

「大阪城東部地区 1.5期開発の開発方針(案)」に対する府民意見等とそれに対する考え方について

【募集期間】令和6年3月11日(月曜日)から令和6年4月10日(水曜日)まで

【募集方法】「大阪府パブリックコメント手続実施要綱」に基づき、電子申請、郵送、ファクシミリのいずれかによりご意見等を提出いただく方法で募集しました。

【意見件数】28者(団体を含む)から68件(うち意見の公表を望まないもの16件)のご意見をいただきました。

- ・寄せられたご意見等の概要、ご意見等に対する考え方は以下のとおりです。なお、この考え方については、大阪城東部地区まちづくり検討会の関係者の考え方を確認のうえ、記載しています。
- ・ご意見等は基本的に原文のまま掲載していますが、個人や団体名を特定又は類推できる情報の削除や、趣旨を損なわない範囲で一部要約している部分があります。

No	ご意見等の趣旨・内容	ご意見等に対する考え方
大阪城東部地区のまちづくりについて		
1	ローレルコート大阪城公園(分譲マンション)、大阪公立大学が建設中ですので、大阪城東部地区はますます人口が増えるかと思います。便利で過ごしやすい街になればと思っています。	「大阪城東部地区のまちづくりの方向性」(令和2年、大阪府・大阪市策定)のコンセプトに掲げる観光集客・健康医療・人材育成・居住機能等の集積により、多世代・多様な人が集い、交流する国際色あるまちをめざしてまいります。
2	都市再生緊急整備地域として政令で定められた当地域で、先進的で安全・快適な質の高いスマートシティづくりが推進されることは素晴らしいことです。	
3	国が所有する団地が多く広がっており、国主導でどんどんと推し進められる市内でも珍しい場所と考えています。外国人が来る場所として、どんどん華やかにしていただきたいと思います。私は森ノ宮の南側に住んでいますが、大学を中心とする華やかな街づくりを切に願っています。若者が集う街には華やかさが絶対に必要です。一市民として本PJで皆が明るくなる街にしてください。	
4	開発によって、開発地区内だけでなく、嶋野駅周辺地域の発展まで効果が広がるように開発が進む事を期待します！	
道路、歩行者空間等について		
5	周辺住民の生活利便性の向上を視野に、南北、東西の歩行者・自転車・自動車動線の強化をして欲しい。特に大学生の増加に伴う、大学周辺の動線は太く混雑が発生しないものとして欲しい。	「大阪城東部地区のまちづくりの方向性」(令和2年、大阪府・大阪市策定)において、充実した交通インフラや大阪城公園に隣接した立地特性を活かし、土地利用転換・機能更新と併せて基盤施設を進めることとしています。 1. 5期開発で整備される施設利用の歩行者動線は、新たに整備するOsaka Metro新駅から森之宮キャンパスに至る歩行者空間及び市道豊里矢田線の歩道の利用が中心となることを想定しています。 1. 5期開発区域における歩行者空間(大阪城公園接続デッキ、民間開発地内の通路など)については、今年度から設計等の取組を進め、2028年春からのまちびらきをめざします。 1. 5期開発区域外の大阪城東部地区内の新たな歩行者動線や、当地区への接続動線に関するご意見については、今後の取組の参考とさせていただきます。
6	現在、建設中の大阪公立大学学生寮(嶋野西4丁目)から大学へのルートは歩道がなく危険である。また、新駅へのルートは遠回りとなる。周辺歩道の整備や城見橋から第二寝屋川沿いを通る新駅へのアクセス整備は予定されていますでしょうか。	
7	城見橋が狭く車道と歩道の区別が無い為車の走行時など危険な時がある。今後学生や森ノ宮近辺に住人が増えてきた際には、嶋野エリアで賃貸となる可能性もあり、森ノ宮のみでなく他エリアの相乗効果を期待し城見橋の拡大を望む	
8	第二寝屋川を渡る橋(しろみはし)に歩道がなく、道が狭いので、いつも子どもと渡るのにヒヤヒヤしています。子どもが多いエリアかつ学生も増えるので、安全性と利便性を踏まえて橋に歩道が欲しいです。	
9	【意見】 ”城見橋の歩道を整備”を1.5期開発方針に取り入れていただきたいです。 【理由】 城見橋には歩道が存在せず、車両の通行時には歩行者が危険に晒されるためです。 大阪公立大学森之宮キャンパス開設(2025年秋予定)や、まちびらき(2028年春予定)がされていない現在では、歩行者・車両共に城見橋の利用は多くはないですが、大阪城東部地区開発が進み城見橋の利用者が増加すれば、いずれは交通事故が発生してしまうことは城見橋を実際に見たことがある人であれば容易に想像できます。 さらに、”大阪公立大学森之宮キャンパスマップ”(*1)によると、大学の東側に”バス・駐車場”、”駐輪場”が配置されているため、大阪公立大学森之宮キャンパスが開設された時点で、キャンパス東側にある城見橋の利用者は確実に増加すると推測されます。 ”大阪城東部地区のまちづくりの方向性(2023年度版)【たたき台】”(*2)の”4. 土地利用・基盤整備計画”の”主要各動線イメージ”の図に城見橋が赤い矢印で示されているように、城見橋は主要動線の一つであるため、城見橋の整備に早急に取り組んでいただきたいです。 (*1)https://www.omu.ac.jp/about/campus/morinomiya/	

No	ご意見等の趣旨・内容	ご意見等に対する考え方
10	豊里矢田線の横断について、水辺の歩行者空間からも横断しやすい手段(歩道橋やベストリアンデッキなど)があれば、大阪公立大学から伸びる歩行者空間以外の歩行者空間が生まれ、大阪城公園方面へのアクセスの選択肢が増えて良いのではないかと思います	「大阪城東部地区のまちづくりの方向性」(令和2年、大阪府・大阪市策定)において、充実した交通インフラや大阪城公園に隣接した立地特性を活かし、土地利用転換・機能更新と併せて基盤施設を進めることとしています。
11	第二寝屋川沿いの歩行者空間について、2028年春の1.5期まちびらきを待たずに、2025年秋の大阪公立大学森ノ宮CP開業後は、なるべく早く開通させる事。 第二寝屋川沿いの歩行者空間については、大阪公立大学森ノ宮CPの建設後は多数の学生が通うことになると思いますが、現状では森ノ宮駅から通うこととなります。歩けない距離ではありませんが、大阪城公園駅からのアクセスがあれば非常に利便性が高くなる上、中央大通を跨ぐ必要がなくなり、自動車との事故のリスクを減らす事が可能になると考えられます。通学アクセスの良さは大学選びの大きな要素であると考えており、杉本CPも中百舌鳥CPも阿倍野CPも駅からのアクセスがよい事が一つの魅力であるため、森ノ宮CPにも早期にいいアクセスである第二寝屋川沿いの歩行者空間の、2028年春を待たない前倒しでの整備完了を要請したいと考えます。	1. 5期開発で整備される施設利用の歩行者動線は、新たに整備するOsaka Metro新駅から森之宮キャンパスに至る歩行者空間及び市道豊里矢田線の歩道の利用が中心となることを想定しています。 1. 5期開発区域における歩行者空間(大阪城公園接続デッキ、民間開発地内の通路など)については、今年度から設計等の取組を進め、2028年春からのまちびらきをめざします。 1. 5期開発区域外の大阪城東部地区内の新たな歩行者動線や、当地区への接続動線に関するご意見については、今後の取組の参考とさせていただきます。
12	嶋野方面からの利便性も上がるよう、城見橋から第二寝屋川沿い、新駅・大阪城公園駅への歩道も早期に整備して頂きたいです。	「大阪城東部地区のまちづくりの方向性」(令和2年、大阪府・大阪市策定)において、地区内の第二寝屋川の沿川部は、土地利用計画では「親水空間＋立体活用ゾーン」として河川との親水性や大阪城公園との一体性などを図ることとし、基盤整備計画では「水辺空間の整備」により歩行者動線を確保することとしています。
13	今回の開発のタイミングで、下水処理場と第二寝屋川間の歩道の整備も実施頂きたい。今までは下水場の東側から大阪城公園駅へ抜ける導線が無く非常に不便であった。新大学が設立され東から西へ抜ける導線が出来ると思うが下水場周りの歩道を整備することで、東側や嶋野方面からのアクセスを改善し住環境の向上に期待したい。そもそも下水場の敷地内で川沿いに道路がある為、ハードルは高くないと考える。	今後、「親水空間＋立体活用ゾーン」における土地利用転換・機能更新と併せて基盤整備や水辺空間の整備を進め、良好な市街地環境の形成を図ってまいります。 なお、第二寝屋川の北側沿川部に関するご意見については、今後の取組の参考とさせていただきます。
14	大阪城公園駅-森ノ宮新駅-大阪公立大学が遊歩道で繋がる予定と思いますが、嶋野方面からも新駅や大阪城公園へのアクセスがよくなるよう水辺の遊歩道を下水処理場側にも伸ばすことを希望します。(子どもが安心して渡れる歩道となることを希望します。)	
15	水辺の歩行者空間について、中浜下水処理場沿いも歩くことができるように歩行者空間を延長すれば、嶋野や中浜方面からも大阪城公園方面へのアクセスがしやすくなるのではないかと思います。	
16	中浜下水処理場と第二寝屋川の間に、歩道ができれば新駅までのルートがかなり短縮されるかと思しますので、1.5期の開発に期待しております。	
17	大阪城東部地区の再開発について、日々楽しみに情報を拝見している市民として以下1点意見させていただきます。 現時点でD地区(下水処理場エリア)の南面と西面のみ堀の美装化を計画されているかと存じますが、北面についても美装化及び歩道の整備をご検討されてはいかがでしょうかと感じております。 第二寝屋川を跨いだアクセスが下城見橋しかなく嶋野エリアからのアクセスが不便なため、北面を整備することで嶋野エリアの価値が高まり、"民間デベロッパーが嶋野エリアの開発に乗り出す"等の波及効果が見込めると考えたためです。 また、単に人流が増えるだけでなく、レジデンスという観点で以下のような棲み分けができ、再開発エリアに集まる"人の多様性"も拡大できると感じております。 ・公立大学の南側に想定されている多世代居住ゾーン: 大多数の市民には手を出せないような高額マンション ・嶋野エリア: もう少し庶民的な中-高所得者向けマンション 現在公表されているABC地区の再開発と比較すると優先度は劣るとは思いつつ、僥越ながら意見させていただきました。 陰ながら大阪の発展に尽力されている皆様を応援しております。	
18	下水処理場周りは歩道がなく危険だと感じます。	
19	歩道を大阪城公園から城見橋まで第二寝屋川沿いに作ってほしい。	
20	下水処理場付近にマンションや大学寮が建設中とのことですが、新駅につながる歩道の整備など、アクセスしやすい環境づくりがあればと思う。	
21	「水辺の歩行者空間計画(大阪城公園駅～下城見橋)」を、更に東に延伸して城見橋までのルートを確認して欲しい。 (大阪市立浜下水処理場の北側、第二淀川沿い、現在は立ち入り禁止になっている) 城見橋の北エリアには、相当の住民がおり、分譲マンションや学生向けマンション等が建設中であるが、 「水辺の歩行者空間計画(大阪城公園駅～下城見橋)」では、大阪城公園駅・新駅等へのアクセスは大きく迂回する必要がある。 また、大阪城公園駅・新駅等から、嶋野駅(JR東西線、JR東大阪線)へのアクセス路としても活用が見込まれる。	
22	資料を拝見したところ、「水辺の親水歩行者空間」が狭いところに課題があると思います。 中之島に住んでいたこともありますが、まわりの方々は中之島の1番の魅力は「ぐるっと長い区間を歩ける川まわりの歩行空間」と感じており比較的高額な家賃でも価値があると話していました。 現在示されている距離ではせっかく整備されても単にちょっと川を眺めるだけで、魅力的な歩行空間とは言えません。 そのため下城見橋までではなく、再開発エリアと対岸をぐるっと整備いただきたいです。対岸までは難しい場合は、最低でも城見橋まで整備願います。城見橋については景観・魅力創出の観点だけでなく安全性についても課題があります。公大から建設中の学生寮や子育て世帯向けの大規模マンションまでの最短ルートとなっていることから、現在よりも通行量が多くなることが予想されますが、現在は狭く歩道と車道の段差もない危険な状態です。(私自身大阪市立大学の卒業生ですが、深夜まで研究や制作をしていた者も多く、現状では心配です) 以上より弁天橋から城見橋までの対岸を含めた区間を、「水辺の親水歩行者空間」として整備されることを望みます。	

No	ご意見等の趣旨・内容	ご意見等に対する考え方
23	中浜下水処理場の周りの歩道化をお願いします。 城見橋から中浜下水処理場まで歩道がないことが車と歩行者の接触事故を引き起こす可能性を高めています。 小学校も近く、これから大学もできるのであればさらに学生は増えます。 事故が起きる前に、どうか歩道の整備をお願いします。	城見橋から城東区2342号線を経て本町左専道線(森之宮病院南側の東西道路)に至る市道は、「大阪城東部地区のまちづくりの方向性」(令和2年、大阪府・大阪市策定)の基盤整備計画において、「外周歩行者空間拡充」により、歩行者動線を確保することとしており、大学(1期)キャンパスの東側では、キャンパス整備とあわせて歩行者動線を整備します。
24	D地区(中浜下水処理場)について 2021年の9月の資料では、中浜下水処理場のD地区側にも水辺の歩行者空間の構想がありました。1.5期以降となりますが、こちらの着手も早期にお願いしたいです。 理由として、市道城東区第2342号線が、通学路かつ車両の交通量が多いのにも関わらず歩道がほとんどなく、見通しが悪いです。仮にA地区側に東西を通す地区幹線道路ができたとしても、鳴野側から南下する歩行者はA地区までは今までと変わらず危険です。むしろ地区幹線道路や駅前の商業施設ができあがり、近隣からバイクや自転車で通学する大学生などが増えるので、2342号線がより歩行者にとっては危険と思っています。	その他の区間については、今後、土地利用転換・機能更新と併せて基盤整備を進め、良好な市街地環境の形成を図ってまいります。
25	[意見] "城東区第2342号線の整備"を1.5期開発方針に取り入れていただきたいです。 [理由] 大阪城東部地区の城東区第2342号線は、道が狭く かつ 歩道がない区間が存在するため、歩行者が危険に晒されるためです。 実際にこの区間を歩いてみたところ、車両が歩行者を避けるために道路の中央線をはみ出し走行しており、歩行者だけでなく車両にとっても危険な状態でした。 さらに、意見①で述べたように、キャンパス東側のこの道路は今後利用者が増加すると予想されるため、交通事故を防ぐためにも、早急に取り組んでいただきたいです。 また、"1.5期開発の開発方針案"(*3)の"ゾーニングイメージ"図によると、この道路は区間によって"1期の開発エリア"と"親水空間+立体活用ゾーン"に分かれているため、各開発エリア・時期 間で連携して、つまり1期から計画的にこの道路の整備を進めておく必要があると考えます。 (*3)https://www.pref.osaka.lg.jp/attach/28267/00468478/houshin.pdf	

No	ご意見等の趣旨・内容	ご意見等に対する考え方
26	歩道がない城見橋や城東区第2342号線に歩道を設置するなど安全性の向上をお願いしたい。	城見橋から城東区2342号線を経て本町左専道線(森之宮病院南側の東西道路)に至る市道は、「大阪城東部地区のまちづくりの方向性」(令和2年、大阪府・大阪市策定)の基盤整備計画において、「外周歩行者空間拡充」により、歩行者動線を確保することとしており、大学(1期)キャンパスの東側では、キャンパス整備とあわせて歩行者動線を整備します。
27	(城東区2342号線北側部分の惨状)一方、イノベーションコアへの南北2本のアクセス道路のうち、東側の城東区2342号線(片側1車線の両側通行)については、北側の城見橋から衛門橋の信号まで(区間1)は、その南側より道路幅が狭い上、歩道が全く無くなり、路肩も皆無か、ほとんどありません。特に城見橋を含むその南側の200mあまり(区間1-A)では、道路幅がさらに狭くカーブで見通しも悪いのに、橋南側の坂で車両が速度を上げ、センターラインを越え、車道を歩く歩行者にクラクションを鳴らす場面も見かけます。またこの道は数十年にわたり雨水処理上の構造的欠陥が改修されず、雨が降ると橋南側の坂の下付近がよく浸水します。 (森之宮北部地域の通学事情)森之宮地域は、小学校は森之宮小学校、中学校は城陽中学校の校区です。地区内の衛門橋北側の住民は、通学路に歩道がないため、保護者が交代で衛門橋付近まで小学生の通学を誘導してきました。中学生は通学で第2寝屋川を渡る必要がありますが、前述の(区間1)は、全く歩道がないため、最大で数百メートル迂回するか、疾走する車両が通行する危険な車道を歩いています。何十年もの間、付近住民はこのような不便や危険を強いられています。 (森之宮北部地域へのアクセス事情)イノベーションコアに外部からアクセスするには、下城見橋、城見橋、衛門橋のいずれかを渡橋するか、南側から豊里矢田線か城東区2342号線を通ることになります。人流、物流が増大する地域開発により、今後限られた出入口の3橋と2道路に歩行者や車両が密に集中するでしょう。また新しく大学北側に東西道路(①)が出来、2道路間の行き来も増えます。しかし(区間1)は、昭和の頃より何十年もの間、不便で危険な状況が放置されたままです。大学が面する部分のみ、開学までに歩道を設置するようですが、その他の部分は、今のところ歩道を設置する予定はないと担当部局から返答をえています。 (大学開学について)来年大学がこの地域に開学し、大阪の知の拠点となり、若者達が集って賑わい、活性化することは素敵なことです。ただ、開学準備以降は、南北2本のアクセス道路の人や車両の通行量は大幅に増加します。設計図では城東区2342号線に面する校舎裏側にゴミ収集施設や倉庫があり、各種車両や人が出入りするように設計されています。日々往来、滞在する大学関連の数千人の需要を満たすべく、食料・食材、消耗品、大小の備品設備類、ゴミや産廃、郵便や各種宅配便等が頻繁・大量に搬出入され、大型車両、各種営業車両やバイクも城東区2342号線を通して出入りするでしょう。今までも大学開学予定の裏側敷地近辺では、宅急便等配送車や営業車、個人の車両等が同時に複数台停車していることがあります。歩道設置が無ければ、歩行者はさらに危険度が増す当地域内の車道の歩行を強いられます。 (開発地域内の危険な車道に歩道の設置)地域住民は何十年もの間、この狭い危険な車道を歩いてきましたが、これ以上放置しないで下さい。今後新駅やアリーナも建設され、大学北側の東西道路で繋がり、多くの人や車両、各種モビリティが行き交うでしょう。城見橋北側に総戸数209戸の大規模マンションが現在建設中ですが、周辺地域でもさらに開発が進むでしょう。開発により、ますます歩道設置の緊急度が高まります。特に危険度、緊急度の高い(区間1-A)については、可及的速やかな歩道設置を要請します。一方で大規模開発を行い、他方で基本的な安全対策を怠ることは、行政の不作为によるもの、行政による作爲的な危険創出です。 (行政による歩道設置の案出、実行)(区間1-A)部分については両脇に下水処理場以外はないので、人命を守るため、下水処理場の敷地内に歩道を設けて下さい。担当部局の説明では、今は敷地内に歩道を設置するのは難しい、時期未定だが下水処理場の再開発の際に検討されるとのことでした。今できないではなく、現場を見てどうすれば速やかに今対応できるかを行政が検討・実行して下さい。例えば、将来的な処理場の再開発期間まで、(区間1-A)につき一方通行にして歩道を設け、その後の再開発期間にあらためて歩行者空間を含む道路整備をするなど、安全・快適なまちづくりに適した案を、行政が出し実行してください。大阪の行政HPでは『周辺地域との安全で円滑・快適な歩行者ネットワークを形成します』と宣言されています。人を大切にす素晴らしいコンセプトを、後回しにせず優先して実現するように、危険度・緊急度の高い歩道設置の案出・実行を要望します。	その他の区間については、今後、土地利用転換・機能更新と併せて基盤整備を進め、良好な市街地環境の形成を図ってまいります。 また、大阪城東部地区への接続動線である城見橋の歩行者空間に関するご意見については、今後の取組の参考とさせていただきます。
28	豊里矢田線について、歩行者との事故を減らすため、制限速度の引き下げやハンプなどの速度抑制装置の設置などの対策を多く施す事。 大阪公立大学森ノ宮CPIに通うには、上空ペDESTリアンデッキが完成するまでは豊里矢田線沿いの歩道を歩く必要があると考えますが、多くの学生が歩くことを考えると歩道から溢れての歩行などが容易に想像できます。またアリーナなどの整備が進み訪れる人が増えるにつれ、自動車との接触事故の恐れが増していくと考えられます。そこで現在50キロとなっている最高速度を40キロや30キロに引き下げる、またゾーン30に指定する、ハンプなどの速度抑制装置を設置する、駐車違反車両の取り締まりを頻繁に行うなどの事故防止措置を重点的に行なっていただきたいです。	大学(1期)キャンパスの開学までに、豊里矢田線の歩道整備工事において、横断防止柵の再整備を行い、歩行者の横断防止による事故防止対策に努めてまいります。 速度抑制などの対策に関するご意見は、大阪府警本部へお届けするとともに、今後の取組の参考とさせていただきます。

No	ご意見等の趣旨・内容	ご意見等に対する考え方
第二寝屋川の沿川について		
29	第二寝屋川沿いを歩行者空間として整備頂くが、臭いが気になる時があり、憩いの場として開発を行うならば、川の浄化にも期待したい。	「大阪城東部地区のまちづくりの方向性」(令和2年、大阪府・大阪市策定)においては、第二寝屋川の南側沿川部は、土地利用計画では「親水空間＋立体活用ゾーン」として河川との親水性や大阪城公園との一体性などを図ることとし、基盤整備計画では「水辺空間の整備」により、歩行者動線を確保することとしています。 第二寝屋川においては、大阪府、流域市で構成する寝屋川流域協議会の水環境部会において2022年(令和4年)6月に策定した「寝屋川流域水環境改善計画(令和4年版)」に基づく、河川景観や生活環境の改善などの水環境改善に向けた取り組みを実施しているところであり、今後も流域全体で推進してまいります。 今後、「親水空間＋立体活用ゾーン」における土地利用転換・機能更新と併せて基盤整備や水辺空間の整備を進め、良好な市街地環境の形成を図ってまいります。
30	第二寝屋川周辺や城見橋付近の堤防へゴミが滞留しカラスが大量に発生している。このままでは歩行者空間を散歩する子供へ悪影響も及ぼしかねないと考え対策を講じて頂きたい。	
31	第二寝屋川の汚さや臭いも気になる	
32	大学が中心となる街に生まれかえる一環の中で、第二寝屋川沿いに桜をびっしり植えてほしいです。第二寝屋川の汚いイメージを払拭してほしいと思います。大阪城公園よりも魅力的な場所にする気概が必要かと思います。将来、散歩したいなど思えるような場所になることをねがっています。	
33	第二寝屋川沿いのゴミも気になりました。ゴミが岸に打ち上げられ、そこにカラスが集う様子が確認できました。折角、周辺は桜も開花し、華やかですが少し汚さを感じ、残念だなあとします。両川岸の景観整備も併せてやることで、若者が集いなくなる街として成長するのではないかと思います。大阪城から大学北側の城見橋まで辺りは少なくとも環境整備をするべきと思います。箱ものとセットで周辺環境は絶対にお金を掛ける価値のある場所です。	
34	第二寝屋川の景観と臭いについて 大阪城東部地区まちづくり検討会等でA～C地区の景観については入念に検討されている印象ですが、周辺住民としましては第二寝屋川の両岸のゴミと(こちらは下水処理場の近辺なので仕方ないかもしれませんが)臭いが気になります。せっかくこれからヒガンに人を集めようとしているのに、新駅を降りたら川が汚かったり悪臭がするとイメージが悪くなるのでは？	
1. 5期開発における商業施設について		
35	観光客だけでなく近隣住民も恩恵を受けられるよう、商業施設にはスーパーやドラッグストアなど生活に必要な施設も是非入れて頂きたいです。	本方針に基づき、1.5期開発では、駅ビルや大規模集客・交流施設、民間活力導入によるキャンパスなどの施設整備を想定しています。 今後、開発事業者の公募等により施設整備内容を決定してまいります。
36	新駅周辺に商業施設ができるのであれば、ドラッグストアとスーパーは必ず欲しいです。	
37	ランドマーク的な開発も賛成だが周辺住民の通常の買い物も行えるような商業施設の拡充もお願いしたい。 (百貨店のような高級志向な商業施設だけというのは避けて欲しいという意味)	
38	商業施設内に子供達能通过るような水泳教室や体操教室などの習い事の施設が入ってほしい。	
39	大規模ホール周辺施設について 1万人規模の大規模ホールは関西圏だと少なく、大阪城ホールが近くにあるとはいえここが出来上がると両輪でイベントを回すことができるので、大阪のヒガンの活性化に期待できる施策だと思います。同時に、C地区や駅ビルに飲食施設やスーパー、ファストフード店などの施設があると、来場者が利用しやすいと思います。理由としては、現状大阪城ホールのライブイベントの際にはJO-TERRACEがごった返しており、大阪ビジネスパーク付近まで足を伸ばす人が多いと思います。 こちらに仮に大規模ホールが出来ても、ビジネスパークまで徒歩で行く人は少ないと予想しますので、新駅側にもある程度の施設は必要かと思います。また、JO-TERRACEの1階はおしゃれなお店が多いですが、ライブやイベント前の時間が限られた中で、すぐに利用できるファストフード店は少ないです。大学生にも利用しやすいファストフードチェーン店や、森ノ宮、大阪城公園の駅付近はラーメン屋も少ないので、インバウンドや大学生狙いでなんばのラーメン一座やラーメンステーションのような人気ラーメン店専門街や専門店を誘致するのはどうでしょうか。	

No	ご意見等の趣旨・内容	ご意見等に対する考え方
中浜下水処理場(西)の利活用について		
40	中浜下水処理場(西)の立体活用について現在の予定を教えてください	
41	【意見】 ”水辺空間＋立体活用ゾーン”の開発を1.5期開発方針に取り入れていただきたいです。 【理由】 中浜下水処理場(西)が地上にあることが原因で、城東区第2342号線の整備には限界があるためです。 意見②で述べたように、歩行者の安全確保のためこの道路の整備は必要だと考えますが、この下水処理場が地上に存在する以上、この道路を安全性が確保できるだけの広さに拡張することは難しいと考えます。 ”大阪城東部地区のまちづくりの方向性(2023年度版)【たたき台】”(※2)にも記載があるように、中浜下水処理場(西)の地下化(立体活用)を早急に進め、歩行者の安全性が確保できる道路の整備を実施していただきたいです。 (※2)https://www.pref.osaka.lg.jp/attach/28267/00464478/05_siryo2.pdf	中浜下水処理場(西)は、周辺地区の水環境保全のための汚水処理、雨水による浸水防止などの役割を担う施設です。 「大阪城東部地区のまちづくりの方向性」(令和2年、大阪府・大阪市策定)の土地利用計画において、中浜下水処理場(西)は「親水空間＋立体活用ゾーン」としており、中浜下水処理場(西)の更新にあたっては、カーボンニュートラルを見据えた中浜下水処理場(西)の再構築事業として、まちづくりと連携した上部空間の活用や、先進的な省エネ・創エネ技術の導入など次世代に向けた都市型処理場への再構築に向けた概略設計を令和6年度より進める予定としています。 今後、「親水空間＋立体活用ゾーン」における土地利用転換・機能更新と併せて基盤整備や水辺空間の整備を進め、良好な市街地環境の形成を図ってまいります。
42	下水処理施設の整備をもっと早めてほしい。	
43	D地区(中浜下水処理場(西))について 川俣スカイランドのような下水処理施設の上に多目的グラウンドや公園、テニスコートなどがあると、ファミリー層を取り込めて、大阪城公園の利用者が分散されていいのではないかと思います。今は大阪城公園に利用者が集中しすぎており、ボール遊びがしたい小学生と遊具遊びがしたい幼児、バーベキューや花見をしたい大人、大阪城を観光する外国人観光客、コンサートやライブイベントに来た周辺住民以外の利用者が混ざって混沌としています。	
大阪公立大学森之宮キャンパスについて		
44	第一期で建設中の大学構内の一般公開を2025/4～2025/8で検討してみたいかでしょうか。 例えば、食堂や図書館など。折角、税金が投入された公立大学ですので、市民への開放が必須となります。 ただ、大学生と同時期に公開するのではなく、ある程度先に公開しておくことで、混雑度合いも解消できるかと思います。	大阪公立大学森之宮(1期)キャンパスでは、開設後に食堂や図書館などの施設を一般の方々や市民の方々も利用できることを予定しています。 第1期キャンパスの円滑な開設・運営ができるよう努めてまいります。
45	大阪公立大学森ノ宮CPの1.5期キャンパスについて、スタートアップ創出やイノベーションなどの機能をより重視した、充実した規模感のあるものになるようにする事。 大阪公立大学森ノ宮CPの1.5期キャンパスでは都市シンクタンク機能や技術インキュベーション機能のさらなる充実を図り、大阪の都市課題の解決、産学連携、スタートアップ創出、イノベーションの誘発の機能をあげていますが、大阪公立大学のスタートアップ数は42と神戸大や近畿大の後塵を拝しており、大阪大や京都大に大きく遅れをとっています。大学単体だけではできないことにも限りあることや、民活の積極的導入を掲げられていることから、愛知県に整備されているStation-AIや神戸医療産業都市のクリエイティブラボ神戸(CLIK)のような一大スタートアップ支援施設を整備する事が必要ではないでしょうか。京都や神奈川にディーブテック由来のスタートアップ創出で遅れを取っている今、大阪としても積極的な取り組みが求められているのではないのでしょうか。ぜひ、大阪公立大学森ノ宮CPの1.5期キャンパスについて、スタートアップ創出やイノベーションなどの機能をより重視した、充実した規模感のあるものになるようにする事を要請したいと考えます。	森之宮(1.5期)キャンパスは、民間活力導入によるキャンパス整備として、情報学研究科の他、都市シンクタンク機能、インキュベーション機能の整備に加え、民間提案による施設整備を想定しています。 今後、民間活力導入によりキャンパスの整備に向け開発事業者の公募等の手続きを進めるとともに、民間企業、行政機関等と密接に連携することによって、都市シンクタンク機能や技術インキュベーション機能のさらなる充実を図り、大阪の都市課題の解決、産学連携、スタートアップ創出、イノベーションの誘発を図ってまいります。
新駅の駅ビルについて		
46	1.5期では、駅や駅前ビルができると思いますが、2023/12に検討されていた球体の構造を再検討をお願いします。 単なる四角柱の平凡な建物はかっこ悪いです。 同じく森ノ宮付近に住む者として、かっこいいビルにして頂きたいです。 高層ビルよりも球体のような特殊形状の方にして頂き、森ノ宮にしかない形状の建物であってほしいです。 高層ビルなど本町、中の島、梅田にたくさんあるので、それを同じ様なものを作っても、全然嬉しくないです。	本方針に基づき、新駅の上部空間を高度利用した駅ビルの整備を想定しております。 商業機能等の複合的な駅ビルの整備とともに、鉄道、バスなど様々な交通を有機的に結ぶ交通結節点となる交通広場や、にぎわい・憩いの創出に資する人中心の広場を備えた新駅・駅前空間の形成を図ってまいります。

No	ご意見等の趣旨・内容	ご意見等に対する考え方
アリーナ・ホールについて		
47	【森ノ宮アリーナ建設計画に関する提言】 大阪府・市を中心に音楽ライブエンタテインメント公演事業を営む業界団体支部としまして、森ノ宮アリーナ建設計画に関してご提言申し上げます。 はじめに、私どもとしましては、開発計画にある大規模施設の建設構想に大いに賛同します。但し、これからの大阪・関西のライブエンタテインメント文化芸術事業を支える音楽を愛するファン、将来を担う若者たちをはじめとする府市民はもとより広く国民、外国人旅行者に永く愛され続ける施設とする為には、アリーナの規模、仕様、運営形態等の与件整理には現実的かつ実効性を見据えた入念な検討が必要と思われます。本計画推進の初期段階で与件整理の検討を開始するにあたり、(当該施設の利用者となり得る)私どもエンタテインメント公演事業者と早期に意見交換会・協議の場を設けていただくことを提案します。 次に、現在計画されている森ノ宮アリーナにつきまして、規模は13,000席を期待しておりましたが、建物横幅が80mに限定され、このままでは10,000席規模と聞き及んでおります。その場合、コンサート等実施における有効席数は2から3割下回り、公演の収支・採算は困難となり、積極的な利用が困難な状況となる事を強く懸念しております。大型コンテンツの多くは東京ベースの発信・主導となり、同等の採算規模での東京公演と比べた場合、移動交通費、宿泊費、運送費等の経費増により、不採算に陥ります。そのことから関西におけるアリーナ公演には、実質有効席数が10,000席以上必要となります。これまで、アリーナ規模の建設に関しては、会場における座席数と公演等実施の有効席数の違いについての想定が計画に盛り込まれていないことが多く、公演事業者の私どもとしましては、大変危惧している点でございます。どうぞ、森ノ宮アリーナ建設計画につきましては、その点も含め理解して頂きたいと思えます。今後の大阪・関西のエンタテインメントおよび文化事業発展の為、国内外問わず大型コンテンツが、実現可能な規模感での建設が必要不可欠であると考えます。 アリーナの償却は60年と聞いており、国際都市である関西でのコンサート文化を長きにわたり支える意味でも、現在における需要にそぐわない規模での建設計画は、必ず避けるべきであると考えます。森ノ宮アリーナを含め、今後関西圏におけるアリーナ完成時に際しては、利用率7割相当は当協会の会員での実施であると予想されます。エンタメ業界が活用することで、アリーナの運営計画はより確実であると考えます。ご検討の程、何卒よろしくお願いいたします。 【関西地区大規模公演開催における現状】 最後に関西地区の現状をお伝えいたします。コロナ禍以降様々なエンタテインメント公演の復活により、コンサート開催公演数として過去最高規模となり、それに伴い大規模公演も増加しています。しかしながら実態として、首都圏に集中且つ限定されているのが実情です。首都圏のみに新アリーナ建設・開業が集中し、エンタテインメント産業の首都圏一極集中が進行した場合、「大型公演の関西（関西以外地域含む）飛ばし」が更に加速することは間違いなく、関西のエンタメの衰退に直結します。現実的に直面している課題として、文化的魅力が著しく低下した関西地区からの若者流出という負の連鎖も回避する必要があります。 現存する大阪のアリーナは、スポーツ使用を目的として建設された施設であり、特に大阪城ホールにおいてはコンサート利用に限らず多くの催事によりスケジュール確保が非常に困難な状況です。また、スタジアム施設に関しても、あくまでスポーツ施設であることからエンタメで利用できる期間は限られているのが現状です。	大規模集客・交流施設の導入を想定しているB地区(Osaka Metro用地)は、Osaka Metro森之宮検車場を再編のうえ、1.5期開発用地とするものです。 このB地区を含む1.5期開発の実現に向けた検討に活用することを目的に2023年5月より実施した「大阪城東部地区の1.5期開発に向けたマーケットサウンディング(市場調査)」のなかで、複数の開発事業者から提案のあったアリーナ・ホールについては、現在のB地区の区域内であっても、視認性が確保された座席が、1万人以上確保可能であることも示されています。 これを受け、Osaka Metroが開発内容の検討を進め、2024年2月の第6回まちづくり検討会では、1.5期開発の開発方針として、1万人以上の大規模集客・交流施設を中心とした複合的な機能の導入を図ることとして関係者の了解が得られています。 なお、敷地の拡大の提案については、B地区の東側には市道豊里矢田線があり、西側のOsakaMetro検車場は、地下鉄の安全かつ安定した運行に必要不可欠な施設であることから、B地区の敷地を拡大することは困難な状況です。 また、意見交換の場に関するご意見については、民間開発事業者公募において、開発事業者の創意工夫ある提案を求めることにより、具体的かつ優れたものとしていく観点から、ご意見いただいた意見交換等の場は予定しないこととしております。

No	ご意見等の趣旨・内容	ご意見等に対する考え方
48 ～ 50	【森ノ宮アリーナ建設計画に関する提言】 過日、当社所属団体からもご提言させていただいておりますが、我々公演事業者といたしまして切実な問題でありますので、私どもからも改めてご提言申し上げます。 はじめに、本件を含めて開発計画にある大規模施設の建設構想には大いに賛同します。 但し、これからの大阪・関西のライブエンタテインメント文化芸術事業を支える音楽を愛するファン、将来を担う若者たちをはじめとする府市民はもとより広く国民、外国人旅行者に永く愛され続ける施設とする為には、アリーナの規模、仕様、運営形態等の与件整理には現実的かつ実効性を見据えた入念な検討が必要と思われる。 本計画推進の初期段階で与件整理の検討を開始するにあたり、(当該施設の利用者となり得る)私どもエンタテインメント公演事業者と早期に意見交換会・協議の場を設けていただくことを提案します。 次に、現在計画されている森ノ宮アリーナにつきまして、規模は13,000席を期待しておりましたが、建物横幅が80mに限定され、このままでは10,000席規模と聞き及んでおります。 その場合、コンサート等実施における有効席数は2から3割下回り、公演の収支・採算は困難となり、積極的な利用が困難な状況となる事を強く懸念しております。 大型コンテンツの多くは東京ベースの発信・主導となり、同等の採算規模での東京公演と比べた場合、移動交通費、宿泊費、運送費等の経費増により、不採算に陥ります。 そのことから関西におけるアリーナ公演には、実質有効席数が10,000席以上必要となります。 これまでも、アリーナ規模の建設に関しては、会場における座席数と公演等実施の有効席数の違いについての想定が計画に盛り込まれていないことが多く、公演事業者の私どもとしましては、大変危惧している点でございます。 どうぞ、森ノ宮アリーナ建設計画につきましては、その点も含め理解して頂きたいと思います。 今後の大阪・関西のエンタテインメントおよび文化事業発展の為、国内外問わず大型コンテンツが、実現可能な規模感での建設が必要不可欠であると考えます。 アリーナの償却は60年と聞いており、国際都市である関西でのコンサート文化を長きにわたり支える意味でも、現在における需要にそぐわない規模での建設計画は、必ず避けるべきであると考えます。 森ノ宮アリーナを含め、今後関西圏におけるアリーナ完成時に際しては、利用率7割相当は当協会の会員での実施であると予想されます。 エンタメ業界が活用することで、アリーナの運営計画はより確実であると考えます。 コロナ禍以降様々なエンタテインメント公演の復活により、コンサート開催公演数として過去最高規模となり、それに伴い大規模公演も増加しています。 しかしながら実態として、首都圏に集中且つ限定されているのが実情です。 首都圏のみに新アリーナ建設・開業が集中し、エンタテインメント産業の首都圏一極集中が進行した場合、「大型公演の関西（関西以外地域含む）飛ばし」が更に加速することは間違いなく、関西のエンタメの衰退に直結します。 現実的に直面している課題として、文化的魅力が著しく低下した関西地区からの若者流出という負の連鎖も回避する必要があります。 現存する大阪のアリーナは、スポーツ使用を目的として建設された施設であり、特に大阪城ホールにおいてはコンサート利用に限らず多くの催事によりスケジュール確保が非常に困難な状況です。 また、スタジアム施設に関しても、あくまでスポーツ施設であることからエンタメで利用できる期間は限られているのが現状です。 森ノ宮アリーナ建設計画の件につきましては、今一度ご再考の程、何卒よろしくお願い申し上げます。	大規模集客・交流施設の導入を想定しているB地区(Osaka Metro用地)は、Osaka Metro森之宮検車場を再編のうえ、1.5期開発用地とするものです。 このB地区を含む1.5期開発の実現に向けた検討に活用することを目的に2023年5月より実施した「大阪城東部地区の1.5期開発に向けたマーケットサウンディング(市場調査)」のなかで、複数の開発事業者から提案のあったアリーナ・ホールについては、現在のB地区の区域内であっても、視認性が確保された座席が、1万人以上確保可能であることも示されています。 これを受け、Osaka Metroが開発内容の検討を進め、2024年2月の第6回まちづくり検討会では、1.5期開発の開発方針として、1万人以上の大規模集客・交流施設を中心とした複合的な機能の導入を図ることとして関係者の了解が得られています。 なお、敷地の拡大の提案については、B地区の東側には市道豊里矢田線があり、西側のOsaka Metro検車場は、地下鉄の安全かつ安定した運行に必要な不可欠な施設であることから、B地区の敷地を拡大することは困難な状況です。 また、意見交換の場に関するご意見については、民間開発事業者公募において、開発事業者の創意工夫ある提案を求めることにより、具体的かつ優れたものとしていく観点から、ご意見いただいた意見交換等の場は予定しないこととしております。

No	ご意見等の趣旨・内容	ご意見等に対する考え方
51	●大阪城東部地区 1. 5期開発における大規模集客・交流施設(アリーナ)計画について 私どもは音楽を中心とした様々なライブエンタテインメント公演の企画制作運営を行う事業者の全国組織です。弊社支部からもご提言させていただいております「大阪城東部地区 1. 5期開発における大規模集客・交流施設計画(森ノ宮アリーナ建設計画)」に関して意見を申し上げます。 「開発方針(案)」において「駅前立地と大規模用地を活かし、国内外からの集客や大阪城ホールとの相乗効果を発揮するとともに、大阪公立大学を中心とした学術交流・ビジネス交流促進や、市民の交流にも寄与するアリーナ・ホール等を中心とした複合開発により、集客・交流空間の形成を図る」並びに「1万人以上の大規模集客・交流施設を中心とした複合的な機能の導入」(大規模施設建設構想)と示されました方針に大いに賛同します。この数十年、いわゆるライブエンタテインメント公演はメディア環境の変化とともに多くの皆様の「ライブイベント」への支持を得て、活況を呈しております。この3年余りのコロナ禍による停滞はありましたが、昨年2023年におきましてもコロナ禍前の2019年の実績を上回る回復があり、公演の大型化、多様化、お客さまの体験価値向上などにより更なる発展が大いに期待されます。とりわけ、文化芸術系エンタテインメントやスポーツなどへの国内需要の回復、高まりに加え、国内在留外国人はもとより、近隣諸国のみならず欧米諸国からのインバウンド来訪者の多くの方々の日本のライブエンタテインメントへの関心の高まりを実感しております。 他方で、日本を代表する経済圏として東京(関東圏)にならぶべき大阪(関西圏)において、ライブエンタテインメントに対するファンの需要に応える公演を行うにあたり、施設の数と質が充分でないことをかねてから私ども公演事業者は痛感しております。私ども公演事業者は、多くの音楽アーティストとともに音楽ライブエンタテインメント公演を開催するあたりましては、日本の国内主要都市を音楽ファンの求めに応じて巡演する(いわゆる公演ツアー)事業形態が一般的です。これまで、大阪府市を中心とした関西圏においては公演会場の不足によってお客さまの需要にお応えする公演開催が残念ながら出来ておりません。このことは日本の文化芸術エンタテインメントの健全な発展にとっても、また、ライブエンタテインメント公演を起点とした地域経済活性化、関西エリアのみならず日本の経済発展の観点からも、機会逸失であり憂慮すべきことと存じます。 これらをふまえ、日本のライブエンタテインメント産業を担う全国の事業者団体並びに各会員社といたしましても、本「大阪城東部地区 1. 5期開発」における大規模施設構想(森の宮キャンパスアリーナ建設計画)の早期の実現に大いにご期待申し上げる次第です。 ●大阪城東部地区 1. 5期開発における大規模集客・交流施設(アリーナ)計画の推進に関する意見 本計画を遅滞なく推進されるにあたりましては、その初期段階で与件整理の検討こそが極めて重要と思料します。検討開始にあたりましては、当該施設の利用者となる私どもエンタテインメント公演事業者と早期に意見交換・協議の場を設けていただくことを提案します。 これからの大阪・関西の文化芸術エンタテインメントを待望する府市民はもとより広く国内在住者、外国人旅行者に永く愛され続ける施設とするために、その施設によってもたらされる経済的価値と社会的価値を踏まえ、施設の規模、仕様、運営形態等の与件整理には現実的かつ実効性に基づく入念な検討が必要です。関東圏で近年建設され営業開始した大規模公演施設や今後さらなる活況の底支えと期待される新設アリーナ(横浜BUNTAI、船橋・ららアリーナ、お台場・トヨタアリーナ等)のみならず、全国各地の新設、既存改修案件においては、建設計画の初期段階から公設民設問わず、主たる利用者となり得る私ども公演事業者が建設主体と仔細にわたり意見交換を重ねております。その内容は先に申し上げた全国公演ツアー運営の観点から商圏と経済合理性に見合った収容人数規模・客席と舞台設営、本公演時はもとより設営撤去における使い勝手、使用料金設定、エンタメ・スポーツ・MICE等の利用形態の多様性を踏まえた過不足無い付帯施設・機材設備のあり方、お客様や搬入出の導線の検討と周辺環境へ配慮等についてであり、初期建設費用と営業開始後の稼働率、収支計画、施設運営形態にも大に関わる重要かつ不可欠な項目であることはいままでもありません。 永くそして広く愛される施設の価値向上の担い手となる私ども公演事業者と早期に協議の場を設けていただきますよう、重ねてお願い申し上げます。	大規模集客・交流施設の導入を想定しているB地区(Osaka Metro用地)は、Osaka Metro森之宮検車場を再編のうえ、1.5期開発用地とするものです。 このB地区を含む1.5期開発の実現に向けた検討に活用することを目的に2023年5月より実施した「大阪城東部地区の1.5期開発に向けたマーケットサウンディング(市場調査)」のなかで、複数の開発事業者から提案のあったアリーナ・ホールについては、現在のB地区の区域内であっても、視認性が確保された座席が、1万人以上確保可能であることも示されています。 これを受け、Osaka Metroが開発内容の検討を進め、2024年2月の第6回まちづくり検討会では、1.5期開発の開発方針として、1万人以上の大規模集客・交流施設を中心とした複合的な機能の導入を図ることとして関係者の了解が得られています。 なお、敷地の拡大の提案については、B地区の東側には市道豊里矢田線があり、西側のOsakaMetro検車場は、地下鉄の安全かつ安定した運行に必要不可欠な施設であることから、B地区の敷地を拡大することは困難な状況です。 また、意見交換の場に関するご意見については、民間開発事業者公募において、開発事業者の創意工夫ある提案を求めることにより、具体的かつ優れたものとしていく観点から、ご意見いただいた意見交換等の場は予定しないこととしております。

No	ご意見等の趣旨・内容	ご意見等に対する考え方
52	大規模集客交流空間について、駅前空間として利用予定の土地の一部や大阪メトロ桜川駅の土地の更なる一部、また豊里矢田線の一部を大規模集客交流空間の用地に転用し、建設予定の大規模集客交流施設（アリーナ・ホール等）の規模を音楽興行時に最低でも1.5万人の規模を確保する事。 大規模集客交流空間については、先日、最低でも1.3万人規模のアリーナを建設することを求めること、また関西の音楽興行の発信地としての役割を果たし、エンタメ業界の採算がより確実なものとなり活用機会が確保出来ることがアリーナ運営においても大きな支えになると言う旨の声明が発出されました。活用されない単なる箱モノを作るのでは、何ら大阪の、関西の役に立ちません。需要に応えるだけのハード整備が求められています。声明の中からは昨今整備されているアリーナは最低でも1万席以上、中には2万席規模というアリーナが存在していることがわかります（例...Kアリーナ2万席、有明アリーナ1.2万席など）。しかし、関西での興行にはより規模の大きなハードが必要であることが文中からも示唆されていることから関東で整備が進んでいるアリーナの規模の中心帯である1万席～1.5万席の規模の中の最大値である1.5万席を確保することができれば、かなり興行の機会を確保することができるのではないのでしょうか。今回の大規模集客交流施設の土地によく類似した土地として川崎市の新アリーナ計画地がありここでは最大1.5万人の収容が想定されており、同等の施設を作ることは可能と考えられること、また1.5万人の規模は大阪城ホールに匹敵するものであり、中長期的には大規模回収が必要とされる大阪城ホールの役割の代替を担うことにもなると考えます。 現在の2 haでは敷地が不足していると言うのであれば、大阪メトロの駅前空間として利用予定の土地や大阪メトロ森ノ宮駅の一部の土地、また豊里矢田線のアリーナ側の歩道部分をアリーナ・ホール等の敷地に組み入れるのはいかがでしょうか。また、交通広場の上空をペDESTリアンブリッジで覆いそれを滞留空間として利用することで、アリーナ用の敷地におけるオープンスペースを減らし、アリーナの規模拡大に充てると言うのはいかがでしょうか。 この大阪城東部地区開発計画は稀有な大阪の一等地を活用する計画だけに、ぜひ使用者の視点を存分に取入れた計画を立案していただければ、と考えております。一府民として心から大規模集客交流施設（アリーナ・ホール等）の規模を音楽興行時に最低でも1.5万人の規模を確保していただく事を願います。	大規模集客・交流施設の導入を想定しているB地区（Osaka Metro用地）は、Osaka Metro森之宮駅を再編のうえ、1.5期開発用地とするものです。 このB地区を含む1.5期開発の実現に向けた検討に活用することを目的に2023年5月より実施した「大阪城東部地区の1.5期開発に向けたマーケットサウンディング（市場調査）」のなかで、複数の開発事業者から提案のあったアリーナ・ホールについては、現在のB地区の区域内であっても、視認性が確保された座席が、1万人以上確保可能であることも示されています。 これを受け、Osaka Metroが開発内容の検討を進め、2024年2月の第6回まちづくり検討会では、1.5期開発の開発方針として、1万人以上の大規模集客・交流施設を中心とした複合的な機能の導入を図ることとして関係者の了解が得られています。 なお、敷地の拡大の提案については、B地区の東側には市道豊里矢田線があり、西側のOsaka Metro桜川駅は、地下鉄の安全かつ安定した運行に必要な不可欠な施設であることから、B地区の敷地を拡大することは困難な状況です。