2023.6.2
第９回副首都推進本部（大阪府市）会議

参考資料２－５

大阪の改革（エリア編）

～「これからの大阪」

2023年6月

大阪府・大阪市

○とりまとめの趣旨について

- 大阪府市では、2008年以降の各種改革の実態、意義、進捗及び成果を、2014年12月、2018年12月の2回にわたって評価し、府民市民の皆様へお知らせすることを目的に公表しました。

- 今回実施した「改革評価プロジェクト」においては、 前回作成した「大阪の改革評価～10年の改革をふり返る～ 」の成果のみならず、2008年以降の15年間の一連の改革の成果をとりまとめました。

- 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、前回と同様に、ソフト施策とハード施策との両面からとらえた内容となっています。

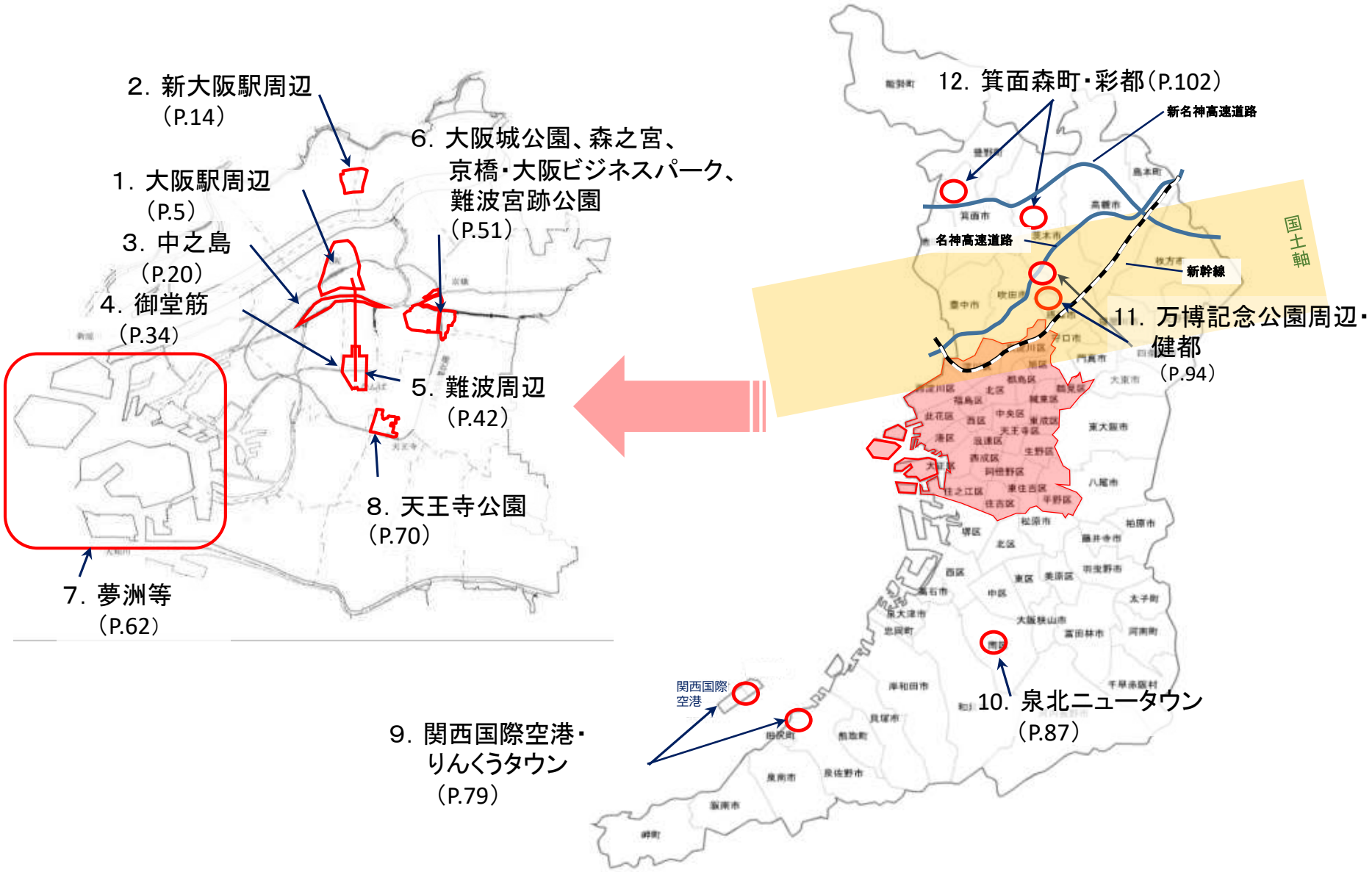
- 大阪の改革（エリア編） ～「これからの大阪」においては、ハード施策について、その実施により、大阪のまちが、将来どのように変わっていくのかがわかるよう、エリアを単位として整理いたしました。

- なお、別冊の、大阪の改革（テーマ編） ～「これまでの15年/主な取組」は、ソフト施策について、皆様に身近な政策分野をテーマ毎に取り上げ、大阪府市で実施している施策や改革の成果を整理しております。

【目　次】

1．	大阪駅周辺	5頁
2．	新大阪駅周辺	14頁
3．	中之島周辺	20頁
4．	御堂筋	35頁
5．	難波周辺	43頁
6．	大阪城公園等	52頁
7．	夢洲等	63頁
8．	天王寺公園	71頁
9．	関西国際空港・りんくうタウン	80頁
10．	泉北ニュータウン	88頁
11．	万博記念公園周辺・健都	95頁
12．	箕面森町・彩都	103頁

エリア編　マップ


2. 新大阪駅周辺
（P.14）
1. 大阪駅周辺
（P.5）
3. 中之島
（P.20）
4. 御堂筋
（P.34）
6. 大阪城公園、森之宮、
京橋・大阪ビジネスパーク、
難波宮跡公園
（P.51）
5. 難波周辺
（P.42）
8. 天王寺公園
（P.70）
7. 夢洲等
（P.62）
12. 箕面森町・彩都（P.102）
新名神高速道路
名神高速道路
新幹線
国土軸
11. 万博記念公園周辺・
健都
（P.94）
関西国際
空港
9. 関西国際空港・
りんくうタウン
（P.79）
10. 泉北ニュータウン
（P.87）

１．大阪駅周辺【総論】

１．エリアの現状

・大阪駅周辺はJR、私鉄、Osaka Metroの7駅が集中し、１日に約250万人の乗り降りがある西日本最大の基幹ターミナル。
・業務・商業の都市機能の一大集積地であり、近年も、グランフロント大阪や大阪梅田ツインタワーズノース（阪急百貨店）・サウス（阪神百貨店）等の業務・商業機能を有する複合施設が順次完成しており、現在も大阪駅西北ビル、JPタワー大阪の整備工事が進められている。
・「最後の一等地」と言われる『うめきた』の開発も進んでおり、道路、公園などの基盤整備や商業・業務・居住・宿泊・中核機能を備えた民間開発工事が進められている。

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、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。
・関西国際空港へ直通する特急電車が無いうえに、所要時間は1時間程度を要するなど、国際空港へのアクセスは東京（羽田空港）や名古屋（中部国際空港）に劣っている。
・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。
・歩道などの公共空間の地域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。

３．近年の動向

・百貨店をはじ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、開業以降、年間5,000万人を超える来街者が訪れるなど、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、2023年3月にはうめきたに大阪駅（うめきたエリア）地下ホームが開業するなど、大阪駅周辺への期待が大きく高まっている。
・2022年にスーパーシティ型国家戦略特別区域に大阪市域が指定され、うめきた2期での「みどり」を活用した、来街者の利便性向上に繋がる先端的サービスの実証・実装に向けた取組が進められている。

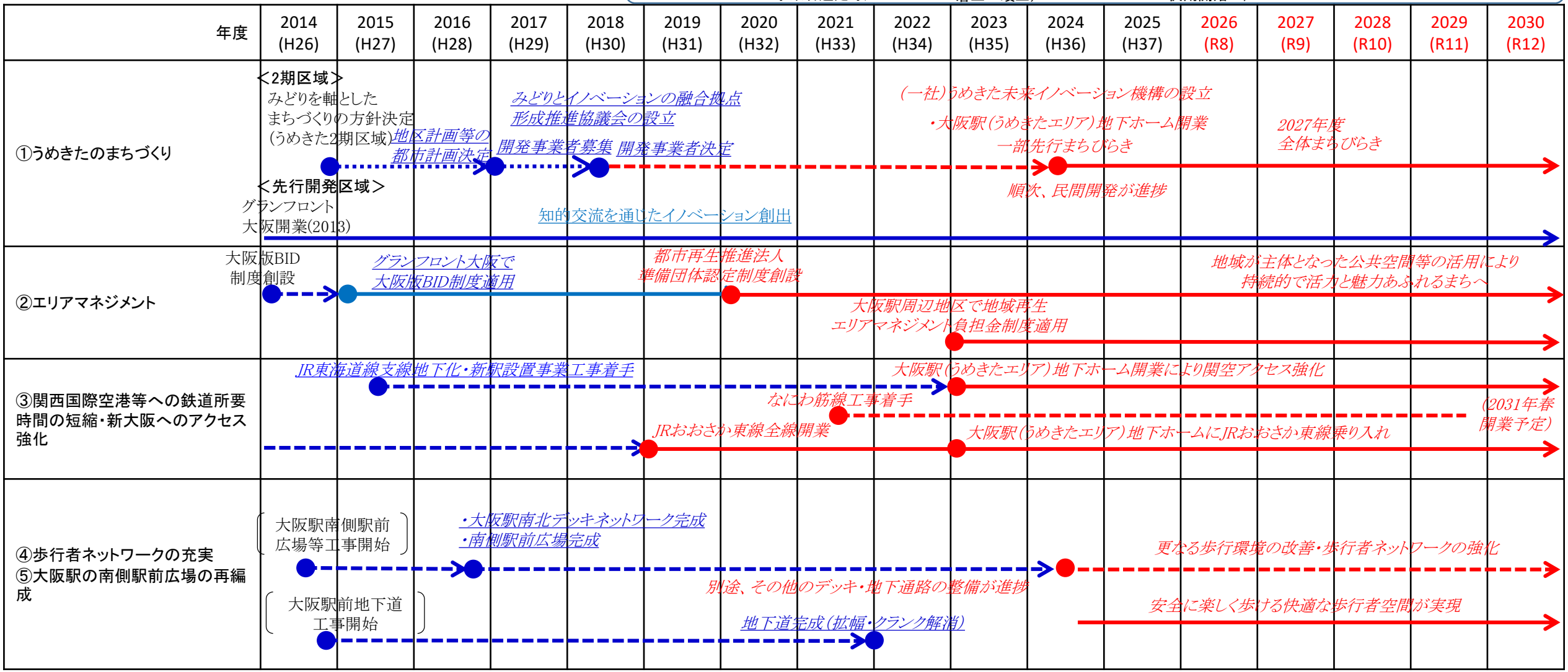
４．将来像

①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、先行開発区域も含め『大阪の新しい顔』をめざす。
②関空アクセスの改善・・大阪駅（うめきたエリア）地下ホームやなにわ筋線の整備により、関空へのアクセスを20分程度短縮。
③エリアマネジメントの促進・・・大阪版BID制度及び地域再生エリアマネジメント負担金制度の適用により、高質な公共空間の維持管理及び公共的空間を活用したイベント活動等を行う地域主体の持続的なエリアマネジメント活動を推進する。

1．大阪駅周辺

○取組状況及び今後のスケジュール

凡例（案）　調査（～制度設計・事業者選定等）　実施（制度創設～適用・着工～竣工）　成果（制度適用開始・供用開始～）
青字は2014年以降現時点までの取組項目
赤字は今後の取組項目



○『大阪駅周辺』エリアの担当部局一覧

・大阪市：大阪都市計画局、計画調整局、建設局、都市整備局、経済戦略局
・大阪府：大阪都市計画局、都市整備部

1．大阪駅周辺

【地区の位置付け】

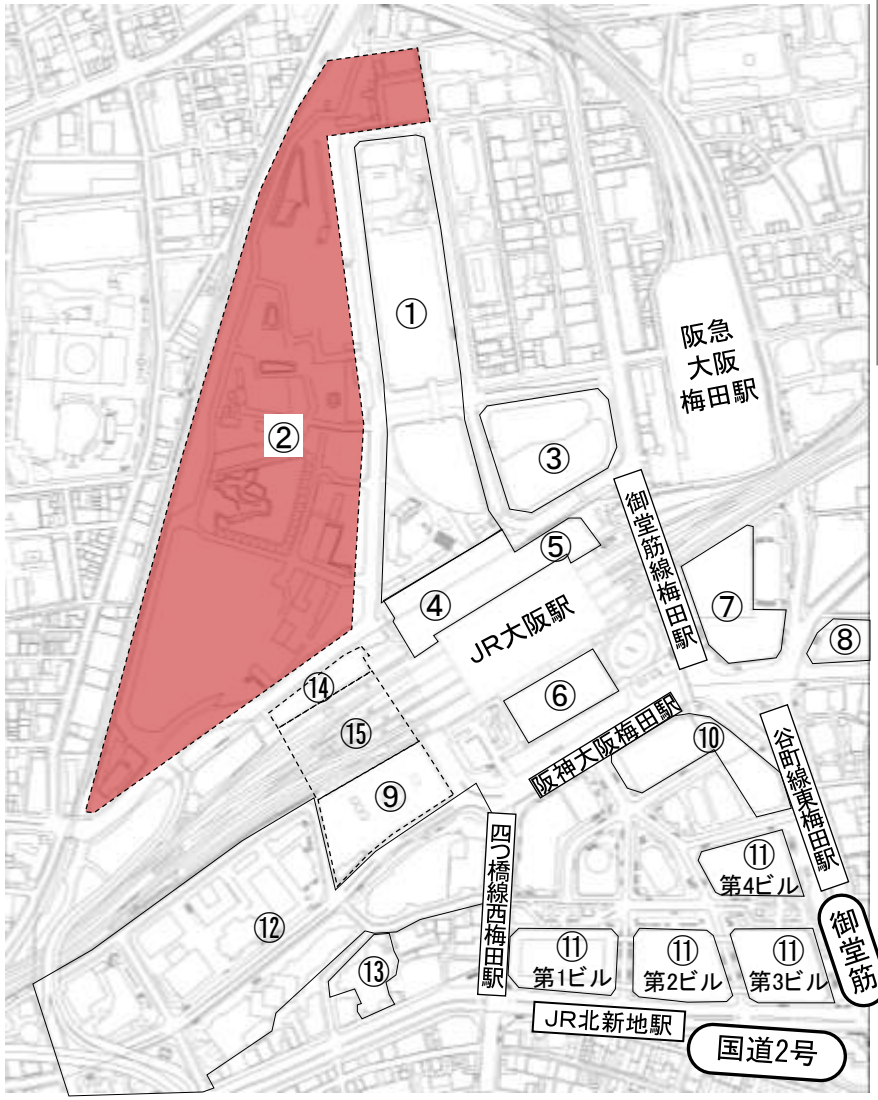
- 本地域は鉄道4社（JR、阪急、阪神、Osaka Metro）、7駅が集中し、1日に約250万人の乗り降りがある西日本最大のターミナル（全国では新宿・渋谷・池袋に次いで第4位）であり、主要都市とのアクセス性に優れ、国土軸との結節点となっている。
- 本地域は、百貨店に代表される繁華街として発展し、また大阪駅前ビルの再開発、ハービスOSAKAなどの西梅田再開発などによりオフィスビルの建設が続いた、業務・商業の都市機能の一大集積地である。
- 近年も、グランフロント大阪や大阪梅田ツインタワーズノース（阪急百貨店）・サウス（阪神百貨店）等の業務・商業機能を有する複合施設が順次完成しており、現在もグラングリーン大阪の分譲棟・賃貸棟や大阪駅西北ビル、JPタワー大阪の整備工事が進められている。
- 1942年の大阪駅前地下道（面積約6千㎡）の供用以降、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8.8万㎡（甲子園球場の約2.3個分）の広さを有している。

【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。
- 歩道などの公共空間の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）が十分でなく、民間主体のまちの運営が望まれている。
- 現在も、うめきた2期区域やJPタワー大阪などの開発が進んでおり、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、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、地上、地下、デッキによる多層構造のため、駅間の乗換えなどに複数回の上下移動が必要であり、南北間の移動には迂回が必要で経路も分かりにくい。
- 地下経路が迷路状で分かりにくく、老朽化も進行している。



番号	権利者等
①	グランフロント大阪
②	うめきた2期区域（グラングリーン大阪他）【工事中】
③	ヨドバシカメラ
④	ルクア1100
⑤	ルクア
⑥	大丸百貨店
⑦	大阪梅田ツインタワーズ・ノース（阪急百貨店）
⑧	大阪富国生命ビル
⑨	JPタワー大阪【工事中】
⑩	大阪梅田ツインタワーズ・サウス（阪神百貨店）
⑪	大阪駅前第1～4ビル（1970～81年築）
⑫	オオサカガーデンシティ
⑬	ブリーゼタワー
⑭	（仮称）大阪駅西北ビル【工事中】
⑮	大阪駅西高架下開発【工事中】

１．大阪駅周辺

○課題と取組

	事項	課題	取組
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十分な連携が図られていなかった。 ・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の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）が十分でなく、民間主体のまちの運営が望まれている。	**①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。（2015年3月まちづくりの方針決定、2017年1月地区計画等の都市計画決定、2018年7月開発事業者決定、2020年12月民間開発工事着手） **②エリアマネジメント** ・グランフロント大阪において「大阪版BID制度」（2014年4月創設済）の適用を継続するとともに、2023年度より大阪駅周辺地区において「地域再生エリアマネジメント負担金」を適用することにより、地域主体の持続的なエリアマネジメント活動を推進。 ・「うめきた地区」では歩道空間の管理や、オープンカフェの設置などの取組。
交通インフラ	○関西国際空港等への鉄道アクセス・新大阪へのアクセス強化	・これまで関西国際空港へは関空特急「はるか」が大阪駅に停車できず、関空快速を利用して約64分要していたことから、さらなる時間短縮が必要。 成田空港⇔東京駅 約47分 （成田空港HPより）	**③関西国際空港等への鉄道所要時間の短縮** 【新大阪へのアクセス強化、関西国際空港への所要時間を短縮】 ・うめきた2期区域におけるJR東海道線支線の地下化・大阪駅（うめきたエリア）地下ホーム（2023年3月開業）及びなにわ筋線（2021年度工事着手）の活用。 【おおさか東線からのアクセス改善】 ・2019年3月に全線開業したJRおおさか東線の大阪駅（うめきたエリア）への乗り入れ（2023年3月）。
	○歩行者ネットワークの充実	・地下駅、地上駅が混在し、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ものの、上下移動が多く、南北間の移動には迂回が必要で経路も分かりにくく、先駆的に建設された大阪駅前地下道などでは老朽化が進んでいる。	**④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（2016年度）。 ・大阪駅前地下道の拡幅（2021年度完成）及び案内サインなどの整備（2018年度～）により、安全に楽しく歩ける快適な地下空間を創出。 ・ヨドバシ梅田と大阪駅、グランフロント大阪とを接続する歩行者デッキ（2019年度完成）や阪神百貨店東側の歩行者デッキ（2021年度完成）により、歩行者の回遊性を向上。
	○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。	**⑤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。（2016年10月工事完了）

1．大阪駅周辺　①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」を目標として、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。

取組前

- 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、開業以降、年間5,000万人を超える来街者が訪れるなど大阪駅北側に新たな人の流れと賑わいを創出。
- ナレッジキャピタルでは数多くの大学や企業・研究機関などが活動に参画し、コラボレーションによる新たなプロジェクトも誕生。

グランフロント大阪

ナレッジプラザ

将来像

- うめきた2期区域は、比類なき魅力を備えた「みどり」と世界をリードする「イノベーション」の融合拠点を目標として、開発を展開。
- 2018年7月に2期区域の開発事業者が決定し、2020年12月に民間開発工事に着手。
- 2022年9月に、一般社団法人うめきた未来イノベーション機構(U-FINO)を設立。
- 2023年3月に、大阪駅（うめきたエリア）地下ホームが開業。
- 2024年夏頃一部先行まちびらき（民間宅地の一部、都市公園の一部）。
- 2027年度　全体まちびらき。

基盤整備図

うめきた2期全景（グラングリーン大阪）

都市公園全景
提供：グラングリーン大阪開発事業者

1．大阪駅周辺　② エリアマネジメント

＜めざす姿＞
・グランフロント大阪において「大阪版BID制度」の適用を継続するとともに、2023年度より大阪駅周辺地区において「地域再生エリアマネジメント負担金」を適用することにより、地域主体の持続的なエリアマネジメント活動を推進し、まちの魅力を向上させる。
・将来的には他の地区への適用などをめざす。

これまでの取組

■大阪版BID制度
・「大阪版BID制度検討会」を設置（2013.7）
・「大阪市エリアマネジメント活動促進条例」の施行（2014.4）
・（一社）グランフロント大阪TMOを都市再生推進法人に指定（2014.7）
・グランフロント大阪において「大阪版BID制度」を適用開始（2015.4）
→大阪市が地方自治法に基づく分担金を地権者等から徴収し、エリアマネジメント団体に活動財源として交付

一般社団法人グランフロント大阪TMOの活動

【都市利便増進施設の管理】

A 分担金で行う事業
（非営利・公共的事業）
・歩道空間の管理

大阪市エリアマネジメント活動促進条例を活用し、歩道空間一体において「維持保全」、「美化・清掃」、「放置自転車対策」、「巡回・点検」を実施。

B 自主財源で行う事業
・オープンカフェ・広告の管理

道路占用許可の特例制度により歩道空間を利活用し、オープンカフェや広告板・バナー等の設置。

【巡回バス・イベント等】

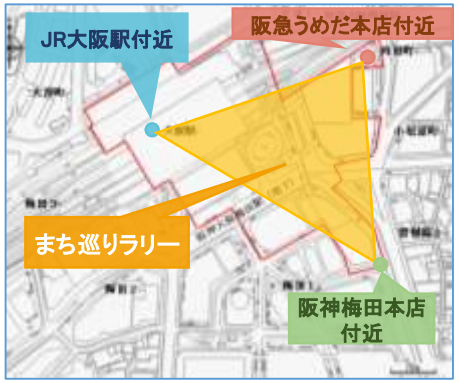
C自主財源で行う事業
・巡回バス・イベントなど

梅田地区の交通環境の改善及び回遊性向上のため、バス、レンタサイクル、パーキング事業を実施。
梅田地区の企業・住民が一体となり、地区の魅力向上に向けた活動を実施。

■地域再生エリアマネジメント負担金制度
・地域再生法改正による負担金制度の創設（2018.6.30）
・地域再生エリアマネジメント負担金制度の導入に向けた社会実験（2020.10、2021.10）
・大阪駅周辺地区地域来訪者等利便増進活動計画の認定（2022.12.22）

大阪駅周辺地区地域来訪者等利便増進活動計画における取組

健康増進イベント
「梅田あるくフェス」の実施
・健康をテーマとした「運動」「食」「心」にまつわる出店（大阪駅付近、阪急うめだ本店付近、阪神梅田本店付近）
・まち巡りラリー（回遊促進施策）



■2023年度より大阪駅周辺地区において地域再生エリアマネジメント負担金制度を適用する（全国初）。
→大阪市が地域再生法に基づく負担金を受益事業者等から徴収し、エリアマネジメント団体に活動財源として交付。

■うめきた先行開発地区において、華やかで賑わいのある歩行者空間を創出
・道路占用許可特例の対象となる歩道の歩行者交通量の増加（2013：42,768人⇒2022：48,835人）
・歩行者空間が魅力的であると感じる人の割合の増加（2013：63%⇒2021：81%）

1．大阪駅周辺　③関西国際空港等への鉄道所要時間の短縮

＜めざす姿＞
・うめきた2期区域に設置する大阪駅（うめきたエリア）に、関空特急「はるか」が停車するとともにJRおおさか東線が乗り入れることにより、関西国際空港や大阪東部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

最速 **約64分**（関空快速利用）

約20分短縮

44分程度（はるか利用）

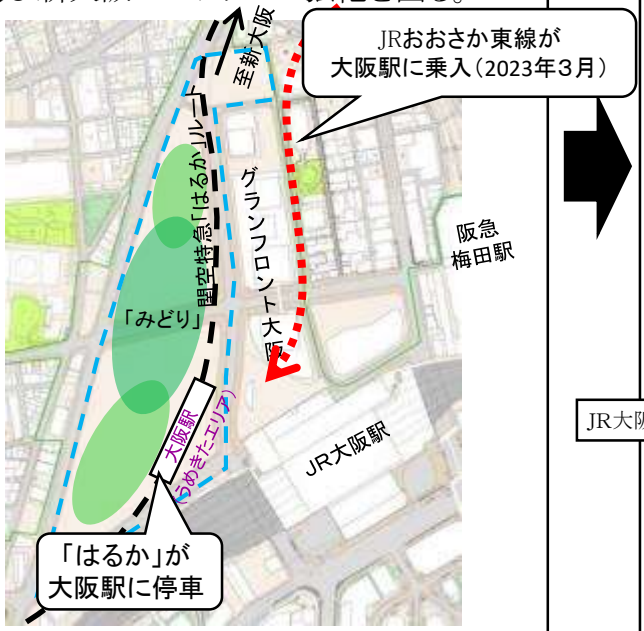
環状線の列車混雑が緩和されるため、定時性及びラッシュ時の速達性の確保にも有効。

取組前

・「はるか」は、新大阪駅出発後、大阪駅周辺に停車せず、通過。

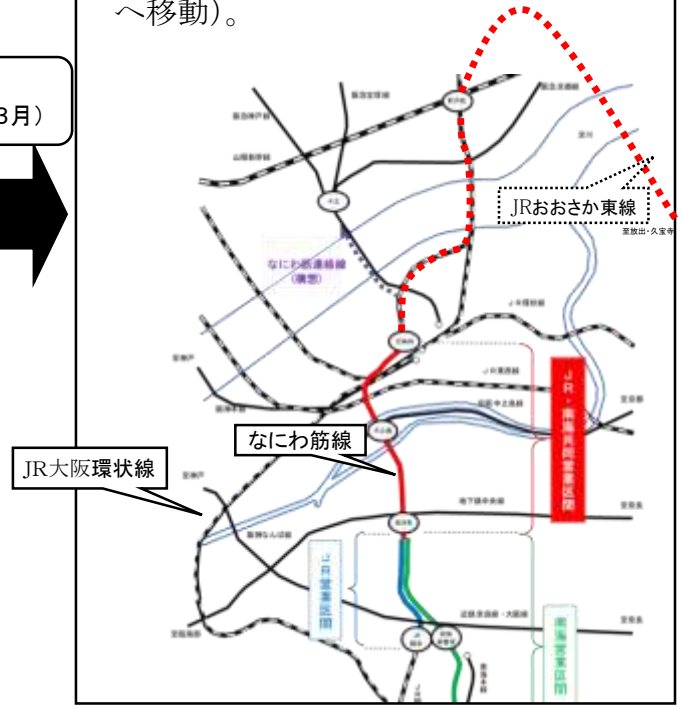
大阪駅（うめきたエリア）設置時点

・大阪駅（うめきたエリア）へ「はるか」停車、JRおおさか東線乗入により、関西国際空港や大阪東部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）

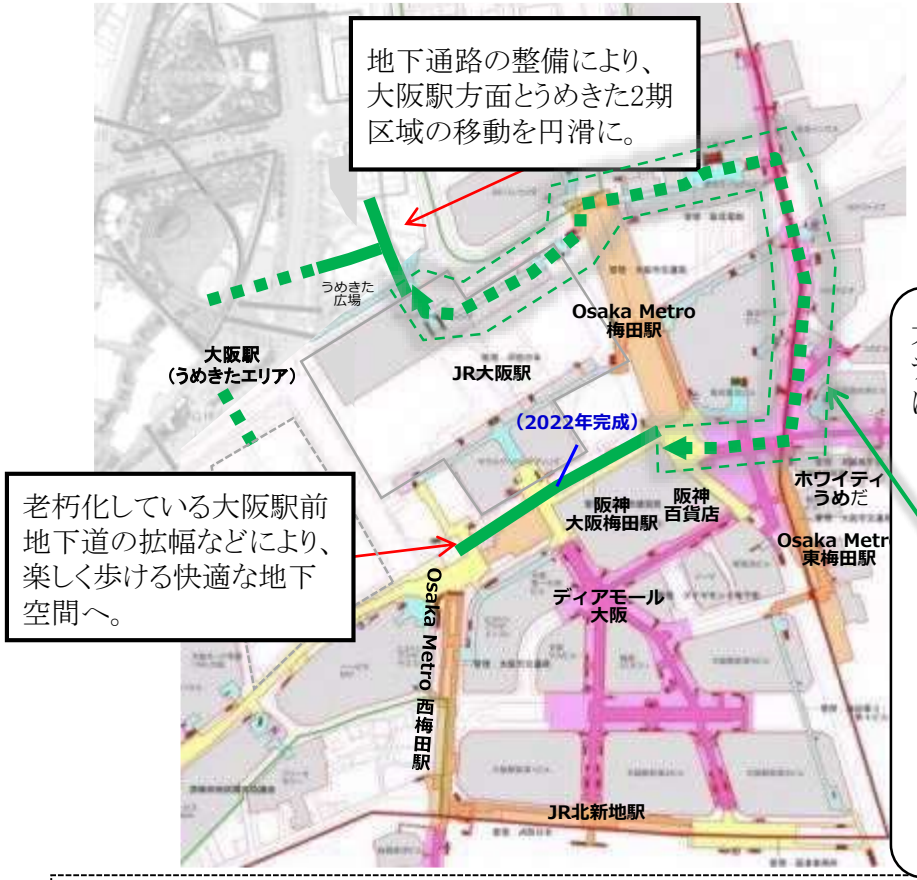
・現在事業中である「なにわ筋線」の整備により、更に所要時間を短縮。（「はるか」ルートがJR大阪環状線からなにわ筋線へ移動）。



1．大阪駅周辺　④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



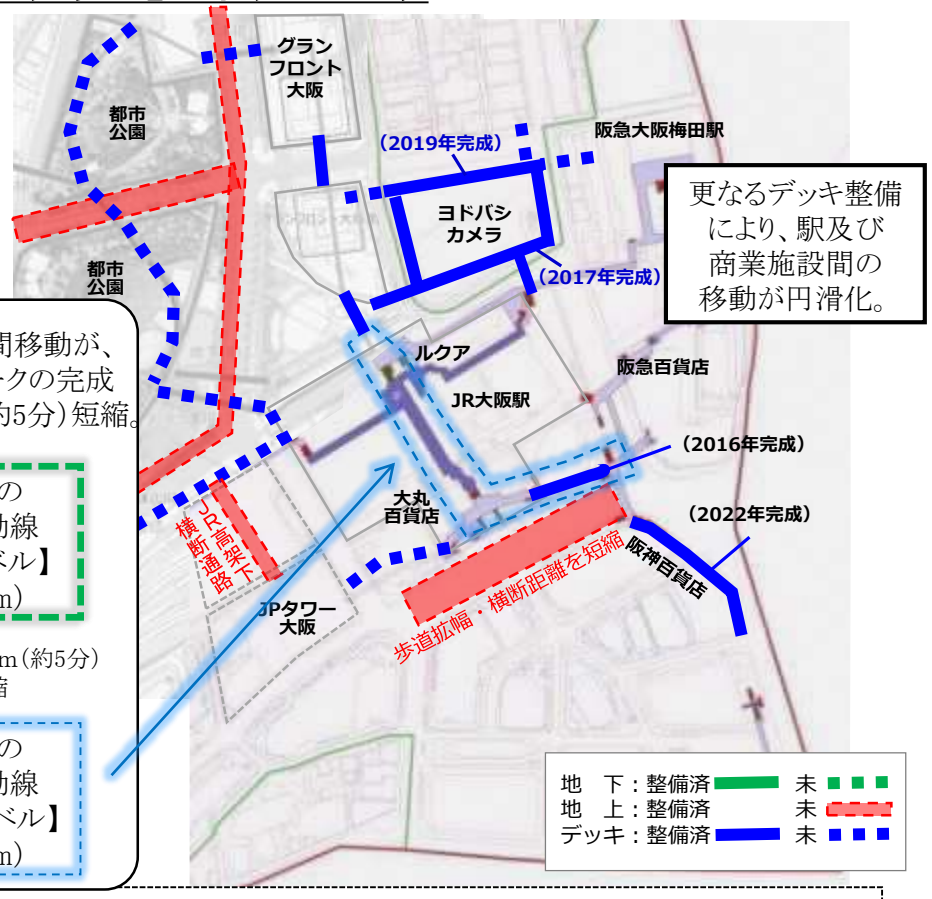
大阪駅の南北間移動が、デッキネットワークの完成により、430m（約5分）短縮。

取組前の歩行者動線【地下レベル】（約840m）

430m（約5分）短縮

取組後の歩行者動線【デッキレベル】（約410m）

デッキ・地上ネットワーク



更なるデッキ整備により、駅及び商業施設間の移動が円滑化。

大阪・梅田駅周辺サイン整備：来阪旅行者等の周遊性・利便性の向上のため、案内表示の統一化を図る（2018年度より順次整備）

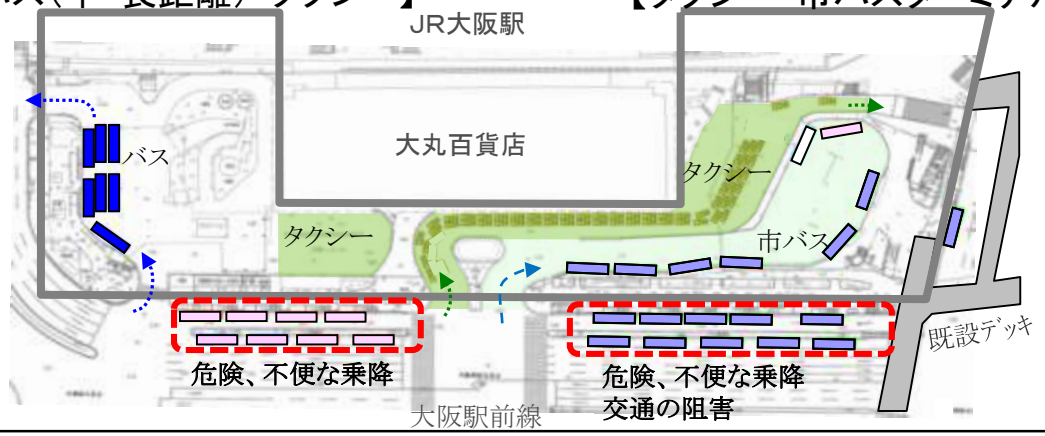
共通ルールに基づくサイン整備
・表記方法の統一（情報の断絶の改善）
・背景色の改善、ピクトの統一（視認性の改善）など

1．大阪駅周辺　⑤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。

取組前

【JRバス（中・長距離）・タクシー】　【タクシー・市バスターミナル】

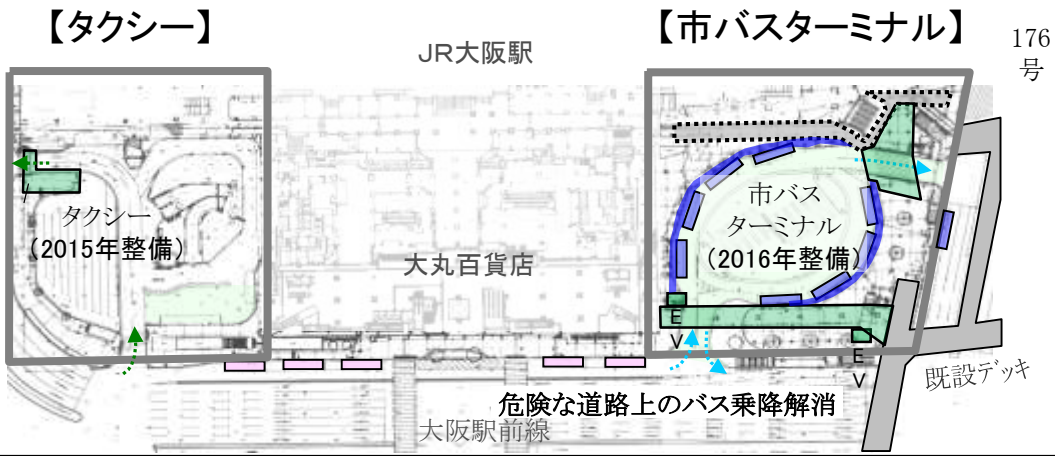


176号

○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。

これまでの取組

【タクシー】　【市バスターミナル】



176号

○　新大阪駅周辺【総論】

1. エリアの状況

- 1964年の東海道新幹線の開通、東京オリンピックの開催、1970年の大阪万博開催時に、土地区画整理事業と共にまちづくりが進められて以降、大阪の南北軸の一画を担うとともに、国土軸上に位置する広域交通ネットワークの拠点として、関西国際空港、大阪国際空港、神戸空港などとともに、アジア、日本各地と大阪を繋ぐ役割を果たしてきている。
- 今後、リニア中央新幹線の整備によるスーパー・メガリージョン構想が進められ、東京、名古屋、大阪が一体となった7000万人の巨大経済圏が形成されようとしており、また、北陸新幹線や、関西国際空港とのアクセスを強化するなにわ筋線（都市鉄道）、空港や全国の都市拠点などを繋ぐ高速道路網へのアクセスを強化する大阪都市再生環状道路淀川左岸線（都市高速道路）などの広域交通インフラが整備されていく状況。

2. エリアの課題

- 新大阪駅周辺地域が、かつてないほどの広域交通の一大ハブ拠点となるこの機会を捉えて、世界、日本国内から多様な人を惹きつけ交流を促進するとともに、世界に誇れる豊かな都市空間をつくり出すことで、大阪経済の発展はもとより、関西・西日本のポテンシャルを高め、アジアと共に進化する新しい時代の大阪をめざす必要がある。

3. 近年の動向

- 都市再生緊急整備地域の候補となる地域として公表（2018年8月）されたことを受け、国、大阪府、大阪市、経済団体、民間事業者、学識経験者等で構成する「新大阪駅周辺地域都市再生緊急整備地域検討協議会」を設置し（2019年10月）、官民協働で将来のまちづくりを検討。「新大阪駅周辺地域都市再生緊急整備地域まちづくり方針2022」を策定（2022年6月）。
- まちづくり方針を踏まえ、複数の具体的なプロジェクトが動きつつある「新大阪駅エリア」において、都市再生緊急整備地域に指定(2022年10月)。あわせて、同年12月に都市再生緊急整備協議会を設置。

4. 将来像

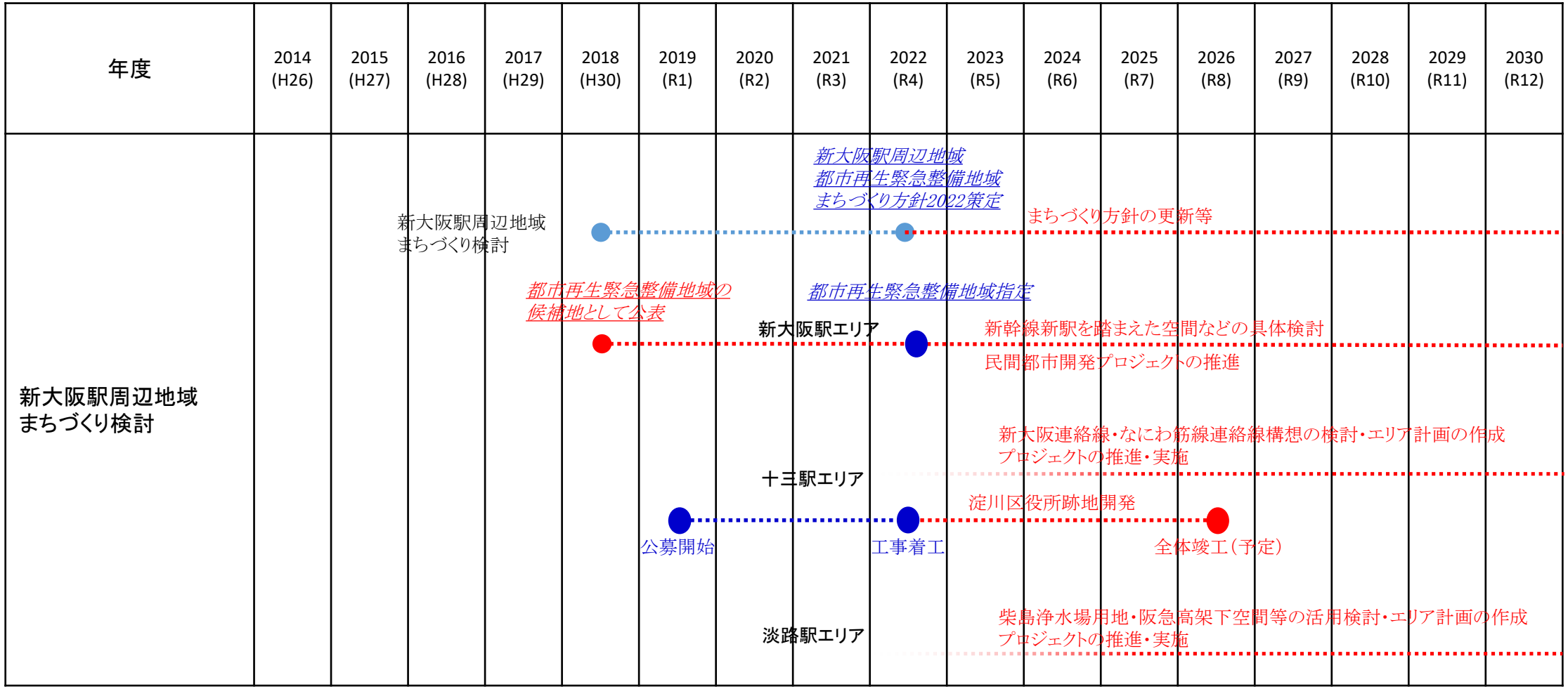
- 圧倒的な広域交通アクセスを活かして、駅とまちが一体となった「世界有数の広域交通ターミナルのまちづくりの実現」をめざす。

○ 新大阪駅周辺

○取組状況及び今後のスケジュール

凡例（案）　調査　実施　成果

青字は2014年以降の実施済みの項目
赤字は現時点では未実施の項目



○『新大阪駅周辺』エリアの担当部局一覧

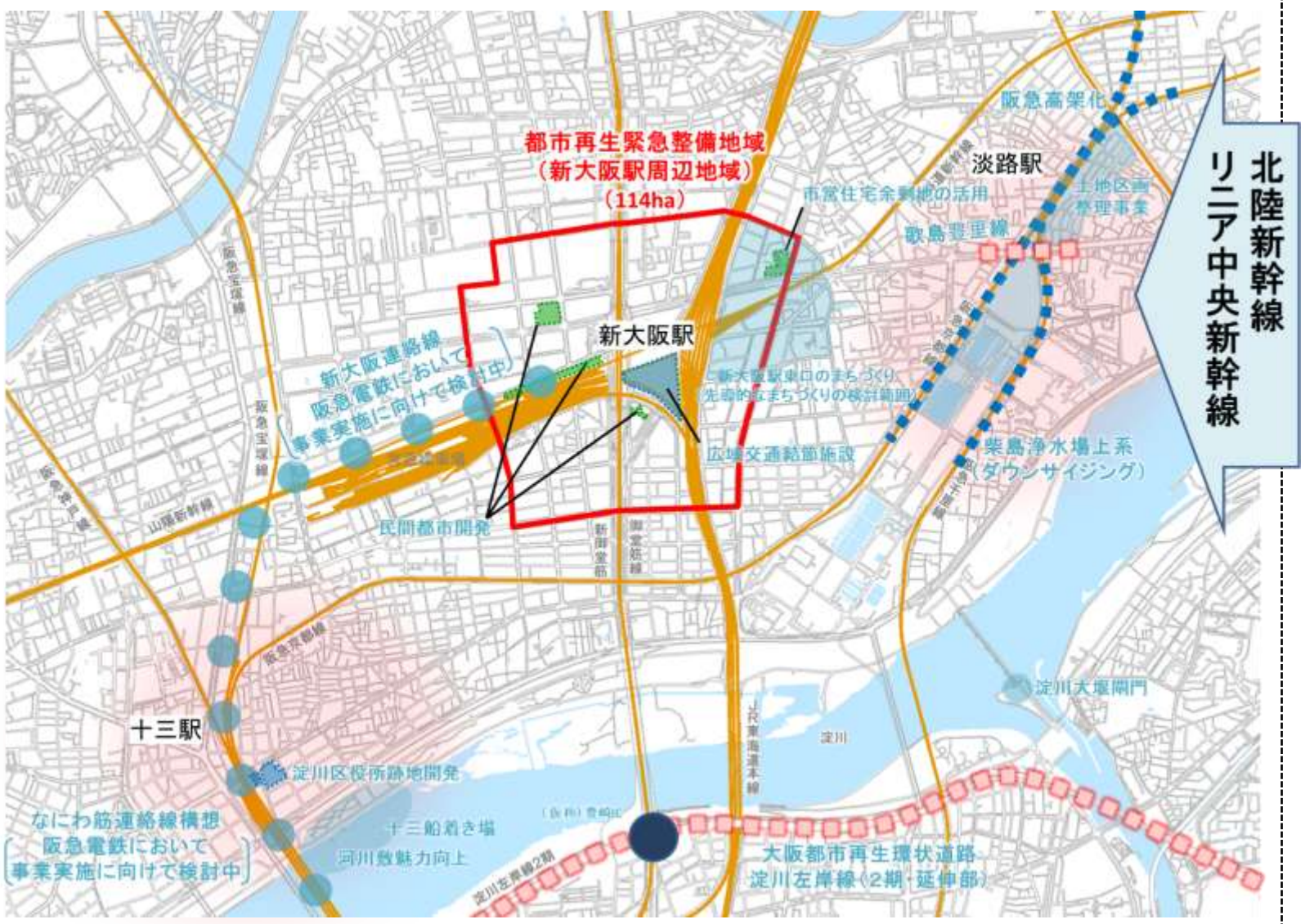
・大阪市：大阪都市計画局、計画調整局、淀川区役所、東淀川区役所
・大阪府：大阪都市計画局

○　新大阪駅周辺

【地区の位置付け】
（エリア全体）
- 新大阪、十三、淡路の3つのエリアが徒歩圏に居住エリアを持つというポテンシャルを踏まえて、それぞれの立地特性やゆかりを活かしながら、来訪といった一時的なエリアの利用から、働く、住むといったエリアへの定着を視野に入れて、3つのエリアが一体となって、魅力の高い拠点の形成を図る。

（新大阪駅エリア）
- 新大阪駅エリアについては、新幹線駅をはじめとする広域交通の利便性が高いポテンシャルを活かして質の高い機能の集積を図り、3つのエリアのリーディング拠点として、国内外の広域の人の流れを集めて、まちに広げる重要な役割を担う。特に、目的地のシンボルとなる大規模な交流施設の立地、広域交通結節施設として人の空間の拡充や高速バス拠点化、駅からまちへの空間の演出などにより、新大阪駅周辺地域の拠点性の向上をけん引する。

（十三駅エリア・淡路駅エリア）
- 十三駅エリア・淡路駅エリアについては、新大阪駅エリアと多様な交通モードでネットワークさせつつも、懐かしさや、空間的なゆとりなど新大阪にないそれぞれの特色を活かした独自性を持つことにより、新大阪駅エリアの役割や広域的な機能を補完するサブ拠点としての役割を担うことで、3エリアが一体となって魅力の高い拠点を形成する。



○　新大阪駅周辺

○課題と取組

	事項	課題	取組
全体	プロモーション	• さらなる民間都市開発の機運の醸成、新たな事業の創出、人の集積等を図っていくために、府民、市民はもとより、国内外に広く、新大阪駅周辺地域の動きをプロモーションする必要がある。	• 都市再生緊急整備協議会が中心となって、セミナーなどを開催することにより、エリアのブランド価値を高める取組を展開する。
新大阪駅エリア	新幹線新駅関連プロジェクト	• 駅とまちが一体となったまちづくりを進めるために、リニア中央新幹線、北陸新幹線の新駅整備と関連して、都市機能の充実を図っていく必要がある。	• 新幹線新駅の位置が示されれば、以下4つのプロジェクトについて検討の具体化を進める。 (1)広域交通結節施設の機能向上 (2)駅とまちを繋ぐ歩行者動線 (3)大規模交流施設の立地 (4)新大阪連絡線新駅プロジェクト
	民間都市開発プロジェクト	• 人の集積等を図っていくために、民間都市開発における建て替え、再開発などのタイミングに合わせて、エリアの価値を高める機能を導入していくことが求められる。	• 検討が進められるプロジェクトの実施促進を図りながら、新たな民間によるプロジェクトの組成に向けた機運の醸成を図る。
十三駅エリア 淡路駅エリア	エリア計画 プロジェクト推進	• 新大阪駅エリアの役割や広域的な機能を補完するサブ拠点としての役割を担い、3エリアが一体となって魅力の高い拠点を形成する必要がある。	新大阪連絡線・なにわ筋連絡線構想(新駅設置)および柴島浄水場用地・阪急高架下空間等の活用の検討を踏まえてエリア計画を作成し、各種プロジェクトの推進を図る。

○　新大阪駅周辺　①新大阪駅エリア

＜めざす姿＞
・世界有数の広域交通ターミナルのまちづくり

取組前

○新幹線、JR在来線及びOsakaMetroの駅が立地し、駅の直近には、業務、宿泊などの機能集積があり、特に北西部の業務系機能の集積がある。駅から離れるにつれて、商業地域内においても、戸建て住宅や共同住宅が立地するなど、一定規模の居住機能があり、複合的な土地利用がなされている。

取組後～将来像　駅まち一体の空間づくり

○新幹線新駅関連プロジェクト

リニア中央新幹線・北陸新幹線の駅位置を踏まえて、以下の4つの関連プロジェクトの検討の具体化を進める。

(1)広域交通結節施設の機能向上

鉄道・道路とまちを繋ぐ役割を担う交通結節施設は、利便性・円滑性・快適性の観点から、歩行者・自動車等交通・利用者サービスの空間をバランスよく設ける。現状の課題解決はもとより、人の空間の拡充及び高速バスの拠点化に向けて、多層化の検討を進める。

(2)駅とまちをつなぐ歩行者動線(歩きたくなるまちなか)

新大阪駅の3Fの南北通路から6ブロックの方面に、駅、交通結節施設などと民間都市開発の低層部を一体的な空間として、動線を確保するとともに、賑わいや潤いのある連続的な空間形成を図る。

(3)大規模交流施設の立地

0.5～1ha規模以上で、広い圏域からの人の集積が可能な空間の確保などを図る。

(4)新大阪連絡線新駅プロジェクト

新大阪と十三のネットワークを強化する新大阪連絡線の新駅は、新大阪駅の北西部として、駅ビル整備と合わせて、一体的にエリアの価値を向上する機能の導入を図る。

○民間都市開発プロジェクト

人の集積を図るために、大規模な建て替え、土地利用転換などのまとまりのある民間都市開発に合わせて、交流促進・交通結節・都市空間の機能の向上を図る。民間都市開発には、質の高い機能の導入や、魅力的な低層部を創出することなどによりまちの価値を高める。特に低層部等は、民間の創意工夫などにより、さまざまな人が、効果的で便利に利用できる都市空間となるよう新しい空間利用(空間のシェアリングなど)のイノベーションに期待する。

「新大阪駅エリア計画」より

○　新大阪駅周辺　②十三駅エリア、淡路駅エリア

＜めざす姿＞
・世界有数の広域交通ターミナルのまちづくり

取組前

○十三駅エリア　阪急京都線、神戸線、宝塚線が集まり、大阪駅に接続する鉄道の結節点であり、駅周辺には、商店街などの昔ながらの風情のある空間が残るほか、南側に近接する淀川では、十三河川敷において、花火大会やバーベキューなどのイベントが開催されている。

○淡路駅エリア　阪急淡路駅は、阪急京都線、千里線の結節点であり、また、JRおおさか東線の開業に伴いJR 淡路駅が設置され、新大阪駅へのアクセス性が向上した。両駅周辺では、土地区画整理事業と東西の都市計画道路事業及び連続立体交差事業が行われており、商店街の周りには、居住機能が広がる。

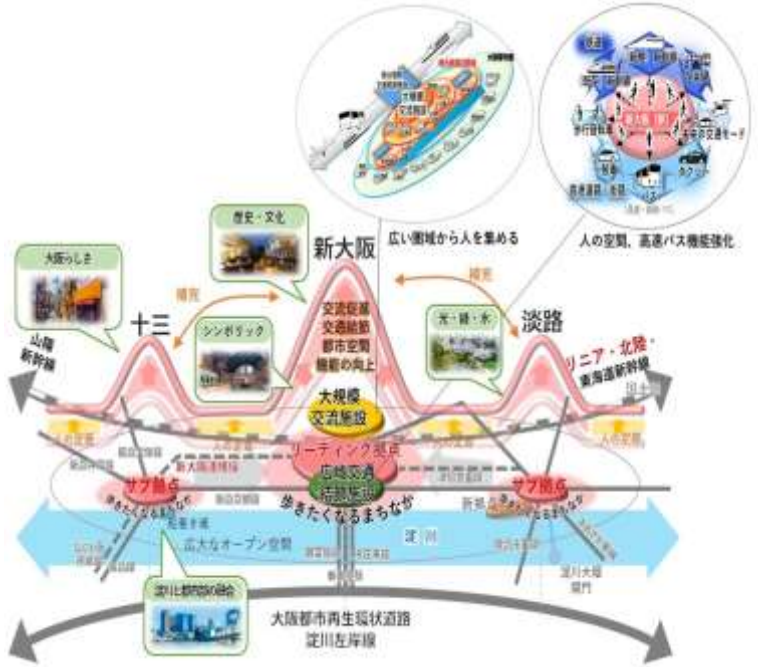
取組後～将来像

新大阪駅エリアと多様な交通モードでネットワークさせつつも、懐かしさや、空間的なゆとりなど新大阪にないそれぞれの特色を活かした独自性を持つことにより、新大阪駅エリアの役割や広域的な機能を補完するサブ拠点としての役割を担うことで、3エリアが一体となって魅力の高い拠点を形成する。

○新しいまちづくりに関連するインパクト

十三駅エリア　：　新大阪連絡線・なにわ筋連絡線構想（新駅設置）
　　淀川河川敷十三エリアの魅力向上
　　淀川区役所跡地開発　など

淡路駅エリア　：　阪急線　高架化
　　土地区画整理事業
　　柴島浄水場　上系　有効活用　など



「新大阪駅周辺地域都市再生緊急整備地域まちづくり方針2022」より

３．中之島周辺【総論】

１．エリアの状況

・古くから大阪の経済・文化・行政の中心であり、現在でも業務の中枢機能などが集積し、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。

①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。

②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、大阪中之島美術館（2022年2月開館）や国立国際美術館、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

①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。

・年間を通じて多くの人が訪れる文化・集客ゾーンであるが、歩行者や自転車の乱横断など交通安全性と回遊性に課題がある。

②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

①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を展開するとともに、2015年には中之島図書館正面玄関の常時開放や中央公会堂では新しいレストランを導入するなどサービス改善を進めている。

②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。

・4丁目では、大阪中之島美術館が2022年2月に開館するとともに、隣接地において未来医療国際拠点の形成を進めている。
また、大阪大学中之島センターが、社学共創・産学共創・アート拠点の形成に向けた改修、機能強化を進めている。

・5丁目では、民間地権者等による土地区画整理事業を実施し、歩行者専用道等の公共施設整備や敷地の整形化等の基盤整備を進めている。

４．将来像

①東部

・近代建築の魅力を活用するとともに、多様な世代が訪れる機会の創出により新たな公園利用者の流れを作り出し、中之島エリアの集客増・活性化につなげていく。

・中之島通を歩行者空間化（公園化）し、中之島エリア全体の回遊性向上とともに、中之島公園の一体的な空間の創出を図るため、人中心の通りとして整備する。

②西部

・4丁目では、2022年2月に開館した大阪中之島美術館と、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を形成する。また、隣接する市有地において、未来医療の産業化とその提供による国際貢献を推進する未来医療国際拠点を形成し、これらが連携・調和するまちづくりの実現を図ることにより、大阪の文化・芸術・学術を担う国際的な拠点を形成する。

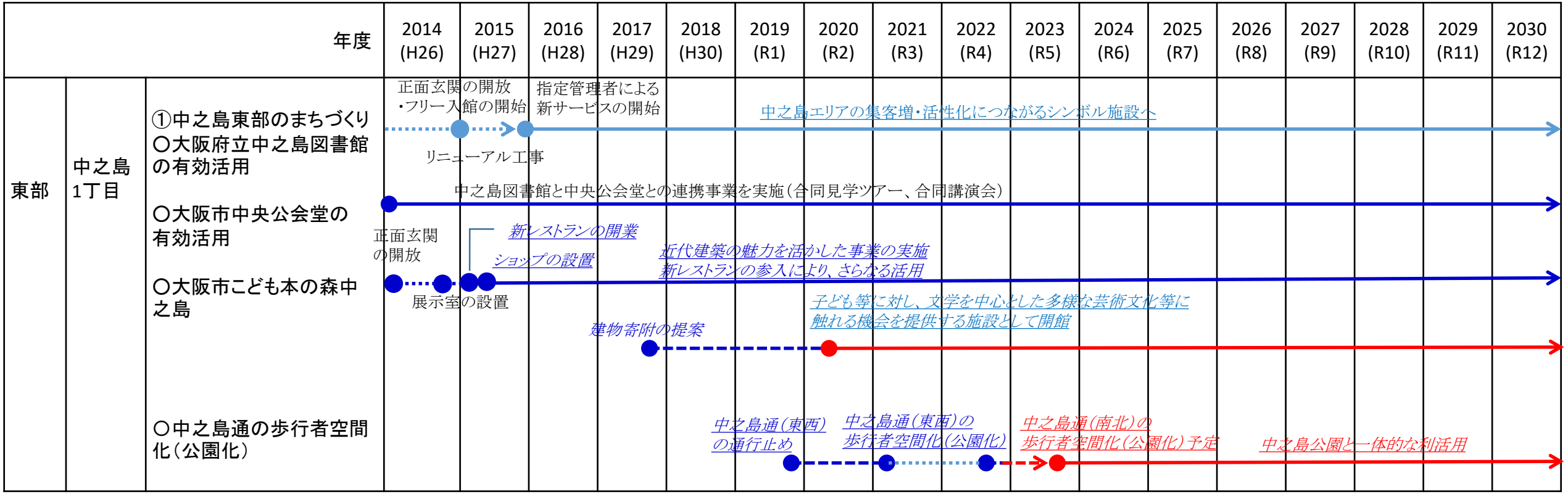
・さらに5丁目では、国際的な拠点形成に資するまちづくりの実現をめざし、質の高い民間開発を誘導する。

３．中之島周辺

○取組状況及び今後のスケジュール

凡例（案）　調査（～制度設計・事業者選定等）　実施（制度創設～適用・着工～竣工）　成果（制度適用開始・供用開始～）

*青字*は2014年度以降現時点までの取組項目
*赤字*は今後の取組項目



３．中之島周辺

○取組状況及び今後のスケジュール

凡例（案）　調査（～制度設計・事業者選定等）　実施（制度創設～適用・着工～竣工）　成果（制度適用開始・供用開始～）

青字は2014年度以降現時点までの取組項目
赤字は今後の取組項目

			年度	2014 (H26)	2015 (H27)	2016 (H28)	2017 (H29)	2018 (H30)	2019 (R1)	2020 (R2)	2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)	2028 (R10)	2029 (R11)	2030 (R12)
西部	中之島4・5丁目	②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）				大阪中之島美術館着工					大阪中之島美術館開館		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							
			＜4丁目＞					国立国際美術館及び市立科学館との連携を調整												
						未来医療国際拠点基本計画（案）策定		事業者選定		工事着手に向けた調整等		施設整備		未来医療国際拠点開業						
						中之島アゴラ構想基本計画（案）策定			事業計画の具体化		施設整備			大阪大学中之島センター施設オープン						
			＜5丁目＞																	
								土地区画整理事業の実施検討 事業計画の具体化						土地区画整理事業の実施						
				MICE機能の強化をはじめとしたまちづくりの検討											開発計画の具体化					国際的な拠点形成に資する質の高い民間開発を誘導
なにわ筋線																				
												なにわ筋線工事着手								
																(2031年春開業予定)				
中之島GATE（西区川口）																				
										サウンディング調査	事業者選定		施設整備		中之島GATE船着場・にぎわい施設オープン					

○『中之島』エリアの担当部局一覧

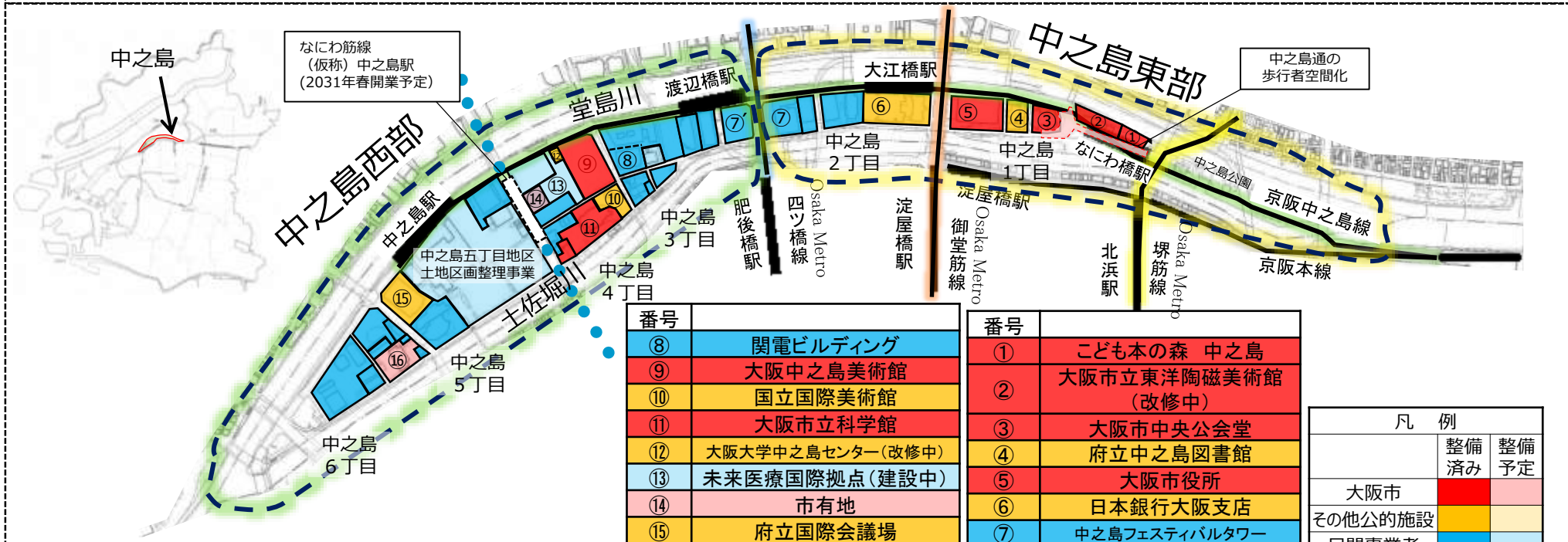
・大阪市：計画調整局、経済戦略局、建設局
・大阪府：商工労働部、府民文化部、教育庁

３．　中之島周辺

【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枢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み、昭和年代には概ね現在の姿が概成している。2012年にフェスティバルタワーが竣工。
○交通インフラ：　Osaka Metro御堂筋線、四ツ橋線が近接するとともに、京阪中之島線が地区東西を結ぶ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。中之島4丁目では、大阪中之島美術館が2022年2月に開館するとともに、未来医療国際拠点が2024年春の開業に向けて整備を進めている。中之島5丁目では、2022年12月に土地区画整理事業の事業認可を取得し、基盤整備等を進めている。
○交通インフラ：　Osaka Metro四ツ橋線が近接するとともに、京阪中之島線が地区東西を結ぶ交通至便な立地である。2031年春にはなにわ筋線が開通を予定。
○施設の活用：　大阪中之島美術館、国立国際美術館、市立科学館、香雪美術館等の文化・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。



番号	
⑧	関電ビルディング
⑨	大阪中之島美術館
⑩	国立国際美術館
⑪	大阪市立科学館
⑫	大阪大学中之島センター（改修中）
⑬	未来医療国際拠点（建設中）
⑭	市有地
⑮	府立国際会議場
⑯	中之島小中一貫校（建設中）

番号	
①	こども本の森　中之島
②	大阪市立東洋陶磁美術館（改修中）
③	大阪市中央公会堂
④	府立中之島図書館
⑤	大阪市役所
⑥	日本銀行大阪支店
⑦	中之島フェスティバルタワー
⑦´	中之島フェスティバルタワー・ウエスト

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		

３．中之島周辺

○課題と取組

■中之島東部

	事項	課題	取組
施設の活用	○近代的建築物等の有効活用 ○中之島通の歩行者空間化（公園化）	**大阪府立中之島図書館** ・正面玄関からの出入りが利用できない、旧態依然とした入退館システムなど、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、全蔵書の36%、20万冊の圧倒的な古典籍を所蔵しているが、デジタル化が遅れているなど、貴重な蔵書を活かしきれていない。 **大阪市中央公会堂** ・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。 中之島通 ・年間を通じて多くの人が訪れる文化・集客ゾーンで あるが、歩行者や自転車の乱横断など交通安全性と回遊性に課題がある。	**①中之島東部のまちづくり** **○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導入 ・ビジネス関係の図書・雑誌、電子情報（オンラインデータベース等）の提供を開始（ビジネス支援サービス） ・カフェのオープン ・正面玄関を改装し、フリー入退館を実施　など **○大阪市中央公会堂の有効活用** ・近代建築の魅力を活かした事業の実施 ・レストラン事業者を公募し、2014年12月事業者決定、2015年6月オープン。営業時間拡充やショップの設置等サービス面の充実 ・中之島図書館と連携した文化事業の実施など ・正面玄関の解放 ○中之島通の歩行者空間化（公園化） ・歩行者空間化（公園化）に向けた道路整備を実施

３．中之島周辺

○課題と取組

■中之島西部

	事項	課題	取組
土地利用	○広大な低未利用地の活用 ○文化・芸術機能、国際ビジネス機能の強化	・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。大阪国際会議場は施設のキャパシティ不足、施設の経年劣化、指定管理者制度による制約などの課題がある。 ・「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。	**③中之島西部のまちづくり** ○中之島4丁目のまちづくり ・大阪中之島美術館が2022年2月に開館するとともに、その西側隣接地において未来医療国際拠点が2024年春の開業に向けた整備を進めている。 ・大阪大学中之島センターが、社学共創・産学共創・アート拠点の形成に向けた改修・機能強化を実施、2023年春開館予定。 ○中之島5丁目のまちづくり ・国際的な拠点形成に資する質の高い民間開発を誘導するまちづくりの実現に向け、民間地権者と土地区画整理事業を実施するとともに、今後の開発計画の具体化に向けたまちづくりを検討中。
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。	**●なにわ筋線の整備促進** （大阪都市圏の交通インフラに記載）

３．中之島周辺　①中之島東部のまちづくり

＜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するとともに、多様な世代が訪れる機会の創出により新たな公園利用者の流れを作り出し、中之島エリアの集客及び活性化をめざす。

取組前

○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。

○中央公会堂

・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、レストランの営業時間が短いなど、十分な活用ができていない。

取組後～将来像

○大阪市こども本の森中之島

乳幼児から中学生までをメインターゲットとした、文学を中心とした多様な芸術文化等に触れる機会を提供する施設（2020年度開館）。

2015年４月正面玄関開放・以後順次リニューアル
2016年4月から、指定管理者制度を導入。

・新レストランのオープン（2015.6）やショップの設置（2015.9）等サービス面が充実
・中之島図書館との連携事業により、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。

3．中之島周辺　①中之島東部のまちづくり

大阪市の文化集客エリアに位置する中之島通は、多くの方々に利用されている道路であるが、歩行者・自転車の利用者が車道を乱横断する状況が見受けられており安全対策が求められていた。この中之島通を歩行者空間化（公園化）し、中之島エリア全体の回遊性向上とともに、中之島公園の一体的な空間の創出を図るため、人中心の通りとして整備する。

1．経緯・整備内容

●明治32（1899）年、中之島公園開設

●大正7（1918）年に竣工した中央公会堂の前面は広場空間であった

●整備当時から人々の集う賑わいある空間であったことから、この空間特性を今後の整備においても踏襲

●都市活動の中心である御堂筋の拠点（うめだ・**中之島**・難波）に、上質な交流空間（広場）を配置することにより、持続的に発展する都市構造となる

●種々の公共施設、文化施設、歴史的構造物が集積し、年間を通じて多くの人が訪れる文化・集客ゾーンである中之島東部地区における交通安全性と回遊性、都市景観・魅力の向上を図るため、「こども本の森中之島」の整備を契機に、**沿道施設と一体的かつ多様な活用が可能となる空間**として再編する

事業の経過

2007年7月	中之島公園再整備基本計画策定
2019年9月	中之島歩行者空間のデザイン検討開始
2020年2月	中之島通を通行止め、歩行者空間化工事着手
2020年7月	こども本の森中之島開館
2021年4月	歩行者空間化工事完了
2023年度	中央公会堂周辺整備完了（予定）

2．整備効果

魅力創出・地域の回遊性向上

●景観軸の形成と見通しの確保

中之島通における景観軸の見通しを確保し、公会堂のシンボル性を演出。

●交流の舞台づくり

中央公会堂を引き立て、「文化・芸術の交流の場」とする。

●地域の回遊性の向上

広場化により安全で快適な歩行者ネットワークを形成し、地域の回遊性向上を図る。

利便性・安全性の向上

●アクセス性向上

駅から各文化施設（中央公会堂、東洋陶磁美術館など）までの歩行者のアクセスルートを確保する。

●交通安全の確保

歩行者や自転車の無理な道路横断を解消する。

3．整備状況

中央公会堂周辺
R5年度整備完了（予定）

東西道路区間
R3年度整備完了

３．中之島周辺　①中之島東部のまちづくり

大阪府立中之島図書館・大阪市中央公会堂の有効活用

○府立中之島図書館のリニューアル（2015年4月正面玄関開放・順次リニューアル）

		リニューアル前	リニューアル後
①	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
②	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
③④⑤	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（⑤）の改修
⑥		閲覧室のほかに館内でくつろげるスペースがない	カフェのオープン
⑦		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

○市中央公会堂のリニューアル

		リニューアル前	リニューアル後
①	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～）
②	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6月～）
③ ④		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9月～）

３．中之島周辺　①中之島東部のまちづくり

～中之島図書館の有効活用～

【これまでの取組・成果】

■指定管理者制度の導入

施設の維持補修、展示室・多目的スペースの設置及び運営のほか、利用者サービスの向上、府民に親しまれる図書館づくりを目的として、指定管理者制度を導入。（2016年4月～）

■正面玄関の開放によるフリー入退館の実現(2015年4月)。

■外壁洗浄等による建物の美化(2015年4月)。

■カフェのオープン（2016年4月～）

・図書館の新たな魅力づくりを行うため、カフェをオープン。

■文化事業の合同実施など、中央公会堂との連携・協力の強化

・中央公会堂と連携したガイドツアー（毎月１回程度）などを実施。

■自主的な文化事業の実施

・中之島図書館の魅力を伝える文化事業を実施

「中之島点描」、「近世大坂のくらし」等、所蔵資料を用いた特別展や古文書講座（初級編・中級編）等の実施。

・生きた建築ミュージアムフェスティバル大阪　参画。

・文化庁主催 「メディア芸術祭 大阪中之島展」 協力。

～大阪市中央公会堂の有効活用～

【これまでの取組・成果】

■近代建築物としての活用

貸館利用者のみならず一般の来館者にも自由に見学できるようにしたことにより、近代建築としての魅力を発信し、中之島エリアの魅力向上に寄与。

＜実績＞

・正面玄関の開放（2014年度～）1,164人（2022年度）

・館内ガイドツアー(2014年度～）473人（2022年度）

・中央公会堂の歴史、大阪の近代建築、中之島図書館の所蔵品等を展示する展示室を開設（2014年12月）

■自主的な企画実施

・大阪市立科学館と共催事業

「99年目のアインシュタイン」（2022年12月）

・特別見学会「歴史と意匠」開催（2023年2月）

・生きた建築ミュージアムフェスティバル参画

■レストランの活用

・新レストランの営業開始（2015年6月）

３．中之島周辺　②中之島西部のまちづくり

＜めざす姿＞
- 中之島4丁目において、2022年2月2日に開館した大阪中之島美術館と、市立科学館、国立国際美術館との連携による、国内有数のミュージアムゾーンの形成とともに、未来医療の産業化とその提供による国際貢献を推進する未来医療国際拠点の整備により、大阪の文化・芸術・学術を担う国際的な拠点へ。
- 中之島5丁目では、国際的な拠点形成に資する質の高い民間開発を誘導するまちづくりの実現をめざす。

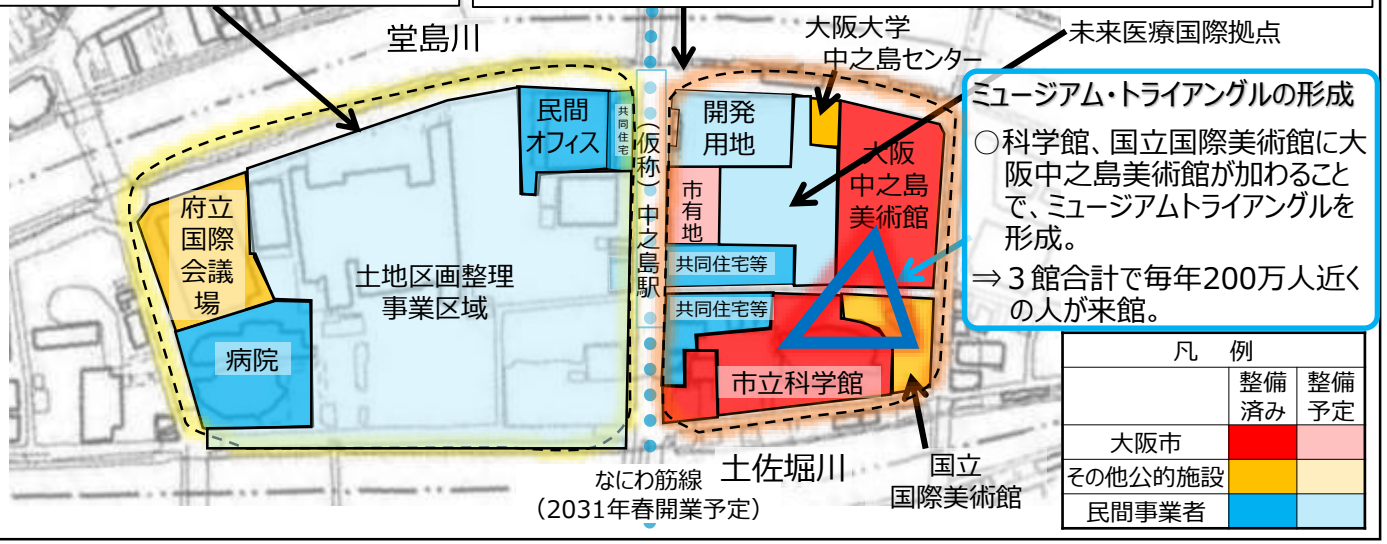
取組前

- 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。

取組後～将来像

○中之島5丁目
- 国際的な拠点形成に資する質の高い民間開発を誘導するまちづくりの実現に向け、土地区画整理事業による土地の整形化や歩行者専用道等の整備を実施するとともに、今後の開発計画の具体化に向けたまちづくりを検討。

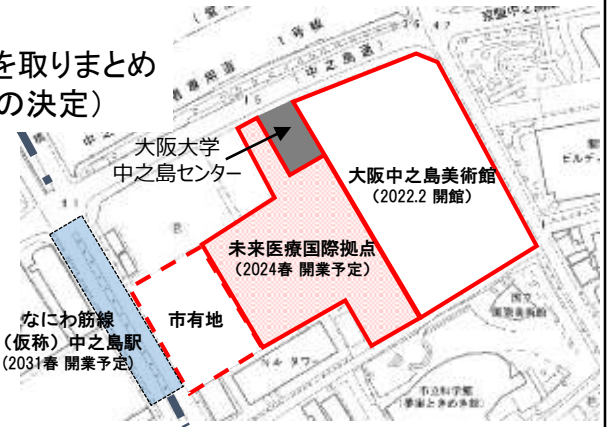
○中之島4丁目
- **大阪の文化・芸術・学術の中心を担う国際的な拠点へ。**
- 大阪中之島美術館と、市立科学館、国立国際美術館との連携により国内有数のミュージアムゾーンへ。
- 大阪大学中之島センターにおいて、産学官の連携により、文化・芸術・学術・技術のあらたな交流・発信拠点となる“中之島アゴラ”（社学共創・産学共創・アート拠点）の形成を推進。
- 再生医療をベースとした最先端の「未来医療」の産業化及び「未来医療」の提供による国際貢献を推進する「未来医療国際拠点」を形成（詳細は次頁）。



３．中之島周辺　②中之島西部のまちづくり

未来医療国際拠点の形成

【これまでの取組・成果】
- ・2018年8月　中之島4丁目再生医療国際拠点検討協議会において、「未来医療国際拠点基本計画（案）」を取りまとめ
- ・2018年10月　未来医療国際拠点整備・運営に関する開発事業者の公募開始（2019年1月に優先交渉権者の決定）
- ・2020年1月　市と開発事業者において、定期借地権設定契約を締結
  未来医療推進機構と開発事業者において、定期建物賃貸借予約契約を締結
- ・2020年2月　未来医療推進機構が入居者の募集を開始
- ・2021年11月　建築工事に着手
- ・2024年春　開業予定



【未来医療国際拠点について】

■コンセプト
- ・再生医療をベースにゲノム医療や人工知能（AI）、IOTの活用等、今後の医療技術の進捗に即応した最先端の「未来医療」の産業化を推進。
- ・国内外の患者への「未来医療」の提供により、国際貢献を推進。

■施設の概要

＜施設内容＞

様々な研究ニーズに対応する複合研究施設である「未来医療R＆Dセンター」、これと連携する複合医療・健診施設である「未来医療MEDセンター」、周辺施設とも連携するオープンスペースを備えた交流施設である「中之島国際フォーラム」を整備。

＜開発事業者＞

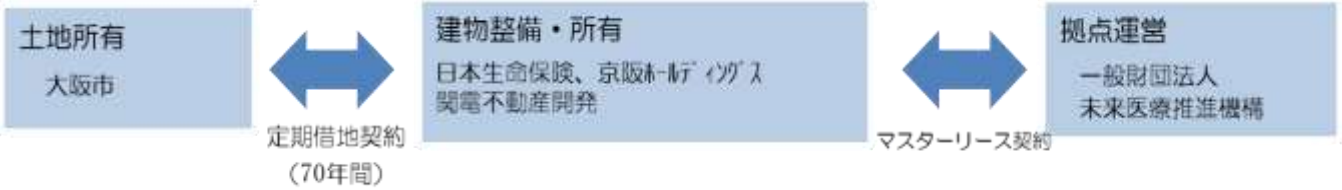
日本生命保険相互会社（代表事業者）
京阪ホールディングス株式会社（共有者）
関電不動産開発株式会社（共有者）

＜運営主体＞

（一般財団法人）未来医療推進機構

＜入居予定施設（主なもの）＞
- ・先端医療研究施設 【(公財)京都大学iPS細胞研究財団】
- ・医療施設 【(医)渡辺医学会・(医)サラヤ健育育英会・(一社)中之島アイセンター　他】
- ・産学医連携ｽﾓｰﾙｵﾌｨｽ・ｲﾝｷｭﾍﾞｰﾄｽﾍﾟｰｽ 【三井不動産㈱、(一社)LINK-J】
- ・カンファレンスセンター 【㈱コングレ】
- ・リエゾンオフィス 【ロート製薬㈱・ｼｯﾌﾟﾍﾙｽｹｱHD㈱・アズワン㈱・サラヤ㈱・大阪滋慶学園　他】

■事業スキーム



３．中之島周辺　②中之島西部のまちづくり

中之島5丁目地区における土地区画整理事業の実施

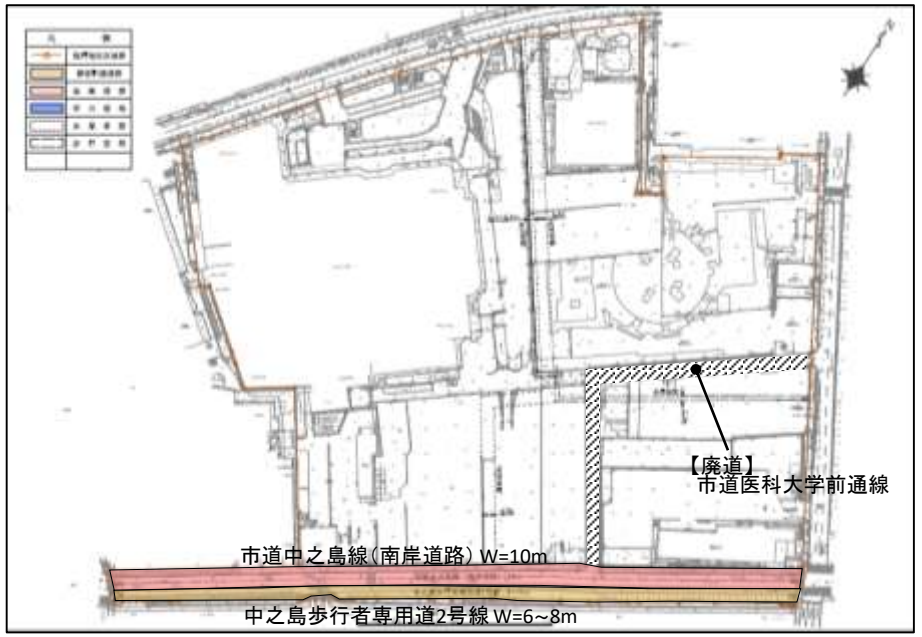
【これまでの取組・成果】
・2022年12月　土地区画整理事業の事業認可
・2022年12月　土地区画整理事業の仮換地指定

【土地区画整理事業の内容】
■施行者
中之島五丁目地区土地区画整理事業　共同施行者（同意施行者）

■事業の目的
本地区では、京阪中之島線の整備やなにわ筋線新駅の計画による交通利便性の向上や、ウォーターフロントの立地特性を活かして、低未利用地の土地利用転換等により、中枢業務機能の充実や質の高い都市空間の創出を図ることを目的とする。

■事業概要
・施行地区の面積 ： 約7.7ha
・土地所有者数 ： 26人
・要移転物件 ： 0
・事業期間 ： 2022年度～2025年度
・総事業費 ： 約17億円

■公共施設整備等
・中之島歩行者専用道2号線（W=6～8m）を整備
・市道中之島線（南岸道路）（W=10m）を整備



３．中之島小中一貫校（中之島小学校　中之島中学校）　開校予定について

市内中心部における児童・生徒の急増に伴う課題への対応策として、今後も児童・生徒の増加が見込まれる中之島西部地域において、新たに小中一貫校を開校する。

新設校について

◇中之島小中学校（中之島小学校、中之島中学校）概要

開　　校　：2024年４月（予定）
場　　所　：北区中之島６丁目
施　　設　：中之島小学校、中之島中学校を同一敷地内に設置する施設一体型小中一貫校として整備
通学予定区域：曽根崎新地１丁目、２丁目　堂島１丁目～３丁目
堂島浜１丁目、２丁目　中之島１丁目～６丁目

基本設計時のイメージパース

（位置図）

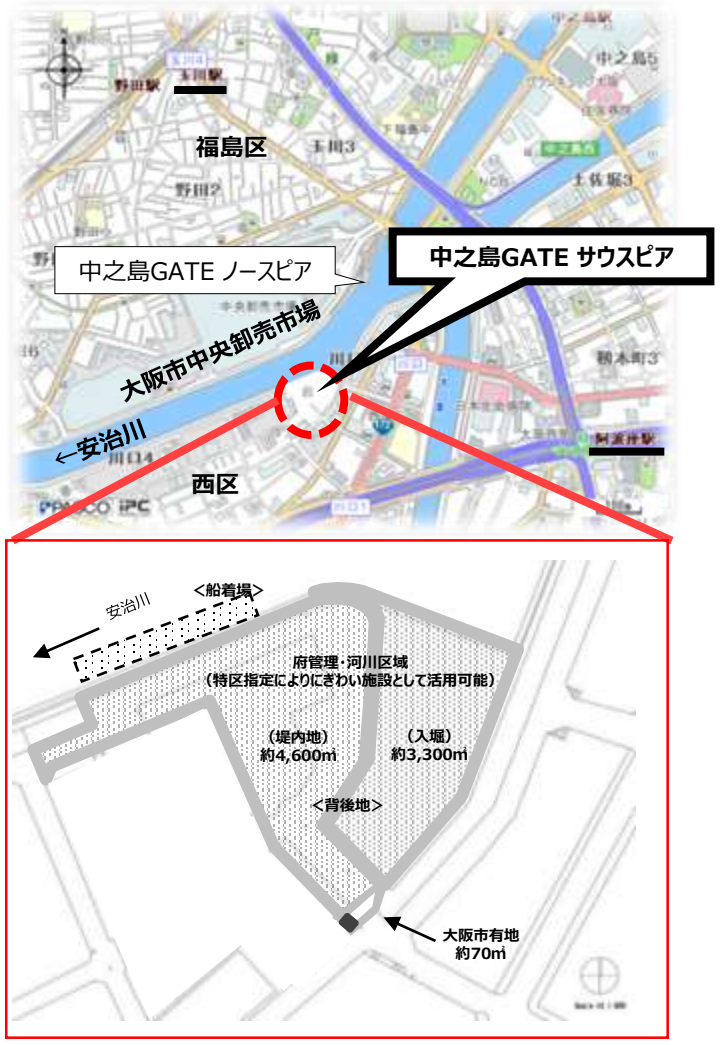
基本設計時のイメージパース

３．中之島GATE整備について

基本方針

大阪府が海船と川舟の乗換ターミナル機能を有する公設船着場を整備し、民間事業者がにぎわい施設等とともに一体的な管理・運営を行い、海と川の結節点として、万博開催時はもとより万博後も水都大阪の魅力を発信するなど、大阪の成長に寄与していく。

■中之島GATEサウスピアの位置



■事業コンセプト

以下を基本的なイメージとして、民間事業者の創意工夫による施設等の整備管理運営を行い、2025年大阪・関西万博のインパクトを活かして、恒常的なにぎわいの創出や水都大阪の魅力発信などにより、舟運の活性化並びに地域の活性化を図る。

①ベイエリアと水の回廊周辺の観光名所をつなぐ乗換ターミナル機能
②飲食や買い物などが楽しめるにぎわい機能
③サウスピアの歴史的価値の保存と活用
④その他、事業の趣旨・目的にあった機能
【例】・大阪の都心部に一番近いプレジャーボートの係留施設
・水辺の景観に配慮したデザイン
・水辺の地形を活かしたアウトドア体験機能
・アートと水辺の融合　など

■事業スケジュール

2022.12　民間事業者公募
2023.5　民間事業者決定
2023～　船着場、にぎわい施設整備に着手
2025.4　開業予定

中之島GATE整備イメージ

４．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1937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3.2万台、歩行者1.7万人（2015年度：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を形成。

２．エリアの課題

・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。
・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。
・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。

３．近年の動向

・2014年から形態制限の緩和や建物低層部にクオリティ高いにぎわい施設等の誘導を図りながら建替えを誘導する、地区計画及び御堂筋デザインガイドラインにより、御堂筋沿道にオフィス、ホテル等の開発が進み、うち7件が完成した。
※高さ制限の経緯 … 1920年：31m → 1995年：正面50m（後方60m） → 2014年：正面50m（後方100m超）
・市と協議して定めた地域の自主ルール（2014.7）に沿って、壁面後退部分を使用した民間主体によるオープンカフェ、マルシェなどのにぎわい空間創出への取組が展開。
・車中心から人中心のストリートに転換を図るため、側道閉鎖やにぎわい創出の社会実験などを実施し、側道歩行者空間化の取組を推進。
・御堂筋オータムパーティーで秋の御堂筋や大阪の魅力を発信。また地域との協働による三休橋のプロムナードの整備など、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

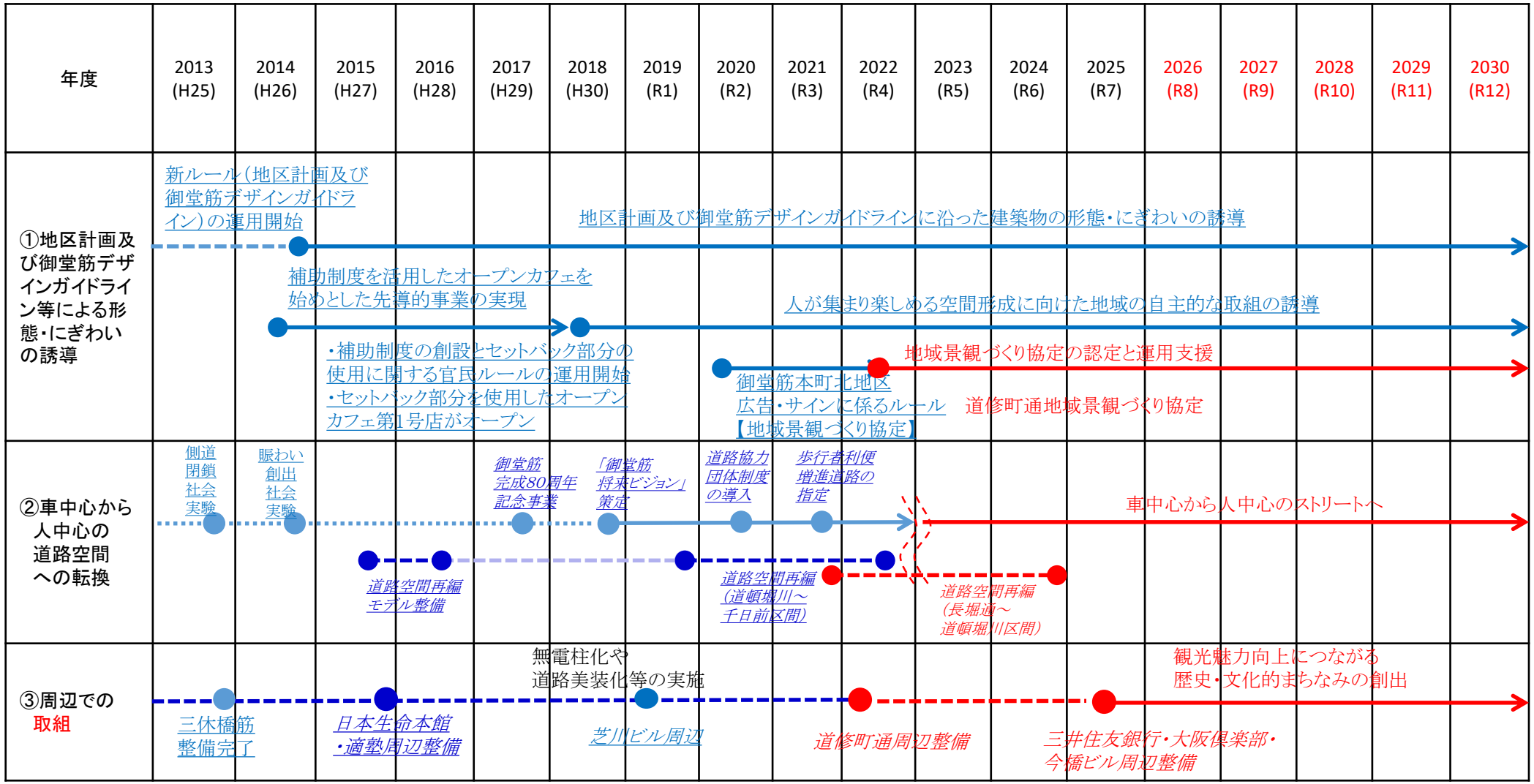
・『歩いて楽しめ、24時間稼動する多機能エリア』への転換を図り、御堂筋ブランドの向上を図る。
・車中心から人中心の道路空間に再編。

4．御堂筋

○取組状況及び今後のスケジュール

凡例（案）　調査（～制度設計・事業者選定等）　実施（制度創設～適用・着工～竣工）　成果（制度適用開始・供用開始～）

青字は2014年度以降現時点までの取組項目
赤字は今後の取組項目



○『御堂筋』エリアの担当部局一覧

・大阪市：計画調整局、建設局、経済戦略局

4．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、日本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列のイチョウ並木が多くの人々に今も親しまれている。

【全長】（阪急前交差点～難波西口交差点）約4km　南向き6車線の一方通行

【幅員等】約44m　（淀屋橋～難波については、側道あり）

交通量：自動車3.2万台、歩行者1.7万人（2015年度：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ル的なビジネスエリア。

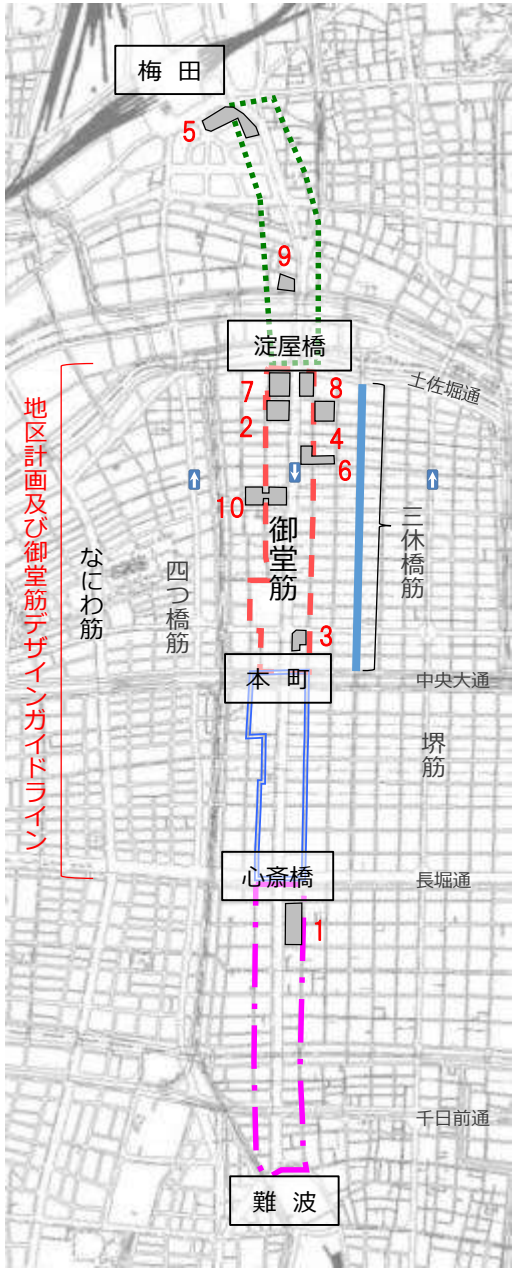
（本町～心斎橋）

・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。

（心斎橋～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3km 【幅員】約70m(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、カフェが建ち並ぶ。中・高層階は、オフィス等
	5th 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4km（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30m 【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



〔都市再生特別地区〕

1. 心斎橋筋一丁目地区（H15, H27）
2. 淀屋橋地区（H16）
3. 本町三丁目南地区（H19）
4. 今橋三丁目地区（H23）
5. 梅田一丁目地区（H25）
6. 伏見町三丁目地区（H26）
7. 淀屋橋駅西地区（R1）
8. 淀屋橋駅東地区（R1）
9. 堂島浜一丁目地区（R2）
10. 平野町四丁目地区（R5）

：梅田～淀屋橋（業務集積地区）

：淀屋橋～本町（大阪一の業務集積地区）
御堂筋本町北地区地区計画区域

：本町～長堀（業務・商業混在地区）
御堂筋本町南地区地区計画区域

：長堀～難波（商業・観光資源の集積地区）

4．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、1937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日本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ふさわしい50mのスカイラインの形成へ。

・道路幅員約44m、延長約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、御堂筋の個性を活かし、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活かす観点から、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。

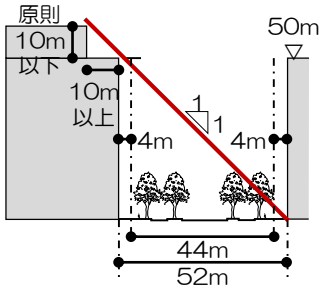
・車中心から人中心のストリートに転換を図る空間再編の推進。

4．御堂筋　　新しい御堂筋

＜めざす姿＞
・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、車中心から人中心の道路空間への再編により、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、にぎわいの創出を図る。

取組前

【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

●日本を代表する金融系企業等、業務中枢機能が集積していたが、他の拠点の開発等により相対的地位の低下。
●高さ50mのスカイラインが維持されてきたが、高さ制限等により建替えしにくい環境（淀屋橋～本町間約40棟）。

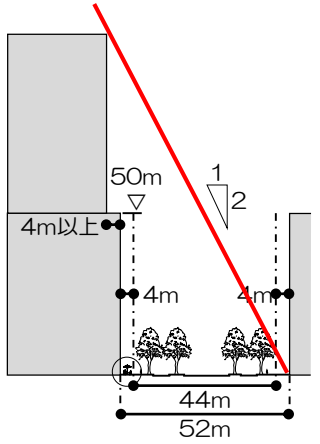
これまでの取組・将来

＜都市再生特別地区*の活用による高さ制限等の緩和＞
・淀屋橋odona（2004年）
・本町ガーデンシティ（2007年）

*都市再生緊急整備地域内において、既存の規制を適用除外とした上で、自由度の高い計画を定めることができる都市計画制度。

＜地区計画及び御堂筋デザインガイドラインの策定（2014年1月）＞
【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
**誘導用途（事務所、店舗、飲食店、展示場、美術館、博物館及びホテル）の床面積の合計が、当該建築物の延べ面積の3分の2以上　など



【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（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

＜道路空間再編モデル整備（千日前通以南：2016年）＞
【道路空間】
・車線を減少
・歩行者・自転車通行空間を拡充

道路空間再編のイメージ図

4．御堂筋　地区計画及びデザインガイドラインによる沿道の開発状況

①三菱UFJ銀行大阪ビル

高さ：約105m
(地上21階/地下3階)
竣工：2018.8開業
用途：オフィス(銀行)
導入：飲食、ギャラリー

②ﾎﾘﾃﾞｲ･ｲﾝｴｸｽﾌﾟﾚｽ大阪ｼﾃｨｾﾝﾀｰ御堂筋(旧ｻﾞ･ﾋﾞｰ)

高さ：約74m
(地上21階)
竣工：2019.5開業
用途：ホテル
導入：物販、ホテル

③積水ハウス不動産関西南御堂ビル

高さ：約73m(地上17階)
竣工：2019.11開業
用途：ホテル
導入：飲食、貸会議室など
備考：寺院一体型ホテル
大阪ｴｸｾﾙﾎﾃﾙ東急

④アパホテル&リゾート御堂筋本町駅タワー

高さ：約100m
(地上32階/地下2階)
竣工：2019.12開業
用途：ホテル
導入：飲食、物販

⑤オービック御堂筋ビル

高さ：約116m
(地上25階/地下2階)
竣工：2020.3開業
用途：オフィス・ホテル複合
導入：飲食、ｼｮｰﾙｰﾑなど
備考：大阪初進出
ｻﾞ ﾛｲﾔﾙﾊﾟｰｸﾎﾃﾙ

⑥W Osaka

高さ：約117m
(地上27階/地下1階)
竣工：2021.3開業
用途：ホテル
導入：飲食、物販
備考：国内初進出
Wホテル

⑦セブンイレブン

高さ：地上1階
竣工：2018年開業
用途：コンビニ

(計画あり)
⑧ 淀屋橋駅西地区※
⑨ 淀屋橋駅東地区※
⑩ 本町ガーデンシティテラス※
⑪ アーバンネット御堂筋ビル※
⑫ 御堂筋ダイビル
⑬(仮称)心斎橋プロジェクト
⑭ 平野町四丁目地区
⑮(仮称)本町4丁目プロジェクト

(参考)デザインガイドライン施行前
A 淀屋橋Odona
B 本町ガーデンシティ
C 日本生命大阪本店東館

※着工済み、都市再生特別地区

4．御堂筋　　車中心から人中心の道路空間への転換の取組

御堂筋パークレット社会実験（2017年・2019年・2022年～2024年）

○公民連携による道路空間の利活用や、高質で安定的な維持管理の実現性について検証を実施
【2017年11月～2018年5月：淀屋odona前、2019年8月～2020年1月：本町ガーデンシティ前、
2022年4月～2025年3月（予定）：淀屋odona前】
（※）パークレットとは、道路空間を活用してウッドデッキやベンチを配置し、
にぎわいや憩いの空間の創出をめざし設置する休憩施設。

2022年4月～2025年3月（予定）

公民連携による高質な道路空間の実現に向けた制度導入（2021年・2022年）

○御堂筋将来ビジョン実現に向けた取組の一環として、公民連携による道路管理の一層の充実と民間主体によるまちづくり活動を促進し、高質な道路空間の維持を目的に、道路協力団体制度を導入。【2021年10月：道路協力団体（3団体）を指定】
○道路管理者の主導により、民間の創意工夫を活用して歩行者にとって快適で楽しめる空間の形成、公民連携によるにぎわい創出を促進するため、御堂筋を道路法による歩行者利便増進道路として指定。【2022年3月：歩行者利便増進道路指定】

公民連携による道路空間の利活用等社会実験（2017年・2020年・2021年・2022年）

○御堂筋チャレンジ2017【2017年11月15日～11月20日】
モデル区間整備・御堂筋完成80周年をきっかけに、将来の魅力ある滞在空間を可視化。
○御堂筋チャレンジ2020【2020年11月28日～12月27日】
歩行者利便増進道路指定をめざし、整備のあり方や道路協力団体による継続利活用の検証。
○御堂筋チャレンジ2021【2021年11月3日～12月2日】
道路協力団体による利活用の拡大と、御堂筋周辺・なんば駅前広場とも連携した回遊性向上の検証。
○御堂筋チャレンジ2022【2022年10月15日～11月13日】
長堀通から道頓堀川までの側道閉鎖区間、及び道頓堀川からなんば駅前までの歩行者空間化整備により広がった歩道空間を活用し滞留空間をつくり、今後の空間の利活用内容やエリア周辺の回遊状況などを検証。

御堂筋の道路空間再編整備（2016年・2020年～現在）

○モデル整備区間【2016年11月】
御堂筋の難波交差点から難波西口交差点までの東側街区において、側道の活用により歩行者と自転車の歩道内での輻輳の解消を図るとともに、御堂筋全体の道路空間再編のイメージを可視化し、歩行者・自転車通行の安全性や快適性等の道路空間のあり方の検証につなげていくことを目的として実施。
○道頓堀川から千日前通区間【2020年4月～2022年11月】
御堂筋将来ビジョンの実現に向けたファーストステップとして、側道の歩行者空間化を進め、整備効果に加え、側道閉鎖に伴う渋滞や荷捌きなど、周辺に与える影響を検証したうえで、千日前通から道頓堀川区間の側道歩行者空間整備を完了。
2022年12月からは、長堀通から道頓堀川区間の側道歩行者空間化の整備に本格着手。

整備前

整備後

４．御堂筋　周辺での取組【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。

取組前

・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。

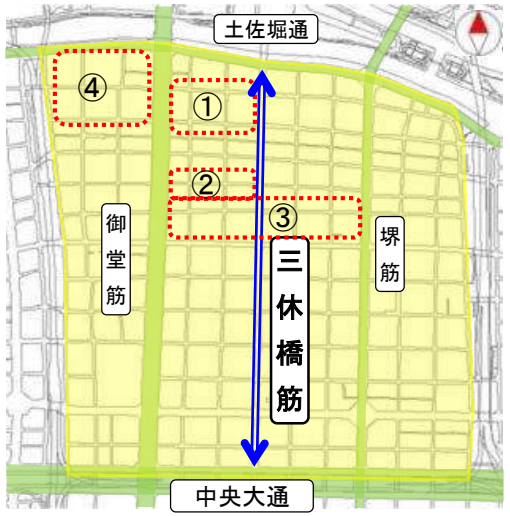
取組後～将来

・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、無電柱化や周辺景観と調和した道路整備を行うとともに、民地内への地上機器の設置や民間照明灯の活用協力を行うなど官民連携の取組により御堂筋や三休橋筋からの回遊性を向上。

【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基のガス灯が設置され、2014年6月より全て点灯している。

<整備された三休橋筋>

<ガス灯>



【「観光魅力向上のための歴史・文化的まちなみ創出事業」による整備箇所】

① 日本生命本館・適塾周辺（2015年度完了）
無電柱化、自然石(石畳)舗装による歩道整備、石畳風舗装による車道整備、デザイン性のある道路照明灯の設置、観光案内板の設置。

② 芝川ビル周辺（2019年度完了）
無電柱化、石畳風舗装による路側整備、デザイン性のある道路照明灯の設置、民地内への地上機器の設置、観光案内板の設置。

③ 道修町通周辺（2022年度完了）
無電柱化、民地内への地上機器の設置等。

④ 三井住友銀行・大阪倶楽部・今橋ビル周辺（2025年度完了予定）
無電柱化、石畳風舗装による車道整備、民地内への地上機器の設置、観光案内板の設置。

日本生命本館・適塾周辺（2015年度完了）

５．難波周辺【総論】

１．エリアの状況

・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。
・大阪ミナミの中心に位置するなんば駅周辺は、多くの国内外の来街者が行き来する場所であり、都市魅力の向上や活性化を推進する必要がある。一方で、現状では、車中心の空間となっている駅前広場や、歩道が狭い上に放置自転車が多いなんさん通りなど、来街者が歩きにくい空間となっている。
・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。
・また、客引き行為等の悪質化、観光バスの急増による日本橋の乗降スペースでの2重3重駐車や歩道上に滞留する観光客と歩行者及び自転車の輻輳など、歩行者等の安全確保に向けた早急な対策が必要となってきた。

３．近年の動向

・2015年になんば駅前広場の空間利用に関する検討会が地元を中心に官民合同で設置され、2016年に御堂筋からなんさん通りまでを南行き一方通行とする案を前提に社会実験を実施し、2017年には民主体で空間再編の基本計画が取りまとめられた。その後、関係者協議を進めるなかで、駅前広場で歩行者が自由に通行できる空間とするよう、2021年には、御堂筋からの車両進入がない形状とした空間再編後の道路線形を具現化し、交通荷捌きの運用や安全性、歩行者空間の利活用を検証する社会実験を実施した。この社会実験の結果を踏まえ、2022年に「なんば駅周辺における空間再編推進事業整備プラン」を策定し、同年９月に整備工事に着手した。
・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。
・また、客引き行為を規制する条例の制定、御堂筋・戎橋筋・心斎橋筋・長堀通り地域の「路上喫煙禁止地区」指定により、市民等の安心、安全及び快適な環境づくりに向けた取組が進んでいる。
・さらに、日本橋観光バス乗降スペースの増設、交通誘導員の配置、歩道拡幅、デジタルサイネージを用いた観光案内板の設置により、観光客の受入環境の整備が進むとともに、道頓堀川の水辺空間では民間事業者による管理運営が行われ民間ノウハウの導入によりさらなる賑わいが創出され、エリアの周遊・回遊性向上への取組が進んでいる。

４．将来像

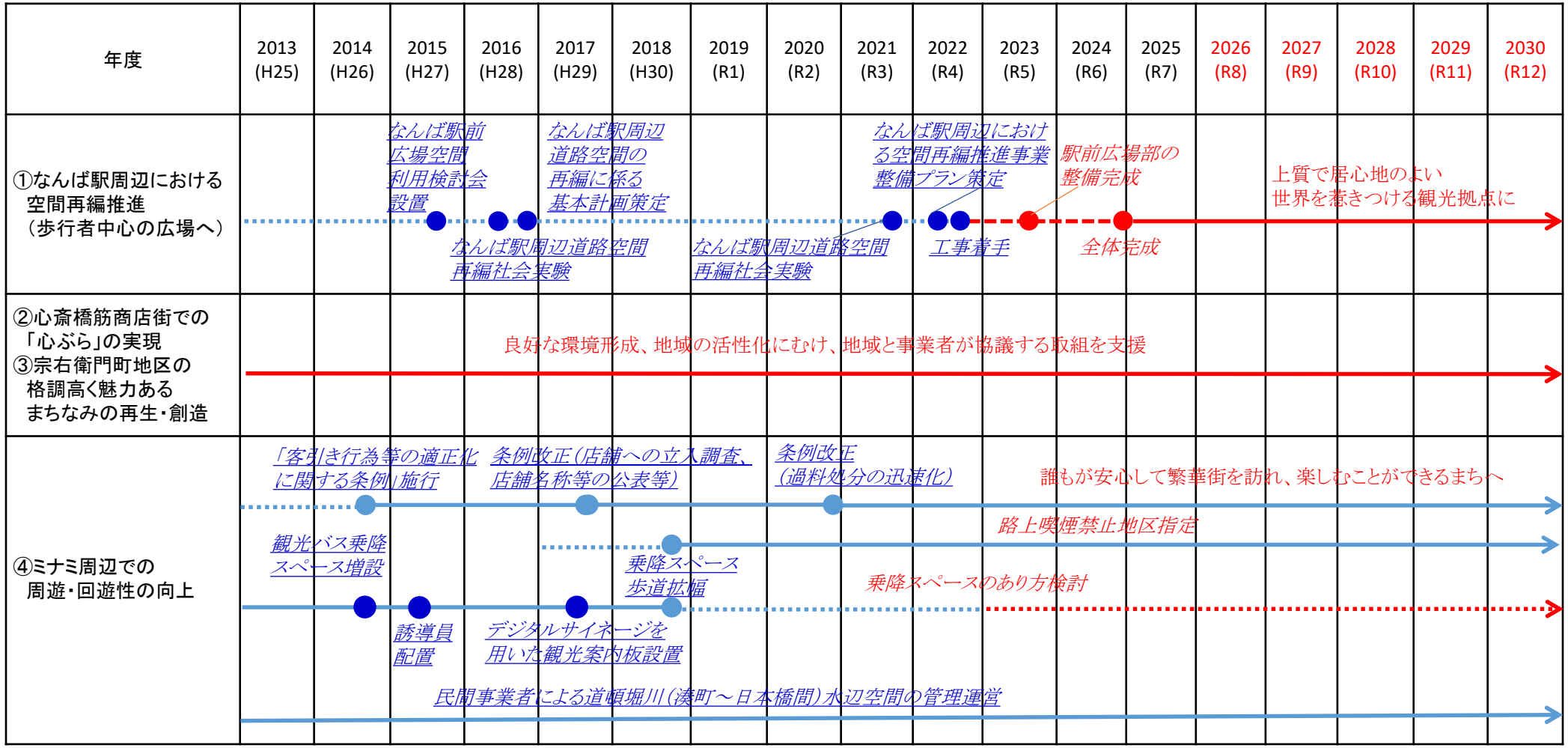
・大阪のメインストリートである「御堂筋」の起終点として、なんば駅周辺では車中心の空間から人中心の空間へと再編し、世界をひきつける観光拠点として上質で居心地の良い空間の創出を図る。また、市民、観光客をはじめ、だれもが安心して訪れ、その歴史や風情を楽しむことができる環境が整備され、難波周辺が大阪の南の玄関口にふさわしい商業・観光エリア「ミナミ」として再生。

５．難波周辺

○取組状況及び今後のスケジュール

凡例（案）　調査（～制度設計・事業者選定等）　実施（制度創設～適用・着工～竣工）　成果（制度適用開始・供用開始～）

*青字*は2014年度以降現時点までの取組項目
*赤字*は今後の取組項目



○『難波周辺』エリアの担当部局一覧

・大阪市：計画調整局、建設局、市民局、環境局、経済戦略局

５．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（Osaka Metro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。

（注）2020年度以降統計データ無し

2020.6.1　大阪観光局資料より

2019年関西国際空港　外国人動向調査結果（大阪観光局）より

5. 難波周辺

○課題と取組

	事項	課題	取組
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	**【なんば駅周辺】** ・大阪ミナミの中心に位置するなんば駅周辺は、多くの国内外の来街者が行き来する場所であり、大阪のミナミの玄関口の重点エリアとして、世界の都市間競争に打ち勝つため、都市魅力の向上や活性化を推進する必要がある。 ・一方で、現状においては、空間の大半を車道やタクシー待機場が占め車中心の空間となっている駅前広場や、歩道が狭い上に放置自転車が多いなんさん通りなど、来街者が歩きにくい空間となっている。 **【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がある一方、近年、風俗店・無料案内所等による環境悪化や、街のブランド力低下が懸念されていた。 **【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、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、ミナミなど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。 ・観光バスの急増による日本橋の乗降スペースでの2重3重駐車や歩道上に滞留する観光客と歩行者及び自転車の輻輳などが問題となっている。	**①なんば駅周辺における空間再編推進（歩行者中心の広場へ）** ・地元商店街等により空間再編の検討開始（2008年）。 ・地元町会・商店街・周辺企業等で組織する「なんば安全安心にぎわいのまちづくり協議会」設立し、まちづくり構想を策定（2011年）。 ・官民協働で「なんば駅前広場空間利用検討会」を設置（2015年）。 ・「なんば駅周辺道路空間再編社会実験」実施（2016年）。 ・同検討会により「なんば駅周辺道路空間の再編に係る基本計画」策定（2017年）。 ・本市の予算化によりなんば駅周辺における空間再編推進事業の設計に着手（2018年）。 ・「なんば駅周辺道路空間再編社会実験」実施（2021年）。 ・「なんば駅周辺における空間再編推進事業整備プラン」を策定し、整備工事に着手。（2022年）。 **②心斎橋筋商店街での「心ぶら」の実現** ・地域のまちづくり団体により「まちづくり構想」策定（2012年）、これに沿い約400名の合意を得た「心斎橋筋景観協定」策定（2013年）。 **③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** ・地域のまちづくり団体により「まちづくり構想」策定、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年度)が実現。 **④ミナミ周辺での周遊・回遊性の向上** ・「大阪市客引き行為等の適正化に関する条例」施行（2014年）、店舗等への立入調査や店舗名称等の公表を実施できるよう条例改正（2017年）。 ・「路上喫煙の防止に関する条例」施行、御堂筋を2007年、戎橋筋・心斎橋筋地域を2019年、長堀通り地域を2021年に「路上喫煙禁止地区」に指定・過料処分迅速化のため条例改正（2021年）。 ・日本橋観光バス乗降スペースへの誘導員の配置（2015年～）、歩道拡幅（2018年）、デジタルサイネージを用いた観光案内板の設置（2018年）。 ・道頓堀川での賑わい創出に向けた社会実験を実施（2005～2011年度）、公募民間事業者による管理運営（2012年度～）。

5. 難波周辺　①なんば駅周辺における空間再編推進（歩行者中心の広場へ）

＜めざす姿＞

・なんば駅周辺の道路空間を、車中心の空間から人中心の空間へと再編し、世界を惹きつける観光拠点として上質で居心地の良い空間の創出を図る。

取組前

・大阪ミナミの中心に位置するなんば駅周辺は、多くの国内外の来街者が行き来する場所であり、大阪のミナミの玄関口の重点エリアとして、世界の都市間競争に打ち勝つため、都市魅力の向上や活性化を推進する必要がある。
・現状においては、空間の大半を車道やタクシー待機場が占め、車中心の空間となっている駅前広場や、歩道が狭い上に放置自転車が多いなんさん通りなど、来街者が歩きにくい空間となっている。

従前のなんば駅前広場

これまでの取組

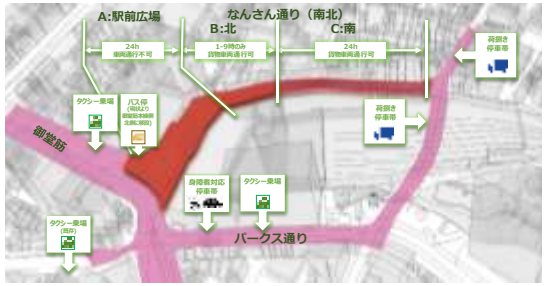
・地元商店街等により空間再編の検討開始（2008年）。
・地元町会・商店街・周辺企業等で組織する「なんば安全安心にぎわいのまちづくり協議会」設立し、まちづくり構想を策定（2011年）。
・官民協働で「なんば駅前広場空間利用検討会」を設置（2015年）・御堂筋からなんさん通りまでを南行き一方通行とする案を前提に、「なんば駅周辺道路空間再編社会実験」実施（2016年）。
・同検討会により「なんば駅周辺道路空間の再編に係る基本計画」策定（2017年）。
・本市の予算化により、なんば駅周辺における空間再編推進事業の設計に着手（2018年）。
・御堂筋からの車両進入がない形状とした空間再編後の道路線形を具現化した歩行者天国化案を前提に、「なんば駅周辺道路空間再編社会実験」実施（2021年）。
・社会実験結果を踏まえ「なんば駅周辺における空間再編推進事業整備プラン」を策定し、整備工事に着手（2022年）。

なんば駅周辺道路空間再編
社会実験の様子（2016.11）

なんば駅周辺道路空間再編
社会実験の様子（2021.11～12）

将来像

・世界を惹きつける観光拠点として上質で居心地の良い空間の創出を図る。
〔駅前広場〕
・中央は利活用エリア、外周部は歩行者の通行空間とし、上質感・落ち着きを感じさせる空間を形成。
〔なんさん通り〕
・駅前広場からのにぎわいを連続させるとともに、無電柱化の実施と歩道拡幅等により歩行環境を改善。
※2023年秋頃に駅前広場の整備完成、2025年3月になんさん通りの整備完成を予定。



なんば駅前広場の整備イメージ

なんば駅前広場の将来イメージ

5. 難波周辺　②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、地域の良好な景観の維持・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。

取組前

・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。

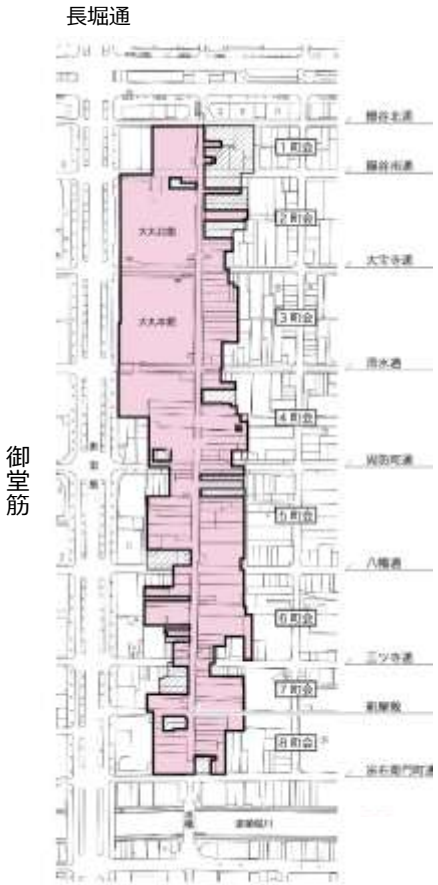
これまでの取組

・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。（2012年9月）
・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を行っている。
・本市では協定に基づく届出の際に、地域での行われている協議や、景観協定区域への賛同の拡大に向けた地域の取組の支援を行っている。

【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。



5. 難波周辺　③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。

取組前

・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ともない、かつての街の風情や活気が喪失していた。

宗右衛門町の無料案内所

出典：国土交通省まちづくり計画策定担い手支援事業　2007年度事業実施事例

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年度)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を行っている。

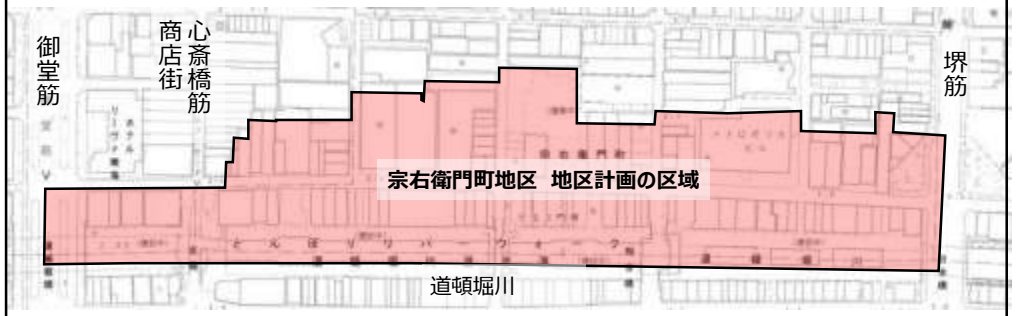
・地区計画に適合することを届出により確認するとともに、さらなる発展に向けて、市・警察・地域が連携した連絡会で意見交換を行っている。

石畳の完成（2013年3月）

出典：宗右衛門町商店街振興組合・事務局HP

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）

5. 難波周辺　④ミナミ周辺での周遊・回遊性の向上

＜めざす姿＞
・市民をはじめ誰もが安心して訪れ、楽しむことができるまちをめざす。

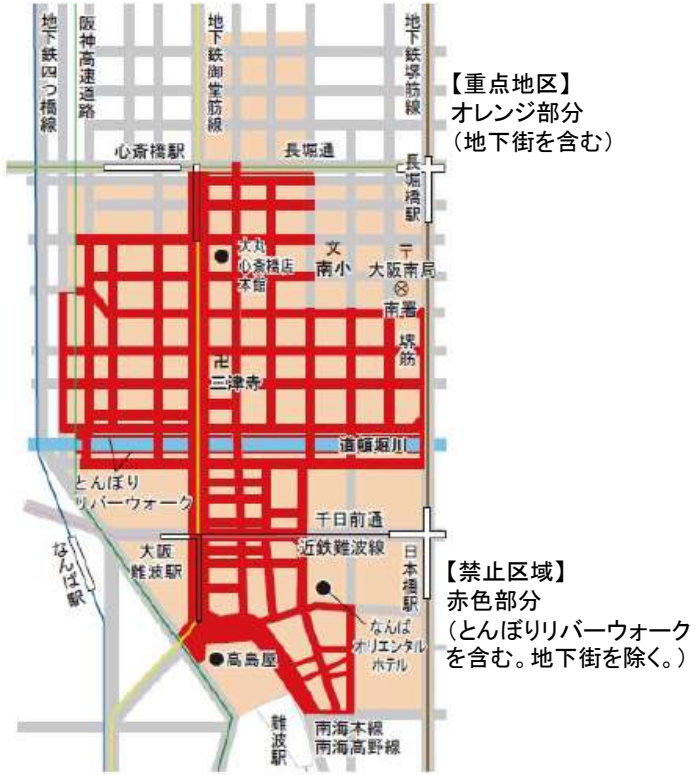
取組前

・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。
・また、道頓堀エリアは、ミナミの観光拠点として、国内外から非常に多くの観光客が訪れる場所となっているが、日本橋観光バス乗降スペースでは、多数の観光バスが発着し、観光客の滞留や安全性が問題となっている。

これまでの取組

【悪質な客引き行為等の適正化】
・2014年10月１日に「大阪市客引き行為等の適正化に関する条例」（以下「条例」という。）を施行し、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。
・2017年6月１日より店舗等への立入調査や店舗名称等の公表を実施できることとし、客引き行為等の適正化の取組を強化（2017年度よりミナミ地区に特化した特命チームの配置（指導員の体制強化））。
・2021年4月１日に、過料処分までの手続きを短くする条例改正を行うことで、更なる客引き行為の適正化を図ることとした。

【路上喫煙禁止地区の指定】
・2007年4月　「路上喫煙の防止に関する条例」施行
・2007年7月　御堂筋を「路上喫煙禁止地区」に指定
・**2019年2月　戎橋筋・心斎橋筋地域を「路上喫煙禁止地区」に指定**
・**2021年4月　長堀通り地域を「路上喫煙禁止地区」に指定**



【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。）

【ミナミ地区の客引き行為等適正化重点地区・同禁止区域】

新設禁止区域（心斎橋筋～戎橋筋、長堀通り）

【路上喫煙禁止地区の指定】

5. 難波周辺　④ミナミ周辺での周遊・回遊性の向上

これまでの取組

【日本橋観光バス乗降スペースの整備】

・観光バス乗降スペースを2枠から5枠に増設。(2015年2月)
・観光バスの2重3重駐車を防ぐとともに、歩行者等の安全かつ円滑な通行確保のため、誘導員を配置。(2015年4月～)
・乗降スペース付近で滞留する観光客と歩行者及び自転車の輻輳を解消するため日本橋の歩道を拡幅。(2018年9月)

歩道拡幅前

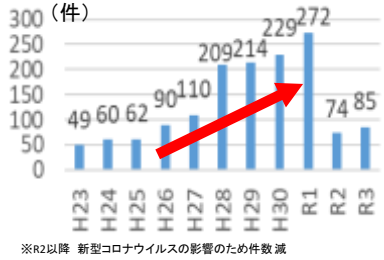
歩道拡幅後

【デジタルサイネージを用いた観光案内板設置(2018年3月)】

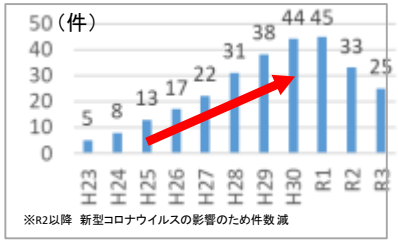
・日本橋観光バス乗降スペースの歩道拡幅とあわせ、観光客の滞留緩和等を図り、ミナミエリアの周遊性、回遊性を高めることを目的に、デジタルサイネージを用いた観光案内板を設置(4か国語に対応)。
・災害等発生時には、緊急情報を自動で表示。
・維持管理経費は広告収入を財源とするなど民間活力を導入。

【道頓堀川水辺空間利用】

・2004年道頓堀川(戎橋～太左衛門橋)について国から河川敷地占用許可準則の特例措置による指定を受け、2005～2011年度まで賑わい創出に向けた社会実験を実施。
・2011年準則の一部改正を受け、道頓堀川(湊町～日本橋)の管理運営事業者を公募し、2012年度より民間事業者による管理運営(2012～2014年度:第1期、2015～2018年度:第2期、2019～2028年度:第3期)。
・民間ノウハウの導入によりイベント件数、オープンカフェ店舗数の増加など賑わい創出。



イベント実施件数



オープンカフェ設置件数

将来像

・条例の浸透により、悪質な客引き行為者等が減少するとともに、歩道拡幅や案内板設置による観光客の滞留対策や民間のノウハウを活かした水辺空間での賑わい創出などによって、周遊・回遊性を高めることで、安心して訪れ、楽しむことのできるまちをめざす。