

高野伸生委員 自由民主党 2 番手の高野伸生でございます。

それでは、まず最初に港湾局にお尋ねいたします。

コスモスクエア地区におけるコンテナトレーラーの渋滞対策についてお伺いいたします。

資料の配付をお願いいたします。

森山よしひさ委員長 高野委員より、質疑の参考に資するため資料の配付の申し出がありますので、これを許します。

高野伸生委員 昨年大阪港の国際コンテナ取扱量でございますけれども、過去最高の 217 万 TEU を超えたと聞いております。

一方で、このコンテナターミナルへの貨物の搬出入を行う大型車両がターミナルのゲートの前で滞留列をつくり、道路上で渋滞が発生しておると、これが咲洲地区の現状でございます。特にその中でも、コスモスクエア地区のマンション群の前の道路、コスモ国際フェリー線での渋滞は地域住民の住環境に大きな影響を及ぼし、テレビニュースでも取り上げられた次第でございます。

資料にあります国際フェリーターミナル、ここへ行くために、大きなコンテナトラックがこのコスモスクエア駅の南側のマンション群の前の道路を通っていくわけでございますが、この渋滞問題を総合的に解決するために、コスモ国際フェリーターミナルへの進入路の変更など、コスモスクエア地区の交通形態を抜本的に見直す必要があるということで指摘させていただきました。

昨年、我が党の有本議員からも質疑していただきまして、当局、港湾局から、この渋滞を解決するために新たな待機場として国際フェリーターミナルの南側に大規模な用地を確保するという決断をしていただきました。

先日、コスモ国際フェリー線の道路改良工事が実施されたのを確認いたしておりますし、国際フェリーターミナルへの進入路の変更も行ったと報告を受けました。現在、どのような状況になっているのかお伺いいたします。

角谷港湾局計画整備部振興担当課長兼政策企画室海外プロモーション担当課長 お答えいたします。

本年 1 月 27 日から、国際フェリーターミナルへの進入路を、コスモスクエアのマンション群を横切るコスモ国際フェリー線からコスモ中央線に変更いたしております。進入路の変更に先立ちまして、マンション前の道路に並んでいましたコンテナ車両を収容するための待機場所を

国際フェリーターミナルの南側隣接地に確保し、フェリー会社、ターミナルオペレーター、それからトラック協会などへ協力要請し、運転手へ周知を行ってまいりました。

現在、国際フェリーターミナルへ向かう車両は、国際フェリーターミナルの南側の交差点から待機場を経由して国際フェリーターミナルに入っている状態です。今回のこの道路工事に着手しましたことで、マンション前を通過していましたが国際フェリーターミナルへ向かうコンテナ車両はなくなっております。

高野伸生委員 このコスモスクエア地区のマンション群というのは、もともとこの区域には港湾局はマンションをつくる予定ではなかった。ところが、なかなかこの土地が売れないということで、マンション誘致に用途変更したという地域でございます。約 1,200 世帯でございますから、結構な人が住んでおられます。

私も南港ポートタウンに住んでおりますけれども、同じ咲洲地区の問題として見過ごすことができないもので、いろいろ相談を受けておりますが、ところで待機場は早期改善を目指すということでございますけれども、大型車両が利用することから、地面が掘れて利用できなくなるような事態に至らないように、できるだけ早く舗装の整備をやっていただきたいと思います。

そして、従来からコスモ中央線は、C-9 というコンテナターミナルに向かうコンテナ車両も渋滞しておりました。ここへ、今、国際フェリーターミナルへ向かう車両と交錯して、重複して、そしてコスモ中央線とコスモ国際ターミナル線の交差点を起点に、さらに渋滞がここから膨らむんじゃないかという危惧が生じるわけでございます。この地区でだんご状態になる、交通麻痺が生じるんじゃないかと心配しております。

今後はこの待機場をどのように活用してコスモ地区の渋滞緩和を進めていくのか、またその整備をどのような形で具体的にやっていくのかお聞きしたいと思います。

角谷港湾局計画整備部振興担当課長兼政策企画室海外プロモーション担当課長 お答えいたします。

24 年度、25 年度で待機場の舗装工事を行い、国際フェリーターミナルの待機車両とコスモ中央線に現在滞留を発生させています C-9 のコンテナターミナルの車両をいずれも待機場内に収容し、コスモ中央線の渋滞を緩和する予定でございます。

24 年度は敷地の北側部分に国際フェリーターミナルの待機部分の舗装を行い、その間は、南側の 25 年度の舗装予定場所を使ってこのフェリーターミナルの車両を収容してまいります。25 年度はこの南側部分に C-9 ターミナルへ向かう車両の待機部分の舗装を行う予定でございます。

委員御指摘のとおり、待機場の舗装が完成し、C-9 ターミナルの車両を待機場に収容するまでの間は、コスモ中央線に C-9 ターミナルへ向かうコンテナ車両の渋滞が残ることで交差

点の交通がふくそうすることがありますが、交差点の交通状況を見て、警察やターミナルのオペレーターと協議し、暫定的にも待機場を活用して緩和を図ってまいりたい所存でございます。以上です。

高野伸生委員 交差点の交通状況も見きわめながら渋滞対策を進めていくとのことですが、咲洲コスモスクエア地区は本市の都市再生の核となる重要な地域であります。せっかくこういう貴重な用地を提供して渋滞対策に取り組んでいるのでありますから、関係者ともたびたびいろんな検討を進めてコンテナ車両の渋滞解消に努めてもらいたい。

この問題にかかわって、以前、現地視察に行きましたときに、マンション前の道路上に車をとめて、マンションの前にコンビニがあるんですが、そこへ向かう運転手さんの姿を見ました。大きな車両をマンションの前にとめて利用できるコンビニがここしかないということで、このコンビニに集中するんですけども、しかし周辺にはマンションの駐車場もありますし、なかなかこういう大きな車をとまると見通しが悪く、交通事故が起こる可能性があるということも聞いております。

そこで、新しくこの待機場にコンテナトレーラーが入った場合に、ここに例えばコンビニ等があればトイレなんかも使えて、待機されてる方も非常に便利になるんじゃないかと思えます。マンション前のコンテナ車両の駐車も、このコンビニに行く車も少なくなると思えますので、こういった問題について、コンビニの立地についてお伺いしたいと思えます。

渡邊港湾局臨海地域活性化室立地促進担当課長兼計画調整局夢洲・咲洲地区調整担当課長 お答えいたします。

ただいま委員から御指摘ありました今回のコンテナ車両等の利用を初め、待機場、ここに隣接しております南側の用地につきまして、今後、立地する企業を公募していきたいと考えております。

コスモスクエア地区におきましては、大型の駐車場を持っておりますコンビニのニーズも一定あるものと考えておりまして、この待機場南側の用地への企業誘致を進めるに当たりましては、今、御指摘ありました点も考慮しながら検討を進めてまいりたいと考えております。

高野伸生委員 次に、最後にお聞きしますが、新たな住民の皆さんのための駐車場の整備についてお伺いいたします。

もともとこのコスモスクエアのマンションの東側に、海浜緑地のあたりに一時駐車場があったわけなんですけども、これが実は先ほどから議論してます国際フェリーターミナルの最初のルートになっておりましたために、ここを旧待機場に一たんしかけたんですが、この運用がなかなかうまくいかなかったということでございます。

このコスモスクエア地区のマンションの自治会の皆さんや住民の皆さんから、例えばお正月とか、またお盆に帰省で帰ってくる家族など、来客用の駐車場というのが全然ないということで、一部ありますが、なかなか台数が足りないということで、今使っていないこの旧待機場、これを有料駐車場に変更できないかと、整備できないかということでございます。

このコスモスクエア地区のマンション、またこの夏には新しい300戸のマンションも完成いたします。だんだん需要がふえてくると思います。そういうことで、この役目を終えた海浜緑地の旧待機場をどのように活用していくのか、また地元のためにそういう駐車場として再利用できないか、港湾局のお考えをお聞きしたいと思っております。

角谷港湾局計画整備部振興担当課長兼政策企画室海外プロモーション担当課長 お答えいたします。

コスモスクエア海浜緑地内に整備いたしました待機場は、国際フェリーターミナルに向かうコンテナ車両の道路上での待機を削減し、渋滞列がマンション前に達しないようにするため整備したものでございます。今回の経路変更道路工事によりまして、この待機場は役目を終えたことから、新たな活用方法を検討する必要があると考えております。

委員御指摘のとおり、住民の方からは駐車場設置の要望がございました。また、平成22年5月からトンネル換気塔付近で魚釣りが解禁されたこともあり、土曜日、日曜日に多くの釣り人が来場するなど、駐車場のニーズはふえていると認識しております。

一方で、民間事業者によります駐車場がコスモ地区数カ所で営業されていることから、事業性にも留意しながら、駐車場としての活用を視野に入れて検討をしてみたいと考えております。以上でございます。

高野伸生委員 ひとつよろしくお願いたします。

この渋滞解消のためのルート変更、また交差点の変更、あるいはまた待機場の建設、そしてまたコンビニの立地、そしてまた住民の皆さんのための新しい一時駐車場の整備、いろんな課題を質問させていただきました。何とぞこのコスモスクエア地区、本当に大阪の新しいまちづくりのマンションでございます。どうぞ、せっかくここへ引っ越してきたわ、何だこの場所はということにならないように、ひとつよろしくお願いを申し上げます。

続きまして、このコスモスクエア地区のペDESTリアンデッキの維持管理に関することについて質疑いたします。今お話ししました民間マンションの前にペDESTリアンデッキがつくられております。この維持管理についてお伺いたします。

今回問題となってるペDESTリアンデッキは、マンションの敷地内のデッキでありますけれども、そのデッキの整備や維持管理については、道路の横断部分だけは大阪市、敷地内は民間が行うということになっております。マンションの住民の皆さんは、敷地内のデッキはコスモ

スクエア駅に直結されて不特定多数の人が利用する非常に公共性の高い通路であるため、その日常の維持管理や老朽化したときの改修、通行人の事故への対応について、本来、大阪市が実施すべきものであると主張されております。

先般、マンションの住民の方から大阪市の港湾局に2月末に要望書が出されました。民間敷地内のデッキといっても、例えばミズノとかハイアット、そういうところの企業の場合と、またマンションの管理組合が管理してます民間のマンション、この区分処理されてる分譲マンションと、デッキの維持管理について大きな違いがあると思います。

会社とか企業の場合は、通常はデッキを整備した会社が財産を持ち続けるために、その維持管理をしていくことに大きな抵抗はないと思うんですが、分譲マンションの場合には、デッキを整備するのは開発事業者、そして維持管理や改修をするのは入居後の入居者の管理組合となるため、今回の要望のように、なぜ公共通路の維持管理を我々の費用で行わなきゃならないかという話が出てきております。

確かに当初の取り決めもありますので難しい面もあると思いますが、公共性の高い通路として、大阪市がマンション敷地内のデッキの維持管理や改修を実施することは考えられないのかどうかお伺いいたします。

松井港湾局臨海地域活性化室開発調整担当課長兼計画調整局夢洲・咲洲地区調整担当課長 お答えいたします。

ペDESTリアンデッキにつきましては、歩行者の利便性向上と安全性確保のため、歩行者の動線上の必要な位置に設置することをコスモスクエアまちづくり要綱に位置づけ、これまでトレードセンター、ATC、府咲洲庁舎などを結ぶデッキのネットワークを形成してまいりました。

デッキのネットワーク形成に当たりましては、道路横断部は公共施設として大阪市が整備及び管理を行い、敷地内は土地所有者が行うことについてマンションの開発事業者と協定書を締結しておりまして、マンションの住民には重要説明事項として、ペDESTリアンデッキの維持管理及び修繕については管理組合が行うことや、デッキを第三者が無償で通行することについて開発事業者が購入者に説明し、了承された旨、報告を受けております。

今回、このペDESTリアンデッキをマンションの住民以外に不特定多数の人も利用しているという実態から、協定書の内容を変更して大阪市内でデッキの維持管理や改修をしてほしいとの要望でございますが、本協定はもともと不特定多数の利用も想定されたものであり、協定の前提となる条件に大きな変更がない中、現段階で市の負担でデッキの維持管理や改修をするのは難しいと考えてございます。

高野伸生委員 今回、これがなぜ問題化してるかといいますと、いわゆるペDESTリアンデッ

キの民間の部分も、不特定多数というのにも相当な人が通行してるんですよね。例えばコスモスクエアの駅からWTCへ歩いていく府庁の職員の方や、あるいはATCへ大阪市の職員で歩いている方もいらっしゃいます。

インテックスなんですよ。インテックスが開催のときに、やっぱり南側から来る人はニュートラムの中埠頭でおりますけれども、北方面、あるいは大阪市内の中心部から来られる方は、コスモスクエアの駅から歩いてインテックスへ行っておられる方もたくさんいらっしゃいます。だから大通りになってるわけですよね。こういうところの自分たちの軒先をそういう人たちが歩いて、それが壊れたらおたくらが、居住者がお金を払えと、そんなばかなことあるかということに怒ってはるわけです。

これ、ぜひ、現契約がどうなってるとか、いろんな法律的な問題も確かにあると思いますけれども、そういう問題が起こってるという認識は局の内部で高めていただきたいと思います。

引き続きこの問題について、次に雨天時に滑りやすくなってるという問題が起こっております。このことにつきましては、マンション管理組合の内部問題にも立ち入ることになりますので難しい問題ではありますが、道路横断部のデッキについてもふぐあいが出てきてるようございますから、デッキの床面が滑りやすいということと、また風の対策もしなければなりません。

コスモスクエア駅の南側の国際フェリー線にかかるペDESTリアンデッキは、マンションとマンションの間の谷間風が強く、ここから雨水が入ってきまして床面が非常に滑りやすい状況で危なくなってる。インテックスの歩行者の動線にもなっており、また子供さんも、コスモスクエアの子供さんは、今、ポートタウンの桜小学校に行っておりますが、あるいは南港北中学に行っております。通学路にもなっておるということでございます。

この歩行者の安全確保についてどうお考えなのかお聞きしたいと思います。

籠瀬港湾局計画整備部施設管理担当課長 お答えいたします。

御質問のペDESTリアンデッキの床面につきましては、雨天時であっても歩行者が転倒しないよう、平成19年7月に施工いたしました際には、床タイルの滑り抵抗基準値の高い材料を使用しております、当初より留意してきたところでございます。

しかしながら、国際フェリー線上にかかりますペDESTリアンデッキは、高層マンションに挟まれ、風が強く、デッキ上に雨が強く吹きつける場所と想定され、雨天時には滑りやすいとの御要望も伺っていますことから、この3月中には、ペDESTリアンデッキ床面の滑り度合いについて現地調査を実施することとしています。その調査結果を踏まえ、今回の御要望につきましても、今後の対応を検討してまいりたいと考えております。以上です。

高野伸生委員 どの程度の滑りにくい材質かというのは、その辺はよくわかりませんが、多分どんどんこれから歩行者が通行するたびに磨耗していきます。その辺のことも踏まえて、よく

現地調査を実施していただきたいと思います。

最後にちょっとお伺いしますが、このペデストリアンデッキ、とりあえず整備しておりますけども、屋根のない部分がほとんどでありますけれども、この屋根というものに対してどういうぐあいにお考えなのか。

やっぱり風も、野ざらしになってる部分がたくさんありますから、相当きつい風が吹くときがあります。特に子供さん、風が吹いてきますと、雨のときなんか傘で前方がふさがれて歩行者同士がぶつかってるケースもよくあります。傘を差さずに通行できるように、やはりペデストリアンデッキにも屋根を将来的につけていくことを検討してもらわなあかんのちゃうかと思うんですが、この点はいかがでしょうか。

松井港湾局臨海地域活性化室開発調整担当課長兼計画調整局夢洲・咲洲地区調整担当課長 お答えいたします。

供用後のデッキに新たに屋根を増設するためには、屋根の荷重、風の荷重等が大きく影響し、デッキ本体の主げた、高欄や支柱の補強が必要となります。これにより、上部下部構造の大幅な構造変更が必要で、多額の費用がかかるため、既存のデッキに新たな屋根を設置するのは難しいと考えております。

しかし、冬場、西風が強い状況もあるため、横風対策については、簡易な形で何ができるか技術的な検討を進めてまいりたいと考えております。

高野伸生委員 ひとつよろしく願います。

以上にて、コスモスクエア地区の関連の質疑は終わりたいと思います。

引き続き、臨港地区全体における防災対策についてお伺いをいたします。

先般、公明党さんからも防潮堤の耐震対策についての質疑がございました。私は、きょうはいわゆる防潮扉の電動化整備の進捗についてお伺いしたいと思います。

きのうも東日本大震災から1年たって、各地でいろんな追悼式が行われました。新聞記事で読んだ話ですが、東日本大震災の際に、岩手、宮城、福島の3県で死亡、不明となった消防団員は254人の方がいらっしゃる。このうち公務災害と認定された197人を見ると、避難誘導中の被害が約6割で最も多かったと。水門の閉鎖や水門の状況確認中に津波にのまれた団員も約3割を占めてるとなっております。任務とはいえ、不幸にもこういった形で命をなくされる方がたくさんおられたということです。

さて、私どもの大阪市内の水門あるいは防潮扉なんですけども、災害から市民の生命と財産を守る極めて重要な施設であることは御承知のとおりですが、特に臨港の4区、此花区、港区、大正区、住之江区、調べますと水門は8基、防潮扉は357もあります。こうした数多くの水門及び防潮扉を災害時に着実かつ迅速に閉鎖できるよう、港湾局として防潮扉の電動化整備に取

り組んでおられるとのことですが、この防潮扉の電動化は、企業や水防団の方々の労力を軽減するとともに、閉鎖する方々の避難の時間を確保するという意味でも非常に重要なことであると思ひますし、積極的に取り組んでいかなければならないと考えております。

そこで、まず、電動化によってどの程度閉鎖時間の短縮が図れるのか、また現在、その進捗状況をお伺ひしたいと思ひます。

丸山港湾局計画整備部計画担当課長 お答えいたします。

防潮扉の電動化につきましては、扉の敷居高さや、あるいは老朽化の状況、重量などを考慮いたしまして、所管いたしております 357 基のうち 172 基を対象に、平成 25 年度を目標年次として順次改修を進めているところでございます。

電動化によりまして、例えば幅 6 メーターの防潮扉を閉鎖する場合ですと、手動の場合ですと作業に 4 人で約 11 分かかりますけれども、電動化によりまして 2 人で約 4 分、閉鎖時間を 3 分の 1 に短縮できるといった効果が見込まれております。

現在の進捗状況でございますけれども、今年度につきましては、国からの交付金が市予算を下回ったということもございまして、3 基のみの整備ということにとどまっておりますけれども、平成 23 年度末で対象としております 172 基のうち 149 基の電動化を完了して、進捗率は約 87% となる見込みでございます。

残る 23 基につきましては、財政状況が厳しい中ではございますが、さらなる事業進捗を図るため、24 年度の当初予算の段階から 23 年度比で約 4 倍の 2 億 7,900 万円を計上いたしまして 11 基を整備していくこととしてございまして、目標年次の 25 年度の完了を目指して積極的に取り組んでまいりたいというふうに考えてございます。以上です。

高野伸生委員 今年度も 2 億 7,900 万円計上されておりますが、こうして進捗がさらに進展すると同時に、大事なことは、いわゆる防災センター、集中監視センターですか、こういうところでシステムとして閉鎖されるかどうかの状況を迅速に確認することが非常に重要なことでもあります。そのためのシステムとして、情報伝達の技術が進展してるわけですが、スピード社会でございますから、こういうものにきちんと対応できるシステムでないといけないと思ひます。

現在のシステムはどんな状況なんでしょうか、お伺ひいたします。

丸山港湾局計画整備部計画担当課長 お答えいたします。

防潮扉及び水門の閉鎖状況につきましては、港区にございます港湾防災センター内に設置しております集中監視システム、これによって確認しておりますけれども、このシステムは構築時から既に 15 年以上経過してございまして、防潮扉と水門の閉鎖確認のために状態監視の信号

を送ってからモニターに開閉状況が表示されるまで、通常約7分かかってございます。

また、関係機関への連絡も電話回線の利用というのが主となってございまして、委員御指摘のように、情報伝達の迅速なスピード、あるいは情報確認の実現ということに向けまして、システムの改修が必要な状況というふうになってございます。

このため、24年度から25年度までの2カ年の予定でシステムの更新を計画してございまして、24年度の当初予算の段階から早急に取り組むべく、初年度は2億6,600万円を計上してございます。これによりまして、即時にすべての防潮扉と水門の閉鎖状況が確認できるというようになるとともに、インターネットなどを活用いたしまして、関係機関への情報提供ということも即時可能となるということでございます。以上でございます。

高野伸生委員 防潮扉の電動化、それから、それに伴う集中監視システムの更新、この2つが有効に機能するように、平成25年度までに集中的に実施していくということであります。市民の安全と安心の早期実現のために、ぜひとも遅滞ないように整備をお願いしたいと思います。

また、ハード面の対策だけではなく、防潮扉の閉鎖の訓練、これは日常の訓練でございまして、それから閉鎖の体制、こういったことを充実させていくなど、ソフト面の対策もしっかりとお願いしたいと思います。

なお、防潮扉も、先ほどから話が出て、357基大阪市の分と聞いておりますが、大阪府が、西大阪治水事務所の管理してるやつがほかに36カ所あるという話も聞いております。この辺もあわせていろんな集中管理ができますように要望いたしまして、この件の質問を終わらせていただきます。

次に、建設局にお伺いいたします。

2月22日に発生いたしました地下鉄御堂筋線梅田駅の火災事故に関連する防災対策についてお伺いいたします。

資料の配付をお願いいたします。

森山よしひさ委員長 高野委員より、質疑の参考に資するため資料の配付の申し出がありますので、これを許します。

高野伸生委員 今、梅田の地下街、あるいは地下道、また御堂筋線梅田、谷町線東梅田、地下鉄四つ橋線西梅田、またそれに接続するホワイティうめだ、ディアモール大阪、あるいはまた堂島地下街と、大阪の中心であるこの梅田の地下のネットワークを地図で見ただけでわかるとは思いますが、実は地下鉄御堂筋線の梅田駅、特に2月22日に起こった火災事故は、梅田駅の北端のほうで起こりました。しかし、ずっとトンネルでつながってるわけですから、大阪駅前地下道というところにも煙が来たわけですから、ちょうどこの駅前地下道の真上

がいわゆる大阪駅の前の広い道路でございまして、この大阪駅前の地下の部分は大阪市建設局の海老江工営所が所管しておるといような話を聞いております。

そこで、まず先日の火災事故についてお伺いしたいと思います。

建設局が所管してる地下道部分、地下街、この部分にどういった形で交通局から、梅田駅から火災の連絡があったかということで私は関心を持ちましたんですが、そういった場所の事故であって、そのときの経過及び対応、また防災対策、いわゆる地下道の管理者と、それから駅を管理してる交通局とどのような経過があったのか、このことについて、まず交通局のほうから説明をお伺いいたします。

新川交通局鉄道事業本部運輸部駅務課長 まず、2月22日に御堂筋線梅田駅において発生した火災によりまして、長時間にわたり、お客様を初め多くの方々に御迷惑をおかけしましたことを深くおわび申し上げます。

当日の状況でございますが、8時59分に梅田駅ホーム階の北改札寄りにございますF階段下倉庫の感知器が作動し、現場に駆けつけた駅職員により火災と確認されたため、消防、警察へ出動を要請するとともに、当時、ホーム及び上り・下りの列車内に合わせて3,000人程度のお客様がおられました。駅職員の誘導により直ちに避難誘導を開始し、約10分で全員地上まで避難していただいたところでございます。

火災につきましては、消防の消火活動により、9時25分ごろ、これ以上火災が拡大しない状況となり、10時40分には御堂筋線の運行を再開しましたが、梅田駅につきましては、現場検証等のため通過の措置をとり、16時30分に梅田駅での営業を再開したところでございます。

なお、この間、消防、警察への通報の後、JR大阪駅など周辺駅、阪急三番街など周辺地下街とも順次連絡がとれたところでございますが、地下街管理協議会の監視センターへの連絡は最後になりまして、9時26分でございます。この点に関し、一部周辺地下街の皆様にご迷惑をおかけしましたことは大変申しわけなく存じております。

高野伸生委員 今お聞きのとおり、火災がホームで感知されたのが8時59分でございます。実は今、隣の部屋の交通水道委員会で荒木委員もこの件で質問されてると聞いておりますが、このホームのほうの感知器の作動というんですか、連絡が何かうまいことってなかった話も聞いております。

それは交通局の連絡といたしまして、実は火災とか起これば、駅から周辺の地下街にすぐ連絡しなければならぬわけでありまして。どうも阪急三番街とかにはかなり短時間で連絡が行ったそうでございますが、この改札でいいますと南側の改札から上がった、きょう話が出てます大阪駅前地下道、あるいはホワイティうめだ、ディアモール大阪に続くこの一帯への連絡は、何と火災を感知してから約30分後の9時26分にしか連絡できなかつた。というのは、これよ

り先に地下道のほうの感知器がもう確認してるんですよね。その後から交通局から連絡が来たという非常に理解のできないようなことが起こっております。

そこで今度は建設局にお伺いいたしますが、先ほどの説明のように、この大阪駅周辺、いろんな地下の施設がふくそうしており、地下道部分、大阪駅前地下道について建設局が直接管理し、協議会を組織してると聞いております。その組織とはどのようなものなのか、そして防火管理体制というのは日ごろどんな訓練を行っておられるのか、この辺のことについて、また当日、その状況把握はどのように監視センターでなされておったのかお伺いいたします。

萩原建設局北部方面管理事務所海老江工営所長 お答えします。

先ほど委員からお話もありましたが、大阪駅周辺の地下には、それぞれの地下街管理者が管理しているディアモールやホワイトィうめだなどのいわゆる地下街や交通局の地下鉄等出入口と、建設局が直接管理している道路であります大阪駅前地下道などの施設が近接しております。

この大阪駅前地下道につきましては、その防火管理のため、建設局と交通局、JR大阪駅といった鉄道管理者や、阪神百貨店や阪急百貨店といった隣接ビル所有者等と、大阪駅前地下街総合共同防火管理協議会を組織し、防災体制の構築や定期的な防災訓練等を行っております。具体には、協議会では、阪神百貨店東側広場から地下鉄西梅田駅北側広場までを監視するために監視センターを設置し、緊急連絡体制、初期消火並びに避難誘導の円滑化を図っているところでございます。

防火訓練の頻度は、火災時の人命救護並びに初期消火や避難誘導のため、自衛消防訓練を消防法に基づき年2回実施し、地震時の避難訓練は、協議会会員及び店舗従業員により年1回実施しております。

今回の事故発生時の状況でございますが、事故の発生は8時59分ということでしたが、9時24分に監視センター内の煙感知器のベルが鳴り、防火体制に基づき、隣接するビルや施設管理者、店舗へ、直接テレホンスピーカーにて火災報知機発報と放送いたしました。交通局からの連絡は、9時26分になって地下鉄梅田駅より電話にて、梅田駅構内で出火中との連絡が監視センターに入ったものでございます。以上でございます。

高野伸生委員 今お聞きのとおりでございますが、9時26分に交通局、これ、一般電話で連絡が来たんですよね。何か聞きますと、交通局が地下街に連絡しようとしたときの駅長室にある機器をうまく、手なれてなかったからできなかったということで、一般電話でしたということでございます。何ということなのか、私も現場へ、駅長室へ見に行きましたし、監視センターも見に行きましたけど、ちょっと情けない感じがいたしました。

じゃ、もう一度交通局にお聞きしますけど、なぜ火災発生から30分もしてから地下街に連絡

になったのか、もう一回確認したいんですが。

それと交通局の独自の訓練は行ってると思いますけど、やはり地下は一体になってますので、その周辺の地下街との合同訓練とかは行ってないんですか、お伺いします。

新川交通局鉄道事業本部運輸部駅務課長 お答えいたします。

梅田駅に当日の状況を確認したところ、8時59分の火災発生を受け、消防、警察への通報の後、JR大阪駅など周辺駅、阪急三番街など周辺地下街とも順次連絡がとれたところでございますが、地下街管理協議会の監視センターへは直通電話があったものの、他の直通電話と異なりまして、受話器を上げ、受話器についている呼び出しボタンを押し、相手呼び出すことでこちらから通話できるというかなり特殊なものでございまして、担当した職員はその使用方法を十分認定しなかったため、結局一番最後の9時26分に委員御指摘のとおり、一般電話回線にて連絡したとのことでございました。

これは、同監視センターとは通話訓練を行っておりますものの、訓練内容は監視センターからの通話を受信するだけのものでございまして、こちらから通話を行うというものではなかったこと、また訓練の頻度も3カ月に1度、駅職員1名での対応であったことから、すべての駅職員が取り扱いを熟知できていなかったことが原因と考えてございます。

今後は、今般の事案を踏まえ、梅田駅全職員が通話訓練を行えるよう、地下街管理協議会とも早急に調整してまいりたいと考えております。

また、梅田には御堂筋線の梅田駅のほか、谷町線の東梅田駅、四つ橋線の西梅田駅もございましてことから、いずれかの駅で同様の火災が発生した場合には、周辺の関係先への連絡に漏れがないよう他の2駅からも確認のための連絡を行うなど、バックアップの体制も検討してまいりたいと考えております。

高野伸生委員 訓練、3カ月に1回やってるということなんですが、今の話を聞いてますと、交通局の参加も駅職員が1人出てくるだけで、それもオブザーバー的な感覚でやってるような感じですよ。

やはりもっと真剣に、本当に火災が起こって、先般の煙は結果的にはそんなに大きなけが人も出なかったようでございますが、間違ったらこれ、えらい惨事になってるところでございます。ラッシュ時もちょっと外れとったと。

それと駅職員が、ちょうどこの9時ごろというのは、夜間・早朝の人と、今度昼間の人と交代する時期であって、たくさんの駅員の方がおられたと聞いておりますが、それが結局、だれもこの駅長室にある連絡の電話ができなかったという、手なれてないんですよ、要するに。だれもさわってないんですよ。だから慌てたんだと思いますね。何でもっと一緒に訓練しないかと聞いたら、地下鉄が終わって全部終電になってから、終電が行ってからしか訓練できな

いとか、そういうことを言うとりますが、そんなことは理由にならないと思います。

地下道、地下鉄、大勢の人がこの中で通行されたり、また働いておられる、そういうやっぱり命の安全・安心を守るのが大阪市の交通局の役目でありまして、また道路管理や地下道を管理してる建設局の役目ではないかと思えます。

そこで最後にお伺いいたしますけども、合同防火体制の連携ということをやっぱりしっかりこの際やっていただきたいと思えます。これはもうキタとかミナミ関係ないと思えますね。それとまた、御堂筋の梅田駅だけやなしに、東梅田駅や、また西梅田駅も含めての大規模な訓練もやっぱり必要じゃないかと。

先般、淀川があふれて水が地下道へ入ってきたらどうしようかと、そういう訓練はやっておられるみたいですが、火災、煙は非常に広がるのは早いですから、結局、大概死傷者が出るときはこの煙で皆やられてしまうわけですよ。だから、そういう怖さを局としてしっかり認識していただきたいと思えます。

今後の強化策についてお伺いいたします。

廣石建設局管理部長 今回の地下鉄梅田駅火災におきましては、梅田駅からの連絡がおくれたこともありまして、結果として大阪駅前地下道部分を管理する建設局として、状況把握に一定の時間がかかってしまったものでございます。

今後、建設局といたしましては、地下道利用者への避難誘導をより適切に行うため、交通局もこの駅前地下道の防火管理協議会の一員となっておりますので、交通局と連携をとり、地下鉄梅田駅とも十分連携を図り、早急に通報及び連絡ルールの徹底を行ってまいりたいと考えております。

それとともに、委員から今ほど御指摘のありましたように、地下鉄各駅や他の施設管理者との連携の重要性も改めて認識しているところでございます。

大阪駅周辺には、建設局が組織しております大阪駅前地下道の防火管理協議会以外に東梅田駅周辺や阪急三番街周辺、ダイヤモンド地下街周辺など、合わせて7つの防火管理組織がございます。それらが北区公衆集合場防火管理協議会地下街部会というものを組織しております。大阪駅前地下道の防火管理協議会もその一員でございますので、今後、そういった場での情報共有や地下鉄各駅との連携強化、より効果的な訓練の実施などについて積極的に働きかけ、取り組んでまいりたいと考えております。よろしくお願いたします。

高野伸生委員 ひとつよろしくお願いたします。

お隣の交通水道委員会で荒木委員が、やっぱり何か連絡の、受話器をとって上げるとか、そういう、もう時代、古いんちゃうかと、もうボタンを押して自動的に通信できるような、そういうシステム更新もやっぱりやっていかなきゃならないんちゃうかという指摘をされて、私も

そう思います。ぜひ、これは交通局の問題で、監視センターも見せていただきました。まあまあそれなりの設備を整えておられますけれども、やっぱりいろんな連絡をとりやすい設備を共有しなければだめだと思います。そういう点についてひとつこれから御検討いただきたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

次は、建設局に引き続きお伺いいたします。

道頓堀川の社会実験の取り組みについてお伺いいたします。

先般、府市統合本部で堺屋太一特別顧問は、道頓堀川にプールをつくり、2キロメートル世界遠泳大会を開催したいという提案をされました。非常にインパクトのある提案であったのですが、マスコミでも大々的に取り上げられました。

しかし、これ、聞いてみますとアイデア段階であるということですが、実際これをやるとなった場合に、参加者あるいは観客、いろんな安全面の問題、そしてまた観光船とどう折り合いをつけるか、いろいろクリアしなけりゃならない問題がたくさんあるように思われます。

そこで、これまでの道頓堀川での社会実験の取り組みの経過、概要、また利活用の実績、効果、また堺屋さんが提案について、河川を管理しておられる建設局として、こういうようなイベントの提案についてどのように考えておられるのかお聞きしたいと思います。

葦田建設局下水道河川部河川課長 お答えいたします。

道頓堀川につきましては、平成16年度に国からの通達により、一定の条件のもと、河川敷地でのイベントや物販行為等が社会実験として認められるようになってございます。その後、平成23年度に河川敷地占用許可準則が一部改正され、制度化されてございます。

この制度を活用いたしまして、これまでの利用実績といたしまして、イベントは地元地域主催のものが中心とはなりますが、平成17年度には12回であったものが平成22年度には40回となっており、平成23年度につきましても50回程度の実施見込みとなっております。それとオープンカフェにつきましては、現在、2軒が実施中でございます。

また、その効果といたしまして、遊歩道の活性化に伴いまして、平成23年10月末現在で約4割の川沿いの建物の間口が川側に向き、川とまちが一体となったにぎわいの向上というものが促進されてきております。

また、堺屋特別顧問が御提案されました道頓堀プールにつきましては、府市統合本部の都市魅力戦略会議が中心となり、原則、民間が実施主体ということで検討を進めていくものと聞いてございます。川を管理しております建設局といたしましては、現時点では民間事業者からの具体的な提案がまだございませんので、具体的に回答することは難しいのですが、御指摘のように、安全面の十分な検討や舟運事業者等との調整などが必要であると認識してございます。

今後、府市統合本部での議論経過を踏まえながら、管理者として必要な措置などについて検

討してまいりたいと考えてございます。以上でございます。

高野伸生委員 きょう、なぜこの質問をしようかと思ったのは、実はことしのお正月に住吉大社へ行きまして、住吉大社の入ったところにお宮さんがあるんですが、その前に直径 1.2 メートルぐらいの大きな鉄製の、鑄鉄というんですか、おわんが飾られてあったんですよ。看板立てて参拝者に見てもらおうようになってました。

何かと思いますと、これ、実は一寸法師のおわんをつくった模型みたいなやつなんですけど、実際聞きますと、何年か前に道頓堀川におわんを浮かべておわんレースをやったそうでございます。そのとき地元の商店街の方が、終わった後、このおわんを置くところがないので、一寸法師に関連ある住吉大社に寄附しますということで持ってこられたそうでございますが、いわゆるおじいさん、おばあさんが子供が生まれるように祈願したのがこの住吉大社だと言われてるそうで、どうもこの一寸法師のおとぎ話と関係あるそうでございますが、そういうことを聞きまして、ああ、これはおもしろいなと、こういうのを道頓堀川でまた復活できたらいいなという思いで、いろいろ社会実験、今どんな状況かお聞きしてるんですけども。

堺屋さんの言うような、そういう大きな目玉のイベントもおもしろいかもわかりませんが、やっぱりいろんな回数をこなしていかなきゃなりませんし、もっと活性化していかなきゃなりませんので、手短かに地元の商店街とやっぱりタイアップしてやっていくということが一番大事だと思います。

今回、事業管理者として南海電鉄が指名を受けたということでございます。管理運営主体ですか、南海電鉄と住吉大社は非常に関連の深いところでございますから、またこういう地元に着したイベントをぜひやっていただきたいと思います。

同時に、提案したいんですけど、去年、これは有本議員も質疑されてます。やっぱりデッキをつくって、川の内側に入り口もたくさんつくってきていただいている中で、やっぱりまだ緑、花、こういうものが少ないなということでございまして、フラワーポットとかもっといっぱい並べていただいて、水の潤いに準じた花と緑の潤いも感じるような、そういう道頓堀川の水辺遊歩道を完成していただければもっともっと魅力的なものになるんじゃないかと思っておりますけれども、そういったことに対して建設局のお考えをお聞きしたいと思っております。

藁田建設局下水道河川部河川課長 お答えいたします。

先ほど少し触れましたが、国の制度改正によりまして、遊歩道の管理運営主体につきましては、地元地域との合意などの一定の条件を満たせば民間事業者が主体となれることとなっております。そこで、昨年9月より事業者の公募を行いまして、平成24年4月からの運営主体として南海電気鉄道株式会社を選定したところでございます。

これまでも、水辺のオープンカフェやイベント等で得られました収益を活用いたしまして遊

歩道に設置されておりますプランターの花を植えかえるなど、水辺の魅力の向上に努めてきているところではございます。

来年度から、管理運営者としてにぎわい創出に取り組む南海電気鉄道株式会社からは、イベント等で得られる利益を用いまして、川沿いの地域の方々とも連携しながら、地域への貢献施策として良好な水辺空間の維持に取り組むという提案を受けております。

今後も管理運営者、地元の方々と一緒に、常に魅力的な水辺空間となるよう努めてまいりたいと考えてございます。以上でございます。

高野伸生委員 ひとつ魅力的な道頓堀川の水辺空間の創造に向けて、よろしくお願いを申し上げます。

それでは、最後の質疑ですが、大阪市道路公社の現況と今後の経営対策についてお伺いいたします。

まず、平成 20 年度の予算市会において、私は建設港湾委員会の委員として、道路公社の債務処理を実施するに当たり、道路公社の経営の健全化計画について議論をさせていただきました。

その後、約 4 年が経過してきたわけですが、今回の質疑において、道路公社の経営健全化に向けた計画は順調に進んでいるのかどうか、ここで確認をしておきたいと思っております。

そもそも道路公社の構造的な問題というのは、これまでの議会での議論でも明らかになっておりますが、道路公社の借入金、これはすべて大阪市が債務保証しておると。仮に道路公社が破綻すれば、実質的には大阪市の財政負担になるということでありませう。

そこで、まず、現在取り組まれている道路公社の経営健全化を図るために策定された計画内容について、改めて現状を簡単に御説明をお願いします。

尾崎建設局道路部調整課長 お答えします。

大阪市道路公社の経営健全化を図るため、議会の承認を経まして、平成 20 年 3 月に大阪市道路公社経営改善計画を、また道路公社のさらなる経営努力を盛り込んだ大阪市道路公社行動計画、さらには公社の経営を安定させるため、平成 20 年度から平成 22 年度までの 3 カ年を緊急 3 カ年と位置づけ、これまで取り組みを進めてきております。

まず、計画の期間でございますが、道路公社解散の平成 43 年度までとなっております。

次に、本市の支援内容といたしましては、間接的な支援として、これまで各種団体が実施してきておりました道路高架下駐車場を道路公社に一元管理させることによる増収策の実施、直接の資金投入といたしましては、土佐堀駐車場の繰上償還に要する費用の補助、市中銀行借入金利子補給補助、出資金弁済に対する資金投入を計画しており、既に取り組みを進めてきているところでございます。

この取り組みによりまして、道路公社解散時には、平成 23 年度末見込みの借入金残高約 367

億円を約 38 億円にまで圧縮するものでございます。

高野伸生委員 今、御答弁がありましたように、この計画は道路公社が解散する平成 43 年度という非常に長期の計画であるため、計画策定の当ても継続的な経営ができるのか大変心配したところでございます。

平成 20 年の予算市会で私が動議を提案させていただいて、この道路公社の問題の取り扱いに当たって、特に長期にわたる計画であるため、別途緊急 3 カ年の経営計画を策定するというのと、附帯決議をつけさせていただきました。

そこで、次に、この平成 20 年度から 22 年度までの緊急 3 カ年の主な取り組みの実績について御説明をお願いいたします。

尾崎建設局道路部調整課長 お答えいたします。

緊急 3 カ年の主な取り組みといたしましては、まず間接的な支援として実施することになっておりました道路高架下駐車場の一元管理を完了させており、平成 21 年 4 月から新たに 67 カ所、約 2,900 台の駐車場の管理運営を開始しております。さらに、平成 22 年 4 月からは、計画以外の国道 43 号や臨港道路の高架下駐車場 25 カ所 1,420 台も追加し、管理運営しているところでございます。

次に、土佐堀駐車場の繰上償還も完了をしており、平成 22 年 4 月より市立駐車場に引き継いだところでございます。

なお、繰上償還補助の財源といたしましては、附帯決議では、財産売却などにより増収に努め、市民負担が最小限にとどまるよう必要な財源を確保することとされておりました、これまでに旧工営所の跡地売却などの合計といたしまして約 37 億円の財源確保に努めてきたところでございます。

高野伸生委員 今のお話だと、平成 20 年度からの取り組みが一応着実に進められてるようでございます。

一方で、気になるところは道路公社の経営状況でありまして、幾ら各種取り組みを実施しても、その結果が経営状況に反映されてなきゃならないんですが、そうしないと道路公社の財務リスクが一向に解消しないわけです。

そこで、決算が既に明らかになっておりますこの平成 20 年度から 22 年度までの経営状況についてお聞かせいただきたいと思っております。

尾崎建設局道路部調整課長 お答えします。

平成 20 年度からこれまでの道路公社を取り巻く状況といたしましては、原油・原材料価格の

高騰などから景気減速が始まる中、計画策定当時には予期できなかった平成 20 年 9 月のリーマンショックを契機とした景気悪化が急速に進んだ影響を受けまして、一時貸し駐車場の利用は伸び悩み、さまざまな取り組みを進めてきておりますが、公社の事業収入は計画に比べ全体的に落ち込む結果となっております。このため市においては、設備更新費などの見直しを行うことなどにより、歳出削減にも取り組んできたところでございます。

大阪市道路公社行動計画におけます経営目標といたしましては、道路公社利益と資金収支の 2 つを設定しておりまして、経営状況の監視に努めてきております。

平成 20 年度及び平成 21 年度は、2 つの経営目標を上回ることができております。しかしながら、平成 22 年度は、行動計画に比較して道路公社利益が約 6,200 万円下回りましたが、資金収支では計画目標を約 1,500 万円上回ることができております。

また、道路公社の債務額を示します資金収支累計は、平成 22 年度末で行動計画上の金額から約 3 億 1,300 万円上回る結果となっております。

高野伸生委員 今回の答弁をお聞きしますと、各種の取り組みをやってこられたということで、平成 22 年度の道路公社の利益は計画を下回っていることも起こったということですが、計画どおりいろんなことをやっていただいても、やはり急速な景気回復が見込めない状況の中、またリーマンショックの後、駐車場利用の早急な回復も困難というような状況になってきておりますけれども、やはり新たな増収策に取り組まないと、この道路公社、附帯決議をつけて平成 43 年まで何とかしていこうということやってきたんですけども、非常に今、難しい時期に来てるんじゃないかと思えます。

道路公社では、有料道路事業で整備した一時貸し駐車場以外に、今回の計画で道路公社に一元化してきた道路の高架下の駐車場、計画により道路公社が管理運営してきたものと合わせると現在では 163 カ所、それから駐車場の収容台数で約 6,600 台、数としては相当なものがあります。これらの大量のストックの道路高架下駐車場をやはりうまく有効に活用しなければ、収益向上を図ることは大変難しいと思えます。

さて、収益向上を図る可能性、取り組み、この辺について、今現在どのような努力をされているのかお聞かせいただきたいと思えます。

尾崎建設局道路部調整課長 お答えいたします。

道路公社では、平成 21 年度より、他団体が管理しております道路高架下駐車場を引き継ぎ、一体的に管理運営することによるスケールメリットを生かしまして一元管理を行っているところでございます。このため、他団体から引き継いだ駐車場のさらなる利用を促進することによりまして、一層の収益向上を図ることが必要不可欠であると認識しております。

委員御案内のとおり、道路公社の道路高架下におけます大量のストックを有効活用するため、

この3月からは、道路高架下駐車場の一部におきまして公募により民間事業者を選定するとともに、その民間事業者には、周辺の一時利用の需要に応じて、運用形態を月決め利用のみから一時利用へ転換可能とする取り組みを実施しており、収益の向上を図ることとしております。

また、道路高架下駐車場におきましては、四輪車の駐車スペースとしては非常に狭い、こういった余剰スペースになっている空間を活用いたしまして、自動二輪車の月決め枠を増設することにより、収益向上を図っているところでございます。

今後とも、道路公社は不断の経営努力に取り組むことが課題であると認識しております。

高野伸生委員 橋下市長は、市長選のマニフェストにおいて、外郭団体は全廃ということで掲げられております。また、昨年度の事業仕分けでも、道路公社は一応解散と仕分けを一たんされておるわけなんですね。

私も4年前に道路公社の経営改善計画を議論した際に、20年以上にわたる長期の計画ですから、この継続性については非常に疑問があったんですけども、いろんな計画の、今、お話が出て改善をやっていくと、何とか43年度、いけるんじゃないかというお話でございましたが、なかなか周りの状況もそういうぐあいにはさせてくれません。非常に先行き不透明になってきました。

計画の策定当時、理事者からは、道路公社を直ちに解散した場合に、大阪市が道路公社の借入金の債務保証を行っているため、多額の残債務の処理が必要となり現実的な処理策ではないと説明を受けて、我が自民党派としては苦渋の決断を迫られて、附帯決議をして計画の続行を認めてきたところであります。

きょうはお忙しいところ、田中副市長においでいただいております。ちょうど我々がその附帯決議をつけた時分、道路公社の理事長をやっておられたということでございますが、道路公社を単純に解散するというだけで問題解決しないために、こういうことをやってきたんですけども、社会情勢、あるいはまた市長のお考え、いろいろあると思います。これからいろんな計画の見直しを図っていかなきゃならないんですが、難しいこの道路公社の今後の取り組みとして、副市長としてどのようなお考えなのか、ちょっとその辺の御決意をお伺いしたいと思います。

田中副市長 お答え申し上げます。

現在の道路公社を取り巻く環境でございますが、景気低迷の影響を受けるなどしまして駐車場利用が伸び悩み、その結果、道路公社の行動計画で定めます経営目標の実績値が計画を一部下回る、そういった厳しい経営状況にあると認識しております。

現在、本市の外郭団体におきましては、これまでの考え方を一たんリセットしまして、民間で行うことができる事業は民間で行うべきであるとの考え方のもと、その必要性を精査するこ

といたしております。この道路公社につきましても、本市の駐車政策に一定の役割を果たしてきたところではございますが、その必要性、意義を再精査した上で、公社のあり方を検討することといたしております。

また、道路公社は、先ほどございましたように、多額の債務を抱えている団体でもございます。その点につきましても十分に精査する必要があるというふうに認識しております。

このため、今後、7月に策定予定の市政改革プランにおきまして、今後の道路公社の方向性を打ち出してまいりたいというふうに考えてございます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

高野伸生委員 副市長としての御答弁はそういうような答えになろうかと思えます。

平成23年度末の借入金残高367億円、やっぱりこれが解散となると大変なことになるわけがございます。

平成6年、道路公社が設立されまして、有料道路事業制度というものを利用して、全国でも珍しく地下に大きな駐車場をつくってきたと。

同様に、このクリスタ長堀というのも、ちょっと経営形態が違いますけれども、大きな駐車場をつくって、これはいわゆる特定調停がかかって、今、再建にどんどん進んでるわけですけど、この道路公社の再建というんですか、これは大変な問題だと思っております。

公社自体も、平成12年に公社に94名おられた職員の方が今は23名まで減ってきて、公社は自助努力されてるようでございますけれども、問題は、この借入金の債務の圧縮をどのようにしていくかということが非常に頭の痛いところではないかと思えます。

今後、市長のお考えもありますので、この点について現場の意見もいろいろ反映していただいて、大阪市として少しでもよい改革プランができるようになることを祈っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

副市長、どうもありがとうございました。

以上で私の質疑を終わらせていただきます。

森山よしひさ委員長 高野委員の質疑は以上で終了いたしました。