

第2章 現状

2-1 区域の概況

計画区域は大阪市の北区・福島区・西区・中央区・浪速区の5区にまたがっている。

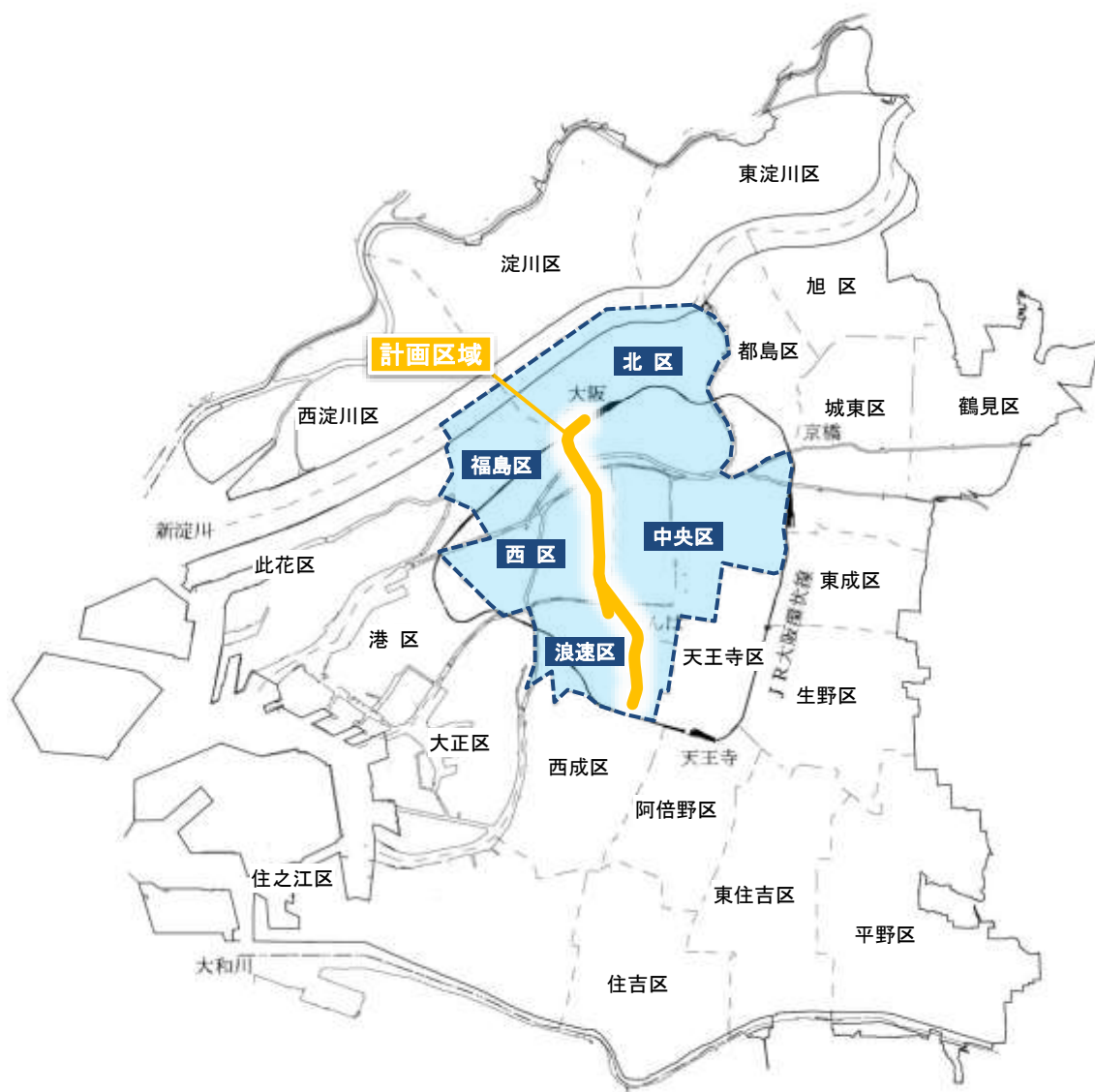


図 2-1 計画区域の位置

各区の概要は下表のとおりである。

大阪市中心部の商業・業務施設の集積するエリアに位置し、昼夜間人口比率の高い区となっている。

表 2-1 北区の概要

面 積	10.34km ²		
夜間人口	123,667 人	人 口 密 度	11,960 人/km ²
昼間人口	411,133 人	昼夜間人口比率	332.5%

表 2-2 福島区の概要

面 積	4.67km ²		
夜間人口	72,484 人	人 口 密 度	15,521 人/km ²
昼間人口	90,062 人	昼夜間人口比率	124.3%

表 2-3 中央区の概要

面 積	8.87km ²		
夜間人口	93,069 人	人 口 密 度	10,493 人/km ²
昼間人口	454,554 人	昼夜間人口比率	488.4%

表 2-4 西区の概要

面 積	5.21km ²		
夜間人口	92,430 人	人 口 密 度	17,741 人/km ²
昼間人口	176,835 人	昼夜間人口比率	191.3%

表 2-5 浪速区の概要

面 積	4.39km ²		
夜間人口	69,766 人	人 口 密 度	15,892 人/km ²
昼間人口	105,451 人	昼夜間人口比率	151.1%

出典:「令和2年全国都道府県市区町村別面積調」(国土地理院国土地理院)

「国勢調査(平成27年)」(総務省統計局) を基に作成

2-2 上位計画及び関連計画

本計画の上位計画及び関連計画として、以下の計画概要を次ページ以降に示す。

- ①「大阪都市計画区域マスタープラン（大阪市）」
（2020 年（R2 年）10 月策定）
- ②「大阪の成長戦略（大阪府・大阪市）」
（2010 年（H22 年）12 月策定、2018 年（H30 年）3 月改訂）
- ③「公共交通戦略（大阪府）」
（2014 年（H26 年）1 月策定、2019 年（R1 年）11 月改訂）

① 大阪都市計画区域マスタープラン

都市計画区域マスタープランは、大阪都市計画区域を対象として、中長期的視点に立った都市の将来像を明確にするとともに、その実現に向けて広域的観点から都市計画の基本的な方針を、都市計画法第6条の2に規定される「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」として定めるものである。

本マスタープラン第4章の「4-2. 都市施設の整備に関する方針」において、国際競争力を持つ大阪都市圏の形成を促進するため、関西国際空港や国土軸へのアクセス強化等、交通ネットワークの充実・強化に資するなにか筋線の整備等、鉄道ネットワークの充実に向けた取組を推進することとしている。

また、「4-4. その他の方針」においても、低炭素社会の構築に向け、なにか筋線の整備をはじめとした公共交通の整備拡充・利用促進に取り組むこととしている。

○ 第4章 主要な都市計画の決定の方針

4-2. 都市施設の整備に関する方針

1. 交通施設に関する方針

(1) 基本的な考え方

国際競争力を持つ大阪都市圏の形成を促進するため、国土軸や環状交通機能の強化、阪神港や関西国際空港等の広域拠点施設や国土軸へのアクセスの強化、関西圏の連携強化等、交通ネットワークの充実・強化を進めます。

あわせて、ICTの活用による交通手段のシームレス化(MaaS等)、公共交通の利用促進を図ることにより、ストックを活用した利便性の高い交通をめざします。

また、現在のバス路線については、市民・利用者に必要なバスサービスを将来にわたり、持続的かつ安定的に提供していくため、地域交通施策として必要な路線の維持をめざした取組を進めます。

さらに、リニア中央新幹線や北陸新幹線は国土軸の強化に寄与するなど重要な広域交通インフラであることから、その全線早期整備に向けた取組を推進します。

(2) 都市高速鉄道等

○ 南北軸の強化や国土軸へのアクセス性の向上、都市内交通の円滑化に向け、なにか筋線の整備等、鉄道ネットワークの充実に向けた取組を推進します。

4-4. その他の方針

5. 都市環境に関する方針

(1) 基本的な考え方

「大阪市環境基本計画」等との整合を図り、すべての主体の参加と協働のもと、「低炭素社会の構築」、「循環型社会の形成」、「快適な都市環境の確保」に取り組む、地球環境への貢献を果たしていくことによって、SDGs達成に貢献し、安心・快適な環境と活力ある経済・社会が好循環し、地球環境に貢献する環境先進都市の実現をめざします。

(2) 環境先進都市の形成に向けた方針

【低炭素社会の構築】

○ なにか筋線の整備をはじめとした公共交通の整備拡充・利用促進に取り組むとともに、自転車利用促進、エコカーの普及促進等、低炭素型の交通システムへの変革を図ります。

② 大阪の成長戦略

大阪の成長戦略は、概ね 2020 年までの 10 年間の成長目標を実現するための大阪府と大阪市共通の戦略として、短期・中期（3～5 年）の具体的な取組方向を明らかにすることをねらいに策定したものである。

社会経済情勢の変化に応じて、具体的な取組内容について適宜、追加・修正を行うなど、基本的な方向性を堅持しつつ、必要に応じ柔軟に見直しを図っていくこととしており、これまでに数度にわたり改訂を行ってきた。

- 2013年（平成25年）1月改訂
東日本大震災の教訓を踏まえ点検・強化。大阪府・大阪市の成長戦略を一本化
- 2015年（平成27年）2月改訂
国家戦略特区の指定など、大阪の成長にも影響を与える状況の変化を踏まえ、大阪・関西が到達すべき将来像を提示
- 2016年（平成28年）12月改訂
来阪外国人旅行者数目標の再設定（650万人→1,300万人）

2018 年 3 月の改訂においては、新たに重点化を図る分野として「Ⅰ 健康・医療関連産業の世界的なクラスター形成」、「Ⅱ インバウンドの増加を契機としたアジア市場の取り込み強化」、「Ⅲ 第 4 次産業革命に対応したイノベーションの促進と生産性向上」、「Ⅳ 人口の減少と産業構造の変化に対応した人材力強化」の 4 つの分野が示され、それらの分野を踏まえた成長のための 5 源泉毎の取組みが示されている。

新たに重点化を図る分野を踏まえた、成長のための 5 源泉毎の取組み

1. 内外の集客力強化

- (1) 世界的な創造都市、国際エンターテインメント都市の創出
- (2) 文化・スポーツを活かした都市魅力の創出
- (3) 世界有数の国際都市をめざした受入環境の整備
- (4) 関西が一体となった観光ポータル化の推進

2. 人口減少、少子高齢化に対応した人材力強化・活躍の場づくり

- (1) 女性や高齢者、若者など多様な人材が活躍し続ける仕組みづくりとセーフティネットの整備
- (2) 国際競争を勝ち抜くハイエンド人材の育成
- (3) 外国人高度専門人材等の受入拡大
- (4) 成長を支える基盤となる人材の育成力強化
- (5) 地域の強みを活かす労働市場の構築

3. 強みを活かす産業・技術の強化

- (1) 健康・医療関連産業の世界的なクラスター形成
- (2) 大阪の強みを活かした先端技術産業の強化とイノベーションの促進
- (3) 世界市場に打って出る大阪産業・大阪企業への支援
- (4) 対内投資促進による国際競争力の強化
- (5) ハイエンドなもののづくりの推進
- (6) 成長分野に挑戦する企業への支援・経済活動の新陳代謝の促進

4. アジア活力の取り込み強化・物流人流インフラの活用

- (1) 関西国際空港の国際ハブ化
- (2) 阪神港の国際ハブ化
- (3) 物流を支える高速道路機能の強化
- (4) 人流を支える鉄道アクセス・ネットワーク強化
- (5) 官民連携等による戦略インフラの強化

5. 都市の再生

- (1) 企業・人材・情報が集い、イノベーションが生まれる都市づくり
- (2) 安全・安心を確保し、持続的に発展する都市づくり
- (3) 新たなエネルギー社会の構築と環境先進都市づくり
- (4) みどりを活かした都市づくり
- (5) 農空間の多面的な機能を活かした都市づくり・都市農業の推進

5 源泉毎の取組みの1つである、「1. 内外の集客力強化」における「(3) 世界有数の国際都市をめざした受入環境の整備」の具体的取組として、なにわ筋線の事業化に向けた取組みが、また「4. アジア活力の取組み強化・物流人流インフラの活用」における「(4) 人流を支える鉄道アクセス・ネットワーク強化」の具体的取組として、なにわ筋線整備による鉄道ネットワークの充実が示されている。

1. 内外の集客力強化	
(3) 世界有数の国際都市をめざした受入環境の整備	
方向性	観光やビジネスなどで国内外から訪れる人々が、安心・快適に過ごせる世界有数の国際都市をめざし、観光案内機能の充実や、多言語対応の強化、ICTに対応した環境整備を進めるとともに、宿泊施設や観光施設などの受入環境の整備や開空の機能・アクセス利便性の向上を図る。
具体的取組	★関西国際空港の機能向上と交通アクセスの整備改善 (ターミナルの拡充、出入国審査場における混雑緩和やファーストレーンの設置、スマートレーンやボディスキャナー等の先進的な保安検査機器の導入、出入国規制・手続きのさらなる緩和、開空から国十輪や都心部へのアクセスを向上させるなにわ筋線の事業化に向けた取組み、なにわ筋線路線等の調査・検討、J R東海道線支線の地下化・うめきた新駅設置の事業推進 等) ★インバウンド受入環境の整備 (多言語対応の強化、外国人旅行者の災害時における安全確保、多様な宿泊の受皿の充実 等) ★旅行者の利便性向上 (Wi-Fi設置の促進、公共交通機関等と連携した受入環境の整備、観光公衆トイレの整備促進、宿泊施設における「おもてなし」環境の整備促進 等) ★観光案内機能の強化 (トラベルサービスセンター大阪の運営、観光客への情報提供機能の充実、多言語観光案内板等の整備促進、観光関連の人材育成 等) ★訪日外国人の医療体制の充実 (りんくうタウンにおける地域活性化総合特区の活用、外国人患者受入環境の整備促進 等)

4. アジア活力の取り込み強化・物流人流インフラの活用	
(4) 人流を支える鉄道アクセス・ネットワーク強化	
方向性	ストックの組換え等により大阪において「中継都市」にふさわしい鉄道ネットワークの充実を図るとともに、強い国土構造の構築を図る上で不可欠となる大都市圏を結ぶ広域交通インフラの複数ルート確保に向けて、リニア中央新幹線・北陸新幹線の大阪までの早期全線開業に向けた取組みを進める。
具体的取組	★鉄道ネットワークの充実（北大阪急行延伸、大阪モノレール延伸、<u>なにわ筋線</u>など）、公共交通の利便性向上などの実現に向けた公共交通戦略の推進 ★夢洲への地下鉄中央線の延伸（北港テクノポート線）の検討（I R・万博に向けた鉄道アクセス整備） ◇リニア中央新幹線の早期全線開業に向けた取組み (リニア中央新幹線早期全線開業実現協議会（経済界と自治体が連携した地元の協議会）における要望・要請、調査・研究、広報啓発活動 等) ◇北陸新幹線の早期全線開業に向けた取組み ◇近畿地方交通審議会の次期答申に向けた対応（将来の鉄道ネットワークのあり方について検討） ◇大阪市営交通の民営化 ◇おおさか東線の全線開業に向けた事業促進

1. 内外の集客力強化

(3) 世界有数の国際都市をめざした受入環境の整備

具体的取組（成長戦略の記載内容）	取組状況
★関西国際空港の機能向上と交通アクセスの整備改善 （ターミナルの拡充、出入国審査場における搭乗機とバス・タクシー等の先進的な保安検査機等の導入、出入国規制・手続のさらなる簡便化、航空から国土軸や都市部へのアクセスを向上させるために新路線の事業化に向けた取組み、さらには新路線の調査・検討、J R東海道線支線の地下化・ゆめきた新駅設置の事業推進 等）	○出入国審査体制の強化に向け、顔認証ゲートの導入、運用を開始[H30.7] ○更なるLCCの成長を見据え、関西エアポートが第2ターミナルを拡張、供用開始[H29.1] ○関西で開催される国際会議に参加する訪日外国人やVIP 等を利用対象とした国内初となるファーストレーンも、関西国際空港の第1ターミナルと入国審査場内において運用を開始[H27.3] ○中国、東南アジア諸国、インド等における航空路線の増設[H26.9~] ○東南アジア諸国、インド、オーストラリア、モンゴル、ロシア等における航空路線の増設[H25.7~] ○LCCをはじめとする航空ネットワークの強化 ・国際線LCCは28都市に就航[R1.1] ・航空を拠点とするLCC「Peach Aviation」のネットワークが拡大中 ・海外のLCCである春秋航空が関西を初の海外拠点とすることを発表[H27.3] ○さらなる新線、さらなる新路線等 ・さらなる新線の整備主体や事業スキーム等について市県民決定（2030年度末開催目標）[H29.9]、さらなる新線に係る環境影響評価方法費手続表[H30.2~5]、都市計画事業説明会[H31.3]を実施、さらなる新線について、国が新線事業採択[H31.3]、鉄道事業許可[R1.7]。 ・さらなる新路線等の事業性（需要予測や収支採算性の試算等）に関する調査結果を国が公表[H30.4]。 ○深夜・早朝時間帯に対応した公共交通アクセス ・航空リムジンバス24時間化[H27.7~]、リムジンバスの路線網図・案内表示板・時刻表の多言語化[H27.10]、新たな第2ターミナル供用に伴うリムジンバス時刻表の多言語化[H29.1~] ○JR東海道線支線地下化・ゆめきた新駅設置事業の工事を推進中[H27.11~]

4. アジア活力の取り込み強化・物流人流インフラの活用

(1) 関西国際空港の国際ハブ化

具体的取組（成長戦略の記載内容）	取組状況
★民営化促進と資金を活用した国際ハブ化の推進 （関西国際空港の国際ハブ化に向けた、航空・大府国際空港のコンセンサス（公共施設等運営権の取得）による競争力強化）	○新関西国際空港株式会社設立[H24.4]、航空・伊丹の経営統合[H24.7] ○大府国際空港ターミナル（株）の新関西国際空港株式会社への経営一元化[H25.12] ○新関西国際空港株式会社による着陸料の引き下げ[H24.10]、新規就航等に対する割引制度の拡充[H25.3] ○新関西国際空港株式会社とコンセンサスの実現、関西エアポート（株）による関西国際空港・大府国際空港の運営開始[H28.4] ○関西エアポート（株）による着陸料の引き下げ[H29.11]
★グローバルサプライチェーンの形成 ・成長産業の拠点機能誘致 ・医薬品や食等の戦略物資の輸出入促進に向けた環境整備 （輸出入手続の円滑化・迅速化、医薬品メーカーの利便性向上、海外における関西食材等の販路拡大 等） ・北米とアジア各地を結ぶ国際物流ハブの形成	○特区制度の活用 ・グリーン・ライフ・スタイルの分野において航空が国際戦略特区に指定[H23.12,H25.2] ・航空において、医薬品輸出入手続の（実証実験）の電子化を先行実施[H25.3~11]。 この実施結果をもとに、厚労省で電子化の全国展開が実現[H26.11~] ○航空の特性を活かした物流機能強化 ・フェデックスが関西で北太平洋地区（アジア）開設[H26.4] ・航空促進協会の取組みを基に、国内事業者向けの物流セミナーを開催 ・医薬品メーカー等を対象とした物流セミナーの開催
★航空アクセスの利便性の向上 （深夜・早朝時間帯の航空アクセス充実 等）	○公共交通機関による航空と関西各地を結ぶ企業切符の作成 ○深夜・早朝時間帯に対応した公共交通アクセス ・航空リムジンバス24時間化が実現[H27.7~]、リムジンバスの路線網図・案内表示板・時刻表の国際対応表示が実現[H27.10]、新たな第2ターミナルの供用に伴うリムジンバス時刻表の多言語化[H29.1~] ○さらなる新線、さらなる新路線等 ・さらなる新線の整備主体や事業スキーム等について市県民決定（2030年度末開催目標）[H29.9]、さらなる新線に係る環境影響評価方法費手続表[H30.2~5]、都市計画事業説明会[H31.3]を実施、さらなる新線について、国が新線事業採択[H31.3]、鉄道事業許可[R1.7]。 ・さらなる新路線等の事業性（需要予測や収支採算性の試算等）に関する調査結果を国が公表[H30.4]。 ○JR東海道線支線地下化・ゆめきた新駅設置事業の工事を推進中[H27.11~]

(4) 人流を支える鉄道アクセス・ネットワーク強化

具体的取組（成長戦略の記載内容）	取組状況
★鉄道ネットワークの充実（北大阪急行延伸、大府モータールー延伸、さらなる新線、公共交通の利便性向上などの実現に向けた公共交通戦略の推進）	○公共交通戦略の推進 ・北大阪急行延伸は、事業主体である箕面市及び北大阪急行電鉄が5年度の事業目標に決定、新工事・新線工事を実施中[H28~]、新線の名称が決定[H30.7] ・モータールー延伸は、都市計画決定とともに、大府高速鉄道が軌道法に基づき特許を取得[H31.3] ・さらなる新線の整備主体や事業スキーム等について市県民決定（2030年度末開催目標）[H29.9]、さらなる新線に係る環境影響評価方法費手続表[H30.2~5]、都市計画事業説明会[H31.3]を実施、さらなる新線について、国が新線事業採択[H31.3]、鉄道事業許可[R1.7]。 ・さらなる新路線等の事業性（需要予測や収支採算性の試算等）に関する調査結果を国が公表[H30.4] ・乗客利便性向上に向けた府県対策を15箇所作成[H27~H29] ○JR東海道線支線地下化・ゆめきた新駅設置事業の工事を推進中[H27.11~]
★夢洲への地下鉄中央線の延伸（北港テクノポート線）の検討（1 R・万博に向けた鉄道アクセス整備）	○「統合型リゾート（1 R）」の夢洲への立地推進 ・夢洲への鉄道アクセス検討報告[H26.9] ・夢洲まちづくり構想策定[H29.8] ○2025年日本国際博覧会の誘致に向けた取組み ・B1総会において、2025年国際博覧会が大阪・関西で開催決定[H30.11]
○リニア中央新幹線の早期全線開業に向けた取組み （リニア中央新幹線早期全線開業実現協議会（経済界と自治体）連携した地元との協議会）における要望・要請、調査・研究、広報啓発活動 等）	○リニア中央新幹線は、早期全線開業の実現に向け、関西経済団体と連携する協議会において国等への要望・要請、シンポジウム等開催等の取組みを実施。 ・「未来への投資を実現する経済対策」に全線開業後8年間の計画が記載[H28.8] ・沿線市町村との連携強化の一環として、国、国会議員、JR東海と関係者を結ぶ、「三重・奈良・大阪・リニア中央新幹線建設促進大会」を開催[H29.9,H30.12] ・国において「スーパーメガプロジェクト」を推進中[H29.9]、同検討会に関西自治体が出席し意見交換を実施[H31.1]。 ・「生産性革命プロジェクト（国土交通省）」に「地方創生回廊中央新幹線」が追加[H30.5] ・早期全線開業の推進策としてリニアシンポジウムを開催[H30.6] ・国の「経済財政運営と改革の基本方針（基本方針）」において、「建設主体が全線の駅・ルートの公表に向けた準備を進められるよう、必要な連携、協力を行う。また、建設主体について、リニア中央新幹線、北陸新幹線等との乗継利便性の観点から、接続機能強化や営業制約の解消を図るため、民間プロジェクトの組成など事業スキームを検討し、新幹線ネットワークの充実を図る」と明記[R1.6]

③ 公共交通戦略

公共交通戦略は、都市の成長・魅力向上や、府民の暮らしの充実を図るため、公共交通に関する取組みの方向性を明示するものである。

「3. 公共交通戦略の基本的方向性」において、目指すべき姿として、広域拠点（関空、新大阪、大阪（うめきた））等へのアクセス性の向上や大阪周辺都市や府内における地域間の連携強化、都市防災機能の向上を図ること、また、取組みの方向性として、鉄道ネットワークの充実を図ることが示されている。

3. 公共交通戦略の基本的方向性	
■ 目的	都市の成長・魅力向上や、府民の暮らしの充実を図るため、公共交通に関する取組みの方向性を明示
■ 目指すべき姿	万博の開催決定やIRの誘致、百舌鳥・古市古墳群の世界遺産登録、リニア中央新幹線、北陸新幹線の具体化にあわせ、大阪における一定の公共交通ストックや魅力ある資源（商業・観光）の集積を活かし、これらの取組効果を最大限に発現させるとともに、災害時も可能な限り早期に都市機能が回復できるよう、 ・広域拠点（関空、新大阪、大阪（うめきた））等へのアクセス性の向上や、大阪周辺都市や府内における地域間の連携強化、都市防災機能の向上を図る ・利用者の視点にたった、公共交通の利便性向上や、周遊性の向上を図る
■ 取組みの方向性	1. 鉄道ネットワークの充実 （広域拠点へのアクセス性の向上やネットワークの多重化、都市間の連携強化、観光拠点へのアクセス性の向上） 2. 公共交通の利便性向上 （移動負担の軽減や車庫案内の充実、災害時の鉄道運行の情報提供などによる利便性向上） 3. 公共交通の利用促進 （様々な主体と連携した観光モデルルート発信や啓発活動などによる利用の促進）
■ 活用方針	* 府民や事業者や行政が、取組みの方向性を共有し、公共交通施策をさらに加速

4. 取組みの方向性	
① 鉄道ネットワークの充実 * 大阪・関西のさらなる成長のため、一定の公共交通ストック、魅力ある資源（商業・観光）の集積を最大限に活かしつつ、「<u>新大阪・関西3空港・世界遺産へのアクセス強化</u>」／「<u>京阪神各都市の結節強化</u>」／「<u>放射状鉄道の環状結節</u>」／「<u>都市防災機能の向上</u>」などの観点で鉄道ネットワークの充実を図る	
＜取組みイメージ＞ ○ 広域拠点へのアクセス性向上やネットワークの多重化 ・アジアと日本各地をつなぐ関西国際空港や、<u>大阪・関西を代表するターミナル駅である新大阪、大阪（うめきた）などへのアクセス性向上やネットワークの多重化を図る</u> ○ 都市間の連携強化、観光拠点へのアクセス性を向上 ・<u>大阪周辺都市や府内における地域間の連携を強化する</u> ・<u>観光拠点へのアクセス性向上を図る</u>	

「4. 取組みの方向性」の鉄道ネットワークの充実に資する事業中路線として、「なにわ筋線」が示されており、「5. 公共交通戦略（H26.1）以降の取組状況」として、令和元年7月になにわ筋線が鉄道事業許可を得たこと等が示されている。

4. 取組みの方向性

◆ 現在事業中の戦略路線

- なにわ筋線【関空アクセス】（（仮称）北梅田～JR難波、南海新今宮）
- 大阪モレール延伸【放射状鉄道の環状結節】（門真市～（仮称）瓜生堂）
- 北大阪急行延伸【南北軸の強化、国土軸アクセス】（千里中央～箕面萱野）

◆ 今回の見直しにより、一定の条件のもと、現時点において、料金収入により運営費を賄うことができるものとして、今後、事業実施の可否について、個別に検討が必要な路線

- なにわ筋連絡線・新大阪連絡線【関空・新大阪アクセス、大阪南部地域の結節強化】
- 中之島線延伸【東西軸の強化、京阪神の結節強化】

路線図



5. 公共交通戦略(H26.1)以降の取組状況

① 戦略路線等の進捗状況

■ なにわ筋線（2030年度末開業目標）

- * 区 間：（北梅田駅）～中之島駅～西本町駅～（JR難波駅）
～南海新難波駅～（南海新今宮駅） L 約7.2km
- * 事業費：約3,300億円（府費：約590億円）
- * 事業主体：（整備）関西高速鉄道（運行）西日本旅客鉄道、南海電気鉄道

【経過・スケジュール】

- ・H29.9 府戦略本部会議、市戦略会議において、整備主体や事業スキーム等について意思決定
- ・R1.7 事業許可（鉄道事業法）

2-3 計画区域の人口・交通等の動向

(1) 計画区域の人口の動向・現状

① 夜間人口

計画区域における夜間人口は平成7年以降増加傾向であり、大阪市全体に占める割合も増加傾向を示している。

表 2-6 夜間人口の推移

(単位：人)

	昭和60年 (1985年)	平成2年 (1990年)	平成7年 (1995年)	平成12年 (2000年)	平成17年 (2005年)	平成22年 (2010年)	平成27年 (2015年)	平成27年 人口密度 (人/㎡)
北 区	91,285	87,447	85,487	91,952	100,385	110,392	123,667	11,960
福 島 区	57,497	56,252	55,104	55,733	60,959	67,290	72,484	15,521
中 央 区	62,392	56,862	52,874	55,324	66,818	78,687	93,069	10,493
西 区	58,157	59,288	58,674	63,402	72,591	83,058	92,430	17,741
浪 速 区	49,074	48,480	49,122	50,188	54,174	61,745	69,766	15,892
沿 線 区 合 計 ①	318,405	308,329	301,261	316,599	354,927	401,172	451,416	13,483
大 阪 市 合 計 ②	2,636,249	2,623,801	2,602,421	2,598,774	2,628,811	2,665,314	2,691,185	11,950
(① / ② × 100)	12.1%	11.8%	11.6%	12.2%	13.5%	15.1%	16.8%	

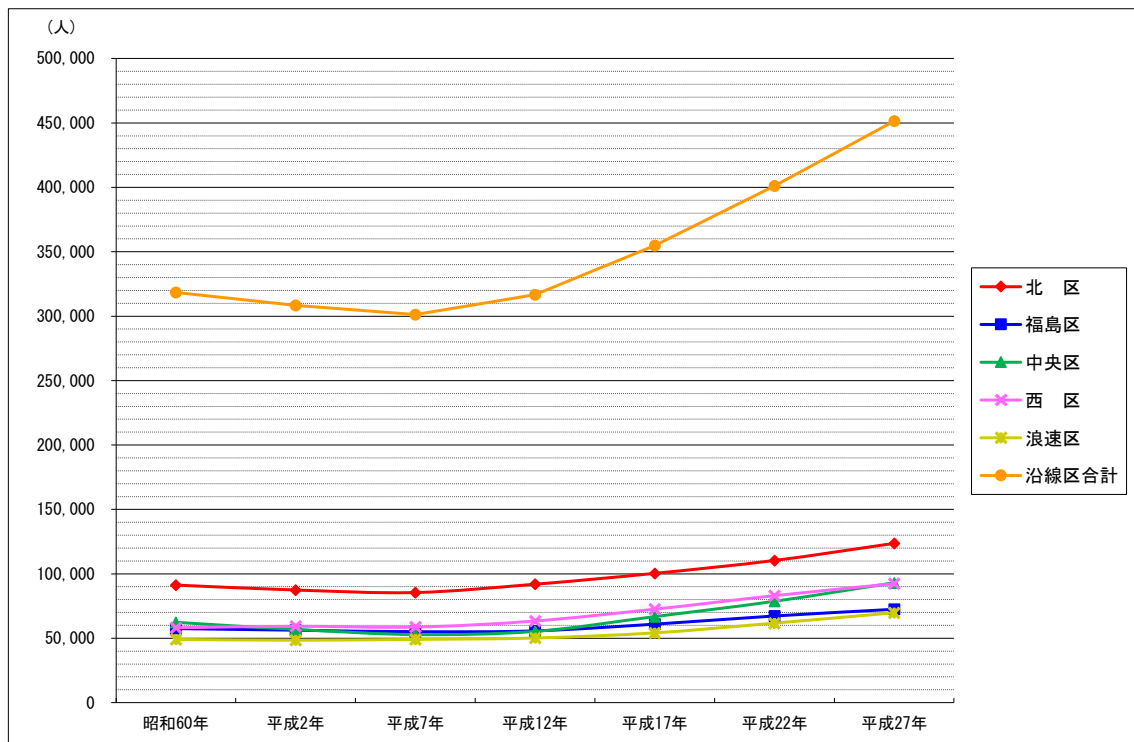


図2-2 夜間人口の推移グラフ(沿線区別)

出典:「国勢調査」(総務省統計局)を基に作成

② 夜間人口（就業者数）

計画区域における夜間人口（就業者数）は平成17年以降増加傾向であり、夜間人口と同様に大阪市全体に占める割合も増加傾向となっている。

表 2-7 就業者数の推移

（単位：人）

	昭和60年 (1985年)	平成2年 (1990年)	平成7年 (1995年)	平成12年 (2000年)	平成17年 (2005年)	平成22年 (2010年)	平成27年 (2015年)
北 区	49,198	48,734	47,537	45,731	46,609	52,090	55,252
福 島 区	30,492	30,458	30,293	28,802	29,254	32,570	33,473
中 央 区	36,466	33,758	31,404	30,813	30,328	38,106	44,002
西 区	31,456	32,365	32,741	32,962	32,487	33,948	40,999
浪 速 区	26,032	24,648	24,057	20,834	20,361	22,135	24,996
沿 線 区 合 計 ①	173,644	169,963	166,032	159,142	159,039	178,849	198,722
大 阪 市 合 計 ②	1,310,666	1,345,405	1,336,176	1,231,235	1,159,848	1,143,389	1,120,195
(① / ② × 100)	13.2%	12.6%	12.4%	12.9%	13.7%	15.6%	17.7%

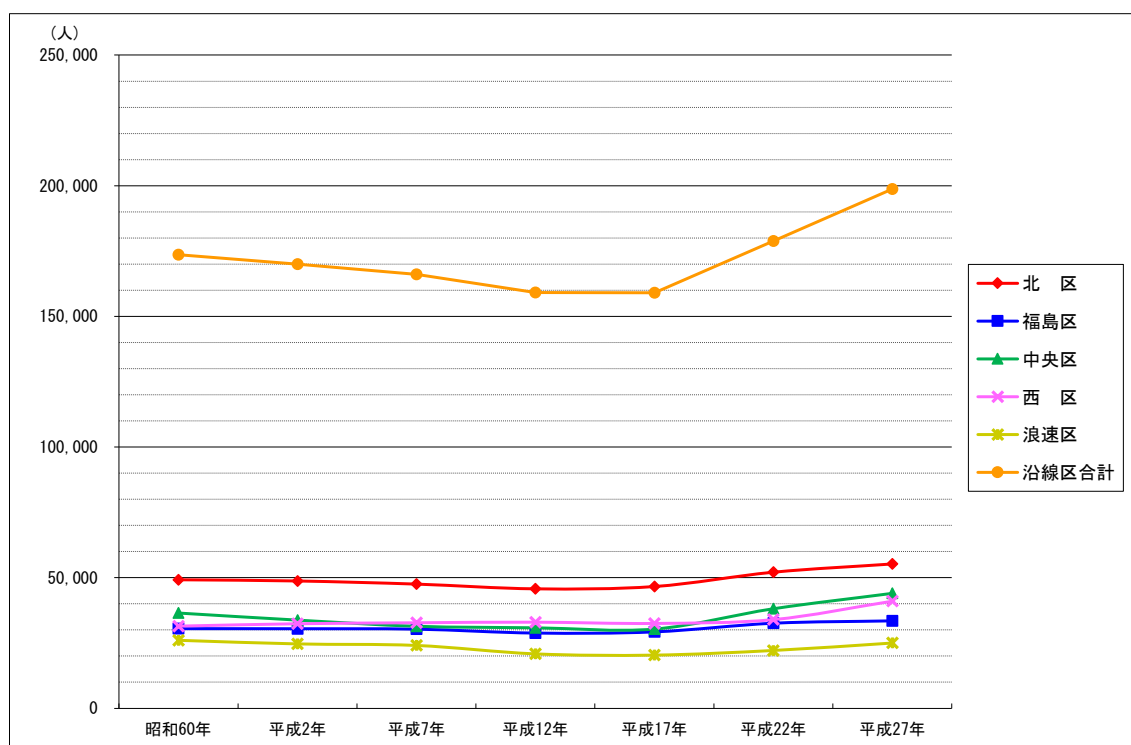


図2-3 就業人口の推移グラフ(沿線区別)

出典:「国勢調査」(総務省統計局)を基に作成

③ 夜間人口（通学者数）

計画区域における夜間人口（通学者数）は平成17年以降横ばいとなっている。

表2-8 通学者数の推移

（単位：人）

	平成7年 （1995年）		平成12年 （2000年）		平成17年 （2005年）		平成22年 （2010年）		平成27年 （2015年）	
	15歳未満	15歳以上	15歳未満	15歳以上	15歳未満	15歳以上	15歳未満	15歳以上	15歳未満	15歳以上
北 区	5,762	6,020	5,027	6,188	4,490	5,187	4,683	4,937	4,799	3,912
	11,782		11,215		9,677		9,620		8,711	
福 島 区	4,042	3,382	3,615	3,238	3,468	2,829	3,845	2,804	4,230	2,448
	7,424		6,853		6,297		6,649		6,678	
中 央 区	3,314	3,748	2,727	3,523	2,597	2,860	2,960	3,065	3,555	2,480
	7,062		6,250		5,457		6,025		6,035	
西 区	4,580	4,127	3,916	4,002	3,301	3,156	4,350	2,674	4,661	2,633
	8,707		7,918		6,457		7,024		7,294	
浪 速 区	2,667	2,347	2,091	2,094	1,787	1,932	1,760	1,930	1,992	1,409
	5,014		4,185		3,719		3,690		3,401	
沿 線 区 合 計 ①	55,340	19,624	49,612	19,045	43,531	15,964	46,916	15,410	47,955	12,882
	74,964		68,657		59,495		62,326		60,837	
大 阪 市 合 計 ②	199,862	161,386	179,829	143,304	168,222	125,629	171,215	120,507	158,529	104,208
	361,248		323,133		293,851		291,722		262,737	
（① / ② × 100）	20.8%		21.2%		20.2%		21.4%		23.2%	

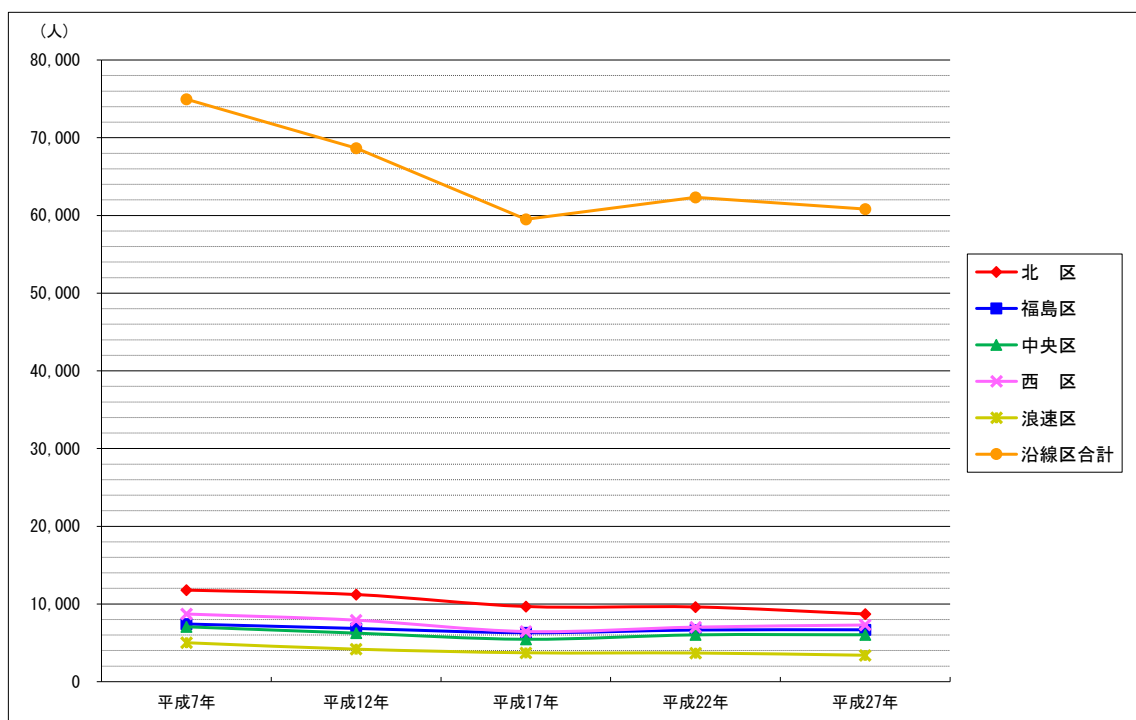


図2-4 就学人口の推移グラフ(沿線区別)

出典：「国勢調査」(総務省統計局)を基に作成

④ 昼間人口

計画区域における昼間人口は平成 2 年をピークに減少傾向が続いていたが、北区の増加により平成 22 年以降は増加傾向に転じている。

表2-9 昼間人口の推移

(単位：人)

	昭和60年 (1985年)	平成2年 (1990年)	平成7年 (1995年)	平成12年 (2000年)	平成17年 (2005年)	平成22年 (2010年)	平成27年 (2015年)
北 区	453,832	461,200	452,254	433,923	418,061	382,705	411,133
福 島 区	93,816	95,629	95,584	89,325	86,675	89,796	90,062
中 央 区	455,208	585,451	577,490	523,897	508,343	465,786	454,554
西 区	173,917	186,144	195,475	177,789	170,004	177,691	176,835
浪 速 区	92,415	95,189	99,400	94,926	94,124	97,184	105,451
沿 線 区 合 計 ①	1,269,188	1,423,613	1,420,203	1,319,860	1,277,207	1,213,162	1,238,035
大 阪 市 合 計 ②	3,649,768	3,800,461	3,803,203	3,664,414	3,581,675	3,538,576	3,543,449
(① / ② × 100)	34.8%	37.5%	37.3%	36.0%	35.7%	34.3%	34.9%

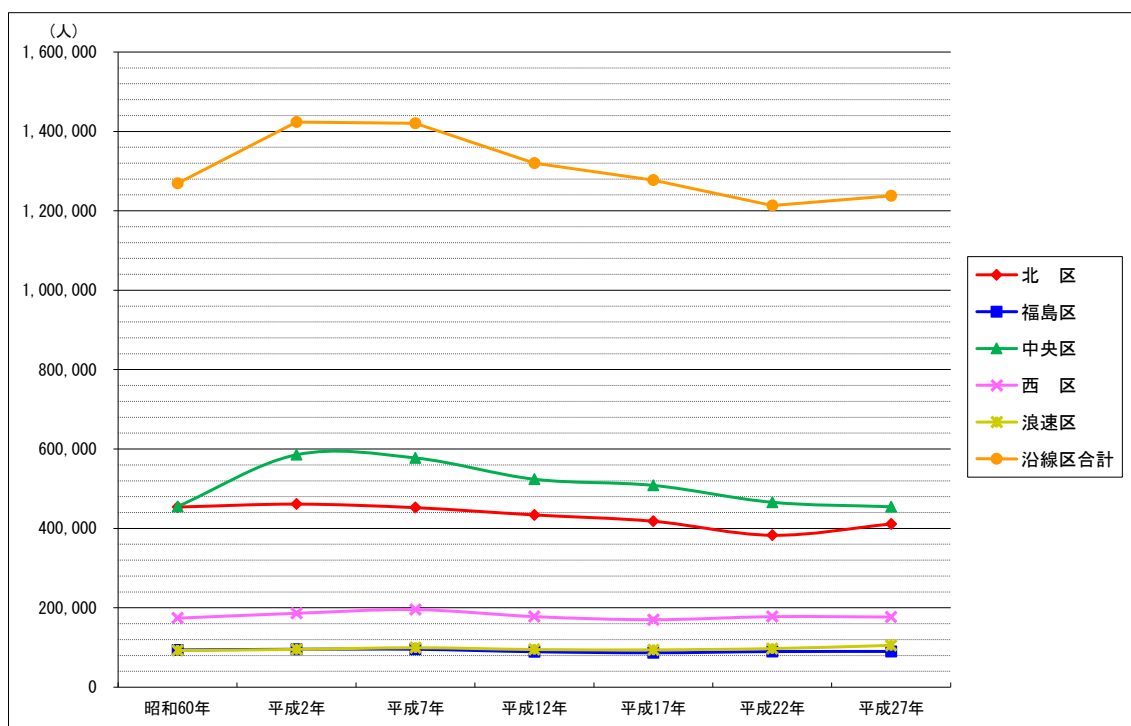


図2-5 昼間人口の推移グラフ (沿線区別)

出典：「国勢調査」(総務省統計局)を基に作成

⑤ 昼間人口（就業者数）

計画区域における昼間人口（就業者数）は平成 7 年をピークに減少傾向が続いているが、平成 22 年以降は横ばいに近づいている。

表2-10 就業者数の推移

（単位：人）

	昭和60年 (1985年)	平成2年 (1990年)	平成7年 (1995年)	平成12年 (2000年)	平成17年 (2005年)	平成22年 (2010年)	平成27年 (2015年)
北 区	392,308	398,063	393,640	370,656	349,458	313,116	330,323
福 島 区	66,600	68,257	68,703	61,823	55,493	55,382	51,698
中 央 区	480,303	543,264	538,674	485,321	457,700	413,911	395,626
西 区	147,789	157,826	167,345	146,643	137,857	126,452	123,866
浪 速 区	68,011	70,014	70,841	64,095	60,789	55,905	58,832
沿 線 区 合 計 ①	1,155,011	1,237,424	1,239,203	1,128,538	1,061,297	964,766	960,345
大 阪 市 合 計 ②	2,331,861	2,455,334	2,471,708	2,251,768	2,097,218	1,978,015	1,930,279
(① / ② × 100)	49.5%	50.4%	50.1%	50.1%	50.6%	48.8%	49.8%

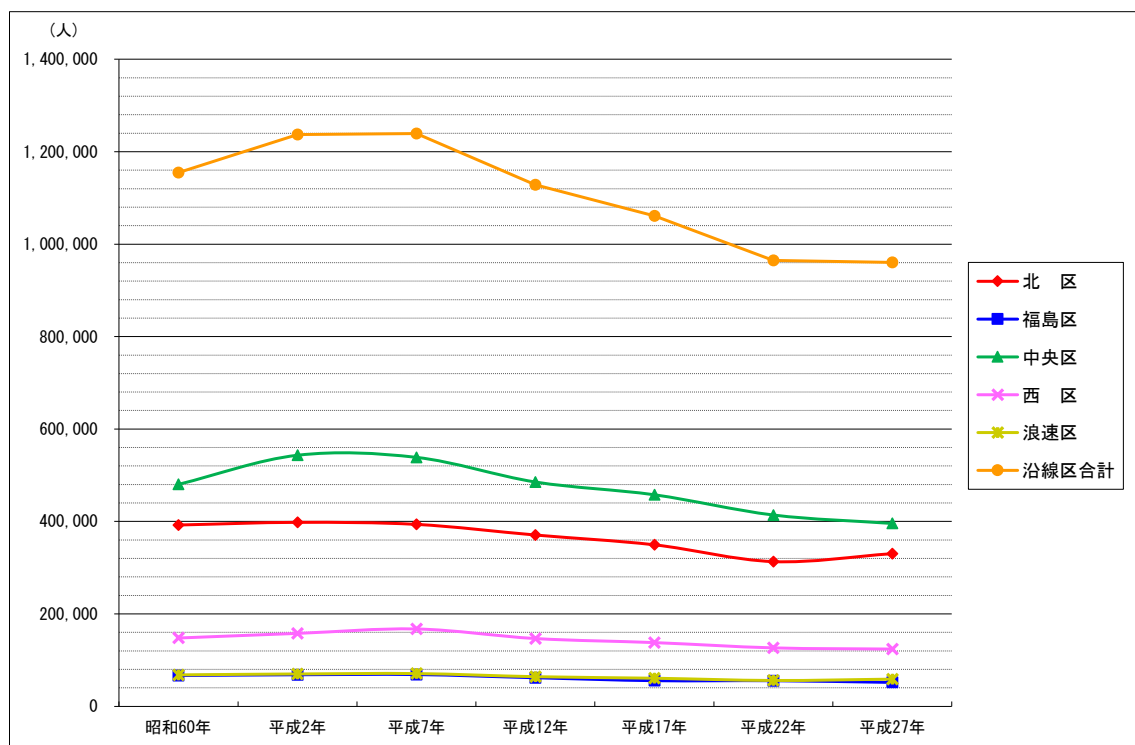


図2-6 従業人口の推移グラフ (沿線区別)

出典:「国勢調査」(総務省統計局)を基に作成

⑥ 昼間人口（通学者数）

計画区域における昼間人口（通学者数）は平成7年をピークに減少傾向が続いている。

表2-11 通学者数の推移

（単位：人）

	平成7年 (1995年)		平成12年 (2000年)		平成17年 (2005年)		平成22年 (2010年)		平成27年 (2015年)	
	15歳未満	15歳以上	15歳未満	15歳以上	15歳未満	15歳以上	15歳未満	15歳以上	15歳未満	15歳以上
北 区	5,630	26,828	4,892	23,672	4,288	23,474	4,563	16,344	4,583	16,520
	32,458		28,564		27,762		20,907		21,103	
福 島 区	3,903	5,608	3,455	3,993	3,318	3,203	3,707	2,636	4,070	1,961
	9,511		7,448		6,521		6,343		6,031	
中 央 区	5,505	18,926	4,920	15,414	4,576	15,121	4,855	12,464	4,923	10,972
	24,431		20,334		19,697		17,319		15,895	
西 区	4,313	6,621	3,732	5,072	3,123	5,774	4,205	4,948	4,502	4,330
	10,934		8,804		8,897		9,153		8,832	
浪 速 区	2,414	6,852	1,924	3,976	1,691	4,402	1,695	3,664	1,980	3,270
	9,266		5,900		6,093		5,359		5,250	
沿 線 区 合 計 ①	99,099	64,835	84,073	52,127	79,873	51,974	72,747	40,056	71,919	37,053
	163,934		136,200		131,847		112,803		108,972	
大 阪 市 合 計 ②	202,489	229,944	182,936	188,684	172,015	171,455	174,929	155,431	161,798	143,114
	432,433		371,620		343,470		330,360		304,912	
(① / ② × 100)	37.9%		36.7%		38.4%		34.1%		35.7%	

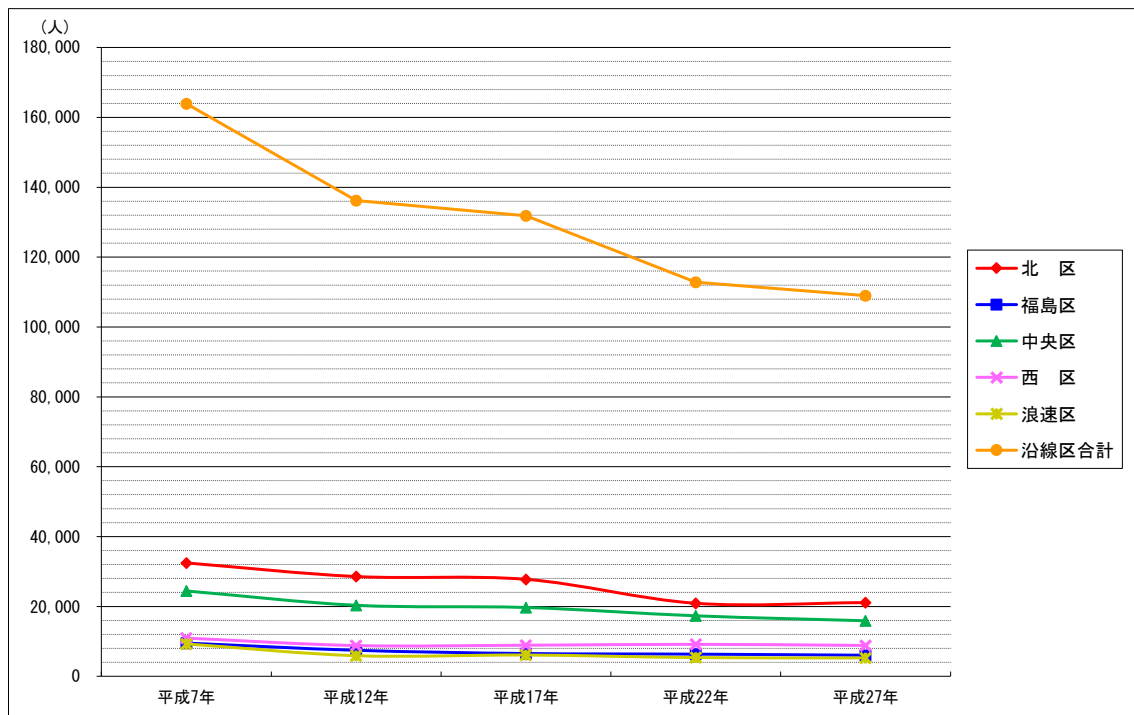


図2-7 従学人口の推移グラフ(沿線区別)

出典:「国勢調査」(総務省統計局)を基に作成

⑦ 人口集中地区(DID 地区)

大阪市のほぼ全域が人口集中地区（DID 地区）であり、計画区域はすべて DID 地区となっている。

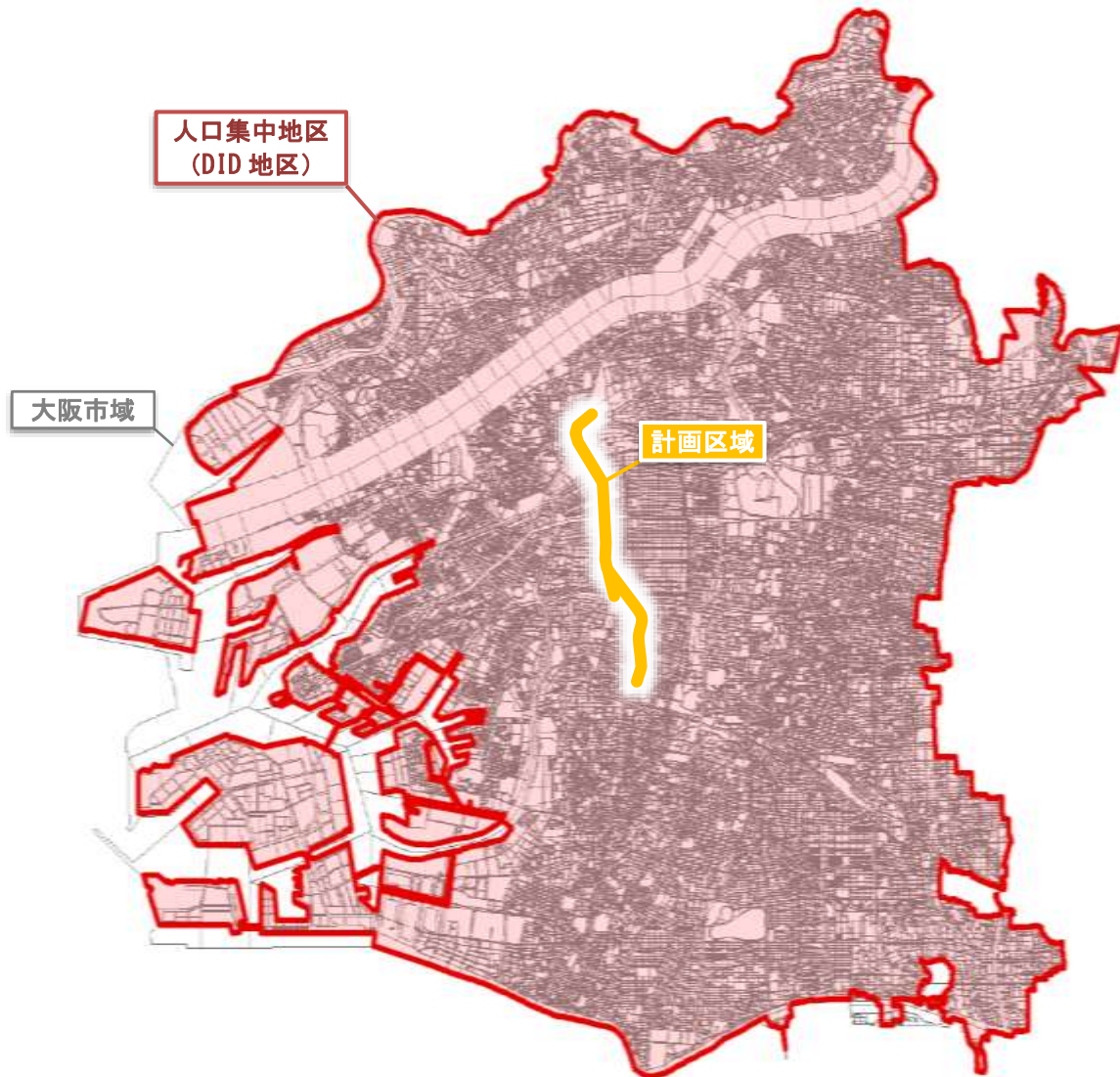


図2-8 大阪市の人口集中地区(DID 地区)

出典：「人口集中地区（DID）平成 27 年」（総務省統計局）を基に作成