

総合的な交通のあり方検討 中間とりまとめ骨子案

2022年 6 月

①はじめに

■ 検討の目的

新型コロナウイルス感染症の影響による生活様式の変化や、デジタル化の推進など、交通を取り巻く社会情勢は大きく変化しようとしており、大阪における交通施策も、その変化に対応しなければならない。

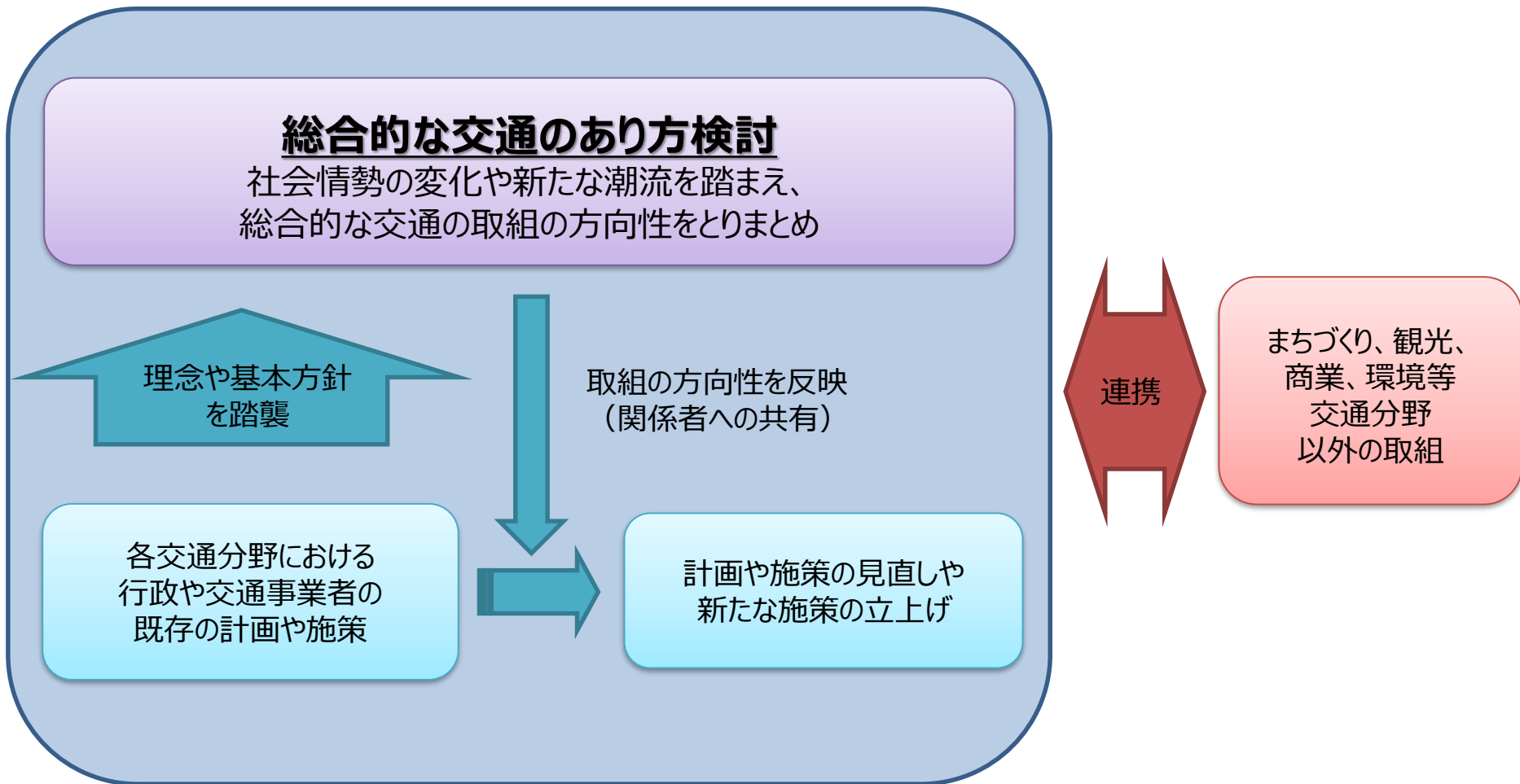
また、急激な情報化が進み、より便利さや効率性が求められる現代においては、利用者視点に立って、交通モード間で連携し、移動全体を通じた施策を展開していく必要がある。

大阪の成長・発展を支えるため、様々な交通（陸上・水上・航空、人流・物流）の施策の指針となるような、長期的な（概ね30年先の）交通の取組の方向性を検討する。

■ 背景（社会情勢の変化や新たな潮流）

- ・人口減少・少子高齢化
- ・新型コロナウイルス感染症の影響による、価値観の多様化、ライフスタイルの変化
- ・AI等デジタル技術の進展、Society5.0の実現や新たなモビリティ、自動運転技術等のテクノロジーの進化
- ・持続可能な社会に向けたSDGsの達成やカーボンニュートラルの実現
- ・気候変動による自然災害の激甚化・頻発化、地震のリスク増加
- ・高度経済成長期に集中的に整備された社会インフラの急速な老朽化

■ 検討結果の活用方法



②交通の現状と課題

■大阪府の交通を取り巻く現状

- 人口減少・少子高齢化の進展、公共交通利用者の減少
 - ・府の全人口は減少が続くが、老年人口は増加する見込みで少子高齢化が進展
 - ・生産年齢人口の減少や新型コロナウイルス感染拡大の影響等により公共交通利用者が減少
- 利用者が感じる公共交通の乗継負担感（情報発信、移動時間、料金、手続き等）
 - ・情報不足や定時性の悪さ等、利用の仕方がわかりにくい
- 新型コロナウイルス感染拡大の影響等による生活スタイル・移動ニーズの変化
 - ・テレワークや時差出勤等の普及や外出率の低下
 - ・小口多頻度配送の増加（eコマースの普及・拡大）
- 交通事故、鉄道事故の発生
 - ・歩行者、自転車を中心とした道路空間へのニーズの高まり
 - ・自転車事故、高齢者事故の割合が高い
- コロナ禍で減少したインバウンド回復への期待
 - ・経済効果の高いインバウンド需要は、コロナ禍で減少
 - ・世界からの集客が見込める拠点を中心にインバウンドを受け入れるための環境整備が必要
- 国際競争力の低下
 - ・アメリカや中国などの主要国のGDPが急伸するなか、日本のGDPは停滞
 - ・コンテナ船の大型化への対応や国際競争力の低下を防ぐため、阪神港が国際コンテナ戦略港湾に選定
- 気候変動による地球温暖化、自然災害の激甚化・頻発化
 - ・運輸業がCO₂排出量の多くを占める
 - ・交通渋滞の発生
- インフラ施設等の老朽化の進展
 - ・高度経済成長期に建設した社会資本の老朽化が進展
 - ・生産年齢人口の減少による労働力不足
- テロ・凶悪犯罪等への脅威
 - ・テロや凶悪犯罪の発生に備えた防犯意識の高まり
- 魅力的な観光・産業資源と新たな拠点開発（万博、IR、新大阪等）
 - ・多くの著名な観光スポット、世界遺産が府内各地や隣接府県に分布
 - ・2025大阪・関西万博、IR、新大阪、うめきた等、新たな拠点開発の動き
- 充実した陸・海・空の交通網と新たな整備
 - ・鉄道網、道路網、航路網、航空網が充実し、さらに広域・都市圏内のネットワークを拡充
 - ・国際戦略港湾や拠点空港等により、国内・国外の各都市と結ばれている
- 新たなモビリティや技術の開発・普及（DX、Society5.0、MaaS、自動運転技術、次世代エネルギー車両等）
 - ・新たなモビリティの開発により、パーソナルモビリティ、空飛ぶクルマやシェアリング・デマンドサービスが普及
 - ・MaaSの普及・拡大により、シームレス移動、モーダルシフト、貨客混載が進展

■ 交通の課題

現状の問題に対応するための

問題解決型の課題

陸上交通に関するもの

- ①交通不便地の解消
- ④道路交通渋滞の解消
- ⑤道路交通の安全確保
- ⑥鉄道の安全確保

水上・航空交通に関するもの

- ⑦空港ターミナルの機能強化
(インバウンドの受け入れ環境整備等)
- ⑧港湾の機能強化
(コンテナ船の大型化への対応等)
- ⑨コンテナターミナル入場待ち車両による渋滞の解消

交通全体に関するもの

- ②利用者が減少している公共交通のサービス確保
- ③乗継利便性の向上
- ⑩労働力確保
- ⑪自然災害の激甚化に対応した防災力の強化
- ⑬インフラ施設の老朽化対策
- ⑭テロ行為に対応した防犯力の強化
- ⑮新しい生活スタイル、多様な移動ニーズへの対応
- ⑯輸配送の効率化

より良い交通を目指すための

目標指向型の課題

交通全体に関するもの

- ⑫災害時の連携や交通インフラの活用
- ⑬インバウンドの需要拡大
- ⑭激化するアジア諸国との競争に対抗できる競争力の強化
- ⑮賑わい創出
- ⑯拠点開発（まちづくり）と連携した交通サービスの確保
- ⑰ユニバーサルデザインへの対応
- ⑱陸上輸送と海上・航空輸送の乗継/トランシップ利便性向上
- ⑲維持管理の省力化
- ⑳カーボンニュートラルへの対応

■交通の現状・課題（まとめ）と取組の方向性

大阪府の交通を取り巻く現状

- 人口減少・少子高齢化の進展、公共交通利用者の減少 →①、②、⑩、⑭、⑳
- 利用者が感じる公共交通の乗継負担感（情報発信、移動時間、料金、手続き等） →②、③、⑦、⑭、⑳
- 新型コロナウイルス感染拡大の影響等による生活スタイル・移動ニーズの変化 →⑮
 - ・外出率の低下 →②、⑨
 - ・小口多頻度配送の増加等 →⑩、⑰
- 交通事故、鉄道事故の発生 →⑤、⑥
 - ・歩行者、自転車を中心とした道路空間へのニーズの高まり →⑤、⑨
 - ・自転車事故、高齢者事故の割合が高い →⑤
- コロナ禍で減少したインバウンド回復への期待 →⑦、⑰、⑱、㉑
- 国際競争力の低下 →⑦、⑧、⑰、⑱
- 気候変動による地球温暖化、自然災害の激甚化・頻発化 →⑪、⑫、㉒
 - ・運輸業がCO₂排出量の多くを占める →⑬、㉒
 - ・交通渋滞の発生 →④、⑨、⑰
- インフラ施設等の老朽化の進展 →⑬、㉓
- テロ・凶悪犯罪等への脅威 →⑭
- 魅力的な観光・産業資源と新たな拠点開発（万博、IR、新大阪等） →⑰、⑱、㉔、㉕
- 充実した陸・海・空の交通網と新たな整備
- 新たなモビリティや技術の開発・普及（DX、Society5.0、MaaS、自動運転技術、次世代エネルギー車両等）

交通の課題

- ①交通不便地の解消
- ②利用者が減少している公共交通サービスの確保
- ③乗継利便性の向上
- ④労働力確保
- ⑤新しい生活スタイル、多様な移動ニーズへの対応
- ⑥ユニバーサルデザインへの対応
- ④道路交通渋滞の解消
- ⑦空港ターミナルの機能強化（インバウンドの受入環境整備等）
- ⑧港湾の機能強化（コンテナ船の大型化への対応等）
- ⑨コンテナターミナル入場待ち車両による渋滞の解消
- ⑩労働力確保
- ⑮新しい生活スタイル、多様な移動ニーズへの対応
- ⑰輸配送の効率化
- ⑱インバウンドの需要拡大
- ⑲激化するアジア諸港との競争に対抗できる競争力の強化
- ⑳賑わい創出
- ㉑拠点開発（まちづくり）と連携した交通サービスの確保
- ㉒ユニバーサルデザインへの対応
- ㉓陸上輸送と海上・航空輸送の乗継／トランシップ利便性向上
- ㉔カーボンニュートラルへの対応
- ⑤道路交通の安全確保
- ⑥鉄道の安全確保
- ⑪自然災害の激甚化に対応した防災力の強化
- ⑫災害時の連携や交通インフラの活用
- ⑬インフラ施設の老朽化対策
- ⑭テロ行為に対応した防犯力の強化
- ⑮ユニバーサルデザインへの対応
- ⑯維持管理の省力化
- ⑰カーボンニュートラルへの対応

青文字：問題解決型
緑文字：目標指向型

取組の方向性

I.誰もがいつでも快適に移動できる交通

- ・移動手段の確保、最適化
- ・ユニバーサルデザイン化
- ・移動手段の利便性向上

II.国内外からヒト・モノを呼び込む交通

- ・国際競争力の強化
- ・物流の効率化
- ・都市魅力の創出

III.安全・安心でグリーンな交通

- ・環境に優しい交通
- ・交通利用者の安全確保
- ・インフラ施設の強化・維持更新

③取組の方向性

■ 基本的な取組姿勢

陸上、水上、航空、全ての交通インフラと新たなテクノロジーを最大限に活用し、誰もが快適に移動でき、大阪・関西の発展に資する持続可能な交通を目指す。

■ 取組の方向性

I. 誰もがいつでも快適に 移動できる交通

- ・移動手段の確保、最適化
(多様な交通モードの活用)
- ・ユニバーサルデザイン化
- ・移動の利便性向上
(シームレスな移動の実現)

II. 国内外から ヒト・モノを呼び込む交通

- ・国際競争力の強化
(ヒト・モノを集める)
- ・物流の効率化
(集めたモノを確実に運ぶ)
- ・都市魅力の創出

III. 安全・安心でグリーンな交通

- ・環境に優しい交通
- ・交通利用者の安全確保
- ・インフラ施設の強化・維持更新