

⑥ 昼間人口（通学者数）

住之江区における昼間人口（通学者数）は、平成7年から減少傾向であり、此花区においても平成7年から減少傾向であったが、平成17年以降横ばいとなっている。計画区域における昼間人口（通学者数）としては、平成7年以降減少傾向が続いている。

表2-8 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	13,597	6,573	11,162	4,993	9,393	3,953	8,803	4,302	7,469	3,492
	20,170		16,155		13,346		13,105		10,961	
此花区	5,206	2,337	4,803	1,861	4,288	1,600	4,390	1,856	4,070	1,842
	7,543		6,664		5,888		6,246		5,912	
沿線区合計①	18,803	8,910	15,965	6,854	13,681	5,553	13,193	6,158	11,539	5,334
	27,713		22,819		19,234		19,351		16,873	
大阪市合計②	202,489	229,944	182,936	188,684	172,015	171,455	174,929	155,431	161,798	143,114
	432,433		371,620		343,470		330,360		304,912	
(①/②×100)	6.4%		6.1%		5.6%		5.9%		5.5%	

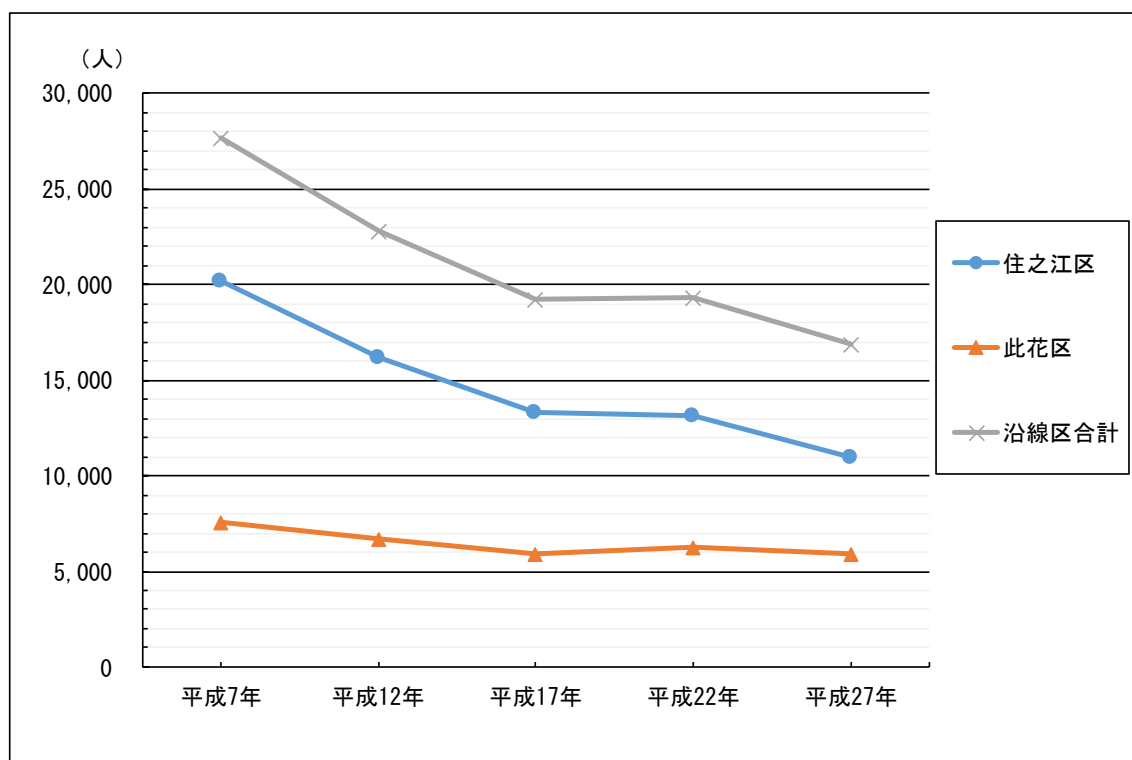


図2-7 従学人口の推移グラフ (沿線区別)

出典:「国勢調査」(総務省統計局)を基に作成

⑦ 人口集中地区(DID 地区)

大阪市のほぼ全域が人口集中地区（DID 地区）であり、計画区域においてもほぼ全域が DID 地区となっている。

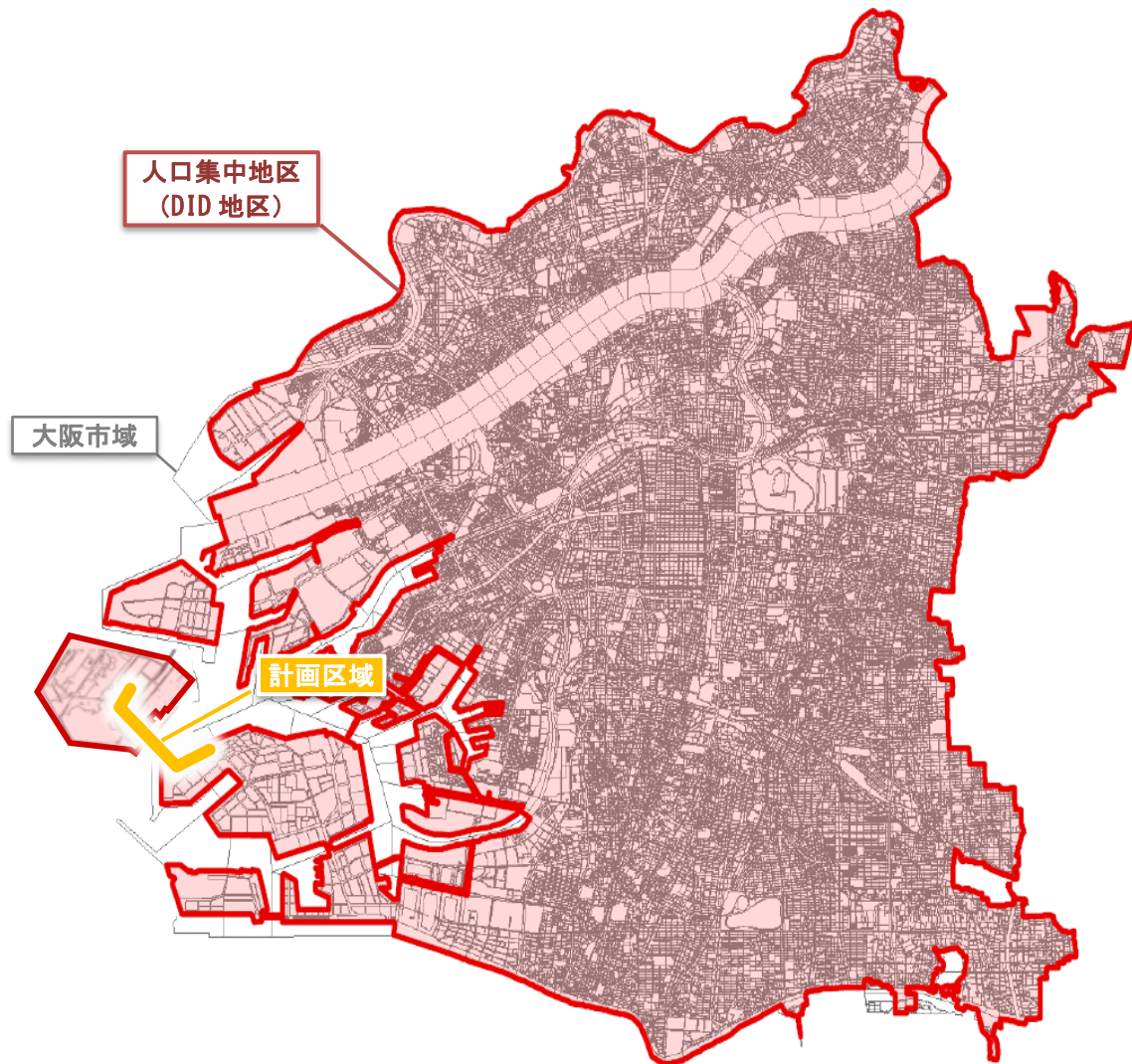


図2-8 大阪市の人口集中地区(DID 地区)

出典：「人口集中地区（DID）平成 27 年」（総務省統計局）を基に作成

（２）計画区域の土地利用の現状

① 用途地域

計画区域の用途地域は、準工業地域と商業地域で構成されている。

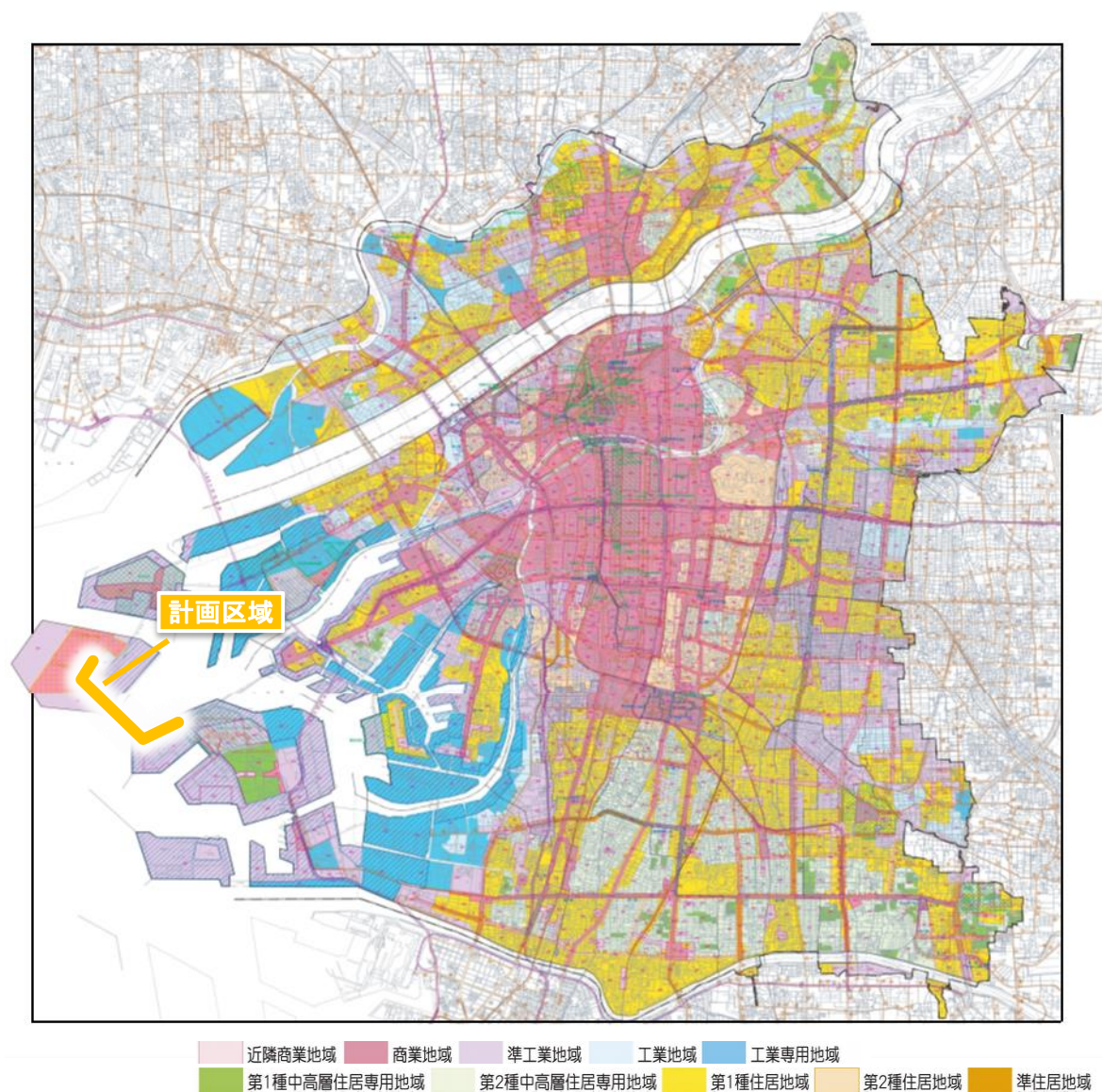


図2-9 大阪市の用途地域（令和2年8月時点）

出典：「大阪市の都市計画」（大阪市）

② 計画区域の土地利用

計画区域のまたがる2区の用途別面積の構成比（平成29年）を見ると、工業系施設が59%と最も高く、次いで住居系施設24%、商業系施設17%となっている。

また、工業系施設は平成12年から増加傾向、住居系施設は平成17年から減少傾向、商業系施設は平成12年以降横ばいとなっている。

表2-9 計画区域のまたがる5区の用途別面積（敷地面積）の推移

		用途別面積（×100㎡）					
		住居系施設	構成比（%）	商業系施設	構成比（%）	工業系施設	構成比（%）
平成12年 （2000年）	住之江区	31,282	31%	14,489	14%	54,845	55%
	此花区	13,355	23%	10,286	18%	34,933	60%
	沿線区合計	44,637	28%	24,775	16%	89,778	56%
	大阪市	612,400	52%	224,901	19%	338,151	29%
平成17年 （2005年）	住之江区	32,224	31%	15,571	15%	56,118	54%
	此花区	14,243	23%	11,215	18%	35,596	58%
	沿線区合計	46,467	28%	26,786	16%	91,714	56%
	大阪市	636,182	53%	231,023	19%	332,094	28%
平成19年 （2007年）	住之江区	33,202	27%	15,725	13%	71,896	60%
	此花区	14,219	21%	17,246	25%	37,497	54%
	沿線区合計	47,421	25%	32,971	17%	109,393	58%
	大阪市	626,529	52%	248,527	21%	334,332	28%
平成25年 （2013年）	住之江区	33,739	27%	16,099	13%	73,841	60%
	此花区	15,174	21%	17,532	25%	38,848	54%
	沿線区合計	48,913	25%	33,631	17%	112,689	58%
	大阪市	647,826	52%	253,731	21%	336,126	27%
平成29年 （2017年）	住之江区	33,816	27%	16,386	13%	73,471	59%
	此花区	15,025	19%	18,174	23%	46,504	58%
	沿線区合計	48,841	24%	34,560	17%	119,975	59%
	大阪市	648,946	52%	255,235	20%	341,426	27%

出典：「土地利用現況調査」（大阪市）を基に作成

（３）計画区域の交通の動向・現状

① 輸送の現状

大阪市域における公共交通機関の輸送人員は、昼間人口同様、平成７年をピークに減少傾向に転じているが、公共交通機関の全体に占める鉄道（ＪＲ・私鉄・地下鉄）のシェアは、年々増加傾向にある。

表2-10 交通機関別輸送人員

（単位：千人）

交通機関	年度別輸送人員					
	昭和40年 (1965年)	昭和50年 (1975年)	昭和60年 (1985年)	平成7年 (1995年)	平成17年 (2005年)	平成24年 (2012年)
ＪＲ	681,679 20.9%	751,194 23.1%	694,590 21.0%	855,881 24.6%	814,698 27.7%	789,087 29.2%
私鉄	1,162,979 35.6%	1,260,514 38.8%	1,361,761 41.1%	1,311,492 37.6%	1,016,698 34.6%	964,218 35.7%
地下鉄	372,874 11.4%	758,917 23.4%	868,128 26.2%	970,760 27.9%	825,931 28.1%	738,576 27.3%
小計	2,217,532 67.9%	2,770,625 85.3%	2,924,479 88.3%	3,138,133 90.1%	2,657,327 90.4%	2,491,881 92.2%
路面電車	318,797 9.8%	36,540 1.1%	14,750 0.4%	10,329 0.3%	6,457 0.2%	6,490 0.2%
バス	456,670 14.0%	241,108 7.4%	162,484 4.9%	164,909 4.7%	135,284 4.6%	82,803 3.1%
ハイヤー タクシー	273,619 8.4%	200,268 6.2%	212,018 6.4%	171,087 4.9%	141,561 4.8%	121,560 4.5%
小計	1,049,086 32.1%	477,916 14.7%	389,252 11.7%	346,325 9.9%	283,302 9.6%	210,853 7.8%
合 計	3,266,618 100.0%	3,248,541 100.0%	3,313,731 100.0%	3,484,458 100.0%	2,940,629 100.0%	2,702,734 100.0%

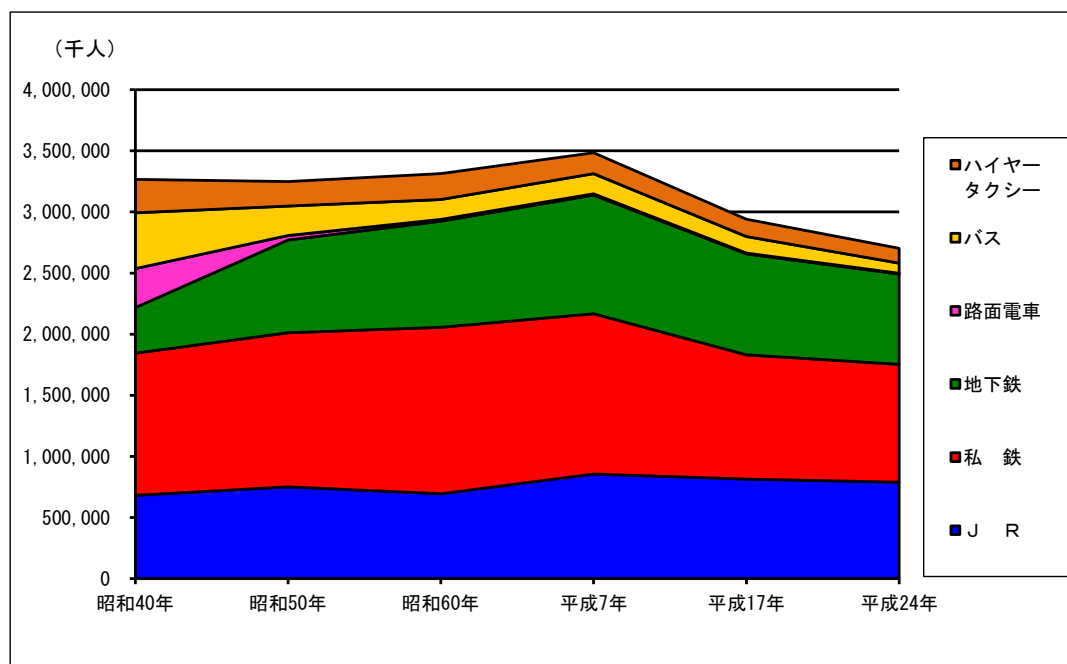
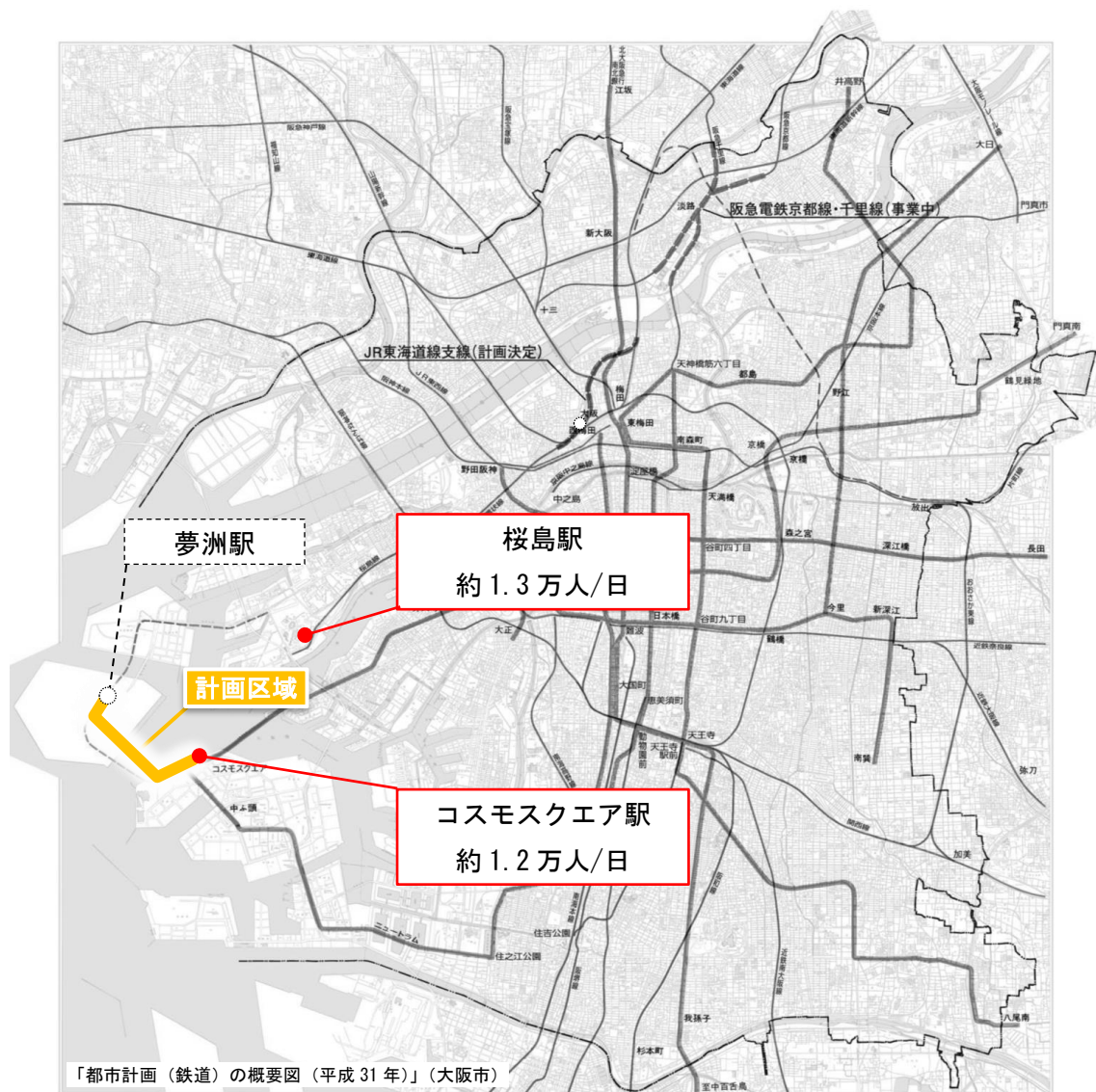


図2-10 大阪市域の公共交通機関別の推移

出典：「都市交通年報」（一般財団法人 運輸総合研究所）を基に作成

② 主要ターミナルの利用状況

計画区域に関連する主要な駅の利用者数は、桜島駅（JR 桜島線）で約 1.3 万人/日、コスモスクエア駅（Osaka Metro 中央線）で約 1.2 万人/日となっている。



※各駅の利用者数（乗車人員）

出典：「統計書」を基に作成

図2-11 主要ターミナルの利用者数(乗車人員)（平成 30 年度）

（４）計画区域沿線の開発動向・現状

計画区域沿線では、港湾・物流機能が充実集積しているとともに、研究開発の機能集積や先端技術開発機能を主とした土地利用が行われており、そのなかでも夢洲・咲洲地区は関西イノベーション国際戦略総合特区に指定されており、総合特区制度を活用し、関西が強みを持つ環境・エネルギー産業の生産拠点の集積と、このような産業を支える国際物流機能の強化をめざしている。



図2-12 計画区域沿線における主な開発拠点

① 夢洲地区

夢洲地区のまちづくりについては、大阪府・関西経済界とともに「夢洲まちづくり構想」を平成 29 年 8 月に策定し、国際物流拠点とともに、新たな国際観光拠点の形成に向けて取り組んでいる。

土地利用については、「物流ゾーン、産業・物流ゾーン」「観光・産業ゾーン」「グリーンテラスゾーン」の 3 つのゾーニングを行い、まちづくりを進めることとしている。

「物流ゾーン、産業・物流ゾーン」では、既に国際物流拠点として機能している夢洲コンテナターミナルをはじめ、引き続き高付加価値物流機能等を備えた物流機能等の確保を、「観光・産業ゾーン」では、エンターテイメント機能やレクリエーション機能を中心に、先端技術等が体験できる空間の創出など、産業振興に資する機能も導入するなど、新たな国際観光拠点の形成を図ることとしている。さらに、「グリーンテラスゾーン」では、現在、廃棄物埋立処分場の一部に大規模太陽光発電施設が設置されているが、現在の廃棄物処分場としての活用後は、緑あふれるオープンスペースや親水空間を形成し、観光・産業ゾーンで展開されるエンターテイメント機能などと連携する機能を導入するなど、夢洲中央部と一体感のある国際観光拠点の形成を図ることとしている。



図2-13 夢洲地区概要図



図2-14 ゾーニング図

② 咲洲コスモスクエア地区

咲洲コスモスクエア地区は、国際交易・交流、先端技術開発、情報通信等の多様で高度な都市機能の集積を図るとともに、居住機能をはじめとする生活利便機能が充実した魅力ある複合市街地の形成をめざし、臨海部の特性を活かした親水空間を創出し、大阪市の都市再生の拠点のひとつとなる快適で魅力ある都市環境を備えたまちづくりを行うこととしている。

土地利用については、「ビジネス創造・情報発信ゾーン」「研究開発・教育・研修ゾーン」「にぎわい創出ゾーン」と3つのゾーニングを行い、「ビジネス創造・情報発信ゾーン」では、南・東アジアに開かれたビジネス交流・交易拠点の形成を、「研究開発・教育・研修ゾーン」では、成長期待の高い環境・新エネルギー・医療・介護など先端技術開発に資する試作品製作など研究開発の機能集積を、「にぎわい創出ゾーン」では、魅力的な親水空間の形成を意識し、海辺の特性を活かしたにぎわいの創出につながる業務・商業、文化・レクリエーション、国際観光の支援等の機能集積とともに、魅力ある居住等の生活利便機能の集積を図ることとしている。



図2-15 ゾーニング図

現在、図2-16の通り、インテックス大阪やATCの他、会議場を有するホテルなどのコンベンション機能、ファナックや西部自動車機器などの先端技術開発機能、さらには日本IBMやNTTドコモなどの情報・通信機能が集積しており、コスモスクエア駅周辺には都市再生の取り組みにより、住宅や大学、業務施設等が立地している状況である。



(凡例) ■ 施設立地済の区画 ■ 未利用地(民間等所有地12.2ha) ■ 未利用地(市有地5.9ha) ■ 都市再生緊急整備地域

図2-16 咲洲コスモスクエア地区の開発状況

第3章 目標を達成するための取組み

目標を達成するための取組みとして、「北港テクノポート線（コスモスクエア駅～夢洲駅間）整備事業」を本計画の対象とする。

なお、「北港テクノポート線整備事業」は地域公共交通利便増進事業としての実施を想定。

（1）北港テクノポート線整備事業の概要

区間	コスモスクエア駅～夢洲駅※
建設延長	複線 約 3.2km
設置駅	コスモスクエア駅（既設）、夢洲駅
総事業費	約 1080 億円
整備手法	償還型上下分離方式
事業の 実施主体	整備：大阪市 株式会社 大阪港トランスポートシステム（第一種鉄道事業者） 運行：大阪市高速電気軌道株式会社（第二種鉄道事業者）
輸送需要	約 8.3 万人／日
開業目標	2025 年春予定

※北港テクノポート線の夢洲駅から（仮称）新桜島駅については、大阪市の建設事業有識者会議において事業休止の状態であり、今後の夢洲の段階的な土地利用状況に応じて鉄道の事業主体や運営主体などの整備方針が決まった段階で、改めて大阪市建設事業有識者会議での審議に諮る予定である。