

平成29年2月定例会 一般質問（概要）

平成29年3月8日
質問者：森 和臣 議員



〈 森 議員 〉

大阪維新の会大阪府議会議員団の森 和臣でございます。
通告に従い、順次、質問させていただきます。
まずは、IRについてお伺いします。

1 IRについて

1-1 IR推進会議

〈 森 議員 〉

先日、「夢洲まちづくり構想（案）」が検討会により、公表されましたが、夢洲のまちづくりにあたって、重要な役割を果たすのは、やはり、統合型リゾート＝IRです。
IRの成否が魅力ある国際観光拠点の形成のカギを握っているというべきであります。
また、大阪観光局の溝畑理事長を座長にして、「IR推進会議」が設置されることとなっており、IR推進にあたって、まさしく司令塔としての役割が求められています。
このIR推進会議における議論にあたっては、IRだけを取り出して議論するので

はなく、万博との相乗効果を高め、広く大阪・関西のハブとなることを視野に入れながら、夢洲全体を考え、非IR部分も含む、まさしく基盤整備・交通計画を含めたトータルでの議論が必要となります。

IR推進会議においては、広い視野に立って夢洲全体のことを念頭に置きながら、検討を進める機能を担わせるべきだと思いますが、知事の所見を伺います。

〈 知事答弁 〉

「夢洲まちづくり構想（案）」で示された多彩な体験ができるエンターテイメント拠点や、世界第一級の質・規模を備えたMICE拠点の形成を夢洲において実現するためには、IRは欠くことのできない要素であり機能である。

これらの機能を夢洲に整備・集積させることにより、IRの立地による経済効果を夢洲にとどめることなく、関西・西日本へと広く波及させるという観点に立って、IR推進会議での議論を深めていく。

〈 森 議員 〉

ありがとうございます。広い視点に立ってお願いします。

1-2 IR推進局

〈 森 議員 〉

今議会には、IR推進会議の事務局として、府市共同の内部組織である「IR推進局」を設置するための議案が提出されております。これまでもIR立地準備会議等で府市が連携して取組んできたところですが、今後は連携から一体へ、まさしく府市が一致して、大阪のみならず関西・西日本の成長の起爆剤ともなりえる夢洲のまちづくりに全力で取組んでいくことが求められます。

このIR推進会議の事務局をも担うIR推進局とはどのような役割を担わせるのか、知事に伺います。

〈 知事答弁 〉

「IR推進局」は、IR推進会議を運営しながら、ギャンブル依存症対策などの課題を検討するとともに、国の制度設計への働きかけや府民理解の促進に取り組むため、体制の整備を行うもの。

府市の内部組織を共同設置することにより、私と市長の指揮命令の下、迅速かつ効果的に業務を進めていく。

〈 森 議員 〉

ありがとうございます。

今回、夢洲で検討しているIRについては、わが国における屈指の開発面積を予定されているときいています。

また、24時間運用の関西国際空港からのアクセスも良好であり、関西・西日本のハブとなる大阪・梅田駅、新大阪駅にも近いなど、立地的にも好条件に恵まれております。

かつ、この関西には、大阪をはじめ、京都・奈良・神戸といった日本を代表する観光地があります。

大阪のIRの成功は、日本のIRの成功の試金石になると言っても過言ではないと思います。

知事には、ぜひ、大阪ならではのIR、世界最高水準のIRを目指して、強力に取り組んでいただきたいと思います。

2 24時間国際観光都市・夜間経済について

〈森議員〉

大阪は24時間空港である関西国際空港があるなど24時間観光都市をめざす大義がある。

大阪府も「24時間おもてなし都市」をかかげ、大阪観光局もDMOの3本柱の1つが「24時間観光都市」である。

大阪観光局においては、今月22日に、多言語対応可能な無料のコールセンターを設置し、午前7時から午後11時までの観光案内機能のほかに、医療機関の紹介を24時間体制で行うとのことであるし、今後、夜間の魅力創造の観点から、民間事業者の意見も聞きながら、コンテンツの充実について検討していくと聞いております。

こうした動きと並行して、24時間観光都市の実現に府民の理解を得ていかななくてはなりません。そのためには、具体的・客観的な数値を示していくことが大切です。昨年10月の府民文化の委員会質疑において、知事に「大阪夜間経済検討委員会」を設置し、夜間経済の数値化の検討を進めるべきと申し上げたところ、知事からは、「先進事例の検証から着手していく必要があると考えており、検討の場については、DMOたる大阪観光局にもお願いし、府市も加わって検討を進める方向で、関係者と調整していく。」との答弁をいただいたが、夜間経済の数値化に関する取組状況について、府民文化部長に伺います。



〈 府民文化部長答弁 〉

夜間経済指標の数値化については、大阪観光局とともに、府、大阪市、学識経験者などの実務的なメンバーで構成する「大阪夜間経済指標検討会」を設け、検討を進めることとしており、先日、その準備会議を開催したところ。

今後、検討会においては、先進事例であるロンドンの夜間経済に関する指標の情報収集を行うとともに、現在、国内では時間帯別の経済統計がないことから、数値化に向けた算出方法の検討やアンケート等による必要なデータの収集などを行い、大阪の夜間経済指標の数値化に取り組んでまいります。

〈 森 議員 〉

ありがとうございます。

難しいと思いますが、しっかり数値化を図っていただきたいと思います。

先ほど部長からロンドンの事も出ましたが、あと、ロンドンとアムステルダム、ストックホルムといった、この都市は、ナイトメアといって、夜の市長を作り、そのサミットも開かれていると聞いておりますので、ぜひ大阪もナイトメアを作って、そのサミットにアジア初で参加して行ってほしいと思います。

3 24 時間国際観光都市化に伴う労働環境について

〈 森 議員 〉

次は、24 時間国際観光都市化に伴う労働環境について伺います。

IRもそうですが、今後、大阪は、24 時間国際観光都市をめざすべきであると考えますが、それには、24 時間動いているエンターテイメント施設だけでなく、これを支える物流や、増え続けるインバウンドの方が利用される飲食店などを充実させる必要があります。そのためには、昼間の時間帯のみならず、夜間に働く方々の確保が不可欠であります。

これからの日本は、労働力人口がますます減少していく。そのようななかで、24 時間体制に向けた人員確保は容易ではありません。仮に、人員を確保できたとしても、それぞれの働き場所で、時間帯に関わらず、いかに気持ちよく働いていただけるかが重要となります。確かに、ロボット、AIなどの活用による業務の効率化や労働者の負担軽減等は不可欠であります。やはりそれだけでは限界があると思います。

そこで、24 時間観光都市をめざすにあたって、人員の確保や、1 人ひとりが充実して働けるための労働環境をどのように整備していくのか、商工労働部長の見解を伺います。

〈 商工労働部長答弁 〉

大阪が 24 時間国際観光都市を目指し、成長していく上で、全国に比べ就業率の低い女性や離職した若者等の活用による人員の確保と併せて、生き生きと働くことができるような働きやすい労働環境を整備することが重要と認識しております。

府では、まずは、人材確保が課題となっている、運輸や建設、製造の分野の人材確保を進めるため、「地域働き方改革包括支援センター」を平成 29 年 5 月に開設し、庁内関係部局や関係行政機関、経済団体等と協力しながら、業界団体と連携し、オール

大阪で、女性や若者が快適で魅力的と感じる職場の環境整備や魅力発信を行っていく。

また、すべての企業において夜間にも働く場合のルールの遵守が徹底されるよう、労働時間や労働者の健康保持などに関する法令の周知・啓発、企業・労働者からの相談対応を行い、適正な労働環境の確保に取り組んでまいります。

このような取組みを通じて、昼夜を問わず、女性や若者をはじめ、より多くの人々が魅力を感じながら充実して働ける環境を整備してまいりたいと考えております。

〈 森 議員 〉

商工労働部の取組みと今後の方向性は理解いたしました。しっかりと取組みを進めてほしいと思います。

府は、24時間国際観光都市、24時間おもてなし都市をめざすべきではありますが、それを支える「ひと」が集まらなかったり、働いている人が大阪に魅力を感じず疲弊しているようでは看板倒れになると言うしかありません。

労働だけでなく、住宅、教育、環境、文化、インフラなど、あらゆる分野において、24時間魅力のある大阪に向けて、取組みを進めていただきたいと思います。

4 大阪の知名度向上に向けたSNSの活用

〈 森 議員 〉

私は、大阪の知名度をもっとも効果的に出していくのはSNSの力だと思っています。ここは、知事と同じ意見だと思います。

来阪外国人観光客は、昨年941万人と言われておりますので、そこには、941万人のパワーがあると思いますし、今年においては、1千万人を超える、だからそれだけのパワーがあると思います。

府では、昨年度、地方創生交付金を活用し、Wi-Fi環境の整備促進や、おおさか魅力満喫キャンペーンでの国内外向けプロモーションに取り組んできた。また、来年度も宿泊税を活用した様々な観光客の受入環境整備に取り組むとのことであり、こうした積極的な姿勢は、大いに評価いたします。

受入環境が整うことで、いわゆる富裕層であろうと、荷物一つで来た人（いわゆるバックパッカー）であろうと、大阪を訪れたすべての方が大阪の優しさに触れて、気持ちよく過ごし、大阪の魅力を満喫していただくことができると思います。

府（府民文化部）は、これまで大阪ミュージアムの取組みで数多くのスポットを発信しているが、これからは、SNSといった有効なツールをもっと使って、より厳選した府内の魅力を世界に発信することが求められます。

そこで、まず、厳選して絞り込んだ府域のシンボリックな場所をVISTA POINTとして登録して、そこに観光客を誘客することが大事であります。

その上で、アムステルダム市の「I amsterdam」のように、何か世界の人々に大阪をイメージしてもらうロゴやキャッチコピーを作成し、その厳選したVISTA POINTに設置して、そこで撮った写真をSNSで発信してもらう。

あるいは、観光スポットで写真を撮れば、風景の中にロゴなどが表示されるアプリケーションソフトを民間と協力して開発し、SNSで発信してもらう。

こういった仕掛け作りが、大いに大阪を世界に発信することができる。

今後、大阪が国際都市として世界に存在感を示し、さらなる発展のためにも、SNSを活用して大いに大阪の知名度を向上させる取組みを行っていくべきだと考えるが、知事どうでしょうか。



〈 知事答弁 〉

SNSを通じた情報発信は、世界に向けて大阪を発信し、大阪の認知度を爆発的に高める有効な手段だと思っております。

市町村とも連携し、府内のシンボリックな場所を選び、感動や驚きを与えるような仕掛けも作りながら、世界に発信し、拡散してもらえるような取組みを進めたいと思います。

〈 森 議員 〉

ありがとうございます。していただけると思ってよいですね。それとあわせて、もう一つ、ユーチューブというのがあります。動画なんですけど、大阪の魅力を発信するプロモーションビデオを作って、知事もそこに出演していただいて、動画配信も非常に重要だと思いますし、(携帯の) エーユーの commercials のようなのも面白いと思いますし、プロモーションビデオこれ知事どうでしょうか。

〈 知事答弁 〉

大阪観光局において、今現在、大阪のプロモーションビデオは、作成されております。ただ、プロモーションというのは、日々進化していく、バージョンを上げていく古いものは、観光に来ていただくお客さんにインパクトがありませんから、日々現在にあった形で、お客さんにアピールできる形で作っていく必要があると思いますので、観光局と府民文化部で相談しながら、プロモーションビデオについても、お客さんを増やすためのバージョンアップを考えていきたいと思っております。

5 大阪府における公共交通戦略について

5-1 なにわ筋線の事業化に向けたスケジュールと開業について

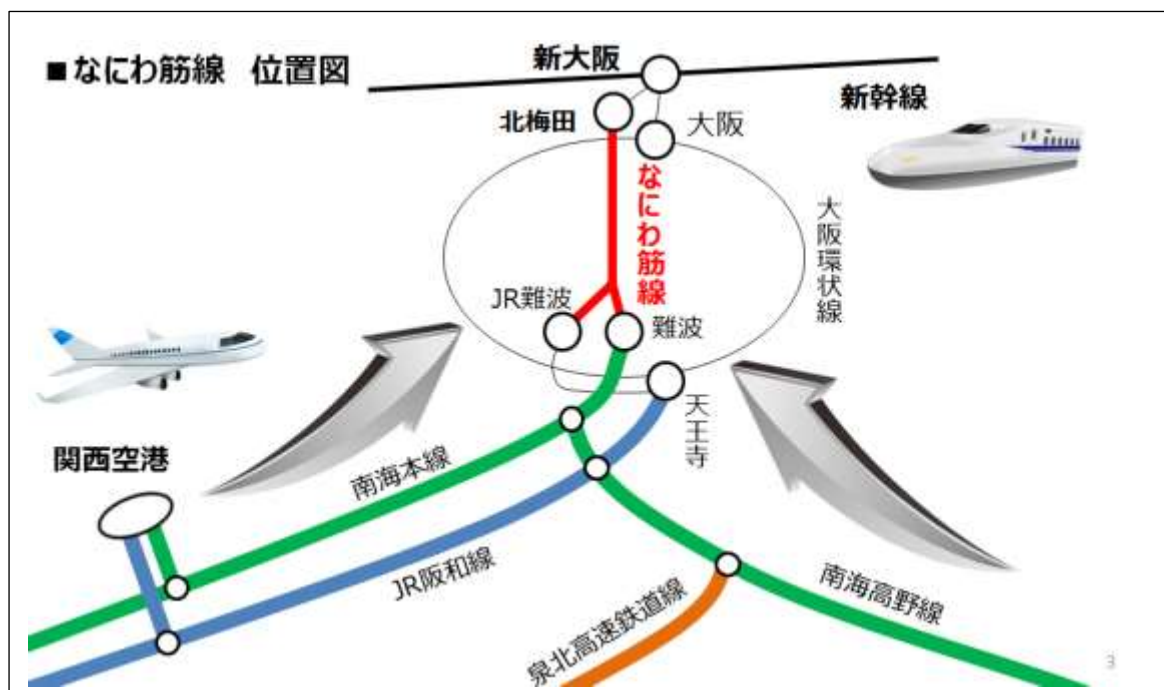
〈森 議員〉

なにわ筋線についてお伺いします。

関空アクセスを強化するなにわ筋線は、関西空港を利用される観光客のスムーズな移動を実現するとともに、大阪南部地域の利便性を大幅に向上する極めて重要な路線であります。

例えば現在、南海本線沿線の方が大阪・梅田へ行くには、難波で地下鉄への乗り換えが必要ですが、この路線が実現すれば、大阪・梅田に乘換えなしのアクセスが可能となり、また、新幹線への乗継駅となる新大阪へのアクセスも良くなります。更に、南海高野線沿線の利便性も向上するなど、大阪南部地域の発展、ひいては大阪・関西の成長に大きく貢献するものであり、一刻も早く事業化していかなければならないと思っています。

このなにわ筋線の事業化に向けた検討は、大阪府、大阪市、JR西日本、南海電鉄の4者により平成26年度からスタートし、今年で丸3年が経過します。そろそろ新たな段階に進めていく必要があると考えます。先般の記者会見で、知事は、「課題が煮詰まってきている。近いうちには良い報告ができると思っている」といった発言をされていましたが、現在の検討状況と、具体的な事業化に向けたスケジュール、また、いつ頃の開業を目指して進めていくのかについて、都市整備部長に伺います。



〈 都市整備部長答弁 〉

なにわ筋線については、現在、営業範囲や運行計画など、鉄道事業の経営に関わる事項を協議中であり、本府としても、大阪市とともに、精力的に調整しているところ。

また、なにわ筋線が接続する予定のJR東海道支線の地下化、及びそれに伴い新設される（仮称）北梅田駅が、平成35年春の開業に向けて工事中であり、それらの事業を円滑に進める上でも、平成30年度のなにわ筋線の事業化を目標とすることで、関係者が一致している。

開業時期については、事業規模を考慮すると、標準的には現地の調査に3年、工事等に10年程度を要することから、仮に、平成30年度に事業着手すると、平成42年、2030年頃の開業が想定される。

今後とも、早期に事業化できるよう、全力で取り組んでいく。

〈 森 議員 〉

なにわ筋線は、関空アクセスと、大阪南部の利便性を同時に強化する、大阪・関西にとって不可欠な路線です。海外からの旅行者や、大阪南部の皆さんが一日も早く、便利さを実感できるよう、しっかり取り組んでいただけるようお願いしておきます。

5-2 中百舌鳥駅の乗継改善について

〈 森 議員 〉

次に中百舌鳥駅の乗継改善についてお伺いします。

私は、平成26年の2月議会で、南海高野線と地下鉄御堂筋線の中百舌鳥駅の乗継改善について、府の施策として、取り組んでいくべきと申し上げました。

その後の検討では、駅と駅を地下でつなぐ連絡通路を設置する案について、南海の駅のホーム上の安全性などを検討しているとのことでありました。

この件については、これまで、府として取り組んでいただけてきたが、これからは地元堺市にも積極的に協力してもらうことで、利用者の声や地元の熱意が、鉄道事業者に伝わるなど、課題解決の糸口が見えるのではと考えております。

そこで、中百舌鳥駅の乗継改善に対する現在の検討状況と今後の進め方について、都市整備部長に伺います。

〈 都市整備部長答弁 〉

大阪府では、平成26年に策定した公共交通戦略において、駅の乗継改善などの公共交通の利便性向上を掲げており、議員お示しの中百舌鳥駅については、策定当初より、その改善に向け取り組んできたところ。

具体的には、南海と地下鉄の駅間の移動における階段の上り下りが多いことから、大阪市交通局から提案があった、駅と駅を地下で連絡する案について、南海電気鉄道株式会社とともに、検討を行ってきた。

地下連絡案を実現するためには、南海高野線ホームに新たに階段を設ける必要があるが、南海電鉄からはホームが狭くなることによる混雑や安全面などの課題があり、現状では実施は困難との見解が示されている。

引き続き、南海電鉄や大阪市交通局とともに、地元堺市の協力も得て、課題の解決

策を探るなど、乗継改善が一步でも前へ進むよう取り組んでまいります。

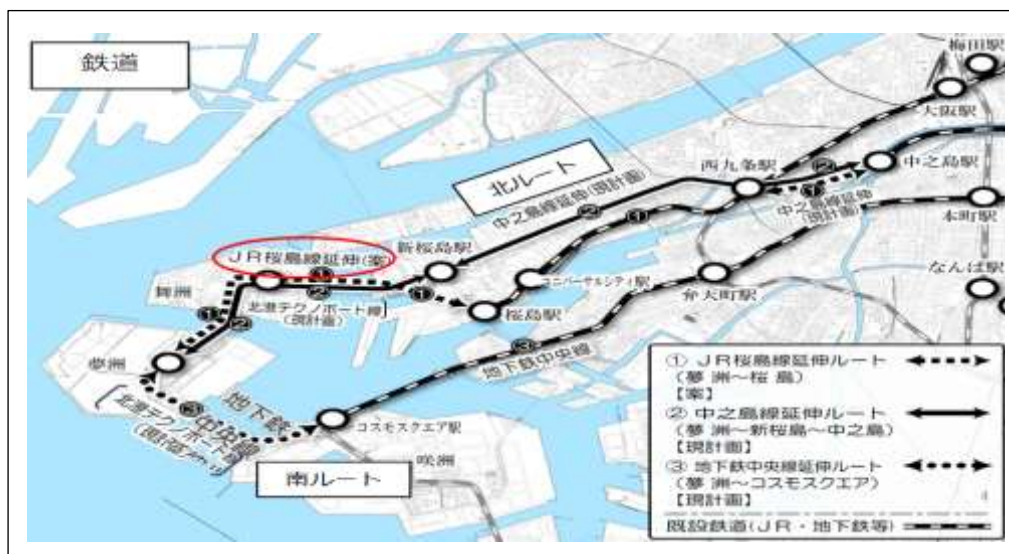
〈森議員〉

泉北高速鉄道の株式売却後、様々な施策が取られてきたものの、中百舌鳥駅の乗継不便は解消されていません。ぜひ、この乗継改善を実現していただき、利用者の利便性向上を図っていただけるよう要望しておきます。

5-3 JR桜島線延伸要望

〈森議員〉

最後にJR桜島線の延伸について要望しておきます。



桜島線は、夢洲の発展だけでなく、大阪・関西・西日本の発展にとって最も必要な路線であります。

国土軸と結び、首都圏と直結させることは副首都たる都市交通に必ず必要なものがあります。これは、大阪維新の会の総意でもあります。

先日の我が会派の代表質問における「副首都にふさわしい交通インフラ」において、知事より「来年度より公共交通戦略の本格的な検討と見直しをしていく。」という答弁をいただきました。

今の公共交通戦略4路線の次の一手として、現状では、大阪市の権限となるのかもしれませんが、今後、副首都推進本部において、本格論議を始めたいと思っております。

以上で質問を終了させていただきますが、今回僕が質問させていただいたなにわ筋線、数字が出てきた、そしてまた、IRの誘致も進んできた、万博誘致もオールジャパン体制も進んできた、こういったことが進んできたのは、以前の大阪市、大阪府のふしあわせのあいだではここまで来なかった、前市長の橋下市長、松井知事の時代、そして、今は吉村市長と松井知事の時代、この両トップが、同じ方向を向いて、そして、しっかりと一体となってきたからこそ、僕が今言った質問したことの答えがつか

がっていったのだと、これはもう明らかであると思います。だからこそ、過去の大阪に戻さないためにも、我々は広域行政の一元化を図る大阪都構想をしっかりと目指していきたいと思っております。

そして最後に一句読ませていただきたいと思います。

『おもしろきことも無き世をおもしろく あるべき姿 都構想にあり』

ご清聴ありがとうございました。

