

視 察 報 告 書

報告者氏名 鈴木 ゆうすけ

1 視察参加者

自由民主党 中川 弘 海老原 功一
無所属 矢口 輝美 鈴木 ゆうすけ

2 期 日

令和6年7月31日（水）～8月2日（金）

3 視察地及び調査事項と所感など

（1）福岡県大牟田市

・ ESDコンソーシアムについて

ESDよりもSDGsという言葉の方が近年どこでも耳にするくらいの単語である。

SDGs (Sustainable Development Goals) は「持続可能な開発目標」として、2030年を目標とする17の国際目標が掲げられている。

ESD (Education for Sustainable Development) は「持続可能な開発のための教育」を指しており、持続可能な社会の担い手を育成する教育を指している。環境、経済、社会、文化の各側面から現代社会の課題を自らの問題と捉え、身近なところから取り組むことを目指す教育の事である。

大牟田市は市を挙げてESDの推進をしており、市役所内に大牟田市ESD推進本部を置き、市長を本部長、教育長を副部長、各部長を推進委員として各部でESD事業を推進できる体制を構築している。重要なのはこの推進本部はあくまで市役所内での中心的役割であり、全体としては大牟田市内の学校が中心となり、大牟田市ESD推進本部、家庭、地域と協働してESDに取り組んでいることである。

ESD施策については、市のまちづくり総合計画にはもちろん、学校指導要領、教育振興基本計画でもESDの推進を掲げ、市内全ての小・中・特別支援校がユネスコスクールに加盟しており、その当時は市内の全公立校がユネスコスクールに一斉加盟したことは世界的にも珍しく、ユネスコスクールのまち大牟田を謳うようになった。

教育委員会では文部科学省の補助事業の採択を受けこれまでの経験とノウハウを活かし学校現場でのESD実践の指導者となる教員「ESDマスターティーチャー」の育成とそのネットワークづくりにも取り組んできた。このように生徒の教育だけ

でなく教員の養成にも力を入れ年に1回の発表会や交流会などの取り組みも行っている。

学校でのE S Dに関する教育の時間の確保は、総合的な学習の時間などを活用し、中学だと50～70時間ほどで確保し、先生・生徒ともに負担が増えない範囲で行われている。

このようにE S Dの取り組み自体も自足可能な形がしっかりと確立されており、更にE S Dを通じて地域や社会のために様々な取り組みを生徒たちが行うことで自然と地元愛の醸成や、地域への関心に結びつき、地域のために何かやりたいと思う子どもの数が全国平均の+15%になったり、育った子どもが先生になって帰ってくること、また、市内で教職員をしている人は市外にあまり出ていかず、むしろ大牟田で教職員をしてみたいという声も聞かれるとのことであった。

生徒が自律して学ぶ環境、地域や社会との交流を行うきっかけを学校が作り、それがその後の政治参加や地域の活動につながるのであれば、学校で学ぶテーマとして子ども達が自由に取り組める、持続可能な社会を考える時間を持ってもらうことは今後の社会にとっても有益であり、必要な取り組みであると感じた。

（2）福岡県久留米市

・Z E B（ネット・ゼロ・エネルギー・ビル）への取り組みについて

まずネット・ゼロ・エネルギーとは、建物内で消費される電力のうち、P C機器などの仕事で使う電力は含まない、人間の生活によって生じる一次エネルギーが対象で、空調、換気、照明、昇降機、給湯（建物設備による）が挙げられる。

つまり会社のオフィスで生じる電力消費量をゼロにする取り組みではなく、あくまで「生活用途部分の電力を対象に、その部分の電力の消費量を極力抑えつつ、太陽光発電などの自家発電より賄う」という事である。

電力を抑えるとはつまり断熱性の向上や、空調や照明の最適化制御などで、これにより①光熱費の大幅な削減②快適性の向上③非常時の電力確保による安心などを実現することができる。

久留米市のZ E Bへの取り組みのきっかけは、元々清掃車両基地で、1階が駐車場になっていて上がオフィスのピロティ形式の建物を、環境部庁舎に転用した際に、2階部分を使っている時に、下が吹き抜けで熱がどんどん奪われてしまうために、勤務している職員が「冬場は足元が寒くて耐えられない」と、しもやけになるほど寒かったことがきっかけであった。

そこで建物の改修を考え始めるも、既存建築物のZ E B化のイメージとしては、先進技術が必要、改修費用が高額、進め方がわからないなど、環境部だけの対応では困難と判断し、有志でZ E Bチームを作り、本格的に庁舎改修のための調査・研究を開始した。

環境政策部局環境政策課と、営繕部局設備課・建築家での協議を行い、国庫補助の活用検討、設計の工夫で施行可能との判断になり、庁内や議会に説明を行い、ボトムアップで事業形成された。

Z E B 化の進め方はおよそ次のようなものである。

建物の選定→調査→設計仕様書の作成→設計事業者の公募→実施設計→Z E B 認証手続き→業者の公募・入札→施行

この段階ごとに細かい項目が色々あるのだが、内容としては15年以上の長期活用が見込まれ、Z E B 化による投資効果の高い事が基準になる。

特に大規模な空調改修が必要な場合には、イニシャルコスト圧縮のために空調のダウンサイジングと断熱などの省エネルギー化を掛け合わせたZ E B 化が効果的であるとのこと。

視察で伺った環境部庁舎のZ E B 化のために改修した部分などを実際に見学させていただいたが、まず太陽光パネルは52.1kw、蓄電池89.2kwで蓄電池機能を備えており、電気の効果的な活用と、発災時の避難所機能や、事務所機能の維持のために使われる。

窓ガラスも1枚窓を2枚窓にしてあったのだが、従来であれば2枚窓にするためにサッシや窓枠も含めて全部変えなければならないところを、現在では元々ある1枚の窓枠に薄い窓を2枚窓に変更可能という事で、サッシや窓枠を買い替えて廃棄する事も不要になるのでエコであると同時に、費用も抑えて加工が可能であったとのこと。

照明は蛍光灯をL E Dに変更して、更に人感センサと照度センサも備えることで消費電力が50%カットできたなどがあり、同様に市内の多く公共建築物にZ E B 化や省エネルギー化を進める取り組みを行っている。

流山市でも今後老朽化し建物の空調設備系の新調であったり建て替えが控えているので、こういったカーボンニュートラルに向けての先進的であり地道な努力というものの調査をさらに進めて、環境負荷低減に向けて活かしていきたい。

（３）福岡県福岡市視察

・福岡市自転車の安全利用に関する条例について

自転車の活用促進を進めるために、まずは自転車の安全対策を強化する必要がある。2011年までは自転車関連交通事故数が増加傾向にあった。

福岡市は2010年に自転車安全利用のあり方検討会を設け、

2012年3月「福岡自転車利用の在り方に関する提言」

同年12月「第9次福岡市交通安全計画」策定

2013年4月「福岡市自転車の安全利用に関する条例検討委員会」設置

同年9月「福岡市自転車の安全利用に関する条例（仮称）に関する提言」

2013年9月～10月パブリックコメントの実施

2013年12月合計20条からなる「福岡自転車の安全利用に関する条例」制定に至った。

条例に定められた市の責務・自転車安全利用の指導・推進委員など数々の安全利用に関する啓発活動を行った。これによりそれまで増加傾向であった自転車事故件数は2012年をピークに2020年までに半分以上にまで減少、その後現在に至るまで横ばいで推移しているが、条例制定と啓発・指導などを積極的行った事で大きな効果が出た。

安全利用の推進と同時に自転車の活用促進のための市内の道路や駐輪場の整備も進め、自転車通行環境の創出・駐輪環境の整備と題して、市内の道路に自転車通行空間の確保を進め、令和5年末までの整備延長で合計143kmを整備、今後10年間でさらに100kmの整備を予定しているとのこと。

市内を実際に歩いてみて回ると、多くの青線のついた自転車用の通行帯が多く確保され、自転車駐車場も多く見かけることができた。

自転車駐車場は地下空間などを有効活用し、歩道スペースへの駐輪による通行妨害の抑制、良好な景観維持にもなっている。

更に市内の自転車利用に大きく寄与しているのが民間の自転車レンタルサービスで、4200台が配置され、月間70万回以上利用されているとのこと。こうした市営の駐輪場を活用した事業により配置の最適化を行うことでサービスの向上により利用率の増加が進んでいるのだと感じた。

もちろん自転車利用に関してICTの活用を行い、「自転車走行ルートの誘導案内」「駐輪場情報システムの整備」「放置自転車対策の検討」「シェアサイクルを活用した観光促進」が図られ、最大限自転車を利用する快適性向上のための努力を見ることができた。

これら自転車を活用した観光回遊性の向上や、利用率向上のための調査とICTを掛け合わせるアイデアと努力は、白みりんを活かしたツーリズムの促進を図る流山としても大いに参考にしていくべきであり、この知見を活かしていく必要性を感じることができた。