

令和 7 年 11 月定例会 一般質問

質問者 岡沢 龍一 議員

質問日 令和 7 年 12 月 11 日 ①



大阪維新の会、大阪府議会議員団の岡沢龍一です。

通告に従いまして、順次質問をさせていただきます。

1. 就学支援金制度拡充に伴う府の財政軽減額

① 教育への再投資

まず初めに、就学支援金制度拡充に伴う府の財政軽減額について伺います。

国において高校無償化の方針が示され、令和８年度からは就学支援金制度の見直しにより、公立・私立ともに所得制限を撤廃した新たな給付額が設定されることになっております。

今年２月議会では、この制度拡充により、令和８年度以降、府として約254億円の財政負担が軽減される見込みであるとの答弁がありました。

私は、この財政軽減分を歳出削減にとどめるのではなく、将来世代のための教育投資に再循環させるべきであると考えております。

例えば、総合教育会議で議論された英語教育の高度化、不登校・引きこもり支援の強化、特別支援教育の環境整備、さらに私学が安定して教育活動を継続できるよう教育基盤を強化することなど、子どもの学びを下支えする施策は多岐にわたっております。

そこで伺います。

就学支援金制度拡充に伴い見込まれる財政軽減分を教育に再投資することについて、教育長の所見を伺います。

《教育長 答弁》

- 令和8年度の就学支援金制度拡充については、現在、国において検討がなされており、財源など具体的な内容は未だ示されていない。
- 財源措置に関わらず、教育庁としては、英語教育や不登校児童生徒支援の関連予算を要求しており、子どもたちの教育の充実にしっかりと取り組んでまいります。

② 重点的に強化すべき教育施策

ただいま教育長から、国の制度詳細は未確定であるとの答弁をいただきました。

しかし、仮に 254 億円という巨額の財政軽減が生じる可能性があるのであれば、これは大阪の教育を大きく前進させる歴史的な好機であると言わざるを得ません。

大阪の教育現場には、待ったなしの課題が山積しています。

不登校・引きこもり支援の抜本強化、支援学校の増築や人員配置の拡充、私学の経常費補助の増額による教育基盤の安定化など、どれも先送りが許されない課題です。

こうした喫緊の課題に対し、偶然生じる財政余力を“何となく”吸収するのではなく、戦略的に教育投資へと振り向ける明確な意思が求められます。

制度が固まってから検討するのでは遅いのです。

254 億円規模の財源が動く可能性があるこのタイミングで、府としてどの分野に最優先で投入し、どのような教育改革を実現するのか、明確な優先順位をあらかじめ整理しておくべきです。

そこで伺います。

財政軽減が見込まれる場合に備え、府として重点的に強化すべき教育施策をどのように位置づけているのか、教育長の明確な答弁を求めます。

《教育長 答弁》

- 教育庁としては、「すべての子どもの学びと育ちを保障する」ことを基本に、不登校をはじめとする様々な課題を抱えた児童生徒への適切な支援体制の構築や、今般策定した「府立高校改革アクションプラン」の実現を重視し、予算を要求している。
- 議員お示しの支援学校の狭隘化への対応や私立小中学校の経常費助成についても、引き続き、予算確保に向けて関係部局と協議してまいります。

【要望】

ただいまのご答弁を受けて、最後に要望を申し上げます。

国の就学支援金制度の拡充により、府として約 254 億円もの財政負担が軽減される可能性があります。

この規模の財源が動く機会は滅多にありません。

だからこそ、府として明確な意思をもって、将来世代のための教育投資へと確実に振り向けていただくことを、強く求めます。

大阪の教育現場は、不登校・引きこもり支援の抜本強化、支援学校の狭あい化解消、教員確保、そして私学を含む教育基盤の安定など、多くの課題を同時に抱えています。

どれも先送りできない喫緊のテーマです。

こうした状況を踏まえますと、制度が固まってから動き出すのでは遅いと言わざるを得ません。

教育庁には、国の動向を待つだけでなく、将来生じ得る財政余力を前提に、どの分野に最優先で投資するのか、どの施策を確実に前へ進めるのか、府としての方針を早期に整理し、実行計画として明確化していただくことを、改めて要望いたします。

大阪の未来は、子どもたちの学びと育ちにかかっています。

どうか、将来世代のための教育投資を、一歩でも二歩でも前へ進めていただきますよう強く申し上げ、要望いたします。

2. 内装リニューアルと食堂の環境改善

次に、内装リニューアルと食堂の環境改善について伺います。

今年３月の一般質問では、食堂事業者が撤退した際に生じる「食堂の空白期間」について取り上げ、生徒が安定して“食の場”を確保できるよう、事業者選定の早期アナウンスや、多様な食事スタイルの導入を求めました。

その後、府は行政財産使用料の全額免除を行い、事業者の負担軽減を図っています。

しかし、生徒数の減少や施設の老朽化が進む中、生徒が「利用したい」と思える空間になっていないことが、食堂運営の持続性を損なう大きな要因になっています。

食堂は教育環境を構成する重要な要素であり、生徒が心地よく過ごせることが継続の前提です。

内装リニューアルは単なる経費ではなく、教育投資であり、学校の魅力づくりの中核に“食”があります。食堂は飲食の場にとどまらず、生徒同士のつながりを育むコミュニティ空間として、DXでは代替できない価値を持っています。

知事は１０月の泉陽高校視察、さらに１１月の定例会見でも、府立学校の美装化を進める方針を示されました。

「府立高校改革アクションプラン」においても、普通教室に加え、食堂の飲食スペースのリニューアルが明確に位置づけられています。

普通教室の環境改善は当然重要ですが、生徒が毎日利用する食堂の環境改善こそ、食堂の活性化や事業継続に直結する重要なテーマです。

そこでお伺いします。

今回の内装リニューアルを、教室の改善にとどめることなく、どのように食堂の利用促進・活性化につなげていくのか。食堂飲食スペースの改修も含め、教育庁のお考えをお聞かせください。

《教育長 答弁》

- 府立学校における内装リニューアルについては、令和8年度から 12 年度までの5年間で、府立高校及び支援学校の合計 128 校において、在校生が校内で一番長い時間を過ごす、普通教室及び教室前の廊下の天井や壁の塗装、床の研磨掛けやシートを敷く等の改修を行うことを計画している。
- また、府立高校の食堂については、現在、146 校のうち 68 校で空調が整備されているが、生徒が学校生活を有意義に過ごすためにも、空調未整備の学校について、設置に向けた対策を関係部局と協議しているところ。
- 併せて、今年度、府立高校2校において、食堂の飲食スペースの内装リニューアルのモデル事業として、照明の取り替えや、壁に木製パネルを貼り付ける、床シートを敷くなど、生徒の意見を反映させた改修を行うことで、食堂の利用促進と活性化を図っていく。

【要望】

府立学校 128 校での内装リニューアルは、学習環境の向上に直結する重要な取組であり、着実な推進を期待します。

一方で、生徒が毎日利用する食堂の環境改善は、学校生活の質を左右する極めて重要な要素です。

魅力的でなければ利用が伸びず、事業者の撤退にもつながります。

食堂は休憩スペースではなく、教育環境の一部であり、コミュニティを育む場です。モデル改修の効果を検証したうえで、普通教室と同じレベルで飲食スペースへの投資を進めていただきたいと考えます。

また、生徒の意見を反映したデザインとすることで、利用促進と事業者の定着にもつながります。

教育庁には、食堂環境の改善を学校改革の柱として、スピード感をもって取り組んでいただくよう強く要望いたします。

3. 大阪広域ベイエリアまちづくり

次に、（大阪広域ベイエリアまちづくり）について、伺います。

先日、阪南市と岬町にまたがる「せんなん里海公園」を視察し、白い砂浜やマリンスポーツ、関空に離着陸する飛行機が見える景観など、その高いポテンシャルを改めて実感しました。

さらに北側には、来年 30 周年を迎えるりんくうタウンをはじめ、大阪港まで、多様な魅力を持つ個性豊かなエリアが連なっています。

こうした地域資源を活かし、広域的にベイエリア全体の魅力向上を進めることが重要だと考えています。府では、まちづくりビジョン（案）のもと、市町と連携し、地域資源を“みがき”、地域同士を“つなぎ”、魅力を“広げる”取組を進めていると承知しています。

さらに、本年 9 月には Beyond EXPO 2025 骨子（案）において、ベイエリアの活性化が大阪の成長を支える都市機能として位置付けられ、重要性は一層高まっています。

そこで、広域的な観点から、ベイエリアのまちづくりに関して、大阪府として今後どのように取り組んでいくのか、大阪都市計画局長の所見を伺います。

《大阪都市計画局長 答弁》

- ベイエリアのまちづくりについては、各地のにぎわいや活力をつなぐことにより、相乗効果を発揮させることで、ベイエリア全体の活性化を図ることが重要と認識。
- このため、Beyond EXPO 2025 の動向を踏まえつつ、ベイエリア全域を夢洲や堺旧港から、浜寺公園周辺や阪南港、りんくうタウンを経て、せんなん里海・岬地区に至るまで、いくつかの地区に区分した上で、新たなモビリティの活用による回遊性の向上や、各地区を結ぶ広域的な交通のあり方の検討を行う。
- 加えて、各地区を周遊するモデルルートを構築し、そのプロモーションを進めることで、ベイエリアの集客効果を高めていく。
- これらの取組を進めるため、広域的な観点から、本府が中心となり、ベイエリアの関係市町で構成する検討体制を構築し、ベイエリアのまちづくりを着実に推進していく。

【要望】

大阪の臨海部は、産業集積や港湾物流、国際観光、防災など、多面的なポテンシャルを持つ“成長の玄関口”であります。

しかし、咲洲・南港やポートアイランドなどでは、都市基盤が整っているにもかかわらず、オフィス空室率の高さや来街者数の伸び悩みなど、力を十分に発揮できていない状況があります。

一方で、万博、うめきた2期、なにわ筋線、IR整備など、臨海部の価値を高める節目が相次いでおり、今こそ広域最適の視点で戦略を構築すべき段階です。

万博後の広域 MICE・観光ルートや港湾物流、防災・エネルギー、水上交通などを“面”として結びつけ、相乗効果を生む広域戦略が不可欠です。

大阪府として、大阪広域ベイエリアの再生と成長に向けた広域戦略の具体化を、関係自治体・関係機関とともに早期に進めていただくよう強く要望いたします。

4. 新大阪駅エリアのまちづくり

次に、（新大阪駅エリアのまちづくり）について伺います。

新大阪駅は、新幹線やJR在来線、地下鉄が乗り入れる都心部の重要な拠点であり、今後、リニア中央新幹線や北陸新幹線が開通すれば、その利便性はますます高まっていくと考えます。

こうした状況の変化に備え、新大阪駅エリアでは、広域交通の一大ハブ拠点としてのポテンシャルを活かしたまちづくりを推進する必要がある、駅周辺における民間都市開発の実現も不可欠であると考えます。

しかし、令和４年に都市再生緊急整備地域に指定されて以降、同地域における規制緩和等の支援制度を活用した開発は具体化しておらず、この間、我が会派からも早期実現に向けた取組の必要性について質疑を行ってきたところであります。

民間都市開発の動きとして、新大阪駅の南側では、昨年３月に地権者等による「新大阪駅南口エリアまちづくり協議会」が設立され、将来像の検討が進められています。また先月には、将来のまちづくりを見据え、公共空間も含めた人中心の空間づくりに向けた社会実験イベントが行われ、横山大阪市長も来場されるなど、多くの参加者で賑わったと伺っています。

新大阪駅エリアにおいて、こうした民間事業者によるまちづくりに向けた動きが次々に生まれるよう、行政としても民間都市開発の実現に向け、積極的に取り組んでいただきたいと考えますが、今後どのように進めていくのか、大阪都市計画局長に伺います。

《大阪都市計画局長 答弁》

- 新大阪駅エリアにおける民間都市開発の推進に向けては、関係者と連携しながら、プロモーションを通じてまちづくりの機運醸成を図るとともに、民間事業者等による取組を適切にサポートしていく必要があると認識。
- お示しのまちづくり協議会による社会実験の開催に際しては、大阪府、大阪市として技術的な助言をはじめ、道路空間利用に向けた調整を進めるなど、積極的な支援を行ったところ。
- 社会実験は、駅南側エリアにおける将来のウォーカブルな空間形成に向け、その効果や課題等の検証を目的に実施されたものであり、パフォーマンスや、地元企業ブース、マルシェなどにより、公共空間と民有地が一体となったにぎわいが創出され、開催２日間での来場者数は、速報値として、のべ約１万３千人に上った。
- 今後、このような民間事業者の主体的な取り組みを毎年開催しているまちづくりセミナーで広く発信するとともに、地域内の地権者等に対しても紹介するなど、機運醸成に努めるとともに、民間事業者等への必要なサポートを行いながら、新大阪駅エリアにおける新たなまちづくりの動きにつながるよう、積極的に取り組んでいく。

【要望】

新大阪駅エリアは都市再生緊急整備地域として、規制緩和や手続きの迅速化など、民間プロジェクトを後押しする制度が既に整っております。

大阪の成長を牽引するエリアとして、これらの仕組みを最大限に活用し、民間開発を確実に具体化していただきたいと強く期待しております。

リニア中央新幹線や北陸新幹線の整備を見据えると、今求められるのは“圧倒的なスピード感”であります。

民間投資を早期に動かし、計画を「実現フェーズ」へ進めることが不可欠です。

そのためにも行政には、民間ニーズを的確に捉えた環境整備と支援策を一層強化し、これまでの機運醸成にとどまらない“踏み込んだ対応”をお願いいたします。

5. 新大阪駅周辺地域のまちづくり

次に、新大阪駅周辺地域のまちづくりについて伺います。

これまで大阪府市では、新大阪駅エリアを中心に、北側の十三駅エリア、そして東側の淡路駅エリアを一つの広域的な都市圏として捉え、府市や鉄道事業者、さらには地元の皆様と連携しながら、将来のまちづくりの方向性について議論を重ねてまいりました。

これら三つのエリアは、それぞれ異なる特性を有しながらも、交通結節点としての機能や都市としての成長力を補完し合う関係にあり、面的に一体となって発展を目指すべき地域であると考えております。

特に、新大阪駅は全国からの玄関口としてだけでなく、今後は北陸新幹線の延伸、さらに、なにわ筋線の開業も予定されており、人と企業の流れが大きく変化すると想定されています。その波及効果は、十三・淡路といった周辺エリアにも大きく及ぶことから、広域での戦略的なまちづくりが不可欠であると考えております。

しかしながら現状では、国から都市再生緊急整備地域の指定を受けているのは、新大阪駅から概ね 500 メートル以内の区域に限定されています。

この指定区域では、規制緩和や税制優遇など、民間投資を呼び込みやすい環境が整備されつつありますが、一方で、十三駅や淡路駅といった周辺エリアでは、同様の制度活用ができず、まちづくりを進めるための環境に差が生じている状況であります。

エリアを一体として発展させるべき地域でありながら、制度の差によって再開発の動きに“段差”が生じてしまうことは、非常にもったいないと言わざるを得ません。

仮に新大阪だけが先行して発展したとしても、周辺エリアが追随できなければ、交通結節点としての利便性が十分に発揮されず、また企業立地や居住環境の面でも、面的な魅力の向上にはつながりにくい状況が続くと考えております。

大阪・関西全体の成長を支える“広域ハブ”として機能させるためには、新大阪駅エリアに限定するのではなく、十三駅、淡路駅エリアについても都市再生緊急整備地域の指定を広げ、面的な一体性を持ってまちづくりを強力に推進すべきと考えます。

そこで伺います。

十三駅エリア、淡路駅エリアについても都市再生緊急整備地域の指定を受け、新大阪駅周辺地域全体として、一体的かつ強力にまちづくりを推進すべきと考えますが、大阪都市計画局長の所見を伺います。

《大阪都市計画局長 答弁》

- 新大阪駅周辺地域において、広域交通ターミナルの特性を活かし、国内外の人や情報をつなぐ都市拠点をめざすためには、交通結節機能はもとより、様々な交流促進機能や快適な都市空間機能の確保が必要であり、3つのエリアがそれぞれの役割を発揮しながら、一体となって魅力の高い拠点形成を図ることが有効であると考えている。
- このため、新大阪駅エリアの機能を補完するサブ拠点としての役割を担う十三駅エリア及び淡路駅エリアについて、本年6月にまちづくりの方向性を示すエリア計画を定め、新大阪駅周辺地域のまちづくり方針に追加したところ。
- 引き続き、まちづくりの動きを踏まえつつ、将来的な都市再生緊急整備地域の指定も見据え、各エリアでの導入機能の分担や相乗効果について検討を進めるなど、3つのエリアが一体となった、「世界有数の広域交通ターミナルのまちづくりの実現」に向けて、着実に取り組んでいく。

【要望】

現状では、新大阪駅周辺のおおむね 500 メートルに限って制度活用が可能であり、十三や淡路では依然として再開発のハードルが高い状況が続いております。

三つのエリアを面的に連続した都市圏として発展させるためには、この“制度の段差”を早期に解消することが極めて重要です。

また、北陸新幹線の延伸や、なにわ筋線の開業といった追い風を確実に生かすためにも、三エリアが同じ条件で民間投資を呼び込める環境整備は不可欠であります。新大阪だけが先行し、周辺が取り残される事態は避けなければなりません。

大阪・関西の玄関口を“世界有数の広域交通ターミナル”へと育てていくためにも、十三駅・淡路駅エリアを含めた都市再生緊急整備地域の指定拡大に向け、国との調整を強力に進めていただきますよう、強く要望いたします。



これで、私の一般質問を終了いたします。
ご清聴ありがとうございました。