

令和8年9月定例会 9月30日（水）7番

大阪維新の会大阪府議会議員団 日根野谷 和人 議員



本日、一般質問の機会を頂き、初めて質問させていただきます、
ひねのやでございます。

1. 全国豊かな海づくり大会会場周辺の環境整備

それでは、早速質問させていただきます。

本年11月14日・15日に開催される「第45回全国豊かな海づくり大会～魚庭（なにわ）の海おおさか大会～」は、例

年、天皇皇后両陛下が御臨席される国民的行事であり、大阪府民や全国から多くの方が来阪されます。

私の地元、泉佐野市においても、府営りんくう公園で海上歓迎・放流行事が執り行われるほか、大阪湾の豊かな海を知っていただくための様々な展示やステージイベント、大阪産(もん)を広く発信するための物産販売など、多彩な大阪の魅力を体験していただける関連行事がりんくうアイスパークで準備されていると聞いております。

このような大規模イベントは、大阪の魅力を全国に発信するために大変貴重な機会であることから、できるだけ多くの方々に来場していただき、楽しんでもらいたいと思います。

ただ、魅力的なイベントをせっかく準備いただいても、会場へつながる歩道や道路、その周辺の植栽が十分手入れされていなければ、全国からお越しいただいた方にも悪い印象を与え、大会全体のイメージも低下させてしまうのではないかと懸念をいたしております。

そこで、全国からお越しいただいた方を楽しく、そして快適で安全に会場にお迎えするためにも、会場内だけではなく、会場周辺の環境整備に配慮しておくべきと考えますが、環境農林水産部長の所見をお伺い致します。

(環境農林水産部長答弁)

○ 全国豊かな海づくり大会に全国各地からお越しいただく方々を快適な環境でお

迎えすることは重要と考えている。

- そのため、大会の海上歓迎・放流行事会場である府営りんくう公園では、所管部に協力いただき、会場内の除草や樹木の剪定、清掃等の維持管理のほか、通路の舗装など必要な整備を進めている。
- また、関連行事を含む会場周辺についても、道路管理者に清掃や必要な補修を依頼しているほか、府が直接維持管理を行うことができない施設についても、管理者に対し、景観向上と安全で快適な環境づくりに向けて、ご協力をいただけるよう働きかけている。
- 引き続き、地元市や地元関係団体と連携し、大会の成功に向けてしっかりと取り組んでいく。

この「全国海づくり大会」は泉佐野市では20年以上前から当時の市長や私の大先輩にあたる府議会議員さんが熱心に粘り強く誘致活動を続けてこられ、今年度の開催に繋がったものと思います。

是非とも大成功に向けて大阪府、地元の自治体と相互協力しながら取り組んで頂きたいと思いますが、会場や会場周辺の施設については、府や地元市だけではなく、民間事業者も含め様々な管理の主体がございます。

いまご答弁いただいたように、気持ちよく来場者をお迎えできるように、関係者に対し、粘り強く協力をお願いするよう要望いたします。

2. りんくうタウンの活性化

次に、りんくうタウンの活性化について伺います。

私の地元、関西国際空港の対岸に位置し、空港の支援、地域の環境改善を図ることを目的に、府が計画し、泉佐野市、田尻町、泉南市の2市1町にまたがる広大な埋立地を造成したりんくうタウンは、本年9月にまちびらき30周年の節目を迎えました。

平成8年のまちびらき当初は、バブル経済崩壊の影響を大きく受け、分譲により進出を予定していた企業が次々に撤退し、産業用地の契約率は約3割と厳しい状況でありました。

その後、産業集積を重点的に図るため、府は平成15年に事業用定期借地権方式を本格導入し、誘致促進を強化するなど抜本的な分譲戦略の見直しを行った結果、現在、分譲・定期借地の契約状況は、ほぼ100%の状況と聞いております。

まちのにぎわいづくりを進める一方で、一定の期間が経過し、定期借地期間の満了を迎える事業用地も順次出てくる時期を迎えています。

平成19年12月にりんくうタウンの中核施設として駅南側のエリアに開業し、まちのにぎわいづくりに大いに貢献している大型複合商業施設「りんくうプレジャータウンシークル」が、定期借地契約の満了に伴い、本年10月31日に営業を終了す

ることが発表されたところであります。

地元では今後の新たな展開に期待する声が上がっていますが、このような状況を踏まえ、民間活力を生かした今後のりんくうタウンの活性化・にぎわいづくりにどのように取り組むのか、大阪都市計画局長に伺います。

（大阪都市計画局長答弁）

- りんくうタウンは「大阪のまちづくりグランドデザイン」において、世界で存在感を発揮する拠点エリアである「関空・りんくう周辺エリア」に位置しており、世界のゲートシティとして拠点エリアの形成をめざしている。
- まちの魅力づくりとして、本府が事務局を務め、地元市町や立地企業など 43 者で構成する「りんくうまちづくり協議会」を中心に、全国からよさこいチームが集まる祭りや花火大会の開催、ホームページやSNSを活用した広報展開など、さらなるにぎわい創出の取組を推進しているところ。
- また、定期借地期間の満了を迎える事業用地については、事業者から購入の意向が示された場合には、順次土地売却を進めており、お示しの商業施設についても、昨年度、事業者から土地を買い取る意向が示されたことから、現在売却に向けた協議を進めている。
- 今後とも、民間の自由な発想による主体的な事業展開を促すとともに、地元市町や立地企業と連携しつつ、エリア全体の集客・にぎわい機能のさらなる強化と魅力の創出にしっかりと取り組んでいく。

ただいまの答弁にもありましたが、事業者である企業が土地を買い取る意向を示していることは、今後の選択肢として事業継続を検討されると考えられるので、土地の売買契約締結に向けて、しっかりと頑張っていただきたいと思います。

かつては南海泉佐野駅周辺が泉佐野市の玄関口として役割を

担ってきましたが、関西国際空港の開港やりんくうタウンのまちびらきから 30 年が経過した現在では、国内外から多くの来訪者を迎えている「りんくうタウン」も、泉佐野市の一つの玄関口となっています。

今後、定期借地期間の満了を迎えた土地の売却が順次進み、民間の新たな投資やノウハウが呼び込まれる中で、りんくうタウンがこれからも関西の玄関口として大きな役割を果たし続けられるよう、まちのさらなる魅力向上と地域の活性化につながる施策の積極的な推進を強く期待いたします。

3. 府道大阪和泉泉南線山出交差点の安全対策

続いては長年にわたる交通渋滞に対する対策についてであります。

私の地元、泉佐野市内にある府道大阪和泉泉南線と国道 170 号線が交差する山出交差点の安全対策について伺います。



この交差点では、泉南市方面から府道を利用する車両が、国道を熊取町方面へ右折する際に滞留し、事故や渋滞が多く発生していることから、大阪府による交差点改良事業が進められているとお聞きしますが、地域住民や道路利用者から早期の対策を求める声が寄せられ、地元市議会においても、たびたび取り上げられるなど、地域の関心も高い交差点であります。

依然として右折車両の滞留が発生している状況を踏まえれば、暫定的な安全対策等、少しでも滞留車両の減少に向けた対策を実施していただきたいと思います。

そこで、山出交差点における現在の事業の進捗状況と今後の取組について、都市整備部長にお伺いいたします。

(都市整備部長答弁)

○ 府道大阪和泉泉南線の山出交差点では、熊取方面へ右折する車両の滞留に伴う事故や渋滞が発生しており、交差点の安全性向上を図るため、右折レーンの設置に向

けた事業を進めている。

- 事業に必要な全ての用地を取得するには、時間を要する見込みであることから、令和4年度に取得した事業用地の一部を活用し、右折車両の滞留スペースを確保するなどの暫定的な整備について、現在、関係機関との協議を進めているところ。
- 引き続き、残る用地交渉を粘り強く進め、円滑な交通流の確保に取り組んでいく。

ご答弁ありがとうございます。

大阪府が令和4年度に取得した事業用地の一部を活用して滞留スペースの確保に向けて動いていただいている旨お聞きし、大変ありがたく感じております。私の大先輩にあたる歴代の府議会議員さんもこの事業を進めるために大変ご尽力頂きました。

ぜひとも、右折待ちの車、1台でも2台でも待機レーンで待ってもらって直進、左折する車がスムーズに進めるようにどうかよろしくお願いいたします。

4. 副首都・大阪を見据えた関西国際空港の機能強化

次に副首都・大阪を見据えた関西国際空港の機能強化について伺います。

本年7月に、副首都法が成立し、副首都・大阪の実現に向けて、「大阪がめざす副首都像」についての議論が進められています。今月開催された副首都推進本部会議においても、羽田空港に一極集中している航空ネットワークを、首都圏と関西圏を軸とす

る二極型に再編すべきであることや、空港アクセスの強化が重要、といった意見があったと聞いています。

私は、平時から日本の成長をけん引し、非常時には首都機能のバックアップを担う副首都となるためには、この基盤となる交通インフラの充実が重要で、とりわけ関空は、24 時間運用可能な我が国の国際拠点空港であり、副首都を支える重要な基盤であると考えています。

一方、国は、成田空港の滑走路の延伸・新設や空港施設の整備、道路・鉄道アクセスの強化等を国家プロジェクトとして推進しています。羽田空港や成田空港が機能しない場合にバックアップを行う関空についても、同時に、国家的な視点から、大規模な機能強化を行っていくべきと考えます。

そこで、副首都・大阪の実現を見据えた関空の更なる機能強化について、政策企画部長に所見を伺います。

（政策企画部長答弁）

○ 関西国際空港は、「平時の日本の成長エンジン」と「非常時の首都機能のバックアップ」に資する国際拠点空港であり、副首都をめざす大阪にとっても必要不可欠な交通基盤である。

○ 現在も、国際ネットワークの拡充や国際貨物地区の整備などに取り組んでいるところであるが、今後、「大阪がめざす副首都像」の基本的な考え方が取りまとめられる中で、関空が副首都を支える重要な交通基盤として更なる機能強化が図られるよう、関西エアポートはじめ関係者と連携のもと、国にしっかりと提案していく。

先日、関西エアポート株式会社 代表取締役社長 CEO 三上氏

が、今後、関空の更なる路線網拡大や国際貨物エリアの改修などに取り組む考えを明らかにされていましたが、副首都の議論を進める上で、わたくしも関空の更なる機能強化が不可欠であると考えております。そのため、これまでの機能強化の延長線上ではなく、例えば３本目の滑走路の整備など、関空のダイナミックな機能強化を検討し、国に強く働きかけていただくよう要望いたします。

5. 紀淡海峡ルートの実現

最後に、今から 12 年前の 2014 年、当時大阪維新の会府議会議員であった新田谷修司さんは国土強靱化基本法が成立したことを受け、大阪湾環状高速道路計画、紀淡海峡ルートの実現計画の提案を一般質問で取り上げました。



この計画は、和歌山市加太から友ヶ島を経由して紀淡海峡を渡り、神戸淡路鳴門自動車道との接続を想定するルートであります。

また、質問の中で、和歌山と淡路島をつなぐ紀淡海峡大橋の橋脚を南海トラフ地震による津波の防潮堤として活用できるのではないかと可能性についての議論もされました。

現状、国土をまたぐ主要なルートは、いわゆる国土軸としては、東日本では北東国土軸、日本海国土軸があり、大阪府域近辺では、新名神高速道路や山陽自動車道などの西日本国土軸がありますが、地震などの災害があった時には分断されることが考えられ、そうすると西日本全体における交通網が機能停止することになります。



3

今般、副首都法が制定され、大阪府においても副首都に向けた議論が活発化する中、私は、首都機能のバックアップを十分

に果たすためには、西日本国土軸に加えて、紀伊半島や淡路・四国などを結び、リダンダンシーの確保にも資する太平洋新国土軸を形成する必要がある、その中でも、和歌山と淡路島を結ぶ紀淡海峡ルートの具体化が重要と考えています。

国の国土形成計画では、湾口部、海峡部等を連絡するプロジェクトについては、地域の活力の創出、リダンダンシーの確保等の観点も含め、国土全体にわたる連結強化の重要性も踏まえつつ、民間活力の活用も視野に、長期的視点から取り組むとされていますが、私は、いつ起こるか分からない災害に備えるためには一刻も早く取り組んでいく必要があると考えています。

そこで、広域道路ネットワークとしての紀淡海峡ルートについて都市整備部長の所見をお伺いします。

（都市整備部長答弁）

○ お示しの紀淡海峡ルートは、令和3年6月に地元の和歌山県及び兵庫県が策定した「新広域道路交通計画」において、紀伊淡路連絡道路を構想路線として位置付けられたところ。

○ これまで、地元和歌山県をはじめとした関係府県等で構成される紀淡海峡交流会議などに府も参画し、その実現につながる技術開発や調査研究等が推進されるよう、関係府県とともに国に提言してきたところ。

○ 本ルートは、副首都をめざす大阪と、南近畿・四国との連携を強化するとともに、リダンダンシーの確保により、国土強靱化に資するものと認識。引き続き、関係者と連携し、国に働きかけていく。

私は正直申しあげまして、昨年までこの壮大な計画は実現不

可能ではないかと思ってあきらめておりました。

しかし、今年になって副首都法案が可決され、大阪が副首都としてその役割を果たす可能性を考えたとき、首都・東京で東京湾環状道路が整備されているように、今後、首都機能のバックアップをする上では、大阪で湾岸に環状高速道路を整備して、関西と四国を最短で結び、四国と九州を結んで4本目の国土軸を形成することがこれからの日本を支えるうえで大変重要な計画ではないかと考えています。

しかし、いかに山陽道軸のリダンダンシーと言えども、国交省の考えるビーバイシーだけでは実現性は低くなってしまいます。

これに防災上のベネフィットを加えることにより、その実現性を高くできるのではないかと考えます。

紀淡海峡では、友ヶ島が津波の大阪湾への流入量やエネルギーを減少させる可能性が、専門家の見解として示されていますが、友ヶ島と淡路島側からそれぞれ約 1,000m ずつ陸を延長し、防潮堤を兼ねた構造物として橋脚の土台を整備することで、津波被害をさらに軽減できるのではないかと考えています。

このことも併せて強く訴えさせていただきまして、わたくしの質問を終わります。

ありがとうございました。

