

平成 30 年 9 月定例会 一般質問（概要）

平成 30 年 10 月 5 日（金）

質問者：杉江 友介 議員



<杉江議員>

大阪維新の会大阪府議会議員団の杉江友介です。まず初めに、本年の度重なる災害で、亡くなられた方々のご冥福をお祈り致しますとともに、被災された多くの皆様にお見舞い申し上げます。

1. タウン管理財団統合による出資法人改革

<杉江議員>

これまで、大阪のまちづくりに大きな役割を担ってきたタウン管理財団と都市整備推進センターの統合について伺います。

タウン管理財団は、平成 20 年の「財政再建プログラム（案）」において統合方針が示され、平成 27 年の「行財政改革推進プラン（案）」等においても、できるだけ早い時期の統合が明記されています。府が機関決定したものであり、私は統合により、新法人が今後の大阪のまちづくり戦略を先導するスーパー出資法人に変化をとげてほしいと考えております。

出資法人改革の取組状況

1

平成26年度行政改革の取組みにおける方向性	行政改革推進プラン（案）における取組みの方向性（H27～H29）	平成30年度行政経営の取組みにおける方向性
○廃止【1法人】 （公財）大阪府国際交流財団 （平成34年3月廃止予定） ○統合【1法人】 （一財）大阪府タウン管理財団 ○民営化【4法人】 （株）大阪府食品流通センター （株）大阪府観光センター （株）大阪府観光センター（東海側） 大阪外環状鉄道（株） ○数本の見直し【5法人】 （株）大阪府食品流通センター （株）大阪府観光センター （株）大阪府観光センター（東海側） 大阪外環状鉄道（株） （平成26年5月合併） 堺市北環状（株） ○存続【12法人】 （公財）大阪府都市整備推進センター 大阪府交通（株） 大阪府建設（株） 大阪府住宅（株） 大阪府文化財センター （公財）大阪府都市整備推進センター	○廃止【1法人】 （公財）大阪府国際交流財団 （平成34年3月廃止予定） ○統合【1法人】 （一財）大阪府タウン管理財団 ○民営化【3法人】 （株）大阪府食品流通センター（東海側） （株）大阪府観光センター 大阪外環状鉄道（株） ○数本の見直し【5法人】 （株）大阪府食品流通センター （株）大阪府観光センター （株）大阪府観光センター（東海側） 大阪外環状鉄道（株） 堺市北環状（株） ○存続【12法人】 （公財）大阪府都市整備推進センター 大阪府交通（株） 大阪府建設（株） 大阪府住宅（株） 大阪府文化財センター （公財）大阪府都市整備推進センター	○統合【1法人】 （一財）大阪府タウン管理財団 ○民営化【2法人】 （株）大阪府観光センター 大阪外環状鉄道（株） ○数本の見直し【5法人】 （株）大阪府食品流通センター （株）大阪府観光センター （株）大阪府観光センター（東海側） 大阪外環状鉄道（株） 堺市北環状（株） ○存続【13法人】 （公財）大阪府都市整備推進センター 大阪府交通（株） 大阪府建設（株） 大阪府住宅（株） 大阪府文化財センター （公財）大阪府都市整備推進センター

平成30年度 大阪府行政経営の取組み P 22より抜粋

両法人の概要

2

区 分	（一財）大阪府タウン管理財団	（公財）大阪府都市整備推進センター
組織体制	理事長（府OB）常務理事兼事務局長（府派遣） 職員数35名（府派遣12名、府市OB6名、プロパー17名）	理事長（府派遣）常務理事（府派遣） 職員数26名（府派遣3名、府OB9名、プロパー14名）
基本財産	3,000千円	1,063,400千円
設立目的	○ 大阪府域における都市圏の形成に寄与するため、南大阪の湾岸地域におけるまちづくりを円滑に推進するとともに、同地域並びに千里丘陵地区及び泉北丘陵地区における居住者等の利便性を確保することを目的とする。	○ 市街地の整備・開発・保全に係るまちづくりの推進を図るとともに、公共用地の有効活用による都市環境の改善及び建設発生土等を活用した環境共生型のまちづくりを行うことにより、大阪府域における秩序ある良好な市街地の形成に寄与することを目的とする。
主な事業	【1】公益目的事業 大阪北摂霊園事業、近隣センター事業 にぎわいづくり事業 【2】収益事業 賃貸施設管理事業、駐車場事業 不動産賃貸事業	【1】公益目的事業 土地区画整理等支援事業 密集市街地まちづくり活動支援等 【2】収益事業等 駐車場運営事業 河川敷の環境保全・魅力向上事業

しかし、方針が示されてから10年が経過しましたが、未だ両法人は統合には至っていません。これほど時間を要している課題は何か、これまでの取組みと合わせて、住宅まちづくり部長にお伺い致します。

＜住宅まちづくり部長＞

「財政再建プログラム（案）」において、タウン管理財団は、類似した事業を行う都市整備推進センターと統合することとされていましたが、存続法人である都市整備推進センターが公益財団

法人となったため、統合後も公益法人の基準を満たせるよう、タウン管理財団が収益事業の資産処分を早期に進めることが大きな課題でありました。また、この資産処分にあたっては、地元市のまちづくり方針との整合性を図りながら、関係者との慎重かつ丁寧な協議・調整が必要とされていた。

この10年間、府として地元市と連携し、千里ニュータウンや泉北ニュータウンの再生等のまちづくりに取り組み、タウン管理財団においては、その一環として、千里ニュータウンでの千里南地区センター再整備事業を進める資産処分や泉北ニュータウン泉ヶ丘センタービルの公募売却など51物件、金額で約180億円の保有資産を処分した結果、平成29年度の公益目的事業比率を47.3%にまで高めることができました。

これを受けて、現在、公益法人認定法の基準を確実に満たすことができるよう、タウン管理財団において、公益目的事業等の事業資産の棚卸しや健全な法人運営に必要な遊休財産額の算定、これに関連する大阪北摂霊園の老朽化した橋梁等大規模構造物の修繕計画策定などについて、専門家を交え精査を行っているところです。

<杉江議員>

統合にあたって、タウン管理財団の公益目的事業比率を高めなければならないことや、その際には、地域のまちづくりに一定の配慮が必要なことから、相当の時間がかかっていたことは理解しました。しかしながら、タウン管理財団において公益目的事業比率が47.3%となった今、タウン管理財団単独でなくとも、統合後の法人が公益目的事業比率50%を超え、公益認定要件を充足するという観点から、統合に向けた取組みを、スピード感を持って進めるべきと考えます。

今後、統合の時期を明確にし、それに向けて、両法人及びそれぞれの法人を所管する住宅まちづくり部、都市整備部を交えた「統合協議会」を早急に設置し、早期の統合に向けた取組を加速させるべきと考えますが、両部を所管する竹内副知事にご所見と決意をお伺い致します。

<竹内副知事>

現在、早期統合に向けた具体的な取組を進めることを目的に、タウン管理財団と、存続法人である都市整備推進センターとの法人間で、統合ワーキングチームを設置し、効率的な業務執行体制や健全な財務体質の確保など、統合後の安定的な法人運営に向けた課題の解決策を検討しているところであります。

本府としては、これらの検討結果を検証しながら、両法人と都市整備部・住宅まちづくり部で構成する統合に向けた協議会を早急に発足させ、来年9月までに「統合計画案」を策定した上で、同年中を目途に、両法人による合併契約の締結と、公益法人認定法に基づく変更認定の申請手続

きを行うよう進めてまいります。

<杉江議員>

今回、統合に向けての明確な期限が初めて示されました。今回の統合により、タウン管理財団の持つ資産を、都市整備推進センターの行うまちづくりの中で活かすことにより、今後の大阪のまちづくりに新たなページを開くものです。同時に、これは橋下・松井両知事が進めてきた出資法人改革の大きな節目となるものです。住宅まちづくり部・都市整備部に加え、財務部及び総務部の府庁一丸での取り組みにより、来年度中の両法人統合をぜひ実現していただくようお願いし、次の質問に移らせていただきます。

2.一般廃棄物処理の広域化計画の改訂

<杉江議員>

次に、一般廃棄物処理の広域化計画についてお伺い致します。

廃棄物の運搬および処分は、市町村が行うのが原則となっていますが、人口減少・少子高齢化の進展、廃棄物の減少傾向等に加え、多くのゴミ処理施設の更新時期が迫っていることを考えると、施設を設置した市町村が今後単独で更新するのは、非効率で負担が大きくなるのが現実です。

今後更新期を迎えるゴミ処理施設については、市町村の垣根を越えて広域化・集約化を進めていく必要があると考えます。

大阪府では、平成11年3月に計画期間を20年間とする「大阪府ゴミ処理広域化計画」を策定していますが、これまでゴミ処理の広域化に向けてどのように取り組んできたのか、また、その成果と課題について、環境農林水産部長にお伺い致します。

<環境農林水産部長>

府におきましては、広域自治体として、「大阪府ゴミ処理広域化計画」に基づき、基礎自治体の水平連携による広域化を推進してきたところです。

ゴミ処理の広域化に向けては、府と市町村等が参画するゴミ処理広域化ブロック会議等を通じ、スケールメリットによる経費の縮減など広域化の意義について市町村の理解を促すとともに、広域化に向けた具体的な協議に際しては、関係市町村間の調整等を行ってまいりました。

その結果、平成 11 年に計画を策定して以降、府域を越えるものも含め、これまで 4 つの一部事務組合が新たに設けられており、直近では、平成 26 年に「大阪市・八尾市・松原市環境施設組合」、平成 28 年に「枚方京田辺環境施設組合」が設立されたところでございます。

一方、広域化を進めるに当たっては、広域処理を受け入れる市町村にとってごみ搬入車両の増加等により地元住民の合意を得にくく、地元調整等に時間を要するなどの課題がございます。

<杉江議員>

これまでも広域化が図られた例がある一方で、広域化を進めるに当たっては課題もあるということです。現行計画の計画期間は今年度末で終了しようとしており、これまでの課題を改めて整理した上で、実効性のある次期計画を策定すべきであると考えますが、環境農林水産部長の所見をお伺い致します。

<環境農林水産部長>

人口減少やごみの減量化・リサイクルの進展により、今後、ごみ焼却量はますます減少していくとともに、多くの施設が更新時期を迎えることから、ごみ処理施設を計画的に整備していくことは重要であると認識しております。

現在検討を進めている次期計画については、今後、環境省から示される予定である「ごみ処理の広域化・ごみ焼却施設の集約化に関する方針」に基づき、成案化を図ることとなっております。

その際、市町村とさらに議論を深めることにより、効率的な施設整備や老朽化施設の更新・集約化が促進されるよう、実効性ある計画を、今年度末を目途に策定し、広域化の実現に向けて積極的に取り組んでまいります。

3. 国立健康・栄養研究所の健都への移転

<杉江議員>

次に、国立健康・栄養研究所の健都への移転についてお伺い致します。北大阪健康医療都市、健都においては、来月吹田市の市民病院が開設され、商業施設やホテル等が順次オープンし、国立循環器病研究センターも来年 7 月の移転に向け順調に工事が進んでおり、健康医療のまちづくりが着々と進んでいます。その中核を担う国立健康・栄養研究所についても、健都への移転に関する方針が、国・府・同研究所で取りまとめられ、この移転が実現すれば、府民の健康寿命の延伸や、健康関連産業の創出等の産業面で、その機能・ノウハウの活用が期待されます。



上：市立吹田市民病院



右上：国立循環器病研究センター



同研究所は、健都に整備予定の民間賃貸施設、アライアンス棟に移転を予定しており、先般、建設予定地の土地所有者である吹田市によって、整備・運営事業者の公募がなされたところですが、参加資格要件を満たす事業者の応募がなかったと伺っております。

このアライアンス棟ができなければ、同研究所の移転が頓挫し、健都のまちづくりはもとより、府民の健康増進や産業面にも大きな影響を与えることになるため、早期の再公募に向け、大阪府のノウハウや経験を最大限提供し、吹田市と一体となってしっかりと取り組んでほしいと考えますが、公募が不調に終わった要因はどこにあると考えているのか、また今後、府としてどのように対応していくのか、商工労働部長にお伺い致します。

<商工労働部長>

アライアンス棟の公募が不調になった結果を、府としても重く受け止めており、その要因を直接把握すべく、吹田市とともに、事業者へのヒアリングを実施しました。

その結果、事業採算性に関する指摘が多数挙げられていることから、厚生労働省や国立健康・栄養研究所、地元市などにより構成する「健都クラスター推進協議会」を本日開催し、詳細に分析を行うとともに、公募条件の見直しに向けて検討を行っております。

今後、府のリーダーシップの下、スピード感を持って検討を進め、吹田市による早期の再公募につながるよう、しっかりサポートしてまいります。

<杉江議員>

早速、本日、協議会を開催し検討を始めていただいたとのことで、大変頼もしく感じております。国、府、研究所が合意した移転方針では、健栄研は平成 31 年度中に移転を開始するとなっており、現実的には大変タイトなスケジュールではあると認識しておりますが、大阪府から公募者である吹田市に対して最大限のサポートをお願いしておきます。

また、来年 7 月には国立循環器病研究センターがオープンを予定しており、G 2 0 サミットの直後であることから、日本が有する最先端の健康医療技術を世界の首脳に見ていただく、またとない機会となるのではないかと考えております。積極的な活用をお願いしておきます。

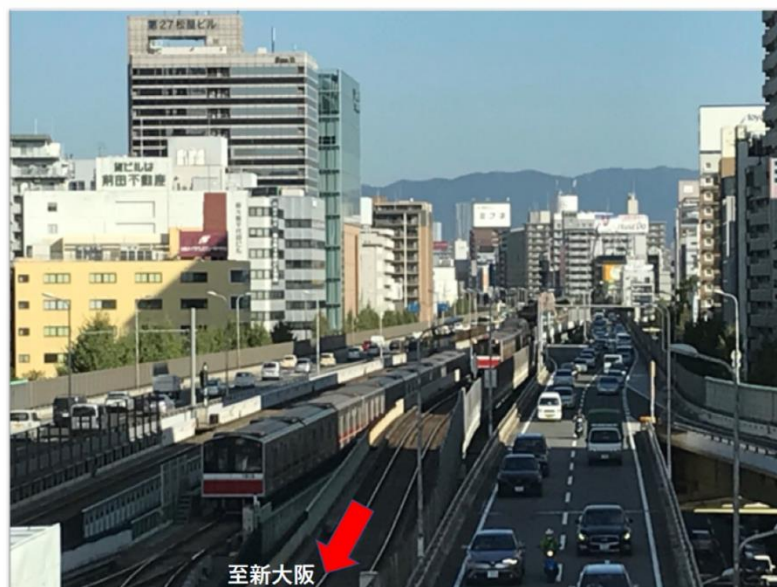
4. 新御堂筋の一元管理

<杉江議員>

続きまして、新御堂筋の一元管理についてお伺いいたします。

国道423号 新御堂筋

4



国道 4 2 3 号、いわゆる新御堂筋は、1970 年開催の大阪万博に向けて、集中的に建設され、現在は、箕面グリーンロードとともに、新名神高速道路から淀川左岸線を結び、千里ニュータウンに代表される北摂エリアと大阪都心部をつないでいます。

府内の交通量上位10路線

6

	道路種別	路線名	H27交通量 (台/24h) (上下合計)	管理者	観測地点
1	一般道	一般国道423号	140,658	大阪府・大阪市	大阪市北区豊崎6丁目
2	高速道路	阪神高速東大阪線	128,020	阪神高速道路(株)	西船場JCTから東船場JCT間
3	高速道路	名神高速道路	127,486	西日本高速道路(株)	茨木ICから吹田JCT間
4	高速道路	阪神高速東大阪線	122,429	阪神高速道路(株)	西宮線から阿波座IC間
5	高速道路	近畿自動車道	121,902	西日本高速道路(株)	松原JCTから松原IC間
6	高速道路	近畿自動車道	121,553	西日本高速道路(株)	大東鶴見ICから東大阪北IC間
7	高速道路	近畿自動車道	118,266	西日本高速道路(株)	長原ICから松原JCT間
8	高速道路	名神高速道路	116,446	西日本高速道路(株)	大山崎JCTから茨木IC間
9	一般道	大阪中央環状線	112,203	大阪府・大阪市・堺市	東大阪市本庄西
10	高速道路	阪神高速池田線	100,224	阪神高速道路(株)	四ツ橋ICから信濃橋IC間

交通量は、大阪市北区豊崎6丁目付近において1日あたり約14万台であり、これは、府内の高速道路を含む道路の中で最も多く、府内の経済活動を支える超重要な幹線となっております。

しかし、朝夕の通勤ラッシュ時を中心に、慢性的な自然渋滞が発生しており、当該道路の中で、主要渋滞箇所が9箇所もあり、人的・物的両面で大きな経済損失を招いています。

また本年8月には、新大阪駅周辺地域が「都市再生緊急整備地域の候補となる地域」に指定され、将来的には、リニア中央新幹線や北陸新幹線も乗り入れることから、今後まちづくりの進展に伴い新大阪を起終点に、ヒト、モノの動きにインパクトが加わり、新御堂筋は大阪府域のみならず関西の大動脈として、益々その重要性が高まっています。

また、新御堂筋は、供用開始から50年近くが経過しており、過去には橋梁部の破損が発生するなど、本体構造物の老朽化が進行しています。現在の大阪府の維持管理予算で、この幹線を十分にメンテナンスし、抜本的な改良を加えていくには限界があると感じております。

更に、この道路は、神崎川にかかる十八条大橋から南は、大阪市が管理しており、一本の幹線道路を府と市で別々に管理を行っている状況にあります。そこで私は、一つの手法として、この道路を国有化し、両端の新名神や淀川左岸線と新御堂筋を、一元的に管理していくことが将来のあるべき形ではないかと考えます。そうすることで、途中で交差する名神高速や中国道とのアクセス強化も可能となるはずです。渋滞の悪化や老朽化の進展による大規模更新の必要性、また、大規模災害時の広域緊急交通路として大きな役割が求められる中で、より広域的な視点から、抜本的に新御堂筋の機能強化をはかっていくべきと考えますが、都市整備部長の所見をお伺い致します。



<都市整備部長>

本府では現在、箕面グリーンロードの早期移管をめざしておりますが、NE XCOが一元管理することで、国土軸のリダンダンシーが一層強固なものとなり、国土軸から都心部を結ぶ南北軸である新御堂筋の役割は、ますます重要になると考えております。

また、本府が設置した、「今後の交通道路政策に関する懇話会」において、中長期的な交通道路政策のあり方について検討しており、この中で、有識者からも「新名神高速道路等の国土軸とベイエリアや大阪内陸部につながる淀川左岸線などの都市再生環状道路とのアクセスを強化することが重要」というご意見を伺っております。

今後、このようなご意見等も踏まえ、本路線の老朽化対策や抜本的な渋滞緩和策などの機能強化を、一体的かつ着実に進めることができるよう、管理者である大阪市と連携して国と協議してまいります。

<杉江議員>

よろしくお願いいたします。

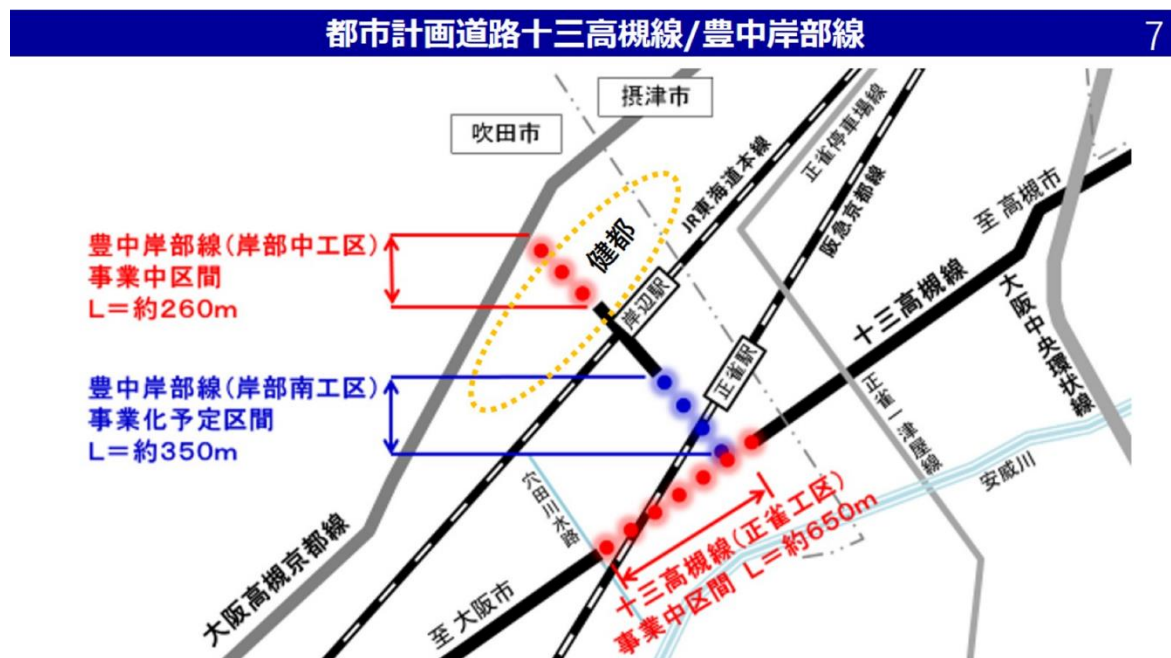
5. 都市計画道路十三高槻線等の早期完成

<杉江議員>

次に、地元の道路整備について2点要望させていただきます。1点目は、都市計画道路十三高槻線（正雀工区及び末広工区）の整備です。本路線は北摂地域の重要幹線であり、道路北側の健都のまちづくりや沿道への大型物流施設の整備等、大きく周辺環境が変化しています。そこで残る用地買収に今年度内にはぜひ目途を付けていただき、事業認可上平成31年度末となっている事業期間内の完成に向け、最善を尽くして頂くことをお願いします。

また末広工区については、現在、歩道整備に加え水道や下水等多くの工事が輻湊して実施され、地域住民にも大きな負担となっております。今後、歩道や信号機設置等による地域住民の安全確保を推進するとともに、各種工事に関する情報提供は、関係者が十分に連携した上で実施して頂くようにお願いしておきます。

2点目は、都市計画道路豊中岸部線の整備です。現在、JR岸辺駅北側の整備が鋭意実施されておりますが、今後駅南側、阪急京都線との交差部分に着手される際には、交差点改良等、周辺の渋滞対策に即効性のある対策を先行実施することを要望します。また過去の大きな都市計画に囚われることなく、現道幅を最大限に生かしスピード感を持って工事実施できる方策の検討をお願いしておきます。十三高槻線と豊中岸部線がつながることで、この地域のポテンシャルが大きく向上します。ぜひお力添えを、よろしくお願い申し上げます。





都市計画道路十三高槻線

都市計画道路豊中岸部線



6. 万博記念公園の活性化と太陽の塔の入場機会拡充

<杉江議員>

つづいて万博記念公園についてお伺いします。

万博記念公園は、70年万博開催以来、国の万博記念機構が管理・運営してきましたが、2014年に大阪府に承継され、太陽の塔など博覧会当時の施設は、今でも公園のシンボルとなっており、ロハスフェスタや桜まつり等、数万人規模のイベントも含め、公園には毎年200万人を超える方々が来場されております。

そして、更なる公園の活性化を図るため、この10月1日から、民間のノウハウを生かした公園の指定管理が始まっており、昨年の指定管理者募集の際の提案によれば、自然文化園の年間の来園者数について、2020年には約300万人を目指すことが示されておりますが、どのような取組みが行われる予定なのかお伺い致します。

また、その指定管理者が行う取組みについては、大阪府が既に策定している「日本万国博覧会記念公園の活性化に向けた将来ビジョン」や「大阪都市魅力創造戦略2020」で掲げる目標と整合させる必要があるが、大阪府はどのように対処していくのか、府民文化部長の所見をお伺い致します。

<府民文化部長>

万博記念公園につきましては、この10月から指定管理者による公園運営へ移行いたしました。指定管理者においては、公園運営の円滑な引き継ぎ及びサービス水準の維持はもちろんのこと、次年度以降から、来園者300万人の達成を目指し、民間の持つ強みを活かしてさらなる魅力付けやサービス向上に取り組むこととしています。

具体的には、万博レガシーを活かした体験型デジタルアートや日本庭園における日本食レストランを設置するとともに、サービス向上を図るため、IoTを活用したガイド、園内移動手段の拡充、カフェなど便益施設のリニューアルなどを予定しています。

議員お示しの都市魅力創造戦略や将来ビジョンとの整合につきましては、公募の際の募集要項において、これらの目標の実現に向けた公園運営を求めている、大阪府として、外部有識者で構成する指定管理者評価委員会での検証を行いつつ、指定管理者とともに、万博公園が世界第一級の観光拠点となるよう、取り組んでまいります。

<杉江議員>

指定管理者制度が導入されたメリットを十分に発揮して、大阪府として、ビジョンの実現に向けてしっかり取り組んで頂くようお願いしておきます。

次に、70年大阪万博のレガシーで、公園のシンボルでもある、太陽の塔についてお伺い致します。今年3月に、松井知事も参加されたオープニングイベントが開催され、48年ぶりに太陽の塔の内部公開が始まりました。それ以降、高い人気を保っており、これまで延べ17万人を超える方々が観覧に来られたと伺っています。また、観覧のための事前予約も土日については発売直後に完売し、平日も直近には予約が埋まり、なかなか予約が取れない状況であると聞いています。

我が会派の2月の代表質問でも、歴史的・文化的に価値のある太陽の塔は、今後登録有形文化財をステップに世界遺産登録を目指していくべきと申し上げましたが、そのためにも国際的な認知度を高めていく必要があります。このような観点から、インバウンドの皆さんにも太陽の塔の内部を観覧できる機会を拡充するべきと考えますが、府民文化部長の所見をお伺い致します。

<府民文化部長>

大阪には1100万人もの外国人旅行者が訪れており、また、太陽の塔の世界遺産登録を目指す観点からも、太陽の塔の内部を観覧いただくことは重要と認識しています。

観覧いただく人数については、個人客予約に加え、一部ツアー客向けの枠を設定しており、これについてもニーズが高いことから、現在その拡大を検討しています。その中でインバウンド枠

の設定についても検討を進めてまいります。

<杉江議員>

より多くのインバウンドの皆さんに観覧していただけるように、ツアー客枠にインバウンド枠を検討して頂けるとのことで、よろしくお願いいたします。

また、ツアー客だけでなく、大阪に来てから「太陽の塔へ行ってみたい」と思った個人客への対応についても、検討すべきであると考えます。私も、15年程前にスペインの古都・グラナダにある世界遺産のアルハンブラ宮殿を訪れた時、その中にあるナスル朝宮殿は人数制限がかかっており、当日入場券が売り切れてしまい入れなかったのですけれども、翌日並んで再度挑戦して入場したことが、今となってはいい思い出です。

現在、太陽の塔内部公開は大変な人気であるということは理解しておりますが、今後は、当日に太陽の塔の内部を見たいという世界中から訪れるインバウンドを含む来園者に対応できるよう、当日券の導入を検討するべきと考えますが、府民文化部長の所見を伺います。

<府民文化部長>

太陽の塔につきましては、入館できる人数が限られている中、待ち時間無く確実に観覧していただくため、事前予約制を採用しているところです。

議員お示しの当日券の導入など入館方法の改善につきましては、今後の予約状況を見極めながら、検討してまいります。

<杉江議員>

是非、よろしくお願いいたします。

7. 大阪マラソンの魅力向上

<杉江議員>

次に、大阪マラソンの魅力向上についてお尋ねいたします。

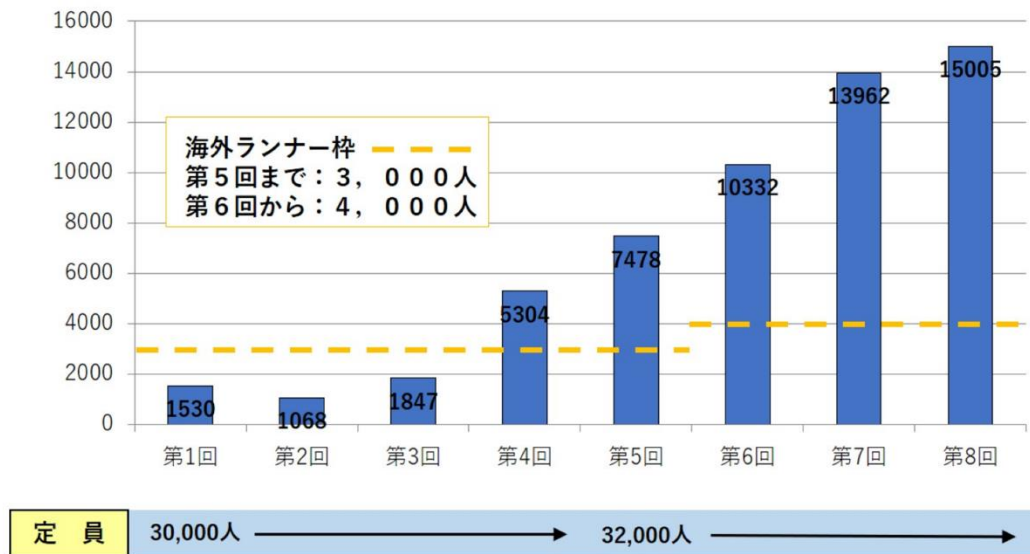
大阪マラソンは、大阪の都市魅力を発信する新しいお祭りとして2011年にスタートし、ことしで8回目を迎えますが、大阪の名所を3万2千人のランナーが駆け抜け、130万人を超える沿道の観衆がこれを応援し、また1万人のボランティアが大会を支えるといった、今や大阪の秋の風物詩として、また我が国を代表するマラソン大会としてすっかり定着してきました。

しかし、今どんなに人気があっても、次の新たなチャレンジをしていくことが大切です。本年6月に発表された大阪城公園をスタート・ゴールとするセントラルフィニッシュを導入したコース変更への取組みも、まさに機を捕らえたものだと思います。

世界シックスメジャー					9
大会名	創設年	開催月	定員(人)	特色	
ボストンマラソン	1897年	4月	30,000	世界最古のマラソンで、世界ランナーの憧れの大会	
ニューヨークシティマラソン	1970年	11月	50,000	マンハッタンでゴールする高低差があるコース	
ベルリンマラソン	1974年	9月	40,000	フラットで屈指の高速コース 今年の大会で「2時間1分39秒」の世界記録を樹立	
シカゴマラソン	1977年	10月	45,000	世界記録が生まれやすいフラットな高速コースとして有名	
ロンドンマラソン	1981年	4月	36,550	観光名所を散りばめた人気が高いコース	
東京マラソン	2007年	2月	36,000	第11回大会(2017年2月)より東京駅前がフィニッシュ 今年の大会で「2時間6分11秒」の日本記録を樹立	
大阪マラソン	2011年	11月	32,000	第9回大会(2019年)より大阪城公園をフィニッシュとする コース変更を実施予定	

大阪マラソンは、世界の主要マラソンをポイント制で行う、ワールド・マラソン・メジャーズには加入していませんが、これに加入している世界6大マラソンと比較しても遜色ない大会に成長しています。よって、更なる魅力向上を考える視点は、これらのマラソンにはない大阪マラソン独自の仕掛けを考えていくべきと考えます。

また近年、海外からのエントリーも急増しています。しかし、いくらエントリーが増えても当選者が増えなければ、インバウンド効果も生み出せません。こうした好機を捕まえた新たな取組みを進めていく必要があると考えます。



そこで、新コース実現への取組み状況、また、世界中のランナーが大阪に集まるための“仕掛け”について、府民文化部長の御所見をお伺いいたします。

<府民文化部長>

大阪マラソンをより魅力的な大会とするためには、世界の大規模マラソンと同じく、都市魅力を最大限に発信する必要があると認識しており、現在、大阪マラソン初となるコース変更に取り組んでいるところです。

コース変更につきましては、既に大阪城公園をスタート・ゴールとすること、これまでの名所に加え、あべのハルカスや造幣局などを望むことができるコースにすることを発表しているところです。こうした方針に沿ったコースの詳細につきましては、現在、関係機関と調整しており、来年2月には発表したいと考えております。

次に、国内外からより多くのランナーに出場してもらうためには、定員を増やすことが必要です。新コースでは、道路の幅員やランナーの整列場所に工夫をこらすことにより、定員増を可能とするための準備を進めており、今後、関係機関と検討を開始したいと考えております。

また、国内外トップレベルの選手が出場することにより、競技性が向上するとともに、大会への注目度が飛躍的にアップするので、こうした取組みも必要と考えており、現在、大阪陸上競技協会と相談しているところでございます。

最後に“大阪マラソンらしさ”を継続・発展させることも重要です。例えば、大阪マラソンの

参加者が参加Tシャツを着ていたり、完走メダルをつけていたりするのをまちで見かけたら、府民のみなさんがランナーを祝福するような、そんな「おもてなしの心」を育みながら、大阪マラソンを世界に発信するツールとして、より進化させてまいります。

<杉江議員>

力強い答弁をありがとうございます。大阪マラソンは、現在でも日本を代表するマラソン大会あると思います。今回の答弁にもあるように、来年から、ここ大阪城公園、府庁前をスタート・ゴールとする新コースに変更されとのことで、来年2月のコース発表を楽しみにしておきます。

また、より多くのランナーが参加できるように定員の拡大も検討頂いているとのことで、国内外のランナーに大阪を満喫してもらえる機会をぜひ拡充頂ければと思っております。大会関係者においては、毎年大変なご苦勞を頂いているとは存じますが、まずは来月25日の第8回大会の成功に向けて全力で取り組んでいただきたいと思います。また私も、今年は無事当選いたしまして、大阪マラソン走らせていただきますので、完走目指して頑張りたいと思っております。

そして少し夢のような話になりますが、将来的には隔年で大阪の2つの世界遺産からスタートして、新たな大阪の玄関口、みどりの都市空間をセントラルフィニッシュとするマラソン大会に育てて頂くことを期待しています。

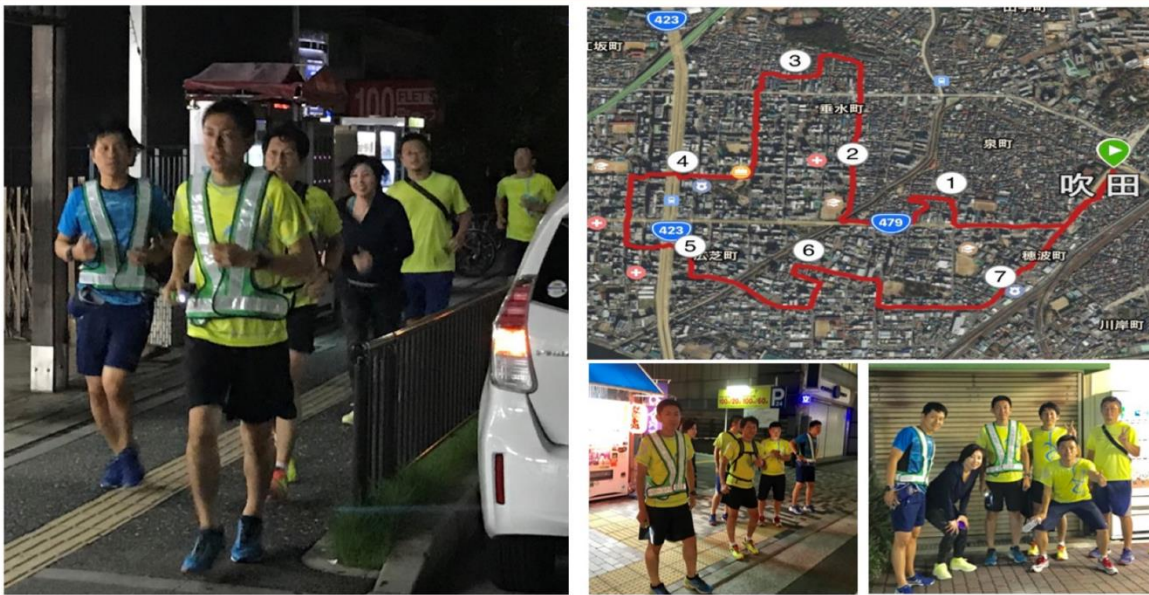
8. ランニングパトロールの普及

<杉江議員>

続きまして、ランニングパトロールについて伺います。

「安全で安心なまち大阪」とよく言われますが、そのためには府民一人一人が行動することが大切です。近年、地域の防犯意識も高まり、府内各地で防犯ボランティア団体が多く結成され、昨年末で約1,800団体、構成員は約18万5千人と、多くの府民の方が子どもの見まもり活動や青色防犯パトロール活動等、安全なまちづくりのための活動をされています。そのなかで私が是非大阪で広めたいのが、ランニングパトロールです。

私自身も吹田市内において、「ランニングパトロール」を毎月1回のペースで実施しております。防犯面に加え、健康づくりの面でも大変画期的な防犯活動であると考えております。やり方は簡単で、集合時間と場所を決めて、SNS等でランニング仲間を募るだけです。そして集まった仲間で、ランニングをしながら、帰宅途中の方、通行人の方々に、「こんばんは」「お疲れさまです」「お気をつけください」などと、声掛けをしていくものです。



府内でも寝屋川市や淀川区などで取り組まれています。是非とも、これを府下全域に広げていくべきと考えます。必ず地域が元気になります。

隣の兵庫県では、兵庫県警とアシックス、神戸新聞社が提携して「ランニングパトロール」を推奨しています。大阪府警察においても、「ランニングパトロール」が府下全域に広がるように、民間事業者と官民連携で先導して頂きたいと考えますが、警察本部長の前向きな見解をお伺い致します。

<警察本部長>

大阪府警察における「ランニングパトロール」等の「ながら見まもり」活動を更に広げていくための取組について、お答えいたします。

「ランニングパトロール」等の「ながら見まもり」活動は、ランニング等の日常生活や事業活動をしなが、防犯の視点を持って見まもりを行う防犯活動であり、大阪府警察では、広く府民の皆様方にご協力いただくため、防犯講習や各種会合等の機会を通じて、そのやりがいや効果を説明するなどしております。

また、府内の大学や事業者等に赴いた際にも、その効果等について広く周知するとともに、実施や支援に向けた働き掛けや協力の依頼を行っているところです。

今後とも、「ランニングパトロール」等の「ながら見まもり」活動を通じて、府民、事業者、自治体、警察等が一体となった「オール大阪」体制で防犯対策に取り組んでまいります。

<杉江議員>

是非、大阪府警が旗振り役となり、スポーツメーカー等各種事業者と連携し、大阪の防犯力を高め、同時に府民の健康づくりにも寄与するランニングパトロールを、遠くない未来、大阪らしいスタイルで実現して頂くことをお願いしておきます。実際に、兵庫県でも昨年10月から協賛・協力を募り、本年1月にランナーを募集し、3月に結成式を行い、4月からスタートして、どんどん拡大しています。半年あれば充分に実施できます。そして何よりも、予算はゼロです。地域の見守り活動を予算ゼロで強化できる大変素晴らしい取組です。ぜひ、近い将来の本部長の決断をお願いし、私の一般質問を終わらせて頂きます。ご清聴ありがとうございました。

