

■ 第2回京橋駅周辺地域部会・第6回大阪ビジネスパーク駅周辺地域部会・大阪城東部地区まちづくり検討会（森之宮周辺）

主な意見と方針（案）への対応

	主な意見	方針（素案）への対応
全般	<ul style="list-style-type: none"> <li>① 民間企業は、どのような社会課題を解決するのかという視点で投資判断する時代になってきていることから、今回のまちづくりで社会課題を解決するということを明記してほしい。</li> <li>② この方針のベースとなっている課題は何か。課題を顕在化することと共有化することは非常に大事。</li> <li>③ 第1回京橋駅周辺地域部会の議論を踏まえて、Connective City 京橋などの加筆をしてほしい。</li> <li>④ 3地域で連携して各目標を達成すべき。</li> <li>⑤ カーボンニュートラルや気候変動、防災なども必要。観光客、オフィスワーカー、学生など、様々な人が訪れるまちとして、災害時の安全な避難経路や避難場所の確保はもちろんのこと、災害の対応力の強化を検討していくべき。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>① P8土地利用の方針に「社会課題の解決」を追記。</li> <li>② P25参考資料に「大阪城公園周辺地域の基盤整備に向けた現状の整理」を追加。</li> <li>③ P26参考資料に「大阪京橋駅周辺の将来イメージ」を追加。</li> <li>④ P6目標2に記載した「プラットフォームの設置」により、本プラットフォームを中心に活動を展開予定。</li> <li>⑤ 環境への配慮については、P9土地利用の方針の取組例に「カーボンニュートラルに向けた、環境に配慮した機能の導入」を記載。防災については、P7目標3に「災害に強い安全・安心なまちづくり」を追記し、土地利用の方針の取組例に記載。</li> </ul>
目標1（観光）	<ul style="list-style-type: none"> <li>① インバウンドを京橋としてどれくらい受け入れるか、数値的に考える必要がある。</li> <li>② 河川や水都大阪のイメージを中長期的に復活させて、位置付けていくのか。水上交通ネットワークを追加いただきたい。第2寝屋川は大阪城公園と接点を持った船着き場があるため、水上交通ネットワークとして拠点のポテンシャルを上げるものになる。</li> <li>③ 20代、学生を中心とした若者が賑わうようなまちをめざせないか。</li> <li>④ 官民連携したソフト面でこういった取組を行うか、また、市民を巻き込んで進めていく際にはある程度可視化して関係者で共通のビジョン等イメージしやすい形で発信していくことも大事。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>① P19参考資料に観光の動向を追加。</li> <li>② P5目標1、P7目標3に「舟運」の線や文言を追記。</li> <li>③ P8土地利用の方針に「若者」と追記。</li> <li>④ 今後、具体化していく際に対応予定。</li> </ul>

	主な意見	方針（素案）への対応
<p>目標 2（イノベーション関係）</p>	<p>① 京橋駅周辺は水面も多く、OBP の豊かな公共空間を使ったような社会実験でスタートアップ等を育成するなどがこのまちの特徴に繋がれば良い。</p> <p>② 国際的な都市の中で何が足りないのか。0 から 1 をつくる産業の大阪での位置づけがどうか。このエリアがどのように生き残っていこうとしているのかが伝わる新たな都市機能は何か。スマートシティの取組や、スマートエネルギー、それらの新技術の開発、さらにはベンチャー創出、海外ベンチャーとの連携など、イノベーション実現に向けた取組をこの地域から進めていければ。</p> <p>③ 新たなまちづくりを進めていくために、地域資源や地域特性に応じた、イノベーションを生む新たな仕組みの構築が重要だと考えている。</p> <p>④ 来訪者のためのまちづくりという印象。居住者を意識した記述をまちづくりの目標 p 3-6 にも記載してはどうか。外国人や、イノベーション事業に関わるビジネスマン、学生、団地の高齢者などが住むことのできるエリアが理想。</p> <p>⑤ ICT による地域連携で、ゴミ削減、リサイクル、アップサイクル、エネルギー効率化、スマートモビリティ等に取り組み、zero emission、circular ecomony 等によるスマートシティ化をめざすべき。</p> <p>⑥ ORDEN（大阪広域データ連携基盤）を中心とした情報インフラ整備にも目を向け、当初計画から相互接続性を図るべき。</p> <p>⑦ 目標 2 の「ICT を軸にした」について、ICT は情報通信を主とした比較的狭い範囲を示す用語であり、大阪城公園周辺地域全体としては、「イノベーション」など、より広義の概念にした方がよいのではないか。</p>	<p>① P 9 土地利用の方針の取組例に記載済み。</p> <p>② 資料 2-3 のプラットフォームにて議論予定。</p> <p>③ 資料 2-3 のプラットフォームにて議論予定。</p> <p>④ P 6 目標 2 において「国際人材の受入環境の整備」を記載し、P 9 土地利用の方針の取組例に「ハイグレードなレジデンス機能」を追記。</p> <p>⑤ 資料 2-3 のプラットフォームにて議論予定。</p> <p>⑥ 資料 2-3 のプラットフォームにて議論予定。</p> <p>⑦ ICT は軸にしているものの、大阪城全体としては広義のイノベーション拠点の形成に向けた目標である。</p>

	主な意見	方針（素案）への対応
<p>目標 3 （交流の促進）</p>	<p>① 京阪京橋駅の北側は京橋公園があって QUINTBRIDGE があるエリアなど全体の回遊性をたかめていく視点が必要。</p> <p>② 社会インフラ（下水）が老朽化している。</p> <p>③ 交通結節点やロータリーができるとあるが、そこに入ってくるバス事業者やタクシー事業者の意見も聞いてほしい。</p> <p>④ 大阪城東部地区の開発を起点として回遊性を向上させ、各エリアを訪れる人を増加させることにより、まちの発展に繋げていきたい。モビリティを用いて、3つの地区を有機的に繋げて、大阪城周辺エリア全体で一体的に取り組んでいくのが望ましいと考える。</p> <p>⑤ 大学開設等に伴い交通環境が変化するなかで、安全・快適な通行環境の確保や回遊性の向上に向け、歩行者空間および自転車走行空間の確保や、新たなスローモビリティの導入にも対応した交通ネットワークの形成について検討していくべき。</p> <p>⑥ 豊里矢田線の整備により、森之宮周辺においては地区内に通過交通が増え、人中心の空間にはならないのではないかと危惧される。豊里矢田線により、森之宮地区が分断されることのないように検討されたい。</p> <p>⑦ P10 「南北道路を新設することで、円滑化や地区の活性化を図る」とあるが、何の円滑化か？人の通行の円滑化ならよいが、車であるなら、人中心の空間整備とは矛盾しない。</p>	<p>① P7 目標 3 にて全体の回遊性の向上を記載。</p> <p>② P8 土地利用の方針に「地域課題の解決」を追記。</p> <p>③ 事業が具体化した際には実施予定。</p> <p>④ P7 目標 3 において、「新モビリティの導入」を記載。</p> <p>⑤ P7 目標 3 において、「歩行者ネットワークの構築」「新モビリティの導入」を記載。</p> <p>⑥ 豊里矢田線による地域分担については、大阪城東部地区では土地利用転換・機能更新だけでなく、開発計画等と連携した基盤施設の強化により、歩行者重視のまちづくりを地区全体で進めていく。</p> <p>⑦ 人中心の空間はデッキレベルで確保しながら、地区内交通を処理するために、P12 基盤整備の方針にて「地区内交通」を追記。</p>

	主な意見	方針（素案）への対応
都市開発	<p>① 地域特性、地域の文化をどうやって育むような開発に誘導していくか。</p> <p>② 全体としてのデザインのガイドラインや、ルール化、その協議の仕組み、その事業スキームの創意工夫が公共貢献になるという発想ができれば。</p> <p>③ 京橋、森之宮、大阪ビジネスパークそれぞれがその街らしさを追求していくような、むしろソフト面のデザイン協議をしていくことや繋がっていくということを次のステップとして盛り込むと良いのでは。</p> <p>④ 東成区では旧成人病センター等跡地等がある北中道地域は、公園面積の狭い地域であり、みどりあふれる快適な生活環境の整備を検討されたい。</p>	<p>① P8土地利用の方針に「限界性のある賑わい空間を有する周辺地域等が連携した国際的なプロモーションの展開を図る」を記載。</p> <p>② 今後、大阪城公園周辺のまちづくりの進捗に伴い検討。</p> <p>③ 今後、大阪城公園周辺のまちづくりの進捗に伴い検討。</p> <p>④ 今後、大阪城東部地区のまちづくりにおいて、地域の連携状況や諸課題等をふまえながら検討を進めていく。</p>