールトイレの設置状況については、災害対策基本法による避難所に指定されている小中学校338校のうち、159校が保有し、保有割合は47%となっている。高等学校については、指定校が42校で、そのうち7校が保有し、16.7%である。特別支援学校も合わせ、県内では43%の公立学校がマンホールトイレを設置している。その他、スロープによる屋内運動場の段差解消については、36.6%が実施している。</p>
菊池委員	<p>公立学校施設の耐震化は完了しつつあり、非構造部材の耐震化も現在進めているところである。</p> <p>水がなければトイレは使えないが、雨水を使ったり、又は簡易トイレやマンホールトイレを使うことはできる。避難所において、トイレが心配で、飲食ができないという方がいるが、熊本地震の際はマンホールトイレがあったおかげで、心配せずに飲食できたようである。今後も、マンホールトイレを含め、学校施設の避難所としての機能強化にしっかり取り組んでほしい。</p>
小松委員	<p>昨年12月から降雪が続き、1回当たりの降雪量が大量であるからか、昨年と比べて除雪等の負担感が大きいと感じている。24時間降雪量は大分落ち着いてきているが、雪が固まった上に更に積雪があ</p>

発 言 者	発 言 要 旨
危機管理課長	<p>るため、表層雪崩の危険性が高いと考える。工事現場や民家の周囲など、危険箇所の点検等を部局横断でしっかり行ってほしい。</p> <p>事故が多発する可能性もあり、県が、雪下ろし・落雪事故防止注意喚起情報を発表したことは適切だと思う。しかしながら、最も大事な雪下ろしをする方々に情報が伝わっていないと感ずることがある。</p> <p>注意喚起情報の発表により、県としてどのような対応をすることになるのか。</p> <p>雪下ろし・落雪事故防止注意喚起情報については、一定期間の降雪量や気温によって屋根の雪などが滑りやすい条件になった時に、県民の方々に雪下ろし中の事故に遭わないように注意してもらうため、一般的には報道機関を通して発信している。また、市町村や消防にも状況を連絡しており、市町村によっては防災行政無線や広報車で周知しているところもある。</p>
小松委員	<p>雪下ろし中の事故は増加傾向にあると認識しており、事故に遭わないよう、注意喚起情報をしっかり知らせることが大事である。県民への周知について一定のルールがないようだが、対応をマニュアル化するなど、市町村が同じレベルでしっかり情報提供できるような工夫をすべきであり、検討してほしい。</p>
危機管理課長	<p>市町村と意見交換し、県民に情報がしっかり伝わるよう検討していきたい。</p>
小松委員	<p>前回の委員会の場で、公共工事において任意仮設で積算されている除雪費について、積算基準が現状と合っていないことを指摘した。その際、国の積算基準によって積算せざるを得ないとの答弁があったため、本委員会として、国に対し、積算基準の改善について意見書を出す方向で取りまとめていたところである。</p> <p>しかしながら、色々な現場を回って国土交通省の工事の現状を聴取したところ、任意仮設の除雪費については、積算に計上されておらず、実際に要した人工（にんく）や機械を積み上げ、設計変更時に工事費に上乘せしているとのことである。国が実績に応じて支払っているとなると、意見書を出す必要はないものとする。</p> <p>改めて、国土交通省の任意仮設における除雪費の積算について、どう認識しているか。</p>
建設技術主幹	<p>国土交通省の工事における現場内の除雪については、実績により精算していると聞いている。見積もりを取って設計変更していると聞いているが、具体的な変更方法や実績のとり方については公表さ</p>

発 言 者	発 言 要 旨
小松委員	<p>れておらず、不明である。県では、かつて国土交通省が採用していた積算基準を準用し、県独自の部分も加え、積算している。</p> <p>県が現在使用している積算基準が、現場のコストと大幅に乖離していることが問題である。そうした状況をしっかりと改善し、現状に合った積算基準にすることが大事である。国土交通省もそれを理解したからこそ、それまでの積算基準によるのではなく、実績による精算に切り替えたと認識している。東北各県の状況はどうか。</p>
建設技術主幹	<p>本県と同様の積算基準を使用しているのが2県、現在の国土交通省と同様の積算をしているのが2県、残りの1県は積算基準はなく、工事現場内の除雪費用を計上していないとのことである。</p> <p>現場における積雪量や工事の種類によって除雪の仕方は様々であり、県の積算基準と一致しているとは考えていない。県の積算上は、10cmの積雪があった場合に、必要な面積を一気に除雪する計算であるが、こまめに除雪する現場が多く、県の積算と乖離していると考えられる。</p>
小松委員	<p>県としても、現状との乖離を認めていること、また、現場の除雪の状況は様々だと認識していることに安心した。東北の中にも、既に国土交通省と同じ仕組みを運用している県があることから、豪雪地域を多くもつ本県においても、現状に合ったものに改善するよう積算基準の見直しを検討すべきと考えるがどうか。</p>
建設技術主幹	<p>現場内の除雪については、設計当初に積算するが、著しい変動が生じた場合に変更できることとしている。ただ、変更の基準が、5割を超える著しい違いがあった場合となっており、なかなか該当しないと思う。このあたりの基準を見直すことにより、少しでも実態に近付くのではないかと思う。また、機械除雪を行う基準である降雪10cmについても、実態と乖離していると思われるので検討していきたい。業界の声や他県の積算実態を聞き、また、受発注者双方の負担増にならないよう考えた上で、方法を考えていきたい。</p>
小松委員	<p>是非、見直しを検討してほしい。この件については、これまで、国への要望として申し上げてきたが、県への提言ということで変更したい。</p> <p>農林水産部における工事についても、県土整備部と同じ方針と認識してよろしいか。</p>
農村整備課長	<p>農業農村整備事業における除雪費については、農林水産省の土地改良工事の積算基準に基づいて積算している。工事の種類によって</p>

発 言 者	発 言 要 旨
大内委員	<p>分けてこまめに積算しているが、どうしても現場と乖離が生じる部分があるため、協議により、適切に変更することで対応していきたい。</p> <p>今回の大雪は、道路だけでなく鉄道にも大きな影響を与えた。先日は、新潟県三条市で列車が立ち往生し、乗客が15時間以上閉じ込められる事故が発生した。本県においても、3年程前に仙山線が立ち往生して300人の乗客が閉じ込められ、付近に道路がなく、代替輸送もできなかった。</p> <p>道路だけでなく、鉄道の雪害対応も重要と考えるが、こうした危機管理対策はあくまでもJRが対応するのか。県としての何らかの危機管理対策はできているのか。</p>
総合交通政策課長	<p>仙山線においては、平成26年12月に大雪による倒木が原因での立往生があった。この時、県からも早急に対策を講じるようJR東日本に申し入れを行っており、その後、対策が講じられてきた。</p> <p>一つには、沿線の樹木の緊急点検・伐採を行い、この3年間で奥羽本線も含め、計13,000本を伐採したと聞いている。また、平時の危険木の確認強化ということで、着雪注意報の発令時に、倒木の危険がないかを確認しているとのことである。また、事案が発生した場合の対策についても強化してもらっており、JR東日本社内の判断体制の強化のため、関係分野の担当者が常駐する仙台情報センターを設け、現地からの情報を一括して整理・分析し、現地等との連携体制をとっている。救援物資の保管については、新幹線の駅だけであったものを仙山線の拠点駅である山寺駅及び作並駅にも配備している。停電になった場合のために、簡易トイレ100個も配備している。加えて、道路が横にない場合、停電になっても乗客の救援ができるよう、左沢線を走っているディーゼル車を仙山線に乗り入れる体制をとっている。県としても安全対策の強化についてJR東日本に働き掛けているところである。</p>
大内委員	<p>県としても安全対策の強化をJR東日本に働き掛けているとのことだが、先日の三条市の事案では、市がマイクロバスの提供を申し出たところ、JR東日本がそれを断ったとのこと、その判断については賛否が分かれるところである。</p> <p>県や市町村はJR東日本に対応をお願いするだけなのか、それとも、今後は、協定締結など連携体制を構築していくことが必要なのか、どう考えるか。</p>
危機管理課長	<p>災害が発生した場合、事業者が対応することが原則だが、事業者だけで対応できない場合は、当然ながら地元の市町村や県、場合に</p>

発 言 者	発 言 要 旨
大内委員	<p>よって自衛隊の要請も必要かと思う。</p> <p>大規模災害が発生した場合は、市町村も県も事業者の声掛けを行っていきたいと考えている。</p> <p>県や市町村が事業者と全て協定を結んでいるわけではない。</p> <p>5～6年前に、仙台～山形間の高速道路が止まったために、高速バスが国道286号を走行していたところ渋滞に巻き込まれ、乗客が閉じ込められたことがあった。その際、沿線の市町村が食料や飲料水をバスまで持って来てくれ、ありがたかったという話を聞いた。</p> <p>事業者と沿線の市町村や県の間で、何らかの協力体制が必要と考えるがどうか。</p>
危機管理課長	<p>災害発生時に臨機応変に対応できるよう、市町村とも話をしていきたい。</p>
大内委員	<p>鉄道は、大量輸送ができるというメリットと同時に、災害発生時に大勢の人が被害にあうというデメリットを抱えている。雪害に対する交通機関の危機管理についても、今後、十分検討していかなければならない。</p>
後藤委員	<p>大雪により、1月25日・26日の2日間に山形新幹線が計16本運休・遅延したが、この中で板谷峠が原因になっているものはどれくらいかわかるか。</p>
総合交通政策課長	<p>今回は広範囲に雪が降っていることもあり、16本のうち、板谷峠が原因となっているのが何本かはわからない。</p>
後藤委員	<p>板谷峠における長大トンネル整備については、11月29日にJ R 東日本から調査結果の発表があり、整備費用は1,500億円、フル規格仕様であれば更に120億円が加算されるとのことであった。発表から50日以上経ったが、県はJ R 東日本とどう接触し、調査結果について、今後どう取り組もうとしているのか。</p>
総合交通政策課長	<p>11月29日にJ R 東日本から県に調査結果の報告があり、12月1日に知事がJ R 東日本本社に出向き、富田社長に対して、早期事業化と、事業化に向けては、フル規格新幹線を見据えながら県とJ R 東日本が継続して検討することを要請した。富田社長からも、色々な課題はあるが、関係機関とも調整しながら進めたいという話をいただいたところである。</p> <p>J R 東日本が検討している段階であり、県としてはその状況を見守っているところだが、担当者とは頻りに連絡を取っており、引き</p>

発 言 者	発 言 要 旨
	<p>続き、検討状況について情報収集していく。</p>
後藤委員	<p>この調査結果に基づく事業化については、整備計画路線への格上げの動きとは関係なく、J R 東日本が独自の判断で進めることができるものと認識してよろしいか。</p>
総合交通政策課長	<p>今回の調査は、山形新幹線の福島～米沢間の抜本的な防災対策として実施しており、J R 東日本の判断で事業化は可能である。</p>
後藤委員	<p>J R 東日本の判断で事業化が可能なのであれば、フル規格新幹線の整備実現に向けた期成同盟会の運動とは別に進める必要があるのではないか。フル規格新幹線は、国全体を見渡しての整備計画路線への格上げでハードルが高いが、トンネル整備についてはJ R 東日本の判断でできるのなら、思い切って運動をすべきではないか。1,500億円、あるいはそれに120億円を加算してトンネルを整備しても、10分しか短縮されないとすると、採算ベースに合わず取り止めとなる可能性もある。着工するかどうかはJ R 東日本の判断になるが、大体いつ頃決まるのか。</p>
総合交通政策課長	<p>J R 東日本が検討中であり、具体的にいつ頃と申し上げられる状況にないが、安全・安定輸送対策は喫緊の課題と認識している。J R 東日本には、将来のフル規格新幹線につながるようなトンネル整備のあり方を一緒に考えていきたいと話をしている。</p>
後藤委員	<p>ただお願いするだけではなく、県がある程度費用を負担する腹構えも必要ではないかと思う。奥羽本線の難所は昔から板谷峠であり、戦後に米沢市を中心に期成同盟会を立ち上げ、蒸気機関車から電気機関車への電化運動を展開した。</p> <p>オール山形で進めているフル規格新幹線の期成同盟会とは別に、米沢市を中心とした期成同盟会を立ち上げ、電化運動の時と同様に米沢市長が中心となり、地元の商工会議所や商工会、農協等の産業界が一丸となり、それを県知事が顧問の立場でバックアップするような体制で運動を進めてほしいと考えるがどうか。</p>
総合交通政策課長	<p>トンネルに対する地元の期待感はひしひしと感じている。だからこそ、知事もJ R 東日本に早速要請したところである。一方で、将来のフル規格新幹線の整備につながる第一歩という位置付けも可能かと思っている。進め方について、地域の方々と相談していきたい。</p>
後藤委員	<p>板谷トンネルについては、福島～米沢間の話であるから、置賜総</p>

発 言 者	発 言 要 旨
企画振興部次長	<p>合支庁等が中に入って、これに特化した同盟会を地域に作り、県がバックアップする体制が必要だと考えるがどうか。</p> <p>現在のフル規格新幹線の期成同盟会も各地域と連携し、取組みの輪を広げているところであり、地域の機運を下敷きに、取組みを前に進める必要がある。板谷峠のトンネルについては、財源のあり方やトンネルの規格、仕様など、検討を進める過程で詰めていかなければならない課題が様々あるので、地元と連携し、こういった形で早期に実現できるかを考えていく必要がある。JR東日本とやりとりしながら、地元との連携も進めていく。</p>
【委員間討議】	
柴田委員長	<p>政策提言案について、委員間討議を行う。</p> <p>政策提言1「災害から県民を守るための県土強靱化・危機管理対策の充実・強化」について、現状に記載している防災士数を時点修正したのみで、提言項目の修正はない。</p> <p>なお、前回意見のあった「災害救助法の適用に至らない場合に市町村が負担する避難所運営経費等に対する国の財政支援」については、後ほど説明する意見書案に加筆している。</p> <p>意見を伺いたい。</p>
小松委員	<p>本日の委員会で申し上げた「冬期間の工事用除雪費用の積算基準の見直しの検討」について追加してほしい。</p>
柴田委員長	<p>提言⑤が除雪についての提言となっているため、ここに「冬期間における工事用除雪費用の積算基準について、国土交通省や他県の実態も踏まえ、実態に合った基準となるよう、見直しを検討すること」を加筆してはいかがか。</p>
各委員	<p>異議なし。</p>
柴田委員長	<p>そのように加筆し、併せて、現状に「現在の積算基準が実態と合っていない」こと、課題に「基準を見直す必要がある」ことを加筆したいと思うが、具体的な文章については、私と副委員長に一任願いたい。</p>
柴田委員長	<p>政策提言2「強靱な県土の骨格を形成する高速交通網の整備」について、前回の議論の結果等を踏まえ、加筆・修正した。意見を伺いたい。</p>

発 言 者	発 言 要 旨
大内委員	<p>提言項目④の仙山線について、③の福島～米沢間においては、防災対策としてトンネル整備が必要だとわかった上でJRに働き掛けているが、仙山線の場合は、機能強化のための具体的な案がまだ確立していない。そのため、「JRに働き掛ける」ではなく、「JRと一緒に検討する場を設ける」という表現にしてほしい。</p>
高橋副委員長	<p>以前、検討会議を開催していると聞いたが、今は開かれていないのか。</p>
大内委員	<p>JR東日本に要望する際など、話し合いの場はあるだろうが、県とJR東日本が具体的な機能強化について検討する公の場はない。</p>
高橋副委員長	<p>執行部に確認した上で、検討するための公の場がなければ、「JRと検討すること」と修正してはどうか。</p>
各委員	<p>異議なし。</p>
柴田委員長	<p>そのようにさせていただく。文言については、私と副委員長に一任願いたい。</p>
柴田委員長	<p>政策提言3「県民の安全・安心な暮らしを確保する施策の更なる推進」について、前回の議論の結果等を踏まえ、加筆した。意見を伺いたい。</p>
高橋副委員長	<p>本日の委員会で発言のあった、自動車運転免許を自主返納した高齢者への支援策について、市町村間で差があるということに対し、県が何らかの対策をとるべきではないか。 提言項目①に加えてはどうか。</p>
小松委員	<p>加筆するかどうかについて、また、加筆する場合の文面について、委員長、副委員長に一任する。</p>
各委員	<p>異議なし。</p>
柴田委員長	<p>昨年度の政策提言において、「免許返納後の交通手段の確保対策の更なる推進」を提言しているところであり、加筆するかどうか、副委員長と検討するので、一任願いたい。 最後に、全体を通しての意見を伺いたい。</p>
大内委員	<p>鉄道や道路などにおける雪害対策があっても良いのではないか。</p>

発 言 者	発 言 要 旨
柴田委員長	雪害対策という文言を入れる方向で副委員長と検討することによってよろしいか。
各委員	異議なし。
柴田委員長	具体的な文言については、私と副委員長に一任願いたい。
柴田委員長	次に、資料2の本委員会発議の意見書の項目案について、意見を伺いたい。
各委員	異議なし。
柴田委員長	資料3の特別委員会毎の提言のタイトルについて、これによろしいか。
各委員	異議なし。
柴田委員長	<p>本日の委員間討議を踏まえ、副委員長と相談のうえ、政策提言案及び意見書案を調整し、次回の委員会で示す。</p> <p>次回は、本委員会としての政策提言案及び意見書発議案を決定することになる。</p>