

平成24年10月4日

[青野 剛暁 議員](#)



海外トッププロモーション

〈青野議員〉

知事は、アジアの窓口として、「稼ぐ大阪」の実現に向け、先頭に立ってトッププロモーションを行うと言うとおり、就任後、既に中国、タイ、ミャンマーといったアジアを中心に経済プロモーションにより、2回、海外訪問をされています。知事が自らプロモーションをすることの意義について、どのようにお考えなのか、知事にお伺いします。

〈松井知事〉

経済成長著しいアジアの主要都市へ私自らがプロモーションに赴くことは、アジアのリーディング都市としての大阪の存在感を高めることになり、大変重要であると考えています。相手国との経済交流にける意気込みを示すとともに、訪問国政府や経済団体などとのパイプをしっかりと構築することで、府内企業のビジネスの拡大に繋げていくことが知事としての役割と考えています。

〈青野議員〉

知事は、さる9月16日から20日までの日程で、ミャンマー、タイの2か国をプロモーションによりご訪問されましたが、特にミャンマーにおいて、具体的にこういった取組みをされたのかについて知事にお伺いします。

<松井知事>

今回のタイ・ミャンマーのミッションは、府・市・経済界が一体となって実施する初のプロモーションです。ミャンマーの自治体の皆さんや経済団体トップにお会いして、大阪の企業の技術力を直接トップセールスし、パイプを構築する活動をしてきました。ヤンゴン市長にお会いしたとき、大阪の下水道技術を売り込み、「大阪水・環境ソリューション機構」の調査事業について今後の協力を依頼するなど、プロジェクトの推進に向けた環境整備が出来たと考えています。

<青野議員>

現在、ミャンマーは、世界の注目を浴びており、経済成長を進めるに当たって、日本を含め世界各国がミャンマーのインフラ整備に力を入れています。その中で経済成長を支える最低限のインフラとして電力、通信、道路、鉄道、水道、港湾などの整備が現在、急ピッチで進められています。そこで、ミャンマーの現状を実際にご覧になり、どのような感想を持たれたのかについて知事にお伺いします。

<松井知事>

非常に親日であり親切でした。また日本人の勤勉性とよく似た感じを受けました。そのような国民性を実際にみて、これから大阪の中小企業と連携をしていく中で、相互にウィンウィンの関係を作れる可能性のある国だと思いました。しかし、道路や下水、電力などのインフラが非常に遅れています。それと政治の安定をしっかりと作っていただかなければなりません。様々な要因はありますが、これから連携をしていくことでお互いに経済の発展ができる地域であると感じました。

<青野議員>

今後どのように大阪の企業を繋げていこうとのお考えなのか知事にお伺いします。

<松井知事>

大阪には環境関連のインフラの技術を持っている中小企業が多くあります、技術を現地でまず使って発注をいただくという意味で、今回、大阪市及び「大阪水・環境ソリューション機構」とともにヤンゴン市長に大阪のインフラ技術のプレゼンをさせていただいたことは大きな成果でした。市長からは当日、担当者もご紹介いただき、今後は担当者レベルで密に様々な情報交換をしていくことで了解も得ました。まずインフラ整備に対して大阪の中小企業の技術を売り込み、実際に使っていただき、インフラ技術を仕事につなげたいと思っています。

<青野議員>

府・市一体となって新たな市場開拓の楔を打ち込む契機であり、アジアの窓口を目指す大阪にとっては素晴らしいと思っています。知事は、以前に中国にも行かれており、楔を打ってこられたものに対してきちっとしたアフターフォロー体制を提供していかなければならないと思います。知事の考えをお聞かせください。

〈松井知事〉

これから具体的にビジネスの話をさせていただく環境を作らなければならないと思っています。ビジネスは積上げですから、海外9か所のサポートデスクを活用するなどの積上げを行い、その中で私が直接出向かなければならない場面があれば、先頭に立ってお伺いして、しっかりした関係を構築してビジネスチャンスを広げたいと思っています。

大阪モノレールの延伸

〈青野議員〉

大阪モノレールの南伸は、都市構造の形成や府民の利便性向上の面からも極めて効果は高いと考えます。大阪の鉄道ネットワークの充実に向け、真っ先に具体化の実現に取り組むべき課題です。今年度、需要予測に関する調査や沿線となる地域のまちづくりの現状と開発の可能性について調査し、採算性等について検討すると聞いていますが、厳しい財政状況の中でも具体化に向け、しっかりと予算を措置し、検討を進めて行くべきです。知事の考えをお聞かせください。

〈松井知事〉

鉄道ネットワークの充実に向けて放射状の鉄道を環状方向につなぐ大阪モノレールの南伸は、重要な役割を果たすものです。これまで事実上凍結状態になっていましたが、運行会社の大阪高速鉄道株式会社の経営が順調であることから、南伸の実現に向けた検討を部局に指示し、作業を進めています。モノレールについては、運行を支える土台部分の整備は府の役割であり、今、進めている検討の結果とともに、財政負担も考えながら、事業化に向けて検討していきます。



港湾改革

〈青野議員〉

府市統合本部において部局長マネジメントによる事務事業の見直しを進めていますが、出先機関など現場においては府市統合の取組みが十分でないような気がします。大都市制度実現に向けて法定協議会が設置され、府・市の大再編がスタートします。この実現には、現場の第一線で働く職員も含め府市職員のひとり一人にしっかりと動機づけし、自らが主体性を持って事務事業のあるべき姿を府市で検討する体制をつくるのが絶対に必要です。そこで、府・市再編の実現に向け、職員の意識・士気をどのように上げ、全庁体制を作り上げていこうとするのかについて、府市統合本部の本部長でもある知事の所見をお伺いします。

〈松井知事〉

府市統合本部においてA項目、B項目をはじめ部局長マネジメントによる事務事業の共同実施など、半年間で大きな基本的方向性を取りまとめることができましたが、これからが新しい大阪づくりの本番です。府市を再編し、大阪全体を再生させる大都市制度を実現していくためには、今まで以上に職員の能力・やる気を引き出していく必要があります。今後、私自身も先頭に立って府市統合に取り組むことにより職員を鼓舞するとともに、部局長マネジメントを徹底して職員ひとり一人が新たな大阪づくりに積極的に参加できるよう取り組んでいきます。

〈青野議員〉

来年度予算編成を迎えて府市統合本部で決められた方向について、詳細な予算編成がされていくものと考えていますので、業務の整理については、一年目からできることはすぐにでも取り組んでいただきたいとの趣旨から質問しています。再度知事からご答弁をお願いします。

〈松井知事〉

現在、大阪府・大阪市が行政として動いている現状もあり、統合本部、府市の中での議論に職員のマンパワーをつぎ込んでいる状況です。青野議員が言われるように手緩いという感覚はよくわかります。職員も奮闘しており、今できることから取り組んでいきます。港湾の河川管理についてもご提示いただきましたので、早急に一体化できるような組織づくりについて府市双方で検討し、早急に答えが出せるようにしていきます。

〈青野議員〉

新港務局設立による最大の効果は何かについて知事の考えをお聞かせください。

〈松井知事〉

新港務局により意思決定を迅速化し、効率的な施設運営や時機を逃さない集中投資を行うことで機動的で柔軟な利用者サービスが可能となります。また、貨物の集荷力向上や港湾コストの低減など、民間活力を最大限に活かす体制を実現することにつながると考えています。将来は、関西圏の道路や空港、鉄道などとも連携し、関西全体で競争力強化に向けた取組みも可能であると考えています。まず府市による新港務局の早期実現に向け、積極的に取り組んでいきます。



<青野議員>

府・市タスクフォースにおいて事務事業の見直しについての検討が進む事業の中には、府市の事業のうち今すぐ整理統合することが可能な事業があります。具体的なものとして港湾巡視のパトロールやタグボート業務です。知事の目指すコスト低減、サービス水準向上を実現するためには、現在、府、市の各港湾局が実施している港湾、海岸防災、埋立て、環境、集客など様々な事業について、どのように整理していくかが極めて重要な課題です。そこで、新港務局設立に当たって、様々な事業をどのように整理しようとしているのかについて、都市整備部長の考えをお聞かせください。

<都市整備部長>

新港務局が迅速かつ機動的に港湾運営を行い、民間の活力を最大限引き出せるよう、まずは現在、府・市の港湾局が実施している事業について、広域的な経済活動を支える港湾物流事業など新港務局が担う事業と、防災や海岸管理など引き続き地方公共団体が担うべき事業に仕分けをする必要があります。その上で各々の事業について民が担うべき事業でないか、既に役割を終え廃止すべき事業ではないかなど基本的な考え方として、府民サービス、利用者サービス向上の観点や効率性、採算性も考慮しながら、事業を整理することとしています。タグ業務などの個別業務も含め、現在、府市港湾タスクフォースにおいて効率的な事業執行が可能となるよう検討を進めています。

<青野議員>

現在、港湾エリアを中心とした臨海部では臨港地区が指定され、港湾に関連する用途以外の構築物の建設が規制されています。今後、世界の海の玄関口として、大阪の臨海部をより活気あるものに再構築し、関西の成長を牽引していくためには、「物流」のみならず「賑わい」といったニーズに対応して柔軟に臨港地区の規制緩和をしていくことが重要です。そこで、これまで指定された臨港地区の見直しに際し、どのような手続きが必要となり、今後、どのように

見直しを進めていくのについて、都市整備部長の考えをお聞かせください。

〈都市整備部長〉

臨港地区の見直しについては、現在、府・市それぞれが港湾管理者として別々に行っています。見直しの具体的手続きは、本府ではまず関係機関である国及び地元市町と協議・調整を行った上で地方港湾審議会に諮問し、港湾管理者案を作成します。その後、臨港地区が都市計画法上の地域地区の一つであることから、公聴会、地元市町への意見照会及び告示縦覧を行った上で府都市計画審議会に諮問し、都市計画決定を行っています。新港務局の設立により、より広域的な視点から臨海部における様々な新たな土地利用ニーズを的確に捉えることが可能となりますので、港湾機能を確保すべきエリアと賑わいなどへ土地利用転換すべきエリアを整理し、必要に応じて臨港地区の見直しについて検討していきたいと考えています。

〈青野議員〉

タグ事業は、港湾改革のセンターピンであると考えます。市の条例によって料金設定がされて高止まりの現象が起き、競争原理が働いていないのが現状です。売り手の立場が強すぎて買い手の主張が通っていません。タグは一つの象徴的なものです。知事は港湾改革について先頭に立っていくと言っており、一緒になって港湾改革を進めていただきたいのですが、最後に知事の考えをお聞かせください。

〈松井知事〉

大阪・関西の再生、成長のためには、大阪湾諸港の港湾管理の一元化を行い、既得権益にとらわれない、民の視点による港湾運営の実現が不可欠です。第一ステップとして、新港務局による府市港湾の統合の実現に向け、府・市が一丸となってスピード感をもって取り組んでいきます。タグ事業について民営化の方向で大阪市長は考えているようです。大阪を再生させていく中で、スピード感をもって規制緩和を進めていくことが非常に重要と思いますので、これからも、議会、民間事業者の皆さんと同じスピード感で行政判断をしていきたいと考えます。