

10．大阪都市圏の交通インフラ

1 総論

改革前の状況

- ・社会経済活動の広域化・国際化が進む中、**都心部と国土軸との結節機能や高速道路の環状ネットワークが不十分**。大阪の交通インフラの課題は認識されていたものの、大阪府市や事業者間で、**大阪都市圏が一体となったインフラの具体化にまで至らず**。
- ・**高速道路の料金体系が運用主体によってバラバラでわかりにくいなど、利用者の視点に立ったサービスが不十分**。



改革取組み

- ・**なにわ筋線や淀川左岸線延伸部**など、大阪の物流・人流を支えるインフラの戦略的な機能強化に向けて、**大阪府・市が一体となって、事業の具体化を推進**。
- ・**近畿圏の高速道路の料金体系を一元化するなど、利用者目線からのサービスを強化**。



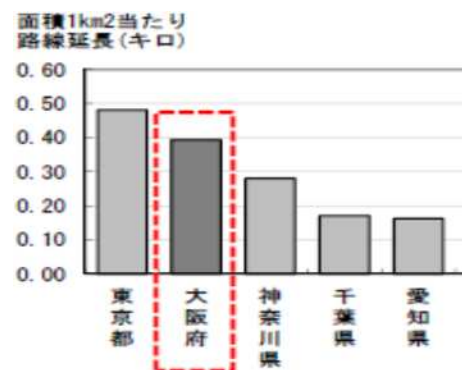
成果

- ・上記取組みにより、**大阪の成長を支える交通ネットワークが充実・強化**。副首都としてふさわしい**都市機能の充実に向けて前進**。今後とも、着実に必要なインフラの整備を進めていく。

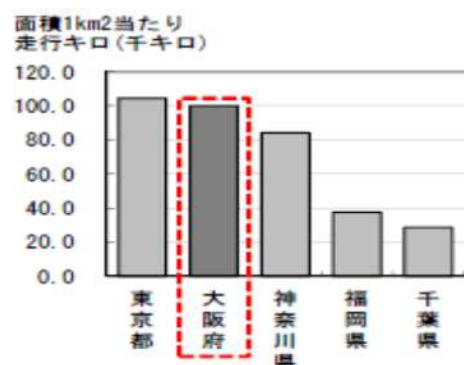
2 改革前の状況

大阪の公共交通や道路の整備状況は他府県に比べ進んでいるが、主に高度経済成長期に、都心部と郊外との効率的な人流・物流ネットワークを構築することを主眼に整備。そのため、**都心と国土軸や関空のアクセス状況等に課題**がある。

鉄道路線の密度（2010年度）



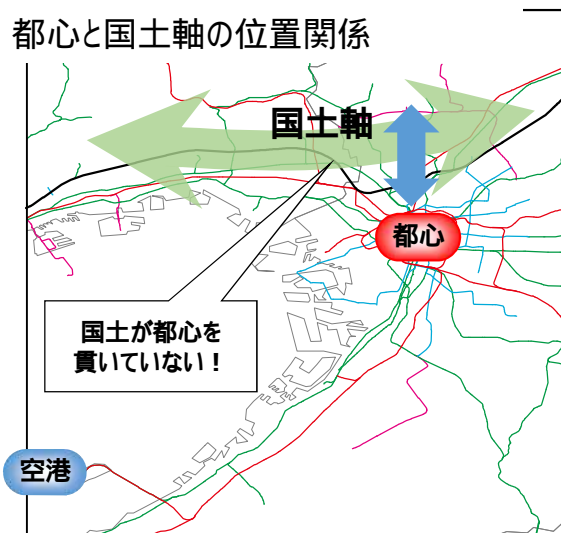
バス路線の密度（2010年度）



道路の整備状況（2011年4月）

都道府県名	平方km 当たり道路延長 (C/A) (m)
富山	1,303.7
大阪	1,280.7
東京	1,267.7
愛知	1,085.9

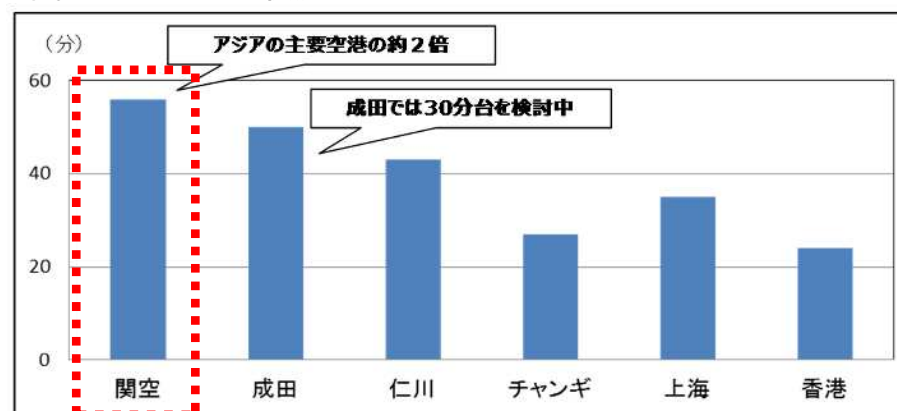
都心と国土軸の位置関係



出典：大阪府「公共交通戦略」

出典：平成24年度(2012年度)環境統計集

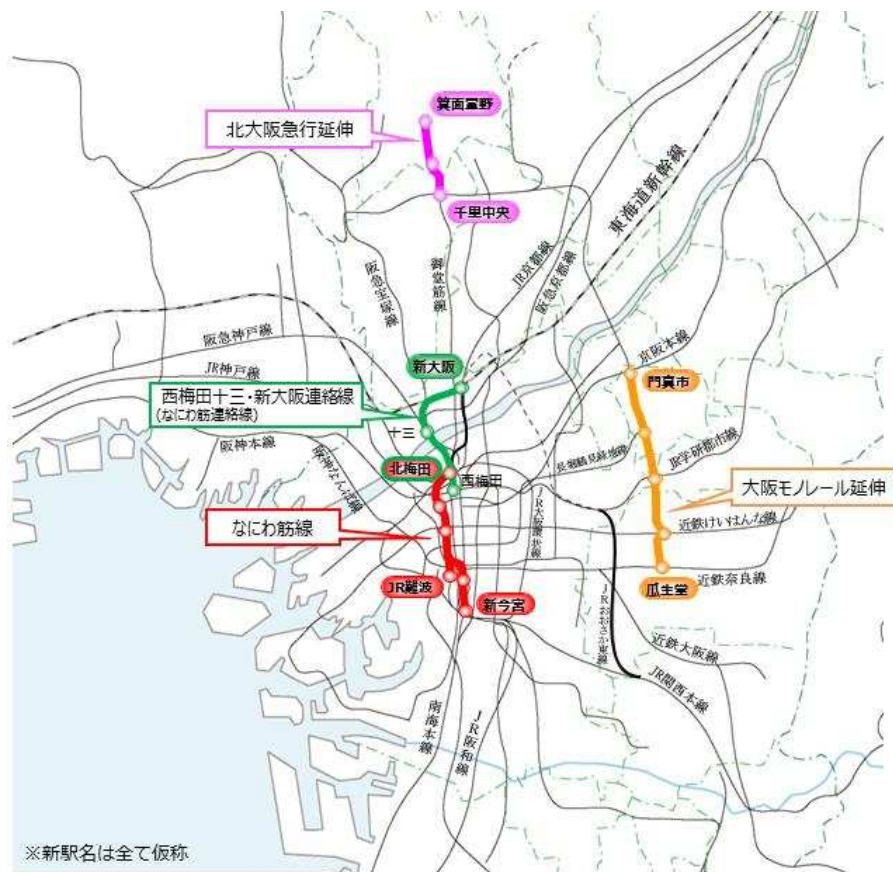
関空へのアクセス状況



出典：大阪府「公共交通戦略」

2 改革前の状況

○1989年の運輸政策審議会において「2005年までの整備が適当である」と答申されたものの、**鉄道整備の具体化にまで至らなかった。**



なにわ筋線の経過

1982.2	鉄道網整備調査委員会(大阪府市の合同構想)で位置付け
1989.5	運輸政策審議会で「2005年までの整備が適当である」と答申
1994.9	関西国際空港が開港(1期)
2004.10	国の近畿地方交通審議会答申に位置付け
2007.8	関西国際空港第2滑走路供用開始



なにわ筋線の具体化にまで至らず。

2 改革前の状況

○他都市と比べ、**高速道路の環状ネットワークが不十分で、都心に用のない車も都心に流入せざるをえない課題があるが、高速道路整備の具体化にまで至らなかった。**

近畿圏の状況

・大阪圏は、新名神高速道路の未整備区間が着工するに至ったものの、都心部の環状道路ネットワークで重要な位置を占める**淀川左岸線延伸部は、未整備（構想段階）のまま**。ミッシングリンクになっている。
 （首都圏・中京圏はほぼ全ての環状道路が開通済み又は建設中）



大阪都市再生環状道路の経過

1987	淀川左岸線1・2期の整備事業に着手 1期:2013年度完成、2期:2026年度完成予定
1999	大和川線の整備事業に着手 2019年度完成予定
2001	国の都市再生プロジェクトに「大阪都市再生環状道路」が位置付け
2004.3	「淀川左岸線延伸部有識者委員会」を設立 PIプロセスを実施(事務局:国、府、市)
2006.12	淀川左岸線延伸部有識者委員会において提言

* P I : Public Involvement、計画策定の早い段階から市民の方々等関係者へ積極的に情報を提供し、コミュニケーションを行う取組み



淀川左岸線延伸部の具体化にまで至らず。

2 改革前の状況

○国土軸の多重性の確保等に資するリニア中央新幹線や北陸新幹線について、大阪までの全線開業が大幅に遅れる懸念がある。

・リニア中央新幹線

2011年 5月	国が東京・大阪間の全線においてJR東海の全額自己負担により建設する整備計画を決定
2014年10月	国が品川・名古屋間の工事実施計画を認可し、JR東海が着工



(当初計画)

JR東海の考え方は、2段階方式で大阪まで実現することとし、第1段階としての名古屋開業後、経営体力を回復して速やかに大阪開業に取り組む。

東京・名古屋間 2027年開業(9年後)

名古屋・大阪間 2045年開業(27年後)

18年遅れ

・北陸新幹線

1997年10月	高崎・長野間開業
2015年 1月	「政府・与党申合せ」で、金沢・敦賀間の完成・開業時期の前倒しを決定
2015年 3月	長野・金沢間開業
2022年度末	金沢・敦賀間開業予定



敦賀・大阪間は整備財源がなく、国が示した予定では、リニアと同様2045年開業(27年後)予定とされている。

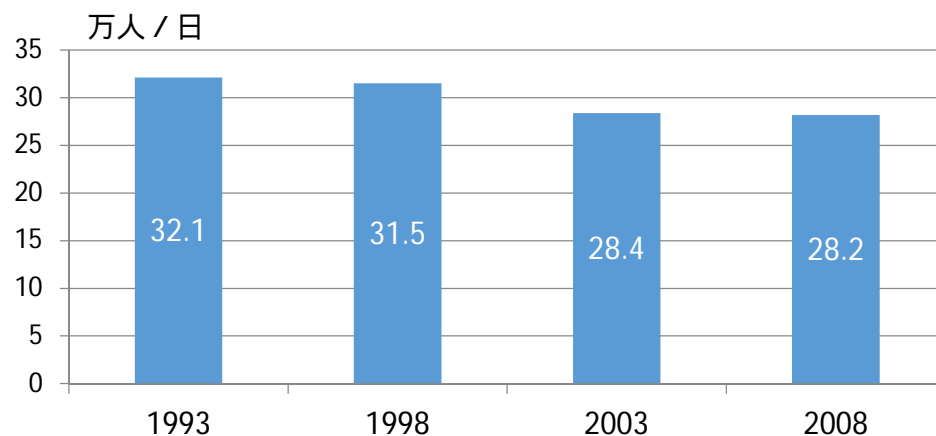
2 改革前の状況 【利用者の視点に立ったサービス面の課題】

- 鉄道：利用者目線からのサービスが十分ではなく、サービス向上の余地があった。
- 高速道路：料金体系が運用主体によってバラバラでわかりにくく、利用しにくい状況であった

➤ 鉄道における課題

- ・西日本最大規模を誇る泉北ニュータウンと都心とを結ぶ唯一の鉄道である泉北高速鉄道については、少子高齢化の急速な進展により旅客数が減。
- ・運賃やサービス面で改善の余地がある。

泉北高速鉄道の旅客数



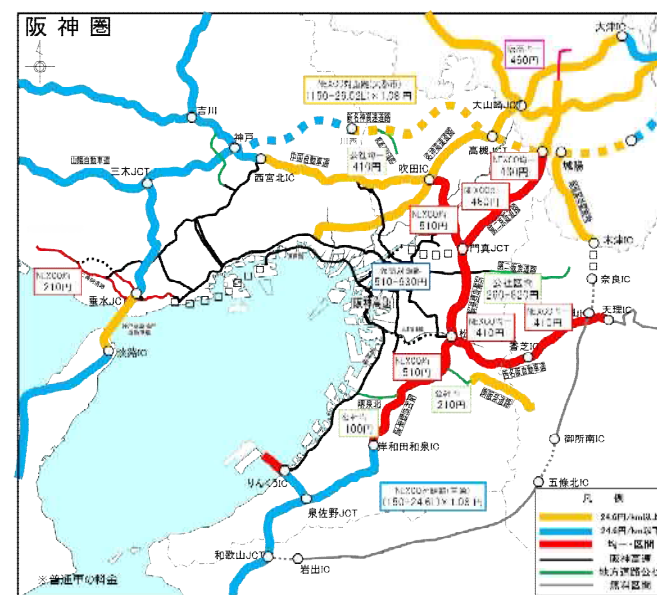
泉北高速鉄道の運賃・サービス面での課題

泉北高速鉄道利用者アンケート（2015）によると、今後、さらに取り組んでほしいこととして、**運賃**(約83%)、**他社交通機関との利便性の向上**(約39%)、**電車運行本数の増発**(約22%)があげられており、**運賃、サービス面で課題**がある。

➤ 高速道路における課題

- ・高速道路の料金体系が運用主体によってバラバラでわかりにくく、利用しにくい。

2016.9月時点の料金体系



料金例) 第二京阪(枚方学研IC) 阪神高速環状線

経路選択	料金
守口線(31.3km)	1,690円
東大阪線(28.5km)	1,610円
松原線(42.8km)	2,060円

3 主な改革取組みの経過

		～2012	2013	2014	2015	2016	2017
戦略の策定 (1)	【府】公共交通戦略の策定、ストックの組換え	点線：未実施	公共交通戦略の策定	大阪府都市開発(株)の株式売却			
(2) 府市一体の取組み	【府市】なにわ筋線の整備						戦略本部会議で事業化に向けた国協議開始を決定
	【府市】淀川左岸線延伸部	淀川左岸線1期2期事業着手(1987) 大和川線事業着手(1999)	淀川左岸線1期完成			戦略本部会議で府市負担割合を決定	淀川左岸線延伸部の事業着手
	【府市】リニア中央新幹線	全線の整備計画決定(2011)		官民協議会を設立し、全線早期開業を訴え			財政投融资の活用により全線開業最大8年前倒し決定
	【府市】北陸新幹線				長野・金沢間の開業	敦賀・大阪間の駅・ルートが決定	
サービスの向上 (3) 鉄道	【府】大阪府都市開発株式会社 民営化	大阪府戦略本部会議にて方向性を確認(2009年)		府の保有する大阪都市開発(株)株式を一括売却			
料金体系一元化 (4) 高速道路	【府市】料金体系の一元化	阪神高速道路が対距離料金に移行(2011)				道路公社路線(南阪奈・堺泉北)のNEXCO移管決定	新たな高速道路料金が導入 道路公社路線(第二阪奈)のNEXCO移管決定

4 改革取組み(1) 戦略の策定(公共交通戦略)

○事業の具体化に向けて、大阪の成長にとって必要な鉄道ネットワークを公共交通戦略に位置付け。

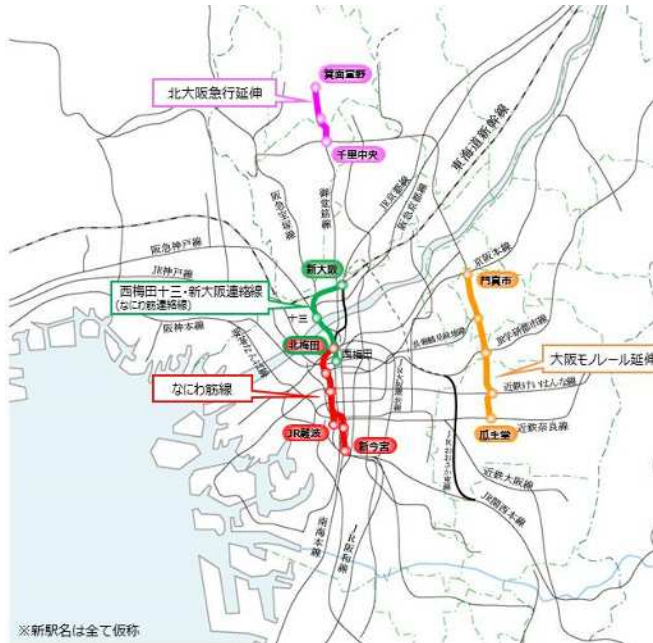
「公共交通戦略」策定(府：2014年1月)

鉄道ネットワークの充実については、大阪の都心機能の強化と都市間連携(鉄道ミッシングリンクの解消)に向けて、以下の4つの取組みを戦略的に実施する方針を決定

- ・国土軸アクセスの強化
(新大阪・大阪までの動線を確保し、北陸・リニア中央新幹線から全国へ)
- ・関空アクセス強化
- ・放射環状型鉄道ネットワークの形成
- ・都心機能の強化(「うめきた」のまちづくりの促進)

<「戦略4路線」の概要>

戦略で設定した方向性に沿って、各路線の事業化を推進



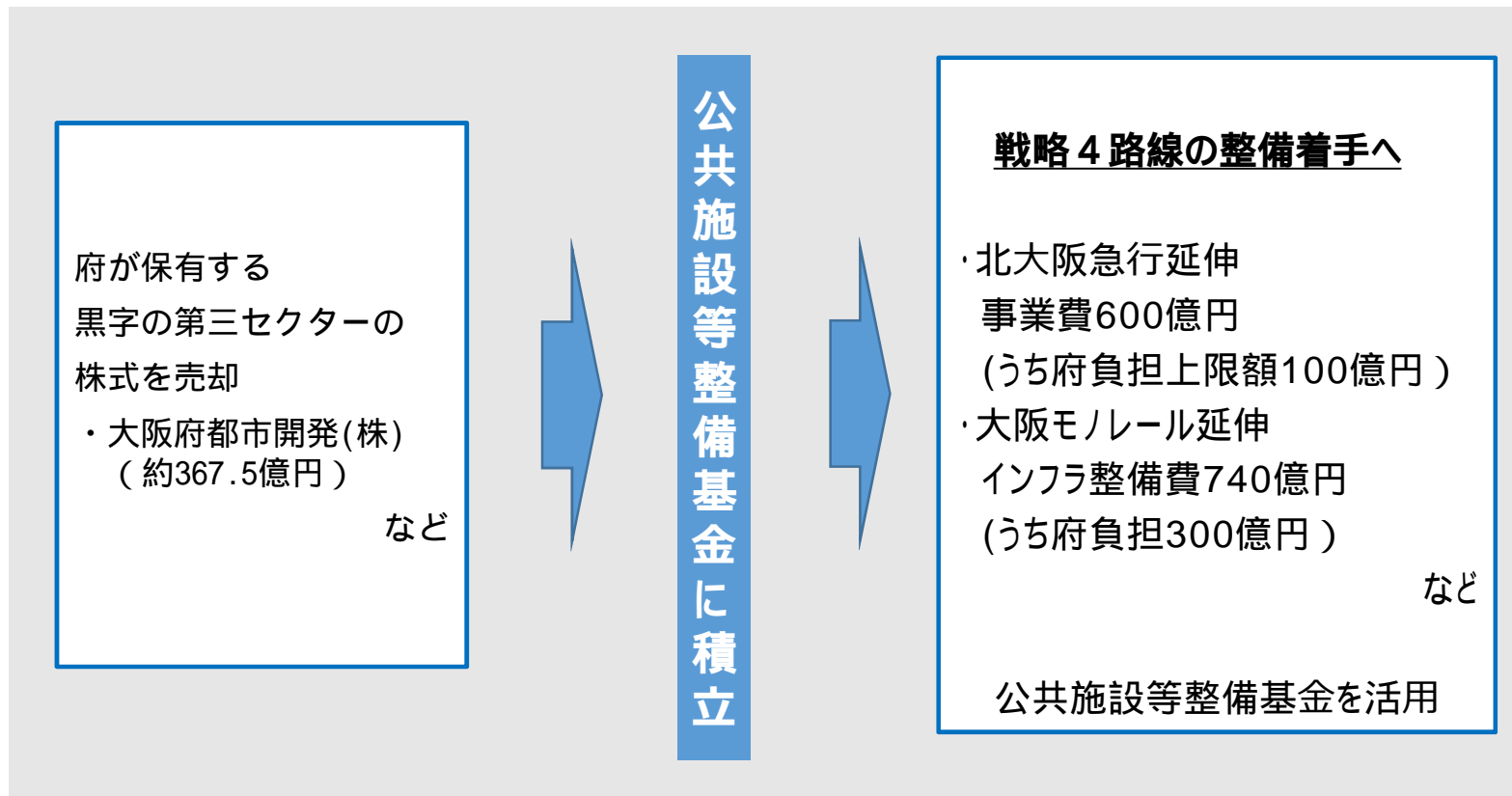
	概要(数値は概数)	効果
北大阪急行延伸	* 延長: 2.5km(千里中央～箕面萱野) * 事業費: 600億円	* 北大阪地域と大阪都心との直結 * 拠点形成とセットによる北大阪地域の活性化
大阪モノレール延伸	* 延長: 9.0km(門真市～(仮称)瓜生堂) * 事業費: 1,050億円(インフラ: 740億円、インフラ外: 310億円)	* 環状型鉄道ネットワークの形成(新たに4路線を加え10路線の放射鉄道と結節) * 交通結節点の形成、都市構造を変革
なにわ筋線	* 延長: 7.4km((仮称)北梅田～JR難波/南海新今宮) * 事業費: 3,300億円	* 関空アクセスの強化 * 大阪都心・国土軸にもアクセスして広域機能を発揮
西梅田・十三・新大阪連絡線	* 延長: 5.2km(西梅田～十三～新大阪) * 事業費: 1,350億円	* 京都・神戸・宝塚方面と大阪都心部を直結

4 改革取組み（１） ストックの組換え

< 改革取組み >

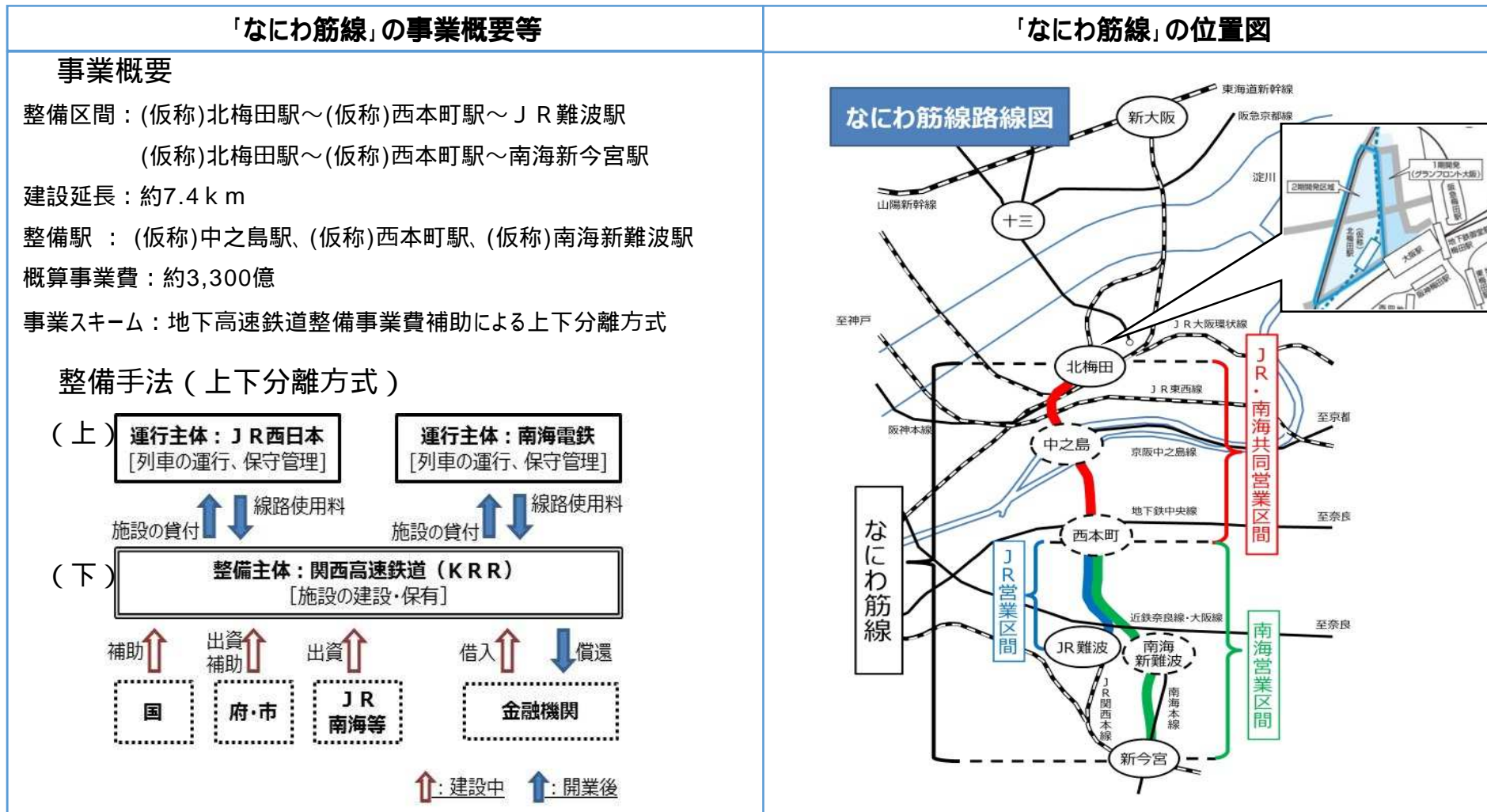
（２）ストックの組換えの実現（府：公共施設等整備基金の活用）

- ・鉄道整備には莫大な費用が必要。そのためその財源を捻出するための手法として「ストック（資産）の組換え」を実施。黒字の第三セクターの株式を売却し、その売却益を、戦略４路線などの公共施設の整備を目的とする基金に積み立て、戦略４路線整備の具体化に道筋。



4 改革取組み（2）府市一体の取組み（なにわ筋線）

○国土軸の新大阪や大阪都心部と関空や大阪南部地域間のアクセス強化を図るため、インバウンド増加に伴う鉄道事業者の投資意欲の高まり等を背景に、**府市連携により「なにわ筋線」の事業化に向けた取組みを実施。**



4 改革取組み（2）府市一体の取組み（淀川左岸線延伸部）

○大阪都市再生環状道路のミッシングリンクを解消するため、府市が連携して積極的に国に対し事業スキーム等の提案を行い、「淀川左岸線延伸部」の整備に事業着手。

「淀川左岸線延伸部」の事業スキーム等		「淀川左岸線延伸部」開通後の地図																	
<p>事業概要 整備区間：起点 大阪府大阪市北区豊崎 終点 大阪府門真市大字菟島 整備延長：約8.7 km 車線数：4車線 設計速度：60km/時 基本的な道路構造：主に地下式(トンネル構造)、嵩上式(高架構造) 全体事業費：約4,000億</p> <p>(仮称)豊崎IC(新御堂筋) 門真JCT(近畿道、第二京阪)</p>		<p style="text-align: right;">出典 大阪府</p>																	
<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 30%;"> 有料道路事業 (阪神高速) 府市出資なし 1600億円 </td> <td style="width: 30%;"> 国直轄事業 1800億円 国費 1200億円66.7% </td> <td style="width: 30%;"> 直轄事業 負担金 600億円 33.3% </td> <td style="width: 10%;"> 有料道路 事業 600億円 (NEXCO) </td> </tr> </table>		有料道路事業 (阪神高速) 府市出資なし 1600億円	国直轄事業 1800億円 国費 1200億円66.7%	直轄事業 負担金 600億円 33.3%	有料道路 事業 600億円 (NEXCO)	<p style="text-align: right;">出典 国土交通省近畿地方整備局浪速国道事務所</p>													
有料道路事業 (阪神高速) 府市出資なし 1600億円	国直轄事業 1800億円 国費 1200億円66.7%	直轄事業 負担金 600億円 33.3%	有料道路 事業 600億円 (NEXCO)																
<p>直轄事業負担金の分担比率 大阪府：大阪市 = 1：1</p>		<table border="1"> <caption>大阪都市再生環状道路を構成する路線の概要</caption> <thead> <tr> <th>路線名称</th> <th>延長(車線数)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>阪神高速 淀川左岸線Ⅰ期</td> <td>5.7km(4車線)</td> </tr> <tr> <td>阪神高速 淀川左岸線Ⅱ期</td> <td>4.3km(4車線)</td> </tr> <tr> <td>淀川左岸線延伸部</td> <td>概ね10km(4車線)</td> </tr> <tr> <td>近畿自動車道(門真～松原)</td> <td>14.8km(6車線)</td> </tr> <tr> <td>阪神高速 松原線(松原～三宅)</td> <td>2.5km(4車線)</td> </tr> <tr> <td>阪神高速 大和川線</td> <td>9.7km(4車線)</td> </tr> <tr> <td>阪神高速 湾岸線(三宝～北港)</td> <td>10.4km(6車線)</td> </tr> </tbody> </table>		路線名称	延長(車線数)	阪神高速 淀川左岸線Ⅰ期	5.7km(4車線)	阪神高速 淀川左岸線Ⅱ期	4.3km(4車線)	淀川左岸線延伸部	概ね10km(4車線)	近畿自動車道(門真～松原)	14.8km(6車線)	阪神高速 松原線(松原～三宅)	2.5km(4車線)	阪神高速 大和川線	9.7km(4車線)	阪神高速 湾岸線(三宝～北港)	10.4km(6車線)
路線名称	延長(車線数)																		
阪神高速 淀川左岸線Ⅰ期	5.7km(4車線)																		
阪神高速 淀川左岸線Ⅱ期	4.3km(4車線)																		
淀川左岸線延伸部	概ね10km(4車線)																		
近畿自動車道(門真～松原)	14.8km(6車線)																		
阪神高速 松原線(松原～三宅)	2.5km(4車線)																		
阪神高速 大和川線	9.7km(4車線)																		
阪神高速 湾岸線(三宝～北港)	10.4km(6車線)																		

4 改革取組み(2) 府市一体の取組み(リニア、北陸新幹線)

○リニア中央新幹線については、府・市・経済界が一丸となって、全線の早期開業を働きかけ、**名阪間の開業最大8年間前倒し(2045→2037年)**。北陸新幹線については、**駅・ルートが決定**。

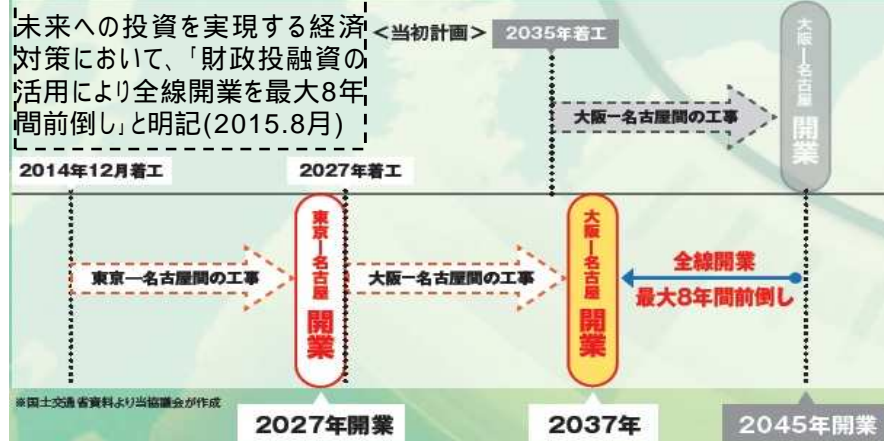
「リニア中央新幹線」の概要

区間：東京都・大阪市
 走行方式：超電導磁気浮上方式
 最高設計速度：505キロメートル/時
 建設に要する費用の概算額(車両費含)：90,300億円(全額JR東海負担)



出典：国土交通省資料

(8年前倒しの整備スケジュール)

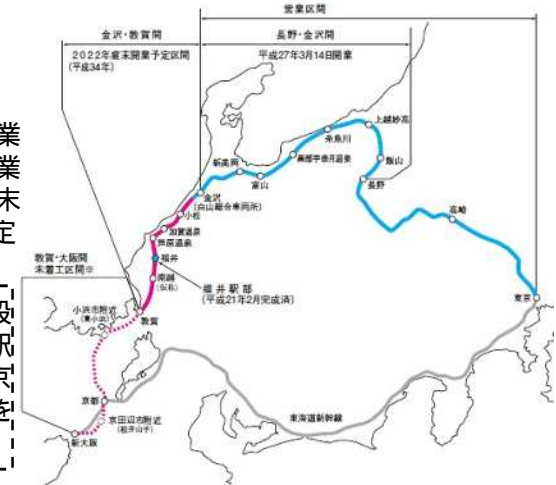


出典：リニア中央新幹線早期全線開業実現協議会

「北陸新幹線」の概要

区間：東京都・大阪市
 線路延長：約700km
 高崎～長野間(117km) 1997年開業
 長野～金沢間(240km) 2015年開業
 金沢～敦賀間(113km) 2022年度末開業予定

敦賀～大阪間は、与党整備新幹線建設推進プロジェクトチームにおいて、敦賀駅-小浜市(東小浜)附近-京都駅-京田辺市(松井山手)附近-新大阪駅を結ぶルートを決定(2018.3月)



◎平成29年3月15日の与党整備新幹線建設推進プロジェクトチームで決定されたルートを図示。

出典 北陸新幹線建設促進同盟会 要望書(H30年11月)

地方創生回廊中央駅構想(新大阪駅の結節機能強化)

新大阪駅について、新たに山陽・九州新幹線の地下ホームを新設し、リニア中央新幹線、北陸新幹線とも結節を強化させ、新幹線ネットワークのハブとする構想(2018.5月)



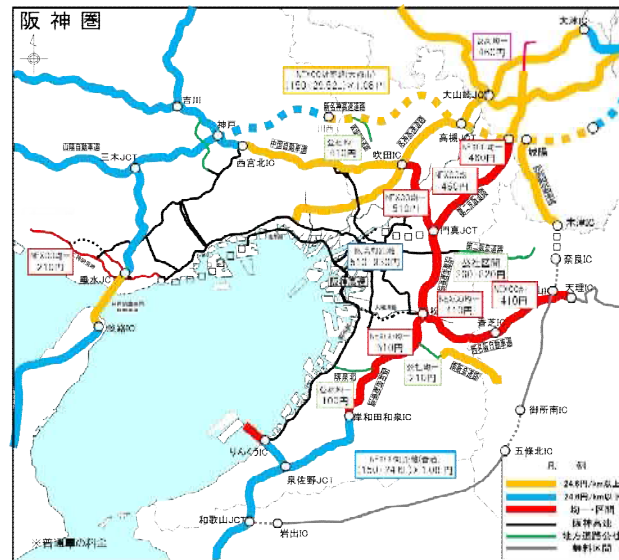
出典：国土交通省 生産性革命プロジェクト

4 改革取組み(4) 高速道路の料金体系一元化

○より利用しやすい料金体系を実現するため、府道路公社路線を接続する高速道路会社に移管するとともに、阪神高速やNEXCOで異なる料金体系を、**距離に応じた対距離料金制に整理・統一**。

2011年6月	近畿圏の料金一元化等を協議する「国と地方の検討会」設置
2012年1月	阪神高速道路が圏域を撤廃した 対距離料金 に移行
2016年12月	国土交通省「近畿圏の新たな高速道路料金に関する 具体方針(案) 」の公表
2017年6月	阪神高速道路、NEXCOにおいて、近畿圏の料金を、 対距離制を基本とした料金体系へ整理・統一
2018年4月	府の道路公社路線(南阪奈・堺泉北)をNEXCOに移管

料金体系統一前(～2017.6.3)
 ・様々な料金体系、運営主体が混在



料金体系統一後(2017.6.3～)
 ・対距離料金を基本とした料金体系に整理・統一
 ・道路公社路線は、接続する高速道路会社に移管。

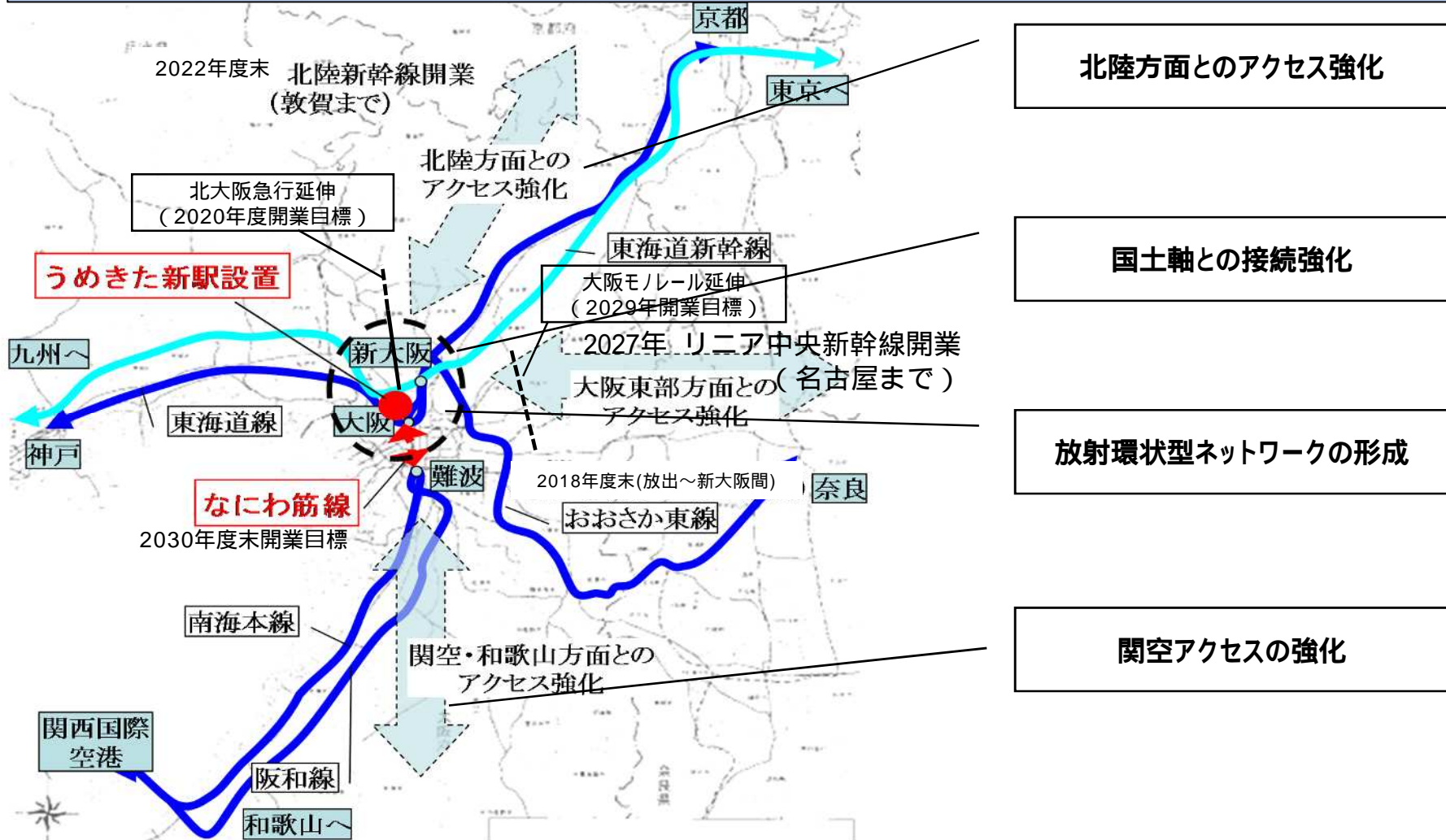


料金例) 第二京阪(枚方学研IC) 阪神高速環状線

経路選択	旧料金	新料金
守口線(31.3km)	1,690円	1,610円
東大阪線(28.5km)	1,610円	
松原線(42.8km)	2,060円	

5 成果（現時点の到達点）

戦略的な広域鉄道計画等の推進により、「東西二極の一極」を担う大阪の国際競争力が強化。副首都としてふさわしい都市機能の充実に向けて前進。



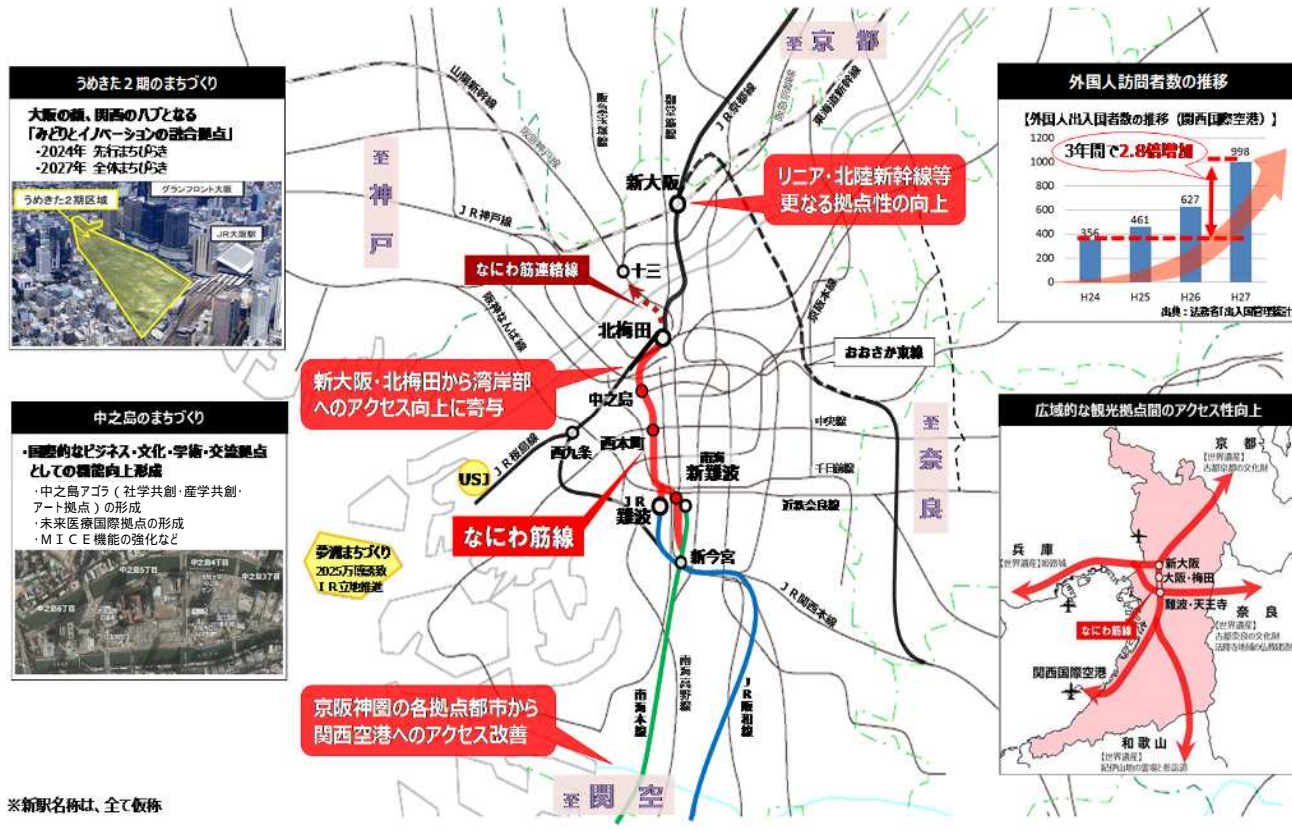
5 成果（現時点の到達点）

○戦略4路線の開業により、**広域拠点へのアクセス強化、都心機能の強化、まちづくり促進等の効果**が見込まれる。

【なにわ筋線】

- ・関西国際空港へのアクセス強化
- ・うめきた2期、中之島のまちづくり促進
- ・国土軸の新大阪や大阪都心部と大阪南部地域等を直結
- ・豊富な観光資源を有する関西圏の**広域的な観光拠点アクセスの改善**

効果



5 成果（現時点の到達点）

○戦略4路線の開業により、**広域拠点へのアクセス強化、都心機能の強化、まちづくり促進等の効果**が見込まれる。

効果

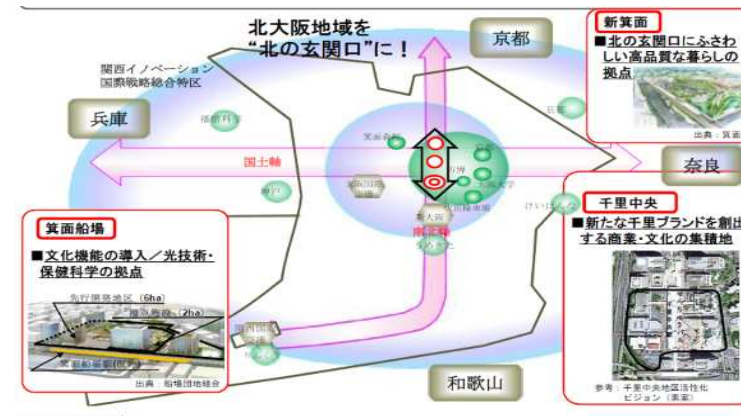
【北大阪急行】

（まちづくり面）

- ・箕面市のまちづくりへの効果
人口の増加や生活施設の充実が進み、企業や店舗の増加による新たな雇用の創出、集客力の向上による商業の活性化、移動の利便性向上による市民活動の促進など。

（交通面）

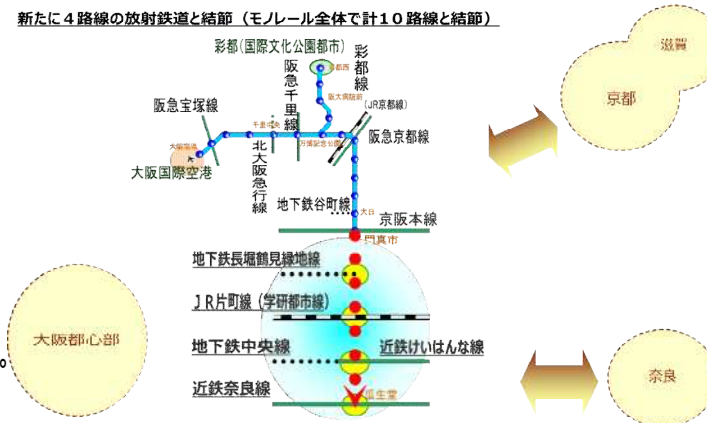
- ・大阪都心へのアクセス向上
- ・大阪の南北軸の強化
- ・国道423号の渋滞緩和



【大阪モノレール】

環状軸の強化と沿線地域の活性化・発展

- ・放射状鉄道との結節による広域的な鉄道ネットワークの形成
大阪市中心部を経由することなく、環状方向への移動が可能。他の路線が輸送障害時に、代替ルートが確保される。
- ・延伸沿線地域の活性化
新たな沿線開発、まちづくりが促進され、地域の活性化につながる。



西梅田十三新大阪連絡線は、なにわ筋連絡線等の調査等を踏まえ、今後整理。

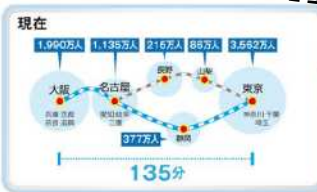
5 成果（現時点の到達点）

○リニアや北陸新幹線の開業により、日本の国際競争力向上や経済活性化等の巨大な効果が見込まれるとともに、ターミナルとなる新大阪駅が、スーパー・メガリージョンの西の核にふさわしい拠点となる。

【リニア全線開業による効果】

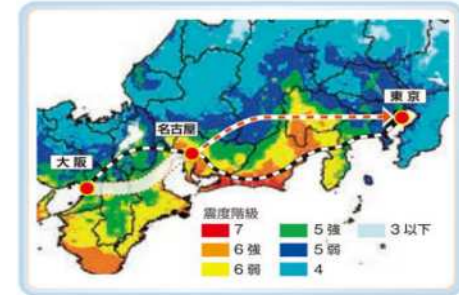
日本の国際競争力の向上
(スーパーメガリージョンの構築)

3大都市圏が一体化し、人口7000万人、国際総生産約300兆円(日本GDP約6割)の世界最大のスーパーメガリージョンが形成され、成長の著しいアジアの経済圏に対抗することができる



日本の大動脈を二重化
(国土強靱化の促進)

南海トラフを震源域とするM8以上の大地震発生等による東西の断絶リスクを大幅に軽減



日本経済を活性化
(地方創生を加速)

全線開業により全国で年間15,600億円の経済効果創出。一日も早い全線開業が望まれる。

開業による経済効果 (全国年間)	東京-名古屋開業	東京-大阪開業	効果差
合計	8,900	15,600	年間6,700億円
産業活動誘発効果 (ビジネス)	4,400	7,100	
観光誘発効果 (インバウンド)	2,300	5,200	

出典：リニア中央新幹線早期全線開業実現協議会

効果

【北陸新幹線開業による効果】

時間短縮効果により、地域間交流が拡大



出典：北陸新幹線建設促進同盟会

【新大阪駅を中心とする広域鉄道ネットワーク形成】



出典：国土交通省資料

5 成果（現時点の到達点）

○都市再生環状道路の完成により、**渋滞緩和や民間投資誘発等の効果**が見込まれる。

出典 国土交通省近畿地方整備局浪速国道事務所

都市再生環状道路 完成後の地図



経済波及効果 年間2,600億円

渋滞緩和

都市再生環状道路の残る唯一の
ミッシングリンクが完成し、渋滞が緩和
(例.枚方 湾岸舞洲15分短縮)



民間投資誘発

国土軸と大阪湾ベイエリアの直結によって、高速道路沿道や
関空・阪神港を有する臨海部等において、大型物流施設や
製造、研究開発拠点等の広域的な立地を促進

観光需要拡大

世界遺産をはじめ豊富な観光資源を多数有する
関西圏において、広域的な拠点間の時間短縮、
定時制確保による観光需要を拡大



算出方法:京都(久御山JCT)~USJ(北港西ランプ)間の所要時間を算出
現況ルート(第二京阪・東大阪線ルート):H22道路交通センサ混雑時所要時間
整備時ルート(淀川左岸線ルート):H22道路交通センサ混雑時所要時間+設計速度

5 成果（現時点の到達点）

利用者の視点に立った利便性の向上が実現

○泉北高速鉄道（大阪府都市開発(株)）の民営化により、**料金値下げやサービスが向上。**

< 泉北高速鉄道利用者へのサービス向上の主な例 >

- ・乗継割引の拡大
- ・通学定期割引率の拡大
- ・通勤特急の新規運行 など

< グループシナジーの主な例 >

- ・物流事業の収益基盤向上
- ・効率化の推進

○北大阪流通センター

- ・隣接地に約5万㎡の土地を取得(15年4月)
- ・管理棟の縮小移転により開発用地創出(16年9月竣工、延床面積1,821㎡、事業費約9億円)



○東大阪流通センター

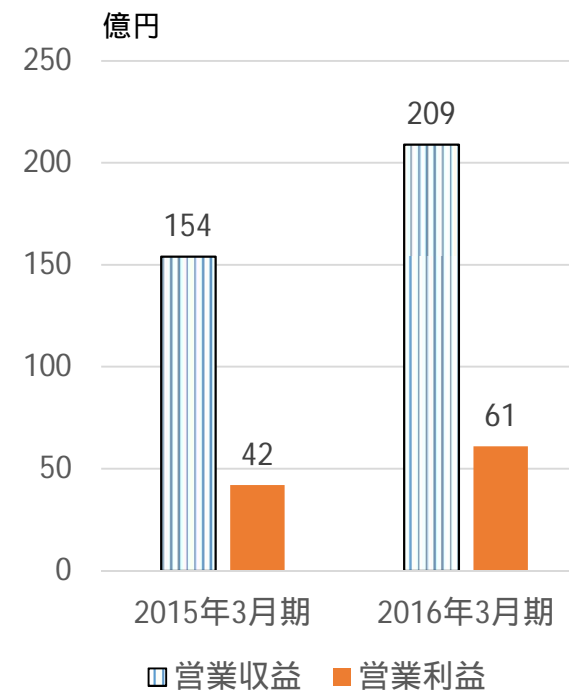
隣接地に約4千㎡の土地を取得(16年3月)



出典：南海電気鉄道(株)「2016年3月期決算説明会」

< 泉北関連事業の強化の主な例 >

- ・泉北関連事業の営業収益、営業利益が民営化前(2015年3月期)より増加。

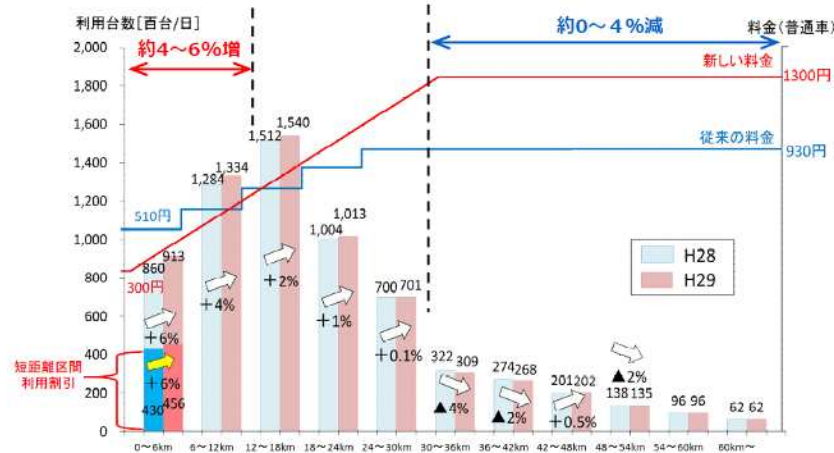


出典：南海電気鉄道(株)「2016年3月期決算説明会」をもとに作成

5 成果（現時点の到達点）

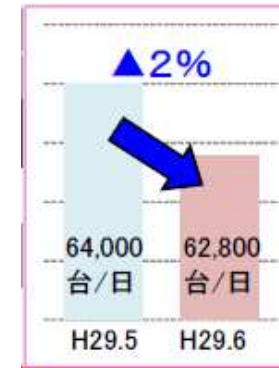
○高速道路料金の一元化により、**高速道路の短距離利用者が増加**、交通分散も促進。

・対距離料金による短距離料金引き下げに伴い、
阪神高速の短距離利用が4～6%増加



・阪神高速東大阪線と並行する一般道において、
交通量は約2%減。

大阪市道築港深江線法円坂付近の交通量



・経路によらず同一料金とすることで、第二京阪道路と都心間で、流入分散に一定の効果
(過度な渋滞が発生している東大阪線から守口線に転換)



出典：国土交通省「近畿圏の新たな高速道路料金導入後の交通状況について」(2017.11.21)

	(単位: 台/日)		
	H28	+2%	H29
守口線 (16.1km)	373 (23%)	→	431 (25%)
東大阪線 (13.3km)	1,270 (77%)	→	1,296 (75%)
松原線 (27.6km)	8 (0.5%)	▲2%	6 (0.3%)
合計	1,651		1,733

※ETCデータによる集計

※「H28.6～H28.7の平日平均」と「H29.6～H29.7の平日平均」で比較

※延長については、守口線：門真JCT～本町、東大阪線：門真JCT～道頓堀、松原線：門真JCT～なんばを対象

※()内は各路線の分担率

5 成果（今後の取組みの方向性）

○これまで、大阪府・大阪市が一体となって、鉄道整備やミッシングリンク解消などの懸案解決に道筋をつけてきた。**今後とも着実に必要なインフラの整備を進めていく。**

➤ **物流を支える高速道路機能の強化**

淀川左岸線や大和川線の整備が進むなど、環状道路ネットワークの確保に向けた取組みが進展。大型物流施設や製造、研究開発拠点等の立地など、さらなる民間投資が見込まれることなどを踏まえ、引き続き、高速道路機能の充実・強化に取り組んでいく。

➤ **人流を支える鉄道アクセス・ネットワーク強化**

関空から国土軸や都心部へのアクセス強化に向けた取組みを進めていく。東西二極を結ぶ広域交通インフラを複数ルート確保できるよう、リニア中央新幹線や北陸新幹線の早期全線開業に向け、引き続き取組みを推進。

○万博の開催決定やI Rの誘致など、人の流れにインパクトを与える動きを踏まえ、今後の鉄道・道路ネットワークについて検討していく。

11 . 空港戦略

1 総論

改革前の状況

関西国際空港については、公団方式をとる成田空港と異なり**株式会社方式**をとっていることや**海上空港**という特殊性から、**1.3兆円という巨額の負債**を抱え(2010年時点)、**経営が硬直化**し、国際競争力強化に向けた前向きな投資が困難な状況。



改革取組み

関空の財務状況等について国家レベルの課題として国に問題提起。これを契機に、**関空・伊丹の経営統合**など、関空の財務状況の改善や戦略的な経営を実現するための取組みが進展。さらに、**国内空港で初めて事業運営権の売却（コンセッション）**が行われ、関西エアポート(株)による事業運営が開始。LCC誘致や路線誘致インセンティブの**拡充にも注力**。



成果

就航ネットワーク強化やLCC拠点化など、国際拠点空港としての機能が着実に成長。訪日外国人も近年大幅に増加。大阪・関西、日本の成長を担うアジアのゲートウェイ空港として引き続き、必要な機能強化を図っていく。

2 改革前の状況

関空の概要

- ・開港日 1994年
- ・面積 1期空港島 約510ha、2期空港島約545ha
- ・主な機能 完全24時間運用可能、日本初のLCC専用ターミナル等



開港の経緯

1968年	伊丹空港の環境問題と航空輸送需要の増大等に対応するため、24時間運用可能な新空港の整備に向けて、運輸省が候補対象地での調査開始
1974年	航空審議会が運輸大臣に「泉州沖が最適」との答申
1981年	運輸省が「関西国際空港の計画案」等を大阪府・兵庫県・和歌山県に対し提示 1982～1984年 大阪府・兵庫県・和歌山県が具体化に同意
1983年	1983年度の国予算において、泉州沖設置を前提に着工準備経費が計上
1984年	1984年度の国予算において、 民間活力の導入 を提言した臨時行政調査会答申の趣旨等を踏まえ、 事業主体を国、地方公共団体及び民間が出資する「関西国際空港株式会社」とする 予算が計上 同年 関西国際空港株式会社が設立
1986年	運輸省が関西国際空港の設置を許可
1987年	空港島護岸工事着手
1994年	開港

2 改革前の状況

○関空は、法に基づき設置された特殊会社である関空会社が保有・管理。海上建設で多額の事業費を要した等の理由により1.3兆円もの巨額の負債を抱え、元利返済が経営上の大きな負担。

巨額の負債を抱える関空

関空は用地造成に多額の費用を要したため、有利子債務、資本金、総資産が成田や中部に比べて巨額



経営を圧迫する金利負担

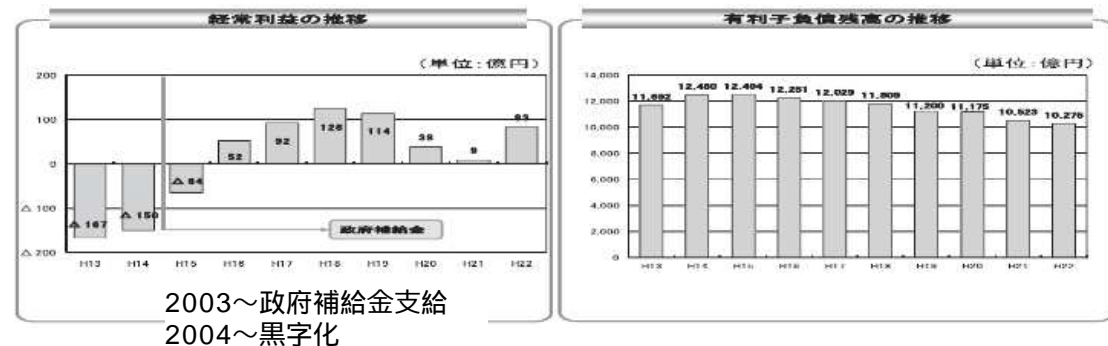
関空は売上に対して、支払利息が過大であり、経営を圧迫。売上高に対する有利子債務の比率は、関空11倍、成田3倍、中部6倍



政府補給金に依存せざるを得ない状況

経常収支ベースのバランスを確保するため、政府補給金に依存

2003年～政府補給金を支給
(2004年～黒字化)



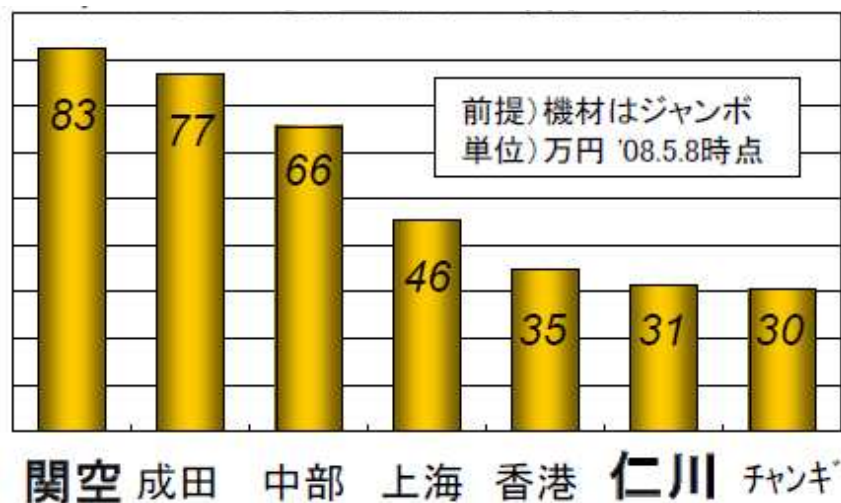
出典：一般財団法人運輸総合研究所「運輸政策研究2011 No.3」

2 改革前の状況

巨額の負債によるバランスシート悪化が経営の足かせになって、**関空の空港利用料はアジアの諸空港の中で高水準**となっているとともに、LCC誘致や貨物ハブ機能強化等の**国際競争力強化に向けた前向きな投資が困難**な状況。

アジア主要空港の着陸料比較

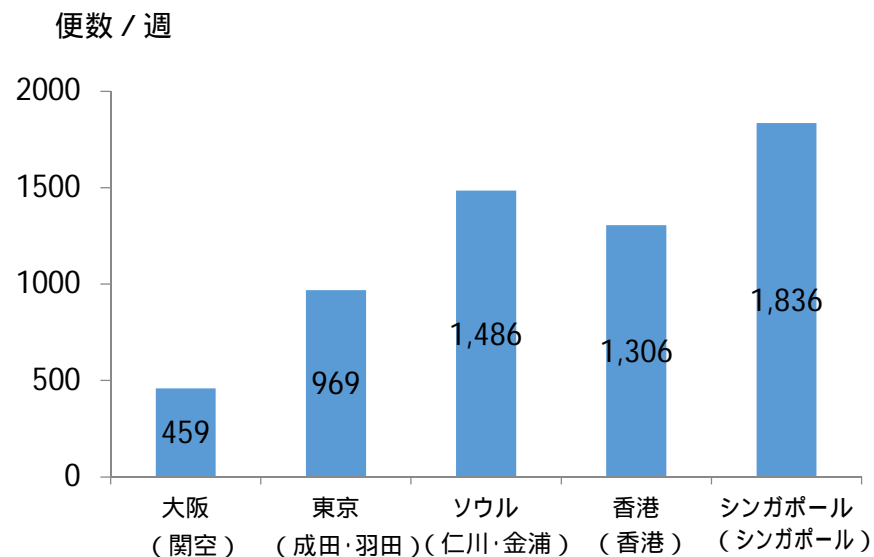
関空の空港利用料はアジアの諸空港の中で高水準。



出典：第5回国土交通省成長戦略会議 2009年12月

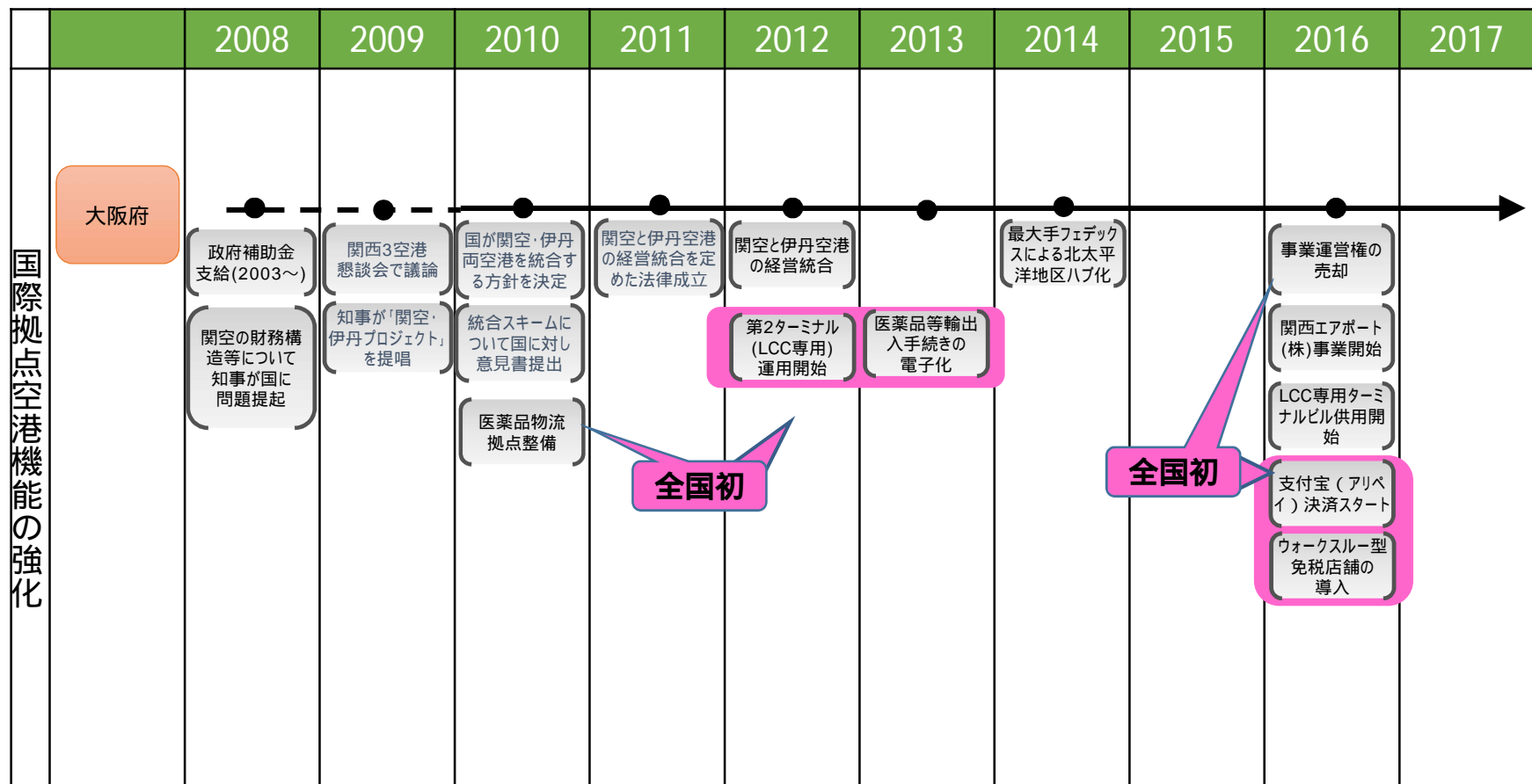
他の主要空港と比べて少ない就航数

対アジア国際線就航数は、アジアの他の主要空港と比べ少ない。



出典：国土交通省「海外空港の実態について」 2009年3月時点

3 主な改革取組みの経過



4 主な改革取組み

2008年に、知事が伊丹空港の廃止も視野に、関空の財務状況等について**国家レベルの課題として国に問題提起**。これを契機とした議論を踏まえ、**国が関空・伊丹両空港を統合する方針を決定**。

2008.7	知事が 伊丹空港の廃止も視野に、関西3空港のあり方を検討 することを発表
2009.9	関西3空港懇談会で3空港のあり方について議論
2009.11	国の「事業仕分け」で、伊丹空港を含めた抜本的解決策が得られるまで、 関空への政府補給金が凍結
2009.12	知事が国土交通省成長戦略会議の場で、「 関空・伊丹プロジェクト 」を提唱し、 関空の財務構造改善と国際ハブ化に向けて問題提起
2010.5	上記議論を踏まえ、 国が関空・伊丹両空港を統合する方針を決定
2010.6	関空への政府補給金の執行凍結解除
2010.9～	国と地元で統合スキームを議論 府として2度にわたり、国土交通大臣に対して意見書を提出
2011.5	関空と伊丹空港の経営統合について定めた「 関西国際空港及び大阪国際空港の一体的かつ効率的な設置及び管理に関する法律 」が成立

4 主な改革取組み

国が関空・伊丹統合の方針を決定するなど、**関空の財務状況の改善や戦略的な経営を実現するための取組みが進展。**

関空・伊丹両空港の経営を統合(2012年7月)

- ・一体運用による経営の効率化
- ・伊丹空港の収益も活用し、戦略的な設備投資など、関空の経営基盤を強化

〔 新たに国100%出資で設立された「新関空会社」が、両空港を一体的に管理・運営。
 ・旧関空会社は、「関空土地保有会社」として、関空の空港用地の保有管理及び新関空会社への貸付業務を実施。 〕

戦略的な経営

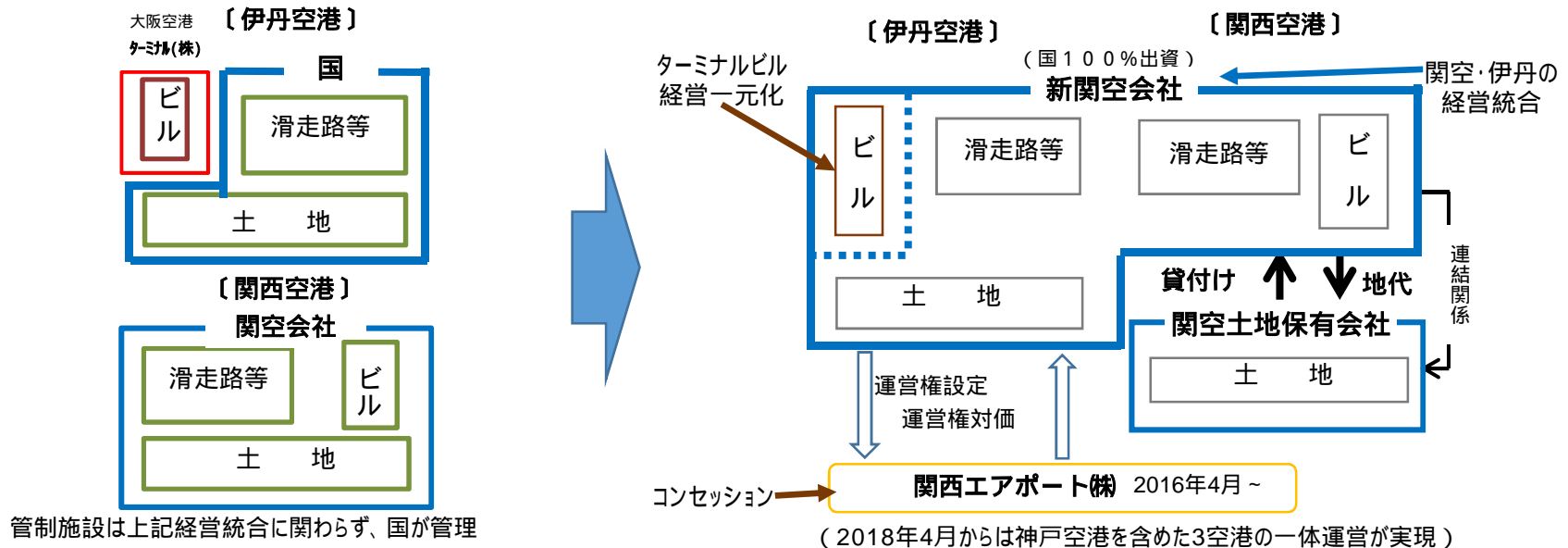
- ・伊丹空港とターミナルビルの経営一元化(2013年10月)

〔 自治体及び民間が新関空会社にターミナルビル会社の全株式を売却(売却額総額 278億円 うち府、市保有分 各々55億6,464万円) 〕

運営権売却(コンセッション)

全国初のコンセッションによる複数空港運営

〔 関西エアポート(株)が公共施設等運営権を取得し、両空港の運営を実施(実施期間は2016年4月1日から44年間 ・運営権対価等は総額2.2兆円) 〕



4 主な改革取組み

LCCの拠点化、路線誘致インセンティブの拡充、インバウンド受入機能強化等の取組みを実施。

LCCの拠点化

- ・ビーチ・アビエーションが、関空を拠点に就航開始（2012年3月）
 - ・関空第2ターミナル（LCC専用）の供用開始（2012年10月）
 - ・LCC専用ターミナルの整備（2017年1月）
- ➡関空は日本最大のLCC拠点（17社、20都市）



© Peach Aviation

路線誘致インセンティブの拡充

新関空会社が、競争力強化、空港施設の運用最大化を図るため、国際線着陸料の引き下げ等を実施。

さらに、関西エアポート株式会社においても路線誘致インセンティブの拡充などを展開。

（2017年度以降の新料金制度）

- ・国際線着陸料の引き下げ（2,300円/ t 1,900円/ t）
- ・新規路線割引（初年度90～100%） 等

【インバウンド受入機能の強化】

関空において出国時保安検査場や入国審査ブースの増設、入国審査官の緊急増員などインバウンド受入体制を強化。

空港運営者の取組み

- ・国際線保安検査場の増設（14 → 24ブース）
- ・エアマネージャーの配置
- ・入国審査場における誘導案内の増強
- ・仮眠・休憩スペースの整備
- ・案内カウンターの24時間化
- ・空港島内へのホテル誘致
- ・キャッシュレス化の推進

国の取組み

- ・入国審査ブースの増設（40 → 80ブース）
- ・入国審査官等の緊急増員
- ・入国審査の迅速化に向けた審査機器（バイオカード）の導入
- ・顔認証ゲートの導入

関空アクセスの利便性向上

- ・リムジンバスの完全24時間化：
関空から大阪駅前まで、
毎時24時間運行。
- ・リムジンバス案内表示の国際化：
停留所の案内板や
路線図の多言語化等。



4 主な改革取組み

非航空系収入の増加施策や国際貨物拠点化の取組みを実施。

非航空系収入（免税店収入）の増加

・ウォークスルー型の免税店舗の導入

2016年、日本の空港で初めてウォークスルー型の免税店舗を導入。化粧品、菓子、電化製品、タバコなど、ニーズが高い商品を集約。また、中国の観光客に人気のドラッグストア、時計の専門店も展開。

➡非航空系収入の大幅な増加に貢献。



出典：関西エアポート2017年度期末連結決算

国際貨物拠点化

・FedEx北太平洋地区ハブ(世界最大手の航空貨物会社)・医薬品物流拠点

関空促進協議会、国、経済界が一体となり、拠点誘致に取り組み、2014年4月にFedEx北太平洋地区が開設。アジアと北米を結ぶ必要な国際貨物拠点として機能。



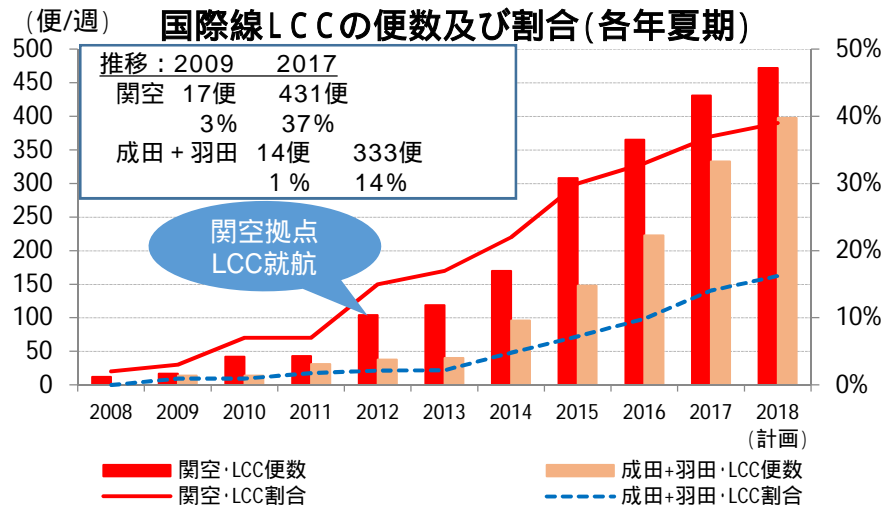
(FedEx社WEBより)

国際戦略総合特区を活用し、薬監証明手続きの簡素化・電子化を実現したほか、医薬品定温庫（日本初）の活用など関西の成長産業である医薬品・医療機器等の分野を支える物流拠点機能も強化。(2010年)

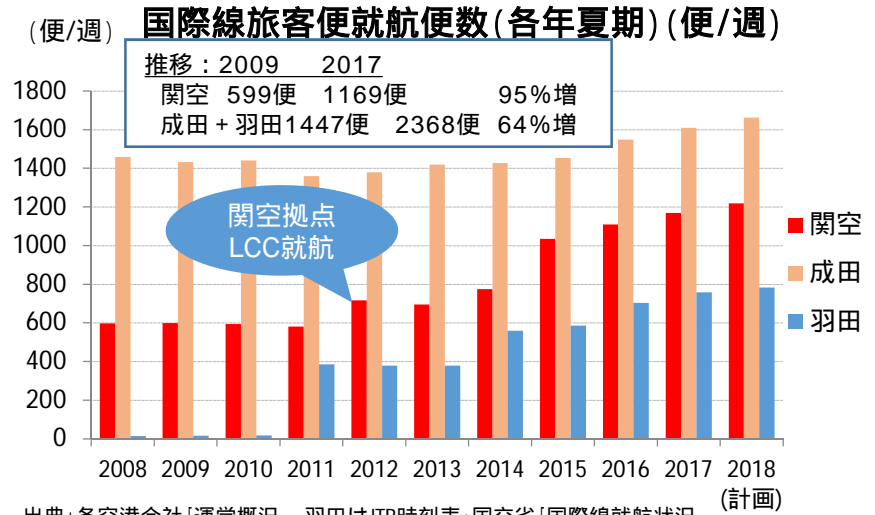


5 成果（現時点の到達点）

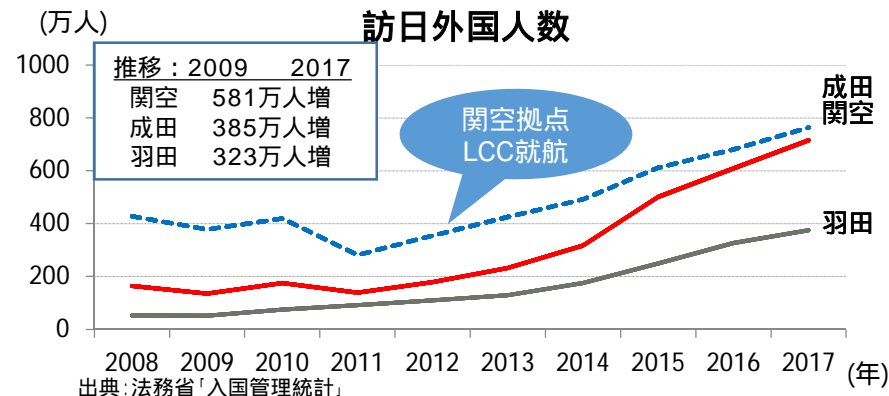
○関空・伊丹の経営統合、コンセッションを通じた民間企業による空港運営への移行により、**就航ネットワークの強化やLCC拠点化など**、関西国際空港の**国際拠点空港としての機能が着実に成長**。開港以来、**訪日外国人数は緩やかに上昇していたが、LCC拠点化の動きに併せて、近年大幅に増加**。



出典：各空港会社「運営概況」、羽田はJTB時刻表・国土省「国際線就航状況」



出典：各空港会社「運営概況」、羽田はJTB時刻表・国土省「国際線就航状況」



出典：法務省「入国管理統計」

(注) 以下について、会議後に訂正(平成31年2月14日訂正)
「国際線LCCの便数及び割合(各年夏期)」のグラフ中、「推移:2009 2017」の「関空」、「成田 + 羽田」の数値の誤り

5 成果（今後の取組みの方向性）

○関空は、大阪・関西、日本の成長を担うアジアのゲートウェイ空港として引き続き、必要な機能強化を図っていく。

➤ 国際空港の機能強化

2025年国際博覧会の開催が控える中、今後も航空需要の拡大が予想される関空では、十分な保安体制のもと、待ち時間の短縮、円滑・快適な旅客導線の確保などの受入環境の改善や、航空機発着の処理能力の向上等、ソフト・ハード両面での機能強化が重要。

➤ 関空アクセスの利便性・速達性の向上

関空アクセスの利便性や速達性の向上に向け、必要な鉄道や高速道路の整備を推進。

➤ 災害対応の強化

本年9月の台風第21号により、1期島の冠水やこれに伴う電気設備の損傷、連絡橋への船舶の衝突による交通アクセスの途絶等の事態が発生。今回明らかとなった課題を踏まえ、災害対応をさらに強化。

12 . 公民連携

1 . 総論

改革前の状況

大阪府・市では、公の施設の管理運営に関して、PFIや指定管理者制度を国による法制度化の直後から積極的に導入し、民間の知恵と工夫を取り入れてきた。



取組内容・手法

施設運営に関しては、管理運営期間の長期化による集客施設の誘致や、各種行為許可の拡大等による、魅力向上・賑わい創出の取組みが進展。

さらに、より幅広い事業で民間の能力や創意工夫を幅広く取り入れるべく、各種事業の実施前に企業等からの提案や意見を募集する「サウンディング型市場調査」の実施や、企業等との連携のための窓口設置など、更なる公民連携の推進にも力を入れている。



成果（現時点の到達点）

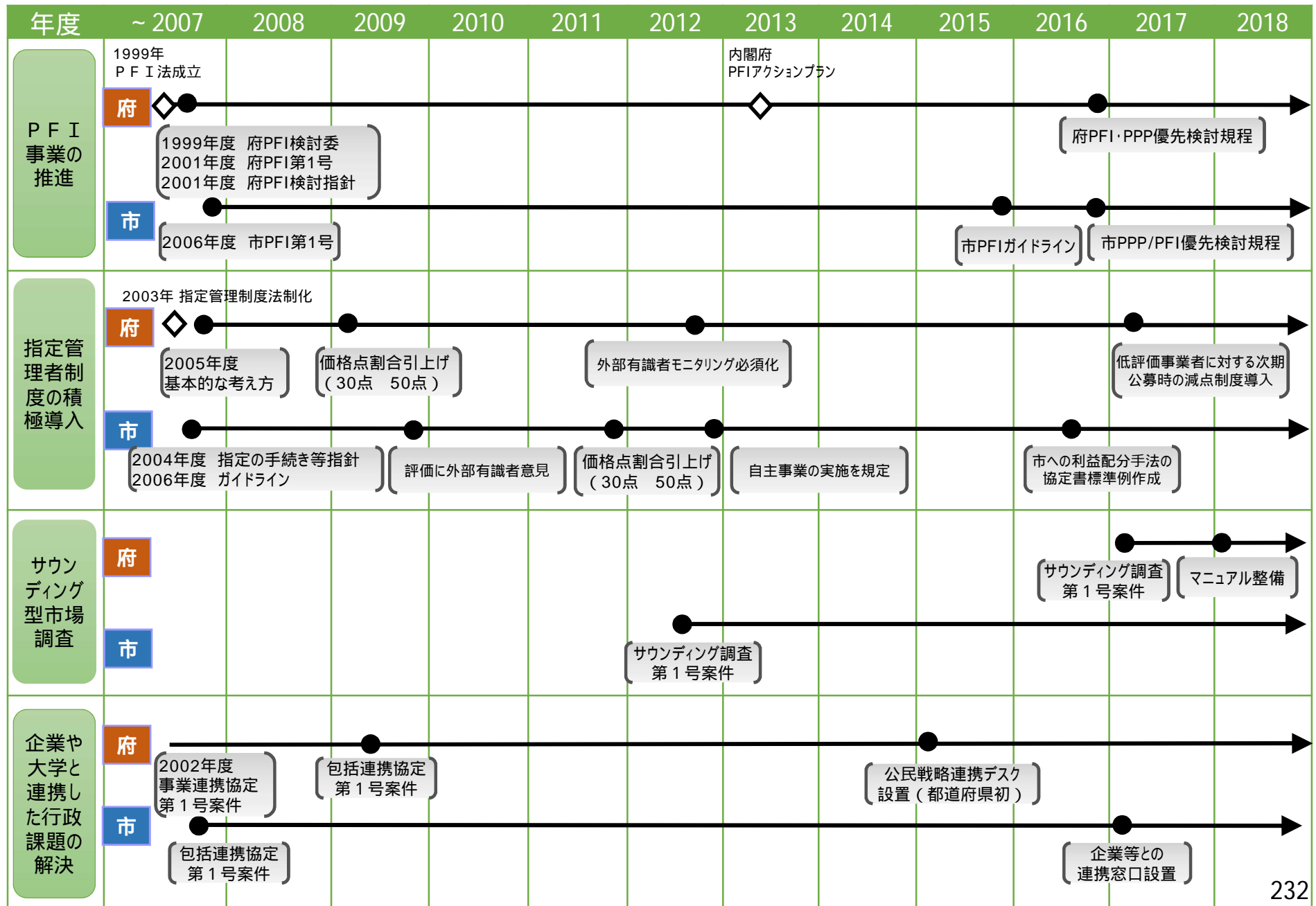
大阪城PMO(2015年度～)、天王寺公園エントランスエリア(愛称:てんしば)(2015年度～)など、これまでにない特色ある施設運営が始まっている。また、公民連携により様々な社会課題の解決を図るため、企業や大学との包括連携協定締結をはじめとする連携の取組みが、窓口設置後、飛躍的に増加している。

3 これまでの改革取組み

(1) 施策一覧

取組の方向性	施策・取組	全国との比較
公の施設の運営への民間手法の導入	<ul style="list-style-type: none"> ・P F I 事業の推進 ・指定管理者制度などの積極導入 	<ul style="list-style-type: none"> ・府内のP F I 実施数は全国最多 ・「大阪城P M O」、「天王寺公園エントランスエリア(てんしば)」など、特色ある施設運営が実現
事業実施に際しての民間アイデアの積極的な取り入れ	<ul style="list-style-type: none"> ・サウンディング型市場調査の実施 	
企業や大学との連携による行政課題の解決	<ul style="list-style-type: none"> ・企業や大学等との連携窓口の設置 	<ul style="list-style-type: none"> ・都道府県で初となる専任窓口を設置

(2) 主な改革取組み経過



主な改革取組み 公の施設の運営への民間手法の導入（PFI事業の推進）

改革の取組

府・市ではPFIの法制度化を機に、公共施設の整備・更新にPFIを積極的に検討、導入

【国の動き】

- 1999年 9月 民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律（PFI法）制定
- 2013年 6月 「PFIアクションプラン」策定
- 2015年 6月 「経済財政運営の基本方針2015（骨太方針）」において、PPP・PFIの一層の推進を明記

【大阪府の対応】

- 1999年11月 大阪府PFI検討委員会設置
- 2002年 2月 「大阪府PFI検討指針」策定
- 2017年 3月 「PFI/PPP優先的検討規程」策定

【大阪市の対応】

- 2015年10月 市政改革室にPFI担当を設置
- 2016年 3月 「大阪市PFIガイドライン」策定
- 2017年 3月 「大阪市PPP/PFI手法導入優先的検討規程」策定

PFI事業 実施実績（大阪府・大阪市）

（事業開始済のもの）

事業期間	事業名
2001-2017	江坂駅南立体駐車場整備事業
2004-2039	大阪府警察寝屋川待機宿舍建替整備等事業
2004-2006	大阪府営東大阪島之内住宅民活プロジェクト
2005-2015	水と緑の健康都市第1期整備等事業
2005-2008	大阪府営筆ヶ崎住宅民活プロジェクト
2006-2009	大阪府営岸和田下池田住宅民活プロジェクト
2006-2040	大阪府警察堺北1单身寮整備等事業
2006-2041	大阪府立消防学校再整備等事業
2006-2027	（仮称）水と緑の健康都市小中一貫校整備等事業
2006-2025	大阪市津守下水処理場消化ガス発電設備整備事業
2007-2009	大阪府営苅田住宅民活プロジェクト
2007-2010	大阪府営東大阪新上小阪住宅民活プロジェクト
2007-2011	大阪府営千里佐竹台住宅（2丁目）民活プロジェクト

事業期間	事業名
2008-2014	大阪府営豊中新千里東住宅民活プロジェクト
2009-2014	大阪府営吹田藤白台住宅民活プロジェクト
2010-2014	大阪府営堺南長尾住宅民活プロジェクト
2010-2015	大阪府営吹田竹見台住宅民活プロジェクト
2011-2033	大阪市平野下水処理場汚泥固形燃料化事業
2011-2014	大阪府営枚方田ノ口住宅民活プロジェクト
2011-2029	大阪府立精神医療センター再編整備事業
2012-2033	大阪府立成人病センター整備事業
2013-2018	大阪府営吹田高野台住宅（1丁目）民活プロジェクト
2015-2020	大阪府営吹田藤白台住宅（第2期）民活プロジェクト
2017-2040	大阪市海老江下水処理場改築更新事業
2017-2020	大阪府営吹田佐竹台住宅（5丁目） 及び大阪府営吹田高野台住宅（4丁目）民活プロジェクト

改革の効果

(実施実績)

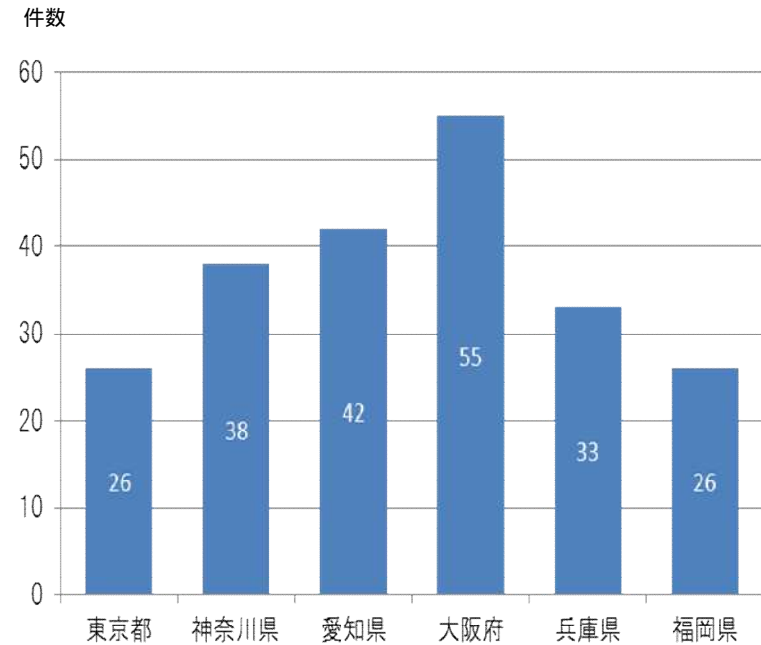
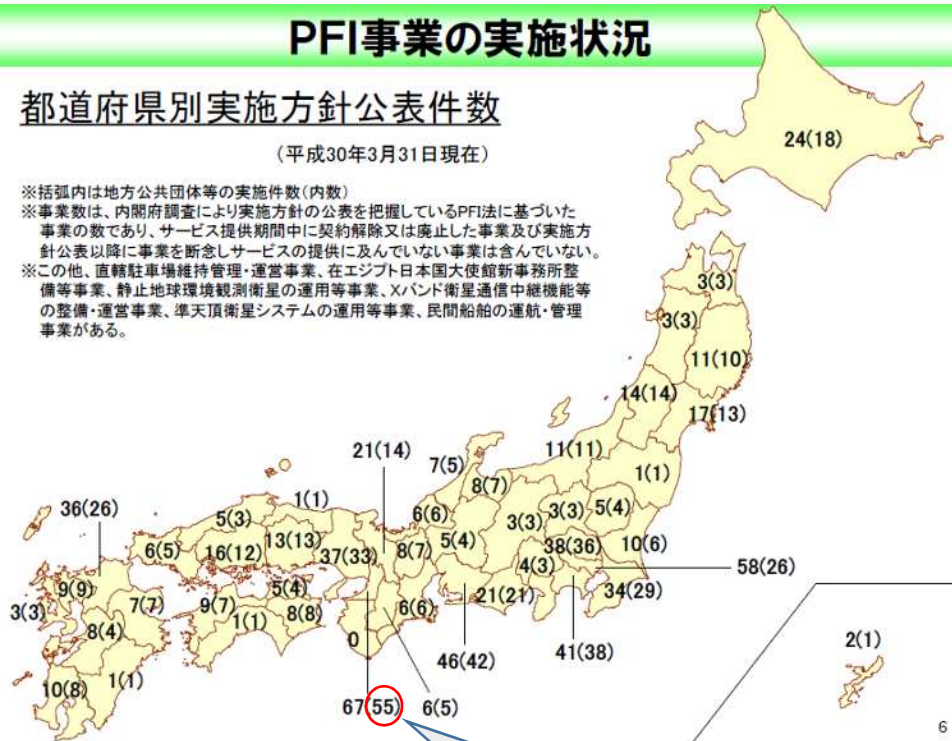
➤ 2018年3月末現在、大阪におけるPFI事業の実施件数（実施方針公表件数）は東京都等を上回り、全国最多。

PFI事業の実施状況

都道府県別実施方針公表件数

(平成30年3月31日現在)

※括弧内は地方公共団体等の実施件数(内数)
 ※事業数は、内閣府調査により実施方針の公表を把握しているPFI法に基づいた事業の数であり、サービス提供期間中に契約解除又は廃止した事業及び実施方針公表以降に事業を断念しサービスの提供に及んでいない事業は含んでいない。
 ※この他、直轄駐車場維持管理・運営事業、在エジプト日本国大使館新事務所整備等事業、静止地球環境観測衛星の運用等事業、Xバンド衛星通信中継機能等の整備・運営事業、準天頂衛星システムの運用等事業、民間船舶の運航・管理事業がある。



府内実施件数（地方公共団体分）は全国最多。うち、大阪府・市で25件を占める

出展：内閣府「PFIの現状について」(2018年7月公表)

数値は、各都道府県内での累計実施事業数(国実施分を含む)

地方公共団体(都道府県+市町村)実施分は、カッコ書きの内数として記載

主な改革取組み

公の施設の運営への民間手法の導入 (指定管理者制度の積極導入)

改革の取組

指定管理者制度の法制度化を機に、大阪府・大阪市では公の施設の管理に積極的に同制度を導入

【国の動き】

2003年 6月 地方自治法を改正し、従来の管理委託制度を改め、指定管理者制度を法制度化

【大阪府の対応】

2005年 4月 大阪府における指定管理者制度の導入及び運用について（基本的な考え方）を策定

2009年 4月 競争を促す観点から、原則として価格点50点：品質点50点に引上げ（従前は30：70）
価格点割合50%は、北海道、島根県と並び全国一 2015年神奈川県実施調査に基づく

2012年12月 外部有識者によるモニタリングを必須化

2017年 6月 外部評価が低評価であった指定管理者に対する次期公募時の減点措置制度の導入

【大阪市の対応】

2004年11月 公の施設の指定管理者の指定の手續等に関する指針を策定

2006年12月 指定管理者制度の導入及び運用に係るガイドラインを策定

2010年 1月 事業報告書等の評価にあたり外部有識者の意見を聴取する規定を追加

2012年 3月 競争を促す観点から、審査における具体的選定項目及び配点の内容を変更
（「市費の縮減」の配点を、100点中30点から原則50点に）

2013年 3月 施設利用を促進し、有意な提案を積極的に受け入れる観点から、自主事業の実施などの規定を追加

2016年10月 一定以上の利益が生じた場合の市への利益配分手法を記載した協定書標準例の作成

指定管理者制度 導入施設数

《大阪府》 計 57 施設 府営住宅を除く

施設区分	施設種類	導入数
レクリエーション・スポーツ施設	体育館	2
	競技場	3
	休養施設（公衆浴場、海・山の家等）	2
	その他（府民の森など）	10
基盤施設	公園	18
	駐車場	4
	その他	1

施設区分	施設種類	導入数
産業振興施設	その他	2
文教施設	博物館	4
	文化会館等	1
	合宿所・研修所等	1
	図書館	2
	その他	1
社会福祉施設	福祉・保健センター	2
	その他	4

《大阪市》 計 356 施設

施設区分	施設種類	導入数
レクリエーション・スポーツ施設	体育館	27
	武道場等	2
	競技場（野球場、テニスコート等）	14
	プール	26
	キャンプ場等	1
	その他	2
基盤施設	公園	4
	駐車場	21
	駐輪場	118
	港湾労働者休憩所	5
	霊園・斎場等	16
	臨港道路（トンネル）	1
	その他	1

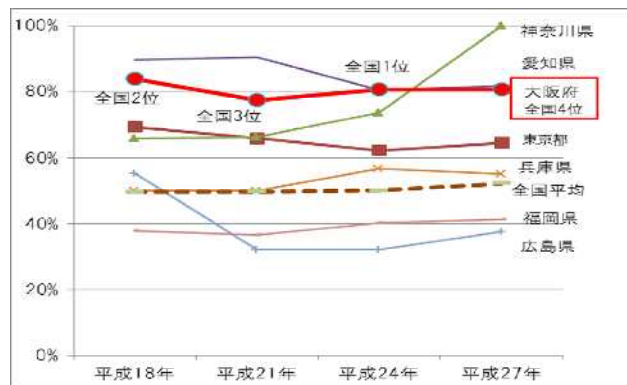
施設区分	施設種類	導入数
産業振興施設	産業情報提供施設	1
	展示場・見本市施設	2
	その他	1
文教施設	博物館（美術館、科学館、歴史館、動物園等）	8
	公民館・市民会館等	33
	文化会館等	9
	合宿所・研修所等	3
	その他	14
社会福祉施設	特別養護老人ホーム	1
	老人福祉センター	26
	その他	20

改革の効果

- 大阪は、制度発足当初から、全国的にもトップクラスの導入率を維持
- 公募による選定、民間事業者の指定等を通じて、事業者による創意工夫ある施設運営が行われている

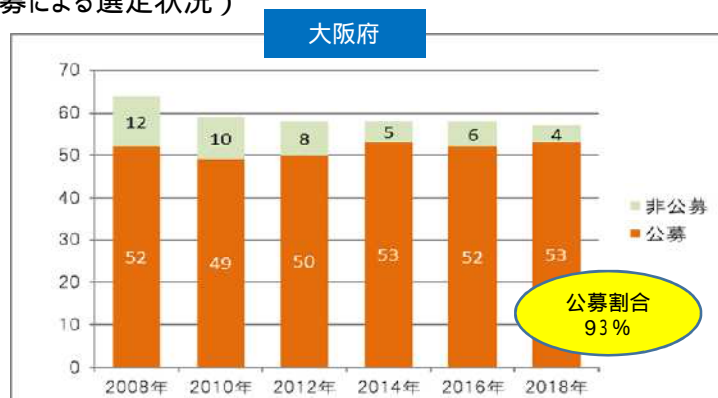
(主要都府県の導入率)

出典:総務省「公の施設の指定管理者制度の導入状況等に関する調査」より、都道府県別指定管理者制度導入施設数の割合を抽出(公営住宅を除く)

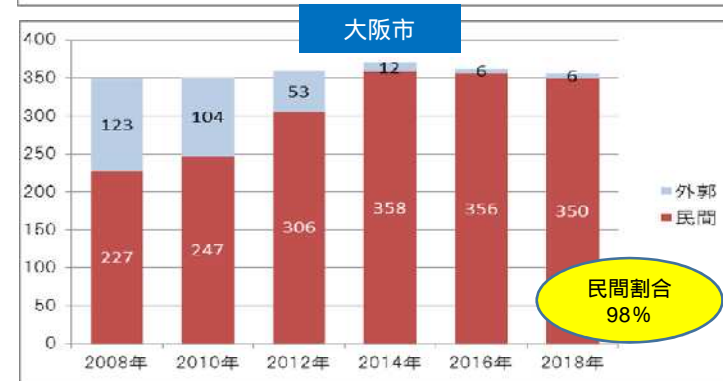
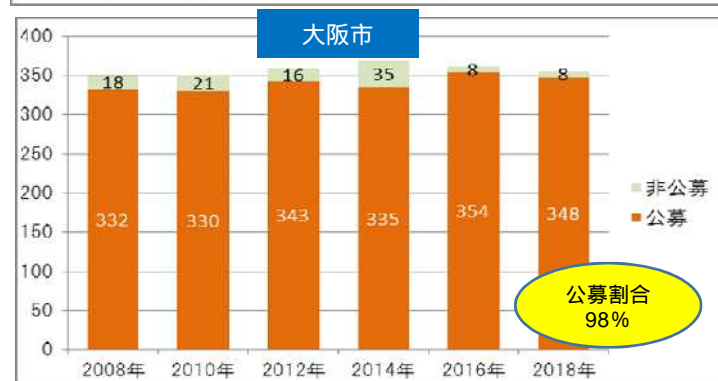
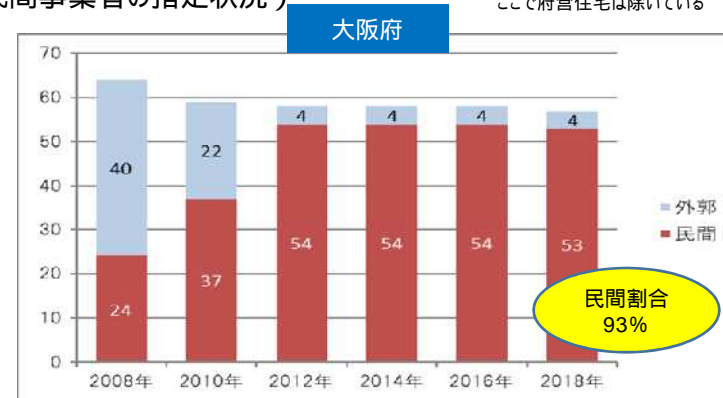


各年4月1日現在
 「外郭」には、指定出資法人(外郭団体)の他に、地方独立行政法人及び市町村を含む大阪府では、府営住宅について、地域ブロック単位で指定管理者制度を導入しているが、ここで府営住宅は除いている

(公募による選定状況)



(民間事業者の指定状況)



府営公園（19公園）では、2006年度の指定管理者制度を導入後、精力的なイベント開催や、利便性向上のための取組みを進めている。

【イベント開催による利用者増の取組】

- 指定管理導入後、
イベント開催数、参加者数は、3倍に増加



【売店・飲食店の誘致等による利便性向上の取組】

- 2016年度から民間のノウハウによる売店・飲食店等の便益施設の設置や、にぎわいイベントを開始

(1)「にぎわい施設」の設置

・府営公園における民間事業者による「にぎわい施設」の設置の取組みの第1弾として、久宝寺緑地で「みどり・環境・防災」に配慮した新しいタイプの売店を設置・管理運営する民間事業者を募集。

➢ 公募結果
 決定者：株式会社ローソン
 提案内容：公園景観に調和した建築物(277.09㎡)
 インフォメーションスペース(指定管理者・常駐)(55㎡)
 多目的トイレ、屋外飲食スペース
 既設園路と店舗をつなぐアクセスのウッド調舗装(計350㎡)




公園利用者の利便性向上
施設許可使用料の府収入

(2)「にぎわいイベント」の実施

・府営公園では、これまでにない新たな魅力づくりを進めていくため、「原則、営利を目的としないもの」に限っていたイベント等の開催条件を緩和し、平成29年度から適用。

- 「柔軟な規制緩和」と「適切な規制・誘導」をバランスよく実施。
- ・公園の通常利用への配慮
- ・エリア分け、時期による棲み分けを公園毎に設定 など



府民サービスの向上、にぎわい創出
占用料の府収入、指定管理者の収益向上

【府民ニーズの実現とさらなる「にぎわい促進」をめざして】

短期的取組み（2019年4月～予定）

➢大阪府都市公園条例の改正（**料金設定の見直し**）を実施

- 駐車場利用料金の見直し 約5割を占める2時間以内利用者の駐車場利用料金の値下げ
- 行為許可の権限と収入を府から指定管理者に移行 指定管理者によるイベント等の誘致促進、収益による維持管理の充実
- 運動施設の目的外利用料金等の適用を拡大（一部運動施設から全運動施設へ） 公園施設の多様な活用を促進

中期的取組み

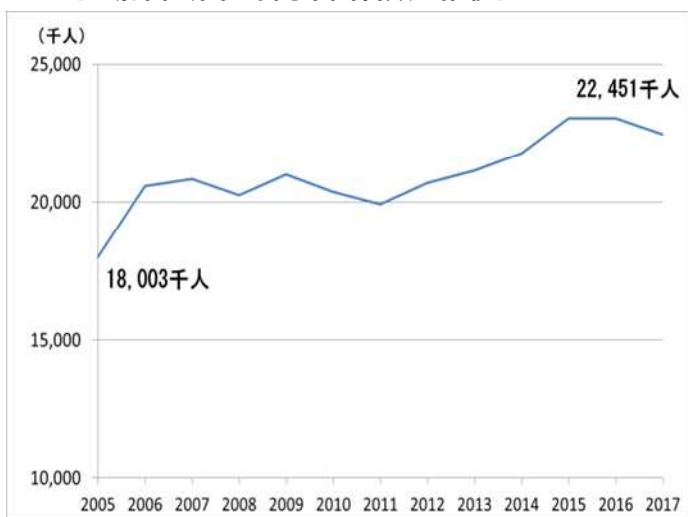
➢民間の投資を促し、さらなる「にぎわい促進」等をめざして、次期公募に向け、**公園管理運営制度の見直し**を進める

- ・民間の大胆な投資により新しい公園施設を設置し、公園の集客、にぎわい促進を図る。
 - ・収益を確保しつつ、公園全体の質の高い維持管理やイベント、プログラム、サービス提供など府民サービスの向上を図る。
- 2017年度、2018年度の2か年で全府営公園を対象にサウンディング型市場調査を実施し、検討中

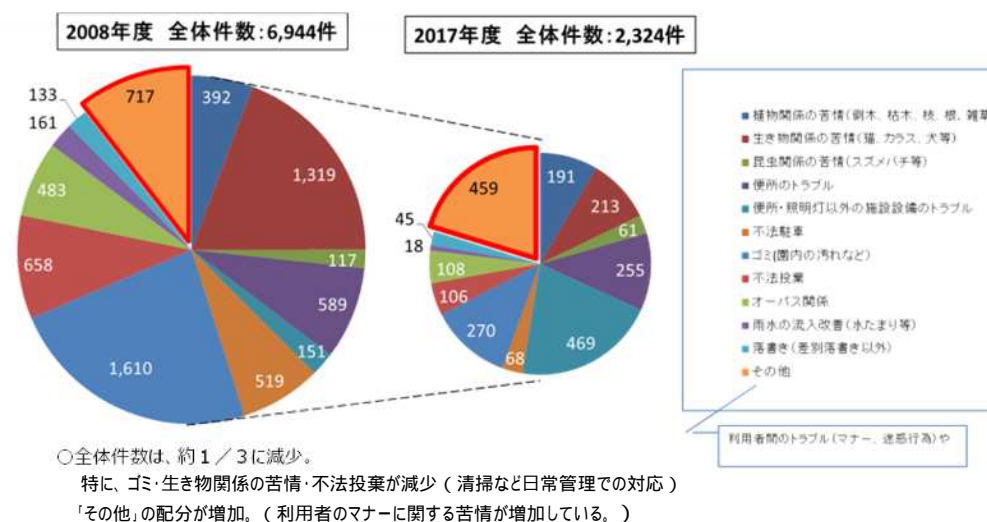
これまでの成果

- 年間来場者数が、10年間で約440万人（約3割）増加
- 苦情（要望）が、全体で1 / 3に減少

【全府営公園 年間来園者数の推移】



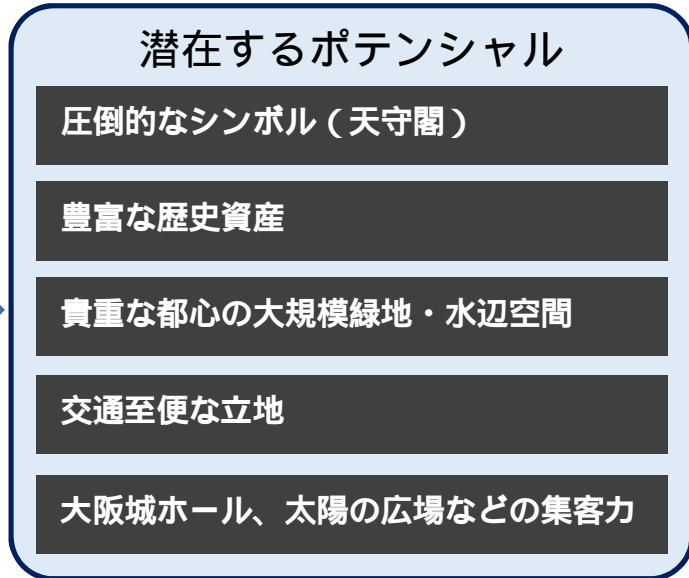
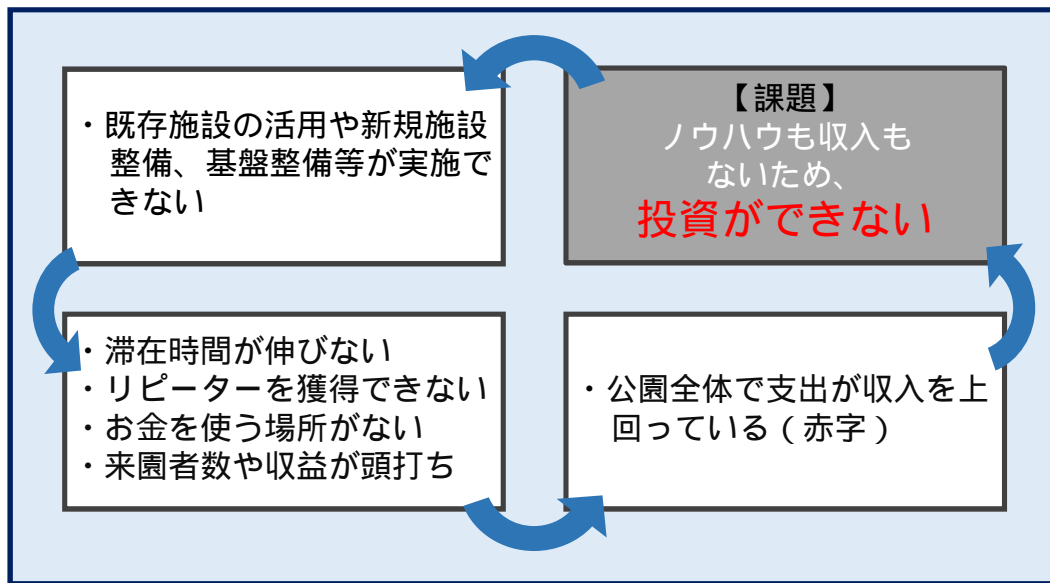
【苦情・要望件数（2008年度、2017年度比較）】



大阪城公園パークマネジメント（PMO）事業

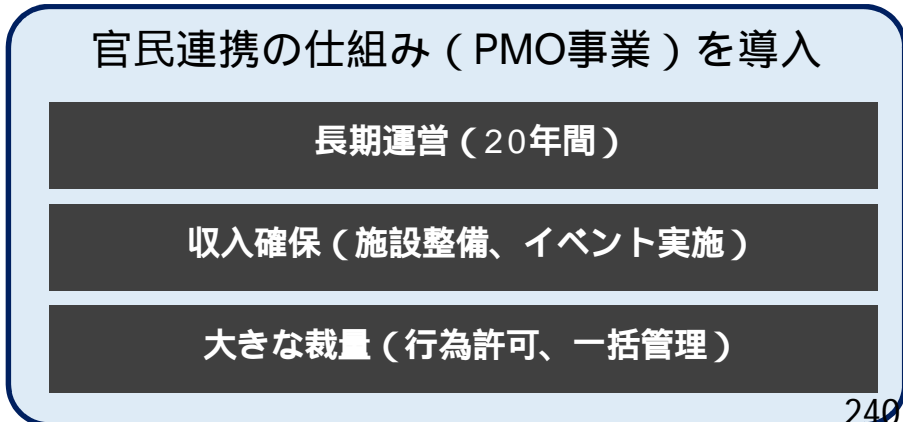
大阪城公園はポテンシャルを活かしきれていない状態であったが、PMO事業導入により、民間事業者のノウハウ・資金力を投入。

PMO事業導入前の状況：ポテンシャルを活かしきれていない



民間事業者の
ノウハウ・資金力投入

**ポテンシャルの最大活用
（管理から活用へ）**



大阪城公園パークマネジメント（PMO）事業

市から指定管理者の指定を受けた民間事業者が、大阪城公園及び公園内の複数の公共施設の一体的な管理運営と、魅力向上事業を実施。

管理運営
管理形態が異なっていた大阪城公園ほか5施設の指定管理

施設名	導入前
大阪城公園(駐車場や売店等含む)	直営(売店、駐車場は管理許可)
大阪城野球場	直営
大阪城西の丸庭園	直営
豊松庵(茶室)	直営
大阪城天守閣	指定管理
大阪城音楽堂	直営



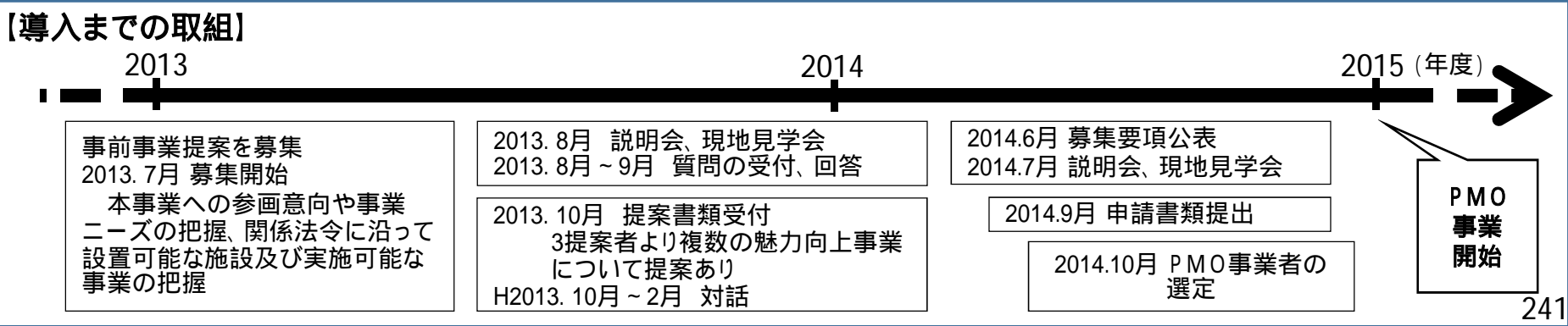
導入後
指定管理
(大阪城パーク
マネジメント
共同事業体)



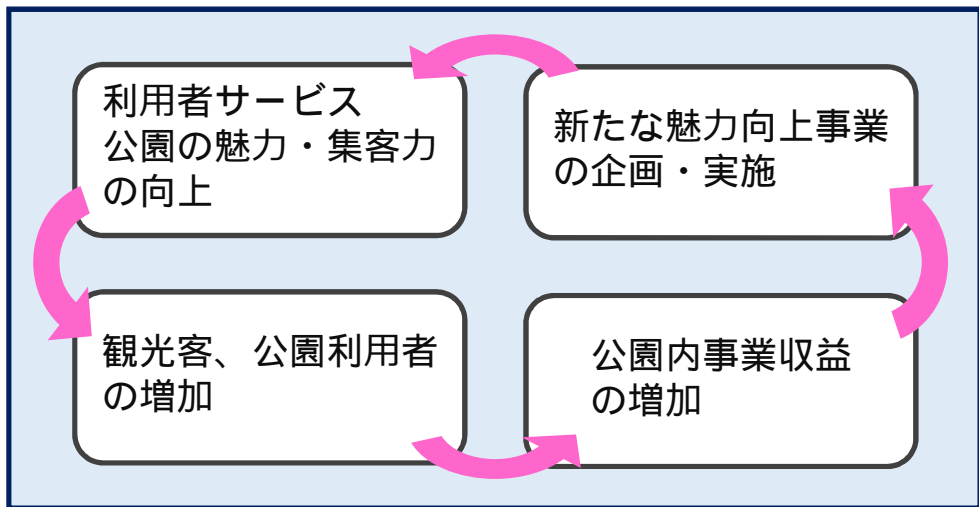
魅力向上
新たな魅力ある施設の整備や既存の未利用施設の活用

- 既存施設(もと博物館、大阪迎賓館、もと音楽団事務所)の活用
- 新規施設の整備
- 新たなイベントや事業実施

事業期間 20年間 (2015.4.1~2035.3.31)



民間事業者の取組により、好循環のスパイラルを構築。



民間事業者による取組

- 資金調達
- テナントの企画・誘致
- 施設の計画・設計・施工
- イベントの企画・実施、プロモーションなど

50億円以上投資
(十数年程度で回収予定)

行政側のメリット

- ・施設ごとの管理による弊害解消。
- ・低リスク、費用負担0で公共財の整備&魅力向上&地域経済活性化

民間側のメリット

- ・多くの観光客が訪れており、新たな施設設置などの賑わいを作ることによって滞在性を高め、事業的な採算も取れる。
- ・リスクはあるが、事業機会でもある。20年間と長期にわたる運営で投資回収も十分見込める。
- ・公共事業に参加でき地域貢献の面も。経営の多角化、収益アップにも寄与。

Win-Win
の関係

大阪城公園パークマネジメント（PMO）事業

民間事業者の投資により、魅力向上事業を実施。来園者数は増加し、市の財政負担軽減も実現。

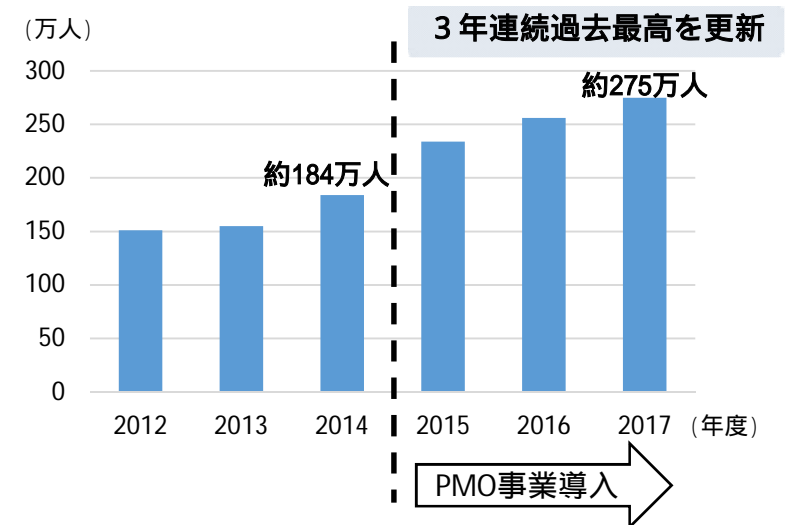
【導入前】



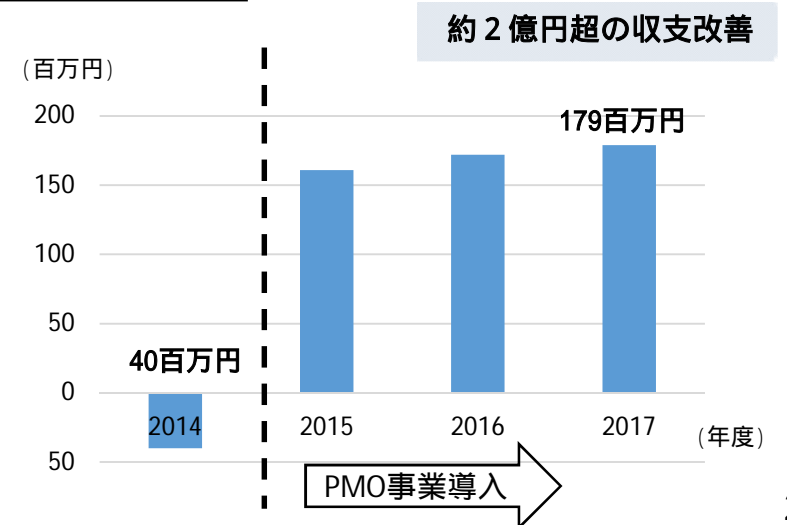
【導入後】



来園者数の推移



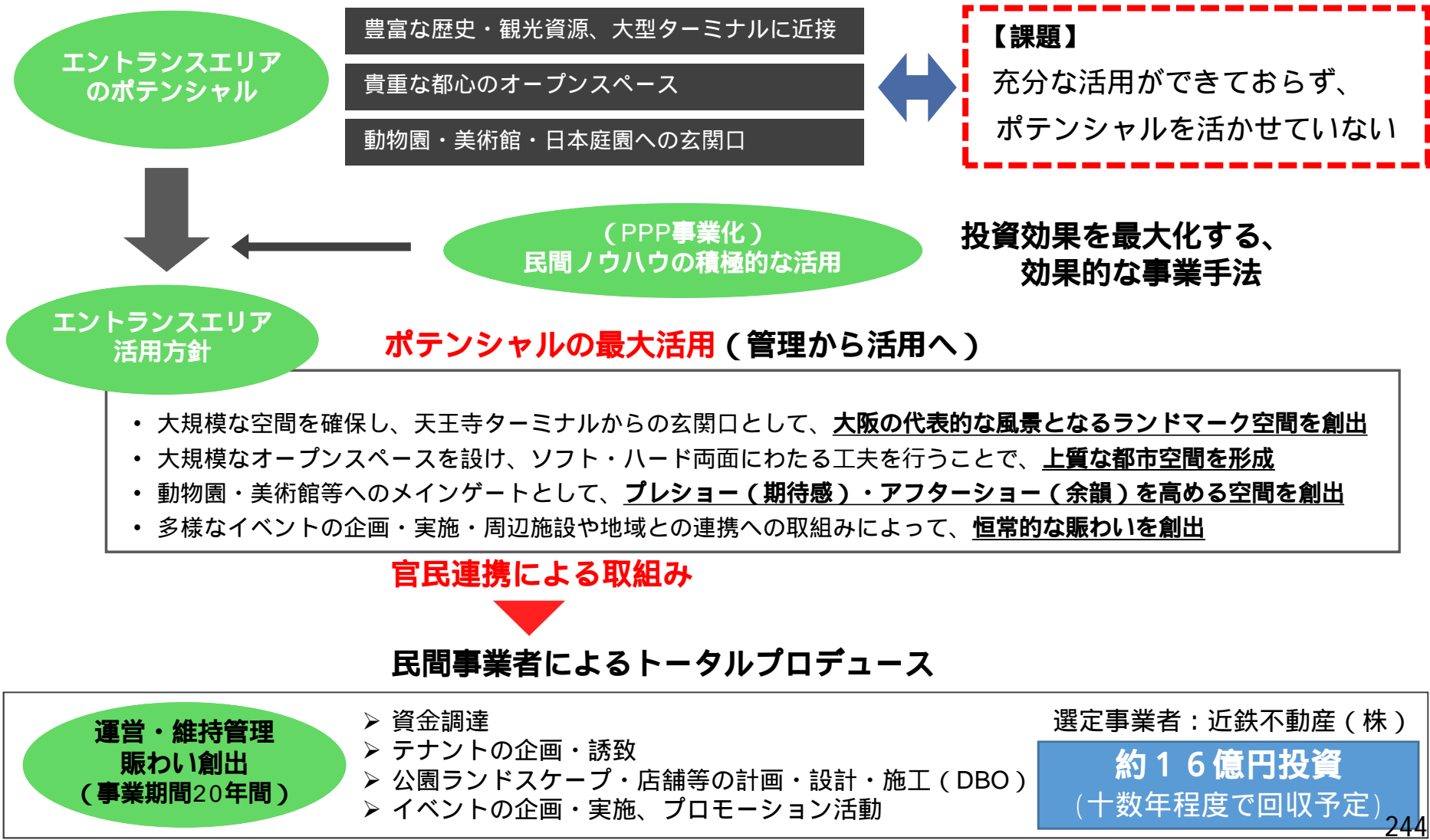
大阪市の収支変化



天王寺公園エントランスエリア魅力創造・管理運営事業

(天王寺公園エントランスエリア(愛称:「てんしば」)リニューアルオープンに関する取組み)

天王寺公園エントランスエリアはポテンシャルを活かしきれていない状態であったが、民間事業者のトータルプロデュースにより、賑わいを創出するとともに運営・維持管理を実施。



天王寺公園エントランスエリア魅力創造・管理運営事業

(天王寺公園エントランスエリア(愛称:「てんしば」)リニューアルオープンに関する取り組み)

設置・管理許可により、民間事業者が来園者や地域住民に対し、新たな魅力創造事業や賑わい創出事業、維持管理を実施。

【導入前】

施設名	管理形態
天王寺公園	直営

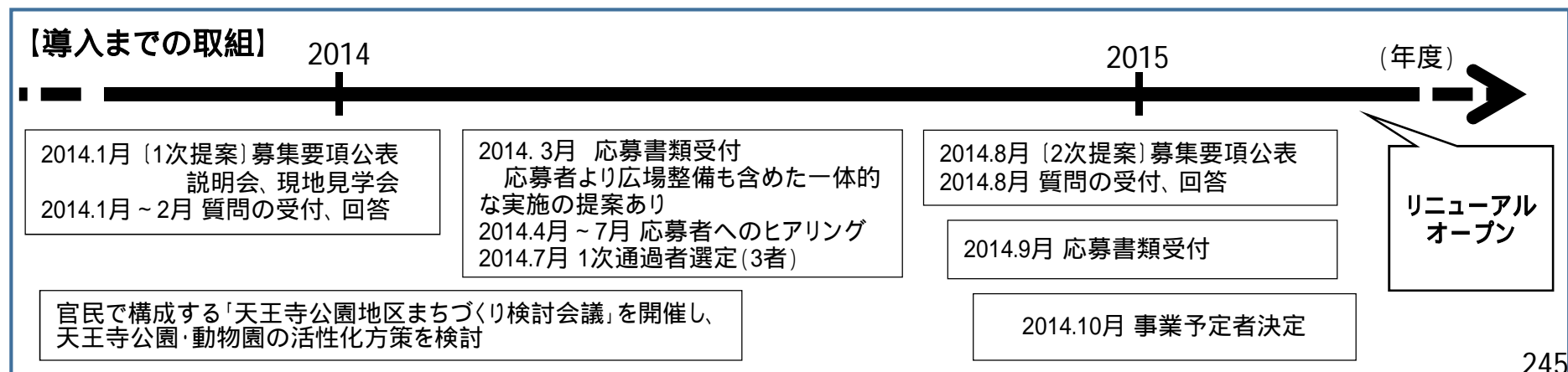
【導入後】

施設名	管理形態
天王寺公園エントランス及び茶臼山北東部	管理運営(近鉄不動産)
天王寺公園(その他のエリア)	直営

- ・事業全般：事業協定
- ・芝生広場等オープンエリア維持管理：維持管理協定
- ・収益施設設置：都市公園法に基づく設置・管理許可

事業期間

20年間 (2015.10.1～2035.9.30)



天王寺公園エントランスエリア魅力創造・管理運営事業

(天王寺公園エントランスエリア(愛称:「てんしば」)リニューアルオープンに関する取り組み)

施設のリニューアルと賑わい創出、来園者数の増加、市の財政負担軽減も実現。

- 平日も沢山の人で賑わうようになり、お散歩の子どもやカップルなど**若い世代が目立つ**ようになった。
- 日常づかいからイベントづかいまで、**多様な使われ方**がなされるようになった。
- イルミネーションや桜のライトアップなど、**夜間景観形成**の工夫がなされている。
- 運営管理面での予算措置や**対応が迅速で柔軟**。
- SNSやテレビ・雑誌での取り上げも多く、てんしばが賑わうことで、**天王寺公園やエリアのイメージに変化**が起きつつある。

【リニューアル前】

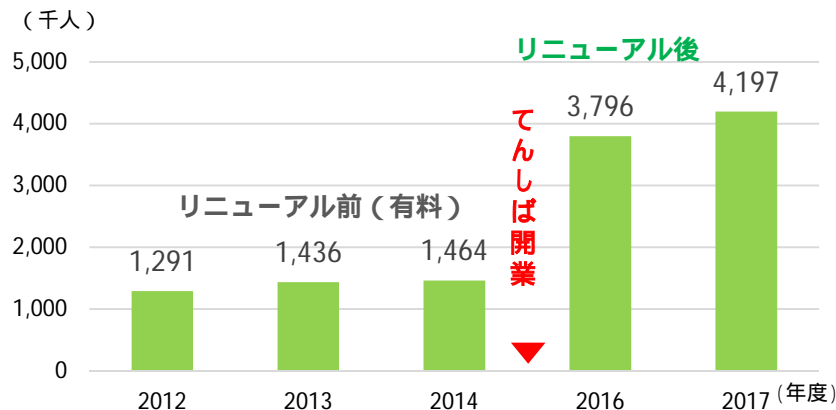


【リニューアル後】



エントランスエリア来園者数

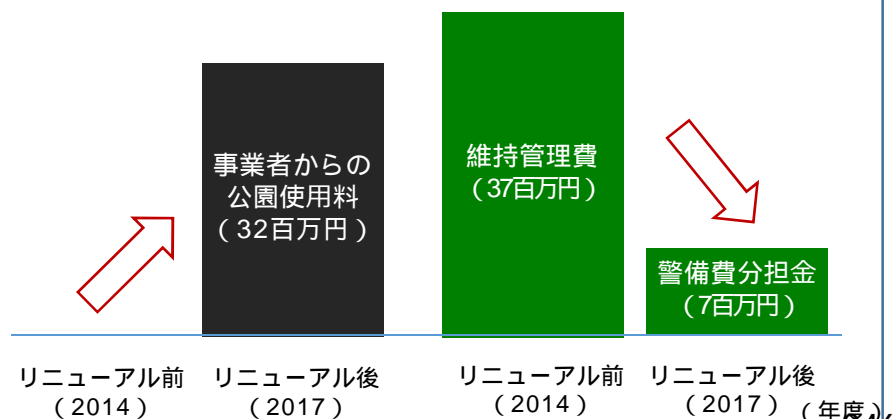
リニューアル後1年間の来園者数 約420万人 (従前の約3倍)



大阪市の財政負担

(収入)

(支出)



主な改革取組み

民間アイデアの積極的な取入れ（サウンディング型市場調査）

民間事業者の能力や創意工夫を幅広く取り入れるべく、積極的にサウンディング型市場調査も実施し、事業に活かしている

改革の取組

公平性と透明性を担保しつつ、事業の実施前に、幅広く企業等の提案・意見を募集し、公募内容等に反映

< 活用例 >

土地・建物の活用方策の検討、施設整備方策の検討 ...企業等による参入可否や活用アイデアの把握
 運営手法の検討 ...市場性の有無や企業等による活用アイデアの把握
 公募条件の整理 ...土地の処分にあたり、売却、定期借地などの事業方式等に関する意見の把握等

< サウンディング型市場調査実施のながれ >



サウンディング型市場調査 実施件数

	2012年度	2013年度	2014年度	2015年度	2016年度	2017年度	合計
大阪府	—	—	—	—	-	7	7
大阪市	1	7	4	4	4	11	31

大阪府の2017年度実績には、府市の共同設置機関である I R 推進局の 1 件を含む

(実施状況)

大阪府

部局	名称	目的	対話期間
府民文化部	万博記念公園の指定管理者導入	公募条件の検討	2017.4.24 ～ 4.27
IR推進局	I R 関連項目の検討	事業実現可能性の検討	2017.5.16 ～ 2018.3.30
都市整備部	服部緑地の活用	公園の魅力を高める活用方法や事業手法の検討	2017.7.11 ～ 9.13
都市整備部	箕面公園の活用	同上	2017.7.11 ～ 9.13
都市整備部	山田池公園の活用	同上	2018.1.15 ～ 2.28
都市整備部	大泉緑地の活用	同上	2018.1.15 ～ 2.28
都市整備部	せんなん里海公園の活用	同上	2018.1.15 ～ 2.28

大阪市

部局	名称	目的	対話期間
浪速区役所	もと「市民交流センターなにか」	事業実現可能性の検討	2017.7.3 ～24
淀川区役所	もと淀川区役所・もと淀川区保健福祉センター跡地の活用	事業実現可能性の検討	2016.2.22 ～26
淀川区役所	もと淀川区役所跡地の土地活用	公募条件の検討	2018.2.5 ～9
城東区役所、都市計画局、環境局	大阪城東部地区の市有地の有効活用	事業実現可能性の検討	2016.9.29 ～10.14
東住吉区役所	東住吉区矢田南部地域市有地利用	事業実現可能性の検討	2017.6.21 ～27
平野区役所	長原駅前用地活用	事業実現可能性の検討	2018.3.26 ～30

2017年度末までの実施状況

I R 推進局は、大阪府・市の共同設置機関

部局	名称	目的	対話期間
ICT戦略室	中央情報処理センター運用業務委託にかかる情報提供依頼（RFI）	公募条件の検討	2014.7.11 ～31
ICT戦略室	大阪市産学官連携等による最先端ICTに関する提案制度	アイデア・ノウハウの募集	2017.12～
経済戦略局	大阪城公園パークマネジメント事業導入	事業実現可能性の検討	2013.7.31 ～2014.2末
経済戦略局	天王寺動物園への民間活力導入	公募条件の検討	2015.10.6 ～7
経済戦略局	（仮称）大阪新美術館の運営へのPFI手法導入	公募条件の検討	2018.1中旬 ～下旬

(実施状況)

大阪市

部局	名称	目的	対話期間
総務局	大阪市役所本庁舎内食堂スペースの活用	公募条件の検討	2017.8.30 ～9.1
都市計画局	中之島4丁目用地の活用	公募条件の検討	2014.11.19 ～2015.2.3
福祉局	弘済院の事業継承	事業実現可能性の検討	2013.9.24 ～11.5
健康局	民間病院誘致	公募条件の検討	2013.4末 ～6初旬
こども青少年局	青少年センターの利活用	利活用方法の検討	2014.1.30 ～2.14
環境局	家庭系ごみ収集輸送事業の経営形態	事業実現可能性の検討	2012.10.16 ～11.16
環境局	ごみ焼却工場跡地の利活用	事業実現可能性の検討	2013.7.5 ～12
環境局	家庭系ごみ収集輸送事業の経営形態変更	公募条件の検討	2013.8.12 ～9.11
環境局	「リフレうりわり」の利活用	事業実現可能性の検討	2017.4.13
都市整備局	(仮称)区画整理・記念交流会館の整備	公募条件の検討	2016.7.19 ～29
建設局	鶴見緑地公園	事業実現可能性の検討、 公募条件の検討	2017.12.1 ～8
建設局	難波宮跡公園(北部ブロック)	事業実現可能性の検討、 公募条件の検討	2018.3.20 ～4.26

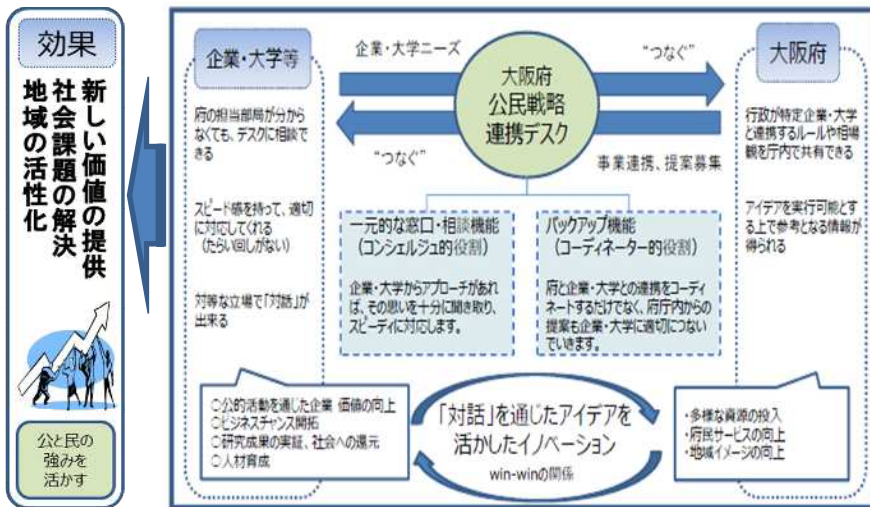
部局	名称	目的	対話期間
港湾局	もと中央突堤2号上屋の利活用	公募条件の検討	2013.12.4 ～18
港湾局	舞洲野球場及び舞洲地区地区計画C地区内未利用地の利活用	事業実現可能性の検討	2015.6.26 ～7.3
港湾局	舞洲運動広場及び舞洲地区地区計画C地区内分譲地の利活用	事業実現可能性の検討	2016.4.18 ～25
港湾局	もと「なにわの海の時空館」の利活用	事業実現可能性の検討	2017.2.8 ～14
港湾局	咲洲コスモスクエア地区複合一体開発	事業実現可能性の検討	2017.7.18 ～21
水道局	水道事業民営化基本方針(案)	事業実現可能性の検討	2014.4.14 ～7.25
水道局	大阪市水道局「もと扇町庁舎用地(北側用地)」及び「もと扇町庁舎南側用地」の有効活用	事業実現可能性の検討	2015.12.16 ～18
教育委員会事務局	公設民営学校のあり方	公募条件の検討	2015.3.23 ～4.17

企業や大学等との包括連携協定締結をはじめとする連携の取組が増加している

改革の取組

- ・ 府では、企業・大学等と府庁の各担当部局を繋ぐワンストップ窓口として、「公民戦略連携デスク」を設置（2015年度～）
- ・ デスク設置後、府と企業や大学との包括連携協定の締結数は、3年間で7倍以上に増加
- ・ 大阪市においても、企業等からの相談を区・局等につなぐ連携窓口を設置（2017年度～）している

（大阪府：公民戦略連携デスク）



（大阪市：企業等との連携窓口）



大阪府公民戦略連携デスクの取組み

- ・ 設置：2015年4月
- ・ スタッフ：10名専任体制（2018.4現在）
- ・ 企業等へのアプローチ：516社（2015年4月から2018年8月の累計）
- ・ 企業等との連携の取組み数：621件（2015年4月から2018年9月の累計）

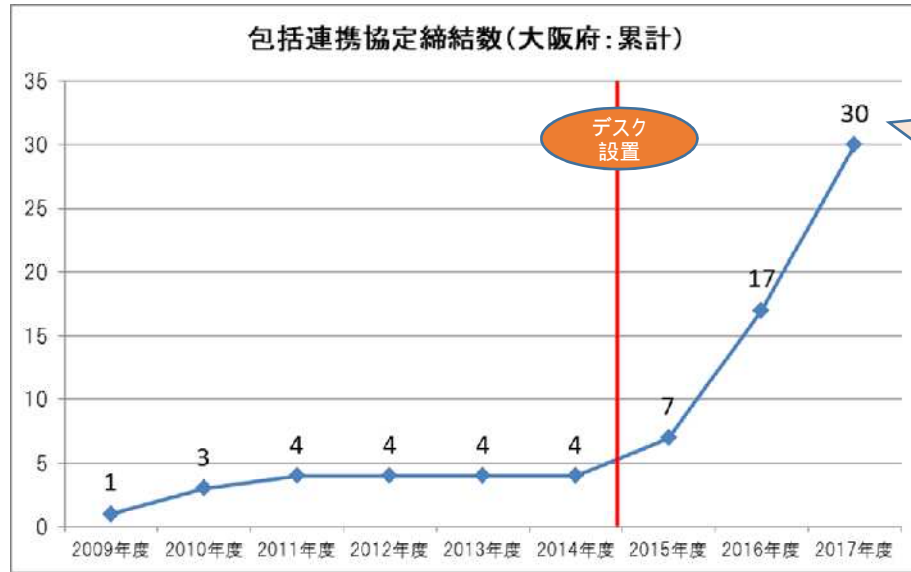
公民連携窓口のワンストップ化は、横浜市などの例はあるが、都道府県としては全国初！

大阪市市民局区政支援室連携促進グループの取組

- ・ 多様な協働（マルチパートナーシップ）による活力ある地域社会づくりを推進する観点から、企業等との連携窓口の設置（2017年4月）
- ・ スタッフ：5名体制（2018年4月現在）
- ・ 企業等と各所属とのコーディネート件数：403件（2017年度）
- ・ 企業等との連携促進に向けて、各所属と企業等との約1,400件にわたる連携状況の情報の一元化を行った。

改革の効果（大阪府）

- 公民戦略連携デスクの設置後、包括連携協定（ ）締結数が飛躍的に増加（4件 30件）
 （ ）大阪府における包括連携協定とは、子どもや健康、雇用促進、安全・安心、地域活性化、府政のPRなど府政のあらゆる分野を包括する連携協定を指す



包括連携協定 締結企業 (平成30年3月31日現在、30件 (41社3大学))

区分	件数	企業名
H26以前	4件	LAWSON, AEON, 7-Eleven, FamilyMart
H27	3件	りそな銀行, 大阪信用金庫, NEXCO
H28	10件	Otsuka, 関西ぼん, 横保ジャパン日本興亜, ヤマト運輸, 大塚製薬, 関西地区139名社 (14社), TRANSPORT COMMUNICATION SAGAWA
H29	13件	KIRIN, 日本生命, 第一生命, 住友生命, 不二製油, ロート製薬, 三井住友海上, TOYOTA, 大阪いずみ市長生活協同組合, ほんわかほっか
その他	8件	GUNZE, Daiichi Life Group, 大阪大学, 関西大学, 近畿大学

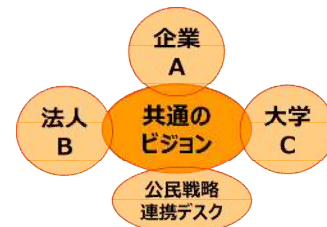
- 企業・大学とのネットワークを活かした新たな取組みとして、『創発ダイアログ』を開始（2018年2月～）

【創発ダイアログとは】

・公民連携で解決すべき行政課題をテーマに設定し、複数の事業者（公・民）間による「対話」から様々なアイデアを生み出す
 公民連携の新たな仕組み

今まで...企業等と府の1対1の取組み

今後...今までの取組みに加え、複数の事業者を巻き込んだ新たな取組みを推進



【創発ダイアログ実績】

- ・テーマ「健康」（2018年2月）：38の企業・大学より46名が参加
- ・テーマ「子どもの貧困」（2018年6月）：30の企業・大学より41名が参加

【創発ダイアログから生まれた取組み例】

- Well-Being OSAKA Lab の設立
- ・2018年3月28日設立
- ・大阪府と企業・大学が連携し、働き方改革や健康経営等に関する課題・情報を共有し、課題解決に向けた取組みを進め、発信
- ・97企業・大学が参画（2018年10月）
- ・ホームページでの情報発信、セミナーやダイアログの開催
- ・府民向けセミナー・啓発など、企業の連携による取組みも創出

- 大阪府SDGsスペシャルマッチ・おおさか子どもDayの開催
 （主催 FC大阪 協力 ET-KING、小林製薬、ダイドードリンコ等）
- ・2018年7月29日開催
- ・SDGsのPR、府内の子どもたちの無料招待など
- ET-KINGによるライブへの無料招待

具体的な取組み例

➤ 子どもに関する取組み

放課後子ども教室への参画（出前プログラムの提供）

- ・府内の小学生を対象に、放課後や週末等に様々な体験・交流活動や学習活動等を行う「放課後子ども教室」を展開
- ・様々な企業・団体が、専門的なスキルやコンテンツを活かしたプログラムを提供し、子どもや保護者に好評
- 【34企業・団体が、70プログラムを提供（2018年9月現在）】
- ・参画企業も増加し、多くの市町村に取組みの幅が拡大

平成30年度参加企業

ライオン、カプコン、ゲンゼ、NTTドコモ、東京海上日動火災、セブン-イレブン・ジャパン、いずみ市民生協、FC大阪、不二製油、ネスレ日本、OSGコミュニケーションズ、ヤクルト、リープ21、リコージャパン、協和発酵キリン 等



府内で生まれた赤ちゃんへのプレゼント

- ・いずみ市民生協をはじめ府内3生協が実施。
- ・子育て家庭を応援するため、乳幼児家庭に対して、粉ミルクやおむつなどを入れた「はじまるばこ」をプレゼント
- ・これまでに約20,000個をプレゼント（2017年4月から2018年9月）
- ・市町村と連携し、母子手帳申請や訪問時に案内チラシを配布
- ・全市町村の協力により、府内全域の取組みが実現



子どもたちへの絵本等の寄贈と商業施設における「えほんのひろば」の開催



- ・サニクリーン近畿から、創業50周年を記念して寄附のお申し出（絵本約450冊、展示用面展台、収納箱を寄贈）
- ・イオンやららぽーと（三井不動産）、大学と連携し、商業施設での「えほんのひろば」事業を実施。
- ・多くの方々が集まる場所で開催することで、日頃、本と接する機会の少ない子どもや保護者が読書の楽しさを実感できる取組みを展開中



支援学校等の生徒を対象とする研修の実施



- ・セブン イレブン・ジャパンと連携し、支援学校の生徒等の研修を実施。
- ・同社の研修センターにおいて、レジの打ち方や接客などについて、障がい配慮して考案されたプログラムによる実践的な研修を実施
- ・2017年度、2018年度の2年間で、164人の生徒・教員が参加



具体的な取組み例

➤ 雇用促進に関する取組み

シニア雇用の促進



- ・雇用施策の一環として、「高齢者の就業の場」を開拓
- ・セブン イレブン・ジャパンと連携し、仕事説明会を開催
(2015年6月～：100名採用/年)
- ・セブン イレブンでの採用に加え、連携企業が増加し、取組みが発展



女性雇用の促進

- ・雇用施策の一環として、女性の就業率向上に向けて、多様な働き方に関して情報を発信
- ・女性の雇用を進めている企業や、女性活躍に貢献できるサービスを有する企業と連携し、イベントを開催。10を超える企業にご協力を頂いている



➤ 地域活性化に関する取組み

大阪産(もん)の普及・促進



- ・大阪産(もん)の消費拡大を図るため、ブランド化を推進
- ・キリンビールによる大阪産(もん)と自社のご当地ビールをPRするポスターの掲示、レストラン「旬穀旬菜」(グランフロント大阪)における大阪産(もん)を用いたメニューの開発・提供、セブン イレブン・ジャパンでの大阪産を活用した商品開発・販売などを実施



➤ 府政のPR

様々な府政情報の発信



- ・FC大阪、関西ばど、大阪信用金庫、ハークスレイをはじめ、包括連携協定締結企業は全て、新たな顧客開拓や信頼性の向上、社会貢献活動の一環として、各社のネットワークツールを活かして府施策のPRに協力



OSAKA愛鑑(おおさかめいかん)の実施



- ・FC大阪と連携し、大阪府及び市町村の人やものの魅力を『大阪から世界へ』発信するため、市町村とも連携しながら「OSAKA愛鑑」のHP・SNSを開設するとともに、インターネットテレビやラジオも放送

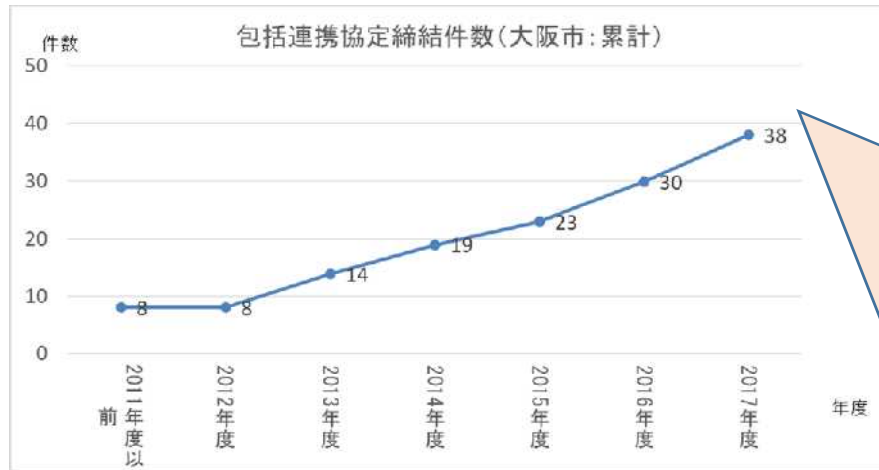


インターネット上の生配信テレビ番組
毎月第一木曜日12時00分～
企画・運営：大阪府 協力：FC大阪

改革の効果（大阪市）

➤ 包括連携協定（ ）締結数は増加（2017年度末現在：38件）

（ ）大阪市における包括連携協定とは、市民サービスの向上及び地域の活性化等の推進に向け、安全・安心、福祉・子育て、スポーツ、区政・市政のPRなど、市政のあらゆる分野を包括する連携協定。ただし、区役所における連携協定は、区政のあらゆる分野を包括する連携協定。



【各局で包括連携協定を締結している企業】	【各区役所で包括連携協定を締結している企業】
2011年度以前(4件) 株式会社セブン イレブン・ジャパン 大阪大学 特定非営利活動法人大阪コンソーシアム大阪 一般社団法人大阪府専修学校各種学校連合会	2011年度以前(4件) 学校法人 大阪経済大学 学校法人 大阪成蹊学園 学校法人常盤会学園 大阪工業大学
2014年度(1件) イオン株式会社	2013年度(6件) 大阪市立大学(3件) 相愛大学(2件) 学校法人森ノ宮医療学園森ノ宮医療大学
2015年度(2件) ヒューマンプランニング株式会社 株式会社セレッソ大阪	2014年度(4件) 株式会社舞昆のこうはら NPO法人まち・すまいづくり 株式会社フェリーさんふらわあ 学校法人上田学園大阪エンタテインメントデザイン専門学校
2016年度(6件) 大阪シティ信用金庫 大阪市立大学(2件) 株式会社ぐるなび オリックス野球クラブ株式会社 大阪商工会議所	2015年度(2件) 学校法人城南学園大阪城南女子短期大学 株式会社名門大洋フェリー
2017年度(4件) 株式会社関西ぽど 東京海上日動火災保険株式会社 吉本興業株式会社 大阪教育大学	2016年度(1件) 区役所と企業2者との3者協定 一般財団法人大阪市コミュニティ協会 特定非営利活動法人まちイノベーション
	2017年度(4件) 大阪工業大学 株式会社ジェイコムウエスト大阪セントラル局 みずほ銀行西野田支店 学校法人大阪キリスト教学院
(注) 市域を対象とする協定や、区域を対象とする協定などを同一の相手方と締結している場合があるため複数回記載されている企業等が存在する。	

➤ 府市連携による協力企業の確保

企業の社会貢献・地域貢献活動と府の施策を連携させた取組である、地域貢献企業バンク（大阪府政・地域貢献企業登録制度）において、2017年度より大阪市への事業連携の意向確認も行っている。

登録企業のうち、大阪市への協力も申し出があった企業：66社
（2018年9月末現在）

具体的な取組み例

➤ 子どもに関する取組み

子育て情報誌「まみたん」への本市施策や子育て情報の掲載



- ・毎号、本市施策や24区の子育て情報を掲載
- ・未就学児の保護者を対象として、保育所や幼稚園などで配付

発行回数：7回
(2017年7月～ 隔月発行)

大阪市

子育て層へのダイレクトなPRが可能

WIN × WIN



連携企業

保育所、幼稚園等への配架による発行部数の増



➤ 雇用に関する取組み

若者の就労支援の為に合同企業説明会の開催（求人企業の推薦）



- ・概ね34歳以下の若年求職者を対象
- ・求人企業ブース出展企業 20社のうち、大阪シティ信用金庫からの推薦企業 10社

2017年11月実施

大阪市

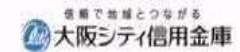
大阪シティ信用金庫から求人企業を推薦

WIN × WIN



連携企業

取引先企業への支援（雇用機会確保）



➤ 市民活動に関する取組み

「すきやねん大阪WAON」カードを活用した市民活動への支援



- ・「すきやねん大阪WAON」利用金額の0.1%分を大阪市に寄附
- ・寄附金は、大阪市を元気にする市民活動を支援するための助成金「大阪市市民活動推進助成事業」の原資として活用

2014年12月開始

大阪市

寄附金を活用した市民活動支援が可能

WIN × WIN



連携企業

売上げの期待寄附を通じた地域貢献



➤ 人材育成を通じた市民サービスの向上に関する取組み

本市コンプライアンス研修への講師派遣



- ・課長・課長代理級職員対象のコンプライアンス研修の講師を依頼
- ・民間ならではのコンプライアンスの取組等の紹介

2018年8月実施

大阪市

民間企業の取組を知る機会

WIN × WIN



連携企業

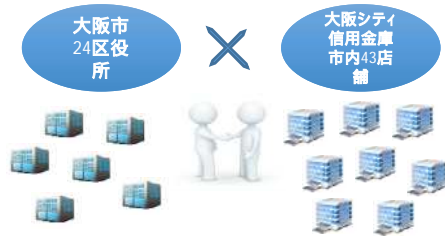
企業が持つコンプライアンスに関するスキルの提供



具体的な取組み例

➤ 地域活性化に関する取組み

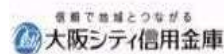
区役所と企業店舗での、地域実情に応じた連携の取組み



各区役所と大阪シティ信用金庫の各店舗が顔の見える関係を作り、様々な取組を実施

【主な取組】

- ・区主催イベントのポスター掲示等、広報協力
- ・地域見守りネットワーク関係事業への協力
- ・大規模災害時における協力事業所への登録
- ・「子ども110番の家」運動への協力 など



大阪市

地域課題の解決や
地域の活性化

WIN × WIN



連携企業

地域への貢献、顔の見える
関係づくりが可能

大阪市×吉本興業 地域活性化プロジェクト



- ・24区住みます芸人による地域の盛り上げ活動 470件（2018年8月末現在）
- ・桂文枝 24区創作落語による地域の魅力発信 2018年3月開始、4区で実施済み（2018年9月末現在）



大阪市

笑いを通じた地域の活性化
「わかりやすく伝える力」による
区政情報等の発信

WIN × WIN



連携企業

若手芸人の活躍の場の確保
地域に直接笑いを届けられる
機会を得る

➤ 区政・市政のPRに関する取組み

店舗でのポスター掲示やイベント開催などによる 区政・市政PR

市政情報に関するポスターの掲示や、チラシ、リーフレットの配架等の協力、市主催イベントのグループ店舗での開催協力による、区政・市政のPR

【累計件数（2018年9月まで）】

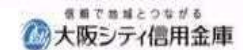
- ・ポスター掲示
イオン、大阪シティ信用金庫、
セブンイレブン・ジャパン 計 344件

- ・チラシ、リーフレットの店舗や代理店への配架等
大阪シティ信用金庫、東京海上日動火災保険
計4件

- ・店舗でのイベント開催
イオン 11件



AEON



東京海上日動

大阪市

幅広い層への
PRが可能

WIN × WIN



連携企業

地域社会貢献活動の
見える化
イベント開催による
集客増、売上増の期待

4 . 成果（現時点での到達点）

- 公の施設の運営については、指定管理者制度やP F Iなどを使い分けながら、民間の創意工夫を活かす取組みが進んでおり、大阪城P M O、天王寺公園「てんしば」など、これまでにない特色ある運営で全国的にも注目を集める施設も出てきている。
- また、こうした取組みを実施するにあたり、あらかじめ民間事業者の意見やアイデアを把握し、事業実施の検討に活かすためのサウンディング型市場調査の実施も増加しつつある。
- さらに、施設運営にとどまらず、行政運営全般において、企業や大学等と連携しながら社会課題の解決や新たな政策創造に取り組む公民連携の取組も急速に拡大しており、新たな行政経営の手法のひとつとして定着した。