

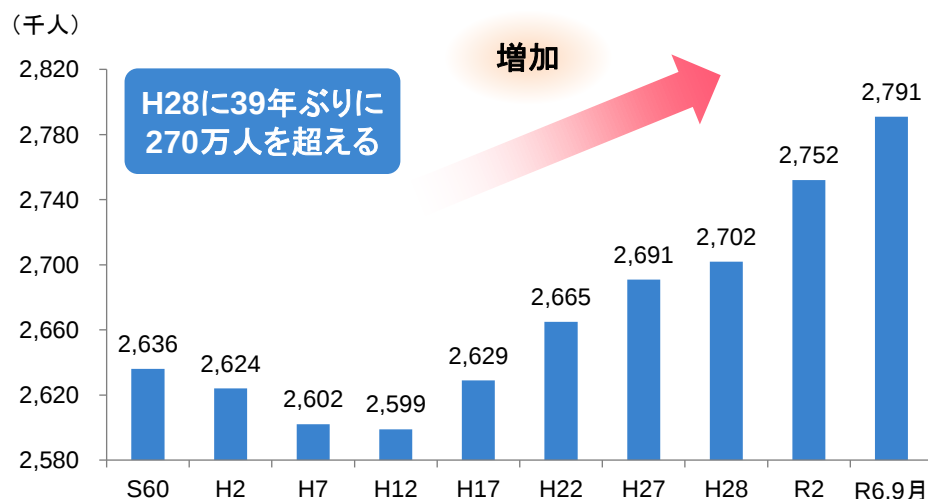
# 大阪市の特徴 ① ～人口等～

## 大阪市の概要

|     |                                                 |               |                                 |
|-----|-------------------------------------------------|---------------|---------------------------------|
| 面積  | 225.34km <sup>2</sup><br>(R6年4月 全国都道府県市区町村別面積調) | 市内総生産<br>(名目) | 19兆5,162億円<br>(R2大阪市民経済計算)      |
| 人口  | 279万981人<br>(R6年9月 大阪市推計人口)                     | 事業所数          | 17万8,312事業所<br>(R3経済センサス活動調査結果) |
| 世帯数 | 146万9,718世帯<br>(R2国勢調査)                         |               |                                 |

## 大阪市の人口推移(夜間人口)

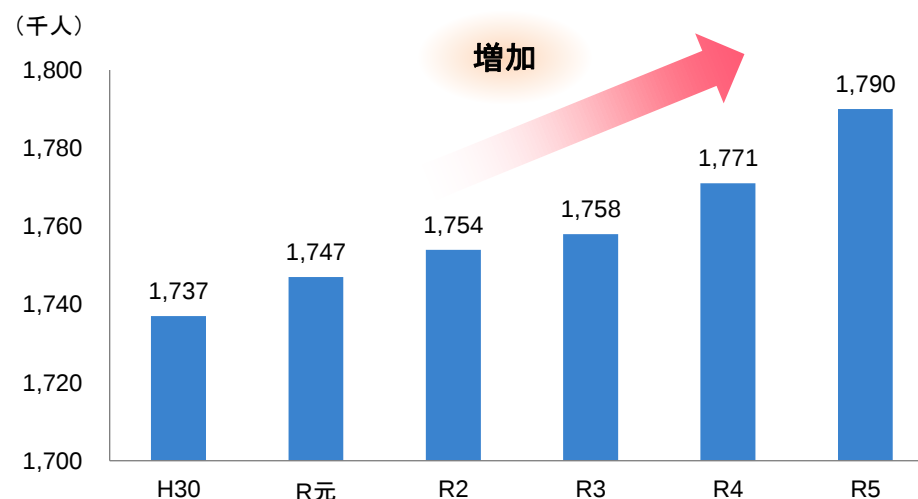
- 市域中心部の人口増加が顕著＝人口の都心回帰



資料: 令和2年国勢調査、大阪市推計人口

## 大阪市の生産年齢人口推移(15～64歳)

- 生産活動の中心にいる人口も増加

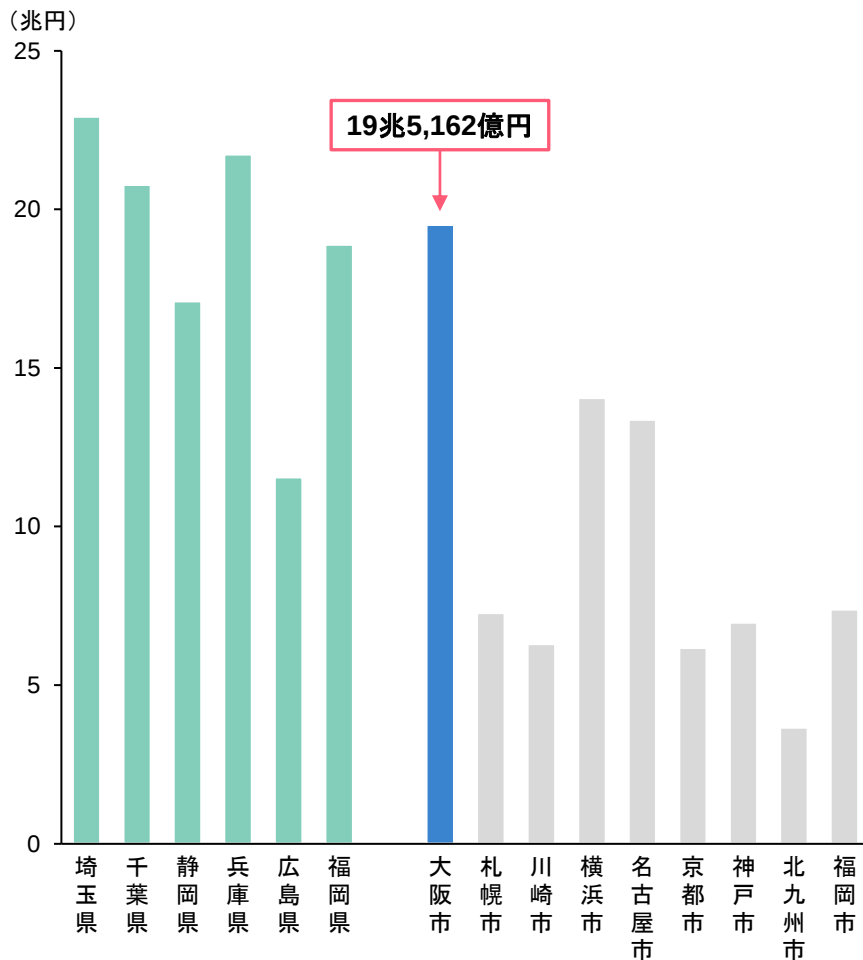


資料: 大阪市の推計人口年報、年齢別推計人口

# 大阪市の特徴 ② ～市内総生産～

## 域内総生産(名目)の比較

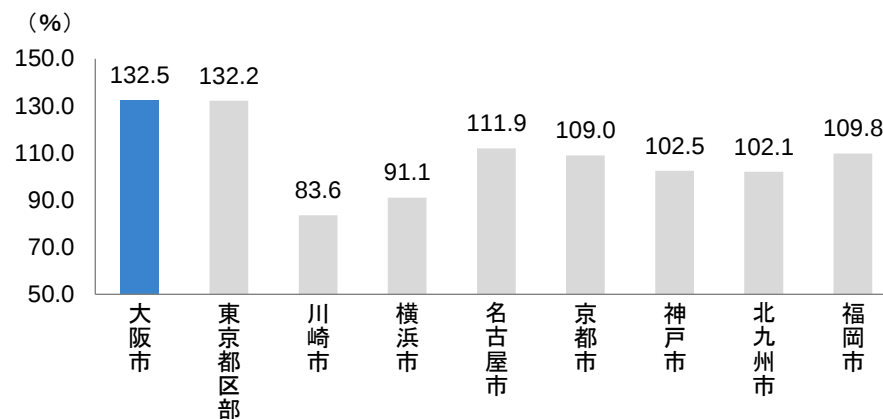
- 政令市の中では突出して大きい経済規模
- 埼玉県や千葉県など首都圏や地方の大規模県とも肩を並べる



資料: 令和2年度県民経済計算

## 昼間人口の割合

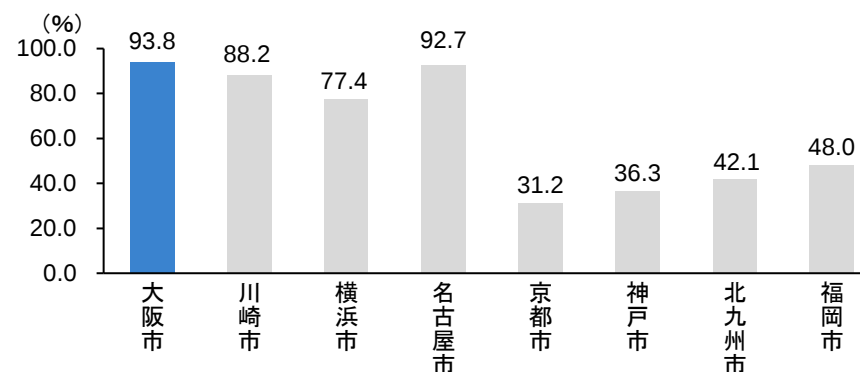
- 昼間人口の割合は他都市と比べて高く、経済活動が活発



資料: 令和2年国勢調査

## 市街化区域の割合

- 本市は、ほぼ全域が市街化区域であり、積極的な整備、開発が可能



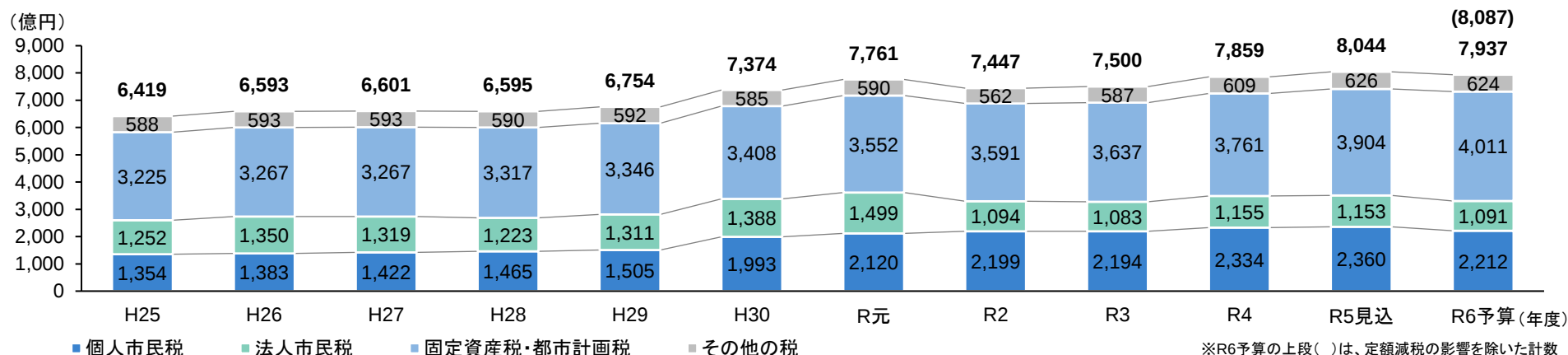
資料: 大都市比較統計年表(令和4年版)

# 大阪市の特徴 ③ ～市税収入～

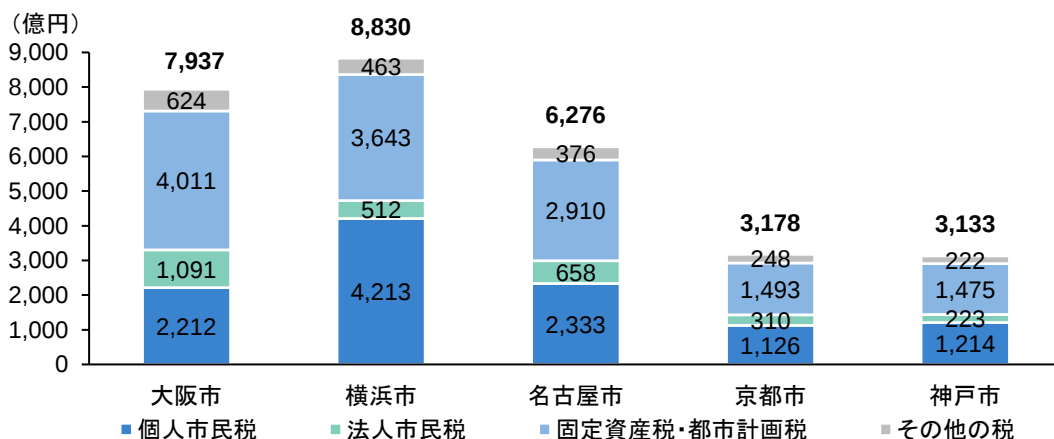
## 大阪市の市税収入

- 市税収入は堅調に推移しており、定額減税による影響を除くと、令和6年度予算は8,087億円となり過去最高

### 市税収入の推移



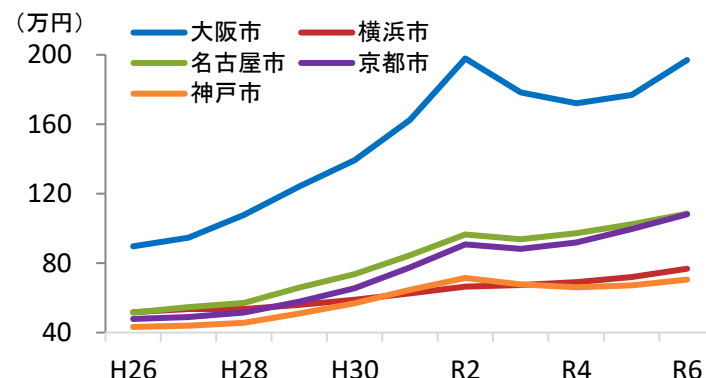
### 市税総額その他都市比較(令和6年度予算)



※端数処理の関係上、合計と内訳が一致しない場合がある

### 土地公示価格(商業地・市平均)の推移

- 他の政令市と比較して、地価も堅調に推移



# 変革する都市・大阪と今後の成長戦略① ～2025年日本国際博覧会の開催～

## 2025年日本国際博覧会(大阪・関西万博)の開催について

(令和6年3月時点)

- 「いのち輝く未来社会のデザイン」をテーマとする万博がここ大阪・関西で開催され、ポストコロナの時代に求められる社会像が世界と共に示すことで、世界に大阪の存在感を発揮していくうえで大きな意義を持つ。
- また、万博には、新たなイノベーションを引き起こし、社会のあり方も変える圧倒的な求心力や発信力、さらには世界中の人々の出会いや交流を生み出す力がある。

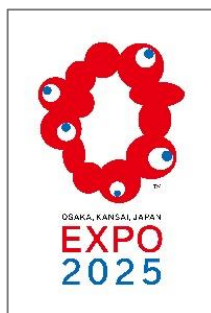
### 開催概要

**テーマ** 「いのち輝く未来社会のデザイン」  
 (Designing Future Society for Our Lives)

#### サブテーマ

- Saving Lives (いのちを救う)
- Empowering Lives (いのちに力を与える)
- Connecting Lives (いのちをつなぐ)

- 開催期間 2025年4月13日～10月13日(184日間)
- 目標入場者数 約2,820万人
- 開催場所 夢洲(大阪市此花区)約155haを想定
- アクセス 鉄道、道路等(シャトルバスなど)



公式ロゴマーク※

#### コンセプト

#### People's Living Lab(未来社会の実験場)

大阪・関西万博では、会場を新たな技術やシステムを実証する「未来社会の実験場」と位置づけ、多様なプレイヤーによるイノベーションを誘発し、それらを社会実装していくための、Society5.0実現型会場をめざす。

#### 会場パース図(夕景)※



大阪・関西万博  
公式キャラクター※  
愛称【ミヤクミヤク】

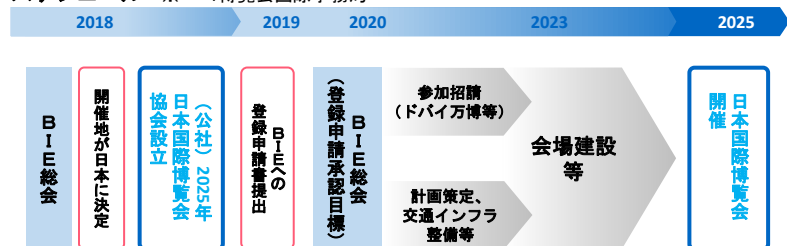


### 事業費・経済効果

| 主な事業費(想定) |           | 負担        | 経済効果   |
|-----------|-----------|-----------|--------|
| 会場建設費     | 最大2,350億円 | 国・自治体・経済界 | 約2.9兆円 |
| 運営費       | 約1,160億円  | 入場料収入等    |        |

出典：博覧会協会理事会資料(資金計画)・経済効果は経済産業省による試算

### スケジュール ※BIE:博覧会国際事務局



### 大阪パビリオンのイメージ

大阪ヘルスケアパビリオン  
Nest for Reborn



※ 画像の資料提供：(公社)2025年日本国際博覧会協会

©Expo 2025

# 変革する都市・大阪と今後の成長戦略② ～夢洲のまちづくり～

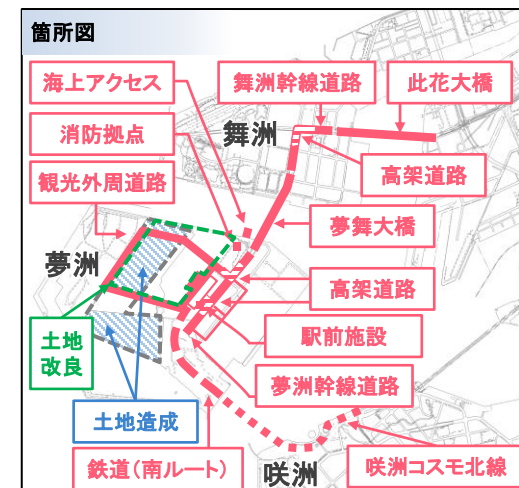
(令和6年3月時点)

## 夢洲におけるインフラ整備

- 2025年日本国際博覧会を契機として、夢洲における国際観光拠点形成に向けたインフラ整備を推進

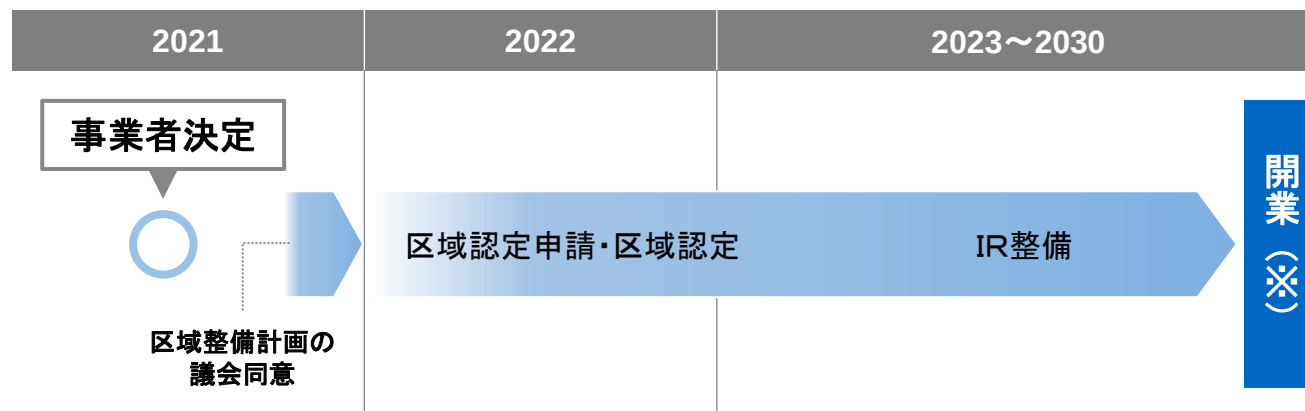
| 項目           | 事業費     | 事業スケジュール |      |      |      |      |      |      |                           |      |      |      |      |
|--------------|---------|----------|------|------|------|------|------|------|---------------------------|------|------|------|------|
|              |         | 2018     | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025                      | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
| 2025年日本国際博覧会 |         |          |      |      |      |      |      |      | 2025年日本国際博覧会開催<br>(4～10月) |      |      |      |      |
| 土地造成         | 94億円    |          |      |      |      |      |      |      |                           |      |      |      |      |
| 道路/橋梁整備・改良   | 227億円   |          |      |      |      |      |      |      |                           |      |      |      |      |
| 上下水道整備       | 155億円   |          |      |      |      |      |      |      |                           |      |      |      |      |
| 鉄道整備         | 575億円   |          |      |      |      |      |      |      |                           |      |      |      |      |
| 駅前施設         | 39億円    |          |      |      |      |      |      |      |                           |      |      |      |      |
| 海上アクセス整備     | 22億円    |          |      |      |      |      |      |      |                           |      |      |      |      |
| 消防拠点整備       | 27億円    |          |      |      |      |      |      |      |                           |      |      |      |      |
| 土地改良(IR用地)   | 788億円   |          |      |      |      |      |      |      |                           |      |      |      |      |
| 合計           | 1,927億円 |          |      |      |      |      |      |      |                           |      |      |      |      |

※事業費、スケジュールは精査中



## IRを含む国際観光拠点の形成

- 大阪・関西の持続的な経済成長のエンジンとなる世界最高水準の成長型IRの実現に向けて、府市が一体となって取組を推進

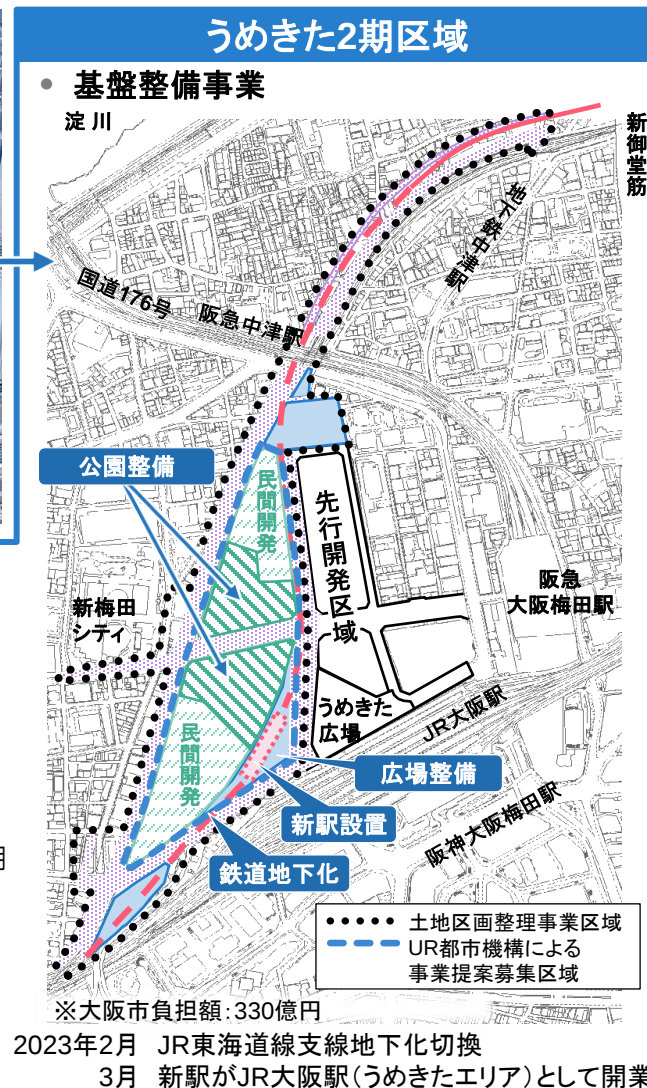
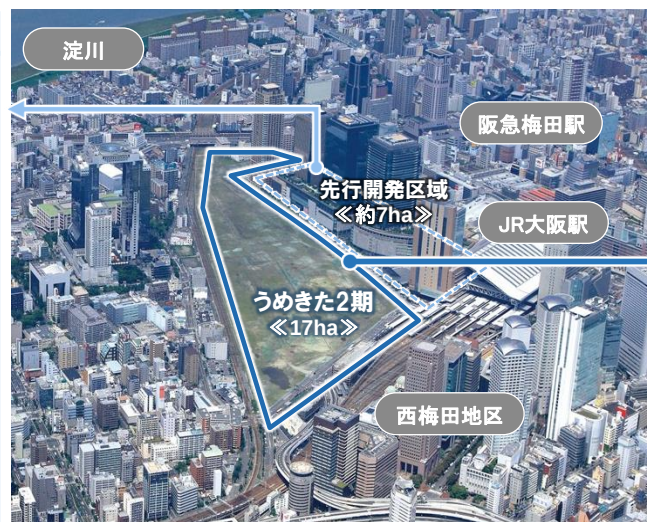
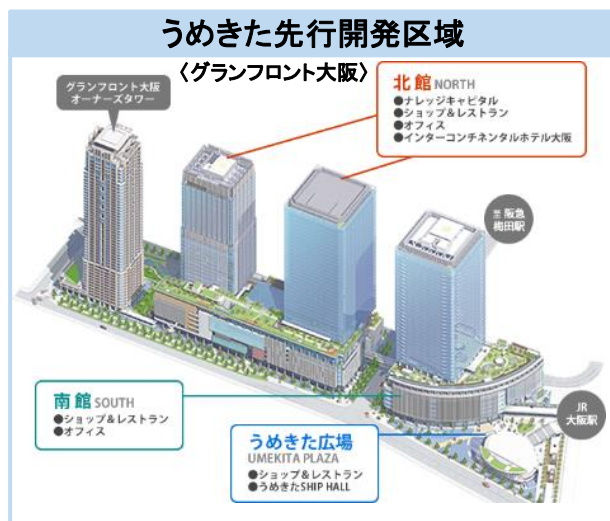


※ 2030年秋頃開業(想定)

# 変革する都市・大阪と今後の成長戦略③ ～うめきた2期区域のまちづくり～

(令和6年3月時点)

質の高いまちづくりの実現に向け、都市基盤整備等を推進し、我が国の国際競争力の強化に資する拠点を形成



## ● まちづくりの目標「みどり」と「イノベーション」の融合拠点

世界の人々を惹きつける  
比類なき魅力を備えた「みどり」  
※地区全体で概ね約8haの「みどり」を確保

グラングリーン大阪 全景イメージ



新たな国際競争力を獲得し、  
世界をリードする「イノベーション」の拠点  
※新産業創出のテーマ「ライフデザイン・イノベーション」

- 先行まちびらき  
(北街区賃貸棟・公園の一部等) 2024年9月  
【今後の予定】
- 賃貸棟、西口広場全面開業 2025年春頃
- 基盤整備の全体完成 2026年度末
- 全体まちびらき 2027年度

# 変革する都市・大阪と今後の成長戦略④ ～都市インフラの充実～

(令和6年3月時点)

## 鉄道ネットワークの充実(なにわ筋線整備)

うめきた(大阪)地下駅とJR難波駅・南海新今宮駅を結ぶ新たな鉄道の整備により、関西国際空港へのアクセス等の鉄道ネットワークを強化

- 大阪(梅田)から関西国際空港、大阪南部地域から新大阪駅へのアクセス改善
- 混雑緩和・利便性向上、沿道地域等の開発促進による大阪の活性化

リニア中央新幹線・北陸新幹線を見据え重要性が増す新大阪駅や関西国際空港へのアクセス改善による広域鉄道ネットワークの強化

### 大阪(梅田) から関西国際空港までのアクセス時間

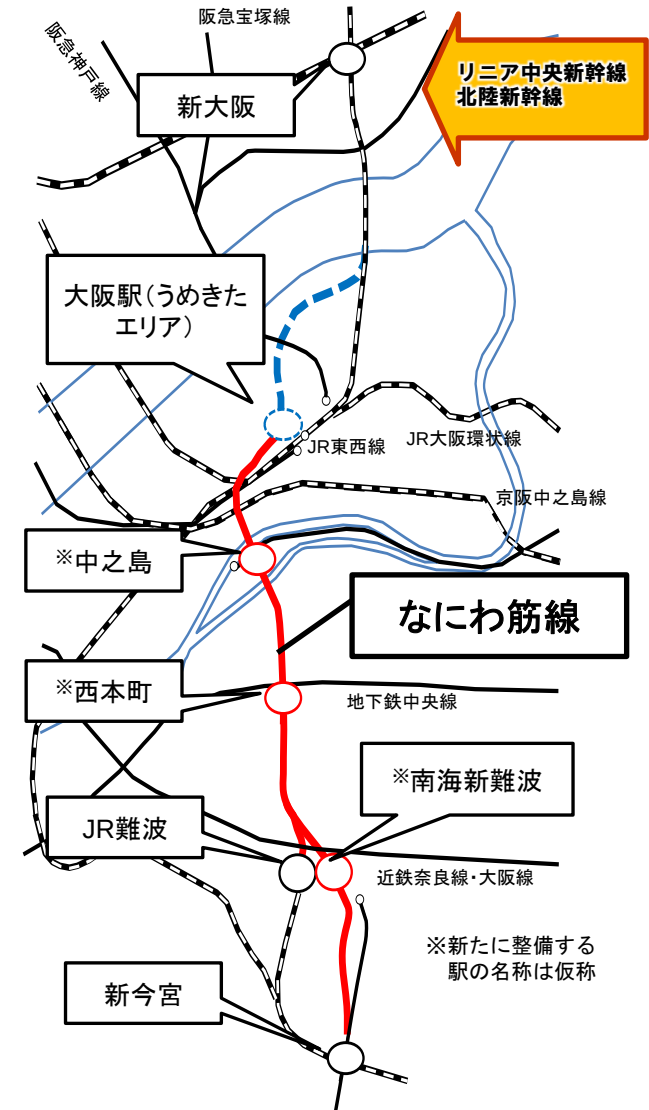
| 現状※1 |     |      | なにわ筋線開業※2 |     |      |
|------|-----|------|-----------|-----|------|
| JR   | 64分 | 乗換0回 | JR        | 44分 | 乗換0回 |
| 南海   | 54分 | 乗換1回 | 南海        | 45分 | 乗換0回 |

※1 最速の場合

※2 現時点での平均所要時間の想定であり、東海道線支線地下化、新駅開業による効果を含む

### なにわ筋線整備計画

|       |                                    |                |                                                     |
|-------|------------------------------------|----------------|-----------------------------------------------------|
| 設置駅   | (仮称)中之島駅<br>(仮称)西本町駅<br>(仮称)南海新難波駅 | 許可区間           | JR: JR難波～大阪駅(うめきたエリア)<br>南海: 南海新今宮～<br>大阪駅(うめきたエリア) |
| 路線延長  | 約7.2km(建設延長)                       | 運行本数<br>(デイトム) | JR: 特急3本/時・快速4本/時<br>南海: 特急2本/時・急行4本/時              |
| 概算事業費 | 約3,300億円                           | 開業目標           | 2031年春                                              |
| 整備主体  | 関西高速鉄道(株)                          | 需要予測           | 約24万人/日                                             |
| 運行主体  | JR西日本、南海                           |                |                                                     |



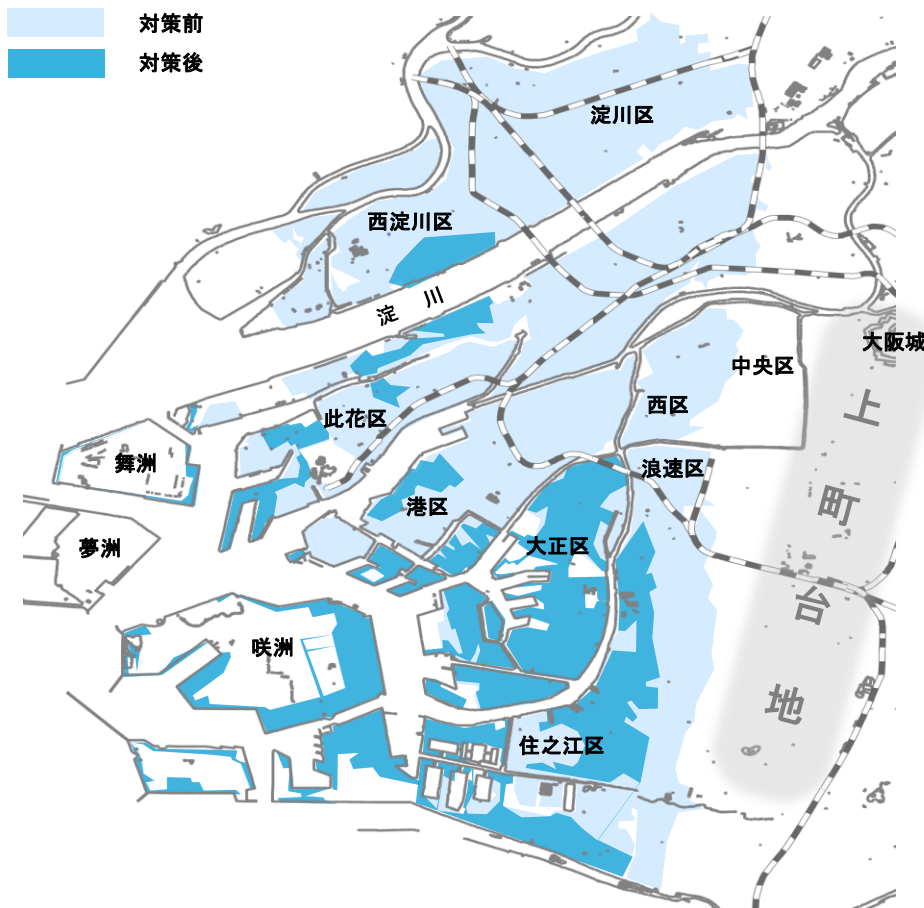
# 市民生活の安全・安心の確保のための取組 ～防災力の強化～

(令和6年3月時点)

## 南海トラフ巨大地震及び津波対策としての堤防・橋梁等の耐震化や、大規模の台風に備えた浸水対策に取り組む

### 津波浸水想定区域(大阪市)

#### 津波浸水想定区域



### 堤防等の耐震対策

液状化に伴う堤防沈下により市域全体の約3分の1が浸水する想定を踏まえ、2014年度から耐震対策を実施

### 堤防等の耐震対策の事業効果

大阪市の  
浸水面積

約7,100ha  
→ 約1,900ha  
約7割減

大阪市の  
人的被害(死者数)

約120,000人  
→ 約2,000人  
約9割減

ソフト対策との適切な組み合わせにより、限りなくゼロに近づける

### 橋梁等の耐震対策

2014年度から、地震動、津波、液状化の影響に対する安全性の確認・対策を実施

### 埋立地の浸水対策

平成30年台風第21号を上回る過去最大規模の台風(伊勢湾台風級)を想定した浸水シミュレーション結果をもとに、2020年度から既設コンクリート擁壁や護岸のかさ上げ等の浸水対策を実施