

令和5年11月定例会 一般質問

質問者 和田 賢治 議員

質問日 令和5年12月7日(木)



大阪維新の会、大阪府議会議員団の和田賢治です。
通告に従いまして、順次質問をさせていただきます。

1. (1) 空飛ぶクルマの社会実装実現に向けた取組み

はじめに、空飛ぶクルマの社会実装実現に向けた取組みについて伺います。

いよいよ万博開催まで500日を切りました。万博期間中の空飛ぶクルマの運航事業については、今年の2月に運航事業者4陣営(ANAホールディングス株式会社とアメリカのJoby Aviation、日本航空株式会社、丸紅株式会社、株式会社SkyDrive)が決定・公表されました。運航の実現に向け、国際博覧会協会が設置し、府も参画している「大阪・関西万博 空飛ぶクルマ準備会議」において、会場外ポートや運航に必要な諸条件等についての検討が進められていると聞いております。

パネルをご覧ください。

大阪・関西万博における空飛ぶクルマ 2地点間運航の各社イメージ

運航事業者	ANAホールディングス /Joby Aviation	日本航空	丸紅	SkyDrive
使用予定機体	 Joby Aviation(米) 〔 航続距離160km 定員5名 〕	 Volocopter(独) 〔 航続距離35km 定員2名 〕	 Vertical Aerospace(英) 〔 航続距離160km 定員5名 〕	 SkyDrive(日) 〔 航続距離15km 定員3名 〕
想定する会場外ポート候補	・会場周辺の湾岸・河川沿いの適地を念頭にANAホールディングス/Joby Aviationにおいて検討・調整中。	 【桜島】	 【尼崎フェニックス】	 【大阪湾・中央突堤】
運航イメージ		・桜島-会場間の2地点間運航	・フェニックス地区-会場間の2地点間運航	・中央突堤-会場間の2地点間運航

※いずれの情報も関係者間で協議・調整を行っている段階のものであり、今後、以下内容を前提に更なる協議・調整を進めるものとする。

(日本国際博覧会協会 ホームページを加工して作成)

1

今年8月7日に開催された第2回準備会議では、各運航事業者の使用予定機体や想定する会場外ポート候補地といった運航イメージも公表され、いよいよ具体的に動き出していると実感しております。

空飛ぶクルマの商用運航に向けた事業スキームや安全な運航のためのルール、その制度等については、世界のどこの国よりも早く整え、万博で実際に運航している姿を見せることは、大阪・関西万博を足がかりに、空飛ぶクルマを活用したビジネスで、日本、そして大阪・関西が、世界をリードしていくまたとないチャンスです。この機会を逃さず、大阪・関西において空飛ぶクルマを活用した都市型のビジネスモデルを創出し、ぜひ、大阪の今後の成長を牽引する産業として育てていきたいと考えております。

府においては、国内の他の自治体に先駆け、いち早く、空飛ぶクルマの社会実装に向けて実証実験等に取り組む、民間事業者を支援する「空飛ぶクルマ都市型ビジネス創造都市推進事業補助金」を令和3年度に創設しました。この補助金を活用して、今年3月に、私も見学しましたが、グランフロントでのモデル機体の展示といった取組みが民間事業者により行われてきました。今年度からは、新たに兵庫県や大阪市との連携制度も構築し、事業規模も拡大されたと聞いております。

また、こうした実証実験等への支援に加え、万博時の使用のみならず、万博後の利活用も想定した離着陸ポート等の整備を支援する補助制度も創設しています。大阪が、日本の中でも、空飛ぶクルマを活用したビジネスの先進都市として発展していくため、これまでの取組みを推し進め、さらにレベル感を上げて取り組んでいくべきであります。

そこで、今年度の府の取組みの進捗状況について、商工労働部長に伺います。

<商工労働部長 答弁>

- 実証実験等の補助金について、今年度は兵庫県・大阪市と連携することにより、最大で、補助率8分の5、補助上限額2,500万円となる形で強力にバックアップしているところ。9件採択したが、そのうち3件は兵庫県・大阪市とともに連携して補助する事業である。また、取組内容についても、昨年度から一歩進んで、モデル機体ではなく実機の試験飛行見学会など、万博での実装とその後のビジネス展開を見据えた取組みが着実に進展している。

- また、今年度創設した「空飛ぶクルマ専用離着陸場等拠点整備事業補助金」により、万博時やその後の運航を実際に支えるインフラとなる、離着陸拠点の整備事業者に対する支援にも取り組み始めたところ。

- さらに、国が離着陸場の整備に関する指針を策定し、去る12月1日に公表したところであり、大阪府では、その内容を踏まえ、建物の屋上などの活用も含めた離着陸拠点の整備や関連するビジネス展開の参考となるガイドブックの作成に取り組んでいる。具体的なビジネスプランの検討を進める民間事業者などからも期待の声が寄せられている。

1. (2) 空飛ぶクルマの社会受容性の向上に向けた取組み

続いて、空飛ぶクルマの社会受容性の向上に向けた取組みについて伺います。

空飛ぶクルマのビジネス展開をめざし、府がさまざまな形で先導的な取組みを進めていることは、誠に心強いと感じております。今後とも、府内における民間事業者の意欲的な取組みに対し、力強い後押しをしていただきたいと思います。

一方、空飛ぶクルマが新たなモビリティとして府民生活に根付いていくためには、社会受容性の向上が必要不可欠です。社会受容性の向上に向けた取組み方策については、昨年5月議会の私の一般質問でも取り上げたところであり、その

際、商工労働部長からは「飛行の安全性や空飛ぶクルマのある未来社会の姿が府民に浸透するよう、イベントなどの機会も広く活用し、社会受容性の向上を図っていく」との答弁をいただきました。その後、府として社会受容性の向上に向けて、どのように取り組んでおられるでしょうか。

また、社会受容性の向上には、府民に身近な市町村との連携も欠かせません。大阪市の他にも、八尾市や枚方市において、補正予算を措置し、空飛ぶクルマの社会受容性向上のためのイベントなどに取り組まれると聞いております。社会受容性の向上に向けた府の取り組みや、市町村との連携方策について、商工労働部長に伺います。

<商工労働部長 答弁>

- 空飛ぶクルマのビジネス展開・拡大にあたっては、安全性の理解に加え、有用性や利便性など、その価値について広く府民に理解いただくことが重要。そこで、昨年度は、府民や事業者を対象としたシンポジウムを開催したほか、空飛ぶクルマのある未来を考えていただくために絵画コンクールを実施した。

- これらの取り組みに加え、今年度は、VR等の映像コンテンツにより、空飛ぶクルマのある日常を体感できる機会を提供することで、府民や事業者が、空飛ぶクルマの社会実装により生み出される新たな価値やビジネスを、具体的に考えるきっかけづくりに取り組んでいる。

- この間の取り組みを通じて、八尾市や枚方市などにおいても、空飛ぶクルマ関連ビジネスの積極的な誘致をめざし、市独自で地域住民に対する空飛ぶクルマの理解促進に取り組む動きが出てきている。

- 新たなモビリティである空飛ぶクルマのビジネス展開に向けては、地域住民の理解や具体的なビジネスプランを有する民間事業者の存在が不可欠であることから、府としても、これまでの取り組みにより得た知見や先行事例の共有などの情報提供や、ネットワークを活かした国・民間事業者の紹介など、市の取組が円滑かつ着実に進むようサポートしている。

- 今後とも、市町村と連携し、空飛ぶクルマを活用した都市型ビジネスの実現に取り組んでまいります。

【要望】

空飛ぶクルマは、100年に一度の空の移動革命といわれるように、人々の移動手段に対する概念を変え、行動変容を促す可能性を秘めています。府においては、これまで全国に先駆けて、さまざまな取組みを進めてきて頂いているところですが、万博での2地点間運航にとどまらず、そのレガシーとして、大阪・関西に空飛ぶクルマを活用したビジネスが生まれ、普及・拡大していくという姿を実現するため、これまでの取組みをさらに発展させ、いち早く大阪・関西において空飛ぶクルマのビジネスモデルを確立するよう、より一層力強い施策を推し進めていくことが必要です。

今後とも、空飛ぶクルマの社会実装実現と、その先のビジネス展開を見据えた新たな取組みを企画し、展開することをお願いいたします。



2. 災害時のサイレントタイム

次に、災害時のサイレントタイムについて伺います。

大規模災害時の人命救助において、現場では消防や警察、自衛隊などにより、家屋の下敷きや土砂災害により生き埋めになった方の必死の救助活動が行われることとなります。

一方で、このような被害の状況を上空から取材しようと、報道機関のヘリコプターが飛来することで大きな騒音が発生し、現場で助けを求めるわずかな声や音がかき消され、救助活動に支障をきたすことが懸念されます。このため、救助を求める声を確認できるよう、一定の間、ヘリコプターや重機を止め、騒音の発生を禁止するサイレントタイムを設けることが重要です。

私は、かねてからこのことを府議会で要望・質問してきており、府からも都道府県消防防災・危機管理部局長会を通じて、国に要望してきた結果、国の「南海トラフ地震における具体的な応急対策活動に関する計画」の令和元年の改定において、「都道府県が救助機関と協議の上、国土交通省に対して、航空機等による騒音の発生を禁止するため、飛行自粛に関する航空情報の発出を要請できる」と示されました。このことは、大きな一歩であると考えます。そこで、これまでの経緯と今後の取り組みについて、危機管理監に伺います。

<危機管理監 答弁>

- 地震による倒壊した家屋など災害現場から救助を行う際には、救助者の声や物音を探る必要があり、場所や時間を決めてヘリコプターや重機を止めるサイレントタイムをつくるのが有効と認識している。
- このため、府では、お示しの国の計画改定を踏まえ、サイレントタイムの設定や手順について、消防などの救助機関や国土交通省大阪航空局と協議を重ね、本年5年1月の「大阪府地震・津波災害対策訓練」では、サイレントタイムの運用についての図上訓練を実施し、運用の確認を行ったところ。
- これまでの協議や訓練の成果を踏まえ、府としてのサイレントタイムに関するマニュアルを今年度末には取りまとめる予定である。
- 今後もサイレントタイムの訓練などを行い、より実効性を高め、災害時に迅速かつ的確な救助活動が行えるよう取り組みを進めていく。

【結び】

私はサイレントタイムについて、平成28年の府議会を皮切りに、機会がある度に要望・質問を重ねて参りました。これを踏まえ、府においてももしっかり取り組んでいただいたことにより、サイレントタイムに関して、国の計画にも位置付けられるとともに、府としてもマニュアルを取りまとめるとのことであります。

災害時の救助は発災後 72 時間までの対応が非常に重要となります。どうしても取材のために撮影等を行わなければならない場合は、ヘリコプターではなく、騒音が出ないような、例えばドローンなどの機器を使用してもらえよう報道機関に要請するなどして、サイレントタイムに関するマニュアルを取りまとめ、訓練などにより実効性を高める取組みを今後ともしっかりと進めていただくようお願いしておきます。

3. 大阪公立大学における国際化の取組み

次に、大阪公立大学における国際化の取組について伺います。

大阪府議団日越議員連盟は 2007 年の発足以来、経済を始め幅広い調査研究を行い、大阪とベトナムの関係強化のために活動を行ってまいりました。そして今年度は、日本とベトナムの外交関係樹立 50 周年ということで、先月、日越議連の議員とともに、ベトナムを視察してまいりました。ベトナムでは、ホーチミン、ダナン、ハノイを訪れ、ダナンでは、ベトナム中部地域最大の国立総合大学・ダナン大学を視察し、大学関係者との意見交換を行いました。

ダナン大学は、日本の大学を含め、積極的に国際交流を展開し、工科大学や医学部の優秀な学生にも日本語教育を実施しているということでもあります。意見交換では、大阪公立大学との連携についても、強い関心を示されていました。

先の 9 月定例会における、わが会派の代表質問では、大阪公立大学として、大学の国際化に向け、留学生受入体制の充実を進めていくとのことでしたが、国際化を一層進めるためには、留学生の受入体制と併せて、海外の大学や研究機関等との連携を深めていくことも重要と考えます。そこで、大阪公立大学では、海外の大学や研究機関等との連携強化に向けて、どのように取組みを行っているのか府民文化部長に伺います。

<府民文化部長 答弁>

- 大阪公立大学が、世界水準の高度研究型大学へと発展するためには、海外大学等とのネットワークを形成し、国際的な教育活動や共同研究を推進することにより、国際力を強化していくことが重要と認識。

- このため、大阪公立大学では、海外の大学と連携し、双方の大学の学位を取得できるプログラムや、海外研修を取り入れた博士人材の育成、オンラインによる現地学生との協働学習に取り組むとともに、昨年は、ドイツ人工知能研究センターなどと新たに

連携協定を締結するなど、海外との共同研究等に向けた取組を進めている。

○こうした中、ベトナムにある複数の大学とも学術交流を行っており、昨年、その中の一つであるハノイ医科大学内に、公立大学のハノイ事務所を開設するなど、ベトナムにおける国際交流活動のさらなる強化に向け、取り組んでいるところ。

○大阪公立大学としては、今後、学術交流大学等の拡大など、海外との教育研究ネットワークの拡充を図ることとしており、大阪府としても、大阪公立大学が、グローバルな大学に発展できるよう、大学の取組みをしっかりと支援してまいります。

【要望】

ありがとうございました。

今回の視察では、ダナン大学から、大阪公立大学との連携について、ベトナムの大学生・教師向けの奨学金制度の創設や在学4年間のうち、2年間はベトナム、そして2年間は日本に在籍して、単位を取得することができる交換留学制度の設置、学生・教員間での交流活動などの要望がありました。

府内のベトナムからの留学生数は留学生全体の3割と、中国について2番目に多く、府における学術レベルの向上や国際化に資する重要なパートナーです。大阪公立大学においては、ぜひ、ダナン大学との連携も含め、グローバルな海外ネットワークづくりに向けて、一層の取組を進めていただくようお願い致します。

4. (1) 大阪のまちづくりグランドデザインでの位置づけ

最後に、大阪のまちづくりグランドデザインについて、伺います。

大阪のまちづくりグランドデザインについては、策定過程の昨年9月議会における私の一般質問で、「なんば・天王寺・あべのエリア」におけるまちづくりとLRTを含む新たなモビリティを活用したまちづくりについて質疑しました。その後こうした質疑を踏まえ、昨年12月に「大阪のまちづくりグランドデザイン」が策定されております。

しかし、いざ蓋を開けて見ると「なんば・天王寺・あべのエリア」にLRTの記載がありません。「新たなモビリティを活用したまちづくり」という一般論の項目に、「LRT、グリーンスローモビリティなどの活用」という一文があるだけです。

そこで改めて、「大阪のまちづくりグランドデザイン」において、「なんば・天王寺・あべのエリア」のまちづくりと、L R Tを含む「新たなモビリティを活用したまちづくり」を、それぞれ、どのように位置づけているのか伺います。

<大阪都市計画局長 答弁>

○大阪のまちづくりグランドデザインにおいて、「なんば・天王寺・あべのエリア」では、来街者が居心地よく過ごすことができ、地域間を快適に回遊できるまちづくりをめざし、歩いて楽しい滞在空間の創出や新たなモビリティなどの活用による回遊性の向上といった取組を掲げている。

○一方、新たなモビリティを活用したまちづくりについては、交通インフラとの連携を図る観点から、大阪府全域における戦略として、議員お示しのL R Tに加え、A Iを活用したオンデマンド交通、グリーンスローモビリティ、パーソナルモビリティ等を活用することとしている。

○これらの取組にあたっては、人中心の快適で魅力ある空間の創出や、将来の技術革新にも幅広く対応することなどが重要と考えている。

4. (2) なんば・天王寺・あべのエリアにおける人中心のまちづくり

私は、これまで、議会で何度も述べていますが、今、答弁にあったL R Tが「なんば・天王寺・あべのエリア」において、将来的に実現することに期待しております。

そのL R Tの実現に向けて、まずは、回遊性とにぎわいのある人中心のまちづくりを進めていくことが必要であり、そのためには、主要駅周辺において、駅前空間を人中心に再編し、多様な人々の交流とにぎわいの創出を図るとともに、それらを中心として、回遊性を高めていくことが重要と考えます。

去る11月23日には、駅前の道路空間を車中心から人中心の空間へと再編したなんば広場が完成しました。今後、地元関係者を中心とした委員会組織によって、広場の維持管理や利活用を行うための社会実験が行われる予定と聞いております。こうした取組等により、まちなかのにぎわいが創出されるなど、グランドデザインがめざす人中心のまちづくりが一層進むことを期待しております。

そこで、なんば・天王寺・あべのエリアにおいて、人中心のまちづくりを今後どのように進めていくのか、大阪都市計画局長の所見を伺います。

<大阪都市計画局長 答弁>

- 「なんば・天王寺・あべのエリア」については、なんば駅周辺をはじめ、いくつかのコンパクトなエリアにおいて、にぎわいの創出や回遊性を高めながら、それらが連携した、人中心のまちづくりを進めていくことが重要と認識。

- 議員お示しのなんば広場の供用開始に続き、大阪・関西万博が開催される 2025 年に向け、隣接するなんさん通りや、御堂筋側道の長堀通までの区間における歩行者空間化の取組などが進められているところ。

- 今後とも、ランドデザイン推進の観点から、関係者との連携のもと、民間の活力を引き出しながら、にぎわいと魅力にあふれ、地域間を快適に回遊できるまちづくりを進めていく。

【要望】

今のご答弁では、今後も人中心のまちづくりを進めていくとのこと。さて、現在の日本橋筋（堺筋）の状況を見ますと、コロナが鎮静化して、日々多くのインバウンド観光客が戻り、商店街ににぎわいが戻ってまいりました。

しかし、商店街を通る LRT の実現は、残念ながら未だに遠い夢、道半ばであります。商店街の人たちは「日本橋を ترامが似合うまちに」を合言葉に、アーケードの維持補修や、防犯カメラの維持管理、夜間防犯パトロール、毎月の合同クリーンデーなど、商店街の安心・安全を守る活動を日々行うだけでなく、商店街の更なる活性化を目指し、昨今増加しているマンションやホテル建設に対して、その1階部分に商店を設けて頂くためのルールづくり等に、現在、取り組んでおられます。

パネルをご覧ください。

歩行者と自転車が混在する歩道の様子（日本橋筋）



2

しかしながら、ご覧の通り、大通りの両側の狭い歩道に大勢の歩行者があふれ、そこに自転車が走るという、とうてい安全・快適な歩行者環境とは言い難い状況です。このような歩行者と自転車の危険な状況の改善に向けては、歩行者空間の確保等が必要であります。

そうした中、「なんさん通り」では、歩道拡幅にあわせた自動車の一方通行化の実現に向け、近隣地区も含めた協議会が今年5月に発足したと聞いております。「なんさん通り」において、人中心の歩行者空間が早く実現することに期待するとともに、それが日本橋までつながり、さらに、新世界、天王寺動物園を経由し、天王寺までもがLRT開通も含め、連続した人中心の空間となる「なんば・天王寺・あべのの一体化」の実現に向けて取り組んで頂くことを要望致しまして、私の一般質問を終わらせていただきます。

ご清聴ありがとうございました。