

平成 27 年 6 月第 327 回定例会 (6 月 22 日)

質問 1. 地域社会の安全・安心の確保について

- a) ひょうご地域安全 S O S 電話相談対応の充実強化について
- b) 自転車交通安全教育への県民総参加に向けた取組について
- c) 密集市街地における防災対策について

a) ひょうご地域安全 S O S 電話相談対応の充実強化についてであります。

ひょうご地域安全 S O S キャッチ電話相談事業については、昨年の決算特別委員会でも取り上げ、県民への電話窓口の周知徹底等について問題提起したところでありますが、窓口開設から 2 年が経過しようとしていること、また、身近な地域で信じられないような事件が後を絶たないことから、この電話窓口の更なる充実の必要性を痛感し、改めて取り上げをさせていただきます。

この電話相談窓口は、皆さんもご承知のとおり、平成 24 年 10 月に兵庫県尼崎市で発覚した被害者多数の殺人・死体遺棄事件を機に、一般県民や地域安全まちづくり推進委員等から、日常生活の中で気づいた異変の通報・相談を電話で受け付け、速やかに適切な関係機関につなぎ、事件の未然防止や早期解決につなげることを目的とし、平成 25 年 7 月に開設されました。匿名でも通報・相談できる敷居の低い電話相談であり、県民の皆様からは、地域の困りごとやトラブルについて、平成 25 年度に 397 件、平成 26 年度には 305 件の相談が寄せられました。

平成 26 年度の相談内容は、不審者情報等に関する住環境関係が 50 件 16% で最多となり、続いて、近所の騒音等の近隣トラブル関係が 39 件 13% です。これら二つの相談で、相談件数の約 3 割を占めておりますが、近年、このような情報やトラブルを放置して重大な事件に発展するケースが増えているように感じるのではないかと思います。

先日も大阪府下において、幼児が立てた物音に腹を立てた男が、その母親の命を奪うという事件が発生をいたしました。日常のささいなトラブルに起因する不安を吸い上げ、事件の芽を見逃さず、事件を未然に防止する、この電話相談窓口の存在意義はますます大きくなっていくのではないかと考えております。多くの相談が解決に向かうなどの成果事例がある一方、より多くの県民への周知を含め、課題も浮き彫りになってきたと思います。

例えば、身の危険を感じるような近隣トラブルで電話相談をしても、「最寄りの警察に被害届を出してください」と言われる。またトラブルを起こす当事者は、家族の中で何らかの対応を要するケースも少なくなく、その場合、「保健所や警察の対応には限界がありますから」と、電話窓口で言われることもあり、利用者からは、「S O S 電話相談窓口ができたけど、今までの対応と変わらない」との不満の声も聞かれます。

そこで、電話相談事業による事件の未然防止効果を最大化するためにも対応の充実強化が不可欠と考えますが、2年間の課題と併せてご所見をお伺いいたします。

b) 自転車交通安全教育への県民総参加に向けた取組についてであります。

本年4月、自転車の保険加入義務化を盛り込んだ全国初の条例「自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」、これがスタートいたしました。1年前の代表質問で、自転車の安全運転の条例の必要について取り上げて以来、自転車の安全対策やマナー向上策の必要性を痛感されていた県民の皆様からのたくさんの賛同、激励の声をいただきました。しかし条例制定は、自転車の安全運転意識向上に向けたスタートにすぎません。

6月1日には改正道交法が施行され、悪質な自転車運転者に対する講習が義務づけとなるなど、自転車対策が強化されたことから、自転車事故ゼロを目指すための取組等に着実に取り組み、条例制定の目的を達成していかなければならないと考えます。ここでは、条例の実効性を上げるための安全教育の具体的な推進方策について確認したいと思います。

条例では、自転車の安全適正利用に向けて、県民、事業者、交通安全団体、市町、県の各々の役割や責務の明確化、保護者や児童生徒、又は学生への教育、さらには事業者の従業員教育など、体系的な交通安全教育ができるよう、社会全体で努めることを規定し、その充実を図ることとしております。

また、自転車関係法令を遵守し、自転車の点検及び整備、高齢者の方へのヘルメット着用の助言等の交通ルール遵守とマナー向上策、保険加入促進、自転車レーン等の走行環境整備等も明記をされております。

保険加入義務化だけがクローズアップされており、肝心の県民総参加での安全意識向上への取組が絵に描いた餅に終わらないか危惧をしているところであります。条例の目的を達成していくには、従前の安全教育に加えて点検整備も実施するなど、交通安全教育の更なる充実と、県民総参加の活動としていくための取組が不可欠です。小中高校生とその保護者や独り暮らしで身寄りのない高齢者、また県内に住んでいても県外の企業や学校へ通う社会人、学生、そして自治会未加入者等々の方へいかに参加していただくか、また、自転車レーン等の走行環境整備等、いかに着実に進めていくか等の課題も多いと思います。

そこで、条例の効果的な推進と、交通安全教育への県民の参加促進に向け、どのように取り組んでいかれるのか、ご所見をお伺いいたします。

c) 密集市街地における防災対策についてであります。

近年多発するさまざまな自然災害から、我々は多くの教訓を得ると同時に、多くの課題を突きつけられてきました。

阪神・淡路大震災では、大規模地震に備えた耐震対策の必要性や密集市街地の火災延焼対策、被災しても被害を最小限にとどめる減災の考え方、ボランティア活動や地域コミュニティの重要性等が認識をされました。そして多発する風水害は、河川の総合治水、土砂

災害への備え等を加速度的に進めるきっかけともなりました。とりわけ 20 年の節目を迎えた阪神・淡路大震災の教訓を踏まえた取組については、いま一度防災・減災に向けた各施策や計画の検証を行った上で、施策の見直しや必要に応じて、県内各市町への支援強化を図っていく必要があると考えます。中でも、密集市街地における防災対策については、長年重要な課題の一つとして取り上げられながらも遅々として進んでいないのが現状ではないでしょうか。

県では、県内の五つの都市計画区域において、地震防災対策上多くの課題を抱える密集市街地における対策である防災街区整備方針を定めております。方針には、阪神・淡路大震災の教訓を生かし、防災上の課題のある地区については、地区計画等の規制誘導手法や市街地開発事業、耐震改修事業等の各種事業を活用しながら、三つの対策に取組を明記をされております。

一つには、建築物の建て替え等による耐火性や耐震性の確保、二つには、避難、延焼防止及び消火救出活動に有効な道路、公園等の公共施設の整備、三つ目には、消防水利、備蓄倉庫等の防災施設の整備、これらを推進することで、安全で安心な市街地の形成を図るとされております。

そして、特に防災上の課題のある地区を防災再開発促進地区、また、それに準ずる課題地域を指定しております。いずれの地区も課題として老朽家屋が密集している点や、そのことによる火災延焼の危険性ととも、同地区の老朽木造建築物の建て替え促進や延焼防止の必要性が指摘されておりますが、指定地区には前面道路が 4メートル未満の家屋も多く、これら地区では家屋の建て替えも土地の売買もできません。これら課題を解決していくには、各市町が地区に住む住民の理解のもと再開発等の合意形成を促し、地区全体の再開発、整備を進める必要がありますが、一朝一夕には進まないため、期限を決めて取り組まなければならないと考えております。

一方、耐震化について、本県では、平成 15 年度から民間住宅の耐震化推進のための「我が家の耐震改修促進事業」を実施し、さらに今年度からは、「ひょうご住まいの耐震化促進事業」として、住宅耐震改修に関わる補助制度を抜本的に見直しし、補助限度額の増額や 1 室のみを耐震化するシェルター型改修など、部分的な改修メニューの整備、家屋倒壊から人命を守る防災ベッド設置への補助制度の創設など、費用負担軽減と選択メニューの拡充を図りました。

しかしながら、例えば、木造住宅密集地域に非耐震化住宅が 1 軒でも存在する限り、大規模火災の可能性がります。また、住戸の一部耐震を実施しても、非耐震部分の崩落等による火災発生リスクは残ります。耐震化により人命を守るとともに、被害を最小限にとどめ、速やかな復興を可能とする減災の観点から、耐震化と併せて、市町と連携して電気火災等を発生させない対策を早急に進める必要があると思います。

密集市街地の防災対策は、要対策箇所を抱える市町や地域住民のみで完結することは極めて困難ですが、例えば尼崎市の戸ノ内町北地区まちづくりルール等の取組は非常に参考

になると思います。成功事例を生かしながら、期限を決めて合意形成が図られやすい環境整備支援や、少なくとも計画策定期限だけでも明確にする県独自ルールづくりなどを進めるべきではないでしょうか。

また、その間の当面の応急措置として、国でも推進している大規模地震後の電気火災等を防止する感震ブレーカーを配布するなど積極的に支援をしていく。こうした取組を確実に実行し、全国に発信していくことが阪神・淡路大震災を経験した本県の使命であり、安全・安心の兵庫のアピールにもなると考えますが、当局のご所見をお伺いをいたします。

質問 2. 訪日外国人の更なる誘客促進について

2014年は、訪日外国人が過去最多の1,341万人となり、今後も増加が見込まれることから、本県においても、兵庫県を選んで訪れてもらうための戦略が待ったなしとなりました。

観光庁の実施した訪日外国人消費動向調査によれば、1月から3月に外国人が日本国内で使ったお金は7,066億円、前年同期比64.4%増となりました。訪日外国人1人当たりの平均支出額は17.1万円、中でも中国からの観光客の支出額は30万円を超え、国・地域別でトップであり、日本人の国内旅行消費額平均3万円台の約10倍であることからしても、訪日観光客の県内への誘客を促進することは、大きな経済波及効果が期待され、地域の活性化につながることから、訪日外国人の誘客促進を観光戦略や地域創生戦略の核として取り組んでいくべきと考えます。

その一方で、訪日観光客の急増により、さまざまな課題も浮き彫りとなってまいりました。先日、国は観光地の全国的な共通課題として、無料公衆無線LANの整備、多言語への対応、バリアフリー対応等の促進を挙げております。また宿泊施設の充実・確保も課題です。

近年では、インターネットの普及に伴い、自宅の空き室に旅行者を泊めたい人と泊まりたい人をネット上で結ぶマッチングサイトによる個人宿サービスが注目をされており、世界の190カ国、3万4,000都市以上までに広がったと言われております。

日本では旅館業法等の法的問題もあり、慎重に取り組んでいかなければなりません。この個人宿については、世界の旅行者の多くが日常の日本人の生活空間などに高い関心を持ち、多様な宿泊先を求め、インターネットを通じて選択していることは無視できない事実であります。

また、訪問先についても、フェイスブック等で紹介された意外なローカル地域や文化が人気観光スポットとなるなどの傾向もますます顕著となっております。

本県では、平成18年に立ち上げた兵庫県観光ツーリズム推進本部を中心に、ひょうごツーリズム戦略を推進、数値目標として、国際ツーリズム人口2016年100万人を掲げ、全庁挙げて訪日外国人の誘客を推進しています。

推進本部発足から県内訪問外国人数は増加傾向にはありますが、年間平均は約61万人で

す。東京オリンピック・パラリンピックが開催される 2020 年を目指して、多くの地方自治体が訪日外国人の誘客を地域創生戦略の柱として挙げている中、国内の他の地域と差別化した観光振興策が求められると言えるでしょう。そのためには、地域活性化のために外国人観光客のニーズ、行動パターン等の情報が詰まった SNS やオープンデータを活用することも有効ではないでしょうか。さらには、プロモーションやコンテンツなどもクラウドソーシングを活用し、提案を募るなど、新たな視点で訪日旅行者の誘客を更に促進することが必要と考えますが、当局のご所見をお伺いいたします。

質問 3. 発達障害者の自動車運転免許取得支援について

障害の有無や年齢、性別等にかかわらず、誰もが安心して暮らし、元気に活動できるユニバーサル社会の実現に向け、保健、医療、福祉、教育、労働、まちづくり等の幅広い分野の障害者施策についての実施計画として、ひょうご障害者福祉プランと、兵庫県障害福祉計画を一体的に「ひょうご障害者福祉計画」として改定、策定されました。計画の基本理念は、2040 年に障害が一つの個性として浸透する社会を築くことを長期的な目標として掲げ、取組のキーワードとして二つ上げられております。

一つは、障害のある人が必要に応じて支援を受けつつ、自分の生き方を自分で決める「自己決定」、もう一つは、地域の一員として、生涯安心して暮らし、ともに支え合う社会を実現していく「共生」であります。共生の実現には、生活基盤、仕事、暮らし等を支える行政支援が重要な役割を担いますが、自分の生き方を自分で決める自己決定は、自分で決めるという強い意思を喚起し、モチベーションが上がるような後押しがあれば、障害者の社会参加可能分野や選択肢が広がり、自立意識の醸成を促すことに大いに寄与するものと考えます。

例えば、公的資格や免許の取得、それに準ずる認定を可能とする支援を進める必要があると考えます。中でも行動範囲や視野が広がるという点で、自動車運転免許の取得は、自立への大きな第一歩となるのではないのでしょうか。

障害者の自動車運転免許取得については、初めて運転免許を取る場合や、障害による運転免許の書き換えを行う場合、まず、適性相談・検査を受けます。そして、自分がどのような自動車を運転することができるのか公的審査を受けます。その結果、適格になれば健常者と同様の教習、試験などを受ける。ただし、条件付き適格の方は、まず運転免許センターでの適性相談、教習所での訓練を受け、その後、運転免許試験場で適性検査と学科試験を受け、合格すれば運転免許証が発行されるというふうになっております。

このように、障害者の免許取得プロセスは、過程の一つ一つに身体的、精神的、経済的負担が掛かることから、運転免許取得をちゅうちょされる方も少なくないのではと推察いたします。

例えば LD、学習障害のある発達障害者の方は、一人で学習することや、学科試験を限

られた時間内に回答することなどが困難な場合が多く、1回で合格することは難しいと聞いております。何度も不合格となり、再受験する、そのたびに受験料等の負担が増えるため、結果的に教習所における費用が膨らみます。県下では全ての市町において身体障害者の自動車運転免許取得助成制度はありますが、発達障害者に対しては一部の市町でしか実施されておられません。

また、発達障害の内容に応じた専門スタッフや実習機材を備えた教習所も少なく、結局、本人や家族のさまざまな負担が膨らんでしまっております。発達障害者の社会参加や自立を促すであろう自動車運転免許の取得支援について、当局のご所見をお伺いしたいと思います。

質問 4. 18歳選挙権の実現を受けた高校生の教育について

平成27年6月17日の参議院本会議で、選挙権年齢を現在の20歳以上から18歳以上に引き下げる改正公職選挙法が全会一致で可決、成立をいたしました。来年夏の参議院選挙から18歳選挙権が実現する見通しとなったわけでありますが、若者の声を政治に反映することは大変大きな意義があります。我が国が抱える政治課題は、若者の未来とも直結しており、将来の政策についても彼らの声に耳を傾けて決めなければならないと考えます。

公明党は、45年以上前から、国会質問でこの問題を取り上げ、国政選挙の重点政策に掲げるなど、18歳選挙権の実現を一貫して推進してまいりました。一部には無責任な投票を懸念する声もあるところではありますが、世界各国の選挙権年齢は、191ヵ国・地域のうち、9割以上の国が18歳選挙権を導入しております。

また、昨年9月のスコットランド独立の賛否を問う国民投票では、16歳から投票権が与えられておりました。このようなことから、18歳と19歳、特に高校生の一部に選挙権を持つ人が出ることそのものへの心配は要らないのではないかと考えております。

その上で、我が会派は、社会や地域の課題を自分の問題と捉え、主体的に政治に関わる意識を醸成する主権者教育が重要であり、学校教育の中で一つの柱として位置づけるべきであると考えます。18歳選挙権となれば、選挙運動や政治活動もできるようになりますが、学校は言うまでもなく教育の場であり、その目的に反しないような一定のルールが必要となります。これは法律での規制というよりも、各地域の教育委員会で指針を作成し、その指針に基づいて学校が自主的に規制する方が望ましいと考えます。有権者となる直前の高校2年生から3年生のタイミングで、主権者教育を学校で行うことは、政治に関心を持つ最善・最大の機会となり得るでしょう。すぐに教育課程に組み入れることは難しいかもしれませんが、来年の夏はすぐにやってまいります。18歳選挙権の実現を受け、県立高校での主権者教育を早急に検討していくべきと考えますが、当局のご所見をお伺いいたします。

以上で質問を終わらせていただきます。ご清聴ありがとうございました。(拍手)

公明党・県民会議の議員団の伊藤勝正議員のご質問にお答えいたします。

1.a) 地域社会の安全・安心の確保についてであります。ひょうご地域安全SOS電話相談対応の充実強化についてのお尋ねがありました。

SOSキャッチ電話相談は、身近な異変を気軽に相談してもらう、受けた相談を速やかに適切な関係機関につなぐ、そして、事件の未然防止や早期解決につなげる、これを目的として創設をいたしました。創設の経緯はご指摘いただいたとおりでございます。

この2年間で約700件の相談を受けております。独居高齢者の安否確認がとれたとか、育児放棄の改善が図られたとか、通学路での危険が除去されたなどの声も寄せられており、多くの案件は、関係機関で適切に処理されたと考えています。

しかしながら、この中には直接面談が必要と判断され、議員ご指摘のような案件もあり、更に連携を強化して、解決を図っていくようにしたい、このように考えております。

依然として、多くの事件が発生し、地域の安全・安心について関心が高まっておりますので、SOSキャッチ電話相談窓口は、ますますその存在が必要と考えられているのではないかと考えています。このため議員ご提案を踏まえて作成した名刺サイズの相談窓口啓発カードなども活用して、幅広い世代にPRを図ってまいります。

相談者の思いを十分に酌み取り、きめ細かな相談ができるよう、相談員の対応能力の向上を図るための研修も検討してまいります。今後とも地域の安全・安心につながる電話相談として活用されるよう努力してまいります。

1 b) 自転車交通安全教育への県民総参加に向けた取組についてです。

このたびの条例制定は、近年の歩行者と自転車の事故の増加等を踏まえまして、県民、事業者、交通安全団体、県等が協働して、自転車の安全運転を心掛けた意識の醸成と万一の対策を行うこととしたものです。このためには、全ての県民を対象にした交通安全教育を行うことが不可欠です。

まず、自転車事故の加害者、被害者となることが多い小中高校生や高齢者を対象に学校や老人クラブ等において参加・体験・実践型の交通安全教室を開催していきます。

2番目に地域住民を対象に、自治会が主体となった安全教室を行っていきます。

3番目に、更に自転車販売店による自転車購入時等の点検整備を促してまいります。

このほか、4番目に企業等の従業員には、商工会、商工会議所等を通じて、セミナーや研修会を活用した安全教育の実施を行います。大学生には、大学連絡会議等を通じて大

学での講習会の開催を依頼しています。また、それぞれの機関から要請があった場合には、安全教室の出前講座など現地へ赴いて研修を強化させていただきます。

さらに、自転車安全啓発指導員による街頭キャンペーンを行っていききますとともに、宅配業者などに交通安全の呼び掛けを行っていただく「ワンポイント指導員」として、これらの宅配業者を委嘱して、訪問時のチラシ等による啓発活動も行っていく予定です。

また、自転車保険の加入促進については、既に県民への周知に努めていますが、10月1日の保険加入義務化に向け、自転車販売店等の協力を得て促進を図ってまいります。今後とも自転車レーン等の通行環境の整備と合わせた歩行者自転車分離大作戦を展開するなど、物理的な対策も行いますとともに、総合的な自転車の安全適正利用の普及を図ってまいりますので、今後ともご指導よろしくお願いいたします。

2. 訪日外国人の更なる誘客促進についてのお尋ねがありました。

現在、本県の国際ツーリズムについては、25年度に策定しましたひょうごツーリズム戦略に沿って施策展開しています。本県への外国人観光客数は、昨年83万人に達するなど大きな伸びを示しています。

また、先般、本県を含む関西広域連合等が申請しておりました「美の伝説」、それから瀬戸内海ブランド推進連合が推進しておりました「せとうち・海の道」の二つの広域観光周遊ルートが観光庁の広域観光周遊ルート形成計画として認定されました。これを契機に新たな取組も進めてまいります。本県では、海外からの誘客促進として、まず、海外メディアや有名ブロガーの招聘旅行によるPR、第2に、多言語ホームページによる情報提供等を実施してまいりました。

受け入れ環境整備といたしましては、観光協会が進める無料Wi-Fi整備などを支援しておりますとともに、第2に、ひょうごツーリズム協会のフェイスブックなどで地域の観光情報を発信し、第3に、県が開発しました温泉地の多言語アプリの提供に向け、準備を今進めています。

本年度は、ミラノ国際博覧会では、兵庫の食の魅力の世界に発信することとしておりますし、また、ミシュラン関西は、神戸・阪神間のみを対象としておりますので、兵庫全域を対象に兵庫特別版を作りますが、そのコンテンツの英訳により、更に海外発信力を高めてまいりたいと考えています。

観光庁による外国人観光客のきめ細かなニーズや動態把握を踏まえまして、戦略的な観光施策の展開に資する観光地域経済の見える化推進事業を県内の6市と連携して実施して、更なる対策を行ってまいります。

例えば城崎温泉であります。この5年間で10倍の外国人観光客がお見えになっていますが、外湯巡りですとか、浴衣掛けなどがその魅力であり、それが口コミなどにより周知されたことが大きく寄与していると言われております。

本県の多様な魅力を発信することにより、訪日外国人観光客を呼び込み、交流人口を

拡大する、これは地域振興にも活性化にも不可欠です。これまでの取組を推進しますとともに、市町の持っているビッグデータなども活用しながら、効果的な施策を展開していきたいと考えています。また、オープンデータを活用した観光・案内アプリの充実といった視点も取り入れ、訪日外国人観光客の誘客施策を展開し、満足がいただける対応を行ってまいりたいと考えております。今後ともどうぞよろしくご指導ください。

健康福祉部長（太田稔明）

3. 発達障害者の自動車運転免許取得支援について の答弁

障害を持つ方が自動車運転免許を取得し、ご自身の行動範囲を広げるということは、障害を持つ方の社会参加、あるいは自立に大変大きな役割を果たすものと考えております。この意味でも、現在、県下の全市町において、国の地域生活支援事業を活用し、身体障害者手帳所持者が自動車免許を取得する際には要する費用の一部を助成を実施をいたしております。

しかし、議員ご指摘のように、例えば療育手帳所持者に対する助成制度の実施は、県下で 15 市町、精神障害者保健福祉手帳所持者に対しては 7 市町等にとどまっておりますので、今後、助成の対象を身体障害者以外にも拡大することについて、各市町に要請してまいりたいと考えております。なお、平成 26 年度はこの制度を活用し、療育手帳所持者 9 名の方が免許を取得しておられます。

また、兵庫県の社会福祉事業団では、総合リハビリテーションセンターにごぞいます自動車運転訓練施設において、専門のスタッフ、また訓練用自動車を配置して、身体障害者等を対象として運転の基本的操作、走行訓練などの実車訓練、法令を学ぶ実地知識訓練等を実施をいたしております。

県下 6 ヲ所に設置をいたしておりますひょうご発達障害者支援センターでは、免許取得に係る発達障害を持つ方々の相談に応じまして、学科教習などの助言など、個別具体的な支援を行っております。今後も鋭意取り組んでまいりたいと考えております。

県といたしましては、今後も発達障害の方を含め、障害のある人が必要に応じて支援を受けつつ、自分の生き方を自分で決められ、その生き方が尊重される社会の実現を目指して、障害者自動車免許取得など、社会参加や自立に向けた支援に努めてまいります。よろしくお願いをいたします。

笠尾まちづくり部長

1.c) 密集市街地における防災対策について の答弁

県では、密集市街地整備法に基づく防災街区整備方針において、災害危険度の高い地域のうち、早期に防災街区整備事業などの事業を行っていく地区を法に基づく「防災再開発促進地区」に位置づけております。

また、防災再開発促進地区の予備軍として、事業熟度を上げていく必要のある地域を県独自に「課題地域」に位置づけ、安全・安心な市街地形成に取り組んでおります。現在、防災街区整備方針の見直しを行っており、各種事業を実施した5地区、165ヘクタールを防災再開発促進地区から除外する一方、事業熟度が高まった3地区 109ヘクタールを防災再開発促進地区に位置づけ、合計20地区 796ヘクタールで事業化に取り組んでまいります。また、28地域を課題地域に位置づけ、事業化に向けた意識啓発などを行ってまいります。

土地を共同化して、防災性のある共同住宅などを整備する再開発は、多数の所有者などの権利関係の調整が必要であります。一方、議員ご指摘の尼崎市戸ノ内町北地区は、道路への敷地提供を条件に容積率緩和を認める地区計画を活用して個々の建て替えを促す手法でございます。この手法は、一挙に防災性が高まるものではございませんが、敷地ごとの整備が可能であることから、比較的合意形成が容易で、今後積極的に検討すべきと考えております。

また、ご指摘の感震ブレイカーは、密集市街地における重要な地震火災防止対策の一つでございます。本年度、阪神・淡路大震災から20年を経過し、新たなステージを迎えた防災力強化県民運動の内容を見直すこととしておりますが、その中で、感震ブレイカーについてどのような支援策がふさわしいか検討してまいります。

密集市街地整備の合意形成の迅速化に資する施策を引き続き検討するとともに、尼崎市の取組を他の市町に広く情報提供することなどにより、安心・安全なまちづくりを積極的に推進してまいります。

笠尾まちづくり部長

1.c) 密集市街地における防災対策について の答弁

高井教育長

18歳選挙権実現を受けました高校生への教育についてお答えいたします。

高校段階において、主権者として正しく権利を行使し、義務を遂行するために必要となります知識、能力、態度を育むことは、将来の良識ある国民を育成するに当たり、非常に重要でございます。

高等学校では、現在、教科「公民」を中心に、政治的な事象を客観的に理解していく上

で必要な民主政治の基本原則に基づく諸制度、仕組みなどの知識を正確に理解させますとともに、ホームルーム活動での討論など教育活動全般において、集団の一員としてさまざまな課題を解決しようとする、そうした態度など、政治的教養の基礎となる生活態度を身に付けさせるための指導を行っています。

また全部の学校ではありませんが、例えば幼児を抱えた母親への支援策、あるいは商店街の活性化策など、地域の抱える諸問題の解決に向けた政策提案を行うなどの研究を行っている学校もございます。

高校生に政治的教養を高める指導を行う中で、ご質問にもありました、政治的活動を行える範囲などもきちんと教えていく必要がありますが、現在、昭和44年の文部省通知によりまして、高校生の政治的活動は学校の内でも外でも基本的には禁止、あるいは制限がなされています。このたび18歳以上に選挙権が認められましたことに伴い、この政治的活動のルールを見直すことが今検討の俎上に上っておりますが、学校によって違う、あるいは地域によって違うといったようなこととなりますと、生徒自身、あるいは指導する教員も混乱してまいりますので、さまざまなケースに応じた基本的なルールづくりが必要との考え方から、現在、文部科学省において、先ほど申し上げた、通知を改正するというふうな形で、統一の指針を検討中であると聞いております。

今後、国が明らかにいたします指針を踏まえて、各学校を指導するとともに、国において作成中の選挙等に関する副教材につきまして、高校の地歴公民科の教員で組織する研究部会などとも連携して、その活用を図るなど、高校生が将来、国家・社会の有為なる形成者となるための主権者教育を進めてまいります。

伊藤

ありがとうございました。密集市街地の防災対策について再質問させていただきたいと思っております。

今回、この問題を取り上げましたのは、やはり民間の木造住宅の耐震化、これはもう県のご努力で非常に私は進んでると思っております。今日の神戸新聞では、目標が達成できてないところがちょっと強調されていたのかなと感じたんですけれども、私は全国に比べてやはり進んでいると思っております。

しかし一方、阪神・淡路大震災で、火災の恐ろしさというのも目の当たりにしたわけでありまして、ここらもやはり同時に進めていく必要があると思っております。

それとやはり住民の合意形成、これは大変ご苦労があると思っております。例えば、東日本大震災を契機に津波防災インフラメンテナンス5箇年計画とか、笹子トンネルの崩落事故を機にインフラメンテナンス10箇年計画というのも策定されました。やはり5ヵ年とか10ヵ年ときっちり期限を切って取り組んでいく、またせっかく尼崎のそういう成功事例があるんですから、計画のプラットフォームのようなものを作って、しっかり期限も切って、計画を各市町にやっていただくにしても、そういうプラットホームを用意させていただく、そういう取組が県では必要ではないかなと思っておりますけれども、この点についてご答弁をもう

一度お願いします。

笠尾

密集市街地対策につきましては、議員ご指摘のとおり、意見の合意形成が非常に大変だということはございます。その理由としましては、密集市街地の場合は、どうしても零細な個人の方が多ということと、密集市街地の補助率が3分の1ということで、若干、補助率もそんなに高くないというような状況がございます。

計画策定期限を定めるということにつきましては、通常の企業ですとか公的主体がやる場合であれば、そういうこともできるかと思うんですが、民間の個々人の方がいらっしゃいますと、なかなかその計画策定期限という形までにご自分である程度のお金を用意しなくちゃいけないので、それができるかというところがちょっと検討しなくちゃいけないなというふうに思っているところでございます。

ただ、議員ご指摘の趣旨は重々承知しておりますので、何か今よりも一歩でも進められるような施策は真剣に考えていきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

伊藤

ですから、課題はもう明確になってるんです。だから、それをいかに進めるかということで、もう一歩というお話ありましたけれども、そこに皆地域の方困っておられるわけです。そのプラットフォームを、こんなでできましたから、これにあと当てはめていくだけですみたいな、極端な言い方します。そういうものがないと、全く今までと同じで、進まないんじゃないかなと思います。もう一度答弁お願いします。

笠尾

プラットフォーム的なものをちょっと調査研究はしてまいりたいと思いますので、よろしく願いいたします。