

## 令和3年2月定例会 一般質問（概要）

令和3年3月8日（月）

質問者：角谷 庄一議員



（はじめに）

（角谷議員）

大阪維新の会 大阪府議会議員団の 角谷 庄一 でございます。

発言通告に従い、順次、一般質問を進めてまいります。

### 1 マイクロプラスチックの流出対策

（角谷議員）

昨年10月、行政・事業者・NPOなどが参画する「おおさかプラスチック対策推進ネットワーク会議」において、プラスチックの資源循環や海洋プラスチックごみ対策の推進に向け、意見交換された結果がまとめられた。

この会議で、NPOからマイクロプラスチック調査結果が紹介されており、全国各地の河川等で人工芝の切れ端が確認され、府域においても確認されたとのことである。

他県では水田などで使用されるプラスチックでコーティングされた被覆肥料なども確認されている。

また、府が昨年度から実施する大阪湾を浮遊するマイクロプラスチックの調査においても、他の海域の調査に比べて多くはないものの、これらの物質が確認されており、国では水田から流出する被覆肥料の殻の実態調査も行われている。

海洋に流出し微細になったプラスチックは回収が困難であることは言うまでもない。海洋流出を防ぐためには、これまでも陸域での対策が全てであると言われている。



出典：大阪府環境白書2019年版(写真出典：NOAA(National Oceanic and Atmospheric Administration アメリカ海洋大気局))

1

お示した写真にもあるように鳥類や、魚介類の誤食や生態系への影響は報道でも明らかである。

2019年6月のG20大阪サミットにおいて「大阪ブルー・オーシャン・ビジョン」が共有され、その実現に向けてプラスチックごみ問題は放置できない地球上の課題

である。

「大阪ブルー・オーシャン・ビジョン」と言うからには、国の動向を待つのではなく、大阪府が既に課題と認識している事に対して率先して取り組み方針を示し、各業界を巻き込んで取り組みを進めていくことが重要ではないか。取り組みが遅れると日々の生活の中で人工芝や、被覆肥料等からの流出が続く。

既に調査で明らかとなっている流出物への対策は、速やかに対応することが急がれるのではないか。

このようなマイクロプラスチックの流出対策について、どのように取り組むのか。環境農林水産部長に伺う。

### (環境農林水産部長答弁)

海洋プラスチックごみは、世界規模で取り組むべき喫緊の課題であり、大阪ブルー・オーシャン・ビジョンの実現に貢献するために、サミット開催地である大阪として、マイクロプラスチックを含めたプラスチックごみ対策に取り組むことが重要であると認識。

そのため、府では来年度、新たに予算を計上し、「おおさかプラスチック対策推進プラットフォーム」を立ち上げ、より具体的な対策技術や実態把握の調査や、各主体の取組みのあり方など、検討を要する課題を抽出し、業種を超えた幅広い関係者が柔軟かつ具体的な対策を検討することとしている。

その中で、使用により意図せず流出する人工芝の破片や被覆肥料の殻などのマイクロプラスチックについて、対策を検討するとともに、まずは、流出させないための働きかけを事業者に行うなど、実施可能な取組みを推進し、新たなプラスチックごみ流出ゼロの達成をめざす。

## 2 給食の残食削減

(角谷議員)

学校給食から発生する食品ロスの状況は環境省が平成27年1月に調査したところによると、平成25年度で児童生徒1人あたり約7.1kgの食べ残しが発生しているとのこと。

先の教育常任委員会で我が会派の松本議員がお伺いしたところ、大阪府では令和元年度の残食率は19校の抽出調査であるものの、約4.9%とのことだった。

食品ロスを今後削減していくためには、学校で食べ物を大事にする心を育むことが重要で、食育としてさまざまな取組を行っており、特に小中学校では、「給食」の時間に、実際に食事をとりながら食育の実践もおこなわれていると思う。

給食は、その学校に通う児童生徒が同じ献立で、定められた栄養を満たすよう作られており、子どもによって、量の多い、少ないがあると思う。

給食をどうしても食べきれない子どもに対して、無理に食べさせるような指導はあってはならないが、一方、もっと食べたいと思う子、給食の量が足りないと思う児童生徒には、量を増やしてあげることも必要で、結果として食品ロスの削減にもつながると思う。

大阪府として、給食の量が少ない、もう少し食べたいと思う児童生徒に対しては、配食の量を増やすことも可能などの方針を示し、チーム学校として、学校全体で給食の残食を削減すべきと思うが、教育長の見解を伺う。

(教育長答弁)

学校給食については、一人あたりに盛り付ける標準量で「学校給食摂取基準」が定める必要な栄養量を満たすよう献立が作成されているが、当該基準の適用にあたっては、個々の児童生徒の健康状態及び生活活動の実態等に応じ弾力的に運用する

こととなっている。

各学校において、児童生徒に食べ物を大切にすることを育む食育に引き続き取り組むとともに、給食の盛り付けにあたっては、児童生徒の状況に合わせて量を増減させる等、柔軟に対応することの方針をあらためて示し、ご指摘の食品ロス削減の観点からも、給食の残食削減に向け取り組むよう学校給食主管課長会議などを通じ市町村教育委員会に対し指導助言してまいらる。

### 3 ICT活用工事の普及促進



(角谷議員)

国土交通省が提唱している i-Construction では、建設現場において ICT を全面的に活用し、生産性を向上させる ICT 活用工事の実施が推進されている。具体的にはドローン等による 3 次元測量を行い、デジタルデータを用いて設計し、ICT 建設機械により工事を行うもので、建設現場における生産性の向上、安全性の確保ならびに建設業界における担い手確保等が期待される。

大阪府においても平成 29 年度から土工、舗装工を含む工事を対象に、一定の発注金額以上、かつ一定の土量や舗装面積を含む大規模な工事について、発注段階で ICT 活用を義務付ける「発注者指定型」による ICT 活用工事に取り組み、また、私が令和元年 9 月議会で質問した河川浚渫工についても、令和 2 年度から対象工種に追加された。

さらに対象工種を含む工事のうち、発注段階で ICT 活用を義務付けていない工事についても、事業者からの希望があれば、必要な費用を計上して取り組むことができる「施工者希望型」の制度も構築したと聞く。

しかし、これまでの大阪府の実施状況をみると、土工、舗装工を含む工事は一部の大規模なものにとどまっており、また河川浚渫工は制度が出来たものの、未だ実施工事は無い状況。

グラブ浚渫船	
<b>【大型グラブ浚渫船】</b>	<b>【小型グラブ浚渫船】</b>
	
<ul style="list-style-type: none"><li>● 浚渫船の船体寸法<ul style="list-style-type: none"><li>・長さ 約70m</li><li>・幅 約26m</li></ul></li><li>● バケット容量 56.0m<sup>3</sup> <small>* 日本港湾リース株式会社HPより</small></li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>● 浚渫船の船体寸法<ul style="list-style-type: none"><li>・長さ 約15m</li><li>・幅 約 7m</li></ul></li><li>● バケット容量 1.5m<sup>3</sup></li></ul>

私は、現場の条件や建設業界の実情を踏まえると、ICT活用工事がなかなか進まないのは、ICT建設機械の普及が進んでいないことや、事業者が機械を導入するには初期投資が必要なこと、機械の操作経験のある技術者が少ないことなど、特に中小の業者にとって様々な課題があるためではないかと考えている。

将来的にICTを定着させるためには、対象職種としている土工、舗装工、河川浚渫工において、着実に実績を増やしていく取り組みが必要と考えるが、都市整備部長にその見解を伺う。

## (都市整備部長答弁)

議員お示しのとおり、ICT活用工事は、建設業界における生産性の向上などの観点から重要な取り組みであり、国が率先して推進し府も取り組んでいるところであるが、様々な課題もあるため、未だ普及途上にあると認識している。

更なる推進に向け、土工及び舗装工を含む工事については、来年度から中小規模の事業者を対象に、金額によらず一定の土量や舗装面積を満たすものについて「発注者指定型」ICT活用工事を試行的に導入する。

また、全国の港湾工事で利用されている大型のグラブ浚渫船のICT化は進みつつあるものの、府が河川浚渫に用いる小型のグラブ浚渫船については、利用が少なく、未だICT化されていない。

そのため、来年度には製造業者等にヒアリングを行った上で、国や製造業者等に対し技術開発が促進されるよう、様々な機会を通じて働きかけるとともに、3次元測量など一部ICTを活用した「発注者指定型」の浚渫工事を実施していく。

これらの取組みと併せて、事業者に対するヒアリングなどを行いながら、ICT活用工事の更なる普及拡大に積極的に努めていく。





## 4 新工業系高校

### ① 新工業系高校の開設時期

(角谷議員)

泉尾工業、東淀工業、生野工業の3つの工業高校は、令和4年度の府への移管時には現状のまま引継ぎ、移管後に再編整備を進め、新工業系高校の開設を行うこととなっている。

新たに開設される新工業系高校については、これからの時代に対応できる大阪の産業人材を育成するために教育内容を充実させ、誰もが行きたいと思う、夢と希望をもって学べる魅力ある学校にしてほしいと期待している。

また、このような学校はできる限り早く開設すべきだと考えるが、新工業系高校はいつ頃の開設をめざしているのか、教育長に伺う。



## (教育長答弁)

府教育庁として、大阪市立の泉尾工業、東淀工業、生野工業の再編整備を進めるにあたり、来年度は、新たに開設する工業系高校の設置場所とあわせて、施設整備の方針等を盛り込んだ「基本構想」を策定する。

その後、基本計画を策定し、実習棟などの設計、工事といった工程を早急に進め、教育内容や学校の魅力化についても検討しながら、令和8年度の開設をめざしてまいります。

## ② 新工業系高校開設までに行う施策

(角谷議員)

新工業系高校の開設にあたり、技術的なプロセスがあることはわかった。

新校については、誰もが学びたいと思うような教育内容を実施してほしいと思っているが、どのような学校にするつもりなのか。

また、再編整備する3つの工業高校については、現在定員割れが続いている。

### 大阪市立工業高校3校の志願状況一覧(平成29年度～令和2年度)

学校名	平成29年度			平成30年度			令和元年度			令和2年度		
	募集人員	志願状況	志願倍率	募集人員	志願状況	志願倍率	募集人員	志願状況	志願倍率	募集人員	志願状況	志願倍率
泉尾工業	200	171	0.86	200	142	0.71	200	127	0.64	200	128	0.64
東淀工業	240	163	0.68	200	141	0.71	200	113	0.57	200	113	0.57
生野工業	240	129	0.54	240	133	0.55	160	95	0.59	160	105	0.66

3

このような状況に鑑み、新校開設前から、これらの学校に通う生徒たちにも、夢と希望を持って学んでもらえるよう、府教育庁としてやるべきことがあるのではないか。

私としては、中学生が行きたいと思う学校とするために、学校の魅力化を図ることが必要だと考えるが、教育長の認識は如何。

### (教育長答弁)

新工業系高校の教育内容については、企業・大学と連携しながら、活用分野の拡大が期待されるドローン技術をはじめ、プログラム言語や自動制御等、先端の ICT 技術を取り入れた、実践につながるものづくり教育の実現に向け、現在、府市共同で検討しているところ。

再編対象となる3つの工業高校については、令和4年4月の府への移管後、新校開設までの間においても、例えば、カーボンゼロ社会の実現に向けたエコ発電の学習、また、工業化学の分野においては、今後成長が見込まれるバイオ産業に関連した細菌分析の技術等、新校で実施を検討している教育内容を先行して取り入れることで、学校の魅力化を図ってまいりたい。

## 5 あおり運転に対する取り組み

(角谷議員)

いわゆる「あおり運転」について伺います。

あおり運転に端を発した事故・事件は、4年前に発生した神奈川県内の東名高速道路での一家4人死傷事故をはじめ、3年前には大阪でも車を故意に衝突させ、単車の運転手を転倒死亡させた殺人事件が発生しています。

その後も全国で同様の事故・事件が発生したことから、昨年6月の道路交通法の改正で「妨害運転罪」が創設され、また、同時期にいわゆる「自動車運転死傷処罰法」の危険運転致死傷罪に2類型を追加する改正が行われ、あおり運転行為の厳罰化が図られました。

大阪府警察においても、妨害運転罪や危険運転致死傷罪を適用し、こうした事件を検挙されていることも承知しております。

しかしながら、先日、またもや、あおり運転による交通事故が堺市内で発生し、被害者がその状況を撮影した動画が、テレビ等を通じて全国的に大きく報道されたところであり、依然としてこうした行為がなくなることを憂慮しております。

「妨害運転」は、極めて悪質・危険な行為であり、厳正に対処し、「妨害運転ゼロ」を目指していく必要があると考えております。

そこで、妨害運転等の取締りの現状と、今後の妨害運転等をなくすための取り組みについて、警察本部長の御所見をお伺いいたします。

### (警察本部長答弁)

大阪府警察における妨害運転等の取締りに現状につきましては、法改正後、妨害運転の被害申告等を本部において情報を集約・一元化の上、関係部署と連携した捜査体制を構築し、迅速な事件化を図るとともに、運転免許の行政処分を行っているところであり、これまでに10件の事件で妨害運転罪や危険運転致死傷罪を適用し、12人を検察庁の送致しております。

妨害運転は悪質かつ危険な行為であることから、道路交通法だけでなく、あらゆる関係法令を駆使し、本部と警察署が一体となって組織総合力を発揮した取締りを行うとともに、関係機関等と連携し、抑止のための広報啓発活動を展開するなど、妨害運転をなくしていくための取り組みを強力に推進してまいります。

## 6 支援学校周辺における放課後等デイサービス車両の交通渋滞

(角谷議員)

知的障がいのある子どもたちが増加の一途をたどる中、支援学校の過密化とともに問題となっているのが、支援学校に送迎にくる放課後等デイサービス事業所、いわゆる放デイの送迎車両である。



私自身もこのような状況について、現地で実際に確認したが、過密化が進む支援学校や大阪市内の非常に狭い支援学校などを中心に、子どもたちの下校時間に放デイの送迎車両が支援学校に一度にやってくるため、支援学校周辺道路に行列をなしている状況がある。



中には、決して広くはない道路の両側に放デイ車両が停車しており、一般車両が通りにくいだけでなく、見通しも非常に悪くなるため、付近の小中学校から下校する子どもたちにとっても、非常に危ない空間となっている。

支援学校の教員が輪番で交通整理に当たるなど、学校それぞれで対応をしているものの、少なくない支援学校では、周辺住民の方々から苦情も寄せられていると聞く。

学校運営には、地域住民の方々の理解と協力が不可欠であり、放デイの車両があふれかえって、地域に影響を及ぼしている現状の解消を図るべきではないのか。

### (教育長答弁)

議員お示しのように、狭隘化している支援学校や学校敷地が狭小な支援学校を中心に、放課後等デイサービスの送迎車両が下校時間に集中し、地域住民の皆さまからも苦情をいただいている状況にあると認識。

一方、支援学校狭隘化解消のため、新たな支援学校の整備等に取り組んでいるが、学校の整備等には相当の時間もかかることから、まずは、各支援学校における放課

後等デイサービスの車両による送迎の状況を改めて確認し、できるだけ早期に各学校の状況等を踏まえた対応指針を示せるよう検討していく。

その上で、福祉部と連携し、放課後等デイサービス事業所に対し、当該対応指針への協力を求めている。



以上、縷々申し上げましたが、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。