

○ 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・厚生労働省・経済産業省)

【本市の提案・要望】

- 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
- 国際拠点空港としての関西国際空港の機能強化
- 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
- 淀川左岸線(2期)をはじめとした都市圏高速道路ネットワークの早期整備
- 高速道路ネットワークの整備状況を踏まえた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靭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。

(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、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において、関西、日本の発展を支える広域交通ターミナルのまちづくりを実現すべく、令和4年度早期に「まちづくり方針」を策定する予定である。今後、まちづくりの具体化に向けては、都市再生緊急整備地域の早期指定を行うとともに、乗継利便性の観点から結節機能の強化と、両路線の駅位置の早期確定が必要である。

(関西国際空港)

- インバウンド需要の回復が、関空の復活、ひいては大阪経済の回復に繋がることから、万博とその先の成長を見据え、国際拠点空港としての関空の機能強化への関与と支援が必要である。

(なにわ筋線)

- 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、関空へのアクセスの強化に資する鉄道として、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。

(淀川左岸線(2期)・淀川左岸線延伸部)

- 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）及び淀川左岸線延伸部の早期整備が必要である。
- 特に、淀川左岸線（2期）については、防災・減災、国土強靭化の観点や大阪・関西万博開催時のシャトルバス専用のアクセスルートとして、重要な役割を担う路線であり、早期完成に向けて、国の強力な財政支援が不可欠である。
- 淀川左岸線延伸部については、国直轄事業と有料道路事業の合併施行により事業が実施されており、早期完成に向けた国の財源確保が必要である。

(高速道路料金)

- 高速道路料金については、国が示した「近畿圏の新たな高速道路料金に関する具体方針（案）（平成29年12月）」において、ネットワーク整備の進展に合わせて料金施策の導入について検討することとしており、大阪都市再生環状道路の整備状況を踏まえて、都心通過交通や国道43号・西大阪線を利用する交通の転換を促進する料金体系の実現に向けて取り組むことが必要である。

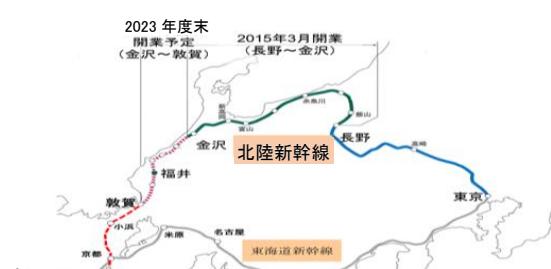
担当：計画調整局・大阪都市計画局・建設局

《リニア中央新幹線整備効果》



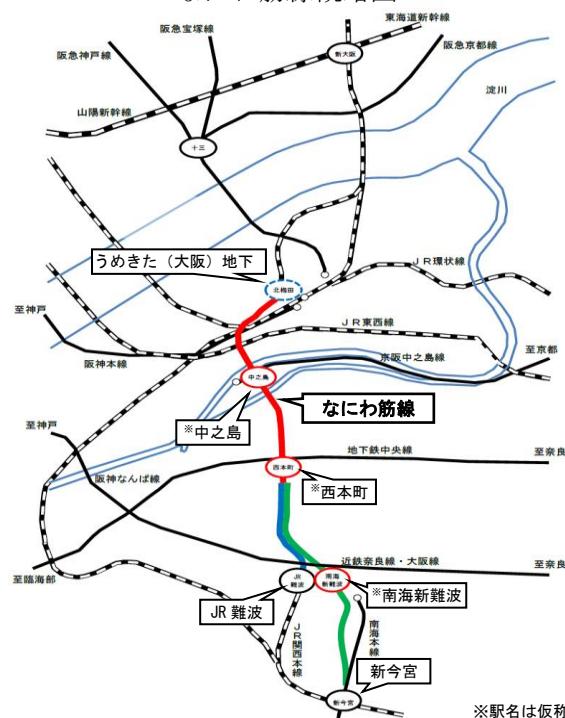
※図はリニア中央新幹線建設促進期成同盟会HPより
※※駅間は新大阪～名古屋～品川、乗換時間含まず

《北陸新幹線整備効果》



※1 北陸新幹線京都・新大阪間のルートに係る調査について（国土交通省）より
※2 北陸新幹線建設促進同盟会資料より

《なにわ筋線概略図》



《大阪都市再生環状道路》



《都心通過交通の転換を促進する料金体系》

(イメージ)

