

○ 大都市圏の成長を通じた日本の再生

(3) 分散型国土構造への転換、都市基盤整備等の強化

(国土交通省・財務省・総務省)

【本市の提案・要望】

- 関空アクセス強化に資するなにわ筋線の早期整備に向けた財源の確保
- リニア中央新幹線・北陸新幹線の早期全線開業による広域幹線鉄道の充実
- 都市圏高速道路ネットワークの早期整備及び賢く使うための料金体系の実現

【現状・課題】

- 関西の発展及び日本経済の活性化のためには、双眼型国土構造の核となる大阪が、府・市一体となって、国際的な都市間競争に勝ち抜き、新たな成長を成し遂げていくことが重要である。
- また、震災の教訓から、災害時においても国民生活や経済活動を維持・継続するため、人とモノの移動に対するリダンダンシー（交通網の多重化）が確保された国土構造への転換が喫緊の課題となっている。
- このため、大阪の国際競争力の強化や強靱な国土構造の形成に資する以下のような広域的交通基盤の整備を推進していくため、国の強力な支援が不可欠である。

(なにわ筋線)

- 近畿圏の航空輸送需要の増大に適切に対応し、大阪の経済発展、国際交流の活性化のためには、関西国際空港の利用を一層促進していくとともに、関空アクセスの強化が不可欠である。
- なにわ筋線は、都市鉄道ネットワークを拡充し、民間都市開発の促進に寄与するとともに、関空へのアクセス鉄道として、広域的・国家的な役割を担う路線であり、早期整備の実現に向け、財源確保が必要である。

(リニア中央新幹線・北陸新幹線)

- リニア中央新幹線は、三大都市圏を一体化したスーパー・メガリージョンを形成し、災害に強い国土構造の形成に資する事業であり、東京・大阪間を直結することで初めてその機能を十分発揮し、効果を得ることができることから、大阪への一日でも早い着工・全線開業が不可欠であり、さらに早期着工・開業につながる検討・調整が必要である。
- 北陸圏と関西圏及び西日本との結びつきを強める北陸新幹線については、新大阪駅までのフル規格での早期全線整備に向け、国において必要な財源を確保することが必要である。
- また、リニア中央新幹線と北陸新幹線が乗り入れる新大阪駅周辺地域については、2018年8月に都市再生緊急整備地域の候補地域の指定を受けて、2019年1月に、国、経済界、府、市、民間企業などからなる都市再生緊急整備地域検討協議会を立ち上げたところであり、本格的なまちづくりの展開に向け、乗継利便性の観点から結節機能を強化するとともに、両路線の駅位置の早期確定が必要である。

(高速道路)

- 大阪の国際競争力強化や、関西圏全体の経済成長のためには、国の都市再生プロジェクト（第二次決定）において積極的に推進すべき事業として位置付けられた大阪都市再生環状道路を構成する淀川左岸線2期及び延伸部の早期整備が必要である。
- 淀川左岸線2期については、大阪・関西万博の会場となる夢洲と新大阪駅を結ぶアクセスルートとしての利用をめざしている。その整備を促進し、大阪・関西万博に寄与するためにも本事業に対する国の財政上の支援が必要である。

