

・近・畿・の・未・来・



フリーアナウンサー

毛利 聡子 氏 (もうり さとこ)

山口県出身。1989年同志社女子大学卒業後、山口放送入社。その後福岡県で活動。1996年からはテレビ大阪でニュース番組や生ワイド番組のキャスターを務め、現在はフリーアナウンサーとして活躍の場を広げている。大阪府中央区在住。



前 国土交通省 近畿地方整備局長

谷本 光司 氏 (たにもと こうじ)

奈良県出身。1980年京都大学大学院工学研究科土木工学専攻修了。建設省入省後、三重県土木部河川課長、関東地方整備局八ッ場ダム工事事務所長、近畿地方整備局河川部長、独立行政法人水資源機構副理事長を経て、2012年8月より2013年7月まで近畿地方整備局長。

強くしなやかに発展するための
社会資本整備を！

景気回復を追い風に、近畿が再び輝き始めています。水都大阪を象徴する「中之島リバーフロント」エリアの整備、「グランフロント大阪」に代表される梅田北ヤードの開発、「あべのハルカス」を中心としたあべの地区再開発整備など、元気な近畿・大阪が戻りつつあります。また、国際競争力を高め、経済活性化の起爆剤となる「阪神港」の機能強化も順調に進んでいます。そこで今回の対談では、今後さらに近畿の新しい魅力を発掘・発信し、力強く発展し続けるために、これからの社会資本整備のあり方について考えます。前 近畿地方整備局長・谷本光司氏と、大阪市民で一児の母でもあるフリーアナウンサー・毛利聡子氏に熱く語り合っていました。

時代が公共事業を変えていく。今再び、防災重視へ

毛利●先日、奈良県の大滝ダム^{※1}が半世紀を経て竣工されたそうですが、谷本局長の出身地の近くとかがありました。

谷本●私の故郷のダムです(笑)。生まれ故郷、奈良県下市町は大滝ダムの下流にあります。伊勢湾台風^{※2}で大きな被害を受けたため、対策としてダムの計画ができました。小学校2、3年の頃、遠足で先生が「この上にダムができるらしい」と言われたのを覚えています。まさかそのダムの竣工式に出るとは思ってもみませんでした。家族や親戚を守る身近なダムの竣工式に、たまたま整備局長として立ち会えたのはとても幸運なことです。

毛利●それにしても50年とは、公共事業は計画から完成までのスパンが長いですね。私は1998年に明石海峡大橋開通の取材をしたことがあります。関西と四国をつなぎ、人と物の流れを大きく変えたこの橋も、着工は1986年で完成まで12年かかり、計画段階も含めるともっと長期間になるということでした。

谷本●その間に、時代の流れにつれて設計思想も変化してきました。今から30年以上前は安全性・利便性に力点を置き、安くスピーディにつくるという発想でした。現在は心のゆとりや環境面に配慮し、道路整備にしても景観や騒音対策で設計を変えることがあります。

毛利●時代とともに公共事業への考え方も変遷があるようですね。

谷本●そうです。戦後から昭和34年の伊勢湾台

風までは毎年のように大災害が起きており、戦後の荒廃した国土に自然災害の集中攻撃を受けたので、この頃の公共事業は安全性が主軸でした。昭和30年代後半、経済成長のために物流機能を高める必要が出てきたため、道路、鉄道、港湾、空港など、利便性へと予算がシフトしました。この『しびる』が創刊された30年前は高度成長から安定成長への移行期で、都市の時代だと言われ、公園や下水整備など暮らしの快適性に投資されました。

毛利●戦後すぐは安全性に投資し、利便性に移り、今日ではさらに快適性も求められるようになったのですね。

谷本●時代の要求に従い変遷したので、国土の安全性がすべて整備されてから、では次に、ということでも利便性に移行したわけはありませんでした。伊勢湾台風以降30年余りはこの国の災害空白期です。たまたま運よく大災害がなかっただけでしたが、「日本は安全になった」という勘違いが起きました。私は“安全ボケ”と呼んでいます。が、このような時代に安全対策の予算は削られてしまいました。

毛利●そんなとき阪神・淡路大震災が起こったのです。また2011年には東日本大震災で想像すらできなかった大地震と大津波に遭いました。

谷本●その同じ年、戦後最大規模と言われる紀伊半島大水害が起き、豪雨で山が丸ごと滑り落ちるという深層崩壊で大きな被害が出ました。この国は安全ではないことが国民の皆さんにようやく



※1 大滝ダム
詳しくは『しびるスポット』P.25に掲載。

※2 伊勢湾台風
昭和34年(1959年)9月、台風15号が潮岬に上陸。紀伊半島から東海地方を中心に大きな被害を及ぼした。

く認識されましたが、それまでは日本中で、河川整備が必要な時代は終わったと言っている人がたくさんいました。

大地震を教訓としてあらゆる想定で災害に備える

毛利●必ず来ると言われる南海トラフ地震のことが気になります。被害想定を見ると、大阪市に住んでいて大丈夫?と不安です。

谷本●東日本大震災以降、想定外という言葉をやめようと、最大級の想定を出していますから、必ずあの被害が出るわけではありません。大阪の被害想定では建物倒壊による死者数が圧倒的に多く、密集市街地の火災でその一帯が焼失する危険もあります。広域行政が地域全体の安全性をどこまで高められるか、市町村が町の将来をどう考えて安全対策を行うかが大事になります。

毛利●近畿の防災インフラ整備はどのように進んでいますか? 津波による被害想定が大きい紀伊半島は特に心配です。

谷本●紀伊半島の道路の防災対策として、海岸沿いの国道42号の整備を行っています。ここは道路よりも周囲の橋が壊れたときの方が深刻で、交通に多大な影響を与える橋が、和歌山県だけで20ヵ所以上も存在します。2011年の土砂災害では流出した橋をわずか1ヵ月半で架け替えた例もありますが、それでも1ヵ月半不通になれば生活が維持できません。そこで直径2～3mの管を橋のかわりに川に入れて応急復旧ができるように備えており、これなら一晩で通行可能になります。

毛利●その意味でも、近畿自動車道の整備が急務になるわけですね。

谷本●そのとおりです。ところで、今進んでいる近畿自動車道紀勢線の田辺・すさみ間の整備工事自体も国道42号の防災対策になっているんですよ。

毛利●それはどういうことですか?

谷本●紀勢線は国道42号の山側を走り、津波想定高よりも高い位置にあり浸水は免れます

毛利●運よく災害がなかっただけに、安全安心な国で豊かな生活を享受できていると勘違いしていたのですね。

が、地震発生時にはもちろん工事は中断します。その万一のときには施工会社に橋や道路の復旧の協力をお願いしています。

毛利●災害時に危険な場所で復旧作業される工事の方々の役割は非常に重要です。

谷本●港湾の津波対策としては、和歌山下津港に浮上式防波堤^{※3}を建設中です。船の航行に支障がないように、普段は海の底に沈めておき、万一のときに出すという仕組みです。

毛利●浮上式防波堤は珍しいのですか?

谷本●海では初めてです。構造は違いますが、川には似たようなものがあります。大阪平野には高潮・津波対策として防潮堤がありますが、国道2号には道幅ほどの防潮鉄扉が隠されており、万一のときにその鉄扉が出てきて防潮堤の一部になります。

毛利●さまざまな整備を進めていただいているが、科学・技術に頼りすぎているのか、絶対安全と言えるのか、という疑問も湧いてきます。

谷本●そのような疑問に対しては、東日本大震災後に使われるようになった、レベル1・レベル2という言葉でお答えできると思います。レベル1は比較的頻繁、10～20年の期間で起こるがあ



※3 和歌山下津港浮上式防波堤
詳しくは、「しげるレポート」P.17に掲載。

まり大きな規模ではないもの。レベル2は百年、千年、または一万年に一度のとてもない規模のもの、という具合に大きく2段階に分けて考えます。レベル1を前提に防波堤などをつくり、避難所の配置や避難路を整備します。レベル2はハードでは守り切れないので、ソフト対策で命だけは守れるようにと考えています。以前は、防波堤があればすべて安全という勘違いがあったり、逃げるしかないのなら防波堤など不要で避難訓練さえすればいいという極論もありました。地震の規模でケースバイケースの考えが必要とわかれれば、理解しやすいのではないのでしょうか。

新しい魅力、続々誕生! 関西の元気力アップ

谷本●毛利さんは大阪市にお住まいですか。住み心地はいかがですか?

毛利●天満橋に住んでいます、最近うれしいことがありました。近くの八軒家浜^{※4}を子どもと散歩していたとき、カルガモがかわいいヒナを連れて階段で休んでいたのに遭遇したんです! 都心でそんな光景を見られるなんてびっくりしました。

谷本●皇居込みになってきたかな?(笑)大阪は水の都ですが、高度成長期に随分と川が汚れました。そのことを反省し、川を浄化して整備し、市民と一緒に川を守る取り組みをしています。

毛利●レベル2のような大きな災害に遭ったとき、自分の命は自分で守ることが大切なのですね。一昨年、阪神・淡路大震災時に兵庫県知事だった貝原氏にお話をうかがう機会がありました。「広域防災対策は大事だが限界があるので、自分の命は自分で守るという意識が必要。しかしひとりの力にも限界があり、日ごろの近所付き合い、人との絆が非常時に大事になってくる」とコミュニティの大切さを強く訴えられました。市民として普段から心がけなくてはと思っています。でも、やはりその前提としてできる限りの防災整備は進めていただくようにお願いします。

八軒家浜も市民の憩いの場として整備され、環境もよくなりました。カルガモはその象徴でしょう。毛利●谷本局長は奈良のご出身で、学生時代は京都にお住まいだったとか。関西の魅力についてどのようにお考えですか?

谷本●関西をひとくりにされると答えづらい。大阪、京都、神戸、奈良はまったく個性が異なりますから。古い歴史があり、年輪を重ねて洗練された文化がある。食文化も違いますね。

毛利●食文化について何かこだわりは?

谷本●近畿地方整備局では関西の魅力をアビ



※4 八軒家浜
大川(旧淀川)左岸にあり、江戸時代に船着場として栄えた。現在は水都大阪再生の拠点として整備されている。

関西の魅力はまだまだ掘り起こせそうですね。



新たな大阪キタのランドマーク、グランフロント大阪

ールする「はなやか関西～文化首都年」^{※5}を行っています。今年度のテーマは「関西の食文化」なんです。大阪の粉もんや京料理だけでも1年間特集できるほど濃い魅力があるので、それを上手にまとめて全国に発信しようと考えています。

毛利●先日グランフロント大阪^{※6}に行ったのですが、近畿大学の養殖マグロのお店にすごい行列ができていました。クロマグロの完全養殖は世界初、大学直営専門料理店は国内初ということで注目を集め、遠方からも来られているようでした。関西には新しいものが生まれる土壌がありますね。今のゆるキャラブームの火付け役となったのは彦

根市の「ひこにゃん」でし、第1回ゆるキャラグランプリも開催されています。今や全国的に、町のイベント紹介のときはどの市町村もゆるキャラを連れて来られます。地域のPRには無くてはならない存在になっていますね。関西は独創性豊かで、多彩な魅力があります。グランフロント大阪という大阪の顔もでき、これからもっともって元気になる予感がします。関西の魅力はまだまだ掘り起こせそうですね。

谷本●大阪の阿倍野・天王寺エリアではあべのハルカス^{※7}が来春全面オープンします。日本一の高さで淡路島からも見え、ランドマークになるでしょう。大阪はキタもミナミも開発が盛んで活気づいています。私は、関西はずっと元気だと思っていますが、「関西は元気がない」と言われ続けてきました。全国の人たちは、もっと関西から情報発信や提案が欲しいと物足りなさを感じているのかもしれない。そんな期待に応えていきたいですね。

※5 はなやか関西～文化首都年
文化の集積を活かし、関西各地の地域資源を特定のテーマによって広域的に連携させ、関西を文化首都圏として発展させるための取り組み。2011年のテーマは「茶の文化」、2012年は「人形浄瑠璃」。

※6 グランフロント大阪
大阪駅北地区の先行開発区域の複合施設で2013年4月開業。施設内の産官学交流拠点「ナレッジキャピタル」に「近大卒の魚と紀州の恵み 近畿大学水産研究所」はある。

※7 あべのハルカス
大阪市阿倍野区に2014年春全面開業する超高層ビル。高さ300m(日本一)で最上階の58～60階に展望台を設置。



2014年春全面開業予定のあべのハルカス

近畿の港湾は、国際力と経済力の起爆剤

毛利●関西への期待という意味では、海外への工業製品の輸出が挙げられますが、国際コンテナ戦略港湾^{※8}である阪神港には国際競争力強化や経済活性化という重要な役割を期待されているそうですね。

谷本●阪神・淡路大震災で神戸港は壊滅的な打撃を受け、アジアのハブ(中心)機能を韓国・釜山港に譲りました。これを取り戻そうという考え方もありますが、グローバルな視点に立つとこ

の考えには無理があります。シンガポール、上海と来た船が釜山に立ち寄るのは自然なルートで、ここで競争してもハンディがある。それより瀬戸内海沿岸に目を向けた方がいい。ここは多くの企業が集まる、活力の源です。阪神港にこれらの企業のフィーダー船^{※9}を集めて機能を強化させれば、役割はもっと大きくなります。国際力・経済力への期待に応えられるように、設備をさらに充実させる必要があります。

毛利●それで阪神港の機能強化が進んでいるのですね。



※8 国際コンテナ戦略港湾(近畿地方整備局資料提供)
阪神港(大阪港・神戸港)は2010年、国際競争力強化を目的として国際コンテナ戦略港湾に指定された。



※9 フィーダー船(提供:西日本内航フィーダー合同会社)
阪神港などの主要港で大型船の貨物コンテナを積み替えて地方港(瀬戸内海など)に送り出す小型船。(地方港は水深が浅く大型船が入港できない)

大阪はキタもミナミも開発が盛んで活気づいています。



谷本●近畿のもうひとつ大事な港である、舞鶴港の日本海側のゲートウェイ(出入口)機能の強化も行っています。ここは天然の良港。大きな船が出入りできるのに湾内は波が立たないという恵まれた条件をもつので、整備すれば大きな船の行き来も可能になります。シンガポール、上海、釜山のルートからいうと、日本海側は国際的な

物流の通り道になります。若狭湾連携なども視野に入れており、今後ますます重要度が増してきます。

毛利●港湾について日々の暮らしではあまり知る機会はありませんが、国際競争力を高め、経済成長を支える重要拠点なのですね。

道路ネットワークの充実で、経済・観光の活力を上げる!

毛利●近畿の活力を高めるという点では道路ネットワークもかなり重要だと思うのですが、現状はどうなのでしょう。

谷本●残念ながら、近畿できちんとつながっている道路はほとんどありません。昭和30年代は最初の道路をつくる時代でしたが、今はネットワーク化で時間の確実性を高める時代なので、ミッシングリンクの解消は非常に重要な課題です。例えば第二京阪道路の開通前は名神高速道路1本でしたので、交通規制があると大阪・京都間は30分以上も余計にかかりました。開通後はどちらかの道路が使えるため、予定の時刻に到着できます。大阪・神戸間はまだネットワークが弱いのですが、新名神高速道路開通や大阪湾岸道路延伸で強化されてきます。舞鶴若狭自動車道^{※10}は26年度完成予定で、北陸自動車道とつ

ながることにより福井や北陸方面の物資が届きやすくなります。これまで京阪神へは敦賀・北陸道・名神というルートだけでしたが、舞鶴若狭自動車道から中国自動車道というルートもでき、物流網が強化されます。再来年には京都縦貫自動車道もつながり、宮津・京丹波・大山崎を通過して大阪へ入るというルートが増え、確実性がさらに高まります。北近畿豊岡自動車道もだいぶ整備されており、近畿の北側のネットワークは充実してきました。

毛利●南の方はどうですか。紀伊半島は道路ネットワークが弱いと聞きますが。

谷本●そうですね。先ほども申し上げたように、一番弱いのは紀伊半島南部で、近畿自動車道紀勢線の田辺・すさみ間を27年度開通に向けて工事をしています。熊野川大橋は新規着工が認められましたが、その間がまだ空いています。ここができないと近畿の道路が完成したとは言えず、まだ10～15年かかると思います。

毛利●一昨年の紀伊半島大水害の被災地でもありますね。

谷本●大きな被害を受けたのは吉野、熊野という地域で、ここは国立公園で世界遺産にも登録されています。元々交通が不便で集客が弱いのに、大水害に遭ってしまった。防災対策はもちろん、観光で活力を高めるためにも道路ネットワークが必要です。紀伊半島の東西南北の道路を結ぶと、船のイカリのように見えるのでアンカールート^{※11}と呼ばれていますが、この紀伊半島の命の道であり、観光にも大切なメインルートを早期確保できるように整備しています。



これからのインフラ整備は、「事後保全型」から「予防保全型」へ

毛利●公共インフラは安全安心なものだと思っていますので、昨年の笹子トンネル事故^{※12}は衝撃的でした。高度成長期につくられて40～50年経つ老朽化インフラは多いそうですね。対策は進んでいるのですか？

谷本●日ごろの点検、維持管理が大切です。以前は大きな損傷が見つかる緊急で補修するという「事後保全型」でした。これだと補修回数は少ないものの、大規模修繕となり多額の費用がかかります。しかし、今は「予防保全型」へ転換しています。きめ細かくメンテナンスを行って、傷が浅いうちに補修すれば小規模・低コストで済み、より長く使えます。施設の寿命を考えながら、何年ごろに補修費用が必要か中長期の更新計画を立て、技術改良でコストダウンを行い、インフラの長寿命化を工夫します。また、将来の人口減少を考慮し、50年先に今と同じ交通量か、同じ水需

要かということを踏まえて、老朽化した施設を単につくり替えるのではなく、脇にある道路を1車線増やすことで代替できないかということも考えてみる。そうすると管理する施設が減り、メンテナンスも減る。このように踏み込んでトータルにみて、アセットマネジメント^{※13}やコスト管理を行うようにしています。

毛利●大きな転換期にきているということですね。インフラ整備は、安全・利便・快適という社会基盤をつくるほかに、防災・経済成長力・暮らしの安心から地域活性化まで、大きな役割を担っているということが谷本局長のお話をうかがってよくわかりました。若い人たちが夢をもてるような活気あるまちづくり、安心して子どもを育てられる安全なまちづくりを今後も引き続き進めていただくようによりよろしくお願いいたします。今日はありがとうございました。

※12 笹子トンネル事故
2012年12月山梨県の中央自動車道の笹子トンネルで天井板が落下。通行車が巻き込まれ死傷者が出た事故。

※13 アセットマネジメント
一般的には、資産を効率よく管理・運営すること。老朽化インフラの維持管理の課題として、効率よく管理し、低コストで維持・補修・新築するというアセットマネジメントの概念が導入されている。

※当対談は2013年5月22日に行われました。

この対談を通じて、近畿の活性化や安全・安心な暮らしの原点としてのインフラ整備の意義が、よく理解できました。 毛利聡子

