

令和6年6月定例会 一般質問

令和6年6月11日（火）

質問者：泰江 まさき 議員



大阪維新の会 大阪府議会議員団の泰江まさきでございます。

通告に従いまして、順次質問させていただきます。

1. 万博来場者・参加者目線に立った情報発信

最初に万博来場者・参加者目線に立った情報発信についてお伺いいたします。

万博開催まで残すところ10か月となり、万博の開催に向けてのステージが一段上がったと感じています。私の周りでも、万博に行きたい、パビリオンを体験したい、催事に参加したい、スタッフ・ボランティアとして参加したいという方も徐々に増えてきているところです。

しかしながら、このような方々に対する情報の周知はまだまだ十分ではないと感じています。例えば、超早割一日券に「パビリオンの先行予約」の特典があることは、あまり知られていませんし、催事に参加するにあたって、出展者は万博会場へ何人まで参加証で入場できるのかといった要件などは博覧会協会の

公式ウェブサイトに掲載されている FAQ を見てもわからない点が多いです。また、各民間パビリオンでのスタッフ・ボランティアの募集に関しては、協会の公式ウェブサイトにはそもそも掲載されておらず、パビリオンごとに情報を探す必要があります。

万博の更なる機運醸成につなげるため、万博に来場・参加したいという方々が知りたい情報をとりまとめ、わかりやすく発信することが重要だと考えますが、万博推進局長の所見を伺います。

<万博推進局長答弁>

- 万博に関心のある方に向けての情報発信については、博覧会協会において、例えば、チケット購入手順に係る動画や公式スタッフの活動に関する F A Q などをホームページや S N S 等を活用して発信してきたところ。
- 今後とも、ユーザーの関心が高まるよう、インセンティブ情報の充実や、パビリオンなど他の主催者が公募するスタッフ募集情報の集約など、必要な情報が入手しやすい発信方法について、協会に働きかけていく。
- また、大阪府市においても、万博への来場や参加に関する府民市民からの問合せなどをとりまとめ、それらに対する回答を協会と連携しながら、ウェブサイト等で発信することで、更なる万博の機運醸成を進めていく。

万博にたくさんの方々が来場していただくためには、分かりやすい情報発信が必要です。是非さらなる工夫をよろしくお願いいたします。

2. バーチャル大阪

つぎに、万博に向けたバーチャル大阪の取組みについてお伺いいたします。

都市連動型メタバース「バーチャル大阪」については、令和3年度に大阪府・市が構築し、19社の民間企業で構成する民間コンソーシアムが運営しており、今年度で4年目を迎えます。

昨年度は、北摂地域と泉州地域の特色を活かした2つのエリアが追加されるとともに、高校野球のパブリックビューイングや、ハロウィーンイベント、アー

ティストや芸人による音楽やトークライブ等のイベントが開催されていますが、現状を見ると万博との関連は薄く、単なるイベント用のプラットフォームとしての活用にとどまっているような印象を受けます。

万博開幕まで10か月余りとなり、万博会場のシンボル、大屋根（リング）は9月にはつながると言われており、会場建設、パビリオン建設が進捗していくにつれて、万博への期待感も全国的に高まってくると思います。

このタイミングを捉え、バーチャル大阪により多くの方がアクセスしていただけるよう、万博と様々なかたちでつながりを持たせてほしいと考えますが、バーチャル大阪の今後の取組みについて、万博推進局長に伺います。

<万博推進局長答弁>

- バーチャル大阪については、万博への期待感を今以上に高めていくため、万博の開幕も見据えながら、メタバース内のコンテンツを更に充実していくこととしている。
- 具体的には、各エリアにおいて、ロゴやキャラクターなどの万博PR素材を追加することに加え、府民の皆さまから万博のテーマに沿ったイラストを募り、メタバース空間のデザインに活用することなどについて、コンソーシアムと調整を進めているところ。
- さらに、来年1月頃には、リアルの大阪ヘルスケアパビリオンと連動し、協賛企業や中小企業による展示コンテンツ等を展開するバーチャル大阪パビリオンを開設予定である。
- このメタバースとバーチャル大阪を紐付けることにより、さらなるアクセスの増加につなげ、万博への興味・関心が高まるよう取り組んでまいります。

今回の万博は、メタバースも重要な要素の一つでございます。取組の強化をどうかよろしくお願いいたします。

3. 営利企業等の従事制限及びフレックスタイム制度

つぎに、営利企業等の従事制限の緩和及びフレックスタイム制度の拡充についてお伺いいたします。

先の議会でも我が会派の一般質問や総務常任委員会の場合等において、働き方改革について議論がなされたところです。私も、職員個々の事情に応じた働き方

の推進が重要であり、とりわけ、プライベートを充実していくうえで、副業制度の充実が必要と考えています。

府では、営利企業等の従事制限、いわゆる副業に関する取り扱いについて、本年4月から見直しを行い、公務能率確保を図るための兼業時間の上限を設けるなどの一定の要件のもと、許可の対象範囲を拡大したと聞いています。

副業の制限を緩和することは、職員にとって、多様な働き方を実現できると同時に、公務以外の仕事を経験することで、新たなスキルの習得等、行政にとってのメリットもあるのではないかと考えます。

しかしながら、職員が副業を有効に活用していくためには、この許可の対象範囲を拡大するだけでなく、副業が利用しやすい制度となっているか絶えず点検していくべきと考えます。

また、副業をはじめ、プライベートの充実を可能とする働き方の実現においては、職員の労働条件等の環境整備が一層必要であります。

その一つとして、民間ではフレックスタイム制の導入が徐々に進んでおり、また公務職場においても茨城県や千葉県では全職員を対象とした週休3日制の導入がなされるとともに、国においても検討がなされていると聞いています。

そこで、本府におけるフレックスタイム制度の見直しについて、検討状況はいかがか。あわせて総務部長に伺います。

<総務部長答弁>

- 柔軟な働き方のさらなる充実、ワークライフバランスの推進や行政サービスの向上・効率的な業務執行に資するのみならず、人材確保や離職防止の観点からも重要と考えている。
- このため、本年3月に策定した「組織・人事給与制度の今後の方向性（案）」において、営利企業等従事制限の許可要件の緩和やフレックスタイム制度の拡充にも取り組むこととした。
- 営利企業等の従事制限許可については、令和6年4月から見直しを行ったところであり、今後制度の定着を図るため、四半期ごとに全庁の運用状況を把握するとともに、勤務条件に関する職員アンケートを通じて、利用しやすい制度となっているか分析していく。

- フレックスタイム制度については、国や他県の状況を踏まえ、原則として全ての職員を対象とした「選択的週休3日制」の実施に向け、コアタイムの見直し等を含めた検討を行っているところ。
- 今後とも、これらの取組を通じて、柔軟な働き方のさらなる充実に努めてまいります。

働き方改革の推進は、多様で優秀な職員の獲得にも通じます。ぜひ柔軟な取組をよろしくお願いいたします。

4. 支援学校の再編

つぎに、支援学校の再編についてお伺いいたします。

私の地元、門真市では、知的障がいのある児童生徒は、平成22年度までは小中高ともに守口支援学校に通っていましたが、在籍者数が増加し校舎が手狭になったことから、翌年度に高等部生徒の通学先が変更になりました。現在、小中学部は守口支援学校に、高等部は寝屋川支援学校に通学しており、保護者からは、小・中・高とも環境を変えずに近隣の学校へ通わせたいという多くの声を聞いています。

現在、門真市では小中学校の統廃合を計画的に進めており、例えば、その跡地に新たな支援学校を整備するなどすれば、小・中・高を通じて同じ環境で学ばせたいという保護者の声に応えることができると考えますが、教育長の見解を伺います。

<教育長答弁>

- 北河内地域における知的障がい支援学校の通学区域は、児童生徒数の増加に伴い、現在、門真市を含む5市において、中学部または高等部への進学段階で通学先が変更となっています。
- 今般、北河内地域の支援学校において、国の特別支援学校設置基準への対応や教室不足の解消に加え、今後も児童生徒数の増加が見込まれることから、交野支援学校四條畷校に小学部を新たに設置し、本校化する基本計画の策定に着手したところです。
- 四條畷校の本校化にあたっては、北河内地域全体の通学区域の見直しを行う予定にし

ており、小・中・高を通して同じ環境で学ぶことができるようにするなど、子どもたちにとってより良い教育環境となるよう、しっかりと取組んでまいります。

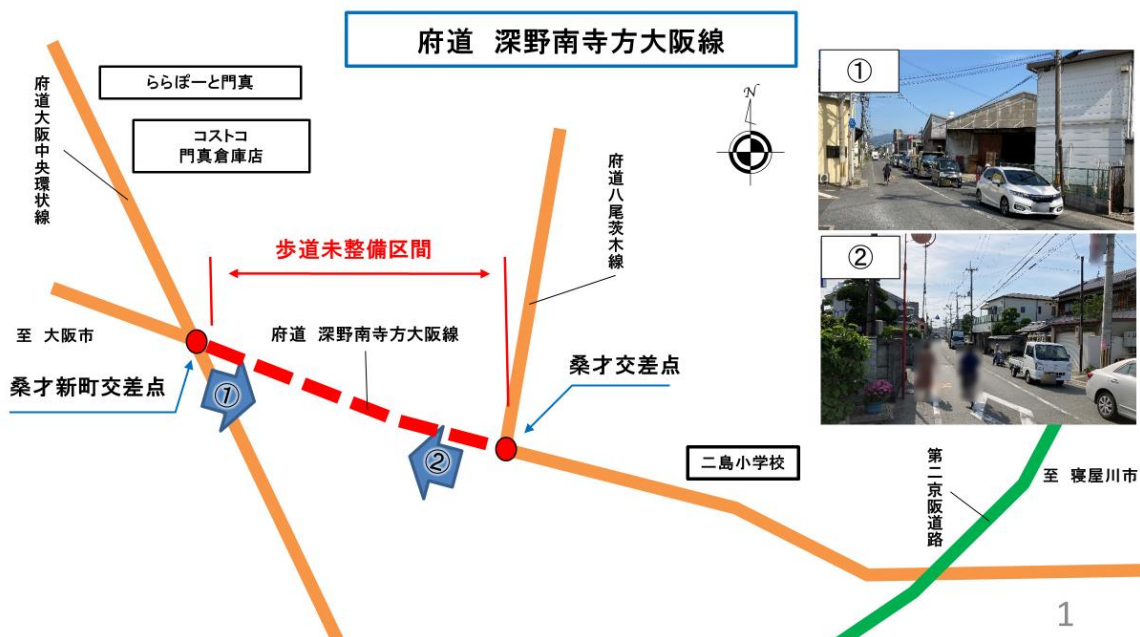
門真市内には支援学校がないことから、通学区域割の変更にあたってしわ寄せを受けるのではないかと懸念しています。

交野支援学校四條畷校の整備にあたって通学区域割を変更する際には、門真市を含む北河内地域の子どもたちが、可能な限り近隣の学校で、小中高一貫して学ぶことができる環境が実現できるよう強く要望させていただきます。

5. 府道深野南寺方大阪線

つぎに、府道深野南寺方大阪線の歩道整備事業についてお伺いたします。

私の地元、門真市域の府道深野南寺方大阪線は、第二京阪道路や府道大阪中央環状線と交差する、交通量が多い路線です。しかし、桑才交差点から桑才新町交差点までの区間については、歩道が整備されていないため、歩行者にとって危険な状況になっています。



このような状況に加え、昨年４月、門真市域の大阪中央環状線沿いに「ららぽーと門真」が開業し、同年８月に「コストコ門真倉庫店」が開業したため、深野南寺方大阪線の交通量がさらに増えているのではないかと懸念しています。

また、地元自治会が、当該区間の拡幅による歩道整備の必要性について自治会員を対象にアンケートを実施したところ、通行に危険を感じている方や歩道整備に肯定的な方が９割以上でした。本年５月には地元自治会が歩道整備を求める要望書を大阪府へ提出したところです。

当該区間の歩道整備については、昨年の６月議会で、都市整備部長より、門真市と協議し、整備の考え方にに基づき検討するとの答弁がありましたが、この１年で歩道整備に向けての地元の機運がさらに上がっていることから、早期整備をお願いしたいと考えています。

そこで、府道深野南寺方大阪線の当該区間の歩道整備について、都市整備部長に伺います。

<都市整備部長答弁>

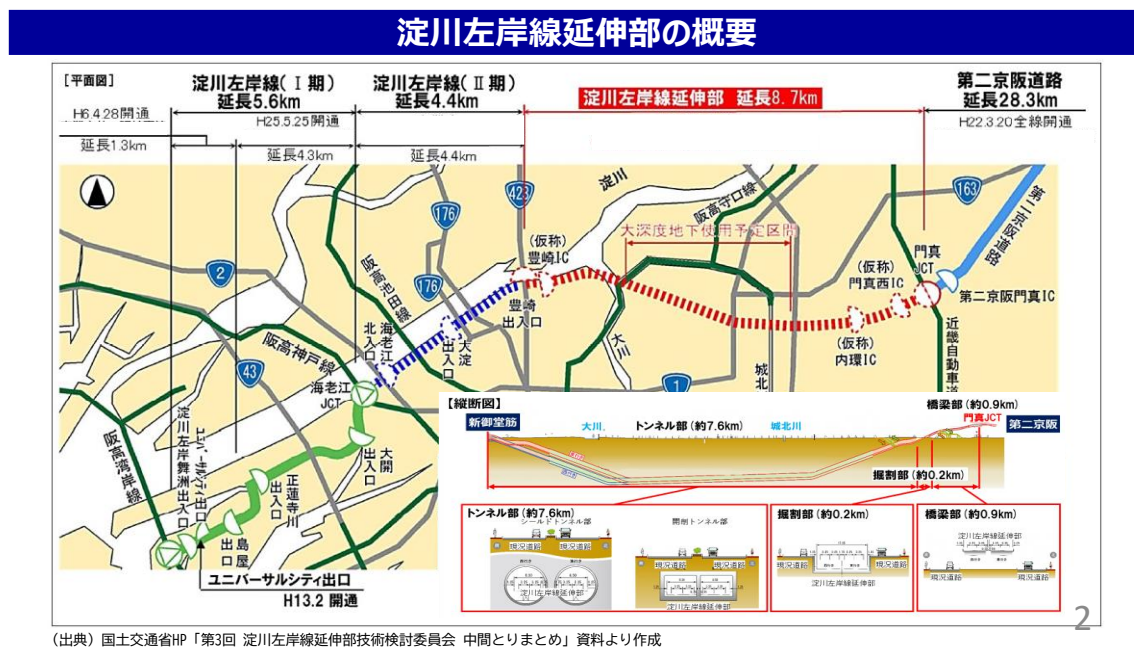
- 府管理道路の歩道整備については、通学路や歩行者・自転車の交通量が多い路線、バリアフリー法に基づく生活関連経路などを重点化区間として、進めることとしている。
- 重点化区間の整備にあたっては、事業中箇所を優先することとしており、新たに着手する場合は、用地取得に係わる地元自治体や地権者の協力状況などを勘案し、優先整備区間を定め、事業中箇所の進捗状況を踏まえ、事業化を検討することとしている。
- お示しの区間は、一部で通学路の指定があり、地元からも強い要望があることから、本年５月に、門真市と用地取得に係わる協力体制などに関する意見交換会を開始したところ。今後、この意見交換会での議論を踏まえ、先ほど申し上げた整備の考え方にに基づき、事業化を判断していく。

この問題については、昨年の一般質問をさせていただいた時から、近隣状況が大きく変わってきています。地元からの強い要望でもありまして、ぜひ事業化に向けてよろしく願いいたします。

6. 淀川左岸線延伸部

つぎに、淀川左岸線延伸部の進捗状況等についてお伺いたします。

私の地元門真市を起点とする淀川左岸線延伸部は、大阪都市再生環状道路の一部を構成する、東側から高架区間約 0.9km、地上から地下への擦り付け区間約 0.2km を経て、トンネル区間約 7.6km の総延長約 8.7km の自動車専用道路になっています。



本路線が整備されれば、大阪都心部を通過することなく、大阪ベイエリアや神戸方面へアクセスできるようになり、慢性的に混雑している都心部の渋滞緩和だけでなく、物流の効率化や地域経済の活性化等、大阪・関西に大きな効果があるものと期待されます。

しかし、延伸部以西の淀川左岸線 2 期事業では、完成時期が令和 8 年度から 6 年延長されており、2 期事業の完成時期の見直しが、延伸部の事業に影響を及ぼすのではないかと心配の声を地元から聞いています。延伸部の事業は、2 期事業とは事業者や施工場所が異なり、着手できるところから工事等が進められて

いるとのことですが、地元の期待も大きいことから、延伸部の早期開通に向け、大阪府から事業者に対し、計画的に事業が進められるよう働きかけてほしいと考えています。

そこで、現在の淀川左岸線延伸部の進捗状況と事業者への働きかけについて、都市整備部長に伺います。

<都市整備部長答弁>

- 淀川左岸線延伸部については、国をはじめとする事業者において、有識者等で構成する技術検討委員会の意見を聞きながら、シールドトンネル区間の設計等が進められているところ。
- また、令和3年から豊崎付近で、新御堂筋と接続するランプ部の工事が、令和4年から花博通付近で、開削トンネル区間の土留め工事がそれぞれ実施されるなど、可能な箇所から先行して工事が進められている。
- さらに、この夏頃から、門真ジャンクションで、他事業と輻輳する箇所のランプ部の橋梁下部工事に着手される予定と聞いている。
- 引き続き、事業が着実に進められるよう、工程上多くの時間を要するトンネル工事の早期着手などについて、事業者に対し働きかけていく。

この淀川左岸線延伸部は、深いところで70mもの地下を掘り進めるという非常に難しい工事で行われます。工事が進めば難しい局面に直面するかもしれません。今から着実な事業推進をぜひよろしくお願いいたします。

7-1. 大阪モノレール延伸事業①

最後の質問に移ります。大阪モノレール延伸事業についてお伺いいたします。

モノレール延伸の開業目標については見直しが行われ、令和11年から4年程度延期され令和15年度になるとのことです。

私は、モノレールが延伸されれば、鉄道ネットワークの強化による地元住民の利便性向上はもとより、駅前広場の整備やにぎわいの創出等により、まちづくり

が促進されるなど地域の活性化に大いに寄与するものと期待していますが、開業目標の見直しにより、整備効果の発現が遅れることは、地域にとって大きな影響があると考えています。

今般の開業延期は、（仮称）瓜生堂駅の基礎工法の変更に伴い施工期間が長期化するとのことですが、なぜ4年も工程が遅れることになるのか、その原因について、都市整備部長に伺います。

<都市整備部長答弁>

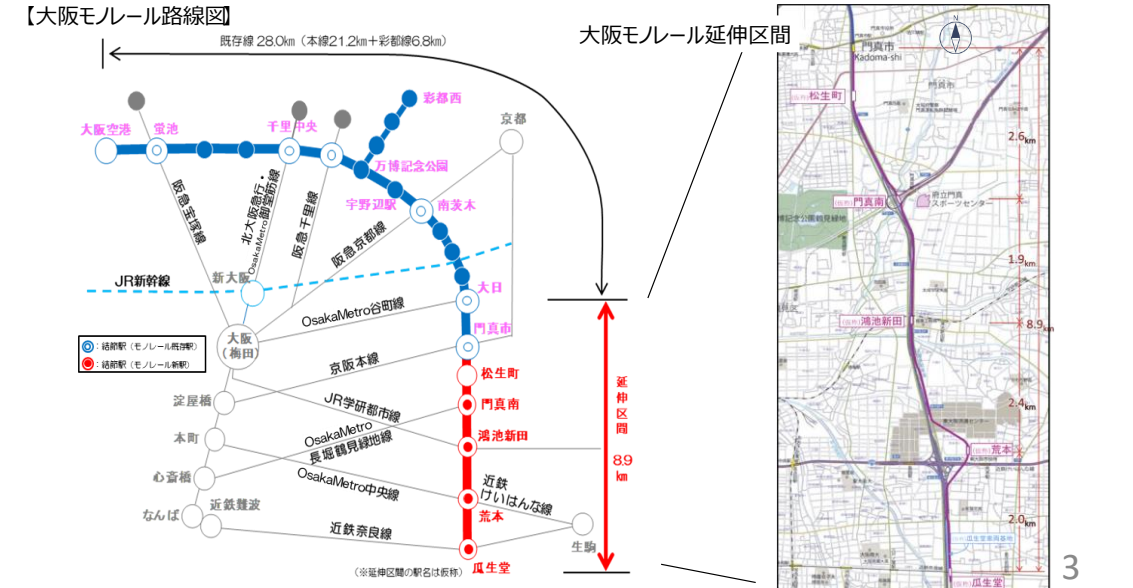
- （仮称）瓜生堂駅の基本設計にあたり、代表的な個所で土質調査を行い、その結果をもとに基礎の設置個所と工法を選定。
- その後、詳細設計を行うために、基礎の設置個所における土質調査を追加で実施したところ、事前の調査結果と比べ、地盤に軟弱な箇所があることが判明。
- この調査の結果を踏まえ、検討を進めたところ、当初検討していた大口径場所打ち杭基礎から、オープンケーソン基礎に工法を変更する必要が生じた。
- この工法の変更により、基礎1基あたりに要する施工期間が長期化することに加え、使用するクレーンなど資機材の大型化により、大阪中央環状線内の限定された交通規制の範囲で、同時に施工可能な基礎の数が限られることとなったため、概ね4年の工程延期が必要となったもの。
- 今後、事業の進捗を図る中で可能な限り工程短縮に努めていく。

7-2. 大阪モノレール延伸事業②

延伸区間の終点部の（仮称）瓜生堂駅の基礎工事に期間を要することから開業が遅れるとのことですが、少しでも早く整備効果を発現させるためには、（仮称）瓜生堂駅より手前の駅まで先行して整備を進め、部分開業することも選択肢の一つと考えます。

例えば、（仮称）松生町駅の前には、昨年4月に「ららぽーと門真」がオープンしており、一定の利用者が見込まれることから、部分開業を検討してはどうかと考えます。

大阪モノール延伸区間



部分開業を行うには、車両を折り返すための設備が新たに必要となるなどの課題はあると思いますが、4年の遅れを待つことなく、一部区間だけでも先行して開業することで、沿線地域の利便性向上につながるものと考えます。

このため、例えば（仮称）松生町駅までの部分開業について、前向きに検討す
べきと考えますが、都市整備部長の所見を伺います。

<都市整備部長答弁>

- （仮称）松生町駅までの部分開業を行うためには、高架上に車両を折り返すためのモノレール特有の大規模な設備などを新たに製作し、設置する必要が生じる。
- 加えてそれらを設置するためには、既に設計が完了している支柱とその基礎構造の見直しや、軌道法の工事施行認可の変更が必要となり、それに開業目標の見直して示したものと同様の約４年の期間がかかる見通しである。
- このため、令和１５年度での全線一括開業をめざすこととした。引き続き大阪モノレール株式会社をはじめとする関係者とともに、事業の推進に取り組んでいく。

7-3. 大阪モノレール延伸事業③

大阪モノレール延伸事業について、事業費が大幅に増額し、開業目標も4年遅れることとなり、期待されていた府民も残念に感じておられると思います。

車両を折り返す設備等の設置に期間を要するため、部分開業は難しいとの答弁でしたが、私は、今後事業を進める中で、現場の状況等によってさらに工程が遅れるリスクもあるのではないかと考えます。このようなリスクを踏まえると、やはり、少しでも事業の効果を早く発現するためには、部分開業に向けた取り組みが選択肢の1つであることをここで強く指摘しておきます。

一方で、これ以上の工期延期が生じないよう取り組むことも重要であり、今後、早期の開業をめざし、事業を進めていくべきと考えますが、知事の所見を伺います。

<知事答弁>

- 今後、大阪モノレール延伸事業の推進を図るうえで、事業費増額や工程遅延のリスクをいち早く把握するための体制を強化し、進捗管理を徹底することで、1日でも早く全線開業できるよう、全力で取り組んでいく。

ぜひよろしく願いいたします。

5年後の完成予定が9年後の完成予定になりました。期間が長くなればなるほど、事業費増額のリスクも上がってきます。現在の終着駅である門真市駅から、ららぽーと門真の玄関口となる（仮称）松生町駅まで、距離にして1kmもありません。何度も言いますが、再度部分開業の検討をよろしく願いいたします。

以上をもちまして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。

