

（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すべて商業地域となっている。

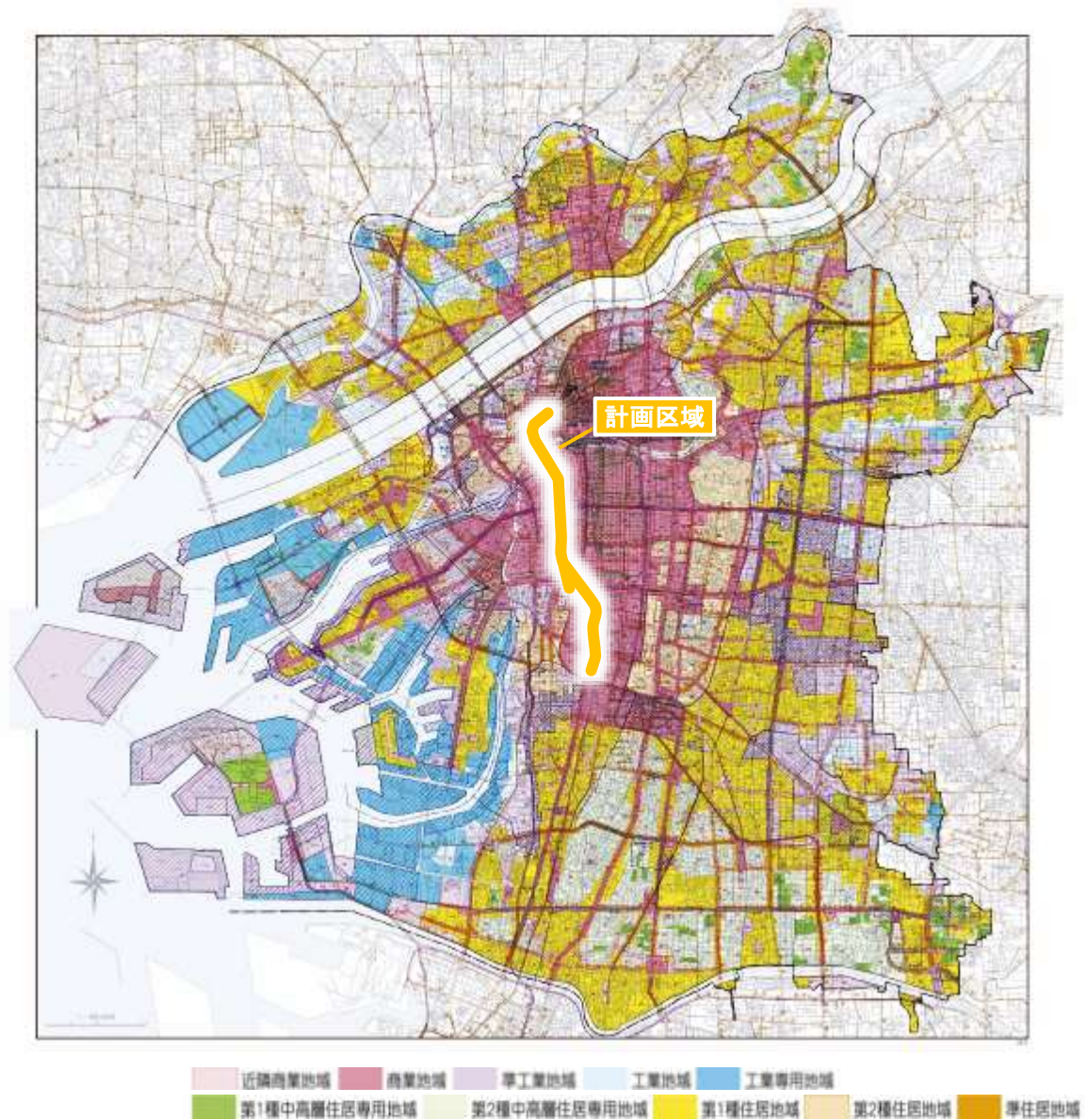


図2-9 大阪市の用途地域（平成 31 年 3 月時点）

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5区の用途別面積の構成比（平成25年）を見ると、商業系施設が49%と最も高く、次いで住居系施設36%、工業系施設15%となっている。

また、商業系施設は昭和60年から増加傾向、住居系施設は平成4年以降横ばい、工業系施設は昭和60年から減少傾向である。

表2-12 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（%）
昭和60年 (1985年)	北 区	8,564	26	15,491	47	9,033	27
	福 島 区	10,894	41	5,575	21	10,266	38
	西 区	13,354	28	28,080	59	6,119	13
	中 央 区	8,487	31	10,646	38	8,546	31
	浪 速 区	9,226	38	8,395	35	6,555	27
	沿線区合計	50,525	32	68,187	43	40,519	25
	大 阪 市	584,867	48	202,508	17	436,912	36
平成4年 (1992年)	北 区	17,148	37	20,698	44	9,109	19
	福 島 区	11,098	45	5,731	23	8,014	32
	西 区	13,197	28	28,609	62	4,560	10
	中 央 区	8,501	33	10,976	42	6,673	26
	浪 速 区	9,409	43	7,916	36	4,608	21
	沿線区合計	59,353	36	73,930	44	32,964	20
	大 阪 市	590,049	51	212,080	18	365,252	31
平成12年 (2000年)	北 区	17,157	36	22,285	46	8,489	18
	福 島 区	11,221	46	5,481	23	7,561	31
	西 区	13,507	29	28,340	62	4,067	9
	中 央 区	9,249	34	11,945	44	5,800	21
	浪 速 区	9,487	44	7,671	36	4,261	20
	沿線区合計	60,621	36	75,722	45	30,178	18
	大 阪 市	612,400	52	224,901	19	338,151	29
平成17年 (2005年)	北 区	18,268	37	22,696	46	7,901	16
	福 島 区	11,882	48	5,789	23	7,233	29
	西 区	13,933	30	28,458	61	4,016	9
	中 央 区	9,683	36	11,888	44	5,651	21
	浪 速 区	10,474	46	8,039	35	4,312	19
	沿線区合計	64,240	38	76,870	45	29,113	17
	大 阪 市	636,182	53	231,023	19	332,094	28
平成19年 (2007年)	北 区	16,568	34	24,632	50	7,923	16
	福 島 区	12,213	51	5,790	24	6,049	25
	西 区	12,340	28	29,656	66	2,812	6
	中 央 区	8,955	34	12,560	47	5,013	19
	浪 速 区	8,788	42	8,473	40	3,833	18
	沿線区合計	58,864	36	81,111	49	25,630	15
	大 阪 市	626,529	52	248,527	21	334,332	28
平成25年 (2013年)	北 区	17,667	35	24,954	50	7,761	15
	福 島 区	12,739	51	6,120	25	5,924	24
	西 区	12,634	28	30,139	66	2,743	6
	中 央 区	9,416	34	12,955	47	4,936	18
	浪 速 区	9,348	43	9,060	41	3,511	16
	沿線区合計	61,804	36	83,228	49	24,875	15
	大 阪 市	647,826	52	253,731	21	336,126	27

出典：「土地利用現況調査」（大阪市）を基に作成

さらに、計画区域沿線（計画区域から両側約 500m の建物延床面積）の土地利用状況をみると、先に示した 5 区の土地利用よりも商業系施設の構成比が高まり、63%が商業系施設となっている。

表2-13 計画区域沿線の土地利用状況(延床面積)

(単位:㎡)						
	住居系施設	構成比 (%)	商業系施設	構成比 (%)	工業系施設	構成比 (%)
計画区域沿線	4,186,782	32	8,057,983	63	641,401	5

出典：「土地利用現況調査（平成 25 年）」（大阪市）を基に作成

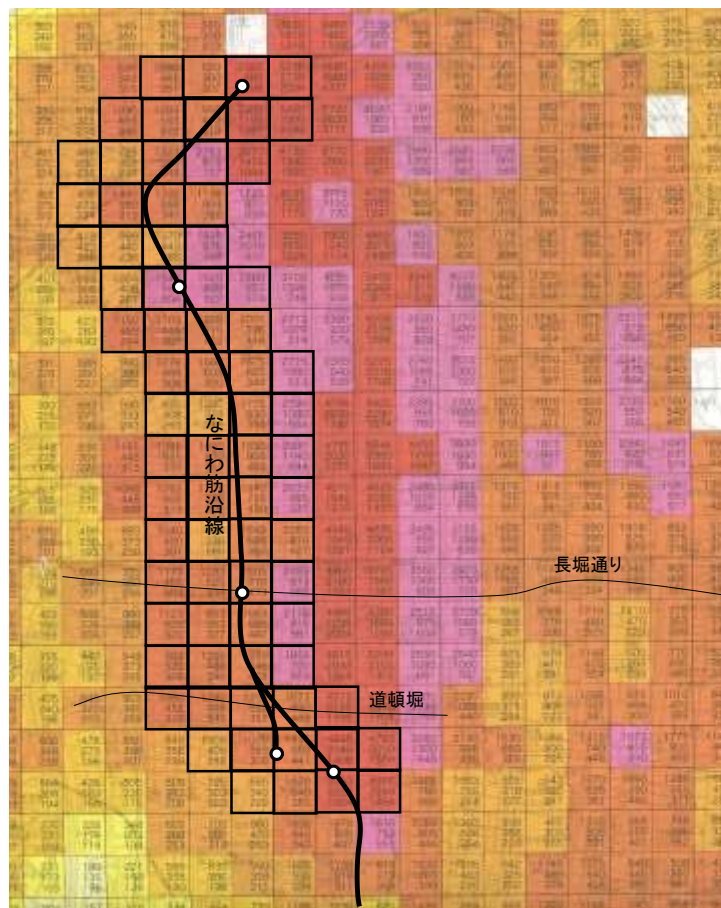


図2-10 計画区域沿線のメッシュ範囲（250mメッシュ）

出典：「土地利用現況調査（平成 25 年）」（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・Osaka Metro）のシェアは、年々増加傾向にある。

表2-14 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%

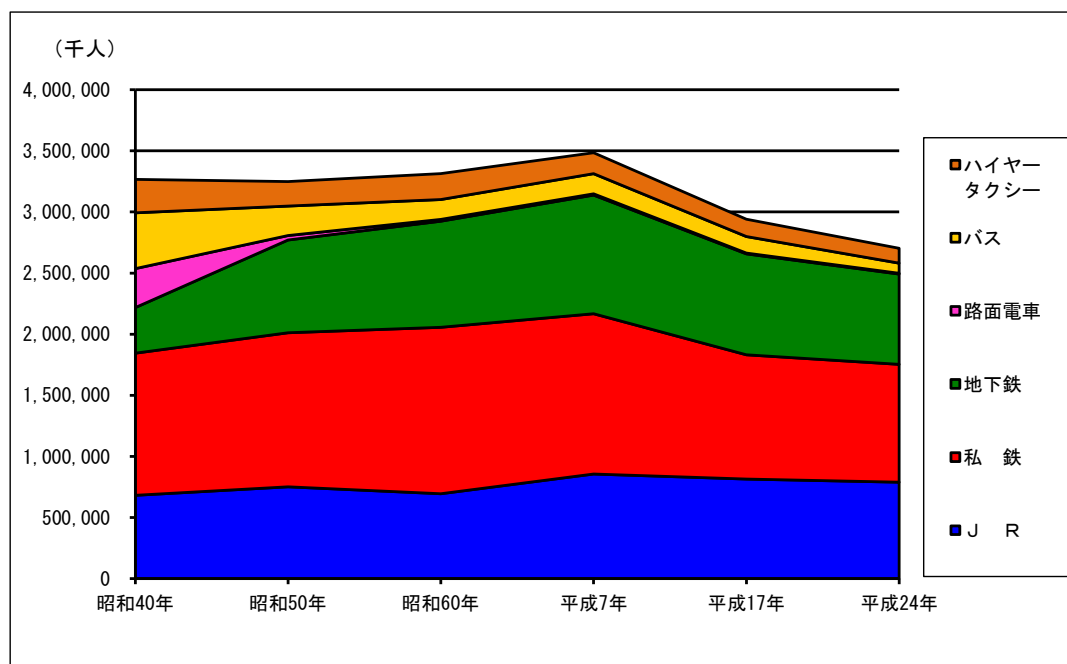


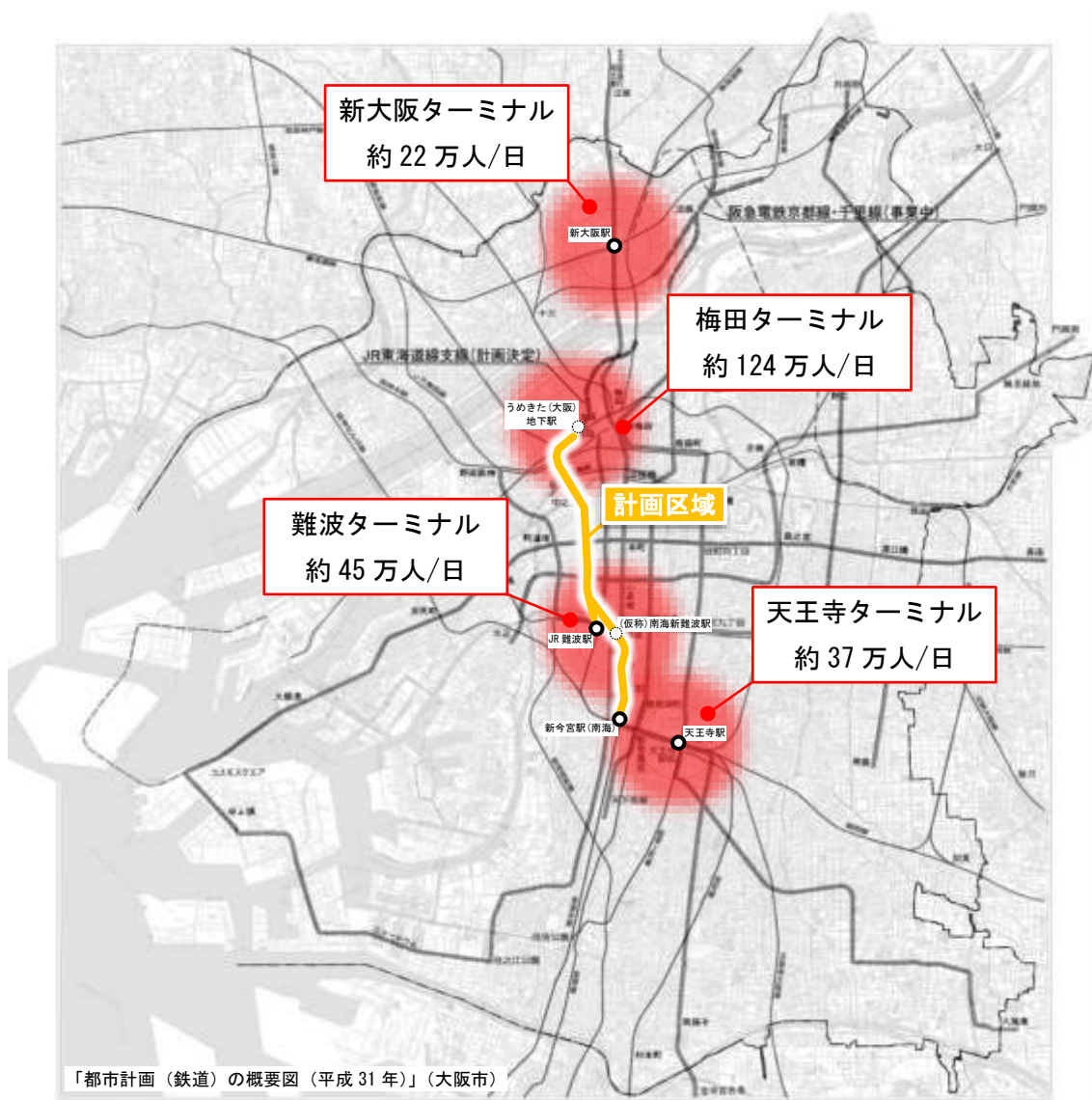
図2-11 大阪市域の公共交通機関別の推移

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ターミナルの利用者数は、西日本最大の鉄道ターミナルである梅田ターミナルで約 124 万人/日、大阪市の主要鉄道ターミナルである難波ターミナルで約 45 万人/日、天王寺ターミナルで約 37 万人/日となっている。

また、国土軸との結節点となる新大阪ターミナルで約 22 万人/日となっている。



※各ターミナルの利用者数(乗車人員)

新大阪：JR(新大阪※山陽新幹線、東海道新幹線を含む)、Osaka Metro(新大阪)の合計

梅田：JR(大阪、北新地)、阪急(梅田)、阪神(梅田)、Osaka Metro(梅田、西梅田、東梅田)の合計

難波：JR(JR 難波)、南海(難波)、近鉄(大阪難波)、阪神なんば(大阪難波)、Osaka Metro(難波)の合計

天王寺：JR(天王寺)、近鉄(大阪阿部野橋)、Osaka Metro(天王寺)の合計

出典：「統計書」を基に作成

図2-12 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

計画区域沿線には、主要な開発拠点が存在しており、基盤整備や都市再生制度を活用したまちづくり等が進められている。



図2-13 計画区域沿線における主な開発拠点

① うめきた地区

- ・うめきた地区は、旧梅田貨物駅にあたる約 24ha の区域を指し、鉄道 4 社 7 駅が乗り入れ、1 日約 250 万人が行きかう西日本最大のターミナルエリアに位置する。
- ・うめきた地区は先行開発区域（グランフロント大阪）と 2 期区域とに分けられ、先行開発区域（グランフロント大阪）は 2013 年のまちびらき以来、梅田の新たな顔として多くの市民に親しまれている。
- ・2 期区域では 2024 年の先行まちびらきに向け、鉄道の地下化や新駅設置等の基盤整備事業や民間開発が進められている。



図 2-14 うめきた2期区域



提供: UR 都市機構

図 2-15 全体概要図

② 中之島西部地区

- ・中之島西部地区では、水辺を生かした都心の魅力あふれるシンボルアイランドとして都市再生に資するまちづくりを民間事業者と連携しながら進めている。
- ・中之島 3 丁目では、平成 29 年 4 月に中之島フェスティバルタワー・ウエストが開業している。
- ・中之島 4 丁目では、大阪中之島美術館の建設、未来医療国際拠点の整備に取り組んでおり、これを契機として、周辺の民間開発プロジェクトや市有地の開発が相互に連携・調和するまちづくりを誘導し、大阪の文化・芸術・学術の中心を担う国際的な拠点形成を推進している。
- ・中之島 5 丁目・6 丁目では、中之島地区まちづくりとの整合も図りながら、当地区にふさわしい魅力ある民間開発の推進に取り組んでいる。



図 2-16 全体概要図

③ 難波・湊町地区

- ・難波・湊町地区は、大阪の南の玄関口にあり、関西空港に直結する主要交通拠点という立地特性を生かして、球場や貨物ヤードなどの跡地の大規模土地利用転換により、人・情報・文化の交流拠点を形成している。
- ・難波地区では、平成 30 年 10 月になんばスカイオが開業している。
- ・湊町地区では、鉄道ターミナル及び高速道路と直結したバスターミナルを有する複合交通センターOCAT（大阪シティエアターミナル）や、音楽ホール等の施設を有する湊町リバープレイス（なんばハッチ）をはじめ、業務、商業、文化、情報発信、居住等の多機能複合市街地を形成している。



图 2-17 全体概要图

④ 新今宮地区

- ・新今宮地区は、関西一円の交通結節点として外国人観光客を含む来街者の増加が見込まれるエリアである。
- ・大阪ミナミの新たな玄関口として発展させ、大阪全体の都市魅力向上に資するよう、エリアブランドの向上を図っている。