
京都府議会

環境・建設交通常任委員会

活動報告書



平成30年5月15日

委員長 兎本 和久

副委員長 小巻 實司

副委員長 松岡 保

委員 菅谷 寛志

委員 二之湯 真士

委員 中川 貴由

委員 藤山 裕紀子

委員 前窪 義由紀

委員 迫 祐仁

委員 森下 由美

委員 小原 舞

委員 林 正樹

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	地方創生に向けた幹線道路整備について (H29. 8. 22)	
②	脱炭素社会の実現に向けたまちづくりについて (H30. 1. 16)	
(3)	管内外調査	33
①	管外調査 (H29. 7. 11～7. 12)	
	・博多まちづくり推進協議会 (福岡県福岡市)	
	・福津市議会 (福岡県福津市)	
	・周南市役所 [於：周南市地方卸売市場内 水素学習室] (山口県周南市)	
	・広島県議会 (広島県広島市)	
②	管外調査 (H29. 11. 7～11. 9)	
	・横浜市会 (神奈川県横浜市)	
	・横浜港 大さん橋 国際客船ターミナル (神奈川県横浜市)	
	・ゆめソーラー館やまなし (山梨県甲府市)	
	・山梨県立リニア見学センター (山梨県都留市)	
	・神奈川県議会 (神奈川県横浜市)	
	・木更津市議会 (千葉県木更津市)	
	・東日本高速道路株式会社関東支社 東京湾アクアライン管理事務所 [於：海ほたる] (千葉県木更津市)	
③	管内調査 (H29. 11. 27～11. 28)	
	・防賀川 [於：山城北土木事務所] (京田辺市)	
	・G L M株式会社 (京都市伏見区)	
	・商工労働観光部・建設交通部港湾局 [於：第2ふ頭旅客ターミナル] (舞鶴市)	
	・高野川 (舞鶴市)	
	・府道38号線 (南丹市)	
	・京都大学フィールド科学教育研究センター 芦生研究林 (南丹市)	
II	委員会活動のまとめ	57
附	参考資料	81
	総務・環境常任委員会管内外調査等実施状況 (H26)	
	建設交通常任委員会管内外調査等実施状況 (H26)	
	環境・建設交通常任委員会管内外調査等実施状況 (H27～29)	

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		
H29. 5.19	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		
H29. 6. 2	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
H29. 6. 2	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
H29. 6.26	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
H29. 6.28	委員会及び 予算特別委員会 分科会 (6定1日目)	<ul style="list-style-type: none"> ■報告事項の聴取 (環境部) ・京都府電気自動車等普及促進計画の改定について ・京都府工業用水道事業経営安定化に向けた取組について ・包括外部監査結果に基づく措置状況について (建設交通部) ・二級河川高野川水系河川整備計画(原案)について ・京都府福祉のまちづくり条例の一部改正について ・包括外部監査結果に基づく措置状況について ■付託議案及び審査依頼議案(質疑終結まで)
H29. 6.29	委員会及び 予算特別委員会 分科会 (6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 委員会活動状況

7 月		
H29. 7.11 ～ H29. 7.12	管 外 調 査	<ul style="list-style-type: none"> ■所管事項の調査 ○博多まちづくり推進協議会 <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) ○福津市議会 <ul style="list-style-type: none"> ・上西郷川のグリーンインフラの取組について ・現地視察(上西郷川) ○周南市役所[於:周南市地方卸売市場内 水素学習室] <ul style="list-style-type: none"> ・周南市における水素利活用の取組について ・施設視察 ○広島県議会 <ul style="list-style-type: none"> ・土砂災害死ゼロを目指す「ひろしま砂防アクションプラン2016」の概要について ・現地視察(安佐南区八木地区)
8 月		
H29. 8.22	正副委員長会	■本日の委員会運営
H29. 8.22	委 員 会 (閉 会 中)	<ul style="list-style-type: none"> ■所管事項の調査 ・「地方創生に向けた幹線道路整備について」 参考人:一般社団法人全日本建設技術協会 会長 大石 久和 氏
9 月		
H29. 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
H29. 9.25	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) <ul style="list-style-type: none"> ・京都府電気自動車等の普及の促進に関する条例に基づく「京都府電気自動車等普及促進計画」の骨子(案)について ・京都府生物多様性地域戦略(仮称)の策定について ・水源地域等の保全のあり方について (建設交通部) <ul style="list-style-type: none"> ・京都府土地利用基本計画の改定(中間案)について ・京都府福祉のまちづくり条例の一部改正について ・二級河川高野川水系河川整備計画(案)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 (環境部・建設交通部) <ul style="list-style-type: none"> ・台風第18号による被害等の概要について ■付託議案及び審査依頼議案(質疑終結まで)

H29. 9.26	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
H29. 9.29	正副委員長会	■分科会運営
H29. 9.29	予算特別委員会 分科会 (9定追加補正①)	■審査依頼議案(説明聴取・質疑・適否確認)
10 月		
H29.10.30	正副委員長会	■分科会運営
H29.10.30	予算特別委員会 分科会 (9定追加補正②)	■審査依頼議案(説明聴取・質疑・適否確認)
11 月		
H29.11. 6	管内調査	○近畿地方治水大会(行催事等委員会調査)
H29.11. 7 ～ H29.11. 9	管外調査	<ul style="list-style-type: none"> ■所管事項の調査 ○横浜市会 <ul style="list-style-type: none"> ・横浜市の水道アセットマネジメントの取組について ○横浜港 大さん橋 国際客船ターミナル <ul style="list-style-type: none"> ・クルーズ客船寄港促進に向けた横浜港の整備について ・現地視察(新港ふ頭) ○ゆめソーラー館やまなし <ul style="list-style-type: none"> ・山梨県の次世代エネルギー啓発の取組について ・施設視察 ・現地視察(米倉山太陽光発電所 展望台) ○山梨県立リニア見学センター <ul style="list-style-type: none"> ・超電導リニア及びリニア中央新幹線の概要について ・施設視察 ○神奈川県議会 <ul style="list-style-type: none"> ・神奈川県のエネジー自立型住宅・ビル・街の実現に向けた取組について ○木更津市議会 <ul style="list-style-type: none"> ・東京湾アクアライン等を活用したまちづくりについて ○東日本高速道路株式会社関東支社 東京湾アクアライン管理事務所[於:海ほたる] <ul style="list-style-type: none"> ・東京湾アクアラインの緊急避難体制について ・現地視察(アクアライン緊急避難施設)

1 委員会活動状況

<p>H29.11.27 ～ H29.11.28</p>	<p>管内調査</p>	<p>■所管事項の調査</p> <ul style="list-style-type: none"> ○防賀川[於:山城北土木事務所] <ul style="list-style-type: none"> ・防賀川の整備状況について ・現地視察(防賀川) ○GLM株式会社 <ul style="list-style-type: none"> ・GLM株式会社における電気自動車の普及に向けた取組について ○商工労働観光部・建設交通部港湾局 [於:第2ふ頭旅客ターミナル] <ul style="list-style-type: none"> ・京都舞鶴港の整備状況について ・船上視察 ○高野川 <ul style="list-style-type: none"> ・台風21号による被害状況について ○府道38号線 <ul style="list-style-type: none"> ・台風21号による被害状況について ○京都大学フィールド科学教育研究センター芦生研究林 <ul style="list-style-type: none"> ・「芦生の森」の生態系維持回復に向けた取組について ・現地視察(芦生の森)
12 月		
<p>H29.12. 5</p>	<p>管内調査</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○北陸新幹線(敦賀・大阪間)建設促進決起大会 (行催事等委員会調査)
<p>H29.12. 9</p>	<p>管内調査</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○京都環境フェスティバル2017オープニングセレモニー (行催事等委員会調査)
<p>H29.12.12</p>	<p>正副委員長会</p>	<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
<p>H29.12.13</p>	<p>委員会及び 予算特別委員会 分科会 (12定1日目)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■報告事項の聴取 <p>(環境部)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・京都府生物多様性地域戦略(仮称)の策定について ・京都府営水道ビジョン(改訂版)中間案について ・太鼓山風力発電事業の今後のあり方について ・京都府長田野工業用水道の供給料金等に関する条例の一部改正について <p>・いろは呑龍トンネル南幹線シールド工事に係る国道171号路面陥没について</p> <p>(建設交通部)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・二級河川佐濃谷川水系河川整備計画(原案)について ・一級河川淀川水系桂川上流圏域河川整備計画(原案)について ・都市公園法に基づく都市公園の設置等の基準に関する条例の一部改正について ・舞鶴港および宮津港の臨港地区の分区内における構築物の規制に関する条例の一部改正について ・京都府土地利用基本計画の改定(最終案)について

		<ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>■付託議案及び審査依頼議案(質疑終結まで)</p>
H29.12.14	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		
H30. 1.16	正副委員長会	■本日の委員会運営
H30. 1.16	委員会 (閉会中)	<ul style="list-style-type: none"> ■所管事項の調査 ・「脱炭素社会の実現に向けたまちづくりについて」 参考人:京都大学大学院地球環境学堂 教授 諸富 徹 氏
2 月		
H30. 2. 5	正副委員長会	■分科会運営
H30. 2. 5	予算特別委員会 分科会 (2定先行審議①)	■審査依頼議案(質疑終結まで)
H30. 2.13	予算特別委員会 分科会 (2定先行審議②)	■審査依頼議案(適否確認)
H30. 2.28	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
3 月		
H30. 3. 6	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"> ■報告事項の聴取 (環境部) ・京都府生物多様性地域戦略(案)の策定について ・京都府営水道ビジョンの改訂について ・京都水道ランドデザインの検討状況について ・丹後地域(太鼓山周辺)における新たな風力発電事業の実現に向けた取組について ・京都府ポリ塩化ビフェニル廃棄物処理計画の変更について (建設交通部) ・丹後沿岸海岸保全基本計画の変更(原案)について ・二級河川佐濃谷川水系河川整備計画(案)について ・一級河川淀川水系桂川上流圏域河川整備計画(案)について <p>■付託議案及び審査依頼議案(質疑終結まで)</p>

1 委員会活動状況

H30. 3. 7	委員会及び 予算特別委員会 分科会 (2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) ■付託請願の審査 ■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
H30. 3.17	管内調査	○山手幹線(府道八幡木津線)宮津・菱田工区開通式 (行催事等委員会調査)
H30. 3.17	管内調査	○赤田川河川改修 赤田川水門竣工式 (行催事等委員会調査)
H30. 3.26	管内調査	○西高瀬川導水事業及び三条坊町公園竣工式 (行催事等委員会調査)
H30. 3.28	管内調査	○京都丹波高原国定公園ビジターセンター完成記念式典 (行催事等委員会調査)
4 月		
H30. 4.17	正副委員長会	■本日の委員会運営
H30. 4.17	委員会 (閉会中)	■所管事項の質問
5 月		
H30. 5.12	管内調査	○平成30年度由良川水系総合水防演習 (行催事等委員会調査)
H30. 5.12	管内調査	○京都舞鶴港 舞鶴国際ふ頭 機能強化事業完成記念式典 (行催事等委員会調査)
H30. 5.14	正副委員長会	■臨時会中の委員会運営
H30. 5.15	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、環境部の所管及び建設交通部の所管並びに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、管内調査では、京都府の施策が実施されている現場等に赴き、府の事業担当者や所管事項関連の関係団体から説明を聴取するとともに、視察を行った。

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、他の自治体や関係団体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を調査した。

(2) 重要課題調査のための委員会

① 地方創生に向けた幹線道路整備について

(平成29年8月22日 (火)開催)

■開催概要

京都府においては、平成27年7月に京都縦貫自動車道が全線開通し、平成28年10月には山陰近畿自動車道野田川大宮道路、平成29年4月には新名神高速道路城陽-八幡京田辺間が開通したことにより、府の南北がつながり、人とモノの交流基盤が整備されたところである。

そのような中、持続的な経済活動、交流人口の拡大や定住人口の増加を推進するため、府域の骨格をなす高速道路の未完成区間の早期供用を目指すとともに、インターチェンジ周辺のまちづくりを支え、高速道路の効果を府域全域に広げる幹線道路の整備を推進しているところである。

今回の委員会では、地方創生に向けた幹線道路整備について、参考人から説明を伺い、議論を行った。

■進行

1 理事者からテーマに関する説明を聴取

2 参考人から説明聴取

「地方創生に向けた幹線道路整備について」

参考人：一般社団法人全日本建設技術協会

会長 大石 久和 氏

3 上記を踏まえて、質疑・意見交換



■出席理事者

建設交通部長、建設交通部副部長（監理課長事務取扱）、建設交通部技監（土木担当）（交通基盤整備推進監兼務）、建設交通部理事（指導検査課長事務取扱）、建設交通部理事（道路計画課長事務取扱）、建設交通部理事（道路建設課長事務取扱）、建設交通部理事（道路管理課長事務取扱）

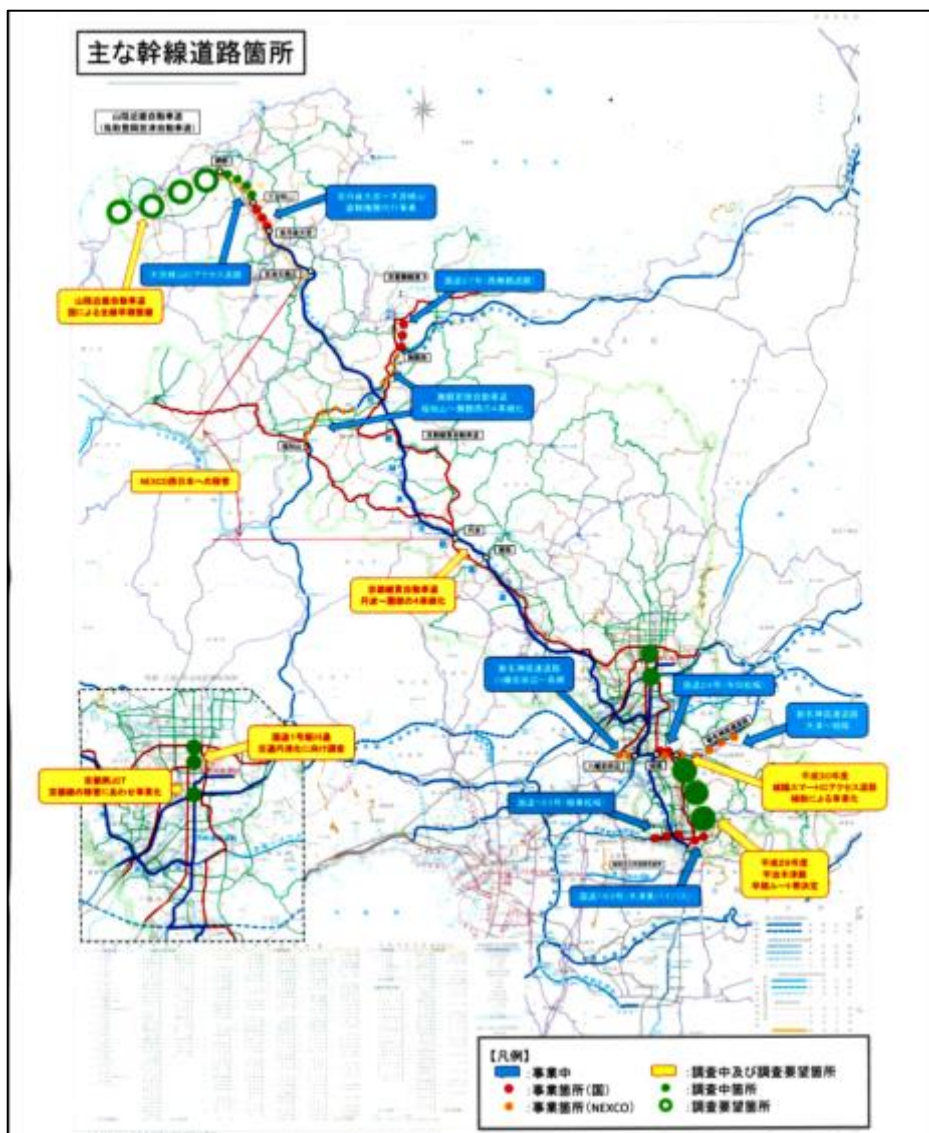
【理事者説明概要】

京都府域においては、平成 29 年 4 月 30 日に新名神高速道路の城陽―八幡京田辺間が開通し、京都府の南北を貫く大動脈がようやくつながったところで、移動の利便性に加えて物流、観光、災害時のリダンダンシー等に非常に大きな効果があらわれている。

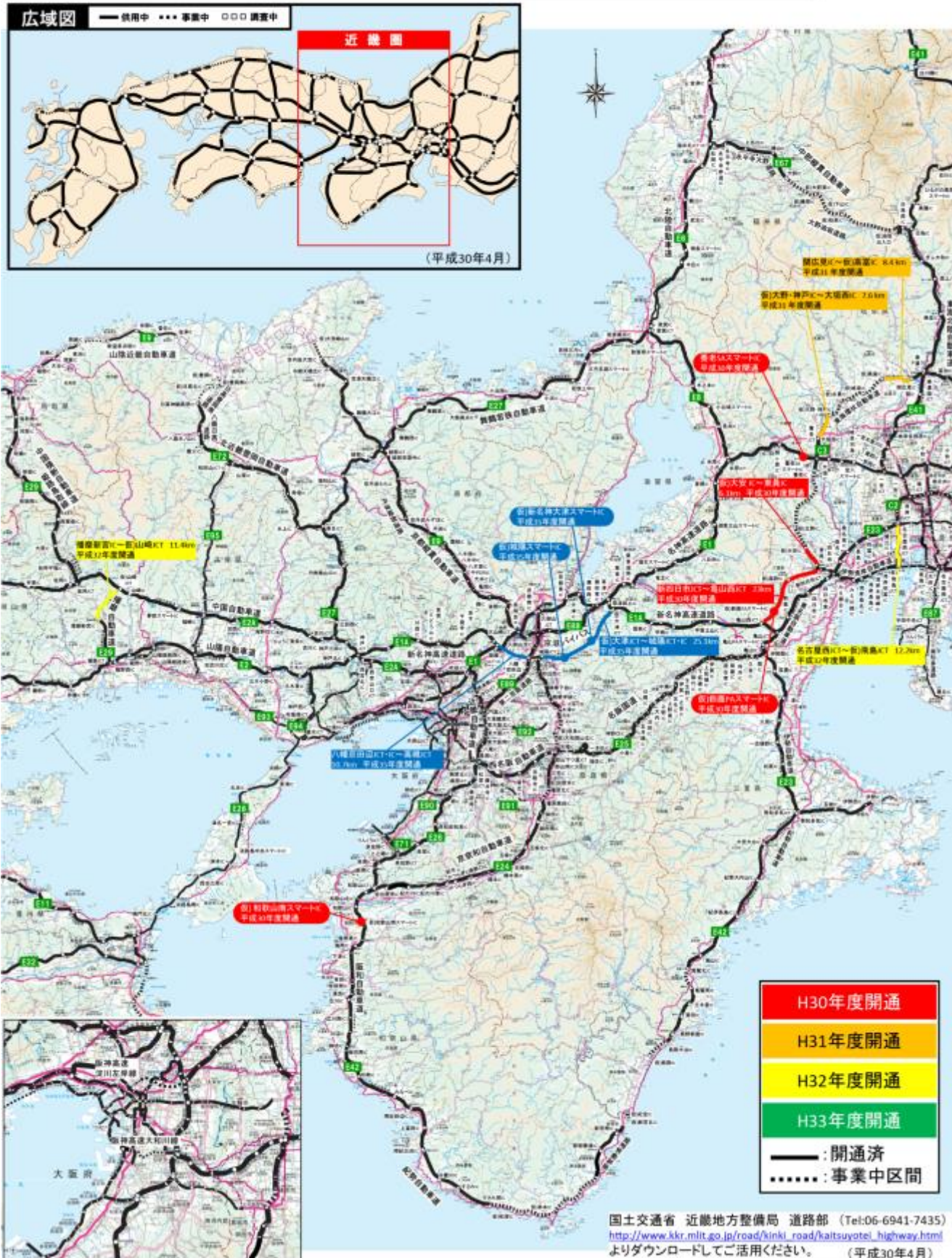
また、平成 35 年度全線供用を目標とする新名神高速道路や日本海国土軸としての役割を担う山陰近畿自動車道等の高規格幹線道路の早期完成や、現在、国において計画段階評価を実施中の宇治木津線の早期事業化等について、国に対して積極的に要望している。また、高速道路の効果を府域全域に波及させるため、京都舞鶴港と舞鶴若狭自動車道を結ぶ国道 27 号西舞鶴道路や新名神高速道路、京奈和自動車道へのアクセス性の向上等を図る国道 24 号（寺田拡幅）、国道 163 号（精華拡幅）及び木津東バイパス等について、国で取り組まれているところである。

京都府においても、山陰近畿自動車道へアクセスする大宮峰山インター線や、新名神へのアクセス道路ともなる宇治木屋線（犬打峠）、宇治田原山手線等を今年度から事業化し、積極的に取り組んでいるところである。

さらには、各地域を結ぶ道路整備や日常生活を支える生活道路についても、府域各所で通学路の交通安全対策等を着実に実施しており、このような施策により、安心を確保するとともに、京都の新たな時代の交流を生み出しながら共生社会の実現に向け、全力で取り組んでいきたい。



高速道路の開通予定 人とモノの流れが変わる！



【大石参考人説明概要】

◆日本のインフラについて

日本ほどインフラをないがしろにしてきた国はないと思っている。諸外国の首脳はインフラの重要性をたびたび口に出しているが、日本の首脳は、インフラの重要性について発言したことがまずない。「地方創生」には、まずは地方のモビリティをいかに確保するかが大事である。

◆ドイツと日本の高規格幹線道路ネットワークの比較

ドイツのアウトバーン・ネットワークには、ほとんどの区間で速度制限が定められていない。環境や交通安全、エネルギーの問題等もあり、政府は時速 130 キロ以下程度で走るのが望ましいという推奨速度を持っているが、実質は無制限で、実際に時速 200 キロで走っても、ほとんど不安を感じない程度に線型や勾配もゆるやかだし、路面の管理もできている。

一方、日本は、ドイツよりやや広い 38 万平方キロで、細長い国であるため、ドイツよりも長いネットワークが必要であるが、現在の日本の高規格はドイツ 1 万 3,000 キロに対して 1 万 1,500 キロである。京都の周辺あるいは中国地方の日本海側や、特に地方部ほど暫定 2 車線の道路が目立つが、暫定的に対向分離ができていて、現にたくさんの正面衝突が起こっているため、時速 70 キロ以下でしか走れないというネットワークになっている。日本の高速道路の速度制限は時速 100 キロだが、速度制限がこれほどに低い国は世界の中でそれほどない。「地方創生」というのであれば、時速 70 キロの道路を 100 キロで走れるようにし、地方のモビリティを高めることこそが、地方創生の最初の施策であるべき。

◆ドイツ政府における交通分野の基本姿勢

2013 年のドイツのメルケル政権の合意文書の中にある、交通分野の基本姿勢の内容は、モビリティは個人の自由や社会参加及び豊かな経済成長のための重要な前提で、そのためには質の高い交通インフラが必要ということである。つまり、成長のため、あるいは競争力を確保するためにはモビリティが一番大事だという認識をメルケル首相たちは持ったということである。

また、ドイツは 2030 年に向けた国家レベルの交通計画、インフラ投資計画をつくっており、その中でもインフラとモビリティは雇用や成長の基盤だということや、モビリティがなければ繁栄はないということが経済の基本原理だとまで言い切っている。また、平成 29 年 5 月には、ドイツとフランスの共同で議論すべきテーマというものをまとめており、交通インフラやデジタルネットワーク分野でのドイツ、フランスの共同投資をやっていこうということも言っているが、このような議論がわが国は欠けている。わが国がインフラという議論をするときに日本の政治家から必ず出る言葉は、「公共事業」でしかない。

◆日本の過去20年間における道路を中心とするインフラ整備

公的固定資本形成を世界各国と比較した場合、1996年を100として、2012年を見た場合、日本は47と半減以下という下げ方である。その間、カナダとイギリスは3倍に、韓国は2.5倍に、スウェーデンとアメリカは2倍に、フランスも1.7倍に伸ばし、ドイツも一旦は0.75ぐらいに下げたが現在は1.06に戻しており、0.5を切ったのは日本だけである。日本は、ドイツやヨーロッパの諸国に比べて空港や港湾や道路、河川整備やダムも十分でき上がったので、もうやるところがないのかというと、決してそうではない。ないにもかかわらず、このようなことをやってきたのは財政が厳しいからという理由だが、これが実はわが国の経済成長の足を引っ張ってきたのである。

◆日本の財政問題としての総税収

わが国の財政問題は、消費税を上げるかどうかではなく、総税収不足である。消費税を上げると総税収も上がるが、国民の消費を減退させることになるため、マイナスの効果も非常に大きい。そうではなく、総税収が増えるためには、国民が活発にサービスや物を売り買いするという環境が整備されなければならない。スウェーデンの付加価値税は25%で、総税収に占める割合は、たった18.5%。一方で、日本の8%の付加価値税は国税の30%を占めていることから、日本ではそれ以外の税収がいかに入ってきていないかということである。物価が下がり始めた1998年以降、わが国はずっとデフレのままである。1995年の国民の平均所得は世帯660万円あったにもかかわらず、2015年には546万円に下がっている。生活保護世帯については、ボトム1995年頃には60万世帯を切っていたが、現在は160万世帯以上に増えている。国民が貧困化しているのは事実で、これを何とか反転しなければならない。

◆日本と中国の名目GDPシェアの推移

日本がアメリカ経済に一番近づいた1995年の日本の名目GDPは、世界の17.6%のシェアを占めていた。つまり、日本は世界に対して2割を占める大きな国だった。そのときの中国の名目GDPはわずか2%。それが今日では、日本が5.9%に落ち、中国が15%に上がっている。日本の現在の経済的地位は思い切り下がり、OECD30カ国中、下から4番目という相対的貧困率という国に成り下がってしまった。

◆公共事業の効果**① フロー効果**

京都でA町とB町を高速道路で結ぶ事業をすればフロー効果が出る。そこで建設会社などを通じて地域にお金流れ、それが乗数効果、生産誘発効果を生んで税収アップにつながる。

② ストック効果

△市と×市の間が結ばれると両市間の物流、人流が円滑化、効率化し、これにより企業や行政、観光が活発になり、税収がアップされる。また、両市が結ばれた

ことにより、両市及び両都市間の土地利用が高度化する。産業立地等により固定資産税や法人税が上がり、それが合わさることで日本経済が成長し、競争力が増し、そのことがまた労働生産性を向上させる。

◆関東の環状道路

関東は環状道路がどんどん整備されてきた。圏央道（東名～東関東道）沿線に立地した大型物流施設等の従業員が約1万人増加、また、東京都と埼玉県の平均の製造品出荷額の増加が1.04倍であるのに比べて、この道路ができ上がったところは1.5倍にも出荷が進むなど、土地利用が変化してきている。圏央道沿いにはロジスティックセンターといったものがたくさん立地してきており、企業立地や新規雇用、新規投資、税収等に大きな効果をもたらしている。

◆関西、京都をどう考えるか

首都圏は環状道路が引きやすい状況になっている。関西・近畿圏は、大阪湾の入り込み方が非常に大きいことや、東西の国土軸が京都と大阪の間を通過しているが、それ以外のところに軸がない。米原あたりから京都府のど真ん中を通過して西のほうに抜けていくような新たな国土軸があってもいいと思うが、こういった国土軸は全然提案もされていない。

つまり、国土軸の線が、枚方などがある京阪神地域のところに集中せざるを得ないような構図を持っているが、これが非常に脆弱なのは、阪神・淡路大震災が起こったときに東西幹線が全部切れ、日本国が東西に完全に分かれてしまったことがあるからである。したがって、国道9号や国道27号に交通が集中し、大渋滞が生じてにっちもさっちもいかないというような経験をわれわれはした。つまり、リダンダンシーが足りないということである。

現在提案されていない「京都北環状」というルート。これが京都全体の環状道路を構成するが、南側ばかりが非常に強いネットワークになっている。あるいは、福知山市のほうに結ぶ道路や大阪の新御堂筋にそのまま入っていけるような路線、山陰近畿自動車道、舞鶴宮津、中丹連絡、京都北環状、亀岡箕面連絡、それから真ん中にある堀川線、大津山科線、宇治木津線、この構想は既にあるようだが、こういったネットワークはぜひ早期に計画決定をし、整備していく必要がある。

◆最後に

現在もなお、東京首都圏一極集中が進んでいる。大阪が人口を減らし始めて10年以上、中京圏も人口を減らし始めており、関東だけが集め続けているが、これはわが国の存続にとって非常に危険である。したがって、第2軸が絶対に必要で、それをつくるには、その地域にそれだけのポテンシャルがなければならないが、それを担うことができるのは、かつてであれば関西圏、大阪圏だったが、残念ながら大阪にそれだけの力がなくなった。京阪神の連携と中京圏との連携が絶対に必要で、中京圏と関西

圏が一体となって関東から企業や人や大学を奪ってくるような構造になければならない。

私が属している新産業プロジェクト協議会でも、関西圏をどうするか、釜山港の受け皿となる港をどう考えるかといった研究をしており、敦賀などを強化してはどうかという議論も含めて、この関西圏を中京圏とあわせて広域交流圏的な位置づけにするという議論をしたいと思っているが、そこでキーを担うのは「京都」である。京都が最も中京圏に近い関西であり、この京都が中京圏との関係をどれだけ強くしていくのかがポイントだと考えており、京都北環状もいいが、米原あたりからズドンと抜けてくるような新たな国土軸があってもいいのではないかと、第2国土軸というのにも必要なのではないかと考えている。

今こそ、将来の人々のための資産となるようなインフラ整備を進めていただきたい。京都府が発展するためには幹線ネットワークが必要である。

(2) 重要課題調査のための委員会

②脱炭素社会の実現に向けたまちづくりについて

(平成30年1月16日 (火)開催)

■開催概要

全ての国が地球温暖化問題に取り組むための枠組みを示した国際条約「パリ協定」が発効してから1年が経過した今、世界各地で脱炭素社会の実現に向けた動きが加速している。

本府においては、京都府地球温暖化対策条例で温室効果ガスを1990年度比で2020年度までに25%、2030年度までに40%削減する目標を掲げ、家庭や事業所における省エネの促進や再生可能エネルギーの普及拡大など地球温暖化対策を積極的に推進しているところである。

今回の委員会では、脱炭素社会の実現に向けた取組や今後の方向性等について、参考人から説明を伺い、議論を行った。

■進行

- 1 理事者からテーマに関する説明を聴取
- 2 参考人から説明聴取

「脱炭素社会に向けたまちづくりについて」

参考人： 京都大学大学院地球環境学堂教授

諸富 徹 氏

- 3 上記を踏まえて、質疑・意見交換



■出席理事者

環境部副部長、環境総務課長、エネルギー政策課長、地球温暖化対策課長

【理事者説明概要】

脱炭素社会の実現に向けた京都府の取組について

平成30年1月
環 境 部

京都議定書誕生の地・京都府では、都道府県で初めて地球温暖化対策に特化した「京都府地球温暖化対策条例」(平成17年度制定)において、国を上回る高い温室効果ガス削減目標を掲げるとともに、平成27年度には「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、産業・業務・家庭・運輸の各部門別対策、再生可能エネルギーの普及促進、水素社会づくりなどに総合的に取り組んでいる。

◆温室効果ガス排出量の削減

【目 標】(基準年度:1990年度)

長期的目標:2050年度までに▲80%以上
 中期的目標:2030年度までに▲40%
 当面の目標:2020年度までに▲25%

【削減状況】(2015年度)

▲20.0% (▲2.3%)

(注)東日本大震災前の2010年度の排出係数を使用
 ()内は実排出係数を使用した場合の数値

省エネ設備の導入や自動車の燃費性能の向上等により、産業部門(▲44.1%)・運輸部門(▲19.2%)の削減は進んでいるが、世帯数や店舗・オフィス面積の増加等により、家庭部門(▲5.5%)・業務部門(▲2.0%)の削減は小幅に止まっている。

◆再生可能エネルギーの導入

【目 標】

2020年度までに府内の総電力需要の12%(約21億kWh)を地域独自の再エネでまかなう

【導入状況】(2016年度)

8.4%(13億9,700万kWh)

◆主な取組の状況

【事業者向けの取組】

(省エネ)

◇大規模排出事業者排出量削減計画・報告・評価制度

温室効果ガスの大規模排出事業者に排出量削減計画書・報告書の提出を義務付け、排出削減目標の達成状況等を総合的に評価し、高評価の事業者を知事が表彰
 第二期(26~28年度の3カ年)の年平均削減率は目標を上回る▲7.1%。表彰25社

◇京都版CO₂排出量取引制度

中小企業の省エネ対策等から創出されたクレジット(京-VER)を大規模排出事業者等が購入し、排出削減目標の達成やカーボンオフセットに活用できる仕組みを運用
 (28年度創出量 77件 3,543.2t)

◇省エネ設備の改修支援

既存設備を高効率省エネ設備に更新する中小企業等に対し、費用の一部を補助することにより省エネ・CO₂削減を促進するとともに、京-VERの創出を誘導
 (28年度実績 17社 37,592千円)

◇EMS(エネルギー・マネジメント・システム)の導入支援

ビル、集合住宅等各分野でEMS設備を導入する事業者等に対して費用の一部を補助することにより省エネの取組を推進(28年度実績 8社 13,058千円)

(再エネ)

◇自立型再エネ設備の導入支援

再エネ設備と効率利用設備を同時に導入する際に、府が導入計画を認定し、税減免又は補助金交付による支援(27年度~現在 25社計画認定)

(技術開発支援)

- ◇食品廃棄物を活用した水素生成の事業化や固体水素源型燃料電池の研究開発支援等
- ◇IoT技術を活用した廃プラ類や下水汚泥等産業廃棄物のリサイクルの実用化促進

【運輸・交通向けの取組】

◇次世代自動車の普及

電気自動車(EV)・プラグインハイブリッド自動車(PHV)・燃料電池自動車(FCV)を次世代自動車と位置付け、「京都府電気自動車等の普及の促進に関する

る条例」及び「京都府電気自動車等普及促進計画」に基づいた取組を実施

- ・自動車取得税・自動車税（取得の翌年度・翌々年度）の減免
- ・タクシー会社、レンタカー会社等に対する電気自動車等の購入補助
- ・公用車への導入（現在、全庁でEV:11台、PHV:2台、FCV:1台の計14台）
- ・「EV・PHV・FCV写真コンテスト」等を通じた普及啓発 など

◇スマート物流の推進

- ・宅配荷物の再配達防止に役立つオープン型宅配ボックスの設置補助
- ・AI、IoT等の活用による物流のスマート化を検討する研究会を運営

【家庭向けの取組】

（省エネ）

◇京都府地球温暖化防止活動推進センター

府民等に対する情報提供・相談対応・啓発資材の貸出、省エネ相談所の開設、夏休み省エネチャレンジ（エコ親子）の実施等を通じ、地球温暖化防止活動を推進（28年度夏休み省エネチャレンジ参加者数 19,701名）

◇京都府地球温暖化防止活動推進員

地域において地球温暖化防止に関する普及啓発活動を行うボランティアとして知事が委嘱（現在 331名）

◇WE DO KYOTO! プロジェクト

京都議定書誕生 20周年を契機に、脱炭素社会の実現に向け、府民の環境行動の一層の促進を図るため、年間を通して府内一円で環境啓発事業を展開

- ・WE DO KYOTO! 宣言運動（約 3,000名が宣言）
- ・WE DO KYOTO! ユースサポーター（若者 20名がスタッフとして活躍）
- ・WE DO KYOTO! イベント等（府内 9箇所、子ども環境絵画展等）

◇HEMSの導入支援

HEMS機器を新たに購入し設置する府民に対して費用の一部を補助することにより省エネの取組を推進（28年度実績 237件 16,230千円）

（再エネ）

◇京都再エネコンシェルジュ

府が認証し府民が再エネ導入に関して身近に相談できる京都再エネコンシェルジュ（現在 250名）を通じた導入支援

◇再エネの導入支援

市町村と連携（23市町）し太陽光発電設備と蓄電池をセットにした導入補助制度により再エネ導入を促進（28年度実績 299件 93,124千円）

【地域の取組】

◇京都北部地域エネルギーサービス事業体の推進

エネルギー地産地消による経済循環を通じて人口減少社会を支える新たな仕組みとして、府北部地域において、地域エネルギーサービス事業体の設立に向けた検討を推進

- ・勉強会の開催（講演、視察など計4回）
- ・関連事業者等ヒアリングの実施、採算可能性調査の実施

◇京都舞鶴港スマート・エコ・エネルギーポート化

京都舞鶴港周辺において、再エネ等のエネルギー源を、IoT技術やEMSを活用し、より効率的な物流やスマートなおもてなしに最適利用するため、港湾・観光・環境の各分野にわたる総合的な計画を策定し整備を推進

- ・スマート・エコ・エネルギーポート整備に向けたマスタープランの策定
- ・クルーズ船利用者等に対するEV等レンタルの開始（PHV、電動自転車）

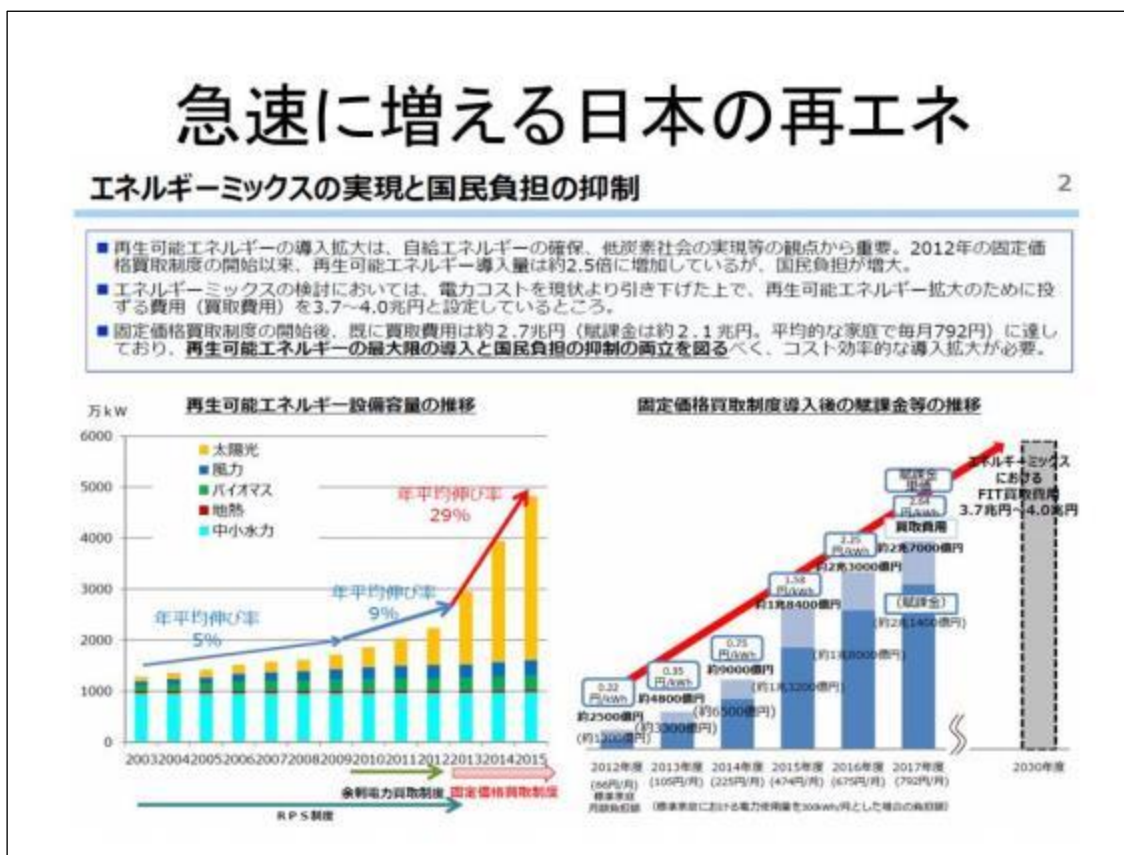
◇南部スマートバレー形成事業の推進

IoT技術や太陽光等の再エネの活用により、環境負荷が低く、災害にも強い自立分散・脱炭素型エネルギーシステムの構築を、府南部地域において推進

- ・京都大学の附属農場（木津川市）を中心に、エネルギー創造・利用型農業を目指す「グリーンエネルギーファーム産学共創パートナーシップ」を設立
- ・京都大学、木津川市、精華町等と協力的な、地域エネルギー事業の実施に向けた計画の策定

【諸富参考人説明概要】

(本文中の図表は参考人作成資料より引用)



◆ 「エネルギー自治」について

「エネルギー自治」は人口の維持に資する

- ・ 地域の将来像を明確に描き、そこへ向けてチャレンジングな試みが行われている場に、若者は魅力を感じる(諸富監修 2015)
- ・ 例えば西粟倉村でベンチャー企業が叢生し、70名ほどの新たな雇用が生みだされた背景には、起業志向をもった若者に対し、牧大介氏をはじめとする西粟倉村の先駆的起業家が「ロールモデル」として機能し、さらなる若者の転入を引き起こすという好循環がある。
- ・ 西粟倉村は、「地域おこし協力隊」をうまく活用。行政の下請けではなく、「森の学校」や「村楽エナジー」で仕事に携わりながら、ベンチャービジネスのノウハウを体得し、将来起業するための教育・訓練を実施
- ・ 給与保障期間の3年間が終了した4年目には、地域で自ら起業することが求められる。こうして「卒業」した若者たちが地域に定着し、さらなるベンチャー企業を立ち上げていく。これこそ、地域の持続可能な発展にとって、もっとも基礎的な条件だといえる。

「エネルギー自治」とは何か

- (1)自分たちが消費するエネルギーを、地域資源(ここでは森林)を用いて自ら創り出す。
- (2)上記目的のために、域外の大企業に頼るのではなく、自治体、もしくは地元企業が中心となって地域でエネルギー事業体を創出
- (3)域外から購入していた化石燃料を、より安価な地域資源(木質バイオマス)に置き換えて、燃料費を削減、地域の実質所得を上昇させる(「費用削減効果」)。
- (4)それまでは、「化石燃料費支出」として域外に流出していた所得を、地域資源である木質バイオマスへの支出に置き換えることで、所得が地域に留まるようになる。つまり山林所有者や、エネルギーの生産、流通、消費に関わる地元事業者の利潤、雇用者報酬、自治体への税収の形で、地域の実質所得を上昇させる(「資金還流効果」)。
- (5)地域資源の活用による燃料生産(薪、チップ、ペレットなど)から、エネルギー(電気・熱)の生産、流通、消費、そして廃棄物(灰)処理のプロセスで、関連産業が地域に発生し、地域に所得と雇用が生みだされる。

「持続可能な地域発展」へ

- 環境だけでなく、経済社会の側面でも、地域が世代を超えて持続的に存続、発展していける条件を獲得していくことを意味する
- 「エネルギー自治」は、地域経済の強靱化への取り組みに他ならない。「費用節約効果」と「資金還流効果」によって地域の実質所得を上昇させることができれば、そこで上がった収益を原資として、さらに地域に再投資して地域経済の持続的な発展を目指すことができる。
- 「エネルギー自治」への取り組みを通じて地域のビジネス文化を変えることは、地域経済を強靱化するために必要な、「無形のインフラ」を構築することにつながる。

◆長野県飯田市における取組事例

○長野県飯田市における再生可能エネルギーと地域再生の試み

飯田市の概要

- 総人口 103,679人(2016年6月末時点)
- 中央アルプス・南アルプスに挟まれた天竜川沿いの街
- 信州最南端に位置し、南信地方では最大人口を擁する
- 人口は、県内では長野市、松本市、上田市に次ぐ4位
- 飯田藩の城下町として栄えた
- 製造業も強く、りんご並木・人形劇の街としても有名
- 近年は、「環境文化都市」として太陽光発電など再生可能エネルギーに力を入れている



問題設定

- 分散型電源による発電事業をどのようにして地域発展につなげるのか
- FIT導入は、この問題を考える際の前提条件
- ただ、それだけでは大規模事業者が発電事業を席卷し、地域は発電事業に資源を提供するだけに終わる恐れ
- 地域住民が中心になって発電事業を立ち上げ、生み出された売電収入をその地域に再投資することで、地域が持続可能な発展を可能にすることが重要

○おひさま進歩エネルギー株式会社によるこれまでの事業展開

NPOとしての事業の発足

- NPO法人の発足
2001年9月に、飯田市の太陽光発電の普及を進めようと、市民を中心に「おひさまシンポジウム」開催。一方、市の飲食店組合は、環境負荷低減のため廃食用油の適切な処理を求めている
- 環境問題で認識を一致する、この2つのメンバーが中心となり、エネルギーの地産地消を理念に、04年2月16日設立総会を開き、「NPO法人南信州おひさま進歩」が誕生

【1】寄付による初の市民共同発電所の設置



- 初の市民共同発電所設置
 - 2004年に、会員や設置業者などの協力を得て、飯田市の社会福祉法人「明星保育園」に太陽光を利用した3kWの市民共同発電所として「おひさま発電所1号」を設置
 - 太陽光発電パネルを利用して、園児や園のスタッフ、保護者や家庭さらに地域に環境保全の活動の普及を意識。そのため、園児に発電の様子が分かりやすくする方法として、「さんぼちゃん」の表示板を設置し、大きな効果を生んだ
- RPS制度を用いて中部電力に売電

寄付型の第一号おひさま発電所
「さんぼちゃん1号」



2004年5月 飯田市内の私立「明星保育園」に寄付型でNPOが設置

有限会社の設立

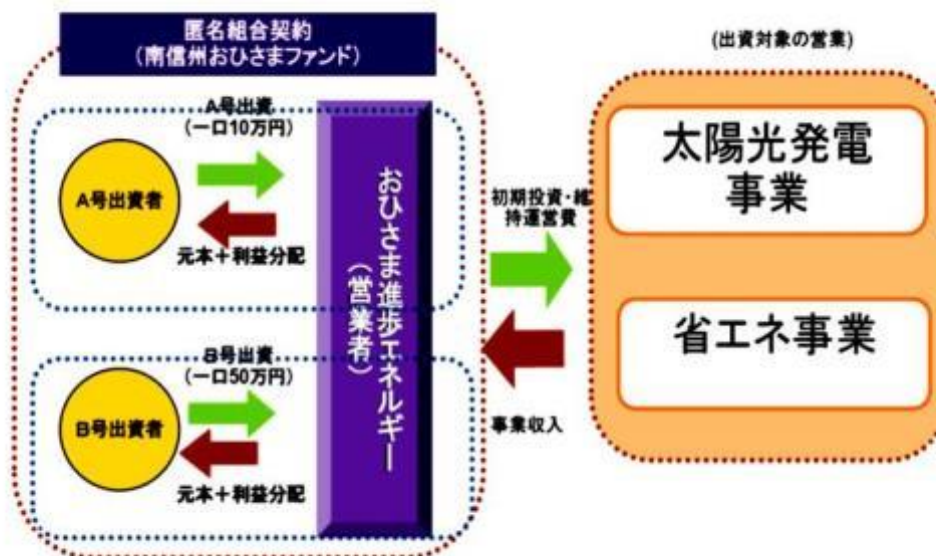
- 環境省「まほろば事業」への採択(2004年度)
 - 太陽光発電、ペレットボイラー&ストーブの導入、商店街エスコの実施、エコハウスの建設と評価、自然エネルギー大学の運営などが事業の柱。
 - 行政と民間、NPOのパートナーシップ型環境公益的事業プログラム
 - 事業主体として、「NPO南信州おひさま進歩」を母体として「おひさま進歩エネルギー有限会社」を2004年12月に設立。自然エネルギーの普及を事業として進めることを決定

【2】市民出資による太陽光発電事業

- 市民の「意思あるお金」で社会を変える
 - 会社立ち上げと同時に市民出資の準備を行い、2005年2月より募集開始
 - 予想をはるかに超え、わずか2ヶ月余りで募集額の2億150万が満了
 - 出資金は、出資対象事業(太陽光発電・エスコ事業)に投資され、収益にしたがって出資者に分配が行われている
- 市民の「意思あるお金」で社会を変える
 - 07年11月に、「おひさまエネルギーファンド株式会社」を設立し、市民出資事業を全国的に展開
 - 現在ではさらに、省エネ(ESCO)事業、グリーン電力事業(「グリーン証書」、「カーボン・オフセット」)、メガワットソーラー事業に展開

日本初の「南信州おひさまファンド」の仕組み

市民風車ファンドの仕組みをもとに、1つのファンドから「太陽光発電」と「省エネ事業」の2つの事業に対する投資をする仕組み。出資者への利益分配も2%以上を計画。



ファンドの実績

おひさまファンドの歴史と実績

1.南信州おひさまファンド

- 2005年2月～2005年5月
- 1口10万円と50万円の募集
- 出資頂いた額(2億150万円、476名)
- 分配開始年 2007年6月
- 目標年間分配利回り
タイプにより2%～3.3%
(計画通り分配中)

2.温暖化防止おひさまファンド

- 2007年11月～2008年12月
- 1口10万円と50万円の募集
- 出資頂いた額(4億3430万円、653名)
- 分配開始年 2009年6月
- 目標年間分配利回り
タイプにより2.1%～2.6%
(計画通り分配中)

3.おひさまファンド2009

- 2009年6月～2009年9月
- 1口10万円と50万円の募集
- 出資頂いた額(7520万円、145名)
- 分配開始年 2010年6月
- 目標年間分配利回り
タイプにより1.1%～2.5%
(計画通り分配中)

4.信州・結いの国

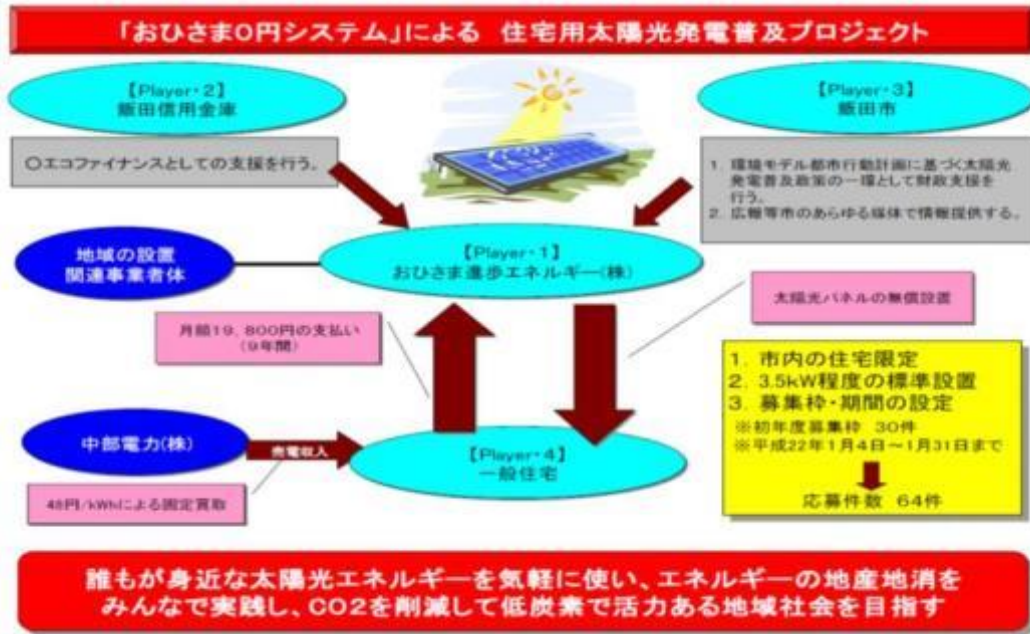
おひさまファンド(今回)

- 2010年10月～2011年1月21日予定
- 1口10万円と25万円の募集
- 出資募集予定額 1億円
- 分配開始年 2012年6月予定
- 目標年間分配利回り
タイプにより2%～2.5%

全国初の地域版FITの導入

- 公共施設の屋根に太陽光発電設備を設置
- 電力は、飯田市による買取、その環境価値についてはグリーン電力として販売
- 飯田市がおひさまから買い取った電力価格は22円
- 飯田市がRPS制度を利用して中部電力に売電した電力価格は時期によって変動するが、20円前後
- しかし、この「地域版FIT」と言える制度が、おひさまの事業の安定化にとって決定的な寄与を果たしたことは事実
- 飯田市による「再エネ事業を育てる」支援スキームとして、特筆すべき内容

【3】地域金融機関のプロジェクト・ファイナンスによる「おひさまゼロ円システム」



何が重要か？

自然資本・人的資本・社会関係資本

- ハード(発電機その他)よりも、ソフト(知識、情報、制度、ファイナンスなど)が決定的に重要
- 発電事業を担っていくための知識とビジョンを持った人材の育成・獲得の重要性
- 資金調達手法の重要性(特に地域金融機関の役割の重要性)
- 事業の成立を支援する地方自治体の政策形成
- 地域で再エネ発電事業を興すにあたって、「人的資本」と「社会関係資本」の蓄積が鍵に
 - そのための投資も必要

○飯田市「地域環境権条例」制定の意義と課題

「地域環境権」の内容

「飯田市再生可能エネルギーの導入による持続可能な地域づくりに関する条例」の公布(2013年3月25日)

【第一条】

この条例は…飯田市民が主体となって飯田市の区域に存する自然資源を環境共生的な方法により再生可能エネルギーとして利用し、持続可能な地域づくりを進めることを飯田市民の権利とすること及びこの権利を保障するために必要となる市の政策を定めることにより…持続可能な地域づくりに資することを目的とする

【第二条第四項】

再生可能エネルギー資源 再生可能エネルギーを得るために用いる自然資源であつて、飯田市の区域に存するものをいう(地域環境権)

企業の自由なビジネス展開を妨げるものではない

- 「地域環境権」の考え方に基づいて、自ら売電事業に乗り出す住民組織や、彼らとの合意と協力に基づいて再エネビジネスに乗り出す民間企業を積極的に支援する意図を、市の姿勢として、条例制定を通じて明らかにした
- 合意形成や利害調整も含め、住民が再エネビジネスに向かって主体的に動くことを期待し、促す条例だといえる

市による支援内容

【1. 再エネ導入支援審査会】

- 2013年5月に発足した審査会による指導・助言
- 飯田市では様々な再エネビジネスの提案が持ち込まれており、条例の精神にしたがってどの案件を支援対象とすべきかを決定する

【2. 基金からの融資】

- 市は新たに基金を創設、それを原資に支援対象となる事業体に融資を行う
- 再エネビジネスは、事業開始までに風況調査、水量調査、環境アセスメント、発電・送電設備の建設など、時間と費用がかかる
- このため、体力のない中小企業や住民組織は売電収入が入るまで資金調達に窮するが、これを解決するのが、基金からの融資

○条例がもたらした効果

【1】住民自治組織による事業①

- 認定第1号案件(2014年6月)
- 駄科コミュニティ防災センターの屋根を用い、おひさま進歩エネルギー株式会社の協力を得て太陽光発電による売電事業を実施
- 売電収入の一部は、駄科区にて積み立て
- 災害時における非常電源の確保とおひさま進歩による対住民環境学習プログラムの提供



【2】大企業との協働事業

- 王子マテリア株式会社が、中部電力子会社の株式会社シーエナジー社に、遊休地を貸与、後者がメガソーラー事業を行う
- これにともなって関係者が協議し、飯田市が上記発電事業に使用されない土地を王子マテリアから**無償**で借り受け、この土地を、地元の山本地域づくり委員会が、自ら防災用非難広場として整備
- この広場の一部を用いて、委員会がおひさま進歩エネルギー株式会社の協力を得て太陽光発電による売電事業を実施、当広場の管理運営費用をそこからまかなっていくことにした

【3】住民自治組織による事業②

- 登録有形文化財の杵原学校の屋根を利用し、おひさま進歩エネルギー株式会社の協力を得て太陽光発電による売電事業を実施
- 駄科区の動きに刺激を受けて検討開始
- 売電収入の一部は、杵原学校の維持管理経費および自治活動(子供対象の体験交流事業、観光事業、および地区行事)に充てる
- 災害時の避難場所および非常電源を確保

【4】住民自治組織による事業②

- 竜丘地区の生涯学習センターの屋根を利用した太陽光発電による売電事業を実施
- 大正時代に住民出資による全国初の電気利用組合を発足、事業収益による配当金還元を実施
- 大正デモクラシー期の「自由画教育」以来の住民自治、戦後の公民館活動の伝統と「環境・文化地区」を目指す活発なまちづくり活動
- 飯田初の住民自治組織の出資による発電事業。売電収入は、上記まちづくり活動に充てる

○担い手としての「自治体エネルギー公益的事業体」シュタットベルケ(都市公社)

モデルとしての「シュタットベルケ」

- ドイツの「シュタットベルケ(Stadtwerke)」とはドイツ語であり、自治体が出資する公益事業体を指す
- 現在、ドイツには約900のシュタットベルケが存在しているといわれ、電力、ガス、熱供給といったエネルギー事業を中心に、上下水道、公共交通、廃棄物処理、公共施設の維持管理など、市民生活に密着したきわめて広範なサービスを提供
- シュタットベルケは、これらのサービス提供を可能にするためのインフラの建設と維持管理を手掛ける、独立採算制の公益的事業体。電力では配電網を所有しつつ、配電事業、電力小売り事業、そして発電事業を手掛ける
- 1990年代以降のEUのエネルギー自由化政策で、シュタットベルケは「死滅する」と言われたが、彼らは生き延び、逆に、E.on(エーオン)ら伝統電源に依拠し、再エネを軽視した大企業が経営危機に

自治体エネルギー公益的事業体は、
どのようにして公益的たりうるのか

- シュタットベルケにとって、エネルギー事業は中核事業。その収益で公共交通その他の部門の赤字を賄う。往々にして、「内部補助」との批判
- しかし、①民間企業もまた、内部補助を行っている。②民間企業であれば、収益は配当として株主に還元され、市民には還元されない。③自治体の公益事業体では、「内部補助」は利益の市民還元の一手法である
- そもそも、事業目的が異なっている。民間企業は「株主価値の最大化」、自治体の公益的事業体は「市民生活の満足度の最大化」が事業目的
- ただし、放漫経営に陥ってはならず、第3セクター破綻の教訓から学ぶ必要

自ら「どうやって稼ぐか」が重要に

～「エネルギー自治」の基盤として～

- 近い将来に税源移譲や中央政府からの財政移転の増額を期待できない
- 地域を豊かにする資金は、自分で稼がねばならない。シュタットベルケが注目されているのは、電力事業で稼ぎ、その財源で、公共交通その他の公益的事業を財政的に支えているビジネスモデルが注目されているから
- ドイツでは、エネルギー協同組合が多数設立されたが、日本では法的に制約が存在
- 分散型電力システムへの移行が必然なら、分散型電力事業体としてのシュタットベルケは適合的
- 日本では、戦前の都市経営に伝統(京都市を嚆矢)。思想的にも片山潜、安倍磯雄、関一らの系譜

〇みやまスマートエネルギー社の事例

みやまスマートエネルギー社設立の経緯

- 2012年に、「みやま市大規模太陽光発電設備設置促進条例」を制定
- 市みずから、「みやまエネルギー開発機構」(市が資本金総額の20%、残りを約40名の地元市民／企業が出資する第3セクターの株式会社)を2013年7月に設立、遊休地にメガソーラー発電所を建設
- メガソーラー以外でも、市内約1万4000世帯の9%に当たる1,200世帯が太陽光パネルを設置
- これらを背景に、地域経済循環を創出するために、「みやまスマートエネルギー社」を設立
 - みやま市の2016年3月末時点での人口は、38,907人。毎年約500人の人口減が継続的に起きている。近い将来、市制要件である人口2万人を割り込むという危機感から、市内に産業を創出し、雇用を増やしていく必要性を認識。また、みやま市域で九州電力に対して支払われる電力使用料金の総額は約20億円と算出。これを市内で発電される電力に切り替えれば、所得の域外流出を止め、実質的に所得を引き上げることができる

出資構成と役割



みやま市

- 公共エネルギーサービスのしくみ構築を主導
- 収集された情報やサービスのノウハウを蓄積・分析し、市のエネルギー政策に反映
- 本事業の取組みを広報を通じて広く知らしめ、市民への啓蒙や他の自治体へ情報発信

筑邦銀行

- 資金面、事業管理面で事業運営を支援
- 地方銀行としての公共的使命を持って豊かな地域社会づくりをバックアップ
- 金融サービスや情報提供機能の向上・充実を図ることで経営の効率化、健全化をバックアップ

九州スマートコミュニティ

- 発電家獲得営業、需要家獲得営業、顧客管理支援
- 地域コミュニティの形成につながる企画提案

電力小売り事業の概要

- 「みやまエネルギー開発機構」の太陽光発電設備(回避可能原価、約11円/kWh)と、九州電力のバックアップ電源(9円/kWh)を合わせ、年間5,000kWの電力を廉価で調達。だが、近い将来に制度変更で価格上昇が生じるので、他の廉価な再エネ電源の確保が課題
- 家庭の太陽光発電の電力買取サービスでは、通常の固定価格買取制度の単価に1円プラスして電力会社からの契約変更を促進
- 家庭への電力販売については、九州電力よりも約3%程度安い料金を提示、支払メニューによってはさらに料金負担が低下(「電気と水道のセット割」、「省エネ目標達成割」、「家族セット割」)
- 九州電力よりも料金を安く設定できるのは、発電設備をもち、資本費・維持管理費を節約できること、再エネを回避可能減価で安く購入できることが寄与

電力の需給調整と自治体間連携

- ・ みやまスマートエネルギー社は、主として公共施設に電力供給。その需要カーブは、昼間にピークがやってくる太陽光発電の供給カーブとほぼ一致
- ・ しかし将来的に、家庭を主要な需要家として獲得していくならば、朝夕にピークが来る需要カーブを満たすよう電源構成を多様化しなければならない
- ・ 需給不一致(インバランス)については、みやまスマートエネルギー社が調整(「同時同量」)を義務づけられている。過不足が生じる場合は、九州電力や他の新電力との売買電、あるいは電力取引市場での売買電、あるいは同じ「balancingグループ」内での電力融通を用いる
- ・ 需給調整のための電力オペレーションシステム(収益を稼ぐ上での中核業務!)は、既存のシステムをクラウド利用し、初期投資を軽減。新規参入自治体のために、地域新電力会社設立支援のほか、需給管理業務の代行、人材育成・訓練を支援。将来は同じbalancing・グループとしての連携を見込むほか、システム共同利用により基盤経費の節減を図る
- ・ すでに、鹿児島県のいちき串木市(太陽光発電)、および肝付町(風力および水力発電)、大分県の豊後大野市(木質バイオマスおよび小水力)自治体間連携協定を締結

住民生活支援サービス企業としてのみやまスマートエネルギー社

- ・ 2014年度から、みやま市は経済産業省の「大規模HEMS(Home Energy Management System)情報基盤整備事業」に参画。
- ・ 市内約1万4,000世帯のうち約2,000世帯にHEMSを設置、HEMSを設置した家庭が、日々の生活の中で電気をどのように利用しているかを詳細に分析し、その結果に基づいて市民の生活パターンに合った3種類の料金プランを開発
- ・ さらに、高齢者を見守る「見守りサービス」などの生活関連サービスの開発に進展。高齢者見守りサービスでは、見守りセンターが高齢者世帯の日常とは異なる電気の使い方を検知すると、高齢者にタブレットを通じて状況を知らせるように促す。また、あらかじめ登録している近所の住民や民生委員にも通報。高齢者の状態を確認
- ・ タブレットを通じて食事や日用品の宅配依頼、タクシー手配、家事代行依頼、施設予約、公共料金の支払い、病院の予約なども実行可能
- ・ 経産省の実証事業終了後は、みやまスマートエネルギー社が引き継いでサービスを提供。その財源に、電力小売り事業の収益が充てる。この点に、みやまスマートエネルギー社の公益的性格がよく示されている。

結論

- ・ 分散型電源としての再エネの特性から、小規模発電事業者に一定の活躍の余地
- ・ 地域の資本／人材を活用し、地元拠点に拠点を置く事業者で発電事業を営むことで、域外流出していた所得を取り戻せる可能性
- ・ 自治体が関与する「シュタットベルケ」も一つの可能性。日本は地域で公民連携を組むのが主流
- ・ 地域に核となる事業者ができれば、それを軸に関連産業を育て、波及効果を大きくできる
- ・ ドイツで地域が元気なのは、再エネをうまく活用し、売電収入が地域で循環する仕組みを巧みに創りあげているため
- ・ ハードだけでなく、ソフト面での工夫を積み重ねることで、再エネを地域経済にとってプラスに転じることができる

(3) 管内外調査

① 管外調査 (平成 29 年 7 月 11 日(火)～12 日(水))

- 博多まちづくり推進協議会 (福岡県福岡市)
博多駅周辺のまちづくりの取組について
- 福津市議会 (福岡県福津市)
上西郷川のグリーンインフラの取組について
- 周南市役所 [於：周南市地方卸売市場内 水素学習室] (山口県周南市)
周南市における水素利活用の取組について
- 広島県議会 (広島県広島市)
土砂災害死ゼロを目指す「ひろしま砂防アクションプラン 2016」の概要について

② 管外調査 (平成 29 年 11 月 7 日(火)～11 月 9 日(木))

- 横浜市会 (神奈川県横浜市)
横浜市の水道アセットマネジメントの取組について
- 横浜港 大さん橋 国際客船ターミナル (神奈川県横浜市)
クルーズ客船寄港促進に向けた横浜港の整備について
- ゆめソーラー館やまなし (山梨県甲府市)
山梨県の次世代エネルギー啓発の取組について
- 山梨県立リニア見学センター (山梨県都留市)
超電導リニア及びリニア中央新幹線の概要について
- 神奈川県議会 (神奈川県横浜市)
神奈川県のエネルギー自立型住宅・ビル・街の実現に向けた取組について
- 木更津市議会 (千葉県木更津市)
東京湾アクアライン等を活用したまちづくりについて
- 東日本高速道路株式会社関東支社東京湾アクアライン管理事務所 [於：海ほたる]
(千葉県木更津市)
東京湾アクアラインの緊急避難体制について

③ 管内調査 (平成 29 年 11 月 27 日(月)～11 月 28 日(火))

- 防賀川 [於：山城北土木事務所] (京田辺市)
防賀川の整備状況について
- G L M株式会社 (京都市伏見区)
G L M株式会社における電気自動車の普及に向けた取組について
- 商工労働観光部・建設交通部港湾局 [於：第 2 ふ頭旅客ターミナル] (舞鶴市)
京都舞鶴港の整備状況について
- 高野川 (舞鶴市)
台風 21 号による被害状況について
- 府道 38 号線 (南丹市)
台風 21 号による被害状況について
- 京都大学フィールド科学教育研究センター 芦生研究林 (南丹市)
「芦生の森」の生態系維持回復に向けた取組について

① 管外調査

(平成29年7月11日(火)～7月12日(水))

1 博多まちづくり推進協議会(福岡県福岡市)

◆博多駅周辺のまちづくりの取組について

博多まちづくり推進協議会は、平成20年4月に福岡県、福岡市をはじめ、博多駅周辺の企業や自治協議会等で構成し設立されたエリアマネジメント団体で、「九州」「アジア」の玄関口である博多駅地区を舞台に、住む人や訪れる人が主役となったまちづくりを進め、皆に愛され、誇れるまち、新たな時代の魅力的な風格のあるまちを創造していくことを理念に活動されている。



博多まちづくり推進協議会では、さまざまな関係者が共有すべき「まちの将来像」と、その実現に向けて進めるべき取組の方針と方策を取りまとめた「博多まちづくりガイドライン」を策定されており、その中のアクションプラン(2017-2019)では、「歩いて楽しいまちづくり」と「美しく安心なまちづくり」を基本方針とし、様々な取組をされている。

国家戦略道路占用事業として、平成29年3月と5月には、約10日間にわたり、はかた駅前通りにおいて、博多の飲食店が出店する「ハカタストリートバル」を開催された。民有地には、ソファとテーブルを配置したくつろぎ空間、公道には長さ30メートルのカウンターが配置され、カフェやバルとして、さまざまなメニューが提供され、来訪者にとっても好評であったとのことである。

また、ダンスやブラスバンドの演奏、伝統芸能などのパフォーマンスが行われる「はかた駅前“どんたく”ストリート」は今年で7年目を迎え、5月の開催時には2日間で計31団体、約1,900名が参加、2万人を超える方が見物に来られたとのことである。

この他にも、博多で事業を行う人に「博多のまち」について語ってもらうトークイベントや、食・ライフスタイル・ビジネス・カルチャー等16講座を展開する「はかた大学」の運営など、まちの賑わいを広げる活動も推進されている。

美しく安心なまちづくりを進めるため、増加する放置自転車の対策として、



博多駅周辺を視察

注意札付け活動や、協議会会員の自転車安全利用推進講習会の受講などにも取り組まれている。また、毎月、博多駅周辺の企業や地域住民の協力のもと、まちの清掃美化活動「クリーンデイ」にも取り組まれており、年間の総参加者は2,800名を超えるとのことであった。

今後、地下鉄七隈線延伸工事やはかた駅前通りの再整備など、博多駅周辺の開発が進む中、協議会発足から10年の節目を迎えるにあたり、博多駅を中心とした賑わいを更に広げていきたいとのことであった。

【主な質疑】

- ・行政との連携状況について
- ・はかた駅前通りの再整備について
- ・事務局の体制について
- ・博多まちづくり推進協議会の活動費について
- ・博多まちづくり推進協議会発足前後の集客数や店舗数の変化について
- ・We Love 天神協議会との連携状況について など

2 福津市議会（福岡県福津市）

◆上西郷川のグリーンインフラの取組について

グリーンインフラとは、グリーンインフラストラクチャーの略で、国土交通省によると、社会資本整備、土地利用等のハード・ソフト両面において、生物の生息・生育の場の提供や良好な景観形成、気温上昇の抑制など、自然環境が有する多様な機能を活用し、持続可能で魅力ある国土づくりや地域づくりを進めるものを指す。

福岡県福津市を流れる上西郷川は、二級河川の西郷川の支流にあたり、かつてはコンクリートで固めた三面張りの河川で、洪水が頻発していたとのことである。そのような中、独立行政法人都市再生機構（UR）の土地区画整理事業にあわせて、川本来の自然環境の再生と人と川とのつながりの再生を目標に、福津市を事業主体として河川整備が行われた。平成21年度に着手が始まり、平成25年度に対象区間900メートル



の整備が完了、川幅は約5メートルから約18メートルに拡張された。西郷川と上西郷川の合流部にある調整池や、上西郷川に隣接する「はづき公園」も一体で整備された。

これらの整備については、計画当初から地域住民や九州大学が参画されており、河川の草刈り等の維持管理には現在も地域住民から積極的な協力が得られているとのことである。

河川には、生物の住みかとなる巨石を配置したり、流速に変化をもたらすための木

杭工を施したりするなど、生物多様性に配慮したさまざまな工夫をされている。魚類を対象としたモニタリング調査の結果、整備前と比べ、魚の種類は約3倍に、個体数は約12倍にも増加したとのことであった。現在では、絶滅危惧種のヤマトシマドジョウをはじめ、テナガエビやギンブナなど、さまざまな生物が生息しているとのことである。

上西郷川は、地元の小学校の環境学習の場として利用されたり、子どもや高齢者等の憩いの場として利用されたりするなど、地域住民にとっても重要な役割を果たしている。また、生活環境が向上したことにより、周辺住宅の居住率が上昇するなど、さまざまな波及効果がみられるとのことであった。



上西郷川のグリーンインフラの取組を視察

【主な質疑】

- ・グリーンインフラ整備の工事費について
- ・他地域への波及効果について
- ・上西郷川の水質について
- ・上西郷川周辺におけるゴミのポイ捨て等の状況について
- ・福津市の水洗化率について など

3 周南市役所【於：周南市地方卸売市場内 水素学習室】(山口県周南市)

◆周南市における水素利活用の取組について

周南市は、山口県東南部に位置する、全国有数の重化学工業都市である。周南コンビナートにおける苛性ソーダの生産能力は、国内の約40パーセントを占めており、この苛性ソーダからは、純度99.9パーセント以上の水素が副生されている。周南市では、



水素を産業振興や地域振興に活かすため、さまざまな取組を推進されている。

平成25年8月には、経済産業省や山口県、周南市、企業関係団体等で構成する周南市水素利活用協議会を設立され、平成27年4月には「水素エネルギーで未来を拓く水素先進都市『周南』」を基本理念とする「周南市水素利活用計画」(平成27年度～平成32年度)が策定された。この計画に基づき、水素サプライチェーンの構築、モデルエリアの構築、水素関

連産業等に関する人材育成・事業所支援の充実、市民・市内企業等への普及・啓発事業の強化に向けた施策を展開されている。

山口県補助事業の純水素型燃料電池システムの実証では、岩谷産業株式会社をはじめとする4事業者が共同でシステムを開発され、地方卸売市場内や徳山動物園において電力やお湯の供給が行われているとのことであった。

環境省委託事業の地域連携・低炭素水素技術実証事業(平成27年度～平成31年度)では、水素の製造、輸送、貯蔵・供給、利用に至るまでの実証を株式会社トクヤマをはじめ、東ソー株式会社や山口県と共同で取り組まれている。

周南市では、国内初となるフォークリフト専用ディスプレイ(水素の充填設備)を併設した「イワタニ水素ステーション山口周南」が、平成27年8月に地方卸売市場内に開所した。市民や企業等が燃料自動車を導入する際の補助金の創設や、市の公用車に燃料電池自動車を導入するなど、燃料自動車の普及に向けた取組も推進されている。

今回説明を伺った「水素学習室」では、周南市職員による市の水素利活用の取組に関する説明やDVDによる学習、パネル展示等を実施されている。また、中学校での出前講座を実施されたり、水素パンフレットを公共施設等に配布されるなど、市民の水素に対する理解促進や普及啓発にも力を入れて取り組んでおられるとのことであった。



燃料電池発電施設等を視察

【主な質疑】

- ・水素の普及について
- ・中心市街地における今後の水素利活用の取組について
- ・燃料電池自動車を水素充填する際の取扱いについて
- ・水素充填価格について
- ・燃料電池自動車購入者への補助額について
- ・MIRAIの価格について など

4 広島県議会(広島県広島市)

◆土砂災害死ゼロを目指す「ひろしま砂防アクションプラン2016」の概要について

平成26年8月19日の夜から20日の明け方にかけて、広島県広島市安佐南区及び安佐北区を中心に1時間最大雨量121mm、3時間で200mmを超える記録的な集中豪雨が発生し、死者77名(災害関連死3名含む)、負傷者44名、被害家屋が4,500棟以上にのぼる甚大な被害をもたらした。また、停電や水道被害の他、鉄道の運休、航空機や

フェリーの欠航など、多数の交通障害が発生した。

「ひろしま砂防アクションプラン 2016」は、平成 26 年 6 月に策定された前プランである「ひろしま砂防アクションプラン 2014」に同年 8 月の大規模災害を踏まえて見直しが行われたもので、平成 28 年 3 月に策定された。「ひろしま砂防アクションプラン



2016」は、土砂災害死ゼロを目指したのとなっており、土砂災害警戒区域等の指定の加速化に最優先で取り組むことに加え、平成 27 年度よりスタートした「広島県『みんなで減災』県民総ぐるみ運動」の一環として各種ソフト対策の強化・拡充を図ることにより、引き続き、ハード・ソフト一体となった総合的な土砂災害防止対策に取り組んでいくものとされている。

県議会でお話を伺った後は、安佐南区八木に移動し、国土交通省中国地方整備局太田川河川事務所の方から、堰堤の整備状況など、砂防事業について説明を伺った。現場では、INSSEM工法と呼ばれる、現場で発生した土砂にセメントを混合し、締め固めて砂防堰堤を建設する工法が採用されている。この工法により、発生する土砂の処分費用や運搬費用が削減されるだけでなく、大型車両の住宅地内の通行量を減らすことができるなど、地域の生活環境にも配慮されている。また、事業の段階ごとに、地域住民に対して説明会を開催するなど情報を共有しながら事業を進めておられるとのことであった。

今後は、緊急事業を含み重点的な対応が必要な 30 溪流の砂防事業を平成 31 年度末の完了を目指し進めていくとともに、通常砂防事業により 14 溪流において事業を実施していくとのことであった。



安佐南区八木の土砂災害現場を視察

【主な質疑】

- ・ H26. 8. 20 土砂災害に係る広島県の財政対策について
- ・ H26. 8. 20 土砂災害時の太田川の氾濫状況について
- ・ 土砂災害現場付近の現在の居住状況について
- ・ 住宅等の改修補助について
- ・ 堰堤の整備費について など

② 管外調査

(平成29年11月7日(火)～11月9日(木))

1 横浜市会（神奈川県横浜市）

◆横浜市の水道アセットマネジメントの取組について

横浜市は、水道事業、工業用水道事業の20年後から30年後を見据えて、市民や事業関係者等と共有すべき将来像とその実現に向けた取組の方向性を示す「横浜水道長期ビジョン」と、同ビジョンで描いた将来像を具体化するための「中期経営計画」（平成28年度～平成31年度）を平成28年に策定された。取組にあたっては、①安全で良質な水②災害に強い水道③環境にやさしい水道④充実した情報とサービス⑤国内外における社会貢献⑥持続可能な経営基盤を重点的な方向性として水道事業を進められている。

横浜市内の水道管の総延長は約9,100キロメートルに及ぶが、管路は順次老朽化し、更新時期を迎えている。また、浄水場や配水池は主に昭和初期から昭和40年代に建設されており、今後老朽化が進むとされている。その上、同市では水道需要が減りつつあり、料金改定を行った平成13年をピークに、水道料金収入は減少している。

中期経営計画においては、最初の4年間は黒字の見通しであるが、機械的な試算では、平成37年には資金不足が見込まれている。こうした状況を踏まえ、財源を確保しながら施設を適切に維持・更新するための管理手法「アセットマネジメント」を採用されている。

同市では、昭和63年に管路情報マッピングシステムを導入し、管の布設年度や埋設状況、漏水発生率などがデータベース化されており、このデータを基に、管の材質ごとに想定耐用年数が設定された。管路更新を進める際には、単に更新するのではなく、需要が減っている箇所は水道管の口径を小さいものに替えてコスト削減を図る一方で、より長持ちする素材を選ぶなど、一時的に費用がかかったとしても、長期的にみればコスト削減につながるようになっている。また、災害時に拠点となる病院などに水を運ぶ水道管の更新を優先するなど、災害対策にもつなげておられる。



今後は、事業費の縮減・平準化を図りながら施設の更新・耐震化を着実に進めるとともに、次期中期経営計画期間における業務の集約化や委託化、ICT活用による経常経費の削減策等について、局内検討を進めていくと同時に、人口減少や少子高齢化の加速を見据えた料金体系のあり方などについて検討し、持続可能な事業運営を目指されるとのことであった。

【主な質疑】

- ・施設の耐震化率について
- ・職員体制について
- ・管路を小口径化する際の安全面での課題について
- ・水道事業における中小企業の落札率について など

2 横浜港 大さん橋 国際旅客ターミナル（神奈川県横浜市）

◆クルーズ客船寄港促進に向けた横浜港の整備について

横浜港は、「発着港」として、一時寄港だけでなく多数の横浜発着クルーズを実施されている。また、カジュアルからラグジュアリー、超大型客船から小型客船まで多彩な客船を受け入れており、平成28年の客船寄港回数は127回で、過去10年間を通して年100～150回の高水準の寄港回数を保持されている。

横浜港では、横浜ベイブリッジの外側に位置する大黒ふ頭と本牧ふ頭、南本牧ふ頭において、コンテナターミナルの整備など、物流に係る整備が進められている。その一方、横浜ベイブリッジの内側（インナーハーバー）に位置する大さん橋と新港ふ頭においては、客船寄港促進に向け、賑わい拠点としての整備が進められている。



同港は、平成29年7月26日に、国土交通省より「国際旅客船拠点形成港湾」に指定された。施設整備等に投資するクルーズ船会社に岸壁の優先使用を認める仕組みとなっており、大さん橋国際客船ターミナルにおいては、待合室の拡張整備を郵船クルーズ社と、新港ふ頭においては、客船ターミナル施設の整備をカーニバルコーポレーション&PLCと連携を進められている。

多数の客船を受け入れている横浜港だが、ベイブリッジを通過することができない超大型客船も年に数隻寄港している。超大型客船の受け入れには、これまでは大黒ふ



頭の貨物岸壁を活用されてきたが、客船受け入れのための施設が整備されていなかったため、現在は同ふ頭において、税関・出入国管理・検疫などの必要手続きを行うC I Q（※）施設の整備が行われている。

同港では、客船が寄港した際、さまざまな「おもてなし」をされており、歓送迎演奏をはじめ、観光マップや記

大さん橋ふ頭及び新港ふ頭を視察

念品の配布、臨時免税店の出店、さらに外国人旅行客には、日本文化の紹介や伝統芸能の披露などもされている。そのほかにも、市内観光スポットを周遊する無料シャトルバスの運行や、観光部局との連携による横浜観光紹介などのPR活動などにも力を入れておられる。

今後は、東日本のクルーズの拠点を目指し、各ふ頭における整備を進めていかれるとのことであった。

(※) C I Q (Customs, Immigration and Quarantine) 施設

外国客船の入出港時に税関・出入国管理・検疫を行う施設

【主な質疑】

- ・港湾局の体制について
- ・C I Q施設における出店の有無について
- ・クルーズ客船の同時着岸見込み数について
- ・クルーズ需要について
- ・両替施設について
- ・搭乗ブリッジについて など

3 ゆめソーラー館やまなし（山梨県甲府市）

◆山梨県の次世代エネルギー啓発の取組について

ゆめソーラー館やまなしは、平成24年1月に開館した山梨県営の環境学習施設で、次世代エネルギーの情報発信の拠点とされている。平成23年度には、県全体が次世代エネルギーパークとして国から認定され、当館はその中核として位置づけられている。

同館は、小・中学生の環境学習の場として利用されているほか、企業関係者や海外からの視察の受け入れもされており、来館者は年間約12,000人にも上るとのことである。

同館は、太陽エネルギーと地球環境についてユニークな映像で学ぶ「太陽エネルギーゾーン」と、山梨のエネルギーと最新の再生可能エネルギーの動向を学ぶことができる「山梨のエネルギーゾーン」で構成されている。館内では、地球環境について学習するための球体スクリーンや映像を使ったオンデマンドコンテンツの展示をはじめ、新しいエネルギー技術や地球温暖化防止対策の解説、実機を用いたシステムの運用及び解説がされている。その他にも、水素電力貯蔵システム模型や次世代フライホイール蓄電



システムなど、多数の展示がされている。

同館の特徴的な点は、エネルギーの自給自足によるCO₂ゼロ運営をされているところである。館内では、屋上に設置された太陽光パネルや雨水を利用した小水力発電などから生み出された電力を需要にあわせて使用したり、さらに冷暖房には地中熱を利用されている。

同館の隣には、県内最大のメガソーラーである米倉山太陽光発電所があり、同発電所は、山梨県と東京電力株式会社が共同で建設し、平成24年1月から稼働している。一般家庭3,400軒分の年間使用電力量に相当する約1,200万kWhの電力を1年間に生み出し、約5,100トンの二酸化炭素排出削減効果が見込まれている。

今後は、地球温暖化対策を計画的、総合的に推進するため、全国有数の日射量を有している地域特性を生かし、再生可能エネルギーの導入や普及を推進されるとのことであった。



施設の展示物を視察

【主な質疑】

- ・ 企業局の業務について
- ・ 電気課の職員体制について
- ・ 超電導次世代フライホイール蓄電システムの仕組みについて
- ・ 雨水利用による小水力発電の発電量について
- ・ 太陽光パネルに不具合が発生した際の対応について など

4 山梨県立リニア見学センター（山梨県都留市）

◆超電導リニア及びリニア中央新幹線の概要について

リニア中央新幹線とは、全国新幹線鉄道整備法の基本計画路線に位置づけられている「中央新幹線」を、最高時速505キロメートルで走行する超電導リニアモーターカーにより、東京を起点に、甲府市付近、名古屋市付近、奈良市付近を主な経過地として、終点大阪市までを結ぶ新幹線のことで、JR東海が建設を進めている。

東京－名古屋間は平成39年、名古屋－大阪間は平成57年に開業が予定されており、東京－大阪間の約438キロメートルが最速67分で結ばれる。

リニア中央新幹線の平均時速は392キロメートルで、1編成あたりの定員は1,000人と、航空機並みのスピードと新幹線並みの輸送能力を兼ね備えている。

リニア中央新幹線を整備する意義について、JR東海は、「大動脈の二重系化」と「3大都市圏の一体化」の2つを挙げている。東京－大阪間を結ぶ「大動脈輸送」を



担う東海道新幹線が経年劣化していくことに加え、東海道新幹線が南海トラフ巨大地震の際に震度が最大になると想定される地域を通っていることから、中央新幹線開通による二重系化を必要としている。また、リニア中央新幹線が完成すれば、首都圏と中京圏、近畿圏が一つにまとまり、人口6,000万人の巨大都市圏として機能するようになり、首都圏の機能が中京圏、近畿圏

に分散しやすくなるなど、観光面等にも飛躍的な可能性がある」と展望されている。

今回視察を行った山梨県立リニア見学センターは、「どきどきリニア館」と「わくわくやまなし館」で構成されている。どきどきリニア館には、平成15年に当時の最高時速581キロメートルを記録した試験車両(MLX01-2)の実物展示や、磁力浮上・磁力走行を体験できるミニリニアの展示、時速50キロメートルの走行を映像と振動で体感できるシアターなどがある。わくわくやまなし館には、ミュージアムショップや山梨県の観光及び物産品のPRコーナーなどが設置されている。

山梨県では、平成29年3月に「リニア環境未来都市整備方針」が策定された。リニア新駅の周辺整備、駅からの交通アクセスといった基盤整備や定住促進、企業誘致、観光振興といった活性化方策など、リニアを活用した県土づくりに積極的に取り組まれている。

今後も、県・市町村をはじめ、民間事業者、県民などが一体となり、リニア開業のメリットを最大限に活用できるよう、取組を推進されるとのことであった。



施設の展示物を視察

【主な質疑】

- ・リニア中央新幹線開通により見込まれる経済効果について
- ・「リニア環境未来都市整備方針」の策定期間及び検討期間について
- ・リニア駅設置場所決定に至るまでの経過について
- ・リニア駅の利用想定者数について
- ・リニア駅の規模について など

5 神奈川県議会（神奈川県横浜市）

◆神奈川県のエネルギー自立型住宅・ビル・街の実現に向けた取組について

神奈川県では、「神奈川県再生可能エネルギーの導入等の促進に関する条例」に基

づき、平成 26 年 4 月に「かながわスマートエネルギー計画」を策定し、①再生可能エネルギー等の導入加速化②安定した分散型電源の導入拡大③ICTを活用した省エネ・節電の取組促進④地域の特性を活かしたスマートコミュニティの形成⑤エネルギー産業の育成と振興といった5つの基本施策に沿った取組を展開されている。平成 32 年度までに県内の電力消費量の 45 パーセントを分散型電力で賄うことを目標に再生可能エネルギーの普及を進められているが、中でも、太陽光発電を促進されている。

具体化に向けて取り組まれている施策の一つが、薄膜太陽電池である。薄膜太陽電池は、フレキシブルで薄くて軽く、建物の窓面や壁面、バルコニーの手すりなど、多様な場所に設置が可能である。屋根などの平らな場所に設置される通常の太陽光パネルと比べ、設置可能場所が多いため、あらゆる場所が発電所になることが期待されている。平成 26 年度、平成 27 年度の 2 年間で、企業をはじめ、県内 37 カ所で薄膜太陽電池が設置されたとのことである。



また、同県では、県民や県内事業者が太陽光発電設備をリーズナブルな価格で安心して設置できるよう、平成 23 年 12 月から「かながわソーラーバンクシステム」を運用されている。このシステムでは、太陽光パネルメーカーや販売店から提出された、一定の要件を満たす太陽光発電システム設置プランを「登録プラン」として、県が運営する「かながわソーラーセンター」で県民に紹介されている。それ以降は、見積もりを依頼した県民と業者が直接やりとりし、調査や契約、設置工事やアフターサービスが行われる流れとなっている。

また、ZEH・ZEB(※)の導入費補助や普及に向けたセミナーの開催をはじめ、県内の中小企業等を対象とした自家消費型太陽光発電等の導入費補助や、太陽光発電設備と併せて蓄電池を導入する際の蓄電システム導入費補助も行われている。

そのほか、水素社会実現に向けた取組も促進されている。県内には、平成 29 年 3 月末時点で、水素ステーションが 12 箇所(固定式 5 箇所、移動式 7 箇所)整備されている。平成 32 年度までに燃料電池自動車の普及台数を 5,000 台とすることを目標に、水素ステーション整備費補助や、個人や事業者に対する燃料電池自動車導入費補助もされている。

今後は、太陽光エネルギーや水素エネルギーなどを活用し、エネルギー自立型の住宅・ビル・街の実現に向けてさらに取組を進めていきたいとのことであった。



神奈川県庁舎内に設置されている薄膜太陽電池を見学

(※) Z E H : ネット・ゼロ・エネルギー・ハウス

Z E B : ネット・ゼロ・エネルギー・ビル

高い断熱性能をベースに、省エネ・創エネを組み合わせることで、エネルギー消費量がおおむねゼロになる住宅及びビルのこと。

【主な質疑】

- ・ 薄膜太陽電池の発電効率及び価格について
- ・ 産業部と環境部の業務のすみ分けについて
- ・ 地域主導再生エネルギー事業の実績について
- ・ 既築住宅における Z E H 導入状況について
- ・ 水素社会に向けた展望について など

6 木更津市議会（千葉県木更津市）

◆東京湾アクアライン等を活用したまちづくりについて

千葉県木更津市は、東京湾アクアラインの開通により、都心方面への交通アクセスが飛躍的に向上し、首都機能の一翼を担う業務核都市として発展してきた。現在は、木更津市中心部から北へ約5キロメートル、東京湾アクアラインの着岸地に位置する金田地区において、東京湾アクアラインの整備効果を生かした千葉県の新たな玄関口として、周辺環境と調和した質の高いまちづくり「かずさアクアシティ」が土地区画整理事業として進められている。

金田地区の中心を東京湾アクアライン連絡道が通っており、その連絡道を基準に金田西地区・金田東地区に分かれている。

土地区画整理事業について、金田西地区の施工面積は110.8ヘクタールで、千葉県が平成10年10月に着手し、高速道路ネットワークによる利便性を生かし、商業・流通系施設等の集積を図り、住環境の良好な市街地の形成を目指し、整備が進められてきた。金田東地区の施工面積は155.6ヘクタールで、独立行政法人都市再生機構が平成12年に着手し、大型商業施設やアミューズメント施設などの集積を図り、利便性の高い市街地の形成に向けた整備が進められてきた。



平成24年4月の三井アウトレットパーク木更津の開業を皮切りに、多数の企業が進出しているとのことである。

また、木更津市が事業主体となり、金田西地区において、新たな木更津金田バスターミナル（愛称：チバスタアクア金田）が整備された。平成26年1月に事業着手し、

待合所や自転車駐輪場の整備、バスレーン舗装工、歩道整備、施設総合案内板の設置などが行われ、平成28年6月から供用を開始されている。金田東地区においては、人口の増加に伴い、平成30年度の完成に向け、金田地域交流センター（仮称）の整備を進められている。

今後も引き続き、業務核都市の新たな拠点市街地としてふさわしい都市基盤の整備のため、土地区画整理事業を円滑に実施するとともに、人口定着と商業、業務機能を中心とした企業立地を促進されるとのことであった。

【主な質疑】

- ・木更津市の今後の人口の見通しについて
- ・三井アウトレットパーク木更津の年間利用客数について
- ・三井アウトレットパーク木更津における地元製品の販売状況について
- ・地震や津波の想定について など

7 東日本高速道路株式会社関東支社 東京湾アクアライン管理事務所〔於：海ほたる〕 （千葉県木更津市）

◆東京湾アクアラインの緊急避難体制について

東京湾アクアラインは、東京湾の中央部を横断する全長 15.1 キロメートルの自動車専用の有料道路で、千葉県木更津市と対岸の神奈川県川崎市を 15 分で結んでいる。木更津から約 4.4 キロメートルがアクアブリッジ、川崎から約 9.6 キロメートルがアクアトンネルとなっており、アクアブリッジは日本最長の橋梁、アクアトンネルは世界最長の海底道路とされている。トンネルの中央部には、換気施設である風の塔（川崎人工島）が、橋梁とトンネルの接続部には、海ほたるパーキングエリアが位置している。

東京湾アクアラインは、昭和 62 年 7 月に着工、平成 9 年 12 月に開通、現在は NEXCO 東日本により管理されている。



アクアトンネルは、道路トンネル非常用施設設置基準（昭和 56 年 4 月建設省通達、消防庁通知）に基づき、AA 級トンネルとして、さまざまな対策が行われており、アクアトンネル真下に位置する緊急避難通路には、トンネルでの事故や火災等に備え、さまざまな避難設備が備え付けられている。緊急避難経路には、トンネルから避難通路に避難する際の滑り台状のスロープや非常電話が 300

メートル間隔で設置されている。非常電話は、事故当事者や火災発見者が受話器を取ると、自動的に交通管制センターにつながり、直接対話により情報が伝達される仕組

みとなっている。緊急避難通路の気圧は外圧よりも高くなっており、トンネルにおける火災発生時の避難通路への煙の侵入を防ぐ仕組みとなっている。避難通路は、高さ 2.75 メートル、幅 3.65 メートルと狭く、大型車両は通行できないため、専用の消防車や救急車が備え付けられている。

また、トンネル内には、CCTV（監視カメラ）が設置されており、通常時は施設制御室のモニター画面で順次自動切り替えで監視が行われている。事故・火災の検知設備が作動した場合、この設備により、事故・火災の有無、発生箇所等の現地状況が確認される仕組みになっているとのことであった。



緊急避難通路を視察

【主な質疑】

- ・アクアラインの建設費用について
- ・火災発生時の延焼の可能性について
- ・緊急避難施設の点検について など

③ 管内調査

(平成29年11月27日(月)～11月28日(火))

1 防賀川〔於：山城北土木事務所〕(京田辺市)

◆防賀川の整備状況について

防賀川は、大谷川の支流に当たり、京田辺市、八幡市を流れる一級河川である。防賀川の河道延長は12.8キロメートル、大谷川の河道延長は9.0キロメートルで、両河川の流域面積は32.7平方キロメートルに及んでいる。

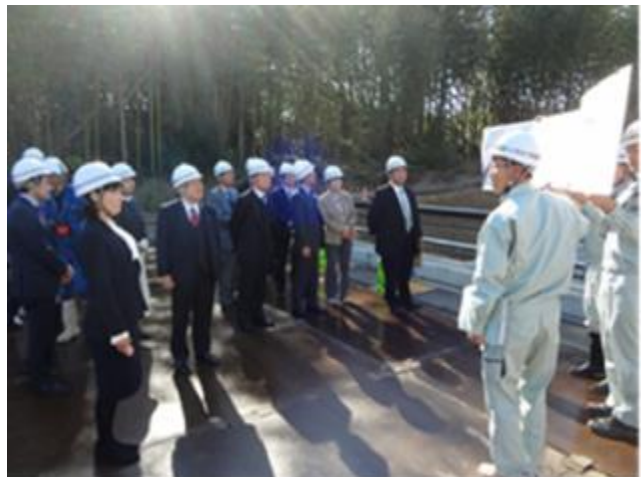


大谷川とその支川の防賀川からなる大谷川水系は、河道延長が長く、勾配が緩やかで、流下能力が低い河川となっている。また、従前は、大谷川の最下流に位置する橋本樋門からのみ淀川に流入する構造となっていたこともあり、大雨などによる浸水被害が度々発生していた。そこで、50年に1回程度発生すると予想される降雨で生じる規模の洪水を安全に流下させることを目的に、樋門の設置をはじめ、天井川切り下げなどの河川改修事業が長年にわたり進められてきた。

今回視察した防賀川の最上流に位置する京田辺工区は、河床高が周辺の地盤の高さよりも高い天井川となっており、破堤や越水などが発生した場合は甚大な被害が想定されるため、流下能力を拡大し治水安全度の向上を図ることを目的に、天井川の切り下げ工事が進められてきた。河道には、生物の生息・育成環境を創出するため、「みお筋」を設置するなど、環境への配慮もされている。

京田辺工区に関しては、昭和57年に天井川切り下げ事業に着手され、昭和62年までの間に、木津川合流点から防賀川合流点までの0.34キロメートルの放水路の整備が完了した。それ以降、現在に至るまで、草内幹線排水路合流点から旧府道八幡木津線にかけて2.36キロメートルにわたる河川改修事業が進められてきたところである。直近の改修経過としては、平成24年に旧府道八幡木津線に架かる水路橋が撤去され、平成25年には横断ボックスカルバートの設置が完成した。平成26年度以降は、順次、上流に向かって切り下げ工事を進められているところである。

京田辺工区に関しては、昭和57年に天井川切り下げ事業に着手され、昭和62年までの間に、木津川合流点から防賀川合流点までの0.34キロメートルの放水路の整備が完了した。それ以降、現在に至るまで、草内幹線排水路合流点から旧府道八幡木津線にかけて2.36キロメートルにわたる河川改修事業が進められてきたところである。直近の改修経過としては、平成24年に旧府道八幡木津線に架かる水路橋が撤去され、平成25年には横断ボックスカルバートの設置が完成した。平成26年度以降は、順次、上流に向かって切り下げ工事を進められているところである。



工事現場を視察

今後は、現在進めている京田辺工区の天井川切り下げ工事完了を含め、着実に河川改修事業を進めていくとのことであった。

【主な質疑】

- ・河川全体の整備計画について
- ・総事業費について
- ・天井川の成り立ちについて
- ・河川の維持管理について
- ・府内における天井川の切り下げ状況について
- ・台風21号時の状況について など

2 G L M株式会社（京都市伏見区）

◆ G L M株式会社における電気自動車の普及に向けた取組について

G L M株式会社は、平成22年4月に、当時京都大学大学院2年だった現社長小間裕康氏によって設立され、現在、電気自動車の開発、販売を行われている。



同社の初代の車両は、スポーツカータイプの電気自動車「トミーカイラZZ」である。国産の電気自動車としても初となるスポーツカーの量産モデルで、平成27年10月から舞鶴市の小阪金属工業株式会社の専用ファクトリーで本格的な量産が開始された。販売価格は税抜800万円で、99台限定で販売され、販売発表直後に限定台数を超える問い合わせが入るなど、大きな話題となったとのことである。

トミーカイラZZは、発進から3.9秒で時速100キロメートルに到達できる加速性能で、1回の充電による航続距離は120キロメートルである。車台（シャシー）に高剛性アルミを、外装フレームに繊維強化性プラスチック（FRP）を採用しており、車体総重量は軽自動車よりも軽い850kgとなっている。同車にはルーフの取り付けがなく、またエアコンも搭載されていないなど、特徴的なつくりとなっている。

同社の特徴的な点は、自社工場を持っていないところである。車のコンセプトや性能、仕様、デザイン設計といった企画開発と、基礎技術や安全面の技術開発に重点を置いておられ、部品そのものは製造せず、各メーカーから調達するか、もしくはモーターやバッテリーなどの重要パーツは、メーカーと共同開発されている。よって、工場建設や各種ロボットなど、設備投資にかかる時間や資金を大幅に省略し、協力会社との「水平分業」による製造と開発で、経営スピードを高めている。

現在は、2車種目となる次世代スーパーカー「GLM G4」を、平成31年の量産化に向けて開発を進められている。1回の充電による航続距離は400キロメートル、想定価格は4,000万円で、1,000台限定で発売される予定とのことである。今後は、車をつくり実績を上げることでブランドを確立し、大量生産を進めていくと同時に、日本の技術を世界にも発信していきたいとのことであった。



電気自動車を見学

【主な質疑】

- ・創業時における事業展開の展望について
- ・府内のベンチャー企業の動向について
- ・拠点を京都に置く理由について
- ・小阪金属工業（舞鶴市内）とのつながりについて
- ・車のエンブレムについて など

3 商工労働観光部・建設交通部港湾局 [於：第2ふ頭旅客ターミナル]（舞鶴市） ◆京都舞鶴港の整備状況について

京都舞鶴港では、年々増加するクルーズ客船に対するおもてなしの取り組みや、増加するコンテナ貨物に対応するための港や臨港道路の整備が進められている。

今回の視察では、特にハード面での整備状況について調査を行った。

京都舞鶴港に寄港する定期航路について、コンテナは、韓国航路が週2便、中国航路が週1便、また、フェリーは日韓露国際フェリー航路が週1便、国内便では北海道（小樽）を結ぶフェリーが毎日往復で運航されている。



京都舞鶴港での近年の取扱貨物量は、7年連続で1,000万トンを超えている。平成28年の総貨物量は10,829千トンで、内訳では、輸送用車両（フェリー）が4,935千トンと全体の約半分を占めており、続いて石炭が4,152千トンと全体の約4割を占めている。外貨貨物コンテナ取扱量については、平成28年に過去最高の11,493 T E U（※）を記録した。

増加するコンテナ貨物に対応するため、物流機能強化事業が進められている。

舞鶴国際ふ頭では、70メートルの岸壁延伸整備が国の方で行われ、平成29年10月から供用開始されている。同年11月には、従来第2ふ頭で使用されていた多目的クレーンが約2キロメートル離れた舞鶴国際ふ頭に移設されたが、今後整備を進め、平成30年3月までに供用を開始される予定である。

平成29年度は、4月から10月の間で外航クルーズ船が39回寄港し、過去最高を更新した。年々増加するクルーズ客船に対応するため、旅客ターミナルがある第2ふ頭では、「海の京都駅（仮称）」推進事業が進められている。今後は、第1種上屋の旅客ターミナル化や駐車場の整備など、旅客機能拡充に向けた整備が促進されることとなった。

また、おもてなしにも力を入れており、観光案内所の設置をはじめ、物品販売や中丹広域振興局による企画イベント実施など、賑わい創出に積極的に取り組んでいる。

平成29年4月には、それまで本庁にあった港湾課を舞鶴市内に移転し、現地の港湾事務所と一元化して、本庁組織としての京都府港湾局が新たに設置された。これにより、現場での判断や課題の把握がスムーズになり、行政の効率化が図られるようになったことである。今後は、その点を生かし、ハード・ソフト両面から総合力を発揮していくこととなった。



京都舞鶴港の整備状況を船上から視察

(※) TEU (Twenty Foot Equivalent Unit) とは
20 フィートコンテナ1個を単位としたコンテナ数量のこと。

【主な質疑】

- ・コンテナ貨物取扱量増加の背景について
- ・雇用創出や地域振興について
- ・港湾局設置による効果について
- ・今後のクルーズ客船誘致について
- ・臨港道路整備にかかる地元との調整について など

4 高野川（舞鶴市）

◆台風21号による被害状況について

平成29年10月21日から23日にかけて本府に接近した台風21号は、府内各地で甚大な

被害をもたらした。中でも、北部地域では、人家等の浸水被害が発生するとともに、護岸や河川堤防などが大きく被災した。



今回の視察では、高野川下流域における台風被害について、調査を行った。

高野川は、西舞鶴地域を流れる二級河川で、流域面積は16.15平方キロメートル、河川延長は7.2キロメートルに及んでいる。

台風21号により、高野川下流域では、商店街をはじめ、多くの家屋が浸水被害を受け、浸水戸数は、床上136戸、床下367戸、合計503戸に達した。浸水深が54

センチメートルに及ぶところもあったとのことである。

高野川下流域における浸水被害は、市街地の地盤高が低いために起こっており、①高野川の堤防を洪水、高潮が越える越水②高野川から排水路等を通じた市街地への逆流③高野川に雨水が排水できないことによる内水氾濫などの要因が複合的に重なって発生しているとのことである。

同地域は、過去にも多くの浸水被害が発生している。平成25年9月16日に発生した台風18号では、24時間実績雨量279ミリを記録し、被害家屋数は床上浸水130戸、床下浸水191戸にも上った。

高野川流域の度重なる浸水被害の軽減を図るため、京都府と舞鶴市が連携し、それぞれの役割分担のもと、効率的で効果的な対策について協議を行い、総合的な治水対策(案)が平成29年3月にとりまとめられた。ハード対策では、洪水・高潮対策として、堤防のかさ上げや河道掘削、護岸整備などが、ソフト対策では、内水(高潮)ハザードマップ作成等による避難警戒意識の啓発などが当面の対策とされている。



今後は、治水対策の具体化に向け、河川整備基本方針や河川整備計画の策定や、下水道の都市計画決定、事業計画を策定し、平成30年度以降に集中的に実施していくとのことであった。

【主な質疑】

- ・台風21号時の周辺地域の溢水状況について
- ・内水のポンプ運搬作業について など

5 府道 38 号線（南丹市）

◆台風 21 号による被害状況について

南丹市もまた、台風 21 号により甚大な被害を受けた。森林が 8 割以上を占める同市では、倒木による被害が各地で発生した。

今回の視察では、同市美山町白石地区に赴き、京都広河原美山線（府道 38 号線）の被害状況の調査を行った。

降雨及び強風の状況について、同市美山町では、10月23日の2時30分に最大瞬間風速25.5メートルと観測史上最大を記録したほか、同町の洞では、22日の21時～22時にかけて最大時間雨量36ミリ、総雨量439ミリと、観測史上最大を記録した。



今回視察を行った白石地区の府道38号線では、台風21号による強風と豪雨により、現道横の斜面土砂と立木が道路に流れ込み、これにより、落石防止柵や落石防止網、ガードレールが一部破損するなど、道路の被災範囲は延長約80メートルにも及んだ。被災箇所の斜面勾配は、40～50度の急斜面となっており、そこには100本を超える倒木や崩土が残置されており、台風被害の甚大さが改めて確認された。

台風当時、当該被災箇所から京都市側にある白石地区（2世帯6人）及び佐々里地区（11世帯20人）が一時孤立状態になり、また、倒木による停電（26日夕方復旧）など、ライフライン被害も発生した。



当路線では、冬期において、降雪のため、佐々里峠が一時期全面通行止めとなることから、白石地区及び佐々里地区の住民は田歌方面の一方向のみが唯一の通行可能道路となるところだが、その道路が今回の台風により被災してしまった。今後の降雨や降雪により、残置された多数の倒木が現道に流れ込んで来る恐れがある中、孤立集落を生じさせないための応急対応として、現道に並行する

佐々里川内に延長約170メートル、幅員4メートルの仮設道路（迂回路）が設置され、11月20日に完成した。

仮設道路は平成30年3月末には撤去を予定されている。今後は、倒木の撤去なども含め、現道の早期復旧に向けて復旧工法等の検討を進めていくとのことであった。

【主な質疑】

- ・同地域における過去の風倒木被害について
- ・仮設道路完成までの期間について
- ・風倒木撤去の工法について など

6 京都大学フィールド科学教育研究センター 芦生研究林（南丹市）

◆「芦生の森」の生態系維持回復に向けた取組について

芦生研究林（4,185.6ヘクタール）は、京都市の北約35km、福井県と滋賀県に接する京都府北東部、由良川の源流域に位置しており、通称「芦生の森」とも呼ばれている。同研究林は、平成28年3月25日に環境省から指定された京都丹波高原国定公園の核心地として位置付けられている。



府のレッドデータブックに記載されているほ乳類のほぼ全種の生息が確認されるなど、多種・多様な動植物の生息・生育環境が形成されており、生物学上また分類学上、貴重な種も複数確認されているとのことである。

1990年代以降、ニホンジカの生息数の増加に伴う植生への採食圧の高まりから、森林下層植生の衰退が顕在化する中、本府においては、生態系の維持又は回復に支障を来す動植物の防除等を行うことを目的に、京都丹波高原国定公園生態系維持回復事業に取り組みました。平成28年9月から翌年3月にかけて事前のモニタリング調査が行われるとともに、平成28年12月から翌年7月にかけて、1,900メートルにわたる防鹿柵が設置された。今後、防鹿柵設置後の植生の状況についてモニタリング調査が行われるとのことである。

京都大学フィールド科学教育研究センターからは、同研究林における取組と将来について話を伺った。同センターでは、①教育と研究の活性化②市民からのサポートを得るための仕組みづくり③自然保護と利用の関係の適正化を柱として取り組みを進められている。

同研究林においては、農学部・農学研究科の実習や他大学の実習など、多くの教育プログラムが展開されているほか、一般市民を対象とした公開講座や、地元団体によるガイドなど、幅広く取り組まれている。近年は、アウトドアブーム等により、一般利用が増えているとのことであるが、一方では不法侵入や遭難が課題となっているとのことである。

同研究林は現在、施設の老朽化や、先進的な研究設備の不足、広大な森の維持など、

さまざまな課題を抱えており、これらの解決に向け、基金を設立し、同研究林の存在意義を社会に対して発信していく活動を進めている。今後は、このような課題解決に取り組むとともに、同研究林の維持・存続に向け、取組を進めていかれるとのことであつた。



現地（カツラの巨木、防鹿柵設置場所）を視察

【主な質疑】

- ・ 防鹿柵設置によるモニタリング調査内容について
- ・ 京都大学フィールド科学教育研究センターの職員体制について
- ・ 芦生研究林における動植物の種類及び熊の生息について
- ・ 冬期の研究内容について など

Ⅱ

委員会活動の まとめ

5月臨時会の委員会（平成30年5月15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。

小原 舞 委員

この1年間、兎本委員長、小巻副委員長、そして松岡副委員長をはじめ、理事者の皆様、さらには委員の皆様、職員の皆様にも大変お世話になりましたことを、まずもって御礼申し上げます。ありがとうございます。



環境・建設という幅広い分野の中、有意義で大変学びになりました。まずはこれまでの委員会での自身の質問を振り返りながら発言をさせていただきたいと思えますけれども、まずは京都舞鶴港についてまとめさせていただきたいと思っております。

先日も5月12日に京都舞鶴港の舞鶴国際ふ頭機能強化事業の完成記念式典が開催されて、多くの委員の皆様参加のもと、舞鶴にお越しいただいて盛大な式典となりました。2013年から17年度に至る事業の完了ということで、まさに念願のコンテナ船とバラ積みの貨物が同時に着岸できる、さらにはクレーンの移設を含めて関西における日本海側唯一の港としての発展に向けて更に一歩進んだかなと感じております。

その中で、一方で本当に今うれしい悲鳴の状態、今後、綾部工業団地のカルビーのフルグラの中国向けの輸出がある際に関しましては、これも質問させていただきましたけれども、荷物の置き場がないという状況になっております。これはなお一層、道路、27号バイパス、そして臨港道路上安久線、ここの残土を使っの第2期工事の着手に向けて、一層、国への要望と、そして支援のほどをよろしくお願ひ申し上げたいと思っております。

そして、8月22日でありますけれども、「地方創生に向けた幹線道路整備について」ということで、一般社団法人全日本建設技術協会の会長をなされておられる参考人の大石氏からお話を聞かせていただきまして、大変、自分自身にも関心あるテーマで大きな学びとなりました。やはり、この地方創生という中での交通網整備の重要性、さらには、やはり過疎地や地方の衰退という中、今後、やはりこのミッシングリンクの解消というものをしっかりと捉えて、途切れていた部分をつなげることによっていかに効果が上がるかということは、この縦貫自動車道が全線開通したことによって実証ができていると感じております。途切れたものをつなげて、それを生かしていく、それを地方創生につなげていくという大事な事業ですので、ま

だまだ全国の中でも最も計画目途が立っていない部分であると言われております山陰近畿自動車道の調査段階から、しっかりと計画に上げていくよう、また国への要望もあわせてお願いをしていきたいと思っております。まさに道路がつながることによって人と物の流れが変わる、このことを今回、この参考人の方のお話や委員の皆様の御意見等々を聞かせていただく中で改めて強く感じましたので、よろしくお願い申し上げます。

引き続きまして、これも先日、福知山におきまして由良川水系総合水防演習がございました。まさにこの由良川というのは、平成25年、平成26年、そして平成29年に相次いで大水害を起こしまして、昨年においては18号台風、21号台風、各地に様々な被害が及びました。まさにハードの対応はもちろんのこと、ソフト面の強化の両方でもって、府民の生命、財産を守っていくということでこの訓練が行われましたので、引き続き、ここでの知見や、さらに今回、度重なる災害、水害の中で、情報伝達のあり方であったりとか、避難道路が冠水してしまって避難場所に行けなかったというようなケースもありますので、そういったことの検証をもってよりよく命を守れる、そのためにも引き続きよろしくお願い申し上げます。

あと、環境の分野を最後にまとめさせていただきたいと思っておりますけれども、これも京都府北部地域を中心にエネルギーインフラのリダンダンシー機能ということで、京都舞鶴港を中心にバイオマス発電であったり、CO₂排出の少ない天然ガス、LNG基地やガスパイプライン、この事業を具体的に更に詰めていただけたらと思っております。さらには、表層型のメタンハイドレートが日本海側に多く埋蔵されているということで、このパイプラインをこれから国へ要望し進めていく中でも、このメタンハイドレートがあるというのは大きなセールスポイントになると思っておりますので、こういった指摘を含めて、引き続きよろしくお願い申し上げます。

あとは、私自身も大変関心がある、自分自身もこれまで取り組んでまいりました、いわゆる森林、里山の再生なんかにも絡んでくる京都府生物多様性地域戦略というものを進めていただいております。府民の皆様の様々なお声を聞いていただきながら、いわゆる情報の集約、様々な知見を集めていくためにも生物多様性センター（仮称）というものを御検討いただき、進めていただけるということでもあります。まさに日本が誇る京大の森里海連環学であったり、また府立大の知見、さらには府民の皆様がそれぞれ収集、保存というものをされておりますので、こういったものをしっかりと守って行って未来につなげていくという大事な仕事がございますので、引き続きよろしくお願い申し上げます。

この環境・建設分野というのは、まさに府民の皆様の生命、財産につながる非常に重要な分野であると思っておりますし、より一層のこの環境・建設の連携の中で、将来に向けての京都府の発展のために引き続きよろしくお願い申し上げます。まとめと、そしてお礼にかえさせていただきたいと思っております。

1年どうもありがとうございました。以上です。

林 正樹 委員

まず、兎本委員長、小巻、松岡両副委員長、そして委員の皆様、環境部並びに建設交通部の理事者の皆様、議会事務局の皆様も含め、この1年間大変お世話になりました。誠にありがとうございました。

1年間の委員会活動を振り返りまして、まず環境部ですけれども、この1年間、個別具体的な話についてはこの場で様々申し上げてまいったところであります。予算とか人員の制約、いろんな時代の変化でありますとか、そういう中で、大変な状況の中で取り組んでおられることについて、細かいことまでごちゃごちゃ言ったかなと思いますけれども、御容赦いただきたいと思っております。

実は私、京都の環境政策、環境施策や環境行政の多くが先駆的であって、様々な成果を上げていることを高く評価しております。その上で、更によりよい京都の未来を開いていただきたいという思いから、細々したことも申し上げてきたということと御理解いただきたいと思っております。より府民や企業、NPO、地域など、様々な主体と連携し、そのニーズにしっかりとマッチしていくこと、また環境の取組や技術は日進月歩でありますので、ある意味、失敗を恐れずに積極果敢に試行錯誤していただきたい。前からやっていることをずっと続けるというよりは、スクラップ・アンド・ビルドもしながら、いろんなチャレンジもしながらよりよい京都の未来を選択していただきたいなと思っておりますので、どうかよろしくお願いたします。

それから、建設交通部につきましては先ほどもお話がありました。私も10年ちょっと議員をさせていただいて、諸先輩おられる中で恐縮ですけれども、やっぱりインフラが整備されていく中で、人の流れだったり物の流れだったり、いろんな地域の状況が変わっていくということを改めてこの1年間でも学ばせていただきました。そういう観点から見ると、今取り組んでいることを着実に進めていただく中で京都の未来が大きく開けていくんだなと思っておりますので、そうした点での取組、そしてまた、昨年、台風18号、21号の水害対応を含めて、常日頃から府民の命、安心・安全のために御尽力いただいていることに感謝を申し上げたいと思っております。

今後とも水害対策、そして京都はずっとここ最近、水害が続いているんですけれども、もう一方でやっぱり震災が、南海トラフ巨大地震の発生の確率も高まっているようなことでもありますし、直下型地震もいつ起こるかわからないという状況の中で、その万全の備えをしっかりとハード面でしていただきたいと思っておりますし、先ほど小原委員からもありましたけれども、ソフト面でも関係の部局や機関、また団体としっかりと連携を図りながら、その充実強化に取り組んでいただきたいと思っております。



参考人の大石さんのお話を聞かせていただいて、改めてインフラの果たす役割というのも実感したんですが、やはり私は既存のインフラの長寿命化等がこれからますます大変重要になってくる中で、様々な新しい技術も取り入れながら、是非ともそうした点での取組を充実強化させていっていただきたいと思っておりますし、また住宅政策等については、やはりそうした必要な方々に対して手厚い形でそのニーズに答えていけるような政策を、ぜひ取り組んでいただきたいと思っております。

環境も建設交通も、京都の未来を開いていく、そしてその流れをつくっていく大事な取組であると思っておりますし、特に建設交通は長い期間と多くの予算を費やしていく、着実な取組が求められる部署でありますので、なかなか一朝一夕にというわけではないかもしれませんが、確実な推進をしていただきたいと思っております。

この1年間、本当に両部におかれましては大変お世話になりました。ありがとうございました。私もこの1年間学んだことをしっかりとまた今後の取組に生かしてまいりたいと思っております。

1年間ありがとうございました。

迫 祐仁 委員

この委員会の兎本委員長、そしてまた小巻、松岡両副委員長をはじめ各委員の皆さん、そしてまた環境部と建設交通部の理事者の皆さん、本当にこの1年間お世話になりました。勉強させていただきました。ありがとうございます。



この1年のまとめということで、自分が論戦してきたことをまとめてみました。

特に北陸新幹線の延伸計画について一言述べたいと思っています。北陸新幹線の延伸計画、本当に建設費が2兆1,000億円という大型のプロジェクトということで、京都府の負担が約2,000億円とも言われるほど、府内の自治体、住民の皆さんに大変な税負担が伴ってくるのではないかとということで、これから人口が減少する中で、完成が30年先だということでもありますし、そのような負担が必要かという声も上がってきている

ということでもあります。

また、鉄道建設・運輸施設整備支援機構が、今年の1月19日から2月26日にかけて京都市内4カ所で深度約60メートルの掘削をする地質調査を行いました。調査された環境影響評価の結果についての府民への説明などは大分先になると委員会でも報告がありました。地域からは、お酒とか豆腐などの京都の伝統製品の製造者などから、使用する地下水の影響についての心配の声も今上がっています。さ

らに、11月28日に私どもが管内調査で伺った通称「芦生の森」、芦生研究林の研究者の方も、由良川の源流域で、水源をはじめレッドデータブックに記載されている動植物もいると。また、ほかにも生存する多種多様な動植物への影響などがないかと心配をされて、ルートなどの情報が早く欲しいとおっしゃっていたことは、本当に大事だと思っています。新幹線などの大型プロジェクト、これは自然破壊とか環境破壊とか財政負担を考えていきますと、一旦立ちどまって、やめるということを再考していくことも必要ではないかなと思っています。

また加えて、地域交通についてなんですけれども、やっぱりJRだけでなく私鉄も含めて地域交通に支障が出ないように、いろんな複線化とか電化、そしてバリアフリーを含めて駅舎を充実させる取組などもこれから進めていく必要があるのではないかと思います。

あと、高齢化が進む中で、路線バスが廃止をされて地域が大変な状況になってきています。そういう中で、宇治田原町などで実施されています無料バス、また京丹後市のささえ合い交通、生活交通を充実させるという点で、これからもより力を発揮してほしいなと思っています。

2つ目は、公共工事の設計労務単価の引き上げです。建設現場は人手不足にも関わらず賃金がなかなか上がってきていないということで、昨年2月10日に国土交通省が公共工事の関係で見積もりをつくる際の設計労務単価1日当たり、京都にしますと2012年度と比較して平均5,226円、約3割引き上げるとことをしました。さらに国が建設労働者の賃金を上げるように、ゼネコンとか民間の発注者団体にも要請をされたところでありまして、しかし現場労働者の声を聞きましたら、大体8割が上がっていないということで、賃金は4%しか上がっていないという状況が把握されております。そういう点で、生活ができて後継者が育つ、そういう賃金の水準に至っていないということが明らかではないかなと思っています。賃金の引き上げに使われるべき税金がゼネコンのもうけに回っているのではないかとという重大な問題もあるのではないかなと思っていますので、府は上がっているはずだとおっしゃいますけれども、現場での実態調査をされることが必要ではないかなと思っています。府の発注する公共工事の現場の調査を行うこと、それから賃金条項を含む公契約条例の制定を行って府内の建設労働者の賃金の引き上げが行われていくことを要望しておきます。

3つ目ですけれども、温暖化の問題とエネルギー問題です。今年の1月16日に脱炭素社会の実現に向けたまちづくりということで、京都大学の諸富教授のお話を聞きました。経済産業省のエネルギー基本計画が原子力また火力発電を温存していく、また世界が再エネへの転換を急ぐ中で大変遅れているなということを思いました。

教授は、原発が安くて再エネが高いのではないと、再エネが安くて原発が高いというこの現実を踏まえた計画づくりを本当はやるべきで、それが我々の将来世代に国民負担を残さないため、エネルギーコストを抑えるための望ましい道ではないかなと思っている旨、話をされました。

その上で、地産地消のエネルギー自治という取組を進めている自治体などを紹

介されましたけれども、京都府内ではまだそういう自治体はないとお話をされていらっしやいましたので、私自身としては地域で南丹市の園部町にある大河内地区の集落 55 戸の電力使用量、これを上回る 22 万キロワットの太陽光の発電を行っているので、やっぱり京都府としても具体的にそこから学んで、他地域へも広げていけるような取組をしていってほしいということを述べているんですけども、しっかりとその辺では京都府がイニシアチブをとって再生可能エネルギーがいろんな地域で広がっていく、そういうことを目指してこれからも頑張っていってほしいなと思っています。

こういう形で、以上まとめましたけれども、ほかにもいっぱい言いたいことはあるんですけども、やっぱりこれから両部が連携をとりながら、しっかりと京都府発展のために頑張っていってほしいということを望んでおります。

本当に 1 年間ありがとうございました。

藤山裕紀子 委員

兔本委員長、小巻副委員長、松岡副委員長、委員の皆様、そして理事者の皆様、議会事務局の皆様、1 年間本当にありがとうございました。私からは環境・建設、それぞれについて少しまとめをさせていただきたいと思えます。

まず環境についてでございますけれども、この 1 年を通して、環境部のほうでは具体的な数値目標等を決められる中でのきめ細かいお取り組みについて、いろいろ学ばせていただきました。そしてまた、委員会の中では、「脱炭素社会の実現に向けたまちづくりについて」ということで、参考人を招いて様々な自治体でのお取り組みについてお聞かせいただきましたし、視察でもそういったお取り組みについて実際に拝見をさせていただくことができました。多くの自治体が地球と環境に負担をかけないような経済活動をどう継続していくかという命題のもとで試行錯誤をされているのだなということを改めて考えさせていただきました。

あと、これは委員会の視察ではないんですけども、昨年、海外視察でドイツ、オランダに行きまして、エネルギー政策について学ばせていただきました。我が国と大きく違うなとまず思いましたのが、国民の環境に対する意識の高さというものを感ぜまして、それが行政の施策を動かしている、国民の民意の後押しによって進められているようなふうにお見受けをいたしました。

ドイツでは 2022 年に原発ゼロを目指していらっしやるわけですけども、ただそこには隣国のフランスが原発大国で、そこから電気を買うというような裏もあるわけですが、この環境部が他の部署と違う点は、環境というものを相手にしているということで京都だけで何とかなるものではもちろんなくて、これから日本を、世界を変えていってやろうというような意気込みで是非ともやっていただきたいなと、取り組んでいただきたいなと思っております。

また、京都には多くの大学、またはものづくりの先端企業も多くあるわけで、そういった力も一緒になりながら、これからの日本のエネルギー政策のトレンドをこの京都から是非ともつくっていただきたいと思いますので、今後とも、是非よろしく願いいたします。

続きまして建設交通部についてですけれども、平成29年も災害対策に関するものが非常に多かったなということを、この1年を通して思っております。御尽力のおかげで、私の地元でも河川について非常に住民の方の安心・安全が高まってまいりましたし、そういった点については非常に感謝を申し上げます。

その中で、この災害対策や、私たち議員が府民の皆さんから御要望としてお伺いするものうち、やはり建設関係の事項というものが非常に多いなということを感じます。これからも、恐らく老朽化対策であるとかこういった府民の皆様御要望に対して、言い方は悪いですが、後追いというか、ニーズに対応していく、何かあってからの対応をしていくというものがどうしても多くなってしまうのかなと思うんですけれども、それももちろん重要なことですが、その一方で、建設交通部のこれから頑張りたいというお取り組みが、そういったニーズに先行した形でまちづくりを進めていく、まちづくりの基礎をつくっていくということ、これから人口が減少していく中で町をどうしていくか、どうなっていくかということはソフトとハード両面で考えていかなければならないんですけれども、ハードの面でしっかりとそのあたりを担っていただきたいと思っております。

そしてもう1点、建設交通部で課題かなと思っておりますのが、恐らくもう既にお考えではあると思うんですけれども、建設業界の人手不足でして、働き方改革が進められている中で、建設業働き方改革加速化プログラムというのが国から出されたかと思っておりますけれども、建設業界が人気がないと言われているその圧倒的な理由が、週休2日制ではないことにあるということを知っております。今の人手不足の中ではそういったことを改善していかなければいけないんですけれども、ただ、やはりそれに対応するために工期を緩めていくようなことをすると、恐らく事業費のほうにまた影響が出てくるのかなと思っておりますので、そのジレンマの中で府としてはそのあたりをどう考えていくのかという、これが今後の方針の中でしっかりと京都府としてのスタンスというものを考えていかなければならないのかなと思っておりますので、是非ともよろしく願いいたしたいと思っております。

いずれにいたしましても、まだまだ環境部、建設交通部、多くの課題がありまして、その解決のために取り組んでいただく、ただその取り組む中でもどんどん状況は変化していく中で、迅速にそれぞれに対応をしていただかなければならないことも多くあるかと思っております。先ほど他の委員からもありました、生命、財産を守るということが大きな命題となっているかと思っておりますけれども、やはりそこか



ら更に将来につなげていくということも大切なことだと思っておりますので、今後この環境・建設交通常任委員会におかれましても、しっかりとこのお取り組みを続けていただきますことをお願い申し上げますとともに、私もこの1年間学ばせていただきましたことを今後の活動に是非とも参考にさせていただきたいなと思っております。

1年間、本当にありがとうございました。

森下 由美 委員

委員長さん、そして副委員長様、理事者の皆さん、議会事務局の皆さん、本当に1年間ありがとうございました。初めて環境・建設交通常任委員会の委員にならせていただいて、勉強になる委員会だったなと感謝しております。1年間を振り返って、一言発言をさせていただきたいと思えます。

まず、環境問題ですけれども、一貫して問題提起と要望や質問を重ねてきましたメガソーラーの問題ですが、外資系企業による南山城村での大規模なメガソーラー建設計画が持ち上がって、未だに住民からは反対運動が起こっております。そして、自然環境への影響評価、自主アセスについての説明会も行われたところですが、未だに地元では同意協定が締結されていないという地域があります。



平成28年に環境影響評価条例が改正をされて環境アセスメントの対象事業の面積が75ヘクタール以上となったことから、自主アセスを求めて指導をされたことは大変重要なことと認識しています。条例では環境アセス対象事業として太陽光発電事業が位置づけられていないことがあります。また、面積が75ヘクタール以上というのは広過ぎると思います。こういった課題を解決するためにも、今後、積極的に研究を進めていただきたいなと思えます。

管外調査で見学をしました山梨県における太陽光発電施設の適正導入ガイドラインというのは大変参考になる取組だったなと思えました。ゆめソーラー館を訪問して、行政が管理運営、そして普及活動をしているということにとっても感心をしました。再生可能エネルギーへの切りかえは必要だと思いますが、しっかり行政が条例やガイドラインをつくって、環境破壊につながらないシステムを積極的に進めていただきたいと思えます。

また、管内調査において京大フィールド科学教育研究センター芦生研究林の現地調査はとても感動的でした。「芦生の森」に初めて寄せていただきましたけれども、多種多様な植物が生息をして、その生態系の維持回復に取り組まれていることや、研究林として広大な森の維持、研究が行われていることに驚きました。この環

境を維持するために、京都府も是非努力をしていただきたいと思います。

また、アスベストにおける健康被害を防止する対策について、ずっと議論してきました。国は実態調査に基づき、建築物解体時の事前調査の徹底と、アスベストの含有建材を見落とすことのないよう適切な注意喚起が必要というふうに指摘している中で、レベル3への対応と条例強化を求めてきました。この4月に入って、八幡市における府営団地で国からの通達に従って外壁改修に伴う検査を行ったところ、アスベスト含有塗料の使用が判明したという報告があり、アスベスト粉じん飛散防止対策を考慮した外壁改修工事が行われています。そして、環境調査も含めて適切な対応が行われていることに感謝いたします。この間の運動と議会論戦が一步前進したということを楽しんでいます。是非、こういったケースから、今後、条例強化についても積極的に進めていただきたいと思いますというふうに要望したいと思います。

それから、土木の関係では自然災害についてですけれども、この1年、大雪による災害や台風による災害が非常に大きくもたらされました。現地調査では、特に南丹市の美山町白石地区における落石や100本を超える倒木によって、道路、河川が遮断されているところを見てきましたけれども、大変な被害の大きさに驚きました。白石地区や佐々里地区が孤立状態になって、停電などライフラインにも大きな被害が起きたという状況を見てまいりましたが、幸い災害復旧工事も行われたところですが、府内の多くの箇所でも台風被害、また積雪被害を受けた中で、私たち当議員団でも現地調査を行って、その対策について申し入れてきました。やっぱり災害に強いまちづくりが大きな課題になっているなということを実感しました。

私の住む八幡市におきましても府の管理する河川の浸水被害防止対策や治水対策、また新名神高速道路計画に伴う治水対策やアクセス道路、周辺のまちづくりにおける安全対策や渋滞対策など、本当に安心・安全なまちづくりを求める声がたくさん寄せられております。先日、1,000年に一度の想定最大規模降雨時の浸水想定区域図が発表されましたけれども、災害からの安全な京都づくり条例に基づいて、安全なまちづくりに是非、力を注いでいただきたいと思います。

この常任委員会で本当にたくさんの方のことを学ばせていただきました。本当に、委員長をはじめ関係者の皆さん、ありがとうございました。この委員会で学ばせていただいたことを、引き続き問題解決に向けて私も頑張っていきたいなと思います。ありがとうございました。

中川 貴由 委員

まず、兎本委員長をはじめ、小巻、松岡両副委員長、本当に1年間、委員会運営に御尽力いただきありがとうございました。また、委員の皆さんにも1年間大変お世話になりました。また、活発な御議論をいただきまして私も大変勉強になりました。本当にありがとうございました。そして、環境部、建設交通部の理事者の皆

様にも真摯に御答弁いただき、また時には笑いもあって、大変充実した委員会であったのではないかなと思っております。本当にありがとうございました。

さて、この1年を振り返って真っ先に思い浮かぶのが、まず管外・管内調査が充実していたなということであります。平成29年度、京都府で課題となっている施策に合わせた形で調査をさせていただいて、その後の京都府の施策に対する理解が進みましたし、また議論がより一層深まったように感じました。調査先の選定に当たって委員長が大変御苦労され、また本当に深く考えていただいたのかなと、改めて感謝を申し上げたいと思います。大変お疲れさまでした。

この委員会は、環境と建設交通が一緒になったという形で今回3年目だと思います。環境と建設というのは、価値観とか考え方の方向性が全く逆であって、この方向性の異なる部署が所管となる委員会で非常に混乱するのかなと私も当初すごく懸念をしていたのですけれども、今の世の中、一方的に開発だけ進めてもいけませんし、逆もそうなのですけれども、開発を考慮せずに施策を進めても、京都府全体として、また社会全体としてうまくいくわけもなく、むしろ一方的な価値観に基づいて施策の議論を進めていくよりも、より高度な思考が可能となって、かえって良かったのかなという気もしております。こういうスタイル、3年目ですけど、いましばらくこういう形をとって、見ていく必要があるのかなと思っております。



さて、建設交通部では、そもそも交通、物流や治水、防災、まちづくり、住宅と、大変事業の範囲も広くて、また事業推進に当たっても公共事業改革、あるいはインフラの長寿命化とか用地、土地の買収とか対策、それから営繕など様々で、大変な部署だと思っております。しかし、この1年間勉強させていただいて、着実に成果を上げてこられているなど実感いたしました。予算の制約がある中で、本当によくやられているなど高く評価しているところでございます。

その中で、特に治水対策についてですけれども、これも着実にされているということは実感しておりますが、本府は毎年のように浸水被害が発生しております。地形的にそういう被害が発生するのは大体同じところで発生するわけですから、その地域の住民の不安というのは相当なものがあるかと思えます。住民の安心・安全の確保というためにも、よりスピード感を持って治水対策を一層進めていただきたいなと思えます。

次に舞鶴港の整備についてですけれども、先日、舞鶴港の国際ふ頭機能強化事業完成記念式典に出席いたしました。本当に着実に国際港としての整備が進んでいるということをまた改めて実感したところでございますが、やっぱり国際港としてさらなる活性化を目指していかなければいけないと思えますし、また京都府全体の発展につなげていく必要があるかと思えます。そのためにも、今後は国内の他の港との差別化というのをしっかり図っていくために、最も舞鶴港がその優位性を発揮

できるような外国の港と、国際フェリーやコンテナ航路を組み合わせた複合一貫輸送を整備していく必要があるかと思えます。そして、その港の選定に当たっても、最も優位性が発揮できるということが大事かと思えますので、今よく釜山が話題に上がっていますが、釜山は下関と関釜フェリーが毎日通っていますし、しかも距離もずっと近いということを見ると二番煎じであって、釜山との交流が決して舞鶴港を飛躍的に活性化させることにならないのではないかなと思えます。その辺をよく考えて取り組んでいただきたいと思います。

それで、先ほど小原委員の話にもありましたけれども、今後、食品の取扱も進んでいくという中で、保管スペースとか保管庫がありません。保管庫を整備するには、輸入ということも考えていかなければいけないと思うのですが、そうしますと動植物の検疫や食品検査体制をしっかりと整えていくということもまた必要になっていくのかなと思えます。

さらに鉄道貨物の整備、これが国際港として、先ほどの動植物の検疫体制と同様、絶対必要なインフラであるのかなと思っております。これは京都府だけで簡単にできることではないですけれども、一層の整備を進めていただいて舞鶴港の活性化に本当に努めていただきたいと思います。

次に環境部です。私は環境はどうも苦手なのですが、その中で、京都府生物多様性地域戦略を策定いただいたことを、一定評価させていただいております。ただ、委員会の中でも申し上げましたが、生物が絶滅するということは、現在の生態系の中では生存できないという状況だと思っているので、これを避けるというか、維持していくためには、微生物レベルから生態系を再構築することが絶対に必要で、本当に覚悟を持って取り組んでいかなければいけないと思うのです。そうすると、ひょっとするとアスファルトを全部引っ剥がさなければいけないとか、例えば時には定期的に洪水も起こさなければいけないと、そういうこともやむを得なくなってくるかもしれません。そうすると、やっぱり住民の安心・安全とか、命や生活をどのように守っていくのか、あるいは、住民が持続的に安定した生活を送るために安定的な経済成長が必要であり、そのための開発やある程度の環境破壊というのやむを得ないと思えますし、生物多様性の維持や、最近言われています環境の持続可能性の確保の視点も必要です。こういった異なる価値観のせめぎ合いが起こるかと思うのですが、一定の指針というものを京都府として持つべきではないのかなと思っております。その都度、ケース・バイ・ケースで考えるということは何の方針も持たないことと一緒に思うので、大変かと思えますけれども、どこかで一定の指針を示していただきたいと思います、これを改めてお願い申し上げます、この1年間のまとめとさせていただきます。

本当に1年間、皆さんお世話になりました。ありがとうございました。

前窪義由紀 委員

正副委員長、委員の皆さん、また理事者の皆さん、この1年間、本当にお世話になりました。ありがとうございます。私のほうからは、この委員会でいろいろ論議させてもらった点について少し述べまして、まとめにかえたいと思います。



まず、河川行政の件です。今期も災害が各所で起こりました。その度に、河川でいえば、ここの堤防の箇所がもう少し早く整備されていればということも間々あります。そういう点で、国の管理する大きな河川、由良川、桂川、木津川、宇治川、こうした河川は一旦氾濫したら大変な事態になるということです。国の土木関係の予算も減っているわけで、非常に心配です。この点は着実な整備をしっかりとやってほしいなと思っています。

淀川水系の河川整備について心配なことがあります。それは滋賀県議会や滋賀県が、大戸川ダム建設に向けて動き出しているということです。この点については4府県の知事合意というのがありまして、大戸川ダム建設というのは効果は限定的であって今は必要ないという形で凍結の合意がなされております。これを撤回する動き、それから同時に、瀬田川洗堰の全閉操作をその機に改めるといふ、こういう方向性で動いていると私は認識しております。こういう点で、もしそういう方向に4府県知事の合意が御破算になっていくとすれば、またぞろダム建設等で物すごく財政負担もかかってくると、こういうことでもありますから、この点は京都府として十分対処して、そういったことにならないように頑張してほしいなと思っています。

それから、天ヶ瀬ダムの再開発事業もほぼ終了というか、後半に差しかかっております。この点でいえば、いよいよ宇治川に1,500トン放流という可能性が出てくるわけで、まず私は、そういうことが想定されるだけに宇治川堤防の徹底的な検証と強化ということに力を入れてほしいなと思っています。

それとあわせて、京都府管理の中小河川の整備も急がれます。弥陀次郎川の決壊に伴う復旧は本当に努力をしていただいて、決壊箇所については修復、復旧されました。次は全体的な河川改修へと、これも計画的に是非進めていただきたいと思っておりますし、宇治川と関連する堂ノ川の関係では、木幡池が溢水するというのも何回か起こりましたので、これは皆さんの努力によりまして、山科川に流れ込む大島樋門の新たな設置ということも方向性は決まっていますので、こういった点も速やかに完了していただくように、特段求めておきたいなと思っています。

いずれにしても、河川に全てを流し込んでいくという、こういう河川行政のあり方も最近では問われていまして、総合治水といった点では学校グラウンドの貯水施設の設置等、京都府でできることについてはしっかりとやってほしいなと思っています。

次に、府営水道の問題です。府営水道については、これから次期の料金見直しの時期に入っていくということであります。こういう点でいえば、これまでいろいろ論議してきましたが、人口減少社会、それから節水時代に入ってもうかなり時間がたちますし、さらに市町の施設を含めて水道施設がかなり老朽化して耐震補強も重要な時期になっています。そういう時期だけに、これまでも市町からも要望されてきた適切な府営水道の規模、ダウンサイジング、こういったことも本格的にやっぱりやっぱりしていく必要があるかと思えます。

水道法が国の段階で改定されるという方向も強まっています。その点で、水道施設の経営統合あるいは民営化というような方向も改めて強調されておりまして、水道というのは、やっぱり住民の命を支える基本中の基本ですから、このところを民営化するというようなことは絶対あってはならないと思えます。パリ等、ヨーロッパでも民営化している施設がいろいろありましたが、再度公営に切りかえていくという動きもありますので、そういった国の方向に乗らないように、この点も求めておきたいなと思えます。

それから次に、開発行政についてです。この点も先ほどありましたように、北陸新幹線やリニア新幹線だとか、いろいろ大型の事業が動いています。城陽の東部丘陵地の開発というのが、これは京都府にとっても大きな事業として位置づけられております。ここは420ヘクタールという莫大な面積がありますけれども、山砂利をとった跡地に産廃などが大量に捨てられているということです。現在、地下水に水銀、ヒ素、ホウ素が、環境基準を超えているところから出ているということです。ですから、これは本府の環境としても土壌調査、それから水質調査をしっかりとやってもらって、物すごい産廃が地下に埋まったまま、水質汚染もそのままにして上を開発することになってはいけないなと思えます。そういう意味では、当面、NEXCOによる新名神の建設、あるいはアウトレット、物流拠点ということで大きな施設も誘致をされようとしておりますので、この点は事業が始まるまでにしっかりと土壌調査とか水質検査など必要な対応をしっかりとやってほしいと、このことを強く求めておきたいと思えます。

最後に、府営住宅の件です。昨今の社会情勢のもとで、改めて公営住宅に対する要望というのが非常に高まっていると思うんです。この点では、入居者は入居時に保証人を2人立てなければならないという、こういうことについてしっかりと受けていただいて、1人ないしはなしでもと、そういう対応をしていただいたことは非常に喜ばれています。今後、残された申し込みに関する要望としては、生活保護受給者に対する一定の制限があると。これを撤廃してほしいということとか、申し込みについて窓口を郵便、郵送、それからネット申し込みなどに広げてほしい。何回申し込んでも入れない人たちに対する、京都市がやっておられるような優先的というか次善の策としての入居が可能になるような措置も求められているということです。ですから、次の住宅政策の課題として、これはもう迅速に対応して改善してほしいなと思えます。

それから、バリアフリーの点ではエレベーター設置、これは結構お金がかかるということではなかなか一挙には進みませんが、着実な計画的な推進と、階段

型の棟のエレベーター設置も、これはほかのところではやっているケースが幾つもありますから、そういった事例も参考にさせていただいて、本府もぜひ頑張ってもらいたいと思います。

様々、要望ばかり述べましたけれども、建設交通部並びに環境部ともに、やっぱり災害時のときなんかは即対応していただくというようなことでもありますし、いろんな環境被害については環境部が直ちに対応してもらおうと。そういう意味で府民の命と暮らし、それから生活基盤を支える非常に大事な部局だと私は思っています。それだけに、これまで緊張感を持って日々の仕事に当たってこられました職員の皆さんには、心から感謝を申し上げたいと思います。

今後は必要な技術人、スタッフをしっかり確保するなど、いざというときに大きな役割を、これからも府民の信頼に足り得る仕事をしていただくということについて心からお願いし、私たちもそういう角度から頑張りたいという気持ちをお伝えして、まとめの発言とさせていただきます。

1年間、いろいろとありがとうございました。

二之湯真士 委員

兎本委員長、小巻副委員長、松岡副委員長はじめ、委員の皆様、理事者の皆様、どうもありがとうございました。

少し簡潔にですけども、まず環境部のほうですが、2月定例会の委員会で発言させていただいたんですが、やっぱり環境政策というのは環境部が所管するところでの一つ一つの施策ということより、本来、環境部が取り組まなければならないのは、自然環境は大切ですよと、これを持続可能な形で後世に残していきたいと思いますという考え方のもとに考え方を整理して、そしてそれぞれの京都府政が取り組む、部局を超えて様々な施策に対してその考え方が浸透していくということが大事だと。いわば政策の哲学になるような部分が環境部の肝ではないかなと思います。もちろん環境部の中で完結する部分もあると思いますけれども、肝は哲学のところだと思うので、そうしますと他の部局との連携ということが非常に重要になってくるだろうなと思います。

この前の生物多様性地域戦略にしても、あれが京都府政の中でどのような位置づけになるのかということで、例えば政策企画部とどのような調整がなされるのか、また、例えばわかりやすく言えば農林部とか、この建設交通部もそうでしょうし、そういう考え方を府民に理解してもらおうと思ったら、例えば教育委員会とかそういうところとの連携も十分していかなければならないと。

また、京都府政がこの京都をつくっていく中でそういう考えに基づいてやっていくときに、やはり民間ではいろんなそれを支えるビジネスということも出てくるだろうということを考えたら、商工部との連携ということも重要だと思いますので、環境というのは物事を進めていく哲学の部分であるという認識で、これからも

柔軟に他の部局との積極的な連携のもとで取組を進めていただきたいと思います。

建設交通部に対しましては、本当に昨今、災害が非常に多い中、一生懸命頑張っていただいております。そういうことになるとハード整備という話になっていくんですけども、殊、防災ということに対しても、ハードではもう対処し切れなくて、ソフトが重要であるというようなことになっていると思います。また、就任されました西脇知事も、ハード整備というのは、そもそもそのハードを活用してどのようなことをしていくのかという戦略、ソフトの部分が非常に重要だというお考えをお持ちであるというふうに私は理解をしているわけで、ますます建設交通部は、ソフト部局ではないかと私は思うぐらいでございます。



この委員会でも、戦略的インフラマネジメントのお話もさせていただきましたけれども、これも本当に、例えば京都でも20年ぐらい前は、今、京町家を守らなあかんと言っていますけれども、古い家つき土地という形で、その土地がメインで売買されていたと。しかし見方を変えたら、それは住宅にしても商業施設としても非常に価値があるというふうに今なっているわけですね。

私が何度も申し上げたバーベキューも、河川敷は、一義的には川の水が流れるところで構造物等は置かないと。京都府が管理するよりも、一般的に原則自由使用のところでしたらいいということなんでしょうけれども、地方創生、どうやって人を呼び込んで、そこで消費活動をしてもらうかということを考えて、野方図にほったらかしている中で、人は来てくれるけどごみだけ落とすということがある。それを解決するためにこれを活用しようかという発想になったり、そういったことが非常に私は大事ではないかと。

先ほど舞鶴港の話もありましたけれども、これも言ったと思うのですが、私が建設交通常任委員長を拝命していたときに京都府舞鶴港港湾審議会の委員さんに来ていただいて、開口一番おっしゃったことが、「舞鶴港をどうしたら振興できるかわかりません」というようなことだったわけです。「何ですか」と聞きましたら、要は港の活用というのは世界的な物流、人流のネットワークの中にその港があるかということなので、むしろ港湾整備は港湾をどのように活用していくかという需要を生み出すところがまずあって、需要が生まれたら必然的にもっと岸壁を延ばしてくださいとか、深くしてくださいとかということになりますよね。だから、お願いしなくてももっと予算をつけるから早く計画をつくりなさいと言われるぐらいに、やはり港湾利用計画というものを需要の掘り起こしからやらなければならないのではないかと思います。それを建設交通部がやるのか、しっかりと建設交通部と他の部局、市町村が、もちろん国も含めて連携してやるのかというのはあると思うんですけども、やはり建設交通部はますますハード部局からソフト部局への転

換が迫られているのではないかと思いますので、頑張ってくださいたいなと思います。

あと1点、ちょっと細かいんですが、政府がデジタル・ガバメントというものを進めていくという動きの中で、地方公共団体もその対応が迫られてくると思うんですけども、ちょっと私はいろいろとお話しさせていただいて思ったのが、もう一般的に入札というのは電子入札になって、結構いろんな電子化が進んでいるのかなと思ったんですけども、意外といろんな工事の実績等々が電子資料としてないのではないかと思います。要は、実績の調査、分析といいますか、そういうことをどこまでできるのかというのはまだまだちょっと改善の余地があるのではないかと思います。そのあたりも公契約大綱を策定して、地元企業が公共事業を実施される中でしっかりと活躍させていただいて健全な成長を遂げていただくということが大事ですので、そのあたりのことも同時にいろいろと取り組んでいただけたらと思います。

いずれにいたしましても、両部の皆さんは本当に京都府政の要でありますので、これからのますますの御活躍を期待いたしまして、私の感想といたします。

ありがとうございました。

菅谷 寛志 委員

まず、委員長、副委員長、大変お世話になりました。ありがとうございました。また、理事者の皆様方にも大変お世話になりました。ありがとうございました。

私事ですが、私は19年議員をやっているんですけども、建設交通関係に来るのは初めてなんです。非常に勉強になりました。環境のほうは、やっぱりいろんな関係で今までいっていたんですけども、初めて経験させていただきまして、非常に勉強させていただきました。

まず環境のほうなんですけれども、今、二之湯委員のほうから、1つは環境は哲学だという話がありました。そのとおりだと思うんですね。人間は自然を克服する力を科学と呼んで科学技術の進歩に邁進してきたんですね。一方でそれが、ややもすれば自然や環境にダメージを与えてきた。今やそれを克服するためにはまた科学の技術が必要になっている。ある種、すごい矛盾かもしれないんですけども、そういう時代に突入している。そんな中でどうバランスをとっていくのか。あるいは、もともと環境問題は一番最初、産業の公害から来ているわけですけども、それが今、多岐にわたってきてすごく広範囲にわたっている。一部局では当然捉え切れないものになってきているわけですから、それをどういう形で我々人間として後世に対する責任としてどう捉えて、かつ人間生活の中でバランスをとりながらやっていくのかと、非常に大きな課題だと思いますけれども、これはしっかりと現代を生きる人間として正面から取り組んでいかなければならない問題であろうと思います。それを考えたときに、今、二之湯委員がおっしゃったように、大きな哲学が

必要だろうというふうに私も思います。

その中で京都は、京都プロトコルが誕生した土地でありますから、先進的な取組をずっと進めてこられました。それを考えたら、やっぱり「エネルギー自給・京都」を目指していくんだということで自然エネルギー、再生可能エネルギーの導入をやっぱりどんどん図っていかねばならないし、また今、技術と言いましたけれども、ITとかIoTとか、こういう先進的な技術を取り入れながら、やはり持続可能なものという、環境もそうですけれども、施策としても持続可能性がなかったら単発で終わってしまうわけですから、そういうことをしっかりと一つの哲学をもって取り組んでいかなければならないだろうと思います。これは大きな課題ですけれども、是非今後とも野心的な取組をしていただきたいと思います。



建設交通のほうは、やはり大きな一つは防災対策で、天候が今すごく不順になってきていて、大雨が降ったり、河川や土砂崩れ、この間も雨も降っていないのに土砂が崩れたみたいなどころがありますし、我々素人から考えると想像を超えたようなことが起こっている。雨も100年に一度、200年に一度が明日かもしれないという中で、当然ハード整備というのは大原則であるのは間違いないわけですが、これは人間のやることで限度がありますから、そういうときに、やはりソフトでどう乗り切っていくのか、やはりまず命と財産をどう守っていくのかというのは大きなことでありますので、ソフトのほうは僕は知恵でカバーはしていけると思うんですね。ハードは物理的な問題がいっぱいありますけれども、そういう知恵を駆使しながら、やはり住民の命を守っていくということを、ぜひお取り組みをいただきたいと思います。

そして、道路をはじめインフラですけれども、これも今、二之湯委員がおっしゃいましたけれども、インフラはツールなんですよね。つくることが目的ではないわけです。このツールをどう生かして、どういうまちづくりをするか、町もハードではなくてどういうコミュニティをつくっていけるかということが、恐らくこのインフラの大きな役割だと思うんです。それを考えたときに、高度経済成長期のときに、いいか悪いかは別として、道路をつくらなければいけない。コミュニティの真ん中に道路をつくられたこともいっぱいあったんですよ。それでコミュニティが分断されていったということもありました。今だったら恐らくそんなことはほしくないと思うんですね。そうすると、これから道路整備を仮にするときにでも、これもさっき話が出ていましたけれども、地域をどうつくり上げていくのか、どう維持していくのかという視点が大事になってくるんですね。地域創生という視点が物すごく大事になると思うんです。それでいくと、道路は線ですけれども、本当はもっと面で考えていかなければならないのかもしれない。それを考えながら道路政策というよりも地域政策に近いものではないかなと思うんです。そういう視点で考えると、

インフラのあり方も僕は違う側面が見えてくると思うんです。これからの時代はやっぱりそういう時代ではないかなというのを、19年で初めてこの委員会に来て非常に感じた次第であります。

インフラ整備、ともすれば諸悪の根源みたいに言われるときがありますけれども、でも人間にとってすごく大事なことですし、でもそれはつくるのが目的ではなくて、それを生かしてどう我々の生活をよくしていくのか、自然と共生していくのか、その中で地域が持続的に存続できるようなそういうものに供していくのかということとはすごく大事なところだと思いますので、これからもそのお取り組みにぜひ邁進していただきたいということをお願いしまして、まとめといたします。

ありがとうございました。

松岡 保 副委員長

この1年間、兎本委員長、また小巻副委員長をはじめ委員の皆さん、そしてまた理事者の皆さん、大変お世話になりました。ありがとうございました。私も簡潔にまとめたいと思います。



まず環境問題についてであります。地球温暖化が叫ばれて、もう国土の何割かが海の中に沈んでしまおうとか、今の異常気象、災害とか豪雨の問題もそうなんです。ようやく人間がその生活する中で自然の恐ろしさに見舞われて、そこでようやく気がついて、何が原因かということも研究されて、今その活動が始められていると。京都はCOP3が開催されたということで、それ以降、環境の先進地ということで、府のお取り組みは全国のお手本になっているものもたくさんありますので、今後とも新たな知恵を絞り出していただきまして頑張っていたいただきたいと思います。

この1年間の中で「芦生の森」に行かせていただきまして、身近なところに生きた教材があるということを知って、本当に感銘を受けました。今後もこの研究、なかなか財政面なり体制面で厳しいものがあるかと思うんですが、これはやっぱり行政と一体となって研究者のための研究、また教材を与えていただくようなことにも御尽力をいただきたいと思います。

次に、建設の関係なんですが、先ほども多くの委員の皆さんから言われました。従来、道が政治的に、また住民要望的に整備されて、それが本当にその地域のためになったのか、今その検証をするときだと思っただろうと思うんですが、これはやっぱりそのことを検証しながら新たな視点で、まちづくりとともに産業も興すためにも、そういう知恵も

絞っていただけたらありがたいと思いますし、住民とのコンセンサスをいかにとつていくのか、このことがやっぱり問われているのではないかと思っております。

私も長く議員をさせていただいて、山手幹線もほぼ九十数%まで開通をしていただきましたし、東中央線はじめ宇治木津線、宇治木屋線も実現の見通しがつきました。本当に本府の御尽力に深く感謝を申し上げたいと思いますし、地域の発展のためには欠かせない道路になると思いますし、この点についても、今後いかに住民が関わって地域の産業がそれを生かしていくかということにつながっていきますので、ここまではやっぱり、府もつくっただけでなしに、これからほかの部署ともリンクをしていただきまして、地元との接点を多く持つていただきますことをよろしくをお願いをしたいと思っております。

あと人材育成、これが人口も減少していますし、人手不足もあろうかと思うんですが、やはり全体的に日本の人口が減りますので労働力を確保するのは大変だと思います。しかし、今まで2人でやっていたことを1人でやらなければならない時代が来ると思っていますので、やっぱり人工知能、I o Tをいかに活用していくか、経験に基づいた人でないとそれをなかなか使いこなせないと思っておりますので、人材育成にも十分御配慮をいただきたい。府民の皆さんのために頑張っていたきたいと思います。

あと最後は、環境の問題にしても建設の問題にしても、やっぱり身近なところから府民の皆さんが率先してやっていただく、本当に府民の皆さんにいかに理解して実践していただけるか、これがやっぱり行政の根本になろうと思っておりますし、基本になると思いますので、是非、このことも御配慮をいただきながら頑張っていたらありがたいと思っております。

一年間のまとめにさせていただきたいと思っております。ありがとうございました。

小巻 實司 副委員長

1年間、理事者の皆さん、並びに委員の皆さん、大変お世話になりました。ありがとうございました。私は管内・管外調査、いろんなどころへ連れて行っていただきました。自分の考え方と違った、「ああ、これは違うわ」というようなこともあったんですけども、自分なりにそれもある程度の理解ができたのではないかなという気もしております。

この委員会を最後にするわけなんですけれども、実のところ私も後ろ髪を引かれるような思いなんです。もう一回これをさせてほしいなと思っております。これは、今まで言い残してきたことには、まだ実現がなかなか難しい問題があります。

一つの例を挙げますと、前から言っています鴨川の残土の処理です。これは他府県ではお金になると言ったら語弊があるんですけども、お金になるというようなこともしっかり聞いておりますので、ちょうど部長さんもかわられたことなので、是非それを実現していただきたい。それをやったら、我々が中州取れと言わな



くても、自動的にできます。それは府のほうがお金を出さなくても、業者のほうがしっかりそれを取ってくれるというようなことの方角性を是非考えていただきたいと思っています。これが私は一番、後ろ髪を引かれるような思いなんです。

もっとほかにも言いたいことはあるんですけども、本当に1年間お世話になったことに感謝いたします。ありがとうございました。

それと、最後になりましたけど、議会事務局の松下さんと高橋さん、本当にいろいろお世話になってありがとうございました。こういう活動報告書をつくるのも、彼らが一生懸命してくれているわけです。我々は言いたいことをぱっと言っているだけのことであって、こういうものをつくるだけでも本当に大変です。本当に感謝いたします。ありがとうございました。

兎本 和久 委員長

この環境・建設交通常任委員会の委員長に昨年の5月に選任していただいて以来、小巻、松岡両副委員長をはじめ、委員の皆様方におかれまして、委員会審査等、本当に円滑な委員会運営に格段の御協力をいただきましたことを心から感謝とお礼申し上げます。また、中野環境部長、藤森建設交通部長をはじめ、理事者の皆様におかれましては、この間、委員会活動全般にわたり円滑な運営に格別の御協力をいただき、ありがとうございました。

また今、小巻第一副委員長がおっしゃったように、本当に議会事務局の高橋さん、松下さんに御協力をいただきましてありがとうございました。重ねてお礼申し上げます。

こういう中で、私もおかげをもちまして委員長の責務を大過なく果たせましたことを、この場をおかりして、委員並びに理事者の皆様に厚くお礼申し上げます。

また、昨年の秋には台風18号、21号が強風や大雨をもたらし、府内に大きな傷跡を残しました。これも管内視察に行かせていただいて、府内を見せていただきました。本当に感謝申し上げます。各委員の方々の賛同をいただきながら、管外調査、管内調査と行かせていただいて御協力いただいたことを重ねてお礼申し上げます。

また、その災害の復旧に際して御奮闘いただいている両部局の皆様に対し、改めて敬意を表するとともに、この場をおかりしてお礼申し上げます。

昨年度に起こりましたこの災害も、国の災害査定が終了し、これからますます被害の復旧が本格化するかと思いますので、関係機関を連携し、引き続き復旧に取り組んでいただきますようお願い申し上げます。

さて、この環境・建設交通常任委員会では、先ほど言われましたように環境部と建設交通部が一緒になり3年目ということで、所管する幅広い分野について管内外調査、閉会中の委員会等においても積極的な活動を行ってきたところであります。

この1年間を振り返ってみますと、環境部におかれましては、今年の3月に京都府生物多様性地域戦略を策定されたところであり、本委員会でも活発な議論が交わされたところですが、環境と保全が調和して生物の多様性が共生できる持続可能な社会づくりに今後ますます取り組んでいただきたいと思います。

また本委員会の管内調査で、ベンチャー企業による電気自動車の普及の取組を調査させていただきました。改めて電気自動車等の今後の可能性を感じているところです。府としても、昨年12月定例会で京都府電気自動車等普及促進計画を定め、野心的な目標を設定されたところですが、国の動向も注視しながら、京都府としても目標達成に向け、実効性のある事業を展開するとともに、電気自動車の普及に引き続き御尽力いただきたいと思います。

建設交通部におかれましては、昨年4月、舞鶴市内に港湾関係の業務を現地に集約した港湾局が設置され、本委員会の管内調査でも視察をさせていただき、また、横浜港の視察等にも行かせていただきました。また今年度中には客船の乗客を対象にした待合室兼交流・おもてなし施設の「海の京都駅（仮称）」が開設されるなど、舞鶴港をはじめ、府北部の今後のますますの発展を期待するものでございます。

また、京都府においては、昨年12月の新名神高速道路の城陽―八幡間の供用開始により、京奈和自動車道、京都縦貫自動車道が結ばれ、ようやく北部の京丹後市から木津川市まで約140キロ、京都府の南北が高速道路によってつながり、大幅に時間と距離が短縮されました。また今後も、この高速道路網、ただいま2車線ですが、これをどうか4車線化へ、国の力をおかりしながら、これは単費でもなく国税を使うことでもないので、NEXCOのほうにどんどん働きかけていただいき、4車線化の早期実現に向けて進めていただきたいと思いますし、一例を挙げますと京奈和自動車道は、2回目の京都国体の頃にできてほとんど変わっておりません。これは用地買収も全て終わっていると思います。いかにインフラ整備をしていくか、これも二之湯委員、菅谷委員がおっしゃったような、建設業界を取り上げていくインフラ整備の一つでもありますし、これをどうか京都府さんのお力で、京都をもっと円滑に、高速道路網で結ばれるようやっていただきたいと思いますし、

それで、またその一例を挙げますと、我々視察に行かせていただきました千葉県と神奈川県を結ぶ、NEXCO東日本のアクアラインの通行量を紹介させていただきます。実験的に通行料の値下げをされていますが、NEXCO東日本によりますと、1日の高速道路の平均通行量は、実験前の平成20年度の2万772台から、平成28年度には4万5,585台と、約2倍に増加したということも伺いました。これもアクアラインを開通して20年ということで、それまでいろいろな過程がありました。この通行料、



平成9年のアクアラインの開通当初は4,000円でした。これを平成12年に3,000円にしたり、平成14年には2,320円と、ETCを搭載した一般車両に関してはこれだけ安くなり、順次下げてこられました。この効果がてきめんにあらわれて、神奈川県と千葉県を結ぶ東京アクアライン、東京を回りますと2時間弱かかりますけれども20分から30分で行くと、本当に千葉県と関東圏をつないだ一つの大型プロジェクトでございます。

これが千葉県知事に森田知事が就任され、平成21年8月から通行料が800円に引き下げられました。この効果がてきめんにあらわれて、このように通行量がふえたということで、NEXCO東日本も、経済的に日本国内の他の高速道路に財源を配分できる道路でもありますし、これを京都府さんのお力で、今言った京都縦貫自動車道、京奈和自動車道、近畿自動車道、高速道路網、そういうような中に取り込んでいただいて、どんどん高速道路網、関西広域連合でも考えている中部圏との交流、北陸地方との交流、これがインフラ整備の一環ではないかと思っております。そういうような中で大石久和さんに参考人として来ていただきまして、京都の新たな時代の交流を生み出しながら共生社会の実現に向けて、建設交通部、環境部で全力で取り組んでいただきまして、西脇新知事のもとでハード対策、ソフト対策を進めていっていただきたいと思っております。またその高速道路とあわせて、その他のアクセス道路等の整備についても、早期の完成に向けて御尽力をいただきたいと思っております。どうかよろしくお願いいたします。

理事者の皆様におかれましては、本委員会において委員各位から指摘、要望のありました事項について積極的に御検討をいただきますよう重ねてお願い申し上げます。

最後になりましたが、委員並びに理事者の皆様におかれましては御健康に留意され、今後ますます御活躍されますことを祈念いたしまして、簡単ではありますが私の御挨拶とさせていただきます。

本当に皆様ありがとうございました。今後ともよろしくお願い申し上げます。

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
26	26. 7. 15	○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〕 ・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〕 ・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 ・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
26	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
26	26. 7. 15	○山城北土木事務所〔於：山城広域振興局宇治総合庁舎〕 <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） ○長岡京市役所〔於：長岡京市議会〕 <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	○被災地域（福知山市） <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	○出前議会〔於：府立丹波自然運動公園〕 <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	○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)」 <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 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PA）
	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)

29	29. 11. 6	○近畿地方治水大会(行催事等委員会調査)
	29. 11. 27 ～28	○防賀川[於:山城北土木事務所] ・防賀川の整備状況について ・現地視察(防賀川) ○GLM株式会社 ・GLM株式会社における電気自動車の普及に向けた取組について ○商工労働観光部・建設交通部港湾局[於:第2ふ頭旅客ターミナル] ・京都舞鶴港の整備状況について ・船上視察 ○高野川 ・台風21号による被害状況について ○府道38号線 ・台風21号による被害状況について ○京都大学フィールド科学教育研究センター芦生研究林 ・「芦生の森」の生態系維持回復に向けた取組について ・現地視察(芦生の森)
	29. 12. 5	○北陸新幹線(敦賀・大阪間)建設促進決起大会 (行催事等委員会調査)
	29. 12. 9	○京都環境フェスティバル2017オープニングセレモニー (行催事等委員会調査)
	30. 3. 17	○山手幹線(府道八幡木津線)宮津・菱田工区開通式 (行催事等委員会調査)
	30. 3. 17	○赤田川河川改修 赤田川水門竣工式(行催事等委員会調査)
	30. 3. 26	○西高瀬川導水事業及び三条坊町公園竣工式 (行催事等委員会調査)
	30. 3. 28	○京都丹波高原国定公園ビジターセンター完成記念式典 (行催事等委員会調査)
	30. 5. 12	○平成30年度由良川水系総合水防演習(行催事等委員会調査)
	30. 5. 12	○京都舞鶴港 舞鶴国際ふ頭 機能強化事業完成記念式典 (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) 〔○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
----	--	--

29	29. 7. 11 ～ 12	<ul style="list-style-type: none"> ○博多まちづくり推進協議会 <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) ○福津市議会 <ul style="list-style-type: none"> ・上西郷川のグリーンインフラの取組について ・現地視察(上西郷川) ○周南市役所[於:周南市地方卸売市場内 水素学習室] <ul style="list-style-type: none"> ・周南市における水素利活用の取組について ・施設視察 ○広島県議会 <ul style="list-style-type: none"> ・土砂災害死ゼロを目指す「ひろしま砂防アクションプラン2016」の概要について ・現地視察(安佐南区八木地区)
	29. 11. 7 ～ 9	<ul style="list-style-type: none"> ○横浜市会 <ul style="list-style-type: none"> ・横浜市の水道アセットマネジメントの取組について ○横浜港 大さん橋 国際客船ターミナル <ul style="list-style-type: none"> ・クルーズ客船寄港促進に向けた横浜港の整備について ・現地視察(新港ふ頭) ○ゆめソーラー館やまなし <ul style="list-style-type: none"> ・山梨県の次世代エネルギー啓発の取組について ・施設視察 ・現地視察(米倉山太陽光発電所 展望台) ○山梨県立リニア見学センター <ul style="list-style-type: none"> ・超電導リニア及びリニア中央新幹線の概要について ・施設視察 ○神奈川県議会 <ul style="list-style-type: none"> ・神奈川県のエネギー自立型住宅・ビル・街の実現に向けた取組について ○木更津市議会 <ul style="list-style-type: none"> ・東京湾アクアライン等を活用したまちづくりについて ○東日本高速道路株式会社関東支社 東京湾アクアライン管理事務所[於:海ほたる] <ul style="list-style-type: none"> ・東京湾アクアラインの緊急避難体制について ・現地視察(アクアライン緊急避難施設)