

令和6年11月定例会 一般質問

質問者 和田 賢治 議員

質問日 令和6年12月11日⑤



大阪維新の会、大阪府議会議員団の和田賢治です。
通告に従いまして、順次質問をさせていただきます。

1. L R T実現に向けた取り組み

はじめに、L R T実現に向けた取り組みについてお伺いいたします。

私は先日、富山県富山市と栃木県宇都宮市を訪問する機会があり、我が国を代表する2つのL R Tを視察してまいりました。

富山市は、従前から過度に自動車に依存した交通体系で、そこからの脱却と、衰退した中心市街地の再生が大きな課題でありました。

富山ライトレールの整備概要

旧富山港線を活用した約6.5kmの鉄道区間
 道路敷地内に敷設した約1.1kmの軌道新線区間
全長約7.6kmを再整備



鉄道区間（蓮町駅）



軌道区間（綾田北代線）



出典：富山市ホームページ/
<https://www.city.toyama.lg.jp/kurashi/road/1010282/1010286/1010287/1010290/1006355.html>

1

まず、平成18年に富山駅から北に延びているJR富山港線の延長7.6kmを富山ライトレールとして再整備し、利便性を向上させた結果、利用者が平日2.1倍、休日3.3倍に増加しました。

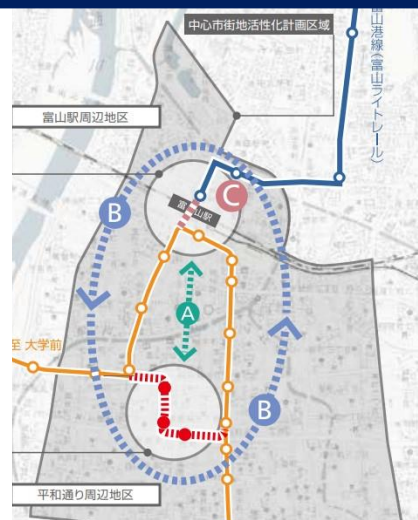
中心市街地の回遊性の向上

市内電車に短絡線を整備し、市内環状線を形成
⇒中心市街地の回遊性を向上



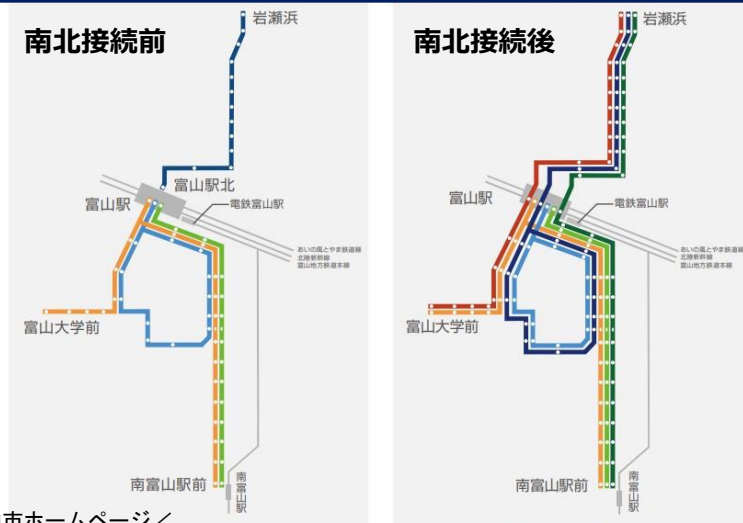
出典：富山市ホームページ/
<https://www.city.toyama.lg.jp/kurashi/road/1010282/1010286/1010287/1010288/1006360.html>

2



続いて、平成21年には、富山駅の南側地域に「ハの字形」に伸びていた富山地方鉄道の市内電車に短絡線を整備して、1周約3.4kmの市内環状線を形成し、中心市街地の回遊性を大きく向上させています。

J R北陸本線の高架化による南北の地域分断の解消



出典：富山市ホームページ/
<https://www.city.toyama.lg.jp/kurashi/road/1010282/1010286/1010287/1006372.html>

3

更に、令和2年には、北陸新幹線の整備を契機に富山駅付近のJR北陸本線を高架にしたことにより、JRによる南北の地域分断に終止符が打たれ、富山ライトレールと市内電車が路面電車として直につながることとなりました。まさに富山においては、バリアフリーで人に優しく、便利な路面電車であるLRTが、郊外から中心市街地に多くの人を呼び込み、中心市街地での商業や居住の賑わい形成が着実に進んでいました。

さて、私はこれまでも、なんばから天王寺にLRTを走らせるべきと主張をしてきました。LRTを走らせることにより、日本橋や難波に多くの人呼び込まれ、富山の中心市街地のように、さらなる賑わいの創出が期待できると考えますが、大阪都市計画局長の見解を伺います。

<大阪都市計画局長 答弁>

- LRTの活用は、賑わい創出に向けた回遊性の向上を図る手段の1つであると言えるが、その実現に向けては、事業採算性の確保、事業主体の決定、自動車交通処理問題などの多くの課題を解決する必要があると認識。
- このため、「大阪のまちづくりグランドデザイン」においては、LRTに加えて、AIを活用したオンデマンド交通やグリーンスローモビリティなど、新たなモビリティの活用により回遊性の向上を図ることとしている。
- 引き続き、オンデマンド交通や自動運転など新たなモビリティの活用を含め、学識

経験者や地元有志の方々をはじめ、関係者の皆様と幅広く意見交換を行っていく。

2. なんば・天王寺・あべのエリアにおける人中心のまちづくりの推進

引き続き、地元の声を真摯に聴きながら、取り組んでいって頂きたいと思います。

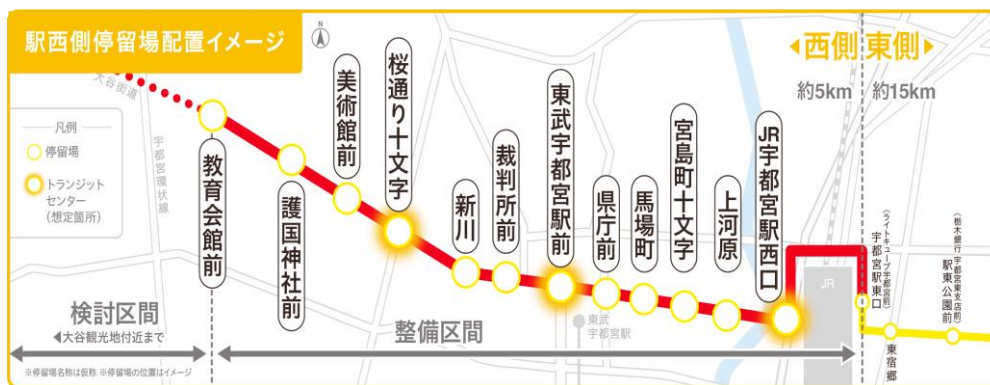
次に、宇都宮市の事例をもとに、人中心のまちづくりについて伺います。

昨年8月に、JR宇都宮駅から隣接する芳賀町の工業団地まで、延長14.6キロのLRT、愛称ライトラインが開通しました。我が国の路面電車の路線としては富山県の万葉線以来75年ぶりの新規開業という、注目された出来事です。

宇都宮市においては、LRT開業後1年足らずで利用者数が当初予測を上回り、沿線地域ではマンション建設が進み、人口増加や地価上昇という目に見える効果が現れているとのことでした。

また、女性向けのある賃貸物件サイトが集計した「首都圏の住みたい街ランキング」では、宇都宮が前回調査の93位から第4位にランクアップしたとのことであり、宇都宮の変貌は全国的にも大きく注目されています。

JR宇都宮駅西側のLRT導入ルート



出典：富山市ホームページ／

<https://www.city.toyama.lg.jp/kurashi/road/1010282/1010286/1010287/1006372.html>

4

この成功を受けて、宇都宮市では新たにJR宇都宮駅から西側への延伸を計画するとともに、延伸する大通りにおいては、LRTとバスのみが通行し、人中心の居心地の良いウォーカブルな空間として、再整備することを検討していました。日本橋においても、LRTの導入にあわせて車の車線を削減し、人々

がにぎわう人中心の空間とすべきと考えます。

「大阪のまちづくりグランドデザイン」では、「なんば・天王寺・あべのエリア」において、快適に回遊できる人中心のまちづくりを進めるとされていますが、どのように進めているのか、大阪都市計画局長にお伺いいたします。

<大阪都市計画局長 答弁>

- 議員お示しの「なんば・天王寺・あべのエリア」においては、来街者が居心地よく過ごし地域間を快適に回遊できる文化観光拠点を目指し、滞在空間の創出、回遊性の向上、およびにぎわい空間の拡充など、人中心のまちづくりを進めることが重要であると認識。
- 大阪市においては、同エリアでの快適で魅力ある空間の創出に向け、御堂筋の千日前通から長堀通までの側道区間、及びなんさん通りの南北区間で、大阪・関西万博の開催にあわせ、今年度中の歩行者空間化を目指して取組が進められている。
- また、昨年11月に道路空間を再編して供用開始された「なんば広場」やその周辺では、キッチンカーによるマルシェやコンサートイベントの開催などの社会実験を通して、多様かつ持続的な利活用などの新たな仕組みづくりが検討されている。
- 引き続き、グランドデザイン推進の観点から、大阪市とともに、民間企業などとも連携し、「なんば・天王寺・あべのエリア」において、人中心のまちづくりに向けた取組みを進めていく。

【要望】

先ほどのご答弁では、人中心のまちづくりの推進に向けて取組が進められていることは理解しましたが、なんさん通りの東西地区をはじめ、引き続き、しっかり取り組んでいただきたい。また、かねてから私がお願いしているLRTの導入については、地元の方々などと意見交換していくとのことですが、未だに実現が見えておりません。

そういった状況の中で、日本橋では今、日本橋筋商店街を中心に「トラムの似合うまち」を目指したまちづくりが進みつつあります。今年4月には、初めて商店街の土地所有者全員（160人）を対象にした「日本橋の将来を考えるアンケート調査」が行われました。

調査結果によると、多くの土地所有者の方々が日本橋のまちについて「犯罪

のないまち、道路整備や掃除の行き届いたまちになってほしい」「外国人を受け入れる観光のまち、

サブカルチャーのまちとして栄えて欲しい」と考えておられ、回答者の8割の方が、「このまちの地域価値を向上させるための活動に参加してもよい」と回答されています。11月14日に開催された調査結果報告会には15名の参加者があり、このまちの問題点や今後のまちづくりについて活発な意見交換が行われたと聞いています。

このような私の地元、日本橋のまちづくりの熱意を、是非とも汲み取って頂き、日本橋のみならず、なんば・天王寺エリアのさらなる賑わいづくりと活性のために、 ترامの一日も早い実現を強く要望しておきます。

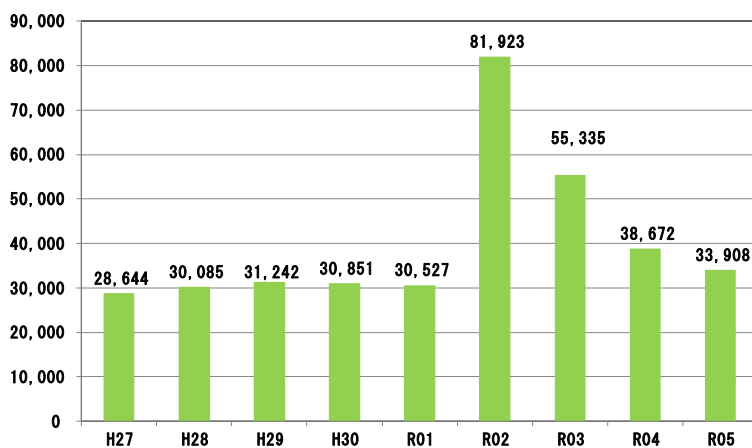
3. (1) 生活困窮者自立支援制度の現状について

次に、生活困窮者自立支援制度の現状について伺います。

この制度は、生活に困窮している方に対し、生活保護に至る前の段階で支援を行うことにより、自立の促進を図ることを目的として創設され、今年10年目を迎えました。

大阪府内生活困窮者自立相談支援事業の状況

新規相談受付件数の推移

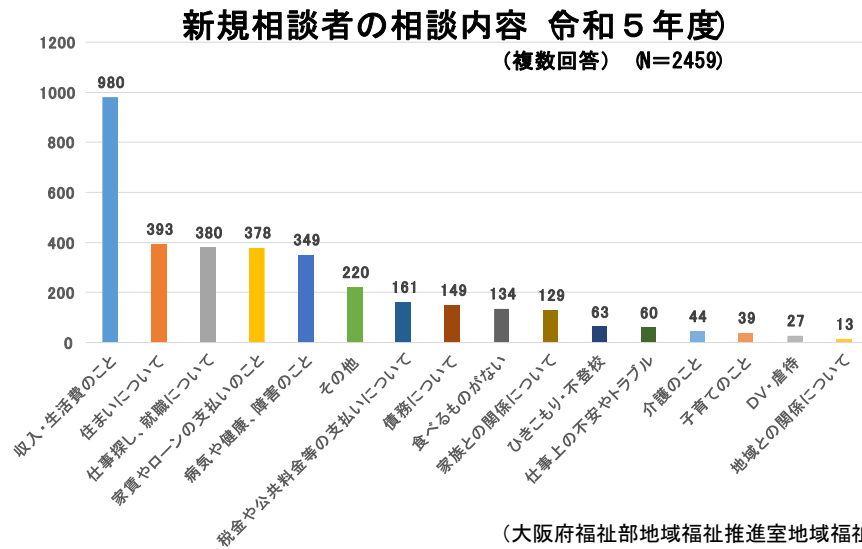


(大阪府福祉部地域福祉推進室地域福祉課調べ)

5

パネルにお示ししたとおり、この間、特にコロナ禍では、休業や収入の減少といった経済的困窮などの相談が急増しており、このとき初めて窓口を訪れたという方も多数おられたと聞いています。

大阪府内生活困窮者自立相談支援事業の状況



6

また、昨年度の相談内容を見ますと、収入や生活費といった経済的な困窮に関するものがトップですが、そのほか、住まい、就職、債務など、様々な相談が寄せられていることがわかります。

この10年を振り返り、これら多種多様な相談に対してどのように対応してきたのか、また、これまでの支援によってどのような成果があったのか、まず福祉部長に伺います。

<福祉部長 答弁>

- 生活困窮者自立支援制度は、大阪府内の35の福祉事務所設置自治体において、生活困窮者の状況に応じた包括的な相談支援を行い、制度開始から約36万件の相談を受けてきた。相談内容としては、収入減少などの経済的困窮、住まいが不安定、就職活動が困難といったものがあり、就労や家計改善に向けた支援、宿泊場所の提供、関係機関への紹介などを行ってきた。
- 毎年の支援事例は、府と市町村が合同で研修を企画するなかで持ち寄り、これを研修することで、実情に即した人材育成やノウハウの蓄積につながってきたところ。
- これらにより、就労・増収につながった方、自立に向けた改善が見られた方など支援による効果が上がっており、こうした支援事例をさらに研修を通じて共有することで、支援スキルの向上に努めている。

3. (2) 生活困窮者自立支援法の改正について

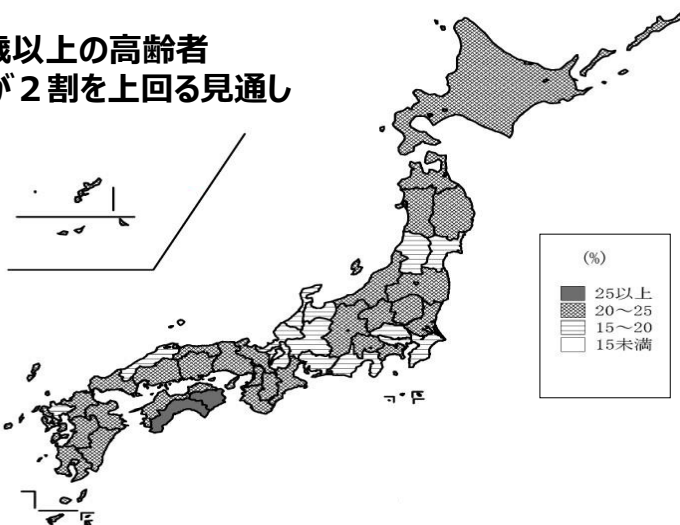
さて、府に寄せられる相談のうち、とりわけ「住まい」に関することについては、当事者にとって生活の基盤そのものを失いかねない大きな不安にもつながり、深刻なものだと思います。

先月、国立社会保障・人口問題研究所の地域別将来推計人口が公表されました。

一般世帯総数に占める世帯主65歳以上の単身世帯割合（2050年）

32道府県で、65歳以上の高齢者 単身世帯割合が2割を上回る見通し

| | |
|-------------|---------------|
| 滋賀県 | 19.1 % |
| 京都府 | 22.4 % |
| 大阪府 | 22.7 % |
| 兵庫県 | 23.5 % |
| 奈良県 | 23.5 % |
| 和歌山県 | 24.4 % |
| 全国平均 | 20.6 % |



出典：国立社会保障・人口問題研究所「日本の世帯数の将来推計（2024年推計）」

7

2050年には、一人暮らしの単身世帯割合が27都道府県で4割を超え、その内、65歳以上の高齢者の単身世帯割合が32道府県で2割を上回る見通しと報道されました。パネルにありますように、

大阪府でも65歳以上の高齢者の単身世帯割合は22.7%という推計で、単身高齢者世帯の急増に備えた対策が急務であることがわかります。

単身高齢者が住まいを探す際、大家が孤独死などを不安に思うことから、住居の確保が難しいケースがあると耳にします。このような中、生活困窮者自立支援法の改正が行われ、来年4月に施行されるということで、今回の法改正では、これまではなかった自立相談支援窓口での「住まいに関する相談への対応」が明文化されました。

住まいや入居後の生活支援に対応すること、また、住宅を失う恐れのある方などに家賃相当額を支給している住宅確保給付金を、家賃の低い住宅への転居費用も対象に拡大するなど、住まいに関する支援が強化されています。

併せて、「住宅確保要配慮者に対する賃貸住宅の供給の促進に関する法律」

いわゆる「住宅セーフティネット法」も、高齢者の住まいをめぐる課題への対応や、住宅施策と福祉施策が連携した地域の居住支援体制の強化に向けて改正されました。まさに、福祉と住宅の両部門がしっかり連携して、居住支援に対応していくことが強く求められています。

そこで、改正法の施行に向け、府庁内での連携はもちろん、府内全域において体制整備が図られるよう、府として市町村に対しどのような支援を行っていくのか、福祉部長に伺います。

<福祉部長 答弁>

- 自立相談支援機関の相談窓口では、これまでも住まいに関する相談を受けてきたが、法改正に伴い、住まいに係る相談体制の整備と、住宅セーフティネット法改正を踏まえ、相談窓口のみならず、市町村も住宅部局と福祉部局が連携して居住支援を行っていくことが重要であると認識。
- 来年4月の生活困窮者自立支援法の施行に向け、府では福祉部と都市整備部が連携し、市町村会議等を通じて、改正内容の趣旨を説明するとともに、連携構築に向けた働きかけを行ってきたところ。
- また、今後、住まいの相談体制の整備に向けては、国において相談員への研修が実施される予定であり、府においても相談員の人材養成に取り組んでいく。
- 法改正に伴う施策がスムーズに実施されるよう、府としても市町村を支援していく。

4. 副首都に向けた人材確保

福祉部と都市整備部が先頭に立ち、市町村とも連携しながら府域で支援体制がしっかり構築されるようお願いいたします。

最後に、副首都に向けた人材確保について伺います。

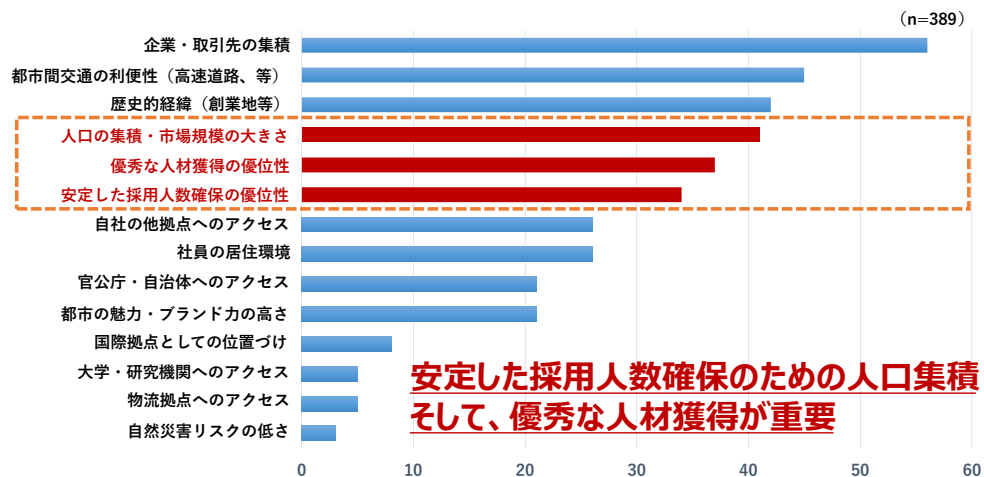
大阪圏は日本有数の産業集積地で、企業数も多く雇用が不足しているわけではありません。ですが、現在、大阪圏では高齢化に加えて若者の流出も課題です。

副首都ビジョンのGDP目標の設定に使用している労働投入については、大阪の就業魅力を高めていくことで、大学卒業者の地元就業率の向上による若者の就業者数の増加などにより、人口減少が一定程度進む中においても、2040年に約33万人の就業者が増加すると仮定しています。

しかしながら、総務省の「住民基本台帳人口移動報告 2023 年結果」によると、20 代前半の東京圏への転出超過数は大阪府が 1 位、兵庫県が 2 位となっています。

大学等が多い大阪は、近隣府県から若者を吸収して、東京圏に送り出す最大エリアとなっているのではないのでしょうか。現状を見ますと、大阪の就業魅力の向上が停滞しているのではないかと危惧しています。これについては、成長産業をはじめとした企業誘致や女性の活躍推進、若者の就業支援や職業志向の拡大、都市魅力の向上など、引き続き、やらなければならないことはたくさんあると思います。

東京本社事業所の立地場所の要因・経緯



出典：企業等の東京一極集中に係る基本調査（企業向けアンケート）／国土交通省（2020）

8

一例ですが、パネルは国土交通省が 2020 年に実施したアンケートの結果で、東京に本社がある事業所の立地場所の要因や経緯を聞いています。2020 年といたしますと、コロナの影響もあって在宅勤務や東京圏への過度な集中の是正に向けた取組みを加速させようという機運が、国を挙げて高まった頃でした。しかしその後、企業の動向が大きく変化するような状況には至っていません。コロナのような全国を揺るがす危機的状況があっても、東京一極集中の是正には繋がりませんでした。

さて、企業が東京に本社機能を置く理由として、回答には、取引先の集積や企業の歴史的経緯など、即座に解決できない要因も多々ありますが、人口の集積や優秀な人材獲得の優位性、安定した採用人数の確保といった人材の確保に関わる要因を上位に挙げられています。やはり、多くの若い世代に大阪圏に住

み続けて頂き、次代を担う優秀な人材を育成することが、大阪をさらに発展、成長させ、副首都としていくためには重要なのだと改めて思います。

ところで、副首都推進局は、大阪の発展をけん引する「知の拠点」として、次代を担う人材育成の一翼を担う公立大学法人大阪を所管するとともに、大阪の副首都化に関する取組の推進について司令塔役を担っています。

そこで、東西二極の一極を担う副首都・大阪として、大阪をさらに発展、成長させていくために、優秀な人材をどのようにして大阪圏で確保していこうと
考えているのか、副首都推進局長の所見をお伺いいたします。



<副首都推進局長 答弁>

- 大阪の成長・発展のためには、これを支えるものとして、イノベーションを担う多様な人材の集積や育成が重要と認識。

- このため、副首都ビジョンでは、大阪の成長・発展に向けて、チャレンジを後押しするビジネス環境の充実に加え、大阪が、都市として、暮らしやすさや働きやすさ、楽しさを兼ね備えることで、多くの人を国内外から惹きつけていくこととしている。

- 具体的には、
 - ・若者や女性など、誰もが多様に就業を選択できる機会の提供、
 - ・大阪公立大学等における高度人材の育成やリカレント教育の充実、
 - ・面白いアイデアと挑戦心をもった人が出会い、新技術が社会実装されたり、ビジネスが生まれる場づくり、などを進めていく必要があると考えている。
- また、9月の副首都推進本部会議において、府市一体の新たな成長戦略の策定が合意され、「イノベーション」「都市魅力・観光」などに加え、「人材」を含めた5つの分野で府市合同タスクフォースを設置し、検討に着手したところ。
- 副首都・大阪の実現に向け、こうした取組を、府市のみならず経済界などと一体となって進めていくことで、大阪の成長・発展につなげていく。

【結び】

今のご答弁にもありましたように、新たな成長戦略の策定が府市で合意され、今回、初めて「人材」という分野でタスクフォースが設置されるということです。

今後の大阪にとって、イノベーションや付加価値を生み出す優秀な人材の育成、確保が非常に重要です。副首都推進局には、副首都を実現するうえで、全庁の司令塔としてリーダーシップを発揮して頂き、また、担当部局におかれましては、優秀な人材の育成や確保、そして人材流出に歯止めをかけるため、戦略とベクトルを合わせた積極的な取組みを推進して頂きますようお願いしておきます。

私としましては、現在活躍する現役世代の雇用の流動化も積極的に進めるべきと考えており、転職をキャリアアップと捉えた流動化の促進やそのためのリカレント・リスキリングを強力に進めていただきたいと考えております。

そして、魅力ある都市づくり、東西二極の一極を担う副首都・大阪を確たるものにする為には、やはり「都構想」が必要であるということをお伝えをしまして、私の一般質問を終わらせて頂きます。

ご清聴ありがとうございました。