

第17回滋賀県自治創造会議での議論概要

1. 日時 平成25年8月6日(火)14時~17時
2. 場所 野洲文化小劇場(野洲市小篠原2142番地)
3. 出席者 知事、15市町長(欠席:湖南市長、豊郷町長、甲良町長、多賀町長)
(説明員:土木交通部長、健康福祉部長、教育長)

4. 概要

(1)(仮称)滋賀県流域治水の推進に関する条例について

【長浜市提案概要】

河川整備がしっかり進むのか明確でない。丹生ダムの計画決定を待たずに、河川整備計画の早期策定と抜本的な河川改修を実施してほしい。

避難場所を整備すれば建築規制がかからないと説明があったが、条例を修正する必要があるのではないか。

【竜王町提案概要】

町内では、日野川をはじめとして天井川の宿命により、内水の氾濫被害を経験してきた。天井川である祖父川の水位が氾濫注意水位を超える状況が多発することから、条例制定と合わせて川の中の抜本的な改修計画を見直していただきたい。人命優先の考え方にに基づき、川の中の対策を先行していただきたい。

【滋賀県提案概要】

7月29日に長浜市で豪雨が発生したが、いつ起こるか分からない。

河川の氾濫は時間が稼げるので緊急の対応は必要でないという意見があるが、7月28日の山口県、島根県の豪雨では短時間に河川の氾濫が発生している。

生命や財産を守るためには、最大規模の災害に備えるため、ソフトからハードまで多重防御が必要である。

本条例は、地先の安全度により、既存法令を補完、具体化するものである。

河川改修、維持管理の予算は、年々増額しており、また県の河川整備率は全国9位であり、川の中の対策を着実に進めている。

地先の安全度マップは、住んではいけないという意味ではなく、新たな建築の際に安全な住まい方に誘導していくためのものである。

建築規制の中で、かさ上げ(垂直避難)と一時避難場所の確保(水平避難+垂直避難)を選択することができる。

建築規制は、安全な住まい方へ確実に誘導するためのものである。現存する建物がすべて違法となるのではなく、立て替えるときに対象となる。

規制と罰則は一体のものである。滋賀県建築基準条例に既に罰則規定がある。その出水に関する部分を流域治水条例で規定するものである。

危険区域に指定されている地域は、避難率が高いという実態がある。

市町が独自に災害危険区域に関する条例を策定すれば、県の条例の建築規制は適用除外と

なる。

200年に一度の降雨とは、最大規模の洪水を想定したものである。対応する災害は上限なく桁外れに大きいものであるが、被害の広がりには上限があるので、具体的な基準として200年とした。なぜ、水害の被害の広がりには上限があるかということ、コップの高さより深くなる水はないからである。

災害対策にかかる法制度の歴史は、人命が失われた災害の発生の後を追ってつくられてきた。流域治水条例要綱案は、水害で県民の命が失われる前に取り組みたい。

【市町長発言概要】

河川整備の予算が50億円とのことであるが、県の一般会計予算の1%しかない。これで県民の命が守れるのか。

規制をかけるのであれば、川の中の対策をこれまで以上に取り組むことを条例に明記してほしい。

河川の浚渫はお金がかからないと聞いたことがあるが、どのように考えるか。

河川整備計画があるところでも河川整備が進んでいない。災害が起こる前に堰堤工事をしっかりしてほしいという住民の声がある。

危険箇所が分かっているのに、河川改修しないで規制や罰則を行うのは条例になじまない。

【知事発言概要】

河川整備の予算は、国庫補助事業と県単独事業を合わせて70億円あり、河川以外の様々な政策を実施する中、これ以上増やすのは難しい。

河川整備がなかなか進まないのは、本県の河川密度（県土面積に対する知事管理河川延長の割合）が全国2位で、水域管理に必要な県予算が相対的に多いという状況がある。流す対策として堤防を強化すること等を条例に規定している。

【市町長発言概要】

滋賀県建築基準条例で既に規制があるのに、なぜ新しい条例で必要なのか。

居住に規制や罰則をかけるのは憲法上（居住・移転の自由）問題がないことを司法機関と協議しているのか。

規制をかけると土地の販売ができなくなり、財産権を侵害する。誘導条例にすべきである。盛土や避難所の設置は、県が100%負担してほしい。規制をするのであれば補償とセットで考えるべきである。

浸水危険区域の住宅は、避難場所の確保で対応するのが妥当であり、住民も納得できる。

集落単位で対策するのは有効であるが、個人毎の対策であれば災害リスクが減らない。

東日本大震災の被災地では、どのような規制をするのか参考になるのではないかと。

規制と罰則は、セットである必要はない。罰則は不要である。罰則によって条例の実効性を担保すべきではない。

普通に住んでいるのに罰則をかけるのは不自然である。

【知事発言概要】

本条例は、浸水危険度のデータに基づいて一体として制定するものであり、建築規制を滋賀県建築基準条例だけに残しておくのは県民にわかりにくい。

本条例に規制や罰則を規定することについては、大津地方検察庁と協議を終えている。地先の安全度マップがなくても、危険区域では水害が起こる危険性が内在的に存在するので、明らかにしても財産権を侵すものではない。また、店舗や工場は住まいではないので規制の対象外である。行政側の瑕疵ではないので補償になじまないと考えている。かさ上げが良いのか、避難場所の確保が良いのかは、1箇所毎に相談させていただきたい。条文の追加が必要であれば追加したい。

(2) 滋賀交通ビジョン原案について

【栗東市提案概要】

交通ビジョン策定にあたって、懇話会や各市町への説明、意見照会をされたが、県と各市町において十分議論を尽くしているとは言えない。

東海道新幹線の新たな駅の検討においては、市町の意見を聴く場、議論する場を設定するとともに新駅中止に伴う後継プランに取り組み、地域住民に説明責任を果たしてほしい。本市では、新駅の誘致に長年に亘って取り組んできたが政策変更により中止となった。交通ビジョンは2030年を目標としているが、新駅中止と同じ轍を踏まないように、県は強力なリーダーシップと継続性で取り組んでほしい。

【野洲市提案概要】

本県は早くから国道が整備されてきたが、その後再投資されていない。加えて人口や事業所が増加している。国道1号、8号バイパスが古くから計画されているが、なかなか進まない。

鉄道も、市民や事業所との結節が上手くできていない。また、高速道路のインターチェンジから街中まで時間がかかる。このような鉄道、道路のインフラ整備の宿題を交通ビジョンにしっかり位置付けてほしい。

本県は、新幹線の駅がいつでも設置できる状況である。リニア中央新幹線や北陸新幹線の整備と別のプロジェクトとして位置付けてほしい。

道路整備のため必要な財源を確保することや国道と県道の連関を、もう少し記載してほしい。

【市町長発言概要】

交通ビジョン全体を通して道路関係の記載が少ないという印象。道路整備マスタープランの内容を入れるべき。

国道1号、8号の記載にバイパスが含まれているのかははっきりしていない。また、県道の記載がない。

本県は東西のつながりが弱いので、東西のルートをしっかり位置付けてほしい。

コミュニティバスを運行する民間事業者への補助を検討していただき、交通ビジョンにも反映してほしい。

北陸新幹線が整備された場合、湖西線が並行在来線としてJRから経営分離することは受け入れがたいので、しっかりとJRと交渉するとともにビジョンにも記載してほしい。

交通ビジョンは、県政の発展に大きな影響を与えるので、しっかりと議論を尽くしてより良い結論を導くべきである。

交通ビジョンではリニア中央新幹線を過大に評価している印象がある。リニア中央新幹線

の開通後、生活の利便性が担保されるのか。6,000万人の巨大交流圏について記載されているが、もう少し冷静に見るべき。それよりも生活の利便性を確保することが大事。自動車を減らして公共交通を増やすとの話があったが、実態として滋賀県は車社会であり、道路整備が疎かにならないようにしてほしい。

交通ビジョンにびわこ京阪奈線が記述されているが、実現可能なのか。また、南高北低と言われる中、県の中心部の道路整備が遅れているのではないか。

「期待されます」という表現では、県として当事者意識が感じられない。

【知事発言概要】

交通ビジョン原案は、広域交通と地域交通の2つの視点からまとめてきた。県民政策コメントや市町の意見等を踏まえ、年内を目途に交通ビジョンを策定する。

県と市町が議論を尽くすため、あらゆる場で議論を展開するべきとの意見は、そのとおりであると認識しており、これまでに懇話会や意見交換会で市町、県民と意見交換してきた。道路整備については、道路整備アクションプログラムを計画的に進めていきたい。

JR西日本や中日本および西日本高速道路株式会社との包括連携協定では、駅のバリアフリー化や湖西線の防風柵、災害時の協定、地産地消など成果が出ている。

広域交通では新幹線の問題が一番大きいと認識している。北陸新幹線の米原ルート整備にあたっては、関西全体で費用負担を解決すること、並行在来線がJRから分離されることなく一体的に運営されることを条件として提示している。

交通空白地では、ダイヤモンド型の方が確実に交通を提供できる。

ご指摘のとおり、リニア中央新幹線の記載がバラ色だという印象もわかるので、意見調整したい。

コンパクトシティはすぐの実現できるものではないと思っているが、高齢化社会への準備は必要である。

人口減少地域で地域社会をどう維持していくか、買い物や医療ができないと住み続けられないので、まちづくりとセットで交通を考える必要がある。

びわこ京阪奈線は、近畿地方交通審議会で構想路線として認知されているものである。

道路整備の記載が少ないことについて、追加できることは追加したい。

(3) 介護・福祉人材の確保に向けた対策について

【長浜市提案概要】

県内に介護・福祉専門職の養成校・養成施設は少なく、高等学校の再編により長浜高校福祉学科の募集が平成25年度で終了する。県立の専門学校を整備していただきたい。

【知事発言概要】

介護・福祉人材の育成は重要であると認識しており、それぞれのステージに応じた対策を実施している。

長浜北星高校で福祉系列の定数を60人に増やしており、他の高校でも増やしている。

県内の大学では入学者が定員を満たしていないので、多様な人材が参入するように進路・就職相談や奨学金の貸付、職場体験などに取り組んでいる。