

庁舎位置の検討に際しての考慮事項

項目		大手前		W T C		備考	
1. 交通の事情	(1) 住民の利便(所要時間)	鉄道 34分	道路 27分	鉄道 53分	道路 41分	市区町村役場からの所要時間を人口で加重平均、鉄道は最寄り駅から算出	
	(2) 交通拠点からの所要時間	・ 関西国際空港	鉄道 74分	道路 54分	鉄道 59分	道路 48分	
		・ 大阪国際空港	鉄道 45分	道路 21分	鉄道 67分	道路 45分	
		・ 新大阪駅	鉄道 18分	道路 16分	鉄道 32分	道路 34分	
(3) 鉄道・高速道路の現状(将来計画)	[鉄道] 地下鉄谷町線「谷町4丁目」、京阪本線「天満橋」(京阪中之島線 : H20年10月開通予定)(大阪外環状鉄道2期: H23年度開通予定) [高速道路] 阪神高速東大阪線「法円坂」	[鉄道] 地下鉄中央線「コスモスクエア」、ニュートラム「トレードセンター前」(阪神なんば線: H21年3月開通予定) [高速道路] 阪神高速湾岸線「南港北」(大和川線 : H26年度末完成予定)(淀川左岸線 : 1期H24年、2期H32年完成予定 延伸部は整備構想) [フェリー] 四国・九州方面					
2. 官公署からの所要時間	(1) 市町村	鉄道 45分	道路 50分	鉄道 64分	道路 71分	市町村役場からの所要時間を単純平均	
	(2) 府出先機関	鉄道 42分	道路 36分	鉄道 66分	道路 53分	7土木事務所、14保健所からの所要時間を単純平均	
	(3) 国地方支分部局	徒歩 5分		鉄道 28分	道路 21分	近畿経済産業局等からの所要時間	
3. 防災関係	(1) 地盤	①地盤構成 ・ 洪積台地 ②想定地震動 ・ 上町断層地震 : 震度6強~7 ・ 東南海・南海地震 : 震度5強 ③液状化 ・ 周辺も含め極めて発生しにくい		①地盤構成 ・ 浚渫土砂で埋立、ドレーンにより沈下を促進し造成 ②想定地震動 ・ 上町断層地震 : 震度6弱 ・ 東南海・南海地震 : 震度5強 ③液状化 ・ 敷地は極めて発生しにくい(周辺には発生しやすい区域が一部存在)			
	(2) 潮位	地盤高 ・ OP + 15.7~22.3m		地盤高 ・ OP + 6.7m 想定高 ・ 高潮 OP+6.6m ・ 津波 OP+5.0m			
	(3) ライフライン	・ すべて地下埋設 ①電気 ②水道 ③都市ガス ④下水道		・ すべて地下埋設 ・ 内陸部と咲洲間の接続は以下のとおり ①敷津変電所からテクノポート変電所へ架空送電(1ルート3系統) ②地下埋設・橋梁添架方式で送水(1ルート2系統) ③地下埋設・橋梁添架方式で供給(2ルート2系統) ④地下埋設で住之江処理場へ排水(1ルート1系統)			
	(4) アクセス	①鉄道 ・ 地下鉄谷町線、京阪本線 ⇒いずれも強振度地震動の発生で運行停止 ②道路 ・ アクセス道路が多数存在(高速・一般) 高速: 大地震・台風時は通行止めとする可能性がある		①鉄道 ・ 地下鉄中央線、ニュートラム(高架橋) ⇒いずれも強振度地震動の発生で運行停止 ②道路 ・ アクセス道路が限定されている(阪神高速・咲洲トンネル・南港大橋) ・ 高速道路: 大地震・台風時は通行止めとする可能性がある 一般道路: 台風時に通行止めとする可能性がある			
	(5) 職員の参集	①半径約5km以内 ②半径約10km以内	879人 3,362人	163人 1,317人			
4. 都市戦略など	<ul style="list-style-type: none"> ・ 現庁舎は大阪城の正面にあって風格が感じられる。 ・ 集約庁舎や新庁舎を建設する場合は、歴史性や景観との調和が求められる。 ・ 開発ポテンシャルが高く、低未利用地の有効活用により波及効果が期待できる。 		<ul style="list-style-type: none"> ・ 大阪湾のランドマーク。 ・ 府庁改革に向けたメッセージ性がある。 ・ 府市連携の象徴となる。 ・ ベイエリア開発のダイナミズムと連動した、人・物・情報の交流を先導する役割を担い得る。 ・ 大手前だけでなく、咲洲にも波及効果が期待できる。 				

※ 所要時間は、「Yahoo路線情報」、「goo地図のルートガイド」を使い平日朝を想定して算出した。