

平成28年2月定例会 一般質問（概要）

平成28年3月4日
質問者：西林 克敏議員



〈西林 議員〉

大阪維新の会大阪府議会議員団の西林克敏でございます。

日本で最も改革議論が進み、歴史と伝統ある大阪府議会で一般質疑の機会を与えて頂き、改めて負託を頂きました方々に感謝の念を込めながら、通告の通り質疑させていただきますのでよろしくお願い致します。

1 中百舌鳥駅の乗継改善について

〈西林 議員〉

代表質問で会派から「副首都にふさわしいインフラ」という質疑が行われ、それぞれに大変前向きな答弁を頂きました。私からは地域を絞って、伸ばす、繋げる、早く着くといった「便利にする」という観点で、具体的な取り組みについて質疑をさせていただきます。

まずは南海高野線中百舌鳥駅と地下鉄御堂筋線なかもず駅の乗継改善についてお伺いします。

平成26年7月、大阪府都市開発株式会社（OTK）の株式が売却され、泉北高速鉄道の実質的な運営は南海電気鉄道株式会社が行うこととなりました。

その際、利便性向上に関する事項として、「乗継割引や通学定期割引率の拡大」などの事項が盛り込まれ、平成27年3月には、南海・泉北連絡運賃が切符を購入して乗車し、中百舌鳥を越える運賃が80円値下げされました。また、通学定期は割引率が約60%から約70%に拡大し、泉北鉄道を利用する沿線住民にとっては、かつて全く動かなかった状態から動き出したことに地域全体の活性化に繋がっていくのではと期待も高まっています。

私はこうした利便性向上の取組みが実を結び始めた中、更なる取組みとして、かねてから泉北高速鉄道線の利用者だけでなく南海高野線の利用者の方々からも非常にニーズが高く、これまで検討が進められている中百舌鳥駅での乗継改善についても、是非とも実現させてほしいと思っております。この中百舌鳥駅は、南海から地下鉄に乗り換える際、一旦、橋上の改札口、2階へと上がり、改札口を出た後、階段を下りて1階の駅前広場を経由し、次に地下鉄改札口へと階段を下り、乗車するにはさらに階段を下りる必要があり、大変不便な状態となっております。

1日の乗降客数が非常に多い駅でこれほど不便な構造の駅はそうそうあるものではないと思います。この不便を解消するため、現在、関係者間で駅と駅とを直結させる地下の乗継通路の設置など、利便性を高める検討を行っていると聞いておりますが、現在の検討状況と今後の方針について、都市整備部長にお伺いします。

〈都市整備部長 答弁〉

中百舌鳥駅の乗継改善に向けた取組みについて答弁させていただきます。

これまで、南海電気鉄道株式会社や大阪市交通局とともに、乗継時間の短縮や、乗継時の移動負担の軽減に向け、利用者の視点に立って、検討を進めてきたところです。

具体的には、連絡通路の設置位置をはじめとする乗継改善案について、さまざまなケースを想定した上で、南海中百舌鳥駅における、乗継利用者の降車後の動きや、ホーム上での混雑の度合いや乗継利用者の滞留時間、工事中および完成後における安全性などについて検証を行っております。

今後、改善案の絞り込みを行い、乗継利用者の利便性向上に向け、引き続き、関係者と精力的に協議調整してまいります。

〈西林 議員〉

ありがとうございました。

沿線住民の意見を吸収して頂き、議論を大きく進めて頂いていることに御礼申し上げます。

かつて、泉北高速鉄の完全民営化が決まり、その後の利便性向上策の1つとして、地下鉄への乗り継ぎ改善を我々は提案してきたところです。某市長は我々のこうした提案を『できもしないことを言って、住民を扇動してる』とまで言われましたが、住民に対し必死で出来ない、やらない理由を考えるのではなく、住民のためにどうすれば出来るのかを考えるのが我々『大阪維新の会』の根っ子の部分であります。

この乗継改善の検討の中で、お答えいただいた通り、鉄道をご利用される方々の安全性を最優先に検討されるべきものであることは、十分理解しています。私も利用者の1人ですので、時間によって乗降客が集中し、ホームは人でいっぱいになることも承知しており、非常に綿密で質の高い策が必要とされ、成し遂げることは容易でないことも理解しています。

しかし、中百舌鳥での乗継改善の実現は、行政と民間の力を結集し大阪の鉄道ネットワークの利便性向上を目指す一手として重要な意義を持つものと確信をしています。

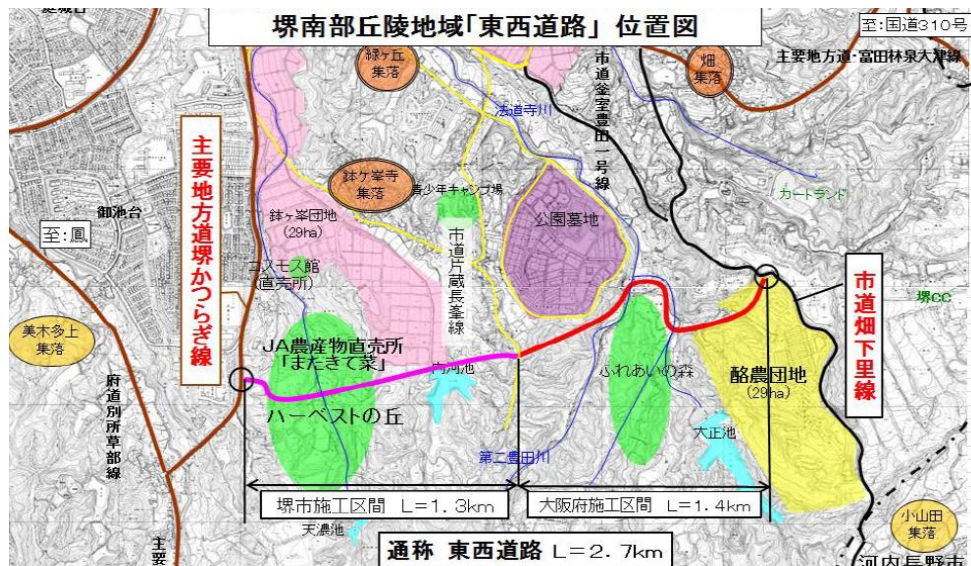
今後とも、大阪府が関係機関との調整役を果たしつつ、行政と鉄道事業者が一丸となり、「より良い大阪を実現する」との使命感を持って、中百舌鳥駅における乗継改善を是非とも実現させて頂きますように強く要望を致します。

2 堺南部丘陵地域「東西道路」について

〈西林 議員〉

次に質疑へ進みます。

私の地元である堺市南区、中でも南部丘陵地域は、都市近郊にあつて、多数の優良農地やため池、貴重な動植物が生息する里山等の自然環境に恵まれ、JAの農産物直売所「またきて菜」や堺市立農業公園「ハーベストの丘」、「堺酪農団地」をはじめとする複数の農・畜産関係の拠点が点在し魅力の多い地域です。



この南部丘陵地域において、府道堺かつらぎ線と市道畑下里線を東西方向に結ぶ通称「東西道路」は、全長2.7kmの内、府道堺かつらぎ線から市道片蔵長峰線までの約1.3kmについては、堺市が平成9年度から平成15年度まで事業実施し、ハーベストの丘までの区間、約0.7kmは既に供用開始しております。

残りの約1.4kmについては、大阪府が平成15年度に事業着手し、平成26年度には工事を完了しています。

しかしながら供用開始は未だ行われてはいません。

東西道路は、地元が要望してきた道路であり、私も様々な要望を受けておりますが、現状で何か課題があるのか、大阪府としてどう考えているのか、環境農林水産部長にお聞きします。



〈環境農林水産部長 答弁〉

お示しの東西道路は、堺南部丘陵地域の農・畜産拠点を結び、都市住民との交流促進や地域の活性化を目的に整備した集落間連絡道路であり、将来的には「奥河内くろまろの郷」などの南河内の農業拠点との広域的なネットワーク化にも寄与する道路です。

東西道路の本府施工区間1.4kmについては、平成26年度末に工事が完了し、昨年6月に堺市に道路の管理を委託しており、堺市が市施工区間と併せて全線供用開始の手続を実施することとなっています。

現在、本道路を介して、地域の生活道路に流入する車輛の増加を懸念する地元の声があり、堺市が関係者と協議を進めております。協議が整い次第、安全対策工事を実施し、全線供用開始を行うと伺っております。

本府と致しましては、事業効果発現のため、早期に供用開始を行うよう、堺市に引き続き働きかけてまいります。

〈西林 議員〉

お答えの通り大阪府として道路のネットワーク化を進めていくことは重要です。堺とすれば、南河内方面や更には和歌山方面からも人、物呼び込んでいくことにもつながります。ただ、完成までに事業開始からおおよそ17年という月日が流れる中で、隣接道路の変化や大規模住宅地の開発、商業施

設のオープンといった、周辺をとりまく環境の大きく変化があります。こうした変化への対応が供用開始につながると考えております。

地元地域としては、さらなる生活道の混雑、それに伴う危険の増加を懸念している。現状では地元対応は堺市ということだが、大阪府としても供用開始を早期に働きかけるといならば、出来る協力を惜しみなくして欲しいと思います。ポイントになるのは畑下里線からの車両の流れを地元の生活道に流さない工夫をしなければならないということ。『東西道路』への入口を分かりやすく入りやすく、ハーベストの丘などの施設の案内。泉北2号線や阪和道の入口の方向案内などを記すこと。路面の白線表示なども工夫できるのではないかと思います。

住民不安の解消を実現して、供用開始のためにも大阪府としても出来る対応をお願い致します。

3 泉北ニュータウン泉ヶ丘駅前地域の活性化

〈 西林 議員 〉

次に、私の地元である泉北ニュータウンでは、先日の国勢調査の速報値にもりましたように堺市全人口は減少、中でも南区の人口減少は約6,900人減となり7つの行政区の中で北区、堺区に次いで、3番手に後退しました。併せて施設の老朽化などの課題を抱えており、堺市をはじめ、大阪府や関係する公的団体などが、泉北ニュータウン再生府市等連携協議会を設置し、その再生に取り組んでいる。

中でも、泉ヶ丘駅前地域については、活性化ビジョンが策定され、これまで東大谷高校の開校や、泉ヶ丘センタービルのリニューアル工事などが進められており、平成35年の近畿大学医学部及び附属病院の立地も控え、今後の取り組みに地域住民の方々からも大きな期待が寄せられている。

私は、この近大立地などのインパクトを泉ヶ丘駅前地域の活性化に最大限活かし、泉北ニュータウン全体へ波及させることが重要と考えています。

そのためにも、この地域で快適にアクセス・移動できるよう、近大や商業施設などへの来訪者や車の増加に対応した交通対策に取り組んでいく必要があると考えます。

また、堺市内で最も高齢化が進む区と言われる中で、地域に活力をもたらす子育て世帯などの若年世代に魅力を感じてもらい、来訪や居住につながるように、ビッグバン周辺地などの低利用地を活用することもツールの一つとして重要と考えます。

更には先ほどの伊良原議員の質問にあったように、都市公園へ民間活力の投入といったような手法を検討していくことが、利用者が何度も訪れたいくなるようなエリアになっていくと考えます。

現在、活性化ビジョンの具体化に向け、泉ヶ丘駅前地域活性化アクションプランの策定が進められているが、今後、交通や若年世代対策など、泉ヶ丘駅前地域の活性化にどのように取組まれるのか、

住宅まちづくり部長の所見を伺います。

〈住宅まちづくり部長 答弁〉

泉ヶ丘駅前地域では、近畿大学医学部等の立地により1万人規模の来訪者が増加すると想定しており、来訪者や住民のアクセス・利便性向上のため、道路の改良、駐車場出入り口や、誘導サインの変更など総合的な交通対策の検討を進めているところです。

また、子育て世帯などの若年世代にとって魅力あるまちづくりとしては、駅前の商業施設内に絵本コーナーを備えたちびっこ広場が既にオープンしており、さらに4月下旬には、現在の噴水広場を緑豊かな広場にリニューアルオープンする予定となっております。

今後は、ビッグバン周辺の自然豊かな森や池を活かし、親と子が遊び、学び、楽しめるよう、民間が有する柔軟な発想を取り入れ、魅力的な施設の導入を図ってまいります。

今年度末には、これらを反映したアクションプランを取りまとめることとしております。今後、南海電鉄はじめ主要な民間事業者とともに、様々な事業に取り組み、全国のニュータウン再生の先導モデルとなるまちづくりを進めてまいります。

〈西林 議員〉

お答えいただきました通り、少しずつ駅前も変わってきました。絵本を備えたちびっこ広場ができ、今噴水広場のリニューアルが行われています。次はどこがどんな風になるんやろうかと地域の期待は膨らんできています。是非とも、この近大立地のインパクトをしっかりと活用するとともに民間の柔軟で多様な発想を取り入れ、泉ヶ丘駅前のセンタービルやビッグバン周辺の低利用地等の駅前の活性化を含め、泉北ニュータウンの全体の再生を進めていただきたいと思います。

また、先般、泉ヶ丘駅北西の堺市立泉ヶ丘勤労者体育センターについて、堺市は、平成28年度末をもって廃止することとしたと聞いている。その後、土地は所有者である大阪府に返還される予定であり、周辺住民からはその跡地利用についてビジョンに沿った活用をされるよう要望があり、お伝えしたところです。

今後とも、地域住民の声にも十分に耳を傾けながら、不安や課題をできるだけ取り除いて頂きますようお願い申し上げます。

4 府税徴収と滞納対策について

〈西林 議員〉

次の質問に進みます。

健全な財政運営のためには、自主財源の根幹である府税について、安定した税収を確保する必要が

あり、そのためにも、収入未済額を少しでも圧縮することは重要な視点であると思います。

そこでまず、ここ5年間の府税収入未済額及び回収不能となった不納欠損額の推移について財務部長にお伺いします。



〈財務部長 答弁〉

府税の収入未済額及び不納欠損額についてお答えします。

収入未済額は、平成22年度末の449億円から毎年圧縮してきており、平成26年度末では286億円と平成22年度末の約63%となっています。その内訳は、個人府民税が173億円、法人二税が21億円、不動産取得税が54億円、自動車税が19億円などとなっています。

一方、納税者に納付資力が不足するなど、法に基づく要件に該当することから不納欠損を行ったものは、平成22年度末の36億円に対し、平成26年度末では45億円と約25%増加しています。その内訳は、個人府民税が34億円、法人二税が4億円、不動産取得税が2億円、自動車税が3億円などとなっています。

〈西林 議員〉

只今、主な税目の収入未済額と不納欠損額について答弁いただきましたが、平成26年度末の自動車税の収入未済額が19億円とのことである。この額は全国を見渡すと残念な数字であると聞いています。

自動車は、継続検査、いわゆる車検を受ける際に自動車税の滞納がないことを証するの必要があり、通常は車検時までには納税される仕組みであるにも関わらず、これだけの収入未済額となっている。そもそも滞納が発生する要因は何か。また、自動車税の収入未済額について府はどういった圧縮対策を行っているのか、財務部長に伺います。

〈財務部長 答弁〉

自動車税の滞納の発生要因及び府における収入未済額の圧縮対策についてお答えします。

自動車税については、議員お示しのとおり、継続検査を受け続ける限り滞納は解消されますが、抹消の登録や、第三者への名義変更時には、自動車税の納税証明書の提示が不要であることや、車検切れを放置した場合は、滞納となる可能性があります。

これら自動車税の滞納発生を未然に防止し、納期限内納税率を向上させるため、コンビニ収納、クレジットカードやペイジーによる納税など、府税の収納方法を拡大し、納税者の利便性向上を図っています。

また、納期限を経過し滞納となったものについては、督促状を送付した後、速やかに納税交渉を行い、それでも納税がされない場合には、所有する財産の差押えを行うなど、厳正な対応を行っているところです。

〈西林 議員〉

いわゆる払わず得みたいな状態が、広がって大阪名物のごとく取り上げられることのないように、悪質なものにはスピーディーに差し押さえといった厳正な対応をお願いしたいと思います。中でも給与の差し押さえは、滞納をしていることが職場に知れるということから収納率も高いと言われていますので、きちんと納税されている方々に不公平感が出ない対応をお願い致します。

次に、自動車税に類似する税として、市町村が賦課徴収する軽自動車税があります。

軽自動車税は所有者に毎年課税され、車検を受ける際に滞納がないことを証する必要があるなど、徴収方法や滞納発生の仕組みも自動車税とほぼ同じだと考えられます。

しかしながら、自動車税と軽自動車税は、地方税法の規定により、府と市町村それぞれが課税するものとされており、納税通知書の送付や滞納整理はそれぞれの権限において別々に行われている。徴税の一元化が可能であるように思いますが、法の規定である以上、現状は府と市町村がそれぞれの権限で賦課徴収を行うこととなりますが、効率的に税を賦課徴収する観点から、例えば同一納税者に対し、自動車税と軽自動車税の納税通知書を、せめてひとまとめにして送付するだけでも、コストの削減に繋がるのではないかと考えます。

また、この他にも、府と市町村が賦課徴収について、共同で取り組むことにより、コストの削減や、さらなる収税確保につながるものとするが、どうでしょうか。

〈財務部長 答弁〉

府と府内市町村との賦課徴収の共同取組についてお答えします。

議員お示しの、同一の納税者の方に、自動車税と軽自動車税の納税通知書をあわせて送付すること

について、郵送料の削減等一定の効果が期待できます。

しかしながら、同一納税者を名寄せする新たなシステム構築や、納税通知書をあわせて送付するための事務作業が必要となるなど、費用対効果の面からも課題があります。

府と市町村との賦課徴収の共同取組については、今年度から、府と27市町との間で大阪府域地方税徴収機構を設置し、参加市町において納税に応じない個人住民税の滞納者等を対象に、所有する財産の差押えを前提とした共同徴収を開始しています。

なお、今年度については、市町から引き継いだ滞納税額のうち、平成28年1月末時点で、12億3千万円の収入を確保しています。

また、給与所得者の個人住民税については、普通徴収より徴収率が高い特別徴収を徹底するため、府と府内全43市町村が、昨年9月に大阪府個人住民税特別徴収推進会議を設置し、平成30年度からの特別徴収義務者の一斉指定に向けた取組みを行っています。

〈 西林 議員 〉

個人住民税については滞納が多いこともあり、地方税徴収機構や特別徴収の一斉指定など、府と市町村の間における共同取組みの意識が共有化されているものと言えます。

一方、その他の税については、共同の取組みはあまり進んでいないように感じられる。徴税の一元化ができる可能性のある税項目もあるが実現には非常に高いハードルを超えなければならないのも理解できます。しかし、徴税に要するコストも府民の血税であることを常に念頭に置き、あらゆる観点から効果的・効率的な府税の徴収に努めていただくことを強く要望して、時間も参りましたので、私の質問を終わらせていただきます。

