

（仮称）大阪城公園周辺地域 まちづくり方針（素案）

～特定都市再生緊急整備地域をめざして～

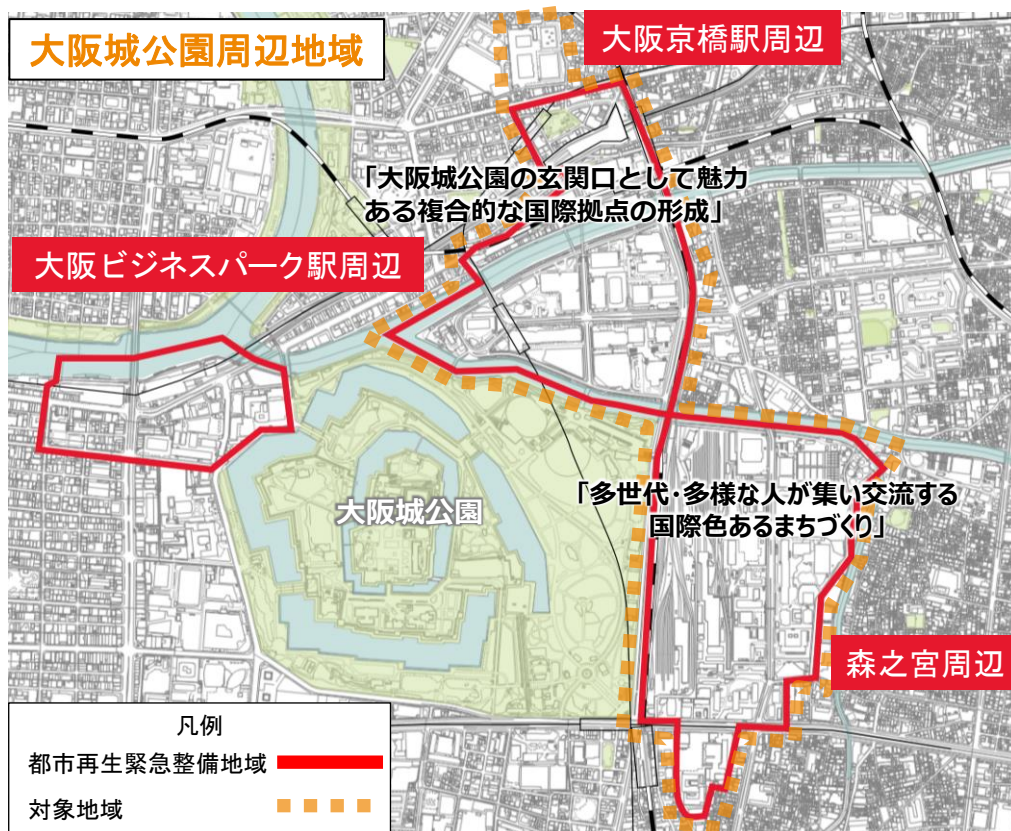
令和6年12月

【まちづくり方針の対象地域】

- 都市再生緊急整備地域に指定されている大阪城公園周辺地域のうち、JR・京阪・Osaka Metroからなる主要ターミナルの京橋駅を中心とした「大阪京橋駅周辺」、大阪城公園の北部に位置し、ビジネス地区を形成する「大阪ビジネスパーク駅周辺」、大阪城の東部に位置し、大阪公立大学を先導役としたまちづくりが推進されている「森之宮周辺（※）」、以上の3エリアを中心とした次の図に示す範囲を対象地域とする。

【位置づけ】

- 本まちづくり方針は、各エリアにおいて都市再生緊急整備地域整備方針や大阪のまちづくりグランドデザイン等に基づき取り組んできたまちづくりを前提としながら、今後の大阪の成長戦略「Beyond EXPO 2025」や基盤整備の動向、森之宮周辺における「大阪城東部地区のまちづくりの方向性」に基づくまちづくりの具体化を踏まえ、大阪城公園周辺地域が一体となったまちづくりを進めるため、まちづくりの目標や土地利用の方針、基盤整備の方針を示すものである。
- 今後、本方針をもとに、国際競争力の強化に資する都市再生の推進や、民間都市開発等を促進するため、当該地域の特定都市再生緊急整備地域の指定をめざして、検討を進めていく。



(※) 「大阪城東部地区のまちづくりの方向性」に基づく地区は、都市再生緊急整備地域における森之宮周辺であるため、本方針では「森之宮周辺」と表記する。

【基本的な考え方】

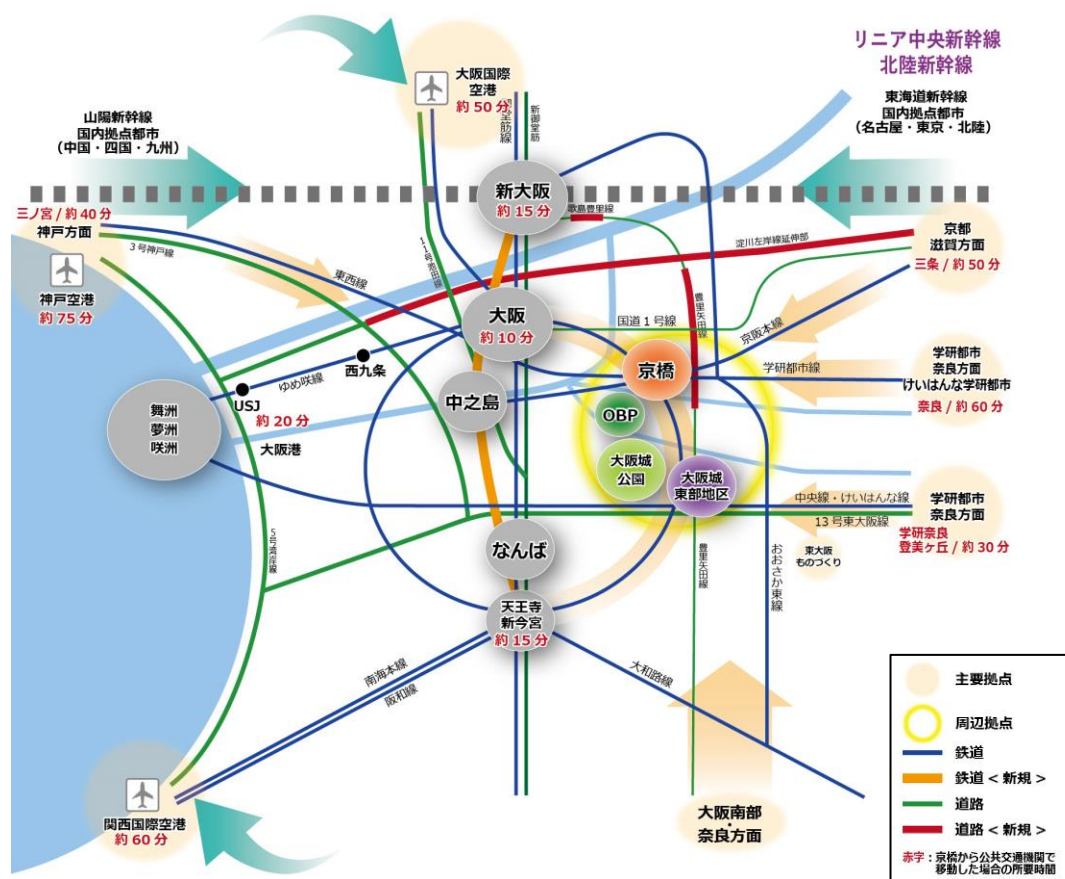
当該地域は国際的な観光拠点である大阪城公園や水都大阪として取り組む河川に接するとともに、国内外からの関西のゲートウェイである関西国際空港や新大阪駅、さらには関西の主要拠点（京都、神戸、奈良）とのアクセス性の良さといったポテンシャルを有している。

この間、「多世代・多様な人が集い交流する国際色あるまちづくりをめざす」森之宮周辺、「魅力ある複合的な国際拠点の形成をめざす」大阪ビジネスパーク駅周辺、京橋駅周辺の各エリアにおいては、都市再生緊急整備地域の方針等に基づきまちづくりを進め、観光、ビジネス、教育研究・イノベーション等多様な機能の集積が進んできている。

こうした中、大阪府・大阪市では、2025年大阪・関西万博後に速やかに大阪の成長に向けた取り組みを実行に移すため、「万博レガシー」の継承や「世界で存在感を発揮する国際都市・大阪」の実現をめざし、都市魅力・観光やイノベーション等をテーマに新たな大阪の成長戦略「Beyond EXPO 2025」の検討を進めているところである。

また、当該地域においては、鉄道による地域分断や回遊性の確保に課題を抱える中、JR片町線・東西線の地下化を契機とし、広域道路ネットワークを構築する豊里矢田線の整備促進、JR大阪城公園駅周辺の歩行者空間の充実など地域内の回遊性の向上や人中心の空間整備の充実が期待できる状況である。

こうした状況を踏まえ、大阪城公園周辺地域を東西都市軸の新たなヒガシの拠点として位置付け、各エリアを一体的に捉え、「国際観光拠点の強化」「国際的なイノベーション拠点の形成や国際人材の育成環境の整備」「人・モノ・情報の交流の促進」をめざしていく。



目標1：インバウンドを含めた観光客を呼び込む「国際観光拠点の強化」

大阪城公園には年間約1,100万人以上の観光客が来訪しており、その多くをインバウンドが占めている中、インバウンドの増加を機に、観光産業のさらなる充実強化に向けて、おもてなし対応などの充実を図っていく必要がある。

当該地域では、大阪城公園との近接性や交通利便性、各エリアの特性を活かし、民間開発等において、国際的な集客・交流、滞在、商業空間の導入や都心における豊かな緑、水辺空間の魅力の形成を図る。

あわせて大阪城公園の観光客を、地域内でより一層、回遊・滞在させることで、「国際観光拠点の強化」をめざす。



京橋公園・コムスガーデン



商店街の広がり



松下IMPホール



住友生命
いずみホール



FULALI KYOBASHI



大阪城天守閣



大阪・法円坂
ホテル



COOL JAPAN
PARK OSAKA

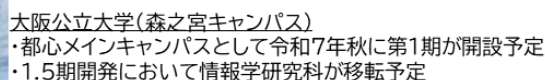


大阪城ホール



大阪城港
リパークルーズ
©(公財)大阪観光局

また、民間都市開発等にあわせて、国内外のイノベーション拠点の中核的な機能やベンチャー等のための共創空間の導入、さらには、国際的な人材の受け入れ、育成環境の充実を図り、ビジネス・イノベーションの創出の促進とともに、人材育成に寄与することにより、ICTを軸にした「国際的なイノベーション拠点の形成や国際人材の育成環境の整備」をめざす。



目標3：「人・モノ・情報の交流の促進」

目標1, 2を実現するためには地域内の観光客のより一層の回遊性の向上や特徴あるエリアの人材・アイデアの地域内や国内外との交流を促進する必要がある。

このため、大阪京橋駅周辺においては、鉄道で分断された地域の一体化をめざしたJR片町線・東西線地下化（連続立体交差事業）を契機とした都市計画道路豊里矢田線の整備促進により、関西広域や周辺地域（大阪京橋駅周辺、森之宮周辺）をつなぐ道路ネットワークの強化を図るとともに、森之宮周辺での新駅・駅前広場の整備にあわせたモビリティの導入や、駅ビルにおける空飛ぶクルマの離発着場の検討をはじめ、多様な交通手段を受容できる交通結節点の形成をめざす。

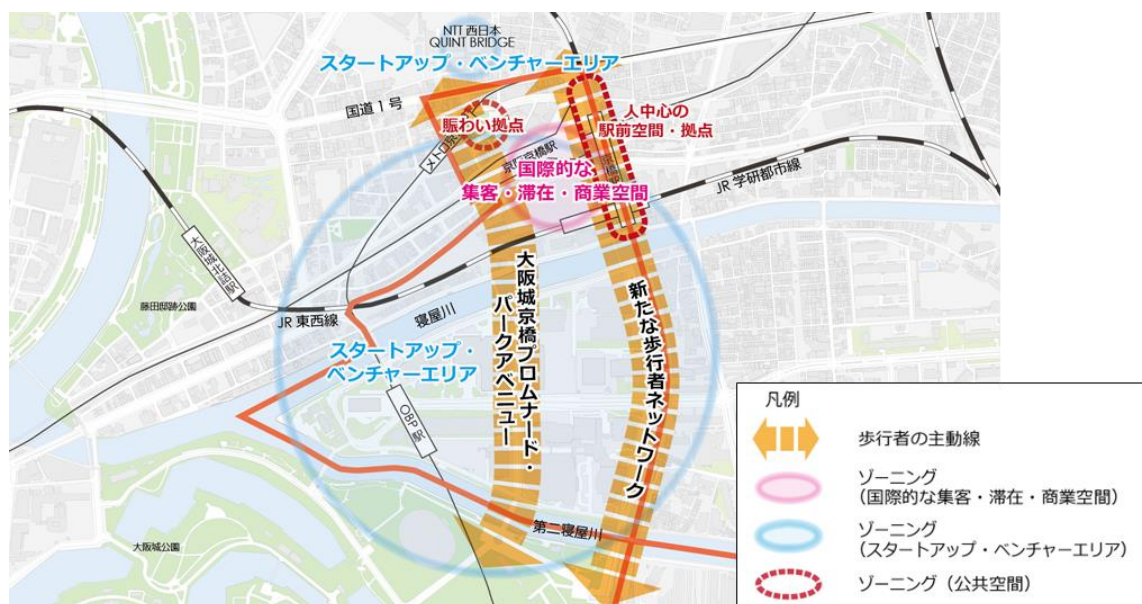
また、人中心の空間として、駅とまちが一体化したまちづくりを推進するとともに、地域全体の利便性、安全性、快適性に優れた歩行者ネットワークの構築をめざし、大阪城公園から、大阪ビジネスパーク駅周辺、大阪京橋駅周辺を結ぶデッキ等ネットワークの充実や、大阪城公園駅から、森之宮周辺内の大阪公立大学や大規模集客・交流施設などにいたる歩行者空間の整備を図る。

こうした取組みを通じて、地域内外の回遊性を高め、賑わいの創出を図ることで、「人・モノ・情報の交流の促進」をめざす。



土地利用の方針【大阪京橋駅周辺・大阪ビジネスパーク駅周辺】

- 大阪第4のターミナルである大阪京橋駅周辺では世界や関西広域拠点を大阪でつなぐヒガシの玄関口として、また、特徴ある周辺エリアと大阪京橋駅周辺をつなぐConnective City 京橋の実現をめざす。
- 駅前では、国内外からの観光客を呼び込む集客施設や滞在を促す宿泊施設などの複合開発により、「国際的な集客・滞在・商業空間」及び「賑わい拠点」の形成を図る。
- 大阪城公園の観光客の受け皿となる国際的なホテルと周辺地域が連携した国際的なプロモーションの展開を図る。
- 当該エリア全体において、民間都市開発や既存ビルのリノベーションにあわせた共創空間の導入とともに、周辺での界限性のある賑わい空間も活用しながら、「スタートアップ・ベンチャーエリア」の形成を図る。
- ICT関連を中心とした企業・人材の集積やイノベーションを想起・誘発させる共創空間等の既存施設を活かし、大阪公立大学や海外企業など多様なパートナーと連携したビジネス・イノベーションの創出を図る。
- 近接する大阪公立大学などと連携し、エリアのプラットフォームを立ち上げ、公開空地や公共的な空間を活用した実証フィールドとなる環境を構築する。
- 駅とまちが一体化したまちづくりを推進し、地域の課題解決とともに、広域交通拠点機能とアクセス機能強化に資する「人中心の駅前空間・拠点」の形成を図る。
- 歩行者主動線の再構築により「新たな歩行者ネットワーク」の形成を図るとともに、大阪城公園から大阪ビジネスパーク駅周辺、京橋駅周辺をつなぐ安全で快適な動線を確保するため、「大阪京橋プロムナード・パークアベニュー」における美装化等のウォークアブル空間の充実を図る。



(取組例)

○国際的な集客・滞在・商業空間及び賑わい拠点

- 国際色豊かなホテルや基幹商業、観光コンシェルジュ空間をはじめとした観光客の回遊・滞在を促す機能の整備等
- 国際的な魅力発信に向けたナイトカルチャーに資する空間の整備や、緑豊かなオープン空間の整備等
- 災害時における帰宅困難者や一時避難者を受け入れる避難スペースや体制等の整備等
- 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等

○歩行者の主動線

- デッキ等による歩行者ネットワークの整備

○スタートアップ・ベンチャーエリア

- 国内と世界がつながるオープンイノベーション機能の誘致や充実
- ICT・外資系の企業等が入居可能な国際水準のスマートオフィスの整備
- スタートアップ等でも手軽に入居可能な条件を備えたオフィススペースの整備

○人中心の駅前空間・拠点

- にぎわい・憩いの創出に資する人中心の広場を備えた駅前空間・拠点の形成
- 新たなモビリティやタクシー等の交通結節点となる南北の駅前ロータリー等の整備
- 関西国際空港や新大阪駅などの広域交通拠点とのアクセス強化

- 大阪公立大学を先導役にして、観光集客・健康医療・人材育成・居住機能等の集積により、多世代・多様な人が集い、交流する国際色あるまちを目指し、「大阪城東部地区のまちづくりの方向性」（令和4年大阪府・市策定）に基づく下記の取組を推進する。
- また、イノベーション・コアゾーンを中心とした1.5期開発エリアについては、「1.5期開発の開発方針」（令和6年大阪府・市策定）に基づき、新駅・駅前空間、大規模交流・集客空間、1.5期キャンパスの整備を進める。
- 2期開発に向け、多世代居住複合ゾーンにおける土地利用などの検討を進める。

《大阪城東部地区のまちづくりの方向性における土地利用計画》

①イノベーション・コアゾーン

- 1期としては、土地の高度利用を図りながら、まちに開かれた新大学の都心キャンパス（森之宮キャンパス）を整備する。
- 1.5期として、民間活力を導入し土地の高度利用を図りながら、大学施設関連機能を中心に、国際色ある業務・商業・宿泊・居住などの多様な交流・連携機能等を確保してイノベーションの誘発を図る。

②親水空間+立体活用ゾーン

イノベーション・コアゾーンと連坦し、

- 河川との親水性や大阪城公園との一体性を図る。
- 鉄道施設・下水処理場等の上部利用等により、立体的な土地の高度利用を図る。

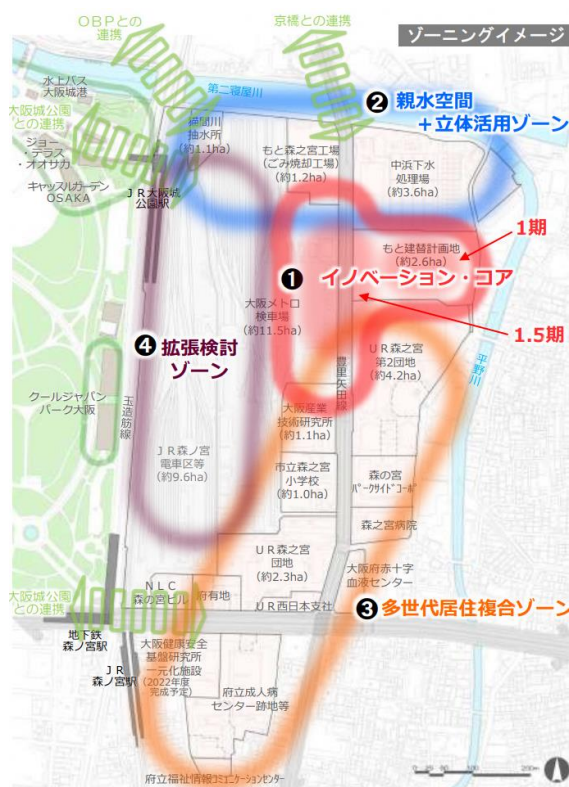
③多世代居住複合ゾーン

イノベーション・コアゾーンと連坦し、

- 複数立地する健康医療機能等と連携し、スマートライフの取組みを展開しながら、多様な世代が健康で安心して住み続けられる、にぎわいにも寄与する商業・業務なども含めた住環境の実現を図る。

④拡張検討ゾーン

- 当面は鉄道施設として継続利用し、将来的には、社会動向や地区内のまちづくりの動向を踏まえ、上部利用範囲の拡大や土地利用転換等も検討する。



ゾーニングイメージ

《1.5期開発の開発方針における土地利用の方針》

- ・イノベーション・コアゾーンの実現に向け、その中核となる大阪公立大学の1.5期キャンパスについては、民間活力導入による情報学研究科等の整備や森之宮キャンパスの機能増進、大学機能との相乗効果を期待した施設整備を行うことにより、「知の拠点」の形成を図る。
- ・また、駅前立地と大規模用地を活かし、国内外からの集客や大阪城ホールとの相乗効果を発揮するとともに、大阪公立大学を中心とした学术交流・ビジネス交流促進や、市民の交流にも寄与するアリーナ・ホール等を中心とした複合開発により、集客・交流空間の形成を図る。
- ・さらに、新駅及びその上部空間を高度利用した駅ビル、駅ビル屋上への空飛ぶクルマのポート整備とともに、鉄道、バスなど様々な交通を有機的に結ぶ交通結節点となる交通広場や、にぎわい・憩いの創出に資する人中心の広場を備えた新駅・駅前空間の形成を図る。
- ・今後、土地利用の方針や基盤整備の方針などをもとに、土地利用転換にあわせた地区計画の変更を検討するとともに、区域全体で施設の最適な配置となるよう一体的な開発を推進する。

新駅・駅前空間

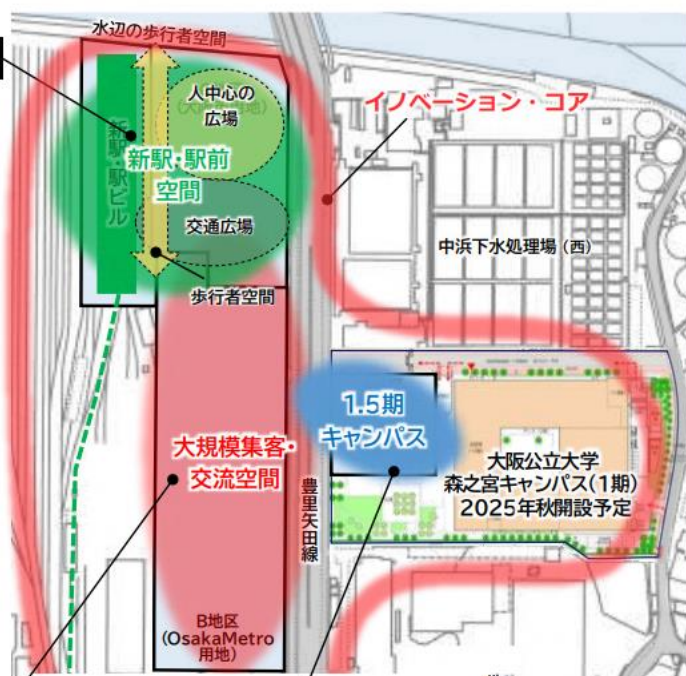
- 新駅の設置、上部空間を高度利用した駅ビルにおける商業機能等の複合的な駅ビルを整備
駅ビル屋上には空飛ぶクルマの離発着場の整備を検討
- 鉄道、バスなど様々な交通を有機的に結ぶ交通結節点となる交通広場
 - ・公共交通を中心としたロータリーの整備
 - ・新たなモビリティの導入、検討
オンデマンドバス
パーソナルモビリティ
自動運転バスの検討 など
 - ・将来の新たなモビリティの導入に対応できるスペースの確保
- にぎわい・憩いの創出に資する人中心の広場
 - ・交流機能・サービス機能等を備えた広場等の整備
 - ・災害時の防災活動拠点にも資する広場等の整備

大規模集客・交流空間

- 1万人以上の大規模集客・交流施設を中心とした複合的な機能の導入

1.5期キャンパス

- 民間活力導入によるキャンパス整備
 - ・情報学研究科
 - ・都市シンクタンク機能
 - ・インキュベーション機能 など
- 民間提案による施設整備



○JR片町線・東西線の別線地下化（連続立体交差事業）

- ・地域分断の解消や駅機能の集約化等に伴う利便性の向上を図るとともに、土地利用価値の向上に資するよう①JR片町線・東西線の別線地下化（連続立体交差事業）による事業再開に向けて取り組む。

○道路ネットワークの構築や交通結節機能の強化、市街地の一体化・大街区化による土地の高度利用

- ・関西広域や周辺地域をつなぐ道路ネットワークの強化とともに当該地区内の自動車の通過交通を抑制するため、②都市計画道路豊里矢田線を整備促進する。
- ・地区内交通については、片町茨田線及び石切大阪線と豊里矢田線の接続により、アクセス性の向上を図るとともに、③地区内の南北道路を新設し、円滑化や地区の活性化を図る。
- ・また、関西国際空港方面等とのバス路線や、大阪城周辺の各エリアを結ぶ新たなモビリティやタクシー等の④交通結節点となる南北の駅前ロータリーを整備する。
- ・こうした基盤整備を踏まえ、区画整理手法等を活用した土地の再配置等による市街地の一体化・大街区化を図る。

○ウォーカブルな空間の充実

- ・にぎわい・憩いの創出に資する⑤人中心の広場を備えた駅前空間・拠点の形成をめざし、JR京橋駅と京阪京橋駅間の空間のあり方を検討するとともに、都市計画道路玉造筋線の計画を見直す。
- ・利便性・安全性に優れた歩行者ネットワークの再構築をめざし、大阪城公園から大阪ビジネスパーク駅周辺、京橋駅周辺をつなぐため、既存のルートである大阪京橋プロムナード・パークアベニューの連続性のあるにぎわい豊かな歩行者空間の構築に加えて、面的なバリアフリー化を図りながら、官民連携して新たな⑥歩行者ネットワークを整備する。

基盤整備の方針【大阪京橋駅周辺・大阪ビジネスパーク駅周辺】

基盤整備の方針図（整備イメージ）



凡例



自動車の主動線

① JR 片町線・東西線の別線地下化（連続立体交差事業）※
（本事業は、平成 26 年度より事業休止中であるが、
事業再開に向けて調査・検討中）



② 都市計画道路豊里矢田線



③ 地区内南北道路の整備



④ 交通結節点



⑤ 人中心の広場を備えた駅前空間・拠点



⑥ 歩行者ネットワーク

・図で設定している区域・動線の具体的な内容や位置、スケジュールは今後、各プロジェクトの進捗にあわせて協議・検討
※現在、事業休止中であるJR片町線・東西線連続立体交差事業は、今後必要な手続き等を経て事業再開の判断がされるものであり、上記ルートについても、今後の調査検討等により変更となる可能性がある。

基盤整備の方針【森之宮周辺】

- 「大阪城東部地区のまちづくりの方向性」に基づく下記の取組みを推進する。
- また、イノベーション・コアゾーンを中心とした1. 5期開発エリアについては、「1. 5期開発の開発方針」に基づき、歩行者空間の整備を進める。2期開発に向け、多世代居住複合ゾーンにおける土地利用などの検討を進める。

《大阪城東部地区のまちづくりの方向性における基盤整備計画》

① 利便性の向上

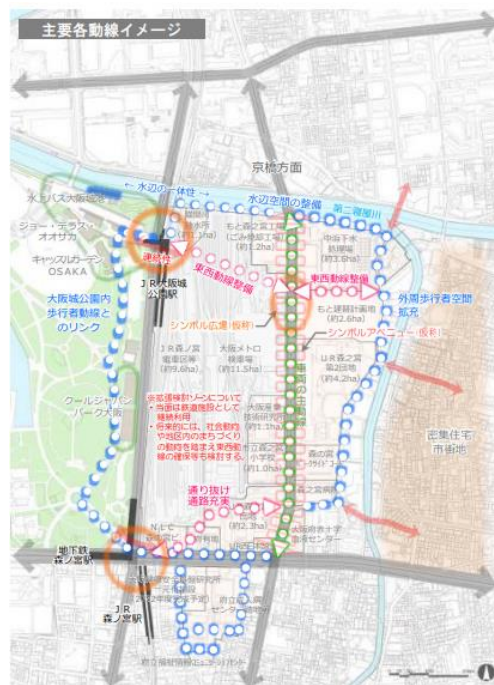
- 今後、新大学整備をはじめとした大規模開発に伴い、交流・定住人口の大幅な増加が見込まれるなか、それらの人々の利便性向上のため、現在不足している「鉄道駅と地区内とを円滑に繋ぐ歩行者動線の確保」を図る。

② 快適性の向上

- 緑豊かな大阪城公園や、第二寝屋川等にも接する立地を活かし「水・緑の空間を楽しく回遊でき、健康増進にも資する歩行者動線の確保」を図る。(ウォークアブルシティやアクティブデザインの概念を取り入れる)

③ 安全性の向上

- 歩道が無い、または、狭い区間における歩行者空間の拡充や、東側の密集住宅市街地から広域避難場所である大阪城公園への複数の避難ルートの確保など「交通・防災の両面で安全性向上にも資する歩行者動線の確保」を図る。



《1.5期開発の開発方針における基盤整備の方針》

- 大学キャンパスから大規模集客・交流施設、新駅・駅ビル・水辺の歩行者空間、大阪城公園駅をつなぐ、利便性・快適性・安全性に優れ、バリアフリー化された歩行者空間のネットワーク化をめざす。
- 広域的な観光振興の観点から、大阪城公園（大阪城、大阪城港等）と開発地区（空飛ぶクルマの離着場（VP）や大規模集客・交流施設等）の観光拠点をむすび、にぎわいの創出や回遊性を高める。
- 民間開発にあわせた歩行者空間の整備や確保、水辺の歩行者空間の整備とともに、公民が協働したデッキなどの整備により連続した動線の整備を進める。

