

平成 30 年 9 月議会定例会一般質問（概要）

平成 30 年 12 月 14 日

質問者：久谷 眞敬



大阪維新の会 大阪府議会議員団の 久谷 眞敬 でございます。発言通告に従い、府政一般に関して、順次お尋ねいたします。

○自転車の交通事故を防止するための取り組み

（自転車利用者が自転車を安心して利用できる通行環境の整備）

私は、自転車の交通事故を防止するためには、自転車利用者が自転車を安心して利用することができるように、通行環境を整備することが重要であると思います。

しかし、通行環境がいくら整備されても、自転車利用者それぞれが、道路交通法に定められた交通ルールを守って走行しなければ、自転車の交通事故は決してなくならないと思います。

私自身、自転車を利用することは多いですが、最近では、路面に青色の矢印がペイントされるなど、自転車で車道を通行する環境が整ってきました。

しかし、自転車通行空間が整備された区間にも、自転車横断帯を渡らなければならない交差点や「自転車・歩行者専用」標示板が設置された歩行者用信号機に従わなければならない交差点があります。

中には、このパネルのように、正しい通行方法が分かりにくい交差点があります。



私は、自転車の交通事故をなくしていくには、自転車の通行環境を整備し、わかりやすい自転車の通行方法を徹底させることが、大きな鍵になると思います。

ただし、全てを一斉に整備することは非現実的ですので、道路ごとや、行政区ごとに整備してはどうかと考えています。

そこで、大阪府警察では、今後どのように「交差点における自転車の通行空間の確保」に努めるのか、その整備方針について、警察本部長にお伺いします。

(警察本部長答弁)

「交差点における自転車の通行空間の確保」に向けた整備方針について、お答えいたします。これまで自転車の安全対策として進めてきた「自転車横断帯」や歩行者用信号機に併設している「歩行者・自転車専用」標示板につきましては、交差点を通行する自転車の安全を確保するために、設置を進めてきたものであります。

しかしながら、近年、自転車安全利用五則の定義である「自転車は車道が原則」に基づき、自転車の車道通行を促すため、交差点に設置していた「自転車横断帯」や「歩行者・自転車専用」標示板の撤去を進めているところであります。

議員お示しのとおり、全ての交差点において、撤去が進んでいるわけではありませんが、

優先度の高い交差点から計画的に「自転車横断帯」や「歩行者・自転車専用」標示板の撤去を進めているところであります。

今後とも、道路管理者と連携を図り、路線単位や行政区単位で撤去するなど、「交差点における自転車の通行空間の確保」に向けた整備に努めてまいりたいと考えております。

（自転車の交通ルールを周知するための取り組み）

引き続き、自転車利用者に配慮した取り組みをお願いしたいと思っております。

次に、大阪府警察が自転車の交通ルールを周知するために実施している広報啓発活動等について、ご質問させていただきます。



モニターをご覧ください。これは、大阪府警察が自転車の交通ルールを周知するため、新たに製作された自転車の前かごに取り付けるカバーです。

このカバーの前面には、通行人の目に触れるよう「自転車は車といっしょ左側」、上面には自転車利用者に向けて「交差点での信号遵守と一時停止・安全確認」等と基本的な交通ルールが書かれています。

前面には、反射材まで取り付けられ、かなり工夫が凝らされています。自転車の交通ルールを周知するために、随分努力して頂いていると実感しました。私は、こうした取り組みを積み重ねることが極めて重要だと思っています。

そこで、今回新たに製作された「自転車前かごカバー」を含め、大阪府警察が、自転車の交通ルールを周知するために実施している新たな取り組みについて、警察本部長にお伺いします。

(警察本部長答弁)

自転車の交通ルールを周知するために実施している新たな取り組みについて、お答えいたします。

「自転車前かごカバー」につきましては、ひたたくり防止を目的として、その普及促進に取り組んできたところでありますが、議員お示しの「自転車前かごカバー」に交通ルールの印刷を施したのは、自転車利用者の交通ルール遵守を促すためであります。

また、これ以外の新たな取り組みといたしまして、大阪市環境局と連携し、ゴミを収集する車両、いわゆる「パッカー車」に自転車の交通ルール啓発ポスターを貼付して広報啓発したほか、民間企業や大阪府教育庁等と連携し、自転車の交通ルールの基本について学べる「ルールブック」を企画製作し、小児児童に配布するなど、交通ルールの周知に努めているところであります。

引き続き、大阪府をはじめ各自治体、関係機関、団体等と連携を図り、自転車の交通ルールを周知するための取り組みを実施してまいりたいと考えております。

(要望)

自転車は、子どもから高齢者まで、誰もが気楽に乗れますが、利用方法をひとつ間違えば、重大事故につながる危険な乗り物でもあります。

私は、こうした自転車事故をなくすために、将来的には、自転車利用者に対して、免許制度や、講習の受講を義務化するといった制度の導入も必要と思いますが、これは、社会全体で考えていくべき課題であると考えています。

大阪府警察におかれましては、引き続き、実効性のある対策を関係機関、団体等と緊密に連携しながら取り組んで頂きますようお願いいたします。

次に、万博開催を契機にした大阪のインフラ整備について質問します。

1950年代、日本は戦後の焼け野原から立ち直り、未曾有の経済成長をとげました。そして、1964年に東京オリンピック、パラリンピック、1970年には大阪万博が開催され、時期を同じくして、東海道新幹線が開通、伊丹空港が国際空港として整備されるなど、ビッグイベントの開催を契機として、大阪が全国とつながるインフラ整備が一気に進みました。

今般、半世紀が経過して、2020年に東京オリンピック、パラリンピック、2025年に大阪万博と、世界的なイベントが相次いで開催されることになりましたが、大阪の新しい時代のインフラ整備を進めていく絶好の機会であると考えます。

そこで、まずは夢洲の海上交通の推進について、質問します。

○夢洲の海上交通の推進

万博の開催が決まり、これから夢洲のまちづくりが進んでいきますが、万博についても、現在誘致している I R についても、ベイエリアで開催することから、その立地を活かし、魅力を高める上で、海上アクセスは重要だと考えています。

海上アクセスの良いところは、空港から直接現地につけるところと、24 時間運航できるところだと思います。空港からワクワク感をもったまま船に乗り込み、着いたら夢の島という演出ができるのではないのでしょうか。

また、吉村市長は、万博後の夢洲を 24 時間稼働するモナコのような街にしたいと仰ってました。現在の大阪にはナイトミュージアムのようなものはありませんが、私も夢洲にはそのポテンシャルがあると思います。

夢洲をより発展した魅力のある街にし、大阪を盛り上げていく上で、海上アクセスの活用は欠かせません。

I R 誘致において、海上アクセスについて、どのように取り組んでいくのかお尋ねします。



(I R 推進局長答弁)

夢洲への海上アクセスについては、道路や鉄道などの陸上アクセスに加え、関西国際空港、神戸空港、さらには大阪港内における他の集客施設や、近畿・瀬戸内海の各地と結ぶ来訪者の集客・送客機能として、重要な役割を担うものと認識しています。

この間、民間事業者に対してニーズや課題の把握に取り組む中で、夢洲の魅力向上の観点からも、海上アクセスは重要であるとの考えが示されています。

今後、夢洲の集客・送客機能及び魅力の向上への寄与という観点のもと、海上アクセスについて具体的に検討してまいります。

(要望)

誘致するIRへの海上アクセスによって、夢の島のような演出をするためには、船着場をIRと一体的なデザインにすることも大事ではないでしょうか。

今後、IR事業者募集の中で、例えば、船着場について事業者に公募条件として求めていくなど、具体的な方法の検討を進めるよう要望しておきます。

○リニア中央新幹線の早期全線開業

リニアは、「副首都・大阪」をめざし、東西二極の一極として日本の成長をけん引する大阪のポテンシャルをあげるために必要不可欠なインフラです。

知事のリーダーシップの下、オール大阪の取り組みにより、一昨年には財政投融资3兆円を活用して、開業時期の最大8年前倒しが決まりました。

先般決定した万博開催を契機に、大阪・関西の成長を飛躍させていくためにも、リニアの早期全線開業の実現に向けた更なる前倒しを図る取り組みが重要と考えますが、知事の所見を伺います。



(知事答弁)

リニア中央新幹線の全線開業の前倒しに向けては、これまで官民が一体となって、国、JR東海に働きかけ、最大8年前倒し、新大阪駅周辺まちづくりの検討開始などの成果を得てきました。

今後とも、万博の開催、IRの誘致、リニア開業のインパクトを活用したまちづくりに積極的に取り組み、一日も早い全線開業に向け努力してまいります。

(要望)

元々私は、リニア中央新幹線の新駅は梅田にもってくるべきと考えていました。しかし、名古屋が先行開通することには強い危機感を感じています。今回、できるだけ早期に全線開業させるため、事業者の採算性なども考慮して新大阪に決まりましたが、その判断は一定やむを得ないと考えています。

今後は、できるだけ早い時期に、早期全線開業するよう、事業者や国に強く働きかけて頂きますよう、お願い致します。

○商店街の賑わいづくり

(商店街の観光地としての活用)

万博開催が決まり、国内外から多くの観光客が大阪を訪れることが見込まれます。現在、大阪府では、観光客の受入環境整備や大阪の魅力づくり、プロモーションに精力的に取り組んでいますが、大阪は元来、「商都」として栄えてきたまちです。実際、多くの外国人観光客が百貨店だけでなく、商店街でショッピングを楽しんでいます。

私の地元、天神橋筋商店街は、日本一長い商店街として、国内外に知られており、大阪天満宮や繁昌亭といった観光施設とともに、多くの外国人観光客で賑わっています。府内の商店街の中には、同様に、外国人観光客や地域外からお客さんをお呼び込み、賑わいを生み出そうと考えているところもたくさんあると思います。

また、商店街は、万博誘致のプロモーションビデオでもロケ地として使われるなど、大阪らしい、活気ある場所として、非常に魅力的であると思います。

商店街を、単に買い物の場所と捉えるのではなく、地域の観光資源として活用していくことも重要ではないかと考えますが、観光振興を所管する府民文化部長の見解を伺います。

(府民文化部長答弁)

商店街は、府域全体での都市魅力向上策を展開する上で、地域の魅力ある観光資源の一つとなり得るものと認識しています。

これまでも、府内の商店街そのものや、商店街において開催されるイベントなどを、「大

阪ミュージアム」として情報発信するとともに、地域が主体的に行う魅力の磨き上げなどを応援してきたところです。

あわせて、昨年度からは、商店街をはじめ、観光地における Wi-Fi の整備や多言語による観光案内板の設置など、市町村等が実施する観光客の受入環境整備を支援しています。

今後とも、商店街を観光資源として活用しようとする市町村や地域の取組みを支援することにより、府域における、さらなる観光誘客や周遊の促進につなげてまいります。

(要望)

商店街は、住民の生活を支えるだけでなく、観光客の消費を促すことで大阪経済にプラスの効果をもたらされると思います。商店街の観光活用については、市町村や地域の方の意見を聞きながら、府としても前向きに取り組んで頂きますよう、お願いします。

(中小企業高度化資金の利用)

この天神橋筋商店街は、内外の観光客で大いに賑わっていますが、道路のカラー舗装は、敷設から 30 年が経過して老朽化が進み、破損して歩行者の躓きなどが生じていると聞いています。

商店街の魅力は、店舗でのおもてなしや賑わいだけでなく、施設や道が綺麗に整備されていることもその一つと考えているため、今後、整備をしていかないと、商店街としての輝きが失われるのではないかと懸念しています。

商店街も舗装整備を考えているようですが、多額の費用を要することから支援を必要としています。

商店街振興は、住民に身近な市町村が主体となって取り組んでいくことが重要ですが、中小企業者が共同して、アーケード・カラー舗装、共同倉庫の整備、卸団地等の整備を行う場合、国と都道府県が協調してアドバイスと資金の貸付けで支援する高度化資金の貸付制度があると聞いています。

中小企業者が長期間にわたる返済が必要となる投資を行うためには、しっかりとした将来構想を持って決断しています。そのようなチャレンジ精神あふれる事業者を支援する制度としてよいものだと思いますが、この制度は使い勝手が悪いとも聞いています。

こうした府内の中小企業者が共同して行う施設整備のための高度化資金の利用について、商工労働部長に伺います。

(商工労働部長答弁)

高度化資金は、成長に向けて頑張ろうとする中小企業者が、お示しのカラー舗装等のほか工場や店舗などの施設を共同して整備する際に、低利・固定利率でかつ長期の貸し付けを行い支援するものです。

ご指摘の使い勝手については、本融資が国及び本府の財源により貸付を行う制度であることから、利用に際してあらかじめ予算措置が必要となり、調整に時間がかかるという点や、依然として厳しい府の財政状況の影響を受けるといったことが挙げられます。

また申込みに際し、返済が長期にわたることから、案件の具体性や団体の財務状況、償還計画などを十分に審査した上での対応となります。



(要望)

貸付にあたって、予算措置等の手続きが必要になるため、調整に時間がかかることは理解できますが、高度化資金の看板を見て借入を希望しても、結局は府の財政状況のために申し込みができないのであれば、事業者にいたずらに期待を持たせ、時間を浪費させることとなります。そのような制度であれば見直しを行うか、いっそのこと府として実施を止めるべきではないかとも思います。

私は、高度化資金は商店街をはじめとした中小企業者にとって、メリットの大きい制度だと思っています。この資金の活用で、府内中小企業者が輝き続けられるよう、商工労働部として、しっかり予算措置して応援してほしいと思います。

○電線の地中化の推進

(府管理道路の無電柱化)

本年9月に上陸した台風21号は、近年体験したことがないような暴風で、大阪府域で多くの電柱が倒壊し、府管理道路でも多くの場所で通行止めとなりました。また、長時間にわたり、停電が発生し、府民の日常生活に不便をきたすこととなりました。

これまで、東日本大震災などの大規模地震により、電柱が倒壊する被害があり、今後、南海トラフ巨大地震による大きな被害が想定されることから、積極的に無電柱化を進めていくべきと考えています。

府では、本年3月、今後10年間の方針を取りまとめた大阪府無電柱化推進計画を策定し、今後、「都市防災の向上」「安全で快適な歩行空間の確保」「良好な都市景観の確保」といった3つの観点を踏まえて、無電柱化を推進していくこととしています。

大阪府では、これまで府管理道路の無電柱化を約74キロ実施してきたと聞いていますが、今後、無電柱化をどのように進めていくのか、都市整備部長に伺います。

(都市整備部長答弁)

道路の無電柱化にあたっては、電線類を地中化するコストが高いという課題があることから、小型ボックスを用いた電線共同溝の手法を国道308号においてモデル的に実施することを検討しています。

また、府が管理する広域緊急道路においては、原則として、電線を新設することを禁止するとともに、市街地において道路を整備する場合には、無電柱化する方針としています。

このような取り組みにより、市町村や電線事業者と連携しながら、府域の無電柱化を推進してまいります。

(ランドデザイン・大阪における無電柱化による都市景観の向上について)

府管理道路の無電柱化について伺いましたが、府民の安全・安心確保や、良好な都市景観のため、課題を解決しながら整備を進めて欲しいと思います。

一方、大阪市内の都心部でも、特に都市景観向上の観点から、無電柱化を進めることが重要と考えています。

ランドデザイン・大阪においては、「ハードのグレート・リセット」として、「景観を妨げる電線類を地中化し、街並みを美しく生まれ変わらせる」と示されています。

中でも、「御堂筋・周辺エリア」においては、今後の取り組みとして、「近代建築物の保全・活用」の中で無電柱化が記載されています。

そこで、ランドデザイン・大阪における、都心部の無電柱化による都市景観の向上について、取り組み状況と、今後どのように取り組んでいくのか、住宅まちづくり部長に伺います。

(住宅まちづくり部長答弁)

グランドデザイン・大阪においては、都市魅力あふれる大都市・大阪を将来像の一つとして掲げ、無電柱化をはじめとした都市景観の向上に府市連携して取り組んでいるところです。

御堂筋・周辺エリアにおいては、歴史的・文化的資産等を有するまちなみの再生・活性化や、新たなまちなみの個性を引き出すため、大阪市が民間企業等と協力しながら、「観光魅力向上のための歴史・文化的まちなみ創出事業」として、船場地区の大阪倶楽部周辺、芝川ビル周辺、日本生命ビル周辺及び道修町通の4地区で無電柱化に取り組んでいるところです。

今後、グランドデザイン・大阪における他のエリアについても、現在、大阪市が策定に取り組んでいる「無電柱化推進計画」に基づき、府市連携して無電柱化による都市景観の向上に取り組んでまいります。

(グランドデザイン・大阪の今後の取組みについて)

グランドデザイン・大阪は、2050年を目標とした都市空間の大きな方向性を示したもので、これまで大阪市内は大阪市、それ以外は大阪府と、ばらばらだった府市が、初めて一緒に策定した、すばらしい計画だと考えています。

平成24年6月に策定した後、6年が経過し、この間、先ほどお聞きした無電柱化による都市景観の向上はもとより、うめきた2期開発の具体化、なんば駅前の広場化、御堂筋の歩行者空間化など、次々と進捗が図られています。

まさに、グランドデザイン・大阪に記載されている内容が、一つずつ実現し、大阪のまちづくりが大きく進んだと考えています。

今後とも、グランドデザイン・大阪が絵に描いた餅にならないよう、大阪府と大阪市が連携して強力に進めるべきと考えますが、知事の思いを伺います。

(知事答弁)

グランドデザイン・大阪は、東西二極の一極を担う豊かで強い大阪を実現するため、大阪府・大阪市の壁を取りはらい、大都市・大阪の将来像を示したものです。

府と市が同じ方向を向いて取り組むことでまちづくりが大きく進んでおり、今後とも、府市が一層の連携をしながら、住み、働き、楽しみたくなる、圧倒的な魅力を備えた都市空間の創造をめざし、グランドデザイン・大阪の推進に取り組んでまいります。

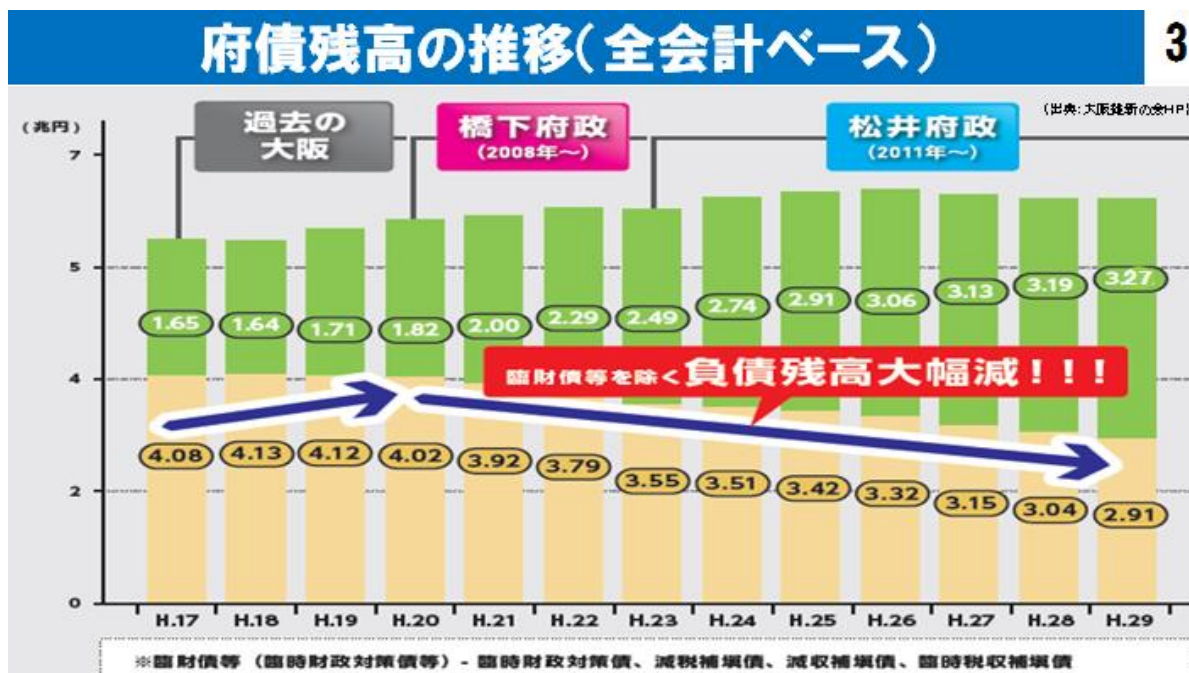
○国から地方への財源等の委譲についての要望

近年、国において地方財政計画の財源不足を補うため、地方に臨時財政対策債（臨財債）を発行させて急場をしのご状況が続いています。

平成20年に橋下府政が始まり、厳しい行財政改革に取り組んだ結果、臨財債以外の府債残高は着々と減っていますが、臨財債は徐々にその割合を増やしています。

臨財債は、一言でいうと国の借金を地方に肩代わりさせるもので、元利償還金は地方交付税で手当てされますが、大阪府が背負う借金に変わりなく、次世代に負担を強いるものです。

毎年度、地方財政計画では、多額の財源不足が生じているため、臨財債の償還を臨財債で賄うという自転車操業に陥っています。いつまでもこのような苦しいやりくりを続けるのではなく、地方財政の本来の姿に立ち返って、地方の財源不足は臨財債で地方に肩代わりさせるのではなく、地方交付税の法定率の引き上げによって、地方交付税で措置するべきと考えます。



また、直轄事業を含めて国の補助事業では事業ごとに負担割合は異なりますが、地方負担が必要になります。この地方負担は、厳しい行財政運営を強いられている地方にとって簡単に予算措置できない場合もあり、機動的な事務事業の執行の妨げになることがあります。

今回の一般質問では、電線地中化と中小企業高度化資金を取り上げましたが、これらの事業では地方負担分の予算措置等の手続きに時間がかかり、特に中小企業高度化資金では、タイムリーな事業展開が必要な中小企業にとって使い勝手の悪い事業となっています。

まちづくりや中小企業振興は、地方が主体となって取り組むべき課題であり、地方の創意工夫で魅力的なまちづくりを進めていけるよう、地方に思い切って権限や財源を移譲するよう国に働きかけて頂くことを強く要望しておきたいと思います。

最後になりますが、大阪府は、平成 20 年から財政非常事態宣言が発令されています。この間、財政再建団体への転落を回避するために、厳しい財政運営を行ってきました。今般、万博開催が決まり、明るい未来が保障されたかのような緩んだ雰囲気蔓延している感は否めません。大阪府の財政は、現在も予断を許さない状況が続いていることは認識しておく必

要があります。

万博開催が決まった今こそ、気を引き締めて、締めるべき財布の紐を締め、やるべきことは積極的にやる、是々非々で日々の行財政運営に取り組んで頂きたいと思います。我々議員としても、気を引き締めて日々の議員活動に取り組んでいきたいと思います。

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。