
京都府議会

環境・建設交通常任委員会

活動報告書



平成29年5月17日

委員長 尾形 賢

副委員長 村田 正治

副委員長 諸岡 美津



委員 前波 健史

委員 能勢 昌博

委員 四方 源太郎

委員 中村 正孝

委員 迫 祐仁



委員 上原 裕見子

(平成29年3月18日まで)

委員 平井 斉己

委員 北川 剛司

委員 谷川 しゅんき

目次 京都府議会環境・建設交通常任委員会活動報告書

I	委員会の活動	1
1	委員会活動状況	3
2	調査に係る常任委員会の審議等の状況	
(1)	概要	9
(2)	重要課題調査のための委員会	10
①	J R奈良線の第二期複線化について (H28. 8. 23)	
②	府内の水道事業について (H28. 11. 24)	
③	府の住宅政策について (H29. 1. 17)	
④	足元の熱エネルギー資源を活用した低炭素まちづくり (H29. 2. 8)	
⑤	北陸新幹線の整備について (H29. 4. 28)	
(3)	管内外調査	57
①	管内調査 (H28. 7. 19～7. 20)	
	・ 京都鉄道博物館 (京都市下京区)	
	・ 京都丹波高原国定公園 (於：美山町自然文化村 文化ホール (南丹市))	
	・ 山陰海岸ジオパーク (於：峰山総合庁舎 (京丹後市))	
	・ 山陰近畿自動車道 野田川大宮道路 (於：峰山総合庁舎 (京丹後市))	
②	管外調査 (H28. 11. 7～11. 9)	
	・ 島原半島ジオパーク協議会 (長崎県島原市)	
	・ 国土交通省 九州地方整備局 熊本河川国道事務所 (熊本県阿蘇郡南阿蘇村)	
	・ みやま市議会 (福岡県みやま市)	
	・ 北九州次世代エネルギーパーク (福岡県北九州市)	
③	管外調査 (H29. 1. 24～1. 25)	
	・ 香川県直島環境センター (香川県香川郡直島町)	
	・ 広島県議会 (広島県広島市)	
	・ コマツ I O Tセンタ近畿 (大阪市西淀川区)	
II	委員会活動のまとめ	75
附	参考資料	95
	総務・環境常任委員会管内外調査等実施状況 (H25～26)	
	建設交通常任委員会管内外調査等実施状況 (H25～26)	
	環境・建設交通常任委員会管内外調査等実施状況 (H27～28)	

I

委員会の活動

1 委員会活動状況

時期	活動	議題・テーマ
5 月		
H28. 5.20	委員会	<ul style="list-style-type: none"> ■ 委員長の選任 ■ 副委員長の選任 ■ 副委員長の順位
6 月		
H28. 6. 9	正副委員長会	<ul style="list-style-type: none"> ■ 出席要求理事者 ■ 確認事項 ■ 本日の委員会運営
H28. 6. 9	委員会 (初回)	<ul style="list-style-type: none"> ■ 出席要求理事者 ■ 確認事項 ■ 所管部局の事務事業概要等の聴取 ■ 報告事項の聴取 (環境部) ・今夏の省エネ・節電対策について (建設交通部) ・京都府水防計画の変更について ■ 今後の委員会運営
H28. 6.21	正副委員長会	<ul style="list-style-type: none"> ■ 定例会中の委員会運営 ■ 今後の委員会運営
7 月		
H28. 7.11	委員会 (6定1日目)	<ul style="list-style-type: none"> ■ 報告事項の聴取 (環境部) ・平成 28 年度アクションプランについて ・京都府循環型社会形成計画(第2期)の改定について (建設交通部) ・平成 28 年度アクションプランについて ・京都府国土利用計画の策定について ・京都府建築物耐震改修促進計画の一部改定について ・京都府住生活基本計画の見直しについて ・包括外部監査結果に基づく措置状況について ■ 付託議案(質疑終結まで)
H28. 7.12	委員会 (6定2日目)	<ul style="list-style-type: none"> ■ 付託議案(討論・採決) ■ 所管事項の質問 ■ 閉会中の継続審査及び調査 ■ 今後の委員会運営

1 委員会活動状況

H28. 7.19 ～ H28. 7.20	管内調査	<ul style="list-style-type: none"> ■所管事項の調査 ○京都鉄道博物館 <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道を基軸とした事業活動の展開について ・施設視察 ○京都丹波高原国定公園〔於：美山町自然文化村文化ホール〕 <ul style="list-style-type: none"> ・京都丹波高原国定公園の概要及び今後の取組について ・現地視察(かやぶきの里) ○山陰海岸ジオパーク〔於：峰山総合庁舎〕 <ul style="list-style-type: none"> ・山陰海岸ジオパークにおける自然の保全及び活用の取組について ・現地視察(大成古墳群等、船上視察) ○野田川大宮道路〔於：峰山総合庁舎〕 <ul style="list-style-type: none"> ・山陰近畿自動車道野田川大宮道路の整備状況について ・現地視察(京丹後大宮インターチェンジ等)
H28. 7.26	管内調査	○JR奈良線高速化・複線化第二期事業起工記念式典 (行催事等委員会調査)
8 月		
H28. 8. 6	管内調査	○都市計画道路宇治淀線開通式 (行催事等委員会調査)
H28. 8.23	正副委員長会	■本日の委員会運営
H28. 8.23	委員会 (閉会中)	<ul style="list-style-type: none"> ■所管事項の調査 ・「JR奈良線の第二期複線化について」 参考人：西日本旅客鉄道株式会社 建設工事部 輸送改善課長 石井 基 氏 大阪工事事務所 京都工事所長 横山 哲也 氏
H28. 8.28	管内調査	○一般国道 163 号(北大河原バイパス)開通式 (行催事等委員会調査)
9 月		
H28. 9.21	正副委員長会	<ul style="list-style-type: none"> ■定例会中の委員会及び分科会運営 ■今後の委員会運営
H28. 9.26	委員会及び 予算特別委員会 分科会 (9定1日目)	<ul style="list-style-type: none"> ■報告事項の聴取 (環境部) ・平成 28 年度アクションプランの検討状況について ・京都府民の生活環境等を守るための硫酸ピッチの規制に関する緊急措置条例の一部改正について ・京都水道グランドデザイン(仮称)の策定について ・京都府営水道ビジョンの改訂について ・府民利用施設のあり方検証結果報告について (建設交通部) ・京都府国土利用計画(中間案)について

		<ul style="list-style-type: none"> ・淀川水系宇治川圏域河川整備計画の変更(原案)について ・京都府建築物耐震改修促進計画の一部改定(中間案)について ・京都府住生活基本計画(中間案)について ・地域公共交通網形成計画の策定について ・府民利用施設のあり方検証結果報告について ・建設交通部所管施設における指定管理者の選定について <p>■付託議案及び審査依頼議案(質疑終結まで)</p>
H28. 9.27	委員会及び 予算特別委員会 分科会 (9定2日目)	<ul style="list-style-type: none"> ■付託議案(討論・採決) ■審査依頼議案(適否確認) ■所管事項の質問 ■閉会中の継続審査及び調査 ■今後の委員会運営
10 月		
H28.10.20	正副委員長会	■分科会運営
H28.10.27	予算特別委員会 分科会 (9定3日目)	■審査依頼議案(説明聴取・質疑・適否確認)
11 月		
H28.11. 7 ～ H28.11. 9	管外調査	<ul style="list-style-type: none"> ■所管事項の調査 ○島原半島ジオパーク協議会 <ul style="list-style-type: none"> ・ジオパークの環境保全と活用状況について ・現地視察(雲仙岳災害記念館) ○国土交通省九州地方整備局熊本河川国道事務所〔於:阿蘇大橋周辺〕 <ul style="list-style-type: none"> ・熊本地震による被災及び復旧状況について ・現地視察(阿蘇大橋周辺) ○みやま市議会 <ul style="list-style-type: none"> ・みやまスマートエネルギーの仕組みについて ・施設視察(みやまHEMSプロジェクト体感ショールーム) ○博多まちづくり推進協議会〔於:JR九州 博多まちづくり推進室内〕※ <ul style="list-style-type: none"> ・博多駅周辺のまちづくりの取組について ・現地視察(JR博多駅周辺) ○北九州次世代エネルギーパーク <ul style="list-style-type: none"> ・響灘地区における風力発電及びLNG施設の概要について ・現地視察(風力発電NSウィンドパワーひびき等) <p style="text-align: center;">※JR博多駅前の道路陥没事故の影響により、調査を中止</p>
H28.11.24	正副委員長会	■本日の委員会運営

1 委員会活動状況

H28.11.24	委員会 (閉会中)	<ul style="list-style-type: none"> ■所管事項の調査 ・「府内の水道事業について」 参考人:株式会社浜銀総合研究所 シニアフェロー 佐藤 裕弥 氏
H28.11.25	管内調査	○エネルギー新時代フォーラム in 舞鶴 (行催事等委員会調査)
12 月		
H28.12. 9	正副委員長会	<ul style="list-style-type: none"> ■定例会中の委員会及び分科会運営 ■今後の委員会運営
H28.12.12	委員会及び 予算特別委員会 分科会 (12定1日目)	<ul style="list-style-type: none"> ■報告事項の聴取 (環境部) ・平成28年度アクションプランについて ・京都府循環型社会形成計画(第2期)の改訂について ・水質汚濁防止法に基づく第8次総量削減計画及び総量規制基準の策定等(中間案)について (建設交通部) ・地域公共交通網形成計画(中間案)について ・淀川水系宇治川圏域河川整備計画の変更(案)について <安祥寺川・四宮川> ・淀川水系宇治川圏域河川整備計画の変更(原案)について <堂の川(木幡池)> ・京都府国土利用計画(最終案)について ・京都府建築物耐震改修促進計画の一部改定(最終案)について ・京都府住生活基本計画(最終案)について ・建設交通部所管施設における指定管理者候補団体について ■付託議案及び審査依頼議案(質疑終結まで)
H28.12.13	委員会及び 予算特別委員会 分科会 (12定2日目)	<ul style="list-style-type: none"> ■付託議案(討論・採決) ■審査依頼議案(適否確認) ■所管事項の質問 ■閉会中の継続審査及び調査 ■今後の委員会運営
1 月		
H29. 1.17	正副委員長会	<ul style="list-style-type: none"> ■本日の委員会運営 ■今後の委員会運営
H29. 1.17	委員会 (閉会中)	<ul style="list-style-type: none"> ■所管事項の調査 ・「府の住宅政策について」 参考人:京都大学大学院工学研究科 教授 高田 光雄 氏 ■今後の委員会運営

H28. 1.24 ～ H28. 1.25	管 外 調 査	<ul style="list-style-type: none"> ■所管事項の調査 ○香川県直島環境センター <ul style="list-style-type: none"> ・産業廃棄物の処理について ・施設視察 ○広島県議会 <ul style="list-style-type: none"> ・水道事業の管理運営について ○コマツIoTセンタ近畿 <ul style="list-style-type: none"> ・スマートコンストラクションの概要について ・施設視察
2 月		
H29. 2. 8	正副委員長会	■本日の委員会運営
H29. 2. 8	委 員 会 (閉 会 中)	<ul style="list-style-type: none"> ■所管事項の調査 ・「足元の熱エネルギー資源を活用した低炭素まちづくり」 参考人:大阪市立大学複合先端研究機構 特命教授 中尾 正喜 氏
H29. 2.15	正副委員長会	■本日の分科会運営
H29. 2.15	予算特別委員会 分 科 会	■審査依頼議案(説明聴取・質疑・適否確認)
3 月		
H29. 3. 8	正副委員長会	<ul style="list-style-type: none"> ■委員会及び分科会運営 ■今後の委員会運営
H29. 3. 8	委員会及び 予算特別委員会 分 科 会 (2定1日目)	<ul style="list-style-type: none"> ■付託議案及び審査依頼議案(質疑終結まで) ■付託議案(討論・採決) ■審査依頼議案(適否確認)
H29. 3. 9	正副委員長会	■委員会運営
H29. 3.16	委 員 会 (2定2日目)	<ul style="list-style-type: none"> ■報告事項の聴取 (環境部) <ul style="list-style-type: none"> ・京都府循環型社会形成計画(第2期)の改訂について ・水質汚濁防止法に基づく第8次総量削減計画及び総量規制基準の策定等について ・京都府工業用水道事業経営安定化に向けた取組等について (建設交通部) ・地域公共交通網形成計画(最終案)について ・淀川水系宇治川圏域河川整備計画の変更(案)について ■付託議案(討論・採決) ■所管事項の質問 ■閉会中の継続審査及び調査 ■今後の委員会運営

1 委員会活動状況

4 月		
H29. 4.28	正副委員長会	■本日の委員会運営
H29. 4.28	委員会 (閉会中)	■所管事項の調査 ・「北陸新幹線の整備について」
H29. 4.30	管内調査	○新名神高速道路(城陽JCT・IC～八幡京田辺JCT・IC) 一般府道八幡京田辺インター線 開通式典 (行催事等委員会調査)
5 月		
H29. 5.16	正副委員長会	■臨時会中の委員会運営
H29. 5.17	委員会 (5臨)	■委員会活動のまとめ

2 調査に係る常任委員会の審議等の状況

(1) 概 要

本委員会は、環境部の所管及びそれに関連する事項、建設交通部の所管及びそれに関連する事項を所管している。

各部局の所管事項は、次表のとおりである。

部局名	主な所管事項
環境部	環境保全・創出、上下水道等水循環
建設交通部	道路・河川・港湾等基盤整備、総合的交通体系、都市計画、住宅、建築、土地対策

京都府議会の各常任委員会では、年4回の定例会において、条例案などの審査を行うほか、議会の閉会中に委員会を開催して、府政の重要課題について、テーマを設けて集中的に審議したり、京都府内や他府県に赴いて調査を行ったりしている。

本委員会では、閉会中の常任委員会において、参考人制度を活用して、専門的知見を有する方の意見を聴取し、テーマに関する議論を掘り下げた。

また、京都府内を調査する管内調査では、京都府の施策が実施されている現場に赴いて、府や国、市町村の事業担当者や所管事項関連の事業者から、事業内容等の説明を聴取し、必要に応じて視察を行った。

さらに、京都府外の他府県に赴いて調査する管外調査では、先進事例や京都府と共通する課題に対して他の自治体や事業者がどのような取組を実施しているのか、もしくはどのように対応しようとしているのかについて調査した。

(2) 重要課題調査のための委員会

① JR奈良線の第二期複線化について

(平成28年8月23日 (火)開催)

■開催概要

奈良線は1987年のJR発足以降、通勤・通学客での利用はもちろんのこと、近年では伏見稻荷をはじめとした沿線観光地への訪日外国人観光客の増加もあって、乗車人数が増えている。一方、JR奈良線全線(京都～木津間)34.7キロのうち、複線化が完了しているのは8.2キロであり、単線ゆえのダイヤの乱れが全線に波及しやすい状況となっている現状がある。

そうした中、藤森-宇治、新田-城陽、山城多賀-玉水の3区間計14キロ等を対象とした奈良線高速化・複線化第二期工事が2022年度中の完成を目指して今年度から本格的に開始される。これにより約6割の区間において複線化が完了し、利用者にとって利便性の高い鉄道線の整備が進むこととなる。

今回の委員会では、奈良線の高速化・複線化第二期事業の工事概要やこれまでの進捗状況などについて説明を伺い、議論を行った。

■参考人

西日本旅客鉄道株式会社

建設工事事務所 輸送改善課長

石井 基 氏

大阪工事事務所 京都工事所所長

横山 哲也 氏



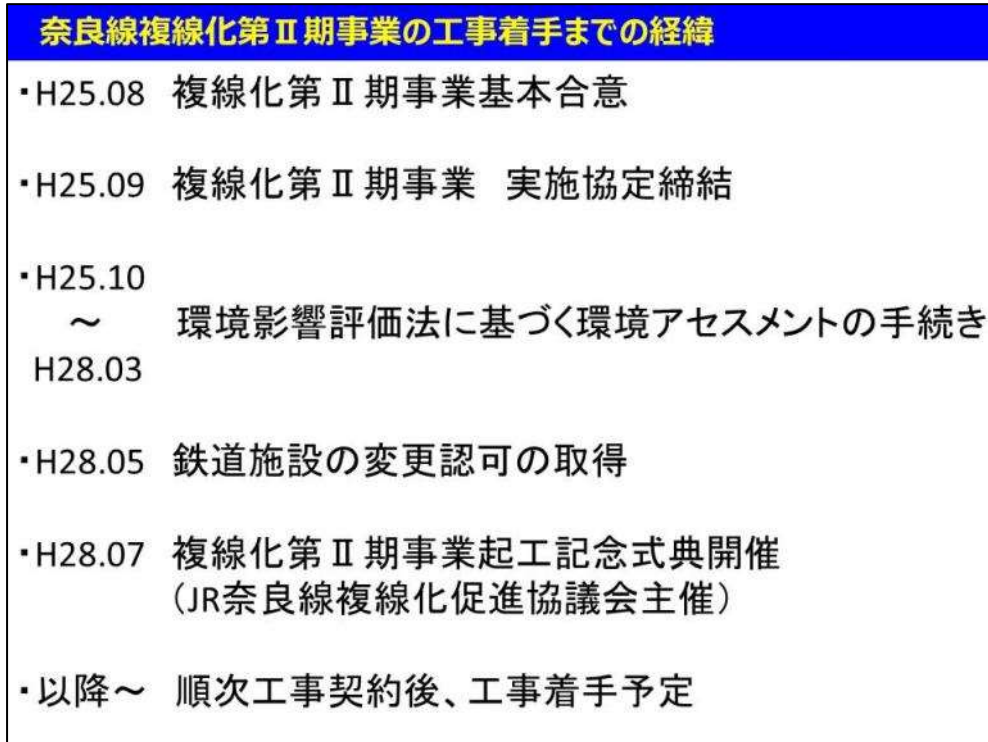
■出席理事者

建設交通部交通基盤整備推進監、副部長、技監(土木担当)、
交通政策課長、鉄道網等整備担当課長

【説明概要】

(本文中の図表は参考人作成資料より引用)

平成25年8月、奈良線複線化第Ⅱ期工事について、京都府、沿線市町村、JR西日本の三者で基本合意を取り交わした。

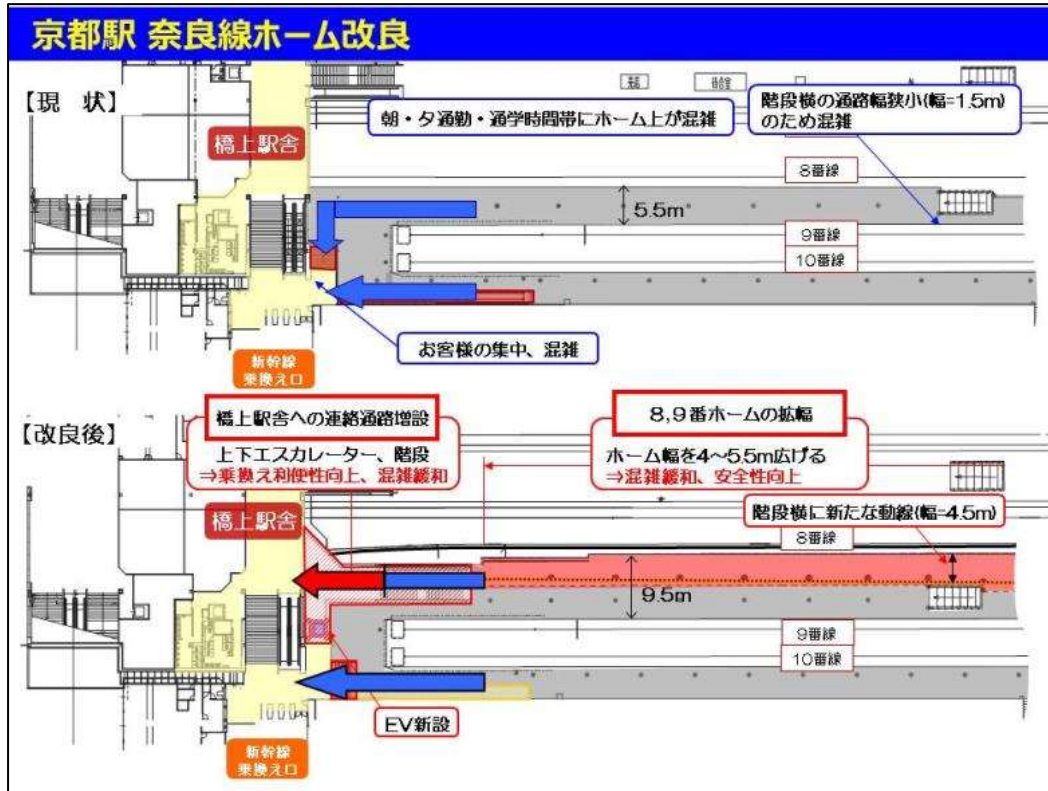


第Ⅱ期工事では、奈良線のうち、藤森・宇治間、新田・城陽間、山城多賀・玉水間の複線化工事を行う。これにより、先行した区間と併せて京都駅～城陽間が完全複線化となる。

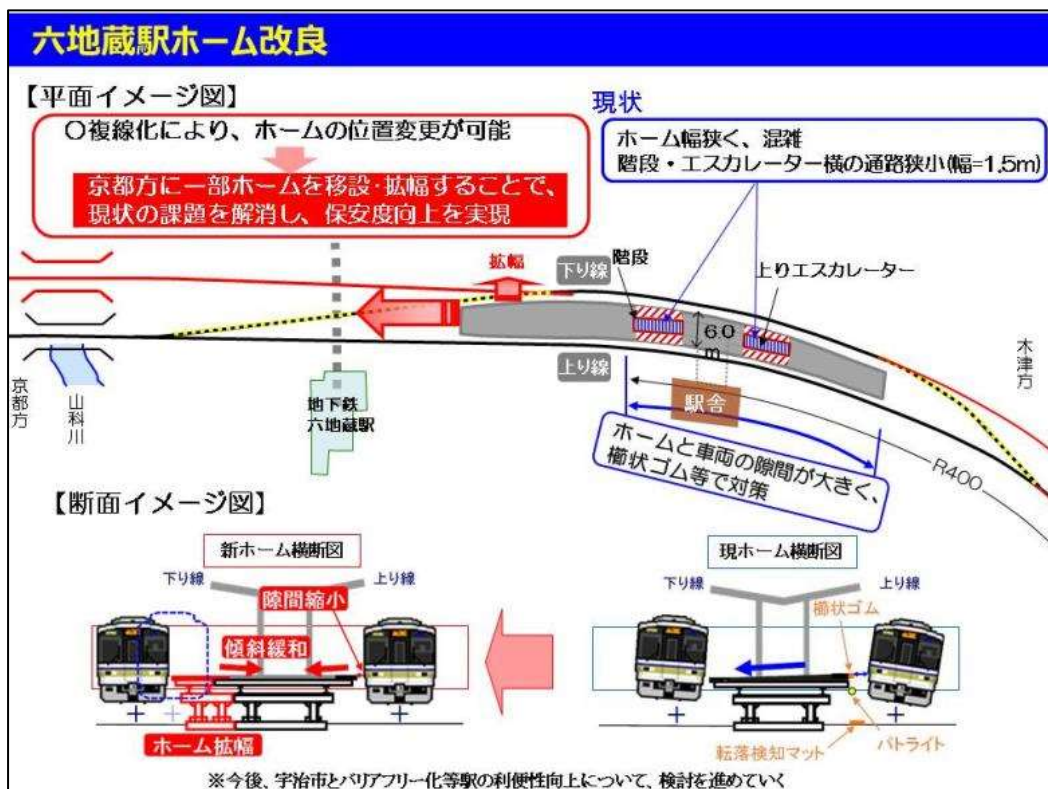


複線化事業の中で駅改良事業として京都駅の奈良線ホーム及び六地蔵駅の改良工事を行う。

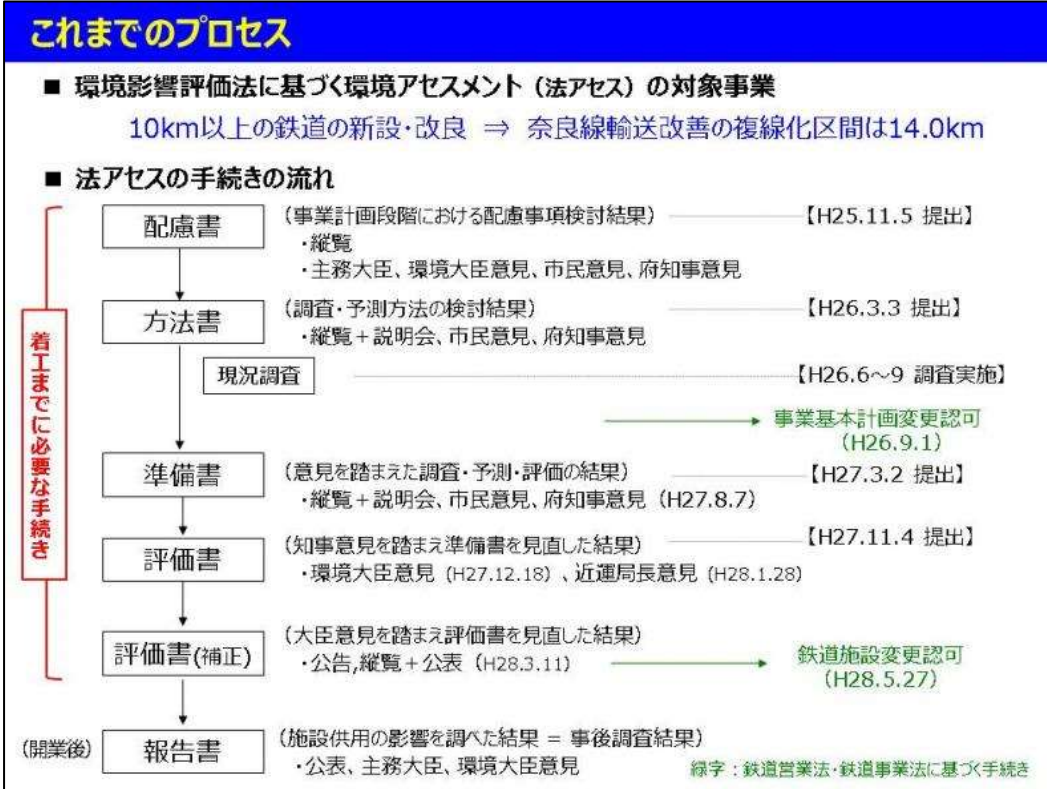
例えば、京都駅の奈良線ホームは4.5メートル程度広げ、また、エレベーター、エスカレーター等の工事により、混雑緩和、安全性向上につなげる。



六地蔵駅では、複線化に伴い、ホームの移設・拡幅を行い、安全確保や混雑緩和につなげる。



平成 25 年 11 月から、環境影響評価法に基づいて環境アセスメントの手続きを行い、平成 28 年 5 月に、鉄道施設変更認可を得た。



どのような方法で環境影響評価を実施していくのかを定めるとともに、環境影響評価に基づく説明会を開催し、沿線地区の方々に意見を聞く機会を設けた。

準備書（説明会・一般意見の募集）

- 説明会
 - 平成27年3月12日～27日
 - 12会場（概ね地域の学区単位）
（京都市4、宇治市5、城陽市1、井手町2）
 - 出席住民総数 204名
 - 1回の開催時間 55～190分
（説明40分含む）
 - 事業概要、配線計画、環境影響の調査・予測・評価の結果に基づく環境保全措置
- 意見募集期間
 - 平成27年3月2日～4月16日
 - メール5通、郵送11通
 - 意見総数16件（うち環境に関するもの8件）
（8件の内訳…京都市1、宇治市5、城陽市1、大津市1）
 - 全意見に事業者見解を添え、知事等に提出

[説明会様子]

[縦覧状況]

準備書における「一般市民・知事等」の主なご意見と当社からの見解

	ご意見	事業者見解
騒音・振動	<ul style="list-style-type: none"> ・複線化されると便利になって歓迎 ・複線化に合わせた列車のリニューアル化 	<ul style="list-style-type: none"> ・103系車両は順次老朽化取替え予定
	<ul style="list-style-type: none"> ・防音壁の設置 →風通しや日当たりの条件が変わり住環境に影響 →防音壁の設置は工事中だけに留めて欲しい 	<ul style="list-style-type: none"> ・周辺環境や沿線にお住まいの皆様からのご意見を踏まえ具体的な設置範囲を決定
	<ul style="list-style-type: none"> ・防音壁等の環境保全措置を講じない場合の鉄道騒音予測結果 →防音壁の設置の要否の検討に有用な情報となるので、提示すべき 	<ul style="list-style-type: none"> ・評価書に記載
景観	<ul style="list-style-type: none"> ・宇治川を渡河する橋梁 →地域のシンボリックな景観の重要な要素 →構造・色彩等の詳細な内容については、専門家等の意見を聞きながら慎重に検討 	<ul style="list-style-type: none"> ・「宇治市まちづくり審議会部会」の委員等の意見を聞きながら、引き続き検討
	<ul style="list-style-type: none"> ・桃山御陵周辺の擁壁 →周囲の景観に配慮した環境保全措置を検討し、地域住民との合意形成を図ってほしい 	<ul style="list-style-type: none"> ・工事の実施段階で地域住民へ改めて説明のうえ、合意形成

評価書における「国土交通大臣」の主なご意見と当社からの見解

	ご意見	事業者見解
騒音・振動	<ul style="list-style-type: none"> ■大規模改良線の指針達成に向け、まずは騒音発生源に対する音源対策が基本 ・転動音の低減措置 →分岐器設置及び改変しない区間を除く本事業区間のロングレール化並びに軌道及び車両の維持管理 	<ul style="list-style-type: none"> ・ロングレール化の実施 ・レール頭面の平滑性の維持、レールの歪み直し、道床バラストの締固め・補充、車輪転削等、軌道及び車両の適切な維持管理を実施
	<ul style="list-style-type: none"> ・車両機器音の低減措置 →103系車両からの代替を図ることによる低騒音型機器搭載車両の導入推進 	<ul style="list-style-type: none"> ・当社の車両取替え計画においては103系を優先的に廃棄予定 →奈良線の取替え時期は現時点で未定 →順次取替えを進めるなかで、引き続き低騒音型機器搭載車両の導入推進に努める
	<ul style="list-style-type: none"> ・構造物音の低減措置 →鉄橋におけるコンクリート床版化の極力導入 	<ul style="list-style-type: none"> ・可能な限り鉄橋におけるコンクリート床版化の構造計画を基本に、関係管理者と協議
景観	<ul style="list-style-type: none"> ・宇治川渡河区間の橋梁 →地域住民や専門家等の意見を踏まえ、宇治川上流部の重要な眺望景観への介在が小さく、周辺景観との調和が図られる構造、位置等の採用 	<ul style="list-style-type: none"> ・「宇治市まちづくり審議会部会」の委員等の意見を踏まえ、宇治川上流部の重要な眺望景観への介在が小さく、周辺景観との調和が図られる構造、位置等の採用

環境保全措置（鉄道騒音・振動）

■鉄道騒音

実施内容	環境保全措置
防音壁の設置	騒音対策が必要な区間へ防音壁を設置することにより騒音を低減できる
レールの継目解消・軌道構造の改良	分岐器撤去に伴い普通レールとする箇所は、溶接によりレール継目を解消することで、継目による振動を低減できる
吸音材の設置	吸音材を設置することにより騒音を低減できる
適切な維持管理	レール頭面の平滑性の維持、レールの歪み直し、道床バラストの締固め、車輪転削により列車の走行に伴う振動の発生を低減できる

■鉄道振動

実施内容	環境保全措置
レールの継目解消・軌道構造の改良	分岐器撤去に伴い普通レールとする箇所は、溶接によりレール継目を解消することで、継目による振動を低減できる
適切な維持管理	レール頭面の平滑性の維持、レールの歪み直し、道床バラストの締固め、車輪転削により列車の走行に伴う振動の発生を低減できる

環境保全措置（景観）

宇治川を渡河する橋梁




■「宇治市まちづくり審議会部会」で頂いた委員からの主な意見

- 宇治川周辺の眺望景観を阻害しない、できるだけ目立たずシンプルな構造が望ましい
- 現橋梁との景観的な調和を図ることも重要
新橋梁と現橋梁の桁下は揃え、かつ極力上へ出ないようにすること
- 列車の座席に座ったままで宇治川が見渡せるように、窓と桁の位置関係にも配慮すること
- 付帯設備（電柱・ケーブル・橋側歩道等）についても、目立たないように配慮すること
- （計画は無いが）現橋梁が将来架け替わったときの景観のことも考えておくこと

環境保全措置（景観）

宇治川を渡河する橋梁

眺望景観への配慮 ⇒ 桁高、質感の観点

スルードラス		現在線と同じ質感 ⇒現橋梁との景観的な調和が図れている 桁高大 ⇒山並み等の眺望を阻害した目立つ構造	ポニーダラス		現在線と同じ質感 ⇒現橋梁との景観的な調和が図れている 桁高抑制 ⇒眺望景観を阻害せず、目立たない構造
プレートガーダー		現在線と同じ質感 ⇒現橋梁との景観的な調和が図れている 桁高抑制 ⇒眺望景観を阻害せず、目立たない構造	PC桁		現在線と別の質感 ⇒鋼構造と比べて重量がある 桁高抑制 ⇒眺望景観を阻害しないシンプルな構造

施工計画・所要工期 ⇒ 上部工

鋼桁：出水期施工が可能
PC桁：濁水期施工の制限

『眺望景観への配慮』並びに『施工計画・所要工期』の観点から
“プレートガーダー”構造

環境保全措置（景観）

桃山御陵周辺の擁壁

【現在の眺望】

【複線化後の眺望】



複線化に伴い、宇治市域において里道・勝手道を封鎖した。
また用地買収など計画的に工事を進めるための課題は残っている。



(2) 重要課題調査のための委員会

②府内の水道事業について

(平成28年11月24日 (木)開催)

■開催概要

水道は、私たちが生活する上で欠かすことのできないものであり、地方自治体は、誰もが、必要な量を合理的な対価を払って、持続的に受け取ることができるよう、施策を推進することが重要である。しかし、人口減少や水道施設の老朽化、技術者の減少等が進むなか、将来にわたって安心・安全な水を提供するために府営水道をはじめ市町村水道が抱える課題は多い。

こうした課題を踏まえ、府では「京都府営水道ビジョン (H25.3月)」や「京都水道グランドデザイン (仮称) (H30年度予定)」を策定し、家庭や事業所等に安心・安全な水を提供するため、さまざまな施策の推進や事業基盤の強化に取り組むこととしている。

今回の委員会では、府営水道及び市町村水道事業の現状及び課題、課題解決のための方向性について説明を伺い、議論を行った。

■参考人

株式会社浜銀総合研究所 シニアフェロー

佐藤 裕弥 氏



■出席理事者

環境部公営企業管理監兼副部長、環境部理事 (環境総務課長事務取扱)
環境部理事 (建設整備課長事務取扱)、公営企画課長、
公営企画課水資源・水道担当課長

【説明概要】

◆我が国の水道事業の経営課題

①伸び悩む給水収益

給水区域内の人口は1億2,100万人ほどで非常に高い普及率を達成している。しかし、右肩下がりの給水収益があらわしているとおり、民間企業で言えば売りに相当するものが給水収益であるが、これが年々減少している。このようなことが今後、将来の日本の水道事業にどのような影響があるのか、これを考えることが、今、我々に課せられた最も重要な課題である。

②本格的な人口減少社会の到来

本格的な人口減少社会の到来として、2110年には、ピーク時（2000年）の約30%にまで減少するという非常に厳しい予測が示されている。このことから、そもそも水道事業は独立採算性を前提として営まれている事業ではあるけれども、人口減少に伴って、水道事業の給水収益が減少していく傾向にあること、さらには水道施設の更新に必要な投資が行われない可能性があることなどの問題が今の時点で懸念されている。

③水道事業所属職員数は3割減少

水道事業所の職員数の問題がある。例えば平成11年度では約6万5,000人の水道関係の職員がいたが、平成26年度には4万5,000人程度にまで減少している。職員数の減少自体は、効率的な経営の観点から前向きに評価できる点もあるが、他方では、将来の給水人口の減少、あるいは老朽化した施設の更新に当たる職員が果たして十分なのかどうか、このような点が非常に大きな問題になるのではなかろうかと私自身は思っている。すなわち、水道事業の担い手の減少をいかにして乗り越えていくのかということが問題になると思われる。

④施設利用率も低下傾向

施設利用率は高ければ高いほど望ましいということであるが、全国的には平成26年度では60.4%にまで低下している。このことは、水道施設に余裕があるという評価ができる反面、必要以上に施設を抱えることによって、今後の合理的な経営の阻害要因になる可能性があるということが言える。

⑤事業体間の経営格差

給水単価を供給単価で回収できている割合を示す料金回収率については、日本全体では規模の小さい事業体ほど100%を割るような傾向が認められ、非常に厳しい状況にあるものと推察される。

⑥管路の老朽化が進展

管路の老朽化の進展という問題がある。老朽化というのは、既に耐用年数を経過してもさらに施設を利用している状況だが、このような施設が多いということは、安全・安心の観点からは、やや悲観的に考えなければいけないと思われる。管路の更新が進んでいない中で、厚生労働省の示した資料によれば、今後、全ての管路を更新するためには約130年かかるというような報告もある。しかし、そもそも水道施設の耐用年数というのはおおむね50年、60年というレベルであって、これが130年後に一掃

されるということは、現在の老朽化更新のスピードが全くもって追いついていないということが言える。

◆府内水道事業の経営課題

①水需要の伸び悩み

年間給水収益はやはり右肩下がりの減少傾向にある。これは、全国と同じ状況が京都府内でも起きているということであって、この給水収益の減少をいかにして克服していくのかどうか、ここが検討課題になってくる。

②府内人口も減少見通し

府内の人口減少の見通しでは、平成22年には260万人ほどの人口が、平成52年には222万人台まで減少するとの報告がなされている。減少率では約15.6%。このように全国の人口減少の傾向は、京都府内においても同様に認められる。

③施設利用率が低迷

府内の水道の施設の利用率は、50%を下回るような団体が幾つか見受けられる。このような団体というのは、施設能力に余裕があるという一方で、余裕がある部分のコストも水道料金で回収しなければいけないというような状況が生まれていると考えられる。したがって、今後いかにしてこの施設利用率を改善していくのかどうかということが改革の方向の着眼点ということになるかと思われる。

④料金回収率が低迷

府内における水道の料金回収率についてだが、100%を下回る団体、すなわち給水原価割れを起こしている事業者が府内でも複数存在しているということから、楽観できないような経営状況にあるものと思われる。

⑤水道料金の状況

府内の市町村水道間では、最も高い4,471円の団体から最も安い2,068円まで、2,403円の料金格差が生じている。例えば水源からの距離や高低差など地理的な要因など、それぞれの水道事業が置かれた環境が背景にあるため、一律に料金が高い、低いということをもって論ずることは必ずしも合理的ではない。例えば、料金が安い団体であっても、施設の老朽化対策が十分なのかどうか、あるいは高い団体であっても、実際に安全・安心な水道が約束できているかどうか、このような観点から総合的に料金格差の問題を考えていかなければいけない。しかし、京都府という一つの地方公共団体における市町村間の格差というものを今後どこまで広げるのか、あるいは縮小していくのかという観点が水道界では非常に重要になってくる。

⑥一部で管路の老朽化が進展

府内の市町村水道事業の一部では、布設管路の2割以上が法定耐用年数を超えた老朽管となっている事業者が存在している。安心・安全な水道を維持するために、できるだけ早く老朽管を更新することが課題であり、その場合には、先ほど紹介した水道料金の適正化の問題とあわせて考えることが非常に重要になってくる。

◆これからの水道事業が目指す方向性

全体の方向性としては、経営資源としてカネ・モノ・ヒトの観点から考えることが

合理的である。国の方向性としては、1.水道料金の適正化、2.アセットマネジメントの普及促進、3.人材育成、4.公民連携、5.発展的広域化、以上のような方向性が示されている。これらの方向性というのは、ここ京都府内においても非常に重要な着眼点であろうと私自身は考えている。しかし、府内で今後この問題を解決するためには、水道事業体における職員数の減少の問題を克服していかなければならず、やはりこの課題解決は困難なものと想定している。

そこで、自身の案ではあるが、府に求められる取り組みとして2点、紹介したい。

- 1 市町村水道事業との連携強化として、府内市町村の水道事業とより一層関係を深め、府内の水道事業体が充実強化していく方向を目指すべき
- 2 市町村との連携強化のためには、どうしても利害調整機能としての役割が非常に重要であり、市町村が将来にわたり、十分な人材が確保できるかどうかを鑑みて、例えば府などがコーディネーター的な役割として、それぞれの市町村の水道事業にかかわることによって、全体として発展を目指すべき

◆我が国の水道事業が目指す方向性

①水道料金の適正化：総括原価方式

日本の水道料金は、総括原価方式によって算定されることが原則となっている。この方式では、動力費、薬品費などの通常の維持管理費、そして減価償却費、さらに起債の支払い利息など、実際にかかるコストを回収するとともに、加えて事業報酬と言われるものをしっかりと料金原価に含めて料金回収することが合理的と考えられる。ここで問題となるのは、この事業報酬についての考え方である。事業報酬は、各水道事業体が決算書を作成した場合には、当年度純利益として計上されるものに相当する。しかし、民間企業における当年度純利益とは異なり、水道事業体における当年度純利益とは、将来の施設更新の財源に充てるためであって、これは理論上、公共的必要余剰と呼ばれている。具体的には、この公共的必要余剰すなわち当年度純利益が、老朽化した施設の更新の財源、あるいはこれまで起債をした企業債の元金の償還金に充てられるというものである。したがって、水道事業の会計は、民間企業会計と同様の決算書の作成はしているが、そこに表示される決算書の数字の意味は、民間企業と決定的に異なる。

②水道料金の適正化：公共的必要余剰

水道料金に必要な事業報酬を含まない場合には、将来の更新財源が不足するおそれがあるということであり、将来の安心・安全、持続できる水道事業に懸念があるかもしれないということが、ここから読み取れる。今後いかにして水道料金を適正化するのかということが、やはり避けて通れない課題になってくる。

③アセットマネジメントの普及促進

アセットマネジメントの普及促進も重要である。ここで言うアセットマネジメントのアセットというのは資産を意味する。水道事業における資産の9割以上を固定資産が占めており、典型的な装置産業と言える。この固定資産を今後いかにして適正に維持管理し、更新を進めていくのかが重要である。理論的には、水道施設におけるアセットマネジメントは、現在、日本の水道事業体に取り組んでいる重要な課題であるはずだが、私の理解では、このアセットマネジメントの定着が十分進んでいるとは言えない。その原因としては、水道事業体の職員や施設管理に関するデータの不足、そしてアセットマネジメントの必要性が必ずしも十分認識されていないという、3つがポ

イントになろうかと思われる。

④アセットマネジメントの普及促進：推進のポイント

アセットマネジメントの定着を進めるためには以下の3点が必要

- 1 できることから着手していく
- 2 取り組みを継続的に実現することによってマネジメントに必要なデータを段階的に収集していく
- 3 マネジメントを担う人材を確保する

⑤人材の育成

現在重要なのは、人材の確保であるが、地方公共団体全体における職員数の削減が進んだこともあり、短期的な人事異動が常態化し、おおむね3年から5年のうちには技術的な職員を含めた方々が異動し、新しい方がまた一から事業に着手するという状況である。このようなことは専門性と経験の蓄積の観点から、非常に困難な状況が生じていることが懸念され、この問題を解決するためには、職員研修などによる人材育成への投資拡充、あるいはそれぞれの市町村が単独で水道を営んではいるけれども、近隣あるいは府内において、連携策を充実・強化することによって、面的に展開していこうという案が考えられる。

⑥官民連携の活用

官民連携の本質は、必ずしもコスト削減ではなく、新しい事業の担い手を確保するための手段であるという位置づけが重要である。そして、この官民連携を拡大するためのポイントは以下の3点と考える。

- 1 民の担い手を育成すること
- 2 民の参入インセンティブを確保すること
- 3 民の担い手に対する、監視・監督を強化すること

⑦官民連携の活用：職員給与費と委託料の関係

平成11年以降、有収水量1 m³当たりの職員給与費は低下している一方、1 m³当たりの委託料は増加しており、今後、いかにして減少した水道の職員を補完してそれぞれの市町村における水道を持続していくのか、このような観点からの官民連携が必要ではないのかということが考えられる。

⑧官民連携の活用：広島県企業局の事例

広島県企業局は、ここ京都府と同様、用水供給事業を営んでいるが、県民に対する水道の持続のため、「株式会社水みらい広島」という会社を設立した。この会社は、広島県が35%、そして民間企業が65%を出資する公民共同企業体であり、用水供給事業の指定管理者のほか、県内の市町村水道事業の業務を受託するという事業を行っている。この取り組みの特徴は、一つには、過半数以上の65%を民間企業が出資する柔軟で機動性のある組織体である一方、広島県は公の関与として当該団体をしっかりとモニタリングを行っていること。さらには、この団体が広島県内の水道事業の受託をする会社であるということが特徴である。県としては、県内に公の関与のある組織を設立するとともに、当該新しい組織が広島県の水道供給に積極的に関係していくことによって、また、そこに技術あるいは職員を蓄積することによって、将来的に県の責任を果たそうとする点で特徴のある取り組みだと思われる。

⑨ 発展的広域化

厚生労働省が発出した新水道ビジョンでは、現在、発展的広域化として、事業統合や新たな広域化のような連携形態にとらわれない多様な形態の広域連携を目指している。この発展的広域化の本質は、1つには余剰施設のダウンサイジング、2つ目には必要な職員の確保、3つ目には民間の参入可能性の向上という観点がある。

⑩ 発展的広域化：岩手中部広域水道企業団の事例

ここは、用水供給事業を行っている企業団と、受水市町である2市1町が一体的に統合することによって新しい組織形態で水道を開始している事例である。ここでは水源の相互融通と施設統廃合によってコストの削減を図っており、さらには、市長、町長等を交えた水道広域化の推進ということで、議会等を含めた形での将来的な水道事業の展望を目指した結果として、新しい団体を設立して、一つの組織体として水道を営んでいる点に特徴がある。

⑪ 発展的広域化：北九州市宗像地区の水道の統合事例

北九州市宗像地区では、水道法の第三者委託によって、北九州市上下水道局に水道事業を委託した。受託した団体の給水人口規模は約13万人程度である。ここでは、さらに水道法における受託のほか、経営面として、例えば給水事務、料金等の徴収事務など、いわゆる事務の面も受託していることから、地方自治法における事務の代替執行制度もあわせて取り入れた新しい取り組み事例である。そして、契約の形態としては、宗像地区の事務組合と北九州市がそれぞれ、地方公共団体間で契約を結ぶとともに、実際の業務の一部については北九州ウォーターサービス（KWS）という新しい会社を設立して、機動的、柔軟性のある取り組みを株式会社形態で行っている。契約形態としては地方公共団体間の取引、そして実際の運転管理については民間企業が行うという点で、公と公とのいいところ、さらにそこに民間を組み合わせた点に特徴がある。

⑫ 発展的広域化：公公連携の課題

発展的広域化には、1点目として、水道事業体間の交流が少なく、連携ニーズが顕在化してこなかったことから、都道府県による交流機会の創造という点に期待がある。2点目には、都道府県の関与によるインセンティブの創出、そして3点目には、中小規模水道事業の広域化を促し、支援する側、支援される側のバランスを図ることが重要ではなかろうかという点が読み取れる。このようなことが今現在、厚生労働省における会議においても検討されている。

⑬ 発展的広域化：水道事業基盤強化方策検討会の中間取りまとめの方向性

厚生労働省が作成した水道事業基盤強化方策検討会の中間とりまとめがあり、来年の通常国会に水道法の改正の上程が予定されている。予定どおり行われた場合、恐らく、市町村の水道事業体に対して都道府県が大きな関与を果たすことによって、広域連携を果たし、経営基盤を強化していこうという方向が打ち出されるのではなかろうかと、私自身は推測している。そのほか、水道施設の更新・耐震化、規模の適正化、そして水道料金の適正化、このようなことが強く打ち出されるものと推測している。この法改正については、今後の見通しを待つほかないが、法改正を待つことなく、いち早く京都府内でこのような取り組みを進めることが、府あるいは府内市町村を通じ

た水道の利用者に対する責任を果たせるものと思われる。

◆府に求められる取組の方向性

以上のようなことから私の案としては、1つには、市町村との合意形成の推進、2つには、市町村の水道事業の経営力向上のサポートとして、府は今後、用水供給のある地域においては、用水供給事業を通じて、それ以外の地域においても、市町村連携の支援として関わるとともに、特に府においては京都市という非常に有力な水道事業体があるので、このような団体とも連携強化ということが重要ではなかろうかと思われる。

◆おわりに（要約）

本日の話をまとめてみると、1つには、水需要の減少に伴う水道の給水収益の減少問題、2つには、急速に拡張した施設能力の余剰と老朽化の問題、3つには、その水道事業の運営の担い手の減少問題があり、こうした経営格差をいかに克服していくかということが重要である。そして具体的に目指す方向としては、お金の問題に対しては適正料金の確保、モノの対策の観点からはアセットマネジメントの導入促進、ヒトの対策の観点からは公民連携及び発展的広域化の推進ということが言えよう。

水道については、常に民営化ということが議論をされるが、私自身は必ずしも水道事業の民営化については積極的な意見は持ち合わせていない。その理由は、水道の民営化の場合には、公の関与として果たして地方公共団体がどこまで責任を負えるのか、こういったところが全く切り離されてしまう。そのようなことが果たして府内における水道利用者に対して良いのかどうかという点、こうしたことを鑑みると、やはり公の関与がある中での経営改革というのが、当面、最も急がれるものではなかろうかと思われる。そして、このようなことは、新しい法令改正によらずとも、現在の地方公営企業が営む水道事業であったとしても、従来から営まれている広域化という選択肢は、今、いよいよ必要性、重要性を増しているのではないだろうか。

(2) 重要課題調査のための委員会

③府の住宅政策について

(平成29年1月17日 (火)開催)

■開催概要

京都府においては、本格的な少子高齢化や人口減少の急速な進行、空き家の増加などの社会経済情勢等の変化に加え、環境・エネルギー問題に対する省資源・省エネルギーへの対応や自然災害への備えの必要性の高まりといった課題を踏まえ、本年度「京都府住生活基本計画」の見直しを行い、今後、豊かで魅力ある住生活に向けて、府民目線からの質の向上を目指し、住宅政策を進めることとしている。

住宅・住環境の質の向上をめざすには、地域ごとの実情にそった取組を進めるとともに、府民自らの住宅・住環境に対する意識の向上も必要であることから、今回の委員会では、本計画の目標達成に向けて府の住宅政策の効率的・効果的な実現の方向性について議論を行った。

■参考人

京都大学大学院工学研究科教授

高田 光雄 氏 (京都府住宅審議会会長)



■出席理事者

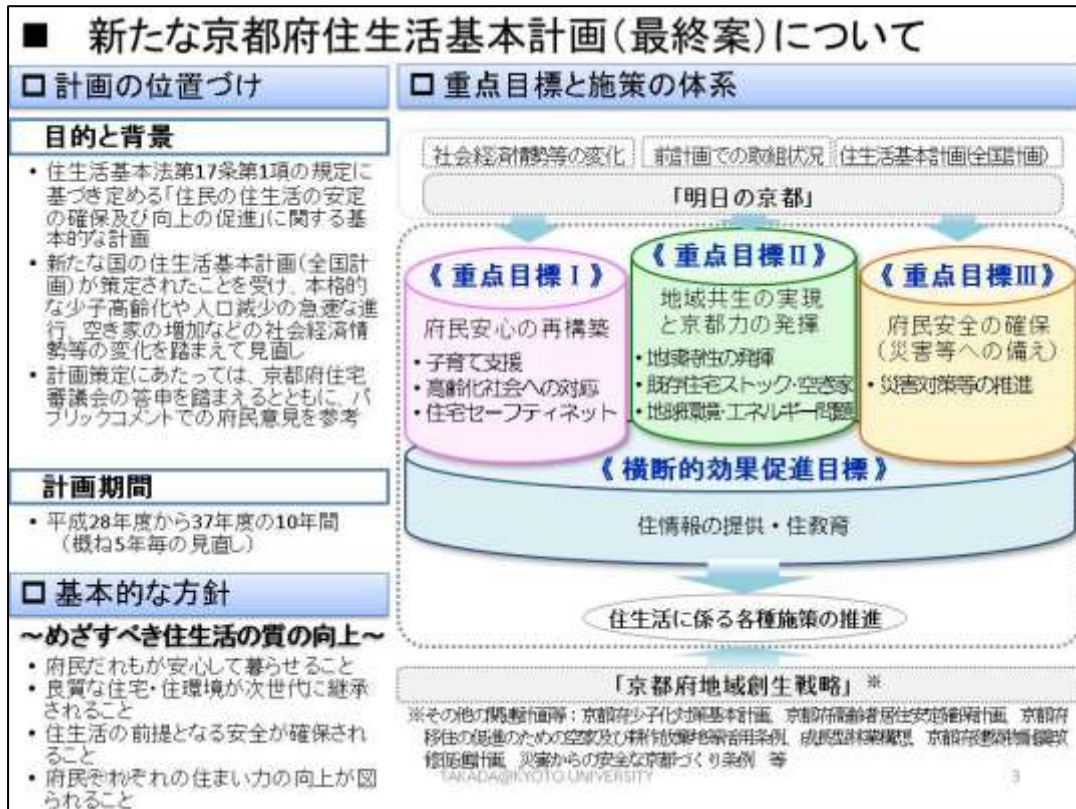
建設交通部副部長、技監 (住宅・建築担当)、住宅課長、
府営住宅管理担当課長、府営住宅整備担当課長

【説明概要】

(本文中の図表は参考人作成資料より引用)

◆京都府住宅審議会答申に基づく京都府住生活基本計画の概要

京都府住生活基本計画（最終案）では、重点目標として、Ⅰ府民安心の再構築、Ⅱ地域共生の実現、Ⅲ府民安全の確保を提言し、これら3つの重点目標を横断する形の目標として、住まいに関する住情報の提供と住教育による府民の「住まい力」の向上という目標を掲げている。これは、住生活基本法に基づき全ての都道府県に義務づけられている計画である。



◆1955年、1973年、1995年は住宅政策の重要な年号である

1955年は戦後住宅政策の主要3制度がすべて制定された年である。

- ・住宅金融公庫法
- ・公営住宅法
- ・日本住宅公団法

この3制度により、戦後の住宅政策の基本的な骨格ができた。

戦後住宅政策の主要3制度

戦後の住宅事情：借家率

東京市	戦前75%→戦後50% (公共8%)
大阪市	91%→ 54% (公共12%)
京都市	79%→ 42% (公共7%)

戦後の住宅政策

目的：住宅難の解消←戦災復興、大都市集中

手段：量の重視（戸数主義）

公的賃貸住宅供給

公的分譲住宅供給・公的融資（持家主義）

戦後住宅政策主要3制度

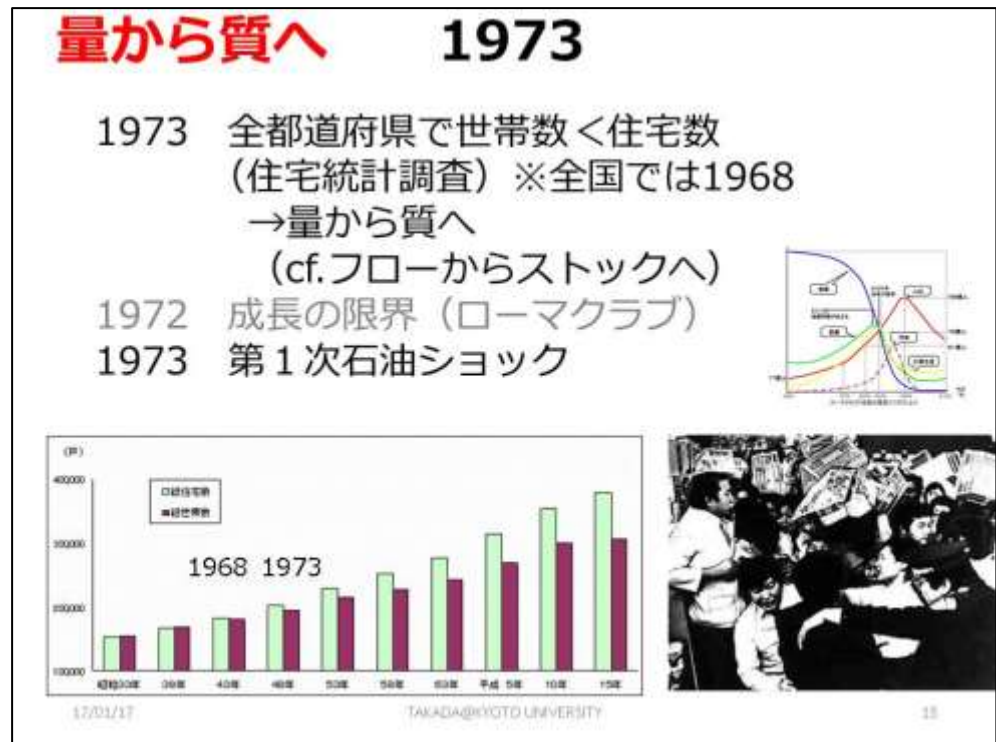
住宅金融公庫法 1950

公営住宅法 1951

日本住宅公団法 1955

◆1973年 量の確保から質の向上へ

この年に、初めて全ての都道府県で、住宅の数が世帯数を上回った。この結果をもって住宅の政策目標が量から質の時代に転換したと言われている。



戦後の住宅政策(主要3制度)の修正が「質の確保」ということを中心に展開されていくようになった。さらに住宅政策の抜本的改革論という議論が強まっていくのもこの頃からである。

戦後住宅政策の抜本的改革論の登場

公的住宅供給の役割の終焉
住宅市場の拡大と市場機構の活用

住宅政策の役割の検証

政府の失敗
市場の失敗

◆ 1995年 市場重視の住宅政策へ

この年は阪神・淡路大震災が起こった年。多くの人的被害は住宅の倒壊によってもたらされ、住宅が人間の生活にとって大事なものであるということが再確認された。戦後の住宅政策をそのまま延長するやり方はやはり問題があり、これを再編していくきっかけとなった。



阪神淡路大震災 1995 全ては住宅の倒壊から始まった

- 1) 人的被害: 死者6,434人、不明3人、負傷者43,792人、約5,000人が住宅・家具の倒壊による圧死
- 2) 生活再建過程における多様な居住問題
- 3) 大量の応急仮設住宅建設約50,000戸
- 4) 大量の災害公営住宅建設約42,000戸
- 5) 応急仮設住宅、災害公営住宅における新たな居住問題

これまでの法律などについてそれぞれの見直しが行われ、公営住宅法の改正、公団・公庫の独立行政法人化、住宅建設計画法を廃止し、住生活基本法が成立した。

市場重視の住宅政策 1995

1995 阪神淡路大震災：住宅の重要性・公共の役割・戦後住宅政策再編の必要性

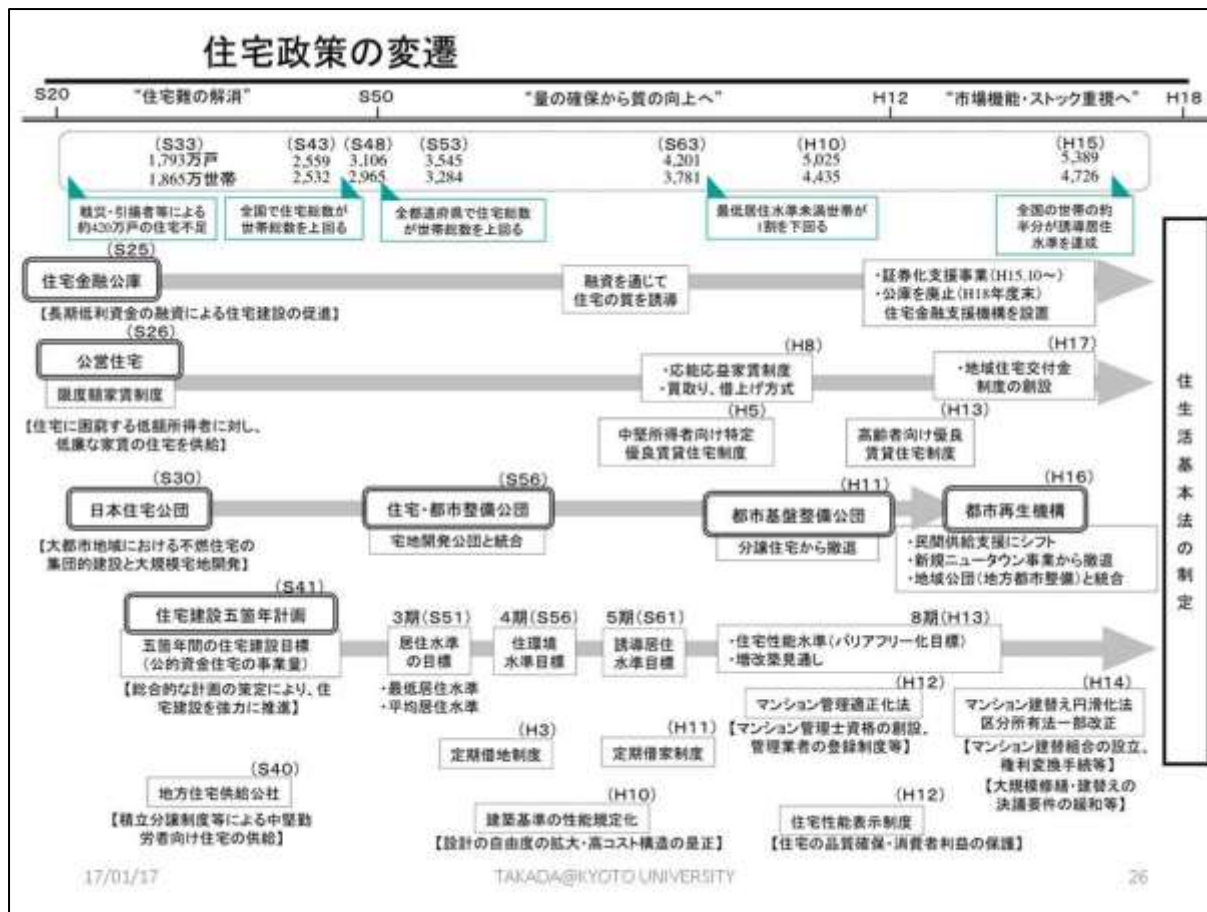
1995 住宅宅地審議会答申：市場・ストック重視

公営住宅法改正

公団・公庫の独立行政法人化

住宅建設計画法→2006 住生活基本法

定期借家制度(良質な賃貸住宅等の供給の促進に関する特別措置法) 1999



◆住宅政策の原理

住宅は、最も私的であると共に、最も社会的な建築である

住宅の財としての性質: 極めて複雑な財

- 土地固着性
- 長期耐用性
- 資源多消費性 (高価格性)

私的性質と社会的性質への対応

- ストックの再編 cf. 公共住宅 vs 民間住宅
- プロセスの再編 cf. 居住者参加

17/01/17

TAKADA@KYOTO UNIVERSITY

日本の公営住宅制度

居住基盤整備と居住福祉の同時的実現

- cf. 公団分譲住宅、公社分譲住宅
- 公団賃貸住宅、公社賃貸住宅
- 住宅金融公庫融資
- 生活保護住宅扶助

公営住宅の矛盾: 縦の公平性と横の公平性
 → 原価家賃的制度から応能応益家賃制度へ
 家賃補助制度 (バウチャー制度) の検討
 cf. 特優賃

17/01/17

TAKADA@KYOTO UNIVERSITY

27

◆ハウジングシステム論

住宅の特性への対応→住宅のシステムの認識

ハウジングシステム論

社会的側面

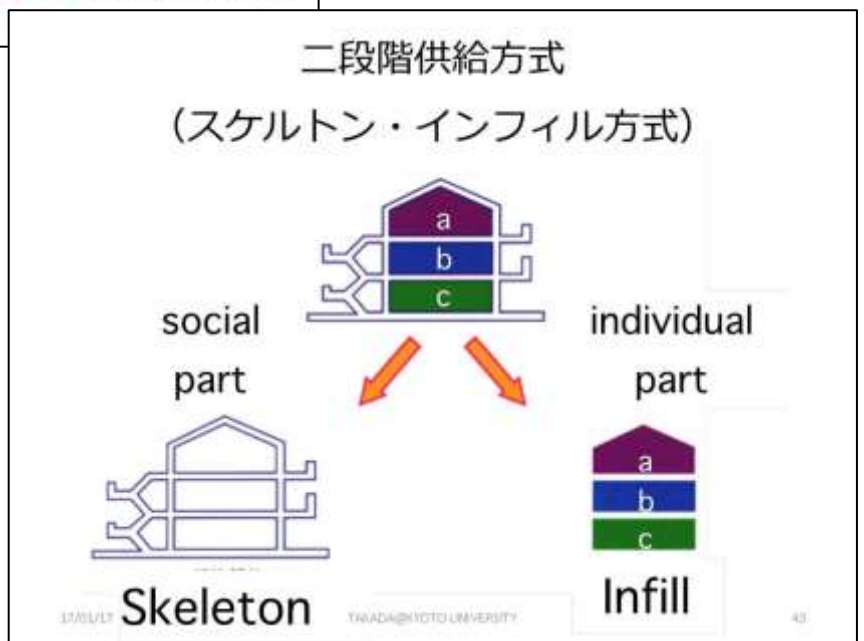
↔

私的側面

住宅は、最も私的で、最も社会的な建築である

11/16/17 TARA@KYOTO UNIVERSITY

スケルトン・インフィル方式は国土交通省が進める政策の極めて重要な一般的な概念となっている。



泉北桃山台B団地(1982)



大阪府の住宅供給公社で、1979年に設計した泉北桃山台B団地は日本で最初のスケルトン・インフィル住宅。

◆住宅政策の再編

住宅政策の再編

直接供給の限界→公共住宅・民間住宅の社会化
 居住福祉→家賃補助制度、社会住宅化
 アフォーダブルハウジングとフェアハウジング
 居住基盤整備→ストック再生、地域まちづくり

Affordable Housing

Fair Housing



17/03/17

TAKEDA@KYOTO UNIVERSITY

51

Affordable Housing

- 家賃補助制度の段階的整備（社会住宅化）
- ・公的賃貸住宅の家賃改革とストック活用
- ・技術基準の重要性
- ・中長期的改革ビジョンの構築と段階的改革

Fair Housing

- 住宅登録制度拡大と福祉政策との連携
- ・公的賃貸住宅ストックを活用した地域福祉サービス拠点の整備

TAKEDA@KYOTO UNIVERSITY

52

住宅政策の再編

居住基盤整備→ストックの再生、地域まちづくり
 ストック重視の視点：まちづくりの視点からみた公的住宅団地の再生（大規模団地の解体・再編）

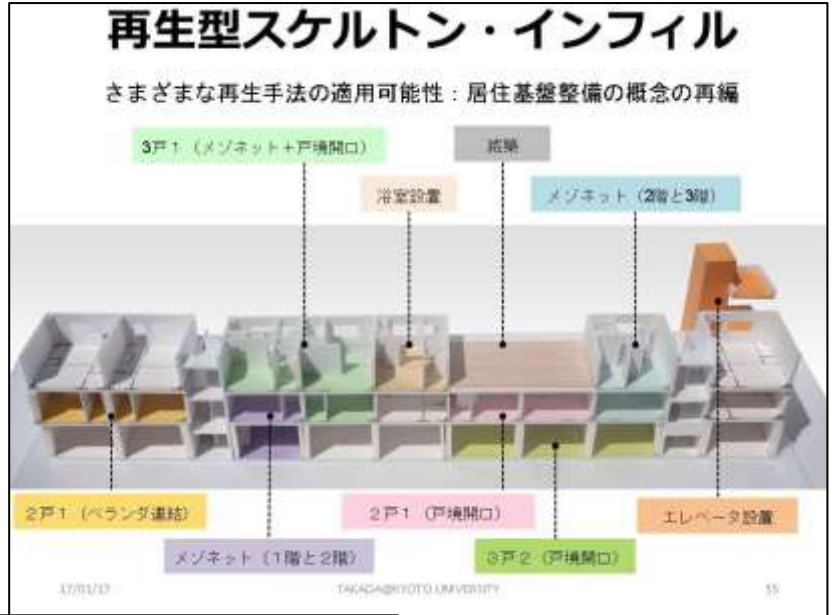


- ・地域重視の視点
- ・国の役割、自治体の裁量

54

◆堀川団地再生

堀川団地の再生にあたっては、スケルトン・インフィルの考え方を既存の住宅に当てはめていった。社会性が強くて維持すべきところはしっかりと維持し、逆に個人で、あるいは、市場のメカニズムを使って改修していくところは、個人の仕事をして、DIYの改修なんかを含めてやっていくという考え方で提案をした。



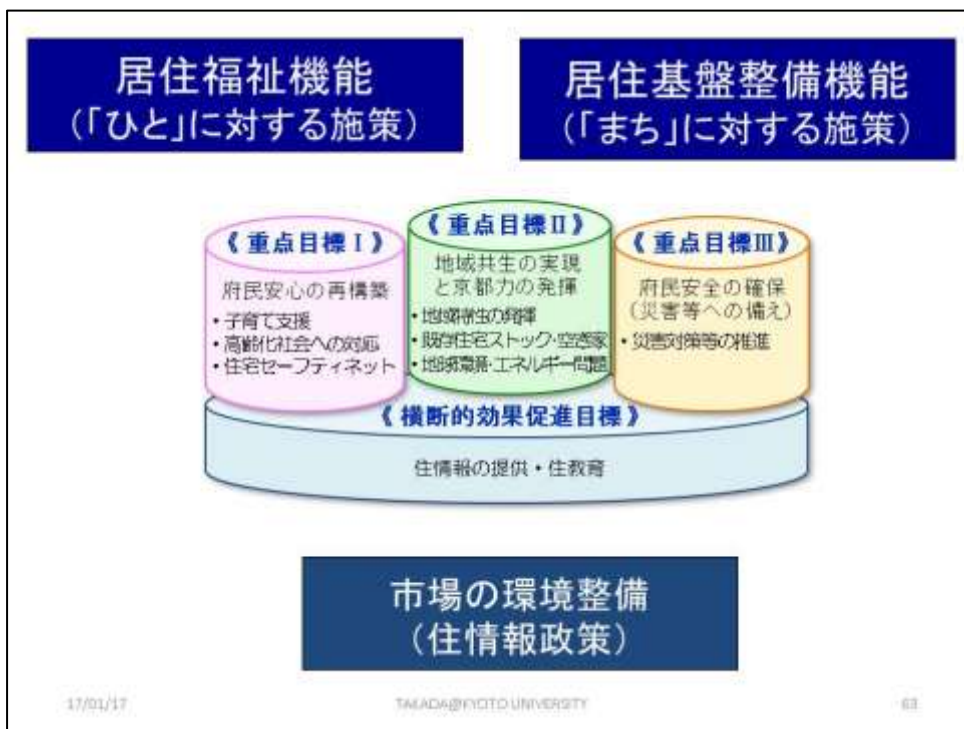
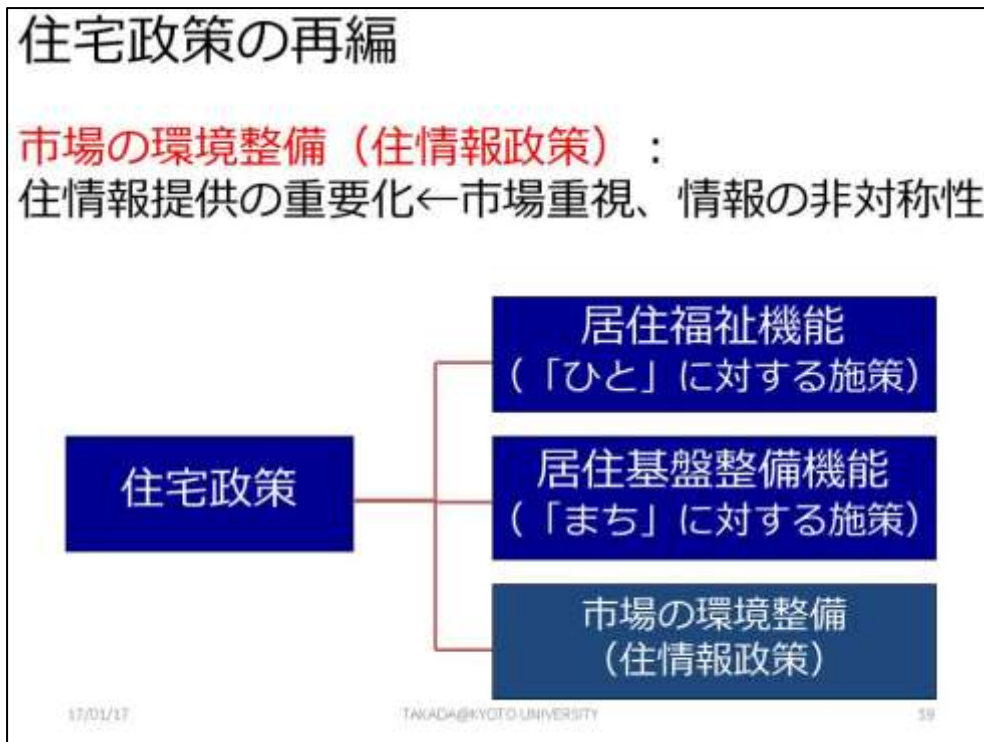
堀川団地リノベーション



堀川団地リノベーション



現在の住宅政策には、居住基盤政策と居住福祉政策、環境整備の3つの側面がある。
 居住福祉については、以前よりもう少し、住生活をより豊かにする、そういう概念として再定義していくことが必要であり、居住基盤整備のほうは、ストックの再生や地域のまちづくりに対しては公共の役割がまだまだあり、住宅供給の論理からまちづくりの論理にシフトしていくことが重要である。環境整備というのは、住まいに関する情報政策であり、消費者に対して住情報を提供する公的な支援をすることが重要と考える。



(2) 重要課題調査のための委員会

④足元の熱エネルギー資源を活用した低炭素まちづくり

(平成29年2月8日(水)開催)

■開催概要

再生可能エネルギーは、エネルギーの安定供給と地球温暖化対策の推進に向けて全国的に導入され、各地において太陽光をはじめ、風力や木質バイオマス、水力、地熱などの発電事業が実施されている。また、さまざまな技術開発が進み、都市部でも排熱や地下水など、未利用エネルギーを活用する先進的な取り組みなども進んでいる。

府においては、平成27年7月に「京都府再生可能エネルギーの導入等の促進に関する条例」を制定し、地域資源を活用した再生可能エネルギーの導入等に取り組んでいるところである。

今回の委員会では、技術開発が進む中で、他府県などで先進的に取り組まれている熱エネルギー資源の活用状況について伺い、今後の府内における実現可能性などについて議論を行った。

■参考人

大阪市立大学
複合先端研究機構
特命教授
中尾 正喜 氏



■出席理事者

公営企業管理監兼副部長、環境部副部長、環境部理事、
エネルギー政策課長、水環境対策課長、
エネルギー政策課担当課長、水環境対策課担当課長

【説明概要】

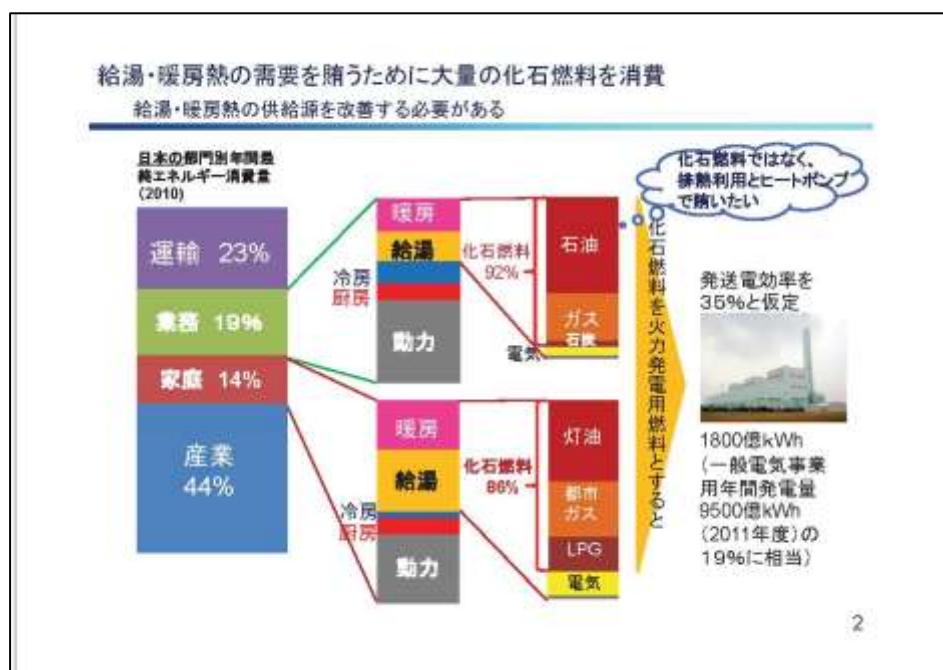
(本文中の図表は参考人作成資料より引用)

◆足元の熱エネルギーとは

私たちの身近にあるもので、まだまだ活用できる足元の熱エネルギーについて紹介する。大変有望な熱エネルギーのうち、一つは下水である。下水の配管のネットワークは明治以来ずっと築かれてきており、暖かい下水熱から熱をくみ上げて利用する使い方が一つ。もう一つは地下水熱。地下の砂れき層には水を通しやすいという性質があり、それを利用して温度が一定の地下水熱を利用するもの。そして、そのような未利用熱をうまく地域で活用するためには、その熱を欲しいところにうまく運んであげる必要があるが、そういう熱のネットワークをうまく形成する技術、この3つを御紹介する。

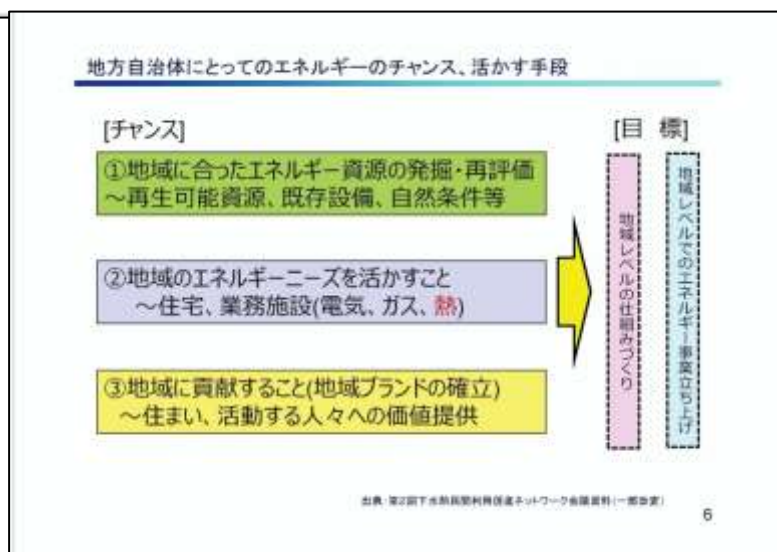
◆給湯・暖房熱の需要を賄うために大量の化石燃料を消費している

国のエネルギー消費量は「産業」、「家庭」、「業務」、「運輸」の4部門に分けられる。そのうち、「業務」と「家庭」の項目を見てみると、「暖房」と「給湯」の割合が大きいことがわかる。



◆地方自治体にとってエネルギーのチャンス、活かす手法

地域の熱資源がポイントになってくる。眠っている熱資源の発掘や再評価によって低炭素化に優れた地域エネルギーシステムの開発を進めることが重要である。



◆地方自治体にとって有力なポテンシャル～未利用熱

下水熱、地下水、地中熱などまだまだ未利用な熱が多い。

地方自治体にとって有力なポテンシャル～未利用熱

太陽光発電

廃棄物発電

風力発電

バイオマス発電

コジェネレーション

未利用熱利用(夏冷たく、冬暖かい)
(下水熱、地下水、地中熱等)

現状、注目度が低い(電気のほうに焦点が当たりがちのため)
しかしながら

[未利用熱の優れた点]

- ヒートポンプシステムと組み合わせると、非常に小さなランニングコストで長期にわたる熱エネルギー源が確保できる(再生可能エネルギーと同じ)。
- 地区内の熱エネルギー融通によってエネルギー消費の最適化、ピーク削減が実現。エネルギーコスト削減につながる。(政策補助金も適用可能)
- 共通して一定の水槽を持つことになるので、非常・災害時のレジリエンス(BCP)向上に大きく貢献する。

出典：第2回下水熱民間利用促進ネットワーク会議資料(一部改変) 8

◆再生可能エネルギーの種類と特徴

再生可能エネルギーの種類と特徴

- ・熱の消費は極力未利用熱で賄うのが基本
- ・未利用熱エネルギーに注目→熱源の温度が利用温度に満たない場合はヒートポンプを適用

再生可能エネルギー (安定)

エネルギー供給面からは、安定で制御可能なエネルギー源が望ましい

- 温度差エネルギー(利用太陽熱) → ヒートポンプ利用
- 太陽光発電 (太陽熱冷媒)
- バイオマス(熱/発電)
- 風力発電
- 圧電発電
- 中小水力発電
- 雷電子発電
- 雷水熱利用 (工場等排熱利用)
- 地熱発電
- 潮汐発電
- 地中熱発電
- 地中熱発電

不安定なエネルギー源の導入割合を増やすには蓄熱用・バックアップ電源が必要→コスト上昇

蓄熱技術：水は高比熱な蓄熱媒体であり、蓄熱水槽は蓄物用として普及している
蓄電技術：大容量は揚水式発電だが総合効率率は70%程度、NaS電池では80%、Li-Ion電池は高価

未利用エネルギー (不安定)

熱源の温度が利用温度帯に満たないケース

- 温度差エネルギー
下水・河川水
海水・地下水など
- 排熱エネルギー
工場や変電所、地下街、地下鉄など
- 廃棄物エネルギー
ごみ焼却など
- その他エネルギー
雷水熱・地中熱など

↓ ヒートポンプ技術の適用分野

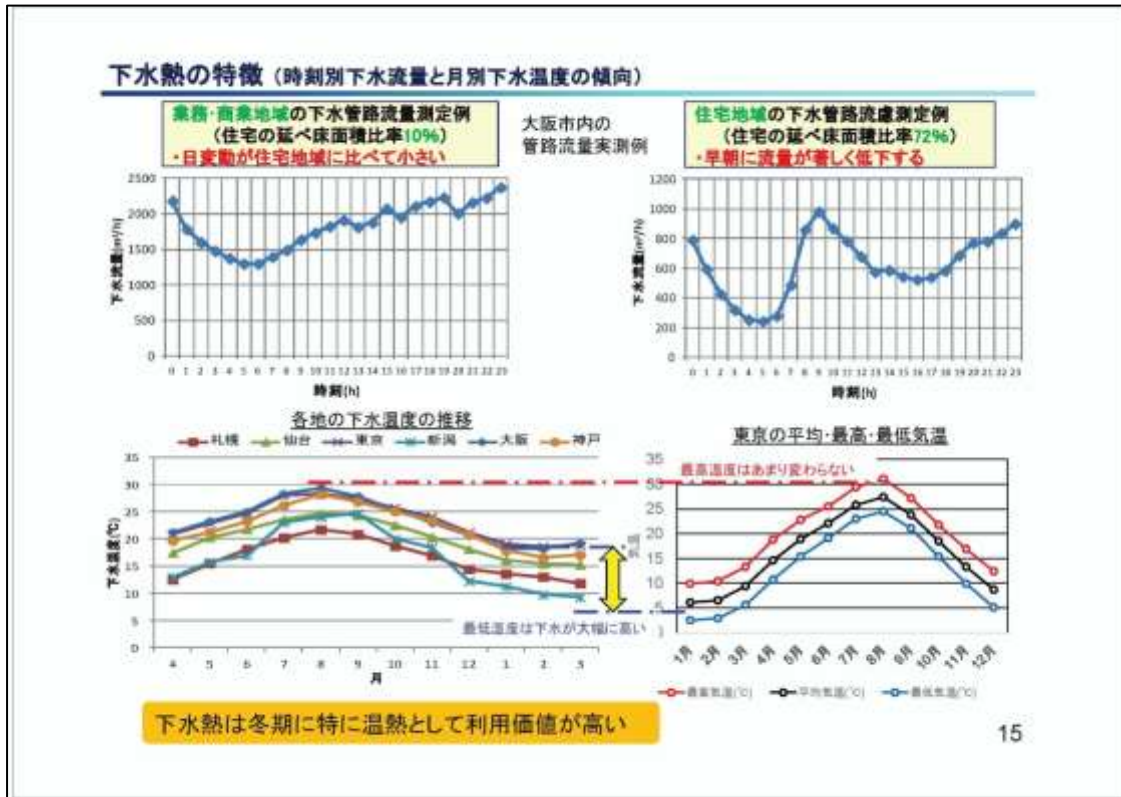
エネルギー消費内訳(集約用)

電力・熱利用	44%
給湯用	14%
暖房用	20%
その他冷房・排熱	22%

52%が熱需要 (13GJ/m²・年)

◆下水熱の特徴

例えば太陽光は、昼間は使えるが夜は使えないなどのデメリットがあるが、下水は冬でも16度から17度あり、また、随時ある程度の流量があることから、安定して採熱できることがメリットと言える。



◆下水熱の利用状況

これまでの下水熱の利用場所は下水処理場での所内利用などに限定されていた。また、下水道法では未処理水の排水管には工作物の設置が禁じられており、全国でも5事例にとどまっていた。



◆下水熱の利用促進に向けた国の取組

国土交通省においてさまざま改正が進んでおり、例えば、「都市の低炭素化の促進に関する法律」の成立により、民間事業者による下水熱利用のための未処理下水の取水が可能になった。ただし、これを実行するには自治体において「低炭素まちづくり計画」への記載が条件となっている。さらに、平成 27 年 5 月に下水道法も改正になり、民間事業者が下水管渠内に直接熱交換器を設置して採熱することが可能となった。どちらも非常に画期的なことで、やっと下水熱利用がこれから普及していく環境が整ったという段階である。しかし、まだまだ機器の普及が進んでおらず、補助金なしでは設置が難しいのが現状である。

下水熱利用促進に向けた国の取組み

下水熱の利用は、下水道管理者（地方公共団体）による所内利用や地域熱供給事業での活用にとどまっていたが、近年、国土省の主導による民間開放に向けた環境整備が進みつつある。

<国の主な取組内容>

H22年 5月	国土交通省成長戦略	下水熱の民間開放等による効果的なエネルギーマネジメントを推進
H23年 4月	都市再生特別措置法改正	民間事業者による下水熱利用のための未処理下水の取水に関する特例を創設（特定都市再生緊急整備地域11地域で活用が可能となる）。
H23年 8月	まちづくりと一体となった熱エネルギーの有効利用に関する研究会 中間とりまとめ	下水道事業と熱利用事業とのパッケージ化の推進。 未処理下水の熱利用拡大方針の検討。 下水熱利用に関する手続きやルールの明確化。
H24年 8月	都市の低炭素化の促進に関する法律成立	市街化区域等を有する1,190市町村において民間事業者による下水熱利用のための未処理下水の取水が可能となる（低炭素まちづくり計画への記載が条件）。
H24年 8月	下水熱利用推進協議会設置 (事務局：国土交通省下水道部)	下水熱利用の採算性向上に向けた情報・意見交換、課題の整理を行うことにより、下水熱利用推進策の方向性についてコンセンサスを形成。
H24年 12月	民間事業者による下水熱利用手続ガイドライン策定	処理水の他に未処理水（管路外熱交換器設置方式）も対象に加えて熱利用に係る手続きを明確化・各地方公共団体へ周知。
H25年 9月	下水熱利用プロジェクト構想構築支援分科会設置（事務局：国土交通省下水道部）	各地で検討されている下水熱利用プロジェクト構想を募集し、実現に向けた支援を実施。選定されたプロジェクトには、経産省、国土省、環境省の補助金に採択されやすくなる（都市鉄骨町プロジェクトが選定）。
H25年 9月	下水熱等未利用熱ポテンシャルマップ分科会設置（事務局：国土交通省下水道部）	マッピングモデル都市の選定（仙台市・神戸市・福岡市）とマップ作成手続きの整備。
H27年 5月	水防法等の一部を改正する法律案について	再生可能エネルギーの活用を促進するため、下水道の管渠内に民間事業者による熱交換器の設置することを可能とする規制緩和を行う。

これまで未処理水の利用は下水道法で禁じられていたが（処理水は法的規制なし）、都市再生特別措置法、都市低炭素化促進法、水防法に基づく特例により利用が可能になった。

22

◆下水熱利用導入事例

仙台市では商業店舗での給湯利用の事例や新潟市の歩道融雪事例、園芸ハウスの空調に利用した事例などがあるが、今後の展開としてスケールメリットを活かして経済性を改善できるよう、宿泊施設などの大規模熱需要施設の発掘が望まれる。

今後の展開

- 市場開発：宿泊施設など大規模熱需要施設の発掘が望まれる
⇒スケールメリットを生かして経済性改善
- 低コスト化：低コスト機器の開発、工事の習熟による施工費の低減

建築

給湯 (温浴施設) (プール)

暖房(冷房) (宿泊施設)

(老人福祉施設) (学校)

(集合住宅) (業務施設)

道路

融雪

産業用

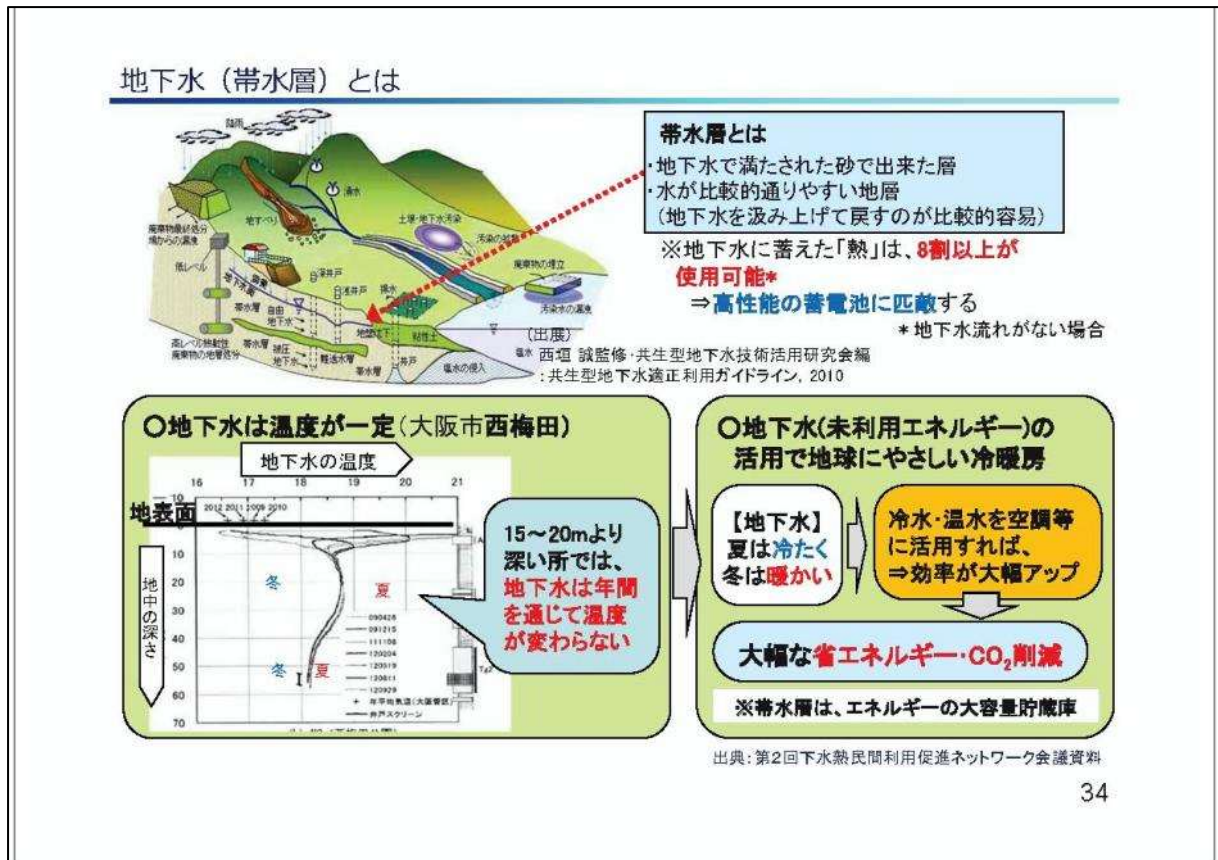
食品工場など

農業用

温室など

32

◆地下水熱利用



34

◆地下水利用の事例

大阪の「うめきた」で現在進行中のプロジェクトを紹介する。比較的地下水の流速の遅いところで、夏、冷房したときの排熱を地中にためておいて、冬にそのためた熱を暖房用にする、そういう季節間の熱利用である。それと併せて、これは世界でも唯一の技術だが、夏場に深夜電力を利用して、地下に冷水をため、昼間、それをくみ上げて冷房に利用する方式である。深夜電力を使って冷凍機を動かし、冷水をつくるということなので、昼間はポンプだけの動力で済む。そういう仕掛けを今、開発している。

帯水層の熱をためるといった技術に関しては、オランダやドイツがかなり先行している。ドイツのベルリンにある連邦議会では、上下二つの帯水層を利用して冷熱と温熱をそれぞれためてうまく使い分けるといったようなことをやっており、また、ストックホルムのアーランダ国際空港の暖房・冷房にも使われている。また、こういう帯水層を利用した蓄熱の最先進国であるオランダでは、都市内で温熱・冷熱をためているマップを作成し、互いにすみ分け、干渉しないようにするというようなことを行政側でコントロールしてやっているというふうに聞いている。

◆街区の新しい熱融通の仕組み

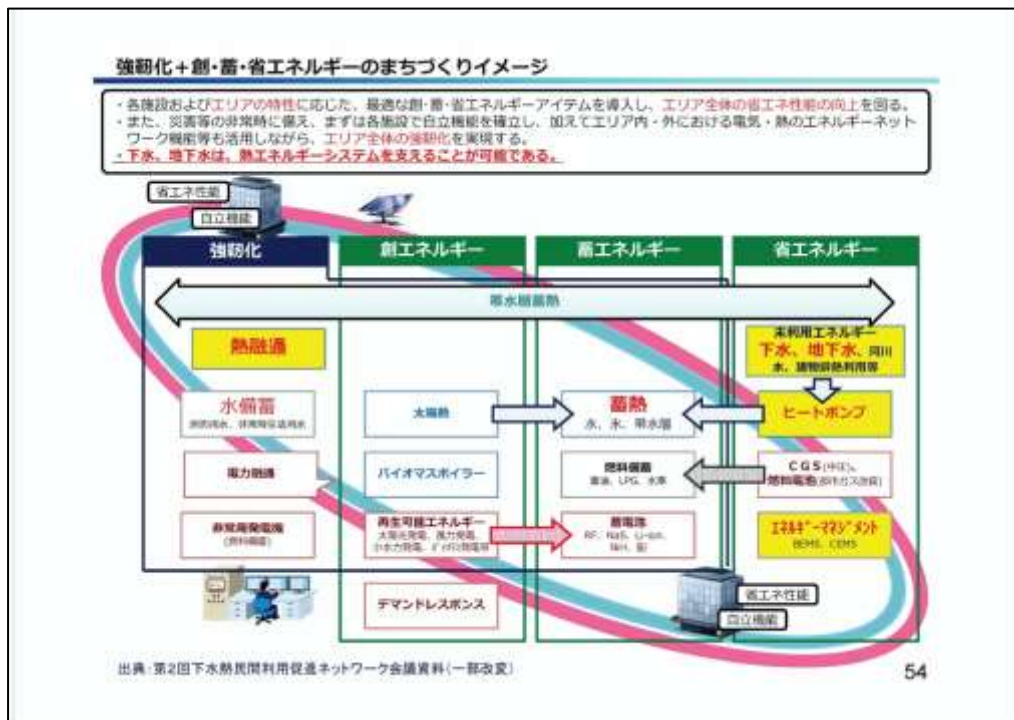
下水熱、帯水層をうまく使うために、自由自在に熱をやりとりできるような仕組みを構築することを目標としていて、これを熱版のスマートグリッドである「サーマル

グリッド」と名付けている。この技術についてはインテックス大阪で社会実装した。2014年と2015年に行われた同じイベントで比較すると、サーマルグリッドを入れて運転した2015年のトータルエネルギー費は2014年の約半分ぐらいになった。



◆強靱化+創・蓄・省エネルギーのまちづくりのイメージ

未利用熱をヒートポンプで活用しうまく融通させていく、これはエネルギー供給の強靱化にも役立つ。病院など、大規模災害があつてボイラーがとまってしまったときにどこか生きている設備があれば、熱を供給でき、強靱化にも寄与できるのではないかと考えている。



(2) 重要課題調査のための委員会

⑤北陸新幹線の整備について

(平成29年4月28日(金)開催)

■開催概要

本府では、整備が計画されている北陸新幹線の敦賀以西ルートについて、舞鶴市を經由する「小浜舞鶴京都ルート」や学研都市を經由する「南回りルート」を求めてきた。

昨年12月には、与党PT検討委員会が小浜市付近から京都駅を經由する「小浜京都ルート」が適切とする中間報告をまとめた。一方、3月には「京都－新大阪」間について、京田辺市（松井山手駅付近）を經由する「南回りルート」とする決定がなされた。

この決定を受け、府や地元の市町では、北陸新幹線は関西文化学術研究都市や府南部地域の発展はもとより、関西全体の将来の発展にも大きく寄与するものと期待が高まっている。今後、国においてルートや駅位置公表のための調査等が行われることから、京都府にとって、自然環境、生活環境、地域の安心安全と南部地域の活性化、学研都市の発展などとのバランスの取れたより効果が高いルートとなるよう求めていくこととしている。

委員会では、北陸新幹線の整備について伺い、議論を行った。

■出席要求理事者

建設交通部副部長、技監（土木担当）（交通基盤整備推進監兼務）、
交通政策課長、高速鉄道・公共交通ネットワーク担当課長

北陸新幹線敦賀・大阪間の整備について

- 1 整備新幹線とは
- 2 北陸新幹線について
- 3 北陸新幹線敦賀・大阪間のルートに係る調査について
- 4 与党整備新幹線建設推進プロジェクトチームへの中間報告
- 5 北陸新幹線京都・新大阪間のルートに係る調査について
- 6 与党整備新幹線建設推進プロジェクトチームへの最終報告
- 7 整備スケジュールについて
- 8 整備新幹線の費用負担について
- 9 平成29年度の取組

北陸新幹線敦賀・大阪間の整備について

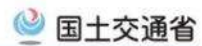
建設交通部

平成29年4月28日



1 整備新幹線とは

公共事業関係費における鉄道関係予算(平成28年度)

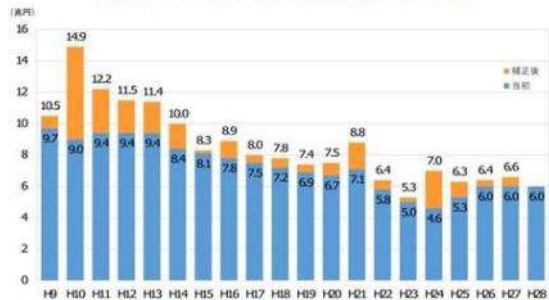


一般会計歳出における公共事業関係費(平成28年度)



出典:「財務省「平成28年度予算のポイント」(政府案)

公共事業関係費の(政府全体)の推移



※本表は、予算ベースである
※平成21年度は減額補正後(執行停止分)の値
※平成26年度は社会資本整備事業特別会計の廃止に伴う経理上の変更分(6,167億円)を含む

公共事業関係費における鉄道関係予算(平成28年度)

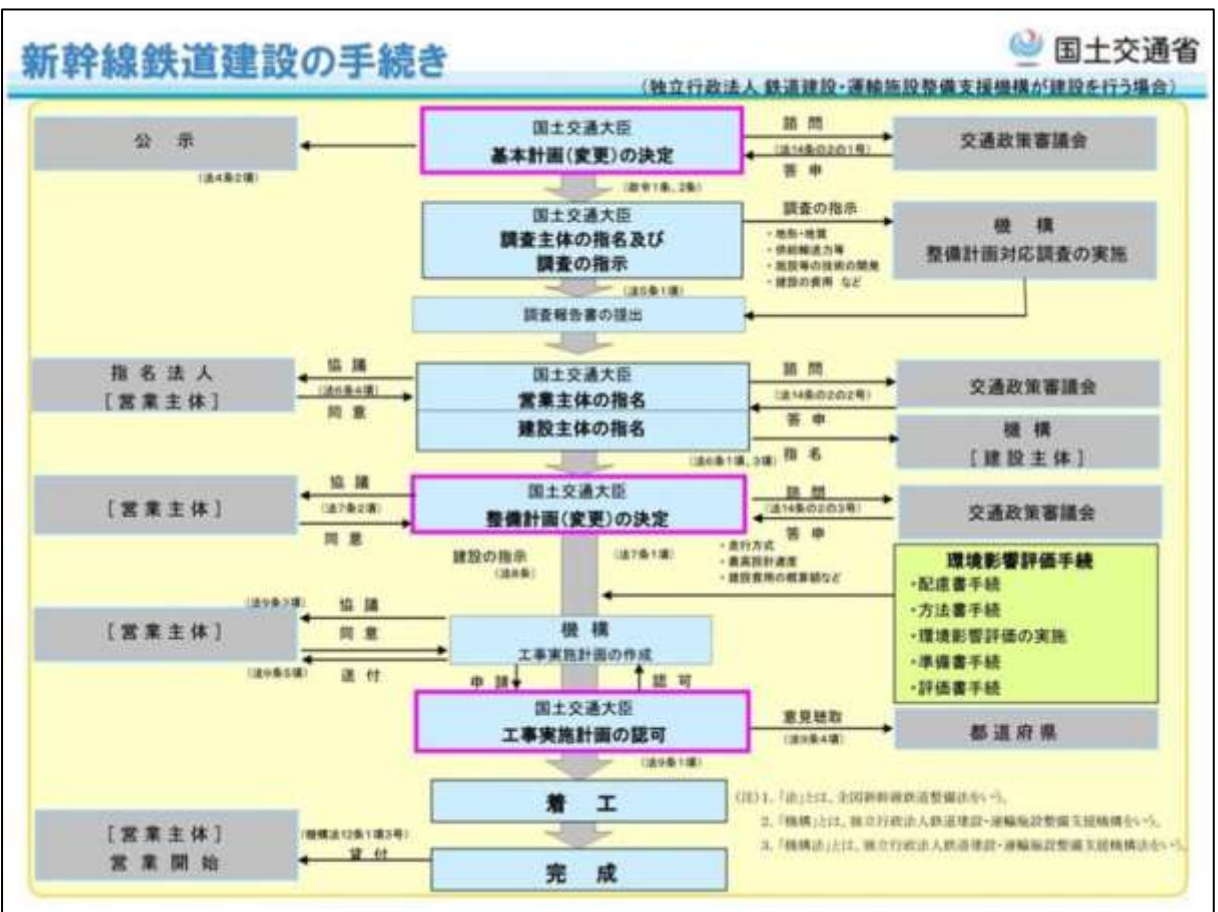
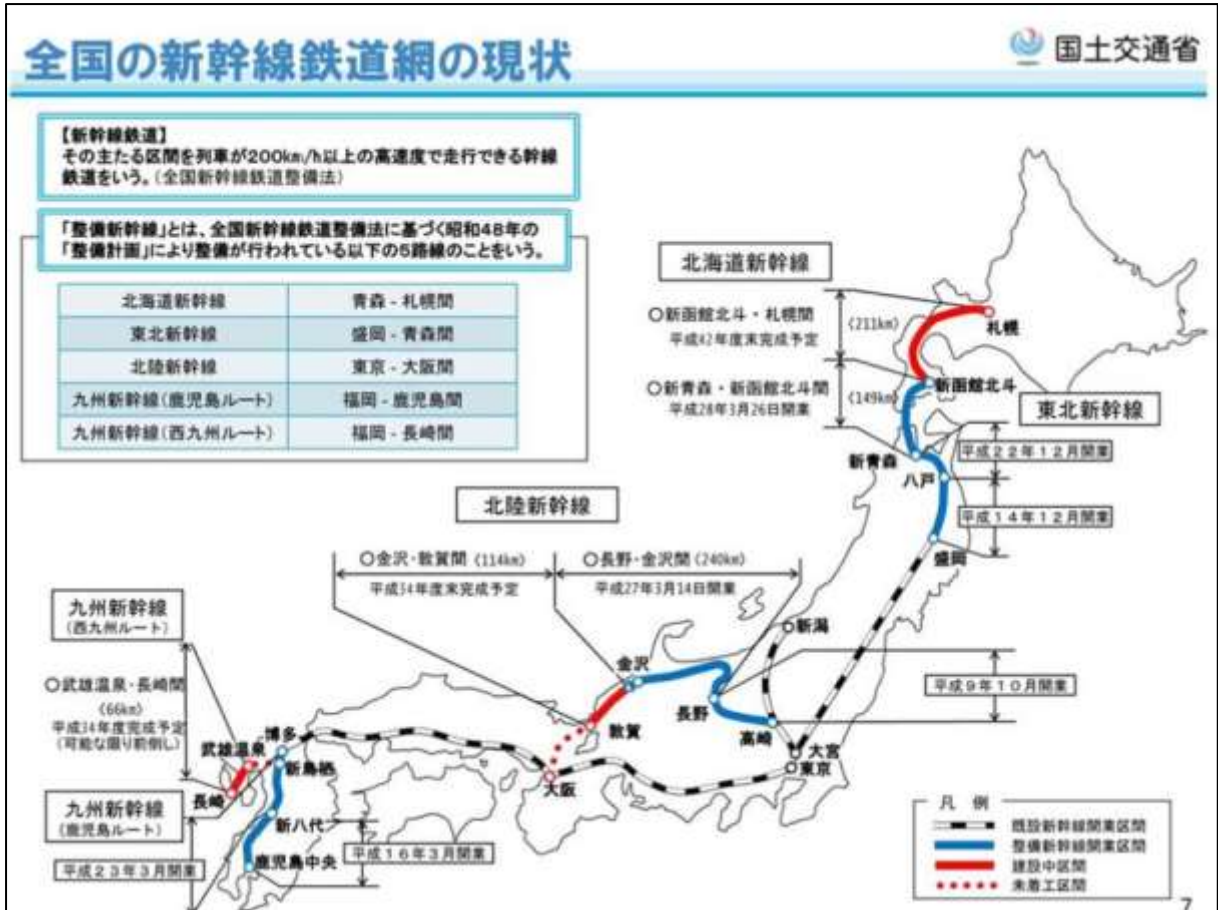


【鉄道関係予算】
新幹線 755億円
都市幹線鉄道 237億円

鉄道関係予算(公共)の推移



(注)種数総数によりは、一致しない場合がある。



新幹線鉄道の建設に関する整備計画

国土交通省

○昭和48年11月13日決定

種別線	区間	走行方式	最高設計速度	建設に要する費用の概算額 (車両費を含む)	建設主体	その他必要な事項	
						主要な経路地	その他
東北新幹線	盛岡市・青森市	粘着駆動による電車方式	200 km/h	3,300 億円	日本国有鉄道	八戸市附近	
北海道新幹線	青森市・札幌市	粘着駆動による電車方式	200 km/h	6,300 億円	日本鉄道建設公団	函館市附近 小樽市附近	1. 北海道新幹線は、津軽海峡部において、青函ずい道を津軽海峡線と共用する。 2. 建設に要する費用の概算額には津軽海峡線の工事費は含まない。
北陸新幹線	東京都・大田市	粘着駆動による電車方式	200 km/h	11,700 億円	日本鉄道建設公団	長野市附近 富山市附近 小浜市附近	東京都・高崎市間は上越新幹線と共用する。
九州新幹線	福岡市・鹿児島市	粘着駆動による電車方式	200 km/h	4,450 億円	日本国有鉄道	熊本市附近 川西市附近	
九州新幹線	福岡市・長崎市	粘着駆動による電車方式	200 km/h	2,150 億円	日本国有鉄道	佐賀市附近	1. 九州新幹線(福岡市・鹿児島市間)と筑豊平野で分岐するものとし、福岡市・分岐点間は共用する。 2. 建設に要する費用の概算額には、九州新幹線(福岡市・鹿児島市間)との共用部分は含まない。

(注) 建設に要する費用の概算額には利息を含まない。

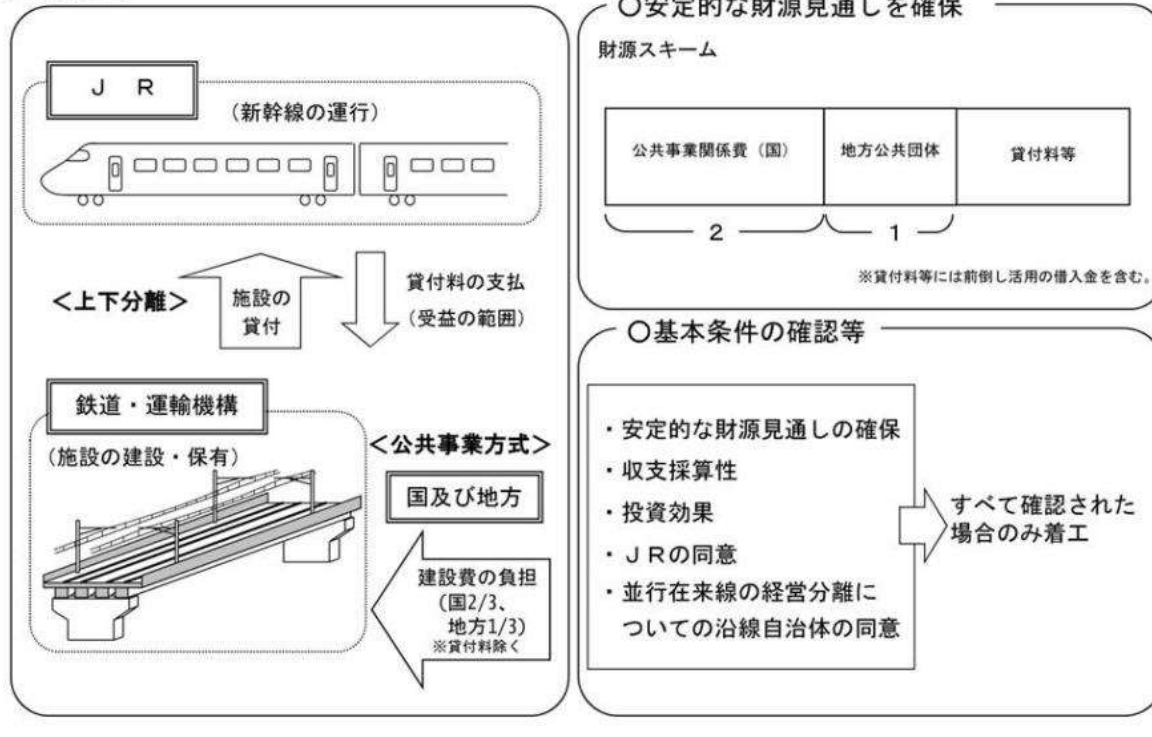
整備新幹線に係る主な経緯

国土交通省

昭和45年(1970年)5月	全国新幹線鉄道整備法制定
47年(1972年)	基本計画決定
48年(1973年)11月	整備計画決定
62年(1987年)4月	国鉄分割民営化
平成元年(1989年)8月	北陸新幹線(高崎・軽井沢間)着工
3年(1991年)9月	東北新幹線(盛岡・八戸間)、北陸新幹線(軽井沢・長野間)、九州新幹線(八代・西鹿児島間)着工
4年(1992年)8月	北陸新幹線(石動・金沢間)着工
5年(1993年)10月	北陸新幹線(糸魚川・魚津間)着工
9年(1997年)10月	北陸新幹線(高崎・長野間)開業
10年(1998年)3月	東北新幹線(八戸・新青森間)、北陸新幹線(長野・上越間)、九州新幹線(船小屋・新八代間)着工
13年(2001年)5月	北陸新幹線(上越・糸魚川間、新黒部・富山間)着工
6月	九州新幹線(博多・船小屋間)着工
14年(2002年)12月	東北新幹線(盛岡・八戸間)開業
16年(2004年)3月	九州新幹線(新八代・鹿児島中央間)開業
17年(2005年)4月	北海道新幹線(新青森・新函館北斗間)、北陸新幹線(富山・金沢間及び福井駅部)着工
22年(2010年)12月	東北新幹線(八戸・新青森間)開業
23年(2011年)3月	九州新幹線(博多・新八代間)開業
12月	新規着工3区間の着工を決定(政府・与党確認事項) ○北海道新幹線(新函館北斗・札幌間) ○北陸新幹線(金沢・敦賀間) ○九州新幹線(武雄温泉・長崎間)
24年(2012年)6月	北海道新幹線(新函館北斗・札幌間)、北陸新幹線(金沢・敦賀間)、九州新幹線(武雄温泉・長崎間)着工
27年(2015年)1月	新規着工3区間の開業前倒しを決定(政府・与党申合せ) ○北海道新幹線(新函館北斗・札幌間) : 平成47年度末開業→平成42年度末開業(5年前倒し) ○北陸新幹線(金沢・敦賀間) : 平成37年度末開業→平成34年度末開業(3年前倒し) ○九州新幹線(武雄温泉・長崎間) : 平成34年度開業(可能な限り前倒し)
3月	北陸新幹線(長野・金沢間)開業
28年(2016年)3月	北海道新幹線(新青森・新函館北斗間)開業

整備新幹線の整備方式について(上下分離)

【整備方式】



2 北陸新幹線について

新幹線鉄道の建設に関する整備計画

○昭和48年11月13日決定 (北陸新幹線のみ抜粋)

建設線	区間	走行方式	最高設計速度	建設に要する費用の概算額 (車両費を含む)	建設主体	その他必要な事項	
						主要な経路地	その他
北陸新幹線	東京都・大阪市	粘着駆動による電車方式	200 km/h	11,700 億円	鉄道・運輸機構	長野市附近 富山市附近 小浜市附近	東京都・高崎市間は上越新幹線を共用する。

(注1) 建設に要する費用の概算額には利子を含まない。
 (注2) 鉄道・運輸機構の正式名称は、鉄道建設・運輸施設整備支援機構。





3 北陸新幹線敦賀・大阪間のルートに係る調査について

北陸新幹線敦賀・大阪間のルートに係る調査について

平成28年11月11日
国土交通省鉄道局

国土交通省
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

検討結果一覧

検討ルート	①小浜舞鶴京都ルート	②小浜京都ルート	③米原ルート
駅の設定	敦賀-小浜市附近(東小浜)-舞鶴市附近(東舞鶴)-京都-新大阪	敦賀-小浜市附近(東小浜)-京都-新大阪	敦賀-米原
建設延長	約190km	約140km	約50km
概算建設費(H28.4価格)	約25,000億円	約20,700億円	約5,900億円
想定工期	15年	15年	10年
所要時間			
敦賀・新大阪間	約1時間0分	約43分	約1時間7分
福井・新大阪間	約1時間7分	約55分	約1時間17分
金沢・新大阪間	約1時間31分	約1時間19分	約1時間41分
運賃・料金			
敦賀・新大阪間	6,460円	5,380円	6,560円
福井・新大阪間	8,420円	6,460円	9,780円
金沢・新大阪間	10,140円	8,740円	11,190円
輸送密度(開業初年度)	約34,700人キロ/日・km (敦賀・新大阪間)	約41,100人キロ/日・km (敦賀・新大阪間)	約36,100人キロ/日・km (敦賀・米原間)
総便益(B)	約7,100億円	約8,600億円	約5,300億円
総費用(C)	約9,700億円	約8,000億円	約2,400億円
B/C	0.7	1.1	2.2

注:平成43年着工を想定。
注:概算建設費、想定工期等は、今後の精査、関係者間の調整により、変更となる可能性がある。
注:所要時間は、各区間の「かがやき」タイプによる時分を表記。
注:運賃・料金は、開業済みの新幹線と同様の運賃・料金体系としている。

検討結果一覧(参考ケース:関西文化学術研究都市経由)

ケース	関西文化学術研究都市経由	
	①-2 小浜舞鶴京都ルート	②-2 小浜京都ルート
検討ルート		
駅の設定	敦賀-小浜市附近(東小浜)-舞鶴市附近(東舞鶴)-京都-学研都市附近(精華・西木津地区)-新大阪	敦賀-小浜市附近(東小浜)-京都-学研都市附近(精華・西木津地区)-新大阪
建設延長	約200km	約150km
概算建設費(H28.4価格)	約26,700億円	約22,900億円
想定工期	15年	15年
所要時間		
敦賀・新大阪間	約1時間3分	約46分
福井・新大阪間	約1時間10分	約58分
金沢・新大阪間	約1時間34分	約1時間22分
運賃・料金		
敦賀・新大阪間	6,780円	5,700円
福井・新大阪間	8,420円	6,780円
金沢・新大阪間	10,360円	8,740円
輸送密度(開業初年度) (敦賀・新大阪間)	約32,300人キロ/日・km	約38,600人キロ/日・km
総便益(B)	約6,600億円	約8,200億円
総費用(C)	約10,300億円	約8,900億円
B/C	0.6	0.9

注:平成43年着工を想定。
注:概算建設費、想定工期等は、今後の精査、関係者間の調整により、変更となる可能性がある。
注:所要時間は、各区間の「かがやき」タイプによる時分を表記。
注:運賃・料金は、開業済みの新幹線と同様の運賃・料金体系としている。

費用対効果の計算において定量的に算入されない要素について

検討ルート	①小浜舞鶴京都ルート	②小浜京都ルート	③米原ルート	①-②、②-③ 【参考】関西文化学術研究都市経由
各ルートの特性	・北陸圏と京都・大阪間の移動において、乗換が必要ないが、小浜京都ルートに比べ、走行距離及び所要時間は長い。	・北陸圏と京都・大阪間の移動において、乗換が必要なく、かつ、走行距離及び所要時間は短い。	・北陸圏と京都・大阪間の移動において、米原駅での乗換が必要となるため、所要時間は長い。	・①②のルートに比べ、走行距離及び所要時間は長い。 (・ルートの一部に奈良県域を含む)
地域活性化(地域開発効果)への貢献	・舞鶴市・小浜市付近が、関西中心部からの通勤圏内となり、地域開発効果が期待される。 【舞鶴市】 人口:約8.9万人 製造品出荷額:約1,431億円 【小浜市】 人口:約3.1万人 製造品出荷額:約347億円	・小浜市付近が、関西中心部からの通勤圏内となり、地域開発効果が期待される。 【小浜市】 人口:約3.1万人 製造品出荷額:約347億円	・米原駅の交通結節点としての機能が強化され、地域開発効果が期待される。 【米原市】 人口:約4.0万人 製造品出荷額:約4,460億円	・関西文化学術研究都市の街づくり、産業立地等が進む可能性がある。 【精華町】 人口:約3.6万人 製造品出荷額:約177億円
他の新幹線ネットワークとの接続による社会・経済的意義	・敦賀～舞鶴間が新幹線で接続されることにより、日本海側の高速交通ネットワーク形成に資する(上越市～舞鶴市:約370km)。 ・基本計画路線と一部区間を共用できる可能性がある。	・敦賀～小浜間が新幹線で接続されることにより、日本海側の高速交通ネットワーク形成に資する(上越市～小浜市:約330km)。	・北陸圏と中京圏の高速交通ネットワーク形成に資する。	
幹線鉄道の多重化	・東京・大阪間において、東海・東南海・南海地震等に対する新幹線鉄道ネットワークの多重化に資する。			

出典) 舞鶴市、小浜市、米原市、精華町の人口:H22国勢調査 製造品出荷額:H26工業統計表

検討に当たっての主な前提条件

(参考)

項目	前提条件
検討ケース	① 小浜舞鶴京都ルート ② 小浜京都ルート ③ 米原ルート ※①および②については、京都・新大阪間については、関西文化学術研究都市付近を経由するルートについても参考として調査
検討手法	・需要予測:過去の交通政策審議会で用いられた四段階推計法を適用。 ・費用便益分析:鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル(平成24年改訂版)を基に検討。
将来人口	「日本の地域別将来推計人口」(国立社会保障・人口問題研究所、平成25年3月)等を使用。
経済成長	平成42年度までは直近10年間の実質GDPの平均変化量を加算して予測。 平成42年度以降は一定値と設定。
交通統計データ	第5回全国幹線旅客純流動調査(平成22年度調査)を使用。
運賃・料金	既着工区間及び未着工区間の運賃・料金は開業済みの新幹線と同様の運賃・料金体系になると仮定。航空については実勢運賃を基に設定。 需要予測に際しては消費税10%を考慮した運賃・料金水準を設定。
概算建設費の算出方法	トンネル・高架橋等の延長を設定し、北陸新幹線(金沢～敦賀間)の実績等を基に、概算建設費を算出している。 ※今後、現地の調査や概略設計、施工方法等の検討を踏まえて精査する中で変更の可能性がある。

概算建設費算出の考え方

(参考)

基本事項

- トンネル・高架橋等の延長を設定し、北陸新幹線(金沢・敦賀間)の実績等を基に、概算建設費を算出。
- 価格年次は平成28年4月価格。消費税は10%を考慮。

駅の設定

- 駅部の費用算出に当たっては、以下の通り、地上駅と地下駅を想定。
地上駅:小浜市附近駅(東小浜)、舞鶴市附近駅(東舞鶴)、
関西文化学術研究都市附近駅(精華・西木津地区)、米原駅
地下駅:京都駅、新大阪駅

トンネル区間の設定

- 山間部は山岳トンネルを想定。
- 都市部地下はシールドトンネルを想定。

用地取得費等の設定

- 公示地価を参考にして、用地取得費等を想定。
- 過去の実績を考慮して、建物補償費等を想定。

※今後、現地の調査や概略設計、施工方法等の検討を踏まえて精査する中で変更の可能性がある。

7

○北陸新幹線(敦賀・大阪間)ルートイメージ図



4 与党整備新幹線建設推進プロジェクトチームへの中間報告

(参考) 与党整備新幹線建設推進プロジェクトチームへの中間報告(H28/12/14)

平成28年12月14日

与党整備新幹線建設推進プロジェクトチームへの中間報告

北陸新幹線敦賀・大阪間整備検討委員会

北陸新幹線敦賀・大阪間整備検討委員会(以下「本委員会」という。)においては、本年4月に「中間とりまとめ」を行い、11月にこれを踏まえた調査結果が国土交通省から示されたことを受け、関係地方自治体、JR及び有識者からのヒアリングや委員間での議論を行った結果、下記の事項を、与党整備新幹線建設推進プロジェクトチームに対して報告する。

なお、本委員会において行われた議論の内容を、別紙のとおり、併せて報告する。

記

1. 結論

北陸と関西の間の移動の速達性、利用者の利便性等を総合的に勘案し、敦賀駅-小浜市(東小浜)附近-京都駅-新大阪駅を結ぶルート(小浜京都ルート)が適切である。

なお、京都-新大阪間については、事業費等の観点からは北回りのルートが優位である一方、既存の鉄道ネットワークとの接続、地域開発の潜在力等の観点からは、南回りのルートも有望と考えられる。この南回りのルートについては、国土交通省に求めた追加調査が継続中であることから、その結果を踏まえ、引き続き、本委員会において検討を進める。

2. 今後の整備に向けて

① 一日も早い着工に向けては、建設主体である鉄道建設・運輸施設整備支援機構においては、平成29年度当初より、駅・ルート公表に向けた詳細調査を開始し、駅・ルートの公表後は、環境影響評価の手続きを進めるべきである。

また、北陸新幹線敦賀・大阪間の整備効果を十分に発揮させるためには、予算額を大幅に増額し、早期の全線開通が必須である。駅・ルート公表に向けた詳細調査、環境影響評価の間、与党においては整備財源の確保のための検討を行う必要がある。

② 新たな区間の着工については、安定的な財源見通しを確保し、収支採算性、投資効果等を十分に吟味するとともに、JRの同意、並行在来線の経営分離についての沿線地方公共団体の同意を確認する等、従来の基本条件が整えられていることを確認することが必要である。その際、国民の税負担を最小限とする観点から、事業の収益から生まれる賃付料の前倒しの活用も含め、最大限確保する等の措置を講ずる必要がある。

また、並行在来線の取扱いは関係地方自治体の関心事項であり、新幹線が通らない県内の在来線の経営分離は現在の自治体の意向を前提とすべきものである。営業主体であるJR西日本においては、これを踏まえて、着工までの間に沿線自治体の意向を確認し、適切な検討が行われることを強く希望する。

(参考) 与党整備新幹線建設推進プロジェクトチームへの中間報告(H28/12/14)【別紙】

(別紙)

検討委員会における議論の概要

1. 北陸新幹線の3ルートについて

① 小浜舞鶴京都ルート

- ・ 京都府から「地域経済効果が大きく、京都府北部地域、日本海側の大きな発展に資する」旨の賛意が示された。
- ・ また、委員より、「太平洋側と日本海側の均衡ある発展の観点からは、日本海側のネットワーク整備は重要な課題である。」「建設費が最も高い。」「北陸から京都・大阪までの所要時間が小浜京都ルートより長い。」「B/Cが1を下回る。」「小浜ルートの延伸で行うべき。」という議論もなされた。

② 小浜京都ルート

- ・ 福井県及び富山県から「北陸から京都・大阪までの移動について、乗換えが無く、所要時間が最短で、運賃・料金も安い。また、リダンダンシーの確保にも資する。更に整備計画にも沿ったルートである。」旨、石川県からは「営業主体であるJR西日本が提案するルートであり、また北陸3県の足並み揃う。速達性にも優れる。」旨の賛意が示された。
- ・ 営業主体であるJR西日本から「乗換えがなく、所要時間が最短で、運賃・料金も安く、総便益が最も高い。整備計画にも沿ったルートである。」旨の賛意が示された。
- ・ また、委員より、「北陸3県の主張のとおり、速達性、利便性に優れるルートである。」「米原ルートと比較して、建設費が大きく、想定工期も長い。」という議論もなされた。

③ 米原ルート

- ・ 滋賀県から、「工期が短く、建設費が低廉で、費用対効果が最も優れている。また、中京圏へのアクセスも便利である」旨の賛意が示された。

- ・ 北陸3県からは「北陸と中京圏のアクセスの確保は重要である」旨の意見が示された。
- ・ また、委員より「北陸と中京圏のアクセスの確保は重要である」「工期が短く、建設費が安く、費用対効果に優れたルートである」「米原駅での乗換えは、北陸と京都・大阪間の利用者にとって不便をもたらす。また、中京圏へのアクセスについては、米原ルートでなくとも対応可能。」「乗入れの可能性についてはよく調査すべき。」との議論もなされた。

2. 関西文化学術研究都市を経由するルート(参考)について

- ・ 北陸3県から、「(北回りルートに比べ、)時間短縮効果が小さく、北回りの方が良い。」旨の意見が示された。
- ・ 奈良県から、「奈良県を通るルートは受け入れられない」旨の意見が示された。
- ・ 一方で、京都府から「地域経済効果が大きく、関西文化学術研究都市が近畿の発展のハブとなる。」「奈良県を通らない京田辺ルートでは速達性でも北回りと同様ではないか。」等の意見が示された。

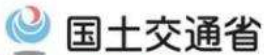
3. その他

- ・ 新幹線ネットワークは、その整備により地域に大きな経済効果をもたらすものである。新幹線については、北陸新幹線敦賀以西の早期開業を図ることが優先課題である一方、その次の課題として、国土の総合的な発展、あるいはリダンダンシーの確保のためにも、関西国際空港へのアクセスを含め四国新幹線、舞鶴を経て日本海に至る山陰新幹線、北陸・中京新幹線等の基本計画路線等の整備計画化、北陸と中京圏のアクセス機能の確保を始め、幹線鉄道ネットワークの将来の実現に向けて検討に着手することが必要である。

5 北陸新幹線京都・新大阪間のルートに係る調査について

北陸新幹線京都・新大阪間の ルートに係る調査について

平成29年3月7日
国土交通省鉄道局



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

検討結果

(平成28年11月11日公表)

検討ルート	南回り(京田辺ルート) 松井山手駅附近経由	北回り
駅の設定	敦賀~小浜市附近(東小浜)-京都-京田辺市附近(松井山手)-新大阪	敦賀~小浜市附近(東小浜)-京都-新大阪
建設延長	約143km	約140km
概算建設費(H28.4価格)	約21,000億円	約20,700億円
想定工期	15年	15年
所要時間		
敦賀~新大阪間	約44分	約43分
福井~新大阪間	約55分	約55分
金沢~新大阪間	約1時間20分	約1時間19分
運賃・料金		
敦賀~新大阪間	5,700円	5,380円
福井~新大阪間	6,480円	6,480円
金沢~新大阪間	8,740円	8,740円
輸送密度(開業初年度)	約40,400人キロ/日・km (敦賀~新大阪間)	約41,100人キロ/日・km (敦賀~新大阪間)
総便益(B)	約8,500億円	約8,600億円
総費用(C)	約8,100億円	約8,000億円
B/C	1.1(1.05)	1.1(1.08)

注:平成43年着工を想定。
注:建設延長、概算建設費、想定工期等は、今後の調査、関係者間の調整により、変更となる可能性がある。

注:所要時間は、各区間の「かがやき」タイプによる時分を表記。
注:運賃・料金は、開業済みの新幹線と同様の運賃・料金体系としている。

(参考) 検討結果

(平成28年11月11日公表)

検討ルート	(参考) 南回り(京田辺ルート) 新田辺駅・京田辺駅附近経由	(参考) 南回り 精華・西木津地区経由
駅の設定	敦賀-小浜市附近(東小浜)-京都-京田辺附近(新田辺・京田辺)-新大阪	敦賀-小浜市附近(東小浜)-京都-学研都市附近(精華・西木津地区)-新大阪
建設延長	約146km	約151km
概算建設費(H28.4価格)	約22,600億円	約22,900億円
想定工期	15年	15年
所要時間		
敦賀・新大阪間	約44分	約46分
福井・新大阪間	約56分	約58分
金沢・新大阪間	約1時間20分	約1時間22分
運賃・料金		
敦賀・新大阪間	5,700円	5,700円
福井・新大阪間	6,460円	6,780円
金沢・新大阪間	8,740円	8,740円
輸送密度(開業初年度)	約39,900人キロ/日・km (敦賀・新大阪間)	約38,600人キロ/日・km (敦賀・新大阪間)
総便益(B)	約8,500億円	約8,200億円
総費用(C)	約8,800億円	約8,900億円
B/C	1.0未満(0.97)	0.9(0.93)

注:平成43年着工を想定。
注:建設延長、概算建設費、想定工期等は、今後の精査、関係者間の調整により、変更となる可能性がある。

注:所要時間は、各区間の「かがやき」タイプによる時分を表記。
注:運賃・料金は、開業済みの新幹線と同様の運賃・料金体系としている。

2

費用対効果の計算において定量的に算入されない要素について

検討ルート	南回り(京田辺ルート) 松井山手駅附近経由	北回り
各ルートの特性	<ul style="list-style-type: none"> ・北回りと比較し、走行距離はやや増加する(+約3km)ものの、所要時間は北回りとほぼ同等(+約30秒)である。 ・京都・新大阪間に中間駅を設置。 	<ul style="list-style-type: none"> ・南回りと比較し、走行距離及び所要時間は短い。 ・京都・新大阪間に中間駅は設置しない。
既存の鉄道ネットワークとの接続	<ul style="list-style-type: none"> ・中間駅設置により、JR片町線(学研都市線)と接続。 	<ul style="list-style-type: none"> ・中間駅設置による、既存の鉄道ネットワークとの接続はない。
地域開発の潜在力	<ul style="list-style-type: none"> ・関西文化学術研究都市及び京都府南部地域へのアクセスが、既存の鉄道ネットワークとの接続等により改善されることで、これらの地域の街づくり、産業立地等が進む可能性がある。 <p>【京田辺市】 人口:約7.1万人 製造品出荷額:約1.876億円</p>	—

出典) 京田辺市の人口:H27国勢調査 製造品出荷額:H26工業統計表



6 与党整備新幹線建設推進プロジェクトチームへの最終報告

平成29年 3月15日

与党整備新幹線建設推進プロジェクトチームへの最終報告

北陸新幹線敦賀・大阪間整備検討委員会

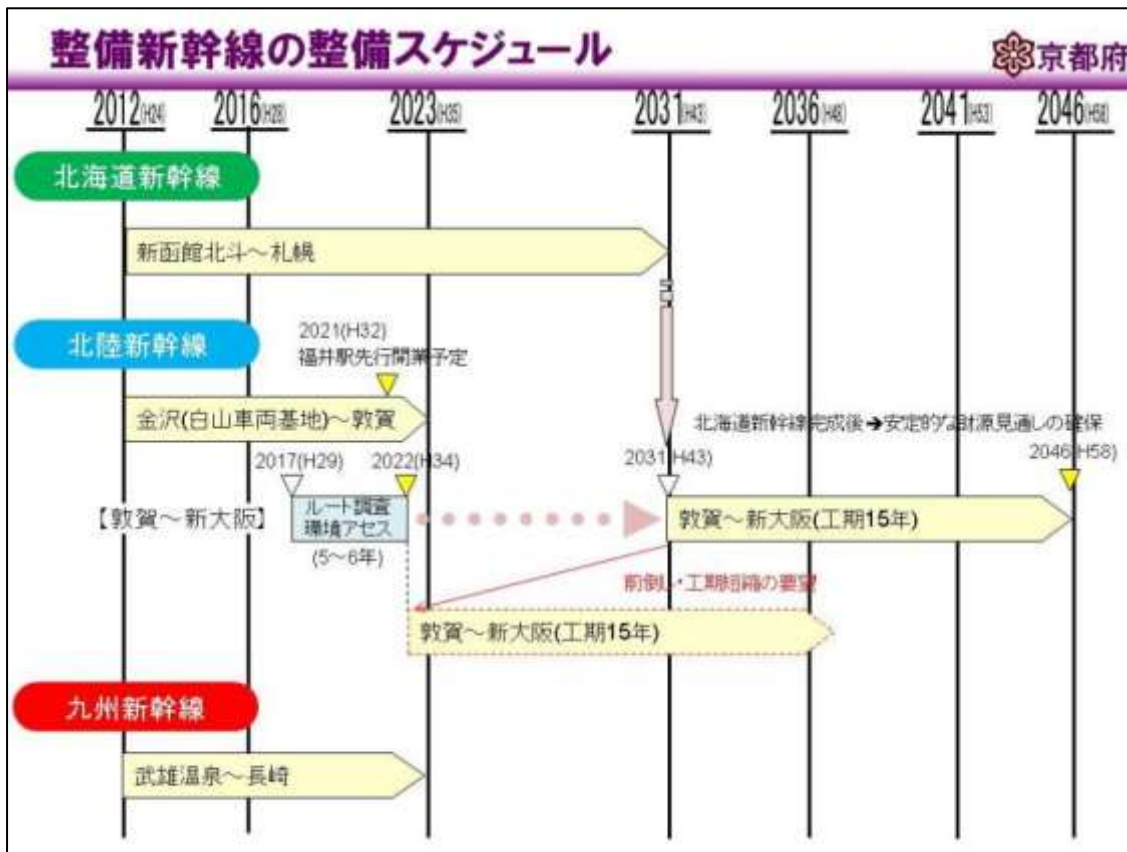
北陸新幹線敦賀・大阪間整備検討委員会においては、京都・新大阪間の南回りのルートに関する追加調査の結果が3月7日に国土交通省から示されたことを受け、関係地方自治体、JRからのヒアリングや委員間での議論を行った結果、昨年12月の「与党整備新幹線建設推進プロジェクトチームへの中間報告」に加え、与党整備新幹線建設推進プロジェクトチームに対して、下記の事項を報告する。

記

北陸新幹線京都～新大阪間については、南回りルート（京田辺市・松井山手駅附近経由）が、既存の鉄道ネットワークとの接続、地域開発の潜在力等の観点で有望であることから、北陸新幹線敦賀～大阪間のルートは、敦賀駅～小浜市（東小浜）附近～京都駅～京田辺市（松井山手）附近～新大阪駅を結ぶルートとすることが適切である。

以上

7 整備スケジュールについて



8 整備新幹線の費用負担について



整備新幹線の整備に係る地方負担と地方財政措置の変遷①

1. 昭和59年まで

○ 地方負担なし

- 新幹線の建設は、国土の基幹的な交通網の一環として、国及び日本国有鉄道・日本鉄道建設公団の負担において実施
- 昭和56年の全国新幹線鉄道整備法改正により、地方公共団体は新幹線鉄道の建設に関し補助金等の交付ができる旨の規定が設けられたが、地方公共団体の負担はあくまで任意

全国新幹線鉄道整備法(昭和四十五年法律第七十一号)(抄)※当時
第十三条

- 2 地方公共団体は、新幹線鉄道が当該地方の開発発展及び住民の生活の向上に果たす役割の重要性にかんがみ、新幹線鉄道に関し、日本国有鉄道又は日本鉄道建設公団に対するその建設のため必要な資金についての補助金等の交付その他財政上の措置を講ずることができる。

2. 昭和59年～63年

○ 地方負担10%

- 昭和59年6月22日 自民党党議決定において、新幹線鉄道の建設費の10%は地元負担とする旨の決定

3. 平成元年～8年

○ 地方負担約15%

- 平成元年1月17日「平成元年度予算編成にあたっての整備新幹線の取扱いについて」(政府・与党申合せ)により、整備新幹線の建設費は、JRが50%を負担し、残りについて、第1種工事(線路等)は国40%:地域10%、第2種工事(駅等)は国25%:地域25%(トータルで概ね国35%:地域15%)の比率で負担することとされた

<財源スキーム(平成元年～8年)>

JR(50%)		国(約35%)	地域(約15%)
貸付料	既設新幹線譲渡収入	公共事業関係費	地域負担

※地域負担について地方債(充当率90%)を充当(交付税措置なし)

整備新幹線の整備に係る地方負担と地方財政措置の変遷②

4. 平成9年～20年

○ 地方負担3分の1、交付税措置50%

- 平成9年の全国新幹線鉄道整備法改正により、建設費用の公的負担を法律上規定(JRからの貸付料等を除いた額について、国が3分の2、地方が3分の1を負担)
- 交付税措置を創設(一般単独事業債(充当率90%)に係る元利償還金の50%を普通交付税措置)
※同改正において、国は新幹線鉄道建設に係る地方公共団体の費用負担に対し必要な措置を講ずる旨を規定

全国新幹線鉄道整備法(昭和四十五年法律第七十一号)(抄)

第十三条 機構が行う新幹線鉄道の建設に関する工事に要する費用(営業主体から支払を受ける新幹線鉄道に係る鉄道施設の貸付料その他の機構の新幹線鉄道に係る業務に係る収入をもつて充てるものとして政令で定めるところにより算定される額に相当する部分を除く)は、政令で定めるところにより、国及び当該新幹線鉄道の存する都道府県が負担する。

第十三条之二 国は、前条第一項及び第二項の規定により新幹線鉄道の建設に関する工事に要する費用を負担する地方公共団体に対し、その財政運営に支障を生ずることのないよう、そのために要する財源について必要な措置を講ずるものとする。

全国新幹線鉄道整備法施行令(昭和四十五年政令第二百七十二号)(抄)

第八条 国及び都道府県が法第十三条第一項の規定により負担すべき費用の額は、毎事業年度、新幹線鉄道の建設に関する工事に要する費用の額から前条第二項の国土交通大臣が定める額を控除した額に、国にあつては三分の二を、都道府県にあつては三分の一を、それぞれ兼じて得た額とする。

貸付料	既設新幹線譲渡収入	公共事業関係費	地方公共団体
国2		地方1	
地方債(一般単独事業債)90%			一般財源10%

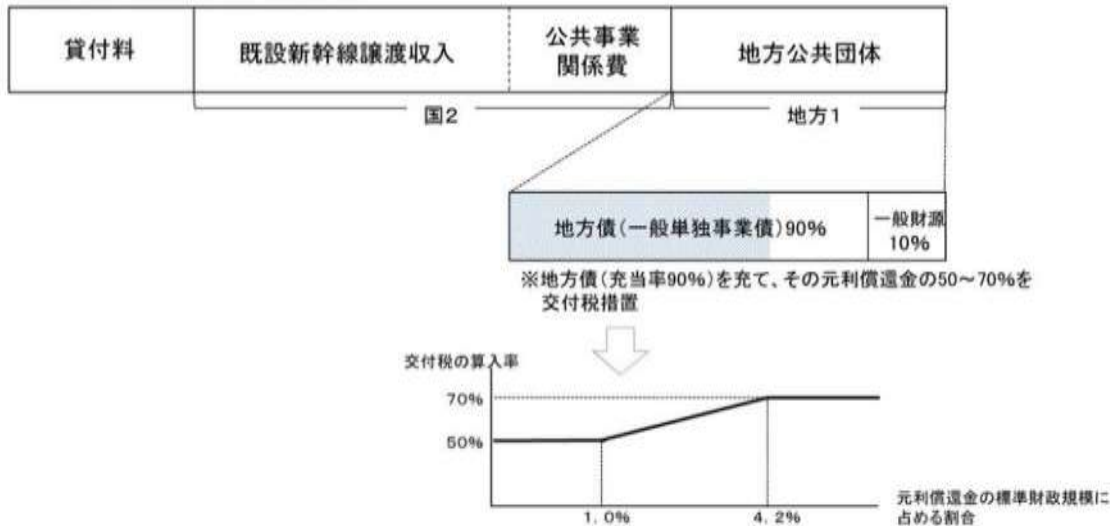
※地方債(充当率90%)を充て、その元利償還金の50%を交付税措置

整備新幹線の整備に係る地方負担と地方財政措置の変遷③

5. 平成20年～(現行)

○ 交付税措置50～70%

- 平成20年度より、整備新幹線に係る地方債の元利償還の負担が重く、通常の算入率によっては整備新幹線に係る地方債の元利償還が過大な負担となり、財政運営に支障が生じるおそれがあると判断される地方公共団体に対して、その負担の重さに応じて交付税算入率を引き上げ



9 平成29年度の取組

平成29年度 京都府の取組



京都市と連携し、下記の取組を実施する。

調査・検証

- 国の駅・ルートの公表に向けた調査の進捗を踏まえ、府域の課題や経済効果
- 便益に対する費用負担のあり方

国との協議・調整

- 上記調査・検証結果を基に、自然環境や生活の安心・安全、地域の活性化や将来の発展など、バランスの取れた計画となるよう国へ働きかけ

(3) 管内外調査

①管内調査 (平成28年7月19日(火)～20日(水))

- 京都鉄道博物館 (京都市下京区)
鉄道を基軸とした事業活動の展開について
- 京都丹波高原国定公園 (於：美山町自然文化村 文化ホール (南丹市))
京都丹波高原国定公園の概要及び今後の取り組みについて
- 山陰海岸ジオパーク (於：峰山総合庁舎 (京丹後市))
同パークにおける自然の保全及び活用の取り組みについて
- 山陰近畿自動車道 野田川大宮道路 (於：峰山総合庁舎 (京丹後市))
山陰近畿自動車道 野田川大宮道路の整備状況について

②管外調査 (平成28年11月7日(月)～11月9日(水))

- 島原半島ジオパーク協議会 (長崎県島原市)
ジオパークの環境保全と活用状況について
- 国土交通省九州地方整備局熊本河川国道事務所 (熊本県阿蘇郡南阿蘇村)
熊本地震による被災及び復旧状況について
- みやま市議会 (福岡県みやま市)
みやまスマートエネルギーの仕組みについて
- 北九州次世代エネルギーパーク (福岡県北九州市)
響灘地区における風力発電及びLNG施設の概要について

③管外調査 (平成29年1月24日(火)～1月25日(水))

- 香川県直島環境センター (香川県香川郡直島町)
産業廃棄物の処理について
- 広島県議会 (広島県広島市)
水道事業の管理運営について
- コマツIoTセンタ近畿 (大阪市西淀川区)
スマートコンストラクションの概要について

① 管内調査

(平成28年7月19日(火)～20日(水))

1 京都鉄道博物館(京都市下京区)

◆ 鉄道を基軸とした事業活動の展開について

京都鉄道博物館は京都市下京区の梅小路公園内に平成28年4月29日、オープンした。同博物館は、昨年閉館した「梅小路蒸気機関車館」と一昨年閉館した「交通科学博物館」



の展示物を移設し、時代を象徴する貴重な車両を観ることが出来る「日本最大級の鉄道博物館」として建設された。博物館が掲げるミッションは「地域活性化への貢献」。特に京都駅から梅小路までのエリアの活性化について、地域の住民や企業、団体の皆さんと一緒に展開していくことを目標とされている。

同博物館の特徴は、①鉄道に特化した「科学系博物館」、②博物館展示とSL体験乗車を同一施設で提供、③体験展示にこだわった構成〔見る・触る・体験〕④鉄道の仕組みを通じた各コーナーでの安全の取り組みの展示である。館内には鉄道車両の展示はもちろん、鉄道の仕組みに込められた安全の工夫や、安全への取り組み、信号の仕組み、現場で働く職員から直接鉄道の仕事などを聞くことのできる機会(夏休みは毎日実施)が設けられ、来館者を楽しませるさまざまな取り組みが実施されている。また、近隣の小学校等と連携し、理科、社会の授業での活用など、教育関係への働きかけにも力を入れている。

約70億円をかけて整備された同博物館では、収支を確保するため、今後30年間で年平均80万人の入館者目標を掲げており、初年度の目標は130万人。開館当初の4月29日(金曜日)から5月8日(日曜日)の入館者数は、約11万人と順調な滑り出しがみられたとのことであった。

今後も地域との共生を目指し、同博物館の基本コンセプトである「地域と歩む鉄道文化拠点(鉄道文化活動の拠点)」をもとに、梅小路エリアへの観光需要の創出、線区価値の向上、さらには鉄道ファンの拡大、家族で楽しみ学べる場の提供などに努め、周辺地域の活性化をはじめ鉄道に対する理解の促進やイメージアップを図るため、博物館の効果的な運営に取り組まれるとのことであった。



展示されている踏切施設など施設内を視察

【主な質疑】

- ・ 来館者が体験できる機能（踏切での安全対策）について
- ・ 線区価値向上の具体的な内容について など

2 京都丹波高原国定公園（於：美山町自然文化村 文化ホール（南丹市））

◆ 京都丹波高原国定公園の概要及び今後の取り組みについて

京都丹波高原国定公園は、綾部市、京丹波町、南丹市、京都市にまたがる約6万9千ヘクタールの区域で平成28年3月25日に環境省から国定公園として指定された。この国定公園は原生的な自然と人々の営みの中で育まれた里地・里山の景観が共生する全国的にもユニークな公園であり、豊かな自然を守り育てるとともに素晴らしい景観を適切に



利活用していく必要がある。府では今回の国定公園の指定を機に、5カ年計画をたてて公園整備を進めていくこととしています。事業規模は平成28年度～32年度の5年で約2億5,300万円。入口の標識や公衆トイレ、歩道、シカ柵などの設置を進めていくこととしており、今年度は標識やトイレ、大学研究林の鹿害を防ぐためのシカ柵の設置を実施する予定である。

視察した美山町かやぶきの里は同国定公園のシンボリックエリアであり、国の重要伝統的建造物群保存地区として観光客の人気を集め、平成26年の観光入込客数は約71万人、売上額は7億円程度となっている。しかし、売上額、宿泊者数ともにピークであった平成15年に比べると減少しており、また、一人あたりの観光消費単価は約1,000円と、京都市に比べ10分の1であり、消費額をどうやってあげていくのかが課題となっている。

そこで、地元との交流をもっと深め、さらに消費単価があがり、地域の活性化につながるような取り組みをすすめていくため、自治組織、行政、NPOなどさまざまな業種の方が集まって、平成22年に「南丹市美山エコツーリズム推進協議会」が設立された。協議会では、地域の自然環境や伝統文化を守るツアーや住民が活躍するツアーなどが企画され地域経済にも貢献している。例えば京都大学の研究林での「芦生の森ネイチャーガイドトレッキングツアー」ではできる限り地域の人や食材



国定公園内のかやぶきの里を視察

を活用したエコツアーを実施し、年間120本、約2,500名の方が入林されるなどの実績をあげておられる。

国定公園に指定されたことだけではなかなか観光客の増加にはつながらない。さらに環境保全と利用を一体的に進める新たなルール作りも必要である。併せて当該地域を維持し活性化につなげるために、国定公園の魅力をさらに発信し、訪れる人に特別感を感じていただけるような取り組みを、府をはじめ協議会でもさらに進めていくとのことであった。

【主な質疑】

- ・美山での宿泊客の減少や消費額アップに向けた対策について
- ・地域の徹底した観光地化、PRの強化について
- ・鳥獣害被害（シカ）の状況について
- ・定住者（移住者）の状況について
- ・DMO（※）への地域住民の参加状況について
- ・外国人観光客の入込客数の推移及びインバウンド対策について など

※DMOとは地域の観光資源に精通し、地域と協働して観光地域づくりを行う法人

3 山陰海岸ジオパーク（於：峰山総合庁舎（京丹後市））

◆ 同パークにおける自然の保全及び活用の取り組みについて

山陰海岸ジオパークは、京丹後市経ヶ岬から鳥取市青谷海岸までの東西約120キロにひろがる、さまざまな岩石や地層、多彩な海岸地形、滝や溪谷など貴重で美しい地形・地質を観察することのできるエリアである。京丹後市では立岩・屏風岩といった日本列島がアジア大陸の一部だった約7000年前頃から現在に至るまでの多様な地質や地形の海岸風景のほか、古墳群や琴引浜、また棚田などその地に根付いた人々の文化や歴史、生活まで見ることができる。

こうした貴重な地質遺産を保護し、さらに地域活性化に活用するため同ジオパークエリアでは平成19年に京都府、兵庫県、鳥取県をはじめ関連市町村が連携して協議会が設立された。その後、平成20年に日本ジオパーク、平成22年に世界ジオパークネットワークに加盟し、協議会を中心に貴重な地形・地質の自然保護をはじめボランティアによる地域清掃活動などの環境保全活動、小学校等での体験学習会や大学と連携した研究・教育活動、観光客向けのジオツアーなどを実施されてきた。





ジオパークは4年に一度再認定を受ける必要があり、地質遺産の保護と教育や地域活性化への活用の両面の活動が重視され、これが再認定の基準となっている。同ジオパークは平成26年にこれまでの活動が認められ、再認定された。

本年度はさらに地域経済への好循環を目指し、広域周遊観光キャンペーン事業として兵庫県、鳥取県と連携し、

レンタカーなどを活用した旅行商品の販売や情報発信アプリの開発を進め、宿泊客や観光消費額の増額に向けて取り組みを進めている。

同ジオパークをはじめ、ヨーロッパや中国など33カ国120地域が加盟する世界ジオパークネットワークの活動が昨年ユネスコの正式事業となり、さらなる認知度のアップが期待されている。しかし同じユネスコ世界文化遺産等と比較しても知名度はまだみだである。昨今の訪日外国人の増加や京都縦貫道の全線開通は同ジオパークへの誘客にとって絶好の機会であり、3府県と連携し協議会を中心にさらにPRに努め、観光客の誘致、教育への活用などの取り組みを進めて行かれるとのことであった。



大成古墳群及び船上からの海岸風景を視察

【主な質疑】

- ・ 関連する3府県での連携の取り組みについて
- ・ 高校教育との連携状況について
- ・ ジオパークに特化した取り組み内容について
- ・ ジオパークのPR、オリンピックに向けたインバウンド対策について
- ・ 民宿、レンタカーの状況について
- ・ 観光における米軍Xバンドレーダー基地の影響の有無について
- ・ SNSの活用状況について など

4 山陰近畿自動車道 野田川大宮道路（於：峰山総合庁舎（京丹後市））

◆ 山陰近畿自動車道 野田川大宮道路の整備状況について

山陰近畿自動車道（鳥取豊岡宮津自動車道）は、鳥取市から豊岡市を経て宮津市に至る延長約120キロメートルの地域高規格道路（※）であり、「京都縦貫自動車道」、「北近畿豊岡自動車道」及び「中国横断自動車道姫路鳥取線」と接続し、山陰及び北近畿の広域的なネットワークを形成する路線である。



今回の調査先の野田川大宮道路は、山陰近畿自動車道のうち与謝天橋立-京丹後大宮（4.3キロ）の区間であり、平成23年3月に供用開始した宮津与謝道路とともに丹後地域の経済や観光を支援する重要な路線となる。工事着工は平成17年度、総事業費は約169億円、事業主体は京都府であり京都府道路公社が受託して年内の完成に向け、工事を進めている。現道である国道312号は道路幅が狭く、急カーブでかつ急勾配の交通難所区間があり、冬期には積雪・凍結のため通行が困難なこと、観光シーズンには渋滞や事故の発生する区間となっていることから、当該道路の完成が地元を中心に望まれている。

また、当該地域は日本海側で唯一の高速道路空白地帯とされており、山陰近畿自動車道が開通することにより、鳥取東部、但馬、京都北部の3地方生活圏の医療や防災といった都市機能が共有でき、また「海の京都」をはじめとする観光の活性化、物流の効率化により地域の活性化が見込める。総距離120キロのうち現在、3府県で供用が開始されているのは28キロとなっている。

今回の調査では、進捗状況の説明を受けたのち、実際に工事現場を視察した。主要な構造物、トンネルは既に完成をしており、年度内の開通に向けて着実に進んでいること、また工事中に発生したトンネル事故への対応やスケジュールへの影響の有無などを改めて確認した。

同時に府の南部において工事が進行しています新名神高速道路の城陽-八幡間（3.5キロ）が開通すれば、京都府の京丹後市から木津川市までの約140キロが高速道路で直結し、2時間弱で結ばれることになる。道路の開通により、災害時の緊急輸送の強化や物流が一層促進されることが期待されている。

同時に府の南部において工事が進行しています新名神高速道路の城陽-八幡間（3.5キロ）が開通すれば、京都府の京丹後市から木津川市までの約140キロが高速道路で直結し、2時間弱で結ばれることになる。道路の開通により、災害時の緊急輸送の強化や物流が一層促進されることが期待されている。



工事現場を視察

（※）地域高規格道路とは

地域間の「連携」や「交流」、港湾などの交流拠点との「連結」などの役割を担う道路で、自動車専用道路またはこれと同等の規格で60～80キロ/hの高速サービスを提供する

もの。

【主な質疑】

- ・平成25年4月に発生したトンネル事故の工期への影響及び事業費について
- ・工期の進捗状況について など

② 管外調査

(平成28年11月7日(月)～11月9日(水))

1 島原半島ジオパーク協議会(長崎県島原市)

◆ ジオパークの環境保全と活用状況について



ジオパークは「地球」や「大地」を意味する「ジオ」と「公園(パーク)」をつなぎあわせてつくられた造語で、2004年にヨーロッパと中国で始まりました。ジオパークの目的は認定されたエリア内にある学術的価値を持つ地球活動の産物(化石や岩石、美しい景色など)を保全しつつ、それらを教育や観光に活用し、持続可能な方法で地域社会を維持・発展させることにある。

ジオパークには日本ジオパーク委員会が認定する「日本ジオパーク」と、世界ジオパークネットワーク及びユネスコが認定する「ユネスコ世界ジオパーク」があり、どちらも平成27年11月に制定されたユネスコプログラム「国際地質科学ジオパーク計画」のガイドラインに基づき審査・認定されている。

島原半島ユネスコ世界ジオパークは雲仙火山を中心とした3つの市(島原・雲仙・南島原)で構成され、エリア内には約15万人が暮らしている。ユネスコ世界ジオパークには、平成21年度に日本で初めて加盟が認められた。同ジオパークを推進する島原半島ジオパーク協議会では、「教育・保全」「観光運営」の分野において、さまざまなジオパーク活動を実施されている。特に「教育」の分野では地域の小中学校に出向き、地域の資源について教えたり、体験してもらったりする機会を増やしているとのことである。調査に伺った時は、まさに4年に一度の日本ジオパーク委員会による再審査(2回目)を受けておられる最中であり、その審査の内容は、本当に地域が持続可能な形で発展しているか、また地域住民がジオパークをどれくらい理解し、さらに主体的に地域づくりに関わっているかが真に問われている厳しいものであるとのことであった(※)。



同協議会では、ジオパークの認知度を国内外に広めるために、海外との交流事業として韓国の済州島、香港のジオパークと協定を結んでジオパーク同士の情報交換や交流事業を行っておられ、こうした機会を通じて両国間の観光客の行き来も増えているとのことである。

同協議会ではジオパークのさらなる認知度のアップと保全・有効活用のため、地域住

民と協働してジオパーク活動を強化していかれるとのことであった。

【主な質疑】

- ・ジオパークの審査期間について
- ・地域住民等への啓発計画について など

※平成28年12月9日、日本ジオパーク委員会が発表した「日本ジオパーク再認定審査結果」によると、同ジオパークは条件付き再認定となっています。

2 国土交通省 九州地方整備局 熊本河川国道事務所（熊本県阿蘇郡南阿蘇村）

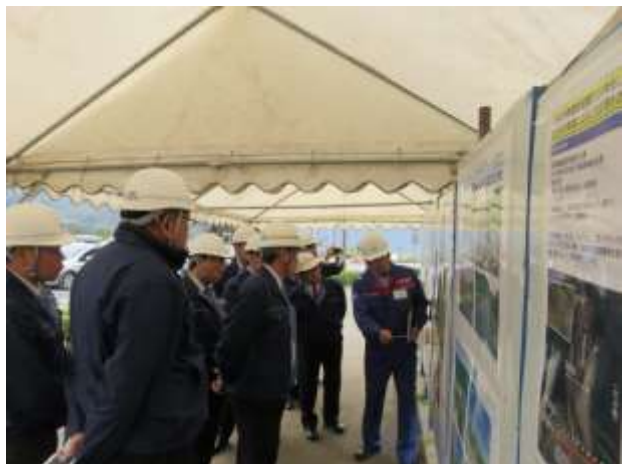
◆ 熊本地震による被災及び復旧状況について



平成28年4月に発生した熊本地方を中心とする地震は、震度6弱以上の地震が7回（うち、震度7が2回）、また、震度1以上を観測する地震が1,909回発生（※）し、同県を中心に、多数の家屋倒壊や土砂災害等により、死者64名、重軽傷者約1,816名の甚大な被害をもたらした。電気、ガス、水道等のライフラインへの被害のほか、空港、道路、鉄道等の交通インフラにも被害が生じ、今もなお、住民生活や中小企業、農林漁業や観光業等の経済

活動にも大きく支障を来している。

今回視察した阿蘇大橋地区では、長さ約700メートル、幅200メートルにもわたる大規模な斜面崩落や阿蘇大橋の落橋により、国道57号や国道325号が寸断。住民の方をはじめ、観光産業にも大きな影響が出ている。工事を担当する国土交通省九州地方整備局熊本河川国道事務所では、国道をはじめ、県からの要請を受けた崩落斜面の安定化対策に取り組んでおられる。斜面崩落現場では、約20億円の事業費で斜面上部に残る多量の不安定土砂を除去する法面对策工事や落石・土砂の崩落対策として土留盛土を設置する工事が実施されていた。この現場は急勾配で二次災害の危険を伴うことから、工事はネットワーク型無人化施工システムが採用され、斜面の作業エリアでは無人の工事車両による工事が施工されていた。このシステムは作業箇所周辺のカメラ映像を見ながら、ラジコン化した建設機械を安全な場所から遠隔操作して施工を行うもので、実際、阿蘇大橋地区では700メートルほど離れたところから操作が行われていた。こう



した技術は災害時の緊急対応や危険な建設現場などで活用されているとのことであった。

国土交通省は9月に熊本市方面と南阿蘇村とを結ぶメインルートとして、「長陽大橋ルート」(南阿蘇村道桁の木～立野線)を、2017年夏をめどに応急復旧すると発表した。阿蘇大橋が完成するまでの代替ルートとして、その南側に位置する阿蘇長陽大橋を通るルートを早期に開通させ、阿蘇観光の玄関口となる経路を確保するとしている。

同事務所では、熊本地震後の豪雨や台風、阿蘇山の噴火、また余震などの影響もあり、工事の稼働率にも影響がでていますが、重要な産業である観光を支える早急な交通インフラの整備に引き続き取り組まれていくとのことであった。



阿蘇大橋地区の現場で、工事の施工状況及び操作室を視察

【主な質疑】

- ・被害状況について
- ・道路等の復興状況及び今後の見通しについて
- ・工事の手法について
- ・復興予算について
- ・ネットワーク型無人化施工システムについて など

※平成28年7月19日現在

3 みやま市議会（福岡県みやま市）

◆ みやまスマートエネルギーの仕組みについて

平成28年4月からの電力小売り全面自由化を受け、自治体が電力会社を立ち上げる動きが広がっている。そうした中で、みやま市は全国に先駆け、自治体による家庭等の低圧電力売買（太陽光余剰電力買い取り・電力小売り）を主な目的とする「みやまスマートエネルギー株式会社」を設立し、電力の地産地消の取り組みを進めている。

同社は、みやま市（55%）、株式会社筑邦銀行（5%）、九州スマートコミュニティ株式会社（40%）の出資によって設立され、地域のエネルギーである「みやまでんき」を販売するほか、市民サービスを充実させることを大きな目的としている会社である。



みやま市は人口が4万人弱、基幹産業は農業、ほかに核となる産業がないとのことだが、市の総面積のうち約75%が平坦な地形で、十分な日照量を確保できる恵まれた地域であることから、2013年に市と民間事業者が協力し、5メガワットの太陽光発電設備(メガソーラー)を設置した。現在では60メガワット以上の発電が可能な太陽光設備が設置されている。この発電量は、市民が使う電力の8割近く(昼間に電力を蓄電するという条件)に達

しており、こうした恵まれた条件を活かしてエネルギーの地産地消を積極的に進めることを市の戦略として位置付けた。同市では、現在も市独自の太陽光発電設置補助金があり、毎年100件程度、太陽光発電設備が設置された住宅が増加している。

また、小中学生を対象に温暖化防止、再生可能エネルギーについて出前授業を実施し、同社が取り組むエネルギー政策について、子どもたちに伝える取り組みにも力をいれておられる。

しかしながら、同社への電力の切り替えが思うように進まないことや、再生可能エネルギーの不安定要因(天候や夜間電力の確保)、価格競争や電源調達の安定化などエネルギーの地産地消に向けての課題はまだある。そのため同社は、こうした事業体をもつ近隣自治体と手を結び、広域自治体連合の共同購買によるコスト削減・管理コストの分担を目指している。こうした連携より、水力や地熱といった他の自治体が得意とする再生可能エネルギーの調達も可能となり、24時間安定的な電源の調達も可能になる。

この取り組みはエネルギーの地産地消事業として、2015年のグッドデザイン金賞にも選ばれた。今後も、電力とセットで提供する高齢者の見守りや買い物サービスといった生活総合支援サービスの実現を目指してさらに取り組んでいかれるとのことであった。



みやま(HEMS)でんき体感ショールームを視察

【主な質疑】

- ・会社構成について
- ・収支の状況について
- ・福岡県との連携について
- ・既存の電力会社との関係について
- ・HEMS(へムス)とBEMS(べムス)の活用状況について

- ・タブレット端末を活用した事業について
- ・電力事業を実施する上での自治体の適正規模について
- ・メガソーラーの初期投資について など

4 北九州次世代エネルギーパーク（福岡県北九州市）

◆ 響灘地区における風力発電及びLNG施設の概要について

北九州次世代エネルギーパークは、経済産業省からエネルギーパークとして第1号認定を受け、北九州市若松区に平成21年7月に開設した施設である。当該地区には石炭、石油、天然ガスのほか、風力、太陽光、小水力等の自然エネルギー、バイオマスエネルギーなどの施設が集積し、さらには西日本最大級の水深を擁するコンテナターミナルなど充実した港湾インフラが整備され、風力発電産業の集積が可能な広大な産業団地としても可能性を秘めている地区である。

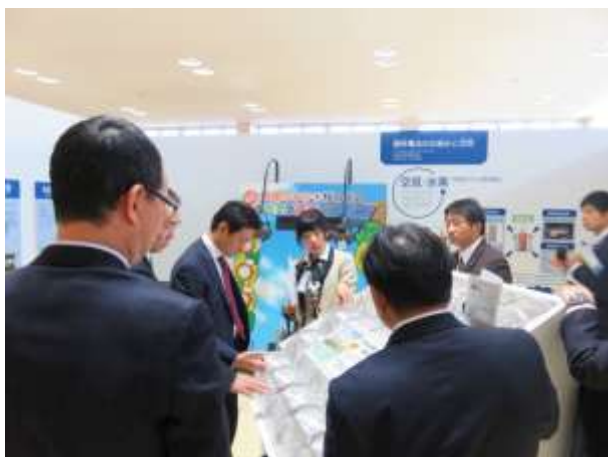
中でも、株式会社エヌエスウィンドパワーひびきが運営する10基の風力発電施設は、風況が良いことから、総出力15,000kw

(1,500kw×10基)、年間供給予定量3,500万kwh(約1万世帯分の年間電力消費分に相当)の電力を発電。また、国内ではまだ珍しい着床式の洋上発電施設も設置され、1基で約2,000Kwが発電されているとのことであった。

さらにパーク内には、市制50周年記念事業の一つとして市民公募債や寄付金を活用して建設された北九州市市民太陽光発電所

があり、発電により得られた収入の一部を利用して、緑化事業などの市民還元事業を実施している全国的にも例のない公設公営のメガソーラーも設置されている。

こうしたさまざまな再生可能エネルギーの拠点を設けることで、子どもから大人まで環境の取り組みを楽しく体験することができ、教育施設としても充実させながら運営されていくとのことであった。



続いて、視察した「ひびきLNG基地」は、LNGタンカーによって運ばれてきた液化天然ガスを巨大なタンクに貯蔵し、パイプラインやタンクローリーによって北部九州の各地へ供給している施設である。タンクの構造などには津波や地震などの災害に備え、安全にLNGの保管・供給が行われるよう、対策が講じられているとのことであった。

京都府においても北近畿唯一の日本海側拠点港である京都舞鶴港を、北近畿のLNG基

地として整備する計画が進んでおり、LNGの供給とともに南海トラフ巨大地震を想定した阪神地域（太平洋側）へのLNG供給バックアップルートの役割を担うことが期待されている。

当該地区は水深や立地など恵まれた港湾の条件がそろい、施設も充実していますが、太陽光や風力・水力などの再生可能エネルギーの誘致をさらに進め、LNGを含めた総合エネルギー基地としてさらに拡大するよう、取り組みを進められていくとのことであった。



エネルギーパーク内を視察

【主な質疑】

- ・ 風力発電の投資効果について
- ・ 風力発電の発電量について
- ・ LNG貯蔵タンクの構造について
- ・ LNGの受け入れについて
- ・ 港の水深について
- ・ 施設の津波対策について など

③ 管外調査

(平成29年1月24日(火)～1月25日(水))

1 香川県直島環境センター(香川県香川郡直島町)

◆ 産業廃棄物の処理について

昭和53年、香川県の豊島(てしま)において、県が許可した業者による大量の産業廃棄物の不法投棄が発生した。平成2年に兵庫県警が当該事業場を強制捜査したことを機に、この問題は大きくマスコミからも取り上げられ、同島の原状回復による環境の再生を目指して住民が県へ公害調停を申請。平成12年、公害調停が成立し、県が責任をもって同島の原状を回復することとなり、平成15年、県からの提案で直島に産業廃棄物の中間処理施設が完成した。以後、豊島に堆積する大量の廃棄物は直島に海上輸送(一日二往復、一回につき300トンの廃棄物を輸送)され、焼却・溶解方式によって産業廃棄物の処理が進められている。



豊島に不法投棄された廃棄物は約90万トン。その処理期限は公害調停において、平成29年3月末と定められており、1月の調査時点において豊島での産業廃棄物の掘削は既に終了していた。3月末には豊島からの搬出が完了し、直島において5月頃に処理が終了する見込みと発表されている。

中間処理施設では先端技術を活用し、廃棄物の無害化に加え、飛灰やスラグ※などの副生物についても有効利用を進めている。特にスラグはコンクリートの材料として、県内の土木事業に使用されている。



直島町では中間処理施設建設を契機に、環境産業の創出、自然環境と調和したまちづくり、エコタウン事業やエコツアーの誘致、また近年では瀬戸内芸術祭と連携して施設の見学を受け入れるなど、産業廃棄物処理事業の広報にも取り組んでいる。

中間処理施設の整備に要した費用は207億円(国庫補助1/4)、処理経費は年間50億円となっている。

施設の稼働から今年で13年目。産業廃棄物の処理はようやく最終段階にきている。この豊島の不法投棄事件を受け、県では不法投棄の根絶を目指し、監視を強化するとともに循環型社会の構築を目指し、これからも

取り組んで行かれるとのことであった。

※スラグ:家庭ごみ等の一般廃棄物や下水道汚泥の焼却灰等を1,200℃以上の高温で溶融した後、冷却、固化したもの。廃棄物処理の過程で発生したスラグは土木資材やセメント原料として、JIS規格に準拠し幅広く利用されている。

【主な質疑】

- ・環境センターの建設による直島へのメリットについて
- ・見学者の内訳について
- ・今後の施設の活用について
- ・環境センターでの雇用人数・形態等について
- ・地震対策について など

2 広島県議会（広島県広島市）

◆ 水道事業の管理運営について

各自治体が経営する水道事業については、人口減少社会の到来による水需要の減少、水道事業の担い手（技術職員）不足、管路の老朽化の進展などさまざまな課題を抱えている。京都府内の水道事業についても、全国の状況と同様に、今後30年間で人口が約15%減少し、水需要の減少や施設利用率の低下、管路の老朽化の進展等が課題となっている。

こうした課題を解決する手法の一つとして、広島県では、水道事業を請け負う全国初の公民共同企業体の株式会社「水みらい広島」を設立。同社は指定管理者として県の水道用水供給事業及び工業用水道事業を実施し、さらには県内市町村水道事業の業務も受託している。



当初、広島県では、浄水場運転監視業務等の民間委託を実施していたが、その委託内容が一部にとどまることや、市町間の事情（水道料金の格差など）が異なり、水道事業の広域化が実現しなかった。この業務委託を通じて生じた課題①民間の創意工夫の限界、②委託による県職員の技術力の低下、③進まない広域化、を踏まえ、平成23年、改めて「公公民連携」のあり方や方向性が取りまとめられた。その内容は①民間

主導による公民共同出資会社を設立し、指定管理者制度を導入して同社の委託業務の裁量を拡大すること（公民連携）、②市町のニーズに応じて出資会社が業務を受託し、管理の一元化を実現すること（公公連携）、③水ビジネスへの事業展開を目指し、給水以外の収益を確保すること（公民連携）である。この提言を受け、平成24年、県と事業

者が出資する株式会社「水みらい広島」が設立されることになった。同社へは県職員の派遣のほか、経営責任を明確化するため、パートナー事業者の出資比率を65%に高める一方で、県は1/3を超える株式を保有し、公の事業としての側面を担保できるよう県の関与を確保している。

同社は、民間ならではの業務効率化や技術力の習得・継承に向けた事業に取り組み、さらには複数の市町から水道事業を請け負う受け皿として機能している。

広島県では、指定管理機能を活かして安心・安全に配慮した上で、施設の効率的な管理・運営を目指すとともに、老朽化した管路の計画的な更新や県内市町水道事業の受託を進め、管理の一元化を目指して取り組んでいかれるとのことであった。

【主な質疑】

- ・ 指定管理者の選定・期間について
- ・ 当該事業の収益（民間事業者の利益）及び収益と指定管理料とのバランスについて
- ・ 指定管理導入によるコスト削減額について
- ・ 指定管理者（受託者）の事業形態について
- ・ 水みらい広島の今後の事業拡大計画について
- ・ 県内市町村の反応について
- ・ 指定管理者の事業範囲（管路の更新など）について など

3 コマツIoTセンタ近畿（大阪市西淀川区）

◆ スマートコンストラクションの概要について

平成27年、国土交通省は建設現場の生産性向上を目的として、ICT技術を活用する取り組み「i-Construction」を推進すると宣言した。平成28年には「ICT技術の全面的な活用(土工)」の実施方針が表明され、すでにこうしたICT建機やドローンなどを利用した工事が近畿地区管内でもスタートしている。

こうした技術の導入の背景には、建設業界で生じている深刻な労働力不足※や熟練技術者・技能者の不足、施工現場の安全確保、品質確保などさまざまな課題があった。国土交通省では、ICT技術を活用することで、誰でも効率的に計画に基づいた高精度な工事の施工を図ることができるとしている。



KOMATSU（株式会社小松製作所）では、国土交通省が推進する「i-Construction」に準拠した新工法「スマートコンストラクション」を開発し、安全で生産性の高いスマートな「未来の現場」を創造するため、さまざまな技術開発を進めておられる。今回調

査しました同センタは、こうした技術を直接体感できる施設となっており、全国各地に設置されている。

I C T活用の施工例として、①ドローン測量による3次元データの取得、②3次元の設計図・施工計画の作成、③I C Tによって自動制御された建機による施工、④ドローン測量による効率的・効果的検査、が考えられる。すべてインターネットを通じて繋がることにより、例えば10年かけて習熟するような熟練工による土木技術が、わずか3日の研修で習得可能になるとされている。

国土交通省では、こうした「i-Construction」を進めることにより、約20%~25%のコストカットも可能になるとの試算を出している。この取り組みは始まったばかりであり、本格的な導入までには時間がかかると思われるが、2020年度にはすべての公共工事を対象として普及拡大が図られる予定であり、KOMATSUにおいても自治体等と協力しながら建設事業者向けにI C T技術の導入に取り組んでいかれるとのことであった。



I C T建機に試乗

※現在340万人いる建設技能労働者は高齢化などで今後さらに離職が進み、2025年には130万人の需給ギャップが発生すると予想されている。

【主な質疑】

- ・ I T建機のレンタルなど中小・零細企業へのアプローチの仕方について
- ・ 既存の建機へのI C T機器搭載可否について
- ・ スマートコンストラクション導入によるコスト及び工期の削減について
- ・ 国土交通省からの補助金について
- ・ 都道府県（大阪府）との関係について など

Ⅱ

委員会活動の まとめ

5月臨時会の委員会（平成29年5月17日開催）において、各委員から、1年間の「委員会活動のまとめ」として、本委員会の所管事項に関する総括的な所感や、意見・要望等の発言があった。

以下、その内容を発言順に記載した。

中村 正孝 委員

この1年間、尾形委員長、村田第1副委員長、諸岡第2副委員長におかれましては、司会進行及びこの委員会の運営に多大なる御尽力をいただきまして、まことにありがとうございました。そして、理事者の皆様には丁寧に御説明をいただき、まことにありがとうございました。委員会の皆様方にも、また多くの職員の皆さん方にも非常に充実した議論を1年間させていただく中で、私自身も1期2年目でありましたけれども、この委員会で非常に勉強をさせていただくことができました。そしてまた、管内調査、管外調査を含めて、また所管事項における参考人のそれぞれの見識的な御意見を拝聴する中で、本当に勉強することができました。



私がその中で特に感じたことは、まず1つ目に水道事業の関係でございます。水需要の減少に伴う収益の減少というものが挙げられるかと思っております。そしてまた、管の整備が進む中で、老朽化という問題も大きな課題であると思っております。そして、その水道事業を進めていく中において、私自身も亀岡市の水道局等からも日々いろいろと聞かせていただく中で、やはり専門的な技術職員の減少というものが課題になったというようなことも参考人さんからいろいろ説明をいただく中で、私自身も非常に関心を持ったところであります。

そういった中で管外調査として広島県の水道に関連する公民共同企業体の事業を視察させていただいて感じたことは、先進的な取り組みではありましたが、それぞれの事業所における課題というものがしっかり見えたのではないかと感じております。今後、水道の老朽管の入れ替え、そしてまた水道の使用量の絶対量の減少、こういったものをどういうような形で克服していくかということとあわせて、これからの地域の水道事業に係る職員の育成が近々の課題ではないかということをご存じます。

そしてまた、道路関係の事業でありましたが、昨年の10月に京丹後大宮インターチェンジから与謝天橋立インターチェンジ3.4キロの開通によって丹後地域の利便性が向上し、そしてあわせて、この4月30日には新名神高速道路、城陽インターチェンジ～八幡・京田辺インターチェンジの開通により、京都府北部地域から南の木津川市まで

140キロが一つの高速道路でつながったことで、これは物流という意味も含めて観光、経済に大きな効果をもたらすものであります。今回この委員会にいて自分の目で見て経験をすることができ嬉しく思います。私が住まいする亀岡は、北部地域、南部地域の、人間の体で例えるとへその部分になるかなというふうに感じておりますが、大阪へのアクセスとして、423号法貴峠のバイパス工事を京都府で決定をいただいて、今、鋭意進めていただいています。今後の人口減少の中で、地方創生、東京一極集中是正と言われておりますけれども、こういった道路網の整備というものが、地方の大きなエネルギーとなるのであろうと、今回の経験の中で感じました。今後も大きなお力添えをお願いいたします。

本当にこの1年間、いい勉強をさせていただいて、まことにありがとうございました。

北川 剛司 委員

この1年間、尾形委員長、村田、諸岡両副委員長、大変ありがとうございました。また、委員の皆さん、理事者の皆さん、そして事務局の皆さん、いろいろお世話になりありがとうございました。特に、タイムリーな課題を的確に捉えて参考人を招致していただき非常に勉強になりましたし、また道路網とエネルギー等の必要性、重要性というのにも勉強しましたし、これからの議員活動でそういうことも踏まえて一般質問、代表質問等で発言していきたいと思っています。



その中で課題として、道路、鉄道、エネルギーという3つの項目を僕は挙げるんですけども、道路としては、今年の4月30日で高速道路網が南北につながったんですけども、縦軸、幹の軸は大きく育っていますけれども、その枝葉の部分で開通していないところが多々あります。宇治田原の奥山田の道路網もまだまだ開通はしていませんし、今要望している宇治田原の山手線、宇治木屋線、あと木津と城陽の間を結ぶ宇治木津線といった道路は京都府南部にとって非常に大事だと思っています。「お茶の京都」を発展させるには、宇治田原町、和束町、木津川市という道路網の路線というのは非常に有効な観光の道路になると思います。宇治木屋線に関しては、トンネルを掘らないとだめだということもあって時間はかかると思うんですけども、こういうことも踏まえて早急に工事に着手していただきたいと思っています。

あと、京田辺市の山手幹線でまだ開通していないところについて、今年度中に開通するという見込みを立てておられるんですけども、またずるずると長くなる可能性もありますので、早急に進めていただければと思います。道路網は非常に大事です。先ほども言いましたように、縦の幹はできていますが枝葉ができていない。北部のほうも僕はそうだと思います。そういうことを踏まえて、これからは枝のほうに予算をシフトしな

から道路網を完成させていただきたいと思っています。

それと鉄道なんですけれども、JR奈良線の全線複線化に向けて第1期事業が完了し、第2期が始まろうとしていますけれども、第2期が終わっても全線の約64%完成ということで、あとの36%は時期が大分ずれるみたいで、またJRさんの負担についても第1期工事の50%負担に対して、第2期の場合は、25%か15%と減ってきています。やはり第3期になると、JRさんのほうの費用負担がだんだん少なくなると思います。この奈良線は僕は非常に重要だと思っていますので、そういうことも加味して、なるべく早く着工させていただきたいと思っています。

それと、JR片町線、松井山手から木津まで、これも複線化が今後の南部の発展に対して非常に重要だと思っていますので、この複線化もこれからも検討させていただきたいと思っています。

あと、北部のほうなんですけれども、まだ綾部の上のほうはこれからも課題があって、いろいろ要望はされているみたいなんですけれども、僕はこの鉄道網の縦軸が非常に重要だと思うんです。道路網の縦軸はできているんですけれども、鉄道網の縦軸、幹がしっかりしていないと大量輸送、安全輸送というのができないと思うんで、そういうことも踏まえて、道路網、そして鉄道網の縦軸をきちっと今後も鋭意努力して、早目に完成させていただきたいと思っています。

それと、エネルギー対策なんですけれども、この前、新聞に載っていましたが、太陽光発電が経済産業省の許可に対して約46万件の失効が報告されています。これから二十何円という安い値段で買い取りが行われるということは、太陽光による再生可能エネルギーの伸びが鈍化する可能性があると思いますので、京都府として再生可能エネルギーをこれからどういうふうに考えていくのかということも踏まえて今後検討させていただきたいと思います。あとはバイオマス発電とか、この前参考人からお聞きした地下水熱利用も非常に有効な熱源だと思いますので、それを踏まえて今後の京都府のエネルギー対策のあり方ということを考えていただきたいと思います。

今回1年間、私も府議会議員になって2年ということで、環境・建設交通は初めての委員会でしたが、非常に勉強になりました。道路はこういうふうに予算をつけられて考えられているのか、鉄道はこういうふうになっているのかとか、あとは河川の補修等に対していろいろ勉強になりましたので、先ほども言いましたけれども、これをもとに、またこれからの議員生活を頑張っていきたいと思っています。

先ほど言いました要件、要望なんですけれども、いち早く進めていただくように、これからもお願い申し上げます。1年間の活動に関して、お礼と、また課題と要望を言いましたけれども、これからもよろしくお願いします。

ありがとうございました。

谷川 しゅんき 委員

この1年間、尾形委員長、そして村田副委員長、諸岡副委員長、また委員の皆さんや

環境・建設交通の理事者の皆さんの御指導をいただきながら活動できましたことを御礼申し上げます。



まず、私の所感でございますが、京都市西京区選出の議員である私といたしましては、2年続けてこの委員会に所属させていただき、委員会管内視察、管外視察などを通じ、西京区と京都府のかかわりの中で環境・建設交通をじっくり学ばせていただき、生かし方を考えさせていただいたことに感謝しております。

委員会調査として参加させていただいた今年4月30日の新名神高速道路の城陽ジャンクション、八幡京田辺ジャンクション・インターチェンジの開通式及び去年11月25日の「エネルギー新時代フォーラム in 舞鶴」、この2つに関してなんですが、距離にしまして3.5キロの高速道路の意義ですね、これによって、京都府は北の京丹後市から南の木津川市まで140キロが高速道路でつながることになったのですけれども、この南北の大動脈、背骨の完成、一昨年7月の京都縦貫自動車道の全線開通に続いて、私の府議会議員としての初の任期中にその開通式に立ち会わせていただいたということに感謝します。

同時に、この道路、京都市に入るには我が西京区の大原野インターチェンジか沓掛インターチェンジを使うことになるわけで、西京区がこの交通網の中核として存在感が高まっていることを実感させていただけていることにも喜びを感じるものです。

後者では、9月に本会議をこの舞鶴市で行ったのに続いてだったのですが、日本海の拠点に舞鶴市をという京都府の強い意向が伝わってきました。京都舞鶴港の可能性は誰もが認めるところです。西日本では太平洋側の神戸や大阪、特に50年近く前には東洋一のマンモス港であった神戸が1995年の震災を境にコンテナ量で中国やシンガポール、韓国などの港に太刀打ちできなくなってからは、厳しい状況が続いています。それに比して、関西唯一の日本海拠点港である京都舞鶴港には、それこそ伸び伸びと拡充やクルーズ船の受け入れができる環境があります。単純に、舞鶴市の発展だけではなく、停滞ぎみ、沈滞ぎみに映る京都経済活性化の大きな可能性がこの港にあると私は信じます。そして、その京都舞鶴港と京都市の中で最初につながるのが西京区である以上、今後、これをうまく活用しない手はないと私は考えています。

管内管外調査では、委員会調査の舞鶴市と同じく、代替エネルギーでの地域創生、イコールまちおこしがまず印象に残っています。さきの舞鶴市でのフォーラムは、北近畿におけるLNG基地として、国レベルでの計画で舞鶴市を位置づけるためのものと私には思いました。

エネルギーで町のイメージを変える。福岡県みやま市、人口4万人にも満たない高齢化が進む地方都市が、今、全国の自治体をはじめ、日本の注目を集めているのは、太陽光発電を中心としたエネルギーの地産地消から地域課題解決も含めた大胆なまちづくりに取り組んでいるためです。もともとは、三池炭鉱があった石炭の町が次世代のエネルギーを利用したエネルギータウンとして生き返ろうとしているのが印象的でした。

同じことは北九州市にも言えました。ここは私が小学生のころ、鉄鋼の町、そして公

害の町として社会科の教科書に紹介されていた町でした。しかし、若松区の響灘地区に集積するさまざまな次世代エネルギーの核となる装置やシステムを見せられると、私にとってはこれまでと全く違ったイメージに置きかわりました。特に風力発電、優雅にしか見えない大きな風車が海沿いに並びゆっくりと回っているのを見ると、それは風車の美学と言いたくなるようで、かつての公害のイメージに結びつきそうにないと私は感じました。

次に、11月の管外調査での島原半島ユネスコ世界ジオパーク。雲仙普賢岳噴火があったから15年弱で被災地から復興し、さあ、これから普通の生活をと地域住民が思っている中で、いきなり観光が到来しています。「学者と行政が勝手にやっていることとされている」という担当者からの説明は、災害から復興する町で起こりやすい問題だと、阪神・淡路大震災で現地生活者として、下町の商店街だった神戸市の新長田を高層ビル街に変えたことで起こった住民感情を目の当たりにした経験のある私は、改めて思いました。被災地での生活している人の感覚を生かしながらの復興、言葉で言うのは簡単なんですけど、これが難しいというのをここでも確認させていただきました。

あと、河川整備や住宅政策など、そのほかにも本当に学ばせていただくことの多い1年でした。

ありがとうございました。

四方 源太郎 委員

この環境・建設交通常任委員会では、尾形委員長、また村田、諸岡両副委員長をはじめ、委員の皆さんに大変お世話になりました。ありがとうございました。また、理事者の皆様にもいろいろと教えていただきまして、ありがとうございました。

環境部の事業にしても、建設交通部の事業にしても、先ほどから皆さんおっしゃるように、道路のことなど、いろいろと要望があるわけなんですけど、やっぱりいかにして予算を確保してくるか、国からも一定お金をいかに引っ張ってくるかと、そういうことに尽きるのではないかと、予算がたくさんあればあるほど、要望にたくさん応えていくことができるのではないかなと思っております。そのために、例えば今年度の公共事業の予算なんかは、当初予算と9月補正予算をくっつけて、「伸びていますよ」みたいな数字を見せてもらったりするわけですが、私は現実のところですっきり見せていったほうがよいのではないかなと思っております。たとえ予算が減ったとしても、皆さん方だけの責任ではないんですね。議会と行政というのは車の両輪であって、ともに責任があるわけであって、それをしっかり明らかにすることによって、もっと予算をとりに行かなあかんと。皆さん方も当然努力していただくわけですけども、我々も議員として国会



に行ったりいろんなことをしています。そのときに「予算がふえていますよ」という資料を見せても、「ちゃんとふえておるやないか」と言われてしまうわけですね。実際には厳しいんですよと、減っておるんですよというのを国会議員の皆さんや、国の省庁の方にも見せることによって、京都はこれだけいろんな要望があるのに減っていますので何とかしてくださいという話になるので、私はそういうところを取り繕う必要はなくて、現実の姿をどんどん見せていただきたいなと思うんです。

いろんな予算の説明に来ていただくんですけど、大体、どれを見ても前年比116%とか125%で、本当にふえておるんだったらいいことなんですけど、よく聞いてみると、9月補正とくっつけての話であったりします。また、現実には、土木関係の予算でも建設業者の方々が年度後半ちょっと息切れしてくるんじゃないかというような話があったりとか、いかにしてたくさん得られるようにするのかと。そしてもう1つ、道路の整備率とか、そういったものは京都は全然高くないわけですね。それも皆さん方が悪いのではなくて、これは過去の積み重ねの結果として、現実、今おくられているということですので、それはやっぱり我々が協力して、どうやってこれを高めていくかという話をまた知恵を絞って行動していかないかと思えます。恥ずかしいことではないので、現実をどんどん、特に委員会でいろんなことを明らかにしていただいて、議会と行政が一緒になって取り組んでいく、これからもそういうスタンスで私も活動していきたいなと思っております。

というのは、特に私のような北部の人間からすると、公共事業が地域経済と物すごく密接につながってしまっていて、その蛇口から出てくる水が少なければ、民間経済にも影響してくるのがよくわかって、それがいろんな要望になって私のところにやってきますので、なるべく根元でたくさん水を出せるようにしていきたいなと思っております。

あと、今も北川委員が鉄道についていろいろとおっしゃっていただきましたが、私もずっと前から申しておりますように、山陰線の複線化というのは、先ほどもお話があったように南北の鉄道軸をしっかりつくっていく意味で重要だと思っております。綾部―福知山間はもう既にでき上がっておりますので、綾部と園部の間を、お金はかかるけれども何とか着実に進めていくということをお願いしたいなと思っております。

また、今年度、北陸新幹線についていろいろと議論があって、最終的にはルートの結論が出たわけなんですけど、私は、やっぱり、京都府の北部・中部を通るこのルート、芦生の森を含む国定公園の中を新幹線が走っていくというような話は、地図を分析していくと、こんなところに線を引けるのかなという線だなと思えます。東京の皆さんは、もっと大きな地図で線を引いておられるので、わかっておられないのではないかなと思えます。私たちにとって、それこそ水道の源である水源の芦生の地でありますし、自然環境、これを生かして、今、環境部のほうでもいろいろと「森の京都」ということで、トイレやいろんなものを整備していただいたりして、我々地域住民もそれを期待して一緒になってやろうとしていますので、そこに新幹線をズドッと走らせますよという話はちょっとないのではないかなと私は思っていますので、またそういうことをしっかり国のほうにも伝えていただきたいなと思えます。

1年間お世話になりました。ありがとうございました。

迫 祐仁 委員

尾形委員長、そして村田副委員長、諸岡副委員長、またほかの委員の方々にも大変お世話になりました。ありがとうございます。また、理事者の方々にもいろいろな御指導をいただきまして、本当にお世話になりました。ありがとうございます。

私はこの1年間を振り返ってみますと、今お話にありました鉄道の関係でいきますと、私どもの会派としては、北陸新幹線の延伸の計画は財源の問題、また自然環境の破壊、在来線の問題など多くの問題があるとして反対をしてきましたけれども、与党のPTによって南ルートが決定いたしました。今後のスケジュールは2017年度から五、六年かけて駅地とかルートの公表に向けた調査とか環境アセスメントが実施され、最終的に決定をされていくということですが、実際に整備されていくのが現在の北海道新幹線の工事が終わってからということで、工事の着工が2031年度以降、完成が2046年、平成58年度ですから約30年後になるということで、すごいスパンがあるなと思います。京都府は、府域の課題とか経済効果などの検証をしっかりと行っていきますということで、府域の便益に関する費用負担のあり方も検証して、国等と協議をしっかりと行っていくということですが、京都府では沿線自治体の財源負担というのが、本当に大きなものがあるんだろうと思います。そういう中で、その負担が幾らになるのかということをしかりと地元住民の方に明確にしていかなければ、今後大きな問題が発生するのではないかと考えております。

3月13日には、国に対して5つの配慮事項という形でおっしゃっていらっしやいまして、松井山手周辺の住宅密集の問題とか京都府中北部ですね、今お話にあった自然環境ですね、国定公園の環境の問題、それから、京都市内の文化的な部分、そして地下水等の配慮等の問題があるというふうにおっしゃっていらっしやいました。理事者もある程度決まってから話をして覆るのは難しいということをおっしゃっていて、運輸機構の調査と並行して京都府の意見としてまとめる、そして国にしっかりと伝える、また京田辺市とも十分相談をして、今後しっかりとマスタープランを変えていく必要があると、このように答弁をされていらっしやいました。



特に京都市内の問題では、他の委員の方からも、京都駅経由と言うのが、簡単にこのルートが決まるのかと、決まるとはなかなか思えへんというふうに質問もありまして、理事者も京都市のような大都市の地下を新幹線が走る事例はほとんどないと、そして市街地の地下に入る場合の環境の問題とか文化財の問題、それから地下水の問題など、非常に多くの課題があるということを明らかにされたところであります。そして、京都市としっかりと調査をしていくんだと、そしてその予算はついているとも述べていらっしやいました。今後、どういう問題が出てくるのかということと、それから、これをどう解決していくのかということと、その都度、議会にも報告をしていくということを求めておきたいと思っております。

環境の関係になるんですけれども、府内の各地で、今、メガソーラーの建設が進んできています。特に、南山城村のメガソーラーの計画では、説明会で開発事業者が地元住民の方の質問に答えられないという不誠実な態度をとってきたということもありました。予定地とその周辺に府が希少な生物、保護条例で保護しています25種のうち、カスミサンショウウオとかナゴヤダルマガエルの2種が生息をしている可能性があり、そして府の天然記念物のハッチョウトンボも予定地の周辺に確認されています。予定地とその周辺は希少生物の一大生息地であるということで、今保護しないと絶滅していく可能性があります。特に、「森の京都」と言っていますけれども、そういう中でメガソーラーを設置していくことで自然破壊が行われていくということがいいのかということが問われる事態にならないように、あくまでも事業者の責任を明確にするなどした京都府としての法制定や条例の制定に努力をしていくべきだと思っています。

それから、今回の計画で三重県と京都府、両府県にかかわる一体開発だということで、三重県の環境アセスメント条例はメガソーラーも対象に盛り込まれていますし、造成の面積が10ヘクタール以上は簡易アセスメント、20ヘクタールはアセスメントの対象と位置づけられています。兵庫県では事業用地5,000平米以上の太陽光の発電を設置する事業者を対象に、知事への届け出、それから住民への説明を義務づける条例制定が行われました。本府の場合は50ヘクタール以上となっています。特に、太陽光発電による問題が、今、府内各地で発生をしてくれています。そういう中で、環境アセスメントについては社会状況とか科学技術の発展に合わせて改善をしていくということもおっしゃっていますし、そういう中で他府県をリードする条例、規定の制定を求めておきたいと思っています。

それと、建設業界の賃金が低い、それと劣悪な労働実態のもとで、若手が本当に仕事につけていないということで、技術継承ができない実態が進んできています。国とか建設業界が現場労働者の処遇改善を目指して、2013年から5年間、連続して公共工事の設計労務単価、約3割をこの間引き上げてまいりました。ところが、ゼネコンが史上空前の利益を得ているんですけれども、現場の方々は賃金とか単価が変わっていないので京都府にも大幅な引き上げを要望されてきていると思うんですけれども、しかし京都府は設計労務単価が上がっているということで現場の賃金も上がっているはずだとして、現場労働者の声になかなか耳を傾けられていらっしゃらないと思います。そういう点で、京都府が公契約条例を制定して、建設労働者の賃金が引き上げられるようにすること、それからまた、現場に出向いて実態調査をしっかりと行うことを求めておきます。

それと、職員の大幅な削減とともに、指定管理者制度とかPFIなどのさまざまな手法が導入されてきましたけれども、職員や技術職員の不足による災害時の現場対応力の低下、また府民の命と安全を守る上でも深刻な矛盾が露呈してきたんじゃないかなと思っています。今でも地元から緊急対応を求めてもすぐに来てくれないという声がありまして、これは振興局とか土木事務所にも要望しているところです。

その上で、公的サービスの産業化を打ち出している安倍政権のもとで、事業の選択と集中ですね、アウトソーシングなどが進められてきており、とりわけ、公募型のプロポーザル、それからデザインビルドなどの手法が無制限に広げられてきています。利益を優先する大手の府外企業に委託が広がり続けている問題、これは指摘をしておきたいと

思います。具体的には、通常より6億円もコストを削減されて、維持管理などサービス向上がうたわれていましたPFI方式で建設をされました舞鶴の常団地、これは私も訪問しましたがけれども、住民の方からPFIの施工等が安普請だと、雪が廊下に積もっていると、廊下の電球をかえてもらえないという問題が指摘をされておりました。また、PFI方式でなくて舞鶴の芥子谷団地のように、コスト縮減が企業の努力で実施をされています。公共事業を地元発注で行って、やっぱり安心して住み続けられるものにするべきだと、これは求めておきます。

あと、京都府の住生活基本計画が改定をされて、高齢者が安心して住み続けられる住環境の整備も行われています。そういう中で、バリアフリー化とかエレベーターの設置などの取り組みを積極的に進めてほしい、これは要望しておきます。

それと、堀川団地の再生事業ですけれども、これは家賃問題を含めて多くの不満とか批判の声があります。今住んでいる、または営業されている方々の意見を反映するものにすべきだと、これは指摘をしておきます。

結びに、我が会派の上原さんが途中で亡くなるという悲しいこともありました。今後、上原さんの遺志を引き継いで頑張っていきたいと思っていますので、よろしくお願いいたします。

1年間、本当にありがとうございました。

能勢 昌博 委員

尾形委員長、それから村田、諸岡両副委員長をはじめ、委員の皆さんに大変お世話になりました。ありがとうございました。また、理事者の皆さん、どうもありがとうございました。

先日も城陽一八幡・京田辺間の新名神高速道路の開通に行かせていただいて、長年、京都府の懸案事項であった道路網の背骨が南から北部へと全部つながって、ようやく整ってきたなということに大変うれしさを感じましたし、私の地元である長岡京市、大山崎もちょうど京都第二外環状道路が開通して、長岡京インターもでき、本当に利便性がよくなりました。一時、国の風潮としても、公共工事よりもソフト面ということで、全体の流れとして公共工事が減らされるような形になってしまったんですけれども、私、地元に住んでいて、本当に道路の整備というのは必要だなとすごく感じました。当然、企業も入ってきますし、また若い人たちの人口もふえて、町が活気づいてきます。そういう意味を考えると、やはりこの道路整備も含めた大切さというのをひしひしと今感じているわけであります。その中で、これは建設交通部の責任ではないんですけれども、今日は財政課の方はおられないんですけれども、やはり予算が少し少ないように感じます。それぞれの地域の大切な



道路網の他、老朽化の問題はすごく大きな問題でありますし、道路だけでなく橋梁、それから環境部でいったら水道管の耐震化と老朽化対策をやらなければならないと。老朽化に対しての対策や、新たな整備に莫大なお金がかかっていく中で、予算をしっかりと確保していただいて、全力でこれからも頑張っていたいただきたいと思います。

山陰ジオパークの調査では、私は地元が京都なんですけれども、本当にああいうすばらしい自然環境があるんだなど。でも、多くの人、僕もそうでしたけれども、御存じないと。自然のこういう環境の保全ということに対して頑張ってもらっているのがほんのごく一部の方であって、山陰海岸も当然、「海の京都」ということで、僕ら京都市内の人間、長岡京市の人間、南部の人間にとっても大切な京都府の財産なんですよね。その財産を保全するという私たち一人一人の役目があるんだけれども、そういう場所ですら知らないとかいうことがあったので、やはりこれからそういういいところを、自然環境の保全という意味で私たち京都府民が、自分の地元だけじゃなくて京都府全体を見回して、僕はたまたま山陰海岸ジオパークへ行かせてもらって、青い洞窟に入らせてもらって感動したんですけれども、多くの方に知っていただくために、京都府内全体の自然環境の保全をするということ、京都府民多くの方に伝えていけるような何か取り組みが始まったらなと思っておりますし、私も府議会議員の一人として、ぜひそういう活動をこれからも続けていきたいと思っております。

最後になりましたけれども、理事者の皆さんにおかれましては、なかなか府民の皆さんから直接感謝されることは少ないと思うんですけれども、府民の皆さんを代表してではないんですけれども、道路の整備なんかも本当に感謝されておりますし、そういうことをお伝え申し上げながら、私の感想にさせていただきます。

本当にありがとうございました。

平井 齊己 委員

尾形委員長、そして村田副委員長、諸岡副委員長、ありがとうございました。また、委員の皆さんも御協力いただきましてありがとうございます。ことし1年のまとめということで、少し述べさせていただきたいと思います。

まずは、ハード面でいくと災害対策であります。今年度は雪害が大きなものになりました。ハード整備の部分、とりわけ建設交通と農業振興をはじめとする部分は、いろいろな分野がある中でも府民生活を確保するために早く取り組んでいただきました。一方で、水害については幸いにも大きなものはなかったと言いつつも、大きな災害の後の整備の進捗をしっかりと進めていただいています。内水による水害や京都府南部豪雨水害のときに課題となった天井川の改修の問題も質問させていただきましたけれども、これは非常に時間のかかる問題ですので、引き続きしっかりと取り組んでいただきたいと思います。いつ災害があっても対応できるよう、災害があったときの地域の人たち、とりわけ業者の人たちの育成をどうしていくかというあたりは、日常の工事発注の問題もあるんですけれども、しっかり支援をいただかなければならないかなと個人的には思っており

ますので、引き続き、取り組みをお願いしたいと思います。

それと、災害があったときの住宅政策の問題として、応急的な一時避難住宅のあり方について、京都府は大きな土地がどこにあるかということもあるんですけども、さまざまな団体とさまざまな支援をしていただける業者の人たちの連携、ここもなかなか見えにくい問題なんですけれども、備えあれば憂いなしという話もありますので、意見を聞いていただきながらしっかり対策をとっていただくことが重要なと思いますので、引き続き、御検討を賜りたいと思います。

また、道路網の整備がどんどん進んでいく一方で、道路網の整備が進むと、当然、鉄道利用がどうなのかという問題がある中で、北部の山陰線の複線化にしっかり取り組まなければならないというのはもちろんのことです。あるいは、奈良線の複線化も更に進めていただくんですけども、JRさんの考え方は、当然、利用者あるいは観光の人たちの乗降数の問題が重要であり、今のままで行くと、どうしても限界が出てきて、同じ議論を繰り返すことになると思います。ここは、京都府の北部活性化ということでは、道路網と同時に、やはり次に進めなければならない鉄道網の整備について、行政側がどう支援できるのか、鉄道会社側だけでなくそこをどう補完するのかの議論というのは重要ですので、長年の住民の人たちの声を成果に結びつけていくよう、しっかり御検討賜りたいと思います。



更に、住宅政策であります。府営住宅をはじめとする委員会の中でも参考人招致を組んでいただいて、勉強もさせていただきました。住宅政策というのは、もちろん府営住宅の更新をしていく、あるいは耐震化の取り組みも重要だと思いますけれども、まちづくりを視点に置いた府営住宅の更新ということで、京都市内の堀川団地も一つの目玉としていただいたんですけども、これは住まわれている方を、ある意味で住んでいただきながら、府営住宅の性格上、定住型と通過をしていく一つの人生の中での取り組みの二面性はあると思うんですけども、一方でコミュニティを破壊してしまうような府営住宅になりかねないと思うんですけども、この問題というのは、参考人招致の中でもしっかり議論させていただきましたので、まちづくりあるいは福祉の視点からも安心して住まいづくりをできるような政策が重要だと思いますので、このあたりも更に御検討いただきたいと思います。

エネルギー政策であります。東日本大震災の大きな問題があって、節電の意識が非常に高まってきたと思います。その一方で、少し過去の問題になりかけているなという部分があって、原発が稼働しない中でも何とか保っているというのはあるんですけども、BEMS（ベムス）、HEMS（へムス）という取り組みも、実際のところ、なかなか普及していません。もちろん大きな工場の消費電力というのは大きいので、こちらに対する啓発の取り組みは重要だと思うんですけども、家庭での節電では、電力の見える化がだんだん進んでくるので、これは一般競争で大きな企業と民間化が進む中での一つの好機だと思うので、何とか民間住宅での節電を訴えるような取り組みというのを御検討いただきたいと思います。

再生可能エネルギーの問題もそうなんですけれども、小さな単位でどう取り組んでいくかということではあるんですけれども、これも支援が重要だと思いますので、この視点もお願いをしたいと思います。

最後に、府営水道の問題であります。委員の方の御質問にもありましたように、これから特に南部の水系それぞれの料金体系のあり方、同時に施設の更新が本当に目の前に来ている中で、今の差を埋めていくというのはなかなか大きな問題だと思うんです。これは更新に伴う問題なんですけれども、しっかり議論いただいて、地元自治体の方との水道利用のあり方の調整もそうだと思うんですけれども、待ったなしの課題だと思いますので、これはしっかり取り組んでいただくよう、御検討を賜りたいと思います。

1年間、委員の皆さん、そして理事者の皆さんにも多くのことを学ばせていただきました。私どももお手伝いをさせていただきたいと思いますので、引き続き、御支援をよろしくお願ひしたいと思います。

ありがとうございました。

前波 健史 委員

1年間、山本建設交通部長さん、そして中野環境部長さんをはじめ理事者の皆様方、この常任委員会を充実したものとさせていただきましたことに対しまして、本当に心から厚く御礼を申し上げたいと思っております。



先ほど来、多くの委員の皆さんから、道路交通、鉄道といろいろとまとめのお話を聞かせていただいたんですが、確かに京都府はこういった道路交通、鉄道網は非常におくれておりますが、しかしながらも林田府政、荒巻府政、そして山田府政となって、約半世紀の間に京滋バイパスをはじめ京都縦貫自動車道、第二京阪道路ということで道路が非常によくなったことは事実でございます。また、鉄道網におきましても、今年北陸新幹線が南ルート決定になり、京都から京田辺市を通して学研都市というルートが決定をされたということを私は喜んでおるわけでございます。ただ、道路がよくなり、鉄道網がよくなる、鉄道網等も網の目のように京都府内を走ればこれにこしたことはないわけですが、私たちは、こういった道路網、鉄道網の整備を府民、市民の安心・安全につなげるということを決して忘れてはならないと思うんですね。特に、道路がよくなり、鉄道がよくなったならば、いろいろと住宅が建ってきます。しかしながら、住宅がどんどん開発されても、建ててはならない土地に住宅が開発されないように、許可とかということをしっかり取り組んでいかなければならないと、私は思っておるんです。

ゲリラ豪雨等による水害を見ていると、こんなところに家を建てたら土砂崩れがあるのは当たり前やというケースもあると思います。こういったことがないように、これ

から道路、そしてまた鉄道網の発展を府民、市民の安心につなげる政策ですね、これを強く要望して、私のまとめとさせていただきます。

ありがとうございました。

諸岡 美津 副委員長

尾形委員長、村田副委員長、また各委員の皆様、1年間、委員会の運営に本当に御尽力を賜り、また活発な御意見を頂戴いたしましてありがとうございました。また、理事者の皆様におかれましても、委員の皆様からのさまざまな御意見、御要望に応じて真摯な対応をしていただきましたことに、心より感謝申し上げます。また、事務局の皆様にも大変お世話になりまして、ありがとうございました。

委員会の活動につきましては、建設、交通、また環境という広い範囲でありましたけれど、1年間、本当にさまざまな角度からさまざまな形で勉強させていただきました。私のほうからは3点、お話をさせていただきたいと思います。

交通網の整備につきましては、野田川大宮道路の整備状況の調査に行かせていただいて、その後、3カ月に満たない短期間で完成された道路を走らせていただきましたときに、地元の皆様が非常に喜んでおられた姿が感動的でした。そして、この短い工期ではありましたが、熱心にその工期に間に合うように工事をしてくださった方々、また理事者の皆様の御努力によって、こういった道路網が整備できたなということに改めて感謝をした次第でございます。

また、4月の新名神高速道路の城陽一八幡・京田辺間の開通式典につきましても、始まる前に多くの地元の方々が参加されておりまして、南北140キロの京都の背骨の道路整備がいかに待ち望まれたものであったかということに改めて実感させていただきました。

鉄道網の整備等、まださまざまな課題はありますが、京都府民の皆様の安心・安全を確保しつつ利便性を高め、また経済の発展につながる大切な交通網の整備でありますので、更にそこに尽力をしていっていただきたいことと、バリアフリー等についても御尽力を賜りたいなと思っています。

2点目は、先ほどもお話にありましたけれども、防災・減災対策の中で、3年連続大きな雨の被害というのがございました。とりわけ、河川の治水対策につきましては、由良川、また桂川におきまして、国のほうからも予算をいただき、京都府のほうも予算をつけさせていただきまして整備をさせていただいているところでありますけれども、まだ桂川の嵐山地域における河川整備は計画もなかなか進まないというのが現状でございます。私は右京出身でございますので、地元の皆様から抜本的な治水対策はどのような



かというお声と、自然環境を守るためにはこの整備はどうかというお声の両方を伺う中で、京都府も国と連携をとりながら本当に尽力していただいているところであります。非常に両極端な意見をまとめるというのは大変な作業ではあると思いますけれども、府民の皆様の命と財産を守るために、ぜひこのことについては、私も頑張りますので、ご尽力をお願いしたいと思います。

3点目は環境の問題であります。予算特別委員会のときにもお話をさせていただきましたけれども、京都議定書が発効されて20年、環境先進都市・京都が、どのようなエネルギー政策をとっていくのかということは、非常に大きなことだと思っています。これまで、京都の再生可能エネルギーの中で一番ポテンシャルが高いと位置づけられていました太陽光エネルギーにつきましても、ここに来ていろんな問題からかなり失速をしているというのが現状であります。また新たな熱のエネルギー、そして水素をしっかりと活用したエネルギー政策等、今後のCO₂削減、また温暖化対策に向けてしっかりと御尽力を賜ることをお願いさせていただきます、1年間のまとめとさせていただきます。まことにありがとうございました。

村田 正治 副委員長

委員の皆さん方、また理事者の皆さん方にはいろんな面でお世話になりました。ありがとうございました。運営についても御協力いただきましたことに、心から厚くお礼を申し上げたいと思っております。



先ほど来、道路網を含めた話がいろいろ出ておりましたが、私はまず最初に、この1年間の中で本当によかったなと思うのが、新宇治淀線という地元宇治の府道の整備でございます。これについては、「渋滞が、渋滞が」と毎日のように言っていたのが、それが工事によってなくなってしまった。道路を新しくつくることによって、これだけ生活がよくなっていくんだなという思いを持たせていただきました。誠にありがとうございました。心からお礼を申し上げます。

また、先ほど来、京都縦貫自動車を含めた高速道路の話も出ておりましたが、背骨がしっかりとでき上がったところでございます。また、新名神高速道路も城陽―八幡・京田辺間が開通することによって、全てのところに行けるようになったという思いを持たせていただいております、あと残ります城陽から宇治田原以降、滋賀県方面、そして大阪方面につきましても、お力添えをいただきたいところでございます。

それと、地元のことで申しわけないですが、JR奈良線も複線化の事業が再開されて、今、京都駅から順次進めていただいておりますが、やはり南部が活力ある地域となるように、複線化についても早く完成するように御尽力をいただきました。

いと思うところでございます。

私は府議会議員を18年間つとめさせていただいているんですけども、そのうちの半分を環境・建設交通常任委員会のほうで、いろんな面をお願いしてまいりました。そういった中においても、やはり川というものを大事にしていかないといかんと違うかなという思いを持たせていただいております。3年続いたあの3つの災害が私の目に焼きついて離れない状態でございます。特に、宇治川、木津川、桂川の三川については順次工事を進めていただいておりますし、宇治川については天ヶ瀬の再開発の工事が、3年間延びましたけれども、いろいろと御尽力をいただいておりますところでございます。

そういった中で一つお願いをしておきたいのは、やはり、まだまだ宇治川においても堤防の強化が必要じゃないかなという思いを持たせていただいております。今、いろんなところで漏水してきているとかそういうようなこともいろいろお伺いしておりますので、再度、国土交通省に向けても調査をお願いしていただきたいと思っております。この点はよろしくお願いを申し上げます。

それともう1点は、新名神高速道路の城陽―八幡・京田辺間が開通し、そして城陽から宇治田原を含めて滋賀県方面につながっていくという状態でございます。宇治木屋線の犬打峠においてもトンネル化を進めていただけるといこともお聞きをし、東部と宇治田原、宇治方面が非常に便利になっていくんじゃないかなという思いを持たせていただいております。そういった中で、南部に向けては宇治木津線について今、進められようとしておるところでございますが、宇治においては、宇治木津線も宇治まで来ない、宇治木屋線についても宇治田原でとまってしまうということで、府道としての広域をなす道路がないわけでございます。やはり真っすぐに結べる道路というものが必要じゃないかなという思いを持たせていただいております。この3月にも要望させていただきましたが、やはり宇治、久御山町、城陽市、宇治田原へと抜ける通称立場林道というのがございますけれども、その府道への昇格に向けてお取り組みをいただいて、そして府道としての道路が確立をされるような状態をお考えいただきたいという思いを持っておるところでございますので、この点についてもひとつよろしくお願いを申し上げます。

あと、水道につきましても、私も水道審議会のほうでいろいろお世話になってまいりました。宇治においては災害があったところでございます。そういった中においても我々は水の大切さというのを本当にしみじみ思ってきたところでございます。その中には、バックアップ体制がしっかりと確立されることによって地域に安心して住めるということでございますので、その意味においてもバックアップ体制の確立を、早く100%に行ける状態をおつくりいただけたら非常にありがたいなと思うところでございます。

府営水道の水は本当においしくなりました。平成3年ごろでございますけれども、私は自分の家から水を持ってきて、そして事務所でその水で飲んでいたという状態でございます。それ以後、活性炭を含めた浄化槽を整備いただいて、本当においしい水になってきた。私は自慢ができる水であろうと思っておりますので、そういった意味でしっかりとその水質を守っていただいて、そのためにも老朽管の整備がこれから進んでいくわけでございますけれども、十分に早くお取り組みをいただけるようお願いを申し上げます。

申し上げたいことはたくさんございますけれども、皆さん方にいろいろお世話になり

ましたことに心から感謝をいたしますとともに、最後になりましたが、尾形委員長、諸岡副委員長、そして事務局の皆さん方にも心から感謝を申し上げまして私のまとめとさせていただきます。

本当にありがとうございました。

尾形 賢 委員長

環境・建設交通常任委員会に各会派から委員としてお越しをいただきました皆様方には、1年間、委員会運営に御協力をいただき、まことにありがとうございました。また、村田、諸岡両副委員長には、浅学非才の私にさまざまな面でお知恵をおかしいいただき、また御協力いただきましたこと、重ねて御礼を申し上げます。ありがとうございます。また、建設交通部の山本部長、藤森技監をはじめ理事者の皆様方には、山積する建設交通部の課題につきまして真摯に御回答いただきましたこと、心から御礼を申し上げます。また、環境部の中野環境部長前公営企業管理監、またここにはお越ししていませんが、山口前部長をはじめ理事者の皆様には、さまざまな意見、また考え方がある環境行政の中で、困難な質問にもお向き合いをいただきまして御回答いただきましたこと、心からお礼を申し上げます。

この1年間、先ほど皆様方から最後のまとめがありましたとおり、この建設交通部につきましては、本当にこの京都府にとりまして大きな岐路といたしますか、大きな成果を上げられた1年間であったというように思いますし、そういった1年間、多くの道路、また多くの鉄道が開通をしていく、そういったところに委員長として立ち会えたことを大変光栄に思っているところでございます。

しかしながら、こうした事業というのは、この1年でなし遂げられたものではなくて、数年、十数年、あるいは数十年かけて進めてきた計画がやっと今実を結んできているということであろうと思いますし、これまでの先輩諸兄の御尽力に感謝を申し上げます。

逆に申し上げますと、この委員会で今年一年、議論をされてきた中身というのは、あす、あさつてに結論、結果が出てくるものではなくて、これから少子化が進む、人口減少が進む、そして企業数も淘汰がされていく中で、それぞれの生産量、それぞれの所得をいかに大きく向上させていくのか、そういった議論の中で交通、ライフラインがどのように位置づけられ、どのような役割を果たすべきなのかを10年後、20年後に向けて議論をしていく委員会であるということが皆さんの議論をお伺いする中で大変印象に残った次第で



ございます。

そういった意味で申し上げますと、例えば鉄道でありまして、10年前の私が議員になりたてのときに大環状線というような構想があったわけではありますが、最近、いささかトーンダウンしております。最近、交通政策について、東京圏と関西圏を比べたような議論を伺う機会があったんですが、東京・関東圏には終点の駅がないと。新幹線は東京駅が終点ですけれども、東京駅周辺には終点をつくらずに通り抜けていくように、また各地に結んでいくような鉄軌道の交通網になっている。片や関西圏では終点がたくさんある。南北の軸については京都駅が全て終点になってしまっていますし、今、東西軸等についても、京都市営地下鉄であっても京都市から抜けられない。これを、横断的に終点をつくらずに関西圏全てを結んでいくというようなことであつたり、南北も京都で終点をつくらずにさまざまなところへとそのまま乗りかえずに進んでいける新しい流通というものを、今後、既存の交通の状態でも考えていかなければいけない。例えば、そういった広域にわたる、また今後の長期の展望に当たって考えていくような議論を更に展開をしていく必要があるのではないかなというように私は思います。

また、環境部につきましては、水道事業についても一朝一夕にはならない課題があるわけでありまして、計画に基づいて健全化をしていっていただくということも重要でございますし、またエネルギー分野においてはメタンハイドレート、平成29年の予算では大きく予算化をしていただきましたが、これは今後の京都府北部の経済展開を大きく変える環境部門の一つの要素であろうかと思えます。こちらについても、これから10年後、20年後に本当に京都府全域が活気に満ち、そしてこの地域に将来お住まいになる皆さんが将来展望を明るく見据えることのできる議論を、今後も環境・建設交通委員会では展開いただくことを切に要望する次第でございます。

1年間、私は経験の浅い委員長職でございましたが、皆様方には最後までおつき合いいただき、御協力をいただきましたことを重ねて御礼を申し上げますとともに、最後でございますが、この委員会を最後まで御一緒できませんでした上原議員が安らかに御永眠されますことを祈念申し上げ、結びに当たりましての私の御挨拶とさせていただきますと思います。

どうも1年間ありがとうございました。



附

參考資料

総務・環境常任委員会 管内外調査等実施状況
 (総務・環境常任委員会 → 環境・建設交通常任委員会)

1 管内調査

年度	年月日	調査先及び調査事項
25	25. 7. 22	<ul style="list-style-type: none"> ○けいはんなe2未来スクエア <ul style="list-style-type: none"> ・けいはんな学研都市で行っている環境・エネルギー関連の取組について ・施設視察 ○亀岡市役所 <ul style="list-style-type: none"> ・京都府みらい戦略一括交付金事業の概要について ・亀岡市のセーフコミュニティ推進プロジェクトについて(みらい戦略一括交付金事業) ○京都水族館 <ul style="list-style-type: none"> ・京都府の希少野生生物の保全回復と生息環境復元の取組について ・京都水族館と連携した希少野生生物の生息地外保全の取組について ・施設視察
	26. 3. 26 27	○京都スマートシティエキスポ2014・国際シンポジウム(行催事等委員会調査)
26	26. 7. 15	<ul style="list-style-type: none"> ○いろは呑龍トンネル〔於：桂川右岸流域下水道洛西浄化センター〕 <ul style="list-style-type: none"> ・いろは呑龍トンネルの雨水対策について ・現地視察 ○龍谷大学地域貢献型メガソーラー発電所〔於：深草町家キャンパス〕 <ul style="list-style-type: none"> ・龍大ソーラーパーク事業の概要について ・現地視察 ○きょうと留学生オリエンテーションセンター <ul style="list-style-type: none"> ・きょうと留学生オリエンテーションセンターの概要について
	26. 7. 22	○いろは呑龍トンネル南幹線起工式(行催事等委員会調査)
	26. 11. 15	○旧本館竣工110周年記念事業(行催事等委員会調査)
	26. 11. 28	○出前議会〔於：京都府庁旧本館旧議場〕 ～旧議場修復・公開～ 京都府庁旧本館の利活用を考える

2 管外調査

年度	年 月 日	調 査 先 及 び 調 査 事 項
2 5	25. 11. 13 ～ 15	<ul style="list-style-type: none"> ○宮城県議会 <ul style="list-style-type: none"> ・宮城県の外国人支援について ・宮城県の再生可能エネルギー導入施策について ○東北大学大学院環境科学研究科 <ul style="list-style-type: none"> ・ネイチャーテクノロジー（ネイチャーテック）について ・施設視察 ○トヨタ自動車株式会社（F-グリッド宮城・大衡村有限責任事業組合） <ul style="list-style-type: none"> ・F-グリッド構想について ・施設視察 ○東京大学大学院工学系研究科 <ul style="list-style-type: none"> ・東京大学の浮体式洋上風力発電について
	26. 1. 20 ～ 21	<ul style="list-style-type: none"> ○独立行政法人海洋研究開発機構 <ul style="list-style-type: none"> ・日本近海の海底資源について ・施設視察 ○横浜市繁殖センター <ul style="list-style-type: none"> ・希少野生生物の種の保存への取組について ・施設視察 ○公益財団法人愛知県国際交流協会 <ul style="list-style-type: none"> ・愛知県の多文化共生推進施策について ・施設視察
2 6	26. 11. 10 ～ 12	<ul style="list-style-type: none"> ○東京都議会 <ul style="list-style-type: none"> ・東京都の燃料電池自動車の普及促進に関する取組について ○有明水素ステーション <ul style="list-style-type: none"> ・東京都の燃料電池自動車の普及促進に関する取組について（現地視察） ○群馬県議会 <ul style="list-style-type: none"> ・群馬県プロモーション事業について ○埼玉県議会 <ul style="list-style-type: none"> ・川のまるごと再生プロジェクトについて ・現地視察 ○一般財団法人自治体国際化協会 <ul style="list-style-type: none"> ・自治体国際化協会の活動概要について ○神奈川県議会 <ul style="list-style-type: none"> ・神奈川県本庁舎（キングの塔）の利活用について ・施設視察
	27. 1. 27 ～ 28 (事前調査 1.14)	<ul style="list-style-type: none"> ○富山県議会 <ul style="list-style-type: none"> ・小型家電リサイクルの推進について ○ハリタ金属株式会社射水リサイクルセンター <ul style="list-style-type: none"> ・小型家電リサイクルの推進について（現地視察） ○石川県議会 <ul style="list-style-type: none"> ・いしかわ移住・交流促進事業等について ○福井県議会 <ul style="list-style-type: none"> ・ふるさと貢献促進事業について

建設交通常任委員会 管内外調査等実施状況
 (建設交通常任委員会 → 環境・建設交通常任委員会)

1 管内調査

年度	年月日	調査先及び調査事項
25	25. 7. 25 ～ 26	○南丹土木事務所、国土交通省近畿地方整備局福知山河川国道事務所〔於：道の駅 丹波マーケス〕 <ul style="list-style-type: none"> ・京都縦貫自動車道（丹波綾部道路）の整備状況について ・現地視察（丹波綾部道路建設現場(瑞穂IC(仮称)付近)） ○京都舞鶴港〔於：京都府港湾事務所〕 <ul style="list-style-type: none"> ・京都舞鶴港の埠頭等の整備状況について ・現地視察（京都舞鶴港埠頭） ○北近畿タンゴ鉄道株式会社 <ul style="list-style-type: none"> ・利用者増等の経営改善に向けての取組状況について ・現地視察（「丹後あかまつ号」乗車） ○京丹後市役所 <ul style="list-style-type: none"> ・200円バスの取組について
	25. 8. 11	○山手幹線（府道八幡木津線）下狛工区 開通式典 （行催事等委員会調査）
	25. 9. 24	○石原～戸田地域（福知山市） <ul style="list-style-type: none"> ・由良川沿岸の被災状況について ○横田地域（南丹市園部町） <ul style="list-style-type: none"> ・園部川沿岸の被災状況について ○篠～大井地域（亀岡市） <ul style="list-style-type: none"> ・桂川沿岸の被災状況について
	25. 12. 21	○阪急西山天王山駅開業・駅前広場完成及び府道大山崎大枝線開通記念式典（行催事等委員会調査）
	26. 3. 16	○京都府立木津川運動公園竣工式（行催事等委員会調査）
	26. 4. 26	○京都府立山城総合運動公園弓道場竣工式 （行催事等委員会調査）
	26. 5. 10	○主要地方道亀岡園部線（保津南工区）開通式典 （行催事等委員会調査）
		○京都府府営住宅槇島大川原団地竣工式（行催事等委員会調査）

26	26. 7. 15	<p>○山城北土木事務所〔於：山城広域振興局宇治総合庁舎〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ・天井川の改修事業の概要について ・新名神高速道路（城陽・八幡間）の整備状況について ・府道八幡城陽線の上津屋橋の概要について ・現地視察（弥陀次郎川改修工事箇所、新名神高速道路工事箇所、上津屋橋） <p>○長岡京市役所〔於：長岡京市議会〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高速バスネットワークの概要について ・現地視察（阪急西山天王山駅高速バス停留所）
	26. 8. 20	<p>○被災地域（福知山市）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成26年8月15日からの大雨の被災状況について
	26. 11. 6	<p>○出前議会〔於：府立丹波自然運動公園〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ・京都縦貫自動車道全線開通に伴う今後のまちづくり ・現地視察（丹波綾部道路丹波PA（仮称））
	27. 3. 21	○一般国道307号(青谷バイパス)開通式（行催事等委員会調査）
	27. 3. 29	○京都縦貫自動車道全線貫通祝賀式（行催事等委員会調査）
	27. 4. 27	<p>○京都府立山城総合運動公園陸上競技場「スタンド上屋(屋根)」</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「夜間照明設備」工事竣工式（行催事等委員会調査）

2 管外調査

年度	年 月 日	調 査 先 及 び 調 査 事 項
2 5	25. 11. 20 ～ 22 (事前調査11. 19)	<ul style="list-style-type: none"> ○養老鉄道株式会社 <ul style="list-style-type: none"> ・上下分離方式による経営状況について ○名古屋港管理組合 <ul style="list-style-type: none"> ・名古屋港の外航クルーズ受入状況について ○株式会社 J R 東日本ステーションリテイリング [於：mAAch ecute 神田万世橋] <ul style="list-style-type: none"> ・J R 高架下の利活用について ○福島潟放水路 <ul style="list-style-type: none"> ・上下流バランスのとれた河川災害復旧事業の取組について ○新潟県議会 <ul style="list-style-type: none"> ・新潟港の日本海側拠点港としての取組について ・現地視察（新潟港（西港区）） ○新潟空港 <ul style="list-style-type: none"> ・新潟空港の利用状況について ・施設視察
2 6	26. 11. 17 ～ 19	<ul style="list-style-type: none"> ○大阪府議会 [於：泉佐野丘陵緑地パークセンター] <ul style="list-style-type: none"> ・府営泉佐野丘陵緑地整備の概要について ・現地視察（泉佐野丘陵緑地） ○独立行政法人土木研究所寒地土木研究所 <ul style="list-style-type: none"> ・凍結道路対策について ・施設視察 ○北海道旅客鉄道株式会社 <ul style="list-style-type: none"> ・北海道新幹線の概要について ○札幌市議会 <ul style="list-style-type: none"> ・商店街の道路バリアフリー整備について ・現地視察（札幌狸小路商店街） ○小樽市議会 <ul style="list-style-type: none"> ・日本海側拠点港（外港クルーズ）としての取組について ・現地視察（小樽港） ○北広島市議会 <ul style="list-style-type: none"> ・輪厚スマートインターチェンジの整備について ・現地視察（道央自動車道輪厚 P A）
	27. 1. 26 ～ 27	<ul style="list-style-type: none"> ○広島県議会 <ul style="list-style-type: none"> ・魅力ある建築物創造事業の概要について ○八女市議会 [於：八女市黒木総合支所] <ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通再編の取組について ・施設視察 ○南小国町役場 [於：黒川温泉べっちゃん館] <ul style="list-style-type: none"> ・景観を活かしたまちづくりの概要について ・施設視察（黒川温泉街）

環境・建設交通常任委員会 管内外調査等実施状況

1 管内調査

年度	年 月 日	調 査 先 及 び 調 査 事 項
27	27. 7. 14 ～15	<p>○京都府道路公社、国土交通省近畿地方整備局福知山河川国道事務所、京丹波町〔於：道の駅 京丹波味夢の里〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ・京都縦貫自動車道（丹波綾部道路）の概要について ・現地視察（京丹波パーキングエリア、新瑞穂トンネル、京丹波みずほインターチェンジ） <p>○中丹西土木事務所、国土交通省近畿地方整備局福知山河川国道事務所、福知山市〔於：中丹西土木事務所〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ・由良川流域（福知山市域）の総合的な治水対策事業等の状況について ・現地視察（由良川流域（福知山市域）における総合的な治水対策（荒河地内：調節池、排水機場予定地）、由良川直轄河川改修事業（北有路地区改修）（大江町北有路地内：築堤工事）、有路下橋災害復旧事業（有路下橋）） <p>○京丹後市役所</p> <ul style="list-style-type: none"> ・再生可能エネルギー普及促進に向けた取組について ・現地視察（弥栄小学校、京丹後市エコエネルギーセンター） <p>○北近畿タンゴ鉄道株式会社、WILLER TRAINS株式会社、宮津市〔於：天橋立ターミナルセンター〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ・上下分離方式による京都丹後鉄道の取組について ・現地視察（京都丹後鉄道西舞鶴駅車庫、天橋立駅舎）
	27. 8. 18	○木津川上流浄化センター消化ガス発電設備発電起動式（行催事等委員会調査）
	28. 2. 8	○出前議会〔於：京都府山城広域振興局田辺総合庁舎〕 <ul style="list-style-type: none"> ・持続可能な社会の実現 ～地球温暖化対策の取組の推進について
	28. 3. 26	○京都丹波高原国定公園指定記念式典（行催事等委員会調査） ○由良川「水害に強い地域づくり」推進式典（行催事等委員会調査）
	28. 3. 27	○一般府道八幡城陽線（上津屋橋【流れ橋】）開通式（行催事等委員会調査）
	28. 5. 7	○鴨川拠点整備（勸進橋～水鶏橋）竣工式（行催事等委員会調査）

28	28. 7. 19 ～20	○京都鉄道博物館 ・鉄道を基軸とした事業活動の展開について ・施設視察 ○京都丹波高原国定公園〔於：美山町自然文化村文化ホール〕 ・京都丹波高原国定公園の概要及び今後の取組について ・現地視察(かやぶきの里) ○山陰海岸ジオパーク〔於：峰山総合庁舎〕 ・山陰海岸ジオパークにおける自然の保全及び活用の取組について ・現地視察(大成古墳群等、船上視察) ○野田川大宮道路〔於：峰山総合庁舎〕 ・山陰近畿自動車道野田川大宮道路の整備状況について ・現地視察(京丹後大宮インターチェンジ等)
	28 . 7. 26	○JR奈良線高速化・複線化第二期事業起工記念式典(行催事等委員会調査)
	28 . 8. 6	○都市計画道路宇治淀線開通式(行催事等委員会調査)
	28 . 8. 28	○一般国道163号(北大河原バイパス)開通式(行催事等委員会調査)
	28. 11. 25	○エネルギー新時代フォーラム in 舞鶴(行催事等委員会調査)
	29 . 4. 30	○新名神高速道路(城陽JCT・IC～八幡京田辺JCT・IC) 一般府道八幡京田辺インター線 開通式典(行催事等委員会調査)

2 管外調査

年度	年 月 日	調 査 先 及 び 調 査 事 項
27	27. 11. 11 ～ 13	<ul style="list-style-type: none"> ○岐阜市議会 <ul style="list-style-type: none"> ・バス高速輸送システム(BRT)活かしたまちづくりについて ○岐阜県議会 <ul style="list-style-type: none"> ・社会基盤維持管理における人材育成について ○東京都議会 <ul style="list-style-type: none"> ・下水熱利用事業について ○目黒区議会〔於：北部地区サービス事務所〕 <ul style="list-style-type: none"> ・目黒天空庭園・オーパス夢ひろばの概要について ・現地視察 ○柏市議会〔於：UDCK(柏の葉アーバンデザインセンター)〕 <ul style="list-style-type: none"> ・柏の葉国際キャンパスタウン構想の概要について ・現地視察 ○埼玉県議会〔於：東松山市総合会館〕 <ul style="list-style-type: none"> ・埼玉エコタウンプロジェクトの取組について ・現地視察
	28. 1. 18 ～ 19	<ul style="list-style-type: none"> ○有限会社鳥栖環境開発総合センター <ul style="list-style-type: none"> ・水素利用社会に向けた実証実験の取組状況について ・施設視察 ○佐賀県議会 <ul style="list-style-type: none"> ・海洋再生可能エネルギー実用化に向けた取組について ○松浦鉄道株式会社 <ul style="list-style-type: none"> ・経営改善の取組について ○長崎県議会〔於：長崎県大波止ビル〕 <ul style="list-style-type: none"> ・長崎港の日本海側拠点港の取組について ・現地視察（長崎港松が枝国際ターミナルビル）

28	<p>28. 11. 7 ～ 9</p> <p>29. 1. 24 ～ 25</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○島原半島ジオパーク協議会 <ul style="list-style-type: none"> ・ジオパークの環境保全と活用状況について ・現地視察(雲仙岳災害記念館) ○国土交通省九州地方整備局熊本河川国道事務所〔於：阿蘇大橋周辺〕 <ul style="list-style-type: none"> ・熊本地震による被災及び復旧状況について ・現地視察(阿蘇大橋周辺) ○みやま市議会 <ul style="list-style-type: none"> ・みやまスマートエネルギーの仕組みについて ・施設視察(みやまHEMSプロジェクト体感ショールーム) <div style="border-left: 1px solid black; border-right: 1px solid black; border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px 0;"> <ul style="list-style-type: none"> ○博多まちづくり推進協議会〔於：JR九州 博多まちづくり推進室内〕※ <ul style="list-style-type: none"> ・博多駅周辺のまちづくりの取組について ・現地視察(JR博多駅周辺) </div> <ul style="list-style-type: none"> ○北九州次世代エネルギーパーク <ul style="list-style-type: none"> ・響灘地区における風力発電及びLNG施設の概要について ・現地視察(風力発電NSウインドパワーひびき等) <p style="text-align: center;">※JR博多駅前の道路陥没事故の影響により、調査を中止</p> ○香川県直島環境センター <ul style="list-style-type: none"> ・産業廃棄物の処理について ・施設視察 ○広島県議会 <ul style="list-style-type: none"> ・水道事業の管理運営について ○コマツIoTセンタ近畿 <ul style="list-style-type: none"> ・スマートコンストラクションの概要について ・施設視察
----	--	---