

## 令和 8 年 6 月定例会 一般質問

質問者 徳村 さとる 議員

質問日 令和 8 年 6 月 11 日 ⑦



大阪維新の会、大阪府議会議員団の徳村さとるです。

通告に従いまして順次質問をさせていただきます。

### 1. 不活動宗教法人に対する取組強化

まず初めに、「不活動宗教法人に対する取組強化」について伺います。

何らかの事情により宗教活動を行っていない、いわゆる不活動状態の宗教法人を放置しておく、最悪の場合、第三者によりその法人格が不当に取得され、脱税や反社会的勢力の活動に悪用されるなどのおそれもあることから、我が会派としてもこれまで、所管の不活動法人に対する大阪府の取組みについて確認してきました。

先の令和6年2月議会においても、「国のマニュアルに基づき確認・調査を進めている」との答弁をいただいたところですが、現在の府における不活動宗教法人の把握状況など不活動法人への対応について、府民文化部長に伺います。

《府民文化部長 答弁》

- （お示しの通り、）不活動宗教法人は、速やかに整理を進める必要があることから、令和5年に国から示された統一基準に基づき、府所管法人の調査を進めてきた。その結果、令和7年12月現在において、財産目録などの法人備付書類が2回連続未提出であるなど、不活動法人の基準に該当する法人は369件となっている。
- 現在、これら不活動法人について、備付書類の督促や、宗教施設の存在確認のための不動産登記簿調査等を行った上で、不活動判断の取消や任意解散・合併、裁判所による解散命令の申立など、不活動となった理由に則した対応を進めているところ。
- 今後とも、法人の活動実態を適切に把握し、適正な宗教法人制度の運用に取り組んでいく。

【要望】

今年の4月には、国において新たに「宗教法人格の不正利用対策に関する検討会議」が設置され、不活動法人対策に加えて、法人格の不正利用対策についての議論がスタートしたところです。

この会議は、国や宗教団体、有識者などのほか、9の都道府県で構成されており、委員として、大阪府の府民文化部長も参画していると聞いています。

会議では、法人格の不正利用の実態把握や不正利用に係る効果的な普及啓発活動等について議論することとされており、今後、会議における議論の結果も踏まえ、さらに大阪府として対策を強化していったほしいと思います。

## 2. 鶴見区を取り巻く水害対策

次に、「寝屋川北部流域の治水対策」について伺います。

先の質問でもあったとおり、寝屋川北部地下河川の城北立坑築造工事において、構築した立坑内に周辺の地下水が流入したとのことでした。

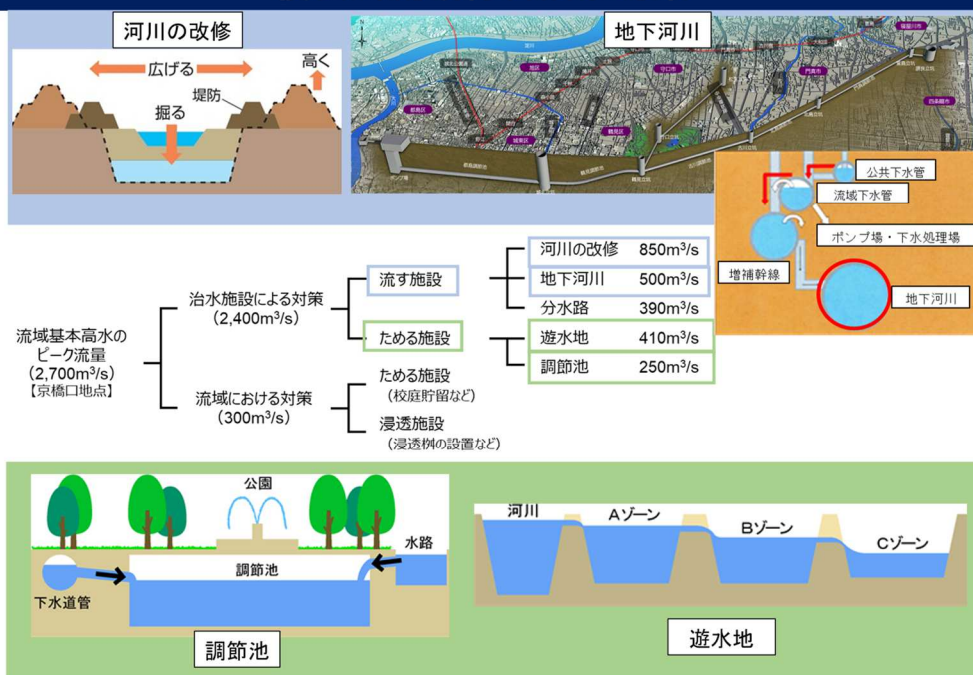
現時点では周辺への影響が確認されていないとのことですが、そのようなことが万が一にもあってはならないため、安全かつ確実に工事を進めてもらうようにしっかりと対策をお願いします。

寝屋川北部流域では、通常の河川改修だけでなく、地下空間を活用した寝屋川北部地下河川や地下河川に接続する下水道増補幹線、雨水を一時的に貯留する流域調節池や遊水地など、さまざまな手法を組み合わせた総合的な治水対策を進めることで、治水安全度の向上を図っていると承知しています。

私の地元大阪市鶴見区は、鶴見緑地を除き低平地で、降った雨は下水道を通じて寝屋川などにポンプで排水されており、ひとたび下水道の排水能力を超える大雨が降ると、内水氾濫が発生することとなります。

また、大阪市が公表している水害ハザードマップにおいても、広い範囲で浸水の発生が示されています。

## 寝屋川流域総合治水対策



1

これまでも鶴見区を含む寝屋川北部流域の治水施設の整備に取り組んでおられますが、引き続き寝屋川北部地下河川や下水道増補幹線などの整備を着実に進めていただきたいと思います。

そこで、寝屋川北部流域における治水施設の整備状況と今後の取組について都市整備部長に伺います。

《都市整備部長 答弁》

- 寝屋川北部流域においては、これまで寝屋川などの河川改修、三ツ島調節池など 13 箇所の流域調節池、寝屋川治水緑地など2箇所の遊水地の整備を進めてきた。
- また、寝屋川北部地下河川については、最上流部の寝屋川市の讃良立坑から鶴見区の鶴見立坑までの区間9.7kmが完成しており、26 万立方メートルの雨水貯留施設として、暫定的に運用を行っている。
- さらに、下水道増補幹線については、全体 16 幹線のうち、完成した 10 幹線と一部完成している3幹線を合わせ、約 24 万立方メートルの雨水貯留施設として、暫定的に運用を行っている。
- これらの整備により、流域の治水安全度は着実に向上しており、例えば、昨年8月 24 日の降雨は、1,500 件以上の浸水被害を記録した平成 23 年8月の豪雨と同程度であったにもかかわらず、浸水被害を 10 件程度に防ぐことができた。
- また、現在、整備を進めている寝屋川北部地下河川鶴見調節池の完成により、鶴見区内の約 200 ヘクタールで浸水被害の軽減を見込んでいる。

引き続き、着実に事業を推進し、鶴見区を含む寝屋川北部流域の安全・安心の確保を図ってまいる。

### 3. 淀川左岸線延伸部の進捗状況と府の取組

次に、「淀川左岸線延伸部の進捗状況と府の取組」について伺います。

淀川左岸線延伸部は、東西二極の一極を担う副首都・大阪の実現にとって必要不可欠な道路であり、大阪都市再生環状道路のミッシングリンク解消に向け、大阪府、大阪市が一体となり取り組み、事業化が実現した大阪・関西の成長を支える重要なインフラです。

#### 淀川左岸線延伸部の概要



2

淀川左岸線延伸部が整備されれば、都心部の渋滞緩和だけでなく、物流の効率化、さらなる産業拠点の立地促進、災害時のリダンダンシー確保などの効果が期待されることから、わが会派としても着実な整備推進を求めてきたところです。

本路線は、新御堂筋と接続する大阪市北区の豊崎から約 7.6km の区間はトンネル構造となっており、私の地元鶴見区の鶴見緑地付近で掘割構造を経て高架構造に変わり、第二京阪道路と接続する門真ジャンクションに至る延長約 8.7km の自動車専用道路です。

現在、鶴見緑地付近では、順次、工事が進められており、事業の進展が見えてきたことから、本路線の早期開通を期待する地元の声も大きい。

そこで、現在の淀川左岸線延伸部の鶴見緑地付近の進捗状況と府の取組について、都市整備部長に伺います。

《都市整備部長 答弁》

- 淀川左岸線延伸部の鶴見緑地付近を含むシールドトンネル区間では、大深度地下使用の認可申請に向けた調査が完了し、事業者である国や高速道路会社において、シールドトンネルの構造の予備設計が進められている。
- また、開削トンネル区間では、土留め工事や地盤改良工事とともに、支障となる地下埋設物の移設工事や橋梁の撤去工事が進められている。
- 今後とも、着実な工事の進捗について、国や高速道路会社などで構成する関係者会議において働きかけるとともに、大阪市や経済界と連携して国への要望を行っていく。

## 4. 特定利用港湾

次に、「特定利用港湾」について伺います。

先般、大阪府が、内閣官房、国土交通省、海上保安庁及び防衛省から、関西国際空港・大阪国際空港と堺泉北港を「特定利用空港・港湾」の対象候補として検討していると説明を受けたとの報道がありました。

内閣官房のホームページによれば、「特定利用空港・港湾」は、国家安全保障戦略において、

「総合的な防衛体制の強化の一環として、自衛隊・海上保安庁による国民保護への対応、平素の訓練等を目的とした円滑な利用・配備のため、自衛隊・海上保安庁のニーズに基づき、空港・港湾等の公共インフラの整備や機能を強化する政府横断的な仕組みを創設する。あわせて空港・港湾の平素からの利活用に関するルール作り等を行う。」

取組とされています。

本年4月8日時点において、すでに24空港及び33港湾が「特定利用空港・港湾」に位置付けられ、手続きにあたっては、関係省庁と施設管理者の間で「施設の円滑な利用に関する確認事項」という書類を取り交わすこととなっています。

このことから、関西国際空港及び大阪国際空港においては、両空港を管理する新関西国際空港株式会社が、また、堺泉北港においては港湾管理者である大阪府が、それぞれ取り交わすものと考えます。

そこで、この「特定利用港湾」について、国からどのような説明を受けたのか、また、堺泉北港においては今後どのように進めていくのか、堺泉北港を所管する大阪港湾局理事に伺います。

#### 《大阪港湾局理事 答弁》

- 特定利用港湾について、本年3月30日に内閣官房、防衛省及び国土交通省から、国民の生命・財産を守る上で緊急性が高い場合などへの対応を実効的に行うため、民生利用を主としつつ、自衛隊及び海上保安庁が、平素から港湾をこれまで以上に円滑に利用できるよう、国と港湾管理者との間で、訓練等の利用計画に関する意見交換や情報共有を実施する「連絡・調整体制」を構築するものと説明を受けた。
- 本件は、平素における施設利用に関するものであることから、堺泉北港の地元である堺市、高石市、泉大津市及び関係者の受け止めが重要であると認識。今後は、地元市等の意見を十分に確認するとともに、国とも協議を重ねたうえで、港湾管理者としての考え方を整理していく。

## 【要望】

私は、頻発する地震をはじめとする自然災害や、昨今の国際情勢を踏まえると、災害対応も含めた様々な事態に的確に対応していくためには、平素からしっかりと備えておくことが極めて重要であると認識しております。

こうした観点から、本件については、地元市等の意見を十分に確認するとともに、その重要性に鑑み前向きに検討されるよう要望します。

## 5. 校外活動の安全確保

次に、「校外活動の安全確保」について伺います。

この春、沖縄県名護市辺野古沖で船が転覆した事故、福島県の磐越自動車道でのバス事故によって高校生の尊い命が失われる大変痛ましい出来事がありました。

いずれも研修旅行や部活動といった学校の校外活動で起こった事故であり、改めて校外活動における安全確保の重要性が浮き彫りとなりました。

辺野古沖の事故や磐越自動車道の事故を受けて、文部科学省は全国のエducation委員会等に対し、安全確保について通知を行いました。

本府においても、府立高校や府内の私立高校等で、様々な校外活動や部活動等が行われていますが、何においても安全の確保は第一になされるべきです。

府として、これらの事故を踏まえ、府立学校や私立学校に対し、校外活動での安全確保に関してどのような取組を行ったのか、教育長に伺います。

《教育長 答弁》

- 辺野古沖の事故を受けて、府立学校及び府内の私立小学校・中学校・高等学校 394 校に対し、過去3年間の国内修学旅行等の実態調査を実施し、安全性が確保されていたことを確認した。
- また、磐越自動車道の事故にかかるスポーツ庁・文部科学省等の通知を踏まえ、府立学校では部活動の遠征等の安全確保を徹底するとともに、私立学校等についても、その徹底を依頼したところ。
- 今回のような痛ましい事故が二度と発生することのないよう、児童生徒の安全確保に努めてまいる。

## 6. 高等学校等教育改革促進基金における類型3への申請

次に、「高等学校等教育改革促進基金における類型3への申請」について伺います。

今議会に補正予算案として提出された「高等学校等教育改革促進事業」に係る府立高校改革先導拠点校の整備については、全体の概要に関する質疑に加え、我が会派からは国が示した3つのタイプのうち、類型1「アドバンスト・エッセンシャルワーカー等育成支援」、類型2「理数系人材育成支援」について質疑したところです。

類型3「多様な学習ニーズに対応した教育機会の確保」については、「多文化共生社会の実現をリードし、国際観光都市大阪で活躍する高度人材育成」を目的に、大阪わかば高校を申請しているとのことでした。

大阪わかば高校は、府立高校改革アクションプランにおいて、日本語指導拠点校とすることが既に示されていますが、本事業における先導拠点としてどのように人材を育成していくのか、教育長に伺います。

《教育長 答弁》

- 類型3については、大阪府市の成長戦略「Beyond EXPO 2025」でめざす「グローバル

人材が集積・輩出するエネルギーな拠点都市」像を見据え、現在、外国にルーツのある生徒が約4割在籍し、府立高校の中でも特に国際色豊かな環境にあり、多文化共生に向けた取り組みを推進している大阪わかば高校を選定した。

- 大阪わかば高校においては、改革先導拠点校として、地域連携窓口の設置や多文化交流スペース、オンライン配信専用空間の整備等を行い、日本人生徒と外国にルーツのある生徒に、多様な言語、文化・価値観を通じた協働的な学びを提供するとともに、大学や企業との連携を進めていくこととしている。
- これらの取り組みにより、グローバルな視点で多文化共生社会をリードする人材、国際観光都市・大阪の成長産業を担う人材の育成に取り組むとともに、日本語指導拠点校として他校への普及を図ってまいる。

## 【要望】

高等学校等教育改革促進事業は、国において、いわゆる高校無償化と併せて公立高校や専門高校等への支援の拡充を図るとし、2040年を見据えた新たな高等学校教育のあり方を示すグランドデザイン、ネクストハイスクール構想の確実な実装に資するべく予算化されたものです。

一方で、府においては、私立高校等授業料無償化施策の実現、府立高校改革グランドデザイン、アクションプランの策定と、国に先立ち、将来を見据えながら高校教育改革に取り組んできました。

我が会派からも、将来を担う大阪の子どもたちが、自己の将来を描き、自らの進路を自由に選択できるよう、公私切磋琢磨のもと、大阪の教育力全体の向上を要望してきました。

ようやく国も予算化し、本格的な改革に着手しました。

国への申請が採択されれば、府では4校で取り組むこととなります。

類型1のロボティクス技術や6次産業に着目した産業系人材の育成、類型2のトップサイエンス人材の育成、類型3の日本語指導拠点校からグローバル人材の育成と、いずれも大阪の教育だけでなく、大阪の成長戦略にも欠かせません。

高校改革を単なる教育改革だけでなく、府の成長戦略と連携し、産業や都市戦略、人材育成と結びつけて設計した点は大いに期待できます。

しかし、60 億円を超える予算を計上するからには、先導拠点校 4 校のみが成果をあげればよいというものではありません。

国の事業目的にもあるように、府立高校各校に取組や成果をしっかりと普及させるとともに、持続可能で魅力ある教育活動へと発展させていただきたいと思います。

## 7. 東アジアを代表する国際空港としての関西国際空港

最後に、「東アジアを代表する国際空港としての関西国際空港」について伺います。

2025 年の関西国際空港における国際線外国人旅客数は、万博開催の効果もあり、約 2,173 万人と開港以来最高となりました。

国際線旅客便の発着回数についても 14 万回を超え、暦年で開港以来最高を記録しました。

私自身、これまで議会において、大阪・関西の発展のために関空の容量拡張の必要性を訴えてきた立場としても、改めて、万博開催前に関空の発着容量を 30 万回に拡張できて良かったと実感しています。

直近 2025 年の統計によれば、方面別に見ると、東アジアからの旅客数では、関空は約 1,586 万人、羽田空港が約 499 万人、成田空港が約 1,231 万人と、我が国における主要なインバウンド受入拠点となっています。

今、東アジアの国際空港といえば、韓国の仁川国際空港を思い浮かべる方が多いと思います。

確かに、関空の年間旅客数が約 3,409 万人であるのに対し、約 7,407 万人と、規模において、仁川国際空港が優位に立っていることは否めません。

一方で、2014 年に、米大手航空貨物会社のフェデックスが、極東アジアハブ拠点を整備するにあたり、候補を仁川国際空港と関空に絞ったうえで最終的に関空を選定されたことは、関空のポテンシャルの高さを示す事例ではないかと考えています。

また、「大阪都市魅力創造戦略 2030（案）」において、2030 年における来阪外国人旅行者数を 2,300 万人とする数値目標を掲げていることと併せ、大阪観光局では 2030 年に「世界最高水準、アジア No.1 の国際観光文化都市」となる成長目標を掲げるなど、関空のゲートウェイ機能のさらなる強化が求められるところです。

大阪が副首都をめざすうえで、関空も東アジアを代表する国際空港をめざし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》

○ 大阪がめざす副首都は、首都機能のバックアップを担うのみならず、首都と並んで日本の成長をけん引する「経済の成長エンジン」としての役割を果たす存在であり、関西国際空港は、副首都機能を支える重要な基盤インフラである。

- 関空を東アジアの主要空港に伍する国際空港に成長させていくため、私自身もリーダーシップを発揮し、関西の経済界・自治体と一体となり、新たな国際路線の誘致や国際貨物機能の強化等に向けて、しっかりと取り組んでまいります。



知事、ご答弁ありがとうございます。

大阪が目指す副首都の機能を支える最重要インフラである関空の更なる成長に向けて、どうぞよろしくお願いいたします。

さて、令和7年度3月の議会（令和8年2月定例会）での一般質問において、冒頭に私が申しました「一灯照隅」の言葉には、対の言葉として「万灯照国」という言葉があります。

その言葉の意味は、一人ひとりの灯が集まって、国全体を明るく照らすという意味です。

「一灯照隅」自分の役割を誠実に果たすこと。

「万灯照国」多くの人がそれぞれの役割を果たせば、社会・国家が良くなる。

という天台宗の教えであります。

私自身は、一人の人間として微力ですが片隅を照らし続けたいと思いますし、ここ大阪の皆様がそれぞれの立場・役割を全うして、共に、より良い大阪を築けられればと願いつつ、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。