

◎ 広域機能の現状と課題  
(第1回協議会資料抜粋)



# 1 広域機能に関する問題意識～現状と課題～

## 【現状】

- 都市を支え、発展させていくためには、その集積に即した広域サービスの展開が不可欠
- 大阪の場合、この役割を大阪府と大阪市で担っている
  - 特に、狭隘な大阪府の中心に大阪市が位置する地理的特性などから、大阪市が大きな役割を担ってきた



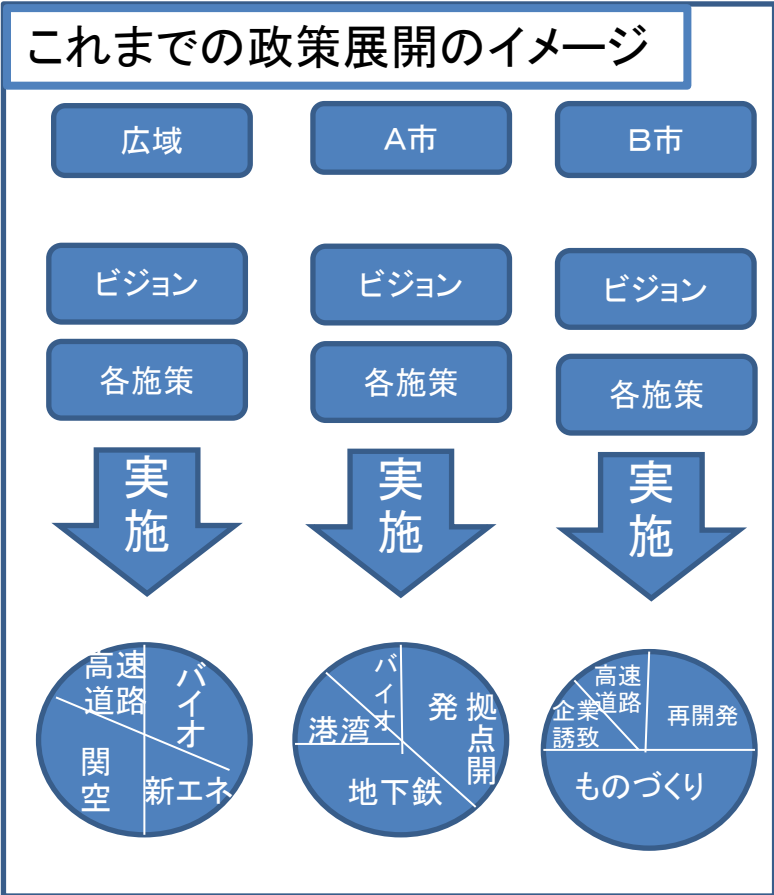
## 【課題】

- 大阪府は、市域のことは基本的に大阪市との認識
  - 大阪市は、大阪全体のあり方よりも、各地域の市民ニーズを重視して事業展開
  - 大阪経済の現状を踏まえ、今後、都市としての競争力を高める観点からは、
    - ⇒大阪全体としての統一戦略に基づき、企業集積を図るなど、産業政策を推進すべきではないか
    - ⇒市域外も含めた大阪トータルの視点で、大阪・関西の成長・発展をめざして、交通インフラの整備をすすめていくべきではないか
- 等々

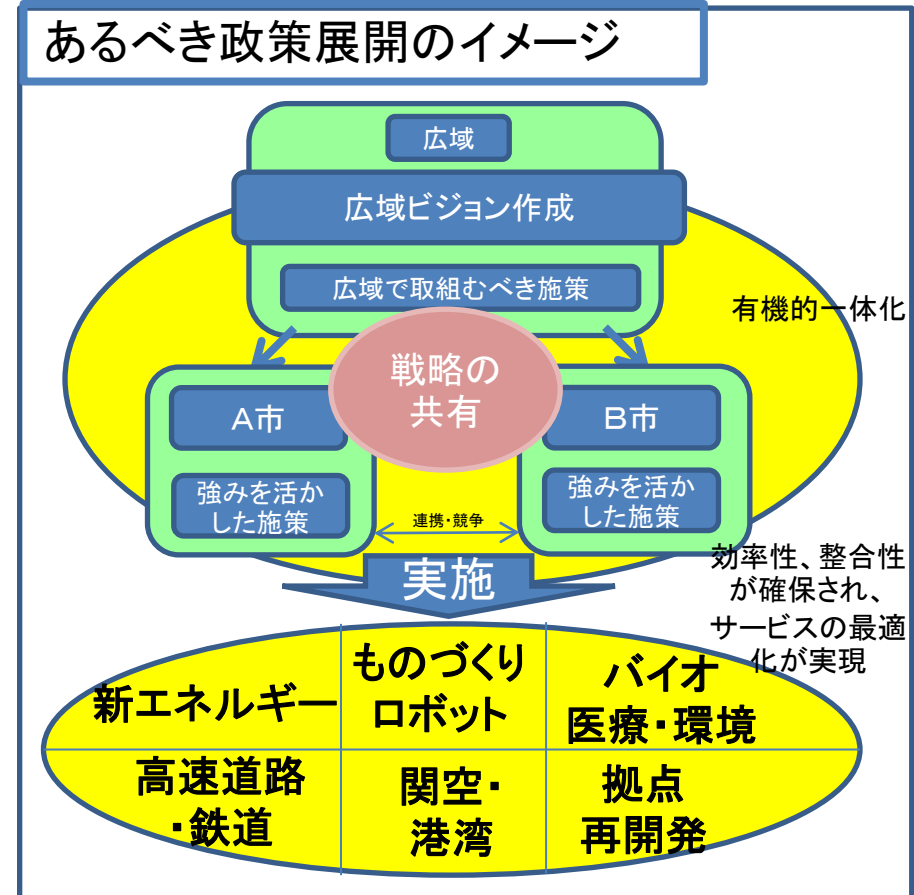
## 2 広域機能の現状イメージ①～成長戦略・産業施策～

### 【戦略非共有パターン】

- これまで、各自治体が産業施策などのビジョンを描き、各々が連携、競争しながら展開してきた
- それぞれの目標のもとに実施されるため、まちづくりや目指すべき大阪のすがたに整合が十分取れていなかったり、お互いが持つ資源が十分に活用されていないのではないか
- 大阪全体の成長、発展を担うものがどれなのか不明確になっている



共通ビジョンの下、各自治体が事業すれば、サービスの最適化が図れるのではないかと



## 2 広域機能の現状イメージ②～インフラ～

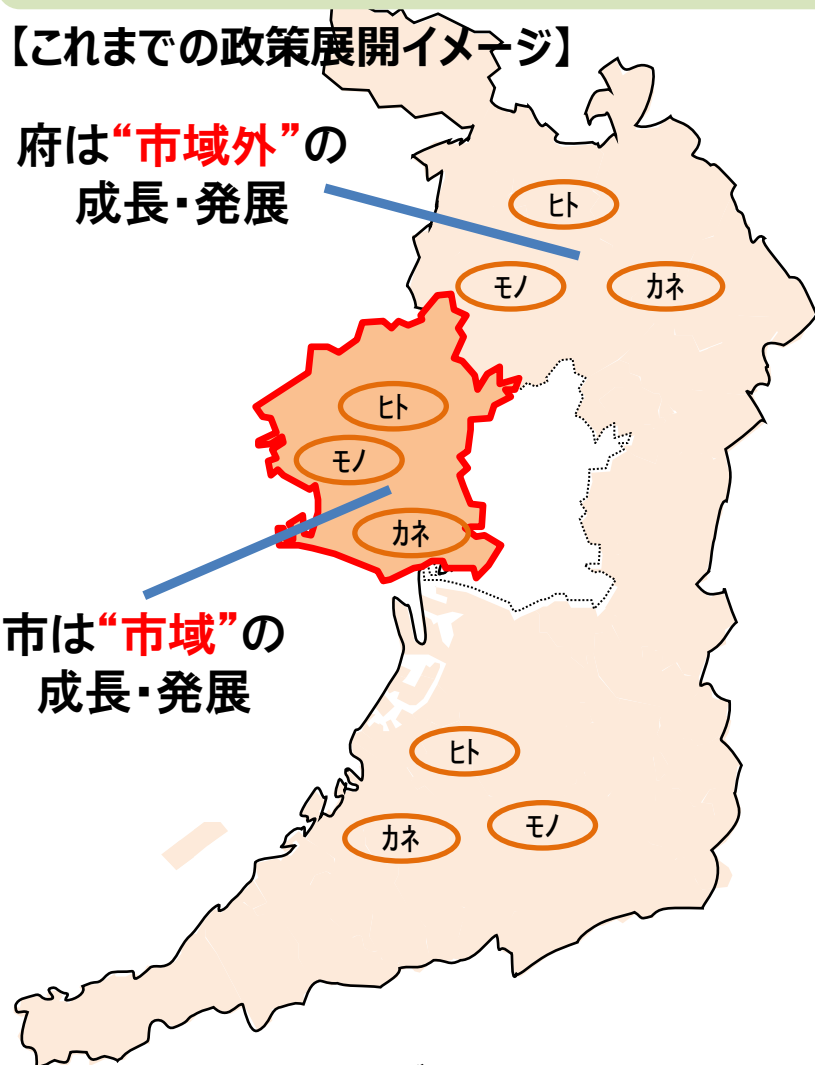
## 【区域分断パターン】

- 府は市域外、市は市域を前提に府市それぞれの戦略・計画で集積を促進
- 府市それぞれの戦略・計画で経営資源の集積を進めては、投資が分散され、非効率ではないか

## 【これまでの政策展開イメージ】

府は“市域外”の  
成長・発展

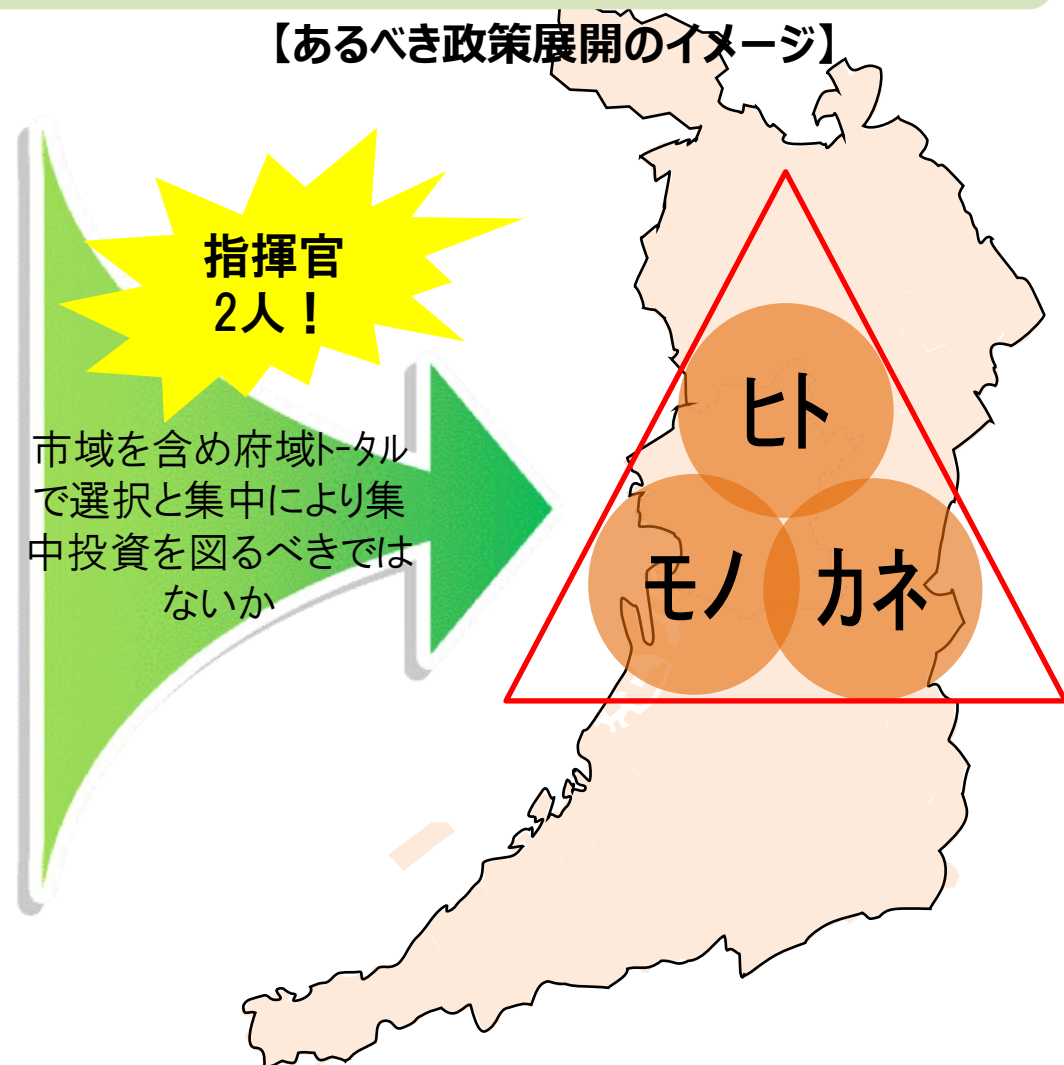
市は“市域”の  
成長・発展



## 【あるべき政策展開のイメージ】

指揮官  
2人！

市域を含め府域トータル  
で選択と集中により集中  
投資を図るべきでは  
ないか



※府市それぞれの戦略・計画  
で集積を促進

## 3 広域機能の分野毎の整理(総括表)①

## 1 府市それぞれで取組みを実施しており、府域全体で統一された戦略性に乏しい

項目	現状	課題・問題点など
<b>成長戦略</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●府市それぞれで成長戦略を策定</li> <li>・府：大阪の成長戦略（H22.12）</li> <li>・市：大阪・関西の発展に向けて ～大阪市経済成長戦略～ （H23.2）</li> </ul>	<p>◎戦略の基本的な方向性は整合しているが、具体的な取組みでは一部相違あり（市戦略には市域外に関してほぼ記載なし）。目標では成長率は一致しているが、前提条件の設定の相違などから、雇用創出効果や訪日外国人数等が一致せず</p>
<b>産業政策</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●新エネルギーやバイオの分野では、実質的に、府が事業を推進している（大阪市は、一部事業を行っているが、重複レベルの域に達していない）</li> <li>●企業誘致やものづくりの分野では、府市が棲み分けも含め連携している</li> </ul>	<p>◎新エネルギーやバイオなど個別分野では、府が全域で広域的な立場で施策を担っているが、逆に大阪市域の資源やポテンシャルを十分に活用して、事業展開が図れていないのではないか。</p> <p>◎企業誘致やものづくりの分野では、府域で一元化の方が効率的ではないか。 特に、企業誘致については、現状の棲み分けが効率的・効果的か検証すべきではないか</p>

## 3 広域機能の分野毎の整理(総括表)②

## 2 区域分断的な役割分担が存在し、府域全体で統一された戦略性に乏しい

項目	現状	課題・問題点など
インフラ	<p>≪都市計画≫</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●大阪府域を4つのエリア（北部、大阪市、東部、南部）に分割して府が都市計画区域マスタープランを策定</li> </ul>	<p>◎大阪市域を1つのエリアとして都市計画区域を設定しているため、結果として、府は市域外、市は市域という区域分断的な役割分担のもと、都市づくりがすすめられているのではないかと（名古屋都市計画区域には名古屋市周辺市町村が含まれている）</p>
	<p>≪道路≫</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●府は広域的視点から幹線道路について、市は幹線道路と生活道路のバランスを図りながら、住民利益を追求</li> </ul>	<p>◎府市の方針の違いから、高速道路や一般道路において、結果として、都市計画決定や道路管理手法に考え方のズレが生じているのではないかと</p> <p>◎特に高速道路は、現状においてもミッシングリンクが存在</p>

## 3 広域機能の分野毎の整理(総括表)③

## 2 区域分断的な役割分担が存在し、府域全体で統一された戦略性に乏しい

項目	現状	課題・問題点など
<b>インフラ (つづき)</b>	<p>≪港湾≫</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●大阪湾奥部には、神戸港、尼崎西宮芦屋港、大阪港及び堺泉北港が相接。それらを神戸市、兵庫県、大阪市及び大阪府がそれぞれで管理運営。大阪港と神戸港は国際コンテナ戦略港湾に選定</li> </ul> <p>≪鉄道(地下鉄)≫</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●市は、市域外延伸は府が主体性を発揮すべきとの考え。基本的には、市域内の視点で地下鉄を整備</li> <li>*市地下鉄新線整備計画 <ul style="list-style-type: none"> <li>・5号線(南巽～弥刀)</li> <li>・7号線(大正～鶴町)</li> <li>・8号線(今里～杭全～湯里6丁目)</li> <li>・敷津長吉線(住之江公園～喜連瓜破)</li> </ul> </li> </ul>	<p>◎世界、とりわけアジアの港湾が目覚ましい発展を続ける中、日本の港湾の地位は相対的に低下。大阪湾の主要港湾は複数主体で管理されており、世界と伍して競争できる体制になっていないのではないかと。都市戦略の観点から広域的に港湾機能の強化を図るべきではないか。その上で、選択と集中により、投資を重点化すべきではないか</p> <p>◎府市が広域的な視点で鉄道整備を考える仕組みもない状況。結果として、市域外延伸や相互乗入れなどが進みにくなっているのではないかと。結果として、大阪都市圏の成長を支える基盤整備がすすんでいないのではないかと</p>



# ◎ 産業施策

## 【課題認識】

- ◎ GDP、企業集積、府民所得ともに低下し、雇用も悪化。マイナススパイラルに陥っている現状
- ◎ 大阪の強みを活かした企業活動の活発化が必要
- ◎ 新エネルギーやバイオなど将来の成長有望産業の関西への集積、振興が急務



- 個々の事業分野では府市の利害が一致するところは連携
- しかし、お互いの強みを活かした大阪全体の統一した戦略が不在なのではないか
  - ⇒結果的に、オール大阪として、有効な対策、施策を打ち出せていないのではないか

## 【論点】

- ◇連携協調すれば解決可能か
- ◇統一的な戦略のもと、一体的な政策をオペレート（実行）できるような仕組み・制度が必要か

## 【今後のあり方】

- ①現行制度のもとで府市が連携協調を強化
- ②関西広域連合に一元化（近畿経産局からの「丸ごと」移管にあわせ府県・政令市からの事務の切り出し）
- ③広域自治体と基礎自治体の役割分担を明確化

# ◆今後のあり方(検討パターン)

	府市連携・協調の強化	関西広域連合で 一元的に実施 (計画策定から施策実施まで)	関西広域連合が計画を策定 (大阪都市圏トータルの産業 施策実施は広域自治体)
概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・府県と政令市が役割分担、連携を強化しながら、ツインエンジンとして施策を展開</li> <li>・大阪府：主として大阪市域外の産業政策</li> <li>・大阪市：大阪市域内の産業施策</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・広域連合への丸ごと移管を目指している近畿経済産業局の事務とあわせ、府県の産業政策を関西広域連合に切り出し、一体的に実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・関西広域連合が関西全域の大きな計画（ビジョン）を策定</li> <li>・広域自治体は、各経済圏の統一的な計画（ビジョン）を作成し、施策を実施</li> <li>・基礎自治体は地場産業等の育成、振興</li> </ul>
効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>◎ 制度改正をするまでもなく、府市が協調できれば、効果的な施策展開が図れる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◎ 国の事務との一体的に施策展開が図れる</li> <li>◎ 構成団体の利害が一致すれば、関西全体での施策展開が図れる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◎ 統一した計画（ビジョン）のもとで、資源をトータルに活かすことができる</li> </ul>
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ これまでも府市の間で連携の取組みはなされてきたが、産業振興の成果が十分得られていると言えるのか</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 大きな方向性は一致できる可能性が高いが、各経済圏（京都・大阪・神戸）の利害が異なる場合、調整が困難になるおそれ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 能力が同等レベルの府市間で役割分担が可能か 府市が並列したままで、二元行政の状態を解消できるのか 任意事務ではあるが、新たな制度が必要ではないか</li> </ul>

# ◆参考1:新エネルギー

## 取組状況

- 大阪府では、蓄電池をはじめとする新エネルギー産業の高いポテンシャルを活かし、新エネルギー産業のイノベーション拠点をめざす施策を展開。
- 多様で層の厚いものづくり中小企業の新エネルギー産業分野への参入促進を図り、新エネルギー分野のオンリー1・ナンバー1企業を育成するとともに、リチウムイオン電池の有力用途であるEVに加え、今後の成長分野であるスマートエネルギー技術に関して、産学官連携による社会プロジェクト等を通じた新市場の創出を図る。

区分	大阪府	大阪市	堺市
概要	<b>◆EV（電気自動車）を核とした産業振興 大阪EVアクションプログラムの展開</b>		
	◎初期需要創出のための環境整備 ・世界初となる充電インフラネットワークの構築（急速23基,200V3基で運用） ・EVタクシー導入補助 [50台] ・EVカーシェアリング[乗り捨て利用など] ◎大阪産EV開発プロジェクト助成	・カーシェアリング事業  ・EV車の導入  ・充電事業（200Vの充電設備）	・電気バスの検討
	<b>◆ものづくり中小企業の新エネ産業参入促進</b>		
	◎新エネ産業参入促進のための連続講座 ◎新エネ産業参入促進のための研究開発助成		
	<b>◆大阪スマートエネルギープロジェクトの推進</b>		
	◎大阪スマートエネルギーパートナーズ事業ほか		
	<b>◆「新エネルギー産業都市・大阪」ブランド発信</b>		
連携・調整の状況	<b>&lt;府と大阪市、堺市の関係&gt;</b> ・産学官で設立した「大阪EVアクション協議会」には、大阪市、堺市も参画。「大阪EVアクションプログラム」に基づき施策展開。 ・「大阪 新エネルギーフォーラム」の主催者として、行政・経済界で実行委員会を組織。大阪府とともに、大阪市、堺市も参画。 ・カーシェアリング事業については、その目的・手法、充電設備事業については、配置場所のバランスなどを考慮して設置を進めている。	◎国際会議「新エネルギーフォーラム」	◎国際会議「新エネルギーフォーラム」

※大阪市、堺市についてはホームページ等を参考に作成。

# ◆参考2:バイオ

- 取組状況
- 大阪府は、北大阪における大学、研究機関やバイオ関連企業の集積を活かし、産学官連携のもと先端医薬品や革新的医療機器、先進医療技術などの開発促進に取り組んでいる。
  - 大阪市は、「うめきた」において、特にロボットテクノロジーの開発や健康科学関連のビジネスモデル創出に向けて取り組んでいく方向。

区分	大阪府	大阪市	堺市
施策概要	<p>◆臨床研究・治験環境を整備し、創薬・医療機器等の研究開発から実用化までを促進 ⇒PMDA（医薬品医療機器総合機構）の機能強化など</p>	<p>◆「うめきた」におけるオープンイノベーション拠点の創設 ⇒革新的な製品開発・ビジネスモデル創出支援</p>	
	◎「医療介護ロボット」の実用化促進（ロボットテクノロジーを活用した新しい医療・介護市場の創造）		
	⇒「阪大」における研究開発	⇒「うめきた」におけるロボットの実証実験	
	◎エビデンスに基づく健康科学、予防医学分野における新製品・サービスの創出		
	⇒「阪大等」における疾病データの収集	⇒「うめきた」における未病データの収集	
連携・調整の状況	<p>＜府と大阪市の関係＞</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・相互に連携。特に、「医療介護ロボット」分野、「健康科学・予防医学」分野では、それぞれの強みを活かして適切な役割分担を図る。</li> </ul> <p>＜府と堺市の関係＞</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・堺市は基本的にバイオ振興施策を行っていない。</li> </ul>		

※大阪市、堺市についてはホームページ等を参考に作成。

# ◆参考3:企業誘致

- 前提  
取組状況
- 企業誘致は、そのものが政策目的でなく、まちづくりや産業振興のビジョンを具体化する手段(ツール)の一つ。
  - りんくうタウン等の府内産業拠点の契約率が9割を超える中、大型の投資に対応できる大規模な工場用地は、大阪市港湾局が開発中の夢洲産業・物流用地(2012年度募集開始)、ハイテクベイプラン(H17年)対象の住之江区平林北地区の民間用地、彩都中部地区(開発準備中)となっている。
  - 現在、将来の大阪産業を牽引する成長産業分野(バイオ・ライフサイエンス、新エネルギー・環境)の先端的な工場・研究所や外資系企業の誘致とともに、市町村のまちづくりや産業振興施策と連携して、大阪でがんばる中小ものづくり企業の投資促進に取り組んでいるところ。今後、誘致対象について高付加価値型のサービス業等にもウイングを広げつつ、大阪の成長に資するターゲットに重点化し、戦略的なアプローチ方策について検討中。

区分	大阪府	大阪市	堺市
概要	<p><b>◆府域における企業立地の促進</b></p> <p>◎上記のもと、企業立地インセンティブとして、企業立地促進補助金(先端産業補助金、外資系企業等進出促進補助金、府内投資促進補助金)、産業集積促進税制(不動産取得税の軽減)、産業立地促進融資を活用して企業立地を促進</p> <p>◎府内外・国内外企業に対する誘致活動や関係機関とのネットワークにより、企業の投資情報を収集するとともに、府内での投資環境・立地魅力をPR</p>	<p><b>◆市域における企業立地の促進</b></p> <p>◎「大阪駅周辺地区」と「夢洲・咲洲地区」を成長戦略拠点として、次世代産業のさらなる集積と新産業の創出を促進</p> <p>◎市の重点産業分野(グリーンイノベーション分野、ライフイノベーション分野等)の投資促進(企業・大学等立地促進助成制度等)</p> <p>◎その他、IBPC大阪企業誘致センターにおけるビジネス・サポート・オフィスの提供など、産業支援制度あり</p>	<p><b>◆市域における企業立地の促進</b></p> <p>◎臨海部の工業専用地域・工業地域において工場等投資を誘導(堺市企業立地促進制度による固定資産税、都市計画税、事業所税の不均一課税)</p> <p>◎市都心地域を中心に企業等の新たな事業所等の開設を促進(都心地域業務系機能集積促進事業補助金)</p> <p>◎その他、工場立地法の緑地面積率の緩和など、市全域における企業立地に関するサポートあり</p>
現在の連携・調整の状況	<p><b>&lt;府と大阪市の関係&gt;</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・臨海部における先端産業の大規模工場の誘致、市域での先端研究所投資の促進、本社機能流出防止等で、幅広く連携して取組み</li> <li>・外資系企業誘致においては、府・大阪市・大商で共同でO-BIC(大阪外国企業誘致センター)を設立し、ワンストップサービスを実施</li> <li>・夢洲・咲洲について、府・市・経済団体で「夢洲・咲洲地区企業等誘致協働チーム」を発足し、企業誘致活動を展開</li> </ul> <p><b>&lt;府と堺市の関係&gt;</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・堺・泉北ベイエリアにおいて、エネルギーや高性能素材等産業の設備投資促進で連携した取組み</li> <li>・堺・泉北臨海コンビナート企業と府・堺市・高石市により、都市型スモールコンビナートの形成に向け、「堺・泉北ベイエリア新産業創生協議会」を設立し、企業間連携・産学連携の推進、人材育成、地域魅力・活力の情報発信の取組み</li> </ul>		

※大阪市、堺市についてはホームページ等を参考に作成。

# ◆参考4:ものづくり

取組状況

- ものづくり振興施策は大阪府及び大阪市をはじめ産業集積が高い市町村がそれぞれ実施している。
- 府は基盤技術を中心に技術からマッチングまで一環した支援を実施。大阪市、堺市においても地域の実情に応じてものづくり企業への支援を実施。
- 企業への技術支援では一定棲み分けはあるが、大阪府立産業技術総合研究所と(地独)大阪市工業研究所が連携して実施している。

区分	大阪府	大阪市	堺市
概要	<p>◆中小ものづくり企業の高度化支援</p> <p>◎東部大阪をはじめ府内に広く集積するものづくり産業全般を振興。</p> <p>◎MOBIOにおいて、産産・産学とのマッチング、技術革新支援、総合相談、知財支援、交流事業を実施。</p>	<p>◆ものづくり企業の競争力強化</p> <p>◎(財)大阪市都市型産業振興センターと連携して実施。</p> <p>◎技術系OBによる企業マッチング、大学・研究機関とのマッチング、知的財産相談窓口、賃貸工場、ロボット・ラボラトリーの運営等を実施。</p>	<p>◆ものづくりの振興・支援</p> <p>◎(財)堺市産業振興センターと連携して実施。</p> <p>◎企業間のマッチング、技術コンクール、産学連携支援、専門家派遣事業等を実施。</p>
	連携・調整の状況	<p>&lt;府と大阪市、堺市との関係&gt;</p> <p>・施策の企画・実施等にあたり、個別に情報交換を行っている。</p>	

※大阪市、堺市についてはホームページ等を参考に作成。



# ◎ 都市計画

【課題認識】

● 人口減少や少子高齢化など社会情勢の変化、減災の視点などを踏まえ、関西圏成長の中核機能を担える都市づくりを進める必要がある



◎ 大阪市域を1つのエリアとして都市計画区域を設定。結果として、府は市域外、市は市域という区域分断的な考えのもと、都市づくりが進められているのではない

## 【論点】

- ◇現行制度のもとで、連携・協調すれば解決できるのか
- ◇統一的な戦略のもと府域で一体的な都市計画を進められるよう、広域自治体と基礎自治体の役割を再精査するなど、制度の再構築が必要なのか

## 【今後のあり方】

- ①政令市への更なる権限移譲を進め、連携を強化
- ②広域に一元化
- ③広域と基礎の役割を再精査し、新たな役割分担のもと、協議の場を設置し、戦略を共有

◆今後のあり方(検討パターン)

	政令市に権限移譲し 連携を強化	広域に一元化 (広域機能が必要な都市計画)	新たな枠組みを構築し 府市で戦略を共有
概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市計画権限をまちづくりの主体である政令市及び一般市町村に移譲（地方分権推進計画H24.4～）</li> <li>・その上で連携を強化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・広域的な視点が必要な都市施設や拠点開発などについて、広域自治体に権限を一元化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・府市の役割を再整理し、都市計画区域マスタープランを実効性の高い具体的な都市づくり戦略に転換</li> <li>・広域と基礎が協議し戦略を共有</li> <li>・その上で基礎が具体的な都市計画を決定</li> </ul>
効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>◎地域に根差したまちづくりが可能になるのではないか</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◎府域トータルで一体的な都市計画決定が可能になるのではないか</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◎府域全体としての統一性の確保と、それぞれの地域に即したまちづくりの両者の整合性が図れるのではないか</li> </ul>
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>□現行のように府市で区域分断的な都市計画が常態化</li> <li>□都市として一体性が図りにくいのではないか</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>□住民参加のまちづくりの流れ（基礎への権限移譲）からどうか</li> <li>□都市計画法の改正が必要</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>□戦略の実効性をどのような形で担保するのか ⇒都市計画権限は基礎</li> <li>□市町村と戦略を共有する仕組みづくり（協議の場、権限の整理など）が大きなテーマ ⇒新たな制度の構築が必要</li> </ul>

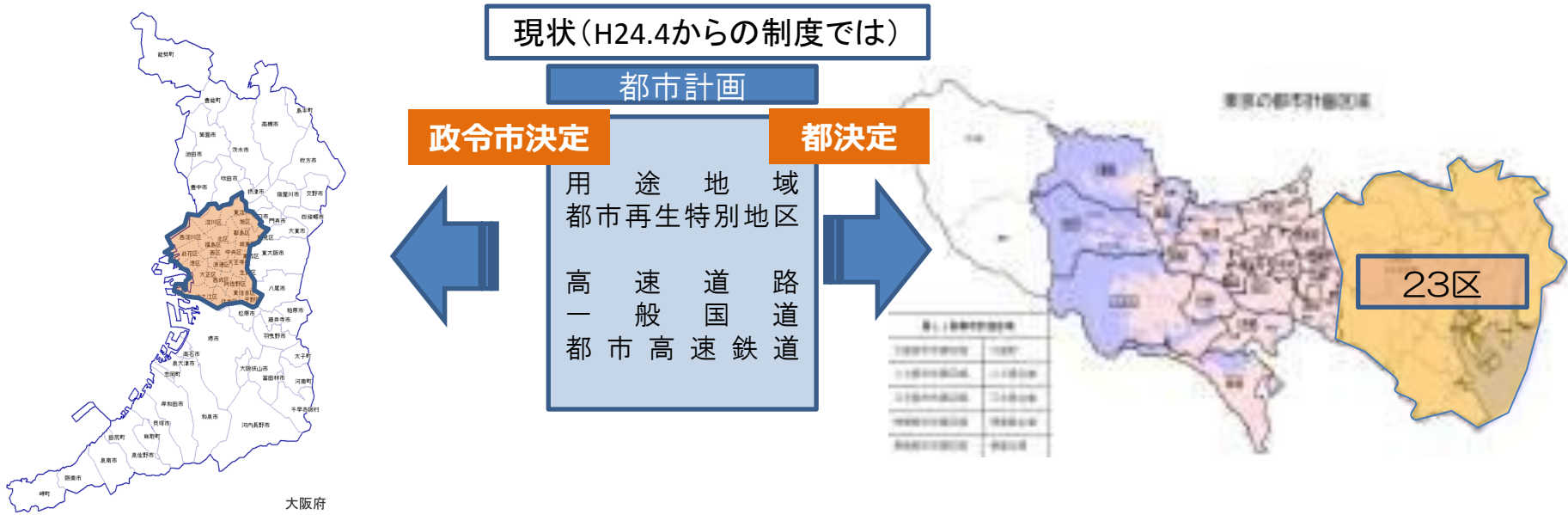
# ◆参考1:政令市に権限移譲(イメージ)

## ■拠点開発事業における都市計画決定権限(H24.4～)

		大阪駅北大深東地区 (大阪市：大阪駅北ヤード)	【参考】東京・大手前地区 (東京都千代田区：東京駅北側)
事業概要		計画面積：約24ha（梅田貨物駅区域） 都市再生緊急整備地域内 事業主体：独立行政法人都市再生機構 <b>【概要】</b> 梅田貨物駅跡地「最後の一等地」 魅力あるまちの早期実現を目指すため開発連携により、 都市機能の更新を図る。 現在、約8.6haが先行開発	計画面積：約13ha（合同庁舎跡地他） 都市再生緊急整備地域内 事業主体：独立行政法人都市再生機構 <b>【概要】</b> 東京駅近隣の国際金融・情報通信などのオフィスが樹立する エリア。老朽化した建物を連鎖的に建替え、グローバル ビジネス拠点として再生を図る。
主な都市計画決定	土地区画整理 事業計画	大阪市決定（大阪府知事同意） ⇒（新法）同意が協議に	千代田区決定（東京都知事同意） ⇒（新法）同意が協議に
	用途地域	大阪市決定（国交大臣同意） ⇒（新法）大阪市決定（国同意不要）	東京都決定（国交大臣同意） ⇒（新法）東京都決定（国同意不要）
	都市再生特別地区 <small>（用途地域に基づく 用途容積率等の規 制を適用除外）</small>	大阪市決定（国交大臣同意） <b>【大阪府知事は意見】</b> ⇒（新法）旧法と同じ	東京都決定（国交大臣同意） ⇒（新法）旧法と同じ
	地区計画 <small>（独自のまち づくりのルール）</small>	大阪市決定（大阪府知事同意） ⇒（新法）同意が協議に	千代田区決定（東京都知事同意） ⇒（新法）同意が協議に
※新法とは、 H24.4施行予定の都市計画法のこと			

# ◆参考2:大阪府と東京都の都市計画決定の違い

●大阪は、都心部から市街地が連担し府域一体的な都市活動が行われていることから、東京都と同様の都市計画権限を有することで、一体的な都市づくりを図るべき



- 都市計画法では、政令市は都道府県並みの権限を有し、特別区は市町村とほぼ同様の扱い
- 地方分権改革による都市計画法改正後は、大阪市域の府の権限は、区域マス、流域下水道、一級河川に限定
- 東京都は、23区内において、以下の広域的な都市計画を担っている  
⇒区域マス、区域区分、用途地域、都市再生特別地区、高速鉄道、一般国道、都道、都市高速鉄道、流域下水道、一級河川 等

- 東京都23区内の用途地域の都市計画決定権限（都決定）について  
⇒新都市計画法（H24.4～予定）の改正にあたり、国は用途地域の権限を特別区および市町村へ移譲する案を進めていたが、東京都から都市計画区域全域を対象に以下の意見が出されたことを踏まえ、23区内については、引き続き、東京都が権限を有することとなった
- 【東京都意見趣旨】**
- ・用途地域は、建築物の用途や容積を定め、都市のあり方を方向付ける基本的な都市計画
  - ・日本の心臓部・頭脳部の役割を担ってきた、一体的な機能を発揮させる都市づくりが困難になる
  - ・そうなれば、東京はもとより、首都圏の活力低下、ひいては日本全体の国際競争力の失墜を招くおそれがある

# ◆参考3:広域に一元化(イメージ)

新都市計画決定区分(H24.4~予定) ※現在、国において権限の見直し作業中 (◎は国同意あり、○は国同意なし)	大阪府		東京都	
	(計画地が大阪市内)		(計画地が23区内)	
	府決定	指定市決定	都決定	区決定
都市計画区域の整備・開発及び保全の方針 (都市計画区域マスタープラン)	◎		◎	
区域区分(線引き)		◎	◎	
都市再開発方針等		○	○	
<b>地域地区</b>				
用途地域		○	○	
都市再生特別地区		◎	◎	
臨港地区		◎	◎	
特定重要港湾		◎	◎	
重要港湾		○	○	
流通業務地区		○	○	
近郊緑地特別保全地区		◎	◎	
風致地区,緑地保全地域,特別用途地区,高度地区,防火準防火地域,景観地区等		○		○
<b>都市施設</b>				
道路	高速道路・阪神高速		◎	◎
	一般国道		◎	◎
	府・都道		○	○
都市高速鉄道		◎	◎	
公園・緑地	墓園・広場		○	○
下水道	流域下水道	○		○
	公共下水道		○	○
水路	一級河川	◎		◎
	二級河川・運河		○	○
	準用河川・水路		○	○
<b>市街地開発事業</b>				
区画整理事業、再開発事業		○		○
新住宅市街地開発事業、工業団地造成事業 新都市基盤整備事業		○	○	
<b>地区計画</b>				
再開発促進区、沿道再開発等促進区3ha越		○	○	
上記以外の地区計画		○		○



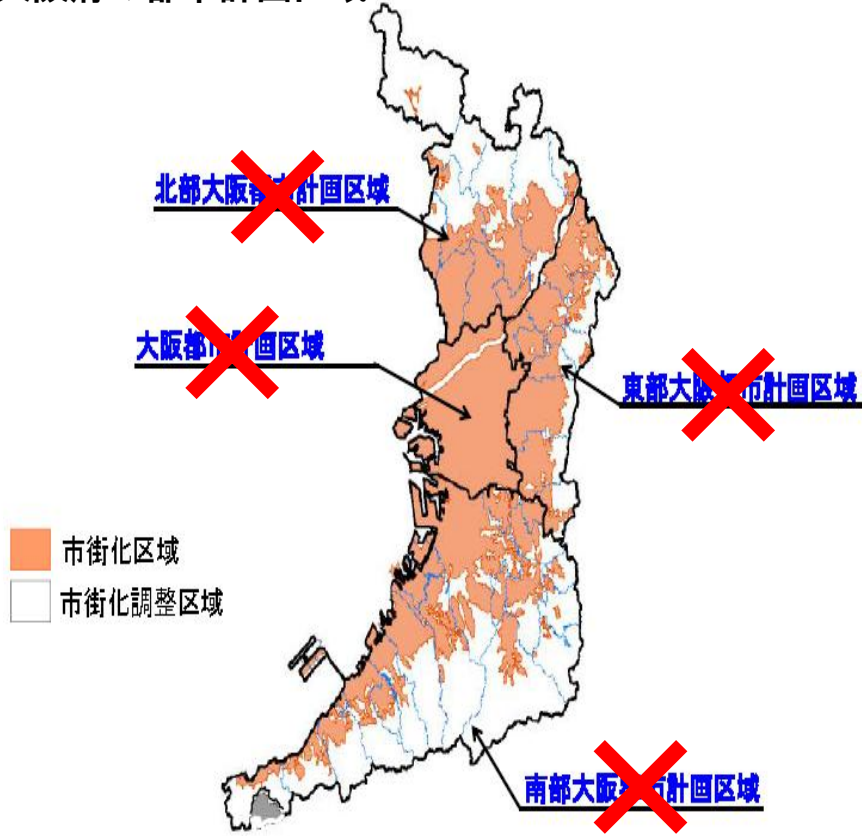
広域自治体への一元化の考え方 (※大阪市域) (案)		備考
広域	基礎	
●		
●		
●		
●		・府域は都心部から市街地が連担し、一体の都市活動が行われていることを踏まえ、広域自治体が担うべき
●		・阪神港(スーパ・中枢港湾)は将来的には関西州
●		
●		
	●	
●		・新名神高速等いわゆる国幹道は、より広域的視点が必要であり、最終的には関西州が都市計画を担うべき
●		
●		・リニア鉄道は、広域的視点が必要であり、最終的には関西州が都市計画を担うべき
	●	(広域自治体が設置するものは除く)
●	●	
●		
	●	
●	●	・広域的影響のある重要な拠点プロジェクトについては、一連の都市計画を広域自治体が担うべき(一連の都市計画とは、用途地域、地域地区、市街地開発事業、地区計画などを想定)
●	●	・3ha未満においても、広域的影響のある重要な拠点プロジェクト等に関するものは、広域自治体が担うべき
	●	

# ◆参考4:府市で戦略の共有(イメージ)

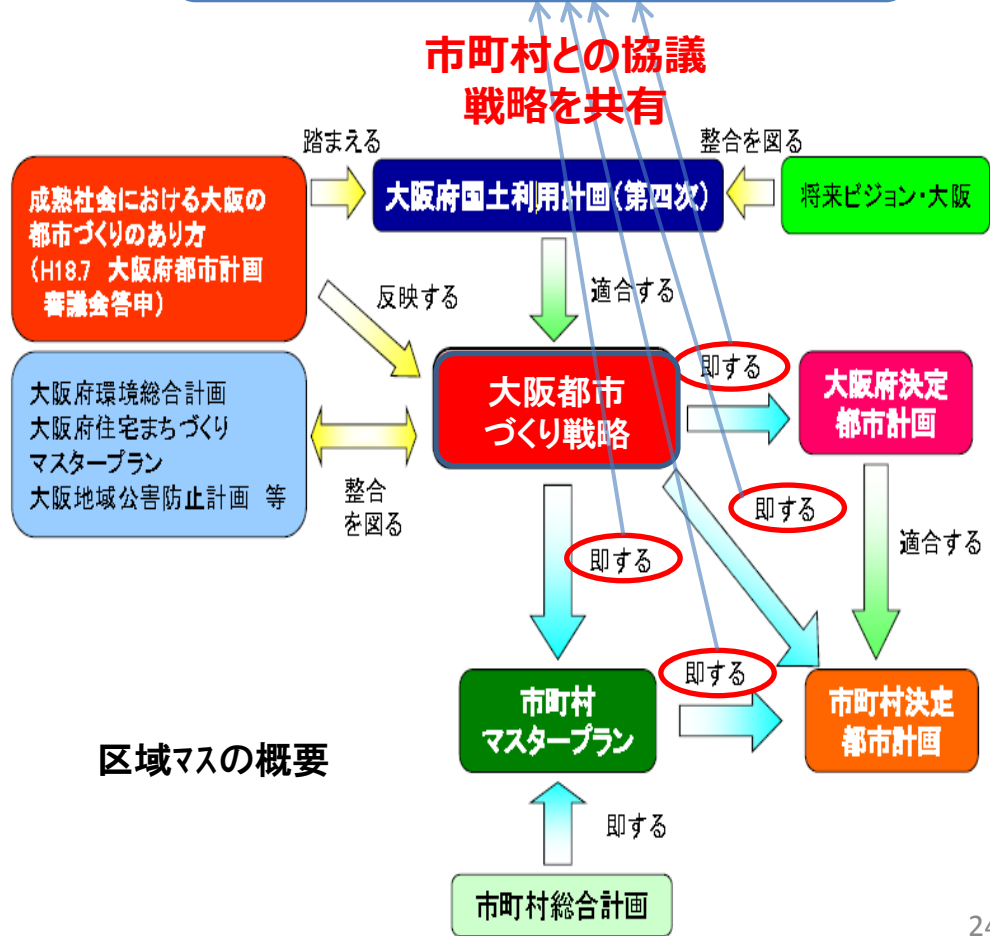
- 統一された戦略・計画のもと、「選択と集中」により、府域トータルで投資の重点化を図る  
⇒例えば、4つの都市計画区域を府域全体で1つの都市計画区域に再編
- 都市計画区域マスタープランを具体的な都市づくり戦略に転換。政令市及び一般市町村と協議し戦略を共有

## 統一した戦略・計画 (都市計画区域マスタープラン)

大阪府の都市計画区域



## 府と市町村の協議の場




区域マスの概要



◎ 道 路

【課題認識】

●我が国の成長を牽引する都市として、大阪がその役割を果たすためには、関西圏の成長を支える物流・交通ネットワーク機能の強化が急務

- 
- ◎しかしながら、高速道路にはミッシングリンクが存在
  - ◎また、幹線道路などの整備については、府市の方針の違いから、事業の優先順位付けが異なるなど、道路ネットワークの形成が、スムーズに進んでいないのではないか

## 【論点】

- ◇府市の財政状況が厳しいことだけが原因なのか
- ◇道路の整備・維持管理の方針に差異があるからなのか
- ◇方針に違いがあるとしても、現行制度のもとで、連携・協調すれば解決できるのか
- ◇それとも府市の構造に問題があり、新たな制度を構築する必要があるのか

## 【今後のあり方】

- ①現行制度を前提に連携・協調を強化して取組みを進める
- ②政令市にさらに権限移譲（ex.市域内に国道（指定区間）を移管）
- ③広域自治体と基礎自治体の役割分担を徹底
- ④関西広域連合と基礎自治体に管理道路を仕分け

◆参考1:府市の方針の違い(イメージ)

【“大阪府”の優先順位付けの考え方】

≪広域的視点≫

幹線道路

A路線

B路線

C路線



【“大阪市”の優先順位付けの考え方】

≪広域的視点≫ +  
≪市域の視点≫

幹線道路 + 生活道路

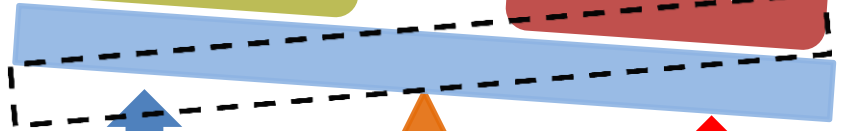
A路線

B路線

C路線

D路線

E路線



## ◆参考2:道路管理の現状

種別	運営主体・道路管理者		路線数	延長 〔km〕	シェア	管理体制	
	道路の区分						
有 料 道 路	ネクスコ	高速自動車国道	5	120			
	阪神高速	府道、市道	10	140			
	公社	国道、府道、市道	7	24			
	高速道路・有料道路 計〔①〕			284	1%		
一 般 道 路	国	一般国道（指定区間）	10	222	1%	国道事務所 + 4出張所	
	府			198	1,535	8%	7土木事務所
			一般国道（指定区間外）	15	328		
			主要府道	46	663		
			一般府道	137	544		
	大阪市			11,865	3,849	20%	7工営所
			一般国道（指定区間外）	6	63		
			主要府道	14	115		
			一般府道	14	68		
			主要市道	14	95		
			一般市道	11,817	3,508		
	堺市				2,038	11%	3地域整備事務所
			一般国道（指定区間外）	2	14		
			府道（主・一の内訳不明）	35	192		
			市道（主要市道なし）	9,817	1,832		
市町村（政令市を除く）				11,409	59%	41市町村	
一般道路 計〔②〕				19,033	99%		
合計〔①+②〕				19,317	100%		

◆今後のあり方(検討パターン)①～現行制度を前提に連携・協調～

≪現状≫

≪将来の方向性(イメージ)≫

道路種別	管理主体		管理主体(イメージ)	効果と課題(イメージ)
高速道路 (高規格幹線道路)	国 (NEXCO)		国 (NEXCO)	<p><b>【効果】</b>                      ◎府市で連携・協調できれば効果的な道路整備・管理が進むのではないか</p> <p><b>【課題】</b>  <input type="checkbox"/>法整備等の必要はないが、府市協議の場の設置など連携・協調の仕組みづくりが必要  <input type="checkbox"/>利益が相反すれば、連携・協調に相当な時間を要し、結果として道路整備が遅れるのではないか</p>
高速道路 (都市圏高速)	府・政令市 (阪神高速)		府・政令市 (阪神高速)	
国道(指定区間)	国		国	
国道(指定区間外)	府・政令市		府・政令市	
主要府道 主要市道	府・政令市		府・政令市	
一般府道 一般市道	府・政令市		府・政令市	
市町村道	政令市		政令市	

# ◆今後のあり方(検討パターン)②～政令市にさらに権限移譲～

《《現状》》

《《将来の方向性(イメージ)》》

道路種別	管理主体		管理主体(イメージ)	効果と課題(イメージ)
高速道路 (高規格幹線道路)	国 (NEXCO)		国・府・政令市	<p><b>【効果】</b>                      ◎市域内の幹線道路や生活道路については、市域の視点で一体的にネットワークの形成が図れるのではないかと                      ◎現行の政令市制度で対応可能</p> <p><b>【課題】</b>                      □府域全体で見ると、府は広域的な視点で、市は市域の視点で道路の整備・管理を進めることから、結果として、ネットワークの形成が図りにくいのではないかと</p>
高速道路 (都市圏高速)	府・政令市 (阪神高速)			
国道(指定区間)	国		府・政令市	
国道(指定区間外)	府・政令市			
主要府道 (主要市道)	府 (政令市)			
一般府道	府・政令市			
一般市道	政令市		政令市	

# ◆今後のあり方(検討パターン)③～広域自治体と基礎自治体の役割分担を徹底～

≪現状≫

≪将来の方向性(イメージ)≫

道路種別	管理主体		管理主体(イメージ)	効果と課題(イメージ)
高速道路 (高規格幹線道路)	国 (NEXCO)	→	国 + 広域自治体	<b>【効果】</b> ◎高速道路及び幹線道路は、 広域的視点で整備・管理が可能 になるのではないかと <b>【課題】</b> □政令市権限の一部見直しによる 道路関係法令の改正が必要
高速道路 (都市圏高速)	府・政令市 (阪神高速)			
国道(指定区間)	国	→	広域自治体	
国道(指定区間外)	府・政令市			
主要府道 (主要市道)	府 (政令市)			
一般府道	府・政令市	→	基礎自治体 (行政区等) ※	
一般市道	政令市			



◆今後のあり方(検討パターン)④～関西広域連合と基礎自治体に管理道路を仕分け～

≪現状≫

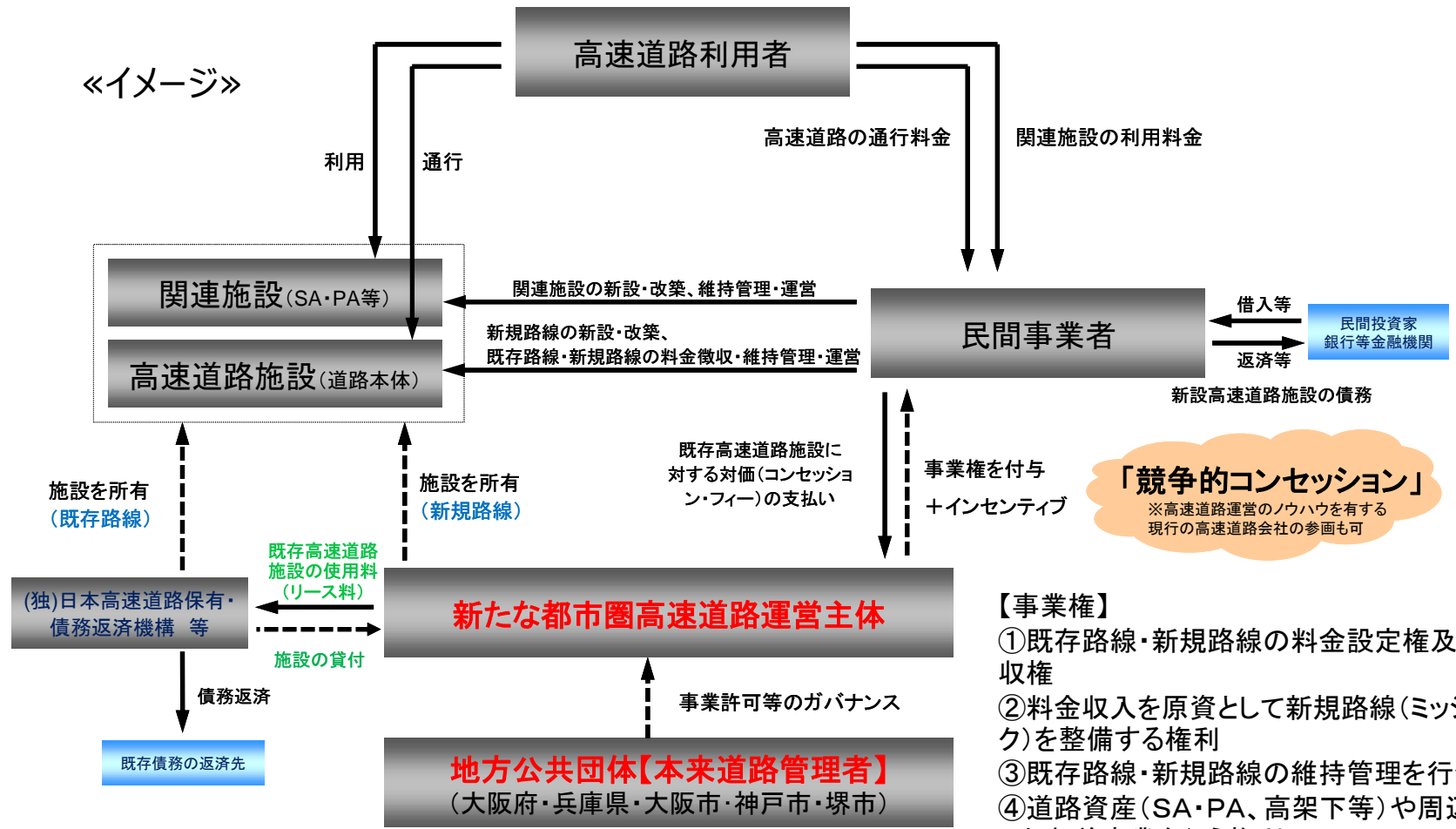
≪将来の方向性(イメージ)≫

道路種別	管理主体		管理主体(イメージ)	効果と課題(イメージ)
高速道路 (高規格幹線道路)	国 (NEXCO)		<b>関西広域連合</b>	<b>【効果】</b> ◎ 関西ワイドで高速道路はじめ幹線道路の整備・管理が可能になるのではないか <b>【課題】</b> <input type="checkbox"/> 現在、府や政令市で整備・管理している国道(指定区間外)や主要府道まで広域連合でハレトすべきなのか
高速道路 (都市圏高速)	府・政令市 (阪神高速)			
国道(指定区間)	国			
国道(指定区間外)	府・政令市			
主要府道 (主要市道)	府 (政令市)			
一般府道	府・政令市			
一般市道	政令市		<b>基礎自治体 (行政区等)</b> ※	<b>【効果】</b> ◎ 住民ニーズをしっかりと反映させた、きめ細かな道路の整備・管理が可能になるのではないか <b>【課題】</b> <input type="checkbox"/> 基礎自治体間で道路の整備・管理水準に差が生じるのではないか

# ◆参考:新たなPPP/PFI制度を活用した阪神都市圏高速道等の一体的運営に関する提案

## ●競争的コンセッション方式の導入

- ・高速道路運営のノウハウを有する民間事業者に事業権を付与し、阪神都市圏の高速道路を一体的に管理・運営。料金収入や新たな事業展開による収益を原資に「ミッシングリンク(高速道路の不連続区間)」の早期整備を行う
- ・施設の所有権を移転せず、民間事業者に事業運営に関する権利(事業権)を長期にわたって付与する「コンセッション方式」の導入をめざす



◎ 港 湾

【課題認識】

●大阪湾諸港のポテンシャルを最大限に活用した国際競争力の強化



◎世界、アジアの港湾が発展する一方で、日本の港湾の地位は相対的に低下

◎大阪湾諸港は複数主体で管理されているが、国際コンテナ港湾である阪神港を含め、堺泉北港や尼崎西宮芦屋港の港湾機能の集約化を図り、世界と伍して競争できる体制を構築すべきではないか

## 【論点】

- ◇現行制度のもと連携・協調すれば解決するのか
- ◇統一的な戦略のもと一体的な港湾の管理運営がすすめるような仕組み・制度が必要なのか



## 【今後のあり方】

- ①現行方針のもとで連携・協調を強化
- ②港湾の事業運営を民間に委託
- ③関西広域連合に一元化

# ◆今後のあり方(検討パターン)

	現行方針のもとで 連携・協調を強化	港湾の事業運営を 民間に委託	関西広域連合に 港湾の管理運営を一元化
概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国際コンテナ戦略港湾に選定されている阪神港（大阪港、神戸港）は民間事業者に行政財産を貸与し事業運営を委託</li> <li>・堺泉北港は大阪府が、尼崎西宮芦屋港は兵庫県が管理</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・港湾経営の一体化を図るため、事業運営を民間に委託</li> <li>・港湾の管理主体は現行どおり</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・関西広域連合が大阪湾諸港の管理主体となって、事業運営を民間事業者に委託</li> </ul>
効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>◎大阪港は阪神港として国際競争力の強化が期待できるのではないか</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◎阪神港、堺泉北港及び尼崎西宮芦屋港の港湾機能を効果的に活用できるのではないか</li> <li>◎民間的発想で4港湾の機能を効率的に発揮できるのではないか</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◎関西広域連合が大阪湾諸港それぞれの強みを踏まえて統一した戦略を策定することが可能になるのではないか</li> <li>◎民間的発想で4港湾の機能を効率的に発揮できるのではないか</li> </ul>
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>□堺泉北港の機能が十分に活かされないのではないか</li> <li>□大阪湾諸港トータルとしての機能が発揮されないのではないか</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>□4港湾の機能や特性の違いなどから、一体的に事業運営を民営化できるか見極める必要がある</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>□利益が相反する場合など、連携・調整を越えて、戦略性のある一体的な計画を策定できるか</li> </ul>

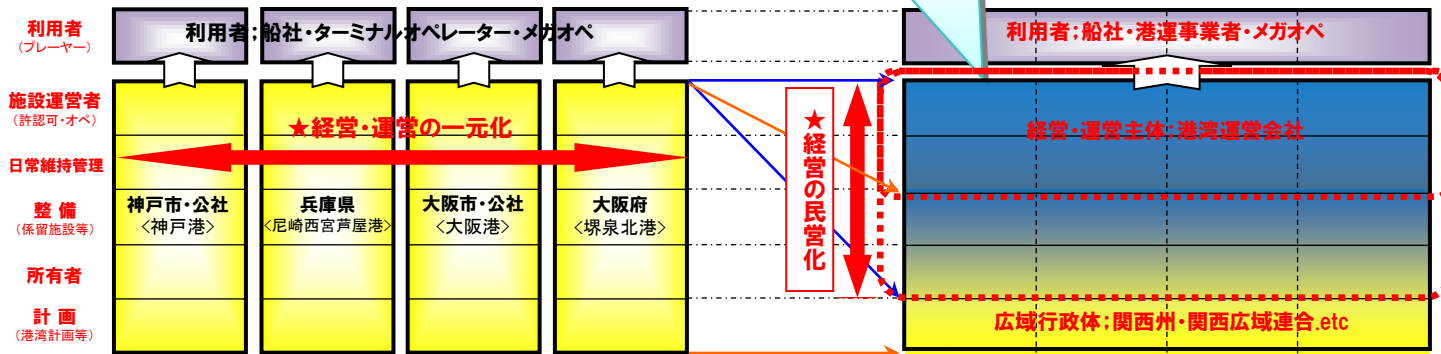
# ◆参考:大阪湾諸港の管理運営イメージ

## 大阪湾諸港の管理運営イメージ

～現在～

～将来～

**【経営・運営主体の役割】**  
 ●当該港湾の一体的経営  
 ●上物設備は自ら整備・運営  
 ●関連事業は自由に展開し、収益性向上を目指す。  
 ●会社経営に関するマスタープランを策定し適切に事業を展開

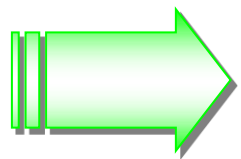


大阪湾ポートオーソリティー

**【現在】**  
**①経営・運営**  
 ・施設の所有者;各行政(管理者)  
 ⇒神戸市(神戸港)、兵庫県(尼崎西宮芦屋港)、大阪市(大阪港)、大阪府(堺泉北港)  
 ・課題;各行政による予算のしぼり  
 ⇒各行政ごとの施設配置(重複投資・アンバランス)  
 ⇒法・条例等にしばられた柔軟性の低い経営対応

**②利用**  
 ・課題;利用できる施設配置がばらばらのため、施設利用の非効率性が発現

**【広域行政体の役割】**  
 ●広域港湾計画の策定  
 ●港湾管理に必要な権限を保有⇒大阪湾内の秩序・ルール  
 ●経営とは一線を画するため収益施設は保有しない。



**【将来】**  
**★経営の民営化 ～行政主導から民間主導へ～**  
 ・経営に民間の知恵・工夫を導入し効率化  
 ⇒利用料金の低廉化

**★経営・運営の一元化 ～スケールメリットを活かす～**  
 ・スケールメリットを活かした貨物の更なる集積、利用者ニーズへの柔軟な対応  
 ⇒利用料金の更なる低廉化  
 ⇒利用者サービスの向上(手続きの一元化、利用バースの確保など)

**★行政体の一元化 ～湾内の縦割り管理排除～**  
 ・広域の利益を優先、意思決定・裁量権を一元化  
 ⇒埠頭再編による効率化(港湾機能の適正な施設配置、投資の重点化など)






# ◎ 鐵道（地下鉄）

【課題認識】

- 都心部や空港、港湾等との結節を強化し、関西圏を支える広域交通ネットワークを確立
- 利用者視点に立った質の高いサービス提供

- 
- ◎ 地下鉄整備は市民の利便性向上重視により、新線整備計画も市域内に特化。市民の交通移動手段としてはバス事業とも重複
  - ◎ 都心部への移動を強化する御堂筋線の複線化計画や、空港や国土軸とのアクセス強化への取組みに消極的
  - ◎ 料金は全国一高い。地下鉄事業は市域外の利用者収入を市民に還元している構造になっていないか

## 【論点】

- ◇現行制度のもとで連携・協調により取組みを進めるのか
- ◇府市で新たな公的企業体を設置して経営、もしくは民営化するのか



## 【今後のあり方】

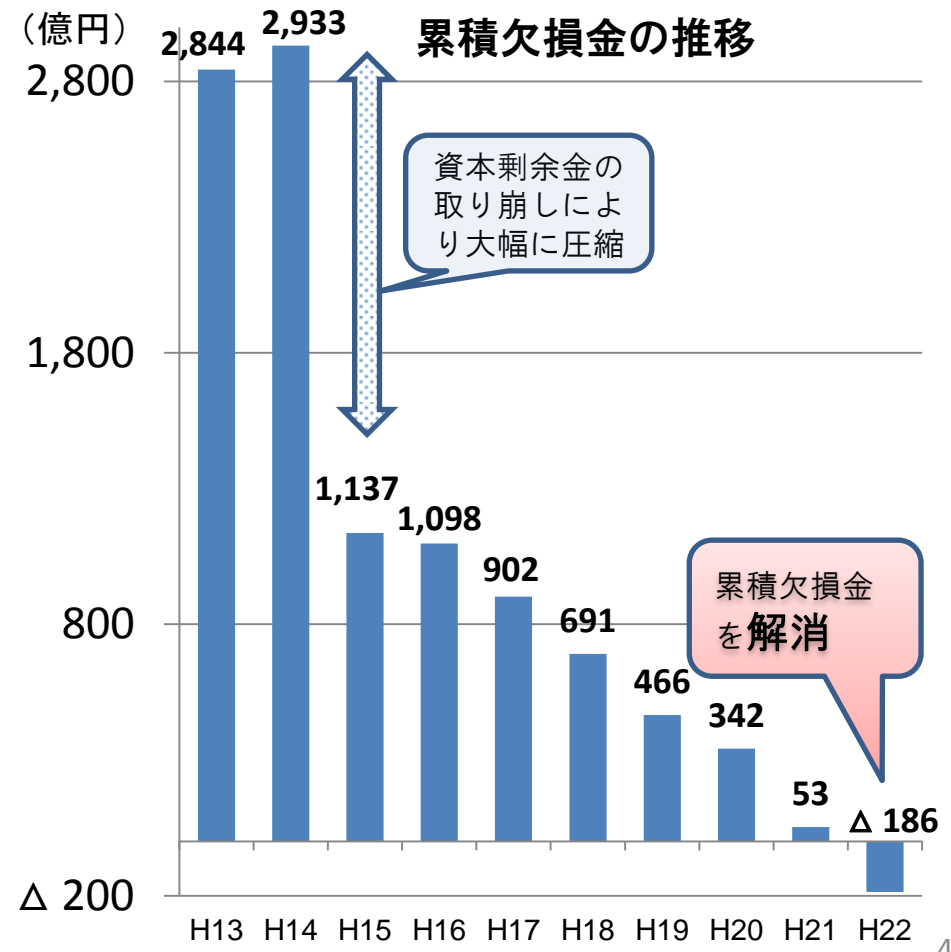
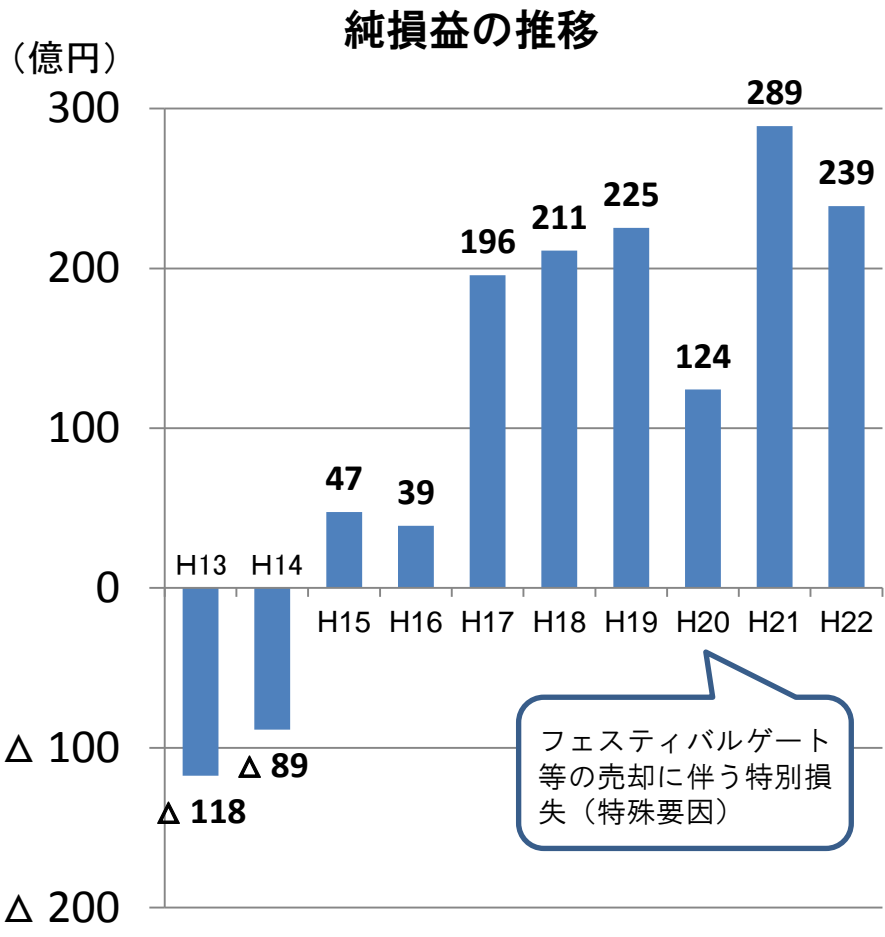
- ①現行制度のもとで連携・協調を強化
- ②府市で新たな公的企業体を設置
- ③民営化

◆今後のあり方(検討パターン)

	現行制度のもとで 連携・協調を強化	府市共同法人の設置	民営化
概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・府市の協議の場を整備するなど連携・協調を強化</li> <li>・市が市域のネットワーク強化のため地下鉄サービスを提供</li> <li>・市域外は府が3セク設置等に対応</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・府市が共同出資する法人（府市広域法人（仮称））が鉄道（地下鉄）の整備促進など運営管理を行う</li> <li>・法人が広域的な戦略・計画を策定し、一体的にマネジメント</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地下鉄を民間事業者に売却し民営化（上下分離方式（公設民営）、株式上場など）</li> </ul>
効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>◎市域の交通不便地で生活する市民の利便性が向上するのではないか</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◎広域的な視点から拠点との結節、市域外延伸や相互乗入れ等が促進されるのではないか</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◎民間感覚により効率的に地下鉄ネットワークが形成されるのではないか</li> <li>◎運賃値下げによる利用者サービスが向上するのではないか</li> </ul>
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>□拠点との結節、市域外延伸や相互乗入等が進みにくいのではないか</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>□法人設置に係る法的課題の整理</li> <li>□責任の所在が不明確になるのではないか</li> <li>⇒採算性が十分考慮されずに赤字が膨張する可能性があるのではないか</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>□不採算路線の廃止などにより市民の移動手段が縮小されるのではないか</li> <li>□利益最優先のため実際に市域外延伸などが進むのか</li> </ul>

# ◆参考1:純損益と累積欠損金の推移

- 地下鉄事業は経営改善に取組み、8年連続の単年度黒字を達成（H22末見込み）
- H22年度末には、累積欠損金が解消される見込み

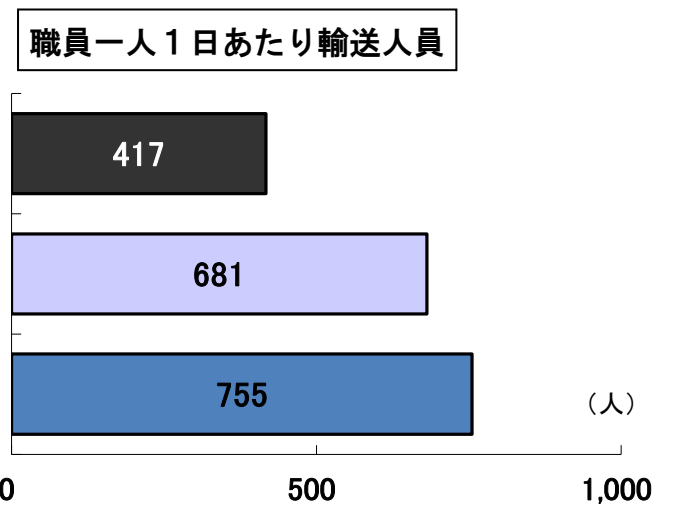
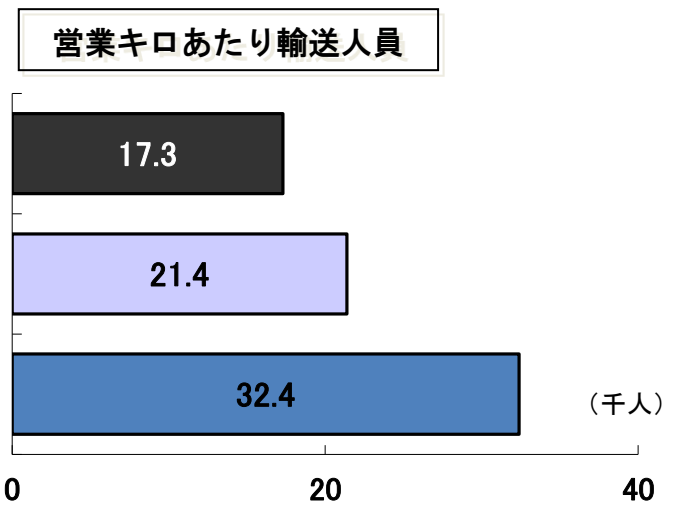


(出典): 「大阪市交通局 平成22年度決算見込み(速報)」

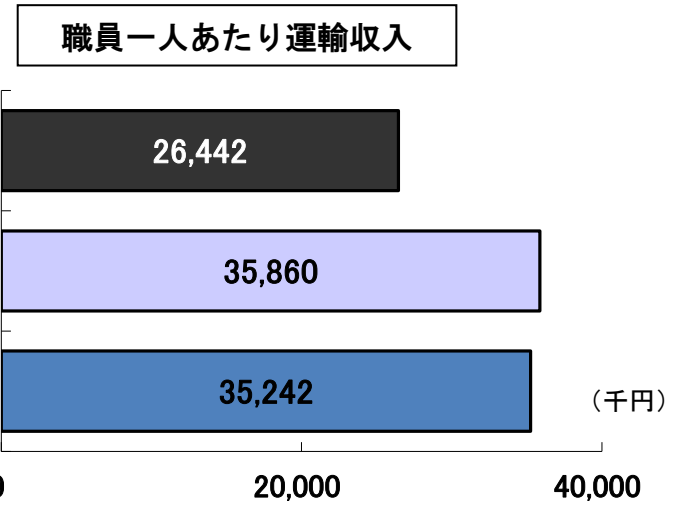
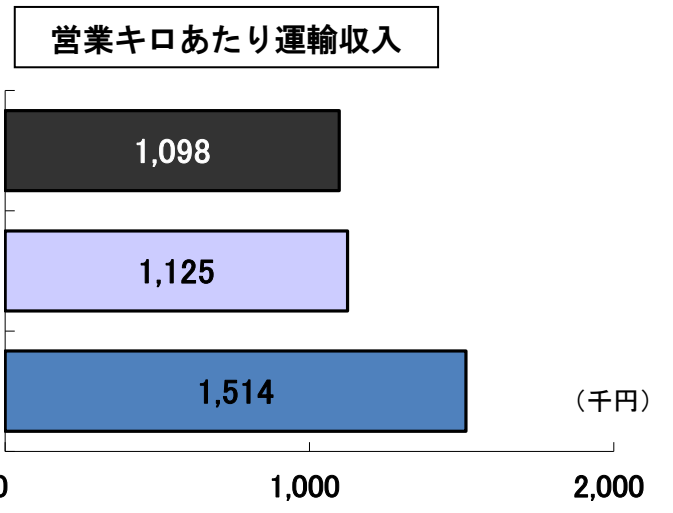
# ◆参考2: 輸送効率と収益性(東京の地下鉄との比較)

● 経営指標は、東京の地下鉄に比べ、輸送効率、収益性などが劣っており、不採算路線の見直しや職員数の削減などにより、一層の経営改善を図ることが可能ではないか

輸送効率



収益性

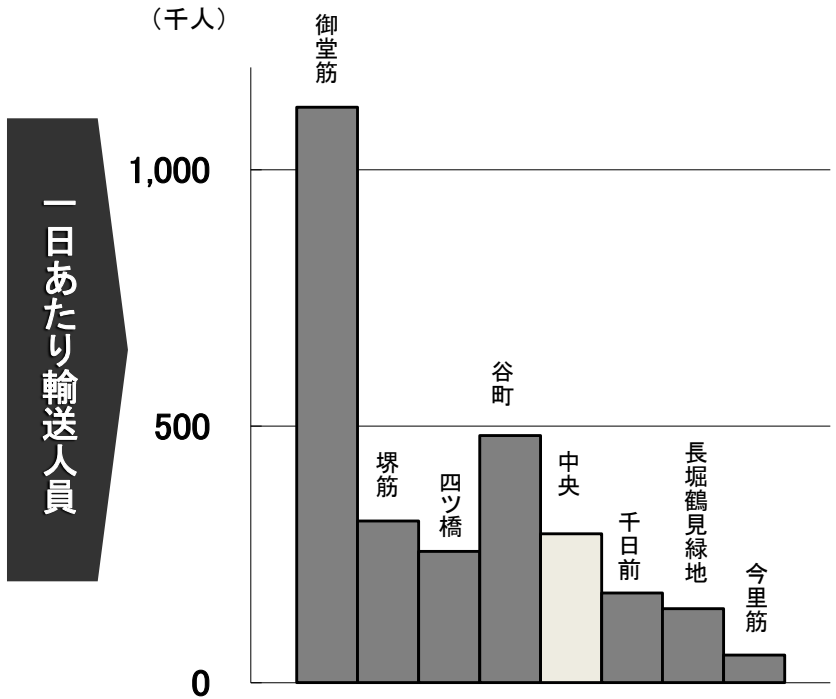
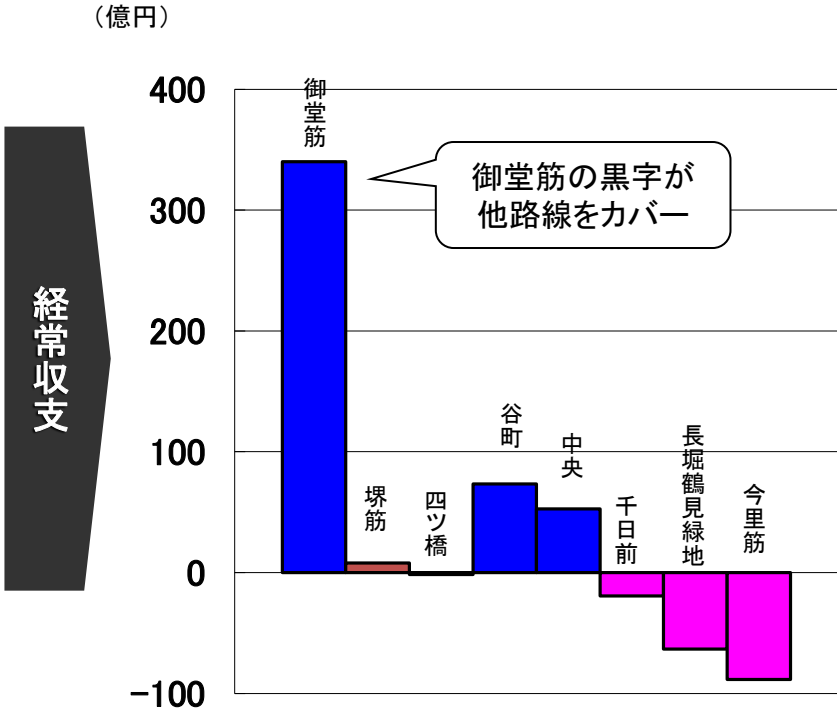


(出典) 市営と都営は「地方公営企業年鑑 (H21年度決算)」  
東京メトロは「有価証券報告書 (H21年度決算)」

# ◆参考3:路線別の収支状況(H21決算)

●大阪市営地下鉄経営は御堂筋線への依存度が極めて高い。御堂筋線の経常利益（340億円）、輸送人員（1,122千人/日）は他路線より突出  
 ⇒現在、御堂筋線の黒字で、千日前線、長堀鶴見緑地線及び今里筋線の赤字をカバー

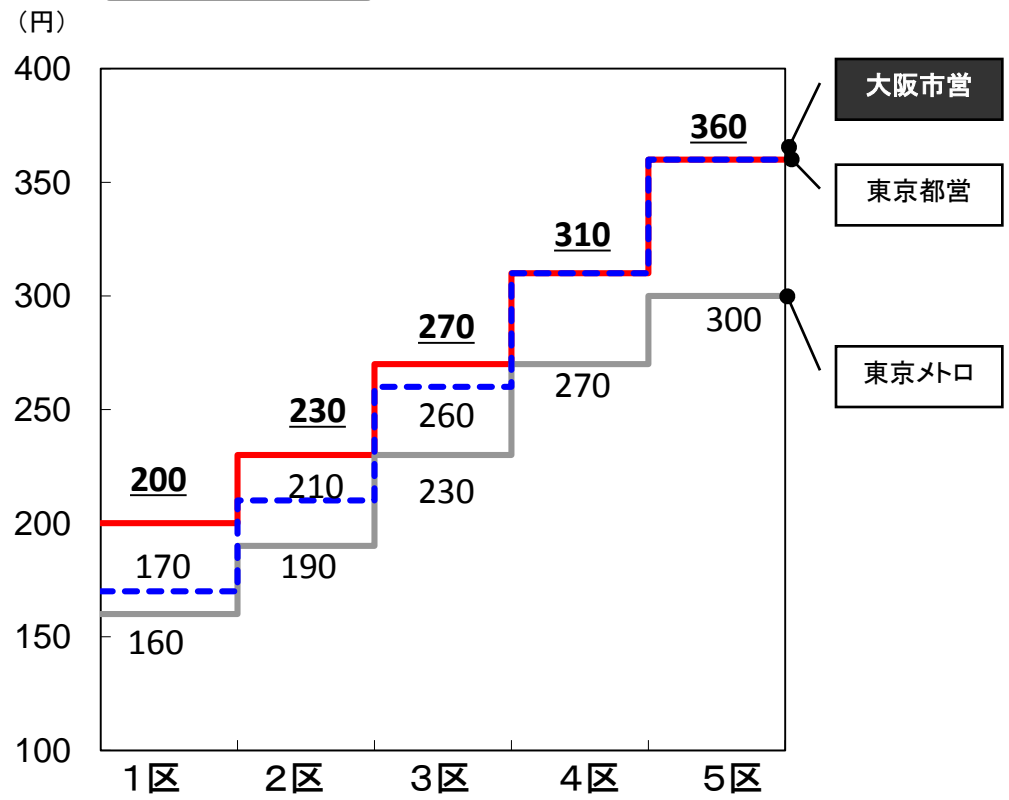
赤字幅の大きい今里筋線を次期整備路線に位置づけ



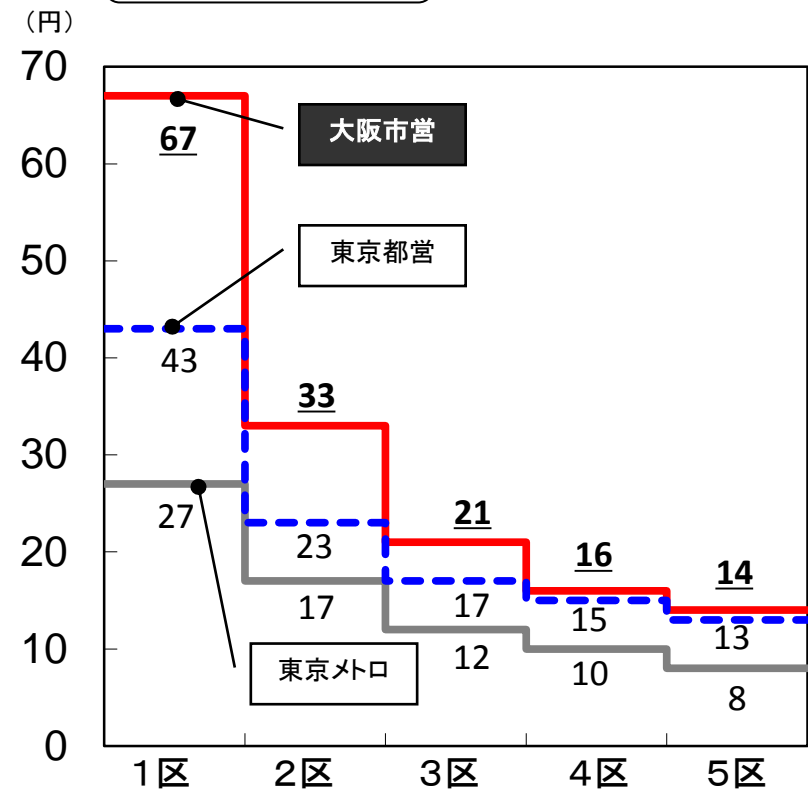
# ◆参考4:地下鉄運賃の比較(区間別・キロあたり)

- 大阪市営地下鉄は、都営地下鉄や東京メトロに比べ、“初乗り運賃”が高い
- 1区間のキロあたり単価は、都営の約1.6倍、東京メトロの約2.5倍

区間別料金



キロあたり運賃

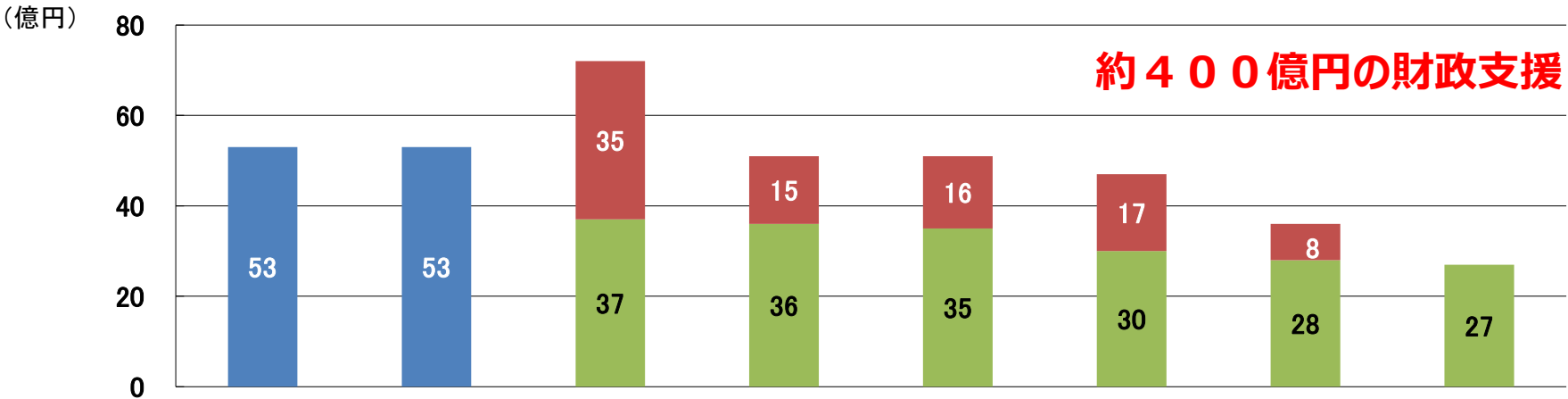




# ◆参考5:地下鉄事業からバス事業への経営支援

- バス事業は、大阪市民が主な利用者（市内7：市外3）で、市民サービスを優先（赤バスの導入など）。結果として大幅な赤字
- その解消策として、H22年度から「地下鉄事業会計」から「バス事業会計」への繰入金を実施
- 併せて、バス事業会計の資金不足に対応するため出資・貸付などの財政支援を実施

◇ アクションプラン（大阪市交通局）におけるバス事業会計への財政支援の見通し



	H20 実績	H21 実績	H22 予算	H23	H24	H25	H26	H27
繰入金	-	-	37	36	35	30	28	27
出資金	53	53	-	-	-	-	-	-
貸付金	-	-	35	15	16	17	8	0



◎ 消 防

## 【課題認識】

■ 東日本大震災では、人命救助や消火活動などにおいて、強力な消防組織の大切さを痛感。こうしたことから、大阪でも、有事の際にしっかりと消防活動を支える強力な組織を構築すべきではないか

- 大規模災害対応にはヘリコプターや、大型高所放水車などの高度資機材、人材育成等の更なる充実が必要ではないか
- 東京消防庁とは異なり、府内33消防本部が基本的に対等の立場で併存しているため、指揮命令系統が複線で存在

## 【論点】

- ◇現行制度のもとで連携・協調により対応するのか
- ◇広域自治体と基礎自治体の役割分担を再精査するなど、制度の再構築が必要なのか



## 【今後のあり方】

- ①広域災害対策は広域自治体に一元化
- ②政令市消防を発展的に改組し大阪消防庁を整備
- ③市町村消防の廃止または府域自治体への委託により全体の消防を一元化
- ④基礎自治体による水平連携で実施

# ◆今後のあり方(検討パターン)

案	概要	効果	課題
<p><b>A案</b> (広域防災機能を広域に)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・通常火災・救急については基礎自治体</li> <li>・広域災害(複数市町村)は広域自治体が所管し指揮命令のもとハイパーレスキュー等高度機能を持つ               <ul style="list-style-type: none"> <li>・通常災害の指揮官</li> <li>・現状は33人(市町村長)</li> <li>・広域災害の指揮官は1人</li> <li>・設備は広域が一体的に整備</li> <li>・通常消防は市町村で整備</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◎地域の実情に応じた消防活動は市町村長の指揮の下、遂行できるのではないか</li> <li>◎広域災害発生時には、広域自治体の指揮のもと、迅速な活動が遂行できるのではないか</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> 広域災害発生時に広域自治体と基礎自治体の消防活動との連携が難しいのではないか</li> <li><input type="checkbox"/> 消防機能を横切りにすることが果たして可能か</li> <li><input type="checkbox"/> 広域自治体を持つ消防の組織運営(例:人材確保等)に工夫が必要ではないか</li> <li><input type="checkbox"/> 消防組織法の改正が必要</li> </ul>
<p><b>B案</b> (政令市消防の発展的改組)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現行の政令市消防を母体にして広域自治体消防に発展的改組               <ul style="list-style-type: none"> <li>・広域災害の指揮官は1人</li> <li>・設備は広域が一体的に整備</li> <li>・通常消防は市町村で整備</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◎同上</li> <li>◎A案に比べ、基礎機能を持つことで、指揮の実効性が確保されやすいのではないか</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> 消防組織法の改正が必要</li> </ul>
<p><b>C案</b> (府全体の消防の一元化)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・広域自治体に消防機能を一元化する               <ul style="list-style-type: none"> <li>・広域災害の指揮官は1人</li> <li>・設備は広域が計画的に整備</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◎一元的な運営により、災害発生時に全体を見渡した迅速な指揮が可能になるのではないか</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> 日常の消防が住民から遠い存在になるのではないか</li> <li><input type="checkbox"/> 33市町村長との調整が難しいのではないか</li> <li><input type="checkbox"/> 消防組織法の改正が必要(事務委託なら不要)</li> </ul>
<p><b>D案</b> (広域は機能持たず)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・基礎自治体が水平連携し組合設立又は事務委託(引き続き基礎自治体が消防機能を実施)               <ul style="list-style-type: none"> <li>・指揮官は1人(組合管理者又は受託市長)</li> <li>・設備は組合で計画的に整備</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◎現行どおり基礎自治体が消防・救急など現場を担当し、地域の実情に応じた活動に期待できるのではないか</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> 迅速な指揮命令が難しいのではないか(特に組合の場合)</li> <li><input type="checkbox"/> 実現には市町村の合意必要</li> </ul>

# 広域機能（消防）のイメージ

現行

【政令市】  
・特別高度救助隊



【基礎自治体(人口概ね30万人)】  
・高度救助隊



【基礎自治体(人口概ね30万人未満)】  
・特別救助隊



【基礎自治体(人口概ね10万人未満)】  
・通常の消防隊、救助隊、救急隊



現行の消防広域化の取組

NBC災害など特殊災害に対応  
【参考】ハイパーレスキュー(東京消防庁の消防救助機動部隊の通称)は、ブルドーザー、パワーショベル等の重機を保有するとともに、化学災害、航空機災害など大規模、特殊災害に対応する車両も装備。

地震の倒壊家屋からの人命探索など、大規模災害救助事案に対応

地下街火災など長時間を要する火災での救助事案や、比較的規模の大きい事故(列車事故等)からの救助事案等に対応

一般建物火災、交通事故などでの救助事案に対応

A案

【広域自治体】  
・特別高度救助隊



【基礎自治体(区を含む)】  
・高度救助隊  
～通常の消防・救急



(府内全域)

B案

【広域自治体】  
・特別高度救助隊  
～通常の消防・救急



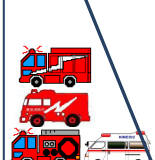
【基礎自治体】  
・高度救助隊  
～通常の消防・救急



(衛星市)

(政令市域)

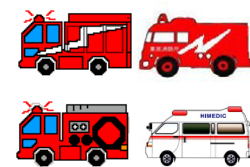
【基礎自治体】  
・高度救助隊  
～通常の消防・救急



(衛星市)

C案

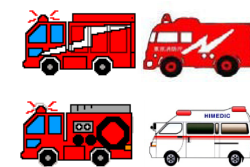
【広域自治体】  
・特別高度救助隊  
～通常の消防・救急



(府内全域)

D案

【基礎自治体(消防組合)】  
・特別高度救助隊  
～通常の消防・救急



(府内全域)

# ◆参考1:大阪における消防の現状など

- 通常火災・救急については基礎自治体が担っている。
- 広域災害については協定に基づき大阪市消防局を中心に連携して対応している。



事実上、大阪市消防局が広域的な指揮をしている。

□ 市町村長の指揮の下、地域に密着した消防活動を展開。

□ 市町村境界周辺の消防・救急活動は相互の連携でカバー。

□ 危機管理上、消防や警察を一元的に管理することが望ましいが、広域災害時には防災会議において知事が災害対応の指揮を行うことが可能。

※防災会議: 災害発生時に消防など応急対策に関する情報収集、連絡調整を行うための会議。大阪市長、大阪市消防局長、陸自、警察などで構成。

## 【参考】

現在の取組みとして、府内消防を30万人規模で1消防とする広域化を進めている



## ◆参考2-1:東京消防庁、大阪府、堺市のデータ

	東京消防庁	大阪府全体	(大阪市消防局)	(堺市消防局)
人口(千人)	12,917	8,885	2,663	910
面積(km <sup>2</sup> )	1,764	1,804	222	161
消防職員(定員数)	18,080	9,950	3,560	963
人口10万人あたり	140.0	112.1	133.7	105.8
[東京との比較]	100.0%	80.0%	95.5%	75.6%
消防署	81	78	25	9
出張所	216	174	64	9
消防団数	58	37	0	1
分団数	439	370	0	3
団員数(定員数)	16,000	10,201	700	50
人口10万人あたり	123.9	114.8	26.3	5.5
火災件数	5,601	3,254	1,266	336
面積1km <sup>2</sup> あたり件数	3.2	1.8	5.7	2.1
[東京との比較]	100.0%	56.3%	178.1%	65.6%

## ◆参考2-2:東京消防庁、大阪府、堺市のデータ

	東京消防庁	大阪府全体	(大阪市消防局)	(堺市消防局)
消防費予算額(百万円)	255,028	116,151	43,673	10,405
人口1人あたり金額(円)	19,744	13,073	16,400	11,434
[東京との比較]	100.0%	66.2%	83.1%	57.9%
ポンプ車	536	358	114	29
はしご車	83	88	26	5
化学車	42	44	6	6
大型化学車	6	5	1	2
大型高所放水車	5	3	1	2
消防艇	9	4	3	1
ヘリコプター	7	2	2	0
<b>指揮権者</b>				
市町村域内	知事	33市町村長*	市長	市長
市町村域を越え、都道府県区域内	知事	受援市町村長 (実質的に大阪市長)	—	—
都道府県域を越える場合	知事	知事(実施的に大阪市長)	—	—

\* 一部事務組合の管理者等を含む。

※ 平成22年4月1日現在の全国消防長会会員のデータによる。(予算額は平成20年度)