

(様式3-2) 調査研究活動記録票(先進地視察又は現地調査に要する経費)

NO.1

嬉野市議会議員

森田明彦

実施月日	平成29年7月10日		
実施時間	午前10時～11時30分		
調査先	農林水産省 農村振興局 農村環境課		
調査所在	東京都千代田区永田町2-1-2 衆議院議員会館 第7会議室		
調査の目的	国における鳥獣被害対策について		
調査先担当者	鳥獣対策室 課長補佐 河野 研(こうの けん)氏		
内容・結果等	○ 受講の目的 今回、議員有志により、農林水産省(国における鳥獣被害対策について、およびため池の現状と課題)国土交通省(観光行政・施策等について、および自動運転のレベル分けについて)経済産業省(自動走行を巡る経済産業の取組)の調査研究の機会を得て、施策の現状と課題も含め、国の考え方等を直接伺うためである。		
	○ 内容については別紙添付(1P)		
	○ まとめと感想		
	嬉野市においては、イノシシによる農林被害が毎年数多く寄せられ、その度に行政を通じて対応をしているが、様々な要因もあり、現状の対策では限界があるのではと考えていた。ただ、国のデータによると、佐賀県はH14年度がピークで6億8千万円、H25年度は2億円と15年間、年々減少している事もわかった。嬉野市は、H19年度と比較してH25年度は被害額が0～50%減少している。被害額で示されると、それなりの効果も上がっていると感じた。国の対策ポイントで、「地域がやりたいことはほぼ全て支援の対象」と言っているので、研究する必要がある。また、捕獲固体の処分について、長崎県川棚町の原産業(株)がイノシシの飼料化の実用化に向け調査段階であるが、受け入れについて歓迎したい向きであることを後日、鳥獣対策室より事務局を通じ連絡頂いた。今後検討する価値もある、と考える。		
上記活動に要した経費	経 費 の 内 容	支 払 先	金 額 (円)
	旅費及び宿泊費 (ビジネスパック)		72,240
	長崎～東京往復航空券		
	東京2泊分宿泊費		
	東京都内運賃他		
	合 計		72,240

(様式3-2) 調査研究活動記録票(先進地視察又は現地調査に要する経費)

NO.2

嬉野市議会議員

森田明彦

実施月日	平成29年7月10日		
実施時間	午後13時30分～15時		
調査先	農林水産省 農村振興局 整備部 防災課		
調査所在	東京都千代田区永田町2-1-2 衆議院議員会館 第7会議室		
調査の目的	ため池の現状と課題について		
調査先担当者	防災班 課長補佐 漆畠 貴俊氏 防災・減災企画官 吉田 明 氏		
内容・結果等	○ 内容については別紙添付(2P)		
	○ まとめと感想		
	全国にため池は約20万か所あり、西日本地域が多い、突出して多い県は兵庫県で43,245か所		
	佐賀県は、2,638か所である。(最小の東京は8か所と極端に少ない)		
	ため池の歴史は古く、その70%は江戸時代以前に築造されたものである。		
	また、ため池にはかんがいの他、洪水調節や土砂流出防止、生物の生息・成育の場、住民の憩いの場提供などの多面的な機能が存在し、人間の生活に寄り添っていると感じる施設でもある。		
	ため池の被災原因の70%は豪雨によるもので、地震が原因によるものは29%となっている。		
	年ごとにバラツキはあるが、過去5年間の平均で約37件程度の決壊が発生している。		
	嬉野市でも、農業の後継者不足や高齢化により離農が増加し、ため池の維持管理が行き届かず、防災上、心配なため池も現存するので、市内の老朽ため池の実態を確認して、国の制度等を再確認して、一度に全ての整備をするのは無理なので、ハード対策、ソフト対策を組み合わせて防災・減災対策を推進してもらいたいと考える。		
上記活動に要した経費	経 費 の 内 容	支 払 先	金 額 (円)
	調査研究活動記録票NO.1に同じ	調査研究活動記録票NO.1に同じ	調査研究活動記録票NO.1に同じ
	合 計		

(様式3-2) 調査研究活動記録票(先進地視察又は現地調査に要する経費)

No.3

嬉野市議會議員

森田明彦

(様式3-2) 調査研究活動記録票(先進地視察又は現地調査に要する経費)

NO.4

嬉野市議会議員

森田明彦

実施月日	平成29年7月11日		
実施時間	午前10時30分～11時30分		
調査先	1、国土交通省 自動車局 2、経済産業省 製造産業局		
調査所在	東京都千代田区永田町2-1-2 衆議院議員会館 会議室		
調査の目的	1、自動運転のレベル分けについて 2、自動走行を巡る経済産業省の取組		
調査先担当者	1、技術政策課 係長 久保 巧(くぼ たくみ) 氏 専門官 蛤原勇紀(えびはら ゆうき) 氏		
内容・結果等	○ 内容については別紙添付(4P)		
	○ まとめと感想		
	レベル分けについて、レベル1、と2は現在導入されているが、ドライバーによる監視が必要である。		
	例として、自動で止まる(自動ブレーキ)・前の車に付いて走る(ACC)・車線からはみ出さない(LKAS)である。レベル2では、特定条件下での自動運転機能(高機能化)も導入されているが、		
	例として、高速道路での自動運転モード機能(・遅い車がいれば自動で追い越す・高速道路での分合流を行う)などである。レベル3と4 については、2020年度達成を目指して研究が進んでいる。		
	・条件付自動運転(高速道路等一定条件下での自動パイロットだが、システムの介入要求によりドライバーが適切に対応することが必要) レベル5(完全自動運転)が2025年達成を目指す。		
	2、自動車課 課長補佐 田中祐典(たなか ゆうすけ)氏		
	○ まとめと感想		
	自動車産業が直面している大きな変化の波として、ネット機能、安全性、効率的運転機能を加えたり、電動化、自動走行などの、産業構造を大きく変える可能性のある変化に直面している。		
	高齢化等による移動手段の確保については、嬉野市でも考慮すべきであるが、無人移動走行実証も29年度に全国4か所で行われるので、検証結果も含め、関心をもっている。		
上記活動に要した経費	経 費 の 内 容	支 払 先	金 額 (円)
	調査研究活動記録票NO.1に同じ	調査研究活動記録票NO.1に同じ	調査研究活動記録票NO.1に同じ
	合 計		

政務調査による研修報告書（別紙）

内 容

7月10日（月） 10:00～11:30

1. 【講義Ⅰ】国における鳥獣被害対策について

講師 農林水産省 農村振興局 農村環境課

鳥獣対策室 課長補佐 河野 研（こうの けん）氏

○全国的な被害の状況・傾向

〈農作物被害額の推移〉

鳥類、イノシシ、鹿、その他獣まで含めると

平成22年→239億円 平成27年→176億円と、

被害が25%（60億円）減少している。

この内、イノシシの被害は

平成22年→68億円 平成27年→51億円で17億円減少。

全国的には、被害額が減少傾向にあるのがわかる

・農村地域における野生鳥獣による被害の現状

近年では農業被害に限らず、車両との接触事故や家屋・文化財の破損、人身被害など、生活環境や生態系への影響も深刻化している。

佐賀県の被害額の現状

平成14年度がピークで6億8千万円

平成25年度は2億円、15年間、年々減少している。（九州は、ほぼ同じ状況だ）

ただ、被害額に現われない被害が増えているのも事実であるとのこと。

〈佐賀県市町村別の農作物被害額の推移〉

県内で、嬉野市は25年度の被害額が19年度と比較して0～50%減少している。

一方、有田町、大町町、江北町、上峰町は50%～増加。

大きく成果を上げている市町がある一方、被害が拡大している市町がある。

○農林水産省における対策の概要

国（農水省など）は基本的に市町村の取り組みを支援

市町村→被害を防止するための計画を作成し、対策を実施

捕獲活動、柵の設置に対し、

《捕獲の実施、柵の設置、罠の購入などを補助》←「農林水産省」

緩衝帯の設置、追い払いに対し、

《市町村が負担した経費の8割を特別交付税措置》「総務省」

他に鳥獣被害防止特別措置法の概要、支援の内容（例）、鳥獣被害防止総合対策交付金、鳥獣被害対策実施隊の概要、国の対策に関するポイント、捕獲における課題、優良事例の紹介（福井県小浜市）の説明があった。

7月10日（月）13:30～15:00

2. 【講義Ⅱ】ため池の現状と課題について

講師 農林水産省 農村振興局 整備部 防災課

防災班 課長補佐 漆畠 貴俊（うるしほた たかとし）氏

防災・減災企画官 吉田 明（よしだ あきら）氏

① ため池の現状

○全国に、ため池は約20万か所所有り、降水量が少なく、大きな河川に恵まれない西日本を中心に分布。都道府県営事業の対象となる受益面積が2ha以上のため池は6万か所。

佐賀県は2,638か所（最も多い兵庫県で43,245か所、最小の東京は8か所）

② ため池の歴史

○水田農業を主体とするわが国では、ほ場の拡大や土木技術の発展とともに、農業水利施設を造成し、水源として農業用ため池も数多く築造。ため池の約70%は江戸時代以前に築造された。

③ ため池の種類

○ため池は谷池（たにいけ）と皿池（さらいけ）に区分され、棚状に複数のため池が連なっているものは重ね池、又は親子池と呼称、非かんがい期に池干しやしゅんせつ、施設の整備・補修の維持管理が行われる。

④ ため池の多面的機能

○ため池には、かんがいのほか、洪水調節や土砂流出防止、生物の生息・成育の場、住民の憩いの場提供などの多面的な機能が存在。

⑤ ため池の管理者

○受益面積2ha以上のため池では、全体のおよそ半数を水利組合等が所有。また、全体の6割を水利組合等が管理。農業従事者の減少や高齢化による、ため池の監視、管理体制の弱体化が懸念されている。

⑥豪雨によるため池の被害

○近年の自然災害によるため池の被害は、10回にわたる台風の上陸があった平成16年と、東日本大震災があった平成23年で顕著。被災原因の70%は豪雨によるもので、地震によるものは29%となっている。

○H25年からH27年度の3年間で全国のため池の一斉点検実施。施設が決壊した場合に影響を与える「防災重点ため池」は全国に11,318か所あり、内3,391か所で詳細な調査の優先度が高いことを確認。

○農村地域防災減災事業の概要

・農村地域の総合的な防災減災計画に基づき、優先順位に応じて各種防災・減災対策を一体的に推進。

・他、資料により説明。

7月11日（火） 9：30～10：30

1. 【講義Ⅰ】観光行政・施策等について

講師 国土交通省 観光庁 観光地域振興課

課長補佐 近藤 光（こんどう ひかる）氏

課長補佐 三島 梨加（みしま りか）氏

・人口減少・少子高齢化の推移・予測

○今後、人口減少が進み、2047年には1億人程度となる見通し。

○少子高齢化が急速に進行しており、2060年には総人口の40%が65歳以上になる見通し。それにより、生産年齢人口は2060には現在の半分近くまで減少。

・観光交流人口増大の経済効果（2016年）

○定住人口1人当たりの年間消費額（124万円）は、旅行者の消費に換算すると外国人旅行者8人分、国内旅行者（宿泊）25人分、（日帰り）79人分にあたる。

のことから、いかに経済効果が大きいかがわかる。

・訪日外国人旅行者数及び割合（国・地域別）

2016年、総計2404万人（推計値）1位、中国637万人（26.5%）2位、韓国509万人（21.2%）3位、台湾417万人（17.3%）、アジア地域で2010万人（83.6%）と、大きく占めている。

・三大都市圏と地方部における外国人延べ宿泊者数

三大都市圏 H27年、4047万人→H28年、4243万人(+4.8%)に対し、

地方部は H27年、2514万人→H28年、2845万人(+13.2%)と、伸びている。

・H28年の訪日外国人旅行消費額については、前年（3兆4771億円）に比べ7.8%増の3兆7476億円となり、過去最高となった。

・H28年の国内における旅行消費総額は25.8兆円、内、日本人宿泊旅行16兆円（62.2%）日本人国内日帰り旅行4.9兆円（19.1%）訪日外国人旅行3.7兆円（14.5%）

（3）日本版DMOの役割、多様な関係者との連携

①日本版DMOを中心として観光地域作りを行うことについての多様な関係者の合意形成

②各種データ等の継続的な収集・分析、明確なコンセプトに基づいた戦略の策定、KPIの設定、PDCAサイクルの確立

③関係者が実施の観光関連事業と戦略の整合性に関する調整・仕組みづくり、他

・内外の人材やノウハウを取り込みつつ、多様な関係者との連携

商工業（ふるさと名物の開発）（免税店許可の取得）交通事業者（二次交通の確保）

地域住民（観光地域づくりへの理解）（市民ガイドの実施）宿泊施設（個別施設の改善）（品質保証の導入）《日本版DMO》行政（観光振興計画の策定、インフラ整備、文化財保護活用、観光教育）農林漁業（農業体験、6次産業化）飲食店

他、資料により説明。

7月11日（火） 10:30～11:30

2、【講義Ⅱ】自動運転のレベル分けについて

講師 国土交通省 自動車局 技術政策課

係長 久保 巧（くぼ たくみ）氏

専門官 蟹原 勇紀（えびはら ゆうき）氏

【ドライバーによる監視】

- ・レベル1 ○ 運転支援 システムが前後・左右のいずれかの車両制御を実施

【例】自動で止まる（自動ブレーキ） 前の車について走る（ACC） 車線からはみ出さない（LKAS）

- ・レベル2 ○ 特定条件下での自動運転機能（高機能化）

【例】高速道路での自動運転モード機能

① 遅い車がいれば自動で追い越す

② 高速道路の分合流を行う

- 特定条件下での自動運転機能（レベル1の組み合わせ）

【例】車線を維持しながら前の車について走る（LKAS+ACC）

【システムによる監視】（2020年目途）

高速道路等一定条件下での自動運転モード機能を有する「自動パイロット」

レベル3 ○ 条件付自動運転、システムが全ての運転するタスクを実施するが、システムの介入要求等に対してドライバーが適切に対応することが必要

レベル4 限定地域での無人自動運転移動サービス（2020年まで）

- 特定条件下における完全自動運転、・システム全ての運転タスクを実施

3、【講義Ⅲ】自動走行を巡る経済産業省の取組

講師 経済産業省 製造産業局 自動車課

課長補佐 田中 佑典（たなか ゆうすけ）氏

- ・自動車産業が直面している大きな変化の波

○ 自動車産業は、コネクティッド化、電動化、自動走行などの産業構造を大きく変える可能性のある変化に直面している。

○ 特に、自動走行は、交通事故の削減や高齢者等の移動手段の確保、ドライバー不足の解消など社会的意義が大きい一方で、技術的難度が高く、また、その実現のためには様々な制度やインフラの整備も必要。官民一体となった取組が求められる。

・国内外の事業者は、無人自動走行による移動サービスを2020年頃に実現することを目指した動きが見られる。

・これまでの自動車メーカー以外のIT企業の参入もある。

無人移動走行の公道実証を2018年度に全国4か所（茨城県日立市、石川県輪島市、福井県永平寺市、沖縄県北谷町）で国交省・経産省連携事業として開始するなど、実現に向けて動き出した。 他、資料により説明。