

北陸新幹線「延伸」による地元負担を明らかにすべき

【さこ】日本共産党さこ祐仁です。通告にもとづき、知事並びに関係理事者に質問いたします。

最初に、北陸新幹線「延伸」問題について数点、お伺いいたします。北陸新幹線の京都を経由する「延伸」計画が急浮上してきています。与党推進チームや知事は、「東京一極集中」に対抗する「関西メガリージョン（大都市圏域）」構想の必要性を強調し、地域が活性化するかのような夢を語っておられますが、幻想を振りまくものでしかありません。これは、これまでの地方の疲弊と東京一極集中をつくりだした反省もないまま、再び財界や大企業の「成長戦略」を進めようとするものです。

北陸新幹線「延伸」問題は、京都府全体、また府北部や中部地域で生活する住民にたいへん深刻な影響をもたらす重大な問題でありながら、何ら決まっていなかったことが浮き彫りになってきております。京都経由の新たな延伸計画について、「結論とルート先にありき」で計画が決定されるようなことがあってはなりません。

直近の「長野—金沢」間の総工事費は約1兆7800億円といわれ、およそ3分の2を国が、3分の1を地方自治体が負担しています。現在、小浜—大阪間の北陸新幹線延伸での建設費の京都府や沿線自治体の地元負担がどうなるかは定まっておきませんが、約1兆2千億円規模と推定されています。その3分の1負担となると莫大な金額となります。

1兆2千億円もの新規の大型開発工事の計画を、厳密な調査も具体的な検証もせずに安易に決定していいのでしょうか。現在、地方交付税の削減などにより、ひっ迫している地方自治体が巨額の財政負担に耐えられるのか、結果として住民生活へのしわ寄せがどうなるのかなど大きな問題があります。どこの自治体でも「財政危機」のもと「行財政改革」が進められ、大幅な人員削減や福祉予算が削減されてきているときだけに、財政負担の検討抜きに、まず「新幹線建設ありき」と言うのではまったく筋が通らない話ではないでしょうか。地元自治体の財政負担はどうか、住民負担はどうかを明らかにすべきではありませんか。

知事は舞鶴駅設置を推奨だが、周辺自治体への影響は検証しているのか

【さこ】整備新幹線は、莫大な建設コストをかけて整備されるものですが、停車駅が限定されており、かつ並行在来線が縮小、廃止されることにより、多くの場合、沿線地域の期待するような「活性化」には結びつかないのが現実です。

この夏、長野県と福井県に調査に行きました。長野県では、オリンピック前の1997年に開通した新幹線により東京～長野間の所要時間が半減された効果と交通アクセスが改善され、長野県北部は東京から日帰りでの出張や観光が可能な地域となり、その結果、長野市内に支店や営業所を構えていた大手企業は拠点の閉鎖や縮小を進め、また、観光客も宿泊から日帰りにシフトすることで旅館やホテルの客数が減少し、地域経済はむしろマイナスが大きいという指摘もありました。経済センサス調査の事業所数によると、長野県内の事業所数は、新幹線開業の前年である1996年までは順調に右肩上がり伸び13万3597件とピークを迎えて以後、2014年の調査では、2万2300件以上減少し、11万1281件になっています。

また、佐久地域には4つの都市がありますが、新幹線駅が新設された長野県佐久市、佐久平駅周辺には大型商業施設が相次いでオープンしました。一方で、これまで佐久地域の商業中心地であった小諸市は、在来線の信越本線を引き継いだ第3セクターしなの鉄道とローカル線の小海線の駅とありますが、乗降客が減少し、近辺の大規模商業施設が相次いで閉鎖され、地元商店街もシャッター通り化し、小諸市の事業所数は1996年の2779件が2014年には2140件と23%も減少しています。同じ佐久地域でも大きく明暗が分かれています。

かりに知事の推奨する北陸新幹線の小浜ルート延伸で「舞鶴」駅を設置するとすれば、駅設置地域とその周辺地域、市町村にどんな影響を及ぼすのか、また「大阪圏」への人口と産業の「ストロー効果」が起こる

危険性はどうなのか、十分な検証が必要だと思えます。

通勤・通学の足と利便性への影響を明らかにすべき

【さこ】整備新幹線着工の条件として、並行在来線をJRから経営分離することが「政府与党合意」の前提となっています。経営分離は、JRに地方ローカル線の切捨てを認めることとなります。先行開業地では、JRからの経営分離によって在来線の縮小・廃止、運賃値上げによる乗客離れ、経営困難が大問題になっています。「第三セクター」となった長野県のしなの鉄道は、開業時にはJR水準を維持したものの、経営悪化によりその後運賃や定期を45～61%値上げせざるを得ませんでした。「第三セクター」は新たな財源負担を地方自治体に押し付けたうえでJRの利益だけは最優先で守るという政府の運輸政策のもとでは、京都でも同じことが起こることは容易に想定されます。

福井県の「新幹線福井延伸と在来線を考える会」が2010年に実施したJR利用者1000人へのアンケート調査では、「特急の廃止、運賃の値上げなど行われ不便になり、新幹線延伸に7割以上が反対だ」と回答されていました。

綾部市のわが党市会議員団が、北陸新幹線延伸問題でお話を伺った自治会の役員さんらは、「新幹線よりも園部～綾部間の複線化が先ではないか。新幹線が通れば在来線が3セク化されるではないか」ときびしく批判されたとお聞きしました。特に、亀岡市長は「地元負担が生じたり、要望している園部～綾部間の複線化が遅れたりするようなら、そのルートは賛成できない」と京都新聞3月12日付けで報道されております。

JRの山陰本線、舞鶴線、福知山線をかかえる京都府域で地域住民の「通勤・通学などの足」と利便性にどのような影響があるのか府民に知らせるべきだと考えますが、いかがですか。また、並行在来線になれば、3セク化され、地元負担が増えますが、山陰線や福知山線の複線化については以前から地元からも要望が上がっています。いま急がれるのは、山陰線や舞鶴線、福知山線、京都丹後鉄道などの利便性向上とこれらを結ぶ地域交通網の充実ではないでしょうか。

北陸新幹線「延伸」は、国定公園や自然環境を壊す

【さこ】京都府域を通過する場合、「小浜ルート」については「京都丹波高原国定公園」を通過することになります。公園は、京都、南丹、綾部市3市と京丹波町にまたがる約6万9千ヘクタールもの地域です。由良川の源流にはブナや「芦生原生林」が残り、イヌワシやニホンカモシカなどの天然記念物が生息しています。また、周辺地域には「かやぶき屋根」の集落が点在し、自然林と一体的な景観を形成する貴重な地域を形つくっています。こうした豊かな自然環境と、景観を破壊することは許されないことです。ルート変更は別として、他会派からも由良川の原生林を通過し、水脈の変化が起こることに対しては批判がありました。福井県では、福井県敦賀市の中池見湿地地下にトンネルを通す計画に批判がだされ、ルート変更が行われています。北陸新幹線延伸ルートは、「京都丹波高原国定公園」の環境破壊につながると考えられますが、いかがですか。お答えください。これまで府は、国土交通省にも意見を述べてこられました。国は、どのような返答でしたか、お聞かせください。

以上、多くの問題点があります。京都府は「ルート決定は国の調査待ち」とされています。延伸計画は莫大な経費を必要とし、並行在来線の3セク化は府民生活の交通手段の切り捨てになり市町の負担にもつながります。山積する重大な問題について、府内の自治体と地方議会で十分に調査し、検証を先行させるべきであり、地域住民に対し、すべての情報を公開することなしに強引に進めるべきではありません。

【知事答弁】北陸新幹線の延伸問題についてですけれども、北陸新幹線は昭和48年に東京～大阪間を整備することとして整備計画が決定されておまして、すでに金沢まで開業し、現在敦賀までの延伸工事が進められています。今、金沢は非常に北陸新幹線効果で大変な経済的な効果が出てきているわけであり。現在、敦賀以西の整備につきましては、与党のPTの検討委員会でルート決定に向けた議論が進められている

ところでありまして、大阪まで通じなければ、これこそ今までの投資の効果が充分でないことは自明の理であります。

そして、もちろん北陸新幹線自身は、国家的な事業として行われるわけでありますから、概要を明らかにするのはもちろん国と JR であります。このため、国において現在、本年秋頃のとりまとめを目途に、所要時間、路線延長、概算事業費、需要見込み等、着工の判断に資する調査を実施しておりまして、その中で総合的な経済効果、こうしたものも明らかになっていく所であります。

地域にとりましても、自立的な地域社会をつくるために重要な施策であるのは間違いないというふうに思っておりますので、地元負担は、これは受益に応じたものでなければならないというふうに考えておりまして、国や与党 PT に対しても、受益に応じた負担になるよう求めてきているところであります。

北陸新幹線の建設財源ですけれども、迫議員もご存じだと思うんですけれども3分の1ではないですよ、実際。それは調べていらっしゃると思いますので、3分の1ではないことをご承知の上でそうおっしゃってるんだとすると、人が悪いとしか私は言いようがないんですけれども、JR からの貸付両充当や交付税措置等によりまして、工事中の金沢―敦賀間では、だいたい概ね1割程度に実質の負担はなっているということでもあります。この財源スキームが、この先どういうふうになるかということは、まだ決まってはおりませんので、私どもとしましては、今後、国から事業費や考え方が示された段階で、議会や関係市町村とも相談をしながら、国に対ししっかりと財源負担措置がとられるように求めていきたいと思っております。

ストロー効果の話でありますけれども、そういうことをおっしゃるからきつと京都縦貫自動車道をはじめ高速道路でも冷たかったかなというふうに思いますし、そのために遅れてきた京都の北部、南部は取り残されてきて、蜷川府政のもとではですね、人件費5割を占める中でインフラ整備が行われなかった。それを、今ようやく府域の均衡ある発展として我々は取り戻してきているということが、さきほどの質問の中で如実に表れているなと思います。ここでよく大橋健議員がですね、「近畿丹後鉄道 (KTR) 反対された共産党は」といつもおっしゃってたんですけれども、その充実を求められているということでもありますので、そうした点では随分、主張が変わって来るんだなあと思います。

まさに、ストロー効果に対しては、どういう対策を講じるかということが大切なわけであります。京都縦貫自動車道でも、例えば、京丹波町はバイパスが無くなるのに対して味夢の里という手を打って、そこに340万の人が来るようにした。これ自身を否定するのではなくて、どう使うかという対策を講じなければならない。車や自転車が事故を起こすから車や自転車に乗らないというわけにはいかないんです。これからの未来に向かって発展するためにどういう形でやっていくのか。現に京都府北部の7市町のみなさんが、一生懸命、北陸新幹線「京都府北部ルート」誘致促進同盟会を立ち上げているところでありまして、私は、こうした府民の声に耳を傾けるべきであるというふうに思います。

平行在来線問題につきましては、いまだルートの検討の段階で不明でありますけれども、この地域はいくつかの JR の路線がありますので、ようするに「新幹線を引くな」ということに近いわけですね。それは、滋賀で引けば湖西線の問題が出てきます。そして、JR のルートでも湖西線や山陰線の問題が出てきます。ですから、新幹線に反対されるのであれば、在来という形になってくるのであって、新幹線を引くのであればこの在来の問題が出てくるんですよ。そのところを抜きにして語るのは、まず私は、おかしいということを指摘させていただきます。その上で、これはネットワークとして、私はしっかりと維持されるべきものであるとして、京都府としてもですね、国や交通事業者に対して必要な対応を求めるとともに、地域公共交通網の充実に向けて取り組んでいくべきでありますので、まさに、共産党こそ対応を明確にすべきではないかと思っております。

具体的には、山陰本線につきましては、京都府域の南北を貫く縦貫軸として、これまでから、JR 西日本や沿線市町村と一緒に山陰本線活性化勉強会を立ち上げ、今年度には地域公共交通網形成計画を策定して、今、助成制度の創設等を行うなど、在来線の振興に取り組んでいるところであります。

環境問題につきましては、国に対しては、調査における自然環境への配慮を申し入れておりまして、国においても、国定公園に限らず地域の自然環境の保全については、当然配慮されるべきものとして調査を実施するところでありまして、私どもは、そうした観点から国に対しても求めていきたいと思っております。

整備新幹線のルートにつきましては、国が決定するために、今、調査をやっているわけでありますから、まず、その話を聞いて、そしてそれを府議会にも報告して、府議会のご意見も聞いて決定すべきものであるというふうに、都道府県としての形はなってくると思っております。そうした中で、府域の中で最良のルートとなるように努力をしてみたいと考えているところであります。府域の均衡ある発展を実現するためにも府域のみなさまの多くの願いを、どう実現するかというのが私どもの願いでありますので、府議会の皆様の御決議等も頂きながら判断をしていくのが民主主義のルールだと考えております。

【さこ・指摘】いろいろと答弁をされました。まったく質問に答えてないところがありまして当惑をしております。現実には、今、調査がされていると。国が決定をされるということなんですけれども、その中で、知事は舞鶴ルートを推奨されております。実際に、これで地域が再生するんだという話をあちこちでされていきます。私自身も聞かせて頂きました。実際には、府民的な議論は全く、今、ないと。府は新幹線を舞鶴に加えて南部をも通していくという話が進んでいます。先行された事例は先ほど言いましたけれども、新幹線開業効果が過大に誇張されています。観光を中心とした特定産業のみに集中がされる。地域に暮らす大部分の経済主体の方々の波及効果は非常に小さいんだということがわかります。しかも、在来線が三セクになっていく、住民の交通の利便性が守られてこない、自治体への財政の負担が押し付けられてくると。振動や騒音など環境問題、どれをとっても県民や沿線住民の方に重大な影響を与えていました。

こういう状況の中で、府民に何が問題なのかということが知らせていくということが大事だと思っております。長野県は在来線を分離しないように働きかけたんですけれども、政府与党の合意で三セクになっております。実際に三セクになって行政の支援なしには維持ができないと。だから長野県は在来線を守るという協定書を市町村と締結をされております。赤字になっても守るんだと厳しい覚悟があるんだということが言われておりました。そういう中で、在来線がこれからどのようにしていくのかという問題。京都府では、新幹線開通が地元の方々、また周辺自治体にとってどういう影響があるのかということをも多くの視点から問題点を明らかにしていった府民的な慎重な議論を行うべきだということ、強く求めておきます。

南山城村メガソーラー計画は、業者が誠実に対応するよう指導を

【さこ】次に南山城村メガソーラー計画について質問します。事業主であるファーストソーラージャパンプロジェクト6合同会社は、2015年12月に京都府に事業計画書を提出しましたが、当時の施行業者が暴力団との関わりがあったことが告発され、その後、5月26日に事業の見直しを府に提出しました。

新しい事業計画は、反対の強かった計画地南側の月ヶ瀬ニュータウンを建設によって生活環境に影響を及ぼす範囲外にするために、開発地を北側に集約化し、2つの丘陵地の間にある谷を埋め、平坦にしてパネルを置く計画です。谷筋を流れていた河川の流れる路を変更するなど前の計画とはまったく違う内容になっています。

新しい事業計画では、縦覧広告、地元説明会の開催、住民意見の聴取など、条例に基づく手続きを最初から行うことが原則となっています。府も「関係自治体に説明して改めて協定を結び直すこと」と指導し、月ヶ瀬ニュータウンも対象としていますが、8月28日に行われた地元説明会では、自治会長が「ニュータウンを開発の影響範囲内としているのか」との質問に対し、事業者は、「府の指導範囲と我々の特定した影響範囲とは違う」などと答弁しています。

さらに、「押原、奥田、今山3区はもともと協定書を結んであった」と言って、府の指導に基づく新しい協定書の締結の必要性を3地区の住民に説明せずに、前の計画書の継続のままですまそうとしています。このように業者は誠実に対応せず、府の指導に従っていません。これでいいのでしょうか。

そこで伺います。新たな計画書は不備があるということで、本府は低周波、気温上昇、反射光等に関する指導をされていると聞いていますが、本来、整った計画書が出てきたときに「提出日」だと考えます。京都府環境影響評価条例の改正施行日は6月1日以降ですから、改正規定を適用して指導すべきではありませんか。また、再提出された計画書にもとづいて、本府は、月ヶ瀬ニュータウンも住民合意の対象だとしてい

ますが、業者は誠実に対応していません。本府は、どのように指導されますか。

メガソーラー計画は、南山城村の自然環境を破壊する

【さこ】開発予定地にはオオタカの飛翔や絶滅寸前危惧種のイワツバメなどが多数確認されています。日本野鳥の会が奥田山の鳥類調査を4月1日～7月3日まで夜間も含めて実施されました。その結果、68種の野鳥が確認され1297の個体数が確認されました。京都府は「京都府絶滅のおそれのある野生生物の保全に関する条例に基づく「指定希少野生生物」25種を定めています。そのうち3種が小学校や幼稚園のすぐ側で確認されています。南山城村は「自然の宝庫」であり「湿地が回復し、絶滅危惧種が繁殖しやすい状況がある」と住民の方や日本野鳥の会が指摘されています。

しかし、すでに南山城村北大河原では土地付き太陽光発電の分譲が行われており、そこからの土砂が砂子田川に流出し、希少生物に影響が起きています。さらに、(株)テラプロデュースが環境調査のために山にモノレールを7本も設置したため、オオタカなどの希少種の繁殖に影響を与えています。

南山城村は希少種の動植物の宝庫ともいべき地域です。8月12日の住民団体の申し入れで、京都府は「動植物の調査を継続する」と回答されました。本府は、この環境を維持し保全するために、どのように対応し、また業者を指導されるのかお答えください。

堀川団地の店舗家賃の値上げはやめよ

【さこ】次に、地元堀川商店街を含む堀川再生事業について伺います。

平成25年6月、9月議会で知事は「堀川団地の再生について伝統産業の振興と地域の活性化について、大事なことは新しい取り組みと従来からいらっしゃるみなさんとの調和、共生することが非常に大きな課題であり、地元の商店や住民のみなさんの理解と協力が重要で、そのために個別に商店や住民のみなさんのそれぞれの事情について相談をさせていただいて取り組んでいく」と答弁されました。

ところが、平成29年度実施予定の堀川商店街2棟の耐震改修工事と来年3月末に契約が満了する定期借家の店主について京都府住宅供給公社の説明会が7月19日に開催され、定期借家人の店舗の家賃を約2倍に引き上げるとの提案がありました。「提案が呑めなければ契約をしない」との説明が行われ、「このままでは店をやめなければならぬのではないかと不安になった方も多くおられます。

堀川商店街振興組合は組合員アンケートなどを行ったところ、今回提案の約2倍の店舗家賃引き上げはあまりにも高いこと、また新たな2棟の耐震化にあたり、店舗の移転費用、騒音やほこり対策、休業補償など多くの問題点があるとし、「要望書」を8月16日に府公社へ提出されました。府公社は8月23日に役員との話し合いを実施し、今後も提案についての話し合いを続けることと、「要望」については回答を行う旨の返事があったと聞いています。

そこで伺いますが、堀川団地商店街の突然の店舗家賃の約2倍の値上げはやめるべきではありませんか。これまで府が店主や住民に示されてきた「商店や住民のみなさんの声を聞いていく」という約束は責任をもって守るべきではありませんか。

【山口環境部長】南山城村のメガソーラー建設計画にかかります環境影響評価等についてでございますが、メガソーラーの建設計画につきましては、昨年12月3日に事業計画書が提出され、地元自治会との合意形成にむけた協議等が進められたところでございますが、その後、事業者が自ら見直した新たな事業計画書として本年5月26日に当初計画の廃止届と同時に提出されたものでございます。このように、今回の新たな事業計画書が環境影響評価条例の対象事業を拡大する規則改正の執行日6月1日でございますけれども、それより以前に提出されていること。また、その内容等を精査したところ、経過措置の規定が適用されることから今回の建設計画が、環境影響評価条例の対象事業となるものではございませんが、現在、所管部局において事業者への指導が継続されており、こうした状況等もふまえ、今後とも南山城村と十分に連携し引き続き適切に対応してまいります。

また、豊かな自然環境を次世代に継承するため、京都府ではこれまでから「京都府絶滅の恐れのある野生生物の保全に関する条例」にもとづき、生物多様性の確保に取り組んでいるところでございますが、南山城村の地域におきましてもカスミサンショウウオなど指定野生生物の生息が確認されていることから、その生息状況等について継続的なモニタリング調査を実施しているところであり、こうした取り組み等を通じまして、この地域の自然環境の保全に努めているところでございます。

さらに、事業者においては、現在、京都府の指導のもと、環境影響評価条例に基づく技術指針により動植物の生息状況や河川の水質等について自主的な環境アセスメントを実施しているところであり、こうした調査結果等もふまえて、今後とも適切に環境配慮措置をおこなうよう引き続き事業者を指導してまいります。

【松本農林水産部長】 南山城村のメガソーラー建設計画についてであります。新たな事業計画書は林地開発行為の手続きに関する条例にもとづき、本年5月26日に提出され、形式的要件に適合していることから、事業計画書の提出を受け付けたところでございます。京都府といたしましては、事業計画書に記載されている騒音等の影響範囲に対し、その妥当性について関係自治会に説明されていないこと、従前の計画で地域住民等から提出されました意見書に記載のありました低周波、気温上昇、反射光などの影響について、住民の不安があること等から月ヶ瀬ニュータウンに影響が生じる範囲から除外する明確な根拠がないものと判断し、条例の主旨もふまえて、生活環境に影響が生じる恐れのある地域を、前計画どおり4自治会として手続きを進めること、加えて、新たな事業計画における変更点等について関係自治会に充分説明すること、そして事業者を指導してきたところでございます。

こうした指導によりまして、月ヶ瀬ニュータウンを含みます関係自治会に対し、条例の手続きに先立つ説明として7月～8月にかけて事業者による説明会が実施されたところでございます。また、現在、事業者におきましては、自主的な環境アセスメントが実施されているところでもございますので、こうした調査結果もふまえて、地域住民の不安や疑問が解消されるよう今後とも条例の主旨にもとづき、また、南山城村とも連携のうえ地域住民との間で合意形成が図られるよう引き続き事業者を指導してまいります。

【山本建設交通部長】 堀川団地についてでございますが、この団地は京都府と京都府住宅供給公社がアートと交流をテーマに、地域と一体となった賑わいと活力ある団地を目指して整備を進めているところであり、現在、全体6棟のうち両端の2棟の建替えと、それからその内側、中4棟の改修を進めているところでございます。堀川団地商店街の店舗家賃につきましては、府の住宅供給公社が堀川団地再生事業の中で改修を進めている中4棟の改修の進捗と合わせまして、改修にかかる費用を含めた収支の計画、近隣の市場家賃をふまえて検討を行いまして、今年度末で期間満了する定期借家店舗の再契約の条件として、去る7月に開催されました堀川団地商店街協同組合への説明会で、公社より提示をされたものでございます。

再契約などに係る家賃などの条件につきましては、店舗間のバランスでありますとか、あるいは個々の家賃設定の合理性をふまえて、公社において総合的に判断した上で、公社と商店街の双方の意見調整が図られることが必要というように府としては考えているところでございます。このような観点から公社に対する指導をおこなっており、公社で、現在、商店街と話し合いを続けているところでございます。今後も、府として、入居者の理解も得ながら堀川団地再生事業を進め、地域全体を活性化出来るように取り組んで参りたいと考えております。

【さこ・指摘要望】

南山城村のメガソーラーですけれども、事業者は府の指導があるということなんですけれども、具体的になかなか従わないような説明会での発言等もあったというようにさきほど紹介をいたしました。事業者による府の条例や指導に従わない開発を許してはなりません。府は、事業者に対して、地元自治会や地域住民の意向をしっかりと踏まえて林地開発手続き条例、府環境影響評価条例の徹底と指導を強く求めておきます。

堀川団地の再生問題ですけれども、最初の「約束」がしっかり守られていればこういう事がおきないんだ

ろうなと思っていますが、商店街の方々は、「これからも営業していきたいと思っている私たちを『堀川団地再生のアートと交流』という目的で、値上げに応じなければ追い出していく、との考えが見え隠れしている」と怒っておられました。これまで約60年間、事業者がいて商店街は存在し、地域発展に貢献してきました。堀川商店街の耐震化以外にも上長者町団地、榎木団地の建て替え計画により事業者が次々と廃業や店舗移転をされています。建て替え後に、その場所での営業を望んでも府の事業目的に合わない個店は営業を認めない、また建設の移転に伴う補償が次の店の設備投資ができない不十分な内容ともお聞きします。

今回の値上げの提案と現場での対応は、これまでの知事答弁にも基づいていませんし、小零細企業の持続的発展にも反するものだと強く指摘しなければなりません。

最後に、西陣・和装伝統産業で要望いたします。原田議員も質疑されましたが、補正予算に「織物産地創生支援事業費」が提案されています。当初予算「生産基盤支援事業費」は予想を上回る申し込みがありました。西陣地域では、「織機の設備更新を計画したがもう申し込みが終わっていた。何とかしてほしい」との要望が多数あります。私はこの制度の通年化を求めています。織物産地西陣の再生のために、さらなるお力添えを要望して質問を終わります。