

平成 29 年度 国の施策・予算に関する提案・要望に係る政府予算案について

◇ 平成 28 年 12 月 22 日、政府が平成 29 年度予算案を閣議決定しました。これにあたり大阪府では本年 6 月以降、関係省庁に対して必要な予算確保をはじめ制度創設や拡充等の要望を行ってきたところです。こうした要望について、今回の政府予算案にどのように反映されているのか、現時点での措置状況を取りまとめましたので、ご報告させていただきます。

下表は、本年 6 月に行った「平成 29 年度 国の施策並びに予算に関する最重点提案・要望」の中から主な項目を抽出し、予算等の措置状況と現時点における府の考え方をまとめたものです。なお、詳細については、以下の項目も含め、別紙「国の施策・予算に関する提案・要望に係る政府予算案（一覧表）」をご参照ください。

〔摘要欄〕 ○：ほぼ要望どおり措置等の見込み △：一部措置等される見込み ×：措置等されない見込み

要望項目	予算等の措置状況	摘要	府の考え方
統合型リゾート（IR）の立地実現 〔一覧表 1 ページ：上 2 段目〕	<input type="checkbox"/> 平成 28 年 12 月に IR 推進法が成立し、公布日から 3 か月以内に、IR 整備の推進を総合的かつ集中的に行うため、IR 推進本部の設置が予定。 <input type="checkbox"/> また IR 推進法施行（公布日施行）後 1 年以内を目途に必要な法制上の措置を講ずる義務が課せられた。	○	◇ 先日、国において IR 推進法が成立したことから、今後、国で検討されるギャンブル依存症等への対策も見極めながら、大阪における IR の立地について、府民の理解を得られるよう取り組んでいく。
国際博覧会の大阪への誘致 〔一覧表 1 ページ：下 3 段目〕	<input type="checkbox"/> 平成 28 年 12 月に国において「2025 年国際博覧会検討会」を設置。平成 29 年 5 月までに国から BIE へ立候補申請を行うべく、大阪府が提出した基本構想案をもとに検討が進められているところ。	○	◇ 国の検討会には大阪府も参画。誘致競争に打ち勝つため、引き続きオールジャパン体制で取り組んでいく。
国家戦略特区等を核とした大阪の競争力強化 (待機児童の解消) 〔一覧表 2 ページ：上 1 段目〕	<保育士配置要件、面積基準の緩和> <input type="checkbox"/> 大阪府が提案した待機児童解消対策について、平成 28 年 11 月に国家戦略特区ワーキンググループによるヒアリングが実施。現在、提案に対する議論・検討が行われているところ。	△	◇ 提案した待機児童解消対策が実現されるよう、引き続き求めていく。

	<p><既存制度の使途柔軟化、補助拡充></p> <p>□ 待機児童の解消等に向けた取組の推進を図るため、1, 013億円が新たに措置。</p> <p>□ 既存制度である「子どものための教育・保育給付費補助事業」における認可保育所等への移行を予定している認可外保育施設を対象とした運営費の補助について実施要件が一部緩和され、5年以内の認可保育所等への移行を実施要件としていたものが、地方単独保育施設については一定期間内の移行でよいとされた。</p>		<p>◇ 今後も、国に対して、さらなる使途の柔軟化や補助対象の拡大が図られるよう引き続き求めていく。</p>
<p>国家戦略特区等を核とした大阪の競争力強化 (BNCT 医療研究拠点の形成) 〔一覧表2ページ:上2段目〕</p>	<p>□ BNCT 医療研究拠点の形成に関する予算については、国の医療分野の研究開発関連全体の予算として2, 042億円が措置。前年度より40億円程度増額(注:BNCTのみの額ではない)。</p>	<p>△</p>	<p>◇ BNCTとして、実用化促進や医療研究拠点の形成に必要な財政措置等がなされるよう、引き続き求めていく。</p> <p>◇ 今後、同予算の一部が、関西のBNCT研究を行う大学等によって獲得されるよう支援していく。</p>
<p>リニア中央新幹線の全線同時開業 〔一覧表3ページ:上1段目〕</p>	<p>□ 財政投融资1.5兆円が措置され、平成28年度補正予算の1.5兆円と合わせ3兆円の融資により、リニア中央新幹線の全線開業を最大8年間前倒しが図られることになった。</p>	<p>○</p>	<p>◇ 今後とも、関係者と緊密な連携を図りながら、1日も早い大阪・名古屋間の着工・開業の実現に向け、取組みを進めていく。</p>
<p>北陸新幹線の新大阪までの早期開業 〔一覧表3ページ:上2段目〕</p>	<p>□ 与党整備新幹線建設推進プロジェクトチームにおいて、北陸新幹線の敦賀以西ルートについては、小浜・京都ルートとすることが決定。京都・新大阪間のルートは追加調査が行われており、引き続き検討中(年度内に決定の見込み)。</p> <p>□ 今回の政府予算案では北陸新幹線(敦賀以西)のより詳細なルート検討に必要な調査費が措置(11億円の内数)。</p>	<p>○</p>	<p>◇ 京都・新大阪間のルートが速やかに決定されるよう適切に対応していくとともに、早期着工に向けて、必要な調査や環境アセス等の手続きが実施されるよう、国に求めていく。</p>
<p>高速道路ネットワークの充実・強化 〔一覧表3ページ:下2段目〕</p>	<p>□ 淀川左岸線延伸部が平成29年度より新たに事業化されるとともに、本府をはじめ関係自治体から提案していた有料道路事業のスキームが概ね反映され、地方負担の軽減が図られた。</p> <p>□ 「新たな高速料金の具体方針」として、本府をはじめ関係自治体からの提案が概ね反映された、平成29年度からの新たな料金案が示された。</p>	<p>○</p>	<p>◇ 引き続き、淀川左岸線延伸部の1日も早い完成とともに、真に利用しやすい高速道路料金体系一元化の実現に向け、国や関係機関とともに、取り組んでいく。</p>

<p>南海トラフ巨大地震等の大規模災害への対応 (津波浸水対策) 〔一覧表4ページ:下2段目〕</p>	<p>□ 防災・安全交付金について、1兆1,057億円が措置。予算規模は前年度並み。 □ 緊急防災・減災事業債制度は、対象事業を拡大した上で平成32年度までの延長が実現。</p>	<p>△</p>	<p>◇ 引き続き、必要額の確保とともに短期間において国費を集中して獲得できるような新たな制度の創設についても求めていく。 ◇ 緊急防災・減災事業債制度の延長等は災害対策の推進に大きく寄与。引き続き、避難路の整備や公共施設の耐震化などをしっかりと進めていく。</p>
<p>南海トラフ巨大地震等の大規模災害への対応 (密集市街地の整備) 〔一覧表4ページ:下1段目〕</p>	<p>□ 密集市街地総合防災事業について、27億円が措置。前年度から3億円増額。 □ なお、国費率の引上げ、地方債に関する特別措置等の制度拡充、感震ブレイカーの設置促進は実現せず。</p>	<p>△</p>	<p>◇ 引き続き、国費率の引上げなどの地方負担の軽減措置や、地震時の電気に起因する火災の発生を抑止するため、感震ブレイカーのさらなる設置促進を求めていく。</p>
<p>税財源自主権の確立と国庫補助負担金等改革 〔一覧表6ページ:上1段目〕</p>	<p>□ 地方一般財源総額は前年度の水準を上回る62.1兆円(前年度61.7兆円)を確保。 なお、地方交付税総額は16.3兆円であり、前年度から0.4兆円の減額、臨時財政対策債は4.0兆円で、前年度から0.3兆円の増額。 □ 税制改正では、地方法人課税に係る平成28年度税制改正の実施時期が2年半延期されており、「地方法人税の拡大等を行わず、地方税として復元」は実現せず。</p>	<p>△</p>	<p>◇ 引き続き以下を国に求めていく。 ・ 地方の税財源自主権の確立。それまでの間は必要な地方一般財源総額を確保。 ・ 臨時財政対策債に依存することなく、地方交付税の法定率引上げにより地方交付税総額を確保。 ・ 地方法人税の拡大等を行わず、地方税として復元。</p>