

築港・天保山まちづくり計画 本編（案）

港区役所



目次

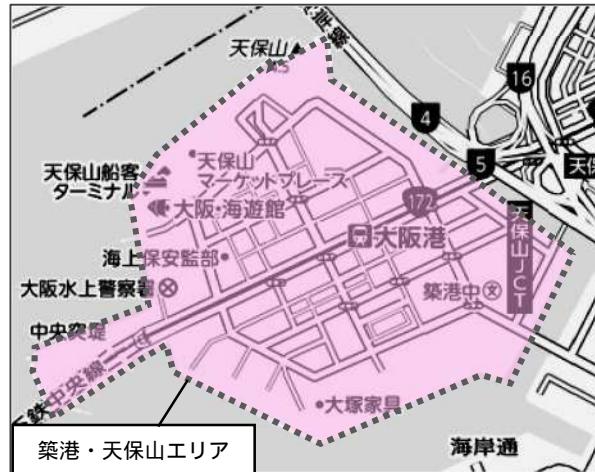
I. 築港・天保山まちづくり計画策定にあたって	1
1. 築港・天保山まちづくり計画策定の目的と役割	1
2. 「築港・天保山まちづくり計画」の具体化に向けた基本的な視点	2
3. 「築港・天保山まちづくり計画」の構成	3
II. 築港・天保山エリアを取り巻く状況	4
1. 築港・天保山エリアの地理的条件	4
2. 築港・天保山エリアの位置づけ	5
3. 築港・天保山エリアの成立立ちと歴史的背景	6
4. 築港・天保山エリアの現状	11
5. まちづくり計画策定に向けた調査結果	20
6. 各都市機能の現状分析	30
7. 活性化に向けた築港・天保山エリアのまちの理想像	33
III. まちづくりのコンセプトと基本方針	34
1. 築港・天保山エリアまちづくりのコンセプトと代表するロゴマーク	34
2. まちづくりのコンセプトと活性化に向けた3つの基本方針	35
3. まちづくりのコンセプト、基本方針及び具体化に向けた戦略の関係	36
IV. 具体的な取組み	37
1. 基本的な都市空間の形成	37
2. エリア全体の継続的な取組み	40
3. 具体化に向けた取組み	43
4. 計画推進に向けて	54
●検討過程	57

. 築港・天保山まちづくり計画策定にあたって

1. 築港・天保山まちづくり計画策定の目的と役割

1) 目的

築港・天保山エリアは、大阪を代表する観光集客地を形成しており、国内のみならず海外から多くの観光客が訪れている。また、江戸時代は天下の台所、大坂の玄関口として、大正から昭和にかけては、日本屈指の近代港を擁するまちとしてにぎわい、現在、大阪都市魅力創造戦略の重点エリアに位置づけられクルーズ船の母港化構想を軸として、エリア魅力を高め、世界に向けて強力に発信しようとしている。



港区役所では、本エリアにおいて、地元企業、商店街、NPO団体、行政等で構成する築港・天保山にぎわいまちづくり実行委員会や花の海遊ロード美化協議会において、市民協働的手法で、イベントや美化、おもてなしを通じたにぎわいづくりを行ってきたが、エリア全体の恒常的なにぎわいや地域経済の振興には至っていない。さらに、築港・天保山エリアは総人口や子どもの人口が大阪市や港区の他の地域と比較して、その減少率が極めて高く、まちの衰退が大きな課題となっている。

その課題解決のため、地域のにぎわいづくりと経済の振興を推進し、大阪都市魅力創造戦略の重点エリアとしての戦略的な観光施策(広域行政)と連携した活気あふれるまちづくりを進めていく必要があることから、庁内において副市長のもとに、「築港・天保山まちづくり計画」策定プロジェクト会議を立ち上げ、本エリアにおける現状と課題について関係各部局が共有し、戦略的な観光施策と連携した中長期的なまちづくりの方策を検討し、港湾計画や都市計画、民間活力の活用などの多角的な観点を踏まえた「築港・天保山まちづくり計画」として取りまとめる。

2) 役割

「築港・天保山まちづくり計画」は、築港・天保山エリアに関わる多様な関係者が、まちづくりのコンセプトや方向性を共有して、継続的ににぎわいづくりを進めるための『羅針盤』となるような計画とする。

なお、本計画におけるコンセプト及び基本方針については、将来像として、20年後のまちの姿や変化を想定しながら設定した。また、具体的な取組みについては計画策定時点(平成29年度/2017年度)から3年後の2019年度までのフェーズ1、概ね10年後の2025年度までのフェーズ2、2026年度からのフェーズ3の3段階に区分し、基本方針の具体化に向けて先導的に着手する活動や事業、将来のまちの姿を踏まえた中長期的な取組みとして実施する事業など、戦略的に順次展開することとする。

2. 「築港・天保山まちづくり計画」の具体化に向けた基本的な視点

今日のように、人口が減少し、右肩上がりの成長が困難な成熟社会においては、既存のまちの資源をうまく活用し、大規模な投資を行わずとも地域の活性化に成功している事例も増えており、従来の官主導によるハコモノ行政的なまちづくりを転換し、エリア内に多く存在する歴史や文化的資源、既存の施設等を有効活用した、民間活力の導入、または公民連携によるまちづくりを進めることが重要である。

よって、この「築港・天保山まちづくり計画」の具体化に向けては、市民、企業、行政等が一体となり、新たなエリアの魅力や付加価値を創造していく必要があることから、次の4つの基本的な視点を重視する。

築港・天保山エリアの既存ストックを有効に活用し、新たなにぎわい創出を図っていく視点

築港・天保山エリアは、明治時代の築港事業に始まり、近年の天保山ハーバービレッジ等の観光・集客拠点の再開発等が実施され、既に様々な歴史的・文化的資源や都市機能が集積した既成市街地が形成されている。

そのため、今後、新たな時代の社会ニーズに対応した複合的な都市機能の導入を図っていくためには、エリアリノベーションの観点から既存施設のストックを有効活用し、新たな需要を誘発することにより、エリア全体の新たなにぎわい創出を促進していく。

民間活力の導入により既存施設を利活用し、

エリア全体の魅力や集客向上に波及させていく視点

大阪文化館・天保山や、もと中央突堤2号上屋、もと赤レンガ倉庫の施設の利活用に際しては、民間企業のノウハウを活用し、事業を効果的に展開していくため、積極的に民間活力の導入を図ってきた。

今後も、各施設への新たな集客をその施設単体に收めず、情報発信も含め周辺施設と連携した取組みを行うことで、広域的な視点で、エリア全体の魅力や集客向上に波及させていく。

クルーズ客船の母港化により、さらなる外国人観光客を取り込み、

築港・天保山エリアを活性化させる視点

近年、中国の富裕層をターゲットとした上海・香港を起点としたクルーズが多く組まれ、アジアクルーズ船の隻数が増加し、大阪港（天保山岸壁）への寄港も増加していることから、この機会をとらえ、経済波及効果が高く観光都市として世界への発信力の強化にも資する「クルーズ客船の母港化」を図りさらなる観光客を大阪に取り込み、築港・天保山エリアを活性化する。

地元関係者による継続的な活動や事業へと展開する視点

築港・天保山エリアでは、これまで地域連携の意識が高い住民、地元商業者、企業等が連携して、天保山まつりや花の海遊ロードの清掃、花の植え付け、外航クルーズ船の入港時のおもてなしイベント等を行うなど、様々な地域イベントや市民活動を展開している。

今後も、このような様々な活動や話合いの場を継続、充実させていくことで、新たな活動や事業に主体的に参画していく地域が主体となったまちづくりを進めていく。

3. 「築港・天保山まちづくり計画」の構成

本計画を策定するにあたり、築港・天保山エリアの地理的条件、位置づけ、歴史的背景、現状等について多角的に分析するとともに、現在、当エリアが抱える課題や解決への方向性を踏まえてまちづくりのコンセプトを設定した。

また、コンセプトの実現に向けては、まちの好循環を生み出すストーリーサイクル示した上で、まちづくりの方向性を表す3つの基本方針を示し、その実現に向けた具体的な取組みを整理することとした。

また、具体的な取組みについては、先に示した「築港・天保山まちづくり計画に向けた基本的な視点」を踏まえ、具体化に向けた4つの戦略を設定し、活気あふれるまちづくりに向けた具体的な取組みを示すとともに、それらを推進していく体制づくりについて提示している。

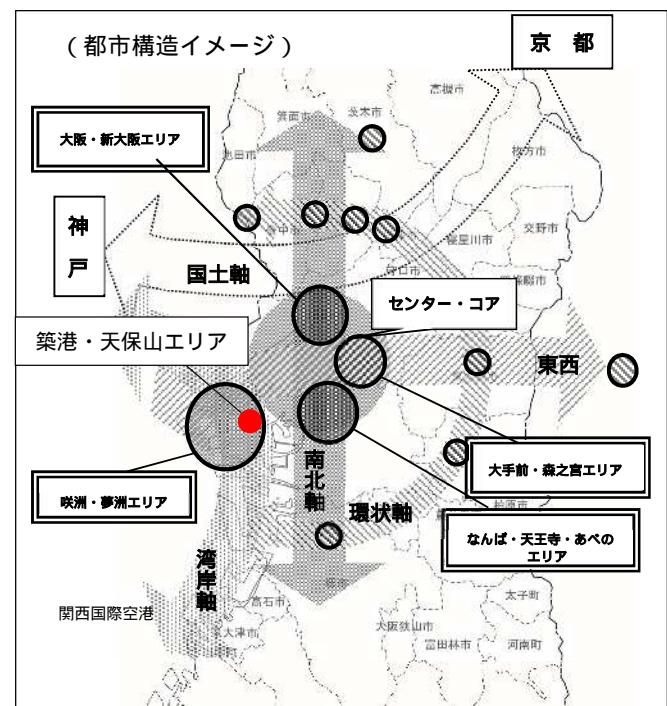


・築港・天保山エリアを取り巻く状況

1. 築港・天保山エリアの地理的条件

築港・天保山エリアは、大阪湾のほぼ中心に位置し、京都や奈良をはじめとする関西の主要都市が約40～50km圏内にあり、高速道路がほぼ整備され、広域的な国土軸にも通じていることから、関西の主要都市は、ほぼ日帰り圏内となっている。また、湾岸軸を通じて、神戸方面や関西国際空港ともアクセスがよい。

市域中心部とは地下鉄中央線で接続しており、梅田、難波から約30分という位置にある。さらに、平成24年度に策定された大阪都市魅力創造戦略において、築港・ベイエリア地区が重点エリアの一つとして位置づけられ、これら重点化工業のなかでも、ベイエリア内に位置することから、水の東西軸を通じて、市中心部にある他の重点化工業ともつながっている。



第3回大阪府市統合本部会議資料より抜粋 (一部加工)



2. 築港・天保山エリアの位置づけ

1) 近代港湾発祥の地として大阪の繁栄を支えた歴史が蓄積された港町

近代港湾発祥の地として、大阪の繁栄をささえてきた築港・天保山エリアは、大阪港の歴史が蓄積された、ここにしかない魅力が溢れるエリアとなっている。

天保年間に行われた安治川の川ざらえによりできた天保山、築港高野山や港住吉神社などの歴史・文化資源や、物流拠点として活況を呈していた頃をしのばせる赤レンガ倉庫、近代建築として魅力的な天満屋ビルなど、大阪港の歴史を感じさせる施設がエリア内に点在している。

また、高潮対策の盛土や防潮堤は、水害と戦い克服してきた歴史であり、地域の人々の手で築きあげた港町「築港」である。



明治時代の大阪港の様子

2) 観光の起点となる大阪の顔としての海の玄関口へ

大阪港における物流機能は、夢洲、咲洲地区へと移ってきたが、築港・天保山エリア天保山岸壁は、外航クルーズ大型客船が入港可能であり、現在、国際的な海の玄関口として、世界から関西各地への観光の起点となっている。

他のエリアにはない築港・天保山エリアの優位性として、高速道路へのアクセスが良く、京阪神方面への高速道路網も充実していることから、観光ツアーとして人気のある京都や奈良をはじめ、神戸や和歌山といった方面へも日帰り観光ツアーが可能であり、バリエーションに富んだ観光プランを組むことができる事が挙げられる。

また、市内中心部へも地下鉄やバス等で容易にアクセスできることや、関西国際空港へはリムジンバスも運行されており、近年、外航クルーズのプランで見られる、フライ&クルーズといったツアーに対しても対応が可能である。

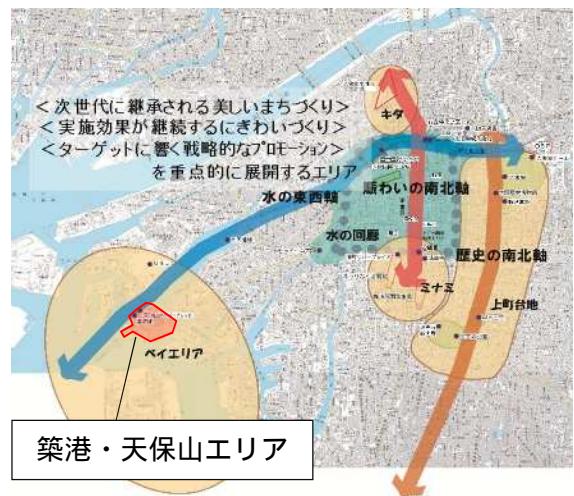


クァンタム・オブ・ザ・シーズ

3) 大阪臨海部を代表する観光集客エリア

大阪における代表的な観光集客施設である海遊館をはじめ、港湾部の夕陽などの風景を体感できる中央突堤など様々な観光資源が集まっているエリアである。

また、舟運で対岸のユニバーサルスタジオ・ジャパンと結ばれており、さらには安治川を通じて、大阪中央卸売市場や中之島へとつながることから、水上アクセス等による市中心部との連携した魅力づくりが可能なエリアである。



都市魅力創造重点化エリアにおける築港・天保山エリアの位置(第3回大阪府市統合本部会議資料より抜粋(一部加工))

3. 築港・天保山エリアの成立と歴史的背景

1) 近代港湾発祥の地として大阪の繁栄を支えてきた築港・天保山エリア

近代港湾としての大坂港の発展

- ・天保山は、江戸時代の大坂における河川交通を支えていた安治川に堆積した土砂の浚渫により築かれ、航行のための高灯籠が置かれた。幕末には、ロシアの軍艦の到来に備え一時砲台が置かれた。
- ・慶應4(1868)年に大阪港が開港し、明治4(1871)年には石造りの燈明台が建設された。
- ・オランダ人技師デ・レーケにより築港の設計がなされ、明治30(1897)年10月に天保山にて築港起工式が行われた。これは安治川上流の川口波止場が、上流からの流砂の堆積で川底が浅くなり、外国船の入港が困難になった危機から脱するための事業で、近代港湾としての整備が進められた。明治36(1903)年7月に幅27m、長さ454mの大桟橋が竣工した。同年に日本初の公営の路面電車として花園橋(現在の九条新道)と築港桟橋の間に市電が開通し、港を行き来する人々の交通を支えた。
- ・昭和12(1937)～14(1939)年には戦前の大阪港の最盛期を迎え、入港隻数22万隻4,381総万トン(昭和12年)、出入貨物3,126万トン(昭和14年)を記録した。その後、昭和19年(1944)年に中央突堤が完成した。



入港した船のにぎわい



築港大桟橋と市電

自然災害や戦災、機能移転による港湾機能の低下

- ・開港以降港湾機能の集積をして発展してきたが、港湾機能が低下した時期もあった。大阪港の最盛期を迎えた昭和12(1937)年の日中戦争開始などにより、物資輸送や軍事工場の立地する軍事港の色合いを強め、太平洋戦争末期には、度重なる空襲被害をうけた。特に昭和20(1945)年6月の臨海地域に対する空襲により、築港・天保山エリア一帯が焼け野原となり、港湾機能が大幅に低下した。
- ・戦後は、昭和22(1947)年に大阪港復興計画が策定され、築港・天保山エリアの港湾機能が戦災から立ち直り大阪の復興を支えてきたが、昭和30～40年代の高度経済成長期をピークに、海上輸送のコンテナ化が進展するにつれて、港湾物流機能の中核は沖合の埋め立て地に移っていました。
- ・また、築港・天保山エリアは、台風による高潮被害にさらされやすく、昭和9(1934)年の室戸台風では、築港大桟橋が被害にあったため撤去し、新たに中央突堤を整備することとなった。また、昭和21(1946)年より戦災復興として港湾地帯区画整理事業を開始し、盛土などの高潮対策とあわせた市街地整備を行うとともに、昭和25(1950)年のジェーン台風、昭和36(1961)年の第二室戸台風の高潮被害を契機に、大阪府・大阪市が一体となり西大阪地域高潮対策事業等が進められてきた。

臨海部のまちづくり

■舞洲地区

- スポーツ・レクリエーションゾーン
 - ・各種スポーツ施設や文化・レクリエーション施設、緑道の整備
- 物流・環境ゾーン
 - ・物流施設の立地、環境関連施設の集積による環境教育情報発信の場として活用



■夢洲地区

- 大阪の成長をけん引する新たな拠点の形成
～新たな国際観光拠点～
 - ・将来的に大規模なまちづくりが可能な土地が確保され、オーバーシャンブルの街並みを体験できる立地が特徴を有し、新規の高い国際観光拠点を形成し、大阪経済の活性化に寄与する
 - ・森海駅や区内、周辺都市のみならず日本各地とのネットワークを形成し、拠点形成の効果を広く波及させ、巨三分の活性化に寄与する
- 大阪の成長を支える既存拠点の充実～国際物流拠点～
 - ・国際コンテナ輸送港湾・大阪港の中心的機能を担う夢洲において、高規格コンテナターミナルと背景の産業、物流開拓用地が一体的に機能する国際物流拠点の形成を図り、大阪府の経済活動や市民生活を支え若狭書を果たしていく

■此花西部臨海地区

- 子どもから大人まで楽しめる大阪観光的一大スポット
 - ・交通の利便性が高く、ユニバーサル・スタジオ・ジャパンが立地している特性を活かし、快適な居住空間の形成やにぎわい、集客・観光の拠点づくりの推進により複合的な市街地の形成

■天保山・築港地区

- 大人から子供まで楽しめる
アミューズメントエリア
 - ・大阪市のうまいもの街として有名な文化・交流・レクリエーション施設と、天保山ハーバーフレッジを軸に、海沿いを歩く人々、大型観光船、様々な船と海を満喫できる大阪の観光名所の一つ
 - ・天保山地区と連携したウォーターフロントの整備を進める

■鶴浜地区

- にぎわいと活力のあるまちづくり
 - ウォーターフロントを活かした快適で魅力あるまちづくり
 - 防災に寄与するまちづくり
 - ・住宅地に近く、海に面した特徴を活かし、防災柵の瓦上を区画、魅力ある商業、住宅地を導入する複合開発を目指す。

港湾局：Port of Osaka「臨海部のまちづくり」より

2) 大阪の海の玄関口としての築港・天保山エリア

陸上のまちの整備やにぎわいの形成

- ・築港・天保山エリアは、海と陸との結節点として、陸上交通の整備もいち早く進められたエリアであり、明治 36 (1903) 年に日本初の公営路面電車が開通した。
- ・大正から昭和初期にかけては、大阪港が活況を呈していた時期であり、外国人専用バーが立地する繁華街が形成されるなど、まちもにぎわいを見せていた。また、港湾業務を担う企業が立地し多くの人々が行き来をしていた。商船三井築港ビルや天満屋ビルの建設もこの頃である。

国内外からの客船の受入港としての発展

- ・明治時代の天保山桟橋の完成により内航客船の発着が増加するなど、物流の拠点としての人の行き来以外にも海からの来訪客が多く見られた。
- ・戦後、昭和 26 (1951) 年に大阪港が特定重要港湾に指定され、翌 27 (1952) 年に大阪市が港湾管理者となる。昭和 39 (1964) 年に中央突堤に海上保安庁の大坂船舶通航信号所 (ハーバーレーダー) が設置されるなど、港湾機能の中心とされてきたが、1960 年代の国際的な物流のコンテナ化に伴い、昭和 44 (1969) 年以降、大阪港コンテナ埠頭岸壁の南港での供用開始により築港から船舶が減少する一方で、天保山岸壁の供用が開始され、大型の客船の受入が可能となつた。



ハーバーレーダー

- ・昭和 62(1987)年には、外航客船埠頭としての供用が開始され、外国客船の第 1 号として「コンスタンチン・切尔ネンコ」号が入港した。翌 63(1988)年には当時世界最大級の客船「クイーンエリザベス 2 」号が初入港した。
- ・海外の主要な港とのつながりももっており、昭和 42(1969)年にサンフランシスコとの姉妹港の提携をはじめとして、メルボルン(昭和 49 年) 上海(昭和 56 年) 釜山(昭和 60 年)などといった世界各地の港と姉妹港を提携している。
- ・近年では、平成 23(2011) 24(2012)年には超大型客船「クイーン・メリーア」号、平成 28 年には「クアンタム・オブ・ザ・シーズ」号などの超大型客船の入港があるなど、多くの客船が入港してきている。大阪港を利用してすることで様々な旅のプランが立てられることから、特にアジアからのクルーズの人気寄港地としての認知も高まっている。今後は、クルーズ船母港化構想に基づき、PFI 手法等を活用した天保山客船ターミナルの整備を行う予定である。

3) 大阪を代表する観光地としての築港・天保山エリア

大坂の庶民の行楽地としての天保山

- ・江戸時代の海運交通の要衝であった天保山は、桜や松が植えられた景勝地として、花見や舟遊びなどを楽しむ物見遊山の場としても人気があった。その様子は、当時の天保山を描いた錦絵などからもうかがい知ることができる。

時代にあわせたレジャー空間の形成

- ・観光・レジャーの場としての歴史は明治以降も引き継がれ、明治 21(1888)年には幕末の黒船に備えた砲台建造の跡地に天保山遊園が開業し、天保山俱楽部というクラブハウスや海水温浴場を備えた海浜院、魚釣り場などの施設があり、魚釣・海水浴・潮干狩りなどが楽しめた。
- ・明治 35(1902)年の築港大桟橋の工事開始に伴い、天保山遊園はなくなったが、大正 3(1914)年には、市内で銭湯を経営していた森口留吉が、浴場やプール、ビリヤード場、余興場などを併設した築港大潮湯を築港大桟橋の東南に用地を求め建設した。
- ・完成した築港大桟橋についても、レジャー空間としての活用がなされ、「東洋一の納涼桟橋」や「魚釣り桟橋」とよばれ、釣り人達が集まり日夜にぎわいを見せた。
- ・戦後も戦前同様に、観光行楽地としての機能を持つエリアとしてレジャー施設が置かれた。昭和 36(1961)年に、現在の天保山第五コーポの位置に、プールやジェットコースター等のアトラクションも備えた遊園地として、「みなと遊園」が開業した。みなと遊園南側には、すもうの土俵や音楽堂、噴水もあり「センター」と親しまれた施設があり、漫才や歌謡ショーも鑑賞できる施設が立地していた。
- ・昭和 58(1983)年には、アジア初の国際帆船イベント「'83 大阪世界帆船まつり」が、世界 7 力国 1 政府から 10 隻の大型帆船の参加を得て、築港・天保山エリアを会場に開催され、海上パレードや船内公開など、多くの市民が帆船に触れる機会となった。

ウォーターフロント開発による観光・レジャー拠点の形成

- ・ボストン港の開発をはじめとして、1970 年前後に世界でウォーターフロント開発が活発化した。ボルティモアのインナーハーバー地区などの旧港湾再生事例を規範として、日



ボルティモア・インナーハーバーの海辺に開かれた桟橋と広場

本でもバブル期にウォーターフロント開発が各地で進められた。大阪港においても再開発等が行われてきた。まず、天保山地区第1期事業として、天保山ハーバービレッジ（海遊館、マーケットプレース、人工地盤、緑地）の供用を平成2（1990）年7月に開始した。

- ・平成6（1994）年にサントリーミュージアム（天保山）平成8（1996）年にホテルシーガルてんぽーざんがオープンしたことにより、様々な機能を持つ天保山ハーバービレッジの施設が揃った。
- ・平成6（1994）年に阪神高速道路湾岸線が全面開通し、平成9（1997）年に大阪港駅～コスモスクエア駅間の開業により地下鉄中央線が全通し、市内外とのアクセスが向上した。
- ・平成25年（2013）年に大阪文化館・天保山（旧サントリーミュージアム）が開館し、平成27（2015）年には赤レンガ倉庫を活用したクラシックカーミュージアムを核とした展示販売場や、レストランなどを備えた集客施設としてオープンするなど、インナーハーバーの再生強化が図られてきている。

4) 多様な都市機能の導入

戦災復興にあわせた市街地整備などによる都市機能の充実

- ・昭和21（1946）年より、港湾地帯区画整理事業が開始され、盛土による高潮対策とあわせて戦災復興や市街地整備が行われた。
- ・昭和25（1950）年には、海運業の船舶勤務者の福祉を目的とした大阪船員保険病院が開院、昭和28（1953）年には築港小学校が開校するなど、港湾機能以外の機能も導入された。
- ・昭和39（1964）年に地下鉄弁天町駅～本町駅間が開通、昭和41（1966）年には、中央大通（築港深江線）が開通し、市内中心部とのアクセスが向上したこともあり、昭和47（1972）年に大阪市営築港住宅（224戸）、昭和51（1976）年に天保山第五コーポ（634戸）が建設された。
- ・平成7年（1995）年に建設された大阪市住まい公社管理のコーチャハイツ港では、平成25年2月に一部の住戸をリノベーションするなど居住の質的向上も図られている。

文化・アート機能の活動の展開

- ・赤レンガ倉庫周辺では、その歴史性や文化的資産を活かした文化・アート活動が行えるよう、平成11（1999）年に、築30年の倉庫を改装した、民間最大規模の現代美術のためのレンタルスペースとして、海岸通ギャラリーCASOが開館した。
- ・平成14（2002）年から「大阪市アーツアポリア事業」、平成15（2003）年から「築港・芸術家村『地球工房』」がそれぞれ赤レンガ倉庫を活動拠点として、活動を開始した。（ともに平成17（2005）年度まで）
- ・平成13（2001）年には、アジア初の大規模な国際交流・国際協力NPO（非営利組織）の拠点施設としてpiaNPOが設立された。約30団体の団体活動拠点として、オフィスや会議室の提供、様々なセミナーの開催や情報交流の場となっていた。（平成23（2011）年度まで）
- ・平成22（2010）年12月をもってサントリーミュージアム（天保山）が閉館、平成23（2011）年3月に大阪市に施設が寄贈された。平成25（2013）年4月から大阪文化館・天保山と改称し、民間活力の導入を図り、改めて開業した。



海岸通ギャラリーCASO

これまでの主な経緯

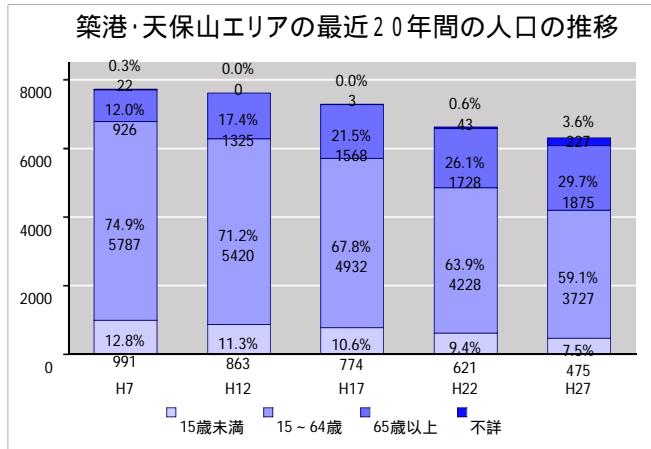
時代	できごと
江戸時代	天保 2(1831) 年、安治川の浚渫土により天保山ができる
	大坂近郊の名所として人気を呼び、庶民の行楽地として市民に親しまれる
	幕末には、ロシアの軍艦の到来に一時砲台が置かれる
	慶応 4(1868) 年に大阪港が開港する
明治	21(1888) 砲台跡地に、魚釣・海水浴・潮干狩りなどが楽しめた天保山遊園が開業する
	30(1897) 築港起工式が行われる
大正	36(1903) 幅 27m、長さ 454m の大桟橋が竣工する
	大阪市初の市電（築港桟橋・花園橋間）が開通する
昭和	3(1914) 築港大桟橋の東南に森口留吉が築港大潮湯を開業。浴場やプール、ビリヤード場などを併設した遊興場であった（昭和 9 年に水害により倒壊）
	11(1922) 天保山桟橋が完成する
昭和	9(1934) 室戸台風の来襲により港湾施設に甚大な被害が生じる
	10(1935) 天満屋ビルが完成する
	12(1937) 戦前の大阪港の最盛期を現出する ～ ・入港隻数：22 万隻 4,381 万総トン（12 年）
	14(1939) ・出入貨物：3,126 万トン（14 年）
	19(1944) 中央突堤が完成する
	21(1946) 港湾地帯区画整理事業が開始される
	22(1947) 大阪港復興計画が策定される
	25(1950) ジェーン台風の来襲により港湾施設に甚大な被害が生じる 船員保険病院が開業する
	26(1951) 大阪港が特定重要港湾に指定される
	34(1959) 大阪市内の防潮堤が完成する
	36(1961) 第二室戸台風が襲来する みなと遊園が開業する（現在の天保山第五コーポ） 大阪市営地下鉄大阪港駅～弁天町駅間が開通する
	41(1966) 中央大通（築港深江線）が開通する
	44(1969) 天保山岸壁の供用が開始される
	58(1983) 大阪世界帆船まつりが築港・天保山エリアで開催される
	62(1987) 天保山岸壁に外国客船（第 1 号）「コンスタンチン・チャルネンコ」号が入港する
	63(1988) 「クイーンエリザベス 2」号が天保山岸壁に初入港する
平成	2(1990) 天保山ハーバービレッジ（海遊館・マーケットプレース）がオープンする
	6(1994) 阪神高速湾岸線が全面開通する サントリーミュージアム〔天保山〕が開館する
	7(1995) 阪神・淡路大震災が発生する
	8(1996) ホテルシーガルてんぽーざんが開業する
	9(1997) 大阪港築港 100 周年を迎える記念式を挙行する 南港 / 港区連絡線（OTS テクノポート線）が開業する
	11(1999) 海岸通ギャラリー CASO が開館する
	13(2001) piaNPO が設立される
	22(2010) サントリーミュージアム[天保山]が閉館する
	23(2011) 世界最大級の豪華客船「クイーン・メリーチー」が初入港する
	25(2013) 大阪文化館・天保山（もとサントリーミュージアム[天保山]）が開業する
	26(2014) 赤レンガ倉庫に GLION MUSEUM がオープンする
	28(2016) 「クイーン・エリザベス」が初入港する（3 月） 超大型客船「クァンタム・オブ・ザ・シーズ」が初入港する（6 月）
	29(2017) 大阪港開港 150 年記念式典開催 「みなとオアシス大阪港・天保山」として国土交通省から認定を受ける

4. 築港・天保山エリアの現状

1) 人口等

(1) 年代別人口

人口動向(H7からH27)について、大阪市全体3.4%増加、港区8.4%減少に対し、築港・天保山エリア18.4%減少(7,726人6,304人)であり、大きく減少している。65歳以上の人口比率(H7からH27)について大阪市が10.7ポイント上昇し24.8%港区が13.6ポイント上昇し26.4%に対し、築港・天保山エリアが17.7ポイント上昇し29.7%となり、高齢化の上昇率が高く、占める割合も高い。



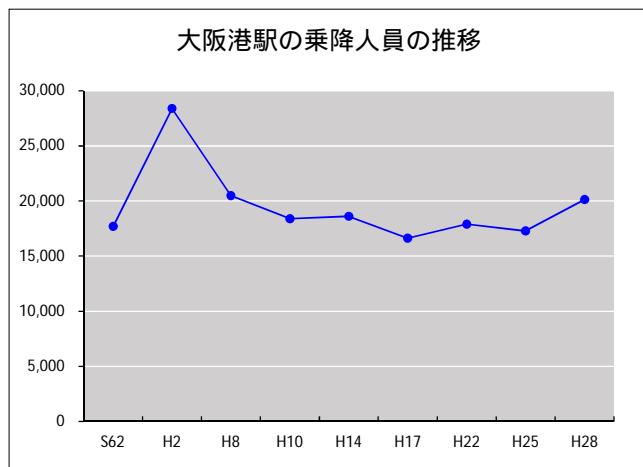
(2) 事業所及び従業者数

エリアの事業所数は、平成3年の670事業所から平成18年は480事業所、平成24年は469事業所へと減少が見られる。一方、従業員数は約10,600人から平成18年は約6,000人、平成24年は約8000人へと減少から増加となっている。特に運輸・通信業における従業員数の減少が大きく、約4,100人から平成18年は約2,200人、平成24年は約2,700人へと減少から増加に変わっている。ただし、調査手法が異なるため、平成18年事業所・企業統計調査との差数が全て増加・減少を示すものではない。(事業所・企業統計調査:平成3年と平成18年、平成24年経済センサスの比較)

2) 交通アクセス

(1) 鉄道

・大阪港駅の乗降人員は、平成2年の海遊館等のオープン時には、急増したものの、その後減少し、平成19年以降横ばい傾向にある。近年は1日当たり約19,000人で推移している。



資料: 大阪市統計より

(2) バス

・築港・天保山エリアには市営バス4系統が運行されている。そのうち、大阪駅や難波を結ぶ系統があり、それぞれ所要時間は30~40分で、土日は平均約10~15分間隔で多い時では1時間に5~6本運行している。

(3) 道路

・阪神高速湾岸線と大阪港線の結節点である天保山ジャンクション(天保山出入口)がエリア東

側に立地しており、広域からのアクセスが容易である。

- ・市内中心部方面とは、エリアの中心を東西に走る国道 172 号（みなと通）でアクセスしている。
- ・咲洲方面、大正区方面にはそれぞれ咲洲トンネル及びなみはや大橋でのアクセスとなっている。

(4) 駐車場

- ・海遊館関係では、794 台収容の天保山駐車場（第二駐車場含む）がある。また、第 1 突堤には 644 台収容の臨時駐車場がある。
- ・民間の運営する駐車場としては、大型バス専用やコインパーキングなどの時間貸し駐車場（収容台数：エリア内計約 700 台）が立地しており、近年では月極駐車場としての利用も増加してきている。

(5) 舟運

- ・大阪市建設局が、天保山と桜島（此花区）間で天保山渡船を運航している。毎時 2 本（朝夕は毎時 3~4 本）のダイヤで利用者は 829 人、自転車利用が 502 台となっている。（平成 28 年度、1 日当たり）
- ・大阪臨海部の二大集客施設である海遊館とユニバーサルスタジオ・ジャパンを結ぶキャプテンラインが、海遊館西はとばとユニバーサルポート間に就航しており、毎時 1~2 本で運行している。年間約 25 万人の利用があり、平成 27（2015）年に通算 400 万人の利用を達成した。



(6) 大阪港駅からの歩行者動線（平成 23 年度歩行者交通調査より）

- ・シンボルロードは海遊館方面との行き来のための歩行者動線となっている。
- ・駅南側は、歩行者交通量は少なく、エリア内住民の歩行者動線となっている。

3) 土地利用・建物・空き家状況

(1) 土地利用

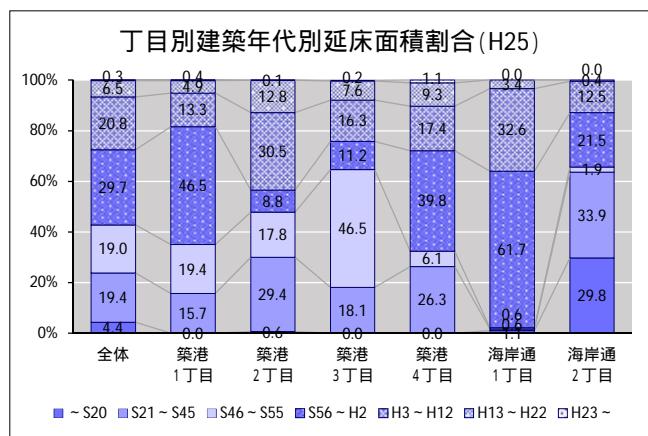
- ・沿岸部については、北側の天保山エリアは再開発が行われ文化施設や大型商業施設などが立地しているほか、天保山公園や水上警察署等が立地している。
- ・南側については、赤レンガ倉庫周辺には CASO や人工地盤のほか、それらの西側には倉庫群が立地している。
- ・エリア中心部については、住居や小規模な商店が混在する市街地を形成しているが、特に、大阪港から西側のみなと通り沿いに業務施設が、みなと通南側には戸建住宅が多く立地している。商業施設は、エリア中心部の通り沿いを中心に立地している。小中学校については、赤レンガ倉庫北側に立地している。
- ・周囲を海に囲まれているため、防潮堤などの防潮機能を備えた施設が沿岸部に立地しており、親水護岸が整備されているのは、赤レンガ倉庫南の人工地盤や海遊館西側から中央突堤に掛

けたエリアなど限られた場所のみとなっている。



(2) 建物

- 建築年代別床面積割合を見ると、エリア全体では、昭和 55 年以前と以後でほぼ半々となっている。
- 町丁目別にみると、築港 1~3 丁目のうち、築港 3 丁目が昭和 55 年以前の床面積が 5 割を超えており、赤レンガ倉庫等が立地する海岸通 2 丁目では、戦前の割合が約 3 割となっている。

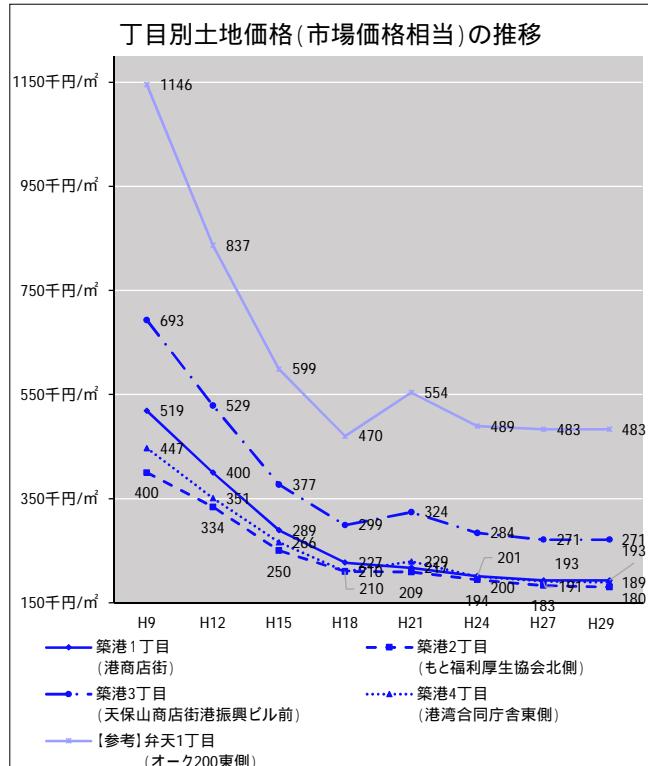


(3) 空き家

- 平成 29 年 8 月に築港 1 丁目～4 丁目エリアで空き家調査を実施。朝晩 2 回の目視調査を 2 日間行い、計 4 回の現地調査にて 31 戸の空き家を特定している。

4) 地価の推移

- データのある平成 9 年以降連続して急下落を続けてきた地価について、平成 18 年から 21 年にかけ一旦上昇する兆しを見せたものの、平成 21 年以降は一転して下落に転じ現在まで微下が続いている。
- 丁目ごとの差で見ると、海遊館へのメインストリートである築港 3 丁目の天保山商店街が突出して地価が高く (H29 で 271 千円



/ m²) その他の地域は殆んど差がない (H29 で 180~193 千円 / m²) といった状況である。

- ・港区最高値弁天町オーク 1 丁目東側道路での下落率 58% (H9 : 1,146 H29 : 483 千円 / m²) に比して、築港・天保山エリアでは、港商店街 63% (H9 : 519 H29 : 193 千円 / m²) 天保山商店街 61% (H9 : 693 H29 : 271 千円 / m²) と下落が大きくなっている。

5) 観光・集客

(1) 天保山エリアの来訪者数

- ・海遊館の入館者数は、オープンから約 30 年が経つ現在も、沖縄美ら海水族館に次ぐ年間約 230 ~ 240 万人で推移している。
- ・天保山マーケットプレースへの来訪者数も年間約 600~700 万人で推移している。

(2) 定期観光船

- ・大阪水上バス株式会社による帆船型観光船 サンタマリアが運行されている。デイクルーズやナイトクルーズなどクルーズコースを設定し、大阪港周辺のクルーズを行っている。
- ・海遊館がオープンした平成 2 年から運航を開始し、近年では年間約 34 万人 (平成 28 年度) が乗船している。



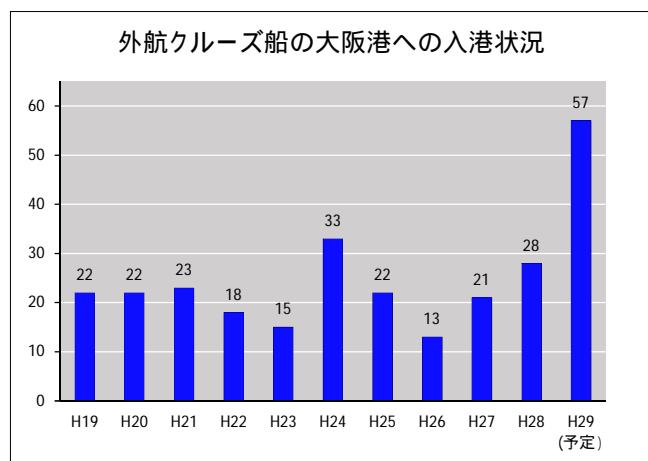
6) 外航クルーズ

(1) 日本の動向

- ・国土交通省の発表によると、2016 年の我が国港湾へのクルーズ客船の寄港回数は、1,443 回と中国からのクルーズ客船の寄港増により大幅に増加し、訪日クルーズ旅客数は 199.2 万人と過去最高となった。
- ・全国の 123 の港湾にクルーズ船が寄港し、港湾別では、第 1 位：博多港 328 回 (前年 259 回) 第 2 位：長崎港 197 回 (前年 131 回) 第 3 位：那覇港 193 回 (前年 115 回) となり、2 年連続で博多港が最多、長崎港が 2 位となっている。

(2) 大阪港の動向

- ・大阪港は、港外から、天保山岸壁までの高さの障害となる橋梁がないため、超大型客船の受入れが可能であり、また天保山岸壁は大閘門からほぼ正面に位置することから、一直線に着岸することが可能である。
- ・2016 年 6 月には全長 348 メートル、約 168,000 トンの超大型客船「クァンタム・オブ・ザ・シーズ」(乗客約 4,400 人、乗



平成 29 年 7 月 14 日時点

員約 1,600 人) や、2017 年 7 月には、全長 330 メートル、約 143,000 トンのクルーズ客船「マジエスティック・プリンセス」(乗客約 3,500 人、乗員約 1,300 人) などの受入実績がある。

- ・また、近隣の都道府県へのアクセスの良さや、関西国際空港を利用したフライ & クルーズの便利さなどから、寄港地として好まれる傾向にあり、ショッピングやグルメ、エンターテイメント、歴史など、観光都市としての魅力もあることから、中国発着クルーズも増加傾向にある。平成 28 年は 28 隻の入港実績があり、平成 29 年は 50 隻の入港実績がある。

7) 歴史・景観資源

(1) 天保山

- ・天保 2 (1831) 年から 2 年かけて行われた大規模な川ざらえの際に発生した浚渫土砂を積み上げられてできた山で、入船の際の目印となつたことから目印山とも呼ばれた。
- ・この時の川ざらえには、周辺の町や市場からたくさん的人が動員されたが、「やるなら楽しく」と一大イベント化され「市民協働のまちづくり」の元祖ともいえるものだった。
- ・往時は、山上や水辺からの眺めがよく桜が植えられたり、灯籠や桟敷が設けられたりと、大坂近郊の名所として人気を呼び、庶民の行楽地として季節に応じた遊山を行う名所となつた。
- ・浪花百景「天保山」にある航路標識「澪標 (みおつくし) 」は現在の市章の原型である。



天保山下川浚
(浪華勝概帖)



天保山 (浪花百景：
歌川芳雪画)

(2) 築港高野山

- ・高野山真言宗準別格本山築港高野山 釈迦院が正式名称で、かつては「東の四天王寺、西の築港高野山」といわれた、弘法大師が本尊の寺。戦災で焼失し、現本堂は阪神大震災で被害を受け、再建された。
- ・また、港区はかつて、港湾労働者の癒しとして近代浪曲が大変盛んな地域であり、その名残として境内には「浪曲塔」が建立されており、毎年 8 月には「浪曲まつり」が開催されるなど浪曲界の菩提寺的な存在となっている。



築港高野山

(3) 港住吉神社

- ・天保年間に、航海や漁労の安全を祈り、住吉大神の分霊を鎮座している。当初は、天保山の中腹にあり、表紙の船渡御のような盛大なお祭りも行われていた。
- ・当初の天保山から大正時代に現在地に移転したが、今も子どもが曳子、たたき子として参加する夏まつりが行われ、世代を越えて歴史が伝えられている。



築港住吉神社

(4) 景観資源

- ・四方を海や運河等に囲まれている築港・天保山エリアは、港湾景観を周縁部から望むことができる。天保山岸壁に停泊する外航クルーズ船など港湾部ならではの景観がある。
- ・特に、西側は、海岸線に沈む夕陽のビューポイントとなっており、中央突堤は、市民団体によりダイヤモンドポイントと名づけられている。
- ・大阪市では、景観形成上の大切な資源を地域の景観づくりの中で積極的に活用するため、大阪市都市景観条例に基づき都市景観資源を登録しているが、港区においては、平成23年7月に登録した4件の都市景観資源のうち、「大阪市築港赤レンガ倉庫」と「天満屋ビル」の2件が築港・天保山エリア内に立地している。



赤レンガ倉庫



天満屋ビル

8) 港湾関連施設

- ・築港・天保山エリアには、水上警察署や水上消防署、海上保安庁といった、港湾部や海上の警備等を担う施設や、大阪港湾合同庁舎内の大阪税關や大阪検疫所といった、輸出入や人の入出国に関する施設が立地している。
- ・港湾物流事業や倉庫業など、国内外の物流機能を担う民間企業が多く立地しており、港湾業務機能が集積しているエリアである。

9) 市民活動

(1) 天保山まつり

- ・築港・天保山エリアの歴史的価値や特性を再発見し、地域の魅力を創出・発信することを目的に、平成19(2007)年から行われているイベントで、地域の団体、企業、市民が実行委員会を組織、イベントについての企画検討を行い、毎年10、11月頃に実施している。平成29年度の天保山まつりは第10回の区切りを迎えると共に大阪港開港150年の記念の年とも重なり、大阪港開港150年記念イベントとして開催された。



天保山まつり

(2) 花の海遊ロード美化協議会

- ・地域、企業、行政が一体となって築港・天保山エリアにおける地域資源を活かし、環境美化を通じたにぎわい交流の創出など、住む人が誇りに思い、訪れる人が魅力を感じるまちづくりへと発展させるとともに、大阪港の観光振興に寄与することを目的としている。
- ・現在、大阪港駅から天保山ハーバービレッジに至る道路を「花の海遊ロード」の取組重点エリアと位置づけ、花飾りや植樹帯の美化、美化意識の啓発などの活動を地元住民や商店主、企業、行政



美化協議会の活動風景

が協働して取り組んでいる。

(3) その他

- ・市民団体「天保山みなアート会」主催の「築光キャンドルナイト」が夏至にあわせて赤レンガ倉庫横広場で開催されている。キャンドルの設置から点火・片付けまで約1,500人の参加者と行う人気のイベントとなっている。
- ・天保山商店会による「手持ち花火大会」は、花火だけでなく屋台やゲストライブの開催により地域活性に貢献している。またイベント時に原則公園での花火を含む火気の使用禁止の周知することで公園利用のマナー啓発の趣旨も含む活動となっている。
- ・かつて大阪港で栄えた「浪曲」の灯を守る取組みとして、前出の築港高野山の檀家総代であり、港湾物流業を営む株式会社間口が中心となり地域ぐるみで「みなと浪曲寄席」を春・夏・秋・冬の年4回定期的に開催しており、毎回好評を博している。
- ・平成23(2011)・24(2012)年のクイーン・メリー2や平成28年(2016)のクイーン・エリザベス入港時には、市民団体による茶席や着物の着付け体験など、日本の文化に触れる体験の場や築港・天保山エリアのまちあるきツアーなどのおもてなしイベントを実施した。
- ・平成23(2011)年には、水の都「大阪」の魅力発見と市民参加をめざすイベント「ベイ&リバーサイドパーティ」にあわせ、若手商店主のグループである「天保山の風」が「ベリバル」というバルイベントに参加するなどの活動を展開した。
- ・平成27(2015)年から始まった大阪港夕陽レストラン事務局が開催する「夕陽レストラン」は中央突堤のダイヤモンドポイントで夕陽を見ながら晩ご飯を食べるピクニックスタイルの夜会となっている。
- ・平成29(2017)年には、築港・天保山エリア内の諸施設が地域住民の交流や観光振興を通じて地域の活性化に資する施設として、国土交通省から「みなとオアシス大阪港・天保山」として認定を受けた。公民連携の様々なイベントの開催などを通じ、にぎわいをエリア全体に広げていくことが期待される。



築光キャンドルナイト



みなと浪曲寄席



クイーン・メリー2入港時
おもてなしイベント



夕陽レストラン

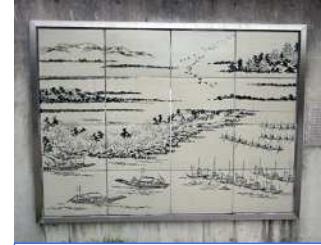
主な施設・資源・活動など



主なパブリックアート、モニュメント、
オープンスペース、サインなど



- パブリックアート等
- ▲ モニュメント等
- ストリートファニチュア等
- 街路灯設置区間
- 案内サイン
- 揭示板等
- パブリックアクセスのある主な水辺（視点場）



1.陶板の壁画
「天保山名所図会 大漁」



2.防潮堤のペインティング



3.灯台型のガーデンライト



4.西村捨三像顕彰碑



5.OSAKA WORLD SAIL '83
モニュメント



6.タクシー待合所



7.係船柱型の車止め



8.パブリックアート



9.船をデザインした
ペイプメント



10.プリアムーリ工号火災
事故犠牲者追悼の碑



11.港防潮区分区団記念碑



12.係船柱型の車止め



街灯 (左から、A 港商店街、B みなと通り、C・D 天保山商店街)



13.大観覧車へのビスタ



14.天保山大橋へのビスタ



15.港大橋へのビスタ



16.マーメイド像



17.中央突堤からの夕陽



18.港大橋(南岸部からの景観)



19.中央突堤臨港緑地
(ダイヤmondポイント)



20.天保山岸壁



21.天保山マーケット
プレース前の広場



22.マーメイド広場



23.案内サイン / 港湾局



24.入出港案内板
/ 大阪港ライオンズクラブ



25.案内・誘導サイン
/ 天保山商店会



26.記名サイン / 築港・天保山
にぎわいまちづくり実行委員会

5. まちづくり計画策定に向けた調査結果

1) まちづくり計画策定に向けたアンケート調査

実施概要

	Web アンケート	住民アンケート	就労者アンケート	街頭アンケート
調査日時	H28/9/9～12	H28/11/21～12/7	H29/1/5～2/11	H28/8/28、H28/9/1
調査対象	大阪市・堺市・神戸市・東大阪市・尼崎市 (港区への転入人口が多い上位5自治体住民)	築港1～4丁目、海岸通り1～2丁目の住民 (1000世帯)	築港・天保山エリア内の主要企業	海遊館・天保山マーケットプレース、大阪港駅周辺、天保山公園の通行人
サンプル数	1,058件	243件 回収率：24.3%	165件 回収率：41.2%	347件
調査方法	対象者にインターネットを通じ、アンケートに回答を登録	対象者にアンケート調査票を郵送し、後日郵送にて回収	対象者にアンケート調査票を郵送し、後日郵送にて回収	コンサルタントより対象者にアンケート調査票を配布し、その場で記入後、回収
目的	港区外の子育て世代を対象に、居住意向や居住地選定の条件等の把握のため	港区内の居住者を対象に、居住環境の評価や定住意向の把握のため	当エリア内の主要企業に勤める就労者を対象に、就労環境の変化や居住意向を把握するため	当エリアの来訪者を対象に、エリアの印象や観光上のニーズを把握するため

回答者の属性

