

2022年6月29日

松谷清 議員

## 1. 市長の政治姿勢について

### (1) 南アルプスとリニア中央新幹線について

田辺市長は、4月26日 JR 東海が示した「山梨県側に流失する大井川の水、全量戻しの A 案、B 案」特に今回新たに示された B 案「工事の一定期間、東京電力が発電のための取水を抑制し、大井川に還元する方策」=言い換えれば田代ダム水利権の目的外「また貸し」案に、6月7日定例記者会見で「議論進展のきっかけになる」と述べています。私は、非常に疑問です。

市長が評価する B 案について伺います。

- ① 旧川根 3 町における「水返せ運動」等の末、東京電力田代川第二発電所の水利権における河川維持流量等について合意に至った歴史を、市長はどのように認識しているか。

#### <企画局長 答弁>

- ・昭和の時代、大井川に数々のダム等が建設され、大井川の水枯れが深刻化したことが、旧川根3町における「水返せ運動」に繋がった。
- ・社会経済活動の変化や渇水による社会的影響などを背景に、平成9年、河川法が改正され、「河川環境の整備と保全」が法の目的に加えられた。
- ・このような社会的な流れの中、平成15年、田代川第2発電所の水利権の期間更新を前に、田代ダムからの適切な河川放流量の確保について調整を図ることを目的として、流域自治体、発電事業者及び河川管理者等により構成する「大井川水利流量調整協議会」が設立された。
- ・今日の田代川第二発電所の水利権における河川維持流量等については、本協議会における協議の末、合意に至ったものであると認識している。

- ② JR 東海が示した、田代ダム B 案は、お手元資料、6月5日静岡新聞に渇水期に維持流量 0.43t/s+凍結防止 1.62t/s=2.05t/s を下回り「実現に課題多い」旨の記事があるが、この取水抑制案について市長はどのように考えるのか。

#### <企画局長 答弁>

- ・現時点において、具体的な還元量や期間など、その詳細が示されていないことから、今後の議論の推移を注視する。

一方、6月8日第14回国交省有識者会議において「生態系」に関する議論が開始しました。

- ③ 市の受け止めはどのようなものか。
- ④ トンネル湧水について市はこれまで「全量を減水付近に戻すこと」を求めてきたが、「生態系」に関する議論にどのように対応するつもりか。

## ＜市長 答弁＞

「環境」と「経済」の両立、これは古くて新しい、現代を生きる私たちにも突き付けられている大きな課題である。

- ・我が国は、経済成長を重視するあまり、様々な環境問題を引き起こしてしてきましたが、先人達は、それらを克服するとともに、設備投資や新技術の開発などにより、経済発展を成し遂げてきた。
- ・この「環境と経済の好循環」を作り上げたという事実は、私たち日本人の脳裏に深く刻まれ、誇りとなって引き継がれており、リニア中央新幹線を考えるとき、欠くことのできない観点にもなっている。
- ・リニア中央新幹線建設工事により、南アルプスの豊かな自然環境が損なわれてはならないことは、言うに及ばず、東京から名古屋、さらには大阪に至る「世界に類を見ない大都市回廊」、いわゆるスーパー・メガリージョン形成などのメリットは、広く国民にもたらされなければなりません。
- ・静岡市長である私は、東海道新幹線のダイヤが「のぞみ」から、「ひかり」・「こだま」中心へ移行することによる本市の発展、更には、南アルプスの振興までも視野に入れ、この問題に臨んできた。
- ・本市はこれまで、環境影響評価手続の中で、環境保全に向けた様々な意見を示してきており、また、この事業が自然環境の保全の下、地域振興に資するものとなるよう、JR東海と継続して協議を行ってきた。
- ・そのような中、先日、国の会議において、自然環境や生態系などの有識者による、環境保全に関する議論が開始されました。
- ・この会議には、本市もオブザーバーとして参加していますが、有識者として、静岡市中央新幹線建設事業影響評価協議会の会長であり、また、静岡県が設置した会議の委員でもある静岡大学の増澤武弘客員教授が参加。
- ・南アルプスの自然環境や現状等を熟知する増澤先生が、議論にご参加されることは、大変心強いものの。
- ・私は、この会議の中で、様々な叢智が結集され、南アルプスの環境保全に向けた十分な議論がなされることを期待するとともに、この会議における南アルプスの自然や生態系保全に関する議論を、更に1歩進めて「自然と調和した持続可能な地域発展について考える糸口」としたいと考えている。
- ・このような姿勢で、国の会議に向き合い、冒頭申し上げた「環境」と「経済」の両立を、ユネスコエコパークの理念である「自然と人間社会の共生」という形に置き換え、南アルプスで実現していくことを目指していく。

B案についての答弁いただきました。6月議会で島田染谷市長は300t、500tの範囲なら「評価する」、牧之原杉本市長は「維持流量の観点で疑問がある」と述べています。大井川水利流量調整協議会委員でもあった静岡市、慎重さが求められます。JR東海は、山梨県側に流失する水量をJRモデル、静岡市モデルを活用して、透水係数を10の-6乗、-5乗で300t、500tと推測しています。超高圧突発湧水を有する破砕帯の透水係数の設定によっては、更に多量の湧水が発生する可能性があります。

⑥ 山梨県側に流失する湧水量が予測値以上のものとなる可能性があることについて、市の認識はいかがか。

## ＜環境局長 答弁＞

- ・JR東海が行ったトンネル湧水量の解析等に対しては、国土交通省が設置した有識者会議の中でも、

不確実性を伴うものであると指摘している。

- ・その前提のもと、JR東海においては、同会議からの指導・助言も踏まえ、トンネル湧水の低減等に向け、施工時におけるモニタリングや湧水低減措置など引き続き、更なる検討が行われるものと考えている。

静岡市は南アルプスの環境保全是椹島下流域にトンネル湧水が戻されるだけでは問題は解決しないことを強調してきました。2021年12月の水資源に関する中間報告書で溶存イオン濃度やトリチウム等による解析で上流域の地下水は60年以上以前の被圧地下水で構成されていることを明らかにしました。

- ⑦ 国有識者会議において、大井川の地下水等により、中下流域の「水資源」について整理されたところであるが、市として大井川の水循環について、更なる調査を行う考えはないか。

#### <環境局長 答弁>

- ・国土交通省有識者会議での、科学的・工学的な議論の中で、JR東海により、地下水等の成分分析をはじめとした様々な調査等が行われたところ。
- ・それらの調査結果等を基に、中間報告書において、「トンネル湧水量の全量は大井川に戻すことで中下流域の河川流量は維持される」ことなどが整理された。
- ・そのため、市として更なる調査を実施する考えはありません。

川勝知事は6月6日、国交省に対して「巨摩山地の高圧湧水の発生のおそれを受け山梨県側ルート変更」が行われたことを踏まえ、静岡県側にも地質・地形に問題があるのに大井川流域ルートを回避しなかったことについて「計画決定過程の公表」を求めました。実は、静岡市はJR東海に2011年に知事同様の説明を求めています。回答は「施工可能、今後更に検討する」と極めて曖昧でした。4月26日山梨県巨摩山地よりさらに厳しい破碎帯を示す地質図が示されたことを踏まえると生態系観点からも県知事の対応は適切です。

- ⑧ 南アルプスルートの変更することについて、市はどのように考えるか。

#### <環境局長 答弁>

・静岡工区における工事を巡っては、現在、国土交通省の有識者会議等における議論が継続しているところであり、本市としては、ルート変更を想定していない。

「全量戻しの新たな案」「静岡県側の破碎帯のある地質の存在」「大井川の科学的な水循環の把握」「南アルプスの生態系保持するためのルート変更」など新たな課題が明確になり、国での生態系の議論がはじまったところです。

- ⑨ 静岡市中央新幹線建設影響評価協議会の委員1名が、国交省有識者会議の委員に選任されたが市として早急に協議会を開催する考えはないのか。

### ＜環境局長 答弁＞

- ・令和4年6月に、国土交通省有識者会議における環境保全に関する議論が開始したばかりであり、今後、関係者へのヒアリングや現地視察などを行い、その上で、論点を整理し、本格的な議論へと進んでいくこととなっている。
- ・そのため、本市としましては、この会議での今後の議論を注視し、必要に応じて、静岡市中央新幹線建設事業影響評価協議会の開催等を検討していく。

### (2) 温暖化対策実行計画及び脱炭素先行地域について

市長の政治姿勢の2つ目は5月27日定例記者会見で温暖化防止実施計画の2030年二酸化炭素削減目標として50%以上と高い数値を示したことについてです。昨日、公明党会派代表質問でも50%以上と力強く示されましたが具体的なことについてお聞きします。

#### ① 静岡市が策定中の第3次温暖化防止計画において、部門別の削減目標をどのように設定するのか。

### ＜環境局長 答弁＞

- ・計画の策定にあたり、国の削減目標2030年度45%を上回る50%以上という目標を掲げていくことを目指しています。
- ・目標の達成に向け、産業部門や運輸部門など各部門別に、まず、温室効果ガス排出量の現状分析を行ったうえで、将来にわたる温室効果ガスの排出量を推計。
- ・結果を踏まえ、各部門において削減効果に基づいた施策を検討し、部門ごとの目標を設定する。

#### ② 今日の石油高騰、物価高を考えてもエネルギーの輸入構造の転換、グローバル経済から循環型経済への転換が必要です。部門別削減目標に大きな役割も果たす再生可能エネルギーの導入目標はどのように設定するのか。

### ＜環境局長 答弁＞

- ・目標の設定にあたっては、市内における再生可能エネルギーの導入ポテンシャルに関する調査・分析を行う。
- ・結果を踏まえ、ポテンシャルを最大限活用すべく、次世代太陽電池などの技術革新や、民間企業の動向、国の施策等を総合的に勘案し、太陽光や小水力などの種別ごとに目標を設定。

#### ③ 脱炭素先行地域における削減効果をどのように見込んでいるのか。

### ＜環境局長 答弁＞

- ・本市の脱炭素先行地域においては、選定された3つのエリア全体で、2030年度までに年間約7,000トンの二酸化炭素を削減すると見込んでおり、これは一般家庭約2,400軒分の排出量に相当するもの。
- ・脱炭素先行地域において整備事業者が実施する取組の拡充に合わせ、年間7,000トンと見込んでい

る削減量も増加していくものと考えている。

④世界的に半導体が不足し、木材の価格も高騰しているが、ZEHの助成制度の申請状況はどうか。

**<環境局長 答弁>**

- ・令和4年6月24日時点で10件と、昨年度の同時期と申請件数に差はなく、現在のところ顕著な影響は見られません。
- ・一方で、市内の工務店などから、世界的な木材や鉄鋼等の原材料不足を受け、住宅価格の高騰や工期の遅れが発生する可能性があるという話も聞いていますので、今後の影響を注視していく。

⑤東京都のような新築住宅における太陽光発電設備の設置義務化は検討するのか。

**<環境局長 答弁>**

本市では、太陽光発電の拡大について、まずは、建築物の所有者が自己負担なしに太陽光発電設備が設置できる「PPAモデル」を活用した普及拡大に向けた取組から進めることとしている。

そのため、現時点では、太陽光発電設備の設置を義務化する予定はございません。

⑥答弁で2030年50%以上削減数値の確実性は確信できませんでしたが脱炭素先行地域の具体化も含め期待をしておきたいと考えます。脱炭素先行地域計画においてグリーン水素を位置づけていきます。燃料電池車と電気自動車はどのような方針で普及を進めていくのか。

⑦燃料電池車や電気自動車の温室効果ガスの削減効果を運輸部門の削減目標にどう反映させていくのか。

**<環境局長 答弁>**

- ・燃料電池車は、大型車両が多く長距離輸送にも利用されるバスやトラック、電気自動車は、一般家庭で街乗りを使用する乗用車など、それぞれに適性があるとされ、いずれも脱炭素社会の実現に寄与するものと認識している。
- ・普及促進には価格面に加え、燃料供給や充電設備などのインフラ整備も大きな課題となっている。
- ・これらの適性を最大限活かし、かつ、課題の解決に向けた施策も検討し、普及促進を図っていく。
- ・運輸部門における温室効果ガスの削減目標への反映については、普及促進に向けた施策の検討を踏まえ、現計画を上回る普及台数を目標とすることを目指していく。
- ・削減効果については、目標台数から削減量を算定し、運輸部門の目標値に反映させていく。