

参考資料集

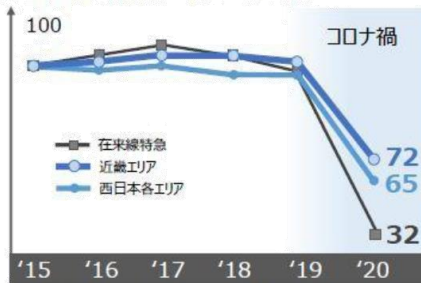
新型コロナ危機を契機とした状況変化（関西の交通機関の輸送状況等）

○新幹線

○JR（新幹線等）の輸送人員（3・4月実績） ※対前々年比（東海道新幹線は、2018年比）

北海道新幹線	東北・上越・北陸新幹線	東海道新幹線	山陽新幹線	瀬戸大橋線	九州新幹線
61%減 (3/1~31)	63%減 (4/1~30)	61%減 (4/1~26)	68%減 (4/1~30)	47%減 (4/1~20)	52%減 (4/1~30)

■ご利用推移 '15年度=100

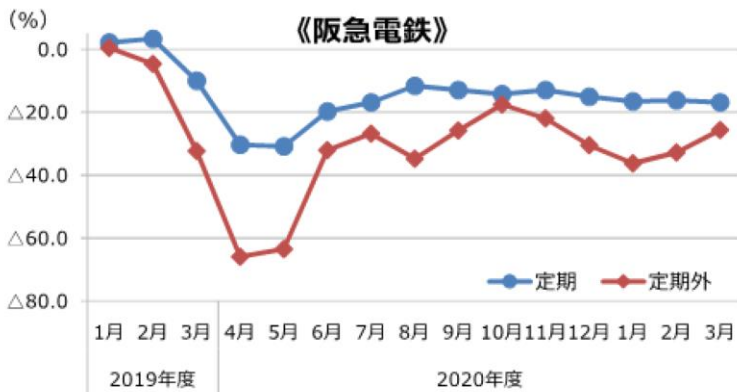


(近畿運輸局 提供資料より抜粋)

(JR西日本 提供資料より抜粋)

○阪急電鉄

鉄道輸送人員（2018年度同月との比較）



◆ホテル客室稼働率

全社	24.8%※2	(前期比 △55.3P)
近畿圏	28.9%	(前期比 △51.7P)
首都圏	16.8%	(前期比 △62.9P)

(阪急電鉄 提供資料より抜粋)

○空港

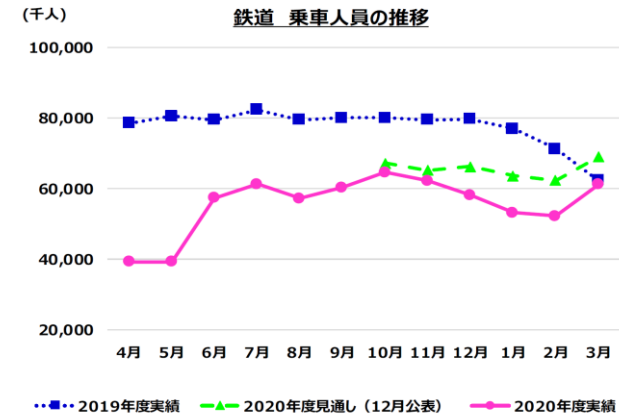
○便数（本邦社 国内線・国際線）

		4月第1週 (4/4~4/10)	5月第1週 (5/2~5/8)
国内線	当初計画	1,176/日	1,207/日
	実績	836/日	892/日
	(便数差)	▲340	▲315

		4月第1週 (4/4~4/10)	5月第1週 (5/2~5/8)
国際線	当初計画	1,141/週	1,141/週
	実績	265/週	259/週
	(便数差)	▲876	▲882

(近畿運輸局 提供資料より抜粋)

○大阪メトロ



乗降人員（新大阪、梅田、なんば）

	2019年	2020年	2020年/2019年
新大阪	152,249	106,617	70%
梅田	442,297	345,789	78%
なんば	362,913	270,850	75%

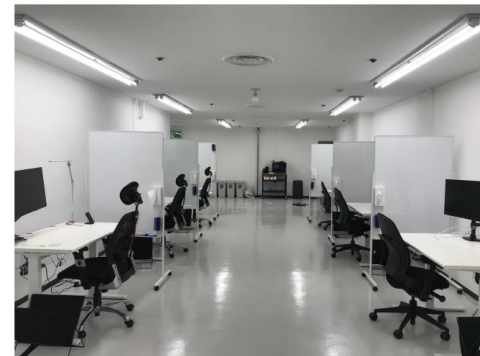
(大阪メトロ 提供資料より抜粋)

新型コロナ危機を契機とした状況変化（UR都市機構によるテレワーク社会実験）

実施期間：令和3年1月20日～令和3年3月19日（2ヶ月間）
 実施場所：商業施設「グリナード永山」5階、約111㎡（東京都多摩市）
 主な設備：ワークデスク6席、ミーティングエリア2テーブル、テレカンソファ1席
 利用料金：ワークデスク99円/15分、ミーティングエリア148円/15分、
 テレカンソファ99円/15分 ※税込
 実施体制：（実験主体）UR都市機構、（運営主体）株式会社tsumug
 （協力）新都市センター開発株式会社、（後援）多摩市

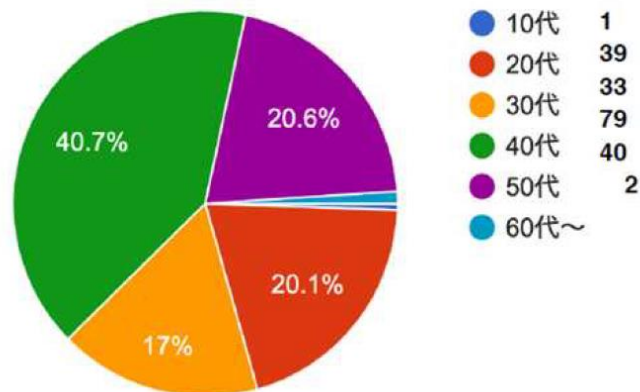
【概要】

- ✓ 利用状況：延べ394回（実人数193人）の利用があった
- ✓ 利用者の居住地は地元多摩市が約6割を占め、性別・年齢ほぼ関係なく、多摩永山において一定のニーズがあった
- ✓ テレワークスペース近傍で食事を取る人が5割があり、周辺施設への経済波及効果も見られた
- ✓ 本施設を利用する理由は、自宅から近く、料金が手ごろで、一定の環境・設備が整っていることなどであった
- ✓ 利用者の満足度は高く、街の活性化に寄与するとの評価も得られた

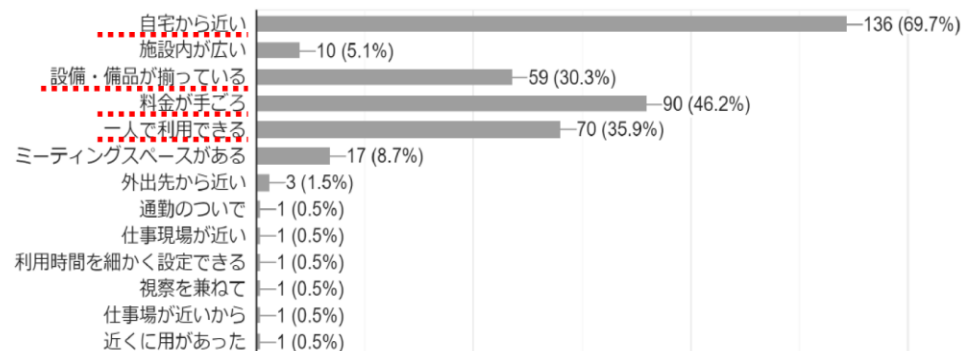


■年齢（194件の回答）

◆ 年代の偏りは少ない



■本施設を利用する理由（195件の回答）



(UR 提供資料より抜粋)

1. 戦略の策定趣旨

- コロナ禍による様々な影響を踏まえ、経済や府民生活へのダメージを最小限に抑えるために緊急的に取り組むべきもの、さらには、コロナ終息を見据え、大阪の再生・成長に向けて取り組むべき方向性を明らかにする、新たな戦略を大阪府・大阪市において策定。
- この戦略により、大阪の再生を確たるものとし、さらなる成長につなげるとともに、その取り組みの成果を、2025年の大阪・関西万博の成功、SDGsの達成へとつなげていく。
- そして、日本の成長をけん引する東西二極の一極として、府市一体のもと、世界に存在感を発揮する「副首都・大阪」を確立・発展させていく。

2. 新型コロナの感染拡大の影響と新たな潮流（主なもの）

経済や社会・くらし、東京一極集中リスクの観点から、コロナがもたらした影響や新たな潮流を分析

	主な影響	新たな潮流
①経済 (産業・雇用)	<ul style="list-style-type: none"> ◇実質成長率の大幅な低下予測 ◇インバウンド需要の消失、宿泊、飲食業等を中心とした国内消費の減少 ◇雇用環境の悪化 など 	<ul style="list-style-type: none"> ◆E Cの拡大など消費行動の変化 ◆テレワークなど働き方の変化 ◆ポストコロナを見据えた成長産業 ◆国際金融体制・市場の変化 など
②社会・くらし	<ul style="list-style-type: none"> ◇所得の低下 ◇社会的つながりの喪失や児童虐待、自殺者の増加等の懸念 ◇長期間の休校 など 	<ul style="list-style-type: none"> ◆社会全体のデジタル化の加速 ◆新しい生活スタイルや意識の変化 ◆健康意識の高まり ◆国際的なグリーンリカバリーの議論 など
③東京一極集中リスク	<ul style="list-style-type: none"> ◇東京一極集中のリスクが顕在化 	<ul style="list-style-type: none"> ◆東京一極集中リスクの是正議論の活発化 ◆東京から人口流出

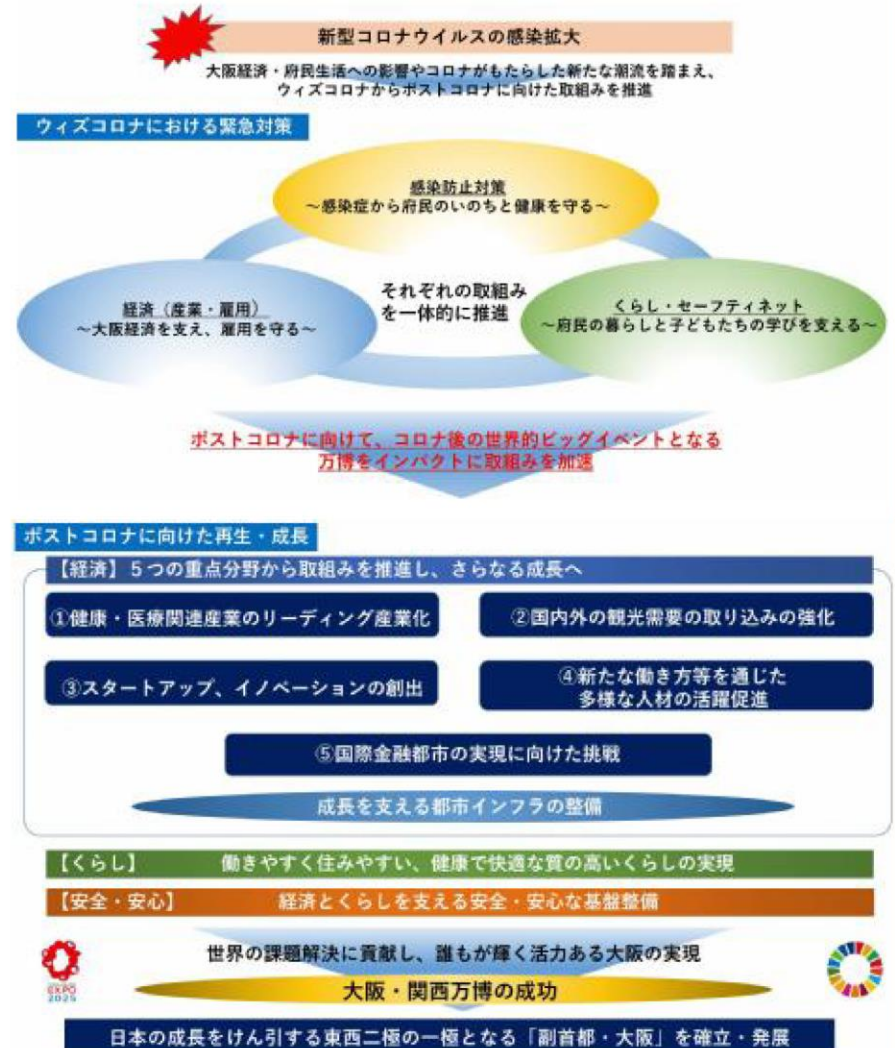
4. 戦略の目標

大阪の再生・成長に向けて、目標となる指標を設定。目標年2025年（一部を除く）

- 実質成長率** ➔ ・2022年度に府内総生産（実質）をコロナ前の水準に戻す。
・それを踏まえ年平均2%以上
- 内外からの誘客** ➔ ・日本人延べ宿泊者数 2022年にコロナ前の水準を上回る
・来阪外国人旅行者数 入国規制解除から2年後(※)にコロナ前の水準を上回る
※具体的時期は改めて設定。
- スタートアップ創出数** ➔ ・300社創出（うち大学発100社）（2024年）
- 雇用創出数** ➔ ・2022年にコロナ前の水準に戻す。2022年以降、年平均2万人以上
- 府内への転入超過数** ➔ ・生産年齢人口の転入超過数 年1万人以上

3. 取り組みの方向性

- ウィズコロナでは、感染防止対策を講じつつ、経済の落ち込み、府民生活への影響を最小限に抑える。
- 大阪の再生・成長を図るため、ポストコロナに向けて5つの重点分野を中心とした経済成長面からの取り組みに加え、くらし、安全・安心の取り組みを推進。



【背景】

- ・地域の公共交通について、平成19年度以降、乗合バスは1万km以上が廃止、鉄道は約200kmが廃止され、今後更なる衰退が危惧
- ・一方で、リニアや整備新幹線等の高速鉄道の延伸や高速バス利用の増加が進行
- ・鉄道駅やバス停については、事業者毎バラバラに設置された結果、乗り継ぎ利便性が低く、特に、バス停についてはユーザー目線から程遠く、あまりにも貧弱な状況

(1)交通・物流拠点とネットワークのアクセス強化

- 空港、港湾、鉄道等の政策との連携を図りつつ、交通・物流拠点と高速道路とのアクセスを強化するとともに、高速道路と施設の直結を促進すべき

(2)バスタプロジェクトの推進

- 鉄道駅とも直結する集約型の公共交通ターミナルを戦略的に整備する必要
- 民間収益等も最大限活用しながら、効率的な整備・運営を実現すべき
- SA・PAを活用した高速バスの乗換拠点の整備を推進すべき
- 道の駅（SA・PA併設型など）や高速バスストップの多様な交通との乗り継ぎを含めた有効活用等を推進すべき

新大阪駅における高速バスの拠点

【バス停の集約化】

- ・現状、複数のバス事業者の乗り入れによってバス停が分散しており、今後も参入が続くと、更なるバス停の分散が助長される可能性があることから、利用者利便性確保の観点からバス停の集約化が必要。

【交通施設間の連携】

- ・リニア新幹線、北陸新幹線の乗り入れにより強化される新幹線ネットワーク及び淀川左岸線整備により強化される高速道路ネットワークとの連携が可能。
- ・新幹線、在来線、私鉄の計4社8線（将来線含む）が乗り入れる新大阪ターミナルと連携する施設整備が可能（民間収益施設等の活用の検討も可能）

アリーナ棟（西日本最大級のスペック）



- 最大収容人数
18,000人（固定観客席13,400席）
- 延床面積
69,550㎡
- 想定年間イベント
165回
- 想定来館者数
約180万人／年
- 開業目標
2027年秋頃（変動する可能性あり）

招聘交渉可能な国際スポーツ大会

- ・世界フィギュアスケート選手権
- ・プロテニスWTAツアー
- ・NBA(北米プロバスケットボールリーグ)公式戦 など

快適なイベント観覧の実現

- 高速通信環境の整備（5G等の活用）
- ・タッチレス、キャッシュレス決済（チケット、飲食、物販など）
 - ・密を避け、時間差を設けた入退場

出典：大阪府.“万博記念公園駅前周辺地区の活性化”.大阪府HP.2021
<https://www.pref.osaka.lg.jp/fukatsu/ekimae/index.html>