

11. 大阪都市圏の交通インフラ

全体の進捗状況

【関空・鉄道・道路】

	年度	～2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	
関西3空港	大阪府	<ul style="list-style-type: none"> 政府補助金支給(2003～) 知事が伊丹空港の廃止も視野に、関西3空港のあり方を検討することを発表(2008) 	<ul style="list-style-type: none"> 関西3空港懇談会で議論 知事が「関空・伊丹プロジェクト」を提唱 関空の財務構造等について知事が国に問題提起 	<ul style="list-style-type: none"> 国が関空・伊丹両空港を統合する方針を決定 統合スキームについて国に対し意見書提出 医薬品物流拠点整備 	<ul style="list-style-type: none"> 関空と伊丹空港の経営統合を定めた法律成立 	<ul style="list-style-type: none"> 関空と伊丹空港の経営統合 	<ul style="list-style-type: none"> 第2ターミナル(LCC専用)運用開始 	<ul style="list-style-type: none"> 医薬品等輸出入手続きの電子化 	<ul style="list-style-type: none"> 最大手フェデックスによる北太平洋地区ハブ化 	<ul style="list-style-type: none"> 関空と伊丹空港コンセッション実施(2015.4～2060.3) 	<ul style="list-style-type: none"> 事業運営権の売却 関西エアポート(株)事業開始 LCC専用ターミナルビル供用開始 支付宝(アリペイ)決済スタート ウォークスルー型免税店舗の導入 	
鉄道	【府市】なにわ筋線の整備											
	【府】北大阪急行延伸											
	【府】大阪モノレール延伸											
道路	【府市】淀川左岸線延伸部	<ul style="list-style-type: none"> 淀川左岸線事業着手(1期 1987)(2期 2000) 大和川線事業着手(1999) 										

全国初

全国初

公共交通戦略を策定(府)

都市交通局を設置(市)

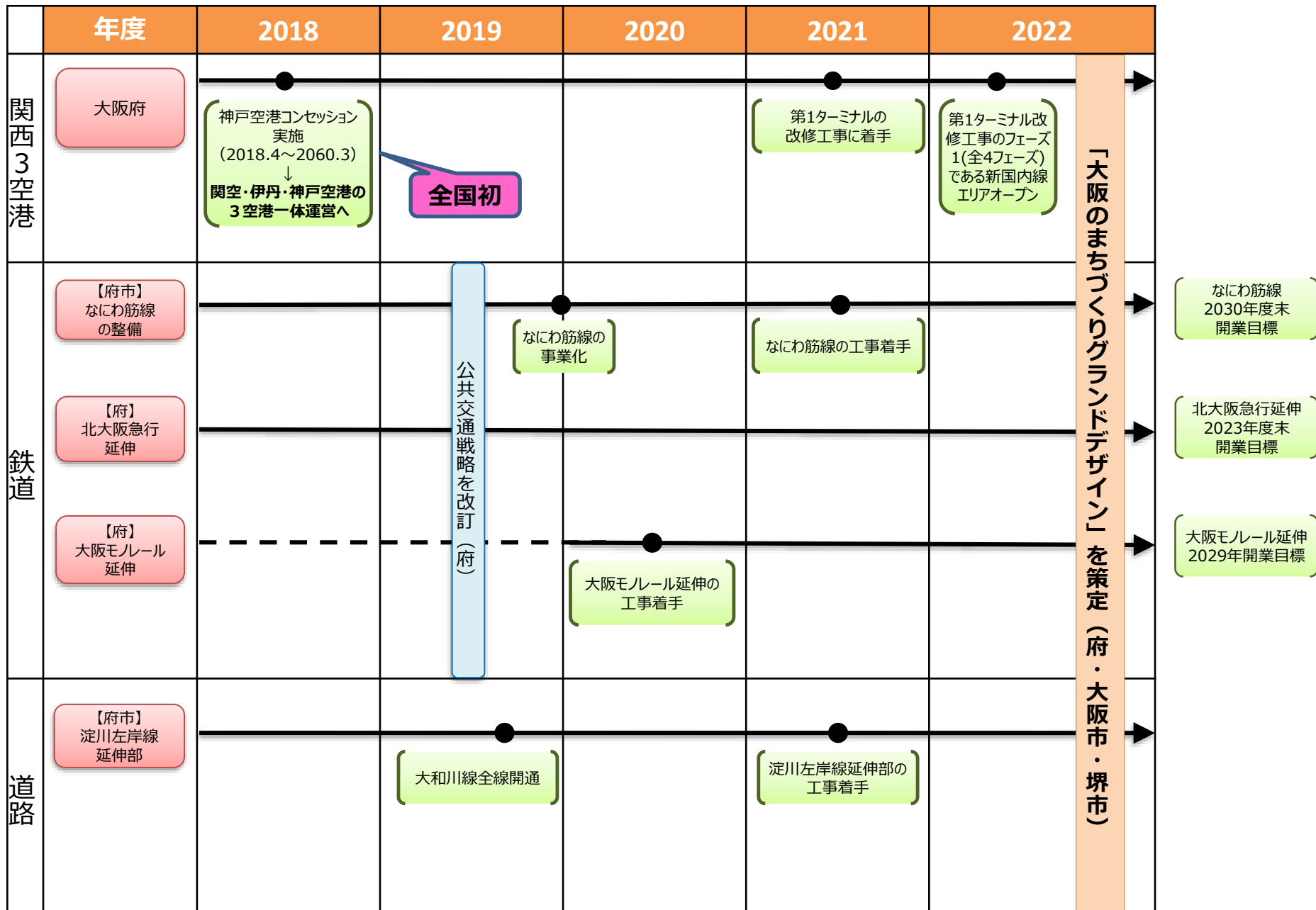
戦略本部会議で事業化に向けた国協議開始を決定

北大阪急行延伸の工事着手

淀川左岸線1期完成

戦略本部会議で府市負担割合を決定

淀川左岸線延伸部の事業着手



1 総論

改革前の状況

ア 国内外からのアクセス

- ・関西国際空港は、公団方式をとる成田空港と異なり**株式会社方式**をとっていることや**海上空港**という特殊性から、**1.3兆円という巨額の負債**を抱え(2010年時点)、**経営が硬直化**し、国際競争力強化に向けた前向きな投資が困難な状況にあった。
- ・国土軸の多様性の確保に資する鉄道の新たなルートとなる**リニア中央新幹線と北陸新幹線**は、大阪までの全線開業の**遅れ**が懸念された。(なお、道路の新たなルートとなる新名神高速道路は、未整備区間が着工。)

イ 都心と国土軸

- ・**関空から都心へのアクセス**は、アジアの主要空港の**約2倍時間**を要する。
- ・鉄道の玄関口である新大阪から都心部につながる新たなルートの**なにわ筋線**は、**事業の具体化に至らず**。
- ・新名神から都心部・臨海部につながる**大阪環状道路ネットワークが未整備**。淀川左岸線延伸部事業も構想段階にとどまり、**ミッシングリンクが解消されず**。

ウ 利用者のサービス向上

- ・**泉北高速鉄道**は、少子高齢化の急速な進展により旅客数が減、**運賃やサービス面で改善の余地**がある。
- ・**高速道路の料金体系が運用主体によってバラバラ**でわかりにくいなど、**利用者の視点に立ったサービスが不十分**。
- ・高齢化の進展等による、**交通弱者等の移動の課題が顕在化**。



改革取組

ア 国内外からのアクセス

ア 関空の機能強化

- ・**関空の財務状況等について国家レベルの課題として国に問題提起**。これを契機に、**関空・伊丹の経営統合**など、関空の財務状況の改善や戦略的な経営を実現するための取組が進展。さらに、**国内空港で初めて事業運営権の売却(コンセッション)**が行われ、関西エアポート(株)による事業運営が開始。神戸空港コンセッション実施により、**関空・伊丹・神戸空港の3空港一体運営**を実現。**LCC誘致や路線誘致インセンティブの拡充**にも注力。

1 総論

改革取組（つづき）

ア 国内外からのアクセス

① リニア中央新幹線や北陸新幹線の早期全線開業要望。

・**リニア中央新幹線**については、府・市・経済界が一丸となって、全線の早期開業を働きかけ、**名阪間の開業最大8年間前倒し（2045→2037年）**。**北陸新幹線**については、**概略の駅位置・ルートが決定**。

イ 都心部ネットワークの整備

・大阪の物流・人流を支えるインフラの戦略的な機能強化に向けて、**大阪府・市が一体となって、事業の具体化を推進**。

② 鉄道：**ストック組み換えによる戦略路線の整備**（北大阪急行延伸(北)、大阪モノレール延伸(東)、なにわ筋線整備(中央部))

③ 道路：**淀川左岸線延伸部**など

ウ 利用者目線からのサービスを強化し、サービス改善・向上

④ **泉北高速鉄道**を運営する大阪府都市開発(株)を**民営化**。

⑤ **高速道路料金体系一元化**。

⑥ 民営化した**Osaka Metro**による**オンデマンドバス**や**自動運転化の実証実験**など、**MaaSの具体的取組を推進**。

エ 機能強化のための組織設置と共通の戦略策定

⑦ **都市交通局**の設置により、大阪市域内の**地下鉄・バスに関連する総合的な交通政策**を推進。

⑧ 大阪都市圏全体を視野に、2050年を目標として、大阪全体のまちづくりの方向性を示す「**大阪のまちづくりグランドデザイン**」を策定。



成果（今後の取組の方向性）

・関空は、**就航ネットワーク強化やLCC拠点化**など、**国際拠点空港としての機能が着実に成長**。訪日外国人も近年大幅に増加。大阪・関西、日本の成長を担うアジアのゲートウェイ空港として引き続き、必要な機能強化を図っていく。

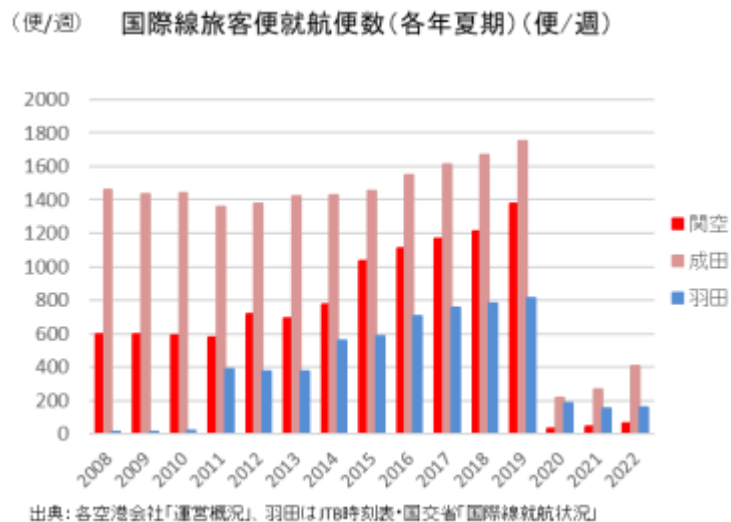
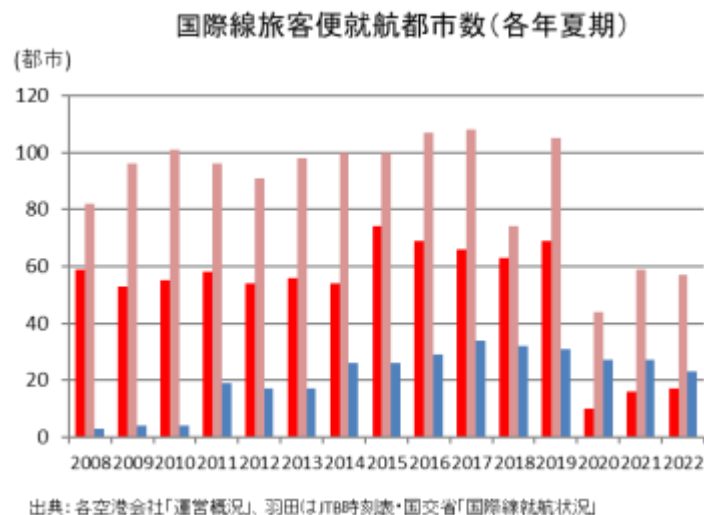
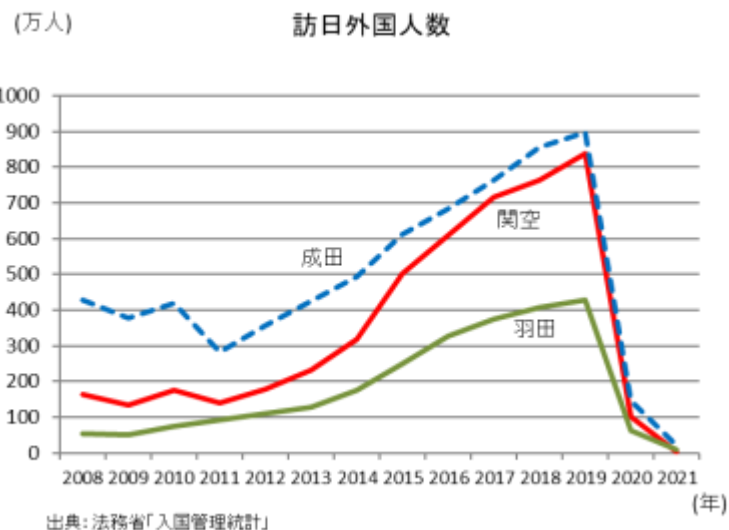
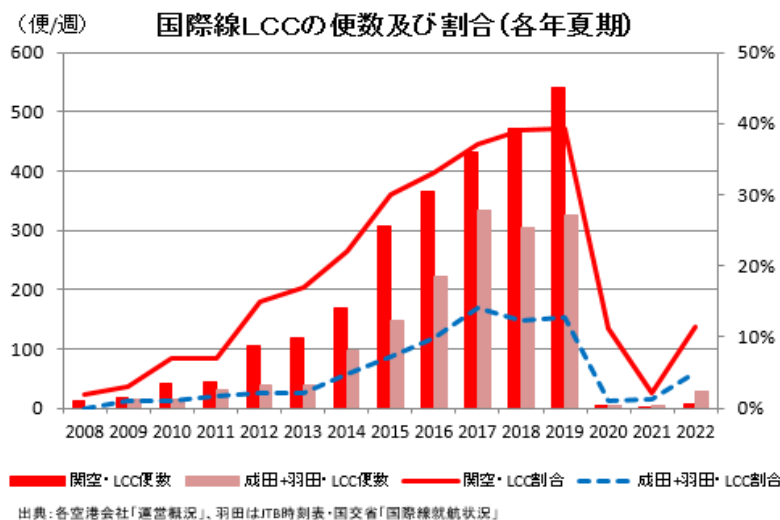
・**大阪の成長を支える交通ネットワークが充実・強化**。副首都としてふさわしい都市機能の充実に向けて前進。今後も地下鉄中央線夢洲延伸や森之宮新駅、JR桜島線延伸、JR片町線地下化など、着実に必要なインフラの整備を進めていく。

・都市をストレスフリーに移動できる社会を構築するため、利便性向上につながる**MaaSを着実に推進**。

空港戦略（関西 3 空港）

1 現状 【関西3空港】

○2012年 関空・伊丹の経営統合、2016年 コンセッションを通じた民間企業による空港運営への移行。
 2018年 関空・伊丹・神戸空港の3空港一体運営により、就航ネットワークの強化やLCC拠点化など、
 関西国際空港の国際拠点空港としての機能が着実に成長。
 ⇒開港以来、訪日外国人数は緩やかに上昇していたが、LCC拠点化の動きに併せて、近年大幅に増加。



○関空は、大阪・関西、日本の成長を担うアジアのゲートウェイ空港として引き続き、必要な機能強化を図っていく。

➤ 国際空港の機能強化

- ・大阪・関西万博の開催が控える中、今後も航空需要の拡大が予想される関空では、十分な保安体制のもと、待ち時間の短縮、円滑・快適な旅客導線の確保などの受入環境の改善や、航空機発着の処理能力の向上等、ソフト・ハード両面での機能強化が重要。
- ・万博開催時には、第1ターミナルの改修により国際線の受入能力を3,000万人に引き上げ。
- ・万博開催後は、年間発着回数を30万回の実現をめざす。

➤ 関空アクセスの利便性・速達性の向上

関空アクセスの利便性や速達性の向上に向け、必要な鉄道や高速道路の整備を推進。

➤ 災害対応の強化

2018年9月の台風第21号により、1期島の冠水やこれに伴う電気設備の損傷、連絡橋への船舶の衝突による交通アクセスの途絶等の事態が発生。今回明らかとなった課題を踏まえ、災害対応をさらに強化。

Appendix

■ 関空の概要

- ・開港日 1994年
- ・面積 1期空港島 約510ha、2期空港島約545ha
- ・主な機能 完全24時間運用可能、日本初のLCC専用ターミナル等



■ 開港の経緯

1968年	伊丹空港の環境問題と航空輸送需要の増大等に対応するため、24時間運用可能な新空港の整備に向けて、運輸省が候補対象地での調査開始。
1974年	航空審議会が運輸大臣に「泉州沖が最適」との答申。
1981年	運輸省が「関西国際空港の計画案」等を大阪府・兵庫県・和歌山県に対し提示。 ⇒1982～1984年 大阪府・兵庫県・和歌山県が具体化に同意。
1983年	1983年度の国予算において、泉州沖設置を前提に着工準備経費が計上。
1984年	1984年度の国予算において、民間活力の導入を提言した臨時行政調査会答申の趣旨等を踏まえ、事業主体を国、地方公共団体及び民間が出資する「関西国際空港株式会社」とする予算が計上。 ⇒同年 関西国際空港株式会社が設立。
1986年	運輸省が関西国際空港の設置を許可。
1987年	空港島護岸工事着手。
1994年	開港。

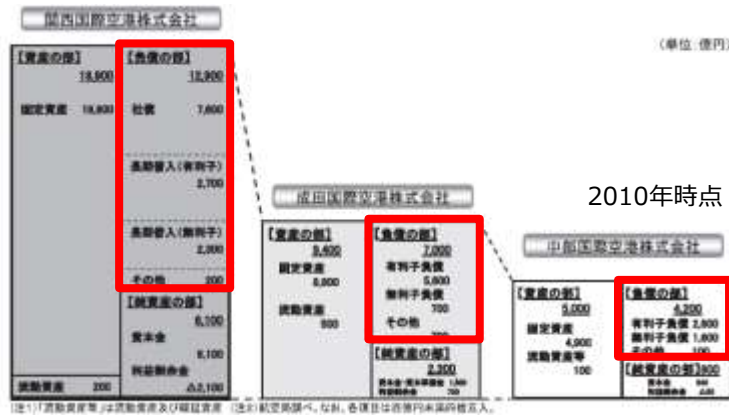
改革前の状況

【関空の経営面の課題】

○関空は、法に基づき設置された特殊会社である関空会社が保有・管理。海上建設で多額の事業費を要した等の理由により**1.3兆円もの巨額の負債**を抱え、**元利返済が経営上の大きな負担**。

■ 巨額の負債を抱える関空

関空は用地造成に多額の費用を要したため、有利子債務、資本金、総資産が成田や中部に比べて巨額。



■ 経営を圧迫する金利負担

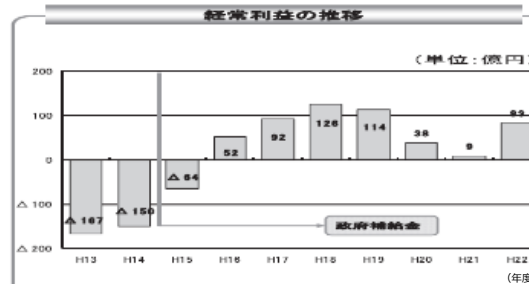
関空は売上に対して、支払利息が過大であり、経営を圧迫。売上高に対する有利子債務の比率は、関空11倍、成田3倍、中部6倍。



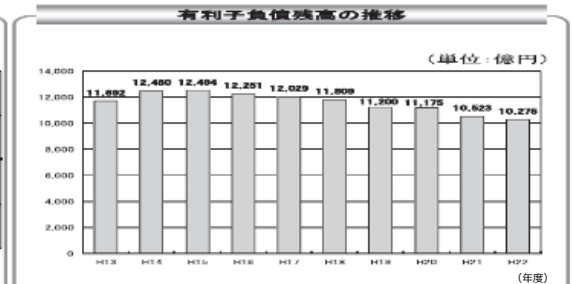
■ 政府補給金に依存せざるを得ない状況

経常収支ベースのバランスを確保するため、政府補給金に依存。

※2003年～政府補給金を支給。
(2004年～黒字化)



2003～政府補給金支給
2004～黒字化



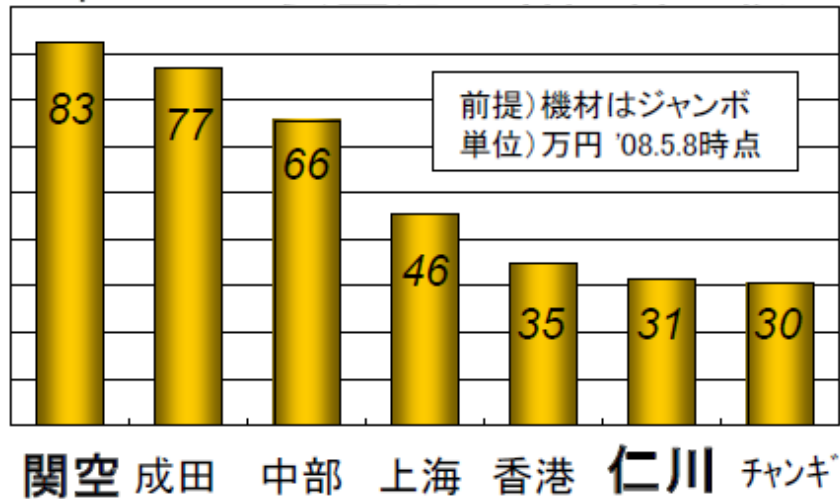
改革前の状況

【関空のサービス面の課題（空港利用料・就航数）】

○巨額の負債によるバランスシート悪化が経営の足かせになって、**関空の空港利用料はアジアの諸空港の中で高水準**となっているとともに、LCC誘致や貨物ハブ機能強化等の**国際競争力強化に向けた前向きな投資が困難**な状況。

■ アジア主要空港の着陸料比較

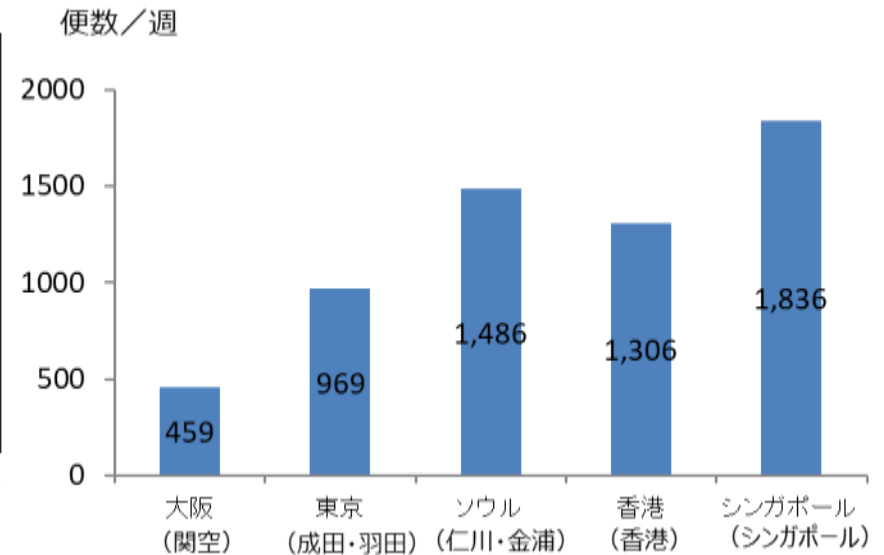
関空の空港利用料はアジアの諸空港の中で高水準。



出典：第5回国土交通省成長戦略会議 2009年12月

■ 他の主要空港と比べて少ない就航数

対アジア国際線就航数は、アジアの他の主要空港と比べ少ない。



出典：国土交通省「海外空港の実態について」 2009年3月時点

- 2008年に、知事が伊丹空港の廃止も視野に、関空の財務状況等について**国家レベルの課題として国に問題提起**。これを契機とした議論を踏まえ、**国が関空・伊丹両空港を統合する方針を決定**。

2008.7	知事が 伊丹空港の廃止も視野に、関西3空港のあり方を検討 することを発表。
2009.9	関西3空港懇談会で3空港のあり方について議論。
2009.11	国の「事業仕分け」で、伊丹空港を含めた抜本的解決策が得られるまで、 関空への政府補給金が凍結 。
2009.12	知事が国土交通省成長戦略会議の場で、「関空・伊丹プロジェクト」を提唱し、 関空の財務構造改善と国際ハブ化に向けて問題提起 。
2010.5	上記議論を踏まえ、 国が関空・伊丹両空港を統合する方針を決定 。
2010.6	関空への政府補給金の執行凍結解除。
2010.9～	国と地元で統合スキームを議論 。 府として2度にわたり、国土交通大臣に対して意見書を提出。
2011.5	関空と伊丹空港の経営統合について定めた「 関西国際空港及び大阪国際空港の一体的かつ効率的な設置及び管理に関する法律 」が成立。

主な改革取組

【関空の経営統合】

○国が関空・伊丹統合の方針を決定するなど、**関空の財務状況の改善や戦略的な経営を実現するための取組が進展。**

①関空・伊丹両空港の経営を統合(2012年7月)

- ・一体運用による経営の効率化。
- ・伊丹空港の収益も活用し、戦略的な設備投資など、関空の経営基盤を強化。

〔・新たに国100%出資で設立された「新関空会社」が、両空港を一体的に管理・運営。
 ・旧関空会社は、「関空土地保有会社」として、関空の空港用地の保有管理及び新関空会社への貸付業務を実施。〕

②戦略的な経営

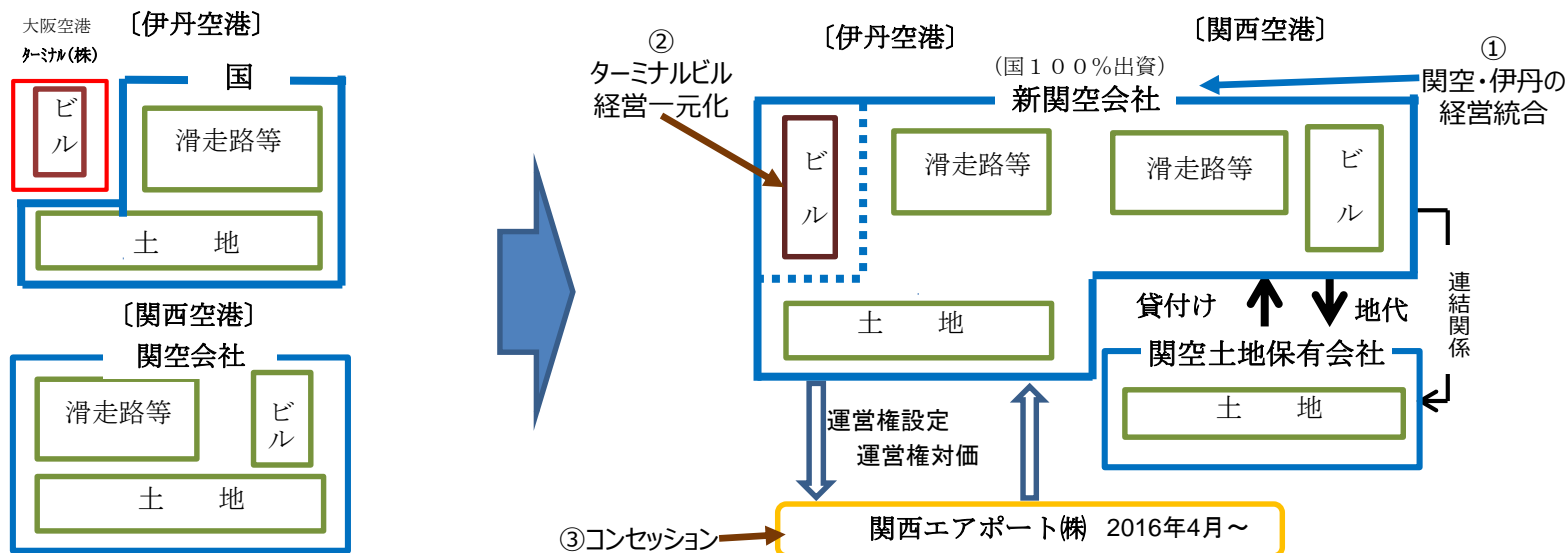
- ・伊丹空港とターミナルビルの経営一元化(2013年10月)

〔自治体及び民間が新関空会社にターミナルビル会社の全株式を売却。(売却額総額 278億円 うち府、市保有分 各々55億6,464万円)〕

③運営権売却(コンセッション)

全国初のコンセッションによる複数空港運営

〔関西エアポート(株)が公共施設等運営権を取得し、両空港の運営を実施。(実施期間は2016年4月1日から44年間・運営権対価等は総額2.2兆円)〕



※管制施設は上記経営統合に関わらず、国が管理

2018年4月からは神戸空港を含めた3空港の一体運営が実現

主な改革取組

【関空のサービス向上】

○LCCの拠点化、路線誘致インセンティブの拡充、インバウンド受入機能強化等の取組を実施。

■ LCCの拠点化

- ・ピーチ・アビエーションが、関空を拠点に就航開始。(2012年3月)
- ・関空第2ターミナル(LCC専用)の供用開始。(2012年10月)
- ・LCC専用ターミナルの整備。(2017年1月)

➡関空は日本最大のLCC拠点(21社、29都市) (出典)関西エアポート



© Peach Aviation

2019年冬期スケジュール

■ 路線誘致インセンティブの拡充

新関空会社が、競争力強化、空港施設の運用最大化を図るため、国際線着陸料の引き下げ等を実施。

さらに、関西エアポート株式会社においても路線誘致インセンティブの拡充などを展開。

〔2017年度以降の新料金制度〕

- ・国際線着陸料の引き下げ(2,300円/t → 1,900円/t)
- ・新規路線割引(初年度90~100%)等

■ 関空アクセスの利便性向上

・リムジンバスの完全24時間化：

関空から大阪駅前まで、
毎時24時間運行。

・リムジンバス案内表示の国際化：

停留所の案内板や
路線図の多言語化等。



【インバウンド受入機能の強化】

関空において出国時保安検査場や入国審査ブースの増設、入国審査官の緊急増員などインバウンド受入体制を強化。

◎ 空港運営者の取組

- ・国際線保安検査場の増設(14⇒24ブース)
- ・エリアマネージャーの配置
- ・入国審査場における誘導案内の増強
- ・仮眠・休憩スペースの整備
- ・案内カウンターの24時間化
- ・空港島内へのホテル誘致
- ・キャッシュレス化の推進

◎ 国の取組

- ・入国審査ブースの増設(40⇒80ブース)
- ・入国審査官等の緊急増員
- ・入国審査の迅速化に向けた審査機器(バイオカート)の導入
- ・顔認証ゲートの導入

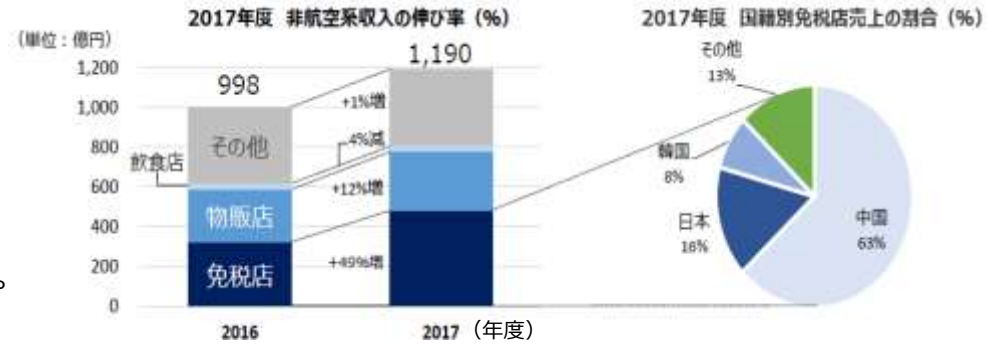
○非航空系収入の増加施策や国際貨物拠点化の取組を実施。

■非航空系収入（免税店収入）の増加

・ウォークスルー型の免税店舗の導入

2016年、日本の空港で初めてウォークスルー型の免税店舗を導入。化粧品、菓子、電化製品、タバコなど、ニーズが高い商品を集約。また、中国の観光客に人気のドラッグストア、時計の専門店も展開。

➡非航空系収入の大幅な増加に貢献。



出典：関西エアポート2017年度期末連結決算

■国際貨物拠点化

・FedEx北太平洋地区ハブ(世界最大手の航空貨物会社) ・医薬品物流拠点

関空促進協議会、国、経済界が一体となり、拠点誘致に取り組み、2014年4月にFedEx北太平洋地区が開設。アジアと北米を結ぶ必要な国際貨物拠点として機能。

国際戦略総合特区を活用し、薬監証明手続きの簡素化・電子化を実現したほか、医薬品定温庫（日本初）の活用など関西の成長産業である医薬品・医療機器等の分野を支える物流拠点機能も強化。(2010年)



(FedEx 社WEBより)



➤ 空港運用の強化



□ 旅客受入能力の拡大へ

- ◎ 発着容量の拡張の検討
 - ・将来航空需要予測において、年間発着回数は増加。
 - ・関西3空港懇談会において、関空の成長目標等を合意。
- ◎ ターミナルの機能強化
 - ・第1ターミナル改修工事着工。(2021年5月)
 - ・新国内線エリアオープン。(2022年10月)

□ 国内外からの来訪者の万全な受入体制

- ・万博開催時とその後の成長に適切に対応できるよう、発着容量を拡張。

- ・第1ターミナル改修により、国際線の受入能力を3,000万人に。

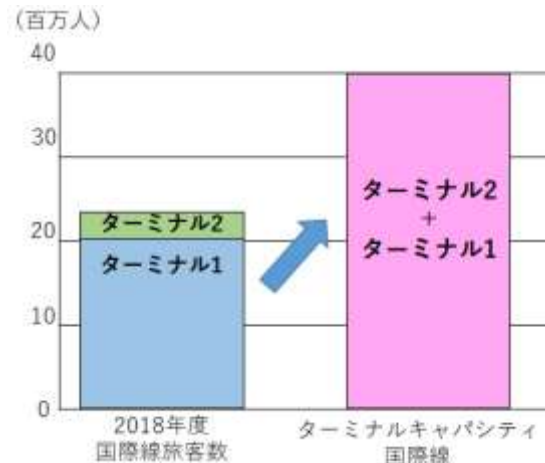
□ さらなる来訪者増に向けた受入体制の強化

- ・年間発着回数30万回の実現。

◀ 将来航空需要予測 ▶



関西国際空港の将来航空需要に関する調査委員会資料より府作成



▲ KIX 国際線キャパシティ拡大 (出典) 関西エアポートHP

鉄道・道路

1 主な改革取組 【国土軸の強化（リニア、北陸新幹線）】

○リニア中央新幹線については、府・市・経済界が一丸となって、全線の早期開業を働きかけ、**名阪間の開業最大8年間前倒し（2045→2037年）**。北陸新幹線については、概略の駅位置・ルートが決定。

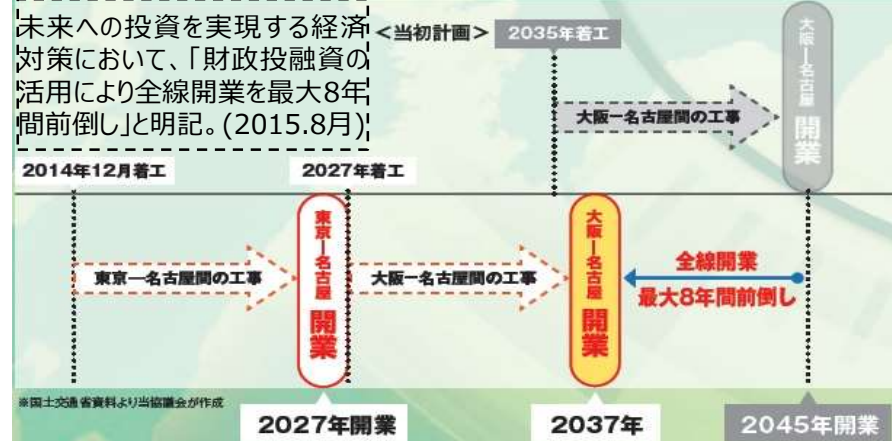
■「リニア中央新幹線」の概要

区間：東京都・大阪市
 走行方式：超電導磁気浮上方式
 最高設計速度：505キロメートル／時
 建設に要する費用の概算額(車両費含)：90,300億円（全額JR東海負担）
 所要時間：67分



出典：国土交通省資料

（8年前倒しの整備スケジュール）



出典：リニア中央新幹線早期全線開業実現協議会

■「北陸新幹線」の概要

区間：東京都・大阪市
 線路延長：約700km
 高崎～長野間（117km）1997年開業
 長野～金沢間（240km）2015年開業
 金沢～敦賀間（113km）2023年度末開業予定

敦賀～大阪間は、与党整備新幹線建設推進プロジェクトチームにおいて、敦賀駅-小浜市(東小浜)附近-京都駅-京田辺市(松井山手)附近-新大阪駅を結ぶルートを決定。(2018.3月)



出典：北陸新幹線建設促進同盟会 要望書（2023年5月）

■地方創生回廊中央駅構想（新大阪駅の結節機能強化）

新大阪駅について、新たに山陽・九州新幹線の地下ホームを新設し、リニア中央新幹線、北陸新幹線とも結節を強化させ、新幹線ネットワークのハブとする構想。(2018.5月)



出典：国土交通省 生産性革命プロジェクト

1 主な改革取組【国土軸や空港等への鉄道アクセス強化のための戦略の策定（公共交通戦略）】

○事業の具体化に向けて、大阪の成長にとって必要な鉄道ネットワークを公共交通戦略に位置付け。

■「公共交通戦略」（府：2014年1月策定、2019年11月改定）

大阪・関西のさらなる成長のため、一定の公共交通ストック、魅力ある資源（商業・観光）の集積を最大限に活かしつつ、「新大阪・関西3空港・世界遺産へのアクセス強化」/「京阪神各都市の結節強化」/「放射状鉄道の環状結節」/「都市防災機能の向上」などの観点で鉄道ネットワークの充実を図る。

〈取組イメージ〉

- ・広域拠点へのアクセス性向上やネットワークの多重化。
- ・都市間の連携強化、観光拠点へのアクセス性を向上。

戦略で設定した方向性に沿って、各路線の事業化を推進。

<「戦略路線」の概要>



	概要(数値は概数)	効果
北大阪急行延伸	* 延長: 2.5km(千里中央～箕面萱野) * 事業費: 874億円	* 北大阪地域と大阪都心との直結。 * 拠点形成とセットによる北大阪地域の活性化。
大阪モノレール延伸	* 延長: 8.9km(門真市～(仮称)瓜生堂) * 事業費: 1,050億円(インフラ: 740億円、インフラ外: 310億円)	* 放射環状型鉄道ネットワークの形成。 * 交通結節点の形成、都市構造を変革。
なにわ筋線	* 延長: 7.2km(大阪駅(うめきたエリア)～JR難波/南海新今宮) * 事業費: 3,300億円	* 関空アクセスの強化。 * 大阪都心や国土軸とのアクセス強化。 * うめきたや中之島のまちづくり促進。
なにわ筋連絡線・新大阪連絡線	* 延長: 4.6km(北梅田～十三～新大阪)	* 関空・新大阪アクセスの強化。 * 大阪南部地域の結節強化。
中之島線延伸	* 延長: 未定(中之島～九条、西九条方面)	* 東西軸の強化。 * 京阪神の結節強化。

※大阪駅(うめきたエリア)、北大阪急行延伸以外の新駅名は仮称

※なにわ筋連絡線・新大阪連絡線、中之島線延伸には、今後、事業実施の可否について検討。

株式の組換えの実現（府：公共施設等整備基金の活用）

- ・鉄道整備には莫大な費用が必要。そのためその財源を捻出するための手法として「**ストック（資産）の組換え**」を実施。
⇒黒字の第三セクターの株式を売却し、その売却益を、戦略路線などの公共施設の整備を目的とする基金に積み立て、戦略路線整備の具体化に道筋。

<鉄道>

○大阪府都市開発（OTK）

黒字の第三セクターの株を売却。
（約367.5億円）

<空港>

○大阪空港ターミナルビル（OAT）

黒字の第三セクターの株を売却。
（売却額総額278億円、うち、府保有分は約55.6億円（市保有分も府と同額））

府保有分
株売却額
合計
423.1億円

公共施設等整備基金に積立て

<鉄道>

◆戦略路線の整備着手へ

- ・北大阪急行延伸基本合意。
整備費874億円（うち府負担上限100億円）
- ・大阪モノレール延伸を検討。
インフラ整備費約740億円
（うち府費（約300億円））

など

⇒公共施設等整備基金活用を検討。

1 主な改革取組 【国土軸や空港への鉄道アクセス強化（なにわ筋線）】

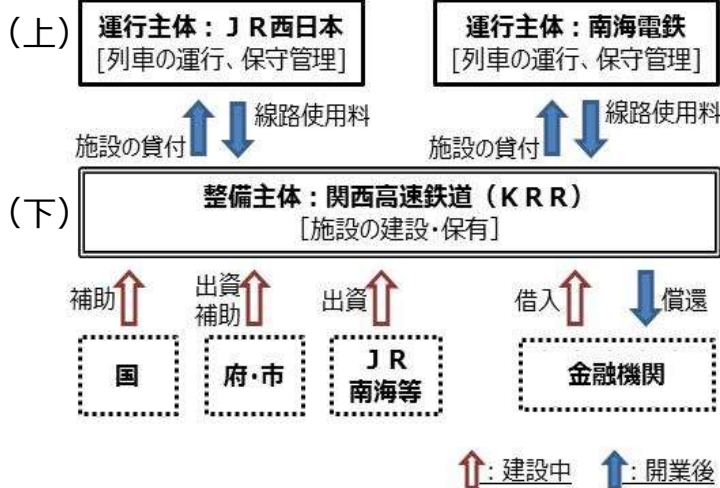
○国土軸の新大阪や大阪都心部と関空や大阪南部地域間のアクセス強化を図るため、インバウンド増加に伴う鉄道事業者の投資意欲の高まり等を背景に、**府市連携により「なにわ筋線」の事業化に向けた取組を実施。**

「なにわ筋線」の事業概要等

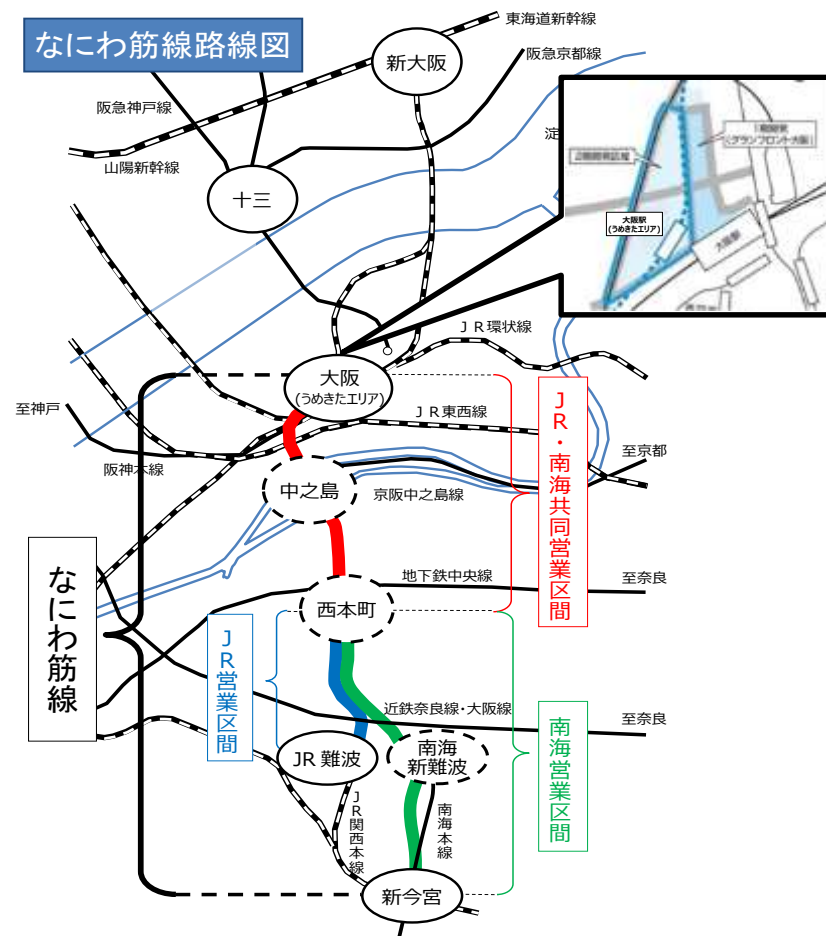
■ 事業概要

整備区間：大阪駅(うめきたエリア)～(仮称)西本町駅～ J R 難波駅
 大阪駅(うめきたエリア)～(仮称)西本町駅～南海新今宮駅
 建設延長：約7.2 km
 整備駅：(仮称)中之島駅、(仮称)西本町駅、(仮称)南海新難波駅
 概算事業費：約3,300億円
 事業スキーム：地下高速鉄道整備事業費補助による上下分離方式

■ 整備手法（上下分離方式）



「なにわ筋線」の位置図



1 主な改革取組 【都心と国土軸の高速道路アクセス強化（淀川左岸線延伸部）】

○大阪都市再生環状道路のミッシングリンクを解消するため、府市が連携して積極的に国に対し事業スキーム等の提案を行い、「淀川左岸線延伸部」の整備に事業着手。

「淀川左岸線延伸部」の事業スキーム等

■事業概要

整備区間：起点 大阪府門真市ひえ島町
 終点 大阪府大阪市北区豊崎
 整備延長：約8.7 km
 車線数：4車線
 設計速度：60km/時
 基本的な道路構造：主に地下式(トンネル構造)、嵩上式(高架構造)
 全体事業費：4,000億円

(仮称)豊崎IC【新御堂筋】

門真JCT【近畿道、第二京阪】

有料道路事業 (阪神高速) ※府市出資なし 約1600億円	国直轄事業 1800億円	直轄事業 負担金 約600億円 33.3%	有料道路 事業 約600億円 (NEXCO)
	国費 約1200億円 66.7%		

直轄事業負担金の分担比率 **大阪府：大阪市 = 1：1**

大阪都市再生環状道路を構成する路線の概要

路線名称	延長(車線数)
阪神高速 淀川左岸線(1期)	5.6km(4車線)
阪神高速 淀川左岸線(2期)	4.4km(4車線)
淀川左岸線延伸部	8.7km(4車線)
近畿自動車道(門真～松原)	14.8km(6車線)
阪神高速 松原線(松原～三宅)	2.5km(4車線)
阪神高速 大和川線	9.7km(4車線)
阪神高速 湾岸線(三宝～北港)	10.4km(6車線)

出典:国土交通省近畿地方整備局浪速国道事務所

「淀川左岸線延伸部」開通後の地図



出典:国土交通省近畿地方整備局浪速国道事務所

1 主な改革取組 【利用者の視点に立ったサービス向上（鉄道）】

○民間による専門ノウハウ等を活用するため、泉北高速鉄道を運営する**大阪府都市開発(株)**を民営化。
民営化により府民・事業者の利便性が向上。

概要

■経緯

府の考え方（2009年大阪府戦略本部会議にて方向性を確認）

- ・民間でできるものは民間に委ねる。
- ・民間による専門的ノウハウや資金の導入。

大阪都市開発(株)株式の事業の継続・発展できるものを公募。

府の保有する大阪都市開発(株)株式を一括売却。（2014年）

■大阪府都市開発(株)について

- 高度経済成長期の大阪の都市問題の解決に資するため、1965年12月に大阪府と経済界との共同出資により設立された法人
- 主要事業
 - ・**泉北高速鉄道事業**
泉北ニュータウンの動脈として、中百舌鳥駅から和泉中央駅間を運行。
 - ・**物流関係事業**
東大阪・北大阪流通センターの運営。
- 関連会社
 - ・泉北鉄道サービス株式会社、泉鉄産業株式会社、株式会社パンジョ

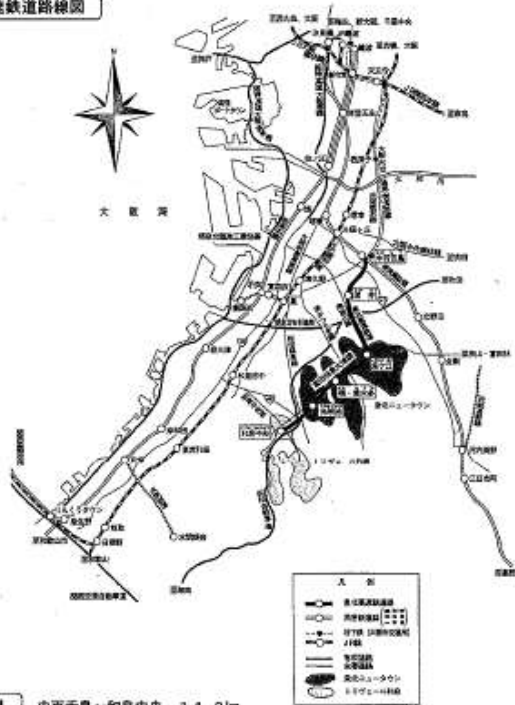
効果

■民営化による効果

- ・府民・事業者の利便性が向上。
（府民）鉄道の料金値下げ、サービスの向上等。
（事業者）施設更新などによる流通事業の高度化。

- 株式の売却益を公共施設の整備を目的とする基金に積み立て、戦略4路線等の整備財源を捻出。
⇒結果的に、ストック組換えによる財源捻出を実現。

泉北高速鉄道路線図



営業区間 中百舌鳥～和泉中央 14.3km
高野線野線 13.2km
泉北高速鉄道線 14.3km

運転区間	中百舌鳥～和泉中央	高野線野線	泉北高速鉄道線
区間急行	●	●	●
準急行	●	●	●
各駅停車	●	●	●
各駅停車 (泉北高速鉄道線内折返し列車)	●	●	●
所要時間			
区間急行 (難波～和泉中央)	33～37分		(家副ラッシュ時、上りのみ運転)
準急行 (難波～和泉中央)	34～39分		
各駅停車 (中百舌鳥～和泉中央)	16～17分		

出典：大阪府都市開発株式会社 会社概要

1 主な改革取組 【利用者の視点に立ったサービス向上（高速道路の料金体系一元化）】

○より利用しやすい料金体系を実現するため、府道路公社路線を接続する高速道路会社に移管するとともに、阪神高速やNEXCOで異なる料金体系を、**距離に応じた対距離料金制に整理・統一**。

2011.6	近畿圏の料金一元化等を協議する「 国と地方の検討会 」設置。
2012.1	阪神高速道路が圏域を撤廃した 対距離料金 に移行。
2016.12	国土交通省「近畿圏の新たな高速道路料金に関する 具体方針(案) 」の公表。
2017.6	阪神高速道路、NEXCOにおいて、近畿圏の料金を、 対距離制を基本とした料金体系へ整理・統一 。
2018.4	府の道路公社路線（南阪奈・堺泉北）をNEXCOに移管。
2019.4	府の道路公社路線（第二阪奈）をNEXCOに移管。

■ **料金体系統一前(～2017.6.3)**
 ・様々な料金体系、運営主体が混在。



■ **料金体系統一後(2017.6.3～)**
 ・対距離料金を基本とした料金体系に整理・統一。
 ・道路公社路線は、接続する高速道路会社に移管。



料金例) 第二京阪(枚方学研IC)⇒阪神高速環状線

経路選択	旧料金	新料金
守口線(31.3km)	1,690円	1,610円
東大阪線(28.5km)	1,610円	
松原線(42.8km)	2,060円	

※現在の料金は消費税率引上げにより1,640円

1 主な改革取組 【機能強化のための組織設置と共通の戦略策定】

機能強化のための組織設置

○2017年7月 **都市交通局の設置により、大阪市域内の地下鉄・バスに関連する総合的な交通政策を推進。**

・市営交通事業の廃止後、交通局がこれまで担ってきた公共交通ネットワークに関する業務を主に担当し、大阪市域内の地下鉄・バスに関連する総合的な交通政策を推進。

【主な事務】

- ①大阪市域内における地域交通政策（BRT社会実験含む）
- ②大阪市高速電気軌道株式会社および大阪シティバス株式会社の監理
- ③大阪市交通政策基金の所管

共通の戦略策定

○2022年12月 **大阪都市圏全体を視野に、2050年を目標として、大阪全体のまちづくりの方向性を示す「大阪のまちづくりランドデザイン」を策定。**

・今後、都心部やベイエリアでの国際競争力を備えた拠点エリア形成や、各地域での多様な都市機能を備えた特色ある拠点エリア形成、大阪ならではの魅力を活かした新しい郊外の創造をはじめとした暮らしやすさNo.1都市の実現、多様な地域資源を活かした地域活性化等により、「未来社会を支え、新たな価値を創造し続ける、人中心のまちづくり」を推進。

・このランドデザインを羅針盤として、民間の活力を最大限引き出しながら、多様な主体が一体となって大阪全体のまちづくりを推進し、便利で住みやすく、そして成長する大阪をめざす。

まちづくりの目標

未来社会を支え、新たな価値を創造し続ける、人中心のまちづくり

【将来像】

- | | |
|--------------------------|---------------|
| ①魅力的な国際都市として成長する大阪 | 「イノベーティブな大阪」 |
| ②健康長寿で誰もが幸せを実感しながら暮らせる大阪 | 「ウェルビーイングな大阪」 |
| ③未来へつながる安全・安心な大阪 | 「サステイナブルな大阪」 |



【まちづくり推進の視点】「多様性の確保」、「共創」、「資源の活用」

出典：大阪のまちづくりランドデザイン

1 主な改革取組 【利用者の視点に立ったサービス向上（MaaS（Mobility as a Service））】

○官民が連携し、MaaSを構築。ストレスフリーな移動手段の実現と、関西一円への周遊を促進する。

※MaaS：様々な移動手段の予約や決済などを一体的に提供するサービス

■ Osaka Metro Groupの取組経過

2019年度

2020年度

2021年度

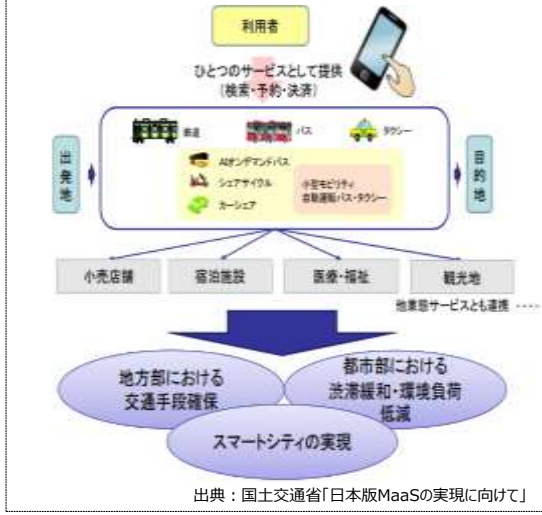
MaaSの取組

- 「大阪都市型MaaS」構想発表（2019.10）
- 関西鉄道7社による「MaaS検討会」を組織（2019.10）
 - 自動運転バス試乗会（2019.12）
 - 自動運転バス実証実験（2019.12～2020.1）

- 生野区・平野区でオンデマンドバス社会実験開始、MaaSアプリ社会実験版の配信（2021.3）
- MaaSアプリとタクシーアプリの連携（2022.1）
- 自動運転バス 実証実験（2022.3～2022.4）



■ MaaSの概要



「大阪都市型MaaS構想」の推進

- Osaka Metro Groupが考える大阪のモビリティ課題と実現したい“大阪の未来”を掛け合わせた「大阪都市型MaaS構想」を大阪スマートシティ戦略会議で公表し、以降、着実に推進。
- 2021年3月からオンデマンドバスの社会実験を生野区・平野区で開始し、予約・決済に使えるMaaSアプリ社会実験版も配信。10月、12月に同区内の運行エリアを更に拡大。

関西・鉄道7社によるMaaS共同検討

- 2025年に開催される大阪・関西万博に向け、関西地域において出発地から目的地までのシームレスな移動手段を提供するためにMaaSを実用化することを視野に入れ、7社で「関西MaaS検討会」を組織。

自動運転化の実証実験

- 実用化に向けて、グランフロント大阪周辺で大阪初の自動運転バス試乗会を開催。（2019年12月）
- 大阪・関西万博開催予定地の夢洲を含むベイエリアにおいて、自動運転バスの実証実験を実施。（2019年12月～2020年1月）
- 「舞洲実証実験会場内」と、「コスモスクエア駅～舞洲実証実験会場」間の公道で実証実験を実施。（2022年3月～4月）

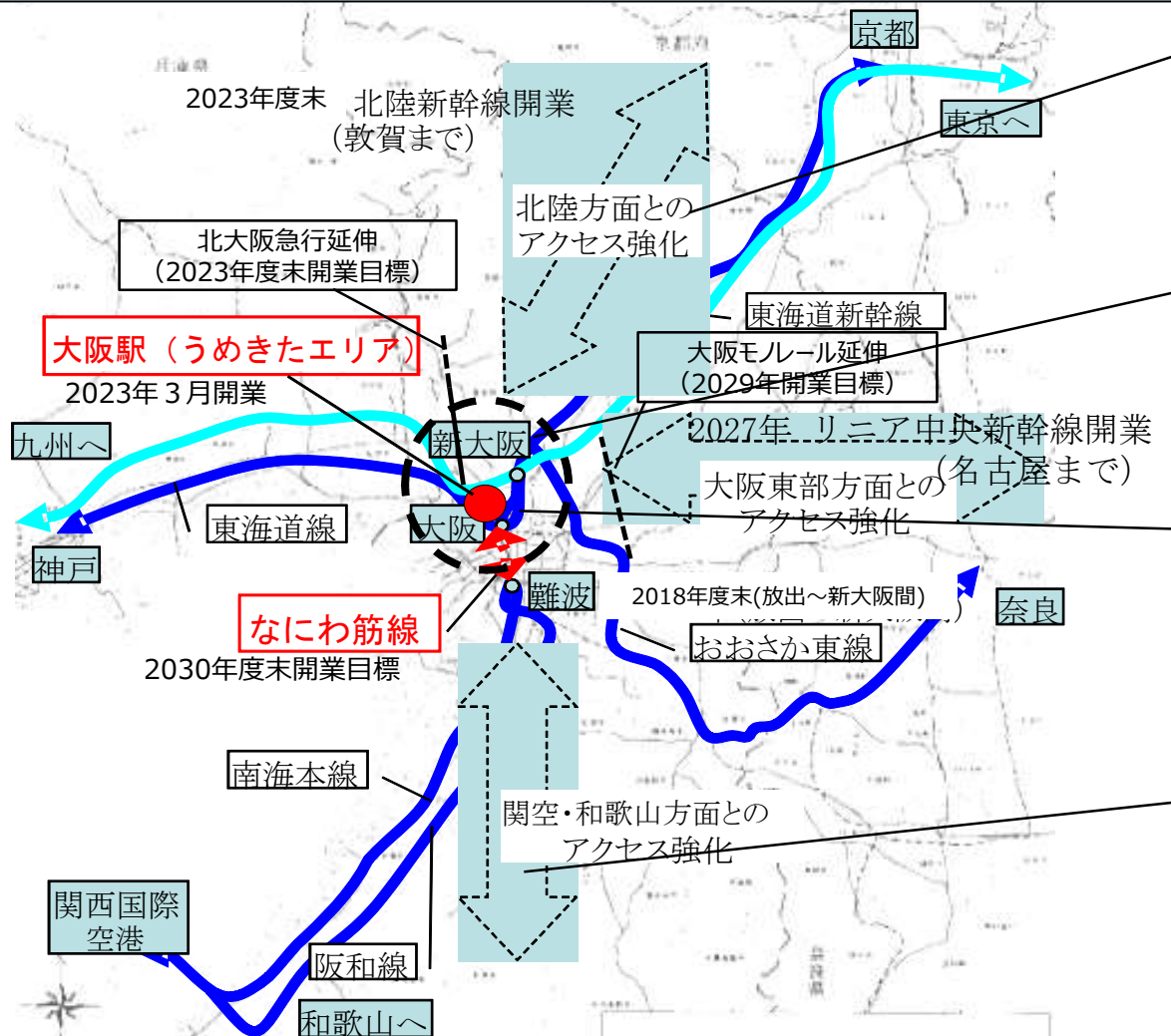
Osaka Metro Groupがめざす都市型MaaS構想



- 第4階 ▶ 移動、距離に関係なくサイバー空間で一人ひとりのお客さまと直接つながることができるサービスを、既存事業とのシナジー効果を生かせる形で検討 **デジタルマーケティング**
- 第3階 ▶ 鉄道・バスの価値を高める事業の多角化を目指し、特に駅・駅周辺の利便性向上に資する都市開発、マーケティング事業の成長に注力する **都市開発・マーケティング**
- 第2階 ▶ これまでの鉄道・バスに加えて、多様な交通手段を整備し、MaaSアプリでシームレスにつなぎ、決済も一元化することで圧倒的に交通を便利にする **MaaS（アプリ）**
- 第1階 ▶ 鉄道・バスの着実な運行はもちろん、更なる安全安心・快適利便性の向上を目指して、最新技術も取り入れながらハード・ソフト面とも徹底的に強化する **鉄道・バス**
- 第0階 ▶ 移動履歴、購買履歴などの顧客データを活用し、一人ひとりのお客さまのニーズに直接お応えするとともにサービスの改善・進化、更には生活の質の向上につながる ※お客さまの同意、個人情報の厳格管理は大前提

2 成果（現時点の到達点） 【国土軸や空港への交通網（鉄道）】

◆ 戦略的な広域鉄道計画等の推進により、「東西二極の一極」を担う大阪の国際競争力が強化。副首都としてふさわしい都市機能の充実に向けて前進。



北陸方面とのアクセス強化

国土軸との接続強化

放射環状型ネットワークの形成

関空アクセスの強化

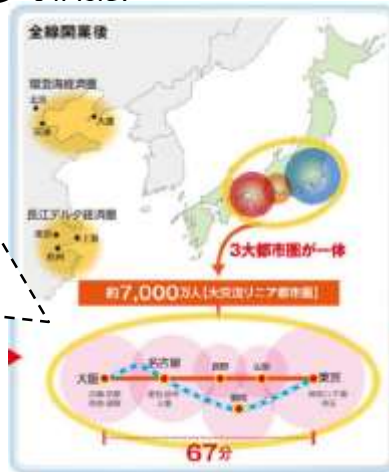
2 成果（現時点の到達点）【国土軸の強化】

○リニアや北陸新幹線の開業により、日本の国際競争力向上や経済活性化等の巨大な効果が見込まれる。

【リニア全線開業による効果】

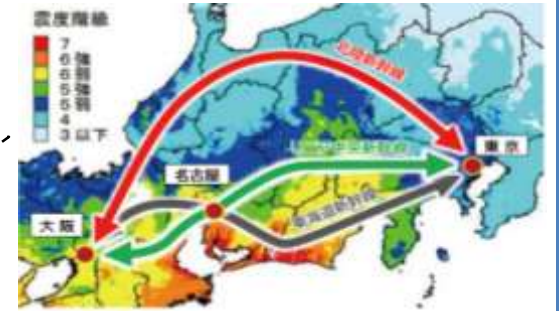
■ 日本の国際競争力の向上 (スーパーメガリージョンの構築)

3大都市圏が一体化し、人口7000万人、国内総生産約300兆円(日本GDP約6割)の世界最大のスーパー・メガリージョンが形成され、成長の著しいアジアの経済圏に対抗することができる。



■ 日本の大動脈を三重化 (国土強靱化の促進)

南海トラフを震源域とするM8以上の大地震発生等による東西の断絶リスクを大幅に軽減。



出典：リニア中央新幹線早期全線開業実現協議会

■ 日本経済を活性化 (地方創生を加速)

全線開業により全国で年間15,600億円の経済効果創出。一日も早い全線開業が望まれる。

開業による経済効果 (億円)	東京-名古屋間	東京-大阪間	効果差
合計	8,900	15,600	年間6,700億円
産業活動誘発効果 (ビジネス)	4,400	7,100	
観光誘発効果 (国内観光)	2,200	3,300	
観光誘発効果 (インバウンド)	2,300	5,200	

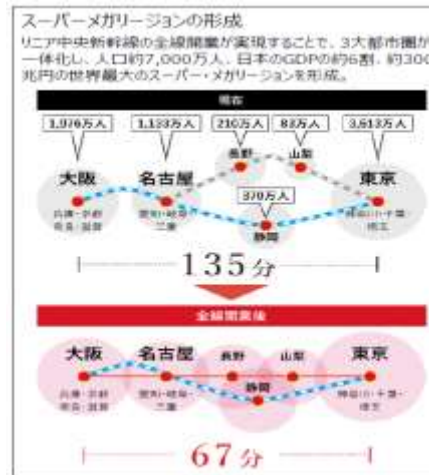
効果

■ 新幹線ネットワークの整備



出典：大阪府「令和4年度交通施策のポイント」

■ リニア中央新幹線全線開業による整備効果



<時間短縮効果>

○リニア中央新幹線全線開業による時間短縮効果

	大阪・名古屋間 <152km>	大阪・東京間 <438km>
現行	47分	135分
全線開業時	27分 (▲20分)	67分 (▲68分)

出典：大阪府「令和4年度交通施策のポイント」

2 成果（現時点の到達点）【国土軸の強化】

【北陸新幹線開業による効果】

・時間短縮効果により、地域間交流が拡大。



出典：北陸新幹線建設促進同盟会

【両新幹線開通による一日交通圏の広がり】



出典：リニア中央新幹線早期全線開業実現協議会HP

効果

新大阪駅からの 所要時間	京田辺市(松井山手)附近駅からの 所要時間	京都駅からの 所要時間
長野 2h25m → 3h53m (-88分)	長野 2h29m → 4h08m (-99分)	長野 2h11m → 3h30m (-79分)
上越 妙高 2h30m → 3h47m (-77分)	上越 妙高 2h32m → 4h01m (-88分)	上越 妙高 2h14m → 3h22m (-68分)
富山 1h40m → 2h00m (-80分)	富山 1h42m → 2h15m (-93分)	富山 1h24m → 2h37m (-73分)
金沢 1h20m → 2h27m (-67分)	金沢 1h22m → 2h41m (-79分)	金沢 1h04m → 2h03m (-59分)
福井 55m → 1h42m (-47分)	福井 50m → 1h57m (-59分)	福井 40m → 1h19m (-39分)
小浜 36m → 2h24m (-108分)	小浜 28m → 2h29m (-131分)	小浜 19m → 2h01m (-102分)

出典：北陸新幹線建設促進同盟会

【新大阪駅を中心とする広域鉄道ネットワーク形成】



出典：国土交通省資料

2 成果（現時点の到達点）【国土軸や空港への鉄道アクセス強化】

○戦略路線の開業により、**広域拠点へのアクセス強化、都心機能の強化、まちづくり促進等の効果**が見込まれる。

【なにわ筋線】

- ・関西国際空港へのアクセス強化。
- ・うめきた2期、中之島のまちづくり促進。
- ・国土軸の新大阪や大阪都心部と大阪南部地域等を直結。
- ・豊富な観光資源を有する関西圏の**広域的な観光拠点アクセス**の改善。

【関西国際空港からの都心アクセス】

現在 64分※ ⇒ 整備後 44分 ※ J R 関空快速利用



2 成果（現時点の到達点）【国土軸や空港への鉄道アクセス強化】

○戦略路線の開業により、**広域拠点へのアクセス強化、都心機能の強化、まちづくり促進等の効果**が見込まれる。

【北大阪急行】

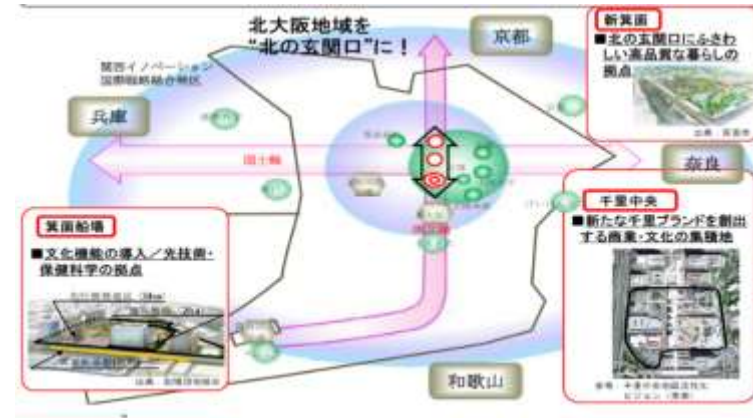
(まちづくり面)

・箕面市のまちづくりへの効果

人口の増加や生活施設の充実が進み、企業や店舗の増加による新たな雇用の創出、集客力の向上による商業の活性化、移動の利便性向上による市民活動の促進など。

(交通面)

- ・大阪都心へのアクセス向上
- ・大阪の南北軸の強化
- ・国道423号の渋滞緩和



出典…大阪府HP「公共交通戦略についで」

【大阪モノレール】

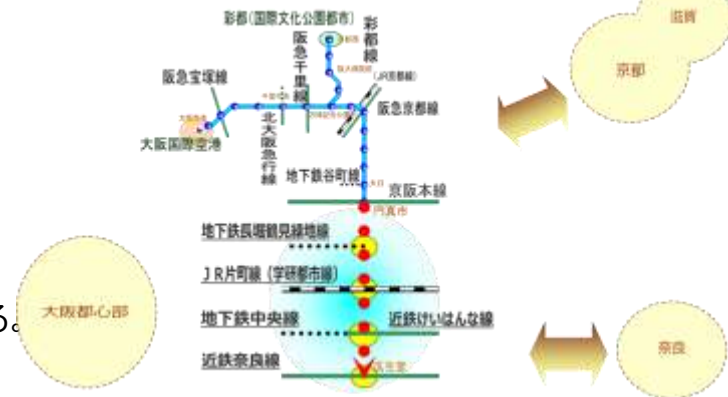
環状軸の強化と沿線地域の活性化・発展

・放射状鉄道との結節による広域的な鉄道ネットワークの形成。
大阪市中心部を経由することなく、環状方向への移動が可能。
他の路線が輸送障害時に、代替ルートが確保される。

・延伸沿線地域の活性化

新たな沿線開発、まちづくりが促進され、地域の活性化につながる。

新たに4路線の放射鉄道と結節（モノレール全体で計10路線と結節）



出典…大阪府HP「公共交通戦略についで」

効果

2 成果（現時点の到達点）【都心と国土軸の高速道路アクセス強化】

○都市再生環状道路の完成により、**交通の円滑化や迂回機能の確保等の効果**が見込まれる。

事業全体図



出典：国土交通省近畿地方整備局

②迂回機能の確保

通行規制時の迂回路としての機能に加え、災害時の避難・救護活動を支える広域的な輸送ルートとしての機能が期待される。



出典：国土交通省近畿地方整備局「プロプラデータ(R1,10)7～19(神戸市)」、国土交通省近畿地方整備局「プロプラデータ(R1,10)7～19(神戸市)」、国土交通省近畿地方整備局「プロプラデータ(R1,10)7～19(神戸市)」

①交通の円滑化

阪神高速の環状線を通する交通を外周に転換し、交通を円滑化する。



出典：国土交通省近畿地方整備局

③地域の活性化

物流が効率化し、沿線地域への新たな企業進出等、地域経済の活性化が期待される。

○ 枚方学研IC ⇄ 湾岸舞洲における混雑時・

通常時の所要時間 安定性比較



出典：国土交通省近畿地方整備局「プロプラデータ(R1,10)7～19(神戸市) 湾岸舞洲」
※【混雑時】交通量が非常に多いときの所要時間(95%タイム)
【通常時】交通量が少ないときの所要時間(5%タイム)
第二京阪・淀川左岸線ルートは、プロプラデータ(淀川左岸線延伸部(設計速度60km/h))で算出



出典：臨海部・内陸部の物流施設
国土交通省近畿地方整備局浪速国道事務所調べ

2 成果（現時点の到達点）【利用者の視点に立ったサービス向上（鉄道）】

◆利用者の視点に立った利便性の向上が実現

○泉北高速鉄道（大阪府都市開発(株)）の民営化により、**料金値下げやサービスが向上**。

<泉北高速鉄道利用者へのサービス向上の主な例>

- ・乗継割引の拡大
- ・通学定期割引率の拡大
- ・通勤特急の新規運行
- ・IC利用時の小児運賃の一律化 など

<グループシナジーの主な例>

- ・物流事業の収益基盤向上
- ・効率化の推進

○北大阪流通センター

- ・隣接地に約5万㎡の土地を取得(15年4月)
- ・管理棟の縮小移転により開発用地創出
(16年9月竣工、延床面積1,821㎡、事業費約9億円)



○東大阪流通センター

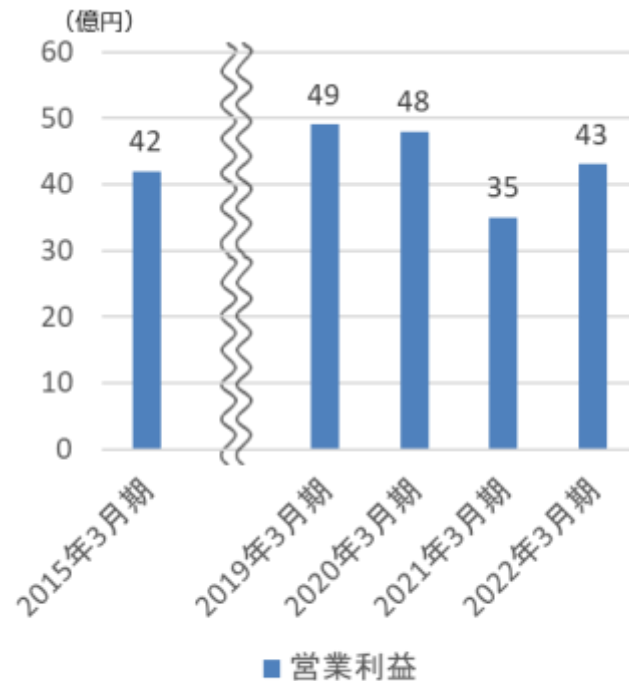
- ・隣接地に約4千㎡の土地を取得(16年3月)



出典：南海電気鉄道(株)「2016年3月期決算説明会」

<泉北関連事業の強化の主な例>

- ・泉北関連事業の営業利益は新型コロナの影響等からかやや下落したものの民営化前(2015年3月期)より増加。



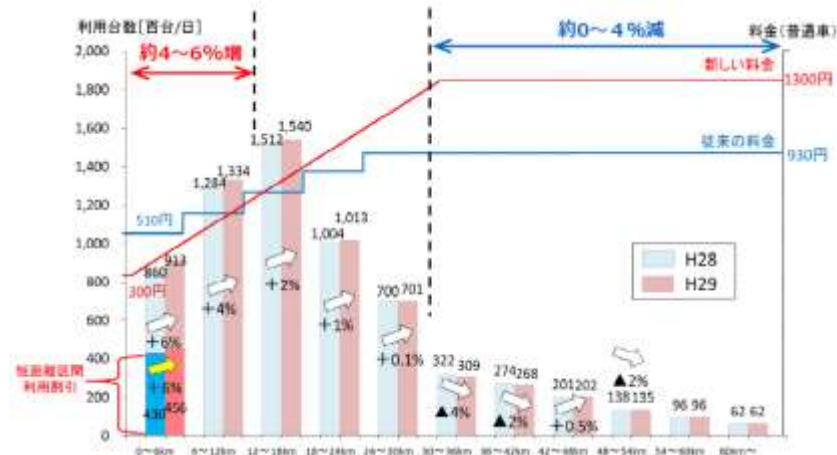
出典：南海電気鉄道(株)「2016年3月期決算説明会」、泉北高速鉄道(株)「2021年度決算公告」をもとに作成。

2 成果（現時点の到達点）【利用者の視点に立ったサービス向上（高速道路）】

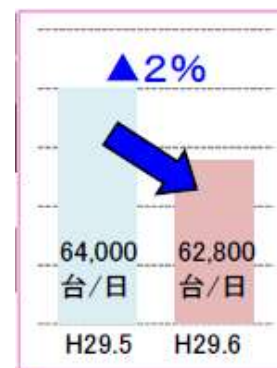
○高速道路料金の一元化により、**高速道路の短距離利用者が増加**、交通分散も促進。

・対距離料金による短距離料金引き下げに伴い、
阪神高速の短距離利用が4～6%増加。

・阪神高速東大阪線と並行する一般道において、
交通量は約2%減。



大阪市道築港深江線法円坂付近の交通量



・経路によらず同一料金とすることで、第二京阪道路と都心間で、流入分散に一定の効果。
(過度な渋滞が発生している東大阪線から守口線に転換。)



	(単位: 台/日)		
	H28	+2%	H29
守口線 (16.1km)	373 (23%)	→	431 (25%)
東大阪線 (13.3km)	1,270 (77%)	→	1,296 (75%)
松原線 (27.6km)	8 (0.5%)	▲2%	6 (0.3%)
合計	1,651		1,733

※ETCデータによる集計

※「H28.6～H28.7の平日平均」と「H29.6～H29.7の平日平均」で比較

※延長については、守口線:門真JCT～本町、東大阪線:門真JCT～道頓堀、松原線:門真JCT～なんばを対象

※()内は各路線の分担率

出典：国土交通省「近畿圏の新たな高速道路料金導入後の交通状況について」(2017.11.21)

3 今後の取組の方向性

○これまで、大阪府・大阪市が一体となって、鉄道整備やミッシングリンク解消などの懸案解決に道筋をつけてきた。**今後とも着実に必要なインフラの整備を進めていく**。また利用者の視点に立った利便性の向上に取り組んでいく。

➤ 人流を支える鉄道アクセス・ネットワーク強化

東西二極を結ぶ広域交通インフラを複数ルート確保できるよう、リニア中央新幹線や北陸新幹線の早期全線開業に向け、引き続き取組を推進。

関空から国土軸や都心部へのアクセス強化に向けた取組を進めていく。また、地下鉄中央線夢洲延伸や森之宮新駅、JR片町線地下化など、着実に必要なインフラの整備を進めていく。

➤ 物流を支える高速道路機能の強化

淀川左岸線の整備が進むなど、環状道路ネットワークの確保に向けた取組が進展。

大型物流施設や製造、研究開発拠点等の立地など、さらなる民間投資が見込まれることなどを踏まえ、引き続き、高速道路機能の充実・強化に取り組んでいく。

➤ 過密化する都市をストレスフリーに移動できる社会を構築するため、利便性向上につながるMaaSを**着実に推進**

・万博時：スマートモビリティの推進、自動運転車（レベル4相当）の実装。

MaaSによる移動の円滑化の実現。

・万博後：MaaSにより多様なサービスをつないで街を活性化。

○万博の開催やI Rの誘致など、人の流れにインパクトを与える動きを踏まえ、今後の鉄道・道路ネットワークについて検討していく。

Appendix

改革前の状況

【国土軸の強化まで長期間を要する課題】

○国土軸の多重性の確保等に資するリニア中央新幹線や北陸新幹線について、大阪までの全線開業が大幅に遅れる懸念があった。

・リニア中央新幹線

2011.5	国が東京・大阪間の全線においてJR東海の全額自己負担により建設する整備計画を決定。
2014.10	国が品川・名古屋間の工事実施計画を認可し、JR東海が着工。



(当初計画)

JR東海の考え方は、**2段階方式で大阪まで実現**することとし、第1段階としての名古屋開業後、経営体力を回復して速やかに大阪開業に取り組む。

東京・名古屋間 2027年開業 (9年後)

名古屋・大阪間 2045年開業 (27年後)

18年遅れ

・北陸新幹線

1997.10	高崎・長野間開業。
2015.1	「政府・与党申合せ」で、金沢・敦賀間の完成・開業時期の前倒しを決定。
2015.3	長野・金沢間開業。
2023年度末	金沢・敦賀間開業予定。



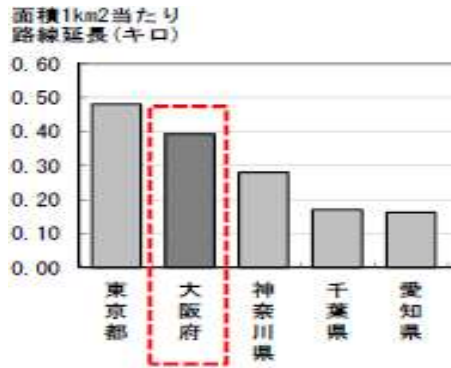
敦賀・大阪間は整備財源がなく、国が示した予定では、リニアと同様**2045年開業 (27年後)** 予定とされている。

改革前の状況

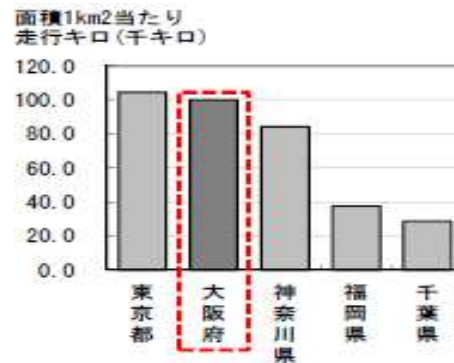
【国土軸や空港へのアクセスの課題】

○大阪の公共交通や道路の整備状況は他府県に比べ進んでいるが、主に高度経済成長期に、都心部と郊外との効率的な人流・物流ネットワークを構築することを主眼に整備。そのため、**都心と国土軸や関空のアクセス状況等に課題**があった。

■ 鉄道路線の密度 (2010年度)



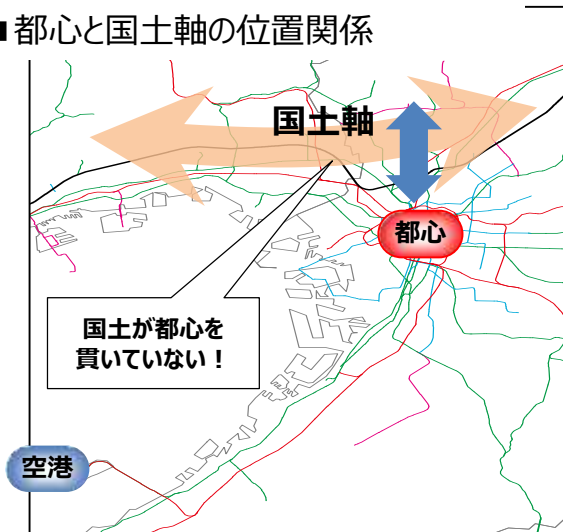
■ バス路線の密度 (2010年度)



■ 道路の整備状況 (2011年4月)

都道府県名	平方kmあたり道路延長
	(C/A) (m)
富山	1,303.7
大阪	1,280.7
東京	1,267.7
愛知	1,085.9

■ 都心と国土軸の位置関係

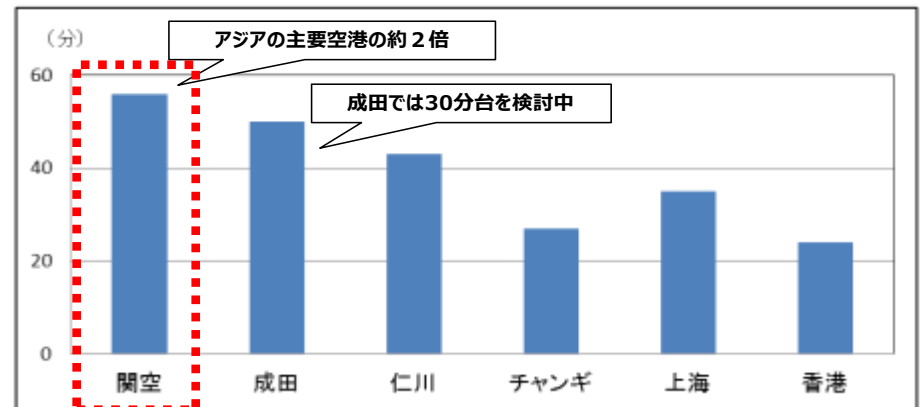


国土軸・・・太平洋ベルト地帯（第一国土軸）とその周辺地域。
都心・・・概ねJR大阪環状線に囲まれたエリア及び新大阪駅周辺に至る地域。

出典：大阪府「公共交通戦略」

出典：2012年度環境統計集

■ 関空へのアクセス状況

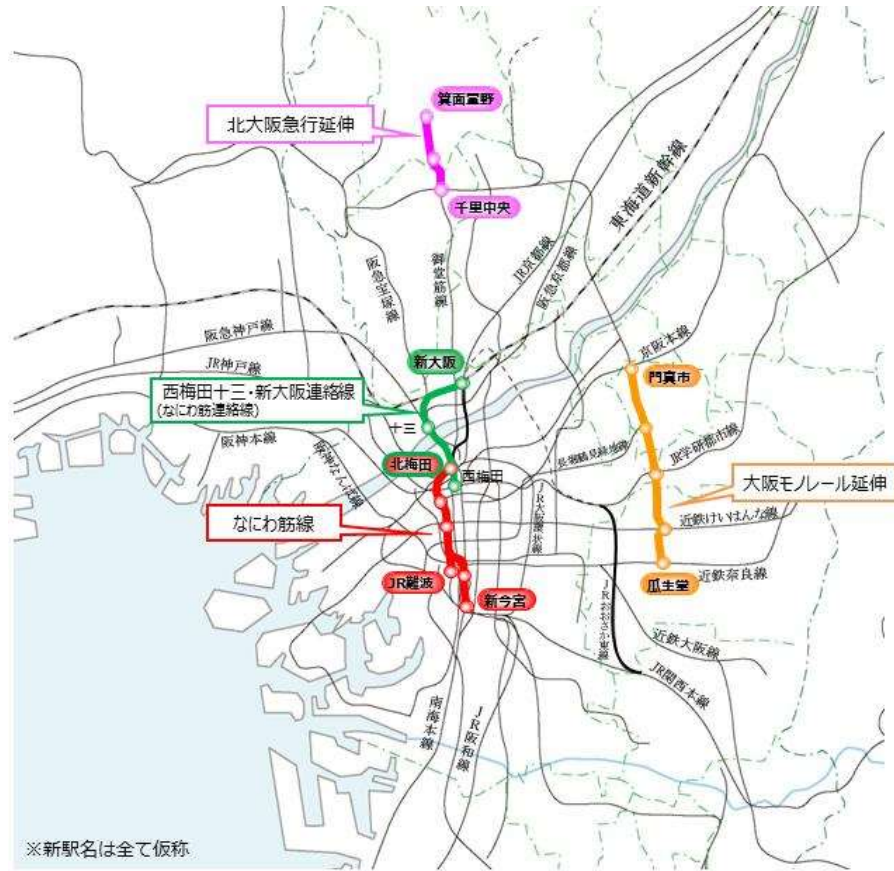


出典：大阪府「公共交通戦略」

改革前の状況

【国土軸や空港への鉄道アクセスの課題】

○なにわ筋線は、1989年の運輸政策審議会において「2005年までの整備が適当である」と答申されたものの、**鉄道整備の具体化にまで至らなかった。**



■ なにわ筋線の経過

1982.2	鉄道網整備調査委員会(大阪府市の合同構想)で位置付け
1989.5	運輸政策審議会で「2005年までの整備が適当である」と答申
1994.9	関西国際空港が開港(1期)
2004.10	国の近畿地方交通審議会答申に位置付け
2007.8	関西国際空港第2滑走路供用開始



なにわ筋線の具体化にまで至らず。

改革前の状況

【都心と国土軸の高速道路アクセスの課題】

○他都市と比べ、**高速道路の環状ネットワークが不十分**で、都心に用のない車も都心に流入せざるをえない課題があるが、**高速道路整備の具体化にまで至らなかった。**

■近畿圏の状況

・大阪圏は、新名神高速道路の未整備区間が着工するに至ったものの、都心部の環状道路ネットワークで重要な位置を占める**淀川左岸線延伸部は、未整備（構想段階）のまま**。ミッシングリンクになっている。

(※首都圏・中京圏はほぼ全ての環状道路が開通済み又は建設中。)

■大阪都市再生環状道路の経過

1987	淀川左岸線1・2期の整備事業に着手。 ⇒1期:2013年度完成、2期:2032年度完成予定。
1999	大和川線の整備事業に着手。 ⇒2019年度完成。
2001	国の都市再生プロジェクトに「大阪都市再生環状道路」が位置付け。
2004.3	「淀川左岸線延伸部有識者委員会」を設立。 PIプロセスを実施。(事務局:国、府、市)
2006.12	淀川左岸線延伸部有識者委員会において提言。

* P I : Public Involvement、計画策定の早い段階から市民の方々等関係者へ積極的に情報を提供し、コミュニケーションを行う取組



淀川左岸線延伸部の具体化にまで至らず。



改革前の状況

【利用者の視点に立ったサービス面の課題（料金等）】

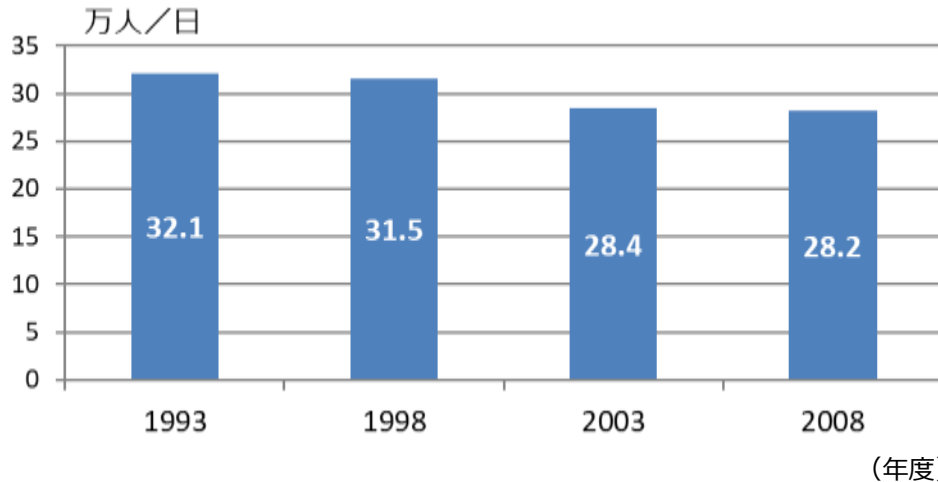
○鉄道：利用者目線からのサービスが十分ではなく、サービス向上の余地があった。

高速道路：料金体系が運用主体によってバラバラでわかりにくく、利用しにくい状況であった。

➤ 鉄道における課題

- ・西日本最大規模を誇る泉北ニュータウンと都心とを結ぶ唯一の鉄道である泉北高速鉄道については、少子高齢化の急速な進展により旅客数が減。
- ・運賃やサービス面で改善の余地がある。

■ 泉北高速鉄道の旅客数



■ 泉北高速鉄道の運賃・サービス面での課題

泉北高速鉄道利用者アンケート（2015）によると、今後、さらに取り組んでほしいこととして、**運賃**（約83%）、**他公共交通機関との利便性の向上**（約39%）、**電車運行本数の増発**（約22%）があげられており、**運賃、サービス面で課題**がある。

➤ 高速道路における課題

- ・高速道路の料金体系が運用主体によってバラバラでわかりにくく、利用しにくい。

2016.9月時点の料金体系



料金例) 第二京阪(枚方学研IC)⇒阪神高速環状線

経路選択	料金
守口線(31.3km)	1,690円
東大阪線(28.5km)	1,610円
松原線(42.8km)	2,060円

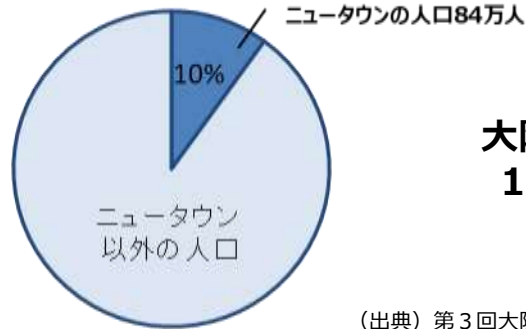
○高齢化の進展等による、交通弱者や運転免許の自主返納の増加、路線バス等が赤字化により減便・廃止することなどから今後ますます深刻化するラストワンマイル問題に代表される移動の課題がある。

➤大阪における社会課題

・大阪では、少子高齢化やそれに伴う生産年齢人口の減少といった人口構造の変化に伴う課題、高度経済成長期に急速に整備した都市のインフラやニュータウンの再生、激甚化する気象災害や切迫する巨大地震など、様々な社会課題が顕在化。

人口規模

大阪府の人口（882万人）



大阪府の人口の約10%を占める。

(出典) 第3回大阪スマートシティ戦略会議資料

人の高齢化

高齢化率の将来推計

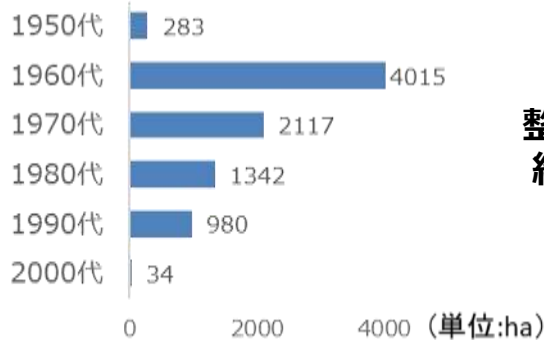


大阪府の平均より15.3ポイント高い。

(出典) 第3回大阪スマートシティ戦略会議資料

街の高齢化

ニュータウンの年代別開発面積



整備から60年が経過し老朽化。

(出典) 第3回大阪スマートシティ戦略会議資料

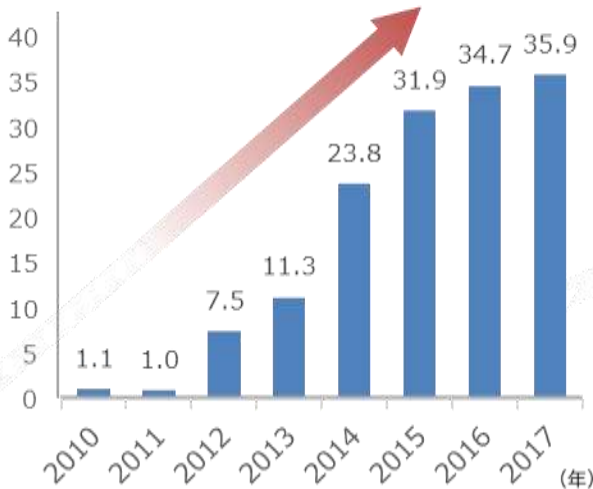
➤ 移動・モビリティの課題

・移動・モビリティの分野では、移動手段が限られる高齢者等が増加する一方で、利用者の減少や運転手不足などから、地域公共交通であるバス等の路線の廃止や縮小により、ニュータウンや中山間地での交通弱者が増加。

運転免許証の自主返納が急増

運転免許証自主返納数【大阪府】

(単位：千件)

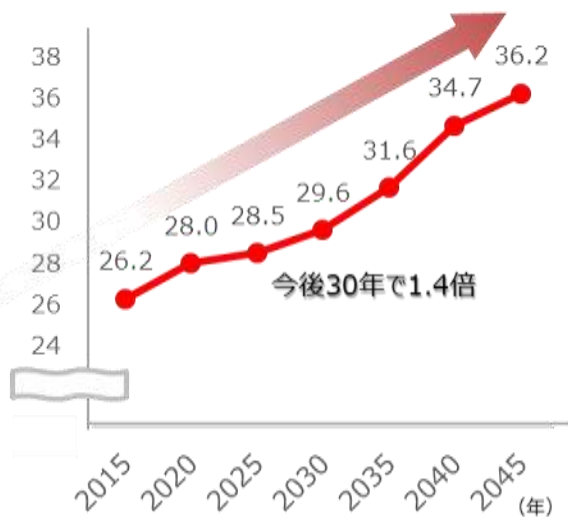


(出典) 第3回大阪スマートシティ戦略会議資料

高齢化率は今後さらに進展

高齢化率の将来推計【大阪府】

(単位：%)

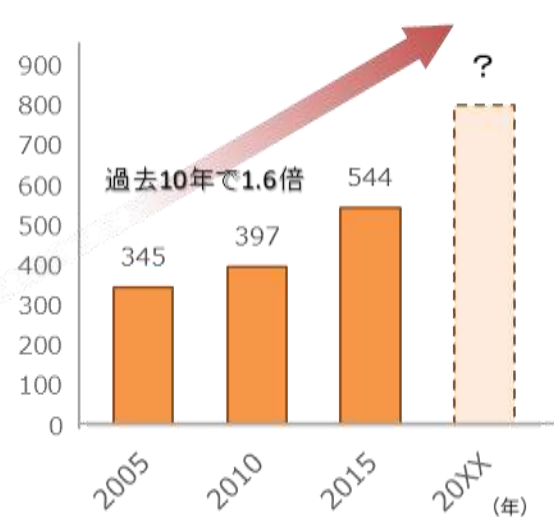


(出典) 第3回大阪スマートシティ戦略会議資料

交通弱者（買物弱者）も増加

高齢者の「買物弱者」の推移【大阪府】

(単位：千人)

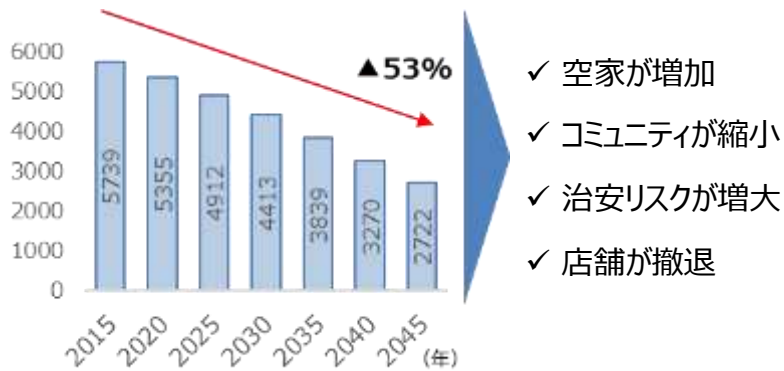


(出典) 第3回大阪スマートシティ戦略会議資料

➤ラストワンマイル問題

- ・大阪には、まちびらきから50年以上経つニュータウンが多く存在し、高齢化等に加え坂道が多く、移動が困難であるため、より一層ラストワンマイル問題対策が求められている状況。

事例1 人口減少（大阪南部のNT）

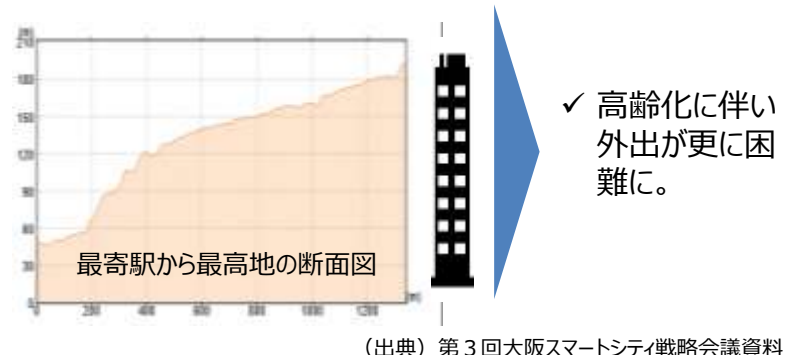


（出典）第3回大阪スマートシティ戦略会議資料

- ✓ 空家が増加
- ✓ コミュニティが縮小
- ✓ 治安リスクが増大
- ✓ 店舗が撤退

事例2 高低差（大阪北部のNT）

最寄駅からの最大高低差143m
（ビルの36階に相当）



（出典）第3回大阪スマートシティ戦略会議資料

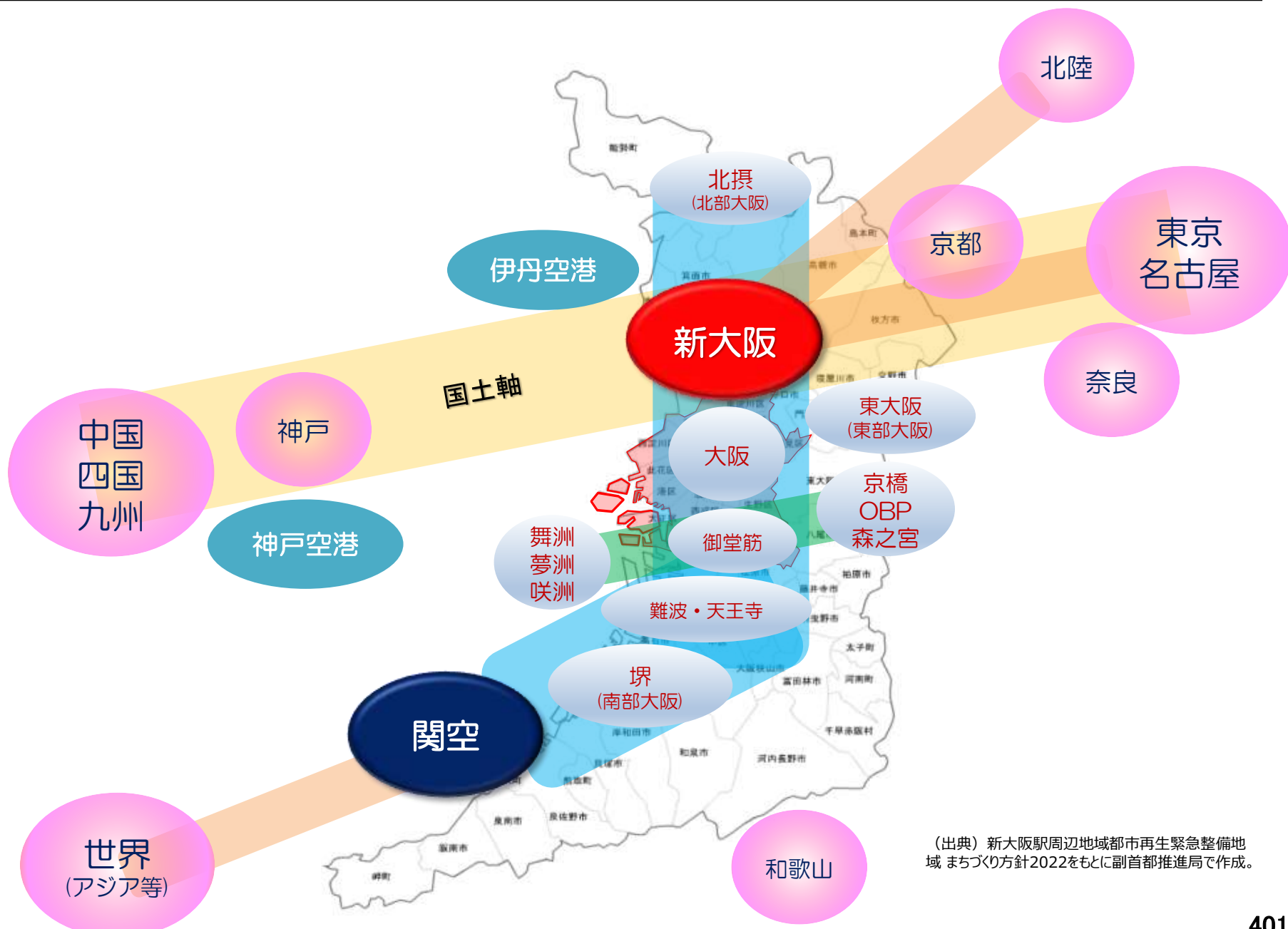
- ✓ 高齢化に伴い外出が更に困難に。



➤住民の生活の質（QoL）の向上を具体化する必要

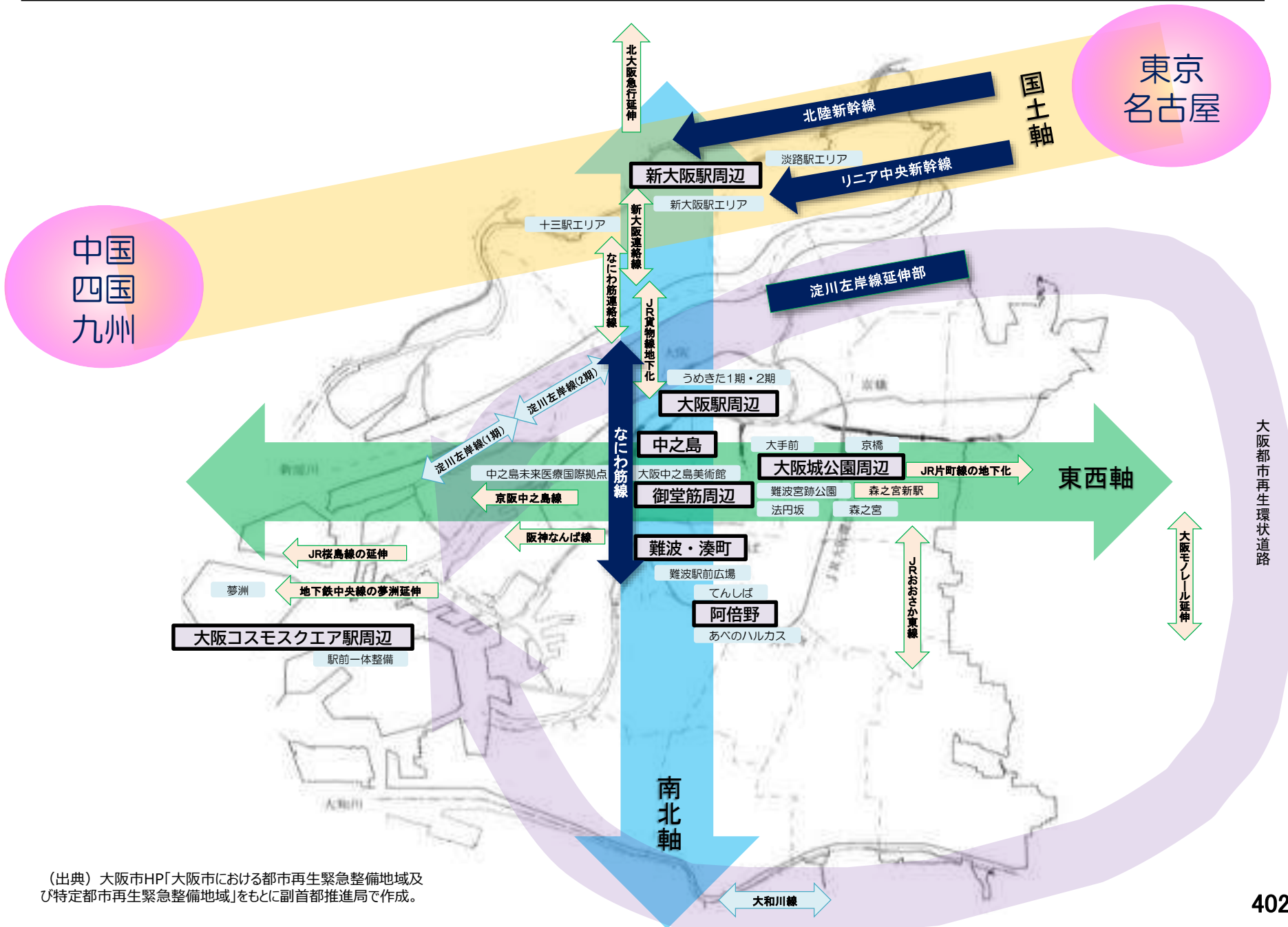
- ・これらの問題の解決のため、希望する時間に家の前まで迎えに来てくれるなど、柔軟性に優れた交通手段であるオンデマンド交通を、配車等にAIシステムを活用することで、交通事業者の人手不足問題の解消や、移動の更なる効率化を実現する形で、導入していく必要。
- ・府内市町村に対し、技術やノウハウを有する企業とのマッチング支援や関係機関との調整や申請に関する相談等を行い、まずは条件の整った市町村にてAIオンデマンド交通の導入を進め、これを先行モデルとし、その後、横展開で取組を拡大していく必要。
- ・また、自動運転については、Osaka Metroグループが実証実験を行うなどの動きもある。今後、万博を見据えた取組や、地域におけるAIオンデマンド交通をベースにした取組をもとに、技術開発や法整備の状況を踏まえつつ、2025年に向けて、全国に先駆けてレベル4の自動運転の社会実装に取り組む必要。

(参考) 国内外からのアクセス



(出典) 新大阪駅周辺地域都市再生緊急整備地域 まちづくり方針2022をもとに副首都推進局で作成。

(参考) 都心部の交通網



(出典) 大阪市HP「大阪市における都市再生緊急整備地域及び特定都市再生緊急整備地域」をもとに副首都推進局で作成。

12. スマートシティ／スーパーシティ

1 総論

改革前の状況・背景

- 人口減少・超高齢社会の到来による社会課題の顕在化。（交通弱者の増など）
- 都市インフラやニュータウンの老朽化、激甚化する気象災害や巨大地震などへの対応。
- 今後増大する中高年齢者の生活の質（QoL）の阻害懸念。（平均寿命・健康寿命が全国平均より低い、などに起因。）
- 上記問題を含むSDGsの達成には、世界の諸都市と同様、I o T、A I、ビッグデータ等の先端技術を利用した都市課題の解決や都市機能の効率化が不可欠。
- 夢洲（夢洲コンストラクション、大阪・関西万博）及びうめきた2期の2つのグリーンフィールドがあり、一からまちづくりを行うグリーンフィールドの性質から速やかに先端的サービスの実証や実装が可能。



取組内容

- 官民が連携し、住民のQoLの向上をめざすため

大阪モデルのスマートシティの実現に向けた推進体制として、日本最大級の官民連携イニシアティブとなる「**大阪スマートシティパートナーズフォーラム（OSPF）**」を設立。

公民が持つ多様なデータを連携・流通させ、異なる主体・サービス間でのデータ共有によるサービスの高度化を実現させるため「**大阪広域データ連携基盤（ORDEN）**」を整備。

- 様々な先端的サービスに取り組み、住民QoL向上と都市競争力を強化するため

府市共同提案した「大阪のスーパーシティ構想」が選定された。

2025年大阪・関西万博を機に「技術革新と課題解決の好循環」「イノベーション創出」を図り、働きやすく住みやすい、健康で快適な質の高い暮らしと、大阪の成長・発展の実現をめざす。

2 改革前の状況（スマートシティ）

○大阪における都市課題

高齢化



- 高齢化率は2040年に36%*

現役世代1.5人で高齢者1人を支える社会

人口減少



- 人口は2045年までに150万人減少**
※対2015年比

沖縄県1県が無く
なる規模

インフラ老朽化



- 高度成長期に整備したインフラが老朽化

水道管の老朽化率は全国ワースト***

都市間競争



- 世界都市ランキングで44都府市中28位****

東京一極集中
(東京都は3位)

地域格差



- 府内一般市の財政力格差は1.8倍*****

最大:摂津市 1.00
最小:阪南市 0.55

大阪では

テクノロジーを活用して、都市課題を乗り越え、住民のQoLを向上する。

出典： * 大阪府高齢者計画 2018
** 「日本の地域別将来推計人口2018推計」(社人研)
*** 地方公営企業年鑑 2017

**** 世界の都市総合ランキング 2018 (森記念財団 都市戦略研究所)
***** 地方公共団体の主要財政指標一覧 2017 (総務省)

2 改革前の状況（スマートシティ）

○高齢化率・高齢者の推移

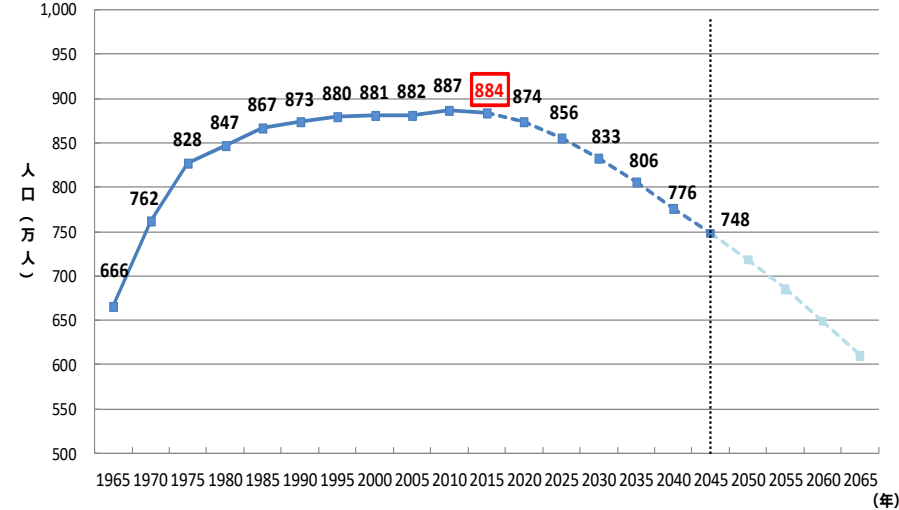
高齢化率は2040年の36%と急速に高齢化が進展。



※ 総務省「国勢調査」（1980～2015年）、国立社会保障人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（2013年3月推計）」を用いて大阪府で作成。
出典：大阪府高齢者計画2018

○人口の推移

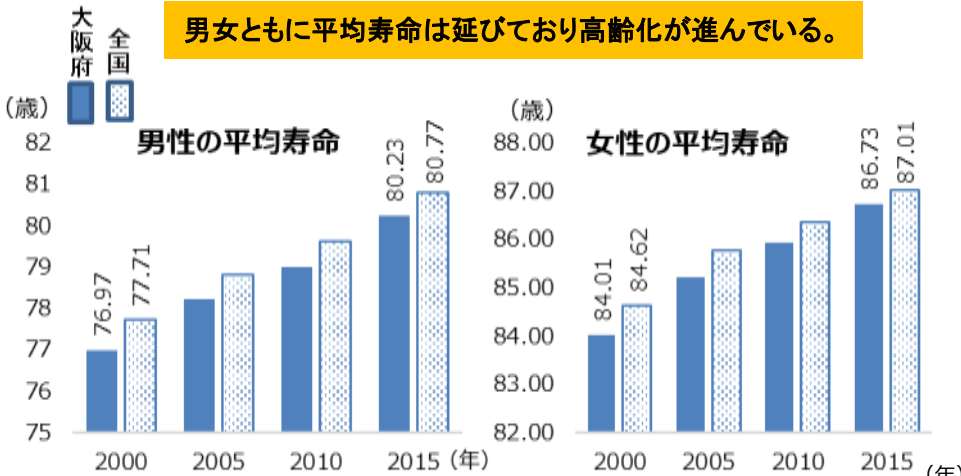
減少傾向は続き、2045年には748万人となり、2015年からの30年間で136万人の急激な減少。



出典：大阪府の将来推計人口について2018年8月

○大阪の平均寿命の推移

男女ともに平均寿命は延びており高齢化が進んでいる。



出典：厚生労働省「都道府県別生命表」

○都市インフラの老朽化

水道管の法定耐用年数を超えた割合が全国平均を上回っている。

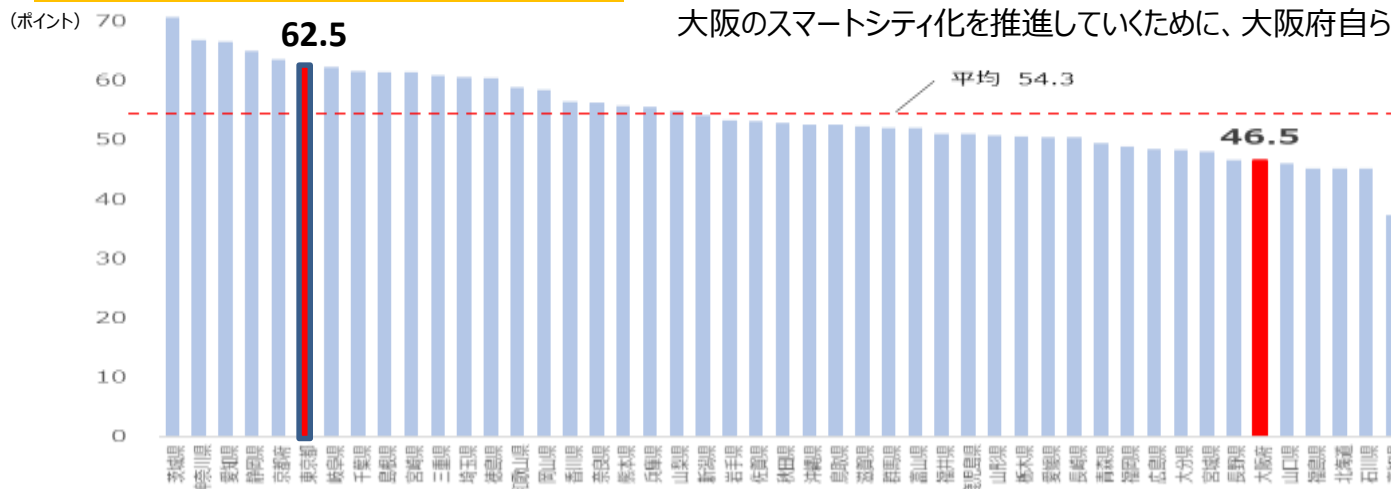
区分	耐震管(導・送・配水管)の合計 (H)	導・送・配水管の総延長に占める耐震管の割合 (H/J)(%)	法定耐用年数を超えた管(導・送・配水管)の合計 (I)	導・送・配水管の総延長に占める法定耐用年数を超えた管の割合 (I/J)(%)	導・送・配水管の総延長 (J)
東京	12,220.4	41.8%	4,142.0	14.2%	29,207.2
神奈川	6,277.1	24.1%	6,291.2	24.1%	26,058.0
愛知	7,991.8	19.2%	7,428.4	17.9%	41,588.7
大阪	5,300.4	21.6%	7,488.9	30.5%	24,516.1
福岡	2,898.4	12.1%	4,602.4	19.3%	23,886.6
全国合計・平均	113,792.3	16.0%	116,100.7	16.3%	712,289.6

出典：大阪府の水道の現況（2018年度）

2 改革前の状況（スマートシティ）

○大阪府のデジタル化の状況

大阪府は、平均を下回り、全国ワースト6位



日経グローバル 自治体電子化ランキング 2020年11月 ※同ランキングは2019年の総務省公表の統計データに基づく

○域内市町村の電子化状況比較（大阪・東京・神奈川・愛知）

大阪府内の市町村は、格差が大きく3.8倍。低位層が多い。

主要都市での電子化状況比較において、市町村間のデジタル格差が大きく、上位の取組を広く府内に広めることで、全体の底上げが必要。（全1718市町村中、豊中市が全国1位）



○主要都府県の情報職員数

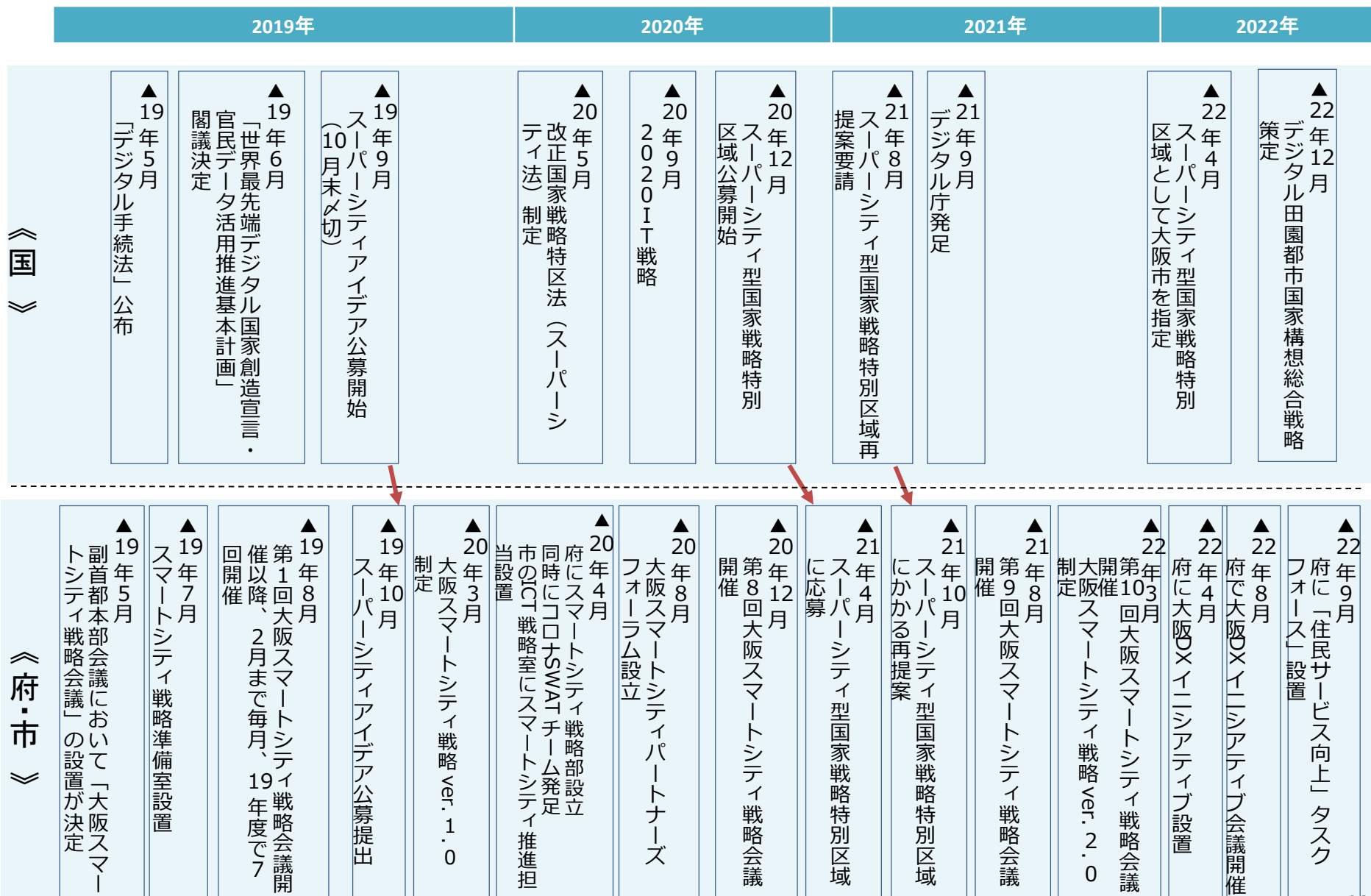
(人)

都府県名	情報主管課職員数
東京都	189
神奈川県	66
愛知県	54
京都府	35
大阪府	25
兵庫県	78

出典：2019年度地方自治情報管理概要 第1節第1表から作成。

3 改革取組の経過 (スマートシティ)

(年度)

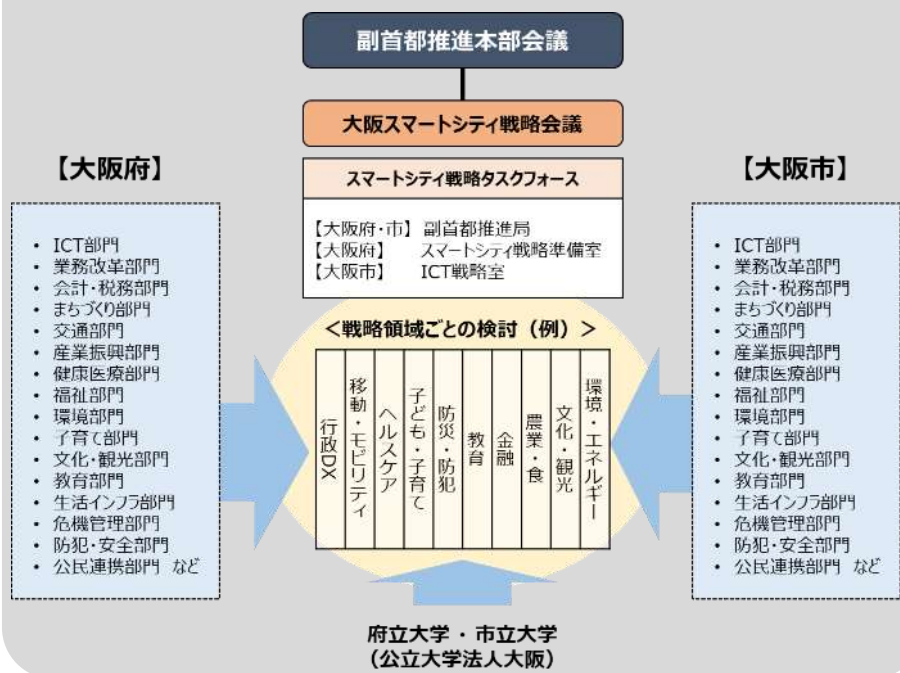


4 改革の取組（スマートシティ）

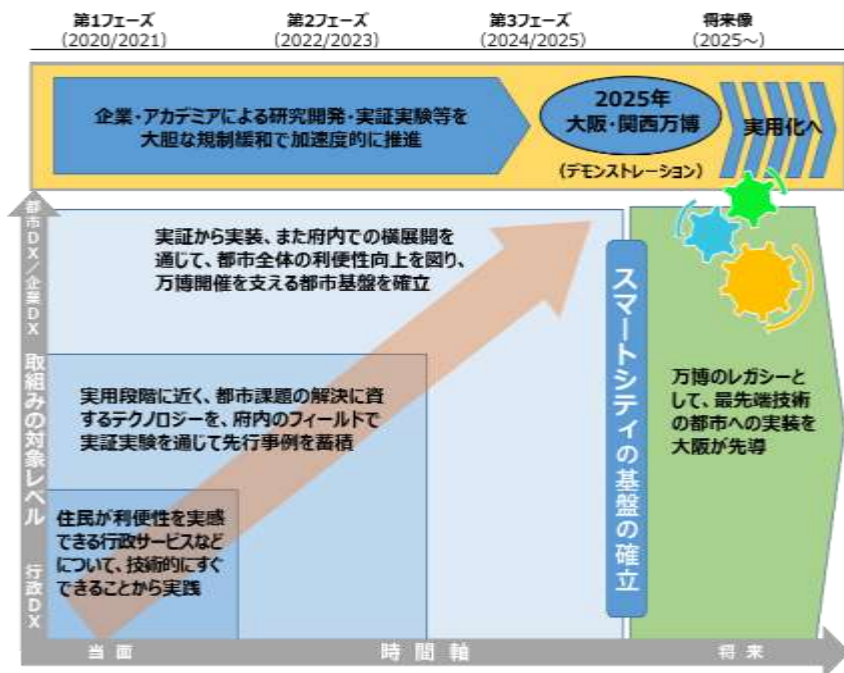
大阪スマートシティ戦略ver.1.0策定までの取組 <スマートシティ戦略会議の設置>

2019年5月に開催された、第18回副首都推進本部会議において、スマートシティ戦略タスクフォースの組成、及び大阪スマートシティ戦略会議の開催の方針を確認し、2025年大阪・関西万博を一つのメルクマールとして、府と大阪市の関係部局や大学と連携した取組に着手。

大阪スマートシティ戦略会議とタスクフォースの設置



2025万博のスマートシティの基盤確立を目標に、着実なステップアップ



4 改革の取組（スマートシティ）

大阪スマートシティ戦略ver.1.0の策定

スマートシティ戦略会議で集中的に調査・研究した成果をもとに、2020年3月に『大阪スマートシティ戦略ver.1.0』を策定。

【1. 住民のQoL向上】

住民が実感できるかたちで、「生活の質（QoL）の向上」をめざすことが主目的

【2. 実験ではなく実装】

「技術実験」に留まらず、「社会実装」のための取組を蓄積

【3. 公民連携】

公民連携による「民間との協業」が大前提

基本的な考え方

- 目的**
 - 2025年大阪・関西万博に向け、大胆な規制緩和等による最先端の取組と、府域全体で住民に利便性を実感してもらえる取組を両輪として、大阪モデルのスマートシティの基盤を確立し、eOSAKA（先端技術を活用することで住民が笑顔になる大阪）を実現するための戦略を定める。
（万博開催都市として「SDGs先進都市」をめざすためにも、本戦略を推進）
- 対象期間**
 - 大阪・関西万博が開催される**2025年頃をめど**
※戦略は、今後、随時更新していく
- 基本姿勢**
 - 住民が実感できるかたちで、「生活の質（QoL）向上」をめざすことが主目的
：技術ありきでなく、具体的課題からアプローチ → 住民が実感できるかたちで生活を変える
 - 公民連携による「民間との協業」が大前提
：企業が持つ先端技術やアイデアと連携し、新たな解決策を見出す
 - 「技術実験」に留まらず、「社会実装」のための取組を蓄積
：万博に向けた官民の動きを最大限活用
- 対象地域**
 - 地域特性（都心部、ニュータウンなどの立地やまちの成り立ちなど）に応じた課題解決を中心にしつつ、具体的な課題に応じた最適な規模で先端技術を活用
 - その成果をもって、府域での機運醸成や効率的な横展開を図る。

出典：大阪スマートシティ戦略ver.1.0概要

戦略テーマ

○住民の生活の質（QoL）向上の具体化に向けた取組

テーマ	当面の取組（まずは何をどうするか。）
AIオンデマンド交通	<ul style="list-style-type: none"> 条件の整った市町村にて先行事例をつくり、それを府域全体に横展開 ※自動運転化についても、法整備の状況等を踏まえつつ、早期実現をめざす。
非公道での自動運転等の実証支援	<ul style="list-style-type: none"> 大阪府市などが持つ公有地等を開放し、企業等に非公道の実証実験フィールドを提供していく。
データヘルス	<ul style="list-style-type: none"> データを活用した住民主体の健康づくりを促進するため、「アスマイル」の普及促進とともに、ライフステージを通じたデータの集約・健康施策への活用に取り組む。
楽しいまちづくり	<ul style="list-style-type: none"> テクノロジーをコンテンツ化し、フィールドを活用するプレーヤーを大阪に呼び込むため、事業者の提案を汲み取り、マッチングや規制緩和等により事業展開を後押しする。
キャッシュレス	<ul style="list-style-type: none"> 国やキャッシュレス事業者等とも連携しながら、啓発活動の実施などによりキャッシュレス化を推進する。
防災	<ul style="list-style-type: none"> 住民一人一人がおかれた状況を認識し、適切な行動がとれるよう、テクノロジーの活用によって、個人の行動変容を支援する。
教育	<ul style="list-style-type: none"> 学習者の視点から教育の質を向上させるべく、個別最適学習を重点的に検討する。
行政DX（3つのレス推進）	<ul style="list-style-type: none"> はんこレス、ペーパーレスは全庁的な業務フローの棚卸しや検証（BPR）を行い、並行して、できるところから導入していく。 キャッシュレスは、インバウンドに効果的な大規模集客施設からキャッシュレスの導入を検討する。また手数料等については、府の本庁の納付窓口で先行して実施する。

4 改革の取組 (スマートシティ)

大阪スマートシティ戦略 ver.2.0 【概要】

-『戦略ver.1.0』から『戦略ver.2.0』へのバージョンアップ

『大阪スマートシティ戦略 ver.1.0』(2020年3月)

スマートシティを取り巻く環境の変化

- ▶ 新型コロナの課題とデジタル改革の動向
- ▶ 大阪のスマートシティ第2ステージに向けた優位性と機会

- ▶ 世界のデジタル化に向けた潮流
- ▶ デジタル技術の進展と実装
- ▶ デジタル化による SDGs 達成への貢献

基本理念

『大阪スマートシティ戦略 ver.2.0』(2022年3月)

戦略ver.1.0の理念

- 住民が実感できるかたちで、「住民の生活の質(QoL)の向上」をめざすことが主目的
- 「技術実験」に留まらず、「社会実装」のための取組を蓄積
- 公民連携による「民間との協業」が大前提*

* 戦略ver.2.0では「公民共同エコシステムの構築」にリニューアル

新たに追加する理念

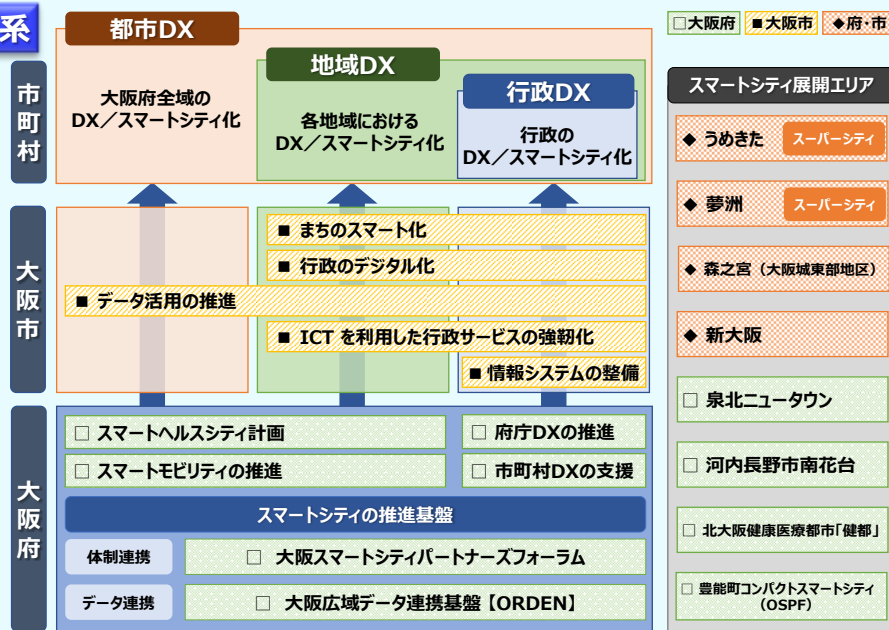
- 新型コロナに伴う生活様式の変化
→コロナ禍を踏まえた デジタル化による「都市免疫力の強化」
- 国による強力なデジタル改革の推進
→デジタル原則を踏まえた「国のデジタル政策を先導する取組」
- 社会課題・地域課題の解決がビジネスマーケットとして急速に拡大
→「公民共同エコシステムの構築」

役割

- 大阪府はパートナーズフォーラムやデータ連携基盤などのインフラ構築と、市町村DX支援などにより、府域のDXを推進。
- 大阪市は大阪府と連携した先導役として、府内市町村の行政DX推進をリード。



取組体系



4 改革の取組（スマートシティ）

今後の取組方針（大阪スマートシティ戦略ver.2.0に示す取組）（大阪府）

1) 大阪スマートシティ⁺ナズフォーラム

- 大阪府、府内43市町村、企業、大学、シビックテック等と連携して“大阪モデル”のスマートシティの実現に向けた取組を推進する。
- 市町村課題の見える化、課題解決に向けたソリューションを持つ企業と行政を繋ぐコーディネート、プロジェクトの推進、テーマに応じたワークショップやセミナーの開催、大阪のスマートシティ推進に関する幅広い情報発信を行う。

- ① 市町村課題の抽出・見える化
- ② OSPFプロジェクトの推進
- ③ 広報・情報発信

4) 大阪広域データ連携基盤「ORDEN」

- 行政データや民間データも含めたデータ流通の促進を図り、スマートシティのサービスが横展開して、府域全体に広がっていくようなインフラを構築していく。全府民がoneIDで大阪のスマートシティサービスを利用できるポータルを整備を行う。
- 同時にデータ流通に係るルール整備やデータの流通が公正に行われることを管理するための体制の整備も行っていく。

- ① データ連携基盤
- ② コミュニケーション基盤
- ③ データ整備・オープンデータ推進
- ④ 管理体制の検討

2) スマートヘルスシティ計画

- 多様な地域・世代の方のQoLの向上に向けて、ICT技術を活用した様々な分野のサービスを官民で連携して府域で展開していく。
- 特に「大阪スマート・ヘルスシティ宣言2025」の達成をめざして、スマートシニアライフ事業による高齢者向けサービスや健康分野のサービスの実装を図る。

- ① スマートシニアライフ事業
- ② データヘルス事業 等

5) 大阪デジタル改革推進体制

行政のデジタル化の遅れが顕著となっている現状を改善すべく、大阪府においても国のデジタル改革と歩調を合わせて、あるいは率先できるように、デジタル改革を進めていく。行政のデジタル化の遅れの原因となっている職員のICTスキル不足やデジタル人材不足、調達手法や雇用方法の制限について解決に向けて取り組む。

6) 市町村DX支援

スマートシティ戦略推進アドバイザーを通じたヒアリングや、アンケート調査を通じて市町村のニーズを確認しつつ、共同調達の領域拡大を図るほか、GovTech大阪を通じた好事例の横展開等を行う。

- ① 共同調達の領域拡大
- ② スマートシティ戦略推進アドバイザー
- ③ GovTech大阪

3) スマートモビリティの推進

高齢化の進展等による、交通弱者や運転免許の自主返納の増加、路線バス等が赤字化により減便・廃止することなどから今後ますます深刻化するラストワンマイル問題に代表される移動課題の解消に向け、AIオンデマンド交通の導入促進を中心に、引き続きスマートモビリティの推進を行う。

- ① AIオンデマンド交通の導入促進
- ② 非公道での実証実験のためのフィールド提供等
- ③ MaaSの推進（関西MaaSの機能充実など）

7) 府庁DX

庁内内部局ごとにバラバラの調達で発生している無駄と重複をなくし、府庁内部の業務の効率化や生産性の向上を図り、システムガバナンスの強化とデジタルサービスの高度化を実現する。

- ① 情報システムの適正化
- ② 業務のICT化の推進
- ③ 庁内ICT環境の整備

5 主な改革の取組（スマートシティ）

大阪スマートシティパートナーズフォーラム【OSPF】

地域DX
推進

● 企業やシビックテック、府内市町村、大学等と連携した“大阪モデル”のスマートシティの実現に向けた取組を推進。

OSAKA SMARTCITY PARTNERS FORUM

大阪スマートシティパートナーズフォーラム（OSPF）とは

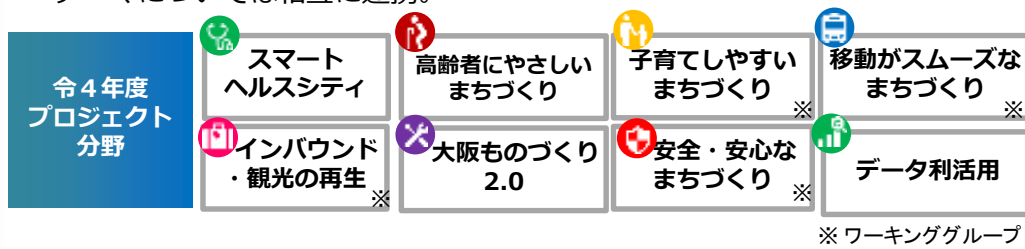
“大阪モデル”のスマートシティの実現に向けた推進体制として、大阪府、府内43市町村、企業、大学、シビックテック等と連携して2020年8月に設立。

目的 Purpose 企業やシビックテック、府内市町村、大学等と連携した“大阪モデル”のスマートシティの実現に向けた取組の推進。

事業内容 Contents 社会課題の見える化、コーディネート、プロジェクトの推進、ワークショップ・セミナー開催／情報発信ほか。

大阪スマートシティパートナーズフォーラム・プロジェクト事業

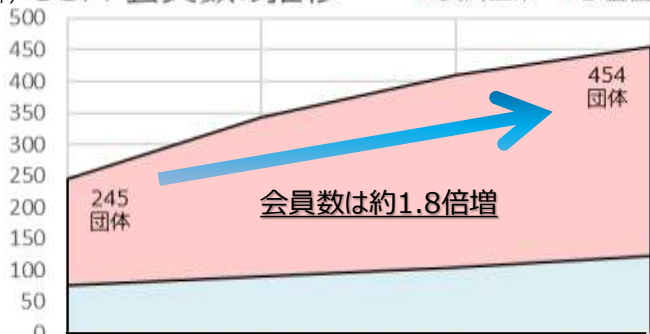
コーディネーター企業を中心に各分野の課題解決に向けたn対n（複数企業対複数市町村）のサービス・ビジネスモデルを実証・実装する。横断的なテーマについては相互に連携。



日本最大級の官民連携イニシアティブへ

454の企業・団体が参画 ※5.3末時点

OSPF会員数の推移 ■ 民間企業 ■ 公益団体等



- 「スマートヘルスシティ」「高齢者にやさしいまちづくり」など8分野、16市町で23プロジェクトを推進中。
- 大企業とスタートアップ・ベンチャー企業等の連携によるプロジェクトを展開。
- 複数の市町村が参加する4つのワーキンググループを開催し、課題の見える化を行うとともに、個別サービスの有用性や先行事例の研究をし、実証・実装に向け検討中。



5 主な改革の取組（スマートシティ・スーパーシティ）

大阪広域データ連携基盤（ORDEN）の整備

- ①府民の利便性向上、②民間事業者のイノベーション・事業機会の創出、③行政サービスの高度化を図り、全国のスマートシティ化を牽引するとともに、万博後のソフトレガシーの継承と発展につなげることをめざす。

ORDENの基本構成（アーキテクチャ）

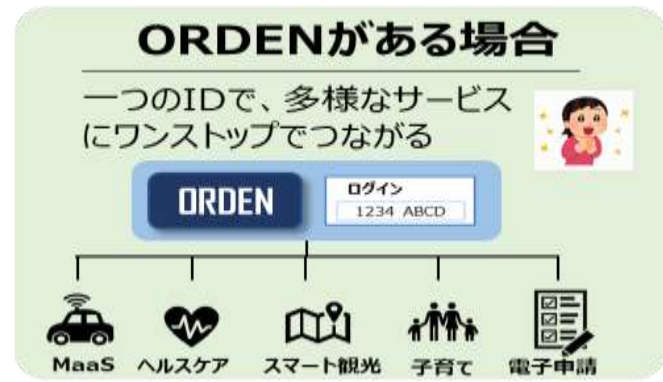
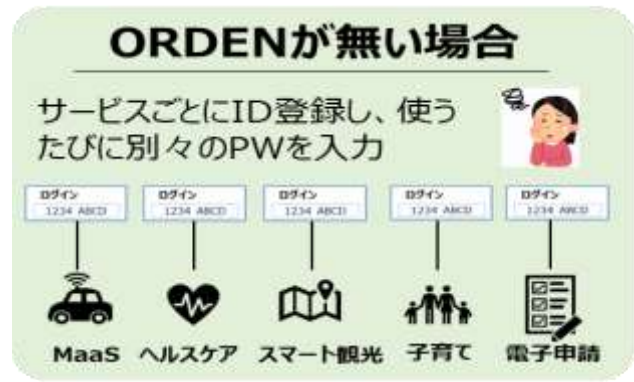
- ID登録情報及びニーズに合わせたパーソナライズサービスを提供するためのインターフェースを整備。
- 公民が持つヒト・モノの多様なデータを連携・流通させ、異なる主体、異なるサービス間でのデータ共有によるサービスの高度化を実現するための機能を整備。



ORDENの特長的な機能

パーソナルデータについてもデータ連携を可能とすることで、これまで以上に利便性の高いサービスの創出をめざす。

- パーソナライズ** 個人のID登録情報やニーズに応じたパーソナライズサービスの提供。
- ワンストップ** IDとパスワードが一元化され、多様なサービスにワンストップでアクセス。



5 主な改革の取組（スーパーシティ）

大阪のスーパーシティ構想の推進

- 大阪のスーパーシティ構想のテーマは「データで拓げる“健康といのち”」。2つのグリーンフィールドで3つのプロジェクトを展開、大阪全体へ拡げ、住民のQoLを向上させる先端的服务を展開。

データで拓げる“健康といのち”

2023年度～

夢洲コンストラクション

3つの円滑化を推進

1. 建設工事現場内外の移動
2. 建設工事及び資材運搬
3. 建設作業員の安全・健康管理



2024年度～

うめきた 2期

中核機能のテーマ

ライフデザイン・イノベーション



イメージパース（提供：グラングリーン大阪開発事業者）

超スマート社会が到来する中、IoTやビッグデータなどの活用により、創薬や医療機器開発などの分野にとどまらず、人々が健康で豊かに生きるための新しい製品・サービスを創出。

2025年度

大阪・関西万博

テーマ

いのち輝く未来社会のデザイン

サブテーマ

- Saving Lives（いのちを救う）
- Empowering Lives（いのちに力を与える）
- Connecting Lives（いのちをつなぐ）



提供：2025年日本国際博覧会協会



2つのグリーンフィールド

- 夢洲
- うめきた 2期

住民QoLの向上と
都市競争力の強化を
めざす

輝く未来社会

5 主な改革の取組（スーパーシティ）

大阪のスーパーシティ構想がめざす未来ビジョン

目的

住民QoLの向上

QoL...Quality of Life 「生活の質」

都市競争力の強化

大阪SDGs
行動憲章

わたしたちは、「誰一人取り残さない、持続可能な社会の実現」をめざす“持続可能な開発のための2030アジェンダ”（SDGs）の理念に賛同し、2025年大阪・関西万博の地元都市として、万博のテーマである「いのち輝く未来社会のデザイン」に向けて、SDGsの17ゴールの達成をめざします。

ビジョン

ヘルスケア

豊かに暮らす健康長寿社会

ビジネス・イノベーション

活力にあふれるデータ駆動型社会

モビリティ

ストレスフリーな最適移動社会

大阪広域データ連携基盤（ORDEN） [Osaka Regional Data Exchange Network]

医療

先端国際医療

先端国際医療サービス

国籍や場所を問わず、先端国際医療サービスを日常的に享受することができる環境を整備。

健康

未来健康サービス

AI分析などによる健康増進プログラム

ヒューマンデータとAI分析などのエビデンスに基づく健康増進プログラムの提供。

次世代PHRを活用した先端的サービスの高度化

データ連携基盤などを通じて健康、医療、介護、スポーツなど、多岐にわたるデータを繋いだ次世代PHRを活用し、AIなどの新たなテクノロジーを利用することで、健康・医療のシームレスな融合や個人への最適化など、高度化された様々な先端的サービスを提供。

まちづくりなど

夢洲コンストラクション

ドローンなどによる建設現場の革新
資材運搬、測量、工事管理、現場見守りなどにドローン、BIM/CIMデータなどを積極活用。

うめきたパークネス

みどり×IoT×健康

健康増進サービス、リアルとデジタルの融合空間の創造、ロボットによる施設管理などにより未来の公園を実現。

ピンポイント気象予報

AIなどによる気象予報

AI技術と観測データなどを活用し、地域限定の気象予報サービスを提供。

移動

スマートモビリティ

レベル4相当の自動運転の実施

万博会場内外のバスの移動を、自動運転（レベル4相当）で実施。

自動運転×貨客混載による交通渋滞緩和

レベル2の自動運転バスを使った建設作業員と工事資材の効率的輸送により交通渋滞緩和。

MaaSによる移動の円滑化の実現

MaaSによる経路検索・予約・決済や会場混雑情報の提供等、シームレスな移動体験の実現。

物流

空飛ぶクルマ

日本初の空飛ぶクルマの社会実装

空飛ぶクルマを万博会場へのアクセスや観光周遊サービスなどで活用し、社会実装を実現。

主な先端的サービス

6 改革の具体的な取組(スマートシティ)

地域DX
推進

大阪スマートシティパートナーズフォーラム【OSPF】(大阪府) プロジェクトの推進



富田林市



MS&AD 三井住友海上



高齢者にやさしいまちづくり

買い物支援を通じたコミュニティの活性化や野菜摂取機会の増加などの食事改善を促す。さらにICT機器活用により、生活習慣病の重症化予防や健康増進の取組を推進し、住民の健康寿命延伸と生涯現役社会の実現をめざす。



藤井寺市



TIS
TIS INTEC Group



スマートヘルスシティ

毛髪健康チェックにより、老化の原因である糖化たんぱくの可視化に取り組む。さらに様々なギフトや特別な体験を提供することで、美と健康の維持・向上、健康未行動者の行動変容に繋げる。



岸和田市



SOMPO 損保ジャパン

DNP



移動がスムーズなまちづくり

地域移動・経済の活性化に向けて、パーソナルモビリティをはじめとした複数の移動サービスを結ぶ機能を持つモビリティポートをコミュニティ施設や商業拠点等に併設。



泉佐野市



Orchestrating a brighter world
NEC



インバウンド・観光の再生

シェアサイクルの位置情報を利用した情報発信など、観光客に、快適・便利・楽しい様々なサービスを提供し、得られた属性・行動データから観光の課題解決を図る。

6 改革の具体的な取組（スマートシティ）

地域DX
推進

大阪スマートシティパートナーズフォーラム【OSPF】（大阪府） 支援事業

スタートアップ・ベンチャー支援事業

ベンチャーキャピタル等と連携し、ピッチイベントの開催や市町村での実証を支援。

登壇企業 **11社** / 応募企業 **36社**

2022年6月28日ピッチイベント開催



市町村課題の見える化推進事業

分野別ワーキングを通じた市町村課題の共有や、市町村課題の発表の場として「OSAKA Smart City Meet-up」を開催。



大阪スマートシティパートナーズフォーラムカンパニーメンバー

市町村・企業・大学からカンパニーメンバーを募り、企画運営委員・OSPF事務局員とともに、イベント・新規事業企画や、市町村課題の共有を進め、市町村域・分野を跨いだ新たな取組創出をめざす。



交流拠点の活用促進事業

会員企業等との更なる取組の促進を図り、またコロナ禍における分散型オフィスの一つとして交流拠点を設置。



広報・情報発信事業

ウェブサイトなどを活用しプロジェクト事業内容や大阪のスマートシティ推進に関する幅広い情報を発信。



プロジェクト推進補助制度

大阪府及び市町村の地域・社会課題を解決する事業実施に要する経費の一部補助を実施。

▼プロジェクト/ネクストプロジェクト支援

予算	申込資格	時期	審査
500万円 (1事業あたり上限100万円)	フォーラム 法人会員	(1) 4月 周知 (2) 6月 募集 (3) 9月 交付決定 (4) 2月 事業完了	審査委員会による審査後、会長承認

▼スタートアップ・ベンチャー支援

予算	申込資格	時期	審査
300万円 (1事業あたり上限100万円)	フォーラム 法人会員	(1) 4月 周知 (2) 6月 ピッチイベント開催 (3) 8月 連携自治体決定 (4) 9月 交付決定 (5) 2月 事業完了	①ピッチイベントで補助金交付候補者決定 ②候補者と自治体による協議 ③自治体合意を得た候補者のみ申請 ④審査委員会による審査後、会長承認

6 改革の具体的な取組（スマートシティ）

地域DX
推進

『スマートモビリティ』と『スマートシニアライフ』（大阪府）

スマートモビリティ

- 2020年度から、新たなモビリティサービスによるまちづくりに取り組む市町村を支援。2022年度からは、地域の便利な交通サービス実現に向けて、交通事業者が主体となるAIオンデマンド交通のモデルづくりを推進
- 2021.12発足の「関西MaaS推進連絡会議」を通じて、交通・観光分野をはじめとする幅広い業種間の連携による広域MaaS実現を推進。

■AIオンデマンド交通

[2020] 河内長野市の実証事業支援

[2021.4] 市町村AIオンデマンドWG
OSPF事業として全5回開催

[2022.5] 府AIオンデマンド補助

府内でのAIオンデマンドの普及をめざし、交通事業者主体のモデル構築を支援
2022：2事業を採択
2023：2～3事業の採択を想定

■市町村のまちづくりとの連携

- 河内長野市南花台（AIオンデマンド交通・自動運転）
 - 四條畷市田原地区（自動運転）
 - 池田市伏尾台（地域MaaS）
 - 岸和田市（地域MaaS）
- 出典：河内長野市HP

■関西MaaS



Osaka Metroによる先導的取組

- 大阪市内でAIオンデマンド交通の社会実験中（2021～平野区、生野区 2022～北区、福島区）
- 夢洲等で自動運転の公道実証(2022.4他)
- 都市型MaaS構想「e METRO」公表(2022.5)



スマートシニアライフ

- 高齢者が健康で便利に生活できるように、高齢者の生活支援をするサービスプラットフォームを公民連携で構築し、デジタル端末を活用することにより、行政と民間の様々なサービスをワンストップで提供。
- 第1期(2022年2月から)府内3地域（堺市、大阪狭山市、河内長野市）の住民にタブレットを貸与し、実証事業を開始。第2期(2022年12月から)府内3地域（大阪生野区、住吉区、東住吉区）で実施。
- 2022年12月からLINE公式アカウント「おおさか楽なび」を開設。実証事業推進協議会の参画企業、提供民間サービスを順次拡大。[参画30社、民間サービス19（2023年5月1日現在）]



<日常メニュー>



<サービスメニュー>

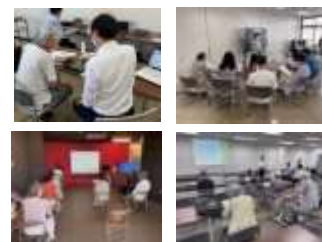


■サービス例（一部）

買い物、介護、家事支援、電子お薬手帳、就労支援、終活支援、オンライン旅行、カラオケなど



■フォローアップイベント・相談会



6 改革の具体的な取組（スマートシティ）

地域DX
推進

AIオンデマンド交通の社会実験（大阪市）

2021年3月から、生野区・平野区で民間事業者によるAIオンデマンド交通の社会実験を実施。
2022年4月から、北区・福島区に社会実験のエリアを拡大。

運賃システムの工夫やアプリの改良などにより、利便性向上を図る。



生野区	平野区	北区	福島区
事業主体※	Osaka Metro Group	事業主体 1 ※	Osaka Metro Group
実施時期	2021年3月30日～	事業主体 2 ※	Community Mobility
		実施時期	2022年4月1日～

※事業主体は、AIオンデマンド交通の社会実験に関する民間事業提案応募事業者



Osaka Metroアプリ



Community Mobility アプリ

地域DX
推進

水道スマートメーターの導入に向けた検討（大阪市）

検針業務の効率化や、漏水管理の高度化などに寄与。

- 将来の市内全域への導入拡大に向け、水道スマートメーターの導入に向けた課題と効果を整理し、課題の解決と新たな活用方策による付加価値の創出をめざす。
- 地域の一部エリアへの先行導入や、民間企業等との連携による実証実験の実施により、課題検証や技術面・業務面でのノウハウを蓄積。



6 改革の具体的な取組（スマートシティ）

地域DX 推進

都市インフラのデジタル化の推進（大阪市）

● インフラ施設の維持管理・施工監理等におけるICT活用

- ・ドローン活用による安全かつ効率的な維持管理
 - 立ち入り困難な場所(大阪港の防潮堤等)の安全かつ効率的な維持管理作業。
- ・移動三次元測量(MMS※等)を活用した道路現況の測量
 - モービルマッピングシステムを活用した道路現況の測量による、区域線測量等にかかる維持管理業務の効率化。
- ・配水管布設工事施工監理システムの構築
 - タブレット等を用いた遠隔でのリアルタイムな施工状況の確認や関係書類の作成・通知の効率化。

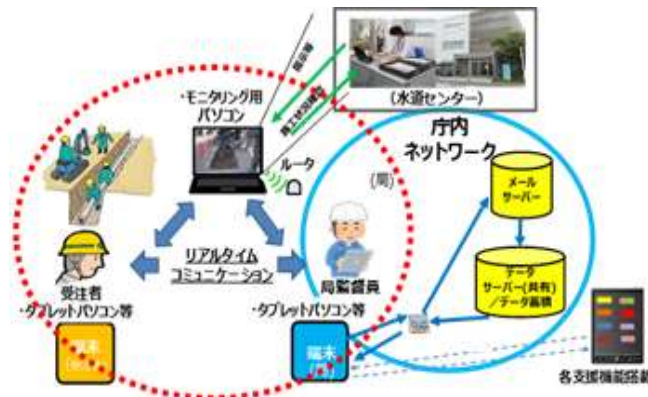


● インフラ部局横断的な連携の推進

- ・インフラ分野の関係部局による「都市インフラへのICT活用を検討するワーキンググループ(WG)」を設置

【取組項目】

- インフラ分野関係局におけるデジタル技術を活用した取組の情報共有。
- 都市・まちDXの推進に向けた新たな取組の検討・推進。



※MMS(Mobile Mapping System)・・・車載装置(レーザ測距装置、デジタルカメラ等)により周辺地物の3次元データを連続的に取得できるシステム

6 改革の具体的な取組（スマートシティ）

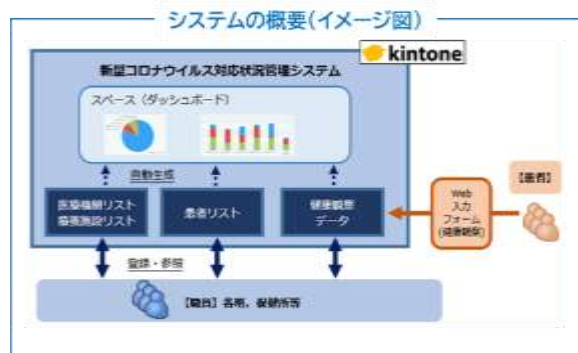
行政DX
推進

コロナSWATチームによる取組（デジタル技術による緊急対応支援）（大阪府）

1 コロナウイルス対応状況管理システム

全国初 のコロナ対応管理システム

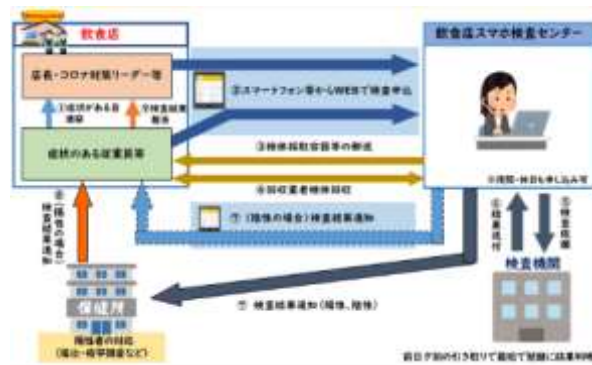
- 保健所がそれぞれExcel等に入力していた各種情報をWebシステムへ一元管理。
- 患者が日々の体温や体調の変化を、スマートフォン等よりオンラインで入力可能とし、健康観察にかかる負担を大きく軽減。
- システムへリアルタイムに入力された情報から、感染状況や病院等施設の空き状況等を集計・グラフ化して、最新情報を速やかに共有し、患者受入先調整等の業務を効率化。



注)現在、後に厚生労働省が開発し、全国的に導入した新型コロナウイルス感染者等情報把握・管理システム(HER-SYS)に移行。

2 飲食店スマホ検査センター

- 飲食店における感染を防止し、府民が安心して利用できる環境整備のため、少しでも症状のある従業員等が迅速に検査を受けることができるよう、飲食店「スマホ検査センター」を設置。
- スマートフォン等により申込、検査から結果通知までを一貫して実施するシステムを構築。



3 ゴールドステッカー認証制度

- 危機管理室において、感染症に強い強靱な社会・経済の形成を図っていくため、飲食店における感染防止対策のさらなる促進や府民が安心して利用できる環境整備につながる、ゴールドステッカー認証制度を創設。
- ゴールドステッカー発行申請のシステム構築を支援。



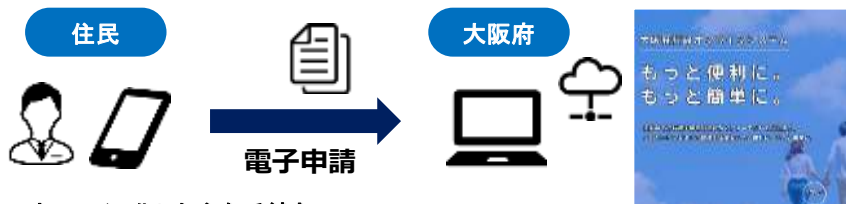
6 改革の具体的な取組（スマートシティ）

行政DX 推進

府庁のICT化推進（大阪府）

■行政手続きのオンライン化

・住民の利便性向上や行政サービスの向上を目的として、パソコンやスマートフォン等でいつでも家からしながら手続きが行える新たな大阪府行政オンラインシステムの本格運用を開始。（2022年5月）※約420の手続きが可能であり、累計約80万件の申請を受付（2022年11月時点）



オンライン化した主な手続き

手続き内容	申請件数
第4～11期大阪府営業時間短縮協力金支給申請	約450,000
自宅療養者への配食、パルスオキシメーター申込受付	約120,000
感染防止認証ゴールドステッカー交付申請	約54,000
中小法人・個人事業者等に対する一時支援金申請	約47,000
大阪府飲食店等感染症対策備品設置支援金	約25,000

■3レスの取組

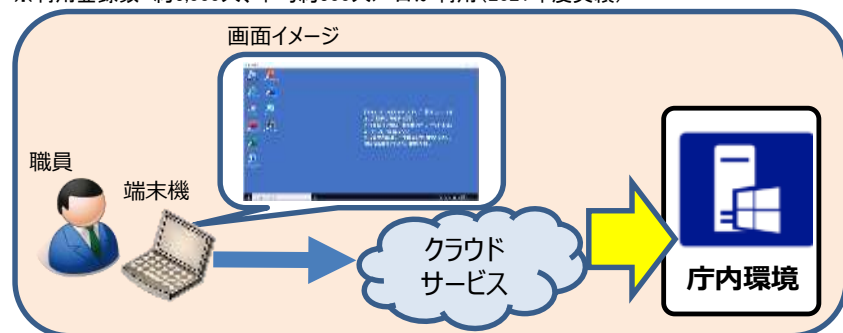
はんこレス	府の裁量で見直し可能な認印の押印義務を廃止。（2020年度）
ペーパーレス	・取組事例等を示した「ペーパーレス会議指針」を策定、タブレット端末や液晶モニターなどペーパーレスを促進する環境を整備。（2020年度） ・知事・副知事レクの原則ペーパーレス化。（2021年度）
キャッシュレス	・本庁手数料納付窓口でのキャッシュレス収納。（2020.12） ・決済事業者と協定を締結（2021.8）し、指定管理者が負担する決済手数料を割引き、負担軽減を実現。

■テレワークやウェブ会議の環境整備

◇テレワーク環境（緊急テレワークシステムの構築）

コロナ禍も踏まえ、職員が自宅から庁内の各種業務システムを利用できる環境を構築。（2020年6月）

※利用登録数 約6,000人、平均約500人／日が利用（2021年度実績）



* さらに、在宅や出張も含め、どこからでも安全に庁内資源にアクセスできる新たなICT環境の構築（2023年度予定）に向けた全体設計を現在進めている。

◇ウェブ会議環境（Microsoft Teams の導入）

・業務の効率化を図るため、全職員がいつでもWeb会議を主催できる環境を導入。（2021年3月）※平均接続数 約4,600接続/月（2021年度実績）



6 改革の具体的な取組（スマートシティ）

行政DX
推進

行政オンラインシステムの構築（大阪市）

すべての行政手続きを対象にオンライン化を検討・推進している取組は政令指定都市初。

- いつでもパソコンやスマートフォンを使って、手続きが行える新システムの運用を開始。
- 「電子決済」・「電子署名」・「申請状況の見える化」等の機能を搭載。
- 既存業務のゼロベースでの見直しやはんこレス・キャッシュレス化。



○主な手続き（2020.8～2021.12 総申請件数：約42万件）

手続き内容	申請件数
コロナウイルス感染症関係（営業時短協力金他）	約108,000
水道関係（使用開始・中止他）	約73,000
福祉事業者関係（事業提供実績・集団指導受講報告他）	約42,000
保育施設関係（利用申込・面接予約他）	約23,000
税関係（税証明書・申告他）	約8,000

2021年12月時点で
約600手続きをオンライン化。

保育施設等一斉入所申請
にかかる面接予約は、
全体の約8割が
オンラインシステムで予約。

行政DX
推進

ごみ収集車両運行管理システム・ごみ収集マップ（大阪市）

事故減少に寄与するとともに、散乱ごみ問題の軽減に向けて、ごみ収集時間帯データを精緻化。

- ごみ収集車両運行管理システムにより、ごみ収集車両の走行・運転状況を管理し、各種資料を自動的に作成。
- 交通事故の抑制や収集業務の効率化、発災時対応の強化等に向けて活用を検討。
- ごみ収集車両運行管理システムで町丁目毎の収集時間帯データを抽出し、収集時間帯の精緻化を図り市HPで表示。



車載機設置イメージ



ごみ収集マップ

6 改革の具体的な取組（スマートシティ）

行政DX
推進

ダッシュボード（データ可視化）システム（大阪市）

2020年9月より、大阪市内の全中学校・小学校に展開。

《ダッシュボード》（児童生徒ボード）

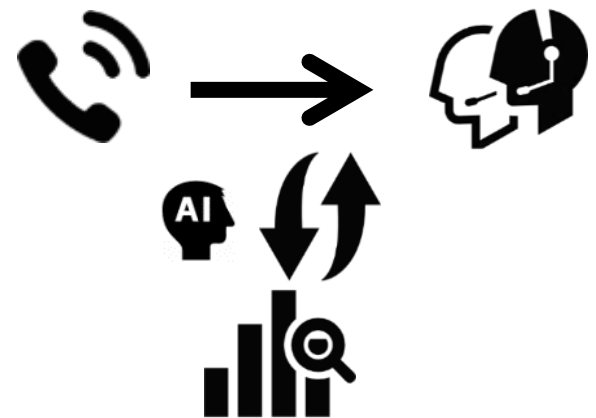
- 「校務支援システム」と「学習系システム」との連携によりデータを集約し、学校の状況や児童生徒の学びを一元化し、可視化。
- 児童生徒がいじめアンケートや悩み相談の申告を家庭などからでも入力でき、教育委員会事務局にも情報提供される仕組みを2021年10月に導入し、活用が進んでいる。

行政DX
推進

コールセンター問合せデータ分析（大阪市）

AI技術による分析結果を踏まえ、IVRの導入やHPを改善。

- 大阪市総合コールセンター（なにわコール）の問合せデータ（約6万件）について、AI技術（自然言語処理）により、頻出単語を可視化する等、問合せ・相談内容を分析。
- 分析結果を踏まえ、IVR（自動音声応答機能）の導入やHPコンテンツの配置変更等を行い、市民の問合せ等が速やかに解決できるよう改善。



6 改革の具体的な取組（スマートシティ）

行政DX 推進

市町村DXの推進[共同調達]（大阪府）

市町村のデジタル化を進めるにあたり、業務効率化及び財政負担の軽減をめざして、府と府内市町村で構成する“GovTech大阪”を中心に、システム共同調達等の取組を進め、スケールメリットによる標準価格から3割程度のコスト削減を実現。

共同調達の実績

(2023年5月時点)

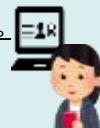
2021 自治体専用チャットツール

- 30市町村が参加+2023年度は4市町村が後乗り参加（計34市町村が参加）予定。
- 自治体の利用に特化し、高いセキュリティを有するコミュニケーションツール。
- 効果として、在宅勤務を促進し、緊急災害時の連絡網に。
- 在宅勤務推進、窓口改革、災害対策などテーマ別トークルームで全国の自治体とノウハウを共有。



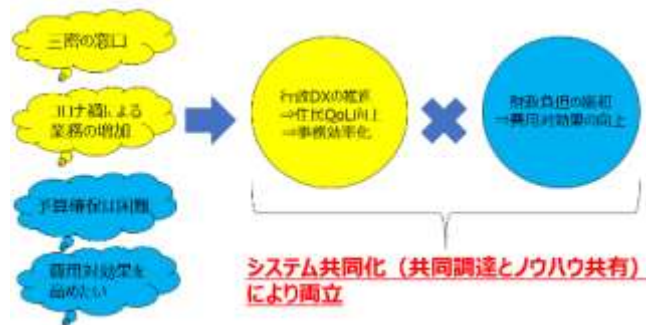
2021 電子申請システム（Aプラン、Bプラン）

- 25市町村が参加+2023年度は11市町村が後乗り参加（計36市町村が参加）予定。
- 行政手続きを自宅からスマートフォンで。
- 府内では大阪市が2020年8月に、堺市が2021年4月にマイナンバーカードを活用した公的個人認証や電子決済に対応したシステムを再構築。
- 共同調達により横展開を一気に推進。



2022 文書管理・電子決裁システム

- 3市町村が参加+2023年度は3市町村が後乗り参加（計6団体が参加）予定。
- 公文書の作成から廃棄までを一体的に維持管理でき、オンラインで決裁（承認）ができるシステム。
- 在宅勤務やペーパーレス・はんこレスの推進などDX推進の基盤として幅広い効果を発揮。



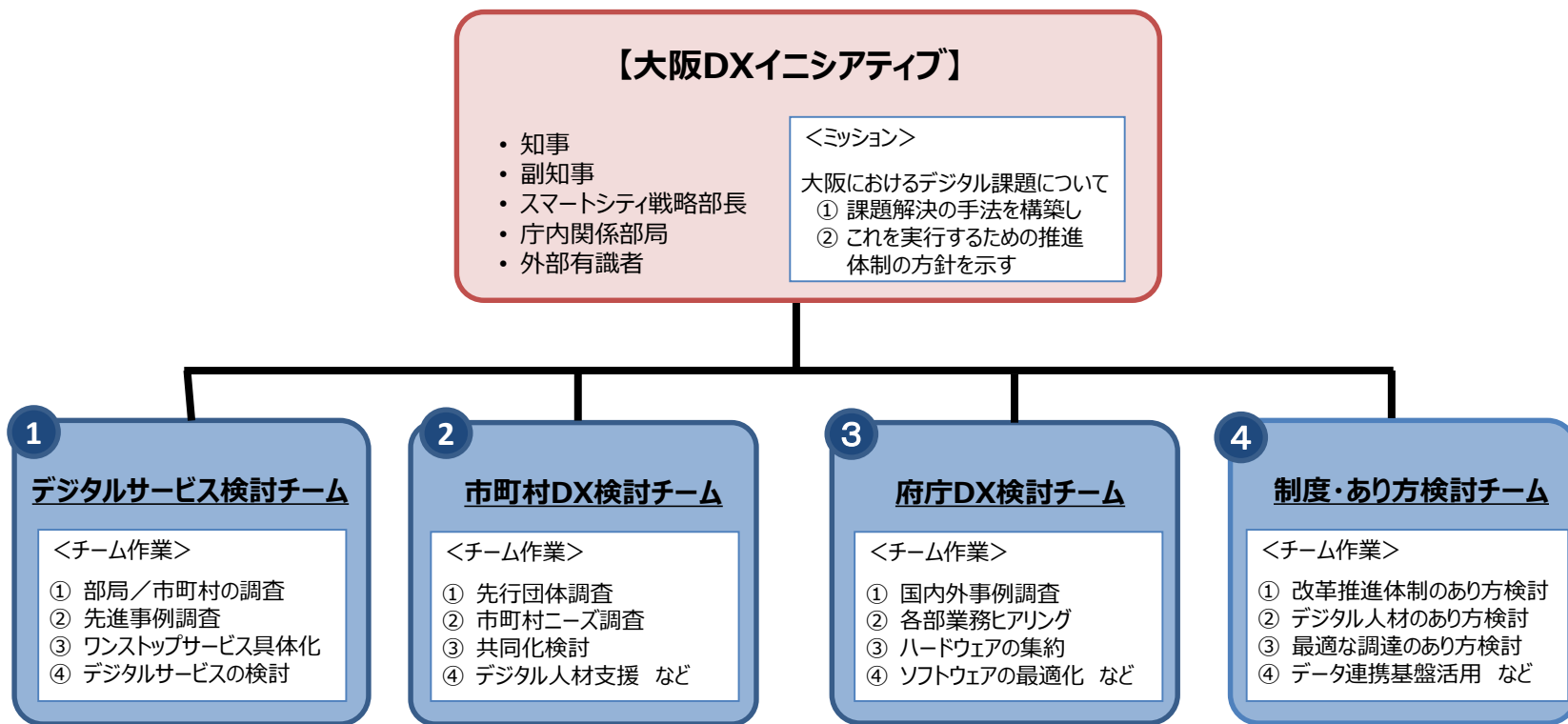
共同化の希望について（2022.4.7 照会結果）



7 さらなる改革の取組（スマートシティ）

大阪DXイニシアティブの設置（大阪府）

大阪府庁および市町村におけるデジタル改革を推進し、スマートシティの目的である住民サービスの向上を持続的に推進していくための仕組み作りの検討を行うため、2022年4月に「大阪DXイニシアティブ」を設置。



【検討経過】

- 2022年 ■4月5日 大阪スマートシティ推進本部会議で「大阪DXイニシアティブ」の設置を決定
- 4月～
- ・ 庁内部局アンケート調査、市町村アンケート調査、都道府県へのアンケート調査（47都道府県）
 - ・ 市町村実地ヒアリング（43市町村）、庁内部局ヒアリング（18システム）
 - ・ 先進自治体ヒアリング（鳥取県、岐阜県、京都府、東京都ほか）

8 さらなる改革の取組（スマートシティ・大阪市）

今後の取組方針（大阪スマートシティ戦略ver.2.0に示す取組）（大阪市）

- 「大阪市ICT戦略」を、スマートシティ戦略の推進にかかる基本方針として位置づけて取組を推進。
- 市民のQoLと都市力の向上をめざし、DXを推進するため、全庁横断的な視点から体制の一層の強化を図る。

1) まちのスマート化

便利・快適で、安全・安心できる市民生活の実現に向け、都市基盤施設の維持管理等の高度化を図るとともに、通信ネットワーク環境の充実を促進する。

また、シームレスな移動の享受をめざして、新たなモビリティサービスの導入検討するなど、最先端テクノロジーの実証実験等を積極的に受け入れ、ICTを活用した最先端のまちづくりや地域固有の課題解決に寄与する。

- ① 都市インフラのデジタル化の推進
- ② 最先端テクノロジーの実証実験等の受け入れの推進
- ③ 地域特性に応じた取組の推進
- ④ 都市インフラへのICT活用

4) ICT を利用した行政サービスの強靱化

災害時対応に加え、平常時からICTを活用し防災情報の発信に努め、防災・減災を実現する安全・安心な都市をめざす。

また、クラウドサービスの活用等によりICTインフラの耐災害性を向上させるとともに、時代に合わせた情報セキュリティ対策に取り組む。

- ① 防災・減災力の向上
- ② 災害に強いICTインフラの整備
- ③ 時代に即した情報セキュリティ対策の実施

2) 行政のデジタル化

市民が、生活のあらゆる場面でいつでも容易に必要な情報を入力し、様々な手続きを行うことができる便利・快適な暮らしを実現する。

庁内業務においては、場所や時間にとらわれない働き方を推進する環境の整備やICTを活用した作業の効率化を進めるとともに、業務フローを含めた見直しを行い、ムダのない効果的・効率的な業務執行の実現をめざす。

- ① 行政手続きのオンライン化・行政サービスのリモート化の推進
- ② AI等の最先端テクノロジーの活用
- ③ UIの向上
- ④ ICTを活用したBPRの推進
- ⑤ 教育分野へのICTの活用
- ⑥ 区役所等におけるICT活用

5) 情報システムの整備

行政のデジタル化に最適な情報システムへと刷新するため、ガバメントクラウドや本市共通のクラウドサービスの利用し、自治体情報システムの標準化・共通化を進める。

また、安全で安定的なシステム運用を行うために、プロジェクトマネジメントの強化に取り組む。

- ① 情報システムの管理体制の強化
- ② クラウドサービスを基本とした情報システムへの転換（自治体情報システムの標準化・共通化）

3) データ活用の推進

市が公開するデータは、オープンデータであるという理念の下、データのオープン化を推進してきたが、さらなるデータセットの公開に取り組むとともに、データ一覧の整備を進める。

また、全庁的なデータ活用を促進するため、データ標準化の検討を進める。

さらに、他機関とのデータ連携に取り組み、オープンデータの活用事例の創出をめざす。

- ① オープンデータの充実
- ② EBPMの推進
- ③ データ標準化の推進

市民のQoLと都市力の向上 をめざし、DXを推進

- 「ICT戦略室」を「デジタル統括室」に組織改編（2022年4月）
- DX推進の司令塔として各部局の業務についてDXの視点から指導・総合調整を実施

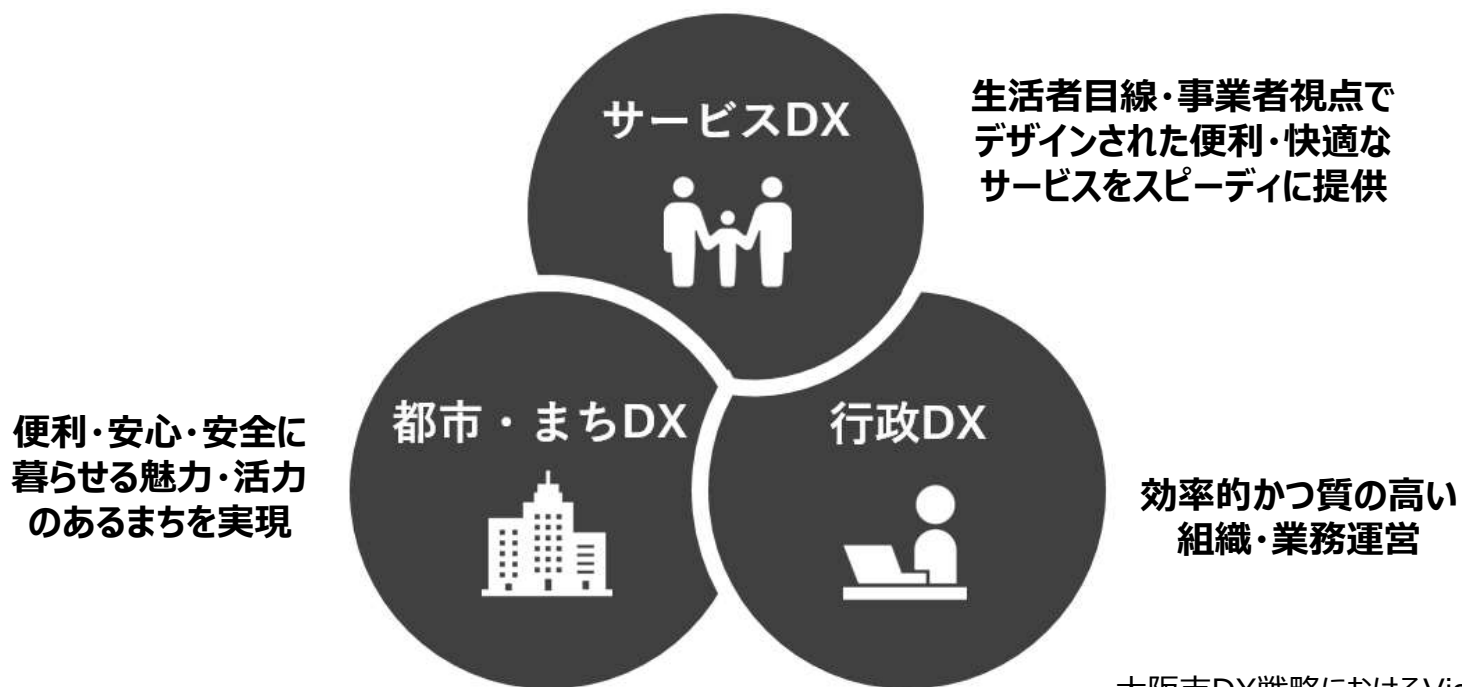
全庁横断的なDX推進体制を構築し、
取組を強力に推進

8 さらなる改革の取組（スマートシティ・大阪市）

DXの推進（大阪市）

・2022年4月 Re-Designおおさか ～大阪市DX戦略の基本的な考え方～ を策定、公表。

サービス、都市・まち、行政の3つの視点からDXに取り組み、
市民のQoL（生活の質）の向上と都市力の向上をめざす。



大阪市DX戦略におけるVision

2022年度中に「大阪市DX戦略」を策定し、2023年度より本格的にDXを推進

9 背景 (スーパーシティ)

大阪がスーパーシティの実現をめざす背景

1 世界有数の都市 大阪

圧倒的な人口集積を誇り、世界有数のグローバル都市である大阪において、唯一無二の日本を代表するスーパーシティをめざす。

大阪の人口
879万人
(2022年)

大阪の経済規模
(府民経済計算)
約41兆円
(2019年)

2 「グリーンフィールド」で 先端的サービスをいち早く実装

グリーンフィールドでいち早く先端的サービスを実装させ、スーパーシティ構想の実現に取り組み、先端的サービスの全国展開への道筋を作る。



夢洲



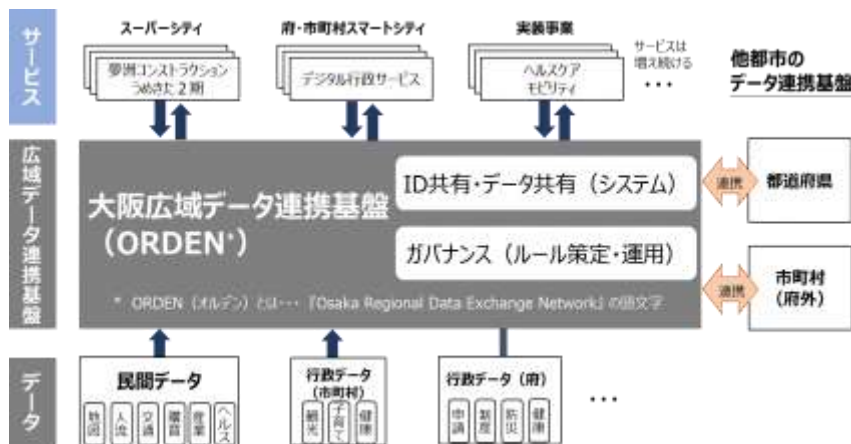
うめきた2期

イメージベース (提供: うめきた2期地区開発事業者)

3 全国都市の デジタル化をリード

大阪広域データ連携基盤 (ORDEN) 構築により、全国都市のデジタル化をリードする。

大阪広域データ連携基盤 (ORDEN)
公民の様々なデータ連携・流通を促進し、府民の利便性向上に資するサービス創出。



10 改革取組の経過（スーパーシティ）

（年度）

2020年

2021年

2022年

《 国 》

▲20年12月
スーパーシティ提案の公募開始

▲21年4月
スーパーシティ提案締め切り

▲21年8月
スーパーシティの区域指定に関する専門調査会（第1回）

▲21年8月
地方公共団体に対し、規制改革などの再提案を依頼

▲21年10月
再提案の締め切り

▲22年2月
スーパーシティの区域指定に関する専門調査会（第2回）

▲22年3月
スーパーシティの区域指定に関する専門調査会（第3回）

▲22年3月
国家戦略特区諮問会議（区域指定の審議）

▲22年4月
国家戦略特別区域を定める政令の一部を改正する政令が閣議決定

▲22年7月
先端的サービスの開発・構築等に関する調査事業を採択・公表

▲22年10月
国家戦略特別区域を定める政令の一部を改正する政令が閣議決定

▲22年11月
区域方針の決定（内閣総理大臣決定）

▲21年1月
「最先端の未来社会サービス」のアイデア公募

▲21年4月
スーパーシティ型国家戦略特別区域の指定に関する公募に応募

▲21年10月
4月時点の提案内容をベースに見直しを行い、国に再提出

▲22年6月
第一回大阪スーパーシティ協議会
本会議開催

▲22年9月
第二回大阪スーパーシティ協議会
本会議開催

▲22年12月
第三回大阪スーパーシティ協議会
本会議開催

《 府・市 》

11 改革の取組（スーパーシティ）

大阪のスーパーシティ構想の推進体制

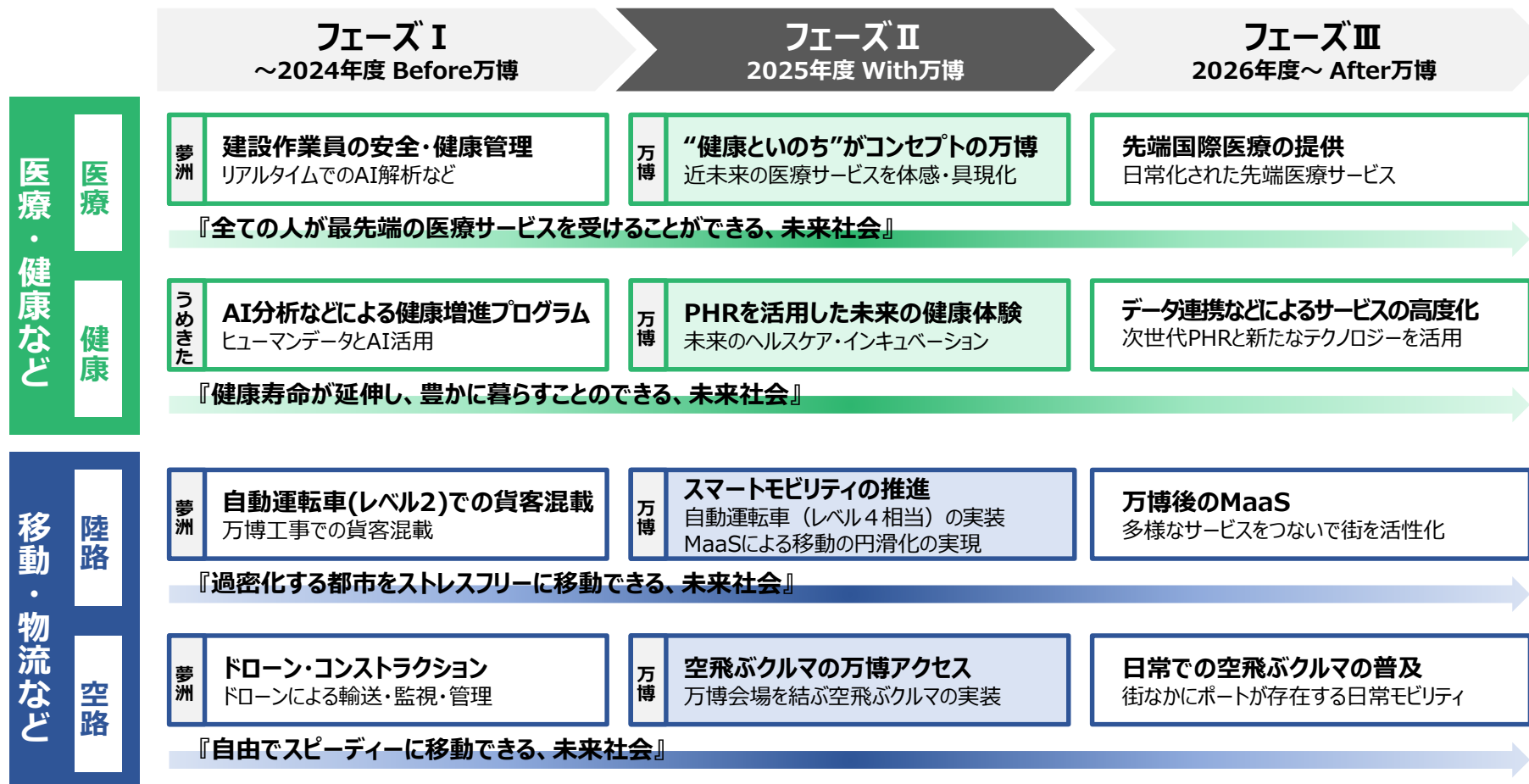
- 大阪のスーパーシティ構想は、複数分野にわたる先端的服务が組み合わさり、未来社会の先行実現をめざす取組である。この実現には、自治体に加え、民間事業者などの強いコミットメントを得て強力に推進していくことが必要となる。
- 全体計画の作成や推進等について意見交換を行い、事業実施主体が先端的服务実装を効果的に進められるよう推進する。



11 改革の取組（スーパーシティ）

2025年 大阪・関西万博を機に“豊かな未来社会”を実現

- スーパーシティ構想の各取組は、大阪・関西万博を機に、更に技術革新、社会実装を促進し、大阪市域、大阪府域へ展開していく。



凡例 **夢洲** 夢洲コンストラクション **万博** 大阪・関西万博 **うめきた** うめきた2期

11 改革の取組（スーパーシティ）

2025年 大阪・関西万博を機に“豊かな未来社会”を実現【医療・健康など】

● 誰もが最適な医療・健康サービスを受けられることができる未来の健康社会の実現に向けて、スーパーシティ構想のフィールドで実績を重ねていく。

		フェーズⅠ ～2024年度 Before万博	フェーズⅡ 2025年度 With万博	フェーズⅢ 2026年度～ After万博
医療・健康など	ビジョン イメージ	<p>建設作業員の安全・健康管理</p> 	<p>“健康といのち”がコンセプトの万博</p>  <p>「大阪ヘルスケアパビリオン」イメージ図</p>	<p>先端国際医療の提供</p>  <p>AIや遠隔で世界の最新医療を</p>
	サービス内容	<ul style="list-style-type: none"> 広大な敷地で働く建設作業員の健康管理のために、バイタル情報や作業場所環境、気象情報などをAI解析し、個人にあった適切なタイミングでのアラートを通知。 	<ul style="list-style-type: none"> 大阪府と大阪市がREBORNをテーマに設置する「大阪ヘルスケアパビリオン」では、未来の診断や健康ケア、未来医療が体験できるサービスを提供。 	<ul style="list-style-type: none"> 遠隔医療、AIやロボットによる診療支援などの先端医療サービスを、国籍や場所を問わず、日常的に享受することができる環境の整備。
	ビジョン イメージ	<p>AI分析などによる健康増進プログラム</p>  <p>健康増進施設イメージパース</p>	<p>フューチャーライフ万博</p>  <p>※</p>	<p>データ連携などによるサービスの高度化</p>  <p>PHR（パーソナルヘルスレコード）サービス イメージ</p>
	サービス内容	<ul style="list-style-type: none"> うめきた2期に設置予定の温泉利用型健康増進施設にて、ヒューマンデータとAI分析などによるエビデンスに基づく健康増進プログラムを提供。 効果を数値化してデータに還元することで循環型の健康サイクルを形成。 	<ul style="list-style-type: none"> フューチャーライフ万博は、Society5.0が実現する未来社会を「共創」によってつくりあげるインキュベーション型事業。 フューチャーライフパークを拠点に、未来のヘルスケア(健康医療等データ利活用、医療機器・福祉用具等)も発信。 	<ul style="list-style-type: none"> データ連携基盤などを通じて健康、医療、介護、スポーツなど、多岐にわたるデータを繋いだ次世代PHRを活用し、AIなどの新たなテクノロジーを利用することで、健康・医療のシームレスな融合や個人への最適化など、高度化された様々な先端的サービスを提供。

11 改革の取組（スーパーシティ）

2025年 大阪・関西万博を機に“豊かな未来社会”を実現【移動・物流など】

● 時間や場所を問わず人やモノが移動できる未来の移動社会の実現に向けて、スーパーシティ構想のフィールドで実績を重ねていく。

		フェーズⅠ ～2024年度 Before万博	フェーズⅡ 2025年度 With万博	フェーズⅢ 2026年度～ After万博
移動・物流など	イメージ	<p>自動運転車(レベル2)での貨客混載</p>  <p>出典：経済産業省HP</p>	<p>スマートモビリティの推進</p> 	<p>万博後のMaaS</p> <p>人の行動・交通を最適化</p> 
	サービス内容	<p>貨客混載</p> <ul style="list-style-type: none"> 作業員用シャトルバスで貨客混載することで工事資材などの運送を効率化。 <p>シャトルバスの自動運転化</p> <ul style="list-style-type: none"> レベル2での自動運転走行を大型第一種免許で可能にし、輸送効率を向上。 	<p>自動運転：万博アクセス・万博会場内の移動</p> <ul style="list-style-type: none"> 万博会場へのアクセスや会場内移動の一部においてバスの自動運転(レベル4相当)を実施。 <p>MaaSによる移動の円滑化</p> <ul style="list-style-type: none"> OSAKAファストパス(仮称)による混雑情報の提供や来場交通プランの案内を実施。 万博関連情報の連携による関西MaaSの機能拡充。 	<p>万博後のMaaS</p> <ul style="list-style-type: none"> データ連携基盤などを通じて、交通、観光など、多岐にわたるデータを活用し、交通需要を予測・誘導することで、渋滞回避やCO2削減、新たな移動需要の創出に寄与する都市型・広域のMaaSの実装。
	イメージ	<p>ドローン・コンストラクション</p>  <p>出典：経済産業省HP</p>	<p>日本初の空飛ぶクルマの社会実装</p>  <p>空飛ぶクルマの離着陸場 ※</p>	<p>日常での空飛ぶクルマの普及</p>  <p>出典：経済産業省HP</p>
	サービス内容	<p>ドローンによる夢洲開発の円滑化</p> <ul style="list-style-type: none"> 夢洲開発における工事の円滑な進捗と安全管理のためにドローンを最大限に活用。 <ol style="list-style-type: none"> ドローンによる資材などの運搬、作業現場域内の高所などへの資材配送。 ドローンを活用した測量・工事管理。 ドローンによる建設現場の見守り。 	<p>空飛ぶクルマ／万博アクセス</p> <ul style="list-style-type: none"> 関西の主要空港から万博会場を結ぶ、空のアクセスとしての空飛ぶクルマの社会実装。 <p>空飛ぶクルマ／観光周遊</p> <ul style="list-style-type: none"> 主要観光地と万博会場を結ぶ、観光アクセスとしての空飛ぶクルマ。 	<p>街なかにポートが存在する日常モビリティ</p> <ul style="list-style-type: none"> 主要駅やビルの屋上(Hポート・Rポート)、コンビニの駐車場、ウォーターフロントなど、市街地の様々な場所にポートが存在し、日常使いのモビリティとして空飛ぶクルマが普及。

12 改革後の展開（スーパーシティ）

万博後（2026年度以降）の展開 住民一人ひとりの生活の質が向上し、都市が成長し続ける大阪

- 夢洲及びうめきた2期において先端的サービスの実証や実装を進め、また大阪広域データ連携基盤（ORDEN）を活用した様々なデータ連携を推進することで、次々とビジネスが生まれるデータ駆動型社会が実現し、ひいては住民QoLの向上と都市競争力の強化につながっていく。

ヘルスケア

豊かに暮らす健康長寿社会

誰もが最適な医療を受けることができる、未来の健康社会

先端国際医療の提供

データ連携などによる
サービス高度化

モビリティ

ストレスフリーな最適移動社会

時間や場所を問わず人やモノが移動できる、未来の移動社会

万博後のMaaS

日常における
空飛ぶクルマの普及

大阪広域データ連携基盤（ORDEN）

[Osaka Regional Data Exchange Network]

分野別データ

地域別データ

事業別データ

データ連携

データ連携

データの活用が
新たなサービスを生む

ビジネス・イノベーション

新たなサービスの創出が
多様なデータの連携を生む



ガブテック



スマート観光



エドテック



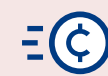
ロボット・バーチャル



スマート防災



スマートエネルギー



フィンテック

住民QoL
の向上

ビジネスが生まれるデータ駆動型社会
快適な環境のもとでチャンスがあふれる、未来のビジネス都市
イノベーションを通じたビジネスの振興

都市競争力
の強化

13. 危機管理・防災

1 総論

改革前の状況

南海トラフ地震の発生予測や集中豪雨の発生など**近年の自然災害リスクの高まり**と、大阪の**地域特性・都市構造による脆弱性**が、大阪に**甚大な自然災害被害**をもたらす恐れ。

改革取組

大阪では、従来よりハード・ソフト両面から災害対策を推進。さらに、災害対策における各段階ごと（リスク把握→事前予防→発災後の応急対策→復旧・復興）に、近年の災害リスクに対応した取組を実施。

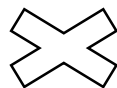
成果

これまでの災害対策の結果、今後想定される**南海トラフ地震**に対し、**大幅に被害を軽減できる見込み**となった。**2018年の豪雨や台風第21号**では、**過去の同規模の災害と比べ、被害の拡大を防止**。大阪での災害被害を最小化するため、引き続き、**対策の充実・強化を図っていく**。

2 改革前の状況

- 近年の自然災害リスクの高まりと、大阪の地域特性や都市構造による脆弱性が相まって、**甚大な被害**をもたらす恐れがある。そのため、大阪では**被害を最小化するための対策を推進**。

近年の**自然災害リスク**の高まり



大阪の地域特性・都市構造による**脆弱性**



大阪特有の状況が被害を拡大させ、甚大な被害をもたらす恐れ



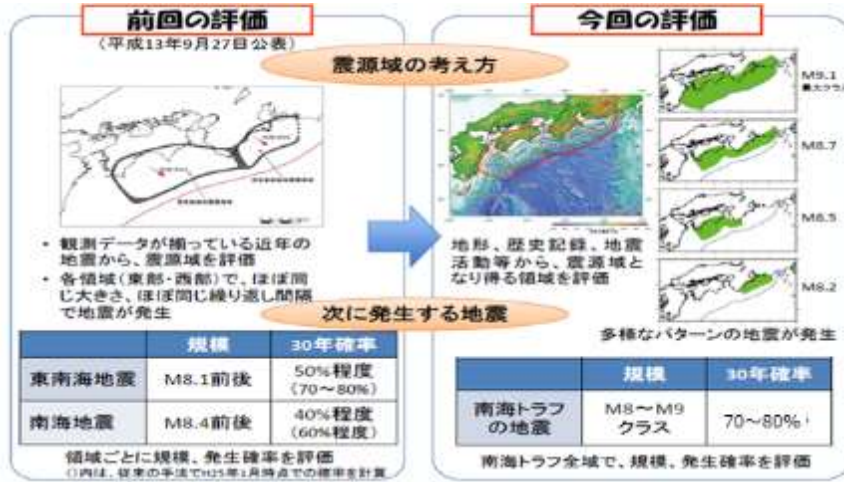
上記リスクを踏まえ、被害を最小化するため、**府域全域で災害対応力の強化**の取組を推進。

2 改革前の状況：課題（近年の自然災害の状況）

○南海トラフ地震の発生予測や集中豪雨の発生など、**近年、自然災害リスクが高まりつつある。**

■ **地震**：今後30年以内の南海トラフ地震の発生確率が70～80%と予測。

■ **津波**：2011年3月に発生した東日本大震災では、これまでの知見を超える甚大な被害が発生。



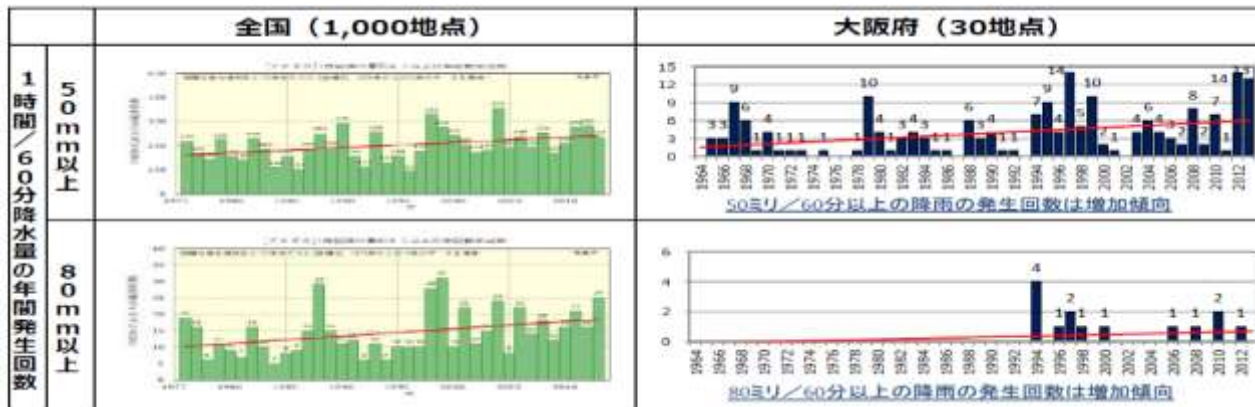
(東日本大震災の被害状況)
 死者:14,517人
 行方不明者:11,432人
 負傷者:5,314人
 建物被害・全壊:76,800戸
 (2011.4.27時点)



出典：農林水産省HP

出典：地震調査研究推進本部事務局「南海トラフの地震活動の長期評価（第二版）概要資料」(2013年)
 地震調査研究推進本部地震調査委員会「長期評価による地震発生確率値の更新について」(2018年2月9日)に基づき修正。

■ **豪雨**：近年、時間雨量50mm、80mm以上の雨量の観測頻度が増加。



出典：大阪府河川整備審議会 治水専門部会、2015

2 改革前の状況：課題（大阪の特性）

○大阪は災害被害を受けやすい地域特性と都市構造という防災上の課題を抱える地域でもある。

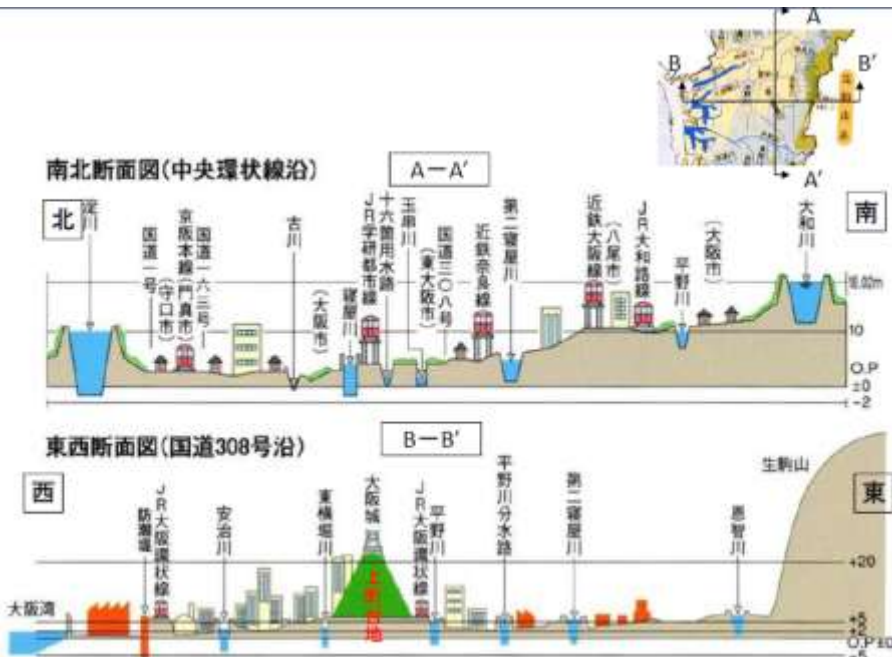
■大阪の地域特性

- ・地盤高が低く、水害を受けやすい地形。（寝屋川流域）
- ・広大な海拔ゼロメートル地帯が約4,100ha存在。
- ・縦横に走る断層帯が存在。
（上町断層帯、有馬—高槻断層帯、生駒断層帯）

■都市構造上の特徴

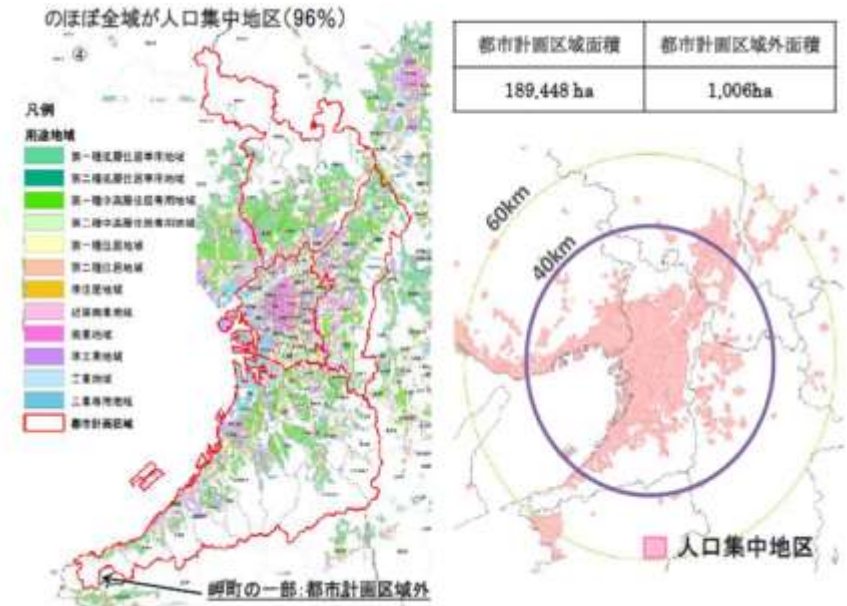
- ・都心から概ね40 km圏内というコンパクトなエリアに人口が集中。
- ・大阪市内を中心に地下街が発達。（大阪市内面積22.5万㎡）
- ・地震時等に著しく危険な密集市街地は約1,980ha。
（全国3,422haの約6割が大阪府内）2018年6月国土交通省公表時点
- ・密集市街地面積は全国ワースト1。

■大阪の地勢



出典：大阪府河川整備審議会、2015

■都市計画の区域



出典：大阪府河川整備審議会、2015

参考 大阪の災害の歴史

○過去にも、大阪の地域特性や都市構造上の課題から、**大きな災害による被害**が発生してきた。

➤ 主な地震・津波の被害状況等

出典：「大阪府強靱化地域計画」（2020.3）

		死傷者	倒壊家屋	
1707年	宝永地震	4,900人(死者数) ※推定	2.9万余戸 ※推定	・海溝型地震 ・遠州灘から四国までの沖合が震源
1854年	安政南海地震	30,000人(死者数)	全壊：2万余戸 半壊：4万余戸	・海溝型地震 ・紀伊水道から四国にかけての南方海域が震源
1995年	阪神・淡路 大震災	6,434人(死者数) 43,792人(負傷者数)		・都市直下型地震、震度7 ・死因の9割は、家屋、家具等の倒壊による圧死
2018年	大阪府北部を震源とする地震	6人(死者数) 369人(負傷者数)	全壊：18棟 半壊：512棟	・大阪府北部を震源とする直下型地震(震度6弱)

➤ 主な風水害の被害状況等

①台風

		最大瞬間風速	死傷者	床上・床下浸水(戸)	
1934年	室戸台風	60.0m/s	17,898人	166,720	
1950年	ジェーン台風	44.7m/s	21,465人	45,406戸・35,406戸	・高潮・越波によって大阪市域の30%地域(56km ²)が浸水 ・強風による影響で、家屋倒壊や港内船舶の被害が大きかった
1961年	第2室戸台風	50.6m/s	2,165人	59,198戸・67,782戸	・大阪湾沿岸では、地盤沈下により機能低下した防潮堤を越波、溢流

②豪雨

			死傷者	全半壊家屋	床上・床下浸水
1957年	東部における水害 ※寝屋川流域	・24時間雨量311.2mm(八尾) ・最大時間雨62.9mm/h(八尾)	不明	不明	不明
1967年	北摂豪雨	・総雨量215.5mm(茨木) ・最大時間雨48mm/h(茨木)	61人	41戸	2.5万戸
1982年	台風10号	・総雨量404mm(千早) ・最大時間雨49.5mm/h(尾崎)	12人	169戸	7.4万戸

2 改革前の状況：災害対応力を強化する意義

○災害対応力の強化に取り組む意義

《自然災害のリスク》

- これまでの知見をはるかに超える被害が発生した東日本大震災により、我が国の社会システムの脆弱性が明らかに。
- 近年は、全国的に1時間に80ミリを超える猛烈な雨の観測頻度も増加するなど災害リスクは高まっている。

《国の動き》

- 自然の猛威に正面から向き合い、住民の生命、身体、財産を保護し、生活・経済を守ることが求められている。
- 国でも国土強靱化法の制定など対応を進めている。

[意義]

副首都・大阪の実現に向けて災害対策を進める意義が大きい。

◆副首都・大阪の実現

- 災害リスクを抱える我が国において、**東京一極集中は大きなリスク要因**。
- 東京以外**でも日本を支える**拠点都市**を戦略的に確立することが必要。

➡府市「副首都ビジョン」策定（2017.3）

- 副首都・大阪が果たすべき役割として「**首都機能のバックアップ**」など4つの役割を位置づけ。
- 平時にも非常時にも、**大阪・関西が日本を支える体制**を整えることをめざす。



「副首都ビジョン～副首都・大阪に向けた中長期的な取組み方向～」パンフレット

◆2025年大阪・関西万博の開催

会場周辺での治水対策や耐震対策、万一災害が発生した場合の避難対策等の万全を期し、来場者の安全を確保し、安心して楽しんでいただくことが必要。

3 主な改革取組：大阪の災害対策

○災害対策における各段階ごとに、近年の自然災害リスクに対応した取組を**府域全域で充実、強化**。

	(1)リスク把握	(2)事前予防対策	(3)発災後の応急対策	(4)復旧・復興
強化の方向性 充実・充実	災害リスクを再点検し、 精緻な被害想定を府民に見える化	被害軽減目標を従来より上方修正 「人的被害:半減」⇒「人的被害:限りなくゼロに近づける」 とりわけ 地震津波対策を強化	南海トラフ地震を想定し、発災後の災害応急対策を強化	いかに早く日常活動を 復旧させるか 、といった視点から復旧への対応を強化

		ハード対策	ソフト対策			
具体的な取組	地震・津波・風水害	<ul style="list-style-type: none"> ■ 専門家の視点から被害想定 <ul style="list-style-type: none"> ・津波浸水 ・建物被害 ・人的被害 ■ 全河川のリスク検証 <ul style="list-style-type: none"> ・河川毎の危険度評価 ・府内全154河川の洪水リスクの開示 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 防潮堤の液状化対策 <ul style="list-style-type: none"> ・防潮堤の津波浸水対策 ■ 津波・高潮浸水対策 <ul style="list-style-type: none"> ・三大水門の更新 ・護岸のかさ上げ等 ■ 密集市街地対策 <ul style="list-style-type: none"> ・まちの不燃化等 ■ 建築物の耐震化 <ul style="list-style-type: none"> ・府有建築物、学校、病院・社会福祉施設等の耐震化 ・府立学校のブロック塀撤去 ■ 治水対策（河川・下水道・ため池） <ul style="list-style-type: none"> 【河川・下水道】 <ul style="list-style-type: none"> ・寝屋川流域総合治水対策 ・河川改修 ・護岸等の老朽化対策 ・河床低下対策 ・浚渫 ・雨水ポンプ等の老朽化対策 【ため池】 <ul style="list-style-type: none"> ・農業用ため池の耐震対策 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 府民への啓発 <ul style="list-style-type: none"> ・880万人訓練 ・自主防災組織の活動支援 ・ハザードマップ作成 ・タイムライン作成 ・災害モード宣言 ・救援物資の備蓄 ■ 行政による土地利用規制 <ul style="list-style-type: none"> ・都市計画による土地の利用規制・誘導 ・土砂災害警戒区域指定 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 災害体制の確立 <ul style="list-style-type: none"> ・初動体制の確保 ・災害対策本部の設置・運営 ■ 応急対策業務 <ul style="list-style-type: none"> ・応急危険度判定 ■ 帰宅困難者対策 <ul style="list-style-type: none"> ・一斉帰宅の抑制 ・主要ターミナル周辺の混乱防止 ・外国人旅行者の安全確保 ・在住外国人への情報発信充実 	<ul style="list-style-type: none"> ■ インフラ、ライフラインの復旧 <ul style="list-style-type: none"> ・水道の早期復旧及び飲用水の確保 ・下水道機能の早期確保 ■ 生活再建支援 <ul style="list-style-type: none"> ・被災者生活再建支援金の支給 ・中小企業に対する金融支援措置 ・被災農林漁業者への経営支援 ・応急修理

3 主な改革取組経過：大阪の災害対策

(年度)

	～2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
リスク把握 (1)	府内全154河川の洪水リスクの開示 全国に先駆けて実施	南海トラフ巨大地震による浸水面積の府独自試算を公表					
事前予防対策 (2)	「今後の治水対策の進め方」策定(2010) 大阪府地震防災アクションプラン策定(2008) 880万人訓練開始(2012～) 土砂災害警戒区域指定開始(2005～) ため池耐震性診断開始(2012～) 「今後の土砂災害対策の進め方」策定(2012)	「大阪府密集市街地整備方針」策定 全国に先駆けて実施	防潮堤の液状化対策重点化 安威川ダム建設工事(本土工)に着手	新・大阪府地震防災アクションプラン及び地震防災アクションプログラム 策定 「住宅建築物耐震10ヵ年戦略・大阪」策定 ハザードマップ作成推進	「満潮時に地震直後から浸水が始まる危険性のある防潮堤(約8km)」の対策完了 土砂災害防止法に基づいた区域指定を完了	「住宅建築物耐震10ヵ年戦略・大阪」一部改定 「大阪府密集市街地整備方針」改定	「タイムライン策定の手引き」作成
発災後の応急対策 (3)	大阪市・大阪府 帰宅困難者対策訓練 結果報告書 作成(2012)		帰宅困難者支援に関する協議会 設立	事業所における「一斉帰宅の抑制」対策ガイドライン 策定			
復旧・復興 (4)					大阪府独自の取組		大阪版被災住宅無利子融資制度 開始 大阪版みなし仮設住宅制度 開始 大阪版被災農業者無利子融資事業 開始

3 主な改革取組経過：大阪の災害対策

(年度)

	2018	2019	2020	2021	2022
(1) リスク把握	→				
(2) 事前予防対策	<ul style="list-style-type: none"> 新・大阪府地震防災アクションプラン 及び 地震防災アクションプログラム 改定 「住宅建築物耐震10ヵ年戦略・大阪」改定 		<ul style="list-style-type: none"> 「大阪府密集市街地整備方針」改定 「住宅建築物耐震10ヵ年戦略・大阪」改定 	<ul style="list-style-type: none"> 倒壊の恐れがあるブロック塀の撤去完了 (府立学校) 	<ul style="list-style-type: none"> 三大水門のうち木津川水門の工事開始
(3) 発災後の応急対策	<ul style="list-style-type: none"> 帰宅困難者対策マニュアル策定 (帰宅困難者支援に関する協議会) 事業所における「一斉帰宅の抑制」対策ガイドライン 改訂 				<ul style="list-style-type: none"> 「社員と会社を守る防災ガイド」策定 府内市町村で158の一次滞在施設を確保
(4) 復旧・復興	→				

3 主な改革取組：大阪の災害対策（1）リスク把握

○大阪における災害リスクを再点検し、最新の知見を有する学識経験者の参画のもと、**府独自のより精緻な被害想定を公表。**（※2023年以降、地震津波被害想定の見直しに着手。）

・地震、津波による府域の被害想定

■建物被害（全壊）

項目(単位:棟)	内閣府公表	大阪府今回推計	東南海・南海地震(H19.3)
総数	344,300	179,153	24,519
液状化	16,000	71,091	2,169
揺れ	59,000	15,379	22,341
津波	8,000	31,135	-
地震火災	260,000	61,473	9
急傾斜地	100	79	-
参考 大阪府建物総数		2,530,162	

注) ビルや集合住宅は、1棟で計算。

■人的被害（死者）

項目(単位:人)	内閣府公表	大阪府今回推計	東南海・南海地震(H19.3)
総数	9,800	133,891	87
＜早期避難率が低い場合＞	5,900	8,000	87
＜避難が迅速な場合＞	3,900	720	87
揺れ【建物倒壊】	(200)	(136)	(2)
（内、屋内に居る建物・転倒・室内落下物）			
津波	4,500	132,961	-
早期避難率低	-	(18,976)	-
（内、堤防式下等）	-	(113,991)	-
（内、津波）	-	(7,882)	-
避難迅速化	-	-	-
（内、堤防式下等）	-	-	-
（内、津波）	-	-	-
地震火災	2,100	170	0
急傾斜地	10	-	-
ブロック塀、自動販売機等の転倒、室外落下物	300	11	-
参考 大阪府 世帯人口		8,865,245	
大阪府 総人口		9,280,560	

注) 内閣府公表：地震動による堤防・水門の機能不全を考慮した場合（※、大阪は概算のため、合計値と一致せず）。建物被害は、地震ケース：陸側、津波ケース：④、人的被害は、地震ケース：陸側、津波ケース：⑤

出典：大阪府「大阪府域の被害想定について（人的被害・建物被害）」

■津波による浸水面積

最新の知見を有する学識経験者の参画のもと、**府で独自に試算した結果、地震の揺れで、防潮堤が液状化することにより、浸水被害は11,000haに及ぶ見込み。**

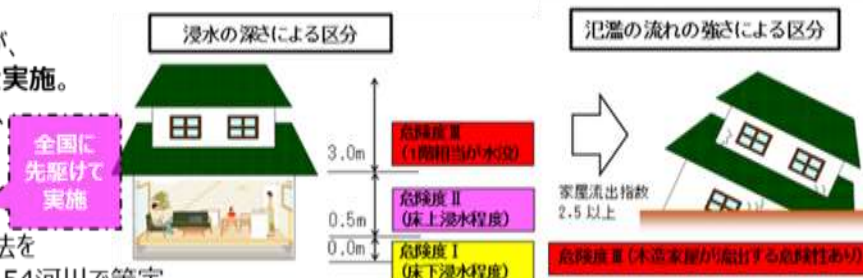
【大阪府 2013年8月公表】



出典：南海トラフ巨大地震土木構造物耐震対策検討部会「防潮堤の対策に係る重点化と優先順位の考え方」

・全河川のリスク検証

- 従来は実施していなかったが、**河川ごとにシミュレーションを実施。河川ごとの危険度を評価し、当面の整備目標を設定**
- 府民に**府内全154河川の洪水リスクの開示**
- 当面の治水目標、治水手法を定めた河川整備計画を全154河川で策定



【洪水リスク表示】
河川ごとの洪水リスクを府民に開示



3 主な改革取組：大阪の災害対策（2）事前予防対策（政策目標の設定）

○府独自の精緻な被害想定に対応した対策を計画等に位置付け

- ・地震による人的被害の軽減目標については、従来より上方修正して取組を推進。
- ・治水対策においては、府民が早期に治水効果を実感できる目標を設定。
- ・土砂災害対策について、人命を守ることを最優先に「府内での土砂災害による犠牲者ゼロ」を目標として設定。

■「新・大阪府地震防災アクションプラン」策定（2015年）

【従来】人的被害 半減。

→【現在】人的被害 限りなくゼロに近づける。

南海トラフ巨大地震の被害想定を踏まえて修正した「大阪府地域防災計画」（2014年3月）に基づき、**地震津波対策を強化**。人的被害・経済被害の大幅な削減に向け、3つのミッション(100のアクション)を推進。

【取組期間・目標】

- ・取組期間：10年間（2015年度～2024年度）
- ※取組期間のうち、最初の3年間(2015～2017)は、集中取組期間
- ・基本目標：**発災による死者(犠牲者)数を限りなくゼロに近づける。**
経済被害についても最小限に抑える。
- ・被害軽減目標：人的被害9割減、経済被害5割減。

大地震や大津波から府民命を守り、被害を軽減するための、事前予防対策と逃げ対策

【主な重点アクション】

- ・防潮堤の津波浸水対策
- ・門の耐震化等の推進
- ・集市街地対策の推進
- ・建築物の耐震化促進
- 「逃げる」施策の総合化、
- ・地域防災力の強化
- ・学校における防災教育の

地震発生後、被災者の「命をつなぐ」ため、災害応急対策

【主な重点アクション】

- ・災害医療体制の整備
- ・広域緊急交通路等の通行機能確保
- ・備蓄、集配体制の強化
- ・帰宅困難者対策の確立

「大都市・大阪」の経済の、迅速な復旧復興策

【主な重点アクション】

- ・災害廃棄物等適
- ・応急仮設住宅の
- ・中小企業に対する
- ・取組み支援

■「今後の治水対策の進め方」策定（2010年）

【従来】ハード対策がメインで、施設整備に長期間・高コストが必要。

(50年、1兆400億円)

→【現在】リスクを府民にわかりやすく示すとともに、ソフト対策を強化

ハードは着実に実施。(治水施設整備等)

【取組方針】

1. 現状での河川氾濫・浸水の危険性に対する**府民理解の促進**。
2. 「**逃げる・凌ぐ**」施策を強化するとともに、「防ぐ」施策を着実に実施。
3. 府民が**対策の効果を実感できる期間**（概ね10年）での実現可能な対策及び実施後の河川氾濫・浸水の危険性をわかりやすく提示。

【今後20～30年の当面の治水目標】

- ・時間雨量50mmで床下浸水を発生させない。
 - ・少なくとも65mmで床上浸水を発生させない。
- 総事業費は4～5千億円(粗い試算)

■「今後の土砂災害対策の進め方」策定（2012年）

【従来】ハード対策がメインで、施設整備に長期間が必要。

→【現在】土砂災害防止法に基づく区域指定を基軸として、**ソフト対策とハード対策を組み合わせ**た総合的・効率的な施策を実施。

【取組方針】1. 逃げる、2. 凌ぐ、3. 防ぐ施策を実施。

1. 施策の根幹をなす区域指定に基づいた「**地区単位のハザードマップ**」の早期作成。
2. 区域指定の効果発現と**既存家屋への支援**。(家屋移転支援など)
3. 区域指定の基礎調査結果に基づく**対策実施箇所の重点化**。

【今後の目標】

- ・府内での土砂災害による犠牲者ゼロ。

3 主な改革取組：大阪の災害対策（2）事前予防対策（ハード対策）

○府市による防潮堤耐震化・液状化対策

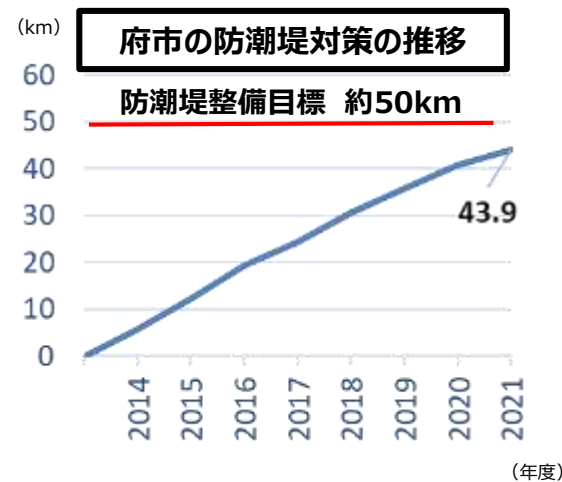
<取組>

■大阪府域において、南海トラフ巨大地震（30年以内に発生する確率が70～80%）による甚大な津波浸水被害が想定されることから、府市が連携して、防潮堤耐震化・液状化対策を実施。（2014年から10年計画）

➔ **府市全体進捗率 88.5%（2021年度末時点）**

（進捗状況）

- ▶ 満潮時に地震直後から浸水が始まる危険性のある防潮堤
➔約8km(府8.1km)完了(2016年度)
- ▶ 津波により浸水が始まる危険性のある水門外の防潮堤
および水門内で満潮時に地震直後から浸水が始まる危険性のある防潮堤
➔約23km(府16.5km、市5.6km)完了(2018年度)
- ▶ 水門の内側等にある防潮堤
➔約20km(府9.4km、市10.0km)のうち、
約14km(府8.8km、市4.9km)完了（2021年度末）



<改革の結果>

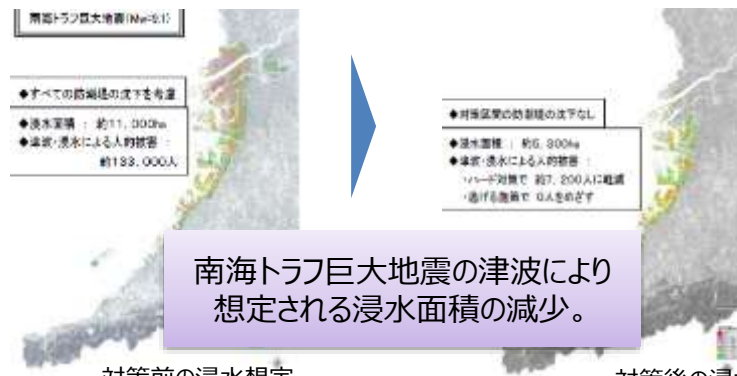
【対策前】



【対策後】



一級河川 六軒家川 防潮堤補強



対策前の浸水想定

対策後の浸水想定

3 主な改革取組：大阪の災害対策（2）事前予防対策（ハード対策）

○府市による津波・高潮の浸水対策

<取組>

- 観測史上最高の潮位を記録した2018年台風第21号において、市街地の高潮被害（直接的な被害軽減額のみ）の試算で約17兆円）を防いだ三大水門を順次更新し、南海トラフ巨大地震等により想定される津波に備える。
- また、台風の高波等による浸水被害の最小化を図るため、過去最大規模の台風（伊勢湾台風）を想定した埋立地の浸水対策を実施。

◆三大水門の更新《府》

- ▶ 西大阪地域を流れる安治川、尻無川、木津川の河口部に、高潮による被害から市街地を守るため設置した防潮水門の更新。

-木津川水門 | 2022年度～ 新水門築造工事
(2031年までに完成)

-安治川水門 | 2021年度～ 詳細設計
(2034年までに完成)

-尻無川水門 | (2041年までに完成)



整備後の木津川水門のイメージ

◆護岸のかさ上げ等《市》

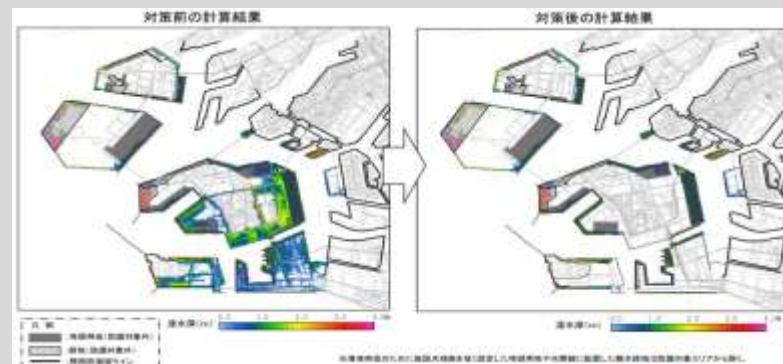
- ▶ 2018年台風第21号の高波等により、防潮堤内側での浸水被害はなかった。
- ▶ しかし、埋立地（咲洲・舞洲・夢洲）では一部で浸水被害。

➡護岸かさ上げ等の浸水対策を推進

《進捗状況》

目標：21km（～2027年度）

進捗：6.0km（2022年度末まで）



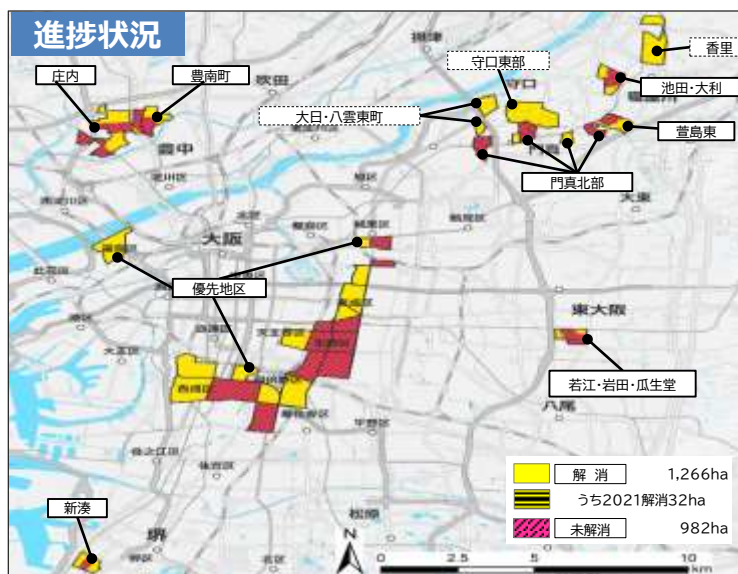
3 主な改革取組：大阪の災害対策（2）事前予防対策（ハード対策）

○府市による密集市街地の整備の取組

<取組>

- 地震時等に大きな被害が発生するおそれがある「地震時等に著しく危険な密集市街地」（危険密集）の解消が必要。
- 「大阪府密集市街地整備方針」（2021年3月改定）及び「大阪市密集住宅市街地整備プログラム」（2021年3月改定）に基づき、府・市・都整センターなどが連携し、取組を推進。

➔ **危険密集2,248ha（2012年度）のうち、1,266ha解消。（2021年度末時点）**



市	2012年度	2021年度末	
		解消	未解消
大阪市	1,333 ha	692 ha	641 ha
堺市	54 ha	36 ha	18 ha
豊中市	246 ha	125 ha	121 ha
守口市	213 ha	213 ha	0 ha
門真市	137 ha	29 ha	108 ha
寝屋川市	216 ha	160 ha	56 ha
東大阪市	49 ha	11 ha	38 ha
合計	2,248 ha	1,266 ha (2021年度32ha)	982ha

「大阪府密集市街地整備方針」（2021年3月改定）

【目標】

- 2025年度末までに9割以上
- 2030年度末までに全域を解消

▶ まちの防災性の向上

- GISを用いて、延焼危険性を効果的に低減できる箇所を特定。
- 積極的な用地買収による道路等の重点整備や老朽建築物の重点除却。
- あわせて、建物の不燃化や、延焼遮断帯、避難路等の整備。

▶ 地域防災力のさらなる向上

- 防災活動が円滑に実施されるようGISを用いて危険性を見る化。
- 3つの観点から地域防災力を一層向上させるため、地域への支援を強化。
 - 家庭単位で備える。（感震ブレーカー設置、住宅用消火器の設置など）
 - 地域単位で備える。（消防水利・消防機器の充実、防災備蓄倉庫など）
 - 地域防災力の実効性を高める。（防犯訓練の実施等）

▶ 魅力あるまちづくり

- 民間主体による建替等が進む環境の整備。（空き家、空地の活用など）
- 地域ニーズに応じた空地の柔軟な活用によるみどりの創出等。

3 主な改革取組：大阪の災害対策（2）事前予防対策（ハード対策）

○府市による橋梁耐震化の取組

<取組>

- 大規模地震発生時に、府内に防災拠点や周辺府県との連絡を確保し、救命救助活動や支援物資の輸送を担う広域緊急交通路等の通行機能を確保するため、橋梁等の耐震化を実施。

（経過）

・2012年度～

南海トラフ巨大地震土木構造物耐震対策検討部会において地震動、津波、液状化に対する**安全性検証、方向性検討を府市共同で実施。**

・2014年度

南海トラフ巨大地震による地震動、津波、液状化の影響に対する**緊急交通路・避難路等にかかる既存橋梁の安全性確認。**

■橋梁の耐震化

（大阪府）

-広域緊急交通路の橋長15m以上の橋梁等の耐震対策完了。(2020年度末 全397橋)

-広域緊急交通路を跨ぐ橋梁や広域緊急交通路の橋長15m未満の橋梁等の耐震対策を推進。

(2022年度末実績 22橋)

（大阪市）

-津波浸水エリア内および津波遡上河川の渡河橋梁の津波対策工事完了。(全5橋)(2016.4～2021.6)

-緊急交通路等に架かる橋梁の地震動対策工事の着手。(全1橋)(2019.4～)

（市内）対象橋梁



（地震動対策事例）

RC橋脚
(巻立補強)



落橋防止



支承部補強
(ダンパー)



支承部補強
(変位制限)



3 主な改革取組：大阪の災害対策（2）事前予防対策（ハード対策）

○府市によるブロック塀の安全対策の取組

<取組>

■大阪北部地震では、ブロック塀等の転倒や倒壊による死傷者→**ブロック塀等の安全対策を推進。**

■ブロック塀等の安全対策

- 大阪北部地震（2018年6月）では、ブロック塀等の転倒や倒壊による死傷者がでたため、ブロック塀等の安全対策を推進。
- 民間のブロック塀等の危険性や安全対策等について、所有者等への確実な普及啓発の強化や負担軽減等の支援などを実施。
- 府立学校のブロック塀では、調査結果を踏まえ、不適合のあったブロック塀について優先順位付けを行い、順次撤去を行った。

【主な取組】

- ・**府立学校のブロック塀について、2018年度の調査時に定めた方針に基づき、不適合のあった全ブロック塀（131校）の撤去が完了。**
- ・市町村と連携し、所有者に対して個別訪問等による普及啓発。
- ・所有者への改善指導。（2021年度実績 98件（府））

《府のチェックリスト》

点検リスト（補強コンクリートブロック塀）

1つでもあてはまらないものがあれば、ブロック塀の安全対策が必要と考えられます。専門家に相談ください。

①～⑤は建築基準法で定められた構造基準です。⑥～⑩は経年劣化しますので、定期的に点検を。

- ① 高さが2.2mを越えない
- ② 壁の厚さが15cm以上である
- ③ 鉄筋が入っている
- ④ 積壁がある
- ⑤ 鉄筋コンクリート造の基礎がある
- ⑥ 縦きやひび割れがない
- ⑦ ぐらつきがない
- ⑧ せの緒
- ⑨ せの緒
- ⑩ せの緒

点検リスト（組積造の塀）

- ① 高さが2.2mを越えない
- ② 壁の厚さが15cm以上である
- ③ 壁の厚さが4cm以下で、壁の厚さが15cm以上である
- ④ 基礎の埋入深さが30cm以上
- ⑤ 補強コンクリートブロック塀の第一層

《府立学校の改修例》



（改修前）



（改修後）

《大阪市の補助概要》

補助金の算定方法

補助金は①～③のうち、最も低い額（千円未満切捨）となります。

- ① 見付面積^{※1} × 限度額単価^{※2} × 補助率 **1/2**
 - ※1 撤去および新設する部分の延長×高さ
 - ※2 撤去 [基礎 撤去あり:12,800円/m²、撤去なし:7,800円/m²] 新設 [基礎 新設:27,000円/m²、再利用:25,400円/m²]
- ② 補助対象となる見積金額(消費税抜) × 補助率 **1/2**
- ③ 補助限度額：撤去 **15万円**・新設 **25万円**

▶今後の取組

- ・改善されないブロック塀の危険度の優先順位付けを行い、勧告を視野に指導を強化。
- ・旧市立高校（2022.4大阪市から府へ移管）について、改めて調査を行い、2023年度以降に必要な対策を実施。

3 主な改革取組：大阪の災害対策（2）事前予防対策（ハード対策）

■ 寝屋川流域の総合治水対策《府》

人口・資産が集中する寝屋川流域を水害から守るため、河川改修に加え、放流施設である地下河川、分水路、貯留施設である流域調節池、遊水地などを整備。

【主な取組】

- 寝屋川北部地下河川の整備。
- 恩智川（法善寺）多目的遊水地や布施公園調節池の整備。



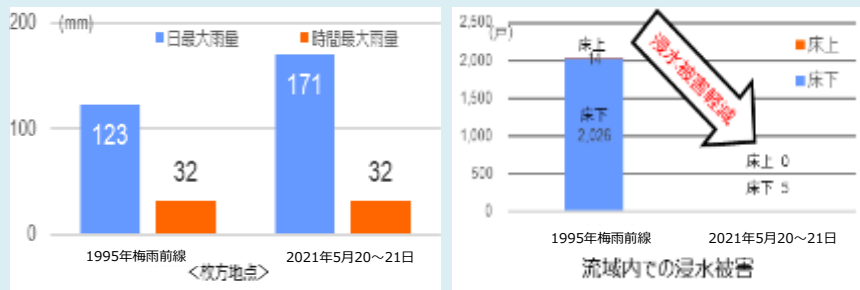
寝屋川北部地下河川(城北立坑) (大阪市)



恩智川(法善寺)多目的遊水地 (柏原市)

【効果】

2021年5月20～21日豪雨において、寝屋川流域では、枚方地点で時間雨量32mm、日雨量171mmを観測するも、貯留施設（地下河川、調節池、遊水地）で約148.3万m³を貯留するなど、**これまでの施設整備により浸水被害を大幅に軽減。**



寝屋川流域内での降雨と被害 (2021.5.24時点)

■ 中小河川の改修やダム建設《府》

河川整備計画に基づき、時間雨量50ミリ程度で床下浸水を発生させない、かつ少なくとも65ミリ程度で床上浸水を発生させないことを当面の目標として、河川整備を推進。

【主な取組】

- 安威川ダム建設事業
- 時間雨量50mmで建物の1階相当が水没するリスクの高い河川や近年浸水被害が発生している河川等の改修を推進。



安威川ダム建設事業 (茨木市)



梅川の改修 (河南町)

3 主な改革取組：大阪の災害対策（2）事前予防対策(ソフト対策)

- 府民が迅速・安全に避難するために重要となる地域・コミュニティにおける「逃げる」対策や、帰宅困難者対策などのソフト対策を実施。

	対策内容
府民への啓発等	<p>・880万人訓練 全国で初めての都道府県単位、府民全員参加をめざした訓練。携帯電話のエリアメール機能を使い、府内一斉に緊急速報メールを配信。府民に身を守る行動や避難経路の確認などを促す。</p> <p>・自主防災組織の活動支援 校区や町内会単位などで自主的に結成し、災害による被害を予防・軽減するための活動を行う自主防災組織の中核となる人材の育成及び資質向上を図るためのリーダー育成研修を実施。</p> <p>・ハザードマップ作成 地震発生時に起こりうる建物倒壊や火災延焼の危険性等について、住民が正確な知識・情報を持ち、的確な避難行動につなげるため、地震や津波ハザードマップの作成・改訂の技術的支援を実施。</p> <p>(進捗状況) 地震ハザードマップ作成地区数 2016年度：全43地区完了 津波ハザードマップ作成地区数 2015年度：全14地区完了</p> <p>・水害ハザードマップを活用した防災知識の周知・啓発事業 水害ハザードマップを視覚的に分かり易い内容となるよう更新し、2021年度に全戸（大阪市内）配布。</p> <p>・タイムライン作成 洪水や土砂災害等に対し、行政、関係機関、地域住民、民間団体等の各行動主体が取るべき行動を時系列で整理した防災行動計画。</p> <p>(進捗状況) 寝屋川流域大規模水害タイムライン 2018.8運用開始（リーディングプロジェクト） 安威川流域（安威川）洪水タイムライン 2019.9運用開始 南河内地域広域タイムライン（石川流域・西除川流域・東除川流域）（土砂災害） 2020.3運用開始（試行版運用） 大阪湾沿岸（泉州）高潮広域タイムライン 2020.8運用開始 大津川流域広域タイムライン 2021.3運用開始（試行版運用） 神崎川流域洪水タイムライン 2021.9運用開始</p>



ハザードマップの作成等



3 主な改革取組：大阪の災害対策（2）事前予防対策(ソフト対策・発災後の応急対策)

対策内容

府民への啓発等

・災害モード宣言

府民や事業者等に大阪府に広域的な大規模災害が発生もしくは迫っていることを知らせ、学校や仕事などの日常生活の状態（モード）から、災害時の状態（モード）への意識の切り替えを呼びかけるため導入。（2019.8～）
 （発信の目安）非常に強い台風（府域の陸上で最大風速30m以上見込まれる場合）の接近や、震度6弱以上の地震が発生した場合など。
 （発信の内容）自分の身の安全確保、近所での助け合い（地震の場合）、出勤・通学の抑制促進。

・救援物資の備蓄

府と府内市町村は、大阪府域救援物資対策協議会において、南海トラフ巨大地震をはじめとした大規模災害時に必要な備蓄物資の品目や量を定めた今後の備蓄方針を公表。（2015.12）
 （方針）府域内で対応する期間：南海トラフ巨大地震 3日間、直下型地震 1日間と設定/必要数量は府1：市町村1を基本に役割分担。

【大阪府の主な備蓄物資（2022年3月末現在）】

品名	煮炊不要食品	毛布	パーテーション（感染症対策物資）	簡易ベッド（感染症対策物資）
数量	約110万食	約88万枚	2,557張	2,557台

【大阪市の主な備蓄物資（2022年3月末現在）】

品名	食料（アルファ化米・ビスケット）	高カロリー食（缶詰）	飲料水（500mlペットボトル）	毛布	防水シート
数量	163.2万食	9.3万食	284.9万本	47.4万枚	11.0万枚

・帰宅困難者対策

大規模地震等により公共交通機関等が停止した場合、帰宅困難者が一斉に徒歩移動を開始すれば混雑による集団転倒や建物からの落下物等の二次災害により死傷する危険性があるとともに、救助・救急活動や緊急輸送活動など応急対策活動の妨げとなるおそれがある。
 このため、府では、市町村や関西広域連合等と連携して、帰宅困難者支援体制の整備に取り組む。

（主な取組）

①発災直後の「一斉帰宅の抑制」の周知	「むやみに移動を開始しない」という基本原則を広報。（啓発ポスター・動画等）
②発災直後の「ターミナルでの混乱防止」策の促進	事業所に対して、従業員や観光客等の待機や、その際に必要となる備蓄等を促す。 公共交通機関が再開するまでの間に帰宅困難者を受入れる「一時滞在施設」を市町村が確保できるよう、府として、広域団体を通じた呼びかけ、府立施設との調整等を実施。（確保状況：府内158施設（2022.9時点））
③災害が落ち着いた段階での「帰宅支援」策の検討	「災害時帰宅支援ステーション」（災害時の徒歩帰宅者を支援するため、関西広域連合と協定締結したコンビニ・外食事業者等）において、水道水、トイレ、沿道情報、休憩の場を提供。（登録店舗数：12,242店舗（2022.4時点））

・「おおさか防災ネット」のリニューアル

府民への情報提供を行う「おおさか防災ネット」と、府と市町村の職員が情報収集を行う「大阪府防災情報システム」を統合し、新たに運用開始。（2022.3）
 府民向けホームページにおいて、気象・避難情報等を地図でも閲覧できるようビジュアル化、より分かりやすく表示し、府民が迅速に避難行動できるように情報発信を行う。
 また、ICTを活用して業務のデジタル化を進め、府・市町村の災害対応業務の迅速化・効率化を図る。
 →2023～「大阪府防災アプリ」の導入検討。

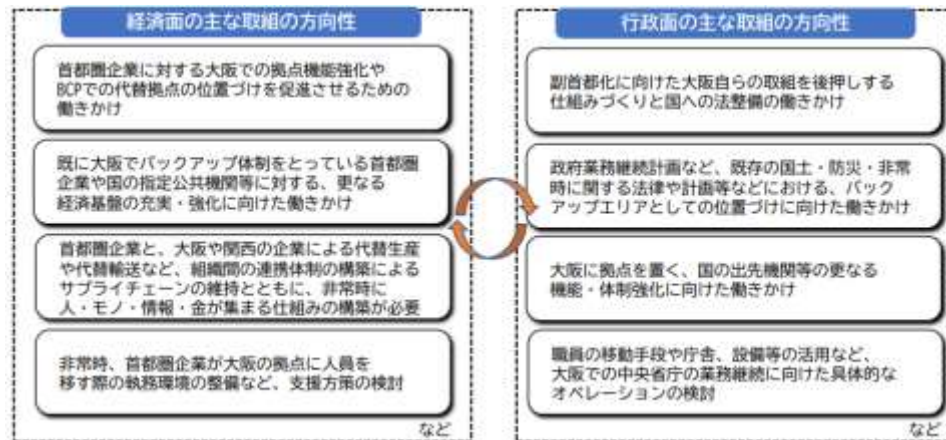


避難所検索画面

3 主な改革取組：大阪の災害対策（その他）

○首都機能のバックアップの取組

- 大規模災害はもとより、地政学的リスクの高まりなど、世界情勢は大きく変化。
- こうした中、大阪がそのポテンシャルを最大限生かして、非常時に対応したバックアップ機能を副首都として備えていく重要性が増している。
- 平時にも非常時にも日本を支える拠点となるべく、首都圏に本社・本部機能がある企業の新たな拠点整備等に伴う経済面のバックアップ機能の強化等を実施。



出展：副首都推進局「副首都ビジョン改定版」（2023.3）をもとに作成。

▶バックアップ機能を構築している企業の例

○日清食品ホールディングス株式会社

- ・八王子にある研究所での業務バックアップが第一プランだが、停電等で代替不可の場合、サプライチェーンを指揮する部門を大阪本社に移転
- ・発災後2時間以内に災害対策本部を立ち上げ、6時間を目標に機能移転の要否を判断、候補地の状況を鑑み移転先を決定する被災地での継続は社員の負担が大きいため、大阪で長期的に業務ができる環境を確保（移動手段、宿泊施設等の事前確保）



○コスモエネルギーホールディングス株式会社

- ・災害時に石油製品の供給に係るグループ各社それぞれで危機対策本部を設置し、BCPを発動。
- ・本社機能の喪失等の際にはコスモ石油（株）堺製油所及びコスモ石油マーケティング（株）関西支店にも臨時危機対策本部を立ち上げ、石油製品の供給に関する本社権限を委譲
- ・大阪に拠点が無いコスモエネルギーホールディングス（株）のシステム管理・広報機能は堺製油所に移管



出展：副首都推進局HP PRチラシ
「重要業務の継続は大阪で一本社の被災に備えた業務継続の仕組みが必要でー」をもとに作成。

4 今後の取組の方向性（地震津波被害想定の見直し）

■ 地震津波の被害想定の見直し

○被害想定公表

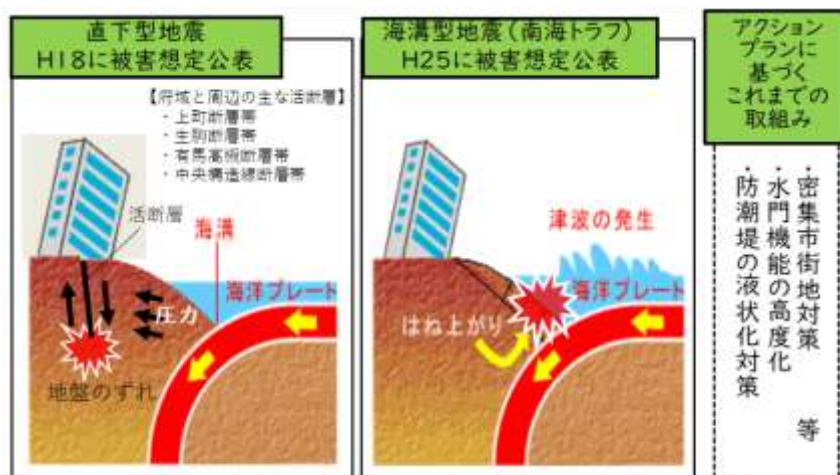
- ・上町断層帯等の直下型地震（2006年度）
- ・南海トラフ巨大地震（2013年度）

○2015年から2024年までの10年間の府の取組をまとめた「新・大阪地震対策アクションプラン」を策定。

○これまでの防潮堤の液状化対策や密集市街地対策の進捗、人口構造等の社会環境の変化を踏まえ、地震・津波被害想定の見直しを実施。

→ 2024年度中に被害想定の見直しを完了し、次期アクションプランに反映。

■ 見直しの概要



地震・津波の
浸水想定図等の作成（津波浸水、延焼範囲）
被害想定の見直し（建物被害、人的被害）
（2023～2024年度）

次期アクションプランに反映
（現計画期間は2024年度まで）

5 成果（現時点の到達点）

○南海トラフ巨大地震による被害は、これまでの災害対策の効果により、被害軽減が見込める。

※防潮堤の液状化対策のうち重点区間(水門より外側の第一線防潮ライン)が2018年度末の完了にあわせて、取組効果を検証するため2018年にシミュレーションを実施したところ、以下のとおり浸水面積等が2013年公表時より縮減。

■津波による浸水面積

【2013年8月公表】

- ・全ての防潮堤の沈下を考慮
- ・水門・鉄扉は開放

浸水面積
約11,000ha



【2018年度末見込み】

- ・対策区間の防潮堤の沈下はなし
- ・水門・鉄扉は閉鎖

浸水面積
約5,400ha

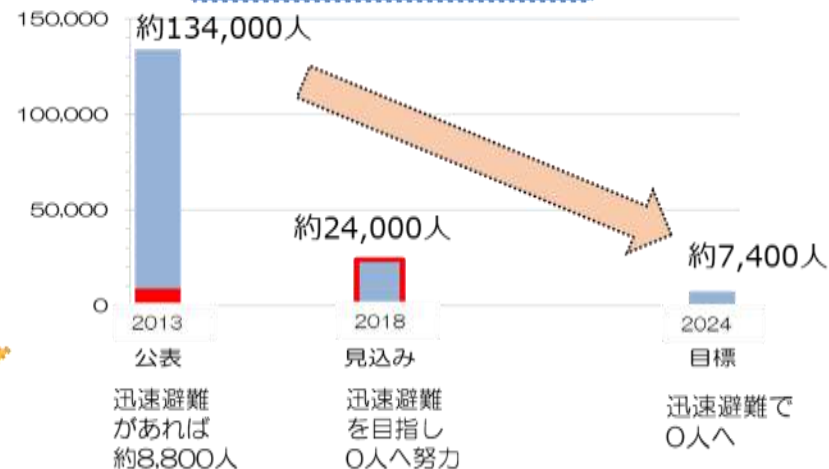


■人的被害

死者数（人）

ハード対策による減災効果

ソフト対策による減災効果
(府民との協働)



■経済被害

※「資産等の被害額」「生産・サービス等の低下による影響」を計上

被害額（兆円）



5 成果（現時点の到達点）

○これまでの災害対策の結果、直近の地震・豪雨では過去の同規模の災害と比べて被害の拡大を防止。

➤大阪府北部地震(2018年6月)

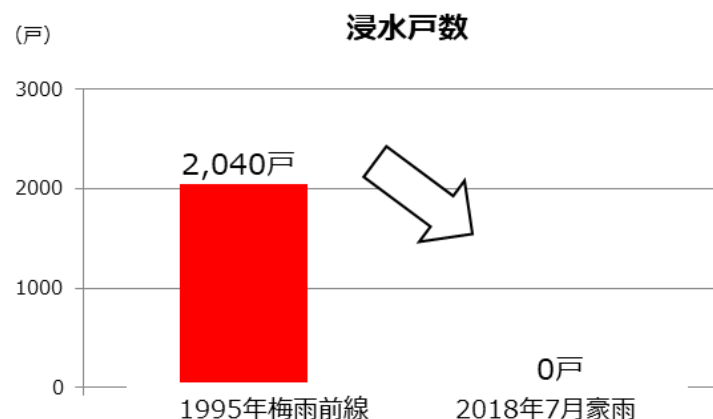
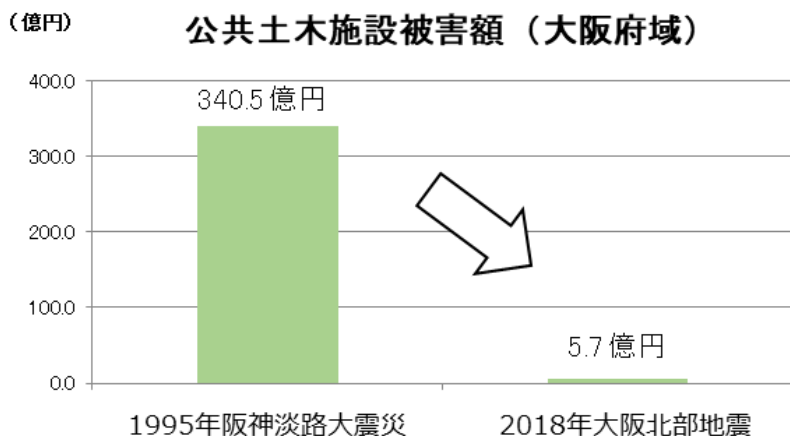
【発生日時】 2018年6月18日午前7時58分発生
【地震の規模】**M6.1**(暫定値)
【最大震度】 **6弱**
【震源地】 大阪府北部、震源の深さ13km（暫定値）
【被害状況】 死者 6名、負傷者369名
家屋被害 全壊18棟、半壊512棟、
一部損壊55,081棟、公共土木施設被害31箇所

➤2018年7月豪雨

- 西日本を中心に大規模な被害が発生し、大阪府の年間降水量の約半分を超える総雨量を記録。
- 豊能町高山では、732ミリ(7月4日23時～9日9時) を記録。

✓ 北部地震では、大規模な公共土木施設被害は発生しなかった。これまで着実に取り組んできた橋梁等の耐震化が一定の効果を発揮。

✓ 寝屋川流域では、浸水被害のあった1995年7月梅雨前線に伴う豪雨と同等の雨量が観測されたが、地下河川・治水緑地・下水道増補幹線等に約208.9万m³の水を貯留し、浸水被害の防止を図ることができた。



5 成果（現時点の到達点）

○台風21号（2018年9月）についても、過去の同規模の台風と比べて被害の拡大を防止。

➤台風21号(2018年9月)

- ・台風21号(2018年)では、過去の台風と比較して最高潮位を記録するも、三大水門をはじめ、防潮鉄扉などの閉鎖や防潮堤により、高潮による浸水を防いだ。**被害軽減額は、約17兆円と推定。**

■第二室戸台風(1961年)時の 高潮被害の状況

【浸水範囲及び浸水深】



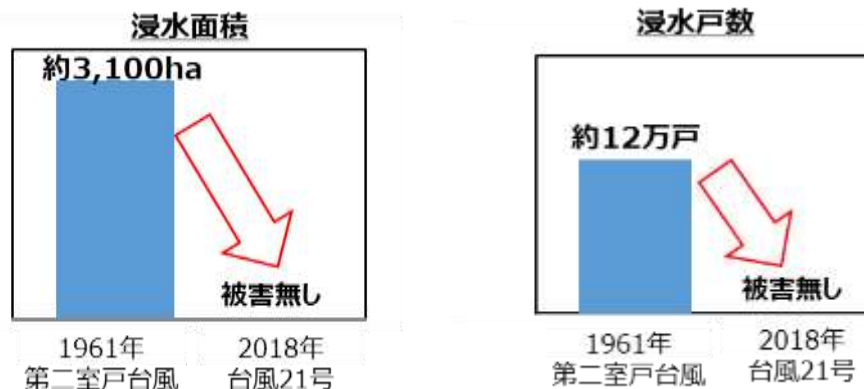
【大阪府内の浸水被害】

浸水面積 約3,100ha、

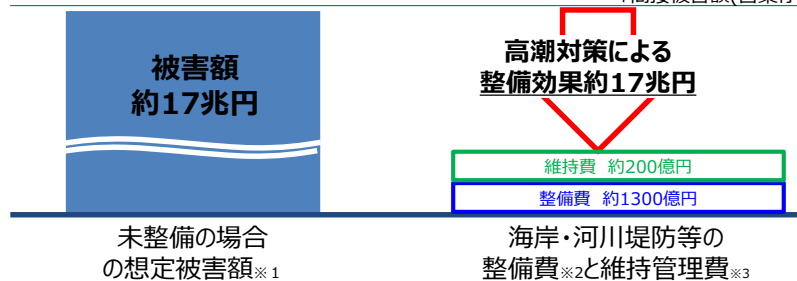
浸水戸数 約12万戸

（床上約61,000戸、床下約60,000戸）

- 台風21号(2018年)では、第二室戸台風を上回る最高潮位を記録したが、完全な浸水被害を防止。



経済被害に関する整備効果 ※「直接被害額(家屋等)」 「間接被害額(営業停止損失等)」を計上



※1 第二室戸台風当時の整備レベルで浸水した場合の推定値（概略）

※2 関連する直轄および大阪府、大阪市の河川・海岸堤防、水門等の整備費を集計

※3 関連する直轄および大阪府、大阪市中で管理する河川・海岸堤防、水門等の維持管理費を1965年以降で集計

出典：国土交通省「H30台風21号大阪府における高潮対策の効果」に基づき修正。