

平成28年10月5日  
質問者：池下 卓 議員



〈池下 議員〉

大阪維新の会大阪府議会議員団の池下 卓でございます。  
通告に従い、順次、5つのテーマについて質問させていただきます。

**1 阪神圏の高速道路料金一元化と新名神高速道路について**

高速道路新料金案における利用者の負担感の軽減に向けた取り組みについて、まずは、阪神圏の高速道路料金体系の一元化について伺います。  
高速道路料金の一元化については、わが会派としても、かねてから、高速道路ネットワークにおけるミッシングリンクの解消や、阪神高速道路の対距離料金の上限引き下げ、乗り継ぎの際の割高感の解消等を要望してきました。

国土幹線道路部会から示された阪神圏の高速料金に関する「基本方針（案）」を踏まえ、推測される阪神高速の新料金案について、先般、説明を受けましたが、ミッシングリンク整備財源を確保するには、現状の料金水準に概ね50円程度を上乗せし、350円から1350円の対距離料金とのことであります。  
整備財源確保のため、利用者に一定の追加的負担を求めることはやむを得ないが、せ

めて、上下限の料金を先行して新料金が導入されている首都高速の 300 円から 1300 円と同等に抑えることで、負担感を軽減して利用者の理解を得る必要があると考えますが、都市整備部長の見解をお伺いします。

#### 〈都市整備部長 答弁〉

平成 29 年度からの新料金では、運営主体で異なる料金体系を、対距離料金を基本に統一するなど、公平で利用しやすい料金体系の実現とあわせ、淀川左岸線延伸部を早期に整備するための財源確保を両立させる料金設定が必要と考えております。

ミッシングリンクの整備財源を確保するため、利用者に追加的な負担を求めるにあたっては、上下限の料金を首都高速並みに抑制する等、負担感の軽減を図ることは、利用者の理解を得るうえで重要です。

そのためには、阪神高速に対する無利子出資金の償還繰り延べや、更新事業の債務償還期限内における料金収入の活用などの、現行制度の運用による工夫が必要です。

具体的な新料金案は、本年末頃に国から示されるものと想定しており、ご指摘の上下限料金の抑制など、利用者の負担感を軽減するための様々な制度運用上の工夫をはじめ、議会の意見等を踏まえた料金に関する具体的な提案を国に対して行い、地方の意見が反映されるよう取り組んで参ります。

#### 〈池下 議員〉

次に、平成 29 年度からの新料金体系について、気になることが 2 点あります。

1 点目は、国土幹線道路部会の基本方針にも記載されているが、交通分散の観点から、同じ発着地であれば経路によらず同じ料金とするいわゆる「同一発着同一料金」の適用方法についてであります。

阪神高速は、首都高速と異なり、環状線が一方通行であることから、同じ目的地に行く場合でも、異なるランプを利用する場合があります。

例えば、第二京阪方面から、北浜付近に行く場合、東大阪線経由の（赤色、A ルート）と守口線経由の（青色、B ルート）がありますが、仮に、A ルートの東大阪線を経由して北浜ランプで降りる料金より、B ルートの守口線経由で環状線を一周まわって同ランプで降りる料金が高くなるとすれば、東大阪線の渋滞を緩和するため、B ルートの守口線経由の料金を A ルートの東大阪線経由と同じ料金にするということが、「同一発着同一料金」だと思います。

一方、今お示した環状線の北浜ランプの直近には、守口線の南森町ランプがあり、北浜付近に行くにはここで降りることも可能です。

実際に守口線経由で阪神高速を利用する場合、青色の B ルートのとおり、環状線手前の南森町ランプで降りることが普通であり、「同一発着同一料金」の適用にあたっては、近接する北浜ランプと南森町ランプを同一ランプとして取り扱うべきであります。



このように、「同一発着同一料金」の適用にあたっては、環状線が一方通行であることも踏まえ、近接するランプは同一のランプとして取り扱う等、合理的な適用方法を検討すべきと考えますが、都市整備部長の見解をお伺いします。

また、2点目は、平成29年度からの新料金体系では、おそらくネクスコ西日本や阪神高速道路など異なる会社や路線を乗り継ぐ際に、基本料金、いわゆる「ターミナルチャージ」が重複してかかり、「乗継抵抗の軽減」といった課題が、抜本的には改善されていないと推測されますが、目指すべきは、会社や路線を越えて、対距離料金を基本に統一し、乗継抵抗が解消される「完全な料金体系一元化」です。

そこで、「第1ステップ」である平成29年度の新料金体系に留まることなく、「完全な料金体系一元化」を着実に実現していくべきと考えますが、あわせて都市整備部長の見解をお伺いします。

#### 〈都市整備部長 答弁〉

「同一発着同一料金」については、同じ発着地であれば、利用者がどの経路を選択しても同じ料金になることから、交通を分散させて、東大阪線等の渋滞緩和に寄与するため、積極的に導入していくべきと認識しております。

その適用にあたっては、議員お示しのとおり、阪神高速環状線は一方通行といった地域特性があることから、北浜ランプと南森町ランプ等、近接するランプは一つのランプとして扱う等の工夫が考えられます。

料金を合わせるためには、さらなる財源確保が必要になる課題はあるが、利用者の視点に立ち、より合理的かつ実効性のある制度となるよう、国に提案して参ります。

また、平成29年度からの新料金導入にあたっては、現行の料金が、名神高速のように既に上限のない対距離料金となっている路線がある一方、阪神高速は上限料金が設定されていることから、利用者の急激な負担増に配慮し、阪神高速などは激変緩和措置が必要です。

このため、完全に料金体系が統一されるには至らないが、ご質問の「完全な料金体系一元化」に向けては、国土幹線道路部会の「基本方針(案)」において、管理主体間

の継ぎ目を感じることなく利用するため、シームレスな料金体系とすべき、とされております。

同方針では、今後の道路ネットワーク整備の進展にあわせて、料金体系の確立に向けたロードマップを明らかにすると明記されており、引き続き、「完全な料金体系一元化」に向け、国に対し働きかけて参ります。

#### 〈 池下 議員 〉

先ほど答弁のあったとおり、国土幹線道路部会の「基本方針（案）」を元に、国が具体的な料金案をとりまとめ、年末頃にはその内容が示される見通しとのことであり、今後、議会での議論を踏まえ、知事自ら、リーダーシップをとって、国へ強く働き掛けていただきたいと思うが知事の所見を伺います。

#### 〈 知事 答弁 〉

高速料金体系の一元化にあたっては、地方の意見が反映された料金となることが重要と考えており、本年5月の国土幹線道路部会との意見交換において、シームレスな料金に向けた意見を申し上げたところです。

議会からのご意見を踏まえ、私自ら、新たな料金体系における利用者の負担軽減策を提案するとともに、引き続き、「完全な料金体系一元化」の実現に向け、国に対ししっかりと働きかけて参ります。

#### 〈 池下 議員 〉

西日本高速道路株式会社が施工する新名神高速道路については、今年の春に発生した2件の重大な橋梁架設事故により開通が遅れることとなり、この事故を受け、大阪府から西日本高速道路株式会社に対し、より一層の安全対策とともに、早期の供用開始に向けた取り組みを申し入れたところです。

このような申し入れを受け、西日本高速道路株式会社から、高槻～神戸間の29年度末の全線供用に先駆けて、高槻～川西間については、29年度秋に部分供用を目指す方針が示されておりました。

私の地元、高槻市域では、新名神高速道路のみならず、現在の名神高速道路のICがないことから、新名神高速道路の整備に合わせ、名神高速道路へのアクセスが可能となる「(仮称)高槻IC」の28年度末の早期供用に大いに期待しており、同インターの先行供用に関する質問を予定していたが、一昨日の深夜、兵庫県域の新名神高速道路の工事において、3度目となる事故が発生しました。

事故の内容は、橋梁上部工事の足場解体中に、作業員1名が墜落し、死亡されたとのことであり、ご冥福をお祈りすると共に、度重なる事故を起こした西日本高速道路株式会社に対しては、怒りを通り越し、情けない思いしかありません。

このような事故は、尊い命が失われ、建設工事の信用失墜の原因となり、ひいては供用時期の遅れにも繋がることから、これ以上、繰り返すことは許されません。

事故の再発防止のため、あらためて徹底した安全対策が求められるところであり、西日本高速道路株式会社に対し、強く働きかけるべきですが、都市整備部長の所見を伺います。

#### 〈 都市整備部長 答弁 〉

新名神高速道路で本年春に2件の事故が発生した後、工事の安全確保に万全を期するとともに、一部区間であっても早期に供用されるよう、西日本高速道路株式会社への申し入れを行って参りました。

ところが、このような申し入れを行ったにもかかわらず、一昨日、3度目となる事故が発生したことは極めて遺憾です。本府として、西日本高速道路株式会社に対し、あらためて、早期の徹底した原因究明に加え、再発防止策を講じること、工事全般の安全対策に万全を期すことを、昨日、緊急に申し入れたところです。

今後、このような事故が2度と起こらないよう、徹底した安全対策が現場で確実に実施されるよう強く求めて参ります。



## 2 大阪湾諸港の機能強化について

#### 〈 池下 議員 〉

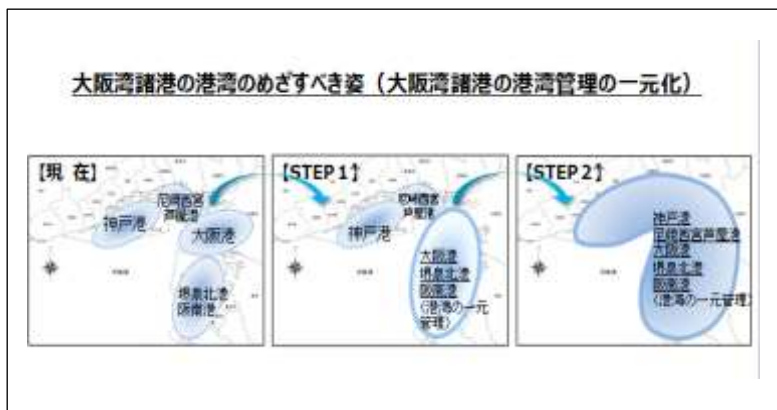
つぎに「府市港湾管理の一元化」について伺います。

我々、大阪維新の会は4年前に『港湾改革PT』を作り、以来、大阪・関西の成長のため大阪湾諸港の国際競争力の強化、利便性の向上が必要であると訴えてきました。将来的には港湾法等の改正を含めた「新港務局」制度が必要であるということはこれまでにも議会その他を通じて発信してきたところです。



これまでの議論の中で4自治体5港湾の自治体ごとの縦割り管理の解消をめざして、まずは、第一ステップとして知事や市長から独立し、港湾計画やポートセールス等といった港湾法第12条業務に係る意思決定の一元化が可能となる「行政委員会制度」を提案されたが、平成26年、27年の議会において否決されてきた経緯があります。

今議会の提出議案に於いてはこれまでの「大阪府市港湾委員会」に加え、港湾・海岸業務の円滑な事業実施のための理念を共有する「連携協約」、府市の港湾業務・海岸業務の実務を担う「府市港湾局」が設置され、さらに議案ではないが、港湾法12条以外の業務の円滑な事業実施のための協議調整の場である「大阪府市港湾協議会」が設置されると聞いております。



府市港湾委員会制度については、これまで大阪府議会、大阪市会において、「新たに創設された『連携協約』を活用し、地方自治法上の仕組みを組み合わせることも検討すべき」「防災対策の重要性を十分認識して行うべき」「行政委員会方式では府市の意見が一致せず施策がスムーズに運ばなくなる懸念がある」といった点が指摘されていると聞いております。

この3点について、今回の提案の中ではどのように改善されるのか、都市整備部長にお伺いします。

### 〈 都市整備部長 答弁 〉

府市港湾管理の一元化については、これまで、議会で様々なご意見を頂いてきたが、議員ご指摘の三点のうち、まず、一点目の『連携協約』の活用など、地方自治法上の仕組みの組み合わせについては、港湾・海岸業務の円滑な事業実施のために、広域的な視点に立ち、府市が連携して取り組みを進めるという理念を共有する「連携協約」を新たに締結することとしております。

二点目の「防災対策の重要性」については、「府市港湾協議会」において、海岸業務の協議調整を行うとともに、「府市港湾局」を共同設置することにより、大阪市から岬町までの海岸業務を一元的に行うことにより、災害時の現場における指揮命令系統が一本化されるなど、防災機能の強化につながります。

三点目の「行政委員会方式に関する施策実施の懸念」については、「行政委員会方式」は、知事・市長から独立した執行機関として、民の視点による意思決定の一元化が図られるが、現行法制度上、予算調製権や議案提出権は知事・市長のままであり、知事・

市長の意見調整を図っていくことが必要です。

まずは、大阪湾諸港の港湾管理の一元化の第1ステップとして、これまで提案してまいりました府市港湾委員会に、自治体間の連携手法である、連携協約や府市港湾協議会、府市港湾局を組み合わせ、府市の港湾管理の一元化に取り組んで参ります。

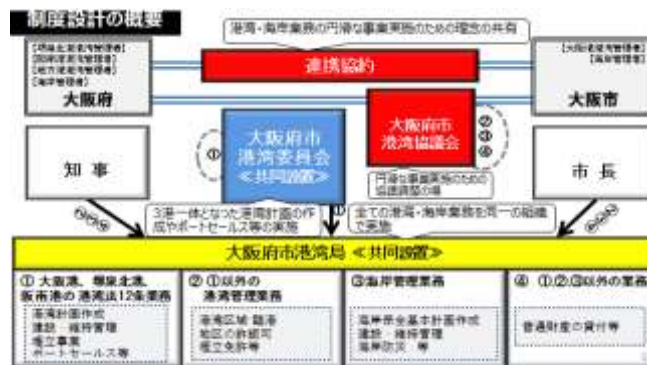
〈 池下 議員 〉

「府市港湾委員会」は、委員による多様な視点や専門性を導入することができ、利用者ニーズや経営の視点を重視した港湾施設の整備・管理・運営、港湾振興を行うことができる等、新港務局において期待している一定の効果を実現することが可能となる。

『府市港湾の機能強化のためには、「連携協約」や「法定協議会」により、協議調整を図り、連携を強化するだけで十分』との話も聞こえてくるが、港湾計画の作成やポートセールス等について「港湾委員会」が権限と法的責任をもつことが、重要であることから、まずは、第1ステップとして、先程ご答弁頂いた自治体間の連携手法の組み合わせのうち、「港湾委員会」を軸に府市による取り組みを進めるべきと考えるが如何かでしょうか。

また、現行法制度では、予算の調製権や議案提出権がないという課題があることから、第2ステップとして、自治体から独立した新港務局による大阪湾諸港の港湾管理の一元化をめざすべきと考えるが如何でしょうか。

都市整備部長のご所見を伺います。



〈 都市整備部長 答弁 〉

今後、国際的な港湾間の競争が激しさを増す中、大阪湾諸港の国際競争力強化は待ったなしの状況。このため、知事・市長から独立した執行機関として、民の視点による意思決定の一元化が図られる、「行政委員会」の共同設置を軸に、府市の港湾管理の一元化を進め、お互いの港の利用促進や利便性向上など府市での港湾管理の一元化の効果を早期に示して参ります。

その取組みの中で、課題整理も行い、兵庫県・神戸市を交えた4港湾管理者による協議調整を進めるとともに、国に法改正を働きかけ、より機動的、柔軟な運営が可能となる新たな港務局制度を創設し、大阪湾諸港の港湾管理の一元化をめざします。

#### 〈池下 議員〉

今回の大阪湾諸港の機能強化の肝は、ポートセールス、港湾計画等を行う「港湾委員会」。しっかりと民間意見が取り入れやすいよう制度設計をお願いしておきます。

### 3 府域水道事業の一元化について

#### 〈池下 議員〉

つぎに「府域水道事業の一元化」について伺います。

現在、大阪市を除く府域全域 32 市 9 町 1 村が大阪広域水道企業団の用水供給地域であります。

代表質問でも指摘させていただいたが、今の水道を取り巻く問題点は、計画区域内の水需要は減少傾向にあり、これに伴い給水収益も減収していること、建設から長期間経過した施設や管路が多く存在しており、これらの老朽化によって、漏水事故などが発生するリスクがあること、また、この更新事業については、給水収益とは結びつかないことからその財源確保も課題となっている。さらに、水道施設や管路の耐震化を図ることが必要であるが、管路については耐震化に多くの時間と費用を要する見込みであること。また、安全な水を府民に提供するための水質管理や人材確保、育成があげられます。

これは多くの事業体で業務委託や組織の人員削減などから職員数は減少しており、小規模事業体では職員一人あたりの業務範囲が多岐に渡っていること、豊富な経験を有する職員の大量退職が見込まれており、技術の継承や技術力の低下が懸念されるところで、早急に府域一水道を実現し、経営の効率化を図る必要があると考えます。先日のわが会派の代表質問において「府域水道事業の一元化」について松井知事にお答えいただいたが、今回、市町村水道の統合における具体的なメリットについて、改めて、健康医療部長に伺います。

#### 〈健康医療部長 答弁〉

水道事業を取り巻く環境は、水需要の減少により水道料金が減収する一方で、水道管の更新費用が増加し、また市町村単位での技術者の確保が困難になるなど、厳しさを増しております。

このような状況のもと、水道施設や組織を一体化することは、事業の効率化が図られるとともに、技術者の確保も容易となり、危機管理体制の強化や老朽管の更新の加速化につながります。



**〈 池下 議員 〉**

市町村水道の統合については、大阪広域水道企業団と府内10市町村との具体的な統合検討に入っているが、事業統合は大きなメリットがあることが住民には、よく伝わっていないのではないのでしょうか。市町村はもとより、住民に対して事業統合のメリットを具体的に示していくべきであると考えますが、健康医療部長の見解をお伺いします。

**〈健康医療部長 答弁〉**

統合メリットの情報発信にあたっては、まず市町村において将来の経営状況・経営課題や、統合した場合の事業費の削減効果、水道料金の上昇抑制効果を認識していただく必要がございます。

その上で、市町村として住民に対し、具体的な市町村ごとの統合メリットを分かりやすく伝えていただくことが重要であり、そのための指導を行って参ります。

**〈 池下 議員 〉**

先日、「香川県における水道広域化」について視察を行ってきました。香川県では、岡山県から受水する直島町を除く16市町が足並みをそろえ、広域水道事業体設立準備のため、協議会を立ち上げ、平成30年度の事業統合に向けて準備を進めています。

大阪府では、統合検討が進んでいない市町村に対し、統合に踏み出し、その動きを加速させるためには、市町村へのさらなる取組が必要と考えますがいかがでしょうか、健康医療部長にお伺いします。

**〈健康医療部長 答弁〉**

本府においては、これまで、市町村の統合に向けた検討を加速化させるため、分析に当たって必要となる専門的知識を含めた研修会を開催するなど、技術的支援を行って参りました。

今後は、市町村における検討がより一層進むよう、ブロック毎の意見交換等の場を新たに設定するとともに、先行している市町村の統合効果を分かりやすく示すなど、市町村の実情に応じて、きめこまやかに支援をしていきます。

**〈 池下 議員 〉**

企業団と市町村との統合が円滑に進むよう、府が事業統合の調整役としてリーダーシップを発揮して、府域一水道に向けた取組みをしっかりと進めていただきたいと思います。



#### 4 府内小規模自治体の広域連携、合併推進について

##### 〈池下 議員〉

これまで、大都市圏「大阪」を副首都化すべく大阪府市において「副首都推進本部」が立ち上げられ、松井知事、吉村大阪市長を中心に動かれている。しかしながら、「副首都」というのは大阪市域だけを定義するのでしょうか。大阪は大阪市域だけではない。周辺自治体、特に、府内の小規模自治体に住む府民の未来についてもしっかりと議論をしていかなければならないと考えております。

一般的に言えることだと思うが、市町村は、これからの人口減少時代においては、ある一定の規模がないと、なかなか基礎自治体としての教育・医療・福祉・街づくりといった行政サービスの質の確保もままならない。また、施設が老朽化し、順次、更新していかなければならない中、例えば、ごみ処理施設の整備をみても、人口5万人未満の市町村は、単独では国からの補助を受けられないなど、小規模な自治体の財政運営はそれ以外の団体に比べて、さらに厳しくなると考えております。

例えば、私の地元、島本町は人口約3万人であり、島本町のように、人口の少ない団体の10年後はどうなるものか、行政サービスを継続できているのかと危惧しております。

そこで、府内市町村、特に小規模な市町村の財政運営に対し、府ではどのように助言やサポートを行っているのか、総務部長にお伺いします。

##### 〈総務部長 答弁〉

市町村に対しては、現在の財政状況や今後の財政収支見通し等を確認し、健全な財政運営がなされるよう、個別にサポートを行っております。

特に、小規模な市町村に対しては、多額の経費を要する公共施設等の整備や更新について、将来人口や財政収支見通し、優先順位等を踏まえた計画的な実施を求めるとともに、その取組状況を注視し、地方債の効果的活用など、必要に応じて助言しております。

あわせて、国や金融機関からの融資とは別に、公共施設等の整備費用を対象とした低利の貸付制度である「市町村施設整備資金貸付金」を設けており、予算総額20億

円の範囲内で、財政状況が厳しい団体に配慮した貸付を行っております。

### 〈 池下 議員 〉

これからの時代、少子高齢化の進行により、人口減少は一層進むと予測されており、さらなる、税収の減少と社会保障費の増大などが予想されます。

こうした状況を踏まえれば、個々の市町村の状況によっては、単独での行政改革による歳出削減も、いつか限界がくるのではないかと考えています。

万が一、財政が破たんし、財政再生団体となった場合には、財政運営上の制約を受け、施設の統廃合やサービス水準の見直しなど、住民生活にも多大な支障がでかねない。そのため、万策尽き、財政状況が悪化してから、周辺自治体との広域連携や合併を検討するのでは遅いのではないかと危惧しております。

また、局面を迎えてから対処するのでは、住民の理解も得られない。住民理解を得るためにも、日ごろから、市町村は財政状況等を住民に分かりやすく開示し、自分達が暮らす自治体がどういった状況なのか理解してもらう必要があります。

そこで、府内市町村に対し、仮に財政状況が悪化した場合は住民の生活がどうなるのかなど、現状の財政状況や今後の財政収支見通しについて、単なる数字の羅列だけでなく、これまで以上に分かりやすく住民に開示するよう府が働きかけるべきと考えますが、知事の所見をお伺いします。

加えて、広域連携や市町村合併といった体制整備を進めようと思えば、それぞれの市町村の規模や財政状況、住民感情など、抱える課題が山積しており、一朝一夕には進まないというのが、これまでの状況からも明らかです。

こうした体制整備をスピード感を持って進めるには、例えば、市町村間において広域連携や合併の意思が決定されていない段階から、広域自治体である大阪府が、職員派遣をはじめとする人的支援等を行うことや、調整機能を発揮することが必要ではないかと考えますが、知事の所見を伺います。

### 〈知事 答弁〉

各市町村の将来像や進むべき方向については、住民自身にしっかりと考えてもらうことが不可欠。そのためには、住民に対し、現在の財政状況に留まらず将来見通し等についても、個々の財政指標の意味や課題等も含め、分かりやすく知らせることが重要です。府としても、先進事例の紹介を含め、引き続き市町村に積極的な開示を働きかけて参ります。

また、広域連携や市町村合併に向けては、関係する市町村長からの要請に基づき、検討段階から生じる様々な課題に対応できるよう職員を派遣するとともに、団体間の協議・調整がスムーズに進むよう府も参画するなど、積極的にコーディネートをはじめとする支援を行って参ります。

〈 池下 議員 〉

この問題については、引き続き、常任委員会でも議論のほど、お願いしたいと思っています。

## 5 高槻警察署の建替えについて

〈 池下 議員 〉

最後に「高槻警察署の建替え」について要望しておきます。

松井知事におかれては、警察署の建替について「警察署は単なる箱物ではない。重要なインフラである。」との認識を示され、今年5月に老朽化、狭あい化が著しい「東住吉署、守口署、八尾署」の建替について本年明言されました。 これを受けて府警察本部においても、先の3署の建替え、整備を進められていると聞いております。

私の地元、高槻警察署は、昭和28年以前の旧警察法の自治体警察の影響もあり現在の高槻警察署の土地は高槻市有、建物は大阪府有の状況にある。現在の警察署はその老朽化、狭あい化は先の3署と同様に著しいものがある。加えて来庁者用の駐車スペースも少なく、来庁者が多い時には、面している国道171号線に駐車場待ちをする車が列をなす有様です。

こうした状況から高槻・島本の府民からは早期建替を望む声が上がっています。府警察本部におかれては、今進められている「東住吉署、守口署、八尾署」の建替え、整備の次に地元高槻市で土地が確保できれば、できるだけ早い時期に高槻警察署の建替を実現していただきますよう強く要望させていただきます。

