

1. 災害対策における車中泊への避難者支援について

質問要旨

災害対策における車中泊への避難者支援に関し、次の諸点について、知事の所見を伺いたい。

(1) 令和8年熊本地や令和6年能登半島地震では、多くの方が避難所ではなく自家用車で避難する「車中泊避難」を選択した中、本府においても、南海トラフ大地震や花折断層帯地震等の発生を見据え、地震発生時の車中泊避難を想定した避難場所をあらかじめ指定し、市町村と連携して受入体制を構築すべきと考えるかどうか。

答弁

池田輝彦議員の御質問にお答えいたします。

災害対策における車中泊の避難者支援についてでございます。

近年発生した大規模地震におきましては、余震への不安やプライバシーの確保、ペット同伴などの様々な事情から、多数の車中泊避難が発生したことを踏まえ、多様な避難形態に対応した支援を行うことが重要だと考えております。

京都府内におきましては、17市町村が風水害時における車中泊避難場所を選定しているほか、2市が地震時における車中泊避難場所につきましても、選定しております。

また、京都府といたしましては、大規模な風水害や地震の発生時に多数の避難者が発生し、市町村の避難所で受け入れが困難な場合や車による避難者が多数発生するおそれがある場合に、山城総合運動公園及び丹波自然運動公園の駐車場を広域車中泊避難場所として開設することとしております。

これまで京都府といたしましては、地震発生時には、風水害時と異なり避難が長期化する傾向にあり、エコノミークラス症候群や熱中症等の健康被害が懸念されますことから、車中泊避難を推奨しておらず、広域車中泊避難場所を除き、地震時の車中泊避難場所について、積極的に対応しておりませんでした。

一方で、近年の地震発生時における車中泊避難の増加を踏まえますと、今後は、健康被害の防止に十分配慮した上で、避難者の状況に応じて車中泊避難が可能となるような環境を整備していくことが必要と考えております。

今後、地震発生時における車中泊避難者の居場所を把握し、適切な支援につなげるため、車中泊避難を行うためのスペースの確保につきまして、市町村と連携して、検討を進めてまいりたいと考えております。

車中泊避難による受入を進めていくに当たりましては、エコノミークラス症候群や熱中症等の様々なリスクから車中泊避難者の健康を守るための受入体制の構築が重要だと考えております。

京都府では、地域防災計画に基づき車中泊避難者に対する保健・医療・福祉サービスに関する情報提供のほか、利用しやすい場所に食料や物資の支援拠点等を設置するなど、避難者の生活環境の確保に取り組むこととしております。

今後、市町村と連携し、被災者に的確な支援が届けられるよう、避難者の受入体制の構築に取り組んでまいりたいと考えております。

その他の御質問につきましては、関係理事者から答弁させていただきます。

1. 災害対策における車中泊への避難者支援について

質問要旨

災害対策における車中泊への避難者支援に関し、次の諸点について、知事の所見を伺いたい。

（２）災害時のトイレ不足は感染症や健康被害を招き、水分摂取を控えることによる脱水やエコノミークラス症候群の原因にもなることから、避難生活にはトイレの確保が重要である。近年、機動性に優れたトイレカーやトイレトレーラーを導入する自治体が増加する中、本府においても、市町村との共同利用を含め、トイレカー等の配備や広域応援体制を整備すべきと考えるがどうか。

（危機監理監）

（３）災害対応車両検索システム（D－TRACE）は、トイレカー以外にもキャンピングカーやキッチンカー、ランドリーカー、シャワーカーなど、様々な用途に対応した災害対策車両をデータベース化し、被災自治体のニーズに応じて提供する制度であり、キッチンカー以外の災害対策車両について企業との災害協定が締結できていない本府にとって有効な手立てと考えるが、大規模災害発生時における本システムの活用に係る有効性や課題について、そのように考えているのか。

（危機監理監）

答弁

トイレカーやトイレトレーラーの配備についてでございます。

トイレカー等につきましては、快適なトイレを被災地域へ迅速に派遣することが可能であることから、避難所の衛生環境を確保する上で、有効なものだと考えております。

京都府では、し尿の収集や運搬、処理の事務を所管する市町村においてトイレカー等の導入が進められており、現在、府内８市町で９台のトイレカー等が配備されているところでございます。

京都府といたしましては、今後、府内市町村の災害時における相互応援の仕組みを活用して市町村間の共同利用を図るなど、トイレカー等の広域応援体制の整備を進めてまいりたいと考えております。

次に、D－TRACEについてでございます。

D－TRACEは、災害対応車両を平時から登録・データベース化しておくことで、発災後、被災自治体のニーズに応じて派遣するための国のシステムであり、被災自治体が、直接要請できることから、避難所の良好な環境を迅速に整備する上で有効なシステムだと考えております。

D－TRACEは令和７年６月に運用開始され、令和８年熊本地震で初めて本格的に利用されましたが、被災自治体にD－TRACEの仕組みが十分に知れ渡っていなかったとの報道もあったところでございます。

京都府といたしましては、今年度、内閣府と連携し、府内市町村や、災害対応車両を保有する企業・団体等を対象として、D－TRACEのシステム登録に関する講習会や登録された災害対応車両の要請に係る実地演習を行うこととしております。

引き続き、国や市町村、民間団体等との連携を強化し、避難所の良好な環境整備を進めてまいりたいと考えております。

2. 本府における温室効果ガス削減の取組について

質問要旨

本府では、2050 年温室効果ガス排出量実質ゼロに向け、2030 年度までに 2013 年度比 46%以上削減する目標を掲げ、脱炭素社会の実現に取り組んでいる中、国は地球温暖化対策計画において、2026 年度から 2030 年度までの 5 年間を地域脱炭素の「実行集中期間」と位置付けたが、本府における温室効果ガス削減の取組に関し、次の諸点について、所見を伺いたい。（総合政策環境部長）

（１）家庭部門の脱炭素は、単なる環境対策ではなく、府民の光熱費負担の軽減と災害時の電力確保にもつながり、特に子育て世帯や高齢者世帯においては、生活の安心に直結するものとする。家庭部門の取組を「暮らしの支援」と位置付け、住宅の断熱改修や、省エネ設備、太陽光発電、蓄電池等の導入を、特に子育て世帯や高齢者世帯にも広げるため、支援を強化すべきと考えるがどうか。

（２）府内企業の大多数を占める中小企業が脱炭素に取り組まなければ、2030 年度の削減目標の達成は困難である一方で、物価高や人手不足、原材料費高騰など、厳しい経営環境が続く中、脱炭素を新たな負担として押し付けるのではなく、経営改善として進めることが重要と考える。本府が「地域脱炭素・京都コンソーシアム」を中核的なプラットフォームとして、地域金融機関や商工団体、専門家、大学、市町村等との連携を強化し、企業と金融機関を積極的につなぎ、省エネ診断から設備導入、資金調達、導入後の伴走支援まで一貫して行う体制を強化・発展させることで、中小企業の脱炭素を経営改善や競争力強化、雇用創出につなげていくべきと考えるがどうか。

答弁

家庭部門への脱炭素支援等についてでございます。

家庭部門は、異常気象による冷房需要の増加やライフスタイルの変化などを背景に、他部門と比べて温室効果ガス排出量の削減が進んでいないことから、より多くの府民の皆様の行動変容につなげていくための環境整備が重要だと考えております。

これまで、京都府におきましては、太陽光発電と蓄電池との同時導入に対する補助制度をはじめ、再エネ導入等に対する低利融資制度、初期投資が不要なゼロ円ソーラー制度など、世帯構成に関わらず、初期費用を抑制して再エネ導入等に取り組めるよう、各種支援制度の充実を図ってまいりました。

幅広い世帯が再エネ等に取り組みやすい環境整備を進めてきたところですが、子育て世帯については、光熱費などの負担軽減の観点から、また、高齢者世帯については、ヒートショック対策などの観点から、世帯の実情に応じた支援策も必要だと考えております。

こうした観点も踏まえ、国において実施されている 18 歳未満の子どもがいる世帯を対象とした省エネ住宅取得への支援や、断熱改修と同時に行うバリアフリー改修への支援と、京都府の補助制度を併用可能とすることで、より活用しやすい環境づくりにも努めてきたところでございます。

今後とも、子育て世帯や高齢者世帯などの実情に応じた、更なる対策について検討するとともに、経済性や災害時対応などのメリットについても分かりやすく発信することで、家庭部門における脱

炭素化を推進してまいりたいと考えております。

次に、中小企業の脱炭素支援についてでございます。

京都府では、令和4年度に、地域金融機関や経済団体等とともに設立した「地域脱炭素・京都コンソーシアム」のもと、優遇金利スキームである「京都ゼロカーボン・フレームワーク」を活用し、中小企業の脱炭素経営について、「知る」「測る」「減らす」「知らせる」といった各段階を網羅する、一貫した伴走支援を実施してまいりました。

その結果、現在までに「京都ゼロカーボン・フレームワーク」の融資件数が180件を超えるなど、脱炭素経営に取り組む中小企業は着実に増加してきたところでございます。

しかしながら、近年では、サプライチェーン全体での温室効果ガス排出量の把握や開示が求められることから、中小企業においても、競争力を維持するため、自社全体の排出量にとどまらず、製品単位での算定に取り組む必要が生じるなど、新たな対応が求められております。

こうした新たな課題に対応するため、国際的なルールに基づく温室効果ガス排出量の算定について助言できる専門家を加えるなど、コンソーシアムの機能を充実させ、伴走支援することで、中小企業の経営改善や競争力強化を通じた雇用創出にもつなげてまいりたいと考えております。

今後とも、中小企業の脱炭素化に向け、オール京都体制で支援してまいりたいと考えております。

3. 就労・奨学金返済一体型支援事業について

質問要旨

就労・奨学金返済一体型支援事業に関し、次の諸点について、所見を伺いたい。

（商工労働観光部長）

（1）現在の執行状況及び企業からの申請状況をどのように分析・評価しているのか。また、本制度の利用が、府内中小企業の人材確保や若者の定着にどのような効果をもたらしていると認識しているのか。

（2）現在の金利上昇は、奨学金を返済している府内の若者や、結婚・子育てを考える世代の将来設計に大きな影響を及ぼすことが懸念され、人材をいかに確保・育成し、定着させるかが、事業継続そのものを左右する中小企業にとっても重要な課題となっている。現在の奨学金返済金利の上昇を踏まえ、就労・奨学金返済一体型支援事業をさらに周知・拡充し、若者の負担軽減と府内中小企業の人材確保を一層強力に支援していくべきと考えるがどうか。

答弁

就労・奨学金返済一体型支援事業についてでございます。

この事業は、議員ご紹介のとおり、奨学金の返済に苦しむ若者の経済的負担の軽減と、人手不足に苦しむ中小企業の人材確保・定着といった両面からの支援を目的とした事業でございます。

これまで本事業につきましては、企業や従業員のご意見を踏まえ、支援対象者の府内居住要件の廃止など、順次制度を改善するとともに、京都府の公式SNS等を活用した事業PRや、京都企業人材確保センターによる企業訪問を通じて、制度の導入により人材確保・定着につながった事例を紹介するなど、制度周知を図ってまいりました。

その結果、平成 29 年の制度創設当初は年間 14 社の導入に留まっていたものが、令和 8 年 8 月末時点には導入企業は 357 社、補助金の活用により支援した従業員の方々は累計 1,684 人に上っております。

本年 7 月に実施した導入企業を対象としたアンケートでは、回答 162 社のうち、7 割を超える企業から、

- ・「企業説明会等での P R に役立った」
- ・「従業員の仕事に対するモチベーションがあがった」
- ・「従業員の離職率が下がった、定着につながった」

など、効果を実感する声をいただきました。

また、従業員の方からも

- ・「就職先を決める要因の一つになった」
- ・「結婚・育児で出費もかさむ中で奨学金返済の手当はありがたい」
- ・「支援のおかげで仕事を辞めることを思いとどまった」

などのお声をいただいております、本事業が企業の人材確保・定着に着実な効果を上げていると認識しております。

一方で、導入企業はまだまだ少なく、さらには、学生を取り巻く環境の変化により奨学金返済の経済的負担が増加していることから、企業や学生に対する周知を強化し、更なる利用拡大につなげていく必要があると考えております。

そのため、この 6 月に開催した「夏の京都ジョブ博 2026」においては、知事自らが、京都市の松井市長とともに、府内企業や学生に対し、本事業のメリットを直接伝える P R イベントを実施したところでございます。

また、制度の拡充につきましては、企業や従業員のご意見を聞きながら、さらに使いやすい制度となるよう、検討を重ねてまいりたいと考えております。

引き続き、本制度の周知強化を行うとともに、職場環境の改善を進める府内企業の取組を伴走支援により後押しすることで、若者の負担軽減と企業の人材確保・定着に取り組んでまいりたいと考えております。