

平成26年5月29日

[新田谷 修司 議員](#)



1 大阪府情報公開条例の一部改正案について

〈 新田谷議員 〉

ホワイトハウスは大統領が替われば、スタッフ・ブレーンは総入れ替えとなります。

新しい大統領は、就任した日から自らの政策を国政に活かす為に、共通の認識をもった部下に政策実現に向けての行動を指示・命令することが出来ます。日本は違います。

私は、14年前の市長選で7選を目指す現職市長に勝利しました。当然のことながら議会は、ほぼオール野党でありましたし、市の幹部職員も全員前市長の人事で昇格していますので、真逆の政策を訴える私に、手のひらを返した様に全面協力してくれる職員は多くはいませんでした。そんな時、今、大阪府と大阪市が強化している様な特別顧問・特別参与の制度が泉佐野市でもあったならば、随分と政策実現が早く出来たのにとうらやましく思っています。

そんな優れた能力をお持ちの方々を現在の報酬程度で協力して頂ければ、非常に価値のあるもので決して高くはないと評価しています。

また、情報公開については、当然のことながら必要であると考えますが、事と場合によっては、首長の方針が事前にもれることにより不都合が生じる場合も考えられますので、その部分は慎重になるべきであります。もちろんその場合においても、方針発表後の公開は必要不可欠であると考えています。

そこでお伺いします。理事者側が今回出されている情報公開条例の改正案と自民党案との違いを細部まで詳しくお答え願います。あわせて、その理事者提案で、特別顧問等の活動の透明性が確保され、府民への説明責任を果たしていけるのか、お答えください。

また、過去において、このような類の条例は、議員提案はなじまないとの発言をされた会派もありましたが、今回の条例については、理事者提案と議員提案とではどちらが適切

であるとお考えですか。府民文化部長にお伺いします。

〈 府民文化部長 〉

自民党提案の改正案では、特別顧問等の活動の場を審議会等と同様に公開するとして、会議の公開を定めた第33条の第2項に努力義務として規定されていますが、理事者提案においては、特別顧問等の活動実態は、審議会の委員よりも職員の活動に近いことから、職員に課されている施策プロセス公表の根拠規定となる第32条の次に第32条の2として、その施策プロセスの公表と同等レベルの公開を行う内容の条例案としております。

また、自民党提案では報酬の支給を受けた特別顧問等の活動の場が原則として公開の対象とされているのに対し、理事者提案では、特別顧問等の活動の実態を踏まえ、運用指針案により「府市統合本部での助言」、「成果物の知事等への報告」、「特別顧問等相互間での意見交換」の3つについて、事前に開催日時等の公表を行い、その場の公開を実施することとしております。

特別顧問等が従事した職務の遂行に係る情報について原則全て事後公表を行うことなどにより、特別顧問等の活動について、これまで以上に透明性の確保を図っていくこととしており、府民への説明責任を果たすことができるものと考えております。

また、理事者提案につきまして、これまでの参考人招致の結果と議会でのご議論を踏まえ、特別顧問等の活動の実態に即した条例案を提案する必要があるとの考えから、今回の情報公開条例の改正案を理事者として提案させていただいたものです。



2 大阪湾環状高速道路・紀淡海峡ルートの実現について

〈 新田谷議員 〉

次の質問は、少し趣きを変え、議員の皆様方と理事者の皆様方と一緒に、歴史の勉強と大阪・関西の将来の飛躍の夢を語りたいと思います。

今から約1400年前、天武時代の律令制における地方行政区分として「五畿七道」という言葉があったのをご存知でしょうか。

朝廷所在地周辺を畿内と称し、大和国（奈良）・山城国（京都）・摂津国・河内国・和泉国で五畿を形成していました。七道とは東海道・東山道・北陸道・山陰道・山陽道・南海道・西海道に区分されました。この道とは畿内から伸びる街道という意味も含まれますが、当時から地域という意味でも使われていました。七道の中の南海道とは、畿内・和泉国から紀伊国へ出て、淡路国から阿波国・讃岐国・伊予国・土佐国の6国を一括した行政区画であります。明治2年に北海道が加えられ「五畿八道」となり、明治4年の「廃藩置県」以降も五畿八道は廃止されず併用されてきましたが、明治18年頃からあまり用いられなくなりました。

何を言いたいかと申しますと、律令制がひかれた古代日本から日本の中心は畿内であったということです。天武時代以降も大阪・京都は日本の中心地として確固たる地位を維持し続けて来ましたが、おかしくなり始めたのが「関ヶ原の戦い」の西軍の敗北であり、260年余り続いた江戸幕府により力をそがれ、明治政府以降の東京一極集中政策により、日本の中心は大阪から東京に移ってしまいました。

私は残念でなりません。読売巨人軍の渡辺オーナーと徳川家康と古狸が重なって見えるのは私だけでしょうか。私より残念がっているのがさきほど紹介しました南海道の人たちであります。

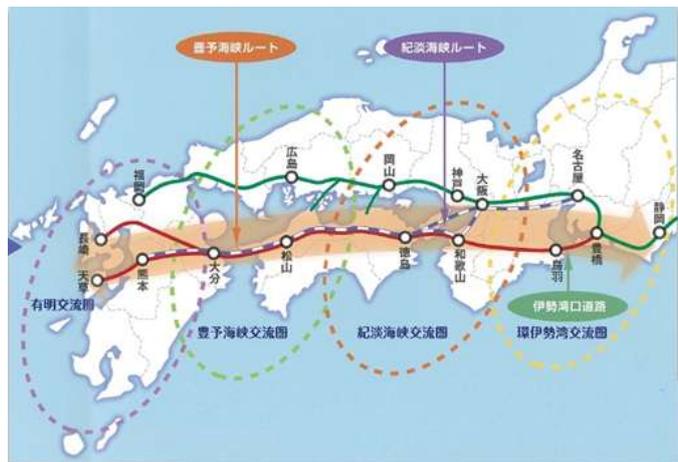
明治9年の徳島市と和歌山市の全国人口ランキングをご存知でしょうか。徳島市が全国10位、和歌山市は全国11位でありました。ところが平成22年のランキングでは、徳島市87位、和歌山市55位となってしまいました。

地元自治体もただ座して死を待つだけでなく様々な要望活動を行ってきています。

その中の「太平洋新国土軸構想推進協議会」と「紀淡海峡交流会議」の2つをご紹介します。

まず、「太平洋新国土軸構想」とはこの様なものです。

これは、大分県と愛媛県を隔てる約14kmの豊予海峡とすでに出来上っている大鳴門橋から紀淡海峡の約11kmと渥美半島と志摩半島間の約20kmを架橋や海底トンネルで結び、東海道・山陽道の国土軸に対する新しい「太平洋新国土軸」を作ろうとする壮大な計画であります。



「紀淡海峡交流会議」とは、この構想の中の紀淡海峡部分にしぼった構想であります。未だ、トンネル案もあるそうですが、ご覧のように紀淡海峡に橋を架け大阪湾環状道路を作ろうとするものです。

しかし、残念ながら現在の国土軸である山陽道と四国をつなぐだけの、三本の大橋に先を越されるだけでなく、あげくの果ては平成20年3月には国土交通省の方針として、「今後、個別の海峡横断プロジェクトの調査は行わない」と、事実上の凍結宣言がなされまし

た。

その後政権を取った民主党も「コンクリートから人へ」とのスローガンを掲げられましたので、紀淡海峡大橋建設、大阪湾環状道路は夢のまた夢に終わってしまったと諦めていました。

ところが、平成24年12月に安倍政権が誕生すると、「国土強靱化」の推進が打ち出され、昨年12月には「国土強靱化基本法」が成立しました。本法では、大規模自然災害等に備えて、国土の全域にわたる強靱な国づくりに向けた施策を推進することとなっていることから、私はこの機会が大阪湾環状高速道路建設、紀淡海峡ルートの実現を大きく前進させる最後のチャンスだと考え行動を開始しました。

まず、以前より懇意にして頂いていた現・内閣総理大臣補佐官の和泉洋人氏に相談した所、「関西広域連合」で推進してもらうのが政府に対するアピール度が高いのではないかとのアドバイスを頂きました。また、淡路島側の地元代議士の現・内閣府副大臣の西村康稔議員にも協力を求めた時に、紀淡海峡大橋については、すでに関西広域連合議会で自民党の尾崎和歌山県議が質問しているよとの情報を得、早速、尾崎議員のご意見を伺って参りました。

そして、我が会派の横倉議員にお願いして、関西広域連合議会で、紀淡海峡ルートの建設に向けて関西広域連合としてもっと積極的に行動するべきであるとの内容の質問をして頂き、仁坂副連合長から「このタイミングを逃さず、関西全体の発展に必要なインフラ整備について、ぜひ議論を高めて国にも働きかけていきたい」という力強い答弁がありました。

そこで、紀淡海峡ルートに関し、関西広域連合においてどのような取組を行っているかお伺いします。

また、大阪府も参画している「関空・紀淡・四国高速交通インフラ期成協議会」の設立経緯と設立後の活動内容を政策企画部長にお伺いします。

〈 政策企画部長 〉

関西広域連合では、アジアの国際物流圏・次世代産業圏を担う広域関西を実現するために、必要となる「広域交通インフラの基本的な考え方」をとりまとめております。

このなかで、紀淡海峡ルートについては、関西大環状道路の形成による関西都市圏の拡充や、大規模地震など自然災害時におけるリダンダンシーの確保に資する構想中の路線として位置づけられております。

関西広域連合では、この「基本的な考え方」に沿って、「国の予算編成等に対する提案」を通じ、関西全体の発展に必要なインフラ整備について国に対し働きかけを行っております。

次に、議員お示しの協議会については、関西を中心に四国や九州など、西日本が一体となって発展していくため、高速交通インフラ整備の意義を共有する関係府県が協力し、現在整備が進められている関西大環状道路、大阪都心と関空を結ぶ高速交通アクセスの早期整備、さらに紀淡海峡ルート、四国新幹線の実現に向け、昨年9月に設立したものであります。

本協議会では、これら高速交通インフラ整備の必要性を訴え、その実現に向けた機運醸

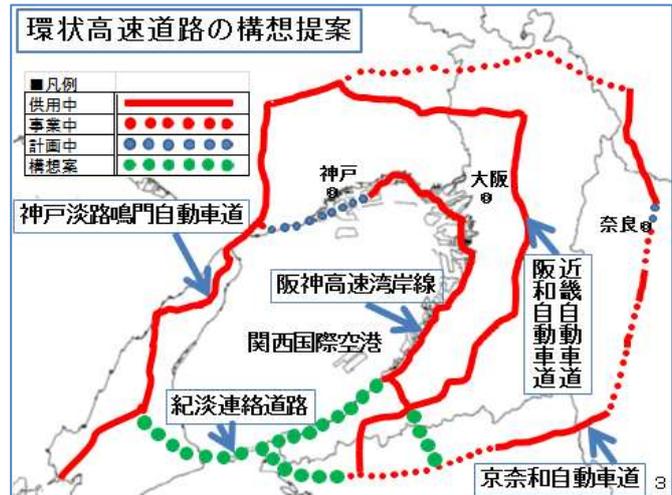
成を図るために、シンポジウムを実施しております。

具体的には、昨年11月に東京で、今年3月には大阪で、藤井内閣官房参与から国土強靱化をテーマにした基調講演を、また、和歌山、徳島両県知事らと交え、高速交通インフラの整備をテーマにしたパネルディスカッションを行っております。

〈 新田谷議員 〉

ただ今答弁のあった11月に東京で開催されたシンポジウムには、東京の友人に代理出席をしてもらい3月に大阪で開催されたシンポジウムには私自身が参加してまいりました。

その時の仁坂和歌山県知事からのご提案とは少し違いますが、私の構想部分の提案は、阪神高速湾岸線を海岸沿いに延伸し、和歌山県大川峠付近から友ヶ島を經由して淡路島に渡り、神戸・淡路・鳴門自動車道につなげるルートであります。さらに、京奈和自動車道と阪和自動車道が合流するジャンクションから大川峠付近まで新路線を建設する。加えて京奈和自動車道の紀の川市打田インターチェンジと関空道上之郷ジャンクションを結ぶ計画であります。



こうすることにより大阪湾環状道路は、内環状・中央環状・外環状の3層となり、大阪・和歌山・奈良・京都・滋賀の広域から関空や四国へのアクセスの利便性が向上しますし、内環状を利用すれば、現在、鳴門北インターから関空まで明石ルートで約157kmかかるのが、紀淡海峡ルートではわずか約82kmで関空に入ることが可能となります。四国と関空が1時間で結ばれることとなる訳であります。

この様に紀淡海峡ルートが実現すると、関西国際空港への利便性向上や関西圏・四国圏の経済力強化、災害に強い国土形成にも大きく寄与するものと考えている。

そこで、紀淡海峡ルートの整備意義について、政策企画部長に所見をお伺いします。

〈 政策企画部長 〉

紀淡海峡ルートについては、南近畿と四国、大阪湾岸地域の連携を強化するのみならず、関西国際空港の発展に寄与できるとともに、既存の基幹的ネットワークを多重化し、現在の国土軸を補完するなど国土強靱化にも重要な役割を果たすものであるとの認識のもと、本府としても地元和歌山県をはじめ関係府県等で構成される「紀淡海峡交流会議」に参画し、国に対し提言を行っているところです。

〈 新田谷議員 〉

「出来もしないのに滑稽だ」と思っておられる人も議場内に沢山おられると思いますが、私は真剣であります。

関空を中心とした関西復権の肝となるこの計画を絵に描いた餅で終わらせない為にも、「強靱化予算」の全国での獲得競争に勝ち抜かなければなりません。

そのためには、「費用対効果」いわゆるB/Cの試算をできるだけ早く行い、その数値を高めることが重要なポイントであると考えていますが、現在、国土交通省道路局が用いている便益項目だけで、国民生活全体を考えた真の便益となり得ているのか、私は大いに疑問を感じています。

そこで、道路事業における現行の評価手法について、都市整備部長にお伺いします。

〈 都市整備部長 〉

道路事業の新規採択にあたっては、国の要綱に基づき、事業の費用対効果を定量的に評価する「B/C」と併せ、道路の果たす様々な役割を定性的に評価し、これらを総合的に評価することにより、事業実施を判断しております。

これらのうち、定量的な評価である「B/C」は、道路整備に伴う、渋滞緩和や交通事故の減少など、現時点において貨幣換算手法が確立されている「走行時間短縮」、「走行経費減少」、「交通事故減少」という3つの要素を「B：便益」とし、道路整備及び将来の維持管理に要する費用を「C：コスト」として、算出しております。

また、定性的な評価としては、沿道まちづくりの進展に与える影響や空港、港湾といった物流拠点、救急医療機関へのアクセス機能の向上による効果、災害発生時の緊急輸送路や避難路としての機能、騒音の減少による沿道環境の改善などの、道路整備の様々な役割を捉え、評価を実施し、「B/C」と合わせて、総合的に事業実施を判断しております。

3 南海トラフ大地震がもたらす被害想定とその減災対策について

〈 新田谷議員 〉

次に、南海トラフ大地震がもたらす被害想定とその減災対策について議論したいと思います。海溝部を震源地とする南海トラフ大地震が発生するとその経済的被害は全国で169.5兆円。大阪府だけでは24兆円の損失額が予測されます。

また、紀淡海峡から大阪湾に流れ込む津波により最悪の場合、大阪府で132,967人の死者数が発生するという甚大な被害が予測されます。

私は津波のメカニズムを勉強するため、神奈川県横須賀市にある独立行政法人港湾空港技術研究所の高橋重雄理事長と面談して参りました。

同研究所は、高波や津波に対する構造物の挙動や破壊過程を検証するために、実物に近い大きさの模型を用いた実験を行う184mの大規模な水路を有し、高さ11mのピストン型の造波版が水平に14m動くことで、最大高さ3.5mの風波や最大高さ2.5mの津波を人工的に起こすことが可能な世界最大の人工実験施設を有しています。また、東日本大震災後、大規模改修を行い、最大加速度1.5Gでの加振が可能な振動台を増設することにより、地震と津波の複合作用に関する実験が可能となっています。

2時間余りにわたって同施設の見学や三次元水中振動台等を見せて頂き、津波に関する詳しいレクチャーを受けました。私の脳細胞では吸収困難な説明もありましたが、津波と

全く関係の無い事で印象に残っていることがあります。

皆様は、ペリーの黒船は浦賀港に来航したと思っていませんか。そうではありません。当時の浦賀港の水深では黒船を着けることが出来ず、同研究所のある久里浜港に船をつけて、そこから陸路で浦賀まで行ったそうであります。

津波の話に戻りますと、「もし紀淡海峡に友ヶ島が無かったら大阪湾に流入する津波の量やエネルギーが増えるか」と質問した所、「もし友ヶ島が無かったら、現在大阪府や兵庫県が想定している被害がもっと大きくなるのは間違いがない」との回答でありました。

「ならば逆の発想で、現在沖ノ島と淡路島の中の友ヶ島水道の一部を埋め立ててプチ友ヶ島を造れば大阪湾に流入する津波の量やエネルギーを削減できるか」の質問に対する回答は、「被害を軽減できる可能性はある」との事でした。

私の考えでは、海の中に関空のような島を造るより、友ヶ島側と淡路島側から各々1000m程度ずつ陸を延長する形で埋め立て、予測される最大津波高以上までかさ上げをし、防潮堤を兼ねる構造とする方が早く出来るのではないかと考えている。

ただ、埋立てが完了している舞洲や建設中の夢洲の水深15m、関空島でも20m弱であるのに対して、最大水深40m強まで埋め立てることとなるので、埋立てコストは少し高くなると予測される。

しかしながら、コストが高くなっても、例えば、大阪湾に流入する津波の量やエネルギーが3割でも削減することが出来れば、被害予想を大幅に削減できるものとする。

このことを2回のシンポジウムの講師をお願いした京都大学大学院工学研究科教授でもある藤井聡内閣官房参与にご相談した所、「大いに可能性のあることであり、少なくとも、このアイデアの実現性についての調査はすぐにでもやるべきだ」とのアドバイスを頂戴しました。

仮に、調査の結果、実現可能性のあることが明らかになれば、国が策定する予定の国土強靭化基本計画を踏まえて、関連する自治体が国土強靭化地域計画を策定する場合、私のアイデアを取り入れることも検討すべきと思います。

また、藤井教授は、B/C評価の権威者でもあられるので、「うまく行けばこのプロジェクトのB/C評価値は他のいかなるプロジェクトの追随を許さない程の高さとなる」と言われています。

そこで、私の考えている友ヶ島水道の埋め立てが出来れば、津波被害の軽減に繋がるものと考えていますが、危機管理監の所見をお伺いします。

〈 危機管理監 〉

津波被害の軽減対策として、人工的工作物により、その津波高を減衰させるというのは理にかなった考え方であります。

議員ご提案の友ヶ島水道の埋め立ても一つのアイデアではあると承知しますが、自然界を相手として、実際に効果が見込めるか、友ヶ島周辺の他地域の津波高への影響、閉鎖性水域でもある大阪湾内の水産資源や水質環境への影響はどうか等を含め、多くの知見の集積を図っていくことが重要と認識しております。

〈 新田谷議員 〉

紀淡海峡大橋が技術的に可能かどうか明石海峡大橋の建設にもかかわった大阪に本社のある大手橋梁会社を訪問した所、海峡大橋は全く問題なく可能であるとの回答を頂いた。

その時に埋め立てのアイデアをお話すると、大阪湾内の生態系への影響を抑えるため、平常時は海流を通し、津波が襲来した時に津波の力を利用して防潮堤がせり上ってくる新しい技術が開発されているので検討したらどうかというご意見を頂戴した。

この自然環境への影響を抑える新しい技術の導入についても、研究を進めていくべきであると申し上げておきます。

また、この新しい技術を導入した場合、友ヶ島水道において、平常時に開放している開口部において潮流発電が出来ないだろうか。

加えて、建設した開口部以外の埋め立てた用地で風力発電が可能とならないだろうか、環境農林水産部長にお伺いします。

〈 環境農林水産部長 〉

潮流発電については、潮の満ち引きによって生じる流れを利用し発電するものであり、年間を通じて安定した発電が可能で、周囲を海に囲まれた我が国においては、大きなポテンシャルを有した海洋再生可能エネルギーの一つと言われております。

しかし、技術的に未確立で国内に実用化の例がないため、今後、漁業や海洋環境への影響も考慮した潮流発電システムの技術開発や技術実証が必要であり、国等においても検討が進められております。

議員お示しの友ヶ島水道については、潮流のポテンシャルが高いと言われていたものの、その導入可能性を含め、詳細については、現時点では不明であります。

次に風力発電については、その事業化のためには、年平均の風速が6m程度あることが望ましいとされており、新エネルギー技術などの開発を行う国所管の独立行政法人の調査によると、友ヶ島水道の風速は年平均5～6mとされており、一定の条件は満たすものの、設置コストや台風の襲来頻度等、その他の条件を考慮の上、判断すべきものと考えます。



4 大阪湾環状高速道路・紀淡海峡ルートの実現に向けて

〈 新田谷議員 〉

最後に、知事にお伺いします。

紀淡海峡ルートについては、道路の利便性に係る整備効果だけでなく、リダンダンシーや国土形成に対する効果や、さらに私の提案のような津波軽減・自然エネルギー等、多様な効果を持つものとするが、紀淡海峡ルートについて、知事は如何お考えかお伺いします。

〈 松井知事 〉

紀淡海峡ルートについては、国の国土形成計画で長期的視点から取り組むこととされております。

議員から、この構想にかかる様々な意義や効果について、ご提案をいただきました。

府としては、地域間交流やリダンダンシーにつながるものであり、「紀淡海峡交流会議」などの会議を通じて、その実現につながる技術開発や研究調査等を推進するよう、引き続き提案活動を行ってまいります。

〈 新田谷議員 〉

未だ議場内には出来もしない事を言う奴だと思っておられる方も多数おられると思いますが、繰り返しますが、私は真剣であります。

政界の暴れん坊ハマコーこと浜田幸一さんが言い続けていなければ、1兆4409億円もかけた東京湾アクアラインは出来ていません。

是非、関西広域連合でこの計画の価値を国へ訴えて頂きたい。

国土強靱化よりは財政健全化を優先すべきだという意見もあるでしょうが、結果として強靱化予算に10兆円も20兆円も使うのであれば、積極的に関西への投資を訴えるべきであります。そうしないと、またぞろ東京オリンピックや首都外環状高速道路等、首都圏で大半が使われてしまうことになるでしょう。また、訴えていくとしても、従来のようにただ毎年霞ヶ関へ陳情活動をし、調査費予算から、ひな鳥がくちばしを広げて親鳥からのエサを待つが如く行動するのではなく、このプロジェクトの優位性を積極的に自ら調査・研究し、具体的に数値でそれを政府や国民に示していくことで、政府や国民の理解を得ていくべきであります。

そして、政府や国民に示す数値も現在のB/Cの考え方だけではなく、あらゆる方向から、その価値を考慮する方式に改めるべきであることも訴えていかなければなりません。

冒頭にお話ししました七道のうち、新幹線が走っていないのが、山陰道と南海道だけあります。大鳴門橋は将来のために鉄軌道が併設されていますが、明石大橋には鉄軌道が併設されていません。将来の太平洋新国土軸を考える場合には、紀淡海峡大橋には鉄軌道も併設しておく必要があると考えています。

この計画の実現には相当な時間がかかると思いますが、是非とも湾岸線の大川峠付近までの延伸や、京奈和関空連絡道など比較的实现性の高いものから着実に進めていってほし

いものであります。

松井知事におかれましては、関西広域連合で指導力を発揮して頂き、国へ訴える材料となる優位性を明らかにする調査・研究には、民間も協力すると申し出ていますので、出来るだけ早く着手して頂けるようお願いして私の質問を終わります。

