

協議事項2

大阪府域における広域自治のあり方

- 1 広域機能に関する問題意識～現状と課題～……………P. 1
- 2 広域機能の現状イメージ……………P. 2
- 3 広域機能の分野毎の整理(総括表)……………P. 4
- 4 広域機能の分野毎の整理(個表)……………P. 7
- 5 大阪府・市の関係～問題の所在～……………P. 32

(「大阪府自治制度研究会最終とりまとめ」抜粋)

1 広域機能に関する問題意識～現状と課題～

【現状】

- 都市を支え、発展させていくためには、その集積に即した広域サービスの展開が不可欠。
- 大阪の場合、この役割を大阪府と大阪市で担っている。
特に、狭隘な大阪府の中心に大阪市が位置する地理的特性などから、大阪市が大きな役割を担ってきた。



【課題】

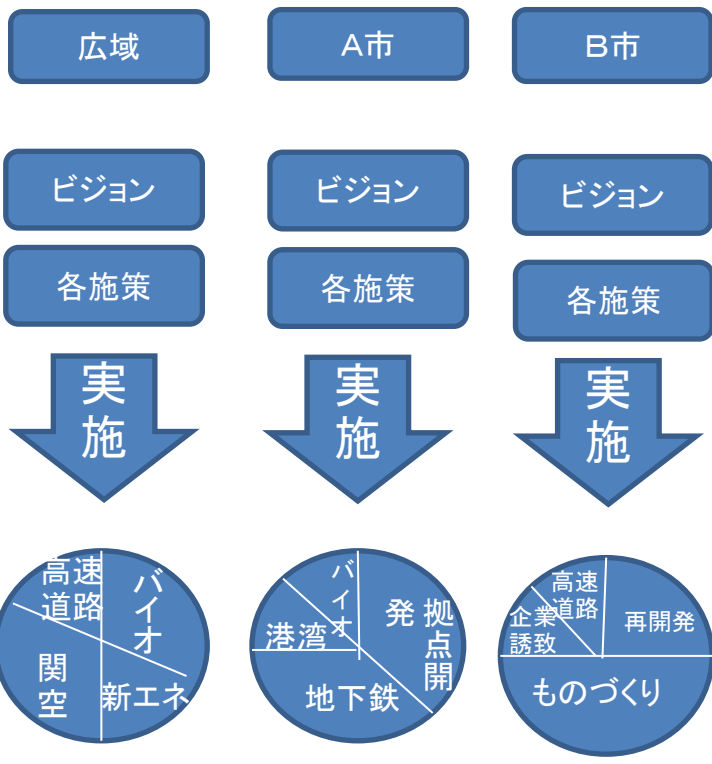
- 大阪府は、市域のことは基本的に大阪市との認識。
- 大阪市は、大阪全体のあり方よりも、各地域の市民ニーズを重視して事業展開。
- 大阪経済の現状を踏まえ、今後、都市としての競争力を高める観点からは、
⇒大阪全体としての統一戦略に基づき、企業集積を図るなど、産業政策を推進すべきではないか。
⇒市域外も含めた大阪トータルの視点で、大阪・関西の成長・発展をめざして、交通インフラの整備をすすめていくべきではないか。 等々

2 広域機能の現状イメージ①～成長戦略・産業施策～

【戦略非共有パターン】

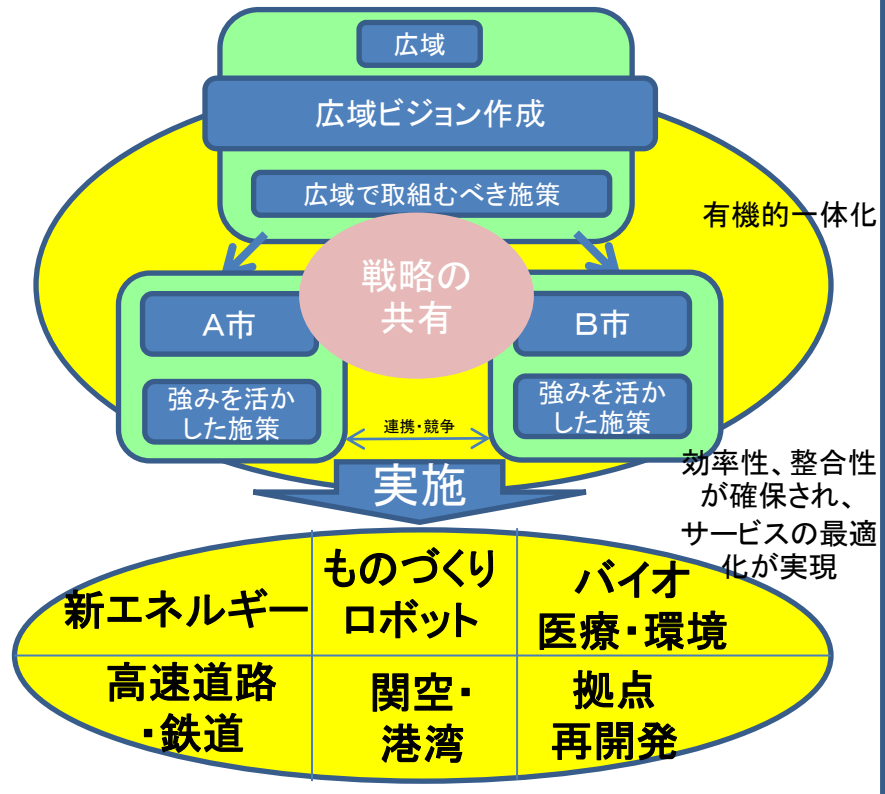
- これまで、各自治体が産業施策などのビジョンを描き、各々が連携、競争しながら展開してきた
- それぞれの目標のもとに実施されるため、まちづくりや目指すべき大阪のすがたに整合が十分取れていなかったり、お互いが持つ資源が十分に活用されていないのではないか
- 大阪全体の成長、発展を担うものがどれなのか不明確になっている

これまでの政策展開のイメージ



共通ビジョンの下、各自治体が事業すれば、サービスの最適化が図れるのではないかと

あるべき政策展開のイメージ



2 広域機能の現状イメージ②～インフラ～

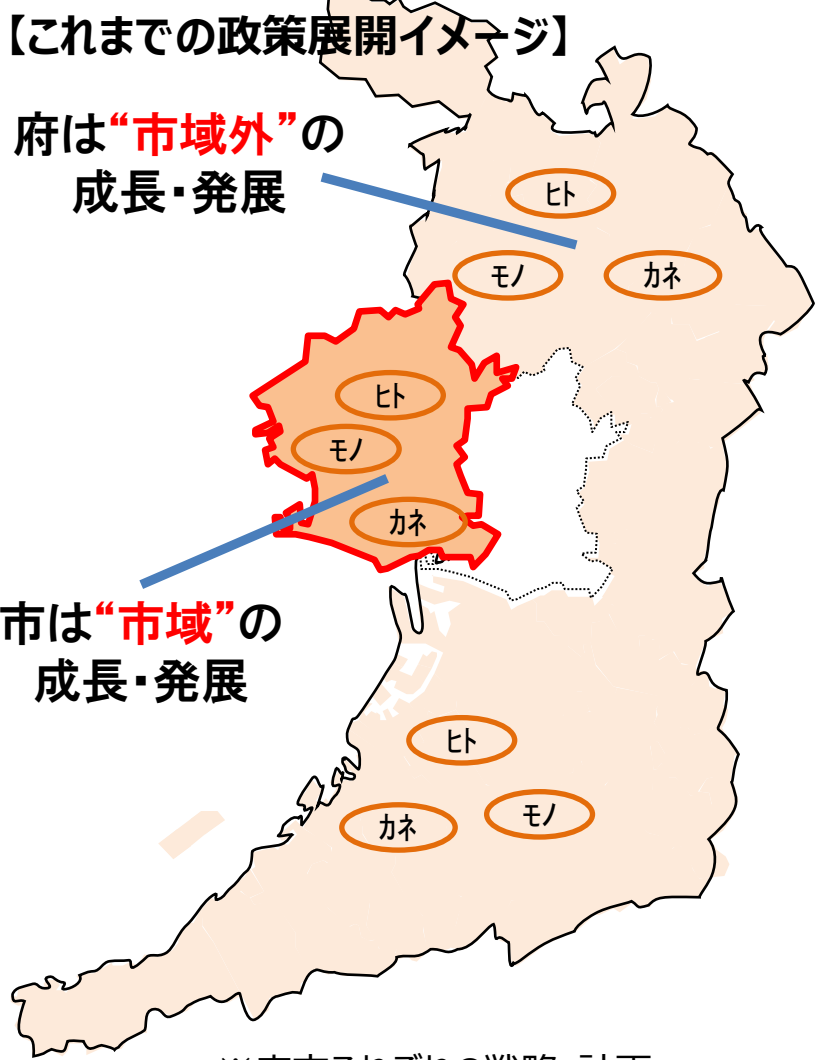
【区域分断パターン】

- 府は市域外、市は市域を前提に府市それぞれの戦略・計画で集積を促進
- 府市それぞれの戦略・計画で経営資源の集積を進めては、投資が分散され、非効率ではないか

【これまでの政策展開イメージ】

府は“市域外”の
成長・発展

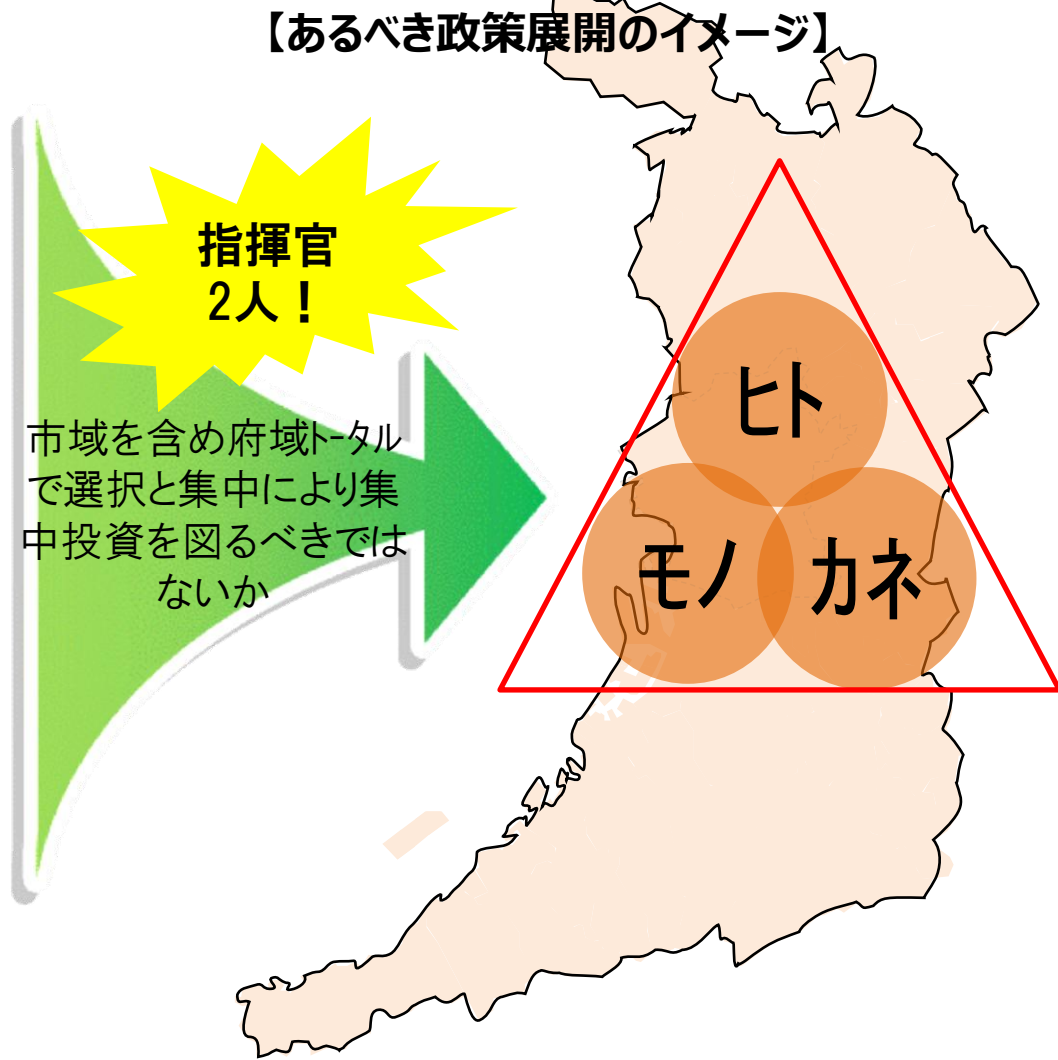
市は“市域”の
成長・発展



【あるべき政策展開のイメージ】

指揮官
2人!

市域を含め府域トータル
で選択と集中により集中
投資を図るべきでは
ないか



※府市それぞれの戦略・計画
で集積を促進

3 広域機能の分野毎の整理(総括表)①

1 府市それぞれで取組みを実施しており、府域全体で統一された戦略性に乏しい

項目	現状	課題・問題点など
成長戦略	<ul style="list-style-type: none">●府市それぞれで成長戦略を策定<ul style="list-style-type: none">・府：大阪の成長戦略（H22.12）・市：大阪・関西の発展に向けて ～大阪市経済成長戦略～ （H23.2）	<p>◎戦略の基本的な方向性は整合しているが、具体的な取組みでは一部相違あり（市戦略には市域外に関してほぼ記載なし）。目標では成長率は一致しているが、前提条件の設定の相違などから、雇用創出効果や訪日外国人数等が一致せず</p>
産業政策	<ul style="list-style-type: none">●新エネルギーやバイオの分野では、実質的に、府が事業を推進している（大阪市は、一部事業を行っているが、重複レベルの域に達していない）●企業誘致やものづくりの分野では、府市が棲み分けも含め連携している	<p>◎新エネルギーやバイオなど個別分野では、府が全域で広域的な立場で施策を担っているが、逆に大阪市域の資源やポテンシャルを十分に活用して、事業展開が図れていないのではないか。</p> <p>◎企業誘致やものづくりの分野では、府域で一元化の方が効率的ではないか。 特に、企業誘致については、現状の棲み分けが効率的・効果的か検証すべきではないか</p>

3 広域機能の分野毎の整理(総括表)②

2 区域分断的な役割分担が存在し、府域全体で統一された戦略性に乏しい

項目	現状	課題・問題点など
インフラ	<p>≪都市計画≫</p> <ul style="list-style-type: none">●大阪府域を4つのエリア（北部、大阪市、東部、南部）に分割して府が都市計画区域マスタープランを策定	<p>◎大阪市域を1つのエリアとして都市計画区域を設定しているため、結果として、府は市域外、市は市域という区域分断的な役割分担のもと、都市づくりがすすめられているのではないかと（名古屋都市計画区域には名古屋市周辺市町村が含まれている）</p>
	<p>≪道路≫</p> <ul style="list-style-type: none">●府は広域的視点から幹線道路について、市は幹線道路と生活道路のバランスを図りながら、住民利益を追求	<p>◎府市の方針の違いから、高速道路や一般道路において、結果として、都市計画決定や道路管理手法に考え方のズレが生じているのではないかと</p> <p>◎特に高速道路は、現状においてもミッシングリンクが存在</p>

3 広域機能の分野毎の整理(総括表)③

2 区域分断的な役割分担が存在し、府域全体で統一された戦略性に乏しい

項目	現状	課題・問題点など
インフラ (つづき)	<p>≪港湾≫</p> <ul style="list-style-type: none">●大阪湾奥部には、神戸港、尼崎西宮芦屋港、大阪港及び堺泉北港が相接。それらを神戸市、兵庫県、大阪市及び大阪府がそれぞれで管理運営。大阪港と神戸港は国際コンテナ戦略港湾に選定 <p>≪鉄道(地下鉄)≫</p> <ul style="list-style-type: none">●市は、市域外延伸は府が主体性を発揮すべきとの考え。基本的には、市域内の視点で地下鉄を整備*市地下鉄新線整備計画<ul style="list-style-type: none">・5号線(南巽～弥刀)・7号線(大正～鶴町)・8号線(今里～杭全～湯里6丁目)・敷津長吉線(住之江公園～喜連瓜破)	<p>◎世界、とりわけアジアの港湾が目覚ましい発展を続ける中、日本の港湾の地位は相対的に低下。大阪湾の主要港湾は複数主体で管理されており、世界と伍して競争できる体制になっていないのではないか。都市戦略の観点から広域的に港湾機能の強化を図るべきではないか。その上で、選択と集中により、投資を重点化すべきではないか</p> <p>◎府市が広域的な視点で鉄道整備を考える仕組みもない状況。結果として、市域外延伸や相互乗入れなどが進みにくくなっているのではないか。結果として、大阪都市圏の成長を支える基盤整備がすすんでいないのではないか</p>

4 広域機能の分野毎の整理 (個表)

◆個別分野:成長戦略

区分	大阪府	大阪市	堺市															
概要	<p>◆大阪の成長戦略 (H22.12)</p> <p>◎大阪大都市圏の成長を阻害してきた要因を明らかにしたうえで、今後10年間の成長目標と短期・中期(3~5年)の具体的な取組方向を明らかにするために策定。大阪・関西が目指すべき方向性(ハイエンド都市、中継都市)の実現を通じて、日本全体の成長に貢献する</p>	<p>◆大阪・関西の発展に向けて ~大阪市経済成長戦略~ (H23.2)</p> <p>◎大阪経済圏の成長を図り、関西全体の持続的な成長・発展に貢献するため、将来を展望した産業経済政策の基本戦略。大阪経済圏の成長のみならず、京都・神戸という特色ある経済圏との連携による関西全体の経済成長への貢献をめざす</p>	<p>◆堺市マスタープラン基本計画案 ~堺未来夢コパス~ (H23.3)</p> <p>◎市民・子ども・産業・まちが元気で、堺が将来にわたり発展を続けるためには、時代の変化を的確に捉えて、市政のあり方を変革していくことが必要。そのため本市では、本プランを今後の変革に向けた都市経営の基本戦略と位置付け</p>															
	連携・調整の状況	<p><大阪市></p> <ul style="list-style-type: none"> 成長戦略素案策定(H22.8)後、素案全般にわたって意見交換を数回実施 ⇒市:基本的な方向性については問題なし。目指している方向は同じ 特に、「総合特区制度」については、H21年度から十分に協議を重ね、夢洲・咲洲地区、うめきた地区などの大阪市内の拠点を含めた国際戦略総合特区の内容のとりまとめと提案を共同して実施 <p><堺市></p> <ul style="list-style-type: none"> 成長戦略素案策定(H22.8)後、素案全般にわたって意見交換を数回実施 	<p>・戦略策定にあたって、大阪市(政策企画室企画部)から説明を受ける</p> <p>⇒府の戦略と大きな齟齬はないが、目標(2020年)について一部異なる部分あり(下表参照)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>区分</th> <th>大阪府</th> <th>大阪市</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>経済成長率</td> <td>年2%以上</td> <td>年2%以上</td> </tr> <tr> <td>雇用</td> <td>1万人以上</td> <td>30万人以上</td> </tr> <tr> <td>訪日外国人</td> <td>大阪650万人</td> <td>市内690万人以上(延べ宿泊者数)</td> </tr> <tr> <td>貨物取扱量</td> <td>関空123万トン 阪神港 590万TEU</td> <td>関空87万トン 阪神港 590万TEU</td> </tr> </tbody> </table>	区分	大阪府	大阪市	経済成長率	年2%以上	年2%以上	雇用	1万人以上	30万人以上	訪日外国人	大阪650万人	市内690万人以上(延べ宿泊者数)	貨物取扱量	関空123万トン 阪神港 590万TEU	関空87万トン 阪神港 590万TEU
区分	大阪府	大阪市																
経済成長率	年2%以上	年2%以上																
雇用	1万人以上	30万人以上																
訪日外国人	大阪650万人	市内690万人以上(延べ宿泊者数)																
貨物取扱量	関空123万トン 阪神港 590万TEU	関空87万トン 阪神港 590万TEU																

◆個別分野:新エネルギー

取組状況

- 大阪府では、蓄電池をはじめとする新エネルギー産業の高いポテンシャルを活かし、新エネルギー産業のイノベーション拠点をめざす施策を展開。
- 多様で層の厚いものづくり中小企業の新エネルギー産業分野への参入促進を図り、新エネルギー分野のオンリー1・ナンバー1企業を育成するとともに、リチウムイオン電池の有力用途であるEVに加え、今後の成長分野であるスマートエネルギー技術に関して、産学官連携による社会プロジェクト等を通じた新市場の創出を図る。

区分	大阪府	大阪市	堺市
概要	◆EV（電気自動車）を核とした産業振興 大阪EVアクションプログラムの展開		
	◎初期需要創出のための環境整備 ・世界初となる充電インフラネットワークの構築（急速23基,200V3基で運用） ・EVタクシー導入補助 [50台] ・EVカーシェアリング[乗り捨て利用など] ◎大阪産EV開発プロジェクト助成	・カーシェアリング事業 ・EV車の導入 ・充電事業（200Vの充電設備）	・電気バスの検討
	◆ものづくり中小企業の新エネ産業参入促進		
	◎新エネ産業参入促進のための連続講座 ◎新エネ産業参入促進のための研究開発助成		
	◆大阪スマートエネルギープロジェクトの推進		
	◎大阪スマートエネルギーパートナーズ事業ほか		
	◆「新エネルギー産業都市・大阪」ブランド発信		
連携・調整の状況	<府と大阪市、堺市の関係> ・産学官で設立した「大阪EVアクション協議会」には、大阪市、堺市も参画。「大阪EVアクションプログラム」に基づき施策展開。 ・「大阪 新エネルギーフォーラム」の主催者として、行政・経済界で実行委員会を組織。大阪府とともに、大阪市、堺市も参画。 ・カーシェアリング事業については、その目的・手法、充電設備事業については、配置場所のバランスなどを考慮して設置を進めている。	◎国際会議「新エネルギーフォーラム」	◎国際会議「新エネルギーフォーラム」

※大阪市、堺市についてはホームページ等を参考に作成。

◆個別分野:バイオ

取組状況

- 大阪府は、北大阪における大学、研究機関やバイオ関連企業の集積を活かし、産学官連携のもと先端医薬品や革新的医療機器、先進医療技術などの開発促進に取り組んでいる。
- 大阪市は、「うめきた」において、特にロボットテクノロジーの開発や健康科学関連のビジネスモデル創出に向けて取り組んでいく方向。

区分	大阪府	大阪市	堺市
施策概要	<p>◆臨床研究・治験環境を整備し、創薬・医療機器等の研究開発から実用化までを促進 ⇒PMDA（医薬品医療機器総合機構）の機能強化など</p>	<p>◆「うめきた」におけるオープンイノベーション拠点の創設 ⇒革新的な製品開発・ビジネスモデル創出支援</p>	
	◎「医療介護ロボット」の実用化促進（ロボットテクノロジーを活用した新しい医療・介護市場の創造）		
	⇒「阪大」における研究開発	⇒「うめきた」におけるロボットの実証実験	
	◎エビデンスに基づく健康科学、予防医学分野における新製品・サービスの創出		
	⇒「阪大等」における疾病データの収集	⇒「うめきた」における未病データの収集	
連携・調整の状況	<p>＜府と大阪市の関係＞</p> <ul style="list-style-type: none"> ・相互に連携。特に、「医療介護ロボット」分野、「健康科学・予防医学」分野では、それぞれの強みを活かして適切な役割分担を図る。 <p>＜府と堺市の関係＞</p> <ul style="list-style-type: none"> ・堺市は基本的にバイオ振興施策を行っていない。 		

※大阪市、堺市についてはホームページ等を参考に作成。

◆個別分野:企業誘致

- 前提
取組状況
- 企業誘致は、そのものが政策目的でなく、まちづくりや産業振興のビジョンを具体化する手段(ツール)の一つ。
 - りんくうタウン等の府内産業拠点の契約率が9割を超える中、大型の投資に対応できる大規模な工場用地は、大阪市港湾局が開発中の夢洲産業・物流用地(2012年度募集開始)、ハイテクベイプラン(H17年)対象の住之江区平林北地区の民間用地、彩都中部地区(開発準備中)となっている。
 - 現在、将来の大阪産業を牽引する成長産業分野(バイオ・ライフサイエンス、新エネルギー・環境)の先端的な工場・研究所や外資系企業の誘致とともに、市町村のまちづくりや産業振興施策と連携して、大阪でがんばる中小ものづくり企業の投資促進に取り組んでいるところ。今後、誘致対象について高付加価値型のサービス業等にもウイングを広げつつ、大阪の成長に資するターゲットに重点化し、戦略的なアプローチ方策について検討中。

区分	大阪府	大阪市	堺市
概要	<p>◆府域における企業立地の促進</p> <p>◎上記のもと、企業立地インセンティブとして、企業立地促進補助金(先端産業補助金、外資系企業等進出促進補助金、府内投資促進補助金)、産業集積促進税制(不動産取得税の軽減)、産業立地促進融資を活用して企業立地を促進</p> <p>◎府内外・国内外企業に対する誘致活動や関係機関とのネットワークにより、企業の投資情報を収集するとともに、府内での投資環境・立地魅力をPR</p>	<p>◆市域における企業立地の促進</p> <p>◎「大阪駅周辺地区」と「夢洲・咲洲地区」を成長戦略拠点として、次世代産業のさらなる集積と新産業の創出を促進</p> <p>◎市の重点産業分野(グリーンイノベーション分野、ライフイノベーション分野等)の投資促進(企業・大学等立地促進助成制度等)</p> <p>◎その他、IBPC大阪企業誘致センターにおけるビジネス・サポート・オフィスの提供など、産業支援制度あり</p>	<p>◆市域における企業立地の促進</p> <p>◎臨海部の工業専用地域・工業地域において工場等投資を誘導(堺市企業立地促進制度による固定資産税、都市計画税、事業所税の不均一課税)</p> <p>◎市都心地域を中心に企業等の新たな事業所等の開設を促進(都心地域業務系機能集積促進事業補助金)</p> <p>◎その他、工場立地法の緑地面積率の緩和など、市全域における企業立地に関するサポートあり</p>
現在の連携・調整の状況	<p><府と大阪市の関係></p> <ul style="list-style-type: none"> ・臨海部における先端産業の大規模工場の誘致、市域での先端研究所投資の促進、本社機能流出防止等で、幅広く連携して取組み ・外資系企業誘致においては、府・大阪市・大商で共同でO-BIC(大阪外国企業誘致センター)を設立し、ワンストップサービスを実施 ・夢洲・咲洲について、府・市・経済団体で「夢洲・咲洲地区企業等誘致協働チーム」を発足し、企業誘致活動を展開 <p><府と堺市の関係></p> <ul style="list-style-type: none"> ・堺・泉北ベイエリアにおいて、エネルギーや高性能素材等産業の設備投資促進で連携した取組み ・堺・泉北臨海コンビナート企業と府・堺市・高石市により、都市型スモールコンビナートの形成に向け、「堺・泉北ベイエリア新産業創生協議会」を設立し、企業間連携・産学連携の推進、人材育成、地域魅力・活力の情報発信の取組み 		

※大阪市、堺市についてはホームページ等を参考に作成。

◆個別分野:ものづくり

取組状況

- ものづくり振興施策は大阪府及び大阪市をはじめ産業集積が高い市町村がそれぞれ実施している。
- 府は基盤技術を中心に技術からマッチングまで一環した支援を実施。大阪市、堺市においても地域の実情に応じてものづくり企業への支援を実施。
- 企業への技術支援では一定棲み分けはあるが、大阪府立産業技術総合研究所と(地独)大阪市工業研究所が連携して実施している。

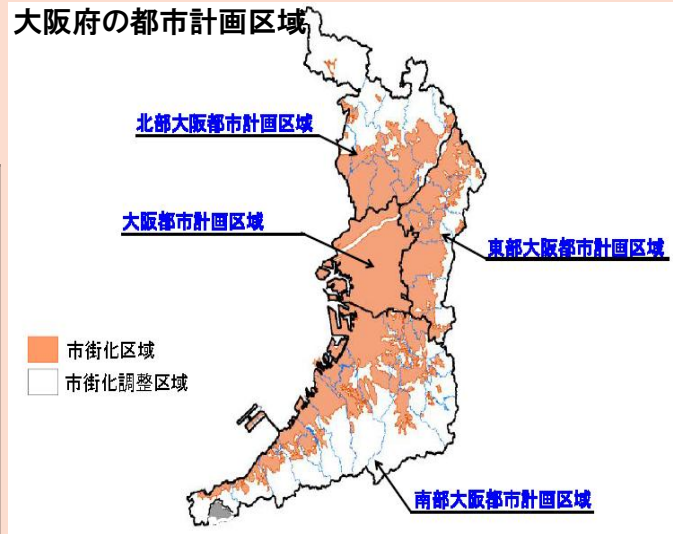
区分	大阪府	大阪市	堺市
概要	<p>◆中小ものづくり企業の高度化支援</p> <p>◎東部大阪をはじめ府内に広く集積するものづくり産業全般を振興。</p> <p>◎MOBIOにおいて、産産・産学とのマッチング、技術革新支援、総合相談、知財支援、交流事業を実施。</p>	<p>◆ものづくり企業の競争力強化</p> <p>◎(財)大阪市都市型産業振興センターと連携して実施。</p> <p>◎技術系OBによる企業マッチング、大学・研究機関とのマッチング、知的財産相談窓口、賃貸工場、ロボット・ラボラトリーの運営等を実施。</p>	<p>◆ものづくりの振興・支援</p> <p>◎(財)堺市産業振興センターと連携して実施。</p> <p>◎企業間のマッチング、技術コンクール、産学連携支援、専門家派遣事業等を実施。</p>
	連携・調整の状況	<p><府と大阪市、堺市との関係></p> <p>・施策の企画・実施等にあたり、個別に情報交換を行っている。</p>	

※大阪市、堺市についてはホームページ等を参考に作成。

◆個別分野:都市計画1-1

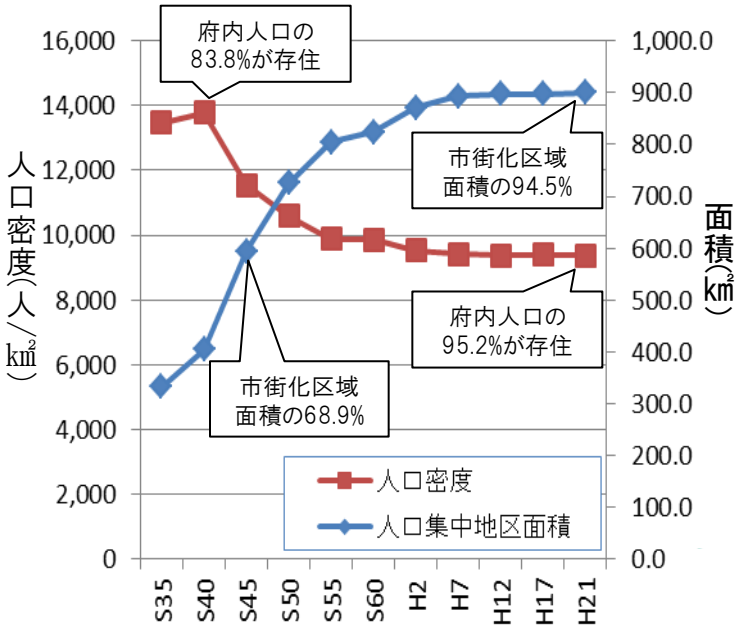
区分	大阪府	大阪市	堺市
概要	<p>◆都市計画区域マスタープラン（北部、東部、南部）（H23.3）</p> <p>◆都市計画区域マスタープラン（大阪）（H23年度内予定）</p>	<p>◆大阪市都市計画マスタープラン（未策定）</p>	<p>◆堺市都市計画マスタープラン（H23年度内改定予定）</p>
	<p>◎都市計画区域毎（北部、大阪、東部、南部）に、「大阪府国土利用計画（第四次）」に適合させた上で、今後10年間の都市計画の基本的な方針等を定めたもの</p>	<p>*都市計画区域が大阪市のみであるため、府都市計画区域マスタープランに置き換える方向で検討中</p>	<p>◎総合計画や南部大阪都市計画区域マスタープランなどをふまえ、堺市におけるこれからの都市計画の方針を明らかにすることで、基本理念と3つの目標のもとに都市づくり・まちづくり・地域づくりをすすめるための指針</p>

連携・調整の状況	<p><大阪市></p> <ul style="list-style-type: none"> ・大阪府は単体で大阪都市計画区域を構成 ・他の3ブロックと改訂時期がズレているのは、都市再生環状道路（淀川左岸線延伸部）や関空アクセス、うめきた、夢・咲洲地区等の協議・調整に時間を要するため、当初から分割して対応 ・現在、改定作業中 <p><堺市></p> <ul style="list-style-type: none"> ・堺市は南部都市計画区域内 ・南部ブロックではプランの内容を協議・調整のため複数回の会議を開催 		
	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>【4つのブロックに分割した（大阪市を単体にした）背景】</p> <p>・土地利用の見通し、地形等の自然条件、通勤通学等の日常生活圏、主要な交通施設の配置状況、社会的・経済的な区域の一体性等から区域割を検討。大阪府域は都市機能や規模等について実態として一つの都市計画区域を形成していることから、単体で区割りした</p> <p>【改訂プロセスの相違】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大阪府ブロックのプロセス <ul style="list-style-type: none"> →大阪府がたたき台を作成し、それをベースに協議・調整を重ねているが、最終的には市の意向も尊重してとりまとめ ・残3ブロックのプロセス <ul style="list-style-type: none"> →大阪府が原案を作成し、それを元にブロック会議で各市町村と議論しつつ取りまとめ </div>		



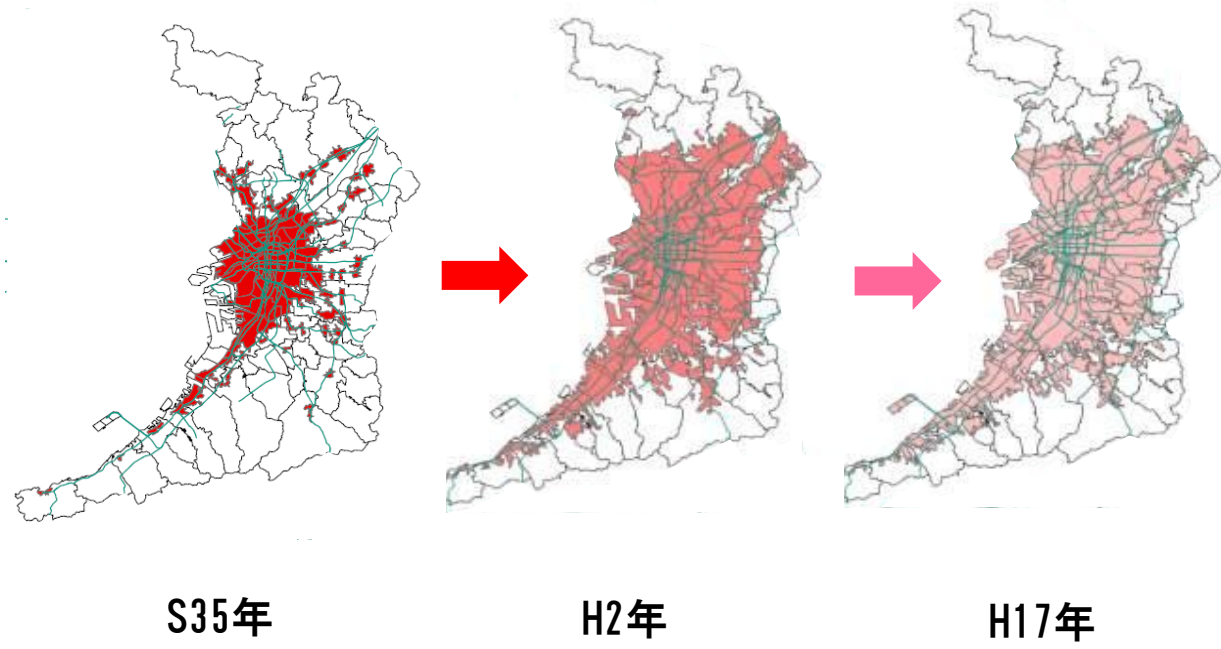
◆個別分野:都市計画1-2～人口集中地区の推移～

人口集中地区面積と人口密度の推移

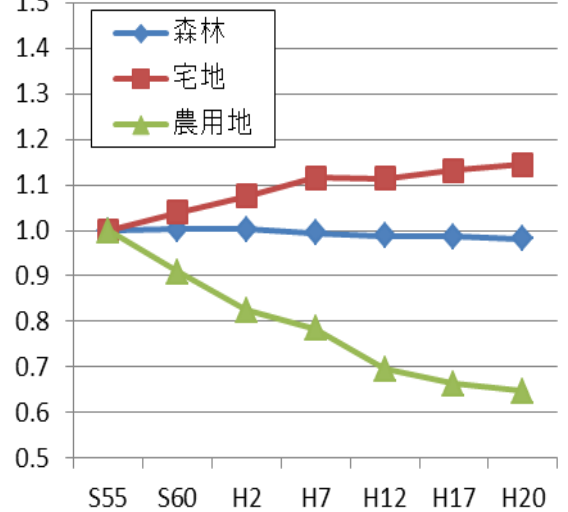


●昭和30年代から急激に宅地化が進み、大阪市域を大きく越えて都市が拡大

【人口集中地区の広がり】の推移】



土地利用の推移(S55を1とした場合)



◆個別分野:都市計画1-3～郊外ニュータウンの開発状況(面積50ha以上)～

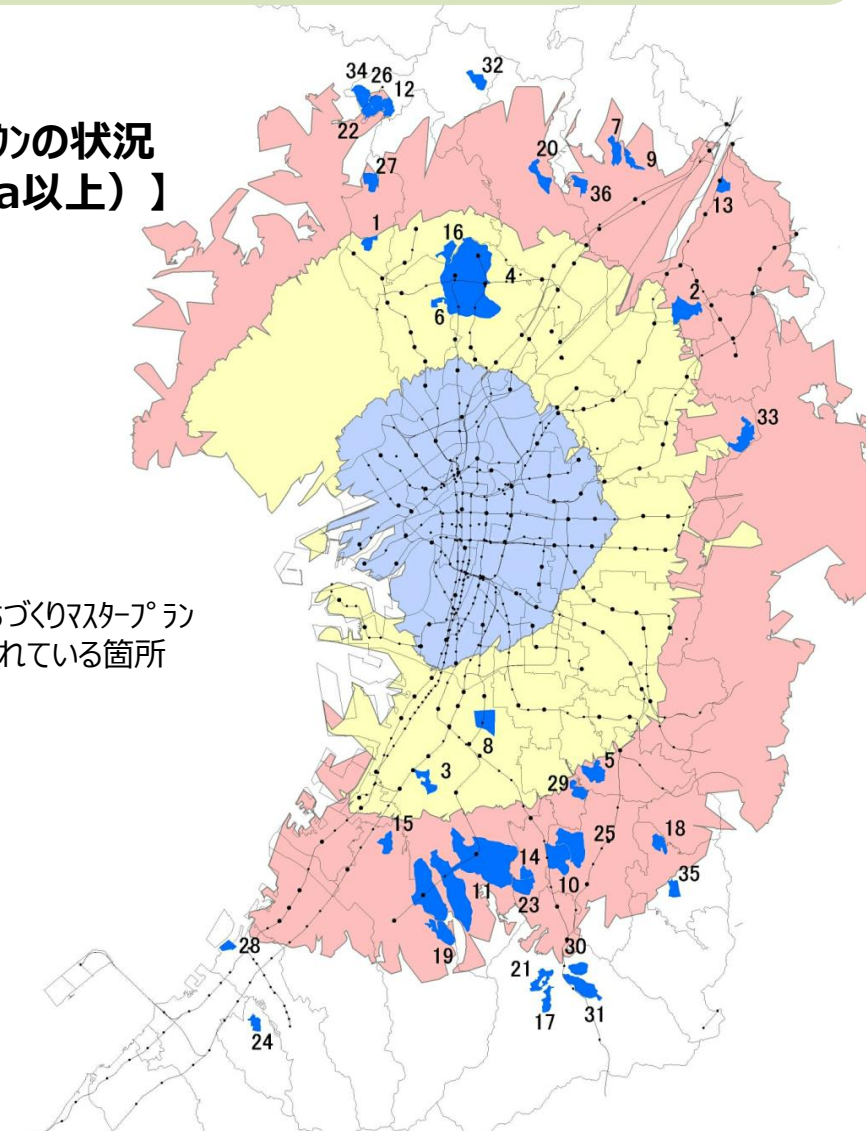
●人口集中地区の広がりと同様に、大阪市外延部にまで宅地開発が進展

No.	建設着手年	地区名	面積(ha)
1	昭和31年	五月ヶ丘	53
2	昭和32年	香里	155
3	昭和33年	向ヶ丘	75
4	昭和35年	千里ニュータウン	1,160
5	昭和37年	第2・3羽曳野ネオポリス	82
6	昭和37年	東豊中	69
7	昭和37年	安岡寺	53
8	昭和37年	金岡東	138
9	昭和38年	日吉台	55
10	昭和40年	金剛	216
11	昭和40年	泉北ニュータウン	1,557
12	昭和42年	ときわ台	51
13	昭和42年	楠葉	100
14	昭和42年	狭山ニュータウン	70
15	昭和43年	鶴山台団地	78
16	昭和43年	船場繊維団地	85
17	昭和45年	イトーピア長野	62
18	昭和45年	第2阪南ネオポリス	56
19	昭和45年	光明池	128
20	昭和45年	昭和台	121
21	昭和45年	南花台	92
22	昭和46年	東能勢吉川	68
23	昭和47年	狭山NT	92
24	昭和48年	南海熊取ニュータウン	73
25	昭和48年	金剛東	231
26	昭和49年	東ときわ台	59
27	昭和52年	阪急(池田)伏尾台	76
28	昭和53年	二色の浜パークタウン	51
29	昭和55年	東急美原NT	76
30	昭和55年	清美台	73
31	昭和55年	美加の台	149
32	昭和57年	北大阪ネオポリス	59
33	昭和58年	田原	127
34	昭和59年	新光風台	82
35	昭和60年	さくら坂	65
36	昭和62年	高槻・阿武山	54

【郊外ニュータウンの状況(面積50ha以上)】

*住宅まちづくりマスタープランに選定されている箇所

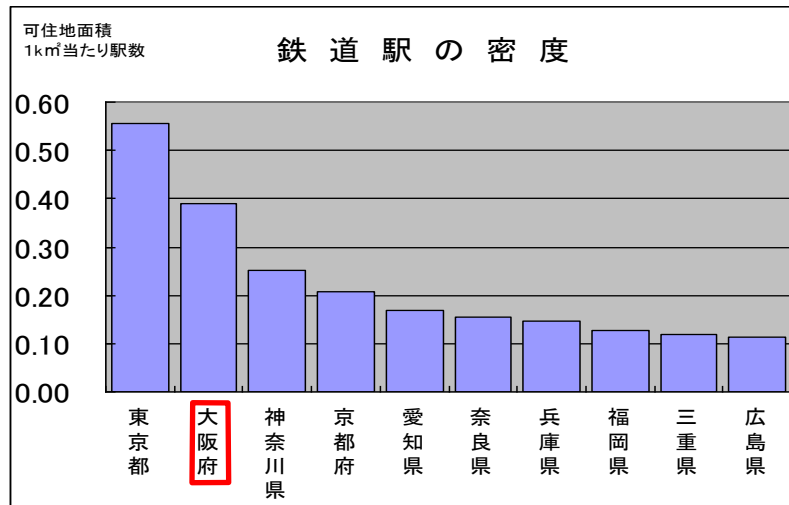
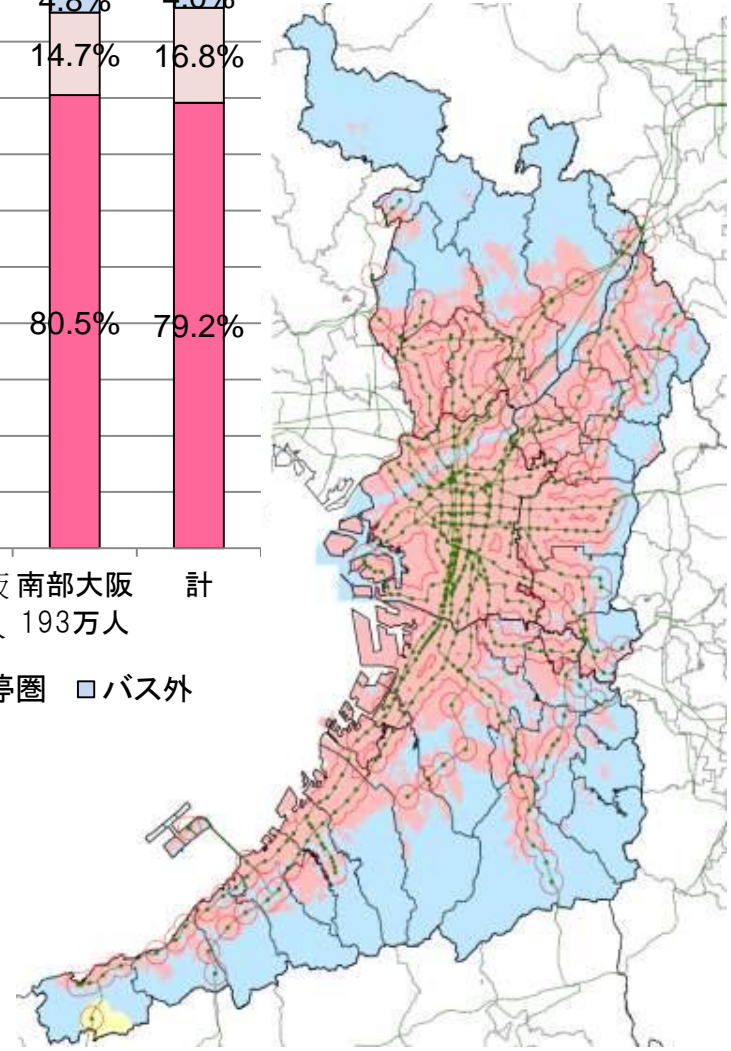
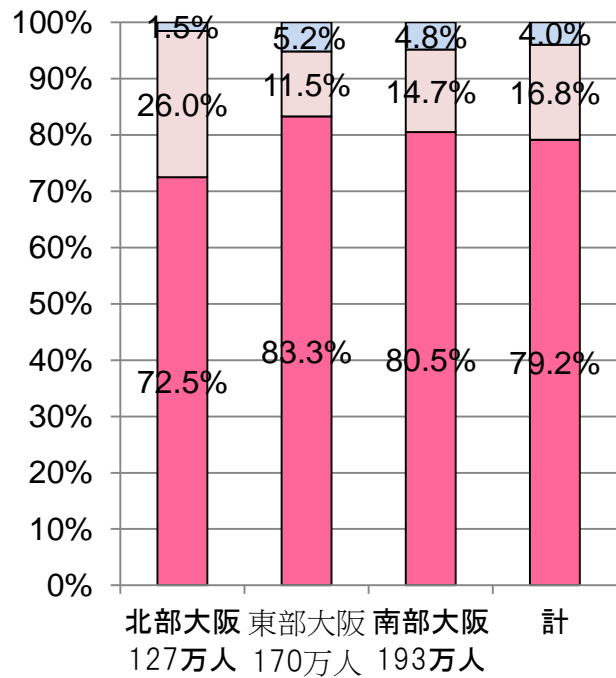
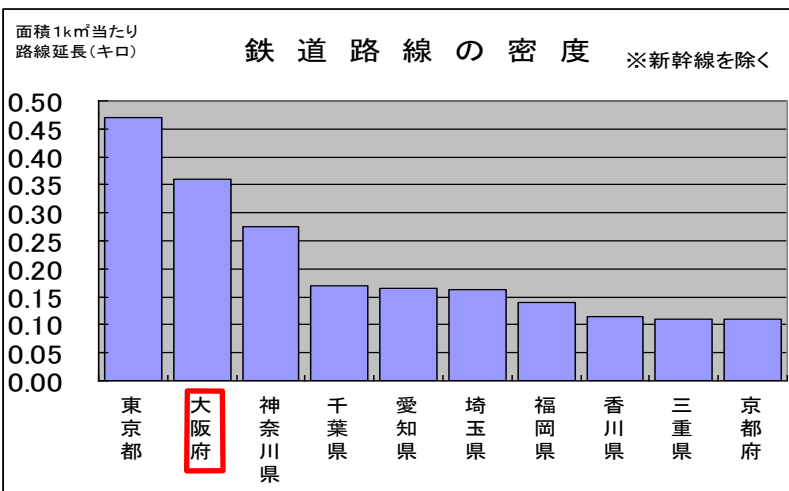
- 凡例
- 道路距離圏
 - 10km圏
 - 20km圏
 - 30km圏



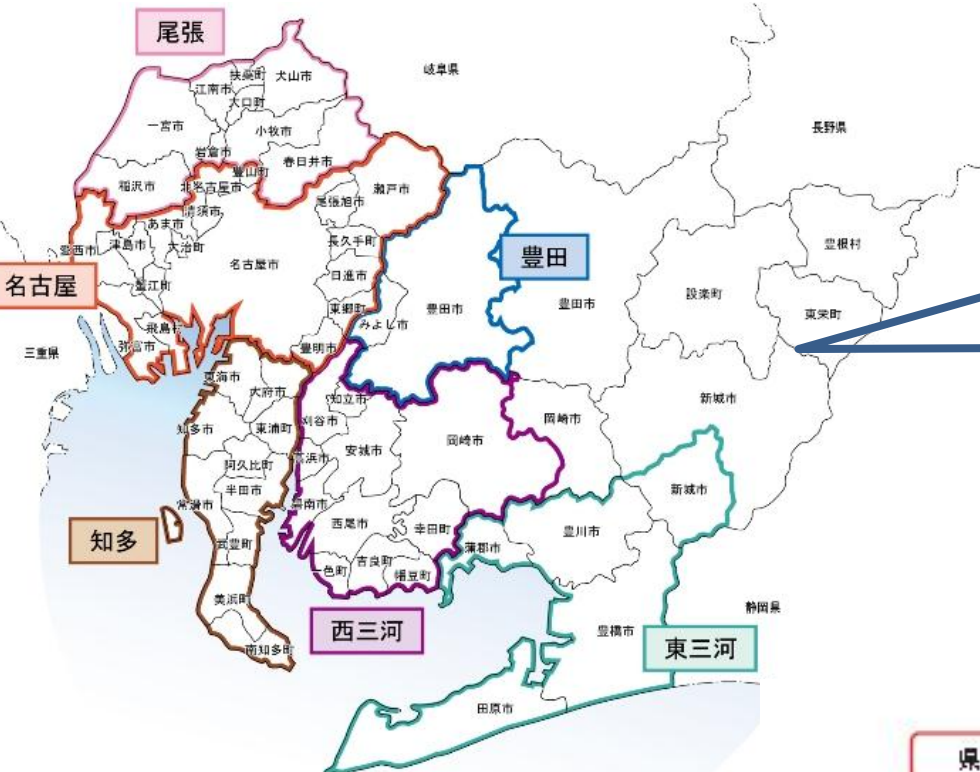
◆個別分野:都市計画1-4～駅勢圏の人口集積状況～

- 人口集中地区の広がりや郊外ニュータウンの開発状況に符合するように鉄道ネットワークの整備が進展
- 鉄道駅勢圏は、ほぼ府域全体に広がっており、駅勢圏（半径1km）以内に人口の約80%が集中

【駅勢圏（半径1km）の人口集積状況】



◆個別分野:都市計画1-5～他都市の都市計画区域の状況～



愛知県の都市計画区域
【概要】
 ・愛知県は6つの都市計画区域を設定
 ・区域割は市町村合併や広域化する生活圈などを考慮
 ・名古屋都市計画区域には政令市である名古屋市と周辺市町村が含まれている

神奈川県都市計画区域
【概要】
 ・神奈川県は地形をはじめ、人、モノ、情報の集積と流動状況などを考慮して、5つの都市圏域を設定
 ・「川崎・横浜都市圏域」は川崎市、横浜市の2つの政令市で形成
 ・「県央都市圏域」は政令市である相模原市を含む8市町村で形成
 ・なお、神奈川県の都市計画区域は単独（個別）都市計画区域であり、区域ごとに都市計画区域マスタープランを策定



◆個別分野:道路2-1

区分	大阪府	大阪市	堺市
概要	<p>◆都市整備中期計画案（H23.11メドに策定作業中）</p> <p>◎“成長と活力の実現”“安全と安心の確保”“都市魅力の向上を目標に掲げ、取り組むべき内容を取りまとめ</p> <p>≪重点化の視点≫ ・<u>物流の効率化や府民の安全安心の暮らしを支える、早期事業効果発現など観点から道路整備を重点化</u></p>	<p>◆重点整備路線（H14.2、H16.12）</p> <p>◎都市計画道路で、事業着手後10年を経過し、用地買収及び道路整備が完了していない道路で、用地買収率が90%以上の路線などについて、早期供用を目指す路線を「完了期間宣言路線」として公表</p> <p>≪重点化の視点≫ ・<u>「完了期間宣言路線」の事業を重点的に実施し、一定期間内に整備を完了</u></p>	<p>◆堺市の交通ビジョン（H20.6）</p> <p>◎市民・子ども・産業・まちが元気で、堺が将来にわたり発展を続けるためには、時代の変化を的確に捉えて、市政のあり方を変革していくことが必要。そのため本市では、本プランを今後の変革に向けた都市経営の基本戦略と位置付け</p> <p>≪重点化の視点≫ ・<u>高速道路網強化による交通アクセスの強化</u> ・<u>放射・環状のネットワークの形成に資する道路整備</u></p>
連携・調整の状況	<p><大阪府> ・中期計画案の検討に当たり、大阪市及び堺市と接する道路について進捗状況や今後の見通しなど情報交換を実施（H22.6） （大阪府は広域的視点から幹線道路を整備）</p>	<p>・重点整備路線を独自で公表 （大阪市は幹線道路と生活道路の両方を整備）</p>	<p>・交通ビジョン策定に当たって、「みちづくり懇話会」を立上げ。府もそのメンバーに参画し、調整を図った</p>
<p>* 阪神都市圏高速道路等の一体的運営によるミッシングリンクの解消や高速道路料金の統一化にあたっては、国への制度提案などにおいて、関係自治体（大阪府、兵庫県、大阪市、神戸市、堺市）が連携</p>			

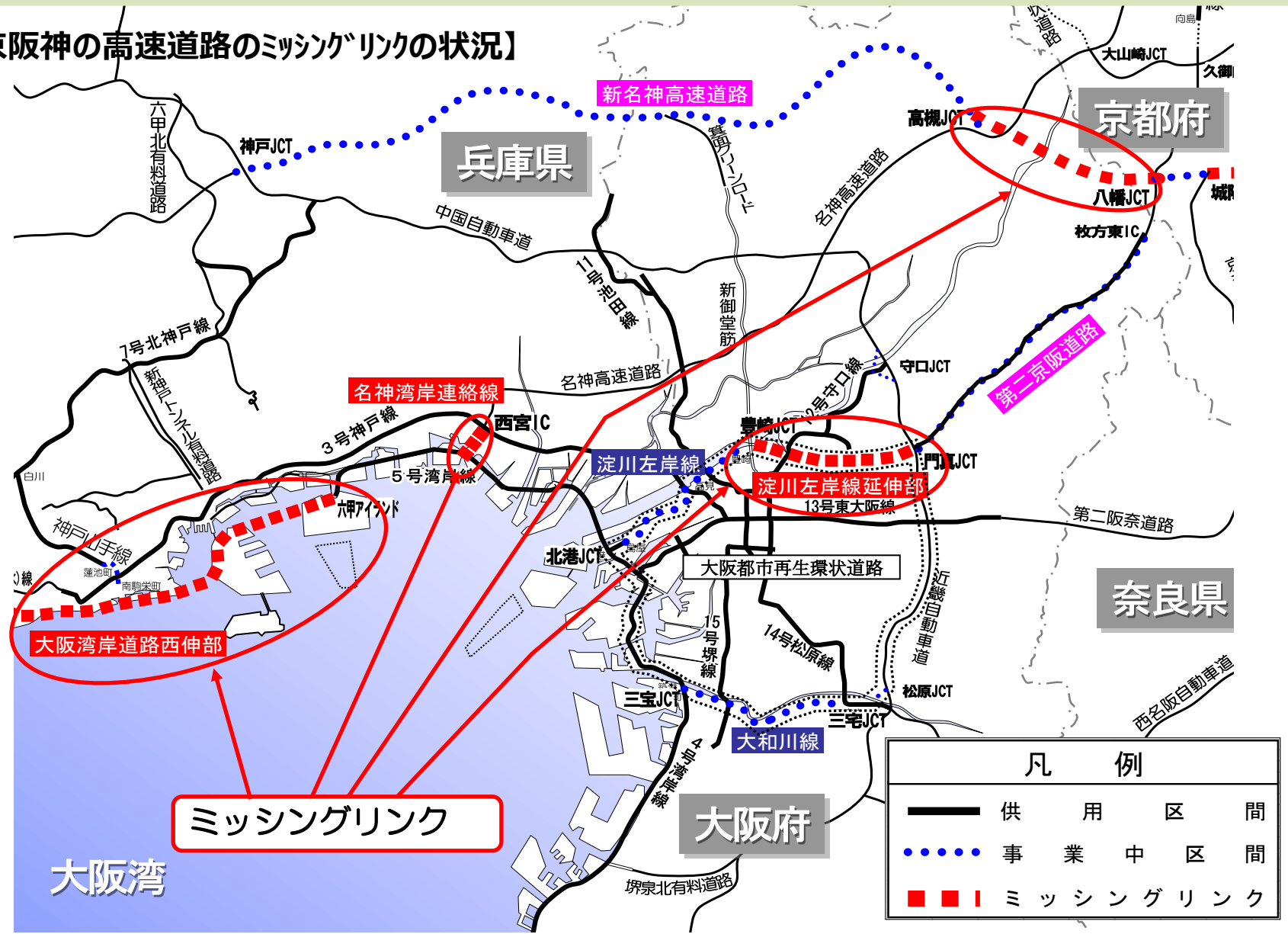
◆個別分野:道路2-2～道路管理の現状～

種別	運営主体・道路管理者		路線数	延長 〔km〕	シェア	管理体制
	道路の区分					
有 料 道 路	ネクスコ	高速自動車国道	5	120		
	阪神高速	府道、市道	10	140		
	公社	国道、府道、市道	7	24		
	高速道路・有料道路 計〔①〕			284	1%	
一 般 道 路	国	一般国道（指定区間）	10	222	1%	国道事務所 + 4出張所
	府		198	1,535	8%	7土木事務所
		一般国道（指定区間外）	15	328		
		主要府道	46	663		
		一般府道	137	544		
	大阪市		11,865	3,849	20%	7工営所
		一般国道（指定区間外）	6	63		
		主要府道	14	115		
		一般府道	14	68		
		主要市道	14	95		
		一般市道	11,817	3,508		
	堺市			2,038	11%	3地域整備事務所
		一般国道（指定区間外）	2	14		
		府道（主・一の内訳不明）	35	192		
		市道（主要市道なし）	9,817	1,832		
市町村（政令市を除く）			11,409	59%	41市町村	
一般道路 計〔②〕			19,033	99%		
合計〔①+②〕				19,317	100%	

◆個別分野:道路2-3～京阪神の高速道路のミッシングリンクの状況～

●京阪神都市圏の高速道路は渋滞が多発。効率的、円滑な社会経済活動に支障が生じている

【京阪神の高速道路のミッシングリンクの状況】



ミッシングリンク

凡 例	
—	供 用 区 間
●●●●	事 業 中 区 間
■ ■ ■ ■	ミ ッ シ ン グ リ ン ク

大阪湾

◆個別分野:道路2-4～大阪都市再生環状道路の概要～

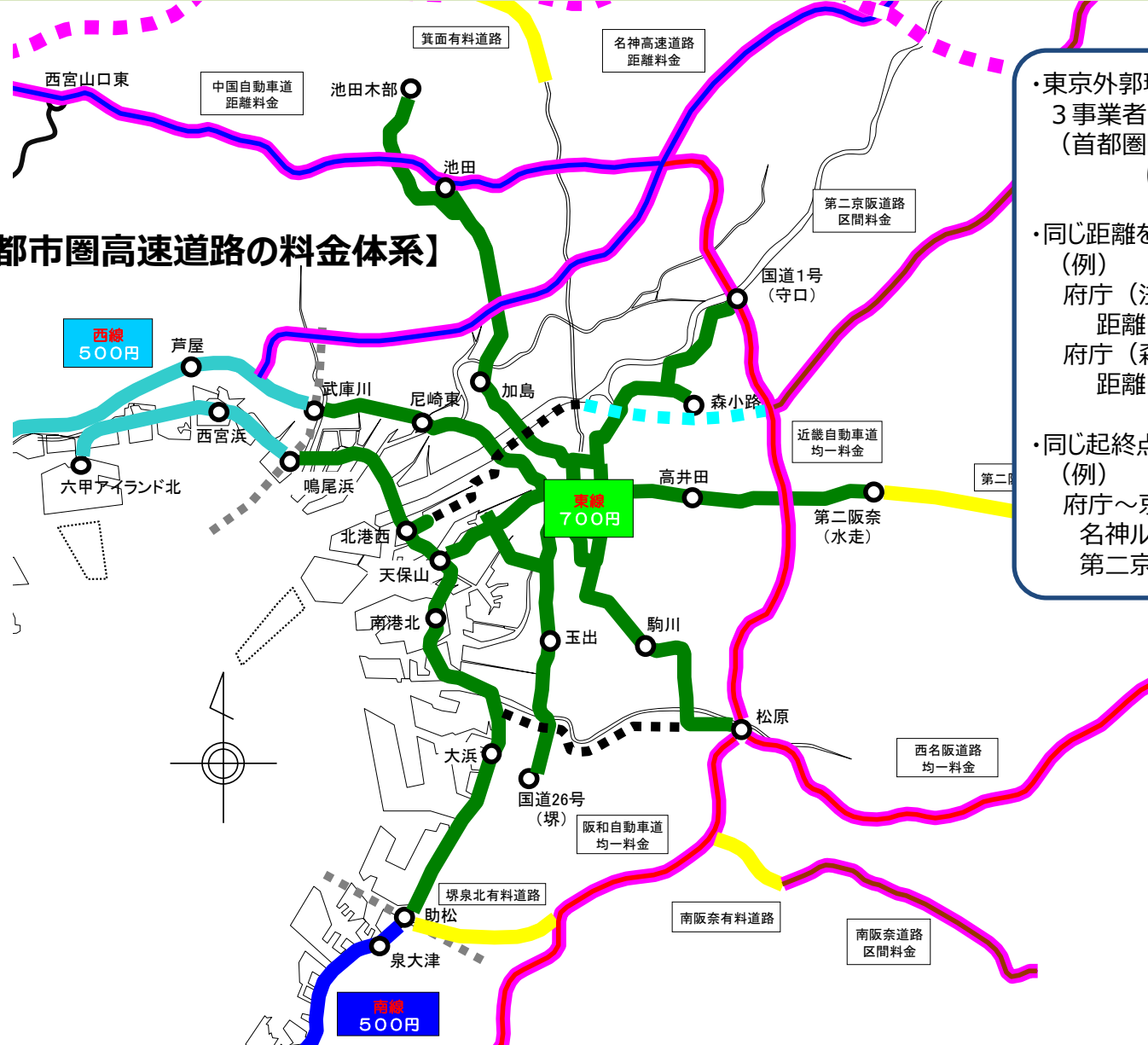
- 府市で高速道路ネットワーク整備にかかる戦略や方針が異なり、淀川左岸線と大和川線は同時期に事業着手しているが進捗に差。また、ミッシングリンクである淀川左岸線延伸部の事業化に向けた手続きが進まず、ネットワーク化のメドが立たない
- 大阪都市圏の高速道路は、NEXCO、阪神高速、道路公社により、それぞれ管理運営が進められており、利用者目線のサービス提供が十分でない



◆個別分野:道路2-5～都市圏高速道路の料金体系～

●料金体系が整備主体毎に決まっており、利用者にとっては複雑でバラバラ

【都市圏高速道路の料金体系】



- ・東京外郭環状道路と同等のエリア内に3事業者3料金体系（8種）が混在（首都圏は東京外環道の内側は、ほぼ同一事業者同一料金体系）
- ・同じ距離を利用しても、区間により異なる料金
 (例)
 府庁（法円坂IC）～豊中（豊中北IC）
 距離：15.2 km / 料金：700円
 府庁（森ノ宮IC）～寝屋川（寝屋川南IC）
 距離：14.6 km / 料金：1,550円
- ・同じ起終点でも、ルートにより異なる料金
 (例)
 府庁～京都（距離：約45 km）
 名神ルート …… 2,000円
 第二京阪ルート …… 2,850円

凡 例	
阪神高速道路	東線
	南線
	西線
高速道路	距離料金
	均一料金
	区間料金
地方有料道路	
未着手	

◆個別分野:道路2-6～都市計画決定の不整合～

	適 用
淀川左岸線 延伸部 (約9km) 新御堂筋～近畿道	○府は広域的に効果の高い都市施設として早期都市計画決定を目指しているが、市は事業費負担の問題から都市計画決定に慎重 ※平成23年度までは本路線の都市計画決定は府。H24年4月以降は分権により大阪市域は大阪市決定。門真市域は府決定となる
大和川線 第一JCT部の都市計画	○阪高大和川線と阪高堺線を結節する大和川第一JCT部において、堺市側は、平成7年に都市計画決定されているが、大阪市側は未決定

【淀川左岸線延伸部と大和川線第一JCTの都市計画決定】



◆個別分野:道路2-7～広域緊急交通路の耐震対策の状況～

- 大阪府は、平成19年度までに広域緊急交通路（重点14路線）の橋梁耐震対策を完了
- 大阪市は一部未完了（例：大阪高槻京都線の長柄橋など）

行 橋 種別交通路	自動車専用道路	—
	一般道路	—
主要な 防災拠点	広域緊急交通路	●
	地方広域緊急交通路	○
	輸送拠点	●
路上の避難対象地		○
災害発生時避難所		●
文化施設等		●



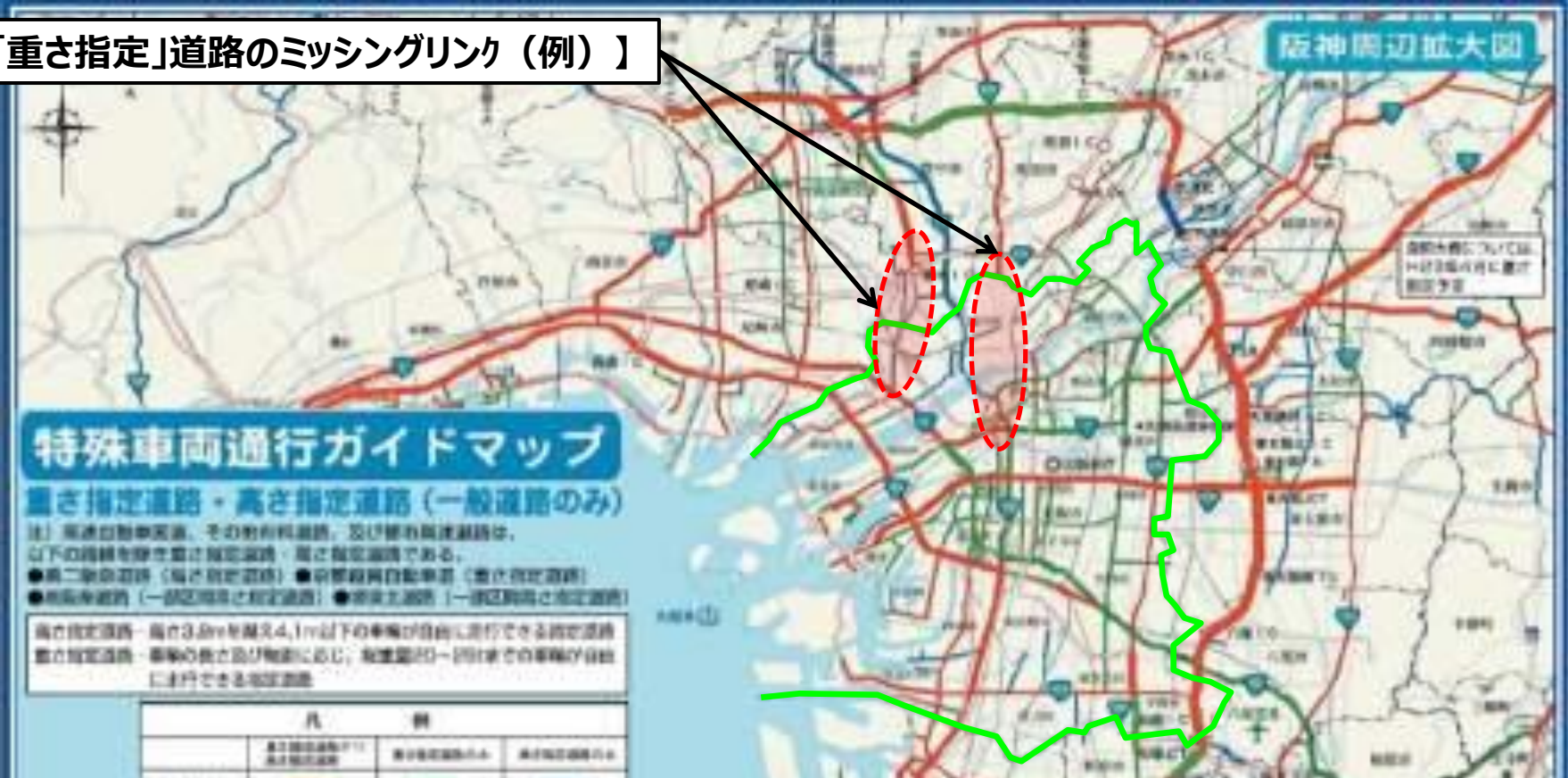
■広域緊急交通路(重点14路線)の耐震対策状況

	橋梁数	管理延長 (m)	進捗状況
国（直轄国道）	24	7,432.8	H23年度 完了予定
大阪府	168	26,903.2	H19年度 完了済
大阪市	86	13,578.9	一部未完了
堺市	7	486.6	完了済（府が整備後、引き継ぎ）

◆個別分野:道路2-8～特殊車両通行規制の状況～

●大阪臨海部から北部大阪への主要ルートで物流活動円滑化のための「重さ指定道路」のミッシングリンクが存在

【「重さ指定」道路のミッシングリンク（例）】



特殊車両通行ガイドマップ
重さ指定道路・高さ指定道路（一般道路のみ）
 注）高速自動車国道、その支線道路、及び有料道路を除く。
 以下の路線を重さ指定道路・高さ指定道路である。
 ●重さ指定道路（幅員指定道路） ●重さ制限自動車道（重さ指定道路）
 ●制限高さ道路（一部区間指定高さ道路） ●制限高さ道路（一部区間指定高さ道路）
 高さ指定道路—高さ3.8mを高さ4.1m以下の車両が自由に行進できる指定道路
 重さ指定道路—重量の長さ及び軸重に依り、総重量10～15t以下の車両が自由に行進できる指定道路

凡 例	重さ指定道路(1) 重さ指定道路	高さ指定道路(1) 高さ指定道路	高さ指定道路(2) 高さ指定道路
重さ指定道路	—	—	—
高さ指定道路	①	②	③
重さ指定道路	+	+	+
高さ指定道路	+	+	+

	適 用
国道423号（市境～梅新東交差点） （主）大阪池田線（市境～国道2号）	・市は大阪都心部における大型車の市内流入排除（都市環境保全）のため「重さ指定」をせず （淀川左岸線Ⅱ期の早期完成は都市環境保全に効果的）

◆個別分野: 港湾3-1

区分	大阪府	大阪市
概要	<p>◆今後の府営港湾戦略（H23年度末策定予定）</p> <p>◎ 港湾法の改正を受け、府営港湾においても経営民営化に係る課題整理や、大阪湾における府営港湾の役割分担、将来の湾内港湾の経営一元化の課題整理などを行い、中長期的な戦略を策定</p> <p>◀検討のねらい▶</p> <ul style="list-style-type: none"> ・経営の民営化～行政主導から民間主導へ～ →利用料金の低廉化 ・経営・運営の一元化～スケールメリットを活かす～ →利用料金の更なる低廉化、利用者サービスの向上 	<p>◆大阪港港湾計画（H18.12）</p> <p>◎ 大阪都市圏の経済活動や安定した市民生活を支える都市型港湾として、物流・交流・環境・安全の4つの機能が調和した魅力あるみなとづくりを推進するため、平成20年度後半を目標年次として、港湾計画を改定</p> <p>◀港湾計画の方針▶</p> <ul style="list-style-type: none"> ・物流：国際競争力の強化と港湾機能の再編・集約 ・交流：観光交流の場としての魅力向上と臨海地域の活性化 ・環境：港湾環境及び都市環境の保全 ・安全：防災機能の充実
連携・調整の状況	<p>・現時点では、大阪市をはじめ兵庫県及び神戸市と連携・調整して戦略を策定する予定はない ⇒府は府営港湾の成長・発展の視点から、阪神港における大阪・神戸両埠頭会社の経営統合を見据え、府営港湾の経営民営化の検討をすすめる</p>	<p>・大阪港の管理者である大阪市長が港湾法に基づき、港湾計画を改定</p>

* 大阪湾諸港の一開港化や阪神港の国際コンテナ戦略港湾の選定にあたっては、4港湾管理者（大阪府、大阪市、兵庫県、神戸市）が連携

◆個別分野: 港湾3-2～大阪湾の管理の現状～

- 湾奥部には国際戦略港湾の神戸港及び大阪港、国際拠点港湾の堺泉北港、重要港湾の尼崎西宮芦屋港が相接している
- これらを大阪府、大阪市、兵庫県及び神戸市の4者が港湾管理者となって、それぞれ港湾の管理運営を行っている

【大阪湾の管理の現状】

港湾管理者名	国際戦略港湾	国際拠点港湾	重要港湾	地方港湾
大阪府	—	1 (堺泉北港)	1 (阪南港)	6 (淡輪、深日、尾崎、二色、泉佐野、泉州)
大阪市	1 (大阪港)	—	—	—
兵庫県	—	—	1 (尼崎西宮芦屋港)	7 (岩屋、淡路交流の翼、浦、津名、洲本、古茂江、由良)
神戸市	1 (神戸港)	—	—	—
和歌山県	—	—	—	1 (大川)

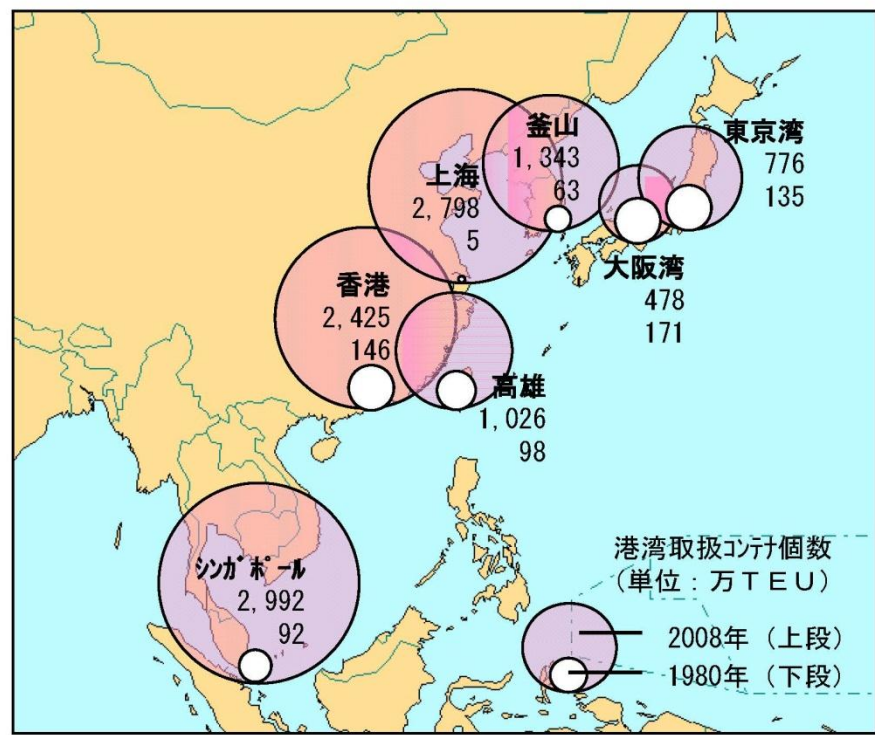


◆個別分野: 港湾3-3～港湾別コンテナ貨物取扱量ランキング～

●急増するアジア諸港のコンテナ貨物取扱量。一方で日本の港湾の地位は相対的に低下

【アジア主要港のコンテナ取扱量】

【世界の港湾別コンテナ取扱個数ランキング】



1980年

順位	港名	取扱量
1	ニューヨーク/ニュージャージー	195
2	ロッテルダム	190
3	香港	146
4	神戸	146
5	高雄	98
6	シンガポール	92
7	サンファン	85
8	ロングビーチ	83
9	ハンブルク	78
10	オークランド	78
...
12	横浜	72
...
16	釜山	63
...
18	東京	63
...
39	大阪	25
...
46	名古屋	21

(単位: 万TEU)
2008年速報値

順位	港名	取扱量
1(1)	シンガポール	2,992
2(2)	上海	2,798
3(3)	香港	2,425
4(4)	深圳	2,141
5(5)	釜山	1,343
6(7)	ドバイ	1,183
7(11)	寧波	1,123
8(12)	広州	1,100
9(6)	ロッテルダム	1,080
10(10)	青島	1,032
...
24(24)	東京	427
...
29(28)	横浜	349
-(35)	名古屋	※290
...
-(44)	神戸	※247
...
-(46)	大阪	※231

TEU (twenty-foot equivalent unit): 国際標準規格 (ISO規格) の 20 フィート・コンテナを1とし、40 フィート・コンテナを2として計算する単位。

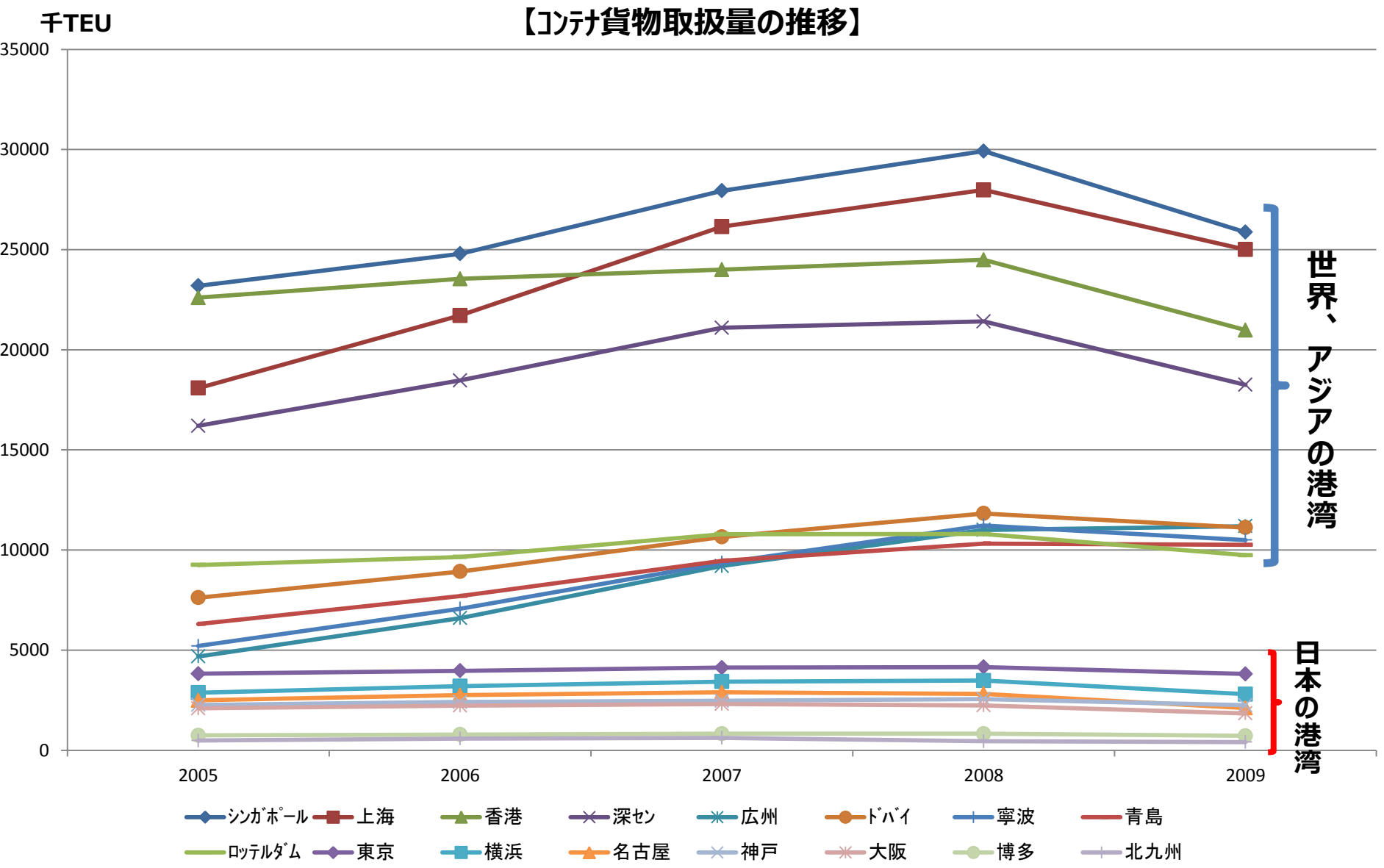
※東京湾 (東京港、横浜港) は2008年の数字
大阪湾 (大阪港、神戸港) は2007年の数字

出典: CONTAINERISATION INTERNATIONAL YEARBOOK 1982, 2009
March 2009 CONTAINERISATION INTERNATIONAL

()内は2007年の順位
※の取扱量は2007年の数字

◆個別分野: 港湾3-4～コンテナ貨物取扱量の推移～

●コンテナ貨物取扱量について、世界・アジアの港湾と日本の港湾では、大きな隔たりがある



◆個別分野:鉄道(地下鉄)4-1

【分野:鉄道(地下鉄)】

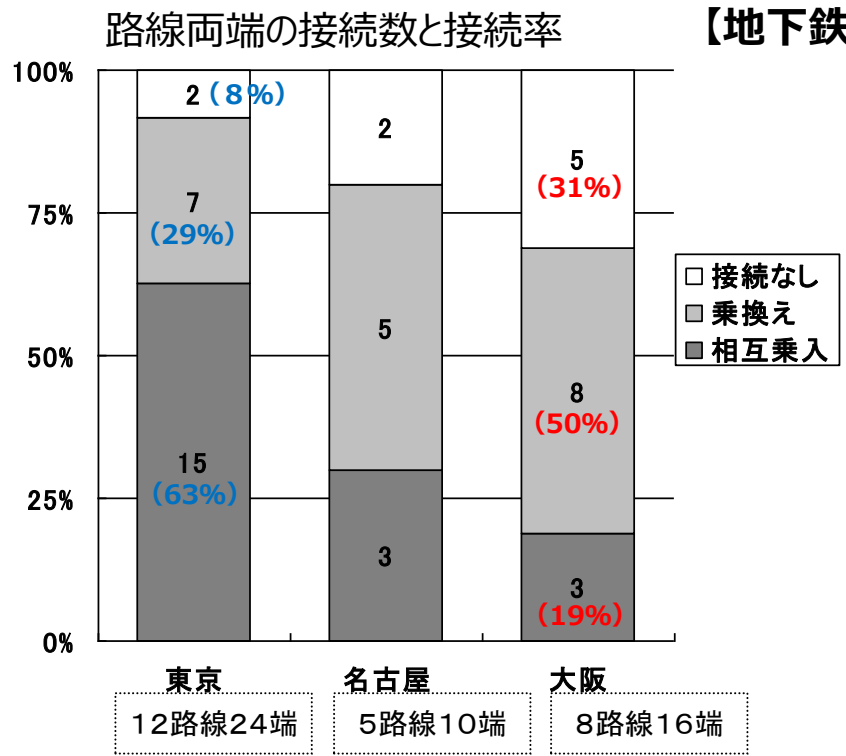
«H16近畿地方交通審議会»

※太ゴシックは市域内路線

	路線名	区間	提案者	採択状況	備考
新規路線 提案状況	地下鉄2号線延伸	大日～烏飼付近～高槻付近	大阪府	不採択	
	地下鉄2号線延伸	八尾南～藤井寺付近～富田林方面	大阪府	不採択	
	地下鉄3号線延伸	西梅田～大阪空港方面	大阪府	不採択	
	地下鉄3号線延伸	西梅田～十三	大阪市・阪急	採択	
	地下鉄3号線延伸	住之江公園～三宝～堺	大阪府	不採択	
	地下鉄5号線延伸	南巽～弥刀方面	大阪府・大阪市	不採択	市地下鉄新線整備計画に位置づけ
	地下鉄7号線延伸	門真南～交野方面	大阪府	不採択	
	地下鉄7号線延伸	大正～鶴町	大阪市	採択	大正区の鉄道利用不便地域に提供 市地下鉄新線整備計画に位置づけ
	地下鉄8号線延伸	今里～杭全～湯里6丁目	大阪市	採択	市地下鉄新線整備計画に位置づけ 次期整備路線、市東南部の鉄道利用不便 地域に提供
	地下鉄8号線延伸	湯里6丁目～美原方面	大阪府	不採択	
	敷津長吉線	住之江公園～喜連瓜破	大阪市	不採択	市地下鉄新線整備計画に位置づけ
地下鉄整備 の考え方	<p>〈大阪府〉 ・府域全体を考慮した広域交通ネットワークの整備、利便性の向上</p> <p>〈大阪市〉 ・市域の交通不便地で生活する住民の利便性向上及び市域内のネットワーク強化のために地下鉄サービスを提供</p>				

◆個別分野:鉄道(地下鉄)4-2～地下鉄の他路線接続状況～

●地下鉄の各路線の両端における接続状況を見ると、広域的な観点で国が関与した東京メトロを含む東京と比べると、大阪市営は相互乗入の導入率が低く、全く接続の無い路線が多いなど、乗換利便性が低い



【地下鉄の他路線接続状況】

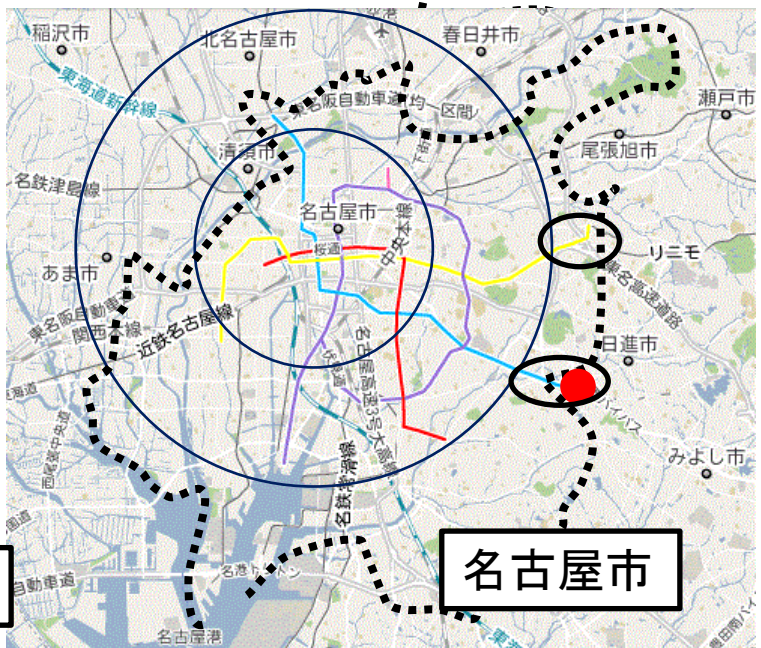
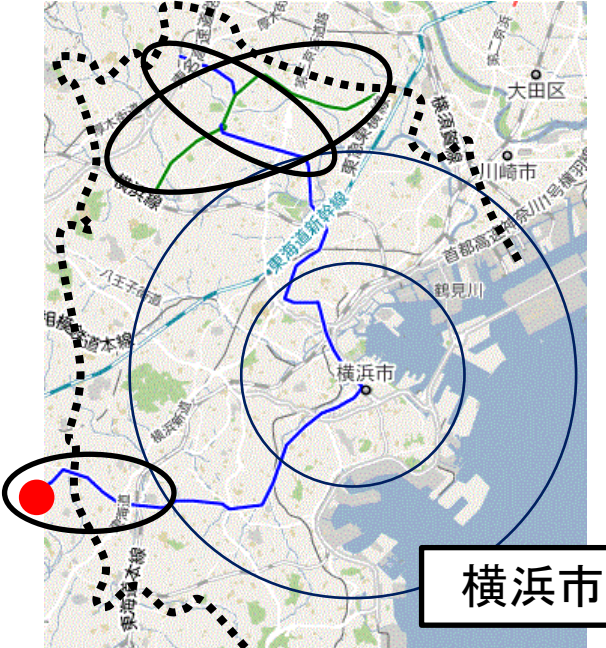
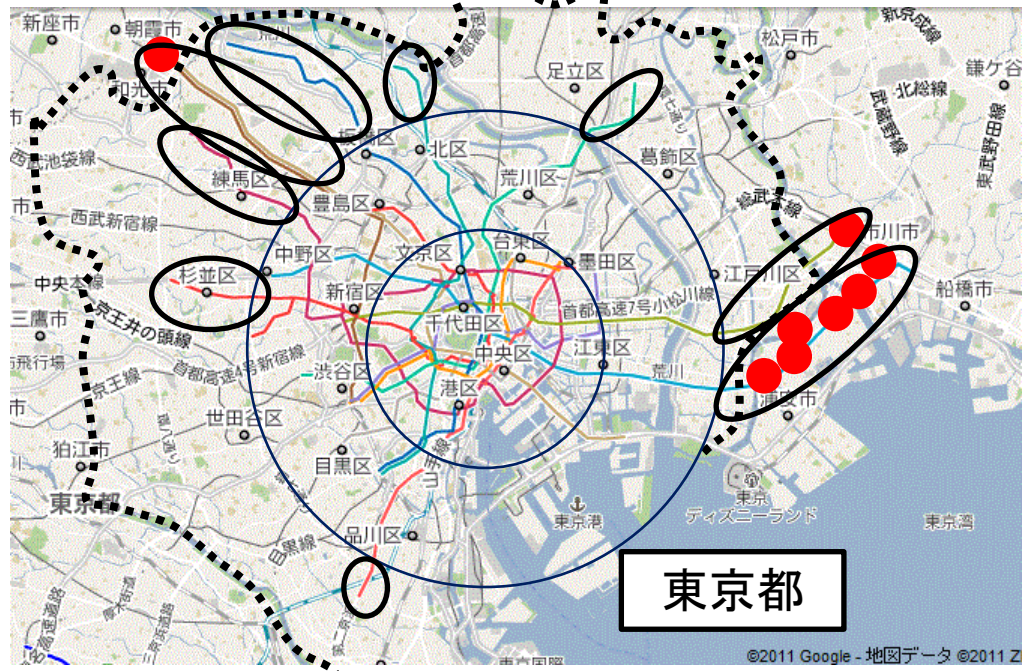
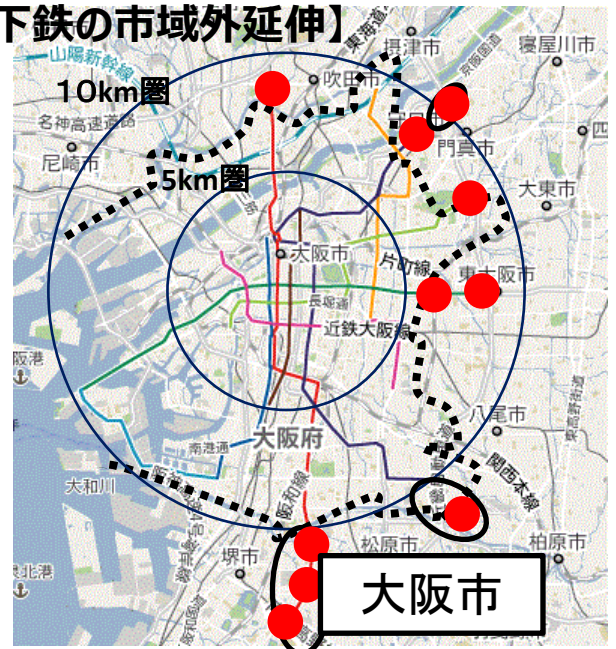
乗り入れ区間	
北大阪急行電鉄 大阪市交 (1号御堂筋線)	江坂～千里中央 江坂～なかもず
近畿日本鉄道 大阪市交 (4号中央線)	長田～学研奈良登美ヶ丘 長田～JFEスピア
阪急電鉄 大阪市交 (6号堺筋線)	天神橋筋6丁目～高槻市 (北千里) 天神橋筋6丁目～天下茶屋
南海電気鉄道 泉北高速鉄道	中百舌鳥～難波 中百舌鳥～和泉中央
阪神電気鉄道 近畿日本鉄道	大阪難波～三宮 大阪難波～近鉄奈良

- ・環状路線である「都営大江戸線」及び「名古屋市営名城線」は路線数にカウントしていない
- ・路線に「支線」がある場合、その端はカウントしていない
- ・東京メトロの「小竹向原駅」及び都営の「泉岳寺駅」でも相互乗入しているが、両端ではないのでカウントしていない。

地下鉄運営市	札幌市	仙台市	東京メトロ	東京都	横浜市	名古屋市	京都市	大阪市	神戸市	福岡市
路線数	3	1	9	3	3	5	2	8	3	3
相互乗入箇所	0	0	12	3	0	3	2	3	1	1

◆個別分野:鉄道(地下鉄)4-3~地下鉄の市域外延伸の状況~

【地下鉄の市域外延伸】



●各都市とも地下鉄は運営市の市域内での設置が大半
●市域が狭い大阪市では都心から10km圏外への地下鉄延伸が少ない

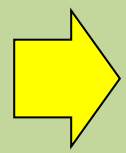
●:地下鉄市域外駅
○:都心より10km圏外の地下鉄

5 大阪府・市の関係①～問題の所在～

【大阪府自治制度研究会「最終とりまとめ」から】

経済と大都市制度の因果関係を明確に論証するのは困難であり、大阪における運用面での特殊性に起因するところが大きいとも考えるが、

◆府市が常に大阪全体を視野に入れて政策協調するという関係になってはいなかったこと



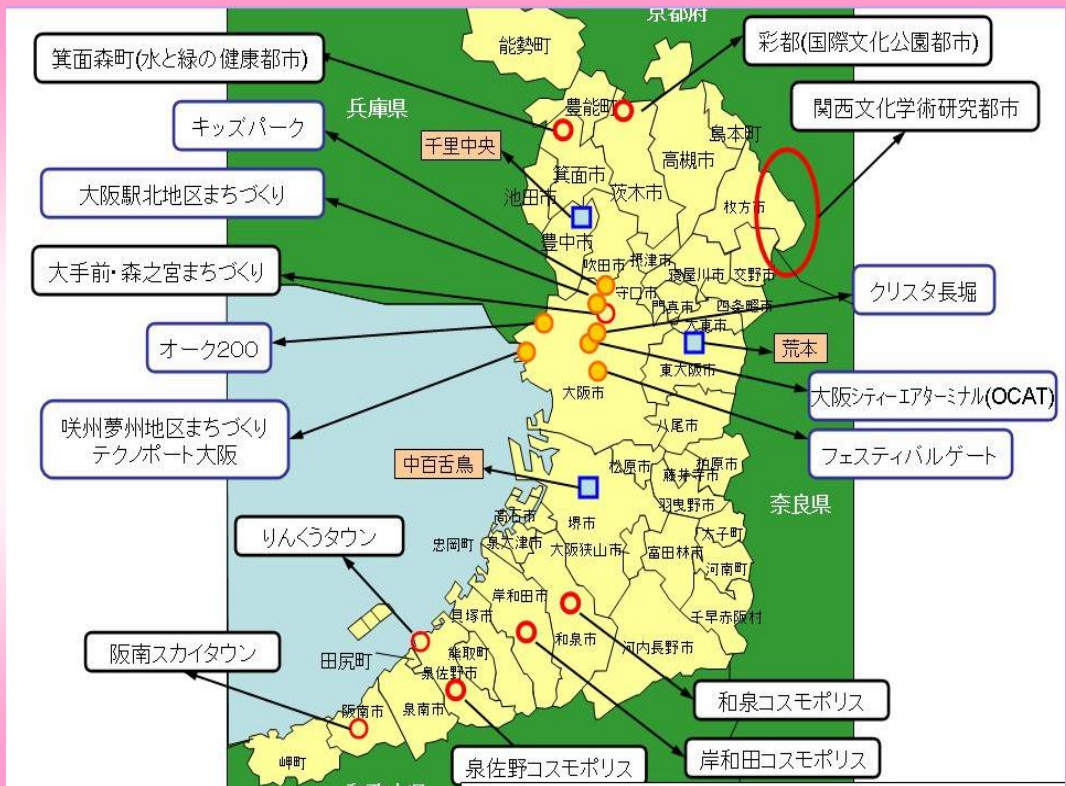
◆大阪の発展に少なからず、負の作用を働かせているのではないか

◆面開発の歴史

- ▶ 高度経済成長期
 - 大阪市 市域への基盤整備
 - 大阪府 市域外への基盤整備
 - ⇒都市集中の分散に寄与
- ▶ 高度経済成長の終焉後
 - 引き続き、区域分断的な機能分担のもと、基盤整備
 - ⇒負の遺産

◆広域インフラの整備など

- 阪神高速道路淀川左岸線
- なにわ筋線
- 大阪市営地下鉄
- 産業政策



5 大阪府・市の関係②～問題の所在～

【大阪府自治制度研究会「最終とりまとめ」から】

◆広域インフラの整備

●阪神高速道路淀川左岸線

京阪神さらには中部圏との交流・連携機能の強化に欠かせない淀川左岸線の延伸について、道路管理者である大阪市の財政負担が多額となることから、府市などで新たな事業手法を検討する段階に事業がとどまっており、都市づくりに影響を及ぼしているのではないか。

●なにわ筋線

関西各地から関西国際空港へのアクセス機能を強化し、地下鉄御堂筋線の混雑緩和にも役立つ、なにわ筋線についても、財政負担の割合等、府市間で事業推進のイニシアティブが不明確ななか、調査段階に事業がとどまっており、都市づくりに影響を及ぼしているのではないか。

●大阪市営地下鉄

東京の地下鉄網に比べると、大阪市域の鉄道輸送の主役と言うべき地下鉄と他の鉄道事業者との相互乗入などの連携が少なく、市域外への路線展開が進んでいない。これまでの「市は市域、府は市域外」という区域分断的な機能分担を超えて大阪都市圏全体の視点で考えていくべきではないか。

◆産業政策

産業政策の面でも、バイオ、ロボットなどの大阪の強みを活かし、厳しさを増す国際的な競争に打ち勝っていくためには、大阪都市圏、さらには関西ワイドの視点にたって取り組んでいくことが必要となっているのではないか。