

個人情報の取得活用要件緩和を狙うスーパーシティ特区申請再提出やめよ

【水谷議員】 日本共産党・水谷修でございます。よろしくお願いいたします。

学研都市におけるスーパーシティについてです。

スーパーシティ型国家戦略特別区域は、規制緩和する区域を指定するものです。行政が持つ個人情報・ビッグデータを本人同意なしで企業などに提供し、企業が儲け口にする。しかも住民が個人情報の使途について関知できない危険性を持っています。

本府と京田辺市、精華町、木津川市は本年4月「けいはんなサステイナブル・スーパーシティ」を特区申請いたしました。

その内容は「内閣府のヒアリング」によれば、①医療データの取得・活用について医療機関等が行なう本人通知等の手続き義務の要件の緩和、②海外日本人研究者への研究助成の柔軟化、③自動バレーパーキングシステムを利用する車両の公道走行に関する規制緩和、です。住民同意が必須の医療データの取得・活用の要件緩和を狙うという、とんでもない内容を含んでいます。

内閣府は8月24日、31件の特区申請について、10月15日を期限とし「再提案」を求めました。ワーキンググループは「大胆な規制改革の提案が乏しかった」と厳しい評価を下し、もっと「広範な岩盤規制改革が必要」だとしているのであります。

内閣府・国家戦略特区ワーキンググループが、本府のスーパーシティ型国家戦略特別区域の再提出を求めています。知事はその理由は何とお考えでしょうか。本府は事業者にも再提案を求めますか、再提出・対応の考え方をご説明ください。

スーパーシティ特区の指定により、医療や教育に関する極めて重要な個人情報を企業に提供することになりますが、特区申請に当たって、なぜ住民同意も事前説明もなく行われたのかご説明ください。

本府が申請しているグリーンフィールドは、南田辺西地区・府有地を「中心エリア」にし、その周辺の近鉄所有地なども含めて、フードテック産業を呼び込む開発を進めるものです。京都府「南田辺・狛田地区整備検討委員会」は、28年度末までに順次完了を目指すというスケジュールにしています。

近鉄不動産や京阪電鉄不動産という土地所有者の開発方針を受けて、本府は需要が落ちた住宅用地から、産業用地に変更し、学研都市開発を加速してきました。また、グリーンフィールドの開発は、産学連携の名の下に研究成果を企業の儲け口に差し出すものともいえます。

住民にとっては、医療情報や行政情報を無断で利用されることになりかねない一方で、土地所有者や規制改革で恩恵を受ける事業者の新たな儲け口となる。まさに住民置き去り、企業優先の開発ではないでしょうか。知事の御所見をお聞かせください。

さらに、関西万博のサテライト会場に位置付けしてまでも、何がなんでも学研都市開発を推進しようとしています。この際、一旦立ち止まって、再検討するべきだと思いますが、お考えをお聞かせください。まずはここまでお願いします。

【西脇知事・答弁】 水谷議員のご質問にお答えいたします。スーパーシティについてでございます。今般の再提案の要請につきましては、個々の自治体の提案内容に関し、めざしている社会像や、想定しているサービスなどを評価する前の段階で通知されたものであり、内閣府の専門調査会で「大胆な規制改

革を伴う提案が乏しい」などの指摘があったことを踏まえ、提案した31全ての自治体に対し、規制改革部分などに関し再提案の検討を求められたものでございます。

京都府の提案につきましては、「人生 100 年時代にふさわしく健康で充実したスマートライフ」という、めざすべき社会像やサービスの内容等を住民のみなさまに示した上で、地元市町や大学、参加する民間事業者で議論を積み重ねて取りまとめたものであり、新たなサービスの提供等に必要な規制改革につきましても、当初の提出段階で出来る限り盛り込んだところでございます。

今後京都府の提案内容が、国が示した「世界に先駆けて未来の生活を先行実現する『丸ごと未来都市』をめざす」という趣旨に沿ったものであることや、京都企業の有する高い技術力と、健康・生活・医療にまたがる幅広いビッグデータの活用により、住民の健康寿命の延伸や生活の質の向上、さらには、産業振興に寄与するものであることを理解していただけるようブラッシュアップを図り、区域指定されましよう努めてまいりたいと考えております。

その他のご質問につきましては、関係理事者から答弁させていただきます。

【鈴木企画理事兼商工労働観光部長】 スーパーシティの区域指定申請における住民同意や、事業説明についてでございます。

スーパーシティ構想への応募にあたっては、国家戦略特区基本方針において、「住民の意向把握のための必要な措置」が求められており、地元市町との勉強会や地元説明会を実施するとともに、アンケート調査等により地域住民の意向把握に努めてまいりました。さらに今後、区域指定など手続きが進む中で、住民の意向の反映や確認を行うよう求められておりますので、それぞれの段階で適切な手法をとりながら、住民の意向確認等を行い、手続きを進めてまいります。

なお、スーパーシティ構想の推進にあたって、個人情報の取扱いについて個人情報保護法令等に基づいて適切に対応してまいります。

南田辺狛田地区の開発につきましては、地元市町から研究開発型産業施設の立地ニーズの高まりを踏まえ、地区の一部を住宅地ゾーンとして残しつつ、文化学術研究ゾーンへの変更を求める要望が出されたことから、これを踏まえ国の同意を得て建設計画を見直したところであります。

その後、地元市町や大学等が参画する整備検討委員会において、具体的な開発コンセプト等の議論を行い、中心エリアに「フードテック」などの特定のテーマを設定することで取りまとめられました。「食」は健康長寿を延ばす上でも極めて重要な分野であることから、スーパーシティをめざした取り組みの中にも盛り込んでおります。今後とも地元市町とも十分連携し、地域住民の方にも喜んでいただけるよう取り組んでまいります。

万博は自然環境との調和や、学術研究と生活文化の融合した、先導的な都市づくりを進めてきた学研都市にとって、その技術や研究成果を世界に発信し、海外との相互連携を強化することで、大きな貢献ができる絶好の機会であると考えております。

このため、立地する企業や研究機関で組織する、「けいはんなで大阪・関西万博を考える会」において過去の歴史に学び、未来を考えるための偉人・賢人アバターとの会話など、15のプログラムを取りまとめるとともに、万博協会に提案され、今年1月に参加型プログラムの「共創パートナー」に登録されたところです。今後とも、学研都市が生み出している学術や文化、都市づくりなどの研究成果や、ノウハウを活かし、健康長寿や地球環境問題など世界的な課題の解決に貢献できるよう、取り組みをさらに進化させてまいります。

【水谷議員・再質問】再質問をさせていただきます。個人情報の問題についてです。知事は住民にも計画を示した上で特区申請に取り組んできた。また、部長はアンケートなども行い意向把握をして取り組んできたという説明がございました。

本府申請の規制緩和の内容は、「医療データの取得・活用について医療機関等が行なう本人通知等の手続き義務の要件の緩和」などです。あれこれと住民参加して決めてきたと言いますが、医療データの取得・活用にあたって住民との手続きを緩和するということについて説明をしたということはあるのでしょうか。住民同意がその点について得られというのはあるのでしょうか。知事に再度問います。その点での住民説明がされたかどうか。同意があったか。個人情報の同意手続きの緩和という点について、説明していないではないかと思いますが、この点についてご説明いただきたいと思います。

そもそも国家戦略特区ワーキンググループは「実現には住民合意が必要である」と、住民合意を一応重視しています。欧州連合が3年前に一般データ保護規則（GDPR）で氏名を含まないデータも保護することを規定したことをはじめ、世界の趨勢は個人情報保護の強化であり、日本のデータ保護の遅れが国際競争にも障害になっています。さらに5Gの電磁波の影響問題もあります。私はスーパーシティ特区申請を再提出すべきでないと思いますが、この点についても知事の考えをお聞かせいただきたいと思います。

【鈴木企画理事兼商工労働観光部長・再答弁】水谷議員の再質問にお答えいたします。今回の提案にあたりましては、「けいはんなサステイナブル・スーパーシティ」といたしまして、人生100年時代にふさわしく健康で充実したスマートライフをテーマに、住民のみならず方からもアンケートの中では、さりげなく見守り、健康を押し付けない健康生活支援サービス、こうしたことに対します賛同もいただいております。

国家戦略特区基本方針におきまして、民間事業者が先端的サービスを行うために、個人情報を活用する場合は、個人情報保護法令等の遵守、また次世代医療基盤法等においても、その取り扱いが定められておりますことから、こうした住民の個人情報の適切な取扱いが図られる旨、記載されております。今後、スーパーシティ構想の推進にあたっては、個人情報の取扱いについてこうした関係法令等に基づいて適切に対応してまいります。

【水谷議員・指摘要望】今ご答弁で、さりげなく見守る健康ライフ云々というご説明ありましたが、住民にバラ色に見える将来のまちづくりのことを説明されたのは承知しています。

ただ、医療に関する個人情報の手続きを緩和することを特区申請しているということについては、多くの市民が知りませんよ。ホームページにも書いていません。京都府が出している図書にも、そういうことは一切書いていません。国がヒアリングした内容を見れば、そういうことを実は申請してるんだということが分かるんですね。

そういうことを住民にも知らせずに、特区申請をしているということが、私は問題だと思いますし、そういう個人情報の同意手続きの緩和という重大な問題を、法を守っていくと言われるけど、法を超える規制を緩和するという申請をしてるんじゃないでしょうか。法を守るといっているのであれば、現行法を超える対応するという点については、いかがなものかと思いますが、私は今回のスーパーシティの特区申請は再提出すべきでない、重ねて指摘しておきたいと思います。

住民置き去り・莫大な自治体の負担となる南部開発は再検討を

【水谷議員】次に、京都南部開発についてです。

本府は、23年度新名神全線開通に合わせて、京都南部での大規模開発を推進しています。リーマンショック以降、日本企業の生産拠点海外移転は急進展し、日本企業の海外生産比率は38%（16年）にまでなりました。南アジアの生産拠点から、京浜・阪神の国際コンテナ戦略港湾・5港湾を通じ、3大都市圏への物流ルートを新東名・新名神としています。

そうした中で、これまで大阪湾ベイエリアに大集積していた物流拠点が、内陸部の高速沿線に移動し始めています。

新名神全線開通を前にして、城陽 JCT や八幡京田辺 JCT 付近は、すでに日本の主要企業の物流拠点の建設ラッシュとなっています。

京都南部での物流開発がどんどん進み、アクセス道路も不十分であることなどから、まちはどうなるのかとの不安の声も多く聴かれます。

23年度新名神全線開通をめがけた物流開発は、製造拠点の海外移転や、国内の産業空洞化に拍車をかけるものです。「若者の就職難」「サプライチェーンの毀損」など、海外依存の産業構造の問題点が惹起しています。京都南部で急進展している物流開発は、グローバル・バリュー・チェーン展開、グローバル・サプライ・チェーン展開と一体で進められているものであり、その産業構造の転換こそ必要ですが、知事の御所見をお伺いいたします。

420ha に及ぶ城陽東部丘陵地は、かつて近畿の砂利供給のその多くを担ってきました。土砂流出防備保安林を無許可で切り裂き、砂利を採り、その埋め戻しとして廃業廃棄物搬入が相次ぎ、地下水から環境基準値を超える総水銀やヒ素なども検出されました。本府は、不法産廃の全量撤去、保安林復元、地下水水質監視などの行政方針として確立しました。ところが本府と城陽市が、違法開発を追認、保安林を全面解除、地下水水質監視井戸の閉鎖など、行政方針を大転換し、そして、いま、アウトレットモール開発が始まり、物流拠点開発が進み出しました。

東部丘陵地は山砂利の地層で、ほぼ全雨量が地下浸透していますが、アスファルトとコンクリートで覆われるならば、下流河川の破綻リスクが高まります。おまけに下流は内水氾濫常襲地であり、国道や鉄道を跨ぐ危険な天井川もあります。また渋滞が深刻な地域で、更なる交通公害が懸念されます。城陽市では新名神や東部丘陵地などの大型事業推進によって財政が逼迫し、文化パークを80億円で売却しましたが、その売却の基金残高は今年度末で24.7億円しかなく、文化パークのリース代金100億円は結局全て住民の負担となってしまうのではないのでしょうか。

東部丘陵地開発のアクセス導線の市道東部丘陵線4.8kmの事業費は、当初の40億円が、65億円になりました。東部丘陵地の建設発生土は山砂利の原石であり本来有価物であるのに、城陽市は建設発生土を短期間で処理をする必要が生じたとの理由をつけて、近畿砂利協同組合に4,800万円で建設残土処分として発注することにしました。この特例のためには、砂利採取法により、本府との「協議成立」が条件づけられています。

結局、東部丘陵線の事業費増になり、とんでもありません。国が2018年度に行った事業再評価結果によれば、「施設の構造や工法の変更等」について「建設発生土の有効活用等によりコスト縮減に努めていく」と明記されているにもかかわらず、逆に増額となる。本府はどうお考えでしょうか。

他にもスマートインター関連経費、本府施行の城陽橋40億円など、行政が負担する莫大な事業費と将来の維持経費が必要になります。

京都南部で、学研都市開発や城陽東部丘陵地開発をはじめ、各自治体での市街地開発計画が目白押しです。今後の開発が住宅系から、産業系・物流系の開発に移行することから、どの自治体も人口減少時代を迎えることとなります。従って、開発にかかる社会資本の整備・維持のコストは既存住民が負わなければならないと思います。関係自治体に過大な負担となってくることについて、知事はどうお考えでしょうか。

こうした住民置き去り、大企業の利益優先の南部開発は、一旦立ち止まって再検討するべきですが、知事のご所見をお伺いいたします。

【鈴木企画理事兼商工労働観光部長・答弁】 京都府南部地域の物流開発についてでございます。

物流は、人々が日々の暮らしの中で、生活に必要な商品を購入するために欠かせない機能であることはもちろん、生産者と生産者、生産者と小売業者や消費者をつなぎ、経済活動の基盤を支える重要な社会インフラであります。

近年の電子商取引市場の急成長や、コロナ禍での巣ごもり需要の増加に加え、今後サプライチェーンの国内回帰等に伴い、物流ニーズはさらに高まっていくことが見込まれており、製造業をはじめとする府内の中小企業者等からも、物流機能の強化が今まさに求められております。

このような中で、京都縦貫自動車道、新名神高速道路等といった主要幹線道路の結節点にある府南部地域において、効率的で高度な物流拠点の整備が進むことは、産業の空洞化を招くものではなく、幅広い産業が集積する足腰の強い産業基盤を形成し、京都府全域の活性化につながるものと考えております。

【平井政策企画部長・答弁】 南部地域における社会資本整備等についてでございます。

南部地域では、新たな国土軸でございます新名神高速道路の全線開通などのインパクトを活かしました、人流・物流・産業の拠点形成に取り組んでいるところでございます。この拠点づくりを進めるためには、将来を見据えた道路整備等の公共事業を計画的に進め、さらには民間投資を呼び込むことにより、雇用創出など地域経済への波及効果を高めていくことが重要であると考えております。

公共事業につきましては、より効果的な地域づくりを見すえ、国・京都府・市町村等の連携や、役割分担のもと、各事業の妥当性につきまして、それぞれの事業主体において適切に判断して実施しているところでございまして、開発計画の立案におきましても、関係住民や民間事業者など関係者の調整を経て方針を定めるなど、適切な事業実施に努めているところでございます。

南部地域は、研究機関等が集積する関西文化学術研究都市なども有してございまして、それらのポテンシャルも活かしながら、引き続き道路などの必要な基盤整備を進め、南部地域の発展のみならず、その効果を府域に波及させ、京都府の未来の成長へと繋げてまいりたいと考えております。

【浜田建設交通部長・答弁】 都市計画道路東部丘陵線についてでございます。

都市計画道路東部丘陵線は、城陽市において平成 28 年度に事業着手されましたが、平成 29 年度に新名神高速道路城陽スマートインターチェンジが事業化され、城陽市の発展のためインターチェンジへのアクセス道路整備などが追加されたことから、事業費が増加したものであります。

城陽市において変更後の事業計画について、平成 30 年 3 月に外部有識者による公共事業の再評価が実施され、事業継続との評価を受けられますとともに、この結果を踏まえ、国においても事業継続との対応方針が示されたところです。京都府と致しましては、これらの評価結果や対応方針を踏まえ、引き続き技術的な支援や、助言等を行ってまいります。

【水谷議員・指摘要望】 コロナ禍で府民と事業者の経営は深刻になってきています。こんな時に、海外依存、大企業優先の産業構造こそ転換をするべき時だと思います。府民生活を最優先すべきだということを指摘しておいて、次に移ります。

自治体に過剰な負担を強いることが必至な北陸新幹線は中止を

【水谷議員】 北陸新幹線延伸計画についてであります。

敦賀-新大阪間の概算建設費は 2016 年度 4 月単価で 2 兆 1 千億円です。与党整備委員会が、「整備新幹線では経験したことのない、非常に難度の高い事業になる」とし、8 割以上がトンネルで、大深度地下も見込まれることから、2.1 兆円は見直しがされるとのこと。つまり大幅増額が見込まれていません。

お伺いします。2.1 兆円の概算建設費の見直しについて、本府はどう考えているのかご説明ください。

京都-新大阪間は現在、東海道新幹線で 14 分、新快速で 23 分。近鉄急行で京都-新田辺間は 23 分。JR 学研都市線で松井山手-京橋は 41 分です。北陸新幹線の京都-新大阪間、及び、京都-松井山手間における所要時間は何分ですか。なぜ、わざわざ遠回りの高い料金の北陸新幹線が必要なのでしょう。ご説明ください。

京滋バイパスは、久御山 JCT 付近で下の道路の路盤から 30m 高いところを通っています。八幡京田辺 JCT の高さも路盤から 30m 以上あります。仮にこの上空を新幹線が通過するとなれば、高さ 40~50m もの世界一の高さを走る新幹線になります。まさに「空に浮かぶ新幹線」になってしまいます。

また、仮に地下を通過するとすれば、巨椋池の中、宇治川や木津川に地下を横断することになります。この地層は沖積層、つまり新しい地層であり、軟弱地盤で地下水がいっぱいの中を新幹線が通ることになります。大井川の地下をリニアが通過して水が抜けて大問題になっていますが、今日の土木技術では極めて困難です。さらに宇治川断層や、生駒断層、上町断層を横切ることから安全性が危惧されます。

京都駅-松井山手間はあかり区間だとすれば、地上 40~50m ものすごい高さの多重高架になるのでしょうか。あるいは巨椋池の軟弱地盤、宇治川断層をくぐるトンネル区間なののでしょうか。そんな大工事をすれば 2.1 兆円の事業費が大膨張することが明白ではないのでしょうか。ご説明ください。

また、北陸新幹線延伸計画のもと、地元では「片町線複線化促進期成同盟会」が作られ「学研都市線複線化」の期待があります。しかし、JR 西日本は「利用が減れば減便」との頑なな方針であり、北陸新幹線松井山手ルートは、複線化どころか、学研都市線存続すら危ぶまれることになるのではないのでしょうか。知事のお考えをお聞かせください。

地元自治体の負担です。2 千数百億円といわれる京都の地方負担金について、府内自治体にどういった負担を負わせるのでしょうか。また、駅舎が建設される京田辺市は、知事の言う「受益に応じた負担」との理屈ならば過重な負担となり、駅周辺や道路整備なども重なることから、京田辺市の事業費負担は莫大なものになるのではないのでしょうか。明らかにしてください。

京田辺市と同じような事情にあるのが敦賀駅ですが、北陸新幹線金沢-敦賀間は当初計画より 2,520 億円も増額になり、大問題です。そのうえ、敦賀駅部区間の工事費増額が大きいです。当初 320 億円が、945 億円と 3 倍に膨らみました。

敦賀市の負担は 15.7 億円、県負担は 130.5 億円と莫大なものになっています。加えて、敦賀市は駅西の開発、あるいは駅東の開発合わせて、敦賀市が負担しなければならない周辺整備は 90.8 億円の整備費と、年間 9 千万円のランニングコストであります。敦賀市と京田辺市は人口規模も予算額も同等の

状態であります。こういうふうに京田辺市が莫大な負担を強いられるということになるのかどうか含めて、府と市の負担割合の考え方も含めて、明快な説明を求めるものでございます。

所在自治体の負担が過重なものにならないようにすることと同時に、こうしたことははっきりしていないもとでの北陸新幹線の延伸の計画の強行は許されない、ということを指摘しておいて、私の質問を終わりたいと思います。ご清聴いただきましてありがとうございます

【浜田建設交通部長・答弁】北陸新幹線延伸計画についてでございます。

北陸新幹線につきましては、日本海国土軸の一部を形成するとともに、大規模災害時において東海道新幹線の代替機能を果たし、京都府域はもとより関西全体の発展につながる国家プロジェクトであると認識しております。

敦賀-新大阪間の概算建設費については、平成 28 年度に国土交通省から約 2 兆 1,000 億円が示されておりますが、建設費については、今後、国や鉄道運輸機構において、詳細な計画が定まった段階で示されるものと考えております。

北陸新幹線京都-新大阪間については、既存の鉄道ネットワークとの接続地域開発の潜在力等の観点で有望であることから、松井山手駅付近を経由するルートが与党 PT において決定されたところでございます。

京都-新大阪間及び、京都-松井山手間の所要時間については現時点で公表されておらず、今後営業主体である JR 西日本より、運行計画に合わせ詳細なダイヤが検討されるものと考えております。

京都-松井山手間の構造については、環境影響評価方法書において「あかり区間またはトンネル区間」とされており、今後詳細なルート・構造について環境影響評価の結果を踏まえ、国や機構において検討されるものと考えております。

学研都市線については、将来新幹線との乗り換え需要の発生が見込まれることから、在来線のネットワークの充実・強化が重要であると考えており、複線化や速達性の向上を国に求めているところでございます。

地元負担につきましては、京都府としては従来から国や機構に対し、受益に応じた負担となるよう強く求めているところですが、建設費や負担の考え方については、今後、国や機構において詳細な計画が定まった段階で示されるものと考えており、それを踏まえ地元自治体の負担について、関係市町村とも相談してまいりたいと考えております。

また、駅周辺や道路の整備については、京田辺市が中心となり、まちづくりと一体となって実施することとなりますが、京都府としても、国や機構から具体の駅位置、構造などの計画が示された段階で、京田辺市と協議・連携し、必要な対応を行ってまいりたいと考えております。