

北陸新幹線誘致ではなく、JR奈良線の整備、生活踏切対策こそ優先せよ

【前産・質問】日本共産党の前産義由紀です。数点について、知事並びに関係理事者に質問いたします。

まず、北陸新幹線延伸についてです。北陸新幹線の敦賀以西の延伸ルートが、本府が求めてきた「舞鶴ルート」ではなく、「小浜・京都ルート」に決定し、京都から新大阪間は今年度末までに決めるとしています。

北陸新幹線延伸計画に乗じて、知事を先頭に、元々の基本計画にさえない、「舞鶴ルート」と山陰新幹線との「共有区間」論を持ち出してまで誘致合戦が行われました。昨年3月に「北陸新幹線京都府北部ルート誘致促進同盟会総決起大会」、9月に「北陸新幹線南部ルート誘致促進同盟会設立総会」、10月には東京で合同の「総決起大会」が開催されるなど、「一大キャンペーン活動」が展開されてきました。

朝日新聞は社説で、「北陸や関西の財界からは早期着工を求める声相次ぐが、あまりに前のめりだ。・・・国の財政状況は厳しく、社会保障をはじめ、多額の公費が求められる課題は多い。北陸新幹線の延伸を特に優先する必要はない」などと厳しく批判しました。

いま、急激に進む人口減少、高齢化の条件を考えれば、公共事業は、リニア新幹線や整備新幹線などの大型開発ではなく、多発する地震や水害などの防災対策、新幹線や在来線などの老朽化対策、地域の公共交通の維持・拡充などこそ急ぐべきです。今回のルート決定を受けて、依然として高度成長型の新幹線建設が必要なのか、それが地域の活性化と住民生活の向上に結びつくものなのか、改めて問われています。その議論抜きに自治体や地方経済界を巻き込み「舞鶴ルート」をあおってきた知事に反省はありませんか。お答え願います。

また、奈良県知事は「学研ルート」に対して、県内を約5km通過する部分の地元負担額を150億円と試算して「財政負担に見合うメリットはない」と拒否し、マスコミは京田辺・狛田地区が「新駅に浮上」と報じました。住民不在、場当たりの「南部ルート」案について、宇治商工会議所や井手商工会の幹部は、「それよりもJR奈良線の全線複線化を」と述べています。

JR奈良線や片町線などの並行在来線はどうなるのか、宇治市内など住宅密集地・文化財・酒どころ伏見などの地下水脈が走る地域をどう通すのか、花折断層、黄檗断層などの影響はどうかなど、問題は山積であります。どれ一つとっても、不透明であり、府民に説明すらありません。府民的議論も検証もないまま誘致運動を展開することは許せません。直ちに中止すべきではありませんか。いかがですか。

JR奈良線についてですが、恒常的なダイヤの乱れなど利用者にとって不安な路線となっています。現在、2023年までに3区間14kmの複線化事業が進められていますが、この早期完成と残る12.5kmの複線化こそ住民の願いであり、北陸新幹線よりもこうした在来線の整備こそ急ぐべきであります。

一方、複線化事業に伴い、昨年7月、宇治市内の黄檗～六地藏間にある「生活踏切」、JRは「勝手踏切」と言っていますが、5カ所一斉に廃止され、地域住民の通院、買い物など日常生活に欠かせない道路が遮断されてしまいました。

その後、地域の町内会の皆さんが、昨年10月、宇治市議会に提出された「生活踏切の機能を補完する措置を求める請願」が全会一致で採択され、宇治市もJRと協議を開始しました。本府としてもJRに対し、住民の立場で実現に向けて働きかけること。同時に、閉鎖される個所にあつては、迂回路となる府道京都宇治線に歩道を設置するなど安全対策を進めなければなりません。また、生活踏切は、京都市域、城陽市域、井手町域、合計5カ所残されていますが、地元の意見を踏まえ一方的な廃止をしないよう求めるべきと考えます。以上、お答え下さい。

【山田知事・答弁】 前産議員のご質問にお答えいたします。公共事業につきましては、これまでから府民生活の安心安全の確保を最優先に進めてきておりまして、来年度当初予算におきましても、由良川や桂川や四ノ宮川などの緊急治水対策、そして交流促進や安全強化につながる生活道路の整備、また緊急輸送道路の沿道建築物の耐震対策、バリアフリーなどの鉄道安全対策などに重点をお願いしたところであります。しかし行政は同時に20年先30年先のことも考えて行動すべきだと思えます。

いろいろおっしゃいましたけれども、逆に北陸新幹線、本当に北陸の人にとって悲願でありました。北陸の知事さんたちが本当に京都に早く通してくれというふうをお願いをされておりました。私たちはやっぱりこの北陸の人の思いをどうするのかということを考えていかなければならないと思えます。

また、東海・東南海・南海の地震が迫っております。東海道新幹線という大動脈が止まった時に、本当に日本はどうするのでしょうか。こういう国家的な見地からも安心安全のことは考えなくてよろしいのでしょうか。

また、北陸が東京と直結したことで、北陸が首都圏になり、関西自身が地盤沈下をしております。その中で関西の府県ですとか、経済界が一致して早く関西まで結んでほしいという願いを出されております。こうしたことには全く考えなくてよろしいのでしょうか。舞鶴の人たちが、北部の人たちが交通の不便のためにいかに不利益を被ってきたのか。その人達が一致して、未来のために新幹線をと願う気持ちというのは、全く無視すべきなのでしょうか。そしてそこから、山陰新幹線へという鳥取や島根の人たちの思いというのは、どう受け止められるのでしょうか。私は、前産議員の話というのは、確かに交通基盤の恵まれた、そこにいらっしゃる都会の方の考え方のような気がしてなりません。そして今、九州新幹線や北陸新幹線の開業で、交流人口の拡大や設備投資など地域経済の活性化効果も着実に上がっております。私どもはこうした効果もしっかりと見ていく必要があるというふうに思っております。そうした面から、これからはしっかりと北陸新幹線の整備に向けて歩みを進めてまいりたいと考えております。

なお、並行在来線は、新幹線整備区間と並行する形で運行する在来線鉄道でありますから、京都～新大阪間を並行する在来線は、本来東海道本線であります。従いまして、奈良線は該当はいたしません。京都～新大阪につきましては、今年度中に「北まわり」か「南まわり」かが決定される予定でありますけれども、具体的なルートや工法、そして詳細調査、環境影響評価が来年度からやられていかれるということになっておりますので、環境面の配慮などいろいろな問題があるのも事実でありますので、地域の発展や活性化などとバランスのとれた計画となるよう、府としては配慮すべき点を整理して国に伝えてまいりたいと考えております。

「南部ルート」につきましては、国土交通省において追加調査が実施されているところであります。できる限り私どもは、もちろん府民生活の影響も配慮しながら、一番いいルートを決めたいというふうに思っております。ただ、「北まわり」ルートでは、府域の受益はほとんど、全くないと言ってもいいんじゃないかなというふうなルートでございまして、南部地域の12市町村の皆さんが「南まわり」ルートの誘致促進同盟会を結成されて、地域の発展のために一生懸命活動されている。私どもはそういった地域の声を踏まえて、この府民の議論の上に立って、国に対してルートの「南まわり」を求めていきたいというふうに思います。

奈良線の整備についてでありますけれども、全線複線化を目指すことを前提として、現在35年の開業を目指し、第二区間の事業に取り組んでいるところであります。JR藤森～宇治区間など、14キロの区間において事業が実施されております。しかしJRは、この地域の人口が増えたり、もっと人が乗ることがなければ、それ以上はできないというのがJRの立場であります。このため私どもは、まさに新名神、城陽の山砂利跡地の開発ですとか、北陸新幹線等高速鉄道網等、奈良線などの在来線の地域交通網の一体的なネットワークの構築によって、地域自身がこれから未来に向かって明るい地域ですよということを訴えていかなければ、なかなか実現するのが難しいのが、これがJRとも当たってきた私どもの素直な実感であります。その他のご質問につきましては、関係理事者から答弁させていただきます。

【建設交通部長・答弁】宇治市内の生活踏切等の封鎖につきましては、従前から宇治市とJR西日本において協議がされており、地域住民の安全確保を第一に、今回の複線化工事着手を機に封鎖されたものでございます。その上で、災害時の住民避難や高齢者や身体障害者等の日常生活への影響を懸念する請願の趣旨も踏まえまして、安全な歩行環境を整えるため、府としても、既に始まっている宇治市とJR西日本の協議が円滑に進むように協力してまいりたいと考えております。

生活踏切等が封鎖される区間の府道京都宇治線につきましては、一部片側の箇所はございますが、1m～2m低度の歩道を整備済みでございます。ただ、本年度から地元要望を踏まえまして、歩道の拡幅、横断歩道及び信号機の設置を実施しているところでございます。今後とも宇治市と調整しながら、歩行者利用の多い交差点、病院及び小学校周辺等を優先して、歩道等の安全対策に取り組んでまいりたいと考えております。

その他の生活踏切等につきましては、沿線市町村とJR西日本との間で協議がなされてきておりまして、府としても利用実態を踏まえ、府・JR西日本・沿線市町村による複線化事業の連絡調整会議も活用しながら、対応策の実現に向けて協力してまいりたいと考えております。

【前窪・再質問】答弁いただきました。「南部ルート」についてですけれども、京都～大阪間には現在でも東海道新幹線、東海道線、阪急線、京阪線、それから奈良方面へはJR奈良線、近鉄線があります。仮にです、ね、「南部ルート」ができたとしても、京都府民が一体どれだけ利用するのかというのがあります。人口減少や高齢化も本格的に進む中、国と地方の借金1000兆円を超えているんですよ。整備新幹線となりますと、国・地方の借金をさらに膨らませるといことになるわけです。特にです、ね、「南部ルート」については、二重投資とも言える、こういう建設ではないかと思いますが、知事のお考えはどうでしょうか。

また、鉄道関連の年間予算が約 1000 億円ありますが、その 7 割を超えるお金がですね、整備新幹線に使われております。ローカル線廃止が相次いで、在来線ですね、ホームドア設置等バリアフリー化もなかなか進まない、こういう状況もあります。そういった状況のもとで、新幹線ありきということで誘致運動に突き進む。こういうことに知事は疑問を感じませんか。再答弁をお願いいたします。

【知事・再答弁】 たぶん交通網というのは、様々な段階のレベルのですね、つまり鉄道であれば基幹となる整備新幹線、そして生活するもの、こうしたものが上手く連携して初めて効果を表すんだと思います。例えば今回、新名神出来上がってまいります。そうすると、宇治木屋線ですとか、宇治田原のバイパス、この通行量がやっぱり確保されてくる。それによって、便利な連絡道路ができてくる。毛細血管だけつくってもですね、これは非常にやっぱり詰まってしまうんですね。ですから今回の「南まわり」の新幹線の一つの大きな目的というのは、既存の生活路線とのネットワーク化を図っていく、そういうものを「南まわり」のどこにつくってはどうか。それによって、京都南部自身を交通のハブにしていこうじゃないかという大きな発想を持って行われているものでありますので、そうしたビジョンというものを十分に私どもは考えていかないと、単なるビジョンなき交通網になってしまうと、本当の面での交通網が生かせないんじゃないかなというふうに私は思っております。

【前窪・指摘】 新幹線の問題についてはですね、様々な府民的意見もありますし、また財政的にも問題があるということは明らかであります。そういう点ですね、我田引鉄というように揶揄されているわけですから、旧態依然としたですね、北陸新幹線誘致、南部誘致、こういった活動にですね、力を注ぐということは辞めた方がよいと、指摘をしておきたいと思っております。

新名神開通を口実にした山砂利採取跡地の再開発は大問題 ——保安林回復、産廃撤去、地下水汚染対策など、本来の役割を果たせ

【前窪】 次に、城陽市の東部丘陵地整備計画について伺います。

城陽市の東部丘陵地約 420ha、市面積の 13%を占める広大な山砂利採取跡地に大規模な開発が計画されています。新名神にスマートインター設置の可能性が高まり、周辺の道路整備なども計画され、「公害の山が宝の山になる」とばかりに開発の動きが強まっています。府の「東部丘陵地等あり方検討会」は、先行整備地区として、長池地区 27 ha にアウトレットモールなど大規模商業施設、青谷地区 41 ha に物流拠点を誘導する方針を示しました。

山砂利採取は、1970 年の大阪万博などが引き金となり一挙に進み、大規模に森林が破壊されました。今度もその跡地を巡って、大規模な呼び込み型開発が行われようとしています。地元中小企業、商店の振興、住民が暮らし続けられる地域づくりなどを置き去りに、かつてのような財界・大企業の儲け本位の開発にしてはなりません。強く求め質問に移ります。

山砂利採取業者が違法伐採した保安林や、不法に搬入した産廃問題などが未解決のまま残されている問題です。山砂利採取区域には、保安林 83.7 ha が含まれていますが、その内約 45.8 ha が過去に山砂利採取 9 業者によって違法伐採され、いまでも約 20ha 復旧されず、先行整備地区にも約 3 ha 残

されています。本府は、新名神の側道や先行整備地区にある保安林について、復旧が原則だが公共的なものに使っていくことについて例外もあるとしています。

そもそも保安林は、森林の伐採などを規制することによって保護するもので、その解除は抑制的に対応すべきものとされています。林野庁は、森林法にもとづき、「転用を目的とする解除」に当たっては、「直接の利害関係を有する者の同意を得ているか又は得ることができると認められる」ことを条件としております。この保安林は、土砂流出防備保安林であり、解除に直接の利害関係を有する下流域に住む住民の同意は不可欠であります。違法伐採を不問に付し、開発ありきで保安林解除を進めようとするのは、これまでの違法行為を容認することにほかなりません。法令遵守を徹底すべきではありませんか。いかがですか。

また、山砂利採取後の埋め戻しとして、2004年3月から1年以上にわたり、10トンダンプ約16300台の再生土が搬入されました。本府は、そのうち約3000台分を産廃と判断し、業者を刑事告発する一方、回復措置は、覆土方針を打ち出しました。その後、市民の反対、城陽市・市議会などの意向をうけ、業者による自主撤去としました。

そもそも、山砂利採取地内には、産業廃棄物搬入は禁止されており、これは府・市・山砂利採取業者間でも確認されていたもので、市民への約束です。不法と知りながら儲けのために搬入した業者と、これを見逃した行政の責任は重大です。

また、産廃と判断した3000台分の内、先行整備2地区にはそれぞれ1000台分が搬入されています。自主撤去方針を掲げてから10年以上になりますが、現在まで撤去されたのは僅か456台です。今回、新名神と一体の開発を前提として、自主撤去から覆土方針に転換することはあまりにもご都合主義であります。業者と行政が自らの責任を棚上げして、開発のチャンス到来とばかりに突き進むことは問題であります。住民との合意形成こそ必要ではありませんか。お答えください。

さらに、城陽市の上水道の8割が地下水、2割が府営水ですが、その市営水道の水源ともいえる山砂利採取地等から、水銀やヒ素が検出されていることも問題です。府・市・業者でつくる整備公社では、埋戻し区域内での地下水のモニタリング調査・監視を、公社設置井戸3カ所、事業所内4カ所で実施していますが、ヒ素の検出は平成17年に2カ所で環境基準を超え、その内1カ所で検出が続いています。水銀の検出は、平成18年に1カ所、平成23年に1カ所で検出され、現在1カ所で検出が続いています。

しかし、本府はいずれも「自然由来」という専門家の意見を口実にして、汚染原因の調査の方針は持っておりません。市営水道の取水井戸から環境基準を上回る水銀が検出され、取水停止していることもあり、これらの汚染が産廃などを含む埋め立てに使われた搬入土と関係がないのかどうか、その原因を究明し対策を検討すべきであります。

「市民の飲み水に影響はない」、「自然由来の可能性が高い」などと断定し、安心安全の水道水を求める市民の声を聴かず放置することは許されません。いかがですか。

実効性のあるアスベスト飛散対策の強化を

【前置】次に、アスベストの被災者救済、再発防止対策について伺います。

日本では約1000万トンのアスベストが輸入され、その約8割が建設資材として使用されました。建設作業従事者は、アスベストの危険性を知らされないまま、建材の切断や吹き付け作業に従事し

被災いたしました。30～40年を経て、中皮腫・肺がん・石綿肺などの重い疾患が相次いでいます。被害は毎年数千人規模で発生し続け、今後も建物の解体、震災時の瓦礫処理などに伴い、新たなアスベスト被害が労働者や住民に広がる恐れがあります。

被災者や遺族は、全国で国や建材メーカーを相手に裁判に訴え、被害の救済と再発防止を求めています。これまで東京・大阪・福岡での国責任を認める地裁判決に続き、昨年1月には、京都の第一陣の提訴に対し、初めて企業の責任を一部認める判決が出ました。本年1月24日には、第二陣の提訴も行われています。

本府議会は、2015年12月定例会で、「建設従事者のアスベスト被害者の早期救済・解決を求める意見書」を全会一致で採択をいたしました。第一陣原告の被害者や遺族28人のうち、すでに11人が亡くなるなど、その解決は一刻の猶予もなく、国と企業の責任は重大です。本府としても、被害者の悲痛な声に寄り添って、石綿救済法の抜本改正など被害者の早期救済、アスベスト曝露・飛散対策の強化について、国に強く働きかけることを強く求めておきます。

私はこれまで、一般質問などで本府のアスベスト対策の強化を求めてきましたが、その後の取り組みについて伺います。本府は、民間建築物のレベル1とされている吹き付けアスベストの使用の有無について、1000㎡以上の建築物約7000件にアンケート調査を実施しておりますが、約950件が未報告。使用が確認された510件の内、未対応は225件となっています。未報告や未対応への対策をどうされますか。また、1000㎡以下の建築物、レベル2、レベル3の建築物のアスベスト使用の有無の確認、解体時のアスベスト飛散防備対策について、どうされますか。

知事は、国にレベル3の建材についても規制の対象となるよう働きかけると答弁してきましたが、本府としても条例に位置付けるなど規制の対象にすべきではありませんか。さらに、建設リサイクル法による事前調査、事後措置については、解体時の事前届け出に、吹き付けアスベストや含有建材の有無を書く欄があるということですが、確認はどうされていますか。現場確認を実施するなど、申請者への指導の強化が必要ではありませんか。以上、お答え下さい。

八幡市で、新名神の建設工事に伴い、アスベストを使用している物流倉庫が解体されます。当初「アスベストは含んでいない」としていましたが、昨年9月、周辺住民の指摘を受け、一転アスベストの使用が判明しました。周辺住民らは、ネクスコ西日本や解体工事を行う熊谷組に対して、「高さ30メートルもある巨大な建物、万全の飛散対策をとってほしい」と求めています。

今回は、解体前に住民説明会など急きょ対応されていますが、今後に向けても見落としや分析ミスのない対策が必要であります。この倉庫については、本府への報告、届け出はどのようにされていますか。住民の声をしっかり受け止め、ネクスコや解体業者への指導をすべきではありませんか。お答え下さい。

この問題の最後に、民間建築物の解体について、京都市は含有調査に上限25万円、除去等に上限100万円の補助金制度を作っています。委員会では、「京都市では、補助金以外にもかなり粘り強い指導をして効果が出ていると理解している」などと答弁されましたが、効果について認識しているのであれば、本府としても補助金制度の実施など、アスベスト飛散防止対策の効果ある対策を打ち出すべきと考えますが、いかがですか。

【環境部長・答弁】 山砂利採取地の再生土問題についてであります。再生土の安全性につきまし

ては、平成 19 年 3 月に京都府が設置いたしました再生土問題に関する検証委員会で十分な検証が行われ、その安全性が確認されているところでございます。他方、城陽市においては、平成 35 年度の新名神高速道路供用開始に向けて、東部丘陵地の整備計画の見直しを行うため、平成 27 年 4 月に、学識経験者や地権者、関係団体等からなる城陽市東部丘陵地整備計画見直し検討会を設置し、従前、城陽市において搬出を行うこととされていた再生土の取り扱いについて、改めてその処理方針を議論され、城陽市議会のご賛同も得て、覆土を基本とすることとされたところでございます。城陽市における当該見直し検討会においては、京都府の検証委員会で、既に再生土の安全性が確認されていること、及び今後の搬入に当たって厳しい措置がとられていることを前提に、一つには平成 27 年 9 月に再度安全性の検証を行い、その検証結果においても、環境基準を全て満たしていることが確認されたこと、さらに城陽市が城陽市東部丘陵地のまちづくり条例を制定することとしており、将来にわたって、計画的で環境に配慮したまちづくりを進めていく仕組みが構築されていることなどから、全委員の賛同が得られ、今後の基盤整備にともない掘り起こされた再生土については、近畿砂利共同組合の負担において撤去を行うこと、また掘り起こす必要がない再生土については、現状通り覆土とする方針が示されたところでございます。

京都府といたしましては、再生土の安全性が改めて評価されていることなどから、今回の城陽市の処理方針を尊重し、今後とも城陽市等と連携し、適正な埋め戻し対策はもとより、府南部地域の発展につながる環境に配慮したまちづくりにしっかり取り組んでまいります。

次に、山砂利採取地の地下水問題についてでございますが、城陽山砂利採取地整備公社では、これまでから毎年四半期ごとに採取地内 7 カ所地下水の水質検査を実施し、その調査結果を公表しているところでございます。専門家や城陽山砂利採取地整備公社、城陽市、府等からなる土壌・地下水の保全に係る審議会では、この調査結果に基づき、地下水への影響の分析や評価を行っていますが、ヒ素やホウ素につきましては自然由来と考えられ、地下水の外部ろうえいも確認されておらず特に問題はないこと、また水銀についても、検出濃度が小さく外部に与える影響も無視できる範囲であることなどから、地下水の安全性が確認されております。

また、城陽市の水道水につきましては、城陽市において、浄水はもとより、水道法で義務づけられていない原水につきましても、毎月定期的に水質検査を実施し、その検査結果を公表しておりますが、いずれも水道水の水質基準を満たしており、安全な水道水が供給されているところでございます。

京都府といたしましては、今後とも城陽市や城陽山砂利採取地整備公社と連携を図り、地下水への影響に対する市民の不安に的確に対応できるよう、継続的なモニタリングの実施を指導するなど、引き続きしっかり監視してまいります。

次に、アスベストの対策についてでございますが、これまでからお答えしております通り、レベル 3 の建材につきましては、通常の使用状態ではアスベスト粉塵の飛散はほとんどなく、また、除去作業時においても飛散の程度は少ないとされております。このため環境省では、現在建築物等の解体作業中に、具体的にどの程度飛散するのか、またどのような飛散対策が有効であるのかなどについて、学識者を交えて調査検討が進められているところでございます。

京都府といたしましては、こうした国の調査・検討状況をしっかり把握し、速やかに法整備がなされるよう、全国知事会を通じて国に強く働きかけているところでございます。

次に、新名神高速道路の建設工事に伴う八幡市内の物流倉庫の解体工事についてでございますが、本年1月31日、倉庫の所有者から山城北土木事務所に対し、建設リサイクル法に基づく分別解体等の計画等に関する届出書が提出されたところでございます。届け出を受理する際に、所有者からレベル3の建材の使用がある旨の報告を受けたことから、山城北保健所において、解体工事の業者等に対して、散水して建材を浸潤させたいえで手作業により取り外すこと、またレベル3の建材と他の廃棄物を分別して保管することなど、国の建築物の解体等に係る石綿飛散防止対策マニュアル、レベル3の建材撤去における飛散防止対策を指導したところでございます。さらに今後、解体工事が行われる際には、山城北保健所が立ち入り検査を実施し、アスベストの飛散防止対策や撤去状況を詳細に確認するなど、被害発生の未然防止にしっかり取り組んでまいります。

【農林水産部長・答弁】 城陽市東部丘陵地の山砂利採取地におきます保安林についてでございますが、転用に係る保安林の解除に当たりましては、森林法に基づき、転用面積の規模、事業計画の具体性や確実性、利害関係者の同意、保安林機能の代替する施設の設置等の条件を満たす等の条件がありますことから、こうした法的な手続きを進めるためには、違法状態の解消が前提となりますので、埋め戻しや緑化など、違法状態の解消を厳しく求めてきたところであります。その結果全体の62%は緑化措置等が完了したところでございますが、残る区域につきましても、早期の復旧を引き続き強く指導し、法令順守を徹底させてまいります。

【建設交通部長・答弁】 民間建築物のアスベストについてでございますが、国土交通省は平成17年度に1000㎡以上の建築物の所有者に、飛散性が著しく高いとされたレベル1の吹き付けアスベスト等の使用の有無を調査し、府は自主点検や必要な改善を促すため、国と協力して、毎年フォローアップ調査を実施しているところでございます。

京都府では、平成17年度に吹き付けアスベストがある建築物が442件見つかри、これらの所有者に文書の送付や定期報告制度等を活用した個別指導を行い、未報告件数は、平成17年の3543件から平成28年で678件まで減少し、この1年で272件減少したところでございます。未報告者や未対応者には、引き続き対策の必要性や調査方法等を粘り強く指導をしていきたいと考えております。

1000㎡以下の建築物、レベル2・レベル3のアスベストにつきましても、解体時に各種法令で調査や除去等の対象となっておりますので、各法令に則った適切な対応を指導しているところでございます。

次に、建設リサイクル法では、床面積80㎡以上の建築物を解体する場合に、分別解体の計画を7日前までに土木事務所に届け出ることとされております。その届け出書には、コンクリートや木材等の建材に付着するアスベストの有無も記載することとされております。土木事務所では、この記載の有無を確認し、届け出の中で付着物の記載のあった建築物について、飛散防止対策や労働環境の保全に関する関係法令を所管する保健所や労働基準監督署と、協議するよう指導しているところでございます。

現場確認につきましては、5月と10月に全土木事務所で一斉にリサイクルパトロールを行っておりまして、届け出から抽出した箇所の現地調査を、保健所等の関係機関と合同で実施し、アスベスト等の取扱について指導しております。引き続き関係機関が連携してしっかりと取り組んでまいり

たいと考えております。

次に、民間建築物の解体の支援制度につきましては、国の補助制度が創設された当時の平成 18 年に市町村と相談をいたしました。希望がございませんで、必要な金額が調達できる融資制度が適切と判断をいたしまして、京都府では融資制度を活用して対応しているところでございます。

まずは、未報告の建築物を着実に減らす努力を行い、建築物の所有者には、粘り強くアスベストの対策の必要性を要請していくとともに、自主的な点検や改善を促すだけでは難しい面もあることから、国に対しても引き続き実行性の高い対策を求めてまいりたいと考えております。

【前窪・再質問】山砂利問題について、再質問いたします。本府の木津川運動公園の入口の井戸で、12年に基準の5倍以上の水銀が検出されております。保健所はこの周辺井戸11カ所を追跡調査しました。その中の井戸からは、15倍から25倍の水銀が検出されました。現在公園入口の井戸は廃止されております。整備公社で審議会つくってやっているということなんです。この審議会のこの汚染の検証なんですけれども、自然由来の可能性が高いという推定をしているというだけでありまして、原因の特定とか究明とかやる調査はやられていないというふうに思いますので、私は京都府でしっかりやってほしいと思います。砂利採取業者も構成員となっている公社任せで良いのかということなんです。第三者の専門家による地下水汚染の原因究明など、対策が必要だと思います。城陽の浄水場も1カ所、水銀が出てきて停止しているわけですから、しっかりやっていただきたい。この点は再質問しておきたいと思います。

アスベスト問題では、大阪府では条例にですね、アスベストのレベル3建材についても発注者に事前届けなど義務づけ、立ち入り検査の実施も盛り込んで規制強化に乗り出しています。兵庫県も同様の条例を制定しております。八幡市の物流倉庫の解体現場は、大阪の枚方市との境界にあります。この倉庫に隣接する大きな別の倉庫の解体も、新名神の取り付け、京都府道の建設に伴い予定されております。こうした建築物の解体が今後さらに増えることから、大阪府や兵庫県などの条例を参考にして、本府でも早急にレベル3も含む規制を条例に盛り込むべきでないかと考えますが、この点についても再答弁をお願いします。

そして、先程産廃搬入したけれども、検査したら環境基準満たしているということですが、環境基準満たしていたら産廃は搬入してもいいんですか。この点についても再答弁をお願いします。

以上ですね、時間が来ましたので、私の質問は終わらせていただきます。いずれにしても、安心安全を守っていくということで、山砂利問題、アスベスト問題、今後も予算委員会等で対応を求めていきたいと思っております。ご静聴ありがとうございました。

【環境部長・再答弁】山砂利採取地の地下水の問題でありますけれども、先程お答えさせていただきました通り、現在専門家の方や整備公社、城陽市、京都府も一緒になって、土壌、地下水の保全に係る審議会を設けておまして、その中でしっかりと引き続き分析、評価をしております。今後ともですね、市民の皆さん方の地下水の影響に対する不安につきましては、適格に対応できますように、継続的にモニタリングを実施することによりまして、監視を強化することで、さらにですね、安心安全を進めてまいりたいと考えております。

また、アスベストのレベル3につきましてはですね、先程ご答弁させていただきましたけれども、

飛散の状況等はですね、まだ少ないと言われておりますので、現在国におきまして、環境省でございますけれども、具体的なそういった対策ですとか、下の状況、こういったことをですね、現在、学識経験者交えまして調査、検討進められております。私ども、手戻りするわけにいきませんので、こういった国の調査検討を十分見極めまして、国の方に法整備を一刻も早くするように今後とも強く働きかけてまいりたい、このように考えております。

産業廃棄物の基準を満たしていたら搬入して良いのかということでございますが、今後ともですね、厳しい規制措置をとることによってですね、しっかり対策をとってまいりたい、このように考えております。

以上