

平成 27 年 12 月 15 日（火）14:00～15:00

愛知県自治センター12階 E 会議室

【議題】

地域強靱化計画の素案について

【出席者】

省略（出席者名簿を参照）

【主な意見等】

（奥野座長）

- 政府において第二次国土形成計画の策定作業が進められているが、中部圏の広域地方計画がほぼ固まったところである。その中では、中部地方は国の成長のエンジンという位置づけがなされる方向である。今回の地域強靱化計画は、それにもつながる強靱化にふさわしい計画になろうと考えている。また、全国へのモデルとなっていけばと思う。
- 今回の地域強靱化計画については、愛知県と名古屋市がモデル地域として選ばれることで取り組みが始まったが、両者が連携、整合を図りながら策定されている点、南海トラフ地震対策中部圏戦略会議の活動があり 4 年目の活動が行われているが、広域的な連携についても配慮されている点について高く評価できる。

（内閣官房国土強靱化推進室）

- 全国で国土強靱化地域計画の策定の取り組みが進んでおり、多くの都道府県では何らかの取り組みがなされている。国としては、今後市町村において国土強靱化地域計画の策定に向けて取り組んでいただきたいと考えているところ、愛知県内の市町村は全国的に見ても取り組みが進んでいる。
- 愛知県及び名古屋市の各計画は非常に熟度が高く、また今回の会議のように、行政のみならず民間の関係機関も含む多種多様な者の参画を得て策定が進められたことは、全国の自治体にとってモデルになるのではないかと考えている。
- 今後、地域強靱化計画策定後の進捗管理をどのように進めていくのかが重要である。国では、今月末の来年度の予算編成後速やかに国土強靱化関係予算を取りまとめるべく関係府省庁と調整しているところである。また、自治体による国土強靱化地域計画に基づいて実施される関係府省庁の支援をこれまでより充実させるべく、関係府省庁と調整を進めている。これらを通じて今後も自治体を支援していきたいと考えているので、よろしく願いしたい。

（奥野座長）

- 市町村における地域強靱化計画についての取り組みは、今後進めていく必要がある。確かに愛知県下では策定の動きがあり、自分も議論に参加しているが、策定作業において

は県の協力、理解がないと議論が進まないところである。愛知県においては、今後もよろしくお願ひしたい。

(愛知障害フォーラム)

- 今回の拡充案では、要所、要所に高齢者、女性、子ども、障害者といった、特に災害時に取り残されやすい人々に対して明記、配慮いただいていることに感謝する。質問、要望を3点述べる。
- 資料1-3のp.70の「避難所の耐震化等の推進」において、前回の会議では、避難所におけるバリアフリー化と耐震化をお願いしたいと要望したところであり、今回の案ではバリアフリー化を位置づけていただいた。前回、愛知県下の避難所における現在のバリアフリー化の状況をお伺ひしたがその進捗状況について教えていただきたい。
- 資料1-3のp.93の「リニア中央新幹線の開業」が位置づけられている。今後の整備に際し、「国、地方自治体、関連団体等が連携・協力」とあるが、この部分に利用者の視点をぜひ入れて欲しい。行政や事業者が連携するのは当然だが、前回の会議で話題提供したとおり、現在の名古屋駅では、障害者は段差等の都合で遠回りのルートを利用せざるを得ない面がある。リニア中央新幹線では、いわゆる交通弱者の意見を取り入れて進めていただきたいと願っている。
- 「公共交通機関の利便性等の向上」については、鉄道駅のバリアフリー化が盛り込まれている。現在の交通バリアフリー法では乗降客数が3,000人/日以上駅の対象となっており、地方都市部では、特に終着駅は地方都市部にあったりするが、適用対象とならない課題がある。地域強靱化計画では乗降客数が3,000人/日未満の駅ではどのように取り扱っていくのかについて知りたい。地域特性を踏まえながら順次バリアフリー化が必要ではないかと考えている。

(愛知県防災局防災危機管理課主幹)

- 愛知県下の避難所における現在のバリアフリー化の状況については未調査である。今後把握したい。
- 交通・物流関係で利用者の視点の取り入れについては、本文では方向性についてまでを記載している。バリアフリー化については明記しているが、今後深く記載できるかについて検討していきたい。
- 交通バリアフリー法についての意見については、国土強靱化計画はアンブレラ計画の位置づけとなり、それぞれの実施計画の方向性を記載することとなる。個々のどのように施策や計画を進めていくかということとの整合については、今後検討していきたい。

(奥野座長)

- 愛知障害フォーラムの辻氏よりバリアフリーに関する意見があったが、リニア中央新幹線の整備に関する議論に関わってきたが、新聞報道によると現時点では大きな方向性の合意を得た段階である。中部国際空港ではバリアフリーについてよく配慮されており、リニア中央新幹線の開業はまだ先なので、今後関係者で議論を深めていく必要があると思う。

(中部経済産業局)

- 資料 1-3 の p.62 の「地域連携 BCP 策定の促進」において、有識者意見を受けて「訓練等を通じて継続的改善に努める」を「訓練等を通じて実効性を高める」に修正をお願いしたい。

(奥野座長)

- 地域連携 BCP については、内閣官房国土強靱化推進室のナショナル・レジリエンス懇談会でも集中的に議論が行われており、重要なテーマである。

(第四管区海上保安本部)

- 資料 1-2 の p.2 左側表に「防災の主流化」とあるが、どのように理解すれば良いか教えて欲しい。
- また、資料 1-4 の p.2 表の「災害対応の体制・資機材強化」において、資料 1-3 の p.48 で海上保安庁の取り組みが記載されているが、どのように進めていけば良いか教えて欲しい。
- 海上保安庁は救助機関であり、日々訓練を実施しているが、職員数も限られており、関係機関との連携を進めるべきなのかを考えたい。消防団や水防団との連携も必要と考えられ、位置づけが必要かと思う。

(愛知県防災局防災危機管理課主幹)

- 「防災の主流化」については、資料 1-3 の p.84 に詳しく記載しているので理解をお願いしたい。
- 資料 1-3 の p.48 については、関係機関と調整を重ねながら検討してきたが、必要に応じて、記載内容をわかりやすく修正したい。

(特定非営利活動法人レスキューストックヤード)

- 資料 2-3、p.70、「地下街等の防災対策に関する取組み」に関連して、例えば名古屋市内の大須商店街の避難行動計画の策定を中区の委託で進めているが、商店街の建物自体の老朽化により、更新の必要性についても強く感じている。商店街からは、ある程度の補助があるとやりやすいという意見が出ている。こうした地域強靱化計画の施策内容が実行されるにはどれほどの期間がかかるのか。
- 自分は東北関東豪雨災害で茨城県常総市にも行ったが、現在、市長の当時の避難指示がどうだったかについてばかり注目されている。むしろ、自宅の立地などを含め住民の意識、行動がどうだったかについて注目することが重要なはず。今回の計画は行政計画であるが、この計画をもって住民自身が意識を高め、またどう行動すべきなのか、そのビジョンを示すことが重要と感じた。

(奥野座長)

- 内閣府の共助社会づくり懇談会で、NPO や住民のコミュニティづくりについて議論され

ている。その会議では、NPO 等の人々にボランティアとして参加、一緒に行動してもらうための基盤づくりが必要だと話し合っている。どのボランティア団体が、どのような活動をしていてどのような社会的インパクトがあるのか、それが不明であると人が集まりにくい。そのため、現在、ボランティア活動の社会的なインパクト評価の手法づくりについて話し合っており、年度末に何らかの成果が出るはずであるので参考にしてほしい。