



## 1 回収納付金を受け取る権利の放棄に関する条例案

<笹川理議員>

大阪維新の会は、競争が激化するグローバル経済に勝ち抜くため、日本とりわけ大阪における「産業構造の転換」による成長を主張している。公共である府は市場の規制を緩和し、本来の市場機能を存分に発揮できる環境を整えることが重要である。

過去、厳しい経済情勢のおり、政策の一つとして公共による信用保証が行われてきた。そのような中、公共である府が市場にかかわる際に、市場の決定を阻害するようなことがあってはならない。

一方、条例の制度を悪用され、さまざまな倫理的欠如、いわゆるモラルハザードを招くのではないか、という点も懸念される。

これらの点について、どのように考えているのか。

<商工労働部長>

本条例の適用については、法律に基づく中立公正な第三者機関である中小企業再生支援協議会や㈱整理回収機構など、5つの機関のいずれかにより支援を受けて策定された事業再生計画に限られている。事業再生計画も、3年での黒字転換や5年での債務超過の解消、経営者の退任や株

主責任の明確化など、かなりハードルの高い内容が求められており、安易に認められるようにはなっていないと考えている。また、最終的に事業再生計画を成立させるためには、全ての債権者の同意を得る必要があり、仮に保証協会が再生計画案に同意しても、他の債権者が一者でも不同意となれば、再生計画は成立しないことになっている。

市場の機能を阻害することにならないよう、条例の適用にあたっては、適正に運用してまいりたい。その上で、府が回収納付金を受け取る権利を放棄した場合には、その内容について議会に報告をさせていただく。

<笹川理議員>

部長から、「条例に基づき権利を放棄した場合は議会に報告する」との答弁があったが、議会への報告について、どう担保されるのか。

<松井知事>

私が議会への報告を義務化するルールを定め、確実に実行してまいる。

## 2. 水都大阪における水上交通の安全対策

<笹川理議員>

現在、「水と光の都 大阪」のもと、大阪の都市魅力の創造が進められている。そこで「水」と「光」に関して伺う。

「水都大阪」は、大阪の都市魅力を向上させる非常に重要な戦略の一つであり、大川の左岸につくられた人工ビーチなど、「水都大阪」にふさわしい環境整備が進んでいる。

ヨガやパドルボートなど、水辺や川で思い思いに楽しい時間を過ごす方々が増えてきている中、非常に気になることは、中之島を挟む堂島川、土佐堀川、そして大川での、水上オートバイの危険運転である。

先日も、水上オートバイの集団暴走により中学生のボートが浸水し自走できなくなる事故があり、水上バスと暴走する水上オートバイとのニアミスが続発しているとも聞いている。

河川は自由航行が原則で、NPO等の協力により航行ルールが啓発されているが、それだけで十分だろうか。滋賀県などでは水上安全条例も制定されている。

その場所にあった安全な運転と適切な速度で水上オートバイを利用いただくことは、水都大阪の魅力アップにも貢献する。だからこそ、ルールに則った利用のための環境整備が必要である。

河川の水上交通の安全対策、特に水上オートバイに関し、現状と今後の取り組み方針を伺う。

#### <都市整備部長>

府、市と経済界では、これまでも「水の都大阪再生構想」を掲げ、水辺の賑わいづくりや、水上交通の活性化など、「水の都 大阪」の再生に官民一体で取り組んできた。

平成19年度に国、府、市、府警と利用者であるNPO法人大阪水上安全協会で「河川水上交通の安全と振興に関する協議会」を設立し、船舶の航行ルールを定め、水上交通の活性化・船舶の安全確保に取り組んできた。「水都大阪2009」を契機に機運が一層盛り上がり、水上交通が多様化・活性化する中で、水上オートバイも含めた水上交通の安全確保という新たな課題も出てきたため、同協議会に水上オートバイに関するNPO法人等も加え、昨年4月より対策の検討を行ってきた。

議論をふまえ、まずは利用者が主体となった自主的なルールにより、安全の確保とマナー向上を図ることとし、水上オートバイの迷惑運転や危険運転の禁止、川幅が特に狭い区間での船舶の優先順位などを規定した航行ルールの改定案を、本年3月に策定した。

なお、議員お示しの滋賀県などは遊泳客の安全確保などを目的としており、多様化する船舶同士の水上交通の安全確保が課題となっている本府とは状況が異なっている。

現在、航行ルールの改定案について、免許更新時のリーフレットの配布や、橋梁への横断幕の設置、NPO団体によるパトロール隊による利用者への直接のPRなど、同協議会に参画する団体が啓発指導に取り組んでいる。

まずは計画改定案の試行結果も踏まえ、協議会に参画する機関と利用者が一層連携し、安全な水上交通が定着するよう、取組みを進めたいと考えている。

#### <笹川理議員>

部長から、遊泳者に関する条例である滋賀県とは状況が異なっているとの答弁があったが、パドルボートのように生身で水上にいる方もおり、大阪でも遊泳と何ら変わらないような状況。河川でたくさんの方々が今、都市魅力に触れよう、にぎわいに触れようと集まっている中、水都大阪にふさわしい、大阪だからこそできる条例も必要ではないか。

先日、知事は「事故が起こったり、命にかかわるようなことになればダメ。あまりにひどい状況であれば、条例も考えなければならぬ」旨発言されたと聞き、大いに賛同している。

「水都大阪」の賑わいの更なる向上だけでなく、利用者の安全対策の観点からも、特に水上オートバイの暴走行為への対策は非常に重要であり、しっかりと取り組んでいただきたい。水都大阪の水上交通の安全対策への取組みについて、知事の所見を伺う。

<松井知事>

水上交通の安全対策について、この先利用者の命に関わるような状況となれば、規制を厳しくする検討が必要と考えているが、まずは利用者の皆さんが自主規制として定めた航行ルールをしっかりと守っていただくことが大事であり、引き続き、NPOの団体とともに、大阪府警や大阪市など関係者が一丸となって、ルールの啓発や指導などしっかり取り組んでまいります。

<笹川理議員>

もちろん、今作られたばかりの自主ルールをまず大切にしなければならない。しかし自主ルールにもかかわらず、本当に一部の利用者の方々が暴走されているというのも事実。

事故が起こってからではなく、事故を起こさせないために条例をつくり、都市魅力の向上に寄与する、安全な河川水上利用のルールを示すことが、水都大阪にふさわしいと考えている。厳しい規制をするのではなく、水上オートバイの利用者に「水都大阪」の魅力を感じてもらえ、他の河川利用者と快適に安全に共存してもらえる環境整備である。

現行の啓発ルールを尊重するとともに、安全講習とナンバープレートの導入、速度制限エリアの設定、速度超過者は危険運転者への取締りと罰則化が必要。また、条例化とセットで、違反者への抑止力が期待できる、河川パトロール隊や水上バイク隊の創設も必要ではないか。

今後も、条例化の必要性や効果について、さまざまな関係者の方々からのご意見もお聞きし、会派内での議論も踏まえ、現在の取組みによる効果検証を行い、必要とあれば議員提案も視野に入れ、水都大阪による都市魅力の向上に取り組ませていただきたい。

### 3. イルミネーションによる都市魅力の向上

<笹川理議員>

「御堂筋イルミネーション」については、今年度、他のエリアで行われている光のイベントと連携をさらに強化・拡大し、「大阪・光の饗宴」として、バージョンアップしたイベントになると伺っている。「大阪・光の饗宴」は、どのような狙いをもったイベントにしようとしているのか。

<府民文化部長>

御堂筋イルミネーションと中之島エリアのOSAKA光のルネサンスは、毎年、多くの来場者が訪れ、大阪の冬の景観・風物詩として定着してきた。大阪市内中心部では、昨年度も、梅田、難波や中之島の西部で民間主体の光のイベントが行われており、今年度は新たに阿倍野や大阪城でも予定されている。

これらの広がりを「大阪・光の饗宴」として一体化し、合同プロモーションや新たな事業開発を行うことにより、事業を線から面に広げ、また、お互いにもっと回遊できるようにすることで、さらなる魅力向上を図ってまいりたい。また、「光のアートアワード審査会」を設置して質の向上を図ることとし、まずは御堂筋イルミネーションを対象にデザイン等を公募しているところ。

今後、公と民が一体となり、フランス・リヨンの光の祭典のように、国の内外から注目される「大阪・光の饗宴」として育て上げ、大阪の都市魅力の向上を図ってまいる。

#### <笹川理議員>

冬の大イベントとして「大阪・光の饗宴」を位置づけるのであれば、期間中一日だけでも、御堂筋イルミネーションのエリアを歩行者に開放するようなスペシャルな一日を企画していただきたい。調整等はかなり大変かと思うが、大阪の都市魅力の向上のため、実現に向けご検討をお願いする。



#### 4. 都心部における交通機能のあり方

##### <笹川理議員>

「グランドデザイン・大阪」では、「車から人に開放する都市構造」をめざし、大阪都心部を通過利用している自動車等を環状道路で迂回させ、みどりあふれる「ひと中心」の都市空間を創造する姿が描かれている。

「ひと中心」の都市空間を創造するためには、都心部のクルマ中心の交通体系を見直し、みどり空間や歩行者空間、自動車に替わる便利な移動手段の検討を進めることが重要。街や環境に負荷をかけない自転車は、移動手段として適していると考えている。

大阪のメインストリートである御堂筋がどう変わっていくのか。その姿が、大阪都心部における交通機能のあり方の方向性を示していくと考える。

アムステルダムでは、人と自転車、自動車がうまく共生したまちづくりが行われている。オランダでは、国の交通政策の中核に自転車が組み込まれ、安全・快適に自転車を利用してもらいやすい環境整備に取り組んでいる。また、御堂筋のモデルとなるような、L R T、自動車、自転車、歩行者、緑が共存できる工夫が行われている。

アムステルダムでは、街路樹と街路樹の間隔をうまく利用して、時間貸しの駐車可能スペースや停車スペース、駐輪スペースが用意され、歩行者も自転車も車もお互いを邪魔しあわないような工夫がなされている。

ランドデザイン・大阪の中で、将来全面みどり化がうたわれている御堂筋では、今年度、側道である緩速車線を一時封鎖する社会実験が検討されていると伺っている。「ランドデザイン・大阪」の推進にあたり、御堂筋の空間再編を考えるうえで、自転車利用を含め、どのように検討を進めていくのか。

#### <住宅まちづくり部長>

「ランドデザイン・大阪」では、現在の交通体系を転換し、都心部への自動車交通の流入を抑制することとしており、御堂筋を中心とし、自動車に替わる移動しやすい交通機能を確保して、歩いて楽しく、賑わいのある都市空間を創出していく必要があると考えている。

このため、今年度、都心部の車を抑制した場合の道路ネットワークへの影響や交通の処理方策のほか、自転車やL R Tなど自動車に替わる交通機能のあり方、みどりがあふれて人が集い賑わう空間をどう作っていくか、といった点も併せて検討を進めることとしている。

#### <笹川理議員>

大阪は自転車保有率が全国2位で、「ちゃりんこ」という言葉があるように、自転車に親しんでいる方が多い。環境にも人にも優しいまちづくりのため、都市部の移動手段として自転車を活用することは、重要な方向性の一つ。都市部周辺から都心部につながる自転車レーンが整備され、エリアとエリアをつなぐ自転車ネットワークが構築されれば、自動車、自転車、歩行者が安全、快適に共存できる都市となり、大阪の都市魅力にもつながっていく。

御堂筋の空間再編をきっかけに、自転車、自動車、歩行者の安全・快適な共存、都市部の新たな道路環境のスタイルについて検討いただき、「ちゃりエコ都市・大阪」となるような環境整備をしていただくよう要望する。

## 5. 待機児童対策

<笹川理議員>

先日、横浜市の待機児童がゼロになった旨、大きく報じられたところである。横浜の例を見ても、待機児童ゼロには、認可保育所の整備と同時に、認可外保育所が果たした役割も大きかったと理解している。

ただ「保育料の安い認可保育所に入りたい」という相談が寄せられるのも事実。私が調べた例では、保育時間等が異なり安易に比較できないが、認可保育所は月額2～5万円程度、認可外保育所では月額10～15万円程度になるとのことである。

大阪府内における待機児童数は昨年10月で約5,500人とのことだが、この待機児童数には、認可保育所に希望していたが入ることができず復職を断念された場合、大きな経済的負担を承知したうえで認可外保育所に子どもを預けて働いている場合などは含まれていないとのこと。このような「潜在的な待機児童」の数は、厚生労働省の推計で全国約85万人という。

政府も「待機児童の解消は喫緊の課題」と強く打ち出し、市町村では新制度に向け事業計画を策定されていく。府としては、いま現在、経済的負担を抱えながら認可外保育所に子どもを預けて働いている方々の負担ギャップを少しでも減らすことが、必要な役割ではないか。

わが会派は、大阪の再生と成長には女性の活用が不可欠と訴えてきた。そのためには、待機児童問題に真正面から取り組むことが必要である。潜在的ニーズも含め、府として待機児童の解消に、どのように取り組んでいくのか。

<福祉部長>

保育所の待機児童の解消は、大都市大阪にとって喫緊の課題である。

現在、府としては、国の基金を活用して「認可保育所」の整備を進めるとともに、一定の基準を満たす4市29か所の「認可外施設」に運営費助成を行うなど、市町村の取り組みを支援している。

議員からは「認可外施設」の利用者の負担軽減を」というご指摘があった。「子ども・子育て関連三法」に基づく新制度により、平成27年4月から新たに「認可保育所」以外の小規模な保育施設等にも、公的な支援を行う仕組みが創設される。

本府としては、引き続き基金による保育所整備等を進めるとともに、新制度の導入を見据え、市町村の事業量の見込を把握したうえで、来年度中に府としての計画をとりまとめ、広域的観点から待機児童解消に向けた市町村の取組みを支援してまいります。

< 笹川理議員 >

国の動きはもちろん注視しながらではあるが、府として独自の施策も必要ではないか。

東京都では大都市に適した都独自の基準を設け、それを満たす施設を認証保育所として運営費補助を行っている。大阪府も、保育料の一部を負担することで保育料のギャップを緩和し、子育て世帯を応援する制度を創設していただきたい。大都市ならではの基準を踏まえた大阪ならではの保育所認証制度を作り、大阪でよかったと思われるような保育施策を検討いただきたい。



## 6. 府立高等学校の適正な運営

< 笹川理議員 >

中原教育長は民間人校長として高等学校の現場も経験されてきた。その感覚を存分に活かし、大阪の教育の諸課題に新たな視点から切り込んでいただきたいと期待している。

大阪の教育の理想像について、教育長はどのようにお考えか。

## <教育長>

大阪の教育の理想像について一言で申しあげると、やはり「生き抜く力」の育成。「生き抜く力」を分解すると、大きくいえば「自分に対する自信」と「他人に対する思いやり」。自信と思いやりをすべての大阪の子どもたちが持つことが、私の考えている大阪の教育の理想像である。

支援が必要なお子さんへの支援、困難校をはじめとする課題もあり、早急に何らかの対策をしなければならぬ。様々なニーズがあると思うが、社会に出たときに、自分に対する自身と他人に対する思いやり、これを持っていただきたいと思っている。自信と思いやり、技術をもった人を育てる、これも大阪の課題であると思っている。

特に英語教育は、グローバル化していくうえで大阪のみならず日本中の課題であり、海外と比べたときに、明らかにビリを独走している。根本的に英語教育を見直すため、先日英語プロジェクトチームを立ちあげたところ。

繰り返しになるが、自信と思いやり、これが大阪の理想像だと思っている。

## <笹川理議員>

生き抜く力、自信、思いやり、英語教育、私もたいへん重要だと考えている。ぜひとも存分にリーダーシップを発揮され、大阪の教育改革、大阪の教育の質の向上というものに努めていただきたい。

さて、私の前回の質問において、条例制定に関連し、府立高校が連続して定員割れを免れるため募集人数を毎年変更されることがないように、府立学校の定員設定について伺った。前教育長からは「現場の実情に合わせ、非効率な運営とならないよう判断する」旨の答弁をいただいた。

しかし、この春に行われた選抜試験についても、条例制定後であるにもかかわらず、前回と同じ状況であると言わざるをえない。

平成24年度募集で志願割れとなった、募集学級が7学級以上である3校はすべて、平成25年度の募集学級をそれぞれ1つずつ減らしていた。また、普通科の適正規模は「6から10学級程度を基本」としているのに平成24年度の募集学級数が「5」となっていた学校で、募集学級数を6に増やした学校は、わずかに1校。

今回募集学級数を減らした学校3校のうち2校は、昨年度と同じ学級数で募集していれば志願割れとなり、募集学級数が「5」の学校が基本どおり「6学級」で募集していれば、6校が3年連続の志願割れとなる。

昨年度と比較して志願割れが減ったとの報告も受けているが、以上のことを考えると、条例軽視、議会軽視と捉えられても仕方ないのではないかと。

これまで教育委員会は、高校生のニーズという言葉を用い、募集学級数、学科編成をしてきたが、本来あるべき姿であれば、不合格となった多くの志願者が希望通りに入学できたはずではな

かったか。本当にニーズに応える高校再編を考えていくのであれば、不合格者を出すしくみから、その学校を希望する学生を一人でも多く入学させ、入学後に育てていくべき。

興味のある学校に行けば、その生徒の成長も促される。特に、国際系の3学科は人気が高いが、募集人数は全体に対して数%でしかない。ニーズに応えるというのであれば、まず国際系の学科について、募集人数を増やすべきではないか。

#### <教育長>

クラス数については6クラスから8クラスを一応の基準にしている。共同で作業するという教育の目的から、6クラスが最低ラインとしてふさわしいということ。5クラスはよろしくなかったと反省している。

ただ、再編成を免れる意図があったとは認識していない。現在行っている再編整備の検討結果を厳しく見ていただけたらと思う。

国際関係学科については、教育の中身と効果を精査し、必要であれば募集人数の増、あるいは名称整理の必要もあると考えている。

#### <笹川理議員>

府立学校では校舎の老朽化が進み、築年数30年を超える校舎が7割以上を占めている。学校数が精査され、適正配置が検討できなければ、計画的な改修・改築を行えない状況である。

受験数に合わせて募集学級数を安易に増減せず、それぞれの府立高校について最適な学級数、適正規模を判断すべき。それをふまえ、適正配置の観点から再編整備を検討いただきたいと考えるがどうか。

#### <教育長>

6クラスから8クラスを基準に、原則として学校の収容能力、特色、設置学科、課程、教育活動、クラブ活動でどれくらい校庭を使う必要があるのか、経済効率ということも考え、総合的に府民の皆さんにきちんと説明できるような形で、再編整備、学校の再配置を行いたい。