

高野伸生委員 それでは、自民党の質疑を始めさせていただきます。

まず最初に、建設局にお尋ねいたします。

ゲリラ豪雨による浸水対策についてでございますが、この件につきましては、今回の予算委員会でもいろいろ質疑がなされております。私も、昨年の決算市会において、大阪市における浸水対策について市長に伺った経緯があります。

その中で、大阪市では一昨年と昨年にはゲリラ豪雨と呼ばれる大雨が市内各地で頻繁に起こっており、これによる浸水被害に対しては現行の 1 時間 60 ミリという雨を対象とした施設の整備を着実に進めていくと。そして同時に、ゲリラ豪雨による浸水被害の実態を踏まえて、何か行政として取り組めるものがないかどうか検討してもらいたいと申し上げた次第であります。

このようなゲリラ豪雨から市民の生命と財産を守っていくためには、施設の整備だけではなく、ソフト面として区役所と局との情報共有化、あるいは市民への情報の発信についても並行して実施していくことが一番重要であると考えます。

そこで、このようなゲリラ豪雨による浸水対策について、現在の建設局での取り組み状況をお伺いしたいと思います。

松田建設局管理部工務課長 お答えします。

一昨年と昨年の局地的かつ短時間集中豪雨による市域の浸水被害を受け、建設局では、集中豪雨によります家屋浸水や道路冠水などの被害を軽減するためのプロジェクトチームを立ち上げ、その対策を検討しております。

このプロジェクトチームでは、集中豪雨による浸水被害の原因を特定し、すぐに効果がある対策を実施するとともに、2 カ年連続で浸水被害が発生した地区を最優先地区と位置づけまして、計画的に対策を実施してまいります。

あわせて、ソフト対策といたしまして、建設局が運用する降雨レーダーや観測情報などを活用した市民への情報発信による浸水被害軽減対策の検討も進めております。

なお、これらの対策実施に当たりましては、区役所との情報共有をより密にし、地域のニーズに対応することができるよう努めてまいります。

今後とも、施設対策はもとより、ソフト面での情報提供など、集中豪雨による浸水対策に取り組んでまいります。以上でございます。

高野伸生委員 プロジェクトチームでの降雨レーダーなどの情報活用を検討しているとのことですが、本市のレーダーは最新式のものに更新されまして、はや 1 年がたとうとしております。

その後、この運用の状況はどうなっているか、まずお伺いしたい。

そして同時に、大阪大学がさらに新しいレーダーも試験運用を開始して半年がたっていると聞いております。この最新の大阪大学のレーダーは、ゲリラ豪雨のようなこういった集中的な豪雨の早期の把握などへの利用が大いに期待されております。

そこで、その運用状況やデータの活用、連携についての検討状況をお聞かせください。

南建設局技術監兼管理部設備管理担当課長 お答えいたします。

本市の降雨レーダーにつきましては、昨年4月から試験運用を開始いたしております。新しいレーダーになりまして、従来と比べて情報の更新間隔が短くなり、また、雨の強さなどについてもよりきめ細かい情報を提供できるようになりました。レーダーの運用に関しましては、今年度の観測データをもとに調整を実施した後、本格運用に向けて観測精度の検証を行ってまいります。

次に、大阪大学のレーダーの状況についてでございますが、大阪大学に行きまして、担当の准教授から新しいレーダーの運用と研究の状況を伺ってまいりました。

運用状況に関しましては、昨年6月から新しいレーダーの試験観測を開始しておりまして、今後二、三年、データを収集して精度を検証する予定とのことでもございました。また、集中豪雨の把握や予測などへの観測データの活用に向けて、関係機関と意見交換を行っており、その情報を防災にどのように活用するかという実用化研究が今後の課題であるとのことでもございました。

一方、福島区長が新しいレーダーの情報を区の防災活動に役立てたいと大学に働きかけました結果、実用化研究の一環として情報を開示して、自治体の意見を反映する機会としたいとのことでもございました。建設局では、これまでのレーダー運用の経験を生かしまして、福島区に適宜アドバイスを行うことといたしております。

大阪大学のレーダーの試験運用につきましては、その実用化研究の進捗状況を引き続き把握してまいります。以上でございます。

高野伸生委員 建設局といたしまして浸水被害軽減に向けた取り組みを実施していただいているわけですが、いわゆるインフラとしての整備、もちろんこれは進めなければなりません。

一方で、市民に対する情報発信ですね、たとえ1分でも2分でも早くそういうレーダーの役立てによって、市民に1分でも2分でも早く予報が周知できたら少しでも備えができるんじゃないかと、また危機管理室とも連携とりながら、浸水という最悪の状況を少しでも免れるような対策がとれるんじゃないかと思っております。

どうぞこういう新しいレーダーの実用化研究を進めていただいて、一日でも早く市民のための情報提供として実施できるようにお願いしたいと思います。

最近は、ゲリラ豪雨と同時に、また都会でも竜巻が起こるようなこのごろでございますので、そういった情報も、できたらこういう中でいろいろな市民に対する予知ができれば非常に助かるのではないかと思います。

以上要望しておきまして、この質疑を終わらせていただきます。

次に、港湾局にお尋ねいたします。

咲洲地区の問題、また夢洲やその他のまちづくりの観点から、いろんな観点についてただいまから質問したいと思います。

資料の配付をお願いいたします。

田中ひろき委員長 高野委員より、質疑の参考に資するため資料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 まず、コスモスクエア地区を初め咲洲のまちづくりについて、100億円の投資計画の進捗状況についてお伺いいたします。

実は咲洲地区のまちづくりにおける事業・取り組みの進捗状況の資料にありますように、平成21年度から来年の平成25年度、この5年間に向けて夢・咲まちづくり協議会の会議において、大阪府、大阪市、経済界ともに、どういったインフラの整備、まちのにぎわい創出、企業の立地促進、防災機能の強化、また地区内の交通アクセスの向上等々について投資計画を立ててのわけでございます。

簡単に言いますと、平成21年のこの協議会ができたときは、私どもの大阪市長は平松大阪市長でございました。その後、橋下市長にかわれまして、また松井知事にもかわられまして、今この夢・咲まちづくり協議会っていうのが進められているわけでありまして。

このメンバーは、夢・咲まちづくり協議会の規約によりますと、協議会の会長は橋下徹大阪市長、そして、メンバーとして大阪府知事の松井一郎大阪府知事、あと関経連の会長さん、商工会議所の会頭さん、そして関西経済同友会の代表幹事さん、この5人が主体となって協議会をつくっております。協議会の事務局は大阪市の計画調整局が担当するというので規約に書かれております。

実は、この件に関しましていろいろ内容を今から質疑しながら点検していきたいんですが、先日の大阪府議会での、旧WTCを大阪府に売却する際に大阪府が約束したコスモスクエア地区への5年間をめどにした100億円の投資計画についての質疑がありました。そこでは、平成21年度から24年度までの4年間の投資実績がわずか30億円程度であったと、大阪府としてあと1年間で当初の計画の残り70億円の投資をどのようにするつもりなのかといった質疑があったと聞いております。

府議会議員が一般質問でやったんですけれども、こういう質問をしたら、松井知事の答

弁が、それは橋下市長に聞いてくれということで、非常につれない答弁であって、府議会議員が私のほうに市議会でぜひこのフォローをしていただきたいということで依頼されたわけなんですけども、依頼されたというよりも、我々自身もこの協議会の進捗状況を我々自身でやっぱりチェックしなければならないと思っております。

配付資料は当初の投資計画とこれまでの投資計画などを港湾局で整理してもらったものでありますけれども、当初の計画から事業内容がどのように変わったのか、事業の項目ごとにお聞きいたします。

松井港湾局営業推進室開発調整担当課長兼計画調整局開発調整部夢洲・咲洲地区調整担当課長
お答えいたします。

旧WTCを大阪府に売却した際に、コスモスクエア地区のまちづくり関連投資といたしましては、当初100億円程度を予定しておりました。

配付資料の上から1段目のにぎわい創出にありますR岸壁のフェリー埠頭化の推進につきましては、フェリー業界の経営環境が厳しく、フェリー埠頭化に伴う施設整備がおくれているもので、その他の岸壁整備は実施済みでございます。

配付資料上から2段目の企業等の立地促進にあります咲洲コスモスクエア地区立地促進助成制度につきましては、コスモスクエア地区への企業進出を図るため平成22年度に9.6億円の助成を実施しましたが、その後は申請がなく、平成24年度にその制度を見直しました。今後は、特区における税減免によるインセンティブを活用してまちづくりを進めることとしております。

上から3段目の地区内環境改善、交通アクセスの向上につきましては、道路案内の充実、国際フェリーの渋滞対策などの地区内環境改善につきましては、既に実施しております。交通アクセスの改善に関しましては、全てが完了するには至っておりませんが、エリア開発の進捗に合わせて順次進めているところでございます。

また、緑地空間の整備充実につきましては、コスモスクエア海浜緑地の整備を予定しておりましたが、再生可能エネルギーの必要性が高まったことを受けまして、当該用地に太陽光発電事業を誘致することとし、環境面でのまちづくりに寄与することとしたものでございます。

上から4段目の防災機能の強化等にあります津波等に対する防災対策につきましては、当初、約200メートルの人道橋の整備を予定しておりましたが、周辺護岸のかさ上げにより十分な効果が確保される対応が実施できたところでございます。

以上、項目別に事業の進捗状況を御説明しましたが、R岸壁のフェリー埠頭化やコスモスクエア地区の土地売却など、本市の意図によらず、当初計画したとおりに進んでいない事業もございしますが、コスモスクエア地区のまちづくりを進めるための目的に沿った事業は、おおむね進捗が図れたものと考えているところでございます。

高野伸生委員 今回の答弁によりますと、緑地整備あるいは防災対策は別の方法で安く仕上がった結果、投資額が少なく済んだということであると思います。

一方、R岸壁のフェリーの埠頭化やコスモスクエア地区の土地の売却が進んでいない、このことは、まちづくりの面で非常に大きなマイナスであります。

まずもって、このコスモスクエア地区のまちづくりを推進するために、R岸壁のフェリー埠頭化やあるいは土地の売却にどのような取り組みをしていこうとしているのかお伺いいたします。

松井港湾局営業推進室開発調整担当課長兼計画調整局開発調整部夢洲・咲洲地区調整担当課長 お答えいたします。

フェリー業界の経営環境が非常に厳しい状況のため、フェリー業界の活性化の取り組みや経営環境を見きわめながら、R岸壁のフェリー埠頭化の検討を進めてまいりたいと考えております。

また、コスモスクエア地区は一昨年12月に国から国際戦略総合特区に指定され、昨年12月に対象事業者への税優遇措置として地方税ゼロの制度を創設したことから、これを活用しながら国際戦略総合特区にふさわしい企業誘致に取り組むことで土地売却を促進してまいりたいと考えております。

また、これにあわせて必要となる公共投資についても取り組んでまいります。

高野伸生委員 まず、総論的に、この咲洲地区のいわゆる投資、インフラを初め投資額についていろんな状況を今お伺いいたしました。

さらに、ただいまより各項目について突っ込んでお伺いしていきたいと思っております。

まず、コスモスクエア地区のコンテナトレーラーの待機場の整備についてお伺いいたします。

コスモスクエア地区のマンション周辺で発生するコンテナ車両の渋滞対策については、幾度となく私自身が質疑を重ねた結果、抜本的な解決を図られることとなり、昨年3月の予算市会あるいは7月の臨時会で、対応についてその都度進捗の確認を行ってきました。特に昨年1月末に国際フェリーターミナルに向かうコンテナ車両の進入経路を変更するとともに、マンション前に並んでいたコンテナ車両を国際フェリーターミナルに隣接する市有地を待機場として整備できるようにしてきました。

待機場には、国際フェリーターミナルだけでなく、コンテナターミナルのC9へ向かう車両も使用できるようにし、両ターミナルに向かうコンテナ車両は道路上で滞留しないようにするということでもあります。

現在、待機場は未舗装であることから、国際フェリーターミナルへ向かう車両だけ待機場を使用しており、そのため、コンテナターミナルのC9に向かう車両がコスモ中央線の路上にた

くさん並んでいるということが見受けられます。

舗装工事を一日でも早く完了し、C9に向かう車両も待機場場に誘導して、路上で待機することがないようにしていきたい、舗装工事は24年、25年度の債務負担工事ということでございますが、途切れなく工事を進めることができるとの約束でありましたので、約束のこの工事予定は今現在どうなっているのか再度確認したいと思います。

角谷港湾局計画整備部振興担当課長 お答えいたします。

当該地区の舗装工事につきましては、24年、25年度の債務負担工事として発注をし、この3月6日に契約したところでございます。

工期は10月末でございますけれども、待機場を2工区に分け施工してまいります。先行して北側部分を施工し、8月ごろに国際フェリーターミナルに向かう車両が使用できるようにする予定でございます。続いて南側の工区を施工し、10月末までにはC9へ向かう車両が使用できるようにする予定でございます。

今後とも、コンテナターミナルの運営事業者とトラック事業者の協力を得まして、コンテナ車両の渋滞列が発生しないよう、この待機場場の活用に努めてまいります。

高野伸生委員 コンテナ車両の通行経路を変更したことで、コスモスクエア地区のマンション群内の道路を通行する車両は確かにほとんどなくなりました。

咲洲には大型車両をとめてトイレや買い物ができるコンビニ等の店が少ないことから、マンション前の道路に駐車してマンション前のコンビニに向かうドライバーをよく見かけます。

以前の質疑でもお伺いしましたがけれども、大型車両はコンビニの前に駐車されると、安心して住民の皆さんが自分の車の駐車の出入りが非常にしにくい。そういうことで、待機場のほうにコンビニをつくっていただきたいという要望もいたしました。

最近、咲洲の中ふ頭駅の近くと、もう一店、夢洲にコンビニもできたと聞いておりますけれども、これらのほうにコンテナ車両などの大型車両のドライバーの利用を振り向けるようなことができないものか、お伺いしたいと思います。

角谷港湾局計画整備部振興担当課長 お答えいたします。

夢洲では4,000平米の用地を確保いたしまして、コンテナ車両が22台駐車できる駐車場の整備や、この店舗を利用しなくても使用できるトイレの設置などを条件として事業者を募集いたしました。昨年10月に事業者と契約し、この2月22日からコンビニエンスストアが営業を始めております。

一方、中ふ頭のコンビニエンスストアでございますが、ニュートラム中ふ頭駅の北交差点の北西、税関の元所有地でございますけれども、ここで営業を開始されております。ここは敷地面

積が 2,000 平方メートルございまして、大型の車両の駐車が可能となっております。

これら大型車の駐車が可能でコンビニエンスストアがコンテナ車両の通行する道路に面した場所で営業を始めたことから、マンション前の道路に駐車するコンテナ車両でありますとか大型車は減じると考えております。以上でございます。

高野伸生委員 ぜひこれからも関係者と協力して、待機場を活用して、そして、コスモスクエア地区の道路上にコンテナの渋滞が発生しないように努めてもらいたいし、特にトラック協会、このコンテナトレーラー等が路上に車をとめてコンビニへ行くことがないように、必ず大型駐車場があるそのコンビニに行けるように指導してもらいたいなど、こういうことをこの質疑で要望しておきたいと思っております。

次に、ペDESTリアンデッキの進捗状況についてお伺いいたします。

先ほどの配付した資料の裏側にも、現在のペDESTリアンデッキの整備計画が出ております。実は、これも大阪府議会でいろいろなこの整備についてどうなっているのかと質疑がなされておりました。夢・咲まちづくり協議会でもこの整備計画で順次工程表がつけられているわけなんです、なかなか思うようにこの整備計画は進んでないようでございます。

まず、コスモスクエア地区の交通アクセスの改善策として取り組みを進めてるコスモスクエアの駅と大阪府のWTCの咲洲庁舎を結ぶペDESTリアンデッキの整備についてお伺いしたいと思います。

現在のペDESTリアンデッキ整備の進捗状況、そして、平成 25 年度の予算措置についてお伺いいたします。

松井港湾局営業推進室開発調整担当課長兼計画調整局開発調整部夢洲・咲洲地区調整担当課長 お答えいたします。

東ルート of ペDESTリアンデッキにつきましては、コスモスクエア駅から住宅地を通り、コスモ中央線をまたいだ約 350 メートルの区間を既に供用しております。

残りの部分は、コスモ 1 号線及び 2 号線の道路横断部の 2 カ所と民有地内約 180 メートルでございますが、道路横断部分につきましては、1 号線横断部が平成 24 年度末、2 号線横断部が平成 25 年夏ごろに供用開始の予定でございます。

また、民有地内につきましては、咲洲庁舎の全面的な活用が示されることに備えてデッキ整備が可能となるよう、平成 25 年度予算で基本設計費等 6,640 万円を計上いたしております。

西ルートにつきましては、民有地内はデッキを含む民間開発について地権者と協議中でございます。また、道路横断部分につきましては、民有地の開発に合わせてデッキの整備が可能となるよう、平成 25 年度予算で基本設計費 3,200 万円を計上いたしております。

高野伸生委員 今回の答弁によりますと、東ルートですね、コスモスクエア駅からマンションに至る部分と道路横断部分だけが整備されておりますが、民有地内のデッキはまだ未着手の状況であります。そして、西ルートについては全く全ルートが未着手であるということでもあります。

それで、先ほど話ししました夢・咲まちづくり協議会の平成23年8月に行われました第4回協議会で工程表が示されたわけなんですけど、このときによりますと、東ルートは平成24年度末の完成、西ルートは平成26年度末の完成ということで整備を進めるということになっておるんですが、これについてはどうお考えでしょうか。

松井港湾局営業推進室開発調整担当課長兼計画調整局開発調整部夢洲・咲洲地区調整担当課長 お答えいたします。

夢洲・咲洲まちづくり推進協議会でお示ししたペDESTリアンデッキ整備の工程表では、民有地の開発に合わせ、来訪者の増大や民間企業等の進出に対応して整備することになってございます。

このため、東ルートにつきましては、マンションの建設に合わせて整備されたデッキを有効活用することができるため、コスモスクエア地区のデッキネットワーク形成のための整備効果の高いルートでありますことから、咲洲庁舎の安全性と全面的な活用の方向性が示されれば、できるだけ早期に残りの部分についても大阪市において整備し、コスモスクエア駅から府咲洲庁舎を結ぶルートを完成させてまいりたいと考えております。

西ルートにつきましては、民間開発において民有地内のデッキを整備することとしておりまして、民間開発の早期実現に向けて引き続き協議・調整を行ってまいりたいと考えております。

高野伸生委員 ただいまの答弁にありますように、咲洲庁舎の安全性と全面的な活用の方向性が示されればという条件つきみたいな整備をするというような話でございますが、咲洲庁舎、御存じのように、今、床面積の利用率はまだ50%、そして、長周期の振動の検討結果はまだ出てないということで、非常に中途半端な活用方法になっております。

これがちゃんとできないから、工事もこれに合わせてやるから、ちょっとおくれるかもわからへんというような、いつ完成するか非常にはっきりしないということが一番問題であろうかと思えます。

だから、府議会でも議論をされて、また市議会でも議論されても、なかなか情報が共有されずに、お互いの思てることが全然ちゃうようになってとると。

だから、もうこの際、少なくとも東ルートはもうかなりやりかけて、もうあと2割、全体の距離でいいますと2割のほどの部分ですんで、何とか大阪市のほうで少なくとも東側ルートは早期に完成させるように動かなければならないと私は思います。

これはWTCの庁舎で働く人への通勤ルートだけやなしに、コスモスクエア北地区の子供た

ちが桜小学校に通う通学路にも指定されておりますので、できるだけ早急に整備していただくようお願い申し上げたいと思います。

次に、もう一つの交通アクセスの改善策の問題でございますが、咲洲トンネルの無料化についてお伺いいたします。

昨年10月の決算市会で私が質疑させていただきましても、無料化の社会実験をやっておりますが、これが終わって、その際、港湾局からは、トンネルの交通量は全車種で約2割、大型車では約3割の増加になったという答弁がありました。

その後、沿道への影響も含めて詳細な検討が行われたことと思っておりますけれども、その結果はどうであったのか、また、トンネルの無料化による効果についてもあわせてお伺いしたいと思います。

松井港湾局営業推進室開発調整担当課長兼計画調整局開発調整部夢洲・咲洲地区調整担当課長 お答えいたします。

昨年9月に咲洲トンネルの無料化社会実験を行いました結果、平成22年の交通量調査時と比べまして、平日のトンネル交通量は全車種で約23%の増、うち大型車で約28%の増となりました。

また、港区、此花区、住之江区の沿道の主要交差点9カ所で交通量調査を行いました、大きな影響はございませんでした。

一方、トンネル無料化による効果につきましては、ATCの土曜・日曜の平均来場者数を前年比較いたしますと、平成24年9月の社会実験期間中は前年同月と比べまして11%増となりましたことから、トンネルの無料化は集客に対して一定の効果を及ぼすものと考えておるところでございます。

高野伸生委員 昨年10月の決算市会では、港湾局から、平成25年度の早い時期には咲洲トンネルの無料化を実施していきたいという答弁がありました。

当然トンネルが平日も含めて全面無料化されるものと思っただけなんですけども、1月12日、突然、新聞報道で土日祝日のみの無料化と、それも秋ごろからという発表がなされました。これは当初から想定していたことなのか、なぜこのような結果になったのか、その理由をちゃんとお聞きしたいと思います。

そして、トンネルを全面無料化する場合と土日祝日のみを無料化する場合の管理費の支出額と料金収入の差額である収支について、それぞれどれくらいになるのかについてもお伺いいたします。

さらに、以前から指摘していることではありますが、企業が立地する夢洲につながる夢咲トンネルがもう当初から無料であるのに対して、市民が住んでいる、市民への咲洲への交通アクセ

ス道路である咲洲トンネルだけが通行料を徴収するというのは、どう考えても不公平感が否めません。

そこで、早期に咲洲トンネルを全面無料化すべきであると考えますけれども、これについても港湾局の考えをお伺いしたいと思います。

戴内港湾局営業推進室長 お答え申し上げます。

咲洲トンネルの無料化についてでございますけれども、全面無料化を想定いたしまして、昨年の9月だったと思いますが、平日、土日も含めて社会実験を行いながら検討してきたわけでございます。

現段階では、先ほどもちょっと委員から御案内がございましたけれども、大阪府において咲洲庁舎の全面的な活用について引き続き検討されている状況でございますので、当面、集客に即効性のある土日祝日の無料化を実施することとしたものでございます。

お尋ねの管理費の支出額と料金収入の差額である収支につきましては、全面無料化した場合には通年ベースで3億7,000万円、土日祝日の無料化の場合、通年ベースで1億1,800万円となります。

したがって、全面無料化の実施に向けましては維持管理に係る財源確保が前提とはなりますが、委員お尋ねの港湾局の考え方としましては、今後の企業集積や来訪者の増加などに対応できるように取り組んでまいりたいというふうに考えておりますので、よろしく願いいたします。

高野伸生委員 何度も申し上げますけれども、夢・咲まちづくり協議会では、地域内の交通アクセスの向上で、当初、投資予定額、32億円を予定しとったんですよね。

ところが、今現在、これ実際の3分の1の10億ぐらいしか使っていないんですよ。理由は先ほどのような、WTCがまだ全面的に活用されてないとかいろいろなことをおっしゃられましたけどね。だけど、住民の皆さんもことしの春から、来月ぐらいからもう無料化になるはずやと皆思うてるんですよ。それが突然この秋からとかね、それも土日祝日だけやとかね。

これ、費用ベースで、今、御答弁ありましたけど、全面無料化するのんと土日祝日だけ無料化の場合の差っていうのは年間で約2億5,000万あるらしいんですけどね、府議会でもこういう議論が起こっております。

やっぱりやるって言うた以上、これ、逆にやることによってそれは費用はかかりますけれども、今こういう景気が回復に向かうような社会状況の中で、少しでも交通アクセスを改善するというのは企業誘致の大きなインセンティブになるわけですから、しっかりこの辺はもう少し見直していただきたいと思います。

橋下市長が考えついたのかどうか知りません。知りませんが、やっぱり夢・咲まちづくり協議会の大きなまちづくりの中でやっぱり物を考えていかないと、ある部分だけ勝手に変えてしまったら、これ何の意味もないと私は思うわけであります。

そういう指摘をさしていただきまして、この質疑を終わらしていただきます。

そして、渋滞の問題にもう一点だけちょっと、今度は経済局にお聞きしたいんですが、実はインテックス大阪は、最近またその周辺のイベント時に車が滞留し出しているという話を聞いております。

2月にインテックス大阪において開催されたフィッシングショー、またオートメッセのときに、来訪車両の駐車場の入場待ちの長蛇の車の列が滞留しまして、特にハイアットリージェンシーホテルが、来るお客さんの車が入れないとかバスが運行できないとかいうて大きなクレームが出ました。

実は心配なのは4年に一度開催される食博、これは、ことしが4月26日から5月6日まで行われる予定です。これもたくさんの来訪車両があると思うんですけども、こういった対策についてどのようなことを考えておられるのか、お聞きしたいと思います。

池田経済局総務部国際経済課長 お答えいたします。

委員御指摘のフィッシングショーは、2月1日から3日まで3日間の開催によりまして来訪車両約1万2,000台、オートメッセにつきましては、2月9日から11日まで3日間の開催により約1万5,000台の来訪車両がございました。

来訪車両用の駐車場につきましては、インテックス駐車場、中ふ頭駐車場のほかに、市有地や民間地を賃借し、4,450台の駐車スペースを確保したほか、来訪車両による滞留が起こらないよう、周辺民間駐車場にも御協力の要請を行いました。しかし、来訪車両が集中したことにより、駐車場への入場待ちによる滞留が発生したところでございます。

現在インテックス大阪を運営しております財団法人大阪国際経済振興センターが、催事の主催者に対しまして、交通整理を徹底するために警備員を主要な交差点に動員配置し、各駐車場への来訪車両の分散に努めるようお願いするとともに、来場者にはホームページなどで公共交通機関の利用を呼びかけておりますが、今後も催事主催者に協力を求めるとともに、来場者への周知広報により滞留が少なくなるよう努めてまいります。以上でございます。

高野伸生委員 ぜひこの渋滞問題をうまく――うまくっておかしいですけど――しっかりと警備員の配置とか、いろんなやり方あるろうかと思いますが、まだ土地はあるわけですから、臨時駐車場として使えるところもあると思います。ぜひそういう対策をしっかりとやっていただきたいなと思います。

一連の、今、夢・咲まちづくり協議会に基づく工程表、それに基づく渋滞対策、あるいは待

機レーンの整備、またペDESTリアンデッキの整備等いろいろお伺いいたしました。また、咲洲トンネルの無料化についてもお伺いいたしました。

この質疑を通じて感じたのは、実はこの夢・咲まちづくり協議会というのは平成23年8月に第4回協議会が開かれております。21年からスタートして2年半の間に4回の協議会やってるんですけども、実は23年8月からきょうに至るまでこの協議会は開催されてないんですよ。

この辺に何か一つ大きな府市のこういうインフラに対する取り組みの考え方の違いというんですか、何かコミュニケーションが悪いんちゃうのかなと思うんですが、それと経済界の方との協議が実際、実務的にちゃんと情報が共有されたような形で進んでるとは思えないんです。

先ほど来、特にペDESTリアンデッキの整備とかトンネル無料化の開始時期なんかについても、一たん発表したことがころころころころ変わってくると。こういう残っている事業は、これらのまちづくりをどうしていくかなどは、しっかりこれから協議会を、少なくとも1年半もやってないわけですから、早急にやっぱりこれ最新の状況をみんなで分析し合って、やらなきゃならないんじゃないかと思うんです。

これ、協議会の事務局は計画調整局とお聞きしてますが、どうなんですかね。こういう協議会は、せっかく府・市・経済界の合同会議みたいな会ですから、非常に重要な会議だと思うんですけど、これ早急に開く必要はありますか。

玉井計画調整局夢洲・咲洲地区活性化担当部長 お答え申し上げます。

夢洲・咲洲地区のまちづくりにつきましては、ただいま委員御案内のとおり、大阪府・市・経済界によります夢洲・咲洲地区まちづくり推進協議会におきまして協議いたしまして、平成21年10月の協議会で今後取り組むべき事業を中間取りまとめとして取りまとめたところがございます。

中間取りまとめで位置づけられました活性化の取り組みにつきましては、順次進めてきておりまして、先ほどの質疑で港湾局から御答弁しましたとおり、それぞれの目的にかないますよう、多くの事業が達成されたものと考えているところでございますが、ペDESTリアンデッキの整備など、一部、民間開発等の進捗との関係などによりまして完成するに至っていないものもございます。

御指摘のまちづくり推進協議会の開催につきましては、このような状況や、また国からの防災に関します検討結果などを踏まえまして、工程表の変更も含め地区の活性化について検討できますよう、協議会のメンバーである大阪府などと協議をしてまいりたいと考えておりますので、よろしくお願ひ申し上げます。

高野伸生委員 ぜひよろしくお願ひを申し上げます。

これ5年間ですから、もうあと1年残してる計画でございます。次の新たな26年度からのま

た工程をつくってかなきゃならないと思うんですよね。その辺しっかりお願いします。

1点だけ、ちょっとコスモスクエア地区のマンションの皆さんの件で、選挙に関する投票所のことについてお伺いしたいと思います。

コスモスクエア地域の有権者数は現在 2,500 人になってまいりました。選挙の際、この地域の人々が投票に行くためには、ポートタウンの中にある約 2 キロ離れた南港桜小学校の投票所へ、大型トラックも走る――先ほどのペデストリアンデッキも全部開通してるわけじゃないんで――道路を一部歩かなければなりません、地元からもう少し近い場所に投票所を設置してほしいという要望が上がっております。

そこで、選挙管理委員会の事務局にお聞きしますが、こういった状況に対し、当該地域に投票所を設置するなど対応するお考えはおありなんでしょうか。いかがですか。

堀行政委員会事務局選挙部選挙課長 お答えいたします。

南港のコスモスクエア周辺地域につきましては、委員御指摘のとおり、市内のほかの地域と比べまして投票所まで遠い上に大きな道路を越えていかなければならないなど、この地域特有の事情があると認識しております。こういった事情を踏まえ、投票環境向上の観点から、当該地域への投票所の設置につきまして検討を進めていく必要があると考えております。

投票所の設置の法律上の手続といたしましては、区の選挙管理委員会で意思決定を行う必要がございますので、今後の具体的な検討につきましては、住之江区の選挙管理委員会が行っていくこととなっております。

具体的な検討を行ってまいります際には、投票所施設の確保に加えまして、その投票区の選挙人名簿に登録されておられます投票立会人 2 名の方の確保など、その地域の方々の協力も必要となっておりますので、これらの条件も含めまして、市選挙管理委員会の事務局といたしまして、住之江区の選挙管理委員会の事務局と前向きに協議を進めてまいりたいと考えております。以上でございます。

高野伸生委員 よろしくお伺いいたします。

できれば、もう 7 月に参議院選挙がございますので、本当はそれまでにやっていただきたいんですけども、ちょっとその辺が時期は言えないということですが、近い将来必ずやっていただきますようお願い申し上げます。

次に、南港野鳥園の件についてお伺いいたします。

その後に魚つり園の件も質疑いたしますので、この 2 つの資料、配付をお願いいたします。

田中ひろき委員長 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 それでは、港湾局所管の南港野鳥園、また、その後、南港魚つり園についてお尋ねいたします。

この両施設につきましては、昨年7月に策定されました市政改革プランにおける市民利用施設の見直しの対象施設に上げられておりました。

このプランにおける見直しの方向性として、野鳥園については、現有の干潟や湿地のあり方を総合的に勘案して、収支均衡方策の検討とあわせて、施設、展望塔等の存廃の検討とされており、魚つり園については、施設の管理棟の廃止が記述されておりました。

先月、このプランの見直しの方向性に対して、施設ごとに実施計画が策定され公表されたわけなんですけれども、私としては、地元にある施設ということもあり、この両施設が今後どうなっていくのかについては非常に気になるところであります。

まず、野鳥園でございますが、地元の施設というよりもこの野鳥園につきましては、ある意味で海外の国も含めた大きな範囲内での施設だと了解いたしております。

まず、野鳥園の施設が整備された経緯と現在の管理状況についてお伺いいたします。

井元港湾局総務部集客施設担当課長 お答え申し上げます。

大阪南港野鳥園は、昭和33年から開始されました南港地区の埋立事業におきまして、しゅんせつ土砂が投入された工事中の埋立地に干潟状の湿地が出現しまして、シギ・千鳥類などの渡り鳥が集まるようになったことが始まりとなっております。

このような状況の中、昭和44年に大阪南港の野鳥を守る会から本市に対しましてこの干潟状の湿地に野鳥園を建設してほしいといった陳情がなされまして、その後、昭和46年の港湾審議会におきまして南港土地利用計画に野鳥園が盛り込まれ、昭和58年に開園することとなりました。

現在の管理状況でございますけれども、平成18年度から指定管理者制度を導入いたしまして、民間事業者による管理運営を行っており、平成23年度決算で約2,300万円の業務代行料を本市が負担しております。以上でございます。

高野伸生委員 聞くところによりますと、年間の来場者数は約11万人、その中で展望塔にも訪れる人が約4万人というふうに聞いておりますが、11万人という結構な数字だと思うんですけども、この野鳥園は開園から約30年と非常に歴史のある施設となってまいりまして、その間、シギとか千鳥を初めとした渡り鳥が集まり始め、南港地区の埋立事業が始まって干潟状の湿地が出現したということにさかのぼると思います。

そこで、この野鳥園のように、野鳥の観察について市民が海浜部において自然と触れ合えるような施設は関西でもありません。昨今言われている生物多様性、あるいは環境教育の観点からも、このような場所は大阪市にとっては大変貴重な財産やと思うんですけども、しっかり

とこれはやっぱり保全していかなければならないと思います。

お聞きしたところによりますと、オーストラリアなどの野鳥関係の団体からも、大阪市に対して野鳥園の保護を求める手紙が橋下市長宛てに届いているということでもあります。私もこれを見せていただきましたけども、野鳥園についても具体的な見直しの方向性は実施計画で示されていると思いますけれども、干潟・湿地をなくしてしまうと、たちまち渡り鳥の生息地としては機能しなくなるのではないかと。

そこで、この干潟・湿地についてはどうしていくつもりなのかお伺いしたいと思います。

井元港湾局総務部集客施設担当課長 お答え申し上げます。

大阪南港野鳥園につきましては、渡り鳥にとりまして重要な生息地の保全を国際的に進めてきます国際連携協力事業であります東アジア・オーストラリア地域フライウェイ・パートナーシップに参加しており、環境省によります日本の重要湿地 500 にも選定されております。

また、平成 24 年 1 月に出されました本市の生物多様性地域戦略に係る大阪市環境審議会の答申の中では、野鳥園の干潟・湿地は渡り鳥にとりまして大切な休息・採食場所となっているほか、特にシギ・千鳥類にとりましては東アジア有数の中継地であり、地球規模の視点からも重要であるとされております。

野鳥園は、現在、海浜施設条例に位置づけられておりますが、この条例上の施設としましては平成 25 年度末に廃止することとなりますが、干潟・湿地につきましては残すこととしております。

この干潟・湿地につきましては、本市における重要な社会資本であると考えておりまして、現在の環境を保全する形で管理していくこととしております。以上でございます。

高野伸生委員 先般、野鳥園へ行かしていただきまして、そこにおられる NPO の方々、また指定管理者の方々とお会いし、いろんな話を聞かしていただきました。

我々が思っているより、先ほど話がございました東アジア・オーストラリアのフライウェイ・パートナーシップというのは、非常に渡り鳥にとりまして、今、冬ですから、日本を中継して夏のオーストラリアへ渡り鳥が行く、そして今度、オーストラリアが冬になれば日本を中継してまたロシアのほうに行くと、いわゆる地球を縦断してる形になってるんですけども、各地域でそれぞれのこういうネットワークは、いわゆる国際条約的にいろいろパートナーシップが結ばれております。だから、この中継基地というのは非常に大事でありまして、これがうまく機能しなくなると国際的な信用問題にもかかわるんじゃないかと思ったりしてるんですけど。

今お聞きしたところによると、現在、指定管理者の管理運営のもと、ボランティアなどを募って、干潟・湿地を良好に維持するためにアオサ取りなどの清掃を年に数回行ったり、あるいはまた、けがをした野鳥の保護などを行っているとのことでもあります。

今、答弁にありましたように、干潟・湿地を保全していくということではありますが、条例施設としては施設を廃止して指定管理者の管理から外れるということでありまして、経費の削減は確かに図れるかもしれませんが、干潟・湿地が破壊されたり、あるいは野鳥が傷つけられたりする、こういうフォローが大変しにくいのではないかと思います。

今回の実施計画の内容をお聞きしますと、平成26年度から、展望塔をまず廃止し、干潟・湿地及び緑地を直接管理するというところで、維持管理費用は約1,500万円となるため、約800万円の見直し効果が見込めるとのことです。

しかし、この約800万円の削減の中には、展望塔のレンジャーと呼ばれる監視員の方々の人件費も含まれることになると思うんですが、この削減によって管理運営に大きな支障が出ると思われまいます。実施計画どおりの見直しで本当に現在の環境を保全することができるのかどうか、お伺いいたします。

井元港湾局総務部集客施設担当課長 お答え申し上げます。

現指定管理者からお聞きしたところによりますと、干潟・湿地には時期によりまして大量のアオサが発生するため、適切な管理をしなければ悪影響が出てくるとお聞きしております。

干潟・湿地を保全するに当たりましては、アオサ取りなどの清掃につきまして、今後の維持管理業務に含め実施していきたいと我々のほうでは考えております。

また、維持管理のあり方につきましては、現在、干潟・湿地の管理を行っております指定管理者の意見等を聴取することも重要であると考えておりまして、具体的な管理手法につきましては、指定管理者や専門家などへ意見照会をしながら決定していきたいと考えております。

このように、維持管理の具体的な手法を決定する際には、委員御指摘のとおり、経費の削減により干潟・湿地の環境保全に支障が出ることをないよう努めてまいりますので、よろしくお願いいたします。

高野伸生委員 今、経費の削減により干潟・湿地の環境保全に支障が出ることをないように努めるというお話でございますが、この辺が非常に心配なところございまして、干潟・湿地につきましては私も当然保全していかなきゃならないと思いますが、現在の環境では、来年度しっかりと検討した上でぜひとも適正な管理を実現してもらいたいと思うわけでございます。

野鳥園の大きな特徴として展望塔の施設もあるわけなんですけど、ここはそういう説明をする場所というのみでなく、いろんな監視業務・管理業務、これは大きくこの緑地管理につながってると思います。

やっぱり、世の中にはいろいろな不届き者というんか、おりまして、勝手に扉乗り越えてこの中に入ってきたり、この中に結構深い池もありましてね、海水を導水管で引いて海水入れるようなところもあります。勝手に入ってきたら、これまた導水管に吸い込まれて、人命にか

かわるような事故が起こるような可能性も十分あるわけであります。

そして、この塀を乗り越えて、やっぱりちゃんと見とけへんかったら、中の池で魚釣りする人がおると。魚釣りの始末が悪いのは、魚釣りの釣り針を捨ててしまっ、それに今度、鳥が引っかかって被害をこうむるといのが時々発生しております。

やっぱり、総合管理的なことをしっかりやらないと意味はないと思うんですけども、条例上の施設として廃止ということは、この展望塔施設そのものも閉鎖するということではないと思うんですけど、この辺もう一回確認したいと思いますけど。

井元港湾局総務部集客施設担当課長 今の委員からお話がありました展望棟でございますけども、現在、レンジャーやNPO団体による野鳥の紹介や湿地の生き物の観察指導、あるいは各種団体の見学や施設貸与といった利用がなされてございます。

この野鳥園につきましては、条例上の施設として廃止することになりますが、廃止後の展望塔につきましては、来年度、関係区と意見交換を図りながら、施設管理者の負担がない前提で、民間やボランティア等による利用の可否や運営スキームを検討していくこととしてございます。以上でございます。

高野伸生委員 そして、もう1点指摘しておきたいのは、いわゆる説明する説明員の役割だけじゃなしに、やっぱり指定管理者あるいはNPOの方々が一番大事やなと思っはるのは子供たちに環境学習をしっかりと教えていくと、現場の中に入って、たまにごみの清掃を一緒に手伝ったりしながら、またアオサ取りをしながら、また池の中に入ってその中の生き物をさわりながら、環境学習をしっかりとやると。

大阪市の中学校の教科書とか小学校の教科書、この南港の野鳥園、写真があちこちに出てるんですよ。そういうことが環境学習に使えなくなるということで大変、これ教育の素材を我々大人が勝手に取ってしまうことになってますんで、それはいかなものかなと思っております。

ボランティアの方にももちろんそれはできるんでしょうけども、ボランティアの方っていうのはやっぱりいろんな限界があると思うんですね。

だから、そういう意味で年間のこの800万円、これさっきのことじゃないですけど、けちって、いろんな大きな支障を起こすということが大変心配でありますので、この点しっかりと今後のフォローをお願いしたいと思っております。

次に、今度は魚釣り園の話です。

これも条例上の施設から廃止するという話なんですけど、このプランにおける見直しの方向性として、魚釣り園については施設の管理棟の廃止ということが上げられております。

先月、このプランの見直しの方向性に関して、市民が手軽に今まで魚釣りを楽しんでたレクリエーションの施設としてもあったんですけど、大阪市内の唯一の魚釣り園であると思っております。

この魚釣り園が廃止されるという状況を踏まえて、まず現状の管理状況からお伺いしたいと思います。

井元港湾局総務部集客施設担当課長 お答え申し上げます。

大阪南港魚釣り園につきましては、南港南埠頭西側の防波護岸や防波堤を利用しまして、市民が手軽に魚釣りを楽しめるレクリエーション施設としまして、昭和54年7月に開園しております。

現在の管理状況でございますけれども、平成18年度から指定管理者制度を導入し、民間事業者による管理運営を行っております。平成23年度決算で約3,200万円の業務代行料を本市が負担しております。以上でございます。

高野伸生委員 この南港魚釣り園も、現在、年間約5万人の方が来られるということで聞いておりますが、市政改革プランの見直しの方向性に係る実施計画によって、その内容は海浜施設条例上の施設の廃止ですわ。それから、管理棟の廃止。そして、ここはちょっと私よくわからへん、立入禁止区域としない他の護岸と同様の管理を実施するという事なんですね。ややこしい日本語ですわ。

お聞きしたところによりますと、魚釣り園の見直し後、立入禁止区域としない護岸として位置づけて、でも、これからも魚釣りをすることは可能であるということなんですね。

先般、魚釣り園、見に行ったんですけども、この護岸は、私が思ったよりそんなに高さのある護岸じゃないんですけどね。結構波が打ち上げてきてまして、ちょっと荒れた波が来ますと、もうたちまち巻き込まれてしまいそうな感じの護岸であります。

ただ、もうお手元の配付した資料によりますと、魚釣り園の釣ってる所に白い柵が見えると思うんですけど、この柵がありますから、波がかぶってきても波に引き込まれることはまずないとは思いますが、いわゆる条例上の施設として廃止されると、ここに自己責任で来てもいいけども、この柵も取ってしまうというような話も聞いてるんですよ。

このような状況の中で、安全を確保するようなどんなことができるんか、まずお伺いしたいと思います。

井元港湾局総務部集客施設担当課長 お答え申し上げます。

委員御指摘のように、大阪南港魚釣り園につきましては、海浜施設条例に位置づけられている施設でございますが、平成25年度末の指定管理期間終了後、この条例上の施設として管理棟を廃止し、港湾施設条例上の護岸として位置づけることとしております。

魚釣り園見直し後は、立入禁止区域としない護岸として位置づけますことから、釣り人が危険を伴うことを十分に認識し、自己責任において立ち入ることを前提に、引き続き魚釣りをす

ることは可能でございます。

護岸として位置づけた後につきましては、施設管理者として救命浮環や縄ばしごなどの救命設備の設置と、釣り団体等を通じて立ち入りは危険であることの告知やライフジャケットの着用などのルールの徹底を行うなど、最低限の安全対策を実施し、立入禁止区域としない他の護岸と同様、適切な管理に努めてまいります。よろしく願いいたします。

高野伸生委員 本当に適切な管理になるんですかね、これ。

自己責任において立ち入ることを前提に引き続き魚釣りをすることは可能、それは当たり前のことでしょうけども、これ自己責任で、わざわざ波にさらわれに行けと言うてるようなもので、そこまで条例を廃止してしまわなあかんもんかなと非常に思うんですが、いろんな問題があると思います。

市政改革プランで、こういう議論があちこちでなされておりました、先ほどの野鳥園もそうですが、この魚釣り園も、要するに人件費のカットになるんでしょうけど、人を引き揚げる、そこに附帯してる施設も全部引き揚げるといようなことになってきますと、やっぱり利用者の側に立った発想が全然なされてない。これは一方的な押しつけでもあろうかと思うんですね。

ぜひ、今ここでこれ以上議論やっても進展はきょうのところはなかろうかと思いますが、大きな危険と問題点をはらんでいることだけ申し上げて、この質疑を終わらせていただきます。

いよいよ最後になってまいりました。南港ポートタウンの管路輸送の廃止について。

これは実はきょうも民生保健委員会で我が党の太田議員が質疑をしておりますけども、環境局にも来ていただいて、この件についていろいろお伺いしたいと思います。

まずは、今、空気ごみ輸送機というのは、このポートタウンのまち開きの大きな特色であったし、また、それを便利な施設だなということで、このまちに住まわれた方々もたくさんいらっしゃいます。実は私もその一人であったと思います。

特にまち開き当初より騒音・排気ガス・交通事故といった自動車公害から住民を守るということで、いわゆるノーカーゾーンをまちづくりの基本設計としてこのまちを設計し、そして全国でも例を見ない画期的なまちづくりいうことであります。

このノーカーゾーンも、このまちがもう35年ぐらい経過してきましたけども、一昨年、大阪市大の学生さんが行ったアンケート調査でも、やっぱりいまだに7割以上の住民がノーカーゾーンに満足していると。もちろん一部不便を感じている方もいらっしゃるとは思いますけども、ほとんどの方が「ノーカーゾーン、やっぱり続けてほしい」という方が多いんです。

こういった中で、昨年7月に市政改革プランが策定されて、その中で南港ポートタウンにおけるごみ管路輸送の廃止が示された。現在、住民との意見交換が行われております。南港には4つの連合町会ありまして、実はこの日曜日、17日に、全部その4連合町会の説明が終わる予定でございますが、もしこのごみ管路空気輸送が廃止となり、環境局の案のように、ごみの集

積地をつくったりしてごみ収集にパッカー車を導入、このまちの中に入ってきて、現状よりノーカーゾーンが逆行することになるわけなんですけども、このノーカーゾーンのまちづくりをしてきた港湾局として、このことをどうお考えなのかお聞きしたいと思います。

松井港湾局営業推進室開発調整担当課長兼計画調整局開発調整部夢洲・咲洲地区調整担当課長
お答えいたします。

南港ポートタウンは、まち開き当初よりノーカーゾーンとして全域で原則自動車の乗り入れを禁止いたしております。

ただし、商用車など長期の通行許可による車両、また救急車等緊急車両などの法定外車両、さらに荷物運搬などの理由によりまして都度通行許可を受ける車両、これらを合わせまして、1日当たり平均で約1,000台の自動車がポートタウン内に進入している状況でございます。

これらの中には、資源ごみ・容器包装プラスチック及び雑ごみの収集のために、長期通行許可により乗り入れておりますパッカー車も含まれておりまして、その台数は、現在、週3回の回収で延べ32台であるとお聞きいたしております。

ごみ管路輸送がパッカー車によるごみ収集に移行した場合には、雑ごみ収集にかわりまして週2回の普通ごみ収集が加わり、全体としましては週4回の回収で延べ75台となり、1週間当たり延べ43台のパッカー車が増加することになるとのことでございます。

したがいまして、ポートタウン内に乗り入れてる自動車の全体量からすると、1日当たりの増加台数はわずかであるの見込まれますことから、その機能を大きく著しく損なうことはないというふうには考えているところでございます。

高野伸生委員 今回の御答弁の最後の言葉が非常に気になるんですが、1日当たりの増加台数はわずかであるの見込まれるからノーカーゾーンの機能を著しく損なうことはないと考えられると言うておられますが、これはまだわかりませんよ。実際にどういう形で決着するかも全くわからないわけですから。

現在はまだ住民の皆さんへの説明会がこの日曜に終わろうとしているような状況で、じゃ、どうしていくんか、どういう代替案が出てくるんか、それを住民の皆さんがどう理解され、賛成されるのか、あるいは反対されるのか、それもわかりません。

このノーカーゾーンのまちづくりの観点からは、やはりごみ収集車の走行ということは当初から全く考えられてなかったわけございまして、2トン車いうんですか、4トン車いうんですか、そういう割と大型のパッカー車が入ってくると思うんですけども、市政改革プランでは、平成27年度までに管路輸送業務を廃止し、普通ごみ収集に移行するということが、これ市政改革プランに勝手に書いてあるんですけども。そもそも他人の土地に勝手にごみの集積所を建てて、住民の皆さんがこれ理解するわけ全くないと思います。

というのは、各マンションや、市営住宅もそうですけど、公団住宅もそうですけども、建物の中に管路輸送のこういうパイプがエレベーターホールの上にみんな入っとるんですよ。だから、マンション購入したときに、その一部、皆さん自分らで財産負担をしとるわけですよ。それを勝手に取り外すわけですから、こういったややこしい問題もあるし、何せごみ集積所つくろう思うても、分譲用マンションであれば、その敷地内に入らなければならないわけです。それは区分所有者が判こ押さないと決して工事はできないと思います。

そういう状況あるのがわかっててこういう案を出してるわけなんですけど、ポートタウンには賃貸もあり、市営住宅もあり、分譲マンション、いろんな建物があるわけなんですけれども、区分所有者の許可なしにごみの集積所を設置するという発想自体が私ちょっと理解できないんですけども、この点、環境局—環境局、来られてますか、どのようなお考えなのかお伺いしたいと思います。

村上環境局技術監兼施設部施設管理課長 お答えさせていただきます。

集合住宅にごみ集積所を新たに設置する行為は、建築基準法における増築行為に当たります。分譲マンションにおいて増築行為を行う場合には、管理組合の合意を得て建設することとなります。

このため、現在、管路輸送施設がごみの分別・リサイクルに向かないことや老朽化が著しいこと、車両収集に比べてコスト高であること、こういった課題を住民の皆様と共有するとともに、御意見をお伺いすることを目的としまして順次説明会を開催しており、今後、必要に応じ管理組合ともお話をさせていただきたいと考えております。以上でございます。

高野伸生委員 大変御苦労な話ですけどね。

きょうはもうそれ以上のことは議論いたしません。これは担当の民保委員会でしっかりやってもらいたいと思っています。

ただ、今ちょっと答弁で気になったのがリサイクルに向かないって、リサイクルあるいはごみの分別は、管路輸送とは別にもう住民の皆さんはずっと以前から取り組みやってるんですよ。こういうプラボトルやったらプラボトルばかり袋に入れて、あるいはガラスびんやったらガラスびんだけ入れて、それは別に決められた日に収集してるんです。そういうことをやってのに時代に合わないとかという言い方はちょっとこれ逆に失礼な言い方じゃないかと私は思いますけどね。

これは民保委員会に任せることにいたしまして、一応このポートタウンに関しましてはやっぱり港湾局としてそういうノーカーゾーンのシステムの崩壊ということに係る問題であるということを指摘させていただいて、私の質疑を終わらせていただきます。

田中ひろき委員長 高野委員の質疑は以上で終了いたしました。