

**令和3年度**

**国の施策並びに予算に関する提案・要望  
(都市整備関連)**

**令和2年8月**

**大 阪 府**

## 目 次

1. コロナ終息を見据えた経済の再生・復活……………	1
2. 安全・安心な暮らしを支える都市インフラの形づくり……………	5
3. 誰もが安心して暮らせる大阪の実現……………	8
<b>【個別要望事項】</b> ……………	<b>9</b>

※要望文中の下線部については、「令和3年度 国の施策並びに予算に関する最重点  
提案・要望（令和2年7月）」においても記載している内容です。

## 令和3年度国の施策並びに予算に関する提案・要望 (都市整備関連)

日頃から、大阪府都市整備行政の推進につきまして、格別のご高配とご協力を賜り、厚くお礼申し上げます。

新型コロナウイルスのパンデミックにより、世界は未曾有の危機に直面しています。新型コロナウイルスへの対応は長期化することが予測され、感染拡大の防止と社会経済活動を両立させる「コロナと共存する社会づくり」を進めていかなければなりません。

そのような中、本府では、大阪・関西万博の開催も見据え、都市整備行政に求められる使命を着実に果たし、大阪・関西の「成長の実現」と「安全・安心の確保」のよき循環により、わが国の東西二極の一極として、大阪のみならず、日本の成長をけん引していくことに全力で取り組む所存です。

こうした取組みを堅実に進めていくためには、その基盤となる強くてしなやかな国土を形成していくことが必要であり、大都市圏である大阪の鉄道や高速道路ネットワーク、港湾などの都市基盤を充実・強化することが不可欠です。

また、ひとたび大阪都市圏に大規模災害が発生すると、その被害の影響はわが国全体に及び、国家として大きな損失となります。大阪・関西の重要性を踏まえ、南海トラフ巨大地震をはじめ、今後起こる可能性のある大規模災害から、人命を守ることを最優先に、甚大な被害や経済損失を未然に防ぐためには、国家的な観点から事前防災・減災対策を早急に実施していく必要があります。

令和3年度の国家予算編成に当たりましては、これらの趣旨を十分ご理解いただき、以下に提案する施策の具体化、実現のため、格別のご配慮を賜りますようお願い申し上げます。

大阪府知事 吉村 洋文

# 1. コロナ終息を見据えた経済の再生・復活

## 1-1 日本経済をけん引する大阪・関西万博の着実な準備

日本経済の成長の起爆剤となる大阪・関西万博の成功に向けて淀川左岸線2期事業の工事前倒しや、道路・鉄道をはじめとした様々な輸送改善と来場者の安全な移動や滞在などに寄与する「アクセスの向上」「安全性の向上」「にぎわい・魅力の向上」に資するインフラ整備にかかる財政支援を行うこと。

## 1-2 鉄道ネットワークの充実・強化など

- ① なにわ筋線は、関西国際空港へのアクセスを強化するとともに、国土軸上の新大阪から大阪都心部を經由して、大阪南部地域等を結ぶ広域的な鉄道ネットワークを形成することから、その早期整備に向けて、財源を確保するなど必要な措置を講じること。
- ② 今年度より着工予定の大阪モノレール延伸は、大阪都心部から放射状に形成された鉄道と環状方向に結節し、広域的な鉄道ネットワークを形成することから、着実な整備に向けて財源確保を行うとともに、北大阪急行延伸についても、2023年度開業に向けて必要な支援を講じること。
- ③ 「開かずの踏切」などによる交通渋滞や事故の解消、周辺地域のまちづくりの促進につながる連続立体交差事業（南海本線・高師浜線、京阪本線他）を着実に推進できるよう、必要な財源措置を講じること。



### 1-3 道路ネットワークの充実・強化

- ① 阪神高速淀川左岸線は、新名神・名神高速道路と関西国際空港及び大阪湾ベイエリアを結ぶ大阪都市再生環状道路の一部を形成する重要な幹線道路であり、とりわけ、淀川左岸線2期は、2025年大阪・関西万博会場へのアクセスルートとしての活用を目指しており、淀川左岸線延伸部とともに、早期整備及び必要な財源確保を行うこと。
- ② 新たな国土軸として東西二極を複数のルートで結ぶ新名神高速道路について、暫定4車線での全線完成を早期に進めるとともに、物流生産性向上等に寄与する6車線化についても整備を推進すること。
- ③ 2025年大阪・関西万博を目標に、渋滞緩和を図る料金施策の導入について取り組むこと。また、新大阪駅を中心とした大阪都心部の拠点機能の高まりにあわせ、国土軸と大阪都市再生環状道路を直結する新御堂筋の機能強化策について、関係者と検討を深めること。  
さらに、新名神高速道路と接続する箕面有料道路の高速道路会社への移管を進めるとともに、近畿圏の高速道路がさらに利用しやすいシームレスな料金体系となるよう、引き続き取り組むこと。
- ④ 京奈和自動車道へのアクセスとなる国道371号（大阪橋本道路）や、府内における環状方向の交通機能を強化する（一）大阪羽曳野線、（主）大阪和泉泉南線（大阪内陸都市環状線）などの地域高規格道路を重要物流道路に指定するとともに、その整備にあたっては必要な財源措置を講じること。



## 1-4 大阪湾諸港の機能強化

① 国際コンテナ戦略港湾として国際競争力を継続的に強化していくため、新型コロナウイルスの影響により縮小した港勢の回復及び拡大を目指し、港湾施設（係留施設、道路、臨港鉄道等）の整備に必要な予算を確保すること。さらに、荷役機械の整備等に係る支援制度の拡充、AIターミナルの実現に向けた取組みの強化を行うこと。

また、特定港湾運営会社が行う集貨事業への支援強化や、新たな貨物創出に向けた支援制度の拡充などを行うこと。

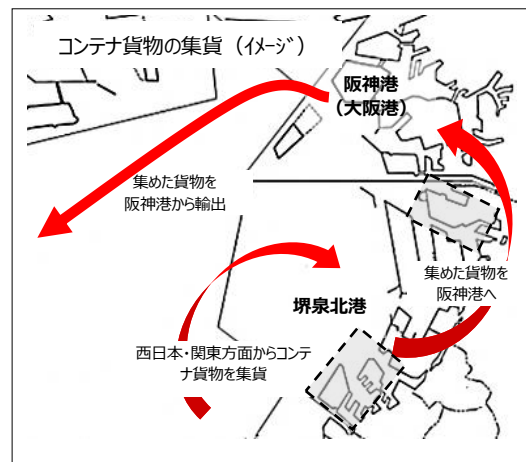
② 分散する中古車ヤードによる横持ち等非効率な荷役を解消するとともに、モーダルシフトの進展に対応するRORO機能等の強化を図るため、堺泉北港 汐見沖地区 夕風2号岸壁を着実かつ早期に整備すること。

また、関西で唯一海上アクセス可能な基幹的広域防災拠点としての機能を更に強化するため、堺泉北港堺2区の岸壁整備を早期に着手すること。

③ 全国5位（西日本3位）の輸入量を誇る合板の主力岸壁である堺泉北港汐見第3号岸壁においては、著しい老朽化により荷役効率が低下していることから、長きに亘って利用者に不便を強いている。そのため、安全性の確保と更なる荷役機能の向上を図る必要があり、残る80m（全長370m）の早期完成に向けて確実に財源措置を講じること。

### <国際コンテナ戦略港湾阪神港の国際競争力強化における支援制度内容>

<p><b>○集貨</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>特定港湾運営会社等が実施する集貨事業の実施に必要な予算の確保と補助対象の拡充</li> </ul>	<p><b>○競争力強化</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>コンテナ物流の円滑化に寄与する道路や臨港鉄道等の整備、夢洲コンテナターミナル拡張、AIターミナルの実現に向けたシステム導入等に必要な予算の確保</li> <li>コンテナターミナルの下物会社である埠頭会社が所有する資産の固定資産税、都市計画税に係る軽減措置の創設</li> <li>荷役機械の整備に係る補助制度（補助率1/3）における補助対象の拡大</li> <li>堺泉北港汐見沖地区岸壁整備推進及び堺2区新規岸壁の着手</li> </ul>
<p><b>○創貨</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>物流施設の整備に係る補助制度（補助率1/3）における補助対象の拡大</li> </ul>	



- ④ 大阪府・大阪市の内部組織を統合する「大阪港湾局」を設置し、令和2年10月1日から業務を開始する予定であるが、大阪湾諸港の更なる国際競争力強化には、港湾運営会社をはじめ、港湾管理の広域的な一元化が必要であり、その実現に向けて、所要の制度改正等、必要な措置を講じること。
  
- ⑤ クルーズ客船に係る新型コロナウイルス感染症対策について、旅客ターミナルのない港についても具体的な安全対策の基準や方針、対応策等を示すこと。また、クルーズ客船の更なる寄港実現のために、「瀬戸内海クルーズ推進会議」など、意見交換を行う場を拡充するとともに、海外クルーズ船社についても交流の場となる招請事業の支援を継続すること。

## 2. 安全・安心な暮らしを支える都市インフラの形づくり

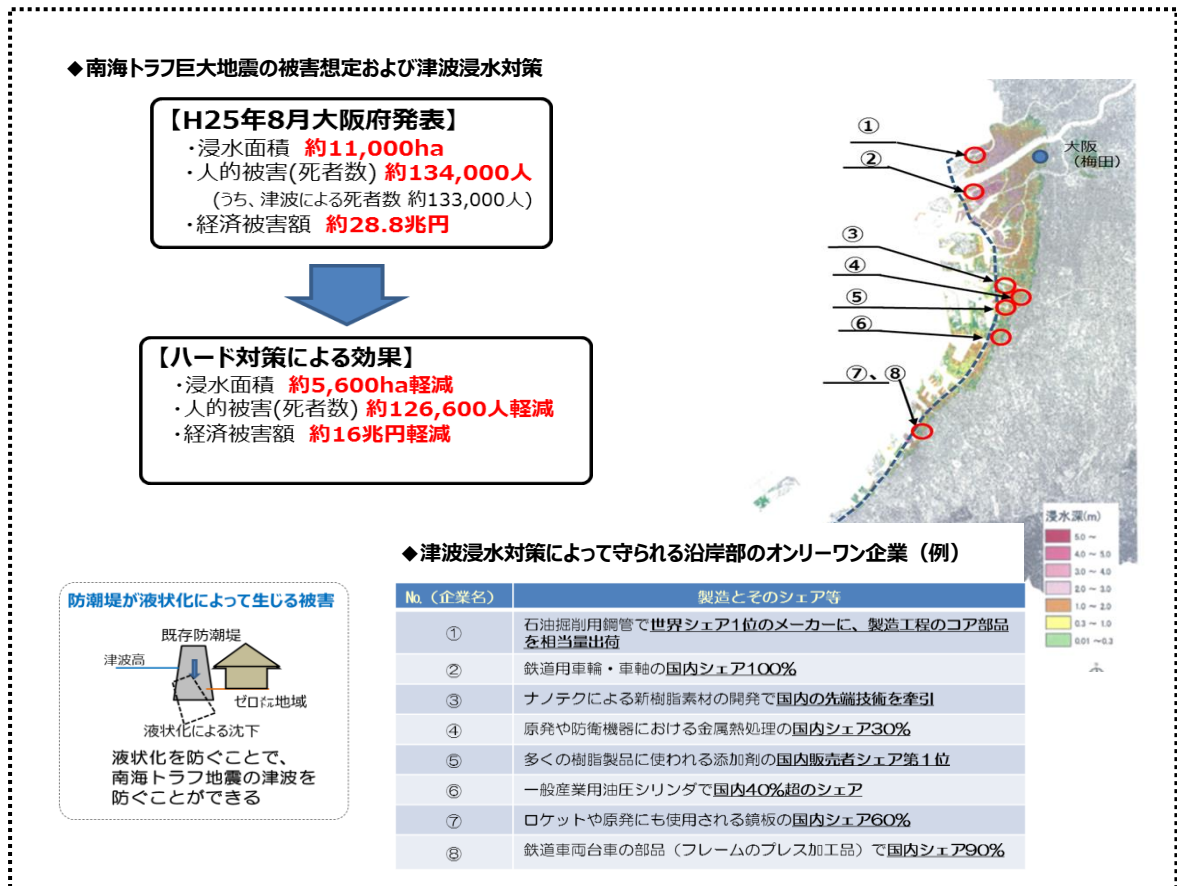
### 2-1 防災・減災・国土強靱化緊急対策のさらなる推進

近年、激甚化・頻発化している自然災害や南海トラフ巨大地震等に備え、「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」に地方単独事業も加え、ハード・ソフト両面での防災・減災対策に全力で取り組んでいるところである。

しかしながら、令和2年度までとなる3か年緊急対策については、抜本的な治水対策や災害に強い道路ネットワークの構築には十分とは言えないため、3か年緊急対策の終了後も、引き続き、十分な財源措置を講じ、さらなる推進を図ること。加えて、緊急自然災害防止対策事業債を延長する措置を講じること。

### 2-2 南海トラフ巨大地震の津波浸水対策

南海トラフ巨大地震により想定される甚大な津波浸水被害に備え、本府では令和5年度の対策完了を目標に防潮堤等の耐震・液状化対策に重点的に取り組んでいる。対策を早期に完了し、国民の生命と財産を守り、日本の社会経済の発展に寄与するため、防災・減災対策に関する十分な予算の確保など、さらなる支援を行うこと。さらに、災害時の防災・減災対策のために必要な施設の整備等に活用できる「緊急防災・減災事業債」については、今年度までとなっているが、来年度以降も延長するとともに、十分な財源措置を講じること。





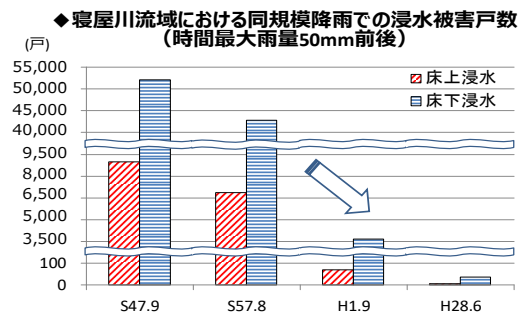
## 2-3 都市型水害に備える治水対策

人口・資産が集積し、低平地の広がる大阪では、人命と社会経済活動を支えるため、事前防災としての治水施設整備の更なる推進が必要である。

- ① 寝屋川流域において取り組んでいる総合治水対策は、国が示す「流域治水」の考え方を全国に先駆けて実践しているものであり、その根幹となる地下河川、下水道増補幹線、流域調節池などの大規模治水施設に対し、十分な予算措置を講じること。
- とりわけ、地下河川は短期集中的に整備する必要があるため、個別補助制度等を最大限活用し、事業進捗に応じた必要な財源措置を講じること。



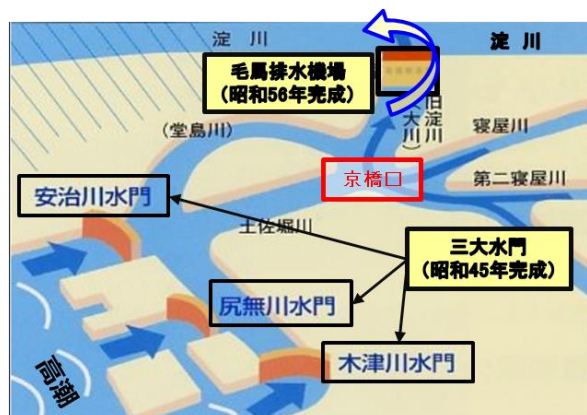
□ 流域面積	大阪東部の 11 市にまたがる 267.6km <sup>2</sup>
□ 寝屋川流域内人口	約 273 万人 (平成 27 年度)
【参考】パリの人口	約 224 万人
□ 寝屋川流域内従業者数	約 124 万人 (平成 26 年度)



流域内には、全国的にも有名な最先端の宇宙分野の製品づくりを行う企業をはじめ、多様なオンリーワン企業、数多くのトップシェア企業などが立地する。

これまでの治水施設の整備により、浸水被害は大幅に減少。しかしながら、平成 24 年 8 月豪雨\*により、1 万戸以上の浸水被害が発生。  
\*寝屋川流域北部において時間最大雨量 60mm~80mm 超を記録

- ② 台風による高潮や南海トラフ巨大地震により想定される津波に備えるため、三大水門の更新事業に対し、十分な予算措置を講じること。



大阪府の高潮対策 (イメージ図)

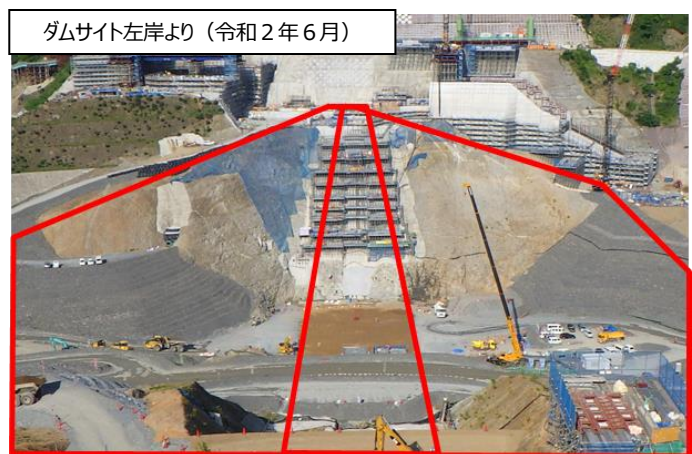


平成 30 年台風第 21 号来襲時の木津川水門

- ③ 東海道新幹線をはじめとする国土軸や、物流拠点等が集積する安威川流域において、抜本的な治水対策である安威川ダム建設の令和3年度末堤体完成に向け必要な財源措置を講ずること。



重要拠点が集積（国土軸、物流拠点など）



ダムサイト左岸より（令和2年6月）  
堤体工が最盛期。引き続き、堤体盛立てを鋭意進捗する。

- ④ 直轄河川の治水対策として阪神なんば線淀川橋梁の架け替え事業などを推進すること。特に、寝屋川流域の洪水・高潮時の排水施設である毛馬排水機場について、根本的な更新時期を迎えていることから、確実に稼働するよう、更新を行うこと。また、近年、大阪府域で計画高水位を超過した大和川について、治水安全度向上に向けた今後の河川整備の内容を検討すること。

## 2-4 都市基盤施設の老朽化対策の推進

高度経済成長期に整備された大量の都市基盤施設は、今後、一斉に老朽化が進むことから、本府では、府民の安全・安心の確保に向け、大阪府都市基盤施設長寿命化計画を策定し、予防保全の観点重視した戦略的な維持管理に取り組んでいる。とりわけ、本府の下水道施設は、全国に先駆けた流域下水道の事業着手から半世紀を経過しており、大量更新期を迎えている機械・電気設備の対策が待ったなしの状況である。

- ① 引き続き、適切かつ着実に老朽化対策を進めるため、下水道施設をはじめ、道路や河川、港湾、公園などの都市基盤施設の長寿命化対策や更新について、各施設の状況に応じた的確に対応できるよう、必要な財源措置を講ずること。
- ② とりわけ、現在、地方単独費で実施している都市基盤施設の定期点検及び修繕・更新計画策定等について、交付金や起債が充当できるよう制度の充実を図ること。
- ③ 供用年数が耐用年数を超過するなど、著しい老朽化により機能障害に陥っている河川管理施設の大規模更新や既存岸壁のさらなる廃止・利用転換を図るため、社会資本整備総合交付金による更新規模等の要件を緩和すること。

### 3. 誰もが安心して暮らせる大阪の実現

#### 3-1 コロナの時代の「新たな日常」を支える公共交通の利用環境整備の促進

- ① 府民の生活や経済活動を支えるバスなどの地域公共交通の安全・安心を確保するため、車内のリアルタイム混雑情報の提供・予測システムや衛生対策等、各事業者の感染拡大防止策について支援すること。
- ② 2025年大阪・関西万博開催への着実な準備のため、旅行者の受入環境整備として、鉄道駅等での多言語による案内サイン等の整備に対し支援する、国の「訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業」について、現制度では補助対象外とされている、JRや大手民鉄、大手民鉄に準ずる民鉄事業者の路線についても、新型コロナウイルス感染症による経営への影響も考慮し、一時的な措置として、期間を限定し、補助対象とするような要件の緩和を講じること。

#### 3-2 建設発生土の適正処理

府県間を移動した建設発生土が無許可で埋め立てられ、住民の安全・安心を脅かす事案が続発している。

このような事案を未然に防止するためには、地方自治体の対策では限界があることから、建設発生土の発生者側の責任を明確にした上で、発生から処理までを管理する仕組み、埋立て等行為に対する許可基準、罰則規定等を盛り込んだ法制度の整備を行うこと。

## 個別要望事項

### (1) 道路・街路事業の推進

- ① 府民の安全な暮らしの確保や良好な景観形成に向け、効率的に無電柱化を進める基本的な方針や方向性をとりまとめた「大阪府無電柱化推進計画」を策定し、取組みを進めているところ。今後一層の無電柱化の推進が図れるよう、電力・通信需要の高い地域においても活用できる低コスト手法の導入に係る設計指針の策定や、複数の工程を一体的に施工できるように設計・工事を電線管理者に包括的に委託する仕組みを構築し、その情報を発信するとともに、無電柱化の推進に必要な財源措置を講じること。
- ② 昨今の事故情勢を踏まえ、通学路等における安全な歩道と自転車通行空間の確保や、密集市街地対策の推進などに必要な財源措置を講じること。
- ③ 複数の地域間の連携を支えるネットワークの強化に向け、拠点・駅アクセス道路の整備や道路と鉄道の立体交差化、主要渋滞箇所の対策の推進に必要な財源措置を講じること。

### (2) 鉄道施設の安全対策の推進及び利便性向上の取組みの促進

- ① 鉄道利用者の安全確保に資する可動式ホーム柵の整備促進について、「大阪府内の駅ホームにおける安全性向上の取組み」に基づき、鉄道事業者・市町村等と連携しながら取り組んでいるところ。今後、府内全域の必要な箇所に整備が図られるよう、必要な財源措置を講じるとともに、地方負担額の起債充当率を拡充すること。
- ② 南海トラフ巨大地震を見据えた鉄道駅等に対する耐震対策について、早期完了に必要な財源措置を講じること。また、国及び鉄道事業者と共に協調する地方負担額について起債措置を可能とすること。

### (3) 治水・砂防・環境整備事業の推進

- ① タイムライン策定など、住民の避難行動を支援するソフト対策と一体的に行う、中小河川の整備などのハード対策を重点的かつ着実に実施するため、必要な財源措置を講じること。
- ② 土砂災害対策について、住民の避難につながるソフト対策や施設整備などのハード対策を合わせた施策を着実に推進していけるよう、必要な財源措置を講じること。
- ③ ダイオキシン類などの環境基準の達成に向けた浄化浚渫を継続的に実施するため、「公害の防止に関する事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律」（公害財特法）の適用期限（令和2年度）を延長すること。

#### (4) 流域下水道事業の推進

- ① 全国に先駆けて着手し、全国最大規模の施設を抱える流域下水道施設について、増大する老朽化への対策を推進し、下水道の公衆衛生や公共用水域の水質保全などの公共的役割を継続的に果たすため、現行の国庫補助制度を堅持し必要な財政措置を講じること。
- ② 本府の流域下水道事業は他に類を見ない規模で広域的な雨水対策を実施してきている。引き続き頻発する豪雨災害に備えるため、大規模で集中的に投資が必要な下水道増補幹線の整備や大量に更新時期を迎えている雨水ポンプの更新に対し、個別補助制度を拡充し事業進捗に応じた必要な財源措置を講じること。

#### (5) 公園事業の推進

南海トラフ巨大地震をはじめとする大規模な地震災害に備えるため、被災者の救出救援等にあたる自衛隊・消防・警察等が集結する後方支援活動拠点や、大規模火災などから住民の安全を確保する広域避難場所となる防災公園整備（久宝寺緑地、蜻蛉池公園等）の推進に、必要な財源措置を講じること。

#### (6) 港湾保安対策事業の推進

国際船舶・港湾保安法を踏まえ、堺泉北港・阪南港に設置した港湾保安対策設備（監視装置、保安照明、フェンス等）の更新を着実に実施するため、交付金等制度の新設を図ること。

#### (7) 市街地整備事業の推進

都市の再生を計画的に推進するため、第二京阪道路等の幹線道路を活かして産業等の立地を促す土地区画整理事業（交野市、高槻市、松原市、門真市、吹田市）、鉄道駅周辺の市街地再開発事業（枚方市、高槻市、摂津市、茨木市）などに必要な財源措置を講じること。