

令和2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)

令和元年7月

大 阪 府

目 次

| | |
|----------------------------------|----------|
| 1. 大都市圏の成長を通じた日本の再生…………… | 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 |
| 【個別要望事項】 …………… | 9 |

※要望文中の下線部については、「令和2年度 国の施策並びに予算に関する最重点
提案・要望（令和元年6月）」においても記載している内容です。

令和2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。

本府では、将来にわたって活力ある社会を維持するため、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、首都圏とともに日本の成長を担う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。昨年6月、大阪府内で観測史上初めて最大震度6弱を記録した大阪府北部を震源とする地震では、都市基盤施設が被害を受け、公共交通機関や道路網も混乱するなど、その影響は多方面に及びました。さらに、平成30年7月豪雨に伴う災害は、西日本各地に甚大な被害を与えました。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2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. 大阪都市圏の成長を通じた日本の再生

1-1 大阪・関西万博の成功に向けて

国家プロジェクトである大阪・関西万博を成功させるため、世界の叡智や、人々に夢と驚きを与える最先端技術を結集するとともに、万博開催に向けた計画策定、会場やインフラ整備等にかかる財政支援を行うなど、国の総力を挙げ取り組むこと。また、大阪・関西万博の開催に寄与する淀川左岸線2期事業などの既存プロジェクトについても支援を行うこと。

さらに、万博の開催効果を大阪・関西の経済活動、とりわけ中小企業にも十分波及させ、東京オリンピック・パラリンピック後のわが国の持続的な成長、発展につなげること。

1-2 鉄道ネットワークの充実・強化など

- ① 広域的な交通拠点である関西国際空港や新大阪へのアクセス等を強化するなにわ筋線は、今年度、調査・設計や都市計画決定等の手続きを進め、来年度より用地買収等に着手する予定であり、その早期整備に必要な財源措置を講じること。
- ② 都心から放射状に延びる鉄道を環状方向に結節させる大阪モノレール延伸は、今年度、都市計画事業認可や工事施行認可の取得手続きを進め、来年度より本格的に工事に着手することから、必要な財源措置を講じるとともに、北大阪急行の延伸についても、2023年度の開業に向けて、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。



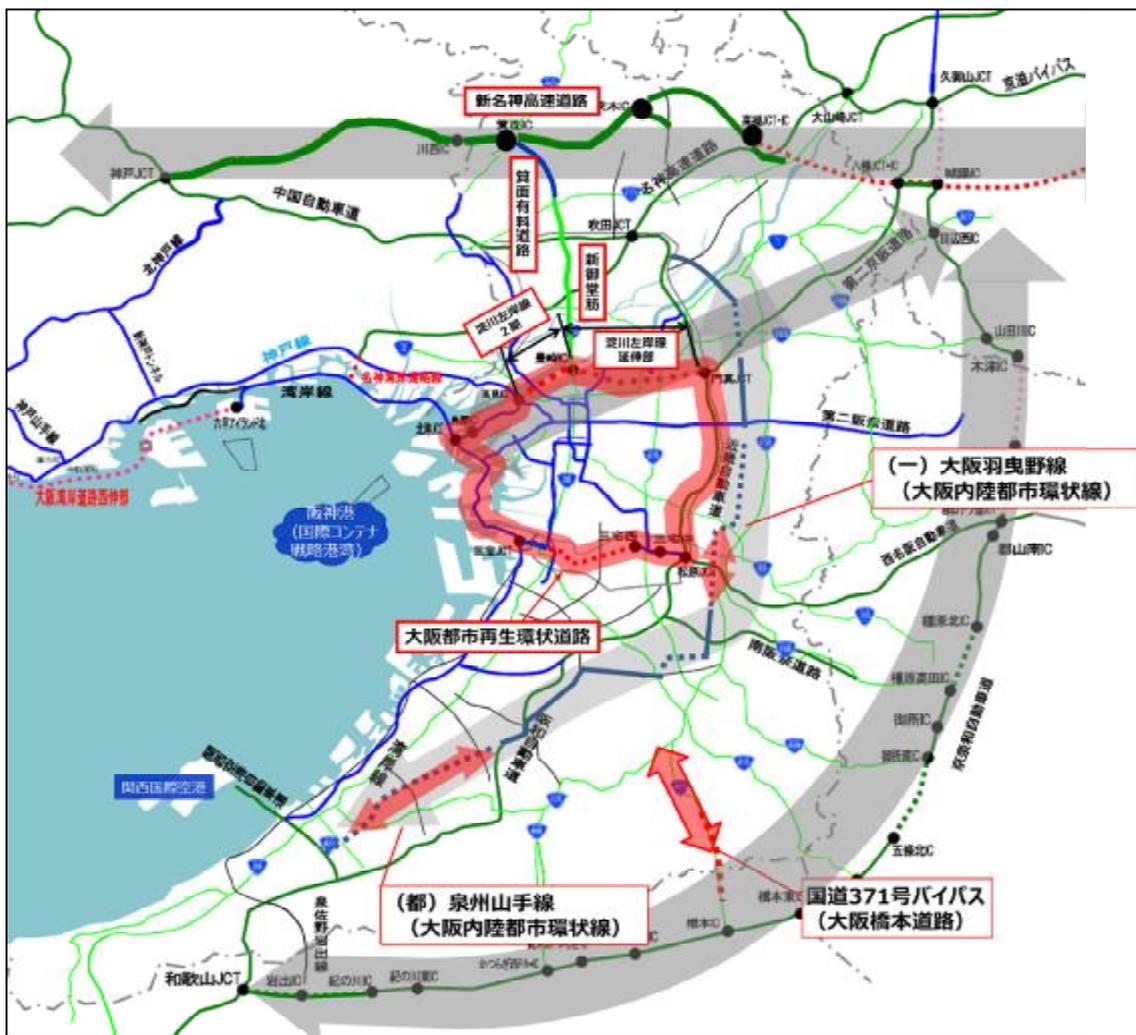
1-3 道路ネットワークの充実・強化

- 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ることから、早期整備及び財源確保を行うこと。

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、全線完成を早期に進めること。

- ② 国土軸と大阪都市再生環状道路を直結する新御堂筋のネットワーク機能を強化する方策について、関係者とともに検討を深めるとともに、新御堂筋及び新名神高速道路と接続する箕面有料道路について、高速道路会社への移管を進めるなど、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。

- ③ 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、（都）泉州山手線（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。

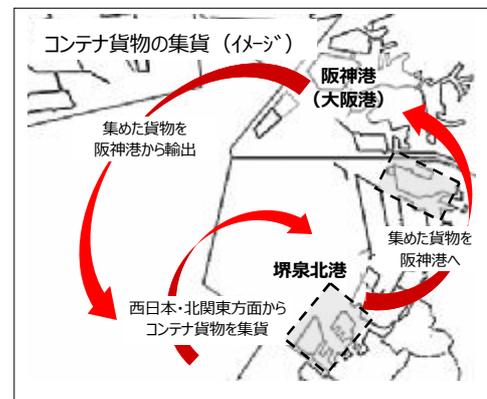
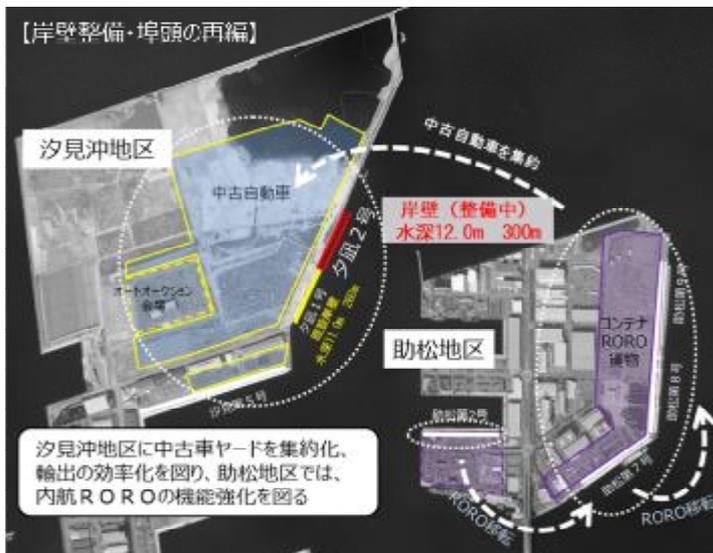


1-4 大阪湾諸港の機能強化

- ① 国際コンテナ戦略港湾として国際競争力を強化していくため、阪神港の物流機能強化に資する港湾施設の整備に必要な予算を確保するとともに、特定港湾運営会社が行う集貨事業、施設整備等への支援強化や、新たな貨物創出に向けた支援制度の創設などを行うこと。
- ② 利用者ニーズを的確に捉え、モーダルシフト進展に対応するRORO機能の強化を図るとともに、関西で唯一海上アクセス可能な広域防災拠点としての機能を更に強化するため、国際拠点港湾堺泉北港における堺2区の岸壁整備を早期に着手すること。
また、汐見沖地区夕凧岸壁を着実かつ早期に整備すること。

<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>○集貨 特定港湾運営会社を実施する集貨事業に対する補助制度の拡充 (補助率 1/2→7/10)</p> | <p>○競争力強化 コンテナ船大型化等に対応した港湾施設の整備に必要な予算確保 特定港湾運営会社に対する国の支援の強化 ✓無利子貸付制度における国の無利子貸付比率の拡充 (最大4割→最大7割) 2020年から実施される船舶の燃料油中の環境規制強化への対応 (LNG燃料船の導入促進に向けた取り組みの強化) ✓LNGバンカリング拠点として必要となる施設整備に対する補助制度における補助対象の拡大、補助率の拡充 (補助率 1/3→1/2) 堺泉北港汐見沖地区岸壁整備推進及び、堺2区新規岸壁着手に必要な財源措置</p> |
| <p>○創貨 進出企業の施設整備費、土地取得費等に係る補助制度 (補助率 1/2) の創設</p> | |



- ③ 大阪湾諸港のさら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。

- ④ 府営港湾におけるクルーズ客船の更なる寄港実現のため、各港・各観光地が持つ魅力・資源を組み合わせた広域的観光ツアーの造成に向け、「瀬戸内海クルーズ推進会議」など、検討・意見交換を行う場を拡充すること。また、海外クルーズ船社との交流の場となる招請事業の拡充等、引き続き積極的な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、国土強靱化のための3か年緊急対策

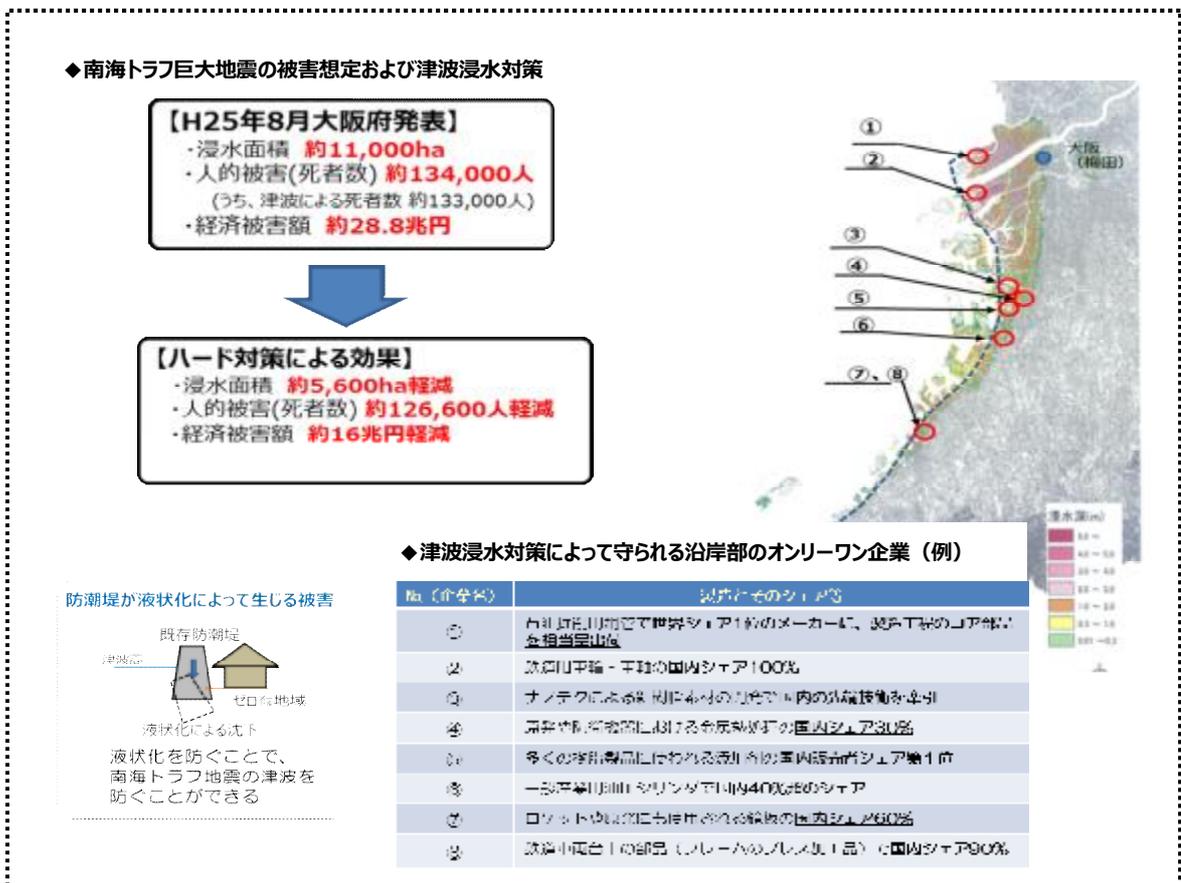
- ① 近年、激甚化・頻発化している自然災害や南海トラフ巨大地震等に備え、「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」に地方単独事業も加え、ハード・ソフト両面での防災・減災対策に全力で取り組んでいるところである。

しかしながら、抜本的な治水・治山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か年緊急対策の最終年度である令和2年度も十分な予算措置を講じるとともに、3か年緊急対策の終了後も、引き続き、防災・減災等対策に必要な予算・財源を安定的に確保すること。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 頻発する大規模な災害への事前防災対策として、河川の治水機能を維持するため、継続して計画的に堆積土砂対策を実施する必要があることから、府単独事業への地方債充当を可能とする制度を創設すること。

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。しかし、現行の「防災・安全交付金」の配分額だけではこうした緊急的な事業に対応できないことから、防災・減災対策に関する十分な予算の確保を行うこと。さらに、来年度までとなっている「緊急防災・減災事業債」については、大規模災害が頻発する現状を踏まえ、再来年度以降も延長する措置を講じること。



2-3 都市型水害に備える治水対策

- ① 頻発する豪雨災害や、台風による高潮被害に備えるため、地下河川、下水道増補幹線、流域調節池、三大水門など大規模治水施設を含む事前防災対策への十分な財源措置を講じること。

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。

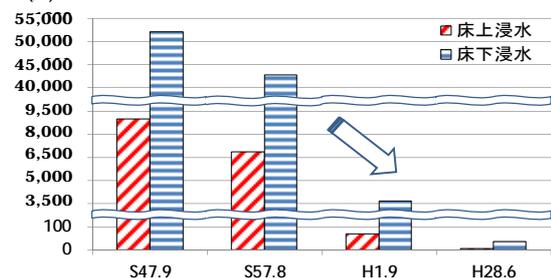
寝屋川流域総合治水対策の整備箇所図



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。

| | |
|--------------|--------------------------------------|
| □ 流域面積 | 大阪東部の 11 市にまたがる 267.6km ² |
| □ 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) |

◆寝屋川流域における同規模降雨での浸水被害戸数 (時間最大雨量50mm前後)



平成 24 年 8 月豪雨

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 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。

安威川流域と洪水氾濫防止区域



重要拠点が集積 (国土軸、物流拠点、生産拠点など)

ダムサイト左岸より (令和元年 6 月)



監査廊工が最盛期。今後、堤体盛立を鋭意進捗する。

- ③ 直轄河川の治水対策を推進すること。特に、昨年度に工事着手した、南海トラフ巨大地震への耐震・津波対策にも資する阪神なんば線淀川橋梁の架け替え事業を推進すること。あわせて、洪水対策・高潮対策の根幹的な施設である毛馬排水機場について、更新などの老朽化対策を早急に推進すること。

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、予防保全の観点を中心と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じること。
- ② 加えて、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や修繕・更新計画策定等への交付金の充当・拡充や起債の充当等、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の要件緩和を図ること。

＜耐用年数を超過する施設の割合＞

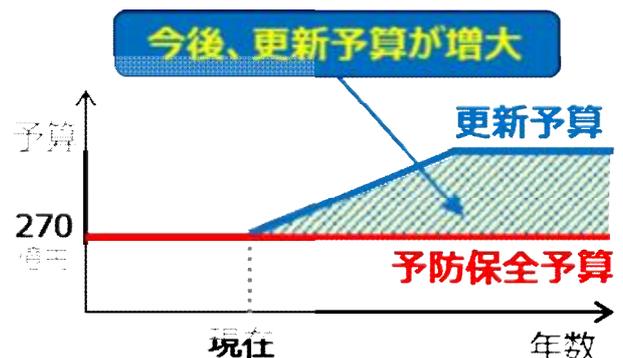
橋梁 2,240橋



河川護岸 557km



岸壁・物揚場他 62施設



3. 誰もが安心して暮らせる大阪の実現

3-1 建設発生土の適正処理のための法制度の整備

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、新たな技術を用いた低コスト手法について統一的な設計指針を策定するとともに、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や津波を想定した地下駅浸水対策について、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 乗継時の移動負担の軽減を図るなど、利用者の利便性向上につながる鉄道事業者の取組みについて、必要な財源措置や事業制度の拡充などの支援を講じること。

(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 平成28年9月に土砂災害防止法に基づく区域指定が完了したことから、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 本府の流域下水道事業は、全国で最大規模の資産を有し、多額の改築更新費が必要になっている。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 本府では、寝屋川流域など広域的な雨水対策を他に類を見ない規模で実施してきているが、整備初期に設置した雨水ポンプの更新や頻発する豪雨災害に備えるための下水道増補幹線の整備に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）港湾事業の推進

西日本２位の輸入を誇る合板の主力岸壁である堺泉北港汐見３号岸壁においては、施設の老朽化が進んでおり、施設の機能を確保するため、改修事業に必要な財源措置を講じること。

（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、枚方市、寝屋川市、高槻市、松原市、門真市）、鉄道駅周辺の市街地再開発事業（枚方市、高槻市、摂津市）などに必要な財源措置を講じること。