

高野伸生委員 自民党の高野です。

それでは、まず、経済戦略局にお伺いいたします。

ことしの補正予算で大坂の陣 400 年関連で 5,000 万円が計上されておりますが、このことに関しまして質疑させていただきます。

その前に、先週の 12 日、2016 年の大河ドラマ、これが戦国武将の真田幸村の生涯を描く「真田丸」に決まったということが報道されました。

この件に関しましては、この真田幸村の出身地であります長野県上田市の皆さん、あるいは長野県、そして、真田幸村が幽閉されてました和歌山県の九度山町、また、大阪の真田幸村を応援されている方々、いろんな方々が 66 万 6,666、これ何かといいますと、真田家の紋章でございます。六文銭。この 6 に合わせてこれだけの署名を集めて NHK に陳情された。何年も陳情されたんですけど、やっと真田幸村が大河ドラマに登場することになったということでございます。

ちょうど、折しも我が大阪城でも、2014 年と来年の 2015 年、大坂冬の陣、夏の陣の 400 年を迎えるハイライトの年となりまして、これに合わせて大阪城公園を核にさまざまな催しを行っていくということではありますが、この時期に大河ドラマに決定したことは、大坂の陣の 400 年にとってさい先のよいスタートが切れたのではないかと思います。

また、来年は、私もちょうどこのとき、10 年ほど前に議長だったんですが、当時の關市長に上田市のほうからお申し出がありまして、大阪城と長野県上田城の城郭提携が結ばれました。来年はこの 10 周年に当たる節目の年でもあります。

こういったいろんな機会に、両市の市民交流事業にも取り組むことも必要であるかと思えます。私は、この関連の質疑を、昨年的一般決算委員会でもさせていただきました。

そこで、この 400 年プロジェクトについてなんですけれども、食や光や音楽などの集客を目的としたイベントを展開するだけではなしに、やっぱり大阪城の深い歴史性、そして、大坂の陣にかかわる歴史・文化の重層性、こういったものをきちっと体感できるような取り組みも一方で進めてもらいたいと思っております。

ことしの 10 月、12 月には、冬の陣のイベントがまず行われることではありますが、今回のこの補正予算で 5,000 万円が計上されているところでありますが、どのような事業内容を計画されているのかお伺いしたいと思います。

長瀬経済戦略局企画部都市魅力担当課長 お答えいたします。

2014 年は大坂冬の陣から 400 年、2015 年は大坂夏の陣から 400 年に当たる年でございます。この両年に大阪城や大坂の陣に関連します事業やイベントを民間企業のアイデアと投資を入れ

つつ、集中的に開催し、大阪の魅力を発信する大坂の陣 400 年プロジェクトを実施いたします。

ことしの 10 月から 12 月の冬の陣イベントでございますけれども、大阪城や大阪の歴史の深さを体感できるイベントとしまして、天守閣前広場に特設ステージを設けまして、真田幸村ゆかりの地である長野県上田市、和歌山県九度山町と連携した幸村隊の武者行列の入場イベントを初め、真田陣太鼓の演奏、秀吉が主催しました大規模茶会、北野大茶湯になぞらえましたお茶会イベントといった多彩な催しを開催してまいります。

また、大阪城のやぐらを特別公開しまして、重要文化財として非常に価値を持つ、やぐらや蔵の機能や役割、その歴史も紹介してまいります。

これら、天守閣前での歴史イベントを核に、周辺の西の丸庭園や太陽の広場を活用し、野外音楽コンサート、歌舞伎や文楽、薪能の公演、食のイベントといった多くの方々に楽しんでいただけるようなイベントもあわせ開催してまいります。以上でございます。

高野伸生委員 実は、ことしのこの 5 月の連休のときに、この 400 年のプレイベントとでもいいますか、大阪城でファミリーフェスティバルが開かれました。この連休の間だけで 3 万 6,600 人の方がこのフェスティバルに来られたそうでございます。

一方で、これ 5 月 4 日の 1 日だけですかね、天王寺公園で真田幸村博というイベントが行われました。これは、何と 2 万 5,000 人の方が来られたそうです。

このプレイベントだけでも結構な人数の方が来られていまして、やっぱりこういう集客をこの大阪の観光政策に、ポテンシャルがあるわけですから、ぜひ生かしていただきたいという思いであります。

ちなみに、今から 7 年ほど前なんですけれども、ちょうど九州の熊本城が城郭の周辺の修復工事をやられて、そのときに同時に、いわゆるいろんなイベントや何か企画を、石垣を見れるような展示室をつくったり、いろんな計画をされまして、それからまた、人気キャラクターくまモンというんですか、そういうものが出てきまして、何と平成 19 年に熊本城を訪れた人は 120 万人だったんですけれども、1 年後の平成 20 年に、これが 222 万人行きました。それだけやっぱり全国的に有名なお城というのは、何か仕掛けをやると観光客が一遍にふえます。やっぱりそういう効果をぜひ、この 400 年プロジェクト、あるいは大河ドラマ始まりますから、ずっとこの機会を、チャンスを捉えて、この観光集客に努めていただきたいと思うわけです。

そこで、この大阪のにぎわいと恒常的な歴史魅力のスポットをもっともっとアピールしていただきたいと思うんですけれども、例えば、冒頭に申し上げましたように、真田幸村のことを初め、大阪城には非常に歴史にまつわるいろんな話があります。

この真田幸村のことでさえ、この周辺に幸村が亡くなられた安居神社とか、それからまた、何か抜け穴がある三光神社とか、いろんなおもしろいスポットがあるわけです。

こういうものをやっぱり、いわゆる歴史に興味ある人がいっぱい他府県から来ていただいて、

あるいは海外からも来ていただいて、そういう観光ツアーというんですか、そういうものをきっちりつくってあげれば、もっともっと人が来るんじゃないかなと思うわけであります。

そこで、観光局の皆さんに大阪城を初め、この大阪のおもしろさを存分に楽しんでいただくために、これらの歴史スポットをめぐって、どのようなことが取り組みできるかお伺いしたいと思います。

長瀬経済戦略局企画部都市魅力担当課長 お答えいたします。

大阪には、委員お示しのとおり、多くの真田幸村ゆかりの歴史スポットがございます。これまでも大阪市内に点在する真田幸村ゆかりの地を結ぶ市民参加型のまち歩きツアーなども実施してまいりましたが、大河ドラマ放映のタイミングをタイムリーに捉えまして、日本全国から観光客が訪れたいくなるような旅行商品の開発につながるよう、今回のイベントにも御参加いただく予定となっております。

真田幸村が築いた真田丸は、今の天王寺区にございましたが、その天王寺区を初め、長野県上田市や和歌山県九度山町など、真田幸村ゆかりの都市とも連携を図りながら旅行商品化につなげ、さらなる大阪城の魅力向上につなげてまいります。以上でございます。

高野伸生委員 最後に、これは要望になりますけれども、実は、真田幸村の関係で、平成10年から平成17年の間に真田幸村に関係ある都道府県あるいは市が真田サミットというのをずっとやっておったんです。長野県の真田町が第1回目で、平成10年に行われました。その後上田市、群馬県沼田市、宮城県白石市、それから秋田県、和歌山県九度山町、群馬県のみなかみ町が平成17年の第8回目として行われまして、最後が平成18年の9回、これもまた群馬県で行われたんですけれども、ここで一応途切れているんですよね。

ぜひ、またこの大河ドラマを機会に、今度は大阪城でこの真田サミットができれば、非常に全国発信できるんじゃないかと思うんですけれども、そういった観点から、ぜひまたこういう検討をお願いしたいことを要望しておきます。

次に、都市計画局にお尋ねいたします。

平成26年度の都市計画局の運営方針において、臨海部における国際競争力のある成長戦略拠点の形成についてお伺いしたいと思います。

まず、環境・エネルギー関連産業に関する事業の推進についてでありますけれども、夢洲で今、メガソーラーとそして蓄電池の実証実験が実施されておられます。

メガソーラーは、官民協働によって、これは環境局主体の大阪ひかりの森プロジェクトとして、昨年11月より本格的に稼働して、10メガワットの大規模太陽光発電を実施しており、標準的な家庭の電力消費量の約3,200世帯分に相当するスケールになっているということであります。

一方、もう一つ、私が今回注目しているのは、再生可能エネルギーの導入促進や電気自動車の普及拡大などが見込まれる蓄電池の実証実験であります。これは並行して今行われているんですけれども、この蓄電池実証事業、将来大量に回収が見込まれる電気自動車の中古の蓄電池を利用した大型蓄電池システムの開発であり、非常に興味深いと思います。

電気自動車、現代でも中古蓄電池、10万台以上の需要があると見込まれておりますけれども、この大型蓄電池システムの開発が成功し、実用化できれば、新たな成長戦略のビジネスの拡大に寄与できるものと考えます。

そこで、蓄電池実証事業の現状と将来どのように活用しようとしているのかお伺いしたいと思います。

鈴木都市計画局開発調整部夢洲・咲洲地区開発担当課長 お答えいたします。

夢洲・咲洲地区は、環境先進都市を目指す大阪の成長戦略におきまして、環境・エネルギー関連産業の集積拠点と位置づけ、平成23年12月に関西イノベーション国際戦略総合特区の指定を受けております。

その一環としまして、環境省の再生可能エネルギー導入のための蓄電池制御等実証モデル事業に選定され、平成26年3月から住友商事が世界で初めての試みとして夢洲で開始したものです。

委員お尋ねの実証事業の現状でございますが、電気自動車で使用された中古蓄電池を複数組み合わせた大型蓄電池を安全に最大限活用する制御技術の開発や、また、隣接いたしますメガソーラーの発電出力が天候などで変動することに対しまして、その出力を安定化させる技術の開発など、今後3年間の予定で、大型蓄電池システムとして安全に運用する技術の確立を目指しております。

電気自動車の中古蓄電池の再利用により、電気自動車の低コスト化による普及はもとより、大型蓄電池システムを安価に構築できることとなります。

将来の活用方法としましては、需要の少ない夜間電力を大型蓄電池に貯蔵し、需要が多くなる昼間にその電力を使用することによる電力の平準化に加えまして、太陽光発電との組み合わせによって電力の安定性の向上に寄与するなど、再生可能エネルギーの普及拡大にもつながるものと考えております。

また、電力会社による電力供給が停止した際に、大型蓄電池システムを利用しまして、周辺施設へ電力を供給することが可能となり、災害時に強い電力供給を維持できるシステムとしまして、まちづくりにも役立つものと考えます。

こうした新たな取り組みにより、環境・エネルギー関連産業の集積が促進され、国際競争力のある成長戦略拠点の形成に役立つものと考えております。以上でございます。

高野伸生委員 この電気自動車の中古蓄電池を利用した大型蓄電池システムの実証事業というのは、これは世界で初めての試みであるらしいんですけども、エネルギーの安定供給に大変寄与するものであると考えます。

そこで、技術開発は大変難しいことかもしれませんが、ぜひ成功してもらいたいと思っておりますし、まずこの実用化や普及促進に向けては技術的な課題の解決に加えて、何らかの制度の創設を国に求めていく必要があるかと思えます。この実用化に向けて具体的にどのような制度創設が必要なのかお伺いしたいと思います。

鈴木都市計画局開発調整部夢洲・咲洲地区開発担当課長 お答えいたします。

現在、大型蓄電池システムの安全性や性能を評価、認証する機関がなく、加えまして、電気自動車などの中古蓄電池の再利用に関する安全性や性能基準及びそれらを検査、認証する仕組みもない状況でございます。

そのため、中古蓄電池を再利用した大型蓄電池システムが実用化し、製品として普及・促進するためには、利用者が安心して使用できる安全性や性能の基準及びそれらを検査、認証する制度や機関の創設が必要であり、急務であると考えております。以上です。

高野伸生委員 大型蓄電池は、いわば電力の平準化や再生可能エネルギーなどの普及につながることから、エネルギーの安定的な供給といった点で非常に意義のあるものと考えられます。ぜひ、この実現化に向け、必要な制度創設を本市から国に対して積極的に働きかけていただきたいと思えます。

次に、咲洲における民間都市開発事業の推進についてお尋ねいたします。

都市計画局の運営方針では、咲洲コスモスクエア駅周辺地域において、民間企業と連携して大規模災害の発生時における地域の滞在者の安全を確保する、いわゆる安全確保計画を推進していくと記載があるわけでありまして。

地区の安全確保などの環境整備は、企業進出を促進する上では非常に大事なことであると思えますし、特に臨海部の活性化のためには災害に強いまちづくりが喫緊の課題であると考えております。

そこで、安全確保の計画とは、具体的にどのようなものか、今後どう実現していこうとされているのかお伺いいたします。

鈴木都市計画局開発調整部夢洲・咲洲地区開発担当課長 大阪コスモスクエア駅周辺地域約 150ヘクタールは、土地再生特別措置法に基づき、平成 14 年 7 月に国から都市再生緊急整備地域の指定を受け開発に取り組んできたところでございます。

東日本大震災で東京都内における大量の帰宅困難者の受け入れなどが課題となったことから、

平成 24 年の都市再生特別措置法の改正では、都市機能が集中する都市再生緊急整備地域におきまして官民連携のもと、大規模な地震の発生を想定し、地域滞在者などの安全確保のために必要な退避経路、退避施設等の整備などを定めた安全確保計画を策定できることとなりました。

大阪コスモスクエア駅周辺地域では、例えば、ATCのような来場者が多い施設におきまして、通路やアトリウムなどの屋内の主要な空間を退避施設に位置づけるなど、安全確保計画の策定に向け、土地や建物所有者などの関係者と協議、調整を行っているところであり、引き続きこの取り組みを積極的に進め、持続可能な防災体制を構築し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 ぜひ、官民力を合わせて安全なまちづくりの取り組みを積極的に進めてもらいたいと思います。特にこの臨海部、成長戦略の拠点となるわけですから、この安全確保ができてないと企業も進出してきません。ぜひ、しっかりとした対策、検討をお願いしておきます。

最後に、都市計画局にお尋ねいたします。

リニア中央新幹線の着工に向けたJR東海の現在の状況についてまず伺いたいと思います。

さきの一般質問で、我が会派の黒田議員が質疑をさせていただきましたが、リニア中央新幹線は、JR東海が東京一名古屋間の開業に向けた準備を進めており、今年度中にも着工するのではないかと聞いております。

そこで、まず、リニア中央新幹線の着工に向けた現在の状況について確認しておきたいと思っております。

西江都市計画局計画部交通政策課長 お答えいたします。

リニア中央新幹線につきましては、現在、建設主体でございますJR東海が東京一名古屋間の環境影響評価の手続を進めておりまして、本年4月23日に環境影響評価書を国土交通大臣に送付したところでございます。

今後の手続でございますが、送付日から90日以内に国土交通大臣から意見が示されることになっておりまして、JR東海が必要に応じて評価書の補正を行えば、事業実施前に行う環境影響評価の一連の手続は完了となります。その後、JR東海は、事業認可に向けた手続を開始することになります。

JR東海は、速やかに事業認可に向けた手続を行うと見られまして、委員御指摘のとおりこの年度内にも事業認可を得て、整備事業に着手するのではないかとと思われるところでございます。

高野伸生委員 ただいまの答弁によりますと、東京一名古屋間については、アセスメントの手続の最終段階に入っておるということで、今年度中にも東京一名古屋間の建設事業に着手する

のではないかとということであります。

ところで、念のためにお聞きしますが、大阪一名古屋間についてはどのくらい具体的な計画が決まっているのか。例えば大阪市内のルート、それから駅の位置について現在どのような計画になっているのかお伺いいたします。

西江都市計画局計画部交通政策課長 お答えいたします。

大阪一名古屋間のリニア中央新幹線の整備計画の内容でございますけれども、全国新幹線鉄道整備法に基づきまして、平成23年5月26日に決定されました中央新幹線の整備計画の中に、区間は東京都、大阪市、主要な計画地として名古屋市付近、奈良市付近と定められております。

なお、ルートに関しましては、国の交通政策審議会の中央新幹線小委員会の答申の参考資料に中央新幹線ルート範囲図というものが示されておりますけれども、これは、幅約20キロにわたる帯状のルートが図示されているものでございます。

東京一名古屋間のルートの詳細につきましては、環境影響評価の手続の中で明らかになってきてございます。

次に、大阪におけますリニア中央新幹線の駅位置でございますけれども、先ほど申し上げました整備計画の中に具体的な記述はございませんが、JR東海は、山陽新幹線との乗り継ぎ、利便性を考慮いたしまして、現在の新大阪駅とするというような方針を明らかにしているところでございます。

高野伸生委員 ただいまの答弁によりますと、東京一名古屋間は手続が着々と進んでおると、大阪一名古屋間は全く今、取り残された状態であると言わざるを得ません。JR東海は、リニア中央新幹線を全額自己負担で建設していく上で、民間企業として健全な財務体質を維持する必要性から、名古屋一大阪間の開業は、名古屋までの18年おくれとする計画であります。

この18年が関西のみならず、日本全体の経済成長に大きなマイナスの影響を与えることは明らかであり、その損失ははかり知れないものと危惧しております。

そこで、我が自民党では、国会議員で構成される超電導リニア鉄道に関する特別委員会を設けて、本年4月24日に東京一大阪間の建設費に対する無利子貸付など所要措置を政府に求める決議を行いました。画期的な内容であるとは思いますが、これに対しても非常にJR東海は難色を示しております。

また、先日5月13日には、大阪府商工会議所連合会が、国費投入によるリニア中央新幹線全線同時開業、東京一大阪間に関する要望を国土交通省や財務省、あるいは地元選出国会議員等に対して建議を行いました。

今こそ関西が一丸となっていけないといけないという機運が高まっている状況でありながら、一方で、京都では京都ルートを主張しておりまして、関西の中で足並みがそろっていないと。

残された時間はそう多くないわけでございますけれども、早急に一致団結していかなければならないと思います。

そこで、この関西の中心であり、リニアの終点となる大阪市として全線同時開業に向けた取り組みを強化すべきだと思いますが、今回の補正予算において450万円、都市計画局がリニア中央新幹線の整備促進検討に関するということで予算計上されておりますが、具体的にどのように取り組んでいこうとしているのか所見をお伺いいたします。

角田都市計画局計画部長兼交通政策室長 お答え申し上げます。

今後の取り組みについてのお尋ねでございます。大阪市といたしましても、リニア中央新幹線の全線同時開業に向けまして、より一層取り組んでいく必要があると考えてございます。

そこで、今年度、大阪府、それから経済団体と連携いたしまして、リニア中央新幹線の全線同時開業を目指す協議会を立ち上げまして、国やJR東海に対する要望活動あるいは調査検討などを行うこととしてございます。

協議会では、全線同時開業で期待できます経済効果などの検討を初め、既に東京から名古屋間の建設に当たって課題となっている点、例えば残土処分地に関する検討など、全線同時開業に向け、地域として実現可能な具体的な支援策などについても検討し、関係者間での協議を進めてまいりたいと考えてございます。

リニア中央新幹線の全線同時開業、これは、非常に重要な課題でございます。それに向けまして、市会の皆様の御支援をいただきながら、関係団体と連携して全力で取り組んでまいり所存でございますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。

高野伸生委員 全線同時開業の実現に向けて、大阪府や大阪市経済団体、相互連携して、ぜひ取り組みを強めていっていただきたいと思います。ぜひその枠組みを早急に定めていただいて、具体的な取り組みを進めていただきたい。我々としても引き続きこの問題に取り組んでいきますので、よろしくお願い申し上げます。

以上で私の質問を終わらせていただきます。

辻義隆委員長 高野委員の質疑は以上で終了いたしました。