

3 金 沢 志 津 夫 議 員

- 1 洋上風力発電への取組みについて
- 2 岩内町における「道の駅」構想について



1 洋上風力発電への取組みについて

新政クラブより一般質問を行います。

国は、洋上風力や波力など、海から得られる再生可能エネルギーを利用した海洋発電の実用化に向けた試みを本格化し始めました。

この流れを受けて道は、稚内市と岩内町で洋上風力発電の可能性を調査した結果、岩内町は風速や風向のデータにおいて適地であると認められたところであります。

自然環境が厳しい洋上において、風車を浮かべての発電機の実証実験が、現在、環境省が所管の長崎県、経済産業省が所管の福島県と二つの省庁が取り組んでいるようであります。

水深50メートル以上の海域では、海底に直接建てる「着床式」より「浮体式」の方がコストを低くできるため、今後の洋上風力の主力になるとみられておりますが、世界的にも今後の技術開発が期待されている取組みであります。

現在は、世界的な風力発電メーカーであるデンマークのベスタス社と三菱重工業が提携し、世界最大級の風車開発を目指したとの報道もされ、三菱重工業と関わりを持つ当町としても実現に向けて大いに期待するものであります。

町として本事業を進めるには、公募条件である研究機関との連携や、洋上や海中に機器を設置することから、漁業権問題が発生することになりますが、地元漁業者などの理解を得ながら、町の新しい事業として今後、積極的に取り組むべきと考えますが、町長の考えをお伺いいたします。

【答 弁】
町 長：

金沢議員からは、2点にわたるご質問であります。

順次、お答えいたします。

1点目は、洋上風力発電への取り組みについてであります。

さきに、北海道が実施した「海洋再生可能エネルギー開発に向けた基礎調査」では、約2週間の実測データである平均風速 毎秒7.4mをもとに、近隣の気象庁アメダスデータや各種文献等を参考にシミュレーションした結果、高さ80m地点での年間月別平均は風速 毎秒6.9mで、風速 毎秒7m以上の年間月数は5ヶ月と推計されたところであり、「買取価格によっては事業化可能な風速を有している」との結果が出されております。

また、町では、さらに調査研究を進めるため、本年10月、長崎県五島市沖合で実施している浮体式洋上風力発電実証事業や、北九州市沖合で実施している着床式の洋上風力発電実証研究施設を視察したところであります。

この視察を通じ、洋上風力発電事業を進めるにあたっては、「産・学・官」の連携、プラス「地域住民」との協働が必要で、漁業者や漁業協同組合の理解と支援が非常に重要であること。

大型輸送船や作業台船が着岸できる港湾施設、風車を組み立てる広大な土地、設置する場所へのアクセスが確保されていることなどの諸条件を確認したところであります。

今後、洋上風力発電事業は、さらなる風車の大型化が予想され、再生可能エネルギーの主軸エネルギーになり得る、将来性を秘めた事業であり、この事業を推進するには、港湾施設と広大な土地を結ぶアクセス条件が整備されている当町において、優位性があるものと認識したところであります。

一方で、洋上風力発電は、海域の一部を占用し、漁業者の操業・航行の支障となることに加え、海域の環境影響を考慮することが非常に重要であることから、漁業関係者や漁業協同組合の理解と協力が必要不可欠であります。

いずれにいたしましても、現在、経済産業省や環境省では、2千キロワット級の大規模な洋上風力発電の実証を積み重ね、海域における環境影響調査など引き続き実施しているところであり、さらには洋上風力発電施設を活用した魚礁の検討や7千キロワット級の洋上風力発電設備の計画が進められていることから、町としましても、各種情報やデータの収集、これらの情報を共有するなど、今後も引き続き、調査・研究に取り組んでまいりたいと考えております。

2 岩内町における「道の駅」構想について

10月に建設産業委員会が実施した、地場産業の振興を目的とした6次産業化と先進的な「道の駅」の取組みなどを見聞するための道外視察では、参加者一同有意義に成果を得ることができました。

岩内町の「道の駅」は、平成5年に全国103カ所で登録された第1号の「ガイドセンターたら丸館」としてオープンしてきましたが、当初は観光案内業務が主で、平成16年に小規模な特産品販売を併設しましたが、トイレやレストランが無いなど、全国にある一般的な「道の駅」に比べても極めて小規模な施設となっております。

現在、「道の駅」を訪れる利用者は、平成13年の13万8千人をピークに減少傾向が続き、24年度は8万4千人であり、その減少は商店街や関連観光施設のみならず、町の経済全体にも少なからぬ影響を与えているものと思われま

す。町の基幹産業である漁業や農業は、温暖化による地球環境の変化やT P P問題、国の減反政策等々に翻弄され、先行き不透明な状態が長期化している現状であり、地場産業の振興は待ったなしの政策課題であります。

全国各地で進められている6次産業化の取組みは、地域の産業を元気にするものであり、「道の駅」はすべての産業を一極集中できる場として、町の経済にも大きな可能性を持つもので、総合的な「道の駅」構想は急務の課題と思われま

す。そこで伺いたしますが、

1. 現在の「道の駅」を、「町の顔」としての機能が十分満たされた施設と思えますか。
2. 現在の「道の駅」と「たら丸市場」との集約化や観光客のニーズに合った総合的な施設の建設は考えられませんか。

町長は「道の駅」については、民間活力に期待を示す答弁をされてこられました。民間活力だけで町が活性化すると考えておられるのか、行政の具体的な取組みが見えません。地場産業の底上げを図る活性化策を示すべきと思いますが、いかがですか。

3. 「岩内・共和道路」の開通や5号線の高速道路化に合わせて、現在の「道の駅」を郊外型に移転する構想はありませんか。
4. 農水省など国の補助事業も視野に、複合型の「道の駅」の建設で、6次産業化を進め、地場産業の振興を図るべきと考えますが、その展望をお伺いたします。

以上です。

【答 弁】
町 長：

2点目は、岩内町における道の駅構想について、4項目のご質問であります。

1項めは、道の駅の機能に対する認識についてであります。

当町の道の駅は、観光振興による町の活性化を目的に、観光案内所としてのガイドセンターたら丸館及び周辺の駐車場や公衆トイレを含め、エリア全体を道の駅として、平成5年の道の駅制度創設当初に認定された施設であります。

その後、全国各地に道の駅が整備され、近年ではその多くが郊外型の道の駅として、広い駐車場やトイレを一体的に整備し、さらには、地元産品の直売や地元食材を利用した食事の提供機能なども設け、雑誌やテレビで取り上げられてきているところでもあります。

これら他の自治体の道の駅との比較において、機能面や利便性などから、当町の道の駅に対する苦情が寄せられたことを踏まえ、運営主体となっている岩内観光協会とも協議する中で、インターネットを活用した情報発信機能の強化、観光グッズの作成販売、地元産品のアンテナショップ機能の追加など、内容の充実を図ってきているところであり、町の観光情報や特産品情報の発信といった中核となる機能の面では、一定程度の役割を果たしてきているものと認識しております。

2項めは、道の駅とたら丸市場との集約化や観光客のニーズにあった総合的な施設の建設などについてであります。

道の駅の機能充実による町の活性化については、充分理解しているところではありますが、新たな施設の建設については、誰がどのような運営をするのか、どこまでの機能を持たせるのか、さらには用地や財源確保の問題など、様々な課題の解決が必要となっております。

したがいまして、道の駅を含めた町の活性化方策については、行政と民間との役割分担の中で、想定される課題解決に向けた取り組みが必要であることから、関係団体とも連携しながら引き続き検討して参りたいと考えております。

3項めは、岩内共和道路の開通や国道の高速道路化に合わせた、郊外への道の駅移転構想についてであります。

一般国道276号の「岩内共和道路」は、平成25年度末までに一部が供用開始され、平成26年度に全面開通の予定で工事が進められております。

また、北海道横断自動車道の黒松内・小樽間のうち、余市・小樽間が建設中で、黒松内・余市間は整備の前段階である基本計画区間となっております。

これらの道路網が完成した場合は、札幌圏との時間距離が短縮され、町の産業・経済への波及効果も大きく期待される場所でもあります。

こうした展望を見据えた中で、道の駅の郊外への移転、すなわち新たな道の駅の整備については、先ほどもご答弁申し上げたとおり様々な課題の解決が必要であり、加えて道路網の整備による交通の流れや、現在の道の駅がある中心市街地の人の流れの変化なども見極めながら、町に与えられた条件の中で最適な方策を導き出せるよう、関係団体とも連携しながら検討して参りたいと考えております。

4項めは、6次産業化と絡めた道の駅建設による産業振興についてであります。

6次産業化については、農山漁村地域の雇用の確保と農林漁業者の所得の向上を目的に、第一次産業の生産者が、第二次産業の加工、第三次産業の販売までを手がけるもので、農林水産省では、6次産業化の推進を図るため、農水産物の販売施設の整備を含めた各種の支援策を創設しており、近年、全国各地で取組みが展開されている状況にあります。

ご質問の趣旨は、これらの支援策を活用しながら、販売の拠点として道の駅を整備し、産業の活性化を図るべきとのこととあります。

6次産業化に係る国の支援策を活用した販売施設の整備については、生産者が事業主体となり、販売施設を道の駅として活用したり、あるいは、既存の道の駅を販売拠点として活用することが考えられますが、一般的には、まずは、生産者の6次産業化への意欲が最も重要であり、さらに、加工・販売における衛生管理、リスク管理、及び加工についての技術の習得や販路の開拓などについて、しっかりとした事業計画の確立が、6次産業化の成功には不可欠といわれております。

いずれにいたしましても、今後、道の駅を検討するに当たっては、6次産業化との連携も課題として認識しながら、さらに、生産者の6次産業化に対する動向も注視しながら、整備手法なども含め、検討して参りたいと考えております。