



1 小児救急について

<堀口和弘議員>

小児救急医療の話は、昨日の我が会派のやまのは議員からも、同様の質問がございましたが、今日は私の地元、泉南市がある泉州医療圏について伺う。

大阪府では、それぞれのエリアごとに医療圏が設定され、私の地元である泉南市は泉州圏域ということになる。

泉州圏域については、細長くて広いという地理的特性を持っており、特に初期救急の場合、休日夜間などは輪番制で、子どもが急病になった“いざ”という時には、泉南市やさらに阪南市・岬町といった南部地域から、当番病院の設定が多い和泉市や岸和田市まで足を伸ばさなければならないこともしばしばである。

田尻町以南では、こうした医療施設は阪南市にしかなく、阪南市でも月1回の当番のみという形である。

公共交通手段が発達していないエリアであるので、自動車での移動を考えると、例えば、岬町から和泉市であれば普通に走っても片道で1時間程度かかる。

また、私の地元である泉南市からでも、その居住エリアによっては同程度の時間がかかることがあることを考えると、問題があるのではないかと考えている。

子どもの急病は、親にとっては非常に心配で不安なものである。一刻も早く子どもを診察して欲しいというのは親の願いである。

先日、ある府民の方から、休日夜間診療所に急病の子どもを連れて行くと、往復や待ち時間、診察時間を

含め約4時間もかかったという声を聞いた。

かつて、泉南市議会においても同様のことが取り上げられている。

私が親として思うのは、休日夜間でも、できる限り近いところ、またかかりつけ医で診てもらいたい、これが強い思いである。

まあ、小児科医の確保が難しく厳しいかも知れないが、先日、ある民間の医療機関の方にも、こうしたお話をさせていただいたところ、今現在の小児科の医師や、小児科を標榜する医療機関においても、週1回程度であれば、夜間・休日に救急告示医療機関にはなれないが、地域貢献として、医師確保の問題など厳しい課題があるのも事実であるが、行政のバックアップがあれば実施したいという声もあった。

大阪府として、財政的な部分で支援が出来れば良いが、難しい今、ちょっとした工夫で医師や医療機関のやる気を引き出せないかと考えている。

例えば、市町村と連携して認定制度的な位置付けで、「子どもにやさしい診療所」としてのステッカーや標識の発行、府のホームページなどにおいて PR などが出来れば、地域の診療所の新たな協力が得られ、ひいては府民の安心につながると思う。

今後、大阪府として何が出来るかについて検討していただきたいと考えるが、府の考えについて、健康医療部長に伺う。

<健康医療部長>

小児救急医療体制については、かかりつけ医である診療所、休日夜間急病診療所、そして小児科を協力科目とする2次救急医療機関などが相互の連携と役割分担により構築されている。

小児科の診療所は、保護者やお子さんの身近にいて気軽に健康相談をしたり、病気の初期治療をしてくれたりする存在である。議員、指摘のとおり、かかりつけ医が診療時間外の夜間・休日に週1回でも初期治療してくれることは保護者にとって心強いものである。

初期小児救急医療体制については、市町村において取り組むべきものであるが、関係者の意見を聞きながら、市町村とともに、夜間・休日における診療所の積極的な参加が得られやすい方策について検討する。

<堀口和弘議員>

是非、そうした取り組みをしていただける医療機関への支援というか後押しについては、市町村というより、広域的な視点で、大阪府で考えて動いていただきたい。



2 密集地区の対策について

<堀口和弘議員>

これまでも密集市街地の対策については、多くの議員から議論がございました。今回はそれ以外の、密集地区の対策について伺う。

南海トラフ巨大地震の被害想定では、津波以外でも、揺れによる建物倒壊や火災などで、1000人近くの死者が想定されており、密集市街地の対策は非常に重要であると認識をしている。

この度、大阪府では特に危険性の高い「地震時等に著しく危険な密集市街地」の平成 32 年度までの解消を目指し、「密集市街地整備方針」の素案を取りまとめたとのことである。

この「著しく危険な密集市街地」の解消については、全国的な目標でもあり、しっかりと取り組んでいただきたいが、この他にも危険な密集地区があるのではないかと思う。

泉州地域においても、火災が発生しても、道路が狭いため、消防車が入れないような古い住宅が密集している地区がある。

泉南市域で言えば、密集市街地の定義にあてはまらないかもしれないが、岡田地区や樽井地区、熊野街道沿いの信達地区など危険だと思われる地域が多数存在する。

このような今回の整備方針では、対象となっていない密集地区の対策について、どのように進めて行くのか、住宅まちづくり部長に伺う。

<住宅まちづくり部長>

現在、私どもは、議員ご指摘のように、「地震時等に著しく危険な密集市街地」に取り組んでいるところであるが、これ以外の、木造住宅が密集し、大規模な地震等が発生した場合に延焼の被害が想定される地区についても、安全性の向上を図っていくことは重要であると考えている。

そのため、地区の実情を熟知している地元市町村が、地区の特性に応じて、老朽住宅の除却や避難路の整備、あるいは民間の力を活用した土地利用転換の誘導などハード・ソフトにわたる様々な取組みを主体的に進められるよう、府としても、市町村に働きかけるとともに、これまでの経験を活かし、技術的な助言や情報提供など、積極的な支援を行っていく。

<堀口和弘議員>

地域の安全確保については、私も市町村が主体的に取り組む必要があるというのは理解しているが、ぜひとも、大阪府においても、お金を出していただくよう、よろしく願いしたい。

しかし、そのためには、府として、災害対策が必要と思われる市町村に対して働きかけをするのも大事だと思う、また、府として主体的に関わっていただきますよう改めて要望する。

3 交通安全上の課題を有する都市計画道路の対策について

<堀口和弘議員>

この問題は、昨年の9月議会の一般質問でも取り上げさせていただきましたが、再度伺う。

都市計画道路は、昭和30年代から40年代にかけて形成されて以来、最近までは大きく変更されることなく現在に至っている。

計画決定を乱発してあの当時の社会情勢は、戦後復興期を経て、産業や商業の右肩上がりの発展が続いてきたこと、その傾向は継続されるものとして拡大基調の計画によって整備をされてきた。

しかし、近年、少子高齢化の進展等の要因によって、将来人口の減少や交通需要予測の減少予測を受け、大阪府では平成23年3月に「都市計画道路の見直しの基本方針」を策定し、平成23年度から各市町村単位で見直しを進めてこられた。

これについては、先の議会で取り上げたが、都市計画法第53条の建築制限などの話で言えば、平成17年の盛岡市に対して判決が出た、市道区域決定処分取り消し等請求事件によって、長期未着手路線について、定期的な見直しによる検討が必要であるという法的判断が示された。

場合によっては、国家賠償法に基づく慰謝料や、憲法に基づく財産権の補償などが求められるもので、結果としては「都市計画法第53条の建築制限が課せられることによる損失については、一般的に当然に受忍すべきものとされる制限の範囲であることから、損失の補償請求はできない」とされ、盛岡市が定期的な見直しをしているとの理由もあり最高裁で棄却となった。

しかし、補足意見の中で、建築制限は、都市計画の実現を担保するために必要不可欠であり、かつ、権利者に無補償での制限を受忍させることに合理的な理由があることが前提であり、「建築制限に対する受忍限度を考える際には、制限の内容と同時に、制限の及び期間が問題とされなければならない、60年にわたって制限が課せられている場合に損失補償の必要はないという考え方は大いに疑問がある」とされている。

こうした事案も踏まえ、大阪府が都市計画道路の見直しに本腰を入れたことについては評価をしているが、今後はこうした都市計画道路の見直しをした後の取り組みについて、伺いをしたいと思う。

大阪府が今回、計画を見直し、廃止に至った路線、また今後もそうした見直しを進めて行くことになるが、こうした路線について、計画の存在から、交通安全上の課題が放置されている路線も多かったと聞いている。

泉南市域において言えば、中小路岡田樽井線などは、道路が一部狭隘であったり、歩道が部分的にしか整備されていなかったり、交通安全上の課題が多いと考えている。

また、新家地区や兎田地区などについては、昨年も申し上げたが、集落内の通り抜けや、渋滞など別の意味合いで課題が多く存在している。

そこで、都市計画道路を廃止した後、歩道が整備されていない、また、様々な交通安全上の課題がある路線の対策について、どのように考えているのか、都市整備部長に伺う。

＜都市整備部長＞

本府の都市計画道路の見直しにおいては、通行車両数からみて、交通処理上必要な車線数が確保されている場合は、基本的に都市計画を廃止としているが、そのうち、歩道が整備されていないなど、交通安全上の課題があるもので、駅へのアクセス機能を有する区間や、整備の予定が具体化している区間等は存続とし、地元市町村と協議のうえ、必要な手続きを進めている。

また、都市計画の有無に関わらず、府道における歩道整備事業については、交通量の多い路線や通学路に指定された道路、バリアフリー法に基づく特定道路などを対象に、優先整備区間を定め、進めているところであり、今後も地元の協力を得ながら、必要な交通安全対策を図っていく。

＜堀口和弘議員＞

現道の交通安全対策については、仮に都市計画を廃止したとしても優先順位をつけて実施していくとの答弁をいただいた。

是非、泉南市域を含む泉州地域においても、しっかりと取り組みを進めていただきたい。府域の北部南部に偏ることなく、バランスをとって取り組んでいただくことを強く要望しておく。

その一方で、都市計画を残した存続路線については、着実に推進をしていくべきであると考えている。

私の地元、泉南市にある都市計画道路「信達樽井線」は都市計画が存続されているが、JR和泉砂川駅付近から府道貝塚和歌山線までの約370mのうち、府道と重複する約140mの区間は、片側しか歩道がなくかつ狭小であるため、歩行者の安全対策が望まれている。

また、駅側約230mの区間は、泉南市が事業主体として、駅前広場とあわせ整備を検討していると聞いている。

既に駅前整備の計画がなされてから、30年近く現状放置のこの状況は、まさにシャッター街にしてしまう元凶となったのは言うまでもない。

正直、何年かかっているのかと憤慨をしている市民も多いと思う。

本区間は、泉南市の玄関口であります和泉砂川駅へのアクセス機能を有する重要な路線である。市の事業と併せて、府の早い事業化が必要と考えるが、今後の歩行者対策も含めた整備見通しについて伺う。



＜都市整備部長＞

議員お示しの都市計画道路 信達樽井線と府道が重複する区間については、バリアフリー法に基づく特定道路に指定されていることから、当面の安全対策として、今年度中には、現道内の両側にカラー舗装を行い、歩行空間の確保を図る。

なお、当該区間の拡張整備については、将来、泉南市に引継ぐことを前提に、隣接区間で泉南市が実施する駅前広場整備等の進捗にあわせて、事業化について検討していく。

<堀口和弘議員>

カラ一舗装については、私が要望をさせていただいたもので、地元を含め、高く評価をしている。

泉南市では、「駅前広場と街路事業」は来年度からスタートすると伺っているが、様々な課題もあり、事業進捗がすんなり行くかは不透明で、いつになるのかわからないのではと危惧している。

まず、大阪府として最低限、同時進行、出来れば先行して整備を進め、泉南市の事業化を進展させるための圧力をかけるべきだと、私は思っている。

だからこそ、事業化の時期などについては、しっかりとご判断をいただくようお願いをする。



4 関西国際空港連絡南ルートについて

<堀口和弘議員>

関西国際空港は、ハブ空港として大きな期待を背負って開港した。開港後、20年が経過し、利用者数もピーチなどLCCの就航もあり、今後、ようやくといった感も否めないが伸びて行くことが予想される。

私ども地元には、「早く伊丹空港を廃止して、関西湖空港に集約して欲しい」という声が多々ある。

ただ現在、関西空港へのアクセスは、現在の連絡橋である所謂「北ルート」のみとなっており、私の地元である泉南市役所に「南ルートの実現」を渴望する大きな看板もかかったまま長い年月が経過をしている。

需要が少しずつながらも増大し、それでもまだ北ルートの容量には余裕があるのは理解しているが、強風や事故、様々な要因で、このルートが止まってしまう可能性があることを考えると、24時間フルに機能するアクセスは必要である。松井知事が重点を置いていただいている関空アクセスは非常に有り難いが、和歌山県や奈良県南部など南近畿圏からの関西アクセスの改善を考えると南ルートの必要性は高いと思っている。

この南ルートの必要性についての議論は、北ルートに決定された1983年当時から、地元自治体として訴えてきた。

そのときの位置づけとしては、「将来の検討課題」ということであった。

「10年ひと昔」というが、あれから30年。将来はいつ来るのかと感じてならない。

そして、南ルートの必要性を感じている南泉州エリア、和歌山エリアの自治体で、「関西国際空港連絡南ルート早期実現期成会」が2000年に結成され、毎年、国や大阪府に対して陳情活動を行っている。

先ほども泉南市役所のお話をいただきましたが、地元では道路の工法として、大阪咲洲トンネルのような海底部に設置する沈埋トンネルによる整備をイメージしているようである。

もちろん、台風や横風など天候の影響を受ける状況下では、非常に有効だと思うが、そもそも、事業費はどれくらいかかるのか、私は聞いたことがない。

14年前の期成会発足時の新聞報道でも、「1000億円以上といわれる」という文言はあったが、具体的にいくらかかるというような話は記憶にない。

陳情を受ける側である大阪府として、具体的にどの程度かかるのか、試算をされておられるのか。

また、これまで地元や期成会などから、具体的なルートであるとか、「こういう工法でやればこれくらいかかる」等についての、具体的な内容の要望がなされてきたのか、政策企画部長に伺う。

<政策企画部長>

平成18年度に国土交通省が行った「関西国際空港周辺地域交通ネットワークに関する調査」結果では、南ルートに対する需要の熟度を見極めながら、その熟度に応じた検討を行うことが望まれるとされた。

その検討が望まれる具体的事項として、南ルートを整備する場合の工法などの技術的側面や事業費、採算性などの経済的側面などの詳細検討が挙げられているが、事業費の試算はなされていない。

また、これまで、議員お示しの、大阪、和歌山の両府県の地元の市町で構成されている「関西国際空港連絡南ルート等早期実現期成会」が、南ルートの早期実現を求めているが、要望内容にルート、工法、事業費などの具体的な内容は示されていない。

<堀口和弘議員>

実は地元市民の中からは、「実現は無理」とか、「要望し続けることが大事」とか、様々な意見がある。

また、市民の中には「工法は沈埋トンネルで決まり」とも受け取っている方も多数いる。

期成会の発足時には、既に南ルートが沈埋トンネルとして位置づけられ、要望を行う地元としては、それなりの弾いた数字が存在していなければおかしいと思う。

ただ単に「南ルートをやってください」との漠然とした要望はどうかと思う。

これは大阪府も地元である。簡単な試算でも良いので、まず地元自治体や期成会などと一緒に、工法の検討やそれにかかる事業費の試算については莫大な調査費をかけずとも出来ると思うので、まず、関西空港の活性化の議論の中で行うべきであると指摘しておく。

いずれにしても、かなりの事業費がかかることは予想される話ではあるが、南ルートの整備は国際物流の効率化や、リスクの回避、低減の観点からも必要であると考えている。

要るなら要る、要らないなら要らないと、ハッキリさせるべきだと思うが、南ルートの必要性について、大阪府としてどのように考えているのか。政策企画部長に伺う。

<政策企画部長>

関西国際空港へのアクセスに、南北複数のルートがあれば、安定的な空港連絡機能の確保や大規模災害における防災拠点としての機能強化、大阪湾岸部の広域的な交通ネットワークの形成などに寄与するものと考えられるが、その整備には、議員指摘のように、巨額の資金調達が予想される。また、採算性の検証など多くの課題がある。国をはじめとする関係者や広く国民の理解が必要であると考えている。

<堀口和弘議員>

今の答弁を伺い、「南ルートは必要である」との認識でよろしいか。課題は巨額の費用であるということを理解している。

ただ30年経ちます。そろそろ「将来の検討課題」としては時間がかかり過ぎていると思う。

是非、その必要性や実現に向けて、大阪府としては議論していただきたいと思うが、ひとつ、突飛な質問をします。

公共が南ルートに税金を投入して整備をして、その料金収入によって償還していくということであれば、その意思決定から事業着手までかなりの年月が必要であるというのは、よくわかる。

では、法的な課題などは存在するが、南ルートを民間が資金調達し、その経営ノウハウを活用していくことなど、民間の力を活用することは考えられないか。

私の弾いた数字を一例としてあげます。

基本的な数字の置き方でどうしても変わるので、あくまで仮定の話とさせていただくが、例えば、事業費100億円として、現在の北ルートの交通量と同等の1日1万台が確保でき、通行料金を北ルートと同程度で設定すれば金利負担や資金調達の方法でも変わるが、約40年で償還できるのではと思う。

もっとも1日1万台の需要を喚起するためには、もっと関空の需要がさらに高まらないといかないのでは、これも絡んでくると思う。

PFI でもいいが、民間が独立採算で手を挙げるところが「あれば」、民間でも良いと思うが、民間の力を活用することについて、どう考えておられるか。植田副知事に伺う。

<植田副知事>

人口減少・少子高齢化が進展する一方、国・地方公共団体を通じて厳しい財政状況が続く中であって、効率的・効果的に社会資本を整備していくためには、議員ご指摘のように民間の資金や技術力、経営能力等



民間の力を十分活用していくことが大変重要な視点と考えている。

質問の関空南ルートにおける民間の活用に関しては、採算性の確保や費用対効果の検証等、解決すべき課題が多く存在するところであるが、この場合に、関空の需要自体を拡大することによって、民間活力が導入されやすい環境を整備することも重要な要素の一つと考えている。

LCC拠点化の促進や貨物ハブ機能の強化などにより、旅客面・物流面の双方から関空の需要を拡大し、これを契機に更なる民間活力が導入され、ひいては関空の発展、府域全体の活性化につながっていくという好循環が生み出せるよう、府として引き続き努力していく。

<堀口和弘議員>

今、植田副知事の答弁、まさにその通りで、関空を国際ハブ空港として、フル活用されなければ事業化は難しいと理解している。

ただ、こうした巨額の事業費がかかるインフラ整備については、国も府もお金がない状況であることを考えれば、民間でできるというのであれば、大いに活用していくのが大事だと思っている。

必要だと言いつけている地元も、ただやみくもに「あれしてください、これしてください」と言うだけでなく、自分たちが望んでいるものが一体どの程度の規模が必要で、その程度の事業費が見込まれるのか、検討したうえで要望や陳情をして行かないと、事業の実現性や、可能性を図ることは難しいと思う。

期成会や地元自治体が南ルートの要望をする以上、こうした点を踏まえながら、検討・要望をして行かれることを期待したいと思う。

この民間でどうかという話を、可能かどうか、大阪府の空港戦略課や国立国会図書館などで色々と調べた。詳細な内容を話し出すと膨大な内容になるので、ここでは控えるが、クリアしないといけない課題はあるが、実現の可能性が広がることも理解できた。

いつまでも要望し続けるのではなくて、「どうしたら実現可能か」という様々な道での可能性を求めて、これまでの行政の常識とは違う発想・視点で私は提案をしていく。今回の質問作成にあたって得た多くの調査資料は空港戦略課にも提供している。

是非、新たな視点として捉えていただければと思う。

先ほど、植田副知事が答弁いただいた通り、関空をいかに活性化させるか、これが一番大事だと思う。

我々政治家は夢と理想、新しい発想を語るのも、その実現に向けて是非、職員の皆さんは専門的な知識を活かして関空発展のためにご尽力くださるよう、お願いし、私の一般質問とさせていただきます。

御静聴ありがとうございました。