

## 「大阪府都市整備中期計画(案)」に対する府民意見等と大阪府の考え方について

【募集期間】 令和2年11月19日（木曜日）14時から 令和2年12月18日（金曜日）まで

【募集方法】 郵便、ファクシミリ、電子申請

【提出人数・意見数】 13名から計46件（うち意見の公表を望まないもの1件）のご意見をいただきました。

寄せられたご意見等の概要、ご意見等に対する大阪府の考え方は下記のとおりです。お寄せいただいたご意見は、趣旨を損なわない範囲で一部要約している部分があります。

No.	ご意見	大阪府の考え方
1. 計画策定の趣旨		
1	<p>全体として港湾事業に対する記述が見当たらない。 災害時などには河川と港湾を活用した物資輸送等も戦術にあったと思う。 府、市の港湾は統合されたが、府も事業主体の一員としての港湾事業に関する考え方を記述しなければならないと思う。 「基本方針」に将来的には神戸港も含めて関西の物流強化を図るといふ文言は書けないのか。</p>	<p>本計画（案）は、本府都市整備部の施策や事業について示しているものです。 なお、大阪港湾局の今後の取組の方向性については、「大阪“みなと”ビジョン」により示されています。 <a href="http://www.pref.osaka.lg.jp/kowan/osaka_port_vision/index.html">http://www.pref.osaka.lg.jp/kowan/osaka_port_vision/index.html</a></p>
2	<p>これからの都市整備計画の基本は、経済的には成熟した国であり、大阪という大都市では、地元の企業と産業を支援し育成し、防災・減災のための都市整備に集中し、とりわけ老朽化している、インフラの更新・補強に集中すべき。「副首都・大阪」「さらなる成長」などは、維新の会などが主張している「成長戦略」という政策の言葉と瓜二つとなり、府民としては勘違いするので、削除すべき。大阪市民の住民投票で否決されたもの。</p>	<p>本計画（案）では、2025年大阪・関西万博の成功、さらには副首都・大阪として継続的に経済成長を遂げていくため、「大阪・関西のさらなる成長・活力の実現」、「防災・減災、安全・安心の強化」、「都市魅力の向上と住みよい環境づくり」に向けて、インフラ施策に取り組むこととしています。</p>
3	<p>計画策定の趣旨で記載の「都市インフラ政策を取り巻く社会情勢」において、インフラの老朽化、厳しい財政状況が記載されているが、建設業界（行政を含む）で深刻化している「担い手不足」についても言及してはどうか。この現状を府民に知ってもらうことも施策を実施する上で重要と考える。 また、4章で取り上げられる「新技術の活用」や「人材育成・技術力の向上」、3章の「府民協働」等と対になる課題の一つであり、社会情勢の変化の大きな要因の一つと考える。それらの社会情勢の中で、いかに都市インフラ政策を進めるかがこの計画の胆になると考える。</p>	<p>4ページ「インフラ施設の老朽化の進展」において、メンテナンス体制を支える人材や財源不足の懸念を示していますが、ご意見を踏まえ、人材の前に「官民の」を追記しました。</p>
4	<p>前回計画での投資総額、達成率を書くことができれば、今の位置がわかりやすいと思う。</p>	<p>前回計画については、3ページ「前回計画の進捗・効果の点検」により計画の進捗状況等を示しています。</p>

No.	ご意見	大阪府の考え方
5	<p>3 ページ目</p> <p>「成長と活力」の項目で「淀川左岸線延伸部」の道路は、ここでは削除すべき。</p> <p>理由：この道路計画は、都市計画になっているが、大深度地下道路であり、トンネル工事の技術上の問題点があり、むしろ災害の原因となりうるもの。工事そのものが東京都の外環道路事故で見られるようにまだ安心できる技術ではなく、集中豪雨の際に、トンネル内が洪水になりうるし、南海トラフ地震での大津波で被害を大きくする危険性がある。また、地下トンネル内で事故などの火災にはとても避難ができるとは言えないと指摘せざるを得ない。とりわけ、上町断層などの直下型地震が、この道路に横断する線上で発生したら、それに耐えられるトンネルの強度ではないので、大変な事故になる。</p>	<p>大阪都市再生環状道路として整備が進められている淀川左岸線延伸部については、大阪の骨格を形成する都心環状軸として重要な道路であるとの認識しており、国や西日本高速道路株式会社など関係機関とともに安全性を十分に確保し、事業を進めてまいります。</p>
6	<p>3 ページ、【減災のまちづくりの推進】について</p> <p>「減災のまちづくり」は、用語の使い方がおかしい。「減災」は、目的ではなく、安全・安心のまちづくりの手段である。「重層的な防災・減災の考え方によるまちづくりの推進」程度にするべきである。</p> <p>大阪府では、「減災」の使い方が正しくないと思う。</p> <p>国の防災の考え方は、国民の生命と財産を災害から保護することは、行政上の最も重要な施策であると述べ、続けて、災害の発生を完全に防ぐことはできないので、災害の被害を最小化し、被害の迅速な回復を図る「減災」の考え方を基本理念としたとある。</p> <p>これに対し、大阪府地域防災計画は、「防災は、生命と財産を災害から保護する最も基本的で重要な施策である。」と基本的という形容詞を付け保護する概念を弱めて、国の防ぐことができないときという条件を外し、「災害時の被害を最小化し、被害の迅速な回復を図る「減災」を基本とする」としている。</p> <p>この「防ぐ」概念が薄弱化した事例は、高槻の小学校のフェンス倒壊による小学生の死亡や関空の台風 21 号による機能停止などである。</p> <p>「減災」を定義している大阪府地域防災計画の「災害対策にあたっては、災害基本対策法に基づき、災害時の被害を最小化」は「災害対策にあたっては、防災基本計画に基づき、災害発生の防止に努め、災害時の被害を最小化」に変更すべきである。</p> <p>この考え方で「減災のまちづくりの推進」を上記の通りに変更すべきである。</p>	<p>本計画（案）では、法令及び国の考え方を踏まえ、11 ページの記載の通り、基本目標として「2. 防災・減災、安全・安心の強化」を設定し、ハード・ソフト両面での取組を強化し、被害を最小化することをめざすこととしています。</p>
7	<p>5 ページ、○気候変動による災害の頻発化等について</p> <p>この小見出しを○気候変動による災害の頻発化や海面上昇等に変更すべきである。</p> <p>その説明を</p> <p>「地球の温暖化による台風の大型化や海面上昇が生じており、今世紀末には、50 cm～1m 程度は上昇すると予想されている。」を追加すべきである。</p>	<p>5 ページ「○気候変動による災害の頻発化等」においては、洪水発生の増加の記載を代表的に示していますが、ご意見を踏まえ「また日本沿岸の海面水位は、今世紀中に上昇する可能性が高いとされています。」と追記しました。</p>

No.	ご意見	大阪府の考え方
8	<p>5ページに記載の「スーパー・メガリージョン形成」の考え方は、我が国全体から見て関西・大阪に求められるインフラ整備のベースとなるものであり、また、7ページの「大阪・関西万博の開催」も、日本のさらなる発展につながる重要な観点であることから、この2点を計画策定の趣旨に据える考え方に賛同する。</p>	<p>「スーパー・メガリージョン形成の動き」や「大阪・関西万博の開催」に寄与するよう都市インフラ施策に取り組んでまいります。</p>
9	<p>5ページ スーパー・メガリージョンの項目は削除すべき 理由：リニア中央新幹線計画は、実は実現が大変困難なものであり不確かなことを入れるべきではない。しかも工事也非常に遅れている。東京から愛知県までの掘削土の処理で大変遅れており、静岡県の大井川の水問題も解決の見通しすらない状況。これからの10年間ではないものに等しい。また、そもそも大阪へのルートについては、環境アセスメントもされておらず、計画自体もまだ承認されていない。それに、これができたとしても、その後には大阪という都市は、むしろ一つの地方自治体になっていくだけで、本社機能や企業活動の中心が東京へ集中するだけではないかと思われる。「西の核」にはなりえないと考える。</p>	<p>リニア中央新幹線により、三大都市圏がそれぞれの特色を発揮しつつ一体化することで世界最大の巨大都市圏（スーパー・メガリージョン）が形成され、幅広い分野で新たな価値が創出されていくことが期待されると思います。</p>
10	<p>8ページ SDGsの項目は全面削除すること。 それができなければ「SDGs社会を実現していくことは、未来に向かって持続的に成長」という言葉については、「SDGs社会を実現していくことは、未来に向かって持続できる社会」に修正すること。「成長」という言葉を削除すること。 理由：「成長」ということが重視されるのではなく「未来の子供や孫たちも安全で安心できる社会」をつくるのがゴールであり、これに重点をおくべき。SDGsの社会は、「誰一人もほおっておかない」「貧しい人すべての人を救う」社会を実現するのがゴール。貧富の格差を抑制し、すべての人が健康な生活ができる社会であることが必要。</p>	<p>持続可能な開発目標（SDGs）の取組の推進については、本府で令和2年3月策定の「Osaka SDGsビジョン」を参考に記載しています。</p>
11	<p>9ページ記載の「関連する基本計画」で、国・府の基本計画と「都市整備中期計画」の関連性、立ち位置を体系図的に表現したほうが良いのではと感じた。 府民の目から見ると、何が上位計画またはビジョンでこの中期計画とどのように関連しているのかがわかりにくいのではないか。 さらに、大阪市とともに議論し作成したランドデザイン・大阪及び府下市町村との意見交換により作成したランドデザイン・大阪都市圏の“まちづくりの方向性”との関連をもう少し踏み込んで記載し、今後も大阪市及び府下市町村との連携を強化する意思を示す必要があるのではないか。</p>	<p>2ページ「計画のイメージ」の記載の通り、都市整備部に係る関連計画及びランドデザイン・大阪やランドデザイン・大阪都市圏を含む国や本府の基本計画を参考にしているものですが、9ページにも本計画案と関連計画等の関係性を追記しました。</p>
12	<p>大阪府域における都市整備（まちづくり）の大きな方向性（原点）として、大阪府が大阪市をはじめ市町村や民間団体と連携して推進する、ランドデザイン大阪・ランドデザイン大阪都市圏の推進があると思う。9ページの関連する基本計画等の【国、府基本計画】では、総合的或いは個別の方針・計画が列挙されているが、このランドデザインを始め、本計画案との関係性を体系的に表現頂くと本計画案の位置づけや方向性が理解しやすいのではないか。</p>	

No.	ご意見	大阪府の考え方
2. 基本方針		
1	<p>今後の10年間に於いて、大阪・関西万博は大阪府内で開催されるナショナルイベントとして非常に重要なものであるため、「万博に向けた大阪のまちづくりの視点」を府の都市整備中期計画の「基本方針」において大きく取り上げるとともに、それに向けた取組みの方向性（例：バリアフリー、災害時の外国人誘導等）をより見える形で示すべきではないか。</p>	<p>本計画（案）では、2025年大阪・関西万博の成功、さらには副首都・大阪として継続的に経済成長を遂げていくため、「大阪・関西のさらなる成長・活力の実現」、「防災・減災、安全・安心の強化」、「都市魅力の向上と住みよい環境づくり」に向けて取り組むこととしています。</p> <p>また12ページの「基本方針」において、「人・物の交流拡大」の視点として、2025年大阪・関西万博の開催を契機に人、物の交流拡大が図れるよう、国土軸との連携強化を図るなど、円滑な交流を促進し、都市の成長につながるよう取り組むこととしています。</p> <p>さらに「多様な利用者」の視点において、高齢者、障がい者、来阪者など多様な利用者を意識した施策を推進することとしています。</p> <p>ご意見につきましては、今後の取組の参考にさせていただきます。</p>
2	<p>10ページ以降 全般に「さらなる成長」「東西2極」「成長のエンジン」「副首都」は削除すること。</p> <p>理由 ここは、「さらなる成長」などカッコ内は、維新の会の政策に間違えて受け取られる。それよりも、「防災」、「住みよい環境づくり」を重視すべき。</p>	<p>本計画（案）では、2025年大阪・関西万博の成功、さらには副首都・大阪として継続的に経済成長を遂げていくため、「大阪・関西のさらなる成長・活力の実現」、「防災・減災、安全・安心の強化」、「都市魅力の向上と住みよい環境づくり」に向けて、都市インフラ施策に取り組むこととしています。</p>
3	<p>11ページ、目標3 都市魅力の向上と住みよい環境づくり 61ページ、水辺等のにぎわい創出、水都大阪の推進</p> <p>水辺のことや、水都などの「ことば」は記されているが、実際、大阪府の河川行政は河川含む河川区域周辺は魅力を感じられず、もっと大阪の歴史的な河川の価値や他周辺府県とのつながりがわかる河川施策にしてほしい。再生等利用区域の指定ということではなく、河川管理をコンクリートづけにするのではなく、歴史を感じる河川の価値がわかる施策にしてほしい。現状では歴史も感じないし価値も感じられないし、歩道がほとんど作られていないので改善して体系を記してほしい。</p>	<p>これまでも水都大阪の推進など、地元市町村や地域住民と連携し良好な水辺空間の創出に取り組んできました。</p> <p>本計画（案）では、61ページの記載の通り、引き続き、市町村や地元住民の取組と連携し、都市・地域再生等利用区域の指定による規制緩和を活用した河川空間の利活用や、かわまちづくり制度を活用した堤防や高水敷の遊歩道の整備等により、良好な水辺空間の創出に取り組むこととしています。</p> <p>ご意見につきましては、今後の取組の参考にさせていただきます。</p>
4	<p>副首都・大阪の確立・発展について</p> <p>「副首都として・・・充実を図り」を、「副首都としてふさわしい都市機能と資財の集中を誘発する安心・安全な街となるための防災機能の充実を図り」に変更すべきである。</p> <p>今後生じる温暖化による台風の大型化などに適切に対応できる高潮対策がなく、水防法によるタイムラインによる避難対策のみの防災対策の場合、度々浸水が生じる街となる。また、三大水門閉鎖による津波対策では、想定することが難しい津波被害が増大する人災を引き起こす危険な街では、企業の投資は、進まない。</p> <p>高潮対策と津波対策を再構築し、安全・安心なまちになる防災機能の充実が必要である。</p>	<p>本計画（案）では、11ページの記載の通り、基本目標として「2. 防災・減災、安全・安心の強化」を設定し、ハード・ソフト両面での取組を強化し、被害を最小化することをめざすこととしています。</p> <p>また、12ページの記載の通り、「副首都・大阪の確立・発展」の視点だけでなく、「都市機能の維持」の視点において、「人命を守ることを最優先に、被害の最小化に取り組むこととしています。</p>

No.	ご意見	大阪府の考え方
5	<p>「民間活力の活用」について</p> <p>「基本方針」に記載の通り、公園や河川では規制緩和が進み、民間組織が公共空間の利活用を進めているが、欧米のように道路空間（特に歩道）を活用して、地域の賑わいを活性化することは、道路管理者及び交通管理者の規制が厳しく、まだまだ利活用できていないのが現状である。特に大阪梅田は、国際的拠点形成として、行政からも位置付けられた関西経済を牽引する西日本最大のターミナルである。国土交通省では、都市再生特別措置法による特例道路占用、道路法による道路協力団体制度や「滞留」の概念が導入され、「居心地のよい歩きたくなるまちなか」を推進しているが、現実的には法制度による市町村の縦割りの弊害により、総合的にまちづくりを推進する部署が不在であると受け止めている。今般策定の中期計画は、大阪のインフラ整備を促進することにより、経済の進展が期待される場所であるが、国、大阪府、市町村の各担当窓口がバラバラで実施するのではなく、総合的な部門で事業進捗を確認して進められることを希望する。</p>	<p>本計画（案）では、12 ページの「取組の視点」において、多様な主体と連携・協働を図ることで、インフラのさらなる効果につなげるよう、施策や事業に取り組むこととしています。</p> <p>ご意見につきましては、今後の取組の参考とさせていただきます。</p>
6	<p>12 ページ以降 「民間活力の活用」という考えを止めること</p> <p>理由：民間企業は「営利目的」で活動するものであり、公園や河川などの、公共空間を民間企業にゆだねてはならない。「黒字」でなければ受け付けられないのが、企業組織というもの。府民の財産であり、府の行政として取り組むべき対象を民間企業に、運営を含めて任せては、府民の財産がとられていくだけ。効率化できるというが、費用対効果で見ることができないのが、公園などの公共空間。とりわけ「公園」は、防災面から緊急の時に重要な場所であり、営利企業の運営に任せられない場所である。</p>	<p>民間活力については、公園や河川などの公共空間の適切な管理を基本としつつ、より一層、効率的な管理運営を図るために諸条件を精査の上、活用するものです。</p> <p>府営公園では、民間活力の活用にあたって、防災機能が十分発揮されるよう取り組むとともに、災害発生時には避難場所や防災拠点として「都市の防災力向上」に貢献する、防災公園の拡張、機能強化の取組を推進します。</p>
7	<p>デジタルトランスフォーメーションやスマートシティの推進は、今後の都市整備計画の中核に据えるべき項目であると考え、ため、「基本方針」の中にしっかり位置付けることが必要ではないか。</p>	<p>本計画（案）では、12 ページの「取組の視点」において、大阪モデルのスマートシティの基盤の確立やデジタルトランスフォーメーションの加速を図ることとしています。</p>
<p>3. 重点施策の体系</p>		
1	<p>「道路整備事業の基本方針」</p> <p>今までにできている拠点、例えば、関西学術研究都市と都心を結ぶ路線の強化が大阪・関西のさらなる成長につながるように思う。</p>	<p>23 ページの記載の通り、道路ネットワークの機能強化として骨格道路の整備について示しており、その中で、主要プロジェクトへのアクセス強化に寄与するものを優先整備区間の抽出の際に評価しています。</p>

No.	ご意見	大阪府の考え方
2	<p>社会が、コンパクト+ネットワーク、MaaS など、交通全体のサービス向上を目指す方向の中、14～15 ページ、(2) 主要施策の基本方針「交通・道路事業」において、「道路整備事業の基本方針」の前に「交通施策の基本方針」も掲載しては如何か。</p>	<p>交通・道路事業については、「成長・活力」と「安全・安心」を基本に「都市魅力の向上」に資する政策を新技術の潮流や社会情勢の変化を踏まえ、交通施策全体の基本方針として施策の方向性を 14 ページに示しています。</p> <p>なお、公共交通に関する具体的な取組内容については、公共交通戦略路線や取組イメージを記載した 25 ページ「鉄道ネットワークの充実」や、乗継時の移動負担の軽減や乗継案内情報の充実・利用促進等を記載した 28 ページ「公共交通の利便性向上/公共交通の利用促進」に示しています。</p>
3	<p>19 ページ 予防保全について、老朽化した「インフラ補修の平準化」というが、中身がわからないので、詳しく提示すべきである。</p> <p>理由：道路、橋梁、上水道、(下水道)、電気、ガス、通信などなど、多くの分野があり、それぞれ、違った性格のものである。粗い計算であるとあるが、むしろ、この計画が最も重要な整備計画になるはず。「粗い計算」だけではとても不安。</p>	<p>老朽化したインフラ施設については、平成 27 年 3 月策定の「大阪府都市基盤施設長寿命化計画」にて対応方針を公表しており、具体的には、継続的な日常点検の実施と点検データの蓄積により最適なタイミングで補修(予防保全対策)を行い、インフラ施設を長寿命化するとともに集中する更新時期を平準化するというものです。</p> <p>なお、本計画の対象施設は大阪府都市整備部が所管する施設であり、上水道、電気、ガス、通信などの施設は含んでいません。</p>
4	<p>23 ページ、(1) 大阪・関西の成長に必要な交通ネットワークの充実・強化</p> <p>「道路ネットワークの機能強化」について、大阪府が主体で進める骨格道路の整備は、大阪府が国や高速道路会社等と連携しながら整備促進を図っている淀川左岸線延伸部等の高速道路ミッシングリンクが解消されることと合わさってはじめて本来の効果が発揮されるものであるため、広域の全体視点から方向性を描く方がわかりやすいのではないか。</p>	<p>「道路ネットワークの機能強化」については、7 放射軸・3 環状軸を形成し、府県間や府内の複数市町村を広域的につなぐ、高速道路や国が管理する直轄国道も含めた道路を『骨格道路』として示しており、ご指摘のとおり、国や高速道路会社等とも連携して一体的に整備を進めていくこととしています。</p> <p>また、淀川左岸線延伸部等の高速ネットワーク整備の進展にあわせた、渋滞を緩和し利用しやすい料金体系の実現に向け取り組むこととしています。</p>
5	<p>25～28 ページ</p> <p>なにわ筋線の整備は、関西・大阪の成長にとって重要な鉄道整備であるため、大阪府が協力している事業として、本計画にも取り上げてはどうか。</p>	<p>なにわ筋線については、25 ページの「鉄道ネットワークの充実」において、公共交通戦略路線のひとつとして位置づけており、本府としても関係機関と連携して事業推進に取り組んでまいります。</p>
6	<p>29～30 ページ、(2) 都市拠点形成</p> <p>新大阪駅の結節機能強化と利便性向上は、5 ページの計画策定の趣旨に記載のあるスーパー・メガリージョン形成の要となる重要な結節点であることから、現在、内閣府の都市再生緊急整備地域の候補地となっており、今後、指定地域を目指していく新大阪駅および周辺地域についても、本項目に記載してはどうか。</p>	<p>本計画(案)では、現在、都市再生緊急整備地域に指定されている地域を示しているものです。</p> <p>なお、新大阪駅周辺地域は、スーパー・メガリージョンの形成により、他の都市圏の情報、文化が融合し、新たな価値を創り出す広域のハブ拠点となるものと認識しています。</p>

No.	ご意見	大阪府の考え方
7	<p>【3. 重点施策の体系】で記載されている「都市拠点形成」において示されている地区は、市主導でまちづくりが進められているが、それらを促進するために大阪府はどのように関わるのかがわかりにくいと感じる。</p> <p>府の補助金が枯渇し、都市計画や許認可の権限が市に移譲されるなか、今後整備される幹線道路沿道や空き家・空き地により空洞化する駅周辺などのまちづくりにおいても、どのような手法でまちづくりを促進するのかを示していただければと思う。</p>	<p>本府は、市町村のまちづくりの取組に対し、まちづくり手法の検討や都市計画の手続きなどの指導・助言、必要な国費の確保等を支援することでまちづくりを促進してまいります。</p>
8	<p>31 ページ、(2) 都市拠点形成において 都市計画道路茨木箕面丘陵線の整備は、新名神高速道路アクセスとともに、大阪北部の物流拠点及び大規模商業施設整備を促進する重要なミッションであるが、彩都における取組に触れられていないのはなぜか。</p>	<p>彩都のまちづくりについては、幹線道路沿道まちづくりのひとつとしていましたが、ご意見を踏まえて、本文に追記しました。</p>
9	<p>31 ページ、(2) 都市拠点形成において 「新名神沿線のまちづくり」として「彩都東部」等を加えては如何か。</p>	
10	<p>32 ページ～42 ページ インフラ強化では、非常に重要な計画であるが、まったくの費用が書かれていない。粗い計算でよいので、いつ頃、どれだけの費用をかけて、強化するのかを提示すべき</p> <p>理由：おおよその金額でも提示されないで、具体的な計画が、結果としてまったくの「絵にかいた餅」になるのではないかと不安。</p>	<p>本計画（案）は、都市インフラ政策の全体像として、インフラの整備や維持管理等の取組の考え方を示したものです。</p> <p>インフラ整備については、現行予算水準を基準に大きな増嵩なく運営しながら、施策・事業の重点化を図ることとしており、人命を守る都市インフラ強化に向けても同様に、取り組んでまいります。</p>
11	<p>「人命を・・・「減災」の視点」を「人命を守ることを最優先に、防災を基本に、減災の視点」に変更すべきである。</p> <p>大阪府では、「減災」の使い方が正しくない。</p> <p>国の防災の考え方は、国民の生命と財産を災害から保護することは、行政上の最も重要な施策であると述べ、続けて、災害の発生を完全に防ぐことはできないので、災害の被害を最小化し、被害の迅速な回復を図る「減災」の考え方を基本理念としたとある。</p> <p>これに対し、大阪府地域防災計画は、「防災は、生命と財産を災害から保護する最も基本的で重要な施策である。」と基本的という形容詞を付け保護する概念を弱めて、国の防ごうことが出来ないときという条件を外し、「災害時の被害を最小化し、被害の迅速な回復を図る「減災」を基本とする」としている。</p> <p>この「防ごう」概念が薄弱化した事例は、高槻の小学校のフェンス倒壊による小学生の死亡や関空の台風 21 号による機能停止などである。</p> <p>「減災」を定義している大阪府地域防災計画の「災害対策にあたっては、災害基本対策法に基づき、災害時の被害を最小化」は「災害対策にあたっては、防災基本計画に基づき、災害発生の防止に努め、災害時の被害を最小化」に変更すべきである。</p> <p>この考え方で本文に「防災を基本に」を追加すべきである。</p>	<p>本計画（案）では、法令及び国の考え方を踏まえ、11 ページの記載の通り、基本目標として「2. 防災・減災、安全・安心の強化」を設定し、ハード・ソフト両面での取組を強化し、被害を最小化することをめざすこととしています。</p> <p>また 32 ページの記載の通り、減災の視点も含め防災対策を推進するという考えから、「人命を守ることを最優先に、「減災」の視点も含めた総合的な地震・津波・高潮対策」という表現にしています。</p>

No.	ご意見	大阪府の考え方
12	<p>◇河川施設の地震・津波・高潮対策の説明文について（その１）</p> <p>「液状化対策や・・・耐震対策」を「液状化対策と三大水門（安治川水門、尻無川水門、木津川水門）の改築および三大水門以外の水門の耐震対策」に変更すべきである。</p> <p>三大水門は、津波の進行方向に垂直に閉鎖するという津波の特性を無視した津波対策に使うことを周知するべきある。もし、無謀な津波対策であるとの認識が生まれたのであれば、改築を先延ばしにするべきである。</p> <p>三大水門を津波対策のために改築するのであれば、レベル1津波に対して、河床面をなだらかにし、もし越流する場合は、その個所の河川堤防等を耐震補強等と合わせて必要高さに嵩上する津波対策が行えない理由を明確に説明すべきである。</p>	<p>38 ページの「◇河川施設の地震・津波・高潮対策」の本文には概要を記載していましたが、ご意見を踏まえ「水門の改築・耐震対策」に修正しました。</p> <p>大阪市内の津波対策については、大阪府河川構造物等審議会において、三大水門を津波時に閉鎖することは適切な判断であるとの答申を受けています。また、津波時に三大水門を閉鎖した場合、現水門は津波の波力により損傷する恐れがあることから、同審議会において、水門の補強など様々な対策案を比較検討した結果、現水門付近に水門を新設する案が最適との答申も受けています。</p> <p>なお、答申を踏まえ、三大水門については津波時に閉鎖することとした上で、現水門付近に津波・高潮に対応できる新たな水門を建設することとしています。</p>
13	<p>◇河川施設の地震・津波・高潮対策の説明文について（その２）</p> <p>「台風による高潮対策など、今後発生しうる災害への備え」を「温暖化による海面上昇と台風の大規模化に対応した高潮対策さらには台風の前線刺激による大雨などによる洪水対策とも両立させうる高潮対策など、今後発生しうる災害への備え」に変更すべきである。</p> <p>水門方式は、洪水が出水した後に水門を閉鎖させて高潮を防ぐ、いわゆる台風による高潮と洪水の発生に時間差がある特徴を活用した防潮対策である。シミュレーションでは、洪水と高潮が異なることはなく水門閉鎖はできるとなっているが、最近の台風の中には、最大潮位偏差が生じた近傍で大雨が降っているケースがある。</p> <p>現在、高潮対策として三大水門の嵩上のみが検討されているが、周辺の防潮堤を1、2mも嵩上することは、工事費も膨大になり、権利調整や関連施設の再整備のための莫大な費用や無制限に近い時間が必要なこと、さらには、新規埋め立て地の嵩上やコンテナふ頭に防潮堤などを設けることは、他港との競争力が低下することなど諸施設の嵩上による高潮対策には、多くの課題がある。</p> <p>また、三大水門を津波対策で利用する場合は、大型の貨物船や漂流物が複数回衝突すれば設計値をオーバーし破損に繋がる。この水門がなければ、橋が潰れるとの意見があるが、橋は代替ルートを探せるが、水門が破碎されれば、小さい高潮が生じてても大阪市は大災害を被る。三大水門のみで、今後の温暖化に対応するのではなく、沖の防波堤と合わせて対応すべきである。10月に大阪港と堺泉北港が統合され、港湾区域が拡大されたメリットを活用して、台風の吹き寄せを減衰させる鳥の嘴のような防波堤を検討し早期に整備する高潮対策を進めるべきである。この法線を決めるにあたっては、レベル2津波をレベル1津波に減衰させることも考慮しておくべきである。</p>	<p>本計画（案）においては、32 ページに記載の通り、地球温暖化に伴う気候変動等による災害リスクの増大が今後想定されることは認識しています。</p> <p>ご意見につきましては、今後、高潮対策に取り組む上で参考とさせていただきます。</p> <p>大阪市内の津波対策については、大阪府河川構造物等審議会において、三大水門を津波時に閉鎖することは適切な判断であるとの答申を受けています。また、津波時に三大水門を閉鎖した場合、現水門は津波の波力により損傷する恐れがあることから、同審議会において、水門の補強など様々な対策案を比較検討した結果、現水門付近に水門を新設する案が最適との答申も受けています。</p> <p>なお、答申を踏まえ、三大水門については津波時に閉鎖することとした上で、現水門付近に津波・高潮に対応できる新たな水門を建設することとしています。</p>



No.	ご意見	大阪府の考え方
14	<p>■三大水門の改築の説明文</p> <p>説明文「●現在の・・・老朽化が進ん・・・実施します。」を「●三大水門を津波対策で利用するため、津波で破壊される可能性があり、早急に改築する。」に変更し、事実を府民に周知すべきである。</p> <p>津波対策を審議した大阪府河川構造物等審議会では、水門前面に防衝杭を設ける案など複数案が検討されたが、信頼性から新築が好ましいと結論付けられた。その後、台風の大型化などが水防法などで議論されるようになり、高潮のためにも改築をする必要性が言われるようになった。</p> <p>また、40 ページでは、水門施設の長寿命化が記載されているが、この三大水門は、50 年しか経ていないにもかかわらず老朽化したとなっている。一般的には、水門は 80～100 年利用されているものもある。</p> <p>電気や機械施設は、代替え施設があるはずである。また、鋼材等も腐食対策技術等が発達しており、長寿命化はできるはずである。</p> <p>今回津波対策に使わない場合、改築しなければならない部材は、どのような物であるかも明記していただきたい。</p>	<p>大阪市内の津波対策については、大阪府河川構造物等審議会において、三大水門を津波時に閉鎖することは適切な判断であるとの答申を受けています。また、津波時に三大水門を閉鎖した場合、現水門は津波の波力により損傷する恐れがあることから、同審議会において、水門の補強など様々な対策案を比較検討した結果、現水門付近に水門を新設する案が最適との答申も受けています。</p> <p>なお、答申を踏まえ、三大水門については津波時に閉鎖することとした上で、現水門付近に津波・高潮に対応できる新たな水門を建設することとしています。</p>
15	<p>45 ページ、 3 防災体制の強化 避難行動を支援するための適切・わかりやすい情報発信</p> <p>大阪府内に居住、勤務する外国人およびインバウンドの外国人来訪客を対象に、(道路標識等のユニバーサルデザイン化に加えて、) 災害情報の発信、避難誘導についても多言語化の充実が必要ではないか。</p>	<p>45 ページの記載の通り、河川の氾濫や土砂災害に対し、避難行動を支援するための適切・わかりやすい情報発信を進めており、情報の多言語化についても、取組の参考とさせていただきます。</p> <p>また、ご意見を踏まえ、具体例として「おおさか防災ネット」や多言語情報ウェブサイト・アプリ「Osaka Safe Travels」等を活用した」を 46 ページに追記しました。</p>
16	<p>49 ページ、(2)における【ソフト対策】の「他路線への交通転換イメージ(ETC2.0等による誘導)」にある「案内図」イメージを大阪地区に合わせた方がよいのではないか。</p>	<p>ご意見を踏まえ、49 ページの「現道の安全確保」内の「他路線への交通転換イメージ(ETC2.0等による誘導)」にて使用している「案内図」をイメージしやすい路線等に修正しました。</p>
17	<p>「歩行者等の安全な通行確保」</p> <p>生活道路の安全対策に強力に取り組むべきと思う。歩行者や自転車の事故死がG7で最悪。生活道路での 30 km/h 超の致死率が高いにもかかわらず、例えば、ゾーン 30 指定などはまだまだ普及していないと聞く。合意形成は必要だが、お金のかからない施策は早期に進めるべきと考える。</p>	<p>生活道路の安全対策については、ETC2.0等のビックデータなどの最新技術を活用し、事故発生箇所だけでなく、速度超過・急ブレーキ箇所等の潜在的な危険箇所を把握するとともに、対策にあたっては地区内の関係機関と連携を図った上で、ハード・ソフト両面から面的な交通安全対策を進めてまいります。</p>

No.	ご意見	大阪府の考え方
18	<p>「行きたくなる、居たくなる道路」</p> <p>全国に風格ある街路（かつての街路構造令による計画）があるが、高木の無剪定が多いように思う。数は少なくとも、そのような都市格につながる街路をつくってほしいと思う。</p> <p>ウォーキングマップのある 8 街道が紹介されているが、まだまだ大阪にはいい街道が残っているの、その雰囲気整備とサイン整備を市町村と連携して順次増やしてはどうか。</p>	<p>56 ページの「行きたくなる、居たくなる道路」や 58 ページの「歴史街道」については、地元市町村の取り組むまちづくりや景観保全の施策の方向性と一体であると考えており、引き続き、市町村と連携を図りながら、取組を進めてまいります。</p>
19	<p>59 ページ 自転車通行体系では、もっと具体的な計画を提示してほしい。特に、毎年度どれだけの自転車道を整備拡大していくのか。</p> <p>特に、自動車の片側 2 車線道路では、自動車 1 車線だけにして、残りを自転車専用にするのもいれてほしい。</p> <p>また、自動車の片側 1 車線道路なら、1 車線の一方通行にして、残りを自転車専用にするのもいれてほしい。</p> <p>理由：現状のままでは、大阪市内でも、市外でも、自転車専用のルートが確保できていない。現在では、単に道路面上に、白い線を引いているだけであり、非常に危険。そして、歩道を自転車が走ると、歩行者との衝突の危険が大きい。</p>	<p>59 ページの「広域的な自転車通行環境の充実」は、将来ネットワークとして、まずは 2025 年大阪・関西万博に向けて、優先的に整備を行うルートを設定するなど、関係機関と連携し、段階的にネットワークの拡大を図ります。</p> <p>また、51 ページの記載の通り、誰もが安全で安心できる道路交通環境の整備に取り組むこととしています。</p>
20	<p>高速道路や鉄道ネットワークの充実、都市再生緊急整備地域の整備促進が図られることは相当に評価でき、広域的な都市構造、ネットワークの姿は分かりやすく示されていると思う。ただ、次の 10 年を考えると人口減少、少子高齢化の進展を考慮した、もう少し地域レベルの都市構造であり、都市政策を提示する必要があると思う。とりわけ、公共交通は利用が減り減便が進むことが危惧され、高齢者を中心とする「移動貧困社会」になることが心配である。健康長寿、地域活性化の両面からラストマイルを含むシームレスな移動の自由の確保についてもその中心課題を明らかにした上でその対応方針を示して欲しいと思う。地域交通は基本的に市町村の役割かもしれないが、移動の自由の確保は MaaS や自動運転などの新技術を含む広範な施策の組み合わせが必要であり個々の自治体だけでは難しく広域自治体が共に取り組むことが重要だと考える。</p>	<p>公共交通は、国・府・市町村・交通事業者がそれぞれの役割分担のもと、連携して、鉄道による広域的な移動から、バスなどによる地域におけるきめ細かな移動まで、切れ目のない取組が必要です。</p> <p>地域住民の暮らしを支えるバスなどの地域公共交通は、地域の主役である市町村が主体的に取り組む必要があると考えており、大阪府としては、市町村の取組に対して、引き続き広域的な観点からアドバイス等の支援を行います。</p> <p>また、MaaS や自動運転などへの取組については、大阪府としては、新たなモビリティの導入に取り組む市町村と事業者のマッチングや、実証フィールドの提供などに取り組めます。</p>
21	<p>【体系 3】都市魅力の向上と住みよい環境づくり</p> <p>「新技術等の活用」「デジタルトランスフォーメーションの加速化」については、冒頭の「1. 計画策定の趣旨」および「4. 計画の推進に向けて」の中のインフラ整備における手段としての記載があるが、これらを取り入れたスマートシティの推進は都市インフラ政策として大阪府が他の地域に先駆けて進めていくべき重要な取組であるため、「重点施策の体系」の【体系 3】に記載することも検討されてはどうか。</p>	<p>本計画（案）では、12 ページの「取組の視点」において、大阪モデルのスマートシティの基盤の確立やデジタルトランスフォーメーションの加速を図ることとしています。</p> <p>「新技術等の活用」などについては、都市インフラ施策のそれぞれの取組を推進する上での下支えとなるものとして、「4. 計画の推進に向けて」の一つとして本計画（案）の 68～69 ページに新技術等の活用の基本方針及び取組事例を示しています。</p>

No.	ご意見	大阪府の考え方
4. 計画の推進に向けて		
1	<p>【4. 計画の推進に向けて】は、中期計画を推進するための具体的取組を記載されていると解釈するが、これだけの都市インフラ政策を推進する取組としては、脆弱ではないか。</p> <p>一部は他の章に記述されているが、まちづくり・インフラ維持管理・用地買収における市町村との連携、民間活力の活用（PPP・PFI）、府民協働、新たな事業制度の構築など、社会情勢の変化が進むこれからの10年を見据え、この計画を推進するための大阪府の知恵と工夫を記載いただきたい。</p>	<p>【4. 計画の推進に向けて】は、【3. 重点施策の体系】の取組を推進するにあたっての下支えとなる主な取組をまとめたものです。</p> <p>なお、まちづくり・インフラ維持管理などのその他の取組については、他の章に示しています。</p>
5. 事業実施の考え方		
1	<p>事業実施の考え方で、多くの事業で費用便益を評価軸としているが、災害対策系の河川整備や土砂災害対策に費用便益を導入するのには違和感がある。</p> <p>これらの事業における費用便益は何をもって積み上げられるのか。</p> <p>費用便益が1.0以下の箇所は、優先整備の評価軸全てに合致しても事業未実施というのは、府民の理解が得にくいと思う。</p>	<p>河川改修事業や土砂災害対策事業の施設整備については、「人命を守ることを最優先」としたポイントに記載の整備効果【優先性の評価】を評価軸に、整備手法を費用対効果により確認した上で、本計画（案）の期間内に事業着手する箇所を選定しています。</p> <p>費用対効果が1.0以上にならない場合は、「防ぐ」施策の検討とともに、「逃げる」「凌ぐ」の各施策を総合的・効果的に組み合わせ、府民の安心安全を確保してまいります。</p> <p>なお、費用対効果については、国が示すマニュアルに従い、家屋被害など直接被害に加え、営業損失などの間接費被害を勘案し、算出しております。</p> <p>いただきましたご意見については、今後の参考とさせていただきます。</p>
2	<p>75 ページ、河川改修事業の考え方について、一旦災害が発生すると、社会経済的損害だけでなく、人命にもかかわる河川災害なので、地域条件等によっては費用便益が1.0以下の場合でも実施を検討する必要があるのではないかと。（便益には人的損害を含んでいないのではないかと。）</p>	<p>府管理道路における歩行者等の交通安全対策については、74 ページの「歩道整備事業の実施の考え方」に基づき、通学路や未就学児の通行経路、交通量が多い道路、バリアフリー法に基づく特定道路において重点化を図り事業を進めることとしております。</p> <p>また、事業着手に至らない箇所については、大型車の多寡や、幅員狭小など歩行者の安全確保の観点から緊急性が高い場合は、現道内の交通安全対策に努めます。</p> <p>ご指摘の路線に関するご意見については、今後の参考とさせていただきます。</p>
3	<p>箕面街道は歩道がないから危ないので通学路にできない道路だと言われていた。本当にごく一部しか歩道がなくて、でもバスが通り、大池小学校に近づくほど危険を感じる道路である。</p> <p>溝に蓋がないところが多くて、途中で落ちそうになることもある。電柱もよけて歩く。都市整備中期計画の基本方針の目標2には「防災・減災・安全・安心の強化」とあるが、バス道に歩道がないなんてとんでもないこと。ここは明治時代のままかと思うこともある。21世紀にふさわしい安全対策を早く進めるべき。カジノなんかやめて生活直結の道路の安全に税金は使ってほしい。</p>	<p>府管理道路における歩行者等の交通安全対策については、74 ページの「歩道整備事業の実施の考え方」に基づき、通学路や未就学児の通行経路、交通量が多い道路、バリアフリー法に基づく特定道路において重点化を図り事業を進めることとしております。</p> <p>また、事業着手に至らない箇所については、大型車の多寡や、幅員狭小など歩行者の安全確保の観点から緊急性が高い場合は、現道内の交通安全対策に努めます。</p> <p>ご指摘の路線に関するご意見については、今後の参考とさせていただきます。</p>
4	<p>箕面街道の桜の町の交差点から歩道がほとんど確保されていなくて非常に危ない状態がまさに放置されている。先日箕面街道である民家に車が突っ込む事故があった。歩道の確保と、安全柵の設置をお願いします。</p>	<p>府管理道路における歩行者等の交通安全対策については、74 ページの「歩道整備事業の実施の考え方」に基づき、通学路や未就学児の通行経路、交通量が多い道路、バリアフリー法に基づく特定道路において重点化を図り事業を進めることとしております。</p> <p>また、事業着手に至らない箇所については、大型車の多寡や、幅員狭小など歩行者の安全確保の観点から緊急性が高い場合は、現道内の交通安全対策に努めます。</p> <p>ご指摘の路線に関するご意見については、今後の参考とさせていただきます。</p>