

## 令和5年2月定例会 一般質問（概要）

令和5年3月6日（月）

西野 弘一 議員



（在日韓国・朝鮮人問題に関する指導の指針について）

府教育庁の「在日韓国・朝鮮人問題に関する指導の指針」について伺う。本指針の中には、「1910年の日韓併合以後、日本が朝鮮を植民地として支配した過程において多くの人々が朝鮮半島から日本への移住を余儀なくされ、我が国に居住する韓国・朝鮮人の人口は、併合前に比べ著しく増加した。」との表現がある。このうち「多くの人々が朝鮮半島から日本への移住を余儀なくされ」との部分について、私は事実ではないと考えている。また、本指針は平成10年一部改正とあり、20年以上前に改正されたきりであり、現在の状況には合っていないと思う。現在、大阪の学校には在日韓国・朝鮮人以外にも、中国やネパール、フィリピンなど多くの外国にルーツのある生徒が在籍している。本指針は在日韓国・朝鮮人に特化した内容になっているが、例えば「在日外国人に関する指導の指針」というように在日外国人問題全般に係る指針に変更した上で、内容についてもしっかりと精査するべきではないか。教育長の所見を伺う。

### 【教育長】

○「在日韓国・朝鮮人問題に関する指導の指針」については、在日韓国・朝鮮人問題にかかる指導内容や指導方法について教職員の共通理解を深めることを目的に、昭和63年に府教育委員会が作成したものの。

○ 議員ご指摘のとおり、本指針は改正から25年近くが経過し、その間、外国にルーツのある児童生徒を取り巻く状況は変化している。そのような状況を踏まえ、現在、知事部局が「大阪府在日外国人施策に関する指針」の内容を見直しているところであり、今後、その内容を踏まえ、多文化共生社会の構築など今日的課題にも対応できるよう、本指針の見直しについて検討していく。

（未来医療国際拠点を核とした再生医療の産業化）

大阪経済の成長をけん引していく産業の1つとして、再生医療が注目されている。

再生医療は、2019年度の日本医療研究開発機構（AMED）調査によると、2040年の再生医療関連産業の国内市場規模は約1.1兆円となることが予想されている。今は、少数症例への投与のため、十分な収益が得にくい産業構造であるが、先を見据えて進めているのが未来医療国際拠点の形成であろう。困難な再生医療の実用化、産業化をぜひ大阪・中之島で実現し、高度なものづくり技術を持つ東大阪等の中小企業にも、新たなビジネスチャンスとして再生医療分野に参入できるような未来を期待している。

中之島の未来医療国際拠点のオープンが来年春にせまる中、拠点を核に大阪の強みである中小企業の技術力も活かせるような再生医療の産業化を実現するため、今後、府はどのように取り組んでいくのか、商工労働部長に伺う。

#### 【商工労働部長】

○東大阪をはじめとする府内のものづくり中小企業の技術力を 再生医療分野において活用していくことは、製造業全体の活性化を促す上でも価値あること。

○一方で、再生医療は研究開発段階のものが多く、今時点でその取組を具体化するにはまだ時間が必要。

○こうした状況を踏まえ、再生医療の産業化に向けてのサプライチェーン構築の動きや研究開発の状況などについて、最新の情報を随時提供するなど、ものづくり中小企業の参入機会の創出に 努めていく。

#### （水素関連技術の社会実装について）

再生医療のほか、万博も見据えて取組みが一段と進んできている技術として、水素エネルギーが注目されている。トヨタにおける水素エンジン車両の開発や、地球上にほぼ無尽蔵にある海水からの水素製造技術の研究など、様々な取組が進められている。また大阪・関西万博に向けて、水素燃料電池船の開発が進められているとの記事が2月に掲載されるなど、万博を機に、水素エネルギーの実用化をめざす動きが活発化している。

府では、企業版ふるさと納税を活用した三菱UFJフィナンシャル・グループからの寄附を受けて、今年度から、水素などカーボンニュートラルに貢献する最先端技術の万博における披露に向けた取組みを支援している。これまでにない支援規模であり、この取組みの成果が、万博を契機として社会実装につながり、ビジネスの広がりによって府内中小企業の参入機会が増えることを期待したい。

そこで、本事業による支援を受けた技術が、どのように社会実装され、社会をどのように変えていくと想定されるのかについて、商工労働部長に伺う。

#### 【商工労働部長】

○水素は今後、様々な分野で利活用が見込まれ、今年度のカーボンニュートラル技術開発・実証事業においては、全8件中、水素関連の支援事業として2件を採択。

○電気分解により水から水素を製造する技術は、CO<sub>2</sub>を排出しないグリーン水素の供給を可能とするもの。太陽光発電と組み合わせることで、生成過程すべてをカーボンニュートラルにすることができ、今後、水素需要が大きく拡大していく中で意義ある取組。

○また、水素高速充填システムでは、燃料電池を動力源とする配送ドローンなどに短時間での水素充填が可能となる。さらにイノベーションが進めば、農耕用FCトラクターや、災害時の非常用電源など、社会における利活用の場面が大きく拡大。

○このような先進技術の社会実装に向けたチャレンジにおいて、府内中小企業が有する高度な技術が多く活用されるよう、ビジネスマッチングなどの環境整備に取り組み、脱炭素社会の実現に貢献していく。

#### （大阪の成長産業の振興について）

大阪では、再生医療などライフサイエンス分野の産業化に向けた取り組みをはじめ、水素などカーボンニュートラルに貢献する革新的な技術開発へのチャレンジ、空飛ぶクルマの実現に向けたプロジェクトなど、民間企業を中心に、今後の成長が期待される様々な先進的取り組みが展開されている。

開催まで2年余りとなった大阪・関西万博に向けて、今後ますます機運が高まっていくと思うが、万博を機に、大阪で展開するこれらの優れた取り組みを、府外の方々はもちろん、府内の多くの中小企業の方々にも広く知っていただき、新規参入やビジネスチャンスの獲得につなげてほしいと考えている。

次の時代の大阪の成長を支える産業としての発展が期待できる民間企業等の取り組みを、万博を機に、しっかり後押しする必要があると考えるが、知事の考えを伺う。

#### 【知事】

○ライフサイエンスやカーボンニュートラルなどの未来を支える産業が、大阪の成長をけん引し、世界に貢献するものとしていくためには、産学官による共創と、「やってみなはれ」の挑戦の精神から生まれる革新的イノベーションが不可欠。

○その意味で、未来社会の実験場をコンセプトとする2025年大阪・関西万博は絶好の機会。

○府としても、万博をマイルストーンに、カーボンニュートラルやSDGsの達成に向け、民間企業や研究機関が取り組む実証実験、スタートアップの規模拡大などをしっかりサポートし、次代の成長産業を育てていく。

#### （都市計画道路の見直し）

都市計画道路は、都市の骨格を形成するもので、交通の円滑化や地域の発展に寄与していくものだと思う。

しかしこれまでは、高度経済成長期における都市の拡大を前提に、広域的かつ長期的な視点で多数決定されてきたが、今日の人口減少などの時代背景の変化に伴い、長年にわたり整備未着手となっている路線があると認識している。

この点について、平成21年度の2月議会の一般質問で指摘し、都市計画道路の見直しを進めると説明されたが、その後、広域的な都市計画道路など大阪府決定の都市計画道路における見直し状況について、大阪都市計画局長に伺う。

#### 【大阪都市計画局長】

○都市計画道路の見直しについては、道路の必要性および事業の実現性を検証し、「存続」「変更」「廃止」について方向性を決定するものであり、平成23年3月に、その基本的な考え方となる「都市計画道路見直しの基本方針」を策定した。

○この基本方針に基づき、事業未着手となっている路線を対象に、平成23年度から25年度にかけて、関係部局や関係市町村と十分に協議したうえで、一斉に廃止等に係る都市計画の手続きを行うなど、これまでに25市5町において、101路線、延長約186kmの都市計画を廃止している。

○さらに、現在、都市計画道路古川橋駅前線について、駅前のまちづくりの計画が具体化されたこと

を期に、今年度中の廃止に向け、都市計画手続きを進めているところ。

### （都市計画道路の見直し）

平成 22 年度の見直しの基本方針策定前から比較すると、延長として約倍増の 186km の廃止手続きを完了したとのことだが、それでも現時点で、大阪府内の府決定の都市計画道路の計画総延長約 1,032km のうち、約 22% の約 231km が事業未着手である。

この未着手路線のうち、今後、整備されていく路線もあるようだが、それでもなお、事業の見通しが立たない路線もあるのではないかと思う。

そういった路線については、沿道の土地の有効利用が図られないことから、速やかに廃止手続きを行うべきと考えるが、こうした点も含めて、今後の都市計画道路の見直しの進め方について、大阪都市計画局長に伺う。



#### 【大阪都市計画局長】

○今後の都市計画道路の見直しについても、基本方針に基づき、「存続」「変更」「廃止」の方向性を決定し、必要な都市計画手続きを適宜、実施していくこととしている。

○具体的には、並行するバイパス等の代替機能確保の状況を勘案して廃止する場合や、駅周辺まちづくり計画の策定に伴い歩行者動線などの交通安全機能が確保されたうえで廃止する場合、また、交通量減少による車線数見直しに併せ、必要な交通安全機能を満足するように幅員変更する場合などが想定される。

○引き続き、こうした路線ごとの地域特性や周辺道路の整備の進捗状況を踏まえるとともに、関係部局や関係市町村と十分に調整を行ったうえで、協議の整った路線から、速やかに廃止等の都市計画手続きを実施してまいりたい。

### （近鉄大阪線の鉄道高架化）

近鉄大阪線の俊徳道駅から久宝寺口駅付近の区間にある 9 箇所の踏切のうち、7 箇所が「開かずの踏切」となっている。この区間の鉄道高架化については、過去に地元市において検討が進められていたが、事業の具体化に至っていない状況。

しかしながら、昨年 11 月、地元自治協議会や商工会議所などから府、東大阪市及び鉄道事業者に対し、高架化の早期事業化を求める要望書が提出され、事業化に向けた機運が

再び高まってきている。

この区間の踏切は、全て東大阪市の市道であることから、事業化に向けては、先ず地元市が主体となって検討を進め、その中で、連続立体交差事業のノウハウを持つ府の支援が重要と考えるが、府としてどのように対応していくのか、都市整備部長の所見を伺う。

#### 【都市整備部長】

○連続立体交差事業は、都道府県や政令市に加え、人口20万人以上の都市などが実施するものであり、踏切除却による交通渋滞や踏切事故の解消のほか、市街地の一体的なまちづくりに大きく寄与する事業である。

○このため、先ずは地域のまちづくりを担う地元市が主体となって、着手に必要な事業規模・手法、費用対効果やまちづくりの具体化などの検討を行うこととしている。

○お尋ねの近鉄大阪線の高架化については、東大阪市から「過去に鉄道事業者と実施してきた勉強会を、今後、再開する予定」と聞いている。

○今後、府としても、要請があれば、勉強会の場を通じて、技術的支援などの協力を行っていく。

#### （コロナ対応の総括）

令和2年に大阪府で新型コロナウイルス感染症患者が確認されてから3年が経過した。これまでの間、大阪府では波の状況に応じ対応を続けて来られたところ。この度、政府において感染症法上の位置づけを「2類相当」から季節性インフルエンザなどと同じ「5類」に移行する方針が決定され、コロナ対応において、ひとつの転換点を迎えている。

一方、5類移行後も、感染症対策は引き続き行政として取り組むべき業務である。また2年後には大阪・関西万博の開催が控えていることもあり、今後より感染症対策に強い都市づくりを目指すうえでも、これまでの経験を振り返る時期にある。

そこで、これまでの大阪におけるコロナ対応をどのように総括するか、この3年間、先頭に立ち指揮を執って来られた健康医療部長の所見を伺う。

#### 【健康医療部長】

○新型コロナについては、「感染拡大の抑制」と「医療療養体制の整備」を車の両輪として、日々、感染状況を収集・分析しつつ、感染の波が収束傾向に入れば即座に次の波に備えるというサイクルを繰り返してきた。途切れることなく対策の強化をすすめたものの、感染規模の拡大やウイルスの変異等により、波ごとに異なる課題が生じ、想定を上回る厳しい医療ひっ迫も生じた。

○対応を行う中で、非常時における病床や医療人材の確保の限界や、保健医療分野のデジタル化の遅れ等に直面するとともに、高齢者施設や在宅患者にかかる医療と介護の連携のあり方など、超高齢社会における医療をめぐる課題も浮き彫りになったと認識。

○一方、厳しい状況のなかで、行政と医療機関、医療機関同士が強く連携して課題に対処したこと、さらには感染症に関する圏域ネットワーク構築が進んだことなど、コロナ対応から得られた財産も多い。

○5月からは、「With コロナ」体制へ本格的に転換。今後は、新型コロナ対応で得た教訓のみならず、蓄積されたノウハウや医療関係者とのつながりを最大限に生かして、次なるパンデミックや危機事象に備えつつ、超高齢社会を見据えた医療体制の整備をすすめていく。