

令和7年9月定例会 9月30日（火）1番

大阪維新の会大阪府議会議員団 三橋 弘幸 議員



大阪維新の会の 三橋 です。

通告に従いまして、順次質問させていただきます。

1. 舟運にかかる海上交通及び広域周遊の取組について

はじめに舟運にかかる海上交通及び広域周遊の取組について伺います。

大阪・関西万博では、私の地元、堺においても、大阪港湾局が堺旧港に仮設浮棧橋を設置するなどの環境整備を行い、夢洲への来場者のアクセス手段として、海上交通が実施されています。

堺旧港の現況



1

この運航により混雑を避けて、万博会場へアクセスできるだけでなく、船上から大阪湾の景色や万博の大屋根リングを眺めることができるなど、現在 1 日約 400 人を超える多くの方に利用され、大きな話題を呼んでいます。

また、堺旧港では、令和3年度より大阪港のユニバーサルシティポートや天保山^{てんぼうざん}を結ぶルートで社会実験が行われるとともに、

堺旧港周辺では堺市による賑わいづくりが進められています。

万博終了後も堺旧港において海上交通が実現し、周辺の活性化や雇用創出といった賑わいが持続されることを期待しています。

そこで、堺旧港の万博終了後の海上交通の実現に向けて、今後、どのように取り組んでいくのか、大阪港湾局理事に伺います。

(大阪港湾局理事答弁)

- 大阪港湾局では、大阪・関西万博を契機としたベイエリアの交流機能の充実を図るため、民間事業者が主体となる海上交通の実現に取り組んでいるところ。
- 現在、堺旧港と夢洲を結ぶ航路では、1日4便運航され、多くの方に利用されている状況で、議員お示しのとおり、海上交通を継続し、堺旧港周辺の賑わいを持続していくことが重要だと認識している。
- 万博終了後も堺旧港で海上交通を継続していくためには、これまでの取組を検証するとともに、民間事業者における採算性を確保したうえで、運航ルートの設定、観光資源との連携など実現に向けて検討することが必要となる。
- 引続き、堺旧港周辺の賑わい創出を担う堺市と連携し、民間事業者との意見交換や働きかけを行い、海上交通の実現に取り組んでまいります。

先ほど、堺旧港での海上交通の実現に取り組んでいくとの答弁をいただきましたが、併せて、大阪湾を活用した広域周遊に取り組んでいただくことも非常に重要であります。

私の地元堺市を含め南大阪は、堺旧港だけでなく、関西の空の玄関口である関西国際空港があり、インバウンドをはじめ国内外からの観光客を取り込むことのできるポテンシャルを有しています。そして、南大阪やベイエリアなど府内の観光を進めていくうえで、海上交通は周遊のひとつの手段となると考えます。

そこで、海上交通を活用した広域周遊について、どのように取り組んでいるのか、府民文化部長に伺います。

（府民文化部長答弁）

○ 大阪府では、大阪・関西万博を契機に、海上交通を活用した広域周遊の実現をめざすため、兵庫県と連携し、大阪港と神戸港を結ぶ舟運ルートの創出、定着に向けた取組みを進めている。

○ 今年度は、大阪港や堺旧港をはじめとした府内の港と、兵庫県や岡山県などの瀬戸内海に面する港を結ぶ、新たな航路の創出に向け、旅行会社が行う旅行商品の企画・造成等にかかる費用の一部を補助する取組みも実施しているところ。

○ こうした取組みを着実に進めながら、海上交通を活用した広域周遊にしっかりと取り組んでまいらる。

岬町にある深日^{ふけ}港と淡路島にある洲本^{すもと}港を結ぶ旅客船「深日・洲本ライナー」は、昨年 74 日間の稼働で 586 便、1 万 1 千

人以上の方が利用しています。しかし堺旧港も深日港も仮設浮
棧橋を設置していて、地域の発展や利便性、安定した長期的な利
用の促進を考えると常設の船着き場の設置が必要と考えます。
大阪府が主体となって海上交通を盛り上げ、ベイエリアの活性
化に繋げていただきたいと思います。

2. 万博後の空飛ぶクルマの商用化に向けた取組について

次に、万博後の空飛ぶクルマの商用化に向けた取組について
お伺いいたします。

空飛ぶクルマの実装に向けた事業者の取組に対し、府におい
ては、これまで継続的な支援を行ってきました。

こうした支援を受けて、万博においては、日本で初めての、複
数の世界最新鋭の機体によるデモフライトが行われています。
このフライトを見に来られた多くの来場者の方が、いよいよ実
用化が目前に迫ってきていると実感されたと思います。

この万博で高まった機運を逃すことなく、全国に先駆けて、
ここ大阪から商用運航を始めていくことが非常に重要でありま
す。

万博でデモフライトや機体展示などを行った事業者の中には、
大阪での商用運航の開始をめざして、具体的な取組を進めてい
る事業者もいます。空飛ぶクルマの運航事業者として住友商事

と日本航空が設立した株式会社ソラクルは、2027 年に全国に先駆けて大阪で観光分野における商用運航を開始し、その後、関西各都市へ拡大していく計画を公表しています。

また、株式会社スカイドライブは、大阪メトロと連携して、2028 年を目途に森之宮で商用運航を開始し、2030 年以降に大阪市内の4つのエリアに拡大していく「大阪ダイヤモンドルート構想」を公表しています。

こうした大阪における事業者の動きを商用運航の実現に着実につなげていくため、府として、どのように取り組んでいくのか、商工労働部長の所見を伺います。

（商工労働部長答弁）

○ 万博における空飛ぶクルマの取組みを、型式証明取得後、大阪での商用運航の実現に結び付けていくためには、現在、府内でビジネス化を表明されている事業者の計画を踏まえて、環境を整備していくことが重要。これは他の運航事業者の、大阪での実装化にもつながるものでもあり、これらを通じて大阪をビジネスの最適地として選んでいただけるようスピード感を持って取り組む。

○ その中でも、事業者の望む飛行ルートを設定できるよう、ポートを設置することが重要。これまでに整備を支援したポートの活用も図りながら、最適な配置のための要件を示すことで、ポートの新設に関心を持つ事業者を募る。また、離着陸可能な既存施設の活用も含め、時間軸を意識してポート設置の促進を図る。

○ さらに、観光分野での商用運航には、他の関連事業者との協業に加え、自治体や経済団体などの後押しも不可欠である。パートナーとなる企業や地域とのマッチングを、経済界や近隣府県と連携して進める。

空飛ぶクルマの商用運航の実現に向け、最適なポート配置のための具体的な要件については、今後示されることになると思いますが、離発着に必要な一定の面積を有し、こういった要件を満たす場所を事業者が探し当てることは容易でないと思います。

特に都心部においては、さらにハードルが上がるのではないかと考えます。

そこで、例えば、未利用の公有地に関する情報の提供や、今後の開発計画のなかでの検討など、ポートの適地選定に向けた支援を市町村とも連携して進めていく必要があると考えますが、商工労働部長の所見を伺います。

（商工労働部長答弁）

- 事業者に対するポート設置のための土地情報については、事業者の求めに応じて、本府において、市町村から利用可能な土地情報などを収集し、提供していく。
- さらに、市町村が今後のまちづくりの中で、空飛ぶクルマの活用を検討する際の参考となるよう、観光分野でのビジネス化に必要なポート候補地の条件を示す調査結果や、ポート整備に関する国の基準等の情報を提供する。
- これらの取組を通じ、2027年の大阪での商用運航実現に向け、事業者が希望する運航ルートに必要なポートの整備が進むように支援していく。

空飛ぶクルマは大阪関西万博の象徴の1つであることから、大阪が全国に先駆けて商用化に取り組み、事業者に対して最大の支援を行っていただきたいと思います。

ポートに関しては例えば、新大阪の再開発や、先ほど質問させていただいたベイエリアの船着き場との連携など、色々な角度でのポートの設置を考えた事業者との取組をお願い致します。

3. 産業集積促進税制の見直しについて

次に、産業集積促進税制の見直しについて伺います。

府は企業立地優遇制度の拡充に向けて、今年度、「大阪府企業立地等投資促進審議会」を立ち上げ、同審議会での議論も踏まえ、「成長特区税制」や「産業集積促進税制」の見直しを検討しているとのことであります。

私の地元である堺市には、ものづくり中小企業が多数集積しており、製造業は堺の基幹産業となっています。

そこで、中小企業が取得した工場等の不動産取得税を減免する「産業集積促進税制」の見直しについてであります。

本税制の適用にあたっては、市町村の申請に基づき、府が指定する「産業集積促進地域」であることが要件の一つとなっており、現在、府内 18 市町 86 地域が指定されています。府の地域指定の要件に関し、審議会から「府の指定地域と市町村が優遇措置を講じている地域との整合を図るとともに、地域未来投資

促進法に基づき、企業立地を促進する区域を新たに追加すべきである」という、大きく2点の意見が出されています。

府内の産業集積の維持・促進を図るためには、府と市町村が連携して方策を講じることは大変有効であり、審議会の意見を十分に踏まえ、対応していくことが必要であると考えます。今後、審議会での意見を踏まえ、制度を改正していくことと思いますが、そもそもこうした意見が出る背景には、どのような状況があるのか、商工労働部長に伺います。

（商工労働部長答弁）

○ 大阪府企業立地等投資促進審議会からの、議員お示しの2点の意見について、その背景となった状況についてお答えする。

1つ目は、企業立地を促進するため、一部の市町村では準工業地域を対象に優遇措置を講じているが、府は、準工業地域の場合、特定地区の土地利用等のルールを定める地区計画の策定を地域指定の要件としており、府と市町村の優遇措置の対象地域にズレが生じていること。

○ 2つ目は、集積可能な産業用地に限られる中、一部の市町村において、地域未来投資促進法に基づき、農地の転用や市街化調整区域の開発により、新たに産業用地の創出を図ろうとする動きがあるが、これら地域を市町村が優遇措置の対象とした場合でも、府の制度上、地域指定の対象外となっていることである。

○ 審議会からのご意見を踏まえ、産業集積の維持・促進に向けて、市町村とともに、より効果的な支援を行っていただけるよう、制度の見直しについて検討を進めていく。

企業立地については、市町村が企業を誘致しようとしても、府と優遇措置の対象地域でズレがあることから、断念をせざるを得ないといった事にもなりかねないので、市町村の優遇措置の対象地域に出来るだけ併せるべきと考えます。

また、市町村にとって農地の転用や、市街化調整区域の開発による産業集積の促進は、固定資産税の取得や雇用の創出につながるもので、より効果的な制度になるよう見直していただききたいと思います。

4. 市街化調整区域に位置する福泉高校閉校における有効な土地利用について

次に、堺市西区にある府立^{ふくいずみ}福泉高校が令和8年度から生徒の募集を停止し、令和9年度末に閉校する予定となっています。

閉校後は一般的に、庁内及び地元自治体への活用照会で希望が無ければ、売却などを検討することになり、閉校から売却まで約2年半の期間を要すると伺っていますが、地元からは早期の有効活用の声が増してきています。

また、当該地は市街化調整区域で原則として住宅や店舗などの建築が制限される区域であるため、周辺の環境を考えるとスムーズな売却は困難と推測されます。

そのため、大阪府としては、閉校になる前の早い段階から地元

自治体と十分意見交換を行いながら、議論を深める必要があります。

については、福泉高校の跡地の早期の利活用に向けた現在の取組状況及び地元堺市との意見交換や調整について、教育長の所見を伺います。

（教育長答弁）

○ 閉校跡地の活用や処分に係る手続きについては、閉校が決まった学校の在校生が学業や部活動に専念できるよう、その心情に十分配慮して実施する必要があると考えている。

○ 閉校跡地の速やかな利活用のため、閉校後に実施していた土地の測量や土壌汚染調査などについては、現在、前倒しで実施しており、令和9年度末に閉校する福泉高校においても、令和9年度中からこれらの業務を実施することにより、利活用までの期間の短縮に努めたい。

○ また、庁内や堺市への活用照会についても、閉校後に速やかに行う予定であり、堺市には活用照会を含め、要望や意見を聞きながら、可能な限り協力・支援をしてまいりたい。

今、教育長から、利活用までの期間の短縮や、庁内や堺市への活用照会を閉校後、速やかに行う、などの答弁がありましたが、是非、地元の意向を十分に尊重し、有効な活用がなされるよう進めていただきたいと思います。

次に、具体的な処理方針の検討の進め方について伺います。

施設廃止後の府有財産については、我が会派からの令和6年

2月の代表及び一般質問において、これまでの売却一辺倒から転換し、貸付も含め幅広く検討するよう提言し、財務部長から処分等のあり方について検討していくとの答弁があったところです。

その後検討がなされ、本年5月、新たな手続きについて庁内通知を発出し、様々な角度から幅広く処理方針を検討していくと聞いています。

この通知により、府有財産の処分のあり方に係る手続きは一定整備されたものと思いますが、府立福泉高校のような市街化調整区域内の跡地利用については、利活用が制限される部分があり、跡地利用には様々なハードルがあると思われます。

そこで、福泉高校のように利用に制約のある土地の処分にあたっては、通知の内容を踏まえつつ、個々の財産の特性に合わせた利活用を考えていく必要があると思われますが、こうした点も踏まえ、今後どのように処理方針を検討していくのか、財務部長の見解を伺います。

（財務部長答弁）

- 施設廃止後の府有財産については、従来よりも早い段階から地元市町村の希望等を確認するなどの手続や、売却だけでなく貸付も含む取扱の基準等を取りまとめ、運用を開始したところ。
- 議員ご指摘のとおり、福泉高校など市街化調整区域内の大規模な土地については、その利用に係る制約等があり、処理に際しての検討課題は多いと思われる。

○ 個別の検討はこれからとなるが、この度の通知に基づき、所管部局等での活用検討をはじめ、地元市の希望や計画等の確認、民間ニーズ等を整理の上、府有地が適正かつ有効な活用がなされるよう、関係部局と連携しながら処理方針を検討してまいる。

地元市と密に連携していただいて、進めていただければと思います。

5. 府営浜寺公園の子供汽車について

最後に、府営浜寺公園の子供汽車について伺います。

浜寺公園は、日本最古の府営公園として一昨年に 150 周年を迎え、指定管理事業者の色々な取組もあり、着実に来園者も増えています。

しかし長年、景色を楽しみながら、園内の移動手段として多くの公園利用者に親しまれてきた「子供汽車」が令和6年7月に脱線事故を起こし、以降、運行休止の状態が続いています。

浜寺公園子ども汽車の路線の状況



2

「子供汽車」は、パネルの様に交通機関の駅や駐車場がある中心部から、ゴーカート等がある交通遊園を繋ぐ約 1 km を走行し、歩くには大変な小さなお子さんが多く利用していたと聞いていて、「子供汽車」の休止の影響で人気のある交通遊園の利用者数が減っているのではないかと考えます。

浜寺公園子ども汽車



3

この汽車は、車両の構造や線路幅が特殊で、製造から 40 年以上が経過していることから、修理に必要な部品調達ができず、既設の線路を走るタイプでの運航再開が困難なため、幅広い検討が必要なことは理解しています。しかしながら、運行再開を待ち望む利用者の声も多く聞いています。

そこで、運行再開に向けた取組状況と今後の対応について、都市整備部長に伺います。

（都市整備部長答弁）

○ 浜寺公園の「子供汽車」の運行再開に向けた取組については、まず、利用者の実態把握や車両形態・外観の検討のため、本年 7 月からアンケート調査を実施した。

その結果、

- ・利用者層の約 7 割が小学校低学年以下の子供連れの方
- ・乗車目的は、約 7 割が汽車に乗ることが楽しい

といった意見であったため、小さな子供が乗ってみたいと思う車両の形態や外観が重要であることが確認できた。

○ 次に、車両について、民間事業者にヒアリングしたところ、線路式では、新たな線路の設置など、費用が必要であることが確認できた。また、タイヤ式車両であれば比較的安価に製作できるものの、走行ルート of 拡幅や、安全を確保するためのガードレールなどの改修が必要であることも確認できた。

○ 今後、これらの調査結果を踏まえ、有識者の意見を伺い、利用者ニーズや経済性などの観点から車両形態や走行ルートなどの比較検討を進め、今年度中に基本設計を取りまとめる予定。

○ 引き続き、より多くの利用者が快適に楽しめる浜寺公園となるよう、取り組んでいく。

今、都市整備部長より多くの利用者が快適に楽しめる浜寺公園になるよう取り組んでいくとのご答弁でありましたが、^ま先ずは「子供汽車」のできる限りの早期の運行再開に向け、取り組んでいただきたいと思います。

また、既存の線路を使わず、タイヤ式など新たな車両になるのであれば、公園北側の駐車場やプールからも利用できる様に路線を延長し、公園全体の周遊・回遊性を高める取組も、ご検討の程宜しくお願い致します。

以上をもちまして、私の一般質問を終了させていただきます。ご清聴いただきありがとうございました。

