

総務企画委員会会議記録

総務企画委員長 油布 勝秀

1 日 時

平成29年9月8日（金） 午前10時54分から
午前11時42分まで

2 場 所

第4委員会室

3 出席した委員の氏名

油布勝秀、木付親次、麻生栄作、古手川正治、尾島保彦、玉田輝義、堤栄三

4 欠席した委員の氏名

なし

5 出席した委員外議員の氏名

なし

6 出席した執行部関係者の職・氏名

総務部長 尾野賢治、企画振興部長 廣瀬祐宏 ほか関係者

7 会議に付した事件の件名

別紙次第のとおり

8 会議の概要及び結果

- (1) 九州北部豪雨災害復旧・復興推進計画について及び「九州北部豪雨災害に係る重要な緊急課題に対する要望・提言」に対する対応状況等について、執行部から報告を受けた。

9 その他必要な事項

なし

10 担当書記

議事課委員会班 課長補佐（総括） 小野清志
政策調査課調査広報班 主査 濱田誠吾

総務企画委員会次第

日時：平成29年9月8日（金）本会議終了後

場所：第4委員会室

1 開 会

2 企画振興部関係

- (1) 九州北部豪雨災害復旧・復興推進計画について
- (2) 「九州北部豪雨災害に係る重要な緊急課題に対する要望・提言」に対する対応状況について
- (3) その他

3 総務部関係

- (1) 九州北部豪雨災害復旧・復興推進計画について
- (2) その他

4 閉 会

会議の概要及び結果

油布委員長 ただ今から、総務企画委員会を開きます。

本日は、平成29年7月九州北部豪雨災害に関する執行部の対応状況等について報告いただくため開催しました。

これより、企画振興部関係の説明に入ります。

それでは、九州北部豪雨災害復旧・復興推進計画について及び九州北部豪雨災害に係る重要な緊急課題に対する要望・提言に対する執行部の対応状況等について、執行部は一括して説明をお願いします。

廣瀬企画振興部長 今回の豪雨災害に当たりましては、議員の皆様には、議会災害対策連絡協議会を立ち上げ、現地に足を運んでいただき、要求・提言内容を取りまとめ、提出いただくなど誠にありがとうございました。

それでは、大分県水害対策会議がまとめました復旧・復興推進計画について御報告します。

お手元の資料「大分県水害対策会議 復旧・復興推進計画」を1枚おめくりください。

これまで、緊急対応、応急復旧にしっかりと取り組んできたところですが、今後は本格的な復旧・復興へと移ってまいります。

復旧・復興に向けては、大分県水害対策会議を7月14日に立ち上げ、翌15日には中津市、日田市でそれぞれ市長を始め市関係者とともに現地水害対策会議を開催し、その後も度々被災市と意見交換を行い、さらに被災現場の状況把握等にも努めてきたところです。このように被災市と連携し、また現場に応じた具体的な取組を復旧・復興推進計画として取りまとめました。

目次にありますように、その内容は、被災者への支援を始め、農林水産業・商工業等への支援、教育施設・文化財等の復旧・復興、社会資本等の復旧・復興、復旧・復興に係る

人的・財政支援などの項目になっています。

このうち、企画振興部に関係する部分について御説明いたします。

12ページをお開きください。

観光産業の復活への支援についてです。発災後、甚大な被害を受けた地域の状況について、テレビ報道等がなされたことから、大分全体が被災したのではないかと、大分県に観光に行くことを控えた方がいいのではないかとといったイメージが先行したこと、また、JR久大本線が花月川橋りょうの流失によって不通となったことから、大分県旅館ホテル生活衛生同業組合のアンケート結果によると、7月5日の発災から8月1日の間に、大分県全体で約2万2千件のキャンセルが発生しています。

そこで、観光客を呼び戻すため、情報発信、誘客・キャンペーン、旅行商品の造成支援の三つの取組を実施しています。

一つ目の情報発信では、発災直後から、ツーリズムおおいたのホームページなどを通じて、観光情報や交通アクセスに関する正確な情報の発信を行ってきました。

その後も、県のホームページやFacebookなどのSNSの活用に加え、新聞等でも元気な大分の情報を発信するとともに、首都圏等でのパブリシティ活動によるメディア向けの観光情報の発信を精力的に実施しています。

二つ目の誘客・キャンペーンでは、東京・大阪・福岡の各地でキャンペーンを行っており、元気なおおいたをPRするとともに、被災市の観光協会が行うキャンペーンなどに対しても、地域活力づくり総合補助金を活用し、支援することとしています。

三つ目は、JR久大本線が不通となっているため、特に福岡方面からの誘客について、旅行商品の造成を促進する取組を行っていま

す。

本県の国内宿泊者数の約3割が福岡県からで、久大本線は博多から日田・由布院を通り、大分・別府を結ぶ、本県の重要な観光ルートの一つですので、7月専決を行い、特典付きの旅行商品造成の支援を行っていますが、9月補正でも追加の予算を要求させていただいています。

四つ目は、首都圏からの入込客の多い由布市などでも風評被害が発生していることから、例えば、東京からの航空機利用と、大分空港から観光地へのタクシーやバスなどの二次交通をセットにした旅行商品の造成などを支援したいと考えています。7月専決でのネット系旅行会社が行う旅行商品造成に加えて、秋の観光シーズンを捉えて9月補正でもお願いしているところです。

次に、24ページをお開きください。

JRの復旧についてです。今回の災害では、久大本線の日田—光岡間にある花月川橋りょうが流失し、また、日田彦山線では夜明—福岡県の添田間で被災箇所63箇所という——JR九州管内全体で109の被災箇所のうち、63箇所を日田彦山線が占めており、それぞれ不通となりました。

そこで、早速、不通区間の早期運行再開とそれまでの間の代行輸送の確保について、JR九州や国に要望を行った結果、久大本線は、平成30年夏までに復旧する見通しとなり、また、両路線の不通区間について、復旧までの間のバスによる代行輸送が実現したところ

です。

今後も、不通区間の早期復旧や代行輸送の継続について、JRや国に働きかけてまいります。

以上、企画振興部関係ですが、この計画に基づき、関係部署と連携して、国や被災市と協力して、迅速な復旧・復興に向けた取組を着実に推進したいと考えています。

また、今回策定した計画内容については、今後の復旧状況に応じて随時見直すとともに、大分県水害対策会議が進捗管理を行うことと

しています。

阿部観光・地域振興課長 私から、観光産業の早期復興について説明させていただきます。こちらのお手元の資料です。

九州北部豪雨災害に係る重要な緊急課題に対する要望・提言に対する執行部の対応状況等について説明させていただきます。

まず、7月の九州北部豪雨により観光客の減少が懸念されております。幸い、宿泊施設は被害が少なく通常営業しておりますが、県内各地で、いわゆる風評被害を受け、予約状況が思わしくないと現場から多くの声を頂いております。

特に、今回心配されました7月の県内宿泊客数は35万3,935人ということで、対前年比98.6%でございました。ちなみに、一昨年と比較しても96.6%。実は、国内のお客様は91.7%と一割減ったんですが、国外のお客様が163%と非常に好調で、全体の減少を何とか小幅にとどめたという状況でございます。しかし、現場の声としましては、盆以降、特に秋口からの予約状況が思わしくないとこの声もまだ多くございまして、8月以降の数値にも注意を払っていきたいと思っております。

具体的な対策につきましては、発災直後の夏の旅行需要の早期回復を図るとともに、秋の行楽シーズン以降の旅行需要を確実に確保するため、既存の事業を前倒しで活用しつつ、緊急に誘客対策を実施しているところでございます。

キャンペーン等につきましても、観光キャンペーンにつきましては、当初から企画されていた事業に加えまして、数多くの新規キャンペーンを東京、大阪、福岡など都市圏で展開をしているところでございます。

またその際、補助率を3分の2にかさ上げた地域活力づくり総合補助金を活用して、参加経費等を支援し、日田市、中津市のほか、由布市や別府市、玖珠町、九重町など、久大本線沿線の自治体等も一緒になって実施しております。

特に、日田市内で久大本線の橋りょうが落ちたということから、福岡対策として、特典付きのバス旅行商品の造成や久大本線の代わりに迂回コースとして日豊本線を利用した商品の造成支援に取り組んでおります。

また、首都圏対策としまして、大分空港や各主要駅から、由布院、別府等の観光地をバスやタクシーで結ぶ旅行商品の造成支援も行っているところでございます。

次の情報発信でございますが、ツーリズムおおいたのホームページにおきまして、各地のイベントなど観光情報やJRや高速道路の状況など、正確なアクセス情報なども発信するほか、新聞やウェブ等も活用し、「おんせん県おおいた今日も元気に営業中！」と、情報発信を重ねて行っているところでございます。また、ツーリズムおおいたのホームページから、新しくできた旅行商品、そういったものにとんでいけるよう情報発信をしているところでございます。

インバウンド対策としましても、海外パワブロガーの招請や旅行雑誌での情報発信を行っております。

一方、②-2、マスコミ等への依頼でございますが、県サイドからの発信ばかりでなくて、マスコミ各社に働きかけ、おんせん県おおいた、各観光地が元気で営業中であることを、県内はもとより県外にも情報番組等で発信をしていただきました。

③の観光施設等の設備復旧支援等でございます唐臼小屋だとか堰など被害の大きい小鹿田の里につきましては、県の被災者地域小規模事業者持続化支援事業や地域活力づくり総合補助金、また、国、文化庁の補助金等を活用して、復旧・復興を支援してまいります。
土田交通政策課長 続いて、JRの早期完全復旧について、対応状況ということで御説明させていただきます。

裏面を御覧いただきたいと思っております。

頂いている内容が大きく2点ございます。

JR線の早期完全復旧と代替バスの利便性向上について、JR九州に要望していただき

たいということですが、それぞれJR久大本線と日田彦山線につきましては、先ほど部長からの報告をさせていただきましたとおり、国、JR九州に対しまして早期の運行再開を要望しております。結果としまして、久大本線については来年の夏までの復旧予定という発表がなされたところでございます。

代行輸送につきましても、道路の復旧状況に応じて代行バスの運行を順次拡大をいただいているところでありまして、久大本線につきましては、日田-光岡間で代行輸送が確保されてございます。

日田彦山線についても、まずは大行司~日田駅間で解消されまして、さらに、添田から大行司間での輸送が確保されたということで、現在、不通区間となっているところについては代行輸送が運行されているという形になってございます。

便数につきましても、当初、日田彦山線については1日4便でございましたけれども、今は1日6便ということで2便増便されているという状況でございます。引き続き早期復旧の要望と代替バスについては運行の継続を働きかけていきたいと思っております。

油布委員長 以上で説明は終わりました。

これより質疑に入ります。

堤委員 久大線も来年夏の復旧ということで、確認したかったのは、あそこは橋脚が3本とも倒れたよね。あれ前の橋の橋脚を少し間引いて、かなり水と流木がわっと来たから。今回橋を造るに当たって、どういうふうな補強をするのかとか、そういう打合せをしているのかなというのが一つと、あと代替バスの料金の関係、鉄道で行った場合と代替バスの場合、通勤通学がメインになると思うけんね、そこら辺の料金がどうなっているかというのが分かれば教えてほしいのと、あと観光で外国から163%というところの要因というか、そこら辺を少し教えてください。

土田交通政策課長 2点頂きました。

まず、補強の方法について、詳細な部分はJR九州において検討が進められていると思

ってございますけれども、まず、今回流されてしまった一番の要因が、おっしゃったとおり橋脚の間隔が狭くて、その結果、流木がたまってしまい、せき止められて流されてしまったというところでございます。

今の河川上の橋脚の基準ですと、20メートルは橋脚の間隔を空けなさいというところの基準と、あとは計画水位、洪水なりの計画水位以上の桁、橋の桁の部分を確保すること。高さとの両方の基準がございまして、新しく作り替える場合はその大きな二つの基準にきちんと合致して、流木対策、あるいは流水対策がきちんと施されるように改修がなされると理解しております。

代替バスの料金につきましては、これはJRが不通区間を鉄道の代替で行うものでありますので、料金は鉄道と同じでございます。

ですので、例えば、定期券を持っている高校生なりはそのまま定期券でバスが使えるという状況でございます。

阿部観光・地域振興課長 私から、外国人のパーセントの件につきまして。

これにつきましては、何と言いましてもインバウンドの6割近くを占める韓国、これが非常に好調だということでございます。というのも、韓国の7月の伸び率を見ますと、対前年で195.6%、対前々年比でも199.5%、2倍になっております。昨年は地震があって、韓国が4月、5月急落して、7月はやっと普通に戻ったんですが、去年実は9月ぐらいから韓国がぐっと伸びています。その勢いが、いまだに続いていると。

実は今回、豪雨の災害がございましたけれども、地震と違って、海外のインバウンドのお客様、豪雨のニュースについては余り敏感には反応されていないということでございます。やっぱり地震というのは国によって、特に韓国は全く地震がないところでございますので、地震の影響は非常に大きかったんですが、豪雨については余りなかったというふうに出ております。

土田交通政策課長 今の韓国の関連の補足な

んですが、今申し上げた伸びの背景として、やはり航空路線の充実というのもあるのかなと思ってございます。今年の5月から、ティーウェイ航空ソウル線が大分空港の国際線で初めて毎日運行という形になっておりますので、そういった形で、直接の空の便が確保されたことを踏まえて大きな流入につながっているんじゃないかなと理解しています。

麻生委員 まず、JRの久大線と日田彦山線、御苦労でございます。いろんな折衝をしているというのが耳に入ってきていますけれども、まず、鉄道事業者の現状の法律でいくと復旧経費、自治体の負担割合とかそういった部分を含めて、例えばJR九州は黒字、上場のために無理やり黒字にしてやってきたばかりに、あくまでも黒字という状況の中でJR九州さん自身も大変な状況だなと思うんですね。一方、JR北海道みたいな赤字路線であれば、かなりかさ増ししてやると、そういった部分の中で、今回のその後のこの基本法の部分の動きというのを、何か聞いておればそれを教えてほしいというのが1点と、日田彦山線は63箇所あるということですが、このうち、大分県内が何箇所なのかと、各駅のそれぞれの間でどういう状況になっているのかと、道路等に関しては被災箇所をちゃんと地図上に載けて議会への報告もあったんですが、鉄道に関しては全く今まで、久大線の落橋の部分以外は報告がないんですね。当然、ドローン等々でも撮影をして、極端な話が県の土木サイドも大方見て、一緒になって知恵を出して、こういうこの辺りから優先的にどうだとかいう話が出てきてしかりだと思うんですが、全くそういうのが今までないものですから、それについてどうなっているのかというのをもうちょっと詳しく説明してほしい。できれば、ドローンで撮影した被災現場、こういう実態になっているというのを、資料でお示しいただければ幸いです。

もう一点、日田彦山線に関しては、代替バスが、御尽力いただいたおかげでかなりの本数が戻ってやっているんですが、ジャンボタ

タクシーで今運行しているんですよ。それぞれの向こうの駅に行くと、ジャンボタクシーなので、乗れずに行くケースがありますけどごめんなさいという表現で貼っているんですよ、駅等々にね。その辺の実態把握をどのようにしていらっしゃるのか、伺います。

土田交通政策課長 三つ頂きました。まず、一つ目の法律の動き、鉄道軌道整備法のお話かと思っておりますが、現在、国会で議員立法の動きの中で、今おっしゃっていただいたように、黒字企業には補助ができない制度になっていますのを、それを改正をして、黒字企業にも補助が出せるようにするという動きがあるというふうに聞いておりますので、県としてはその改正の動きを注視して、仮に成立した場合はどのように対応するかというのは今後検討したいと思っております。

二つ目の日田彦山線の状況でございますが、我々もJRの方から詳細に県内箇所がどれぐらいでというのはまだ聞いておりません。全体で63箇所あるという状況は聞いておりますけれども、例えば、どこの区間でどのぐらいとはまだ詳細に聞いていない状況ですので、御指摘を受けて、改めてJRの方に確認をしたいと思っております。ただ、日田彦山線の場合は、道路の復旧状況も遅れていたということもありまして、JRの方でも、まずは軌道上を徒歩で歩きながら確認するというようにも聞いていますので、なかなか先方も現状の確認に時間を要しているとは聞いておりますけれども、改めて現状について確認をしたいと思っております。

最後の、日田彦山線で運行されている代行バスの現状についてですけれども、今のところ、便数も4便から6便に増えて、かつ当該地域では、ほかにも日田市が運行しているコミュニティバスであるとか福祉バスも運行されていると聞いております。その中で、まだ積み残しがあるという情報は入ってございませんけれども、今の直近の状況についても改めて確認をして、積み残しなり御不便な点があるようであればきちんと把握して、JRに

は改善を求めていきたいと思っております。

麻生委員 まず、軌道何とかの法律ね、ただ傍観するんじゃなしに、地方6団体一緒になって、そういった動きを後押しするような要望活動とかそういった部分も必要だろうと思っておりますので、是非それはお願いしておきたいと思っております。

それから、63箇所のうちの大分の状況といった部分について、これは軌道だけじゃなくて、当然、山腹崩壊とかいろんな周辺の影響があるわけですから、当然、行政として、自治体として把握するのは当たり前話ですから、県がドローンを飛ばしてでも調査して被害の実態を把握するというのは当たり前話で、それがいまだに、2か月たっていていないと、これは大問題ですよ、我々に言わせると。しっかりやってほしいと思っております。

それから、3点目のジャンボタクシーというのは、実は大分側はジャンボタクシーは多分走っていないんですよ、さっきあえて言いましたけど、大分側の部分。ただ、添田側から来ている部分は、どこまでジャンボタクシーで代行しているかというのを私も把握できていないんですけど、ジャンボタクシー区間と西鉄の普通の路線バスを代替バスにやっている区間とあるみたいなので、そういった状況の中で、乗れない人というのは、実際問題ほとんどないんですよ。逆に、大分区間の中で、代替バス、先日も見たら一番後ろに1人乗っているだけといったバスを走らせていると、そういったコストを考えると、もっと便数を減らしてでもジャンボタクシーとかほかの方法も含めて、被災地の方々にとってプラスになるような交通政策を、この際ですから、こういったのこそ復旧じゃなしに改良復旧という発想の下で利便性を高めてあげるといのも方法でしょうから、そういう認識も持って取組をしていただければと思います。

土田交通政策課長 特に1点目の関係ですけれども、県の方でも国に対して要望しております。鉄道軌道整備法改正をして、黒字企業であるJR九州にも補助ができるようにして

ほしいと。思いとしましては、それで自治体が一部負担することによって、J R九州の復旧のスピードが早まる、あるいは決断が早まるというところを期待できると考えておりますので、その効果を狙って国に対しては要望しているところでございます。

二つ目については、おっしゃったとおり軌道以外にもほかの治山治水の関係もございまして、県の土木建築部とも確認をして、状況をきちんと確認をしたいと思っております。

麻生委員 はい、結構です。

油布委員長 ほかに御質疑もないようでありますので、九州北部豪雨災害関係の報告を終わります。

この際、ほかに何かありませんか。

〔「なし」と言う者あり〕

油布委員長 それでは、以上をもちまして、企画振興部関係を終わります。

執行部は、お疲れさまでした。

〔企画振興部退室、総務部入室〕

油布委員長 これより、総務部関係の説明に入りますが、これに先立ち、7月1日付けで執行部職員の異動がありましたので、御挨拶をお願いします。

〔尾野総務部長挨拶〕

〔和田理事兼審議監挨拶〕

油布委員長 それでは、九州北部豪雨災害復旧・復興推進計画について、執行部の説明をお願いします。

尾野総務部長 総務部に関係する部分について御報告いたします。

復旧・復興推進計画の5ページをお開きください。中ほどの(7)県税、使用料・手数料の減免についてです。①の県税の減免措置、申告の期限延長等ですが、その下の制度にありますとおり、一定の要件を満たす被災者に対して、県税の軽減・免除、申告期限の延長や納税の猶予を行うものです。減免の相談状況等の実績は9月1日時点で、納税等の相談件数は31件、減免が4件です。

次に、その下の②の使用料・手数料の減免です。これはその下の対象期間及び対象者にありますとおり、7月5日から7月31日までの期間内の罹災証明書の交付を受けた者について、県営住宅使用料や免許証再交付手数料などの減免を行うものです。その下にありますとおり、減免率は全額減免で、減免実績は9月1日時点で県営住宅や職員住宅の使用料8件、免許証再交付手数料8件など合計27件、37万4,906円です。

次に26ページをお開きください。

Vの復旧・復興に係る人的・財政支援についてです。1の(1)人的支援の①初期災害復旧対応に係る県職員等の派遣ですが、避難者の健康支援や避難所の運営支援、被害調査など初期の災害対応のため、7月6日から8月7日までに、上の県職員の表の右下の計欄にありますとおり、県職員を延べ395人、その下の県内市町村職員の表の右下の計欄にありますとおり、市町村職員を延べ57人派遣いたしました。

続きまして、その下の②復旧工事に係る県職員等の派遣についてです。26ページの下の方の県職員の派遣の表を御覧ください。

表の一番左の列にありますとおり、職種は農業土木、林業、土木の3職種で、業務内容はその右の列にありますとおり、災害復旧事業に関する技術的支援のほか、査定設計書や発注設計書の作成などです。また、派遣先は日田市及び中津市で、応援予定期間は市や職種によって異なりますが、8月から既に派遣を開始しており、最長で今年度末までを予定しています。また、一番下の計欄にありますとおり、派遣人数は日田市に11人、中津市に3人の合計14人です。

次に27ページの一番上の県内市町村職員の表を御覧ください。

今回の災害では県内の市町村からも職員を派遣しています。表の一番左の列にありますとおり、職種は農業土木、土木の2職種、その右の列の業務内容は県職員の業務と同様です。派遣先は日田市のみであります、11

市町が交代で、延べで9人ずつ日田市に派遣することとしています。

続きまして、その下の③九州・山口9県災害時応援協定に基づく他県職員の受入れについてです。これまで申し上げましたとおり、県から両市に14人の職員を派遣することを踏まえ、中ほどの表の右下の計欄にありますとおり、7月28日に九州・山口9県被災地支援対策本部に本県へ7人の職員派遣の要請をし、現在6人の応援職員に来ていただけることになっております

表の上にありますとおり、業務内容は、災害査定事務、復旧工事の設計など、職種は農業土木、林業、土木の3職種で、受入予定所属については、西部振興局及び日田土木事務所に配属しています。

次にその下の2の(1)財政支援のうち①を飛ばしまして、②普通交付税の繰上げ交付についてです。これは、災害により多大な被害を受けた被災市の資金繰りを円滑にするために、普通交付税を定例の時期より繰り上げて交付するものです。通常は9月交付となりわけですが、この交付予定額の3割が7月14日に繰り上げて交付されました。

続きまして、28ページをお開きください。一番上の④国庫補助負担金・特別交付税等の要望についてです。被災地域の財政負担軽減のため、国庫補助負担金や特別交付税を始めとした地方財政措置による十分な財政支援を国に要望してきたところです。

その一つが、その下の⑤農地等小災害復旧事業債の弾力的運用です。これは農家個人が行う事業費が40万円未満の小規模な農地復旧事業に対して市町村が補助金を出す場合、特例として交付税措置のある補助金に地方債が適用されるものです。こうした弾力的運用を国に働き掛けまして、被災市の財政負担の軽減等を図っているものです。

油布委員長 以上で説明は終わりました。

これより質疑に入ります。

麻生委員 今回の豪雨災害、5年前にもあって今回もということで、また昨年地震があ

って、いろんな見直しをしてきたわけですが、ちょっとまだ反省点が何点かあるなということを感じていまして、それというのが、中山間地で簡易水道の方が実質3週間断水状態で、我々議会への途中経過の報告の中でも断水ということも、それまでは簡易水道部分が上がってこなかったというようなこともあったんですが、やっぱり本当に困っていらっしゃる方というのは声も出せないで、悲惨な状況で御苦労されていらっしゃったという事実があったわけでございます。その後、現地にも行っているいろんな検証をしてみましたときに、先ほど説明もありました人的支援、前回のとき、市町村との連絡員とか、地震のとき連絡員を配置したけれども、機能しなかった。今回も、ライフラインに関して簡易水道の部分については断水しているやつについても、連絡員が機能していなかったということになるんじゃないかなと私は思うんですね。本来、簡易水道というのは、やっぱり市町村が把握し、その復旧復興をどうするかという形になるんでしょうけど、現状としては、今回も振興局の方で補助金で措置して復旧してもらおうと。あるいは本復旧も、振興局の補助金でやるというようなことになっているようにあるんですが、まず、そうした復旧財源みたいなものについて、市町村との連絡員が、そういった簡易水道に、今回、まず行ったのか行かなかったのか。そういった連絡員について、把握の仕方とか、役割として、とりあえず応急復旧するという部分についての指導の在り様とか、研修をし、当然そういった知識もお持ちの上で行っていらっしゃると思っておりますが、そういったことが機能しなかった、市の担当者は現地まで出向いて、これはあくまでも簡易水道でしかも個人ですから、手の出しようが法律的にありませんということで帰ってしまって、3週間放置されてやっと振興局が出て行って対処するに至ったというふうに聞いているんですが、そういった連絡員とか市町村との連携とか、技術的な知識であるとかそういった部分を含

めて、検証をする必要があるんじゃないかなと思っておりますので、これは是非、また詳しい部分について、必要とあれば御連絡申し上げますので、よく実態を検証しておいてほしいと思います。見直すべきところは見直す、あるいは、5年前と今回、そして去年の地震を含めて、連絡員の役割とかいろんな部分で、被災者の中で声を上げたいけど上げられなかった方々の苦労というか、そういった方のところにも現地にインタビューに行って、まとめて、改善すべき部分は改善し、自治人材育成センターもできていますので、研修制度の中にも組み込んで、しっかりと、二度と同じようなことを繰り返さないように、更にグレードアップできるようなスキルアップを図っていただくことを要望しておきます。

堤委員 いろんな支援制度が今ありますよね、県とか市町村を含めてね。さっきの話では県税が一つありましたね。そういう担当課によってそれぞれ持っている支援策が違ってくじゃないですか。そういうものをまとめて一県のホームページには、市町村が実施するという分厚いものも出ているから分かるんだけど、あれをまとめた何か、分かりやすいパンフレットというのは、被災者に配っているのかなというのが一つ。まずそういうのが必要じゃないかなと思うんだけどね。

もう一つは、さっきの小規模農地災害の関係で、今40万円未満だけれども、中津市と日田市で、日田市が多いんだと思うんだけど、ここは、個人負担がやっぱり、ある意味市町村で対応は違うんだけど、中津市と日田市の状況について、個人負担があるかどうかというのを教えてください。

吉富税務課長 県税の対応については、ホームページでまとめて、先ほど委員が言われたように掲載していました。

もう一つ、7月23日に災害から2週間経過後に、5紙に掲載をして、5段抜きの半分ですけれども、それをすることによって、2週間たって御自身の災害の具合が分かるでしょうからということでしたところです。

山田市町村振興課長 被災者への支援制度について、先ほど委員おっしゃられましたとおり、災害復旧・復興に関する主な制度の概要ということで、この中に、生活面での支援、これは被災者に対する、被災者生活再建支援法の適用とか住宅災害に対する支援とか、そういった制度をまとめた形で県のホームページに常時掲載をしています。例えば特殊な災害、豊後大野市で地すべりの被害がございましたけれども、そういったときには、その地すべり関連のものを加えたりとか、あるいは水害の場合は水害のところを足したりして、常時掲載しているものにそれを付け加えた形で今回もホームページに掲載しまして、市町村にはそれを基にして、被災者に対して情報提供ができるようなものを作成するように助言をしているところです。

尾野総務部長 農地の小規模災害復旧の補助金の自己負担分ではありますが、これにつきましては、日田市と中津市、それぞれ補助率が若干異なっております、例えば事業費が30万円の場合には、日田市であれば7割の補助金を出そうということになっておりまして、30%の9万円が農家負担ということになります。

中津市は、若干その分の補助率が高うございまして、9割補助金を出すということで、農家負担が3万円ということになっております。ただ、非常に小回りの利く仕組みなので、市町村も、これたくさん数が出るんですけども、地方債を充てられて、さらには交付税措置が付くということで、かなり利用は進んでおります。

堤委員 となると、40万円未満で今の30万円、その間の方は、結局どうなるの。

尾野総務部長 例えを30万円の数字で言いましたけど、40万円未満のものがこの小規模の対応ということになります。それ以上は、災害復旧事業ということで対応ができます。

堤委員 はい、分かりました。

麻生委員 回答はいいですから。

先ほども企画のときにちょっと言ったんで

すけど、33ページの地図を見ても、JRの被災箇所は久大線だけしか入っていないんですね、日田彦山線は全く入っていないと。こういった抜け落ちている部分があるので、各部局との相互調整をやる総務部の方でしっかりこういった部分はチェックしてほしいと思います。

それから、32ページに、例えば鉄道の被災箇所とかいったフォーマットも、今後のことを考えるとフォーマットそのものも見直しをしておいていただければと思います。

31ページの部分についても、先ほど言った水道であるとか電気とか、そういった部分のライフラインに関わるものも、常に被災状況並びに復旧状況、応急復旧等々が一目で分かるようなフォーマットに、この31ページからの部分の見直しをこの際しておいていただくことを求めておきます。

油布委員長 ほかに御質疑もないようでありますので、九州北部豪雨災害関係の報告を終わります。

この際、ほかに何かありませんか。

〔「なし」と言う者あり〕

油布委員長 それでは、以上をもちまして、総務部関係を終わります。

執行部は、お疲れさまでした。

これもちまして、本日の委員会を終わります。