

議会運営委員会

日 時 平成29年12月4日（月）午前 時 分から
場 所 第3委員会室

1 陳情・要望について

(1) 福島第一原発事故被災者への健診保障を求める陳情書提出について

＜環境厚生常任委員会＞

(2) 安全・安心の医療・介護を守り実現するための診療報酬・介護報酬の改善を求める陳情＜環境厚生常任委員会＞

(3) 桂川本川・支川改修の促進のため、具体的な動きを示していただくよう調査審査の動きを加速することに関する要望書

【別紙No.1】＜産業建設常任委員会or桂川・支川対策特別委員会＞

(4) 京都スタジアム(仮称)は、未だに二重買収の責任問題、買収単価の適切さが明らかにされず、建設計画の詳細、利用・運営計画は市民に何も説明されていません。迷惑な施設とならないように交通シミュレーションなど環境アセスメントの実質的な実施、利用・運営計画を明らかにすることに関する要望書

【別紙No.2】＜京都スタジアム(仮称)検討特別委員会＞

亀岡市議会議員 湊 泰孝 様

要 望 書

件 名 桂川本川・支川改修の促進のため、具体的な動きを示していただくよう調査審査の動きを加速されますようお願いします。

要望の要旨

京都府では河川整備計画の検討が着々と進められ、去る11月14日には桂川上流圏域河川整備計画原案が報道されました。しかし、亀岡市としてこの河川整備計画原案にどのような姿勢での望むのか明らかになっていません。亀岡市民の命と安全を守るため調査審査を深めていただきますようお願いします。

河川整備計画案は、9月市議会でありました多くの個人質問の内容とそぐわない内容が示されています。どのようにされるのが調査審査をお願いします。

具体的な要望事項1

2013年の台風18号で亀岡は大きな被害を出しました。それから4年もたっていますが、堆積土砂の撤去さえまだ行われていません。9月市議会でも、桂川本川・支川の堆積土砂の早期撤去の質問もありました。また、いつまで下流の犠牲とならなければならないのか、上下流並行しての整備が必要だとの質問も出ました。

私は、栗山市長時代に今のうちに下流地域や京都府に対して、犠牲に見合う負担金などを要求する姿勢を示しておかないと、今後は、亀岡が加害者と言われる時代が来ると言いました。栗山さんはそんなこと出来ないと言われただけです。下流部だけでなく国土交通省も京都府も、遊水機能のある土地の減少には極めて敏感です。しかし、堆積土砂の撤去や支川の改修等は何も下流に文句を言われる筋合いはありません。京都府に予算がないとは言わせるべきではありません。

台風18号は、桂川流域に均等の雨が降る典型的な降雨でした。そのため、亀岡上流部の日吉ダム効果はありましたが、亀岡下流部では日吉ダム効果はほとんどないとの分析も出ています。しかし、駅北地区が造成された後の、洪水予測の解析は行われていません。常識的には、駅北地区周辺や宇津根橋上下流部に洪水の流れの圧力は生じるでしょう。

亀岡市議会ですら質問されても、権限のない亀岡市は、京都府に要望するとの回答に止まっています。そのような消極的なスタンスでは、いつまでも桂川本川・支川改修は進みません。継続的かつ実践的な調査審査をお願いします。

私は、犠牲をいつまでも犠牲にしないように、遊水機能を果たしている土地に地役権を設定するような運動を起こさないと、桂川の亀岡下流部の犠牲は救われないと考えています。このままでは、霞堤の撤去など、京都府が実施するはずはありませんし、国土交通省は認めることありえません。それならば、例えばですが、遊水池機能を持たされている土地に地役権の設定（いわば補償です。）を求める動

きなど、具体的な動きを起こされませんか。いつまでも、霞堤の撤去など具体化されない治水対策を求めるだけでは、何も進みません。犠牲を犠牲とせず、犠牲を活かすことを考える時期がどうかと思います。

具体的な要望事項 2

現在、京都府が策定を進めている河川整備計画は、河川法に定められた概ね30年間の法定計画です。もちろん亀岡市として事前協議を受け、正式な意見を言える機会があります。

しかし、今の時点で出されている原案では、資料1のP13では「桂川上流圏域の河川整備が先行した場合、下流に洪水が集中し大都市圏において甚大な浸水被害が生じるおそれがある。そのため、引き続き上下流バランスを確保しながら河川整備を実施する必要がある。」とか、P19では「淀川水系河川整備計画（近畿地方整備局）との整合を図り、桂川の流下能力、近年の被災状況及び地形の特性等を踏まえ、上下流バランスを勘案し、再度災害防止（原文のまま）の観点から昭和28年台風13号洪水（概ね30年に1回程度の降雨により予想される洪水）への対応を目指した整備を進める。」されており、従前から説明されていた基本計画3500m³/sec（1/100年）に対応できる改修は、概ね30年間では実施しないと宣言されています。

この河川整備計画には、「直轄区間の整備促進について、関係機関に働きかける。」などの表現があってしかるべきだと思います。

また、P23の桂川本川計画流量配分図の下に「上下流バランスに配慮しながら、霞堤の嵩上げ、河道掘削及び橋梁の改築等を行い、流下能力の向上を図る。霞堤は、計画高水位まで嵩上げするものとし、当面実施する段階整備として、下流で国が実施する桂川緊急治水対策において流下能力が向上した段階で、現況から1.0m嵩上げする。」されています。

この表現の前段は30年確率のことを記載しています。しかし、現実の下流の動きから、それも何年かかるのか見えません。後段の霞堤の一律1.0m嵩上げは余りに荒っぽい表現です。霞堤の実態はそれぞれ違います。現時点で、1500m³/secを割っている大飼川合流点桂川左岸の霞、曾我谷川霞、下流のため流下量が高まる鶺ノ川霞、西川霞、年谷霞は嵩上げ高を高くすべきと考えます。

霞堤の1.0m嵩上げだけでは30年はおろか20年確率にも達するのでしょうか。そもそも、このような誤解を与える表現は意図的に感じます。

これらの表現は、当面、亀岡は犠牲になれと言われていることと同じです。

平成27年3月20日に桂川上流圏域の整備目標が固められて、課題と対応方針、整備対象河川の抽出が行われました（資料2）。この間に、亀岡市は積極的に取り組むべきでした。

さらに、整備対象支川については、現在改修計画がある河川、整備計画中の河川に限定され、鶺ノ川、西川、年谷川、曾我谷川、愛宕谷川、古川などが除外されました。中には上流部が開発されている河川があります。本当にこれで10年確率が確保されて大丈夫なのでしょうか。断面があっても、管理が不十分では効果がありません。亀岡市として確認されているのでしょうか。支川の中には、10年確率に満たない区間もあり、管理が不行き届きで、堆積土砂が多い箇所、樹木や雑草が繁茂している箇所などもあります。

その結果、整備目標と同じレベルの桂川上流圏域河川整備計画原案の公表となりました。今まで、この法定計画に地元意見を十分反映できなかったのか執行部の甘さを感じます。ようやく12月8日に説明されるようですが、本来はもっと早く議会に報告すべき内容です。

今からでも可能です。市議会において、早急に地元の河川を熟知されている方や南丹土木事務所の責任者と、そのような現場を調査され、いち早く、亀岡市の具体的な考え方を整理させるべきと考えま

す。法定計画ですから、正式協議があってから意見を言うのでは遅すぎます。亀岡市に有利に運ぶことはありません。先手を打ち事前協議に遅れないように、早急に十分な調査審査をお願いします。

桂川上流圏域の治水対策には、最も大切な河川管理が桂川本川、支川の整備計画には記載されていません。その他の河川についてだけ記載はされています。現実の問題視されている桂川本川・支川の堆積土砂の撤去、樹木や雑草の除去など市民要望の強いことには、具体的な記載がありません。また、例えば山本浜のカメラのようにまともなメンテナンスがなされないと防災情報の共有の点では、市民に信頼されないと思います。

他方、資料1のP19では「土地利用の規制や誘導を含め関係市と連携しながら、計画的な河川整備や下水道の雨水対策に加え、戸々（原文のまま）の家庭での雨水貯留浸透施設、校庭・公園での貯留施設など、流域において総合的な治水対策を推進する。」と記載されています。

これらについては、亀岡市がどう事業化するのか政策を立てないと、京都府への河川整備促進の要望だけでは、京都府は要望書を受け取るに過ぎません。先手を打った動きが必要だと思います。例えば、樋門の管理委託など積極的に動かれているのでしょうか。浸透施設の設置、貯留施設の設置など積極的に考えられているとは思えません。亀岡駅北地区土地区画整理事業の都市計画決定に係る公聴会で、レインガーデン、敷地内緑化、透水枡などの雨水の流出防止に役立つことを提案しましたが、亀岡市は都市計画法で定めがないとその提案を拒否しました。

このような消極的な姿勢はいかがでしょうか。このような地区計画の定めは先進市などでは常識です。積極的な姿勢が必要です。このような亀岡市の姿勢では、京都府を動かすことは出来ません。

水防法の改正で1/1000の年超過確率の想定最大規模降雨による浸水が想定される区域を洪水浸水想定区域として公表することとされています。現在、南丹土木事務所では、その基礎調査が実施されています。これについては、早く公表させ亀岡市に新たなハザードマップの作成などを実施させる必要がありますので、南丹土木事務所に積極的な公表を求めています。

亀岡市篠町馬堀池ノ下27-5

松尾 寛治

亀岡市議会議長 湊 泰孝 様

要 望 書

件 名 京都スタジアム（仮称）は、未だに二重買収の責任問題、買収単価の適切さが明らかにされず、建設計画の詳細、利用・運営計画は市民に何も説明されていません。迷惑な施設とならないように交通シミュレーションなど環境アセスメントの実質的な実施、利用・運営計画を明らかにされますようお願いします。

要望の要旨

京都スタジアム（仮称）（以下「スタジアム」という。）の土地売買契約が締結され、主体工事等の契約が締結されました。しかし、未だに京都・亀岡保津川公園予定地の利活用計画はまったく明らかにされず、市民は二重買収と言わざるを得ません。しかも、二重買収となった責任が明確になっていません。土地売買額も不可解です。これらの問題等の検証は市民の疑問に応えるため、極めて大切ですので是非具体化をお願いします。

交通シミュレーションの実施は京都スタジアム（仮称）検討特別委員会の指摘要望事項の一つであり、その未実施は、市民等の不安の大きな要因です。交通シミュレーションや治水問題など、未解決では迷惑施設となりかねません。市民不安を解決するには、環境アセスメントの実施が有効です。何故亀岡市がその実施を京都府に求めないのか徹底した調査審査を引き続きお願いします。

建設計画の詳細、利用計画、運営計画は未だに明らかにされていません。これでは多大な税金を投入したスタジアムがどのように利活用され、地域振興に役立つのか不明です。早く明らかにさせて、市民の理解を得られるように調査審査をお願いします。

具体的な要望項目1

多額の税金を投入する大規模な公共事業の実施に当たっては、経緯の検証と責任の明確化が市民の理解を得るためには不可欠です。二重投資ではないと強弁される方もおられますが、未だに京都・亀岡保津川公園予定地の利活用計画は具体化されず、二重買収と言わざるを得ません。また、都市公園事業補助では、水田耕作を主にすることは困難であり、国庫補助金の返還さえ想定される状況です。これらの問題等の検証は大切ですので是非具体化をお願いします。

そのためには、未だに実施されていない前栗山市長、関係職員を参考人として招致することが必要と考えます。

亀岡市の財政当局は、税収が不足する場合は交付税で見てもらえるから変わらないかのような説明を行いました。全く間違っています。税収が減ってもその25%相当は交付税に算入されません。十分な調査審査をお願いします。

すでに小中学校の冷暖房設備の設置の遅れや、文化会館の冷房費のカット、道路補修の遅れなど市民サービスの低下に影響が出て市民の不満は高まっています。

しかも、用地売買額が高すぎます。原因は亀岡市の不動産鑑定評価の依頼方法にあります。亀岡市の不動産鑑定評価依頼書では3社の鑑定士に「大きな街区での土地利用を想定しながら、街区ごとの平均単価の算定を行うこと。」と指示されています。これは、買い手の立場ではなく、売り手の立場に立った評価です。亀岡市は、大街区で利用を目的としながら、街区ごとの評価を行ったため、道路など公共用途の面積分が上乗せされた価格となっています。3社とも中高層の集合住宅やビジネスホテル利用を想定した評価です。

国土交通省が定めた不動産鑑定評価基準の「不動産の価格を形成する要因」の一番に掲げられている「地質、地盤等の状況」に関する資料、例えば、くい打ちが必要な土地であること、地下水への配慮など

の資料を執行部は提供していません。

この結果、道路など公共用途の面積相当分は高く評価されています。また、地質、地盤等の比準がされていけませんので、国土交通省地価調査課の土地価格比準書によると、3%が減額されます。つまり、不動産鑑定評価の依頼方法が正しいと仮定しても、地質、地盤等の比準をすれば少なくとも3%は低くなります。比準方法も含めて引き続き調査審査をお願いします。

具体的な要望項目2

交通シミュレーションには、完成後の交通だけでなく、工事中の交通も含まれると思います。そこで問題は、第2回京都スタジアム建設に係る市民説明会の質疑回答（別添資料）の20のアです。その質疑回答の20のアでは、「工事車両のルートは、今後、関係する地元自治会等の説明会の中で、ルート、時間帯などについて協議していきます。」と書かれています。しかし、建築工事の入札の現場説明書では、施工業者に、周辺自治会や近隣住民への工事の説明を丸投げしています。本来なら京都府が説明すべきですが、それを業者に丸投げは問題です。つまり、工事車両の説明は、いつの間にか業者にさせると説明を変えました。

なお、現場説明書では、通行規制は、亀岡市内市街地の交通混雑緩和のため、千代川ICや大井ICから国道9号線・月読橋を經由して、府道亀岡園部線保津橋に至るルートで工事現場内に侵入することとされています。

工事用道路ならば、そもそも大型ダンプやトレーラーが曲がれるのか、通れるのか、その交通量はどうかなど、また、道路の強度など確認されているのか、通学道路と重なる路線ではないのかなど、行政が事前に確認すべき大きな課題があります。本来、主体工事入札実施前に確認すべきことです。

また、利用者の車については、同じ20のアでは、「京都縦貫道亀岡ICに近い亀岡運動公園の駐車場を活用して車で来場する観客をシャトルバスで輸送することなどについて、亀岡市と連携して適切な対策を検討・実施する。」と書いています。

亀岡運動公園を臨時駐車場とすることは亀岡運動公園の機能を妨げます。国道372号の渋滞が一層進みます。それなら亀岡運動公園付近がスタジアムの適地だと認めることにもつながります。

なお、亀岡運動公園付近はICに近すぎるから駄目だとの議論もありました。日本サッカー協会のスタジアム標準では、住宅地域との距離はもっとも慎重を期すべき問題であり、住宅地域に近接する地域にスタジアムを建設することは極力避けるべきと書かれています。スタジアム標準には、どこにもIC周辺は避けるべきだとは書かれていません。当然のことながら、吹田スタジアム、甲子園、横浜スタジアムはICに近いです。ICまでのアクセスの工夫が問題なのです。対応すべき問題は国道9号、372号の渋滞なのです。

市道で並河蚊又線の認定をされました。ICへのアクセスの有効性はあるでしょうが、府道への昇格の可能性は極めて低いです。有効に活用されるには、高速道路料金を沓掛ICから篠ICまでと亀岡ICまでとを、同額にすることが不可欠だと思います。市道で整備されるならば、これもスタジアム関連工事費です。

これで50億円を大幅に超えます。このような甘い見通しで進めた原因はどこにあるのか。過去の失敗を検証せず、市役所内や関係者とも協議せず甘い見通しのもとに進めた前栗山市長時代の失政の結果だと思います。

亀岡運動公園を臨時駐車場とか、亀岡ICを道路アクセスの主な路線と考えるのならば、国道372号の4車線化を検討されたのか、費用対効果を比較検討されたのでしょうか。国道372号ならば500m程度の改良で済みます。

これらの問題は、京都府が交通量などの調査や調整もせずに勝手に進めたためか、それとも、亀岡市の事務当局が市長と十分に相談せず京都府と調整したのか、どちらかに起因すると思います。

交通シミュレーションの実施は今からでも可能です。指摘要望事項ですから執行部に強く早期実施と、市民への公開を求めてください。

交通シミュレーションは、環境アセスメントの主要調査項目です。京都府は亀岡市が求めれば、実施すると言っています。何故環境アセスメントとしての交通シミュレーションを京都府に求めないのか理解できません。執行部に、交通シミュレーションを中心とした環境アセスメントの実施を京都府に求めるように強く申し入れるようにお願いします。執行部は、今更要綱では環境アセスメントを求められないと応えると思いますが、市民説明会の資料の20のイの回答は、要綱等があれば実施すると読める趣旨で京都府は回答されています。

是非、執行部に対して、前向きに取り組むように調査審査をお願いします。

具体的な要望項目3

京都府は市民への説明を実施するといいいながら、主体工事等の契約を締結しているのに関わらず、実施計画の詳細については何も説明をしていません。このようなことを許しているのは、亀岡市にも責任があります。

入札参加業者には、詳細な図面を渡しなが、市民が見られるのは図面の抜粋だけです。少なくとも縦断・横断の断面図、主要な箇所の詳細図の公開が必要です。

今まで、青少年がトップクラスの選手の技術を見て、触れ合えることは青少年の教育上大切だとの議論がありましたが、どこで選手と触れ合えるのでしょうか。公開された図面では選手のウォームアップも見える構造なのかもわかりません。

公開されている実施設計の一部分の図面では、アメフトは勿論のこと、ラグビーのトップクラスの定期戦の実施は不可能です。これらの定期戦で、選手やコーチ、事務方がスタンド下から戦況を見ながら戦術をたて、ウォームアップ、選手のサポートなどをするスペースさえありません。

実施設計の変更はよくあることです。市民にとって必要と思われることを、京都府に申し出て、実施設計を見直させることも必要です。京都府は意見を聞かざるを得ない時期です。京都府は後戻りできない状況ですから意見を申し出るタイミングです。市民本位の意見を執行部に提案させるよう調査審査をお願いします。

多くのスタジアムでは、選手との交流のスペースを多くとっています。また、ウォームアップの姿も見られます。このような場所でも、選手とファンの交流が図られています。

選手、役員等関係者、メディア関係者、スポンサー、車いす利用者などの専用駐車場は、多くのスタジアムでは、300台から500台程度設けていますが、実施設計図では70台もありません。どう対応するのでしょうか。

長時間にわたる来場者の試合開始前の待ち時間を買物に使ってもらおうと京都府も亀岡市も説明していますが、通常は開場の前から席取りのために並ぶのです。執行部は、実際の試合の3時間前から終了後の1時間後までの間、来場者がどのように動くのか、その動線が類似したスタジアムの調査、研究が必要だと思います。知識不足で判断することこそ危険です。

利用・運営計画は、スタジアムにとって交通シミュレーションと同様極めて大切にもかかわらず、ほとんど明らかになっていません。一般的な指定管理者制度となるのか、京都府が検討している運営権制度の導入になるのか、料金設定はどうか、例えば府民デーのように一般開放する日を月一度でも設けるのか、全く見えません。また、具体的な動線の在り方は安全性の確保から大切です。京都府が主体工事等の契約をした現時点はチャンスです。この段階で動かないと、市民が使えなくなる使用料金の設定などになる可能性もあります。例えば、入場料を取らないアマチュアの使用料はどうかをはじめ様々な議論が必要です。適切な調査審査をお願いします。

亀岡市篠町馬堀池ノ下27-5

松尾 寛治