

これらの計画とともに、北港テクノポート線（コスモスクエア駅～夢洲駅間）については、「４－２．都市施設の整備に関する方針」の「１．都市施設に関する方針」のうち「（２）都市高速鉄道等」において、「国際観光拠点の形成をめざす夢洲地区へのアクセス向上にむけ、段階的な土地利用の状況に応じた鉄道整備を推進すること」として

○ 第４章 主要な都市計画の決定の方針

４－２．都市施設の整備に関する方針

１．交通施設に関する方針

（２）都市高速鉄道等

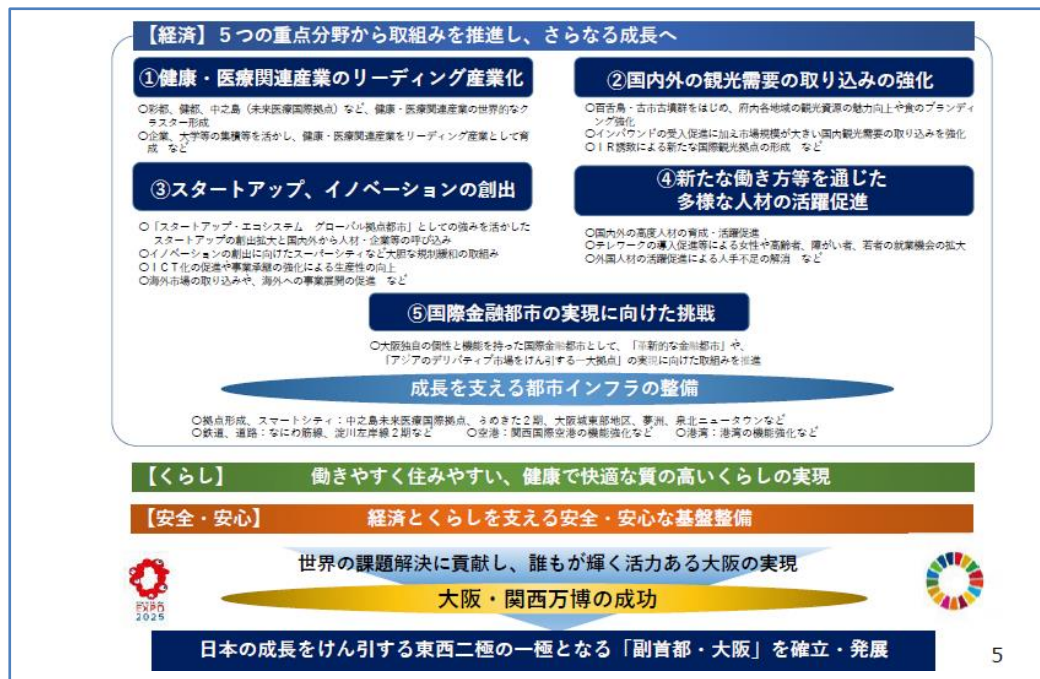
- 南北軸の強化や国土軸へのアクセス性の向上、都市内交通の円滑化に向け、なにわ筋線の整備等、鉄道ネットワークの充実に向けた取組を推進します。
- 乗継ぎ時の移動負担の軽減や情報案内の充実のほか、鉄道駅を含む周辺のバリアフリー化により、利便性や周遊性の高い公共交通をめざします。
- 鉄道施設の耐震対策等の防災対策、可動式ホーム柵の設置や踏切の安全対策、バリアフリー化による移動円滑化を促進します。
- 都市交通の安全性の確保と円滑化を図るため、阪急京都線・千里線やＪＲ東海道支線等の連続立体交差事業を推進します。
- 国際観光拠点の形成をめざす夢洲地区へのアクセス向上にむけ、段階的な土地利用の状況に応じた鉄道整備を推進します。

② 大阪の再生・成長に向けた新戦略

大阪の再生・成長に向けた新戦略は、これまで「大阪の成長戦略」を策定し、大阪の成長に向けた取組みを進めてきたが、新型コロナウイルスの感染拡大により、インバウンドの消失や雇用環境の悪化など大阪経済や府民生活が甚大な影響を受けるとともに、「新しい生活様式」やDX（デジタルトランスフォーメーション）の加速など、社会システムの変革をもたらす新たな潮流が生じていること、また、政治・経済・人口が過度に東京に一極集中する日本の国土構造の脆弱性があらためて顕在化したことから、この危機を乗り越え、大阪の再生・成長を図っていくためには、健康・医療関連産業の集積等の強みや広域インフラ整備をはじめとする都市機能の強化など、これまで府市一体で進めてきた取組みを土台に、さらには、コロナ終息後の世界的なビッグイベントとなる大阪・関西万博のインパクトを活かしながら、取組みを加速させていかなければならないことを踏まえ、経済や府民生活へのダメージを最小限に抑えるために緊急的に取り組むべきもの、さらには、コロナ終息を見据え、大阪の再生・成長に向けて取り組むべき方向性を明らかにするための、新たな戦略を大阪府・大阪市において策定したものである。

この戦略により、大阪の再生を確たるものとし、さらなる成長につなげるとともに、その取組みの成果を、2025年の大阪・関西万博の成功、SDGsの達成へとつなげていくこととしている。

大阪の再生・成長に向けた新戦略では、第2章「戦略の全体イメージ」において5つの重点分野を示すとともに、「成長を支える都市インフラの整備」が位置付けられている。



また、第6章においては、取組みの方向の概要として「ポストコロナに向けた大阪の再生・成長」を示しており、大阪・関西万博をインパクトに大阪の再生・成長に向けた取組みを加速させていくこと、成長を支える都市インフラを土台に、5つの重点分野を中心に

経済成長に向けた取組みや、働きやすく住みやすい、健康で快適な質の高いくらしの実現に向けた取組みを進めていくこと、また、経済とくらしを支える安全・安心な基盤づくりを着実に進めていくことが示されており、夢洲アクセス鉄道路線として「北港テクノポート線」が位置づけられている。

（２）ポストコロナに向けた大阪の再生・成長

○万博成功への前奏は準備や、万博の理念等の実現に向けた先行的な取組みを推進するとともに、ポストコロナに向けて、万博をインパクトに大阪の再生・成長に向けた取組みを加速させていく。

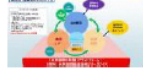
○成長を支える都市インフラを土台に、5つの重点分野を中心に経済成長に向けた取組みや、働きやすく住みやすい、健康で快適な質の高い暮らしの実現に向けた取組みを進めていく。あわせて、経済くらしを支える安全・安心な整備づくりを前奏に進めていく。

コロナ後の世界的ビッグイベントとなる万博をインパクトに取組みを加速

經濟

①健康・医療関連産業のリーディング産業化

- ライフサイエンス分野における企業、大学等の集積を活かした、彩都や難波、中之島（未来医療国際拠点）の、うまとなどにおける地形形成の推進による健康・医療関連産業の世界的なクラスター形成
 - 再生医療の産業化に向けた取組みの推進
 - 今後高齢化が進展するアジアなどの海外需要の取り込み
 - 府内企業の技術力等を活かした機器開発や事業化の促進 など
- 【未来医療の活用・産業化のエコシステム】
-



②国内外の観光需要の取り込みの強化

- 国内旅行需要の取り込みに向け、百舌鳥・古市古墳群をはじめ府内各地域の観光資源の魅力向上や、食のブランディング強化など、大阪の強みを活かした魅力向上やコンテンツを推進
- VR等を活用したリアルへの価値を高めるコンテンツの展開
- 誘客効果とあった国内の順次プロモーションを開始するなど、インパウンドの再生に向けた需要喚起
- 関西国際空港の機能強化など、入込環境の整備促進
- IR誘致による新たな国内観光拠点の形成 など

③スタートアップ、イノベーションの創出

- 「スタートアップエコシステム」の確立と、国内外のスタートアップ等への呼び込みの加速
- うまきたノープンにおける「みどり」と「イノベーション」の融合拠点の形成
- スーパーシティの区域指定獲得をめざし、大胆な規制緩和などにより、「未来社会の実験場」となる万博に向け、自動運転や空飛ぶクルマなど新たなイノベーションを輩出
- スマートシティの推進（ヘルスケア分野等におけるビッグデータを活用した新たなビジネスの創出など）
- ICT化の促進や事業承継の強化による生産性の向上
- 海外市場の取り込みや、海外への事業展開の促進 など

④新たな働き方等を通じた多様な人材の活躍促進

- 世界で活躍するグローバル人材の育成や、海外からの高度外国人材の呼び込み
- テレワーク、副業等の導入促進による女性や高齢者、障がい者、若者の就業機会の拡大
- キャリアアップ等を目的とした幅広い社会人に対するリカレント教育の促進
- 外国人留学生の受入促進と、外国人材の受入環境の整備 など

（２）ポストコロナに向けた大阪の再生・成長

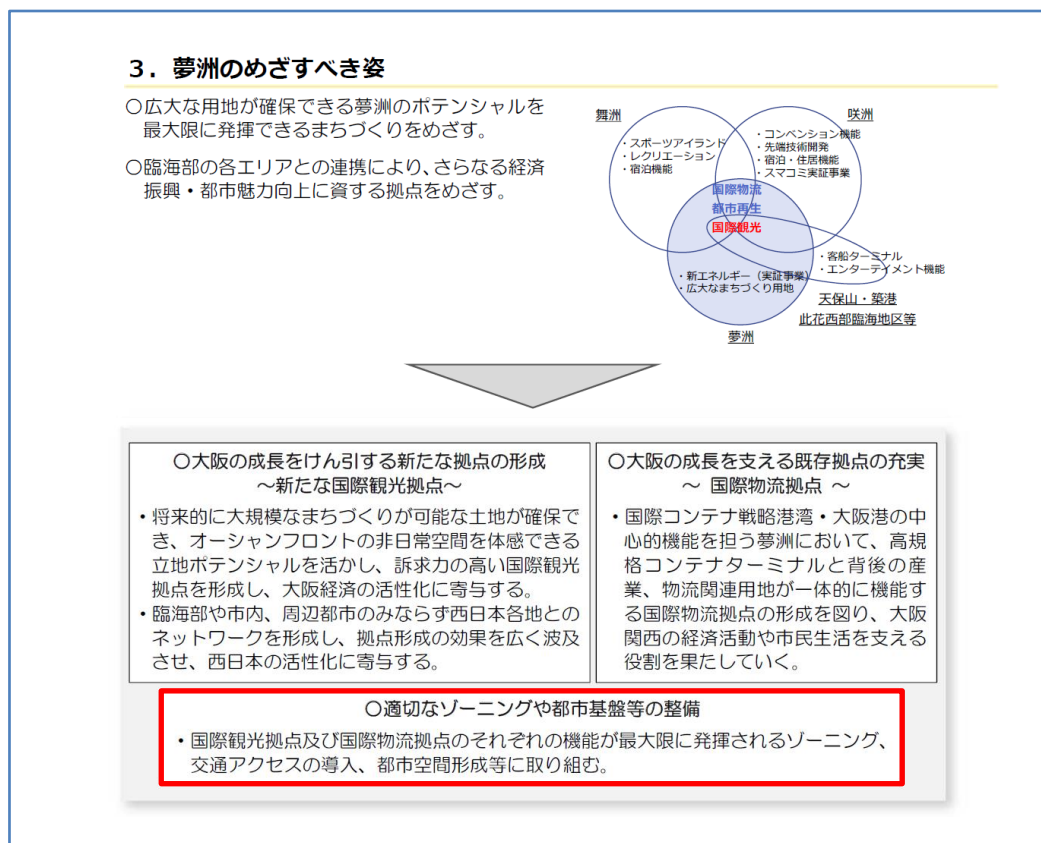
成長を支える都市インフラの整備



③ 夢洲まちづくり構想

夢洲まちづくり構想は、平成 26 年 10 月に大阪府・関西経済界とともに立ち上げた「夢洲まちづくり構想検討会」において、夢洲において世界に誇る魅力ある国際観光拠点の形成を公・民が協働して実現するため、夢洲地区での観光拠点の形成など新たな機能を盛り込んだ夢洲全体のまちづくり方針や土地利用等の指針を定めたものである。

「03 夢洲の現況と位置づけ」の「3. 夢洲のめざすべき姿」において、広大な用地が確保できる夢洲のポテンシャルを最大限に発揮できるまちづくり、臨海部の各エリアとの連携により、さらなる経済振興・都市魅力向上に資する拠点をめざし、夢洲において「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～」及び「大阪の成長を支える既存拠点の充実～国際物流拠点～」を図るとともに、交通アクセスの導入など、国際観光拠点及び国際物流拠点のそれぞれの機能が最大限に発揮される「適切なゾーニングや都市基盤等の整備」に取り組むこととしている。



また、「07 まちづくりの方針」の「都市基盤」において、「確かな技術に支えられたスマートなまちづくり」を進めることとしており、国際観光拠点と国際物流拠点が共存し、それぞれが十分な機能を発揮するためには、円滑な交通アクセスを確保することが必要不可欠であるとし、鉄道の整備については、港湾機能や観光拠点機能などを支え、適切な輸送能力を持つ鉄道を整備し、交通負荷の分散により周辺道路網などに与える影響の軽減を図るべく、関西国際空港や新大阪駅等からの鉄道によるアクセス機能を導入し、夢

洲駅を中心とし、北港テクノポート線（コスモスクエア駅～夢洲駅間）を含む2方向について、夢洲の段階的な土地利用の状況に応じた鉄道整備を検討することとしている。

都市基盤 ▶ 確かな技術に支えられたスマートなまちづくり

<考え方・ねらい>

●国際観光拠点の形成、最先端産業・物流の集積を支える都市基盤

- ・夢洲ではすでに高規格コンテナターミナルをはじめとする物流施設の集積が進んでおり、今後、夢洲において国際観光拠点と国際物流拠点が共存し、それぞれが十分な機能を発揮するためには、円滑な交通アクセスを確保することが必要不可欠である。
- ・観光・産業・物流の機能を支える鉄道や道路、舟運などによる多彩なアクセスや夢洲内の円滑な移動を実現する交通システムの導入などを最先端技術等を用いて実現する。

<取り組みの方向性>

1. 適切な輸送能力を持つ鉄道網の整備による臨海部のアクセス強化

○港湾機能や観光拠点機能などを支え、適切な輸送能力を持つ鉄道網を整備し、交通負荷の分散により周辺道路網などに与える影響の軽減を図る。

○関西国際空港や新大阪駅等からの鉄道によるアクセス機能を導入し、夢洲のポテンシャルを高める。

○夢洲駅を中心とし、北ルート（京阪中之島線延伸・JR桜島線延伸）と南ルート（地下鉄中央線延伸）の2方向による鉄道ルートが考えられ、夢洲の段階的な土地利用の状況に応じた鉄道整備を検討する。



2-3 計画区域の人口・交通等の動向

(1) 計画区域の人口の動向・現状

①夜間人口

住之江区における夜間人口は、平成2年以降減少傾向であり、此花区においても平成2年以降減少傾向がみられたが、平成22年からは増加傾向に転じている。計画区域における夜間人口としては、平成2年以降減少傾向であり、大阪市全体に占める割合も減少傾向を示している。

表 2-3 夜間人口の推移

(単位：人)

	昭和60年 (1985年)	平成2年 (1990年)	平成7年 (1995年)	平成12年 (2000年)	平成17年 (2005年)	平成22年 (2010年)	平成27年 (2015年)	平成27年 人口密度 (人/km ²)
住之江区	135,923	140,830	138,944	135,437	130,627	127,210	122,988	5,967
此花区	68,987	69,729	68,529	65,037	63,809	65,569	66,656	3,463
沿線区合計①	204,910	210,559	207,473	200,474	194,436	192,779	189,644	4,758
大阪市合計②	2,636,249	2,623,801	2,602,421	2,598,774	2,628,811	2,665,314	2,691,185	11,950
(①/②×100)	7.8%	8.0%	8.0%	7.7%	7.4%	7.2%	7.0%	

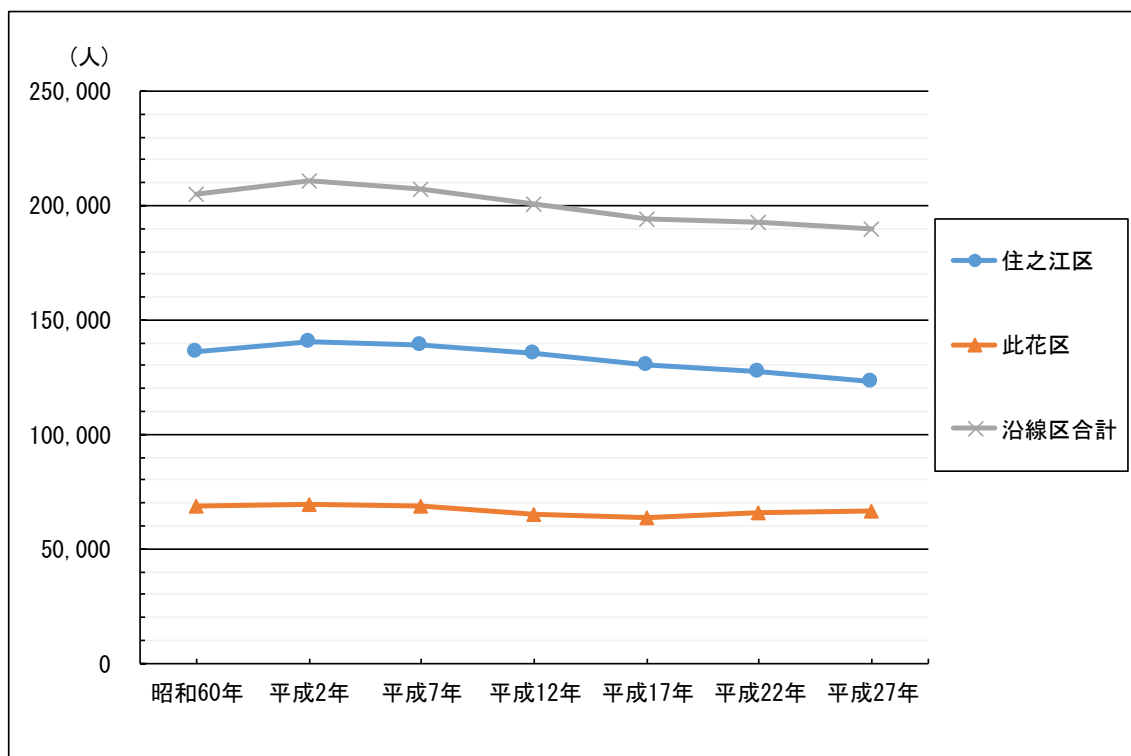


図2-2 夜間人口の推移グラフ (沿線区別)

出典：「国勢調査」(総務省統計局)を基に作成

②夜間人口（就業者数）

住之江区における夜間人口（就業者数）は、平成7年をピークに減少傾向であり、此花区においても同様に、平成7年以降減少傾向である。したがって、計画区域における夜間人口（就業者数）は、平成7年以降減少傾向であり、夜間人口と同様に、大阪市全体に占める割合も減少傾向となっている。

表 2-4 就業者数の推移

（単位：人）

	昭和60年 (1985年)	平成2年 (1990年)	平成7年 (1995年)	平成12年 (2000年)	平成17年 (2005年)	平成22年 (2010年)	平成27年 (2015年)
住之江区	61,049	65,619	67,143	62,135	58,781	55,666	51,080
此花区	33,762	35,277	35,260	30,585	29,207	28,983	29,367
沿線区合計①	94,811	100,896	102,403	92,720	87,988	84,649	80,447
大阪市合計②	1,310,666	1,345,405	1,336,176	1,231,235	1,159,848	1,143,389	1,120,195
(①/②×100)	7.2%	7.5%	7.7%	7.5%	7.6%	7.4%	7.2%

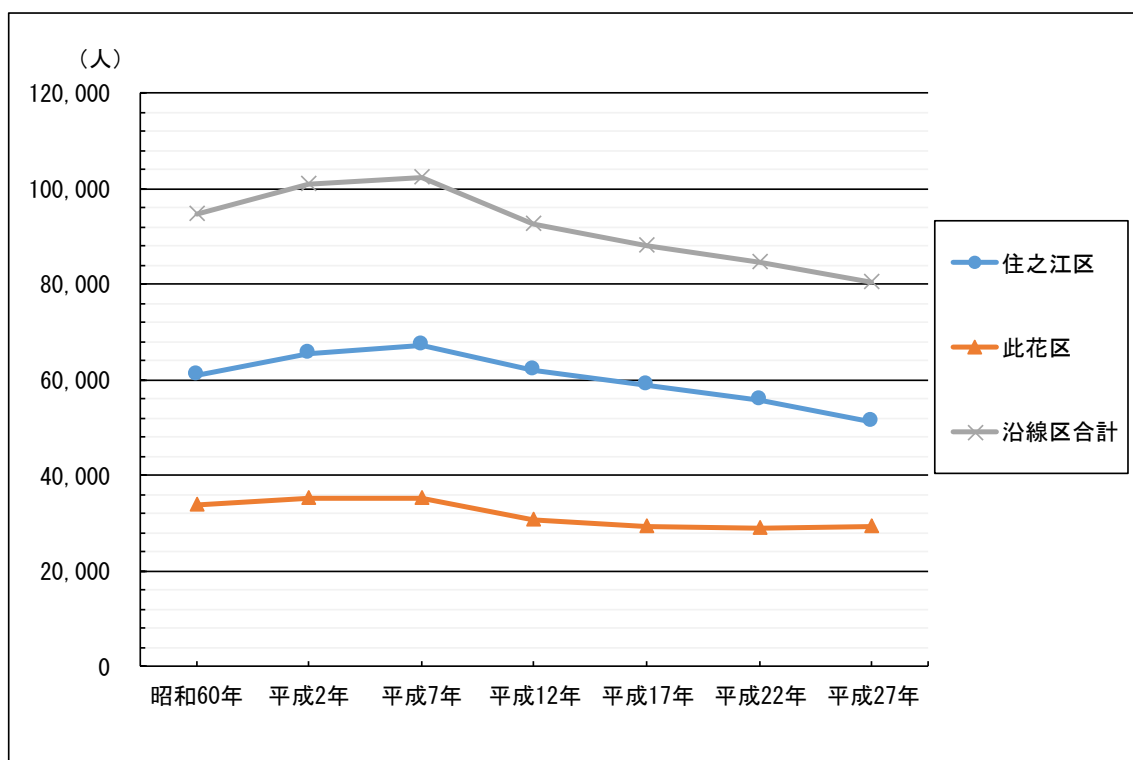


図2-3 就業人口の推移グラフ(沿線区別)

出典:「国勢調査」(総務省統計局)を基に作成

③夜間人口（通学者数）

住之江区、此花区における夜間人口（通学者数）は、ともに減少傾向である。したがって、計画区域における夜間人口（通学者数）もまた減少傾向となっている。

表2-5 通学者数の推移

（単位：人）

	平成7年 (1995年)		平成12年 (2000年)		平成17年 (2005年)		平成22年 (2010年)		平成27年 (2015年)	
	15歳未満	15歳以上	15歳未満	15歳以上	15歳未満	15歳以上	15歳未満	15歳以上	15歳未満	15歳以上
住之江区	13,891	8,916	11,391	8,034	9,589	6,676	8,852	5,950	7,553	4,907
	22,807		19,425		16,265		14,802		12,460	
此花区	5,433	3,515	4,973	2,976	4,500	2,745	4,433	2,801	4,055	2,478
	8,948		7,949		7,245		7,234		6,533	
沿線区合計①	19,324	12,431	16,364	11,010	14,089	9,421	13,285	8,751	11,608	7,385
	31,755		27,374		23,510		22,036		18,993	
大阪市合計②	199,862	161,386	179,829	143,304	168,222	125,629	171,215	120,507	158,529	104,208
	361,248		323,133		293,851		291,722		262,737	
(①/②)×100	8.8%		8.5%		8.0%		7.6%		7.2%	

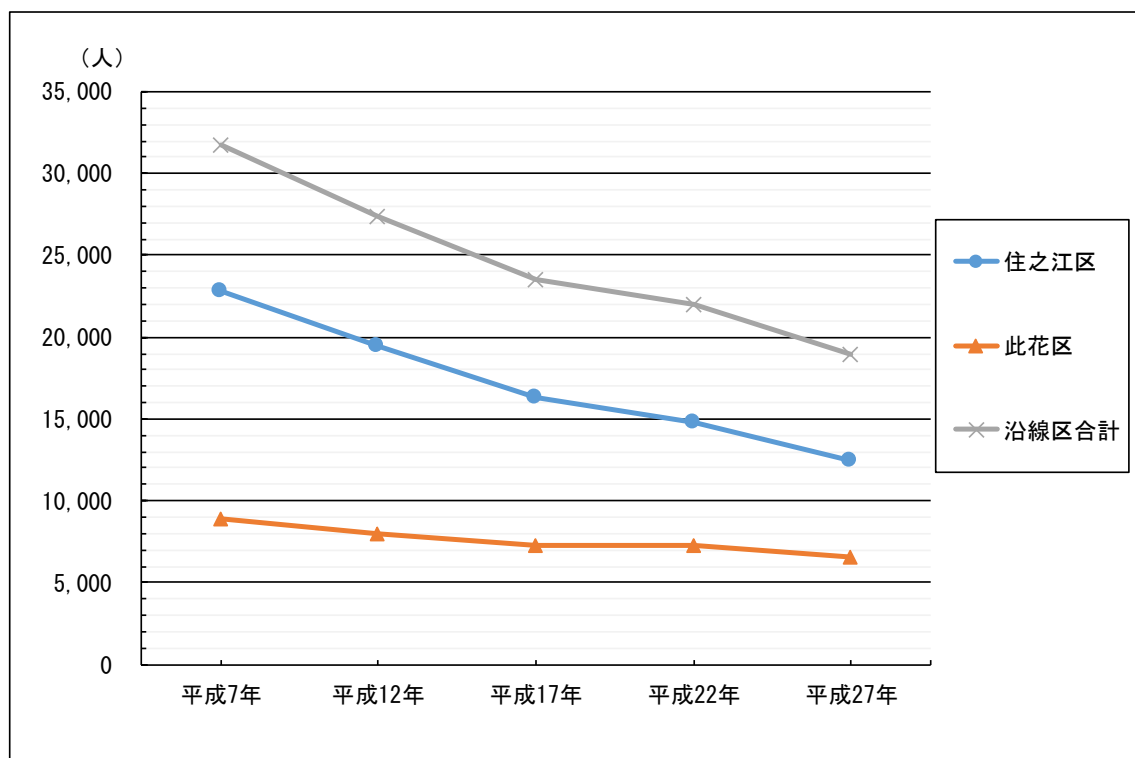


図2-4 就学人口の推移グラフ(沿線区別)

出典:「国勢調査」(総務省統計局)を基に作成

④ 昼間人口

住之江区における昼間人口は、平成12年をピークに減少傾向がみられたが、平成17年以降は横ばいとなっており、此花区においては、平成12年までは減少傾向がみられたが、それ以降は増加傾向に転じている。したがって、計画区域における昼間人口としては、平成7年から平成17年にかけて減少傾向が続いていたが、平成17年以降は増加傾向に転じている。

表2-6 昼間人口の推移

(単位：人)

	昭和60年 (1985年)	平成2年 (1990年)	平成7年 (1995年)	平成12年 (2000年)	平成17年 (2005年)	平成22年 (2010年)	平成27年 (2015年)
住之江区	128,705	136,245	144,014	144,483	140,556	140,794	140,036
此花区	77,755	75,859	77,675	73,739	75,986	78,925	81,835
沿線区合計①	206,460	212,104	221,689	218,222	216,542	219,719	221,871
大阪市合計②	3,714,244	3,800,461	3,803,203	3,664,414	3,581,675	3,538,576	3,543,449
(①/②×100)	5.6%	5.6%	5.8%	6.0%	6.0%	6.2%	6.3%

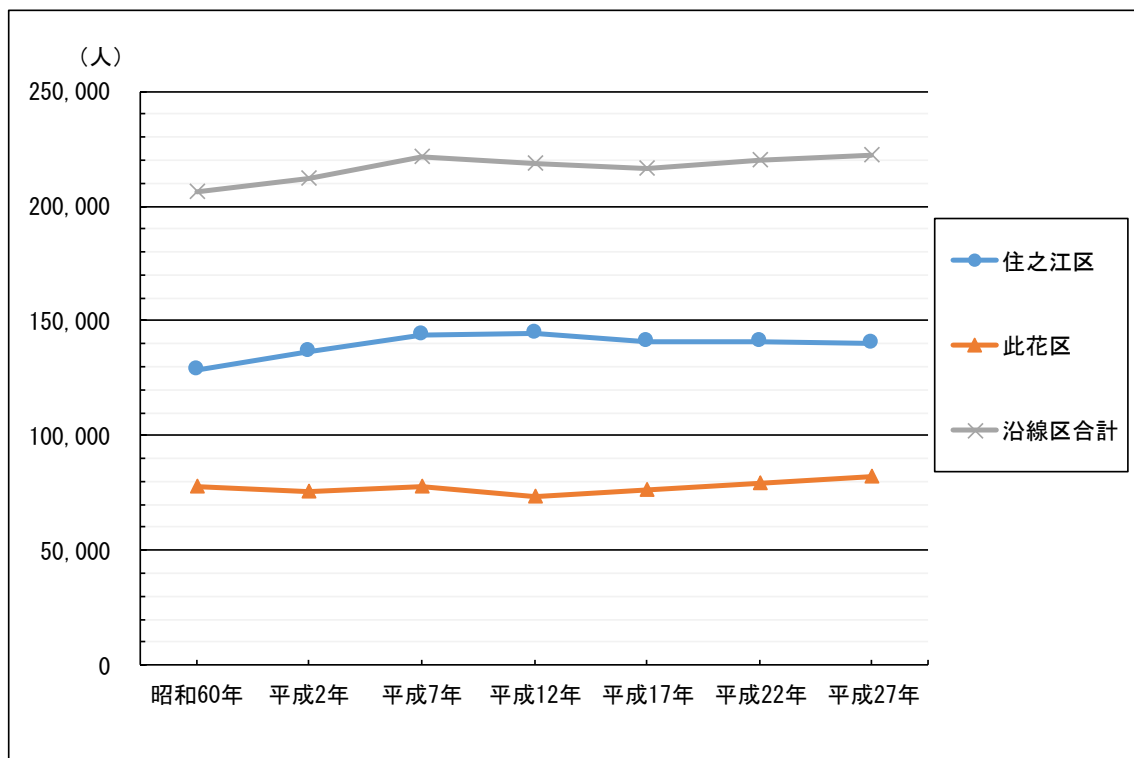


図2-5 昼間人口の推移グラフ(沿線区別)

出典:「国勢調査」(総務省統計局)を基に作成

⑤ 昼間人口（就業者数）

住之江区における昼間人口（就業者数）は、平成7年をピークに減少傾向であり、此花区もまた、平成7年をピークに減少傾向がみられたが、平成12年以降は増加傾向に転じている。計画区域における昼間人口（就業者数）としては、平成7年をピークに減少傾向であったが、平成12年以降は横ばいとなっている。

表2-7 就業者数の推移

（単位：人）

	昭和60年 (1985年)	平成2年 (1990年)	平成7年 (1995年)	平成12年 (2000年)	平成17年 (2005年)	平成22年 (2010年)	平成27年 (2015年)
住之江区	55,793	63,859	75,060	74,656	71,836	70,947	69,627
此花区	44,234	43,873	45,819	40,588	42,990	43,327	45,166
沿線区合計①	100,027	107,732	120,879	115,244	114,826	114,274	114,793
大阪市合計②	2,331,861	2,455,334	2,471,708	2,251,768	2,097,218	1,978,012	1,930,279
(①/②×100)	4.3%	4.4%	4.9%	5.1%	5.5%	5.8%	5.9%

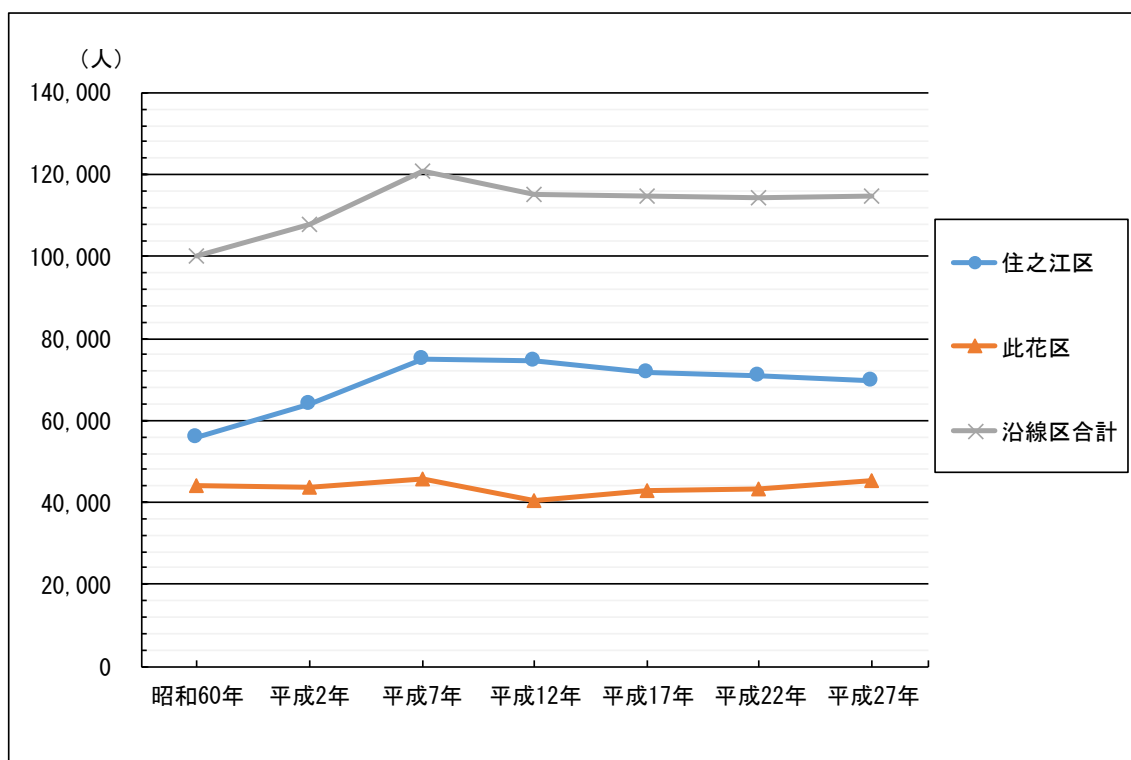


図2-6 従業人口の推移グラフ (沿線区別)

出典：「国勢調査」(総務省統計局)を基に作成