

平成 31 年 2 月定例会 一般質問（概要）

平成 31 年 3 月 4 日（月）

質問者：横倉 廉幸 議員



<横倉議員>

大阪維新の会、大阪府議会議員団の横倉廉幸でございます。通告にしたがい、順次、質問をさせていただきます。

1. スクールロイヤーの活用

まず、学校からの相談に応じる弁護士「スクールロイヤー」についてお伺いいたします。千葉県野田市において、小学 4 年生の児童が死亡するといった、大変痛ましい虐待事案がありました。このような事案が起こるたびに、何とかして、小さい子どもの命を守ることができなかったのかという議論が起こっております。今回の事案についても同様に、様々な議論が起こっています。中でも、学校が子どもたちに「秘密を守る」との約束で実施したアンケートを、市教育委員会が、父親の恫喝にも等しい要求に屈し、保護者に渡すという不適切な対応があり、大きな問題となっております。

もし、大阪で同様の事案が起こったとすれば、どのような対応になっていたのか、私なりに考えたとき、大阪では、スクールロイヤー制度があるので、おそらく法律の専門家である弁護士の助言のもとに、適切な対応がとられていたのではないかと考えます。

大阪府では、平成 25 年度から、全国的にも先進的に、スクールロイヤー制度を採り入れて、市町村教育委員会や公立小中学校を支援してきていると聞いておりますが、具体的にどのような活動を行っているのでしょうか。まず、お尋ねいたします。

<教育長>

府教育庁では、学校の教育活動に深い見識を持ち、学校における相談、援助活動の経験のある弁護士 9 名をスクールロイヤーとして委嘱しております。

相談を希望する学校から、市町村教育委員会を通じて府教育庁に申請があれば、府は、スクールロイヤーを派遣し、個別に学校の相談に応じております。その他にも、地域別の相談会や教員対象の研修会の講師など、年 100 回程度の活動実績がございます。

<横倉議員>

近年の学校現場では、子ども同士のいじめや、いわゆるモンスターペアレンツ、保護者の学校や教師に対する過剰な要求や威圧的な姿勢で不当な主張をするといったような事案が見受けられます。その対応に追われて、学校や教師が本来の業務に専念できなくなり、授業や学校運営に影響を及ぼすといったことになっております。

そこで、大阪府ではスクールロイヤーの活用によって、それまでは、さまざまな事案の対応に迫られ、時間的にも、精神的にも余裕を失っていた、教職員の負担の軽減にもつながっていると考えますが、これまでのスクールロイヤー制度の活用の成果や、学校からの評価はいかがでしょうか。お尋ねいたします。

<教育長>

例えば、生徒間暴力における当事者同士の損害賠償請求が発生したケース、あるいは学校に対する過度な要求を行う保護者への対応等について、スクールロイヤーから法的なアドバイスを得ることで、学校が適切に対応することができております。

また、スクールロイヤー活用後に実施している学校向けアンケートにおいて、スクールロイヤー活用のメリットを感じていると回答したものは 100% でありました。

<横倉議員>

予想通り、学校現場からの評価も高いようです。当初、いじめの根絶を目的にスクールロイヤー制度を導入したとお聞きしていますが、この制度はこれからも必要で、今後も時代の変化に伴い学校で新たな課題が起こることも考えられます。そのためにも、この制度は継続した事業実施が望まれます。

大阪府では、平成 25 年から 5 年間は府単費でこの事業を実施し、今年度は国の予算を活用して事業実施していると聞いていますが、来年度の事業はどのように実施するのか、お尋ねいたします。

<教育長>

来年度につきましても、今年度と同様に、国のいじめ対策・不登校支援等推進事業の活用を申請しており、約 200 万円の事業規模で、年間 150 回程度の相談活動を実施してまいりたいと考えております。

<横倉議員>

これまで、先ほどお答えいただきましたように、年間 100 回程度の実績があるということは、府単費で実施していたときから 5 年ということですから、単純計算でも 500 回を超える大きな実績があることとなります。府の教育庁として、これまで積み上げてきた相談ケースを類型化し、学校現場に伝えるなど、ぜひ行っていただきたいと思います。今までのスクールロイヤー活用で得た成果を広く情報共有して、様々なトラブルに学校が早い段階で対応し、事案の重篤化を防ぐということに結び付けていただきたいと思います。

また、国の調査研究事業を活用しての実施とのことですが、調査研究事業は全額国庫委託金で賄う事業であり、いつかは終わってしまう恐れがあります。

さきほどお聞きしたアンケート結果からも、大変学校現場の支援に有効なこの制度は、国の事業が終了しても、ぜひ、府単費ででも事業実施するべきと申し上げておきます。

また、学校がもっとスクールロイヤー制度を活用できるように、事業をさらに拡充し、学校や子どもを守る体制の充実を図っていただくことをお願い申し上げまして、この質問を終わらせていただきます。

2. 三大水門の更新

<横倉議員>

次に、私のライフワークである水都大阪の再生についてお尋ねいたします。

まず、水都大阪の再生の中でも最重要であります、水からの守り、すなわち、安心・安全の観点から、木津川、安治川、尻無川にかかる、三大水門の更新についてお尋ねしたいと思います。

現在の高潮対策の計画を策定する契機となった昭和 36 年の第二室戸台風では、浸水家屋は約 12 万 6 千戸という甚大な被害でした。私も子供のころに第二室戸台風を経験しておりまして、自宅はもちろん、周辺も浸水するという大きな被害を経験しております。

その後、幸いにも大阪で大きな高潮が発生することはありませんでした。しかし、昨年は台風が次々と来襲し、特に台風第 21 号では、第二室戸台風を超える過去最高の潮位を記録しました。

このときには、高潮防御のシンボルとも言える三大水門や、防潮堤・鉄扉などの高潮対策施設を稼働させ、大阪の市街地を高潮による浸水から、きっちりと守り切りました。仮に三大水門をはじめとする高潮対策施設が整備されていなかったとすると、大規模な浸水が発生し、その被害額は約 17 兆円に及ぶと聞いております。

水門閉鎖後の木津川水門



水位観測所：木津川水門（大阪府）
OP：Osaka Peilの略（大阪湾最低潮位面）

1

これまで建設・維持管理に携わってきた方々や、今回の防潮鉄扉の操作にご尽力いただいた水防団の方々などの努力により、被害を免れたことに心から感謝するとともに、改めて三大水門の重要性を認識した次第であります。

現在の三大水門は、完成してから 48 年、大阪の市街地を高潮による浸水から守ってきましたが、老朽化が進んでいるため、更新時期が迫っております。今議会に提案されている、平成 31 年度当初予算案には、三大水門の更新事業に関する予算が計上されておりますが、三大水門の更新事業について、全体事業費や、また今後の進め方について、都市整備部長にお伺いいたします。

<都市整備部長>

現在の三大水門は、老朽化が進んでいることに加え、高潮対策施設として建設されているため、南海トラフ巨大地震による津波により、閉鎖した水門の一部が損傷し、開かなくなる恐れがございます。

このため、三大水門の更新について、河川構造物等審議会で議論いただき、審議会の答申を受け、今年度、水門の位置や形式など基本的な事項について検討を行った結果、現在の水門付近において、津波にも対応できる新たな水門を建設することを決定いたしました。

新たな三大水門は、幅約 70 メートルの河川を締め切る、大規模なものとなり、事業費は、概算で 1 基あたり約 120 億円、3 基で約 360 億円と想定しております。

現在の 3 つの水門については劣化度を調査しており、来年度から、劣化が最も進んでいる木津川水門の更新事業に着手し、三大水門すべてを約 20 年間で更新してまいります。

<横倉議員>

三大水門は、さきほど申し上げましたが、昭和 45 年の完成から現在まで 11 回閉鎖していますが、そのうちの 3 回が今年度であり、近年は地球温暖化の影響なのか、大型化した台風が頻発していると実感しています。

今回の台風 21 号では、大阪の市街地を高潮による浸水から守り、約 17 兆円にも及ぶ被害を防いだということを考えれば、三大水門が閉鎖されず、大阪の市街地が高潮で浸水すれば、日本経済全体にも大きな打撃を与えることとなります。

そのうえ、南海・東南海地震の発生率も高まり、高潮対策として建設された現在の三大水門では、津波から街を守るという点では、どうしても限りがあると思います。

国会でも三大水門の効果について、取り上げられていることもあり、国に対して、積極的に、予算確保にしっかりと要望していただきたいと思います。

また、議会としても、府民の財産、命を守る、重要な三大水門の更新について、できれば促進議員連盟でも作って、国に超党派で要望したいと考えております。よろしくお願いいたします。

また、さきほどの答弁では、約 20 年間で三大水門全てを更新するとのことですが、高潮や津波から府民の生命財産を守る重要な施設であるとともに、日本の経済を守るといった観点からも、1 日も早く更新を終えていただくよう併せて要望しておきます。

3. 水都大阪の推進

<横倉議員>

ただいまは水からの守りにについてお尋ねしました。次は、水の活用、すなわち水上交通についてお尋ねいたします。

わたしのライフワークである水都大阪の再生は、はじめに提案してから 30 年以上が経過いたしました。水辺の賑わいづくりについては、中之島エリアを中心に、水辺の拠点整備や夜間景観としての橋梁・護岸のライトアップ、親水性遊歩道やみどり空間の創出などの基盤整備が大変進んでおります。ここ 10 年くらいで水辺の魅力が大きく様変わりしたと私も実感しております。

中之島の西の剣先、すなわち、天満を流れる大川が、中之島によって北は堂島川、そして南は土佐堀川にわかれ、西へと流れていきます。そして再び出会うのが中之島の西の剣先であります。その剣先から、西と南にまた川が分かれて大阪湾へと流れ込んでいきます。



西に流れるのが安治川、南に流れるのが木津川となります。以前にも申し上げましたが、この木津川の左岸には、明治七年から大正十五年まで、大阪府庁があり、またその対岸の川口地区には居留地があったところです。

一方、安治川の左岸には、そのころ、運上所、大阪税関があり、その初代税関長は五代友厚氏であったことなどは、一昨年的一般質問で詳しくお話させていただきました。

この場所が、現在、「中之島ゲート」とよばれているエリアです。今から150年以上も前は、ここが大阪港であり、大阪開港の地、歴史的に重要な役割を果たしました。中之島ゲートエリア、川口であります。



ご覧のように、歴史的にも重要な中之島ゲートエリアは、海から大阪市内への入り口であり、立地特性を活かした取り組みを進め、海の船から川の船にスムーズに乗り継ぎできるよう、このエリアを海と川の結節点として活用していくことが必要であり、将来的には、中之島ゲートエリアは、これまでのモノを運ぶ拠点から、ヒトを運ぶ拠点へと変化し、水都大阪の舟運のハブとして、名前の通り出入口という役割を果たしていくことになる。これも一昨年的一般質問でも申し上げました。

中之島ゲートエリア



さて、昨年 11 月には、バイエリアの夢洲を開催地とする「大阪・関西万博」が決定しました。さらには、同じ夢洲へ IR 誘致が実現するのほぼ間違いないと信じております。そうなると、更に来阪者が増加し、バイエリアのインフラ整備や周辺地域への民間投資も加速すると考えられます。

そこで、万博や IR の動きがあるこの機を逸することなく、バイエリアと大阪都心部を結ぶといった舟運の新たな展開などについて取り組んでほしいと考えますが、府民文化部長に所見を伺います。

<府民文化部長>

府では、大阪のレガシーとも言える水の都としての魅力をさらに高められるよう、水辺の魅力空間づくりや舟運活性化に取り組んでおります。来年度は、中之島に架かる低い橋梁で船が通れないということがありますので、運行できるような喫水調整機能を付加した新船建造に対する補助など、舟運の利便性の向上のため、新たな事業展開を図っていきたいと考えております。

こうしたなか、「大阪・関西万博」が行われることが決定し、その予定地や USJ を有するバイエリアと、大阪の中心部を船で結ぶことが、大阪の舟運活性化にとって、より重要となっております。その中で、お示しのとおり、中之島ゲートエリアは、海の船と川の船の乗り換えターミナルとして、大きな役割を果たすものと考えております。

府、市、経済団体で構成する「水と光のまちづくり推進会議」のもとでは、2025年に開催される「大阪・関西万博」を見据えた、新たな「水都大阪ビジョン」を公民一体となって策定することとしているところです。

このビジョンの策定にあたっては、ベイエリアと大阪市内を船でつなぐ東西軸も視野に入れて検討してまいります。

この機を逃さず、水都大阪が世界第一級の観光拠点となるよう、しっかりと取り組みを進めてまいります。

<横倉議員>

万博の開催まであと7年しかありません。半年間の開催で、約2800万人の来場者を見込んでいますが、道路や鉄道だけでは到底賄いきれないと考えます。

万博会場がベイエリアであり、水都大阪の名を世界に知らしめる大きなチャンスであります。そのなかでは、水上交通も含め、水都の魅力を十分に生かすことが重要と考えます。

府では低い橋梁でも運航のできる喫水調整機能を付加した新船の建造に対して補助するというご答弁がありました。このことにより、水都大阪の名にふさわしい、新しい船ができることを願っています。万博会場の夢洲を訪れた人々を、道頓堀や大阪城などに運ぶ、また、道頓堀や大阪城にいられた人を夢洲に運ぶ、こうしたアクセスとして、海と川の結節点、中之島ゲートエリアが大きな役割を果たすことになります。

水都大阪の成長に不可欠である舟運を活性化させるために、水の回廊とベイエリアを結ぶネットワークの形成を行っていくこと、そしてマリーナなどのインフラ整備を行っていくことが、重要になってくると思います。

国土交通省近畿地方整備局では、十三と夢洲を結ぶルートについて、大阪府・市・民間事業者と昨年の夏に勉強会を立ち上げています。私も以前に、淀川の新北野の船着場からUSJまで乗船させていただきました。

また大阪市港湾局では、天保山ターミナルに来航したクルーズ乗船客をどのように大阪市内へ誘導するかを検討を行っていると聞いています。

こうした様々な取り組みとの連携の視点についても、先ほどの答弁にもあった水都大阪ビジョンに盛り込んでいただき、舟運の更なる活性化、水都大阪の更なる成長にしっかりと取り組んでいただきたいと思います。

最後に、中之島ゲートエリアの川口地区マリーナ整備推進を強く要望いたしまして、私の質問を終わります。ご清聴ありがとうございました。

