

大阪における
総合的な交通のあり方について
(案)

2023年〇月

1. はじめに.....	1
2. 今後の交通に求められること.....	2
(1) 快適な移動手段の確保について.....	2
(2) 魅力ある大阪を支える交通について.....	3
(3) ヒトと環境に優しい交通について.....	4
3. 大阪における交通の方向性.....	5
方向性1 誰もがいつでも快適に移動できる交通.....	6
方向性2 国内外からヒト・モノを呼び込み様々な交流機会を生み出す交通.....	9
方向性3 安全・安心でグリーンな交通.....	12
4. 実現に向けて.....	15
5. 2050年までの動向.....	16
6. 検討の体制.....	18
7. 用語集(作成中).....	

1.はじめに

大阪では、日本有数の陸海空の広域的な交通拠点や都市圏内の充実した交通ネットワークと、都市に近接した多様な自然・歴史・文化資源が、人々の豊かな生活と経済発展を支えてきた。これからも、魅力的な国際都市でありながら、誰もが幸せを実感できる都市をめざす中で、交通が担うべき役割は大きい。

今後、リニア中央新幹線・北陸新幹線の開業やIR（区域認定申請中）等のインフラ整備や、2025大阪・関西万博を契機とした、空飛ぶクルマ、自動運転、MaaS等の技術のイノベーションにより、大阪のさらなる成長が期待される。

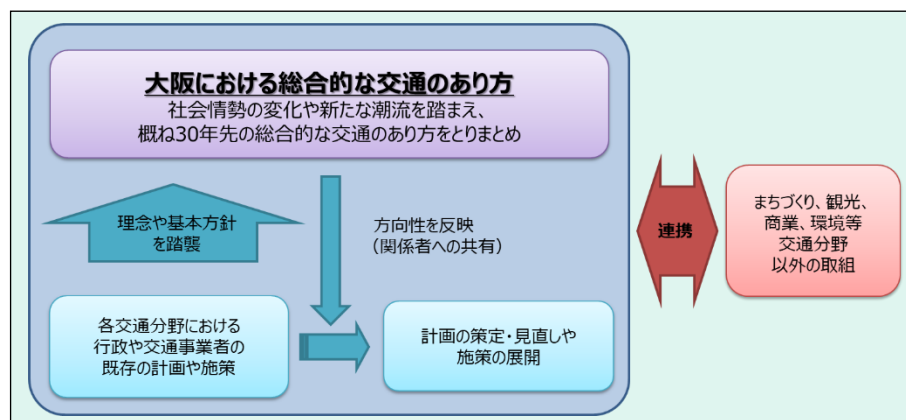
こうした中、新型コロナウイルス感染症の拡大は、従前から公共交通利用者の減少や国際競争力の低下等の様々な課題を抱えていた運輸事業にも、大きな影響を与えた。

コロナ禍を契機とした、働き方改革の進展や、人々の生活スタイル、移動ニーズの多様化は、今後も公共交通の利用を減らす一因となる一方で、デジタル化の急速な進展や新たなテクノロジーの開発・普及を後押しし、次世代型の交通・物流システムに転換していく好機でもある。

この機会を捉え、DXによる様々な交通モード間の連携や新たなテクノロジーを活用しながら、人口減少等の課題を克服した持続可能な交通の実現と、多様化する移動ニーズにきめ細かく対応したより利便性の高い交通への転換に向けて、移動全体を通じた総合的な交通施策が求められる。

本稿では、交通に携わる様々な関係者が、同じ方向を向いて連携した取組を進められるよう、大阪における概ね30年先の陸上、水上、航空の総合的な交通のあり方をとりまとめた。今後、関係する行政や交通事業者等に本稿を共有し、まちづくり、観光、商業、環境等の交通分野以外の関係者や交通利用者、地域住民とも連携した、計画策定・見直しや施策展開が進んでいくことが求められる。

なお、必要な道路や鉄道のネットワーク整備は着実に進んでいるという前提のもと、本稿のとりまとめを行った。



<図一I 本稿の位置付け>

2. 今後の交通に求められること

(1) 快適な移動手段の確保について

大阪は、鉄道、バス路線密度が高く(図-2、図-3)、通勤・通学に鉄道を利用する人が約36%で全国平均より10%以上高いなど、全国でも有数の鉄道、バスが充実した都市であり、人々の生活を公共交通が支えている(参考資料編 P9参照)。

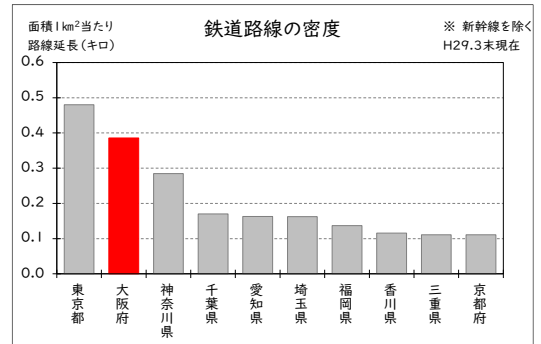
しかし、人口減少・少子高齢化の進展やコロナ禍を契機としたテレワーク、e-コマースの拡大等による外出機会の減少により、今後も公共交通利用者の減少が予測されており(図-4)、労働者不足も懸念される中(参考資料 P4参照)、交通サービスを確保・維持していくことは喫緊の課題である。

また、大阪府が過去に実施した公共交通に関するアンケート調査では、乗継に関する改善ニーズが高い結果となっており(図-5)、実際、三大都市圏と比較して、乗継移動時間が長い、地下鉄の乗継回数が多いといったデータもある(参考資料編 P15参照)。

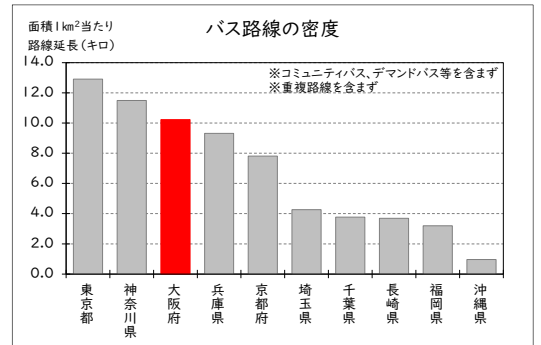
そのため、公共交通機関の乗継改善をはじめ、免許返納をした高齢者や障がい者、子供連れ、インバウンドなど誰もが利用しやすい環境づくりにより利用者の増加を図り、鉄道やバスなどの公共交通サービスを確保・維持していくことが必要である。

あわせて、誰もが気軽に利用できる新たなモビリティとのベストミックスや、交通DXを活用することにより、人々の日常生活を支える移動手段の確保が期待される。

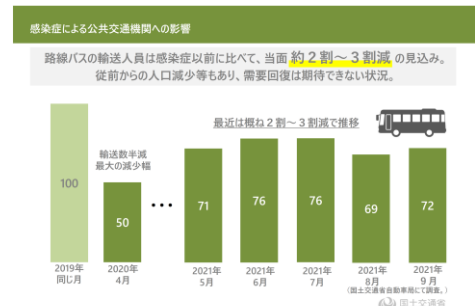
さらに、テレワークやワーケーション等のライフスタイルの変化といった新たな潮流にも対応し、多様なニーズに応じた移動手段を確保していくことも求められる。



資料:「平成30年版都市・地域交通年報」および「令和4年全国都道府県市区町村別面積調」国土地理院より作成
 〈図-2 鉄道路線の密度比較〉

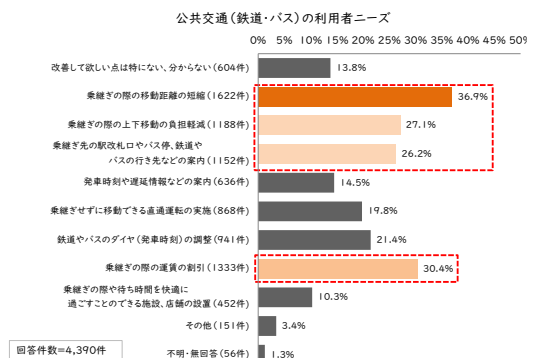


資料:「国土数値情報バスルート(H23)」および「令和4年全国都道府県市区町村別面積調」国土地理院より作成
 〈図-3 バス路線の密度比較〉



出典:「地域の暮らしを創る持続可能な交通の実現に向けて」2021年11月国土交通省

〈図-4 感染症による公共交通機関への影響〉



出典:「公共交通戦略～利用しやすい公共交通を目指して～(R1.11改訂)」大阪府

〈図-5 交通の利用者ニーズ〉

(2) 魅力ある大阪を支える交通について

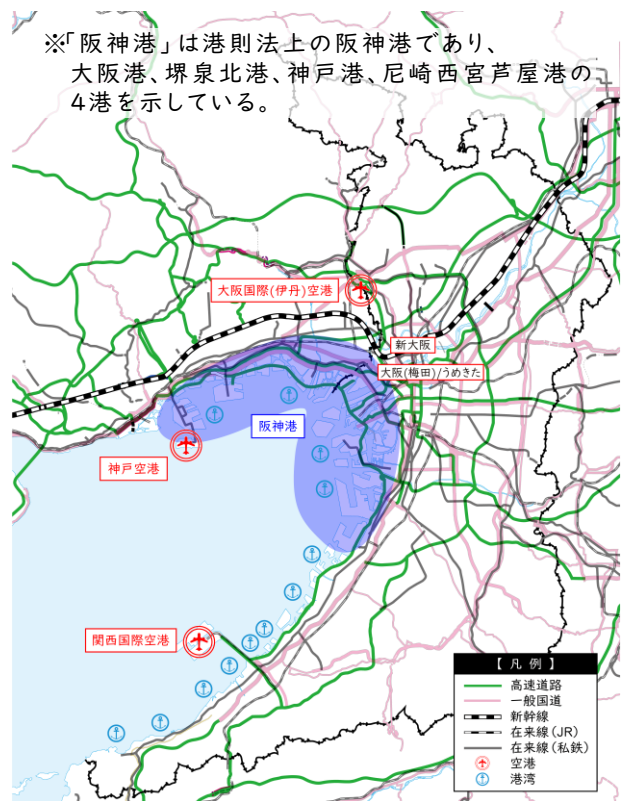
大阪は古くから、その地勢を生かし日本の政治・経済・文化の中心地として繁栄した歴史を持ち、日本有数の総合的な競争力と豊かな個性を持った都市である。

今後、全国的な人口減少や生産年齢人口の減少等が予測されている中、引き続き、大阪のさらなる成長のため、大阪の港湾や空港、新幹線駅（図-6）は、アジア、西日本、関西のゲートウェイとして、国内外からより多くの人を呼び込むことが求められる。

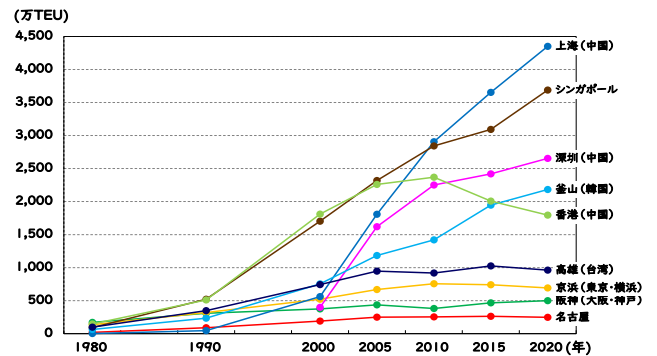
さらに、来訪者にわかりやすく使いやすい交通であるとともに、移動そのものを楽しめるような仕組みで、大阪・関西の周遊性を高め、まちの賑わいにも繋がることを期待される。

物流においては、2000年代に入りアジア諸港のコンテナ取扱数が飛躍的に伸びている中、日本の港湾は横ばいが続いている（図-7）。国際戦略港湾である大阪港や国際拠点港湾である堺泉北港を、ハード・ソフトの両面から高度化することで国際競争力を向上させることが求められる。

さらに、e-コマースの拡大により多頻度小口配送の増加が予測される中、トラック輸送が抱える交通渋滞やトラックドライバー不足（図-8）等の課題対応や多くの物流関係者間での連携等により、物流全体での効率性を上げ、多くの物が円滑に行き交う交通となることが期待される。

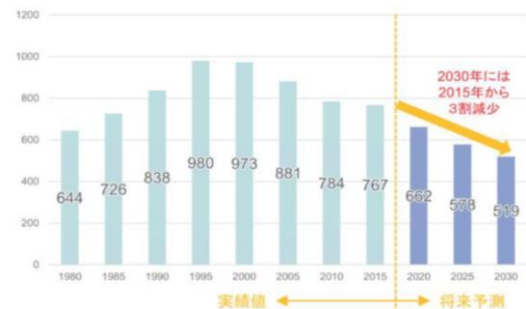


〈図-6 大阪府の広域交通拠点分布〉



〈図-7 アジア主要港におけるコンテナ取扱数の推移〉

道路貨物運送業の運転従事者数(千人)の推移



(出典) 日本ロジスティクスシステム協会 (JILS) 「ロジスティクスエボリューション2030」2020年1月

出典: 「フィジカルインターネット・ロードマップ」

2022年3月経済産業省フィジカルインターネット実現会議

〈図-8 トラックドライバーの不足〉

(3) ヒトと環境に優しい交通について

大阪の交通事故件数や鉄道駅ホームにおける事故件数は減少傾向であるものの、2022年の交通事故の死者数は全国ワースト1位となっており、また高齢者の事故や自転車事故の割合は年々増加傾向にある(参考資料編 P18参照)。そのため、ビッグデータや自動運転技術等を活用した安全性の向上(図-9)が求められる。さらに、近年の走行列車内での放火・殺傷事件の影響により、利用者の防犯意識が高まっていることから、安心して交通を利用できる環境整備も必要である。

また、交通インフラ施設も防災対策や老朽化対策などにより安全性の向上が求められている中で、作業員や熟練技術者等の労働力不足が進んでいるという課題もある。施設の強化・維持管理・更新をAIによる画像解析や新たなテクノロジーを活用し(図-10)、省力化・省人化して進めることで、強靱で安全・安心な交通インフラの構築が求められる。

さらに、「2050年カーボンニュートラルの実現」に向けては、運輸部門でのCO₂排出量の削減が課題となっている(図-11)。持続可能でグリーンな交通の実現のため、運輸部門における脱炭素化等を加速する次世代エネルギー車両の実用化及び普及促進、モーダルシフトをはじめとするグリーン物流の実現、自転車や超小型モビリティの利用など、環境に優しい交通への転換が期待される。



出典：国土交通省生産性革命プロジェクト第5版「令和元年7月国土交通省

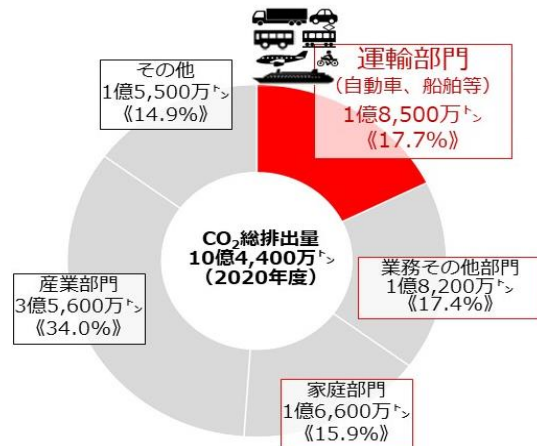
〈図-9 ビッグデータを活用した交通安全対策〉



出典：「第4回、第5回インフラメンテナンス大賞」令和3、4年国土交通省

〈図-10 新技術を活用した維持管理事例・状況〉

2020年我が国の各部門におけるCO₂排出量



※端数処理の関係上、合計の数値が一致しない場合がある。
 ※電気事業者の発電に伴う排出量、熱供給事業者の熱発生に伴う排出量は、それぞれの消費量に応じて最終需要部門に配分。
 ※温室効果ガスインベントリオフィス「日本の温室効果ガス排出量データ(1990~2020年度確報値)」より国土省環境政策課作成。
 ※二輪車は2015年確報値までは「業務その他部門」に含まれていたが、2016年度確報値から独立項目として運輸部門に算定。

出典：「運輸部門における二酸化炭素排出量」国土交通省H.P.

〈図-11 各部門におけるCO₂排出量〉

3.大阪における交通の方向性

2050年には、大阪では交通インフラのさらなる充実が進んでおり、また、AIやICT等のデジタル技術や、新たなモビリティ等のテクノロジーは目覚ましく進化すると考えられる。これらの様々な交通インフラと新たなテクノロジーを融合させることで、前章で記載した交通が抱える様々な課題を解決し、誰もが快適に移動でき、大阪・関西の成長に資する持続可能な交通となることが求められる。魅力的な国際都市でありながら、誰もが幸せを実感できる大阪をめざして、交通に関する各プレイヤーが一丸となって取組を進めていくための長期的な交通の方向性を以下のとおりとりまとめた。

<今後の交通に求められること>

「快適な移動手段の確保」
 ・大阪府民の生活を支える公共交通サービスの確保・維持
 ・公共交通の乗継改善
 ・誰もが利用しやすい環境整備
 ・高齢者の移動手段の確保
 ・多様な移動ニーズへの対応

「魅力ある大阪を支える交通」
 ・大阪の港湾・空港・新幹線駅から国内外の多くの人、物と呼込
 ・多頻度小口配送への対応
 ・ドライバー不足への対応
 ・大阪・関西の周遊性向上

「ヒトと環境に優しい交通」
 ・2050カーボンニュートラル実現
 ・道路や鉄道等の事故減少
 ・激甚化する自然災害への対応
 ・インフラ施設の老朽化への対応

新たな技術の開発・普及

自動運転技術
GX関連技術 等

新たなモビリティ

データ連携等の
DX関連技術

方向性1
 誰もがいつでも
 快適に移動できる交通

- 1-1 多様な移動ニーズに対応した最適な交通サービスの提供
- 1-2 ユニバーサルデザインの充実
- 1-3 ストレスフリーな移動をサポート

方向性2
 国内外からヒト・モノを呼び込み
 様々な交流機会を生み出す交通

- 2-1 大阪の成長に資する交通システムの強化
- 2-2 物流の効率化
- 2-3 周遊や賑わいの創出

方向性3
 安全・安心でグリーンな交通

- 3-1 2050カーボンニュートラルを実現する環境に優しい交通
- 3-2 事故ゼロをめざした交通利用者の安全・安心確保
- 3-3 交通インフラ施設の強靱化

方向性1 誰もがいつでも快適に移動できる交通

1-1 多様な移動ニーズに対応した最適な交通サービスの提供

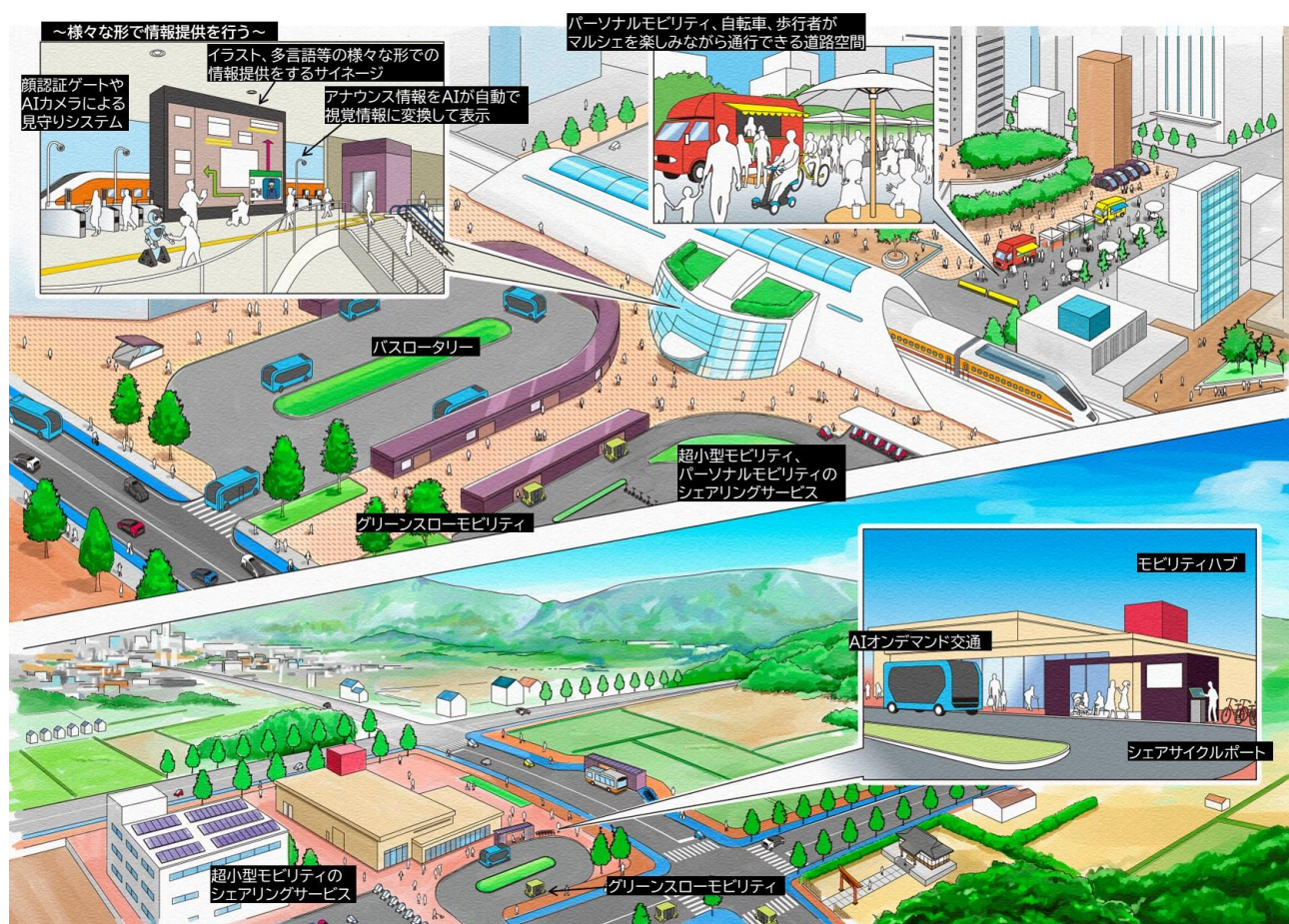
新たなモビリティが普及し、安全・安心に利用できる空間に再編されるとともに、地域に最適な交通サービスと次世代型のMaaSアプリ等により、すべての利用者の様々なニーズに合った交通モードで移動できる。

1-2 ユニバーサルデザインの充実

様々な交通インフラや乗継経路となる民間施設等を含む移動経路全体でユニバーサルデザイン化が進み、高齢者、障がい者、外国人等のすべての利用者が安全・安心に外出を楽しめる。

1-3 ストレスフリーな移動をサポート

交通モード間の乗継時の負担がなく、すべての利用者が迷わずスムーズに移動できる。



※望まれる姿のイメージ図であり、実際の大阪の地形を表したものではありません。

方向性1-1

多様な移動ニーズに対応した最適な交通サービスの提供

<望まれる姿>

地域に最適な質の高い交通サービスが提供されています

ビッグデータ等で割り出した交通需要に応じ、地域に最適な交通サービスが提供されており、自動運転技術や、AIやICT等のデジタル技術を活用した運行・乗降支援、情報提供等により、より質の高い交通サービスに進展。

どの地域でも様々な交通モードでスムーズに移動ができます

郊外部・山間部では、既存のバスやタクシー等に加え、地域住民との共創によるAIオンデマンド交通やグリーンスローモビリティなどが、鉄道駅からのファースト/ラストワンマイルや、通院、通学、買い物等の生活のための移動をサポート。

都心部・都心部周辺では、充実した鉄道やバスに加え、自転車やパーソナルモビリティ、超小型モビリティなどのまちなかの移動に適したモビリティが、人中心の道路空間の中で安全・安心に利用でき、人々の多様な移動ニーズに応じて、快適な移動をサポート。

一人一人のニーズに応じた移動をMaaSアプリが提案します

多様なアクティビティ(移動の目的)とも連携した次世代型のMaaSアプリが、混雑状況や一人一人のニーズに応じた移動経路を案内し、目的地までの移動全体を通してサポート。

<MaaSの活用イメージ>



17:3200駅⇒17:4500駅
快速00行 非常に混雑します
17:3500駅⇒18:0200駅
普通00行 比較的空いています。
※小さなお子様連れにおすすめです。
レストランまでのオンデマンド交通
17:55or18:12
どちらを予約しますか?

誕生日のお祝いのため、
仕事帰りにお迎えに行った保育園から、
母親の待つレストランまでの外出を検索

自宅 ⇒ 00駅
9:45 シェアリングモビリティを予約
します(予約番号:00)
10:0100駅⇒10:3600駅
急行00行 0番目の車両
0番出口から徒歩0分で到着
11:3000劇場00公演
座席番号00(11:00 開場)
>決済を完了していいですか?

趣味の観劇のため、郊外部の自宅から
都心部の劇場までの外出を検索

方向性1-2

ユニバーサルデザインの充実

<望まれる姿>

すべての利用者が円滑に移動できます

顔認証ゲートによるハンズフリーな移動、車両への快適な乗降をサポートする技術、障がい者や高齢者等も含むすべての人々が利用できるように開発された新たなモビリティ等、最新のテクノロジーが実装され、すべての利用者が円滑に移動できる。

すべての人が移動に必要な情報を得ることができます

音声（聴覚情報）や文字、イラスト（視覚情報）、MaaSアプリやQRコード等のデジタル情報、多言語等の様々な形で、事業者間で連携、統一された移動に必要な情報が提供され、すべての利用者が安心して外出できる環境が実現。

技術と人の力で必要なサポートが受けられます

AIカメラ等を活用した利用者の安全を見守るシステムや、介助のためのマッチングアプリ等の人と人を結びつける技術が、多様な利用者の安全・安心な移動をサポート。

方向性1-3

ストレスフリーな移動をサポート

<望まれる姿>

モビリティ・ハブで様々な交通モードに乗り継ぐことができます

駅前や人が集まる施設を中心に配置されたモビリティ・ハブで、多様な交通モードをスムーズに利用、乗り継ぐことができ、さらに、地域情報の発信や各種サービスとの連携で、人々の外出や周遊も促進。

きめ細やかな情報で乗継の不安が解消します

都市圏間の広域的な移動から地域内の移動までを結ぶMaaSアプリや乗継経路の案内板等で乗継等の情報が提供され、初めて訪れる場所でも安心して交通を利用できる。

柔軟なサービスでゆとりある移動ができます

混雑・渋滞状況の見える化やダイナミックプライシング（利用状況に応じた曜日別、時間帯別の変動料金）による交通の全体最適化、交通・観光・買物をパッケージにした決済システム等の柔軟なサービスで、利用者の負担を減らしたゆとりある移動を実現。

方向性2 国内外からヒト・モノを呼び込み 様々な交流機会を生み出す交通

2-1 大阪の成長に資する交通システムの強化

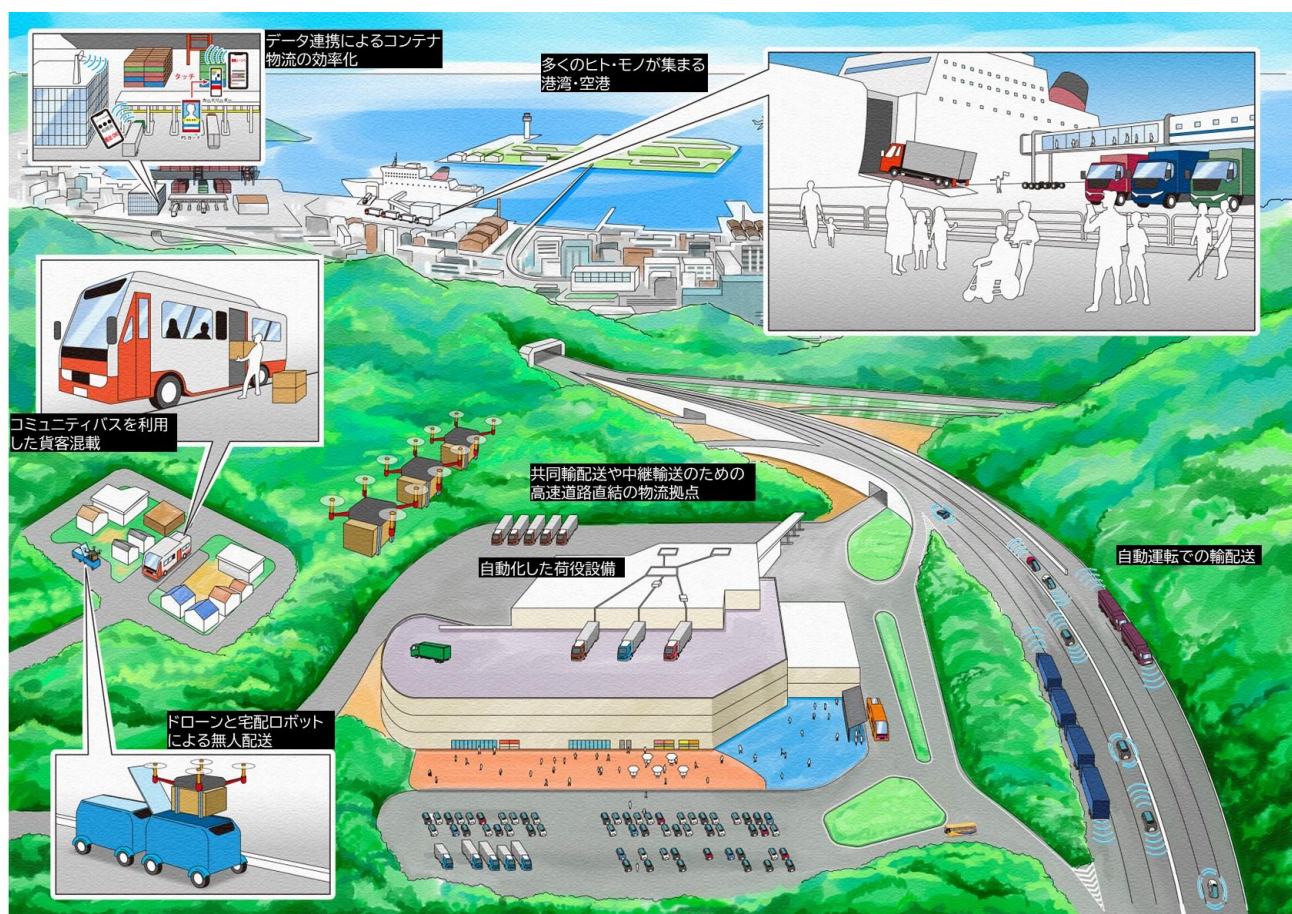
陸海空の広域交通拠点と大阪・関西各地が様々な交通モードで円滑に結ばれることで、より多くのヒト・モノを呼び込み、様々な交流機会が創出され、大阪の成長に貢献する。

2-2 物流の効率化

サプライチェーン全体でのDXが進み、物流データ連携による最適化（物流MaaS）で、効率的な物流が実現される。

2-3 周遊や賑わいの創出

まちづくり、観光とも連携した交通サービスが提供され、すべての利用者が、都市の魅力や空間と時間のゆとりを感じながら移動できる。



※望まれる姿のイメージ図であり、実際の大阪の地形を表したものではありません。

方向性2-1

大阪の成長に資する交通システムの強化

<望まれる姿>

大阪港・堺泉北港に国内外のモノが集まり、日本各地へ配送されます

港湾における「集貨」「創貨」「競争力強化」の取組が進み、国内外から大阪・関西にモノを呼び込み、荷揚げ後の国内輸送と連携した質の高い物流システムが構築。

アジア・西日本・関西のゲートウェイが強化され、多くのヒトが集まります

港湾や空港ターミナル、新幹線駅での受入機能が強化され、LCCを含む就航路線の増加やクルーズ客船の母港化が進むとともに、リニア中央新幹線・北陸新幹線が開通し、国内外から大阪・関西にヒトを呼び込む。

大阪を訪れた人が、府内や関西各地へスムーズに移動できます

陸海空の広域交通拠点において、各交通モードが連携した使いやすい料金体系やMaaSアプリ、多言語化の案内等により分かりやすく提供され、国内外から呼び込んだ人々を府内や関西各地に誘導。

方向性2-2

物流の効率化

<望まれる姿>

データの共有でコンテナ物流が効率化されます

新・港湾情報システム（CONPAS）や空コンテナの陸上輸送を削減できるコンテナラウンドユース、AIやICT等のデジタル技術による物流データの共有や分析で、コンテナ物流の効率化や生産性の向上が実現。

物流従事者の負担が軽減し、多くの荷物が効率的に輸配送されます

トラック輸送は、物流データを活用した共同輸配送や中継輸送等の輸配送分担、渋滞等を考慮した輸配送ルート最適化、高速道路での自動運転や荷役自動化によるドライバーの負担軽減等により、増加する多頻度小口配送にも対応できる高度な物流機能を確保。

新幹線や鉄道等を使った貨客混載が拡充されます

関係者間のデータ共有・連携により、希少な農産物を産地直送で消費者に届けるなど、販路の拡大にもつながる新幹線や鉄道、飛行機、フェリー等を使った「貨客混載」の取組が拡充される。

ドローンや空飛ぶクルマ、ロボット等が、地域内の輸配送で活躍します

郊外部・山間部では、ドローンやロボットを活用した無人配送サービスや、バス、タクシー等の空きスペースを利用した「貨客混載」等が、ラストワンマイル配送を効率化。都心部・都心部周辺では、空飛ぶクルマが日常使いのモビリティとして普及し、主要駅やビルの屋上等に配置されたポートを利用し、都市圏内の大口配送を補完。

方向性2-3

周遊や賑わいの創出

<望まれる姿>

まちなかを気軽に楽しく散策できます

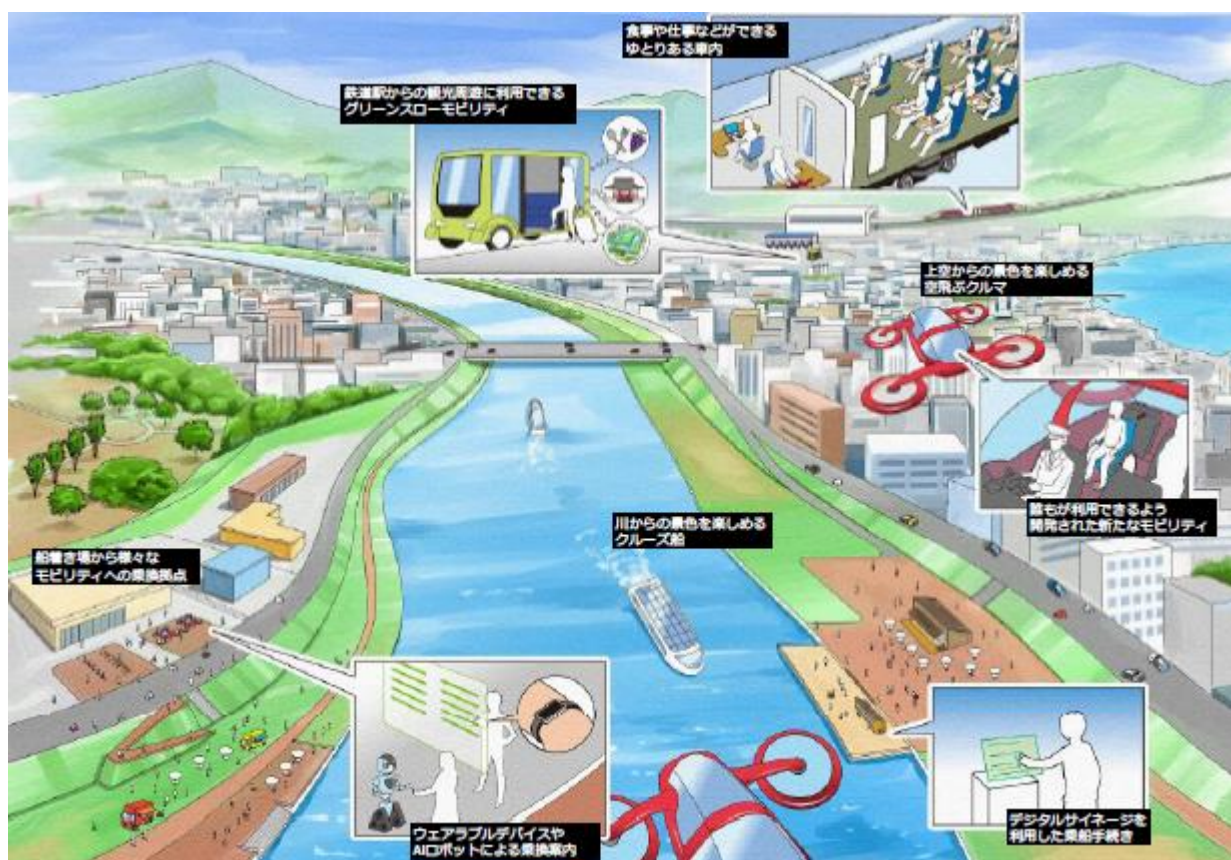
道路空間がヒト中心の空間に再編され、気軽に乗り降りでき、歩行者とも共存できる交通モードとの組合せで、まちなかを散策する人々が魅力を感じ、集い、多様な活動を展開できる。

移動時間も楽しみながら府内や関西各地を周遊できます

移動中の景色や会話、食事など、乗物に乗ること自体を楽しめる鉄道やバス、ベイエリア・淀川等のクルーズ船、空飛ぶクルマ、自転車、グリーンスローモビリティなど、移動以外の付加価値を持ったゆとりある交通サービスが提供され、府内や関西各地の有数の世界遺産や魅力的な自然・歴史・文化資源を周遊できる。

ゆとりある豊かな生活がおくれます

リモートワークやワーケーション、都心部と山間部の2拠点生活等、多様な生活様式が普及し、これらゆとりある豊かな生活を、鉄道のビジネス専用シートなどの交通サービスがサポートし、地域の活性化にも寄与。



※望まれる姿のイメージ図であり、実際の大阪の地形を表したものではありません。

方向性3 安全・安心でグリーンな交通

3-1 2050カーボンニュートラルを実現する環境に優しい交通

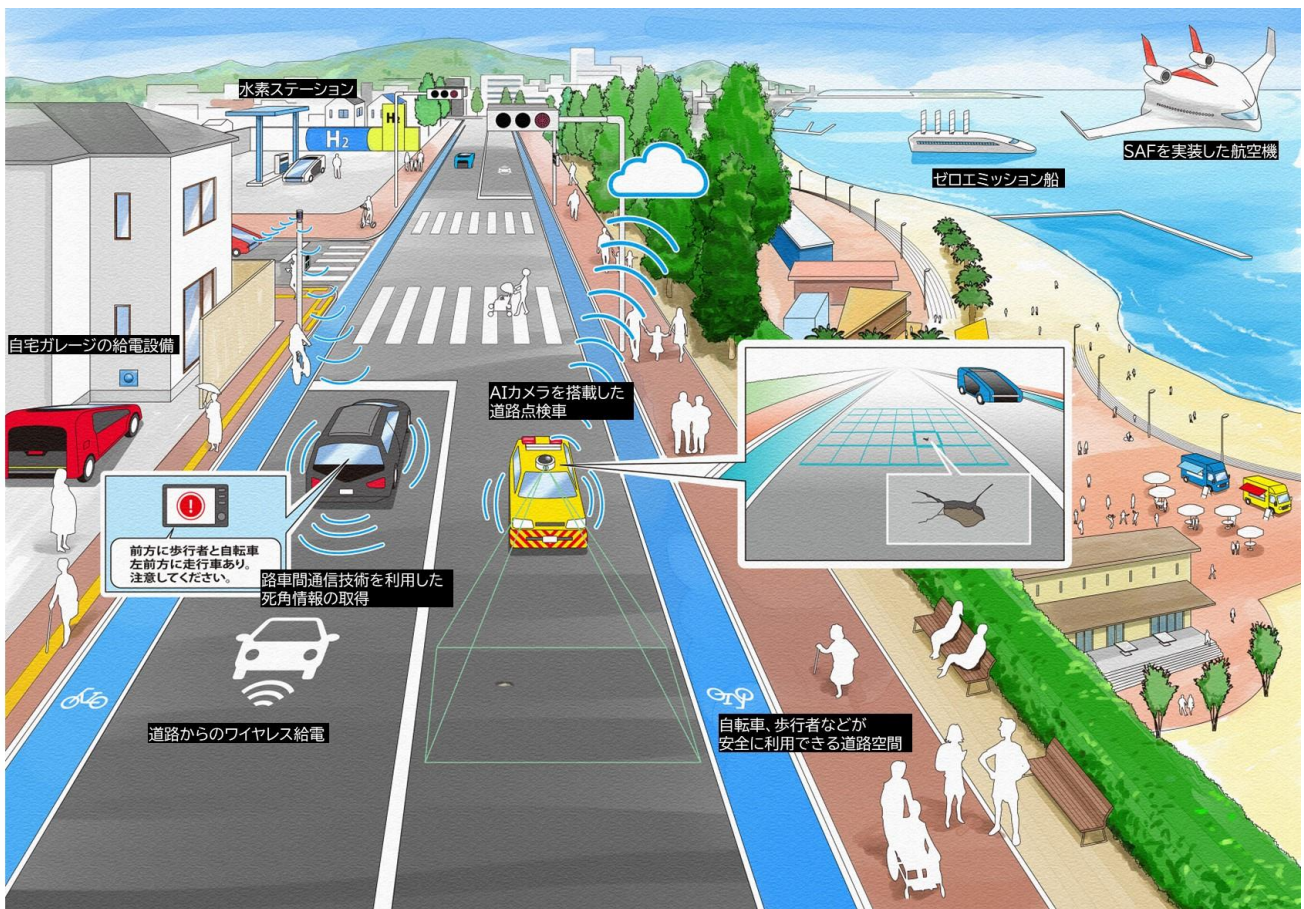
全ての交通分野で次世代エネルギーが実装されるなど脱炭素化が進み、効率的な交通・物流システムが構築される。さらに、「CO₂の見える化」等により、サプライチェーン全体でのCO₂排出量削減を目指す環境意識の高い企業から、大阪・関西の空港、港湾が選ばれる。

3-2 事故ゼロをめざした交通利用者の安全・安心確保

安全な運転・運行をサポートするAIやICT等のデジタル技術の導入により、公共空間での交通事故が激減し、安全・安心に目的地まで移動できる。

3-3 交通インフラ施設の強靱化

激甚化する自然災害や地震に耐え、インフラ老朽化を克服した安全・安心な交通が人々の生活や経済活動を支える。



※望まれる姿のイメージ図であり、実際の大阪の地形を表したものではありません。

方向性3-1

2050カーボンニュートラルを実現する環境に優しい交通

<望まれる姿>

船舶・航空・鉄道分野で、次世代エネルギーが実装されます

船舶・航空・鉄道分野において、ゼロエミッション船、SAF（持続可能な航空燃料）を導入した航空機、燃料電池の鉄道車両等、再生可能エネルギー・新エネルギー等の次世代エネルギーが実装。

次世代エネルギー自動車などが走行できます

停車中や走行中のワイヤレス給電や水素ステーション等の利用環境が整い、次世代エネルギー自動車、超小型モビリティやグリーンスローモビリティ等が走行。

環境負荷が大きな交通から小さな交通へ転換します

人々の移動手段は、鉄道やバス等の公共交通や自転車、新たなモビリティ等の最適な組合せにより環境負荷の小さな交通に転換。国内貨物輸送は、トラックドライバーが不足する中で、環境負荷の少ない瀬戸内航路のRORO船、フェリー等の内航輸送や鉄道輸送とも分担し、カーボンニュートラルに寄与。

方向性3-2

事故ゼロをめざした交通利用者の安全・安心確保

<望まれる姿>

渋滞や事故のない安全・安心な移動が実現します

自動車、鉄道、船舶の自動運転技術・運転支援技術や道路上では車車間通信・路車間通信技術とも組み合わせて、渋滞や事故のない安全・安心な移動を実現。

河川や空を安全に航行できます

交通利用者等と連携した位置情報システム等が、水上交通（舟運）や空飛ぶクルマ等の河川や上空の安全航行を支援。

鉄道で安全・安心に移動できます

可動式ホーム柵等による鉄道駅ホームからの転落対策や連続立体交差事業等の踏切対策が進み、さらに、センシングや画像解析にAIやICT等のデジタル技術を活用した対策が、多様な利用者の安全・安心な移動をサポート。

安心して交通モードが利用できます

港湾や空港ターミナル、新幹線駅等で、テロや凶悪犯罪に対応できる防犯システム等が導入され、安心して交通モードを利用できる。

方向性3-3

交通インフラ施設の強靱化

<望まれる姿>

最新のテクノロジーで強靱な交通インフラが実現します

平時から、AIやICT技術、ドローンを使った画像解析・診断・無人化施工などを活用して、交通インフラ施設の維持管理・更新や地震対策、浸水対策等が、計画的かつ効率的に実施され、災害発生時には、ドローン等を活用した被災状況の迅速な確認などで、強靱な交通インフラが実現。

様々な交通モードでリダンダンシーが確保されます

災害による道路通行不能時に、空飛ぶクルマや舟運による物資輸送や、狭隘部でも通行できる超小型モビリティを活用した移動等、様々な交通モードを活用して、リダンダンシーを確保。

災害時には交通インフラ施設が有効活用できます

津波時の避難場所としての高速道路の活用、防災拠点としての道の駅の活用、防災空間としての地下鉄駅舎の活用、V2X技術を使った停電時のEVバスによる電力供給等、災害時には関係者が柔軟に連携して交通インフラを有効活用。

4. 実現に向けて

3章で示した望まれる姿の実現のためには、以下のような視点を踏まえて、関係者がそれぞれの担うべき役割を全うするとともに、これまで以上に連携の輪を広げ、移動全体を通じた総合的な交通の取組を進めていくことが必要である。

新たな技術・デジタル技術の活用

- ▶ 新たな技術等の活用・普及を促進するためには、法整備や利用マナーの向上、交通・通信インフラ等の利用環境を整える必要がある。
- ▶ 行政や民間、大学などが保有するデータのオープンデータ化を図り、様々な情報を共有できる環境を整えると同時に、情報セキュリティの確保や情報倫理の向上を図り、利用者や地域住民の理解を得る必要がある。

多様なプレイヤーの連携

- ▶ 交通には、交通、物流分野の多様な関係者や利用者が関与しており、各地域にとってどのような交通が望ましいか、行政、民間、府民がしっかり対話し、望ましい交通の実現に向けて協働していく必要がある。
- ▶ さらに、まちづくり、観光、商業、環境、福祉、教育等の交通分野以外の関係者とも連携しながら、交通分野と様々な分野の双方のメリットを最大化するため、一丸となって取り組む必要がある。

民間活力の誘発

- ▶ 施策の方向性やプロジェクトの目的、抱えている課題や各種データなどを行政側が積極的に示し、民間事業者の投資への意欲をかきたてることで、新たな技術の開発・普及を促す必要がある。
- ▶ 新たなイノベーションを生み出すためには、規制緩和や実証実験のためのフィールドの提供、産官学が連携したプラットフォームの構築等の環境を整える必要がある。

5.2050年までの動向

下表は、今後の交通の取組を進めるための参考として、公表されている資料をベースに、2050年までの交通に関する技術開発等の動向を整理したものである。

年度	~2030年度	~2040年度	~2050年度
大阪府全体の動き	<2030予測> 人口 833万人 高齢化率 29.4%	<2040予測> 人口 776万人 高齢化率 34.5%	<2050予測> 人口 718万人 高齢化率 37.2%
デジタル技術の進展	5G人口カバー率 99.9% ¹ 大阪・関西万博を起点とした新たな技術の実装 ¹	IR開業	Beyond5G(6G)運用開始 ¹ Society5.0 仮想空間/メタバース拡大 ² 国際金融都市実現 ²
【方向性1】 誰もがいつでも快適に移動できる交通	【方向性1-1 多様な移動ニーズに対応した最適な交通サービスの提供】		
	移動サービスLV4自動運転 限定地域⇒対象地域の拡大 ³		自動運転でどこにでも自由に行ける ⁴
	万博開催に向けたMaaSの構築 ⁵	関西広域でMaaS拡大 ラストワンマイル解消へ ⁵	
	【方向性1-2 ユニバーサルデザインの充実】		
	「移動円滑化の促進に関する基本方針」に基づく取組の推進		目的地までの自動案内 バリアフリー社会の実現 ⁴ ユニバーサルデザインの道路で 交通事故のない生活空間に ⁴
	【方向性1-3 ストレスフリーな移動をサポート】		
	万博開催に向けたMaaSの構築 ⁵	関西広域でMaaS拡大 ⁵	様々な交通モードの接続・乗り換え拠点整備 ⁶
【方向性2】 国内外からヒト・モノを呼び込み様々な交流を生み出す交通	【方向性2-1 大阪の成長に資する交通システムの強化】		
	大阪港の機能強化 (主航路増深・拡幅等) ⁷		
		クルーズ客船母港化の実現 ⁷	
	関西国際空港ターミナルリノベーション ⁸		
		リニア中央新幹線・北陸新幹線 大阪延伸 ⁹	
	万博開催に向けたMaaSの構築 ⁵	関西広域でMaaS拡大 観光・宿泊などサービス拡充 ⁶	
	【方向性2-2 物流の効率化】		
	物流DXの集中投資期間 ¹⁰	業種を超えた多様な物流データの連携 ¹⁰	フィジカルインターネット/ 究極の物流効率化実現 ¹⁰
	物流トラック隊列走行 ³	物流トラックLV4自動運転/高速道路 ³	
	空飛ぶ物流実用化 ¹¹	山間部での空飛ぶ宅配 ¹¹	都心部での空飛ぶ宅配 ¹¹
	【方向性2-3 周遊や賑わいの創出】		
		空飛ぶ有人タクシー実装 ¹¹	大衆化⇒空飛ぶクルマ自動運転ライドシェア ¹¹
	大阪と関西・西日本エリアとの水上ネットワーク形成 ¹²		

年度	~2030 年度	~2040 年度	~2050 年度
【方向性3】 安全・安心で グリーンな 交通	【方向性 3-1 2050カーボンニュートラルを実現する環境に優しい交通】		
	温室効果ガス46%削減(50%挑戦)※2013年比 ¹³		カーボンニュートラル達成 ¹³
	ゼロエミッション船運航開始 ¹³	乗用車新車販売 で電動車100% ¹⁴	乗り物からのCO ₂ 排出トータルゼロ ⁴
		低環境負荷 パーソナルモビリティの普及 ¹⁵	小型モビリティが安全に 移動できる道路環境 ⁴
	カーボンニュートラルポート形成の促進 ¹⁶		
	【方向性 3-2 事故ゼロをめざした交通利用者の安全・安心確保】		
	自家用車 LV2自動運転 市場拡大・機能高度化(一般道) ³		自動運転で 事故・渋滞が解消 ⁴
		LV4自動運転(高速道路) ³	
	【方向性 3-3 交通インフラ施設の強靭化】		
		老朽化に起因する 重要インフラの重大事故ゼロ ¹⁷	ドローンで土地の状況を把握 保全・管理を自動化 ⁴
空飛ぶ物流実用化 ¹¹	空飛ぶ有人タクシー実装 ¹¹	大衆化→空飛ぶクルマ自動運転ライドシェア ¹¹	
	大阪と関西・西日本エリアとの 水上ネットワーク形成 ¹²		
出典・ 参考資料	1. デジタル田園都市国家インフラ整備計画(総務省) 2. 第5期科学技術基本計画(内閣府) 3. デジタルを活用した交通社会の未来 2022(デジタル社会推進会議幹事会決定) 4. 第5期国土交通省技術基本計画(国土交通省) 5. 大阪・関西万博関連事業に関する要望 2022.12(大阪府 外) 6. 2040年、道路の景色が変わる(国土交通省) 7. 大阪“みなと”ビジョン2022年改訂版(大阪港湾局) 8. 関西エアポートH.P. 9. リニア中央新幹線建設促進期成同盟会 H.P. 10. フィジカルインターネット・ロードマップ(経済産業省) 11. 空の移動革命に向けた構想発表会(大阪府資料) 12. 大阪のまちづくりランドデザイン(大阪府・大阪市・堺市) 13. 2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略(内閣官房 外) 14. グリーン社会の実現に向けた「国土交通グリーンチャレンジ」(国土交通省) 15. 将来ビジョン((公社)自動車技術会) 16. カーボンニュートラルポート形成計画(素案)(大阪港湾局) 17. インフラ長寿命化基本計画(国土交通省)		

6. 検討の体制

総合的な交通のあり方検討会議

大阪府	政策企画部 成長戦略局 空港戦略推進監 スマートシティ戦略部 戦略推進室長 都市整備部 事業調整室長 都市整備部 道路室長 都市整備部 交通戦略室長 都市整備部 河川室長
大阪港湾局	計画整備部 計画整備部長 計画整備部 事業戦略担当部長 計画整備部 利用促進担当部長
大阪都市計画局	計画推進室長
大阪市	都市交通局 次長 計画調整局 交通政策室長 建設局 企画部長 建設局 道路河川部長
堺市	建築都市局 都心未来創造部長 建築都市局 交通部長

<事務局:大阪府都市整備部交通戦略室交通計画課>



有識者懇話会

○学識経験者 ※五十音順

大阪大学大学院人間科学研究科

附属未来共創センター講師

石塚 裕子

追手門学院大学経済学部講師

長谷川 路子

神戸大学海事科学部准教授

水谷 淳

京都大学経営管理大学院教授

(京都大学大学院工学研究科教授 併任)

山田 忠史

○行政関係者 ※五十音順

国土交通省近畿地方整備局建政部都市整備課課長

大塚 賢太

国土交通省近畿運輸局交通政策部交通企画課課長

酒井 大斗

<事務局:大阪府都市整備部交通戦略室>

関係者との意見交換

- 府内市町村
- 交通事業者
- 経済団体
- 物流団体