



1 大規模災害時の国際支援団体、とりわけアメリカ合衆国軍の受け入れ態勢について

<小林雄志議員>

東日本大震災から2年以上が経過した。被災地においては今なお復興に向けて懸命な取り組みが行われている。

一方、大阪府におきましても、近い将来、南海トラフ巨大地震といった大規模地震が予測されている。地震などの天災はいつ起きるか分からない。もし、大阪府を含む関西、また、日本が広範囲にわたって甚大な被害を受けたとき、あるいは甚大な被害に至らないまでも、専門的かつ急を要し、日本国内の技術・経験等が乏しい分野などに関しては、災害時に海外からの支援に頼らざるを得ないとする。

そこで、大阪府として、こうした大規模災害時に国際団体などから支援のオファーがあった時、どのように対応するのか、危機管理監に伺う。

<危機管理監>

大規模災害発生時の海外からの支援の受け入れについては、阪神淡路大震災を契機に、国の防災基本計画において、海外からの支援受け入れに関する規定が設けられ、対応の基本スキームが定められている。

具体的には、外交ルートにて海外等から支援の申し入れがあった場合、内閣総理大臣を本部長とする緊急災害対策本部等が、被災自治体から報告される被災状況や、想定されるニーズを勘案して、支援の受け入れの可能性を検討することとなる。

検討の結果、支援の受入れが決定されると、関係省庁が作成した受入計画の内容を同本部等が自治体に提示することとなっている。

一方、本府では、地域防災計画において、国の受入計画に示された支援の内容や活動日程等を確認し、必要に応じて案内者や通訳、宿泊場所等を確保して、受入体制を整えていくこととなっている。

<小林雄志議員>

大阪府に限らず、日本においては、海外からの支援の最初の窓口は、各自治体ではなく、国となっているということを確認する。

さて、諸外国からの支援ということで、振り返ると、東日本大震災ではアメリカ合衆国の軍隊が、「トモダチ作戦」と称して東北の人々の生命や財産の保護に寄与したことが記憶に残っている。大阪府としても、災害非常時のカウンターパートナー県である岩手県に被災後、多数の大阪府の職員が派遣されていたわけですから、合衆国軍の活動を間近に見ていた職員も多いことと思う。

そこで、実際、東北の地において、合衆国軍の「トモダチ作戦」ではどのような活動がなされたのか、危機管理監に伺う。

<危機管理監>

外務省のまとめによると、東日本大震災における米軍による支援、いわゆる「トモダチ作戦」は、発災当日の3月11日夜、当時の松本外務大臣がルース駐日米国大使に在日米軍の支援を要請したことに基づいて行われたものである。

被災地では、自衛隊が現地のニーズを自治体と調整し、米軍と共同で物資輸送などの被災地支援を展開したと聞いている。

具体的な活動としては、4月30日までの間、陸海空軍及び海兵隊の人員約24,500人による救助活動、ガレキの撤去作業、行方不明者の捜索活動などが行われたほか、食料品等約280トン、水約770万リットル、燃料約4万5千リットルなどの支援物資が輸送・配布された実績が、在日米軍司令部より報告されている。

<小林雄志議員>

私自身、若干、取り違いしていた部分がある。というのも、テレビなどを見ていると、情報が錯綜しているような大変な状態である東北の被災地に、合衆国軍がいてもたってもいられずに災害現場に飛び込み、手探り状態での救援活動にあたったように映っていることが多い。しかし、実際は、今の危機管理監の答弁にあったように、実際は、自衛隊と合衆国軍隊が共同で支援を展開していたということである。

アメリカ合衆国からの支援に関しては、大規模災害時に合衆国軍を含め協力したいという有難い話が、在大阪合衆国領事から私の耳に届いている。

しかしながら、同盟国とはいえ、他国の軍隊が日本国領土に入って活動する。非常時とはいえども、国家機密・軍事機密等の管理のために、日本国政府や大阪府としても一定のラインは必要ではないかと私は思う。

また、軍隊以外の各国の支援団体・組織も、東日本大震災での救援活動などを振り返った資料などを読むと、地元被災自治体や住民とのコミュニケーションが円滑に進まなかったり、注目度が

高い海外支援隊へのマスコミ取材への対応が必要となったりと、支援受け入れに関して、いくつかの課題・問題点もあがっている。

しかしながら、冒頭で述べたように、そういった課題や問題点を差し引いても、諸外国、とりわけアメリカ合衆国軍隊からの支援は大変有難く、必要不可欠なものとなっているのが、東日本大震災の時のことを振り返れば明白である。

そこで、こういった外国の軍隊、とりわけ合衆国軍などに対して、平常時の今から連絡体制や受援体制を整えておくことが、何よりも大事な大阪府民の命と財産を保護することにより役立つと考える。

大規模災害時のアメリカ合衆国軍からの支援受け入れ態勢について、どのように取り組むべきか、知事の所見を伺う。

<松井知事>

広域大規模災害時に、自衛隊や他の都道府県などの国内の動員力では対応しきれない場合に、米軍をはじめとする諸外国からの支援が得られることは、非常にありがたいと考えている。

広域大規模災害時の米軍の支援については、現在、内閣府、外務省など国において調整系統、支援分野、法的課題などを検討されているが、政府間調整により受援スキームが構築されるよう、様々な機会を捉えて国に要望するとともに、府民の生命を守る立場にある私としても、米国の関係者との協力関係の構築を働きかけるなど、努力する。

<小林雄志議員>

非常時に府民の命や財産を守るための知事の役割は大変重要である。大規模災害時にいちいち国を通さずしても、知事が先頭に立って、国内外問わず必要な支援を要請する、受け入れるように出来る体制にする、平常時から、これを備えておくことが、自立する地域の実現へのステップとなるはずである。

2 阪神高速大和側線の換気施設設置基準について

<小林雄志議員>

私の地元・堺市北区で、現在工事が行われている阪神高速大和川線についてである。

まず、現在の事業の進捗状況について、都市整備部長に伺う。

また、この阪神高速大和川線は、従来の都市部を走る高架型的高速道路とは異なり、地下トンネルを走る構造で、それゆえに換気所が複数設置されると聞いている。

その換気所の役割と設置概要について、併せて、都市整備部長に伺う。



<都市整備部長>

阪神高速大和川線は、阪神高速道路株式会社、大阪府、堺市が、共同で事業を実施しており、本年3月21日には、主に本府が整備を進めてきた、阪神高速道路松原線との分岐から三宅西ランプまでの区間が部分供用したところである。

残る区間については、用地買収をほぼ終え、既に、全線で工事を実施しているところである。阪神高速道路との接続部では、高架工事を、その他の区間では、トンネルをはじめとする、道路構造物の工事を行っている。全線の完成は、平成26年度末を目標としていたが、地元調整や用地買収等に時間を要したため、2年程度遅れる見込みとなっている。

阪神高速大和川線は、全長約10kmのうち6.8kmがトンネル構造となっているため、トンネル内を車両が安全、快適に走行できるようにするため、換気所を設置する予定である。

換気所は、阪神高速大和川線に隣接する公共用地や、トンネル区間の上部等に5カ所設置し、高さ約20～35mの換気塔から、排気ガスを上空に拡散させる計画であり、今後、順次工事に着手していく予定である。

<小林雄志議員>

当初予定より約2年遅れでの供用開始に関して、また、堺市北区常磐町周辺での工事のあり方に関して、あるいは、今年3月より一部供用した区間の通行料金が割高なことに関しても申し上げたいことは多々あるが、今回は、用地取得・本体工事を大阪府が行っている松原市の天美地区にある天美換気所にスポットを当てて伺う。

今回設置予定の換気所が、高速道路トンネル内の排気ガスを含んだ空気を集め、煙突を用いて高いところから放出するという機能を持つだけの施設で、全長約10キロの阪神高速大和川線では今回取り上げる天美地区を含め換気所を5カ所設置する予定になっていることを確認する。

まず、阪神高速大和川線供用後の天美換気所周辺の予想交通量と二酸化窒素濃度(NO_2)の環境予測について、都市整備部長に伺う。

また、皆さんよくご存じのとおり、自動車の排ガスなどから排出されるこの NO_2 は、大気汚染を起こす物質の代表格であるが、私が調べたところでは、3年前に全面開通した、東京都の渋谷と池袋とを結ぶ全長約11キロの首都高速中央環状新宿線の山手トンネルには9カ所ある換気所すべてに、 NO_2 を除去する目的の脱硝装置が設置されている。

山手トンネルで採用された、この脱硝装置はトンネル内で発生した NO_2 の90%以上を除去するもので、装置通過後の空気は、トンネル直上の一般道路の山手通りの空気より断然クリーンであると聞いている。

一方で阪神高速大和川線に設けられる5つの換気所には、この種の脱硝装置は一切設置しないと聞いている。

そこで設置不要とした理由を、併せて、都市整備部長に伺う。

<都市整備部長>

天美換気所周辺の交通量について、阪神高速大和川線が1日あたり約4万台、阪神高速大和川線に併設される一般道路である堺松原線の交通量は約1万8千台を見込んでいる。

阪神高速大和川線については、平成19年度の大気環境調査結果をもとにした、換気所直近における供用後の環境予測の結果は、二酸化窒素濃度は、環境保全目標 0.060ppm に対し0.054ppm となっており、環境保全目標を十分達成する見込みである。このため、阪神高速道路株式会社では、現在、脱硝装置を設置しないこととしている。

一方、平成19年12月22日及び平成21年3月28日に開通した首都高速道路中央環状新宿線では、換気所の具体的な検討を行っていた平成14年度から15年度にかけて、周辺地域にお

ける二酸化窒素濃度が約 0.07ppm となる測定局があるなど、環境保全目標が達成されていないことから、脱硝装置を換気所に設置されている。

さらに、本府では、平成5年より自動車排出窒素酸化物総量削減等に取り組み、単体規制、車種規制、低公害車の普及等の諸施策を推進することにより、府域の二酸化窒素の年平均値は改善傾向で推移しており、府域の全ての測定局において、平成22年度及び平成23年度と2年連続で環境保全目標を達成している。近年のこのような傾向からも、阪神高速大和川線供用開始後も、環境保全目標は十分達成すると考える。

なお、阪神高速大和川線が全線供用した後は、沿道における大気等の状況について測定を行うこととしている。

<小林雄志議員>

首都高速の山手トンネルにおいて、具体的計画の検討に入った平成14、15年のNO₂濃度は環境保全目標0.060ppmを超えるところが2か所あったと聞いている。

しかしながら、山手トンネルの部分開通直前の平成19年に環境基準をオーバーしているのは大坂橋の1カ所のみで、その値は0.064ppmである。

それでも、首都高速は、全5カ所の換気所に脱硝装置を設置した。ちなみに、山手トンネル全面開通後の平成23年度には、全観測地点において環境保全目標を達成しているところか、いずれも阪神高速大和川線天美換気所の予測値0.054ppmよりも低いという結果になっている。

山手トンネルの環境保全目標達成には、日進月歩の自動車の性能のアップなどいくつかの要因があるだろう。その一つとして、トンネルの脱硝装置が有効に働いていることも要因である。

健康は金では買えない。首都高速では山手トンネル周辺住民の安心・安全・健康を最優先し、万全を期した、念には念を入れたという言い方が適切かもしれない。

話を阪神高速大和川線天美換気所に戻す。

環境保全目標を十分達成する見込みだから、脱硝装置を設置しないということであるが、そういった脱硝装置を設置しない理由について、換気所周辺の住民に対してきちんと説明し、理解を得てきたのか、都市整備部長に伺う。

<都市整備部長>

天美換気所に脱硝装置を設置しないことについては、先ほどお答えした環境予測結果等も含め、住民の方々に丁寧に説明を行い、ご理解を得てきたところである。引き続き、地域の環境保全などについて、ご理解、ご協力をいただけるよう取り組む。

<小林雄志議員>

この天美換気所から東北東に直線距離で約1キロのところには大阪市の平野ごみ焼却工場がある。換気所を含む周辺住民の中にはこのごみ焼却工場からの排気と換気所からの排気との「複合汚染」を心配する方も多い。

こんな話を聞いて私も心配になるが、都市整備部長に伺う。

<都市整備部長>

ごみ焼却工場では、塩化水素、窒素酸化物等を含む排ガスを、焼却場内の処理設備で処理し

た上で放出しており、例えば、二酸化窒素については、平野ごみ焼却工場からの影響は、道路からの影響の50分の1以下である。

また、全国的に幹線道路とごみ焼却場とが近接する箇所が多数あるものの、換気所から排出される二酸化窒素等とごみ焼却場からの排出ガスとの複合による汚染については、そのような事例が報告されていないと、阪神高速道路株式会社から聞いており、この旨を住民へ説明した。

<小林雄志議員>

ごみ焼却場からのNO₂が非常に微量ということはよく分かった。実際のデータを大阪市会の平野区選出の杉村議員より取り寄せてもらい、私自身も把握している。

また、全国的に、このような類似箇所において、複合汚染の事例は報告されていないことから、その点に関しては、まずは、安心したいと思う。

先ほど答弁にあったNO₂の将来予測値というのは、測定地点(左端の青い丸地点)で、実際に濃度測定を行う。これを現況調査というが、これで得た数値を基に、天美北と天美北(南)と2か所をピックアップして、その2地点での将来のNO₂濃度を予測したものと聞いている。

まず、この現況調査とはどのような調査なのか。また、その測定地点はどのような理由で選定されたのか、都市整備部長に伺う。

また、予測に用いられた天美北と天美北(南)は、阪神高速大和川線上あるいは近接して現在整備中の府道堺松原線のそばにあり、この地点での府道を含む一般道の予測交通量は約6000台とされている。

一方で、この府道堺松原線を、さらに、東に数百メートル進み、府道大阪河内長野線と交差する地点においては、将来の予測交通量は、先ほどの地点の予測地点の3倍の約1万8000台である。ちなみに、この地点では高速道路部分が掘割構造であり、かつ入口と出口がいずれも、府道とほぼ同じ高さで設計されているところである。

一般道の予想交通量は3倍である。しかも、高速道路の入り口出口が一般道と同じ高さ、かつ地表に露出しているとなると、この地点のほうが現状の予測地点よりも、NO₂濃度は高いに違いないと考える。

いったいどのような考えで、これら二つの予測地点を設定したのか、都市整備部長に伺う。



<都市整備部長>

現況調査は、二酸化窒素濃度等について、平成19年度の春夏秋冬の季節毎に、各1週間測定を行ったものである。その測定地点は、阪神高速大和川線沿道で四季を通じ現況を的確に把握でき、かつ比較的人家の多い箇所を選定している。

予測地点については、換気所に近く、阪神高速大和川線がトンネル構造から上部が開いている掘割構造となっている箇所、また、地元の方々から近隣の小学校の児童への影響を強く懸念する意見があったこと等から、地元と協議の上、お示しの2地点で予測を行ったものである。

また、大阪河内長野線より東側の地点は、開発や建築等が厳しく制限されている市街化調整

区域が広がっており、環境への影響という観点では、より人家に近く、かつ、小学校に近接した地点で予測を行うことが適当と判断したものである。

なお、交通量が予測地点の6千台に対し、大阪河内長野線の東側は、3倍の1万8千台とのご指摘に関しては、これまでの答弁のとおり、府域の全ての測定局において、平成22年度及び平成23年度の2年連続で、環境保全目標を達成しており、例えば、近畿自動車道と大阪中央環状線に面する久宝寺緑地では、あわせて1日約15万台の交通量があるものの、環境保全目標を十分に達成するなど、1万8千台という交通量自体よりも、人家や小学校等の状況を重視するほうが重要と考えている。

<小林雄志議員>

都市整備部長の話では、近隣の小学校の児童への影響を考えて予測地点をこの2地点にした。このことに対しては、一定理解する。しかし、交通量がそれら予測地点よりも3倍ある地点は、そのことを予測していながら、市街化調整区域だからうんぬんということで採用しなかったと私は聞こえた。

ここで、はっきり申し上げたいのは、市街化調整区域では、人々の営みはなされていないのか、ということである。現地に赴いてください。たくさん畑や田んぼがある。人々が口に入れる作物の生産現場が、ここにはある。植物性タンパク質は、ここで取っている。そして、この地点から南北に100mあるいは200mほど進めば、住宅が立ち並んでおり、やがて、この市街化調整区域内を走る道は、子供や学生たちの通学路にも、一般の人たちの生活道路にもなるに違いないところである。

もうひとつ指摘する。都市整備部長の答弁では、交通量が大変多い地点として一日15万台もの車が通る久宝寺緑地周辺を挙げているが、そこでさえNO₂濃度は、現在、0.050ppmである。

ところが、この阪神高速大和川線の二つの予測地点での予測値は、いずれも0.054ppmと、予測値においては、既に、久宝寺緑地より高い。

そこで、改めて、現状の予測地点よりも3倍もの交通量が考えられるこの府道大阪河内長野線の東側で予測するのが、地元住民つまり府民の安心・安全のためにベストな選択だと私は思うが、都市整備部長に伺う。

<都市整備部長>

予測地点については、換気所に近く、阪神高速大和川線がトンネル構造から上部が開口している掘割構造となっている箇所です。大阪河内長野線の東側については、市街化調整区域が広がっており、環境への影響という観点では、より人家に近く、かつ、小学校に近接した地点で予測を行うことが適当と考えている。

<小林雄志議員>

府民の安心、安全、生活がかかっている。お金もかかるかもしれませんが、できるかぎりの対応をお願いしたい。都市整備部長の答弁のとおり、この地域では、どこで予測しても絶対に環境保全目標0.060ppmを上回らないという確信があるからこそその答弁だと私は願うし、信じる。それを前提に次の質問に進む。

周辺住民の不安を払拭するためにも、阪神高速大和川線供用後の実際の環境監視が大変重

要になってくる。

PM2.5など、様々な原因による大気汚染が、ここ最近、日本国内でクローズアップされる中、阪神高速大和川線においても、供用後、天美換気所周辺に限ることなく、もし住民が懸念を抱いているところがあれば、その地点毎に、NO₂濃度を常時測定し、その結果をオンラインで公表するなどの対策をとることが当然だと考える。

方法は少し異なるが、平成22年に全線開通した第二京阪道路では、沿道の、門真市、寝屋川市、交野市、枚方市の各市が常時測定を行い、1時間ごとの数値を月報や年間を通じてとりまとめた結果を市のホームページで公表しているという実際例もある。

少なくとも、いずれかの方法をとって換気所周辺および高速道路沿線住民の不安を払拭してもらえないか。

また、先ほどの話の中では「環境保全目標を達成する見込みだから、脱硝装置を設置しない」ということだったが、こうした測定の結果、もし、将来、環境保全目標値を超過した場合、本当に脱硝装置をつけるなどの措置をしてくれるのか、都市整備部長に伺う。

<都市整備部長>

第二京阪道路は、阪神高速大和川線と大きく違い、1日約10万台以上という大きな交通量が見込まれるとともに、着工時に府域の大気環境が厳しい状況にあった。これに加え、沿線市の主体的な取組みがあったことから、道路事業者である国土交通省、西日本高速道路株式会社と沿線市、府が連携し、供用後の環境監視を実施したものである。

このように、第二京阪道路の事例を、そのまま、阪神高速大和川線にあてはめることは困難であるが、一方で、住民の方々には、ご懸念を払拭し、阪神高速大和川線等へのご理解とご協力をいただく必要があると考えている。天美換気所付近では、供用後に環境測定を行い、結果をお示しする旨を住民の方々に説明している。その具体的な実施方法や公表方法については、議員ご提案の方法も含め、阪神高速道路株式会社や地元市と協議、調整を行っていく。

なお、供用後の環境測定の結果、万一、道路に起因して、保全目標が達成されない場合に対応するため、道路スペースに脱硝装置を設置することが可能となっている。

<小林雄志議員>

沿線の住民にとってのメリットは何かを考えての要望である。

阪神高速大和川線が開通しても、近隣住民にとって、大和川の往来が、それほど便利になることはない、私自身が実感している。私は、生まれが松原、住まいが堺市北区と、大和川の南側の人間であるが、週末や朝夕の通勤ラッシュ時に、これらの地域から大阪市内に入るの、交通渋滞でイライラすることは、しょっちゅうで、また、大和川の、すぐ北に行きたい



ところがあるにもかかわらず、川を渡る橋の選択肢の少なさから、ずいぶん遠回りをしないといけないなど、ストレスを抱えることも多々ある。大和川に架けられた橋は、川沿いの大阪市南部の住吉区、東住吉区、平野区、住之江区あたりと、堺市北区、堺区、松原市、藤井寺市を、それぞれ、直接結ぶだけではなく、それより南の堺市美原区、東区、羽曳野市などと、大阪市内との、人的、経済的つながりを保つための大切な生活道路である。

都市計画図においては、随分と以前から「府道大阪河内長野線」の延長線上に大和川に架かる橋が、「点線」で描かれたままである。これは、いつまで続くのか。府にはお金がない、それは十分に理解した上で言いたいのは、絵に描いた餅は、いつまで続くのかということである。

この点線が、いつしか実線になることこそが、大和川の北と南の人的、経済的、物流的なつながりがより密接になり、文字通り、我々の目指す、ワン大阪につながるはずである。

都市整備部長、毎年、一緒に大和川を掃除させてもらっている。大和川を愛する都市整備部長としても、どうか、お力添えをお願いしたい。これで、一般質問を終わる。