

9.資料編

■関連する主な上位計画・関連計画

- ① 大阪のまちづくりグランドデザイン(令和4年12月策定 大阪府・大阪市・堺市)
https://www.pref.osaka.lg.jp/tokuu/shin_gd/
・大阪・関西万博のインパクトを活かし、東西二極の一極を担う「副首都・大阪」として、さらに成長・発展していくため、「グランドデザイン・大阪」と「グランドデザイン・大阪都市圏」の策定後に生じた社会情勢の変化や新たな潮流等を踏まえるとともに、2つの計画の考え方を整理・統合し、2050年に向けた大阪全体のまちづくりの方向性を示す「大阪のまちづくりグランドデザイン」を令和4年12月に策定。
- ② 港区まちづくりビジョン(平成28年7月策定 令和5年4月一部改訂 港区)
<https://www.city.osaka.lg.jp/minato/page/0000503234.html>
・港区のめざす将来像とその実現に向けて平成28年7月に平成31年度末までのまちづくりの方向性を示す「港区まちづくりビジョン」を策定、令和5年4月から4年間の計画として「港区まちづくりビジョン」を一部改定。
- ③ 港区エリア別活性化プラン(令和3年4月策定 令和5年3月一部更新 港区)
<https://www.city.osaka.lg.jp/minato/page/0000535010.html>
・「港区まちづくりビジョン」で掲げた施策との連携を図り、各エリアの活性化にむけた取組の方向性を示すべく令和3年4月に策定、令和4年11月及び令和5年3月に一部更新。
- ④ 大阪市弁天町地区交通バリアフリー基本構想(平成16年4月策定 大阪市)
<https://www.city.osaka.lg.jp/toshikeikaku/page/0000206788.html>
・「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律(交通バリアフリー法)」に基づき、鉄道駅などの旅客施設、周辺の道路等のバリアフリー化を重点的・一体的に推進するため、市内の主要な駅を中心に25地区の重点整備地区を定め、順次策定され、弁天町地区は平成16年4月に策定。
- ⑤ 新・大阪市緑の基本計画(平成25年11月策定 大阪市)
<https://www.city.osaka.lg.jp/kensetsu/page/0000239835.html>
・平成12年に緑とオープンスペースを保全・創出していくための長期的・総合的な計画として「大阪市緑の基本計画」を策定、社会の変化や時代の要請に対応し、身近な緑の保全・創出を進めていく市民・事業者の取組の指針として、平成25年11月に「大阪市緑の基本計画」を改定し、平成37年を計画期間として策定。

9. 資料編

9.1 上位計画・関連計画等の位置づけ



港区まちづくりビジョン

～暮らして楽しい・遊んで楽しい・働いて楽しい～

『未来と世界にひらくまち・港区』をめざして

【概要版】

平成28年7月

令和5年4月一部改訂

このビジョンは、人口減少を食い止め、将来予測を覆すために、「令和5年4月から4年間」で港区がめざすまちづくりの方向性を示しています。

港区の特性と課題

日本の都市部における課題最先端エリア

1 少子高齢化

港区の人口は、令和3年12月には8万人を下回り、今後さらなる人口減少（2045年には6万人以下）が見込まれています。特に年少人口の減少が激しく、小中学校の小規模化が進んでいます。住みなれた地域で高齢者がいきいきと活動し、安心して暮らすことのできる環境づくりや、子育て世代に選ばれる子育て・教育環境の充実、外国人住民との共生を進めることが重要になっています。

2 地域コミュニティ

港区は、住民どうしのきずなや助け合いの気持ち強く地域活動が活発なまちです。一方、本格化する少子・高齢化により地域コミュニティを支える担い手が不足しつつあります。区民一人ひとりが地域に愛着と関心を持ち、幅広い世代の人々が地域の課題を共有しながら、その解決に取り組む、「区民主体の持続可能なまちづくり」が今後より一層求められています。

3 まちの安全・安心

港区は三方を海と川に囲まれており、津波や高潮の被害を受けやすい地勢にあります。特に、津波から身を守るためにはいち早く避難することが大切であり、日頃から避難場所や避難経路を確認する等、逃げ遅れを防ぐ必要があります。

また、高齢者を狙った振り込め詐欺をはじめとする特殊詐欺や若者を狙ったさまざまな消費者被害が発生しています。地域・事業者・関係機関と協働した啓発や注意喚起の広報が重要です。

4 まちのにぎわい

区内東部の弁天町は交通の結節点であり、文化、商業等が集積しています。区内中央部には八幡屋公園や大阪市中央体育館、大阪プールがあります。区内西部の築港・天保山周辺は、海遊館や大観覧車、世界第一級のクルーズ客船が入港する天保山岸壁など、国内外からの観光客が訪れるエリアです。2025年大阪・関西万博の開催を機に、活性化が期待されます。

区内の企業は、後継者不足や経済情勢の変化などの影響により事業所数は年々減少していますが、優れた技術と柔軟なアイデアを新たな製品開発につなげる事業者間連携など、町工場のもつ力を発揮する取組も進められています。これまで取り組んできた公民連携を一層推進し、地域経済の活性化と雇用の拡大をめざす必要があります。

港区の将来像

産官学+地域の力を結集した課題「解決」最先端エリア

歴史が育んだ、港区民のDNAともいえるつながりの強さや、観光・文化・産業資源の「強み」を活かすとともに、三方を海と川に囲まれた防災上の地理的な「弱み」を技術と地域コミュニティの力で克服し、国内外から注目され、人口増を実現するまちづくりを以下の「5つの柱」により進めます。

1 区民主体のまちづくり

- ① 豊かなコミュニティの促進
- ② 自律した地域運営の促進

2 安全・安心・快適なまちづくり

- ① 防災対策の強化
- ② 防犯対策の強化
- ③ 歩行や移動の安全性の確保
- ④ 生活環境の向上と改善

暮らして楽しい
遊んで楽しい
働いて楽しいまち・港区

3 だれもが健やかにいきいきと暮らせるまちづくり

- ① 地域福祉の推進
- ② 地域包括ケアシステムの構築
- ③ セーフティネットの充実
- ④ 健康寿命の延伸
- ⑤ 多様性を尊重しあう共生社会づくりの推進

4 「まちぐるみで子育て」と「多様な学び」を応援するまちづくり

- ① 「まちぐるみで子育て」しやすい環境づくり
- ② 「将来への夢や希望」を育成するための「多様な学び」の応援

5 訪れた魅力と活気あふれるまちづくり

- ① 地域資源を活かしたまちの活性化
- ② まちの魅力の発信
- ③ まちづくり計画によるにぎわいづくり



9.資料編

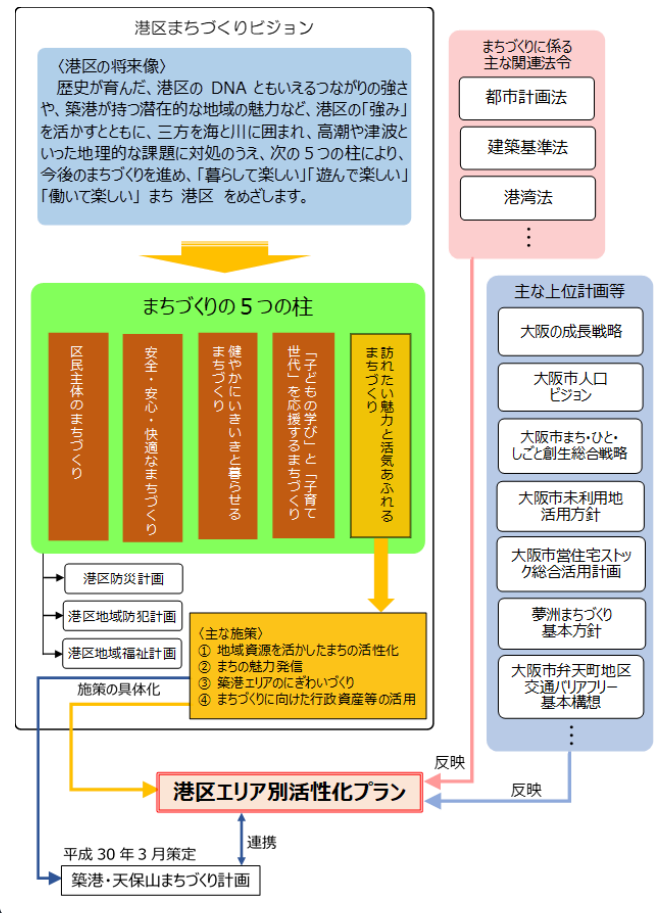
9.1 上位計画・関連計画等の位置づけ

港区エリア別活性化プラン（令和5年3月更新版）概要版 ①

港区エリア別活性化プラン策定の目的

- ・港区のまちづくりの方向性を示した「港区まちづくりビジョン」で掲げた施策との連携を図り、各エリアの活性化にむけた取組みの方向性を示すことにより、「暮らして楽しい」「遊んで楽しい」「働いて楽しい」まち 港区 の実現をめざす
- ・プランのとりまとめにあたっては、港区の現状、区民ニーズ及び上位計画等との整合性を踏まえた港区全体のまちづくりの方向性を設定するとともに、エリア別取組みの基本方針に沿って具体的な取組みを示すことにより、各エリアの特色を生かしつつ、港区全体が活性化した持続可能なまちづくりを推進していく

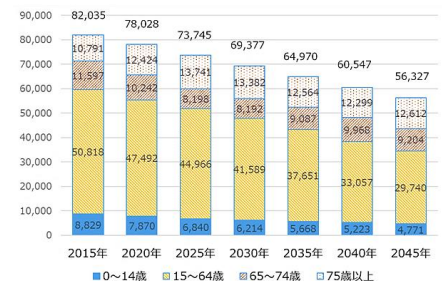
エリア別活性化プランの位置づけ



港区の現状

人口

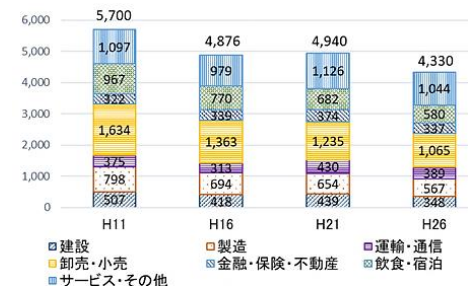
港区の将来推計人口は、2045年には、56,327人となり、2015年と比べて約31%減少する予測



出典：日本の地域別将来推計人口 平成30（2018）年推計（国立社会保障・人口問題研究所）

産業

平成11年は5,700あった事業所数が、平成26年は4,330まで減少しており、建設、製造、卸売・小売業、飲食・宿泊業の減少が顕著



出典：事業所・企業統計調査及び経済センサス基礎調査

都市計画(用途地域)

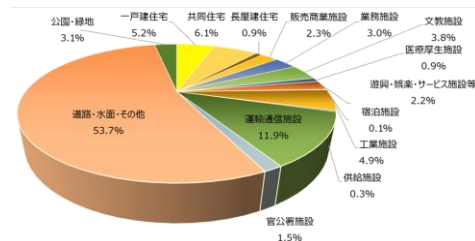
住居系の用途をベースとして、鉄道駅周辺や幹線道路沿いは商業系、河川沿いや臨海部は工業系の用途地域となっている



出典：マップナビおさか

土地利用

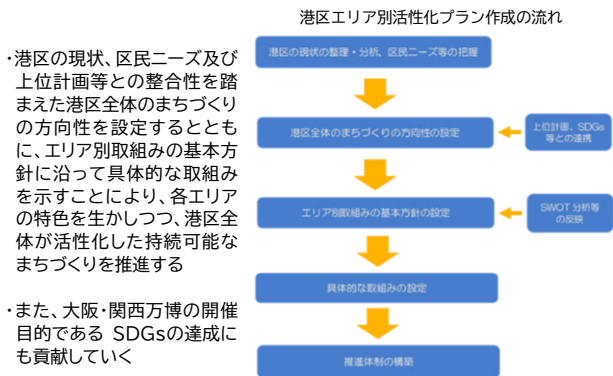
区域面積の約6割が道路、公園等の公共空間となっており、復興土地区画整理事業による都市基盤整備が充実している



出典：平成29年度土地利用現況データをもとに独自集計

港区エリア別活性化プラン（令和5年3月更新版） 概要版 ②

プランのとりまとめの考え方



港区全体のまちづくりの方向性の設定

港区全体のまちづくりの方向性の設定にあたって必要な視点

- ①大阪の海の玄関口として発展してきた歴史を活かしていく視点
- ②大阪湾岸部の良好な居住エリアとしての魅力を高めていく視点
- ③湾岸部と都心部の結節点として交通利便性の高さを活かしていく視点
- ④新たな価値や面白さを創造する人材が活躍する未来を築いていく視点
- ⑤新型コロナ危機にも対応した公共空間や水辺空間を活用していく視点
- ⑥南海トラフ巨大地震等の大災害に備えた防災性を高めていく視点
- ⑦良好な地域コミュニティや企業等のつながりを活かし発展させる視点

港区全体のまちづくりの方向性

- 【方向性①】
湾岸部と都心部・府外をつなぐターミナルとして、新たな価値や面白さを創造し再発見するまちづくり
- 【方向性②】
水辺の特性や公園などのポテンシャルを活かした快適で災害にも強い居住環境を創出するまちづくり
- 【方向性③】
多様な関係者との公・民・地域連携による創業・継続のしやすいまちづくり

エリア別の現状と取組の方向性

※西部エリアについては、平成30年3月に「築港・天保山まちづくり計画」を策定しており、当該計画に沿った施策を展開

■東部エリアの現状

- ・弁天町駅周辺は交通の要衝地であり、大阪バイタワーを中心に、港区の玄関口としての拠点形成が進んでいる
- ・波除地域は、マンション等の建設が進行し、住宅と工場が混在している
- ・尻無川沿いは水辺の利活用のポテンシャルを有しているが、地盤高が低く防災性向上が課題
- ・弁天頭は、長らく活用されていないが、近年、アート工房などによる個性的な取組みがされている

取組の方向性

都心と湾岸をつなぐ交通結節点としての立地を最大限に活かした都市機能の強化とにぎわい・魅力の創出を図るとともに、都市居住の持つ利便性の高さや良好な地域コミュニティをベースとした災害に強い安全・安心が確保されたまちづくりを推進する

■中部エリアの現状

- ・エリアの中心に八幡屋公園が立地し、地域住民の憩いと癒しの場を形成
- ・八幡屋商店街や各地域で特色ある取り組みを通じて良好な地域コミュニティが形成
- ・市営住宅の建替えによる余剰地の創出が見込まれる
- ・他地域と比べて人口の減少が進行し、空家や空店舗が目立つ状況
- ・空地や三十間堀入堀部などの低未利用地が増加

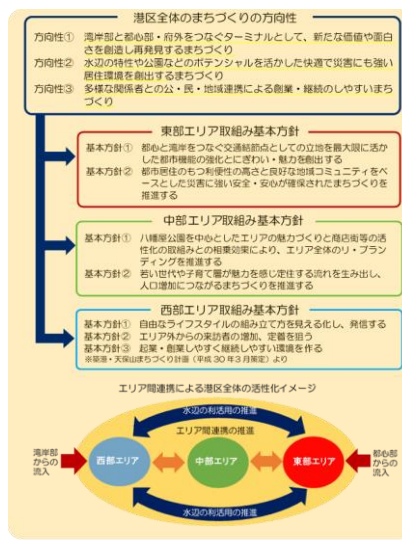
取組の方向性

八幡屋公園を中心としたエリアの魅力づくりと良好な地域コミュニティをベースとした商店街等の活性化の取組みとの相乗効果により、エリア全体のリ・ブランディング※を進め、特に若い世代や子育て層が魅力を感じ定住する流れを生み出し、人口増加につながるまちづくりを推進する

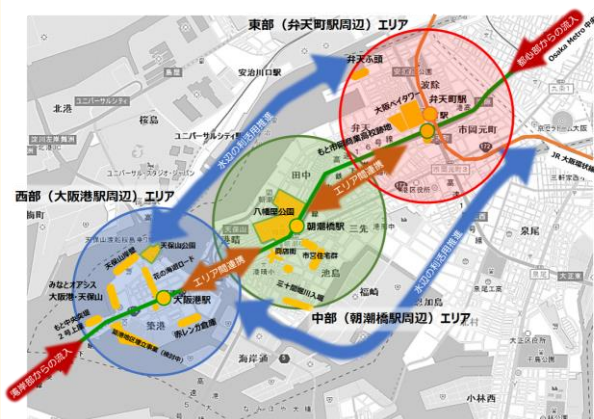
※今ある地域資源等を活かしながら、新しい時代や区民ニーズに適合したまちへと再構築することにより、魅力をさらに高めること

エリア別取組の基本方針

港区全体のまちづくりの方向性及びエリア別取組の方向性を踏まえて、各エリアの取組の基本方針を設定し、エリアごとの具体的な取組につなげるとともに、エリア間連携を推進することにより港区全体の活性化をめざす



港区のエリア間連携のイメージ図



9.資料編

9.1 上位計画・関連計画等の位置づけ

港区エリア別活性化プラン（令和5年3月更新版） 概要版 ③

具体的な取組み

- ・各エリアのまちづくり基本方針に沿って、本プランを推進するための具体的な取組みを設定
- ・取組み期間については、令和3年度から万博開催年の令和7年までの概ね4年間とし、関係機関等と協議・調整を十分にしながら進捗よく状況や取り巻く環境の変化等に柔軟に対応していく

東部（弁天町駅周辺）エリア

【取組みの方向性①】大阪ベイタワーを中心とした弁天町駅周辺エリアのにぎわいの創出

- ①大阪ベイタワー・アトリウム等の公共空間を活用した社会実験イベント等の継続的な実施
- ②まちづくりプラットフォームの構築

【取組みの方向性②】もと市岡商業高等学校跡地の民間活用（売却）の推進

- ①もと市岡商業高等学校跡地の民間活用（売却）の推進
- ②地域の活性化に貢献する暫定活用の実施

【取組みの方向性③】弁天町駅周辺エリアのバリアフリー化の推進

- ①交通バリアフリー弁天町地区連絡調整会議の開催（交通バリアフリー基本構想に基づく継続的な取組み）
- ②国道43号地下道のバリアフリー整備に向けた調整
- ③大阪ベイタワーとJR弁天町駅を結ぶ立体横断施設のバリアフリー整備に向けた調整

【取組みの方向性④】水辺空間の利活用の推進

- ①水辺空間の利活用に向けた検討プラットフォームの構築
- ②舟運や既存施設等を活用した社会実験イベント等の実施

【取組みの方向性⑤】（仮称）区画整理記念・交流会館を拠点としたまちづくりの推進

- ①「（仮称）区画整理記念・交流会館」の整備
- ②まちづくりプラットフォームの構築（再掲）

【取組みの方向性⑥】桜通りの港区コミュニティロードとしての位置づけと取組み

- ①港区コミュニティロードとしての位置づけと取組み
- ②港区コミュニティロードを活用したイベント等の開催



中部（朝潮橋駅周辺）エリア

【取組みの方向性①】八幡屋公園を拠点としたエリアのにぎわい形成の推進

- ①八幡屋公園を拠点としたエリアのにぎわい形成に向けた取組みの推進
- ②まちづくりプラットフォームの構築とにぎわい形成の推進

【取組みの方向性②】三十間堀川入堀の埋立による土地利用の推進

- ①土地利用のニーズ調査及び土地利用の方向性の検討及び調整
- ②埋立事業の実施に向けた調整 ※事業内容や実施時期については、今後の検討の結果を踏まえて決定
- ③埋立による土地利用の推進

【取組みの方向性③】市営住宅の建替事業を契機とした良好な住宅地の形成にむけた取組みの推進

- ①都市整備局による市営住宅の建替事業の推進
- ②建替事業を契機とした良好な住宅地の形成にむけた取組みの推進

【取組みの方向性④】商店街等エリア魅力向上モデル事業の継続的な取組みの推進

- ①エリアのリ・ブランディング戦略の実行
- ②朝潮橋駅周辺エリアのまちづくりプラットフォームの構築（再掲）

【取組みの方向性⑤】若い世代や子育て層が住みたいと感じるまちづくりの推進

- ①商店街等エリア魅力向上モデル事業の取組みと連携した若い世代や子育て層をターゲットとしたエリア情報の発信
- ②まちへの愛着の醸成し、若い世代や子育て層が住みたいと感じるエリアの魅力づくりの推進



西部（大阪港駅周辺）エリア

※「築港・天保山まちづくり計画（平成30年3月策定）」に基づく取組みを推進

【取組みの方向性①】みなとオアシス大阪港・天保山を拠点とした水辺のにぎわい形成の推進

- ①まちづくりプラットフォームによる舟運や既存施設等を活用した水辺の社会実験イベントの実施
- ②みなとオアシス大阪港・天保山を拠点として、誰もが楽しめる水辺の利活用のルールづくりやにぎわい形成の取組み

【取組みの方向性②】エリア内の資源を活用した観光集客力の強化と回遊性向上にむけた取組みの推進

- ①クルーズ船客等をターゲットとした舟運社会実験との連携やナイトタイムエコノミーの充実などエリア内の資源を活用した新たな観光コンテンツの創出
- ②エリアの活性化を港区全体に波及させるシェアサイクル等を活用した回遊性向上の取組み

【取組みの方向性③】花の海遊ロード美化協議会の取組みをはじめとした美化修繕の取組みの推進

- ①花の海遊ロード美化協議会による美化活動の推進
- ②花の海遊ロードのシンボル化等をめざした地域景観形成ルールの検討

【取組みの方向性④】天保山公園等の公共空間の利活用の推進

- ①天保山公園や客船ターミナル等が一体となった公民連携による社会実験イベント等の開催
- ②集客施設と岸壁等の水辺空間が一体となった社会実験イベント等の実施

【取組みの方向性⑤】港町ならではの居住魅力の発信及び住宅供給の拡大にむけた取組みの推進

- ①居住促進イベントの開催等を通じた移住へのきっかけづくりや若い世代や子育て層が住みたいと感じるエリアの魅力づくりの実施
- ②大阪みなと中央病院跡地における住宅開発の誘導や、築港地区の埋立事業との連携など、住宅供給の拡大をめざした取組みの推進



2025年大阪・関西万博の開催を契機とした持続可能なまちづくりの推進

【推進体制の構築】

今後、具体的な取組みを展開していくにあたっては、既存のまちづくり組織等も活用しながら、各エリアの特性に応じた「まちづくりプラットフォーム」を構築し、区政会議等の場において各エリアの取組み状況の確認や検証等を行いながら、港区が一体となった持続可能なまちづくりの推進体制の構築を進めていく

■戦後の弁天町駅周辺エリアのまちづくり経過

昭和23（1948）年	港地区復興区画整理事業開始	
昭和36（1961）年	大阪環状線全線開通、弁天町駅開業、地下鉄中央線 大阪港～弁天町開通	
昭和37（1962）年	交通科学博物館開設	
昭和38（1963）年	国道43号開通	
昭和39（1964）年	地下鉄中央線 弁天町～本町開通	東海道新幹線開通 東京オリンピック開催
昭和40（1965）年	中央大通（都市計画道路築港深江線）開通	
昭和41（1966）年	弁天ふ頭完成、内航客船ターミナルを天保山栈橋から移転	
昭和42（1967）年	大阪市総合計画において、弁天町が副都心として位置付けられる	
昭和56（1981）年	港区民センター開館	
昭和59（1984）年	大阪市教育センター開設、弁天町バスターミナル供用開始	
平成4（1992）年	港地区復興区画整理事業完了	
平成5（1993）年	弁天駅前開発土地信託事業としてオーク200完成	昭和63（1988）年着工
平成7（1995）年	弁天ふ頭発着の航路が全て廃止	
平成26（2014）年	交通科学博物館閉館、弁天町バスターミナル廃止	
平成27（2015）年	オーク200の売却	
平成30（2018）年	大阪ベイトワー開業	オーク200から移行
平成31（2019）年	空庭温泉開業（大阪ベイトワー）	
令和3（2021）年	スーパーロピア開業（大阪ベイトワー）	

■ 港地区復興土地区画整理事業

施行前後の比較（港区全域）

昭和23年



令和2年



施行中と施行後の比較

■ 弁天町駅付近



■ 八幡屋付近



■ 港嘴付近



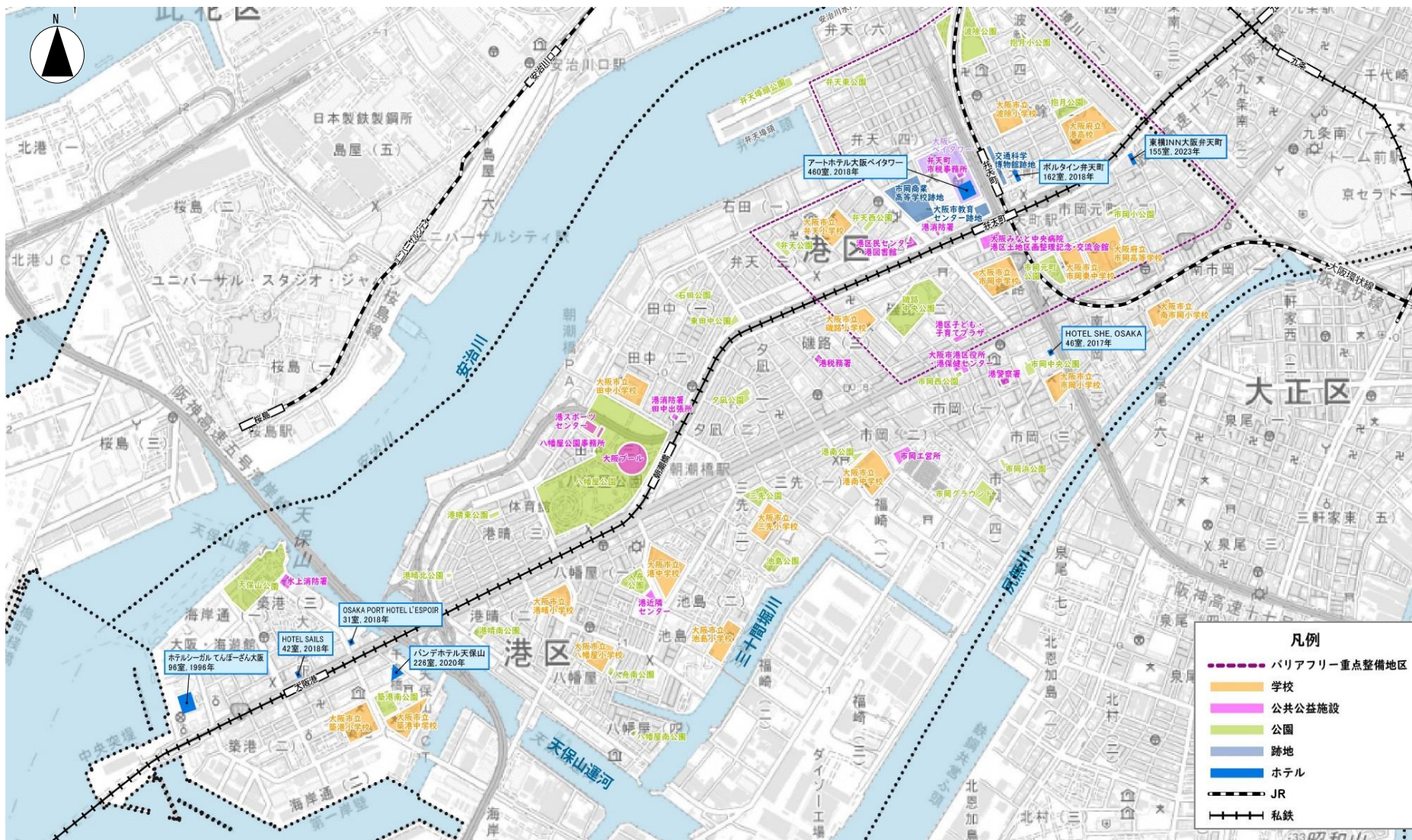
■ 弁天ふ頭付近



9.資料編

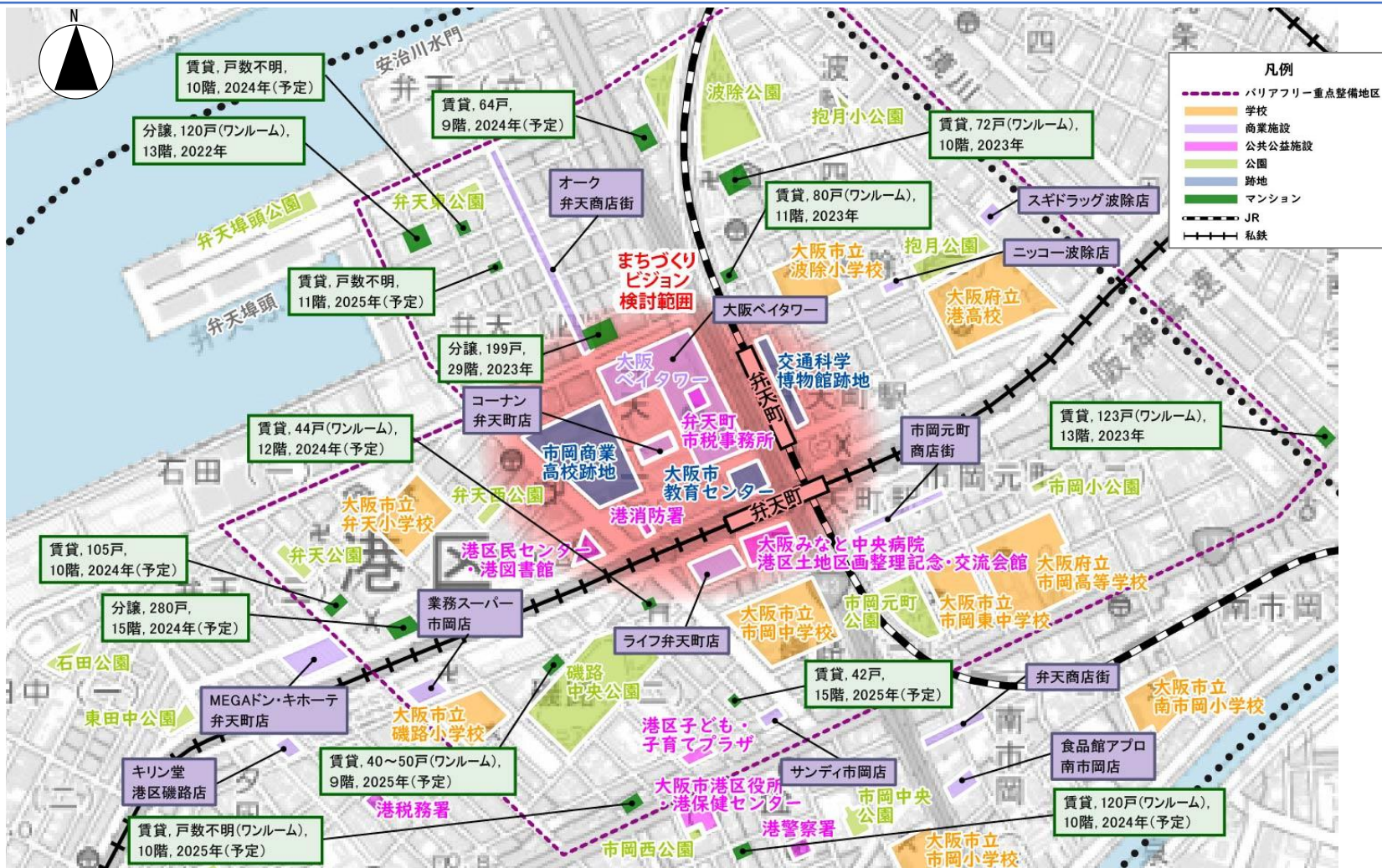
9.3 土地利用の現況

■港区全体の主な施設の状況



■ 弁天町駅周辺の商業施設及び近年(2022年以降)のマンション建設状況

弁天町駅周辺にはスーパーや商店街等の小売店規模の商業機能が充実している。また、近年、マンションの建設が多く進められているが、賃貸やワンルームがその多くを占めている。

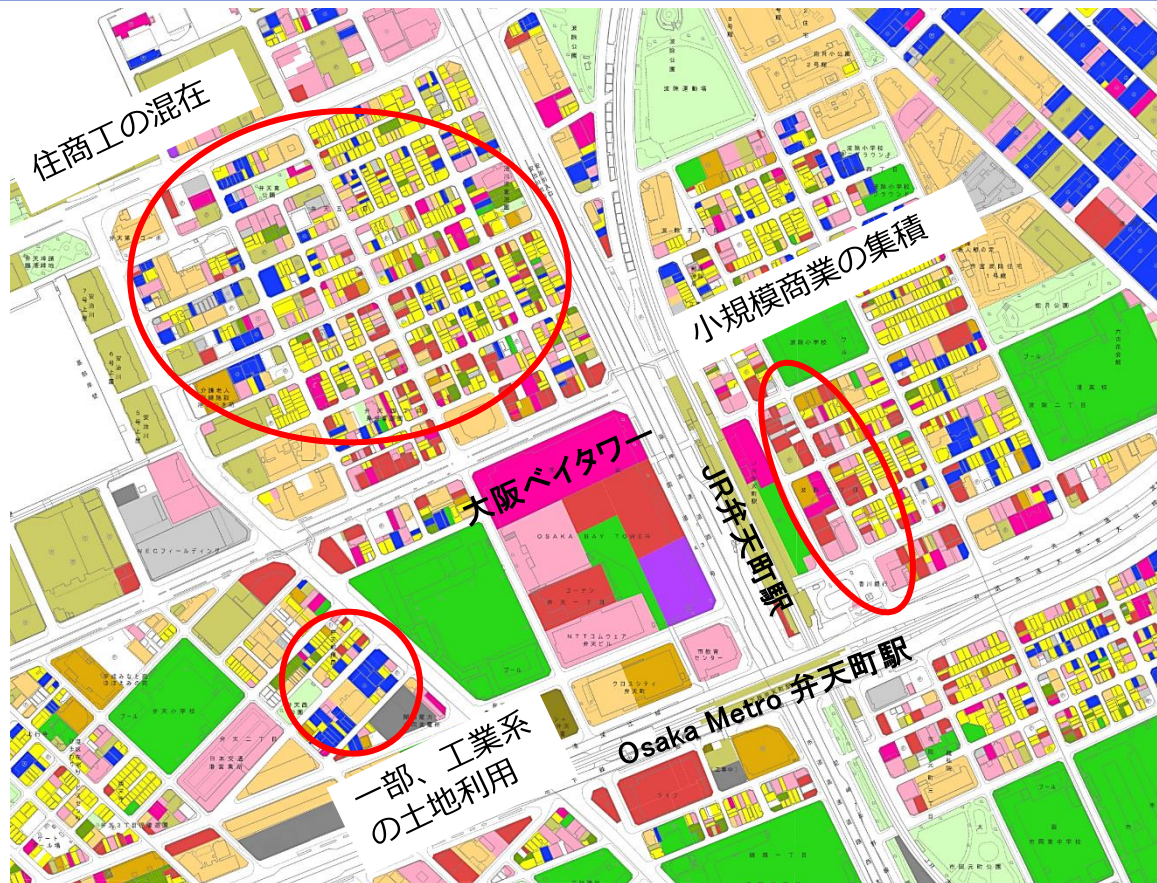


■土地利用状況（令和3年時点）

- JR弁天町駅の東側エリアは、比較的小規模ながら、飲食店を主とする商業系の土地利用の集積がみられる。
- 大阪ベイタワーの北摂エリアは、用途地域は商業地域であるが、一戸建て住宅が多く立地し、住商工が混在した土地利用となっている。
- 市岡商業高等学校跡地の西側エリアは、第一種住居地域であるが、一部に工業系の土地利用がみられる。

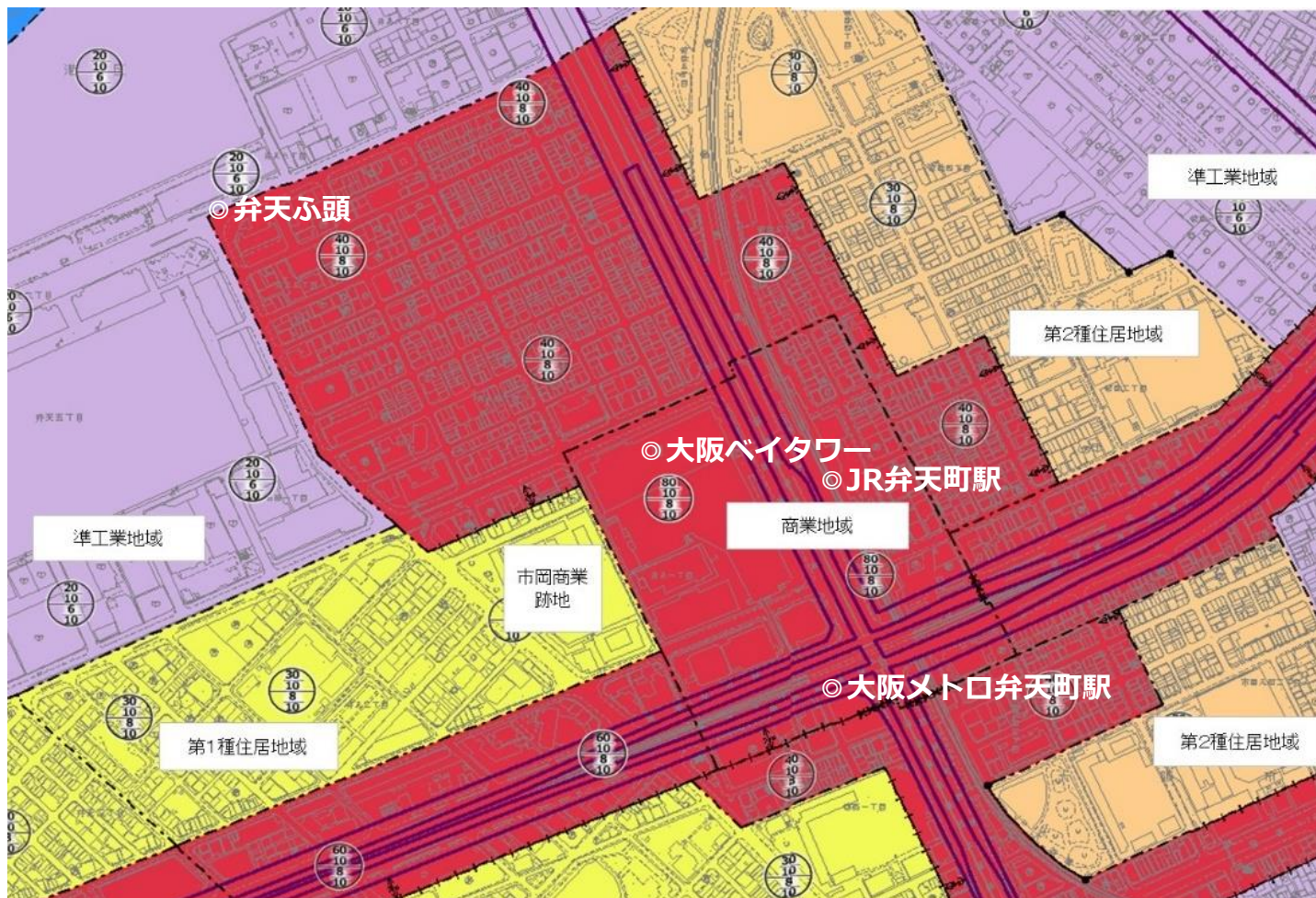
凡例

- 一戸建て住宅
- 長屋住宅
- 共同住宅
- 販売商業施設
- 業務施設
- 文教施設
- 医療厚生施設
- 遊興・娯楽・サービス施設
- 宿泊施設
- 工業施設
- 供給施設
- 運輸通信施設
- 官公署施設
- その他の施設
- 公園・緑地・お墓
- 建物のない土地



■ 用途地域

- ・ 弁天町駅周辺は、商業地域が主たる用途となっており、市岡商業高等学校跡地北側は商業地域、西側は第一種住居地域となっている。

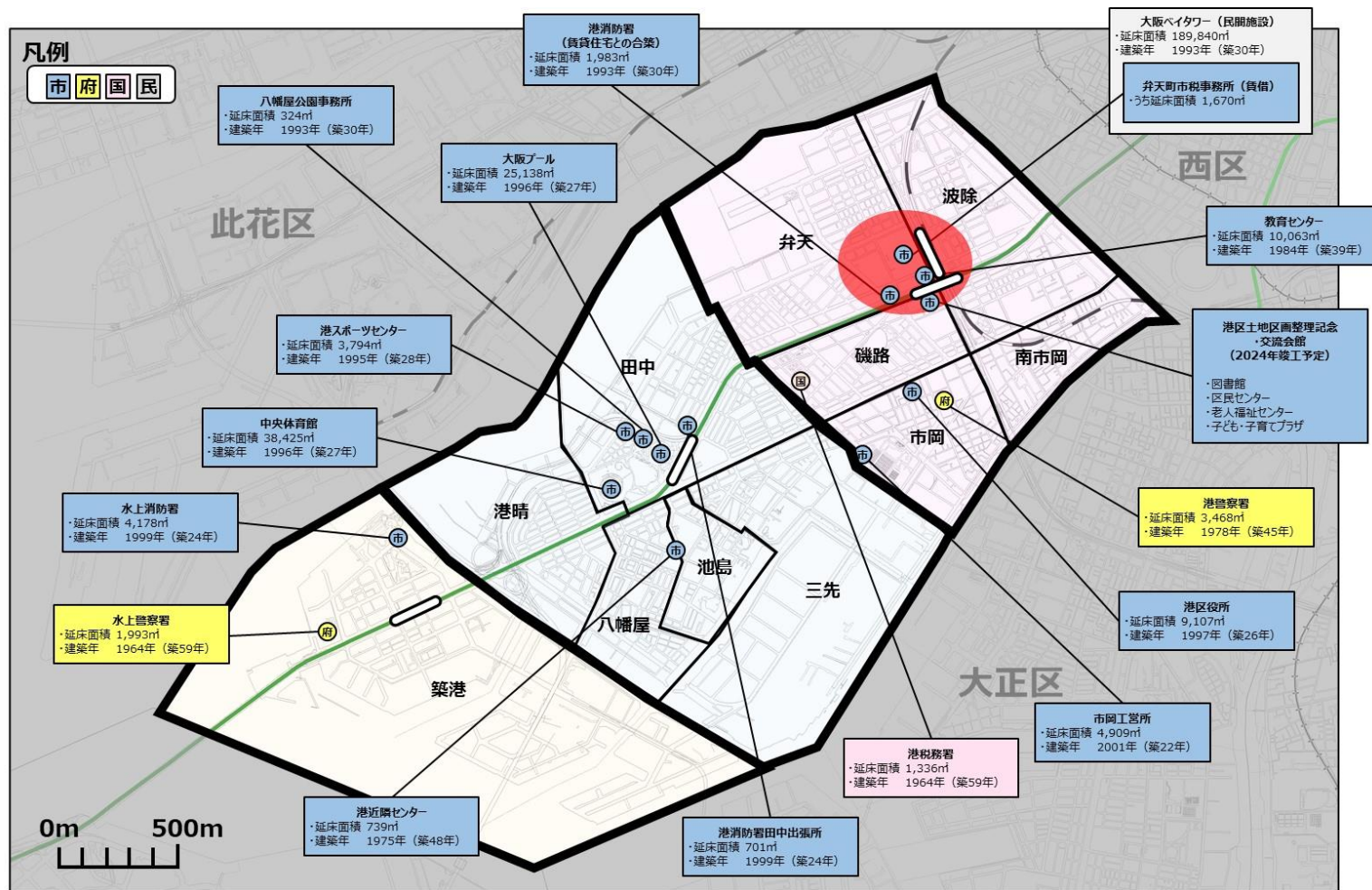


9.資料編

9.3 土地利用の現況

■ 行政施設

- 東部エリアでは、30～40年前に建てられた施設が多く、今後30年程度で立替えの時期を迎える。



■市岡商業高等学校跡地のこれまでの経過

- ・平成24年3月 市岡商業高等学校の移転⇒大阪市未利用地活用方針 処分検討地に分類
- ・平成25年12月 公募における条件整備に役立てるためマーケット・リサーチ（市場調査）を実施
- ・平成26年2月 マーケット・リサーチの結果を公表
対話参加者・・・4法人（学校法人2、建設業1、医療1）
※当該地において大学設置意欲のある事業者があることが確認できた
- ・平成26年3～4月 大学誘致や避難場所の確保等の要望書受領、区政会議等での意見聴取

条件付一般競争入札による売却の実施（入札日：H26.11.7）**【条件① 用途の指定】**

敷地全体を一括して大学又は大学院として供すること

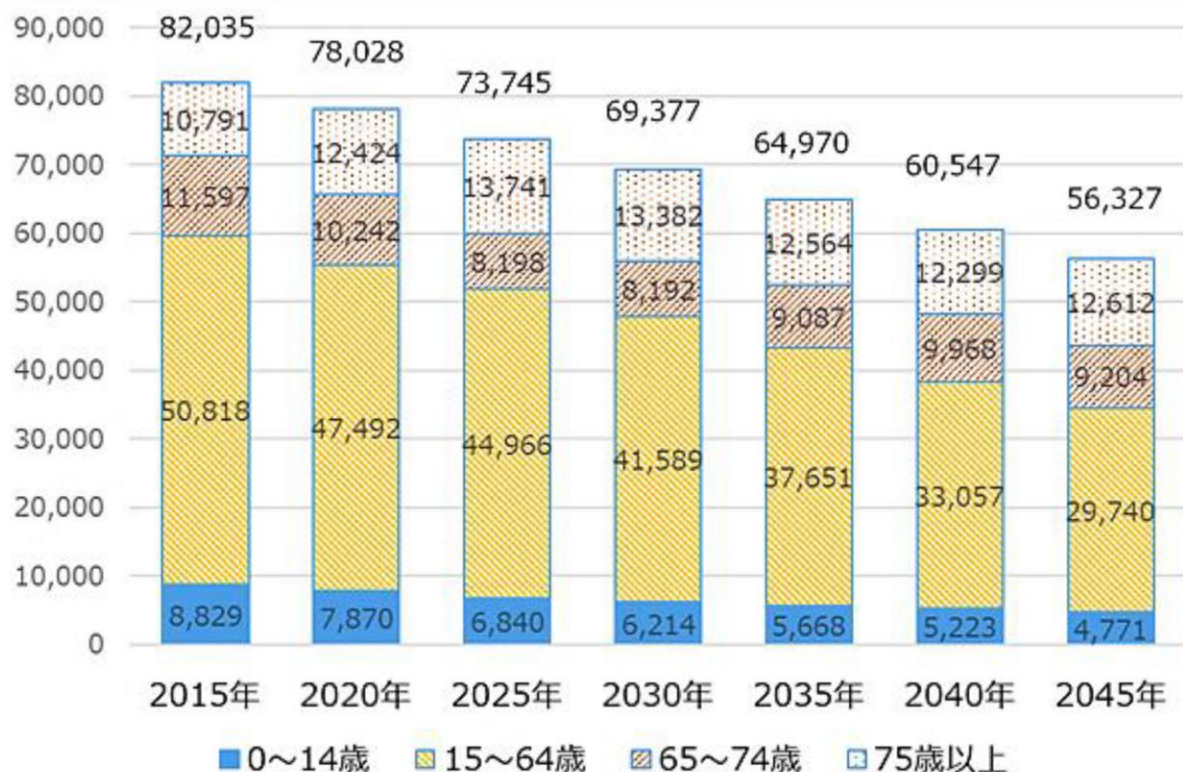
【条件② 防災対策等の実施】

- ・津波避難ビルとしての機能を確保し、大阪市港区長と協議のうえ、津波避難ビルの指定に応じること
- ・防災に係る協定を、大阪市港区長と協議のうえ、締結すること。

結果・・・応札なし（11月10日から28日まで先着順による売払いについても応募者なし）

■現状分析 [人口]

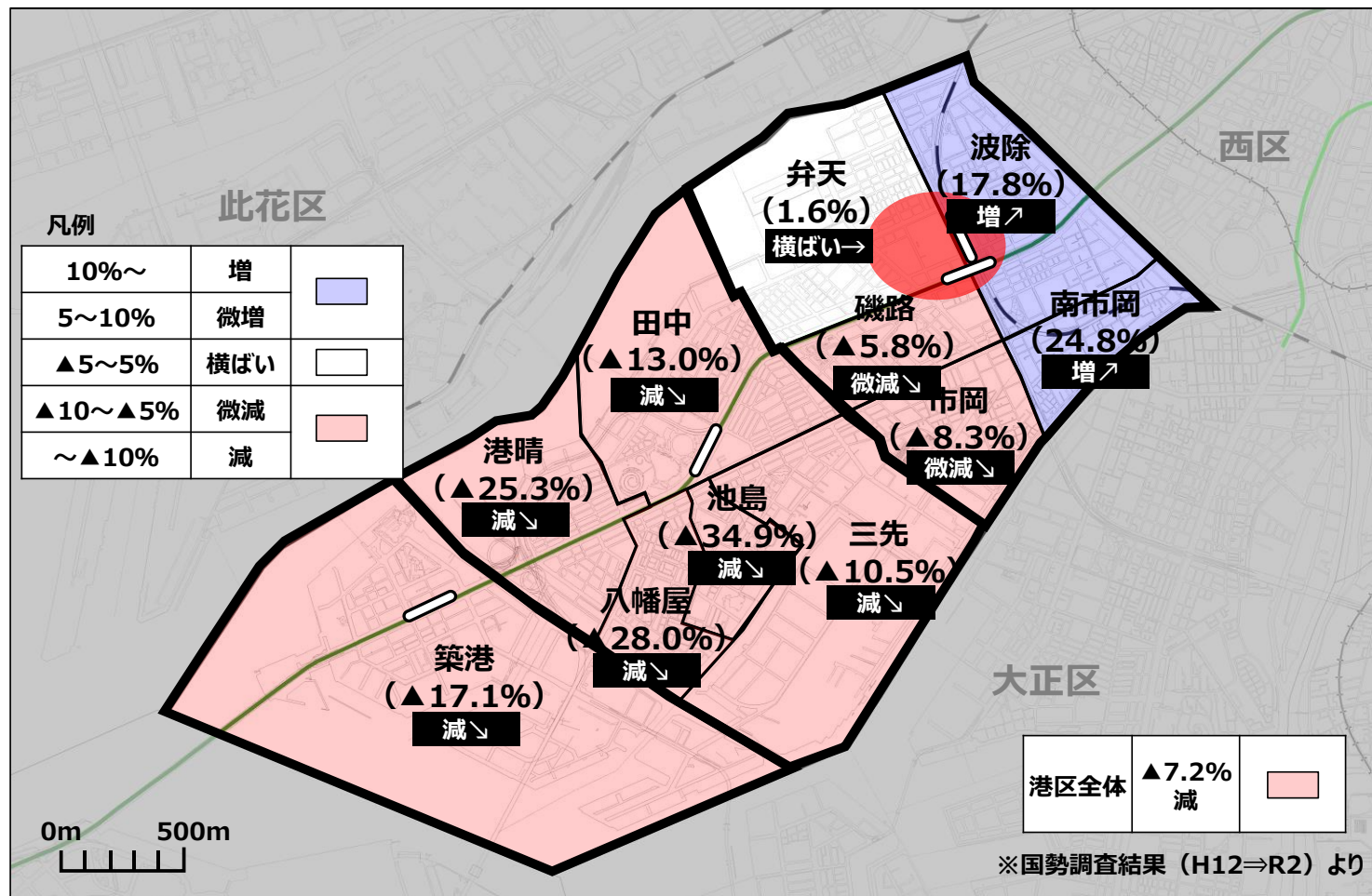
- ・ 今後の、港区の将来推計人口は2045年には56,327人と2015年と比べて約31%減少する予測となっており、将来的なまちの活力の減退が懸念される。



出典：日本の地域別将来推計人口 平成 30（2018）年推計
（国立社会保障・人口問題研究所）

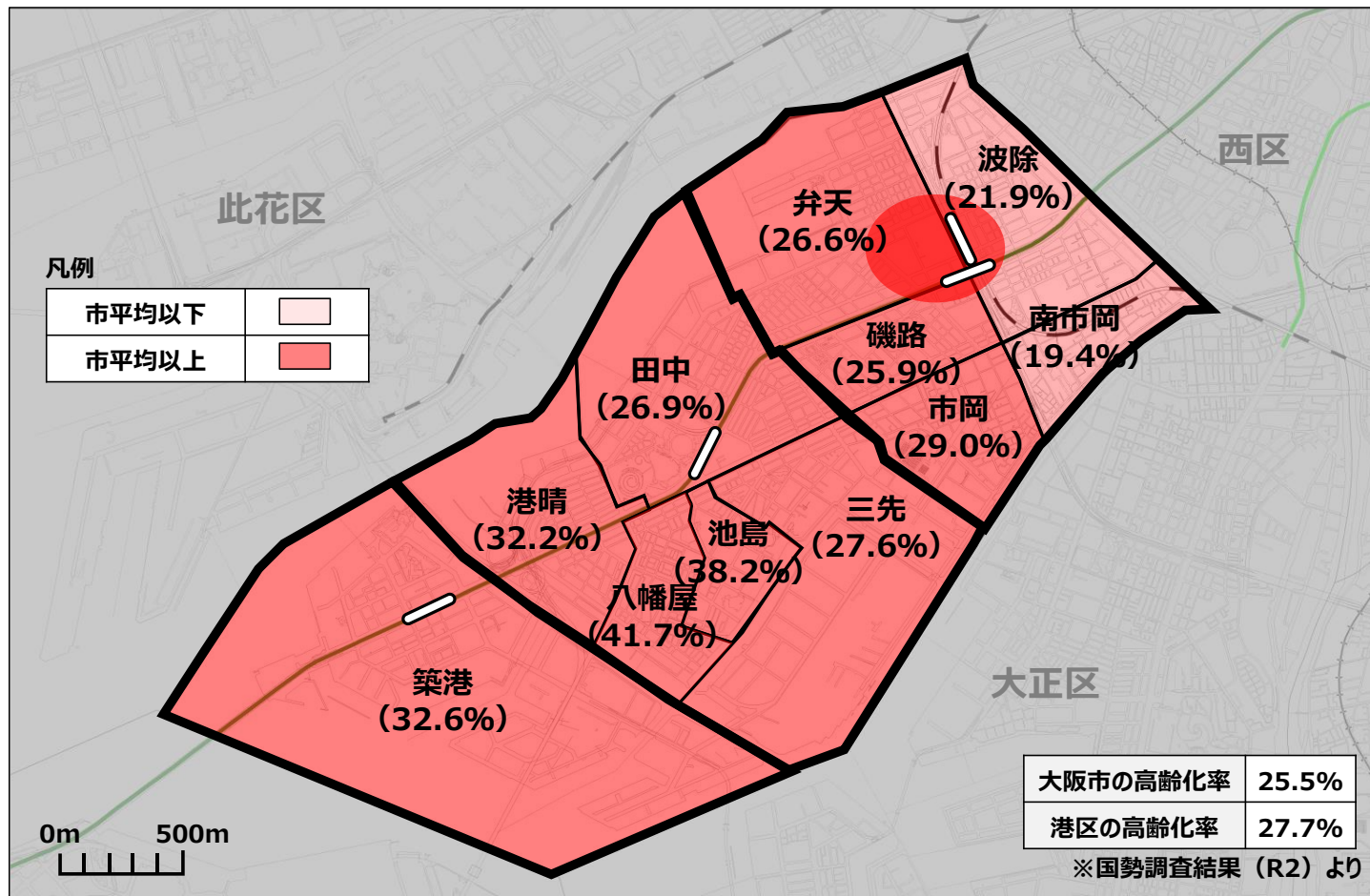
■現状分析〔人口〕

- ・ 2000年から2020年までの20年間の人口動態は、区全体では減少が進行する中で、弁天町駅周辺の地域は、人口の増加及び横ばいとなっている。



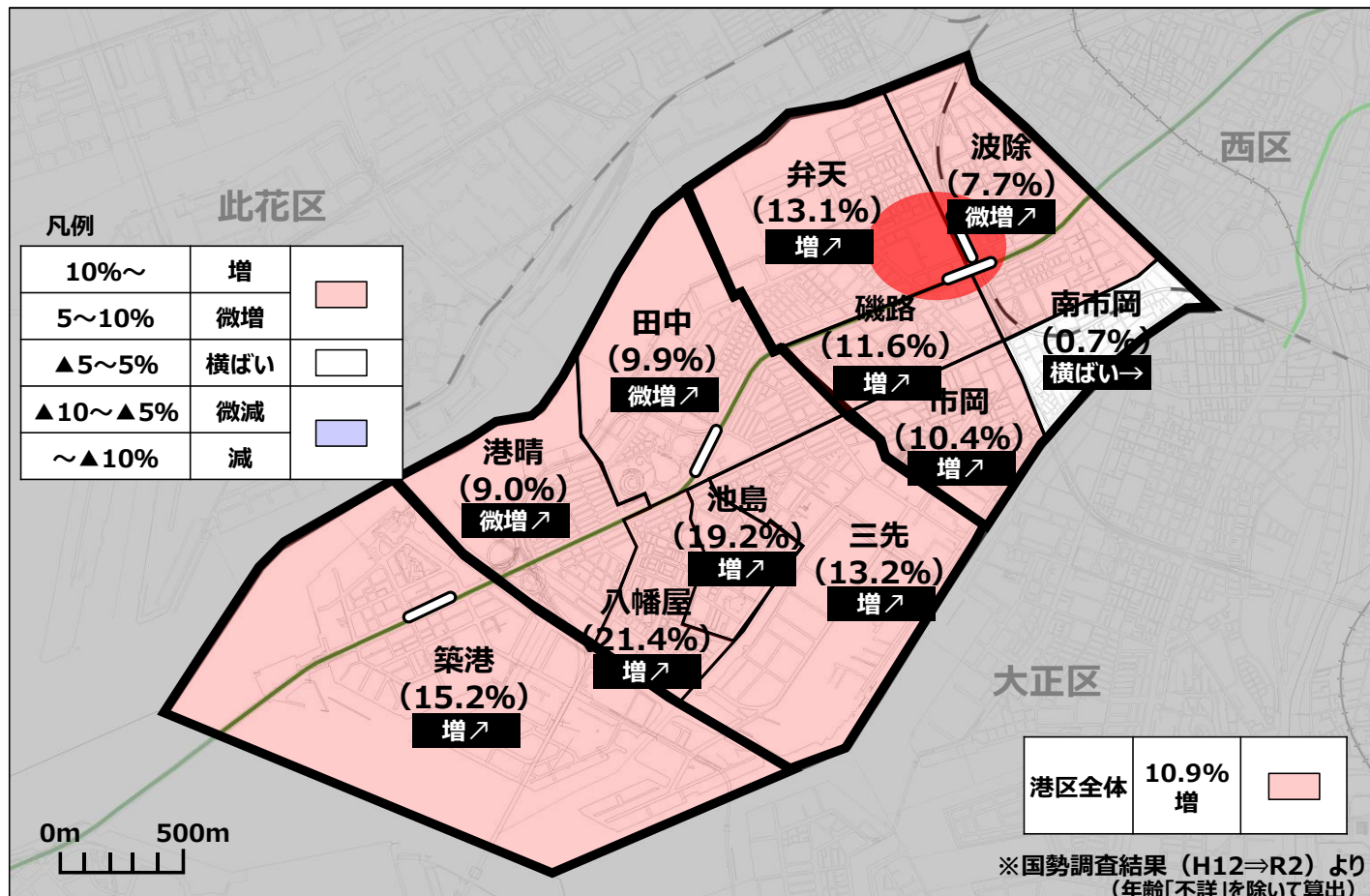
■現状分析 [高齢化]

- ・波除と南市岡地域以外の高齢化率は、市平均を上回り、非常に高くなっている。



■現状分析 [高齢化]

- ・ 弁天町駅周辺の高齢化の進行スピードは、弁天地域が比較的速い状況となっている。



■現状分析〔外国人人口〕

- ・区内の外国人人口は大阪市全体と比べても**増加傾向**にある。

港区	H31.3	R2.3	R3.3	R4.3	R5.3
人口(人)	81,159	81,101	80,415	79,241	79,475
外国人人口(人)	3,053	3,282	3,229	3,036	3,678
外国人が占める割合	3.76%	4.05%	4.02%	3.83%	4.63%
外国人増加率(H31.3基準)	—	7.5%	5.8%	-0.6%	20.5%
外国人が占める割合増減(H31.3基準)	—	+0.29%	+0.25%	+0.07%	+0.87%

大阪市	H31.3	R2.3	R3.3	R4.3	R5.3
人口(人)	2,716,400	2,733,988	2,740,458	2,729,677	2,744,604
外国人人口(人)	138,016	145,720	142,995	137,772	154,722
外国人が占める割合	5.08%	5.33%	5.22%	5.05%	5.64%
外国人増加率(H31.3基準)	—	5.6%	3.6%	-0.2%	12.1%
外国人が占める割合増減(H31.3基準)	—	+0.25%	+0.14%	-0.03%	+0.56%

(出典:大阪市住民基本台帳人口・外国人人口)

■現状分析 [外国人人口]

- ・区内の外国人人口は大阪市全体と比べても**増加傾向**にある。

	港 区		市全体	
1位	中国	1,119人	韓国及び朝鮮	58,686人
2位	ベトナム	707人	中国	40,556人
3位	韓国及び朝鮮	615人	ベトナム	22,189人
4位	ネパール	289人	ネパール	6,981人
5位	フィリピン	260人	フィリピン	4,678人
6位	米国	104人	台湾	4,336人
7位	台湾	75人	インドネシア	2,868人
8位	ミャンマー	72人	米国	1,757人
9位	インドネシア	56人	ミャンマー	1,640人
10位	オーストラリア	55人	タイ	1,202人

(出典:大阪市住民基本台帳人口・外国人人口)

■ 弁天町駅の利用者

- JR弁天町駅は1日の乗車人員は約27,645人であり、**JR西日本管内の駅で21番目に、JR大阪環状線の駅で7番目に乗車人員が多い。**（左下図）
- 大阪メトロ弁天町駅の1日の乗車人員は約17,470人である。（右下図）
- 大阪・関西万博来場者輸送具体方針（アクションプラン）第2版（R5）によると、**万博時、鉄道（大阪メトロ中央線）による万博来場者数が1日平均約12.6万人**になると想定されている。
- 統合型リゾート（IR）立地による影響調査（大阪府,H28）によると、**IR施設への集客見込み数は、2024年は1,300万人程度、2030年は2,200万人程度である。**

【JR駅の乗車人員】

順位	駅名	乗車人員	順位	駅名	乗車人員
1	大阪	294,979	26	西九条	24,867
2	京都	130,294	27	南草津	23,148
3	天王寺	113,905	28	福島	22,964
4	三ノ宮	97,117	29	芦屋	22,173
5	京橋	96,779	30	宝塚	22,167
6	鶴橋	73,006	31	六甲道	22,145
7	神戸	52,801	32	立花	20,809
8	広島	52,433	33	伊丹	20,683
9	高槻	52,220	34	大阪天満宮	20,652
10	新今宮	51,437	35	三国ヶ丘	20,623
11	新大阪	49,564	36	加古川	19,871
12	岡山	48,982	37	王寺	19,857
13	明石	43,087	38	森ノ宮	19,397
14	姫路	40,279	39	天満	19,392
15	尼崎	38,064	40	吹田	19,098
16	茨木	37,859	41	石山	18,953
17	北新地	37,377	42	新長田	18,840
18	住吉	29,781	43	大正	18,824
19	山科	28,426	44	兵庫	18,717
20	元町	28,372	45	摂津本山	17,732
21	弁天町	27,645	46	ユニバーシティ	17,032
22	西明石	26,797	47	千里丘	16,978
23	垂水	26,300	48	西宮	16,688
24	草津	25,182	49	大久保	16,648
25	住道	25,089	50	岸辺	16,516

【大阪メトロ弁天町の駅利用者数】

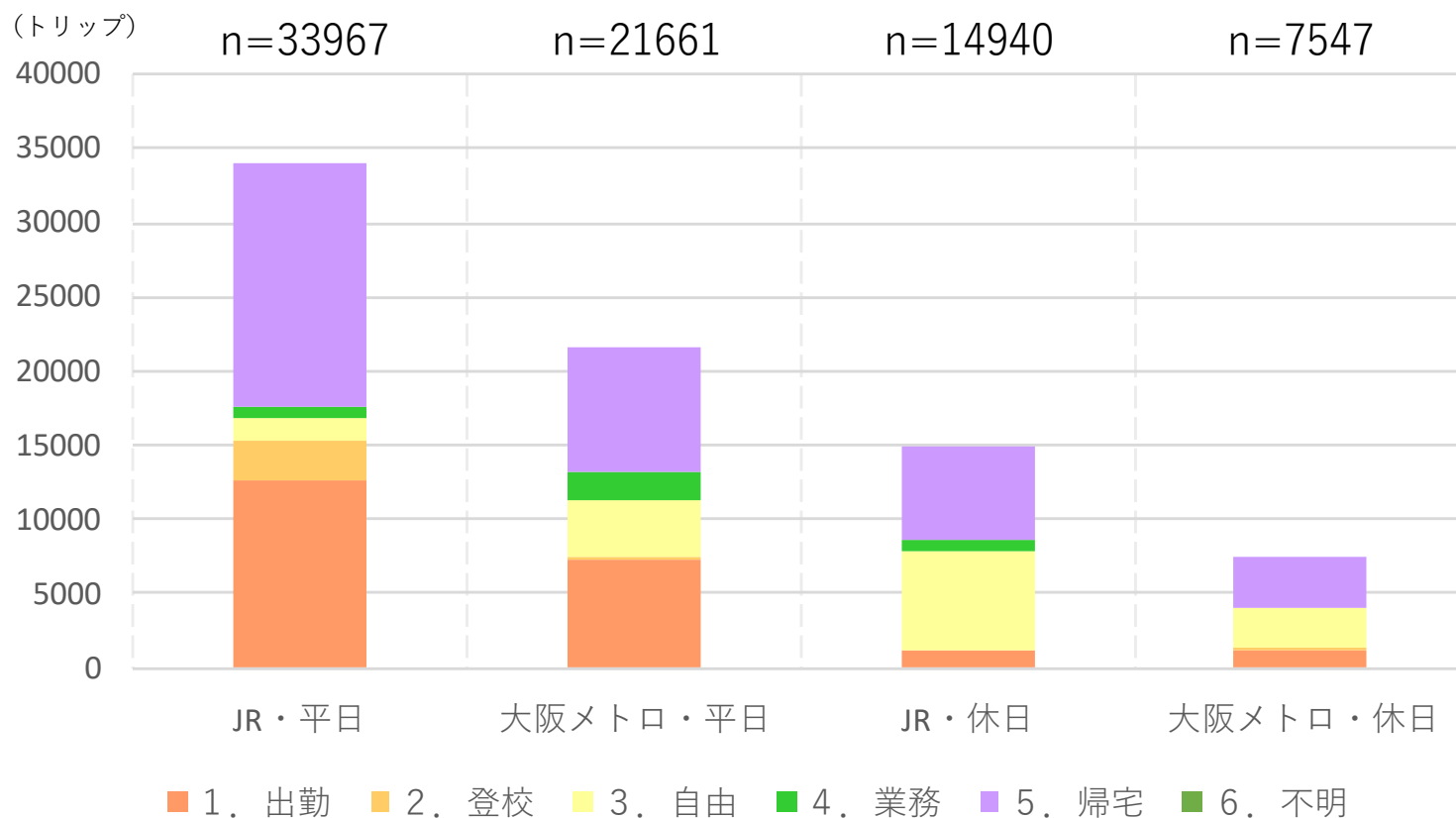
線・駅名	乗車人員		降車人員	
	総数	うち定期	総数	うち定期
人				
弁天町	17,470	5,433	17,472	5,469
京橋	14,823	4,639	14,902	4,646
梅田	172,966	54,614	174,538	55,358
東梅田	69,081	20,398	71,191	20,673
西梅田	49,178	15,604	44,558	14,233
なんば	132,318	39,531	135,885	39,886
天王寺	112,034	38,329	111,016	37,949
阿倍野	8,730	2,377	7,866	2,159

資料 大阪市高速電気軌道株式会社

出典：データで見るJR西日本2022

■ 弁天町駅の利用者

【パーソントリップ調査による駅利用者数（利用した最初の駅及び最後の駅）】



資料：第6回パーソントリップ調査

9.資料編

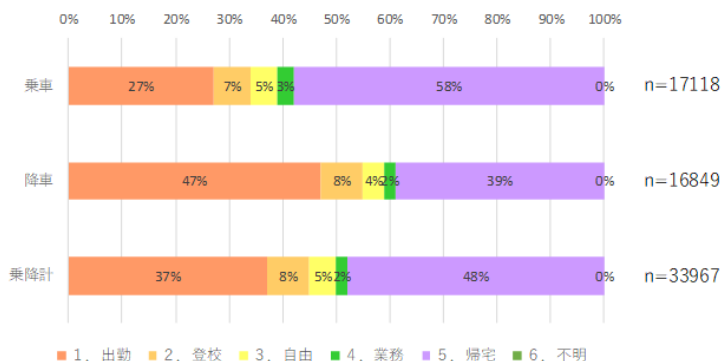
9.5 交通ネットワークの現況

■ 弁天町駅の利用者

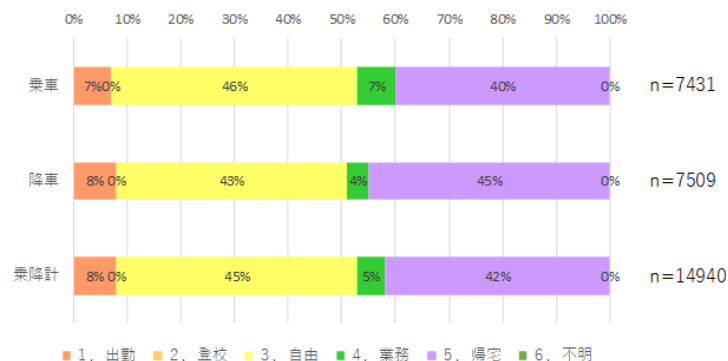
- ・ パーソントリップ調査のデータを乗降・路線別に見ると、**JR弁天町駅の降車では出勤が47%、乗車は帰宅が58%と大半を占める。**
- ・ 大阪メトロ弁天町駅では、乗降ともに**JRよりも自由目的や業務目的の利用が多く、乗降計で26%を占める。**

【参考】 パーソントリップ調査による駅利用者数 弁天町駅 路線・乗降別の目的割合

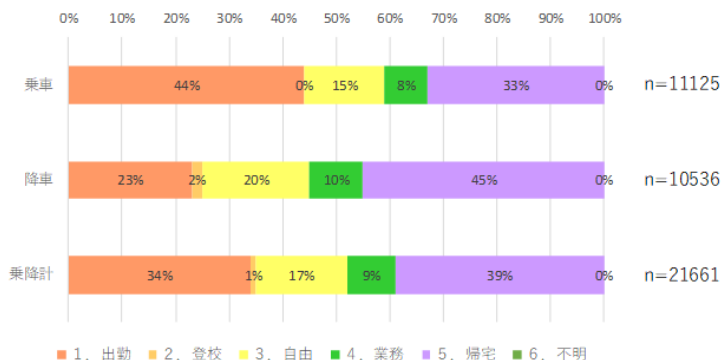
JR弁天町駅 平日



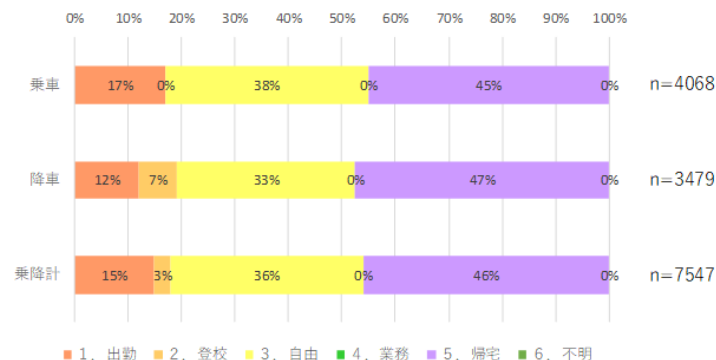
JR弁天町駅 休日



大阪メトロ弁天町駅 平日



大阪メトロ弁天町駅 休日



資料：第6回パーソントリップ調査

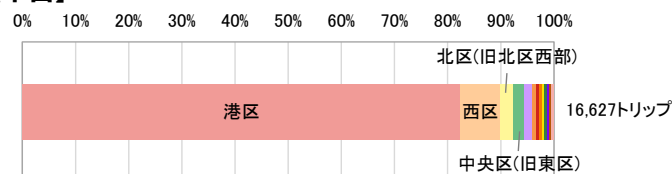
9.資料編

9.5 交通ネットワークの現況

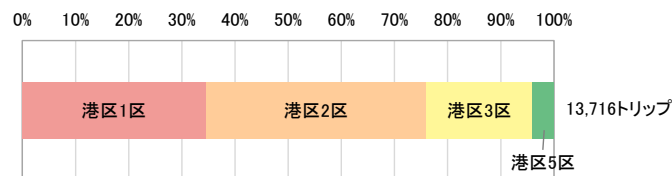
■港区在住者の買い物先

- 平日の港区民の買い物先をみると、約80%が港区内で買い物をしている。
- 港区内では港区1区、2区で約75%を占めている。
- 休日の港区民の買い物先をみると、約54%が港区内で買い物をしている。そのほかでは大規模小売店の立地する西区が12%が多い。
- 港区内では港区1区、2区で約77%を占めている。

【平日】

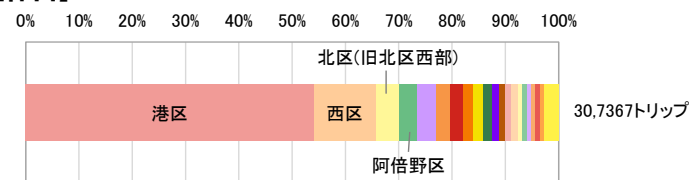


港区内の内訳



港区	13,716
西区	1,226
北区(旧北区西部)	418
中央区(旧東区)	343
東大阪市東部	236
此花区	146
西成区	84
河南町	83
中央区(旧南区)	77
淀川区	77
住吉区	75
阿倍野区	75
浪速区	71
計	16,627

【休日】



港区内の内訳



港区	16,639
西区	3,541
北区(旧北区西部)	1,385
阿倍野区	1,048
浪速区	1,042
中央区(旧南区)	863
住之江区	704
中央区(旧東区)	600
伊丹市	540
美原区	519
西成区	445
東大阪市西部北	354
鶴見区	354
西宮市南部	352
尼崎市内陸東部	270
猪名川町	261
堺区	252
高島市(旧安曇川町)	251
豊中市北部	246
此花区	210
その他	860
計	30,736

資料：第6回パーソントリップ調査

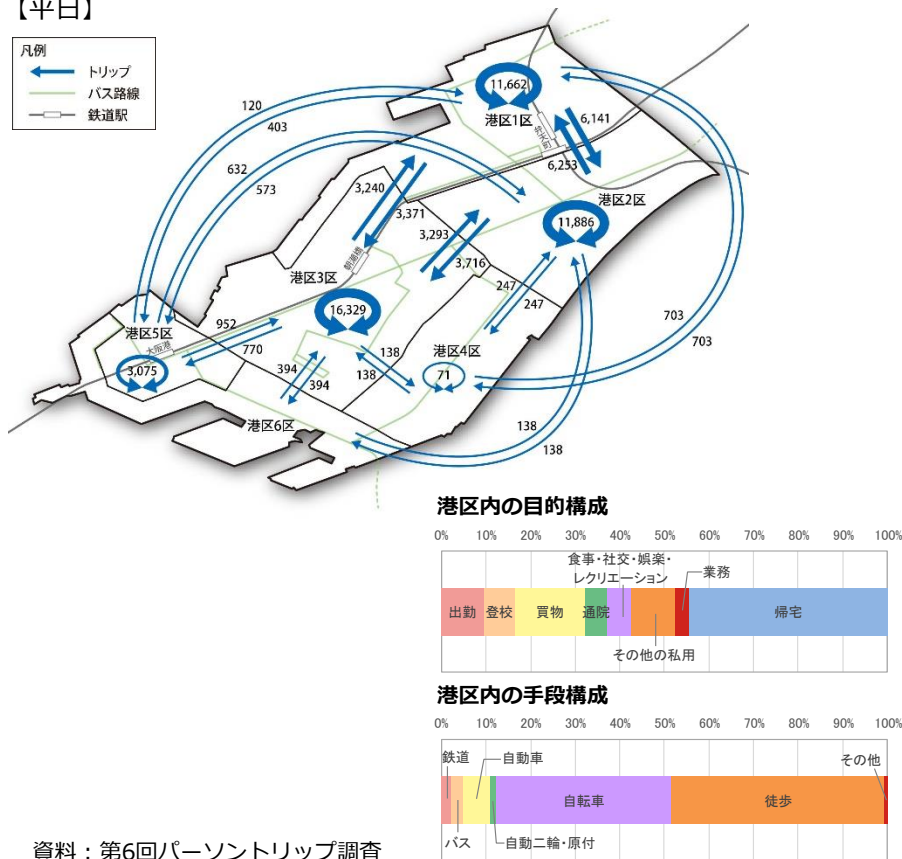
9.資料編

9.5 交通ネットワークの現況

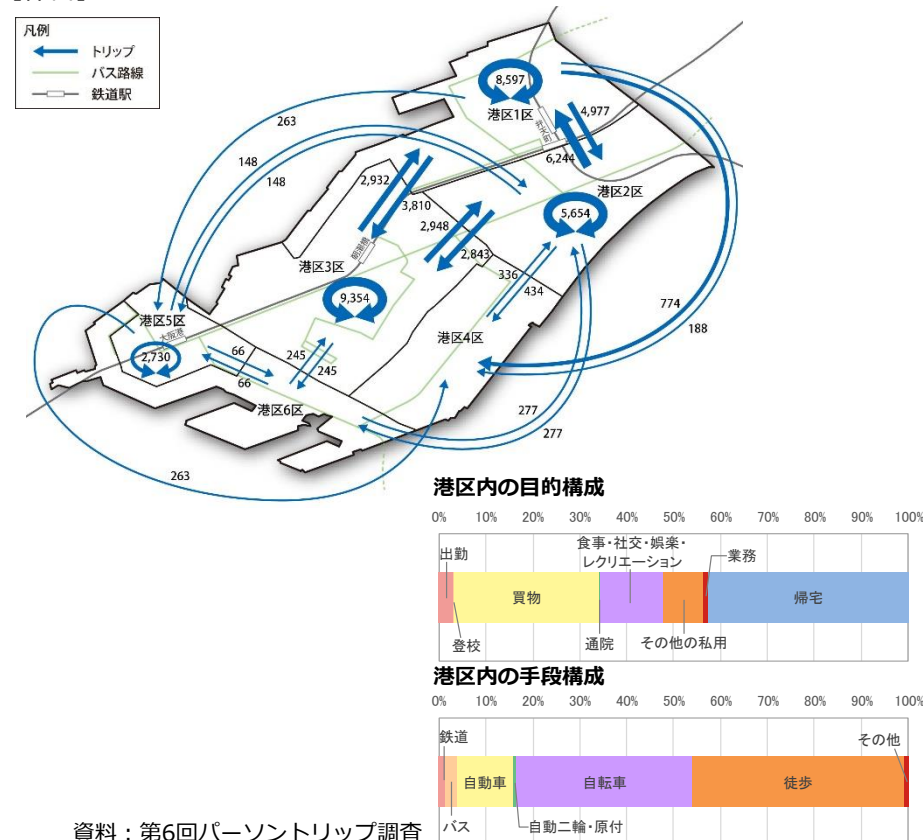
■ 港区内の移動

- 港区内の平日の流動をみると、港区1区⇄2区の流動が最も多く（12,394トリップ）次いで2区⇄3区（7,009トリップ）、1区⇄3区が多い（6,611トリップ）。
- 港区内の移動では自転車の割合が多く、約4割を占めている。
- 港区内の休日の流動をみると、港区1区⇄2区の流動が最も多く（11,221トリップ）次いで1区⇄3区（6,742トリップ）、2区⇄3区が多い（5,791トリップ）。
- 港区内の移動では自転車の割合が多く、約4割を占めている。

【平日】



【休日】



9.資料編

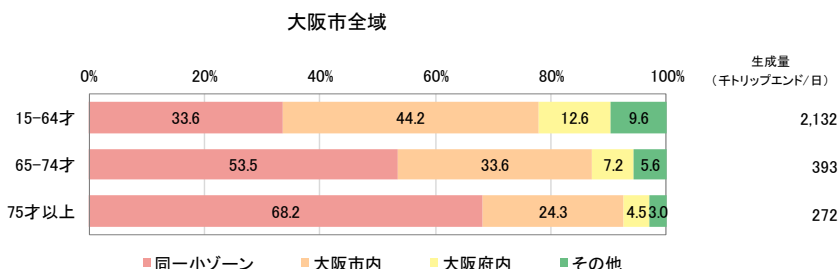
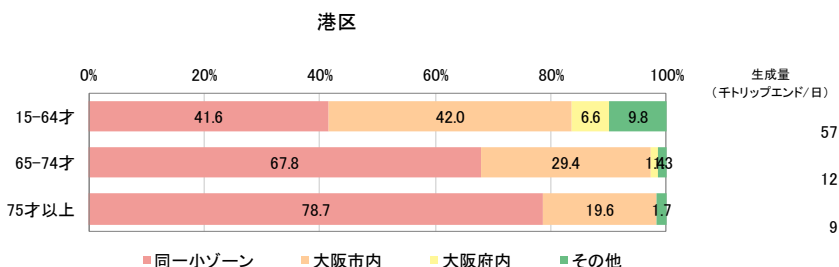
9.5 交通ネットワークの現況

■年代別の移動実態

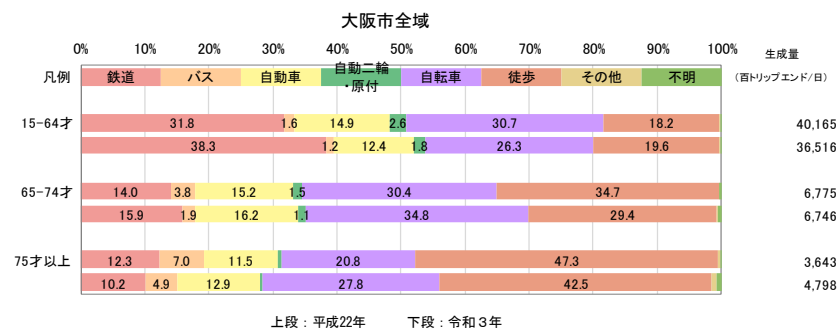
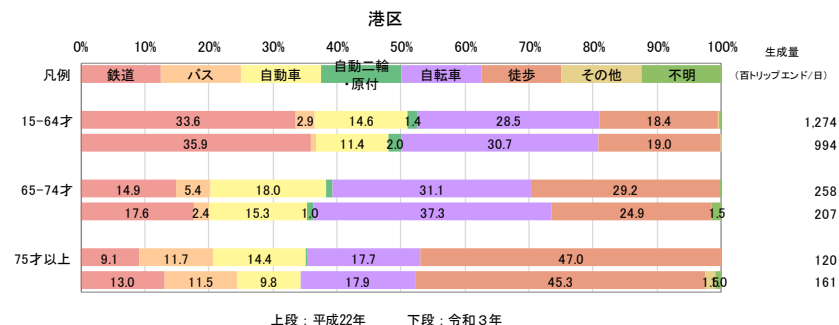
- 平日について大阪市全域では、年齢が上がるにつれ移動距離の短いトリップの割合が高くなっている。港区では大阪市と比較して特に同一小ゾーン（区内）や大阪市内の移動が多い。
- 年代別の交通手段分担率をみると、15-64才では35.9%が鉄道であるが、年齢が上がるにつれて鉄道の割合が減少していく。

【平日】

年代3区分別 居住地別活動圏域構成



年代3区分別 交通手段分担率



資料：第6回パーソントリップ調査

9.資料編

9.5 交通ネットワークの現況

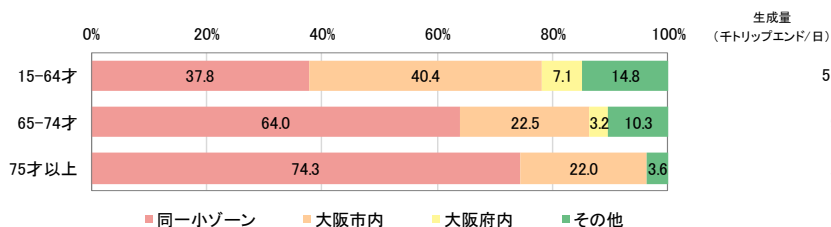
■年代別の移動実態

- ・ 休日も同様に大阪市全域では、年齢が上がるにつれ移動距離の短いトリップの割合が高くなっている。港区では大阪市と比較して特に同一小ゾーン（区内）や大阪市内の移動が多い。
- ・ 年代別の交通手段分担率をみると、15-64才では21.0%が鉄道で、31.5%が自動車である。年齢が上がるにつれて自転車・徒歩の割合が増加していく。

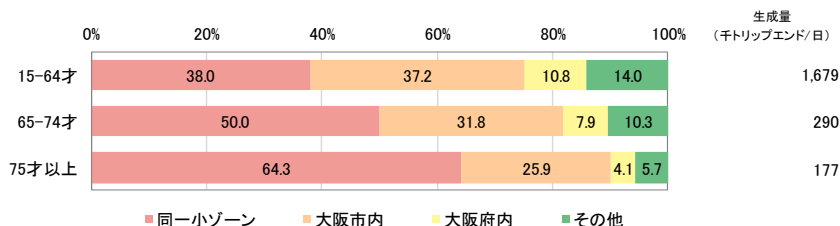
【休日】

年代3区分別 居住地別活動圏構成

港区

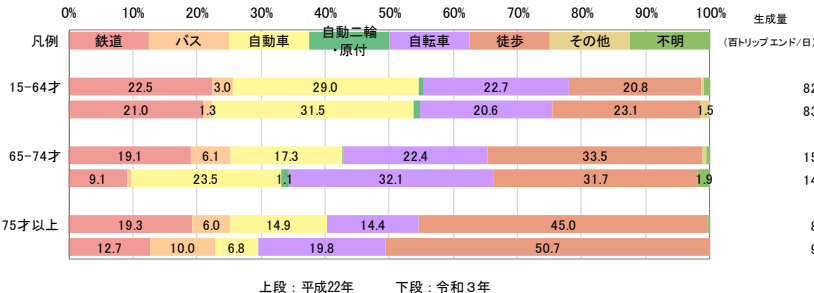


大阪市全域



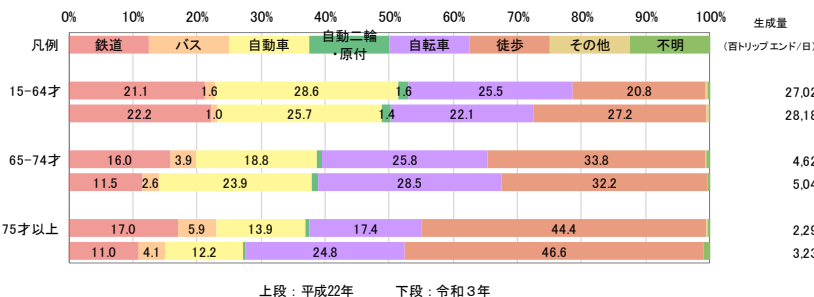
年代3区分別 交通手段分担率

港区



上段：平成22年 下段：令和3年

大阪市全域



上段：平成22年 下段：令和3年

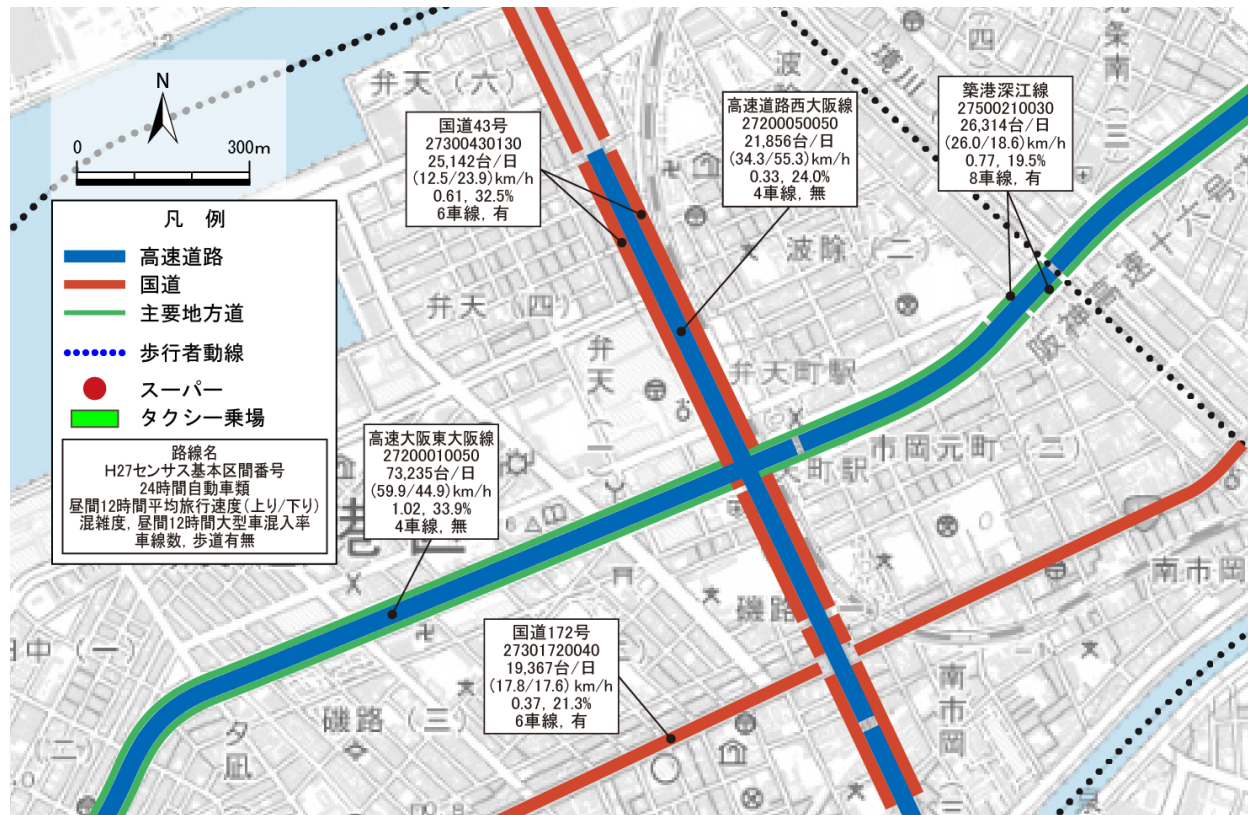
資料：第6回パーソントリップ調査

■ 周辺のシェアサイクルステーション

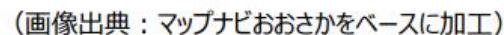


■自動車交通量

- ・ 弁天町駅周辺の幹線道路として南北方向には国道43号があり、一日25,142台が通行している。混雑度は0.61である。
- ・ 東西方向を結ぶ築港深江線（中央大通）は一日26,314台が通行しており、混雑度は0.77である。
- ・ 並行する国道172号（みなと通）は一日19,367台が通行しており、混雑度は0.37である。



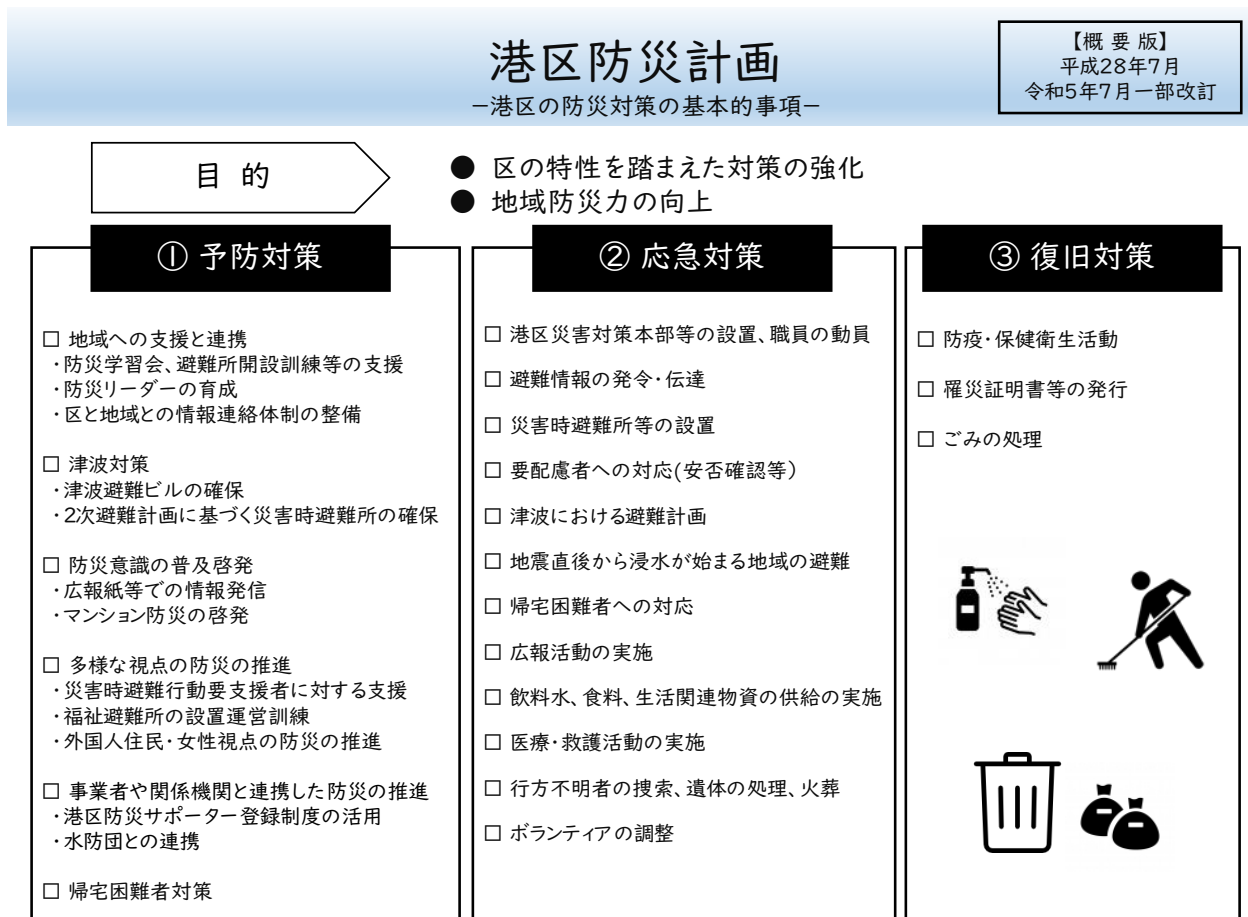
- 港区内のバス路線は、中央大通やみなと通りを中心に東西方向に走行している。



■ 港区防災計画（平成28年7月策定 令和5年7月一部改訂 港区）

<https://www.city.osaka.lg.jp/minato/page/0000503234.html>

- 「大阪市地域防災計画」(<https://www.city.osaka.lg.jp/kikikanrishitsu/page/0000011958.html>)をもとに、港区の防災対策をまとめたもので、港区の特性を踏まえた対策を強化するとともに、港区民の防災意識をさらに高め地域防災力の強化を図ることを目的として策定。



■港区防災マップ

日本語版 ⇒ <https://www.city.osaka.lg.jp/minato/page/0000511981.html>

英語版、中国語版、韓国・朝鮮語版 ⇒

<https://www.city.osaka.lg.jp/minato/page/0000536509.html>



■ 地域の取組

- 港区では小学校区を範囲としたエリアごとに11の地域活動協議会があり、非常に活発な活動（子どもの登下校の見守りや盆踊り、子育てサロン、防災訓練、歳末夜警等）を実施している。

各地域活動協議会の取組 ⇒

<https://www.city.osaka.lg.jp/minato/category/3167-1-0-0-0-0-0-0-0-0-0.html>



さあ、あなたも チカツ (地域活動協議会) へ!!

「チカツ(地域活動協議会)」とは

チカツ(地域活動協議会)は、おおむね小学校区を範囲として、地域活動の中心、広域など地域のまちづくりに関する多様な関係者が集まり、話し合い、協力しながら、さまざまな分野における地域活動の推進やまちづくりに取り組んでいくための仕組みです。港区には11のチカツがあり、今年で活動10年を迎えました！



見て知って! チカツ(地域活動協議会) へ!



あなたに身近な チカツ(地域活動協議会)

「ふれあい喫茶」

地域の人が集まって交流する場として、地域活動の推進やまちづくりに取り組んでいます。また、高齢者の見守りや防災訓練など、さまざまな活動を行っています。

「防災訓練」

災害などの有事に備え、地域の防災意識を高め、災害時の対応や避難の訓練などを行っています。

「地域のお祭り」

夏の盆踊りや秋のお祭り、冬のおまつりなど、地域の特色を活かしたお祭りが行われています。

「子どもの見守り」

子どもたちの登下校の時間帯に合わせて、保護者の多い交差点などで見守り活動を行っています。

活動10周年を迎えた港区11地域のチカツを紹介!!

区内では、おおむね小学校区ごとに、11あるチカツ(地域活動協議会)。各チカツごとに個性的な活動があり、いろいろな活動をご紹介します。



「ふれあいとめくもりのあるまち 町会に加入しませんか」

「町会・自治会」は、顔を合わせれば話さずにはいられない、困ったときは助け合おうという心とめくもりのあるまちづくりをめざして、加入することをおすすめします。町会・自治会が「助け合い」ができる、心あふれる地域社会づくりにつながります。地域活動協議会、いわゆる「町会」は住民の方々の自治組織です。地域活動協議会の中心組織としてさまざまな活動に活躍しています。いざという時、助立つのは地域の町会、あなたの参加をお待ちしています。

【加入については、ご近所の町会・自治会さんへお問い合わせください。】

お住まいの地域の町会・自治会がない方はホームページ、問合せ先まで。
<https://www.city.osaka.lg.jp/minato/page/00005688.html>

協賛: まちづくり推進課 (市民活動推進) ☎ 6576-9884 ☎ 6572-9512

出展: 広報みなと令和5年4月号

■ 公民連携による取組

① 事業連携協定等による取組

<https://www.city.osaka.lg.jp/minato/page/0000598784.html>

・港区の事業連携協定先 ⇒ 株式会社美装空間、ジーライオングループ 合同会社デカンショパワー、株式会社ハコスタ、ACワークス株式会社

② OSAKAみなと未来教育ネットワーク

<https://www.city.osaka.lg.jp/minato/page/0000597931.html>

・協力団体 ⇒ 吉本興業株式会社、港区内各郵便局、大阪放送株式会社、アートホテル大阪ベイタワー、大阪信用金庫港支店、株式会社Yogibo、サントリーホールディングス株式会社 など

③ 大阪市港区防災サポーター(企業・事業所・店舗等)登録制度

<https://www.city.osaka.lg.jp/minato/page/0000490232.html>

・登録頂いた企業、事業所や店舗等が大規模災害発生時に人的・物的資源を活用し、港区内の各地域において防災活動に協力し、被害の軽減や地域生活の早期復旧等に貢献頂く災害時ボランティア登録制度。

・令和5年7月31日時点の登録企業は、大阪青年会議所会員企業等26社、港区内の企業等36社 合計62社。

■ 市岡商業高等学校学校跡地の暫定活用

① 「学校跡地で学ぼう！遊ぼう！防災×スポーツひろば」

<https://www.city.osaka.lg.jp/minato/page/0000593044.html>

・弁天町駅周辺エリアのにぎわい形成と万博の機運醸成のため、グラウンドを10年ぶりに開放し、「学校跡地で学ぼう！遊ぼう！防災×スポーツひろば」を令和5年3月11日(土曜日)に開催。

② 「acosta！(アコスタ)@弁天町～大阪港区万博～」

<https://www.city.osaka.lg.jp/minato/page/0000609039.html>

・大阪市立三先小学校6年生の提案実現と、港区の魅力向上のため、港区内の事業者・団体等とコラボしたコスプレイベントとして、令和5年11月19日(日曜日)に開催。

・当日は600人を超えるコスプレ参加者や、約250人のカメラマン(一般を含む)、また100名を超える方が弁天町周辺のごみ拾いを行うなど、大いに賑わう1日となった。

■ 事業者の取組（JR西日本）

「2025年大阪・関西万博」に向けた取り組み～万博アクセス輸送～

1

弁天町駅 改良計画（完成予想図・諸元・スケジュール）



※ 完成予想図はイメージであり今後の設計及び関係機関との協議により変更する場合があります

【バリアフリー諸元】

	新駅舎
駅舎面積	約 2,200 m ²
エレベータ	2 基（17人乗）
エスカレータ	4 基
バリアフリースイレ	2か所

【改札口数・自動改札通路数】

	現行	万博期間中
改札口数	2か所	5か所
	現南口、 現北口	現南口、現北口 新南口、新北口 内回りホーム口
自動改札通路数	11通路	28通路

【スケジュール】

工事着手 2022年 年内
工事完成 2025年 春
(大阪・関西万博開催前)

→ 新駅舎完成に伴い機能集約する現南北改札口について
万博期間中は安全性を考慮して使用

出典：JR西日本ニュースリリース（2022年11月 社長会見）

■ 事業者の取組（JR西日本）

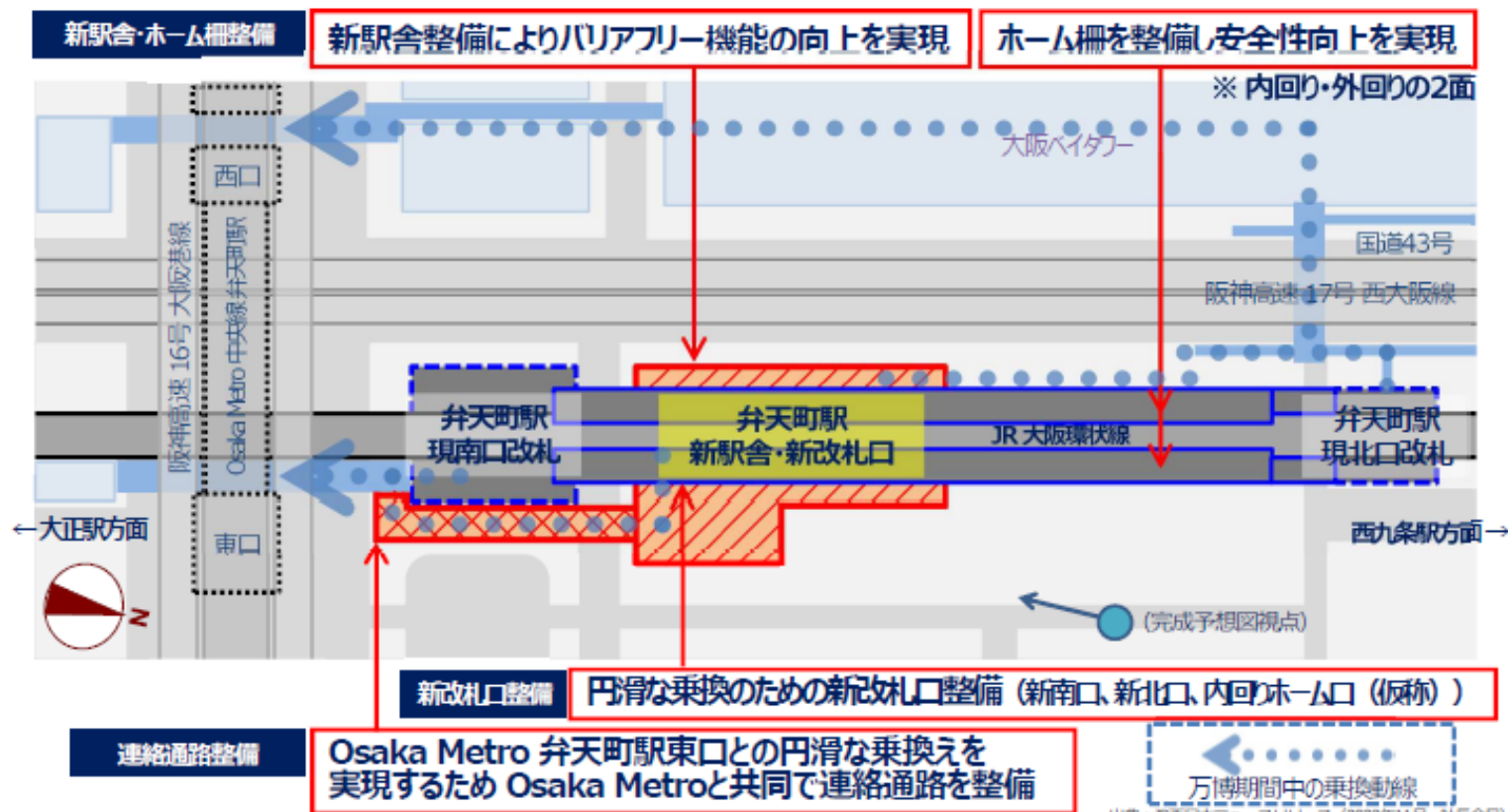
「2025年大阪・関西万博」に向けた取り組み～万博アクセス輸送～

2

弁天町駅 改良計画（配置図）

- ◎ 万博来場者輸送における安全性向上
- ◎ 既存施設の老朽化、バリアフリー課題の解消

新駅舎・新改札口、ホーム柵整備並びに
Osaka Metroと共同で連絡通路整備



出典：JR西日本ニュースリリース（2022年11月 社長会見）

■事業者の取組（Osaka Metro）

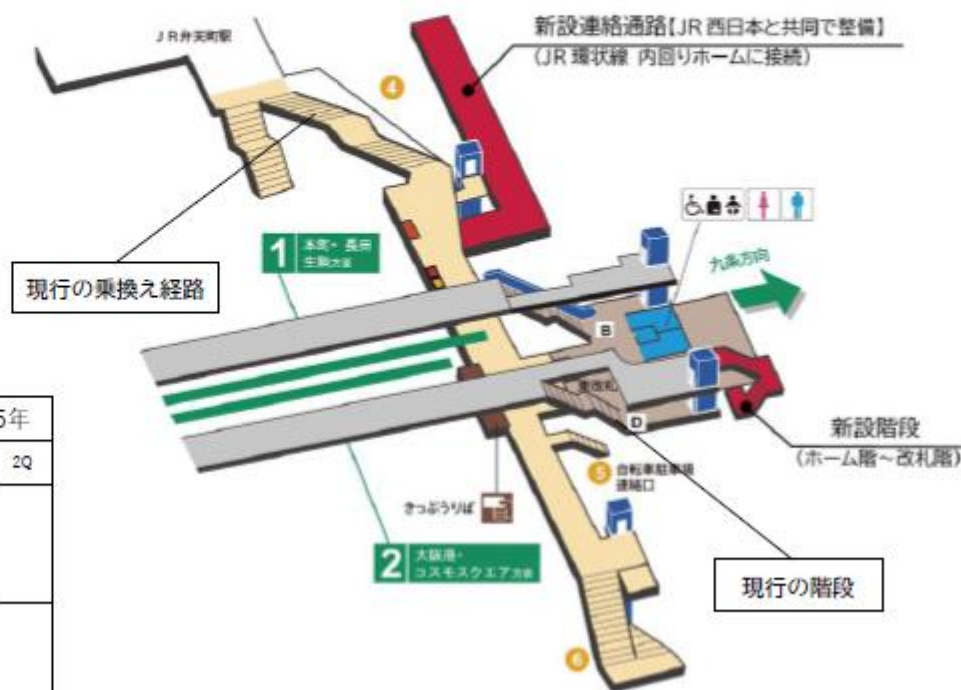
弁天町駅改造工事（連絡通路新設、改札内階段増設）

Osaka Metro中央線は、夢洲地区で開催される万博会場へ直接乗り入れる唯一の鉄道アクセスルートであり、万博開催期間中は多くのお客さまのご利用が予想されることから、安全、快適、スムーズにご利用いただけるよう輸送力の増強をはじめとしたアクセス向上を計画しています。

- 中央線弁天町駅東改札口から上り線ホームへアクセスする階段を増設する
- JR西日本と共同で、JR大阪環状線弁天町駅内回りホームから中央線 弁天町駅の改札階へ直接つながる連絡通路を新たに整備する

《改造工事スケジュール》

	2023年				2024年				2025年	
	1Q	2Q	3Q	4Q	1Q	2Q	3Q	4Q	1Q	2Q
連絡通路工事	支障物移設		土木工事			建築工事			供用開始	
階段増設工事	準備工事		土木工事			建築工事				



■事業者の取組（Osaka Metro）

弁天町駅改造工事(駅リニューアル)

デザインコンセプト「ステーション アート」



《ホーム完成予想パース》

デジタルサイネージ新設

万博や IR をひかえ、当駅で乗り換えされるお客さまの増加に伴い、明るく使いやすい駅としました。

また、大型デジタルサイネージを取り入れることで、照明や映像による演出を行い、アートを体感できる空間に駅を昇華させます。

工事範囲：ホーム全域の床・壁・天井を改修

《改造工事スケジュール》

	2023年				2024年				2025年	
	1Q	2Q	3Q	4Q	1Q	2Q	3Q	4Q	1Q	2Q
駅リニューアル工事										

建築工事

■事業者の取組（Osaka Metro）

中期経営計画より(AIオンデマンドバス運行の拡充)

AIオンデマンドバスや自動運転など、世界最高水準のテクノロジーを積極的に導入していくことで、圧倒的に便利な移動手段を確立する交通革命に挑戦し、大阪における交通課題の解消を進めると共に、シームレスで利便性の高い交通サービスの進化を追求し、未来を感じる安全なモビリティなど、お客さまのご移動の選択を増やしていきます。

	主な施策	事業方針	2025年度の達成目標
モビリティの最適ミックス 	モビリティの最適ミックスの実現 	モビリティの最適ミックスにより大阪のどこでも快適にストレスなく移動できる環境を整備。お客さまのニーズに応じた様々なモビリティの中から、アプリを通じて最適な移動サービスを提供します。 	各種モビリティの提供 大阪市全域 での展開を推進
AIオンデマンドバス 	AIオンデマンドバス運行の拡充 	大阪の交通課題を解消して利便性を向上させるため、事業の持続可能性を確保した上で、市内全域への展開を目指し、これまでの実験の経過を踏まえ次の3点に重点的に取り組みます。 【ご利用者の拡大】：既存エリアでの運賃収入を2倍に 運行車両の増車と新規需要取り込みにより既存エリアのご利用の増加を図るとともに、運行エリアの拡大を進めます。 【運行の効率化】：費用を3割削減 他社システムを利用した配車方法から自社開発システムへの変更や需要に応じた車両数にすることで車両の稼働率を向上させ、より効率的な運行体制とします。 【関連サービスの拡大】：運賃収入と同規模まで拡大 法人向けサービス、MaaS付き住宅、乗降場所販売などの関連サービスを積極的に販売し、収益を拡大します。	運行エリア 大阪市全域 に向け順次拡大 
自動運転 	地下鉄及びバスの自動運転化 	自動運転の導入に向けて、地下鉄では夢洲駅(仮称)と大阪港駅の間でGoA2.5での実証実験、バスでは車両および遠隔監視システムの自社開発に取り組みます。自動運転バスは、大阪・関西万博の会場内輸送を担い万博開催に貢献するとともに、万博後は大阪市内での運行を見込んだ実証実験を実施します。	地下鉄実証実験 実施 自動運転バス(万博輸送) レベル4での運行

■事業者の取組（Osaka Metro）

中期経営計画より(乗降場所の整備 乗り継ぎハブ)

交通と社会生活サービスを連動させつつ、当社ならではの心地よく便利な移動体験を提供していきます。また、移動の起点となる乗車場所の施設整備や、**住環境の整備**にも取り組みます。**e METROアプリ**を通じてリコメンド通知により生活やお買い物がお得に、未来を感じる**顔パス**や**多彩な決済サービス**でお出かけを便利に、駅や乗り換え場所が清潔、綺麗、スムーズで もっと住みたい、出かけたいた大阪になるよう取り組みます。

