



## 1 市町村の子育て支援施策に対する府の支援の充実

### <横山英幸議員>

大阪府においては、橋下知事時代の財政再建プログラムにおいて、それまでの事業ごとの補助金をまとめて「地域福祉・子育て支援交付金」として一本化し、子育て支援を含む市町村の取組みを支援しています。

また、平成22年度からは、これに加え、「子育て支援分野特別枠」を創設し、市町村支援を実施しています。

この交付金制度は、重要性が高まっている子育て支援分野において、広域自治体である大阪府として、基礎自治体である市町村が地域の実情に応じて創意工夫を凝らしながら実施する施策をしっかりと応援する仕組みであります。

そこでまず、この交付金特別枠の概要について、福祉部長に伺います。

### <福祉部長>

お尋ねの「子育て支援分野特別枠」は、平成22年4月、本府及び各市町村の「次世代育成支援行動計画（後期計画）」がスタートをすることを契機といたしまして、府として市町村の独自の子育て支援施策をより積極的に支援を致しますために、平成26年度までの5か年の事業として創設を致し

ました。

この特別枠は、各市町村計画に位置づけた課題に対応致します「地域重点課題事業」と、府の「子ども・未来プラン後期計画」に位置づけた課題に先駆的に取り組む「分野別リーディング事業」を対象にするものでありまして、府からの交付総額は約5億円となっております。

今年度が最終年度ということではありますが、在宅での子育て支援や発達障がい児支援、親支援など、様々な子育て支援事業に有効にご活用いただいていると認識しております。

#### <横山英幸議員>

ありがとうございます。先ほど、ご紹介のありました分野別リーディング事業でありますと、だいたい、46事業が実施されております。例えば、発達障がい時の早期発見、早期療養を行う発達障害児支援システム整備事業を21市町村で、スーパーバイザー等を配置し、関係機関との連携、ケース対応等を実施する児童虐待対応アドバイザーの配置は7市町で行われております。こういった形で46事業を展開されているということです。このように、より児童に近い基礎自治体において、的確に実施できる事業への補助が行われてきたところです。

さて、さきほどのご答弁にもありましたように「子育て支援分野特別枠」は、平成26年度で終了すると伺っております。

市町村では、様々な子育て支援事業に活用しているということでありましたが、あらかじめわかっていたとはいえ、来年度から「子ども・子育て支援新制度」がスタートして、国を挙げて子育て支援の充実を行うというとき、今年度末で、この補助事業が終了となると、様々な影響が懸念されるのではないのでしょうか。

特別枠が今年度で終了することについて、先般、市長会・町村長会から要望書が提出されていると聞いておりますが、どのような要望書が提出されたのでしょうか。福祉部長に伺います。

#### <福祉部長>

去る11月27日、市長会・町村長会の会長が府庁にお越しになり、要望書を提出され、お受け取りしました。

その内容は、「子育て支援分野特別枠」が今年度末で終了することについては、予定通りとはいえ、平成27年度からの「子ども・子育て支援新制度」や府の「子ども総合計画」の実施に合わせて、子育て支援施策の充実に取り組んで行こうとしている矢先であることから、何とかこれを継続してほしいというものでございました。

#### <横山英幸議員>

いま、ご答弁にもありましたように、市町村では乳幼児医療費助成の再構築に伴い、大阪府において「22億円」の規模で創設の検討が進められている「新しい子育て支援交付金」への期待が高まっ

ています。

この制度は、乳幼児医療を含め、市町村の創意工夫による子育て支援施策の充実をさらに後押しするというものであり、「次世代への投資」を訴えられている松井知事の大変なご英断だと考えます。

しかし、この新たな支援策として、22億円の制度創設が検討されている一方で、これまでの子育て支援交付金5億円が終了するとすると、府民や市町村にとっては、結果的にその効果が差引き17億円の拡充にとどまることとなります。

折しも、平成27年度から「子ども・子育て支援新制度」がスタートすることもあり、市町村の子育て支援施策のさらなる充実を図ることが大変重要であると考えています。ぜひとも特別枠の継続を検討していただきたいが、知事のご所見を伺います。



#### <松井知事>

平成27年度から、乳幼児医療費助成制度の再構築を図るとともに、子ども・子育て支援新制度のスタートに合わせ、「新子育て支援交付金」を創設し、医療費助成を含む子育て支援サービスの水準向上のため、府としての市町村支援を充実することとしております。

お示しの「子育て支援分野特別枠」は、この間の調整の中で、市町村には、26年度までの制度であることを理解いただいていると思っておりましたが、市町村から継続について強いご要望があり、今回、議員からもご指摘がされたところです。厳しい財政状況の中、子育て支援の充実のため、府として何ができるのか、しっかりと検討して、結果をつくっていきたいと思っております。

#### <横山英幸議員>

ありがとうございます。新たな子育て支援交付金とともに、従前の制度が維持され、的確な子育て支援施策が引き続き展開されることを切に願い、次の質問にうつります。

## 2 大阪府土砂の埋め立て等の規制に関する条例案

#### <横山英幸議員>

次に、土砂埋立て等の規制に関する条例案について伺います。

災害の防止及び生活環境の保全を目的に、一定規模以上の土砂の埋立て等を許可制にすることなどを盛り込んだ条例案が今次定例会に提案されたところです。

先の5月定例会において、知事から、9月の定例会中の提案をめざすとされたものであり、建設残土などの土砂の埋立て、盛土による災害の発生を防止するための枠組みが示されたことについて、大変大きな一歩となりました。

私、府職員時代に土木事務所で砂防と急傾斜地許認可担当も経験しておりました。指導に従わない非常に悪質な事業者の対応に大変苦慮した経験があります。



今後は、土砂の崩落事故を防止するため、不適正な事案に対しては、この条例で厳正に規制指導でき、また、現場の職員の抛り所となる実効性ある条例にしなければならないと考えています。

そのためには、まず、条例の趣旨に沿って、埋立て等の形状や施設の構造が基準に適合することで、申請者が継続して行うに足る資力を有することなどきっちりとした審査をすること、加えて、許可した後の監視指導を充実することが重要であります。

そこで、まず一点、許可をする際の具体的な審査基準について伺います。今後、規則で定めていくことになるとは思いますが、許可後の報告等の手続きの詳細について、府民や市町村の意見、専門家の意見を十分聞き、スケジュールを含め早急に示していくべきと考えますが、環境農林水産部長のお考えを伺います。

#### <環境農林水産部長>

土砂埋立て等の規制に関する条例案につきましては、6月に環境審議会に諮問し、9月に答申を得て、パブリックコメントを行ったうえで、今般提案させていただいたところでございます。

条例を実効性あるものにするためには、技術上の審査基準をはじめとする規則等の内容が、現場において効果的に規制指導できるものであることが重要であると認識しております。

条例を運用するための規則につきましては、市町村及び専門家の意見をお聞きしながら、できるだけ早い段階でお示しできるよう、鋭意作業を進め、パブリックコメントを実施したうえで、年度内に取りまとめまいります。

#### <横山英幸議員>

次に、条例に基づく監視指導について、伺います。

実際、既存法で指導を行っている現場においては、基準に適合する計画で許可をするものの、許可取得後にその許可内容を逸脱して土砂を計画以上に搬入し、安全性を無視した盛土、土砂の積み上げを行う、そして指導、命令等に従わない悪質な事業者も存在します。

この土砂条例でも、許可した後の立入検査などの監視指導が極めて重要であり、許可の内容を逸脱

する行為を繰り返すような事業者に対しては、土砂の崩落等の災害を未然に防止するために厳正に対処できるようにしてもらいたいと考えておりますが、いかがでしょうか。

また、罰則については、地方公共団体が策定する条例では「2年以下の懲役又は100万円以下の罰金」が上限となっており、本条例案でもそのように規定されておりますが、廃棄物処理法の罰則と比較すると軽い内容になっています。罰則や立入権限の強化について可能となるよう国における法整備も必要ではないかと考えております。

さらに、今回の条例案では規定されておりませんが、何より、土砂の適正な処理を進めていくためには、いわゆる、土砂を発生させる側の発生抑制や有効利用の促進の取組みが不可欠であると考えております。発生側の責任を明確にし、土砂の適正な処理を促進するため、国における法整備を働きかけていくべきだと考えておりますが、いかがでしょうか。以上、環境農林水産部長の所見を伺います。

### <環境農林水産部長>

条例案では、土砂の埋立て等について許可制とし、埋立て等の形状及び構造上の基準への適合、搬入土砂の量の報告などを義務付け、災害の防止を図っていくこととしております。

また、報告徴収や立入検査により許可内容の遵守状況を確認するとともに、許可内容に違反し災害のおそれが生じた場合には速やかに命令や取消しの規定を適用するなど、厳格に対処してまいります。

土砂の発生抑制や再利用の促進等を図り土砂の適正な処理を進めるためには、土砂の発生側の取組みが重要であり、広域的に対応することが効果的と考えております。

このため、議員お示しの罰則や立入権限の強化も盛り込まれた、土砂の発生者側の責任を規定した法律の整備について、関係部局と連携し、国に対し働きかけてまいります。

### <横山英幸議員>

ぜひ、よろしくお願いいたします。個人的に意見を申し述べますと、悪質な業者へ指導にあたる現場の職員がもっとも指導しやすい形で指導指針、指導マニュアルを作成していただきたいと考えております。

というのも、私は、それが、一番、現実的で、かつ、最速で最適に府民利益にかなう方法であると考えております。

悪質な事業者の中には、許可の申請内容は、果樹園造成などの名目で申請をしてくるものの、その実、良質な土、いわゆる真砂土と言われるような土を切り出して売却、そこに質の悪い建設残土などを受け入れ、受け入れてお金を取ります。

わたしの経験上、いまはわかりませんが、大体1事務所に2、3人しか担当者



を充てることができません。今回、環境農林水産部からの提出なので、詳細には決まっていないと聞いておりますが、4つの農と緑の総合事務所で府域全域をカバーすることになると思います。

片道だいたい小一時間かけて現場に行って、許可図面とかけ離れた現場に愕然とすることも多々あります。

盛り土の傾斜や、土砂の流出を防ぐ沈砂池という池の構造など指導内容は多岐にわたるものの、ただ、先ほども申し上げましたが、担当者は四六時中現場にいれるわけでもありません。近隣住民からの苦情や、私の経験上ですが、常に良好な関係であるとは必ずしも言い難い市町村担当者の調整に、複雑な業務を、他の業務と並行して行わなければなりません。

指導指針を作成する際には、たとえば書面での指導に回数や期限を設け、それ以上従わない場合は、ただちに「勧告・命令」を打つ。「社長、これ以上、変な土砂を搬入したら、アウト。本体の規則で決まっています。」と指導の現場職員が言いやすいような指導マニュアルを作る、氏名等の公表はもちろん、例えば、公共機関が実施する工事入札への参加資格をはく奪するなど、ペナルティも明確にして、現場の担当者が負担なく迅速に指導勧告を行えるような詳細なマニュアルを早急に作成していただきたいと考えています。

本条例が真に有効に作用し、環境農林水産部のみならず都市整備部や契約局、府警本部などとも連携しながら、府民が不安に思うような悪質な事例への効果的な対応ができるようになることを切に願っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

### 3 港湾行政

#### <横山英幸議員>

最後に、港湾行政について伺います。

我が国においては、資源・エネルギー・穀物の大半を海外に依存し、また、近年、家電製品等の輸入や国際分業体制の進展に伴う部品等の輸出も増加するなど、我が国の貿易量全体の実に99.7%は海上輸送が担っている現状です。

そういった意味で、「港湾」は日本の経済・生活を支えるもっとも重要な社会インフラといっても過言ではありません。

しかしながら、世界の港湾と日本の港湾を比較すると、国土交通省が公表している欧米基幹航路寄港便数については、1995年には大阪港・神戸港が週58便であったものが、2013年には週14便と非常に大きく減少する一方で、韓国の釜山港は週27便から49便と大きく増加。また、取扱貨物量の伸びも大阪港・神戸港が2012年と1982年比で約2.6倍増に対して、釜山港は約21.6倍増と大きく引き離されているのが現状です。

これは、欧米への関西発着の貨物が釜山港経由で輸出入されていることが、その大きな要因のひとつと考えられます。

表をご覧ください。世界の港湾取扱貨物量ランキングです。

1998年ですから、いまから16年前のランキングになります。シンガポール、ロッテルダムと続く中で、千葉が6位、名古屋が9位、横浜が12位、神戸が14位と続き、大阪は21位に位置しています。この当時、釜山港は16位です。

次に、2012年のランキングですが、上海やシンガポール、ロッテルダムは上位に位置している中で、トヨタのある名古屋が15位と大変健闘する中、千葉は23位、横浜は31位、大阪、神戸は、ランキング外になりました。日本の港湾、とりわけ大阪、神戸港が時代とともに大きく引き離されていることがわかります。

赤い矢印で書いたのは、釜山港です。釜山港は、16位から8位へと大きく躍進をしております。アジアの主要港湾は、中国をはじめとするアジア地域が世界の生産工場としてだけでなく消費市場としても発展を遂げてきたこと、また、国際分業体制や経済のグローバル化の進展により、アジアと欧米間の海上輸送量が急速に拡大したといった経済情勢の変化に対応し、例えば、釜山港では、国家規模で、ひとつの管理者が一元的に管理運営を行い、コンテナ船の大型化に対応した大水深岸壁の集中的整備、進出企業に対する法人税等の免除など手厚い支援措置、ターミナル運営の民営化によるサービス水準の向上やコスト削減など、国家戦略として港湾整備や管理運営を進め、港湾の国際競争力を高めてきたものと考えます。

また、釜山港では、世界的な海運会社を対象に独自のマーケティング調査を行い、先方が欲するインセンティブ制度の改善や、水深の増設など海運会社の要求を迅速に対応してきた経過もあるとのこと。

このまま、何も手を打たずにいれば、将来的には「日本の港」が釜山港などのフィーダーポート化、いわゆる釜山港をメイン港として、日本の港全てが、荷物の全てを、一旦、釜山港に集めて、釜山港から欧米などに輸出するフィーダーポート化になってしまう可能性さえあります。このまま大阪の港湾行政が大きく後れをとり、基幹航路から外れることで物流コストの上昇を招き、これが、結局、大阪府民の消費物資の価格上昇、さらに、大阪企業においては輸送コスト増加による企業利益の減少につながり、大阪府民がおおきな負担を背負うことにつながります。

釜山港などアジア諸港に追いつくためにも「物流コストの削減」、「港湾の集荷力の強化」、「港湾サービスの向上」など効果的な港湾戦略を早急に打ち出さなければなりません。

まずは、大阪湾諸港がアジアの主要港湾の後塵を拝している現状について、どのように考えておられるか、都市整備部長に伺います。

## 世界の港湾取扱貨物量ランキング～上位35位

【1998年】

順位	港名	千トン
1	シンガポール	312,322
2	ロッテルダム	306,859
3	サウススライジアナ	178,515
4	香港	167,170
5	上海	166,000
6	千葉	164,060
7	ヒューストン	153,482
8	蔚山	148,332
9	名古屋	133,863
10	ニューヨーク/ニューヨーク	124,862
：	：	：
12	横浜	117,820
14	神戸	100,048
16	釜山	96,434
21	大阪	86,689

【2012年】

順位	港名	千トン
1	上海	644,800
2	シンガポール	538,000
3	天津	477,000
4	ロッテルダム	441,500
5	広州	438,000
6	青島	407,300
7	寧波	364,600
8	釜山	298,700
9	ポートヘッドランド	288,400
10	香港	269,300
：	：	：
15	名古屋	202,600
23	千葉	152,000
31	横浜	121,400

※大阪、神戸、2012年ランキング外

出典：SHIPPING STATISTICS YEARBOOKより、国土交通省港湾局計画課作成

### <都市整備部長>

大阪湾諸港は、釜山港と面積的には同規模の港湾にも関わらず、現行制度のもとでは、大阪府、大阪市、兵庫県、神戸市の4管理者が、それぞれの港ごとに施設整備や管理運営が行われており、そのことが国際競争力低下の要因のひとつと考えられます。

港湾の国際競争力強化には、広域的な管理による施設の配置や整備とともに、民の視点による利用者ニーズに迅速・的確に対応したサービスの提供が必要です。

大阪湾諸港におきましても、各港が広域港湾として一体となるとともに、民の視点による管理運営を進め、関西と世界各地とを低コストで迅速かつ確実な物流ネットワークを構築することにより、その国際競争力を高め、関西経済の成長に貢献していくことが重要と考えております。

### <横山英幸議員>

ありがとうございます。大阪湾諸港においても国際競争力を高め、関西経済の成長に貢献していくためには、港湾の管理運営における民の視点や広域的な管理が重要とのことでした。

国においては、我が国の港湾の国際競争力強化を図るため、港湾法を改正し、民の視点の導入を一つの柱とする港湾運営会社制度を創設しました。これを受け、国際戦略港湾である阪神港においては、去る11月28日に大阪港埠頭株式会社と神戸港埠頭株式会社の統合会社である阪神国際港湾株式会社が港湾運営会社に指定され、コンテナ埠頭の一体的運営が図られることとなりました。

しかしながら、今後、アジアの主要港湾と競っていくためには、運営のみを一元化するだけでなく、これまでの自治体ごとのバラバラの港湾管理から抜け出し、広域的な港湾管理に向け、その一元化を図る必要があると考えますが、都市整備部長、いかがでしょうか。

### <都市整備部長>

港湾運営会社は、港湾管理者が計画・整備するコンテナ埠頭等の港湾施設を活用して事業を行うことから、利用者ニーズにあった、より使いやすい港湾として、港湾運営会社がその機能を十分に発揮するためにも、運営会社の一元化だけでなく、港湾計画の策定や施設整備を担う港湾管理者の一元化が必要です。

港湾運営会社と港湾管理者が車の両輪として機能することが、さらなる国際競争力強化に向けた取り組みとして重要であり、今後とも、大阪湾諸港の港湾管理の一元化に向け、幅広く関係者との協議を進め検討してまいります。

### <横山英幸議員>

戦後、港湾法の制定に伴い港湾戦略は地方自治体の管理となりました。多くの自治体が独自に戦略を進め、地方活性化に寄与してきた面はありますが、経済活動のグローバル化の進展に伴い、個々の地方自治体が独自に港湾管理を行うことには限界がきていると思われまます。

ロッテルダム港、ハンブルグ港などの欧州の港や、先に挙げた釜山港などの運営をみても、広域的、

国家規模で、選択と集中を駆使しながら大規模化を果たしてきました。広域的、大規模な戦略を打ってきた世界の港湾に比べて、地方自治体それぞれが負担する現在の日本の港湾行政には限界があると感じています。

では、港湾行政のすべてを国家戦略にゆだねるべきかという決断を断念しては行けないと考えます。港湾戦略は、その後背地の経済動態や地域実態と同一のものであり、時代とともに、ときには柔軟に戦略を打っていく必要があります。

このまま大阪湾諸港が世界の港湾戦略に後れをとることとなれば、物流コストの増加、企業利益の減少を通じて、府民負担の増加が目に見えています。

世界の港の活躍をただ見ているだけではなく、今の大阪湾諸港が成すべきことは、港湾管理を広域的に一元化し、明確なビジョンの下に、1つの港として管理・運営していくことが絶対に必要であり、引き続き、港湾管理者間でしっかりとした協議を進め、港湾管理の一元化が早期に実現するように努めていただきたいと思います、強く要望いたします。



以上で私の質問を終わります、御静聴ありがとうございました。