



1 阪神高速道路淀川左岸線工事における島屋工区の漏水事故について

<尾田議員>

淀川左岸線は、第2京阪と阪神高速湾岸線を結ぶ大阪産業の基盤となる重要な道路と位置づけられ、長年、早期実現が望まれていた道路です。この淀川左岸線のスタートの工事が淀川左岸線第1期工事となり、主に此花区で工事が行われています。

この工事は計画から数えれば、四半世紀にも渡り、地元合意を得る為にも長年の時間を要し、正蓮寺川の河川底にPCBが見つかった事もあり、工事も遅れていたという事情もありました。

遅れ続けていた状況でしたが、来春には道路の完成が見込まれ、今後は、その上部に河川公園を整備する総合整備事業が進められ、此花区の中央を陣取る、住民にとって大切な施設となる事が期待されている事業となっています。

また、此花区の歴史と地盤沈下についてですが、この地域は、戦前からの日本を代表する工場地帯となっており、かつて大阪鉄工所が存在し、後の日立造船発祥の地である他、今でも多くの産業集積を誇ります。運輸業も集積しており、日立造船のあった場所はUSJとなっており、大阪を代表するエンターテイメント産業も存在しています。その一方、環境対策がなされる前には公害の被害も受け続けて来た歴史を持ち、戦前から地盤沈下が進み、特に高度経済成長期には年10センチ以上にも及ぶ地盤沈下は、この地域を河川下流部の島ではなく、堤防によ

って囲まれた、海の中に壁を作って土地を守っているような、水害を常に意識しなければならない地域としてしまった事もあります。

そのため、此花区の河川と港全ての場所で防潮堤や河口部の水門など第一線の防潮ラインが整備されています。

淀川左岸線第1期工事の特徴は、単純なトンネルではなく、河川堤防をくり抜いてトンネルを作るという極めて特徴的な工事となっていることです。

長大な距離の工事、特徴的な工事となっている事から、幾つかの工区に分けて、工事が進められています。湾岸線から河川にかかる所までは、この地域の地名を取って、島谷工区、正蓮寺川の中を正蓮寺川工区、正蓮寺川を抜けて神戸線への接続までを、この地域の地名から高見工区とされています。島谷工区は高架からトンネルとなり、トンネルのまま、河川に入り、河川で地上に上がり、高架で神戸線に接続されます。

高速道路が通る河川部は、最終的には地下河川となります。

地下河川の中はトンネルとなり、上部に公園を整備し、河川の水は河川ボックスに流れます。しかし、工事の間、河川ボックスへの接続が出来るまでは、此花区での雨水は下水としてポンプを使って上に上げて正蓮寺川の仮水路へ流しながら工事を行うことになっています。工事途中はトンネルを造る必要があります、仮水路とトンネルは土留壁で守る構造となっています。

このような工事が行われていた訳ですが、決算特別委員会で次の事実が出て参りました。実は、この正蓮寺川工区の事故の裏で、島谷工区における遮水壁から漏水が生じていたと言う事です。海拔ゼロメートル地域で、仮とは言え、工事が行われていた昨年9月29日、正蓮寺川工区において土留壁が崩壊する事故が発生しました。

北港新橋付近、仮水路から河川水が入り込み、本来は、空洞となっているべきトンネル部に大量の水が入り込みました。土留壁が崩壊するのみならず、仮水路の鋼矢板も大きく曲がり、トンネルを支える鉄鋼が針金の様に曲がっていました。

この地域は河川水というよりは事実上、海水となりますが、土留壁崩壊後、3時間後には水門を閉じ、当時は閉鎖しておりましたので、これでも満潮時の海面より低い状態ですが、トンネル部分に海水が入り込み、昨年、紀田馨議員からも質問をしましたが、PCB汚染土が拡散し、海を汚さないかという心配がありました。北港大橋の根元から堤防をくり抜いてトンネルが続いています。

当初、遮水壁がなく、トンネルが空いているとすれば、大変な事が生じると考えましたが、幸い、そこまでの事は無く、このような場所に遮水壁が用意されているので、問題ないと言う事でした。

水門を閉じる事による心配として、ゲリラ豪雨等で、大量の雨が降った時は、雨水を流す事で、堤防から水が溢れないかという心配をしていた程度です。

しかし、この時点では漏水は止まっていたとの事ですが、その事実の説明もなく、そもそも河川管理者である大阪府にも連絡が入っておらず、知らなかったという事が決算特別委員会の質疑で明らかになりました。

10月3日には漏水への対応が終わり、海水の島谷工区への流入はなくなったとのことでしたが、遮水壁からの漏水は洩れていたというレベルの水量ではありませんでした。

遮水壁のところでも膝下程、トンネルですので、水は遮水壁より深くなっており、深い所では3m程の水が溜まった事が分かりました。

これだけの海水が住民の住み、産業の集積がある島谷工区のトンネルに流入し

ていた事を全く府が知らなかったという事は大変な問題と言わざるを得ません。

事故発生当初、遮水壁があるとの報告を受けましたが、現場を見に行くよう私は求めておりました。しかし、現場は阪神高速道路株式会社、現場を担当したゼネコンにお任せでした。

また、10月24日に此花区選出の議員が集まって、説明を求めた時になって、島谷工区に溜った海水に下水道への放流基準以上の水銀が検出されたので、どう処理しようかという相談を大阪府が受けた事で漏水が判明しております。すなわち、この会議が行われ、水銀が基準以上の数値を示さなければ、阪神高速道路株式会社は大阪府に相談する事も無く、大阪市下水道部局も、何事も無く島谷工区に溜った海水を処理し、大阪府は全く知り得なかった事を示しています。また、この仮設の遮水壁の耐震強度があるか否かを阪神高速道路株式会社に24日に質問したところ、これから調べますという事でした。

強度計算をしたところ、結果として強度はありましたが、結果オーライではありません。決算特別委員会において担当部長から謝罪がありましたので、ここで再度は求めませんが、今後このような事が起きないような対策が必要です。

特に、この1ヶ月余りの期間、多くの関係者がこの島谷工区の漏水事故に関わりながら、島谷工区と正蓮寺川工区のそれぞれが請け負ったゼネコンに、工事の発注主である阪神高速道路株式会社、そして、この島谷工区では、もともと溜った雨水を処理する為に大阪市下水道の部局が関わって来ています。それだけの当事者が対処に走りながら、大阪市を通じての連絡もありませんでした。また、正蓮寺川工区の事故が起こるまでもなく、遮水壁の強度を確認しておくことは必要であったと考えます。

そこで、このたびの遮水壁のように、事業者が設置した仮設構造物で、機能を果たさなければ水が外に漏れて被害が発生すると想定されるような工事の許可にあたり、今回の漏水事故を受けて、河川管理者である大阪府としてどのように対処をされるのか、都市整備部長にお伺いします。

<都市整備部長>

事業者などが河川のなかで工事を実施する際の許可にあたっては、これまでも人命を守ることを最優先に、洪水や高潮に対する防御機能が損なわれることがないように、厳正な対応を行っております。

事業者に許可したのちに発生した本件の土留壁崩落事故について、その対応に専念するだけではなく、河川管理者としてそれに起因した事象に対して工事区域外への影響や他の工区との接合部について意識を広げて十分な確認等を行うべきであったことは真摯に受け止めてまいります。

この事案を踏まえ本件のように河川内で事業者が行う工事において、河川の水が外に流出し、第三者に被害を及ぼす恐れが認められる場合には、河川管理者として事業者に対し、工事の施工や管理に万全を期すよう指導することを改めて徹底するとともに、万一工事中に事故が発生した場合には、事業者に現場の点検結果を詳細に報告させることに合わせ、河川管理者自らも現場に赴き、点検を行うなど、再発防止に万全を尽くしてまいります。

<尾田議員>

これまでも許可にあたり、厳正な対応を行って来たとは思えませんが、河川管理者自ら現場を見に行くという事でした。通常の堤防であれば、日常の中で、住

民自らが日常で見守る事も出来ませんが、トンネルの中では、見る事すら出来ません。工事をする、また、直接管理をする阪神高速道路株式会社が、住民と同じ危機感を持って対応していただけないと、住民感情から乖離してしまいます。通常の工事において、業者任せと言う姿勢が今回の事態を招いたと考えますので、業者を信用する、しないという問題ではなく、信頼を構築して行く為にも、住民の安全を守る為の管理を実現してこそ、大阪府という行政の信頼を高め、工事をするゼネコン、また、阪神高速道路株式会社の信頼も高めるものと考えます。今回の漏水事故については、その前に発生した正蓮寺川工区の土留壁崩壊事故が発端となったものであります。

今回漏水事故は幸いにして大事には至りませんでしたでしたが、このような漏水が起きている時に「地震が起きていたら」と考えると恐ろしくなりました。

災害対応を行う上で、このような漏水事故を事前に把握しておくことが、万一の時の適切な対応と被害の低減につながるものです。特に、今回は大阪市の下水道部局が漏水を知るチャンスもあったと考えます。

そこで、この土留壁崩壊事故について、危機管理室はどのように対処してきたのでしょうか。

また、今回の事例だけでなく様々な事象に適切に対応するためには、各部局との情報共有が不可欠であると思いますが、どのように対応していかれるのか、危機管理監の所見をお伺いします。

<危機管理監>

本府では事件や事故などの危機事象に対する対処方針として「危機管理対応指針」を定めています。

同指針では、今回の事案のように所管が明確な場合は、所管部局で対処することとなっておりますが、事案が大規模で全庁的な対応が必要と判断した場合などには、知事を本部長とする災害対策本部を設置するなど、危機管理室が総合調整を行い対処することとしているところです。

大規模な危機事象に適切な応急対策を行うためには関係部局との情報共有が不可欠です。

そのため、本府では同指針に基づき、各部局に危機管理情報担当者を置き情報の共有を図っており、今後とも、危機管理対応指針を適切に運用し危機管理対策に万全を期してまいります。

<尾田議員>

今回の淀川左岸線の漏水事故は、阪神高速道路株式会社や大阪市の下水道部局などの複数の機関が、大きな被害を発生させる恐れのある兆候を知りながら、それが住民の生命を脅かす事故につながるかもしれないという認識がなく、大阪府にすぐに報告しなかったものです。その結果、この兆候自体を見逃していたことが最も問題であります。

今後、危機事象に適切にかつ迅速に対応していくためには、関係機関が危険を危険として認識して対応していくことが重要だと考えますが、小河副知事の見解をお伺いします。

<小河副知事>

危機管理に関する有名な格言に、1つの大事故の陰には29の小さな事故があ

り、さらにその陰には 300 の異常があるという確率論で有名なハインリッヒの法則があります。まさにどんな小さな事故であっても異常や危険の兆候を見逃してはならないということです。

今回の漏水事故は結果として大きな事故にはならなかったが、事業者である阪神高速道路株式会社や工事業者、河川管理者としての府などの現場対応、情報共有といった点で、非常に多くの反省点がありました。危機管理に関するこの事故は非常に大きな教訓と考えています。

先ほどのハインリッヒの法則の趣旨を皆が十分理解し、危機管理に対して感覚を鋭くし、今後とも、住民の安全・安心の確保のための対策に万全を期してまいりたいと考えています。



2 災害廃棄物の処理について

<尾田議員>

東日本大震災の被災地である岩手県の復興のためには、災害廃棄物の処理を進めていくことが重要であり、そのための大阪府・市による受入れは意義あることです。

ただし、府民の健康に影響がなく、安全に処理できることが、大前提です。

大阪府では、昨年から放射線の専門家からの意見を聞いて、安全に処理ができる基準を盛り込んだ災害廃棄物の処理指針を作成し、大阪市と一緒に地元への説明を行い、岩手県、府、市で基本合意を結ぶなど、丁寧にステップを踏んで、試験処理を行いました。

その試験処理は、本格的に 3 万 6 千トンの処理を開始する前に、試験的に約 100 トンの廃棄物の処理を行い、その際に各工程での放射能等の安全性を確認するものであります。

今回、大阪府が岩手県宮古市から災害廃棄物を運搬し、先月 29 日から 30 日に

かけて大阪市が地元此花区にある舞洲工場で焼却し、焼却灰の埋立処分を夢洲にある北港処分地で埋め立てたわけだが、今回の試験処理において、放射能の測定結果はどうであったのか、地元でも心配している方がいるので、まず、そのことを環境農林水産部長に確認いたします。

<環境農林水産部長>

まず、試験処理の工程については、11月17日に、岩手県宮古地区の災害廃棄物115トンを10基のコンテナに積込み、宮古港を出港、その後、22日に夢洲コンテナ埠頭でコンテナを陸揚げ、29日から30日にかけて大阪市舞洲工場において焼却し、12月5日に、その焼却灰の埋立処分を大阪市北港処分地で行いました。

放射能の測定については、放射線の専門家による検討会議意見を踏まえ、府が策定した指針に基づき実施しました。

具体的には、放射性セシウム濃度の測定については、受入れる廃棄物は岩手県の二次仮置場で、また、焼却灰、排ガス、排水、排水汚泥については、大阪市の舞洲工場及び北港処分地で、それぞれ実施しました。

測定結果は、指針での安全基準値は、受入廃棄物では1キログラム当たり、100ベクレルであったのに対し、測定値は1キログラム当たり、8ベクレル以下、また、焼却灰では、安全基準値が1キログラム当たり2,000ベクレルに対して、(いわゆる「燃えがら」である)主灰は不検出、(焼却炉の排ガス処理装置で集められた灰である)飛灰は38ベクレル、排ガス、排水、排水汚泥については、不検出でした。

一方、空間放射線量の測定については、受入廃棄物の周囲を岩手県の二次仮置場で、また、港湾施設では、船積みを行う岩手県と、陸揚げをする大阪のそれぞれの港湾施設で、さらに、陸揚げ後、コンテナからダンプトラックに積替えを行った施設、舞洲工場や北港処分地においても、それぞれ測定を行いました。

測定結果は、受入廃棄物の周囲では、1時間当たり、0.05から0.07マイクロシーベルト、舞洲工場の事業場内では、1時間当たり、0.02から0.15マイクロシーベルト、北港処分地の埋立区画では、1時間当たり、0.04から0.08マイクロシーベルトで、いずれの値も指針で定めた安全基準値以下でした。

いずれの測定結果も、安全基準を大幅に下回るものであり、明後日、開催する放射線の専門家による審議会において、専門家の立場からも、その安全性を改めて確認いただくこととしています。

なお、これらの測定結果は、これまで、報道提供や府のホームページを通じて、府民の皆さんに対し、速やかに公表してきたところです。

<尾田議員>

放射能については、基準に比べて十分に安全性を満たしているということがわかったが、一方、人体に対して影響を及ぼすものとして、アスベストもあります。

岩手県は、震災以前から、飛散性アスベストなどを使用している建築物を把握していたため、被災した建物解体の際には、法を遵守したアスベスト除去工事を行い、1次仮置場には運び込まれることなく、適正処理され、飛散性の低いアスベストを含んでいる可能性のあるものは、1次仮置場で厳重な除去作業が行われるなど、万全の対策がとられていると聞いているが、それでも、心配する声もあります。

試験処理ではアスベストも測定したとのことですが、その結果について、環境

農林水産部長にお伺いします。

<環境農林水産部長>

アスベストの測定については、コンテナからダンプトラックに積替えた北港処分地の積替施設内とその敷地境界はもちろん、岩手県宮古市の二次仮置場の試験処理用廃棄物の破碎、選別工程についても、放射能測定と同様、当部の職員が現場立会いの上で、測定を実施しました。

測定結果は、いずれも、府の指針で定める基準の、1リットル当たり10本を下回りました。具体的には、岩手の破碎、選別工程では、1リットル当たり0.23から0.28本、北港処分地の積替施設内では、同じく1.8本、敷地境界では、0.056から0.11本という値であり、各段階で安全基準値以下でした。

これらの測定結果は、アスベスト以外のものも含んだ総繊維数を測ったもので、それでも十分、基準を下回っていましたが、北港処分地の積替施設内については、さらに踏み込んでアスベストの繊維数のみを測定したが、結果は不検出でした。

<尾田議員>

試験処理の測定結果については、いずれも府の指針の基準を大きく下回るもので、安全であるとのことであり、災害廃棄物の本格処理に向けて着実に進んでいると思います。

それでも、全く問題のないものであるとはいえ、地元では心配されておられる方々もあり、コストとのバランスも考えなければならないが、そういった人たちの心情にできるだけ寄り添い、心配や不安を小さなものにしていただきたいと、私は願っております。

今後、このような点も踏まえながら、しっかりと本格処理に取り組んで欲しいと考えますが、知事のご所見をお伺いします。

<松井知事>

試験処理での受入廃棄物の現地測定結果は、基準より相当低かったとの報告を受けており、安全に本格処理できると考えているが、この点は、明後日の放射線の専門家による審議会を確認いただくこととしています。

その上で、地元説明を経て、1月後半から本格処理に移行したいと考えています。

今後も、各段階で安全性をしっかりと確認し、その情報を府民の皆さんに正確かつ迅速に提供することで、不安解消に十分努めた上で、被災地支援としての本格処理を進めてまいります。

<尾田議員>

焼却について説明会が開催される度に残念な思いをしています。

マスコミ等で取り上げられるせいか、極めて感情的な反発も大きく、それが却って住民の不安をあおっている面もあると考えています。

試験焼却等で明らかとなった数字にはほとんど問題はありません。この震災廃棄物の焼却を進めることによって、岩手の復興に繋がっていくのですから、しっかりと取り組んでいただきたい。

3 危機管理について

<尾田議員>

此花区は、海拔ゼロメートル以下という特殊な事情があります。ひとたび浸水という災害が起これば大変な被害が起こります。危機管理について責任をもつのは、大阪府なのか、大阪市なのか、住民にとっては関係のないことです。

それぞれが当事者意識を持ち、危険を危険だと認識するセンスを研ぎ澄まし、常時からしっかりと危機に備えることが重要です。行政以外の関係者にも当事者意識を持つよう、しっかりと啓発も行っていただきたい。

今、大阪府市統合本部では、府市共通の課題に関し、行政として協議されているところです。

南海トラフの巨大地震はいつ発生するかわかりません。放射線によるリスク管理はきちんとできているのですから、漏水事故でリスクコントロールできていなかったことの方が、私は行政体としてより深刻な状況ではなかったかと思っています。

今回の事故を教訓とし、危機管理についても府市共通の課題という認識を持って進めていただきたい。

そして、住民の安心安全のため、大阪市との連携も視野に入れ、関係機関が当事者意識を持ち、様々な事象に対する危機意識を高めるよう取り組まれますことを、強く要望します。

