



大内けいじの 維新 One Osaka! JOURNAL

大阪維新の会

おおさかいしんのかい
発行元：大阪維新の会 大阪市議員 大内けいじ
発行日：2019年2月22日
〒554-0021 大阪市此花区春日出北1-8-5
TEL 06-6461-1181 FAX 06-6461-7801
https://www.ouchi-keiji.net/

大阪維新の会の政治で 大阪は大きく変わり始めました

8年間の大阪維新の会の実績

	橋下市長就任時 (2011年) 財政は破たん寸前であった	維新の改革 橋下市政、吉村市政によって明るさをもたらされた
市債残高	4兆9,993億円	2018年 3兆6,753億円 1兆3千億円超削減!
市税収入	6,361億円	2018年 7,164億円(予算) 800億円増!
職員人件費	2,327億円	2017年 1,932億円 395億円削減!
外郭団体数	72団体	2018年 25団体 6割削減!
生活保護費	2,978億円	2016年 2,869億円 109億円減少!
教育関連予算	67億円	2018年 537億円(予算) 8倍!
大阪市職員削減	37,946人	2017年 26,903人 11,043人削減!
市内公示地価	44万円/m ²	2018年 70万円/m² 1.6倍!
外国人観光客	158万人	2017年 1,111万人 7倍!

大阪はさらに変わります! 大阪都構想による経済効果は 10年間で1兆円以上!!

大阪府と大阪市が学校法人・嘉悦学園に委託した調査結果(平成30年7月公表)によれば、大阪府を廃止して4つの特別区に分割する大阪都構想について、10年間で1兆円を超える政策効果があるということがわかりました。嘉悦学園はこの調査結果から「(1)「府市の連携の強化の程度が財政効率化や経済効果に影響を与える」、(2)したがって「大都市制度の議論を深めていくことは大きな意義がある」、(3)「制度改革により生み出される財政資金を効率的な公共投資・社会資本蓄積に投じるにより大都市としての機能向上を図ることができれば本報告で示した経済効果に加えて、現在に至るまで東京が実現した民間資本へのグラビティ効果(引付効果)がより大きく発生する可能性が期待できる」などの政策的意味があると指摘しています。大阪維新の会による府市連携による「バーチャル都構想」の下で、この7年間で大阪府は1兆3千億円の市債残高を削減しながら市民サービスの充実を実現してきました。このことから嘉悦学園の調査結果は意義深いものであります。

政策効果分析による結果

	総合区	特別区
行政区(総合区)及び基礎自治体(特別区)の財政効率化効果	3億円~712億円	1兆1040億円~1兆1409億円
二重行政解消による財政効率化効果	4億円~39億円	39億円~67億円
府市連携による社会資本整備の経済効果	0円~4218億円	4867億円

マクロ計量経済分析による結果

	総合区	特別区
実質域内総生産(マクロ計量経済モデル)	505億円~778億円	5033億円~1兆506億円
含む波及効果(産業連関分析)	553億円~853億円	5515億円~1兆1511億円

平成30年12月9日 阪神なんば線淀川橋梁の かさ上げ工事起工式が行われました。

阪神なんば線淀川橋梁かさ上げ工事起工式が行われ私も出席しました。待ちに待った工事がいよいよ始まります。この工事は現在の淀川橋梁の下流側に現在の高さより約7m高くした新しい橋梁を建設するものです。



大内けいじの

議会 報告



昨年11月に2025年に行われる万国博覧会の大阪誘致が決定しました。これを受け大阪府は平成30年度補正予算を編成し議会で承認されました。平成30年12月6日開催の港湾消防委員会での大内けいじ議員の補正予算関連の質疑です。

質問1. 土地造成に係る費用の大阪府負担分について

万博会場となる30haの土地造成費用には、万博に間に合わせるために追加が必要となる費用50億円が計上されており、この費用については、府市25億円ずつ折半で負担することとなっている。この府市折半の対象の工事については、平成32年度から始まるため、現時点では、府がこの費用を予算計上していないと聞いているが、現在の調整状況を確認したい。

答弁1. 万博にかかる経費については、平成29年1月の副首都推進本部会議にて基本的な考え方が府と市で合意されている。この中で、関連事業については「万博の開催のために必要となるものについては、府市折半を基本とする」と合意されている。

質問2. 市外公共事業発生土の受け入れについて

万博が決まり、2025年の開催に間に合わせる必要があることになり、そのため土を買って埋め立てをすることはやむを得ないが、少しでもコストを下げるためには、これまで受け入れていない市外の公共事業の発生土を受け入れることを検討すべきではないか。

答弁2. 今回の埋め立て工事にあたっては、委員ご指摘の通り、埋め立てのコストを下げるために、市外の公共工事の建設発生土の受け入れについても検討していく必要があると認識している。これまで国土交通省など関係機関とも相談し、情報収集を行ってきたが、より具体的な検討を行っていきたい。

埋め立てが必要となった30ha



質問3. 鉄道整備に対する民間事業者の負担について

鉄道整備にあたっては、民間事業者にも負担を求めるということであったが、確認したい。

答弁3. 北港テクノポート線は公共として整備するものであるが、IRが立地した場合、先ほどの事業スキームのうち、埋め立て・開発事業者、すなわち港営事業会計が負担する部分の202億円を基本に、受益者である民間事業者にも負担を求めていくこととしている、とIR推進局から聞いている。

質問4. 道路の機能強化について

万博やIRで増大する自動車交通に対して、道路の機能強化が必要になると考えるがどのような対応を考えているのか。

答弁4. 夢洲への道路アクセスについては、此花区側から舞洲を経由する北側からのルートと、咲洲側から夢咲トンネルを利用する南側のルートの2ルートとなる。舞洲を経由する北側からのルートについて、此花区の在来地区と夢洲を結ぶ此花大橋、舞洲と夢洲を結ぶ舞舞大橋、そして、夢洲地区内の幹線道路を現状の4車線から6車線に拡幅することなどにより、道路機能を強化する予定である。さらに、夢洲内の高架道路により、IR・万博関連と物流関連の自動車動線の立体的な分離を図ることなども検討しており、それぞれの交通が円滑に処理されるよう対応する。

質問5. 一般道路への負荷の軽減について

夢洲内やその周辺の道路の拡幅などを行うとのことであるが、万博開催期間中、市内の在来部などの一般道路への負荷を軽減するためには、できるだけ高速道路を利用してもらうなど工夫が必要と考えるが、自動車交通対策についての状況はどうか。

答弁5. 現時点では、自動車交通対策の一つとして、周辺部に駐車場を設け、シャトルバスに乗り換えて会場へ来場するパーク・アンド・バスライドが計画されており、負荷の軽減を図ることとなっている。また、阪神高速湾岸線などの高速道路ネットワークの活用を基本として輸送を計画しています。詳細な輸送計画については、今後設立予定の新法人が検討、計画していくことになるが、新法人と連携して一般道路への負荷を軽減する方策について検討していきたい。

大阪維新の会 大内けいじ
大阪市議員

〒554-0021 大阪市此花区春日出北1-8-5
TEL 06-6461-1181 FAX 06-6461-7801
https://www.ouchi-keiji.net/