

産業建設委員会活動実績等について
(令和4年12月～令和5年11月)

1 議案審査結果等

(1) 委員会

① 令和4年12月定例会 (1 議案) (12月20日審査)

No.	議 案 名	審査結果
1	第 68 号議案 市道路線の認定・変更及び廃止について	可決すべきもの (全員賛成)

② 令和5年3月定例会 (2 議案) (3月16日審査)

No.	議 案 名	審査結果
1	第 15 号議案 舞鶴市農業公園条例の一部を改正する条例制定について	可決すべきもの (全員賛成)
2	第 24 号議案 市道路線の認定及び変更について	可決すべきもの (全員賛成)

③ 令和5年6月定例会 (3 議案) (6月23日審査)

No.	議 案 名	審査結果
1	第 45 号議案 あらたに生じた土地の確認について	可決すべきもの (全員賛成)
2	第 46 号議案 字の区域の変更について	可決すべきもの (全員賛成)
3	第 47 号議案 市道路線の変更について	可決すべきもの (全員賛成)

④ 令和5年9月定例会 (3 議案) (9月25日審査)

No.	議 案 名	審査結果
1	第 70 号議案 舞鶴市手数料条例の一部を改正する条例制定について	可決すべきもの (全員賛成)
2	第 72 号議案 工事請負契約について (西舞鶴駅西口駅前広場整備工事)	可決すべきもの (全員賛成)
3	第 73 号議案 市道路線の認定について	可決すべきもの (全員賛成)

(2) 予算決算委員会分科会 (※当該議案に係る所管事項)

① 令和4年12月定例会 (2 議案) (12月20日審査(質疑等))

No.	議 案 名
1	第 59 号議案 令和4年度 舞鶴市一般会計補正予算(第6号)
2	第 70 号議案 令和4年度舞鶴市一般会計補正予算(第7号)

② 令和 5 年 3 月定例会 (7 議案)

(3 月 16 日審査(質疑等))

No.	議 案 名	
1	第 25 号議案	令和 4 年度 舞鶴市一般会計補正予算(第 9 号)
2	第 26 号議案	令和 4 年度 舞鶴市下水道事業会計補正予算(第 1 号)
3	第 1 号議案	令和 5 年度 舞鶴市一般会計予算
4	第 2 号議案	令和 5 年度 舞鶴市水道事業会計予算
5	第 3 号議案	令和 5 年度 舞鶴市下水道事業会計予算
6	第 6 号議案	令和 5 年度 舞鶴市貯木事業会計予算
7	第 7 号議案	令和 5 年度 舞鶴市駐車場事業会計予算

③ 令和 5 年 6 月定例会 (2 議案)

(6 月 2 日、6 月 23 日審査(質疑等))

No.	議 案 名	
1	第 36 号議案	令和 5 年度 舞鶴市一般会計補正予算(第 2 号)
2	第 37 号議案	令和 5 年度 舞鶴市一般会計補正予算(第 3 号)

④ 令和 5 年 9 月定例会 (8 議案)

(9 月 25 日審査(質疑等))

No.	議 案 名	
1	第 58 号議案	令和 4 年度 舞鶴市一般会計の決算の認定について
2	第 59 号議案	令和 4 年度 舞鶴市水道事業会計の決算の認定及び利益の処分について
3	第 60 号議案	令和 4 年度 舞鶴市下水道事業会計の決算の認定及び利益の処分について
4	第 63 号議案	令和 4 年度 舞鶴市貯木事業会計の決算の認定について
5	第 64 号議案	令和 4 年度 舞鶴市駐車場事業会計の決算の認定について
6	第 55 号議案	令和 5 年度 舞鶴市一般会計補正予算(第 5 号)
7	第 75 号議案	令和 5 年度 舞鶴市一般会計補正予算(第 6 号)
8	第 76 号議案	令和 5 年度 舞鶴市水道事業会計補正予算(第 1 号)

2 委員会の開催

No.	日 時	議 題
1	令和4年12月5日(月) (1回目)	(1)委員長の互選について(決定) (2)副委員長の互選について(決定)
2	令和4年12月20日(火)	(1)議案審査(3議案) (2)閉会中の継続審査について(決定) (3)1年間の活動計画について(決定)
3	令和5年1月12日(木)	・市民と議会のわがまちトークについて(協議)
4	令和5年1月17日(火)	・委員長の互選について(決定)
5	令和5年1月20日(金)	・勉強会「雇用施策に係る舞鶴市の取組・今後の方向性」
6	令和5年3月16日(木)	(1)議案審査(9議案) (2)閉会中の継続審査について(決定) (3)先進地調査視察について(決定) (4)市民と議会のわがまちトークについて(決定)
7	令和5年4月21日(金)	・勉強会「舞鶴版コンパクトシティの現状について」
8	令和5年6月2日(金)	・議案審査(1議案)
9	令和5年6月23日(金)	(1)議案審査(4議案) (2)繰越明許費について(承認) (3)閉会中の継続審査について(決定) (4)要望活動について(決定) (5)重点事項に関する取組について(決定)
10	令和5年9月25日(月)	(1)議案審査(11議案) (2)閉会中の継続審査について(承認) (3)政策提言について(協議)
11	令和5年10月10日(火)	・政策提言について(決定)
12	令和5年11月14日(火)	・1年間の活動実績等及び申し送り事項について(協議、決定)

3 委員会活動計画に係る取組

(1) 重点事項とその対応

① 舞鶴版コンパクトシティの推進に関する調査・研究

→ 「舞鶴版コンパクトシティの現状について」をテーマに本市の取組についての勉強会を開催するとともに、中心市街地活性化に関する手法や施策について先進地視察を実施した。

② 雇用の確保・安定と働きやすい環境づくりに関する調査・研究

→ 市の取組についての勉強会を開催するとともに、「市民と議会のわがまちトーク」にて意見交換を行った。また「若者の就労支援促進に向けた取組について」をテーマに先進地視察を実施した。

(2) 先進地視察

No.	日 程	視察先	調査内容
1	令和5年5月17日(水)	愛知県刈谷市	刈谷駅北地区整備事業について
2	令和5年5月18日(木)	三重県伊勢市	伊勢市中心市街地活性化基本計画について
3	令和5年5月19日(金)	静岡県藤枝市	若者の就労支援促進に向けた取組について

※ 報告書は、別紙1のとおり

(3) 市内現地視察

No.	日 程	視察先	調査内容
1	令和5年10月10日(火)	・ 主要地方道小倉西舞鶴線白鳥トンネル ・ 国道27号西舞鶴道路(上安久高架橋・境谷トンネル) ・ 高野川大手ポンプ場	工事の進捗状況及び完成した施設の確認について

※ 報告書は、別紙2のとおり

(4) 意見交換会「市民と議会のわがまちトーク」（産業建設委員会委員で実施分）

No.	日 程	会 場	意見交換テーマ
1	令和5年4月23日(日) 午前10時～11時35分	中総合会館 4階ホール	若者の地元就職を 図る取組について

・ 上記のテーマについて、市内の学生、市内事業所の従業員、学生の保護者、公募市民らに参加いただき、5つのグループに分かれて、「高校等を卒業した就職を希望する若者が、市内で働いてもらうにはどうすればよいか」、また、「都会へ出ていた若者が舞鶴へ帰ってきてもらうためには、どのような手法が有効か」などについて意見交換を行った。

※ 報告書は、別紙3のとおり

(5) その他の委員会活動

① 舞鶴市の重点施策に関する合同要望活動

・ 国や京都府が実施する重点施策の推進及び市が実施する都市基盤整備事業への交付金の配分等について、舞鶴市、舞鶴市議会、舞鶴商工会議所の合同で、要望活動を実施した。

- ◆ 日 時：令和5年7月18日(火) 京都府庁(京都市)
令和5年7月31日(月) 国土交通省近畿地方整備局(大阪市)、NEXCO西日本(大阪市)
令和5年8月7日(月) 国土交通省、関係国会議員(東京都)
- ◆要望内容：国・府 … 関西経済圏における日本海側拠点機能の強化
 - ・ 安心・安全の基盤づくり
 - ・ 財源の確保に向けて
 NEXCO西日本 … 舞鶴若狭自動車道全線4車線化の早期実現
- ◆参加者：高橋 秀策 委員長
- ※ 要望書は、別紙4～別紙7のとおり

② 由良川改修促進に関する由良川沿川3市議会合同要望活動

- ・ 福知山市議会由良川改修促進特別委員会及び綾部市議会総務教育建設委員会との合同による「由良川沿川市議会関係委員会」で、国及び地元選出国会議員に対する要望を実施した。
- ◆日 時：令和5年11月1日(水)～2日(木)
- ◆要 望 先：国土交通省近畿地方整備局(今年度は近畿地方整備局福知山河川国道事務所にて、近畿地方整備局河川部長へ要望活動を実施)、国会議員、財務省、国土交通省(東京都)
- ◆要望内容：
 - ・ 河川整備計画に位置付けられている地区(福知山市高畑、綾部市並松、宮津市由良・石浦)の早期整備
 - ・ 内水被害を軽減するための由良川本川の河道掘削・樹木伐採の推進及び財政支援
 - ・ 気候変動や近年の大規模出水を踏まえた「由良川水系河川整備計画」の見直し
 - ・ 「由良川水系流域治水プロジェクト」の推進
 - ・ 「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」の着実な推進
- ◆参加者：高橋 秀策 委員長、今西 克己 副委員長
- ※ 要望書は、別紙8のとおり

③ 勉強会

- 日 時：令和5年1月20日(金)
- 内 容：雇用施策に係る舞鶴市の取組・今後の方向性について

- 日 時：令和5年4月21日(金)
- 内 容：舞鶴版コンパクトシティの現状について

4 政策提言

- ・ 委員会の調査研究を効果的に実施するため、重点事項を定め、その事項に係る市の取組の把握や先進地視察等により、課題の抽出とその解決のための議論を重ねた。最終的に、取りまとめた内容を政策提言書として、10月31日(火)に市長へ提出した。

若者の地元就職を図る取組

【提言①】企業の採用力向上につながる施策の推進

【提言②】地元就職・U I J ターン就職促進に係る取組の充実

※ 提言書の内容は、別紙9 のとおり

5 前年からの申し送り事項とその対応

- ・ 東・西市街地の浸水対策事業について、今後の進捗状況の把握と取組の推進に努められたい。
 - ・ 市内の道路整備に関する今後の事業計画等について、調査・研究に取り組まれたい。
- 浸水対策事業・市内の道路整備の状況について、市内現地視察を行い、白鳥トンネル・国道27号西舞鶴道路の整備工事が順調に進んでいる様子を確認した他、10月に完成した大手ポンプ場についての詳細な説明を受けた。

6 次年への申し送り事項

- ・ 次年における活動として、次に掲げる事項を考慮されたい。
 - ① 農業を支える新たな担い手の育成と有害鳥獣対策に関する調査
 - ② 東西市街地、由良川水系の防災・減災機能の充実強化に係る調査
 - ③ 企業の採用力向上につながる施策の推進と地元就職・U I J ターン就職促進に係る取組の充実における事業の進捗把握

委員名簿（6人）令和4年12月5日～

委員長	上 羽 和 幸	公明党議員団
副委員長	今 西 克 己	新政クラブ議員団
委員	鴨 田 秋 津	市民クラブ舞鶴議員団
委員	肝 付 隆 治	自民党鶴政クラブ議員団
委員	高 橋 秀 策	会派に所属しない議員
委員	南 正 弘	自民党鶴政クラブ議員団

委員名簿（6人）令和5年1月16日～

委員長	高橋秀策	会派に所属しない議員
副委員長	今西克己	新政クラブ議員団
委員	上野修身	自民党鶴政クラブ議員団
委員	肝付隆治	自民党鶴政クラブ議員団
委員	眞下弘明	新政クラブ議員団
委員	南正弘	自民党鶴政クラブ議員団

産業建設委員会調査視察報告書

日 程	令和 5 年 5 月 17 日(水)～19 日(金)
視察先 及び 調査事項	愛知県刈谷市（17 日午後 1 時 30 分～3 時） ・刈谷駅北地区整備事業について
	三重県伊勢市（18 日午前 10 時～12 時） ・伊勢市中心市街地活性化基本計画について
	静岡県藤枝市（19 日午前 10 時～12 時） ・若者の就労支援促進に向けた取組について
参加委員	高橋 秀策（委員長）、今西 克己（副委員長）、 上野 修身、肝付 隆治、眞下 弘明、南 正弘
調 査 概 要	
【愛知県刈谷市】 〔調査事項〕 刈谷駅北地区整備事業について 〔対応いただいた方〕 刈谷市都市政策部市街地整備課課長補佐、 同部市街地整備課再開発係長、 同部市街地整備課主査、 同部市街地整備課主事 〔視察に至る背景と目的〕 刈谷市における民間活力を活かした、中心市街地への都市機能誘導、居住の誘導によるまちなか活性化の推進等の手法や状況を調査し、本市の取組への反映を検討することとした。 〔調査事項に関する説明の概要〕 1 刈谷市の概要 (1) 刈谷市は、面積 50.39 平方キロメートル、人口 152,576 人で愛知県のほぼ中央に位置し、市の中央部には最先端技術を駆使した自動車関連産業の工場が並び、産業と文化が調和したものづくりのまちとして発展。 (2) 将来にわたり持続可能な地域社会を形成するため、「共存・協働のまちづくり」を推進し、「人が輝く安心快適な産業文化都市」の実現を目指している。 2 刈谷市のまちづくりの概要 刈谷市の中心市街地は、刈谷駅と刈谷市駅の 2 つの駅を核として発展してきた歴史がある。「刈谷市中心市街地まちづくり基本計画」においては、現在の市街地の特性に基づき、中心市街地活性化区域を 3 つの地域に区分し、それぞれの地域特性を活かしたまちづくりの方向性を示している。	



■都心交流ゾーン

～人を引き寄せる、回遊とにぎわいのあるまちづくり～

■生活交流ゾーン

～便利なまちなかに住まう、歩いて暮らせるまちづくり～

■歴史文化交流ゾーン

～歴史と文化に触れる、交流と愛着の感じられるまちづくり～

3 市街地再開発について

- (1) 「まちのにぎわいの取り戻し」「土地の有効活用」など様々な課題について、土地の高度化を推進することで課題解決を図る仕組み。
- (2) 地権者が個別に持っている敷地を共同化して、一棟の新しいビルを建築し、土地の高度利用化を図る。
- (3) 建設費用は、交付金やビルの床(保留床)を売却することで賄う。

4 市街地再開発の手法について

市街地再開発の手法は、大きく分けて法定再開発事業と民間再開発事業の2種類の方法があり、民間再開発事業の主なメリット・デメリットは次のとおり。

<メリット>

- ・ 都市計画決定や権利変換計画決定等の法手続が不要。
- ・ 地区面積の要件が少ないことから、土地の権利者数が少なくなることで、短期間での事業実施が可能。

<デメリット>

- ・ 法定再開発事業に比べ、補助に係る税制上の優遇措置が少ない。

5 刈谷駅北地区開発事業について

<事業の概要等>

- ・ 刈谷市中心市街地まちづくり基本計画における整備方針「魅力ある複合的な駅前空間の形成」を実現するものとして実施。
- ・ 平成11年当初は法定再開発による事業着手を予定していたが、権利者間の合意が得られず休眠状態となった。
- ・ 平成26年頃より地元権利者間で再開発の機運が高まり、民間再開発による事業着手。
- ・ 再開発事業の実施により、駅前地域の居住誘導を実現。
- ・ 駅前複合施設には公共施設を設置、公共施設の指定管理者が施設や広場を使ったイベントの実施により新たなにぎわいを創出。

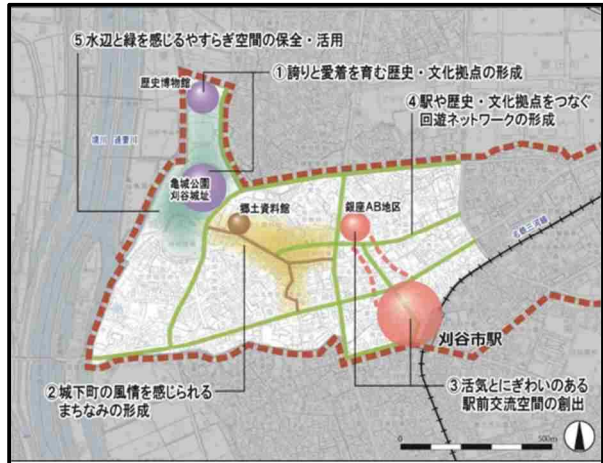


- ・ 市外からの転入増により税収増を見込む。
- ・ 複合施設内の公共施設は、勉強場所や待ち合わせ場所としての利用が多く、施設コンセプトの認知向上が課題。

6 刈谷市駅周辺の再開発事業について

＜事業の概要等＞

- ・ 刈谷市中心市街地まちづくり基本計画における整備方針「活気とにぎわいのある駅前交流空間の創出」を実現するものとして実施。
- ・ 刈谷市駅前バス停やタクシー乗降所が分散しており、交通結節点としての機能が低い。
- ・ 駅前広場と道路が一体となっており、安全性に課題。
- ・ 平成30年度に法定再開発による事業化を目指すも難航。令和4年度に街区ごとの民間再開発へ方針転換し、令和5年度から事業化。



〔委員の所感〕

- ・ 持続可能なまちの構築に努める上では、限られた公共施設や既存インフラの活用、土地利用の適正化を図ることが重要である。
- ・ 地元の地権者と民間のコンサルタントが連携して再開発を主導し、行政は地権者の啓発活動や県・国との調整役を担うなど、関係者の役割分担が出来ており、本市の取組の参考となるものである。
- ・ 立地や財政面で恵まれた環境の中にあるが、より一層市民にとって豊かな生活ができるように道路改良も含め整備を進められている。
- ・ 駅前エリアを3つのゾーンに分けてまちづくりの基本計画を策定し、市内に位置する2つの駅を1つのポテンシャルと捉え、商店街を巻き込む形で誘客等の導線を形成している点や、駅近くに交流施設を建設し、市の指定管理で運営するなど、特色のあるまちづくりを行っている。
- ・ 刈谷市が実施したアンケートでは、刈谷市民の多くが住みやすいまちと感じており、まちづくりの面でも市民が協力的とのことであり、行政と市民が一体となったまちづくりが重要であると再認識した。
- ・ 市街地の土地を合理的かつ健全に利用し、都市機能の更新を進めることが、本市においても喫緊の課題である。

【三重県伊勢市】

〔調査事項〕

伊勢市中心市街地活性化基本計画について

〔対応いただいた方〕

伊勢市都市政策部参事兼都市計画課長、同部都市計画課市街地整備係長、
同部都市計画課市街地整備係主事

〔視察に至る背景と目的〕

伊勢市では中心市街地の活性化を図るべく、中心市街地活性化基本計画を策定し、行政、地域住民及び関連事業者が連携して取り組んでおられる。
伊勢市の手法や状況を調査し、本市の取組への反映を検討することとした。

〔調査事項に関する説明の概要〕

1 伊勢市中心市街地活性化基本計画の策定に至る経過と概要について

(1) 伊勢市駅周辺地域について

- ① 古くから伊勢神宮(外宮)
の鳥居前町として栄え、全
国各地から人が集まること
でにぎわいを創出し、地域
の「顔」として伊勢市の発
展を支えてきた。



- ② 駅前の大規模小売店の撤退、
長引く経済情勢の低迷、都市機能郊外化等、様々な要因が重なり、中心
市街地の求心力が低下するなど、中心市街地のにぎわいの創出が課題。

(2) 中心市街地のにぎわい創出に向けたこれまでの取組

- ① 伊勢市中心市街地商業等活性化基本計画を策定。
部分的には効果が見られたものの、居住人口の減少、空き店舗の増加、
歩行者の減少といった課題について、中心市街地全体には持続的な効果
が現れなかった。
- ② 伊勢市南側周辺 2 核 1 モール構想を策定。
官民連携で取組を実施。伊勢市駅と外宮を結ぶ線での効果は見られたも
の、伊勢市駅周辺エリア全体への面的な効果の波及にはつながらな
かった。
- ③ 中心市街地における都市機能の増進及び経済活力の向上を総合的かつ
一体的に推進するべく、平成 28 年 3 月に中心市街地活性化基本計画
を策定し、内閣総理大臣の認定を受ける。
- ④ 認定後も中心市街地活性化協議会からの基本計画への意見を基に、各
事業主体が活性化へ向けた取組の見直し等を進めている。

2 伊勢市中心市街地活性化基本計画の概要について

(1) 第1期伊勢市中心市街地活性化基本計画について

- 都市機能の集積を図り、魅力ある空間をつなぐことで、地域住民や来訪者が快適で、安心して回遊できるまちを目指すこととし策定。
- 伊勢市駅前地区では歩行者通行量の増加、空き店舗率の減少等、活性化の兆しが効果として現れるも、中心市街地全体の活性化には至らず。

※ 活性化の兆しを消すことなく、さらなる活性化につなげるため、第2期基本計画の策定へ。

(4) 中心市街地活性化のビジョン

～ 暮らしやすく、また訪れたい 伊勢のまち ～

都市機能の集積を図り、魅力ある空間をつなぐことで、地域住民や来訪者が快適で、安心して回遊できるまちを目指します。

(5) 基本方針と目標指標

伊勢市中心市街地活性化基本計画を作成するにあたり、現状の把握・旧法計画の検証・市民ニーズの調査を行い、課題を総括したうえで、基本方針と目標指標を次のように設定します。

基本方針1 地域住民や来訪者の安全・安心を支えるやさしいまちづくり
地域住民や観光客が、買い物や食事、歴史的スポット等を快適に回遊できるよう、災害時にも配慮した安心して通行できる道路空間の整備などを進めます。

基本方針2 お伊勢さんのまちならではの魅力創出によるおもてなしの観光まちづくり
伊勢特有の歴史・文化のもとで育まれた「おかげさまの心」が感じられる新たな魅力の創出により、観光交流の活性と地域振興を推進します。

基本方針3 日々の安心な居住環境づくりと、これを支える便利で快適な商店街づくり
高齢化する地域住民の日々の暮らしを支えるため、すべての人が快適に過ごすことができるまちなか居住を推進するとともに、暮らしを支える商店街づくりを進めます。

基本方針4 培われた地域資源や都市基盤を活かしたまちづくり
これまで培われてきた数多くの魅力ある地域資源や整備された都市基盤を活用したまちづくりを推進します。

目標1 中心市街地の魅力増進によるにぎわいの創出とまちなかの回遊性の向上
→商店街の歩行者通行量の増加を目指します。

目標2 都市機能の強化によるまちなか居住の促進
→人口の社会動態の増加を目指します。

目標3 商店街の魅力創出による商業の活性化
→空き店舗率の低下を目指します。

(2) 第2期伊勢市中心市街地活性化基本計画について

- それぞれの地域の魅力を引き出し、住民と来訪者が快適で安全に回遊できるまちをつくることで、地域から中心市街地全体へとにぎわいを発展させることを目的とし、策定。
- 伊勢市駅を中心に歩いて生活できる範囲を中心市街地活性化区域に設定。
- 中心市街地活性化区域内の浦之橋商店街、伊勢高柳商店街、伊勢銀座新道商店街、伊勢市駅前商店街、外宮参道発展会、伊勢明倫館商店街がそれぞれ活性化につながる事業を実施。



(3) 第2期伊勢市中心市街地活性化基本計画の見直し(令和5年3月)について 新規事業案件として下記の3事業を追加。

- ① アクティブアート推進事業
- ② 伊勢市健康福祉ステーション利用促進事業
- ③ 都市機能再生促進事業（伊勢市駅前地区）

3 中心市街地活性化基本計画に位置付けた各種事業について

(1) 伊勢市駅前第一種市街地再開発事業について

- ① 伊勢市駅前西側地区を重点整備地区に位置付け、再開発事業を実施。
- ② 土地の合理的かつ健全な高度利用、都市機能の更新、駅周辺の活性化、にぎわいの創出を目的して実施。

(2) 都市機能再生促進事業(伊勢市駅前地区)について

- ① 都市機能再生事業（市街地再開発事業）の施行者や店舗営業者等に対し、都市機能再生奨励金制度に基づいた奨励金を交付することで、資金が乏しい初動期の事業の健全化と、新たな事業展開への契機へとつなげる。
- ② また、雇用奨励金により市内在住者の新規雇用を進めることで、施設への来訪者の増加と中心市街地への定住の促進を図り、事業効果を一層高めていく。

4 中心市街地活性化基本計画に基づく事業の効果について

- ・ 伊勢市駅前地区においては、歩行者通行量の増加、路線価の上昇、空き店舗率の減少が見られ、各種事業の効果が表れている。

5 市民からの評価について

- ・ 平成27年度の伊勢市中心市街地活性化基本計画策定以後、中心市街地が活性化したかどうかについて、年1回市民アンケートを実施。
- ・ 概ね半数以上の市民からは活性化したとの回答有。
- ・ 若年層は「活性化した」「少し活性化した」という前向きな回答の割合が高い。

〔委員の所感〕

- ・ 大都市以外では、少子高齢化は大きな問題であり、減少していく人口に対してのまちづくりは、総じてコンパクトシティか合併の道を歩むしかないのではと考える。
- ・ JRと近鉄の2駅を中心に伊勢神宮という資源を活かし、観光客と生活の動線を地元企業と整備していこうとする計画性を感じた。
- ・ 中心市街地活性化基本計画の推進にあたっては、地域おこし協力隊員や伊勢まちづくり株式会社と連携して取り組んでおられ、民間の柔軟な発想も大切であると感じた。
- ・ 市街地の整備に関する様々な事業を市の各担当部局や伊勢まちづくり協議会、伊勢まちづくり株式会社が連携して取り組んでおり、役割分担など今後の参考となる。
- ・ 伊勢市は来訪者の多いまちであるが、その中でも、近年ではソフト事業を増やし、市民が歩いて生活しやすく安全に暮らせるまちづくりに取り組んでおられ、本市のまちづくりにおいても大いに参考となるものである。

【静岡県藤枝市】

〔調査事項〕

若者の就労支援促進に向けた取組について

〔対応いただいた方〕

藤枝市産業振興部産業政策課課長、
同部産業政策課主幹兼就労促進担当係長、
同部産業政策課主事

〔視察に至る背景と目的〕

藤枝市では、若者の就労促進に向けた取組について、市内の民間企業や周辺の市町村と連携し、様々な方法で取り組んでおられることから、その手法をご教示いただき、本市の取組の参考とさせていただきたい。

〔調査事項に関する説明の概要〕

1 藤枝市の概要について

- ・ 静岡県のほぼ中央に位置、人口約 14 万人の中核都市。
- ・ 市内の事業所数は約 5,500 箇所、従業員数は約 56,000 人。
- ・ 藤枝市においても、人口減少、高齢化、若者の転出超過が課題。
- ・ 産学官金が連携して中小企業の支援を行う「エコノミックガーデニング」の推進に取り組む。
- ・ エコノミックガーデニングの活動の中で、企業訪問や実態調査を実施し、取り組むべき課題を抽出しており、こういった取組から「藤枝型キャリア教育プログラム」が生まれ、小学生からシニアまで幅広く就労に関する教育や支援を実施。

2 藤枝市Uターン・地元就職応援プロジェクトについて

<事業の概要等>

- ・ 令和3年に藤枝市・商工会議所・商工会・金融機関が、若者の進学を応援し、県内外に進学した若者が地元企業に就職と定住促進により地域経済の担い手となる人材の確保と地元企業の活性化、若者の地元定着を図ることを目的として連携協定を締結し、事業開始。
- ・ 産・学・官・金が連携して支援することで大きな効果を生み出すことを狙いとする。

令和3年度内閣府の「地方創生SDGs金融表彰」を受賞。



＜各事業について＞

① 就職奨励金

- ・ 大学等を卒業した後、藤枝市に1年住んで働けば50万円を支給。
- ・ 市内就労に限らず、市外の企業に就職した場合や官公庁への就職も対象とするなど、裾野を広げた制度設計である。

② 地元企業就職情報サイト C'mon Wakamon

- ・ 地元企業のみを掲載した就職情報サイトで、商工会議所、商工会、金融機関から推薦を受けた企業を掲載。
- ・ 企業に関する基本情報だけでなく、キャッチコピーや100文字PRなど、分かりやすいテーマで企業の魅力を発信。
- ・ 公式LINEアカウントからサイトの更新情報を発信。

③ 奨学ローン「C'mon Wakamon ローン」

- ・ 市内に支店を持つ金融機関が販売する奨学ローンについて、通常よりも低い金利で販売。（金融機関との協定に基づく協力）
- ・ 利用要件は、藤枝市Uターン・地元就職応援プロジェクトへの登録のみ。Uターンや地元就職をしなかった場合でも金利はそのまま返済可能。

④ その他

- ・ コロナ禍で合同説明会が減ったことにより、企業からの要望に基づき、「企業向け交流会&セミナー」を開催。
- ・ 事業に登録した学生のアンケート調査に基づき「学生と企業の交流会」を開催。

4 志太3市UIJターン就職促進事業

＜事業の概要＞

- ・ 平成28年に藤枝市と島田市の2市で事業を開始。平成30年に焼津市も参加し、以後3市で協議会を設置して実施。
- ・ 3市合同で事業に取り組むことにより、事業規模や参加企業数の面で効率的な事業実施が可能。
- ・ 本事業を「しずおか中部連携中枢都市圏ビジョン」に位置付けることで、総務省の連携中枢都市圏による特別交付税を活用し財源を確保。

＜各事業について＞

① 合同企業説明会・業界研究会

- ・ 大手人材情報サービス企業の説明会とは違い、参加費無料であるため、企業から需要有り。

- ・ コロナ禍によりオンラインでの合同説明会が主流となったことにより参加者集めが課題。
- ② 学生と企業の交流会
- ③ 面接会・面接練習会
 - ・ 企業交流会を同時に開催することで、学生には面接練習の機会を企業には自社PRの機会を提供。
- ④ ジョブシャドウイング
- ⑤ 起業情報誌の作成
 - ・ 企業情報誌を作成し、大学の就職支援課等へ送付。反応は好評。
 - ・ 令和5年度より委託業者を変更し、インターネット上での情報発信力を強化。
- ⑥ その他
 - ・ コロナ禍により、学生と大学の就職支援課との接点が減っていることから、学生への情報発信力を重視し、令和5年度より委託業者を変更。



〔委員の所感〕

- ・ エコノミックガーデニングによる起業支援・志太3市U・I・Jターン促進事業・就職奨励金50万円・奨学ローン・地元企業就職等、官民学金の連携が非常に参考となった。
- ・ 若者の就労支援に向け、さまざまな取り組みを行っているが、事業の効果を発揮するのは令和7年以降であり、調査・確認が必要である。
- ・ 独自のキャリア教育や就学支援制度、就職支援など多彩な取り組みをしており、今後の成果について継続調査の必要性を感じた。
- ・ 藤枝市の取組は、近隣市で連携することで、合同の企業説明会、就職情報誌の作成等、様々な事業展開を可能とするとともに、財源としても特別交付税を活用するなど、有益なものであると感じた。
- ・ 事業の参加者が減少傾向と課題はあるが、民間も同じ課題を抱えており、官民が協力しながら継続して行っていく必要性を感じた。
- ・ 本市と同様の課題を抱えておられるが、中長期的に産学官金が連携することで解決に向けた活路を見出そうとされており、継続して取り組むことの重要性を改めて感じた。

＜視察を実施した効果等＞

いずれの市も今後、人口減少・高齢化の進行という共通の課題を抱えている中で、各市の歴史背景、特性に応じたかたちでそれぞれ先進的で特色ある取組を実施されており、本市の取組の参考になる部分もあることから、今後、本委員会において議論していくこととしたい。

産業建設委員会現地視察報告書

産業建設委員会

日 程	令和 5 年 10 月 10 日(火) 午後 1 時 40 分から 4 時 30 分まで
視察先 及び 調査事項	主要地方道小倉西舞鶴線 白鳥トンネル 国道 27 号西舞鶴道路 上安久高架橋、境谷トンネル 高野川大手ポンプ場
参加委員	高橋 秀策（委員長）、今西 克己（副委員長）、上野 修身、 肝付 隆治、眞下 弘明、南 正弘

概 要

<視察に至る背景と目的>

令和 5 年産業建設委員会の活動計画における、第 20 期からの申し送り事項のうち、「東・西市街地の浸水対策事業」と「市内の道路整備に関する今後の事業計画等」について、事業の進捗状況・成果について把握するために視察を行った。

【主要地方道小倉西舞鶴線 白鳥トンネル】

<対応いただいた方>

京都府中丹東土木事務所道路計画課長、
道路計画課第二係長、
道路計画課(工事担当)職員
舞鶴市建設部長、
建設部国・府事業推進室長



<調査事項に関する説明の概要>

本事業は、全長約 1.4 km の 4 車線化の道路整備工事であり、舞鶴市の東西市街地間の慢性的な渋滞の緩和、歩道を備えた道路整備により歩行者の安全・安心な通行環境の確保、老朽化した旧トンネルの拡幅工事による道路の安全性向上が主な整備効果として期待されている。

<委員の所感>

- ・ 強固な岩盤の撤去に時間を要したことから工期が若干遅れているものの全体として予定通り進捗している様子が確認できた。
- ・ 旧トンネルの拡幅工事の難しさについての説明を受け、理解が深まった。
- ・ 本事業について、整備の目的・効果が正確に市民に伝わっていない面もあり、広報についてもしっかりと取り組む必要がある。

【国道 27 号西舞鶴道路】

＜対応いただいた方＞

国土交通省福知山河川国道事務所
副所長、建設監督官、計画課長、
工務第二課長
舞鶴市建設部長、
建設部国・府事業推進室長



＜調査事項に関する説明の概要＞

① 上安久高架橋

国道 27 号西舞鶴道路は、西舞鶴地区の交通渋滞の緩和と京都舞鶴港と舞鶴若狭自動車道とのアクセス改善を目的として実施されている。このうち、上安久高架橋では、令和 4 年 7 月より南側施工ヤード部分について、ニューマチックケーソン基礎工の施工に着手し、令和 5 年 6 月に沈下掘削工が完了。8 月に橋脚柱部が完了し、10 月中旬にコンクリート打設が完了予定。

② 境谷トンネル

境谷トンネルの南側において、切土・盛土、法面工、排水工、函渠工を施工。本事業の施工には ICT (情報通信技術) を活用しており、地上型レーザースキャナーによる 3D スキャン測量の実施や ICT バックホウの導入で施工の省力化や生産性の向上を実現。



＜委員の所感＞

- ・ 上安久高架橋は橋脚上部が全体の 1/4、下部が 3/4。見えない部分の工事が困難であることを確認した。
- ・ 周囲に住宅街、伊佐津川、JR 舞鶴線が位置する中で最新の工法により施工され、工期も予定どおり進んでいる様子を確認した。
- ・ 地上型レーザースキャナー・ICT バックホウなど最新の技術を活用されており、技術の進歩を垣間見ることができた。
- ・ ICT を活用した工事の様子を確認することができた。これからは大企業だけでなく、中小企業にも普及していくことを期待したい。

【高野川大手ポンプ場】

＜対応いただいた方＞

舞鶴市建設部長、
建設部国・府事業推進室長、
建設部浸水対策課長、
建設部浸水対策課主幹



＜調査事項に関する説明の概要＞

本事業は、高野川下流域における
浸水対策として実施する事業間連携下水道事業として整備。
建設費は約 9 億 4,000 万円。2.15 m³/S の排水能力を有するポンプを 3 基
配備。

＜委員の所感＞

- ・ 地域の方々の安心・安全につながると期待されているものであり、今後は適切な運用を図るためのマニュアルを早期に確立願いたい。
- ・ 内水位と外水位の差による自動運転の開始時期が課題と考える。現在、運用において検討中とのことであるが、排水作業に従事する職員の負担軽減のためにも早急に確立すべきである。
- ・ 大手ポンプ場を含めすべてのポンプ場が完成し、床下浸水もしない状況になることが望まれる。

＜視察を実施した効果等＞

白鳥トンネル・西舞鶴道路については、最新の技術を活用することで、安全かつ効率的に工事を進めておられる様子を確認した。いずれの事業も、市内の渋滞緩和のみならず、舞鶴市にとって企業誘致の競争力向上につながるものであり、順調に工事が進められているものの、さらなる国・府・市連携の強化によって、一刻も早い完成が望まれる。

大手ポンプ場については、完成した設備の能力について詳しく説明をいただく中で、ポンプ場の運用については一部に課題があることを確認した。地域住民の安全・安心、また業務に従事する職員の負担軽減につながる運用方針・マニュアルについて早急に整備されることを願う。

産業建設委員会としては、これからも現地視察を行い、事業の進捗状況等を注視していくこととする。

以上

令和5年「市民と議会のわがまちトーク」報告書

開催日時	令和5年4月23日(日) 午前10時から11時35分まで
開催場所	中総合会館 4階ホール
テーマ	若者の地元就職を図る取組について
参加市民	24人
出席議員	<u>担当委員会：産業建設委員会</u> 高橋秀策、今西克己、上野修身、肝付隆治、眞下弘明、南正弘 <u>サポート委員会：福祉健康委員会</u> 水嶋一明、眞下隆史、川口孝文、小杉悦子、小谷繁雄、廣瀬昇

内 容

【全体概要】

若者の地元就職を図る取組について、高校等を卒業した就職を希望する若者が、市内で働いてもらうにはどうすればよいか、また、都会へ出ていた若者が舞鶴へ帰ってきてもらうためには、どのような手法が有効かなどについて、5つのグループに分かれて意見交換を行った。

さらなる地元就職・UIJ ターン就職の推進が重要であることから、課題解決策となる案を取りまとめ、最後に各グループから意見交換の内容を発表した。

【各グループの意見交換の内容】

1班

担当議員：(副委員長) 今西克己
市民参加者人数：4人

【出された課題の主なもの】

(1) 集い・交流について

- ・ 若者が集まれる場所が少ないので、多様な人たちと交流ができない。
- ・ 大学がないので、まちに活気がない。
- ・ 地域との交流の場が少ないので、情報交換ができない。
- ・ 大人数で気楽に集える場所が少ない。
- ・ 子どもへ地元の魅力を伝える場と機会が少ない。
- ・ 駅近くに自習室や勉強できるスペースがない。

(2) 環境面について

- ・ 舞鶴には遊ぶ場所が少ないので、地元に残ろうとは思わない。
- ・ 若者が働く場所が少ない。
- ・ 流行の店がないので、都会に出ていく。
- ・ 大きな企業が少なく、職業を選択できない。
- ・ 交通が不便なので、活動が制限される。

(3) 舞鶴市としてのキャパシティについて

- ・ 西舞鶴駅周辺の施設が昔のままである。
- ・ マリンスポーツの開催がない。
- ・ 大きな多目的複合施設がない。



- ・ 娯楽施設の誘致ができていない。
- ・ 体験型アスレチックを楽しめる場所がない。

【検討事項と対策】

以上3点の課題をもとに検討し、対策を議論した結果、大きく次のような対策が必要であると集約することができた。

(1) 集い・交流について

- ・ 東・西舞鶴駅近くに若者が集える場所をつくり、勉強や交流ができるスペースを整え、次代を築く若者に舞鶴の魅力をより多く伝えていく。

(2) 環境面について

- ・ 舞鶴には若者が遊べる施設等がないので、娯楽施設を誘致して活気のあるまちづくりをする。
- ・ 介護・福祉に関するものばかりでなく、子育てに関する施策の充実を図る。

(3) 舞鶴市としてのキャパシティについて

- ・ 舞鶴市の産業の基礎である工業団地の再開発がなければ将来はない。
大企業を誘致することによって、職業の選択、就業の機会を増やす。
- ・ 第一次産業の魅力を発信して、田舎でも働ける環境づくりをする。
- ・ 将来舞鶴に戻り、働こうと思う人たちに対する助成を行う。

2班

担当議員：(委員) 上野修身

市民参加者人数：5人

【出された課題の主なもの】

- (1) 希望する企業の選択肢が少ない。
- (2) 地元企業は、賃金が安いように思う。
- (3) 都会へのアクセスが悪い。(特に JR)
- (4) 若者の遊ぶ場がない。

【検討事項と対策】

- (1) 希望する企業の選択肢が少ない。
 - ・ 海の利点を生かした企業の誘致に取り組む。
 - (2) 地元企業は賃金が安いように思う。
 - ・ Uターン就職した学生に対する支援策を行う。
 - (3) 都会へのアクセスが悪い。(特に JR)
 - ・ 山陰新幹線の誘致などにより、JRの交通アクセスをよくする。
 - (4) 若者の遊ぶ場がない。
 - ・ 舞鶴市単独ではなく、京都府北部5市2町が連携をして、若者の遊び場を提供する。
 - ・ まちフェスを復活させる。
- ※ 一度市外へ出た学生が舞鶴に帰りたいたいと思えるまちづくりを行う。



3班

担当議員：(委員) 肝付隆治

市民参加者人数：5人

【出された課題の主なもの】

(1) 舞鶴市の住環境整備及び魅力化対策について

- ・ 公共交通の充実
舞鶴は広く、公共交通が限られているので、自動車やバイクが必要。
- ・ 子育て支援
若者の収入は一般的に少なく、費用面だけではなく多様な子育ての支援が必要。
- ・ 職種・職場の増加
若者が好むような職域と職場が少ない。特に女性の働く場が少なくなっている。
- ・ 遊興施設の充実
若者が好むような遊興施設が少ない。
- ・ 著名店舗の誘致
スターバックスやマクドナルドなど若者が行きたい店舗が少ない。
- ・ 大学の誘致
若者の市内就職の増加につながる大学が少ない。
- ・ 住居支援
若年単身者が居住できる安価な住まいが少ない。
- ・ 医療機関の充実
医療機関の今後の衰退が心配。

(2) 企業の情報提供と市の広報について

- ・ 企業の年収が分からない。
大まかでも企業の年収が分かる情報が得にくい。
- ・ 企業の就業状況が分からない。
会社内の状況について、同年齢層や就職している人との情報交換の機会が少ない。
- ・ 舞鶴市の状況が分からない。
舞鶴市の現状や将来など住み続けられるまちか、広報が少ない。

(3) 企業の対策について

- ・ 企業の採用人数が少ない。
そもそも若者が就職したい企業の採用人数が少ない。
- ・ 年収が低い。
京都府南部の都市と比較して年収が低い。
- ・ 企業のイメージがよくない。
舞鶴市のものづくり産業のイメージが、汚れ仕事のイメージである。
- ・ 若者の就職後の定着率が低い。
技術職や専門職としての教育がやりにくくなっており、厳しく教育するとすぐにパワハラと受けとられ、辞めてしまう。



【検討事項と対策】

(1) 舞鶴市の住環境整備及び魅力化対策について

公共交通の充実などの住環境整備と舞鶴市自体の魅力化対策は、若者だけではなく移住定住の共通の課題であり、特に若者の視点を勘案した対策が必要と思われる。

若者が住みたくなるようなまちとして遊興施設や著名店舗の誘致に取り組み、福知山のように京都府北部1号店ができる市になることを望んでいる。

また、若い女性が働ける職場が少なく、人口増加には若い女性の増加が必要であり、舞鶴医療センターの看護学校の廃止は、この面で大きな痛手となる。

(2) 企業の情報提供と舞鶴市の広報について

会社の事業内容や業績などについては、ホームページや市の広報などでも分かるが、実際の会社の雰囲気や活力のようなことは、働いている人の意見を聞かないと分からない。

こういった方面の情報提供や意見交換の場をさらに設けることが必要と思われる。

また、舞鶴市のPRについて、市のホームページは文字が多く分かりづらい。

若者は、Instagramの利用者が多く、目で見て分かりやすいホームページになるよう舞鶴高専とのコラボが有効ではとの意見があった。

(3) 企業の対策について

企業の持つイメージは、社名や会社の外観に大きく影響されるが、市内の工場は、外観があまりきれいではなく、仕事がつく汚いイメージになっている。

外観の塗装や形状で随分とイメージが変わるので企業任せでなく市としても何らかのコンセプトを考え、イメージがよくなる外観について企業と検討すべきと思われる。

また、年収は将来に向かっての子育ての方針を決める大きな要因となるので、安心して子育てができるような年収の企業を増やすことは若者の定着の大きな要因となっている。

そのほか、ものづくり産業の就職後の定着率が低く、行政としても検討が必要と思われる。

※舞鶴高専の活用について

舞鶴高専は全国から応募のある学校であり、近隣市町村だけでなく、他府県の中学校に積極的に広報し、卒業後に市内就職する場合の一定の支援策を検討してはどうかとの意見があった。

4班

担当議員：(委員) 眞下弘明

市民参加者人数：5人

【出された課題の主なもの】

(1) 企業に関するもの

- ・ 市内の就職先が少ない。
- ・ 市内企業のアプローチ不足。
- ・ 就職者と在舞企業とのマッチングが上手くいっていない。



(2) 環境に関するもの

- ・ 遊ぶ場所が少ない。
- ・ 利便性が悪い。
- ・ 若者のコミュニティが少ない、
- ・ 若い人にとって刺激のある場所が少ない。
- ・ 趣味をする場所が少ない。

(3) 魅力に関するもの

- ・ 舞鶴に残る友達が少ない。

【検討事項と対策】

(1) 企業に関するもの

- ・ 就職希望者に対する地元企業のアピールを支援する。
- ・ 高校生、大学生を対象に市内企業でのインターンシップを実施する。

(2) 環境に関するもの

- ・ 舞鶴の豊かな自然を生かし、野外や自然の中で遊べる場所を充実させる。

(3) 魅力に関するもの

- ・ 舞鶴で育った子どもたちが、大人になり帰ってくる選択肢が持てるよう、小さい頃から舞鶴の良さを知ってもらえるような機会を創出する。
- ・ 新しい価値観を生む教育を提供する。

5班

担当議員：(委員) 南正弘

市民参加者人数：5人

【出された課題の主なもの】

(1) 若者が気軽に集まれる場所がない。

(2) 市内の企業に関する情報発信が不十分で必要な情報が得られない。

(HPを見ても文字が多すぎて分からない。)

(3) J Rやバス等の公共交通について、交通の便が悪い。(利用したい時間帯に運行本数が少ない。)

(4) 舞鶴の魅力が分からない。



【検討事項と対策】

(1) 若者が気軽に集まれる場所がない。

- ・ 若者が気軽に集まれる場所(マクドナルド、ラウンドワン、スターバックス等)をつくる。西舞鶴駅東口に建設予定の中央図書館内に、若者が集まれるスペースをつくる。
- ・ 商店街の閉まっている店を再活用する。

(2) 市内の企業に関する情報発信が不十分で必要な情報が得られない。

- ・ 企業の分かりやすいPRの実施。若者に関心を持ってもらうため、インスタグラムなどを活用する。

(3) JRやバス等の公共交通について、交通の便が悪い。

- ・ 規則や規制はあると思うが、個人タクシーや小型巡回バスを導入する。

(4) 舞鶴の魅力が分からない。

- ・ 舞鶴にも良いところがたくさんあるが、点でとまっているので、速やかに線そして面へと広げていく必要がある。



【意見交換の結果の取り扱い方針】

各班の意見交換会の結果について、委員会で調査・議論を行い、市政への反映に向けて検討していく。

要 望 書



国道 27 号西舞鶴道路・西舞鶴道路菖蒲谷地区改良工事



写真提供：国土交通省

令和 5 年 7 月

舞鶴市 舞鶴市議会 舞鶴商工会議所

未来に希望がもてる 活力あるまち・舞鶴

京都府舞鶴市の重点施策に関する要望

平素から、舞鶴市政の推進に格別のご支援・お力添えを賜り、厚くお礼申し上げます。

本市では、都市像である「ひと・まちが輝く 未来創造・港湾都市 MAIZURU」の実現に向け、「海の京都」の玄関口である「京都舞鶴港」を核として、地域資源を生かした地方創生に全力を挙げて取り組んでいるところであります。

そのような中、新型コロナウイルス感染症という災害に見舞われ、東京一極集中から脱却し、大都市と地方が連携、共生、役割分担する社会を構築することが極めて重要であることが明らかになり、また、昨今の国際情勢の緊迫化による影響を受ける中、経済社会の構造変化に対して強靱で持続可能な「地方分散型社会」の早期実現がより一層強く求められるようになっております。

本市におきましては、「未来に希望がもてる活力あるまち・舞鶴」をまちの将来像に掲げ、本市が有する人の知恵と力を最大限に活かし、新たな時代に向けた舞鶴を創造することにより、希望を次世代に継承できるまちの実現を目指しており、引き続き、国や京都府との連携をさらに強固にする中で、地方分散型社会の構築に全力を挙げて取り組んでまいりたいと考えております。

つきましては、本地域の発展に必要な事項について要望事項を取りまとめましたので、地域の実情や想いをご賢察いただき、特段のご配慮を賜りますようお願い申し上げます。

令和5年7月

舞鶴市長

鴨田秋津

舞鶴市議会議長

上羽和幸

舞鶴商工会議所会頭 小西 剛

『舞鶴市重点要望事項』

I. 関西経済圏における日本海側拠点機能の強化

- | | |
|------------------------------------|----|
| 1. 舞鶴若狭自動車道全線4車線化の早期実現 | 4 |
| 2. 「京都舞鶴港」の振興と整備 | 10 |
| 3. 道路ネットワークの強靱化 | 12 |
| ～国道27号、27号西舞鶴道路、臨港道路上安久線等～ | |
| 4. 山陰新幹線の整備計画格上げと京都府北部ルートの実現 | 18 |

II. 安全・安心の基盤づくり

- | | |
|--------------------------|----|
| 1. 由良川の治水対策 | 20 |
| 2. 市街地における総合的な治水対策 | 22 |
| ～事業間連携下水道事業への支援～ | |

III. 財源の確保に向けて

- ◎防災・減災国土強靱化のための5か年加速化対策に必要な予算・財源の確保と計画的な事業の推進、5か年加速化対策後も予算・財源を通常予算とは別枠で確保し継続的に取り組んでいただきますようお願いいたします。
- ◎地元自治体として積極的に地元調整を行い、国や京都府と連携し事業進捗に取り組みます。

未来に希望がもてる 活力あるまち・舞鶴

要望事項説明書



1. 舞鶴若狭自動車道全線4車線化の早期実現について

- (1) 舞鶴西 IC～舞鶴東 IC 間の4車線化優先整備区間への早期選定
- (2) 舞鶴東 IC～小浜 IC 間の4車線化事業の早期完成

【必要性】

舞鶴若狭自動車道は日本海側国土軸を担う高規格道路として重要な路線であるが、暫定2車線区間は、時間信頼性、事故防止、道路ネットワークの代替性確保の面から本来の高速道路機能を十分発揮できていないことから、将来にわたり活力ある社会を維持し、企業活動、地域間交流、観光振興など効率的な人流・物流による生産性向上や地域活性化を図るとともに、原子力発電所等のエネルギー拠点、自衛隊基地、海上保安本部等、国の基幹施設が集中する地域と主要都市を結ぶ道路ネットワークを構築するため全線4車線化の早期実現をお願いします。

【整備効果】

◆高速道路ネットワークの機能強化

- ◎所要時間の短縮による高速道路ダブルネットワークの機能強化
- ◎交通事故の減少と事故等による交通不能リスクの低減
- ◎低速走行車両の回避による定時性の向上
- ◎原子力災害時の避難路におけるボトルネック区間の解消

◆リダンダンシー機能の強化

- ◎日本海側国土軸の一翼を担い、東西を結ぶ高速道路網の寸断回避
- ◎災害時の代替ルート機能による道路交通の信頼性向上に寄与

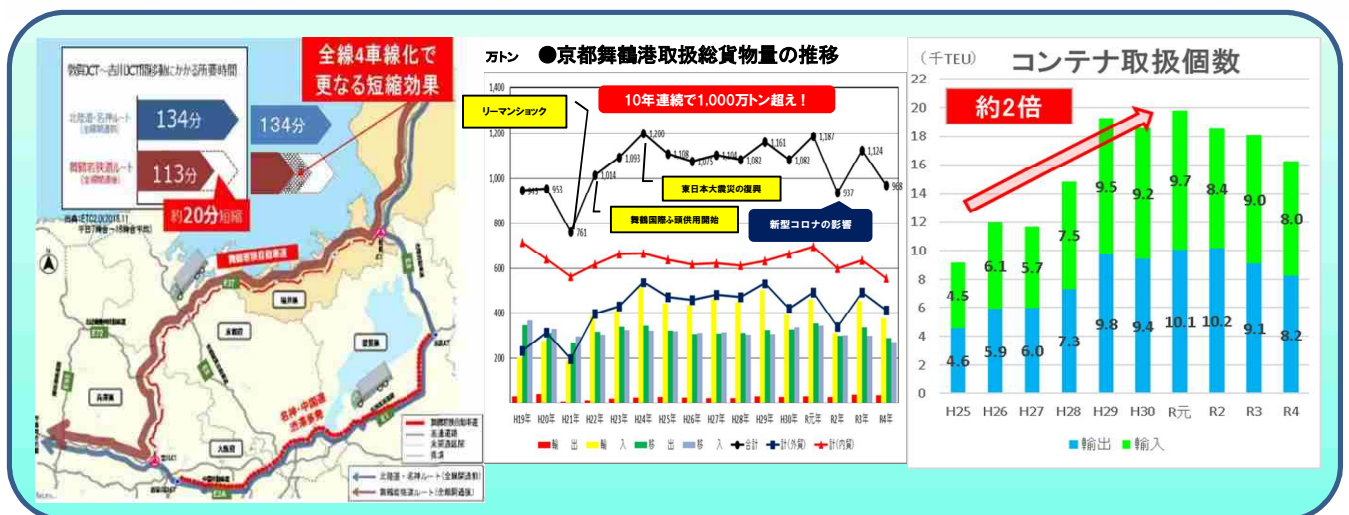
◆物流ネットワークの強化

- ◎重要港湾であり、日本海側唯一のゲートウェイ機能を有する京都舞鶴港におけるコンテナ等貨物の取扱量増大
- ◎企業立地の活性化による沿線地域の雇用拡大に貢献

◆交流人口の増大・広域観光の活性化

- ◎年間1,000万人の観光客が来訪する海の京都観光圏へのアクセスが向上するなど新たな広域観光ルートの拡大による観光振興
- ◎更なる定時性の向上・道路機能強化が、クルーズ船寄港と連携した観光誘客によるインバウンド効果

法面崩壊
H29.10.22 通行止め2日間



原子力災害時の広域避難路の確保

原子力災害時の広域避難路として重要な役割を担う舞鶴若狭自動車道

原子力災害時は一時に車両が流入し、4車線から2車線に絞られる区間で渋滞が発生し、逃げ場を無くし停滞する車列によって、さらなる渋滞の拡大を懸念する。

また、事故や故障が発生した場合、障害の除去が出来るまでの間、その場に留め置かれる事態となり、避難が出来なくなる事態も想定される。

ボトルネック区間の解消により、広域避難路としての機能を確保する。



国道27号 東市街地(舞鶴市溝尻付近)

並行路線(代替路線)である国道27号も大雨(台風)時には冠水し通行止めとなることが懸念される。

平常時



H29.10 台風21号 冠水時



4車線化で自然災害・事故時の通行止めを回避

舞鶴若狭自動車道（舞鶴東IC～舞鶴西IC間）通行規制実績

気象及び事故による通行止め ※平成22年度以降data

NEXCO西日本から聞き取り

年度	事象	規制区間	車線	規制期間	規制時間	被災	備考
H22年度	積雪	舞鶴西～ 舞鶴東	上下	3/4 2:30～4:40	2:10	無	積雪4cm
H23年度	積雪	舞鶴西～ 大飯高浜	上下	1/24 2:30～ 18:40	16:10	無	積雪29cm
	積雪	春日～ 舞鶴東	上下	2/18 0:00～ 13:40	13:40	無	積雪45cm
	事故	舞鶴西～ 舞鶴東	上下	3/3	2:55	-	-
	豪雨	福知山～ 舞鶴東	上下	5/11 16:15～ 5/12 8:10	15:55	無	157mm/18mm
	台風2号	舞鶴西～ 舞鶴東	上下	5/29 22:40～5/30 13:40	15:00	法面崩壊	266mm/14.5mm
	事故	舞鶴西～ 舞鶴東	上下	6/11	4:15	-	-
	豪雨	舞鶴西～ 舞鶴東	上下	9/21 10:10～9/22 13:30	1d 3:20	無	196mm/27.2mm
H24年度	事故	舞鶴西～ 舞鶴東	上下	1/23	3:05	-	-
	事故	舞鶴西～ 舞鶴東	上下	1/26	2:30	-	-
H25年度	台風18号	舞鶴西～ 舞鶴東	上下	9/15 22:45～9/17 21:00	1d22:15	法面崩壊	337mm/34mm
	台風27.28号	舞鶴西～ 舞鶴東	上下	10/25 8:00～10/26 7:25	23:25	無	156mm/19mm
H26年度	豪雨	舞鶴西～ 舞鶴東	上下	8/17 6:10～ 8/17 16:00	5:00	道路損壊	121mm/32mm
	豪雨	舞鶴西～ 舞鶴東	上下	9/5 2:30～9/5 11:31	9:01	無	99.5mm/68.5mm
H29年度	台風21号	舞鶴西～ 小浜西	上下	10/22 21:30～10/24 7:35	1d10:05	法面崩壊	366mm/44mm
H30年度	豪雨	舞鶴西～ 小浜西	上下	7/7 3:30～7/8 7:30	1d 4:00	無	223mm/52.5mm
R3年度	積雪	舞鶴西～ 舞鶴東	上下	12/27 6:54～12:07	5:11	事故	積雪85cm
	積雪	舞鶴西～ 舞鶴東	上下	2/17 10:03～ 12:10	2:17	スタック車	積雪20cm
	事故	舞鶴西～ 舞鶴東	上下	2/28	1:29	-	-
R4年度	事故	舞鶴西～ 舞鶴東	上	7/2 11:00～13:07	2:07	中分WR	緊急工事
	事故	舞鶴西～ 舞鶴東	上下	9/1 12:34～16:45	4:11	中分WR	緊急工事
	事故	舞鶴西～ 舞鶴東	下	1/20 20:00～24:46	4:46	中分WR	緊急工事
	積雪	春日～ 小浜	上下	1/26 5:00～16:30	11:30	-	路面凍結の恐れ
	積雪	舞鶴西～ 舞鶴東	上下	1/28 7:54～10:35	2:41	スタック車	積雪22cm



NEXCO西日本提供

R3.12.27 綾部JCT付近のトレーラ事故
4車線化完了区間であり、除雪後片側で開放

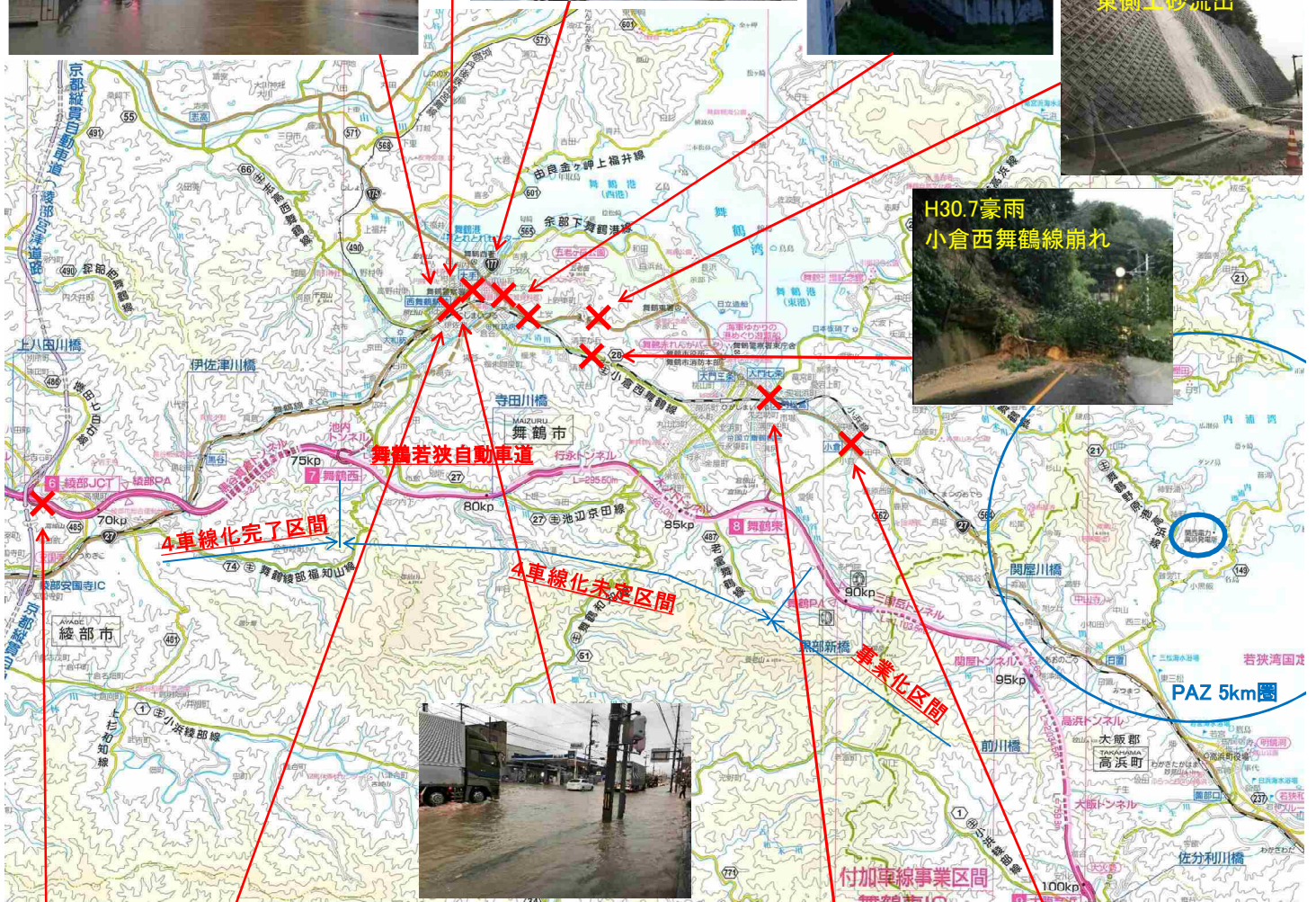
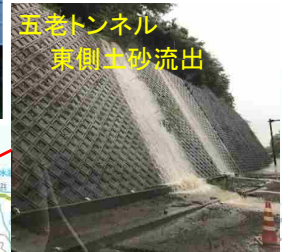


国交省提供

R3.12.27 舞鶴東ICから国道27号への合流交差点
東西IC間の迂回路となる国道27号の積雪時の
状況。交差点付近にスタック車両あり

代替路線のリスク

- ・舞若道が被災、通行規制時の代替路線である国道、府道のリスク
- ・舞鶴市域H25～R3の実績



自衛隊活動に向け、

4車線化で自然災害・事故時の舞鶴若狭自動車道の通行止めを回避

近畿北部の防衛関連施設の配置と高速道路ネットワーク

近畿北部には海上自衛隊舞鶴基地をはじめ、防衛関連施設が配置されており、4車線でネットワーク化された高速道路によって、自衛隊活動の機動力を発揮させることができる。

昨今の世界情勢をはじめ、近年の災害時における被災地での救援活動を見ても、緊急輸送路の確保は必須であり、4車線化する事で通行不能な状況を回避出来る。



2. 京都舞鶴港の振興と整備について

(1) 日本海側の拠点としての機能を高める港湾整備について

京都舞鶴港では、日本海側の拠点港として岸壁機能の強化等を進めていただいたことにより、舞鶴国際ふ頭ではコンテナ貨物の取扱量がこの10年で約3.5倍に増加し、現在では、定期コンテナ航路が週4便就航しています。

また、京都舞鶴港は天然の良港であり自然災害に強く、太平洋側での大規模災害等発生時の物流への影響を回避する対策として、阪神圏の企業からリダンダンシー機能を有する港湾として評価を受け、BCPの観点から利用され始めています。

しかしながら、舞鶴国際ふ頭は、貨物需要の増大による船舶の大型化や複数船舶の同時着岸に対応ができず、貴重なビジネス機会を損失する状況です。加えて、利便性が高まる航路と完全4車線化を進める高速道路ネットワークとの連携により、背後圏からの増加する貨物に対応するための荷捌き地不足と、コンテナ車両の集中による交通混雑を懸念しています。

関西経済圏における日本海側唯一のゲートウェイである京都舞鶴港の国際競争力強化に向け、舞鶴国際ふ頭において、岸壁2バース目の整備促進・早期供用、臨港道路上安久線の発生残土を活用した第Ⅱ期整備促進及び荷役機能の強化、並びに臨港道路上安久線の整備促進・早期供用をお願いします。

(2) クルーズ船の受入れ強化等について

また、クルーズ船の寄港回数の増加によって海の京都エリアへの外国人観光客は着実に増加し、地域の経済が活性化しています。また、新型コロナウイルス感染症の拡大により大きな影響を受けたクルーズ船の寄港については、今年から日本での外航クルーズ船の受入が再開し、新型コロナの感染症分類の変更も相まって、今後のクルーズ入港数及び旅客の回復が見込まれています。

つきましては、第2ふ頭において、大型クルーズ船（16万トン級）が入港可能な岸壁等の整備をお願いします。また、旅客ターミナル等を核とした地域振興に資する取り組み、並びに新型コロナウイルス感染症の収束を見据えた今後のクルーズ旅客の回復及び増大に向けた支援をお願いします。

(3) 複合一貫輸送拠点としての機能の整備について

人流・物流の拡大に向け、複合一貫輸送拠点である東港前島フェリーターミナルにおいて、既存施設の老朽化対策も含めた機能拡充をお願いいたします。

(4) 京都舞鶴港のエネルギー基地としての機能の整備について

大規模災害におけるリダンダンシーの確保や日本海国土軸形成の観点から、再生可能エネルギー等の備蓄機能を備えるエネルギー基地としての機能を担えるよう京都舞鶴港の機能拡充をお願いいたします。

京都舞鶴港を活かした産業の振興と人流の拡大 ～舞鶴市～

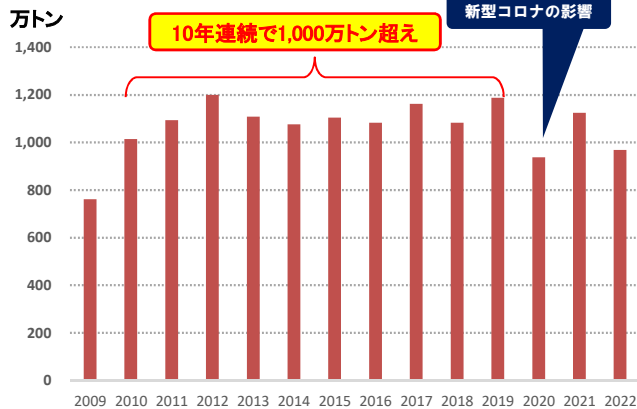
【整備効果】

◆舞鶴国際ふ頭を核とした物流の拡大

◎取扱貨物量は10年連続で1,000万トンを超える(2010～2019年)

◎2019年のコンテナ貨物取扱量は過去最高の19,812TEUを記録

取扱貨物量の推移



コンテナ貨物量の推移

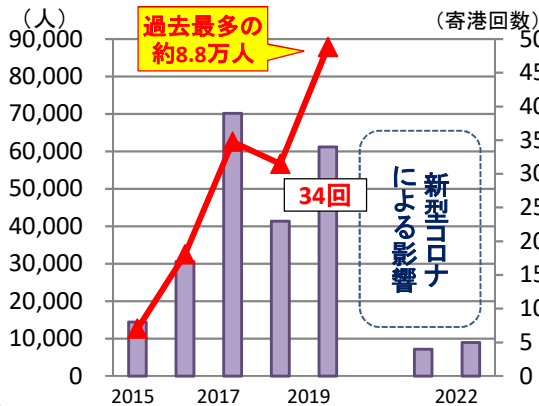


◆観光産業の振興による交流人口の拡大

◎京都舞鶴港へのクルーズ船寄港回数と旅客数が増加

◎国内遠方や外国からの観光客による地域経済の活性化

クルーズ船の寄港回数と旅客数



クルーズ客で賑わう国際ふ頭

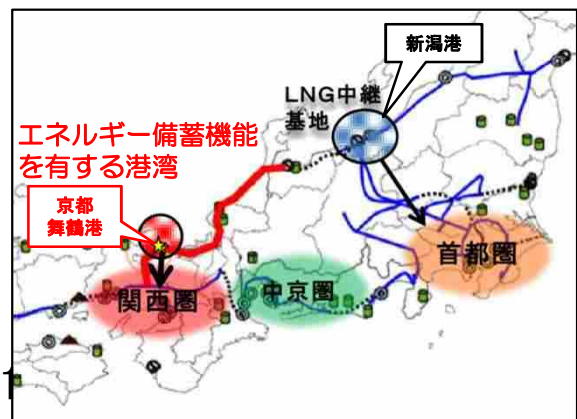


コロナ後初の国際クルーズの入港
(2023年4月26日ヘリテージアドベンチャー)



◆災害に強い物流等ネットワークの確立

◎太平洋側における大規模災害発生時のリダンダンシーの確保



3. 道路ネットワークの強靱化について

国道27号、27号西舞鶴道路、臨港道路上安久線等

ポストコロナ時代の「新たな日常」を支え、地方創生及び国土強靱化を推進し、物流・観光等の経済活動復興に不可欠な道路整備の更なる推進とその財源確保及び激甚化・頻発化している災害等に対応する地方整備局等の体制の充実・強化をお願いします。

(1) 市内の幹線道路 国道27号等

【要望内容】

- ◆国道27号を含む東西市街地の大雨時の冠水対策への支援
- ◆舞鶴電線共同溝整備事業の整備促進

【整備効果】

- ◆社会経済活動の維持（舞鶴市・福井県高浜町）
- ◆災害時における緊急避難路の確保

国道27号 東市街地(舞鶴市溝尻付近)

平常時



冠水時

H29.10 台風21号



国道27号 西市街地 冠水時(舞鶴市円満寺付近)

H30.7月豪雨



故障車両 AM2:00



府道交差点付近 AM5:00

(2) 国道27号の安全で円滑な通行の確保

【要望内容】

◆冬季における雪道の立ち往生対策（五老トンネル付近）

(平成24年豪雪時)

- ・情報連絡室の設置（国・府・市・府警との連携）
- ・国府市連携のもと臨時雪捨て場を設置
- ・除雪作業支援チームの編成（独居老人世帯への支援）

⇒ 課題「国道27号におけるウィークポイントの解消」

◆公文名地区歩道整備事業の整備促進

西市街地方面



渋滞状況(平成24年1月24日)



保護者や保育士により
交通安全を確保している状況



五老トンネル
東市街地方面

(3) 国道27号 西舞鶴道路の整備促進

【整備効果】

◆ 日本海側拠点港『京都舞鶴港』と高速道路ネットワークとのアクセス強化

◎舞鶴国際ふ頭～舞鶴西ICの所要時間 ⇒ 18分から10分へ

◎重要物流道路としての整備

◆ 西地区市街地における交通環境の向上

◎市街地への流入抑制による渋滞緩和と安全性向上

◆ 災害に強い道路ネットワークの確立

◎国道27号冠水・通行不能時の緊急輸送用道路として機能

【事業経過】

令和2年度…用地取得、工事の促進（上安久高架橋下部工の着手準備等）

令和3年度…用地取得、工事の促進（境谷トンネル上り線貫通等）

令和4年度…用地取得、工事の促進（京田橋梁上部工に着手）



(4) 臨港道路上安久線の整備促進

京都舞鶴港と高速道路ネットワークとの連結に不可欠

【整備効果】

◆ 西舞鶴道路との接続

◎舞鶴国際ふ頭から京阪神へのアクセス向上、物流の効率化

◆ 貨物車両等の市街地への流入抑制

◎渋滞緩和、生活道路の安全確保

【事業経過】

令和3年度…用地取得、工事の促進（令和2年度から橋梁下部工事に着手）

令和4年度…用地取得、上安地区橋梁下部工に着手



【関連事業の推進】

○道路整備（西舞鶴道路への接続）

市道：引土境谷線、境谷5号線（用地取得）

府道：小倉西舞鶴線（用地取得・工事）

○臨港道路和田下福井線の事業促進（工事）

(5) 国道27号 青葉改良の整備促進

【整備効果】

- ◆ 社会経済活動の活性化（舞鶴市・福井県高浜町）
- ◆ 経済、生活圏が一体の地域での人流・物流の活性化
- ◆ 災害に強い道路ネットワークの形成
- ◆ 救助・救急及び防護資機材等の輸送路の確保、緊急避難路の確保
- ◆ 舞鶴若狭道と一体となった道路のダブルネットワーク化の確保

【事業経過】

令和3年度…測量等の現地調査に着手

令和4年度…基本設計に着手



国道27号 青葉トンネルデータ		
昭和31年3月完成（吉坂隧道）延長344m		
交通量	交通量 11,700台/日(内 大型車 2,817台)	
通勤状況	舞鶴⇒高浜・おおい・小浜	1,515人
(R2国調)	小浜・高浜・おおい⇒舞鶴	756人
現況	66年が経過し、老朽化したトンネル	
	トンネルの前後までは歩道が整備されているが、トンネルを含め、峠の1.5km	
	区間は歩道が整備されておらず、非常に危険	
	トンネル内も旧規格であり、路肩が狭く	
	大型車両の通行が危険	



※災害による舞鶴若狭自動車道の通行止め

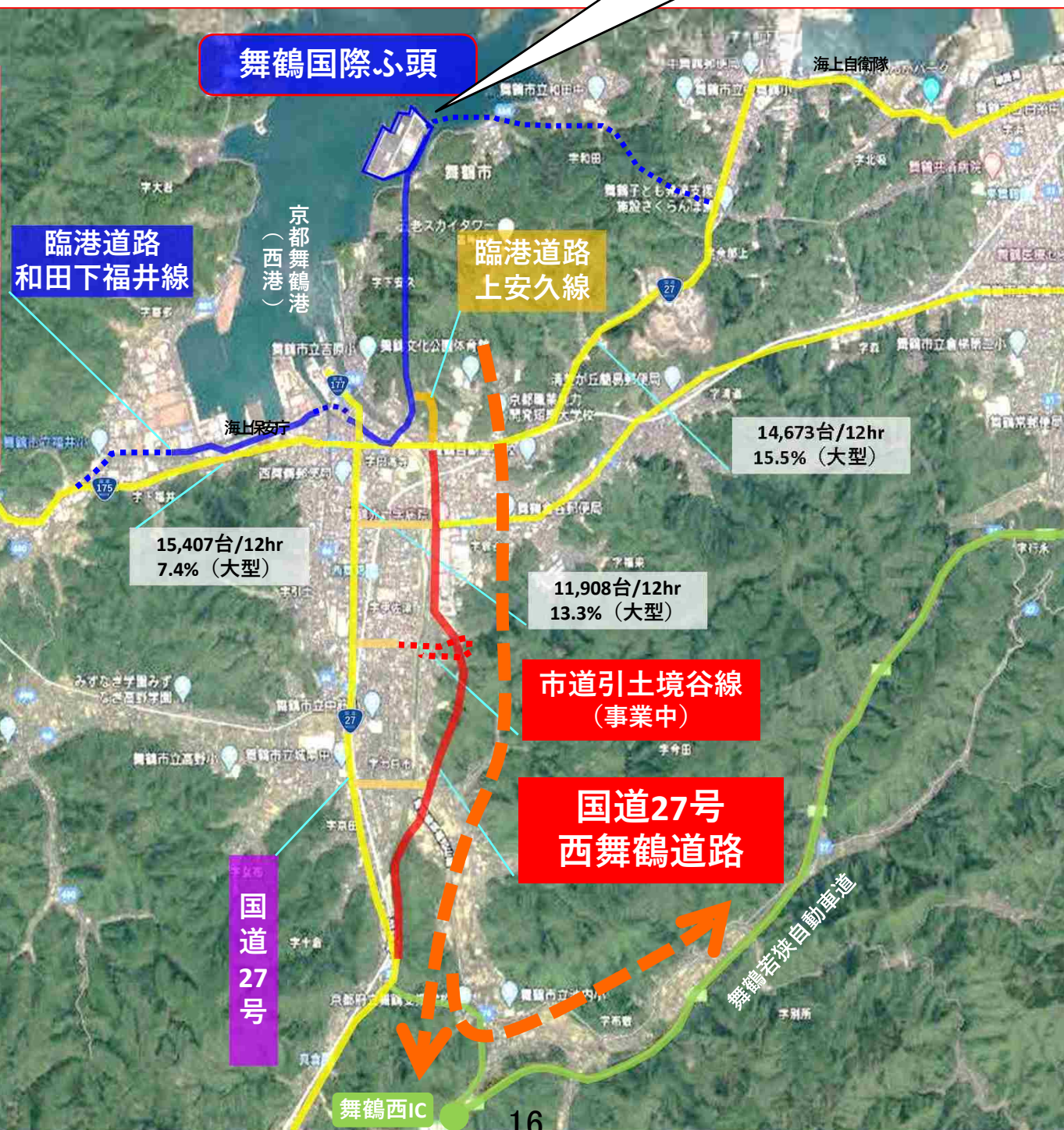
- ◎ 平成20年～平成30年 気象条件による通行止め回数 18回
- ◎ 平成25年台風18号 H25. 9. 15 22:45～ 9. 17 21:00 46h 通行止（舞鶴東IC～舞鶴西IC）
- ◎ 平成29年台風21号 H29. 10. 22 21:30～10. 24 7:30 34h 通行止（舞鶴東IC～舞鶴西IC）



京都舞鶴港からの広域アクセスの強化



舞鶴国際ふ頭



京都舞鶴港からのアクセス改善と広域ネットワークによるストック効果

- ◆国際フィーダー航路の就航による貨物取扱い量の拡大
- ◆物流会社による物流拠点の整備を予定 敷地30,000m²
- ◆食品加工会社、港からの原材料輸送と西日本各地の小売へ製品発送出来る立地で事業拡大
- ◆段ボール原紙の輸出貨物量の増加(府外→京都舞鶴港→海外)
- ◆製菓会社原材料輸送に加え、製品の輸出貨物量の増加(市外→京都舞鶴港→海外)

京都舞鶴港からのアクセス改善による国道(市街地)の渋滞緩和

大型クルーズ船寄港時の国道27号 大型バス輸送状況



国道177号の信号待ちによる滞留



4. 山陰新幹線の整備計画格上げと京都府北部ルートの実現について

- (1)整備計画格上げによる早期実現
- (2)「京都府北部ルート」の実現
- (3)新幹線整備予算の拡大と地元負担のあり方の見直し
- (4)並行在来線を経営分離しないために必要な措置の検討

【必要性】

- ◎ コロナ禍により、東京一極集中に代表される都市集中型社会の脆弱性が浮き彫りとなる中、ポストコロナ時代においては、大都市と地方都市が連携、共生、役割分担をする地方分散型の国土形成の実現が求められている。
- ◎ 山陰新幹線は、東アジア地域との交流拠点である日本海側の重要地域と全国主要都市を結ぶ「新幹線ネットワーク」を形成し、日本海国土軸の形成並びに日本海側地域と太平洋側地域の連携強化を実現するものである。
- ◎ 京都府北部地域は、「広域観光の拠点」「国防の拠点」「海の安全の拠点」であるなど、非常に高いポテンシャルを備えた日本海側の重要地域であり、山陰新幹線京都府北部ルートを実現することが、日本海側地域全体の発展や地方創生の推進に繋がり、日本全体の国益に寄与するものである。
- ◎ 新幹線整備は、我が国の成長をけん引する地方の発展を支えるため、政府が掲げるデジタル田園都市国家構想の実現と併せて、国家プロジェクトとして実施されるものであり、整備に必要な財源を十分確保するとともに、地元負担の軽減や積極的な支援など、新たな整備スキームの検討が必要である。

【整備効果】

◆ 交流人口の拡大、新たな観光客の増加

首都圏や京阪神の主要都市への移動時間の大幅な短縮により、交流人口が拡大し、新たな観光誘客につながる。

◆ 地域経済の発展、定住人口の増加

新幹線ネットワークを活用した広域的なビジネス展開による新たな企業立地、雇用の創出により、地域経済が発展し、定住人口の増加につながる。

◆ 日本海国土軸の形成によるリダンダンシー機能の確保

山陰新幹線整備による日本海国土軸の形成により、将来発生が予測される南海トラフ地震等の大規模災害時のリダンダンシーを確保することができる。

京都府北部の交流圏の拡大により期待できる効果

京都府北部ルートの実現は、京都府北部と関西の主要都市とのアクセス時間を大幅に短縮し、全国への移動をより速く便利にします。これにより、京都府北部の交流圏を拡大し、地域の活性化、地方創生の推進へとつながります。

観光

日本三景大橋立をはじめとした豊かな自然を有する京都府北部への観光を身近なものとし、全国から観光客の増加が期待できます。

生活

通勤・通学・医療・買い物や帰省など日常の行動範囲を拡大し、生活をより便利で豊かなものにします。

地方交通

JR在来線や京都丹後鉄道、バス・タクシー・フェリーなどの利用が増え、地方公共交通の維持・発展へとつながります。

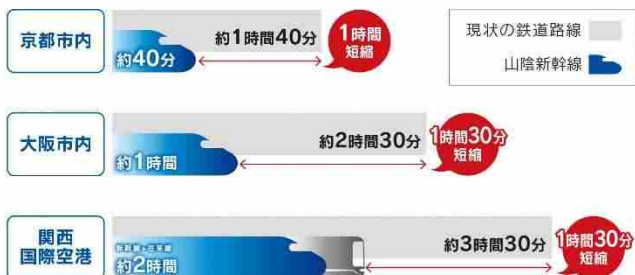
防災

安全・安定輸送に優れている新幹線により、地域の防災力の向上につながります。また、日本全体においては日本海国土軸の形成や大規模災害時におけるリダンダンシーの確保につながります。

経済

産業の活性化、物流の効率化、新たな企業誘致や雇用の創出が期待できます。さらに、コロナ禍により変化した新しい働き方を実践する場所として、京都府北部への移住やワーケーションの利用など関係人口の増加も期待できます。

京都府北部からのアクセス時間の短縮効果



山陰新幹線京都府北部ルート誘致・鉄道高速化整備促進同盟会 2023.03

夢と希望を運ぶ 山陰新幹線を 京都府北部へ



海の京都



山陰新幹線京都府北部ルート誘致・鉄道高速化整備促進同盟会
(福知山市・舞鶴市・綾部市・宮津市・京丹後市・伊根町・与謝野町)

山陰新幹線を京都府 北部地域連携都市圏へ

山陰新幹線の意義

山陰新幹線は、日本海側の重要地域と全国の主要都市を結ぶ「新幹線ネットワーク」を実現し、「日本海国土軸」の形成と日本海側地域と太平洋側地域の連携を強化します。

山陰新幹線が日本海側の重要地域である京都府北部地域（京都府北部地域連携都市圏）を経由することは、**日本海側地域の発展、地方分散型社会の構築**につながり、日本全体の国益に寄与します。

日本海側の発展が 将来の日本の国益

京都府北部地域連携都市圏の強み

1 広域観光の拠点

観光庁に認定された「海の京都観光圏」として、年間1,026万人(※1)の観光客が訪れる「広域観光の拠点」

2 ものづくり産業の拠点

多様な工業団地等が集積し、年間7,513億円(※2)規模の製造品出荷額を誇る「ものづくり産業の拠点」

3 交通の拠点

近畿日本海側で唯一の重要港湾である京都舞鶴港を有し、整備された高速道路網、重要な鉄道路線がある「交通の拠点」

4 国防の拠点

陸上・海上・航空自衛隊基地、アメリカ陸軍通信所が集積する「国防の拠点」

5 海の安全の拠点

第八管区海上保安本部・海上保安学校が所在する「海の安全の拠点」

6 関西経済圏のエネルギー拠点

火力発電所や原子力発電所が立地・隣接する「関西経済圏のエネルギー拠点」

7 リダンダンシー確保

災害に強い京都舞鶴港を有し、南海トラフ地震等の大規模災害時におけるリダンダンシー機能を備える重要な拠点

8 高い合計特殊出生率

全国でも類を見ない高い合計特殊出生率(域内平均1.83)(※3)(全国平均1.43)



1. 由良川の治水対策について

(1) 輪中堤を含む築堤施工箇所における内水被害の軽減対策の支援

- ・ 顕在化した内水被害の対策への支援
- ・ 排水ポンプ車の前進配備

(2) 近年の複数の大規模出水を踏まえた由良川水系河川整備計画の見直し

- ・ 「由良川水系河川整備基本方針」で定められた計画高水流量を満足することを目指し、由良川下流域（舞鶴市域）の河道掘削と土砂搬出による河川断面の拡大

(3) 流域治水対策推進のための技術的・財政的な支援

- ・ 市が実施する治水対策計画等の策定や浸水被害対策事業に対する支援

【整備効果】

◆ 内水被害の解消（輪中堤完成の4地区の住家）

◎H29 台風21号 床上7戸 床下5戸

◎H30.7 豪雨 床上14戸 床下12戸

（※参考 外水被害 H16 台風23号 床上108戸 床下45戸）

◆ 輪中堤整備に伴う出水時の道路通行環境の改善

◎市街地からの緊急車両や物資輸送の環境改善

◎沿川住民の孤立解消

◆ 輪中堤整備地区の農地保全（穀物等の生産性向上）

◎緊急治水対策の整備に伴う農地保全 2地区 約37ha

（参考）緊急水防災対策完了に伴う農地保全 5地区 約93ha



2. 舞鶴の市街地における総合的な治水対策について

～事業間連携下水道事業への支援～

★西市街地

- (1) 伊佐津川・・・整備促進と大和橋の架け替え
- (2) 高野川・・・府市連携の総合的な治水対策の早期完成に向け、事業間連携事業による緊急的・集中的な対策

★東市街地

志楽川・与保呂川・祖母谷川の整備

《整備効果》

- ◆舞鶴の市街地における浸水被害の解消を図り、住民の生命と財産を守る
安全・安心な生活環境整備

- 中心市街地における
家屋・商店街等の浸水解消
- 基幹道路の冠水解消
(国道27号、国道175号)



《役割》

- ◆京都府・舞鶴市の連携による
総合的な治水対策等の実施

- 伊佐津川・高野川の整備による外水対策（京都府）
- 志楽川・与保呂川・祖母谷川の整備による外水対策（京都府）
- 雨水ポンプ等の公共下水道整備による内水対策（舞鶴市）

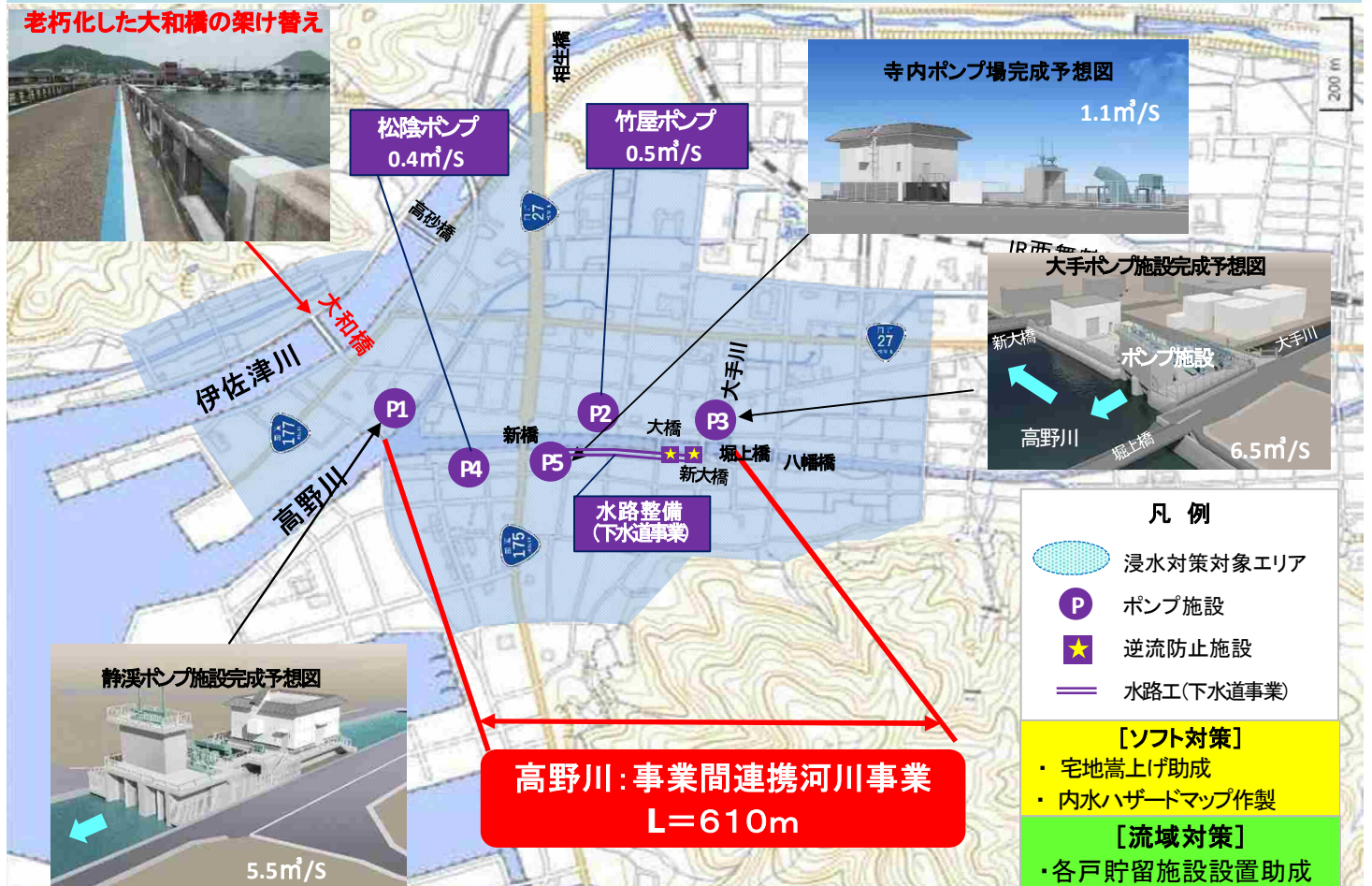
《令和4年度までの取組み》

伊佐津川：河川下流部の浚渫、護岸工事着手
 高野川：用地取得(完了)、河川下流部の浚渫、雨水ポンプ場工事着手、
 大橋の架け替えに着手
 東市街地：雨水管理総合計画の策定、都市計画決定

舞鶴市における主な浸水被害戸数(平成30年8月30日現在)

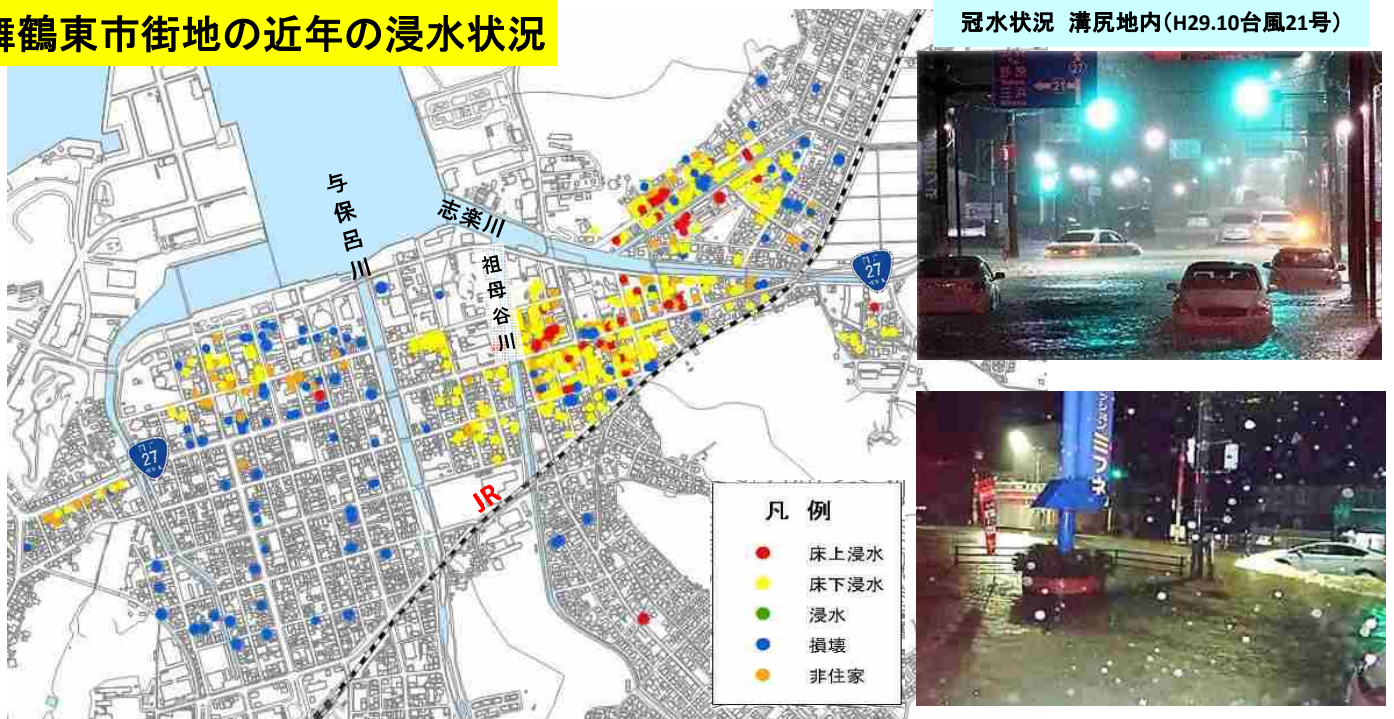
年 月 日	要員	東地区	西地区	加佐地区	総合計
平成16年10月19日	台風23号	233	1,429	597	2,259
〃 25年 9月16日	台風18号	70	500	387	957
〃 29年10月22日	台風21号	368	551	57	976
〃 30年 7月 5日	7月豪雨	105	829	109	1,043

舞鶴西市街地における総合的な治水対策 イメージ図



京都府・舞鶴市の連携により事業を着実に推進する

舞鶴東市街地の近年の浸水状況





舞 鶴 市
MAIZURU CITY



要 望 書



(仮称) 新白鳥トンネル 貫通式の様子



写真提供：京都府

令和5年7月

舞鶴市 舞鶴市議会 舞鶴商工会議所

未来に希望がもてる 活力あるまち・舞鶴

京都府舞鶴市の重点施策に関する要望

平素から、舞鶴市政の推進に格別のご支援・お力添えを賜り、厚くお礼申し上げます。

本市では、都市像である「ひと・まちが輝く 未来創造・港湾都市 MAIZURU」の実現に向け、「海の京都」の玄関口である「京都舞鶴港」を核として、地域資源を生かした地方創生に全力を挙げて取り組んでいるところであります。

そのような中、新型コロナウイルス感染症という災害に見舞われ、東京一極集中から脱却し、大都市と地方が連携、共生、役割分担する社会を構築することが極めて重要であることが明らかになり、また、昨今の国際情勢の緊迫化による影響を受ける中、経済社会の構造変化に対して強靱で持続可能な「地方分散型社会」の早期実現がより一層強く求められるようになっております。

本市におきましては、「未来に希望がもてる活力あるまち・舞鶴」をまちの将来像に掲げ、本市が有する人の知恵と力を最大限に活かし、新たな時代に向けた舞鶴を創造することにより、希望を次世代に継承できるまちの実現を目指しており、引き続き、国や京都府との連携をさらに強固にする中で、地方分散型社会の構築に全力を挙げて取り組んでまいりたいと考えております。

つきましては、本地域の発展に必要な事項について要望事項を取りまとめましたので、地域の実情や想いをご賢察いただき、特段のご配慮を賜りますようお願い申し上げます。

令和5年7月

舞鶴市長

鴨 田 秋 津

舞鶴市議会議長

上 羽 和 幸

舞鶴商工会議所会頭 小 西 剛

『舞鶴市重点要望事項』

I. 関西経済圏における日本海側拠点機能の強化

1. 舞鶴若狭自動車道全線4車線化の早期実現	4
2. 「京都舞鶴港」の振興と整備	10
3. 主要地方道小倉西舞鶴線白鳥トンネル区間4車線化の 早期完成	12
4. 道路ネットワークの強靱化	14
～国道27号、27号西舞鶴道路、臨港道路上安久線等～	
5. 山陰新幹線の整備計画格上げと京都府北部ルートの実 現	20

II. 安全・安心の基盤づくり

1. 市街地における総合的な治水対策	22
～府市連携による総合的な治水対策等の実施～	
西市街地：高野川、伊佐津川	
東市街地：志楽川、与保呂川、祖母谷川	
2. 由良川の治水対策	24

III. 財源の確保に向けて

- ◎防災・減災国土強靱化のための5か年加速化対策に必要な予算・財源の確保と計画的な事業の推進、5か年加速化対策後も予算・財源を通常予算とは別枠で確保し継続的に取り組んでいただきますようお願いいたします。
- ◎地元自治体として積極的に地元調整を行い、国や京都府と連携し事業進捗に取り組みます。

未来に希望がもてる 活力あるまち・舞鶴

要望事項説明書



1. 舞鶴若狭自動車道全線4車線化の早期実現について

- (1) 舞鶴西 IC～舞鶴東 IC 間の4車線化優先整備区間への早期選定
- (2) 舞鶴東 IC～小浜 IC 間の4車線化事業の早期完成

【必要性】

舞鶴若狭自動車道は日本海側国土軸を担う高規格道路として重要な路線であるが、暫定2車線区間は、時間信頼性、事故防止、道路ネットワークの代替性確保の面から本来の高速道路機能を十分発揮できていないことから、将来にわたり活力ある社会を維持し、企業活動、地域間交流、観光振興など効率的な人流・物流による生産性向上や地域活性化を図るとともに、原子力発電所等のエネルギー拠点、自衛隊基地、海上保安本部等、国の基幹施設が集中する地域と主要都市を結ぶ道路ネットワークを構築するため全線4車線化の早期実現をお願いします。

【整備効果】

◆高速道路ネットワークの機能強化

- ◎所要時間の短縮による高速道路ダブルネットワークの機能強化
- ◎交通事故の減少と事故等による交通不能リスクの低減
- ◎低速走行車両の回避による定時性の向上
- ◎原子力災害時の避難路におけるボトルネック区間の解消

◆リダンダンシー機能の強化

- ◎日本海側国土軸の一翼を担い、東西を結ぶ高速道路網の寸断回避
- ◎災害時の代替ルート機能による道路交通の信頼性向上に寄与

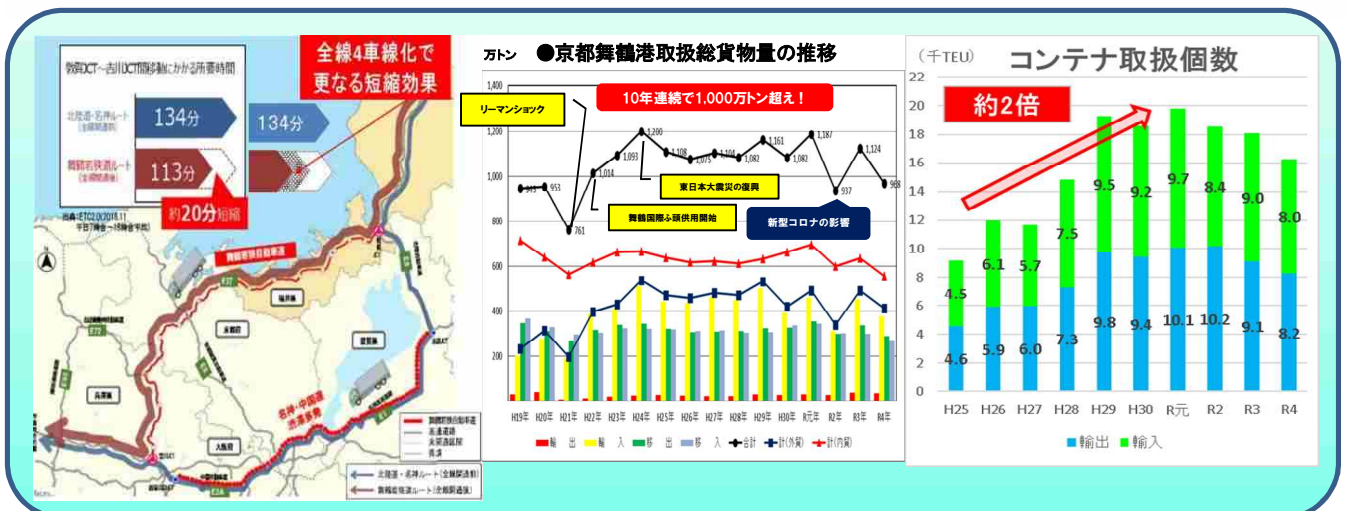
◆物流ネットワークの強化

- ◎重要港湾であり、日本海側唯一のゲートウェイ機能を有する京都舞鶴港におけるコンテナ等貨物の取扱量増大
- ◎企業立地の活性化による沿線地域の雇用拡大に貢献

◆交流人口の増大・広域観光の活性化

- ◎年間1,000万人の観光客が来訪する海の京都観光圏へのアクセスが向上するなど新たな広域観光ルートの拡大による観光振興
- ◎更なる定時性の向上・道路機能強化が、クルーズ船寄港と連携した観光誘客によるインバウンド効果

法面崩壊
H29.10.22 通行止め2日間



原子力災害時の広域避難路の確保

原子力災害時の広域避難路として重要な役割を担う舞鶴若狭自動車道

原子力災害時は一時に車両が流入し、4車線から2車線に絞られる区間で渋滞が発生し、逃げ場を無くし停滞する車列によって、さらなる渋滞の拡大を懸念する。

また、事故や故障が発生した場合、障害の除去が出来るまでの間、その場に留め置かれる事態となり、避難が出来なくなる事態も想定される。

ボトルネック区間の解消により、広域避難路としての機能を確保する。



国道27号 東市街地(舞鶴市溝尻付近)

並行路線(代替路線)である国道27号も大雨(台風)時には冠水し通行止めとなることが懸念される。

平常時



H29.10 台風21号 冠水時



4車線化で自然災害・事故時の通行止めを回避

舞鶴若狭自動車道（舞鶴東IC～舞鶴西IC間）通行規制実績

気象及び事故による通行止め ※平成22年度以降data

NEXCO西日本から聞き取り

年度	事象	規制区間	車線	規制期間	規制時間	被災	備考
H22年度	積雪	舞鶴西～ 舞鶴東	上下	3/4 2:30～4:40	2:10	無	積雪4cm
H23年度	積雪	舞鶴西～ 大飯高浜	上下	1/24 2:30～ 18:40	16:10	無	積雪29cm
	積雪	春日～ 舞鶴東	上下	2/18 0:00～ 13:40	13:40	無	積雪45cm
	事故	舞鶴西～ 舞鶴東	上下	3/3	2:55	-	-
	豪雨	福知山～ 舞鶴東	上下	5/11 16:15～ 5/12 8:10	15:55	無	157mm/18mm
	台風2号	舞鶴西～ 舞鶴東	上下	5/29 22:40～5/30 13:40	15:00	法面崩壊	266mm/14.5mm
	事故	舞鶴西～ 舞鶴東	上下	6/11	4:15	-	-
	豪雨	舞鶴西～ 舞鶴東	上下	9/21 10:10～9/22 13:30	1d 3:20	無	196mm/27.2mm
H24年度	事故	舞鶴西～ 舞鶴東	上下	1/23	3:05	-	-
	事故	舞鶴西～ 舞鶴東	上下	1/26	2:30	-	-
H25年度	台風18号	舞鶴西～ 舞鶴東	上下	9/15 22:45～9/17 21:00	1d22:15	法面崩壊	337mm/34mm
	台風27.28号	舞鶴西～ 舞鶴東	上下	10/25 8:00～10/26 7:25	23:25	無	156mm/19mm
H26年度	豪雨	舞鶴西～ 舞鶴東	上下	8/17 6:10～ 8/17 16:00	5:00	道路損壊	121mm/32mm
	豪雨	舞鶴西～ 舞鶴東	上下	9/5 2:30～9/5 11:31	9:01	無	99.5mm/68.5mm
H29年度	台風21号	舞鶴西～ 小浜西	上下	10/22 21:30～10/24 7:35	1d10:05	法面崩壊	366mm/44mm
H30年度	豪雨	舞鶴西～ 小浜西	上下	7/7 3:30～7/8 7:30	1d 4:00	無	223mm/52.5mm
R3年度	積雪	舞鶴西～ 舞鶴東	上下	12/27 6:54～12:07	5:11	事故	積雪85cm
	積雪	舞鶴西～ 舞鶴東	上下	2/17 10:03～ 12:10	2:17	スタック車	積雪20cm
	事故	舞鶴西～ 舞鶴東	上下	2/28	1:29	-	-
R4年度	事故	舞鶴西～ 舞鶴東	上	7/2 11:00～13:07	2:07	中分WR	緊急工事
	事故	舞鶴西～ 舞鶴東	上下	9/1 12:34～16:45	4:11	中分WR	緊急工事
	事故	舞鶴西～ 舞鶴東	下	1/20 20:00～24:46	4:46	中分WR	緊急工事
	積雪	春日～ 小浜	上下	1/26 5:00～16:30	11:30	-	路面凍結の恐れ
	積雪	舞鶴西～ 舞鶴東	上下	1/28 7:54～10:35	2:41	スタック車	積雪22cm



NEXCO西日本提供

R3.12.27 綾部JCT付近のトレーラ事故
4車線化完了区間であり、除雪後片側で開放

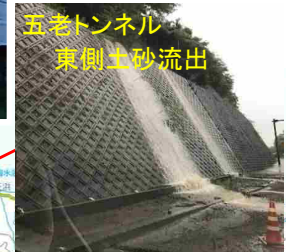


国交省提供

R3.12.27 舞鶴東ICから国道27号への合流交差点
東西IC間の迂回路となる国道27号の積雪時の
状況。交差点付近にスタック車両あり

代替路線のリスク

- ・舞若道が被災、通行規制時の代替路線である国道、府道のリスク
- ・舞鶴市域H25～R3の実績



自衛隊活動に向け、

4車線化で自然災害・事故時の舞鶴若狭自動車道の通行止めを回避

近畿北部の防衛関連施設の配置と高速道路ネットワーク

近畿北部には海上自衛隊舞鶴基地をはじめ、防衛関連施設が配置されており、4車線でネットワーク化された高速道路によって、自衛隊活動の機動力を発揮させることができる。

昨今の世界情勢をはじめ、近年の災害時における被災地での救援活動を見ても、緊急輸送路の確保は必須であり、4車線化する事で通行不能な状況を回避出来る。



2. 京都舞鶴港の振興と整備について

(1) 日本海側の拠点としての機能を高める港湾整備について

京都舞鶴港では、日本海側の拠点港として岸壁機能の強化等を進めていただいたことにより、舞鶴国際ふ頭ではコンテナ貨物の取扱量がこの10年で約3.5倍に増加し、現在では、定期コンテナ航路が週4便就航しています。

また、京都舞鶴港は天然の良港であり自然災害に強く、太平洋側での大規模災害等発生時の物流への影響を回避する対策として、阪神圏の企業からリダンダンシー機能を有する港湾として評価を受け、BCPの観点から利用され始めています。

しかしながら、舞鶴国際ふ頭は、貨物需要の増大による船舶の大型化や複数船舶の同時着岸に対応ができず、貴重なビジネス機会を損失する状況です。加えて、利便性が高まる航路と完全4車線化を進める高速道路ネットワークとの連携により、背後圏からの増加する貨物に対応するための荷捌き地不足と、コンテナ車両の集中による交通混雑を懸念しています。

関西経済圏における日本海側唯一のゲートウェイである京都舞鶴港の国際競争力強化に向け、舞鶴国際ふ頭において、岸壁2バース目の整備促進・早期供用、臨港道路上安久線の発生残土を活用した第Ⅱ期整備促進及び荷役機能の強化、並びに臨港道路上安久線の整備促進・早期供用をお願いします。

(2) クルーズ船の受入れ強化等について

また、クルーズ船の寄港回数の増加によって海の京都エリアへの外国人観光客は着実に増加し、地域の経済が活性化しています。また、新型コロナウイルス感染症の拡大により大きな影響を受けたクルーズ船の寄港については、今年から日本での外航クルーズ船の受入が再開し、新型コロナの感染症分類の変更も相まって、今後のクルーズ入港数及び旅客の回復が見込まれています。

つきましては、第2ふ頭において、大型クルーズ船（16万トン級）が入港可能な岸壁等の整備をお願いします。また、旅客ターミナル等を核とした地域振興に資する取り組み、並びに新型コロナウイルス感染症の収束を見据えた今後のクルーズ旅客の回復及び増大に向けた支援をお願いします。

(3) 複合一貫輸送拠点としての機能の整備について

人流・物流の拡大に向け、複合一貫輸送拠点である東港前島フェリーターミナルにおいて、既存施設の老朽化対策も含めた機能拡充をお願いいたします。

(4) 京都舞鶴港のエネルギー基地としての機能の整備について

大規模災害におけるリダンダンシーの確保や日本海国土軸形成の観点から、再生可能エネルギー等の備蓄機能を備えるエネルギー基地としての機能を担えるよう京都舞鶴港の機能拡充をお願いいたします。

京都舞鶴港を活かした産業の振興と人流の拡大 ～舞鶴市～

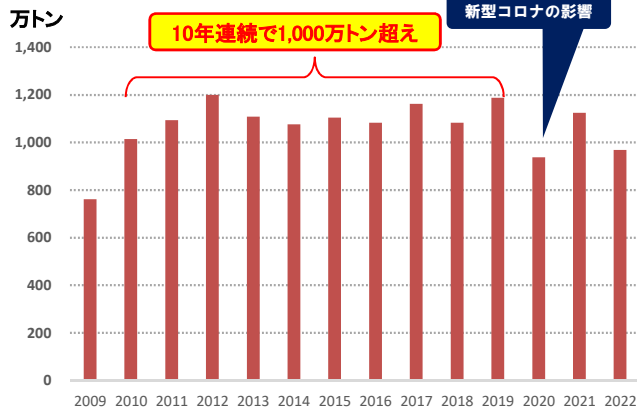
【整備効果】

◆舞鶴国際ふ頭を核とした物流の拡大

◎取扱貨物量は10年連続で1,000万トンを超える(2010～2019年)

◎2019年のコンテナ貨物取扱量は過去最高の19,812TEUを記録

取扱貨物量の推移



コンテナ貨物量の推移

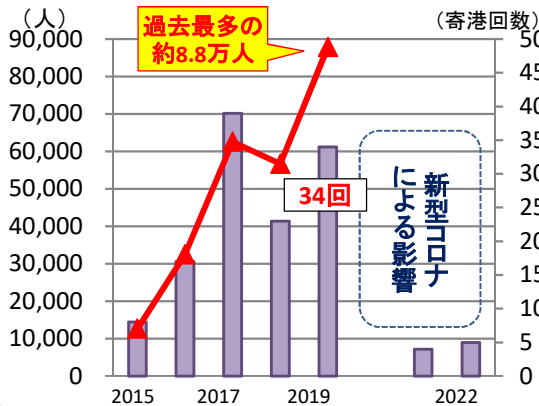


◆観光産業の振興による交流人口の拡大

◎京都舞鶴港へのクルーズ船寄港回数と旅客数が増加

◎国内遠方や外国からの観光客による地域経済の活性化

クルーズ船の寄港回数と旅客数



クルーズ客で賑わう国際ふ頭

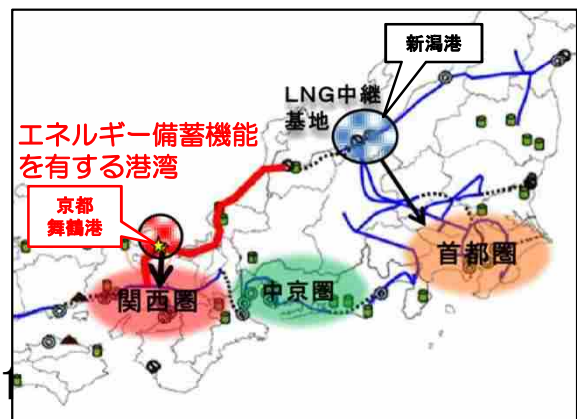


コロナ後初の国際クルーズの入港
(2023年4月26日ヘリテージアドベンチャー)



◆災害に強い物流等ネットワークの確立

◎太平洋側における大規模災害発生時のリダンダンシーの確保



3. 主要地方道小倉西舞鶴線白鳥トンネル区間 4車線化の早期完成について

【整備効果】

◆ 交通環境の安全性の向上

- ◎歩道整備による歩行者の安全確保
- ◎老朽化した現行トンネルの安全性向上

◆ 東西市街地の一体化による活力あるまちづくり

- ◎経済循環、地域内活動活性化による安定的な雇用の実現
- ◎東西市街地連携による適切で安心できる医療体制の充実
- ◎市内循環バス定時化による市民生活環境の改善
- ◎慢性的な渋滞の緩和

◆ 災害に強い道路ネットワーク網の確立

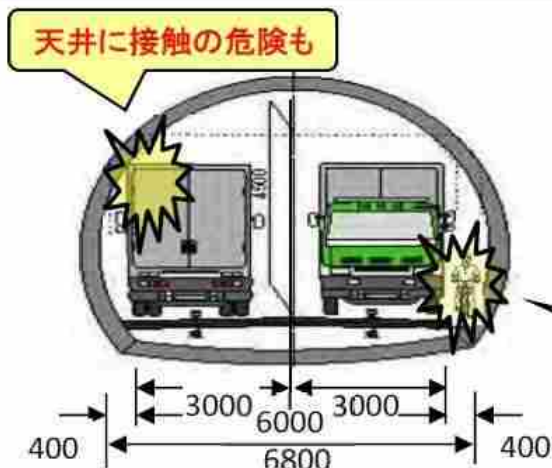
- ◎万が一の原発事故等に備えた緊急避難路の確保
- ◎大規模災害発生時の東西都市機能（道路、ライフライン）確保のためのダブルネットワーク化

【事業経過】

令和3年度…新白鳥トンネル（仮称）の掘削工事に着手
令和4年度…新白鳥トンネル（仮称）の貫通式 開催

■ 歩行者、自転車の通行が危険

◎10年間で10件の交通事故が発生



歩行者・自転車の利用が非常に危険！！

【関連事業の推進】

東市街地の交通分散(市道和泉通線)
国道27号西舞鶴道路事業の促進

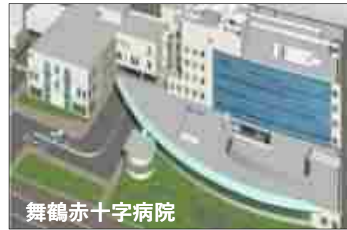


東西市街地の一体化による活力あるまちづくり

『災害に強い道路』 H30.7豪雨



『医療連携』



4. 道路ネットワークの強靱化について

国道27号、27号西舞鶴道路、臨港道路上安久線等

ポストコロナ時代の「新たな日常」を支え、地方創生及び国土強靱化を推進し、物流・観光等の経済活動復興に不可欠な道路整備の更なる推進とその財源確保及び激甚化・頻発化している災害等に対応する地方整備局等の体制の充実・強化をお願いします。

(1) 市内の幹線道路 国道27号等

【要望内容】

- ◆国道27号を含む東西市街地の大雨時の冠水対策への支援
- ◆舞鶴電線共同溝整備事業の整備促進

【整備効果】

- ◆社会経済活動の維持（舞鶴市・福井県高浜町）
- ◆災害時における緊急避難路の確保

国道27号 東市街地(舞鶴市溝尻付近)

平常時



冠水時

H29.10 台風21号



国道27号 西市街地 冠水時(舞鶴市円満寺付近)

H30.7月豪雨



故障車両 AM2:00



府道交差点付近 AM5:00

(2) 国道27号の安全で円滑な通行の確保

【要望内容】

◆冬季における雪道の立ち往生対策（五老トンネル付近）

(平成24年豪雪時)

- ・情報連絡室の設置（国・府・市・府警との連携）
- ・国府市連携のもと臨時雪捨て場を設置
- ・除雪作業支援チームの編成（独居老人世帯への支援）

⇒ 課題「国道27号におけるウィークポイントの解消」

◆公文名地区歩道整備事業の整備促進

西市街地方面

渋滞状況(平成24年1月24日)



保護者や保育士により
交通安全を確保している状況



五老トンネル
東市街地方面

(3) 国道27号 西舞鶴道路の整備促進

【整備効果】

◆ 日本海側拠点港『京都舞鶴港』と高速道路ネットワークとのアクセス強化

◎舞鶴国際ふ頭～舞鶴西ICの所要時間 ⇒ 18分から10分へ

◎重要物流道路としての整備

◆ 西地区市街地における交通環境の向上

◎市街地への流入抑制による渋滞緩和と安全性向上

◆ 災害に強い道路ネットワークの確立

◎国道27号冠水・通行不能時の緊急輸送用道路として機能

【事業経過】

令和2年度…用地取得、工事の促進（上安久高架橋下部工の着手準備等）

令和3年度…用地取得、工事の促進（境谷トンネル上り線貫通等）

令和4年度…用地取得、工事の促進（京田橋梁上部工に着手）



(4) 臨港道路上安久線の整備促進

京都舞鶴港と高速道路ネットワークとの連結に不可欠

【整備効果】

◆ 西舞鶴道路との接続

◎舞鶴国際ふ頭から京阪神へのアクセス向上、物流の効率化

◆ 貨物車両等の市街地への流入抑制

◎渋滞緩和、生活道路の安全確保

【事業経過】

令和3年度…用地取得、工事の促進（令和2年度から橋梁下部工事に着手）

令和4年度…用地取得、上安地区橋梁下部工に着手



【関連事業の推進】

○道路整備（西舞鶴道路への接続）

市道：引土境谷線、境谷5号線（用地取得）

府道：小倉西舞鶴線（用地取得・工事）

○臨港道路和田下福井線の事業促進（工事）

(5) 国道27号 青葉改良の整備促進

【整備効果】

- ◆ 社会経済活動の活性化（舞鶴市・福井県高浜町）
- ◆ 経済、生活圏が一体の地域での人流・物流の活性化
- ◆ 災害に強い道路ネットワークの形成
- ◆ 救助・救急及び防護資機材等の輸送路の確保、緊急避難路の確保
- ◆ 舞鶴若狭道と一体となった道路のダブルネットワーク化の確保

【事業経過】

令和3年度…測量等の現地調査に着手

令和4年度…基本設計に着手



国道27号 青葉トンネルデータ		
昭和31年3月完成（吉坂隧道）延長344m		
交通量	交通量 11,700台/日(内 大型車 2,817台)	
通勤状況	舞鶴⇒高浜・おおい・小浜	1,515人
(R2国調)	小浜・高浜・おおい⇒舞鶴	756人
現況	66年が経過し、老朽化したトンネル	
	トンネルの前後までは歩道が整備されているが、トンネルを含め、峠の1.5km	
	区間は歩道が整備されておらず、非常に危険	
	トンネル内も旧規格であり、路肩が狭く	
	大型車両の通行が危険	

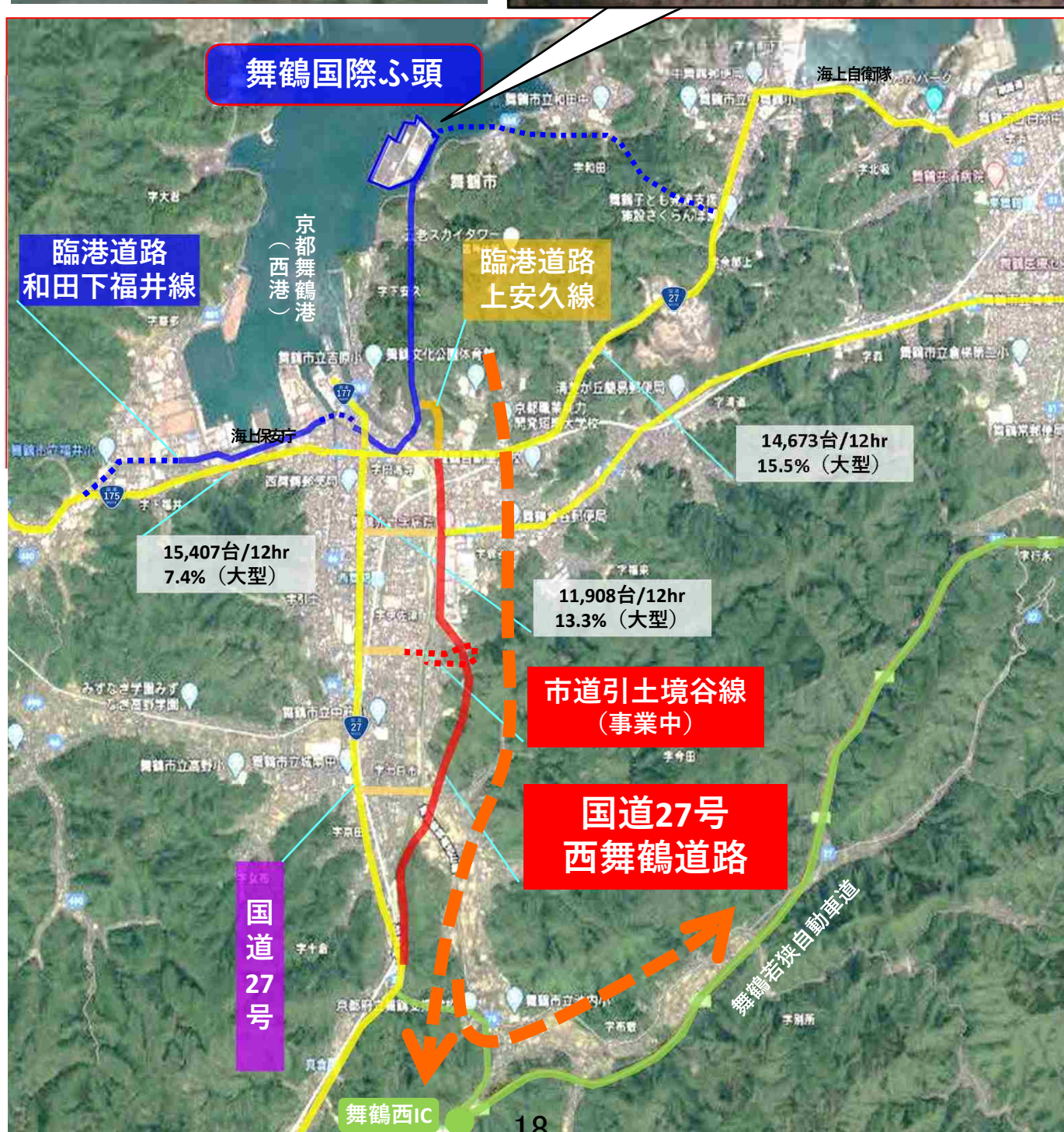


※災害による舞鶴若狭自動車道の通行止め

- ◎ 平成20年～平成30年 気象条件による通行止め回数 18回
- ◎ 平成25年台風18号 H25. 9. 15 22:45～ 9. 17 21:00 46h 通行止（舞鶴東IC～舞鶴西IC）
- ◎ 平成29年台風21号 H29. 10. 22 21:30～10. 24 7:30 34h 通行止（舞鶴東IC～舞鶴西IC）



京都舞鶴港からの広域アクセスの強化



京都舞鶴港からのアクセス改善と広域ネットワークによるストック効果

- ◆国際フィーダー航路の就航による貨物取扱い量の拡大
- ◆物流会社による物流拠点の整備を予定 敷地30,000m²
- ◆食品加工会社、港からの原材料輸送と西日本各地の小売へ製品発送出来る立地で事業拡大
- ◆段ボール原紙の輸出貨物量の増加(府外→京都舞鶴港→海外)
- ◆製菓会社原材料輸送に加え、製品の輸出貨物量の増加(市外→京都舞鶴港→海外)

京都舞鶴港からのアクセス改善による国道(市街地)の渋滞緩和

大型クルーズ船寄港時の国道27号 大型バス輸送状況



国道177号の信号待ちによる滞留



5. 山陰新幹線の整備計画格上げと京都府北部ルートの実現について

- (1) 整備計画格上げによる早期実現
- (2) 「京都府北部ルート」の実現
- (3) 新幹線整備予算の拡大と地元負担のあり方の見直し
- (4) 並行在来線を経営分離しないために必要な措置の検討

【必要性】

- ◎ コロナ禍により、東京一極集中に代表される都市集中型社会の脆弱性が浮き彫りとなる中、ポストコロナ時代においては、大都市と地方都市が連携、共生、役割分担をする地方分散型の国土形成の実現が求められている。
- ◎ 山陰新幹線は、東アジア地域との交流拠点である日本海側の重要地域と全国主要都市を結ぶ「新幹線ネットワーク」を形成し、日本海国土軸の形成並びに日本海側地域と太平洋側地域の連携強化を実現するものである。
- ◎ 京都府北部地域は、「広域観光の拠点」「国防の拠点」「海の安全の拠点」であるなど、非常に高いポテンシャルを備えた日本海側の重要地域であり、山陰新幹線京都府北部ルートを実現することが、日本海側地域全体の発展や地方創生の推進に繋がり、日本全体の国益に寄与するものである。
- ◎ 新幹線整備は、我が国の成長をけん引する地方の発展を支えるため、政府が掲げるデジタル田園都市国家構想の実現と併せて、国家プロジェクトとして実施されるものであり、整備に必要な財源を十分確保するとともに、地元負担の軽減や積極的な支援など、新たな整備スキームの検討が必要である。

【整備効果】

◆ 交流人口の拡大、新たな観光客の増加

首都圏や京阪神の主要都市への移動時間の大幅な短縮により、交流人口が拡大し、新たな観光誘客につながる。

◆ 地域経済の発展、定住人口の増加

新幹線ネットワークを活用した広域的なビジネス展開による新たな企業立地、雇用の創出により、地域経済が発展し、定住人口の増加につながる。

◆ 日本海国土軸の形成によるリダンダンシー機能の確保

山陰新幹線整備による日本海国土軸の形成により、将来発生が予測される南海トラフ地震等の大規模災害時のリダンダンシーを確保することができる。

京都府北部ルートの実現は、京都府北部と関西の主要都市とのアクセス時間を大幅に短縮し、全国への移動をより速く便利にします。これにより、京都北部の交流圏域を拡大し、地域の活性化、地方創生の推進へとつながります。

日本三景天橋立をはじめとした
豊かな自然を有する京都府北部
への観光を身近なものとし、
全国から観光客の増加が期待
できます。

通勤・通学・医療・買い物や帰省
など日常の行動範囲を拡大し、
生活をより便利で豊かなものに
します。

JR在来線や京都丹後鉄道、バス・タクシー・フェリーなどの利用が増え、地方公共交通の維持・発展へとつながります。

安全・安定輸送に備えている新幹線により、地域の防災力の向上につながります。

また、日本全体においては日本海国土軸の形成や大規模災害時におけるリダンダンシーの確保につながります。

産業の活性化、物流の効率化、新たな企業誘致や雇用の創出が期待できます。

さらに、コロナ禍により変化した新しい働き方を実践する場所として、京都府北部への移住やワーケーションの利用など関係人口の増加も期待できます。

京都市内

約40分

約1時間40分

1時間短縮

現状の鉄道路線

山陰新幹線

大阪市内

約1時間

約2時間30分

1時間30分短縮

関西国際空港

約2時間

約3時間30分

1時間30分短縮

山陰新幹線京都府北部地区に誘致・鉄道高速化整備促進同盟会

海の京都



山陰新幹線京都府北部ルート誘致・鉄道高速化整備促進同盟会
(福知山市・舞鶴市・綾部市・宮津市・京丹後市・伊根町・与謝野町)

山陰新幹線は、日本海側の重要地域と全国の主要都市を結ぶ「新幹線ネットワーク」を実現し、「日本海国土軸」の形成と日本海側地域と太平洋側地域の連携を強化します。

山陰新幹線が日本海側の重要地域である京都府北部地域（京都府北部地域連携都市圏）を経由することは、**日本海側地域の発展、地方分散型社会の構築**につながり、日本全体の国益に寄与します。

京都府北部地域連携都市圏の強み

1 広域観光の拠点

観光庁に認定された「海の京都観光圏」として、年間1,026万人^(推定)の観光客が訪れる「広域観光の拠点」。

2 ものづくり産業の 拠点

多様な工業団地等が集積し、年間7,513億円(※2)規模の製造品出荷額を誇る「ものづくり産業の拠点」

3 交通の拠点

近畿日本海側で唯一の重要港湾である京都舞鶴港を有し、整備された高速道路網、重要な鉄道路線がある「交通の拠点」

4 国防の拠点

陸上・海上・航空自衛隊
基地、アメリカ陸軍通信
所が集積する「国防の
拠点」

5 海の安全の拠点

第八管区海上保安本部・海上保安学校が所在する「海の安全の拠点」

6 関西経済圏のエネルギー拠点

火力発電所や原子力発電所が立地・隣接する「関西経済圏のエネルギー拠点」

8 高い合計特殊出生率

全国でも類を見ない高い合計特殊出生率（域内平均1.83）（※3）
（全国平均1.43）

7 リダンダンシー確保

災害に強い京都舞鶴港を有し、南海トラフ地震等の大規模災害時におけるリダンダンシー機能を備える重要な拠点



1. 舞鶴の市街地における総合的な治水対策について

★西市街地

(1) 伊佐津川・・・整備促進と大和橋の架け替え

(2) 高野川・・・府市連携の総合的な治水対策の早期
完成に向け、事業間連携事業による緊急的・集中的な対策

★東市街地

志楽川・与保呂川・祖母谷川の整備

＜整備効果＞

◆舞鶴の市街地における浸水被害の解消を図り、住民の生命と財産を守る
安全・安心な生活環境整備

- 中心市街地における
家屋・商店街等の浸水解消
- 基幹道路の冠水解消
(国道27号、国道175号)



＜役割＞

◆京都府・舞鶴市の連携による
総合的な治水対策等の実施

- 伊佐津川・高野川の整備による外水対策（京都府）
- 志楽川・与保呂川・祖母谷川の整備による外水対策（京都府）
- 雨水ポンプ等の公共下水道整備による内水対策（舞鶴市）

＜令和4年度までの取組み＞

伊佐津川：河川下流部の浚渫、護岸工事着手

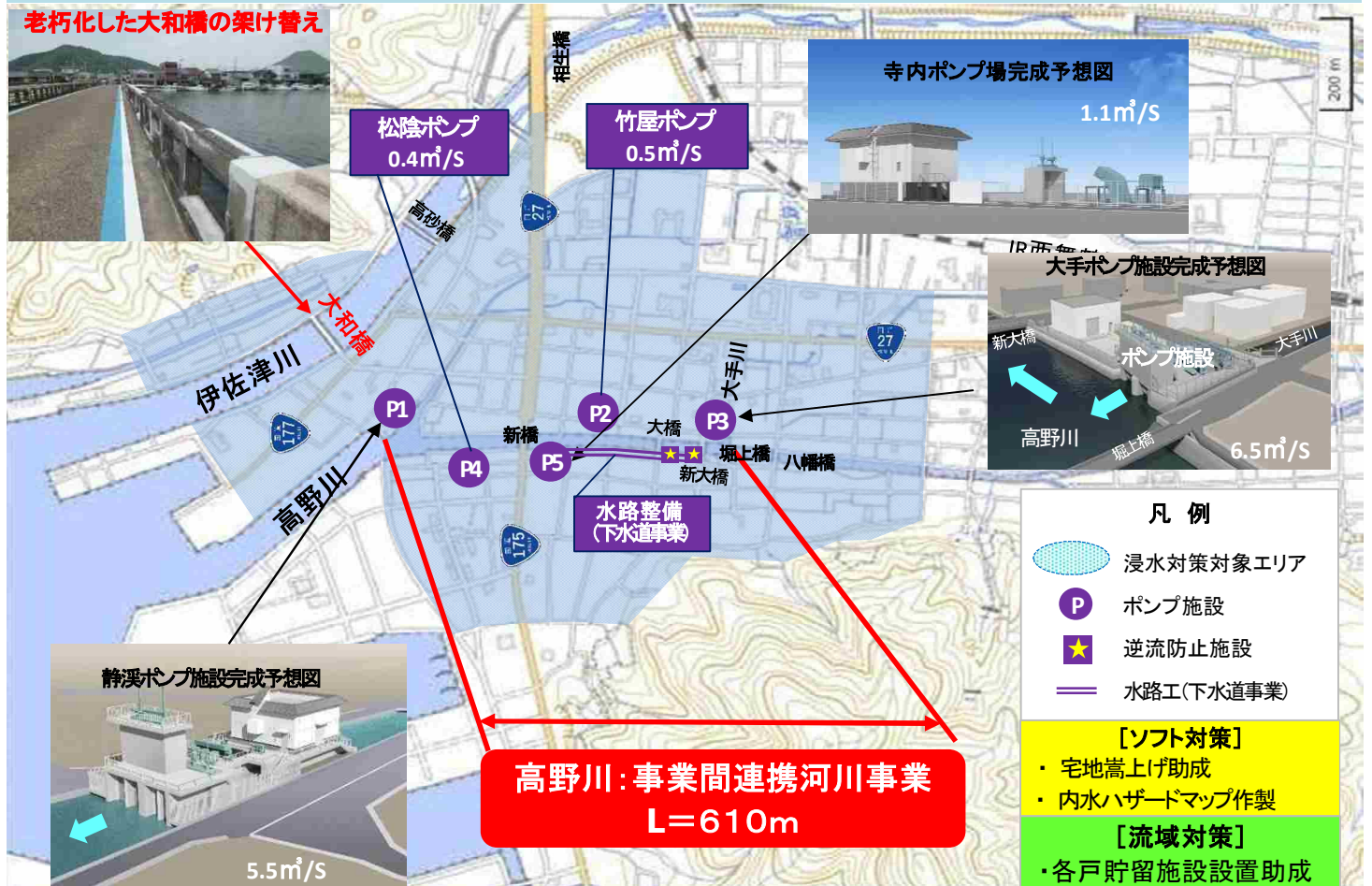
高野川：用地取得(完了)、河川下流部の浚渫、雨水ポンプ場工事着手、
大橋の架け替えに着手

東市街地：雨水管理総合計画の策定、都市計画決定

舞鶴市における主な浸水被害戸数(平成30年8月30日現在)

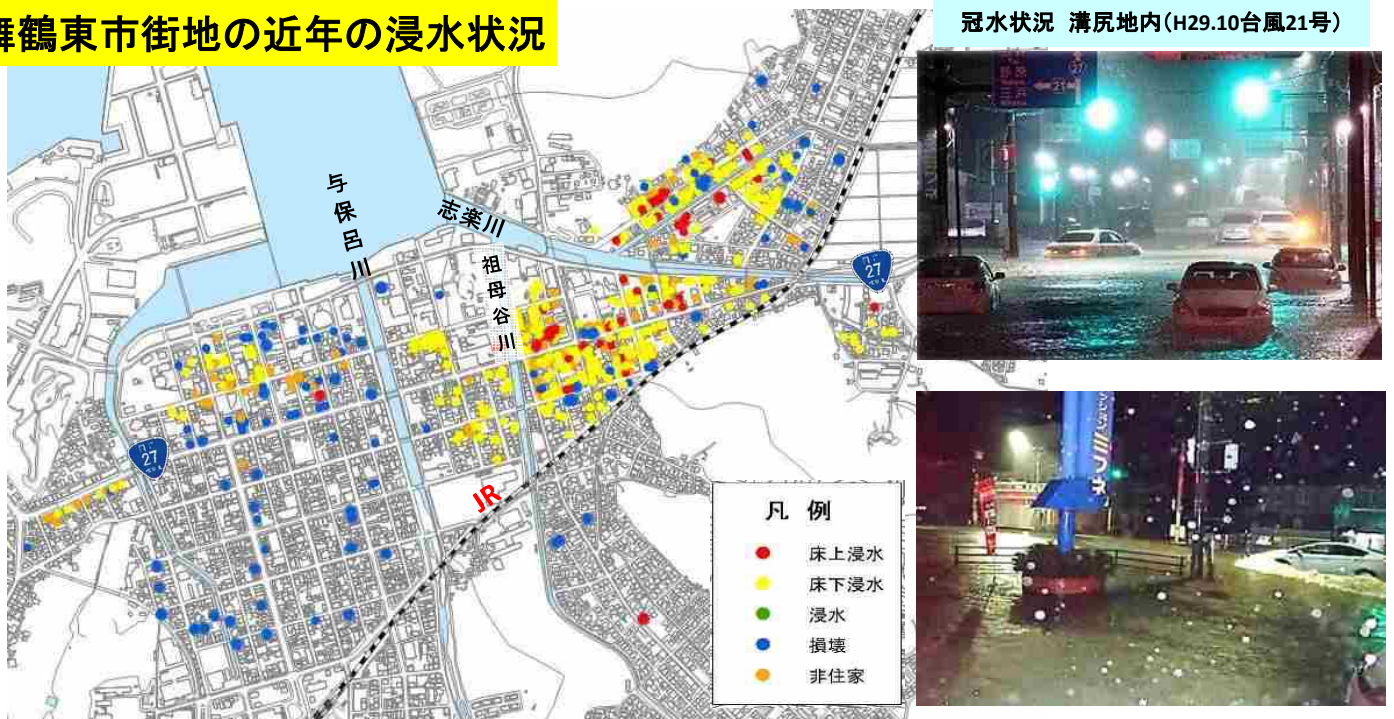
年 月 日	要員	東地区	西地区	加佐地区	総合計
平成16年10月19日	台風23号	233	1,429	597	2,259
〃 25年 9月16日	台風18号	70	500	387	957
〃 29年10月22日	台風21号	368	551	57	976
〃 30年 7月 5日	7月豪雨	105	829	109	1,043

舞鶴西市街地における総合的な治水対策 イメージ図



京都府・舞鶴市の連携により事業を着実に推進する

舞鶴東市街地の近年の浸水状況



2. 由良川の治水対策について

(1) 輪中堤を含む築堤施工箇所における内水被害の軽減対策の支援

- ・顕在化した内水被害の対策への支援
- ・排水ポンプ車の前進配備

(2) 近年の複数の大規模出水を踏まえた由良川水系河川整備計画の見直し

- ・「由良川水系河川整備基本方針」で定められた計画高水流量を満足することを目指し、由良川下流域（舞鶴市域）の河道掘削と土砂搬出による河川断面の拡大

(3) 流域治水対策推進のための技術的・財政的な支援

- ・市が実施する治水対策計画等の策定や浸水被害対策事業に対する支援

【整備効果】

◆ 内水被害の解消（輪中堤完成の4地区の住家）

◎H29 台風21号 床上7戸 床下5戸

◎H30.7 豪雨 床上14戸 床下12戸

（※参考 外水被害 H16 台風23号 床上108戸 床下45戸）

◆ 輪中堤整備に伴う出水時の道路通行環境の改善

◎市街地からの緊急車両や物資輸送の環境改善

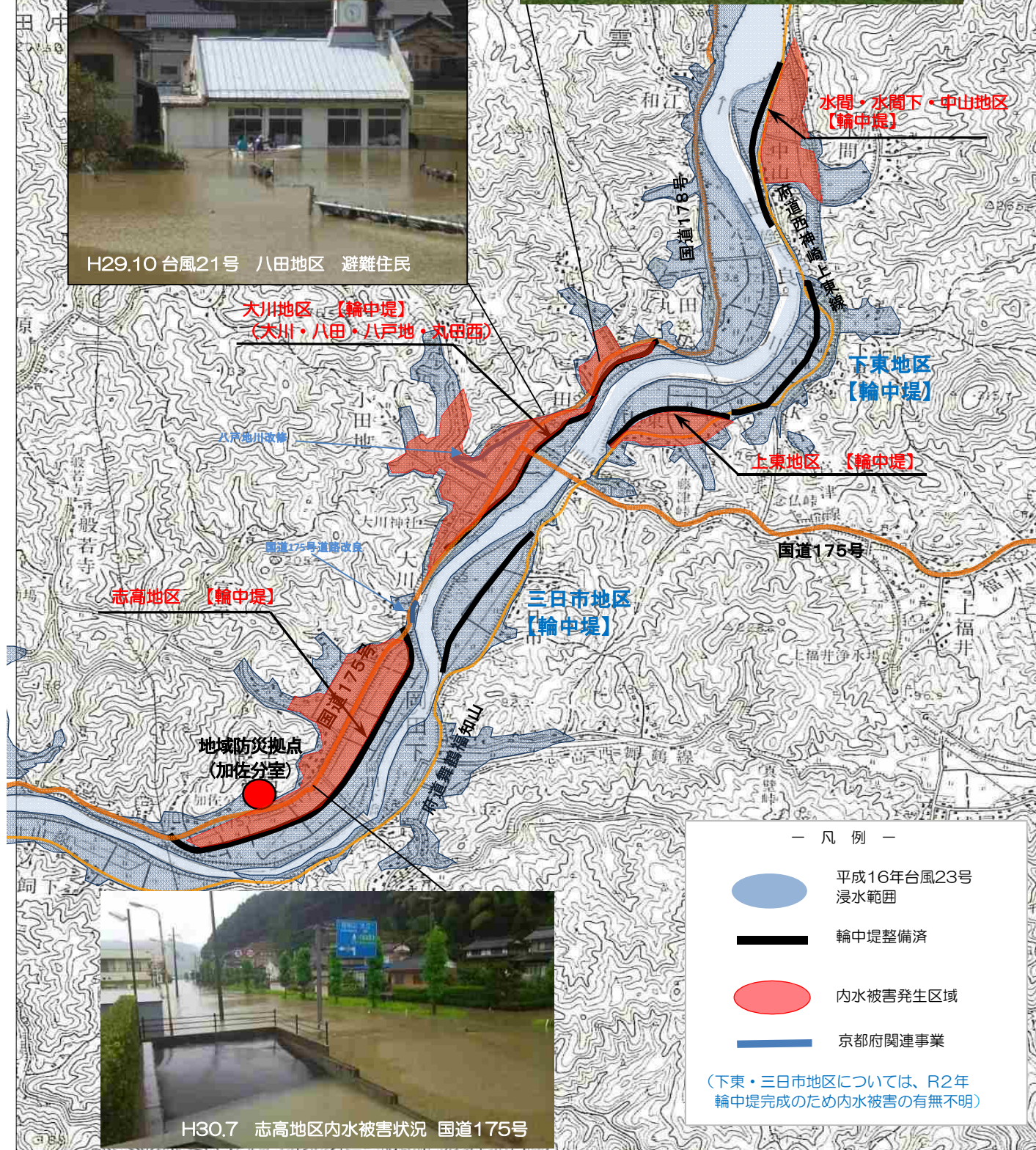
◎沿川住民の孤立解消

◆ 輪中堤整備地区の農地保全（穀物等の生産性向上）

◎緊急治水対策の整備に伴う農地保全 2地区 約37ha

（参考）緊急水防災対策完了に伴う農地保全 5地区 約93ha







舞 鶴 市
MAIZURU CITY



要 望 書



国道 27 号西舞鶴道路・西舞鶴道路菖蒲谷地区改良工事



写真提供：国土交通省

令和 5 年 7 月

舞鶴市 舞鶴市議会 舞鶴商工会議所

未来に希望がもてる 活力あるまち・舞鶴

京都府舞鶴市の重点施策に関する要望

平素から、舞鶴市政の推進に格別のご支援・お力添えを賜り、厚くお礼申し上げます。

本市では、都市像である「ひと・まちが輝く 未来創造・港湾都市 MAIZURU」の実現に向け、「海の京都」の玄関口である「京都舞鶴港」を核として、地域資源を生かした地方創生に全力を挙げて取り組んでいるところであります。

そのような中、新型コロナウイルス感染症という災害に見舞われ、東京一極集中から脱却し、大都市と地方が連携、共生、役割分担する社会を構築することが極めて重要であることが明らかになり、また、昨今の国際情勢の緊迫化による影響を受ける中、経済社会の構造変化に対して強靱で持続可能な「地方分散型社会」の早期実現がより一層強く求められるようになっております。

本市におきましては、「未来に希望がもてる活力あるまち・舞鶴」をまちの将来像に掲げ、本市が有する人の知恵と力を最大限に活かし、新たな時代に向けた舞鶴を創造することにより、希望を次世代に継承できるまちの実現を目指しており、引き続き、国や京都府との連携をさらに強固にする中で、地方分散型社会の構築に全力を挙げて取り組んでまいりたいと考えております。

つきましては、本地域の発展に必要な事項について要望事項を取りまとめましたので、地域の実情や思いをご賢察いただき、特段のご配慮を賜りますようお願い申し上げます。

令和5年7月

舞鶴市長

鴨 田 秋 津

舞鶴市議会議長

上 羽 和 幸

舞鶴商工会議所会頭 小 西 剛

舞鶴若狭自動車道全線4車線化の早期実現について

- (1) 舞鶴西IC～舞鶴東IC間の4車線化優先整備区間への早期選定
- (2) 舞鶴東IC～小浜IC間の4車線化事業の早期完成

【必要性】

舞鶴若狭自動車道は日本海側国土軸を担う高規格道路として重要な路線であるが、暫定2車線区間は、時間信頼性、事故防止、道路ネットワークの代替性確保の面から本来の高速道路機能を十分発揮できていないことから、将来にわたり活力ある社会を維持し、企業活動、地域間交流、観光振興など効率的な人流・物流による生産性向上や地域活性化を図るとともに、原子力発電所等のエネルギー拠点、自衛隊基地、海上保安本部等、国の基幹施設が集中する地域と主要都市を結ぶ道路ネットワークを構築するため全線4車線化の早期実現をお願いします。

【整備効果】

◆高速道路ネットワークの機能強化

- ◎所要時間の短縮による高速道路ダブルネットワークの機能強化
- ◎交通事故の減少と事故等による交通不能リスクの低減
- ◎低速走行車両の回避による定時性の向上
- ◎原子力災害時の避難路におけるボトルネック区間の解消

◆リダンダンシー機能の強化

- ◎日本海側国土軸の一翼を担い、東西を結ぶ高速道路網の寸断回避
- ◎災害時の代替ルート機能による道路交通の信頼性向上に寄与

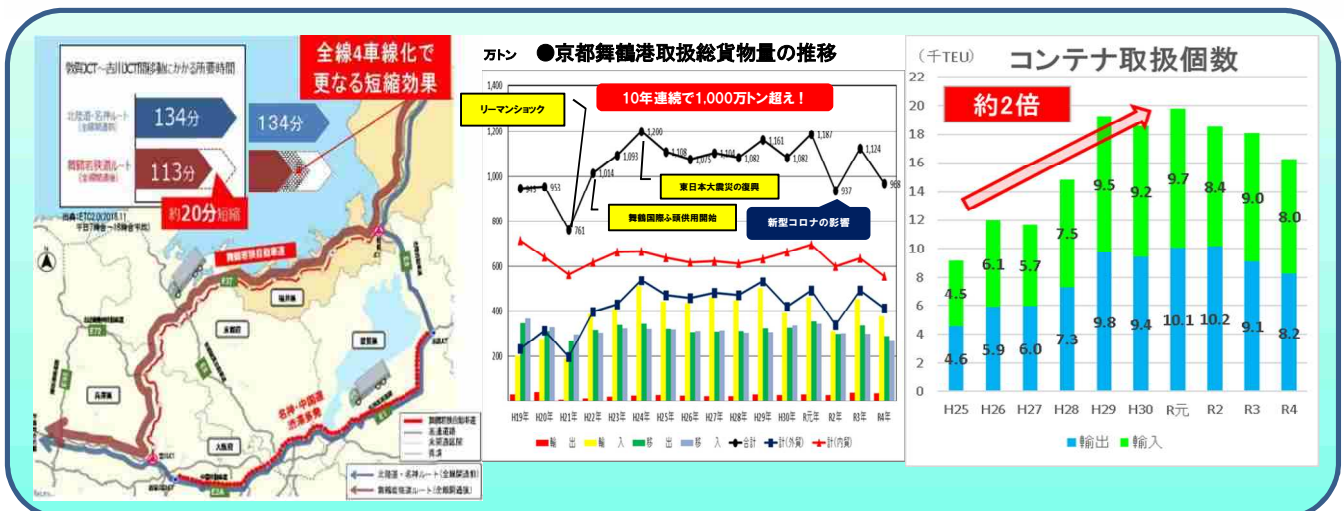
◆物流ネットワークの強化

- ◎重要港湾であり、日本海側唯一のゲートウェイ機能を有する京都舞鶴港におけるコンテナ等貨物の取扱量増大
- ◎企業立地の活性化による沿線地域の雇用拡大に貢献

◆交流人口の増大・広域観光の活性化

- ◎年間1,000万人の観光客が来訪する海の京都観光圏へのアクセスが向上するなど新たな広域観光ルートの拡大による観光振興
- ◎更なる定時性の向上・道路機能強化が、クルーズ船寄港と連携した観光誘客によるインバウンド効果

全線4車線化 早期実現



原子力災害時の広域避難路の確保

原子力災害時の広域避難路として重要な役割を担う舞鶴若狭自動車道

原子力災害時は一時に車両が流入し、4車線から2車線に絞られる区間で渋滞が発生し、逃げ場を無くし停滞する車列によって、さらなる渋滞の拡大を懸念する。

また、事故や故障が発生した場合、障害の除去が出来るまでの間、その場に留め置かれる事態となり、避難が出来なくなる事態も想定される。

ボトルネック区間の解消により、広域避難路としての機能を確保する。



国道27号 東市街地(舞鶴市溝尻付近)

並行路線(代替路線)である国道27号も大雨(台風)時には冠水し通行止めとなることが懸念される。

平常時



H29.10 台風21号 冠水時



4車線化で自然災害・事故時の通行止めを回避

舞鶴若狭自動車道（舞鶴東IC～舞鶴西IC間）通行規制実績

気象及び事故による通行止め ※平成22年度以降data

NEXCO西日本から聞き取り

年度	事象	規制区間	車線	規制期間	規制時間	被災	備考
H22年度	積雪	舞鶴西～ 舞鶴東	上下	3/4 2:30～4:40	2:10	無	積雪4cm
H23年度	積雪	舞鶴西～ 大飯高浜	上下	1/24 2:30～ 18:40	16:10	無	積雪29cm
	積雪	春日～ 舞鶴東	上下	2/18 0:00～ 13:40	13:40	無	積雪45cm
	事故	舞鶴西～ 舞鶴東	上下	3/3	2:55	-	-
	豪雨	福知山～ 舞鶴東	上下	5/11 16:15～ 5/12 8:10	15:55	無	157mm/18mm
	台風2号	舞鶴西～ 舞鶴東	上下	5/29 22:40～5/30 13:40	15:00	法面崩壊	266mm/14.5mm
	事故	舞鶴西～ 舞鶴東	上下	6/11	4:15	-	-
	豪雨	舞鶴西～ 舞鶴東	上下	9/21 10:10～9/22 13:30	1d 3:20	無	196mm/27.2mm
H24年度	事故	舞鶴西～ 舞鶴東	上下	1/23	3:05	-	-
	事故	舞鶴西～ 舞鶴東	上下	1/26	2:30	-	-
H25年度	台風18号	舞鶴西～ 舞鶴東	上下	9/15 22:45～9/17 21:00	1d22:15	法面崩壊	337mm/34mm
	台風27.28号	舞鶴西～ 舞鶴東	上下	10/25 8:00～10/26 7:25	23:25	無	156mm/19mm
H26年度	豪雨	舞鶴西～ 舞鶴東	上下	8/17 6:10～ 8/17 16:00	5:00	道路損壊	121mm/32mm
	豪雨	舞鶴西～ 舞鶴東	上下	9/5 2:30～9/5 11:31	9:01	無	99.5mm/68.5mm
H29年度	台風21号	舞鶴西～ 小浜西	上下	10/22 21:30～10/24 7:35	1d10:05	法面崩壊	366mm/44mm
H30年度	豪雨	舞鶴西～ 小浜西	上下	7/7 3:30～7/8 7:30	1d 4:00	無	223mm/52.5mm
R3年度	積雪	舞鶴西～ 舞鶴東	上下	12/27 6:54～12:07	5:11	事故	積雪85cm
	積雪	舞鶴西～ 舞鶴東	上下	2/17 10:03～ 12:10	2:17	スタック車	積雪20cm
	事故	舞鶴西～ 舞鶴東	上下	2/28	1:29	-	-
R4年度	事故	舞鶴西～ 舞鶴東	上	7/2 11:00～13:07	2:07	中分WR	緊急工事
	事故	舞鶴西～ 舞鶴東	上下	9/1 12:34～16:45	4:11	中分WR	緊急工事
	事故	舞鶴西～ 舞鶴東	下	1/20 20:00～24:46	4:46	中分WR	緊急工事
	積雪	春日～ 小浜	上下	1/26 5:00～16:30	11:30	-	路面凍結の恐れ
	積雪	舞鶴西～ 舞鶴東	上下	1/28 7:54～10:35	2:41	スタック車	積雪22cm



NEXCO西日本提供

R3.12.27 綾部JCT付近のトレーラ事故
4車線化完了区間であり、除雪後片側で開放

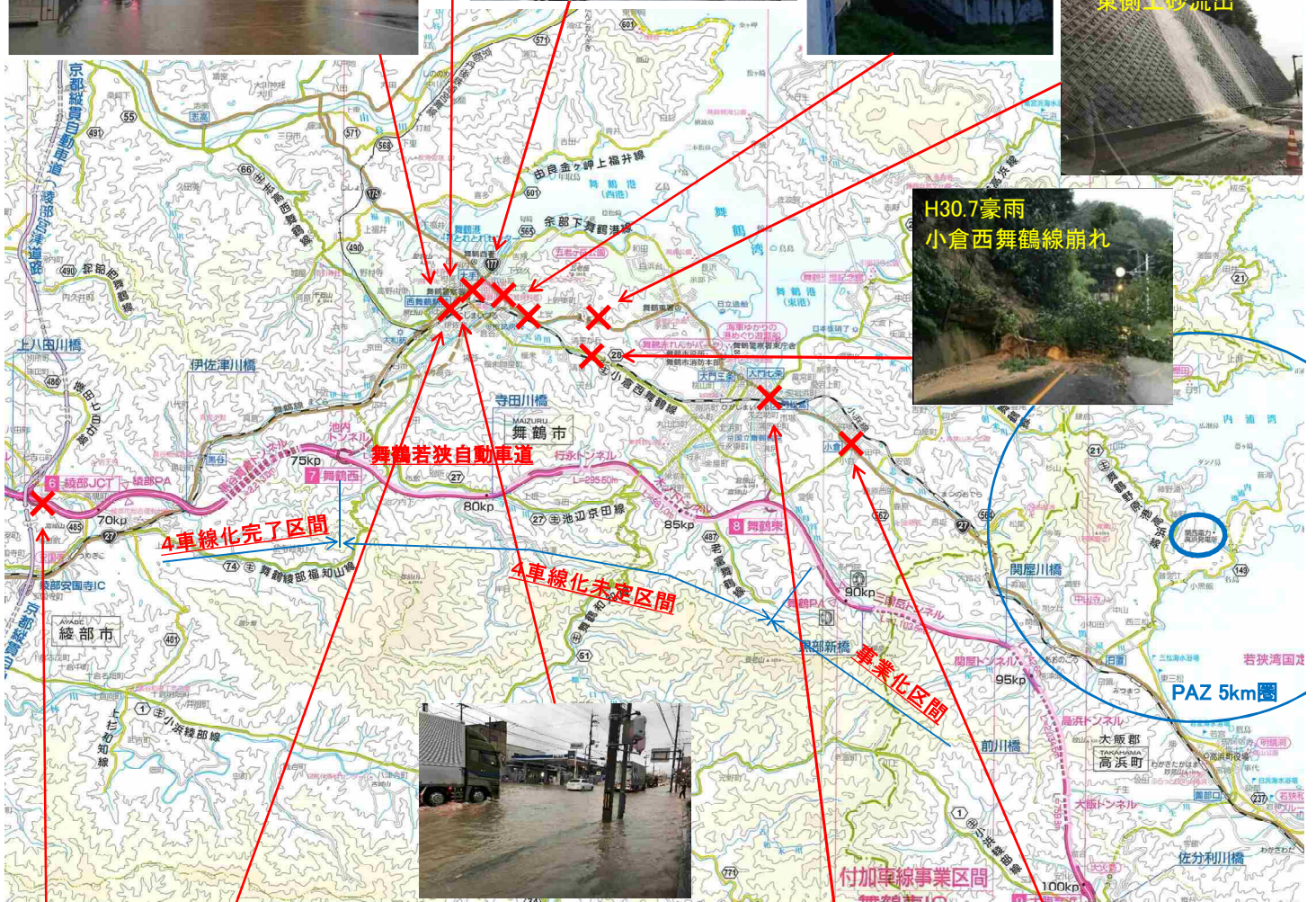
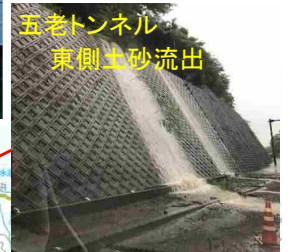


国交省提供

R3.12.27 舞鶴東ICから国道27号への合流交差点
東西IC間の迂回路となる国道27号の積雪時の
状況。交差点付近にスタック車両あり

代替路線のリスク

- ・舞若道が被災、通行規制時の代替路線である国道、府道のリスク
- ・舞鶴市域H25～R3の実績



4車線化で自然災害・事故時の舞鶴若狭自動車道の通行止めを回避

近畿北部には海上自衛隊舞鶴基地をはじめ、防衛関連施設が配置されており、4車線でネットワーク化された高速道路によって、自衛隊活動の機動力を発揮させることが出来る。

[illegible]



舞 鶴 市
MAIZURU CITY



要望書

《舞鶴市事業》



西舞鶴駅西口駅前広場整備事業 完成イメージ



令和5年7月

舞鶴市 舞鶴市議会 舞鶴商工会議所



未来に希望がもてる 活力あるまち・舞鶴

京都府舞鶴市の重点施策に関する要望

平素から、舞鶴市政の推進に格別のご支援・お力添えを賜り、厚くお礼申し上げます。

本市では、都市像である「ひと・まちが輝く 未来創造・港湾都市 MAIZURU」の実現に向け、「海の京都」の玄関口である「京都舞鶴港」を核として、地域資源を生かした地方創生に全力を挙げて取り組んでいるところであります。

そのような中、新型コロナウイルス感染症という災害に見舞われ、東京一極集中から脱却し、大都市と地方が連携、共生、役割分担する社会を構築することが極めて重要であることが明らかになり、また、昨今の国際情勢の緊迫化による影響を受ける中、経済社会の構造変化に対して強靱で持続可能な「地方分散型社会」の早期実現がより一層強く求められるようになっております。

本市におきましては、「未来に希望がもてる活力あるまち・舞鶴」をまちの将来像に掲げ、本市が有する人の知恵と力を最大限に活かし、新たな時代に向けた舞鶴を創造することにより、希望を次世代に継承できるまちの実現を目指しており、引き続き、国や京都府との連携をさらに強固にする中で、地方分散型社会の構築に全力を挙げて取り組んでまいりたいと考えております。

つきましては、本地域の発展に必要な事項について要望事項を取りまとめましたので、地域の実情や思いをご賢察いただき、特段のご配慮を賜りますようお願い申し上げます。

令和5年7月

舞鶴市長

鴨 田 秋 津

舞鶴市議会議長

上 羽 和 幸

舞鶴商工会議所会頭 小 西 剛

『舞鶴市都市基盤整備要望事項』

要望事項を推進するために必要な建設予算
(社会資本総合整備事業費) の配分をお願いします。

○定住環境向上への取組

【市街地の骨格を形成する道路等の整備】

- | | |
|----------------------|---|
| 1. 都市計画道路 和泉通線 | 3 |
| 2. 市道 引土境谷線 | 5 |

○地域の活性化と豊かな暮らしの実現

【コンパクトシティの実現に向けたまちづくり】

- | | |
|--|---|
| 3. 西舞鶴駅を中心に居住や都市機能が集積する
まちづくり（都市構造再編集中支援事業） | 7 |
|--|---|

1. 都市計画道路 和泉通線

【整備効果】

1. 通学路の安全の確保に向けた確実かつ効果的な整備

- ① 交通安全プログラムに位置付けられた通学路の安全・安心の確保
- ② 南北交通の渋滞緩和

2. 東舞鶴駅を中心としたまちなかへと誘導を促進する幹線市道の整備

- ① 中心拠点へ都市機能の誘導を促進する市道の整備
- ② 地域全体を見渡した交通ネットワークの再編
- ③ 居住エリアと中心拠点を結ぶ幹線道路の整備

3. 府道小倉西舞鶴線白鳥トンネル区間4車線化と連携し、東西市街地の一体化

【和泉通線南工区 事業進捗】

総事業費（見込み）	2,500 百万円 [2,145 百万円]
国費（社会資本整備総合交付金）	1,375 百万円 [1,180 百万円]

[] 内はR5 までの事業費

【関連事業の推進】

○道路整備

府道： 小倉西舞鶴線（交差点改良工事）

〃 （4車線化道路改良工事）

東市街地の通学路等の生活空間における 安全・安心のための市道の整備



2. 市道 引土境谷線

【整備効果】

1. 通学路の安全の確保に向けた確実かつ効果的な整備

- ① 交通安全プログラムに位置付けられた通学路の安全・安心の確保
- ② 台風等豪雨時に冠水する市街地からの避難経路を確保

2. 国道27号線、国道27号西舞鶴道路と西市街地のネットワーク機能の強化により、西舞鶴道路の整備効果に貢献

- ① 交通混雑の緩和(通過交通の分散)
- ② 交通安全性の向上
- ③ 高速道路へのアクセス強化

【引土境谷線 事業進捗】

総事業費（見込み）	2,250 百万円 [1,346 百万円]
国費（社会資本整備総合交付金）	1,237 百万円 [740 百万円]

[] 内はR5までの事業費

【関連事業の推進】

○道路整備

国道27号西舞鶴道路（用地買収、工事の推進）

臨港道路上安久線（用地測量、用地買収）

市道境谷5号線（用地買収）

西市街地の通学路等の生活空間における 安全・安心のための市道の整備

市道 引土境谷線

※通学路交通安全プログラムに位置付け(H29.2)



3. 西舞鶴駅を中心に居住や都市機能が集積するまちづくり

【都市構造再編集集中支援事業】

◆まちの新たな賑わいの創出と快適性・利便性の高い安全安心のまちづくり

＜西舞鶴駅東口整備（中央図書館の新築）＞ R6 都市再生整備計画策定予定

【整備効果】

- ・東西2つの図書館を統合
- ・駅周辺の都市機能の向上、賑わいの創出
- ・図書館の機能強化



【事業進捗】総事業費（見込み 約3,400 百万円）

- ・（R5 基本設計 ※官民連携基盤整備推進事業費補助：1/2）
- ・詳細設計、用地費、東口広場整備他（約812 百万円）
- ・中央図書館建設（約2,440 百万円）
- ・周辺整備ほか（約149 百万円）

＜西舞鶴駅西口駅前広場整備＞

【整備効果】

西駅交流センター（駅ビル）の交通観光拠点化
広場整備による都市機能の向上・賑わいの創出
交通結節点の機能強化

【事業進捗（駅前広場整備）】

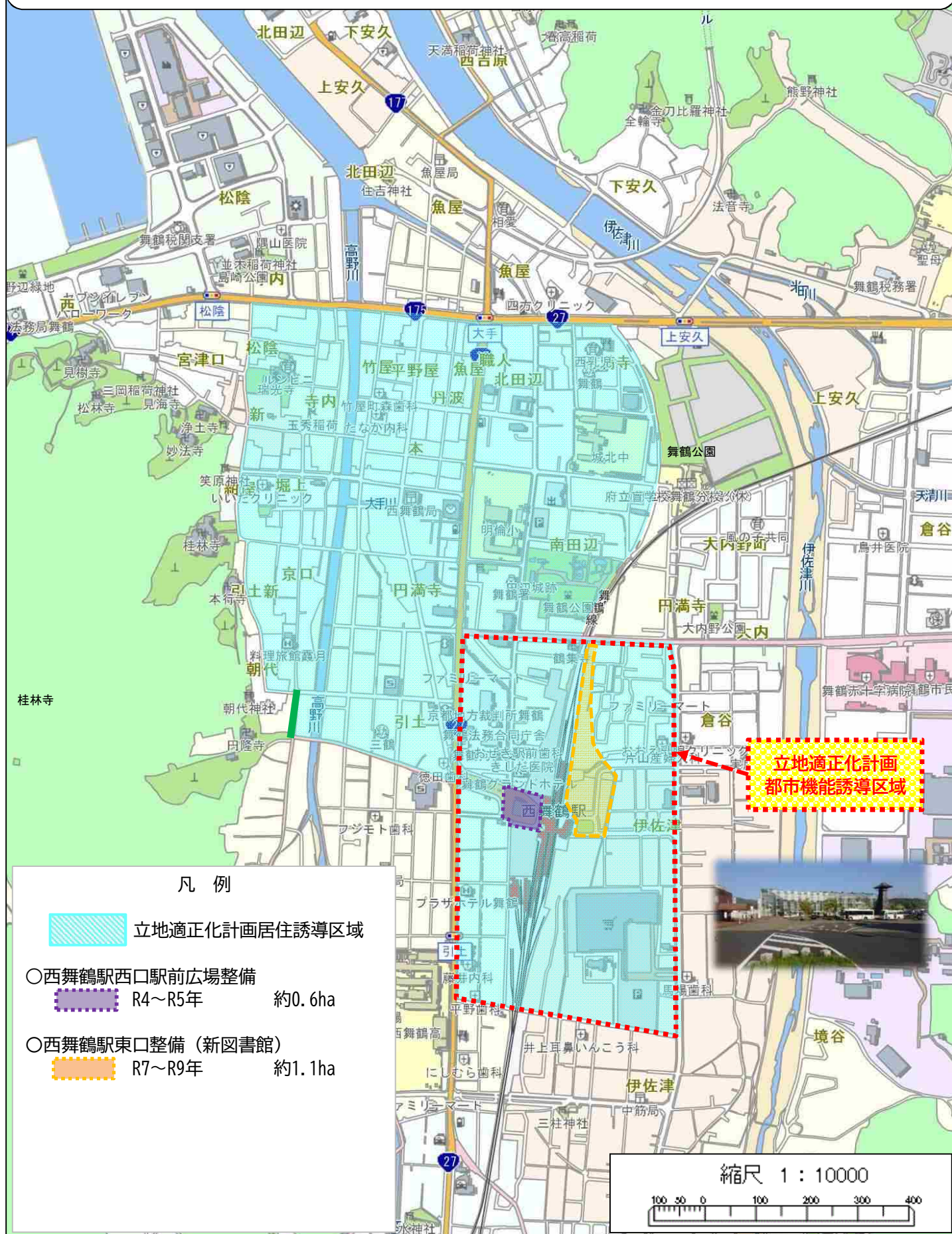
- 総事業費（見込み 360 百万円）
- ・R4 用地取得、測量設計（47 百万円）
 - 工事（166 百万円）3月補正
 - ・R5 工事（147 百万円）



西舞鶴駅を中心に居住や都市機能が集積するまちづくり【都市構造再編集集中支援事業】

○まちの新たな賑わいの創出と快適性・利便性の高い安全安心のまちづくり

〈西舞鶴駅東口整備(中央図書館の新築) R7~9〉 〈西舞鶴駅西口駅前広場整備 R4~5〉





舞 鶴 市
MAIZURU CITY



由良川改修促進に関する要望

平素は、由良川改修の促進につきまして、格別の御高配をいただき厚くお礼申し上げます。

さて、由良川流域では、平成29年10月の台風第21号及び平成30年7月豪雨と2年連続で甚大な浸水被害に襲われ、さらには平成25年9月の台風第18号及び平成26年の8月豪雨を含めると、わずかの期間に多数の浸水被害を受けるなど由良川流域住民の不安は大変大きくなっております。

これまで取り組んでいただきました「由良川緊急治水対策事業」による堤防整備が令和4年3月に完成し、由良川からの外水による浸水被害は大きく軽減されるところと考えますが、連続堤防・輪中堤が整備された今、流域住民にとっては内水による浸水被害を危惧されているところです。

つきましては、流域住民の安全で安心な暮らしの実現に向けて、昨今の財政状況が極めて厳しい中ではありますが、由良川治水対策の推進に向け、より一層の御協力をお願いいたします。

要望内容

- 1 河川整備計画に位置付けられている地区（福知山市高畑、綾部市並松、宮津市由良・石浦）の早期整備
- 2 内水被害を軽減するための由良川本川の河道掘削・樹木伐採の推進及び財政支援
- 3 気候変動や近年の大規模出水を踏まえた「由良川水系河川整備計画」の見直し
- 4 「由良川水系流域治水プロジェクト」の推進
- 5 「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」の推進及び対策完了後における予算・財源の確保

1 河川整備計画に位置付けられている地区(福知山市高畑、綾部市並松、宮津市由良・石浦)の早期整備

平成25年台風第18号を受けて由良川緊急治水対策が決定され、河川整備計画の一部を概ね10年以内に大幅に前倒しして実施いただき、令和4年3月に完成したところです。

下流部においては、輪中堤・宅地嵩上げ等の整備が実施され、中流部においては、連続堤防が整備され、住民の安全度が向上したところですが、引き続き計画的な河道掘削を行っていただきますようお願いいたします。

また、福知山市高畑地区、綾部市並松地区、宮津市由良地区・石浦地区につきましては、河川整備計画に位置付けられている地区であり、他の地域が整備されていく中で、流域住民の不安は増々大きくなっています。

つきましては、河川整備計画に位置付けられた事業を推進いただき、無堤防箇所への早期解消に向けて御尽力いただきますようお願いいたします。



福知山市前田地区 堤防整備の様子



綾部市並松地区 堤防整備予定箇所

下流部	輪中堤整備・宅地嵩上げ実施箇所
中流部	堤防整備実施箇所
中流部	河道掘削等実施箇所

2 内水被害を軽減するための由良川本川の河道掘削・樹木伐採の推進及び財政支援

平成29年10月の台風第21号及び平成30年7月豪雨に伴う大雨により、堤防整備箇所において由良川支川の排水しきれない内水により広範囲にわたり床上浸水被害をもたらしました。

これを受け、平成30年9月27日には「由良川減災対策協議会」において、「由良川大規模内水対策部会」を設置いただき、国・府・市等が連携・協力し中下流部の内水被害軽減対策の検討を行っております。

つきましては、「由良川大規模内水対策部会」での検討を基に、内水被害軽減に寄与する由良川本川の河道掘削や樹木伐採の推進、支川改修や内水処理のハード対策及びソフト対策について、技術面・財政面の御支援をいただきますようお願いいたします。



3 気候変動や近年の大規模出水を踏まえた「由良川水系河川整備計画」の見直し

気候変動や近年の大規模出水を踏まえて、本年8月に「由良川水系河川整備基本方針」が変更されましたが、引き続き平成25年6月に策定された「由良川水系河川整備計画」の見直しを進めていただきますようお願いいたします。

4 「由良川水系流域治水プロジェクト」の推進

令和3年3月30日に、「由良川水系流域治水プロジェクト」が策定され、沿川市町で様々な取組を進めているところです。また、本年8月には気候変動を踏まえた由良川流域での対策の方針を取りまとめた「由良川水系流域治水プロジェクト2.0」も策定されたところであります。

国土交通省におかれましても流域治水に寄与する河道掘削等を実施していただいております、大変感謝申し上げます。

今後さらなる推進に向けて、現在実施していただいている河道掘削等に加えて、福知山市街地の岩沢堤の強化、雨水貯留施設の設置補助等に御協力いただきますようお願いいたします。

5 「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」の推進及び対策完了後における予算・財源の確保

近年、局所化・集中化・激甚化する豪雨により、甚大な災害の発生が多く見られます。治水事業は、市民の生命と生活及び財産を守る最も根幹的な事業であり、局所的な豪雨等による浸水被害を解消していくことは極めて重要な施策課題であります。

また、ひとたび水害や土砂災害が起こると、地域経済や社会活動に壊滅的な被害をもたらし、地方においては深刻な過疎化の原因となりかねず、結果として地域創生を後退させることとなります。

そのような中で、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」の着実な推進のため、令和6年度治水事業関係予算の必要額を、少なくとも昨年度並みに確保していただくようお願いします。また、対策完了後も予算・財源を通常予算とは別枠で確保し、安定的・継続的に取り組んでいただきますようお願いいたします。

令和5年11月

福知山市議会議長 田 渕 裕 二

舞 鶴 市議会議長 上 羽 和 幸

綾 部 市議会議長 種 清 喜 之

」

」

」

」

」

」

若者の地元就職を図る取組

提言①

企業の採用力向上につながる施策の推進

本市における市内企業の採用力向上支援の取組については、企業向けに採用力アップセミナーやコンサルティング等の支援を実施されているところである。

企業と求職者の距離をこれまで以上に近づけていけるよう、企業と求職者の交流機会の創出や、就職関連情報の発信手段についてSNSを活用するなど、企業の採用力向上につながる施策を推進されたい。

【現状と課題】

我が国では少子高齢化の進行による生産年齢人口の減少により人手不足の状態にある企業の割合は年々増加しており、市内企業においても人材の確保に苦慮されている。

この件に関連して、4月に実施した「市民と議会のわがまちトーク」では、参加者から「実際に働いている人との情報交換の場が少ない」「自分たちが必要とする情報が得られない」といった意見が出された。

本市では、これまでから企業の魅力発信や魅力向上に関する支援を実施されているが、求人・求職のアンバランスを是正する施策について、より一層の取組が必要であると考ええる。

【効果】

実際に企業で働いている人と求職者が交流する機会を増やすことにより、求職者は企業の雰囲気や活力といった情報を得ることができる。

企業にとっても、自社PRの機会になるだけでなく、求職者が真に求める情報を把握することができる。

また、昨今の若い世代にとって、主な情報収集手段はInstagram等のSNSである。SNSを活用することは、若い世代への情報発信力の向上につながるものと考ええる。

提言②

地元就職・U I J ターン就職促進に係る取組の充実

少子化が進行する中、若い世代の流出を抑制するためには、市民が誇りをもって住み続け、本市が人や企業に選ばれるまちとなる取組が求められている。

本市はこれまでから、合同企業説明会や地元就職を促進する学生に向けたイベント等、様々に取り組まれているところであるが、近隣市町や関係機関（商工会議所、市内金融機関等）との連携をより一層図られるとともに、新たな施策の実施（企業情報の発信、奨学ローン、奨学金返還支援等）も含め、課題解決に取り組まれない。

【現状と課題】

本市においては、人口減少と少子化が同時に進んでおり、特に若年層の人口流出が顕著である。

若者の人口流出への対策については各市それぞれ取り組んでおられるところであり、5月に実施した先進地視察においても、産学官金が連携し、中長期的な視野をもって様々な施策に取り組んでおられる様子を確認した。

本市においても、これまでから京都府北部5市2町での合同企業説明会や地元就職を促進する学生に向けたイベントの開催など、様々に取り組んでおられますが、市内の事業所においては人材確保や、業種によって求人や求職にアンバランス・課題が発生するなどの課題が生じているところである。

新たな施策の創設も含め、対応を検討する必要があると考える。

【効果】

近隣市町との連携をより一層推進することにより、合同の企業説明会や企業情報の発信等、様々な事業展開が可能となるとともに、事業規模や参加企業数の面でも効率的な事業実施につながり、求職者の目線から見ても魅力的な事業となる。

奨学ローン創設や奨学金返還支援等の施策は、社会問題となっている若い世代の貧困対策だけでなく、U I J ターン就職の促進、若者の地方定着を推進する上で有効な施策であると言える。