



## 1 グランドデザイン・大阪の推進

<久谷議員>

本年6月に府市統合本部で策定され、府の行政計画として決定した「グランドデザイン・大阪」では、都市魅力を高め、一千万人都市を目指すこととされており、ストック・ポテンシャルを活用して圧倒的な魅力ある大都市空間をつくり、新しい産業を創出しクリエイティブな活動を生み出す都市基盤を構築していくため、大阪らしい象徴的な6エリアが定められている。

大都市・大阪の顔となる「新大阪・大阪エリア」、大阪らしい食文化とにぎわいのある「なんば・天王寺・あべのエリア」、大阪都心部最大のみどりのある「大阪城・周辺エリア」、海の玄関口となる「夢洲・咲洲エリア」、大阪を代表するブランドストリートである「御堂筋・周辺エリア」、水都大阪のシンボルとなる「中之島・周辺エリア」の6つが設定されている。

私は、都市を活性化するためには、ヒト・モノ・カネを呼び、稼ぐ仕組みが必要と考える。そのためには、6エリアとも同じように注力し、同じ進め方、同じ取り組みとなってしまうとは意味がない。

山が高くなれば、おのずと裾野も広がる。他のエリアを牽引し、大阪全体を定住魅力あふれる大都市とするためにも、6エリアから、さらに核となるエリアを定めて力を注ぎ、都市魅力を向上させる取り組みが必要。

「新大阪・大阪エリア」は、神戸、京都等の大都市を結ぶ国土軸に直結する大動脈上に位置し、大阪・梅田駅を中心とした大規模な業務・商業地を有する、日本を代表するエリア。まさに「稼ぐ大阪」に一番近いエリアといえる。

橋下大阪市長も、「キタは大阪の核」と発言されている。

「グランドデザイン・大阪」を推進するためには、この「新大阪・大阪エリア」の魅力を強力に高め、大都市・大阪を内外へと発信し、他のエリアを牽引していくことが重要と考える。

「グランドデザイン・大阪」における6エリアの推進にあたり、どのように取り組もうとしているのか、知事に伺う。

#### <知事>

「グランドデザイン・大阪」は、大阪らしい特色のあるポテンシャルやストックを持つ象徴的な6つのエリアを中心に圧倒的な都市魅力を創出し、国内外から人を引き寄せ、定住魅力あふれる強い大都市・大阪をつくることとしている。

大阪都心部最大のみどりを有する“大阪城・周辺”、日本一の高層ビルや都心の動物園のある“なんば・天王寺・あべの”など、それぞれのエリアの特徴を活かした都市空間創造の実現が、大阪全体の都市魅力を向上させると考える。

とりわけ、「新大阪・大阪エリア」は、国土軸上に位置し、交通の要衝、経済の中心地であり、大都市・大阪の顔と認識。大阪駅北側のうめきたにおいても、構想段階から民間提案を広く受け入れるなど、民間と一緒にあって、世界の注目を集める大胆な取り組みを推進していく。

グランドデザイン・大阪で示した6エリアには、それぞれの特色があり、これを活かした都市空間の創造が大阪全体の都市魅力を向上させると考える。新大阪・大阪エリアを含め、6エリアにおいてそれぞれの特色を生かし、取り組んでいきたい。

#### <久谷議員>

私は核になるエリアを作って、そこから広げていくことが一番大事と考えているので、ご検討いただきたい。

大阪駅周辺には様々な課題がある。東梅田周辺では商業施設の流出が見られ、大阪駅の南側では人通りが減ってきているように感じる。

「新大阪・大阪エリア」には、すでに多くの人でにぎわう大阪ステーションシティがあり、来春開業するグランフロント大阪から西へと「うめきた」が広がっている。

御堂筋を中心とする都市構造から、新たな時代に対応する大都市への変貌を遂げるためには、「新大阪・大阪エリア」にある「うめきた」2期地区に圧倒的なみどりを形成し、南は御堂筋へ、北は淀川へとみどりを伸ばし、つないでいくことが重要。

しかしながら、大阪駅の南側には大阪駅前第1ビルから第4ビルという、4つのビル群が立ちはだかり、せっかくの「うめきた」から御堂筋へ連なる、南方向へのみどりの流れを止めてしまっているように感じる。

大阪駅前第1ビルから第4ビルは、大阪市による市街地改造事業により、昭和44年度から10数年かけて建築され、事業の完了とともに行政の手を離れて、各権利者の区分所有になっていると伺っている。現在は施設の老朽化に伴いテナントが減り、他方、土地・建物の区分所有者が増えているとのことである。

民間の分譲マンションと同じような権利関係となっており、建替え等の合意形成に向けた制度的な問題などもあるため、独自で建替えるのは非常に困難となっている。

今回、府市で描いている「グランドデザイン・大阪」では、「新大阪・大阪エリア」の2015年から2025年の短・中期の取り組みとして「駅南側からのみどりの形成」をうたっており、この「みどりの形成」に向け、現在の大阪駅前ビルを撤去して跡地を緑地化するなど、この地域の魅力を高め、うめだから御堂筋へと、みどりを南につなげていく方策が必要。また、このみどり化されたブロックを中心に一定エリアへの車の流入を制限し、人と自転車が共生し、環境にもやさしい「NO-CO2」の地区として、魅力を発信することも考えられる。

このような取り組みを行わなければ、「グランドデザイン・大阪」で目指している「駅南側からのみどりの形成」が達成されないのではないかと懸念している。

建替え困難なまま老朽化が進んでしまう前に、地元の権利者と協議会を立ち上げるなど、府・市、地元権利者が協力して、この問題に取り組む場を設け、制度の設計を含め、具体的な検討を進めるべきと考える。また、区分所有者による商業ビルの建替え同意に特例を設けるような法制度の整備も必要となってくる。

人口減少傾向にある今日、どの都市に人を惹きつけるかは、都市間での競争となる。大阪が一千万人のメガシティとなるためには、都市の魅力を創造していくことが必要不可欠。

そのために、とりわけ大阪駅前ビルのある大阪駅南側については、どのように取り組んでいかれるのか、知事に伺う。

#### <知事>

大阪駅周辺については、うめきたから御堂筋へとつながるみどりの魅力のある空間を創出していくこととしている。

「グランドデザイン・大阪」の策定を受け、民主導で大阪駅時空（とき）の広場における花のアートミュージアムや、大阪駅南側のマルビルの壁面を全面緑化する取り組み等が進められている。

今後、お示しの大阪駅南側については、民間開発を活かしたみどりの拡大や公開空地を活用した賑わいの創出など、大阪都心の顔となるよう取り組みを進める。

なお、駅前ビルの建替え等については、地元の権利者による機運の盛りあがりが必要と認識している。

<久谷議員>

駅前ビルの機運の盛りあがりに向け、市とともに行政として取り組めることはないか、ご検討いただきたい。



リニア中央新幹線については、平成19年の12月議会でも質問させていただき、全線整備の積極的推進を訴えてきたところである。

現在「ランドデザイン・大阪」では、「うめきた」を核にしたまちづくりが進められており、「うめきた」の2期地区では、公園の下に新駅をつくる構想があると伺っている。私は、ここにぜひリニアの新駅をもってきていただきたいと考えている。

そのためには、営業・建設主体であるJR東海に、大阪駅まで乗り入れるとメリットがある、と思わせる受け皿づくりが重要となる。

個人的意見ではあるが、大阪の衰退は、大阪駅と新大阪駅ができたことにより、経済の中心となるべき場所がぼやけたことが一つの誘因ではないかと考えている。このような損失、失態を繰り返さないためにも、大阪駅までリニア中央新幹線をもってくるべきではないか。

「ランドデザイン・大阪」では、「新大阪・大阪エリア」の中・長期の取組みとして、「リニア中央新幹線の東京・名古屋・大阪、同時早期開業」を目指すこととされている。

リニア中央新幹線は、2027年に東京・名古屋間の開通が予定されているところだが、2025年に向けて「新大阪・大阪エリア」のみどり化が実現し、都市魅力が向上すれば、東京—大阪間の同時早期開業にも貢献するのではないか。

大阪駅へのリニア導入をJR・国へ働きかけていくことと、JR東海が投資したくなるような受け皿としての大阪駅周辺の魅力づくりを、両輪として取り組んでいくことが重要かつ必要と考える。知事の所見を伺う。

#### <知事>

事業者であるJR東海によれば、「リニア中央新幹線は東海道新幹線のバイパス」との認識であることから、大阪側の起終点は西日本につながる新大阪駅としたいとの意向である。

リニア中央新幹線の事業は事業者の全額自己負担によるものであることから、府としては事業者であるJR東海の経営判断を尊重しつつ、早期にリニア新幹線が大阪府域につながることを重要と認識している。

「グランドデザイン・大阪」が示す大阪までの早期全線同時開業に向け、引き続き国やJR東海に積極的に働きかけていくとともに、新大阪・大阪エリアにおいて、国内外から人を呼び込める魅力的な都市空間の創造に努めていく。

#### <久谷議員>

知事は以前、リニア中央新幹線の新駅を「うめきた」2期地区の公園の下に作りたい、という思いを語っていたと記憶している。

私としては、リニア全線開通の早期実現とともに、リニア中央新幹線を「うめきた」まで、という思いを、ぜひ知事から、事業主体であるJR東海にぶつけ、働きかけを続けていただきたい。

#### <知事>

まずは同時開業が一番の重要なポイントであり、大阪市や経済各団体の皆さんとも、まずは同時開業を目指そうということで確認しているところ。JR東海としてはリニアの駅は西日本につながる新大阪駅としたいとの意向であり、まずはできる限り早期にリニア新幹線が大阪府域につながることを先決として考えていきたい。

#### <久谷議員>

グランドデザインがしっかりと作りあげられ、リニアを大阪駅まで持ってきた方がメリットある状況となったときには、大阪駅にもってきていただきたいし、知事からも働きかけをお願いしたい。

今回は、グランドデザイン・大阪の「新大阪・大阪エリア」、特に大阪駅の北側と南側について伺ってきたが、大阪キタの課題は、駅の南側に限られない。以前の一般質問でも取りあげた、昔ながらの繁華街、いわゆる東梅田エリアについても課題がある。

グランドデザイン・大阪に示されたエリアの魅力が高まることで、おのずと裾野も広がる。周辺エリアへの波及も含め、グランドデザイン・大阪の取り組みを力強く進めていただきたい。



## 2 自転車の走行環境の整備と取締りの強化

<久谷議員>

自転車は手軽で便利な交通手段として、幅広い年齢層の方に利用されている。

しかしながら、大阪は人口当たりの自転車保有台数が全国一ということもあるためか、歩道にあふれる放置自転車や、歩道をめって走る危険な自転車など、自転車が雑然とした町のイメージを連想させてしまい、たいへん残念に感じている。

自転車は、法律上は軽車両という扱いとなり、原則として車道を走ることとされているが、やむを得ない場合は歩道を走ってもよいことになっている。私も自転車を愛用する一人で、地元の北区から府庁まで、自転車で来ることも多いのが、歩道では歩行者に遠慮しなければならず、かといって車道は怖くて走ることができない。車道を走れば車から煙たがられ、歩道を走れば歩行者の邪魔をしてはいけない。自転車は非常にあいまいな扱いを受けている、という印象を受けている。

また、自転車は非常に便利な乗りものだが、便利の裏には危険もある。警察庁の調査によると、自転車対歩行者の事故件数は、10年前の約1.5倍になっているとのこと。私も、自転車対歩行者の事故が増えているように感じている。

裁判所の判断では、歩道上で自転車と歩行者が事故を起こした場合、原則として歩行者には過失がない、とされているようである。たとえば、府民の方が自転車に乗っていて、車道を走っていたら、運搬車が道路の脇に停まっていた。これを避けるために歩道を走っていたら、歩行者にぶつかってしまった。このような場合でも、自転車が100パーセント悪い、ということになりかねない。これでは、自転車に乗っている方に酷ではないか。

このような悲劇が起こりかねないのは、自転車と自動車の走るべき場所が区別されていないためと、私は考えている。

既にある道路幅で考えると対応は難しいと思うが、たとえば歩道上の駐輪場や、あまり使われていない道路上のパーキングメーターがあれば、そのスペースを自転車通行用に変更することも可能。「うめきた」のような新しいまちづくりの中で、最初から自転車専用の通行空間を計画的に確保したり、自転車利用の多い地域でモデル事業を行えば、府内全域に強くアピールし、自転車通行空間の整備が進むのではないか。

自転車が安全で快適に通行できるとともに、歩行者の安全性が高まるような自転車の通行環境の創出に、府としてどのように取り組んでいくのか。

#### <都市整備部長>

大阪府域における安全で快適な自転車通行環境の創出に向けては、自転車のみならず自動車や歩行者などを含めた交通問題について、府道や市町村道等も対象としたエリアで改善を図っていくというエリアマネジメントの発想が重要であると考えている。

自転車のほかあらゆる交通が集中・錯綜する、駅や公共施設・商業施設、学校周辺等を一つのエリアとして、政令市を含む市町村や警察等と連携しながら、地域の課題やニーズに関する現状把握や分析を行い、11月末に示された国のガイドラインも踏まえつつ、自転車通行空間の確保に取り組んでいく。

具体的には、一定の幅員がある道路では、路肩のカラー化などにより自転車の通行空間を確保し、また、比較的幅員が小さく路肩のカラー化等が困難な場合でも、自動車と自転車による出合頭の接触事故等が多く発生しているところでは、道路上に自転車の通行位置や通行方向を明示することで、自転車利用者には通行すべき位置・方向を、自動車運転者には自転車が通行することを意識づけるなど、即効性があり、実効性も高い対策を進めていく。

今後、府民の皆さんにとって、より分かりやすい自転車通行環境を創出するために、府下の自転車通行空間における道路上の表示方法を統一した上で、市町村や警察とともに連携して取り組んでいく。

<久谷議員>

今後、国のガイドラインも踏まえた自転車通行空間の確保が図れるよう、警察、市町村など関係機関と連携して取り組んでいただきたい。また、大阪市内のように、自転車の利用が多い地域をモデル地域とすることで、自転車と歩行者・自動車が調和したまちづくりが進むことを、期待する。



先ほども少し述べたが、最近道路上では、自転車だけが悪く言われる風潮にある。確かに、歩行者の間をぬって走行する自転車などマナーの悪い者や、車道の逆走、信号無視、二人乗り、携帯電話を操作しながらの走行など、ルール無視の自転車を、たくさん見かける。

しかし、歩行者の方についても、自転車、自動車にとって危険極まりない方がおられるのが実態。私が府庁まで自転車で向かう際も、道路を横断中、携帯電話に夢中になって歩いている方や、急に方向転換される方、さらには、歩行者に当たらないように停止した自転車に気づかずぶつかってしまう方さえ見かけることがある。

自転車と歩行者の共存するまちに向け、自転車へのマナー啓発に加え、歩行者へのマナー啓発も重要となってくる。そのためには、いま行われている自転車マナーの啓発活動に、歩行者視点も加え、歩行者に対する注意喚起、マナー啓発を行うことが重要ではないか。

自転車利用者及び歩行者に対して交通ルールを周知させるための取り組みについて伺う。



#### <都市整備部長>

自転車利用者及び歩行者に対する交通ルールの周知については、本府、府警、交通関係機関など26機関で構成される大阪府交通対策協議会において、春・秋の全国交通安全運動など、年間を通じた広報啓発に努めている。

特に自転車については、平成23年度から、毎年11月を「自転車マナーアップ強化月間」として、交通ルール遵守の徹底や放置自転車の追放など安全利用の推進に取り組み、今年度からは、歩行者及び自転車シミュレータを市町村等が行う交通安全教室に導入し、実践的に交通ルールの習得を図っている。

土木事務所においても、地元警察や市町村等と連携し、学校や地域住民が集うイベントの場を活用した交通安全講習を実施するなど、地域と一体となった取り組みを展開している。

引き続き、自転車利用者、歩行者双方に対する交通ルールの周知を図るべく、関係機関と緊密に連携し、子どもから高齢者まで幅広い年齢層に配慮した広報啓発や安全教育に努めていく。

#### <久谷議員>

マナーや交通法規を啓発されても守らない方がおられる場合に、最も効果的なものが、警察の取締り。駐車監視員の方々の取締り活動によって駐車違反が減少したように、自転車法規違反への罰則適用が厳格になることによって、違反行為の減少が期待できる。

今後、自転車の通行環境整備が進むにつれ、自転車運転についても毅然とした取締りや罰則の適用が必要になってくるものと考えます。

3年前の決算特別委員会で自転車総合対策について質問した際、今後も引き続き交通指導取締りを含めた自転車総合対策を推進していくと伺っている。

府警におけるその後の自転車利用者に対する検挙件数の推移と今後の取締り方針について伺う。

#### <警察本部長>

自転車の違反については、再三の指導警告に従わない、悪質危険な信号無視や、二人乗り等の違反を対象に検挙している。

また、昨年からは、携帯電話の使用やブレーキを備えていない制動装置不良運転についても検挙の対象としており、平成20年は12件、平成21年は37件、平成22年は57件、平成23年は208件で、本年は11月末現在で351件となっている。

取締り方針については、現在、当府警察では、毎月8日を自転車指導取締強化日に指定し、府内124か所の自転車指導啓発重点地区・路線を中心に、可能な限り多くの警察官を街頭に配置して、悪質・危険な自転車利用者に対する指導取締りを強化しているところ。

特に今年11月の「自転車マナーアップ強化月間」においては、自転車利用者に対する指導取締りを強化した結果、昨年同月に比べ2.4倍の120件を検挙している。

今後も引き続き、街頭活動を通じて、悪質・危険な自転車利用者に対しては検挙するなど、自転車利用者の交通ルールの順守とマナーの向上に向けた活動を推進してまいりたい。

#### <久谷議員>

大阪府警が悪質な自転車利用者に対しては、検挙するという厳しい姿勢で取り組んでおり、以前お尋ねした平成20年当時と比べ、検挙数は約30倍になるなど、頑張っていることは分かった。

大阪では残念ながらルール無視の自転車は、まだまだ数多く走っており、自転車問題が府民のみなさんにとって重大な関心事であることは間違いない。このままでは、自転車の取締り件数が増え続けるのではないかと危惧している。本来は、走行マナーが守られ、取締り件数が減少していくことが一番であるはず。

今の「自転車走行環境」や「府民の皆さんの自転車利用と歩行者マナーに関する意識」では、警察の取締りにも限界があり、取締り強化だけでは、自転車問題の根本的解決には至らないものとする。

今後、自転車問題を解決していくためには、以前から府や警察でも推進されていることとは思うが、「自転車走行空間の確保」と「自転車、歩行者ルールの周知・教育」そして、そのうえで「ルールを守らない者に対して厳しく取締っていく」、これらを連携して進めていくことが、本当に大切。

また、子どもや運転免許証を取得したことのない方々にとって、現在の道路交通法による自転車走行ルールは非常に分かりにくい。府警においても、自転車の利用者に分かりやすく、守られやすいルールになるよう、法改正などを国に働きかけていただきたい。

自転車の問題に関しては、他にも教育委員会等、関係してくる部署もあり、自転車レーン等の整備にあたっては、大阪市など、市町村の駐輪対策との連携も必要になってくる。今後、関係する部署と自治体、関係機関等が連携を図り、自転車の関連する交通事故や犯罪を抑止し、本当に「安全で安心なまち大阪」の実現に向けた対策をお願いしたい。

これらの対策により、大阪が全国に先駆け、自転車で安心して走れる魅力ある都市になることを期待している。