

現在私たちが生きている社会は、いまだ人類が経験したことのないような、とてつもないスピードで変化をしています。数ある変化の中でも特徴的なものを3つ挙げてみたいと思います。

まず1点目は、「AI（人工知能）」や「IoT」による産業や情報システムの変化です。

第3次産業革命と言われたコンピューターを使った生産の自動化からさらに進化し、第4次産業革命と称される、「AI」を中心とした生産や作業の自律自動化に移行しつつあるということです。つまり「AI」によってモノそのものが自ら考え判断することはもとより、これまで人間が操作してインターネットにつながっていたことが、これからはモノそのものが自らインターネットにアクセスする時代になってくるということです。

「IoT」は Internet of Things の略で、日本語で「モノのインターネット(化)」と呼ばれています。これは、あらゆるモノがインターネットと繋がり、情報交換をすることで相互に制御するシステムを指しております。

さらに注目すべきことはこれらの進化がコンピューターやインターネットが普及してからわずか十数年のうちに飛躍的に発達しているという点です。

第5次産業革命と言われる時代もすぐそこまで来ているのかもしれません。

2点目は、超少子高齢化と人口減少に伴う社会の構造上の変化です。

医療の発達や食生活・衛生状況の改善により、健康で長寿が進むことは実に喜ばしいことです。これに対し少子化が著しく進んでしまったことが大きな問題です。2018年の出生数は3年連続で100万人を下回り過去最低の91.8万人、出生率も1.42しかありません。もちろん原因は単純ではなく、晩婚・晩産化や未婚の問題、子育てに対する家計的負担増、若い世代の価値観の変化など様々なことによることが考えられます。(このことはわが国だけのことではなく、中国や韓国なども同様です。)しかしこのまま少子化が進めば、子どもを産める世代の人口が減少することと相まって加速度的に子どもの数が減ってしまいます。極端にいびつな人口構成(年齢別人口の格差)は、これからの日本の社会に大きなひずみを生むこととなり、世代間の不平等や格差はやがて社会の活力を失うことにつながると懸念されます。

3点目は地球環境と自然災害の変化です。

地球の温暖化の影響ともいわれる海水面温度の上昇により、近年では毎年のように日本列島に巨大台風やゲリラ豪雨・線状降水帯が発生し、多くの命が危機にさらされます。数十年に一度の災害が差し迫った時に出される「大雨特別警報」も毎年のように全国のどこかで出されるような状況です。政府は事前防災・減災の観点から国土強靱化を計画し対策をしつつありますが、広い国土を一気に行えるはずもなく、災害発生地への迅速な復旧復興支援などと合わせ、優先順位をつけての対応を余儀なくされています。時間当たりの雨量が100mmを越え、それが何時間も続くような事態を以前は想定することもなかったと思います。しかし自然災害に関しては、もはや「想定外」という言葉を使うことのないよう万全の対策が必要です。

このような、歴史的に見ても特筆できるような大きな変化は、これまで私たちが経験したことのない大きな脅威や危機となって、その身に降りかかってくる恐れがあります。政治とそれに携わる者はこれらの大きな変化に向き合い、その影響が人々の暮らしや生命・財産に悪い影響を及ぼすことの無いように、常に先回りして対策・対応をする必要と責任があると思います。私はそのような思いで、県政に向き合っていきたいと考えています。



コラム リニア中央新幹線と大井川の水問題

連日のように新聞紙上ににぎわしている静岡県とJR東海との協議、そこでの議論や考えの対立はどこにあるのか、また具体的な解決策はあるのかを考えてみます。

そもそも、「超電導磁気浮上式リニアモーターカー」の構想・研究は東海道新幹線の開業前の昭和37年（1962年）から始まり、半世紀以上にもなる一大国家プロジェクトです。少し歴史を紐解いてみましょう。リニア中央新幹線は昭和48年（1973年）に基本計画が決定されてから、昭和49年から平成20年までの34年間をかけ地形や地質の調査が進められ、平成19年12月にJR東海によって「自己負担を前提に手続き等を進める」との意思表示がされました。これにより実用化に向けて大きく舵が切られました。各種の調査が実施され、東京大学の家田教授を委員長とする交通政策審議会へ諮問されました。その後、平成23年5月に「営業主体、建設主体をJR東海、走行方式を超電導リニア方式、ルートを南アルプスルートとすることが適当」との答申が出され、JR東海に対し建設の指示が出されました。翌6月から約3年間の環境影響評価（環境アセスメント）が行われ、現在の建設工事に至っています。そもそも、環境影響評価とは、環境に大きな影響を及ぼす恐れのある事業を実施する事業者が、その事業の実施に伴って生じる環境への影響について事前に調査・予測・評価するとともに環境保全措置の検討を行い、住民や行政機関などの意見も踏まえた上で、事業実施の際に環境の保全への適正な配慮を行うための仕組みです。したがってこの環境影響評価を行ったのもJR東海であります。この評価書に対し、国土交通省は「大井川をはじめとする沿線の各河川流量の減少は、河川水の利用に重大な影響を及ぼす恐れがあるので、水系への影響の回避を図ること」等の指示を平成26年（2014年）に出しています。つまり、当時から大井川の源流である南アルプス地下のトンネル工事に関しては、その水量減少に関し、しっかりと対策を講じるよう指示をされています。今回の件で、静岡県は大きく4つの点で懸念をし、その対策を求めています。

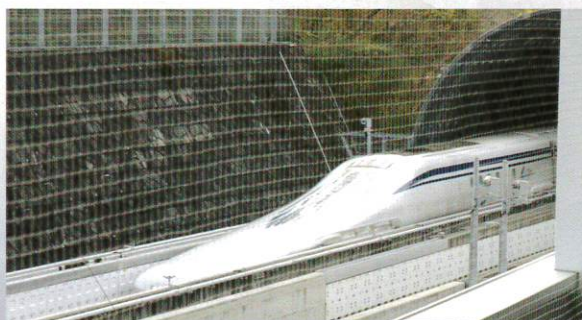
1 トンネルの工事が地表から1400m下となり、大変な難工事であるとともに、過去に例を見ないため、どれほどの土圧・水圧がかかるか不明です。このことから工事自体の不確実性とリスクはもちろんのこと、どれほどの湧水が出るかわかりません。その水を大井川の源流に戻すことができなければ、大井川は大変な水枯れを起こしてしまいます。もともと大井川は深刻な渇水が頻繁に生じる川で、毎年とっていいほど節水対策が実施されています。

2 源流付近の水がトンネル工事の傾斜の影響で山梨県側に流れてしまうことで、南アルプス付近に住む生物や植物の生態系に大きな影響を生じさせる恐れがあります。南アルプスの自然環境はユネスコパーク（生物圏保存地域）に登録されており、貴重な生物を守らなくてはなりません。

3 南アルプスの地下に、重金属（ヒ素や水銀）が閉じ込められていた場合、工事によってその猛毒が水の中に溶け出すことが懸念されます。また仮に重金属が含まれていなくても工事で発生する土砂などによる水の濁りが河川や駿河湾に流れ出る心配があります。

4 トンネル工事で発生する大量の建設発生土。これら土置き場が環境に影響を及ぼしたり、多量の降雨時には土石流を誘発したりすることが懸念されています。また、それを有効利用することも重要なテーマであるが、大量の土を運搬する工事用車両（ダンプトラック）により、環境への新たな負荷が発生することも心配されます。

このような理由で、静岡県はJR東海に対し対応策を示すよう求めています。今現在十分な回答を得られていないのが現状であります。今後政府（国土交通省）も主体的に加わっ



て協議していくとの報道がこの10月にあったばかりではありますが、具体的な着地点が見いだせるのか、しっかりと見守っていきたいと思います。



私たち静岡県議会でも、リニア中央新幹線の整備・建設に関してはその意義や今後の日本の成長のため必要であることを認識し賛成をしています。また東海道新幹線との二重化は大規模災害時における防災力や輸送力の強化にもつながるため、早期の開通を望むものです。しかしそのために県民の暮らしや安全が脅かされることがあってはなりません。JR東海には1日も早く誠意ある対応・対策をとっていただけるよう、切にお願いしたいと思います。また、仮に工事に関するすべての問題が解決しても、運用時において一部の研究者が静岡県工区において、地震や火災等の災害発生時の乗客の避難・救出について危惧しています。JR東海は2箇所の工事用トンネルを避難経路に流用して外に避難させると説明しているようですが、本当にそれで人命を守ることができるのか心配です。この点は今後も少し掘り下げて観察する必要があると思います。

完成すれば最高速度は世界最速の505kmで、東京一名古屋間を40分、東京一大阪間を67分で結ぶという、まさに夢の超特急。日本国内だけでなく世界中が注目しているだけに、万に一つの事故があってもなりません。科学技術立国として、また世界一の安心・安全を標榜する国として、産官学がそれぞれに知恵と力を出し合い、議会がそれを監視することで、南アルプスという途方もなく高いハードルを超えていくことができると信じています。



議会で可決された主な議案

6月県議会 定例会 可決事項

令和元年度一般会計補正予算

4億6,200万円

子どもの安全確保対策<2億4,960万円>

- ・児童福祉施設等緊急安全確保対策事業費(新規)
- ・県立学校緊急安全確保対策事業費(新規)
- ・子どもを守る交通安全対策緊急事業費(新規)ほか

豚コレラ対策<1億5,840万円>

- ・豚コレラ緊急対策事業費(新規)
- ・豚コレラ緊急対策資金利子補給金(新規)ほか

その他<5,400万円>

- ・サクラエビ主産卵場調査費(新規)ほか

9月県議会 定例会 可決事項

令和元年度一般会計補正予算

81億8,700万円

多文化共生の推進 <5,320万円>

- ・防災総合アプリ「静岡県防災」の多言語化(新規)
- ・外国人児童生徒への日本語指導支援(新規)ほか

子どもの安全確保対策 <8,990万円>

- ・自主防犯パトロール(青パト)等に必要な資材の整備ほか

お茶振興対策 <1億150万円>

- ・品質向上と低コスト化を図るための設備等の導入支援ほか

畜産・水産の緊急対策 <2億4,500万円>

- ・豚コレラ緊急対策事業費ほか

医療・福祉の充実 <7,270万円>

- ・民生委員・児童委員の活動を補佐する協力員の配置(新規)ほか

防災・減災、県土強靱化 <79億6,400万円>

- ・一般公共事業費の増額
〈道路・港湾・漁港・街路・農地・水産〉(新規)ほか

その他 <△3億3,930万円>

- ・健康食産業振興事業費(新規)
- ・県立学校等長寿命化事業計画の変更に伴う減額ほか



常任委員会

「文教警察委員会」

今年度の常任委員会は文教警察委員会に配属となりました。「教育委員会」と「公安委員会」の所管に関する事項が担当となります。9月議会時の私が行った主な質問と回答を抜粋しました。



教育委員会

Q 日本語指導を必要とする子どもの支援事業に関連し、外国人家庭の子どもたちの不就学（本来学校に通うべき対象年齢で学校に通っていない子ども）の問題で、静岡県の教育委員会としてどのように把握しているのか？

A 5月時点で585人の子どもたちが不就学児となっている。市町村の教育委員会と連携して、学校へ通うよう本人や家庭に指導していく。

公安委員会（警察）

Q 静岡県警察所有の公用車にドライブレコーダーを設置する目的や期待される効果は？

A 交通事故や交通違反の取り締まりの記録および悪質ドライバーによるあおり運転などへの対策等を目的に設置。犯罪や事件・事故を記録することにより、防犯対策に役立てることができるとのこと。

Topics

バイクの集い in 浜北 2019

10月20日（日）、今年で10回目となる『バイクの集いin浜北2019』がプレ葉ウォーク浜北で開催されました。静岡県内外からバイクの愛好者が集まり、自慢のバイクの展示や子ども向けのバイク教室などを開催し、バイクの魅力を伝え発信するとともに、今年の7月に亡くなった名ライダー伊藤光夫氏を追悼するコーナーを設けるなど盛りだくさんの内容でした。

日本ではバイクの売り上げはピーク時の10分の1になっていますが、全世界では2018年度総売り上げ台数は前年比6パーセント増の5,736万台となっており、世界シェアでは1位が本田技研工業、3位がヤマハ発動機と日本企業（しかも地元発祥）が頑張っておりますことは実にうれしいこととあります。バイクは日本では趣味の乗り物というイメージが強いのですが、世界的に見ますと特に発展途上国においては安価で実用的な乗り物としてまだまだ台数が増え続けており、今後も日本企業のさらなる活躍が大きく期待されております。

また、近年頻発している自然災害時における救援物資の輸送や復旧活動の際に、バイクの機動性が大いに役立つとして、その存在価値が高まってきております。地元浜北の皆さんが手作りで開催し盛り上げているイベント、来年以降も大いに期待しています。



静岡県議会議員
市川秀之

プロフィール

昭和41年11月20日生まれ
 家族構成：妻・2男1女
 趣味：ゴルフ・カメラ・文化芸術鑑賞
 静岡県立浜名高校 卒業
 日本大学経済学部 卒業
 市川産業（株） 現代表取締役
 学校法人北浜学園 北浜幼稚園 理事
 平成18年度（社）浜北青年会議所 理事長
 平成19年度 浜松市伎倍小学校 PTA会長
 平成21～24年度 浜松市PTA連絡協議会 副会長
 令和元年（2019年）～ 静岡県議会議員

