

令和元年 9 月定例会 一般質問（概要）

令和元年 10 月 8 日（火）

質問者：中川 嘉彦 議員



大阪維新の会 大阪府議会 議員団の 中川 嘉彦 でございます。
通告に従い、順次、一般質問を進めてまいります。

1 大阪の更なる観光振興と水都大阪の推進

（市町村が行う観光振興の取り組みへの支援）

最初に、大阪の更なる観光振興についてお伺い致します。昨年、大阪を訪れた外国人旅行者は 1,142 万人、2 年連続で 1,000 万人を超えました。

観光は、大阪の重要な産業であり、大変喜ばしいと思う反面、その多くが大阪市内に集中しています。中心部の混雑緩和や大阪全体の成長の観点からは、大阪市域外へ誘客を推進する仕掛け・仕組みが必要と考えます。

例えば、私の地元摂津市は、決して大きい街ではありませんが、都心から 10 キロ圏内とアクセスが良く、新幹線の鳥飼車両基地や阪急電車の正雀工場などがあり、鉄道ファンや子連れファミリーなどに人気の観光スポットが多く所在しています。

パネルをご覧ください。

新幹線鳥飼車両基地は、一般公開しておらず、路肩に車を止め、親が子どもを肩車して、フェンス越しに見ることしかできませんが、ちょっとした観光スポットになっています。



ここに、新幹線のレールを検査するドクターイエローや人気アニメのラッピング車両などが停車していたら、世界中から鉄道ファンやアニメファンがやって来て、更に賑わうはずです。

近くには「新幹線公園」という公園があり、ここでは、初代新幹線0系と電気機関車EF15型を間近に見ることができます。

阪急電鉄正雀工場は、昔使用していた車両も保存されており、テレビドラマなどの撮影ロケ地として使用されることもあります。

このように観光資源としての潜在的な可能性を秘めたスポットですが、周辺に駐車場や休憩・飲食する場所もなく、観光地としての十分な環境整備はなされていません。

私は以前から、ここを観光コンテンツとして磨き上げることで、誘客を更に促進することができると考えてきました。

摂津市にも、環境改善に向けたハード整備の働きかけを行ってきましたが、摂津市だけで取り組むことは難しく、大阪府が主体的に推進していくことが大切です。

そこで、これから観光誘客に取り組む市町村を様々な形で主体的に支援すべきと考えますが、府民文化部長に所見をお伺い致します。

（府民文化部長答弁）

「大阪府市都市魅力創造戦略 2020」においては、都心部における観光魅力のさらなる充実とともに、府域全体での都市魅力向上の展開を図ることとしています。

そのため、観光誘客に取り組む市町村に対しては、本府としても、事業の企画段階から意見交換を重ねるとともに、観光誘客のための駐車場や観光案内所の整備などに対しても、宿泊税を活用した支援を行っており、今年度については、さらに制度の拡充を図ったところです。

あわせて、地域の観光魅力をより多くの方に知っていただくため、（公財）大阪観光局とも連携し、ホームページやSNSを活用して、国内外に多言語で発信しています。

摂津市において、鉄道の基地を中心とするコンテンツを活用し、観光誘客の取組みを進めるといふことであれば、その思いをしっかりと受け止め、必要な支援を行ってまいります。

（要望）

今後、IRの誘致や大阪・関西万博が控え、大阪を訪れる観光客はますます増える予想されますが、これまで以上に、府域全体への誘客に努める必要があります。

すでに、誘客に取り組む市町村に対して、財政的支援をはじめ、様々なサポートを行っている

ことは理解しましたが、日頃から地域の魅力をよく知る市町村などとの意見交換を重ね、大阪府が主体的に地元のやる気を引き出しながら、より一層連携して取り組んで頂くよう要望します。

（舟運の活性化にもつながる淀川沿川のまちづくりの推進）

府域全体への誘客に向け、大阪市内と淀川沿川を結ぶには、舟運が有効なツールの1つと考えます。

現在、八軒家浜から枚方まで観光船が定期運航し、今年6月には民間事業者により道頓堀川から京都府八幡市まで、江戸時代に大阪と京都・伏見を結ぶ水上交通として発展した「淀川三十石船」を再現した船旅も実施されました。

このような取り組みをさらに活性化するには、沿川市町の魅力を高め、観光客が訪れたい街にしていける必要があります。

淀川においては、地域の賑わいづくりや自然保全活動など様々な活動を行う、まちづくり団体等による「淀川沿川まちづくりプラットフォーム」において、民間主導の広域的な連携により、まちの魅力や賑わいづくりに取り組んでいると聞きます。

淀川の舟運の活性化にもつながる淀川沿川のまちづくりについて、どのように取り組んでいくのでしょうか、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答弁）

淀川沿川の歴史的な街並みや良好な自然環境、各市町の特産品など様々な地域資源を有効活用し、広域連携により賑わいづくりを進めることで、淀川流域全体で魅力あふれる都市空間の創造に取り組んでいます。

これまで、摂津市の淀川わいわいガヤガヤ祭りなど、地域の賑わいイベント開催時に、沿川の観光拠点や特産品などの観光情報のPR、SNSを活用した留学生による自国への情報発信、他の地域のまちづくり団体の相互参加など、国内外への情報発信や地域間交流の取組みを行ってきました。昨年度より来訪者が増えるとともに、市域外からの来訪も増加するなど、広域連携の効果が現れてきたところです。

今後とも、「淀川沿川まちづくりプラットフォーム」の場を活用し、舟運情報の発信による認知度向上や、地域の賑わいイベントの広域連携を通じて多くの人を呼び込むなど、舟運の活性化にもつながる沿川のまちづくりに積極的に取り組んでまいります。



（要望）

大阪の成長をもっと加速させるには、来阪外国人旅行者の底上げが最も重要だと考えています。数値には出ませんが、大阪は、歴史と文化、お笑いなどの分野で東京に勝っていると思います。これらの武器をもっと活用することが、大阪の成長につながると考えます。

その具体的な方策が観光振興と公共交通の整備です。

中でも、ベイエリアと淀川を結ぶ舟運には、まだまだ可能性が残されていると考えます。枚方から大阪市内を結ぶ舟運は既にありますが、そこから海上・ベイエリアに至る動線の確保は不可欠です。

皆様、想像してください。京都の伏見から淀川沿川の方々が、万博やI Rのある夢洲や関空に舟運で行く、これこそが本当の水の都、水都大阪ではないでしょうか。

東京の日本橋は、景観の観点から橋上に架設された首都高速道路の地中化を検討していると聞きます。景観向上のため大胆な施策を検討していますが、大阪でも、やる気があれば淀川大堰や橋桁の問題もクリアできると信じてます。

大阪の未来のために、淀川を船が往来できる賑やかな川にしたいと願っています。

これがつながれば、鉄道、道路に続く第3の交通ネットワークが生まれます。実現には、まだまだハードルが高く、夢物語のような話ですが、私は今後、自分のライフワークとして取り組んでいきたいと思っています。



2 北摂地域の交通ネットワークの充実・強化

（北摂地域の道路整備及び渋滞対策）

次に、北摂地域の交通ネットワークの充実・強化について質問します。

近年の旺盛なインバウンドに伴い、関空を拠点とする観光需要、宿泊需要が爆発的に伸び、北摂地域もその効果が出てきています。

2025年大阪・関西万博の夢洲での開催、新大阪駅に発着する北陸新幹線、リニア中央新幹線、なにわ筋線の開業、淀川左岸線延伸など関西、とりわけ北摂地域への大きなインパクトとして最大限効果が発揮できるよう北摂地域の道路・鉄道インフラをさらに充実強化させていくことが必要不可欠であります。

そのためには、グランドデザイン大阪・都市圏の実現に向けた取り組みが大事です。とりわけ北摂地域では彩都、健都のまちづくり、万博記念公園の魅力向上など広域拠点が形成されると

もに、新名神高速道路の開通など様々な取り組みが展開しています。

一方、新御堂筋や大阪中央環状線、大阪高槻京都線などの幹線道路が依然として慢性的な渋滞です。都市計画道路十三高槻線は、大阪都心部から高槻方面への主要幹線道路として計画され、北摂地域の渋滞解消に大きく寄与し、これからの経済発展に資する重要な道路として一刻も早い全線開通が望まれます。

この十三高槻線について、現在事業中の正雀工区は、1999年に着手し、今年度完成予定でしたが、事業認可期間を延長されると聞いています。本区間が完成しますと、私の地元摂津市から大阪都心部まで全線完成し、一定の効果が発現されるため、早期に完成すべきと考えます。

また、十三高槻線の全線開通には、未着手の高槻市域一部区間の完成が必要であるとともに、摂津市域の大阪中央環状線の立体交差化が必要です。



さらに、十三高槻線が全線完成するまでの当面の対策として、十三高槻線と並行する大阪高槻線と大阪中央環状線の一津屋交差点の改良事業も重要であり、地元市の用地買収への協力が得られたことから、早期に整備を行うべきと考えます。次期都市整備中期計画では、これらの事業について位置付けるとともに、計画期間内の完成を明言して頂きたいと思っています。

そこで、都市計画道路十三高槻線の事業中の正雀工区と、高槻市域の檜尾川から府道枚方高槻線までの未着手区間の今後の具体的な進め方と併せて、大阪中央環状線と十三高槻線との交差部及び、大阪中央環状線と大阪高槻線との交差点である一津屋交差点における対策について、都市整備部長にお伺い致します。

(都市整備部長答弁)

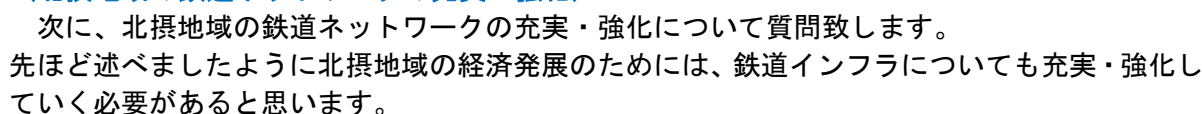
都市計画道路十三高槻線は、大阪市内と北摂地域を結ぶ広域幹線道路として、これまで長年に渡り順次、整備を進めている。残る区間は、お示しの正雀工区、高槻市域の未着手区間、大阪中央環状線との立体交差部となっています。

正雀工区については、用地買収が完了した箇所から工事を進めており、阪急京都線との立体交差部について、本年6月に、鉄道と近接する橋梁工事の委託契約を阪急電鉄株式会社と締結するなど、事業の推進に努めています。

引き続き、工事の進捗を図るとともに、残る用地買収についても協力が得られるよう交渉を進め、早期完成に向け事業を進めていきます。

また、一津屋交差点については、現況の交通量や渋滞状況を把握したうえで、交差点改良や他のルートへの誘導方策なども含めた対策案を検討していきます。

このように、十三高槻線と大阪高槻線の渋滞対策について、様々な対策を検討し、できる限りのことを、早期に実現して頂くよう要望します。



北摂地域の鉄道ネットワークの充実・強化

6



これまで鉄道各社が大阪都心部から放射状に沿線開発を進めながら鉄道を延伸させ、千里ニュータウンをはじめとする北摂市街化形成に大きく貢献してきました。

近年では、モノレール彩都線や北大阪急行延伸といった放射軸の延伸やおおさか東線、大阪モノレールといった放射軸を補完する環状鉄道として整備され、大阪の鉄道ネットワークが充実・強化されています。

今後は、2025 年大阪・関西万博の夢洲での開催、新大阪駅に発着する北陸新幹線、リニア中央新幹線、なにわ筋線の開業など北摂地域への大きなインパクトとして最大限効果が発揮できるよう北摂地域の鉄道インフラをさらに充実・強化させていくことが必要不可欠です。

また、地域交通の確保維持については大きな社会問題となっており、北摂地域についても同様の状況です。現行の公共交通戦略では、北摂地域の鉄道計画については、北大阪急行の延伸が位置づけられているのみですが、大阪市営地下鉄とバスが民営化され、将来の大阪都構想実現を見据え、地下鉄各線やバスの市域外延伸の可能性は大いにあると考えます。

また、大阪市が株式を 100% 保有する大阪メトロは、周辺基礎自治体に、その検討を任せるのは無理があります。広域自治体である大阪府が主体的に検討する以外すべがないと考えます。

現在、公共交通戦略の見直しが行われている中、市域外の延伸を秘めた大阪メトロが運行する地下鉄各線や大阪シティバス路線の北摂地域への市域外延伸、特に今里筋線、谷町線また、今後の同戦略への位置づけについて、大阪府が主体的に取り組むべきと考えますが、都市整備部長に見解をお伺い致します。

(都市整備部長答弁)

公共交通は、鉄道といった広域的な移動から、バスやタクシーといった地域主体のきめ細かな移動まで、切れ目のない取組みが必要です。

その中であって府は、採算性やまちづくりの具体化、鉄道事業者の意向などを前提として、『鉄道ネットワーク』の充実強化など広域的な交通に関する施策を推進することを主たる役割とし、地元市町村は、地域住民の暮らしを支える観点から、バスなどの地域公共交通について、主体的に取り組む必要があると認識しています。

この認識のもと、府は、鉄道ネットワークの充実強化を主体的に進めるため、「運営費が賄えるかどうか」などに基づき、次の戦略路線となる候補路線の検証を進めてきたところです。

その結果、お尋ねの Osaka Metro が運行する今里筋線や谷町線の延伸は、「運営費が賄えない、導入空間となる道路がない」など、現時点では、鉄道事業者が主体的に取り組める状況になっておらず、戦略路線としての位置づけは困難な状況。まずは、地元市において、需要創出につなが

る、まちづくりに関する具体的な検討などが必要です。

また、大阪シティバスについては、中期経営計画が策定され、大阪市域を越えバスサービス拡充に向けた様々な検討が進められていると聞いています。

府としては、引き続き、広域交通施策を進めると共に、地元市町や事業者の検討にあたり、その求めに応じ技術的な支援を行っていきます。

（要望）

今後は、北摂地域の公共交通ネットワークの充実・強化に向けて、九州の博多南駅で実現されたように、新幹線鳥飼基地に新駅を設置し、東海道線貨物支線や回送線の旅客線化を図って、新大阪駅までつなぐなど、北摂地域のまちづくりのために、しっかりと大阪府が積極的に主体的に検討・協議して下さい。

3 不妊治療対策

（府の不妊治療対策）

次に 不妊治療対策についてお尋ねします。

女性の社会進出が増える中、キャリア形成による晩婚化・晩産化が進行し、加齢による不妊が増加しています。それにともない、体外受精による出産も増えており、日本産科婦人科学会の調査によると、平成 28 年度に体外受精により出生した子どもは約 54,000 人、全国の出生数の 18 人に 1 人は体外受精により生まれています。

少子高齢化が進む我が国において、不妊治療は国家を維持するうえでなくてはならないものになりつつありますが、不妊に悩む当事者には、治療にともなう身体的負担、焦りや自己否定など精神的負担、治療費などの経済的負担、治療のために仕事を休むなど仕事と治療の両立の負担、通院などの時間的負担等々、様々な困難を抱えて苦しんでいる実情があります。

パネルをご覧ください。

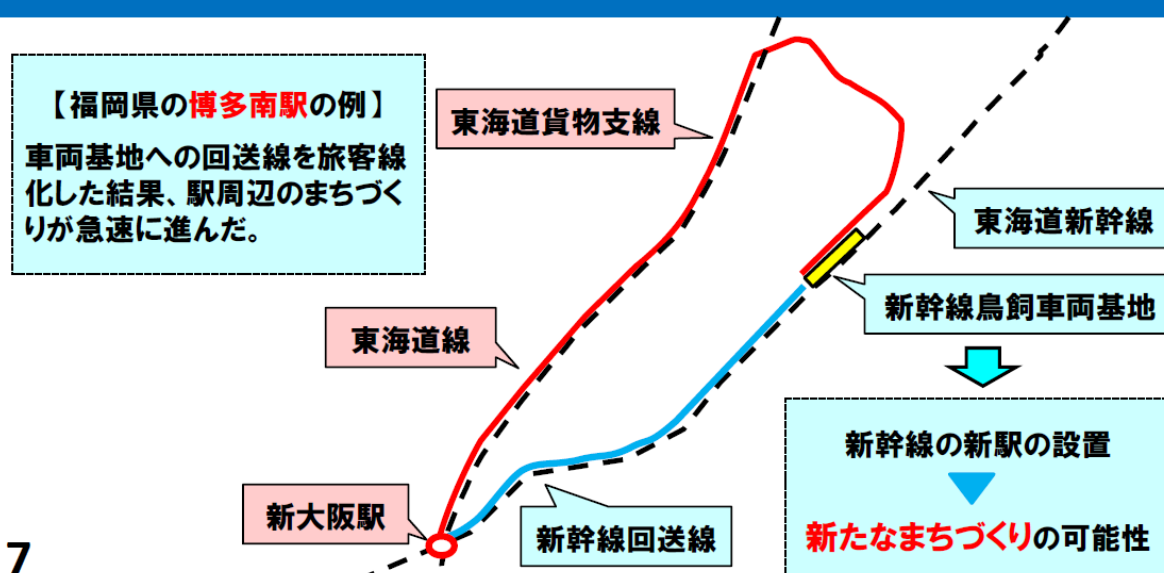
この表は、特定不妊治療に係る平均治療費と治療件数を治療回数ごとに示したものです。なお、平均治療費における助成額については、治療条件により異なりますが、助成限度額は、初回治療は最大 30 万円、2 回目～6 回目までは最大 15 万円となっております。

ただし、妻の治療開始年齢が 40 歳を超える場合は、助成回数は 3 回までとなります。特定不妊治療費は保険適用がなされず、自由診療として扱われるため著しく高額で、その負担は不妊に悩む人達に重くのしかかっています。助成額は全く足りていません。

これからの社会を担う子ども達は、不妊に悩む人達だけでなく、社会にとっても大切な財産であり、不妊の問題を当事者だけの責任に押し付けていい訳がありません。

この様な状況を踏まえて、大阪府として、どのような取り組みを行っているのでしょうか。健康医療部長の所見をお伺い致します。

東海道貨物支線・新幹線鳥飼基地からの回送線の旅客線化



(健康医療部長答弁)

不妊に悩む方に対して、府では「大阪府不妊専門相談センター」において、産婦人科医や助産師による個別面談やセミナーを実施しています。

また、民間企業が運営するスマホアプリに本年3月、公民連携により府の特設ページを開設し、府の相談事業や府内自治体の助成制度など、不妊に悩む方に役立つ情報提供に努めています。

医療保険が適用されず、高額の治療費がかかる「特定不妊治療」に対しては、国制度を活用して経済的負担の軽減を目的に治療費助成を実施している。市町村によっては、独自の助成を行っているところもあり、府としては、国に対し、助成制度の充実を強く求めてまいります。

(不妊治療対策に係る職場の環境づくり)

不妊治療対策を推進するには、不妊に悩む方々を支援する様々な取り組みとあわせて、従業員が仕事と治療を両立させるための職場における理解の促進・環境整備が欠かせません。

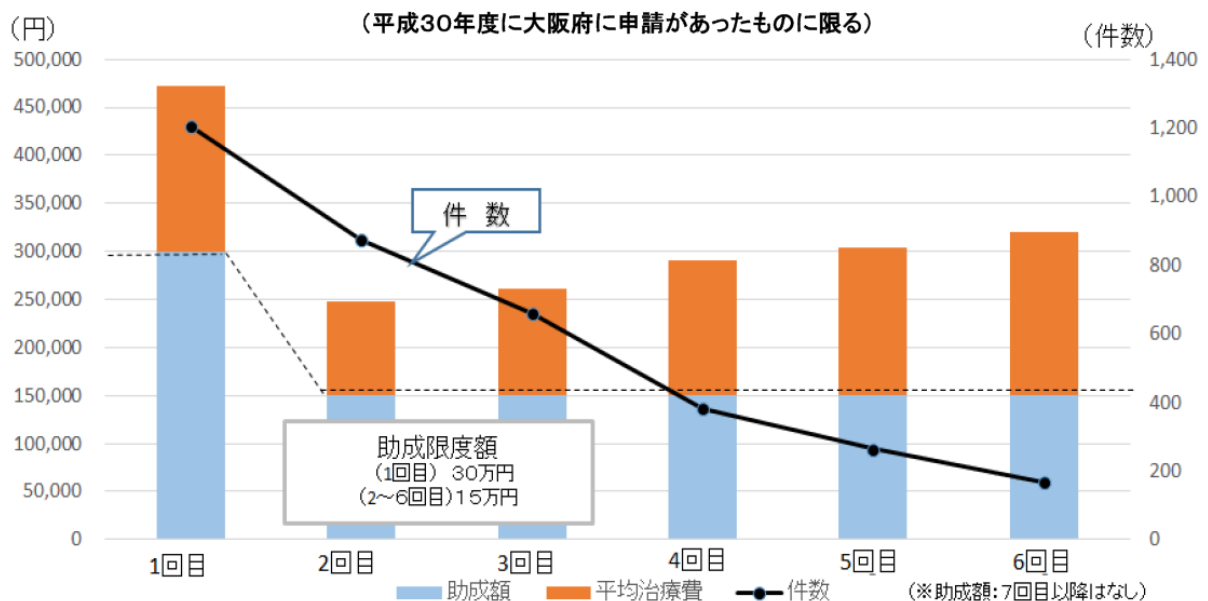
厚生労働省の調査によると、仕事と不妊治療の両立ができず、仕事を辞める方が16%いるという報告があり、人手不足が問題となる中で、企業にとって大きな損失となっています。

また、この調査では、不妊治療と仕事の両立が難しいと感じる理由として、通院回数が多い、通院と仕事の日程調整が難しい、病院・職場・自宅間の移動が負担、といった意見が多いことが示されています。

これらの意見も踏まえ、不妊治療と仕事の両立に向けた、職場におけるストレスのない環境づくりを促進していく必要がありますが、商工労働部長の所見をお伺い致します。

特定不妊治療に係る平均治療費と治療件数(回数別)

8



(商工労働部長答弁)

府では、「働き方改革」の実現に向けて、出社・退社の時刻を労働者にゆだねるフレックスタイム制や時間単位の有給休暇制度等をわかりやすくまとめた冊子の作成、また、働く時間や場所を有効に活用できるテレワークの実践例を紹介するセミナーの開催を行っています。

こうした多様で柔軟な働き方は、不妊治療と仕事の両立にも資することから、今後とも国や関係機関と連携しながら、働く方々とそれぞれの事情に応じた働き方を選択できるよう「働き方改革」を推進してまいります。



(要望)

わが国の医療保険制度においては、疾病等に対する有効性、安全性等が確立されていない治療は、保険適用の対象外ですが、今後、研究が進み、不妊治療の有効性、安全性が高まれば、将来的な保険適用につながっていく可能性があると考えます。

不妊に悩む方々が、治療を行う上での経済的負担を軽減するため、府は保険適用の実現に向けて、国に対し強く要望して頂きたいと思います。

最後に、新しいことを始めるには、リスクがつきものです。大阪都構想もその1つです。しかし、本当に目を向けるべき事柄は、リスクよりも可能性だと考えます。できない理由よりも、小さな可能性を拾っていき、1つ1つ実現させていこうではありませんか。

府民の皆さんが故郷大阪を心から誇りに思い、未来ある子ども達が安心して暮らせる街づくりに、これからも精一杯努めて参ります。

以上、これで私の一般質問を終わります。ご清聴、ありがとうございました。