

# 令和3年9月定例会（前半） 一般質問（概要）

令和3年10月7日（木）  
質問者：松浪 ケンタ議員



## 1 「モビチェン」について

### ① 車両区分を変更させることができるモビリティへの対応

警察庁から本年6月28日に車両区分を変更させることができる車両の取扱いに関する通達が出された。

今月か来月には1台の車両にもかかわらず、原動機付自転車から自転車にモードの切り替えのできる新たなモビリティが開発され、近々販売されるとのこと。この通達だけではなく、道交法の改正も視野に入れられており、車両からロボットへの変化が行われるものも将来には登場するだろう。今回のケースは図にあるとおり、ナンバープレートを隠し、電源を人力モードに切り替えた場合には、法令上の車両区分が通常の自転車とみなされる電動の原動機付自転車であるが、このような車両が走行するようになれば、モードによりその取扱いが異なるなど複雑になると考える。駐車違反等について、どのように対応していくのか、府警の考えについて、所見を伺う。

【GFR+モビチェン】原付⇄自転車 切替えが可能になる



※車両システムと連動している為、  
原付モード（アクセルが操作できる）状態では、  
上記のモビチェンカバーを原付→自転車へ切替えさせる事ができない

【警察本部長】

○議員お示しの、新たなモビリティにつきましては、警察庁から通達が表示されており、これによりますと、ペダル付原動機付自転車であって、走行している状態では、原動機の力及びペダルを用いた人の力を用いて運転する構造と、原動機の力を用いることなくペダルのみを用いて人の力により運転する構造を、切り替えることができないものであります。

また、原動機の力を用いることなくペダルのみを用いて人の力により運転する構造においては、原動機付自転車の標識を表示することができず、原動機付自転車として走行させることができない構造であり、かつ、それが外観上明らかであるものとされており、車両区分につきましては、こうした構造の切替えに応じて判断し、対応することとされております。

したがいまして、現在のところ府下における利用実態の把握はありませんが、今後、こうした車両による駐車違反等があった場合の措置につきましては、警察庁の方針を踏まえ、構造の切替えにより、原動機付自転車の標識が表示されている場合は原動機付自転車として、表示されていない場合は自転車として、対応してまいります。

② 新たなモビリティに対応したまちづくり

今後、新たな低速モビリティの車両の登場が予想され、一台の車両が歩道や車道など道路区分をまたぐような態様について検討していかなくてはならない。現在、自動二輪車だけについても、駐車場が不足していること等の課題があるが、このような、新たなモビリティ等といった課題への対応は、多くの部局に跨る案件となるため、行政の縦割りの弊害が現れやすい。

このため、府や市町村、そしてこれら自治体のまちづくりや道路、交通規制、交通教育部門といった縦割りの組織を横串でつなぐ検討体制が必要ではないか。

11月には、まちづくりの司令塔として、大阪府と大阪市の共同で大阪都市計画局が設置されることになっており、都市計画とまちづくりを一元的に担当すると聞いている。

このため、新たなモビリティに対応したまちづくりを、様々な組織が横断的に検討できるよ

う、住宅まちづくり部から大阪都市計画局に引き継いでいただきたいと考えており、部長の所見を伺う。

#### 新たな交通ルール(車両区分)

○ 一定の大きさ以下の電動モビリティは、最高速度に応じて以下の3類型に分けるとともに、外部に表示を行った上で、走行場所について切替えを認めることを検討

##### ① 歩道通行車(～6km/h程度)

- ・ 電動車椅子相当の大きさ
- ・ 歩道・路側帯(歩行者扱い)
- ・ 立ち乗り・座り乗りで区別しない
- ・ 無人自律走行するものは、別途、安全性を担保



##### ② 小型低速車 (～15km/h)

- ・ 普通自転車相当の大きさ
- ・ 車道、普通自転車専用通行帯、自転車道、路側帯
- ※ 歩道は認めない



##### ③ 既存の原動機付自転車等 (15km/h～)

- ・ 車道のみ
- ・ 免許やヘルメット等のルールは維持



#### 【住宅まちづくり部】

○本府では、「グランドデザイン・大阪」及び「グランドデザイン・大阪都市圏」に基づき、府内の各地域で魅力的な都市空間の創造に努めてきたところ。

○11月からは、大阪都市計画局が中心となり、近年のテクノロジーの進展や持続可能な社会の形成といった、新たな潮流を踏まえながら、2050年に向けた大阪全体のまちづくりの方向性を示す、新しいグランドデザインの検討を行うこととしている。

○この中で、自動運転技術の活用をはじめ、お示しの車両区分を変更できる新たなモビリティにも対応したまちづくりの推進について、関係部局や市町村、民間団体等と連携のもと、様々な視点からの検討が必要と認識している。

○今後、大阪都市計画局の発足に向けて、このようなまちづくりが着実に推進できるよう、準備を進めてまいる。

## 2 自動二輪車等について

### ① 府立高校における交通安全教育

一昨日、大阪維新の会の政調会長とともに、自動車工業会と意見交換を行ったところ、大阪における高校生の交通事故の件数が突出しており、交通教育を何とかしてほしいという相談を受け恥ずかしい思いをした。

高校生のバイクによる死亡事故件数は極めて少なくなっているものの、1万人あたりの死傷者数については、大阪は突出しており、神奈川や東京などと6倍の差がある状態。一方、暴走族の組織件数は過去5年で半減している現状があり、かつての「3ない運動」の見直しが始まっている。

全国的に見れば、埼玉県では今年一月、「3ない運動見直しの記録」という冊子を取りまと

めた。埼玉県議会では平成 28 年 10 月 4 日での教育長答弁をきっかけに、早くも 12 月 21 日には「高校生の自動二輪車等交通安全教育検討会」を開催。翌平成 29 年度までに 9 回の検討会を実施し、報告書がまとまり、平成 31 年からは実際の交通教育が実施され、その記録が今年になってまとめられた。これが大阪との 6 倍の差ではないか。

また、群馬県では自動二輪免許取得を禁止する高校はゼロとなり、茨城県では原付通学許可校は 8 割にのぼっている。千葉県ではすべての原付通学学生が交通安全講習を受けており、その講習費用も予算化されている。

ところが、大阪では原付通学を認めていないのに事故数がナンバーワンであり、もはや交通教育しかないのではないか。

そこで、教育長に伺うが、府立高校全日制 131 校の中で原付や自動二輪の免許の取得を許可している学校は何校あるのか。

そこで、今の時代に合った、高等学校における交通安全教育が必要であると考えているが、今後の交通安全教育について、埼玉県のようにスピード感を持った対応が必要と考えるが如何。

#### 【教育長】

○各校の校則における原付等の免許取得の取扱いについては、校長が生徒の実情等を総合的に判断して定めている。

○全日制高校において、校則等で原付等の免許の取得を禁止していない学校は 96 校、禁止している学校は 35 校である。禁止している学校においては、生徒個別の状況に応じて届出により許可する場合があるなど、弾力的に運用している。校則については時代に合わせて見直していくよう各学校に対して指導してまいる。

○府立高校における交通安全教育としては、「保健」の授業において、車両の特性、交通事故の現状や発生要因、自動車等を運転することにより負うべき社会的責任等について取り上げ、指導を行っているところ。

○議員ご指摘のとおり、電動キックボードなどのいわゆるスマートモビリティの普及が進むことが考えられる一方、その取扱いや規制が複雑化しており、高校生にも、それに対応した指導が必要と考える。

○まずは、学校での交通安全教室等で適切な指導ができるよう、府教育庁が主催する指導者向け研修で電動キックボード等の実態や法律上の取扱い等について取り上げ、各学校への周知を図ってまいる。

○あわせて、他府県での取組みや先事例についても情報収集につとめ、交通安全教育の参考としてまいりたい。

#### ② 二輪車禁止規制の見直し

暴走族は、昭和 50 年代頃から社会問題化したが、現在では大規模な集団暴走はあまり見かけなくなり、安全意識の高いライダーが観光地を訪れるためにオートバイを利用することが増加していると認識している。最近では、暴走族のような人を見かけたとしても、信号を守っており、走り屋からツーリング族に移行しているのがトレンドであろう。

府内では、二輪車通行禁止規制は、令和元年以降、4 区間の規制が解除されたと伺っている。原付の規制については、一定必要であろうが、自動二輪車は観光の邪魔になる。

そこで、今後の二輪車通行禁止規制の見直しについて、どのように取り組んでいくのか所見を伺う。

【警察本部長】

議員お示しの、令和元年以降の二輪車通行禁止規制の解除につきましては、従来、いわゆる暴走族対策として実施していたものを、集団暴走が減少したことを踏まえ、規制の見直しを行ったものであります。

また、二輪車通行禁止規制は、暴走族の走行実態に関わらず、アンダーパスやオーバーパスのほか、山間部の急カーブが多い区間など、構造上、二輪車の通行が危険な道路の区間にも実施しており、このような場所の規制を解除する上においては、道路環境の改善によって、二輪車の安全な通行が確保されることが必要であると考えております。

したがって、今後も、暴走族対策として実施している規制区間につきましては、暴走族の走行実態を踏まえた見直しを行うとともに、二輪車の通行が危険な道路の区間につきましては、道路管理者と連携し、道路環境の改善を図るなどした上での見直しを行ってまいりたいと考えております。

### 3 共同親権について

#### ① プリナップの推進等について

これまで、府議会では共同親権を求める質疑がなされているが、国の歩みは遅々としている。現行法のもとでは、面会交流や養育費の支払いを担保するにはプリナップ（婚前契約）を結ぶのがもっとも有効な手立てだと考えており、海外では一般的である。4組に1組は別れる時代であるから、このプリナップの中で共同親権について合意をし、親権、監護権について定めておけば、実質的に共同親権を実現するものとなり、養育費や面会交流の問題も克服できる。

については、プリナップを進めることの有効性について府はどのようにと考えるか。

【福祉部長】

○議員お示しのプリナップ、いわゆる婚前契約については、離婚前後において、親同士が養育費や面会交流等について、十分に話し合う機会を確保することが困難なケースもあることから、あらかじめ取り決めをしておくことは、有効な手段の一つであると考えている。

#### ② 民法754条の見解について

プリナップの有効を認めるのであれば、成人式などでの周知をお願いしたい。今後、プリナップを進めていく上で、一つ障害がある。民法754条の「夫婦間でした契約は、婚姻中、いつでも、夫婦の一方からこれを取り消すことができる。」とある条項である。夫婦間の問題は愛情に委ねようといった解説がなされており、この前近代的な考え方を是正することは、会派を超えて合意できると考える。国に意見書等を用い地方議会の意思を示すことも考えるべきである。婚姻後の約束は婚姻前のものより軽いことがまかり通っているということは、今後、プリナップを進める上で、必ず障害となる。については本条を削除すべきと考えるが、民法754条についての知事の見解を伺う。

【知事】

○家族法制については、婚姻制度や家族の在り方と関係する重要な問題であり、国民の理解のもとに進められるべきものと考えている。

○現在、法務省の法制審議会家族法制部会において、子の利益の確保等の観点から、離婚及びこれに関連する制度に関する規定の見直し等について議論されており、府としても審議の動向を注視していく。



## 4 外国人人材について

### ① 府の検討状況

コロナ禍を克服した後、社会経済活動が回復した際には、コロナ以前と同様、瞬く間に人材不足となり、企業経営に影響を与えるのではないかと懸念している。今後、様々な業種において人材不足に陥ることが予想され、東京都や滋賀県では予算が確保され外国人材確保に力を入れているが、大阪府も急ぐべきある。

今から、ポストコロナを見据えた人材確保の取り組みも必要であり、その取り組みのひとつとして、外国人材の受け入れに向けた支援体制を確立することが必要だと考えるが、商工労働部長の所見を伺う。

#### 【商工労働部長】

○労働力を安定的に確保することは、コロナ終息後の大阪経済を着実な成長へと導く上で、重要な課題のひとつと考える。とりわけ人材不足が深刻な業種や中小企業については、その解消のため、外国人材の受け入れも含め、環境整備に取り組むことが求められていると認識。

○従前より、商工労働部では外国人留学生の就職を府内中小企業などへ促すため、就職先のマッチングや採用後の定着支援などに取り組んできたところ。

○また、今年度は、府内企業や関係機関に対して、政策企画部や大阪産業局などが実施したヒアリングを通じ、外国人材の採用に関する課題や具体的な支援ニーズを把握した。

○こうした取組を活かし、中小企業などの人材確保に向けた支援方策について、留学生を含む外国人材の活用も念頭に今後、大阪産業局や国、経済団体等と連携を図り、具体化を検討していく。

## 5 広域行政について

### ① 府県間での部の統合

関西広域連合議会に当選以来、所属しているが、船頭多くして、船進まずという状態である。物事がまとまらないことを痛感しており、だからこそ、身を切る改革の最たるものとして「道州制」について我々は、進めてきたわけである。かつての自民党も道州制基本法を提唱するなど認めてきたわけであるが、よほどのことがない限り、国の出先機関からの権限移譲は進まないだろう。本気となって、政治に携わるものが考えていけば、例えば兵庫県と大阪府で、経済産業局の業務に該当する部署を抜き出して統合すれば、国からの権限移譲の呼び水とするなど考えられる。兵庫県と大阪府の2府県で、関西の人口の約3分の2を占めており、たとえ2府県のことであっても、こういった取組みもできなくはない。

そこで、仮に、大阪府が他府県と部を統合しようとした場合、どのような手法が考えられるのか、総務部長に伺う。

#### 【総務部長】

○地方自治法第252条の7において、普通地方公共団体は、協議により規約を定めることで、内部組織を共同して置くことができる旨が定められており、大阪府では、IR推進局や大阪港湾局など、大阪市との共同設置組織を、同規定に基づき設置してきたところ。

○都道府県間では、このような事例はなく、権限移譲の受け皿足りうるかはわかりませんが、議員お示しのように、仮に、大阪府が他府県と部を統合することとなった場合の手法としては、法的には、内部組織の共同設置が考えられる。

## 6 PMDA 関西支部について

### ① PMDA 関西支部の機能強化

2年前の一般質疑で独立行政法人医薬品医療機器総合機構（PMDA）関西支部のテレビ会議システムの手数料について取り上げた。関西でテレビ審査を受けると28万円もかかり、うち大阪府が14万負担、残りを企業が負担している。さらに兵庫県の企業でも大阪府が負担することについても、おかしいということを指摘した。「悪い冗談」ということで業界新聞の記事にもなっている。

このPMDA関西支部のテレビ会議システムについてであるが、新型コロナ禍における人流抑制の観点から、ウェブ会議システムが一時的に推奨されていることもあり、その利用件数が激減している。平成30年の105件が、令和2年に31件と激減している。特殊回線を引いて28万円を負担させてテレビ会議を行うといていたが、何だったのか。コロナが終息しても、テレビ会議は不要となるだろう。

このままでは、関西支部の存在意義が形骸化してしまうのではないかと懸念している。元医政局長の官僚の意見でもあるが、関西支部の存在意義を高めるためにも、例えば、再生医療分野の審査体制を関西支部に移管するなど、関西の強みを活かして支部機能を強化すべきと思うが、商工労働部長の考えを伺う。

2019年10月11日(金) リスファクス 第7878号  
大阪府・松原議員 PMDA関西支部のテレビ会議利用料は「悪い冗談か」  
大阪府議会の医薬経済委員(大阪経済の会)は10日の郡工労働部常任委員会で、医薬品医療機器総合機構(PMDA)関西支部が実施しているテレビ会議の利用料を、製薬企業や府が負担している現状について「悪い冗談としか思えない」と批判した。13年10月に大阪府PMDA関西支部を創設し、開発段階段階の相談を窓口でできるようになったのは「大きな進歩」で、18年6月から重要な相談もテレビ会議で可能になったのも「素晴らしい」と評価。ただ、テレビ会議の利用料1回28万円の負担を、大学や中小企業、ベンチャーを除いて、企業と府で14万円ずつ負担している構図は、PMDAが「公的機関」という側面をもつので「不公平」と批判した。松原氏は、医薬品をはじめとする大規模製薬企業の拠点が東京に集まっていることへの危機感を強調。医薬行政としても、東京と大阪での「イコールファウンディング」を進める必要があるなかで「関西だけ」が利用料を「払わないといけないのは苦痛」。負担が過らないうけにそのことPMDAを関西に誘致して東京に追いつかせることを望んでいる。東京と大阪間の新幹線普通車席の交通費は往復2万8000円程度で、府と企業のテレビ会議利用料14万円は、PMDA管区費10人1分にあたることも取り上げ、「利用料を徴収しなければ財政的にも向上する」と物議を醸した。これに対し、大阪府府工労働部成長産業課副課長ライオンエンス医薬課の大庭敬典氏は、13年10月のPMDA関西支部の立ち上げ以降、府が機能強化を要望し、テレビ会議が定まった結果を説明。利用料の徴収も「厚生労働省、PMDA、大阪府、関西製薬団体の4者で協議」したうえで決まったもので、そもそも利用料負担で利用が抑制されないよう大阪府が準備を払っているとした。こうした負担軽減の効果もあって、利用する企業数は、18年度41件(大阪府内企業31件)、17年度69件(48件)、18年度105件(75件)と「増加傾向となっている」と述べた。これに対し、松原議員は大阪府内の企業以外の利用がある点も踏まえ、改めて国や、国から莫大な資金が投入されているPMDAが負担する必要性を強調。第一歩として、大阪府だけでなく、関西広域連合で負担を考えていくことも「検討する」とした。

### 関西広域連合としての実施、理解得ながら検討へ 大阪府・吉村知事、PMDAテレビ会議システムの利用料軽減で

大阪府の吉村知事は12日の府議会本会議で、医薬品医療機器総合機構(PMDA)関西支部のテレビ会議システム利用料の軽減費を関西広域連合として実施していくことについて、構成自治体や関係事業者の理解を得ながら検討していく姿勢を示した。元厚生労働大臣政務官で現府議の松浦健太郎氏(大阪維新の会)への答弁。

広域連合として軽減費に取組めば、府の財政負担軽減につながる。吉村知事は「広域連合として取り組むに当たっては、PMDA関西支部を関西の医薬医療のインフラとして、広域連合の構成府県や域内の事業者等に認知してもらうことが重要。府外の企業の利用実績を上げていくことも重要だ。こうした取り組みを大阪府と広域連合が協議して実施していくことができるよう、構成府県市と協議していきたい」と述べた。

府は、テレビ会議システム利用料(28万円など)の軽減制度を設けており、対面訪問の場合、大学・研究機関や中小・ベンチャー企業は全額免除、それ以外の企業は半額の14万円となる。同システムの利用件数は、2016年度が41件(うち府内企業などの利用が31件)、17年度は59件(49件)、18年度は105件(75件)で推移しているという。

松浦氏は、府外企業も軽減制度の恩恵を受けていること、広域行政の観点などを踏まえ、府による軽減制度を広域連合として実施していくよう提案した。また、こうした自治体間の負担は、本来、国前が負担すべきとの考えを示した。

### 【商工労働部長】

○PMDA関西支部のテレビ会議システムは、大阪発の革新的医薬品開発の迅速化を推進するため、2016年度(平成28年度)から導入され、着実に利用を拡大してきたところ。

○2020年度(令和2年度)は、コロナ禍のご指摘のような理由で同会議システムの利用は低調であったが、全国的には、医薬品・医療機器関連の企業、アカデミアによる研究開発の動きは堅調に推移している。

また、大阪、関西においては、大手製薬企業や創薬の拠点である彩都のベンチャー企業などが、新型コロナワクチンをはじめ、色々な先進的な治療薬の開発に取り組むなど、PMDAの関西支部に寄せられる期待はより大きいものがある。

○府としてはこうした動きを踏まえ、現在拠点形成を進めている中之島再生医療拠点との連携により、PMDA関西支部の機能の向上が図られるよう、引き続きPMDAと協議していく。