

令和2年2月定例会 一般質問(概要)

令和2年3月5日(木)

質問者：杉江 友介 議員



大阪維新の会大阪府議会議員団の杉江友介です。

一般質問の機会を頂きましたので、順次質問させていただきます。

1. 万博記念公園の活性化

まず初めに、万博記念公園の活性化についてお伺いします。

① 外周道路外縁部の活用

現在、大阪府では、万博記念公園駅前周辺地区において『大規模アリーナを中核とした大阪・関西を代表する新たなスポーツ・文化の拠点づくり』を推進するため、本年5月頃の事業者決定に向け公募が行われています。

アリーナの整備は、公園の魅力向上はもとより、地域の活性化にも大きく寄与するものと期待しているが、これを機に、公園全体も現状から脱皮し、新しい展開を図っていく時期に来ているのではないのでしょうか。

たとえば、万博外周道路周辺に目を向けると、万博記念競技場をはじめ、テニスコート、市立吹田サッカースタジアム等、従来のスポーツ施設がある一方で、新たなスポーツ施設の誘致は行われておらず、住宅展示場や社会福祉施設等の施設も混在しています。

これらの既存施設は、万博機構当時の契約を引き継いだものであり、一定期間は仕方ない面もあるが、万博ビジョンにある公園像を本気で目指すのであれば、本年はビジョンの中期目標の最終年であり、施設や公園機能を抜本的に見直すべき時です。それに併せて、万博記念公園外周道路周辺には、多くの未利用地があり、いつまでもこの状態にしておくことのないよう、今後、どのように活用していこうと考えているのか、府民文化部長にお伺い致します。

（府民文化部長）

- 万博記念公園は、万博機構から大阪府へ移管されて5年経ったが、万博外周道路周辺には、万博機構時代から活用されていなかった未利用地が今も存在している。
- 今般、未利用地の活用に向け、来年度予算の中で、「現地踏査」を実施し、その地形や接道等の概況を正確に把握したいと考えている。
- 今後、この調査結果をもとに、駅前周辺地区の整備状況等も踏まえ、令和3年度中をメドに未利用地の活用方針を取りまとめてまいります。

（要望）

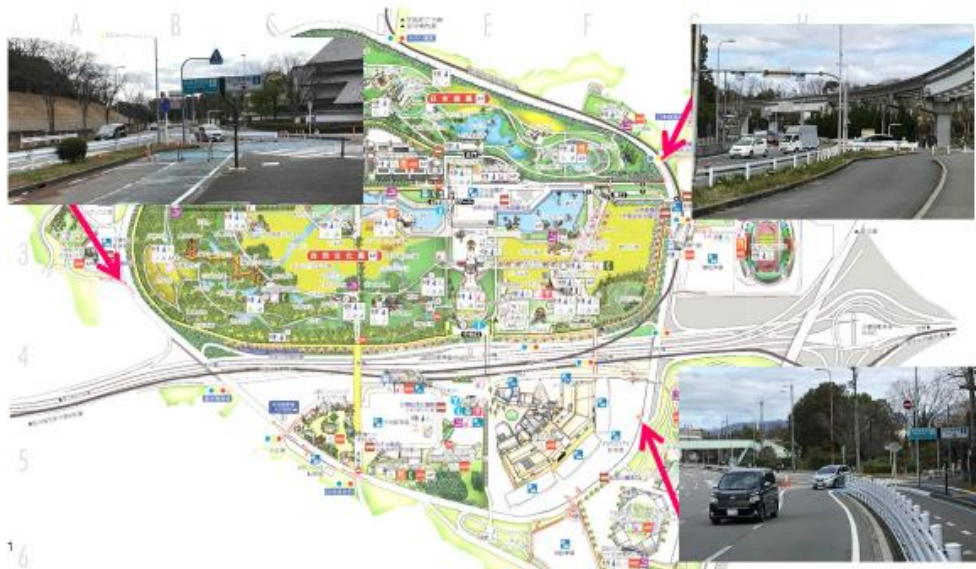
今年は1970年大阪万博から50周年の節目の年にあたります。次の50年を見据え、大規模アリーナを有する公園として、アリーナの持つインパクトを活かし、未利用地の活用も含め、新たな魅力創出を検討していくよう要望しておきます。

② アリーナ整備に合わせた交通対策

一方、今回のアリーナの整備により、このエリアが劇的に変化するわけではなく、関西・大阪を代表するスポーツ・文化の拠点になるには、大阪府を中心とする関係者の熱量を更に上げていく必要があります。地元住民は、新たな賑わいを期待する反面、更なる交通環境の悪化を危惧する声も多数あり、期待と不安が入り混じっているのが現状です。

現在でも、万博外周道路は、週末を中心に渋滞が頻繁に発生しており、アリーナを成功させるためには、しっかりと交通対策を実施し、地域全体の交通環境を時代に合ったものにすることが不可欠です。

そこで、万博外周道路の交通対策の一つとして、エキスポシティの駐車場と、点在する公園の連携、集約を考えていくべきです。また外周道路には、この駐車場の進入路を含めて、歩行者と車が交差する場所が多すぎます。



これらの整理を進め、このように、存続すべき交差点は、歩行者の安全面からも、オーバースタックやアンダーパスにし、歩車分離を図ることも有効な手段だと思いが如何でしょうか。府民文化部長にお伺い致します。

(府民文化部長)

- 交通対策など必要な周辺整備については、今後、「駅前周辺地区活性化事業」で選定された事業者の事業計画に基づき、大阪府が整備することとしており、都市整備部等の関係部局と連携して、地元市や鉄道事業者等関係機関と協議を行いながら、進めていくことになる。
- 万博外周道路については、エキスポシティの駐車場から万博外周道路にあふれる待機車両や、歩行者の横断を起因とする渋滞が発生している状況は承知しており、議員ご指摘の点も踏まえ、今後、地域全体の交通対策を取りまとめていく中で検討し、必要な対策を講じてまいります。

③ 大量輸送手段の確保

アリーナの整備に伴う交通対策については、今後、民間事業者から提出される具体的な提案内容に基づき、地元市や鉄道事業者と協議し、進めていくとのことですが、私は大阪モノレールの輸送力アップという現状をベースにした交通環境整備だけでは限界があり、複数の鉄道アクセス等がある横浜アリーナやさいたまアリーナと比較すると、非常に脆弱な状況となっており、大規模大量輸送手段の抜本的な検討をすべきです。

横浜アリーナ

- ・新幹線
- ・ＪＲ横浜線
- ・市営地下鉄
- ・リムジンバス（羽田）

さいたまスーパーアリーナ

- ・ＪＲ京浜東北線
- ・ＪＲ宇都宮線・高崎線
- ・ＪＲ埼京線
- ・リムジンバス（羽田）

万博スーパーアリーナ

- ・大阪モノレール

万博記念公園周辺を含む、北大阪地域の交通利便の向上については、新たな鉄道整備の構想として、吹田市が検討する地下鉄８号線今里筋線の延伸があり、検討区間の地下鉄今里筋線の終点の井高野駅から健都のある JR 岸辺駅への延伸に加え、更にこの万博記念公園や伊丹空港までつながれば、万博記念公園周辺に集中する交通需要にも対応できるのではないかと考えます。万博アリーナ中心に大阪・関西を代表する新たなスポーツ・文化の拠点形成を目指すのであれば、府も大量輸送手段の確保を主体的に検討すべきと考えますが、都市整備部長に見解を伺います。

（都市整備部長）

- 鉄道の新線整備の具体化には、将来にわたって鉄道経営が成り立つ持続的な需要が必要。加えて、国の事業許可の際にも審査される採算性の確保や、運行を担う鉄道事業者が主体的に検討を行う環境が整えられることも重要。
- お尋ねの地下鉄今里筋線の延伸は、現状では、料金収入により運営費を賄えないこと等から、まずは需要創出の取組みが必要。
- 今後、アリーナの事業計画や、沿線における地元市のまちづくりなどの検討状況も踏まえ、必要性について見極めてまいります。

２．遠隔コミュニケーションの推進

次に、遠隔コミュニケーションの推進についてお伺い致します。

大阪府では、職員の庁舎間の移動負担を軽減するため、大手前と咲洲庁舎間での遠隔会議システムを導入する予定と聞いています。今年度は、大手前と咲洲の両庁舎にテレビ会議システムを設置して、遠隔会議のデモンストレーションとテスト運用を行ったそうであり、阿形部長はじめ参加した職員の評判も良かったとのことでした。

庁舎間の移動については、一回数十分程度でも府庁全体でみれば大きな時間になっています。近年、様々な民間の遠隔通信サービスも提供されており、各方面でどんどん利用が進んでいます。また、こうした会議システムを整え

れば、今般のような緊急時にもわざわざ時間をかけて庁舎間を移動する必要もなくなるので是非、早期にテレビ会議やWEB会議がやりとりできる環境を整えて頂きたいと考えます。しかし、この時間損失は、咲洲庁舎と大手前庁舎だけの問題ではなく、本庁と出先機関、府庁と市町村職員、外部有識者等との意見交換の場合もあります。また、我々議員と府職員の間で打ち合わせをすることもあり、この実用化は大変大きい効果が期待できます。

つまり、本来目指してほしいのは「だれもが、どこでも、ストレスなく、離れた場所同士」で容易にコミュニケーションがとれる、利用者ニーズを捉えた汎用性、拡張性のある環境の提供です。そこで、今回予定している咲洲と大手前の遠隔会議システムの整備をきっかけに、今後どのように遠隔地同士のコミュニケーションのあり方を変えていこうと考えているのか総務部長にお伺い致します。



(総務部長)

- 遠隔地同士のコミュニケーションについては、職員の移動負担の軽減や意思決定の迅速化などの観点から積極的に進めて行く必要があると考える。特に咲洲庁舎と大手前本庁舎間については、ご指摘のとおり、多くの職員が日常的に移動しているという実態がある。
- こうした負担を軽減するため、今年の夏頃には、両庁舎間でテレビ会議システムを導入し、職員がわざわざ庁舎間を行き来することなく、円滑に意思疎通できる環境を先行して整備したい。
- 併せて、現在の庁内通信環境は、映像や音声などの大容量データを運用できる環境が整っていないことから、来年度、安定的で情報セキュリティにも対応した情報基盤ネットワークのあり方を調査し、府の出先機関や市町村、外部の関係者との間で、より円滑なコミュニケーションができるよう取り組んでまいりたい。

(要望)

今年の夏に、大手前と咲洲で先行整備するとのことですが、これを契機に、外部システムの活用も含め、１００点を目指さず、スピード感を持って進めて頂くことを要望しておきます。

３．スマホ依存対策

次に、スマホ依存についてお尋ね致します。

スマートフォン、いわゆるスマホは、１０年前から普及しはじめ、大阪府の調査では、小学６年生で約５割、中学３年生で８７％、高校３年生では９５％の子どもが所持しており、新たなコミュニケーションツールとして世代間を問わず日常生活に欠かせないものになっています。

一方で、スマホを長時間使用することで日常生活に支障をきたしたり、SNS等を介して子どもが犯罪に巻き込まれるという事態も発生しています。

特に青少年は心身発達の大切な時期であり、スマホを使用するにあたっては、単にトラブル等を回避するに留まらず、スマホの使い過ぎによる生活習慣の乱れを防ぐ等、保護者を含む周りの大人が責任を持ってコントロールする必要があります。

そのためには、保護者の意識啓発が大切であり、保護者をはじめ大人自身のスマホに対する認識を把握した上で啓発を行うことにより、より良い効果が得られるのではないかと考えます。

そこで、青少年に対する実態調査は従来より実施されており、これに加え保護者のスマホ利用に関する意識等の調査も併せて実施し、青少年のネットリテラシー向上の取組を充実すべきと考えますが、危機管理監に伺います。

(危機管理監)

- 青少年のスマートフォン等の適切な利用のためには、アプリや使用時間の制限等が可能なフィルタリングの利用や家庭でのルールづくりが有効であり、保護者の役割が大変重要と認識している。
- 府としては、毎年開催しているOSAKAスマホサミットに今年度初めて保護者ワークショップを設置し、青少年のスマートフォンの使用について共に考えていただく等、あらゆる機会を捉えて児童生徒はもとより保護者にもその適切な利用のための啓発を行っている。
- しかしながら、フィルタリングの利用率が５割を下回っていること等から、スマートフォンの利用に潜む危険の認識が十分とは言えない状況にあると考えている。
- そのため、毎年実施している青少年を対象としたスマートフォンの利用状況調査に加え、保護者に対して子どものスマートフォンの使用に係る意識等に関する調査を新たに実施し、その結果を踏まえより有効な対策を検討していく。

4. スマートシティにおけるシェアリング促進

近年、カーシェアやシェアサイクル、民泊、駐車場のシェアなど、従来は個人が所有するものであった、物・サービス・場所などを、多くの人と共有・交換して利用する社会的な仕組みであるシェアリングエコノミーの取組みが、全国的に広がりつつあります

シェアリングは、住民生活の利便性の向上だけでなく、これまで使われていなかった資産を他者に使ってもらうことや、1つのものを多人数で使用することで無駄をなくすことで、経済効果も期待でき、廃棄物の削減など環境保全効果も期待できるものです。

これらシェアリングの広がり近年のスマートフォンの普及等により、随時、不特定多数の個人の間で情報を共有することが可能になったことで実現しています。法規制等の課題はあるものの、大阪がスマートシティ戦略を進めるにあたって、このシェアリングの取組みを推進していくことは、非常に有効だと考えます

その中で、私が特に、大阪で推進すべきと考えるのがアイカサという傘のシェアリングサービスです。日本は、世界一の傘の消費国です。

傘のシェアリング

ビニール傘、日本では年間約**8000万本**も消費
安易に廃棄され、ゴミの環境問題につながっている
⇒プラスチック量180g/本、1本廃棄で692gのCO2が発生



年間で約1億2千万本の傘が消費されており、その中でもビニール傘が約8000万本と圧倒的に多くなっています。皆さんも急な雨なのでよくお世話になっていると思いますが、屋内や電車等に乗る際には途端に厄介ものになります。また、プラスチックごみの大きな要因にもなっています。因みに、このアイカサという傘のシェアリングサービスは、スマートフォンとQRコードを使用し、鉄道駅など様々な場所に設置されたポートから傘を好きな時に安価で借り、どのポートへも返却できるもので、傘を持ち歩く手間が省けるだけでなく、ビニール傘の使い捨て削減にもつながり、SDGsの目標達成にも貢献でき、私としては、非常に注目しています。すでに首都圏では各自治体や鉄道事業者等がタッグを組んで広く展開しており、関西では神戸で来月からスタートする予定です。

そこで、この傘のシェアリングのような先進的な取り組みを踏まえ、大阪スマートシティ戦略では、シェアリングについてどのように考えているか。総務部長にお伺い致します。

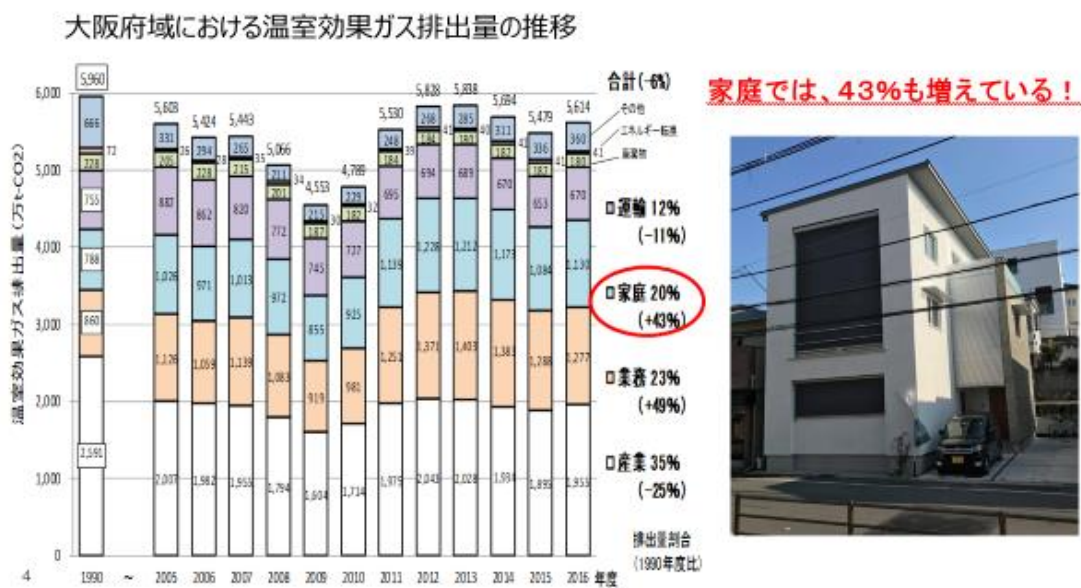
(総務部長)

- シェアリングについては、近年、民間によるビジネスとして、先端技術を活用した革新的なサービスが次々と生み出されており、住民の利便性の向上、都市課題の解決にもつながるものであると認識。
- スマートシティ戦略の推進にあたっては民間事業者との積極的な協業を進めることとしており、議員ご指摘の傘等のシェアリングについても、必要に応じ法規制等の課題を整理しつつ、市町村等とのマッチングなどできるところから民間のビジネスを支援し、大阪でのサービスの実現に取り組んでいく。

5. ZEH（ネット・ゼロ・エネルギー・ハウス）の普及拡大

① ZEHの普及拡大

近年、地球温暖化対策がよく取り上げられますが、その中でも家庭からのCO2排出量が大きく増加している実態があり、この対策にしっかり取り組んでいく必要があると考えます。



昨年12月に、パネルの右側ですが私の地元吹田市にあるネット・ゼロ・エネルギー・ハウス、いわゆるZEH（ゼッチ）のモデルハウスを見学しました。



ZEH とは、住宅の高断熱化と省エネルギー機器により、消費するエネルギーを減らしつつ、太陽光発電等によりエネルギーを創ることで、エネルギー収支を概ねゼロとする住宅のことです。

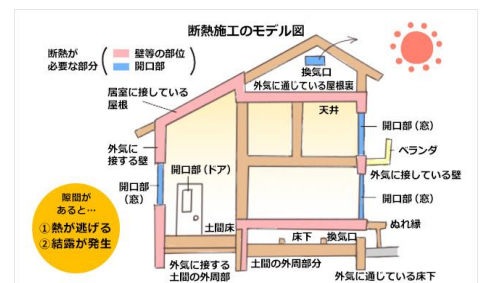
壁や床等の高断熱化により、室温が安定し部屋間の温度差が少なく、その快適性を実感できました。実際に、先ほどの住宅もエアコンは1台だけでした。ヒートショックの緩和や高血圧などのリスクを軽減できるという国の調査報告もあり、環境にやさしいだけでなく、快適性や健康面でも優れ、光熱費が削減でき、災害時にも機能続ける次世代住宅の ZEH を、広く府民に、そして府内に普及させていく必要があると強く感じています。

しかしながら、平成 30 年度の全国の新築注文戸建住宅における ZEH の導入割合は、約 13%にすぎません。設備費等への国の補助制度はあるものの、まだまだ ZEH そのものの認知度が低いため、普及が進んでいないと思われます。

私は ZEH の普及拡大については、環境面だけでなく、健康面等の多面的なメリットを効果的に発信することが重要と考えますが、今後、ZEH の普及拡大に向けてどのように取り組んでいくのか、環境農林水産部長に伺います。

(環境農林水産部長)

- ZEH については、家庭における電力使用量の削減や太陽光発電の導入につながることから、これまでも、ハウスメーカー等と連携し、様々な取組みを進めている。
- 具体的には、環境面をはじめ健康面等を含めた ZEH の良さをわかりやすく紹介するリーフレットを活用し、住宅展示場等において広く PR するとともに、そのメリットを体感していただくため、年間を通じた ZEH の宿泊体験事業を、今年度から府内 3 か所において実施しているところ。
- 今後、ZEH の特長である防災面や健康面の良さといった観点から、停電時



に役立つ電気自動車や蓄電池を備えたZEHの機能を実感いただくイベントの開催に加え、省エネ性能の向上による健康への影響に関するデータ等を活用し、府民の健康をサポートするアプリ「アスマイル」の登録者への情報提供をはじめ、様々な機会を捉え効果的な発信を行っていく。

- 引き続き、関係部局や市町村とも連携し、ZEHのさらなる普及拡大に向けしっかり取り組んでいく。

(要望)

東京都健康長寿医療センター研究所の調査によると、全国における入浴時のヒートショックに関連した死亡者数は交通事故による死亡者数を大きく上回るとされています。ヒートショックの緩和に寄与するなどZEHの健康面での良さを、もっとPRしていくべきと考えます。

また、経年的にZEHに住む方を対象に健康面でのデータを蓄積し、その結果を府民に伝えていくことも有効と考えます。ぜひ、今後もZEHの普及拡大に向け効果的な取組みを進めていただくことを求めています。

②ZEHの公営住宅への導入

このZEHを大規模な集合住宅に取り入れることで、より大きな効果が期待できることから、まずは公営住宅で大規模集合住宅でのモデル検討を行うべきと考えますが、これまでの府営住宅の整備における省エネルギーの取組みと、今後、さらに、環境に配慮した住宅の整備にどのように取り組んでいくのか、住宅まちづくり部長にお伺い致します。

(住宅まちづくり部長)

- 本府においては、平成20年以降、府営住宅を整備する際、環境への負荷の抑制を図る観点から、共用部等のLED照明や各戸の高効率ガス給湯器、断熱性能の高い建材の使用など省エネルギー化の取組みを実施してきたところ。
- 府営住宅において、モデルとなり得るZEHを実現するには、建設コスト、入居者負担への影響等の課題があると認識している。今後も環境に配慮した府営住宅を整備するため、集合住宅における調査研究等を行ってまいります。

6. 都市整備中期計画に基づく道路ネットワークの充実

①都市計画道路十三高槻線（正雀工区）の早期完成及び豊中岸部線（岸部南工区）の早期着手

最後に、北大阪エリアの道路ネットワークの充実について伺います。

私の地元、吹田市を含む北摂地域では、大阪の都心部と北摂地域を結ぶ幹線道路である府道大阪高槻京都線や府道大阪高槻線において、渋滞が常態化しており、物流・人流の機能低下など、地域の発展の妨げになっています。

このような中、これらの道路の交通を分散させ、北摂地域の道路ネットワ

ークを強化するため、都市計画道路十三高槻線や都市計画道路豊中岸部線の整備が進められてきました。



十三高槻線では、現在、吹田市域において、阪急京都線を跨ぐ区間である正雀工区で整備が進められているが、平成11年度に事業着手してから、20年間経過した今も整備中であり、地元住民からは早期供用を望む声が日に日に強くなっています。

また、豊中岸部線については、大阪高槻京都線と十三高槻線を結び、大阪高槻京都線の交通を分散させるとともに、JR 岸辺駅の北側で進められている、北大阪健康医療都市（健都）へのアクセス性を高めるという観点からも、重要な路線です。

現在、大阪高槻京都線から JR 東海道本線のアンダーパスまでの区間で整備が進められており、その南側の十三高槻線までの区間については、現在の都市整備中期計画で着手路線として位置付けられ、着手に向けた準備が進められていると聞いています。

この十三高槻線と豊中岸部線の2路線の整備により、吹田市域の道路ネットワークが形成され、慢性的な渋滞緩和の効果が極めて高いため、早期の完成が必要であると考えます。

そこで、十三高槻線正雀工区の現状と完成目標及び、豊中岸部線の JR 東海道本線から十三高槻線までの区間の今後の見通しについて、都市整備部長にお伺い致します。

（都市整備部長）

- 都市計画道路十三高槻線は、大阪市内と北摂地域を結ぶ広域幹線道路であり、また、都市計画道路豊中岸部線は、豊中市と吹田市を結ぶ北摂地域内の重要な幹線道路として、これまで順次、整備を進めている。
- 十三高槻線の正雀工区については、用地買収が9割以上完了しており、完了した箇所から、順次工事を進め、平成30年度に阪急京都線を跨ぐ橋梁の下

部工事に着手し、今年度から鋼製桁の工場製作を進めている。

- 本工区の完成に向けて、残る用地買収を早期に進め、令和5年度末に予定している橋梁工事の完成にあわせ、本線部の暫定供用をめざし、その後、側道部の電線共同溝などの整備を進め、令和6年度内の事業完了を目標に取り組んでいく。
- また、都市計画道路豊中岸部線の JR 東海道本線から十三高槻線までの区間については、現在、道路設計とともに、阪急京都線との交差方式について、阪急電鉄株式会社や大阪府警察との協議を進めており、令和2年度に大阪府建設事業評価審議会に諮るなど、必要な手続きを進め、事業着手に向け取り組んでいく。

(要望)

公式に初めて、十三高槻線の完成時期を示して頂きました。

よろしくお願いします。しかし現在も、大阪高槻京都線及び十三高槻線の JR 吹田駅前の各交叉点では、慢性的な渋滞が発生しています。交差点改良などの短期的な対策についても、是非、検討を進めていただきたいと思います。

併せて、新規着手頂く豊中岸部線（岸部南工区）について、鉄道交差部に一定時間を要するのは理解するが、近隣に大型物流施設が整備されたこともあり、大型車両が増加しており、JR 岸部駅南側の交差点がボトルネックになっています。この部分の交差点改良を、着手後速やかに実施頂くようお願いしておきます。



②都市整備中期計画における道路整備事業の進捗状況

次に、都市整備中期計画の進捗状況について伺います。

十三高槻線や豊中岸部線などのバイパス整備については、延長が長く事業費も膨大であることから長期事業になるのは一定理解しますが、当初の完成目標が、遅れることが多いと感じています。

都市計画道路十三高槻線の事業進捗⇒**用地が事業進捗を左右!**

①寿町工区（事業期間H9～H27）

	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27
用地交渉																		
工事																		

②正雀工区（1期）（事業期間H11～R1）

	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1
用地交渉																					
工事																					

③正雀工区（2期）（事業期間H11～R6）

	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
用地交渉																
工事																

例えば、十三高槻線の正雀工区についても、完成が再三先送りされ、今回も令和元年度末までを完成目標として事業が進められていましたが、先ほど答弁頂いたとおり、令和6年度内の完成目標となりました。

このパネルを見て頂いても分かるように、事業期間に占める用地交渉の割合が非常に大きくなっており、ここを如何に短縮、スピードアップできるかが重要です。次期中期計画の策定にあたっては、現計画の進捗状況を確認し、計画通り進められなかった事業については、その要因を分析し、今後の取り組みに生かすなど、十分に点検を行う必要があると考えます。

そこで、都市整備中期計画における道路整備事業の進捗状況と達成度の評価について、都市整備部長に伺います。

（都市整備部長）

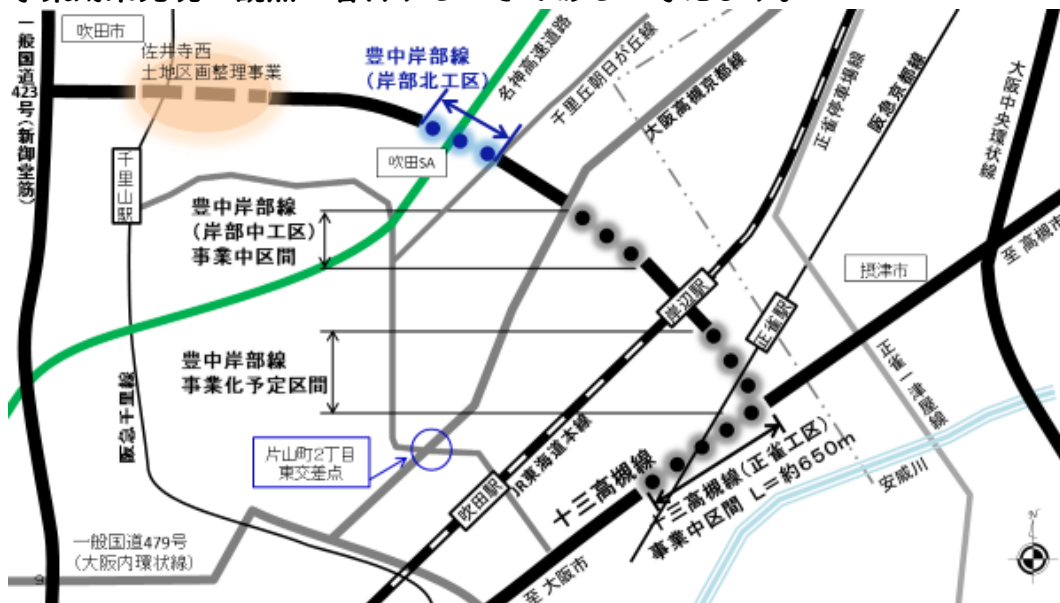
- 本府の道路整備事業については、大阪府都市整備中期計画（案）に基づき、これまで、高槻東道路など新名神高速道路のアクセス道路、また国道480号などの府県間道路を概成するとともに、物流・交通ネットワークの強化につながる事業を推進し、概ね計画どおり進捗を図っている。
- しかしながら、一部のバイパス整備などの事業については、事業が長期化しており、その主な要因として、用地買収の難航などがあげられる。
- これを踏まえ、今後、用地買収を推進するため、地元精通する市町村とあらかじめ協議し、事業着手前から連携体制をより強化するなど、着実な事業推進に向け、しっかりと取り組んでいく。

③ 次期都市整備中期計画における新たな事業化について

現中期計画では、概ね計画どおりとのことだが、やはり、一部のバイパス整備などでは、事業が長期化しており、またその主な要因は、用地買収が難航しているとのことでした。

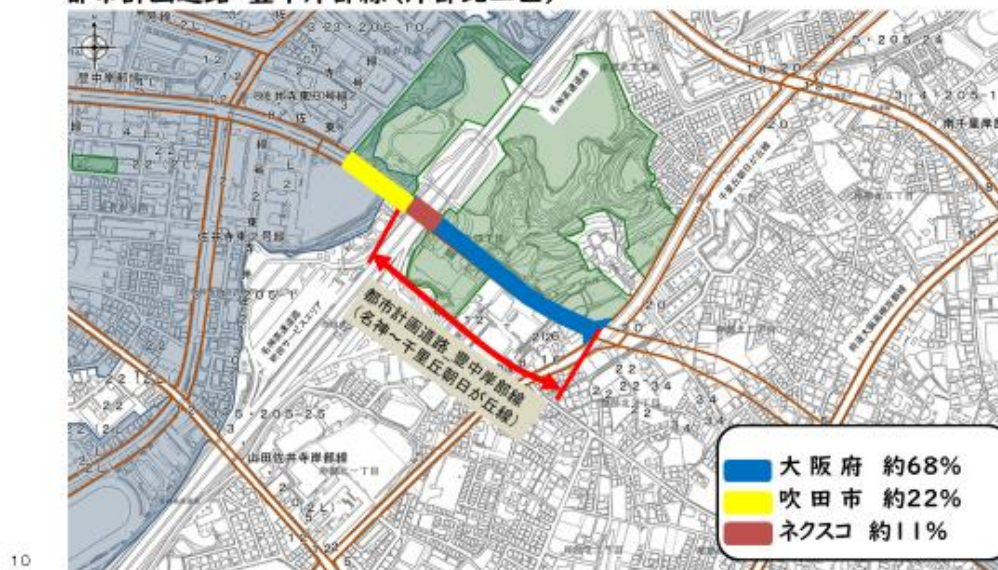
これらを踏まえると、次期中期計画の策定にあたっては、新たに着手する事業については、事業が長期化するリスクを分析し、用地買収の程度など、早期

事業効果発現の観点に着目するべきであると考えます。



例えば、都市計画道路豊中岸部線で、未着手となっている都市計画道路千里丘朝日が丘線から佐井寺東土地区画整理事業区域までの区間では、ほとんどの用地が過年度に先行買収されており、残りも吹田市とネクスコが所有しており、用地買収による事業の長期化リスクがゼロに近いと考えられます。

都市計画道路 豊中岸部線(岸部北工区)



また、この未着手区間の西側で、吹田市が新たに佐井寺西土地区画整理事業を計画しており、この区画整理と合わせた道路整備が完成すれば、新御堂筋まで繋がり、広域的な幹線道路ネットワークが形成されることになります。次期中期計画で着手・完成すべき路線です。

現在、次期中期計画の策定に向けて、検討を進めていると聞いているが、このように、先行買収地が多い区間や地元市が用地買収に協力するなど、早期事業効果発現性の高い区間について、優先度を上げるべきと考えます。

そこで、次期中期計画策定にあたって、新たに位置付ける道路整備事業の考

え方について、都市整備部長に伺います。

(都市整備部長)

- 道路整備事業については、都市の骨格を形成し、物流の効率化や慢性的な渋滞の解消などの観点から、充実・強化を図っていくこととしている。
- そのうえで、本府の厳しい財政状況を踏まえ、次期中期計画に新たに位置付ける事業については、早期に事業効果が発現されるよう、周辺の道路ネットワークやまちづくりなどとの連携による効果的な事業の進め方とともに、事業費の縮減方策や用地買収にかかる課題などを見極めつつ、検討していく。

④ 北大阪エリアの道路ネットワーク強化

来年度の次期中期計画策定に向け、検討を深めて頂くことをお願いしておきます。

ここまで、吹田市内の道路整備に関して、質疑をさせていただきました。



この図に示したように、この十三高槻線の正雀工区が完成することは、北大阪はじめ大阪全体の道路ネットワークの充実に大きく寄与するものです。東側では、近畿道（中環）、また鳥飼仁和寺から第2京阪、そして西側では新御堂筋から淀川左岸線とのネットワークが形成されます。それぞれ、合流部の交差点改良、道路の無料化、新路線を含む抜本的な機能強化等、色々課題はありますが、是非十三高槻線の繋がる令和6年度には、一体的な整備や対策が講じられることを強く求めています。