

<参考資料>「グランドデザイン・大阪」（案）〔詳細版〕

1. 「グランドデザイン・大阪」のねらい
2. 「グランドデザイン・大阪」の取り組み
3. 「グランドデザイン・大阪」で描く都市構造
4. エリアデザインの考え方
5. 各エリアでの取り組み
6. 具体的取り組み（例）
7. インフラ活用・整備
8. 実現に向けた工程表（例）
9. 「グランドデザイン・大阪」の推進に向けて
10. 地域ポテンシャルを活かした府域との連携イメージ

1. 「グランドデザイン・大阪」のねらい

■「グランドデザイン・大阪」のねらい

◆大都市・大阪の「大きな方向性」を示します

- 国際的な都市間競争に勝ち残るためには、関西・大阪に、創造的な人材が国内外から集まり、都市の活力を生み出す創造的な活動を促進していくことが重要です。
- そのためには、人が住みたく、働きたいと思える魅力ある都市環境（器）を用意することが必要であることから、既存ストックである都市インフラや都市拠点について、そのポテンシャルを最大限活かしつつ、行政にはない民間の様々な知恵や技術などをフルに活用して、多面的にイノベーションしていくことが求められます。
- このため、「グランドデザイン・大阪」では、「将来ビジョン・大阪」のもと、2050年をめざして、創造的な人材が集積する強い大阪づくりに向けて、大阪の都市構造を大胆に転換していく方向性を示します。

◆多様な価値を創造する都市・大阪の実現

- 世界的にみれば、人口は急増期を迎えており、人口移動も活発化し、メガリージョンと呼ばれる巨大都市圏に人口が集中する傾向にあります。こうした動きを的確にとらえ、大阪においても「将来ビジョン・大阪」のもと、現在の課題を克服するとともにポテンシャルを活かし、多様な価値を創造する都市へと変革を上げていかなければなりません。

◆圧倒的な魅力を備えた“都市空間”の創造

- 多様な価値を創造する大都市・大阪を実現するため、「グランドデザイン・大阪」では、大阪の都市づくりについて、次の大きな理念を掲げます。
- ◇大阪は、民間の力で大きく動き出している。この機会を活かし、個別開発にとらわれることなく、ストック、ポテンシャルを活用し、圧倒的な魅力があり、住み、働き、楽しみたいと思える大都市・大阪の都市空間をつくり出す
- ◇創造的な人材を集め、新しい産業の創造やクリエイティブな活動を生み出す都市をめざします

■「グランドデザイン・大阪」の将来像

◆強い大都市・大阪 ― 国際競争に打ち勝つ ―

～国内外から人々をひき寄せ、広域インフラで都市圏を結合～

- 世界経済の動向にあわせ、さらなる成長で日本を牽引する大都市
- 若者を中心に人々を国内外からひき寄せ、人口の社会増を達成（人口は減らさない）
- 広域インフラにより都市圏を結合し、大阪の市場圏を拡大する。

◆便利で快適な大都市・大阪

～自動車を抑制し、都心部を人に開放する、歩いて楽しい都市～

- 利用者の視点に立った利便性の高い交通システムへの転換
- 「歩いて暮らせるまちづくり」のための都市機能の集約化・混合化
- 新たなエネルギーの創造や省エネルギー化の推進

◆多様な人材が集積する大都市・大阪

～職・住・学など、多様な機能が混在する知的創造を支える都市～

- 知的創造を支えるまちへの転換（居・職・学が近接した都市構造）
- 大学・研究機関をはじめとした知的創造拠点の集積
- 優れた大都市景観など、都市の品格の形成

◆都市魅力あふれる大都市・大阪

～みどりや水辺など圧倒的な都市魅力と品格ある都市景観～

- 働き、学び、遊び、楽しむ機能を最大限発揮する楽しい大都市
- 圧倒的な存在感があり、世界に発信できる名所・名物づくり
- みどりあふれる風を感じる歩行者空間

◆安全・安心な大都市・大阪

～首都機能を代替し得る安全・安心な都市～

- 都市活動の基礎となる安全（災害への備え・犯罪への対処等）の確保
- 首都機能、日本の経済中枢機能を代替し得る防災安全都市化

2. 「ランドデザイン・大阪」の取り組み

■仕組みのグレート・リセット

■「行政主導」ではなく「民間主導」

◇需要（利用）者側の視点からの取り組み

これまでの供給サイド、行政側の都合に合わせた従来型の進め方ではなく、需要者である住民の視点からの取り組みを進めます。

◇行政の一律規制の弾力的な見直し

大阪市は、これまで、地域の特性に応じた、一定の用途や建築物の高さ制限等の機能制限や、道路等の公共施設計画を一律に定めていますが、まちのにぎわいを生み出すために、弾力的な見直しを行います。

◇象徴的なエリアのデザインは、行政が決めるのではなく、エリアを熟知する民間等を主体に進めて行きます

広域的な観点から設定した象徴的なエリアは、デザインをこれまでのように行政が決めていくのではなく、エリアの特性を十分に熟知した民間等が主体となって進めて行きます。

■「府市バラバラ」の発想からの脱却

◇インフラは、府市それぞれ、供給主体ごと、バラバラの狭い視点ではなく、強い大阪向け、広域でトータルに実行します

大阪市内の波及効果の大きなインフラの整備について、これまで、府市それぞれ、供給主体ごとに狭い視点で進められてきています。2050年の強い大阪の実現に向けて、府と市が一体となって、広域的な視点から、トータルにエリアデザインを進めて行きます。

■「段階的」に実行する都市空間の創造

◇民間主導による取り組みの成果を、次の投資に活かす投資が循環する仕組みをつくりま

これまでの都市づくりは、行政の費用で進めてきており、採算性に乏しく、回転する仕組みが弱くなっていました。これからのエリアデザインは、民間の費用、収益性を回転させ、その収益を次の投資に活かすことが必要です。短期・中期・長期に分けた到達点を示し、税の減免など、投資が循環する仕組みをつくりま。

■ハードのグレート・リセット

■みどりを圧倒的に増やす

◇通過交通を極力排除し、都心部に圧倒的なみどりを！

2050年に向けて、御堂筋などの大阪都心部を中心に、「車から人に開放する都市構造」をめざします。阪神高速道路や近畿自動車道などで構成する環状道路ネットワークによって都心部の通過交通を迂回処理するとともに、都心部の街路網の交通規制と運用などにより円滑な都市交通体系を確保します。これにより、物流や商用などの自動車が、都心部の道路を走行する交通体系を抜本的に転換し、御堂筋を中心に、みどりに包まれた都市環境を人に開放します。

◇圧倒的なみどりを都心部から周辺山系までつなぐ！

大阪は、都市近郊に自然豊かな周辺山系や海辺があるという立地特性を有するものの、都市部ではみどりが少なく、都市景観としてもさらなる魅力向上が望まれます。都市部において府民をひきつける魅力あるみどりの創出を進め、海と山をつなぐ「みどりの風の軸」を府市一体となって形成していきます。

■水を綺麗によりがえらせる

◇川の水を水都大阪として誇れるレベルに！

下水処理の高度化の推進や、雨の強さが一定の水準を超えた場合に、合流式下水道から放流される雨水で希釈された汚水による水質汚濁への対策（合流式下水道の改善）に加え、上流域の下水道普及率・接続率の向上を図るなど、上下流で連携した取り組みを行い、「水都大阪」として誇れる河川にしています。

◇水と親しめる空間の創出！

都心を囲む水辺整備などを進めるとともに、身近に水の魅力が感じられる親水空間を整備するなど、水に親しめる空間の創出を図ります。

■街並みを美しく生まれ変わらせる

◇景観を妨げる電線類を地中化！

地上に張りめぐらされた電線類は、景観を妨げているだけでなく、電柱によって通行の障害となっています。電線類の地中化をさらに推進していくことによって、市街地や住宅の景観を向上させ、安全で快適な通行空間の確保を行います。

◇高速道路の撤去・地下化！

高速道路は老朽化が進み、朝夕の交通渋滞による周辺環境の悪化や下部の堀の水質悪化などの問題があります。高速道路を撤去し、地下化することで、地上に開放された空間は、暮らしの憩いの場として利用していきます。

2

■「ランドデザイン・大阪」による、これまでの都市づくりからの転換

これまでの都市づくり

これまでの仕組み

○「行政主導」の取り組み

- ・供給側（行政・デベロッパー）の理論優先
- ・地域の特性に応じた一定の用途や建築物の高さ制限等の機能制限
- ・都市のデザインを行政により決定

○府市バラバラ、供給主体ごとのインフラ整備

- ・府市バラバラ、供給主体ごとに狭い視点で実行

○民間投資が回転する仕組みが弱い都市づくり

- ・民間の収益を次の投資に活かさない仕組み

これまでのハードづくり

○業務中心の都心機能・都市構造

- ・都心は平日しか行かない働く場所
- ・環境対策とセットで進められた自動車交通が中心

○渋滞対応に追われる道路ネットワーク

- ・車優先の都市構造、道路構造

○都心部に少ないみどり、水質汚濁が残る河川

- ・十分なみどりが確保されていない都心部、十分な水質改善ができていない河川

○上空に張りめぐらされた電線類、高速道路

- ・景観上の妨げとなっている、上空に張りめぐらされた電線類、高速道路

これからの都市空間創造

これからの仕組み

○「民間主導」の取り組み

- ・需要（利用）者側の視点からの取り組み
- ・行政の一律規制を弾力的に見直し
- ・象徴的なエリアのデザインは、エリアを熟知する民間等を主体に進める

○地域単位から「広域の視点」へ転換

- ・府市バラバラの狭い視点ではなく、広域でトータルに実行

○「段階的」に実行する都市空間の創造

- ・民間主導による成果を次の投資に活かす投資が循環する仕組みづくり

これからのハードづくり

○みどりを圧倒的に増やす

- ・通過交通を極力排除し、都心に圧倒的なみどりを確保
- ・圧倒的なみどりを都心部から周辺山系までつなぐ

○水を綺麗によりがえらせる

- ・川の水を水都大阪として誇れるレベルにする
- ・水に親しめる空間の創出

○街並みを美しく変わらせる

- ・景観を妨げる電線類を地中化
- ・高速道路を撤去し、地下化

3

3.「グランドデザイン・大阪」で描く都市構造

■ これまでの大阪の都市構造

- 大阪の都市の成り立ちは、船場地区をはじめとした豊臣時代の区割りといわれています。大阪城を中心とした東西方向の陸上・水上交通が重要視され、その後も、1897 年の大阪港の大改築など市街地と湾岸部を結ぶ東西方向を中心とした都市づくりが進みました。
- その後、1963 年には名神高速道路が、1964 年には東海道新幹線が開通し、国土軸が形成され、それに時期を合わせるように 1969 年には新御堂筋が開通し、大阪の都市構造は国土軸、都心を結ぶ南北軸が重要となってきました。
- さらに、1994 年には関西国際空港が開港し、これに併せて、阪神高速湾岸線が開通するなど、大阪の都市の大きな骨格が形成されました。



■ 「グランドデザイン・大阪」が描く都市構造

- ◆みどりを中心とした都心部の活性化と効果の波及
 - 都心部を水とみどりあふれる人中心のまちへと変革し、企業活動や暮らしを充実するとともに、みどりの軸を郊外部へと伸ばし、周辺山系へとつなげます。
- ◆各地域が自立して特色ある資源を活かす連携型の都市構造
 - 郊外部に居住し、都心部に通勤するという都心に従属する都市構造から、それぞれの地域が特色あるエリアを形成し、連携する都市構造への転換。
 - 都心部では、関西・大阪の活力を支える創造的人材が集積する、高感度な都市環境を創造

■ 「グランドデザイン・大阪」の対象エリア

- ◆これまでの行政区域に捉われず、大都市として一体的に機能しているエリアを設定
- ◆大阪中央環状道路内側のエリアを中心としたエリア=大大阪



4. エリアデザインの考え方

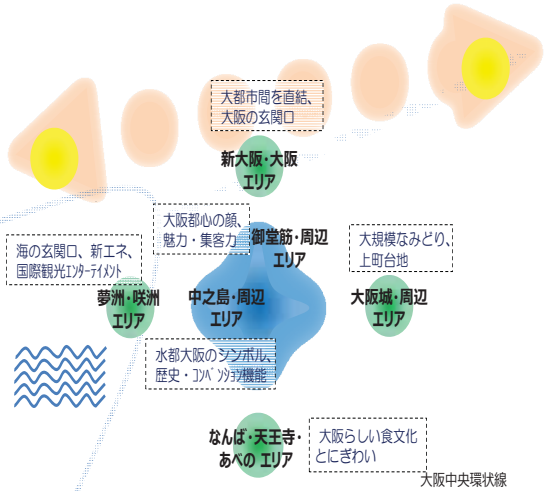
■ エリア設定の考え方

- 広域的視点に立ったエリア設定
 - ・これまでの都市拠点の開発という視点ではなく、大都市圏の広域的な視点から都心部の象徴的エリアを設定
- 民間や地域のポテンシャルを活用
 - ・民間開発を単発に終わらせず、地域ポテンシャルを最大限に活用
- みどりの軸を活かした都市構造へ
 - ・都心部を中心に東西南北方向の都市軸を設定
 - ・みどりでつなぐ軸線として府域へ拡大

■ 各エリアのポテンシャル

新大阪・大阪エリア	リニア、山陽・北陸新幹線など大都市間を直結 我が国有効な業務・商業機能の集積。大阪の玄関口。
なんば・天王寺・あべのエリア	関空に直結する南の玄関口。動物園、ショッピングセンター、通天閣など、新たな動き。食文化、エンターテインメントの可能性。
大阪城・周辺エリア	大阪城の歴史文化。大阪城公園のみどり豊かな環境。
夢洲・咲洲エリア	海の玄関口。港湾やコンベンションと新たな開発の可能性。
御堂筋・周辺エリア	南北をつなぐシンボルロード「御堂筋」。四ツ橋筋～御堂筋～堺筋における業務・商業機能の集積。都心居住の可能性。
中之島・周辺エリア	水都大阪のシンボルゾーン、国際会議場、文化施設、ホテル群、オフィス、土佐堀川など多様な機能集積。

大阪らしいポテンシャルとストックを持つ象徴的なエリア



5. 各エリアでの取り組み

■ エリアのポテンシャル、動き、取組み

エリア	ポテンシャル	動き	取組み方向
新大阪・大阪エリア	○大都市間をつなぐ広域的な交通利便性（東京～名古屋～大阪にいたるメガ・リージョンの形成） ○新大阪周辺の専門学校等の集積、大阪の玄関口としての機能 ○淀川の自然、花火大会、柴島浄水場 ○百貨店等商業施設、多様なオフィス、ホテル等の集積 ○国際戦略総合特区	○新大阪駅ビル ○うめきた開発（先行開発区域（2013 年春まち開き）、2 期区域（「みどり」化等）） ○阪急百貨店建替（2012 年秋竣工予定） ○大阪駅ビル・新阪急ビル建替構想 ○大阪中央郵便局建替 ○柴島浄水場の利活用 ○淀川左岸線	<短・中期> ▶うめきたと周辺のみどり化 ▶地区運営組織によるにぎわい創出 ▶大阪駅中カフェの実現 ▶駅南側から御堂筋へのみどりの形成 <中・長期> ▶柴島浄水場用地の活用 ▶水道統合協議を踏まえた用地活用の構想 ▶淀川花火、夜景を活かした集客魅力向上 ▶新大阪・大阪の一体化 ▶淡路～新大阪～大阪に至る連絡鉄道 ▶リニア中央新幹線の早期開業 ▶強い大都市圏形成に欠かせないリニア中央新幹線の東京・名古屋・大阪、同時早期開業
なんば・天王寺・あべのエリア	○地形が感じられる坂道、みどり、寺町等大阪らしい風景 ○都心のど真ん中にある動物園 ○新世界にぎわい、木津市場等食に関わる関連施設 ○電気街、ポップカルチャー関連店舗の集積 ○食・アミューズメント・ショッピング等が集積した、多様なにぎわいのミナミ	○南海会館建替(2019 年春竣工予定) ○近鉄阿部野駅ビル旧館建替(2014 年春竣工予定) ○南海なんば第 1 ビル(府立大/南海本社)(2013 年竣工予定) ○天王寺動物園および天王寺公園の魅力向上 ○新世界 100 周年	<短期> ▶日本一の近鉄ビル・あべのハルカス ▶周辺施設と一体となったにぎわいの創出 ▶世界一の都市型動物園をめざす天王寺動物園 ▶生態的展示、緑陰都市を先導する魅力ある動物園公園 <中・長期> ▶難波駅前のみどり化 ▶南海会館の建替と併せた難波駅前のみどり化 ▶なんば～あべの一体化 ▶緑陰の道を通る LRT でまちをつなぐ ▶動物園公園を核として、エリア全体の魅力を高めるエリアマネジメント
大阪城・周辺エリア	○大阪城の歴史文化 ○大阪城公園のみどり豊かな環境 ○中之島、大川・大阪城の濠等の水辺空間 ○大規模ホール、音楽ホール、美術館、博物館、庭園、通り抜け等の文化施設 ○国、府、警察、病院等中枢機能の官公庁の集積 ○広大な旧砲兵工廠跡地	○成人病センター建替 ○天満橋周辺の整備 ○大阪ミュージアム構想 ○市公館の利活用 ○旧第四師団司令部（旧大阪市立博物館）の活用 ○豊臣石垣の公開/売店等の建替 ○大阪府庁舎周辺整備/ごみ焼却工場の廃止	<短期> ▶大阪城公園と周辺のにぎわい創出 ▶周辺の回遊性の向上 <中・長期> ▶世界的観光拠点としての魅力向上 ▶梅・桜街道と水の回廊のネットワークづくり ▶森の宮周辺の活性化 ▶成人病センター跡地活用の構想づくり具体化 ▶大阪城公園との一体化
夢洲・咲洲エリア	○国際コンテナ戦略港湾 ○国際戦略総合特区 ○国際会議・見本市等のコンベンション機能 ○複数の国際級ホテル ○大規模開発用地 ○大規模テーマパーク ○天保山/ハーバービレッジ（水族館、大観覧車等） ○天保山岸壁（大型クルーズ客船入港）	○エンターテインメント都市構想 ○スマートコミュニティ関連技術実証・事業化（咲洲） ○再生可能エネルギー等、多様なエネルギーを利用した電力インフラシステムの構築（夢洲・咲洲） ○コンベンション(MICE)機能エンターテインメント機能等の導入の検討 ○国際コンテナ戦略港湾の推進	<短期> ▶物流機能の強化（国際コンテナ戦略港湾の推進） ▶集荷機能の強化 ▶産業の立地促進による創出 ▶民の視点による港湾経営主体の確立 <中・長期> ▶環境・新工産産業の誘致 ▶スマートコミュニティ実証実験 ▶特区を活かした企業誘致 ▶防災体制の構築 ▶国際観光エンターテインメント ▶フェリー・クルーズ船の拠点化 ▶コンベンション等による集客 <長期> ▶鉄道アクセスの強化 ▶JR 桜島線の延伸
御堂筋・周辺エリア	○堺筋～御堂筋～四ツ橋筋のオフィス、ブランドショップ等の集積 ○大阪のシンボル・ストリートとしての風格、美しいイチョウ並木 ○御堂筋(みちのけ)、kappo 等季節を感じるイベント ○三休橋筋の旧大証証券ビル等の近代建築の集積と無電柱化（電線類の地中化）した綺麗な街並み ○道修町、神社、仏閣等、大阪の歴史と伝統の空気感漂う街並み ○船場、道頓堀等の地域活性化の市民活動	○御堂筋デザインストリート、新たな景観の創出 ○民間開発（金融関連建物の建て替え等） ○企業連携による賑わいの創出 ○御堂筋起終点でのシンボル空間づくり	<短期> ▶御堂筋側道の歩行者空間化 ▶緩速車線の利活用 ▶近代建築物の保全・活用 ▶用途転換、無電柱化 <中・長期> ▶堺筋～御堂筋～四ツ橋筋の魅力・景観の向上 ▶景観のルール作り（高さ規制、ファサードの美化等） ▶居住機能の充実（滞在型施設の誘導など） ▶御堂筋沿道のクオリティの高いにぎわい空間の形成 <長期> ▶全面みどり化 ▶環状道路整備にあわせた自動車交通の排除 ▶まちの魅力をつなぐ LRT
中之島・周辺エリア	○中之島をはじめとした水の回廊 ○中之島公園を中心に展開している光のルネサンス ○国際会議場や国際級ホテル等のコンベンション機能の集積 ○図書館、北浜レトロビル、川口教会等風格ある歴史的建築物 ○コンサートホール、東洋陶磁美術館等、文化施設の集積	○水都大阪推進(水と光のまちづくり構想) ○景観形成・官民連携によるイベント・ライトアップ・舟運等 ○フェスティバル/イベントの建替 ○中之島 3 丁目共同開発 ○国際級ホテル再開	<短・中期> ▶水都大阪のシンボライランド化 ▶ライトアップの時間延長 ▶中之島緑道の回遊性向上 ▶水・みどり・光を活かす歩行者ネットワークづくり ▶中之島西部地域の魅力向上 ▶中之島 4・5 丁目のにぎわいの創出に向けたまちづくりについて官民連携して推進 ▶国際会議場の活用 ▶歴史的建築物の再生、活用 <長期> ▶鉄道アクセスの強化 ▶京阪中之島線の延伸

新大阪・大阪エリア

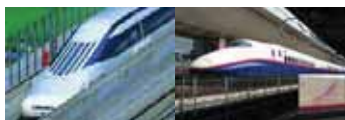
大都市間をつなぐ大阪都心の玄関口としての機能を活かす

【ポテンシャル】

- 大都市間をつなぐ広域的な交通利便性（東京～名古屋～大阪にいたるメガ・リージョンの形成）
- 新大阪周辺の専門学校等の集積、大阪の玄関口としての機能
- 淀川の自然、花火大会、柴島浄水場
- 百貨店等商業施設、多様なオフィス、ホテル等の集積
- 国際戦略総合特区

など

◆国土軸と直結するアクセシビリティ向上



・中央リニア新幹線との連絡 北陸新幹線との連絡



・新大阪地区のみどり化、顔づくり



ノースゲートビル「風の広場」



JR大阪駅の「空中カフェ」

- ◆世界の人が長期滞在したくなる都市環境・大阪
- ◆世界の人材が交流し、価値を創出するイノベーション拠点



うめきた2期区域の緑地



ナレッジ・キャピタルを世界へ



(柴島浄水場)



(淀川夜景)



みどり空間の整備



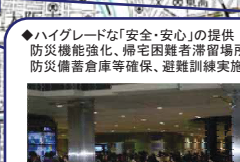
歩行者動線整備



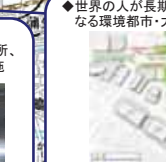
自転車ルートの整備



安全で快適に行き来できるルートの整備



ハイグレードな「安全・安心」の提供



大阪駅南地区のみどり・歩行者空間の充実

なんば・天王寺・あべのエリア

世界（関空）と直結、
大阪らしい食の文化とにぎわいを活かす

- 【ポテンシャル】
- 地形が感じられる坂道、みどり、寺町等大阪らしい風景
 - 都心のど真ん中にある動物園
 - 新世界のにぎわい、木津市場等食に関わる関連施設
 - 電気街、ポップカルチャー関連店舗の集積
 - 食・アミューズメント・ショッピング等が集積した、多様なにぎわいのミニマ など

○南海難波駅前のみどり化及び賑わい空間への再編



○「なんばパークス」、「Zepp(ホール)」など、民間開発を主体とした賑わいの形成



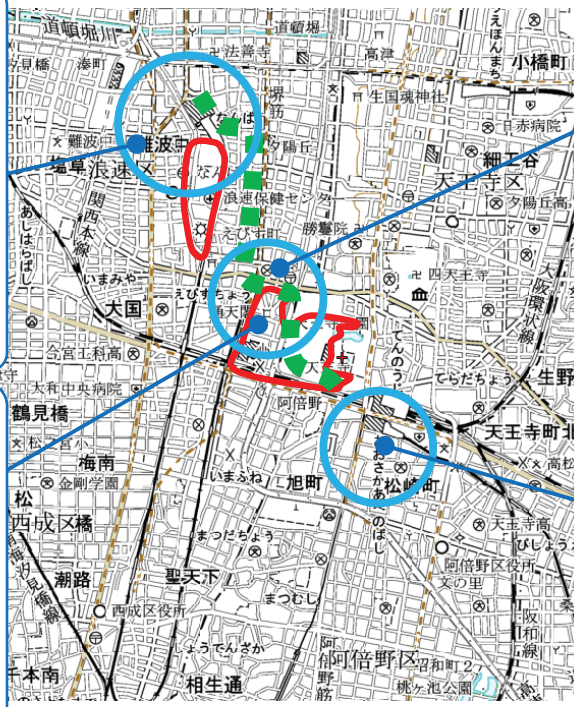
○高架下の景観改善
⇒新世界と動物園をつなぐエントランスとして
LRT 駅(仮称)動物園駅を設置
⇒駅と一体となったオープンスポットの整備



⇒緑道化



○動物園内に民間施設を新たに誘致



○なんば〜あべの一体化

- ・緑陰の道を通るLRTでまちをつなぐ
- ・なんば〜あべの間(約3km)
- ・動植物公園を核として、エリア全体の魅力を高めるエリアマネジメント



○「Qzモール」、「あべのハルカス」を中心とした賑わい形成



○近鉄阿部野橋駅前のモール化



大阪城・周辺エリア

大阪都心部最大のみどり・上町台地の地形を活かす

- 【ポテンシャル】
- 大阪城の歴史文化
 - 大阪城公園のみどり豊かな環境
 - 中之島・大川・大阪城の濠等の水辺空間
 - 大規模ホール、音楽ホール、美術館、博物館、庭園、通り抜け等の文化施設
 - 国、府、警察、病院等中枢機能の官公庁の集積
 - 広大な旧砲兵工廠跡地 など

大阪城公園とその周辺におけるアクセシビリティと回遊性の向上に資するシャトルバス(将来、BRT(次世代型バスシステム)への成長も視野に入れる。)



大川の桜と水辺
「平成の通り抜け」と「水都大阪」を活かす遊覧船コース



難波宮跡公園
大阪歴史博物館・NHK
難波宮跡公園と大阪城公園の一体化

*大阪城周辺のみどりの拡大と咲洲「国際戦略特区」への企業集積を同時推進



大阪城エリアの入り口としての迎賓機能の充実
⇒歴史的建造物の観光資源としての活用



『大阪城公園を世界的観光拠点へ』

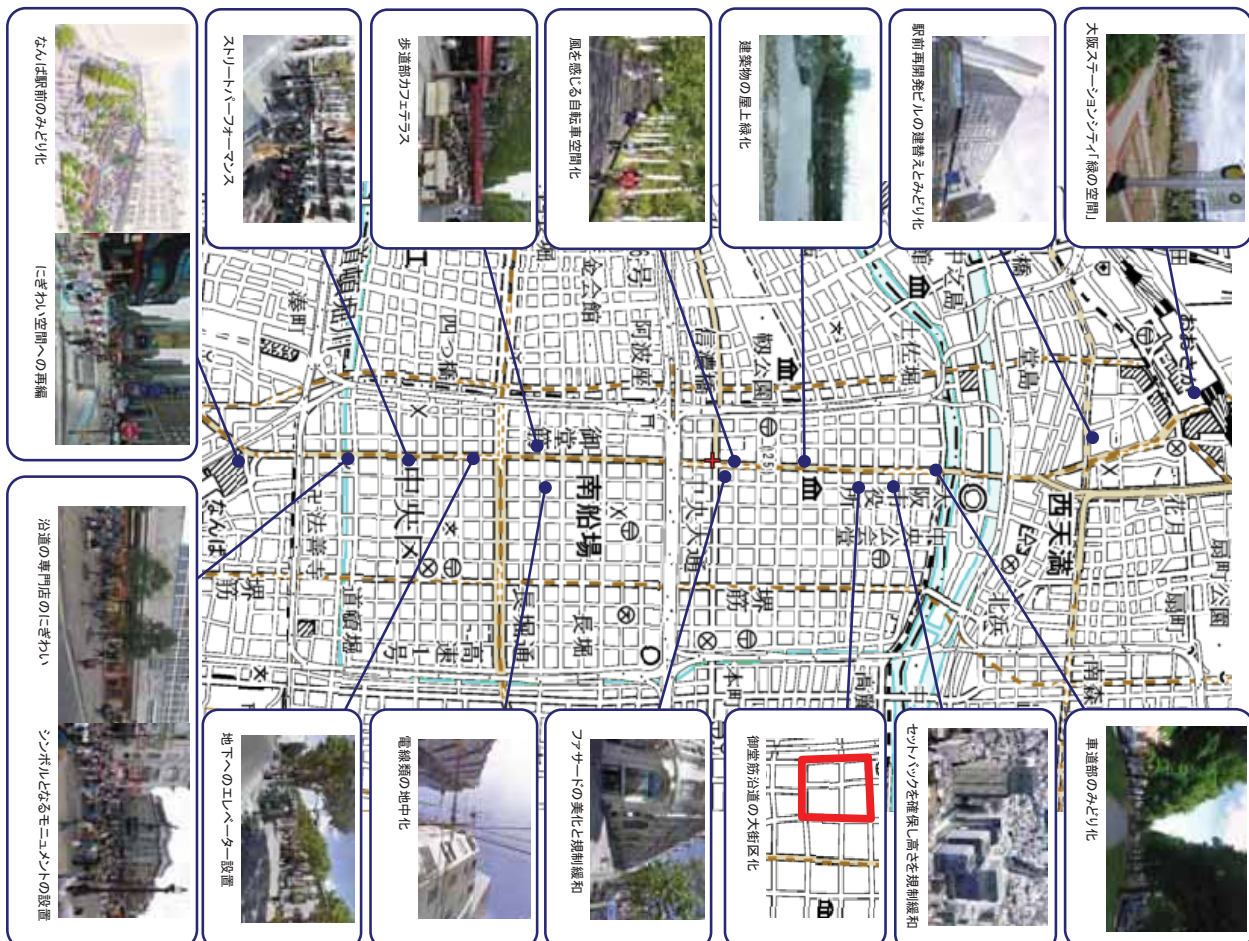
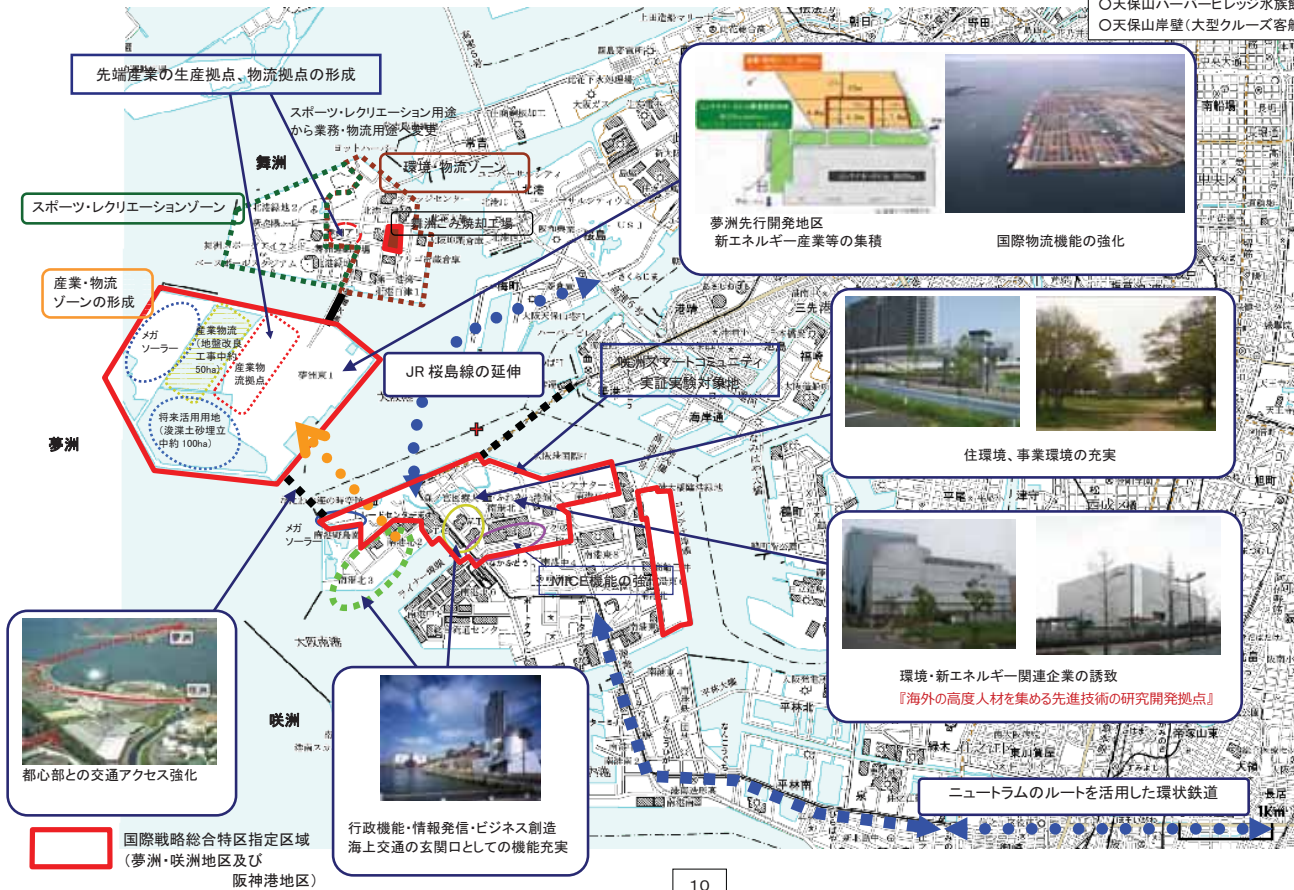


森之宮操車場周辺

みどり拡大を視野に入れ、森之宮操車場周辺や成人病センター跡地などにおいて、森(みどり)の中の創造的なまちづくりを行う。

咲洲から生駒にいたる「みどりの風の道」(東西軸)の象徴的拠点エリアとして、みどりの拡大、沿道緑化を推進。

- 国際コンテナ戦略港湾
- 国際戦略総合特区
- 国際会議・見本市等のコンベンション機能
- 複数の国際級ホテル
- 大規模開発用地
- 大規模テーマパーク
- 天保山ハーバービレッジ水族館、大観覧車等
- 天保山岸壁(大型クルーズ客船入港) など



- 【ポテンシャル】
- 堺筋・御堂筋・四ツ橋筋のオフィス、ブランドショップ等の集積
 - 大阪のシンボル・ランドマークとしての風情、美しい景観
 - 御堂筋・ミナミ・シティ・スカイライン等の景観を創出
 - 三休廊の旧大正中証券ビル等の近代建築の集積と無電柱化
 - 道修町・神保町・大正町等の近代的な街並み
 - 船場、道修町等の地域活性化の市民活動 など

■大阪城周辺地域・取組み例 「大阪城・周辺エリア」

1. 大阪城周辺地域の現在と将来像について

■これまでに大阪城周辺地域

(大宮城跡周辺地域)
 ・歴史の南北軸と水の東西軸の交点にあたることともに、両都市間の結点であり、重要拠点には位置づけられる。
 ・大宮城と周辺地域を結ぶアクセスが固定的で、観光客等上の機能連携が不足しているため、地域イメージが分散され、一貫性のブランド感に欠けている。
 ・また、固有地の都市公園であり、かつ、特別史跡であることから、民間事業者の参入を促進することが難しく、大宮城のポテンシャルを活かしきれない。

■これからの大宮城周辺地域

【大宮城南地域】
大宮城南中心に広がる**南宮地域**が相互にネットワークし、協議まちづくりを行うことで統一されたブランド構築をめざす。

【大宮城東地域】
● 省庁協議を進め、民間事業者の参入を促し、南宮を含めたエリアのにぎわいや魅力アップするとともに、文化財の更なる活用を促進
● OBP・天満橋地区一都市再生緊急整備地域に指定
● 交通カード・ナール機能更新、駅向かい機能集積による観光力向上、TMO等による公共利便向上による地域魅力向上
● 朝日公園、大宮公園、西宮公園の環境魅力向上に寄与する民間開発の促進や景観建造物の活用



2. 地区整備方針



	大宮城公園地区	CBP地区	天満橋地区	新島地区
	大宮観光の玄関口に！			
	ナショナルシンボルである大宮城を中心に、複合的な国際拠点の形成			
観光	観光が国を代表する、世界的観光拠点としての魅力向上	大宮城と近隣とを連携したスマーテシティーの形成による国際的な産業・商業機能の充実・強化	大宮城の玄関口となる、観光客の滞在の安心・安全・快適、学術機関、商業の充実・強化	豊かな水と緑の環境を有する公園・緑地
	エンターテインメント溢れるイベントや歴史観光の拠点に！大宮の歴史・文化を楽しく体感できる歴史公園に！			
	大宮城公園の観光観光力向上と水と緑の環境を活かしたまちづくり			
観光	「国事記念館」の活用による観光拠点の向上、新たな観光拠点を創出する公園の整備により、観光サービス機能の強化、憩いや学びの拠点に、市民サービスに上りうる観光拠点の充実、水辺環境の持続的再生、オープンスペースの活用	都市の発展を支え、エリアの発展を支えるものスマーテシティー形成による既存建築物の活用・改修による環境・文化の向上	大宮城の玄関口として、水辺の交通をスムーズに機能化し大宮サービスクルの拠点	大宮城公園の緑地活用
	回遊性、快適性、利便性アップで都市魅力溢れる滞在型公園に！			
	鉄道・舟渡など水辺の交通ネットワーク整備（水辺リバーや船着き場）			
	地域の基幹交通ネットワーク整備（鉄道各駅周辺のムーブメントなど）			
	マルチ交通シェアリングシステムの導入 （ワンダマンドバス、40 ミニカーシェアリング、40 コミュニティサイクル、40 バイクシェアリング）（公道以外）のシェアリングシステム			
観光	国内有数の観光リソースに水辺活動の多様化 国内有数のデザイン・アウトドア施設の設置	パーク・アベニュー・歩行者優先化	八郷駅周辺を中心に水辺の観光拠点となる水辺ネットワークの形成	水辺緑地・芝生広場の有効活用
	日本初の観光拠点型PMOの導入！			
	「大宮城周辺地区活性化協議会」			
	各地域でのリアマネージメント団体の連絡協議として、地域間でのシンクタンクによる交通網の一体整備や機能分担、イベント連携などを実施。			
観光	PMOは大宮城パークマナージメント組織（PMO）	TOEP観光協議会 大宮城に繋がる歩行者空間（パーク・アベニュー）や交通システムの新導入など大宮城を核とした観光拠点の形成と、観光客の滞在・滞在体験の向上、大宮城周辺の環境・文化の向上、併せて、下町振興策としてCBP/リバー・シティーの形成によるスマーテシティーの形成を通じて、環境にやさしい、安全で、既存都市のイメージ向上に寄与。	大宮城周辺地区活性化協議会が主催する大宮城を中心とした活動	
	PMOが水辺公園の管理運営を一括で引き受け、民間の知恵を活かした自然環境の整備・事業を行うことにより観光力・都市力を高め、観光客を魅了するとともに観光力を持続的に向上させるシステムを構築。	観光・文化・環境・交通・経済・社会		

※本資料については、大阪城周辺地区活性化協議会の意見を参考に作成

■御堂筋地域・取組み例〔御堂筋・周辺エリア〕

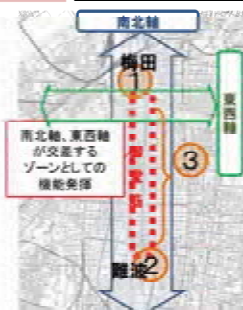
新たな都市構造に対応した“御堂筋”の将来像について

◇国際的な都市間競争に勝ち残るため、創造的な人材が国内外から集積し、住み、働き、楽しみたいとする魅力を備えた大都市・大阪に向け、

①国内外の人々を驚かすクオリティの高さに誇り、②24時間稼働する多様な都市機能、③アジアの魅力的な都市環境を築き、常に新たな価値を創造するストリート。をめざす。

「南北軸と東西軸が交差する『御堂駅(御堂駅治道及びびー入った船場地区)』地区では、大阪・関西の経済・生活を牽引する地区として、東宮権威を基軸とし、賑わいや任職職を積極的に導入し、複合ゾーンへ転換するとともに、よりタワーマンションの需要空間へと変換することで、多様な人が集まる国際的な競争力を備えた魅力的な都心へ再構築」

	現在の「御堂筋」高度成長型の「御堂筋」	これからの「御堂筋」「成熟社会に対応した次世代型の「御堂筋へ」
機能	～業務中心の都市機能～ - 高度経済成長期の関西経済を牽引した大企業が集まる関西一のビジネスゾーンとして繁栄。ミナミは大阪を代表する商業地・観光地として発展 - 淀屋橋～本町間沿道については、休日や夜のにぎわいが課題 - 船場地区を含む御堂筋エリアではオフィス供給が需要を上回り空室率は上昇、賃料は低下傾向 - 近年、一帯に入った船場地区ではマンション建設にともない居住者が増加。	～国際的複合ゾーンへ～ - 淀屋橋～心斎橋間沿道は、南北軸、東西軸が交差するゾーンとして、業務機能を軸としながらも国際的大都市にふさわしい機能を備えた多機能型へ転換（業務・観光・商業・大学、滞在施設等の一体化） - 併せて、休日やアフターファイブでも暮らしににぎわいをもたらすような機能導入 - 心斎橋以南沿道は人が集い、交流し、情報発信する魅力ある国際的な商業地・観光地へと変化する発展 - 御堂筋から一歩入った船場地区では居住近接のコンパクトなまちへ転換
道路空間	～「車」重視の道路空間～ 「梅田」と「難波」の南北を繋ぐ交通軸として整備され、1970年の大阪万博を契機に、急激な自動車交通量の増加に対応して、南行一方通行化 - 御堂筋の交通量は昭和40年代と比べ4割減	～「人」重視の道路空間へ～都市ストックの組織え・活用～ 自動車空間を極力削減し、歩行者空間・みどりの空間へと転換することで、交通だけではなく、交流や憩い、にぎわいの空間へと再編
景観	～高度成長期の規制を継承した都市景観（淀屋橋～本町間）～ - 百尺規制（31mの高さ制限）が守られながら、1980年代頃から風格あるビジネス街が形成（その後一定緩和、沿岸軒高さ50m、建物高さ60m等） 4割のイチョウ並木が4mにわたって連なる都市景観	～国際的大都市にふさわしいクオリティの高い都市景観へ（淀屋橋～本町間）～ - 国際的大都市にふさわしいクオリティの高い都市景観の形成をめざし、沿道建物の基礎部の高さ50mは維持しながらも一定のセーブバックを確保した上での高さ規制の緩和や、建物低層部などの規制誘導の方向性を検討 - 国際都市としての新たな魅力となるみどりの軸が交差する中核的なゾーンとしての役割発揮
推進体制	沿道ビル1Fの金融機関隣にカフェやショールーム等が出店するなど、徐々にまちが新たなにぎわいを見せはじめ、また、地元組織等によるまちづくり活動も進む。	～都市魅力の向上・活性化をめざした民間主導のエリアマネジメントの展開～ - 継続的・持続的な都市魅力の向上・活性化に向けた民間主導のエリアマネジメント方針を検討 16日開：沿道のクオリティの向上ににぎわい空間形成のためのオープンスペース等の活用、まち



■「御堂帖」の再編に向けた考え方『先導的プロジェクトの推進による再編誘導』

① (仮称)土佐聖高地区プロジェクト

- 建物の建替えにあわせて、以下を
 - ★ 大坂の玄関口にふさわしいゲート
 - ★ 人量視の歩いて楽しい歩行者空間
 - ★ みどりのプロムナード等



2 (仮称)瀬波地区プロジェクト

○民間活力の積極的な導入（南海会館
え）により、モール化や歩行者環流の
回り、「車から人への空間再編」を図



3 先進プロジェクトの創出

- 建物更新にあわせた、業務中核拠点、観光集客拠点整備や駅前跡地にふさわしいクオリティの高い滞在型施設整備の誘導
- 側道（緑道線）の歩行者空間化
- 沿道等の魅力の向上につながるオープンスペース等を活用した恒久的な賑わい創出

1. これからの中之島

<ソフト連携を重視>

・民間活力を活かし、蓄積された既存資源の有効活用や機能連携強化により、ハードだけでなく、ソフトも進めて、官民連携して「ブランド力のある中之島」をめざす。

<グローバル（グローバル＆ローカル）発想>

・アジアが国際化している中、逆にローカルな地域特性の魅力・資源に着目し、発信している地域こそが世界から人を集めていることを認識し、外国人をはじめとした交流人口増加の為「資源を活かす中之島」をめざす。

<ネットワーク発想>

・道路や川で分割された地域を機能面・ハード面で繋ぐことでネットワーク強化し、かつての遊歩道（ビビネス、ビビッド、安全交流の場）のように多様な機能の集積と、機能部の連携シナジーで「創発する中之島」をめざす。

<産業・商業・文化・教育機能が集積する、機能にやさしい複合都市>

・都市空間を軸としながら、産業・文化・教育の多様な機能を、先進的な機能を集積・連携し、人を惹きつけるインパクトを創出する。交流人口、就業人口、住居人口それぞれを確保し、周辺エリアとネットワーク化したまちづくりとする「機能にやさしい複合都市」の創出をめざす。

2. これからの中之島地域のまちづくりの方向性

産業用途を基軸としながら、その他のコンテンツが組み合わさった、環境に優しい複合都市

・まちづくりの推進は官民連携し、既存資源・民間活力を活かし、周辺エリアとネットワーク化したまちづくり

・まちづくりの目標は、多岐にわたる多様な国際事業エリア・中之島全体で安全なまちへ

産業	商業	文化・教育	住宅・商業・人材育成	観光・エンターテインメント	環境・ライフサイエンス
中之島地域の 商業機能	中之島地域の 商業機能	中之島地域の 商業機能	中之島地域の 商業機能	中之島地域の 商業機能	中之島地域の 商業機能
中之島地域の 商業機能	中之島地域の 商業機能	中之島地域の 商業機能	中之島地域の 商業機能	中之島地域の 商業機能	中之島地域の 商業機能
中之島地域の 商業機能	中之島地域の 商業機能	中之島地域の 商業機能	中之島地域の 商業機能	中之島地域の 商業機能	中之島地域の 商業機能
中之島地域の 商業機能	中之島地域の 商業機能	中之島地域の 商業機能	中之島地域の 商業機能	中之島地域の 商業機能	中之島地域の 商業機能

3. 大阪都心部で中之島の役割

大阪駅周辺（うめきた）、御堂筋地域と連携し、セントラル大阪の一翼を担い、大阪の都市格・都市魅力を発信するエリア

セントラル大阪のコア開発事業

・中之島4、5丁目地区においては、約13haの広さ（うめきた並みの規模）を持ち、開発可能な余地が豊富である。
・同地区は、水辺利用（うめきた）と、御堂筋地域と連携し、セントラル大阪のコア開発事業となり得る。

広域アクセス拠点

・大阪の中心部という位置を活かすべく、駅に近接する広域アクセスの拠点となり得る。



4. 中之島5丁目（約1ha）のまちづくりの方向性

新しい中之島ブランドの確立に向けたまちづくりを推進

（既存資源の活用や中之島4丁目と連携し、文化・MICE、芸術・教育、医療に関する機能集積と経済的インセンティブにより開発を促進し、文化国際交流拠点を形成）



5. 中之島5丁目のまちづくり推進

■推進

セントラル大阪の一翼を担う中之島のまちづくりの方向性や、中之島4丁目との関連を踏まえて、中之島5丁目のまちづくりについて、官民連携して検討・推進。

■スケジュール

国際級ホテル再開発の全面開業（概ね10年後）を目途に、大阪の成長をリードするプロジェクトとして早期着手をめざす。

■エリアマネジメント

河川敷地利用の特例措置を活用し、関係者による協議で河川空間をエリアマネジメント。水辺空間の賑わい創出のためのイベント誘致、店舗利用、エリアのブランディング（プロモーション等）を推進。

※本資料については、中之島5丁目の地権者の意見を参考に作成

7. インフラ活用・整備

① みどり

取り組み方向

- 2050 年に向けて、既存のみどりを活かしながら南北・東西の都心軸のみどりの空間へと転換。それぞれのエリアを魅力あるみどりの軸で結びつける。
- 都心部の南北軸、東西軸をさらに郊外部へと伸ばし、大規模緑地をつなぐ大阪中央環状線沿いのみどりの軸を越え周辺山系へとつなぐ。このことにより、箕面・千里中央方面～新大阪・大阪エリア～御堂筋～なんば・天王寺・あべのエリア～堺・泉南方面へと国土軸と開空方面をつなぐみどりの軸と、大阪湾～夢洲・咲洲エリア～中央大通～大阪城・周辺エリア～生駒山系へとつなぐ大きなみどり軸を形成。都心部では水都とみどりの軸を融合（正運寺川総合整備事業）。また、12路線約200kmの「みどりの風促進区域」の取組みを強化。これらを通じて、「みどりの風を感じる大都市・大阪」を実現する。
- 御堂筋（梅田・なんば間）と中央大通（阪神高速環状線の内側）は自動車交通を遮断。アートの展示やオープンカフェなど賑わい施設の立地が可能な、開放感あふれるみどりの空間を形成。
- 天王寺公園周辺のみどりの空間の魅力向上などにより、なんば・天王寺間のみどりを実感しながら回遊できるエリアへと変革。
- 新大阪・大阪間の物理的・心理的な分断を解消するため、淀川河川公園の賑わいを高めるとともに、淀川両岸にわたるみどりのまちづくりを進める。さらに新大阪・大阪間のアクセス性の向上を図る。
- 大和川沿線において、既存の都市機能の更新にあたり、水辺に近い特性を活かした歩行者交通を中心とした空間形成を図る。
- 河川などの軸線の緑化を進めるとともに、歴史街道や大阪ミュージアムなどの地域資源も活用した「みどりと水のネットワーク」を形成し、府全域への拡大を図る。



みどりの構造図

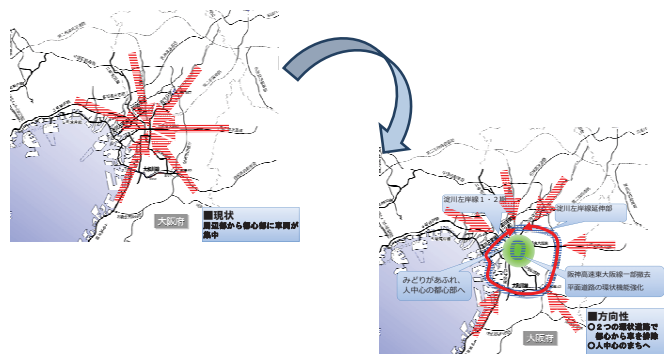


② 高速道路・道路ネットワーク

取り組み方向

- 2050 年に向けて御堂筋などの大阪都心部を中心に「車から人に開放する都市構造」をめざす。
- 阪神高速道路や近畿自動車道などで構成する大阪都市再生環状道路をはじめ、新名神高速道路、名神湾岸連絡線などのミッシングリンク整備を進めるとともに、新大阪駅などの交通結節点と高速道路網との接続を図るなど高速道路ネットワークの充実強化を図る。あわせて都心部の空間構成や景観誘導の観点から、高速道路の地下化や撤去などにも取り組む。
- これにより、都心部の通過交通を迂回処理するとともに周辺街路網の規制運用などにより円滑な都市交通体系を確保。物流や商用などの自動車が都心部の道路を走行する交通体系を抜本的に転換し、御堂筋を中心にみどりに包まれた都市環境を人に開放する。
- 都市圏高速道路等の一体的運営構想（H A：ハイウェイ・オーソリティー）の実現に向けて取り組み、利用者の視点に立った使いやすい料金体系の構築（一元化）等を進める。

【環状道路の活用イメージ】



■高速道路ミッシングリンクの解消

- ◇ 国土軸との結節強化
 - ・ 新名神とアクセス、新大阪駅と高速道路の直結
- ◇ 環状道路の整備
 - ・ 関西大環状道路、大阪都市再生環状道路
- ◇ 物流体系の強化
 - ・ 名神湾岸連絡線



18

③ 公共交通ネットワーク（鉄道・バス）

取り組み方向

- 2050 年に向けて「公共交通により人が自由に移動できる都市構造」を実現するため、大阪の成長や魅力向上に必要な公共交通インフラを厳選。
- メガリージョン（大都市圏）を形成し、強い大阪をつくるため、大都市間をつなぐリニア中央新幹線の早期実現（東京・名古屋・大阪同時開業）を図るとともに、新大阪・大阪と関西の連絡強化など、広域鉄道ネットワークの充実・強化
- 都心部の働きやすさ、居住性、都市の風格を高める公共交通網の充実・強化
- ストックの組替えや活用、利用者の視点を重視しつつ、鉄道のミッシングリンク解消とともに、乗り換えや料金体系の改善などに取り組み、鉄道・バスネットワークの利便性を向上。

<ネットワーク形成の視点>

- ・ 大都市間をつなぐリニア中央新幹線の早期実現
- ・ 都心部（新大阪・大阪）と関西国際空港との連絡強化（なにわ筋線、四つ橋線、新大阪十三西梅田連絡線など）
- ・ 都心部に直結する鉄道網の充実（J R 桜島線延伸など）
- ・ 環状交通の重視（放射状の鉄軌道網の結節強化、地域連携の促進）
- ・ 都心部の公共交通網の充実（L R T、終電延長、乗継ぎの利便性向上等を含む）

【鉄道ネットワークのイメージ】



■方向性

- 中央リニア等実現
- 関空アクセス充実
- 都心部との直結
- 環状交通重視
- 都心交通充実
- 乗換抵抗の軽減等

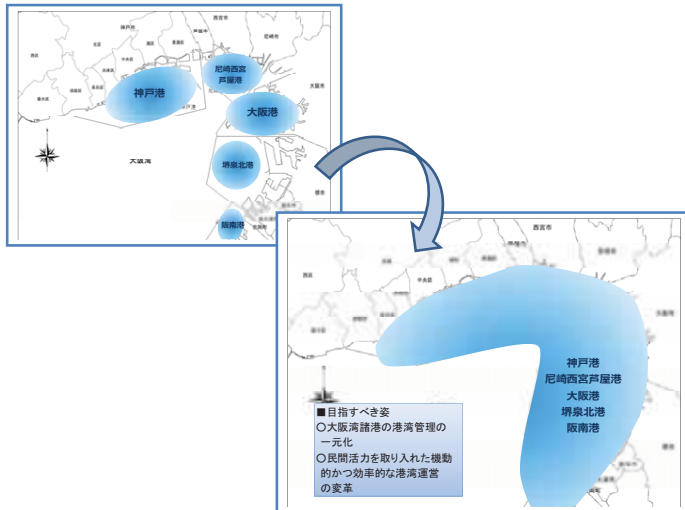
19

④ 港湾

取り組み方向

- 大阪・関西の経済成長や産業競争力の強化のため、大阪府、大阪市、神戸市、兵庫県の港湾を含めた「大阪湾諸港の一元化」をめざす。第1ステップとして、府市港湾の一元化に取組み、広域物流戦略、利用者サービスの向上を実現するとともに、運営効率化を図る。
- 「国際コンテナ戦略港湾」として選定された「阪神港（大阪港・神戸港）」では、西日本の産業と国際物流を支えるゲートポートとして機能強化を図り基幹航路を維持・拡大、釜山港等と対峙する港湾サービスを確保し国内ハブ機能を再構築、取扱貨物量を確保し東アジアの国際ハブポートとして機能するよう、「集荷策」「創荷策」「民の視点に立った港湾経営主体の確立」に取り組む。

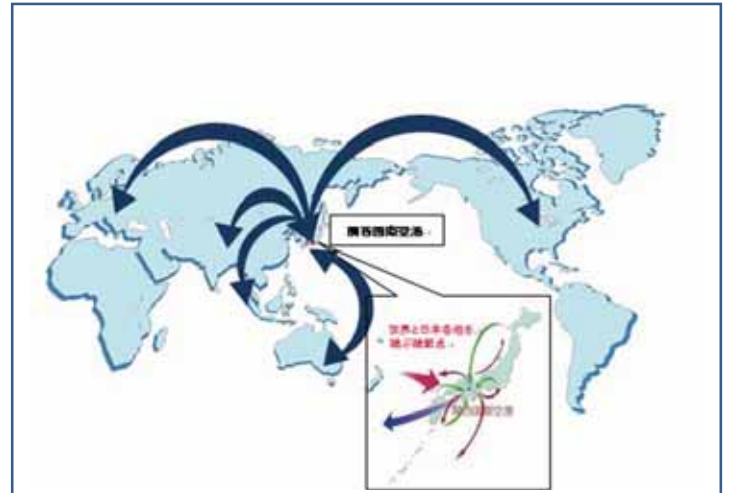
【港湾管理の一元化に向けた取り組み】



⑤ 空港

取り組み方向

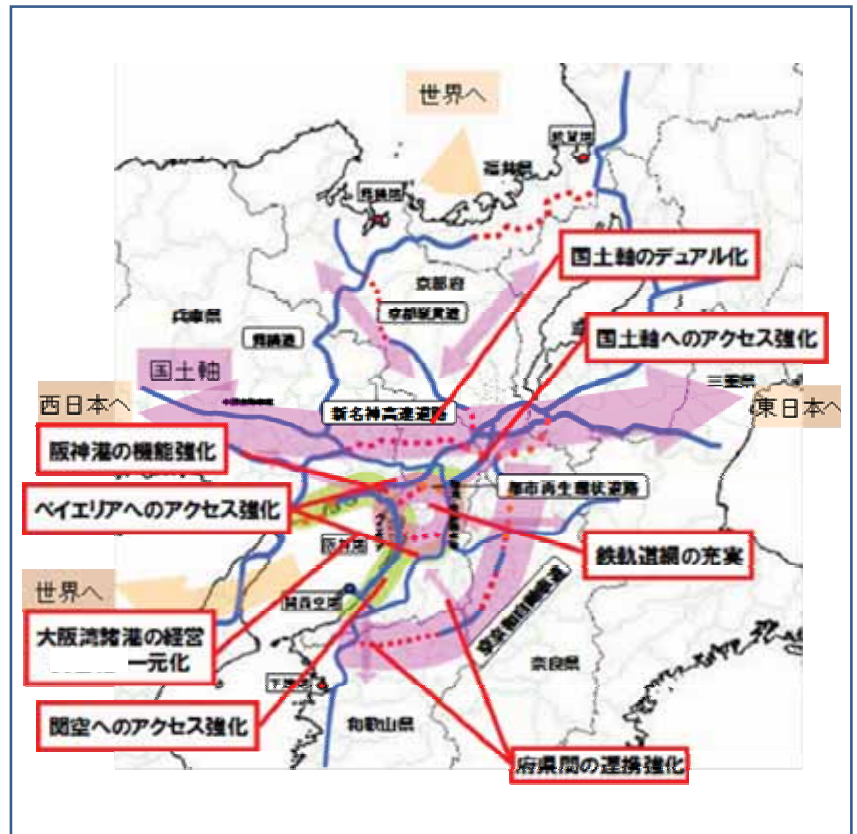
- 関西国際空港は、2本の4000m級滑走路を備え、国際線と国内線の乗り継ぎもスムーズな完全24時間運用可能な国際拠点空港である。
- この優位性を最大限に活用し、世界と関西・西日本のみならず、全国各地とを結び乗り継ぎ拠点、航空貨物の物流拠点となるよう取組み、あわせて、関空への鉄道アクセスの抜本改善を図る。（都心～関空連絡鉄道、関空リニア等）
- 関空と大阪国際空港（伊丹空港）の経営統合を踏まえ、空港が大阪・関西の成長・発展に貢献するよう戦略的な取組みを進める。



20

⑥ インフラ運営の仕組みの転換

■高速道路の一体的運営 (ハイウェイ・オーソリティー)	◇料金体系の一元化 など
■鉄道の一体的運営、相互乗入れ	◇初乗り運賃など料金体系改善 ◇ストックの活用、乗継ぎの改善
■港湾管理一元化、機能強化	◇経営効率化、戦略の一本化 ◇コスト低減、手続きの簡素化 ◇国際戦略港湾の取組み
■関西国際空港の充実・強化	◇関空の国際ハブ化、LCC拡充、航空物流機能強化 ◇関空への鉄道アクセスの抜本改善（関空リニアなど）



21

取り組み方向

◇地震・津波や風水害などの被害最小化（減災対策）

- 木造密集市街地や低地帯など災害危険度の高い地区の改善
- 津波・水害等に対する防災施設や避難体系の強化 など

◇防災拠点機能の充実、災害対応力の強化

- 防災拠点機能が集積する「大手前地区」の充実・活用
- 消防など緊急活動体制、広域防災体制の強化 など

◇首都機能のバックアップ、国土構造のデュアル化

- 首都圏との同時被災リスクが極めて少なく、経済・都市機能等の集積する大阪・関西を「首都機能のバックアップエリア」に。
- リニア中央新幹線、北陸新幹線、新名神高速道路などの早期整備による国土のリダンダンシー確保。

様々な自然災害の脅威



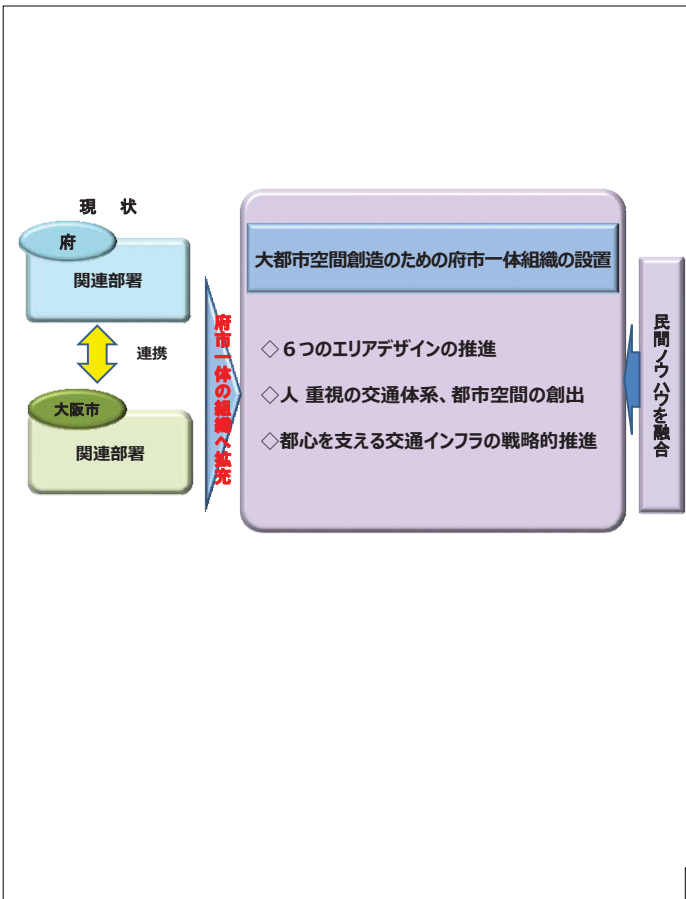
8. 実現に向けた工程表（例）

工程表（例）

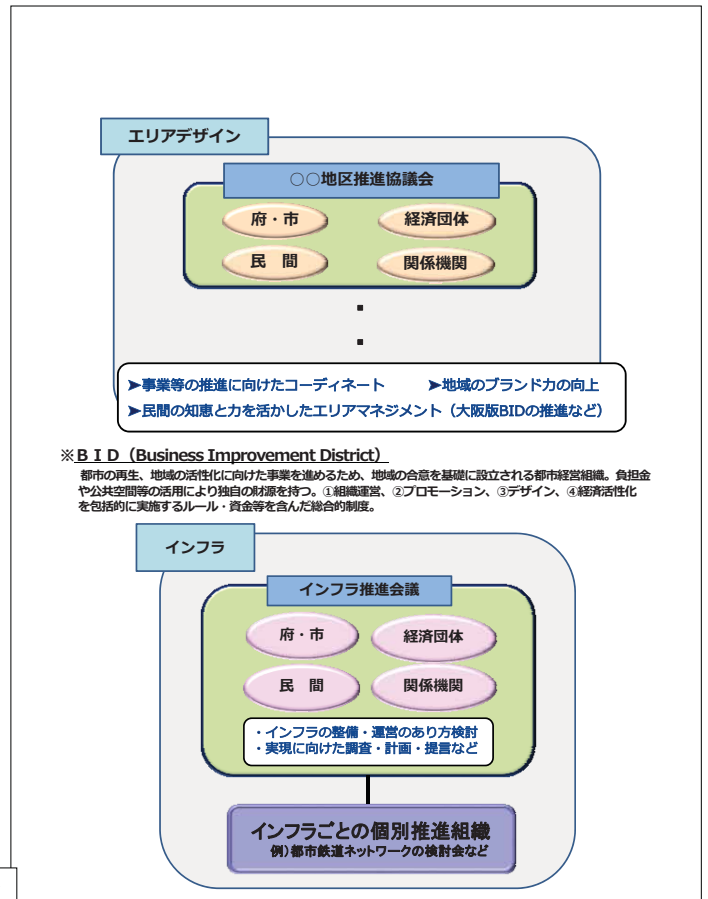
	短期 (2015)	中期 (2025)	長期 (2050)
新大阪・大阪エリア	▶ うめきたと周辺のみどり化		▶ 柴島浄水場用地の活用、新大阪・大阪の一体化 ▶ リニア中央新幹線の早期開業
なんば・天王寺・あべのエリア	▶ 日本一の近鉄ビル・あべのハルカス ▶ 世界一の都市型動物園をめざす天王寺動物園	▶ 難波駅前のみどり化 ▶ なんば～あべの一体化	
大阪城・周辺エリア	▶ 大阪城公園と周辺のにぎわい創出	▶ 世界的観光拠点としての魅力向上 ▶ 森之宮周辺の活性化	
夢洲・咲洲エリア	▶ 物流機能の強化（国際コンテナ戦略港湾の推進）	▶ 環境・新エネ産業の誘致 ▶ 国際観光エンターテインメント	
御堂筋・周辺エリア	▶ 御堂筋側道の歩行者空間化 ▶ 近代建築物の保全・活用	▶ 堺筋～御堂筋～四ツ橋筋の魅力・景観の向上	
中之島・周辺エリア	▶ 水都大阪のシンボルアイランド化	▶ 中之島西部地域の魅力向上	
			▶ 鉄道アクセスの強化（JR 桜島線の延伸）
			▶ 御堂筋全面みどり化
			▶ 鉄道アクセスの強化（京阪中之島線の延伸）

9. 「グランドデザイン・大阪」の推進に向けて

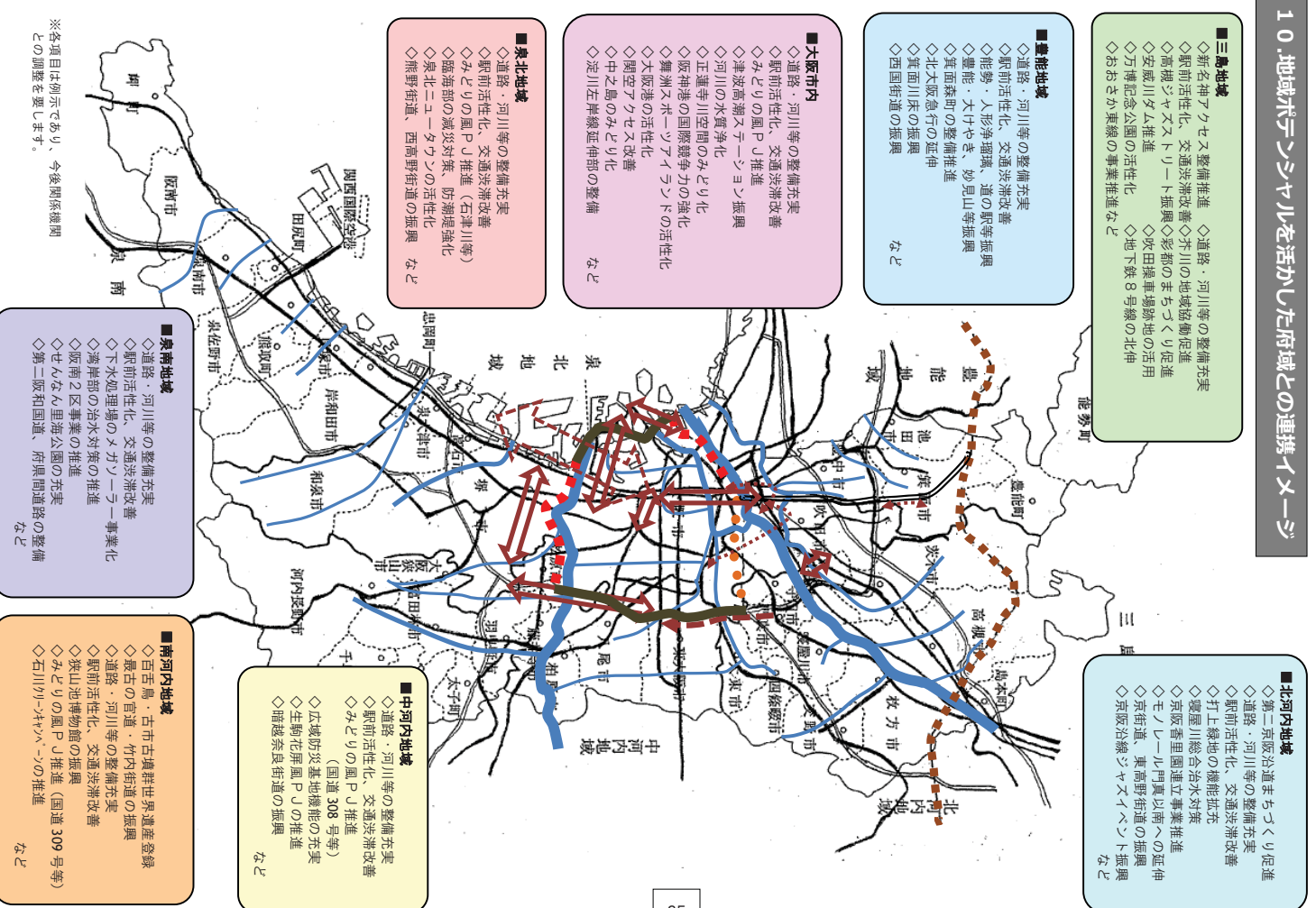
「グランドデザイン・大阪」の実現に向け、府・市一体となった推進体制の構築



24



10. 地域ポテンシャルを活かした府域との連携イメージ



25