

第3回滋賀県首長会議での議論概要

1. 日 時 平成28年2月9日(火)14時～17時00分
2. 場 所 滋賀県立文化産業交流会館(米原市下多良二丁目137)
3. 出席者 知事、14市町長(欠席:草津市長、守山市長、栗東市長、甲良町長、多賀町長)
4. 概 要

(1) 琵琶湖の保全および再生について

【彦根市提案概要】

琵琶湖保全再生法第3条の規定により、県が琵琶湖保全再生計画を策定することとなっているが、策定に向けて、琵琶湖流域全体で課題を共有し、情報交換や議論を行う必要があると考え、議題提案した。

【滋賀県提案概要】

国民的資産と位置付けられた琵琶湖の保全と再生に向けて、県が計画を策定するにあたっての留意点、提案等についてご意見を伺いたい。

【市町長発言概要】

水草対応については、予算だけでは対応しきれず、漁協が自ら刈り取りをしている状況にある。財政上の措置を県および市町が受けられるよう、ともに国に要望したい。

琵琶湖の問題は山の問題でもある。県域での土砂条例の制定について再検討されたい。

農業水利にため池が利用されなくなったため、池干しが行われなくなり、ため池の水が循環しなくなった。結果として、ため池の底の土がヘドロとなり、琵琶湖の水質にも悪影響を及ぼしている可能性があるため、ため池の水落としの再開を提案したい。

従前の要望事項の確認作業に留めることなく、各種施策が連動した包括的な計画を策定すべき。市町と県による検討組織を立ち上げて、情報交換、協議してはどうか。

南湖は課題が多い。水の透明度、水深等、原点に戻って、本来の水質を調査研究していかなければならない。

琵琶湖保全再生法は主務官庁が5つに分かれており、県の関連部局も複数にまたがっている。県として一元的に対応する組織を設置してはどうか。

漁獲高が戻りつつあるホンモロコは、京都等では高値で扱われているが、漁業権等による管理ができず、財産が流出している状態。管理の手法を検討されたい。アユの遡上にかかる施策についても、対策を講じてもらえるのか。

国内唯一の淡水有人離島の沖島でも、魚が取れなくなったことで漁業従事者が2/3を切っている。琵琶湖の再生と言っても、どういう姿が目指すべき姿なのか分かっていない。数多くある課題を逐一分析して、いつまでにどういう姿にするために、どういった施策を行っていくのか、という年次計画をきっちりと作成されたい。

【知事発言概要】

○水草の対策については、県も毎年予算を増額して対応しており、来年度は活用方法につい

- でのアイデアを募集する事業も計画している。市町とも協力してやっていきたい。
- 山の問題については、土砂条例に限らず、県や市町の他の施策、方針との整合性を図っていかなければならない。
 - 本県は逆水による灌漑が多く、施設の老朽化による水質悪化が大きな課題となっているところ。世界農業遺産選定を目指す取組の中で、灌漑システムについても検討を行うこととなっており、ため池についてもあわせて考えていきたい。
 - 要望対応型ではない計画の策定を目指しており、県内すべての市町が参画する体制を作って議論をしていきたい。
 - 閉鎖水系が多い南湖については、特有の課題が多く、集中的な対応が必要と考えているところ。
 - 県の体制としては、まさに琵琶湖環境部が中心となって、本部組織で対応している。市町の意見をビビッドに反映する体制についても早急に検討していきたい。
 - 漁業については、琵琶湖八珍を定めてPRに努めているところ。どう管理し、どう食べていくのか、計画策定にあたって検討していきたい。アユの遡上についても、瀬切れ等、いろいろな河川で課題がある。地域にあった対応ができるようにしたい。
 - 沖島については、象徴的な存在と考えている。課題と目標についてはご指摘のとおり。かつては昭和30年台の水質に戻すということを目指してきたところだが、細分化が必要かもしれない。
 - 計画策定、策定した計画の実行の中で、さまざまな検討をしていきたい。琵琶湖保全再生法をしっかり活かしていきたい。

(2) 観光振興について

【滋賀県提案概要】

県域における交流人口の拡大、地域振興を図るため、平成30年度に大型の観光キャンペーンを実施し、将来的にはJR6社のデスティネーションキャンペーンに繋げていきたいと考えており、交通事業者、市町・観光協会、観光事業者、経済団体をはじめとする様々な主体と議論をしていきたい。

【甲賀市提案概要】

琵琶湖を中心とした観光ネットワーク構築が進められているが、中山間地域における観光ルートの設置と連携策についても充実を図り、県内全体が観光客誘致に向けた取組を行うこととしたい。

【市町長発言概要】

琵琶湖に接していない地域では、観光資源を見出すことが難しい。二次交通や滞在に課題がある。町独自に産業観光の取組を進めているが、個々の市町の取組を積み上げて県域の取組となるのではないかと。

三重テラス等、一等地の品ぞろえ豊富なアンテナショップが大きな年商を上げている。県

も大きく打って出るべき。

爆買いのようなインバウンドよりも、地に足を付けた仕組が必要であり、県の提案に賛成する。地元の蔵元の日本酒は海外進出にも積極的。県には広域的視点で県産品の海外進出も後押しされたい。

竜王のアウトレットモールは年間 500 万人の来客中、60%が県外からの訪問。日帰りの買い物に終わらせない、県内の観光ルートを開発できる協議会にされたい。

ただ通過されるのではなく、それぞれの町に着地してもらえようような観光ルートを開発されたい。スズムシバナのような貴重な観光資源が寺院の中にあり、解放されていないため、様々なルートから解放を呼び掛けていきたい。

提案の大型キャンペーンは JR のデスティネーションキャンペーンではないということだが、JR と連携はしていくのか。ターゲットはインバウンドか、国内旅行者か。経費負担はどうか。

近江鉄道、信楽高原鉄道とも忘れずに連携を取って、内陸部にも力を入れてほしい。

現状、旅行エージェントを介した旅行は 1 割程度で、個人旅行が 9 割。旅行会社に頼ったキャンペーンは一過性に終わりかねない。キャンペーンは結構だが、地域の魅力を掘り起こし、磨くことに注力されたい。

教育旅行においては、住民とのふれあい、住民の生活自体が売りとなっている。キャンペーンには地道な取組も取り入れてほしい。

市町の意見を参考に、県として滋賀の観光をどうしていくのか、披露の場を設けてほしい。幅広い分野の代表が集まって議論することとされたい。

大型キャンペーンは、県全体を売り出していくものとされたい。そのためにも、鉄道駅における IC カード利用、バリアフリー、無人駅の解消等、ハードの充実が必要。おもてなしについては、市民が参加意識を持てるように人づくりから取り組むべき。

【知事発言概要】

- 小さな町ならではの課題にも、ぜひ一緒に取り組んでいきたい。広域的な取組が重要。地酒等の産物は内陸を含めたすべての市町に関連する。
- 大型キャンペーンについては、JR 西日本と連携するとともに、JR 東海にも働きかけたい。その他、旅行会社等と連携の予定。国内旅行者の誘致に軸足を置くが、インバウンドを捨てるものではない。費用は取組内容によるため、現時点では未定。
- 大型キャンペーンの取組自体については、了解いただけたと受け止めた。

(3) 北陸新幹線敦賀以西ルートについて

【米原市提案概要】

1 月 28 日、関西広域連合において、これまでの方針を堅持し得ないとの表明がなされたことから、米原ルートを白紙撤回したと大きく報道された。

- 与党検討委員会においては、本年 5 月を目途にルートを絞り込むと言われており、この間の状況の変化、課題、議論の中身等について、県から紹介されたい。

【知事発言概要】

昨年 12/11、与党検討委員会において、定量的効果が最も優れる米原ルートを推奨するという本県の意見を表明した。

特に、米原ルートによる時間短縮効果、リニア開通後の需要見込みを説明し、利用者便益、経済的合理性等の国家的観点を優先して判断すべきであること、国民の効用を更に高めるため、事業者間調整を図るべきであること等を提起した。

その後、大阪府・市のヒアリングが行われ、京都府・市、関西広域連合のヒアリングも予定されているところ。

1/28 には、JR 西日本が関西広域連合において、大阪まで早期開通、京都経由、乗り換えなし、昭和 48 年整備計画で定める小浜市附近を経由するルートを要望した。

その後、関西広域連合は、これまでの方針を堅持し得ないと表明したが、それは運行主体の意見披瀝を踏まえて再検討しようというもの。これまでの方針を踏まえた上で、費用や関空へのアクセス、受益に見合う負担分担等、新たな論点を整理し、ルート決定までに意見を提起しようというものである。

並行在来線については北陸新幹線のルートが決まらなければ該当線区が確定できないが、JR 西日本が要望したルートの場合は、湖西線が検討対象線区に含まれると確認した。

【米原市提案概要】

与党検討委員会でルートを複数に絞った後、調査・検証が行われ、決定されることと理解している。米原ルートが白紙撤回されたわけではない。情報共有の上、ご意見、ご提言をいただきたい。

【市町長発言概要】

県は米原ルートを何が何でも実現したいと考えているのか。県としての決意が伝わらなければ、市町は困惑する。

県の本気度が見えない。推進体制はどうなるのか。並行在来線問題の関連で交渉できればよいという思いなのか。

国家的見地に立って、というのが、我田引鉄という面もある。地域発展のために米原ルートを望む、というポリシーも否定はされない。県はどちらのスタンスか。

米原ルートには滋賀のプレゼンスがかかっている問題であり、JR 西日本の判断は重い、等というべきではない。関西広域連合の方針決定以降、技術面の検討も詰められておらず、戦略が見えない。

負担については、広域連合は属地主義を取らないとしていたが、この方針も変わったのか。今のままでは、ルートが外れても滋賀県は負担することになる。

権限がある人が決める、等と丸ごと移管を旗頭に掲げる広域連合が言うことではない。報道等で知事等のコメントを見ると、県内市町においても米原ルートで一本化できているか疑問に思われる。各団体が 2～3 月の間、議会対応で動けなくなる中、5 月までに関西広域連合において議論を掘り下げていくことができるのか。巻き込むべきところを巻き込

んでやっていかなければならない時期。並行在来線問題は、今の時点では論外。議論の遡上にも上げられない話。

広域連合という同じ釜の中で意見が合致していないのでは、国も意見を採用入れないだろう。広域連合の中の各団体を説得すべき。

地元自治体として米原ルートは絶対に死守しないと、と思っている。舞鶴市長が呼ばれるのであれば、当市も呼んでくれ、と与党検討委員会に申し入れているところ。滋賀県の命運を決める問題と認識し、課題を共有しながら動いていきたい。

国家的見地に立てば立つほど、新幹線通過に伴う地域の活性化のビジョンを示す必要があるが、それを示しきれていない。整備新幹線の5つの条件のうち、収支採算性、JRの同意という条件からわかるように、事業主体であるJRにメリットがなければならない。北陸から京都に行く人が多いから儲かる、という説明にどう対抗していくか。県と市町が魅力ある地域づくりを行い、北陸の人たちが滋賀に来たくなる、JRが滋賀に向けて輸送したくなる環境を作るしかない。

並行在来線は大事な問題。地域住民の足を守るため、経営分離は同意できないという主張はしておくべき。

米原ルート自体には反対しないが、現実を見た対応も必要。並行在来線になる可能性を指摘されている中で、議論せずにいるというのは問題。しっかり反対していくことは必要と考える。

琵琶湖総合開発のときは、東京に対策本部を作って関係方面に働きかけをしていた。しっかりとした体制をとりながら対応する必要がある。特に国に対しては政治力を発揮しなければならない。今後、どのように主張していくのか。

近畿圏の会議の場で、近畿地方整備局に北陸新幹線について尋ねたところ、県からは何も聞いていない、とのことだった。主張ができていない。上からは政治力で、下からは事務的に押さえていって、取りこぼしがないようにしていただきたい。

○並行在来線に関する心配は理解できる。各市町が安心できるよう、県にリーダーシップを取ってもらわないと、一丸になれない。国への要望だけでなく、これからどうしてゆくのか。

時間軸を整理しておくべき。2027年にはリニア新幹線の東京 - 名古屋間が開通し、大交通都市圏が実現される。その中に位置する滋賀県の地域づくりについて、明確な戦略が必要。ストーリーとして描いてほしい。

【知事発言概要】

○県としては米原ルートが最適と考えており、引き続き訴えていきたい。関係国会議員の協力を求め、検討委員会でも直接発言をしたところ。市町とも協議を行い、国の意思決定に参画していきたい。

○体制については、土木交通部交通戦略課を中心に、他府県と比べて説得力のある資料を作成して臨んでいる。様々な経済団体との協議の場等でもしっかりと発信し、ルートの絞り込みに食い込んでいきたい。

○市町、県民の皆さんに不安を与えたことは心苦しく思っている。できるかぎり、国での検

討状況も含めて情報を共有していきたい。我田引鉄という考えがあることも認識しているが、国家的見地から米原ルートが最適と考えているところ。

- 何がなんでも、という表現があったが、費用の面、並行在来線の問題等を含め、我々が賢くふるまうべきところと考える。通常は、ルート決定が先で、着工条件はその後でという二段階方式だが、滋賀県の場合は、物理的並行在来線と非物理的並行在来線があると言われ、憂慮している。新幹線が通ってないのに並行在来線に指定される可能性があるのであれば、早めに議論が必要ということ指摘して、JR 西日本が要望したルートの場合には、湖西線が並行在来線に入る可能性があると言われたところ。当然、その際には、関係自治体とは協議する、と言われている。
- 乗り入れの課題については、平成 25 年の関西広域連合でも検討されている。この数年で議論は深められていない。県はもちろん、国でしっかり検討されたい。
- 属地主義、受益主義については、関西広域連合では、受益費用分担方式を提起している。例えば米原ルートにおいて、属地主義であれば費用の 1/3 を滋賀県が負担することになるが、当該ルートの利用者は、滋賀県より京都・大阪や中京圏に行くことが多いと考えられることから、受益については関西一円で考え、費用も分担しあおう、と提起している。現時点では、国の同意を得たものではない。
- 米原ルートを実現する戦略だが、こういう形で資料を示し、いろいろなところに働きかけを行っている。これ以外の方策があれば、ぜひお聞かせいただきたい。
- 湖西線については、論外であるということはしっかりと申し上げていきたい。表明自体問題だと言われるが、わからないまま決められていくことも看過できない。
- 関西広域連合の構成団体間での温度差はたしかにある。関西広域連合として、方針を堅持しえないところには忸怩たるものがある。
- 米原ルートの場合の並行在来線については、なんら検討されていない。同意なく並行在来線にされることはない。国家的見地に立って考えて米原ルートが最適という主張が、一番、検討委員会には響くだろうと考えて、今回はこのような説明を行ったところ。地域の活性化についても聞かれたが、当然に駅を中心とした街づくりに取り組む、という点に留めている。今後、ルートが決まった段階で、街づくりを含めて検討していくことになると考えている。
- 今後は、我々の主張の強度を磨いていきたい。引き続き市町のみなさんのご協力をいただきたい。