

One Osaka!
大阪維新の会
おおさかいしんのかい

めざせ! One大阪
維新 ISHIN TIMES
新タイムズ

Vol.3
令和5年度

発行 大阪維新の会
大阪府議会議員団
<http://osaka-ishin.jp/>
〒540-8570
大阪市中央区大手前
2丁目1番22号(大阪府庁内)
TEL (06) 6946-5390
FAX (06) 6946-5391

大阪維新の会 大阪府議会議員 総務常任委員会副委員長

山本真吾の府政報告

副首都・大阪の実現に向けて

府議会本会議で今期初の一般質問

大阪府議会の令和5年11月定例会は、吉村知事が提出した物価高騰対策を盛り込んだ約62億円の補正予算案などを可決して12月12日に閉会しました。

私はこの定例会の本会議で今期最初の一般質問に立ち、副首都大阪の実現に向けてなど府政の諸課題について関係理事者と議論を交わしました。その概要をご報告いたします。

本年も、吉村知事を支えながら、大阪そして松原のさらなる成長と発展に向けての取り組みを推進してまいりますので、ご意見ご要望を賜りますようお願いいたします。



吉村洋文知事



府政に関する相談やお問合せは 山本真吾 事務所 TEL・FAX (072) 338-8880 MAIL fugi.yamamoto@gmail.com 2月1日より左記に事務所が移転します

山本真吾の一般質問 令和5年11月定例会(12月6日)

議会中継は
こちらから▶



副首都・大阪の実現に向けて

副首都ビジョンのGDP目標達成に向けたインフラ整備の認識について

Q

副首都ビジョンのGDP目標達成に向けたインフラ整備の認識について令和5年3月改定の副首都ビジョンには、民間投資や雇用の拡大等を図り、名目だけでなく実質経済成長率を毎年約2%成長させ、2030年から10年ごとの工程で、2019年41兆円の大阪府のGDPを2050年に80兆円へと倍増をめざす目標が示された。

目標達成の為に成長の基盤となるインフラ整備は必要不可欠。副首都ビジョンのGDP目標達成に向けてのインフラの整備について、どのように考えているのか?



A <副首都推進局長答弁>

副首都ビジョンの2050年の大阪府GDP倍増目標は、東西二極の一極を担う副首都・大阪実現するため、オール大阪の共通目標として掲げたもの。

インフラ整備は、成長を支えるものとして、市町村での都心部周辺や郊外での拠点形成などを進めていくことが重要と認識。

この土台の上に、府市一体の成長戦略を基本に、万博、産業・イノベーションの創出や、IRの開業や国際金融都市の実現等、その効果を府域全体に広め、民間投資や雇用の拡大、生産性の向上を図り、GDP目標の実現に取り組んでいく。

要望

インフラ整備の重要性には、暮らしのインフラ整備だけでなく、産業の基盤整備も勿論含まれ、市町村での都心部周辺や郊外での拠点形成を進めていくことが重要。この考え方を徹底して頂きたい。

大阪の成長・発展につなげるための、 グランドデザインにかかる情報発信について

Q

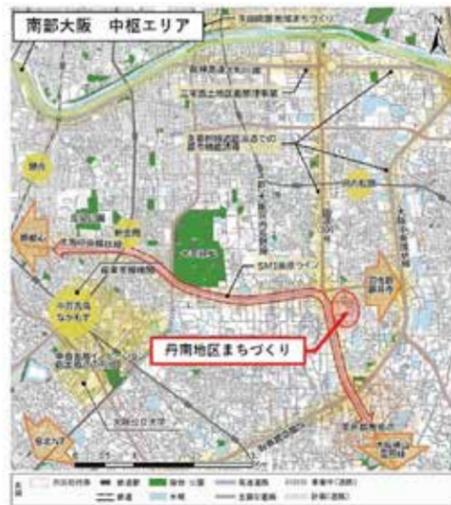
2030年のGDP短期目標の達成の為に「副首都ビジョンの推進」と、まちづくりのあり方を示す、「大阪のまちづくりグランドデザイン」を、一体で推進することが不可欠。

2022年12月に策定の「大阪のまちづくりグランドデザイン」は、大阪全体のまちづくりの方向性を示すと共に松原市を含むエリアが、「南部大阪中枢エリア」として位置付けられた。

策定後、丹南地区において土地区画整理事業化検討パートナーを募集した結果、スーパーゼネコンを含む4グループの応募があった。

これは、グランドデザインにおいて、大阪の中核を担う拠点エリアの一つとして中央環状線と国道309号丹南交差点あたりが「南部大阪中枢エリア」に具体的に位置づけられ、民間事業者のまちづくりへの参画意欲を向上させた成功事例だと私は強く感じている。

大阪のまちづくりグランドデザイン (南部大阪 中枢エリア)



松原市 丹南地区のまちづくり

出典：大阪のまちづくりグランドデザイン (R4.12) を加工して作成

要望

積極的にグランドデザイン大阪の効果的な情報発信に取り組み、大阪の成長に向けたまちづくりをGDPアップに繋げ副首都達成の為に寄与して頂きたい。



都市計画道路大阪河内長野線の整備の考え方や、民間投資の進む松原市域における現在の取組み状況及び今後の進め方について



Q

大阪のGDP目標達成にあたっては、特に、民間投資を促進する為に重要な産業の基盤インフラである道路整備をしっかり進めることが重要。

私の地元松原市では、国道309号沿線での複数の大規模商業施設の開業など、民間投資が活発であり、地の利、時の利を活かしこのタイミングを逃すことなく先行的に道路整備を進めることが、更に民間の新規投資を呼び込み、継続的な地域の成長が見込め、加速的、効率的に大阪府のGDPを押し上げると私は考える。

さらに今後、南河内・南大阪地域にもその経済効果を波及させる為にも、大阪都心部と南河内地域を結ぶ、都市計画道路大阪河内長野線の整備が急務。都市計画道路大阪河内長野線の整備の考え方や、松原市域における現在の取組み状況及び今後の進め方について伺う。

要望

私は、「松原を活かす、大阪が活きる」「松原を活かすことが、大阪をさらに活かす」をスローガンに4年前に府議に当選させていただいた。

この大阪河内長野線は65年前の昭和33年に都市計画決定された約21.7kmの道路。2022年時点で約6.4kmが供用開始、進捗状況は1年間で約100m弱。松原市内に於いては今後10年間の中期計画で、大堀堺線以南の500mの整備計画が示されている。地の利、時の利、このタイミングを活かし、継続的、加速的、効率的な成長を逸することなく取り組んで頂きたい。

私は、この大阪河内長野線の整備について何回も一般質問をさせていただいた。大阪市内や北大阪の発展に比べ、南大阪や南河内は、そのポテンシャルを十分に活かし切っていない、活かし切れていないと強く感じている。



A

道路は都市の成長を支える重要なインフラの一つであると認識。都市計画道路大阪河内長野線は、まちづくりなどが進む松原市を起点に、南河内地域を南北に縦断し、その整備により企業立地のさらなる促進が見込めるなど、松原市のみならず、南河内地域の活性化に寄与する路線であると考えている。

本路線は、延長が長く、事業費も多額であるため、渋滞対策や、沿道のまちづくりへの影響、地域バランスなどを総合的に判断し、区間を切って整備を進めているところ。

現在、松原市域では、並行する国道309号の渋滞緩和のため、府道大堀堺線以南500m区間において、用地取得に向けた物件調査などを実施しており、来年度から用地交渉に着手予定。

引き続き、整備効果や財政状況、周辺のまちづくりとの連携の必要性などを見極めながら、順次整備を進めていく。

そのほかの質問項目 [質問の概要はこちらから▶](#)

- 大阪の経済を支える人材の確保
- 大阪の成長に繋げる新たなコンテンツの創出

“大阪がめざすべきライドシェア”導入へ制度案

— 2025年大阪・関西万博期間を含み期間限定府内全域 —

都市部で大規模な導入が実現すれば **全国初!**

大阪府と大阪市は、全国的なタクシー不足の中、2025年大阪・関西万博を見据え、府民・市民や観光客等の移動手段を確保するため、ライドシェアの導入について、国に提案する制度案をまとめました。

吉村洋文知事

大阪がめざすべきライドシェア (案) <概要>

タクシーとライドシェアの主な特徴

安全性の確保

- 実施主体**
安全な運行管理ができる者 (タクシー会社、新規参入事業者等)
- 雇用形態**
雇用契約又は業務委託契約
- 管理体制**
ICTを活用した柔軟・機動的な運行管理体制
- 事故対応**
実施主体の責任による対応と保険加入
- 防犯対策**
利用者等の防犯対策実施

ドライバーの資質向上

- 資格要件**
第1種免許+講習受講 (大臣認定講習並み)
継続的な教育
交通違反歴・犯罪歴等のチェック
- 苦情処理**
苦情処理体制の構築

利便性の向上

- 運行区域**
大阪府域全域
- 運行期間**
万博開催半年前~終了
- 運行時間**
時間制限なし
- 運賃**
ダイナミックプライシング
- 地元合意**
国で要件化されれば意見聴取を実施

	タクシー	ライドシェア
運転手	プロ (2種免許)	一般人 (1種免許)
車両	事業用として登録 (緑色ナンバープレート等)	自家用として登録 (白色ナンバープレート等)
利用法	空車を見つけて乗車。アプリや電話で呼ぶ。	アプリで予約
運賃	走った距離などに応じて確定。一部は事前確定。	事前確定
運送責任	タクシー会社	実施主体

ライドシェアのイメージ



徹底した安全管理・イコールフットिंगのもと「タクシー」と「ライドシェア」の両輪で府民の移動の自由を守る

大阪府と大阪市は、国と協議を行い制度案の実現をめざします。

吉村洋文知事：大阪のライドシェアのあるべき姿を国に伝え、しっかりと協議を続けて実現したい。