

新幹線新駅問題対策専門委員会議概要

- 1 日 時：平成19年12月28日（金）10：30～12：10
- 2 場 所：滋賀県公館ゲストルーム
- 3 出席者：青山吉隆委員（京都大学名誉教授・広島工業大学環境学部教授）
芝池義一委員（京都大学大学院法学研究科教授）
正司健一委員（神戸大学大学院経営学研究科長）
田中 治委員（大阪府立大学経済学部長）
野村 隆委員（徳島文理大学大学院総合政策研究科教授）
山崎浩一委員（鴨川法律事務所弁護士）
（県）嘉田由紀子知事
橋本俊和政策調整部長
川口逸司政策理事
堺井 拡新幹線新駅問題対策室長

4 会議概要

（1）挨拶（嘉田由紀子知事）

本日は、皆様大変お忙しい中、また年末の押し迫ったこのような時期に御無理を申し上げ、お集まりいただきまして誠に有り難うございます。

専門委員の皆様にはこれまで、それぞれの専門分野から新幹線新駅問題に関しまして貴重なご意見、ご提言を賜り、心から感謝申し上げます。

新幹線新駅につきましては、既にご承知のとおり、平成19年10月31日をもって、滋賀県、栗東市、東海道新幹線（仮称）南びわ湖駅設置促進協議会およびJR東海の4者間で締結した新幹線新駅設置に関する協定類が終了し、現行の新駅設置事業は中止となったところでございます。

長年にわたって多くの関係者が関わり、既に動き出していた大規模事業を180度方向転換することは、結果として大変なエネルギーを費やすこととなりましたが、関係者が合意した覚書に基づきまして、協定類が終了するという形になりました。専門委員の皆さまを始め、様々な方々のご協力を得ながら、このように県民の皆さんの思いを遂げられたことは、一つの責任を果たせたのではないかと考えております。

一方で、新駅の「凍結」に伴って、「土地区画整理事業への対応」や「県南部地域の振興」など、未だ解決を要する重要な課題が残されています。最後まで県としての責任を果たしてまいりたいと考えています。

私は今回の新駅問題に取り組んできた経験を通して、政策を形成するにあたっては、財政状況や社会経済情勢を十分に見極めながら、計画の初期の段階から継続して県民の皆さんに情報を提供し、県民の皆さんの思いを汲み上げるとともに、しっかりと説明責任を果たしていくことがいかに大切であるかということを改めて実感いたしました。

こうした経験を検証することにより、今後の県の政策立案や施策の見直しにあたって、しっかり反映してまいりたいと考えています。

本日の会議では、皆様方から新幹線新駅問題に関しまして、忌憚のないご意見やご提言をいただき、県としての新駅問題の総括に活かしてまいりたいと考えており、併せて今後のあるべき地域づくりにつきましても大所高所からの御教示を賜りたいと存じます。

限られた時間ではございますが、どうぞよろしくお願いいたします。

(2) 報告事項「新幹線新駅問題に関する経過および今後の対応について」
(事務局から説明)

(3) 意見交換

発言者	
山崎委員	<p>総括、評価として発言する。事業をやるという前提のアセスメントの場合には、環境にどういう影響があるかという議論であった。計画自体をやるかやらないかを考えるべきだということになると計画アセスの話になる。これまでの議論としてはそこまでの議論であった。</p> <p>しかし、一回決まった行政計画を変えるという時の手法について、日弁連でもあまり検討が進んでいってはいない。過去にアメリカではテネシーバレーの開発が9割進んでいるのに、絶滅の恐れのある魚がいるということで、計画を大幅に見直した例などがあつた。</p> <p>今回、そういう意味では従来の日本では例のないケースであり、それが凍結になったということは画期的であるというふうに思う。前例や法制がない中で、合意を作っていくというプロセスは相当苦勞をされたと思う。</p> <p>弁護士戦略的に見ると、極めてうまくやられたなという気がする。行政だけによる計画の変更ならいいが、今回の例は JR 東海という契約当事者がいる。まず JR 東海との関係処理するように持って行った。10 月末までに合意が整わなければ終わりでもいいと。その合意を取り付けたことが、まず第一場面、非常に大きな一歩であったと思う。</p> <p>また栗東市長の促進協議会総会の主張のペーパーを見ると、弁護士の立場から見るとどうかなと思う発言がある。「一旦、契約したものを法的責任で履行しないことは絶対認められない」というのは私人間の契約においても事情変更とか、行為基礎が変わるといふのは、いろんな理屈で契約の拘束力がある段階で無くすという理論は既に確立している訳で、その問題が一つある。</p> <p>もう一つは行政的な場合にはある段階での見直しというのは当然あっていい訳で、私人間の契約よりも一歩進んでこういう協定を見直すということが、当事者間においては当然許されていいという部分の認識が、栗東市の主張では不足している。その辺を理解された方がいいのではないかと思う。</p> <p>そのことと、それによって影響を受けた第三者に対する対応をどうするかは全く別の問題である。</p> <p>これまでの経過という意味では、今後の参考になるいい前例になったと思う。</p>
野村委員	<p>同じ意見である。よくここまでされてきたなと感激している。知事の英断と当局の大変な努力の成果で、一旦走り出した大きな公共的事業をここまで見直して止めるということまで持って来たというのは、私の知る限り、類似の前例を知らない。国と地方自治の問題の中では大変、画期的な事柄だろうと思う。</p> <p>後の処理は、考えなければならぬ悩ましい問題があるが、JR は</p>

国そのものに近い性格のものである。JR を国だと考えると国と地方自治体とのコンフリクトをよくここまで地方の側の意見に基づく解決をされたと思う。

地方財政再建特別措置法という法律があり、国ないし国営企業が勝手に地方に負担をさせてはいけないという条文がある。それをさせるには大臣の承認がいるというシステムになっている。JR が民営化されたときにはこの対象から外れているが、そのときの国会答弁を調べて見ると JR は民営企業になるけれどもこの趣旨は尊重して行政を進めるべきだという政府答弁となっている。

そういうことからこの案件は地元の知事がダメだというものを大臣が承認するという事は、政権の根幹に関わる問題であるので、普通の政治的常識ではあり得ない話である。たまたまこれは民営化されたものでその対象にならない。

あたかも進めていく方が当たり前だという前提から出発せざるを得なかったところが非常に苦しかった。これがもし、地財再建法の適用の事業であれば、知事と大臣の政治決着で一発で決まった話である。そこをよくここまで持ってこられた。

上山先生の論文も非常に興味深い話である。私もこの考え方に賛成である。そもそも地方の意見が固まっている時には、国全体の一般の意見よりもそれを尊重するというのが地方自治の原点の一つでないかと思う。

これを大げさにいうと憲法 95 条の条文があり、地元が NO という法律は国は作れないという仕組みになっている。要するに国が特別の地域のための法律を作ろうと思えば、地元が投票で NO といった場合は国会は作らないという条文がある。むしろその考え方につながっていく。地方の意見の方がまず先であるということを示した案件であると思う。

各県も類似の構造を抱えている。いわゆる請願駅がそのシンボルになっていると思う。私の知る限り全国の知事の中でこういう実績を上げられたのは初めてだと思う。よくここまでやられたなあと言ってもらえる知事もかなりいる。

全国知事会などで、国と地方の根幹的な問題の一つの重要事例として報告され、オピニオンリーダーとして活躍されるべきだと思う。地方自治に携わってきた一人として大変期待している。

田中委員

行政の継続性や信頼をどう考えるかという問題であるが、今回の新幹線新駅問題については、嘉田知事が誕生したということで、民意が選挙を通して変わったという具体的な事実というか、そこが大きなところになると思う。つまり、民意が変わるということの意向がはっきりすると、その方を優先するというのが基本的な考え方ではないかと思う。

もう一つは、それを手続きとしてどう進めていくか、今回優れているなと思ったのが、一方的に破棄をするのではなく出発点に巻き戻すというか、きれいに丁寧に手続きを通しながら合意を形成しながら、そこに意を尽くされたというのは、今までその政策形成が妥当だったのかということトップが考えるだけでなく、周りの人にも考え直してもらおうという場を提供したということも含めて大きな意味があったと考える。

行政の継続性とか信頼というのはそもそも何なのか、首長の選挙や議員の選挙等、民意の形成の仕方と行政というのは何なのか、やはり行政というのは、基本的には選挙を通した形でコントロールされるという基本的な性格であると思う。そういう基本的なスタンスをはっきりさせた。そういう意味で先例になると思う。

青山委員

基本的には選挙で民意が変わった訳であるが、これだけ大きなプロジェクトを止めたということ、実際に県民世論が付いてくるまでのプロセスというのは非常に丁寧にきめ細かくされたし、情報公開もされた。そういう意味では行政手腕はすばらしいものがあると思う。

専門的に公共事業の費用対効果ということをやっているが、その点から考えると途中まで進めてきたプロジェクトを止めるという事例はあまりないが、止めた場合の費用対効果、続けていった場合の費用対効果、それを比較してどっちがいいか、普通の場合は、モノを作る場合と作らない場合の費用対効果を比較するが、今回は極めて特殊でまれな事例である。

止めたことによってどれだけの費用対効果が発生するのか、続けていった場合と比較をしないといけないが、そこはあまり厳密な部分はなかった。直感的に止めた場合の方が費用対効果がいいだろうということであろうが、計算されたのはこのままやった場合の費用対効果の試算結果、それはあまり大きな効果ではないということと、財源がないということであったと思う。

本来ならば、止めた場合の費用対効果も計算すべきだったと思うが、数字としては出てこなかった。これは理論的にも難しく、また現実に計算するにはさらに難しいのでやむを得ない面がある。しかし、これから止めたことによる始末が残る。

正司委員

決まっていたプロジェクトをこういう形で元に戻されて、結果的に白紙という状態にされた。このようにともかくうまく成し遂げたことは本当に素晴らしいし、いい事例になるのではないかと。一歩ずつ元に戻し、スタート時点に戻ってもう一度議論し、やはりこれはやらなくて良かったという形になった。それを上山先生が書かれていたように1年でできたというのは、幸運な面もあったかもしれないが、よく考えて戦略を立てた結果、本来県民の方々が思っていた結果に辿り着いたということである。

手続き論は専門でないのに他に手法があるのかなのかコメントできないが、一歩ずつ戻るやり方の一つの良い例に今回のものはなると思う。ただこれ以外のやり方もひょっとしたらあるのかもしれない。そしてこれ以外の見直し方もあるが、それは何らかの制度的な制約でやりにくいということがもしあったとしたら、それは明らかにしたほうがよいのではないかと。今回の事例は良い事例になると思うが、今回のやり方しか手法がないということではないかもしれない。その議論が今後積み重ねていければいいと思う。

海外では道路建設が止まったという事例はたくさんあるので、着手されていた公共事業を取りやめることは別に不思議ではない。今後は、同じお金を使って何をしたらいいんだという議論を深める必要があるだろう。地域を元気にするためのプロジェクトの選択肢として駅があった、それを見直した結果になったわけだが、南部地域に公的なお金

も入れながら、元気にすることを考えるという方向を全面否定した訳ではないと思う。その実現のツールとしての新幹線新駅は中止にただただ、他に何を考えるか、オプションを選ぶような議論を進める必要がある。0か1ではないと捉えるべきだろう。

芝池委員

県の職員が随分頑張られたのでないかと思う。
市町村との関係では県の力が大きいなという気がしている。
この案件の大きな特徴は当事者が多いということ。JR東海、関係市、地権者も当事者と言えば当事者、そういう中で問題であったので困難も大きかったであろうし、今後の公共事業の問題を考える上で参考になる点がたくさんあると思う。
公共事業に関しては、滋賀県でも公共事業の評価委員会があると思うが、そこには乗せなかったのか。
今回の事例は課題もあると思う。公共事業の継続性という話があったが、いるものはいる。いないものはいない。その区分けは難しい。それは民意かなとも思うがそれだけでは終わらない。選挙で公約をしてこういうことをやりますといったところで、実現するためにはいろんな利害調整がいる。その利害調整をする場合には、公約を支持しなかった人の利害も考える必要がある。そういう問題があるので、一般論の関係になるが、今回の件はそういう難しい問題の一つの素材であると思う。

山崎委員

京都市では高さ規制を強化する条例を9月から実施されているが、これも行政の継続性に関係する例。海外ではシングルイシューについて住民投票などで住民の意見を問う。それに拘束力を持たせるか持たせないかは行政の責任の関係で議論はある。
今回の新駅の事例について、選挙では民意が問われたがこの問題だけで住民投票をすべきだったかどうかということについては検討する余地はあるかと思う。
もう一つは判断する材料がない。青山先生が言われたように費用対効果というのは分かりやすい材料。止めた場合、やった場合。今回のように余った財源を別のことに使えるじゃないかということもある。その部分の評価を住民がしていく。そういうプロセスを経て、責任ある首長が汲み上げて政策に反映していくというシステムができれば、もっといいのではないかと思う。

正司委員

一般論になるが、そもそも20,30年先の人口予測を正確にできると仮定して計画を作ることが間違っている。すなわち人口予測が絶対であり、それに基づいた計画書を20,30年間使えるという発想そのものが間違っている。計画、プランニングは前提条件に基づいて作られているのであり、状況変化に応じて見直さないと本当の計画にはならない。
一方で将来を見通すのが難しいからといって、2,3年先のことだけ考えて、意思決定していけば、ちゃんと引っ張っていけるのかということそうではない。そこには20年後、30年後を見据えたビジョンのようなものが必要となってくる。一方で、ビジョンだけあって、その実現へのシナリオを考えていないと、ビジョンは絵に描いた餅になってしまう。

ビジョンがあってシナリオを書いていくときに、人口予測がこんな形だったら、これをやればこうなるし、やらなければこうなる。人口予測が狂ったとき、人口予測の全体条件に変化が起きたときにどこで修正が効くのかという保険が最初からプランに包含されていないといけないと思う。

行政の交通計画・地域計画はとかくこうなるということだけがあり、それは20年前の予測でしょうという批判を受けても見直さないことが問題になっている。県民に提示するものは柔軟性のある形で提示しないといけないし、行政もそこを理解して計画を作らないといけない。その施設ができればどうなる、できなければどうなるという姿を併せて見せながら、我々はこちらの案の方がいいと考えるが皆さんどうですかということを示していくことが大切である。

そうすると5年ほど走った後でも、状況が大きく変わったので見直しましょうという議論ができるようになる。その仕組みが組み込まれていれば、何か起きた時にも、全部プロセスを元に戻すというような時間をかけなくて済むのではないかと思う。

青山委員

県の再検証結果を見て最初に疑問に思ったのが、駅を造ったときに乗降客数が増えるというのが出ているが、滋賀県全体として見たときに、今までよその県に行っていた人が、栗東に駅ができることによって滋賀県に来ることになる、つまり全体として滋賀県の観光客が増えるというケースと、今まで滋賀県内の最寄り駅から京都駅まで行っていた人が栗東新駅を使うケースとがある。つまり栗東の周辺の駅の利用者が減るというケースがある。したがって県全体として純増がこれだけ増えるのかなという疑問があった。

そうでなければ、県としてはプラスマイナスゼロなので県としての便益は上がらない。よくある話だが、郊外にスーパーマーケットが出来ても駅前の商店街の利用者が減ってしまって、全体として便益増加は相殺されてしまう現象と同じ事が起きる。

県南部の地域振興を考える上でも滋賀県他の地域から南部に経済活動を移すだけでは、滋賀県トータルとして意味がない。県全体として経済効果があるようなものでなければ、県のプロジェクトとしてどうかということになる。そういうことが見つからないのでどの県も困っていると思うが。

野村委員

行政の継続性に関する指摘がいろいろあると思うが、もちろん行政は極力継続性を保ちながら、長いスパンの仕事を着々とすべきであるというのは間違いない。ただそれはいわば平常時というか、ドラスチックなことがない場合であり、最終的には民主主義は天の声であり、納税者たる国民、住民の最終意思に判断が任されるというのが制度全体、地方に限らず国もそうである。

国の場合だと、どのような政策を進めていても、解散総選挙で政権が変われば、違う政策を進められるし、地方であれば4年という首長の任期をベースに制度が仕組まれている。民主主義はそういう通常ベースの行政の取り組みをオーバーカットする最後の力がある。またそういう制度になっている。そういうことで安心感を持って納税をし、通常ベースの仕事はプロにお任せしている。そういう民主主義だと思う。

この案件はあたかも住民投票を行ったのと同じような状況だったと思う。知事の選挙自体がそれに近かった。納税者民主主義が最終的には最優先すべきなんだという我が国の民主主義の体制そのものを体現していると言える。最終的には住民、納税者が決めることである。それを着々と推進していくことがまさに広い意味での行政の継続だと考える。

継続しないから不信という議論もあるが、納税者から見るとある特定のものを作っていく場合に自分の意思を表明する機会というのは実はほとんどない。ほとんどプロにお任せで、役所が何を作ろうがそれに賛成、反対と聞かれることはほとんどない。そういう中での判断が有権者の判断であるから、今回の場合であれば知事選挙、あるいは住民投票ということかもしれないが、そういう意思を表明する機会が与えられることが住民、納税者の不信を払拭する手段になるのではないかと思う。

継続性の意味についてはいろんな面から考える必要があると思う。

芝池委員

政策なんてものは絶えず変わるものである。しかしその中に変わってはいけないものもある。年金制度などはコロコロ変わるべきものではない。ただし、年金制度でも良い方向に変わるのは構わない。

野村委員

計画を作る人はだれもその予測が分からないことから、結構いい加減な数字をベースに財政的な数字をはじき出すことが多い。一例を挙げて失礼かもしれないが、栗東市の財政的な計画がネット上に出ているので、自分で少し勉強してみた。

全体の趣旨は、新幹線新駅ができればその経済波及効果、土地の値上がりなど、固定資産税増などでもとの財政負担はほぼ賄えるということになっている。高度成長期ならともかく、地元の財政負担を払拭するほどの効果があるとは思えない。ある一定の政策誘導意図をもって作られる計画というのは、眉唾的に見なければいけない。そのことに立脚した議論だけでは不毛なものになってしまう。

これからはむしろ、県も市もこのプロジェクトを中止・凍結したことによって浮いてくる財源がある。これだけ使わずに済んだ、それをどうポジティブに使っていくかということに知恵を絞るべきである。直感的には、新駅を作ることの財政負担を県、市が負うよりは、もっとポジティブな他の事業に使っていく方が住民にとってプラスが大きいと思う。住民はこれで何が良かったのか、期待している。目に見える形で示すべきである。

田中委員

計画の変更があるというのが当たり前だとすると5年なら5年という期限を区切って、進行を評価し、プラスマイナスをより具体的に示すような仕組みを組み込むことが必要ではないかと考える。

もう一つは計画を作る際の姿勢というか、滋賀県にはいろんな知恵を集めてやっていこうという下地が職員の意識に定着していると感じた。作る段階から柔構造でいろんな利害を取り込んで考えていくというようなことも重要だと思う。

行政が施策を作る段階の問題と変更を十分見込んである意味で当初から一定の段階で見直すという仕組みと期間を明示し、そのための組織をあらかじめ作る、そういうことが大事ではないかという印象を受

けた。

新幹線新駅のこの経過をこれからの滋賀県政にどう活かすかという教訓が大切である。高コストの公共事業は今でもまだかなりあり、今まで継続してきたということだけで継続していいのか。新駅問題から特に県職員が学んで、この経験を活かして今後の県政づくりに取り組んでほしいと考えている。

また、皆さんから指摘のあったようにこの事例が他の地域のいろんなものを見直すときの一種のヒントにできないかということで、逆に皆さんの方から一般化していくヒントをお願いしたい。

参考資料の1は10月31日に協定類終了にあたっての記者会見の資料として配ったものだが、ここに公式の見解を書いている。

まず、選挙における支持、選挙結果に従って、この問題が動いているということを書いている。その背景になぜ、このことを選挙で訴えたかということ、私自身、30年間、地元を歩いた経験の中で、いわゆる「声なき声」を拾う立場で歩いた。そういう中で、社会が変わっているのに行政が気づいていないという苛立ちのようなものが多くの県民の間にあると感じた。

その中で3つの「もったいない」がでてきた。1つ目は子供たちが生まれ育ちにくい、2つ目は琵琶湖がおかしくなっている、3つ目は財政状況の問題であった。これは多くの県民が潜在的に思っていたものを暮らしの中から拾い上げたものである。そのところが県民の皆さんが一票を入れていただく時の判断基準になったのではないと思う。

しかし、2006年7月の選挙の後で、それからの方針を考えた。7月の工事費負担金を払わないというのは、滋賀県らしくないと思った。滋賀の風土というのはじっくりと同じレールの上で戻す、これは県民の皆さんに教わった方法であるが、そのやり方で進めた。このときに多くの政治家の方からバサッと切ったら良いというアドバイスを内々にいただいたが、それは滋賀県らしくないということでこういう方向にした。滋賀県の行政の中の風土、それはいわば県民の意思形成の風土で、かつての村落共同体における公の仕組みを合意形成していく風土であると理解している。

その中で最終的には表向きの合意に至らなかったが、最大の理由は関係者が大変多く、首長が議会の議決を経て予算を上げてきているので、ここを戻すということは、地域自治の問題とも深くからんでおり、最終的にできなかった。

従って10月31日には事実として報告するけれども中身については合意しないと、これはそれぞれの首長と議会、地域における政治パワーとの関係性の中で、そこしかなかったのかなと考えている。

しかし、正・副会長会議という舞台を作れたことで10回に亘り議論できた。その中で多くの首長の皆さんが不満に思われたのが、止めた場合の費用対効果をきちんと出してないではないかということであった。進める場合の見直しは再評価で結局半分以下になるであろうということを示した。

止める場合については、出せなかったというか出さなかった。そのように私自身判断した。地域の過去の経緯を深追いしすぎてはいけない、という判断でもある。社会的にも知られているが、あそこで土地

に投資したお金が120億円近くである。ここにいろいろな経過があり、土地の値段なりあるいはどうするかということを経ずして、止める場合の損失なりは出せない。ここは出さなかった。これは政治的なあるいは過去20年間の土地取引の経過を抱えながら、一番しんどかったのは栗東市ご自身だと思ったからだ。今の市長の責任ではない。それを抱え込まなければいけないというところで、深追いすべきではない、止める場合のものを出さなかったということが、一つの反省かと思う。

なぜ新駅が問題だったかということ、財政状況が厳しい中で、利便性が低く、必要性が低いというように生活者の直感として感じていること、それに他の請願駅に比べて著しく事業費が高い、この3つの理由を一貫して言い続けた。その背景は声なき声言っている、これは外してはいけないという筋道であった。

また、県として市の財政問題に踏み込むべきではないが、このまま進めたら市も財政的に大変になるという心配もあった。それが法的には「起債訴訟」ということになった。最高裁が10月19日に判断をされた。起債があるから事業をやれるという、いわゆる「世代間の公平原則」という言い方の中で、多くのハード系の公共事業がなされてきた。次世代につけ回しという方向に対する社会的反省が、起債訴訟では示されたのではないかと考える。財政問題というのは今の自治体の抱えている共通の背景だろうと思う。

そんな中で土地区画整理事業、南部地域の振興、これは私どもが正面切って対応させてもらわなければならない。238人の地権者の皆さんに何の責任もない、これは地権者の皆さんから今もずっと言われている。県と市は駅が出来ると言ってきた。それを県が今ひっくり返すのはどういうことか。同じことがダムの問題でもある。ここが声なき声、住民の思いを受けて政策を進めるという立場の中で一番つらいところである。そんな中で一人ずつに責任のない方々に対して影響をどう最小にするかということが、私どもに課せられた課題であると考えている。

「20年以上かけた計画であり、変更は困難」と言われ続けたが、逆になぜ20年以上の間に説得や理解が得られなかったのかという課題もあった。

行政の継続性や行政の不信の話もあるが、選挙という手続きの中で一票一票の重さを受け止めながら行政計画の見直しをルール化する必要があるというのが次の展開かと考えている。

住民投票という方法、自治基本条例のようなもう少し一般的な方法もこれからの地方自治を考えると必要かと思っている。ただ、地方自治というのは首長、議会の2元代表制の元でそれぞれ住民の直接選挙により選ばれている訳であるから、住民投票や、自治基本条例のようなものをどう入れ込んでいくのかということもある。これらはまだ都道府県レベルでは例がない。一般化のところで御意見を頂ければと思う。

山崎委員

見直すときに生じる不利益がある。行政の信頼というのは変えること自体に正当性があれば、そこは信頼されるわけであるが、それによって振り回された人の利益をどうするかということとセットで初めて100%の信頼が得られる。

無過失の行政の補償という考え方があってもよい。要するに変更す

ることに行政上の過失はないわけである。(最初の立案に過失があったという議論はあったとしても。)

そうすると無過失であるが、その結果不利益を受ける人が出た場合、憲法29条の趣旨を考えれば、予防接種のような議論がある。政策に誤りはないけれども、不利益を被る人には無過失であっても補償するという議論がある。変更したことによる補償もちゃんとできるようにする必要がある。法的責任というよりも変更に伴う政治的責務という位置づけでもいいと思う。知事の見解でもはっきり書かれているのは賛成である。

地権者の方の投書を見るとまったく滋賀県は責任を取ろうとしていないじゃないかと受け取っているので、逆にこれを埋めていくようなことが必要なと思う。

例えば事業計画は変わる可能性があるのだから変わったところで損害を求めることができないという判例もないわけではない。ただこの問題に関しては、だから責任がないんだということではなくて、今仰ったようなことでいいのではないかと考える。

嘉田知事

今のご発言は政治的、社会的誠意という意味のことですか。

山崎委員

そういうことである。

嘉田知事

ただ、そのときに誠意というのは、納税者がどう認めるか。それも公費で負担することになるので、そこが一番難しいところである。

ダムの補償でも計画が無くなった後の補償については出費をする法的根拠がない。行政責任は法的にはないけれども誠意をもって対応するということになるとそこに公費をあてるのはどういう論理があるのか。行政法の考え方ではどうなるのか教えていただきたい。

芝池委員

ダムなどでいうと財産的な損害は被っていないけれども生活が影響を受けることがある。それは今のところ従来の損害賠償、損失補償の枠で対応できないところがある。この地権者の方も財産的損害があったのか存じ上げないが、しわ寄せを受ける人にはしっかりと対応する必要があるだろう。どういう枠組みでやるかは知恵を絞る必要がある。

嘉田知事

地権者の皆さんの財産的損失がきちんと評価できたら、それに対する対応は可能だろうと思うが、一方では逸失利益だとか、駅ができたらかれだけ土地の値段が上がるはずだったとか、何年も利用できなかった不利益とか、精神的苦痛とかを考えると行政としてどういうふうな政策を推進していけばいいのか。

山崎委員

補償といっても、損失が何かということはきちんと考える必要がある。今回のような場合には、今後は新たな計画を作ることになる。もし、前の計画より良い計画を作ることができれば、地元の人にとってみたら逆に言うところ良かったということになる。そうすると損失は存在しないということになる。ある程度損失があっても、それは堪え忍ばないといけない損失であるということになる。これからどういうふうな区画整理事業を見直すのかによって、損失がそこに吸収されてしまうということになる。

将来の利益というのはそういう意味で言うとあまり問題にはならなくて、現に支出した分について本当に捨ててしまうようなものであったときにどうするかという議論、これはそんなに大きな問題にはならないと思う。

野村委員

逸失利益とは言い難い面があると思う。いわば期待権の損失のようなもの。逸失利益というのは确实であったけれどもそれが損なわれた場合だと思う。行政計画がほぼ確定していて、事業が着手されていたと、そこに固い意味での将来の确实性があったと仰りたいのだと思うが、ことの性質上、そうではない。期待感をもってされたことについてはそれが失われたということはある。議論はあると思うが、法律論でいうと、損失補償とか損害賠償の範囲というのはそんなに広くなるのではないのではと思う。

ただ役所を信頼して、地道にまじめにやってきた自分たちがどうして不利益を被らないといけないのかと仰りたいのだと思う。一般的に相手のことを完全に信頼して誠意をもって成してきたことに対する報いというのは政治的、道義的な問題として解決しなければならないと思う。

これは法律問題というよりも政策的、道義的なレベルの問題ではないかと思う。一般人と比べて役所の進めたきたことというのは、そういう意味では道義的に責任は大きいと思う。政権は違うとはいえ、知事職を引き継いでいるので、過去の知事がしたことであっても県として道義上の責任はある。それが金額でどう評価されるかというと専門ではないのでよくわからない。払うのは県民、県税であるのでそれほど大きな金額にはすべきでないし、ある程度限定されてくると思う。

(以上)