

重点課題

自己評価

部分達成

【府政推進ガバナンスの強化】

政策企画部長セルフレビュー（自己点検）

(課題意識)

知事とは、大きな方針のもと、府庁という組織が変革と挑戦を続けるような仕組み、府民の視点で施策の効果を点検し、改善点を見出し、反映させる仕組みであるPDCAサイクルをいかにして確立するかという課題意識を共有し、「戦略本部体制(戦略本部会議、部局長マニフェスト、府政運営の基本方針)」の確立に取り組んできた。

(実施プロセス・府民満足度)

「戦略本部会議」の運営は、会議の公開・中継、議事概要・資料の公表などにより、全国の自治体でも例のない極めて高い透明性を意思決定プロセスにおいて確保し、リアルタイムに近い形で府政の課題を広く府民と共有する仕組みとなるように取り組んだ。

「部局長マニフェスト」の策定を通じて、府民の実感や満足度などを効果指標に設定したことにより、府民の視点から施策・事業に取り組むという意識や行動様式が組織内に浸透しつつある。なお、改革評価委員からは、項目選定にあたって、「知事特命事項」だけでなく、「部局長からの提案型」も含むものへと発展させるべきとの指摘を受けた。

「府政運営の基本方針」の策定を通じて、予算編成プロセスの初期段階から厳しい収支見通しを明らかにしたことにより、全庁的に危機感の共有を図ることができた。また、例年よりも早い段階から、各部局と各分野の現状分析と政策課題の設定に取り組み、その上で知事のトップダウンで「知事重点事業」を選定したことにより、予算要求作業の効率化とあわせ、部局単位の発想を越えた横断的施策の具体化が図られた。

府民との関係では、「府政が身近になったと感じる府民の割合：6割以上」という目標(アウトカム)は、4割水準にとどまった。

(今後の取扱い)

「府政運営の基本方針」については、PDCAサイクルが一周回り切っていない段階ではあるが、「戦略本部会議」や「部局長マニフェスト」は、府政運営の基本フレームとして定着してきたものと認識。22年度は、この仕組みのもと、「部局長マニフェスト」に「部局長からの提案型」項目の追加を図りながら、政策企画部長のマネジメントにおいて取り組むこととし、今後、大きな方向転換等が必要な場合は、改めて戦略本部会議等で議論することとしたい。

府民に府政をより身近なものと感じていただくためには、府民に、府政情報に触れ、府政に関心をもってもらうことが必要。そのための方策・工夫について考えていく。

平成 21 年度の取組結果・実施状況

《その実現に向けて、今年度何をするのか？～施策推進上の目標》

マニフェストの内容	取組結果・実施状況
1. 戦略本部会議の運営(原則週1回)	・戦略本部会議が、課題に応じた時宜を得た審議による戦略・方針決定の場として定着 21年度の開催回数:31回(府議会期間中は開催せず)
2. 部局長マニフェストの制度化 ・6月 21年度目標を設定・公表 ・10月頃 中間チェック ・年度末～年度終了後 目標到達度測定	・「変革と挑戦」というテーマの下、21年度の取組みとして、62項目を設定し、公表(H21.6.11) ・年度段階で進捗状況チェックを実施し、とりまとめの上、公表(H22.1.22) ・21年度の取組結果・実施状況を取りまとめ(H22.4)
3. 「府政運営の基本方針」の策定 ・7月 素案 ・11月 成案策定	・「府政運営の基本方針(「大阪維新」2010)」「平成21年11月版」策定(H21.11.5) ・昨年夏の政権交代による国の状況等を踏まえ、「府政運営の基本方針(「大阪維新」2010)」「平成22年2月版」策定(H22.2.5)

《その取組みにより、何をどのような状態にするのか？～アウトプット》

マニフェストの内容	取組結果・実施状況
全部局長マニフェストに掲げる目標の達成 ・遂行目標達成率 90%以上 ・業績目標達成率 80%以上	・遂行目標 調査中 (結果判明予定:5月ごろ) ・業績目標 調査中 (結果判明予定:5月ごろ)

《その取組みにより、何をどのような状態にするのか？～アウトカム》

マニフェストの内容	取組結果・実施状況
府民と「府政との距離感・親近感」の向上 ・府政が身近になったと感じる府民の割合 (H21.10時点 46.9% H21年度末目標値6割以上)	・H22.4時点 41.8%。

【大阪・関西発“地方分権改革”の推進】

政策企画部長セルフレビュー（自己点検）

（課題意識）

知事とは、大阪・関西を地域主権社会のモデルとし、国の行政システムの変革に挑戦するという課題認識を共有し、大阪府が主導的に「地域主権改革」を発信してきた。その結果、国のアジェンダとして取り上げられ、国直轄事業負担金の見直しをはじめ、地域主権改革が前進しようとしている。一方、関西広域連合（仮称）の設立や政令市との連携については、一定の前進を見たものの当初の目標達成に至らなかった。

（実施プロセス・府民満足度）

国の出先機関の見直しについては、全国知事会において事業仕分けを行い、中間報告を取りまとめた。

国直轄事業負担金の見直しについては、来年度から維持管理負担金及び業務取扱費に係る負担金の廃止に至った。

地方自治に影響を及ぼす国の政策の企画立案に関する「国と地方の協議の場」の設置、「義務付け・枠付け」の見直しについては、法案提出に至った。

関西広域連合（仮称）の設立については、関係府県間で議論を重ね、規約案の合意に至ったものの、各府県の熟度に差があり、議会への議案の提案には至らなかった。

水道事業の今後の方向性については、コンセッション方式で大阪市と合意に達した後、府内市町村と協議した結果、より大きいミッションである府内一水道に向けて、企業団方式の検討に取り組むこととなった。

国と地方の行政システムの変革は進展しつつあるが、府民との関係では、「府の地域主権への取り組みを評価する府民の割合：6割以上」という目標（アウトカム）は、45.5%にとどまった。

（今後の取り扱い）

さらに地域主権改革を進めるためには、22年度の「地域主権戦略大綱策定」「地域主権一括法（第2次）取りまとめ」等に向け、国を動かしていく必要があり、引き続き部局長マニフェストに位置づけ、取組んでいくこととしたい。

府の取り組みを評価いただくためには、まず、府民の地域主権への関心を更に高めることが必要。そのため、今後、地域主権戦略会議や全国知事会を通じた国への働きかけ、市町村への権限移譲などの取り組みを一層進めるとともに、その取り組みをホームページ等で迅速にわかりやすい情報発信に努めていく。

平成 21 年度の取組結果・実施状況

《その実現に向けて、今年度何をするのか？～施策推進上の目標》

マニフェストの内容	取組結果・実施状況
<p>国と都道府県・市町村の役割見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> 「国直轄事業負担金の廃止」「税源移譲(国:地方 = 5 : 5)」「義務付け・関与の廃止」の3項目について、地方分権改革推進委員会の第3次勧告、国の地方分権推進計画への反映 地方分権改革ビジョンの総合的な進行管理 	<ul style="list-style-type: none"> 地方分権改革推進委員会の第3次勧告(H21.10.7)に、「義務付け・関与の廃止」892条項見直し、第4次勧告(H21.11.9)に、「国直轄事業負担金制度の改革」、「税源移譲」が明記。 政府の地方分権改革推進計画(H21.12.15 閣議決定)において「義務付け・枠付けの廃止・見直し」104項目の見直しを行うことが決定 地方分権改革ビジョンの進捗状況をHPに公表 http://www.pref.osaka.jp/chikishuken/chiikishuken/bunken-bijyon.html
<p>広域連合の設立(本年中)</p> <ul style="list-style-type: none"> 9～10月:規約、予算(分賦金)の議決 11月:総務大臣の許可 11～12月:広域連合長、同議会議員の選出 	<p>関西広域連合(仮称)の設立案を基本合意 [関係府県知事会議(H22.1.8)]</p> <p>議案提案については、各府県議会での議論等を踏まえ、本年中の適切な時期に各府県の足並みを揃え行うことを申し合わせ。</p> <p>(関西広域機構(KU)第5回分権改革本部会議 申し合わせ)(H21.8.4)</p> <ol style="list-style-type: none"> 関係府県による更なる検討・調整を行い、議会との十分な審議を行う中で、早期の規約案の上程に向けた具体的な準備を進める。 上記1の進捗状況を踏まえ、次回本部会議において、「関西広域連合設立案」を定める。
<p>府市連携の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> 大阪市、受水市町村と水道事業統合協議、府としての基本方針のとりまとめ 府市連携の新たな個別連携事業項目や権限移譲項目について協議、重複事務、権限移譲の対象項目の決定 	<ul style="list-style-type: none"> 府域一水道に向けた水道事業の統合協議 本府の基本方針(H22.2.10 戦略本部会議) 府域水道事業の今後の方向性について、府域一水道を最終目標として目指す。 地方分権のモデルとなることから、受水市町村からの提案を踏まえ、企業団方式の検討に市町村と一体となって取り組む。 平成 22 年度権限移譲 大阪市 10 項目、堺市 7 項目。 大都市制度のあり方に関して府市の事業仕分けを行うことについて大阪市と合意。

《その取組みにより、何をどのような状態にするのか？～アウトプット》

マニフェストの内容	取組結果・実施状況
施策の実施状況に応じ、次年度以降、業績目標を設定します。	

《その取組みにより、何をどのような状態にするのか？～アウトカム》

マニフェストの内容	取組結果・実施状況
地方分権に関する府民の認知度・期待度の向上を目指します。今年度、府民意識調査を実施し、業績目標を設定します。 ・「大阪府の地方分権への取り組みは評価できる」の割合 (H21.10時点 54.1% H21年度末目標値6割以上)	・H22.4時点45.5%。

【関西国際空港の機能向上】

取組中

政策企画部長セルフレビュー（自己点検）

(課題意識)

知事とは、関西国際空港の機能強化を図るためには道筋を明確にして進めていくことが重要との課題認識を共有し、関空の国際ハブ空港化に向け、国に対する関空会社の財務構造の抜本改善の働きかけ、関空促進協などの事業主体等とアクセス改善、就航ネットワーク充実をパッケージで推進するなど、戦略的な取組みを行った。

(実施プロセス・府民満足度)

関空の抜本強化策について、本年6月目途に国交省成長戦略会議において最終報告が取りまとめられる予定。これに向け、昨年12月の同会議では、地域主権の観点からの知事提案を交え、府として強く要請を行うなどの働きかけを行った。

関空促進協の事業は、航空ネットワークの回復に向け関空会社の緊急「戦略的な料金施策」を支援。新規就航や中長距離便、貨物便などをターゲットにしたエアラインへのインセンティブ強化など、就航誘致を柱とする事業に再構築した。こうした取組みにより、本年6月からの北米路線が新規就航(デルタ航空)や中部国際空港からの貨物便のシフト(フェデラルエクスプレス)が実現するなど、欧米路線の旅客便新規就航、国際貨物便集積に向けた増便、現下の航空不況や新型インフルエンザ影響による需要減退が最小限に留まり、就航便数が反転基調となった。

アクセス改善は、国等による連絡橋買取りが実現(H21.4)し、連絡橋通行料金の半額程度への値下げや、NEXCO西日本の通勤割引、深夜割引の導入効果によりアクセスコスト低減化が実現された。また、「なにわ筋線」の実現に向け、近畿運輸局による検討会議や国実施の都市鉄道調査に参画し、3整備ルートの公表、中間駅の設置検討、概算事業費や時間短縮効果算出結果などが整理された。

(今後の取扱い)

22年度も引き続き部局長マニフェストに位置付け、府政の最重点課題として抜本策による関空の機能向上の実現を目指す。

平成 21 年度の取組結果・実施状況

《その実現に向けて、今年度何をするのか？～施策推進上の目標》

マニフェストの内容	取組結果・実施状況
<p>1. 関空の競争力の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・着陸料の引下げをはじめとする空港利用コストの低減が図られるよう、オール関西で、関空会社の財務構造の抜本的改善(有利子負債の軽減)をはじめ国の責務の履行を要求 	<ul style="list-style-type: none"> ・近プロ知事会や関空促進協など、あらゆる機会を捉え国に働きかけを実施 ・平成22年度概算要求として国土交通省が政府補給金160億円を要求 ・橋下知事が前原国土交通大臣と会談、関空ハブ化を強く求める(H21.10) 事業仕分けで「補給金停止」と総括されるも、国交省成長戦略会議で補給金に依存しない関空の抜本策強化議論開始 大阪国際空港のあり方についても提案 ・国交省成長戦略会議の場で知事が具体提案(H21.12)
<p>2. 出入国拠点機能の確立・航空便ネットワークの充実</p> <ul style="list-style-type: none"> ・エアラインへの効果的なインセンティブ(関空促進協の就航奨励一時金制度)を整え、戦略的な国際定期便の就航誘致に活用 ・関空促進協と連携し、国内外でのエアポートプロモーションを実施 	<ul style="list-style-type: none"> ・関空会社の緊急「戦略的な料金施策」と連携し、関空促進協の事業を就航誘致強化に重点化、再構築 欧米等国际旅客便の新規就航の強化 国際貨物便の集積に向けた増便 中・長距離路線(旅客便)の継続運航を確保 を図るためインセンティブを強化 ・エアポートプロモーションの実施(プロモーション団(13団)を派遣) 懸案の欧米路線強化に向け米国やドイツ、イタリアを訪問 加えて、成長著しいアジア路線の充実に向けベトナム、中国や韓国等を訪問 JALの撤退路線含め外国航空会社の誘致に成功
<p>3. アクセス利便性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通事業者、航空会社などと連携したアクセス料金の低減化の試み ・「なにわ筋線」については、国の実施する調査に参画、関係者と事業化を検討 	<ul style="list-style-type: none"> ・国等による連絡橋の買取りにより、通行料金が半額程度に引下げ(H21.4) ・通行料引下げと同時期に期間限定で通勤割引、深夜割引制度を導入 平成22年6月までの期間延長が決定 ・「なにわ筋線」の実現に向けた会議が設置 ・国、地元自治体・経済界、鉄道事業者等により具体的な協議・検討を開始(H21.7)

《その取組みにより、何をどのような状態にするのか？～アウトプット》

マニフェストの内容	取組結果・実施状況
<p>1. 国からの関空会社の財務構造改善の具体的方策の提示 (H22 年度国概算要求への反映等) 少なくとも成田空港並みの利用コストを実現できる条件整備を求める</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・政府補給金については、行政刷新会議事業仕分けで「凍結」の評価 政府予算として75億円で減額(執行凍結、抜本改善策は示されず) ・関空の財務構造改善の具体的方策については国交省成長戦略会議で議論 最終報告が6月を目途に取りまとめられる予定 ・関空促進協と関空会社の制度連携により空港利用(着陸料)コストの軽減を実現 新規就航:1年目着陸料の無料化(09年冬ダイヤから10年冬ダイヤまで) 中長距離:約40%程度の割引効果(09年度下半期の着陸料について)
<p>2. 出入国拠点機能の回復・航空便ネットワークの充実 【国際旅客】 ・現在の就航都市数51都市以上の就航を目指す(3年以内を目途に過去最高の便数時(H19夏)の56都市へ就航を目指す) 【国際貨物】 ・3国際拠点空港の取扱量に占める割合を25%以上に輸出入額は3年以内を目途に過去最高(約7.8兆)の更新を目指す</p>	<p>【国際旅客】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・就航都市数:10年夏スケジュール 55都市 H22.1～ ハノイ(ベトナム)が就航 ～JAL撤退後就航 H22.3～ 済南(山東)、長春(中国)、ウランバートル(モンゴル)の就航が決定 H22.4～ ケアンズ(豪州)、H22.6～ シアトル(米国) の就航が決定 <p>【国際貨物】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・貨物取扱量:22.2%(平成21年4月から平成22年2月までの実績) 底打ちから反転し回復基調(前年1月比では58%増) ・輸出入額:5.9兆円(平成21年・暦年)
<p>3. アクセス利便性の向上 施策の進捗状況に応じ、次年度以降、業績目標を設定します。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・なにわ筋線の検討状況 都市鉄道調査を開始(H21.9) 3ルートが技術的に可能と判断、中間駅の設置を検討(H21.12) 概算事業費(2000～4000億)、時間短縮効果を算出(H22.3) ・なにわ筋線の事業スキームについて地域主権の観点から国に提案(H21.12)

《その取組みにより、何をどのような状態にするのか？～アウトカム》

マニフェストの内容	取組結果・実施状況																																			
<p>空港利用者・事業者への満足度の向上を目指します。</p>	<p>大阪府が関空強化に何故これほど力(財政資源含め)を入れて取組んでいるかの府民理解を広げつつ、利用の促進と満足度向上を図ってきた。 【航空ネットワークの維持、利便性の確保】 国際旅客 ～本邦社が大幅減便する中、外航社の参入により航空ネットワークを維持 ・09年夏期実績 599便/週 10年夏計画 590便/週(9便/週) 本邦航空会社が大幅減便(JAL 54便/週 ANA 18.5便/週) 外国航空会社は増便基調 トルコ航空(イスタンブール) 3便/週 4便/週 エジプト航空(カイロ) 3便/週 4便/週 エアプサン(釜山) 0便/週 7便/週 など</p> <p>国際貨物 ～関西圏の特長を捉えた物流機能の向上を実現 ・09年夏期実績 120便/週 10年夏計画 139便/週(+19便) ・医薬品輸入額は開港以来最高額の4,281億円(09年) 関空内に医薬品専用共同定温庫の整備に着手(日本初)</p> <p>(参考) ・H22.2～3 大阪府民アンケート(おおさかQネット)の実施結果 調査対象者数:2,136名 回答者数:1,375名 現在の関空についての満足度について</p> <table border="1" data-bbox="994 1038 2013 1185"> <thead> <tr> <th></th> <th colspan="2">大変満足</th> <th colspan="2">ある程度満足</th> <th colspan="2">あまり満足でない</th> <th colspan="2">全く満足でない</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>最近利用</td> <td>18人</td> <td>3.9%</td> <td>226人</td> <td>48.4%</td> <td>181人</td> <td>38.8%</td> <td>42人</td> <td>9.0%</td> </tr> <tr> <td>過去利用</td> <td>17人</td> <td>2.4%</td> <td>278人</td> <td>39.3%</td> <td>335人</td> <td>47.3%</td> <td>78人</td> <td>11.0%</td> </tr> </tbody> </table> <p>アンケート回答者の14.5%(200名)は利用経験なし</p> <p>満足でない理由</p> <table border="0" data-bbox="994 1267 1989 1422"> <tr> <td>・空港までのアクセスに不満 (80.3%)</td> <td>・アクセス改善策に必要なもの</td> </tr> <tr> <td>・国内の就航路線・便数に不満(43.5%)</td> <td>・連絡橋の通行料金の値下げ(47.3%)</td> </tr> <tr> <td>・海外の就航路線・便数に不満(39.5%)</td> <td>・鉄道運賃の値下げ(45.4%)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>・駐車場料金の値下げ(40.9%)</td> </tr> </table> <p>最近利用は、ここ1から2年の間に関空を利用したことのある者</p>		大変満足		ある程度満足		あまり満足でない		全く満足でない		最近利用	18人	3.9%	226人	48.4%	181人	38.8%	42人	9.0%	過去利用	17人	2.4%	278人	39.3%	335人	47.3%	78人	11.0%	・空港までのアクセスに不満 (80.3%)	・アクセス改善策に必要なもの	・国内の就航路線・便数に不満(43.5%)	・連絡橋の通行料金の値下げ(47.3%)	・海外の就航路線・便数に不満(39.5%)	・鉄道運賃の値下げ(45.4%)		・駐車場料金の値下げ(40.9%)
	大変満足		ある程度満足		あまり満足でない		全く満足でない																													
最近利用	18人	3.9%	226人	48.4%	181人	38.8%	42人	9.0%																												
過去利用	17人	2.4%	278人	39.3%	335人	47.3%	78人	11.0%																												
・空港までのアクセスに不満 (80.3%)	・アクセス改善策に必要なもの																																			
・国内の就航路線・便数に不満(43.5%)	・連絡橋の通行料金の値下げ(47.3%)																																			
・海外の就航路線・便数に不満(39.5%)	・鉄道運賃の値下げ(45.4%)																																			
	・駐車場料金の値下げ(40.9%)																																			

【大阪の高校教育のあり方】

取組中

政策企画部長セルフレビュー（自己点検）

（課題意識）

知事とは、これまでの大阪の高校教育は、公私 7:3 枠の設定にみられるように、エンドユーザーである子どもや保護者の視点よりも、供給側の論理が優先されてきたという課題意識を共有し、教育委員会や府民文化部とともに、全庁課題として、大阪の高校教育の質の向上に向けた政策転換を図るため、そのコーディネイト役を果たすことを部局長マニフェストに位置づけた。

検討の基本方向は、「生徒や保護者が学校を選択する際、教育内容そのものが決め手になるように、公立高校と私立高校の保護者負担の格差を可能な限り解消し、公私の競争条件を整えること」とした。

（実施プロセス・府民満足度）

「第1フェーズとして、厳しい経済情勢の下での低所得層へのセーフティネットを確立する」、「第2フェーズとして、学校選択の拡大という観点から支援対象を広げる」という2段階で進める枠組みを設定し、検討をスタートさせた。

昨年夏以降、国において、「高校授業料の実質無償化」に向けた政策転換が図られることとなったため、秋以降の国の制度設計を注視しながら、府として、上記の基本方向を具体化するための支援のあり方を検討してきた。

その結果、まずは、国の新たな制度を踏まえ、府としては、子どもたちが家庭の経済的な事情により高校就学を断念することのないよう、府立高校の授業料無償化とあわせ、私立高校生へのセーフティネットを知事重点事業に位置づけ、年収 350 万円未満世帯の低所得層を対象に授業料を実質無償化することとした。

今後の詳細な検証は必要だが、22年度の入試結果は、私立高校の専願率が4年ぶりに上昇し、平均倍率も過去最高(3.44倍)を記録したこと、また、公立高校に志願者が大きくシフトする事態は回避できたことなどから、第1フェーズとして取り組んだ施策は、生徒・保護者にとって効果的なセーフティネット策として機能したものと考えている。

（今後の取扱い）

22年度も引き続き部局長マニフェストに位置づけ、23年度の第2フェーズに向け、生徒・保護者の学校選択の拡大を図るため、どの所得層までどれくらいの支援を行うべきかについて、関係部局とともに検討を進めることとしたい。

平成 21 年度の取組結果・実施状況

《その実現に向けて、今年度何をするのか？～施策推進上の目標》

マニフェストの内容	取組結果・実施状況
<p>公私にわたる大阪の高校教育の目標</p> <ul style="list-style-type: none"> 家庭の経済的な事情によらず、子どもたちが公立、私立の学校選択が出来る 学校間の切磋琢磨を促し、教育の質を向上させる 予算の最適配分により、府民負担を極力小さくする <p>・上記目標達成のため、大阪の公私教育に対する府民意識やニーズ把握、課題抽出のためのマーケティング・リサーチを実施</p> <p>・リサーチを踏まえ、公立・私立高校の役割分担、保護者負担額の水準等について検討</p> <p>・公私トータルで検討、夏ごろまでに一定の姿を提示</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・「府政運営の基本方針(「大阪維新」2010)」[平成21年11月版]において、公私高校生セーフティネット対策として、「府立高校の授業料無償化」「私立高校生セーフティネット」を、22年度の知事重点事業として取り組む方針を確認(H21.11.5) ・具体的な取組内容 <ul style="list-style-type: none"> 22年度入試に向けて、現在の厳しい雇用経済情勢の下、中学3年生が経済的理由から高校進学を断念しないための施策(府立高校)定員約1,000人枠を別途設定(私立高校)低所得世帯を中心に授業料を府立高校並みに無償化

《その取組みにより、何をどのような状態にするのか？～アウトプット》

マニフェストの内容	取組結果・実施状況
<p>施策の実施状況に応じ、次年度以降、業績目標を設定します。</p>	

《その取組みにより、何をどのような状態にするのか？～アウトカム》

マニフェストの内容	取組結果・実施状況
<p>大阪の高校教育に関する府民の満足度の向上を目指します。</p> <p>施策の実施状況に応じ、次年度以降、業績目標を設定します。</p>	