

令和4年9月定例会（前半） 一般質問（概要）

令和4年10月7日（金）

中川あきひと議員



大阪維新の会 大阪府議会議員団の中川あきひとです。

通告に従い順次質問させていただきます。

まず、先日の我が会派の代表質問でありましたG7貿易大臣会合。その開催に係る地元対応についてお伺いします。

今回、私の地元である堺で、このような大きな国際会議が初めて開催されることは、大変喜ばしく、先週、府と堺市で地元支援組織である協議会を設置し、今後、オール大阪で支援を進めていくとのことなので、地元としても非常に関心が高く、会合の成功に向けて協力していかなければならないと思っています。

その一方で、会場周辺での警備を伴う、交通規制などによる日常生活への影響を心配する声が、地元住民からあるのも事実であります。[パネルご覧ください。](#)

G7 社交行事会場の周辺図



1

ふどうふかいはたやましゆくいんせん

特に府道深井畑山宿院線（通称：御陵通り）は、社交行事会場の候補となっている仁徳天皇陵と大仙公園の間を通っています。この道路は、住民にとって主要な生活道路で、

次のパネルをお願いします。



2

特にこの写真に写る JR 百舌鳥駅の踏切は、朝夕のラッシュ時には渋滞が絶えない状況です。また、堺市内のホテルに移動される場合も、市内を走る幹線道路を利用されると思いますが、こちらも時間帯によっては渋滞が懸念されます。

具体的な交通規制等は、これからだと思うが、地元住民からの声に対応していくために、どのように進めていくのか政策企画部長へ伺う。

【政策企画部長】

○ 貿易大臣会合の成功に向けては、府と堺市で設立した「2023年G7貿易大臣会合大阪・堺推進協力協議会」において、堺市が有する独特の歴史や文化、伝統などの魅力を世界への発信や、会合参加者へのおもてなしなどを進めていくこととしている。

○ また、貿易大臣会合の開催には、安全・安心の確保が不可欠であり、そのためには、地元の住民・事業者の皆様にご理解、ご協力をいただくことが、必要と考えている。

○ このため、同協議会において、堺市などとともに地元の皆様に対して、貿易大臣会合の開催意義や効果をしっかりと説明し、ご理解が得られるよう、丁寧な対応に努めていく。

(要望)

地域住民・事業者の方の声を聞いていただき、理解が得られるよう丁寧な調整を進めて頂きますようにお願いします。今回の大臣会合の開催は、世界文化遺産登録後に新型コロナによってPRの機会を失った百舌鳥・古市古墳群や堺の魅力を、あらためて国内外に発信できる絶好の機会になると思っています。

この G7 会合の成功が、大阪・関西万博の成功へ向けての大きな一歩になると捉えて頂き、都市のPRとあわせて、しっかりと取り組んでいただきますようお願いいたします。

では次の質問に移ります。

現在、2050 年に向けた大阪全体のまちづくりの方向性を示す、新しいグランドデザインの検討が進められています。

ニーマルヨンマル

地元・堺でも、令和2年に 2040 年を目標とした「堺グランドデザイン 2 0 4 0」が策定され、まちづくりの方向性が示されており、現在検討中の大阪全体のグランドデザインにおいても、堺が進めようとしている取組が盛り込まれていると認識しており、このように、グランドデザインの策定に当たっては、市町村をはじめ、民間事業者や経済団体など、まちづくりに関わる多様な主体の取組を盛り込むことが重要と考えます。

このような中、8月に大阪商工会議所から、大阪都心南部と大阪府南部を一体的な都市経済圏として発展をめざすグレーターミナミ活性化に向けた提言が出されました。

この提言では、南大阪が有する貴重な自然空間と都心部等への近接性を活かした新たなライフスタイルの提案や観光振興の取組、ベイエリアにおける産業集積の推進、交通ネットワークの強化や鉄道沿線のブランディングなど、様々な観点から提案がなされています。

大阪全体のまちづくりを推進していくためには、こういった民間団体からの提言もグランドデザインに盛り込んでいくべきと考えるが、大阪都市計画局長の所見を伺います。

【大阪都市計画局長】

○大阪全体のまちづくりを推進するためには、多様な主体が共有できるグランドデザインを策定し、民間活力を最大限活かしながら、取組を一体となって進めることが重要であると認識しており、策定にあたっては、鉄道事業者などの民間事業者や経済団体とも意見交換を行いながら検討を進めているところ。

○現在検討中のグランドデザインでは、例えば、ベイエリアなどにおける産業競争力の強化、自然にも都心にも近いという大阪ならではの魅力を活かした新しい郊外の創造、交通ネットワークの充実と沿線まちづくりなどの取組の方向性を示している。これは、議員お示しのグレーターミナミの活性化の考え方とも概ね方向性が一致するものであると認識。

○引き続き、大阪全体の成長・発展につながるグランドデザインとなるよう、国や市町村をはじめ、経済団体など、関係者と幅広く連携し、検討を進めていく。

期待感のある、新たなグランドデザインの策定をぜひよろしくお願いいたします。

次に、視覚障がい者に対する踏切内の誘導用ブロック設置経緯や安全対策について伺います。

今年4月、奈良県大和郡山市内の踏切で、白杖を持った視覚障がいを持つ方が電車と接触し、亡くなるという痛ましい事故が発生しました。

報道によると、この方は踏切内に入り、渡りきる前に踏切の警報機が鳴ったことにより立ち止まり、戻り始めたところで接触したとのことで、こうした事故を少しでも減らすための対策が急務と考えています。そのような中で先日、報道で阪急宝塚線の服部踏切において、大阪府が踏切内の誘導用ブロックを先進的に設置している取組を知ったが、どのような経緯で設置したのか、改めて都市整備部長に伺う。

【都市整備部長】

○ お示しの阪急宝塚線の服部踏切は、平成 20 年度に視覚障がい者団体より、踏切内の安全な通行確保に関する要望があったことから、関係する阪急電鉄や豊中市、大阪府警察と踏切の安全対策について協議を開始。

○ 当時は、踏切内の対策について、具体的な基準がなかったため、横断歩道上の視覚障がい者を誘導するための誘導用ブロック、いわゆる横断歩道のエスコートゾーンの考え方を準用し、平成 22 年 11 月に試験的に踏切内へ設置したもの。

○ 視覚障がい者の方々からは、「安心して踏切を渡ることができ、渡る時間が短くなった」等の声をいただいております。大阪府管理道路では同踏切以外にも2箇所、同様の対策を講じている。

パネルをご覧ください。

阪急宝塚線 服部踏切 視覚障がい者に対する安全対策（踏切内の誘導用ブロック）



対策前



対策後

3

こちらが今ご答弁を頂いた、踏切内の誘導用ブロックを有する阪急宝塚線の服部踏切になります。

では、次のパネルをお願いします。

塚東駅前の誘導用ブロック



4

私の地元、堺東駅前の交差点には、先ほどご答弁頂いたエスコートゾーンが横断歩道上に設置されており、このような視覚障がい者に優しい対策が、踏切でも必要であると考えているところです。

実際、現場では歩道と車道が分離していない踏切などでは設置するスペースがないなど、実施するには難しい課題も多いと思いますが、まずは視覚障がい者の方が踏切の存在を認識できるよう、優先して取り組むことが重要と考えます。

そこで、府管理道路の視覚障がい者に対する踏切の安全対策を、今後、どのように進めていくのか、都市整備部長に伺う。

【都市整備部長】

○ 国は今回の事故を受け、本年6月、視覚障がい者などが、安全かつ円滑に通行できるよう、具体的な案内標識の仕様や、誘導用ブロックなどの構造等を示した「道路の移動等円滑化に関するガイドライン」を改定し、

・踏切手前への視覚障がい者誘導用ブロックの設置

・踏切内への凹凸(おうとつ)のある誘導表示等の設置

の2点が追加されたところ。

○ 大阪府としては、この考え方を踏まえ、まずは、府管理道路の歩道がある踏切 34 箇所において、10 月末までに踏切手前の誘導用ブロックを設置する予定であり、これまでに 26 箇所設置が完了。

○ 残る、歩道のない踏切の対策や、踏切内のエスコートゾーンの設置については、現在、国で仕様等が検討されていることから、結果が出次第、速やかに実施していく。

(要望)

私の地元、堺市を走るJR阪和線や南海高野線では高架化ができておらず、まだまだ踏切が多いのが現状です。引き続き、視覚障がい者に対する踏切の安全対策に取り組んでいただくとともに、大阪府だけで進めるのではなく、堺市をはじめとする市町村にも広げていただくよう、要望しておきます。

併せて、高齢者など全ての方々が安全に利用できるよう、優しいまちづくりの観点からも道路を含めた安全対策に取り組んでいただくことを要望しておきます。

次に大阪公立大学の教育研究成果の社会還元と堺市との連携について伺います。

大阪公立大学の工学部には、人工衛星の設計に関する宇宙工学などを学べる航空宇宙工学科があります。実は、関西では、航空宇宙工学を体系的に学ぶことができる大学は珍しく、では、なぜ他の大学であまり扱わないのかを訊ねたところ、航空機や宇宙機の開発には、幅広い分野の技術や知識が必要であることから、航空宇宙工学全体を教授するためには多くの教員を体系的に揃えることが必要となり、今から新しく航空宇宙工学科を開設しようとするのは、難しいとのことでした。そういう意味でも、大阪公立大学に航空宇宙工学科が設置されているのは、他の大学には無い強みだと考えます。また、大学内にある「小型宇宙機システム研究センター」では、学生が中心となって超小型人工衛星・超小型ロケットなどの宇宙機を開発しており、昨年は室蘭工業大学とともに開発した超小型衛星「ひろがり」の国際宇宙ステーションへの打ち上げや宇宙での実証実験の取組みについて、報道等でも取り上げられたところです。

航空機や宇宙機に関する産業は、今後市場規模の拡大が見込まれ、日本の発展を支える産業分野だと考えますし、そういった分野で活躍する人材を育成することは、まさに大阪・関西の発展を支えることにつながると思います。

今とりあげた、航空宇宙分野は象徴的な例えだが、大阪公立大学には、このような社会のニーズに応える、多くの実践的な高度専門人材を、将来に向けて輩出していただきたいと考えている。特に、大阪公立大学となり、中百舌鳥キャンパスには、工学部が集約される予定です。堺市は、「なかもずエリア」を、イノベーション創出拠点の形成地域として位置づけており、府立大学時代から、様々な連携し取り組んでいただいていたと認識しています。

そこで、新しく生まれた大阪公立大学が、具体的にどのような形で、堺市と連携し、地域に貢献しているのか、府民文化部長の所見を伺う。

【府民文化部長】

○ 大阪公立大学では、航空宇宙工学科をはじめ、約140年の歴史に培われた高度な教育研究機能から生み出される成果を社会に還元し、地域社会ひいては国際社会の発展に寄与していくことは、重要な役割の一つと認識している。

○ このため、大学においては、民間企業の幹部経験者を教員として招聘し、産業界をけん引する高い知見を備えた博士人材の育成・輩出などを推進するとともに、堺市内の中小企業との共同研究開発や、ものづくり後継者の育成などに取り組み、地域貢献にも努めてきたところ。

○ さらに、大学では、こうした取組みに加え、新たに中百舌鳥キャンパスに、大学全体の産学官民連携機能のハブとなる拠点を整備することとしており、堺市が掲げる、なかもずエリアでのイノベーション創出拠点の形成に向けた取組みとの連携を進めている。

○ 大阪府としては、大阪公立大学が、地域産業の振興や地域社会の活性化などに取り組み、大阪の発展に貢献できるよう、しっかりと支援してまいります。

大阪公立大学で学んだ多くの人材が地元で活躍することに周辺地域も期待しています。堺市とも連携し、更なるバックアップをよろしくお願いしておきます。

次に大和川周辺のまちづくりについて伺います。

堺市は、世界を代表する自転車部品メーカーをはじめ、高度な技術を持った自転車関連企業が存在する自転車の町であり、大和川沿川では、「広域的な自転車通行環境整備事業計画」に基づく整備対象ルートとして「(仮称)大和川サイクルライン」が示されるとともに、「堺市かわまちづくり計画」に基づき、大和川自転車賑わい拠点の整備に向けた検討が進められている状況です。

近年、全国的に、自転車が健康増進等の観点から移動手段やスポーツとして注目されている中、このようなハード整備とあわせて自転車を活用し、大和川沿線市町の魅力を活かしたまちづくりを進めていく必要があると考えています。

こうしたことから、府では、昨年度から、国や沿川市町等と連携し、スマートフォンを活用したスタンプラリーなどを通じて地域のイベントや大和川周辺の魅力的な資源を巡る「大和川サイクル月間」を実施していると聞いています。

昨年12月の私の一般質問で、水質が大きく改善した、「大和川」をキーワードとした周辺のまちづくりの取組みについて質問したところ、昨年秋に初めて実施した「大和川サイクル月間」の成果等を検証し、対象地域の拡大等を検討する旨答弁いただいたが、現在の取組み状況について、大阪都市計画局長に伺う。

【大阪都市計画局長】

○ 昨年度の「大和川サイクル月間」におけるスタンプラリーには、約 800 名の方々に参加いただき、アンケート結果では、サイクル月間に対する高い評価や、継続実施を望む声が大半であるなど一定の成果があったが、一方で、コロナの影響で連携する地域のイベントの数が、当初より限定される状況もあった。

○ 今月の下旬から実施予定の「大和川サイクル月間」については、新たに奈良県や県内の市町との連携によりエリアを拡大し、府外も含め巡っていただく地域資源や、沿川市町による連携イベントの種類、日数を増やし、多くの方々が訪れる機会をつくとともに、大和川周辺地域の魅力を掲載したマップを作成するなど情報発信を強化することとしている。

○ 引き続き、この取組みが地域に根差したものとなるよう、沿川市町や民間団体・企業など関係者間の連携強化に取組み、大和川周辺の魅力あるまちづくりを進めてまいります。

(要望)

スマートフォンを活用したスタンプラリーについては、今後、海外からの旅行者の回復が見込まれることから、日本を訪れる外国の方々も気軽に活用できるものを目指してほしい。

また、このような取り組みを契機として、引き続き「大和川」をキーワードに沿川の市町が活気づき、食や歴史など様々な分野にスポットが当たり、発展していくことを期待していますので、よろしくお願いいたします。

次の質問に移ります。

私がかねてから、大和川線と堺線の乗継制度の実現を求めてきたところでありますが、その実現にあたっては、乗継経路となる国道 26 号の渋滞対策が当面の検討課題と伺ってきた。

はんしんこうそくまつばらせんきれうりわりふきん きょうりょうかけかえこうじ

現在、阪神高速松原線喜連瓜破付近の橋梁架替工事に伴う3年間の一部区間通行止めにより、大和川線を利用して大阪市内へ入る車が増加。また、その一部は、大和川線の鉄砲ランプから国道 26 号を経由して堺線に乗継利用されており、国道 26 号の北島交差点では朝夕を中心に慢性的に渋滞が発生し、加えて大和川大橋北詰交差点付近でも、北行車線に右折する車が滞留することで、後続の直進車が車線変更をせまられ、渋滞や交通事故のリスクが増加している状況です。

私は、この渋滞対策として、北島交差点の抜本的な見直しや、北詰交差点については、例えば、南側の大和川大橋の一部欠けている部分を拡幅することにより、右折レーンを設置するスペースを確保するなどの対策が考えられるのではないかと考えている。

そこで、課題となっている国道 26 号の渋滞対策の検討状況について都市整備部長に伺う。

【都市整備部長】

○ 大和川線と堺線の乗継制度導入の実現には、その経路である国道 26 号の渋滞対策が必要。このため、乗継制度を適用した場合の交通量予測を令和3年に阪神高速道路株式会社が実施し、松原線の通行止め期間中に導入した場合2割程度の交通量の増加が見込まれるなどの結果が判明。

○ その結果を踏まえ、現在、国や阪神高速道路株式会社などの関係者で、お示しの案も含む様々な対策について、その効果、実現可能性などの観点から比較検討中。

○ 引き続き、乗継制度の実現に向け、国道 26 号の渋滞対策の検討が進むよう、関係者と連携していく。

(要望)

この乗継制度の導入は、高速道路ネットワークを有効に活用するものであり、松原線の通行止めの対策としてだけでなく、大阪・関西万博の成功や、将来の広域的なまちづくりの促進にも貢献するものだと考えています。

早期に国道 26 号の対策について関係者と合意形成を図り、スピード感をもって実現していただくよう重ねてお願いしておきます。

では次に堺浜地区の緑地整備について伺います。

堺泉北港堺 2 区、いわゆる堺浜地区では、堺市が策定した「堺市都市マスタープラン」において、「魅

しんすいこうかん

力ある親水空間の整備」を整備方針の一つに位置づけている。また、「大阪広域ベイエリアまちづくりビジョン」においては、堺浜地区を重点エリアの一つに位置付け、その取組みの中に「海を楽しみ憩

しんすいこうかん

える親水空間の形成」が示されている。

現在、堺浜地区では、企業立地や商業施設の誘致などが進むとともに、大規模な緑地も整備されている。しかしながら、さらなる堺浜地区の活性化に向けては、臨海部にある特性を活かし、人々が集える緑地の整備が必要と考えるが、どのように取組むのか、大阪港湾局長に伺う。

【大阪港湾局長】

○ 堺浜地区においては、国の基幹的広域防災拠点でもある大規模緑地の「海とのふれあい広場」があり、港湾緑地の管理者である大阪府と地元市である堺市が連携して管理しており、平常時は府民、市民の方々の憩いの場として開放され、また、音楽イベント等に利用されるなど、にぎわいを生み出している。

○ さらに、昨年度、大阪府では港湾計画を変更し、「海とのふれあい広場」東側の水際線のスペースを国の防災拠点の拡張用地及び緑地として位置づけたところ。

○ この緑地については、商業施設と「海とのふれあい広場」を結び、一体的に利用できる位置にあり、貴重な水辺空間を活かした新たな憩いの場となるよう、その整備内容については国が主体となり、堺市との三者で連携しながら協議を進めている。

○ 今後とも、堺浜地区においては、大阪広域ベイエリアまちづくりビジョンを踏まえ、海を楽しみ憩える親水空間の形成などについて、まちづくりを進める堺市等の関係機関と連携し、取組んでまいります。

(要望)

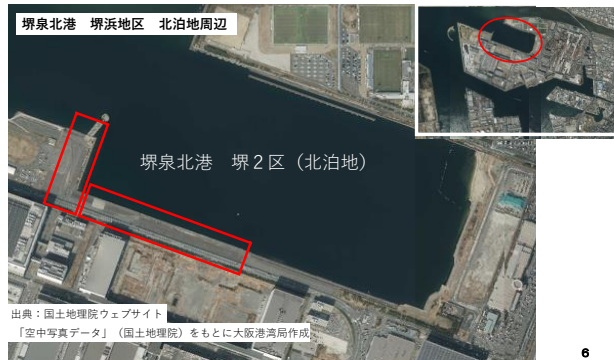
パネルをご覧ください



今ご答弁にあった、拡張用地及び緑地として位置付けたエリアが赤枠の部分になります。今後、堺浜地区全体の活性化に向けては、大阪広域ベイエリアまちづくりビジョンを踏まえ、地元の堺市が中心となり取組むこととなると思いますが、広域的な観点からベイエリア全体の活性化にも繋がるよう、大阪府関係部局においても堺市としっかりと連携して取組んで欲しいのでよろしくお願いします。

併せて、先日堺市とも時間を持たせて頂き、状況の確認などを伺いました。

パネルをご覧ください。



6

ちっこうやわたち く

そういった中で、築港八幡地区地区計画(いわゆる堺浜地区ですが)こちらも確認させて頂いたところ、

次のパネルをお願いします。

●築港八幡地区地区計画

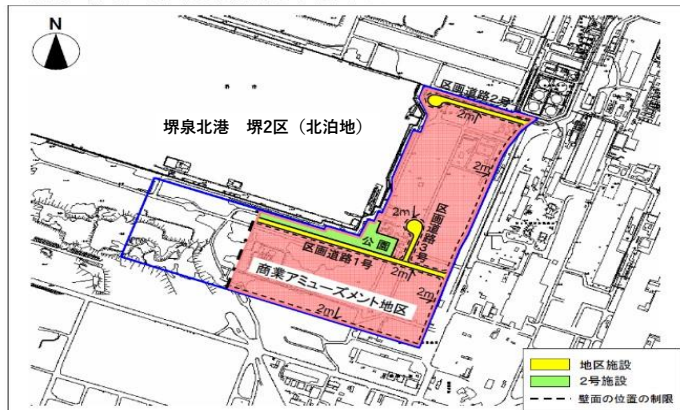
平成 30 年 4 月 1 日現在

名 称	築港八幡地区地区計画
位 置	堺市堺区築港八幡町及び匠町地内
面 積	約 39.1ha (うち、再開発等促進区 約 39.1ha)
地区計画の目標	都市再生緊急整備地域「堺臨海地域」を先導する都市再生事業として、海辺の立地特性を生かしつつ、大規模な工場用地の土地利用転換を行うことにより、商業、アミューズメント機能を中心とする都市機能を導入し、良好な複合市街地の形成を図り、地域の雇田創出など都市の活力の再生へとつなげていく。
土地利用に関する基本方針	水際線の開放による親水空間の確保や水辺環境に配慮するとともに、商業、アミューズメント機能を中心とする施設を導入することにより、都市の活力や賑わい、魅力を創出し、良好な都市空間の形成を図る。
公共施設等の整備の方針	1. 公園については、大和川高規格堤防の整備と連携した緑のネットワークに資するよう、海辺の立地特性を生かし、親水空間との一体的な整備を図る。 2. 道路については、地区関連交通及び地区内交通を円滑に処理するとともに歩行者の安全性を確保できるよう適切に配置する。

区域の整備・開

8

<築港八幡地区地区計画(再開発等促進区)>



7

土地利用に関する基本方針では、「水際線の開放による親水空間確保や水辺の環境に配慮するとともに、商業、アミューズメント機能を中心とする施設を導入することにより、都市の活力や賑わい、魅力を創出し、良好な都市空間の形成を図る」とあります。

航空写真をお願いします。



5

堺浜にはワールドマスターズゲームのサッカー会場にも選定されている、J-Green や、映画館や温泉施設などを有する、シーサイドステージ、さらに奥に進めば、広大な敷地に広がる海とのふれあい広場があります。また、夢洲などとも近いことから、今後、需要の拡大が見込まれる、海上交通や空飛ぶクルマの発着拠点など、まだまだ、このエリアは水辺と都市をつなぎ、賑わい作りや魅力発信に寄与する多くの可能性を秘めていると確信しています。今後も堺市や関係部局と連携して堺浜エリアの活性化に取り組んで頂きますようお願いいたします。

次に、夢洲関連事業の資材搬入による周囲への影響と対策について伺います。

万博の会場整備の工事発注が始まり、基盤整備工事については、今年度中にも工事が始まるとお聞きしているところです。万博会場予定地である夢洲・咲洲エリアやその周辺は、現状でも日々、多くの車両が行き来しています。これから万博工事が始まり、その後、IRの整備も続くとなれば、更に多くの車両が長期間に渡り行き交うことになり、渋滞等の地域への影響を懸念しているところです。

万博の会場整備は、陸上輸送による資材搬入が基本とされているとお聞きしているが、万博を含む夢洲関連事業の工事車両の走行による渋滞や騒音などの影響や、現在検討されている対策などについて、万博推進局長へ伺う。

【万博推進局長】

○ 夢洲では、万博やIRを含む夢洲関連事業が予定されていることから、これらの工事車両が渋滞を発生させないよう、大阪府市などの関係者で構成される「夢洲等まちづくり事業調整会議」において、走行ルートや時間帯別の通行可能台数を設定し、事業者間で工事車両の配分調整をしているところ。

○ 今後、工事の本格化に向け、沿道への影響に配慮し高速道路を積極的に利用すること等を事業者へ要請するとともに、工事車両の走行ルートや時間帯を適切に管理するため、工事車両ナンバーを認識するAIカメラ等を活用した工事車両運行管理システムを構築し、令和5年度から本格運用する予定となっている。

- また、万博の会場整備の環境影響評価を行ったところ、咲洲の一部区間に遮音壁を整備するといった車両走行に伴う騒音への対策を講じることで、環境保全目標が満たされるとの評価がなされている。
- 引き続き、夢洲関連事業の工事調整の中で、必要な対策が講じられるよう、博覧会協会等へ働きかけてまいります。

引き続き、あらゆる角度から負担軽減策を講じて頂きますようお願いいたします。

最後に大阪・関西万博特別仕様ナンバープレートの公用車への取付けについて要望いたします。

パネルをご覧ください



9

万博については開催まで残り3年を切り、来年度には前売入場券の販売が予定されるなど、今後はより一層、万博への機運を高めていく必要があると考えています。

その手法の一つとして、我が会派の西林克敏議員の質問から実現した「万博ナンバープレート」の活用があげられます。

これも機運醸成に大きく寄与するツールの一つであり、皆さんもご存知のように先月、国交省から、万博の開催を記念し、ロゴマークがほどこされた特別仕様ナンバープレートについての発表があり、9月26日から申し込みがスタートしているところです。

私は、ぜひともこのナンバープレートを、まずは、国民の皆さんにお願いするよりも開催地である大阪府はもちろん、府下の自治体、そして万博開催にあたり、関係する機関や事業者が積極的に活用すべき考えています。

万博誘致の際も当時の松井知事、吉村大阪市長が旗振り役となり、国、自治体、経済界が一体となり、BIE加盟国へのプロモーションと国内機運の醸成の為、署名活動を行ったり、ステッカーを作ったりと展開していたのも記憶に新しいところです。

現在、大阪府には約800台の公用車があるとお聞きしています。まずは開催地として、この公用車にロゴ入りのナンバープレートを付け、万博の広告塔となって大阪の至る所を走り、万博をさらに盛り上げていただきたいと考えており、それを見た府民や企業など多くの方々に、自らの車に取り付けてもらえる契機にもなれば、今後の全国展開を大いに期待できると思っています。

ナンバープレートの取付けにあたっては、公用車を所管する各部局における予算措置なども必要になると思うが、開催地の地元自治体である府が率先して、吉村知事、ぜひ前向きに検討を進めていただくよう強く要望しておきます。

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。