
京都府議会

環境・建設交通常任委員会

活動報告書



平成28年5月18日

委員長 荒巻 隆三

副委員長 兎本 和久

副委員長 村井 弘

委員 田中 英夫

委員 井上 重典

委員 磯野 勝

委員 本田 太郎

委員 前窪 義由紀

委員 迫 祐仁

委員 松岡 保

委員 堤 淳太

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	これからの環境施策のあり方・方向性について (H27. 8. 25)	
②	駅活性化の取組について (H27. 9. 9)	
③	国定公園の新規指定を踏まえた自然環境対策について (H27. 11. 26)	
④	琵琶湖・淀川水系における河川整備について (H28. 1. 14)	
(3)	出前議会	45
	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 (H28. 2. 8)	
(4)	管内外調査	47
①	管内調査 (H27. 7. 14～7. 15)	
	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〕(船井郡京丹波町)	
	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〕(福知山市)	
	京丹後市役所(京丹後市)	
	北近畿タンゴ鉄道株式会社、WILLER TRAINS株式会社、宮津市〔於：天橋立駅ターミナルセンター〕(宮津市)	
②	管外調査 (H27. 11. 11～11. 13)	
	岐阜市議会(岐阜県岐阜市)	
	岐阜県議会(岐阜県岐阜市)	
	東京都議会(東京都新宿区)	
	目黒区議会〔於：北部地区サービス事務所〕(東京都目黒区)	
	柏市議会〔於：UDCK(柏の葉アーバンデザインセンター)(千葉県柏市)	
	埼玉県議会〔於：東松山市役所〕(埼玉県東松山市)	
③	管外調査 (H28. 1. 18～1. 19)	
	有限会社鳥栖環境開発総合センター(佐賀県鳥栖市)	
	佐賀県議会(佐賀県佐賀市)	
	松浦鉄道株式会社(長崎県佐世保市)	
	長崎県議会〔於：長崎県大波止ビル〕(長崎県長崎市)	
II	委員会活動のまとめ	67
附	参考資料	93
	建設交通常任委員会管内外調査等実施状況 (H23～26)	
	環境・建設交通常任委員会管内外調査等実施状況 (H27)	

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		
H27. 5.22	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		
H27. 6.15	正副委員長会	<ul style="list-style-type: none"> ■ 出席要求理事者 ■ 確認事項 ■ 今後の委員会運営
H27. 6.15	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
H27. 6.18	正副委員長会	<ul style="list-style-type: none"> ■ 委員会運営
H27. 6.18	委員会 (6定1日目)	<ul style="list-style-type: none"> ■ 付託議案(質疑・討論・採決)
H27. 6.29	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
7 月		
H27. 7. 1	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"> ■ 報告事項の聴取 (環境部) ・平成27年度アクションプランについて (建設交通部) ・平成27年度アクションプランについて ・二級河川竹野川水系河川整備計画(原案)について ■ 付託議案及び審査依頼議案(質疑終結まで)
H27. 7. 2	委員会及び予算特別委員会 分科会 (6定3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

H27. 7.14 ～ H27. 7.15	管内調査	<p>■所管事項の調査</p> <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)
8 月		
H27. 8.18	管内調査	○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)
H27. 8.25	正副委員長会	<p>■本日の委員会運営</p> <p>■今後の委員会運営</p>
H27. 8.25	委員会 (閉会中)	<p>■所管事項の調査</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「これからの環境施策のあり方・方向性について」 <p>参考人:滋賀県琵琶湖環境科学研究センター長 京都大学名誉教授 内藤正明 氏</p> <p>■今後の委員会運営</p>
9 月		
H27. 9. 9	正副委員長会	■本日の委員会運営
H27. 9. 9	委員会 (閉会中)	<p>■所管事項の調査</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「駅活性化の取組について」 <p>参考人:京都大学大学院工学研究科教授・交通政策研究ユニット長 中川 大 氏</p>
H27. 9.29	正副委員長会	<p>■定例会中の委員会及び分科会運営</p> <p>■今後の委員会運営</p>

10 月		
H27.10. 1	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27年度アクションプランの検討状況について ・今夏の省エネ・節電対策の状況について ・国定公園の新規指定の環境省への申し出について (建設交通部) ・平成27年度アクションプランの検討状況について ・二級河川竹野川水系河川整備計画(案)について ■付託議案及び審査依頼議案(質疑終結まで)
H27.10. 2	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
11 月		
H27.11.11 ～ H27.11.13	管外調査	<ul style="list-style-type: none"> ■所管事項の調査 ○岐阜市議会 <ul style="list-style-type: none"> ・バス高速輸送システム(BRT)を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
H27.11.26	正副委員長会	■本日の委員会運営
H27.11.26	委員会 (閉会中)	<ul style="list-style-type: none"> ■所管事項の調査 ・「国定公園の新規指定を踏まえた自然環境対策について」 参考人:京都学園大学バイオ環境学部 特任教授 京都大学名誉教授 森本幸裕 氏
12 月		
H27.12.11	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

H27.12.14	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) <ul style="list-style-type: none"> ・京都府水洗化総合計画2015～水環境政策のグランドデザイン～(仮称)中間案について ・平成27年度アクションプランについて ・京都府燃料電池自動車(FCV)普及・水素インフラ整備ビジョンの策定について ・京都府流域下水道条例の一部改正について (建設交通部) <ul style="list-style-type: none"> ・京都府建築物耐震改修促進計画(平成28～37年度)(中間案)について ・平成27年度アクションプランについて ■付託議案及び審査依頼議案(質疑終結まで)
H27.12.15	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		
H28. 1.14	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
H28. 1.14	委員会 (閉会中)	<ul style="list-style-type: none"> ■所管事項の調査 <ul style="list-style-type: none"> ・「琵琶湖・淀川水系における河川整備について」 参考人:京都大学名誉教授 井上和也 氏 ■今後の委員会運営
H28. 1.18 ～ H28. 1.19	管外調査	<ul style="list-style-type: none"> ■所管事項の調査 <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)
2 月		
H28. 2. 8	出前議会	<ul style="list-style-type: none"> ○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

H28. 2.17	正副委員長会 (予算特別委員会分科会)	■本日の分科会運営
H28. 2.17	予算特別委員会分科会 (2定)	■審査依頼議案(説明聴取・質疑)
H28. 2.24	予算特別委員会分科会 (2定)	■審査依頼議案(適否確認)
3 月		
H28. 3. 8	正副委員長会	■定例会中の委員会及び分科会運営 ■今後の委員会運営
H28. 3. 9	委員会及び予算特別委員会分科会 (2定1日目)	■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)
H28. 3. 17	委員会 (2定2日目)	■報告事項の聴取 (環境部) ・アメリカ合衆国・アラスカ州への訪問団の派遣について ・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 ・環境アセスメント対象事業の追加について ・京都府営水道経営レポートの作成について ・京都府水洗化総合計画2015(水環境政策のグランドデザイン)について (建設交通部) ・京都府建築物耐震改修促進計画(平成28~37年度)(案)について ・与党PT北陸新幹線敦賀・大阪間整備検討委員会のヒアリングについて ■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
H28. 3. 26	管内調査	○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)
H28. 3. 26	管内調査	○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)
H28. 3. 27	管内調査	○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)

4 月		
H28. 4.19	正副委員長会	■本日の委員会運営
H28. 4.19	委員会 (閉会中)	■所管事項の質問
5 月		
H28. 5. 7	管内調査	○鴨川拠点整備(勸進橋～水鶏橋)竣工式 (行催事等委員会調査)
H28. 5.17	正副委員長会	■臨時会中の委員会運営
H28. 5.18	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。

閉会中の常任委員会においては、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、出前議会を開催し、府民の皆様の様々な意見や思いを的確に把握し、府政の推進に活かすために、地域の各分野で活躍されている皆様と意見交換を行った。

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。

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

これからの環境施策のあり方・方向性について

(平成27年8月25日(火)開催)

■開催概要

2015年12月にフランス・パリで開催予定のCOP21（国連気候変動枠組条約21回締約国会議）において、2020年以降の新しい気候変動・温暖化対策が大枠合意される予定となっている。

京都府では、再生可能エネルギーの供給量の増大等を図り、地球温暖化対策の推進と地域社会及び地域経済の健全な発展を目指すための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が7月13日に一部施行されたところである。

今回の常任委員会では、地球温暖化対策や再生可能エネルギーの普及等、これからの環境施策のあり方・方向性について、参考人から説明を聴取し、意見交換を行った。

■参考人

京都大学名誉教授
滋賀県琵琶湖環境科学研究センター長
内藤 正明 氏（ないとう まさあき）氏

■出席理事者

環境部副部長、環境技術専門監、環境総務課長、エネルギー政策課長、自然環境保全課長、地球温暖化対策課長



内藤 正明氏

【説明概要】

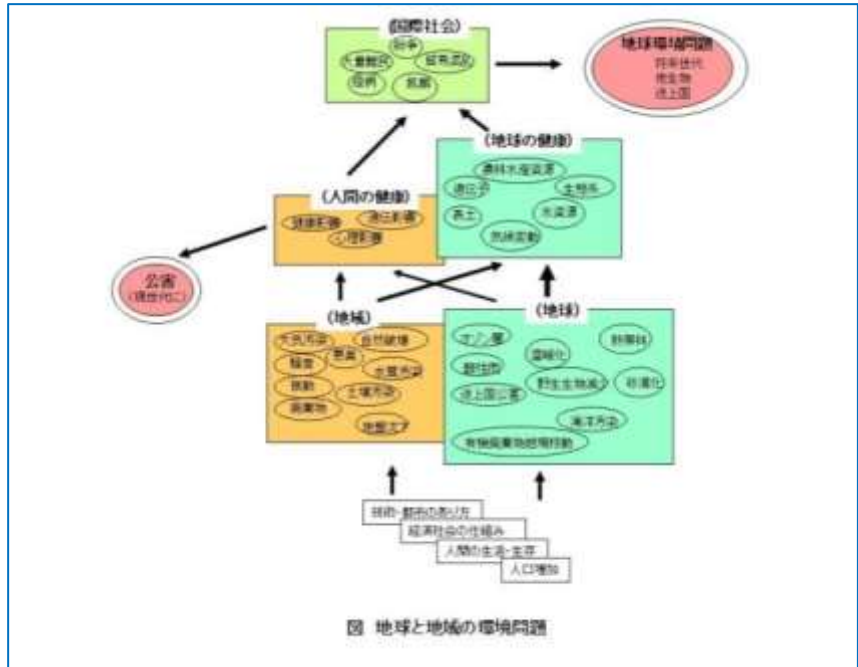
(本文中の図表は参考人作成資料より引用)

◆環境問題の「現状とその原因」をどう認識するか

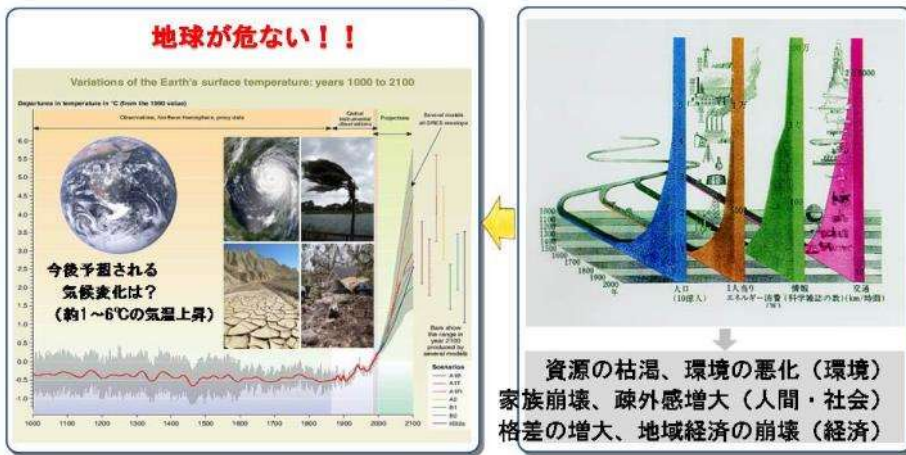
環境問題は、昔は、公害のような地域に対する課題がたくさんあった。ここ10、20年それが地球規模に広がり、地球環境問題となって

きた。これは一括して環境行政の範囲に入っているが、環境の質が悪化するような問題と量の問題、蓄積性がある、どんどん悪いほうに蓄積していく特性がある。

また、原因として、身近な技術の問題や都市のあり方、生活者の行動で完結する場合もあるが、人口増加や今の石油消費文明のあり方そのものがかわり、とても難しい問題になっている。



今なぜ持続可能な社会が求められているのか？



なぜ環境問題が起こったか、根本的には、石油多消費の問題と言わざるを得ない。膨大な石油消費が人口増加を招き、1人当たりのエネルギー消費を引き起こしている。そして、その急激な伸びを前提にした社会や将来をどう考えるかというのが、今、問われていることである。

その結果として、地球がどうなるかということは、IPCC（気候変動に関する政府間パネル）が当初から予測してきたとおりに、今、動いており、石油消費は、既にピークを越えており、20世紀の石油文明は、その頂点を越えて急激に崩壊に向かいつつあるというのが石油関係の専門家の、今の常識となっている。

3. 地球環境の将来予測

地球環境概況2000の要点

(Global Environment Outlook-2000, UNEP 1999)

1. 地上の淡水資源は今後数十年の需要増に対応できない
2. 温室効果ガス排出による地球温暖化の防止は手遅れで、京都議定書の達成も難しい
3. 2050年には世界の二酸化炭素排出量は2.4倍、有害物質の排出量は約3倍になる
4. 熱帯林の破壊はすでに取り返しがつかない状態である
5. 哺乳類の1/4が絶滅の危機にある
6. 天然漁業資源は乱獲のため、年間8,800万トンで頭打ちで、2050年の需要は1億7千万トンに達する

環境問題の状況

「地球環境危機」

科学雑誌『ネイチャー』(2009年4月)に、“ポイント・オブ・ノーリターン”まであと**20年から30年**としている。

「オイルピーク」

石油需要量は油田発見量をすでに**1980年**に越えて、その差が大きく開いている。この結果、世界が争奪戦をする。

(大久保泰邦・経済産業省・(独)産業技術総合研究所)

「社会・経済的破局」

大量生産の20世紀工業社会は、国や民族間さらに国内の経済格差を拡大、世界の不安定状態をもたらした。“ポイント・オブ・ノーリターン”は**5年後**と予想。

(加藤敏彦・メールニュースより)

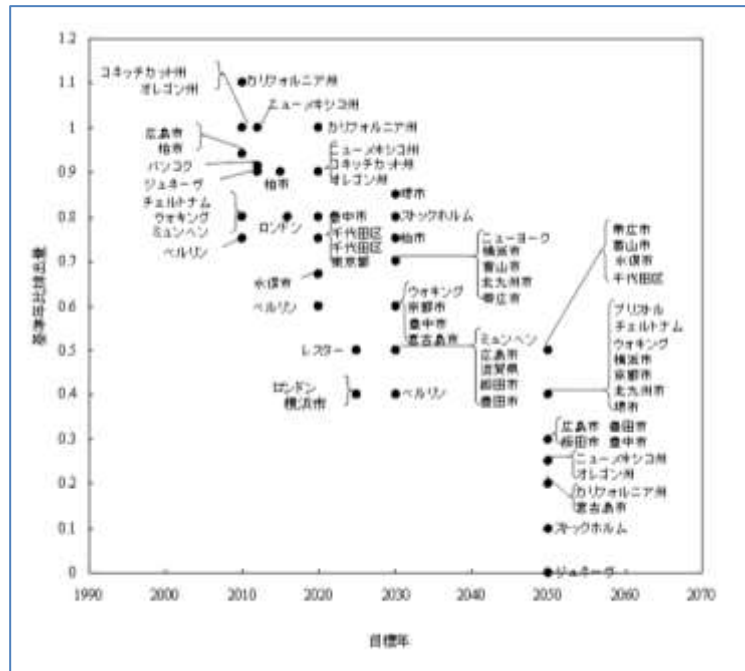
『20世紀・石油文明はその頂点を越え、急激に崩壊に向かいつつある。地球環境問題はその一つの症状であり、さらに資源枯渇に加えて、経済や社会も行き詰まりへと導いた。以上を総括して、いよいよ脱石油文明としての持続可能社会を模索する時期にきた。しかも、その余裕は精々数十年である。』

20世紀だけで10の12乗キロワットアワーのエネルギーを使った。これだけのエネルギーを人類が使ったのは、この20世紀から21世紀にかけてが最初で、かつ最後になるのではないかという覚悟をどうするかということを我々の間では議論の前提にしている。

エネルギー消費が高まれば当然利便性が高まるという、利便性とのトレードオフになっている。この辺を人間はどこまで利便性を犠牲にしながら地球にやさしくするか、選択としては難しくなってくる。

◆ 環境問題の「目標と対策」はどう見出すか

世界、日本の自治体も目標値を決めている。CO2排出量がわかりやすいため、大体、これをスタンダードな環境の目標と呼んでいるが、京都府の場合は2030年に40%となっている。数字を言うのは簡単であるが、実現することは極めて難しい。



温暖化対策7項目

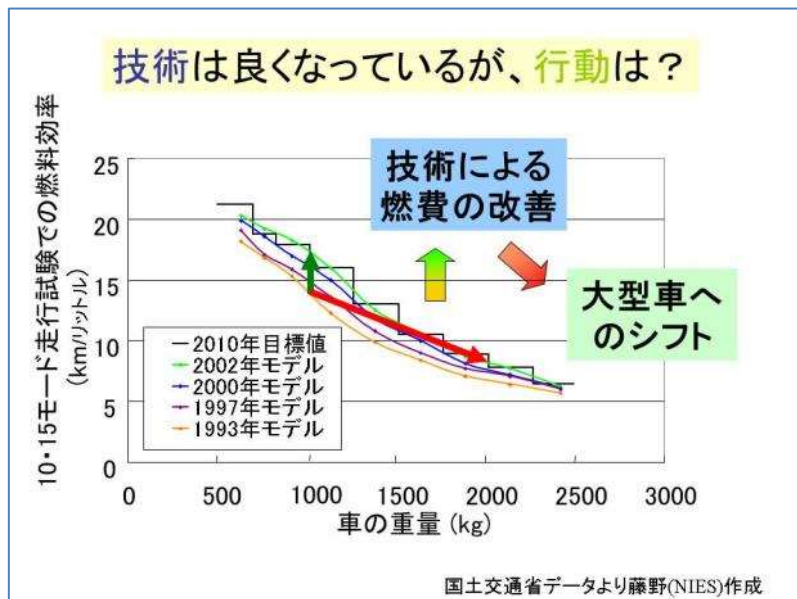
- * 総合科学技術会議専門調査会による、地球温暖化対策のための科学技術推進戦略。
- * 国が中心になって優先的予算配分の下に進める。

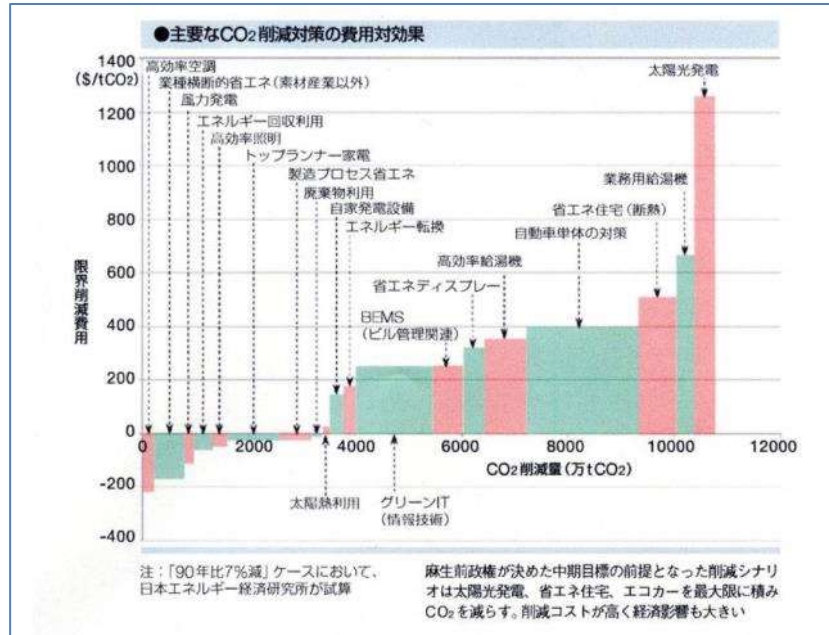
- 燃料電池
- 省エネ型二酸化炭素(CO₂)回収技術
- 自動車の燃費改善のための材料開発
- CO₂を地中や海底に長期保管する技術
- 石炭ガス化発電所の熱効率向上
- 良くない環境でも森林を育てられる技術
- 水素の製造、貯蔵、供給技術(燃料電池関連)

○実現の仕方

国は、主として技術で行う。ただし、技術には多くの問題がある。非常に有効なものもあるが、技術そのものがまた新たな環境破壊を生むことは避けられないという面がある。

CO2を下げる計画はとも立てられない。それは、これから技術の効率が何倍にもなり、それがどんどん普及するという掛け算をすることは簡単であり、一応計画論としては出すことができるが、それがどれだけ、もっと本質的なところ、家庭の数、世帯数を本当はどうするんだとかといったところや生産量そのものの増加をどう見るのかというようなことに切り込まざるを得なくなってくる。





【滋賀県の例】

《 目指す持続可能社会の概要 》

自然共生型社会

- ライフスタイル**
共住 / 家族とコミュニティの再生
地産地消 / 自然と親しむ暮らし
- 地域基盤システム**
歩いて暮らせるまち / 自立型インフラ
コンパクトシティ / 地域適正技術の創出
- 経済・法制度**
地域経済の再生 / 炭素税・グリーン税
エコファンド / カーボンオフセット
- 倫理観・価値観**
伝統文化・社会的価値 / 心の豊かさ

ライフスタイル、社会基盤、経済・法制度、もっと言えば価値観や満足感、豊かさ感というものまでもう一度見直さないと、持続可能な社会ということのつじつまがどうしても合わせられないであろう。



自然エネルギーの特性

石油、天然ガス、石炭、ウランのピークアウトで、全面的な**エネルギー減少時代**到来



再生可能エネルギー



エネルギー密度は低い



小規模分散型のシステムと適合性が高い。

ローテク化

技術水準と社会の規模は相関する。

- 大規模に組織された社会では、専門が細分化、
専門性が高くなる。
 - 今日のハイテク産業は世界中から人材を集め、70億人規模で組織された社会に立脚。
- 小規模の社会では、一人の技術者の守備範囲が広く、
専門性は低くなる。
 - 1人の人間が身に着けることのできる知識の量には限界がある。



技術も必然的にローテク化

～ローテク化＝身の丈に合った技術への転換

- 大規模集中型社会：ハイテク→Black Box→修理不能
- 小規模分散型社会：ローテク(代替技術)→近所で直せる

産業の軽装備化

- これまでは労働生産性の向上で**産業の重装備化**。
- **グローバルな金融制度**が巨大な資金調達を。
- 分散型社会では、大規模な資金調達は困難。



産業の軽装備化(工場の資本設備の程度は、

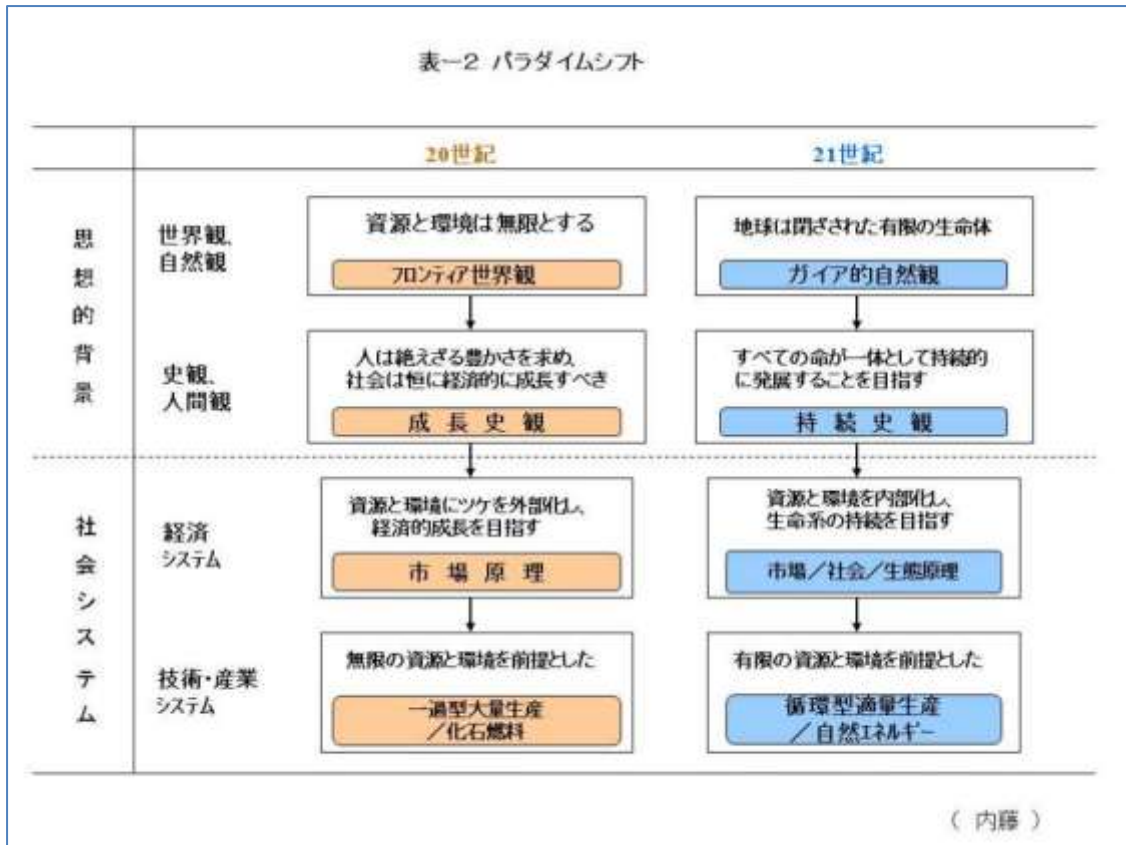
それが立地する地域で調達できる資金の規模によって制約される。)

- 地元の**信用金庫**で調達できる資金。

1) 環境	
再生可能エネルギー	太陽光、風力、水力、バイオマス、コジェネレーションetc
リサイクル	資源ごみのリサイクル、雨水・排水の再利用、ごみのコンポスト化
エコハウス	省エネ設計(自然光・自然風の利用etc)、環境技術の導入(雨水の利用、排出物のバイオマス化etc)、屋上緑化、自然建材(木・土・石・植物)・地元資源の活用、建材のリサイクル、伝統的建築の維持・復活etc
パーマカルチャー	その土地の地形、気候に最も適し、生態系に負荷をかけない循環式無農薬有機農業の達成を目指しており、あらゆる自然のものを一石二鳥にも三鳥にも有効活用するような 効率性の高いデザイン
地元有機農業 / 地産地消	地域内食料生産と消費、不耕起、無農薬有機農業、自給自足。ゼロエミッション
バイオリージョナリズム	国家を政治的な境界で見るとも、生物学的に一つとみなされる生態的地域を領域とする。そのバイオリージョンの境界内で、その制約のなかで、持続可能な生活のあり方を編み出す取り組み
自然の修復/緑化	植林、生物多様性の維持、自然保全、ビオトープづくり、環境再生
自動車抑制	歩道・自転車道・公共交通の優先とその整備、都市施設の集積
環境汚染改善	環境基準の引き上げ、大気・水・土の浄化

2) 社会	
コミュニティ/参加	住民参加、地域住民の交流(若者・高齢者・女性etc)、社会結束、共同居住宅、地域イベント
教育/自己啓発	環境教育、環境ビジネス職業訓練、環境情報提供、エコビレッジの普及
精神性	自然とのふれあい、自然の畏敬、穏やかな生活、霊性、宗教性
健康	健全な生活習慣、健康保持、自然治癒力、自然医療(園芸療法)
文化	伝統文化、風土、芸術活動、アイデンティティー
福祉	高齢者・障害者の参加・共助

3) 経済	
環境ビジネス	エコビレッジの経営・知識提供、エコハウス建設、環境教育、環境技術教育、リサイクル 施設、有機食物生産、健康管理施設、健康食品、エコツーリズム、エコビレッジツーリズム、関連研究
地域内経済	コミュニティビジネス、地域通貨、物々交換、インターネットビジネス、芸術、工芸、メディア、出版業、レストラン、自然食品、通信販売、マイクロクレジット



今の原発の状況を踏まえ、京都府、各自治体全部が、温暖化計画を見直す必要があることは議論になっているが、大きな産業を支えるためのエネルギーと、府民の生活（民生）を主として支えるエネルギーを混在して議論し、トータルの数字のつじつまを合わせようとするから、とても難しい。原発がなかったら困るといえるのは、大きな産業界にとって本当に困ることになるといったことは、否定しがたいことである。ただし、この3年、原発なしで2年ほど、一応民生はちゃんと成り立ってきている。それを産業界に押しつけたときには、すごく過大なエネルギーコストがかかり、産業競争力がという議論になってしまう点をどう見るか。一旦分けて計画をもう一度作り直したほうがいいのかと提案している。

自然エネルギーというのは、大規模な産業界にとって役に立つエネルギーではほとんどない。小規模な新しい産業や、民生を支える本当に細々としたエネルギーとして活用をしていかないといけない。それは使い道を切り分けてそれぞれの計画を考えざるを得ないことで、問題のありようがもう少しはっきりしてくるという気がする。

駅活性化の取組について

(平成27年9月9日(水)開催)

■開催概要

地域においては、少子高齢化の進展、沿線人口の減少等により、かつては地域の賑わいの中心であった鉄道駅の利用者は減少し、駅の無人化や利便性が低下等するとともに、駅周辺の衰退が進んでいる。

京都府では、このような状況の中、駅や駅周辺の地域資源を地域づくりと連携して利活用する取組を進めることにより、鉄道駅周辺を地域の拠点として賑わいを復活させ、公共交通や地域の活性化を推進するため、「駅再生プロジェクトアクションプラン(仮)」を策定することとしている。

今回の常任委員会では、駅活性化の取組について、参考人から説明を聴取し、意見交換を行った。

■参考人

京都大学大学院工学研究科教授(都市社会工学専攻)
交通政策研究ユニット長
中川 大(なかがわ だい)氏

■出席理事者

建設交通部副部長、技監、理事(指導検査課長事務取扱)、
理事(交通政策課長事務取扱)



中川 大氏

【説明概要】

(本文中の図表は参考人作成資料より引用)

◆ 駅及び駅再生について踏まえておくべき視点

駅は、鉄道と都市が
 出会うところである。
 鉄道と都市は、本来、
 大変良好な関係を築く
 ことができるはずのも
 のである。

鉄道が便利になれば
 都市に活力をもたらし、
 都市が活力を持てば鉄
 道もますます元気にな
 ることができるという、
 これが本来、都市と鉄
 道の間で考えられる良
 好な関係であると考え
 られる。

ところが、実際には、必ずしもそういう良好な関係が簡単に築かれるわけではない。特に、地方のローカル鉄道の駅などにおいては、逆に都市の活力がだんだんと低下し、それに伴って鉄道の利便性が低下して、使い勝手が悪くなる。それが都市の活力低下にもつながっていくという、負のスパイラルに陥ってきたと言わざるを得ないような駅も少なくないと考えられる。


駅と都市の良好な関係は、改めて構築をしていく必要があると考えられる。

ご覧のとおり、駅の周
 りはほぼ都市的な利用
 はされていない。

都市政策と交通政策、
 あるいは農業政策など
 も含めて、トータルのま
 ちづくり、地域づくりと
 いうのを目指していく
 必要があると考えられ
 る。

そういう意味では、起
 点となる駅が大変重要
 な役割を果たしている
 と考える必要がある。

1. 駅と都市の関係




- 駅は、鉄道と都市が出会うところ

**鉄道が都市に活力をもたらし、
都市の活力が鉄道を支える。**

⇒都市と鉄道の良好な関係が期待できる

- 実際には、

都市の活力低下



鉄道の利便性低下

⇒むしろ負のスパイラルに陥ってきた駅が少なくない。

駅と都市の良好な関係をあらためて構築する必要

駅と都市の関係の現状



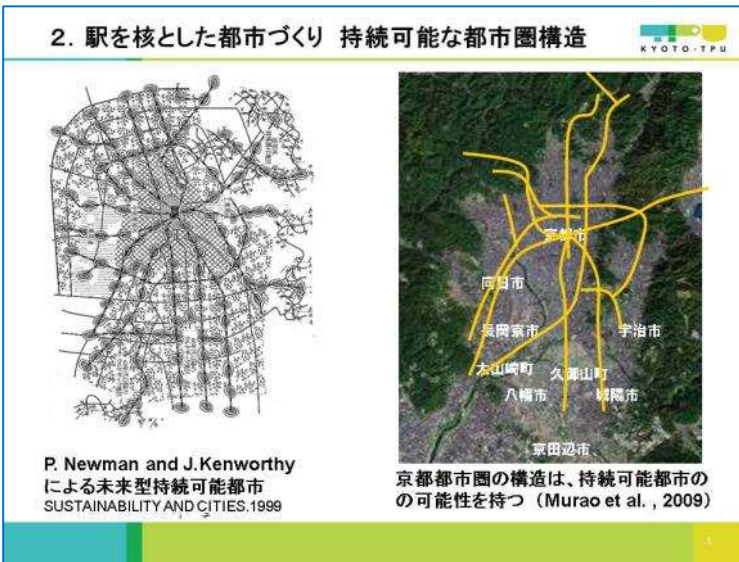



- 都市の近郊にありながら十分に活かされていない鉄道路線が少なくない。
- 駅周辺が低利用で乗客減→利便性低下→駅周辺の利用価値低下。
- 交通政策と都市政策の不整合。

駅は、鉄道とまちを結びつける非常に重要な場所である。これまでではそういう視点からの駅及び駅前広場の整備なども行われてこなかった面がある。

駅とまちとの間の歩行者動線のあり方、あるいは駅からいかに公共交通などを使って、ほかの場所に移動できるようにするか洗練された設計をしていく必要に迫られてきていると考えられる。

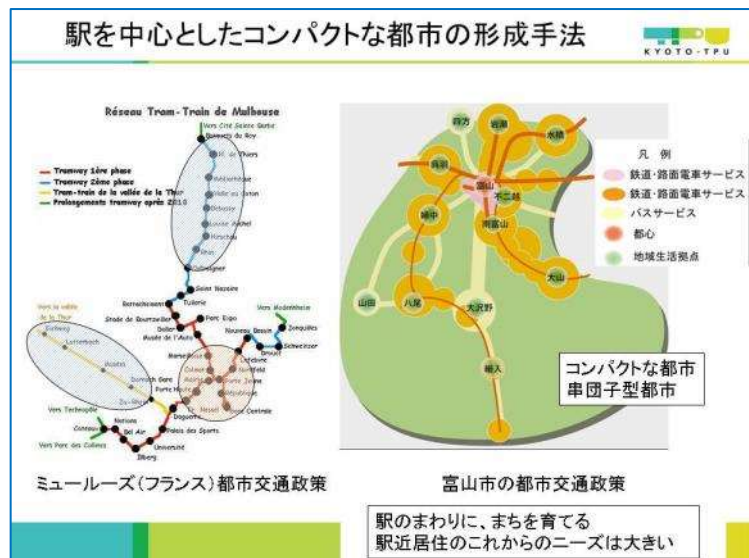
新しい時代に向けて、歩行者や公共交通を中心としたにぎわいのあるまちをつくるための発想というのも、一方では必要になっていると考えられる。



京都府内においては、鉄道ネットワークがしっかりとできており、それを中心とした都市づくり、都市圏づくりをしていくことは、十分可能であると思われる。

ただ一方では、駅の周辺にはかつてはあった活力がなくなってきている駅がたくさんあり、鉄道の側も不便になっていくし、駅の周りも若干寂しい状況になっているところがある。

幾つかのまちでは、鉄道をしっかり便利にすることによって、その駅の周りにしっかりとしたまちを築いていく、これがコンパクトな都市構造のつくり方であるというようなことから、政策が打ち出されている場合がある。ヨーロッパなどでも、あるいはアメリカなどでもこういう考え方は、近年の都市政策のあり方として、非常に採用されるようになってきている。



3. 交通と「まちのにぎわい」



「にぎわい」とは



ダルムシュタット (ドイツ)



- 多くの人が集まっている状況を「賑わっている」という
- 道路を自動車で埋め尽くしても「賑わっている」とは言わない。

世界中を見ても、人口の少ない小さなまちで、町なかが大変にぎわっている。魅力的で多くの人々が、道路、中心市街地の商店街などを歩いているといった姿は非常によく見かける。

地方の都市でもにぎわっていて普通だというような感じにすらなっていると考えられる。



賑わいを生み出している地方都市の中心市街地 ↑

典型的な日本の地方都市の中心市街地 ↓



日本の地方都市の商店街 よくある光景



道路が「賑わい」のための空間ではなく、
自動車のための空間になっている
⇒賑わいが生まれる可能性を自ら断っている



歩道がない商店街

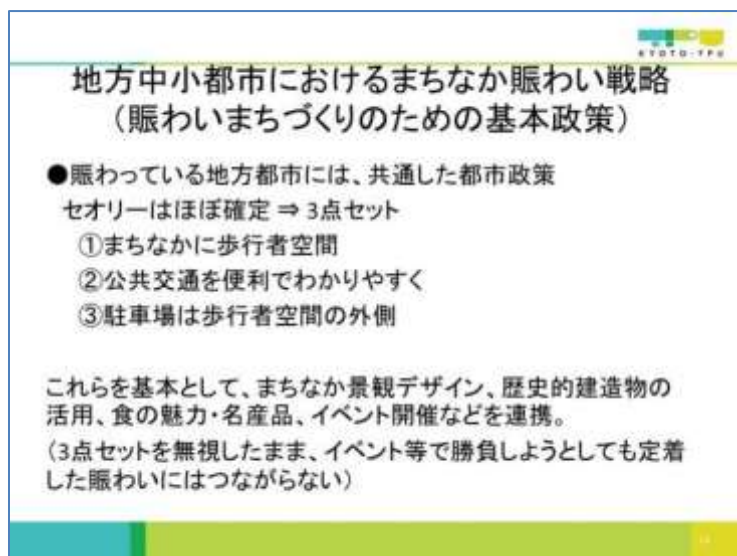


歩道のある商店街

日本の地方都市は、にぎわいを失っていると言われている状況にある。

実は、交通政策と非常に密接に関係があり、にぎわいが全くないばかりか、にぎわうための空間がそもそもない。

にぎわいを生み出すのは歩行者のための空間であって、自動車の空間というのは、どんなに自動車がいっぱい来ても、にぎわっているとは呼ばない。



まちの中に歩行者空間、豊かな楽しめるような歩行者空間があるかどうかということが、まず最も重要である。そして、公共交通を便利でわかりやすく、鉄道やバスなどで多くの人に来てもらえるような仕組みにする。

また、もちろん自動車で来てくれる人も歓迎であり、駐車場などは準備するのは当然であるが、まちの中に虫食い状に駐

車場をつくったのでは、むしろまちの魅力が失われていくということで、駐車場は歩行者空間の外側に、これはフリンジ駐車場というような呼び方もするが、歩行者空間の周りに駐車場を設けることによって、まちの中は車からおりて歩いて楽しんでもらうといった構造にしていったところが、にぎわいを取り戻しているということが言える。

これは海外でも日本でも共通したことで、にぎわっていると言えるような日本の地方都市は、かなり多くの場合、この手法を使っている。

まちの中に歩行者空間を設けながら、にぎわいを生み出していることはもう共通した認識だと考えたほうがよいと思う。およそ、人口数千人から1万人あれば、にぎわう資格は十分にあると考えるのが常識であり、また、人口5万人のまちでは、にぎわっていて当たり前だと言ってもいいかと思う。人口5万人よりも大きなまちが、京都府内にもたくさんあるが、このような施策の中でにぎわっていく可能性が十分ある。

駅を中心として、しっかりとにぎわいのあるまちづくりをしていくことが重要。



◆ 駅及び駅再生について踏まえておくべき視点

駅というのは、地域の拠点の一つであるはずで、歴史的に見てもそうであった。また、将来においても期待できるものであるが、にぎわいが失われているところもあり、どうすればにぎわいが戻ってくるのか、どうすれば若い世代が戻ってくるのか、といったことを議論している。

1. 駅再生の仕組みづくりについて

検討事項

- 1 地域の拠点づくりとして効果的な施策**
 - 交流人口の拡大
 - 賑わい再生
 - 都市機能の集約化
 - 定住促進(駅周辺空家などのリノベーション)
- 2 交通結節点としての駅機能再生のための施策**
 - 鉄道と他のモードの相互乗り継ぎ
- 3 まちづくりとの連携と賑わい拠点づくりへのストーリー**
 - どうすれば、賑わいが戻ってくるのか！
 - どうすれば、若い世代が戻ってくるのか！



駅だけを取り出して、駅だけがにぎわっているという状況はなかなか想像しにくいので、駅及び駅の周辺、そして市街地中心部の昔からあった商店街も含めて、にぎわいは生み出されていくということが大変重要である。また、それは駅が起点になるということで、さまざまな工夫をすることが重要である。

駅において何をしたらいいのか。駅自体が寂しくて古い状況にあるものも少なくない。そういうところの改善も、当然重要である。さらに情報発信機能や、福祉サービス機能のようなものを駅に付加をしていくということで、にぎわいの拠点となっていくことができる。

1-2 まちづくりと一体となった駅再生のための施策

- まちにとって駅の位置づけを明確にし、駅に求める機能を明らかにする。
- まちづくりを駅再生と連携することで、より効果的なものとする。

共通の施策

- ① 全ての交通に対応した快適な待合場所の設置
- ② 駅での観光案内などの情報提供機能
- ③ ホームページ等における駅及び駅周辺情報の提供
- ④ 快適なトイレ

+

まちづくりの方向と合わせた拠点づくり等を推進

賑わい復活による地域の拠点づくり	交通結節点としての駅機能再生
<ol style="list-style-type: none"> ①各種サービスの機能付加 観光案内所、行政サービスコーナーなど ②地域交流拠点としての整備 集会所併設、イベント広場整備など ③人が集まる・立ち寄る施設の整備 カフェ、特産品販売等商業施設など ④都市機能の集約化 金融、買い物など生活機能の集約など 	<ol style="list-style-type: none"> ①快適で使いやすい駅 ICカード対応、運行情報提供、バリアフリーなど ②アクセスしやすい駅 バス、タクシー乗り場、駅前広場、駐車場、 標識・サインなど ③回遊性の確保 バスやタクシー、公共交通空白地対策など

1-3. 駅の種類と性格付けに合わせたストーリー

① 町の中心として賑わっていた駅

駅周辺には商店街や様々な施設があり、かつては町の中心として賑わっていた駅
 ↓ JR山陰本線和田駅、丹鉄宮津駅、丹鉄丹後由良駅、丹鉄久美浜駅 など

② 観光や産業拠点として賑わっていた駅

観光、お寺詣りの拠点、企業などの最寄り駅として、賑わっていた駅
 ↓ JR関西本線笠置駅、JR山陰本線山家駅、JR舞鶴線梅田駅
 ↓ 丹鉄天橋立駅 など

③ 交通結節点としての機能を有していた駅

他の鉄道路線やバス等への乗換のための交通結節点としての機能を有していた駅
 ↓ JR・丹鉄西舞鶴駅、丹鉄宮津駅、丹鉄久美浜駅 など

④ 日常生活の拠点駅

主に通勤、通学の最寄り駅として、利用されている駅
 ↓ JR関西本線大河原駅、JR山陰本線胡麻原駅、JR山陰本線石原駅 など

まちの中心としてにぎわっていた駅の活性化の方向性、そして観光や産業拠点としてにぎわった駅の活性化の方向性、そして交通結節点として機能を有していた駅のこれからの方向性、さらに日常生活の拠点となっていた駅、改めて、まちの中で人が集まる場所としての駅などが拠点性を復活させる可能性は十分あると今、考えられる。

1-3. ①町の中心として賑わっていた駅の事例	1-3. ②観光や産業拠点として賑わっていた駅の事例								
<p>かつて... 商店街、役場、学校など、町の主要施設が駅前が存在し賑わっていた駅 いまは... 商店街はシャッター通り、学校等は廃校などとなり、賑わいが消失</p> <p>駅入れば 地域の人再び集い、地域外の人にも集まる駅に 駅を交通拠点とし、旧小学校や旅館などの資産活用、商店街活性化などのまちづくりによる交流拡大</p> <p>共通施策 オープンな交流スペース兼待合所／快適できれいなトイレ まちの案内情報提供</p> <table border="1"> <tr> <th>拠点づくり</th> <th>交通結節機能</th> </tr> <tr> <td>カフェ、集会所、イベント広場整備 各種クラブ・駅市などの開催 駅周辺への金融・商店等の機能集約</td> <td>バスなど公共交通の確保 駐車場、サイン、ICカード対応</td> </tr> </table> <p>商店街の活性化、高校の活用、掘切道路の歩行空間整備</p>	拠点づくり	交通結節機能	カフェ、集会所、イベント広場整備 各種クラブ・駅市などの開催 駅周辺への金融・商店等の機能集約	バスなど公共交通の確保 駐車場、サイン、ICカード対応	<p>かつて... 観光地や企業などの最寄り駅として、賑わっていた。 いまは... 観光地へは車、企業は移転などで、駅周辺の賑わいが喪失</p> <p>駅入れば 魅力あるおもてなしの駅づくりで、人が集まる駅に 駅から始まる観光振興で賑わい復活</p> <p>共通施策 オープンな休憩所兼待合所、観光地の情報提供 快適できれいなトイレ・パウダールーム</p> <table border="1"> <tr> <th>拠点づくり</th> <th>交通結節機能</th> </tr> <tr> <td>観光案内所併設、地元産品販売所 地元の特産品の提供とイトインコーナー、 自動販売機、コインロッカー、宅配など</td> <td>バスなど公共交通の確保 レンタサイクル、駐車場、サイン</td> </tr> </table> <p>観光振興の取組、酒蔵・スイーツなど食の観光、町並み再生、 観光地歩行空間整備など</p>	拠点づくり	交通結節機能	観光案内所併設、地元産品販売所 地元の特産品の提供とイトインコーナー、 自動販売機、コインロッカー、宅配など	バスなど公共交通の確保 レンタサイクル、駐車場、サイン
拠点づくり	交通結節機能								
カフェ、集会所、イベント広場整備 各種クラブ・駅市などの開催 駅周辺への金融・商店等の機能集約	バスなど公共交通の確保 駐車場、サイン、ICカード対応								
拠点づくり	交通結節機能								
観光案内所併設、地元産品販売所 地元の特産品の提供とイトインコーナー、 自動販売機、コインロッカー、宅配など	バスなど公共交通の確保 レンタサイクル、駐車場、サイン								

1-3. ③交通結節点としての機能を有していた駅の事例	1-3. ④日常生活の拠点駅の事例								
<p>かつて... 地域のターミナル駅として、各方面へのバス等が発着していた。 いまは... バスなどの地域交通は廃止され、タクシーも撤退</p> <p>駅入れば 地域の玄関口、旅が始まる駅に 地域交通の再構築と連携した交通結節機能の再生</p> <p>共通施策 全ての交通に対応した全天候型待合所／快適できれいなトイレ ダイア・バス経路等交通情報提供</p> <table border="1"> <tr> <th>拠点づくり</th> <th>交通結節機能</th> </tr> <tr> <td>自動販売機、コインロッカー 時間を潰せる機能(テレビ、図書館) 地元産品販売、WiFi</td> <td>バスなど公共交通の確保 キス&ライド、パーク&ライド 交通空白地対策、ICカード対応</td> </tr> </table> <p>駅前広場整備、アクセス道路整備</p>	拠点づくり	交通結節機能	自動販売機、コインロッカー 時間を潰せる機能(テレビ、図書館) 地元産品販売、WiFi	バスなど公共交通の確保 キス&ライド、パーク&ライド 交通空白地対策、ICカード対応	<p>かつて... 通勤・通学の最寄り駅として、賑わっていた いまは... 通勤・通学の最寄り駅であるが、人口減少等により賑わいが薄れてきている</p> <p>駅入れば 便利で生活を支える複合駅に 通勤・通学時にいろいろな用事を済ませることができる便利な駅に</p> <p>共通施策 全ての交通に対応した全天候型待合所／快適できれいなトイレ ダイア・バス経路等交通情報提供</p> <table border="1"> <tr> <th>拠点づくり</th> <th>交通結節機能</th> </tr> <tr> <td>コンビニ、ATM、行政サービス等、 自動販売機</td> <td>バスなど公共交通の確保 キス&ライド、パーク&ライド 交通空白地対策、駐輪場</td> </tr> </table> <p>観光振興の取組、町並み再生など</p>	拠点づくり	交通結節機能	コンビニ、ATM、行政サービス等、 自動販売機	バスなど公共交通の確保 キス&ライド、パーク&ライド 交通空白地対策、駐輪場
拠点づくり	交通結節機能								
自動販売機、コインロッカー 時間を潰せる機能(テレビ、図書館) 地元産品販売、WiFi	バスなど公共交通の確保 キス&ライド、パーク&ライド 交通空白地対策、ICカード対応								
拠点づくり	交通結節機能								
コンビニ、ATM、行政サービス等、 自動販売機	バスなど公共交通の確保 キス&ライド、パーク&ライド 交通空白地対策、駐輪場								

2. 駅再生の推進するための府の役割

計画づくり

- 市町村では地域交通確保を含めた駅再生に係る技術的ノウハウや経験が不足

- 地域の課題に対応した駅再生計画づくりの支援

ハード整備

- まちづくりと連携して駅再生を進め、公共交通の利用促進を図るには、ハード整備に関する財源確保による推進が必要

- 府管理施設の改良実施
- 市町村実施事業への支援

ソフト整備

- 賑わい復活には、時間を要するため、取組が根付くまでの運営費が不足

- 活動グループ等の活動のための支援

しっかりした駅を中心としたまちづくり計画を立てていくということ、そして、ハードの整備ももちろんであるが、ソフトの整備も含めて、なかなか市町村単独ではこういった駅を活用するまちづくりのノウハウというのは、十分なノウハウを持ち切ることも難しいため、府がノウハウや、アイデアも提供しながら、あるいは必要な整備事業も行いながら、改めて駅を再生させていくといったプロジェクトに進んでいくのが望ましいかと思う。

これまでは、日本では、ややもすれば、駅というのは鉄道事業者がみずからつくっているものであって、鉄道事業者の営利目的の施設であるかのように捉えられる面があったということも言えるかと思う。これは明らかに、まちの中心として、まちの拠点として、まちにとっては最も重要な施設であるということから、鉄道事業者とも協力しながら、行政の政策として、駅及び駅の周辺の活性化を進めていく必要があると考えられると言える。



国定公園の新規指定を踏まえた自然環境対策について

(平成27年11月26日(木)開催)

■開催概要

「森の京都」の中心的取組として、由良川・桂川上中流域における平成27年度中の国定公園指定に向けて、京都府から環境省への申し出が行われた。

新規国定公園は、地元住民、林業者、NPO等と協働で、過疎化が進む里地里山振興のモデル的なフィールドとして、豊かな生態系と日本の原風景とも言える暮らしと文化を適切に保全し、次世代へと継承していくとともに、地域活性化に寄与することが期待されている。

今回の常任委員会では、優れた景観や良好な自然環境の保全・創出に向けて、参考人から意見を聴取し、意見交換を行った。

■参考人

京都学園大学バイオ環境学部 特任教授

京都大学名誉教授

森本 幸裕 (もりもと ゆきひろ) 氏

■出席理事者

環境部副部長、環境総務課長、自然環境保全課長、水環境対策課長



森本 幸裕 氏

【説明概要】

(本文中の図表は参考人作成資料より引用)

国立公園という枠組みは、自然公園である。歴史を振り返ると、実はアメリカである。自然公園はイエローストーンが有名であるが、「保護」だけではなく、「利用」とセットで考えようというコンセプトが、最初からあった。永続的にするためには、ちゃんと保護もする。それを担保しつつ、利用することで、逆に保護のパワーもつけるという発想がもとである。



自然環境保全の パラダイムシフト

結論からいうと、保護ではなく
うまい使い方が課題！

- ▶ 「森林飽和」とパラダイムシフトの必要性
 - ▶ 保護=>切って・使って・食べて、再生
 - ▶ 間伐・下刈り=>主伐・パッチ状間伐
 - ▶ 自然観察=>自然(狩猟・採集・栽培)体験
 - ▶ 森林=>湿地、草地、里、も含めた生態系(森里川海連続)
 - ▶ 防災=>減災・グリーンインフラ・許容する攪乱
 - ▶ GDP=>GPI、自然再生の大きなB/C
 - ▶ 行政=>協働、コモンズ、CSR
 - ▶ マスツーリズム=>多様な利用(ウェブレン財も)

結論から言うと、実は自然環境の保全に関して誤解がある。何かと言うと、保護するということが第一義にあって、「寄るな、さわるな」ということが多い。実はそうではなくて、結論からいうと、うまい使い方が課題である。

国立・国定公園総点検事業

平成19～平成22年度(COP10まで)

国レベルの検討

- 生物多様性の観点を入れた新たな自然の風景地の評価方法の検討と分析の実施
- 全国的な自然環境に関するデータを分析し、生物多様性保全上重要な地域を抽出するとともに、現在の国立・国定公園の区域との重複状況を分析(ギャップ分析)
- 国立・国定公園として指定・編入することを検討する地域を選定する考え方を検討するとともに、候補地の案を検討
- 一部の指定候補地における調査の実施、公園計画の見直しに向けた作業の実施

重要さと保護実態のギャップ

- ギャップ分析の結果、総点検事業の考え方、国立・国定公園の新規指定・大規模拡張候補地を中央環境審議会自然公園小委員会に報告
- COP10にて、ギャップ分析結果を報告
- ▶ COP10で決議された愛知目標：保護地域目標が陸域17%、海域10%となる → 国立・国定公園は陸域：9.1%、海域：5.9%

生物多様性条約の締約会議を我が国で開催するにあたり、国が国立公園の総点検事業(見直し)を実施した。今、保護するところやマネジメントするところが少なく、もっと増やしたいところであることから、大事なところと、利用する可能性のあるところ、危ないところ、大事であるにもかかわらずまだ保護されていないようなところのギャップを調べた。

その結果、今回の芦生のあたりなどが大事なところだという結論が出され、候補地に入った。これが愛知県でCOP10が開催されたときに報告され、日本の国際公約にもなるが、戦略目標として、保護地を内陸水域の17%は設定するということを言っている。これを受けて、国立・国定公園の拡張をしようという話が背景にあり、今回、候補地の選定があった。

愛知目標達成にむけて

戦略目標C. 生態系、種及び遺伝子の多様性を守ることにより、生物多様性の状況を改善する。	
目標11	2020年までに、少なくとも陸域及び内陸水域の17%、また沿岸域及び海域の10%、特に、生物多様性と生態系サービスに特別に重要な地域が、効率的、衡平に管理され、かつ生態学的に代表的な良く連結された保護地域システムやその他の効果的な地域をベースとする手段を通じて保全され、また、より広域の陸上景観又は海洋景観に統合される。
目標12	2020年までに、既知の絶滅危惧種の絶滅が防止され、また特に減少している種に対する保全状況の改善が達成、維持される。
目標13	2020年までに、社会経済的、文化的に貴重な種を含む作物、家畜及びその野生近縁種の遺伝子の多様性が維持され、その遺伝資源の流出を最小化し、遺伝子の多様性を保護するための戦略が策定され、実施される。

- ▶ 生物多様性条約COP10決議を受けた我が国の戦略目標
- ▶ 保護地の確保は国際公約
- ▶ 国立・国定公園がその現実的な手段

わが国の自然景観と国立・国定公園

(1) わが国の自然景観の特質

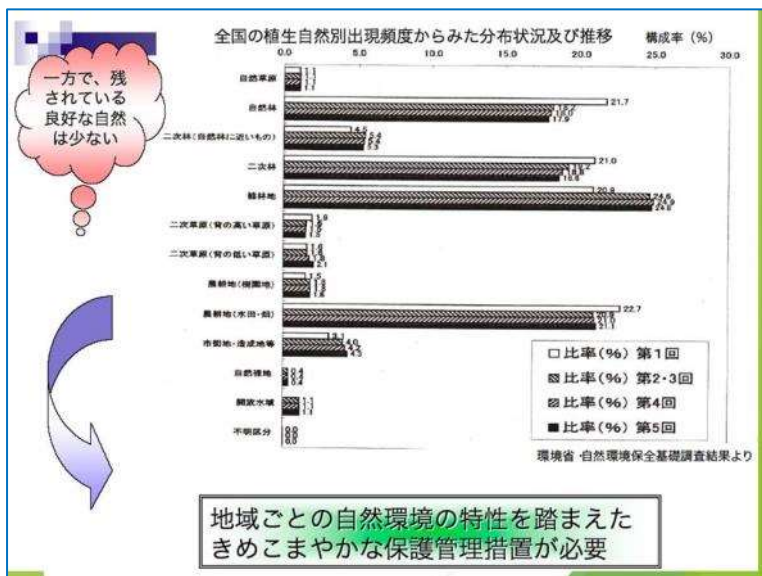
自然的条件)

- ・ 温暖 多湿な気候
- ・ 明確な季節変動
- ・ モザイク状の地質分布
- ・ 急峻な地形
- ・ 火山帯・島嶼国
- ・ 長く複雑な海岸線
- ・ 豊かな生物多様性

..等

プレート4枚
世界一の地殻変動帯
多様な生息環境
地質・地形・気候
いわば「箱庭」

我が国の自然景観はすごく箱庭的である。これは、プレートが日本列島のあたりで4枚もひしめいており、始終火山は噴火するし、地震は起きる。世界で一番の地殻変動帯といってもよいと思う。逆にそれが、多様な自然環境のモザイク構造を生んでおり、生き物の多様な住み場所、ハビタットを提供している。その結果、生き物の数、種類を数えると、大体熱帯が圧倒的に多いが、温帯地域の島国として、例えば、イギリスと比べると、日本ははるかに固有性と種数に富むのである。にもかかわらず、自然性が残っているところは、比較的少ない。幸い、森林が66ないし67%ぐらいあるが、その中でも自然性の高いところは少ない。このため、人の心をつかんで放さないような、芦生のような森が、実は極めて少ないということである。



国立・国定公園の保護と利用という見地は、経緯を考えると、かなり視点が加わり、変化している。ただ、残念ながら、日本の場合は、アメリカの営造物と異なり、指定して所有者等の権利制限等で調整を図っていくという地域制の公園である。この中で課題はあるが、北海道から南の島しょに至るまで、日本列島全体の生物多様性、生き物の種類といったものを担保していく、屋台骨であることには間違いない。

国立・国定公園の目的

優れた自然の風景地を保護するとともにその利用の増進を図り、国民の保養、休養及び教化に資するとともに、生物の多様性の確保に寄与すること

- ▶ 明治44年 国立公園の創設に向けた国民運動
- ▶ 昭和6年 国立公園法
- ▶ 昭和9年 最初の国立公園
- ▶ 昭和32年 国立公園法に代わって自然公園法を制定
- ▶ 平成19年 丹後天橋立大江山国定公園
- ▶ 平成24年 屋久島国立公園が霧島屋久国立公園から分離独立
- ▶ 平成25年 三陸復興国立公園の再編
- ▶ 平成26年 慶良間諸島国立公園の指定（31番目の国立公園）

我が国の自然環境保護の中核的存在・生物多様性保全の原台骨

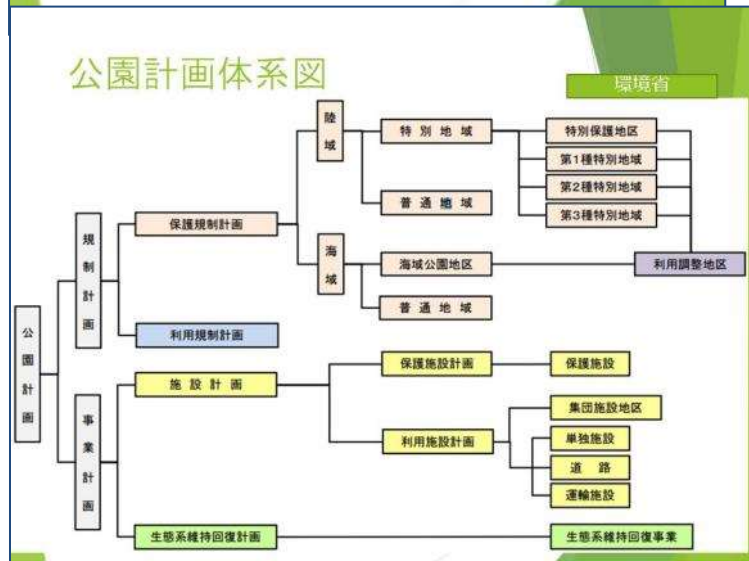
アメリカの営造物公園と異なつて土地所有に拘らない地域制公園

風景評価の視点の追加

当初からある視点

- ▶ 名所・旧跡・伝統的集落地 日本のアイデンティティ
- ▶ 原始性の高い自然の大規模
- ▶ 明治・大正の文人、外国人が発見した風景
- ▶ 居住地に近接したレクリエーション適地
- ▶ 高純度・リアス式海岸などの海の風景
- ▶ 自然性の高い生態系の景観
- ▶ サンゴ礁などの海中景観
- ▶ 野生生物の生息地としての景観
- ▶ 広大な湿地の景観
- ▶ 生物多様性に富む聖地聖山宗祖

新たに加わった視点

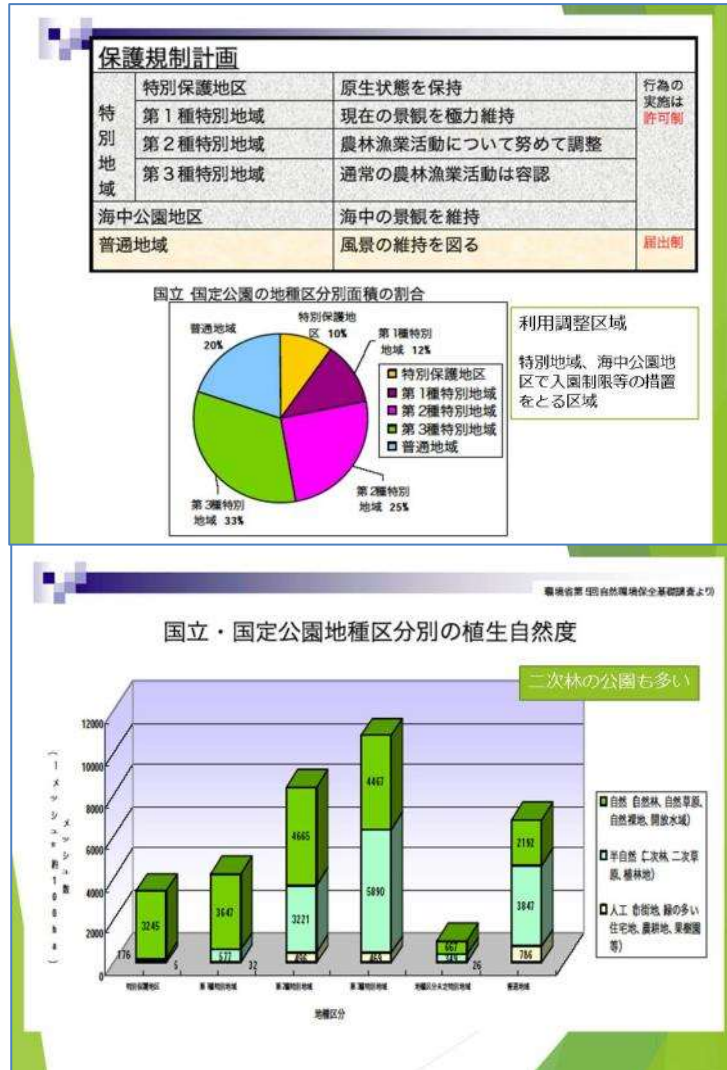


基本的に、自然そのものというよりも、実は風景である。これは非常に大事な視点で、風景というのは、ほっておいても勝手にできる景観ではなく、人間の営みとともに形成されてくるものである。どうして自然とうまくつき合っていくか、風景として何を担保して、何を使っていくかということは、時代によって変わってきているが、以前のものがなくならずに、新たに加わっている。

最近、里地、里山あるいは広大な湿地や生き物の多様性、この二つの視点を非常に大きな要素として考えようということになっている。そのため、当然、規制計画はいろいろある。幾つかのタイプがあるが、利用規制、保護規制の中で、例えば、利用する人数も調整しようというツールもあるが、これはこれまでほとんど使われていないので、もう少し真面目に考えたほうがいいのではないかと思います。公園計画は、事業計画がいろいろあり、今回も、多分ビジターセンターなどを考えているように伺っているが、うまく使うための仕組みや計画を立てていくことが大事である。

基本的に、公園地域には、行為の実施が許可制の部分と届け出制の部分があり、それ以外に、利用調整等を図るようなところができる。公園といっても地域によって非常に多様なものであり、今回の検討対象も、そこならではのあり方、これを地元の人たちとともにうまく使っていく仕組みをつくっていくというのが、課題だと思っている。

自然資源を持続可能なようにうまく使っていくということが生み出した風景、これが、今現在、結構危機的な面があり、この国立公園の指定をきっかけに、そういうものに取り組むチャンスにもなればというのが、私のアイデアである。



◆ 生物多様性の危機と取り組み



今、日本は森林飽和と言われる状態にある。

世界地図を少し見てみると、森がないのは乾燥地とか熱帯雨林、これは大変悲惨な状態である。ところが、温帯のほうは、逆に、うまく使われないことによって、回復してきたが、その副作用が逆に出ているところである。

その結果、生物多様性の損失というのが、我が国で

深刻化している。これを何とかしなければいけないというのが、生物多様性の国家戦略である。定期的に見直しているが、見直しをするたびに、危ない種がふえており、国レベルで、トノサマガエルまで絶滅危惧種にリストアップされたということである。

その理由が、放置する森林とともに、シカの食害がある。

攪乱依存生態系というのが。例えば、台風であるとか、洪水であるとか、一見マイナスに見える攪乱が、次の世代を生むダイナミズムになっていることがある。これが劣化しているというのが、絶滅危惧種がふえている大きな要因である。これを人間がかわりにやっていたのが、里地・里山かもしれない。

京都府でも立派なレッドリストがつくられており、この前、更新されたが、ふえている。これも減らないようにするというのが日本の国際公約であり、これは何とかしなければならない。

植物等

分類群	評価対象種数	絶滅	野生絶滅	絶滅のおそれのある種					準絶滅危惧	情報不足	掲載種数合計	絶滅のおそれのある地域種数		
				絶滅危惧Ⅰ類		絶滅危惧Ⅱ類		NT					DD	
				LA類	LC類	CR	EN							VU
植物等	植物Ⅰ 維管束植物	約7,000 (約7,000)	32 (33)	10 (8)	1779(1690)					297 (255)	37 (32)	2155 (2018)	0 (0)	
						1038(1014)		741(676)						
	植物Ⅱ	蕨類	約1,800 (約1,800)	0 (1)	0 (0)	241(229)					21 (22)	21 (33)	283 (285)	0 (0)
		藻類	約3,000 ¹⁾ (約5,500)	4 (5)	1 (1)	116(110)					41 (40)	40 (37)	202 (193)	0 (0)
		地衣類	約1,600 (約1,500)	4 (0)	0 (0)	61(60)					42 (39)	46 (48)	153 (152)	0 (0)
		菌類	約3,000 ¹⁾ (約16,500)	26 (30)	1 (1)	62(64)					21 (17)	50 (54)	160 (166)	0 (0)
植物小計		86 (74)	12 (10)	12 (10)	2259(2153)					422 (373)	194 (204)	2953 (2814)	0 (0)	

▶ 深刻化する全国的なシカの食害、湿地や草地、攪乱依存生態系の危機

京都府でも深刻化

京都府レッドリスト2013(野生生物)一覧表

	絶滅種	絶滅寸前種	絶滅危惧種	準絶滅危惧種	要注目種	計	△アップリスト	▽ダウンリスト	○新規掲載	●リスト外移行	☆和名変更等
種子植物	45種 (62種)	217種 (157種)	222種 (142種)	180種 (142種)	75種 (54種)	739種 (557種)	50種	26種	188種	6種	3種
シダ植物	5種 (5種)	34種 (27種)	33種 (30種)	17種 (13種)	30種 (33種)	119種 (108種)	7種	1種	11種	0種	0種
コケ植物	4種 (0種)	44種 (53種)	46種 (47種)	36種 (35種)	8種 (3種)	138種 (138種)	6種	5種	6種	6種	0種
菌類	3種 (5種)	30種 (33種)	5種 (0種)	27種 (25種)	27種 (9種)	92種 (72種)	1種	13種	27種	7種	0種
計	93種 (100種)	459種 (393種)	504種 (416種)	421種 (353種)	394種 (335種)	1,871種 (1,597種)	108種	66種	308種	33種	14種

※下段()内は2002年版の種数

参考資料4参照

絶滅の危機に瀕する京の「和の花」・・・



オケラ (キク科)
八坂神社「をけら祭り」では根が焚かれます。かつては京都の山野で身近に見られ、生薬、食用などとして暮らしの必需品でした。
京都府レッドリスト：絶滅危惧種



ヒオウギ (アヤメ科)
花は紙團扇に合わせるように咲き、厄除けとして飾られます。流通しているのは園芸種。夕奈は漆黒で「ぬばたま」の別名があります。
京都府レッドリスト：準絶滅危惧種



フジバカマ (キク科)
源氏物語などに登場しますが、原種の自生地はごく限られます。香料として用いられ、渡りの蝶アサギマダラが蜜を好むことでも知られます。KBS 京都・緑化協会などが鉢植えなどで保全。
京都府レッドリスト：絶滅寸前種



キクタニギク (キク科)
京都の東山から流れ出る菊渓に自生していたと伝えられますが、現在は東山に自生は確認できません。
京都府レッドリスト：絶滅危惧種

京都の文化というのが、結構、生物多様性に支えられていたこともあり、今、京の「和の花」というのに焦点を当て、何とかしよう、京の「和の花」を何とかするというプロジェクトを立ち上げて、いろいろ活動している。



アカマツやツツジは絶滅危惧種になっていないが、今、非常に課題がある。フタバアオイも自然地域とまちをつないでいたものが、今、大変な危機にある。こういうことを何とかうまくやっていくための一つのツールが、多分、自然公園の制度をうまく使っていく、使い方を考えていくことだろうと思われる。

生物多様性の危機には、何種類かある。森が利用されないことによる危機が国の戦略では第二の危機と呼ばれ、アンダーユースという。利用し過ぎの危機は、以前からあるが、これが第一の危機である。さらに外来種の危機がある。それに加えて、私がいつも言っているが、先ほどの森林飽和と関係するが、プロセスの危機という。

そこで、何とか自然資源をうまく利用する文化を継承する生業や、新しい事業や制度も含めて、みんなで考えてやっていくことができたらと思っている。

京都の生物多様性の危機？

- ▶ 森が利用されないことによる危機：マツ枯れ、ナラ枯れ、シカ害（多くの林床植物、チマキザサ、樹皮剥ぎ、深泥池・・・）、ツツジ類
- ▶ 過剰利用、干拓、排水、舗装に伴う湿地・水辺の改変・消失による危機（巨樹池、原野・水生・湿生植物、魚貝類、両生類、ワナギなど）
- ▶ 外来種による危機（魚類、オオサンショウウオ、水生植物など）
- ▶ 水位安定化、流砂系劣化による危機（攪乱依存動植物、水辺生態系）

第二の危機

第一の危機

第三の危機

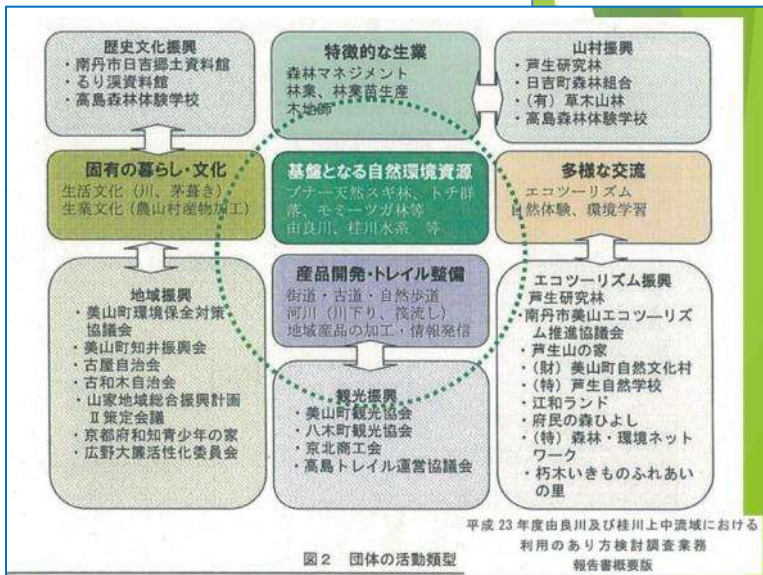
プロセスの危機

自然環境保全の パラダイムシフト

求められる自然資源利用文化を継承する起業家

「森林飽和」とパラダイムシフトの必要性

- ▶ 保護=> 切って・使って・食べて、再生
- ▶ 間伐・下刈り=> 主伐・パッチ状間伐
- ▶ 自然観察=> 自然(狩猟・採集・栽培)体験
- ▶ 森林=> 湿地、草地、里、も含めた生態系(森里川海連環)
- ▶ 防災=> 減災・グリーンインフラ・許容する攪乱
- ▶ GDP=> GPI、自然再生の大きなB/C
- ▶ 行政=> 協働、コモンズ、CSR
- ▶ マスツーリズム=> 多様な利用(ヴェブレン財も)



里地・里山の暮らしや、あるいはいろいろな自然も生かしていこうという、NPOや自治体のいろいろな団体がたくさんあるので、種はある。これ以上に、今回、国定公園になれば可能性がある。

◆ 新規国定公園は指定よりもマネジメントが重要

指定は大事であるが、指定する上でマネジメントが非常に大事である。マネジメントというのは、行政がやる、政府によるガバナンスもあるが、いろいろ連携する場合や民間だけである場合もあり、地域コミュニティによるガバナンスなど、問題は連携をうまく図ることである。

IUCN保護地域マトリックス

ガバナンス類型 保護地域 カテゴリー	A. 政府によるガバナンス			B. 分担ガバナンス			C. 民間によるガバナンス			D. 先住民社会・地域コミュニティによるガバナンス			
	連邦/国の省庁・機関	準国省庁・機関	管理機関(MONなど) 政府によって委託された管理機関	越境管理	協働管理(複数関係者が影響力をもつさまざまな形態)	合同管理 (複数関係者で構成される管理母体)	個人の土地所有者による指定・維持	非営利団体(NGO、大学など)による指定・維持	営利団体(企業、組合など)による指定・維持	先住民による指定・維持	先住民の保護地域および領土による指定・維持	地域コミュニティによる指定・維持	コミュニティ保全地域による指定・維持
Ia 厳正保護地域													
Ib 原生自然地域													
II 国立公園													
III 天然記念物													
IV 種と生息地管理地域													
V 景観保護地域													
VI 自然資源の持続可能な利用を伴う保護地域													

▶ 正統性と発言権

▶ 権限の付与

▶ 公平性

▶ 無害性

▶ 方向性

▶ 成果

▶ 説明責任

▶ 透明性

▶ 人権

IUCN 保護地域管理カテゴリー適用ガイドライン
Nigel Dudley編 より

たとえば、

1. 委員会の設置


- ▶ 「〜国定公園委員会」のような多様な利害関係者を内包した意思決定の場が必須。京都府、関連自治体、京都大学、NPOの代表者など10名程度で構成し、年に1-2回の頻度で会合を持つのが良いと思います。委員会の下に部会を作るとよいのでは。シカ食害対策部会(WG)、エコツーリズム・ガイド部会、地域自然資源管理・自然再生・・・などが考えられます。
- ▶ 京都の里山・街道文化を伝えるとか、林業大学校など他の政策とリンクさせることで、政策合理性が高まります。

生物多様性地域連携促進法(里地里山法)の適用めざした協議会も選択版のひとつ

国定公園の委員会あるいは協議会などマネジメントしていくさまざまなプラットフォーム、これは必須である。いろいろイシューによって、問題によって、課題によって、いろいろな部会をつくっていく必要があると思う。

2. 国定公園のロゴマーク

- ▶ 尾瀬国立公園など、一部の国立公園で実施
- ▶ (イギリスはすべての国立公園で実施)
- ▶ ご当地商品の付加価値を高める戦略。
- ▶ 六次産業化政策とリンク。



公益財団法人 尾瀬保護財団 HP

そのとき、もしも、ある地域を区切って、計画を立てたいということであれば、生物多様性地域連携促進法で、その予算も含め、国がサポートするような仕組みもある。いろいろ可能性があるのではないかな。

ロゴマークのようなものを公募していくことが、知名度の向上にも役立つだろう。

3. ステークホルダーの特定

- ▶ シカ食害対策や観光利用など、イシューごとに、早期に利害関係者を同定、自主ルールや協定、ガイドラインを締結。
- ▶ 小笠原・南島の観光利用については、東京都と小笠原村が協定を締結し、条例を策定=>持続的な観光利用
- ▶ 沖縄県では、エコツアーガイドが自主的に締結したルール（自主ルール）を協定として県知事が認定：ルールに公益性を付与。

る。できるだけ、トップダウンで定めるルールではなくて、そういうところで検討されたルールに、逆にお墨つきを与えていくというような方向も考えられるのではないかな。

4. 保護ルールで付加価値

- ▶ 戦略によるが；岐阜県の五色が原のように、条例でガイドつきでないと立入禁止にする仕組みの検討
- ▶ （自然観光資源は不思議なもので、ヴェブレン財＝価格が高いほど、人気が高くなる傾向がある）。
- ▶ 京都府なり委員会がガイドを認定して、ガイド料を一律で定めることによって、地域の雇用につながり、ルールを守った利用のあり方に貢献。

すごくポテンシャルのあるところで、自然が貴重なところを含んでいるので、数は多くないが、すごく思い入れのある方とうまく連携を図っていくこと、まずステークホルダーを特定し、こぼれ落ちないようにしていくことが大事だと思っている

ルールをきっちり決めていくことが、逆に付加価値を高めていくように思う。岐阜県では条例でガイドつきでないと立入禁止というところもある。京都府なりに、それなりの決め方をこれからいろいろ検討をされるのが、付加価値を高めて、人気を高めていくことにつながるのではないかな。

5. グリーンインフラとしての の国立公園

- ▶ 大都市の後背地としての由良川桂川上中流域、里地里山自然の適切な管理は、都市部の安全安心、健やかな生活にとっても基盤となる条件。
- ▶ 森林・農地の適切な管理が、平時には景観・レクリエーション資源に、豪雨時には緩衝装置としての機能に貢献する。
- ▶ 6次産業化や森林環境税などの政策連携が有意義。

国立公園は、利用するという観点だけではなく、あること、うまくマネジメントすることによって、それ以外の多様な機能がある。大都市、京都市の後背地として、山林を抱えており、その適切な管理が、都市部の安全・

安心や、健やかな生活にとって基盤となっていること、メリットがあることを、その恩恵は広く行き渡っているという視点が必要だと思う。平時では景観・レクリエーション資源と言えるかもしれないが、豪雨のときには、緩衝装置としての機能がある。

日本学術会議は「生態系インフラストラクチャー」
UNEPはEcoDRR(生態学的減災)として推進

表1 人工構造物によるインフラ整備と生態系インフラストラクチャーの特徴
(代表的な例として防波堤築造と沿岸生態系の緩衝空間としての保全・再生を想定して対比)
◎大きな利点 ○利点 △どちらかといえば欠点 ×欠点

	人工物 インフラ	生態系 インフラ
単一機能の確実な発揮 (目的とする機能とその水準の確実性)	◎	△
多機能性 (多くの生態系サービスの同時発揮)	△	◎
不確実性への順応的な対処 (計画時に予測できない事態への対処の容易さ)	×	○
環境負荷の回避 (材料供給地や周囲の生態系への負荷の少なさ)	×	◎
短期的雇用創出・地域への経済効果	◎	△
長期的な雇用創出・地域への経済効果	△	○

日本学術会議(2014)

ことし、政府が策定した国土形成計画に初めて、グリーンインフラという考え方が明記された。これまで、防災は防災、自然環境は自然環境という見地で、それぞれ個別に考えていたが、土地利用も含めて、「生態系インフラストラクチャー」という言い方があるが、自然環境をインフラとして見ようという

視点が、国土形成計画に入った。この機会に、自然環境もそのような機能を持っているということで考えてもらい、もっと産業的に、6次産業化や森林環境税などと連携するようなことがあればと思っている。

6. フィールド・ミュージアムとしての国定公園

- ▶ 隣接の大阪、兵庫、滋賀にあって、京都にないのが自然史博物館。この機会にピシター・センターの機能を充実させ、普及啓発のみならず、マネジメント拠点ともしていけないだろうか。
- ▶ 既にある道の駅や各種団体とも連携をとり、広域ネットワーク型のフィールドミュージアムが期待される。
- ▶ 京都府としては、この機会に天然記念物アユモドキに象徴される、西日本随一の氾濫原里地生態系フィールドミュージアムや、先行した丹後天橋立大江山国定公園の豪雪の里地生態系もフィールドミュージアムとして生態学的ポテンシャルも高い。
- ▶ 各地のフィールドミュージアムを束ねる京都府の生物多様性センターがほしい。

あともう一つ重要な視点が、フィールドミュージアムとしての国定公園である。残念ながら、京都は、大阪や兵庫、滋賀、三重と違い、自然史博物館がない。生物多様性や自然環境のセンターに当たるような専門家のいる拠点をどこかに少しはつくっておく必要がある。もちろん政策を担う自然環境の専門部署

生物多様性は
真の経済指標に貢献する
「自然資本」

COMMENT
自然共生社会を京都から!!!
ぜひ、お力になってください。

GENUINE PROGRESS FLATTENS
World GDP has soared since 1950, but a metric for life satisfaction called GPI has not.

Costanza et al.
Nature 505, 283-285; 2014

GDPは増加しても
生活満足度GPIは増加しない
GPIはフロー、
自然資本を消費しないことが重要

Time to leave GDP behind
Gross domestic product is a misleading measure of national income. Countries should not strive to increase their nations' GDP. Robert Costanza and colleagues

署はあるが、フィールドミュージアムを担える専門家がいないのか。

生物多様性、トータルのことがわかるような専門の部署もこの機会につくると、行政当局というよりも、これはある意味、マネジメントの専門家を要する機会になろうかと思う。フィールドミュージアムとしての国定公園という

う考え方も、この機会に検討されたいというのは、私の考え方である。

琵琶湖・淀川水系における河川整備について

(平成28年1月14日(木)開催)

■開催概要

近年、気候変動の影響などにより、今後浸水や氾濫の危険性が増すことが示唆されており、頻発する集中豪雨に備えた治水対策に加え、増大するリスクへの対応として流域における対策を行うことの重要性が高まっている。

国の直轄管理河川である淀川水系では、平成21年3月に策定された淀川水系河川整備計画に基づき、いかなる洪水に対しても氾濫被害をできる限り最小化する施策をハード、ソフトの両面にわたって推進されている。

今回の常任委員会では、琵琶湖・淀川流域の治水・防災上の課題や河川整備について、参考人から意見を聴取し、意見交換を行った。

■参考人

京都大学名誉教授

(木津川・桂川・宇治川圏域河川整備計画検討委員会委員)

井上 和也 (いのうえ かずや) 氏

■出席理事者

建設交通部副部長、技監、理事（指導検査課長事務取扱）

理事（河川課長事務取扱）



井上 和也 氏

【説明概要】

(本文中の図表は参考人作成資料より引用)

1 最近の京都府の水害実例

最近の水害の概要	
○京都府では、平成16年から平成26年までの概ね10年間で4度の大規模な水害が発生	
水害	概要
平成16年台風23号	・京都府北部を中心に広範囲に記録的な大雨が降り、浸水被害、土砂災害が多数発生
平成24年京都府南部豪雨	・京都府南部で局地的な集中豪雨が降り、天井川の欠壊等により浸水被害が発生
平成25年台風18号	・京都府全域の広範囲で大雨が降り、由良川、桂川等の大河川で浸水被害、大河川の支川で内水被害が発生
平成26年8月豪雨	・由良川本川の水位が高い時に、福知山市街地周辺に局地的な集中豪雨が降り、支川の溢水と内水被害が合わさって浸水被害が発生

最近の水害の概要(平成16年台風23号)

○平成16年10月20日、台風23号と秋雨前線の影響により、昭和28年台風13号以来の記録的大雨、宮津市上世屋観測所で、24時間雨量352mm、総雨量385mmを記録

○府北部を中心に由良川や二級河川で浸水被害、土砂災害が発生

○死者15名(河川の増水等10名、土砂災害5名)、床上2,726棟、床下4,360棟の被害が発生



由良川浸水状況
国道175号で観光バスが水没
(舞鶴市)

大手川浸水状況(宮津市)

滝馬土砂災害状況(宮津市)

最近の水害の概要(平成24年京都府南部豪雨)

○平成24年8月14日、前線に向かって暖かく湿った空気が流れ込んだため、大気の状態が非常に不安定となり、京都府南部を中心に局地的な集中豪雨が降り、宇治観測所で総雨量307mmを記録

○局地的な集中豪雨により、府南部の宇治市、城陽市を中心に府管理河川で浸水被害が発生

○死者2名(河川の増水等)、床上浸水906戸、床下浸水2,378戸の被害が発生



志津川被害状況(宇治市)

狹間次郎川被害状況(宇治市)

古川浸水状況(城陽市)

直轄淀川(桂川、宇治川、木津川、天ヶ瀬ダム)の整備



桂川、宇治川、木津川、天ヶ瀬ダム、これが京都の南部、山城地域については、非常に大きい課題である。

現在、天ヶ瀬ダムの再開発事業が行われている。

天ヶ瀬ダムは、昭和39年に竣工しているが、その後、琵琶湖から天ヶ瀬ダムの間に

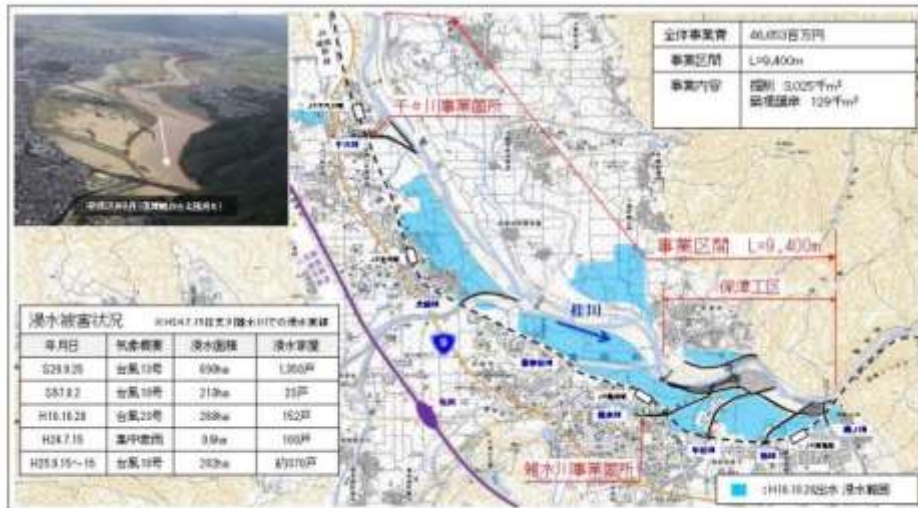
至る流域において水を早く出したいということで、もう少し、水をダムからたくさん流せるようにしようと、ダムをバイパスして、水を下流に流そうという計画であり日本では珍しく、工事的には非常に難しい工事であろうと思っている。

また、このように、宇治川の流量がふえるので、その下流の塔の島付近でもう少し水を流せるようにしようと、河川改修は行われた。

ただ、宇治川の塔の島のあたりは景勝地、観光地であり、どのようにして景観を損なわずにできるかということで、非常に長い時間の議論が行われた。

桂川(府管理区間)の整備状況

○桂川(亀岡工区)については、上下流バランスを取りつつ、本川・支川の整備を行う



桂川の府管理区間、保津峡より上流では、現在、いろいろ検討は行われているが、特に亀岡地区での浸水防止が図られると同時に、支川の改修が行われようとしている。



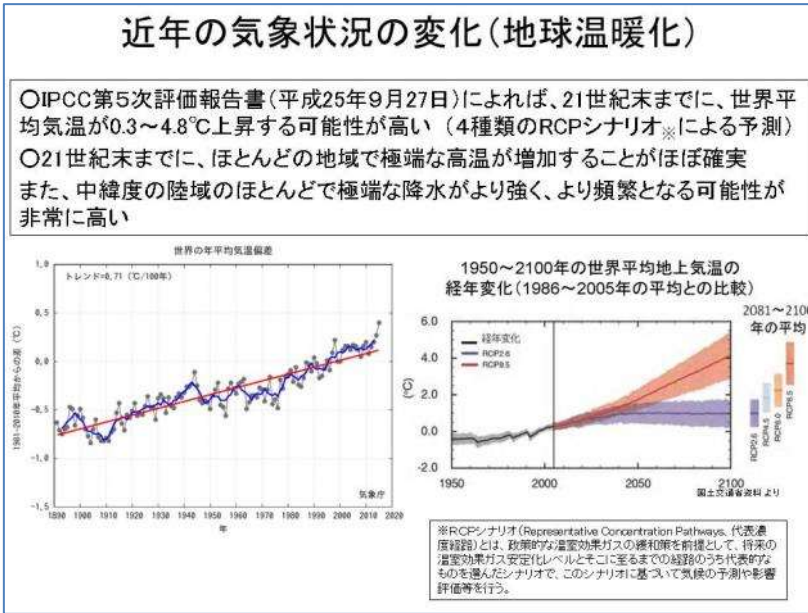
城陽、宇治の古川についても、たびたび浸水被害が生じているため、河川改修が行われる。河川を掘り下げると同時に、若干拡幅して、水はけをよくしようという工事が行われている。

鴨川については、特に下流部、JR東海道線より下流が主になっているが、現在使われていない堰を撤去して、川の流れをよくしようという改修が行われている。

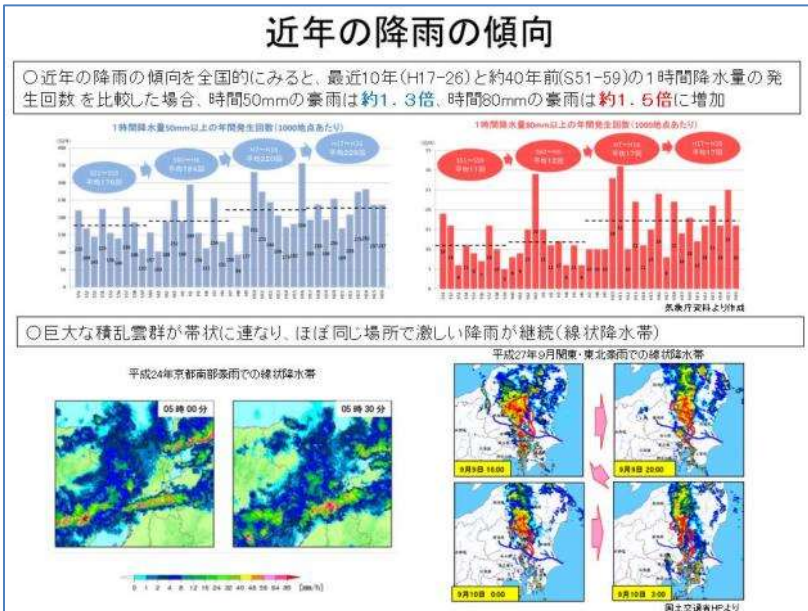
福知山市内では、弘法川や法川について排水能力を高めようと、国と京都府と福知山市が連携して、国は排水機場、ポンプ場、府は支川の整備、福知山市は貯留管や調節池、ポンプ場の整備等を行うことになっている。それと同時に、福知山市がソフト対策として、ハザードマップや予報、警報を迅速に確実に伝わるようにすること、避難の方法などを担当するという枠組みで治水が図られることになっている。



3 最近の降雨の変化

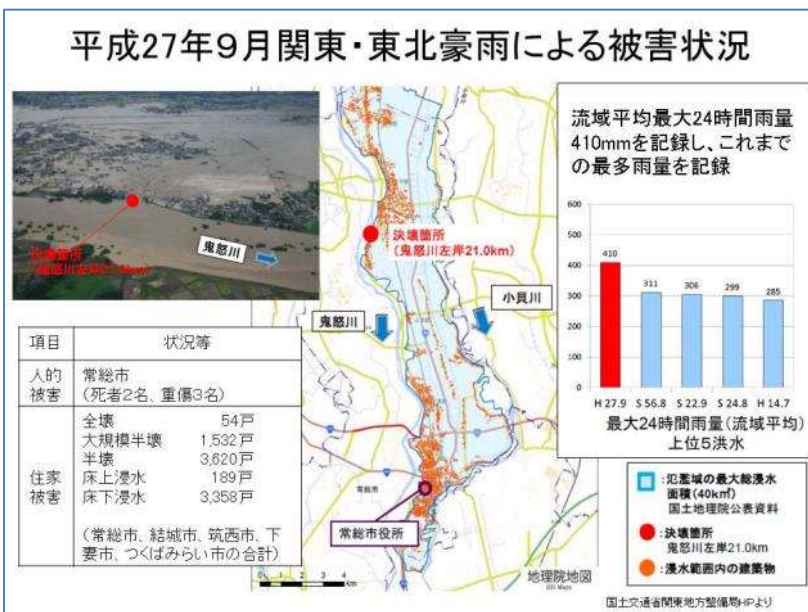


2000年に発生した東海水害のあたりから、水害が多くなってきたような気がする。海外でも水害が非常にふえている。



近年の降雨傾向を全国的に見ると、1時間に50ミリ、80ミリの発生回数がふえている。最近では100ミリを超えることも、珍しくないようになっている。

もう一つ、考えておかなければならないのは、降雨域、線状降水帯が線状になり、次から次へやってくるため、1カ所に集中して非常に短時間で多くの雨が降ることである。一方、雨量強度はそれほど強くはないが、長時間、じっくりと降る雨も考えておかなければならない。





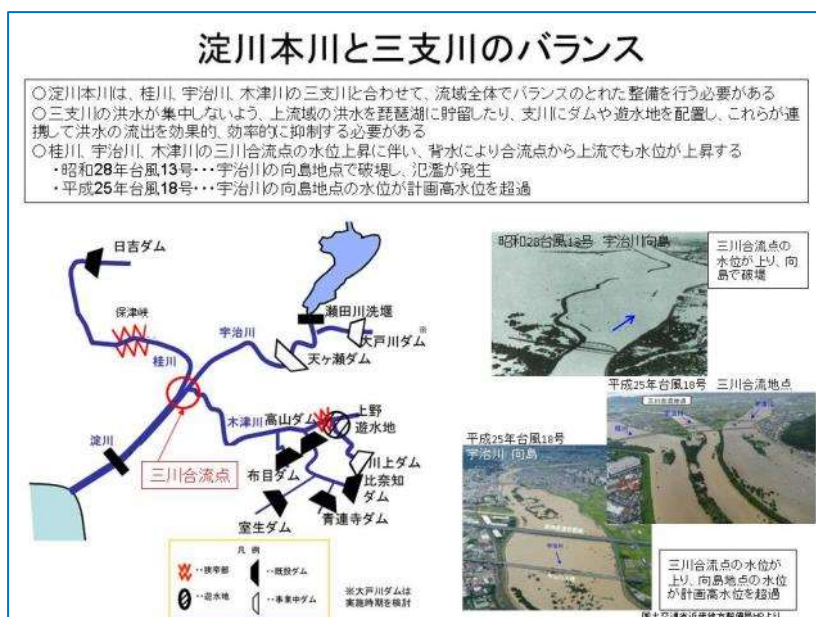
もう一つ、考えておかなければならないのが土砂災害である。日本中至るところに危険箇所がある。その上、京都は文化財が主に山麓地域にあり、土砂災害が発生したらどうなるかということも考えておかなければならないという京都特有の事情として特殊な状況もある。

4 琵琶湖・淀川の 河川整備

木津川、宇治川、桂川には、それぞれ上流側に狭窄部があり、この3本の大きい川が集まって淀川になっているというのが淀川の特徴の一つである。

もう一つは、大きい淀川流域全体の約5割を占める琵琶湖があるということ。

河川整備をするには、とにかく上・下流のバランスというのを考えなければうまくいかないと思っている。利害が上流と下流では相反する。淀川全体の治水なり、河川整備を考えるとときには、上・下流のバランス、上・下流がよく話し合って、利害を調整していくことが非常に重要なことではないかと思う。



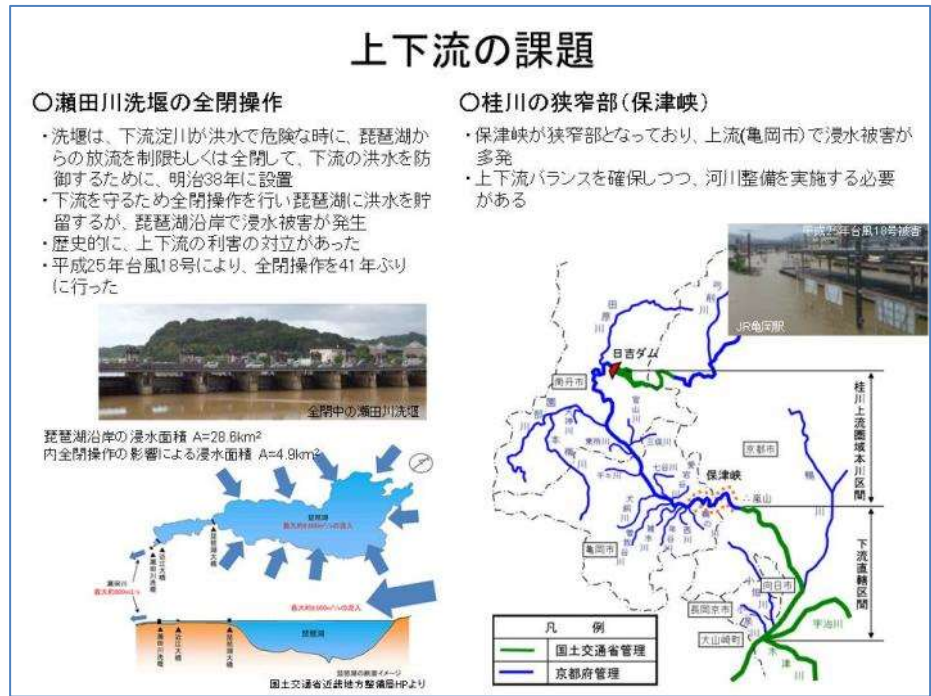
宇治川は、勾配の非常に緩い川になっている。桂川と木津川からの水量が多くなると、水がせきとめられ、宇治川は水位が非常に高くなる。水位は高くなるが、水は全然流れていない、極端に言えば逆流する場合もある。淀川三川合流部の河川計画は三川の挙動をよく見ながら行わないとうまくいかない。特に、宇治川が難しいのではないかと思う。

もう一つの利害は、琵琶湖である。琵琶湖が平成25年、41年ぶりに全閉された。下流への水の出方を見ながら調整するというのが建前になっている。それは、

木津川、桂川からの水が多く、その上、宇治川の水が加わると大阪がもたないということがあったのだろうと思う。

琵琶湖側もできるだけ水位を下げたいという要求があるが、大阪側から見ると、桂川も木津川も宇治川も一度に流れてくるというのでは、大阪がもたないということが出てくる。

現在、淀川水系河川整備計画は平成21年に策定されたものである。保津峡の部分的な開削については、今後の水系の全体の河川整備の進捗を考慮して関係機関と連携し、その実施を検討するという、非常に難しい書き方がされている。



5 今後の課題

これからは特にソフト的なものが重視されていくだろう。総合治水対策として、いろいろ細かく水をためていこう、一気に川に流さないでおこう、これ以上川に負担をかけるのは、限界があるということで、できるだけそれぞれがためて、小規模でもよいから、少しずつためて、少

しでも川への負担を減らしていこうというのが総合治水、流域流出を抑制したり、あるいは貯留・浸透するということである。

もう一つ、大事なのがソフト対策で、主に避難、大事なのは準備をしておくということと、また洪水警報などの情報を十分に出して、住民の方々に確実に伝わるようにしていく。そして早期の避難をするということである。

今後の課題(総合治水、ソフト対策、維持管理)

○記録的な豪雨による浸水被害が頻発しており、河道改修のみの整備には限界があるため、総合治水対策やソフト対策を一体的・計画的に推進する

○河川管理施設の老朽化が進行しており、適切な維持管理が必要である

- ◆**総合治水対策**により、流域全体の流出を抑制する貯留浸透施設の整備等





- ◆**住民目線のソフト対策**により河川が氾濫した場合でも人的被害を最小限に抑える

→例、雨量・水位の情報提供、避難行動に直結したハザードマップの作成
- ◆**河川管理施設の適切な維持管理**を実施

→例、巡視・点検を強化し、適切な時期に補修を実施(長寿命化対策)





今後の課題(流域全体での連携)

○近年の気象変動など情勢の変化を踏まえ、流域全体の視点で最適となる施策の立案・実施

地先の視点

上流域 (滋賀県)

- ・洗堰全閉に伴い琵琶湖沿岸で浸水被害
- ・上流域の安全度低い

↑↓上下流問題

中流域 (京都府)

- ・中流域の安全度低い
- ・災害を受け改修促進

↑↓上下流問題

下流域 (大阪府)

- ・人口資産の集積(リスク大)
- ・中流域の改修促進に伴う流出増を懸念

情勢の変化

↓

- ・気象変動
- ・浸水被害多発
- ・厳しい財政状況

流域全体の視点

- ・今後、流域において全体最適となる施策の立案・実施
- ・地先の視点のみにとらわれず流域全体でリスク分担
- ・時には「痛み分け」も容認

↓

流域全体で議論を深め合意形成を図ることが重要

住民目線のソフト対策として、今までは行政機関が避難指示なり避難勧告を出して避難をするというのが主であった。しかし、それだけではタイミングがずれたり、おくれたりするため、住民自身の判断で避難ができるようにしていかなければならないというのがこの

の考え方だろうと思う。

そのために、行政的に望まれるのは、住民がそういう判断をできるように、情報を出していく、それからふだんからそういう情報を提供しておくということが大事だろうと思っている。流域全体では、最後には流域全体で議論を深め、合意形成を図ることが重要であろう。

(3) 出 前 議 会

テーマ

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

日 時 (場 所)

平成28年2月8日(月) 13:30～15:09 (京都府山城広域振興局 田辺総合庁舎講堂)

参加者

■環境・建設交通常任委員会

委員長 荒巻 隆三
 副委員長 兎本 和久、村井 弘
 委員 田中 英夫、井上 重典、磯野 勝、本田 太郎、前窪義由紀、
 迫 祐仁、松岡 保、堤 淳太、谷川しゅんき

■意見交換参加者(発言順)

オムロン株式会社京阪奈イノベーションセンター 所長 山戸 雅貴 氏
 オムロンビジネスアソシエイツ株式会社
 ファシリティマネジメント部京阪奈営業グループ 中村 圭 氏
 社会福祉法人 八幡福祉協会 特別養護老人ホーム 京都八勝館
 事務長 塩本 雅史 氏
 京阪奈PRTプラットフォーム Quick Move 運営事務局 代表 盛岡 康博 氏
 京都府地球温暖化防止活動推進員
 宇治市地球温暖化対策推進パートナーシップ会議 (eco ット宇治)
 会長 居原田 晃司 氏
 木津川市こどもエコクラブサポーターの会 会長 立花 志保 氏

■京都府

山城広域振興局長 田中 準一
 ” 山城北保健所技術次長 五十嵐正和
 環境部地球温暖化対策課長 松田 克也

■地元議員

尾形 賢議員、北川 剛司議員



概要

2月16日は、京都議定書の発効を記念して定めた「京都地球環境の日」である。

京都府では、京都議定書誕生の地として、環境の「みやこ」を目指し、京都府地球温暖化対策条例に定める温室効果ガス 25%削減目標を達成するため、平成23年7月に「京都府地球温暖化対策推進計画」を策定し、総合的に施策を推進している。

今回、山城地域において温室効果ガス25%削減目標を達成するため各分野において、地球温暖化対策の取組を推進されている方々にお集まりいただき、日頃の活動報告や意見を伺い、意見交換を行った。



主な内容

装置によってコントロールするだけでなく、知恵を出し運用改善することによりCO₂発生量を抑える取組を実施し、平成26年度末では平成22年度比マイナス52%にまでCO₂削減を図ることができた。絞ったぞうきんをさらに絞らなければいけないような状況になっているが、それでもまだ無駄があるのではないかと考えている。エネルギーマネジメント手法により基本動作をしっかりと徹底し、平成22年度の4割程度の排出量まで持っていきたいと日夜格闘している。

この1～2年メーカーに相談し、施設に適したシステムについて議論しアドバイスをもらっているが、それでもわからないのが実態。今回一番取り組みやすい照明部分の全体の60%となる300本を府の補助金を活用し、LED化。これによりCO₂排出量が年間で15.9トンになった。特養には、365日居住者がおり、その住環境を守らなければいけない。今後も勉強しながら、補助金を極力活用し、新たな取組を進めて行きたい。

EVカーシェアリングは、地域の利便性を向上し、CO₂削減に大きく寄与する。けいはんな学研都市で自動運転車の走行実験が可能となれば、メーカー等に目を向けてもらえるのではないかと考えている。関西がEVカーシェアリングや自動運転の先進的モデル地区になればいいのではないかと考えている。カーシェアリングの認知度は進んできているが、ワンウェイの乗り捨て型の普及には、地方自治体の協力が必要になる。

子どもへのエコ活動の紹介や市民に向けた活動をしているが、実際効果があるのかどうかは難しいところである。宇治市から、CO₂削減量がわかるデータとして2年前のデータしかおいてこないため、日々の活動成果が目に見えて活動できればいいと思いながら活動している。将来、子どもが親になったときに「お父さんこういう活動をしてくれてありがとう」と言われることを目標に日々活動している。

エコクラブの子ども及びエコクラブを卒業した子どもの親が中心となり、子どもたちに環境のことを考えてもらいたいと思っているメンバーが集まった市民ボランティアグループで、エコクラブの活動の企画・運営を行っている。10年間継続して出前授業を実施している学校もあるが、会の人材不足や学校への周知不足、学校側に時間的余裕がないため継続して行えていないことが課題である。

(4) 管内外調査

①管内調査 (平成27年7月14日(火)～15日(水))

- 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〕(京丹波町)
京都縦貫自動車道(丹波綾部道路)の概要について
- 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〕(福知山市)
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
- 京丹後市役所(京丹後市)
再生可能エネルギー普及促進に向けた取組について
- 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〕(宮津市)
上下分離方式による京都丹後鉄道の取組について

②管外調査 (平成27年11月11日(水)～13日(金))

- 岐阜市議会(岐阜県岐阜市)
バス高速輸送システム(BRT)を活かしたまちづくりについて
- 岐阜県議会(岐阜県岐阜市)
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(東京都新宿区)
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〕(東京都目黒区)
目黒天空庭園・オーパス夢ひろばの概要について
- 柏市議会〔於：UDCK(柏の葉アーバンデザインセンター)〕(千葉県柏市)
柏の葉国際キャンパスタウン構想の概要について
- 埼玉県議会〔於：東松山市総合会館〕(埼玉県東松山市)
埼玉エコタウンプロジェクトの取組について

③管外調査 (平成28年1月18日(月)～19日(火))

- 有限会社鳥栖環境開発総合センター(佐賀県鳥栖市)
水素利用社会に向けた実証実験の取組状況について
- 佐賀県議会(佐賀県佐賀市)
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(長崎県佐世保市)
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〕(長崎県長崎市)
長崎港の日本海側拠点港の取組について

① 管内調査

(平成27年7月14日(火)～15日(水))

1 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 (船井郡京丹波町))

◆ 京都縦貫自動車道(丹波綾部道路)の概要について

京都縦貫自動車道の丹波綾部道路、京丹波わちインターチェンジから丹波インターチェンジまでの18.9キロメートルが平成27年7月18日に開通する運びとなった。これで、宮津天橋立インターチェンジから久御山インターチェンジ間約100キロメートルが全線開通することにより、地域の活性化、災害時の緊急輸送などの安全安心、所要時間の短縮という効果が期待される。



開通した京丹波わちインターチェンジから丹波インターチェンジまでの18.9キロメートルは、国土交通省近畿地方整備局福知山河川国道事務所がトンネル等土木工事、京都府道路公社が舗装・標識等施設工事を行うなど、役割を分担して施工された。

新たに設置された京丹波パーキングエリアは、大型車32台、普通車98台の駐車が可能であり、隣接には、地域振興施設として道の駅「京丹波味夢の里」が京丹波町により整備された。

今回の開通区間内には、京都縦貫自動車道の中でも最も長い新瑞穂トンネル(全長2,906メートル)がある。新瑞穂トンネルの工事では、途中で破砕帯にあたり毎分2,000リットルの出水があったことや、機械で掘削が困難な堅い岩盤が、空気や水にさらされると非常に脆くなり、切土法面を保護するのに労力を要したことなど、水と土との戦いであったとのことであり、このトンネルの難工事により、平成26年度末に開通する予定が本年7月となった。

丹波綾部道路は、道路公社が管理する有料道路であり、丹波インターチェンジ以南はネクスコ西日本が管理する有料道路となり、いずれも区間料金制をとっているものの、通行料金の料金設定の考え方が異なり、また割引方法に違いがあるとのことであった。なお、本線上に料金所を設置していないのは、抵抗感なく通行できるようユーザーの利便性を考えたものであり、管理者の異なる区間では珍しいとのことであった。

この道路をいかに地域の振興に活かしていくか、振興局においても課題意識を持ちながら取り組んでおられ、道の駅の活用やスポーツ観光、インバウンドを中心に取り組みを推進されるとのことであった。

今回の調査では、事業概要について説明を受けた後、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を視察した。

【主な質疑】

- ・ 通行料金体系について
- ・ 全線開通による1日の通行見込量について
- ・ トンネル等難工事箇所について
- ・ トンネル点検等の間隔について
- ・ 開通時の車線数及び今後4車線化の予定について など



新瑞穂トンネルにおいて説明聴取



京丹波みずほインターチェンジを視察

2 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(福知山市))

◆ 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



福知山市では、平成26年8月豪雨により弘法川、法川の流域で床下、床上合わせて3,000戸を超える甚大な浸水被害が発生した。こうした被害を受けて、国土交通省、京都府、福知山市で構成する「由良川流域(福知山市域)における総合的な治水対策協議会」を開催し、3者が役割分担のもとに浸水対策事業を実施することとし、昨年12月に治水対策がまとめられた。

これを踏まえ京都府が管理する由良川下流圏域の河川整備計画の変更、それと合わせ、国による床上浸水対策特別緊急事業が新たに採択され、今年度から5年間で集中的に対策を実施することになった。概ね5カ年程度で平成26年8月豪雨と同程度の降雨に対して床上浸水の概ね解消を目指すこととして、京都府では、弘法川及び法川の河川改修・調整池・ポンプ施設等を整備し、早期に洪水被害軽減を図ることとしており、今年度は、予算額8億円で、弘法川で掘削工、護岸工、測量及び用地買収、法川では、測量設計及び用地買収を実施することになっている。

国においては、由良川本川の出水時に本川の樋門が閉鎖することにより生じる内水被害の軽減を図るため、排水機場のポンプを増強されることになっている。

また、福知山市では貯留施設の新設や調整池及びため池の改良、既設下水管の増強などのハード対策や、水位計やCCTVカメラ等の設置による監視体制の強化、内水ハザードマップ作成等による避難警戒意識の啓発などのソフト対策を実施されるとのことであった。

今年度以降も引き続きこの3者で「推進・調整会議」を設置し、情報の共有、事業調整を行われる。

さらに国においては、平成25年度から緊急的な治水対策にも着手されており、10年間で2度浸水(平成16、25年)している地域を対象に、堤防からの越水と家屋浸水を防止するために、下流での輪中堤・宅地嵩上げ、中流部での掘削や築堤等を実施されている。

今回の調査では、事業概要や進捗状況の説明を受けた後、今後整備される調整池、排水機場予定地、大江町北有路地内で実施されている由良川直轄河川改修事業の築堤工事現場、平成25年10月に流失し、本年6月に復旧工事が終了した有路下橋を視察した。

【主な質疑】

- ・ 豪雨時の家庭及び水田での雨水の貯留方法について
- ・ 市街地での貯留場所及び工夫について
- ・ 福知山市より下流での治水対策整備について
- ・ 由良川高水位時の排水機場ポンプ操作の運用について
- ・ 避難指示の夜間対策について
- ・ 樋門操作水位について など



排水機場予定地での説明



由良川直轄河川改修事業築堤工事現場を視察

3 京丹後市役所(京丹後市)

◆ 再生可能エネルギー普及促進に向けた取組について

京丹後市では、平成24年度に再生可能エネルギー事業化検討委員会を設け、25年3月に再生可能エネルギー導入促進に関する基本的な方針を定め、再生可能エネルギー事業の市内への導入を促進することを確認された。この基本方針の具体的な目標は①売電収



入、自然エネルギー活用による地域の活性化、②エネルギーの地域内創出、電力自給率の向上、③温室効果ガス排出抑制である。この目的達成のため、再生可能エネルギー普及促進のために必要な環境を整備するという市の果たすべき役割と再生可能エネルギー事業を地域に提案してプレイヤーとしてこれを推進する市民・事業者・関係機関の役割を決められている。

また、京丹後市エコエネルギーセンターでは、食品廃棄物、家庭生ゴミを資源化する取組が行われている。従来であれば可燃ゴミとしてゴミ処理施設で焼却処分されていた食品廃棄物を分別収集してメタン発酵させ、電気と肥料を生み出す取組が行われている。平成15～20年度にかけて行われたNEDO（国立研究開発法人 新エネルギー・産業技術総合開発機構）による「新エネルギー等地域集中実証研究」の中核施設として平成17年に建設された施設を平成21年度に京丹後市が無償譲渡を受け管理運用されている。施設では日量100トンを受け入れる能力があるが、現在の受入量は日量10～20トンで推移しているとのことであった。発電時に生じる熱は施設内の暖房やロードヒーティングに利用するほか、メタン発酵槽からバイオガスを取り出したあとに生じるメタン発酵消化液全量を液肥として水稲、牧草、国営農地での一般野菜等に利用され、資源循環型農業を展開する取組も行われている。現在モデル実証プロジェクトを実施中であり、原料のうち家庭生ゴミは0.4パーセントですが、市内循環を高めるため、平成30年までに市内全域の家庭生ゴミの全量をエコエネルギーセンターで資源化する計画が進められている。

また、平成26年9月から市内の小中学校、幼稚園、保育所から給食残渣を受け入れ資源化されており、児童・生徒の環境学習の場としての利用も増えている。資源の循環を体験するために、液肥で栽培されたコメを一部の学校給食で提供するという食の循環の取組も行われているとのことであった。

【主な質疑】

- ・ エコエネルギーセンター設置時の申請者について
- ・ 市全域から生ゴミを回収した場合の回収量について
- ・ 農家からの液肥の散布依頼状況及び生成された液肥の利用率について
- ・ 施設の維持管理費について
- ・ 事業実施により削減された経費及び市民へのアピールポイントについて
- ・ 市民太陽光発電事業売電収益により実施される補助事業予算について
- ・ 避難施設等緊急時電力確保促進事業での蓄電池の蓄電量及び蓄電時間等について
など



京丹後市エコエネルギーセンターでの説明

4 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（宮津市）)

◆ 上下分離方式による京都丹後鉄道の取組について



北近畿タンゴ鉄道株式会社は、これまで第一種鉄道事業者として、鉄道施設・車両、鉄道用地を保有し、一体管理して運行してきたが、平成27年3月、国土交通大臣から鉄道事業再構築実施計画の認定を受け、4月1日に鉄道事業を上下分離し、北近畿タンゴ鉄道株式会社が第三種鉄道事業者として鉄道施設、車両等の保有を担い、WILLER TRAINS株式会社が北近畿タンゴ鉄道株式会社の所有している鉄

道施設や車両等を借用して運行を担うことになった。

WILLER TRAINS株式会社では、鉄道事業再構築実施計画が10年間の計画であるものの、20年後も30年後もこの地が盛り上がっていくことを目指し、「交通革新」と「街づくり」を連携させて地域の価値を向上させていくことを進めるという大きな構想を掲げられている。

単に鉄道だけではなく、街と一体となって丹後エリアの価値向上に努めていきたいと考えておられ、この10年間、高次元公共交通ネットワークをしっかりと作る、若者の雇用の場を創出する、交通・街づくりを目指す学生を教育する場を作ることを目指されることである。初年度の平成27年度は、まずしっかりと安全を確保して、スムーズな移行を行い、2年後、3年後と乗車人員を増やしていきたいとのことであった。

移行後の取組については、地元にも愛されるシンボリックな鉄道をブランディングコンセプトにし、京都丹後鉄道への名称変更、乗務員の制服のリニューアル、路線名の呼称の変更、7つの駅名を沿線住民や自治体と意見交換を行い最寄りとなる観光地や施設の

名称を表すわかりやすいものに4月1日から変更された。また、地元への開業の周知のため、5月31日には「大丹鉄まつり」を開催され、約1万人の来場者を集められた。この日は鉄道利用者も多く乗車人員は前年同曜日比200パーセントとなったとのことで、企画内容としっかりとしたPRを行うことで多くの人が集まることや周辺商店などへの波及効果も高かったということが事例としてできたことから、今後も家族をテーマとした企画乗車券の販売などでしっかりと地元へ経済効果をもたらしていきたいとのことであった。

さらに、安全運行の維持確保を基本としながら、利用促進、サービス向上等全力で取り組み、鉄道事業再構築をしっかりと定着させ、沿線の活性化やまちづくりに寄与していきたいとのことであった。

今回の調査では、西舞鶴駅車両基地において、くろまつ及びあかまつの車両を視察した。また、事業概要について説明を受けた後、天橋立駅舎を視察した。

【主な質疑】

- ・くろまつ、あかまつ、あおまつのPR方法について
- ・くろまつの乗車率及び団体での利用状況について
- ・KTR時実施のフラワーオーナー制度について
- ・利用者の推移及び営業努力について
- ・将来に向けた人材育成における教育機関との連携について
- ・天橋立駅舎前道路整備の市民の反応について など



天橋立ターミナルセンターでの説明



くろまつ車内での説明

② 管外調査

(平成27年11月11日(水)～11月13日(金))

1 岐阜市議会（岐阜県岐阜市）

◆ バス高速輸送システム（BRT）を活かしたまちづくりについて

岐阜市は、市域南部に鉄道が位置しており、市内の移動に鉄道が活用しにくい状況にある。また、岐阜市でも既に人口減少傾向に入り、人口集中地区が拡散している状況が今も続いており、都市経営が非常に難しくなっているという課題があるとのことである。さらに、公共交通も平成16年度末に路面電車の廃止、市営交通も長年経営赤字が続き、将来の市政への財政負担が非常に大きいということで廃止されるという大きな変化があった。

このため、市民を巻き込んで市民交通会議において将来の公共交通体系のあり方について議論され、残されたバスを中心とした公共交通ネットワークにより41万都市を支えていく方針を立てられた。その柱がBRTの導入と地域が経営するコミュニティバスの取組である。これにより、ようやく公共交通の減少が止まり、負のスパイラルから脱却されたとのことであった。

BRTには、鉄軌道と比較して初期投資が安価であることや需要、都市構造の変化に応じたルート設定が可能という高い柔軟性などの特徴があり、また、揺れが少なく高齢者にやさしいバスで、バリアフリー対応もスムーズにできるようになっている。平成23年3月に導入され、現在、3路線で4台が運行されており、路線全体で利用者数が増加している。上下分離の考え方で導入され、走行環境、利用環境の整備は自治体が担い、交通事業者はバス車両の購入費負担、整備工場の整備と安全安心の確保を担われている。

全国的に導入の検討をしている自治体は多いものの、効果が明確でないことから実際に導入されているところは少ないが、岐阜市では段階を踏んだ整備とあわせて、市民に効果を見せながら理解を得ていこうと導入効果が最も早期に期待できる路線に導入する戦略的な取り組みで合意形成を図られた。導入により大量輸送が可能となりバスの待ち時間が短縮され、朝の駅前広場でのバスの待ち時間が13分短縮されたとのことである。

また、コミュニティバスは地域が経営し、利用者が増えるモデルとして高評価を得ているとのこと、ルート・ダイヤ・運賃も運営協議会を設置し、地域が決め、バス停も地域で組み立てているという特徴がある。行政では、手続きや補助金で支え、継続する基準を示している。この基準を守ることができれば継続できるとのことで、現在18地区で運行され、特に高齢者の日常生活の移動の確保に役立っているとのことであった。

今後、まちづくりとの連携として、先般、国土交通省において承認された地域公共交通再編実施計画により、ネットワークを公共交通で支えていこうということで、基本を歩きとし、歩いて出かけられるまちづくりに向け、公共交通を軸に幹線・支線・コミュニティバスが連携したバスネットワークを構築し、公共交通全体の利便性向上を目指すとのことであった。

【主な質疑】

- ・ 幹線バスとコミュニティバスとの接続について
- ・ ICカードのチャージ場所について
- ・ システム構築のための県の支援について
- ・ コミュニティバス車両購入補助について
- ・ BRT運行に係る収益について
- ・ コミュニティバス導入経緯について など



バス高速輸送システム（BRT）を活かしたまちづくりについて説明聴取



連節バスに乗車

2 岐阜県議会（岐阜県岐阜市）

◆ 社会基盤維持管理における人材育成について

岐阜県は、管理する15m以上の橋梁が全国2位（1,634箇所）、トンネル延長は全国1位（104,252m）と、全国でもトップクラスの膨大な道路施設があり、また、これらが急速に高齢化を迎えている状況で、橋長2m以上の全橋梁4,336橋のうち、架橋後50年以上経過した橋梁は1,725橋で約40%を占めている。

また、県の財政状況も厳しく公共投資額はピーク時と比べて37%と極端に減少、さらに土木技術職員数も減少しており、一人当たりの管理延長は、近県の中では最も長く（10.12km）なっている。県内の建設業も建設許可業者数や従業者数が減少しており、特に若年就業者数が極端に減少している状況である。

このような現状のなか、県では、施設の機能・特性にあった効率的で効果的な維持管理を3つの柱で対処することとされた。

戦略的・効率的に維持管理するため、道路施設維持管理指針では維持管理水準を定義、明確化し、道路施設の長寿命化・維持管理コストの縮減、効果的かつ計画的な維持管理の実現に取り組まれている。

また、社会資本を支えるパートナーの育成・支援の必要性を認識し、社会資本の維持管理技術を習得し、発注者・受注者の立場を超え、確固たる高度な技術をもって、地域に密着した貢献をし、安全・安心な県民の暮らしを下支えする技術者として社会基盤メンテナンスエキスパート（ME）を育成されている。平成20年度から、岐阜大学、建設業協会、測量設計協会などの3業界、県の産官学連携により育成を始められ、現在276名、

本年11月に新たに33名が加わる予定で、309名になるとのことである。

MEは、適切な点検・補修を実施する技術者として活躍したり、災害等において初期調査を行い助言を行ったり、小規模橋梁修繕で点検から補修まで一体となった業務の実施などで活用されている。県職員のMEは、県内11土木事務所に必ず一人配置しており、市町村からのメンテナンスの相談を受けるなど支援体制をとっておられる。また、点検・診断・工法の提案・補修までを一つのパッケージにして地域の建設業者に委託されている。従来は、別々に発注され、補修完了まで時間を要したが、これにより地域の建設業者は身近なインフラを周知していることから迅速な対応が可能となり、工期の短縮やきめ細やかな対策が可能になったとのことであった。

さらに県民を巻き込んだ県民協働の仕組みをつくってパートナーとして道路施設の簡単な点検や情報提供をボランティア活動で行ってもらう社会基盤メンテナンスサポーター（MS）の取り組みを平成21年度から始められ、現在は1,095名に委嘱されている。

今後も確かな安心安全の県道づくりを進め、これまで整備してきたインフラに手を入れて長くかしく使っていくために最小限の経費で効率的効果的に、そして計画的に維持管理を進めるとともに緊急輸送道路を重点的に整備することにより防災災害対策を推進されるとのことであった。

【主な質疑】

- ・今後の補修計画における社会基盤メンテナンスエキスパート（ME）の活用について
- ・企業のMEと行政のMEの活躍の場の相違点について
- ・メンテナンスサポーター（MS）の職業について
- ・ME在職業者への点検・診断・工法提案の一括委託の発注（入札）方法について
- ・地元業者優先への配慮について
- ・一括委託の委託費の積算について など



社会基盤維持管理における人材育成について説明聴取

3 東京都議会（東京都新宿区）

◆ 下水熱利用事業について

下水道には汚水処理による生活環境の改善、雨水排除による浸水の防除、公共用水域の水質保全という大きな役割がある。それに加え近年では新たな役割として、省資源・省エネルギー化の推進による地球環境の保全に貢献、施設の上部を公園にして開放するなど施設の多目的利用による良好な都市環境の創出などが行われている。

東京都では、下水が気温と比べ「夏は冷たく、冬は暖かい」という温度特性を活用し、冷暖房用の熱源として利用できることから水再生センターや管きよなどから主に下水

と処理水から下水熱を取り出して熱需要施設に送る取組をされている。未利用エネルギーである下水熱を利用することにより省エネに貢献、また、CO₂排出も削減でき、下水や処理水への排熱によりヒートアイランド対策にも貢献できるとともに、冷暖房用エネルギー費の低減、冷却水費用が削減できるという特徴や効果が見られるとのことである。

水再生センターにおいては、昭和62年からヒートポンプを活用し処理水を空調システムに利用されており、電力量やCO₂排出量削減の効果が見られるとのことであった。

また、後楽一丁目では地域冷暖房に活用されている。平成6年7月から供給を開始され、未処理水下水の温度差エネルギーを熱源として東京ドームや周辺のホテル、ビルなどに熱を供給されている。ここでは、生下水から熱交換器を通して熱を受け渡すまでを東京都が下水道事業として管理整備し、受け取った熱をヒートポンプを通し入れ替え、需要家に熱を送る部分は熱供給事業として東京熱サービス株式会社が管理している。

さらに、新砂三丁目地区においても平成14年4月から焼却炉を冷却した排熱エネルギーを活用した洗煙水をベースに利用し、高齢者医療センターなど福祉施設を中心に送られているとのことであった。

最近では、芝浦水再生センターの再構築の中で、平成27年5月に水再生センターの中に民間のビルが建てられた。これは、日本では今までなかった事例とのことである。ビルの下には雨天時貯留池が設置されているほか、下水熱を使ってビルの全空調を賄っておられ、さらに、下水処理水熱供給システムのため、屋上に冷却塔がなく、ヒートアイランド対策にも効果があり、太陽光パネルが設置されるなど、環境対策に力が入れているとのことである。

下水熱事業を実施する上では、採算性が求められ、安定的に熱を利用する需要家を確保すること、熱源と熱需要のマッチングや将来的な下水流量の変動、下水温度の変化が下流での下水熱利用に及ぼす影響もあり、設置個所が課題であるとのことであった。

【主な質疑】

- ・下水道事業としての収益について
- ・ビル全体での需要に対する熱源確保量について
- ・貨物列車との共用走行区間の将来計画について
- ・熱需要家にとってのメリットについて
- ・下水熱ポテンシャルにおける活用可能量について
- ・熱需要家の条件について
- ・採取可能場所について など



下水熱利用事業について説明聴取

4 目黒区議会 (東京都目黒区)

◆ 目黒天空庭園・オーパス夢ひろばの概要について

目黒区大橋一丁目周辺地区は、武蔵野台地の河川流域部にあたり周辺に比べて低地であり大気が滞留しやすい地形であることと、国道と都道が交差する交通の要衝で以前から都内でも有数の環境悪化地点であり、地域の長年の課題となっていた。さらに、中央環状新宿線大橋ジャンクションの整備計画により、新たな環境悪化が懸念されること、ジャンクション建設により当地に住み続けることができなくなることへの不安から、地元でのまちづくりへの取り組みが始まった。まち・みち・再開発一体型プロジェクトを進められることになり、大橋ジャンクションの道路整備は首都高速道路株式会社で、住民の生活再建を図るための再開発事業は東京都、ジャンクションエリア周辺地域の整備は目黒区が分担して進められた。

目黒区では、再開発と道路事業で生み出された空間を有効に利用し、環境に配慮した形でまちづくりを進めようと平成20年6月、大橋ジャンクション上部空間等を区立公園化する利用計画を決定された。公園づくりにあたっては、地域の方と話し合い、内容を詰めていく公園づくり検討会を立ち上げ、公園基本構想を策定し、公園の整備内容を決定、また、利用と管理の検討会では、公園完成後の管理についても地域の方と話し合い、基本ルールと管理運営方針をまとめられ、平成25年3月に高速道路ジャンクションの屋上に整備された全国初の公園として目黒天空庭園・オーパス夢ひろばが開園した。

ジャンクションは、地下35メートルから地上35メートルまで上がるため、道路が2周してつなぐ構造になっていることから、その勾配のあるループ状の空間を生かし、車いすでも利用できるようつづら折りに通路を設定したバリアフリー対応の回遊式の日本庭園となっている。整備にあたっては、大規模人工地盤上での緑化事業となりクレーンを使って5,000平方メートルの盛土を行われたとのことであった。

また、検討会において出された「大人も楽しめる公園づくり」との要望を受け、天空庭園の中央部にオーパス夢ひろばを整備された。このひろばは、夜間貸し出しをされており、フットサルの利用が多く、平成26年度は69%の稼働率で336万円の歳入があったとのことであった。

公園の管理は、まちづくりに関わってきたNPO法人に委託されており、ボランティア団体によるブドウ・無農薬野菜の栽培やイベントの開催、清掃・除草など住民主体による管理運営が行われている。

なお、大橋一丁目地区の再開発事業は、道路事業協働型再開発事業という新しい事業手法を採択し、首都高速道路株式会社が行う道路事業との協働による事業展開を図られた。これにより、ジャンクションの早期整備と関係権利者の生活再建を同時に実現できたとのことで、このような事業手法を全国に先駆けて採用したこの事業は、今後の都市基盤整備における先導的モデルになると期待されているとのことであった。

【主な質疑】

- ・ループ内の建物について
- ・オーパス夢ひろばの設置場所について

- ・事業開始以前の居住者のまちづくりへの参加状況について
- ・活動の定着状況について
- ・土厚について
- ・設計及び建設事業者について など



目黒天空庭園を視察



オーパス夢ひろばを視察

5 柏市議会（於 U D C K（柏の葉アーバンデザインセンター））（千葉県柏市）

◆ 柏の葉国際キャンパスタウン構想の概要について

柏市では、2005年につくばエクスプレスが開通し、柏の葉キャンパス駅を中心とした地域を柏市の第2の都市拠点として、現在まちづくりが進められている。

柏の葉地域には、東京大学柏キャンパス、千葉大学が立地しているという地域の最大の資源を活用して社会的課題の解決モデルとなるような次世代型まちづくりを、公（千葉県、柏市）・民（企業、住民）・学（東京大学、千葉大学、学生）連携で進められている。ポイントは、2008年3月に千葉県、柏市、東京大学、千葉大学の4者で策定された柏の葉国際キャンパスタウン構想をまちづくりを進める全員で共有することである。それに企業2社を加えた6者で推進されており、「大学とまちの融和」によって次世代型のまちを実現しましょうということがコンセプトになっている。これは、まち全体が大学のキャンパスのように緑の豊かな空間となり、知的交流の場となることが、この構想の目指す都市の姿であるとのことである。

この構想には、環境、産業、国際化、移動交通システム、健康、エリアマネジメント、都市空間、イノベーション・フィールドという8つの目標がある。この中には、まちの緑被率40%、世界をリードする10の研究・教育機関の誘致、自動車分担率10%低下といった数値目標が設けられており非常に高い目標となっている。このため、「公・民・学」が共同で設立・運営する柏の葉アーバンデザインセンターを事務局として、実現に向けた検討や関係機関との調整を行う継続的なフォローアップを実施されているとのことであった。

また、柏の葉は、環境未来都市の指定を受けており、低炭素社会に対する環境共生、超高齢化に対する健康未来、低成長社会に対する新産業創造の取組を推進されている。

特に、駅を中心とする市街地の先導エリアでは、エリアエネルギー管理システムを中心に、分散した太陽光、風力、ガスなどの電源を併用、電力を融通し、住居の共用部、ホテルや商業施設など用途の異なる施設の間でエネルギーのピークカットを実施され、災害停電時には自営の送電線で3日間の電力供給を確保する仕組みも整備されているとのことである。

さらに、市内に設置された無人のサイクルポートにおいて、柏の葉キャンパスカードを登録することでメールを通して情報を受け利用することができ、現在、社会実証実験中でマルチモビリティポートでは電気自動車、電動バイクも同様の仕組みで利用できるとのことであった。

このように、柏の葉エリアをモデルに先行的・実験的施策を実施されており、今後、その成果・知見を柏市や千葉県全域、全国、全世界に展開されたいとのことであった。

【主な質疑】

- ・新産業の起業状況について
- ・まちの活動のポイント化の発想及び運営方法について
- ・周辺との温度差の解消方法及び展望について
- ・鉄道の開業とまちづくりの関連について
- ・2大学の役割について など



柏の葉国際キャンパスタウン構想の概要について説明聴取



マルチモビリティポートを視察

6 埼玉県議会（於 東松山市総合会館）（埼玉県東松山市）

◆ 埼玉エコタウンプロジェクトの取組について

東日本大震災後、原子力発電所が停止し、関東地方では広域的に計画停電が実施された。エネルギー不足から日本にエネルギー問題が新たに登場し、それを解決するモデルを埼玉で作っていけないか、都市もあり田舎もあるということが特徴であり、埼玉でできることであれば日本全国どこでもできるはずだという考え方で、どこでもできるようなモデルを作ることを目指して進められている。

埼玉エコタウンプロジェクトは、エネルギーは最大需要量に足りるように供給する必要があり、発電所等の停止により供給不足が生じると停電が発生するが、供給が不足す



るのであれば、需要をそこまで下げるという発想である。供給確保は国家的課題であるが、需要面の変革は地域がイニシアティブを握れる問題であると考えられ、自分たちで作れるエネルギーを作る「地産」と省エネを徹底的にする「地消」により、供給不足になるかもしれないが、それに備えるだけの需要量に減らせることができないか、このエネルギーの地産地消を具現化するモデルを埼玉でつくり、全国に発信する

ことで問題解決に結びつけようとするものである。

このため、プロジェクトでは、日本中どこでも取組可能なモデルとするため既存街区で取り組むこととされた。根本の考え方は住民の方の間に自分たちで気がついて、自分たちで行動するという「省エネのムーブメント」を起こしたいということで、住民目線で発想し、行政が積極的に関与し、多様な事業者が参画するという、住民・企業・行政の協働・共助・協援で進められている。

まず、2つのモデル市で既存街区のひとつを「重点実施街区」に指定し、平成24年に始められた。開始当初は県の職員が、ほぼ毎週街区にいる状態で、住民の方に向けて説明会の開催、戸別訪問、アンケートの実施など何度も説明を行い、ムーブメントを作る動きをとられ、既存住宅に太陽光パネルや創エネ機器・省エネ家電などの整備を行い「スマートハウス化」を図ることを先行集中して進められた。また、その周辺では市町村が独自に商店街のエコ化や公共施設のエネルギー管理を一括管理する地域EMSや避難所エコモデルなどの事業を進められている。

モデル市のひとつ、東松山市の市の川地区では、3年間で350戸のうち43.1%が取組に参加され、太陽光の普及率は30.9%となり、省エネ・創エネにより従来外部から得ていたエネルギーをどれだけ減らすことができたかを表す地産地消実現率は32.3%で、大きな成果が見られたとのことであった。

現在、第2弾として、今年度から地域特性の違う新たな2市を展開エコタウンとして同様の取り組みを展開されている。また、民間事業者との協働により、民間の知恵と技術を活かしてエコタウン化を図るミニエコタウンの取組も進められており、エコタウンを県内全域に拡大していくことを目指されているとのことであった。

【主な質疑】

- ・ 事業開始にあたっての住民意識について
- ・ 県の各家庭に対する補助制度について
- ・ 電力自由化における住民意識について
- ・ 商店街エコタウン基金について
- ・ 商店街からの評価について
- ・ 地元事業者との協議について など

商店街のエコ化シンボル太陽光発電施設（全天候屋根）を視察



③ 管外調査

(平成28年1月18日(月)～1月19日(火))

1 有限会社鳥栖環境開発総合センター(佐賀県鳥栖市)

◆ 水素利用社会に向けた実証実験の取組状況について

佐賀県では、①エネルギーセキュリティの向上、石油に頼らない社会を作れる可能性があること、②温室効果ガス排出量の削減ができる可能性があること、③将来的に新しい産業になる可能性があること、この3点から水素燃料電池化に関する取組を実施されている。

平成21年度に国の「水素利用社会システム構築実証事業」の採択を受け、平成23年3月、有限会社鳥栖環境開発総合センター内に実証用の水素ステーションを整備された。ここでは、水素ステーションの主要な部分をコンテナ内にパッケージしたものを国内で初めて導入し、パッケージ化することによる経済性や安全性等を検証された。この結果、数千万円単位でのコスト削減が可能となり、現在、国において進められている商用水素ステーションの整備費削減に貢献できたとのことであった。

また、同センター内に木質バイオマスをガス化する設備があったことから、木質バイオマスを高温の水蒸気で分解したガスから水素を取り出して水素ステーションに供給し、燃料電池自動車(F C V)を走らせる実証をされた。この取組は、おそらく世界初のシステムとのことで、水素と縁のなかった中小企業が、高圧ガス保安法に基づく高圧ガス設備である水素ステーションを実際に運用するのも国内で初めてであり、安全に運用できることが実証できたとのことであった。

この実証事業に取り組むことにより、国が重点的に商用ステーションを整備する四大都市圏に佐賀県が含まれたというメリットがあったとのことであった。

現在、水素社会を実現させるために、雷被害対策に取り組む、県と同センターが一般社団法人日本雷保護システム工業会の協力により実証研究をされており、平成28年度末までには実証研究を終え、ガイドラインを策定される予定とのことであった。

また、F C Vの普及に向けて、商用水素ステーションの整備が進められているが、県では、国の補助事業に2.5億円(上限)上乗せして補助されるとのことである。昨年12月には、県内において早期にF C Vの市場を創出することで、県内企業の水素・燃料電池関連分野への進出を後押しする目的で、公用車としてF C Vを2台率先導入され、今後、試乗会等を実施し、普及啓発に取り組まれるとのことであった。

【主な質疑】

- ・水素電力貯蔵期間について
- ・水素精製施設の小規模化傾向の状況について
- ・水素ステーションへの投資の改修について
- ・オフサイト型によるステーションコスト軽減割合について
- ・実証実験による成果の権利者について など



水素利用社会に向けた実証実験の取組状況について説明聴取



水素ステーションと燃料電池自動車を視察

2 佐賀県議会（佐賀県佐賀市）

◆ 海洋再生可能エネルギー実用化に向けた取組について

海風や潮の流れから電気を作る海洋エネルギーは、今後普及が期待されている再生可能エネルギーのひとつである。

佐賀県では、平成26年7月に唐津市加部島沖が国の海洋再生可能エネルギー実証フィールドに選定されたことから、平成27年7月から実証フィールドの運営管理体制を整備することにより、実証フィールドの利活用促進、海洋再生可能エネルギー産業の創出、地域活性化を目指す「海エネ産業推進事業」を地方創生事業として実施されている。県としてはここで経済効果を出さないとやる意義がないとのことから、実証フィールドを起点に漁業や製造業、建設業、視察などによる観光産業など、全体が潤って全体で海洋産業を創出し、地域活性化につなげるという「佐賀モデル」による取組を進められている。

また、この地域には、国内唯一の海洋エネルギーの研究開発拠点の佐賀大学海洋エネルギー研究センター（I O E S）が立地しており、また、地元漁協との協力体制など他県にない特色があり、海洋エネルギーの普及を目指す環境として全国からも注目されているとのことであった。

特に、漁業者との協力体制については、「佐賀方式」と呼んでおられる。実証フィールドを誘致するにあたり、漁場としてあまり使われていない海域で自然条件が整っているかについて、県の職員ではわからないこともあり、海のプロフェッショナルの漁業者に推薦してもらおうと、平成23年から地元漁協や漁業調整委員会の場で話をされ、約3ヶ月程度で加部島沖を推薦してもらい、その後、平成24、25年度に立ち上げられた協議会には漁業者にも入ってもらったとのことである。このように、スタートの段階で漁業者に相談したこと、取組を進めるにあたって漁業者への情報提供を欠かさないようにし続けたというのが大きな特徴であるとのことであった。また、地元漁業者の代表の方に協議会の会長になってもらい、座長としてまとめ上げられ、これが全国的に佐賀県だけであったということで、国からも「佐賀方式」と呼ばれるようになったとのことである。

洋上風力発電に取り組む事業者の助けになればと、風況センサー、波浪センサー、潮流センサーを備えた観測ブイを整備するなどのサポート体制も整えられている。さらに、県外からの事業者は、地元との調整が一番難しくなることからワンストップサポートのためのNPO法人を作られた。

昨年12月には、ジェイ・スクラム（J・SCRUM）を設立されており、産業界、学術機関、行政機関、経済団体、金融機関が英知を結集し、地域活性化を目指して取り込まれるとのことであった。



海洋再生可能エネルギー実用化に向けた取組について説明聴取

【主な質疑】

- ・観測ブイの製造地について
- ・Jスクラムへの県外企業の参加数について
- ・漁業者との調整段階での問題点について
- ・外部企業参入時の地元貢献へのインセンティブの付与について
- ・地方創生交付金の使途及び期待する成果について
- ・産業育成からの計画進捗状況について
- ・タクシー運行事業者決定方法について
- ・広報・PR活動のメリットについて など

3 松浦鉄道株式会社（長崎県佐世保市）

◆ 経営改善の取組について

第三セクターの松浦鉄道は、走行距離が93.8km、駅が57駅あり、地域の生活列車として運行していくことを主たる事業として鉄道事業を運営されている。

収支面では、平成25、26年度黒字を計上し、今年度も黒字計上の予定であるとのことである。その大きな要因は経費の削減であり、9,000万円程度あった一般経費を7,000万円を切るところまで徹底的に節減を図られた。

これまで燃料購入が、1社との随意契約であったものを指名競争入札に変更されたことで、経費が年間500～600万円程度節減が図れ、一般経費についても、保険料や旅費等の節減により2,400～2,500万円削減することができたとのことであった。

ただし、鉄道の最大の使命である安全運転は、人が直接関わることであり人件費は減らさずに取り組まれたとのことである。

乗降客数については、平成8年のピーク時には440万人であったが、その後毎年減り続け、平成21年度には290万人と150万人減となり、もう一度乗客を増やす「300万人運動」を展開され、減少傾向が止まり横ばいではあるが、今年度も290万を上回る予定であるとのことである。

観光事業で観光客が増える地域ではないため、一般乗客をいかに増やしていくかに力を注がれており、松浦鉄道を知ってもらう、来てもらう、見てもらう、乗ってもらうという4段階の施策を講じられている。イベント列車をいくら走らせても鉄道の乗降客数や収入増加にはすぐにはつながらないが、地域の人にいかに乗ってもらうかが、鉄道会社が生活列車を運営する上では重要であり、松浦鉄道を知ってもらうための手段として実施しており、最終目的ではないとのことであった。あくまでも生活列車として地域の人の乗降客を増やすことが鉄道の存続には大事であり、また、地域の人に支えられる鉄道として、観光客を呼び込むよりも地域の人が必要とする鉄道を経営していくことが鉄道の存続には必要であるとのことであった。

「お金がかからない。マイナスにならないければなんでもやる」ことを展開し、輸送人員が295万人になれば、黒字が続く自信があるとのことで、今後も300万人運動を続けられるとのことである。

また、社員が一番の力であり、十分働きやすい環境をつくりながら事業を展開していくことが大事であると考えておられるとのことであった。

【主な質疑】

- ・燃料の一般競争入札に係る市外業者の参加状況について
- ・人口減少社会の中での乗客数減の考え方について
- ・運賃問題に係る住民意見聴取について
- ・他地域の鉄道会社との提携への考えについて
- ・経費削減への取組状況について
- ・広報・PR活動のメリットについて など



経営改善の取組について説明聴取

4 長崎県議会〔於：長崎県大波止ビル〕(長崎県長崎市)

◆長崎港の日本海側拠点港の取組について

長崎港は、平成23年11月に国際定期旅客と外航クルーズ(定点クルーズ)の2つの機能で日本海側拠点港の選定を受けた。国際定期客船については、佐世保港と連名で指定を受けているが、長崎～上海航路が平成23年に試験運行し、平成24年から本格的に始動

したものの、尖閣諸島問題により旅客が減少したため、それ以降営業休止状態になっており、今後も厳しい状態が続くとのことであった。

また、外航クルーズ(定点クルーズ)では、長崎のポテンシャルを活かした東アジアクルーズの商品開発と積極的な誘致により定点クルーズの拠点化を目指されており、近年、観光産業への経済波及効果が期待できる大型クルーズ船の寄港が増加し、平成27年の外国籍大型クルーズ船の寄港は131回となり、今年は約190回の寄港が予定されており、わが国有数の国際観光船の寄港地となっている。

長崎港では、クルーズ客船専用岸壁として平成21年度に水深マイナス12mの岸壁を延長し、日本初の10万総トン級対応岸壁として供用を開始し、平成22年度には、インターナショナルゲートウェイ機能を強化するため、松が枝国際ターミナルを整備。1階建てのこの建物は、背後にあるグラバー園等からの海の視野を阻害しないよう、長崎市で定められた景観計画に沿ったものになっている。

出島岸壁には、ドルフィン(係船のための杭式の係船柱のようなもの)をつくり、7万トンの船が着船できるよう整備(従来は2万トンまで)され、さらに、乗客が増えたこともあり、C I Q(入管、税関、検疫)を強化するため、平成24年度には松が枝国際ターミナル第2ビルが完成した。

また、入港船舶の増加により2隻同時入港が発生するケースがあり、ツアーバスの駐車場不足や施設分散のため満足なサービスが提供できないことや10万総トン級以上の船の入港にあたっては、気象条件によって入港規制や航路未整備のため、他の船との行き会い調整が必要であるなどの課題があり、平成26年度に港湾計画を改訂し、松が枝地区での、岸壁の新設と現在ある岸壁の延伸及び航路の拡幅が計画された。これにより、15万総トン級と7万総トン級の2隻や10万総トン級の2隻が同時入港できる計画に位置付けられたとのことで、今後、交流人口のさらなる増大と観光消費の拡大を目指し、港湾整備を進めていきたいとのことであった。

【主な質疑】

- ・ 入国審査に要する時間について



長崎港の日本海側拠点港の取組について
説明聴取



スカイシーゴールデンエラ号入港中の
長崎港を視察

Ⅱ

委員会活動の まとめ

5月臨時会の委員会（平成28年5月18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。

本田 太郎 委員

本田でございます。よろしくお願ひします。委員会におかれましては、荒巻委員長、兎本第一副委員長、村井第二副委員長様におかれまして司会進行、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す。そして、理事者の皆様、委員の皆様、非常に充実した議論をこの1年間させていただきまして、1期目1年目の私としまして大変勉強させていただき、また、これからの府政のあり方について学ぶことができました。大変有意義な議論をさせていただいたと感謝を申し上げる次第であります。ありがとうございました。

私なりに思ったことが数点ございますので、少し申し上げさせていただきますと、まず福知山におかれまして昨年以前2年間水害があったわけでございますけれども、ことしは幸いにしてそういったことはございませんでした。しかし、災害の小さいものは至るところでぽつぽつとございまして、私の選挙区でも今現在178号、蒲入の先の道路が陥没しており、いまだ全面通行どめということで不自由な生活を皆さん強いられております。また、宮津市外垣の犀川というところで山崩れが起こりまして、そちらも川が土砂で埋まりまして水が氾濫し、今なお川が仮設の形で横に流されて、とりあ



えずは平静を保っておりますけれども、いずれそれも復元しなければならない、そういった小さな災害もございまして、こういったことを建設交通部におかれましては、鋭意御尽力いただいているところではございますけれども、一刻も早い復旧をしていただけてますよう重ねてお願ひを申し上げる次第でございます。よろしくお願ひ申し上げます。

また、環境部の関係につきましては、再生可能エネルギーの議論が京都府にこの1年間多数ございました。例えば、視察でも行かせていただきました京丹後市の再生可能エネルギーのエコエネルギーセンターや、また東京都への視察におきましては下水熱利用事業を視察させていただきました。私どもの選挙区はもちろんのこと、この京都府全般におきまして、やはり再生可能エネルギーの促進をますます勉強し、進めていく必要があるなというふう感じております。私も微力ながら尽力してまいりますので、こちらのほうもますます進めていただきまして、京都府が日本の中でも率先して環境負荷の少ない町としてやっていけますよう、なお御尽力をお願ひ申し上げまして私の所感とさせていただきます。

1年間どうもありがとうございました。

磯野 勝 委員

1年間、まずは荒巻委員長、そして兎本副委員長、それから村井第二副委員長、委員会を円滑に進めていただいております。また、建設交通部、環境部の理事者の皆さんを初め、多くの職員さんにいろいろとこの1年間勉強させていただきましたこと、心から感謝を申し上げたいと思います。

この環境・建設交通常任委員会で、平成27年度の一番大きな事業の一つとして、やはり京都縦貫自動車道の完成が非常に大きいものと思っております。これは、特に北部だけにかかわらず、南部あるいは京都市内への交通の結節点として、私が住む乙訓地域にも大きな効果がありました。もちろん、観光の活性化や特にインバウンドの観光については非常に大きな成果があったと思います。また、成果として、道の駅についても入込客数が最大3割も増加したところもあったという報告も受けておりまして、それに伴って一般道や国道についても渋滞の緩和が図られたということで非常に高い評価をすると同時に、その進捗や成果などについてこの委員会で審議できたことは、私にとっては非常に有意義であって、また勉強になったと思っております。今後はさらにこのインターチェンジを基点に、京都全域をいかに活性化していくか、ハード面に加えまして活性化ビジョンの確立や各種事業の展開などソフト面の拡充が大きな鍵となると思っておりますので、引き続きよろしくお願ひしたいと思ひます。



それともう1つ、建設交通部の管轄ですが、府営住宅向日台団地につきましても機会あるごとに私も進捗についてお伺いをさせていただきました。御案内のとおり、向日台団地は耐震診断の結果、京都府内においても早急に建てかえをしなければならない団地の5つの中に指定されておひまして、その中でも一番古い団地となつて、もう半世紀近く経過しております。この団地につきましては、低所得者に対する住宅供給だけでなく、阪神・淡路大震災、東日本大震災のときもそうだったんですけれども、被災者の避難住宅としての役割も担つてこられたので、そういう意味も含めまして一刻も早い建て直し、建てかえが必要だと私は思っております。当然、平成27年度におきましては、建てかえの検討を着手するということになっておひまして、私も一般質問の中でお伺いをしましたけれども、今、仮住まいの確保とか移転計画などの調査に着手をいただひているということでござひますが、いまだに先が見えていない状況でござひますので、一刻も早い解決を望んでおひするところではござひます。

また、入居の募集も停止されておひますので、その入居率低下に伴う自治会の組織の弱体化がさらに加速しておひますので、住民の皆様にも不安感が募つておひます。一刻も早い御対応をお願ひしたいと思ひます。

それともう1つ、桂川右岸流域の下水道の雨水対策事業、通称いろは呑龍トンネルの北幹線におきましては、向日市域の約5キロ区間は既に完成しておひまして、平成に入つて最大800戸の浸水被害があつたのが、平成25年度の大雨の際は約100戸の被害にとど

まりまして、向日市域にとっては非常に効果のある公共事業だと高く評価するものであります。

今年度は、ここから南伸する南幹線工事が着工されました。ほぼ浸水被害が解消されると大きな期待をされております。しかしながら、近年の大雨の事象を鑑みますと、いつ発生するかわからない災害に備えまして、おくれることなく工事を進めていただきたいと思っております。

最後に、府道西京高槻線、通称物集女街道寺戸事務所前の道路拡幅整備計画でございます。これも幾度となくその進捗についてお伺いしておりましたが、ここは緊急輸送道路に指定されております。向日市でもメインの縦貫する重要な路線となっております。現況は車道幅員が5メートル前後ですけれども、実際は電柱あるいは防護柵などを除きますと有効幅員は4.4メートルで離合するのにも非常に困難な通りであります。ここはメインストリートということにもかかわらず、本当に通行に支障を来している狭隘な道路でございます。向日市は土地価格が非常に高うございますので、土地収用の費用もかかります。立ち退きも困難と予想されておりましたが、向日市役所の担当職員はもとより地権者の御理解もありまして、予想以上に収用事業は進んでおります。あとはその予算確保に向けて建設交通部の理事者の皆様には多大な御労苦をおかけいたしますが、何とぞよろしく願いをいたしまして、私のこの1年間の感想とさせていただきます。

1年間、本当にありがとうございました。

谷川 しゅんき 委員

お願いします。昨年度の統一地方選挙で府議会議員に選出していただいてから初めて参加した委員会でした。1年間、荒巻委員長、兎本副委員長、村井副委員長、東川建設交通部長、山口環境部長、その他理事の皆様様の御指導をいただきながら活動できましたこと、本当にお礼申し上げます。

まず、私の所感なのですが、私は京都市西京区選出の議員であるもので、委員会管内視察、管外視察などを通じて、京都府に有益なるものをどう地元にかかせるかを考えながら参加させていただいた1年でした。特に、7月に管内調査で行かせていただいた全線開通の京都縦貫自動車道、南北の背骨となるこの道路で、京都市への入り口が沓掛と大原野という西京区の2つのインターチェンジであるという事実があります。昨年6月の本会議で山田知事がある質問に対して、今後西京区が京都の中核になる旨の答弁がございましたが、そうあるためにハード面でどうあるべきかもずっと考えさせられてきた委員会でした。

そうした中で、私のほうから1つ提言をさせていただければと思っています。京都市の西の玄関である沓掛や大原野のインターチェンジの利便性は、京都府、京都市の結びつき、そして観光などの拠点をつくるという意味からも大きいのではないかと考えてい



ます。管内視察以後、全線開通した京都縦貫道をインターハイなどの視察で何度も使わせていただき、南北からの交通の経緯も見てきました。私のもとには、おかげさまで北部との距離が近くなり、市内の病院まで通う方々の負担が緩和されてすごくありがたいという声をかなりいただいております。そういう中で、京都縦貫道のインターのある西京区、つまりは京都市の西部を活性させながら京都市を発展させる方法はないかということ私を私は考え続けました。財源などの問題から、地下鉄を今さら延伸するというのは夢物語に近いというのもお聞きしております。そうなってくると、西京区の住民、特に洛西ニュータウンや桂坂ニュータウンに住まわれている方々の意見なども拾い上げた結果として、幹になる地下鉄にかわる新交通システム、そして枝となるコミュニティバスの充実にたどり着いたというのが実情です。

9月に行われた駅活性化の取り組みについての委員会で、参考人として来られていた中川教授に阪急桂駅近辺の活性化の可能性をお聞きしたのもその一環であり、そして7月に管内調査で北近畿タンゴ鉄道とWILLER TRAINS株式会社との上下分離方式、また11月の管外調査などでの岐阜のバス高速輸送システム、コミュニティバスのつながり、経営方法なども全てハード、ソフト両面での交通システムの構築によって、西京区が京都の中核になるにはどんな方法があるかを探るという視点から私は見させていただきました。そして、それには阪急洛西口駅及びJR桂川駅が大変重要な地域であると考えられ、近隣の向日市、長岡京市、それから亀岡市も含めた自治体をまたいで考えていく課題であるというふうに思うに至っております。

私自身、これらの調査を補足する意味もあって、昨年12月には神奈川県湘南モノレール、東京都武蔵野のコミュニティバス、それからことし1月には千葉都市モノレールと単独で管外視察を行わせていただき、新交通システムのありようについて経費や利便性などに関して住民の方々や行政、関連企業の方々と、今ディスカッションを進め始めたところでもあります。

最初に述べたそういう点から考えて、京都縦貫道の開通で交通システムをいろいろ変えるチャンスが来ていると思いますので、そこのところを見直していただくことができる方法はないのかということ一つ提言させていただきたいと思っています。

それから、あともう1つ、ちょっと短くやりますけれども、同じく京都縦貫道の関係なんですけれども、京都舞鶴港を利用するクルーズ船客に私はもともと注目していました。なぜかと申しますと、国際コンテナ港に関しては、1972年、ニューヨークに続いて世界2位のコンテナ量を誇った神戸港が2013年には50位以下に転落するなど、日本の港は軒並みにコンテナ量では苦戦しています。その中で、あくまで私見なのですが、アジアにおいては国際海上コンテナで阪神・淡路大震災以降、神戸にかわって台頭してきているシンガポールや中国の各港などに規模や戦略からも日本の港は追いつかないと思っております。それだけに、京都舞鶴港には長崎と同じくクルーズ船などの観光客の玄関としての役割を期待されるのではないかと私は思っております。

京都市はある調査では世界で訪れたい観光地のナンバーワンに選ばれております。京都舞鶴港に入った海外からの観光客にとっては、京都縦貫道を使って1時間で到着する西京区からの海のない京都が舞鶴と同じ町と認識されてしまうはずで、つまり、海外の観光客には舞鶴から入った場合には京都に海があるという認識もしてもらえると私

は思っております。それをうまく利用すれば、京都府舞鶴市を初めとした京都縦貫道のもとにある近隣の自治体、そして京都市の全てにプラスになるはずと思っております。

本年度は私の住む西京区の40周年にも当たっております。まちづくりや自治により一層、町として、区としても注目しているところです。その西京区が京都の中核となるべく、また交通の要衝の一つとして活躍し、府全体がさらなる発展へ向かうことにこの建設交通部、そして環境部の委員会のほうが御尽力、御協力くださいますことを切にお願いして、終わらせたいと思っております。

あと、河川整備や、環境部に関しては、再生可能エネルギーの課題など、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。

堤 淳太 委員

私も同じく昨年の4月に当選させていただきまして、1期目の最初の委員会を環境・建設交通常任委員会に配属され勉強させていただきました。この間、荒巻委員長、兎本、村井両副委員長におきましては、円滑な議事運営に努めていただきまして本当にありがとうございます。また、理事者の皆様におかれましては、経験や知識のない私からの質問に対しても懇切丁寧に答えていただきまして、本当にありがたく思っております。



今回、一番大きな課題としては、皆さんからも出てきましたけれども、縦貫道の完成にあると思っております。この縦貫道が完成いたしまして、私は乙訓地域に住んでおりますけれども、本当に京都府の北部との距離が近くなったなというのを実感として受けております。これまで舞鶴に行くまでに3時間ぐらい余裕を見ておかなければならなかったのが、ちょっと急ぎ足で行ったら1時間半あるいは2時間弱でたどり着くことができる。ちょっと半日の観光でも、舞鶴まで行こうか、京丹後まで行こうかというような気分になって、本当に北部のことが身近になってまいりました。

一方で、視察でも見させていただきましたが、市内都市部と北部であったり南部であったりといった地域の課題というのがまだまだ足りていないというのが現状なんだなということを勉強させていただきました。これまでインフラの整備というのは、私個人は、今、平成30年近くになって生活の利便性の向上を行うためのインフラ整備が主ではないかと受けとっていたのですが、色んなところを見て回らせていただいた結果、まだまだ生活に必須なインフラ整備が足りていないのが京都府においても存在しているのが現状なんだなということを勉強させていただきました。

政治の目的として、今を良くすることと将来に繋げていくことの2つがあると思えます。まさしく、建設交通部のほうは今を良くしていく、環境部は将来に繋げていくということで、政治の中核を担っていくことではないかなと思っております。また、政治の大切なところは、個人ではどうしようも対策の取りようがないことに対して対処を行っていくという観点では、防災に対しての取り組みを充実させていかなければならない部

分が多々あるのだなと私は感じております。先だって熊本大地震が発生いたしました。阿蘇を中心とした災害でしたので熊本市内は比較的軽微だったのですが、それもある意味、都市部では耐震化が進んでいたために被害が軽微であり、山間部では耐震化が進んでいなかったために軒並み家屋の倒壊が見られているという側面もあるのではないかなと思っております。その観点からすると、耐震化をますます促進していただきたいということとともに、なぜ山間部で耐震化が進まないのかというその大元の原因を捉えていくと、過疎・高齢化が進んでいって、代替わりをして家を継いでいく人がいないから改築の手を入れて耐震化をする意味がないというところで耐震化が進んでいないのではないかと考えられます。そうすると、こういった耐震化という問題だけを考えていっても、単に率の向上だけではなく、その地域をどうやって活性化させていくのか、どうやって世代交代を進めていくのかという別の問題にも行き渡ってまいります。もちろん、理事者の皆様におかれましては、スペシャリストの側面があり、各々の事業を推し進めていく観点からすると、それは所管ではないという考え方もありますけれども、それだけで終わらせてしまったら地域づくりというのはそこでストップしてしまいます。私からのお願いですけれども、是非とも他の部署とも連絡を取り合いながら、そのまちに住む人、そしてその次の世代にそれを繋げていくためには何を施策としてやっていったらいいのかということをより充実させて取り組みを進めていただきたいと思います。

最後に、地元課題にはなりますけれども、先ほど磯野委員からもありましたが、いろは呑龍トンネル南幹線の早期完成に向けて、また大山崎町のJR山崎駅のバリアフリー化、あるいは宝寺踏切の問題の解決。また踏切の問題でいきますと阪急の長岡天神駅、こちらボトルネックの踏切、開かずの踏切と言われておりますけれども、そちらの早期解決に向けてのより一層の行政としての取り組みを進めていただきますようによろしくお願いいたします。

また、環境部におかれましては、現状から次の世代に繋げるという観点から今、水素ステーションの取り組みが進んでいると思います。車社会から脱車社会とも言われていますけれども、ガソリン、化石燃料を使わないような次世代にやさしい環境づくりを京都府としてより一層取り組みを進めていただきますようによろしくお願い申し上げます。私からの発言を閉じさせていただきます。

ありがとうございます。

井上 重典 委員

この1年間、荒巻委員長、兎本副委員長、村井副委員長さんには大変お世話になりありがとうございました。また、理事者の皆さん方には丁寧に説明をしていただきまして本当にありがとうございました。この1年間、管内調査、管外調査で視察をし、また所管事項の調査として、これからの琵琶湖のあり方や駅活性化の取り組みなど京都大学の先生を迎えて教えていただき、勉強をさせていただいたことは、これからの議員活動にとって非常に有意義な委員会であったと大変ありがたく感じております。

先ほどもお話が出ましたが、私は2年続いての大災害に見舞われた福知山選出ということで述べさせていただきます。この地域の皆さん方は特に豪雨が降ると非常に

神経を使われます。この間降った雨でも牧川は警戒水位があがり消防団が待機したように、水位がすぐ上がってしまいます。これは前から申しておりますように、山の整備が大切であり、全てが整備が原因とは申しませんが、上流部で雨水を止めていく方法を導入しないと駄目だと思います。私たちの子どものころと比較すると、河川の河床が浅く



なっており、雨水は山から、即河川に水が流れ込み氾濫に繋がることになります。いっどこで起こるかわからない豪雨災害に福知山市民は、雨が降るたびに心配をしながら生活を送っております。現在は、行政の力を借りて、こういった災害時には最少減に被害をくいとめるように方策を打っていただいております。大江地域では輪中堤等が今進捗し、牧のほうでは宅地嵩上げが進んでおるところでございます。しかし、由良川の氾濫を想定しておりましたら、翌年は内水による大災害が、弘法川、法川流域である市街地の皆さんが大変な被害を受けられ、由良

川の氾濫に加え内水の氾濫という2年連続で二重の苦しみを市民は受けたわけでございます。そういった中で画期的であったのは、国と府と地元の市との三者協議によりまして取り組んでいただきました、弘法川、法川の河川整備事業は、市の職員に聞かしても本当にびっくりするほどの予算をつけていただいたと、職員にこの間出逢いましたが申しておりました。それはやはり三者の協議の中で大災害に対してのスムーズな処置であったと私は思っておりますし、そういった展開は被災された人たちの救いであると思っております。しかしながら、それで災害がなくなるかといったらそうでもない、前に申しあげました周辺部の整備と、雨水を上流部からためていくという方法も導入しなければならないと思います。そういったことに対しましても、今後ともご尽力賜りますようお願いを申しあげる次第です。

また昨年の7月、沓掛から大宮までの京都縦貫道の全線開通は、京都北部にとりましては、福知山以北の面積は府全体の約45%を占め人口は約30万人、8分の1ぐらいの人口がそこで暮らし、地域を支え守っておるのが現実であります。

この間、新聞報道でも、2010年から2014年までの5年間の経済効果というものを発表しておりました。企業立地に伴う経済波及効果が710億円に上るという試算を発表しております。その内容は、投資額が469億円、資材調達といったものが600億円、雇用所得が増により消費も活発化し、110億円、これにより710億円、このように5年間での効果を発表しております。これから考えますと、福知山市にとりましては長田野企業を抱えており、その法人税は福知山市には大変にありがたいし、それで福知山市は成り立っているとと言っても過言ではありません、工業団地は大阪から長田野へ来る高速道とインターチェンジがあり、どの企業もありがたいと40社の皆様が言われております。ところが、京都縦貫道が外れているため、今度は京都から来る企業は非常に打撃を被るということになります。

私は常々この委員会で申し上げているのは、どうしても、国道9号の整備が福知山市

の生命線になってまいりますので国道9号の整備を急いでいただきたい。今後はこの常任委員会にいるかはわかりませんので確認をいたしたく思いますのは、2箇所は追越し車線を作りますと現段階では聞いております。それが、終われば、次は国道9号岩崎交差点から三俣間での追越し車線を行う計画と聞いております。その計画のスピードを早めていただくようお願いを申し上げます。何しろ、この縦に長い福知山以北の面積から考えますと、道路や鉄道の利便性が、住んでいる人の生活条件にかかわってまいります。高齢化や過疎化に悩む京都北部に若者が定住できる条件は、仕事があり、便利で魅力ある地域だと思っておりますので、今後ともよろしくようお願いを申し上げまして、この1年間大変にお世話になりました。

迫 祐仁 委員

この1年間、環境・建設交通常任委員会に所属をさせていただきました。荒巻委員長、兎本第一副委員長、村井第二副委員長、そしてまた理事者の皆さん方には大変お世話になりました。

この1年間のことでいろいろと考えてまとめてみました。特に、環境部の関係からいきますと、今世紀中に温室効果ガスの排出を実質ゼロにしていくんだという地球温暖化対策の新しい国際的な枠組みであるパリ協定、177カ国の地域で署名されて発効に向けて大きな一歩が踏み出されてきたということです。そういう中で一番排出の大きい産業の分野も含めて、日本にも排出ゼロということでの社会を目指していくという課題が与えられてきたんだなというふうに思っております。



その中で、前も言いましたけれども、南丹市園部町大河内の地域の農家の方を中心に普及を進めてきました太陽光発電が、集落は全戸で55戸あるんですけども、ここの電力使用量を上回る送発電量を達成したと。22万キロワットだったと思うんですけども、そういう中で取り組んでこられた代表の方が、政治が原発ゼロとか脱炭素の社会を真摯に決意をしていけば、早晚、再生可能エネルギー100%の日本とか地域再生の日本も不可能ではないなというふうに話をされていまして、このことはすごいなと思って聞いておりました。

京都府が昨年、京都府の再生可能エネルギー導入等の促進に関する条例というのを制定して、これから再生可能エネルギーの導入で温室効果ガスの排出を抑制していくんだと、安心・安全なエネルギーで安定的な確保を目指すんだということで、それで地域社会とか地域経済の活性化、発展化ということをおっしゃっていますので、ここのところの取り組みも参考にして府下にも広げていかれたらというふうに、これは要望しておきます。

それと、京都府のレッドデータブックの絶滅寸前種、また国際自然保護連合でレッドデータブックの絶滅危惧 I A に指定をされているアユモドキの生息する場所の保全のことについて、委員会で参考人として来られた京都学園大学の森本教授がこれからの環

境施策のあり方ということについてお話しされて、ちょうどフィールドをミュージアムとして自然の仕組みをよく理解して、河川の氾濫とか洪水とか浸水があるのは当たり前として、スーパー堤防とかコンクリートなどでハードに囲うのではなくて、水がについてもいいという「ヤナギに風型」というお話をされましたけれども、その対応も必要だということでお話をされて、私にとっては結構参考になったことだと思っております、こういうことも含めて治水問題も取り組んでいくことが必要ではないかなと思えました。

それと建設の関係でいきますと、建設労働者の賃金引き上げということで言っております、4年連続して建設労務単価が上がったということが発表されております、現場の労働者の賃金が本当に設計労務単価どおり上がっていないのが実態だというのが僕らが調査したときの中身で話をしていました。鉄筋工の方が20年の方で日給2万400円に対して1万3,000円で63.7%だったと、型枠の方も40年働いて2万900円に対して1万6,000円で76.5%の状態だということで、京都府もこの是正に向けては長期にわたって賃金台帳などを照らし合わせて調査をされているということですし、建設関係の9団体にも要請されて周知徹底を図るということで大変努力をされていますけれども、現場の労働者の方とお話をしたときに乖離があったということなので、やっぱり私としては他都市でも行われている公契約条例とかを制定して、労働者の賃金とか労働条件、また工事の質の向上などを確保することが必要ではないかと思っておりますので、このことは指摘しておきたいと思っております。

それから、先ほどお話がありましたけど、熊本大地震からちょうど1カ月がたっています。いまだに余震が続いているということで住民の方が不安の中で生活を送られていらっしゃると思います。京都府の建築物耐震改修促進計画、あと京都府内の防災拠点となる公共施設の耐震化率が88.5%で早期の対応が求められるなというふうに思っています。いろんな病院の関係とか官公庁を見ていたら、耐震化が大変低いところもあったと思いますので、これは早急にしていく必要があるだろうなと思っております。

さらに、府内の耐震性を満たす住宅の問題でいきますと、平成27年度までに83%でした。特に民間の借家、私も借家に住んでいますので、そこでの基準を満たしていない住宅というのが平成25年度の調査で42万戸のうち4万戸あるということでした。これは家主さんの負担とか店子の負担とか、そういう点での負担の問題を含めて対策が必要になってくるなと思っております。

あと、これまで日本共産党が一貫して求めてきました耐震シェルター設置の補助制度をつくられました。この制度を推進していくということで、市町村にも同じような制度が求められてくるだろうと思っておりますし、市町村にも制度の早期の制定を促していくということで府が率先して取り組みを進めていってほしいと思っております。

それと住宅改修助成制度なんですけど、耐震化を目的として取り組みが進んできています。住宅改修助成制度について昨年12月の議会で知事が、まさに政策目的を明確にすれば私どもはやりますということで答弁をされていらっしゃいました。地域内の事業所を使って地域内循環型経済で経済効果ははっきりしている住宅改修助成制度というのは、京都府が率先して行っていけば、府内の市町村の地域経済の活性化のためにもなるということで実証されるというのは他府県の事例を見たら明らかだと思いますので、京

都府が率先をして実施されていくことを強く望みたいと思っています。

それと被災者生活再建支援制度ですけれども、災害で被災した住宅再建へ独自の支援をする支援法の制度ですけれども、これは家屋の全壊が同じ市町村で10戸以上とか、都道府県で100戸以上に達しないと適用されないという国の基準があります。今、このような異常気象が進んできていますし、京都府でも2年連続して福知山とかいろんなところで災害が起こっていますし、そういう点でいきますと全国でもこういう災害が発生をしています。災害に見合った支援の制度がやっぱり今求められてきているんじゃないかなと思っています。

京都市は小規模災害でも支援制度を適用していく制度を発足させたということですので、これは他の市町村も同じようにやってほしいと思うんですけれども、財政規模が京都市並みという同じ状況ではないので、京都府として京都市の制度を府内でスタートさせていくべきだということを要望しておきます。

あと、先ほどお話ありました縦貫道の問題です。この間ずっと言っているんですけれども、ゴールデンウィーク期間の4月29日から5月8日の10日間の1日平均の交通量が出されておりまして、丹波インターチェンジから宮津天橋立インターチェンジの間で1万1,657台ということでした。去年の7月18日の縦貫道の全面開通から、騒音被害で住民の皆さんから対策をとということで京丹波町議会に陳情書が出されて趣旨採択をされた。ちょうど私はけさ現地に行ってきました、朝7時から9時の間、現場で計測をしていたんですけれども、車両が860台走ってありました。バスが6台ほど連なって走るとやっぱりすごい音がしまして、聞いていても大変だなと思いました。計測をすると基準値に達してないんですね。65デシベルでしたかね、そこに達していない。61デシベルのところでした。実際、ここに住んではる方に聞きましたら、これまでは自然の中で本当に静かなところだったということで、わざわざ移り住んできた。これまでクーラーなしで生活ができていたということで、窓をあけなくてもよかった。ところが、やっぱり今度は窓を閉めんとあかんという状況になってきているとか健康被害も出てきている。それと仕事にも差し支えが出てきているんだというふうにお話をされていました。騒音測定をして基準値を超えるときもあるんだけれども、平均で基準値以下という状況です。基準値もこれまでの生活では体験したことがない騒音であるわけなんです。だから、住民の皆さんが今苦しんでいるということなので、それを取り除くための手だてを打つことが京都府にもこれから求められるんじゃないかなと思います。だから、そういう点でしっかりと手を打ってほしいということを要望しておきます。

本当にこの1年間大変お世話になりました。ありがとうございました。

松岡 保 委員

この1年間、荒巻委員長、また兎本、村井両副委員長さん、大変御尽力をいただきましてありがとうございました。また、委員の皆さんや理事者の皆さん、そして事務局の皆さんにも大変お世話になりました。

特にタイムリーな課題を的確に捉えていただいて、参考人招致で大学の先生等招致をいただきまして、掘り下げた観点からいろんなことを勉強させていただいて、問題点、そしてその対応策、本当に視野が広がって、またこれからの議会活動に生かしていける

ということで大変感謝をしております。

また、特に管外調査においては、私も関西文化学術研究都市の中に住んでいるわけなんですが、柏の葉国際キャンパスタウン構想の勉強をさせていただいて、それぞれの地域において、それぞれ特徴を持って開発をされていて、その地域に即したまちづくりは大変参考になりました。学研のほうもほぼ熟成をしておりますので、これからいかにその中で安全に楽しく人生を送れる、そういうことが住んでよかった町だということで、これから参考にさせていただきたいと思えます。



そして、現在の大きな課題として、やっぱり熊本大地震。私も熊本県の県議会議員と熊本市の市議会議員と懇意にしている方々がおられて、すぐに電話をさせていただきました。幸い家はどうもなかったけど、家の中は大変なことになっていると、そして議員の役割も務めているので、寝る時間もなかなかないというようなこともおっしゃっていました。想定外の地震が続いてきた。今まで災害に備えている中で、橋であったり、また建物であったり、今まで1回の地震では耐えられたような耐震基準が本当に役に立たなくなるのではないかとというぐらいの

大きな大きな見直し、これから建築業界、また土木の業界等でも新たな指標なり、新たな考え方が取り入れられると思えますので、この辺、進捗状況とあわせて府のほうも十分情報なり広報等を取り入れていただけたらありがたいと思えます。

そして、豪雨による水害、これも本当に100年に1回というような基準が今は次から次へ破られているということで、その備えについてもハード面もあわせソフト面の大切さ、命がやっぱり一番大切なものでございますので、この辺も十分に対処をしていただきたいと思えます。

府の課題であった高速道路網の南北がつながったということでいよいよ背骨ができました。また、この縦貫道と名神がつながるという大きな時期を迎えました。この時期を京都府内全体の活性化と、そして住民の皆さんの利便性に生かしていただくということが一番大切だと思います。財源等は少子高齢化によってずっと確保が難しくなっていて、集中と選択という方式で府政を進めていただいておりますが、よりの確に住民ニーズと行政の役割、この辺を十分精査していただきますことをお願いしたいと思います。

役所の耐震化、熊本においても役所がつぶれてしまって、住民の皆さんの生活に支障を来すということがあってはならないこととございますので、この辺もそれぞれの市町村で耐震化なり取り組んでおられると思えますが、先ほど申し上げました基準等も変わっておりますので、さらに精査をしていただけたらありがたいと思えます。

最後に、地元の課題であります。多くの皆さんから地元の課題なりその状況を聞かせていただきまして、幅広く京都府の現状を勉強させていただいたわけなんですが、これから環境問題とあわせて公共交通の大切さが言われております。やはり大量輸送できる、

また安全に輸送できるのは鉄道網であります。JR奈良線も着々とその整備に努めていただいているわけですが、ぜひ京都南北を鉄道網でも早くつないていただくことを、まだ山陰本線等大きな課題もありますが、ぜひよろしくお願いをしたいと思います。

学研都市においては、やはりJR片町線なり関西線の複線化また電化が必要な事業でありますので、あわせて長期的に計画を立てていただきたいと思います。

さらに、京都府の行政で今、東中央線の木津川架橋も日ごとに進んでおりまして、大変ありがたいことだと思います。関西圏と東海圏を結ぶ国道163号、相楽郡全町村を縦貫しておりまして、産業道路であり通勤・通学道路であります。まだまだ危険箇所もたくさんございます。多くのことを申し上げたいのですが、このたびは宇治木屋線の調査費も計上していただいて、地元は本当に大変喜んでおられますし、宇治木津線も国道24号が木津川堤防上を走っているということで、京都府の産業にとっても、また安全にとっても大切な道でありますので、ぜひ行政機関が孤立をするというようなことがないように、いち早く進めていただきますことを厚かましくお願いを申し上げまして、1年間の活動に際しましてお礼と、また課題と要望もさせていただきました。ありがとうございました。

前窪 義由紀 委員

この1年間、正副委員長並びに委員の皆さん、理事者の皆さん、いろいろとお世話になりました。この1年間の経験を今後に活かしてしっかりと、他の委員会に移りましても頑張りたいと思っておりますので、引き続きよろしくお願いをしたいと思います。

私からは、まず河川や砂防対策、とりわけ防災対策について指摘をしておきたいと思っております。



本府においては昨年大きな災害はなかったわけですが、昨年9月に鬼怒川の大決壊がありまして、茨城県常総市で大きな被害を受けました。この決壊した堤防は改修予定だったということだとか、決壊したときに自治体の避難指示がおくれたというようなことで、今後課題として教訓を残しました。それで、府内でも国直轄の管理河川である由良川、桂川、木津川、宇治川等、大きな河川がありまして、氾濫を繰り返したり、それから堤防が非常に脆弱だよとされている河川も多くあるわけで、その点で言えば国のほうもしっかりやらしてもらわないとあかんというふうに痛切に思っていますので、府としてもこの辺のことについてはしっかり取り組んでいただきたいなというふうに思います。

それから、本府の管理河川の問題ですが、これまで決壊したり氾濫した、例えば弥陀次郎川、園部川、本梅川、法川、弘法川、安祥寺川、山科川等々、名前を挙げたらたく

さん出てきます。これらの日常的な整備が強く求められておりますし、また維持管理について注意を払っていかねばならんということなんか指摘されてきましたので、この点はよろしくお願ひしたいと思ひます。

府の管理河川の整備率は36%程度というふうに聞いているんですけども、やっぱりもうちょっとスピードを上げていかなあかんと思ひます。そのためには、河川改良の予算なんか、後で触れます砂防予算なんか、ピーク時から3分の1程度に落ちているんじゃないかなと思ひますので、この予算の増額をやりまして計画的に進捗を図っていくというところに注力していただきたいと思ひております。

砂防の関係では、熊本・大分の大地震の山崩れとか崖崩れとかいろいろ起こりまして大きな被害を受けています。本府の土砂災害危険箇所のうち、人家が5戸以上、それから公共物、公共施設があるという箇所が約3,700あって、整備済みが約20%弱という、この点でもさらなる取り組みが求められていると思ひます。あわせて、土砂災害警戒区域等の指定の促進も住民の理解を得ながら基礎調査などをやったり、これだけじゃなくて住民への情報提供とソフト対策をあわせてやっていく必要があるかと思ひましたので、この点はよろしくお願ひしたいと思ひております。

こうしたことをやっていこうと思えば、やっぱり土木事務所と技術職員などの体制をしっかり図っていくということと、若手を育成していくという力量が問われていると思ひますので、この点にも力を入れてほしいということで要望しておきたいと思ひます。

次に、公共交通、生活交通対策ということですが、現在、鉄道では奈良線の複線化事業に取り組んでいただいております。あわせて、奈良線の事業促進中にも、山陰線の複線化をやれという声も非常に強かったように思ひておまして、こうした課題が引き続きあるかなというふうに感じております。

そこで、個別的な問題ですけども、鉄道駅のバリアフリー化の促進とか踏切の安全対策とかホームの危険対策といったことも見逃してはいかんかなと思ひますので、複線化をやっているところだけじゃなくて、全体に目配りをして安全対策を進めてほしいと思ひます。

生活交通対策の問題では、今私の住んでいる宇治でも隣の城陽や久御山でも、路線バスの民間の会社の撤退等、いろいろ問題になっているんですよ。民間会社ですから空気を運ぶわけにはいかないというような状況もありまして、頭を悩ませているという状況です。私の住んでいるところでは、自治会で一定赤字分を補填したりして路線の維持を図ったりとか、デマンドタクシーの方向に切りかえようかとか、コミュニティバスの維持等も含めていろいろ四苦八苦しているんですけども、厳しい状況が続いています。ですから、こうしたところにも府として、これは公共交通会議で府も同席をしておりますので、よく承知をしていただいていると思ひますので、引き続き市町村などと一体となって取り組んでほしいなと思ひます。

公共交通なり生活交通なりで大きな課題が山積している中での北陸新幹線の誘致とかリニア新幹線を京都に持ってこいということだとか、こういうところに力を入れて肝心なところが抜けてしまうと困るわけで、例えば北陸新幹線の舞鶴ルートの本府は求めているんですけども、そうなりますとJR山陰線等の複線化の早期実現ということについては水を差すことになるのではないかと、京都丹後鉄道なり北部のバス路線等と

の関係はどうだとか、自治体負担は相当大きくかぶさってくる問題なんかもありますし、ストロー効果なんかも心配されると。北部の振興に本当になるのかというようなことなどを含めて検討課題というのは山積しているというか、たくさんあるわけです。府民的な論議というのはほとんどやられていないし、情報提供なども京都府を含めて余りやられていないわけです。そういう中で、誘致だけに偏るということじゃなくて、やっぱり府民的議論をしていくところを京都府としてもしっかりやっていかないとだめかなというふうに痛切に感じました。

もちろん、リニア新幹線というのは、リニア新幹線の80%はかなり深い地下トンネル方式ですよね。そのトンネルの残土、土砂の処理がしっかり確定していないと。超高压の電力を使うということで、電磁波等の環境問題、あるいは地下水脈を切るといような問題などを含めて、いろんな地域で今裁判にもなっていますよね。だから、京都府がリニア新幹線を誘致というだけでいいのかということなんです。やっぱり沿線住民の犠牲を伴う、あるいは環境破壊を伴うという事業については、行政や財界だけが突っ走っていいのかという問題がありますので、この点は指摘しておきたいと思います。

それから、府営住宅の問題ですが、私もこれを何回か取り上げさせてもらったんですが、府営住宅そのものの老朽化で空き家も多くなっているという問題がありますし、入居者が高齢化していて障害者の障害にもなっているということもありましてエレベーターの設置とかバリアフリー化の対策なども要望されています。高齢者ばかりの団地になってしまって若い人たちがいないと、子どもの声も聞こえないと、こういう団地でもいいのかという問題もあります。この点では、子育てや若者の入居対策を一定進めていただいておりますので、これは大いに促進してほしいなと思います。共益費問題なんかも、今、住宅審議会で審議をされているということですので、これも住民の要望を受けとめて解決してほしいなと。この間、全自治会、住宅に向けてアンケート調査をやられたということなので、これは問題解決のための大きな一歩を踏み出していただいたかなと思っておりますので、このアンケートなどをしっかり生かしてほしいなというふうに思います。

最後になりますが、府営水道のあり方問題です。この間、節水意識、人口減等々で府営水の需要が伸びないどころか減ってきているという状況の中で、去年8月、10市町から府営水道施設のダウンサイジングを図ってほしいという要望が出されました。10自治体がまとまってこうした要望をされたのは、初めてだと思います。これはしっかりまともに受けとめてもらって、建設負担水量はどうあるべきか、今後の水道審議会（京都府営水道事業経営審議会）でも検討課題ではあるんですけども、やっぱり受水市町あるいはそこに住む住民の皆さんの声もしっかり聞いて、適切な府としての努力を示してほしいなというふうに思っております。府営水道全体の効率的運営ということで言えば、本府の水利権で余剰水利権があります。これなんかの有効活用ですね、国の買い上げも含めてやってもらわないと、これは行政の努力としてやってもらわないかん課題だと思っておりますので、指摘をしておきたいと思います。

最後の最後ですが、この間、メガソーラー設置の問題を指摘してもらいました。もう多くは語りませんが、自然再生エネルギーの有力な手段である太陽光ではあるんですけども、太陽光パネルの広範囲な設置によって自然環境が破壊されるようなことがあ

ってはないと思いますので、アセス条例の改正等一定やってもらったんですが、引き続き対策強化をお願いしておきたい。あと、京都の建設労働者などが訴えたアスベスト裁判で国と建材メーカーの責任を一部認められました。画期的な判決が出ました。メーカーや国は即座に控訴するというこんな態度ではあるんですが、しかし現場で働く大工さんとか電気工事屋さんとか左官屋さんとか解体屋さんとか、そういった現場労働者がなおアスベストを吸い込んで若い現場の労働者が30年、40年後に中皮腫や肺がんなどにならないように、アスベストをたくさん使った建築物の解体がピークをこれから迎えていくわけで、京都府としてのチェック体制などをしっかりとっていただきたいということをお願いしておきたいと思います。

この1年間いろいろ指摘をさせてもらって、最後のこのまとめもお願いばかり言っておりますが、それだけ課題が多かったかなと思っていますので、今後の取り組みに期待をして私のまとめ発言とさせていただきます。ありがとうございました。

田中 英夫 委員

ありがとうございます。1年間、この常任委員会におらせていただいて、荒巻委員長を初め副委員長の皆さん、委員の皆さんと御一緒させていただいて、いろいろな勉強をさせていただきました。理事者の皆様も大変ありがとうございました。

先ほどもありましたけれども、また違うところへ変わるかもしれませんけれども、いずれにしても、ここで学んだことは、そしてそれぞれの環境・建設交通部に関しても、今後も関心を持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たいと思います。

たくさんあるもんやなと思って今の話を聞いていましたが、それは全ての部の中の全てを言えばたくさんあるのでありますが、幾つかだけ抜き書きしてちょっと感想を述べさせていただきますと思います。

1つは環境部なんですけれども、今も出ていましたけれども、水環境のこと、自然環境とかエネルギーとか地球温暖化とかさまざまな環境部が持つ環境というのはあるわけありますけれども、一帯に人が住んでいることに対して環境を整えたり、それを整理していかなければなら



ないというような感覚でいくと、どちらかという、今は防災であったり、放射能の問題であったり、そういうことが話題になって何かしら環境部が本来地道にやっておられる環境問題やそうしたものがなかなか強い話題性として上がってきにくいなというふうに思っております、そういう意味では、私が無知なのかもわかりませんが、国際的にも国内的にも京都府としてもいろんなプランを作り、目標を作りということでもありますけれども、それが府民生活の中でどのようにしていくのかというところがちょっと見えにくいと言ったら失礼ですけれども、分からないと。私の個人の感覚なんです。もともと環境の問題は大きな部の中に入っていたものを、やはりエネルギーや環境

というものは大事だということで引っ張り上げて、そして環境部になっていったということも含めて考えれば、我々から言うとさっき言いましたような、防災が直接かどうか分らんけれども、例えば災害であったらその後始末やらのことも含めて、もちろん原発やらのことも含めて、セクションはいろいろあるでしょうけれども、何かしら環境ということのくくりで大きな総括というか、そういうものに環境部がなっていくような、これは課の構成とか中身もちろんあるんですけども、そういうようなことが幾らか、今後、より重要な環境部としてどこかでそういう議論がなされていったらいいんじゃないかなと思っておりまして、委員会ごとなのか、もちろん理事者の皆さんの中ですべきことなのか分かりませんが、そんなことについてもまた御思案いただけたらありがたいなと思っております。

建設交通部につきましては二、三あるんですけども、1つは、余り正しい論理じゃないのかもしれないけれども、この前に予算の繰り越しがあって、繰り越しがあると平準化ができるよねという話を、合うとるのかどうか分らんのですけども、僕の単なる感覚ですが、そんなことを言った覚えがあります。何かしら、そういう意味では繰り越しであったり、そして債務負担であったりすることによって、何か一つの方法かなど。どんどん繰り越せという意味ではないんですけども、何かそういう感じはいたします。いわゆる建設に直接携わる業界といいますか、そういうところも長い間、公共だけではなくて経済全体の疲弊で民需も含めて国土形成というものに対するかさが低かったという時代からどんどん先細ってきていて、今回、大分に政権が変わり、またいろんなことが出てきましたけれども、ここで言ったって仕方ないかもしれないけれども、やっぱり10年間、6兆とか7兆とかでずっといってもらうというような、向こうに目が見えると、やはりそういうしつらえというか、そういうものができていくんですけども、どうしても単年度ですので、単年度で出てきて目の前の分にどう対応できるかというところ、どちらかというところと強者であるほうの事業所がますます強くなるし、そうでないところはやはり結局脱落していくというようなことで、その強いしっかりした製品というか、工事というか、そういうものを作り上げる力というものを持たすということは、それはそれで一つ大事なんだろうけれども、しかし一方でこれだけ災害があったりなんかして目の前で地域力のようなところで対応を頼まなければならないようになったときに、そのあたりがどうなんだろうなということもあって、これは余り具体的にどうしろという話にはならないんですけども、やっぱりそんなことを思います。少なくとも1年間の中で予算ができて、設計とかをやって、発注をして、ある季節を幾らか避けながら年度後半に事業が取り組まれていくという、このごろそればかりではないですけども、そういうパターンというものをどうやって踏み越えていくのかということによって、あらゆるレベルというか、規模というか、そういうような人たちが結果としては地域づくりであり、社会づくりでありますから、そういうものにうまく参画していけるようになるのかなど。なる方法というのはないのかなというように少し思ったりしております。

この間、左官業の方とちょっと話をしていましたら、その方も同じことをおっしゃっている中で、これは建設交通部に直接関係はないですけども、例えば学校の施設というものは一般道路だったり建築と違って、学校の場合、いかにも年度年度という中でい

くというのがありますよね。そんなんとか民需やけれども福祉施設、非常に多くそういうものがつくられているけれども、やっぱりあれも、こうあって、こうあって、認可があって、こうなっておりて、おりた途端に同じところにどんと出てくると。あんなもんは平準化できないんですかと言われても、ちょっとそれはどうなんでしょうねと言っていたんですが、要するにいろんなことが役所が絡むとそういうような問題があるんやなど。別に、その世界、その業界をどうこうという意味じゃないですけども、あらゆることにそういうのがやっぱりあるんかなという思いを実はいたしました。入札制度もそうありますけれども、指名入札に課題がある、あえて言うと問題があったということも事実でしょうけれども、公募による一般競争入札だとなってくると、これもやっぱり強い者は目の前の物が対応できるし、そうでない人はなかなかできないというようなことで、ここにもやっぱりより強弱の差をつくっていく要因があったりするのかなというように思いもあって、どこかそういうところで一つ方法をまたお考えをいただけたらありがたいなと思っております。

もう2つあるんですが、1つは地域ごとなんでありますが、1つはしつこく言っておりますけれども桂川の治水の問題です。上流計画というのはここ1年を目途につくっていただくということではありますが、上流計画ということに関連しても、やはり嵐山の渡月橋の問題を、それは下流の中でありましてけれども、どうなっていくんやというところに上流の問題も結局かかわってくるんだろうなということで、建設交通部にはいろんなことで申し上げておりますが、この場では言っていないかと思うのであえて言っておきますが、一の井堰を可動堰にするという問題、ほかにもいろいろなプランを御検討いただいているということはお聞きしておりますけれども、それをもって上流が全て助かるとは思いませんけれども、やはりそういうことも何か抜本的なことを、これは農林施設ですけど、建設、国交省サイドで治水ということでできるんやったら、そういうこともやっぱり検討もしていただきたい。要は、あの嵐山の辺をどのようにするかということに、結局上流のあらゆることはかかわってくるというところだけは、再度申し上げておきたいなというふうに思っております。

今、私ども亀岡ではスタジアムの問題があって、そこが治水の課題があってということになっています。何かしら3年ほど前に連続的にあった、それが毎年でないという保証はないですけども、言うなればびっくりするような、めったにないような降雨であります。その降雨を基準にしての話と、どの辺が10年確率か、確率の問題もちょっと見直さなあかんの違うかと思っておりますけれども、その辺の議論と一緒にたになってしまっ、あんなんが来たらもうあかんやろうというふうな話がよく議論をされるんですけども、そういう議論になってくると、我々としては亀岡から上流は美山で全部どこも、土をちょっと置いてもうたら皆うちへ来るんやから、どこも土を置いてもうたらあかんというふうな話にまで極端に言えばなってしまうので、そういうことじゃなくて、やはり目にとまる嵐山とか、そして我々のところは我々のところでもうちょっと水をためる工夫とか、いろんなことをやっていかなきゃならんのだろうなと思っておりますので、また今後ともよろしくお願い申し上げます。

それから、園部―綾部間の複線電化のお話がちょっと出ておりました。少し視点は違いますがけれどもやはり大事なところでして、奈良線は速やかに粛々とやっていただいて、

その後とは言いませんけれども、後ろから追いかけてながら、ぜひお願いしたいと思います。特に、北陸新幹線の議論の中で並行在来線の話題があらわれてきましたので、そういう意味で少しきちっとした整備への視点を先行きであっても持つておかないと、何かしら置いておかれるような感じがしないでもありません。ちょっと国やJRとのかげんは違うんですけども、府道でも市道でも移管しようと思ったならきれいにしてから移管してもらおうということになっていますさかい、そういう意味では、やっぱりそういうところも移管せんならんことが起こったら、複線できれいにしてもらってから移管してもらわな困るなど。多分、反対なんでしょうけどね。やらないで渡すというのが向こうの方針なんでしょうけれども。そんなことも含めて、必要度というか関心が高まってきたなと思っていますので、我々もそれは非常に渴望している課題だということだけ申し上げておきたいと思います。

いずれにいたしましても、1年間いろいろお世話になりましたありがとうございます。御礼申し上げます。

村井 弘 副委員長

荒巻委員長、兎本副委員長、また委員の皆様、この1年間大変お世話になりました。ありがとうございました。また、理事者の皆様もさまざまに御質問にもお答えをいただきました。本当にありがとうございました。

4点、簡潔に述べさせていただきます。



まず一番に魅力を感じたというか、楽しみだなというのがあります。1つは、駅再生プロジェクトアクションプラン「駅と町」です。僕は「駅とその町」と「その」をつけました。さらにつけるならば、「駅とその町とその人」。交流人口、定住人口と言っています。やっぱりその町に定住人口をふやしていきたいという思いがあります。恐らく、その町が好きな人をつくらなければならない。好きになってもらわなければならない。そういう観点で、ぜひともこのプロジェクトは、本来は駅再生プロジェクトと言

うんですか。僕は勝手に「駅とその町」と呼んでいるんですけど、ずっとそのまま、多分そういう表現をしたいと思います。恐らく、今まで議員をやってきたプロジェクトの中でも、表現的に一番好きです。そう思いますので、よろしく願いいたします。

2点目に、これは安全が均等化に近づいたんじゃないかという表現ができないのかなというのがあります。それは琵琶湖淀川水系に関してです。

昭和28年、宇治川が決壊いたしました。平成25年の大雨で天ヶ瀬ダムの調整能力がパンクし、その状態でも宇治川は溢水しなかった、決壊しなかった。大きな成果だと僕は思います。約60年です。僕は、この府政の中にも、いろんな取り組みの府政があったと思いますけれども、この60年の取り組みとすれば一つの評価ができるのではないかと思います。その後、府管理河川が決壊するとかありましたけれども、僕はこれは、景気・

経済で言えば60年のウルトラロングウェーブ、コンドラチェフの波の経済効果的なものからいっても出ているんじゃないかというのは、僕の一つの評価です。ですから、今後、早速、アクア琵琶の展示を見ていただいて、上・中・下流のさまざまな過去の対立という言葉があったりするんですけども、僕はどこかでこの問題に関して、この淀川水系に関して、安全がほぼ均等化に近づいてきたというような表現で安心・安全が図れる、訴えられる、そういう理解が求められる、そういうことが取り組めればなど、こう思っていますので、この点、よろしく願いをいたします。

3点目です。これは決め手に欠くという感じがまだまだするのが再生可能エネルギーの分野かなと思うんです。これは正直、そうじゃないよ、いろんな取り組みあるよと、可能性もあるよと、こう思うんですけども、可能性はあるんでしょうね。でも、現実も決め手に欠く。だから、今、まだまだ従来どおりの電力方法を求めていかないとならないし、そこに頼らなければならない。可能性はあくまでも可能性であって、よって、ここに関しては、民間の力も十分に引き出してもらわなきゃならないと思いますので、この点はちょっときついことを言うようですけども、どうかよろしく願いをしたいと思います。

4点目は、コスト等を正面から見詰めていこうよ、議論していこうよ、府民も市民もやっぺいこうよ、これはやっぱり府営水道の料金問題です。かつて、水需要予測等々経緯はありました。3浄水場の接続等々やりました。安心・安全、今回のさまざまな災害を見ても、やっぱり水が一番大事です。ここの部分に安全率等々も含めて、いろんな受水市町からも意見があるとは聞いていますけれども、今の府の立場で安全率を見て、それに係る今後のコスト、修繕費、当然かかるものはかかる。水道審での議論は当然あるんですけども、私は構えとしては必要なものは必要、これははっきり言うべきことは言う、理解してもらおうものは理解してもらおう、上がるものに関して理解してもらおう、こういう時期が近づいたのではないかと考えていますので、これに関しては正面から直視して議論をしていけるようになればいいなと思ったりもしていますので、これもぜひともお願いをしたいと思います。

いずれにしても、この1年間、さまざまに学ばせていただきました。ありがとうございました。

兎本 和久 副委員長

どうも皆様、1年間本当にありがとうございました。荒巻委員長、村井副委員長にお世話になりました。また委員の方、いろいろ御指導いただきましてありがとうございました。

この委員会、環境・建設交通常任委員会ということで初めて環境部と御一緒にやらせていただいて、本当に関連が大きいなと私はつくづく痛感させていただきました。その内容で理事者の方々にいろいろ説明をいただいたり、視察に行かせていただいて、その中でも特に私は建設産業関係のことをかなり言わせていただきました。その中でも、京都府北部と京都府南部が初めて、34年という形で繋がって本当に皆さんが言っていた京都縦貫道、これは企業にとっても交流にとっても一番大きいと思います。でも、そこで京都府が1990年に発表した10年計画、第4次計画で10年で開通させると言われてこれだ

け遅れているんですよ。これがインフラ整備全企業、全産業に京都府が今はつながって、今後、新名神、城陽―八幡間、目標としている35年ということはありますし、そこに今まで苦勞されてこられました林田知事や荒巻知事、山田知事と、本当にうまいことまとめていただいて、皆さん理事者の方が動いていただいたと思います。

また、この建設産業関係については、先端技術、労働者関係、本当に先端を行った業界でもありますし、新瑞穂トンネルで湧水が出る、これも半年延びましたし、それを止める注水工法、かなり問題もありましたけれども、工期を延期しても完全な道路網政策をやっていたと、建設産業界は本当に素晴らしい技術をお持ちなので、今後ともそれはよろしくお願い申し上げます。

また、それに付随して、北部の伊根町のほうで蒲入トンネルが開通されまして、そういう機会に立ち会いをさせていただいたということは、私も技術者の一員として、本当にこれは光榮に思っております。どんどん今後トンネルも出てきますし、新名神、河川によって1キロ当たりのメーター距離がかなり違いますけれども、これは本当に国、府、地方が頑張っていて、これからも地方創生のためにやっていただきたいと思っております。道路網関係はそれぐらいで。

あと、先ほど村井副委員長が言われたように、鉄道網についてですけれども、駅前再生プロジェクト、山陰本線で4カ所、特に関西本線で2カ所を選んでいただきました。過疎化対策の鉄道網と道路網が関連してまちづくりの一環やと思います。それをどんどん進めていっていただきたいと思っております。また、その中で管外調査に行かせていただきました岐阜県のBRTの連節バス、これは全国に5カ所しかないですけれども、お聞きしますと学研でやっていただくと。これは三田ではかなり始まっておりますし、そこでこれも副知事のおかげでいろいろ工夫をしていただきまして、京阪交通、奈良交通がやっていただきまして、バックアップ、地元のバス、トラック業界、また産業界、どんどん学研にも入ってきますし、井上先生がおられる長田野団地もおくれており、そういう企業の関連が高速道路網でつながっていく、本当に35年に向けて鉄道もそういう関係で、河川もそうですけれども、舞鶴からも高速を生かしたパイプラインを兵庫に移す、本当に環境部、建設交通部の関連で今後もどんどん京都府市町村のためにもやっていただきたいと思っております。どうかその点、よろしくお願い申し上げます。

また、本当にトータル的なまちづくりをやっていただける根本やと思っておりますし、東部もありますし、そこには観光しかないですけれども、来年のお茶のターゲットイヤーを目標に、どんどんこれも特にお願いいたします。

そこで最後の質問になるんですけれども、明治時代に京都から奈良に行く奈良線をJRが作りました。片町線は学研都市ができ、「学研都市線」という愛称に変わりましたが、奈良線は、今後どういう形で「お茶の京都」のターゲットイヤーでメイン



になるような形、京都府としてもやっていただけないでしょうか。

○村尾交通部交通基盤整備推進監

奈良線の促進協議会の方でもこの愛称の問題についてはJRの方とお話をさせてきていただいた経過がございます。どうしても実費がかかる部分が出てまいりまして、今、JRの方からそれなりの費用負担をしてもらわないとなかなか簡単にはできないということをおっしゃっておりまして、タイミングによっては費用のかかり方が大分違ってまいります。そういったこともありますので、JRの方とどのタイミングでやると、またどんな名前をつけたいのかも含めて、少し時間をかけて今はやっていきたいと思っております。私どもの方も常日ごろから少しでも愛称をつけられないかということについてはJRの方とこれまでも話し合いをしてきているところでございます。以上でございます。

ありがとうございました。そういう要望をちょっとお願いいたしまして、そこには新名神もかかってきますし、かなり南部も変わってきますし、山陰の方も再生で、本当に先程言いました34年かかって京都縦貫道ができましたし、先程から言っている北陸新幹線も来る要望もしておりますし、国、府、各市町村も要望もしておりますし、ぜひともそういうネーミングライツやないですけども、橋ができたり、そういうのがあれば、そういう機会にぜひとも建設交通・環境部さんが主体になって各企業を盛り上げていただきたいと思います。

また、先ほど田中先生がおっしゃった入札関係についてなんですけど、それもかなりましになってきましたし、地元で公共工事の関係で府民の方々からやっておられた建設交通部時分にやられた府民公募型、地域主導型、それもどんどん出していただきて、私どもも由良川の平成18年の台風も行きまして、あれがなければ2年連続の23号、平成24年、25年と災害は縮小できたのではないかなと思うんですけども、これは振り返っても仕方ない。そういう地元の要望をこの地域主導型、府民公募型でどんどんゾーン30も変わってきますし、町が高速道路網、鉄道網で変わってきますので、それもちょっと要望をお願いしておきます。

これからの状況については、本当にインフラ整備じゃないですけども、地方創生のためにも皆さんの環境、そういう形の建設交通部さんのお力を伴ってまち・ひと・しごとということでよろしくごお願い申し上げまして、御挨拶に代えさせていただきます。本当に1年間ありがとうございました。今後も是非ともよろしくごお願い申し上げます。

荒巻 隆三 委員長

それでは、私からも一言御挨拶を申し上げたいと思います。御挨拶の前に、このたび熊本地方で発生いたしました地震におきます被災地での今なお復旧作業が続いている中、御逝去なさいました方に心からの御冥福をお祈りいたしますとともに、被災地の皆様に心からのお見舞いを申し上げます。まだ断続的に余震が続く中でございますが、少しでもお役に立ちたいという思いでいろいろ我々も検討に当たっていく次第であると思っております。

それでは、閉会に当たりまして、私から御挨拶を申し上げます。



昨年5月に環境・建設交通常任委員長に御選任をいただいて以来、本日まで兎本副委員長、村井副委員長を初め委員の皆様方には格別の御協力を賜りましたこと、そして委員会審査はもとより管内調査、管外調査や閉会中の常任委員会、さらには出前議会など活発な委員会活動が展開できましたことに心から感謝と御礼を申し上げます。

また、山口環境部長、東川建設交通部長を初め理事者の皆様方におかれましても、この間、委員会審査や管内外調査に加え、閉会中の常任委員会、さらに出前議会の開催など、委員会活動の全般にわたり円滑な運営に格別の御協力を賜りましたこと、心から御礼を申し上げます。

そして、我々の活動をサポートしてくださった事務局や関係者の皆様には本当に大変な御労苦を1年間かけたと思っております。そのおかげをもちまして、大過なく私もこの大きな責務を果たせたと思っておりますので、改めて重ねての御礼を申し上げます。

さて、この本委員会におきましては、環境部の所管と建設交通部の所管と幅広い分野について積極的に取り組んできたところでございます。1年間を振り返ってみますと、環境部におかれましては、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策定し、さらなる導入の促進に向けた取り組みを実施されているところではあります。「エネルギー自給・京都」の実現に向けて、府民の皆様や事業者の方による地域づくりと一体となった取り組みを着実に進めていっていただきたいと要望させていただきたいと思っております。

また、「森の京都」の事業が今年度ターゲットイヤーであります。ことしの3月に京都丹波高原国定公園が府内4つ目の国定公園として指定されました。このエリアのすばらしさを、本当に豊かな森と豊かな緑と共生している姿を、ぜひそのすばらしさを府民の皆様と共有しながら全国に発信し、未来に引き継いでいただきたいと思っております。

建設交通部におかれましては、昨年7月には京都府民の皆様の長年の悲願でありました京都縦貫自動車道が全線開通し、府内を南北に走る大動脈がついに完成しました。私も利用する折に、北部地域が近くなったと実感しております。今後の課題は、平成28年度の開通を目指し、南部地域では新名神高速道路の城陽―八幡間が、北部地域では山陰近畿自動車道、野田川大宮道路の整備が進められております。府内の道路交通網や公共交通機関がさらに充実し、観光を初め、物流や人の流れが活発になり、府民の皆様の利便性や快適性につながり、京都府全体がさらに活性することを期待しておりますので、着実に執行していただきたいと要望をあわせてお願い申し上げます。

今後とも、厳しい経済社会情勢の中ではありますが、社会基盤発展の向上や災害からの対策等、特に府民の安心・安全の視点を大事にさせていただきたいと思っております。

熊本地方の話に戻りますが、土砂災害で多くの住居や河川施設や行政施設が倒壊し、

道路交通網の被害におきましても、新幹線、在来線、高速道路、国道、県道、市道と本当に大変な被害が起きました。それに対して、今、懸命の作業を行われているお姿を見せていただき、私たちはいかにインフラを確保することが本当に災害時に大事であるかということを経験にしていかなければならないと切に思った次第でございます。ぜひとも今後の国土形成のあり方、また京都府の我々の地盤、各地域がこれからも魅力あるまちづくりにするためには、強靱なる今後の国土形成を進めていかなければいけないと思っておりますし、あわせて府域の均衡ある発展も念頭に置いていただきたいと思います。

本委員会におきまして委員から本日出されました最後のまとめの要望や意見等につきまして、今後の府政運営に当たり積極的に御検討いただきますよう最後をお願いを申し上げます。

結びに当たりまして、委員並びに理事者の皆様、事務局関係者の皆様方におかれましては、今後ますます御活躍されますよう、お一人一人の御健勝を心から御祈念を申し上げます。私の結びの御挨拶とさせていただきます。本当にこのような重責を果たさせていただきまして、荒巻隆三、感無量でございます。本当に感謝と御礼を申し上げます。



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
24	24. 7. 24	○けいはんな学研都市（於：同志社大学多々羅キャンパス） <ul style="list-style-type: none"> ・「関西イノベーション国際戦略総合特区」とエネルギー未来都市の推進について ・現地視察（於：同志社山手地区） ○京都府立大学精華キャンパス <ul style="list-style-type: none"> ・グリーンイノベーションパークの整備について ・現地視察 ○木津浄水場 <ul style="list-style-type: none"> ・府営水道の安心・安全について ・現地視察
	24. 11. 6	○世界遺産条約採択40周年記念事業京都実行委員会主催歓迎レセプション（行催事等委員会調査）
	25. 1. 15	○出前議会（於：学校法人成美学園 成美大学） ～京都府北部地域・大学連携機構について～
25	25. 7. 22	○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）

年度	年月日	調査先及び調査事項
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
24	24. 10. 18 ～ 19 (事前調査10.15)	<ul style="list-style-type: none"> ○徳島県議会 <ul style="list-style-type: none"> ・徳島県の総合計画について ○NPO法人グリーンバレー <ul style="list-style-type: none"> ・インターネット環境を利用した移住支援について ○香川県議会 <ul style="list-style-type: none"> ・香川県の広報について ・香川県の県有資産の利活用について
	25. 1. 21 ～ 23	<ul style="list-style-type: none"> ○福岡県リサイクル総合研究センター <ul style="list-style-type: none"> ・福岡県のレアメタルリサイクル等の取組について ○福岡県議会 <ul style="list-style-type: none"> ・福岡県の再生可能エネルギー導入に関する取組について ○九州大学応用力学研究所 <ul style="list-style-type: none"> ・浮体式洋上風力発電について ・施設視察 ○おおき循環センター「くるるん」 <ul style="list-style-type: none"> ・循環のまちをつくる取組について ・施設視察 ○熊本県議会 <ul style="list-style-type: none"> ・熊本市政令指定都市実現に向けた取組について

年度	年月日	調査先及び調査事項
25	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
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
2 4	24. 8. 1 ～ 2	○丹後土木事務所 ・一般国道312号（野田川大宮道路）道路新設事業について ・一般国道178号の道路整備・安全確保対策について ・現地視察（一般国道178号（蒲入バイパス）事業現場、一般国道178号交差点改良事業現場、一般国道312号（野田川大宮道路）道路新設事業現場） ○南丹土木事務所（於：道の駅 和 道路情報センター） ・畑川ダムの整備状況について ・現地視察（畑川ダム建設現場） ○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 和 道路情報センター） ・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)）
	24. 9. 10	○にそと貫通祝賀式（行催事等委員会調査）
	25. 4. 13	○鴨川拠点整備（小枝橋～京川橋）竣工式 （行催事等委員会調査）
	25. 4. 21	○京都縦貫自動車道 京都第二外環状道路開通式典 （行催事等委員会調査）
	25. 5. 15	○客船「サン・プリンセス」京都舞鶴港寄港歓迎式 （行催事等委員会調査）
2 5	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） ・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） ・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 ・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 ・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）

年度	年 月 日	調 査 先 及 び 調 査 事 項
25	25. 9. 24	○石原～戸田地域（福知山市） ・由良川沿岸の被災状況について ○横田地域（南丹市園部町） ・園部川沿岸の被災状況について ○篠～大井地域（亀岡市） ・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	○山城北土木事務所（於：山城広域振興局宇治総合庁舎） ・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） ・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） ・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） ・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)」 ・「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 4	24. 10. 17 ～ 19 (事前調査10.16)	<ul style="list-style-type: none"> ○青森県議会 <ul style="list-style-type: none"> ・青森県橋梁長寿命化修繕計画の概要について ○遠野土木センター <ul style="list-style-type: none"> ・「遠野かっぱ工事隊」の取組について ○国土交通省東北運輸局 <ul style="list-style-type: none"> ・被災地の公共交通の復興に関する取組について ○国土交通省東北地方整備局 <ul style="list-style-type: none"> ・東日本大震災における道路復旧のための初期対応について ・塩釜港の災害復旧事業の状況について ・現地視察（仙台塩釜港仙台港区）
	25. 1. 23 ～ 24 (事前調査1.22)	<ul style="list-style-type: none"> ○兵庫県議会 <ul style="list-style-type: none"> ・総合治水条例の概要について ○国土交通省近畿地方整備局（於：淀川ダム統合管理事務所） <ul style="list-style-type: none"> ・水災害予報センターの概要について ・Xバンドレーダ雨量計の概要について ○三重県議会 <ul style="list-style-type: none"> ・三重県建設産業活性化プランについて ○愛知県議会 <ul style="list-style-type: none"> ・みずから守るプログラム推進事業について
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
	26. 1. 21 ～ 22 (事前調査1.17)	<ul style="list-style-type: none"> ○神戸ポートターミナル <ul style="list-style-type: none"> ・クルーズ客船受入状況について ・施設視察 ○愛媛県議会 <ul style="list-style-type: none"> ・えひめ河川（かわ）メールの取組について ○高知県議会 <ul style="list-style-type: none"> ・高知新港振興プランについて ・現地視察（高知新港）

年度	年 月 日	調 査 先 及 び 調 査 事 項
26	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	○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） ・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） ○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） ・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）） ○京丹後市役所 ・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） ○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） ・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） ・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）

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)