

## 平成26年9月定例会 一般質問（概要）

平成26年10月8日

[久谷 眞敬 議員](#)



### 1 大阪都構想の推進

#### 〈 久谷 議員 〉

今次定例会において、我が会派の代表質問において、大阪都構想の必要性について、縷々議論をしてきましたが、更に掘り下げて、質問をさせていただきます。

今回、自民党より「大阪戦略調整会議の設置に関する条例」が提案されています。この調整会議は、二重行政解消を目的とするとのことですが、知事は「設置することはいいが、この会議で決まらない事は永遠に決まらない」と答弁されました。

確かにその通りであり、この会議では、協議はするが、最終的には大阪府、大阪市及び堺市の議会で決定することになり、決定までに時間がかかることも懸念されます。

私は、この調整会議より大阪都構想が効果的であると考えています。

この調整会議と「大阪都構想」との違いについて、知事の見解をお伺いします。

#### 〈 知事 答弁 〉

調整会議と新たな大都市制度の大きな違いは、二重行政の解消に向けて、

- ・ 現行制度のもと府市の連携、協調で進めていくのか
- ・ 制度に踏み込んで府市の行政体制を抜本的に見直すのか

ということであります。

これまで橋下市長と私の関係で、統合本部を設置しまして、大学統合などに取り

組んでまいりましたが、現実にできていないものもあります。

また、いつまでもこういう関係が続くとは限りません。これで、将来にわたって二重行政の発生を元からなくすということとはできません。

さらに、新たな大都市制度の実現は、二重行政の解消に留まらず、新たな行政体制を構築することにより、世界的な都市間競争に勝ち抜くものであります。

加えて、特別区を設置することによる住民自治の充実は、この調整会議にはありません。

新たな大都市制度の方が、今後二度と二重行政、二元行政を起こさない、そういう制度だと思っています。そもそもあまり比べるものではないと思っています。

今まだ、この新たな大都市制度、大阪都ができていない状況において、この調整会議というのは、ある意味、ある程度、意味をなすものだと思っています。

大阪府と大阪市、都道府県と政令市、これが残っている中においては、この調整会議というものは対処療法としてはあり得るのかなど、しかし、抜本的に根元から、そういう治療するというには当たらないのではないかと、こう思っています。

#### 〈 久谷 議員 〉

調整会議の議論を聞いていても、二重行政の解消という視点のみで議論しているようにしか聞こえません。大阪都構想の議論はもっと大きな、未来志向であり、このような議論を続けることは、非常に残念であります。我々は、二重行政に加え、将来の大阪のあるべき姿からも議論を行うべきと考えています。

大阪都構想が実現することにより、大阪府と大阪市がそれぞれ担ってきた広域行政が一元化され、広域行政を預かる立場の知事は、これまで以上に権限と責任が重くなると考えております。

これから世界の都市間競争に挑んでいく、広域行政を所管する知事の決意をお伺いします。

#### 〈 知事答弁 〉

大阪は、日本の成長をけん引する大きなポテンシャルがありながら、これまで長らく、府市の二元行政のもと、この力を発揮できてこなかったと認識しております。

世界的な都市間競争に伍して、東西二極体制の一極を担うためには、今の行政体制で良いはずがありません。

スピード感をもってマネジメントが出来る、新たな大都市制度の実現が不可欠です。広域機能の一元化により、都市の成長に寄与するプロジェクトや産業の振興、広域イ

ンフラの推進、都市魅力の創造などに、より一層、迅速かつ効果的に取り組むことができる」と認識致しております。

そのためにも、一刻も早く府市を再編し、選択と集中のもと戦略の具体化を図り、スピード感を持って強力に施策展開していく。

これにより、「強い大阪」の実現を是非とも成し遂げたい。こう思っております。



## 2. うめきた2期事業効果等の周辺への波及

〈久谷 議員〉

次にうめきた2期事業効果等の周辺地域への波及についてお伺がいたします。うめきたは、「うめきたと周辺のみどり化」として、グランドデザインの取り組みにも盛り込まれています。

その「グランドデザイン・大阪」は、国際競争に打ち勝つ強い大阪づくりに向けて、大阪の都市構造を大胆に転換していく方向性を、広く世界に発信するものとして府市共同で示したものです。

2050年を見据えて、圧倒的な魅力を備えた都市空間を創造する大阪の将来像「具ラドデザイン・大阪」を是非実現して頂きたいと思っております。

「グランドデザイン・大阪」では、大阪らしいポテンシャルとストックを持つ6つの象徴的エリアが示されています。

1つ目は、大阪市の南に位置する「なんば・天王寺・あべのエリア」です。このエリアでは日本一の超高層ビル「あべのハルカス」が今春グランドオープンし賑わいを増しております。

2つ目は、東に位置する「大阪城・周辺エリア」です。このエリアでは2014年・2015年が大坂の陣から400年にあたることから現在「大坂の陣400年天下一祭」として大阪の歴史文化などの魅力を発信しています。先日もコアイベント「大坂の陣

400年天下一祭「冬の陣 2014」のオープニングセレモニーが大阪城公園にて開催されたところです。

3つ目は、西に位置する「夢洲・咲洲エリア」です。このエリアでは、夢洲が2020年のIR候補地とされており、国際エンターテイメントエリアとして期待されます。

4つ目は大阪のメインストリートとなる「御堂筋・周辺エリア」です。このエリアでは冬の風物詩となる御堂筋イルミネーションが延伸されることになり本来の商業の賑わいに加え、魅力が向上しております。

5つ目は、「中之島・周辺エリア」です。このエリアでは2015年に～心をひとつにして大阪の元気を世界に！中之島コレクションを大阪力の発信地にしよう！～をコンセプトに中之島コレクションが企画されています。中之島コレクションは、キッズコレクション、シニアコレクション、レディースコレクション、メンズコレクションなど多様なイベント内容となっております。ファッションに定評のある知事にも是非ともモデルとしてご参加いただきたいと思っています。

そして6つ目が「新大阪・大阪エリア」です。この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・大阪の顔ともいふべき、象徴的なエリアです。

中でも大阪駅周辺地域は、一日の乗降客数が約250万人の西日本最大の交通ターミナル地区であり、業務・商業の一大集積地です。梅田貨物駅跡地であるうめきた地区では、先行開発区域であるグランフロント大阪が、昨年、まちびらきし、一年間の来場者数が5,300万人にも及んでいます。

その西側のうめきた2期区域では、圧倒的な「みどり」を中心とした、独自性が高く、世界に強く印象づける「大阪の顔」となる都市空間の実現を目指して、2段階の民間提案募集が実施されているところです。今年度は、第1段階の募集で選定した20名の優秀提案者と対話を行い、事業者を決定するための第2段階の募集の公募条件の基本となる「まちづくりの方針」を作成する予定と伺っています。

このようにうめきた地区では、まちが大きく変貌しつつありますが、このような大きなプロジェクトがそこだけで完結するのではなく、隣接する区域、ひいては大阪駅周辺地域全体に効果を及ぼし、一体的に成長・発展させることが重要です。

特に駅の南側に目を転じますと、昭和45年から昭和56年にかけて竣工した大阪駅前第1ビルから第4ビルでは、行政主導で事業が進められてきましたが、事業の完了とともに行政の手を離れて、現在は建物の老朽化に伴いテナントも減少していると思われれます。

「まちづくりは作って終わりではなく、作ってからがスタート」と考えています。そのためには、地域の公共施設の管理を自主的に行うなど、地権者がまちの維持管理を行う仕組みが必要です。

うめきたではBIDがテーマとなっております。BIDとは、市がエリアの地権者等

から特別なお金を徴収し、そのお金をエリアの管理運営組織に渡します。それを財源にして、そのエリアの中でいろんなキャンペーンやイベントをしたり、あるいは公共空間のグレードアップを図ったり、オープンスペースの清掃などを行っていくものです。このB I Dを大阪市は条例化し、グランフロント大阪で実施する計画と伺っています。大阪が全国に先駆けてB I D等のエリアマネジメントを推進することは、一定評価しますが、しかし、こうした取組みも大きなプロジェクトだけでなく、周辺地域へも広げていくことが必要と考えます。

うめきた2期区域のまちづくりの効果を周辺地域へ波及させることや、エリアマネジメントによるまちの管理運営を周辺地域に普及させることについて、住宅まちづくり部長のご所見を伺いたします。

### 〈住宅まちづくり部長答弁〉

うめきた2期区域を含みます大阪駅周辺地域につきましては、この地域は優れた交通利便性を備え、企業の集積・都市基盤の整備が高度に進んだ地域であり、大阪駅の南側も含めて、さらなる都市拠点化を推し進め、より一層強力な国際競争力を形成すべき地域と認識を致しております。

この地域は、平成24年1月に都市再生特別措置法により「特定都市再生緊急整備地域」としての指定をいただきまして、同法に基づきます協議会、正式名称は「大阪駅周辺・中之島・御堂筋周辺地域都市再生緊急整備協議会」と申しますが、そのもとに設置します大阪駅周辺地域部会におきまして、平成25年4月に整備計画を作成し、大阪駅南側も含めた都市再生のための事業を位置づけたところでございます。

現在、当部会におきましては、この計画に基づきまして、大阪駅北側のうめきた地区につきまして、一期の先行区域に続き、2期区域のまちづくりの方針を検討するなど、事業着手に向けまして準備を進めているところでございます。

大阪駅南側につきましては、阪神百貨店・新阪急ビルの建替えや大阪駅南口の東西通路の整備が計画されておりまして、この建て替えに当たりましては、大阪市が道路上空を建築物に利用することを可能といたします、新たな規制緩和を実施するなど、大阪駅北側のまちづくりの効果を大阪駅南側のまちづくりに波及させる取組みを進めているところでございます。

また、地権者などが自主的に地域の活性化に取り組みます「エリアマネジメント」につきましても、既にこの地域の地元企業によりまして、大阪駅北側と南側の両エリアを活動範囲といたします「梅田地区エリアマネジメント実践連絡会」を組織しており、夏の「梅田ゆかた祭り」や冬の「スノーマンフェスティバル」等のイベントや地域の情報発信などの取組みを進めているところでございます。

しかしながらこのようなエリアマネジメントの取組みをより強化をいたしますためには、安定的な財源を確保し、公共施設の維持管理も行います BID 制度の活用が有効と考えております。府といたしましては「グランフロント大阪」で進めております BID の効果を周辺地域の地権者にご理解を頂くことなどにより、その取組みが大阪駅周辺地域全体に広がっていくよう、助言を行うなどアドバイザーとして積極的に協力をしてまいります。



### 3. 大阪の子どもたちへの期待について

〈久谷 議員〉

今年の3月、グローバル社会をリードする人材の育成を事業目的としたグローバルリーダーズハイスクールいわゆるGLHSの1期生が卒業しました。

先日、GLHS支援事業について、GLに指定された10校が大学進学実績において大きな成果を上げているとともに、GLに準ずる学校においても大学進学実績を伸ばしており、GLの導入波及効果があったという事業検証結果が報告されていきました。私もGLの取組みについては高く評価しておりますけれども、知事のお考えをお伺いしたいと思います。

また、GL支援事業以外にも、国際社会で通用する英語力を備えた生徒の育成をめざした英語教育改革や「ものづくり」をはじめとする職業人の育成をめざした実業教育の充実など、府立高校では様々な特色ある学校づくりが進められています。

さらに、私立高校においても、府独自で授業料無償化を行い、子どもたちの自由な学校選抜の機会を保障し、その学びを支えています。授業料無償化の制度導入後、私立高校に進学する生徒の家庭の所得分布で中低所得者の割合が増加し、中退率が減少したことなど効果も上がっているとのことでした。

このように大阪府では公私を問わず、大阪で学ぶ子どもたちの教育環境を整備し、人材を育成しておられます。

知事は、大阪の高校で学んだ子どもたちに対して、今後どのように成長されることを期待されておられますか。お聞きいたします。

#### 〈 知事答弁 〉

グローバルリーダーズハイスクール（GLHS）10校については、1期生が本年3月に卒業し、大学進学実績で大きな成果をあげ、また、他の現役大学進学率が高い府立高校でも10校との切磋琢磨により、難関大学への進学実績が向上したと聞いております、すばらしい成果を上げたそう受け止めています。

グローバルリーダーズハイスクールには、国際社会で活躍するリーダーにふさわしい知識・教養はもちろんのこと、社会に貢献する志を身に付けられるよう、一層教育内容の充実に努めていただきたいと思います。

また、府としては、すべての大阪の子どもたちが、力強く生き抜き、次代を担う自立した大人となるよう、取組みを進めており、私としても、将来、大阪で学び育った子どもたちが、郷土への誇りや高い志を持ちつつ、大阪や我が国の将来を支え、発展に尽力してほしいとこういう大人になってほしいと思っています。

#### 〈 久谷 議員 〉

私は、卒業生たちには大阪の教育を受けて、世界で活躍するリーダーとして大阪をPRするように成長していただきたいと願うとともに、大阪での教育があって今の自分があるのだから、自身の出身校のみならず後進の人たちにも同じ教育を受けさせてもらいたいそんな気持ちを持っていただきたいと思っています。

府には、教育課題に的確に対応し、大阪のこどもたちの確かな「学び」と「はぐくみ」を支えるため、Loving OSAKA [ラビング オオサカ] 納税 いわゆるふるさと納税制度を活用した大阪教育ゆめ基金が設置されております。

GL卒業生には、大阪の教育に感謝の意を込めて、大阪教育ゆめ基金等への協力を通じた大阪の教育への支援も期待したいと思っています。

#### 4. 自転車利用者に対する指導取締り及び走行環境について

##### 〈 久谷 議員 〉

次に自転車利用に対する指導取締りについてご質問させていただきます。

私は、これまでも議会において機会がある度に自転車利用者の安全を守る観点から質問をさせていただいています。今回も安全はもとより、自転車利用者が加害者や被害者ならないことを願って質問させていただきます。

自転車というのは皆さんもご承知のように、年齢を問わず使用することができ、また使用に当たって資格も必要ありません。誰もが身近に利用できるもので、価格も低価格のものから電動アシスト自転車やロードバイクなど高額なものまで幅広く、利用

目的に応じて安易に入手できます。また、希望により防犯登録はありますが、車やバイクのような所有者登録も必要ありません。

自転車利用に伴う交通マナーについては、小学校や中学、高校において交通安全教室において学ぶ程度で、社会人にとっては交通安全週間におけるイベントでの講習やホームページなど交通マナーの学習を意識しない限り学ぶ機会がほとんどないに等しいと言えるのではないかと考えております。

私も日頃から自転車を利用していますが、大阪の自転車のマナーの悪さ、また、交通違反の多さが大変気がかりでなりません。自転車は歩行者に対しては強者になりますけれども、対自動車となれば弱者にもなりえます。よって事故を起こした場合には加害者にも被害者にもなり得るのです。

自転車を利用されている方の多くは「自転車は歩行者の仲間」という誤った考えが未だに払拭できておらず、「自転車は車両の仲間」で道路交通法の規制の対象になるという認識が浸透していないように感じます。

そのせいか、平気で信号無視をしたり、一時停止を全くせず交差点に突っ込んだり、あるいは携帯電話を操作しながら運転するなど、危険極まりない自転車の走行が目につきます。また、自転車は個人が特定されにくいため、事故を起こしても当て逃げも多いと聞きます。

お伺いしたところによりますと、昨年の大阪の自転車関連事故件数は1万4,571件と一昨年に比べて約7パーセント減少したとのことですが、依然として交通事故全体の3割以上を占めております。その内容を見ますと自転車側にも安全不確認や一時不停止、信号無視など、なんらかの違反があったものが約8割を占めるとのことです。

こういった自転車の違反による交通事故を1件でも減らしていくためには、自転車で走行する上でのルールをしっかりと周知・教育していくことも重要ですが、やはり、自転車に対する取締りを強化し、厳しい姿勢で交通ルールの遵守を図っていくことが必要ではないかと私は考えております。

そこで府警における自転車利用者に対する指導取締り状況と今後の取締り方針についてお伺いします。

### 〈 警察本部長 〉

自転車利用者に対する指導取締り状況についてお答えいたします。

大阪府警察におけます自転車の交通違反の検挙件数は、平成23年中 208件、平成24年中 390件、平成25年中 655件 で本年8月末現在では、479件を検挙しており、前年同期に比べて39件の増加となっております。年々増加致しております。

また、検挙の対象となる違反行為につきましても、これまでは「信号無視」「二人乗り」「携帯電話使用」等、7つの違反を対象としておりましたが、本年7月からは、



御堂筋等を逆行する「一方通行違反」等、3つの違反を検挙対象に加えるとともに、8月からは、重大事故に直結する「信号無視」及び「一時不停止」を指導警告なしで直ちに検挙するなど、悪質・危険な違反に対する更なる取締りの強化を図っております。

その結果、本年8月末現在における府内の自転車関連事故の件数は8,607件で、前年同期と比べて873件、9.2%の減少を見ているところであります。

次に、今後の指導取締り方針についてであります。議員ご指摘のとおり、大阪における全交通事故に占める自転車事故の割合は依然として高い状況にあり、自転車事故を抑止するためには、交通ルールの遵守やマナーアップに向けた交通安全教育等の施策を推進することが重要であると認識しております。

その上で、自転車に対する指導取締りを交通安全対策の重要な柱の一つとして位置付け、引き続き、悪質、危険な違反に対する検挙活動を推進するほか、経験則上自転車事故が多発する時期に先行して、強化期間を設けた集中的な指導取締りを実施するなど、自転車事故の抑止に向けた取組を推進してまいりたいと考えております。

#### 〈久谷 議員〉

自転車のマナー向上や取締り強化など交通ルールの厳守に取り組んでいただいていることはよくわかりました。

このような取り組みをしていただくことは重要ですが、もう一つ自転車の走行環境を整えることも、必要ではないかと考えています。

昨年の12月に道路交通法が改正され、自転車等の軽車両が通行できる路側帯は、道路の左側部分に設けられた路側帯に限られることになりましたが、運転者が13歳未満若しくは70歳以上又は身体に障害を負っている場合や安全のためやむを得ない場合など歩道を通行することができるようになっています。

しかし、現実には、自転車が歩道を通行すると歩行者は、これまでより厳しい態度で「歩道を走ったら危ないやないか！」ということで注意する人もありトラブルになっていることが増えていると聞いております。

逆に、自転車が車道を通行する場合は左端を走行することになるのですが、道路の端には砂や排水溝の凹凸、駐車車両等がありそれをよけて走るためか、道路の内側を通行することになり、ドライバーからクラクションを鳴らされることでトラブルとなるケースもあると聞いております。

自転車を介して様々なトラブルや事故が増加していますが、自転車が一方的に悪いということでもないと思うのです。歩道を歩くときに歩行者が横に広がっていることもあるでしょう、また、先ほども申し上げたように駐車車両を避けるためにやむを得ず車道内側を走行することもあるでしょう。

私が住んでいる北区の車道は交通量が激しく、また、路上駐車もあり自転車が車道

を走ることは非常に危険なので、安全のためやむを得ず歩道を走る方も多いと思います。

先日の新聞等の報道によると、自転車愛好家の自民党の谷垣幹事長が、東京オリンピックに合わせた「自転車特区」構想を提言されています。

大阪は自転車台数が全国の約1割を占める651万台（H20年 全国6,910万台）もあり、また、全ての移動における交通手段における自転車を利用する割合いわゆる自転車分担率が全国1位（H22年）であるなどまさに自転車王国です。自転車事故率は東京について2位で、その事故件数の約半分は大阪市・堺市で占められています。

自転車は誰もが簡単に乗ることができ使用方法によっては便利な乗り物ではありますが、人との接触や自動車との接触、横転等使用に当たっては常に危険と隣り合わせとなる乗り物であるということに変わりありません。

大阪市では、本町通りで自転車レーンが設置され、御堂筋では側道を廃止して自転車専用道の整備も計画されているところであります。

一部の区間でも整備され歩行者、自転車、車が分離され安全にそれぞれが通行できるように進めることは必要ですが、さらにその区間を結ぶことが重要です。私は、自転車事故の未然防止には大阪の繁華街におけるエリアとして、歩行者、自転車、車を分離した走行環境が必要だと思っています。オリンピックに合わせた特区提案もされていまけれども、自転車王国である大阪から是非とも府民が安全・安心して通行できる「地域」としての自転車走行環境モデルをつくり、全国に発信していただく、ということが必要であると思っておりますけれども知事のご所見をお伺いいたします。

#### 〈 知事答弁 〉

久谷議員がおっしゃるように、最近というか少し前からですね、大阪府域全体で自転車の様々な事故等とこういうものも非常に重傷事故を起こすようなそういう事態も増えておりまして、議員から言われるように自転車走行の環境、安全安心に自転車を利用できるこれは加害者・被害者ともにならないというモデル作りは、非常に重要だと思えます。大阪府といたしましても府警や教育委員会と共にごすね、まずはしっかりと交通ルールを守っていただく、マナーを守る、そういう教育をやっていく、府警においては様々な形で、啓発運動に取り組んでいただく、そういうものを積み上げまして、全国一自転車走行環境が適している、モデルとなれるように努力していきます。

