

民主党刷新の会の四宮和彦です。通告にしたがい、ただいまより一般質問を行わせていただきます。

本年 3 月定例会において、私は東日本大震災に係る災害廃棄物の広域処理問題に対する本市の考え方について一般質問を行いました。

東日本大震災の被災状況については、周知の通り「未曾有の被害」、「想定外の規模の災害」という言葉が繰り返され、その後は、「百年に一度」、「三百年に一度」あるいは「千年に一度」の災害であったとも言われるようになりました。

「百年に一度」「千年に一度」という言葉を聞くと、そこに「めったにあることじゃないから、仕方がない。」といった諦念のニュアンスを感じ取ってしまうのは私ばかりではないでしょう。

しかし、一方で、「国家百年兵を養うは一日これを用いんがためなり」という格言があります。これは国や地方自治体の行政運営にもそのまま当てはまる言葉ではないでしょうか。「国家百年の大計」というように、千年先はともかく自治体経営も百年先ぐらいまでは明確なヴィジョンを持って進められなければならないものだと思います。殊に、東日本大震災を経験してより、「百年に一度」であろうが「千年に一度」であろうが、災害への対応に「想定外」はあってはならないとの思いは全ての国民に共有されるべきところであり、百年後の地域のあり方を行政が考えることは、必ずしも、SF ファンタジーの世界を思い描くような荒唐無稽な話ではなく、「いつやって来るかわからないが、必ずやって来る一日」に備えることも、非常に現実味を持った行政の責務であることを、自治体経営に携わる者は肝に銘ずべきと思います。果たして伊東市の行政運営は百年先を見通したものとなっているのでしょうか？

以下、こうした視点から、伊東市のまちづくりのヴィジョンについて、特に安全・安心なまちづくりの視点からのインフラ整備を中心に質問をさせていただきます。

昨年 12 月定例会の一般質問において、私は、観光・防災の観点から、マリントウンを中心とした、港湾の再整備の必要性についてとりあげましたが、その際頂いた、市長からのご答弁は、市長の港湾整備に対する

熱意、信念を感じさせる内容でしたので、以下多少長くなりますが、ここに引用させていただきます。

「伊東沖には、ご存じのとおり、多くの大型船が停泊している状況を踏まえれば、これらの船が直接接岸できる港湾整備は重要な観光資源となり、本市の産業振興や経済活性化にもつながるものと認識しておるわけであります。また、大地震等の災害発生時における市民や来誘客の避難、移動、緊急物資の輸送等におきまして、海路は重要な手段とも言えるわけでありますし、防災面からも大型船の接岸可能な港湾整備は大変重要なものと私は考えておるわけであります。

特に私も県議会のときから、瓦れき対策として瓦れきを利用した中での埋め立てを行うべきだということを10年以上前から国・県にお願いをし、説明してきた経過もあります。また、市長になってからも、これを国のほうへ要望したわけであります。そのときには、国土交通省は大変すばらしいことだということで認識を同じにしたわけでありますが、財務省のほうから、こういうものを認めてしまうと、全国でモデル地区をいっばいつくらなきゃならないと。財務省としては、想定できないものを予算を組むわけにはいかないというようなことを当時は言われたわけで、この3・11を見たときに、私の言ったことは正しかったということで、また財務省のほうへと積極的に働きかけをしていかなければならないわけでありますので、今後も粘り強い港湾整備事業の要望を展開していきたいと考えております。また、白石マリンタウンの将来の事業計画につきましては、港湾整備計画の中で、今後の事業計画の必要性も含めて検討してまいりたいと考えております。」以上がその時に市長がなされた答弁です。

我が国においては、人口の約半分は海岸線から13km以内に住んでおり、国土の15%しかない平野部も山地によって分断されています。ひとたび沿岸部の道路や鉄道が災害で分断されるとその代替路の確保は決して容易ではないと言えます。このことが何

を意味するかは明白であり、仮に大規模な震災に伊東市が見舞われた場合、当然、その周辺地域も同等かそれ以上の被害を受けていることもあり、関東あるいは東海地域においても陸路が寸断され、陸路を使つての伊東市への災害支援、逆に伊東市からの支援を即座に行うことは難しい状況となっている可能性が高いということです。こうした事態を想定するとき、海からのアプローチの有効性について伊東市として改めて検証することは非常に大きな意味を持つと考えます。

現状、東日本大震災の復興や福島第一原発事故への対策予算等、東北地方へ数十兆円単位での国家予算の投入が予定されている現状、他の地域への公共事業予算が国に十分あるとは思われませんが、こうした大きなプロジェクトに関しては、予算がないから実現不能と片づけるのではなく、まさに百年単位での長期ビジョンに立って、今できることをここに位置づけ、少しずつでも前進させていくことが必要であろうと思います。

市長は先の答弁の中で、10年来の構想である港湾整備が未だ進まずにいるのは、当時、財務省が認めなかったということを経験した今、東海・東南海地震、神奈川県西部地震・房総沖地震・関東地震等、伊豆半島を取り囲む形で巨大地震の想定がされている中、伊東市が伊豆半島における、更には、静岡県における広域防災拠点となることは非常に公益性の高い事業構想であると思います。

更に、市長はこの答弁に続き「これから伊東港の大型船が着く岸壁は、この間、とりあえず観光桟橋の水深を6.5mに深くいたしましたので、大島航路の船も着くようになってきておるわけでありまして、伊東へと「飛鳥Ⅱ」なんかも来ますが、「飛鳥Ⅱ」は8.5mぐらい。満ち潮によって1mぐらいありますので、10m岸壁をつくっていかなければならないわけでありまして、10m岸壁をつくっていくのに積算で大体100億円ぐらいかかるだろうということも言われておるわけでありまして。」とも答弁をされ、

港湾整備には莫大な費用がかかり、そう一朝一夕には実現ができないであろうことも示唆されております。

しかし、そうした点も、従来の常識的な港湾整備方法から考えればその通りかもしれませんが、他に方法が果たしてないのかどうかの検討も必要ではないでしょうか。

市長は一例として「飛鳥Ⅱ」を取り上げられただけで、そこに深い意味はないとは思いますが、「飛鳥Ⅱ」を伊東沖に見ることがあるのは、年間を通じて按針祭開催期間中の数日間に限られるわけで、それ以外に伊東沖に見ることはほとんどありませんから、伊東への定期航路でも開設されない限り、年に一度だけ花火見物に来る大型客船の為に岸壁を作るなどという不経済なことはできるはずもなく、また、岸壁を整備すれば航路が開かれ大型客船がたくさんやってくるというものでもないでしょう。

実態としては、伊東沖に最も多く錨泊する艦船は海上自衛隊艦艇であり、平成21年度～23年度の過去3年間で見ると累計で389日に上り、52の艦名を確認できますが、これら艦艇の中で、喫水が6.5mを超えるものは「ひゅうが」、「いせ」、「おうみ」、「ときわ」の4艦であり、他は潜水艦「うずしお」、「なるしお」であり、これらは潜水艦の特殊性で浮上時その船体のほとんどが海面下にあるために、基準排水量に比して喫水が7.4mと大きい例外的な2艦です。これら艦艇の中で最大の喫水をもつのは8.1mの補給艦「ときわ」であり、潮位の変化を考慮するにしても、緊急時にどのクラスの艦艇までが接岸可能であればよいのかといった防災上の運用面から艦種を絞り込むことによって岸壁のスペックも変わってくるはずであり、10m岸壁が必要になるかどうかは詳細な検討が必要ではないかと思えます。

そもそも2,000tを超える護衛艦等でも喫水は4m～5m、基準排水量7,250tと護衛艦の中でも巨大な「こんごう」、「きりしま」、「ちょうかい」等のミサイル護衛艦、通称イージス艦でも喫水は6.2m、巨大なヘリコプター護衛艦の「ひゅうが」、「いせ」



でも 7mに過ぎず、接岸可能か否かは、港湾の水深の問題であるよりは、最大で 197mという全長、33mにも及ぶ全幅に加え、スラスターを装備する一部の特殊な艦艇を除き、多くの艦艇が接岸に際しタグボートを必要とするこの方が問題として大きいと思います。

ここで注意すべきは、どんなに立派な岸壁を作ったところで、物資輸送をオペレーションに含まない戦闘艦たる護衛艦は、タグボートなしには接岸できないということです。

こうした観点からすれば、もともと自力での接岸が可能な艦艇は限定されており、港湾整備に際しても、巨大な岸壁を用意すればよいというものではなく、タグボート等付帯設備の整備も考えなければならないわけですから、そこまでオーバースペックな港湾整備は伊東市には不要という結論になることは当然です。

こういった種類の艦艇の接岸が必要なのか、または、接岸が可能なのかという観点から、艦艇の種類の絞り込みを行い、整備すべき接岸岸壁の規模等、細かな計算を行って必要とするスペックを検討しなければ、ただ国や県へ要望したところで、これでは実現するはずもありません。

以前の一般質問でも触れましたが、伊東沖は、伊豆東海岸のなかで、大型船の停泊地として、最適の海であり、伊豆東海岸においては他に例のない、海底・海岸地形であると言われていています。ここ数年の海上自衛隊艦艇の伊東沖錨泊状況を見てみると平成 21 年度で 95 日、うち 2,000t 超の大型艦だけで 54 日、平成 22 年度は、総合防災訓練の主会場となったことによるものと思われるが、錨泊日数 159 日、うち 2,000 t 超の大型艦が 70 日と突出する錨泊日数となりますが、翌平成 23 年度においても錨泊日数は、前年より減ったとはいえ、135 日、大型艦の錨泊日数は 61 日となっており、錨泊日数すなわち海上で 1 泊 2 日いるわけですから、平均すればほぼ毎日のように伊東沖には海上自衛隊の艦艇が停泊している計算になり、およそ 3 日に 1 度は 2,000 t 超の伊東港への接岸不能な大型艦艇が沖合に停泊していた計算になります。

こうした海上自衛隊艦艇の伊東沖への錨泊実績を見ても、災害時の海上輸送路を確保するうえで、伊東ほどの適地は他にないのであり、確かに大型艦船の入港、接岸が可能な港湾整備が可能であれば、大規模災害時に、伊東市は、伊豆半島全域への物資輸送や人員輸送等の災害支援を行うための広域防災拠点となり得るといえるでしょう。更に、東海・東南海地震における伊東市の被害想定は中西部に比べ相対的に軽微なものであり、こうした点を考慮すれば静岡県中西部から駿河湾沿岸部・伊豆半島南部にかけて甚大な被害をもたらすことが想定される東海・東南海・南海地震災害に際しても、伊東市は静岡県の被災時における物資・人員輸送の拠点となりうるだけの潜在力を持っていると考えられます。伊東市の港湾整備を行い広域防災拠点となることは、単に伊東一市に利する問題なのではなく、伊豆半島全体、さらには静岡県全体の防災・減災対策に資すること大であるとは、私も思います。

現在静岡県では、新東名高速道路の県内開通により、「内陸のフロンティアを拓く取組」に基づく事業を計画し、この県内陸部を通る新東名周辺地域を中心として大規模災害時の緊急物資輸送路の確保や防災拠点の整備等も主要な事業目的としています。一方で、県の事業計画には今のところ見当たりませんが、沿岸部においても海からの災害支援を受け入れる為の防災拠点施設整備も必要なものと思われ、市長は、昨年12月定例会での私の質問に対して、「防衛施設として港湾整備を行うことについても検討を行った。」旨の答弁もされておりましたが、現在、防衛省においても伊東における港湾整備の必要性については注目されているところと聞いております。具体的な検討段階にまでは至っていないのかもしれませんが、漏れ聞くところでは、大型艦の接岸できる港湾の整備が理想であるが、最低限、おおすみ型輸送艦が搭載するエアクッション艇LCACの上陸地点として安全な海岸の整備がされることが望ましいといったことが言われているようです。これは、伊東港にタグボートを常備し、接岸可能な大型岸壁を整備することが現実的ではないことから出てくる妥当な判断であろうと思います。

この点については、平成22年度の総合防災訓練においてオレンジビ

ーチの砂浜が LCAC の上陸地点となったことを見ても分かる通り、オレンジビーチは沖合に満載時 14,000t にもなる大型輸送艦の停泊が可能である上に、上陸ポイントとなる砂浜と、海岸道路との高低差が少なく、現状でも、最低限の改修で十分に救援物資搬入や重機類の搬入ポイントとして利用可能であり、災害時の海からのアプローチポイントとして適地であると考えられます。そのための海岸整備を行うとしても、海岸風景を損なうことはなく、海水浴場としてのオレンジビーチと両立させた形で、整備が十分に可能であると思われますし、LCAC のアプローチを更に安全なものにするには、現在離岸堤で遮られる部分を撤去ないし改良、潮位の変化によっても一定の砂浜面積を確保できるよう砂浜を沖合に向かって延長し、更に、砂浜から道路への大型車両・重機類の乗り入れを可能とするアプローチを設置する等の整備が必要になると思われませんが、こうした整備は、大型船接岸の為の岸壁整備のような大規模な土木工事を要せず、海水浴場としての景観を向上させ、オレンジビーチの価値をより一層増すことにもなり、一石二鳥であると考えます。

市長がおっしゃった当初「国土交通省においても絶賛された計画に」さらに防衛省の後押しが加われば、財務省に計画を認めさせる可能性もなくなはないと思いますし、海自のタグボートを伊東港に常駐させてもらえる可能性もゼロではないとは思いますが、このような別の選択肢があっても良いのではないかと思います。いかがでしょうか？

いずれにしても、伊東市において港湾または海岸整備を行うことは、伊東市だけでなく、静岡県全体にも及ぶ公益性を持つ事業であるとの考えが変わるところはありません。そうした点を重視するならば、単に伊東市として従来の要望を書面で繰り返すだけでなく、より具体的な計画案を策定し、県内の市町とも連携を図りつつ静岡県・国に対して働きかけを行っていくと同時に、市としてできる範囲での事業計画を立案し進めていくべき時期であり、まさにそうした行動こそが、地域安全保障の基礎にもなるとも考えますが、本市としての考えを伺います。

次に 2 点目の質問となりますが、仮に港湾整備により緊急時の物資輸送や被災住民、来遊客の移動・避難のための拠点が確保されたとして、

陸揚げされた物資や人員を輸送するための陸上交通網に目を向けると伊東市内の交通路の災害に対する脆弱性は否定できません。

川奈から伊豆高原までの一部区間を除き、早川から下田に至るまで、そのほとんどが海岸線に沿って通る国道 135 号は東日本大震災レベルの大規模災害が相模湾側で発生すれば、ほとんど機能しなくなる可能性があります。

更には、松原海岸から川奈にかけての沿岸部と市街地については、津波被害だけではなく、伊豆東部火山群噴火警戒区域内にあり、プレート型地震による大規模災害のみならず、伊豆東部火山群特有の噴火口の特定できない噴火や火山性地震災害への対策も必要とされるものであると言えます。

国道 135 号が不通となった場合、これを代替する南北に市内を縦貫する輸送路は存在しないことになり、伊東市は陸上においては、孤立地域になってしまう可能性が高いことは昔も今も変わらぬところです。

平成 25 年度には伊豆縦貫道が函南まで完成し、伊豆中央道に接続することで、伊東・大仁道路との接続、伊豆スカイラインとの接続により、山間地域に国道 135 号を代替する平行道路が確保されることになるのかもしれませんが、5 月 2 日の集中豪雨で亀石～冷川間が不通になって以降、報道によれば 6 月 20 日には解除予定のようですが、災害発生から 1 か月半になる今も通行止が続いているなど、山の稜線を通る道路としての強度に不安があることも事実です。復旧の遅れは、災害復旧にかかる被害査定や予算措置の問題等、財政上の手続きによるものであろうことは想像がつくところで、いずれ国や県が対応していく問題ではあろうと思いますが、更に道路の安全性確保のための対策を十全に施す必要はあろうと思います。また、道路の強靱性も含め伊豆スカイラインに災害時緊急輸送路としての機能が確保されたとして、肋骨道路の整備も現状で十分とは思えず、陸上の交通ネットワークが緊急時に機能するか否か、検討すべき課題はまだまだあると思われれます。

こうした中で、注目すべきは、計画だけは以前からあり、毎年のようにその整備要望が県に提出されていながら、いまだに実現しない「中部



横断道路」の整備です。宇佐美から網代側へ向けて頼朝ラインに接続することにより、熱海市から伊東市南部までをカバーする中部横断道路が実現すれば、災害時に路上に滞留するであろう車両の迂回路となる他、災害時緊急輸送路として非常に大きな役割を果たすこととなります。こうした公益性に鑑みれば、これを伊東市単独の要望とするのではなく、隣接する熱海市とも連携し、事業計画について、実現を図るべく努力すべきと考えますが、本年5月時点で、静岡県交通基盤部が主導する「伊豆地域の道路整備のあり方」検討会の報告を見る限り、「伊豆地域の道路網の整備が他地域に比べて遅れているために、日常生活や観光業に大きな影響が出ており、災害、救急搬送への懸念がある」との認識を持ちながらも、整備の方向性としては高規格幹線道路の早期整備、即ち伊豆縦貫自動車道の概成と肋骨道路の整備推進に戦略プランの中心があり、「中部横断道路」整備については検討対象にすらなっていないと思われます。このような状況下、開通の見通しについてはどうなっているのか伺います。

次に3点目の質問として、静岡県「内陸のフロンティアを拓く取組」に基づく事業構想と伊東市のこれに対する評価について伺います。

先にも、防災の観点から「内陸のフロンティアを拓く取組」に触れましたが、趣旨としては、防災だけでなく、新東名の県内開通に伴って、周辺山間地域の開発を進めようというものです。

一方で、東日本大震災の教訓から、沿岸部の町の高台移転等も事業構想の中に包摂され、事業化に当たって特区申請等の中心は、中山間部開発の前提となる土地利用規制の緩和にあります。こうした趣旨に鑑みれば、伊東市は新東名からは離れており、事業の想定する地域とは言い難い部分はあるものの、沿岸部に存在する住宅地域、公共施設や商業施設などの高台移転の必要性や国立公園内にあることから現在開発が難しくなっている市内山間地の問題など「内陸のフロンティアを拓く取組」の意図するところと共通する部分は多いといえます。「内陸フロンティア」は「内陸」だけで完結するものではなく、「沿岸」との繋がりがあってこそ初めて実効性を伴うものと思われるが、伊豆縦貫道が通ることによる

東名、新東名から伊豆半島へのアクセス性の向上といった点以外には、伊豆半島沿岸部に対する県の構想するものは今のところあまり明確ではありません。「内陸フロンティア」は内閣府が地域活性化策の一つとして進める「総合特区制度」を基礎とするものであり、県の構想如何に関わらず、伊東市としてこれを参考に「沿岸フロンティア」を構想することを妨げるものではないと思います。このことにつき、伊東市としてはどのように評価し、また、伊東市にとって必要とされる施策・事業はどのようなものであると考えるか伺います。

4点目の質問に移ります。

長期的ビジョンに立ったうえで自治体経営を考えていくとき、昨年の東日本大震災後の計画輪番停電による観光を中心とした市内経済への影響は忘れるべきではありません。

現在、国内全ての原子力発電所が停止し、関西、九州地区に留まらず、全国的に電力不足に対する不安が高まる中、今のところ、東京電力管内においては、火力発電所のフル稼働等により、電力不足は何とか回避できる目途が立っているようではありますが、化石燃料エネルギーへの依存度の高まりは、日本の国際貿易収支における黒字をすべて吹き飛ばすほどのものになっており、こうした石油や天然ガスの輸入価格の高騰は、そのまま電気料金へと転化され、電気料金の値上げ問題は電力の大口顧客たる事業者や自治体だけにとどまらず、その影響は一般家庭にも及ぶことになりそうです。

こうした状況は、今年一年限りの問題ではなく、原子力に代わる再生可能エネルギーを中心とした代替エネルギーによる発電システムの実用化と既存の送電網の強化を待たねば、解決するものではなく、今後10年20年、場合によっては原子力発電所の廃炉や使用済み核燃料の最終処分等の為の技術開発期間とそのコスト負担も勘案すれば、40年から50年あるいはそれ以上の長期的な視点で考えなければならない問題であるかもしれません。

現在奥野ダムにおいて小水力発電施設の建設計画が県により進められていることについては、エネルギーの地産地消に向けた事業として、大

いに期待されるところではありますが、現段階で、実証試験施設の建設に着手しようかという段階では、市町レベルで独自の発電施設を持って、電力供給において自立するなどということは、実現に至るまでにはまだまだ多くの年月を必要とすることでしょう。しかし、消費電力量を大幅に減らし、東京電力への依存度を下げ、伊東市として全体の消費エネルギーコストを順次削減していくといったことは現在既に十分現実的な政策であろうと思います。

アメリカを中心として、現在世界的に進められているスマートグリッド構想などを考えれば、送電ロスや熱損失の多い100万kw級発電施設の建設は最早時代遅れになりつつあり、太陽光発電、燃料電池のほかガスエンジン・コジェネレーションのような1kw級の小型家庭用発電設備を100万戸の家庭に設置する方が効率的であり、環境負荷も小さいとされています。

設置コストやメンテナンス等のランニングコスト、あるいは機器の耐用年数が十分でない等の理由から、まだまだ普及しているとは言えない、ガスエンジン・コジェネレーションのようなガス発電給湯システムなども、今では発電エネルギー効率は45%程度にまで上がってきており、同じ天然ガス発電を行う大型火力発電所に匹敵する発電効率になっております。また、発電所では利用できない熱エネルギーも家庭用システムにおいては給湯や冷暖房を通じて自家消費が可能であるため、熱エネルギーの有効利用が可能である分、エネルギー効率は大型発電所を遥かに上回るともいえる段階に来ており、現在でも既に十分な実用性を持っていると言えます。

実際のところ、他の市町においては、横浜市等を例に挙げると、学校施設への空調機器設置に際して、東日本大震災前はそのほとんどが動力を電気とする空調機であったものが、震災後はガスヒートポンプ式の導入実績が電気式を上回るようになったとする施工業者の納入実績報告もあり、これが現状の電力需給状況に対する自治体の自衛策であることは明白です。また、静岡県内においても、長泉町において、小中学校への空調設備導入に際し、当初予定していた電気式空調機を東日本大震災後

の電力供給状況の変化、すなわち国による節電、省エネ、温暖化対策の指針が今後厳しくなるなどを考慮して、同じようにすべてガスヒートポンプ式に変更している事例を見ることができます。

更に身近なところでは、お隣の熱海市でも、熱海中学校と小嵐中学校の統合に伴う新校舎建設において、空調設備が整えられることとなったようですが、長泉町と同様の理由からガスヒートポンプ式の採用が決定されたとのことでした。

伊東市においては、「暑さ寒さがきょうきのう来たわけでなくて、もう何百年も前からあるわけでありませぬ。」とのことで、要するに「子供たちは我慢に我慢を重ね、精神力で暑さ寒さを乗り越えて勉強していくべきである。」との教育基本方針に現在なっているようですので、学校施設に空調機器が導入されることは当面ないでしょうから、学校においては電力不足や電気使用料の値上げ、省エネルギーなどを他の市町ほどには心配する必要はあまりないのかもしれませんが、こうした状況下ですと長泉町や熱海市との直接比較はできませんが、改めてわが町に目を向ければ、現在建設中の新市民病院はオール電化施設として設計、建設が進められており、完全に時代の要請に逆行する公共建築物となろうとしています。震災前から計画されていたものであり、まさに「想定外」の事態であったのかもしれませんが、新病院建設や環境美化センター更新事業等、施設建設後30年から50年程度は使用するであろう施設については、着工前に将来の社会情勢なども含め災害だけでなくあらゆる可能性を慎重に検討した上で、想定外の事態の発生に対しても臨機応変に対応できるよう万全を尽くすべきであったと思います。

過去の議会においても何人かの方が、新病院のオール電化設備について質問として取り上げられておりますが、それに対し、市長は「東日本大震災を受け、改めて災害時対応を含め慎重に検討をしてみました。ガスとのコスト比較等により、オール電化を進めておるわけでありませぬ。」との答弁をなさっています。

しかるに、先の長泉町の例では、平成23年度3月定例会における当初予算では電気式で予算計上していたものを、東日本大震災後の電力需



給状況の変化を考慮し、半年後の9月には6,900万円の増額補正を行ってガスヒートポンプ式への変更を行っているのであり、行政の対応は非常に迅速と言え、政策理念においても、伊東市の場合と対照的である様に思えます。オール電化システムと空調システムということで導入する設備が異なるものですので、判断が分かれることは一概におかしいとは思いませんが、周辺自治体の導入状況を見る限り、イニシャルコストにおいて電気よりもガスが高くなる点を除くと、ランニングコスト、環境負荷ともに電気よりもガスの方が現状で低い或いは今後低くなるとして、横浜市、長泉町、熱海市ではトータルな評価としてガスヒートポンプの優位性を認めて判断を行っているのであり、これと正反対の結論に至った伊東市の「慎重な検討」結果には多少の疑念を持ちます。

オール電化施設として設計され既に建設中の設備について、今からガス給湯や厨房設備、ガス冷暖房設備を導入するといったことは不可能と思われるかもしれませんが、オール電化はオール電化として利用する前提で、電力供給のシステムについては、後付けであっても今後変更可能なものもあろうと思われまます。例えば、変圧トランスを施設側に設置し、高圧受電契約を行うことで10～30%の電気使用料の節約につながるともいわれます。また、特定規模電気事業者との契約で、電気使用料金の見直しを行うといったことも有効かもしれません。もっとも、前者においては、東京電力による電力供給が安定的にあることが前提となるのであって、一時的に安くなれば問題が解決するというものではなく、また、後者においても、特定規模電気事業者自体の発電能力・供給余力がどの程度あるのかによって、あまり長期的な見通しが立たず、あくまでも暫定的な対応策に留まろうかと思えます。長期的な視点に立つのであれば、やはり、太陽光発電パネルや燃料電池、ガスエンジン・コジェネレーションのような発電給湯設備を設置することで、東京電力への依存度を低減しさらには売電によって電気使用料の回収を図るなどということも検討すべきであろうと思えます。

公共施設においては、病院等が特にエネルギー消費が大きい施設として取り上げられますが、他に学校施設や市営集合住宅等の比較的規模の

大きな施設は、同様に省エネルギー策について検討すべき対象になろうと思います。また、利用状況によって個々の施設としての省エネルギー効果がどの程度見込めるか判断が難しいところもありますが、コミュニティセンターや生涯学習センター、図書館、体育館などの公共施設も災害時の避難所として利用されることを考慮すれば、省エネルギーと同時に、電力供給の方式自体を見直してみる必要性は高いと思います。こうした省エネルギー対策について市としては十分に検討を行って来ているのでしょうか。近年では ESCO 事業等、自治体側が全く初期投資を必要とせず、消費エネルギーを削減する施設整備を行う制度が動き始めており、大阪府をはじめとする自治体において大きな成果を出しています。

大阪府における ESCO 事業を例にとると、平成 13 年度から現在までに 15 件 20 施設で ESCO 事業契約を結ぶことで、平成 22 年度においては光熱水費を合計 4 億 5 千万円削減したとしています。大阪府の公開する資料によれば、平成 22 年度の光熱水費の削減額の単純合計は 5 億 3,920 万円になりますから、これとの差額分、約 9 千万円が ESCO 事業契約費として支出されたものと思われます。この点は、大阪府の予算公表資料上、施設ごとに必ずしも「ESCO 事業費」という名称で計上されているとは限らず、また施設ごとの契約方法も不明なため正確な数値を把握できなかった部分もありますが、概ね言えることは、母子保健総合医療センターで年平均約 8,800 万円、急性期総合医療センターで約 9,900 万円、呼吸器・アレルギー医療センターで約 1 億 4,600 万円を削減といったように医療施設において削減効果が最も大きく、また、これらで全事業での省エネルギー効果、経費削減効果の大部分を占めることから、これら医療施設においては特に、ESCO 事業者成功報酬を相応に支払っても尚、大きな省エネルギー効果と経費削減効果が得られると言えます。

一方で、日本における ESCO 事業は制度運用の問題点も多く指摘されており、ヨーロッパ諸国におけるようにはまだまだ普及しておらず、その成果も十分なものとは言えない発展途上の制度であり、メリットばかりでないことは否定できません。

例えば、これが制度の浸透を阻害する主たる理由と思われませんが、事業者の利益回収に係る期間が8年～15年と長期に渉るため、一つには、財政法上の制約から、法改正されるまで、国の施設にESCO事業を導入することが難しかったために普及が遅れたという事情があります。今一つには、事業者の資金調達や収益見込みについて、企業規模によっては契約条件が非常にシビアなものとなり、参入できる事業者が限定されてしまう等の問題点が指摘されています。しかし、こうした問題は、前者は法改正により既に解消され、後者においても、契約方法や、省エネルギー達成度に対する事業者の成功報酬のあり方を自治体側が十分に理解することで、制度運用上の問題を、自治体側で十分に改善できる部分もあり、大阪府の事例のように成功すれば、大きな成果を上げることができると言えます。ちなみに、先ほど大阪府での光熱水費削減効果は平成22年度で4億5千万円と申し上げましたが、事業自体は平成13年度の母子保健総合医療センターへのESCO事業導入に始まっており、光熱水費の削減額は9年間の累計で32億4千万円にもなり、年間の一般会計予算が3兆円前後の大阪府においては、その占める割合はわずかなものであるかもしれませんが、施設単体の省エネ率で見れば最低で9.0%、最大で31.5%の削減を達成しており、施設ごとにエネルギー削減効果の差はあるものの、平均すれば20%程度の削減を達成しており、施設規模、事業導入件数が多ければ多いほどスケールメリットが出る事業となっています。また、自治体がこうした事業を先行して積極的に取り入れていくことで、民間への事業普及も期待でき、設備経費が多くかかるホテル・旅館業の経営改善の一助となることも期待され、合わせて市内のエネルギー事業者のESCO事業参入を促すことにより、雇用の拡大、新規産業の育成による市内への経済波及効果も期待できます。このようなことから、ESCO事業の導入も含めて長期的視点に立って省エネルギー計画を策定し、今後の公共事業計画におけるガイドラインを早急に策定すべきと考えますが、伊東市においてこうしたガイドラインの策定や計画はどのようなものとなっているのでしょうか。また、今後どのようにあるべきと考えるか伺います。

更には、来月からは「再生可能エネルギーの固定価格買取制度」がスタートすることも、念頭に置くべきことでしょう。

従来の制度にあっては、再生可能エネルギー源による発電は、買取量、買取価格、更に、買取期間が電力会社との契約によって変動していたため、事業者にとって、参入機会も限られた上に採算見通しが立てにくく、なかなか普及してこなかった実態があるわけですが、今後は、事業として成り立つレベルのものとなっていくことが十分に期待できます。そういう点で、静岡県が進める奥野ダムの小水力発電施設建設事業はその将来性に大いに期待するものですが、如何せん 110kw 程度の実証試験発電施設を一つ完成するだけでは満足できるものではなく、その先に続く施策として、太陽光、風力、地熱、バイオマス等あらゆる再生可能エネルギーについて事業化の可能性を検討していくことが必要と思われれます。その点で、省エネルギー対策だけでなく、地域新エネルギービジョンの策定を本市においても行うべきと思いますが、いかがお考えでしょうか？

最後に、改めて、冒頭の言葉を繰り返させていただきます。

「国家百年兵を養うは、一日これを用いんがためなり。」。

行政運営、自治体経営においても、こうした視点を持ち、伊東市民の生命・財産を守る街づくりに向けて、佃市長には知恵と力を振り絞って頂けることをお願い申し上げて、私の壇上からの質問を終わらせていただきます。