

令和8年9月定例会 10月1日（木）6番

大阪維新の会大阪府議会議員団 中川 あきひと 議員



大阪維新の会 大阪府議会議員団の中川あきひとです。
通告に従い順次質問をさせていただきます。

1. 建設業の担い手確保に向けた取組

まずはじめに、建設業の担い手確保に向けた取組についてお伺いいたします。

建設業は、大阪の成長発展の基盤である社会資本整備になく
てはならない産業であり、あわせて災害時の迅速な復旧・復興

に必要不可欠な「地域の守り手」としての役割も担っています。

一方、生産年齢人口の減少により、社会全体で人手不足が進む中、建設業においては、就業者の高齢化の進行に加え、労働環境が厳しいといった印象から入職者の減少が進んでおり、将来的な担い手不足への対応が喫緊の課題となっています。

特に、近年の猛暑により、建設現場での建設従事者の熱中症リスクが増加しており、現場の環境改善が進まなければ、今後益々担い手不足に拍車がかかるのではと懸念をしております。

また、令和6年には、インフラ整備の担い手・地域の守り手である建設業等がその役割を果たし続けられるよう、担い手確保・生産性の向上・地域における対応力の強化を目的に、「担い手3法」が改正され、建設従事者の処遇改善、休日確保などの働き方改革の促進等が求められています。建設業がその重要な役割を将来にわたって果たし続けるために、府においても建設現場の環境改善を含め、担い手確保に資する施策を速やかに講じていく必要があると考えます。

そこで、府における建設業の担い手確保に向けた取組状況について、都市整備部長にお伺いいたします。

（都市整備部長答弁）

○ 建設業の担い手確保に向けては、改正された「担い手3法」の理念を踏まえ、働き方改革及び生産性向上の推進に取り組んでおり、建設従事者の処遇改善や地位向上に向け、国や建設業者団体等と連携した業界全体での取組を進めている。

○ とりわけ、都市整備部の発注工事においては、猛暑日を考慮した適正な工期設定、週休二日制の導入による休日確保、現場における熱中症対策など、建設現場における良好な環境づくりに努めるとともに、技能者の適正な評価や処遇改善に繋がる取組を進めてきたところ。

○ 今後も、更なる現場環境の改善に取り組むとともに、改善された現場環境の状況や、建設業の魅力を発信するため、関係団体等と連携した現場見学会の開催に加え、幅広い世代に向けた情報発信の充実も検討するなど、引き続き、建設業の担い手確保につながる取組を進めていく。

建設業は、平時の社会基盤を支えるだけでなく、災害時には地域の復旧・復興を最前線で担う、まさに「地域の守り手」です。

だからこそ、担い手不足を単なる業界の課題ではなく、大阪の将来のまちづくりや防災力に関わる重要な課題として取り組む必要があります。

ただいまご答弁いただいた、週休二日の確保や猛暑への対応をはじめとした現場環境の改善に加え、適正な処遇の確保や生産性の向上など、働く人々が誇りとやりがいを持って働き続けられる環境づくりを進めていただきたいと思います。

特に夏場については、工事現場の周辺環境にも配慮しながら、現場の状況に応じた柔軟な作業時間の設定などについても検討していただきたいという風に思います。

あわせて、改善された建設現場の姿や建設業の魅力を若い世代にしっかりと発信していただき、次代の担い手確保につながるなど、持続可能な建設業の実現に向け、関係団体とも連携し、

積極的に取り組まれるよう要望いたしまして、次の質問に移ります。

2. 災害廃棄物の処理体制

次に、災害廃棄物の処理体制についてお伺いをさせていただきます。

災害廃棄物は、生活環境や公衆衛生の悪化を防止するためにも、発災時には仮置場を早期に設置し、迅速に処理を進める必要があります。そのため、災害廃棄物処理の体制や方法等を定める災害廃棄物処理計画の策定が都道府県や市町村に求められています。これまで府からの働きかけもあり、府内では全市町村ですでに策定されたと聞いておりますが、近年災害は激甚化していることなどから、継続的に内容のブラッシュアップを図る必要があります。

また、南海トラフ地震では府内から排出される一般廃棄物のおよそ 12 年分に相当する約 3,202 万トンの災害廃棄物が発生するという風に推計されており、被災市町村のみで処理することは困難です。このような場合、府内の他市町村や近畿圏内、さらには全国での広域的な処理が必要となってきます。さらに、市町村の清掃工場において処理が困難なコンクリートがらなどは、民間団体の協力も得ながら、処理することとなります。

府では、これまで、広域的な処理体制の構築や民間団体との災害協定の締結を行っていると聞きますが、重要なのは、発災時に想定どおりに運用できるかどうかであります。

以上を踏まえ、令和元年に定めた現在の府の計画を改定するとともに、市町村に対しても見直しを働きかける必要があると考えますが、どのように対応していくのか、また、広域的な処理体制や協定が機能するよう、府はどのように取り組んでいくのか、併せて環境農林水産部長にお伺いいたします。

（環境農林水産部長答弁）

- 自然災害が激甚化・頻発化する中、処理の基本方針となる災害廃棄物処理計画の策定と適切な見直し、また広域的な処理体制の確保は、災害廃棄物の迅速な処理を進めるために不可欠。
- このため、南海トラフ地震等の最新の被害想定を踏まえて災害廃棄物発生量を見直すなど、今年度、府の計画を改定する。
市町村に対しても、発生量に応じた処理体制の構築等が行われるよう計画改定を働きかけるとともに、研修会なども活用して改定を支援する。
- また、大規模災害の発災時には、広域処理を円滑に実施できるよう、府において、国や近隣府県と連携し、受入れ調整などを進める。その事前の備えとして国・府県・市町村の役割や手順を示すマニュアルを策定し、市町村と共有したほか、南海トラフ地震で市町村の処理施設が被災したとの想定のもと、他の自治体に搬出し広域処理をする演習を行ったところ。
- 加えて、府が処理業者の団体と締結した災害廃棄物処理協定に基づき、市町村が団体へ処理を委託する際の手続きが円滑に進むよう、令和5年度に契約手続きの標準化を図った。
- 今後とも最新の知見を収集し、必要に応じて計画を見直すなど、国、近隣府県、市町村、民間団体とも連携し、災害廃棄物の処理体制が機能するよう取り組んでまいる。

私自身、防災士の資格取得を契機に、防災訓練や講義などに参加する機会も増えまして、防災・減災への意識をさらに高めてきました。そうした中で、災害時に大量に発生する災害廃棄物への対応が、生活環境を守り、復旧・復興を進める上で大きな課題となるということを改めて認識し、今回質問させていただいた次第であります。

大規模災害では、一つの自治体だけでは対応することが困難になることも想定されます。重要なのは、過去の災害の経験や教訓を生かし、いざという時に迅速かつ確実に機能する仕組みを平時から構築しておくことだと思います。

そのためにも、計画や協定を整備するだけでなく、訓練や演習を重ね、課題を洗い出し、不断に見直していくことが重要です。

市町村によって処理能力や体制が異なる中、自治体間の差を補い、市町村の区域を越えた広域的な連携を支えることこそ、大阪府の重要な役割だと思います。

今回の計画改定を契機に、国、市町村、民間団体との平時からの連携をさらに深めていただき、発災時に実効性ある災害廃棄物処理体制が確実に機能するよう、引き続き取り組まれることを要望いたします。

3. 堺都心周辺におけるベイエリアのまちづくり

次に、堺都心周辺におけるベイエリアのまちづくりについてお伺いをいたします。

「大阪のまちづくりグランドデザイン」では、私の地元でもある堺駅周辺や堺旧港地区を含む堺都心周辺エリアが、「世界で存在感を発揮する拠点エリア」の一つとして位置付けられています。

現在、このエリアでは、多様な人々が集い、交流する、類まれな歴史文化と都市機能が調和した拠点の形成をめざし、堺旧港における「交流空間整備」や大和川沿いに計画されている「自転車賑わい拠点」の整備など、活性化に向けた取組が進められています。

特に堺旧港は、南海本線堺駅に近接する高い交通利便性を有し、近年では周辺に新たなホテルやレストランなどもオープンするなど、これまでにない新たな賑わいが生まれつつあり、堺市においても、このエリアのさらなる魅力向上に向けた取組が進められています。

さらに今後は、大阪都心部と関西国際空港や大阪南部地域とのアクセスを強化する「なにわ筋線」の開業が予定されており、堺駅周辺や堺旧港へのさらなる人の流れや賑わいの創出も期待されます。

「Beyond EXPO 2025」にも掲げられているベイエリアの

さらなる活性化に向けては、こうした堺市の取組と、夢洲における IR をはじめとした大阪市臨海部の新たな賑わいを結び付け、相乗効果を生み出していくことが重要です。

さらに、その効果を堺市以南の泉州地域へと波及させ、沿岸部全体の魅力向上や活性化につなげていく必要があると考えます。

そこで、堺市の臨海部で進むまちづくりを、ベイエリア全体の活性化にどのように波及させていくのか、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）

- ベイエリアの活性化に向けては、夢洲や堺旧港などの集客・交流拠点と多彩な地域資源を結び付け、賑わいの面的な広がりを創出することで、沿岸部全体の成長につなげていくことが重要と認識。
- このため、大阪市、堺市にまたがるベイエリアにおいては、両市や大阪港湾局と連携し、都心に近接する強みを生かした回遊性の向上や地域価値の創出に向けた方策の検討を進めており、まずは臨海部の多様な魅力を一体的に発信するマップを作成し、配布するなど、来訪機会の拡大につながる情報発信に取り組んでまいります。
- また、堺市から南側の泉州地域へと相互に人の流れを促すため、地元市町のほか、広域的なサイクルラインの整備を進めている都市整備部、大阪の魅力発信に取り組む府民文化部とも連携し、本年 11 月に、「大阪ベイサイドサイクルライン」を活用した周遊イベント「ゆるっとサイクリング」を開催し、広域交流を促進していく。
- 引き続き、沿岸部の市町と連携しながら、広域的な交流や周遊の促進など、ベイエリア全体の活性化につながるまちづくりを進めていく。

ベイエリア全体の活性化に向けた取組について、ご答弁いた

できました。

私の地元・堺は、かつて海外との交易によって栄え、「東洋のベニス」とも称された歴史を持つまちです。その玄関口である堺旧港は、その利便性から注目も集まり、近年では新たな賑わいが生まれています。

また、今年も開催される「乙姫の休日。」や「堺旧港夜間景観魅力創出社会実験」など、堺旧港の魅力をさらに高める取組も進められています。

記憶に新しい昨年のお阪・関西万博では、堺旧港と夢洲を結ぶ海上交通が実現し、万博期間中には47,361人が利用しました。

これだけの利用実績を一過性のものとして終わらせず、万博のレガシーとして次のまちづくりにつなげていくことが重要です。

今後、2030年秋頃には大阪IR、そして2031年春には、なにわ筋線の開業が予定されています。こうした大きなプロジェクトによって生まれる新たな人の流れを、夢洲や大阪市内だけにとどめず、堺や泉州地域、そして、大阪湾でつながる広域へとつなげていく。そのためにも、「海」という交通軸を活用し、沿岸の各拠点を結ぶ将来の海上交通についても、引き続き検討を進めていただきたいという風に思います。

交易で栄えた堺の歴史を未来へとつなぎ、堺旧港を大阪ベイエリアの新たな賑わいと交流の拠点として成長させていけるよ

う、私自身もしっかりと力を注いでまいりたいという風に思います。

また、広域的な人の流れを生み出すという点では、自転車による周遊も重要です。

堺市が大和川沿いで整備を進める自転車のにぎわい拠点についても、大和川リバーサイドサイクルラインと大阪ベイサイドサイクルラインの結節点という立地を生かし、広域的な自転車周遊の拠点として活用されることを期待しております。

その際には、周遊の促進とあわせて安全な利用環境の確保も重要です。歩行者と自転車が混在する区間がございます。今後の利用状況も踏まえて、必要に応じて路面標示や看板による注意喚起を追加するなど、さらなる安全対策に取り組んでいただけるよう要望しておきます。

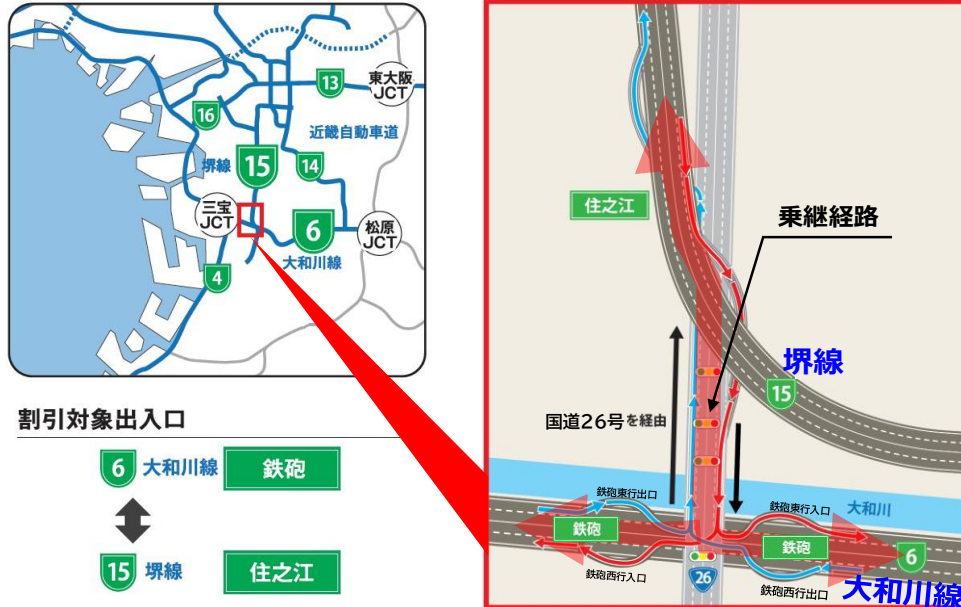
4. 阪神高速6号大和川線と15号堺線の乗継

次に、阪神高速6号大和川線と15号堺線の乗継について伺います。

高速道路を乗り継いだ場合、2回の初乗り料金が必要なところ、1回の利用とみなす、この乗継制度は、既存の高速道路ネットワークを有効に活用するものであり、利用者の利便性向上や一般道の渋滞緩和に加え、IRの開業等も見据えた周遊機能の強

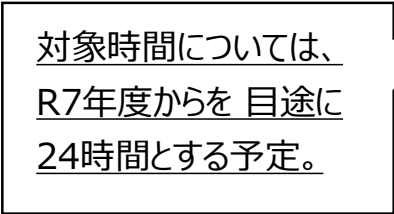
化にも寄与することから、私自身、かねてより府議会において、早期実現を求めてまいりました。

阪神高速の大和川線・堺線乗継について



1

パネルは鉄砲・住之江ランプ間の乗継経路を示した図になっており、この乗継制度については、令和6年6月に実施された阪神高速道路の料金改定に伴い、交通への影響が少ない、夜20時から朝6時までのオフピーク時間帯において、乗継割引として導入され、実現したところです。



出典：阪神高速HP：「[「近畿圏の新たな高速道路料金の具体案」について](#)」より作成

2

これまで求めてきた乗継制度が一部時間帯だけでも導入されたことは、大きな前進である一方、24 時間への適用時間帯の拡大については、阪神高速道路株式会社において、令和7年度を目途に拡大される予定であることが示されていましたが、未だ実現に至っていない状況です。

日中の利用者からは、乗り継いだ際の割高感を訴える声が多く、また、長期的に両路線を直結するジャンクション化の話も聞いておりますが、実現には相当な時間を要することから、乗継割引の適用時間帯の早期拡大に向け、着実に取組を進めてほしいと考えております。

については、乗継割引の適用時間帯の拡大に向けた現在の取組状況と、今後の見通しについて、都市整備部長にお伺いいたします。

（都市整備部長答弁）

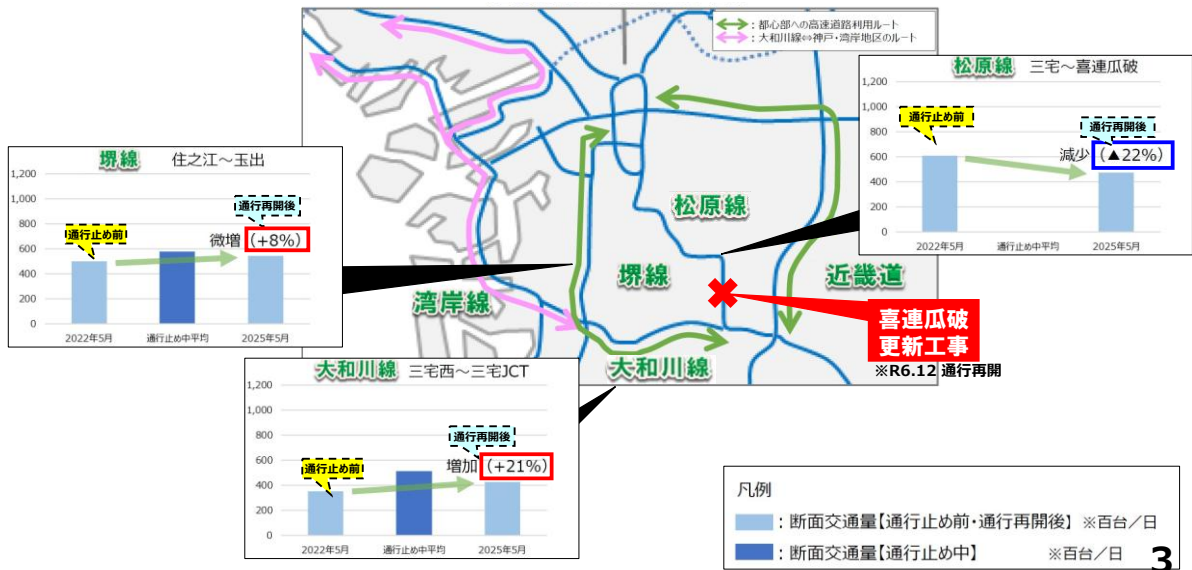
- 大和川線・堺線の乗継割引の適用時間拡大にあたっては、乗り継ぎ経路である国道 26 号や鉄砲出入口付近などが渋滞しないように考慮する必要があり、令和 6 年度には、道路管理者である国において、国道 26 号の北島交差点をはじめ 4 箇所において、渋滞対策が実施されたところ。
- 一方、鉄砲西行出口付近では、松原線喜連瓜破更新工事に伴う迂回交通の一部が定着し、工事前と比べ交通量が 2 割程度増加したことで、朝夕の時間帯で渋滞が増加しており、7 月より、警察と連携しながら、交差点の信号調整を試験的に実施している。
- 引き続き、乗継割引拡大の早期実現に向け、信号調整の効果検証を進めるとともに、必要に応じて、関係者と連携し、さらなる渋滞対策を検討していく。

この乗継制度は、高速道路ネットワークを有効に活用し、経済活動の活性化や大阪の発展にもつながる重要な取組です。

鉄砲西行出口付近の渋滞対策を早急に進め、乗継割引の 24 時間化をスピード感をもって実現していただきたいという風に思います。

併せて、ここからは今後に向けた提案になりますが、パネルをご覧ください。

阪神高速松原線 喜連瓜破更新工事 ～通行再開後の交通状況～



出典：阪神高速HP：「阪神高速14号松原線 大規模更新工事(喜連瓜破付近橋梁替え工事)総括とりまとめ」より作成

松原線・喜連瓜破の更新工事完了後も、通行止め前と比べ、松原線の交通量は約 22%減少する一方、大和川線は約 21%、堺線は約 8%増加しており、迂回交通の一部が定着している状況が見て取れます。

これは、料金や情報提供などの工夫によって、利用者の経路選択を促し、交通を分散できる可能性を示しているとも考えます。

今回のような交通流の変化も踏まえ、個々の渋滞対策だけではなく、阪神高速全体を一つのネットワークとして捉え、各路線がバランスよく活用されるよう、料金施策や経路誘導、情報提供などのソフト対策も含め、幅広く検討していただくことを要望しておきます。

本日は、4つのテーマについて質問をさせていただきました。

大阪が「副首都」として、平時には日本の成長をけん引し、非常時には首都機能を支える。その役割を果たしていくためにも、今ある足元の課題を一つひとつ着実に前へ進めていくことが重要だという風に考えています。

これからも、府民の安全・安心を守り、大阪のさらなる成長、そして「副首都・大阪」の実現に向け、全力で取り組んでまいります。

以上で、私の一般質問を終わります。ご清聴いただき、ありがとうございました。

