

平成27年9月定例会（前半） 一般質問（概要）

平成27年10月9日
質問者： [山本 大 議員](#)



〈 山本 議員 〉

大阪維新の会大阪府議会議員団の山本大でございます。

それでは、通告に従い、私からは、大きくは、4つのテーマについて質問させていただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

1 都市計画道路十三高槻線と大阪中央環状線との交差対策

〈 山本 議員 〉

それではまず、都市計画道路 十三高槻線についてお尋ねいたします。

都市計画道路十三高槻線は 長年、整備が進められており、摂津市、吹田市地域において、現在、正雀工区の整備が進められています。

この区間が完成すると大阪市域から大阪中央環状線まで繋がることになります。

現在、十三高槻線は、大阪中央環状線より東側にもあるにも関わらず、大阪中央環状線との交差部において一部分断されています。

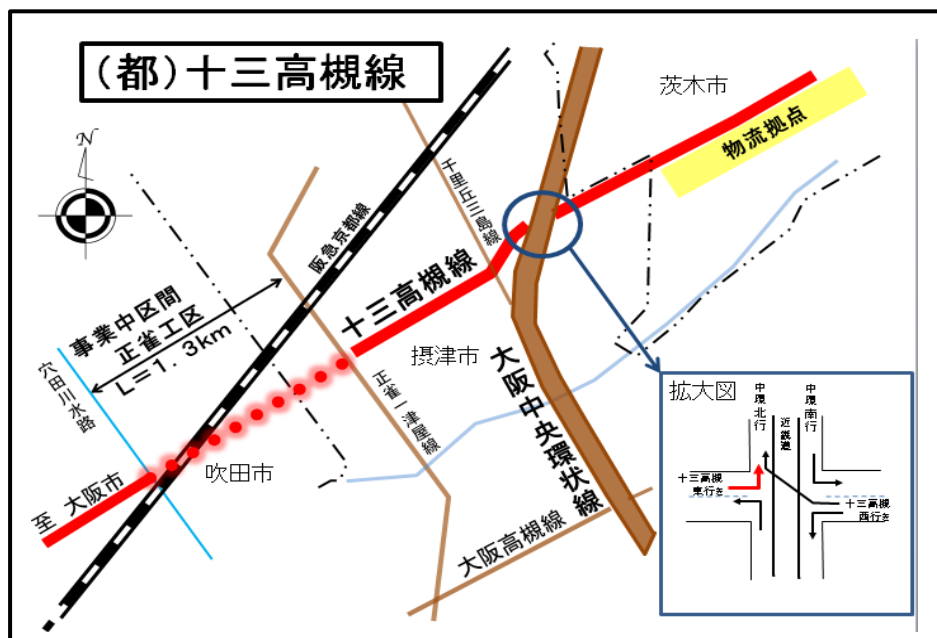
西側から来た東向きの車両は、この交差部で左折するしかなく、直進及び右折ができない状

況であります。

現在の状態で、この交差点を完全に開放すると、茨木市域から大阪中央環状線を超えて大阪市へ向う西行き交通が大量に摂津市や吹田市域に流入し、著しい交通混雑を招く恐れがあるので、この直進交通を流すには受け皿となる摂津、吹田市域での十分な道路ネットワークの整備等、慎重な対応が必要と考えています。

一方、正雀工区が完成し、大阪市域方面からの通行が容易になると、西側から来る東向きに、大阪中央環状線との交差点に流入する車両が大きく増加し、交差点が渋滞することはもちろん、またその交差点では、北行きにしか進行できないため、東進し茨木、高槻を目指す車両、そして南進し守口方面をめざす車両はそれを回避するために周辺の生活道路へ迂回する車両も増えることにより、周辺地域の生活環境への影響が心配されます。

このような状況を踏まえて、今後、(都)十三高槻線が大阪中央環状線まで繋がるに際して、大阪中央環状線との交差点について、特に東行きへの交通処理が必要と考えるが如何でしょうか、都市整備部長に伺います。



〈都市整備部長 答弁〉

都市計画道路十三高槻線と大阪中央環状線との交差対策についてお答えします。

現在、十三高槻線は吹田市内の穴田川水路から摂津市内の府道正雀一津屋線までの正雀工区約1.3kmについて整備を進めているところであり、正雀工区が完成すると大阪市域から大阪中央環状線までがつながることになります。

これにより、大阪市内方面から大阪中央環状線方面に流入する車両が増加し、議員お示しの、中央環状線との交差点においては、渋滞の発生が懸念されます。

このため、今後、正雀工区完成後の、交通量や交通の流れを予測し、大阪中央環状線に与える影響等について分析を行うとともに、警察や地元市と協議を行うなど、十三高槻線と大阪中央環状線との交差点における、交通処理方法についてしっかり検討を行ってまいります。

〈山本 議員〉

この交差部においては、その改良のための、用地買収も終了しています。

正雀工区が完成の上は、摂津市域から大阪中央環状線へ向かう交通については、現状のままでは周辺道路への影響が懸念されることから、隣接住民の不安を払拭するためにも、正雀工区が完成するまでに、交通安全等の何らかの対策を講じることを要望します。



2 障がい者の就労支援について

〈山本 議員〉

つぎに障がい者の就労支援についてお尋ねします。

先日、地元摂津市などが主催する摂津市障がい者就職フェアにお邪魔いたしました。

企業12社が参加し、求職者は43名おられました。

中には援助スタッフとともに面接にこられた方もいました。

その場でお話を伺いましたが、なかなか受け入れていただけない現実があるとのことでした。

一般就労に至らないが「働きたい思い」、これを強く持った方々がたくさんおられます。

そこで福祉部長にうかがいます。

そういった方々が、たとえ重度の障がいがあっても自らの能力・適性に合わせて働くことができ、自立して生活するに足る賃金を受け取ることができるようにする「社会的雇用」という考え方があります。

この「社会的雇用」をはじめとする障がい者の多様な働き方について、モデル事業を実施するよう国に働きかけるなど、制度化に向けて大阪府でも取り組むべきであると思いますが、いかがでしょうか。

〈福祉部長 答弁〉

府としては、障がい者の企業等における「一般就労」への移行支援、そして、一般就労が困難な方への「福祉的就労」の推進に取り組んでいます。お示しの「社会的雇用」は、これら「一般就労」と「福祉的就労」の中間に位置するものです。箕面市で実施されており、先駆的な事

業に積極的に取り組んでおられることは評価されるべきだと考えます。

障がい者の就労には、「社会的雇用」等多様な働き方がありますが、賃金に公費を投入するとすると、所得保障や障がい福祉サービス全体のあり方に関わる問題となりますので、障害基礎年金等の制度との整合性も踏まえ、国において総合的な検討がなされるべきものと考えます。このため、本年7月には、試行事業の実施を含めた検討を進めるよう、国に要望したところで

す。あわせて、府としては、障がい者の就労支援に関する課題や対応策を検討する場として、外部有識者で構成する大阪府障がい者自立支援協議会「就労支援部会」を設置し、先進的なテーマとして、この「社会的雇用」も取り上げており、今後箕面市の取り組みの検証を行いながら、就労支援のあるべき姿についての検討を行いたいと存じます。

〈 山本 議員 〉

働きたい思いを強く持ち、健常者と共に働き、地域で自立して生活したい、そういう思いを持つ障がい者の方々、そしてこの箕面市も孤立無援に近い状態で戦っておられます。

また、一般就労でもない、福祉的就労でもない非就労の方々117万人の中、57万人が一般就労を希望しているという調査もあります。

社会的雇用制度を創設することで新たなコストが発生しても、非就労の方にかかっている生活保護や日中活動のコストが減るため、社会的コスト全体を国、都道府県、そして市町村で削減することができると思います。

今すぐにも積極的に取り組んでいただきたい。

どうぞよろしく願いいたします。

3 防犯カメラの設置促進について

〈 山本 議員 〉

防犯カメラの設置促進についてお伺いします。

まず、今年8月に発生した寝屋川市にお住いの中学1年生が殺害・遺棄された事件について、ご家族のお気持ちを察すると胸が締め付けられる思いである。お二人のご冥福をお祈りするとともに、大阪府としても、二度とこの様な事件が起こらないよう、子どもの安全対策に力を入れて取り組む必要があります。

現在、容疑者の取調べが続いていると聞いているが、大阪府警の懸命な捜査により、一刻も早く事件の全容が解明されることを期待したい。

ところで、今回の事件については、商店街や駅前に設置されている防犯カメラの画像が容疑者逮捕のきっかけとなったと報道されている。一方、防犯カメラについては、「プライバシーの侵害や悪用の恐れはないか」という懸念の声を耳にすることもある。防犯カメラは性能も進化しており、各地に普及することで、プライバシー面での危惧が生じることは致し方ないところもあると思うが、防犯カメラを設置することによって得られる市民の安全安心の効果は大きいものがあります。

府民の防犯カメラ設置の賛否については、おおさかQネットでのアンケート調査がある。私も拝見したが、9割以上の府民の方が、自分の身近な場所への防犯カメラの設置に賛成してお

り、自身のプライバシー保護よりも犯罪抑止効果を期待する傾向にあると思います。防犯カメラは事件捜査では欠くことのできない存在になっているだけでなく、防犯カメラの存在を表示することで、犯罪を企てる者に犯行をあきらめさせるほか、地域住民に安心感を与えるなどの効果も期待できると思います。

さらに、防犯カメラ設置とその地域における犯罪動向についてみても、大阪府の補助制度を活用して設置した市町村の犯罪認知件数が減少しているなど、設置の効果が伺えます。私の地元摂津市においても、街頭における防犯カメラを増やして欲しいという声をたくさん聞いております。

設置自体は、地域に密着した行政を行う市町村が中心とならざるを得ないが、府として、今後も設置促進を支援していくべきであると考えているが、所見をお伺いします。



〈危機管理監 答弁〉

防犯カメラは、子どもを犯罪から守る上で、小学校区を基本に設置を進めている地域安全センターを拠点とした防犯ボランティアの方々による、登下校時の見まもり活動や青色パトロール活動など相まって大変意義ある取組みで、その設置推進は、重点として取り組む必要があると考えております。

府ではこれまで、市町村を通じた補助事業を進めてきた結果、平成26年度末時点で、27の市・町において、自治会等を対象とする防犯カメラ設置補助が制度化に至るなど、地域における防犯カメラの設置促進の取組みははかり進んできました。

今年度も「子どもを守る通学路防犯カメラ設置促進事業」を実施し、補助制度を持たない市町村を対象に、通学路に防犯カメラを設置しようとする自治会に対する設置補助を行っております。

今後とも、防犯カメラ設置に係る補助制度等を持たない16市町村に対し、府の補助制度の積極活用を働きかけるなど、府内全ての市町村において、府・市町村が連携して、防犯カメラの設置を促進して参ります。

また、府民のプライバシー保護の点については、設置にあたり、設置箇所について行政や警察と地元自治会等住民の方々と綿密な打合せの下、住民のご理解を得た上で設置するよう努めております。

〈 山本 議員 〉

防犯カメラは、犯罪捜査に使うというよりも、字のごとく、犯罪防止することを主目的にしていかななくてはなりません。

今後は、抑止力が大きく作用する数的要因にも調査検討をかさね、青色防犯パトロールや地域安全センターなどのツールとともに、促進、拡大を進めていただくことを希望します。

4 グランドデザイン・大阪の推進について

〈 山本 議員 〉

次に、「グランドデザイン・大阪」の推進について、ご質問いたします

本府は、国土軸に沿い、西日本の玄関口として機能を果たしてまいりました。

東の東京都と並び、日本の主に西日本を牽引していくリーダー的都市として、その役割、位置づけに対し、府民また他都府県より相当の期待を持たれています。

大阪市域はビジネス一大拠点であり、近年の大阪の都市整備は、うめきた、天王寺周辺の再開発や夢洲・咲洲地区を中心とした大阪ベイエリアの開発等が進められてきております。

また、インフラ整備として、なにわ筋線、淀川左岸線及び大和川線といった部分も進んできております。

わが会派の代表質問でもありましたが、大阪・関西ひいては我が国の経済成長に大きく寄与するリニア中央新幹線、そして、関西圏と北陸圏との連携・交流を強化する北陸新幹線が計画されており、私も両者の早期開業に大きく期待しております。

大阪が関西・西日本のリーダーとして発展し、確かな成長軌道に乗せていくためには、国土軸に位置している地理的特性を活かしながら、特区の活用などによる世界最高水準のビジネス環境の創出や、医療・健康・エネルギーなど成長分野に参入する企業支援などにより、国内外から多くの人材、企業を集積させ、「東西二極の一極」を担うことが必要です。

このような大阪の将来について、国・府・市町村・民間企業等が取組みの方向性を共有し、その実現に向けて、ともに進めていくことが重要であります。

2012年に策定した「グランドデザイン・大阪」は、都市空間創造の視点から、2050年の将来像として「強い大都市・大阪」「便利で快適な大都市・大阪」「多様な人材が集積する大都市・大阪」「都市魅力あふれる大都市・大阪」「安全・安心な大都市・大阪」を掲げ、象徴的な6エリアや、インフラの活用・整備の方向性を広く世界に発信した素晴らしい計画であると私は考えています。

このような「グランドデザイン・大阪」で掲げた取組みをより一層、推進することで、全国・世界で存在感を発揮する「強い大都市・大阪」が実現できるものと考えています。

そこで「グランドデザイン・大阪」のこれまでの取組みを踏まえ、今後の進め方について、住宅まちづくり部長にお伺いします。

〈住宅まちづくり部長 答弁〉

「グランドデザイン・大阪」の推進について、お答えする。

「グランドデザイン・大阪」は、創造的な人材が集積し、住み、働き、学び、楽しみたくなる魅力・環境を備えた大都市・大阪を目指し、民間主導での取組みの推進や、通過交通の排除・圧倒的なみどりの創出による、車中心から人中心への都市構造の転換など、これまでにない斬新な発想のもと、2050年の大都市・大阪の都市空間の姿を示したものである。

この計画では、大阪が我が国の成長を牽引する東西二極の一極としての役割を果たしていくため、大阪らしいポテンシャルとストックを持つ象徴的なエリアを掲げ、短期・中期・長期の取組みを具体的に示し、その取組みは着実に進んでおります。

例えば、新大阪・大阪エリアでは、うめきたのグランフロント大阪のまちづくり組織が、オープンカフェの出店など地域の魅力づくりに取組んでいるとともに、地域で自主的にまちづくりを行うための財源を確保する大阪版BID制度の活用により、民間事業者が歩道やうめきた広場などの公共空間を、清掃やパトロールを行うなど、ゆとりとうるおいのある都市空間として保てるよう管理しております。

うめきた2期では、大阪駅に降り立った方々が、大阪はみどりであふれる都市と感じていただけるよう、比類なき魅力を備えたみどりが世界の人々を惹きつけるまちづくりの実現に向けた事業を進めています。

また、なんば・天王寺・あべのエリアは、関西国際空港を通じて世界と直結しているエリアであることから、なんば駅前広場を多くの人が集う空間とするため、歩行者空間化に向けて基本計画づくりに着手したほか、大阪城・周辺エリアでは、成人病センター跡地について、多世代が交流する学びと健康とにぎわいのまちを目指す方針を策定いたしました。

さらに、御堂筋・周辺エリアでは、平成26年に沿道建築物の高さ規制を緩和したことで、今年度、規制緩和後の新基準を初めて適用した100メートルを超える高層ビルの建設が着工されたほか、大阪都心の顔としての魅力・集客力を活かす道路空間の再編として、側道の歩行者空間化に今年度、事業着手しました。

また、みどりの風を感じる大都市・大阪の実現に向け、国道308号など「みどりの風促進区域」における公共空間と沿線民有地の一体的な緑化に加え、まちのシンボルとなるみどり空間として、新大阪駅3階の新幹線改札口前に「新大阪ウェルカムガーデン」、梅田ヘップナビオ前には「シンボルグリーン東梅田」がオープンし、実感できるみどりの創出に取り組んでいる。

今後の進め方については、今年度が「グランドデザイン・大阪」の策定後、3年が経過し、短期の区切りの年度でもあることから、大阪府、大阪市、経済団体が一体となって組織する『『グランドデザイン・大阪』推進会議』の場において、短期の取組みについて、検証・評価を行う。

さらに、中期・長期の取組みとして掲げている、なんば・あべの間の緑陰道とLRTによるまちの一体化や、大阪城東部地区のまちづくり、御堂筋の全面みどり化などについて、大阪府市が一体となって、民間の力を引き出し、その実現に向けて、全力で取組んでまいります。

〈 山本 議員 〉

私のスローガンは、「頼られる元気な大阪をつくる！」です。
全力で取り組むとおっしゃる部長に大いに期待しています。

リニア中央新幹線の東京—名古屋間の着工により、大阪でも早期に同時開業させる取り組みが本当に急務になってまいりました。

東京—大阪間の実現により、東西の二極が1時間圏域となり、強く結ばれることで、スーパー・メガリージョンが形成され、日本の成長をけん引することとなります。

しかしながら、このリニア中央新幹線、そしてこちらも早急を実現したい北陸新幹線を整備する位置などに検討いただきたい。

新幹線などが地域を横切の場合、それを跨ぐ地域同士を結ぶインフラ整備に将来において支障が出ないように十分に配慮いただきたい。

過去においても、大阪府下で東海道新幹線などを跨ぐ構想のインフラ整備に支障があった場合もございます。

新大阪駅にて東海道・山陽新幹線に直結するとなると、大深度地下の利用が考えられます。

地下トンネル設営には1km150億から200億円という高額な工事費がかかります。

また、現在の新大阪駅直下に広大な地下空間を創造しなくてはなりません。

その他にも解決しなくてはならない点は多数存在します。

北陸新幹線をどのように繋げるかも考えなくてははいけません。

私個人は、地元でもある、摂津市鳥飼近辺に着目しています。

現在、鳥飼地区には、東海道新幹線の通称「鳥飼車両基地」があります。

このあたりに新幹線新駅を創設し、リニア中央新幹線の終点駅を誘致してみてもどうでしょうか。

鳥飼は新大阪から直線距離にして約8km、大阪府庁や大阪市役所へも直線約10kmの位置にあります。

これは東京駅—品川駅間約6.5kmとほぼ同程度の位置関係にあるといえるのではないのでしょうか。

過去には地元でも新幹線新駅を誘致する声があったことでも知られています。

新大阪—鳥飼8kmの工事費を節約することで、単純に計算しても1600億円以上は浮くかたちになります。

また、新大阪や大阪エリアと違い圧倒的に地価が安いという点も注目に値すると思います。

北陸新幹線との接合も容易ではないでしょうか。

北陸新幹線の当初想定若狭(小浜)ルートは、摂津市の北方、亀岡市を通るようになっていました。

亀岡から茨木、そして摂津へと一直線に南下すればこれも大深度地下の距離短縮につながります。

また、この北陸新幹線をそのまま大阪中央環状線沿いに、東大阪を通り堺そして関西空港のある泉佐野へと延伸することで、和歌山方面へのアクセスも睨むことができます。

これにより、大阪モノレールの延伸予定区間は、この北陸新幹線を補完する立場となり、大阪東部に発達している民間鉄道会社の各路線もより一層活用できるのではないのでしょうか。

摂津市鳥飼地区に目を戻しますと、車両基地北側の茨木市南部には北大阪トラックターミナル、そして設備更新が求められる大阪府中央卸売市場など大阪府にゆかりのある広大な土地がございます。

また、茨木市南部も含め、高槻市南部、そして摂津市鳥飼地区にはまだまだ開発・再開発の余地がございます。

現在、この地域には鉄道が走っておりませんが、リニア、北陸、そして既存の東海道の3新幹線が交わる一大広域拠点を作ることにより、その南北を数キロ離れて走る阪急や京阪、JR西日本などの民間鉄道会社も新規参入しやすい土壌であると思われます。

長々と私見を語りましたが、今後のまちづくりに強烈なインパクトを与える事案であることは間違いございません。

また、災害にも強く、都市中心部と一定の距離を保つ新たな広域拠点が本府にも必要だと感じています。

横浜近郊においては、相模原市を代表するようにリニア新駅も計画され、大きく都市機能を伸ばそうとしている地域もあります。

何度も言いますが、私は、リニア中央新幹線と北陸新幹線の1日も早い開業を望んでおり、これらが開通した時のためにも、こうした様々なまちづくりの観点から、強い、頼られる元気な大阪を作っていただきたいと思ひます。

地域住民の安全、そして安心をねがい、すべての人々にチャンスが与えられる、そして何よりも活気あふれる、そんな大阪府になることを願ひ、私の一般質問を終了させていただきます。

ご清聴ありがとうございました。

