

大阪府議会大阪府域における新たな大都市制度検討協議会

〈第2回協議会 開催結果概要〉

■日 時：平成23年7月26日(火) 13:00～15:30

■場 所：第1委員会室

■出席者：浅田均座長、青野剛暁委員、岩木均委員、大橋一功委員、紀田馨委員、徳村聡委員、中野稔子委員、中野隆司委員、新田谷修司委員、松井一郎委員、宮本一孝委員、宮原威委員

○浅田座長 委員各位におかれましては、本日も御苦労さまでございます。これから、第2回の新たな大都市制度検討協議会を開催させていただきたいと思っております。

本協議会の定数は20名、座長である私も含めまして本日12名の出席が確認されておりますので、定足数は満たしておりますことを御報告しておきます。

マイクの使用についてであります。各委員におかれましては、発言に際しましては、マイクを通じて録音させていただいておりますので、必ずマイクを御使用いただきますようお願い申し上げます。

それから、先般いろいろ資料要求がございまして、その扱いであります。時間の制約もありますので、協議会の場でその資料について報告するのではなく、事務局のほうから要求された委員に説明の上、全員に資料を配付することにさせていただきたいので、御了承願いたいと思っております。

それでは、本日の協議会に入らせていただきます。

前回、全体の流れ、それから、それぞれの回でどういうことをやっていきたいか、概略を説明させていただきまして、前回の協議会におきましては、現行の制度下で、まず経済が停滞している、それから人々の貧困化が進んでいる、格差が広がっている、閉塞感がある、負のスパイラルに陥っているのではないかと、この5点に関して委員の皆様方で問題意識が共有されているという認識をしております。また、この現状を打破するために、経済成長を可能にする、それから2番目として、住みやすい大阪にする必要がある、3番目として、そのために新しい大都市制度が必要という点でも認識を共有したと理解いたしております。

本日は、前回の協議会でも御議論いただきました大阪府域における広域行政のあり方につきまして、引き続き具体の項目に即して議論を深めていただきたいと思いますと思っております。

—大阪府域における広域自治のあり方について—

○浅田座長 まずは、私のほうから配付させていただいております資料でございますが、1ページから8ページまでは、前回に配付させていただいた資料の再掲であります。

私としましては、この協議会を持たせていただいている大前提の基本的な考えとしまして、ある経済のインフラが生産促進的であるのか、生産抑制的であるのかということは、主として政府によって決まるという認識を持っております。例えば工場等制限法という法律がありまして、先ごろ廃止されましたけども、1,500平米あるいは1,000平米以上の建物、工場とか学校とかについては、これを認めないというような制度を政府が設けた。こ

これは、大阪にとっては、生産抑制的なインフラをつくってしまったというふうに理解することができると思います。ただ、当時の政府の方針として、国土の均衡ある発展ということを政策目標としていたならば、大阪からそういう工場とか学校が滋賀県とか三重県あるいはその他の府県に行って、国土の均衡ある発展という政策目標に照らしてみれば、うまくいったのかなという見方もできると思いますけども、大阪にとりましては、それが生産抑制的なインフラを形成してしまったということは事実であると思います。

前回、これから何回か協議、議論いただきたいと思っておりますけども、大阪が元気になる、経済成長を可能にする、そういう生産促進的な経済インフラを形成できる政府というのは、どういうふうな統治構造下に形成されるのかという問題意識を持って、皆様方の議論を聞かせていただいておりますので、整理させていただきたいと思っておりますので、この点に関しましても、疑義があるとお考えの委員におかれましては御議論をいただきたいと思っております。

広域行政に関する私の問題意識は、これも再掲、前回お配りさせていただいて、今回もお配りさせていただいておりますけども、大阪市が広域サービスに大きな役割を担ってきた中で、大阪府は市域のことにタッチせず、大阪市は大阪全体のあり方よりも市内の各地域の住民ニーズを重視して事業展開をしているのではないかという思いを持っております。それで、今後の都市間競争に打ち勝っていくには、こうした環境を改めて、大阪全体を見据えた統一戦略に基づく一体的な産業政策や大阪トータルの視点でのインフラ、後で個別のテーマといたしまして、都市計画から港湾、鉄道、それから地下鉄、それから道路等々について御議論いただきますけれども、トータルでのインフラの整備が必要という思いを持っております。

広域機能の現状を一言で言いますと、（座長提出資料の4ページ）これが1個ですね、今お示ししておりますこれが、仮に戦略非共有パターン、簡単に言うと、それぞれの広域であれ市であれ、ばらばらに政策展開を行っている。それから、右側が広域として戦略を共有しているパターンと言うことができます。

それから、（座長提出資料の5ページ）これも区域分断パターンという仮称で分類をさせていただいておりますけども、左側は、市域、それから市域外で完全に分かれてしまっていると。これに対して、区域分断をなくす、右側の、あるべき政策展開のイメージと書かせていただいておりますけれども、こういうイメージで、この前の図、あるべき政策展開のイメージ、それからこの右、いずれにしてもこの右側に書かれているパターン、これが冒頭申し上げました言葉を用いて言いますと、ある経済のインフラが生産促進的か、生産抑制的かということをお申し上げましたけども、右側のこういうふうな形になると生産促進的な政策展開をやっているという理解ができると思っております。

それから、これも資料の説明ですが、6ページから8ページにつきましては、広域機能の分野ごとの現状と、それから課題を分析したものを再掲させていただいております。

それから、9ページ以下に本日の新しい資料として、産業施策その他の個別のテーマごとに広域行政のあり方の議論を深めていただきたいと思いますと思っておりますので、こういう資料を用意いたしております。産業施策のほうから始めておりますけども、後の議論の進め方といたしましては、インフラのほうから議論していきたいと思っておりますので、よろしく御願い申し上げます。

それでは、今回、議論を始める前に、前回、宮原委員のほうからプレゼンをされる旨お申し出がありましたので、宮原委員のほうから資料を提供していただいておりますし、これに基づきましてプレゼンをお願いしたいと思いますが、後ほど宮原委員の御主張に対しまして議論する時間もとりたいと思っておりますので、できましたら20分程度でお願いいたします。

—共産党提出資料について—

○宮原委員 レジュメに沿って、もう飛ばすところは飛ばしていきたいと思いますが、1ページから2ページは大阪と日本の幾つかの経済指標を出しておりますので、見ておいていただきたいと思います。

ただ、貧困だとか、国内も大阪も所得が伸び悩んでいるだとか、あるいは完全失業率や企業倒産件数が高いというのでは一致しているというお話がございましたが、一致している面と一致していない面と私はあると思っております、それはおのずから明らかになってくると思いますが、私は、今の日本というのは、1997年を前後して社会が変わったんだと思うんですね。97年までは、政治の中身には我々もちろん批判はありましたが、それでも国民総生産や大阪府内の総生産が伸びれば、それは雇用者報酬にはね返ってくる。だから、大企業や企業が儲かれば、それなりに国民も、極めて不十分ですけど、潤うという時代だったと思うんですが、しかし97年からはこれが正反対になったと。

次回8月に少し言いたいと思いますが、例えば内部留保なんかは、単に内部留保がふえているということだけでなく、国内の有形資産はほとんど増えなくて、外国の株の買収だとか、あるいは国内では使い道がなくて手元に残っている資金だとか、そういうのが増えているんじゃないかなと思いますので、一方では富が外国や大企業の手元に内部留保といっても存在していて、昔の内部留保と違うと。昔は、国内の有形資産とか、そういうものに、設備投資やその他に投じられたんですけど、今は、外国の活動あるいは国内ではそれでもなおかつ五十数兆円手元に残っているというようなことになっていると思いますので、そういう点が特に見ておくべき点だと思います。

それから、国保料だとか、保育所の待機児数、特養の待機者、いろいろ書いておきました。これ、どういうふうに見ていくかというのは、次回8月に少し詳しく出したいと思いますが、保育所がまだ曲がりなりにも、待機児童の解消が不十分ではあっても、少しは改善されているのは、一応国が責任を持って、「安心こども基金」なんかをつくっているからですね。国保なんかは、どんどん国の責任が後退している中で、6月1日時点では4分の1滞納というような状況がある。それから特養についても、待機者が増えています。

それぞれの私なりの考えは出しておきましたが、維新の会の皆さんにぜひこの点ではお聞きをしたいのは、こういう問題というのは、大阪都になると、むしろひどくなるんじゃないかと。当然、大阪都は一定の財源を吸い上げるわけですから、基礎自治体でこういうものをすべてやろうとすれば、もちろん国保は広域化というようなことは言われていますが、橋下知事の言われている広域化というのは、一般財源からの繰り入れをしないという広域化なので、もしそれが前提になるんだとしたら、1世帯2万円ぐらい値上げせざるを得ないということになると思います。

97年を境に世界が変わったと言いましたが、その世界を変えたのはやっぱり政治の責

任なので、この2ページが一番最後のところから、これ実はきちんとまとめようとする、90年にバブルがはじけて、大規模開発にずっと突っ走る、それが3ページにざっと書いてあります。これは大阪府も大阪市も一緒です。一つ一つの中身は、少し詳しくしないといけないところはまた詳しくしますが、ただ公共事業をどんどん増やして、しかも大型開発をふやした結果、どうなったかという、3ページの真ん中辺に公債費のことを書いていますが、いわゆる借金返しが、92年と2000年と比較すると1,625億円増えている、あるいは2009年との比較でも1,306億円増えている。この1,625億円とか1,306億円とかいうようなレベルは非常に大事でして、橋下知事が実績を宣伝されておられる中学校給食でも、1年間に直せば50億円ですから、大型開発のツケが借金返しの増加になったということの罪というのは、非常に大きいと思います。

それを財政再建の名目でずっと切り捨てていったんですけども、同時に97年以降というのは、国の政治では、きょうはもう書きませんでした、消費税の増税が97年にあり、それから医療や社会保障の改悪がずっと進みました。それから、99年、2003年を一つのピークにして、派遣労働が自由化されて、非正規の労働者がふえました。それから、98年、90年と減税があって、庶民の減税のほうはその6年後ぐらいに取り返されましたが、大企業や大金持ちの減税というのはそのまま続いております。

そういう中で、もう時間の関係もございますので4ページにいきますと、橋下さんのやってきていることというのは、結局、維新の会の皆さんの御意見もそうだと思いますが、部分的にちょこちょこっと私学授業料の無償化だとか、中学校給食のことだとか、アメといえますか、庶民から見てもプラスの面がもちろん極めて一部分ないわけではありませんが、全体としては、大阪府の広域的役割というのは産業政策や高速道路などの整備に特化をしていくのが、財政構造改革プランなんじゃないかなと思っています。その前の3年間、去年までですね、財政再建プログラム、いわゆる維新プログラムでやられてきたことは、こういうことなんじゃないかなと思っています。

やっぱり例えば公衆衛生研究所なんか非常に必要なのは、つい1週間ぐらい前ですか、淀川の水にセシウムがまじっているというようなことも報道されたりしましたが、ああいうのはやっぱり市町村ではできない仕事なので、ぜひ大事だなと思っています。

5ページのところにいって、この辺は見ておいていただいたらいいと思いますが、ただ、物流とか人の流れを支える、こういう点で高速道路や鉄道というふうに言うんですけど、例えば5ページの一番下には、阪神高速の利用台数は、1998年には供用距離が221キロで95万2,000台なんですね。2009年には約1割増えて242キロになった、京都の山科まで高速が行きましたから。しかし、道路は伸びても利用台数は減っているというのが事実だと思います。そういう中で、阪神高速道路の淀川左岸線の延伸部だとか、関空リニアだとか、なにわ筋線だとかいうようなところにお金を使おうとしているのは、とんでもないことで、むしろ一般道路の改善が必要だと。

これは大阪市がやろうとしている北ヤードでもそうなんですけど、三越伊勢丹なんか来て、テレビなんかはものすごく便利になったみたいな報道の仕方をしますが、しかし実際の売り上げは思うようにいかないんですね。それはもう当たり前で、65歳以上の人口というのはこの20年で100万人以上増えているわけですから、そういう人たちがわざわざ、例えば高槻から大阪市の中心部に買い物に来るような、中にはそういう人もいますが、

平均的にはそういう人は減っていく時代なので、むしろ高槻なら高槻、その地域ならその地域で、買い物とか病院などに行くのに便利なまちにするというようなことが、大きな課題なんだと思っています。

そういう点でも、咲洲の問題も後でまた議論になるでしょうが、府庁を咲洲に移す、あるいは第二庁舎にするなどというのは、とんでもないことだと私は思っております。

どういうふうに、大阪を元気にするというのは、ここで6ページの最後のところに書いていますが、この中では、大企業の社会的役割をどう果たしてもらおうかというようなことは書いていません。それはまた次のときに言いたいと思いますが、我々は、例えば3月14日には、総務常任委員会で私がこういう組み替え案を出しました。これで約240、50億円です。財政調整基金、あの当時は789億円あったんですけど、今は766億円になっているんだと思いますが、財政調整基金の一部を取り崩してでも、大阪府が大変なだけじゃなくて、市民の暮らしや安全が大変なわけですから、ある程度の金は入れるべきだと思っております。

広域的役割ということについて、大阪府と大阪市の関係について、4つほど例を挙げておきました。

公営住宅でいえば、大阪市の場合、2010年というのは11月までの数字だそうですけど、両方とも倍率は21倍ぐらいなので、これは当然、高齢者が増えていたり若年層の貧困化が進んでいる中で、入居希望者は多いわけですから、公営住宅をそれぞれが持っていることに何ら差し障りはなくて、むしろそれぞれ拡充する方向が必要なんだと思います。

それから、信用保証協会も窓口は当然大阪府と大阪市とあったほうが良いと。庶民から見たら便利なので。これは本当に幻想なんですけど、例えば三井と住友が一緒になって庶民や日本経済にプラスになったのかというと、全然そんなことになってないです。したがって、信用保証協会なんかを統合して何かプラスになるというようなことはほとんどない。

それから、図書館もそうだと思いますね。近くに図書館があるということが大事なので、これ数字の関係は、大阪市の図書館のそれぞれの区図書館の入館者数は数字がないということだったので、ここでは出していません。

それから、消費者センターも大阪府、大阪市それぞれ、あるいは市町村の消費者センターも含めて充実が必要だと思います。

それから、よく維新の会の皆さんが議論される地下鉄の問題で、ここにこういうふうに21年度の収支と人数について、1日の平均利用人数ですけど、私はこれを見て危惧しますのは、現在は赤字5路線でもラッシュ時というのは2分30秒から4分ぐらいに1本走ってるわけですね。例えば千日前線でも長堀鶴見緑地線でも今里筋線でもそうです。しかし、これが民営化されると当然5分に1本とか8分に1本とかになりかねない。国鉄の分割民営化も上山さんなどは非常に評価されていますが、しかし地方の住民にとってみたら、ローカル線がつぶされたり本数が大幅に減ったりしたので、やっぱり国民の立場から見てああいう国鉄の分割民営化が本当によかったかどうかということは考える必要があるなと思います。

それから、横浜市なんかとよく人件費が比較されたりするんですけど、地下鉄の走行距離というのは確か大阪市が横浜市の3倍だったと思いますので、そういうことも含めて比較をされるんだったら比較をしないと、単純に比較をしたのではだめだと思う。

それから、四つ橋線の堺への延伸とか、あるいは新大阪への延伸とかいろいろなことが上山さんなんかの本には書いてますが、今でも赤字の四つ橋線を本当に緊急性とか採算性から見て延ばすのが必要かというようなことも考えてみなければならないと思います。

20分で報告をと言うから、ほんまに中身ははしょった報告にならざるを得ませんですけど、あとは見といてください。済みません。

○浅田座長 はい、ありがとうございました。今、宮原委員のほうから二重行政を中心に御見解をいただきました。それから1997年で社会が変わったと。これは政治の責任であるというふうな御発言でありましたけれども、こういう点を中心に今の宮原委員のプレゼンテーションに対して御議論いただきたいと思います。

○松井委員 宮原委員のおっしゃること、本当に僕もそういうふうによればいいなと思いますし、お役所がすべての住民サービスをこれでもかというぐらいいればこんないことはないと思うんですけども、これは政治的な主義主張の部分が、宮原委員は共産主義を主張されますし、我々は民主主義の資本主義経済を主張している。

○宮原委員 共産主義ちゃうで。普通の手を入れた資本主義やで。

○松井委員 宮原委員の言われるようなことをやるというところに、今聞いて僕が一番思ったのは、コストの意識というものが全くないなと思うんです。宮原委員が言われてる市民、府民への幸せは、次の時代の市民、府民へのツケを回すという体制に、今国もそうです。1年間の予算の半分は赤字国債で、1年間で借金が倍、その年の予算の半分が借金で、そのお金は次の世代が返すということになります。それと、大阪府でもそうですけども、今委員ももちろん御存じのように5兆円に上る借金の部分がありまして、その部分をどういうふうにして次の世代にツケを回さずにやっていくかという視点がちょっとないのかなと思います。

それと、銀行の合併も例に出されましたけど、あの当時、三井と住友が一緒になってプラスになったのか。これ一緒にならなければ両方つぶれてたやもしれません。そのときは民間企業で預金が1,000万までしか守られない。それと、金融機関から融資されているそれぞれの企業等々がそのまま経済活動を続けていけるのかと。これは民間の中で社会に大きな影響を与えないために一緒になった。だから大きな金融の混乱を起こさずにいけたんではないかなと。

それから、公衆衛生研究所、必要ですよ。だから、その必要な部分は広域でやらなければならない。でも、今の大阪において、これちょっと具体的に言わせていただくと、この公衆衛生研究所も今の老朽化が進んでそのままでいいのかと。これを我々も早急に解決しなければならないということを申し上げても、宮原委員はじめ大勢の議会の皆さんは、成人病センターの建て替えに絡めてすべてを凍結されてるというところもあります。

国保の問題につきましては、やはり大阪全体で、広域全体で国保料金の格差が大きくなり過ぎるのは、これはいかがなものなんでしょうか。それと、保険料というのはそもそも保険金を掛ける皆さん方の互助組合でやられてるわけですから、その各市町村がそれぞれの一般会計から繰り入れるというのは、見えないところで税を入れてるということですので、一度この部分は市町村から離すことによって、一度根元から見直す必要はあると。これは宮原委員もそう思われてると思うんですけどね。そして、広域になったときに保険料以外、税から裏負担されてる部分、この部分も住民の血税ですから、今の保険料レベル

を維持していくならば、この程度はやはり税からの補てんが必要ですよということをはっきり住民の皆さんにお示しするのが、これはもう親切だと。住民の皆さんも、市民、府民の皆さんも、片方の税という部分で借金を積み上げながら、自分らの国保料を安くしてくれと。次の世代にツケを回して結構ですよなんていうことは思われてないと思いますから、この部分は一度見直すことによって本当に今国保料というものを幾ら必要なのかというのは見直さなければならないということでもあります。

大型開発のツケが借金を積み上げたと言われるんですけども、確かに大型開発で大きな予算を消費してきたと思います。しかし、大型開発がすべて無駄やったのかといえばそうではありません。これは宮原委員と全然考え方が違いますけども、関空についても、宮原委員は無駄、僕は関空をつくったことは無駄ではないと思います。しかし、その運営の仕方について政治が判断をしてこなかった。この3空港の問題をそれぞれの地域のそれぞれの皆さんの利害が違うところにありますから、そういうことにあまりにも配慮し続けた結果、関空の能力をしっかりと使ってこれなかった。そのことによってアジアの都市の中で大阪が遅れてしまったと。後塵を拝していると。だから、大型開発すべてが悪いのではなくて、つくったものを上手に運営されてない。その運営をされてない大きな理由が、広域行政が一本化をされていない、ばらばらであると。このことについて、せっかく持つてる資産、財産が大阪全体の発展のためにつながってっていないということだと思います。

だから、宮原委員は大型開発は要らなかったと言われますけども、これできてしまったんですけど、それをより能力を高めて効率よく活用していく、そのための行政制度にぜひとも一緒につくり変えていただきたいなど、こう思います。

○宮原委員 幾つかいいですか。全部反論しとったら切りないんですけど、一つ基本的なスタンスとして松井委員が御理解いただけてないのは、私のこの主張というのは別に共產主義とか社会主義と縁もゆかりもないです。今の資本主義の枠の中、あるいは大阪府の今の財政事情の枠の中でもこの程度の予算の組み替えはできるぞということをも、もちろんそれをした場合に財政調整基金が510億円ぐらいに減るということは当然あります。しかし、もう10日もしたら決算出るでしょうけど、22年度も当然黒字でしょうから、その2分の1を財政調整基金に積むということはやられるでしょうが、今の府民の暮らしとか中小企業の状況からいけば、我々が予算の組み替えで提案してるぐらいのことはすぐでもやるべきだと思います。

それから、銀行の問題は社会に大きな影響を及ぼさないために必要だったんだと言われましたので、私は見解を異にしますが、次回に、三井住友が独立してたときと一緒にあったときとを比較して、例えば中小企業に対する融資なんかはどうなったか。実際はこれ減ってると思います。今、大企業が中小企業に貸すのはどんどん減ってる時代ですから。だから、実は一緒になって社会に大きな影響を与えないようにしたんじゃないかと、世界の多国籍企業の際限のない金融競争に勝とうとしただけで、庶民の暮らしや日本経済のことを考えて動いてくれるような大銀行なんて残念ながら今存在してないと思いますので、それは中小企業の融資件数なんかにはあらわれてると思いますので、次のときにその数字も含めて出したいと思います。

それから、国保の問題は2つあって、確かに300億円近い一般会計からの繰り入れを今してるわけですから、繰り入れをせずに安い料金になったら一番いいですよ。しかし、

それはなかなかできないもとの300億円近い繰り入れがされてる。一方で私は、それは当面必要悪だと思っていますが、一方では国の国保に対する制度を根本的に変えさせるということと両方やっていかないとあかんと思っています。

それから、関空は、これ松井委員誤解で、うちは関空の1期は国が本来やるべしだと。それを民活でやったところに間違いがあったと言ったので、関空の1期を必要ないと言ったことは一回もありません。だから、関空の2期が要らなかったということ言ってるんですね。それは現実に資料に書いといたと思いますが、最初は2007年に17万8,000回になるというのが7次空整の数字だったんですけど、いまだもってまだ13万回もいってないような状況ですから、1つ目の滑走路で十分16万、17万回というオーダーはいけるわけで、そういう点では関空の2期事業をやらなかったらそれだけで負債は二千数百億円減るんです。そういう点も次には資料を出したいと思います。だから、我々が関空の問題について言っているのは、関空の2期は時期尚早だったと。関空の1期は国の責任でやるべきだったということ言っているの、そこはそういう主張だと思っていただきたいと思います。

○浅田座長 宮原委員にお願いですが、資料については出典をお書きいただきたいということ、それから僕たちが今ここで新たな大都市制度検討協議会ということで協議をさせていただいております。問題点を御指摘いただいて、それが今の大阪府と大阪市の連携協調を強化することで解決できる課題なのか、あるいはそういうところを飛び越えてしまって、例えば広域で一元化する必要があるのか、あるいは新たな制度ですね、権限仕分けみたいなことをして、これは広域の仕事、これは基礎自治の仕事、そういうふうに分けないことには解決法が見出せないのか、そういうふうにもた分類して、後でそういう表をつくったものをお渡ししたいと思います。

○宮原委員 だからそれは次回8月までにつくりますけど。

○浅田座長 それでお願いします。

○宮原委員 ただ、関空の2期なんかでいうたら、1期もそうですけど、大阪府と大阪市は文字通り協調してやってきたんですからね。協調してやってきた結果がこれだから、協調してやれば、ワン大阪でやればいいもんじゃなくて、ワン大阪でやるべきでなかったのが関空2期だという、私の意見はね。ワン大阪で関空2期してきたから具合が悪かった。

○松井委員 だから、宮原委員、僕ら広域の一本化ということで、結局関空を駄目にしたのは広域が一本化になってなかったんですよ。大阪市だけの問題ではなくて。考え方として。それは伊丹との経営の統合の問題ですよ。これは宮原委員もよく御存じのように、宮原委員のときは伊丹空港が一番危険な空港やし、騒音も、あんなところは早いことやめるべきやということずっと長年主張されてきた。

○宮原委員 言うてない。松井委員、絶対に言うてない。豊中の市議会のうちの議員の発言に、どこに廃止というのがある。絶対ないよ。

○松井委員 だから廃止という言葉かどうかは別として。

○宮原委員 それ絶対ないのよ。ないのにあるようなこと言ったら問題。

○松井委員 伊丹と関空の問題は、委員にもお聞きしたいんですけど、このままあの空港が両方存続しながらでいいんですか。

○宮原委員 伊丹は伊丹で国内空港として便利だから残しといたらいいいじゃないですか、

別に。

○松井委員 世界で関空をしっかりとポジションをつけていこうと思えば、国際線と国内線が別々の空港で利用されてるなんていうのは、ハブ空港という戦略ができるような空港ではありませんよ。

○宮原委員 極東にある日本が必ずしもアジアのハブ空港になるべきという発想が間違い。客観的にいうとなりにくい地域なんですよ。

○松井委員 その極東という意味もよくわからんですけど、アジアの中での東ですか。

○宮原委員 アジアの一番東なんだから。

○松井委員 だからアジアの中でもやはり日本は中国に抜かれたとはいえ世界第3位の経済大国ですよ。その大国の中でしっかり輸出というもの、ものづくりを外へ出していくというところから見ても、やはり日本の空港戦略というのはアジアのハブというのを目標にしないと、経済なんて発展しませんよ。

○宮原委員 そんなことない。日本の経済の弱点というのは内需が弱いところにある。そこはヨーロッパなんかのルールのある雇用とか社会保障をやっている資本主義国と、日本とかアメリカのように異常に大企業だけを大事にする資本主義との違いですよ。だから我々は、当面はヨーロッパ並みに雇用や社会保障をちゃんとしたルールのある資本主義をつくらうということを提案しているので。

○松井委員 それでしたら共産党さんはもっと増税をしっかりと打ち上げてもらわないけませんわ。ヨーロッパ並みのと言われたら、ヨーロッパの税は先生一番よく御存じのように、所得の半分ぐらいが税で取られるわけですよ。

○宮原委員 その分国民に返ってるじゃない。上山さんの本も読んだし、維新の会の皆さんの議論も一番欠けているのは、消費税なんかは比較されてる。だけど、ヨーロッパと日本との大きな違いは、大企業の社会的負担が日本より圧倒的に多いんですよ、向こうは。例えば社会保険だったら、大企業は7割、あるいはスウェーデンとかは10割負担してますよ。日本みたいに5、5じゃない。それから、年金なんかでも、自分とこの働いてる人たちは老後になっても企業が年金で、企業の拠出で面倒見るといような制度になっているので、そこはやっぱり増税といっても大企業だとかの大金持ちの皆さんには減税し過ぎてると思うので、段階的に増税をしていかなあかんと思いますけど、庶民への増税なんてとんでもないと思う、僕は。

○浅田座長 両委員に申し上げますが、消費税、税制の議論になってしまっておりまして、私たちは大阪にこういう問題があつて、これと大都市制度とのかかわりについて議論するためにここに集まっておるわけでありまして。税制の話とか内部留保とか、逸脱してちょっと前へ進まなくなってしまうので、この議論はここでちょっと打ち止めにさせていただきたいと思ひます。

今たまたま空港ということ、関西空港と伊丹空港という大阪が持っているインフラですね、都市インフラに関しての違った見解が出てきたということではありますが、空港以外のところでインフラ系、都市計画から始めて、それから港湾とか道路とかについて、この後議論を進めていただきたいと思います。

○新田谷委員 関西空港のことがありましたので、地元として一言申し上げておきたいんですけども、関空のできた経緯というのは、まず大阪空港が世界有数の危険な空港である

ということが1つ。それと、陸域、居住区域に多大なる騒音を及ぼしておる公害空港であるということが1つ。それと、世界各国から、日本において24時間運用可能な空港が当時なかったと。空の鎖国だという御批判にこたえるために、わざわざ陸から5キロ沖にたくさんのお金を投じてつくりました。そのときの3点セット渡された中の空港計画案の中には、伊丹空港、現大阪国際空港を廃港にした場合においても十分関西圏の航空需要を賄える空港をつくるんだというのが最大のコンセプトであります。それに対しまして関西国際空港が滑走路1本の場合は伊丹を廃港にできない。要するに関西エリアの航空需要を賄うことができなかつたから伊丹は存続してきた経緯があります。なぜ関西空港が必要だったかというポジションに返れば、当然第2滑走路、2本目の滑走路は必要でありまして、2本目の滑走路をつくることによって、当初の現伊丹空港を廃港にしても大丈夫だという考え方が成立するというわけで、2本目の滑走路が無駄だったというのはとんでもない間違った御理解だと思えます。

それと、国保の件なんですけども、国保は御案内のようにそれぞれの市町村において今やっておりますけども、それぞれの市町村の国保加入者の平均所得が低ければ低いほど皆しんどい思いをしています。今回大阪維新の会からも、できれば保険者を後期高齢者医療制度のように大阪府全域でしていただくことによって、大阪府内の43市町村のそれぞれの住民所得の格差によって国保の負担割合が非常に不公正が生じているのを何とかしたいというのが国保を少し経験した者の意見なんですけども、その辺につきまして、関空の反論はもういいですから、国保について現在の市町村別でやっておるのを宮原委員はそのまま維持して国や府からの補助を増やして一般財源から補助ということなんですけども、私はそれは根本的な解決にはならないので、むしろ保険者の枠を大阪府全域に広げる方が公平性が増すんじゃないかと思うんですけども、いかがなものでしょうか。

○浅田座長 宮原委員、何か御意見ありますか。

○宮原委員 一般会計からの繰り入れは、国保は次に議論したらいいと思います。私の立場は、単純に一般会計からの繰り入れをどんどん無制限に増やせと言ってるんじゃないで、今の程度の方は必要悪だということを言ってるんです。当然市町村の財政を今圧迫してるわけですから。国に基本的に解決を求めていくということが基本になかったらどうしようもないということにははっきりしてますね。

それから、関空は2本目の滑走路は時期が尚早だったというふうに私は言ったので、だから、もし長い目で見て2本目の滑走路つくるということはあり得ると思えますけど、今の時点でいえば実際昨年度でも11万回もいってないわけですから、1本で足りてたというのはだれが見ても客観的な数字から見て言えるんじゃないかなと思います。

伊丹を言われてるのは、橋下知事なんかと言われてるのでも、25年先、30年先の話ですからね。今我々が解決すべき問題は、当面の府民の暮らしや大阪経済をどうするかというために地方自治体がどういうことをするのかということなので、先のことを考えたら悪いとは言いませんけど、やっぱり当面どう打開するかということと長期的な展望とセットで考えないといけないと思えますけどね。

○浅田座長 僕のほうから、ちょっと前へ進めたいんですけど1点だけ御質問させていただきたいんですけど、伊丹空港は残すと。必要であると。関空空港も必要であると。片や国営の空港で、片や株式会社で、その経営統合といいますか、経営主体が国で片一方株式

会社だから、一応国交省の規制の下にあるというところでは共通してはいますが、経営の方針とかやり方ばらばらにやっているとこのふうにお考えでしょうか。

○宮原委員 それは難しいけど、しかしもともと本来は関空を民活でやったところに問題が当然あるわけだから、本来だったら関空も国の責任で、せめて成田ぐらいの公団とかそういう方式で国が直接面倒見るといってやるのが正解だったんだと思いますけど。だから、結果として一方は株式会社ということにもなってしまったので、現実の矛盾をどうするかというのは確かに考えないといけないですけど、それについてももとの経過が存在するわけだから、そう簡単に座長の言うように、違っているのかと言われても、別に違えたのは僕じゃないから。国の方針の中で違いが出てきてるわけで、これはこれでちょっと議論するテーマだと思いますけど、その場合でも、しかし国民にとって、僕は例えば伊丹でも何で残さなあかんかというたら、現実に新幹線なんかと競争しようと思ったら、北摂から関空まで行って競争しようと思ったら競争にならんですよ。そういう点では伊丹空港の現実の必要性というのは客観的にいって否定しようがないと思いますけど。

○新田谷委員 伊丹空港の危険性は否定できるんですか。

○宮原委員 危険性があるかどうかなんて言われたら、日本の航空会社なんかはアジアなんかにどんどん修理を持っていったりしてるの随分危険だと思いますよ。だから、危険だという点を、伊丹は危険で、ほかの空港は皆安全だみたいな、そんな議論じゃないと思う。

○新田谷委員 違う違う。航空機が墜落する危険性は一緒やと思いますけども、航空機事故のほとんどが離発着時ですから、その滑走路の延長線上に住居があるかないかです。

○浅田座長 今の空港問題、都市インフラを支える1つの大きな柱だと思いますけども、そこへ至る前、今日の大阪の広域自治について御議論いただきたいテーマに関係あるのかな、空港を飛び立ちまして都市計画のほうから御議論いただきたいと思っております。

—都市計画に関して—

○浅田座長 今、大阪市域、都市計画のことだけ考えますと、都市間競争とかいう言われ方をすると、都市圏をどこまで見るかという大きな問題と、それと裏腹の関係にあると思うんですけど、現在は大阪市域を1つのエリアとして都市計画区域を設定されてるわけです。だから、大阪市域が1つの都市計画区域になっているということから、そこから派生して府は市域外、市は市内、大阪市内ですね、という区域分断的な考え方が成り立ってしまって、そこで都市づくりが進められていると。この後、都市計画の後、道路とか港湾とか地下鉄とか御議論いただくことになるんですけども、私は市内に住んでまして、車で東西南北どっちに走っても道路の幅員がある時点から急に細くなるというところが出てきます。それは大阪市と周りの衛星市との市境ですね、東へ行ったら鶴見から大東に出るところで4車線が2車線になる。東大阪においてもしかりです。南のほう行ってもしかりです。だから、そういうところに問題があるから、道路なんていう広域のインフラに関しては一元管理すべきだというふうな考え方をしております。これ都市の経済学といいますか、移動にかかる費用というのは結構コスト面で企業立地の際に重要なファクターになりますので、そういうところが冒頭で工場等制限法とか言いましたけども、そういう都市インフラの貧困というか、区域分断されてるということがネックになって県外へ出ていった企業

が多いのではないかというような思いを持っております。こういう思いを事実として受けとめるならば、課題として受けとめるならば、それだったら大阪市と大阪府で連携してそれを解決できるのか、あるいは広域は一元化すべきなのか、あるいはまた新たな権限の仕分けをやって、幹線道路は広域で見て、そこから派生する生活道路というのは市町村で見る、そういう役割分担を明確にしていく必要があるのか。課題を見つめるならばそういうふうな解決法が見えてくる、制度的な解決法が見えてくるというふうに考えておるわけがあります。

資料でお配りしております産業施策を飛ばして17ページの都市計画のところから御議論いただきたいと思うんですが、逆に市域、大阪市が1つのかたまりとして都市計画をつくると。それをもうずっと広げてしまったら、すなわち府の権限移譲を政令市にしてしまうほうがいいのではないかというふうな考え方もあるわけですが、この点につきましてどなたか御意見ありましたら。

○大橋委員 まず権限をどこが持つかということが大事になるかと思いますね。今、大阪市のほうへ権限を与えているいろんな都市計画を進めていけばいいとなってきましたと、今までのように大阪市域だけでありまして、大阪市域外への広がりには期待できません。となりますと、やはり都市計画における権限は広域行政体であります我々が目指すところのものが一元的に計画を持つと。グローバルな計画の中でそれぞれ市町村に対する誘導を行っていくというのが自然な姿ではないかというふうに思うわけです。その先には関西広域連合であったり関西州というような形で進んでいかれるのが自然な広がりなのかなというふうに思っております。

○紀田委員 都市計画というのは、十分な権限を判断主体に与えないといけないと思うわけです。現在ですと大阪市というのは、大阪のまちづくりをしていく、都市計画を決めるに当たって十分な権限がないというふうに思います。どこがないのかといいますと、面積ですね。大阪市というのは、大阪のまちの広がり全体に対して非常に小さなエリアしか面積を占めておりません。この中だけで都市計画をしても、大阪のまち全体を見据えて一番よい形での都市計画を決めることができない状態にあると私は考えております。仮に大阪に隣接するすべての市町を包含する程度のエリアであれば、ここまで大きな問題にはならなかったように思うんですけども、現状大阪市が合併によってその領域を広げていくという形でこの問題をクリアすることが不可能であると。この認識に立てば、大阪府が少なくとも大阪府内現状では都市計画というものは積極的に担っていかないと、大阪市だけの内部に閉じこもったままでは不十分な都市計画しか立案することはできないのではないかなと考えております。

○岩木委員 今の意見に伴ってなんですけども、具体的に、私は大阪市域に住んでますけれども、隣の八尾との道路のことで、1つは我々この長吉という地域から八尾空港に行く道路があるんですけども、これは八尾のほうがかなり先に進んでいて、そして大阪市の後を追ってできたというところがあるんですけども、これはうまいこと連携したい例だと思います。反対に大阪市域から八尾の竹濑に行くような都市計画道路があるんですけども、実際周知徹底していないので、やはりこの道路の工事なんかでは立ち退きとかいろんな問題があるんですけども、初めに情報公開とか周知徹底してないので、結局お役所が、今ほかの隣接してる衛星市がちょっと了解してないのでできないんですというよ

うな形で言いわけをつくるような形にもなるので、だから先ほど紀田委員がおっしゃったように、やはり大阪府域で、広域で、道路の都市計画はこういうような形でしますよと。その中で周知徹底して、そしてやっていくのがやはり一番いい道筋じゃないかなというふうに思います。

○宮本委員 基本的には意見としては方向性変わらないんですけども、違った視点から考えたときに、財源がどこにあるのかということが一番問題になるかなと思います。今これから市町村において総合計画等がある程度自分とこで自主的に考えてつくる、つくらないという判断ができるようになっていく中で、現実的な都市計画というのを市町村レベルでやっていくには十分な財源がないとできない。とりわけ大きな都市インフラというレベルの開発を進めていこうと思えば、市町村レベルで財源の担保というのができない現状が明らかになっている中では、やっぱり広域で担保するべきものかなと思います。ただ、その辺でちょっと考えていただきたいと思うのは、建設に当たる部分と維持管理ですね、例えば大阪府の府道と国道とかに関しても、アドプトロードというような感じで、清掃や何かでできるだけ地域住民を巻き込んでという運動を展開されてますけども、この辺のあり方というのは本来市町村がもっとぐっと入り込んでやっていくべきことかなと思うので、建設にかかわる部分と、いわゆる維持管理にかかわっていく部分との役割分担というのは課題として考えていくものかなと思っております。

○宮原委員 皆さんは広域で例えば都市計画をやらなあかんというふうにおっしゃるんですけど、その前に、これだけ人口の高齢化が進んだりして、その地域、その地域が、例えば高槻なら高槻市の中でも一定の地域ごとによって暮らし向きや道路事情の違いが随分広がっているというような中で、一方では住民の利便性、あるいは物の流通というようなものを地域からもう一回組み直してみようということを考えないと、何か従来の発想のままで都市計画をやるのに市町村では金がないから広域でやるべきだみたいな議論にはなかなかならんのかなと思うんですけどね。

○宮本委員 その点に関して、結局住民の住んでるところというのは道路が広がると割と車がよく出入りすると。生活圏があまりよくないからかえって道路工事を嫌がったりするんですよ。あるところに関してはきちっと歩道なんか整備されてなくて、車がたくさん通る割には歩道がなくて危険性が多いという、そんな部分で、市町村の中でわりとメリハリのきいたやりようというのは結構難しかったりもするんですよ。そんな面ではある程度協議のあり方というのを、広域と実際住民を抱える市町村での協議の必要性はあると思いますけども、きちっと整備という観点では広域が責任を持ってやっていくメリハリのあり方をしっかり議論すべき。

○宮原委員 私が指摘した例えば阪神高速道路が1割ぐらいこの11年間で供用距離は延びてると。220キロぐらいから240キロちょっとぐらいにね。1割弱なんですけどね。阪神高速の供用距離は延びてるのに車の台数は98年をピークに減ってるというのは、結局道路が先じゃないんですよ。国民の暮らしとか雇用とか地域とか個人の暮らしのレベルにまで話を戻して、そこが程度豊かにならないと、しょせん物流とか人流とかということもせんないことなので、そこがどうもスタートの地点からだいぶ違うんじゃないかなと思って僕はさっきから聞いてたんですけど。皆さん実際に阪神高速道路なんかどんどん広がっていったのに、さらにミッシングリンクを解消せなあかんとかいうてやるのかなと。淀

川左岸線なんかには延伸部に3,500億円もつぎ込んでどうすると僕は思うんですよ。そんな金があるんやったらみんなの暮らしを豊かにするほうに回したほうが日本の将来のためにうんとなると思う。僕はですよ。

○松井委員 今、宮原委員の言われた、まさに世の中の人の暮らしをよくするために今の行政制度を見直したいんですよ。だから、阪神高速が今言われたように車も減ってきてると。これはやっぱり景気が悪いということなんですよね。だから、それだけの人、物、金、お金というものが大阪からやっぱり外へ出ていってしまってる。それはもう都市としての魅力がやっぱりなくなってきてると。

それと、今宮原委員が言われるように、そうですよ。だから、あと本当に暮らしの部分は、まずコミュニティーの市町村等々でしっかり住民の意思を反映できる行政システムをつくっていかなければならないと。その範囲で、ちょっと広域から外れますけども、ある一定の住民の皆さんが暮らす地域になれば、これはやっぱりその住民が選ぶ首長が出るべきなんじゃないですかね。高槻で宮原委員が選出されてるから住民の声を聞かれてるわけで、これ、大阪府の派遣の職員で高槻に行ってもらえるということになったら、住民の声を聞く、そういうことになりませんか。

だから、まさに大阪のそれぞれが生活を豊かにしていく、住みやすくする。そのためには大阪の経済をどう再生していくのかということにそこに来る。その経済を再生するためには、今までのやり方では、これはもう下がり続けてきたわけですから、大きく役所の組織というものを見直していくというのはあってしかるべきと思うんですけど。

○宮原委員 それは反論したいけど置いとくわ。

○新田谷委員 宮原委員のことで、いろいろと反対の意見ばかり言いましたが、さっきの生活道路をちゃんとしたいというのは、経験上からいうとごもっともなんです。だから、非常に危ない生活道路があって、せめて歩道だけでもつけてやりたいなと思っても、それをするんやったら勝手にせいと言われるんです。国からも補助金が一切出ない。それっておかしいというのは、おっしゃるとおりだと思いますし、本当に住民の要望するところから順番にできるような形にやっていかなければならないと思います。

今の広域の話は、各自治体間の道路は広域ですべきだというのは、これは僕、賛成ですけども、それとは別に道路行政全体として、やっぱりそれぞれの市町村の中で生活道路、もう古い、車も通られへんような、1台でいっぱいというようなところを歩行者も通ってますからね、せめて歩道だけでもという気はするんですけども、そんな小さな道路は市の全額負担で勝手にやってくれと。国庫補助金はつきませんよというようなことを言われるんで、優先順位が低かっても、やっぱり補助金のつくところからやろうかなって、ついなってしまうんで、それはやっぱり改善していかなければならないことやなというふうには思います。

○中野(隆)委員 大都市に関する協議会ということで、どうしてもやはり、前回も言いましたけども、我々衛星都市から出てる議員、やっぱり感じ方として、今日も聞いていただいて、本当に首長さん、コミュニティー、しっかりつくっていただいて、住民に密着していただいて、ただ首長さんも人間ですから、そのときの政治力、あるいはその人の志向性がございますし、大きな問題は、今も新田谷委員が言われたように単なるまちの道だけやなしに、どうしても他市にまたがる問題というのが、我々解決できない問題として、その

中で特に我がまちの柏原市なんかは、もう本当に道路行政、立ち遅れてるんですよ。それは今までの首長の責任であるのか、答えは出すべきではないと思うんですけども、そういうときに、広域行政とは何ぞやという場合に、やっぱり大阪府全体を俯瞰できる立場、大きく見渡せる立場、そういうものがあつたならば、我々のような東部の柏原市も今もうちょっと発展してくれてたのではないかなと。夢のような話やけども、地下鉄も柏原駅まで来てくれてたんじゃないかなというふうな残念な思いで、それを今から後世に対して、やはり広域の重要性というのを築いていきたいなと思うんですよ。

またがる問題ほど難しい問題はないですよ。知事レベルになってきたら、やはりほかの都道府県にまたがる問題で悩んでおられるのと一緒に、毎回お世話かけてますけども、我々山間部のイノシシの問題とか、もう広域でやってくれよというのが願いなんです。そういう意味で広域の、僕、本当にこれからの重要性、もっと議論していただきたいと思います。

—維新の会提出資料について—

○大橋委員 まさに今、皆さんご議論ありましたように、広域行政というふうなところには、いろいろ含まれている問題があります。先ほど紀田委員のほうからおっしゃられていました大都市であるがゆえに身近な住民にかかわる都市計画もやり、なおかつ成長戦略の都市計画もやり、両方やってしまった。ゆえに近隣の基礎自治体との関係がぎくしゃくしている。大阪市中心部だけの利益を求められたのが、今の大阪問題になろうかなというふうに思っております。

とにかくやっぱり事務事業の仕分けが大事なのか。広域でやるもの、そして基礎自治体でやるもの、身近な行政と成長戦略や、国にかかわるような事柄については、やっぱり広域でやるべきだろうというふうに思います。

今回、私どものほうから、広域行政についての課題について、これから皆様方に事例をご紹介させていただきたいと思いますので、お手元にご配付させていただいております第2回討議資料をごらんください。

ここで、まず広域行政の肝というのは、1つには、エリアを広げれば生産性が向上するのではないかという意味から、ごみ行政を見てみました。また、縦割り行政を超える、あるいは縦割り行政を打破し、一元化した中の事務事業の見直しということで、流域に関する事例を報告させていただきます。また、さらには国の権限にありますエネルギー行政について若干ご報告しながら、発表してまいりたいと思います。

まず、お手元の資料、1枚お開きいただきまして、ごみ処理施設の問題です。

いわゆる清掃工場と言われるものでございます。例えば東京の23区あるいは横浜、名古屋、大阪という大都市圏から排出されております1日1人当たりのごみの排出量を比較してみました。左から平成10年度、15年度、19年度というふうに時系列の表になってございまして、パワーポイントを見ていただきましたら、赤い丸の点が大阪市から排出する1日1人当たりのごみの排出量の推移でございます。そして、東京23区、名古屋、横浜と続いております。大阪は一番少ないと言われております横浜市の2倍までいきません、1.7倍ぐらいの排出量があったようでございます。

次のページ、それでは、なぜこういう差がついたのかということなんですが、大阪府の

リサイクル率と、また先ほどの都市部のリサイクル率を比較いたしてみますと、このように差がついてございます。平成20年度につきましては、東京都は23%以上のリサイクル率、続いて神奈川、愛知と20%を超していますが、大阪府下におきましては11.5%のリサイクル率というふうになってございます。ごみが多くて、リサイクルされる率が少なければ、当然ごみは減りません。

横浜市のごみの処理状況でございますが、このリサイクル率が増しましたことによりまして、7施設のごみ処理施設、いわゆるごみ焼却工場のうち、3カ所が廃止もしくは休止になりました。今現在、横浜市のごみ処理施設の状況の配置図でございますが、下の港南工場、栄工場、保土ヶ谷工場が、これは廃止に向けた予定となっておりますのでございます。

ここで試算をしてみました。大阪市の1日当たりごみ排出量を23区、横浜市、名古屋市の平均水準まで抑制するといいたしますと、大阪市の66%相当になってございますが、3施設程度のごみの焼却施設が余剰となってくるのではないかという、これはシミュレートでございます。大阪府の1日当たりのごみ排出量を見ますと、東京、神奈川、愛知の平均水準まで抑制するといいたしますと、7施設相当分のごみ焼却施設が余剰となるというシミュレートが下段でございます。また、ごみ排出量の最も少ない神奈川県水準、一番少なかったところでございますが、そこまでリサイクル等が上がって抑制できると仮定いたしますと、9施設相当分のごみの焼却場が余剰となってくる計算となります。

これを換算いたしますと、3施設掛ける標準建築費、これ、平成18年度に出されております市町村合併推進協議会の第3回の資料でございますが、1施設当たり65.5億円掛けることの3施設で196.5億円のコスト削減効果があるのではないかということでございます。下のほうは、大阪府と3都県の比較、7施設あるいは9施設ということでございまして、最少ごみ排出量、リサイクル率が高い神奈川県水準に置きかえますと、9施設掛ける65.5億円、589.5億円の節減効果が出るという試算でございます。

そこで、今、大阪市のほうで新築建て替えが検討されております森之宮清掃工場について見てみました。この経緯については、そこへ記載されてますとおり、平成20年8月に平松現市長が建て替えの凍結を宣言されました。それを受けまして、それまでなされておりました大阪市ごみ処理焼却場整備検討委員会というのが凍結をされましたんですが、平成27年度の処理量を受けまして、再度、議論を再開されました。そして、平成21年11月には検討委員会から、森之宮清掃工場について、廃止は港工場とし、森之宮対象の2工場は現地建て替えとすることが妥当であるという報告を受け、現平松市長は妥当性があると評価し凍結宣言は撤回されたというのが現状でございます。

配置図でございますが、大阪城公園から東側、JRを挟みまして、操車場を挟んだ1番になります、ごみ焼却工場の見取り図でございます。この界限におきましては、成人病センターでありましたり、病院施設でありましたり、学校でありましたり、非常に有効利用のできる都市魅力のある地域でございまして、これから含まれます大阪府の成人病センターの建て替え計画等を絡め合わせますと、いろんなまちづくりの可能性を秘めたすばらしい土地でございます。

これが今の森之宮工場の現況でございます。昭和44年に建てられました。処理能力日量720トンということでございます。建て替え計画は、右の表のとおり、南分を拡張されまして、新エネの熱供給リサイクル事業等を考えられてるということでございまして、こ

れから32年までかかって建て替えられるということでございます。

そこで、参考資料をつけさせていただきました。市町村がごみ処理を実施する法的根拠を記載させていただいております。廃棄物の処理及び清掃に関する法律の第6条の2で、市町村は、一般廃棄物処理計画に従って、その区域内における一般廃棄物を生活環境の保全上、支障が生じないうちに収集し、運搬し、処理しなければならないという根拠でございまして、これに沿って、今現在、自治体が直接行政をされてございます。

海外に目を向けてみますと、デンマークではごみ処理施設を極力なくして、自然に優しい、環境に優しいリサイクルの推進で、ごみの減量化を目指しているという例を記載させていただきました。家庭廃棄物のリサイクル率は15%にとどまっております。これは30%を目標といたしまして、建築廃棄物におきましては92%をリサイクルするという目標を設定されております。先進ヨーロッパの事例でございます。

次にお見せするのが、先ほどの大阪市のごみ焼却場の立地でございます。

大阪府内では、清掃について一部事務組合方式で黒枠囲みのそれぞれの組合施行のごみ行政を行われておりますが、これが先ほど申し上げたみたいにそれぞれが余裕のある運営をされております。これを広域的に一元管理すれば、それぞれの焼却場の余剰分がダウンサイジングされるのではないかとこのように考えられているところでございます。

次に、琵琶湖から大阪湾に至る水の環境についてご報告させていただきます。

地図をごらんください。琵琶湖がございまして、そこから淀川を経て大阪湾へ流れるという、これはもう普通の水の流れでございまして、琵琶湖の管理は、利水、治水、水質というふうな部門で、県がやり、国がやり、それから環境省、近隣市町村。また、淀川の流域におきましても、同じように国がやり、関係都道府県がやり、関係市町村がそれぞれの業務を担っております。大阪湾におきましても、それぞれ独自の業務として独立して担っております。

これが、その表でございまして、国、府県、市町村、それぞれ利水、治水、環境と分けましても、これだけ多くの区分がされるようでございます。治水につきましては、琵琶湖の管理は滋賀県でありまして、水資源機構の管理区分でありましたり、淀川では国や府県が同じような管理をそれぞれ独自にされてございます。

利水、水の利用につきましては、この水利権を含めまして、これだけの構成団体があります。琵琶湖は、それを受けて水資源開発公団、それぞれ拠出金で賄っておられるということでございます。

また、環境につきましては、水環境でございまして、国が総量規制に基づき削減方針を策定した上で、都道府県、そしてまた市町村が、それぞれ監視を行ったり、指導、助言をされておられます。

また、港湾の埋め立てにつきまして見てみますと、大阪湾では大阪市港湾局が独自に、また堺泉北港をはじめ大阪府域の大阪市港湾局域以外は大阪府が、かつて住宅まちづくり部あるいは港湾局がそれぞれ埋め立てを行われておりました。また、圏域の後背圏174団体が出資されまして大阪湾圏域広域処理場整備計画を策定され、フェニックス事業ということでもございました。

これが淀川の水にかかわりますそれぞれ権利関係と管理の関係の図でございます。また、絵にしてみましたら、このようにいろんな形で、国、市町村、あるいはその間の都道府県、

利水権者というふうには、いろいろな利害関係者がかかわっております。

水質環境を見てみますと、河川の水質状況でございますが、大阪府がグリーンの下のように、愛知、東京というふうには比較をいたしました。大阪府のBODにつきましては、かなりの格差がございまして、関東圏あるいは中京圏より水質としては悪い状況が見てとれます。また、CODにつきましては、化学的酸素要求量と言われるものでございますが、これにつきましては低下をいたしております。

大阪湾の水質悪化については、今までいろんな議論がされてきました。大学の教授であります議論を、そこに記載させていただきました。また、週刊誌「釣りサンデー」の元編集長であります方からも、このような見解が出されております。

先ほどの大阪湾、中京地域、そして東京湾のこれは干潟や自然海岸の状況を分布させていただきましたが、すべてにおいて大阪湾はよそよりも状況として芳しくないというような状況が見てとれます。

大阪湾の埋め立てにつきましては、咲洲、舞洲、夢洲とこのようにそれぞれが埋め立てられ、りんくうタウン、大阪府が埋め立てをされました。沿線につきましてはこの色分けしたようなとおりでございまして、工事中の部分も含めましてかなりの箇所が埋め立てがされてございます。

理念の転換をする必要があるのではないかとというふうには今考えられております。これまでは国からトップダウンとしてそれぞれの流域を網羅し、それぞれの施策ごとにばらばらな取り組みがされてまいりました。今後は地域が主体で、琵琶湖から大阪湾をトータルに管理し、地域のことは地域が決定していくという枠組みを持つべきではないかとというふうには問題提起をさせていただきたいと思っております。一括管理を目指してと。図表に落としますと大体こういうイメージでございましょうか。

参考資料といたしまして、海外の状況。これは淀川水系で3年前、4府県知事が合意された流域委員会のイメージ図でございます。これはチェサピーク湾管理委員会といたしまして、アメリカの事象でございまして、都市部におけるチェサピーク湾に流れる流域について、それぞれNPO、企業者、そして行政がかかわり、水質を改善するというアメリカの事例でございます。

こちらはヨーロッパの事例で、国をまたいだライン川、ドナウ川のような、流域関係諸国の協定で委員会を設け、水質管理を徹底されているという模様でございます。また、イギリスでは、マージー川流域では行政、市民、企業、NPOがそれぞれの役割を持って水質管理を行っておるということでございます。

次の3点目でございます。今問題となつてございますエネルギー、電力につきまして、少しお話し申し上げたいと思っております。

そもそもエネルギー、電力というのは国の施策でございまして、国の方針に基づきまして大阪府または大阪市がそれぞれの計画を立て、それぞれに活用されております。ただし、エネルギー政策基本法等に基づく施策は実施をいたしておりますが、政策について何の権限もないというのが現状でございます。

関電の電源別電力供給量につきましては、5割以上が原子力でありまして、関西におきましても販売されているのは原子力がメインでございます。大阪府におきましても半分以上、また大阪府の家庭におきましても半分以上が原子力に頼っているという図でございます。

す。府内の原子力以外の、これは発電所でございます。これは関電系が多奈川までの5段。そして大阪ガスが電力発電をされております。ガスアンドパワーでありますとか中山共同発電株式会社でありますとか日本ノボパン工業株式会社でありますとか発電はされておるんですが、インフラにつきましては関電の電線網を使っておるといような状況でございます。

じゃ、一体何が問題なのかと。今回の原発では安全神話が崩壊されたと言われております。この安全神話という基準はそもそも国の官僚がつくった基準でありまして、この国の官僚がつくった基準が神話となってもたらされておりましたけれども、その基準が妥当ではなかったということが問題となっております。これによりまして、原子力に依存しない新エネルギーや新たな代替エネルギーを求める必要が生じてまいりました。また、家庭におきましては節電、あるいは企業におきましては電力不足への対応が必要となってきている現況であります。

自治体みずからが積極的に取り組むべき課題としては、どういうふうな形で切り込めるのかということではありますが、一つには電力の需要調整への関与があるんだろうと。また、もう一つは電力価格設定への関与、電力会社の経営の関与が可能であろうかなと。広域的視点から自治体が関与することで、みずからの課題としてマネジメントができると。国の権限・財源を広域自治体に一括して移譲すれば、自分たちのことは自分たちでできる可能性が広がってくると。

検討イメージ、先ほど申し上げました電力需要調整権限の獲得によりましてエネルギー源を多様化できるのではないかと。取り組み例といたしましては、規制、課税、補助が考えられます。電力需給逼迫時における工場操業停止の指示であるとか、自然エネルギーの普及促進を図るための税の創出であるとか、太陽光パネル設置のための補助金制度などが考えられます。

次に、電力価格設定権限の獲得をすればということ、例えばピークロードプライシングの導入。ピーク時に平時より高い電力料金を設定して企業活動を誘導する。企業はその前後に操業時間をずらすなどして安い電力を蓄電し、企業に対して時間別・業種別のピークロードプライシングを導入することが現実的であるといようなことなどでございます。

また、電力会社に関する関与でございますが、電力自由化の創設をし、既電力会社の地域独占、先ほど申し上げました配送電一本総括原価方式による高収益体制を改め、サービスを住民の選択にさらす、市場原理にさらすということが考えられるのではないのでしょうか。自治体が水力、火力など発電所を建設し、市場に参入する選択肢も考えられるということでございますが、昨日知事も発言されておりましたように、これからは火力発電がメインになるといようなことも議論として出されていかれるといふふうに思います。

先ほども申し上げました。まずごみ処理施設につきましては、エリアを広げればダウンサイジング等生産性が向上するのではないかと。先ほど水の関係での行政区分によりまして、縦割りをつぶせばこれは一元管理ができ、適正な状況に保てることのできるのではないかと。それとエネルギー施策で、国の権限を奪い取れば地域が自分たちのことを自分たちで管理できるのではないかとということで、広域的な視点で政策を実行できる、やはり我々の目指す広域行政、大阪都の実現が急務であるとい報告でございました。

○浅田座長 今の大橋委員のプレゼンに関しまして御議論は。

○宮原委員 これゆっくり検討さしてもらおうわ。別に今言わんならんことないやろ。

○浅田座長 今、私が今日考えておりましたテーマ以外にごみとエネルギーという問題が出てきて、実はこれからの、先ほどまで御議論いただいていることを整理しますと、もう単に大阪府と大阪市の問題だけでなしに、広域と広く基礎自治、衛星市の関係とかいうことも御議論されておりますし、それから個別の問題では空港ですね。それから先ほど都市計画にあわせて道路もかなり御議論いただいております。

私が予定しておりましたのは、あと港湾と、地下鉄も議論があったんですが、港湾と消防、それから今大橋委員のほうからごみとエネルギーにつきまして、こうしたらこうなるというようなプレゼンテーションをいただきました。

それで、これから広域行政機能のあり方について、最終アウトプットイメージといいですか、資料を配ってくれますか。

今お配りいたしましたのは、私、座長のほうから提出させていただいた資料、その中に含まれておりますテーマとして、産業、都市計画、それから産業施策ですね。産業施策、都市計画、道路、港湾、地下鉄、消防、それから今大橋委員のほうから言及のありましたごみとかエネルギーとか、テーマについては皆さん書き加えていただいて結構なんですけど、例えば宮原委員がおっしゃっていたものですね。府市連携で解決できるんじゃないかというふうなテーマもありました。府市再編しないとだめではないかというふうな御議論もありまして、それぞれのテーマについて、お考えになっている最適形態というものをこれに埋めていただきたいなと思って事務局に用意していただいた資料です。

政令市、大阪市と堺市ですね。政令市を存置してそこと連携協議するだけで、例えばごみ問題は都市の最適、効率的、最適機能を発揮できるんじゃないかというふうなお考えをお持ちでしたら、政令市存置、フェーズ1のところでもそういうふうにお書きいただきたいと思っておりますし、府市を再編しないことには都市計画を、政令市を存置して都市計画権をそこに残しておく、そこと府域でもう分断されてしまうから、これは府市を再編しないことには効率的な適正な都市計画図はかけないという考えであれば、フェーズ2の府市再編のところでもそういうふうにお書きいただきたいですし、先ほど道路のところでもそういう御議論がありましたが、これも府市再編に近かったと思っておりますが、とにかく都市間を超える道路については広域で見ることがあるけども、生活道路についてはそれぞれの市町村で施策展開をやったらいんじゃないかというふうな御議論がありましたので、そういうふうにお書きいただきまして、それぞれ、今日また出てこられていない会派の委員さんおられますので、前回の協議内容につきましては記録を配付させていただいております。出てくさいという出席要請もさせていただいております。今回は加えて、出てきていただいて議論に加わっていただくべきだと思っておりますけども、まだちょっと出るのとは思われていても書くぐらいは書いてくさいということで、これは埋めてくさいということをお願いをさせていただきたいなと思っております。

皆さん方、会派ごとにこれをまとめて、繰り返しになりますけれども座長提出資料の中には左の項目しか、産業から消防までの項目しか挙げておりませんでした。それで、維新の大橋委員のプレゼンテーションの中でごみとかエネルギーとかそのほかの項目が出てきましたので、それはつけ加えていただいて結構ですが、例えばごみだと府市再編が最適であって、政令市が存置すると無駄な部分が生じるというふうなことから、府市再編、フェ

ーズ2でやったほうがいいし、最終ゴールとしてはもっと面積を広げて、関西州単位でやるのが最適解を得られるのではないかというふうなお考えでしたら、そういうふうはこの表、マトリックスを埋めていただきたいと思います。それで議会に対する報告の資料にさせていただきますので、よろしくお願い申し上げます。

—港湾に関して—

○浅田座長 もう2時間を経過いたしておりますが、休憩はとりませんのでよろしくお願い申し上げます。

大橋委員のほうからいただいたプレゼンの中にたまたま港湾に関する言及がありましたので、私どもが用意させていただいております資料と重なっているテーマということもありますので、あとせめて港湾と消防ぐらいは議論としてこなしておきたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

この港湾も、国際競争力、都市間競争を裏づける国際競争力の強化が必要であるという考えを私は持っております。シンガポールとか釜山とかアジアの港湾が発展する一方で、日本の港湾の地位はもうかなり低下してきております。大阪湾の中に阪神港から堺泉北港、それから阪南港に至るまで幾つか複数の港があって、複数主体で管理されております。これも最初から申し上げておりますように、複数の港があって複数の管理主体があって、そこで連携・協調で解決するのか、私が問題視しておりますような国際競争力を獲得することができるのか。あるいは、一体的な港湾の管理運営が進められるような仕組み、例えばポート・オーソリティーみたいなことですね。港務局、ポート・オーソリティーみたいな仕組みが必要なのかということをお議論いただきたいと思います。

私、この間たまたま大阪府の港湾局の方に府営港湾の現状についてお話を伺う機会があって、大阪府の港湾局の考え方では、阪神港というのはヨーロッパとかアメリカとかを対象に船が動いていると。堺泉北港はそれ以外のところを対象にしていると。だから、すみ分けてるからこれでいいんですというふうな意見を聞かせていただいて、それはちょっと違うんじゃないかというふうなことを申し上げたんですが、皆さん方、そういう点に関しまして御意見ありましたら聞かせていただければ。

○紀田委員 港湾についてですけれども、かつて神戸の港というのは明治の開港以来大きなポテンシャル、そして能力を発揮して、まさにアジアにおける中心的な港の一つとして機能してきた歴史がありました。それが阪神の大地震、大震災によって低下して、それ以来、韓国ですとか香港といったところにその重要性を奪われていると。これが現実だと思いますし、その状態をこれまで改善することができなかったという点については、これは私たちが競争に負けてきたということだと思います。

では、神戸は世界の中でどんどん落ちてきているんですけども、それに代替するところとして大阪港を、大阪の港というのは今後もう羽ばたくことができないのかというと、私はそんなことはないと思うんですね。かつてアジアにおける中心的な港であったということは、この先もまたそのような地位に復帰することは十分可能だと思います。

そのときの一つの鍵になるのが、合理的な投資、目的に対して最適な形で投資することができるかという点になると思うんです。もう少し議論を急ぎますと、大阪市や大阪府、そしてさらに言うと神戸市、兵庫県と管理主体、判断主体、これから将来の成長へ向けて

どんな手を打っていかうかと考えていく主体が分かれたままで、ほかのアジアの大きな港に対して十分な競争力を持っていくことはできるとは思えません。

まずは、少なくともこの大阪の中では大阪市と大阪府に分かれて運営するのではなくて、まずは大阪都に一元化する、これが大切なんじゃないかなと。そして、近い将来に神戸も含めて、大阪の湾岸、ベイエリア全体の港を一括管理するような団体が必要なんじゃないかなと考えております。具体的に今そういった主体がおりませんのであれですけども、将来的には関西広域連合というのがそういった主体になり得るんじゃないかなと考えております。

○浅田座長 経営主体というか、経営主体は公が持つべきというふうなお考えですか。

○紀田委員 実際の日々の運営は、特に公営である必要はないと考えておりますけども、大きな投資を行うといった、港への投資といったことを判断していくのは、どうしても公的な部門というのが必要になってくると思いますし、その公的な部門、組織がどこなんだという、これは関西広域連合というのが今一番有力なんだと思います。

○宮本委員 ちょっと教えてもらいたいんですけども、投資の部分に関しては、大体金額的にどれぐらいの規模が必要なんですか。

○紀田委員 今専門的な資料がないので、何千億必要ですとすぐにお答えできないんですけども、莫大な額が必要なのはもう間違いないです。

さらに、コストが高いというのがやっぱり一番の大きな問題なんですね。これ、関空も同じだと思うんですけども、アジアの港を利用したときにそこで必要になってくるお金というのが、日本の港に比べて安いからあちらに荷物が移ってると思うんです。ですので、神戸も含めて大きな経営主体になって、要らないといたらあれですけども、コストが高いような構造というのをなるべく集約化してコストを下げていくというのが必要になって、そのコストを下げる——ちょっと逆説的になりますけど、日々のコストを下げるためにイニシャルの最初の投資として幾らか必要になると。

○宮本委員 同じような観点で、当然投資をするというのを莫大な額で充てていこうと。それは公でやっていくわけですけども、じゃその額を単独で大阪市が可能なんか、神戸市がそれだけの投資が可能かということになれば、当然今逆の話を言えば、大阪府、大阪市、神戸市含めて一体的な広域戦略を持たないことには、統一の投資を国から引き出すという形には当然なっていないだろうというふうな面でいえば、今言うそれだけの投資額を確保するための自治体の主体、受け皿をつくらないことには当然そんなことができないということにもなりますんで、広域戦略を一本化するためにも自治体の統合というのは必要になってくるんじゃないかなというふうに思います。

○紀田委員 少々関連してですけども、コンテナのところについては、国から国際コンテナ戦略港湾という形で既に指定は来ているんですけども、この指定を受けている大阪港と神戸港というのが、それぞれ管理主体が異なっているというところですので、一体的に運営するというのがここでも空港と同じく必要なんじゃないかなというふうに考える次第です。

○宮原委員 空港もそうだし港湾もそうですけど、何で維新の皆さんはすぐ、世界、アジアの港湾が発展する一方で日本の港湾の地位は低下しとると、体制を強化して国際競争に伍していかなあかんと。何でそういう発想をするんかなと思うんだけどね。

○松井委員 どういう発想をされるんですか、宮原委員は。

○宮原委員 要するに、日本は今確かに世界第3位の経済大国ですよ。だけど、そんなことが問題なんじゃなくて、世界4位になろうと5位になろうと、国民の暮らしだとか環境だとかいうところできらりと輝いてたらいいのでは。それを何で、地理的な条件とかいろんなことを無視して、世界の都市間競争に勝たなあかんとかいうようなことが大命題になるのかなと。そんなんじゃなくて、国民の暮らしとか社会保障をちゃんとするということが国際競争したらええのに。

○浅田座長 スタート地点が違うんやと思います。

○宮本委員 宮原委員がおっしゃる暮らしの部分というのは、非常によく実感で感じるのは、門真なんか生活保護率高いわけなんですよ。暮らしのところに財源充ててるんですよ。福祉の部分で含めても。

○宮原委員 いやいや、そうじゃないねん。日本は世界第3位の経済大国だけど、庶民の暮らしは世界で20番か25番ぐらい。それを僕はせめて、世界で別に3番にせえとは言わんけど、ヨーロッパ並みの暮らしにしたらいいのでは。それは今の世界第3位の経済大国の範囲で可能だということ。

だから、座長の先ほどの、次のときにこれを持ってきてくださいというの、別にももちろん協力することはやぶさかじゃないからしますよ。しますけど、これ誘導尋問。この項目の設定自体が。ここに冗談違うて教育だとか介護だとか国保だとかいうようなこともやっぱり全部入れて、全部言ってもあまりたくさん入れ過ぎたらきりないと思うけどね。

○浅田座長 いや、誘導尋問というのはちょっと勘ぐり過ぎだと思います。府市連携で対応は可能という項目は残してますんで。現在の制度で解決は可能だという選択肢も入れておりますので、誘導しているわけではないです。

○宮原委員 いやいや、項目がね。

○浅田座長 それは自由に書き加えていただいて結構です。

○宮原委員 はい。うちの会派の意見を書き加えて、中身とあわせて出すようにしますわ。両方が悪いことやってたんだったらもっと最悪だから。ワン大阪になったら。だから、そういうことも含めて出します。

○紀田委員 先ほど宮原委員が何で1番、1番だということなんですけども、最終的なゴールとして府民の暮らしが向上すると。それを目指しているという点では私たちも同じだと思うんですね。要は府民の方一人一人の暮らしが向上するというのは、これは目的の根本にあります。その目的を果たすために、個々人の所得が上がるような政策をとりたい、だから経済を刺激して経済成長をやる。経済成長が行われると企業が収益上げて、その労働者への分配も増えるという形で労働者の所得も上がると。

港湾について1番を目指す理由というのは、1番になるということはすなわち貨物の取扱量が増えるということになります。そうすると、そこには雇用が必ず発生しますし、そういった物が流れるところについて大きな収益が発生するわけです。そこに企業が上げた収益ですとか民間の方が得た所得から税金というものが生まれて、その税金をもとに、そういったところにまだあずかることができない方への福祉というものも公が充実させていくことができるわけです。

したがって、ちょっと共産党さんの発想に立ちますと、所得の分配を行うための

原資を稼ぐと。その稼いでくるのが成長戦略であるということになります。

○宮原委員 紀田委員のは逆やねん、だから。先ほど僕が阪神高速で例を出したときに、実際に供用距離は延びてきたわけです。まあいったら社会的なインフラを整備してきたわけ。実際は減ってるわけですよ。関空でも2期をつくって、インフラを、1期のときよりは皆さんから言わしたら整備したわけよ。僕らは2期は時期尚早やと言うとるけど。しかし、伸びなかったんですよ。だから、それは結局大阪の府民の暮らしや中小企業の経営だとか、それを改善するほうが先決。それが土台になって経済成長がある。経済成長の結果が府民の暮らしを呼んでくるんじゃない。逆やねん。

○松井委員 それは、どっちが先じゃなくて、同時に進行させないといかんじゃないですか。府民の生活だけを守るためにどんどん税を投入するとか、税も府民が出してるわけですから。それから、将来世代への借金をするのか。それをどちらが先や後じゃなくて、同時並行でいいじゃないですか。

○宮原委員 97年以降、何が変わったかというたら、特定の大企業にばっと金が集中すると。その金は国際的にばらまかれたり、あるいは国内ではほとんどそれは増えずに手元の資金として残ってて、国会の議論でも、日銀の総裁自身が、使い道がなくて困ってるというふうには大企業や大銀行の人たちが言う。我々は、そういうものを例えば東北の震災なんかでも、東北の復旧震災として無利子に近いような形で大企業に割り当てたらええやないかということ言うてるんで、金はある。あるところにはあるんです。

○松井委員 宮原委員、税というのは、やはり企業の法人税とかいうのは、世界のそれぞれの競争のできる競争原理の中でやらんと、日本だけが企業に対して非常に税が高いとか、そういう形ではできない。それで委員、企業の税というのはもうけの半分は出してるんですよ。法人税プラス府民税、市民税、企業府民税、法人税ね。

○宮原委員 いや、社会保障の負担もいれたら、いうたら日本の企業負担というのはヨーロッパの七、八割なんですよ。高くない。日本のほうが負担してないんです。実際の形式上の税率だけ見たらあかんねん。実効税率は例えば上位100社でも32%ですよ。これは結局、研究開発減税とかいっぱいあるから。まして、それに社会保障なんかの負担を入れたら、日本の企業の負担のほうが少ないんです。だから、僕らは別に日本だけ特別にせいと言うんじゃないで、ヨーロッパ並みの大企業の負担にしたらええじゃないかということ言うてるんです。

○松井委員 圧倒的に少ないとは思いませんけどね。

○浅田座長 両委員にお願いします。実効税率とか税制のことは、今この会で検討協議対象からはちょっと逸脱してると思いますので。

○松井委員 だから宮原委員、どっちが先ではなくて、同時並行に進めるというのは、やはりちょっと委員とは考え方が違うんですかね。我々は同時なんです。

○宮原委員 92年から極端に格差が広がる方向に行ったのよ、97年をピークに。

○松井委員 だから、先生言われる府民の生活、そこから経済の成長。

○宮原委員 だから、97年以降にうんと悪くなったほうにとりあえず重点を置こうということ言うてるだけで、一般論としては両方ということ合ってると思うよ。だけど、今の時点で何が要るかということ言うてる。

○紀田委員 1点だけなんですけども、高速道路を建設したから高速道路の利用者数が減

ったわけではないと。その点は、宮原委員も重々御承知だと思うんですけども、ちょっと因果関係が混乱してしまいますので、1点だけ指摘させていただきます。建設したから減ったわけではないのは委員も十分御承知いただいていると思います。

○宮原委員 延びてるけど減ってるという客観的事実を言っている。

—消防に関して—

○浅田座長 もう2時間を経過いたしましたので、今日の最後は消防について御議論いただきたいと思っております。

私が出させていただきます資料の52ページをごらんいただきたいと思っております。

このたび東日本大震災がありまして、大阪全体でも東京消防庁に匹敵する強力な消防組織が必要ではないかという意識を持っております。東京は、あるいは東京圏は国が守ってくれるけど、大阪圏は東京における国というものが存在しませんから、そういう意味でも機材などのもっと充実が必要ではないか、あるいは指揮命令系統が複線で、先ほどもそういうお話ありましたけども、複線で存在していることは解消する必要がある部分があるのではないかという認識を持っております。

御議論いただきたいのは、ここで広域消防のイメージということで今お示しいたしておりますけども、広域災害対策を広域自治体に一元化する、それから政令市消防を発展的に改組し大阪消防庁を整備するというような考え方ですね。それから、市町消防の廃止または広域自治体への委託により全体の消防を一元化、これは東京の消防庁です。それから、基礎自治体による水平連携で実施というような選択肢が考えられまして、これがA案、B案、C案、D案に対応しております。

広域防災機能を広域自治体に一元化するという考え方を適用しますと、広域災害の発生時に広域自治体の指揮のもとに迅速な活動の遂行が期待できるけども、日常活動をやっているのは基礎自治体ですので、こういうふうにしてしまっ、広域と基礎自治体の連携が果たしてうまくいくのかという問題点が浮上します。

それから、2つ目の大阪市の消防局を発展させて大阪消防庁を整備するという考え方ですと、今の1番目よりも指揮の実効性が確保されやすいけども、消防組織法の改正が必要、法律の改正が必要、また行政区が独立して自治権を持っても消防機能を持ってないということになってしまいますので、それをどう解決するかという問題が出てきます。

それから、3番目の市町村消防をまとめて府域全体で消防を一元化して、大阪消防庁を設置するというふうな改組を行いますと、実際に災害が発生したときに全体を見渡した迅速な指揮が可能になるけども、本当に33市町村の同意を得て実現できるのか、意思決定のところが複雑になってしまうのかという問題が生じます。

4番目の市町村間の水平連携でつくり上げるという考え方は、現行どおり基礎自治体が消防、救急など現場を担当して、地域の実情に応じた活動が期待できるけれども、いざというときに組合の長がこれまた迅速な指揮命令を出せるのかという問題がありますし、また、実現するには市町村の合意が必要になるという課題があります。

57ページ以降に、データなどを参考資料としておつけいたしております。

東京消防庁並みの広域機能を持つ消防というのは、確かに東日本大震災を経て、福島原発と東京の距離よりも、美浜とか大飯とか福井県にある原発と大阪の距離のほうが短いわ

けですから、もし新潟地震とか福井地震とか奥丹後地震とか、想定される東南海とか南海のほかにもそういうリスクがあるわけであって、そういうときに実際、先ほど申し上げましたように東京は国が守ってくれるけど、大阪はだれが守るのというような問題意識に立ったときに、こういう考え方が出てくるんやと思うんです。

だから、今実際そういうことが行われてるわけですけども、政令市消防を発展改組して、また消防庁みたいなのにしてしまう、それで政令市消防を強化すれば済むのではないかというふうな考え方もあるんですけども、こういう議論に対して、お考えがございましたら御発言いただきたいと思います。

○新田谷委員 消防、救急は別にして火災の件ですけども、消防の場合は119番の通報が入ってから8分後に放水を開始しなければならないというルールがあるんです。それがために、各市町村で住居地域をクリアできるように支所を置いてるんですけども、今33あるということは、大阪府全域を33のブロックに割って、そこで仮に半径1キロの円がくまなく入るようにかくのと、それを取っ払って今の大阪府全域で円をかくのとで、円の数は間違いなしに取っ払うほうが少なく済む。支所を少なくすれば当然24時間体制で勤務する職員の数も減る。

その効果額をいろんな車両とかいろんな部分で、ほかの部分で生かせたら、当然ここに書かれておる広域、もう基礎自治体の枠を取っ払ってやらないと、A市とB市の境目で火災があったら、A市もB市も消防が両方とも来るといような無駄というんですか、それをなくして効率よくできれば、より今ある予算、市町村の持つてる予算の中で消防力、防災力を比べた場合、今の東京消防庁に少しでも近づけるから、ここにある消防は基礎自治体が担うというのは考えとして取り入れないほうがいい。やるんならやるで、もう大阪府全域でやるほうがいい。

ただ、山間部の人の住んでおられないところの火災なんかは、やはり地元の消防団というのがよく知ってるんで、だから、消防団の組織は消防団の組織で残していかなければならないと思いますけども、自治体消防としてはもう広域にして1つにするほうがはるかに効率がいいし、府民への還元、費用対効果からいっても、よりいいものができるような形はつくれると思います。

○浅田座長 逆に新田谷委員にちょっと質問。市長を長らくやっておられて、市同士の協力、連携とかいうことで、同じような、今おっしゃったような一元化してしまったほうがいいとおっしゃいましたけど、連携でそういう代替というのは難しいですか。

○新田谷委員 いろんな首長さんの考え方あるから、今回もうちは泉佐野、熊取から岬までを一緒にするんですけども、僕が提案したのは、泉佐野市の消防にとっては、関空も持ち、ゲートタワービルもあるから、機材というのはその地域の中では一番いいんですよ。そやから、損得からいえば損します。

しかし、一緒になるんならばということで僕が希望したのも、湾岸部の工業地帯の火災にも十分対応できる堺市の消防局を含んで、岬までできるだけ一緒にしたかったんですけども、途中、それぞれの首長さんの考え方で、それはちょっと広過ぎるとかいろんなことで、泉佐野以南になったんですけども、一番いいのは全体なんで、その首長さんの考え方ですけども、全体の世論としてそのほうがいいというムードに持っていったらどうこうないんですけども、僕も消防のホース、実際現場で持ったこともないですけども、やはり市

町村長というのは消防のトップなんです。出初め式的时候は観閲する立場にあるんですけども、そんなことじゃなしに、本当に住民のことを考えれば、やはりよりよい形というのを考えるべきだと思いますし、それは一方で大き過ぎる、それぞれの自治体でやりたいという首長さんもいると思います。

職員のほうは、消防長なんかは、当然役職が減ってきますんで、いろんな反対があろうかと思いますが、首長としてきちっとした形で世論をそうするべきだという形になれば、個々やりたいと思ってる首長がいても、それを押し通すわけにはいかんような形にはなると思いますから、全体に聞いていただいても、それが正論だとは思いますが、大丈夫だと思いますけども。

○浅田座長 泉佐野以南で組合ができてるわけですね。

○新田谷委員 ええ、協議会が立ち上がって、僕が会長に就任した途端にやめたので、次の市長が引き継いでやっていくと思います。だから、ほかは貝塚、岸和田。高石は堺と一緒になっていますんで、高石は臨海を持っていますんで、独自の消防にすれば高石市は悪い言い方したらつぶれてしまうというんか、そういう化学消防車を高石単独でそろえられないので、高石が堺市の消防と一緒にくっついてますんで、あと和泉、泉大津、忠岡、岸和田、貝塚で1つの組合を今つくろうとしています。

○青野委員 ちょっと僕も根本的なところを考えていきたいと思うんですけど、ハードの部分の広域で求められていくべき仕事というの、今言うてるような機材の部分とかあると思うんですよ。それ以上にやっぱり現場の根本的な体制というもの自体が、今の基礎的自治体の中で定員の問題とかも踏まえまして、その問題もちょっと考えていくべき必要性は僕はあるように思うんですよ。

その各市町村の財政的な問題から、やっぱり定員を割っておる消防体制ってあると思います。その中でも、何かあれば緊急に出ていって、120%以上のパワーではあっと回るのが現場の実態じゃないかと思いますが、そもそもの体制自体をどのようにして、まあいうたらマンパワーの部分ですよ、広域としてどうとらえていくかという視点も大事なような気がしますし。

それともう一つが、よくあるのが、消防士になりたいと希望する若い子というのは、非常に僕は多いような気がするんですが、でもなかなかハードルがやっぱり高いんですよ。でも、その希望する人が多い割にはハードルも高いということで、一方では体制が確保できていないというような形で、非常に矛盾してるところもあるような気は持っているんです。

そう考えていくと、広域全体で採用的な面というのを一元的に考えていく中で財政負担をなくしていくということも、ちょっと考えていく視点も大事なと僕は思っておるんですがね。

○浅田座長 逆に、新田谷委員（元市長）に聞きたいんですけど、この消防署と消防団というのはの指揮命令系統みたいなのはどうなってるんですか。

○新田谷委員 一応消防長が上にあるけど、その消防団長、うちで南中と長滝、5つの消防団があるんです。皆、山を持っているところです。うちの消防署の署員では、山に入ったら入り方がわからないというか、やはり地元の人の方がよく御存じなんで、以前、火災じゃないんですけども、ハイキングに来てた中学生が山の中に迷い込んでわからんようになったときに、結局役に立ったのが消防団員で、消防署員はわからんからあまり入り込んだ

ら自分が帰ってこれなくなるから、だから、そういう意味では消防団の必要性というのは、国の方針、総務省の消防庁の方針でも消防団を持つようにということがあって、今回ないところが無理やりつくられたような状況で、それは別として、やはり山林というのか、山を持つところは消防団が必要じゃないかな。

それと、あと過疎地というんですか、先ほど言いました8分消防でどうしても円外にある地域というんですか、山に近いところ、泉佐野でいえば土丸、大木地区なんかは、市の消防署員ではクリアできない地域には消防団を設けて、民間の人たちにその辺を補っていただいているという意味では必要です。

○浅田座長 消防団というのは、消防署長の指揮下に入るんですか、市長さんの指揮下に入ってるんですか。

○新田谷委員 だから、僕が指揮官としたらトップで、その下に消防長がおって、その下に消防団長がいます。

○浅田座長 何か補助金とかそういうのは出てるんですか。

○新田谷委員 出ます。火災に出動したら、我々の費用弁償みたいな形で出したりしてはしますが、かなり僕になって3割ぐらいカットしてはいますからあれですけども、一応そういう形で。だから、それがなくなったら、市として、じゃ人口密度の少ないところもクリアせいということで支所を1つつくることを思えば、はるかに安くついていると言ったら怒られるけども、効率的にいけてるということです。

○宮原委員 基本的には、僕は大阪市も、あるいは衛星都市もそうですけど、消防というのはやっぱり本当に身近な仕事なので、そこの体制を強化するために今の大阪府でどのぐらいできるかというのは、そう簡単な財政事情じゃないけど、市町村の基本は、市町村の消防とか、あるいは消防団をどうちょっとずつでも充実さすかということが基本やと思うけどね。単純に広域化することが基本だとは思わないけど。それは、またちょっとよう考えて物を言いたいと思いますけど、きょうはちょっとその一言だけ。

○紀田委員 この資料の、最初のところですけども、参考の2-1のところ、面積が東京消防庁が1,751で、大阪府全体が1,803になってるんですけども、東京のほうが大阪よりは面積が広いはずですので、何かちょっと数字に注釈が必要なのかなとは思ってますけども。

○浅田座長 これ、23区と違うのか。西多摩は入ってへんの違うか。

○宮原委員 そうやろ、23区でしょう。東京消防庁は23区なんや。

○紀田委員 そうなると人口のほうもまた変わってくるので、いずれにしても注釈が必要だと思うんです。

この参考2-2のほうでヘリコプターというふうにあるんですが、堺市消防局がヘリコプターがゼロ台になっています。これ、堺で長年市会議員やってる先生方にいろいろ聞いてみた、議論させていただいたんですけども、堺の規模ですら、このヘリコプターの所有ですとか運営というのは財政上厳しいのが現実だそうです。やっぱりヘリコプターを一回買いますと、初期費用に加えて、全然使わなくても飛行能力の維持のために年間一定程度の飛行時間の訓練が必要になってくるなど、維持管理にもお金がかなり要るんですね。そうなりますと、堺より範囲の、規模の小さい自治体、東大阪市ですとか池田市、豊中市といった規模であっても、このヘリコプターの運用というのはかなりの負担を強いる

んではないかなと考えます。

そうなってくると、政令指定都市よりももう少し大きな範囲で、ある程度はこの設備負担というのは少なくとも考えていかないと、大阪全体での消防力の維持向上という点では難しいものがあるのではないかなと考えます。つまり、一定の広域化というのはこの際必要ではないかなと考える次第です。

少なくとも一定の広域化です。新田谷委員がおっしゃるように、完全に広域化して大阪府に一元化すべきという議論もあると思いますし、例えば大阪市の消防局、そして堺市の消防局を中核に、その範囲を大阪府全体にも広域的機能の一部を担うといった形もあり得べしかなと思います。そのあたりは少々消防についての研究が足りておりませんので、私たちがいろいろ実態を研究しながら、大阪にとって一番いい消防の形態というのをこの中で提案させていただきたいと思っております。

○新田谷委員 大阪市のヘリコプター2機分のイニシャルも含めて、ランニングコストも含めて、一定割合は負担させられてますよ、泉佐野も堺も。請求書来るから。こんなもん、何で払わなならんのかと言ってたけど、これがなかったら、もしかのときに大阪市のヘリコプターが来てくれへんということで、その割合は人口割じゃない、もうちょっと低いと思いますけども、一部負担は全部してると思います。

○松井委員 消防の機能というのは、まさに今住民の命を守るところ、財産も守るところなんで、これはやっぱりこれから首都機能のバックアップをしていく関西、大阪として、その消防力というのはどのレベルまでがこれから必要なのかという議論が必要やと思いますわ。だから、今回の東北、関東のああいふ震災、これ日本は地震列島なんで、どこで起こるかかわからんと。そんな中で、大阪は、やはり消防力はこのぐらいの能力は、これからのそういう災害に備えても要るところを、一度何か事務方でそういう資料ありますか、できるかな。消防力。そういうポンプ車何台だけではなくて。

○事務局 ちょっと即答できかねます。担当部局にも確認をとって、また相談をさせていただきたいというふうに思います。

○大橋委員 あわせて私からお願いなんですけどね、大阪市消防局は、装備に至っても、いろいろ持っていて、スキルに至っても断トツなんですよ。高層ビル対応のはしご車であったり、ポンプ車であったり、地下街があるのが大阪市内内ですから、そういういろんなノウハウ、スキルというのは、もう全然ほかの自治体消防とは違うはずなんです。

だから、その辺の差、広域化というのが大体命令系統の一元化だけじゃなしに、大阪府警察本部を初めとする大阪府警察署各署、こういうやり方もあるんで、自治体消防という枠組みを残しておきながら、広域化消防としてスキルを全体的に高めていく、それについて大阪市消防局がリードしていくというような形に進んでいくのがいいのかなと、私、自分の中で思ってますので、現状の大阪市の消防局の能力と設備とスキルと、一般的な自治体消防の比較検討できるものがあれば、ちょっとデータで出させていただきたいと思っております。

○浅田座長 スキルなんて難しいですよ。何分間に何人助けれるとか。

○事務局 ちょっと預らせていただきまして、相談させていただきます。

○中野(稔)委員 この消防に関してなんですが、広域に考える部分と区単位で考える部分の指示命令系統が同じでないと、とても不安なんです。というのは、私の選出地域はかなり細い道が多くて、絶対これは消防車が入ってこれないという道がたくさんあるんで

すね。そういったところも区長までが把握してるとはとても思わず、一応今度、消防署のほうとお話をさせていただこうとは思っているんですが、そういった指示系統ですとか、広域から小さいところまでと考えるときの指示系統ですとか命令、そういった把握、そういったのを一元化しないとやはり怖いなというふうに思います。

○浅田座長 ほかに御発言ございませんか。

それでは、今日はもうこれで2時間半過ぎましたので、この辺で、岩木委員の御発言を最後に。

○岩木委員 すみません。やはりこれ、大都市制度の話なんで、東京23区とか東京との比較もありますんで、できましたら東京23区の現区長が難しかったら元区長とか、そういうような方をお招きして、ここの場でいろんなお話を聞かせていただいたり、また聞いていただいたり、そういうような機会をいただきたいのが1つと、やはり大都市ですから、大阪には大阪市があるわけですから、場合によったら平松市長とかもお招きできたらなというふうには思います。私の個人の意見ですけど。

いろんなそういうような、特に東京23区の現区長が難しかったら元区長でも、一度そういうような人がいらっしゃったほうがメリハリもついていいんじゃないかなと、そういう提案です。

○浅田座長 宮原委員、できるだけ多様な人をゲストに、参考人に招いてはと前回おっしゃってましたが、そういう手続に入らせていただいて問題ないですか。

○宮原委員 ちょっと考えさせて。いや、考えさせてというのは、普通やったら市長さんだとかそういう人たちの意見も聞きたいんだけどね、これ、維新の会の皆さんの前では言いにくいけど、今の大阪の政治状況だと、やっぱりこういう言い方は悪いけど、維新の会におもねるのよ、皆。

どことかの市長でも、すぐ橋下さんの親衛隊になりたがったりするような人もいる。だから、どういう人が客観的構成なんかちょっと考えてみますわ。で、次のとき提案します。

○松井委員 今、岩木委員から言われたように、前でも現でも東京の区長と、第3回は基礎自治の話なんで、ぜひ平松市長に座長から御案内を届けていただくようお願いします。

○宮原委員 そのときに、今の東京都の制度に疑問を持ってる区長と、それからオーケーという区長と両方呼ばないといけない。しかも、比較的いろんなことに打たれ強い人を、維新の皆さんにいろいろ言われても打たれ強い人。というのは、税収の基礎が強いようなところなんかは、はっきり言うと独立したほうがええと思うてる23区もあるし、一方で、税収の基礎が弱くて東京都からもっとたくさん交付金が来ないと困ると思う区もある。だから、その辺が公正になるようにしていただきたらと思います。

○浅田座長 わかりました。そうしましたら、そういう手続を進めさせていただきたいと
思います。

第2回の検討協議会、これで閉会といたします。御出席ありがとうございました。