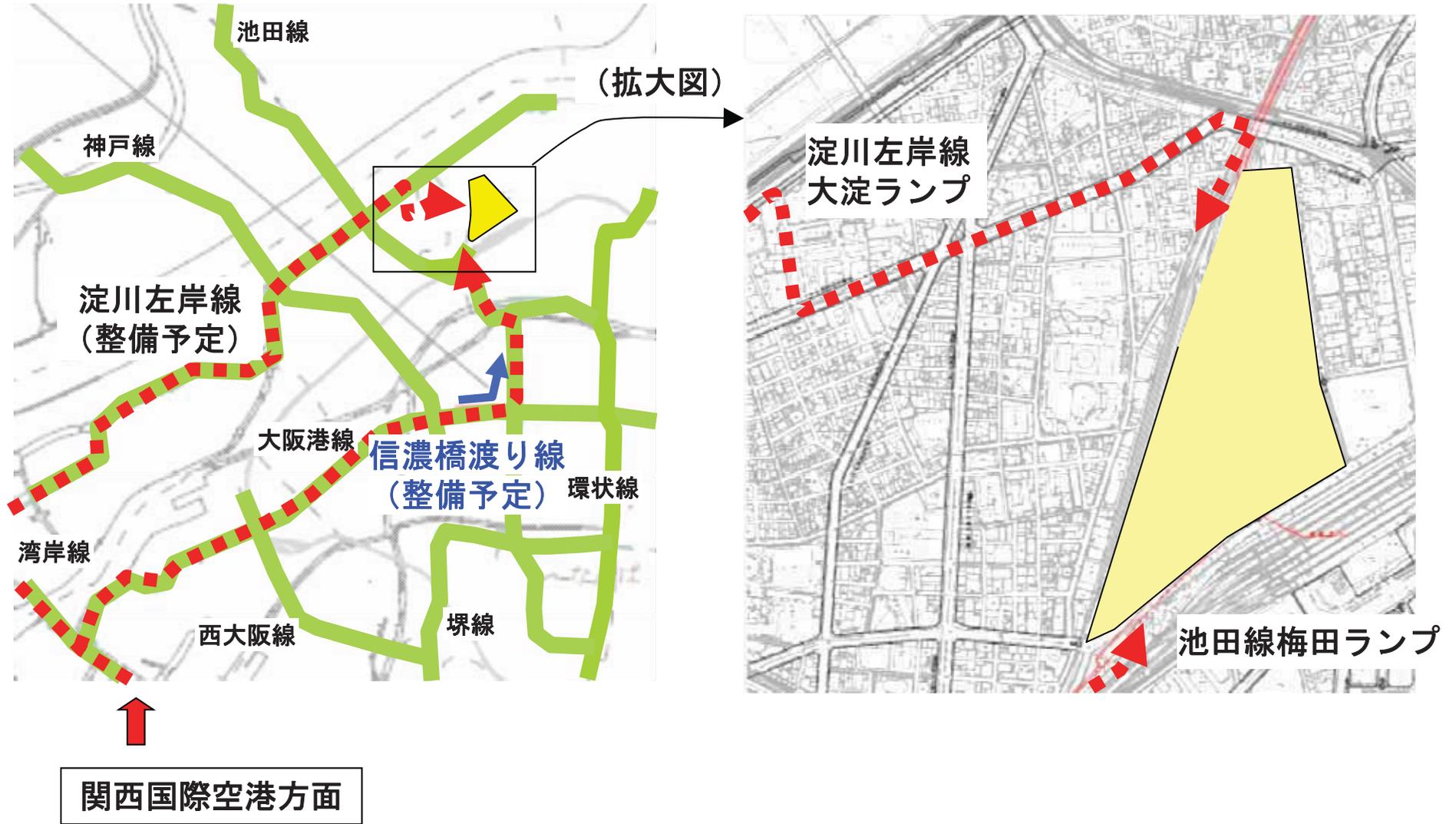


⑤-6 JR東海道線支線地下化・新駅設置

# 道路ネットワークの強化(関西国際空港からのアクセス)

<高速道路ネットワーク図>



## ⑥-1 周辺への波及効果

# うめきた2期整備による周辺への波及効果

### 「うめきた周辺地区」の活性化

#### 新たな都市開発の誘導

- 土地利用転換しやすい大規模宅地または、物流等の企業用地が中心。
- 柔軟な土地利用が可能な準工業地域。
- 新梅田シティやうめきた2期と一体となった空間形成を誘導。

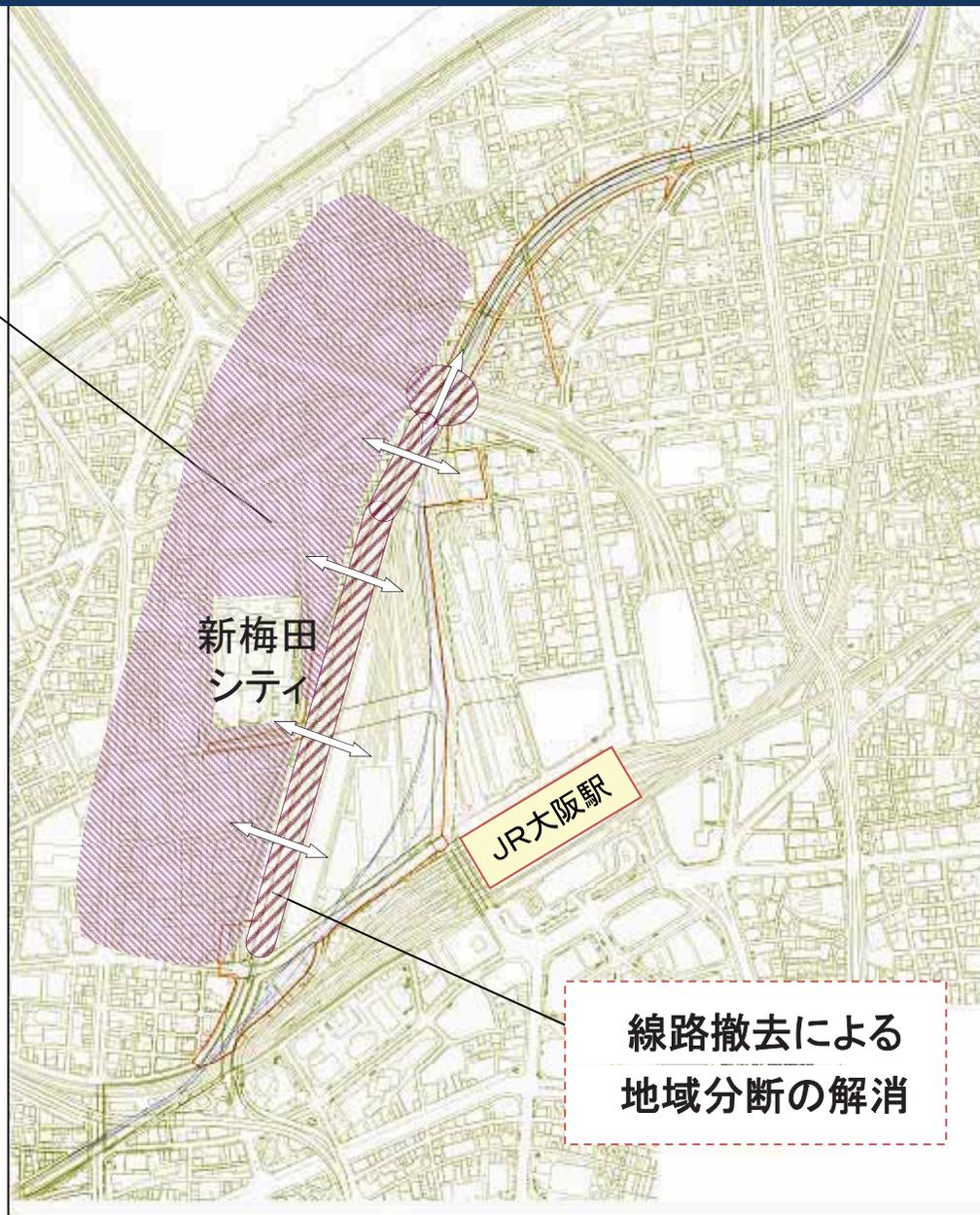
#### 居住地としての価値向上

- 大阪駅、阪急梅田駅へのアクセス向上。
- 小規模宅地の集約に対して、容積アップ等のインセンティブを付与することで、土地利用を転換することが期待できる。

#### 都市のリノベーション

- 駅までのアクセス性が悪い現在でも、小規模で個性のある飲食店が点在。
- 大阪駅までのアクセスが飛躍的に改善されるが小規模な建築物が多いため、大規模改修や建築更新ではなく、既存建築の軽微な改修(リノベーション)により、飲食店等の集積が期待される。

(例)北堀江、南堀江、京町堀

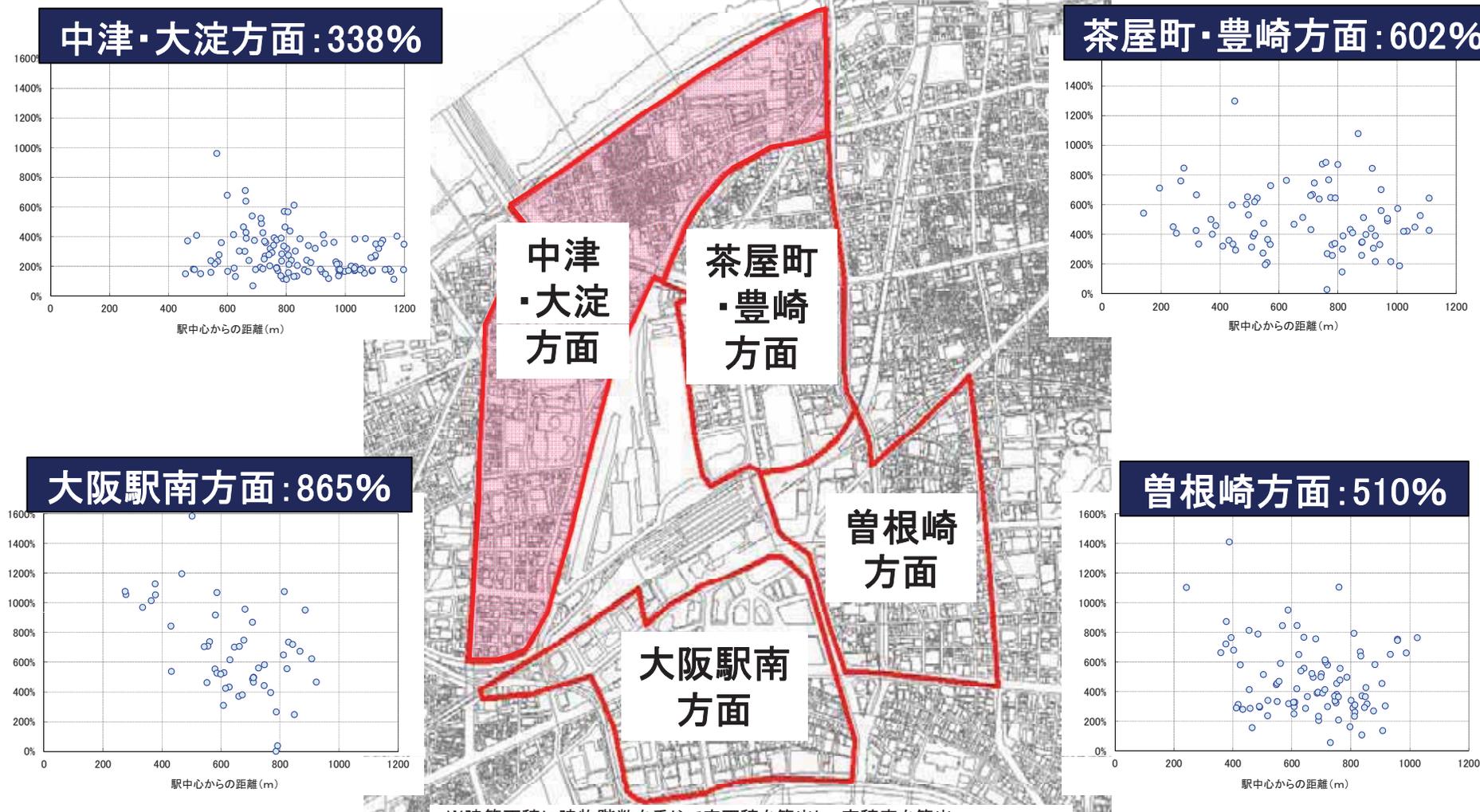


## ⑥-2 周辺への波及効果

# ～大阪駅周辺の実効容積(方面別平均)～

## ○実効容積の状況

- 大阪駅から東西南北方向の実効容積を方面別に見ると、西方面は、他に比べ低い水準に留まる状況となっている。



※建築面積に建物階数を乗じて床面積を算出し、容積率を算出。  
各方面の敷地面積は、非建ぺい地(道路等、宅地以外)を除く面積による。

(資料)「平成19年大阪市建物用途別土地利用現況図(平成22年3月作成)」(大阪市)より作成