

令和6年11月定例会 一般質問（概要）

令和6年12月10日7番

河崎 大樹 議員



（河崎大樹 議員）

大阪維新の会の河崎大樹です。よろしく申し上げます。

1 淀川リバーサイドサイクルラインにおけるバイク止めポールについて

いよいよ開催まで4ヶ月ほどとなりました2025年大阪関西万博ですが、パネルをご覧ください。

万博を契機に、国内外からの多くの来訪者が安全・快適に自転車で周遊できる環境の整備に向けて、大阪府では淀川や大和川などのサイクルラインの整備が行われております。

これらのサイクルラインの中で、本日は淀川サイクルラインを取り上げさせていただきます。

サイクルライン



1

京都府のさくらであい館から万博会場である夢洲までの淀川の左岸を通るコースですが、信号もなく道幅も広く、利用者がとても多いサイクリングロードです。下流に向かって走っていると都心部に近づくにつれ高層ビルが見えてきて、その大都市大阪の風景はとても迫力があります。しかし、残念ながら、このルート上には多数のバイク止めポールがあります。

サイクリストの間では通称「メタルクワガタ」と呼ばれる、サイクリングコース内へのオートバイの侵入を防ぐためのポールです。

ご覧の通りいくつか種類があるんですが、左上なんかは車輪が結構ギリギリで通れるぐらいの幅しかなくて、いろんな出っ張りもあって、自転車を漕ぎながら通過するのはおよそ不可能です。

淀川バイク止めポール（通称「メタルクワガタ」）



3

近年増えている、こども乗せ電動アシスト自転車などは、スポーツタイプの自転車と違って幅も広いので、押して通るところか持ち上げないと通れません。重さも結構あるので大変です。

このメタルクワガタ、大阪府が管理している部分だけで 22 箇所もあります。実は、このバイク止めポールというのは、他のサイクリングロードにはほとんどありません。最初のパネルにあった大和川サイクルラインには私の知る限り 1 箇所、石川ではゼロです。近隣の京都府や奈良県にも川沿いにサイクリングロードが整備されておりますが、私自身、そこでメタルクワガタを見たことはありません。

淀川だけなんでこんなに多いのかと常々思っておりましたが、趣味や運動目的でサイクリングを楽しむ人だけではなく、生活道路として自転車を利用している人にとってもかなりの通行の障害となっております。まず、淀川にバイク止めポールがこれほどまでに設置された経緯について、都市整備部長に伺います。

【谷口都市整備部長】

淀川は、他の河川とは異なり、並行する一般道がなく、また、一般道から進入できる箇所が多数あったことから、過去、自動二輪車の抜け道として利用され、結果、自転車や歩行者などがいる間を、自動二輪車が走るなど危険な状態を招いていた。

そのような状況のなか、平成 8 年に歩行者が自動二輪車に衝突される事故が発生した。

事故当時、安全対策として車止めポールの設置やパトロールの強化、自動二輪車進入禁止の標識設置等の対策を行ったものの、自動二輪車の進入は減らず、歩行者等からも進入ができないような対策を強く要望されたことから、平成 11 年、現在の枝が付いたバイク止めポールの設置を行ったもの。

(河崎大樹 議員)

経緯はわかりました。しかし、設置のきっかけとなった 30 年近く前の社会状況と比べて、近年は危険走行を行うオードバイの運転者もずいぶん減っているでしょうし、実体験からも、ポールが設置されていない他のサイクリングロードで、オートバイが走っている姿を見かけたことはほとんどありません。

淀川を気持ちよく自転車で走っていても、区間によっては少し走るとすぐにメタルクワガタに出くわします。もちろん安全対策は重要ですし設置の経緯があるのは理解しておりますが、オードバイが走行禁止であることを様々な方法

で注意喚起しつつ、過剰なほど設置されているバイク止めポールを是非とも撤去してもらいたいと思います。都市整備部長に伺います。



【谷口都市整備部長】

議員お示しのとおり、進入禁止の注意喚起による効果が期待できると考えるが、進入禁止の標識を設置しても、標識に気付かずに自動二輪車が自転車道に入ってくる可能性があり、この点については、警察からも同様のご意見をいただいているところ。

このため、自転車利用者に安全、快適に利用していただくには、現在のような自動二輪車が物理的に進入できない対策は必要と考えている。

(河崎大樹 議員)

全てを撤去するのは難しいとのことですが。

淀川のサイクルラインは法律的に自転車歩行者等専用道路というそうで、実は、道路交通法の対象となる道路ではありません。なので、オートバイが走っていても警察が道交法違反で取り締まるのは難しいんですね。

では、オートバイはサイクリングロードを走り放題なんか、というと、もちろんそんなことはありません。

自転車歩行者等専用道路は道路法という法律でルールが定められており、道路管理者は道路外への退去や車両の除去を命ずることができますし、応じない場合には違反した罰則規定で50万円以下の罰金が課されます。

罰則規定が一定の抑止力になると思いますし、安全性とのバランスを十分に考えてもらって、今よりも快適に走行ができるようになんとか改善を図っていただきたいのですが、都市整備部長の見解を伺います。

【谷口都市整備部長】

自転車利用者により快適に走行していただくためには、必要最小限の自動二輪車の進入禁止措置と、最近の自転車の規格でも進入が可能となるポールの設置が必要。

そのため、メーカーへのヒアリングや他の道路管理者の対策事例の収集、河川管理者である国との協議など、バイク止めポールに関する検討を行ってきた。

これらの検討を踏まえ、最近の自転車の規格にも対応できるよう、今年度内に、バイク止めポール全22箇所のうち、14箇所は幅の広いタイプに取り替えるとともに、同じ目的で二重に設置されている8箇所については、撤去する予定。

引き続き、2025年大阪・関西万博の開催中に、国内外の来訪者が会場への自転車でのアクセスルートとして安全、快適にご利用いただけるよう、取り組んでいく。

淀川バイク止めポール（通称「メタルクワガタ」）改善後



4

(河崎大樹 議員)

これがご答弁にもあった新型のメタルクワガタで、幅も広く旧型よりは随分通行しやすくなってます。見えにくいかもしれませんが、ステップのような部分があって、つまり自転車に跨りながら通行できるような設計になっています。そして、一部は設置を撤去する予定とのことですので、是非とも取り組んでいただきたいです。

このメタルクワガタ、設置するのに1箇所50万円ぐらいかかるそうですが、8箇所減らせれば400万円ぐらいお金も掛からなくなります。繰り返しますが安全性をしっかりと担保した上で、冒頭にも申し上げましたが大阪・関西万博を契機に取り組んでいるサイクルラインの整備。

淀川サイクルラインは、さくらであい館が上流部の終点ですが、パネルの右上のその先には嵐山まで続くサイクリングロード続いています。右下は木津川に沿って走ると、世界遺産級の寺社仏閣が数多くある奈良方面に繋がっています。ここ最近ではサイクリングを楽しむ外国人観光客もよく見かけるようになりましたので、観光資源としてのポテンシャルも十分活かしてもらえるような大胆な整備を是非ともよろしくお願い致します。



2 中高一貫校の設置について

(河崎大樹 議員)

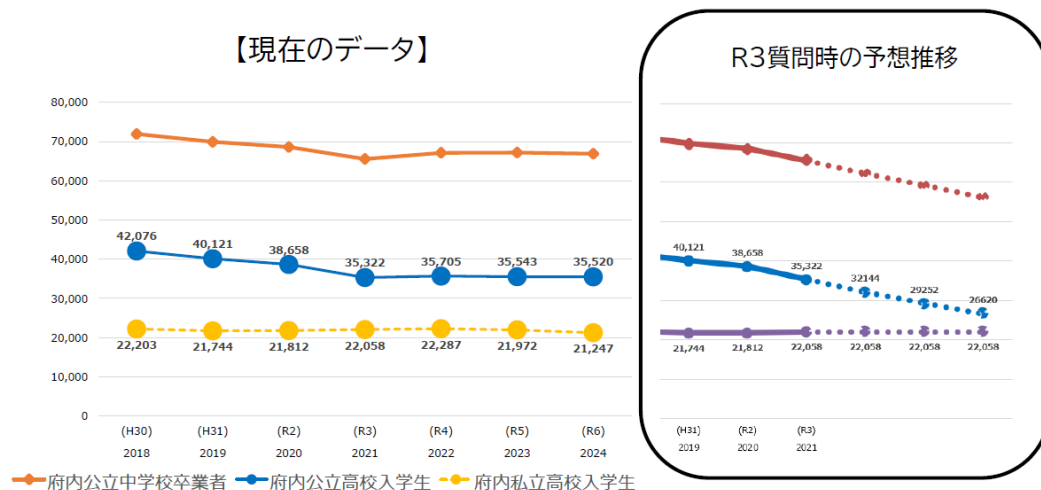
続いて府立中高一貫校の設置についてお尋ねします。

3年前にも質問しました。少子化が進む中で府立高校の入学者数がかなりのスピードで減ってきているので、10年もすれば公私の入学者数は逆転するんじゃないか、危機感についてどんな認識なのかと、当時の教育長に聞きました。

3年前の質疑で示したグラフが右側の枠囲みで、点線が予測ラインです。上の赤線が全体、青が府立、下の紫が私立です。

一方、左側が実際の数字ですが、ここ数年、府立校への入学者は減っておりません。つまり、見事に私の3年前の予測は外れているのですが、ただ、10年ぐらいのスパンで見れば少子化の傾きは確実に右肩下がりになっていきますので、このままだと府立入学者も同じ傾きを示していくと思います。

高校入学者数の推移



5

で、本題の中高一貫校の設置ですが、現在、大阪府立は富田林、水都国際、咲くやこの花の3校あります。後者2校は大阪市から令和4年に府に移管されたもので、元々の府立中高一貫校は平成29年に設置された富田林のみであります。

以前の質疑では、東京都は11校あってすでに併設型を廃し中学入学者のみの完全型にしていますとか、茨城県は前回紹介したの時は確か11校だったんですが、今はさらに2校増えて13校になっております。大阪が3校だけというのは人口880万人の大阪府としてはいかにも少なすぎるのですが、今回は愛知県の事例も紹介しておきます。

昨日の朝日新聞に出ておりましたが、愛知では県立中高一貫校が来年 4 校開校します。出願数からその平均倍率は 8 倍、最高倍率はなんと 17 倍だそうです。26 年度にはさらに 6 校が開校予定です。全てが進学重視ということではなく、地域の教育ニーズ型、高度ものづくり型、というのもあるそうで、生徒側からすると選択肢が格段に増えているんですね。

一方で、学校側からすると選ばれるための魅力をいかに作るかが重要なのですが、大阪においても双方の目的に合う府立中高一貫校を大幅に増やしていくべきと考えております。富田林中高の効果検証の状況とともに、中高一貫校の設置についての教育長のお考えを伺います。

【水野教育長】

現在、府立富田林中学校に入学した生徒が第 1 期生、第 2 期生として高校を卒業しており、その卒業生の進路状況や同校の特徴である地域と連携した探究学習などの成果等について、様々な角度から検証を行っています。

併せて、富田林市をはじめとする地元自治体や、他府県で中高一貫校を設置している自治体に対してヒアリングをするなど、広く意見を伺っております。

これらのヒアリングの結果やこれまで明らかになった成果・課題を整理し、今年度末には同校の効果検証を取りまとめた上で、今後、新たな設置の必要性なども含め中高一貫校の在り方について検討してまいります。

(河崎大樹 議員)

過去 2 年間で富田林高校を卒業した中学校 1 期性、2 期性の京都大、大阪大、神戸大への進学数を見てみると顕著に増えています。

進学実績だけが効果検証の対象ではありませんが、先ほど触れた愛知県の取り組みも大いに参考になると思います。

今年度末には効果検証を取りまとめるとのことですが、中高一貫校を大幅に、増やすのであればトップの揺るぎない決断と熱量が必要不可欠です。水野教育長、よろしくお願い致します。



3 IRについて

(河崎大樹 議員)

次にIRについて伺います。

大阪IRは、年間1兆円を超える経済波及効果や数万人規模の雇用創出効果があるとされ、毎年1,000億円を超える納付金が府市へ入るなど、大変大きな効果をもたらすものであります。

この間、事業者との実施協定等の締結、解除権の失効など、着実に取り組みが進められておりますが、本年10月には土地の引き渡しに続いて準備工事が始まり、来年春頃には建設工事に着手するとされています。

今後は区域整備計画に沿って、事業が確実に進捗しているかしっかりと確認していくことが求められますが、本年7月に、大阪府市IR事業評価委員会が開催され、令和5年度の実施状況等について評価を受けたと聞いています。

まず、この評価について、どのような内容であったのか、IR推進局長に確認させていただきます。

【坂本IR推進局長】

大阪IRは、35年間の長期間にわたる事業であり、安定的かつ継続的な事業運営を確保するため、事業者によるセルフモニタリング、府市によるモニタリング、事業の評価・助言等を行うIR事業評価委員会の設置などにより、モニタリングスキームを構築し、本事業が適切かつ確実に遂行される体制を確保している。

令和5年度モニタリング結果及び認定区域整備計画の実施状況等について、府市のIR事業評価委員会においては、全体として、区域整備計画に沿って、資金調達や設計・建築段階で必要となる事業実施体制の適切な構築等の取組が着実に進められたとの評価を受けたもの。

その他、具体的な評価等として、事業者と関係機関が連携して反社会的勢力排除の更なる取組を実施し、介入を許さない姿勢を広く社会へアピールすることが重要などの評価等をいただいたところ。

(河崎大樹 議員)

着実な事業が進捗されていると評価を受けたとのことですが、府市の評価委員会の意見にもあるように、IRについては、カジノ事業が含まれることから、通常の事業よりも一層、暴力団等の排除が重要であるところ、先日、大阪IR工事暴力団等排除協議会について報道発表がありました。

I Rの実現に向けてはこういった取り組みを着実に進めていくことも必要だと思いますが、この協議会の目的やその役割について伺います。

【坂本 I R 推進局長】

大阪 I R 工事暴力団等排除協議会については、I R 整備法に定める厳格なカジノ規制等の趣旨も踏まえ、I R 工事において、関係者が一致団結して暴力団等排除活動を積極的に推進すること等を目的に、先月、11 月 14 日に設立されたもの。

協議会には、大阪 I R 株式会社、建設事業者等の会員のほか、顧問・参与として大阪府・市、大阪府警察、公益財団法人大阪府暴力追放推進センター、大阪弁護士会民事介入暴力及び弁護士業務妨害対策委員会が参画し、暴力団等排除対策、会員相互の情報共有、関係機関との連携、暴力団等排除のための教育・啓発等の活動を行うこととしている。

I Rにはカジノ事業が含まれることから、高い規範と責任、廉潔性が求められており、I R事業者や関係機関等の緊密な連携・協力のもと、暴力団等の排除を徹底し、2030 年秋頃の I R 開業に向けて着実に取り組んでいく。

(河崎大樹 議員)

暴力団等の排除を徹底することも含め、夢洲に世界最高水準の成長型 I R が実現できるよう、2030 年秋頃の I R 開業に向けて、今後も着実に取り組みを進めていただきたいと思います。

4 連続立体交差事業について

(河崎大樹 議員)

最後に、私の地元、大阪市住吉区を通る南海高野線の連立立体事業について、伺います。南海高野線は住吉区において複数の幹線道路と踏切で交差しており日常的に交通渋滞が発生しておりますが、加えて、踏切内での人身事故が発生していることや、大阪北部地震の際に長時間踏切が遮断されるなどの防災面の課題もあります。また、令和 2 年 9 月には地域住民 17,000 人以上が署名した陳情書が大阪市長に出されております。

この事業は大阪市が事業主体として調査・検討が進められておりますが、今年は踏切遮断時間の軽減に向けて南海電鉄との協議調整をしていたり、上町断層帯との関係性把握のためボーリング調査も実施されたりと、事業化の目処こそ立っておりませんが、少しずつでも確実に歩みを進めております。

一方で、連立事業には都市計画決定が必要ですが、令和3年に制定された「大阪府及び大阪市における一体的な行政運営の推進に関する条例」により、南海高野線の当該区間に連立事業として事業化するにあたり、これまでの手続きとどのような違いがあるのか、都市整備部長に伺います。

【谷口都市整備部長】

連続立体交差事業は、都道府県や政令指定都市などが都市計画事業として実施するものであり、お示しの区間において事業を実施する場合は、政令指定都市である大阪市が事業主体となる。

これまで、大阪市域では、市が事業化に必要な事業規模・手法などの検討や、鉄道事業者との費用負担などの合意、都市計画決定、都市計画事業認可の取得などの手続きを行った上で、事業を進めてきたところ。

「府市一体条例」の施行後は、一連の手続きのうち、都市計画決定に関する事務を大阪市から受託したことに伴い、都市計画決定は大阪府が行うこととなった。

(河崎大樹 議員)

都市計画決定は大阪府が行うとのことですが、部局の皆さんによれば、この南海高野線に限らず、例えば森之宮新駅の設置や大阪マルビルの建て替え計画などの府市一体条例に該当する事業において、不都合や大阪市側から不満の声はなく、むしろ、スムーズに行っているという意見が多かったそうです。



かつての都構想議論の際に、反対派の議員から「都市開発の権限がなくなるのは大阪市民にとってマイナスだ」と声高に指摘をされこともありましたが、実際には、この府市一体条例が施行、運用されても何ら不都合はなかったわけです。先のご指摘はいわゆるデマでありました。大阪維新の会では、これから都構想の制度設計について検討していきますが、過去 2 回の住民投票における賛成派、反対派の垣根を超えて、多くの皆さんに共感してもらえる大阪の目指すべき道標を作りあげたいと思います。

以上で、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。