

10年後の大阪を見すえて

2014年12月

大阪府・大阪市

○ とりまとめの趣旨と構成について

- ・ 大阪府市では、大阪の再生に向けて連携して政策の実施と、行政改革に精力的に取り組んできました。これらの取り組みについては、その内容や成果を府民市民の皆様によりわかりやすくお伝えすべきとの指摘もいただいているところです。
- ・ このため、大阪が抱える諸課題に対し取り組んできた主要な政策や改革の実施状況とその成果を整理するとともに、概ね10年後を想定した大阪のめざす将来像を、府民市民の皆様へお知らせすることを目的に大阪府市が連携してとりまとめました。
- ・ とりまとめに際しては、わかりやすくお示しすることを念頭に作成しており、改革評価プロジェクトにおいて、外部の専門家による評価に基づき明らかになった、大阪低迷の要因である「大阪問題」の解決にも着目し、ハード施策とソフト施策の両面からとらえた内容となっています。
- ・ ハード施策については、その実施により、大阪のまちが、将来どのように変わっていくのかがわかるよう、エリアを単位として整理した「エリア編」と、ソフト施策については、皆様に身近な政策分野を取り上げ、大阪府市で実施している施策や改革の成果を複合的・重層的に整理した「テーマ編」の2部構成としております。

目 次

【エリア編】

1 . 大阪駅周辺	P. 6
2 . 中之島	P. 15
3 . 御堂筋	P. 23
4 . 難波周辺	P. 30
5 . 大阪城公園、森之宮、京橋・大阪ビジネスパーク	P. 37
6 . 湾岸部	P. 46
7 . 天王寺公園	P. 53
8 . 関西国際空港・りんくうタウン周辺	P. 64
9 . 泉北ニュータウン	P. 72
10 . 万博記念公園周辺・吹田操車場跡地	P. 79
11 . 箕面森町・彩都	P. 80

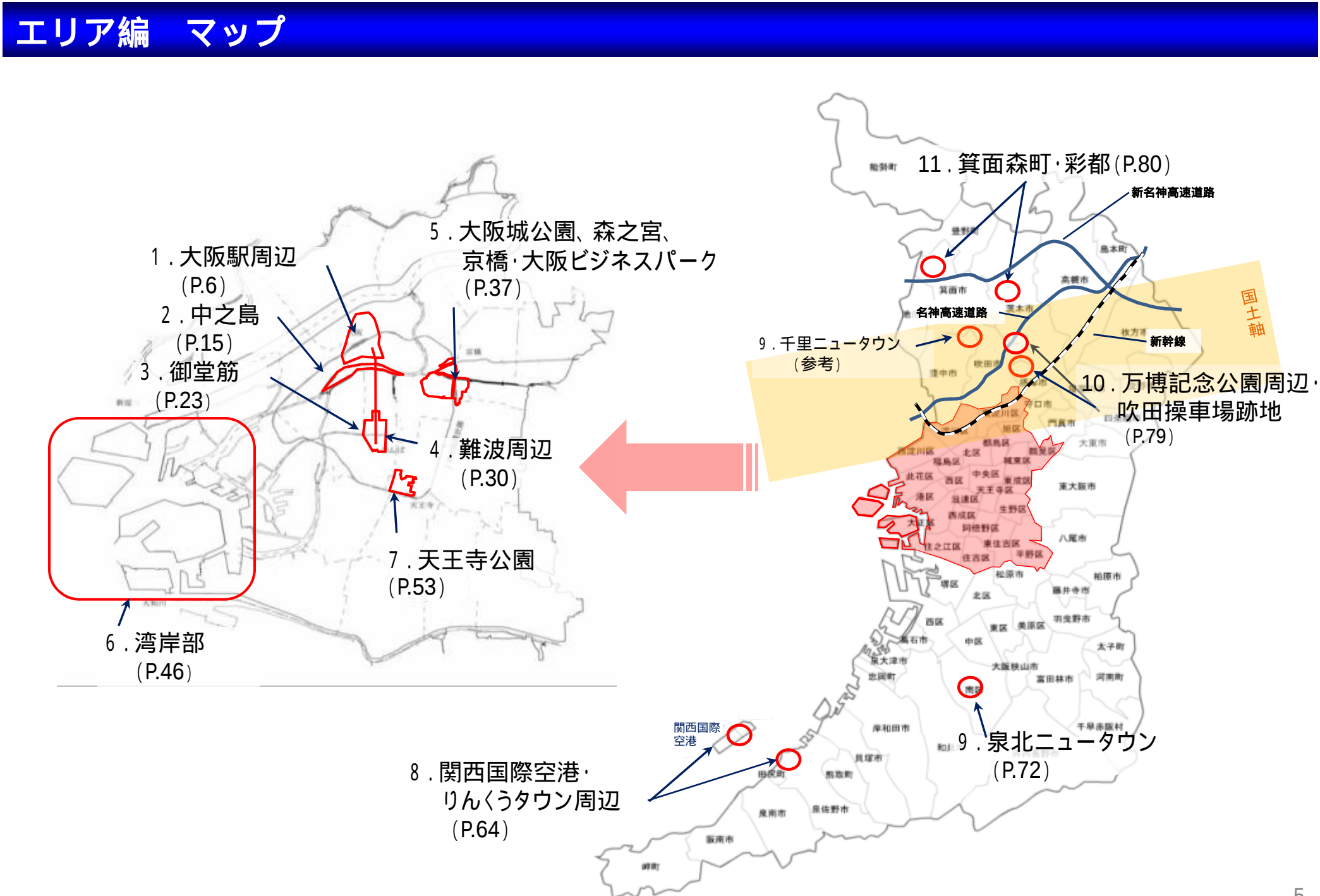
【テーマ編】

1 . 教育改革	P. 82
2 . 女性の活躍促進	P.102
3 . 文化支援施策の改革	P.116
4 . 観光・都市魅力創造	P.125
5 . 危機管理・防災	P.142
6 . 健康・医療に関する戦略	P.150
7 . 大阪都市圏の交通インフラ	P.162

【エリア編】

1 . 大阪駅周辺	P. 6
2 . 中之島	P. 15
3 . 御堂筋	P. 23
4 . 難波周辺	P. 30
5 . 大阪城公園、森之宮、京橋・大阪ビジネスパーク	P. 37
6 . 湾岸部	P. 46
7 . 天王寺公園	P. 53
8 . 関西国際空港・りんくうタウン周辺	P. 64
9 . 泉北ニュータウン	P. 72
10 . 万博記念公園周辺・吹田操車場跡地	P. 79
11 . 箕面森町・彩都	P. 80

エリア編 マップ



1 . 大阪駅周辺【総論】

1 . エリアの現状

- ・大阪駅周辺はJR、私鉄、市営地下鉄の7駅が集中し、1日に約236万人の乗り降りがある新宿、池袋に次ぐ日本第3位の基幹ターミナル。
- ・関西のビジネス・商業機能の中核を担う地域であるとともに、「日本一の百貨店の集積地」(32.5ヘクタール(甲子園球場の約8倍)の店舗面積)。
- ・「最後の一等地」と言われる『うめきた』の開発も進んでいる。

2 . エリアの課題

- ・日本を代表する交通ターミナルにもかかわらず、地下街含め各事業者(地権者)の連携が不十分で、一体的なエリアマネジメントが描けず、交通機関相互の乗継の悪さや歩行者動線の不便さなど、ターミナルとしての課題を抱えている。
- ・関西国際空港への直通電車が無いというに、所要時間は68分を要する。[東京駅～成田空港48分、品川駅～羽田空港21分、名古屋駅～中部国際空港41分]
- ・経済成長期に、集中的に開発された地下空間や駅前ビルが更新期を迎え、地震・津波対策等の安全対策も含めた戦略的な再整備が求められている。

3 . 近年の動向

- ・百貨店を始めとする商業系施設のリニューアルや新規参入が相次ぎ、2013年にオープンしたグランフロント大阪では、初年度の来場者数が5,300万人に達するなど(スカイツリータウンを上回る)、予想を上回る活況を呈している。
- ・これらと連動するように、本社移転を始めとするビジネス系の集積も進み、2022年度にはうめきたにJR新駅の整備が予定されるなど、大阪駅周辺への期待が大きく高まっている。

4 . 将来像

うめきた2期の開発・・・『みどりとイノベーションの融合拠点』として圧倒的な魅力を備え、1期地区も含め『大阪の新しい顔』をめざす。
関空アクセスの改善・・・JR新駅(関空まで51分)やなにわ筋線(関空まで46分)の整備により、関空へのアクセスを最大22分短縮。
一体的なエリアマネジメント・・・大阪版BID制度の導入などにより、交通・商業・地域の各事業主体が一体となり、地下・地上・デッキのシームレスなネットワークの形成など、戦略的なエリアマネジメントを実現

1. 大阪駅周辺

【地区の位置付け】

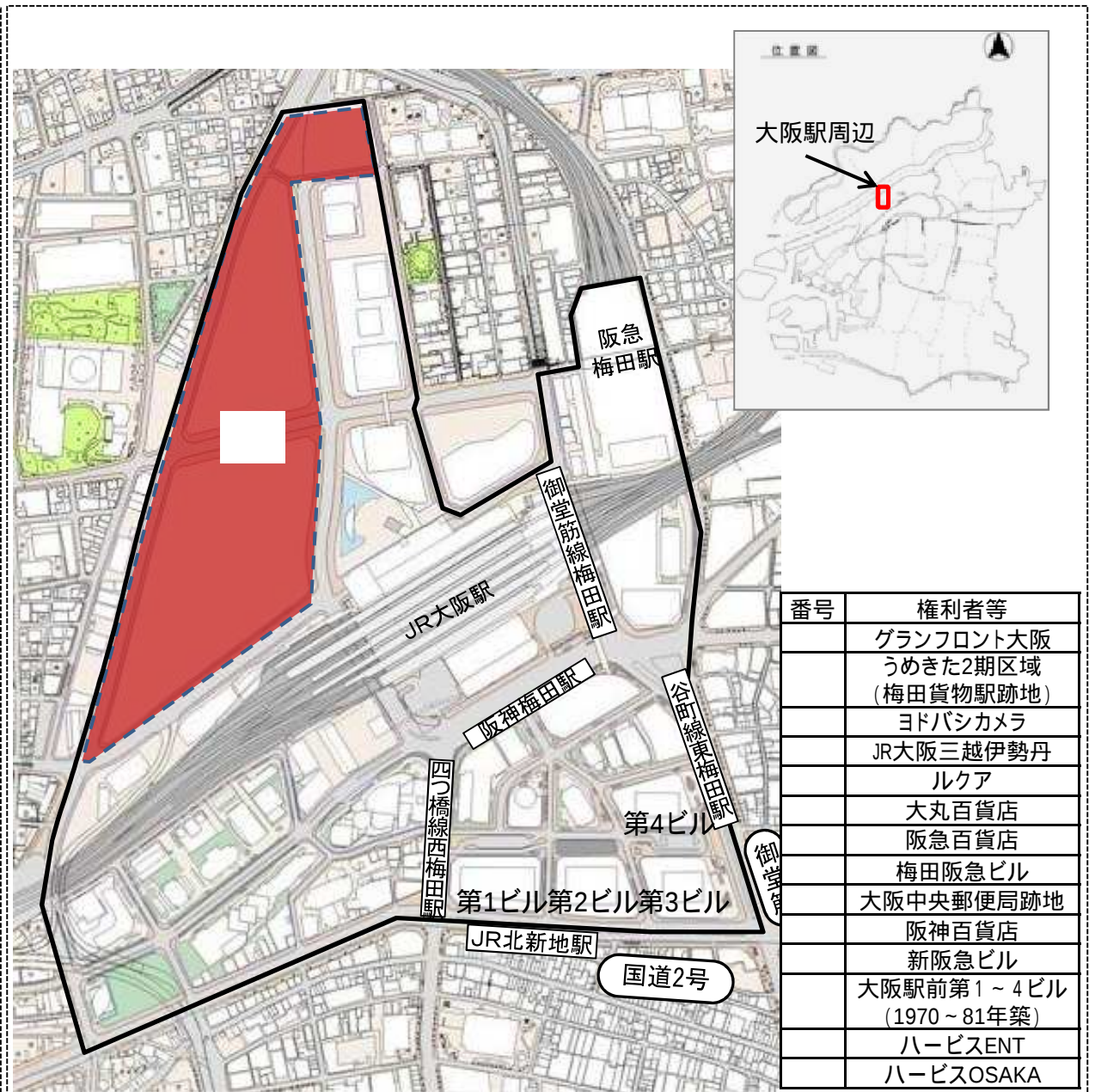
- 本地域は鉄道4社(JR、阪急、阪神、地下鉄)、7駅が集中し、1日に約236万人の乗り降りがある西日本最大のターミナル(全国では新宿・池袋に次いで第3位)であり、主要都市とのアクセス性に優れ、国土軸との結節点となっている。
- 本地域は、百貨店に代表される繁華街として発展し、また大阪駅前ビルの再開発、ハービスOSAKAなどの西梅田再開発などによりオフィスビルの建設が続き、関西の業務・商業機能の中枢を担ってきたエリアである。
- 近年も、梅田阪急ビルやグランフロント大阪等の大型オフィスビルが順次完成するとともに、阪急百貨店建替、大丸百貨店増床等により、新宿駅周辺の店舗面積(約21.7万㎡)を凌ぎ、約32.5万㎡の店舗面積を要する「日本一の百貨店の集積地」となっている。
(出所:日本政策投資銀行「大阪における百貨店業界の展望」)

【土地利用の課題】

- 業務・商業の中枢である一方、これまで、各開発がバラバラに実施されてきており、大阪駅周辺で一体性のあるまちづくりが不十分。
- 今後、うめきた2期区域の開発、阪神百貨店・新阪急ビルの一体建替、中央郵便局跡地開発などが予定されており、さらなる都市機能の集積が期待される。

【交通インフラの課題】

- 地上駅、地下駅が混在し、大量の歩行者の動線確保のため、地上、地下のネットワークが発達しているが、上下の移動が多く、経路も分かりにくい。
- 1942年の大阪駅前地下道(面積約6千㎡)の開通以降、1960年代には地下街が順次開業し1988年頃に約4.5万㎡となり、現在では約7.7万㎡(甲子園球場の約2個分)の広さを有している。
- 一方、経路が迷路状で分かりにくく、老朽化も進行している。



1 . 大阪駅周辺

○ 課題と取組み

	事項	課題	取組み
土地利用	○ 一体的な魅力あるまちづくり	・これまでの開発では、バラバラに開発が行われており、十分な連携が図られていない。 ・大阪・関西の成長をけん引するうめきた等のまちづくりを契機に、大阪駅を中心とした一体的なまちづくりが望まれる。 ・歩道などの公共空間を、地域の特性に応じた個性的、魅力的な活用(オープンカフェ等)が十分でないため民間主導のまちの運営が望まれている。	- うめきたのまちづくり ・うめきた2期区域は、「みどりとイノベーションの融合拠点」として、世界から人が集まる一体的で魅力あるまちへ。 - エリアマネジメント ・グランフロント大阪への「大阪版BID制度」(2014年4月創設済)の適用や、将来の大阪駅周辺における一体的運用により、まちの魅力をより一層創出。
交通インフラ	○ 関西国際空港への鉄道アクセス	・現在、関西国際空港へは関空特急「はるか」がJR大阪駅に停車できず、関空快速を利用して約68分要しており、時間短縮が必要。 成田空港 東京駅 約47分(成田空港HPより)	- 関西国際空港への鉄道所要時間の短縮 ・うめきた2期区域におけるJR東海道線支線(貨物線)の地下化・新駅整備及び事業化検討中のなにわ筋線の活用により、関西国際空港への所要時間を短縮。
	○ 歩行者ネットワークの充実	・大阪駅北側はデッキ、南側では地下ネットワークが発達しているが、南北間の移動には迂回が必要で繋がりが悪い。 ・地下駅、地上駅が混在し、地上、地下、デッキによる多層構造となっており、駅間の乗換えや目的地への移動に、複数回の上下移動が必要となっている。 ・先駆的に建設された地下空間のうち、大阪駅前地下道などの老朽化が進んでいる。 ・地下空間が迷路状になっており、経路がわかりにくい。	- 歩行者ネットワークの充実 ・大阪駅の北側と南側を結ぶデッキネットワークや駅及び商業施設間移動の円滑化に役立つデッキの整備により、移動を円滑にし、移動時間も短縮。 ・大阪駅前地下道の拡幅及び案内サインなどの整備により、安全に楽しく歩ける快適な地下空間を創出。
	○ 駅前広場の充実	・大阪駅前の道路上に、多数のバス乗り場が存在しており、危険、不便な乗降かつ円滑な交通の阻害要因となっている。 ・駅前広場は市バスの乗り場として利用され、空港バスについては、駅周辺の主要ホテルからの発着となっている。	- 大阪駅の南側駅前広場の再編成 ・バス乗り場の駅前広場の移設により、バス乗降を安全かつ便利にするとともに、大阪駅前線の交通を円滑化。

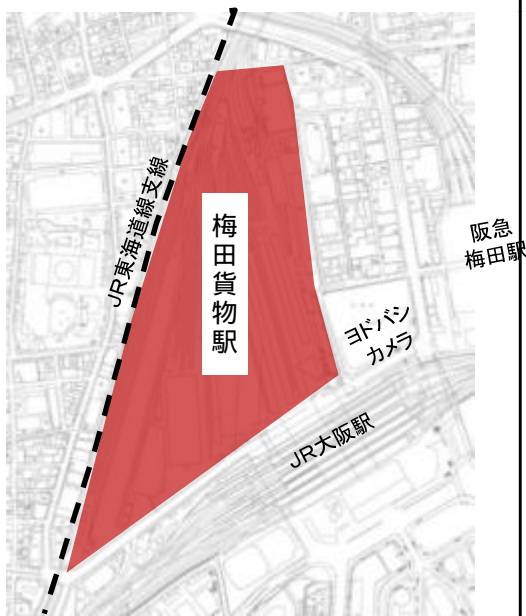
1. 大阪駅周辺 うめきたのまちづくり

< めざす姿 >

- ・大阪駅北側に位置するうめきた2期区域(梅田貨物駅跡地)は、「みどりとイノベーションの融合拠点」として、世界から人が集まる、一体的で魅力あるまちづくりを行う。

過去

- ・大阪駅北側には、年間124万t(2012年度)を取り扱う梅田貨物駅が2013年3月まで稼働。



梅田貨物駅営業時点

現在

- ・梅田貨物駅跡地の先行開発としてナレッジキャピタルを中心としたまちづくりを開始(2013年オープン)したグランフロント大阪では、開業1年で5,300万人、1年半で7,800万人が来場し、当初目標を上回った。(東京スカイツリータウンは5,080万人/年)



グランフロント大阪開業時点

将来

- ・うめきた2期区域は、比類なき魅力具备了「みどりと世界をリードする「イノベーション」の融合拠点とする整備方針のもと、民間事業者を募り、開発を展開。



うめきた2期完成時点

1. 大阪駅周辺 エリアマネジメント

<めざす姿>

- ・グランフロント大阪に「大阪版BID制度」を適用して民間の創意工夫によるエリアマネジメントを誘導することで、まちの付加価値を高め、憩い、過ごすことができる快適な空間を創出。
- ・将来的にはグランフロント大阪以外へも適用地域を広げ、大阪駅周辺における一体的運用をめざす。

期待・成果

- ・ 地区に密着した団体が、民間の柔軟な発想のもとで、地区の特性とポテンシャルを最大限に発揮できるよう公共・民間空間を一体的に管理することにより、まちの魅力が創出され、地権者にとって資産価値が向上するなどのメリットがあるだけでなく、行政にとっても地区の付加価値向上によるさまざまな直接的・間接的な経済効果が期待できる。
- ・ グランフロント大阪への「大阪版BID制度」の適用(2015年4月予定)により、現在よりも広い範囲でカフェやマルシェなどが展開されるなど、まちの魅力をより一層創出。

BID制度とは

欧米では、地権者等が自らの負担で歩道などの公共空間を管理や地区プロモーションを実施するBID制度が成功を収めている。

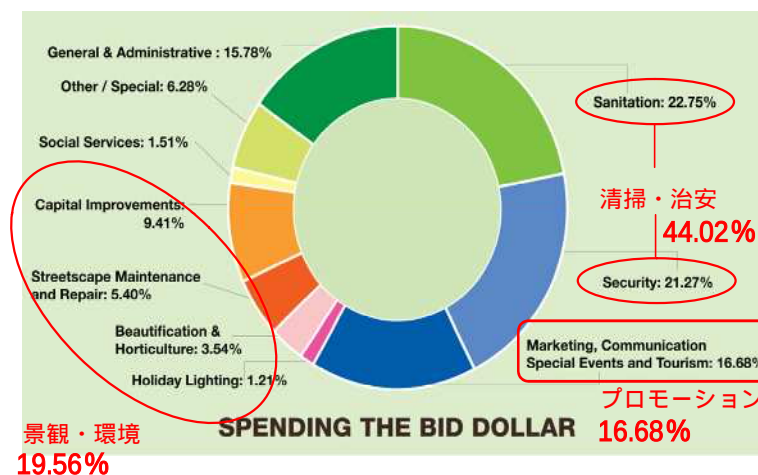
(ニューヨークのBID団体は、プロモーションや景観向上などのまちの魅力創出のために、年間予算の3割以上を費やしている。)

BID制度の適用により行政が活動財源を確保することから、地権者等によるプロモーションなどの安定的・継続的な活動が可能となり、地区の集客力向上が期待される。

エリアマネジメントとは

・ 地域における良好な環境や地域の価値を維持・向上させるための、住民・事業主・地権者等による主体的な取り組み

N Y市内の約60のBID団体の年間支出内訳(2009年)



1. 大阪駅周辺 関西国際空港への鉄道所要時間の短縮

<めざす姿>

・うめきた2期区域に設置する地下新駅に、関空特急「はるか」が停車することにより、関西国際空港への鉄道所要時間を短縮し、国土軸である新大阪へのアクセスも強化する。

大阪駅周辺から
関西国際空港
JR直通
所要時間

平均

約68分

(関空快速利用)

約17分短縮

平均

約51分

(はるか利用)

更に約10分短縮

平均

約46分

(はるか利用)

最速:約41分

環状線の列車混雑が緩和されるため、定時性及びラッシュ時の速達性の確保にも有効

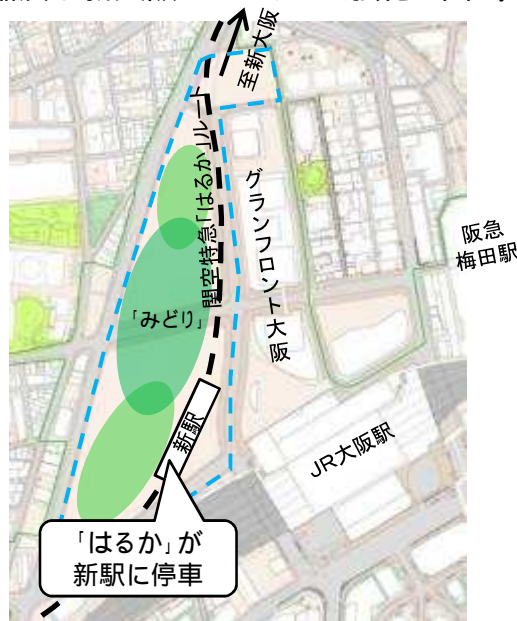
現在

- ・「はるか」は、新大阪駅出発後、大阪駅周辺に停車せず、通過。



新駅設置時点(2022年度)

- ・「はるか」が新駅へ停車することにより、関西国際空港への鉄道所要時間の短縮及び新大阪へのアクセス強化を図る。



将来(なにわ筋線整備時点)

- ・現在事業化に向け検討中である「なにわ筋線」の整備により、更に所要時間を短縮。「はるか」ルートが環状線からなにわ筋線へ移動

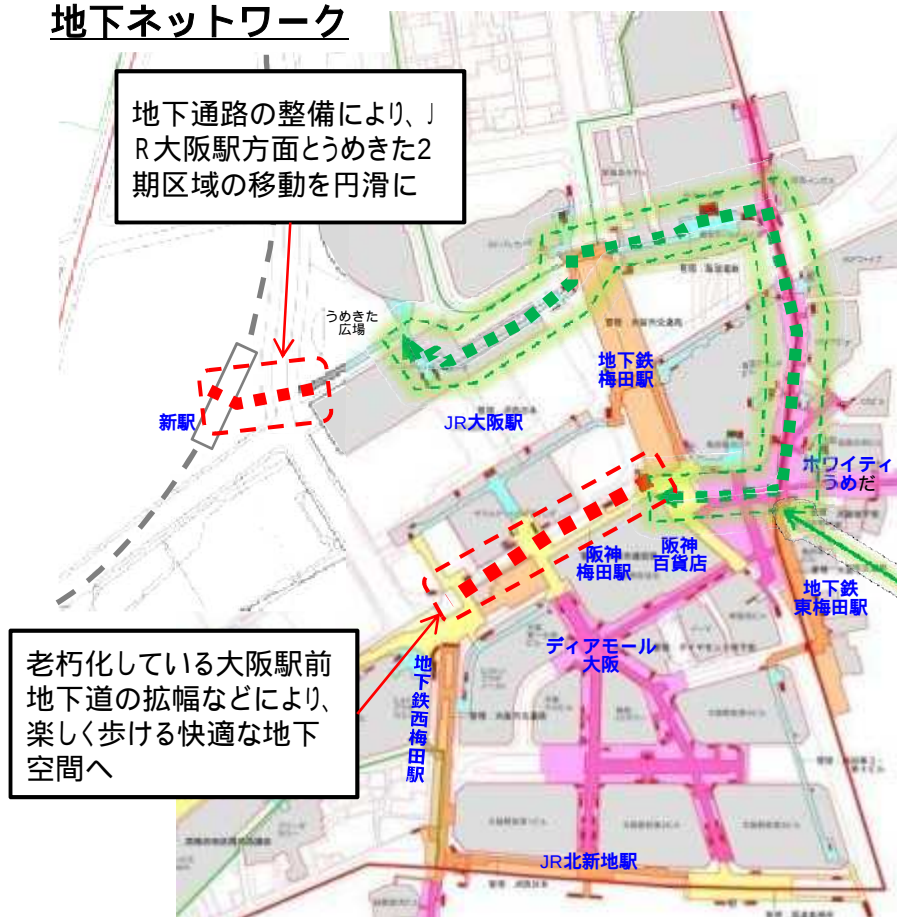


1. 大阪駅周辺 歩行者ネットワークの充実

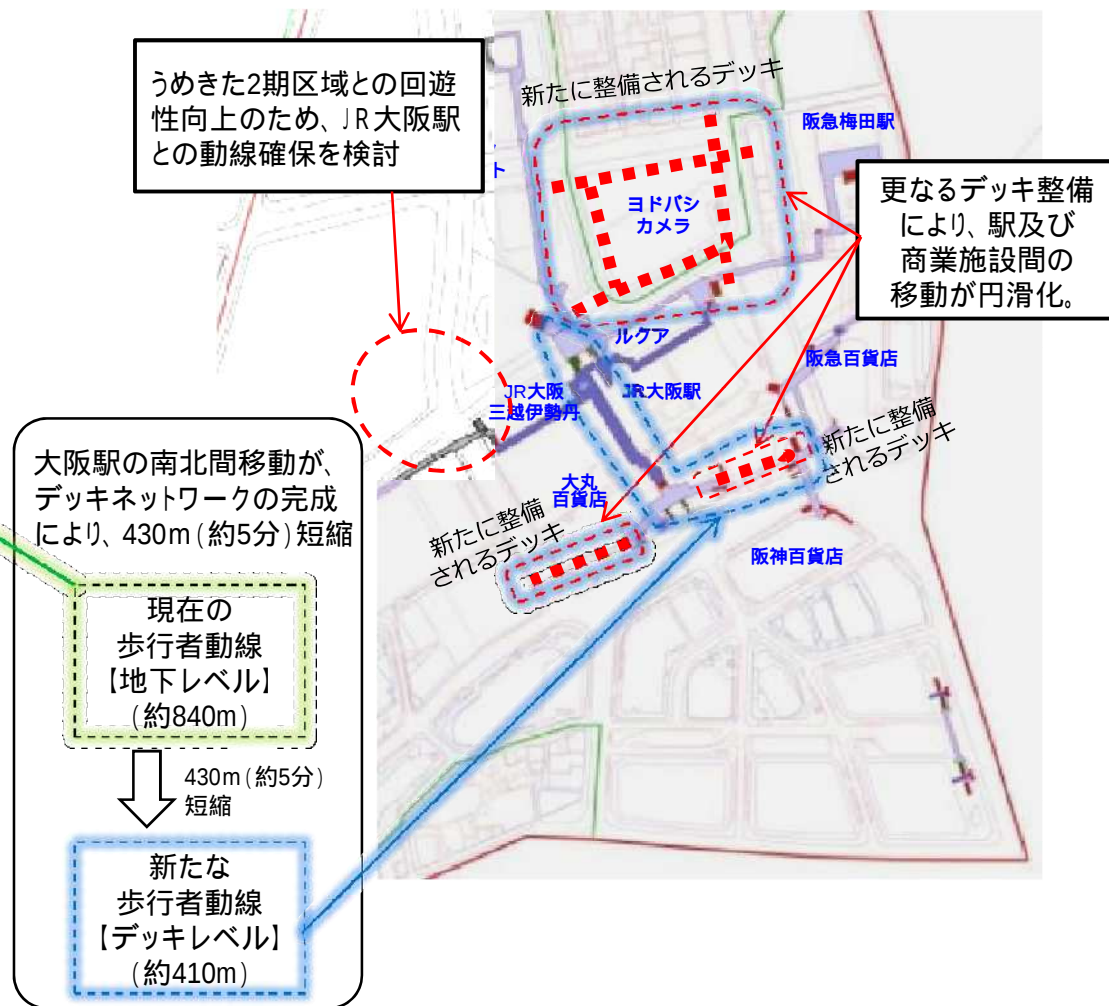
<めざす姿>

- ・大阪駅の北側と南側を結ぶ歩行者ネットワークの充実により、移動時間を短縮する。
- ・地下道の拡幅などにより、老朽化した地下空間が、安全に楽しく歩ける快適な歩行者空間に生まれ変わる。

地下ネットワーク



デッキネットワーク



1. 大阪駅周辺 大阪駅の南側駅前広場の再編成

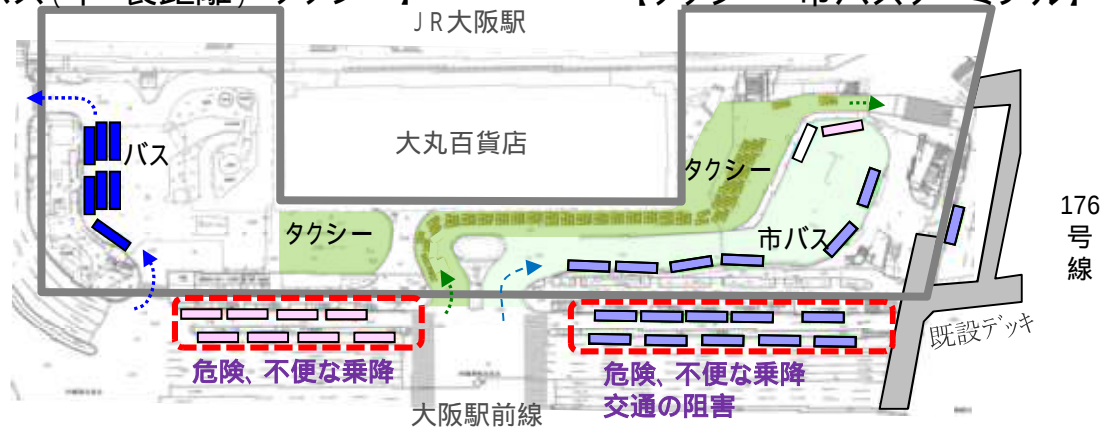
<めざす姿>

・大阪駅の南側駅前広場の再編成により、利用者の安全性・利便性を向上させる。

2005年

【JRバス(中・長距離)・タクシー】

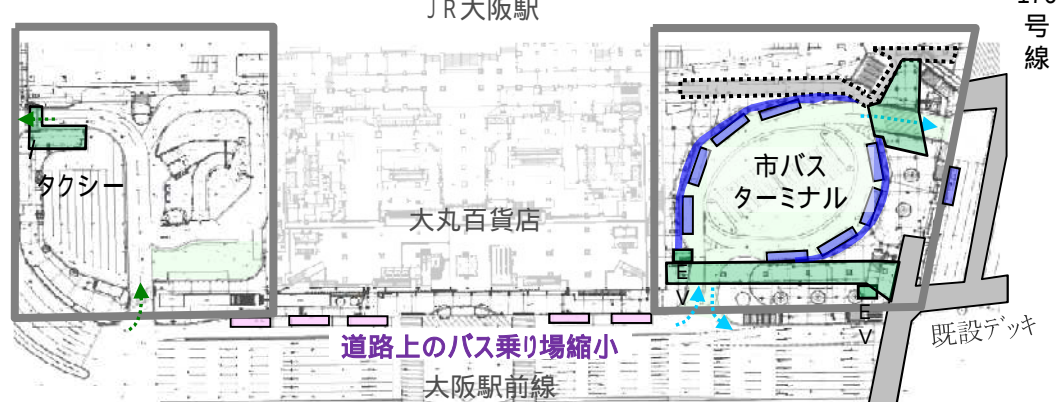
【タクシー・市バスターミナル】



2016年

【タクシー】

【市バスターミナル】

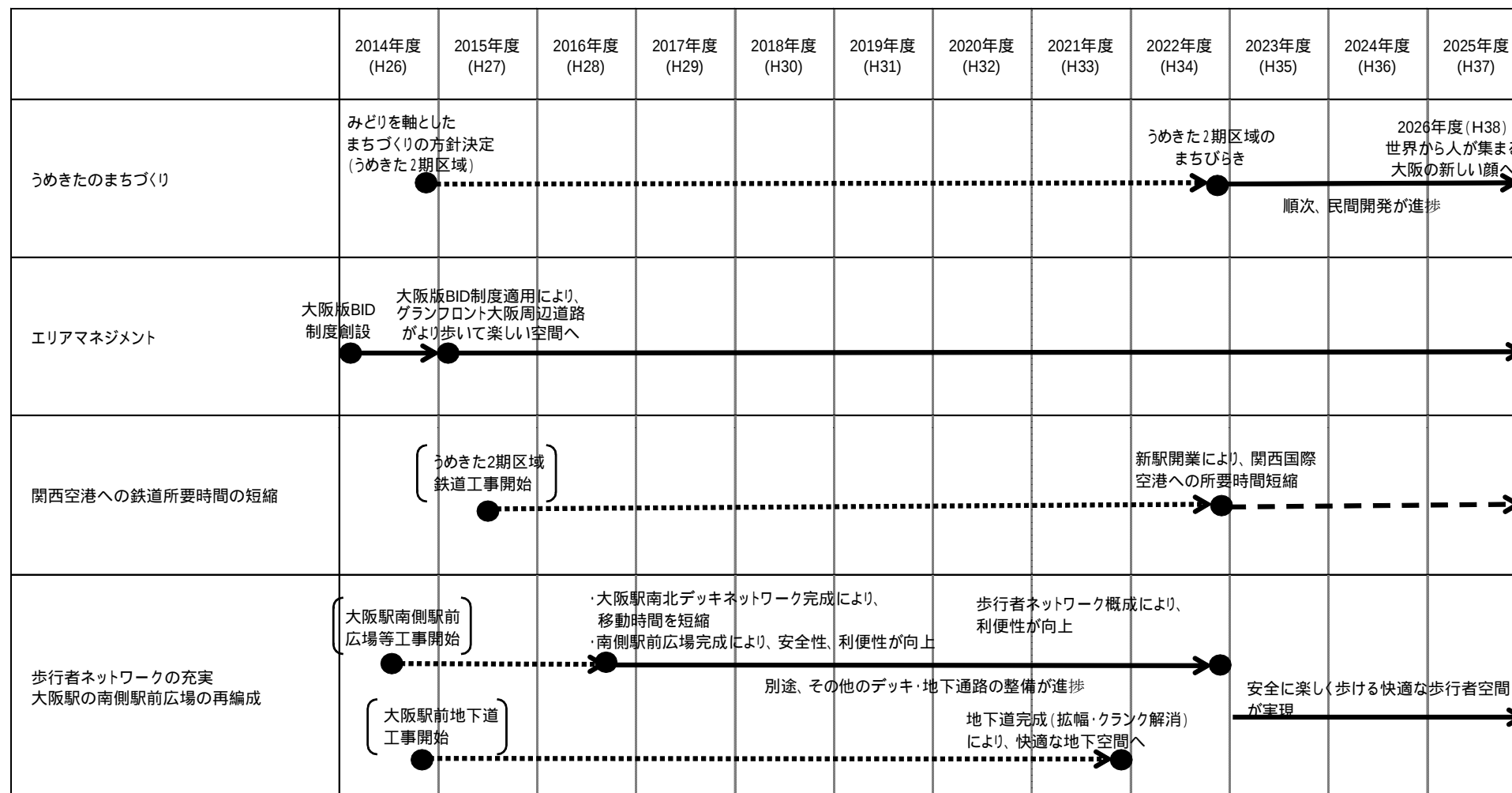


○大阪駅前線の道路上のバス乗り場を駅前広場に移設することにより、バス乗降を安全かつ便利にするとともに、大阪駅前線の道路交通を円滑化。

空港行きバスは周辺ホテルから発着
・関西国際空港行き
ヒルトン大阪、ハービス大阪、
新阪急ホテル
・大阪国際空港行き
ハービス大阪、新阪急ホテル、
大阪マルビル

1. 大阪駅周辺

○ 今後の取組み(スケジュール)



○ 『大阪駅周辺』エリアの担当部局一覧

- ・大阪市: 都市計画局、建設局
- ・大阪府: 住宅まちづくり部、都市整備部

2. 中之島【総論】

1. エリアの現状

- ・古くから大阪の経済・文化・行政の中心であり、現在でも業務の中核機能などが集積し、芸術・文化の発信拠点としての役割も担い、大阪の中心業務地区を形成している。また、堂島川と土佐堀川に挟まれ、水都大阪のシンボルアイランドとなっている。
 - 東部 ……行政機関や文化施設、公園などの公共施設が集積し、市民の交流や歴史文化の拠点として位置づけられる。
 - 西部 ……中之島3丁目付近はオフィスビルを中心に民間開発が進んでおり、4丁目・5丁目では、大阪国際会議場や大規模ホテルなどのMICE機能、国立国際美術館や市立科学館などの文化・芸術機能が集積している。

2. エリアの課題

東部

- ・重要文化財の中央公会堂や中之島図書館などの優れた近代建築物の魅力を活用しきれていない。

西部

- ・業務機能の集まる西部エリアには低未利用地が多く、大部分が駐車場等の暫定利用となっており、まちづくりが進んでいない。

3. 近年の動向

東部

- ・市中央公会堂と府中之島図書館が連携し、相互のコンテンツを生かした共同事業の展開やサービス改善、魅力的なレストランの誘致・カフェの導入を進めている。

西部

- ・京阪中之島新線の開通により東西方向の交通の流れが改善されてきている。
- ・大阪新美術館（仮称）の整備計画が決まり、隣接する市有地でも、大学等の高等教育関連施設や業務・商業施設等による複合開発に向けて動き出している。

4. 将来像

東部

- ・2015年に、中之島図書館の正面玄関を常時開放するとともに、中央公会堂では新しいレストランを導入するなど、近代建築の魅力を活用した中之島エリアの集客増・活性化につなげていく。

西部

- ・2020年度の新美術館オープンをめざすことにより、国立国際美術館や市立科学館とともに、日本を代表するミュージアムゾーンを形成するとともに、隣接地では、美術館と連携・調和した一体的な開発を実現し、大阪の文化・芸術の中心的な拠点へ。
- ・さらに西部（5丁目）では、MICE機能の拡充や国際学校等の誘致により、国際ゾーンとして民間開発を誘導。4丁目・5丁目为一体となり、大阪の文化・芸術・国際交流のセンターへ。

2. 中之島

【地区の位置づけ】

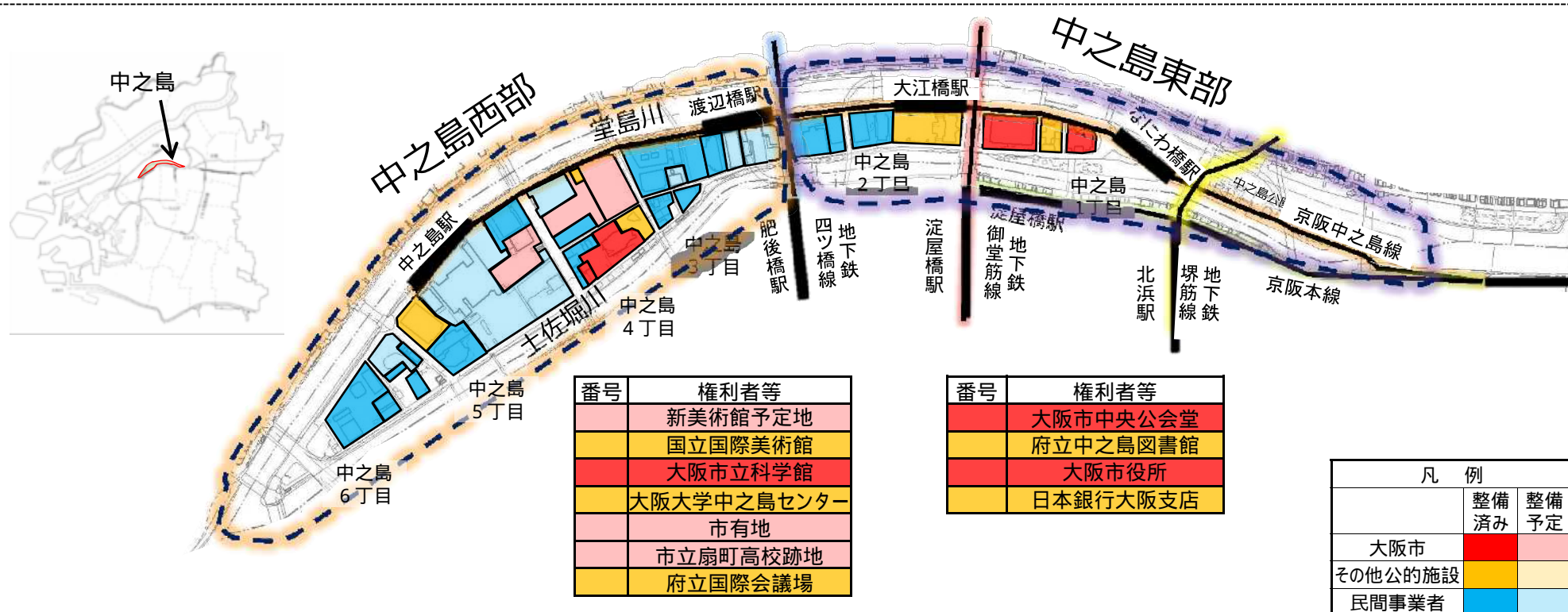
- ・当地区は古くから大阪の経済・文化・行政の中心であり、現在でも大手企業の中核機能が集積するとともに、芸術・文化の発信拠点としての役割も担っている。大阪駅から御堂筋を経て難波にいたるエリアとともに、大阪の中心業務地区を形成している。
- ・大阪駅から南へ約1kmの距離に立地。東西約3km、面積約72ha。堂島川と土佐堀川に挟まれ、水都大阪を代表する景観を形成しており、大阪のシンボルアイランドとなっている。

【中之島東部の概要】

- 土地利用： 明治・大正年代から、大阪市役所・日本銀行・中之島図書館・中央公会堂などの土地利用が進む。昭和年代には概ね現在の姿が概成している。西端には、2012年にフェスティバルタワーの建替えが完成。
- 交通インフラ： 地下鉄御堂筋線、四ツ橋線が近接しており、交通至便な立地である
- 施設の活用： 中之島図書館、中央公会堂など近代建築物が集積している。

【中之島西部の概要】

- 土地利用： 中之島3丁目では民間開発が進んでいるが、中之島4・5丁目には未利用地が存在している。
- 交通インフラ： 2010年に京阪中之島線が開通し、利便性が向上している。
- 施設の活用： 国立国際美術館、市立科学館等の文化・芸術機能が集積。大阪国際会議場、リーガロイヤルホテル、フェスティバルホールなどのMICE機能が集積している。



2. 中之島

○ 課題と取組み

■ 中之島東部

	事項	課題	取組み
施設の活用	○ 近代的建築物等の有効活用	大阪府立中之島図書館 ・建物・設備の老朽化や、図書館利用者のニーズにあった施設やサービスが十分でなく、国指定の重要文化財である建物、貴重な蔵書を活かしきれていない。 大阪市中心公会堂 ・優れた近代建築として国の重要文化財に指定されているにもかかわらず、十分な活用ができていないほか、レストランの営業時間が短いなど、集客部門の活用が十分でない。	大阪府立中之島図書館の有効活用 ○ リニューアル工事の実施 ○ 中央公会堂と連携した文化事業の実施 ○ 民間ノウハウを活かした企画運営を行うための指定管理者制移行に向けた調整 など 大阪市中心公会堂の有効活用 ○ 近代建築の魅力を活かした事業の実施 ○ レストラン事業者の公募 ○ 中之島図書館と連携した文化事業の実施など

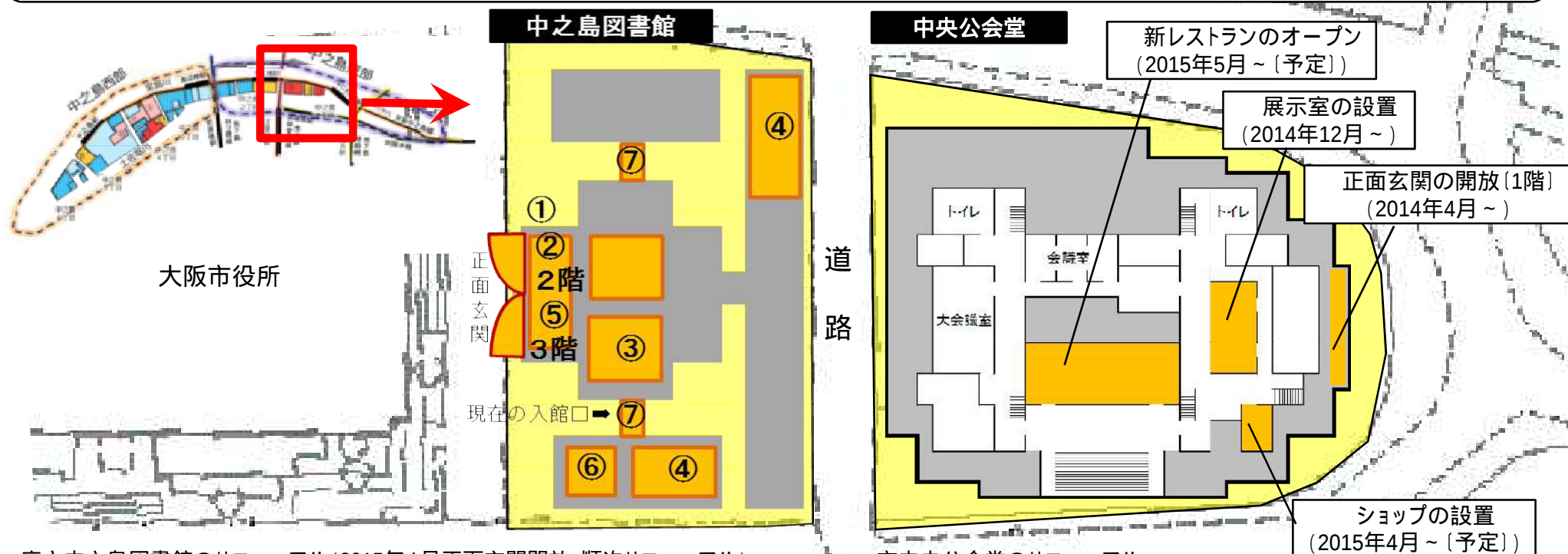
■ 中之島西部

	事項	課題	取組み
土地利用	○ 広大な低未利用地の活用 ○ 文化・芸術機能、MICE機能のさらなる強化	・中之島4・5丁目には低未利用地が多く、大部分が駐車場等の暫定利用となっており、まちづくりが進んでいない。 ・文化・芸術機能、MICE機能が一定程度集積しているものの、十分に活用できていない。 ・「近代美術館構想」が公表されてから30年以上が経過しているが未だ実現に至っていない。	中之島西部のまちづくり ・2020年度開館予定の新美術館の隣接市有地について、新美術館との連携・調和により相乗効果が期待できる大学等の高等教育関連施設や業務・商業・文化施設等による複合施設の誘致により、文化・芸術の中心地的な拠点へ。 ・中之島5丁目へのMICE機能の拡充、国際学校の誘致により、国際交流の拠点へ。
交通インフラ	○ 主要ターミナルからのアクセス性の充実	・中之島新線の整備(2008年)により、東西方向の交通の流れは改善されているものの、大阪駅やなんば駅等の主要ターミナルからのアクセス性が十分でない。	● なにわ筋線の事業化の検討 (大阪都市圏の交通インフラに記載)

2. 中之島 大阪府立中之島図書館・大阪市中心公会堂の有効活用

<めざす姿>

- ・中之島図書館、中央公会堂は国指定の重要文化財。二つの建物を「大阪の知と文化と歴史のシンボル」を共通コンセプトに、建物資産、図書館の貴重な蔵書などを活かすためのリニューアル、2施設の連携事業を実施し、中之島エリアの集客及び活性化をめざす。



		リニューアル前	リニューアル後
	外観	施設全体が老朽化	外壁を洗浄し、白亜の殿堂と評される外観を復活
	正面玄関	閉鎖／階段下入館口が分かりにくく、受付後、持ち物を預けるシステム	正面玄関を改装し、フリー入退館を実施
	館内	交流等に使える施設がない	大展示室、多目的スペースの設置、記念室()の改修
		閲覧室のほかに館内でくつろげるスペースがない	喫茶スペース等を新設(検討中)
		設備の老朽化	トイレを改修し、アメニティを向上
	管理体制	府による直営	指定管理者による施設管理、また企画展示・イベント等を実施し魅せる図書館へ

		リニューアル前	リニューアル後
	1階 正面玄関	大集会室利用時以外は、玄関が閉鎖	正面玄関の開放 (2014年4月～)
	地下1階 館内	レストラン目的の来場者の確保など、レストランの活用が不十分	アイコン的存在となりうる 新レストランのオープン (2015年5月～〔予定〕)
		近代建築の魅力を伝えるサービスが不十分	展示室の設置 (2014年12月～)、 ショップの設置 (2015年4月～〔予定〕)

2. 中之島 大阪府立中之島図書館の有効活用

<めざす姿>

- ・国指定の重要文化財である建物や、開館以来110年間に蓄積してきた蔵書を最大限活用し、利用者サービスを高めるとともに、「大阪の知と文化と歴史のシンボル」を共通コンセプトとして中央公会堂と連携し、中之島エリアの集客増・活性化にもつなげるシンボル施設として存在感を発揮する。

現状

○ 建物の管理

- ・ 建築後110年が過ぎ、重要文化財の建物は煤けた状態であり、トイレなどの設備も老朽化。
- ・ 正面玄関が利用されておらず、入口がわかりにくい。
- ・ 調査や研究する利用者が長時間滞在するために必要な食堂などの設備がない。

○ 対人サービス

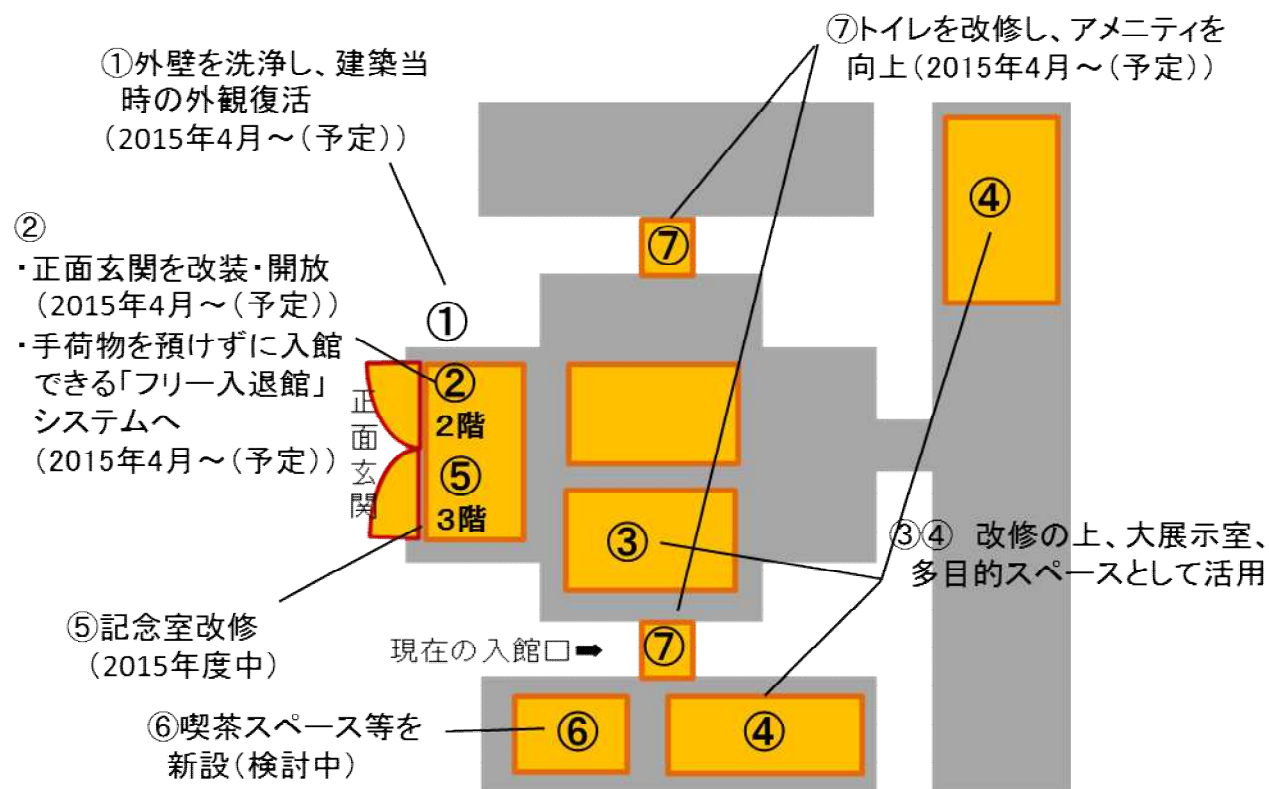
- ・ 入館時の持ち物預けや受付制度が残ったままなど、旧態依然たる入退館方式となっている。

参考：大阪府立中之島図書館あり方検討TF報告
「中之島図書館の有効活用について」(2013年10月)



将来

2015年4月正面玄関開放・以後順次リニューアル



- ・ 指定管理者による施設管理に移行
民間ノウハウを活かし、文化事業を企画・運営

2. 中之島 大阪市中央公会堂の有効活用

<めざす姿>

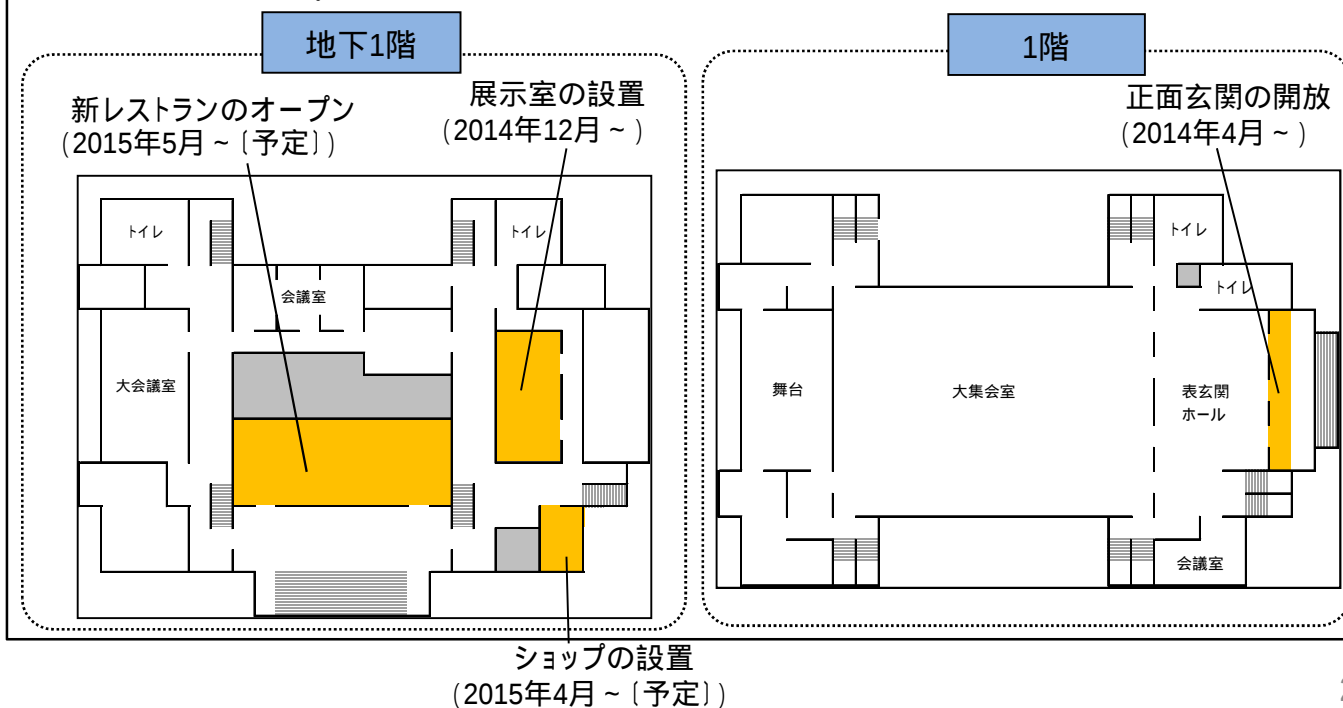
- ・国指定の重要文化財という強みを活かして、「大阪の知と文化と歴史のシンボル」を中之島図書館との共通コンセプトとして、文化の薫り高い施設をめざす。
- ・近代建築の魅力を活かした事業の実施や魅力的なレストランの参入などを通じて、中央公会堂の更なる活用を図る。

現状

- ・保存・再生工事を行い、優れた近代建築として国の重要文化財に指定されているにもかかわらず、十分な活用ができていない。
- ・レストランの営業時間が短いなど、集客部門の活用が十分でない。

将来

- ・魅力的なレストランの参入やショップの設置等サービス面の充実を図るとともに、中之島図書館と共通コンセプトのもと連携事業を行うことによって、中之島のシンボルとして、文化の薫り高い施設をめざし、中之島に新たな集客をもたらす。



2. 中之島 中之島西部のまちづくり

< めざす姿 >

- ・中之島4丁目では、2020年度開館目標の新美術館の整備を核に、隣接する市有地の美術館との連携・調和により相乗効果を発揮する一体的なまちづくりを実現し大阪の文化・芸術の中心地的な拠点へ。
- ・中之島5丁目では、MICE機能の拡充や国際学校等の誘致などにより、国際ビジネス機能を高め、大阪の国際交流の拠点へ。
- ・相互が一体となって、大阪の文化・芸術・国際交流のセンターへ生まれ変わる。

現状

- ・中之島4・5丁目には低未利用地が多く、大部分が駐車場等の暫定利用となっており、まちづくりが進んでいない。
- ・「近代美術館構想」が公表されてから30年以上が経過しているが未だ実現に至っていない。
- ・文化・芸術機能、MICE機能が一定程度集積しているものの、十分に活用できていない。

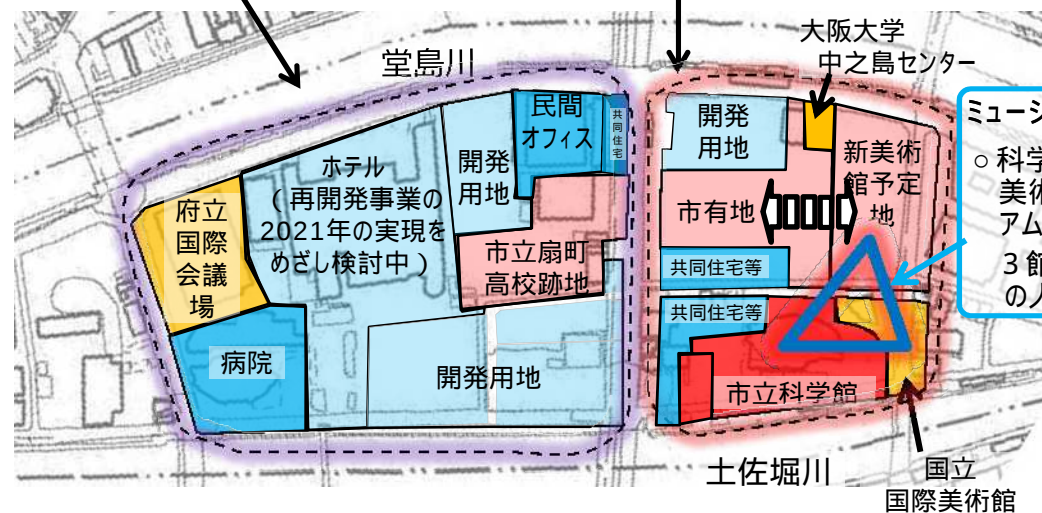


将来

- 中之島5丁目
 - ・大阪の国際交流の拠点へ
 - ・MICE機能の拡充、国際学校等の誘致など。

○中之島4丁目

- ・大阪の文化・芸術の中心地的な拠点へ
- ・新美術館と、市立科学館、国立国際美術館との連携により国内有数のミュージアムゾーンへ
- ・隣接市有地で、美術館と連携・調和する、大学等の高等教育関連施設や業務・商業・文化施設等による複合施設を誘致。



ミュージアム・トライアングルの形成

- 科学館、国立国際美術館に新美術館が加わることで、ミュージアムトライアングルを形成
- 3館合計で毎年200万人近くの人々が来館

凡 例		
	整備済み	整備予定
大阪市	■	■
その他公的施設	■	■
民間事業者	■	■

2. 中之島

○今後の取組み(スケジュール)

			2014年度 (H26)	2015年度 (H27)	2016年度 (H28)	2017年度 (H29)	2018年度 (H30)	2019年度 (H31)	2020年度 (H32)	2021年度 (H33)	2022年度 (H34)	2023年度 (H35)	2024年度 (H36)	2025年度 (H37)
東部	中之島 1丁目	大阪府立中之島図書館 の有効活用	正面玄関の開放・フリー入館の開始 リニューアル工事 指定管理者による新サービスの開始 中之島エリアの集客増・活性化につながるシンボル施設へ											
		大阪市中央公会堂の 有効活用	中之島図書館と中央公会堂との連携事業を実施 (合同見学ツアー、合同講演会) 正面玄関の開放 展示室の設置 ショップの設置 新レストランの開業 近代建築の魅力を活かした事業の実施 新レストランの参入により、さらなる活用											
西部	中之島 4・5丁目	中之島西部の まちづくり 〔低未利用地の活用 ・文化・芸術機能の強化〕	大阪新美術館(仮称)がオープン 3館の連携により、ミュージアムトライアングルを形成し、 国内有数のミュージアムゾーンへ 国立国際美術館及び市立科学館との連携を調整 大学等の高等教育関連施設又は、 業務・商業・文化の複合施設がオープン 大阪の文化・芸術の中心的拠点へ MICE機能・国際学校等の誘致 国際ビジネス機能を高め、大阪の国際交流の拠点へ											

○『中之島』エリアの担当部局一覧

- ・大阪市：都市計画局、経済戦略局
・大阪府：教育委員会事務局

3 . 御堂筋【総論】

1 . エリアの現状

- ・第7代大阪市長關一が大阪の顔として昭和12年に整備。全6車線が南行き一方通行の大阪の基軸幹線。
パリの「シャンゼリゼ」、ニューヨークの「5thアベニュー」に匹敵する日本を代表するストリート。
- ・自動車3.5万台、歩行者1.9万人の交通量(平日昼間の12時間:本町付近)があり、沿道は日本を代表する企業が集積する、大阪の中心業務地区(CBD)を形成。

2 . エリアの課題

- ・高さ制限等により、有効なオフィス面積を確保しにくく、建替えしにくい環境。
- ・他の拠点の開発等により、業務集積地としての相対的地位が低下している。
- ・御堂筋の再構築の必要性があり、都心の24時間化・多様性等への対応や、御堂筋の「強み」を発揮したまちづくりが求められている。

3 . 近年の動向

- ・本町への高級ホテルや、心斎橋への高級・新進ブランドの進出が相次ぎ、ヒト・モノ・カネの流動性が高まってきている。
- ・御堂筋ジョイふるなどの市民参加型のイベントが活況を呈し、また地域との協働による三休橋のプロムナードの整備が進むなど、御堂筋を中心とした船場エリアで官民一体となった取組みが展開。

4 . 将来像

- ・『歩いて楽しめ、24時間稼動する多機能エリア』への転換を図り、御堂筋ブランドの向上を図る。
- ・新たな「御堂筋ルール」のもと、高さ制限等の規制緩和や、ビル足元での魅力ある商業・文化施設誘導による沿道付加価値の向上、車線減少 / 歩行者・自転車通行道拡充によるヒトにやさしい道路の再編、など時代のニーズに合わせた「新しい御堂筋」として再生。

3. 御堂筋

【地区の位置付け】

・近代都市大阪建設の象徴である「御堂筋」は、パリの「シャンゼリゼ」やニューヨークの「5th・アベニュー」と匹敵する、国を代表するストリートであり、その沿道では日本を代表する企業が集積し、高度成長期の発展を牽引してきた。こうした本社機能が集積するなど、業務中枢エリアの形成とともに、統一的なまちなみや4列のイチヨウ並木が多くの人々に今も親しまれている。

【全長】(梅田～難波)約4キロメートル 南向き6車線の一方通行

【幅員等】43.6メートル (淀屋橋～難波については、側道あり)

交通量:自動車3.5万台、歩行者1.9万人(平日昼間の12時間:本町付近)

【立地業種】

(淀屋橋～本町)

・風格あるまちなみが形成され、業務中枢機能に特化して発展してきたシンボリックなビジネスエリア。

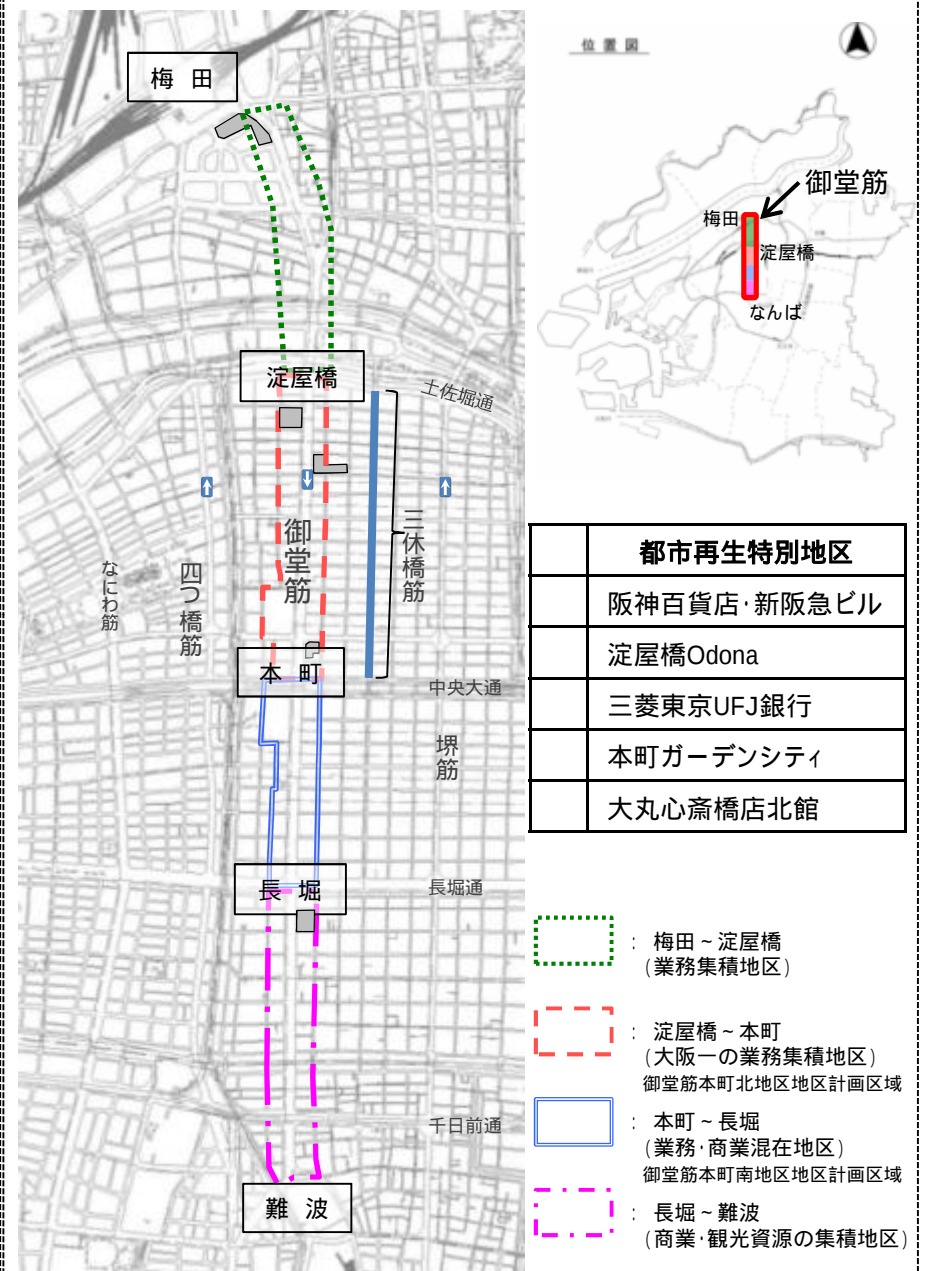
(本町～長堀)

・長堀通に近いエリアにおける、ブランドショップや高級車のショールーム等の立地が相次ぐ、業務と商業が混在するエリア。

(長堀～難波)

・大阪の集客観光の核として、ファッション・商業、観光資源が集積するエリア。

参考	シャンゼリゼ (パリ)	【概要】パリ市内北西部の第8区を横切る大通り。パリ市は1992年にシャンゼリゼの一体的な再整備を実施 【全長】約3キロメートル 【幅員】70メートル(1990年代に側道を廃止し、歩道を20mに拡幅) 【立地業種】世界のブランドショップや有名レストラン、カフェが建ち並び、中・高層階は、オフィス等
	フィフス・アベニュー (ワシントン・スクエア公園～59番通) (ニューヨーク)	【概要】ニューヨーク市マンハッタンを南北に縦断する通り。北から南への一方通行。 【全長】約4キロメートル(ワシントン・スクエア公園からセントラル・パーク間) 【幅員】約30メートル 【立地業種】世界のブランドショップ、高級住宅、図書館等の文化施設のほか、エンパイア・ステート・ビルなどニューヨークを代表するランドマークが立地



3 . 御堂筋

近代都市大阪を支えた御堂筋

■ 大正時代に第7代大阪市長の關一が百年先のまちづくりを見据え、「本市最高の機能」の向上と「大大阪の中心街路たる恥じざる幅員と体裁とを具備」した大阪の顔づくりにより、欧米に負けない近代都市づくりを志し、御堂筋の建設を計画、昭和12年に完成した。近代都市大阪の象徴となっている。

・沿道には金融系企業や関西を代表する企業等が立地するなど、業務中枢機能に特化して発展し、高度成長期の大阪の発展を支えたビジネス地区を形成。現在でも大阪の南北都市軸の基盤として、大阪の経済・文化を牽引。

・高度成長期に、当時の高さ31mの建築制限の中で業務用途のオフィスビルが建ち並び、日本を代表する風格ある都市景観を形成。1990年代に入り、国際化・高度情報化への対応とともに、シンボルストリートに相応しい50mのスカイラインの形成へ。

・道路幅員約44m、延長約4.4km、4列のイチョウ並木、地下鉄など画期的なスケールで建設された御堂筋は、現在でも都心を北から南に貫く大動脈。

現状

- 建築制限により建替えしにくい環境にあり、他の拠点の開発等により、業務集積地としての相対的地位が低下



御堂筋の再構築の必要性

- 都心の24時間化・多様性、安全・安心等への対応
- 御堂筋の「強み」を発揮したまちづくり

将来ビジョン

■ 時代の要請に応じ、21世紀の発展を支える新しい御堂筋とするため、歩いて楽しめ、24時間稼働する多機能エリアへの転換を図り、御堂筋のブランド力の向上を図る。

・業務機能を軸としながらも、業務機能の高度化やその強化に資する多様な機能(商・学・住等)の導入を図りつつ、建物低層部には、御堂筋の個性を生かし、御堂筋にふさわしい、人が集まり楽しめる空間を誘導。

・これまで構築されてきた統一感のある都市景観を継承しつつ、そのポテンシャルを最大限に生かす観点から、50m軒線の統一・壁面の連続性やデザイン性を意識したまちなみの形成へ転換。

・車重視から人重視の道路空間へ。側道を歩行者空間等として活用



3. 御堂筋 新しい御堂筋のルール

これまでの取組

【高さ(淀屋橋～本町間)】

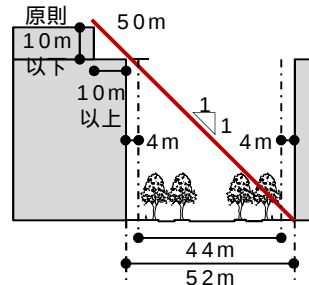
- ・原則として、60m以下
(御堂筋に面する外壁部分の
高さは50m)

【容積率(淀屋橋～長堀間)】

- ・1000%

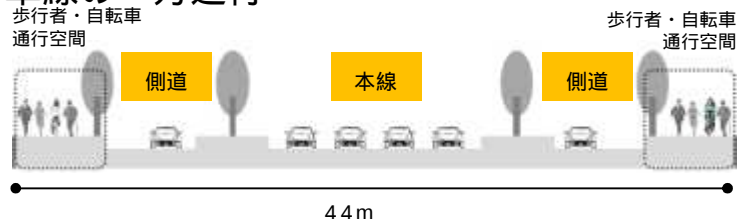
【用途】

- (淀屋橋～長堀間)
・沿道では、原則住宅の立地は認めてこなかった



【道路空間】

- ・6車線の一方通行



現在の道路空間

- 関西を代表する金融系企業等、業務中枢機能の集積
- スカイラインの維持(淀屋橋～本町間 約40棟)

将来

【高さ(淀屋橋～本町間)】

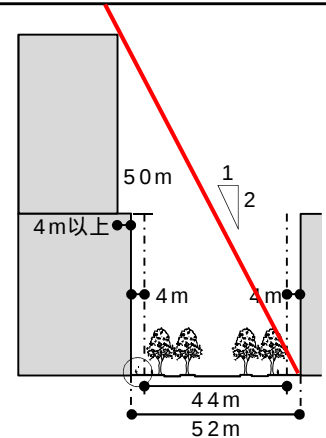
- ・100m超の建設が可能に
(御堂筋に面する50m以下の部分で基壇部を形成)

【容積率(淀屋橋～長堀間)】

- ・貢献内容に応じて最大1300%まで緩和可能

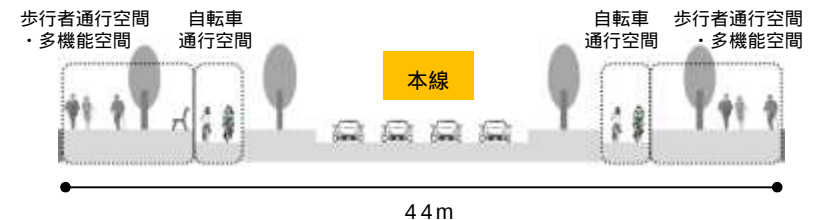
【用途】

- (淀屋橋～長堀間)
・建物低層部に人が集まり楽しむことのできる用途*を積極的に誘導
(*店舗、飲食店、展示場、美術館、博物館等)
- (本町～長堀間)
・建物上層階(建築物最上階から、建築物の階数の3分の1以内)に賃貸レジデンスの導入が可能



● 道路空間

- ・車線の減少
- ・歩行者・自転車通行空間の拡充

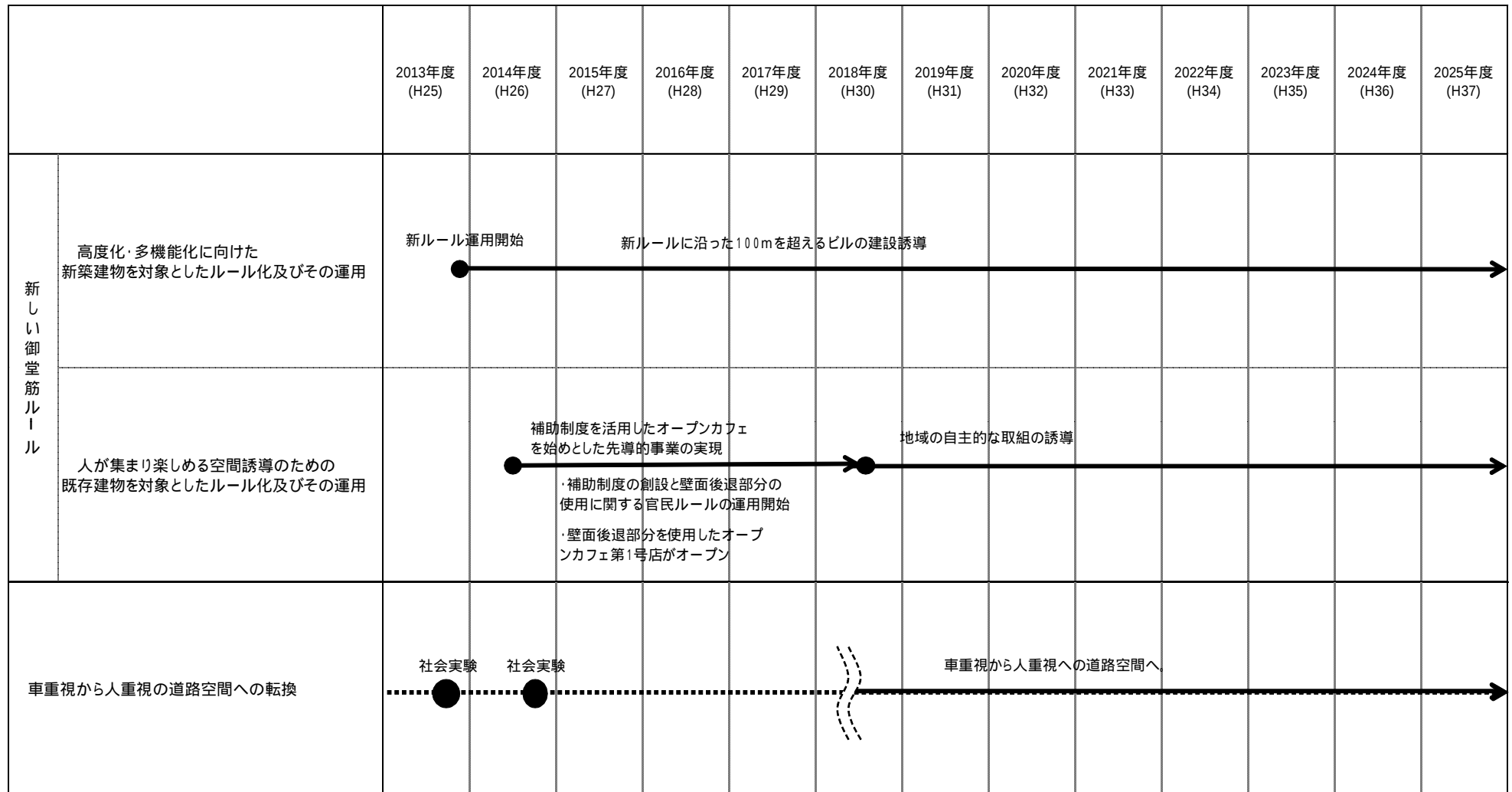


道路空間再編のイメージ図

- 高さ制限等の規制緩和や、ビル足元での魅力ある商業・文化施設誘導により、御堂筋の付加価値を高めることで、ブランド力や担税力のある新たな企業やテナントの集積を図る。

3. 御堂筋

○ 今後の取組み(スケジュール)



3 . 御堂筋 周辺での取組み【道路空間再編に向けた側道を活用した社会実験の実施】

○ 社会実験の実施

- ・御堂筋において「側道の歩行者空間化」をめざし、東西に5mずつある側道の自動車通行等を規制した際の交通影響等を確認するため、社会実験を実施した。

区間

御堂筋(新橋交差点～難波西口交差点)



期間

2013年11月23日(土)～29日(金)
各日7時～19時

目的

側道で自動車等の通行を規制したときの交通影響を確認

歩行者と自転車の通行空間を分離し、安全性を確認

御堂筋の道路空間を活用した集客の拡大

実施状況

【自動車等の通行規制】



【自転車通行空間の分離】



【集客の拡大】



実験結果

【自動車等の交通影響】

- ・御堂筋の車線を6車線から4車線に削減して運用した結果、平日に梅新南交差点から難波西口交差点まで(約3.5km)を通行している自動車の走行時間が30秒～4分程度増加した。また、アンケートでは、ドライバーや周辺事業所の約7割がいつもと比べて「混雑した(やや混雑した)」と回答された。ただし、道路や交差点の処理能力を超えることは無かった。

【停車需要】

- ・御堂筋の停車需要を確認したところ、最も多かった瞬間停車台数は実験前の91台から減少したものの依然として55台あった。また、アンケートでは、実験区間内の停車車両や周辺駐車施設を利用していたドライバーの約6割、周辺事業所の約5割が、御堂筋の道路上に停車できる場所が「必要である」と回答された。

【自転車通行空間】

- ・自転車道を設置した区間を通行した自転車の約6割が自転車道を利用され、約4割が歩道を利用された。また、アンケートでは、歩行者の約4割、自転車の約7割が自転車道を設置したことで「安全(やや安全)になった」及び「快適(やや快適)になった」と回答された。

【集客の拡大】

- ・道路空間の活用の1つとして、休日に側道(緩速車線)でパフォーマンスや出店が行われた結果、1日あたり延べ4千人ほどの集客があり、また、アンケートでは、歩行者、自転車の約5～6割、周辺事業所の約4割が集客向上を恒常的に実施することについて「良い(やや良い)」と回答された。

3 . 御堂筋 周辺での取組み【船場地区の観光魅力向上のための歴史・文化的まちなみ創出】

< めざす姿 >

- ・歴史・文化的資源が集積する「船場地区」において、歴史・文化的な建物等を活用し、その周辺の無電柱化や道路美装化等を行うことで、観光魅力向上につながる歴史・文化的まちなみの創出を図る。

現状

- ・船場地区には、歴史・文化的建築物等が集積しているが、電線類により景観阻害されるなど、観光資源が活かしきれていない。

【三休橋筋の整備】

- ・整備年度: 2003 ~ 2010年度
(2013年度抜柱完了)
- ・整備延長: 約1,100m
(土佐堀通 ~ 中央大通)
- ・地域協働: 整備に併せて、地元企業等の寄付により55基設置され、2014年6月より全てのガス灯が点灯されている。

< 整備された三休橋筋 >



< ガス灯 >



将来像

- ・歴史・文化的な建築資源を活かした着地型観光拠点を創出するため、生きた建築ミュージアム等で選定された建築物の周辺において無電柱化や道路美装化を行い、御堂筋や三休橋筋からの回遊性を向上させる。

【主な整備予定箇所】

日本生命本館・適塾周辺
芝川ビル周辺
三井住友銀行・
大阪倶楽部・
今橋ビル周辺

< 芝川ビル (1927年築) >



○『御堂筋』エリアの担当部局一覧

- ・大阪市: 都市計画局、建設局、経済戦略局
- ・大阪府: 住宅まちづくり部

4 . 難波周辺【総論】

1 . エリアの現状

- ・難波周辺では、鉄道事業者によるターミナルの近代化をはじめ、道頓堀川のとんぼりリバーウォークの運営管理、放置自転車対策など、これまで民間が積極的にまちづくりに参加し、大阪を代表する商業・観光エリア「ミナミ」を形成してきた。

2 . エリアの課題

- ・当地区は大阪の観光拠点として、近年、観光客、とくに外国人観光客数が急激に増えてきているが、客引き行為等の悪質化が進み、観光客が安全・快適に過ごすことができず、早急に解決すべき問題となっている。
- ・老舗料亭の撤退や、風俗店舗・無料案内所等による環境悪化により、かつてのまちの風情やブランド力が低下し、まちの魅力そのものも失われつつあった。

3 . 近年の動向

- ・客引き行為を規制する条例の制定により、治安の維持が図られるようになり、また、景観協定の締結やまちづくり構想の策定により、楽しみながら歩くことができるまち、歴史や風情が息づくまちを再生、創造できる環境が整ってきている。

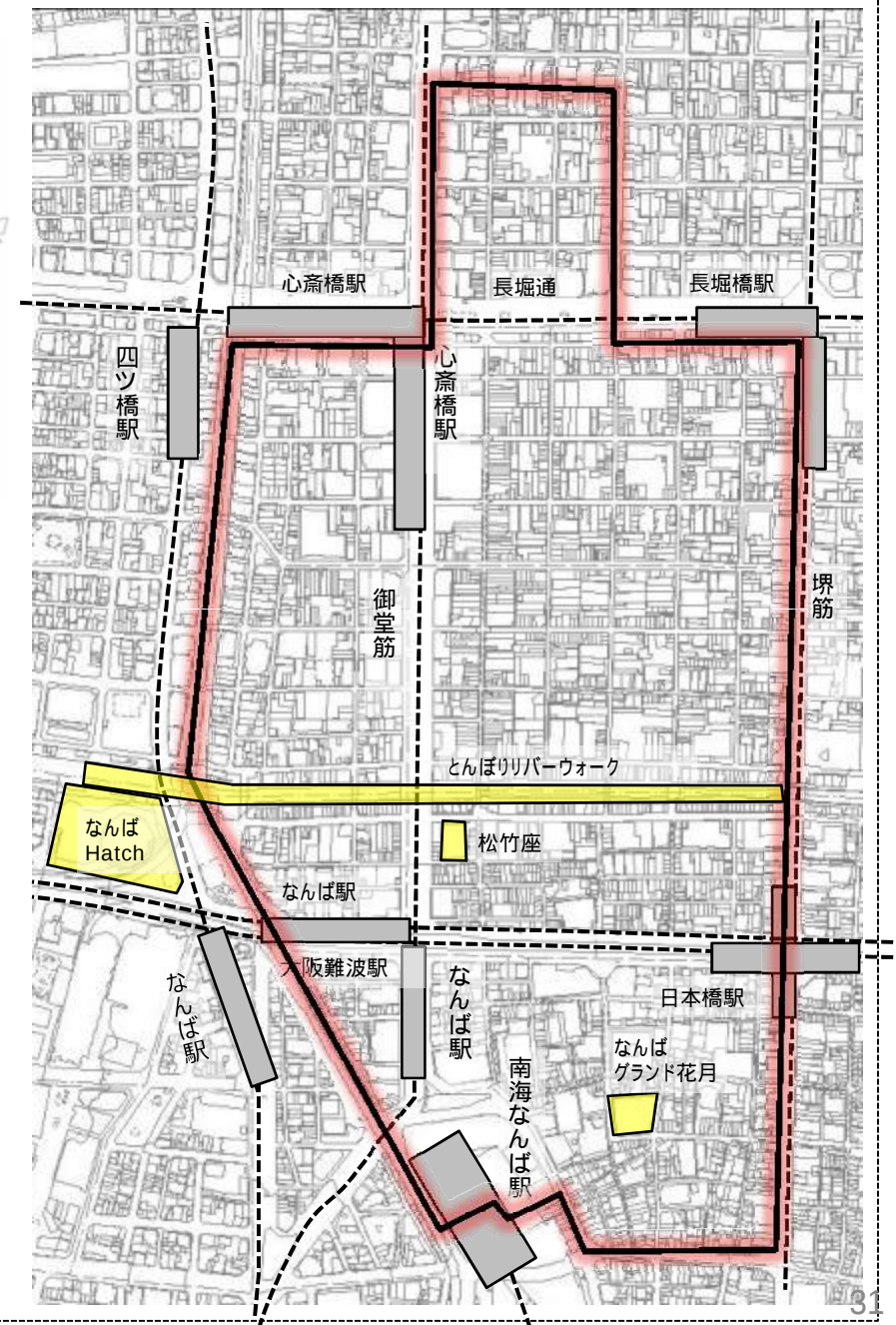
4 . 将来像

- ・市民、観光客をはじめ、だれもが安心して訪れ、その歴史や風情を楽しむことができる環境が整備され、難波周辺が大阪の南の玄関口にふさわしい商業・観光エリア「ミナミ」として再生。また大阪のメインストリートである「御堂筋」の起終点として、歩行者中心の広場が難波駅前に再整備され、新しいまちのシンボル空間が誕生。

4 . 難波周辺

【地区の概要】

- ・中央区と浪速区にまたがる大阪を代表する商業エリア。
- ・心斎橋も含むミナミエリアとしては、観光客からの人気も高い。
- ・南海等の鉄道事業者によるターミナルの近代化や、とんぼりリバーウォークといった行政施設の民間による運営管理など、民間・地域が積極的にまちづくりに参加することによって、大阪を代表する商業・観光エリアを形成している。
- 土地利用・・・大型商業施設や商店街、百貨店のほか、多種多様な飲食・物販店舗などが立地
- 交通インフラ・・・難波駅(南海本線・高野線)、なんば駅(地下鉄御堂筋線・四つ橋線・千日前線)、大阪難波駅(近鉄難波線、阪神なんば線)、JR難波駅(JR関西本線)が乗り入れるなど、交通アクセスが至便
- 周辺施設・・・商業施設以外にも、なんばグランド花月や松竹座、国立文楽劇場、とんぼりリバーウォーク、なんばHatchなどの文化・観光関係施設が点在



4. 難波周辺

○ 課題と取組み

	事項	課題	取組み
環境改善	○ 大阪の観光拠点として、さらに楽しめるまちへの再生	【難波駅前】 ・難波駅前広場は、南海難波駅から周辺の市街地への主要な動線となっているが、自動車中心の空間となっており、一体性に欠けている。 ・また、関西国際空港からのミナミ地区への玄関口にも位置しているが、玄関口として風格のある広場にはなっていない。 【心斎橋筋商店街】 ・心斎橋筋商店街は百貨店やブランド店等が軒を連ね、全国でも有数の来訪者（年間5,500万人）のある商店街。 ・近年、街のブランド力低下や、風俗店・無料案内所等による環境悪化が懸念されていた。 【宗右衛門町地区】 ・宗右衛門町は400年の歴史を持つ大阪を代表する歓楽街で、洗練された「食文化」「酒文化」を誇ってきた街であったが、年月の経過にともない、老舗料亭の撤退や性風俗店の増加などにより、かつての街の風情などが喪失していた。 【ミナミの繁華街】 ・近年、ミナミやキタをはじめとする市内の繁華街において、酒類提供飲食店等の客引き行為等悪質化が進み、繁華街を訪れる市民や観光客等に不安や不愉快な思いをさせるなど、大きな問題となっており、地域からは悪質な客引き行為の規制・取り締まりの強化に向けた声があがっている。	難波駅前広場再生（歩行者中心の広場へ） ・難波駅前広場を、ミナミの玄関口にふさわしい、歩行者中心の広場への、地元企業による再整備をめざす。（2015年を目標に構想作成） 心斎橋筋商店街での「心ぶら」の実現 ・地域と事業者が景観協定に基づく協議を行うことにより、「心ぶら」の実現及び“調和”と“優雅さ”のある街を育むことをめざす。 宗右衛門町地区の格調高く魅力あるまちなみの再生・創造 ・歴史や風情が息づく個性的で格調高い魅力的なまちなみを再生・創造し、大阪ミナミの環境浄化、活性化に寄与する。 ミナミ周辺での悪質な客引き行為等の適正化 ・悪質な客引き行為者等が減少し、安心して繁華街を訪れ、楽しむことのできるまちをめざす。

4. 難波周辺 難波駅前広場再生(歩行者中心の広場へ)

<めざす姿>

- ・難波駅前広場が歩行者中心の広場に生まれ変わり、ミナミの玄関口にふさわしい駅前広場へ。

現状

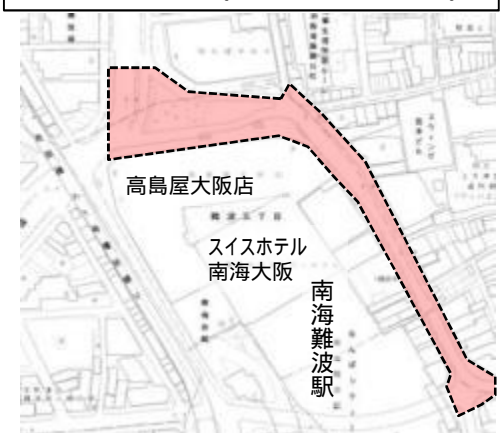
- ・難波駅前広場は、南海難波駅の北側に位置し、駅から周辺の市街地への主要な動線となっているが、駅前には車の空間が多くを占め、また、駅前広場から周辺へは車道で分断されているなど、自動車中心の空間となっており、一体性に欠けている。
- ・また、関西国際空港からのミナミ地区への玄関口にも位置しているが、玄関口として風格のある広場にはなっていない。



将来

- ・難波駅前広場の、地元企業による歩行者中心の広場への再整備をめざす。(2015年を目標に構想作成)
- ・地域主体でエリアマネジメントを実施し、エリア全体の活性化や安全安心な駅前広場の運営を実施する。

難波駅前広場(再整備検討箇所)



(なんば安全安心にぎわいのまちづくり協議会

「なんば駅周辺まちづくり構想 (たたき台)」)



4. 難波周辺 心斎橋筋商店街での「心ぶら」の実現

<めざす姿>

- ・景観法に基づく、地域の良い景観の維持・増進を図るために自主的な規制を行うことができる「景観協定」により、訪れる人が、おしゃれを楽しみながら街を楽しむ「心ぶら」の実現と“調和”と“優雅さ”のある街を育むことをめざす。

現状

- ・心斎橋筋商店街は百貨店やブランド店等が軒を連ね、全国でも有数の来訪者(年間5,500万人)のある商店街。
- ・しかし近年、商店街衰退に伴う街のブランド力低下や、風俗店・無料案内所等による環境悪化が懸念されていた。

これまでの取組

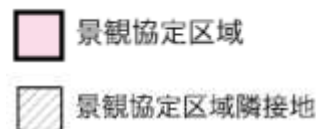
- ・街の現状を憂い、活性化に取り組む地域のまちづくり団体の活動を市が支援し、まちの将来像である「まちづくり構想」が策定された。
- ・構想に沿い約400名の合意を得た「心斎橋筋景観協定」を策定(2013年)。
- ・地域では、ガイドラインを作成し、新築等の際に、事前に事業者と協議する取組みを行っている。

【景観協定の主な内容】

- ・風営法等で定める用途に供することを禁止
- ・アーケード内に面する立面の3分の1以内とする等、屋外広告物の制限
- ・建築物の新築や広告物設置等の際は協議が必要

将来像

- ・今後、地域と事業者が景観協定に基づく協議を行うことにより、「心ぶら」の実現及び“調和”と“優雅さ”のある街を育むことをめざす。



4. 難波周辺 宗右衛門町地区の格調高く魅力あるまちなみの再生・創造

<めざす姿>

- ・ 建物の用途等を制限するルールである「地区計画」や、新築等の際に地域と事業者が協議する取組みにより、歴史や風情が息づく個性的で格調高い魅力的なまちなみを再生・創造するとともに、大阪ミナミの環境浄化、活性化に寄与する。

現状

【課題】

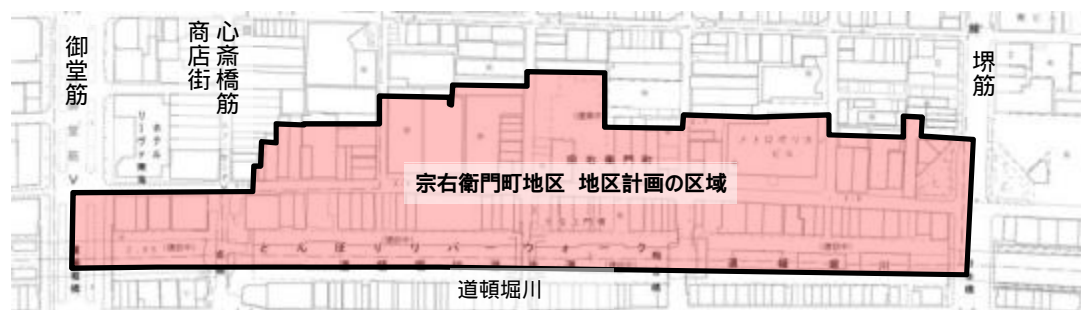
- ・ 宗右衛門町は四百年の歴史を持つ大阪を代表する歓楽街で、洗練された「食文化」「酒文化」を誇ってきた街であったが、年月の経過にともない、老舗料亭の撤退や性風俗店の増加などにもない、かつての街の風情や活気が喪失していた。

【取組】

- ・ 街の現状を憂い活性化に取り組む地域のまちづくり団体の活動を市が支援し、まちの将来である「まちづくり構想」が策定され、これに沿い、『風俗店等禁止のルール(地区計画)』(2009年)『電線の地中化』『石畳の通りの復活』(2012年)が実現した。
- ・ 地域では、ガイドラインを作成し、新築や改築等の際に、事前に事業者と協議する取組みを行っている。

将来像

- ・ 今後建替えが進むことにより、歴史や風情が息づく個性的で格調高い魅力的なまちなみを再生・創造し、大阪ミナミの環境浄化、活性化に寄与する。



(宗右衛門町活性化協議会 まちづくり構想 街並みのイメージ)
(石畳道路の整備・電線地中化は、2012年度完成)

4. 難波周辺 ミナミ周辺での悪質な客引き行為等の適正化

<めざす姿>

- ・市民をはじめ誰もが安心して繁華街を訪れ、楽しむことができるまちをめざす。

現状

- ・近年、ミナミやキタをはじめとする市内の繁華街において、酒類提供飲食店等の客引き行為等悪質化が進み、繁華街を訪れる市民や観光客等に不安や不愉快な思いをさせるなど、大きな問題となっている。
- ・地域においても自主的にパトロールを行っており、地域からは悪質な客引き行為の規制・取り締まりの強化に向けた声があがっている。



これまでの取組

- ・2014年6月1日に「大阪市客引き行為等の適正化に関する条例」を制定、一部施行(罰則規定は除く)し、指導員による啓発・指導を行ってきた。同10月1日には罰則規定を含め条例が全部施行し、同10月27日には過料を科す禁止区域の指定を行い、客引き行為者等の減少に向け取り組んでいる。



将来像

- ・条例の浸透により、悪質な客引き行為者等が減少し、安心して繁華街を訪れ、楽しむことのできるまちをめざす。【ミナミ地区の客引き行為等適正化重点地区・同禁止区域】



【重点地区】
オレンジ部分
(地下街を含む)

【禁止区域】
赤色部分
(とんぼりリバー
ウォークを含む。
地下街を除く。)

○『難波周辺』エリアの担当部局一覧

- ・大阪市: 都市計画局、建設局、市民局
- ・大阪府: 住宅まちづくり部

5 . 大阪城公園、森之宮、京橋・大阪ビジネスパーク【総論】

1 . エリアの現状

- ・大阪城公園を中心に、東側には森之宮、北側には京橋・大阪ビジネスパーク地区が近接しており、大阪第4の利用者数を誇る京橋駅を有している。
大阪城公園…大阪を代表する観光拠点であり、天守閣は年間150万人の集客を誇る(全国城郭のうち第5位[2013年度実績])。
- 森之宮**…大阪城公園に近接し、JR環状線、地下鉄が交差し交通至便な立地であり、UR団地などが立地している。
- 京橋・大阪ビジネスパーク**…京橋駅は4本の鉄道路線が乗り入れているターミナルであり、大阪ビジネスパークは大阪を代表する文化・情報・国際化の拠点である。

2 . エリアの課題

- 大阪城公園**…都心の貴重な緑のオアシスであり、重要文化財などを有する歴史公園として、国内外から多くの観光客が訪れているが、そのポテンシャルを十分に活かしきれていない。
- 森之宮**…大阪城公園、大阪ビジネスパークと近接し、ごみ焼却場跡地、建替え用地など大規模な未利用地を有するポテンシャルが高い立地であるものの、その強みを活かせていない。
- 京橋・大阪ビジネスパーク**…京橋は大阪第4の乗降客数があるターミナル。ターミナルに乗り入れる路線(JR・京阪・地下鉄)相互間の乗換えや大阪ビジネスパークへの動線には多くの上下移動を伴い、また、歩行者動線も交錯している。
大阪ビジネスパークはまちびらきから約30年経過し、今後大規模な改修・更新時期を迎えるにあたり、他の拠点開発と差別化できるコンセプトが必要となっている。

3 . 近年の動向

- 大阪城公園**…集客力の高いイベントの誘致や、外国人旅行者を中心とした観光客数が伸びる中、パークマネジメント事業(PMO)導入による更なる魅力向上が期待される。
- 森之宮**…ごみ焼却場の建て替えが中止となり、すでに確保済であった建て替え用地の活用策のとりまとめが求められている。府立成人病センターの跡地等のまちづくり方針(素案)が公表された。
- 京橋・大阪ビジネスパーク**…大阪ビジネスパークにおいて、地権者企業がOBPRリノベーション事業推進協議会を組成し、エリアの再生をめざし、防災・低炭素・スマートコミュニティをテーマとした取り組みを実施している。

4 . 将来像

- ・以下の取り組みにより、各地区のまちづくりにみがきをかけ、ソフト・ハードの相互連携を図り、エリア全体で大阪都心の東部エリアの中心拠点をめざす。
大阪城公園…パークマネジメント事業(PMO)による飲食店やショップの充実、歴史体験ができる駅前エリアの整備、ループバスによる回遊性の向上など、サービス向上を図る。
- 森之宮**…大規模な低未利用地の土地利用転換を図り、子育て世代や高齢者等が健康的に住み続けられるまちをめざす。
- 京橋・大阪ビジネスパーク**…京橋駅周辺のバリアフリー化など歩行者ネットワークの向上と、大阪ビジネスパークを災害時などリスク発生時の業務継続性に強い街として再生し、国際的なビジネス拠点をめざす。

5 . 大阪城公園、森之宮、京橋・大阪ビジネスパーク

【地区の位置付け】

・本地区は、大阪第4の乗降客を誇るターミナルである京橋駅を擁し、周辺には大阪を代表する文化・情報・国際化の拠点である大阪ビジネスパーク（OBP）や観光拠点である大阪城公園、多くの低未利用地と築約40年を経過するUR団地などが立地する森之宮が近接し、大阪都心の東部エリアの拠点として、高いポテンシャルを有している。

【エリア全体の課題】

・各エリアでそれぞれのまちづくりが進められてきたが、ソフト・ハードの相互連携が課題である。
・今後、観光拠点や災害時などリスク発生時の業務継続性に強いビジネス拠点などそれぞれの地区の特徴を活かしたまちづくりを進め魅力の向上を図るとともに、各地区間の回遊性を向上するなど、各地区のまちづくりにみがきをかけソフト・ハードの相互連携を図り、エリア全体で業務・商業・観光機能が集積した大阪都心の東部エリアの中心拠点としていく必要がある。

【地区の現状】

大阪城公園

- 1.年間850万人の来訪者を誇る。
- 2.総面積約106ha。
- 3.天守閣をはじめとする歴史建造物があり、四季折々の花を楽しめるスポットが充実。

森之宮

- 1.大阪城公園に隣接した立地、JR環状線、地下鉄が交差し、交通至便な立地。
- 2.築後約40年を経過するURの団地、分譲住宅などが立地。

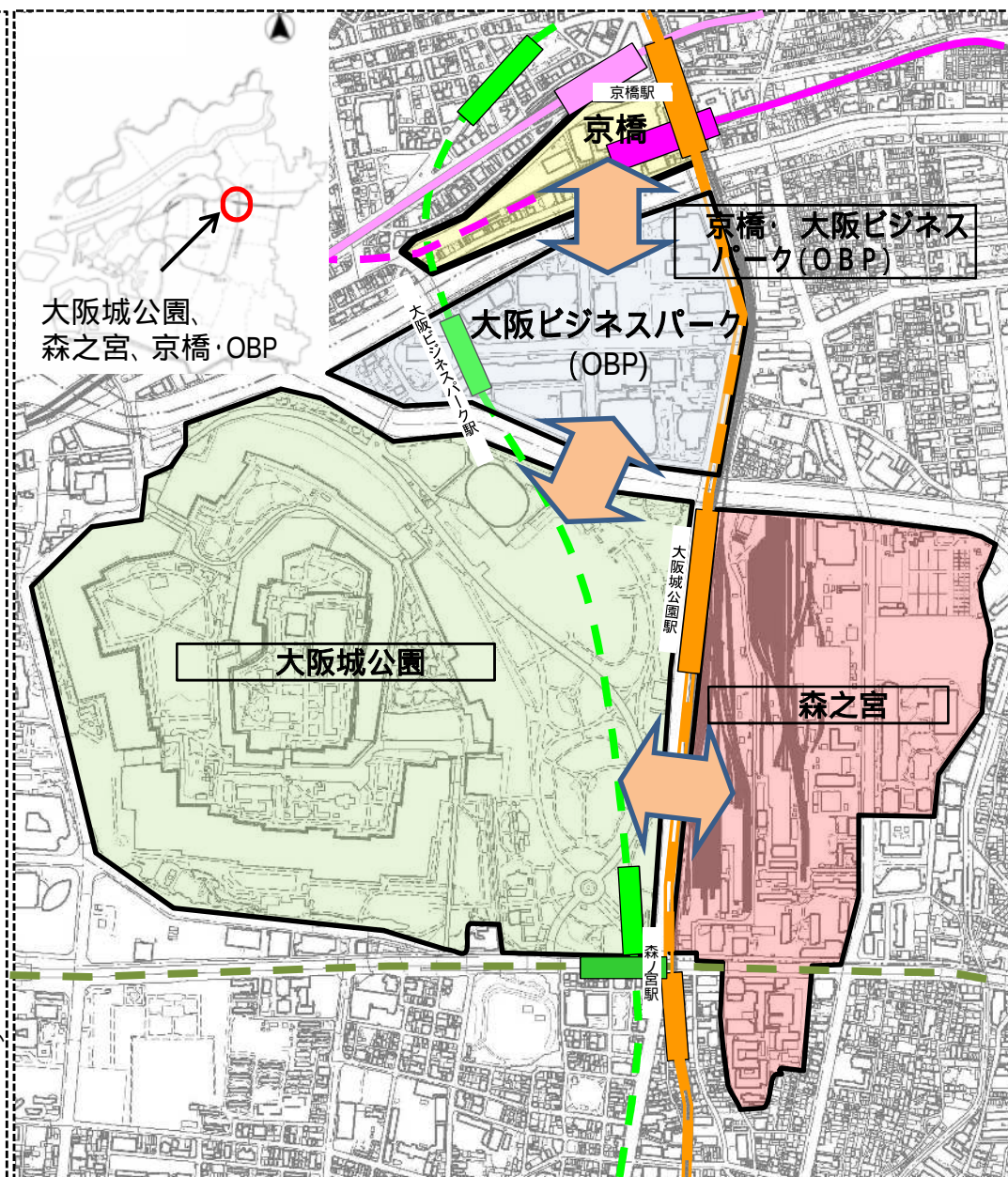
京橋・大阪ビジネスパーク（OBP）

○ 京橋

- 1.JR環状線、JR東西線、地下鉄、京阪本線が乗入れ、約50万人/日の乗降客数と交通至便な立地。

○ 大阪ビジネスパーク（OBP）

- 1.水と緑に囲まれた豊かな自然環境。
- 2.1986年にまちびらきが行われ、情報関連企業が多数立地し、情報産業や情報受発信施設が数多くそろっている。
- 3.地権者企業によるエリアマネジメントの先駆け。
- 4.文化を創造するイベント関連施設としてさまざまな規模のホールが集中。
- 5.商業スペースやホテルなどが設けられ、都市機能が凝縮された複合都市。



5 . 大阪城公園、森之宮、京橋・大阪ビジネスパーク

○ 課題と取組み

■ 大阪城公園

	事項	課題	取組み
施設の活用	○ 世界的な歴史観光拠点への再整備	・水と緑豊かな都心オアシスであるとともに、歴史的文化的資産が集積しているが、そのポテンシャルを十分に活かしていない。	大阪城公園の世界的な歴史観光拠点への再整備 ・民間事業者によるパークマネジメント事業により、世界的な歴史観光拠点とする。

■ 森之宮

	事項	課題	取組み
土地利用	○ 未利用地等の活用	・大阪城公園・大阪ビジネスパークと近接し、ごみ焼却場跡地、建替え用地など大規模な未利用地を有するポテンシャルが高い地区であるものの、その強みを活かしていない。	森之宮のまちづくり ・大規模な土地利用転換を図り、少子高齢化への対応などの地域の活力の向上に資するまちづくりを行う。 ・大学等や成長産業を立地させ、多様な世代の居住ニーズに対応した住環境の整備を行う。

■ 京橋・大阪ビジネスパーク(OBP)

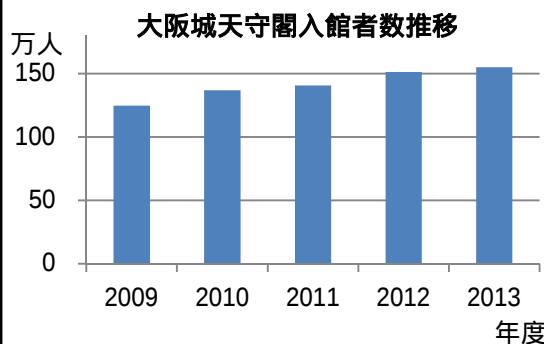
	事項	課題	取組み
土地利用	○ 市街地・鉄道ターミナルの更新	・京橋は大阪第4の乗降客数があるターミナル。ターミナルに乗り入れる路線(JR・京阪・地下鉄)相互間の乗換えや大阪ビジネスパークへの動線には多くの上下移動をとめない、また、歩行者動線も交錯している。 ・大阪ビジネスパークはまちびらきから約30年経過し、今後大規模な改修・更新時期を迎えるにあたり、他の拠点開発と差別化できるコンセプトが必要となっている。	京橋駅周辺の歩行者ネットワークの向上と、OBPの再生 ・ターミナルに乗り入れる路線(JR・京阪・地下鉄)相互間、大阪ビジネスパークへの動線のバリアフリーを促進し、歩行者の安全性・快適性を高めるなど歩行者ネットワークの向上を図り、周辺エリアとの連携強化を図る。 ・大阪ビジネスパークを災害時などリスク発生時の業務継続性に強い街として再生し、国際的なビジネス拠点をめざす。

現状

- ・国内外から多くの来訪者がある観光拠点。
- ・都心の中にあって、貴重な緑のオアシスとしての都市公園。
- ・特別史跡として、重要文化財などを有する歴史公園。

- ・多くの観光客が集まる観光地としては、そのポテンシャルを活かしきれていない。
- ・多くの観光客を受け入れるだけの観光拠点として、サービス施設やにぎわい施設、移動補助などが十分でない。

- ・天守閣入館者数
2013年度実績 約155万人



将来

【大阪城公園パークマネジメント事業】

- ・民間事業者によるパークマネジメント事業(PMO事業)を導入し、新たな魅力ある施設整備や事業実施によりにぎわいを創出する。
- ・公園や公園施設について指定管理者として管理運営を行いながら、既存施設の改修・改築や新たな施設の整備、魅力ある事業を実施する。

【PMOで実施する魅力向上事業】

- ・既存施設の活用
もと博物館、迎賓館、売店等
- ・新規施設の整備
大阪城公園駅前、森之宮駅前
- ・園内交通の整備
園内を巡る周遊バス、周辺駅からのシャトルバス
- ・集客イベントの実施
西の丸庭園、本丸広場、太陽の広場

改革方針

【取り組みの方向性】

- ・民間活力(資金)の導入により、既存施設の改修・改築や、魅力的な賑わい施設を整備し、観光客や公園利用者が満足できる公園としていく。
- ・PMO事業者の事業実施により収益を生み出し、その収益を公園全体の管理へ還元し、市が支出する業務代行料に依らない、独立した管理運営を行う。
- ・収益の一部を市への納付金として還元させる。

これまでの取り組み

【事業導入に向けた事前事業提案】

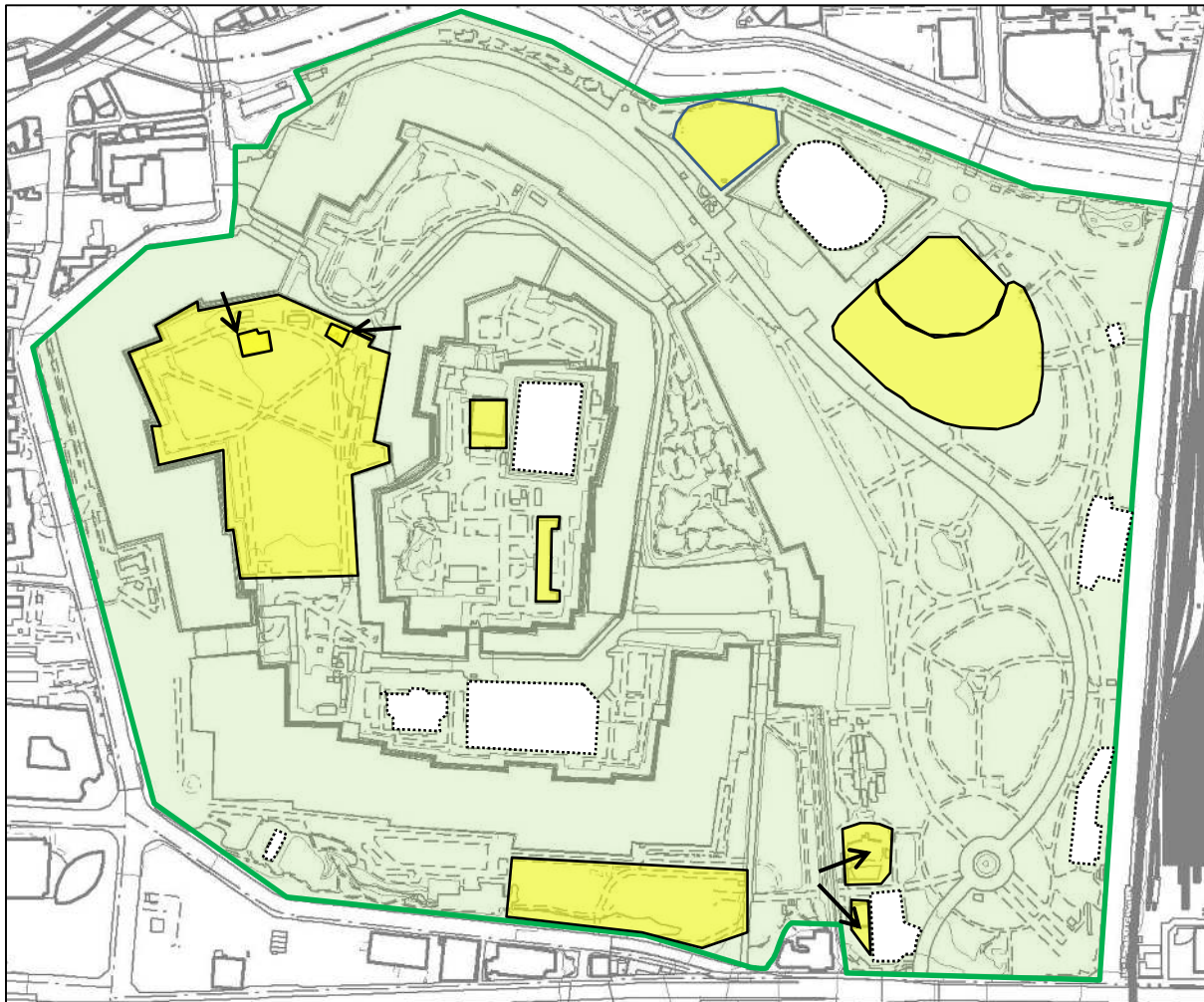
- ・PMO事業の導入に先駆けて、関係法令に沿って設置可能な施設及び実施可能な事業を把握するために関係省庁との事前協議を行うことと、民間事業者のPMO事業への参画意向や事業ニーズを把握することを目的として、事前事業提案募集を行った。
 - ・3者から提案があり、事業者ヒアリング、関係機関と協議の結果を事業募集に反映させた。
- 【魅力を活かした新たなイベントの展開】
- ・西の丸庭園等において、民間の活力を活用して、モトクロスや3Dマッピングスーパーイルミネーションショーを展開。

5 . 大阪城公園、森之宮、京橋・大阪ビジネスパーク 大阪城公園の世界的な歴史観光拠点への再整備

< PMO事業の概要 >

公園や公園施設の管理を、指定管理者として管理運営しながら、新たな魅力を創出する事業や新たな公園施設の設置なども行い、その収益を公園全体の維持管理やさらなる魅力向上に還元していく。

- ・管理対象施設 大阪城公園(一般園地)、西の丸庭園、大阪城天守閣など〔下図の ~ 〕
- ・指定期間 2015年4月から20年間



主な施設	区分	現在の管理者	2015年4月～
大阪城天守閣		指定管理者	PMO事業者 (指定管理者)
もと博物館		経済戦略局	
野球場		建設局	
太陽の広場			
西の丸庭園			
迎賓館			
豊松庵(茶室)			
少年野球場			
駐車場(城南)			
園地、植栽等			
野外音楽堂		教育委員会	
修道館		指定管理者	指定管理者
弓道場			
公園事務所		建設局	建設局
駐車場(森ノ宮)			
顕彰塔		教育委員会	教育委員会
教育塔			
大阪城ホール		大阪城ホール	大阪城ホール
貯水池		水道局	水道局
豊国神社		豊国神社	豊国神社

5 . 大阪城公園、森之宮、京橋・大阪ビジネスパーク 大阪城公園の世界的な歴史観光拠点への再整備

< めざす姿 >

- ・民間事業者によるパークマネジメント事業がはじまり(2015年4月～)、世界的な歴史観光拠点へ。
- ・様々な魅力ある事業により収益をあげ、公園や施設の管理に還元し、さらに事業収支の中から納付金を納める。(約2.5億円)

今後展開される魅力向上事業

既存施設の活用事業

- ・もと博物館
物販、カフェ、レストラン等を備えた、大型利便施設
- ・大阪迎賓館
パーティースペース、通常はカフェ、レストラン

新たな施設整備事業

- ・大阪城公園駅前エリア
大阪城の歴史的魅力を増幅させる歴史体験施設
江戸・上方を再現した店舗による物販・飲食施設
- ・森之宮駅前エリア
公園景観に配慮した、仮設テント等による屋台群、
テーマを変えながら魅力を創出

新たな園内交通、移動補助

- ・周辺駅(大阪城公園、森之宮、天満橋、
谷町四丁目)からのシャトルバス
- ・園内の巡回ループバス

既存施設活用と新施設については
2015年度から順次整備、
バス事業については2015年度からの予定



もと博物館



大阪迎賓館



大阪城公園駅前

PMO事業における大阪市の収支(想定)

単位: 千円

2012年度実績	収入	支出	収支
公園管理(直営)	226,000	441,000	▲ 215,000
天守閣(納付金)	137,000	0	137,000
音楽堂(直営)	15,000	19,000	▲ 4,000
合計	378,000	460,000	▲ 82,000



2015年度(想定)	収入	支出	収支
納付金	246,000 (1)	0 (2)	246,000 (3)

- 1 魅力向上事業の実施などによる収益を、大阪市へ納付金として還元する。
- 2 PMO事業の実施にあたっては、大阪市から事業者へ業務代行料を支出しない。
- 3 大阪市への納付金の額は、PMO事業者からの提案額となっている。

5. 大阪城公園、森之宮、京橋・大阪ビジネスパーク 森之宮のまちづくり

＜めざす姿＞

- ・大規模な土地利用転換を図り、子育て世代や高齢者等が健康的に住み続けられ、活力あるまちをめざす。
- ・成人病センター跡地等に、多彩な人材が集まる大学等の高等教育・研究機関や、健康・医療・介護の関連産業などの立地、子育て世帯や高齢者等が健康的に住み続けられるまちへ。

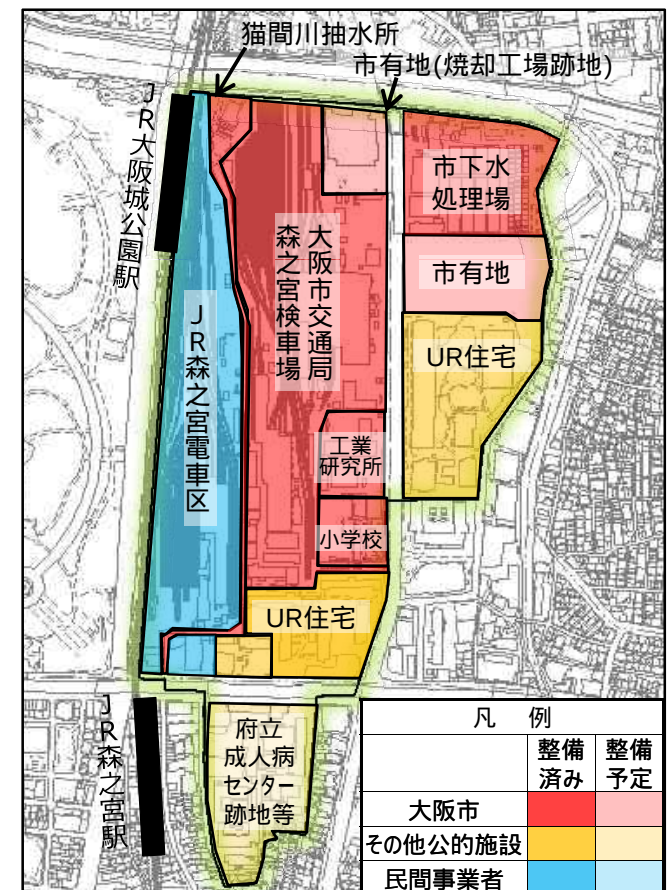
現状

- ・大阪都心部に隣接し、交通至便な立地であり、大阪を代表する観光拠点である大阪城公園に近接するなど、開発ポテンシャルの高いエリア。
- ・一方、JRや地下鉄の車庫や工場が存在するなど高度な都市的利用がなされていない。またごみ焼却場跡地、建替え用地など大規模な低未利用地が存在している。



将来

- ・大規模な土地利用転換を図り、大阪城公園で創出される魅力向上施策を踏まえながら、子育て世代や高齢者等が健康的に住み続けられ、活力あるまちをめざす。
- ・成人病センター跡地等には、大学等の高等教育機関等や超高齢社会で成長が期待される産業などを立地させ、多様な世代の居住ニーズに対応した住環境を整備。



5 . 大阪城公園、森之宮、京橋・大阪ビジネスパーク 京橋駅周辺の歩行者ネットワークの向上と、OBPの再生

<めざす姿>

・京橋駅周辺の歩行者ネットワークの向上と、大阪ビジネスパーク(OBP)を災害時などリスク発生時の業務継続性に強い街として再生し、国際的なビジネス拠点をめざす。

現状

【京橋】

・ターミナルに乗り入れる路線(JR・京阪・地下鉄)相互間の乗換えや大阪ビジネスパークへの動線には多くの上下移動をとまなう。また、歩行者動線が交錯している。

【大阪ビジネスパーク】

・大阪ビジネスパークはまちびらきから約30年経過し、今後大規模な改修・更新時期を迎えるにあたり、他の拠点開発と差別化できるコンセプトが必要となっている。

・地権者企業がOBPリノベーション事業推進協議会を組成し、防災・低炭素・スマートコミュニティをテーマとした取り組みを実施している。

・京橋、大阪城公園との回遊性の向上に資するパークアベニューの活用など、本格的なエリアマネジメントに向けた検討を開始している。

将来

【京橋】

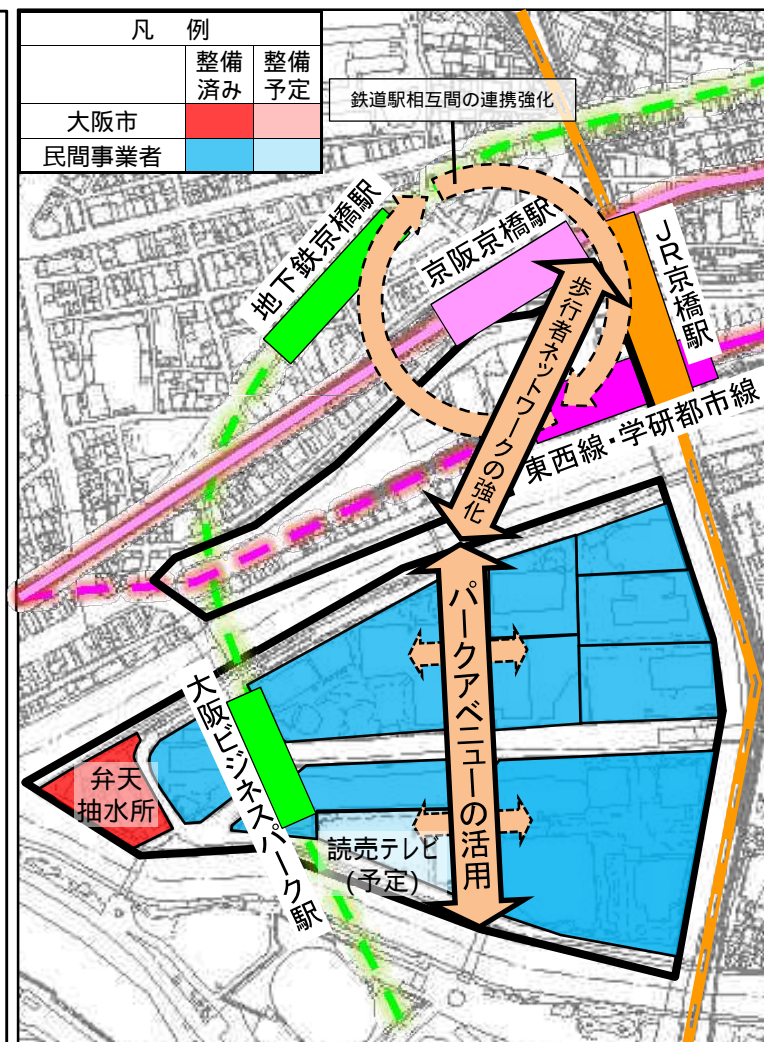
・ターミナルに乗り入れる路線(JR・京阪・地下鉄)の駅や駅相互間のバリアフリーを促進し、大阪ビジネスパークへの動線や歩行者の安全性・快適性を高めるなど歩行者ネットワークの向上を図り、周辺エリアとの連携強化を図る。

【大阪ビジネスパーク】

・建物の大規模な改修・更新を迎えるにあたり、災害時などリスク発生時の業務継続性に強く、エリア全体の防災性や環境に配慮したまちとする。

・公開空地等と一体となるようパークアベニュー*の活用を図るなど、歩行者空間を整備。

* 地区内の南北方向の道路の愛称



5 . 大阪城公園、森之宮、京橋・大阪ビジネスパーク

○ 今後の取組み(スケジュール)

		2014年度 (H26)	2015年度 (H27)	2016年度 (H28)	2017年度 (H29)	2018年度 (H30)	2019年度 (H31)	2020年度 (H32)	2021年度 (H33)	2022年度 (H34)	2023年度 (H35)	2024年度 (H36)	2025年度 (H37)
大阪城公園	民間事業者によるPMO事業	事業者 公募等	●	民間事業者によるパークマネジメント事業が開始 (2015年度から順次整備) ・もと博物館や大阪迎賓館でのカフェやレストラン									
森之宮	関係者によるまちづくり検討	方向性の とりまとめ	●	具体化に向けた検討					〰	具体化			
京橋	歩行者ネットワークの改善	調査・検討等		●	・ターミナルに乗り入れる路線(JR・京阪・地下鉄)相互間のバリアフリーを促進。								
大阪ビジネス パーク	土地利用方針の見直し	●	建築協定の見直し ・教育施設、医療施設、ビジネスサポート機能としての居住施設(国際的ビジネス拠点に ふさわしい賃貸レジデンスに限る。)の導入が可能に										
	エリアマネジメント本格実施	都市再生緊急 整備協議会設立	●	●									
		都市再生安全 確保計画策定											
		法人格取得及び 都市再生整備推進法人取得		●	エリアマネジメント活動を検討・実施								
	読売テレビ新社屋	●	整備計画公表						●	新社屋の整備 新社屋にて放送開始			

○ 『大阪城公園、森之宮、京橋・大阪ビジネスパーク』エリアの担当部局一覧

- ・大阪市:都市計画局、経済戦略局
- ・大阪府:住宅まちづくり部

6 . 湾岸部【総論】

1 . エリアの現状

- ・大阪の湾岸部は、都心部の建設残土やごみの焼却灰等の受け入れによって1970年代以降、土地造成が進み、総面積(1,655ha)は阪神甲子園球場の約430個に相当する。
- ・咲洲はインテックスやATCなど業務・商業が集積するほか、南港ポートタウン(住居専用地域)には2.3万人が生活する。舞洲はスポーツ施設と大規模な物流施設等が集積する。また、夢洲は大阪・関西の物流機能の中心を担う国際コンテナターミナルが立地するほか、10MWのメガソーラーが稼働するなど環境・新エネルギーの拠点となっている。

2 . エリアの課題

- ・バブル崩壊以降、景気の低迷や工場のアジアシフトに伴い、土地売却が停滞し、企業所有地の開発が進行していない。
- ・また、咲洲の近年開発が進んでいるエリアにおいても、街区単位のパッチワーク的な開発状況となっている。
- ・夢洲においては、東部に国際コンテナターミナルが稼働しているが、中央部の広大な敷地は現在ほとんどが埋め立て中(約170ha、うち約20haは埋立済)であり、開発の方向性を定める必要がある。

3 . 近年の動向

- ・関西イノベーション国際戦略総合特区の指定とあわせた地方税(府・市)の優遇策により企業誘致に弾みがつくとともに、咲洲では、旧WTCビルの大阪府庁舎としての活用や複数街区で一体的な開発をめざした土地売却の事前確認手続の実施、法案の整備を見据え夢洲をIR(統合型リゾート)の候補地として検討するなど、新たな展開が始まっている。

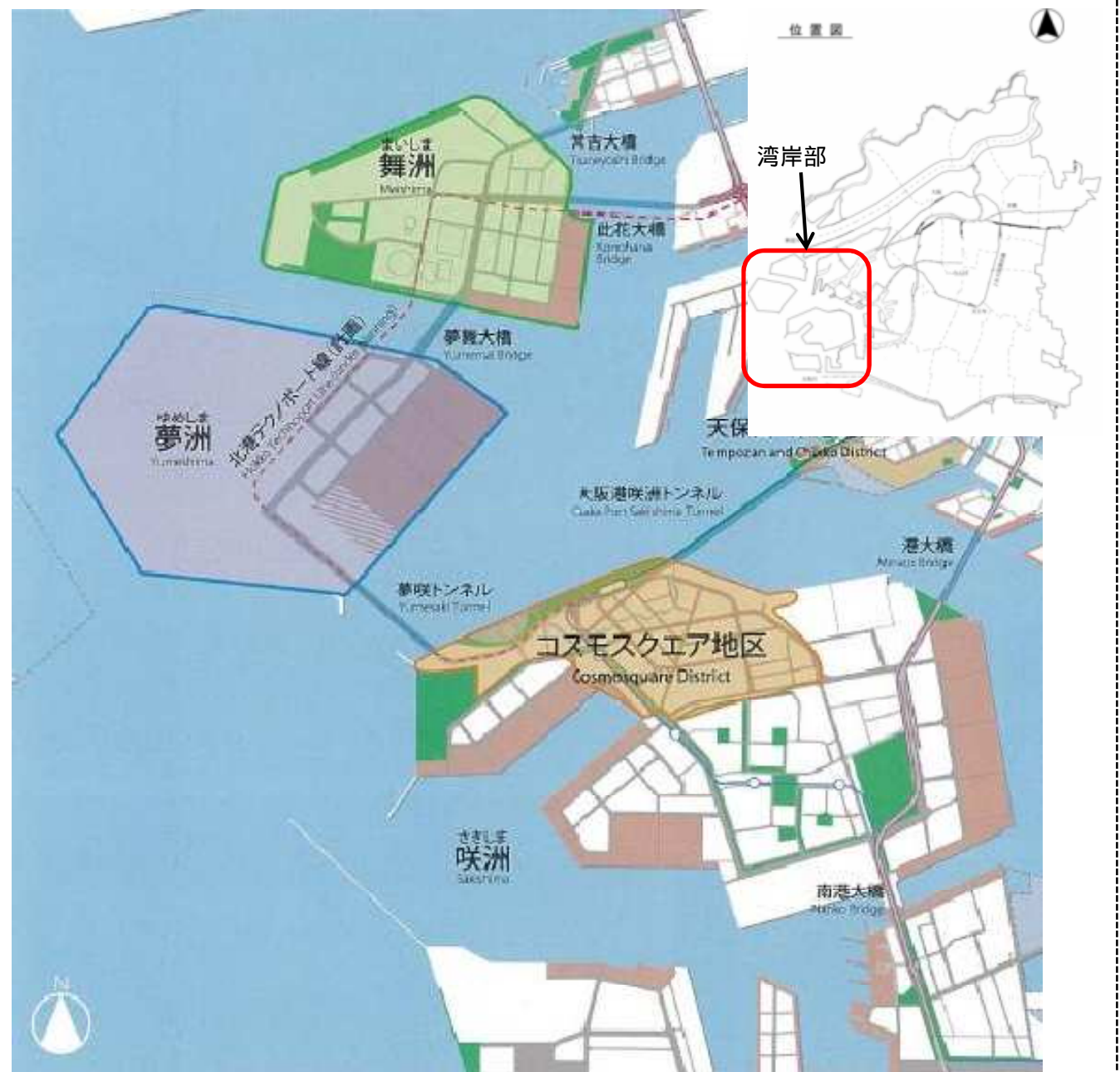
4 . 将来像

- ・咲洲、舞洲、夢洲が適切な役割分担のもと、国際コンテナターミナルとしての物流機能の強化、業務・商業・住宅機能を有する都市開発の促進、バッテリーやメガソーラーによる環境・新エネルギーの拠点化など、その立地特性を生かした一体的な整備を進めていく。特に夢洲では、地勢的な優位性や広大な敷地を活用し、法案の整備を前提に将来的にはIR(統合型リゾート)の誘致も視野に、国際的なエンターテイメント等を有する大阪・関西の観光ハブをめざす。

6 . 湾岸部

概要(1) ~ 大阪港の現状 ~

- 大阪・関西の経済活動を支える大阪港は、河川港として発展してきたが、増加する物流需要に応え、その中心地を、新たに造成した人工島にシフトさせてきた。
- 大阪湾岸部(咲洲、舞洲、夢洲)の土地造成は、都市部の建設残土やごみの焼却灰等を受け入れ進められてきた。その面積は約17km²におよび、阪神甲子園球場の約430個分に相当する。
- 関西の物流の中心である大阪港は、大阪市の直接管理しており、国際コンテナの取扱量が219万個/年で日本4位の港である。また、上海港と86便/月の運航があるなど、中国・東南アジアと密接な関係をもつ。
20フィートコンテナ換算
- 近年では、国内外資本の巨大な物流倉庫も建ち並び、大阪・関西の経済活動や市民生活を支えている。さらに、企業の立地やスポーツ施設、環境施設の立地など、多目的に活用されている。



6 . 湾岸部

概要(2) ~ 咲洲・舞洲・夢洲 ~

咲洲 (1,045ha)



- ・企業が集積する北側のコスモスクエア地区(約150ha)と、中央部の南港ポートタウン(約100ha)、外周部の物流施設からなる。
- ・コスモスクエア地区では、地区の東部において、日立造船や日本IBM、ミズノといった大企業が立地、南部には国際見本市会場であるインテックス大阪のほかATCや大阪府咲洲庁舎が立地している。
- ・南港ポートタウンは、1977年にできたニュータウンで、現在、約2.3万人が暮らしている。

舞洲 (220ha)



- ・西側のスポーツ・リクリエーションゾーンと、東側の物流・環境ゾーンからなる。
- ・スポーツ・リクリエーションゾーンには、セレッソ大阪の練習場やベースボールスタジアム等が立地。
- ・物流・環境ゾーンには、大型の物流倉庫が立ち並ぶほか、ごみの焼却による発電も行っている。

夢洲 (390ha)



- ・東側のコンテナ・産業物流ゾーン(約120ha)と、西側の将来開発ゾーン(約170ha)に分けて、段階的に開発を行っている。
- ・コンテナ・産業物流ゾーンは、延長1,350mのコンテナターミナルを有し、関西の経済活動を支えている。
- ・将来開発ゾーンの西側には10MWのメガソーラーが稼働、自然にやさしい電力を生み出している。

6 . 湾岸部

○ 課題と取組み

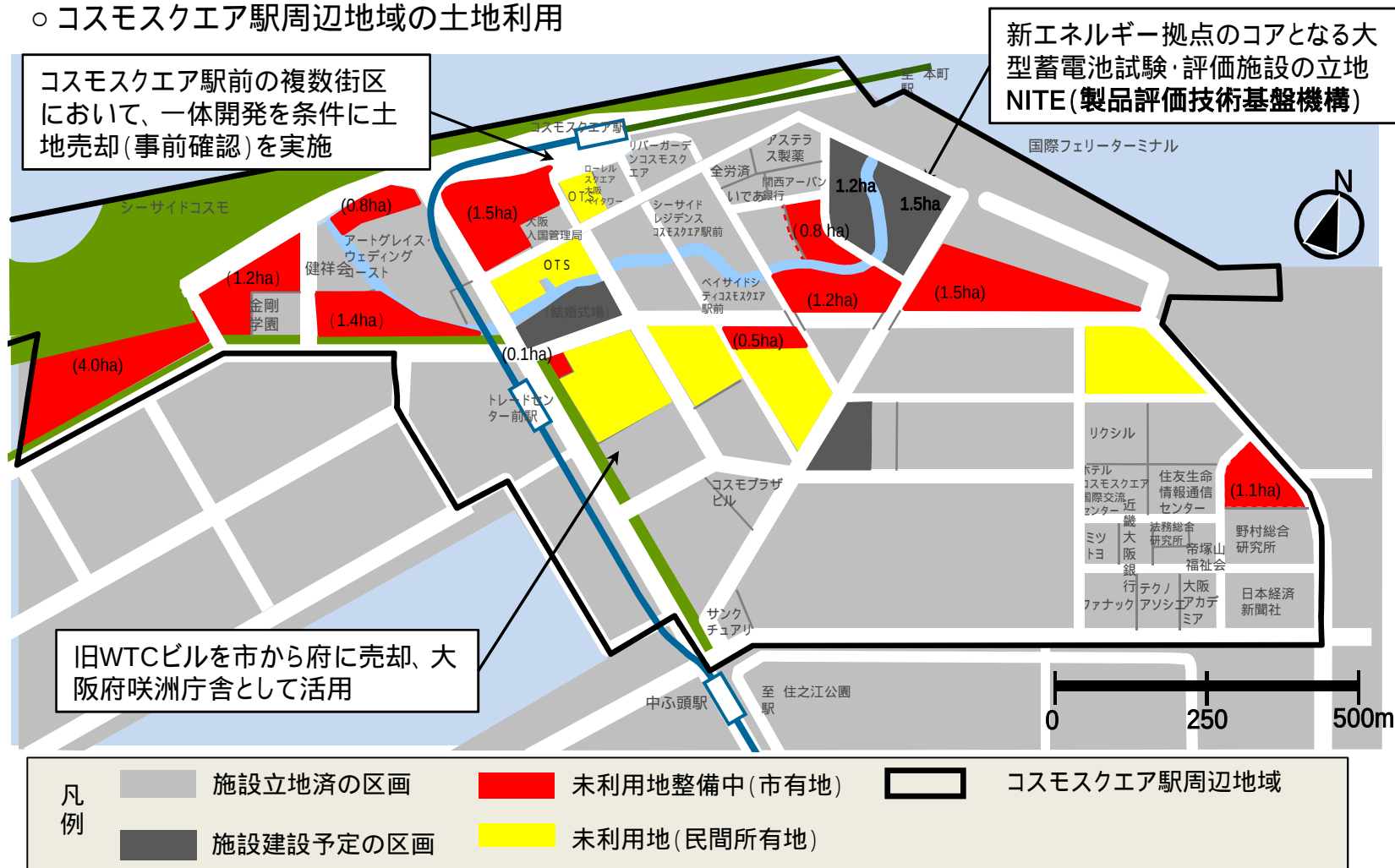
	課題	取組み
咲洲 (コスモスクエア駅 周辺地域)	・市有地及び民間企業の所有地において十分な活用がされていない。	遊休地が多く存在するコスモスクエア駅周辺地域を、バッテリーを中心とした新エネルギーの拠点として整備する。 → 旧WTCビルの大阪府咲洲庁舎としての活用がトリガーとなる。 → NITE(製品評価技術基盤機構)の大型蓄電池試験・評価施設の立地。 → 咲洲地区スマートコミュニティ実証事業。
	・既に開発されている場所においても、個別の街区単位で開発が行われてきたため、全体としての統一感に欠ける(パッチワーク的な開発状況)。	遊休地が多く存在するコスモスクエア駅周辺地域において、複数街区にわたる一体開発を募集、統一感のとれたまちに。 → コスモスクエア駅前の複数街区において、一体開発を条件に土地売却の事前確認を実施。
夢洲	・東側では国際コンテナターミナルを中心として物流施設が立地しているが、中央部(埋立中区域含む)の広大な敷地の有効活用が望まれている。	夢洲の広大な埋め立て地において、MICE機能や国際的なエンターテインメント機能を備えた統合型リゾート(IR)の誘致、および環境・新エネルギーのモデルエリアの実現を検討中。 「統合型リゾート(IR)関連法案」の成立が前提

6 . 湾岸部 【コスモスクエア駅周辺地域（咲洲）】

< めざす姿 >

- ・遊休地が存在するコスモスクエア駅周辺地域において、大阪府咲洲庁舎の移転を皮切りに、大型蓄電池試験・評価施設などが立地。バッテリーを中心とした新エネルギーの拠点として整備する。

○ コスモスクエア駅周辺地域の土地利用



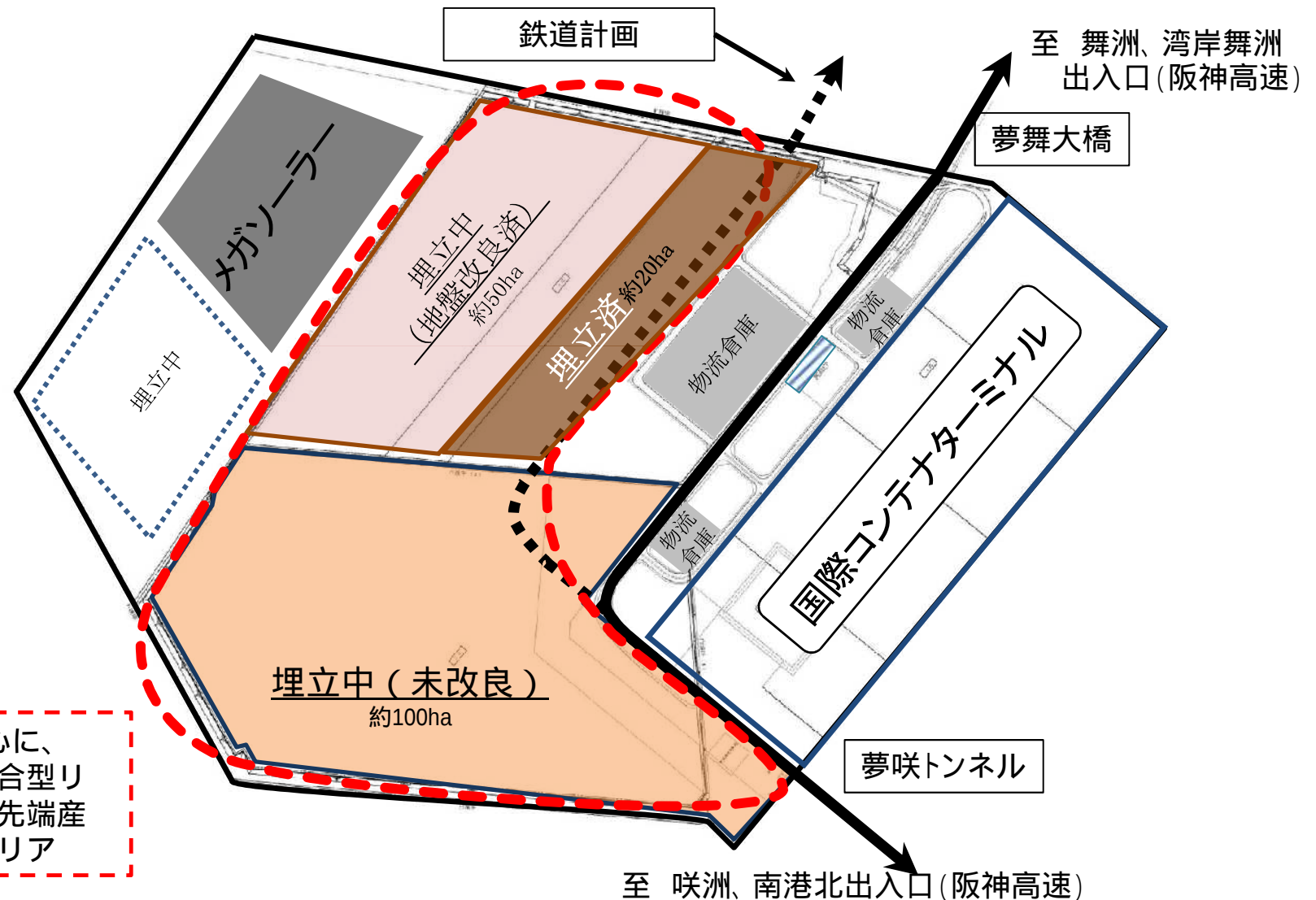
番号	権利者等
施設立地済み	
	大阪府咲洲庁舎
	ATC
	インテックス大阪
	ハイアットリージェンシーホテル
	ミズノ
	日立造船
	NTT Docomo
	日本IBM
	森ノ宮医療大学
	西部自動機器
	上田学園
施設建設予定	
	NITE
	医療法人桂輝会
未利用地	
	伊藤忠商事
	住友商事

6 . 湾岸部 【夢洲】

< めざす姿 >

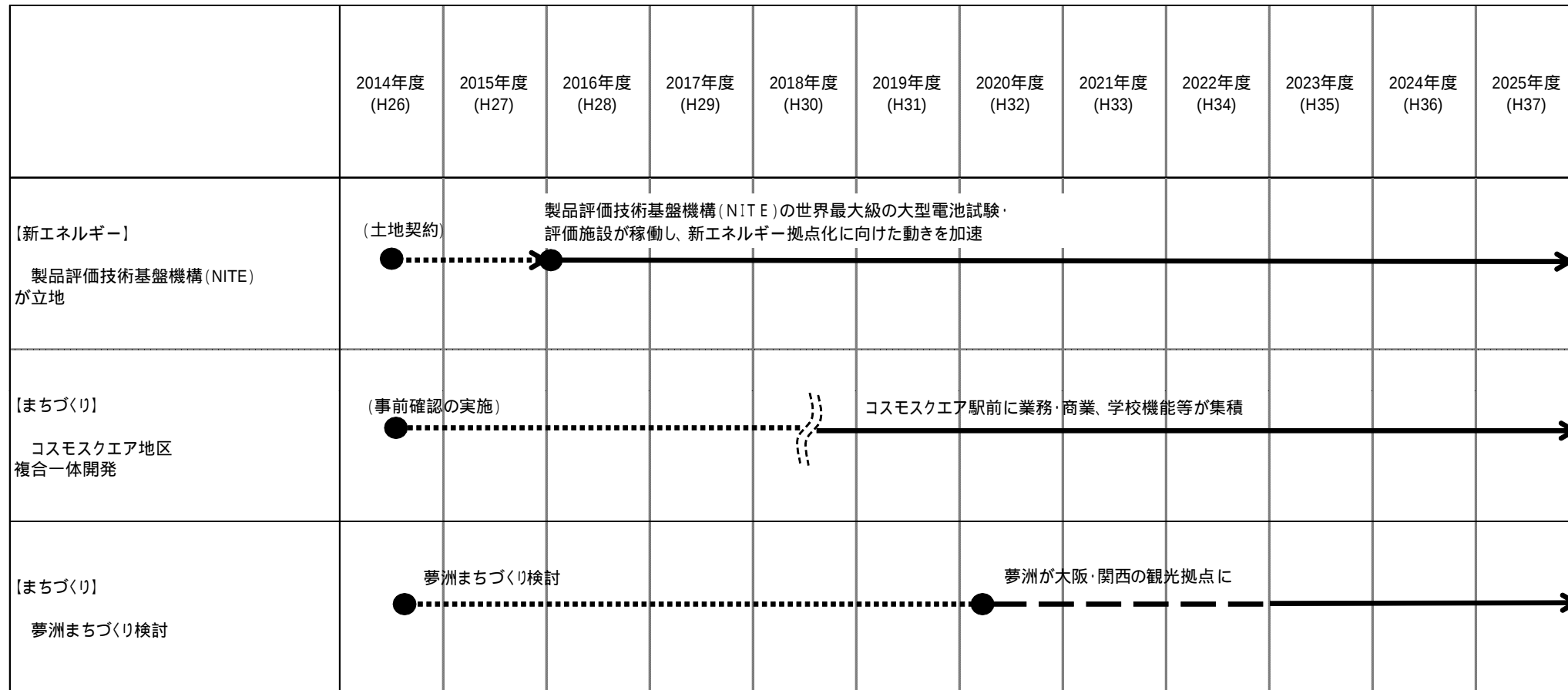
・夢洲の広大な埋め立て地において、MICE機能や国際的なエンターテインメント機能を備えた統合型リゾート(IR)の誘致、および環境・新エネルギーのモデルエリアの実現を検討中。 「統合型リゾート(IR)関連法案」の成立が前提

○ 夢洲の現状



6. 湾岸部

○ 今後の取組み(スケジュール)



○ 『湾岸部』エリアの担当部局一覧

- ・大阪市：都市計画局、経済戦略局、港湾局、環境局
- ・大阪府：住宅まちづくり部、商工労働部、府民文化部

7. 天王寺公園【総論】

1 エリアの現状

- ・大阪の南の玄関口という都心に位置しながら、貴重な歴史文化遺産(歴史と文化と自然)を有する上町台地の南にも位置し、動物園・美術館・名勝慶沢園・「大阪冬の陣・夏の陣」の歴史の舞台として知られる茶臼山等の多様な施設構成の公園。
- ・周辺では、あべのハルカスなどの民間開発によるまちの再生が進み、注目度の高いエリア。

2 エリアの課題

- ・上町台地に固有の「歴史・文化・自然」を有するポテンシャル、都心型という立地上の優位性、及び園内施設の多様性という強みを活かせておらず、魅力を発信する役割を果たせていない。
- ・施設の老朽化が深刻でサービス機能やおもてなし力が不足している。

3 改革方針

- ・上町台地に固有の「歴史・文化・自然」を掘り起こし、公園を拠点として市民へ発信する。
- ・民間活力の導入により、新たな飲食施設等の設置やソフト事業(イベント・プロモーション)を展開し、新たな都市魅力を創出し集客力の向上をめざす。
- ・公園の無料化により、地域に開かれた公園をめざす。
- ・公園の一体的なマネジメントを実施し、公園全体を見通しての最適な企画や高付加価値サービスを提供する。
(例)美術館と名勝の庭を一度に楽しめる高付加価値サービスの提供を検討中
- ・施設補修・改修やサービス力の向上など、徹底した改善を実践するとともに、大規模改修・施設整備も実施する。

4 将来像

- ・歴史と文化と自然が一体となった公園として「天王寺・阿倍野地区」「上町台地」のブランド力を発信する中心施設に。
- ・地域とともに新たな魅力を創出し発信し続ける公共空間として、立地特性も活かして、市民から観光客まで、子どもから高齢者まで、3世代が一緒に来園し、憩い・楽しみ・愛し・誇りに思う大阪の南のシンボルに。

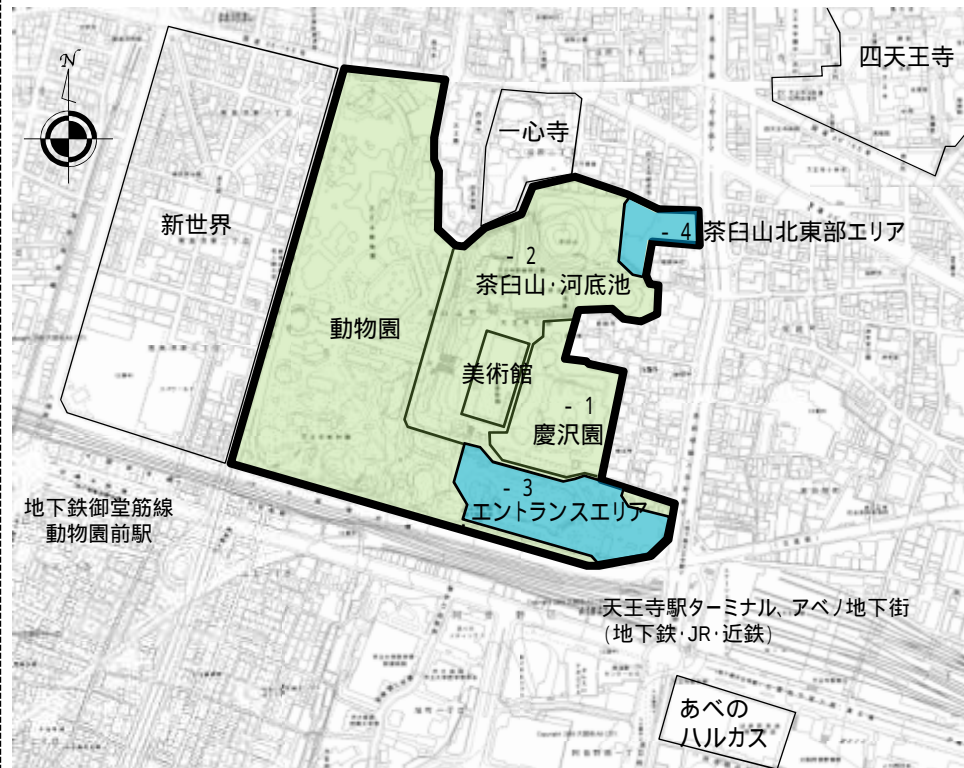
7. 天王寺公園

【概要】

- ・大阪の南の玄関口で大阪第3のターミナル駅に近接する都心型の公園(約26haの有料公園)。
 - 〔地下鉄天王寺駅(御堂筋線・谷町線)、JR天王寺駅、近鉄阿部野橋駅、地下鉄動物園前駅(御堂筋線)の各最寄駅から約5分のアクセス〕
- ・大阪市内唯一の動物園、美術館、大阪市指定の名勝である庭園、「大阪冬の陣・夏の陣」の歴史の舞台として知られる茶臼山を有する、歴史と文化と自然が一体となった都市公園。
- ・貴重な歴史文化遺産を数多く有し、大阪のみどりの骨格を形成する貴重な緑空間でもある上町台地の南に位置し、「天王寺・阿倍野地区」を文化観光拠点としていくための核施設。
- ・周辺では、あべのハルカスなどの民間開発によるまちの再生が顕著。



< 天王寺公園及び周辺地域 >



< 天王寺公園各施設の管理運営 >

各施設名 (管理者)	管理運営の概要
動物園 (天王寺動物公園事務所)	・動物の飼育、展示、動物ガイドなど教育・普及事業。 〔年間入園者数は約120万人 飼育動物は200種、900点〕 ・獣舎等園内施設と樹木、花壇の維持管理。
美術館 (経済戦略局)	・(公財)大阪市博物館協会が指定管理者で運営している。 (地方独立行政法人による経営形態をめざしている)
公園 (天王寺動物公園事務所)	【 - 1 慶沢園、 - 2 茶臼山・河底池 】 ・清掃、休憩所等の建物点検や樹木の剪定、刈り込みなど維持管理を行っている。 ・慶沢園は、2014年8月からの改修工事後、2015年度から有料庭園としてリニューアルオープン予定。 【 - 3 エントランスエリア、 - 4 茶臼山北東部エリア 】 ・民間事業者による管理運営を実施予定(2015年10月～)。

7. 天王寺公園

課 題

【上町台地固有の「歴史・文化・自然」の発信拠点としての役割を果たせてない】
・古代、中世、近世にかけての歴史の舞台であり数多くの歴史文化遺産を有する上町台地に位置し、公園自体も歴史と文化と自然が融合した強みを有しているにもかかわらず、その魅力・潜在価値・シンボル性を発信できていない。

【都心型の立地特性を活かせていない】
・ターミナルに近接し、潜在需要が高く集客装置としての可能性をもった場所であるが、アクセスしにくい。

【公園内施設の管理運営サービスにまともがない】
・管理運営主体が異なる公園内各施設の連携が図られていないため、施設ごとの企画やサービス提供にとどまっている。

【個別施設の利用者サービスが不十分】
・来訪者へのサービスの質と量が不十分で、施設の老朽化が著しい。

改革方針

【「歴史・文化・自然」の再発見・発信】
・上町台地に固有の「歴史・文化・自然」を掘り起こし、公園を拠点として市民へ発信する。
・上町台地マイルドHOPEゾーン事業では魅力情報の発信のためのツアー開催や地域資源の掘り起こしなどを実施中
・上町台地周遊マップの制作(2012年～)
・天王寺真田幸村博の開催(天王寺公園、真田山公園ほか/2014～2015年)

【公園のオープン化とアクセス改善】
・公園の無料化とともに、わかりやすい動線の確保、わくわく感と余韻を楽しめる空間の形成を図る。
(例)最寄駅からのアクセス環境の整備、動物園・美術館等へ向かうルートでのわくわく感の演出など

【公園の一体的マネジメント】
・公園の一体的マネジメントにより、施設間の連携を促進し、公園全体を見通しての最適な企画や高付加価値サービス等を提供する。
(例)美術館・慶沢園の一体的活用(共通入場券の導入)、案内サインの統一化など

【公園施設の魅力向上】
・エントランスエリア等に民間活力を導入し、新たな都市魅力を創出する。
・来訪者の利便性向上のため、各施設のリニューアルとサービス機能強化を実施する。

< 上町台地の歴史文化遺産等 >



上町台地周遊マップより抜粋

7. 天王寺公園

10年後の天王寺公園は

- ・歴史と文化と自然が一体となった公園として「天王寺・阿倍野地区」「上町台地」のブランド力を発信する中心施設に。
- ・地域とともに新たな魅力を創出し発信し続ける公共空間として、立地特性も活かして、市民から観光客まで、子どもから高齢者まで、3世代が一緒に来園し、憩い・楽しみ・愛し・誇りに思う大阪の南のシンボルに。

【動物園(有料区域)】

- ・動物の行動を間近で見ることができる魅力的な展示手法により、感動を与える動物園となる。
- ・動物とのふれあいを通じて、好奇心を満たすことができる動物園となる。
- ・緑豊かな都心の空間を活用した良質なサービスや企画・プログラムを提供し、幅広い来園者が憩い楽しめる場となる。

【美術館と慶沢園(有料区域)】

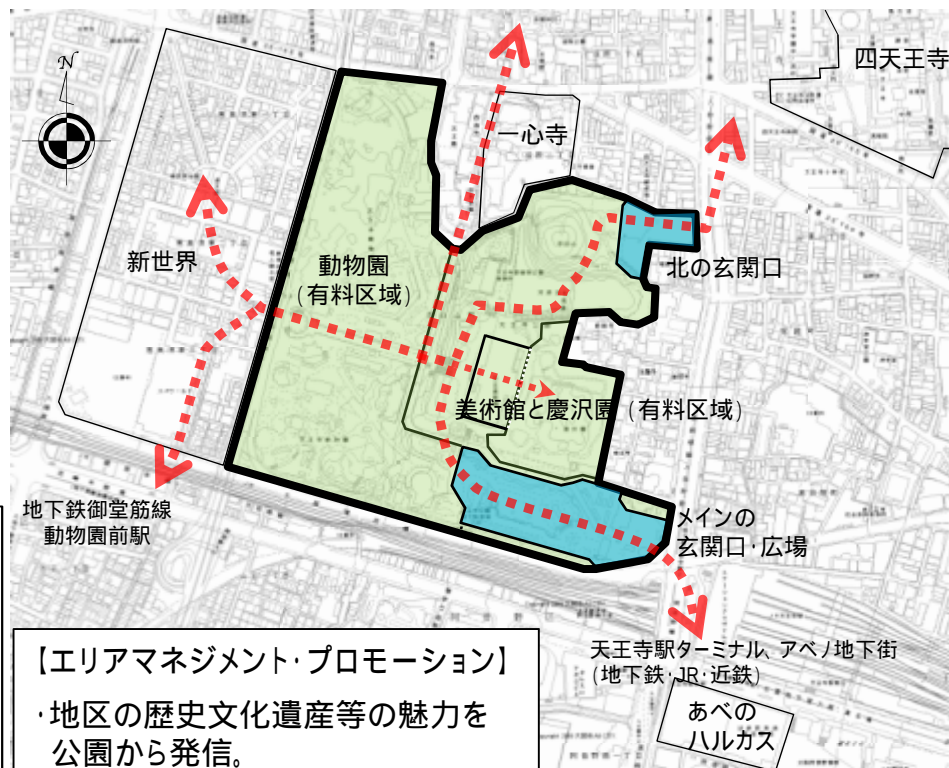
- ・共通入場券で、国宝・重要文化財級の日本・アジアの古美術コレクションと文化財指定の美術館(建造物)・慶沢園(名勝)の鑑賞を一度に堪能できる。
- ・リニューアルした美術館は国内外からの来訪者を迎え入れる設備とサービスを提供。
- ・ハルカスを借景に池に映し出される逆さハルカスなど、名勝と現代建築ランドマークの融合が新たな魅力に。

【エリアマネジメント・プロモーション】

- ・地区の歴史文化遺産等の魅力を公園から発信。

【最寄駅からのアクセス】

- ・地下鉄動物園前駅は、動物園の新世界ゲートに最寄りの駅として、駅名にふさわしく、動物園のわくわく感と余韻を楽しめる空間になり、公園までのアクセス環境も快適に。
- ・アベノ地下街は、動物園、美術館等へのわくわく感を感じられる空間になり、ターミナルからの最もわかりやすいアクセスルートに。



【公園(無料区域)】

- ・集客力の高いレストラン等の利用やイベント開催などにより、日常的な集客拠点になっている。
- ・メインの芝生広場では、地域活動が盛んになり、さらに動物園・美術館とのタイアップイベントや大規模集客イベントまで、多様な活動が展開されている。
- ・家族3世代で動物園・美術館等・上町台地散策の後に公園レストラン等を楽しめるような、公園利用の新しい形が定着している。

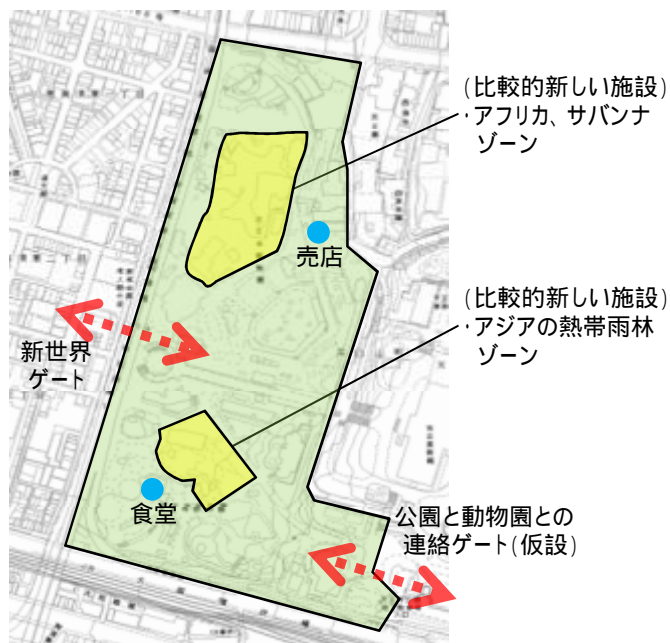
①⑥メインの玄関口・広場の日常的な利用・集客イメージ(民間事業者提案内容)



7. 天王寺公園 動物園

現状・課題

- ・来園者サービスが不足している。
- ・動物園としてのワクワク感が不足している。
- ・動物のいない空獣舎が目立つ。
- ・手摺りにさびが多く見られ、寂れた感がある。
- ・園内の美化が行きとどいていない。
- ・園路の舗装が劣化している。
- ・漏水や構造材の腐食をおこしている獣舎がある。
- ・トイレが老朽化している。



将来像

- ・間近で動物の行動を観察できる展示施設にリニューアル。
- ・動物とのふれあいなど体感、体験することができるコーナーを設け、驚きや感動を伝える。
- ・季節毎のイベントなど来園者が楽しめる様々な企画やプログラムを提供。
- ・園内掲示やウェブサイトの強化により、細やかな動物情報を発信し、動物園の見どころを紹介。
- ・売店・レストランの美装化、オリジナルグッズの開発・販売など、充実したサービス提供を実施。

来園者満足度の向上を図り、
『また来たい』と思ってもらえる
動物園をめざす。

改革方針

【公園施設の魅力向上】

- ・老朽化の進む獣舎について再整備を順次実施し、生息環境の再現に配慮しつつ、動物の行動を引き出す展示工夫により、動物の活発な行動を来園者が間近で観察できる施設にする。
- ・動物とふれあえるコーナーの設置や、動物情報のきめ細やかな発信を通じて、生きた動物から楽しく学ぶことのできる場を提供する。
- ・緑豊かな環境の維持、ベンチとトイレの美装化、飲食・売店のサービス向上、職員のおもてなし力の向上により、来園者満足度を高め、幅広い集客を実現する。

これまでの取り組み

- ・トイレ2か所と園路の一部を改修、引き続き、他のトイレ、園路も順次改修予定。
- ・園内食堂2か所と遊戯コーナーを撤去、飲食については新たにケータリングカーを導入。
- ・テーマパークでの職員研修を実施。
- ・イベント広場の整備(2014年度設計、2015年度整備予定)。
- ・園内のトータルデザインによるサイン整備(2014年度設計、2015年度整備予定)。
- ・ツル舎の建替え整備、動物園連絡ゲートの整備(2014年度設計、2015年度整備予定)。

7. 天王寺公園 大阪市立美術館・慶沢園の魅力向上

現状・課題

【美術館】

- ・立地特性や隣接する慶沢園といった近隣資源があまり活かされていない。
- ・有料公園内にあり、美術館までアクセスが悪い。
- ・レストランやミュージアムショップなどサービス機能が貧弱。
- ・収蔵庫の収蔵能力が限界を超えている。

【慶沢園】

- ・景観に配慮したビュースポットが不十分。

【共通】

- ・全体的に老朽化が進み、トイレ等の設備をはじめ、慶沢園では、休憩所・園路のくぼみなど、美術館では展示室の稼働などに支障が生じている。



将来像

【慶沢園との一体的な活用】

- ・美術館との共通入場券の導入検討。
- ・慶沢園エリアを活用した民間事業者によるオープンカフェ等事業展開の検討。

【カフェ・ショップ等によるサービス向上】

- ・レストランやカフェ、ミュージアムショップなどのサービス機能を新棟に整備を検討。

【美術館の機能向上による魅力向上】

- ・収蔵庫のリニューアル・拡張。
- ・耐震補強工事の実施など大規模改修の実施。

【慶沢園の改修による魅力再生】

- ・名作庭家7代小川治兵衛による林泉回遊式庭園の作風や技法を活かしつつも、新たな施設も借景に取り込むなど時代とともに魅力を増す周辺と調和の取れた庭園をめざす。

<イメージ図(検討中)>



改革方針

【公園の一体的マネジメント】

- ・民間活力の導入により、慶沢園と一体的に活用し、名建築・名庭園・美術品を一度に鑑賞できる新たな価値・魅力を利用者に提供する。

【公園施設の魅力向上】

- ・美術館の老朽化・機能向上対策のため、大規模改修工事を実施するとともに、新棟整備の検討を進め、利用者サービスの向上を図る。
- ・美術館で魅力ある展覧会を開催し、来訪者満足度を高める。
- ・慶沢園の修景改修工事に着手し、作庭時の作風や技法を活かした維持管理により、庭園の魅力を再生する。

これまでの取り組み

【老朽化に伴う美術館改修工事】

- ・照明設備改修(2011年度)
 - ・エレベータ改修(2011年度)
 - ・屋上トップライト美装化(2014年度)
 - ・屋上防水シート張替補修(2014年度)
- など順次

【老朽化などに伴う慶沢園改修工事】(2014年度)

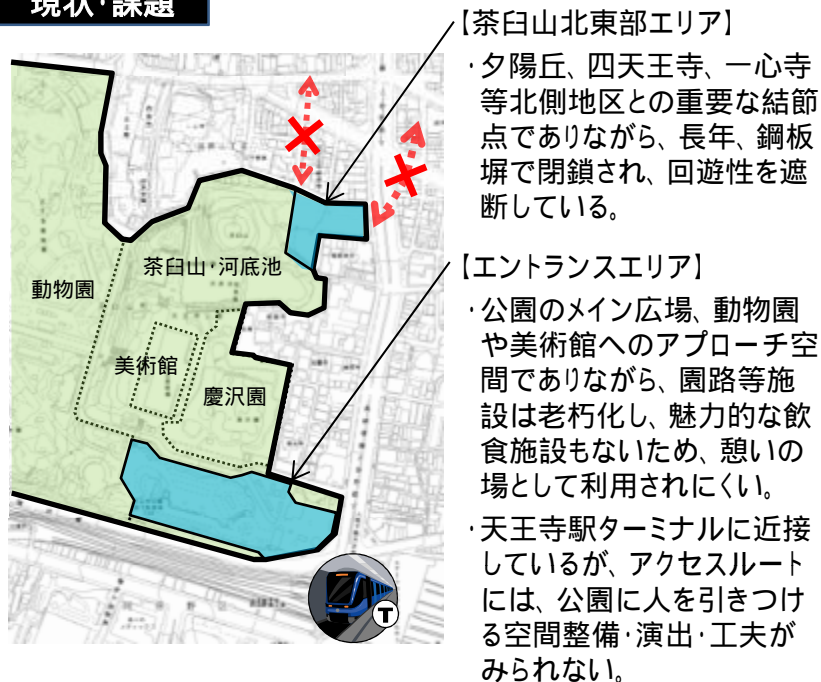
- ・休憩所を和風のデザインに改修
- ・散策しやすい園路改修や手すりの設置
- ・ビュースポット付近に照明を増設
- ・周辺景観を考慮して樹木を補植 ほか

【今後の市立美術館のあり方検討】(2014年度)

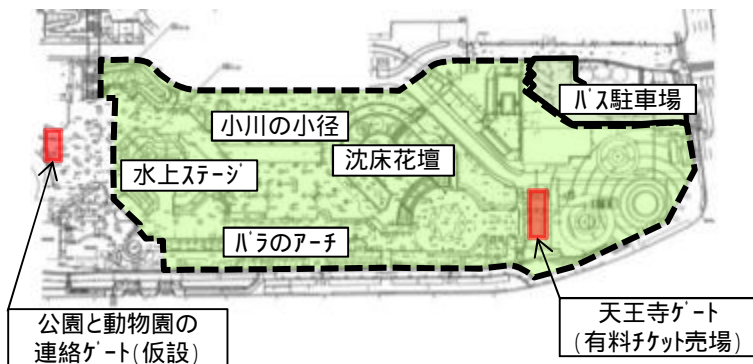
- ・施設の再生・保存、収蔵庫の拡充、サービス機能の充実のための美術館のあり方を検討。
- ・建物の耐震性の調査、本館の内装や展示環境の調査、新棟の整備など利用者サービス機能などの調査。

7. 天王寺公園 公園エントランスエリア等

現状・課題



<現在のエントランスエリアの主な施設>



将来像

民間事業者提案内容・本市との協議調整中

【エントランスエリア】

- ・エリア全体をリニューアル。
- ・中心に大規模な芝生広場(約7,000m²)を整備するなど、シンボル性の高い景観を形成。
- ・新たに、カフェ、レストラン、ランニングステーション、子どもの遊び場、フットサルコート、ドッグラン、物販店舗などを導入。
- ・地域との連携イベント等により、日常的な集客拠点化。
- ・アベノ地下街でのわくわく感の創出。



【茶臼山北東部エリア】

- ・公園と上町台地方面をつなぐゲート空間として開放し、回遊拠点化。
- ・ポケットパークとプロムナードを整備し、カフェ、物販店舗、駐車場施設を導入。



改革方針

【公園施設の魅力向上】

- ・公募により、天王寺公園エントランスエリア及び茶臼山北東部エリアに民間活力を導入。
- ・新たな飲食施設等の整備によるサービス機能の付加、イベント開催などにより、魅力を創出し発信。

【公園の一体的マネジメント】

- ・公園全体のサインデザインの統一、動線の見直しによる利用促進、公園管理・運営の連携組織の立ち上げ等により、魅力ある施設を円滑に利用できる環境を整備。

【公園のオープン化とアクセス改善／「歴史・文化・自然」の再発見・発信】

- ・公園への主要アクセスである地下鉄動物園前駅やアベノ地下街におけるわくわく感の創出等、地域とともにエリアのプロモーションを実施。

7. 天王寺公園 周辺での取組み【軌道敷芝生化】

現状・課題

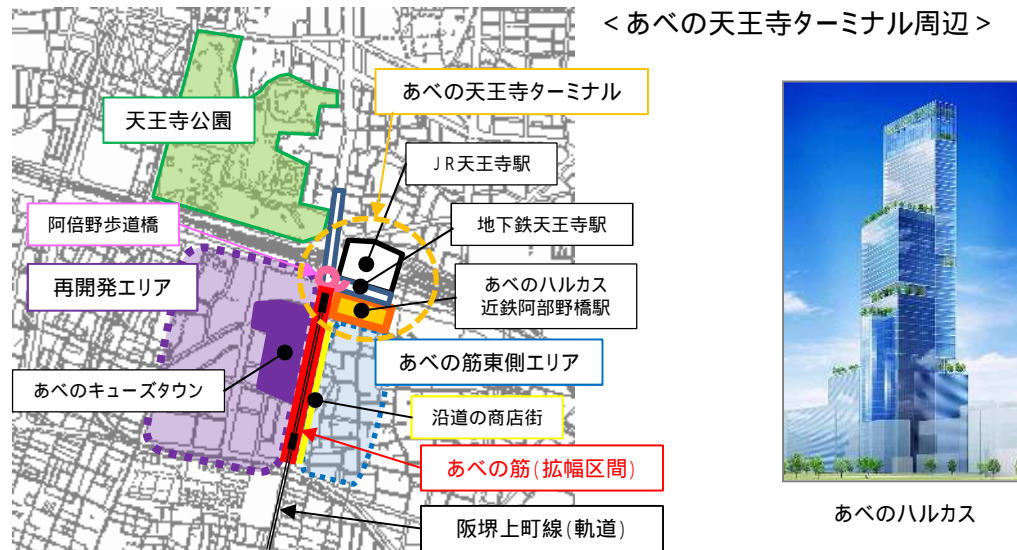
【あべの天王寺ターミナル周辺(南側)で大規模開発の実施】

- 2011.4 ターミナルの南西側の再開発エリアにおいて大型商業施設『あべのキューズタウン』開業 (初年度来館者数:約2700万人)
- 2014.3 『あべのハルカス』がグランドオープン (オープン後、半年で約2200万人来館)

【公共施設整備も進展】

- 2013.4 天王寺区側と阿倍野区側を結ぶ阿倍野歩道橋の架替(全面開通) 両区間の歩行者の回遊性が向上
- 2012～ あべの筋[近鉄前交差点～阿倍野交差点]道路拡幅整備 (2017年度までの整備を目指す) 同拡幅整備にあわせ阪堺電気軌道上町線を移設 (2015年度予定)

・あべのハルカスの開業などにより増加している集客力の持続的な向上を図るため、更なるまちの魅力づくりを打ち出していく必要がある。



将来像(取組み)

・あべの筋を大阪の南のメインストリートとして、良好な景観の形成を図ることにより、周辺地域と一体となったにぎわい空間を形成する。



・阪堺上町線軌道敷の移設に伴い軌道敷を芝生化する。
(2015年度予定)

・将来的には、沿道周辺の地域が立ち上げるまちづくり団体がまちづくり活動のひとつとして芝生管理を担うようにする。

< 軌道敷芝生化のイメージ >



本図はあくまでもイメージであり、設計・施工等により内容が変更されることがあります。

7. 天王寺公園

○ 今後の取組み(スケジュール)

	2008年度～2012年度 (H20～H24)	2013年度 (H25)	2014年度 (H26)	2015年度 (H27)	2016年度 (H28)	2017年度 (H29)	2018年度 (H30)	2019年度 (H31)	2020年度 (H32)	2021年度 (H33)	2022年度 (H34)	2023年度 (H35)	2024年度 (H36)	2025年度 (H37)
動物園	2011年(H23) 公園と動物園との連絡 ゲート(仮設)開設	・園路・トイレ改修	・食堂・遊戯コーナー撤去 ・観光バス駐車場設置	・ツル舎整備 ・公園と動物園との連絡ゲート整備・開設 ・イベント広場整備	2016年(H28)4月～ ・老朽化施設の順次整備更新									
				基本構想策定	2016年(H28)4月～ ・利用者ニーズに応える展示、サービスの充実									
				基本計画策定										
大阪市立美術館		2013年(H25) ・戦略会議において市立美術館と新美術館の併存を決定	2014年(H26) ・美術館機能・耐震性・利用者サービス機能などあり方調査を実施	2015年(H27)～ ・大規模改修などにより慶沢園との一体的活用、利用者サービスの向上、美術館機能の向上などをはかる										
	・建物や設備の老朽化に伴う改修工事などを 継続的に実施 2011年(H23) ・照明設備改修、エレベーター改修 2014年(H26) ・屋上トップライト美装化、屋上防水シート補修													
慶沢園			・名作庭家の指導・助言のもと、休憩所、園路、設備等の改修及び樹木の補植を実施	改修工事	2015年(H27)4月～ ・名作庭家の作風や技法を活かし、周辺と調和の取れた庭園として管理を行うとともに、美術館との連携による一体的な活用									
公園(エントランス エリア等)		<エントランスエリア等> 事業者 公募開始	事業者 決定	2015年(H27)10月～ ・民間事業者により、集客施設の管理運営、イベント開催やプロモーション、維持管理までを一体的に実施										
			整備工事	・公園全体で統一された案内サイン設置など公園の一体的マネジメントを実施 ・地下鉄動物園前駅やアベノ地下街のわくわく感の創出をはじめとして、公園を中心としたエリアプロモーションを実施										

○ 『天王寺公園』エリアの担当部局一覧

・大阪市：経済戦略局、建設局、交通局、阿倍野区役所

大阪府内のその他のエリア【総論】

大阪市域を除く府内の各エリアでも、改革・取組みを進めている

- 経営革新により戦略的な事業展開を図る関西国際空港と、対岸部のりんくうタウンが、医療関連分野での国際競争力強化を図るなど、存在感を発揮しつつある
 - ・ 関西国際空港とりんくうタウン
- 開発から約50年を経過した大規模ニュータウンで、建物の老朽化や住民の高齢化・生活スタイルの変化などの課題を踏まえ、将来を見据えてまちのコンセプトの転換を図り、それに基づき具体化に向けた取組みを進めている
 - ・ 泉北ニュータウン
 - ・ 参考：千里ニュータウン
- 地域全体に成長をもたらす新たな拠点として活用方策を検討してきた大規模施設跡地等のリニューアルが具体化
 - ・ 万博記念公園周辺
 - ・ 吹田操車場跡地
- 成長を支える新たな国土軸として新名神高速道路の整備が進む中で、京都・大阪・兵庫が直結する新たな産業・物流拠点形成が進んでいる
 - ・ 箕面森町
 - ・ 彩都

9. ニュータウンの再生



「千里ニュータウン」
千里中央地区センター



「泉北ニュータウン」
南海電鉄HPより
泉ヶ丘駅前のリニューアル後の南専
門店街、噴水広場のイメージ

8. 国際競争力の基盤強化



「関西国際空港・
りんくうタウン」

11. 国土軸を支える新たな産業・物流拠点の形成



「箕面森町」



「彩都」

10. 大規模施設跡地等のリニューアル



「エキスポランド跡地」
三井不動産HPより
「(仮称)エキスポランド」
跡地複合施設開発事業
イメージ



「吹田操車場跡地」
吹田市HPより
国立循環器病研究
センター完成イメージ

8 . 関西国際空港・りんくうタウン周辺 （国際競争力の基盤強化）【総論】

1 . エリアの概要

- ・関西国際空港は、我が国が国際競争に勝ち抜くための重要な戦略的インフラとして1994年に開港した。また、りんくうタウンも、関空の玄関口として、空港機能の補完の役割を果たすとともに、立地インパクトを活かした地域の繁栄を期待して府が事業主体となり埋め立て地として整備、1996年にまちびらきした。

2 . エリアの課題

- ・しかし、関空は、海上空港という特殊性から建設費が莫大となり、関空会社が1.2兆円という巨額の負債を抱え、空港経営が硬直化。ハブ空港として活用しきれない状況に陥っていた。また、りんくうタウンも、バブル崩壊後、企業の撤退が相次ぎ、商業地・産業地への誘致に苦戦していた。

3 . 近年の動向

- ・そこで、関空については、2012年に国が管理する大阪国際(伊丹)空港との経営統合を実施。二空港の一体的かつ効率的な運用や、伊丹空港ターミナルビルの経営一元化により経営基盤強化を図るなど、空港経営改革が進みつつある。
- ・りんくうタウンも、2003年に事業用定期借地権方式を本格導入し、誘致促進を強化したほか、2011年のホテル・物流センターの法的処理による民営化や将来リスク管理の徹底など、行政や第三セクターが赤字補てんする事業構造の抜本的な見直を行った。
- ・これらの取組みが奏功し、近年、関空は機能強化に向けた戦略的な投資が可能となり、関空を拠点とするLCCの就航拡大や世界最大手の航空貨物会社のハブ施設誘致につなげるなど、旅客・物流ともに存在感が向上。今後、空港運営権売却(コンセッション)による将来的な関空債務の解消や国際拠点空港としての更なる機能強化を目指している。また、りんくうタウンは、2014年9月現在97.5%が契約済み。商業業務ゾーンは契約率100%を達成。関空フロントの立地特性と地元の医療ポテンシャルを活かし、国際医療交流の拠点としてのまちづくりが始まっている。

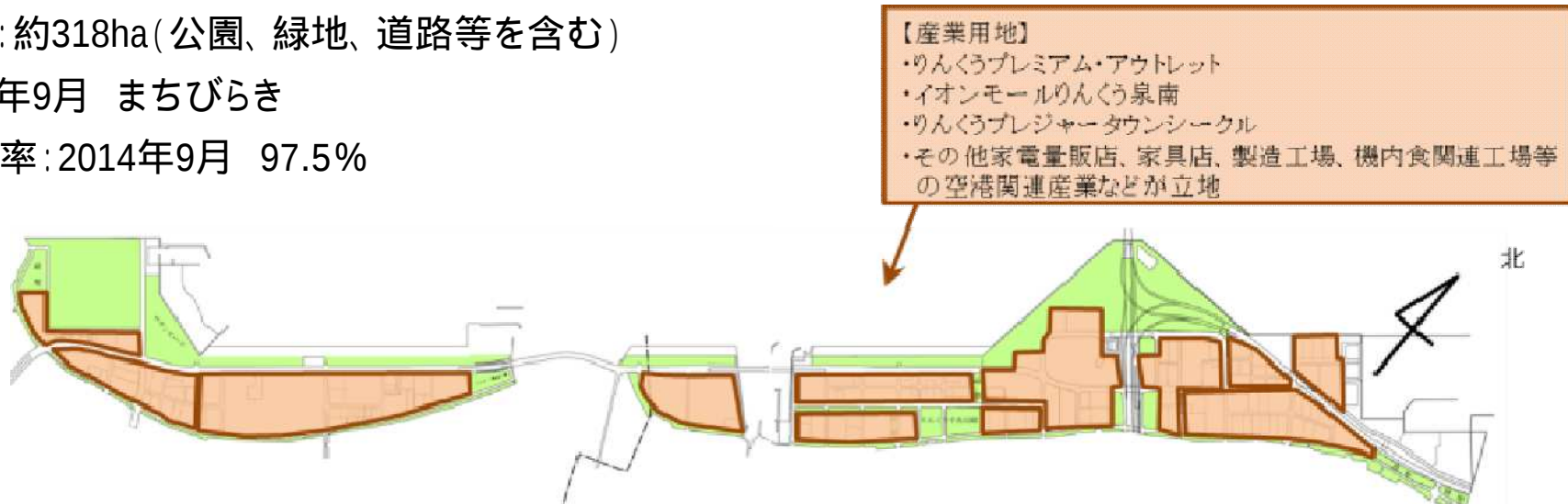
概要

関西国際空港

- ・1994年9月 開港
- ・完全24時間空港
- ・日本唯一の4000m級複数滑走路(2007年 第二滑走路オープン)
- ・2012年 関空・伊丹の二空港が経営統合、空港運営権売却(コンセッション)による完全民営化に向け手続き中
- ・機能強化 - LCC専用ターミナル オープン(2012年)、 - FedEx北太平洋地区ハブ開設(2014年)

りんくうタウン

- ・開発の目的: 関西国際空港機能の支援、補完と大阪湾及び地域の環境改善、地域振興
- ・位置: 泉佐野市、田尻町、泉南市
- ・面積: 約318ha(公園、緑地、道路等を含む)
- ・1996年9月 まちびらき
- 契約率: 2014年9月 97.5%

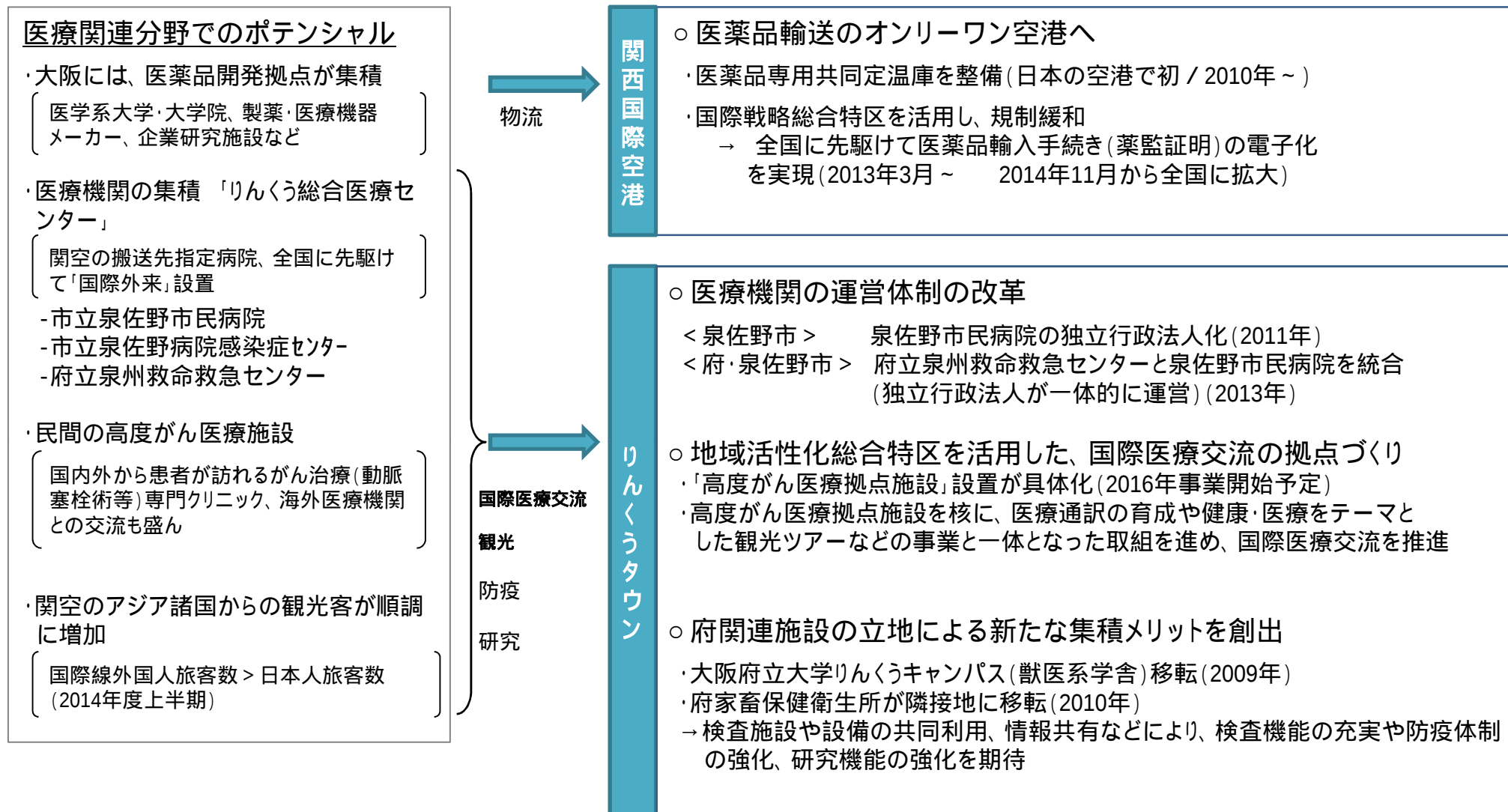


関西国際空港・りんくうタウン周辺の課題とこれまでの取組み(負債処理と経営改革)

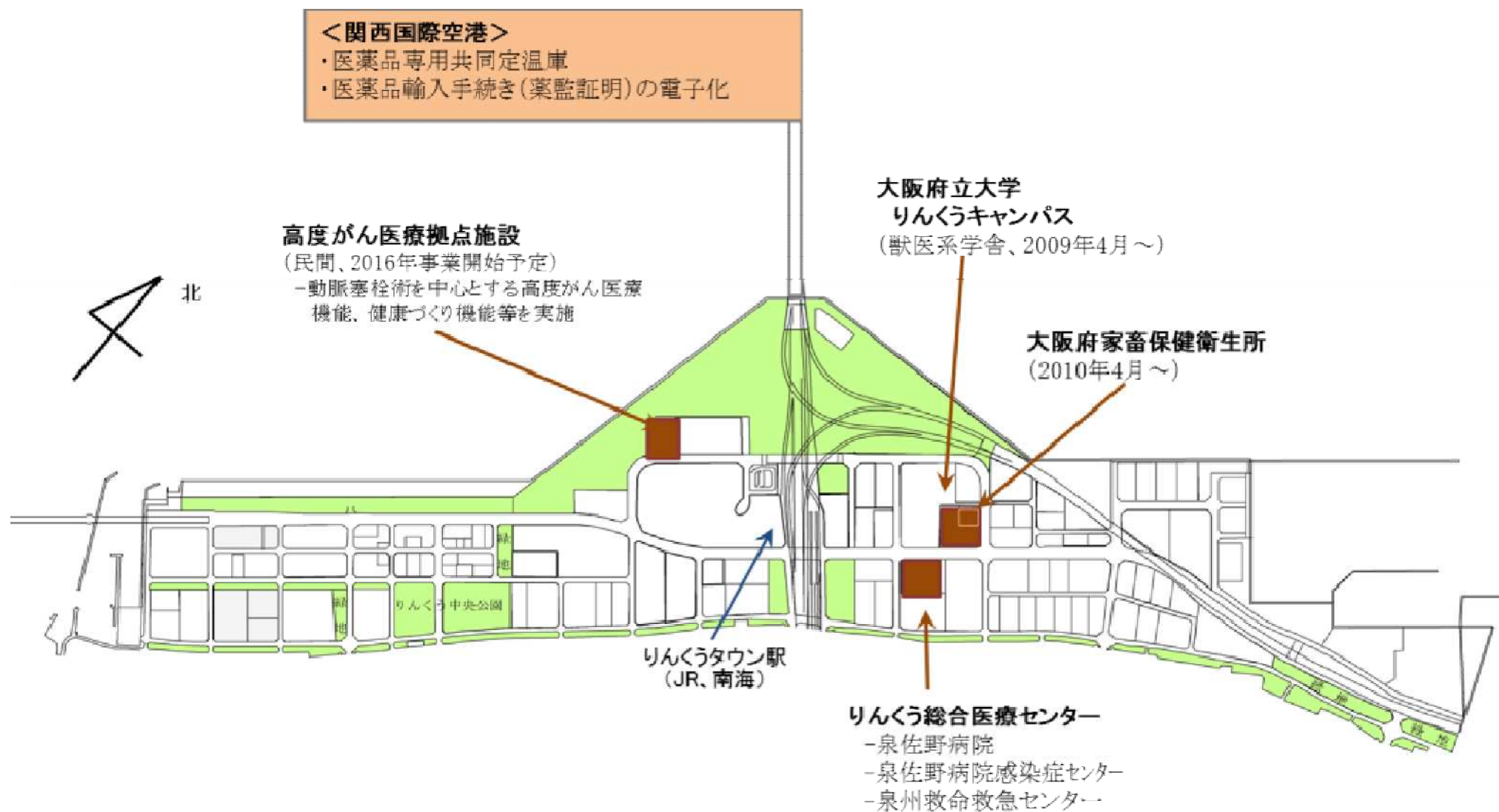
	これまでの課題	改革の取組み
関西国際空港	・巨額の負債に起因する経営面での悪循環 ・伊丹空港との関係 運営主体が別 / 伊丹の収益は国の特別会計へ ・都心部へのアクセス問題 JR大阪駅まで約1時間	○知事から、政治的メッセージとして、伊丹空港の廃止・跡地売却という「ストック組換え」を視野に、関空の財務状況の課題やハブ空港としての機能強化について、国家レベルの課題として国に問題提起(2008、2009年) ○関空・伊丹空港を経営統合が実現(2012年) ・新関空会社は、中期経営計画に基づき、国際線着陸料の5%引き下げ、路線誘致インセンティブの拡充等を展開 ・旅客サービスの充実 LCCの誘致、LCC専用ターミナル設置、深夜早朝アクセスの充実 → 国内最大のLCC乗り入れ空港へ → 2013年度の年間外国人旅客数は開港以来最大の約500万人 ・物流サービスの充実 世界最大手航空貨物会社FedExの北太平洋ハブ拠点開設 医薬品輸送のオンリーワン空港を目指した機能強化(後掲)
りんくうタウン	・バブル崩壊の影響によるタウン開発の苦戦 -埋め立て等造成に、約5000億円投入 -企業誘致に苦戦 ・民間の新規参入が見込めず、行政や3セクが赤字補てんする事業構造。	○市場原理の歯車が回るよう事業を抜本的に見直す。 ・りんくう2事業(りんくうホテル、りんくう国際物流センター)の法的処理(2011年) → 民間による自立化を実現 ・地域整備事業会計の廃止(2011年度末)、財政基本条例に基づく将来リスク管理 ○りんくうタウンの活性化 ・関空フロントの立地特性と地元の医療ポテンシャルを活かし、国際医療交流の拠点としてのまちづくり。 → 2003年に導入した定期借地制度を活用しつつ、大幅に企業立地が促進。2014年9月現在97.5%が契約済み。商業業務ゾーンは契約率100%を達成。

今後の課題
 就航ネットワークの充実に際し、乗継機能の強化
 関空から大阪都心部へのアクセス強化
 りんくう公園予定地未整備箇所の活用

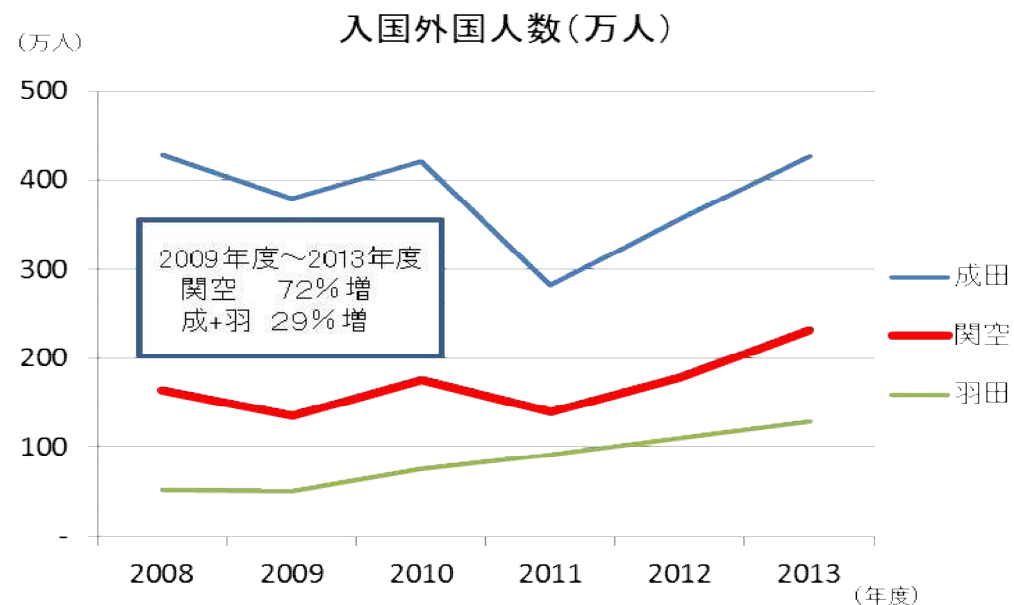
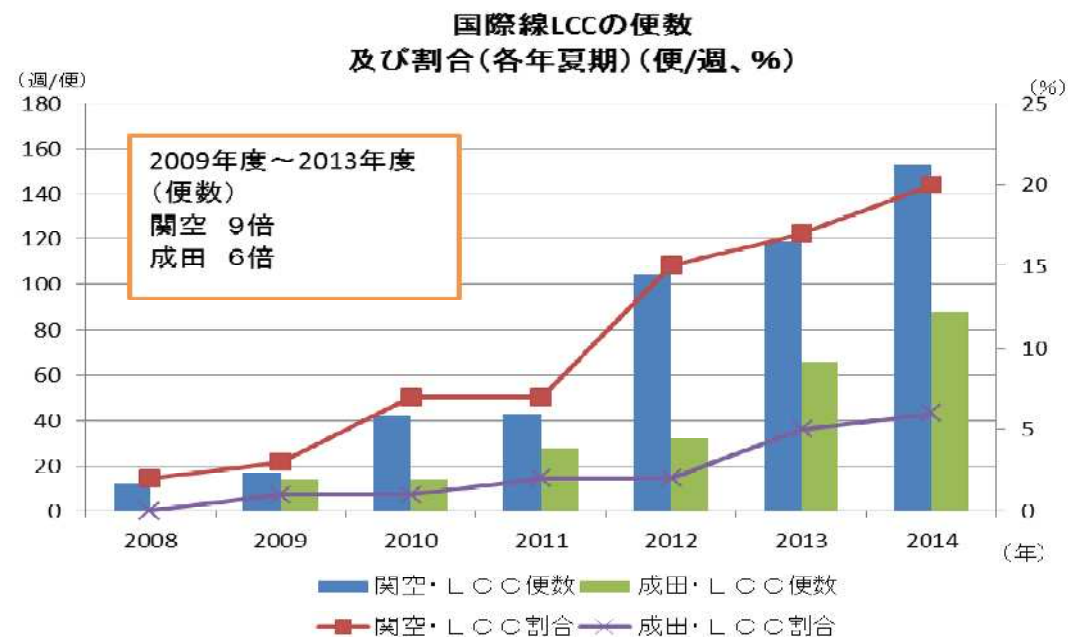
大阪の今後の成長を牽引する布石 ～医療関連分野での競争力・機能強化～



医療関連の施設集積、機能充実



(参考)



出典: 法務省「入国管理統計」

(参考)



2010年に、日本の空港で初めて医薬品専用
共同定温庫を整備



関西国際空港にFedEx北太平洋地区
ハブが開設され、2014年4月1日より稼
働を開始
(FedEx 社WEBより)

○ 今後の取組み(スケジュール)

年度	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
関西国際空港		空港運営権(45年間)を売却 →★			完全民間運営							
りんくうタウン		高度がん医療拠点施設(民間) 建設		→★開業(予定)								

○『関西国際空港・りんくうタウン周辺』エリアの担当部局一覧

・大阪府：政策企画部、住宅まちづくり部

9 . 泉北ニュータウン （ニュータウンの再生）【総論】

1 . エリアの概要

- ・泉北ニュータウンは、高度経済成長期の住宅需要に応えるため、千里ニュータウンに次いで、約1.3倍の規模で開発された勤労者のまち。

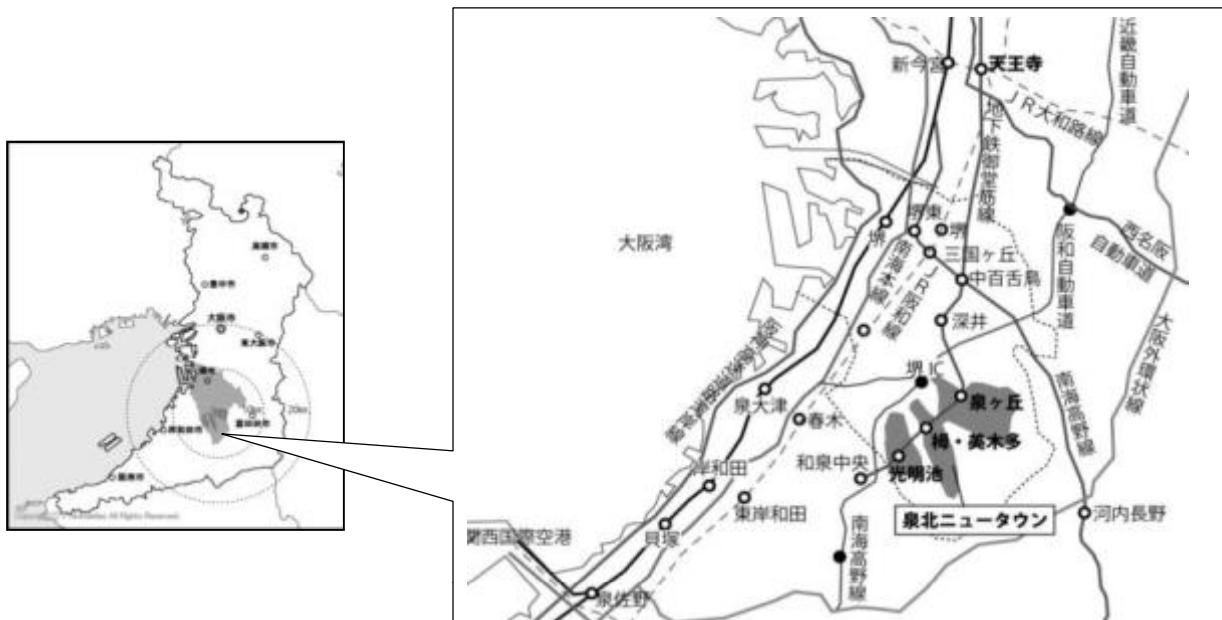
2 . エリアの課題

- ・1967年のまちびらきから、まもなく50年が経過。緑豊かな住環境のまちとして成長してきたが、人口減少や高齢化の進展、社会環境の変化などにより、建物等の老朽化の問題に加え、アメニティ、コミュニティ、サービスの低下や生活スタイルの変化、空き家の増加など、新たな課題に直面している。

3 . 近年の動向

- ・これまで、自治体や開発事業者などが、各々の方針に基づきまちづくりを行ってきたが、このような課題を解決するには、各者の個別対応では限界があり、連携した取組みが必要であるとの判断から、府が中心となり、地元堺市や関係機関と調整。2010年に関係者による協議の場を設置し、泉北ニュータウンの再生にむけた検討を開始。まずは、泉北ニュータウンの中核的センターである泉ヶ丘駅前地域で、具体的な取組みに着手している。
- ・具体的な取組みは次のとおり。
 - 泉ヶ丘駅前地域の土地利用転換と、第三セクターが管理する商業・業務施設の民間事業者への譲渡
 - ニュータウンの再生にむけ、住戸数の半数を占める公的住宅の各主体が連携方策の検討を進めるとともに、まずは、泉ヶ丘駅前地域において、府、堺市による大胆な土地利用転換に着手。
 - 府タウン管理財団が所有する商業・業務施設を民間事業者に譲渡し、既存機能の強化、新たな機能の導入にむけ着手。
 - ニュータウン再生を一体的に行う新たな組織づくり
 - 地域関係者、民間事業者主体のマネジメント体制構築に向けた検討
 - 泉北高速鉄道の民営化
 - 府株式の民間への売却と利便性向上に向けた働きかけ
- ・これらの取組みを進め、泉北ニュータウン全体、ひいては南大阪地域の再生をめざしている。

泉北ニュータウンの位置・概要(1)



【位 置】 大阪府堺市、和泉市 大阪市内中心部からおよそ20km

【まちびらき】 1967年 まちびらきから約50年が経過
大阪府企業局(当時)が開発

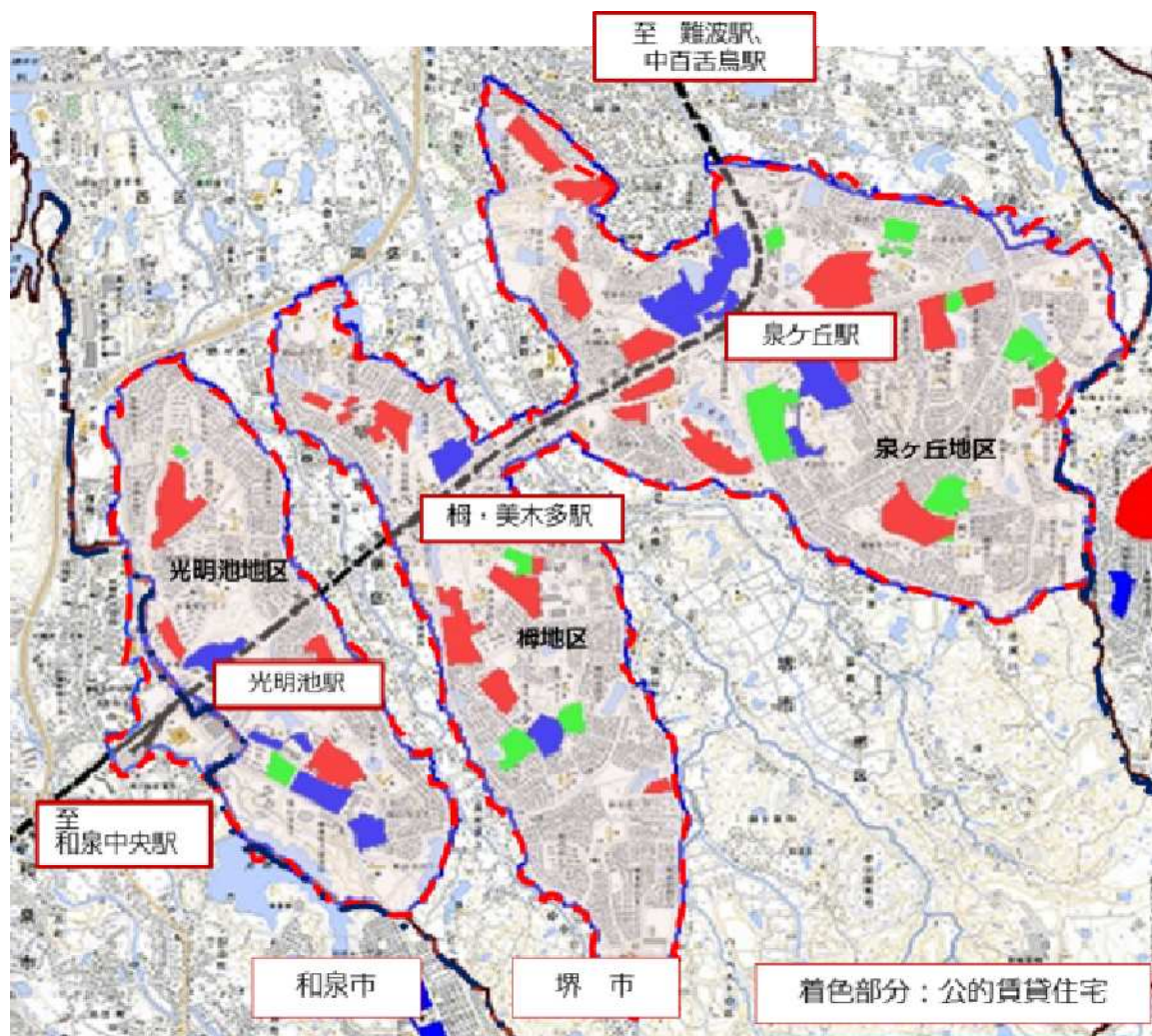
【開発面積】 約1,557ha(うち堺市1,511ha)
千里ニュータウンの1.3倍、多摩ニュータウン(日本最大規模)の5割

【居住人口】 約13.1万人(2014年9月末) ピーク時約16.5万人(1992年)
千里ニュータウンの1.4倍、多摩ニュータウン(日本最大規模)の約7割

【住 戸 数】 約5.9万戸 うち半数が公的賃貸住宅

【交通(鉄道)】 泉ヶ丘から難波まで27分の『泉北高速鉄道(南海電鉄接続)』
ニュータウン開発とあわせて整備

泉北ニュータウンの概要(2)



泉北ニュータウン

【地区構成】3地区 16住区
・泉ヶ丘地区、梅地区、光明池地区

【住宅の種類・戸数】

- ・府営住宅 15,837戸
- ・UR賃貸住宅 8,324戸
- ・府公社賃貸住宅 6,045戸
- ・集合住宅 12,235戸
- ・戸建住宅 16,372戸

合計58,813戸(2009年)

住宅ストックの約7割が築30年以上

【人口・世帯数】

- ・人口 13.1万人(2014年9月末)
 - ・世帯数 5.8万世帯 (")
 - ・高齢化率 28.6%(2013年12月末)
- 堺市内平均(24.8%)より3.8%高い

泉北ニュータウンが抱える課題と、課題解決に向けた動き

課題

【住宅の老朽化と空き家の増加】

- ・住宅ストックの約7割が築30年以上。
- ・地価下落による資産目減りで住替えが進まず。更なる老朽化の進行、空き家発生が危惧される。
- ・公的賃貸住宅は、主体(府、UR、府公社)ごとに経営方針が異なり建替が進まない。
- ・高齢者や若年世帯のニーズに対応できず、空き家が増加。空家率 9.6%(2009年3月)

【土地利用が特化、新たな機能導入が困難】

- ・住宅に特化した土地利用であることから、新たな機能の導入等に利用可能なスペースが限定。多くの公的資産については、ニュータウン再生への戦略的資産と捉え、再生を牽引する大胆な土地利用転換が必要。

【地域課題の解決にむけた主体が不在】

- ・公的住宅主体や民間事業者、NPOなどが、それぞれの取組方針に基づき、事業を展開。急速な高齢化等の地域課題への対応には、各ステークホルダーの協働による取組が必要。

【交通問題】

- ・複数鉄道会社の乗継により運賃が割高
- ・新たな施設立地・再生に伴う歩行者動線、道路、駅前広場等の見直しが必要

課題解決に向けた動き

【住宅地再生にむけた取組み】

- ・多様な年齢層がバランスよく居住するまち、住宅に特化した土地利用から多様な機能をもつまち、豊かな緑等の資源を活かした暮らしができるまちの実現にむけ、公的住宅主体が連携方策を検討。
- ・地域住民等の暮らしを支える泉ヶ丘駅前地域では、駅前活性化の取組みを示すとともに、ニュータウン再生につながる20年後のまちのイメージを提案。

【まずは、泉ヶ丘駅前の土地用途転換に着手】

- ・府公社住宅跡地に、東大谷高校立地(2013年開校)
- ・府営住宅建替え、公園再整備により、近畿大学医学部・附属病院等が立地、開設予定(2023年)
(災害拠点病院として地域貢献、特定機能病院1000床規模)
- ・さらなる活性化をめざし、タウン管理財団所有の駅前資産を民間へ譲渡(2014年)

【地域関係者、民間事業者主体のマネジメント】

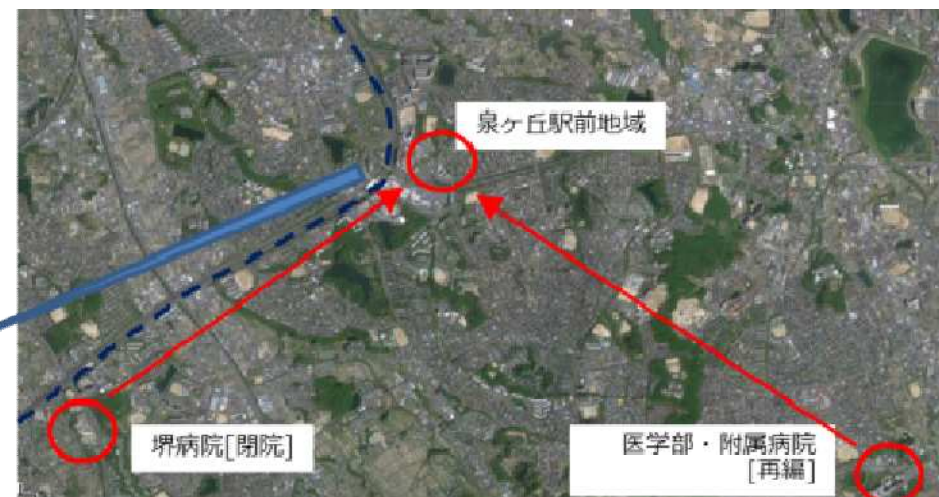
- ・泉ヶ丘駅前の地域の関係者や新たな民間事業者等で構成する組織の設置を促し、ニュータウンの再生実現にむけて、自ら考え、行動し、運営できるPPP組織の構築に向けて、検討。
- ・さらに、ニュータウン内の公的住宅などを含めた泉ヶ丘地区全体、泉北ニュータウン全体への展開を見据え、公的住宅主体も含めた組織の拡充をめざす。

【泉北高速鉄道の民営化】

- ・府所有株式を民間へ売却(2014年)
- ・沿線活性化に貢献 乗継割引拡大 通学定期割引率拡大 高齢者向け割引乗車券等の検討 など

土地利用の転換を契機とした新しいニュータウンのまちづくり

— 泉北ニュータウンの中核的な役割を担う泉ヶ丘駅周辺地域から再生への取り組みが本格スタート —



■ 近大堺病院(堺市)、近大医学部・附属病院(大阪狭山市)を再編
 ・泉ヶ丘駅前地域に、医学部、1,000床規模の特定機能病院を建設
 ・大阪狭山市にある機能は300床規模に再編、堺病院は閉院

	Before	After
A	田園公園の一部(泉ヶ丘プールを含む)〈堺市〉 [再整備検討中]	➡ 近畿大学医学部・附属病院 [2023年開設予定]
B	府営三原台第一住宅の一部 〈府〉	➡
C	三原台単身者住宅〈府公社〉	➡ 私立東大谷高校 泉ヶ丘校舎[2013年4月開校] 民間分譲マンション

(参考) 千里ニュータウン

< 概要 >



- 【 位 置 】 大阪府吹田市、豊中市
大阪市内中心部からおよそ12km
- 【まちびらき】 1962年
まちびらきから52年経過
大阪府企業局(当時)が開発
- 【 開発面積 】 約1,160ha
(吹田市791ha、豊中市369ha)
- 【 居住人口 】 約9.6万人(2014年10月末)
ピーク時約13万人(1975年)
- 【 住 戸 数 】 約4.2万戸(2004年)
うち公的賃貸住宅約2.4万戸
- 【交通(鉄道)】 大阪から千里中央まで20分
3鉄軌道、7駅

< 課題 >

- ・1962年のまちびらきから半世紀以上経過し、緑豊かで、様々な地域活動が展開されるまちに成長。
- ・一方で、少子高齢化の進展、老朽化した公的住宅等の建替えが本格化。全国に先駆け第2段階のまちづくりの時期が到来。

< これまでの取り組み >

- ・2000年前後(まちびらき40年)、住民の高齢化、施設等の老朽化等の課題が顕在化。
- ・2001年、千里ニュータウン再生連絡協議会
- ・2007年、まちの活力を発展、継承するための「再生指針」を策定。
- ・2011年、千里中央地区の再整備事業完了。
- ・2012年、地域住民等と行政が連携し、まちびらき50年事業実施。
- ・2014年、「再生指針」に基づく取り組みの点検、評価を実施、公表

< 10年後のイメージ >

- ・順次進められている老朽化した公的住宅等の建替え等の再生が完了。
- ・住民、事業者、行政など様々な主体が協働し、まちの活力を発展、継承した子育て、高齢者に優しいまちへと再生。

○今後の取組み(スケジュール)

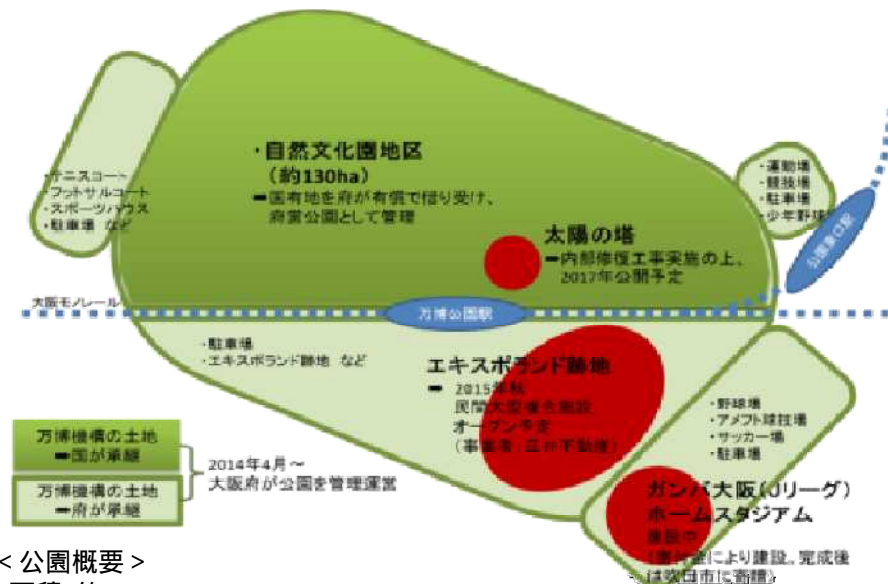
	年度	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
土地 利用 転換	■近畿大学医学部・ 附属病院 立地	設置に関する協定締結 (堺市、府、近大) ★									開設 ★	
	- 田園公園	再編										
	- 府営三原台第1住宅	地元調整、設計等										
					建替え							

○『泉北ニュータウン』エリアの担当部局一覧

・大阪府：住宅まちづくり部

10. 万博記念公園周辺・吹田操車場跡地 (大規模施設跡地等のリニューアル)

(1) 万博記念公園周辺



<公園概要>

面積: 約258ha

来園者数: 2006年約256万人、2008年約164万人

管理主体: (独)日本万国博覧会記念機構 出資割合 国53%、府47%

<国の動き>

2007年 独立行政法人の整理(万博機構廃止の方針)

2010年 事業仕分け

(万博機構を廃止し公園事業を府に任せるとの結論)

2014年 万博機構廃止(法律施行)⇒府の公園運営開始

<府営公園化に向けた国との協議>

・万博機構所有の土地を、機構への出資割合に応じて国・府に分割

・国保有部分(自然文化園地区)は、財政法の規定により、府が有償で借り受け、公園全体として一体的に管理運営。

・府は、府が保有する南側ゾーン・エキスポランド跡地に民間大型複合施設を誘致。その利益と、万博機構から引き継ぐ資産や入園料等の収入を元に、新たな財政負担のない形で、公園管理を実施

<将来イメージ>

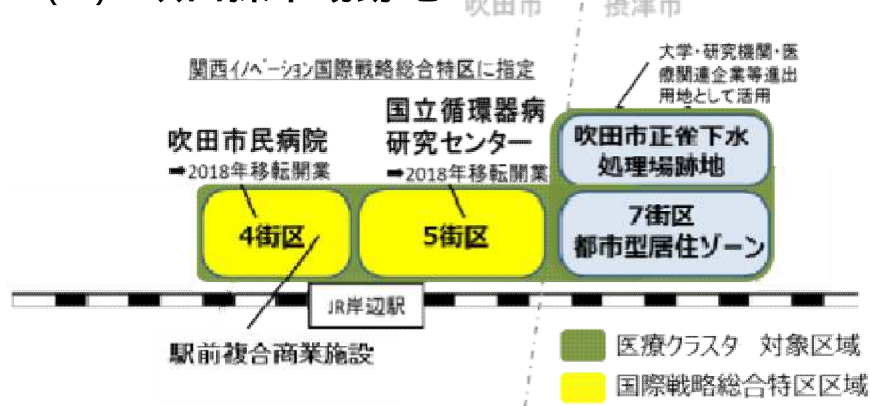
2015年秋(予定) ・エキスポランド跡地に民間大型複合施設オープン

・ガンバ大阪ホームスタジアム(仮・吹田市立スタジアム)完成

2017年(予定) ・「太陽の塔」修復、「第四の顔」復元完了、一般公開

大阪府日本万国博覧会記念公園運営審議会(2014年2月設置)において、将来ビジョンを検討中

(2) 吹田操車場跡地



・吹田市と摂津市の2市に跨る49.6haの土地

・1923年に操業開始。国内最大規模の物流拠点として重要な役割

・鉄道貨物の方式転換により、1984年廃止

・都心から10km圏内の利便性の高い土地として活用を検討

⇒ まちづくりとして活用可能な22ha(吹田市15ha、摂津市7.1ha)の整備を開始(事業主体:都市再生機構(UR))

<最近の動き>

・2013年6月 国立循環器病研究センター(国循)の吹田操車場跡地への移転建替え方針決定

・2014年5月、医療クラスター形成会議()において、関係者で吹田操車場跡地に「国際級の複合医療産業拠点」を形成する方向性を合意

国循主催。構成: 国、府(知事)、地元市、経済界、大学・研究機関等のトップ

⇒ 「ポスト彩都」と位置づけ、府が前面に立ち、医療産業集積拠点実現へ

○『万博記念公園周辺・吹田操車場跡地』エリアの担当部局一覧

・大阪府: 府民文化部、商工労働部

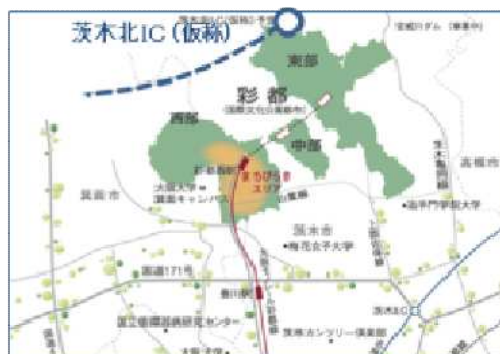
1 1 . 箕面森町・彩都 (国土軸を支える新たな産業・物流拠点の形成)

新名神高速道路(神戸～高槻)が2019年に開通し、新しいインターチェンジ直近の利便性を活かし、大阪の都心部と京都・兵庫を直線でつなぐ新しい産業・物流拠点が稼働。

(1) 箕面森町



(2) 彩都



(1) 箕面森町

- ・箕面市の北部丘陵に位置し、豊かな自然環境に囲まれた新しいまち
- ・計画人口・戸数 約9,600人・約2,900戸 面積 313.5ha
- ・2007年まちびらき、箕面グリーンロード開通
- ・2008年小中一貫校開校
- ・2011年幼・保一体型こども園開園

➡ 2015年企業用地ゾーン公募予定
(2017年以降土地引き渡し予定)

(2) 彩都

- ・茨木市と箕面市に跨り、豊かな自然環境と快適な都市機能が調和した定住魅力にあふれるまち
- ・計画人口・戸数 約50,000人・約16,700戸 面積742.6ha
- ・2004年まちびらき。
- ・2007年大阪モルールが彩都西駅まで延伸。
- ・2011年関西イノベーション国際戦略総合特区に指定。
ライフサイエンスパーク等
- ・2014年11月「彩都ライフサイエンスパーク」全20区画事業者決定
- ➡2015年春、ライフサイエンス・イノベーション企業誘致ゾーン(中部地区)一部造成完了予定



○『箕面森町・彩都』エリアの担当部局一覧

・大阪府:都市整備部、住宅まちづくり部、商工労働部