

咲洲・夢洲地区のまちづくりについて

(咲洲プロジェクト報告書)

平成21年2月

咲洲プロジェクトチーム

1. 検討の目的
2. 現状認識(テクノポート大阪計画の総括の観点から)
3. 取り巻く状況
4. 今後のまちづくりの方向性
5. まちづくりの実現に向けた取組みの基本的な考え方
6. 具体的な取組み
7. 今後のスケジュール(参考)

1. 検討の目的

- 咲洲コスモスクエア地区を始めとする本市の臨海部については、これまでテクノポート大阪計画などに基づき、まちづくりを進め、その結果、一定の都市機能の集積が図られてきたところであるが、依然として多くの未利用地が存在するとともに、一部計画の見直しにより一般車両や歩行者動線と物流動線との輻輳という課題が、より顕在化してきている状況にある。
- また、テクノポート大阪計画の策定後20年以上が経過し、この間における国内外の社会経済情勢は大きく変化し、本市臨海部に求められる機能や役割も大きく変わってきている状況にある。
- こういった状況の下、新都心構想であるテクノポート大阪計画を見直し、臨海部の開発状況や社会経済動向などを踏まえ、今後の臨海部のまちづくりの方向性やコスモスクエア地区の活性化方策を、全庁的な体制(※)を設け(咲洲プロジェクト)検討することとしたものである。

(※)関係局：政策企画室、財政局、計画調整局、経済局、港湾局、交通局

2. 現状認識(テクノポート大阪計画の総括の観点から)

- ①テクノポート大阪計画の経緯(昭和58年；市制100周年記念事業の1つとして発表、昭和60年；基本構想、昭和63年；基本計画)
 - i) 日本経済の拡大基調を背景とした東京・大阪2眼レフ構想 → 関西経済の発展を担う「大阪経済」
 - ii) 大阪市中心部における都市機能の集積による南北軸の飽和状態 → 東西軸強化が必要
- これらを背景として、今後の国際化、情報化社会の進展に対応した国際情報都市として発展を目指し、東西軸と湾岸軸の交点で、広大な開発用地である埋立地(約775ha)に、都市機能を集積し新たな都市核を形成(新都心構想)しようとしたものである。
 - <中核機能>・先端技術開発機能
 - ・インテックス大阪、WTC、ATCを中核施設とする国際交易機能
 - ・テレポートを活用した情報・通信機能
- その後、基盤整備や企業誘致に取り組む一方、平成14年には都市の再生を観点の一部見直しを行い、現在に至っている。

②今回の検討対象地区の開発状況等

《コスモスクエア地区》

○当初はテクノポート大阪計画の先導的役割を担う地区として業務中心の高次都市機能の集積を目指したが、バブル崩壊等から地区の開発が停滞。平成14年以降、都市の再生の観点から一部計画を見直すとともに各種施策(※)を実施し、土地利用の促進に努めてきた。

(※)都市再生緊急整備地域の指定(住機能の導入、ミクストユースのまちづくり)、地区計画の変更(住機能等)、立地促進助成制度の創設、OTS線の値下げ、定期借地の導入

○開発状況(現時点):土地利用^率全体75%、従業員人口14,000人

- ・国際交易機能 ; インテックス大阪やATCの他、会議場を有するホテルなどが立地するものの、その活性化が必要。特にインテックス大阪は施設が一部老朽化、またその機能の充実等が必要。
- ・先端技術開発機能 ; ファナックや西部自動機器といった先端技術開発関連企業が一定集積。ただし、その内容は、試作、生産と一体化した製品開発型の研究施設や展示・研修施設が中心。
- ・情報通信機能 ; IBMやNTTドコモなど電算センター等が立地するものの、衛星通信の情報拠点であるテレポート事業の廃止とともに、情報関連の業務施設の立地は進まず
- ・コスモスクエア駅周辺 ; 都市再生の取組みにより、住宅や大学、業務施設の立地は進んだものの、WTC～コスモスクエア駅間などには、未利用地がみられる状況。
また、住機能の導入により一般車両や歩行者動線と物流動線との輻輳がより顕著化

【課題の抽出】

- ・未利用地の土地利用促進(特にコスモスクエア駅前からWTCまでの間の立地促進が課題)と、その土地利用の方向性
- ・既存施設の活性化(ATC、WTC等集客施設;集客減、インテックス大阪;施設の一部老朽化、機能の充実等)
- ・拡大する国際フェリーによるアジアとの交易、交流への対応
- ・大型車両と一般車両の混在への対応

《夢洲地区》

- 本地区は、良好な都市環境の保全や公害防止、大阪港の機能強化を目的とし、舞洲地区に続く処分場として昭和52年より整備され、昭和60年より廃棄物等の受け入れを行っている。
- テクノポート大阪計画では、その中核にふさわしい業務・商業施設の集積や大規模な居住ゾーンの形成を目指すこととし、平成12年1月に、夢洲のまちづくりを具体化するため、2008大阪オリンピックの招致も念頭におきながら、「夢洲まちづくり素案」を策定し、一部区域において埋立事業を促進してきた。
- その後、港湾の国際競争力の強化を通じた経済・産業の活性化を目指し、また、大阪港全体のコンテナ埠頭の再編を通じたコスモスクエア地区のにぎわい創出・環境改善に資するよう、スーパー中樞港湾の対象ターミナルである夢洲のコンテナ埠頭の整備を促進しているところである。
- 本地区は、廃棄物処分場としての有効活用を図る必要がある一方で、本年10月にはスーパー中樞港湾の機能の本格稼働に向け夢洲コンテナ埠頭の一体供用を開始するとともに、本地区と咲洲地区を連絡する夢咲トンネルも本年8月に開通することとなっており、いよいよ本地区の一部の土地利用が可能となる状況にある。
- こういった中、本格的な人口減少社会への移行や大阪湾岸エリアでのものづくり産業の立地など、本地区を取巻く状況も大きく変化してきており、今後の開発の方向性とその進め方が課題となっている。

【課題の抽出】

- ・今後の開発の方向性とその進め方

③地区の開発状況等を踏まえたテクノポート大阪計画の総括

○コスモスクエア地区の土地利用率は現在約75%、従業人口は想定していた37,000人が約40%の14,000人に留まるなど、舞洲や夢洲も含め、特に業務機能において、当初の計画どおりにはなっていない状況である。

○その理由として次の事項が挙げられる。

<拡大型社会の後退とグローバル化>

- ・急激な経済のグローバル化の進展や、人口減少社会の到来など、経済社会情勢が予測以上に大きく変化したこと。

<情報技術革新の進展>

- ・高速大容量の光ファイバー網の充実など情報通信技術は想定以上に発達し、テレポートそのものが陳腐化し、テレポートに至近という当初のメリットがなくなったこと。

<オフィス需要、住宅需要の都心部への集中>

- ・バブルの崩壊や企業の中核管理機能の東京への一極集中に伴い、大阪の相対的な地位が低下。そういった中、市域内のオフィス需要が都心部に集中したことや、都心居住の魅力が高く評価されたこと。

<地区のマイナスイメージ>

- ・テクノポート大阪計画の中核的な機能を担う公的なプロジェクトの多くが、事業計画の見通しの甘さから、厳しい事業状況に陥ったことから地区の開発に対するマイナスイメージが大きくなったこと。

○今後、臨海部の活性化に向けては、

- ・これまでの臨海部の開発状況など踏まえ、テクノポート大阪計画で目指した新都心構想ではなく、臨海部が有しているメリットや特性を活かす観点や、既存施設の集積を最大限に有効活用する観点で、策定後20年以上経過したテクノポート大阪計画にかわる新しい活性化ビジョンを策定し、地区のマイナスイメージを払拭する取組みが必要。

3. 取り巻く状況

○アジア経済のダイナミズム

- ・アジア諸国の急速な経済発展やグローバル化の進展を背景とし、東アジア地域内が日本を中心とする雁行型発展から水平分業への進展が図られている。
- ・今後もさらにグローバル化が進むとともに、東アジア地域だけでなく、「世界のIT基地」といわれ日本企業の進出が急増するインドなど南アジア地域も含めたアジア新興地域で急速な経済発展が進み、それに伴い30億人規模の巨大市場が形成されるものと考えられている。

○大阪湾岸エリアでのものづくり産業の立地の進展

- ・ものづくり企業が生産拠点のアジア展開と国内立地を戦略的に活用する中、都市近傍に広大な用地を有し、物流インフラが充実した大阪湾岸エリアには、海外の生産拠点・市場に基礎部材等を提供するため、薄型テレビのディスプレイパネルや電池関連などの先端分野での大型投資が進められている。
- ・今後とも、アジア展開を念頭に、これら高付加価値基礎部材等を製造するものづくり企業の立地ニーズの高まりが見込まれるが、大阪湾岸エリアで大規模な工場適地が枯渇しており、広大な用地を有する本市臨海部の夢洲などにおいて対応が可能。

○アジア地域での国際的な水平分業の進展に伴うアジア関連物流の拡大

- ・貿易・物流の分野においては、アジア地域への製造業の集積による国際的な水平分業の進展に伴い、アジア関連物流は急拡大しており、大阪港においても、コンテナ輸出入量の約85%を占めるまでになっており、また、東アジア、NIESを経由してインドに販路を求める企業活動も活発化してきている。
- ・さらには、こういった輸入貨物の増大や企業のサプライチェーンマネジメントの進展などから、臨海部では大規模で高度な物流施設の立地が進んでいる。

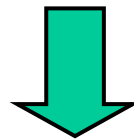
○大阪のものづくりの重要性の評価

・本市には、従来から大手メーカーに部品等を供給する裾野の広い様々な分野の中小製造業の集積がある。

1990年代以降の産業のグローバル化の進展などから、大企業と中小ものづくり企業を取り巻く関係が下請け関係である従来のピラミッド型から、系列にとらわれず複数の企業と取引する関係の網目型に移行する中、高い技術や独自製品を持ち、また企業間連携でものづくりに取り組むなど、高付加価値な生産活動を行っているものづくり企業が数多く存在し、ものづくり大阪のポテンシャルを高めている。

・高い技術力や高付加価値型ものづくりなどの大阪のポテンシャルを、新たな市場や顧客のニーズに合わせて高め、ものづくり力を向上させ、大阪の経済力アップを図っていくための支援策が必要である。

以上の4つの状況を踏まえ



○咲洲・夢洲地区の活用の視点

従来からアジアとの経済的な結びつきの強い大阪・関西の企業にとって、活発化するアジアの水平分業・生産ネットワークの中に新たな市場開拓を狙っていくことや、少子高齢化の進展に伴い国内市場の限界が予想される中こうしたアジア新興地域の市場を獲得していくことが今後の発展に必要不可欠であり、そのための咲洲・夢洲地区の活用が必要となっている。

咲洲・夢洲のポテンシャル

咲洲コスモスクエア地区の主なポテンシャル

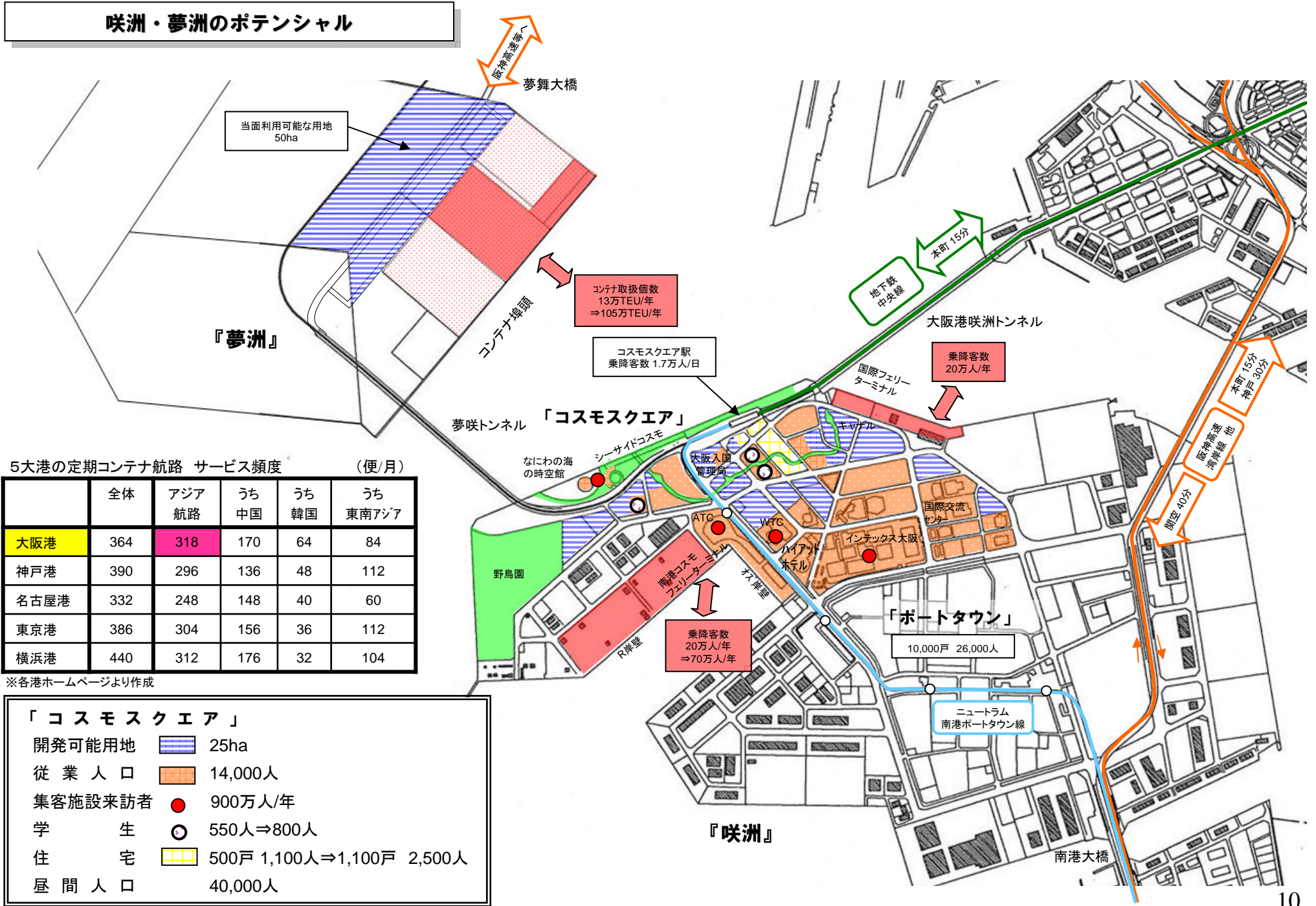
- ・充実した交通インフラ
- ・交流機能を持った港湾施設
- ・臨海部の特性を活かした大規模な緑地
- ・国際交流施設の集積、開発可能用地の存在

夢洲の主なポテンシャル

- ・広域道路ネットワークへのアクセスが容易
- ・国際物流に対応した高規格コンテナターミナル
- ・都心にはない大規模な開発可能用地の存在

		咲洲コスモスクエア地区	夢洲
面積		約150ha	約391ha
交通 インフラ	道路	[高速道路]阪神高速 湾岸線、大阪港線(南港北出入口) ※本町15分、梅田30分、神戸30分、関空40分 [幹線道路]大阪港咲洲トンネル、南港大橋	[高速道路]阪神高速 湾岸線、淀川左岸線 (北港出入口) [幹線道路]夢咲トンネル、夢舞大橋
	鉄軌道	地下鉄中央線 コスモスクエア駅(1.7万人/平日) ※本町15分、梅田25分 ニュートラム南港ポートタウン線 トレードセンター前駅(0.9万人/平日)	
港湾施設		国際フェリー(20万人/年) 国内フェリー(1バース、20万人/年⇒4バース、70万人/年) オズ岸壁(夢咲、帆船あこがれ)	コンテナ埠頭2バース、26ha(13万TEU/年) ⇒コンテナ埠頭3バース、55ha(105万TEU/年)
緑地		シーサイドコスモ 10ha 野鳥園 19ha 咲洲キャナル 1.3km	
開発可能用地		大阪市 15ha 民間 9ha	大阪市50ha 公社2.5ha(当面利用可能な用地)
文化施設		なにわの海の時空館(10万人/年) ふれあい港館(休館中) WTC展望台(20万人/年)	
国際交流施設		WTC ATC(610万人/年) インテックス大阪(260万人/年) ハイアットホテル 国際交流センター 【会議室:5,300席、展示場:80,000m ² 、宿泊施設820室】 大阪入国管理局(1,000人/日)	
民間施設		研修所、研究開発施設、展示場、データセンター、商業・業務施設、 大学・学校(生徒550人⇒800人)など 30施設	
住機能		現在:500戸 約1,100人 工事中:600戸 約1,400人 (ポートタウン:現在10,000戸、26,000人)	
居住人口		2,500人	—
従業人口		14,000人	100人
昼間人口		40,000人	100人
集客施設来訪者数		900万人/年	—

咲洲・夢洲のポテンシャル



5大港の定期コンテナ航路 サービス頻度 (便/月)

	全体	アジア航路	うち中国	うち韓国	うち東南アジア
大阪港	364	318	170	64	84
神戸港	390	296	136	48	112
名古屋港	332	248	148	40	60
東京港	386	304	156	36	112
横浜港	440	312	176	32	104

※各港ホームページより作成

「コスモスクエア」

- 開発可能用地 25ha
- 従業人口 14,000人
- 集客施設来訪者 900万人/年
- 学 生 550人⇒800人
- 住 宅 500戸 1,100人⇒1,100戸 2,500人
- 昼間人口 40,000人

4. 今後のまちづくりの方向性

<基本的な方向性>

「南・東アジアとの交易・交流拠点として高付加価値ものづくり産業の発展を支えるまちづくりを目指す」

・関西経済の活性化を図り、大阪が持続的な発展を遂げていくために、アジアの経済のダイナミズムを積極的に取り込み、南・東アジア地域との経済・産業・物流の各方面での交流を促進する必要がある。



・都心部などの内陸部との役割分担・連携を図りながら、国際的・広域的な立地条件や市内に残された広大な利用可能用地、さらには充実したアジア諸都市とのネットワークといった臨海部のポテンシャルを最大限生かす。



・大阪・関西の強みである高付加価値ものづくり企業のアジアとの緊密な関係の構築を支援し、また、アジア企業の進出や投資を呼び込む拠点として、臨海部を活用する。

<土地利用の考え方>

1) 土地利用の前提となる物流機能の配置の考え方

○大阪港全体で、平成20年代前半を目標に、スーパー中樞港湾の本格稼動を契機とする既存コンテナ埠頭の再編・集約を実現。コンテナ物流の中心は夢洲に移行、残りは咲洲東側に限定することを基本とする。

○コスモスクエア地区の西側に隣接するコンテナ埠頭であるR岸壁の内航フェリーターミナル化、C6,7の多目的埠頭化(RORO船等)などを通じ、賑わいの創出や大型車両の渋滞緩和を図るなど、地区のビジネス・住環境を向上させる

2)各地区毎の土地利用の基本的な方向性

《コスモスクエア地区》

方針;ものづくり企業のアジア交易・交流の拡大に資するビジネス交流拠点の形成

これまで、住機能の導入による生活利便施設の充実といった、ビジネス環境の向上に資する取り組みを行ってきたが、今後は地区の環境整備を進めつつ、以下の観点から更なる土地利用の促進や地区の活性化を目指す。

- インテックス大阪やATCなどの既存国際交易施設の機能強化を図り、成長が見込まれるアジアと人、モノ、ビジネスといった多様な分野でより一層緊密性を強化し、アジアへの関西企業進出やアジア企業の関西進出に結びつくビジネス創造・情報発信ゾーンの形成を目指す。
- 持続的な都市の発展に向け、大阪の活力を高め新しいものを生み出す力を強化するため、ベイエリアの高付加価値生産機能と連携した製品開発型研究施設の立地誘導を図るとともに、教育・研修施設やビジネスサポート施設の誘致に努める。

《夢洲地区》

方針;ものづくりの高付加価値化を支援するアジア交易の産業・物流拠点の形成

- 市に残された貴重な都市空間である一方で、都市環境の保全のための廃棄物処分場として有効活用を図る必要があることから、既に土地造成がほぼ完了し、今後5年程度で開発可能な「先行開発地区」と、廃棄物等の受け入れが続く「将来開発地区」との段階的な土地利用を基本とする。
- 先行開発地区(約140ha)では、スーパー 中樞港湾を中心とする物流インフラの集積や、高速道路や関空との近接性、大規模開発用地の存在などの特性を活かし、効率的な物流の実現に寄与する大規模な流通施設や高付加価値型ものづくり産業などの受け皿となる物流・産業ゾーンの形成を目指す。
- 将来開発地区(約250ha)については、住宅計画を白紙に戻し、本市のみならず大阪湾岸地域でも貴重な開発空間であることから、今後の先行開発地区での動きや社会経済環境の変化を的確に把握し、中長期の需要を見極めつつ、需要先行型の開発を進める。