

平成 29 年度

霧島市議会総務環境常任委員会

行政視察報告書

(静岡県富士宮市・栃木県那須塩原市・埼玉県日高市)

平成 29 年 5 月 17 日～19 日



富士宮市役所

総務環境常任委員会行政視察

1 視察日程 平成29年5月17日(水)～19日(金)

2 視察先

(1) 静岡県富士宮市

人 口 133,989人(平成29年4月1日現在)

面 積 389.08km²

議員定数 22人(現員数22人)

(2) 栃木県那須塩原市

人 口 116,510人(平成29年4月1日現在)

面 積 592.74km²

議員定数 26人(現員数26人)

(3) 埼玉県日高市

人 口 56,497人(平成29年4月1日現在)

面 積 47.48km²

議員定数 16人(現員数16人)

3 参加者

委員長 前島 広紀

副委員長 平原 志保

委員 常盤 信一

委員 池田 守

委員 今吉 歳晴

委員 宮内 博



富士宮市議会議場

4 視察概要等

■ 5月17日（水） 午後2時30分～

静岡県富士宮市

富士宮市富士山景観等と再生可能エネルギー発電設備設置事業との調和に関する条例について

<概要及び主な質疑>

1 条例制定の経緯

・東日本大震災後、再生可能エネルギーの需要が高まり、全国各地でメガソーラー発電設備の建設ラッシュとなった。富士宮市においても、平成24年5月頃、富士山を望む朝霧高原を中心に大規模な太陽光発電設備の設置の計画相談が相次いだ。



・太陽光発電設備は、都市計画法や建築基準法において「建築物」とならないため、設置に対して法律による規制ができず、無秩序にパネルが乱立する恐れがあった。

・当時、富士山が世界遺産登録を目前に控え、太陽光発電設備が富士山周辺の景観を阻害し、世界遺産登録に影響することが危惧された。

・以上のことから、平成24年9月1日より「要綱」による抑制策をスタートし、平成27年7月1日に「条例」による対応となった。

2 設置する太陽光発電設備の面積を1,000㎡とした経緯

・富士宮市の景観条例において、届出対象となる建築物の延べ床面積を1,000㎡としているためそれを準用した。

3 届出後又は届出をしない場合の指導、規制、罰則などについて

・条例第11条から13条にて、罰則的な要素である立入調査、指導、助言及び勧告、公表を定めており、状況に応じてこれらの対応ができる。

・条例の規制対象「抑制区域で1,000㎡超」の場合は、相談の時点で「設置できない」旨を何度も明確に伝え、手続きが進む前に窓口で相談が終了する。

4 太陽光発電設備の開発は何件程度あるか。

・相談件数は、平成 29 年 5 月 12 日時点で、抑制区域内の小規模（1,000 m²以下）が 257 件、大規模（1,000 m²超）が 193 件。抑制区域外の小規模が 31 件、大規模が 392 件である。

5 太陽光発電設備の設置で反射光に対する苦情が出ているか。

・反射光が直接的な理由での苦情はないが、「周囲の景観が変わってしまった」、「将来的な管理がなされるか心配」等の相談がある。

・トラブル防止のため、条例対象外の小規模な設備についても、周囲の環境と調和した設備とするよう促すため、ガイドラインにより景観への配慮や適正な管理、周囲への事前説明を求めている。

6 他の再生可能エネルギーについてはどうか。

・風力発電では、同条例で高さ 10m を超える設備は太陽光発電設備と同様の取扱い。

・その他の再生可能エネルギー設備については、都市計画法等の法令による規制を考えている。



企画戦略課 地域政策推進室職員の説明

7 「抑制区域」の面積はいくらか。また、抑制区域外に設置された太陽光発電設備の面積と規模はいくらか。

・市域 389.08 k m² の約 75% が抑制区域となる。

・大規模、小規模を含めた相談件数は 968 件であるが、実際に設置された件数はかなり少ないと思われる。

8 「自治会への説明」以外に開発区域（水利組合や漁協等）への説明状況はどうか。

・条例により自治会や近隣関係者には説明を行い、様式の提出を求めているが、手続き上その他への説明までは求めている。

・ただし、その他の法令等の指導やガイドラインにより、影響する範囲について説明を促すこともある。

那須塩原市地域バス「ゆーバス」と「予約ワゴンバス」について

<概要>

首都圏から約150km(新幹線で70分)の栃木県北部に位置する、那須塩原市は、平成17年1月1日に1市2町の合併により誕生した。市内にはJR東日本の東北新幹線、東北本線、国道4号及び400号、「西那須塩原IC」、「黒磯板室IC」があり、東北への玄関口として、江戸時代より、奥州街道、会津中街道など交通の要所として賑わうなど歴史のある地域である。



人口11万6,500人、市面積592.74km²の約6割が山岳部であり、開湯1200年を誇る塩原温泉をはじめ、板室温泉、三斗小屋温泉は市内の代表的な観光資源となっている。平坦部には、那珂川、箒川に挟まれた緩傾斜扇状地「那須野が原」が広がり、高原性気候である。明治時期からの開拓により、米作と酪農が普及し、生乳生産額は本州第1位（全国第4位）を誇っている。また市内には大手タイヤ工場のブリジストンをはじめ、市内の工業団地には自然の恵みを生かした食品の製造工業も多く、グリコ乳業、小岩井乳業、カゴメなどの企業が集積している。平成20年にできたアウトレットモールは、市内来訪観光客980万人中450万人が訪れる人気エリアになっている。

<交通・市の特徴>

那須塩原市の特徴として、北から黒磯駅、新幹線の停車する那須塩原駅、西那須野駅を中心として旧市町がそれぞれある。霧島市のように中山間地域への定住などは推奨しておらず、駅を中心としたコンパクトシティを目指している。そのため広大な土地ではあるが、鉄道を中心にまちが形成され、居住区、商業、学校エリアなどを中心に公共交通を整備し、また、隣接する市町のバスが利用できるなど、霧島市のように、旧市町が市全体に点在し、線が結ばれていない本市に比べ、交通問題はシンプルな印象を受けた。「ゆーバス」は市街地、「予約ワゴンバス」は山間部と市街地を結んでいる。

平成17年 黒磯市、西那須野町、塩原町の合併により那須塩原市誕生後2年間市営バスを走らせる。

平成19年 地域バス「ゆーバス」運行開始

平成25年 「予約ワゴンバス」の運行開始、那須地域定住自立圏中心宣言

<市内の交通事情>

鉄 道	市内に J R 東日本（宇都宮線）の駅が 3 か所 ・西那須野駅（1, 322 千人） ・那須塩原駅（1, 804 千人） ※東北新幹線停車駅 ・黒磯駅（875 千人） ※平成 24 年度乗降者数
バ ス	① 民間業者による路線バス ・ J R バス 関東，東野交通 ② 公営バス ・ ゆーバス，予約ワゴンバス，大田原市営バス，那須町営バス
タクシー	6 社
その他	・自家用車保有率が高く，市民の多くは自家用車を利用 ・民間・公営バスとも認知度が低く，利用者はあまり多くない

<主な質疑>

Q：「ゆーバス」「予約ワゴンバス」共に，市民以外も利用できるのか。

A：利用できる。

Q：1 台当たりの利用人数は？

A：ゆーバスで一便当たり 4.3 人 路線ごとで大きく差がある。

H28 年では黒磯ルートで 13 人，少ないところで 0.9 人，予約ワゴンバスで 1.1 人～1.4 人
 事業の採算性を考えると，予約ワゴンバスは経費を見直さなければならない。

Q：霧島市の場合，合併前の既得権が強く上手くいってないが業者の転轍はなかったのか。

A：なかった。

Q：予約ワゴンバスの形態は？

A：10 人乗りのハイエース

Q：バスに乗ってもらうための工夫は？

A：住民がバスに乗るという習慣が無いので，知ってもらうために広域の乗車会を行った。

Q：那須塩原市の公共交通の今後をどのように考えているか。

A：議会では住民ニーズを踏まえ，デマンド交通も考えなければいけないと思っている。

Q：那須町営バスや大田原市営バスの経営状況はどうか。

A：苦しいと思う。

都市ごみの資源化システム導入の経緯について

<概要>

1 ごみ資源化処理導入の経緯

- ・日高市清掃センターの老朽化

日高市においても、他の自治体と同様に焼却施設でごみ処理を行っていたが、施設は昭和48年建設のため耐用年数を経過しており、大規模な修繕を行うなどして10年程度の延命化を図っていた。人口の増加によりごみの量が年々増加し、しばしば施設の処理能力を超える状態が続いていた。



太平洋セメント（株）埼玉工場

- ・ダイオキシン類の規制強化

平成14年12月1日からダイオキシン類の排出規制が強化されたため、清掃センターの設備でごみ処理を続けていくには、さらなる多額の修繕費用が必要になった。

- ・また、時を同じくして平成11年に太平洋セメント（株）から、遊休施設を活用した「家庭ごみの資源化処理」の提案があり、市も「ごみの資源化処理」への移行に方針を決定した。

- ・平成13年3月から1年間の実証試験を経て、この技術を確認して、平成14年11月にごみ資源化処理に移行した。

2 ごみ資源化処理とは

- ・ごみ資源化処理とは、市内から発生する可燃ごみ（燃えるもの、プラスチック類、ガラス、セトモノ）を、太平洋セメント（株）埼玉工場の資源化処理施設に入れて3日間かけて発酵させ、セメントの原料や、セメント製造過程の燃料となる資源化物にするものである。

3 ごみ資源化のメリット

- ・焼却灰が出ない

ごみ焼却設備が不要になった。また、ごみ資源化処理では発酵させたゴミが、セメントの原料

や、セメント製造過程の燃料として再利用されることから、最終処分場への埋め立て処分が激減し、相当期間の延命化が図られた。

- ・ダイオキシン類が発生しない。

ダイオキシン類が発生する温度（800℃以下）を大幅に上回る 1,450℃の高温で焼成するため、ダイオキシン類などは発生せず、悪臭もない。

- ・ごみの分別が軽減される。

燃えるものに加えて、プラスチック類、ガラス、セトモノなどのゴミも一緒に処理できるため、市民のごみ分別負担の軽減が図られた。

4 処理経費の節減について

- ・ごみ処理契約単価は、41,040 円/ t（税込）である。

・資源化処理前との処理費用の比較では、平成 13 年度決算額は 313,563,523 円であったが、平成 27 年度の決算額では、833,520,416 円となっている。平成 13 年度の決算額には職員の人件費や施設整備費などが含まれておらず、ほぼ同額程度になるものと思う。



キルン（左）セメント焼成キルン（右）

5 現状について

・現在では、一般家庭から排出される可燃ごみ年間約 12,000 t と、事業系可燃ごみ約 4,000 t を再資源化しており、市民生活を支えるとともに市民の方々からも高い評価を得ている。

・また、小学生等の工場見学会を開催するなどして、市民の方々の理解を得ながら、日高市と共生する工場となっており、環境に優しい次世代のごみ処理方法として高く評価されている。

<所 感>

富士宮市：富士宮市富士山景観等と再生可能エネルギー発電設備設置事業との調和に関する条例について

霧島市においても、大規模の太陽光発電設備の建設が相次いでおり、開発に伴う環境破壊や付近住民への影響が懸念されている現状である。それに対応する手段としては、ガイドラインに基づく指導があるが、それだけでは不十分な面があると思われる。富士宮市においては、条例を制定して対応している。その経緯としては、富士山の世界遺産認定に、大規模な太陽光発電設備が影響を及ぼすことが懸念されたことによることであった。当市においても観光資源の保存の観点からも条例制定を検討すべきではないかと考える。



那須塩原市：那須塩原市地域「ゆーバス」と「予約ワゴンバス」について

那須塩原市は、人口が11万6,000人、面積が592k㎡で本市と類似している。自家用車保有率が高く、市民の多くは自家用車を利用している。民間事業者による路線バスは、JRバスと東野交通及び公営バスがあるが、民間、公営とも認知度が低く、利用者が少ない現状であるとのことであった。塩原・板室温泉や沼ッ原湿原など観光資源が多い中で、観光客の利用も含めた、公営交通の運営政策の課題は本市と同様であると感じた。

日高市：都市ごみの資源化システム導入の経緯について

日高市で行われている「都市ごみの資源化システム」は、世界初の家庭や事業所から排出された可燃ごみをセメントの原料としてリサイクルするシステムである。そのシステムを視察するため、日高市役所のすぐ近くにある、太平洋セメント(株)埼玉工場を訪れた。工場のシステムは、家庭などから排出された可燃ごみを、ごみ資源化キルンで3日間好気性発酵させ、さらに破砕してセメントの原料や燃焼の熱源として利用するため、焼却灰が出ない。

焼却施設が不要なごみ処理システムであり、外国からも視察が相次いでいるとのこと、本市においても、焼却施設の更新を検討する中で、取り入れることができないか考えていくべきシステムである。

<所 感>

富士宮市：富士宮市富士山景観等再生可能エネルギー発電設備設置事業との調和に関する条例について

議会での論点は、法律上決まっているのに条例で決めてよいのかという点と、財産権についてで、かなり話し合われたというのが、やはりどこでも問題になる部分になるのだと感じた。しかし、最後は市長の強い思いというのが物事を決めていく上での大きな力になっていると今回の富士宮市での条例制定までの流れを聞いて納得した。物事を進めていく上での、窓口の一元化の必要性と案件についてのカルテ作成。これらは、霧島市でも、ぜひ取り組んでいきたいものの一つだと感じる。



そして「土地分級」という考え方は、恥ずかしながら今回はじめて知り、霧島地区は特に土地面積が広く、火山性のシラス台地を始め様々な性質をもった場所があるので、今後、調査をし、許認可制の物に対しては、科学的にエビデンスに則った許可を出す必要もあるのではと感じた。

那須塩原市：那須塩原市地域バス「ゆーバス」と「予約ワゴンバス」について

今回「ゆーバス」「予約ワゴンバス」共に、市民以外も利用できる点がよいと感じた。予約ワゴンバスは山間部と結んでいるので、温泉の固定客など利用しているようだ。利用状況は「ゆーバス」は増加、「予約ワゴンバス」に関しては少し減っている。利用者は高齢者が多いようだが、学校エリアである地域に関しては高校生の利用が多いとのこと。ただ、山間部からくる「予約ワゴンバス」は、学校の登校する時間帯に走っていないのだから、本市も含め高校生などの学生利用率が低い状況である。

また、特に郊外の温泉地域でない山間部など、どちらのバスも利用できない空白地帯もあり、市側も、解消状況には全く至っていないとのことで、今後の課題だと感じた。質問で、スクールバスや民間のホテル旅館のバスの一般客利用転用なども聞いたが、今後、検討するべきだと感じているようだった。ただ、那須塩原市はコンパクトシティを目指しており、本市に比べ比較的シンプルなまちの構成である。

鉄道が活かされており、鉄道を中心とした交通形態を維持していると感じた。霧島市もせっかくある鉄道をもっと生かし、民間、コミュニティバス問わず、せめてバスの連絡ぐらいはスムーズにつなげるべきだと思う。今回、直接は関係ないが、徐々に東北新幹線に乗り外国人の多さに驚いた。一昔前までは外国人を多く見かけることはなかった。鉄道を通して、東北へ足を運ぶ外国人旅行客の多さを目の当たりにした。この人たちを地域の奥の観光地まで来てもらえるようにするのも大事だと感じた。



予約ワゴンバス停

日高市：都市ごみの資源化システムの導入の経緯について

伊佐市にあるごみ処理施設、伊佐北始良環境管理組合の議員として関わることもあり、今回の日高市の資源化システムについては、大変期待を持って楽しみにしていた。自前でごみ処理施設を持たず、また、埋め立て施設もほとんど使うこともなく可燃ごみリサイクル率 98.8%という魔法みたいなことが現実にできるとは、どんな手を使ってやっているのか私だけでなく、今回視察した議員全員が期待をしていた。市のゴミ処理施設も今後を考えなければいけない時期に差し掛かっているため、霧島市でも導入可能なのかというのが一番気になる場所だった。導入においては、日高市では全てにおいてグッドタイミングだったと話されていた。そもそも、日高市内には焼却施設があったわけだが、02年のダイオキシン類の排出規制強化に対応するため、その施設が使えなくなるタイミングに、市内にある太平洋セメントがセメントの需要減で休遊施設の活用を模索していて、お互いに思惑が一致し、実現につながった。海外ではセメント会社がなくとも、一から機械を作ることも検討している国もあるとのことで、原料となる石灰が採れるならば施設の維持管理、長期に考えると、施設を持たなくてよいという点だけでもかなりメリットはあると考えるそうだ。霧島市の場合、シラスや火山灰が何かの原料となり、その上、ゴミ問題まで解決できればこんなにありがたいことはないのにと正直うらやましく感じた。今回、見学させてもらった太平洋セメントは、ごみを処理しているわけだが、そこにあったのは我々の知っているごみ処理施設ではなく、あくまでもごみを原料に使っているセメント会社であったのが不思議な感じがした。市のゴミ収集日表に出ている可燃ごみの欄に、霧島市では燃えないゴミとして出す、ガラス、瀬戸物まで入っているのがとても不思議に感じられたが、市民側は分別の手間などの省略で助かるだろうと感じた。

<所 感>

富士宮市：富士宮市富士山景観等と再生エネルギー発電設備設置事業との調和に関する条例について

平成 24 年 9 月 1 日「大規模な太陽光発電設備及び風力発電設備の設置に関する取扱いについて」の要綱を施行，平成 27 年 7 月 1 日「富士宮市富士山景観等と再生エネルギー発電設備設置事業との調和に関する条例」を決定した。富士宮市は，景観行政団体として景観条例や景観計画を定めていることから，色彩やデザインの制限や大規模太陽光発電の乱立の懸念との立場から，景観条例で対応できないことについて，「抑止策」として独自の取組を策定している。



その抑止の取扱いは，一つに一定の規模以上（太陽光発電パネル総面積 1,000 m²超，風力発電は高さ 10m 超）と，二つに一定の地域（抑止地域として指定した地域・富士宮市域の約 75%）について「抑止」をお願いすることで景観条例との整合性を図った。行政としては，相談体制を一本化（企画部）し，「抑止の取組の相談からお願いします」として，法律や条例に根拠のないことから時間をかけて説明を行っており，市長は「抑制区域」については原則的に「設置に同意しない」としている。ただし，総合計画の土地利用（土地の分級）「産業誘導ゾーン」については「同意することもありうる」としている。条例制定後，抑止力が高まり抑制区域内での提案が少なくなり，「景観」「安全」等を巡り地域とのトラブルも減少した。富士山が世界遺産登録されたこともあり，土地利用や景観等を含めた取組に効果が生まれ地域の活性化に大きな役割を果たしている。

那須塩原市：那須塩原市地域バス「ゆーバス」と「予約ワゴンバス」について

平成 19 年に地域バス「ゆーバス」の運行開始，平成 25 年に「予約ワゴンバス」の運行開始，その経過は，平成 17 年に黒磯市，西那須野町，塩原町の合併により那須塩原市が誕生し，通院・通学で市域町域を超えての移動が多いこと，各市町に観光産業があることなどから，持続可能な地域公共交通網の形成を図り，利用者の利便性を向上させ圏域内の交流の活性化を図ることで市民の要望に応えたいとのこと。現在の利用者は，「ゆーバス」が一日平均 4.3 人，「予約ワゴンバス」が 1.4 人，福祉タクシー（75 歳以上）もあり一人 3 万 5,000 円の補助をしている，人口減少の影響，また一方では旅行客増やアウトレット産業の設置等で今後の対応を求められているが，具体策を思案中とのこと。

日高市：都市ごみの資源化システム導入の経緯について

日高市も他自治体と同様に焼却施設でごみ処理をしており、昭和 48 年建設のため耐用年数を経過し、10 年程度の延命化を図ってきたが、人口の増加によりごみ量が増加し処理能力を超える状況が続いていること、平成 14 年 12 月 1 日よりダイオキシン類の排出規制が強化されるため、清掃センターの設備でごみ処理を続けていくには、さらなる多額の修繕費用が必要となった、時を同じくして平成 11 年に太平洋セメント（株）から、遊休施設を活用した家庭ごみの資源化処理の提案があり、市もごみ資源化処理への移行を決定した。



ごみ資源化キルン

平成 13 年 3 月から 1 年間の実証試験を経て、この技術を確認し、平成 14 年 11 月にごみ資源化処理に移行した。ごみ資源化処理とは、可燃ごみ（燃えるもの、プラスチック類、ガラス、セトモノ）を太平洋セメント（株）埼玉工場の資源化処理施設に入れ 3 日間かけて発酵させ、セメントの原料、燃料となる資源化物にするもので、この方式は日本で唯一日高市のみが実施している処理方法です。この処理のメリットとして、焼却灰が出ないこと、ダイオキシン類の発生が低く抑えられること、ごみの分別が軽減されること、処理経費については、契約単価が 38,000 円／t（税抜）で平成 27 年度決算額が 6 億 1,750 万 8,970 円となっている。行政と企業のナイスタイミングによる連携のごみ処理で、市内にセメント工場の立地が大きな役割を果たしていることになる。最後に、行政の歴史的背景と現状を調査・分析する中で、果たすべき役割を安心安全で活気のある地域づくりに置いていることが理解できた。また、市街地の姿や工場等の見学などで更に深まり感じた。

<所 感>

富士宮市：富士宮市富士山景観等と再生エネルギー発電設備設置事業との調和に関する
条例について

平成 25 年 6 月 22 日、富士山が世界遺産（文化遺産）に登録され、その構成資産 25 のうち、6 つが富士宮市にある。それ以前から再生可能エネルギー発電設備設置事業については、景観との調和が大きな課題であった。そのような中で市長主導のもと、第一段階として、平成 24 年 9 月 1 日、大規模な太陽光発電及び風力発電設備の設置に関する取扱いについて要綱を定め、第二段階として、平成 27 年 7 月 1 日、富士宮市富士山景観等と再生可能エネルギー発電設備設置事業との調和に関する条例を制定した。



また、富士宮市は景観行政団体として、景観条例及び景観計画を定めていることから、景観条例で対応できないことについて、抑止策という独自の取組を策定した。

制定に当たっては、財産権等を考慮して許可制ではなく届出制とし、抑制地域については設置に同意しないことにより、他の窓口への相談に進めない体制にし、庁内窓口の相談体制の一本化が図られた。

条例制定後は抑止力が高まり、抑制区域内での提案が少なくなったが、条例の対象とならない小規模な設備の問題が浮上し、景観・安全を巡り地域とのトラブルも発生している。

那須塩原市：那須塩原市地域バス「ゆーバス」と「予約ワゴンバス」について

那須塩原市は、平成 17 年に 1 市 2 町で合併しており、それにより、通院・通学で市町域を超えての移動が多いことや各旧市町に観光産業があることなどから持続可能な地域公共交通網の形成の必要から平成 19 年に地域バス「ゆーバス」の運行開始、平成 25 年に「予約ワゴンバス」の運行を開始した。

運行方式は、市と事業者との協定による運行でバス会社 2 社とタクシー会社 6 社との協定を結んでいる。市から事業者に対して協定に基づき赤字分を補填する方式で、平成 28 年度の補助金額は 193,407,310 円となっている。平成 28 年度の利用実績は、「ゆーバス」が 137,806 人で、「予約ワゴンバス」が 10,970 人となっている。

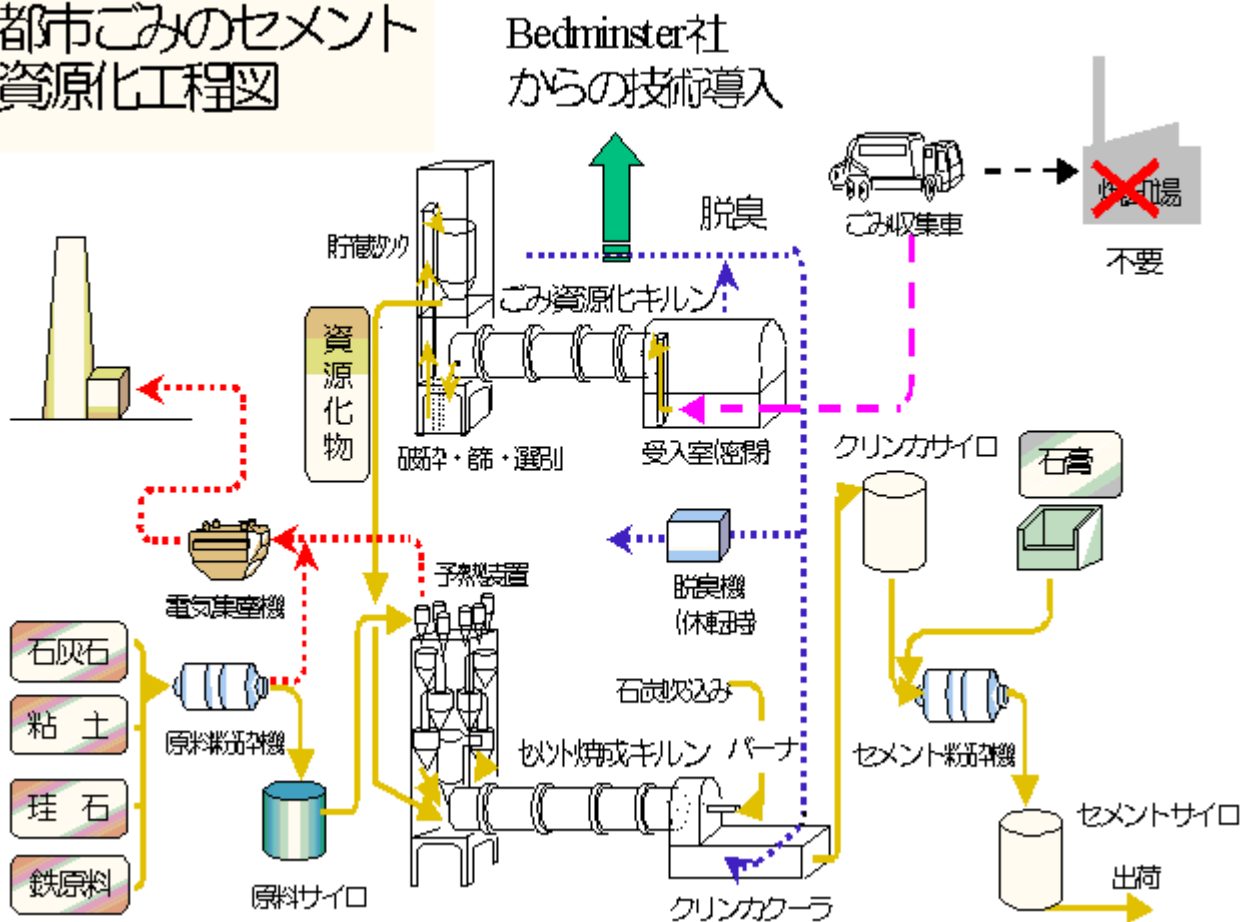
日高市：都市ごみの資源化システム導入の経緯について

日高市では、昭和48年建設のごみ焼却施設の延命化が課題となっていたが、平成11年に太平洋セメント㈱から、同社の遊休施設を活用した家庭ごみの資源化処理の提案があり、市もごみ資源化処理への移行を決定した。そして、平成13年からの実証実験を経て、平成14年11月に移行した。

その方法は、可燃ごみ（燃えるもの、プラスチック類、ガラス、セトモノ）を処理施設で3日間かけて発酵させ、セメントの原料・燃料となる資源化物にするもので、全国で唯一日高市のみが実施している。

この方式のメリットとして、焼却灰が出ないこと、ダイオキシン類の発生が抑えられること、ごみの分別が軽減されることがあるが、市内にセメント工場の立地が不可欠なことから霧島市にある導入はかなり困難であると感じた。

都市ごみのセメント資源化工程図



<所 感>

富士宮市：富士宮市富士山景観等と再生エネルギー発電設備設置事業との調和に関する
条例の制定について

平成 25 年 6 月に富士山が世界文化遺産に登録されたのを機に、東日本大震災後の電力供給不足により太陽光発電を中心とした再生可能エネルギーの需要が急増する中、富士宮市富士山麓の朝霞高原を中心に大規模太陽光発電設備の設置相談が相次いだ。市域の 92, 4%を市街化調整区域としているが、大規模太陽光発電設備の建設に対する法的拘束力が弱く、朝霧高原を中心に黒いパネルが無秩序に乱立する恐れに直面し、平成 25 年 12 月に



は環富士山 11 市町連名により、大規模な太陽光発電設備と高さのある風力発電設備の設置については、所在自治体の同意を得ることを義務付けるなどの対策を国に要望すると共に、平成 28 年 7 月に条例を制定し、大規模発電設備設置を抑制する区域として富士宮市域の 75%を「抑止地域」として指定、これらに該当する設備を設置する場合、市長への届出と同意が必要となる抑制区域については原則、市長は同意しないとしているが、規模により「ただし書き区域」も設定されている。

条例制定後は抑止力が高まり、抑制区域内での提案が少なくなったとの説明がありました。条例の適用外の事業についても、ガイドラインで太陽光パネルの色彩、景観を阻害しないようにパネル配置や植栽などにより目立たない工夫、付属設備の色彩も周囲の景観との調和など盛り込み、世界遺産「富士山」のまちにふさわしい景観形成に取り組まれています。



日高市：都市ごみの資源化システム導入の経緯について

人口規模 56,000 人の日高市は、昭和 48 年 60 t / 日の清掃センターが稼働、平成 5 年ごみ処理建設委員会から「従来の焼却方式にこだわらず新たなごみ処理方式を研究するよう」答申を受け、平成 8 年、市役所に隣接する太平洋セメントと研究会を設置し、時の環境規制に対応してゆくためには清掃センターの維持に多額の修繕費用が必要となること等もあり、平成 11 年太平洋セメント（株）によるごみ資源化処理の提案を受け、平成 12 年議会で方針決定をした。実証試験を経て平成 14 年 11 月資源化ごみ処理業務委託契約を締結し、現在に至っています。

太平洋セメント（株）は日高市で発生する家庭ごみ、事業系一般ごみをほぼ全量をセメント原料として受入れ、日高市にとっては清掃工場、最終処分場が不要となり、「焼却灰」「ばいじん」の中間処理経費、焼却施設の更新費用、灰輸送経費は発生しないが太平洋セメントへの処理費用は、平成 27 年度決算額で 833,520,416 円となっている。

自前での焼却施設管理運営費、将来の機器の更新費用、焼却灰の運搬費、最終処分場の設置運営費等の比較には精査が必要と思います。また、可燃ごみリサイクル率は 98.8% と非常に高く、ガラス、セトモノも処理できるとの説明に分別が軽減される反面、市民のごみ減量化への意識が低下するのではとの懸念もありますが、日高市、太平洋セメント（株）にとっては共存、共生の選択ではないかと感じたところで



受入室（密閉）でのごみの受入れ

<所 感>

富士宮市：富士宮市富士山景観等と再生エネルギー発電設備設置事業との調和に関する
条例の制定について

富士宮市は、富士山の景観を守るために「富士山景観等と再生可能エネルギー発電設置事業との調和に関する条例」を2015年7月に制定している。その背景には、「東日本大震災後、再生可能エネルギーの需要が高まり、全国的なメガソーラーの建設ラッシュ」があり、「富士山を眼前に望む朝霧高原を中心に大規模な太陽光発電設備の設置相談が相次いだ」ことがある。また、「富士山の世界遺産登録にも懸念があった」とのことである。



条例には、「地域を象徴する優れた景観を有する地域を『抑制地域』（条例第7条）として指定し、その地域に1,000㎡を超える太陽光発電施設を計画する場合に届けの提出を条例によって義務化し、「抑制地域」への設置には「同意しない」（条例第10条 同意の制限）ことを明記している。「同意しない」とする地域は、「市域（389.08km²）の約75%」である。「抑制地域」以外の地域では、1万2,000㎡以下の規模であれば「同意する」としている。条例制定で最も懸念したのは、条例が憲法上の「財産権の侵害にあたらぬか」ということであったとのことであるが、「制限は過剰ではないと整理した」とのことである。「条例制定後、抑止力が高まり『抑制地域』での届けは少なくなっている」との報告があった。条例制定後の大規模太陽光発電設置の相談は、抑制地域内で193件、抑制地域以外では392件であるが、そのほとんどは「設置面積1,000㎡以下」とのことである。条例制定の結果、大規模太陽光設置の相談はあるが、「設置の例はない」とのことであった。「林地開発許可を伴う規模の大きい開発は県の許可が必要だが、県の対応はどうか」との問いに、林地開発許可は市町村の同意が前提となるが、「市の条例によって『同意しない』とあることから、申請段階で受付られないとなる」との説明であった。霧島市は、再生可能エネルギー発電設備の設置に関するガイドラインを設けているが、同ガイドラインはあくまでも事業者に対する霧島市の「お願い」に過ぎない。大規模開発による盛土部分の崩壊や濁水の流出など、「災害の不安」が大雨のたびに広がっている現状において、ガイドラインは、法的な規制がなく、その効果に限界がある。特に、県への申請に「霧島市の同意」が義務化されている林地開発許可を制限できるのは「条例化」であることを痛感した。

那須塩原市：那須塩原市地域バス「ゆーバス」と「予約ワゴンバス」について

那須塩原市では地域バス「ゆーバス」と「予約ワゴンバス」を実施している。予約バスは、民間バスの廃止路線を代替するものとして7路線で運行され、タクシー業者6事業所によって運営されている。ゆーバスは、路線定期運行型8路線で運行されている。「利用状況」については、「自家用保有率が高く、民間・公営バスともに認知度が低く、利用は少ない」とのことであった。



バスの予約は、「2時間前が原則」となっているが、朝8時から運行するバスを「2時間前に予約することは困難であり、問題がある」とのことであった。バスの運行は、市と協定を結んだ民間業者が主体であり、赤字補てんは市が実施している。バス一人当たり利用状況は、ゆーバスで1台あたり平均4.3人。予約バスでは1台あたり0.9台とのことであった。「バス停までの距離が遠いなどの理由で利用できない」、「交通不便地域の解消」については、「解消できていない。今後の課題でもある」とのことである。霧島市も牧園町の巡回バス利用実績が「1台あたり1.1人」との報告があり、タクシー代補助が合理的ではないのかと考えた。那須塩原市の現状を拝聴して、地域住民にとって利便性の良い地域交通は共通の課題であることを実感した。

日高市：都市ごみの資源化システム導入の経緯について

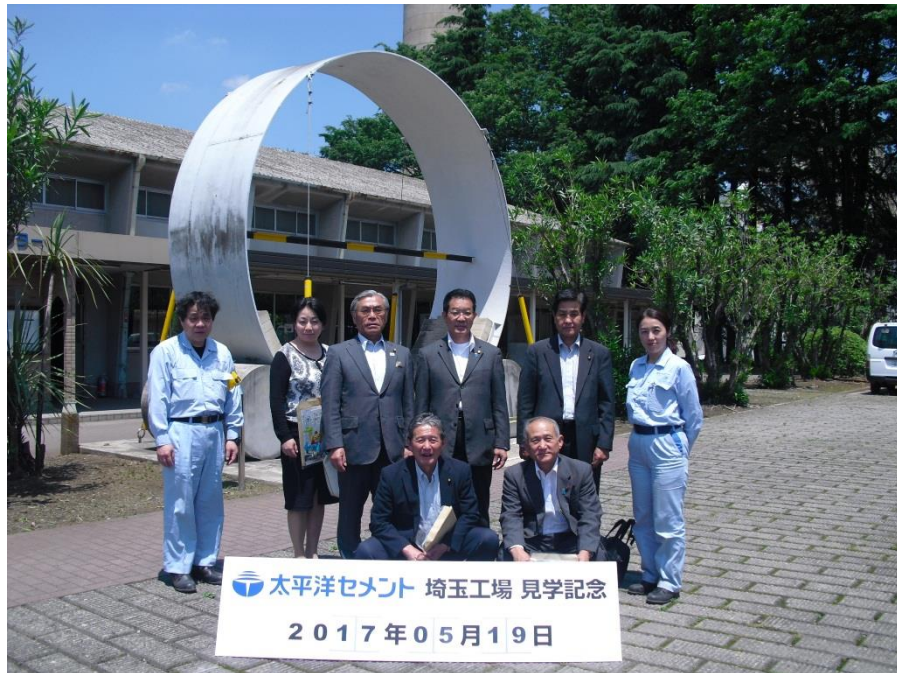
日高市は生活ごみを太平洋セメント工場で再資源化処理している。当日は、太平洋セメント工場での現地視察と意見交換となった。

ごみ資源化処理のメリットとして、「ごみがセメント製造過程の燃料や原料となるため、焼却灰等の最終処分が不要となる」ことや、「燃えるものに加えて、プラスチック類、ガラス、セトモノも処理できるため、分別が軽減される」とのことであった。

「日本で唯一実施している施設」との説明であったため、他の自治体に広がらない理由について説明を求めた。その理由について、平成14年にダイオキシン類の排出規制が強化され、老朽化が進む中で清掃センターでのごみ処理を継続するには多額の費用が必要とされた時期に、太平洋セメントの「遊休施設利用」の提案があり、「新たな設備投資も少なく済むベストマッチング」によって、「セメント工場でのごみ資源化処理が可能となった」との説明であった。霧島市でも焼却施設の老朽化対策は、今後の検討課題であり、「既設の民間工場での処理も選択肢となるか」との思いでの視察であったが、セメント製造など、ごみ処理にも転換できる大規模な施設が存在しない霧島市にとっては、実現の可能性のない事例であった。生ごみの堆肥化やリサイクル率の向上を図り、焼却施設のコスト削減を進めなければならない。



那須塩原市役所



太平洋セメント（株）埼玉工場