

大阪の改革(エリア編)

～「これからの大阪」

2023年6月
大阪府・大阪市

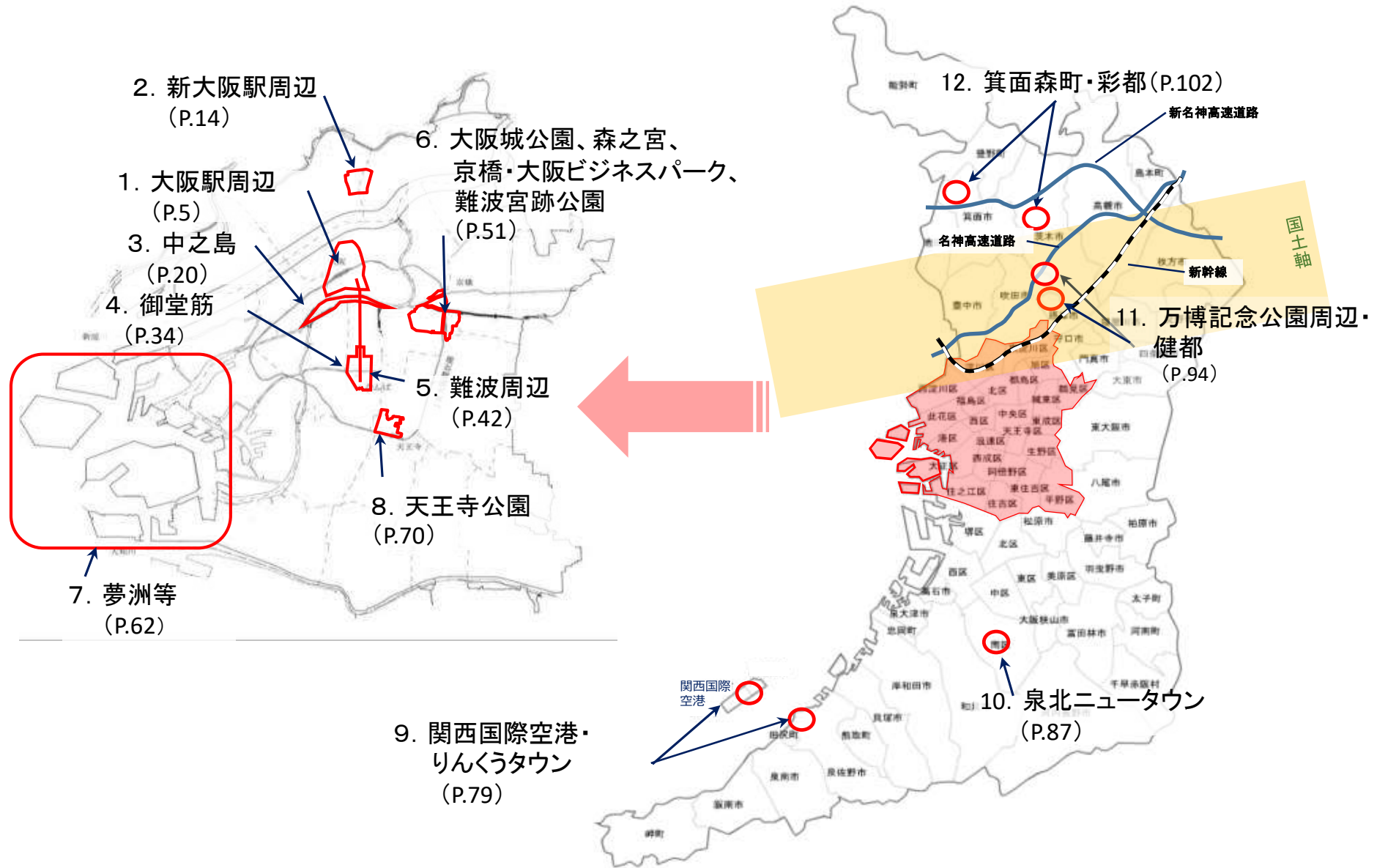
○とりまとめの趣旨について

- 大阪府市では、2008年以降の各種改革の実態、意義、進捗及び成果を、2014年12月、2018年12月の2回にわたって評価し、府民市民の皆様へお知らせすることを目的に公表しました。
- 今回実施した「改革評価プロジェクト」においては、前回作成した「大阪の改革評価～10年の改革を振り返る～」の成果のみならず、2008年以降の15年間の一連の改革の成果をとりまとめました。
- とりまとめに際しては、わかりやすくお示しすることを念頭に作成しており、前回と同様に、ソフト施策とハード施策との両面からとらえた内容となっています。
- 大阪の改革（エリア編）～「これからの大阪」においては、ハード施策について、その実施により、大阪のまちが、将来どのように変わっていくのかがわかるよう、エリアを単位として整理いたしました。
- なお、別冊の、大阪の改革（テーマ編）～「これまでの15年/主な取組」は、ソフト施策について、皆様に身近な政策分野をテーマ毎に取り上げ、大阪府市で実施している施策や改革の成果を整理しております。

【目次】

1. 大阪駅周辺	5頁
2. 新大阪駅周辺	14頁
3. 中之島周辺	20頁
4. 御堂筋	35頁
5. 難波周辺	43頁
6. 大阪城公園等	52頁
7. 夢洲等	63頁
8. 天王寺公園	71頁
9. 関西国際空港・りんくうタウン	80頁
10. 泉北ニュータウン	88頁
11. 万博記念公園周辺・健都	95頁
12. 箕面森町・彩都	103頁

エリア編 マップ



1. 大阪駅周辺【総論】

1. エリアの現状

- ・大阪駅周辺はJR、私鉄、Osaka Metroの7駅が集中し、1日に約250万人の乗り降りがある西日本最大の基幹ターミナル。
- ・業務・商業の都市機能の一大集積地であり、近年も、グランフロント大阪や大阪梅田ツインタワーズノース(阪急百貨店)・サウス(阪神百貨店)等の業務・商業機能を有する複合施設が順次完成しており、現在も大阪駅西北ビル、JPタワー大阪の整備工事が進められている。
- ・「最後の一等地」と言われる『うめきた』の開発も進んでおり、道路、公園などの基盤整備や商業・業務・居住・宿泊・中核機能を備えた民間開発工事が進められている。

2. エリアの課題

- ・日本を代表する交通ターミナルにもかかわらず、地下街含め各事業者(地権者)の連携が不十分で、交通機関相互の乗継の悪さや歩行者動線の不便さなど、ターミナルとしての課題を抱えている。
- ・関西国際空港へ直通する特急電車が無いうえに、所要時間は1時間程度を要するなど、国際空港へのアクセスは東京(羽田空港)や名古屋(中部国際空港)に劣っている。
- ・経済成長期に、集中的に開発された地下空間や駅前ビルが更新期を迎え、地震・津波対策等の安全対策も含めた戦略的な再整備が求められている。
- ・歩道などの公共空間の地域特性に応じた個性的、魅力的な活用(オープンカフェ等)が十分でない。

3. 近年の動向

- ・百貨店をはじめとする商業系施設のリニューアルや新規参入が相次ぎ、2013年にオープンしたグランフロント大阪では、開業以降、年間5,000万人を超える来街者が訪れるなど、活況を呈している。
- ・これらと連動するように、本社移転を始めとするビジネス系の集積も進み、2023年3月にはうめきたに大阪駅(うめきたエリア)地下ホームが開業するなど、大阪駅周辺への期待が大きく高まっている。
- ・2022年にスーパーシティ型国家戦略特別区域に大阪市域が指定され、うめきた2期での「みどり」を活用した、来街者の利便性向上に繋がる先端的サービスの実証・実装に向けた取組が進められている。

4. 将来像

- ①うめきた2期の開発・・・「みどりとイノベーションの融合拠点」として圧倒的な魅力を備え、先行開発区域も含め『大阪の新しい顔』をめざす。
- ②関空アクセスの改善・・・大阪駅(うめきたエリア)地下ホームやなにわ筋線の整備により、関空へのアクセスを20分程度短縮。
- ③エリアマネジメントの促進・・・大阪版BID制度及び地域再生エリアマネジメント負担金制度の適用により、高質な公共空間の維持管理及び公共的空間を活用したイベント活動等を行う地域主体の持続的なエリアマネジメント活動を推進する。

1. 大阪駅周辺

【地区の位置付け】

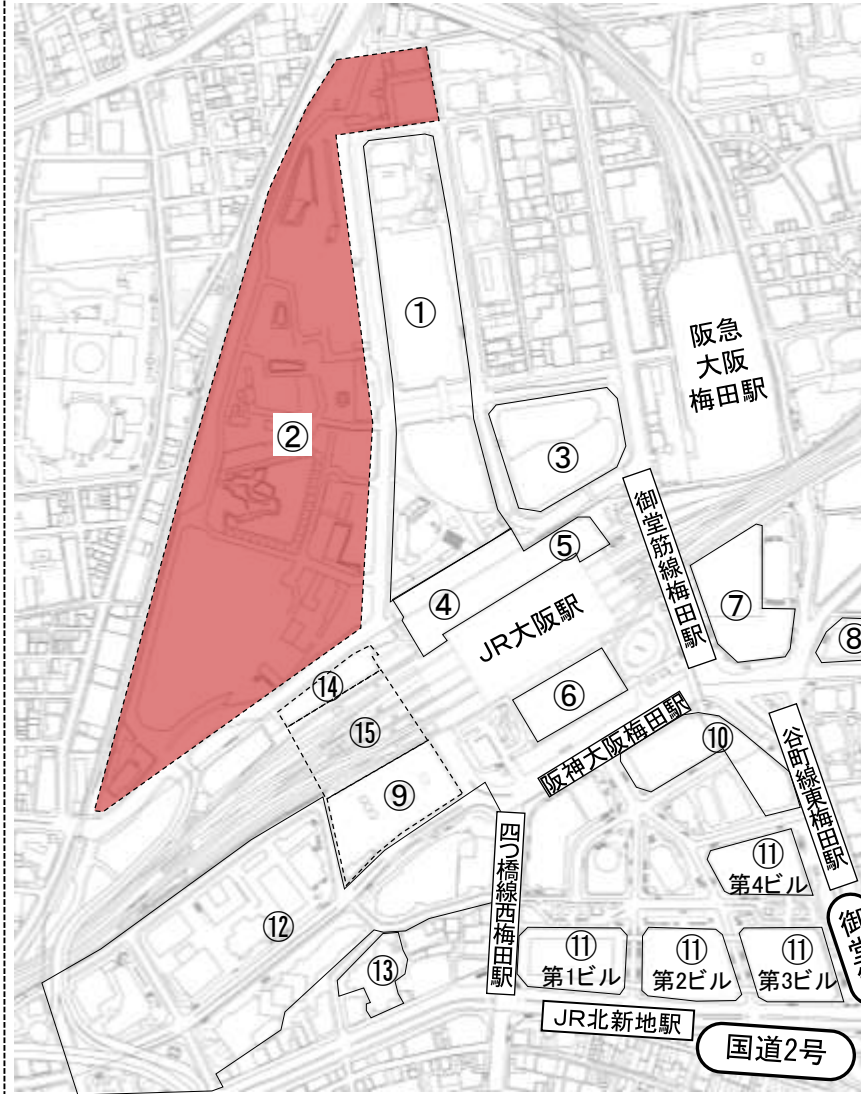
- 本地域は鉄道4社(JR、阪急、阪神、Osaka Metro)、7駅が集中し、1日に約250万人の乗り降りがある西日本最大のターミナル(全国では新宿・渋谷・池袋に次いで第4位)であり、主要都市とのアクセス性に優れ、国土軸との結節点となっている。
- 本地域は、百貨店に代表される繁華街として発展し、また大阪駅前ビルの再開発、ハービスOSAKAなどの西梅田再開発などによりオフィスビルの建設が続いた、業務・商業の都市機能の一大集積地である。
- 近年も、グランフロント大阪や大阪梅田ツインタワーズノース(阪急百貨店)・サウス(阪神百貨店)等の業務・商業機能を有する複合施設が順次完成しており、現在もグングリーン大阪の分譲棟・賃貸棟や大阪駅西北ビル、JPタワー大阪の整備工事が進められている。
- 1942年の大阪駅前地下道(面積約6千㎡)の供用以降、1960年代には地下街が順次開業し1988年頃に約4.5万㎡となり、現在では約8.8万㎡(甲子園球場の約2.3個分)の広さを有している。

【土地利用の課題】

- 業務・商業の中核である一方、これまで、各開発がバラバラに実施されてきており、大阪駅周辺で一体性のあるまちづくりが不十分。
- 歩道などの公共空間の地域の特性に応じた個性的、魅力的な活用(オープンカフェ等)が十分でなく、民間主体のまちの運営が望まれている。
- 現在も、うめきた2期区域やJPタワー大阪などの開発が進んでおり、さらなる都市機能の集積が期待される。

【交通インフラの課題】

- 地上駅、地下駅が混在し、大量の歩行者の動線確保のため、大阪駅北側はデッキ、南側では地下ネットワークが発達しているが、地上、地下、デッキによる多層構造のため、駅間の乗換えなどに複数回の上下移動が必要であり、南北間の移動には迂回が必要で経路も分かりにくい。
- 地下経路が迷路状で分かりにくく、老朽化も進行している。



番号	権利者等
①	グランフロント大阪
②	うめきた2期区域 (グングリーン大阪他) 【工事中】
③	ヨドバシカメラ
④	ルクア1100
⑤	ルクア
⑥	大丸百貨店
⑦	大阪梅田ツインタワーズ ・ノース(阪急百貨店)
⑧	大阪富国生命ビル
⑨	JPタワー大阪 【工事中】
⑩	大阪梅田ツインタワーズ ・サウス(阪神百貨店)
⑪	大阪駅前第1～4ビル (1970～81年築)
⑫	オオサカガーデンシティ
⑬	ブリーゼタワー
⑭	(仮称)大阪駅西北ビル 【工事中】
⑮	大阪駅西高架下開発 【工事中】

1. 大阪駅周辺

○課題と取組

	事項	課題	取組
土地利用	○一体的な魅力あるまちづくり	<ul style="list-style-type: none"> ・これまでの開発では十分な連携が図られていなかった。 ・大阪・関西の成長をけん引するうめきた等のまちづくりを契機に、大阪駅を中心とした一体的なまちづくりが望まれる。 ・歩道などの公共空間の地域の特性に応じた個性的、魅力的な活用(オープンカフェ等)が十分でなく、民間主体のまちの運営が望まれている。 	<p>①うめきたのまちづくり</p> <ul style="list-style-type: none"> ・うめきた2期区域は、「みどりとイノベーションの融合拠点」として、世界から人が集まる一体的で魅力あるまちへ。(2015年3月まちづくりの方針決定、2017年1月地区計画等の都市計画決定、2018年7月開発事業者決定、2020年12月民間開発工事着手) <p>②エリアマネジメント</p> <ul style="list-style-type: none"> ・グランフロント大阪において「大阪版BID制度」(2014年4月創設済)の適用を継続するとともに、2023年度より大阪駅周辺地区において「地域再生エリアマネジメント負担金」を適用することにより、地域主体の持続的なエリアマネジメント活動を推進。 ・「うめきた地区」では歩道空間の管理や、オープンカフェの設置などの取組。
交通インフラ	○関西国際空港等への鉄道アクセス・新大阪へのアクセス強化	<ul style="list-style-type: none"> ・これまで関西国際空港へは関空特急「はるか」が大阪駅に停車できず、関空快速を利用して約64分要していたことから、さらなる時間短縮が必要。 成田空港⇄東京駅 約47分 (成田空港HPより) 	<p>③関西国際空港等への鉄道所要時間の短縮</p> <p>【新大阪へのアクセス強化、関西国際空港への所要時間を短縮】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・うめきた2期区域におけるJR東海道線支線の地下化・大阪駅(うめきたエリア)地下ホーム(2023年3月開業)及びなほ筋線(2021年度工事着手)の活用。 <p>【おおさか東線からのアクセス改善】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・2019年3月に全線開業したJRおおさか東線の大阪駅(うめきたエリア)への乗り入れ(2023年3月)。
	○歩行者ネットワークの充実	<ul style="list-style-type: none"> ・地下駅、地上駅が混在し、大阪駅北側はデッキ、南側では地下ネットワークが発達しているものの、上下移動が多く、南北間の移動には迂回が必要で経路も分かりにくく、先駆的に建設された大阪駅前地下道などでは老朽化が進んでいる。 	<p>④歩行者ネットワークの充実</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大阪駅の北側と南側を結ぶデッキネットワークや駅及び商業施設間移動の円滑化に役立つデッキの整備により、移動を円滑にし、移動時間も短縮(2016年度)。 ・大阪駅前地下道の拡幅(2021年度完成)及び案内サインなどの整備(2018年度～)により、安全に楽しく歩ける快適な地下空間を創出。 ・ヨドバシ梅田と大阪駅、グランフロント大阪とを接続する歩行者デッキ(2019年度完成)や阪神百貨店東側の歩行者デッキ(2021年度完成)により、歩行者の回遊性を向上。
	○駅前広場の充実	<ul style="list-style-type: none"> ・大阪駅前の道路上に、多数のバス乗り場が存在しており、危険、不便な乗降かつ円滑な交通の阻害要因となっている。 	<p>⑤大阪駅の南側駅前広場の再編成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バス乗り場の駅前広場の移設により、バス乗降を安全かつ便利にするとともに、大阪駅前線の交通を円滑化。(2016年10月工事完了)

1. 大阪駅周辺 ①うめきたのまちづくり

<めざす姿>

- ・大阪駅北側に位置するうめきた2期区域(梅田貨物駅跡地)は、「みどりとイノベーションの融合拠点」を目標として、世界から人が集まる、一体的で魅力あるまちづくりを行う。

取組前

- ・梅田貨物駅跡地の先行開発としてナレッジキャピタルを中心としたまちづくりを開始(2013年オープン)したグランフロント大阪では、開業以降、年間5,000万人を超える来街者が訪れるなど大阪駅北側に新たな人の流れと賑わいを創出。
- ・ナレッジキャピタルでは数多くの大学や企業・研究機関などが活動に参画し、コラボレーションによる新たなプロジェクトも誕生。



グランフロント大阪



ナレッジプラザ

将来像

- ・うめきた2期区域は、比類なき魅力を備えた「みどり」と世界をリードする「イノベーション」の融合拠点を目標として、開発を展開。
- ・2018年7月に2期区域の開発事業者が決定し、2020年12月に民間開発工事に着手。
- ・2022年9月に、一般社団法人うめきた未来イノベーション機構(U-FINO)を設立。
- ・2023年3月に、大阪駅(うめきたエリア)地下ホームが開業。
- ・2024年夏頃一部先行まちびらき(民間宅地の一部、都市公園の一部)。
- ・2027年度 全体まちびらき。



基盤整備図



うめきた2期全景 (グラングリーン大阪)



都市公園全景

提供：グラングリーン大阪開発事業者

1. 大阪駅周辺 ② エリアマネジメント

<めざす姿>

- ・グランフロント大阪において「大阪版BID制度」の適用を継続するとともに、2023年度より大阪駅周辺地区において「地域再生エリアマネジメント負担金」を適用することにより、地域主体の持続的なエリアマネジメント活動を推進し、まちの魅力を向上させる。
- ・将来的には他の地区への適用などをめざす。

これまでの取組

■大阪版BID制度

- ・「大阪版BID制度検討会」を設置(2013.7)
- ・「大阪市エリアマネジメント活動促進条例」の施行(2014.4)
- ・(一社)グランフロント大阪TMOを都市再生推進法人に指定(2014.7)
- ・グランフロント大阪において「大阪版BID制度」を適用開始(2015.4)
→大阪市が地方自治法に基づく分担金を地権者等から徴収し、エリアマネジメント団体に活動財源として交付

一般社団法人グランフロント大阪TMOの活動

【都市利便増進施設の管理】

- A 分担金で行う事業
(非営利・公共的事業)
・歩道空間の管理



大阪市エリアマネジメント活動促進条例を活用し、歩道空間一体において「維持保全」、「美化・清掃」、「放置自転車対策」、「巡回・点検」を実施。

- B 自主財源で行う事業
・オープンカフェ・広告の管理



道路占用許可の特例制度により歩道空間を利活用し、オープンカフェや広告板・バナー等の設置。

【巡回バス・イベント等】

- C 自主財源で行う事業
・巡回バス・イベントなど



梅田地区の交通環境の改善及び回遊性向上のため、バス、レンタサイクル、パーキング事業を実施。梅田地区の企業・住民が一体となり、地区の魅力向上に向けた活動を実施。

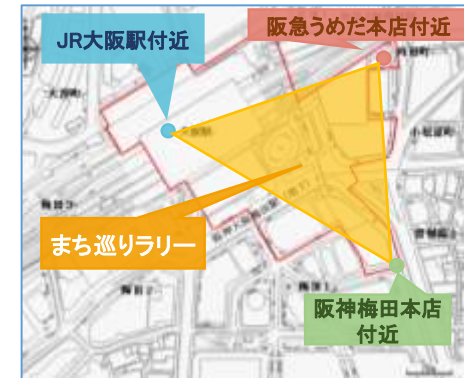
■地域再生エリアマネジメント負担金制度

- ・地域再生法改正による負担金制度の創設(2018.6.30)
- ・地域再生エリアマネジメント負担金制度の導入に向けた社会実験(2020.10、2021.10)
- ・大阪駅周辺地区地域来訪者等利便増進活動計画の認定(2022.12.22)

大阪駅周辺地区地域来訪者等利便増進活動計画における取組

健康増進イベント

- 「梅田あるくフェス」の実施
- ・健康をテーマとした「運動」「食」「心」にまつわる出店(大阪駅付近、阪急うめだ本店付近、阪神梅田本店付近)
- ・まち巡りラリー(回遊促進施策)



- 2023年度より大阪駅周辺地区において地域再生エリアマネジメント負担金制度を適用する(全国初)。
→大阪市が地域再生法に基づく負担金を受益事業者等から徴収し、エリアマネジメント団体に活動財源として交付。

■うめきた先行開発地区において、華やかで賑わいのある歩行者空間を創出

- ・道路占用許可特例の対象となる歩道の歩行者交通量の増加(2013:42,768人⇒2022:48,835人)
- ・歩行者空間が魅力的であると感じる人の割合の増加(2013:63%⇒2021:81%)

1. 大阪駅周辺 ③関西国際空港等への鉄道所要時間の短縮

〈めざす姿〉

- ・うめきた2期区域に設置する大阪駅(うめきたエリア)に、関空特急「はるか」が停車するとともにJRおおさか東線が乗り入れることにより、関西国際空港や大阪東部への鉄道所要時間を短縮し、国土軸である新大阪へのアクセスも強化する。

大阪駅周辺から
⇒関西国際空港
JR直通
所要時間

最速

約64分

(関空快速利用)

約20分短縮

44分程度

(はるか利用)

環状線の列車混雑が緩和されるため、定時性及びラッシュ時の速達性の確保にも有効。

取組前

- ・「はるか」は、新大阪駅出発後、大阪駅周辺に停車せず、通過。

「はるか」が大阪駅周辺を通過している



大阪駅(うめきたエリア)設置時点

- ・大阪駅(うめきたエリア)へ「はるか」停車、JRおおさか東線乗入により、関西国際空港や大阪東部への鉄道所要時間の短縮及び新大阪へのアクセス強化を図る。

JRおおさか東線が大阪駅に乘入(2023年3月)



将来(なにわ筋線整備時点)

- ・現在事業中である「なにわ筋線」の整備により、更に所要時間を短縮。「はるか」ルートがJR大阪環状線からなにわ筋線へ移動。

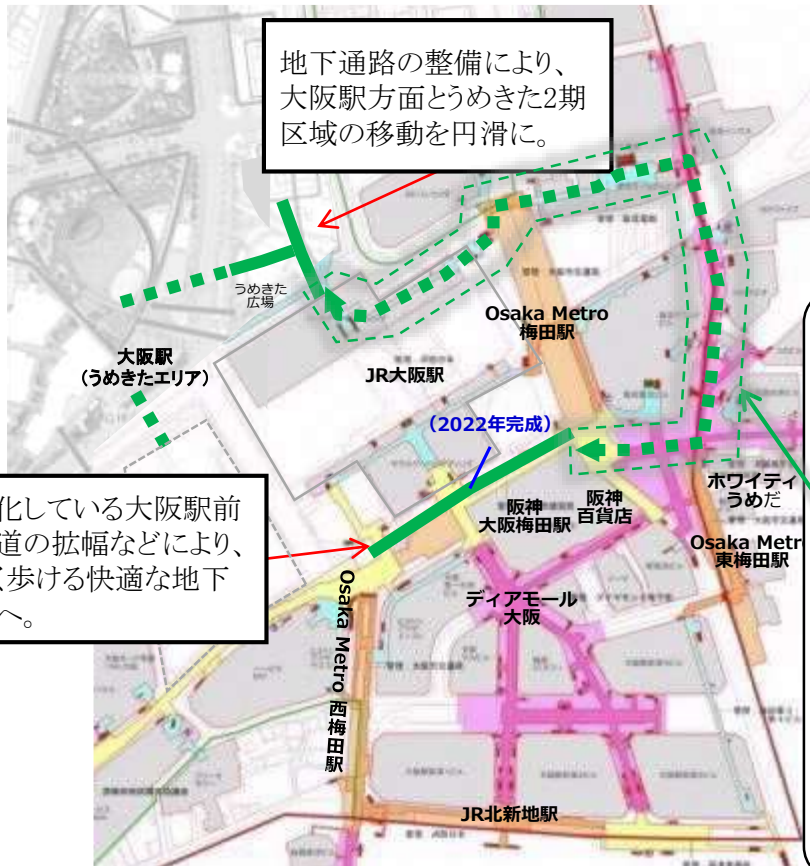


1. 大阪駅周辺 ④歩行者ネットワークの充実

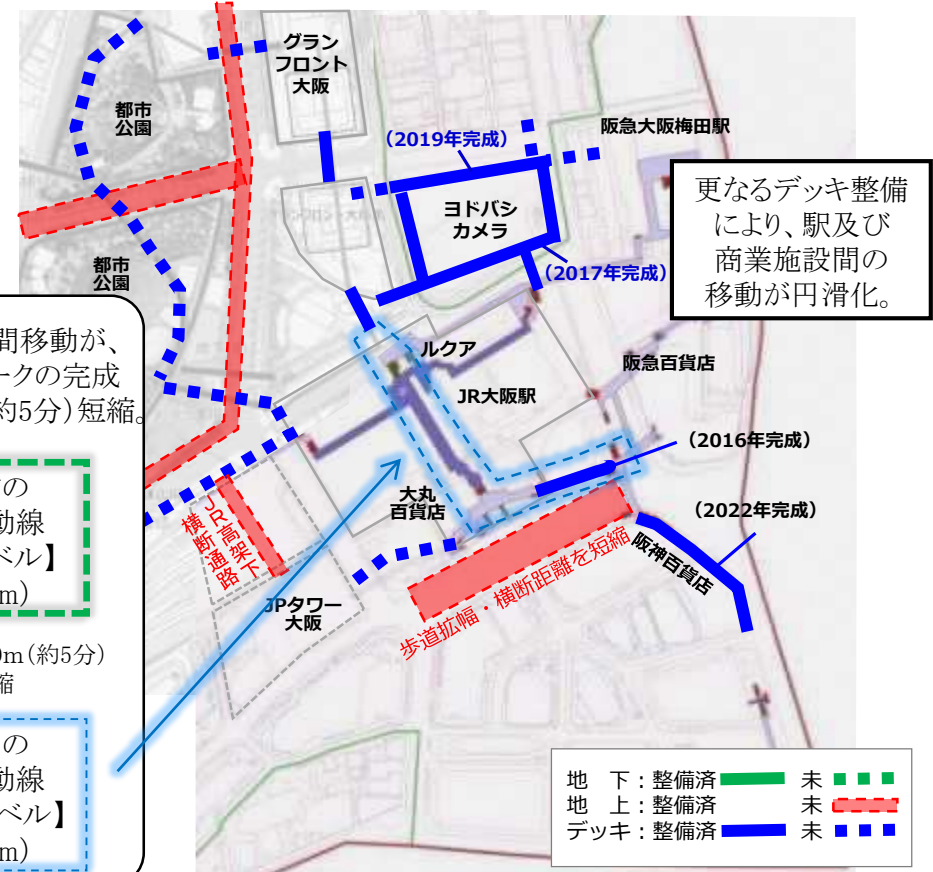
<めざす姿>

- ・大阪駅の北側と南側を結ぶ歩行者ネットワークの充実により、移動時間を短縮する。
- ・地下道の拡幅などにより、老朽化した地下空間が、安全に楽しく歩ける快適な歩行者空間に生まれ変わる。

地下ネットワーク



デッキ・地上ネットワーク



取組前の歩行者動線【地下レベル】(約840m)

↓ 430m(約5分)短縮

取組後の歩行者動線【デッキレベル】(約410m)

地下:整備済	未	■
地上:整備済	未	■
デッキ:整備済	未	■

大阪・梅田駅周辺サイン整備:来阪旅行者等の周遊性・利便性の向上のため、案内表示の統一化を図る(2018年度より順次整備)

共通ルールに基づくサイン整備

- ・表記方法の統一 (情報の断絶の改善)
- ・背景色の改善、ピクトの統一 (視認性の改善) など

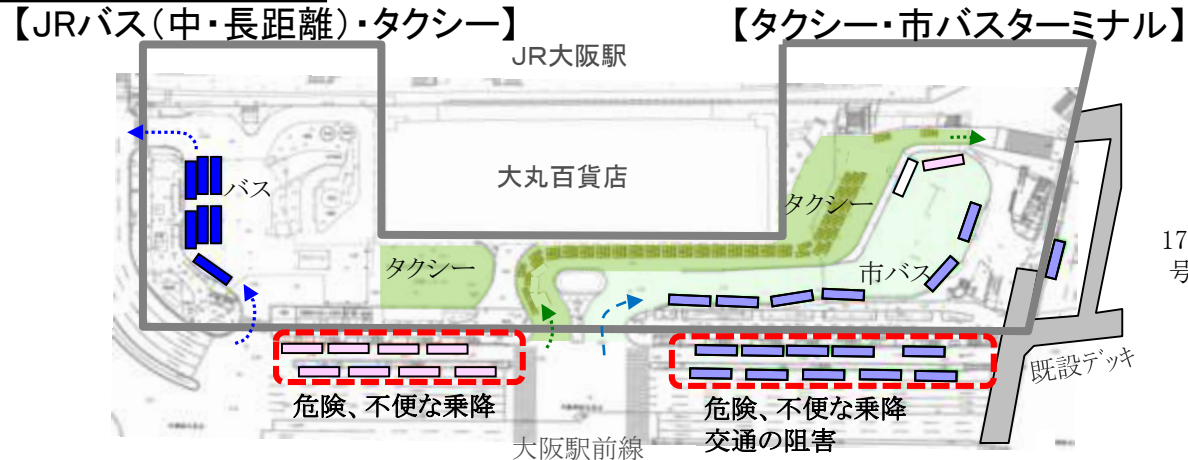


1. 大阪駅周辺 ⑤大阪駅の南側駅前広場の再編成

<めざす姿>

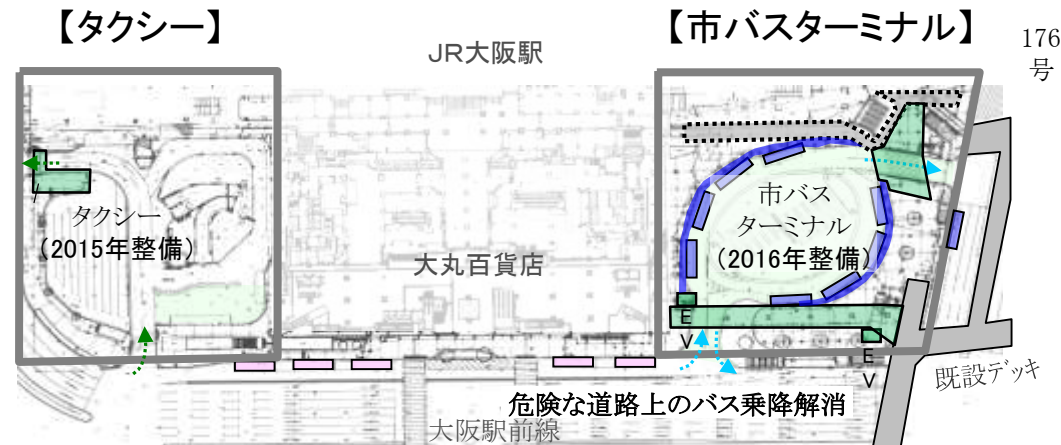
- ・大阪駅の南側駅前広場の再編成により、利用者の安全性・利便性を向上させる。

取組前



○大阪駅前線の道路上のバス乗り場を駅前広場に移設することにより、バス乗降を安全かつ便利にするとともに、大阪駅前線の道路交通を円滑化。

これまでの取組



1. エリアの状況

- 1964年の東海道新幹線の開通、東京オリンピックの開催、1970年の大阪万博開催時に、土地区画整理事業と共にまちづくりが進められて以降、大阪の南北軸の一画を担うとともに、国土軸上に位置する広域交通ネットワークの拠点として、関西国際空港、大阪国際空港、神戸空港などとともに、アジア、日本各地と大阪を繋ぐ役割を果たしてきている。
- 今後、リニア中央新幹線の整備によるスーパー・メガリージョン構想が進められ、東京、名古屋、大阪が一体となった7000万人の巨大経済圏が形成されようとしており、また、北陸新幹線や、関西国際空港とのアクセスを強化するなにわ筋線(都市鉄道)、空港や全国の都市拠点などを繋ぐ高速道路網へのアクセスを強化する大阪都市再生環状道路淀川左岸線(都市高速道路)などの広域交通インフラが整備されていく状況。

2. エリアの課題

- 新大阪駅周辺地域が、かつてないほどの広域交通の一大ハブ拠点となるこの機会を捉えて、世界、日本国内から多様な人を惹きつけ交流を促進するとともに、世界に誇れる豊かな都市空間をつくり出すことで、大阪経済の発展はもとより、関西・西日本のポテンシャルを高め、アジアと共に進化する新しい時代の大阪をめざす必要がある。

3. 近年の動向

- 都市再生緊急整備地域の候補となる地域として公表(2018年8月)されたことを受け、国、大阪府、大阪市、経済団体、民間事業者、学識経験者等で構成する「新大阪駅周辺地域都市再生緊急整備地域検討協議会」を設置し(2019年10月)、官民協働で将来のまちづくりを検討。「新大阪駅周辺地域都市再生緊急整備地域まちづくり方針2022」を策定(2022年6月)。
- まちづくり方針を踏まえ、複数の具体的なプロジェクトが動きつつある「新大阪駅エリア」において、都市再生緊急整備地域に指定(2022年10月)。あわせて、同年12月に都市再生緊急整備協議会を設置。

4. 将来像

- 圧倒的な広域交通アクセスを活かして、駅とまちが一体となった「世界有数の広域交通ターミナルのまちづくりの実現」をめざす。

○ 新大阪駅周辺

○取組状況及び今後のスケジュール

凡例(案)

..... 調査

- - - - - 実施

———— 成果

青字は2014年以降の実施済みの項目
赤字は現時点では未実施の項目

年度	2014 (H26)	2015 (H27)	2016 (H28)	2017 (H29)	2018 (H30)	2019 (R1)	2020 (R2)	2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)	2028 (R10)	2029 (R11)	2030 (R12)
新大阪駅周辺地域 まちづくり検討			新大阪駅周辺地域 まちづくり検討		●				●								
					●				●								
						●			●								
									●								

○『新大阪駅周辺』エリアの担当部局一覧

- ・大阪市:大阪都市計画局、計画調整局、淀川区役所、東淀川区役所
- ・大阪府:大阪都市計画局

○ 新大阪駅周辺

【地区の位置付け】

(エリア全体)

- 新大阪、十三、淡路の3つのエリアが徒歩圏に居住エリアを持つというポテンシャルを踏まえて、それぞれの立地特性やゆかりを活かしながら、来訪といった一時的なエリアの利用から、働く、住むといったエリアへの定着を視野に入れて、3つのエリアが一体となって、魅力の高い拠点の形成を図る。

(新大阪駅エリア)

- 新大阪駅エリアについては、新幹線駅をはじめとする広域交通の利便性が高いポテンシャルを活かして質の高い機能の集積を図り、3つのエリアのリーディング拠点として、国内外の広域の人の流れを集めて、まちを広げる重要な役割を担う。特に、目的地のシンボルとなる大規模な交流施設の立地、広域交通結節施設として人の空間の拡充や高速バス拠点化、駅からまちへの空間の演出などにより、新大阪駅周辺地域の拠点性の向上をけん引する。

(十三駅エリア・淡路駅エリア)

- 十三駅エリア・淡路駅エリアについては、新大阪駅エリアと多様な交通モードでネットワークさせつつも、懐かしさや、空間的なゆとりなど新大阪にないそれぞれの特色を活かした独自性を持つことにより、新大阪駅エリアの役割や広域的な機能を補完するサブ拠点としての役割を担うことで、3エリアが一体となって魅力の高い拠点を形成する。



○ 新大阪駅周辺

○課題と取組

	事項	課題	取組
全体	プロモーション	<ul style="list-style-type: none"> さらなる民間都市開発の機運の醸成、新たな事業の創出、人の集積等を図っていくために、府民、市民はもとより、国内外に広く、新大阪駅周辺地域の動きをプロモーションする必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> 都市再生緊急整備協議会が中心となって、セミナーなどを開催することにより、エリアのブランド価値を高める取組を展開する。
新大阪駅エリア	新幹線新駅関連プロジェクト	<ul style="list-style-type: none"> 駅とまちが一体となったまちづくりを進めるために、リニア中央新幹線、北陸新幹線の新駅整備と関連して、都市機能の充実を図っていく必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> 新幹線新駅の位置が示されれば、以下4つのプロジェクトについて検討の具体化を進める。 <ol style="list-style-type: none"> (1) 広域交通結節施設の機能向上 (2) 駅とまちを繋ぐ歩行者動線 (3) 大規模交流施設の立地 (4) 新大阪連絡線新駅プロジェクト
	民間都市開発プロジェクト	<ul style="list-style-type: none"> 人の集積等を図っていくために、民間都市開発における建て替え、再開発などのタイミングに合わせて、エリアの価値を高める機能を導入していくことが求められる。 	<ul style="list-style-type: none"> 検討が進められるプロジェクトの実施促進を図りながら、新たな民間によるプロジェクトの組成に向けた機運の醸成を図る。
十三駅エリア 淡路駅エリア	エリア計画プロジェクト推進	<ul style="list-style-type: none"> 新大阪駅エリアの役割や広域的な機能を補完するサブ拠点としての役割を担い、3エリアが一体となって魅力の高い拠点を形成する必要がある。 	<p>新大阪連絡線・なにわ筋連絡線構想(新駅設置)および柴島浄水場用地・阪急高架下空間等の活用の検討を踏まえてエリア計画を作成し、各種プロジェクトの推進を図る。</p>

○ 新大阪駅周辺 ①新大阪駅エリア

<めざす姿>

- ・世界有数の広域交通ターミナルのまちづくり

取組前

○新幹線、JR在来線及びOsakaMetroの駅が立地し、駅の直近には、業務、宿泊などの機能集積があり、特に北西部の業務系機能の集積がある。駅から離れるにつれて、商業地域内においても、戸建て住宅や共同住宅が立地するなど、一定規模の居住機能があり、複合的な土地利用がなされている。



取組後～将来像 駅まち一体の空間づくり

○新幹線新駅関連プロジェクト

リニア中央新幹線・北陸新幹線の駅位置を踏まえて、以下の4つの関連プロジェクトの検討の具体化を進める。

(1) 広域交通結節施設の機能向上

鉄道・道路とまちを繋ぐ役割を担う交通結節施設は、利便性・円滑性・快適性の観点から、歩行者・自動車等交通・利用者サービスの空間をバランスよく設ける。現状の課題解決はもとより、人の空間の拡充及び高速バスの拠点化に向けて、多層化の検討を進める。

(2) 駅とまちをつなぐ歩行者動線(歩きたくなるまちなか)

新大阪駅の3Fの南北通路から6ブロックの方面に、駅、交通結節施設などと民間都市開発の低層部を一体的な空間として、動線を確保するとともに、賑わいや潤いのある連続的な空間形成を図る。

(3) 大規模交流施設の立地

0.5～1ha規模以上で、広い圏域からの人の集積が可能な空間の確保などを図る。

(4) 新大阪連絡線新駅プロジェクト

新大阪と十三のネットワークを強化する新大阪連絡線の新駅は、新大阪駅の北西部として、駅ビル整備と合わせて、一体的にエリアの価値を向上する機能の導入を図る。

○民間都市開発プロジェクト

人の集積を図るために、大規模な建て替え、土地利用転換などのまとまりのある民間都市開発に合わせて、交流促進・交通結節・都市空間の機能の向上を図る。民間都市開発には、質の高い機能の導入や、魅力的な低層部を創出することなどによりまちの価値を高める。特に低層部等は、民間の創意工夫などにより、さまざまな人が、効果的で便利に利用できる都市空間となるよう新しい空間利用(空間のシェアリングなど)のイノベーションに期待する。



○ 新大阪駅周辺 ②十三駅エリア、淡路駅エリア

<めざす姿>

- ・世界有数の広域交通ターミナルのまちづくり

取組前

○十三駅エリア

阪急京都線、神戸線、宝塚線が集まり、大阪駅に接続する鉄道の結節点であり、駅周辺には、商店街などの昔ながらの風情のある空間が残るほか、南側に近接する淀川では、十三河川敷において、花火大会やバーベキューなどのイベントが開催されている。

○淡路駅エリア

阪急淡路駅は、阪急京都線、千里線の結節点であり、また、JRおおさか東線の開業に伴いJR 淡路駅が設置され、新大阪駅へのアクセス性が向上した。両駅周辺では、土地区画整理事業と東西の都市計画道路事業及び連続立体交差事業が行われており、商店街の周りには、居住機能が広がる。



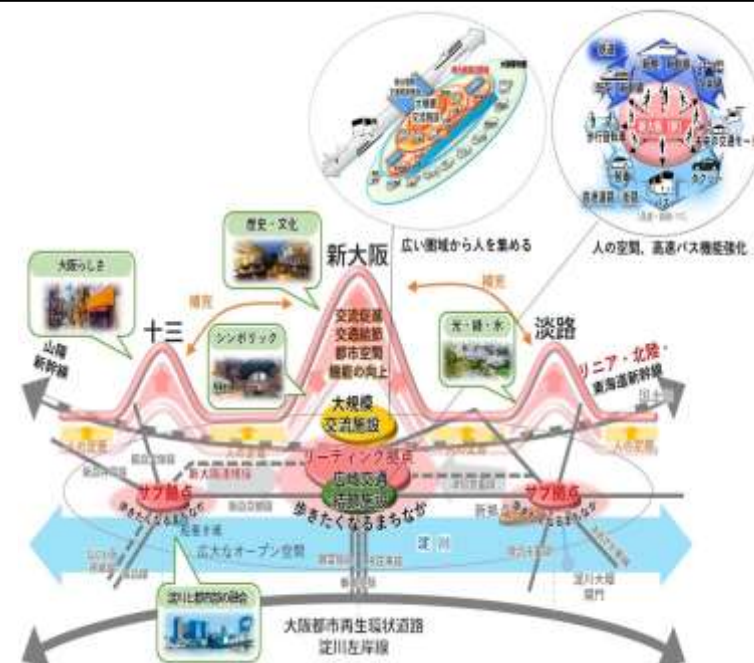
取組後～将来像

新大阪駅エリアと多様な交通モードでネットワークさせつつも、懐かしさや、空間的なゆとりなど新大阪にないそれぞれの特色を活かした独自性を持つことにより、新大阪駅エリアの役割や広域的な機能を補完するサブ拠点としての役割を担うことで、3エリアが一体となって魅力の高い拠点を形成する。

○新しいまちづくりに関連するインパクト

十三駅エリア：新大阪連絡線・なにわ筋連絡線構想(新駅設置)
淀川河川敷十三エリアの魅力向上
淀川区役所跡地開発 など

淡路駅エリア：阪急線 高架化
土地区画整理事業
柴島浄水場 上系 有効活用 など



「新大阪駅周辺地域都市再生緊急整備地域まちづくり方針2022」より

3. 中之島周辺【総論】

1. エリアの状況

- ・古くから大阪の経済・文化・行政の中心であり、現在でも業務の中核機能などが集積し、芸術・文化の発信拠点としての役割も担い、大阪の中心業務地区を形成している。また、堂島川と土佐堀川に挟まれ、水都大阪のシンボルアイランドとなっている。
 - ①東部・・・行政機関や文化施設、公園などの公共施設が集積し、市民の交流や歴史文化の拠点として位置づけられる。
 - ②西部・・・中之島3丁目付近はオフィスビルを中心に民間開発が進んでおり、4丁目・5丁目では、大阪国際会議場や大規模ホテルなどのMICE機能、大阪中之島美術館（2022年2月開館）や国立国際美術館、市立科学館などの文化・芸術機能が集積している。

2. エリアの課題

- ①東部
 - ・重要文化財の中央公会堂や中之島図書館などの優れた近代建築物の魅力を活用しきれていない。
 - ・年間を通じて多くの人々が訪れる文化・集客ゾーンであるが、歩行者や自転車の乱横断など交通安全性と回遊性に課題がある。
- ②西部
 - ・業務機能の集まる西部エリアには低未利用地が多く、大部分が駐車場等の暫定利用となっており、まちづくりが進んでいない。

3. 近年の動向

- ①東部
 - ・市中央公会堂と府中之島図書館が連携し、相互のコンテンツを生かした共同事業を展開するとともに、2015年には中之島図書館正面玄関の常時開放や中央公会堂では新しいレストランを導入するなどサービス改善を進めている。
- ②西部
 - ・京阪中之島新線の開通により東西方向の交通の流れが改善されてきている。
 - ・4丁目では、大阪中之島美術館が2022年2月に開館するとともに、隣接地において未来医療国際拠点の形成を進めている。また、大阪大学中之島センターが、社会学共創・産学共創・アート拠点の形成に向けた改修、機能強化を進めている。
 - ・5丁目では、民間地権者等による土地区画整理事業を実施し、歩行者専用道等の公共施設整備や敷地の整形化等の基盤整備を進めている。

4. 将来像

- ①東部
 - ・近代建築の魅力を活用するとともに、多様な世代が訪れる機会の創出により新たな公園利用者の流れを作り出し、中之島エリアの集客増・活性化につなげていく。
 - ・中之島通を歩行者空間化（公園化）し、中之島エリア全体の回遊性向上とともに、中之島公園の一体的な空間の創出を図るため、人中心の通りとして整備する。
- ②西部
 - ・4丁目では、2022年2月に開館した大阪中之島美術館と、市立科学館、国立国際美術館との連携により、国内有数のミュージアムゾーンを形成する。また、隣接する市有地において、未来医療の産業化とその提供による国際貢献を推進する未来医療国際拠点を形成し、これらが連携・調和するまちづくりの実現を図ることにより、大阪の文化・芸術・学術を担う国際的な拠点を形成する。
 - ・さらに5丁目では、国際的な拠点形成に資するまちづくりの実現をめざし、質の高い民間開発を誘導する。

3. 中之島周辺

○取組状況及び今後のスケジュール

凡例(案) (調査) (制度設計・事業者選定等) --- (実施) (制度創設～適用・着工～竣工) — (成果) (制度適用開始・供用開始～) 青字は2014年度以降現時点までの取組項目 赤字は今後の取組項目

年度			2014 (H26)	2015 (H27)	2016 (H28)	2017 (H29)	2018 (H30)	2019 (R1)	2020 (R2)	2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)	2028 (R10)	2029 (R11)	2030 (R12)	
西部	中之島 4・5丁目	②中之島西部の まちづくり (・低未利用地の活用 ・文化・芸術機能の強化)	<4丁目>			大阪中之島美術館着工			大阪中之島美術館開館			3館の連携により、ミュージアムトライアングルを形成し、国内有数のミュージアムゾーンへ								
						国立国際美術館及び市立科学館との連携を調整			工事着手に向けた調整等									施設整備		
			<5丁目>			未来医療国際拠点基本計画(案)策定			事業者選定			未来医療国際拠点開業								
						中之島アゴラ構想基本計画(案)策定			事業計画の具体化									施設整備		
						土地区画整理事業の実施検討 事業計画の具体化			土地区画整理事業の実施			国際的な拠点形成に資する質の高い民間開発を誘導								
						MICE機能の強化をはじめとしたまちづくりの検討			開発計画の具体化											
なにわ筋線									なにわ筋線工事着手			(2031年春開業予定)								
中之島GATE(西区川口)									サウンディング調査			事業者選定			施設整備			中之島GATE船着場・にぎわい施設オープン		

○『中之島』エリアの担当部局一覧

- ・大阪市: 計画調整局、経済戦略局、建設局
- ・大阪府: 商工労働部、府民文化部、教育庁

3. 中之島周辺

【地区の位置づけ】

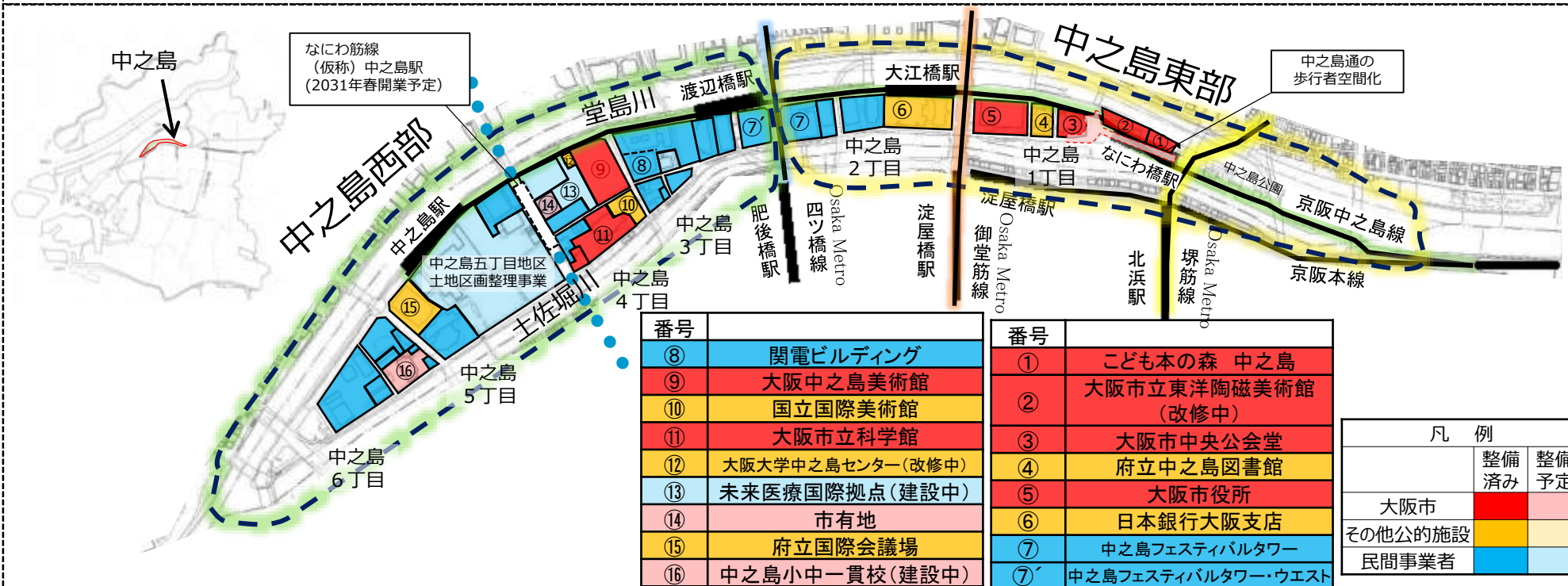
- ・当地区は古くから大阪の経済・文化・行政の中心であり、現在でも大手企業の中核機能が集積するとともに、芸術・文化の発信拠点としての役割も担っている。大阪駅から御堂筋を経て難波にいたるエリアとともに、大阪の中心業務地区を形成している。
- ・大阪駅から南へ約1kmの距離に立地。東西約3km、面積約72ha。堂島川と土佐堀川に挟まれ、水都大阪を代表する景観を形成しており、大阪のシンボルアイランドとなっている。

【中之島東部の概要】

- 土地利用： 明治・大正年代から、大阪市役所・日本銀行・中之島図書館・中央公会堂などの土地利用が進み、昭和年代には概ね現在の姿が概成している。2012年にフェスティバルタワーが竣工。
- 交通インフラ： Osaka Metro御堂筋線、四ツ橋線が近接するとともに、京阪中之島線が地区東西を結ぶ交通至便な立地である。
- 施設の活用： 中之島図書館、中央公会堂など近代建築物が集積している。

【中之島西部の概要】

- 土地利用： 中之島3丁目では民間開発が進んでいるが、中之島4・5丁目には未利用地が存在している。中之島4丁目では、大阪中之島美術館が2022年2月に開館するとともに、未来医療国際拠点が2024年春の開業に向けて整備を進めている。中之島5丁目では、2022年12月に土地区画整理事業の事業認可を取得し、基盤整備等を進めている。
- 交通インフラ： Osaka Metro四ツ橋線が近接するとともに、京阪中之島線が地区東西を結ぶ交通至便な立地である。2031年春にはなにわ筋線が開通を予定。
- 施設の活用： 大阪中之島美術館、国立国際美術館、市立科学館、香雪美術館等の文化・芸術機能が集積。大阪国際会議場、リーガロイヤルホテル、フェスティバルホールなどの MICE機能が集積している。



3. 中之島周辺

○課題と取組

■中之島東部

	事項	課題	取組
施設の活用	<p>○近代的建築物等の有効活用</p> <p>○中之島通の歩行者空間化(公園化)</p>	<p>大阪府立中之島図書館</p> <ul style="list-style-type: none"> 正面玄関からの出入りが利用できない、旧態依然とした入退館システムなど、建物・設備の老朽化や、図書館利用者のニーズにあった施設やサービスが十分でなく、国指定の重要文化財である建物、全蔵書の36%、20万冊の圧倒的な古典籍を所蔵しているが、デジタル化が遅れているなど、貴重な蔵書を活かしきれていない。 <p>大阪市中央公会堂</p> <ul style="list-style-type: none"> 優れた近代建築として国の重要文化財に指定されているにもかかわらず、十分な活用ができていないほか、レストランの営業時間が短いなど、集客部門の活用が十分でない。 <p>中之島通</p> <ul style="list-style-type: none"> 年間を通じて多くの人を訪れる文化・集客ゾーンであるが、歩行者や自転車の乱横断など交通安全性と回遊性に課題がある。 	<p>①中之島東部のまちづくり</p> <p>○大阪府立中之島図書館の有効活用</p> <ul style="list-style-type: none"> リニューアル工事の実施 中央公会堂と連携した文化事業の実施 民間ノウハウを活かした企画運営を行うための指定管理者制導入 ビジネス関係の図書・雑誌、電子情報(オンラインデータベース等)の提供を開始(ビジネス支援サービス) カフェのオープン 正面玄関を改装し、フリー入退館を実施 など <p>○大阪市中央公会堂の有効活用</p> <ul style="list-style-type: none"> 近代建築の魅力を活かした事業の実施 レストラン事業者を公募し、2014年12月事業者決定、2015年6月オープン。営業時間拡充やショップの設置等サービス面の充実 中之島図書館と連携した文化事業の実施など 正面玄関の解放 <p>○中之島通の歩行者空間化(公園化)</p> <ul style="list-style-type: none"> 歩行者空間化(公園化)に向けた道路整備を実施

3. 中之島周辺

○課題と取組

■中之島西部

	事項	課題	取組
土地利用	<ul style="list-style-type: none"> ○広大な低未利用地の活用 ○文化・芸術機能、国際ビジネス機能の強化 	<ul style="list-style-type: none"> ・中之島4・5丁目には低未利用地が多く、大部分が駐車場等の暫定利用となっており、まちづくりが進んでいない。 ・文化・芸術機能、MICE機能が一定程度集積しているものの、十分に活用できていない。大阪国際会議場は施設のキャパシティ不足、施設の経年劣化、指定管理者制度による制約などの課題がある。 ・「近代美術館構想」が公表されてから30年以上が経過しているが未だ実現に至っていない。 	<p>③中之島西部のまちづくり</p> <ul style="list-style-type: none"> ○中之島4丁目のまちづくり <ul style="list-style-type: none"> ・大阪中之島美術館が2022年2月に開館するとともに、その西側隣接地において未来医療国際拠点が2024年春の開業に向けた整備を進めている。 ・大阪大学中之島センターが、社会学共創・産学共創・アート拠点の形成に向けた改修・機能強化を実施、2023年春開館予定。 ○中之島5丁目のまちづくり <ul style="list-style-type: none"> ・国際的な拠点形成に資する質の高い民間開発を誘導するまちづくりの実現に向け、民間地権者と土地区画整理事業を実施するとともに、今後の開発計画の具体化に向けたまちづくりを検討中。
交通インフラ	<ul style="list-style-type: none"> ○主要ターミナルからのアクセス性の充実 	<ul style="list-style-type: none"> ・中之島新線の整備(2008年)により、東西方向の交通の流れは改善されているものの、大阪駅やなんば駅等の主要ターミナルからのアクセス性が十分でない。 	<p>●なにわ筋線の整備促進 (大阪都市圏の交通インフラに記載)</p>

3. 中之島周辺 ①中之島東部のまちづくり

<めざす姿>

- ・中之島図書館、中央公会堂は国指定の重要文化財。二つの建物を「大阪の知と文化と歴史のシンボル」を共通コンセプトに、建物資産、図書館の貴重な蔵書などを活かすためのリニューアル、2施設の連携事業を実施するとともに、多様な世代が訪れる機会の創出により新たな公園利用者の流れを作り出し、中之島エリアの集客及び活性化をめざす。

取組前

○中之島図書館

- ・建物・設備の老朽化や、図書館利用者のニーズにあった施設やサービスが十分でなく、国指定の重要文化財である建物、貴重な蔵書を活かしきれていない。

○中央公会堂

- ・保存・再生工事を行い、優れた近代建築として国の重要文化財に指定されているにもかかわらず、レストランの営業時間が短いなど、十分な活用ができていない。

取組後～将来像



3. 中之島周辺 ①中之島東部のまちづくり

大阪市の文化集客エリアに位置する中之島通は、多くの方々に利用されている道路であるが、歩行者・自転車の利用者が車道を乱横断する状況が見受けられており安全対策が求められていた。この中之島通を歩行者空間化（公園化）し、中之島エリア全体の回遊性向上とともに、中之島公園の一体的な空間の創出を図るため、人中心の通りとして整備する。

1. 経緯・整備内容

- 明治32（1899）年、中之島公園開設
- 大正7（1918）年に竣工した中央公会堂の前面は広場空間であった
- 整備当時から人々の集う賑わいある空間であったことから、この空間特性を今後の整備においても踏襲
- 都市活動の中心である御堂筋の拠点（うめだ・中之島・難波）に、上質な交流空間（広場）を配置することにより、持続的に発展する都市構造となる
- 種々の公共施設、文化施設、歴史的建造物が集積し、年間を通じて多くの人が訪れる文化・集客ゾーンである中之島東部地区における交通安全性と回遊性、都市景観・魅力の向上を図るため、「こども本の森中之島」の整備を契機に、**沿道施設と一体的かつ多様な活用が可能となる空間**として再編する



事業の経過	
2007年7月	中之島公園再整備基本計画策定
2019年9月	中之島歩行者空間のデザイン検討開始
2020年2月	中之島通を通行止め、歩行者空間化工事着手
2020年7月	こども本の森中之島開館
2021年4月	歩行者空間化工事完了
2023年度	中央公会堂周辺整備完了（予定）

2. 整備効果

魅力創出・地域の回遊性向上

- 景観軸の形成と見通しの確保**
中之島通における景観軸の見通しを確保し、公会堂のシンボル性を演出。
- 交流の舞台づくり**
中央公会堂を引き立て、「文化・芸術の交流の場」とする。
- 地域の回遊性の向上**
広場化により安全で快適な歩行者ネットワークを形成し、地域の回遊性向上を図る。

利便性・安全性の向上

- アクセス性向上**
駅から各文化施設（中央公会堂、東洋陶磁美術館など）までの歩行者のアクセスルートを確保する。
- 交通安全の確保**
歩行者や自転車の無理な道路横断を解消する。

3. 整備状況



中央公会堂周辺
R5年度整備完了（予定）

東西道路区間
R3年度整備完了



現況



整備後

イメージ



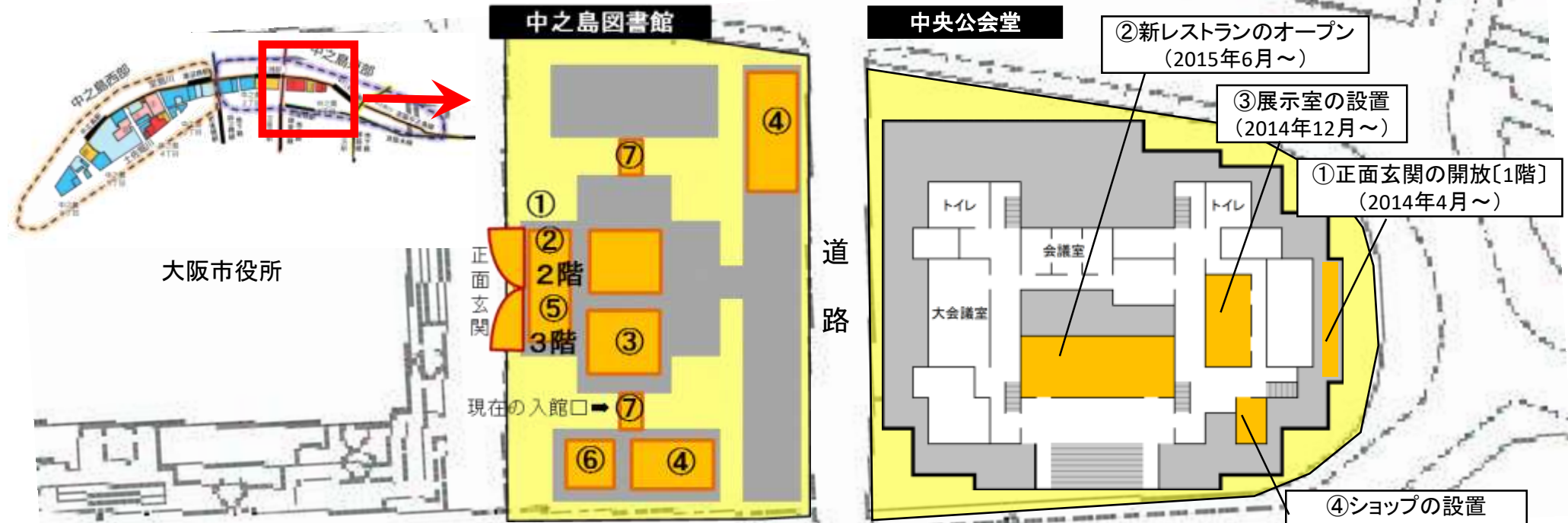
整備前



現況

3. 中之島周辺 ①中之島東部のまちづくり

大阪府立中之島図書館・大阪市中央公会堂の有効活用



○府立中之島図書館のリニューアル(2015年4月正面玄関開放・順次リニューアル)

		リニューアル前	リニューアル後
①	外観	施設全体が老朽化	外壁を洗浄し、白亜の殿堂と評される外観を復活
②	正面玄関	閉鎖／階段下入館口が分かりにくく、受付後、持ち物を預けるシステム	正面玄関を改装し、フリー入退館を実施
③④ ⑤	館内	交流等に使える施設がない	大展示室、多目的スペースの設置、記念室(⑤)の改修
⑥		閲覧室のほかに館内でくつろげるスペースがない	カフェのオープン
⑦		設備の老朽化	トイレを改修し、アメニティを向上
	管理体制	府による直営	指定管理者による施設管理

○市中央公会堂のリニューアル

		リニューアル前	リニューアル後
①	1階 正面玄関	大集会室利用時以外は、玄関が閉鎖	正面玄関の開放 (2014年4月～)
②	地下1階 館内	レストラン目的の来場者の確保など、レストランの活用が不十分	アイコン的存在となりうる新レストランのオープン (2015年6月～)
③ ④		近代建築の魅力を伝えるサービスが不十分	展示室の設置 (2014年12月～)、 ショップの設置 (2015年9月～)

3. 中之島周辺 ①中之島東部のまちづくり

～中之島図書館の有効活用～

【これまでの取組・成果】

■指定管理者制度の導入

施設の維持補修、展示室・多目的スペースの設置及び運営のほか、利用者サービスの向上、府民に親しまれる図書館づくりを目的として、指定管理者制度を導入。(2016年4月～)

■正面玄関の開放によるフリー入退館の実現(2015年4月)。



■外壁洗浄等による建物の美化(2015年4月)。

■カフェのオープン(2016年4月～)

・図書館の新たな魅力づくりを行うため、カフェをオープン。



■文化事業の合同実施など、中央公会堂との連携・協力の強化
・中央公会堂と連携したガイドツアー(毎月1回程度)などを実施。

■自主的な文化事業の実施

- ・中之島図書館の魅力を伝える文化事業を実施
「中之島点描」、「近世大坂の暮らし」等、所蔵資料を用いた特別展や古文書講座(初級編・中級編)等の実施。
- ・生きた建築ミュージアムフェスティバル大阪 参画。
- ・文化庁主催「メディア芸術祭 大阪中之島展」協力。

～大阪市中央公会堂の有効活用～

【これまでの取組・成果】

■近代建築物としての活用

貸館利用者のみならず一般の来館者にも自由に見学できるようにしたことにより、近代建築としての魅力を発信し、中之島エリアの魅力向上に寄与。

<実績>

- ・正面玄関の開放(2014年度～) 1,164人(2022年度)
- ・館内ガイドツアー(2014年度～) 473人(2022年度)
- ・中央公会堂の歴史、大阪の近代建築、中之島図書館の所蔵品等を展示する展示室を開設(2014年12月)



■自主的な企画実施

- ・大阪市立科学館と共催事業
「99年目のアインシュタイン」(2022年12月)
- ・特別見学会「歴史と意匠」開催(2023年2月)
- ・生きた建築ミュージアムフェスティバル参画



■レストランの活用

- ・新レストランの営業開始(2015年6月)



3. 中之島周辺 ②中之島西部のまちづくり

<めざす姿>

- ・中之島4丁目において、2022年2月2日に開館した大阪中之島美術館と、市立科学館、国立国際美術館との連携による、国内有数のミュージアムゾーンの形成とともに、未来医療の産業化とその提供による国際貢献を推進する未来医療国際拠点の整備により、大阪の文化・芸術・学術を担う国際的な拠点へ。
- ・中之島5丁目では、国際的な拠点形成に資する質の高い民間開発を誘導するまちづくりの実現をめざす。

取組前

- ・中之島4・5丁目には低未利用地が多く、大部分が駐車場等の暫定利用となっており、まちづくりが進んでいない。
- ・「近代美術館構想」が公表されてから30年以上が経過しているが未だ実現に至っていない。
- ・文化・芸術機能、MICE機能が一定程度集積しているものの、十分に活用できていない。

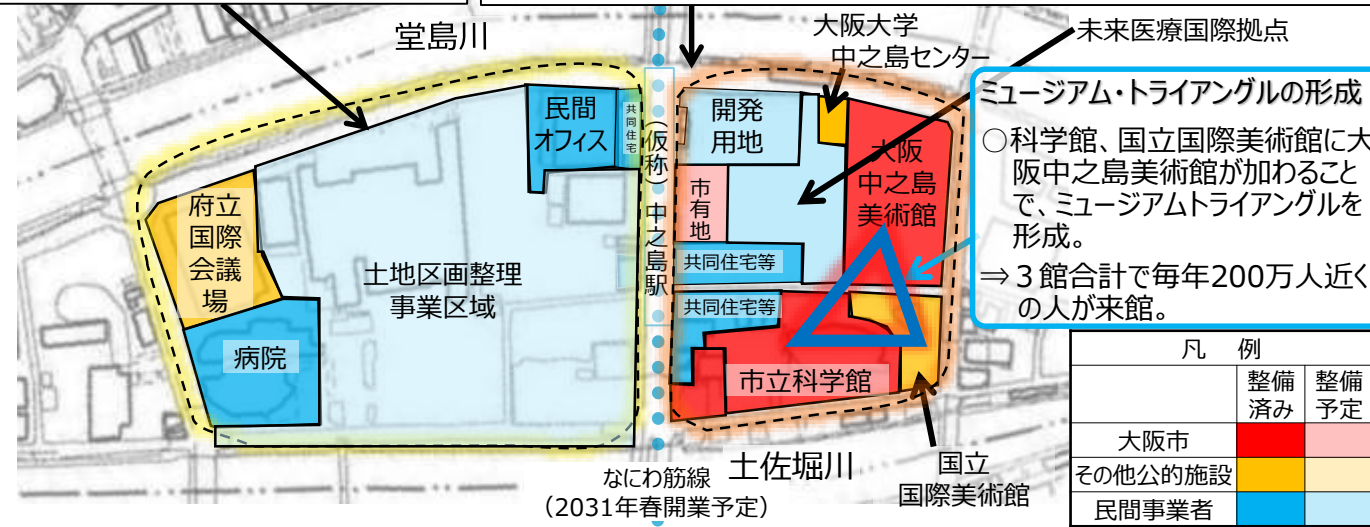


取組後～将来像

- 中之島5丁目
 - ・国際的な拠点形成に資する質の高い民間開発を誘導するまちづくりの実現に向け、土地区画整理事業による土地の整形化や歩行者専用道等の整備を実施するとともに、今後の開発計画の具体化に向けたまちづくりを検討。

○中之島4丁目

- ・大阪の文化・芸術・学術の中心を担う国際的な拠点へ。
- ・大阪中之島美術館と、市立科学館、国立国際美術館との連携により国内有数のミュージアムゾーンへ。
- ・大阪大学中之島センターにおいて、産学官の連携により、文化・芸術・学術・技術のあらたな交流・発信拠点となる“中之島アゴラ”（社学共創・産学共創・アート拠点）の形成を推進。
- ・再生医療をベースとした最先端の「未来医療」の産業化及び「未来医療」の提供による国際貢献を推進する「未来医療国際拠点」を形成（詳細は次頁）。



ミュージアム・トライアングルの形成
 ○科学館、国立国際美術館に大阪中之島美術館が加わることで、ミュージアムトライアングルを形成。
 ⇒3館合計で毎年200万人近くの人が来館。

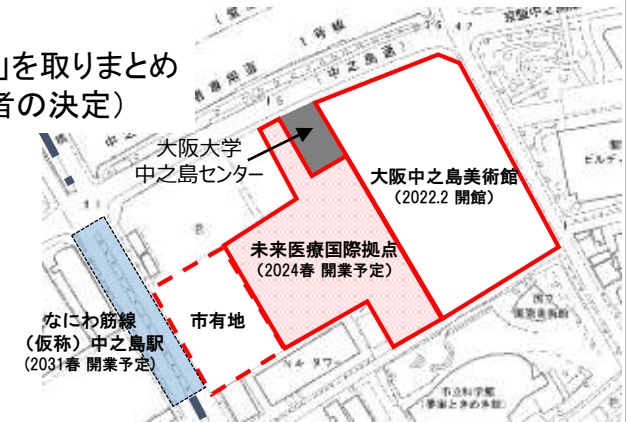
凡 例		
	整備済み	整備予定
大阪市		
その他公的施設		
民間事業者		

3. 中之島周辺 ②中之島西部のまちづくり

未来医療国際拠点の形成

【これまでの取組・成果】

- ・2018年8月 中之島4丁目再生医療国際拠点検討協議会において、「未来医療国際拠点基本計画(案)」を取りまとめ
- ・2018年10月 未来医療国際拠点整備・運営に関する開発事業者の公募開始(2019年1月に優先交渉権者の決定)
- ・2020年1月 市と開発事業者において、定期借地権設定契約を締結
未来医療推進機構と開発事業者において、定期建物賃貸借予約契約を締結
- ・2020年2月 未来医療推進機構が入居者の募集を開始
- ・2021年11月 建築工事に着手
- ・2024年春 開業予定

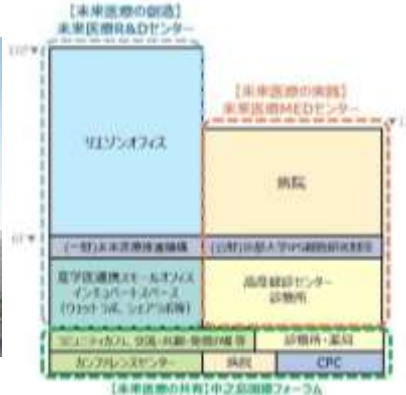


【未来医療国際拠点について】

■コンセプト

- ・再生医療をベースにゲノム医療や人工知能(AI)、IOTの活用等、今後の医療技術の進捗に即応した最先端の「未来医療」の産業化を推進。
- ・国内外の患者への「未来医療」の提供により、国際貢献を推進。

■施設の概要



＜施設内容＞

様々な研究ニーズに対応する複合研究施設である「未来医療R&Dセンター」、これと連携する複合医療・健診施設である「未来医療MEDセンター」、周辺施設とも連携するオープンスペースを備えた交流施設である「中之島国際フォーラム」を整備。

＜開発事業者＞

日本生命保険相互会社(代表事業者)
京阪ホールディングス株式会社(共有者)
関電不動産開発株式会社(共有者)

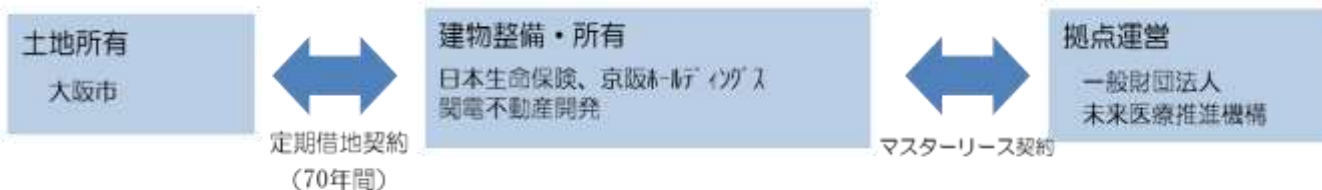
＜運営主体＞

(一般財団法人)未来医療推進機構

＜入居予定施設(主なもの)＞

- ・先端医療研究施設 【(公財)京都大学iPS細胞研究財団】
- ・医療施設 【(医)渡辺医学会・(医)サラヤ体育育英会・(一社)中之島アイセンター 他】
- ・産学医連携スモールオフィス・インキュベーションスペース 【三井不動産(株)、(一社)LINK-J】
- ・カンファレンスセンター 【(株)コングレ】
- ・リエゾンオフィス 【ロート製薬(株)・シップヘルスケアHD(株)・アズワン(株)・サラヤ(株)・大阪滋慶学園 他】

■事業スキーム



3. 中之島周辺 ②中之島西部のまちづくり

中之島5丁目地区における土地区画整理事業の実施

【これまでの取組・成果】

- ・2022年12月 土地区画整理事業の事業認可
- ・2022年12月 土地区画整理事業の仮換地指定

【土地区画整理事業の内容】

■ 施行者

中之島五丁目地区土地区画整理事業 共同施行者(同意施行者)

■ 事業の目的

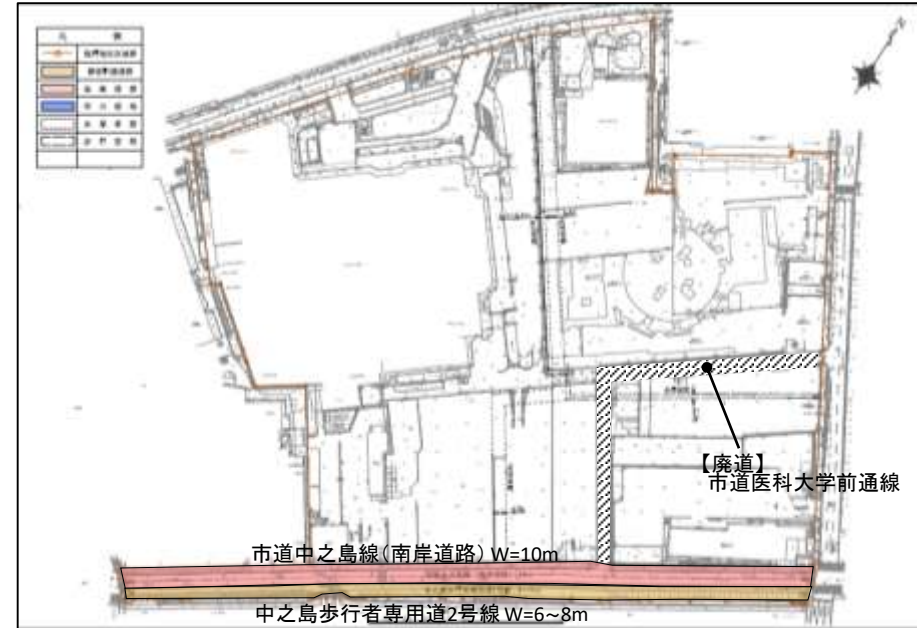
本地区では、京阪中之島線の整備やなにわ筋線新駅の計画による交通利便性の向上や、ウォーターフロントの立地特性を活かして、低未利用地の土地利用転換等により、中枢業務機能の充実や質の高い都市空間の創出を図ることを目的とする。

■ 事業概要

- ・施行地区の面積 : 約7.7ha
- ・土地所有者数 : 26人
- ・要移転物件 : 0
- ・事業期間 : 2022年度～2025年度
- ・総事業費 : 約17億円

■ 公共施設整備等

- ・中之島歩行者専用道2号線(W=6～8m)を整備
- ・市道中之島線(南岸道路)(W=10m)を整備



3. 中之島小中一貫校（中之島小学校 中之島中学校） 開校予定について

市内中心部における児童・生徒の急増に伴う課題への対応策として、今後も児童・生徒の増加が見込まれる中之島西部地域において、新たに小中一貫校を開校する。

新設校について

◇中之島小中学校(中之島小学校、中之島中学校)概要

開校 : 2024年4月(予定)
場所 : 北区中之島6丁目
施設 : 中之島小学校、中之島中学校を同一敷地内に設置する
施設一体型小中一貫校として整備
通学予定区域: 曾根崎新地1丁目、2丁目 堂島1丁目～3丁目
堂島浜1丁目、2丁目 中之島1丁目～6丁目



基本設計時のイメージパース

(位置図)



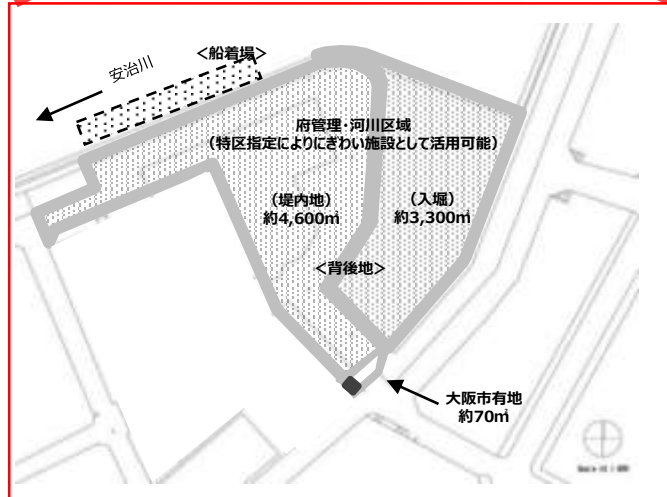
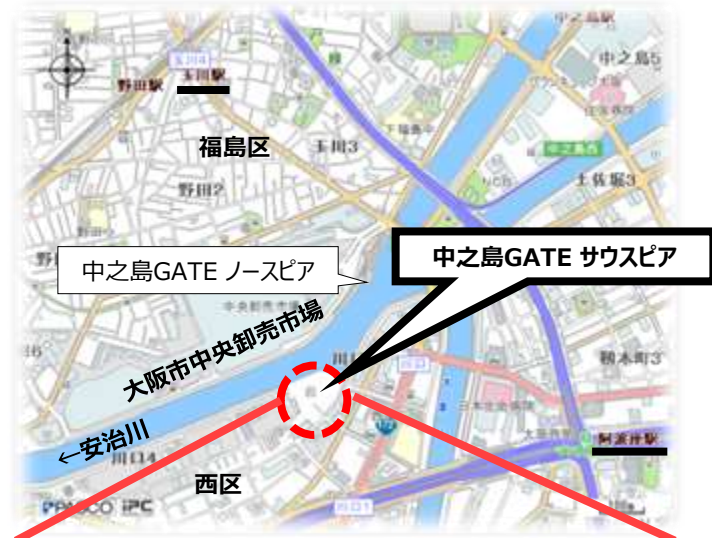
基本設計時のイメージパース

3. 中之島GATE整備について

基本方針

大阪府が海船と川舟の乗換ターミナル機能を有する公設船着場を整備し、民間事業者がにぎわい施設等とともに一体的な管理・運営を行い、海と川の結節点として、万博開催時はもとより万博後も水都大阪の魅力を発信するなど、大阪の成長に寄与していく。

■ 中之島GATEサウスピアの位置



■ 事業コンセプト

以下を基本的なイメージとして、民間事業者の創意工夫による施設等の整備管理運営を行い、2025年大阪・関西万博のインパクトを活かして、恒常的なにぎわいの創出や水都大阪の魅力発信などにより、舟運の活性化並びに地域の活性化を図る。

- ① ベイエリアと水の回廊周辺の観光名所をつなぐ乗換ターミナル機能
- ② 飲食や買い物などが楽しめるにぎわい機能
- ③ サウスピアの歴史的価値の保存と活用
- ④ その他、事業の趣旨・目的にあった機能

- 【例】・大阪の都心部に一番近いプレジャーボートの係留施設
・水辺の景観に配慮したデザイン
・水辺の地形を活かしたアウトドア体験機能
・アートと水辺の融合 など

■ 事業スケジュール

- 2022.12 民間事業者公募
- 2023.5 民間事業者決定
- 2023～ 船着場、にぎわい
- 施設整備に着手
- 2025.4 開業予定



中之島GATE整備イメージ

1. エリアの現状

- ・第7代大阪市長關一が大阪の顔として1937年に整備。全6車線が南行き一方通行の大阪の基軸幹線。パリの「シャンゼリゼ」、ニューヨークの「5thアベニュー」に匹敵する日本を代表するストリート。
- ・自動車3.2万台、歩行者1.7万人(2015年度:平日昼間の12時間:本町付近)があり、沿道は日本を代表する企業が集積する、大阪の中心業務地区を形成。

2. エリアの課題

- ・他の拠点の開発等により、業務集積地としての相対的地位が低下している。
- ・都心の24時間化・多様性等への対応や、御堂筋の「強み」を発揮したまちづくりが求められている。
- ・高さ制限等により、有効なオフィス面積を確保しにくく、建替えしにくい環境。

3. 近年の動向

- ・2014年から形態制限の緩和や建物低層部にクオリティ高いにぎわい施設等の誘導を図りながら建替えを誘導する、地区計画及び御堂筋デザインガイドラインにより、御堂筋沿道にオフィス、ホテル等の開発が進み、うち7件が完成した。
※高さ制限の経緯 … 1920年:31m → 1995年:正面50m(後方60m) → 2014年:正面50m(後方100m超)
- ・市と協議して定めた地域の自主ルール(2014.7)に沿って、壁面後退部分を使用した民間主体によるオープンカフェ、マルシェなどのにぎわい空間創出への取組が展開。
- ・車中心から人中心のストリートに転換を図るため、側道閉鎖やにぎわい創出の社会実験などを実施し、側道歩行者空間化の取組を推進。
- ・御堂筋オータムパーティーで秋の御堂筋や大阪の魅力を発信。また地域との協働による三休橋のプロムナードの整備など、御堂筋を中心とした船場エリアで官民一体となった取組が展開。

4. 将来像

- ・『歩いて楽しめ、24時間稼動する多機能エリア』への転換を図り、御堂筋ブランドの向上を図る。
- ・車中心から人中心の道路空間に再編。

4. 御堂筋

○取組状況及び今後のスケジュール

凡例(案) 調査 (～制度設計・事業者選定等) - - - - 実施 (制度創設～適用・着工～竣工) ——— 成果 (制度適用開始・供用開始～)

青字は2014年度以降現時点までの取組項目
赤字は今後の取組項目

年度	2013 (H25)	2014 (H26)	2015 (H27)	2016 (H28)	2017 (H29)	2018 (H30)	2019 (R1)	2020 (R2)	2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)	2028 (R10)	2029 (R11)	2030 (R12)	
①地区計画及び御堂筋デザインガイドライン等による形態・にぎわいの誘導	新ルール(地区計画及び御堂筋デザインガイドライン)の運用開始																		
②車中心から人中心の道路空間への転換	側道閉鎖社会実験	賑わい創出社会実験																	
③周辺での取組																			

①地区計画及び御堂筋デザインガイドライン等による形態・にぎわいの誘導

- 2013(H25): 新ルール(地区計画及び御堂筋デザインガイドライン)の運用開始
- 2014(H26): 補助制度を活用したオープンカフェを始めとした先導的事業の実現
- 2015(H27): 補助制度の創設とセットバック部分の使用に関する官民ルール(運用開始)
- 2015(H27): セットバック部分を使用したオープンカフェ第1号店がオープン
- 2018(H30): 御堂筋本町北地区 広告・サインに係るルール【地域景観づくり協定】
- 2022(R4): 人が集まり楽しめる空間形成に向けた地域の自主的な取組の誘導
- 2023(R5): 地域景観づくり協定の認定と運用支援
- 2023(R5): 道修町通地域景観づくり協定

②車中心から人中心の道路空間への転換

- 2013(H25): 側道閉鎖社会実験
- 2014(H26): 賑わい創出社会実験
- 2017(H29): 御堂筋完成80周年記念事業
- 2018(H30): 「御堂筋 未来ビジョン」策定
- 2019(R1): 道路協力団体制度の導入
- 2020(R2): 歩行者利便増進道路の指定
- 2021(R3): 道路空間再編(道頓堀川～千日前区間)
- 2022(R4): 道路空間再編(長堀通～道頓堀川区間)
- 2023(R5): 道路空間再編(長堀通～道頓堀川区間)
- 2026(R8): 車中心から人中心のストリートへ

③周辺での取組

- 2013(H25): 三休橋筋整備完了
- 2015(H27): 日本生命本館・適塾周辺整備
- 2018(H30): 芝川ビル周辺
- 2021(R3): 道修町通周辺整備
- 2024(R6): 三井住友銀行・大阪倶楽部・今橋ビル周辺整備
- 2026(R8): 観光魅力向上につながる歴史・文化的まちなみの創出

○『御堂筋』エリアの担当部局一覧

・大阪市:計画調整局、建設局、経済戦略局

4. 御堂筋

【地区の位置付け】

・近代都市大阪建設の象徴である「御堂筋」は、パリの「シャンゼリゼ」やニューヨークの「5thアベニュー」と匹敵する、日本を代表するストリートであり、その沿道では日本を代表する企業が集積し、高度成長期の発展を牽引してきた。こうした本社機能が集積するなど、業務中枢エリアの形成とともに、統一的なまちなみや4列のイチヨウ並木が多くの人々に今も親しまれている。

【全長】(阪急前交差点～難波西口交差点)約4km 南向き6車線の一方通行

【幅員等】約44m (淀屋橋～難波については、側道あり)

交通量:自動車3.2万台、歩行者1.7万人(2015年度:平日昼間の12時間:本町付近)

【立地業種】

(淀屋橋～本町)

・風格あるまちなみが形成され、業務中枢機能に特化して発展してきたシンボリックなビジネスエリア。

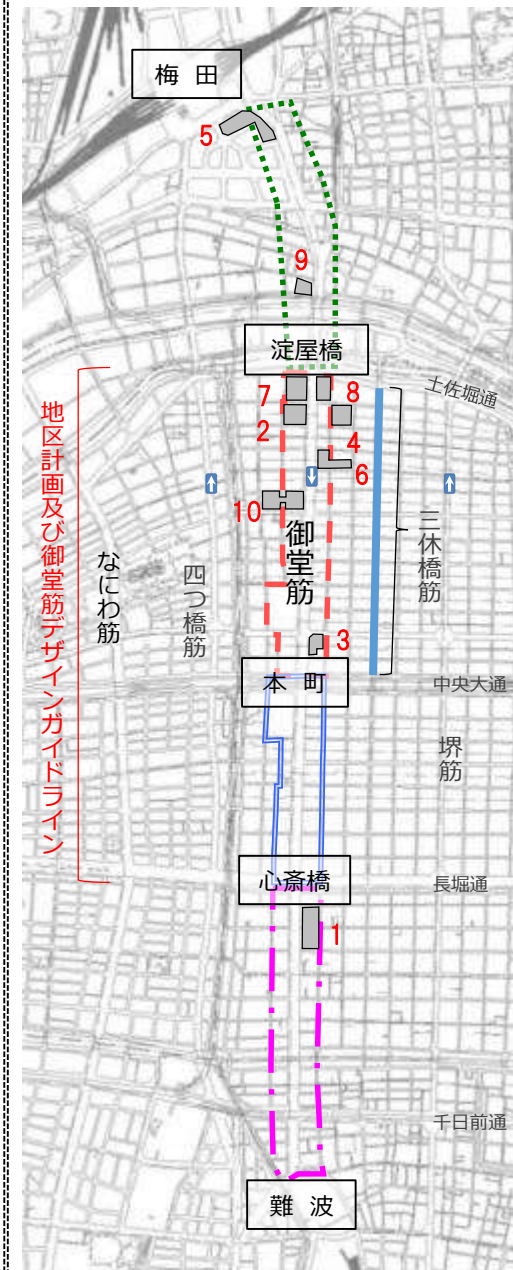
(本町～心斎橋)

・長堀通に近いエリアにおける、ブランドショップや高級車のショールーム等の立地が相次ぐ、業務と商業が混在するエリア。

(心斎橋～難波)

・大阪の集客観光の核として、ファッション・商業、観光資源が集積するエリア。

参考	シャンゼリゼ (パリ)	【概要】 パリ市内北西部の第8区を横切る大通り。パリ市は1992年にシャンゼリゼの一体的な再整備を実施 【全長】 約3km 【幅員】 約70m(1990年代に側道を廃止し、歩道を20mに拡幅) 【立地業種】 世界のブランドショップや有名レストラン、カフェが建ち並ぶ。中・高層階は、オフィス等
	5th アベニュー (ワシントン・スクエア公園 ～59番通) (ニューヨーク)	【概要】 ニューヨーク市マンハッタンを南北に縦断する通り。北から南への一方通行。 【全長】 約4km(ワシントン・スクエア公園からセントラル・パーク間) 【幅員】 約30m 【立地業種】 世界のブランドショップ、高級住宅、図書館等の文化施設のほか、エンパイア・ステート・ビルなどニューヨークを代表するランドマークが立地



【都市再生特別地区】

1. 心斎橋筋一丁目地区 (H15, H27)
2. 淀屋橋地区 (H16)
3. 本町三丁目南地区 (H19)
4. 今橋三丁目地区 (H23)
5. 梅田一丁目地区 (H25)
6. 伏見町三丁目地区 (H26)
7. 淀屋橋駅西地区 (R1)
8. 淀屋橋駅東地区 (R1)
9. 堂島浜一丁目地区 (R2)
10. 平野町四丁目地区 (R5)

- : 梅田～淀屋橋 (業務集積地区)
- : 淀屋橋～本町 (大阪一の業務集積地区) 御堂筋本町北地区地区計画区域
- : 本町～長堀 (業務・商業混在地区) 御堂筋本町南地区地区計画区域
- : 長堀～難波 (商業・観光資源の集積地区)

近代都市大阪を支えた御堂筋

■大正時代に第7代大阪市長の關一が百年先のまちづくりを見据え、「本市最高の機能」の向上と「大大阪の中心街路たる恥じざる幅員と体裁とを具備」した大阪の顔づくりにより、欧米に負けない近代都市づくりを志し、御堂筋の建設を計画、1937年に完成した。近代都市大阪の象徴となっている。

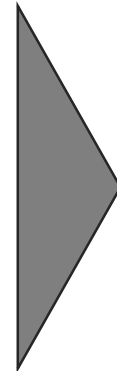
・沿道には金融系企業や日本を代表する企業等が立地するなど、業務中枢機能に特化して発展し、高度成長期の大阪の発展を支えたビジネス地区を形成。現在でも大阪の南北都市軸の基盤として、大阪の経済・文化を牽引。

・高度成長期に、当時の高さ31mの建築制限の中で業務用途のオフィスビルが建ち並び、日本を代表する風格ある都市景観を形成。1990年代に入り、国際化・高度情報化への対応とともに、シンボルストリートにふさわしい50mのスカイラインの形成へ。

・道路幅員約44m、延長約4km、4列のイチョウ並木、地下鉄など画期的なスケールで建設された御堂筋は、現在でも都心を北から南に貫く大動脈。

現状

○建築制限により建替えしにくい環境にあり、他の拠点の開発等により、業務集積地としての相対的地位が低下



御堂筋の再構築の必要性

○都心の24時間化・多様性、安全・安心等への対応
○御堂筋の「強み」を發揮したまちづくり

将来ビジョン

■時代の要請に応じ、21世紀の発展を支える新しい御堂筋とするため、歩いて楽しめ、24時間稼働する多機能エリアへの転換を図り、御堂筋のブランド力の向上を図る。

・業務機能を軸としながらも、業務機能の高度化やその強化に資する多様な機能(商・学・住等)の導入を図りつつ、建物低層部には、御堂筋の個性を活かし、御堂筋にふさわしい、人が集まり楽しめる空間を誘導。

・これまで構築されてきた統一感のある都市景観を継承しつつ、そのポテンシャルを最大限に活かす観点から、50m軒線の統一、壁面の連続性やデザイン性を意識したまちなみの形成へ転換。

・車中心から人中心のストリートに転換を図る空間再編の推進。

4. 御堂筋 新しい御堂筋

＜めざす姿＞

- ・高さ制限等の規制緩和や、ビル足元での魅力ある商業・文化施設誘導、車中心から人中心の道路空間への再編により、御堂筋の付加価値を高めることで、ブランド力や担税力のある新たな企業やテナントの集積、にぎわいの創出を図る。

取組前

【高さ(淀屋橋～本町間)】

- ・原則として、60m以下
(御堂筋に面する外壁部分の高さは50m)

【容積率(淀屋橋～長堀間)】

- ・1000%

【用途】

(淀屋橋～長堀間)

- ・沿道では、原則住宅の立地は認めてこなかった。

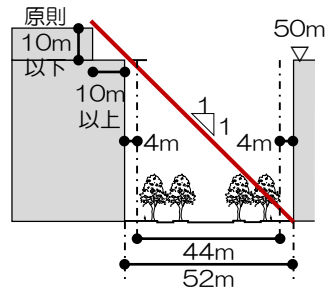
【道路空間】

- ・6車線の一方通行



現在の道路空間

- 日本を代表する金融系企業等、業務中枢機能が集積していたが、他の拠点の開発等により相対的地位の低下。
- 高さ50mのスカイラインが維持されてきたが、高さ制限等により建替えしにくい環境(淀屋橋～本町間約40棟)。



これまでの取組・将来

＜都市再生特別地区*の活用による高さ制限等の緩和＞

- ・淀屋橋odona(2004年)
- ・本町ガーデンシティ(2007年)

＜地区計画及び御堂筋デザインガイドラインの策定(2014年1月)＞

【高さ(淀屋橋～本町間)】

- ・100m超の建設が可能に
(御堂筋に面する50m以下の部分で基壇部を形成)

【容積率(淀屋橋～長堀間)】

- ・貢献内容**に応じて最大1300%まで緩和可能

**誘導用途(事務所、店舗、飲食店、展示場、美術館、博物館及びホテル)の床面積の合計が、当該建築物の延べ面積の3分の2以上 など

【用途】

(淀屋橋～長堀間)

- ・建物低層部に人が集まり楽しむことのできる用途***を積極的に誘導

***店舗、飲食店、展示場、美術館、博物館等

(本町～長堀間)

- ・建物上層階(最上階から、建築物の階数の3分の1以内)に賃貸レジデンスの導入が可能

＜道路空間再編モデル整備(千日前通以南:2016年)＞

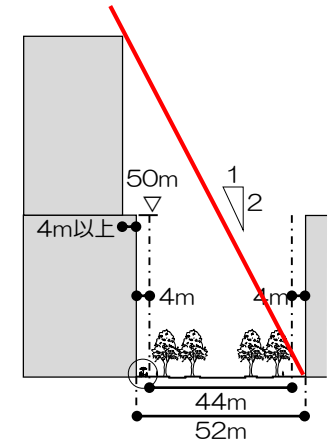
【道路空間】

- ・車線を減少
- ・歩行者・自転車通行空間を拡充

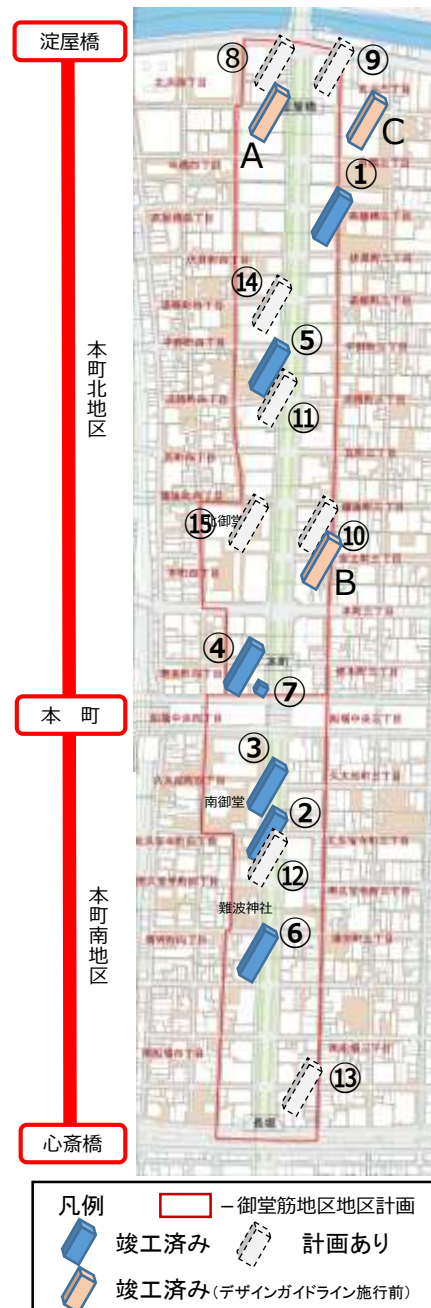


道路空間再編のイメージ図

*都市再生緊急整備地域内において、既存の規制を適用除外とした上で、自由度の高い計画を定めることができる都市計画制度。



4. 御堂筋 地区計画及びデザインガイドラインによる沿道の開発状況



①三菱UFJ銀行大阪ビル
 高さ：約105m
 (地上21階/地下3階)
 竣工：2018.8開業
 用途：オフィス(銀行)
 導入：飲食、ギャラリー



**②リテイ・インクス大阪
センター御堂筋(旧ガ・ビル)**
 高さ：約74m
 (地上21階)
 竣工：2019.5開業
 用途：ホテル
 導入：物販、ホテル



**③積水ハウス不動産関西
南御堂ビル**
 高さ：約73m(地上17階)
 竣工：2019.11開業
 用途：ホテル
 導入：飲食、貸会議室など
 備考：寺院一体型ホテル
 大阪1Kビル東急



**④アパホテル&リゾート
御堂筋本町駅タワー**
 高さ：約100m
 (地上32階/地下2階)
 竣工：2019.12開業
 用途：ホテル
 導入：飲食、物販



⑤オービック御堂筋ビル
 高さ：約116m
 (地上25階/地下2階)
 竣工：2020.3開業
 用途：オフィス・ホテル複合
 導入：飲食、ショールームなど
 備考：大阪初進出
 サロイヤールパークホテル



⑥W Osaka
 高さ：約117m
 (地上27階/地下1階)
 竣工：2021.3開業
 用途：ホテル
 導入：飲食、物販
 備考：国内初進出
 Wホテル



⑦セブンイレブン
 高さ：地上1階
 竣工：2018年開業
 用途：コンビニ

- (計画あり)
 ⑧ 淀屋橋駅西地区※
 ⑨ 淀屋橋駅東地区※
 ⑩ 本町ガーデンシティテラス※
 ⑪ アーバンネット御堂筋ビル※
 ⑫ 御堂筋ダイビル
 ⑬ (仮称)心斎橋プロジェクト
 ⑭ 平野町四丁目地区
 ⑮ (仮称)本町4丁目プロジェクト

(参考)デザインガイドライン施行前
 A 淀屋橋Odon
 B 本町ガーデンシティ
 C 日本生命大阪本店東館

※着工済み、都市再生特別地区

4. 御堂筋 車中心から人中心の道路空間への転換の取組



御堂筋パークレット社会実験(2017年・2019年・2022年～2024年)

○公民連携による道路空間の利活用や、高質で安定的な維持管理の実現性について検証を実施
【2017年11月～2018年5月:淀屋odona前、2019年8月～2020年1月:本町ガーデンシティ前、2022年4月～2025年3月(予定):淀屋odona前】
 (※)パークレットとは、道路空間を活用してウッドデッキやベンチを配置し、にぎわいや憩いの空間の創出をめざし設置する休憩施設。



2022年4月～2025年3月(予定)

公民連携による高質な道路空間の実現に向けた制度導入(2021年・2022年)

○御堂筋将来ビジョン実現に向けた取組の一環として、公民連携による道路管理の一層の充実と民間主体によるまちづくり活動を促進し、高質な道路空間の維持を目的に、道路協力団体制度を導入。**【2021年10月:道路協力団体(3団体)を指定】**
 ○道路管理者の主導により、民間の創意工夫を活用して歩行者にとって快適で楽しめる空間の形成、公民連携によるにぎわい創出を促進するため、御堂筋を道路法による歩行者利便増進道路として指定。**【2022年3月:歩行者利便増進道路指定】**

公民連携による道路空間の利活用等社会実験(2017年・2020年・2021年・2022年)

○御堂筋チャレンジ2017【2017年11月15日～11月20日】
 モデル区間整備・御堂筋完成80周年をきっかけに、将来の魅力ある滞在空間を可視化。
 ○御堂筋チャレンジ2020【2020年11月28日～12月27日】
 歩行者利便増進道路指定をめざし、整備のあり方や道路協力団体による継続利活用の検証。
 ○御堂筋チャレンジ2021【2021年11月3日～12月2日】
 道路協力団体による利活用の拡大と、御堂筋周辺・なんば駅前広場とも連携した回遊性向上の検証。
 ○御堂筋チャレンジ2022【2022年10月15日～11月13日】
 長堀通から道頓堀川までの側道閉鎖区間、及び道頓堀川からなんば駅前までの歩行者空間化整備により広がった歩道空間を活用し滞留空間をつくり、今後の空間の利活用内容やエリア周辺の回遊状況などを検証。



御堂筋の道路空間再編整備(2016年・2020年～現在)

○モデル整備区間【2016年11月】
 御堂筋の難波交差点から難波西口交差点までの東側街区において、側道の活用により歩行者と自転車の歩道内での輻輳の解消を図るとともに、御堂筋全体の道路空間再編のイメージを可視化し、歩行者・自転車通行の安全性や快適性等の道路空間のあり方の検証につなげていくことを目的として実施。
 ○道頓堀川から千日前通区間【2020年4月～2022年11月】
 御堂筋将来ビジョンの実現に向けたファーストステップとして、側道の歩行者空間化を進め、整備効果に加え、側道閉鎖に伴う渋滞や荷捌きなど、周辺に与える影響を検証したうえで、千日前通から道頓堀川区間の側道歩行者空間整備を完了。2022年12月からは、長堀通から道頓堀川区間の側道歩行者空間化の整備に本格着手。



整備前



整備後

4. 御堂筋 周辺での取組【船場地区の観光魅力向上のための歴史・文化的まちなみ創出】

<めざす姿>

- ・歴史・文化的資源が集積する「船場地区」において、歴史・文化的な建物等を活用し、その周辺の無電柱化や道路美装化等を行うことで、観光魅力向上につながる歴史・文化的まちなみの創出を図る。

取組前

- ・船場地区には、歴史・文化的建築物等が集積しているが、電線類により景観阻害されるなど、観光資源が活かしきれていない。

取組後～将来

- ・歴史・文化的な建築資源を活かした着地型観光拠点を創出するため、生きた建築ミュージアム等で選定された建築物の周辺において、無電柱化や周辺景観と調和した道路整備を行うとともに、民地内への地上機器の設置や民間照明灯の活用協力を行うなど官民連携の取組により御堂筋や三休橋筋からの回遊性を向上。

【三休橋筋の整備】

- ・整備年度:2003～2010年度(2013年度抜柱完了)
- ・整備延長:約1,100m(土佐堀通～中央大通)
- ・地域協働:整備に併せて、地元企業等の寄付により55基のガス灯が設置され、2014年6月より全て点灯している。



<整備された三休橋筋>



<ガス灯>

【「観光魅力向上のための歴史・文化的まちなみ創出事業」による整備箇所】

- ① 日本生命本館・適塾周辺(2015年度完了)
無電柱化、自然石(石畳)舗装による歩道整備、石畳風舗装による車道整備、デザイン性のある道路照明灯の設置、観光案内板の設置。
- ② 芝川ビル周辺(2019年度完了)
無電柱化、石畳風舗装による路側整備、デザイン性のある道路照明灯の設置、民地内への地上機器の設置、観光案内板の設置。
- ③ 道修町通周辺(2022年度完了)
無電柱化、民地内への地上機器の設置等。
- ④ 三井住友銀行・大阪倶楽部・今橋ビル周辺(2025年度完了予定)
無電柱化、石畳風舗装による車道整備、民地内への地上機器の設置、観光案内板の設置。

日本生命本館・適塾周辺(2015年度完了)



1. エリアの状況

- ・難波周辺では、鉄道事業者によるターミナルの近代化をはじめ、道頓堀川のとんぼりリバーウォークの運営管理、放置自転車対策など、これまで民間が積極的にまちづくりに参加し、大阪を代表する商業・観光エリア「ミナミ」を形成してきた。

2. エリアの課題

- ・当地区は大阪の観光拠点として、近年、観光客、とくに外国人観光客数が急激に増えてきている。
- ・大阪ミナミの中心に位置するなんば駅周辺は、多くの国内外の来街者が行き来する場所であり、都市魅力の向上や活性化を推進する必要がある。一方で、現状では、車中心の空間となっている駅前広場や、歩道が狭い上に放置自転車が多いなんさん通りなど、来街者が歩きにくい空間となっている。
- ・老舗料亭の撤退や、風俗店舗・無料案内所等による環境悪化により、かつてのまちの風情やブランド力が低下し、まちの魅力そのものも失われつつあった。
- ・また、客引き行為等の悪質化、観光バスの急増による日本橋の乗降スペースでの2重3重駐車や歩道上に滞留する観光客と歩行者及び自転車の輻輳など、歩行者等の安全確保に向けた早急な対策が必要となってきた。

3. 近年の動向

- ・2015年になんば駅前広場の空間利用に関する検討会が地元を中心に官民合同で設置され、2016年に御堂筋からなんさん通りまでを南行き一方通行とする案を前提に社会実験を実施し、2017年には民主体で空間再編の基本計画が取りまとめられた。その後、関係者協議を進めるなかで、駅前広場で歩行者が自由に通行できる空間とするよう、2021年には、御堂筋からの車両進入がない形状とした空間再編後の道路線形を具現化し、交通荷捌きの運用や安全性、歩行者空間の利活用を検証する社会実験を実施した。この社会実験の結果を踏まえ、2022年に「なんば駅周辺における空間再編推進事業整備プラン」を策定し、同年9月に整備工事に着手した。
- ・景観協定の締結やまちづくり構想の策定により、楽しみながら歩くことができるまち、歴史や風情が息づくまちを再生、創造できる環境が整ってきている。
- ・また、客引き行為を規制する条例の制定、御堂筋・戎橋筋・心斎橋筋・長堀通り地域の「路上喫煙禁止地区」指定により、市民等の安心、安全及び快適な環境づくりに向けた取組が進んでいる。
- ・さらに、日本橋観光バス乗降スペースの増設、交通誘導員の配置、歩道拡幅、デジタルサイネージを用いた観光案内板の設置により、観光客の受入環境の整備が進むとともに、道頓堀川の水辺空間では民間事業者による管理運営が行われ民間ノウハウの導入によりさらなる賑わいが創出され、エリアの周遊・回遊性向上への取組が進んでいる。

4. 将来像

- ・大阪のメインストリートである「御堂筋」の起終点として、なんば駅周辺では車中心の空間から人中心の空間へと再編し、世界をひきつける観光拠点として上質で居心地の良い空間の創出を図る。また、市民、観光客をはじめ、だれもが安心して訪れ、その歴史や風情を楽しむことができる環境が整備され、難波周辺が大阪の南の玄関口にふさわしい商業・観光エリア「ミナミ」として再生。

5. 難波周辺

○取組状況及び今後のスケジュール

凡例(案) 調査 (～制度設計・事業者選定等) - - - - 実施 (制度創設～適用・着工～竣工) ———— 成果 (制度適用開始・供用開始～) 赤字は2014年度以降現時点までの取組項目
青字は2014年度以降現時点までの取組項目
赤字は今後の取組項目

年度	2013 (H25)	2014 (H26)	2015 (H27)	2016 (H28)	2017 (H29)	2018 (H30)	2019 (R1)	2020 (R2)	2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)	2028 (R10)	2029 (R11)	2030 (R12)	
①なんば駅周辺における空間再編推進 (歩行者中心の広場へ)			なんば駅前広場空間利用検討会設置		なんば駅周辺道路空間の再編に係る基本計画策定					なんば駅周辺における空間再編推進事業整備プラン策定		駅前広場部の整備完成							上質で居心地のよい世界を惹きつける観光拠点に
②心斎橋筋商店街での「心ぶら」の実現 ③宗右衛門町地区の格調高く魅力あるまちなみの再生・創造																			良好な環境形成、地域の活性化にむけ、地域と事業者が協議する取組を支援
④ミナミ周辺での周遊・回遊性の向上			「客引き行為等の適正化に関する条例」施行		条例改正(店舗への立入調査、店舗名称等の公表等)			条例改正(過料処分の迅速化)											誰もが安心して繁華街を訪れ、楽しむことができるまちへ
		観光バス乗降スペース増設																	路上喫煙禁止地区指定
			誘導員配置																乗降スペースのあり方検討
																			民間事業者による道頓堀川(湊町～日本橋間)水辺空間の管理運営

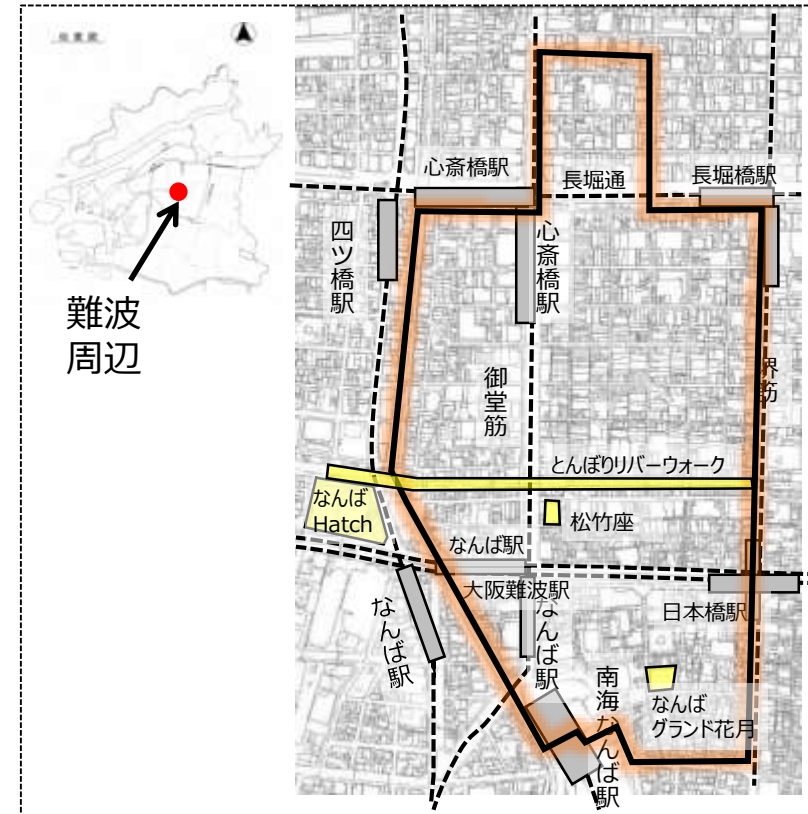
○『難波周辺』エリアの担当部局一覧

・大阪市: 計画調整局、建設局、市民局、環境局、経済戦略局

5. 難波周辺

【地区の概要】

- ・中央区と浪速区にまたがる大阪を代表する商業エリア。
- ・心齋橋も含むミナミエリアは、観光客からの人気も高い。
- ・南海等の鉄道事業者によるターミナルの近代化や、とんぼりリバーウォークといった行政施設の民間による運営管理など、民間・地域が積極的にまちづくりに参加することによって、大阪を代表する商業・観光エリアを形成している。
- 土地利用・・・大型商業施設や商店街、百貨店のほか、多種多様な飲食・物販店舗などが立地。
- 交通インフラ・・・難波駅(南海本線・高野線)、なんば駅(Osaka Metro御堂筋線・四つ橋線・千日前線)、大阪難波駅(近鉄難波線、阪神なんば線)、JR難波駅(JR関西本線)が乗り入れるなど、交通アクセスが至便。
- 周辺施設・・・商業施設以外にも、なんばグランド花月や松竹座、国立文楽劇場、とんぼりリバーウォーク、なんばHatchなどの文化・観光関係施設が点在。



5. 難波周辺

○課題と取組

	事項	課題	取組
環境改善	○大阪の観光拠点として、さらに楽しめるまちへの再生	<p>【なんば駅周辺】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大阪ミナミの中心に位置するなんば駅周辺は、多くの国内外の来街者が行き来する場所であり、大阪のミナミの玄関口の重点エリアとして、世界の都市間競争に打ち勝つため、都市魅力の向上や活性化を推進する必要がある。 ・一方で、現状においては、空間の大半を車道やタクシー待機場が占め車中心の空間となっている駅前広場や、歩道が狭い上に放置自転車が多いなんさん通りなど、来街者が歩きにくい空間となっている。 <p>【心斎橋筋商店街】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・心斎橋筋商店街は百貨店やブランド店等が軒を連ね、全国でも有数の来訪者がある一方、近年、風俗店・無料案内所等による環境悪化や、街のブランド力低下が懸念されていた。 <p>【宗右衛門町地区】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・宗右衛門町は400年の歴史を持つ大阪を代表する歓楽街で、洗練された「食文化」「酒文化」を誇ってきた街であったが、老舗料亭の撤退や性風俗店の増加などにより、かつての街の風情などが喪失していた。 <p>【ミナミの繁華街】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・近年、ミナミなど市内の繁華街において、酒類提供飲食店等の客引き行為等悪質化が進み、繁華街を訪れる市民や観光客等に不安や不愉快な思いをさせるなど、大きな問題となっており、地域からは悪質な客引き行為の規制・取り締まりの強化に向けた声があがっている。 ・観光バスの急増による日本橋の乗降スペースでの2重3重駐車や歩道上に滞留する観光客と歩行者及び自転車の輻輳などが問題となっている。 	<p>①なんば駅周辺における空間再編推進(歩行者中心の広場へ)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地元商店街等により空間再編の検討開始(2008年)。 ・地元町会・商店街・周辺企業等で組織する「なんば安全安心にぎわいのまちづくり協議会」設立し、まちづくり構想を策定(2011年)。 ・官民協働で「なんば駅前広場空間利用検討会」を設置(2015年)。 ・「なんば駅周辺道路空間再編社会実験」実施(2016年)。 ・同検討会により「なんば駅周辺道路空間の再編に係る基本計画」策定(2017年)。 ・本市の予算化によりなんば駅周辺における空間再編推進事業の設計に着手(2018年)。 ・「なんば駅周辺道路空間再編社会実験」実施(2021年)。 ・「なんば駅周辺における空間再編推進事業整備プラン」を策定し、整備工事に着手。(2022年)。 <p>②心斎橋筋商店街での「心ぶら」の実現</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域のまちづくり団体により「まちづくり構想」策定(2012年)、これに沿い約400名の合意を得た「心斎橋筋景観協定」策定(2013年)。 <p>③宗右衛門町地区の格調高く魅力あるまちなみの再生・創造</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域のまちづくり団体により「まちづくり構想」策定、これに沿い、『風俗店等禁止のルール(地区計画)』(2009年)『電線の地中化』『石畳の通りの復活』(2012年度)が実現。 <p>④ミナミ周辺での周遊・回遊性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「大阪市客引き行為等の適正化に関する条例」施行(2014年)、店舗等への立入調査や店舗名称等の公表を実施できるよう条例改正(2017年)。 ・「路上喫煙の防止に関する条例」施行、御堂筋を2007年、戎橋筋・心斎橋筋地域を2019年、長堀通り地域を2021年に「路上喫煙禁止地区」に指定・過料処分迅速化のため条例改正(2021年)。 ・日本橋観光バス乗降スペースへの誘導員の配置(2015年～)、歩道拡幅(2018年)、デジタルサイネージを用いた観光案内板の設置(2018年)。 ・道頓堀川での賑わい創出に向けた社会実験を実施(2005～2011年度)、公募民間事業者による管理運営(2012年度～)。

5. 難波周辺 ①なんば駅周辺における空間再編推進(歩行者中心の広場へ)

<めざす姿>

- ・なんば駅周辺の道路空間を、車中心の空間から人中心の空間へと再編し、世界を惹きつける観光拠点として上質で居心地の良い空間の創出を図る。

取組前

- ・大阪ミナミの中心に位置するなんば駅周辺は、多くの国内外の来街者が行き来する場所であり、大阪のミナミの玄関口の重点エリアとして、世界の都市間競争に打ち勝つため、都市魅力の向上や活性化を推進する必要がある。
- ・現状においては、空間の大半を車道やタクシー待機場が占め、車中心の空間となっている駅前広場や、歩道が狭い上に放置自転車が多いなんさん通りなど、来街者が歩きにくい空間となっている。



従前のなんば駅前広場

これまでの取組

- ・地元商店街等により空間再編の検討開始(2008年)。
- ・地元町会・商店街・周辺企業等で組織する「なんば安全安心にぎわいのまちづくり協議会」設立し、まちづくり構想を策定(2011年)。
- ・官民協働で「なんば駅前広場空間利用検討会」を設置(2015年)・御堂筋からなんさん通りまでを南行き一方通行とする案を前提に、「なんば駅周辺道路空間再編社会実験」実施(2016年)。
- ・同検討会により「なんば駅周辺道路空間の再編に係る基本計画」策定(2017年)。
- ・本市の予算化により、なんば駅周辺における空間再編推進事業の設計に着手(2018年)。
- ・御堂筋からの車両進入がない形状とした空間再編後の道路線形を具現化した歩行者天国化案を前提に、「なんば駅周辺道路空間再編社会実験」実施(2021年)。
- ・社会実験結果を踏まえ「なんば駅周辺における空間再編推進事業整備プラン」を策定し、整備工事に着手(2022年)。



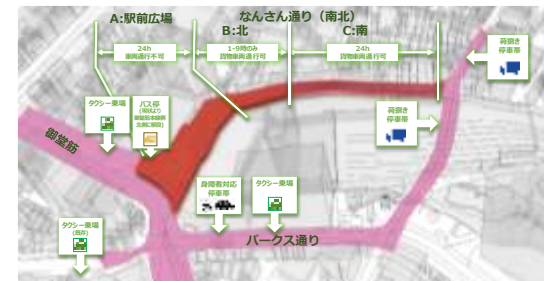
なんば駅周辺道路空間再編社会実験の様子(2016.11)



なんば駅周辺道路空間再編社会実験の様子(2021.11~12)

将来像

- ・世界を惹きつける観光拠点として上質で居心地の良い空間の創出を図る。
[駅前広場]
 - ・中央は利活用エリア、外周部は歩行者の通行空間とし、上質感・落ち着きを感じさせる空間を形成。[なんさん通り]
 - ・駅前広場からのにぎわいを連続させるとともに、無電柱化の実施と歩道拡幅等により歩行環境を改善。
- ※2023年秋頃に駅前広場の整備完成、2025年3月になんさん通りの整備完成を予定。



なんば駅前広場の整備イメージ



なんば駅前広場の将来イメージ

5. 難波周辺 ②心齋橋筋商店街での「心ぶら」の実現

<めざす姿>

- ・景観法に基づく、地域の良い景観の維持・増進を図るために自主的な規制を行うことができる「景観協定」により、訪れる人が、おしゃれを楽しみながら街を楽しむ「心ぶら」の実現と“調和”と“優雅さ”のある街を育むことをめざす。

取組前

- ・心齋橋筋商店街は百貨店やブランド店等が軒を連ね、全国でも有数の来訪者(年間5,500万人)のある商店街。
- ・しかし近年、商店街衰退に伴う街のブランド力低下や、風俗店・無料案内所等による環境悪化が懸念されていた。



これまでの取組

- ・街の現状を憂い、活性化に取り組む地域のまちづくり団体の活動を市が支援し、まちの将来像である「まちづくり構想」が策定された。(2012年9月)
- ・構想に沿って約400名の合意を得た「心齋橋筋景観協定」を策定(2013年)。
- ・地域では、ガイドラインを作成し、新築等の際に、事前に事業者と協議する取組を行っている。
- ・本市では協定に基づく届出の際に、地域での行われている協議や、景観協定区域への賛同の拡大に向けた地域の取組の支援を行っている。

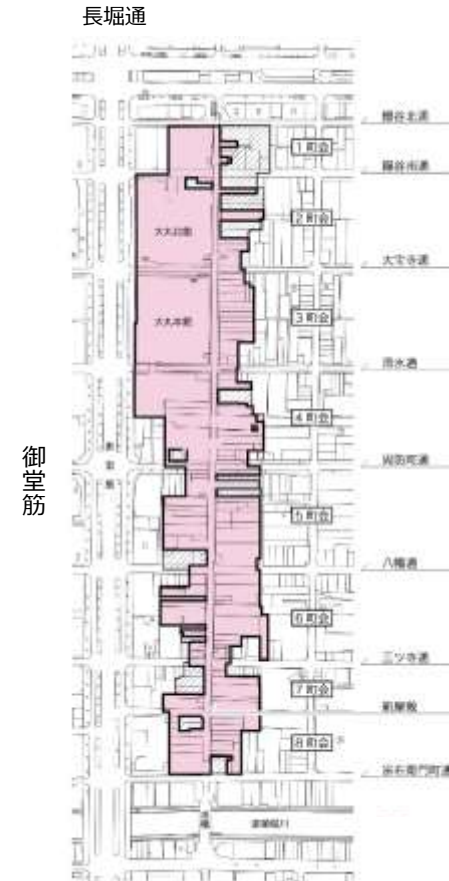
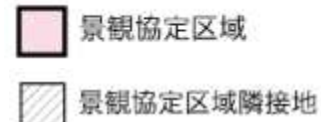
【景観協定の主な内容】

- ・風営法等で定める用途に供することを禁止。
- ・アーケード内に面する立面の3分の1以内とする等、屋外広告物の制限。
- ・建築物の新築や広告物設置等の際は協議が必要。



将来像

- ・今後、地域と事業者が景観協定に基づく協議を行うことにより、「心ぶら」の実現及び“調和”と“優雅さ”のある街を育むことをめざす。



5. 難波周辺 ③宗右衛門町地区の格調高く魅力あるまちなみの再生・創造

<めざす姿>

- ・建物の用途等を制限するルールである「地区計画」や、新築等の際に地域と事業者が協議する取組により、歴史や風情が息づく個性的で格調高い魅力的なまちなみを再生・創造するとともに、大阪ミナミの環境浄化、活性化に寄与する。

取組前

- ・宗右衛門町は四百年の歴史を持つ大阪を代表する歓楽街で、洗練された「食文化」「酒文化」を誇ってきた街であったが、年月の経過にともない、老舗料亭の撤退や性風俗店の増加などにともない、かつての街の風情や活気が喪失していた。



宗右衛門町の無料案内所

出典：国土交通省まちづくり計画
策定担い手支援事業 2007年度
事業実施事例

これまでの取組

- ・街の現状を憂い活性化に取り組む地域のまちづくり団体の活動を市が支援し、まちの将来である「まちづくり構想」が策定され、これに沿い、『風俗店等禁止のルール(地区計画)』(2009年)『電線の地中化』『石畳の通りの復活』(2012年度)が実現した。
- ・地域では、ガイドラインを作成し、新築や改築等の際に、事前に事業者と協議する取組を行っている。
- ・地区計画に適合することを届出により確認するとともに、さらなる発展に向けて、市・警察・地域が連携した連絡会で意見交換を行っている。

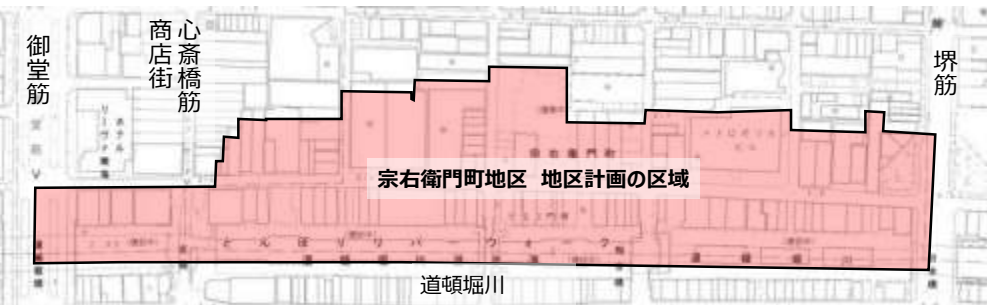


石畳の完成(2013年3月)

出典：宗右衛門町商店街振興組合・事務局HP

将来像

- ・今後建替えが進むことにより、歴史や風情が息づく個性的で格調高い魅力的なまちなみを再生・創造し、大阪ミナミの環境浄化、活性化に寄与する。



(宗右衛門町活性化協議会 まちづくり構想 街並みのイメージ)

5. 難波周辺 ④ミナミ周辺での周遊・回遊性の向上

<めざす姿>

- ・市民をはじめ誰もが安心して訪れ、楽しむことができるまちをめざす。

取組前

- ・近年、ミナミやキタをはじめとする市内の繁華街において、酒類提供飲食店等の客引き行為等悪質化が進み、繁華街を訪れる市民や観光客等に不安や不愉快な思いをさせるなど、大きな問題となっている。
- ・地域においても自主的にパトロールを行っており、地域からは悪質な客引き行為の規制・取り締まりの強化に向けた声があがっている。
- ・また、道頓堀エリアは、ミナミの観光拠点として、国内外から非常に多くの観光客が訪れる場所となっているが、日本橋観光バス乗降スペースでは、多数の観光バスが発着し、観光客の滞留や安全性が問題となっている。

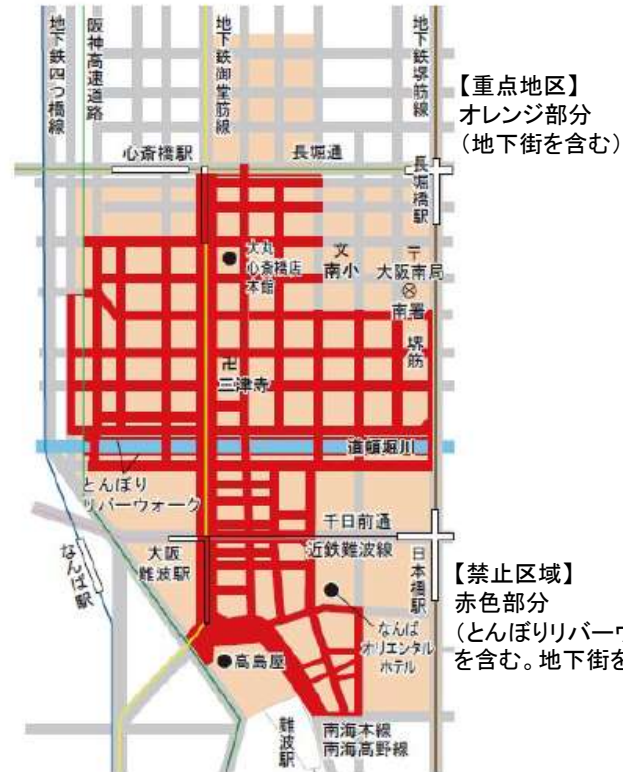
これまでの取組

【悪質な客引き行為等の適正化】

- ・2014年10月1日に「大阪市客引き行為等の適正化に関する条例」（以下「条例」という。）を施行し、同10月27日には過料を科す禁止区域の指定を行い、客引き行為者等の減少に向け取り組んでいる。
- ・2017年6月1日より店舗等への立入調査や店舗名称等の公表を実施できることとし、客引き行為等の適正化の取組を強化（2017年度よりミナミ地区に特化した特命チームの配置（指導員の体制強化））。
- ・2021年4月1日に、過料処分までの手続きを短くする条例改正を行うことで、更なる客引き行為の適正化を図ることとした。

【路上喫煙禁止地区の指定】

- ・2007年4月 「路上喫煙の防止に関する条例」施行
- ・2007年7月 御堂筋を「路上喫煙禁止地区」に指定
- ・2019年2月 戎橋筋・心斎橋筋地域を「路上喫煙禁止地区」に指定
- ・2021年4月 長堀通り地域を「路上喫煙禁止地区」に指定



【ミナミ地区の客引き行為等適正化重点地区・同禁止区域】



新設禁止区域（心斎橋筋～戎橋筋、長堀通り）

【路上喫煙禁止地区の指定】

これまでの取組

【日本橋観光バス乗降スペースの整備】

- ・観光バス乗降スペースを2枠から5枠に増設。(2015年2月)
- ・観光バスの2重3重駐車を防ぐとともに、歩行者等の安全かつ円滑な通行確保のため、誘導員を配置。(2015年4月～)
- ・乗降スペース付近で滞留する観光客と歩行者及び自転車の輻輳を解消するため日本橋の歩道を拡幅。(2018年9月)



歩道拡幅前



歩道拡幅後

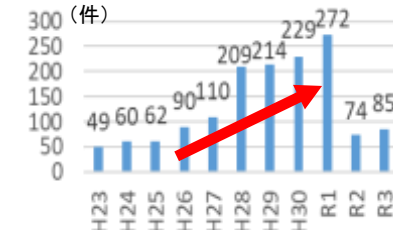


【デジタルサイネージを用いた観光案内板設置(2018年3月)】

- ・日本橋観光バス乗降スペースの歩道拡幅とあわせ、観光客の滞留緩和等を図り、ミナミエリアの周遊性、回遊性を高めることを目的に、デジタルサイネージを用いた観光案内板を設置(4か国語に対応)。
- ・災害等発生時には、緊急情報を自動で表示。
- ・維持管理経費は広告収入を財源とするなど民間活力を導入。



イベント実施件数



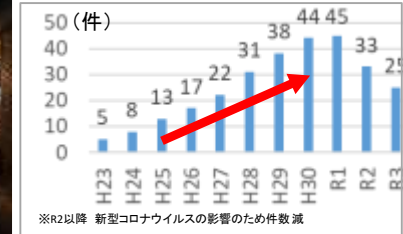
※R2以降 新型コロナウイルスの影響のため件数減

【道頓堀川水辺空間利用】

- ・2004年道頓堀川(戎橋～太左衛門橋)について国から河川敷地占用許可準則の特例措置による指定を受け、2005～2011年度まで賑わい創出に向けた社会実験を実施。
- ・2011年準則の一部改正を受け、道頓堀川(湊町～日本橋)の管理運営事業者を公募し、2012年度より民間事業者による管理運営(2012～2014年度:第1期、2015～2018年度:第2期、2019～2028年度:第3期)。
- ・民間ノウハウの導入によりイベント件数、オープンカフェ店舗数の増加など賑わい創出。



オープンカフェ設置件数



※R2以降 新型コロナウイルスの影響のため件数減



将来像

- ・条例の浸透により、悪質な客引き行為者等が減少するとともに、歩道拡幅や案内板設置による観光客の滞留対策や民間のノウハウを活かした水辺空間での賑わい創出などによって、周遊・回遊性を高めることで、安心して訪れ、楽しむことのできるまちをめざす。

1. エリアの状況

・大阪城公園を中心に、東側には大阪城東部地区、北側には京橋・大阪ビジネスパーク地区が近接しており、大阪第4の利用者数を誇る京橋駅を有している。

- ①**大阪城公園**・・・大阪を代表する観光拠点であり、コロナ禍以前、天守閣は年間200万人以上の集客を達成していたが(2015～2019年度実績)、コロナ禍により、2021年度は年間34万人の実績となった。
- ②**大阪城東部地区**・・・JR環状線、Osaka Metro中央線、長堀鶴見緑地線の4駅が存在し、主要幹線道路の中央大通に面するなど交通至便な立地にあり、隣接する大阪城公園の豊かな緑・水辺空間等と一体となったまちづくりにより、大阪を代表する拠点となり得るポテンシャルを有する地区。
- ③**京橋・大阪ビジネスパーク**・・・京橋駅は4本の鉄道路線(JR環状線、JR東西線、Osaka Metro、京阪本線)が乗り入れているターミナルであり、大阪ビジネスパークは大阪を代表する文化・情報・国際化の拠点である。
- ④**難波宮跡公園**・・・歴史的資源を活かし、隣接する大阪城公園等と一体で、「世界第一級の文化・観光拠点の形成・発信をめざす重点エリア」に位置づけられている。

2. エリアの課題

- ①**大阪城公園**・・・国内外から多くの観光客が訪れているが、都心の貴重な緑のオアシスであり、重要文化財などを有する歴史公園としてのポテンシャルを十分に活かしきれていない。
- ②**大阪城東部地区**・・・低・未利用地、鉄道施設等の存在により、高度な都市的利用がなされず、大阪城公園と分断されているなど、地区のポテンシャル(良好な交通至便性等)が活かされていない。
大阪城公園方面へのアクセスや、地区内の少子高齢化、生活利便系の施設不足等への課題解決が必要。
- ③**京橋・大阪ビジネスパーク**・・・京橋駅は約50万人/日と大阪第4の乗降客数があるターミナルであるが、そのポテンシャルを十分に活かしきれていない。ターミナルに乗り入れる鉄道路線(JR環状線、JR東西線、Osaka Metro、京阪本線)相互間の乗換えや大阪ビジネスパークへの動線には多くの上下移動を伴い、また、歩行者動線も交錯している。
大阪ビジネスパークはまちびらきから約30年経過し、今後大規模な改修・更新時期を迎えるにあたり、他の拠点開発と区別化できるコンセプトが必要となっている。
- ④**難波宮跡公園**・・・北部ブロックについて、10年以上フェンスで囲まれた空地の状態となっており、都市の景観において課題がある。また、大阪城公園や西部・南部ブロックとの結節点でありながらその機能を果たせていない。

3. 取組内容、近年の動向

- ①**大阪城公園**・・・2015年4月より、パークマネジメント事業(PMO)による飲食店やショップの充実、駅前エリアの整備、園内周遊システムによる回遊性の向上などの取組を実施。
- ②**大阪城東部地区**・・・2020年9月に「大阪城東部地区のまちづくりの方向性」を策定し、大阪府、大阪市、公立大学法人大阪、Osaka Metro、UR都市機構等の関係者により、まちづくりの具体化に向けた取組を推進。2025年秋の大阪公立大学森之宮キャンパス1期整備に続き、2028年春の新駅開業(2022年12月、Osaka Metro公表)とともに1.5期となる周辺開発の実現をめざし取り組むことを関係者間で確認。
- ③**京橋・大阪ビジネスパーク**・・・京橋駅周辺では2017年8月に都市再生緊急整備地域に指定されている。大阪ビジネスパークにおいて、地権者企業がエリアの再生をめざし、防災・低炭素・スマートコミュニティをテーマとした取組を実施している。
- ④**難波宮跡公園**・・・2024年度の難波宮跡公園の北部ブロックの完成に向けて、事業者公募に向けた公募指針等を作成し、2022年3月に事業者公募を実施、同年8月に事業者を決定している。
隣接する法円坂の民間開発において、史跡難波宮跡の保存活用と連携した一体的な環境整備が進められている。

4. 将来像

- ・以下の取組により、各地区のまちづくりにみがきをかけ、ソフト・ハードの相互連携を図り、エリア全体で大阪都心の東部エリアの中心拠点をめざす。
- ①**大阪城公園**・・・パークマネジメント事業(PMO)による更なる魅力向上を図り、世界的な歴史観光拠点をめざす。
 - ②**大阪城東部地区**・・・大阪公立大学を先導役とした、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づくりを推進する。
 - ③**京橋・大阪ビジネスパーク**・・・京橋駅周辺では、国際観光拠点である大阪城公園に隣接した交通ターミナルとして、観光客など来訪者の誘致や滞在を図り、関西広域の観光資源を繋ぐハブ拠点を形成するとともに大阪ビジネスパークを災害時などリスク発生時の業務継続性に強い街として再生し、国際的なビジネス拠点の形成を図り、魅力ある複合的な国際拠点形成をめざす。
 - ④**難波宮跡公園**・・・2025年の大阪・関西万博を契機に、北部・南部ブロック一体となった様々な取組を行い、難波宮跡への集客力を高め、難波宮の知名度向上をめざす。
法円坂の民間開発に伴う国際競争力の強化に資する宿泊機能等の導入、史跡難波宮跡の保存活用と連携した一体的な環境整備・運営の取組により観光拠点機能の強化を進めていく。

6. 大阪城公園、大阪城東部地区、京橋・大阪ビジネスパーク、難波宮跡公園

○取組状況及び今後のスケジュール

凡例(案) 調査 (~制度設計・事業者選定等) ----- 実施 (制度創設~適用・着工~竣工) ——— 成果 (制度適用開始・供用開始~)

青字は2014年度以降現時点までの取組項目
赤字は今後の取組項目

年度		2014 (H26)	2015 (H27)	2016 (H28)	2017 (H29)	2018 (H30)	2019 (R1)	2020 (R2)	2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)	2028 (R10)	2029 (R11)	2030 (R12)	
大阪城公園	①民間事業者によるPMO事業	事業者公募等	民間事業者によるパークマネジメント事業が開始	園内の巡回ロードトレイン	エレクトリックカー運行開始	COOL JAPAN PARK OSAKAオープン													
	②関係者によるまちづくりの推進	「府立成人病センター跡地等のまちづくり方針」公表	大阪迎賓館リニューアルオープン(2016.5~)	「大阪城東部地区のまちづくりの方向性」策定、「都市再生緊急整備地域」指定	「新大学基本構想」策定	「森之宮北地区地区計画」決定	「森之宮新駅構想」、「まちづくりの方向性(2022年度版)」公表												
京橋	③民間の都市開発事業を通じたまちづくりの誘導	調査・検討等						まちづくりの将来ビジョンを検討 民間の都市開発事業の誘導											
大阪ビジネスパーク	土地利用方針の見直し		建築協定の見直し																
	③ エリアマネジメント本格実施		都市再生緊急整備協議会設立																
				都市再生安全確保計画策定															
	都市開発(民間都市再生事業計画認定)		読売テレビ新社屋整備計画公表	着工	新社屋の整備				新社屋にて放送開始										
難波宮跡公園	④難波宮跡公園(北部ブロック)整備運営事業及び難波宮跡(南部ブロック)管理運営事業																		

○『大阪城公園、大阪城東部地区、京橋・大阪ビジネスパーク、難波宮跡公園』エリアの担当部局一覧

- ・大阪市:大阪都市計画局、経済戦略局、建設局、環境局、教育委員会事務局、城東区役所、東成区役所
- ・大阪府:大阪都市計画局、府民文化部

6. 大阪城公園、大阪城東部地区、京橋・大阪ビジネスパーク、難波宮跡公園

【地区の位置付け】

・本地区は、約50万人/日と大阪第4の乗降客を誇るターミナルである京橋駅を擁し、周辺には大阪を代表する文化・情報・国際化の拠点である大阪ビジネスパーク(OBP)や観光拠点である大阪城公園、大阪公立大学を先導役とした多世代・多様な人が集い交流するまちづくりを進める大阪城東部地区が近接し、大阪都心の東部エリアの拠点として、高いポテンシャルを有している。

【エリア全体の課題】

・各エリアでそれぞれのまちづくりが進められてきたが、ソフト・ハードの相互連携が課題である。
 ・今後、観光拠点や災害時などリスク発生時の業務継続性に強いビジネス拠点などそれぞれの地区の特徴を活かしたまちづくりを進め魅力の向上を図るとともに、各地区間の回遊性を向上するなど、各地区のまちづくりにみぎきをかけソフト・ハードの相互連携を図り、エリア全体で業務・商業・観光機能が集積した大阪都心の東部エリアの中心拠点としていく必要がある。

【地区の現状】

①大阪城公園

- 1.年間約1,000万人の来訪者を誇る(2019年度実績)。
- 2.総面積約106ha。
- 3.天守閣をはじめとする歴史建造物が有り、四季折々の花を楽しめるスポットが充実。

②大阪城東部地区

- 1.JRや地下鉄の各駅に近く、中央大通に面するなど良好な交通至便性を有する。
- 2.大阪城公園に隣接。
- 3.2025年に大阪公立大学森之宮キャンパス開設予定。

③京橋・大阪ビジネスパーク(OBP)

○京橋

- 1.京橋駅は4本の鉄道路線(JR環状線、JR東西線、Osaka Metro、京阪本線)が乗り入れている交通至便な立地。

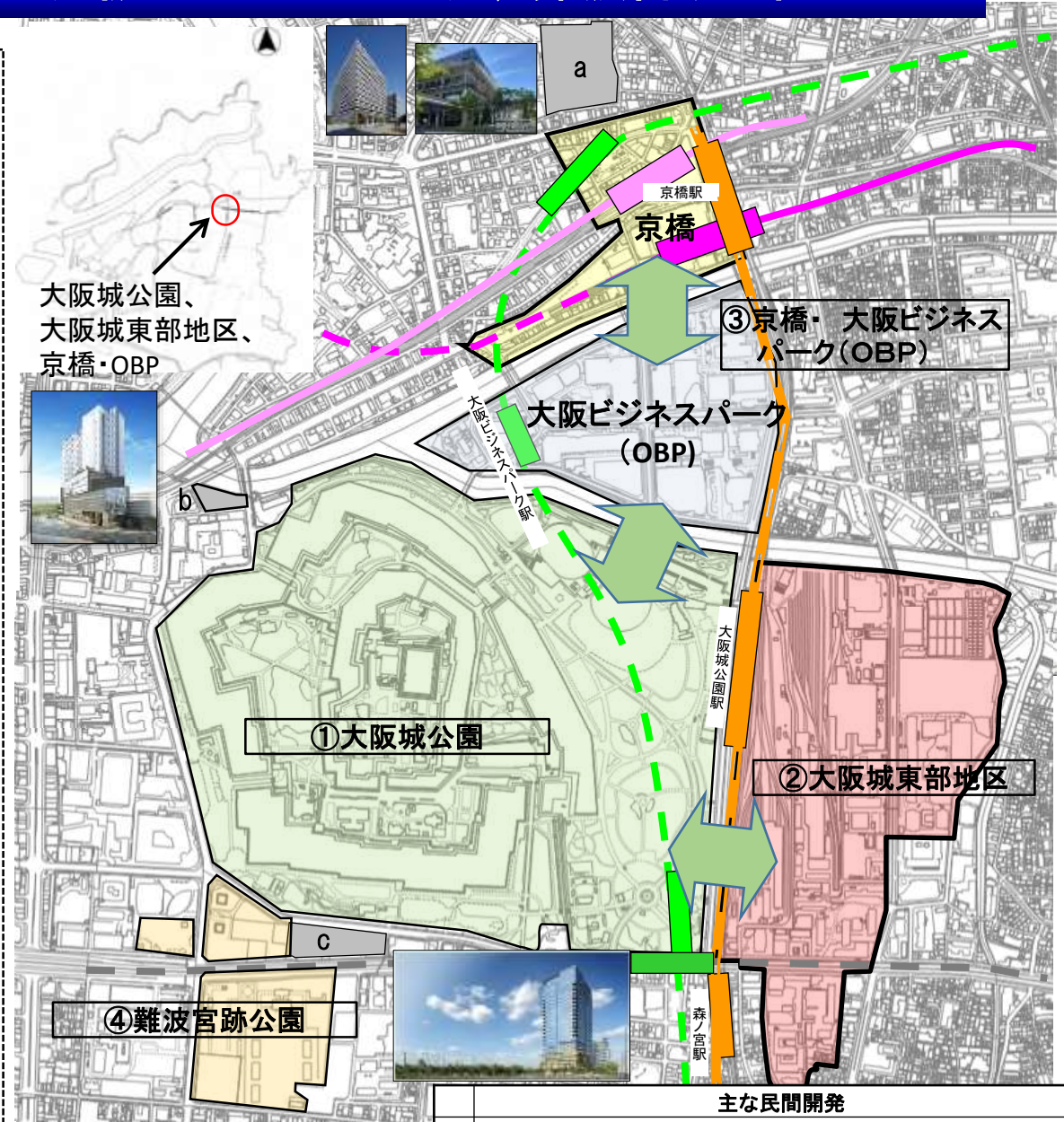
○大阪ビジネスパーク(OBP)

- 1.水と緑に囲まれた豊かな自然環境。
- 2.1986年にまちびらきが行われ、情報関連企業が多数立地し、情報産業や、情報受発信施設が数多くそろっている。
- 3.地権者企業によるエアーマネジメントの先駆け。
- 4.文化を創造するイベント関連施設としてさまざまな規模のホールが集中。
- 5.商業スペースやホテルなどが設けられ、都市機能が凝縮された複合都市。

④難波宮跡公園

- 1.大阪城公園の南部に位置する。
- 2.都市計画公園面積11.2ha、開設済面積は西部ブロックのうち約1.1ha。
- 3.極めて重要な遺跡である難波宮跡を顕彰する歴史公園。

上記の他、大手前一丁目や法円坂等においても国際競争力の強化に資する民間開発が進められている。



主な民間開発	
a	NTT西日本(本社ビル、イノベーション施設)[2022.1月、3月開業]
b	大手前一丁目都市再生特別地区[2024年春 開業予定]
c	法円坂北特定街区[2025年春以降順次開業予定]

6. 大阪城公園、大阪城東部地区、京橋・大阪ビジネスパーク、難波宮跡公園

○課題と取組

■大阪城公園

	事項	課題	取組
施設の活用	○世界的な歴史観光拠点への再整備	・水と緑豊かな都心オアシスであるとともに、歴史的文化的資産が集積しているが、そのポテンシャルを十分に活かしきれていない。	①大阪城公園の世界的な歴史観光拠点への再整備 ・民間事業者によるパークマネジメント事業により、世界的な歴史観光拠点とする。(2015年4月～)

■大阪城東部地区

	事項	課題	取組
土地利用	○大阪公立大学を先導役とした多世代・多様な人が集い交流するまちづくりの推進	・良好な交通至便性及び大阪城公園と一体となったまちづくりにより、大阪を代表する拠点となり得るポテンシャルを有するが、低・未利地、鉄道施設等の存在により、高度な都市的利用がなされず、大阪城公園と分断されているなど、地区のポテンシャルが活かされていない。	②大阪城東部地区のまちづくりの推進 ・充実した交通インフラや大阪城公園に隣接した立地特性を活かし、キャンパス整備に加えて新駅整備や歩行者空間等の整備により、さらにポテンシャルを向上させるとともに、スマートシティの実証・実装フィールドとしての取組を展開しながら、東西軸の拠点に相応しい土地の高度利用と良好な市街地環境の形成を図る。

■京橋・大阪ビジネスパーク(OBP)

	事項	課題	取組
土地利用	○国際観光拠点としての鉄道ターミナルの更新	・大阪第4の乗降客数があるターミナルであるが、そのポテンシャルを十分に活かしきれていない。 ・ターミナルに乗り入れる鉄道路線(JR環状線、JR東西線、Osaka Metro、京阪本線)相互間の乗換えや大阪ビジネスパークへの動線には多くの上下移動を伴い、また、歩行者動線も交錯している。 ・大阪ビジネスパークはまちびらきから約30年経過し、今後大規模な老朽箇所の改修・更新時期を迎えるにあたり、他の拠点開発と差別化できるコンセプトが必要となっている。	③京橋駅周辺の機能の向上と、OBPの再生 ・民間の都市開発事業を通じて、ターミナル駅にふさわしい基幹商業機能のさらなる強化や高質な宿泊機能の導入等による駅前のポテンシャルの向上を図る。 ・交通結節点としての機能整備と駅間や大阪ビジネスパークとの安全で快適な歩行者ネットワークの形成、国際観光拠点としてのターミナル駅の機能拡充を図る。 ・大阪ビジネスパークを災害時などリスク発生時の業務継続性に強い街として再生し、国際的なビジネス拠点をめざす。

<めざす姿>

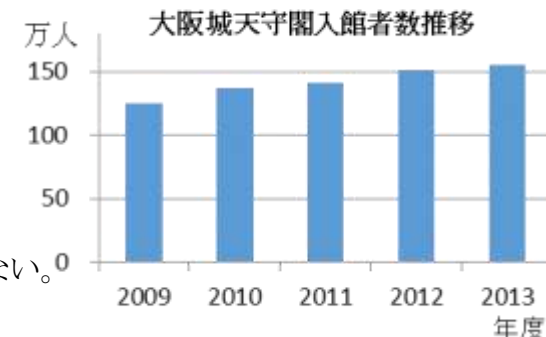
- ・民間事業者によるパークマネジメント事業による更なる魅力向上を図り、世界的な歴史観光拠点をめざす。
- ・様々な魅力ある事業により収益をあげ、公園や施設の管理に還元し、さらに事業収支の中から納付金を納める。(約2.5億円)

取組前

- ・国内外から多くの来訪者がある観光拠点。
- ・都心の中にあって、貴重な緑のオアシスとしての都市公園。
- ・特別史跡として、重要文化財などを有する歴史公園。

- ・多くの観光客が集まる観光地としては、そのポテンシャルを活かしきれていない。
- ・多くの観光客を受け入れるだけの観光拠点として、サービス施設やにぎわい施設、移動補助などが十分でない。

- ・天守閣入館者数
2013年度実績 約155万人



取組後

【取組の方向性】

- ・民間活力(資金)の導入により、既存施設の改修・改築や、魅力的な賑わい施設を整備し、観光客や公園利用者が満足できる公園としていく。
- ・PMO事業者の事業実施により収益を生み出し、その収益を公園全体の管理へ還元し、市が支出する業務代行料に依らない、独立した管理運営を行う。
- ・収益の一部を市への納付金として還元させる。

<PMO事業の概要>

公園や公園施設の管理を、指定管理者として管理運営しながら、新たな魅力を創出する事業や新たな公園施設の設置なども行い、その収益を公園全体の維持管理やさらなる魅力向上に還元していく。

- ・管理対象施設 大阪城公園(一般園地)、西の丸庭園、大阪城天守閣など
- ・指定期間 2015年4月から20年間

取組後

◆大阪城公園パークマネジメント事業導入後の状況

- ・既存施設の改修(2016.5迎賓館リニューアル、2017.10旧博物館リニューアル)
- ・新たな施設整備(2017.6 JO-TERRACE OSAKAオープン、2018.4森之宮噴水エリアにおいてカフェ等オープン)
- ・新たな園内交通、移動補助(2016.7ロードトレイン、エレクトリックカー運行開始)
- ・大阪城天守閣入館者数 184万人(2014年度) → 275万人(2017年度) **3年度連続過去最高を更新→34万人(2021年度)コロナ禍による入館者数の減少**
- ・大阪市の収支 ▲4千万円(2014年度) → 1億8千万円(2017年度) → ▲2億6千万円(2021年度)コロナ禍によるPMO事業の収入減少に伴う

既存施設の活用事業



大阪迎賓館

予約制レストランにリニューアル(2016.5)



もと博物館

MIRAIZA OSAKA-JO(物販、レストラン等の大型利便施設)にリニューアル(2017.10)

新たな園内交通、移動補助



エレクトリックカー(2016.7~)



ロードトレイン(2016.7~)



大阪城公園

大蔵小学校跡の駅

大阪城公園駅

森ノ宮駅

新たな施設整備事業

森ノ宮噴水エリア

大阪城公園駅前エリア



カフェ、ベーカリー等オープン(2018.4.5)



JO-TERRACE OSAKA(物販・飲食施設)オープン(2017.6)



PMO事業導入

<大阪市のメリット>

- ・魅力向上事業実施などによる収益を大阪市へ納付金として還元。
- ・大阪市から事業者へ業務代行料の支出なし。

<PMO事業者のメリット>

- ・公園内の既存施設の改修や新たな施設整備が可能→質の高いサービスを提供→利用者の増加→収益の増加。

〈めざす姿〉

- ・大阪公立大学を先導役とした、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づくりを推進する。

取組前

・JR環状線、Osaka Metro 中央線、長堀鶴見緑地線の4駅が存在し、主要幹線道路の中央大通に面するなど交通至便な立地があり、隣接する大阪城公園の豊かな緑・水辺空間等と一体となったまちづくりにより、大阪を代表する拠点となり得るポテンシャルを有する地区。

・低・未利地、鉄道施設等の存在により、高度な都市的利用がなされず、大阪城公園と分断されているなど、地区のポテンシャルが活かされていない。



将来像

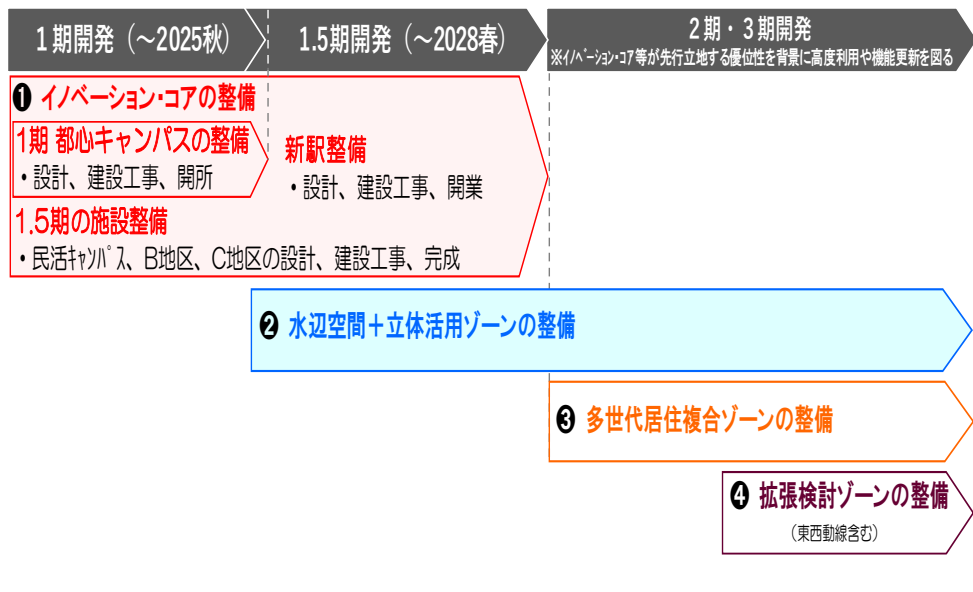
- ・充実した交通インフラや大阪城公園に隣接した立地特性を活かし、キャンパス整備に加えて新駅整備や歩行者空間等の整備により、さらにポテンシャルを向上させるとともに、スマートシティの実証・実装フィールドとしての取組を展開しながら、東西軸の拠点に相応しい土地の高度利用と良好な市街地環境の形成を図る。



将来像

・新駅整備、歩行者空間整備とともに、A・B・C地区の一体的な開発による2028年春のまちびらきをめざす。

【想定される開発の進め方】



大阪公立大学森之宮キャンパス(1期)完成イメージ
(2025年秋開設予定)



※ 大阪公立大学HP

新駅完成イメージ
(2028年春開業予定)



※ Osaka Metro発表資料

【1.5期開発の取組イメージ】



〈めざす姿〉

・京橋駅周辺では、国際観光拠点である大阪城公園に隣接した交通ターミナルとして、観光客など来訪者の誘致や滞在を図り、関西広域の観光資源を繋ぐハブ拠点を形成するとともに大阪ビジネスパーク(OBP)を災害時などリスク発生時の業務継続性に強い街として再生し、国際的なビジネス拠点の形成を図り、魅力ある複合的な国際拠点形成をめざす。

取組前

【京橋】

- ・大阪第4の乗降客数があるターミナルであるが、そのポテンシャルを十分に活かしていない。
- ・ターミナルに乗り入れる鉄道路線(JR環状線、JR東西線、Osaka Metro、京阪本線)相互間の乗換えや大阪ビジネスパークへの動線には多くの上下移動を伴い、また、歩行者動線も交錯している。

【大阪ビジネスパーク】

- ・大阪ビジネスパークはまちびらきから約30年経過し、今後大規模な改修・更新時期を迎えるにあたり、他の拠点開発と区別化できるコンセプトが必要となっている。
- ・地権者企業が防災・低炭素・スマートコミュニティをテーマとした取組を実施している。
- ・地権者企業からなる大阪ビジネスパーク協議会が一般社団法人として活動を開始し、京橋、大阪城公園との回遊性の向上に資するパークアベニューの活用(2015.10に社会実験)など、本格的なエリアマネジメントに向けた検討を開始している。

将来像

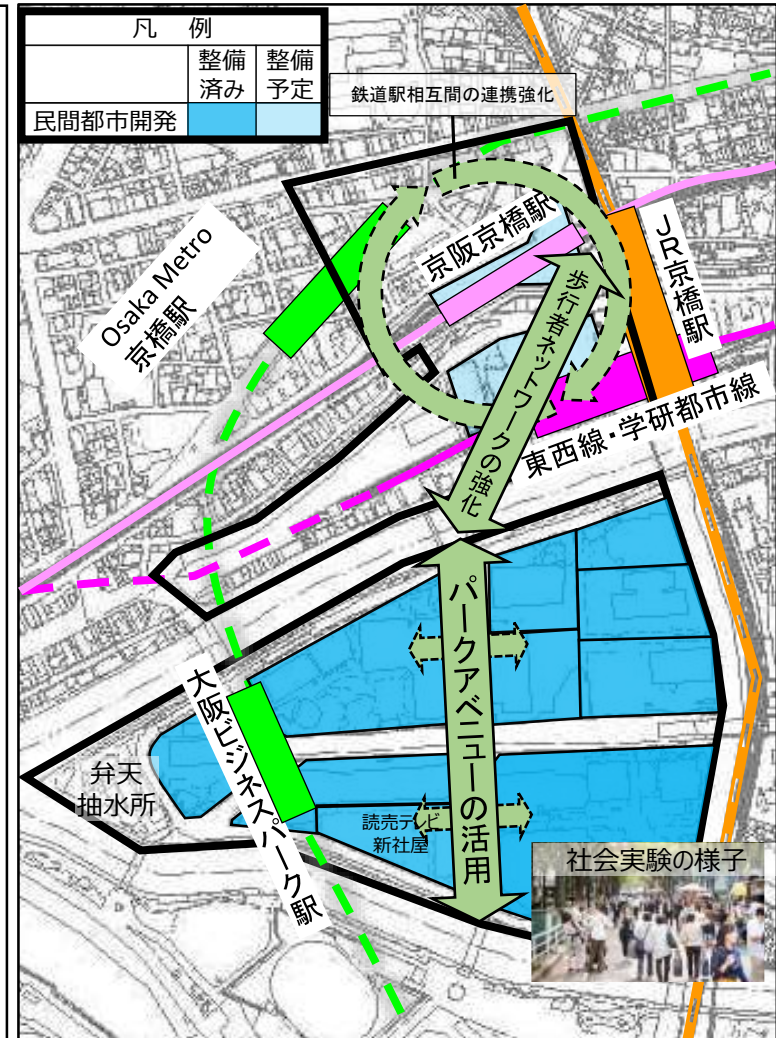
【京橋】

- ・ターミナル駅にふさわしい基幹商業機能のさらなる強化や高質な宿泊機能の導入等による駅前のポテンシャルの向上を図る。
- ・交通結節点としての機能整備と駅間や大阪ビジネスパークとの安全で快適な歩行者ネットワークの形成とともに、国際観光拠点としてのターミナル駅の機能拡充を図る。

【大阪ビジネスパーク】

- ・建物の大規模な改修・更新を迎えるにあたり、災害時などリスク発生時の業務継続性に強く、エリア全体の防災性や環境に配慮したまちとする。
- ・公開空地等と一体となるようパークアベニュー*の活用を図るなど、歩行者空間を整備。

*地区内の南北方向の道路の愛称



〈めざす姿〉

・2025年の大阪・関西万博を契機に、北部・南部ブロック一体となった様々な取組を行い、難波宮跡への集客力を高め、難波宮の知名度向上をめざす。

取組前

- ・北部ブロックについて、10年以上フェンスで囲まれた空地の状態となっており、都市の景観において課題がある。また、大阪城公園や西部・南部ブロックとの結節点でありながらその機能を果たせていない。
- ・南部ブロックは大極殿基壇の復原や回廊などの遺構表示等の整備がなされ、暫定的に解放されている。

将来像

- ・南北ブロック一体で取組を行う事業者を決定。
- ・北部ブロックでは、Park-PFIを用い、難波宮跡のイメージを体感できる公園整備を行う。
- ・周辺の歴史的観光資源である大阪城公園及び大阪歴史博物館、さらには大阪府内への文化財をはじめとした歴史的な観光資源とも連携し、難波宮跡への集客力を高める。
- ・万博開催後もその知名度向上に向けた取組を持続させ、「進化し続ける史跡」をめざして、将来にわたって多くの人が集まり交流する空間に育てていく。

完成予想パース※



南方面からの鳥瞰図



北部ブロックの公園整備（西側）

※提案段階のものであり、今後の協議により変更となる場合があります。

1. エリアの状況

- ・夢洲は大阪・関西の物流機能の中心を担う国際コンテナターミナルが立地するほか、10MWのメガソーラーが稼働するなど環境・新エネルギーの拠点となっている。

2. エリアの課題

- ・夢洲においては、東部に国際コンテナターミナルが稼働しているが、中央部の広大な敷地は現在埋め立て中であり、開発の方向性を定め、国際観光拠点の形成実現に向けて取組を進める必要がある。

3. 取組内容、近年の動向

- ・関西イノベーション国際戦略総合特区とあわせた地方税(府・市)の優遇策により企業誘致に弾みがつくとともに、夢洲への統合型リゾート(IR)の誘致を進めるほか、また2025年国際博覧会の開催地が大阪に決定し、夢洲がその開催予定地となるなど、新たな展開が始まっており、必要なインフラ整備を行っている。
- ・スーパーシティ型国家戦略特別区域に大阪市域が指定され、夢洲における2025年国際博覧会での自動運転、空飛ぶクルマ、MaaSなど、先端的サービスの実証・実装に向けた取組が進められている。

4. 将来像

- ・国際コンテナターミナルとしての物流機能の強化、バッテリーやメガソーラーによる環境・新エネルギーの拠点化など、その立地特性を生かした一体的な整備を進めていくとともに、夢洲の地勢的な優位性や広大な敷地を活用し、統合型リゾート(IR)の誘致を図り、国際的なエンターテイメント等を有する大阪・関西の観光ハブ(国際観光拠点)をめざす。

7. 夢洲等

○取組状況及び今後のスケジュール

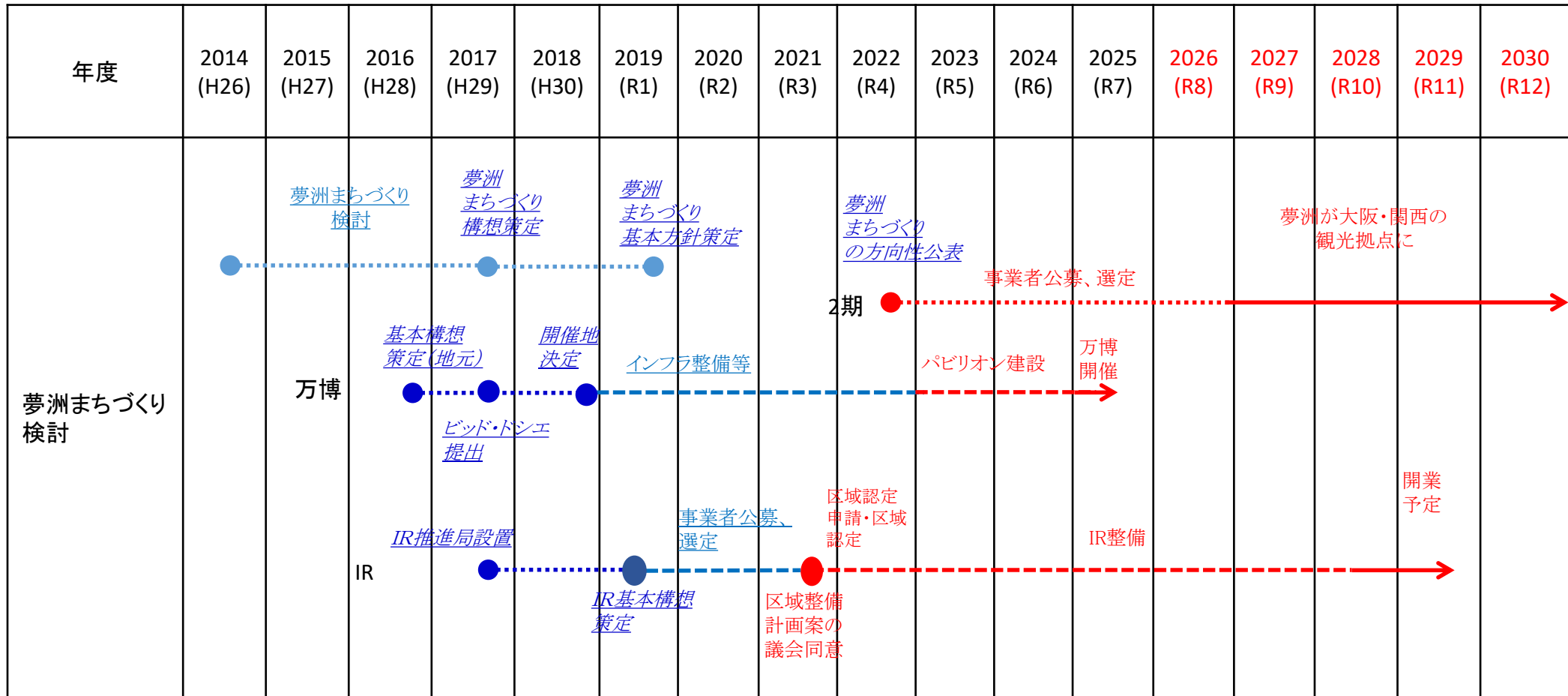
凡例(案)

..... 調査

- - - - - 実施

———— 成果

青字は2014年以降の実施済みの項目
赤字は現時点では未実施の項目



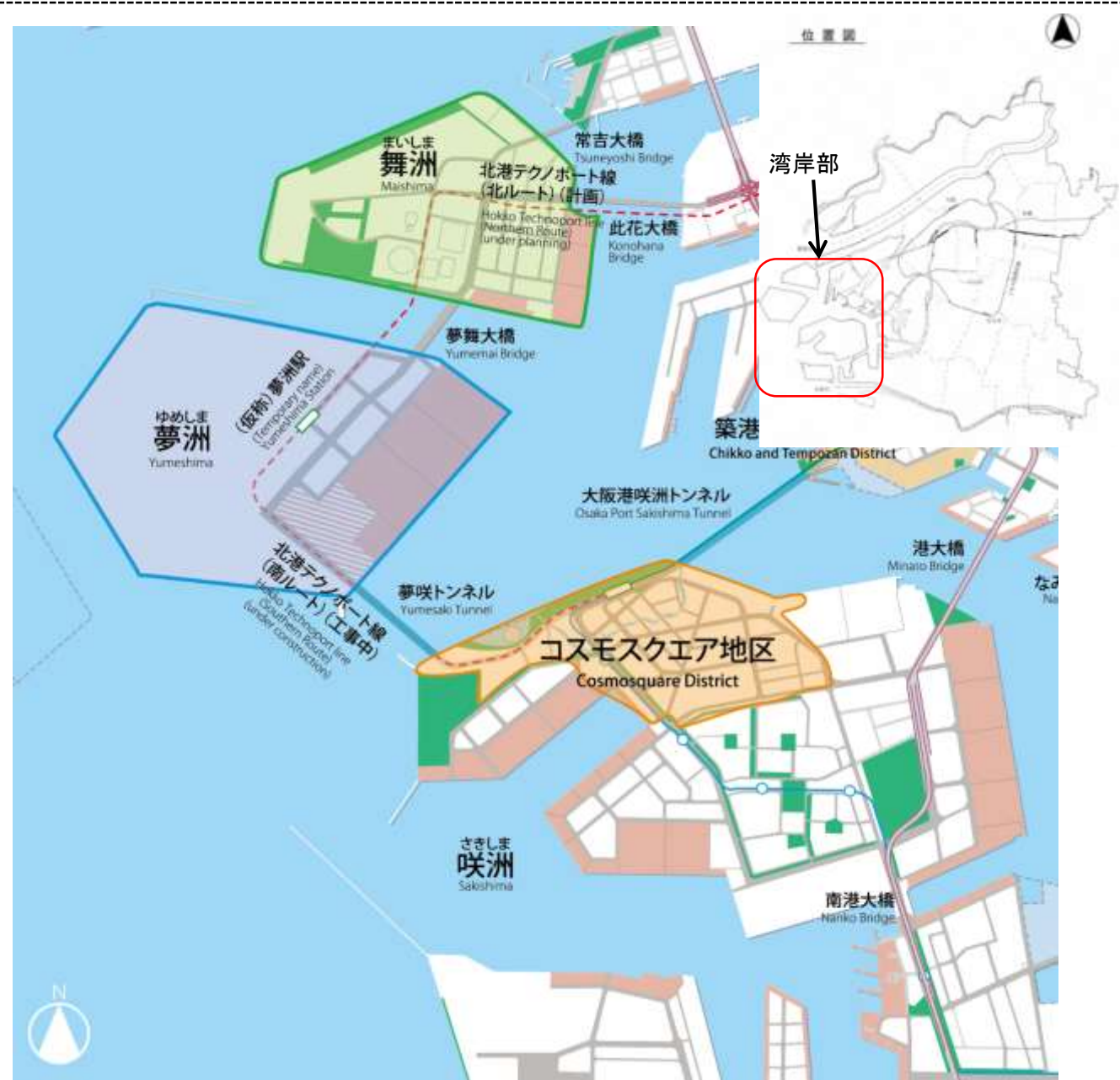
○『夢洲等』エリアの担当部局一覧

- ・大阪市:大阪都市計画局、大阪港湾局、環境局、万博推進局、IR推進局、経済戦略局
- ・大阪府:万博推進局、IR推進局、商工労働部、大阪都市計画局、大阪港湾局

7. 夢洲等

概要(1) ~大阪港の現状~

- 大阪・関西の経済活動を支える大阪港は、河川港として発展してきたが、増加する物流需要に応え、その中心地を、新たに造成した人工島にシフトさせてきた。
- 大阪湾岸部(咲洲、舞洲、夢洲)の土地造成は、都市部の建設残土やごみの焼却灰等を受け入れ進められてきた。その面積は約17km²におよび、阪神甲子園球場の約430個分に相当する。
- 関西の物流の中心である大阪港は、大阪市が管理しており、国際コンテナの取扱量が213万個/年※で日本5位の港である。また、上海港と77便/月の運航があるなど、中国・東南アジアと密接な関係をもつ。
※20フィートコンテナ換算
- 近年では、国内外資本の巨大な物流倉庫も建ち並び、大阪・関西の経済活動や市民生活を支えている。さらに、企業の立地やスポーツ施設、環境施設の立地など、多目的に活用されている。



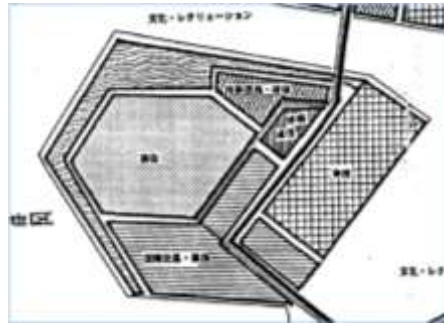
7. 夢洲等

概要(2) ~夢洲~

- ・東側のエリアにおいては、コンテナターミナルを中心とした物流施設が先行的に立地しており、関西の経済活動を支えている。
- ・西側には10MWのメガソーラーが稼働、自然にやさしい電力を生み出している。

<夢洲まちづくりの経緯>

① S63「テクノポート大阪」基本計画



② H12「夢洲まちづくり計画(素案)」



③ H29「夢洲まちづくり構想」



○課題と取組

課題	取組
・東側では国際コンテナターミナルを中心として物流施設が立地しているが、中央部(埋立中区域含む)の広大な敷地の有効活用が望まれている。	・「リゾート」と「シティ」の要素を融合させた空間を形成し、「スマート」な取組によって、まち全体の連携を高度化し、国際観光拠点機能の強化を図る。

7. 夢洲等

<めざす姿>

- ・「リゾート」と「シティ」の要素を融合させた空間を形成し、「スマート」な取組によって、まち全体の連携を高度化し、国際観光拠点機能の強化を図る。

取組前

東側では国際コンテナターミナルを中心として物流施設が立地しているが、中央部(埋立中区域含む)の広大な敷地の有効活用が望まれている。



取組後～将来像

国際観光拠点「夢洲」のコンセプト: SMART RESORT CITY(夢と創造に出会える未来都市)

<夢洲まちづくりの方向性>

【第1期】統合型リゾート(IR)を中心としたまちづくり

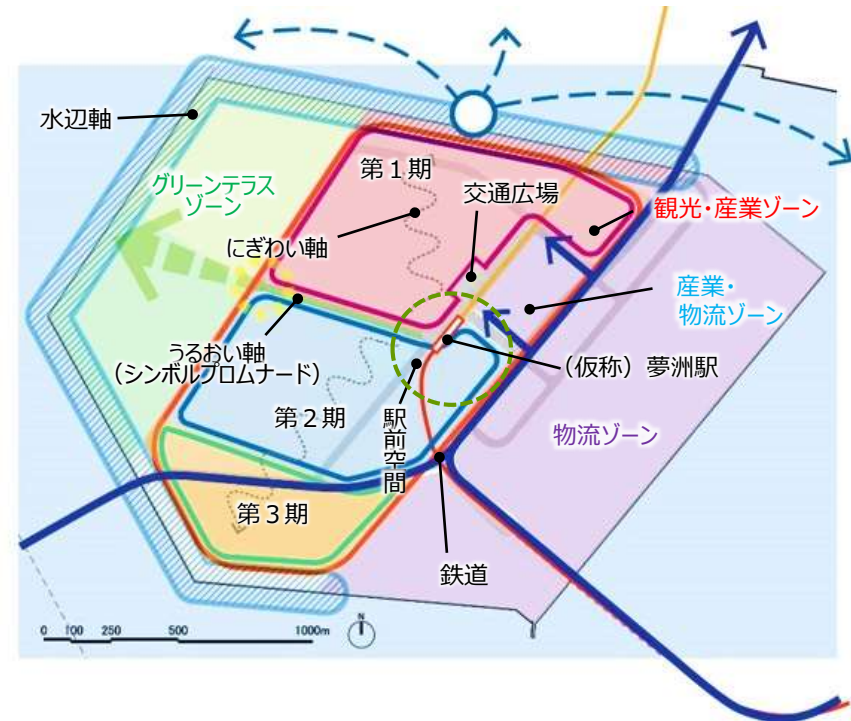
魅力的なエンターテインメントの集積、国際競争力を有する MICE施設の整備やICT等最先端技術を活用したスマートなまちづくりによる国際観光拠点を形成する。

【第2期】万博の理念を継承したまちづくり

万博の理念を継承し、最先端の取組などを進めるとともに、大規模なエンターテインメント・レクリエーション機能導入、第1期において創出されたにぎわいの継承などによりまちづくりを進めることで、第1期のまちづくりと合わせて国際観光拠点機能の更なる強化を図る。

【第3期】第1・2期の取組を活かした長期滞在型のまちづくり

第1、2期で創出・醸成されたエンターテインメントや最先端技術等により、健康や長寿につながる長期滞在型の上質なリゾート空間を形成する。



「夢洲まちづくり基本方針(2019.12)」等より

7. 夢洲等

●国際観光拠点の形成などを支える都市基盤

＜方向性＞

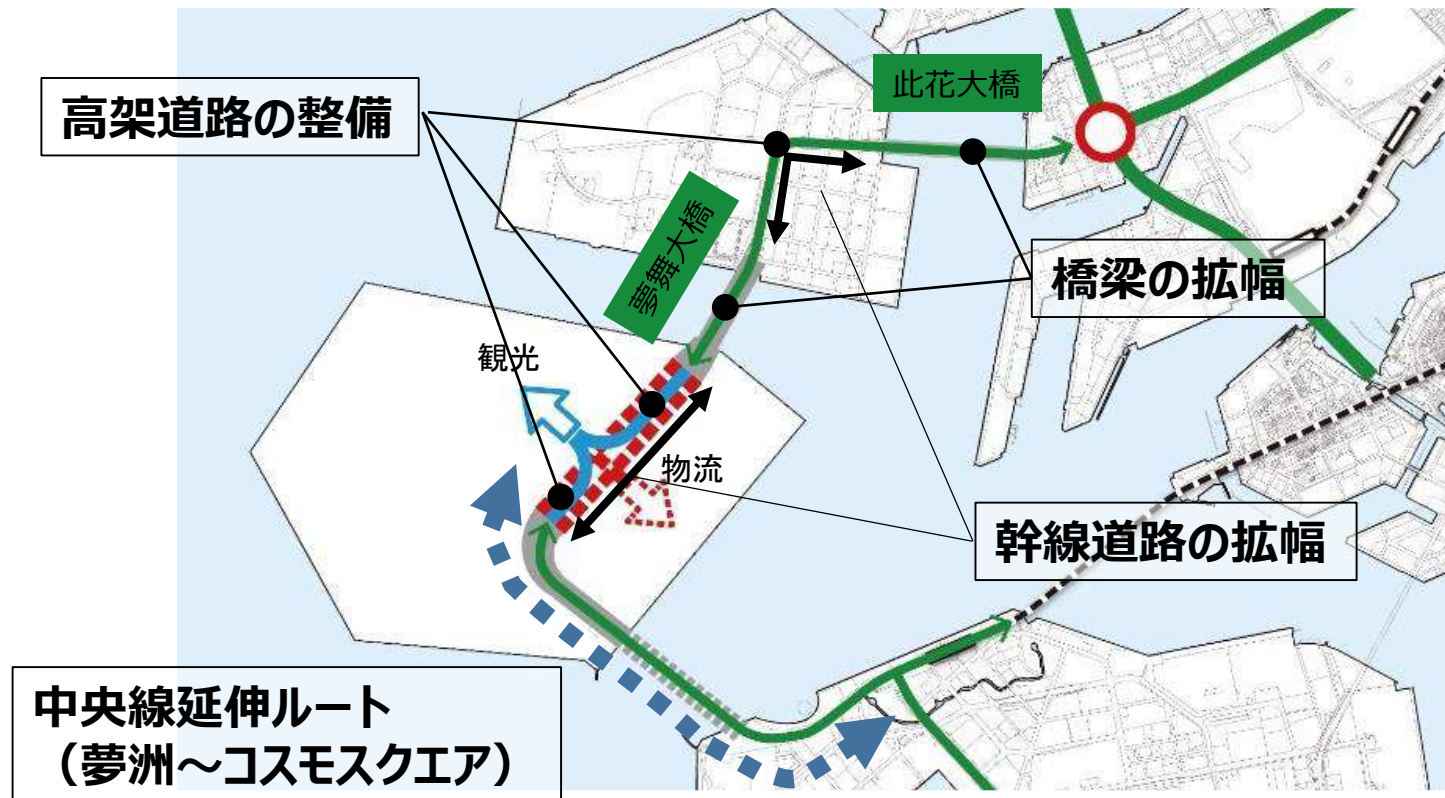
○段階的なまちづくりに応じた輸送能力を持つ鉄道網の整備による臨海部のアクセス強化

○魅力あるまちへの快適な道路アクセス

- ・此花大橋や夢舞大橋の車線数を増やし、現有道路機能を強化する。
- ・観光ゾーンへの動線は、幹線道路の拡幅、高架道路の整備などにより、物流関連の動線との分離を図る。

○多様な交通アクセスによる魅力あるまちへのアプローチ

- ・鉄道・道路に加えて、海上アクセスや航空アクセス（ヘリコプター等）など多様なアプローチを想定する。



7. 夢洲等

国際観光拠点「夢洲」の形成に向けて

2025年日本国際博覧会の開催

大阪・関西の発展に大きく貢献し、地域の魅力を全世界に発信する絶好の機会である2025年日本国際博覧会の成功に向け、国や博覧会協会、府市関係部局、関西広域連合等と連携して開催準備に取り組む。

- **テーマ**
いのち輝く未来社会のデザイン
(Designing Future Society for Our Lives)
- **サブテーマ**
Saving Lives (いのちを救う)
Empowering Lives (いのちに力を与える)
Connecting Lives (いのちをつなぐ)
- **コンセプト**
未来社会の実験場
- **開催期間**
2025年4月13日～10月13日
- **開催場所**
夢洲 (大阪市此花区)
- **想定来場者数**
約2,820万人
- **主な開催経費**
会場建設費 約1,850億円
運営費 約809億円



資料提供: 公益社団法人2025年日本国際博覧会協会

統合型リゾート (IR) の誘致

夢洲の第1期70haにおいて、MICE機能や国際的なエンターテインメント機能等を備えた世界最高水準の統合型リゾート (IR) を誘致。

運営による経済波及効果約1兆,1400億円/年

※対近畿圏



1 エリアの状況

- ・大阪の南の玄関口という都心に位置しながら、貴重な歴史文化遺産(歴史と文化と自然)を有する上町台地の南にも位置し、動物園・美術館・名勝慶沢園・「大阪冬の陣・夏の陣」の歴史の舞台として知られる茶臼山等の多様な施設構成の公園。
- ・周辺では、あべのハルカスなどの民間開発によるまちの再生が進み、注目度の高いエリア。

2 エリアの課題

- ・上町台地に固有の「歴史・文化・自然」を有するポテンシャル、都心型という立地上の優位性、及び園内施設の多様性という強みを活かしておらず、魅力を発信する役割を果たせていない。
- ・施設の老朽化が深刻でサービス機能やおもてなし力が不足している。

3 取組内容、近年の動向

- ・上町台地に固有の「歴史・文化・自然」を掘り起こし、公園を拠点として市民へ発信する。
- ・民間活力の導入により、新たな飲食施設等の設置やソフト事業(イベント・プロモーション)を展開し、新たな都市魅力を創出し集客力の向上をめざす。
- ・公園の無料化により、地域に開かれた公園をめざす。
- ・公園の一体的なマネジメントを実施し、公園全体を見通しての最適な企画や高付加価値サービスを提供する。
(例)美術館と慶沢園との一体的な活用を検討中
- ・施設補修・改修やサービス力の向上など、徹底した改善を実践するとともに、大規模改修・施設整備も実施する。

4 将来像

- ・歴史と文化と自然が一体となった公園として「天王寺・阿倍野地区」「上町台地」のブランド力を発信する中心施設に。
- ・地域とともに新たな魅力を創出し発信し続ける公共空間として、立地特性も活かして、市民の憩いの場としてだけでなく、新たな交流の場、賑わいの場として地域全体の活性化に貢献する。

8. 天王寺公園

○取組状況及び今後のスケジュール

凡例(案) (制度設計・事業者選定等) 調査 (制度設計・事業者選定等) 実施 (制度創設～適用・着工～竣工) 成果 (制度適用開始・供用開始～) 赤字は2014年度以降現時点までの取組項目
 青字は今後の取組項目

年度	2008～2012 (H20～H24)	2013 (H25)	2014 (H26)	2015 (H27)	2016 (H28)	2017 (H29)	2018 (H30)	2019 (R1)	2020 (R2)	2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)	2028 (R10)	2029 (R11)	2030 (R12)
動物園	2011年(H23)公園と動物園との連絡ゲート(仮設)開設	園路・トイレ改修	食堂・遊覧バス	ゲームコーナー撤去 観光バス駐車場設置	老朽化施設の順次整備更新	ツル舎整備 公園と動物園との連絡ゲート整備・開設 イベント広場整備	天王寺動物園ゲートエリア魅力向上事業者決定	基本構想策定	[天王寺動物園101計画]策定 2016年(H28)4月～	★天王寺動物園開園100周年(2015.1.1)	・地方独立行政法人化 ・中期目標、中期計画策定	獣舎整備計画・施設維持管理計画に基づいて整備更新を実施	維持管理計画に基づいて整備						
大阪市立美術館	建物や設備の老朽化に伴う改修工事などを継続的に実施	戦略会議において大阪市立美術館と新美術館の併存を決定	・美術館機能・耐震性・利用者サービス機能などあり方調査を実施	大規模改修基本計画案作成	大規模改修基本設計を実施	大規模改修事業手法検討調査	大規模改修実施設計を実施	大規模改修工事を実施	大規模改修などにより慶沢園との一体的活用、利用者サービスの向上、美術館機能の向上などをはかる										
慶沢園			休憩所、園路、設備等の改修及び樹木の補植を実施	改修工事	周辺と調和の取れた庭園として管理を行うとともに、美術館との連携による一体的な活用を検討	美術館との一体的活用、慶沢園の魅力向上をはかる													
公園(エントランスエリア・茶臼山北東部てんしばゲートエリア)		<エントランスエリア・茶臼山北東部>事業者公募開始	事業者決定	エントランスエリアリニューアルオープン	茶臼山北東部エリアリニューアルオープン	民間事業者により、エントランスエリア等の管理運営、イベント開催やプロモーション等の賑わい創出を一体的に実施	てんしばゲートエリア(てんしば:ina)オープン	民間事業者により、ゲートエリアにおける新たな賑わい拠点の再整備・運営を実施	天王寺動物園ゲートエリア事業者公募開始	動物園内飲食・物販サービス開始	新世界ゲートエリア運営開始								

○『天王寺公園』エリアの担当部局一覧

・大阪市:建設局、経済戦略局、阿倍野区役所

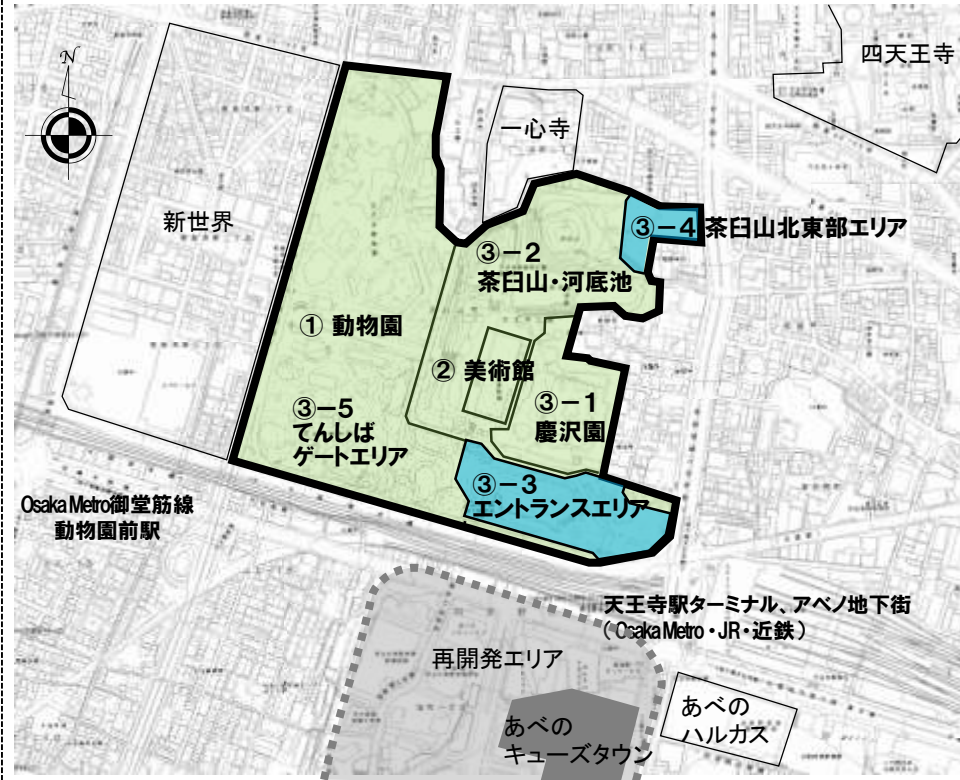
8. 天王寺公園

【概要】

- ・大阪の南の玄関口で大阪第3のターミナル駅に近接する都心型の公園(約26haの有料公園)。
 - 〔Osaka Metro天王寺駅(御堂筋線・谷町線)、JR天王寺駅、近鉄阿部野橋駅、Osaka Metro動物園前駅(御堂筋線)の各最寄駅から約5分のアクセス〕
- ・大阪市内唯一の動物園、美術館、大阪市指定の名勝である庭園、「大阪冬の陣・夏の陣」の歴史の舞台として知られる茶臼山を有する、歴史と文化と自然が一体となった都市公園。
- ・貴重な歴史文化遺産を数多く有し、大阪のみどりの骨格を形成する貴重な緑空間でもある上町台地の南に位置し、「天王寺・阿倍野地区」を文化観光拠点としていくための核施設。
- ・周辺では、あべのハルカスなどの民間開発によるまちの再生が顕著。



<天王寺公園及び周辺地域>



<天王寺公園各施設の管理運営>

各施設名 (管理者)	管理運営の概要
①動物園 (地方独立行政 法人天王寺動 物園)	<ul style="list-style-type: none"> ・動物の飼育、展示、動物ガイドなど教育・普及事業。 ・獣舎施設整備、園内施設維持管理等。
②美術館 (経済戦略局)	<ul style="list-style-type: none"> ・(地独)大阪市博物館機構が管理運営している。 (2019年4月から他の博物館施設を含め一体的に運営) ・2022年10月から大規模改修工事を実施し、2024年度中のリニューアルオープンをめざす。
③公園	<p>【③-1 慶沢園、③-2 茶臼山・河底池】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・清掃、休憩所等の建物点検や樹木の剪定、刈り込みなど維持管理を行っている。 ・慶沢園は、2014年8月からの改修工事後、2015年度から有料庭園としてリニューアルオープン。 <p>【③-5 てんしばゲートエリア】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・民間事業者による管理運営を実施(2019年11月～)。

8. 天王寺公園

課題

【上町台地固有の「歴史・文化・自然」の発信拠点としての役割を果たせてない】

・古代、中世、近世にかけての歴史の舞台であり数多くの歴史文化遺産を有する上町台地に位置し、公園自体も歴史と文化と自然が融合した強みを有しているにもかかわらず、その魅力・潜在価値・シンボル性を発信できていない。

【都心型の立地特性を活かせていない】

・ターミナルに近接し、潜在需要が高く集客装置としての可能性をもった場所であるが、アクセスしにくい。

【公園内施設の管理運営サービスにまとまりがない】

・管理運営主体が異なる公園内各施設の連携が図られていないため、施設ごとの企画やサービス提供にとどまっている。

【個別施設の利用者サービスが不十分】

・来訪者へのサービスの質と量が不十分で、施設の老朽化が著しい。

改革方針

【「歴史・文化・自然」の再発見・発信】

・上町台地に固有の「歴史・文化・自然」を掘り起こし、公園を拠点として市民へ発信する。

- ・上町台地マイルドHOPEゾーン事業では魅力情報の発信のためのツアー開催や地域資源の掘り起こしなどを実施中
- ・上町台地周遊マップの制作(2012年～)
- ・天王寺真田幸村博の開催(天王寺公園、真田山公園ほか/2014～2015年)

【公園のオープン化とアクセス改善】

・公園の無料化とともに、わかりやすい動線の確保、わくわく感と余韻を楽しめる空間の形成を図る。

(例)最寄駅からのアクセス環境の整備、動物園・美術館等へ向かうルートでのわくわく感の演出など

【公園の一体的マネジメント】

・公園の一体的マネジメントにより、施設間の連携を促進し、公園全体を見通しての最適な企画や高付加価値サービス等を提供する。

(例)美術館・慶沢園の一体的活用(共通入場券の導入)、案内サインの統一化など

【公園施設の魅力向上】

・エントランスエリア等における官民連携によって、新たな都市魅力を創出する。

・来訪者の利便性向上のため、各施設のリニューアルとサービス機能強化を実施する。

＜上町台地の歴史文化遺産等＞



※上町台地周遊マップより抜粋

8. 天王寺公園

10年後の天王寺公園は

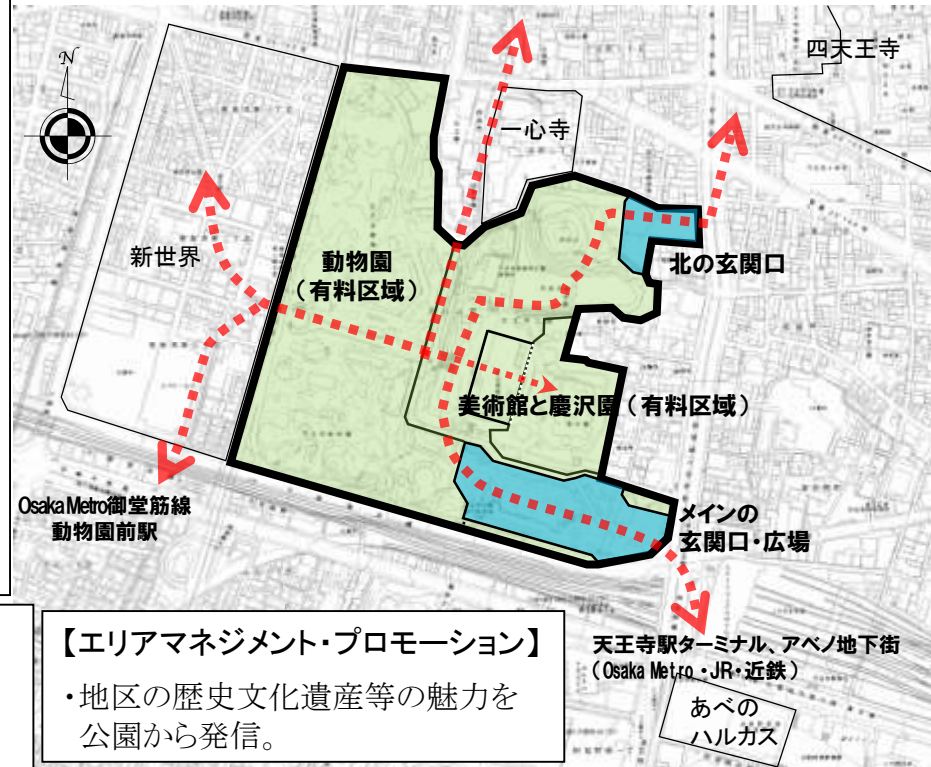
- ・歴史と文化と自然が一体となった公園として「天王寺・阿倍野地区」「上町台地」のブランド力を発信する中心施設に。
- ・地域とともに新たな魅力を創出し発信し続ける公共空間として、立地特性も活かして、市民の憩いの場としてだけでなく、新たな交流の場、賑わいの場として地域全体の活性化に貢献する。

【動物園(有料区域)】

- ・動物の行動を間近でみることができる魅力的な展示手法により、感動を与える動物園となる。(2022年ふれんどしっふガーデンのリニューアルオープン、2023年春ペンギンアシカ舎オープン)。
- ・緑豊かな都心の空間を活用した良質なサービスや企画・プログラムを提供し、幅広い来園者が憩い楽しめる場となる。(2015年～ナイトZOO開催)

【美術館と慶沢園(有料区域)】

- ・国宝・重要文化財級の日本・アジアの古美術コレクションと文化財指定の美術館(建造物)・慶沢園(名勝)の鑑賞を堪能できる。
- ・美術館は国内外からの来訪者を迎える設備とサービスを提供。(2024年度中にリニューアルオープン)



【エリアマネジメント・プロモーション】

- ・地区の歴史文化遺産等の魅力を公園から発信。

【最寄駅からのアクセス】

- ・Osaka Metro動物園前駅は、動物園の新世界ゲートに最寄りの駅として、駅名にふさわしく、動物園のわくわく感と余韻を楽しめる空間になり、公園までのアクセス環境も快適に。
(2014.12 駅のリニューアル:ホーム階の柱に動物の後ろ姿、床面に動物の足跡、コンコース階に「ケニアのマサイマラ国立保護区」をイメージした風景の描写)

【公園(無料区域)】

- ・集客力の高いレストラン等の利用やイベント開催などにより、日常的な集客拠点になっている。
- ・メインの芝生広場では、地域活動が盛んになり、さらに動物園・美術館とのタイアップイベントや大規模集客イベントまで、多様な活動が展開されている。
- ・家族3世代で動物園・美術館等・上町台地散策の後に公園レストラン等を楽しめるような、公園利用の新しい形が定着している。
(2015年エントランスエリア、2016年茶臼山北東エリアがリニューアルオープン、2019年てんしばゲートエリア(てんしばi:na)がオープン)



8. 天王寺公園 ①動物園

これまでの取組

- ・トイレ、園路の順次改修(2013年～)。
- ・園内食堂2か所と遊戯コーナーを撤去、飲食については新たにケータリングカーを導入。
- ・テーマパークでの職員研修を実施。
- ・イベント広場の整備(2015年10月)
- ・ナイトZOO開催。(2015年～)
- ・園内のトータルデザインによるサイン整備。(2015年度)。
- ・ツル舎の建替え(2016年)、動物園連絡ゲートの整備。(2015年)

【「天王寺動物園101計画」の策定(2016年10月)】

- ・間近で動物の行動を観察できる展示施設にリニューアル。
- ・動物とのふれあいなど体感、体験することができるコーナーを設け、驚きや感動を伝える。
- ・季節毎のイベントなど来園者が楽しめる様々な企画やプログラムを提供。
- ・園内掲示やウェブサイトの強化により、細やかな動物情報を発信し、動物園のみどころを紹介。
- ・売店・レストランの美装化、オリジナルグッズの開発・販売など、充実したサービス提供を実施。
- ・天王寺動物園が採りうる経営形態について検討。

- ・天王寺動物園ゲートエリア魅力向上事業者決定(2017年)、事業者による運営開始。(2019年～)
- ・学習休憩棟(2021年3月)、ふれんどしっぷガーデン(2022年4月)のオープン。

《入園料》大人:500円、小中学生:200円、未就学児:無料
(その他サービスあり)

《予算額》33億4,300万円(2023年度)

《職員数》74人(2021年度末現在 常勤職員数)



ナイトZOO(2015年～)



ふれんどしっぷガーデンオープン(2022年)

将来像

地方独立行政法人化(2021年4月)

- ・「天王寺動物園101計画」の理念を継承しつつ発展させた「中期目標」を策定。(2021年4月)

【動物園の魅力向上】

展示動物の充実/魅力的なイベントの企画・実施/積極的な情報発信/質の高いサービスの提供。

【教育活動の推進】

教育普及機能の強化/間近で動物を感じる機会の提供/園内外における学習機会の提供。

【飼育管理と高度な飼育技術の確立】

動物福祉に配慮した獣舎整備の推進/動物福祉に配慮した飼育の実践。

・動物本来の生息地環境を再現し、活発な行動を引き出すことを目的とする整備の実施。



大都市大阪にふさわしい
「国際社会に貢献し、世界に誇れる動物園」をめざす



ペンギン・アシカ舎オープン(2023年春)



ホッキョクグマ舎(2025年完成予定)

8. 天王寺公園 ②大阪市立美術館・慶沢園の魅力向上

取組前

【美術館】

- ・立地特性や隣接する慶沢園といった近隣資源があまり活かされていない。
- ・有料公園内にあり、美術館までアクセスが悪い。
- ・レストランやミュージアムショップなどサービス機能が貧弱。
- ・収蔵庫の収蔵能力が限界を超えている。

【慶沢園】

- ・景観に配慮したビュースポットが不十分。

【共通】

- ・全体的に老朽化が進み、トイレ等の設備をはじめ、慶沢園では、休憩所・園路のくぼみなど、美術館では展示室の稼働などに支障が生じている。



取組後

【美術館改修工事】

- ・照明設備・エレベータ改修(2011年度)
- ・屋上トップライト美装化(2014年度)
- ・外壁改修(2015年、2016年度)
- ・空調設備整備(2016年度) ほか

【慶沢園改修工事】(2014年度)

- ・休憩所を和風のデザインに改修
- ・散策しやすい園路改修や手すりの設置
- ・ビュースポット付近に照明を増設
- ・周辺景観を考慮して樹木を補植 ほか

【博物館施設の地方独立行政法人化に向けた基本プラン】(2017年度)

- ・市立美術館を含む大阪市博物館施設の機能や利用者サービスの一層の向上を図るため、継続性と機動性・柔軟性・自主性を備えた地方独立行政法人による経営と運営の一体化

【美術館大規模改修の実施】

(2020～2024年度)

- ・基本設計、実施設計の実施
- ・大規模改修工事の実施



将来像

【美術館と慶沢園との一体的な活用】

- ・美術館との共通入場券の導入検討。
- ・慶沢園エリアを活用した民間事業者によるオープンカフェ等事業展開の検討。

【カフェ・ショップ等によるサービス向上】

- ・カフェ、ミュージアムショップなどのサービス機能整備を検討。

【美術館の機能向上による魅力向上】

- ・収蔵庫のリニューアル・拡張。
- ・更なるバリアフリー化の実施など大規模改修の実施。

【博物館施設の地独化による効果】

- ・展覧会等事業の充実／サービスの向上／業務改善。

【慶沢園の改修による魅力再生】

- ・名作庭家7代小川治兵衛による林泉回遊式庭園の作風や技法を活かしつつも、時代とともに魅力を増す周辺と調和の取れた庭園をめざす。

<イメージ図(検討中)>

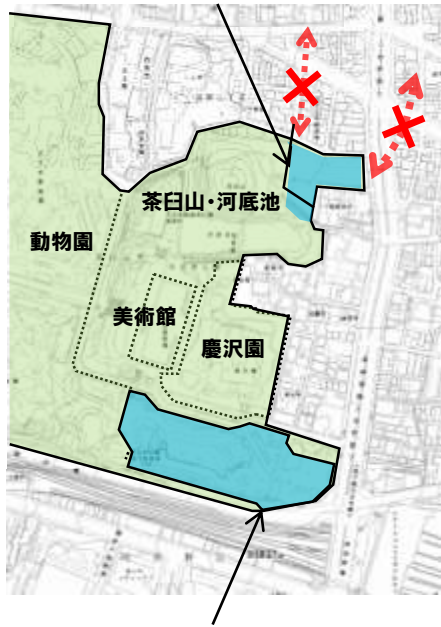


8. 天王寺公園 ③公園エントランスエリア（てんしば）等

取組前

【茶臼山北東部エリア】

- ・夕陽丘、四天王寺、一心寺等北側地区との重要な結節点でありながら、長年、鋼板塀で閉鎖され、回遊性を遮断している。



【エントランスエリア】

- ・公園のメイン広場、動物園や美術館へのアプローチ空間でありながら、有料公園であること、園路等施設は老朽化し、魅力的な飲食施設もないため、憩いの場として利用されにくい。
- ・天王寺駅ターミナルに近接しているが、アクセスルートには、公園に人を引きつける空間整備・演出・工夫がみられない。



取組後～将来像

【エントランスエリア(てんしば)】(2015.10 リニューアルオープン)

- ・中心に大規模な芝生広場(約7,000㎡)を整備するなど、シンボル性の高い景観を形成。
- ・カフェ、レストラン、ランニングステーション、子どもの遊び場、フットサルコート、ドッグラン、物販店舗などを導入。
- ・地域との連携イベント等により、日常的な集客拠点化。
- ・バス待合所、国際観光案内所、外国人向けのゲストハウスからなる複合棟オープン(2016.11)
- ・エントランスエリア来園者数 約140万人(2013年度) →約391万人(2021年度)



【茶臼山北東部エリア】(2016.3 リニューアルオープン)

- ・公園と上町台地方面をつなぐゲート空間として開放し、回遊拠点化。
- ・ポケットパークとプロムナードを整備し、カフェ、物販店舗、駐車場施設を導入。



【てんしばゲートエリア(てんしば:i:na)】(2019.11 オープン)

- ・動物園ゲートエリアにおける新たな賑わい拠点の整備。
- ・飲食施設と動物園グッズショップ等の導入。

【公園の一体的マネジメント】

- ・公園内の各施設が連携協力し、さらなる魅力向上、集客促進に取り組む。



てんしば:i:na

8. 天王寺公園 周辺での取組【軌道敷芝生化】

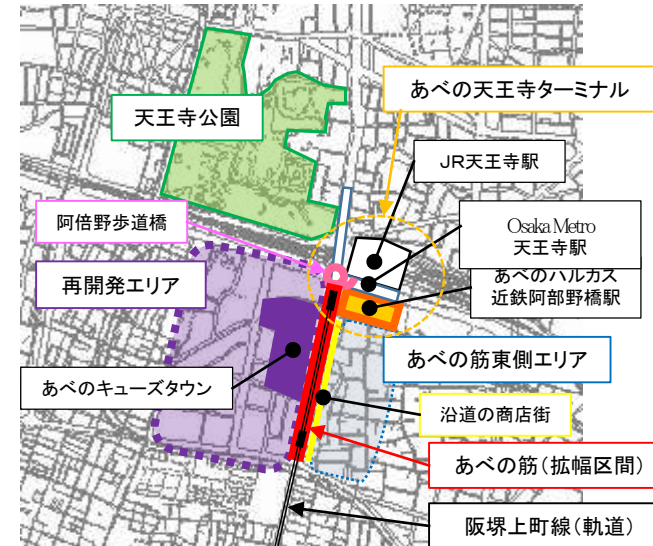
これまでの取組～将来像

【あべの天王寺ターミナル周辺(南側)で大規模開発の実施】

- 2011.4 ターミナルの南西側の再開発エリアにおいて大型商業施設『あべのキューズタウン』開業 (初年度来館者数:約2700万人)
- 2014.3 『あべのハルカス』がグランドオープン (オープン後、半年で約2200万人来館)

【公共施設整備の進展】

- 2013.4 天王寺区側と阿倍野区側を結ぶ阿倍野歩道橋の架替(全面開通) →両区間の歩行者の回遊性が向上
- 2012～ あべの筋[近鉄前交差点～阿倍野交差点]道路拡幅整備 (～2017年度)
同拡幅整備にあわせ阪堺電気軌道上町線を移設 (2015年度)



あべのハルカス

<あべの天王寺ターミナル周辺>

- あべのハルカスの開業などにより増加している集客力の持続的な向上を図るため、更なるまちの魅力づくりを打ち出していくことが必要。
- あべの筋を大阪の南のメインストリートとして、良好な景観の形成を図ることにより、周辺地域と一体となったにぎわい空間を形成。

阪堺上町線軌道敷の移設に伴い軌道敷を芝生化。(2016年度)

<将来像>

将来的には、沿道周辺の地域が立ち上げるまちづくり団体がまちづくり活動のひとつとして芝生管理を担うようにする。



<軌道敷芝生化>

1. エリアの概要

・関西国際空港は、我が国が国際競争に勝ち抜くための重要な戦略的インフラとして1994年に開港した。また、りんくうタウンも、関空の玄関口として、空港機能の補完の役割を果たすとともに、立地インパクトを活かした地域の繁栄を期待して府が事業主体となり埋め立て地として整備、1996年にまちびらきした。

2. エリアの課題

・関空は、海上空港という特殊性から建設費が莫大となり、関空会社が1.3兆円という巨額の負債を抱え、空港経営が硬直化。国際拠点空港等としての機能強化に向けた戦略的な投資の実行が困難な状況にあった。また、りんくうタウンも、バブル崩壊後、企業の撤退が相次ぎ、商業地・産業地への誘致に苦戦していた。

3. 近年の動向

・関空については、2012年に国が管理する大阪国際(伊丹)空港との経営統合を実施。両空港の一体的かつ効率的な運用や、伊丹空港ターミナルビルの経営一元化により経営基盤を強化。2016年には国内空港で初めてコンセッション方式(事業運営権の売却)により関西エアポート㈱による事業運営が開始された。

・完全24時間運用の強みを活かし、関空を拠点とするLCCの就航拡大や世界最大手の航空貨物会社のハブ施設誘致につなげるなど、旅客・物流ともに存在感が向上。

・2022年9月に開催された関西3空港懇談会において、万博に向けた万全の受入体制を整えるとともに、成長目標である年間発着回数30万回の実現に必要な能力を確保するため、万博までに航空機処理能力の引き上げをめざすことを合意。

・りんくうタウンも、2003年に事業用定期借地権方式を本格導入し、誘致促進を強化したほか、2011年のホテル・物流センターの法的処理による民営化や将来リスク管理の徹底など、行政や第三セクターが赤字補てんする事業構造の抜本的な見直しを行った。

・完全24時間運用の強みを活かし、関空を拠点とするLCCの就航拡大や世界最大手の航空貨物会社のハブ施設誘致につなげるなど、近年、旅客・物流ともに存在感が向上。今後も、国際拠点空港としての更なる機能強化をめざしていく。また、りんくうタウンは、2023年2月現在99.3%が契約済み。商業業務ゾーンは契約率100%を達成。空港連絡道路の北側と南側におけるりんくう公園予定地の暫定利用により、地元市町や民間と連携したりんくうタウンの活性化をめざす。また、関空フロントの立地特性と地元の医療ポテンシャルを活かし、国際医療交流の推進及び訪日外国人へのホスピタリティや地域の魅力向上による訪日促進を図っている。

4. 将来像

・関空:2030年代前半を目途に、年間発着回数30万回の実現をめざす。

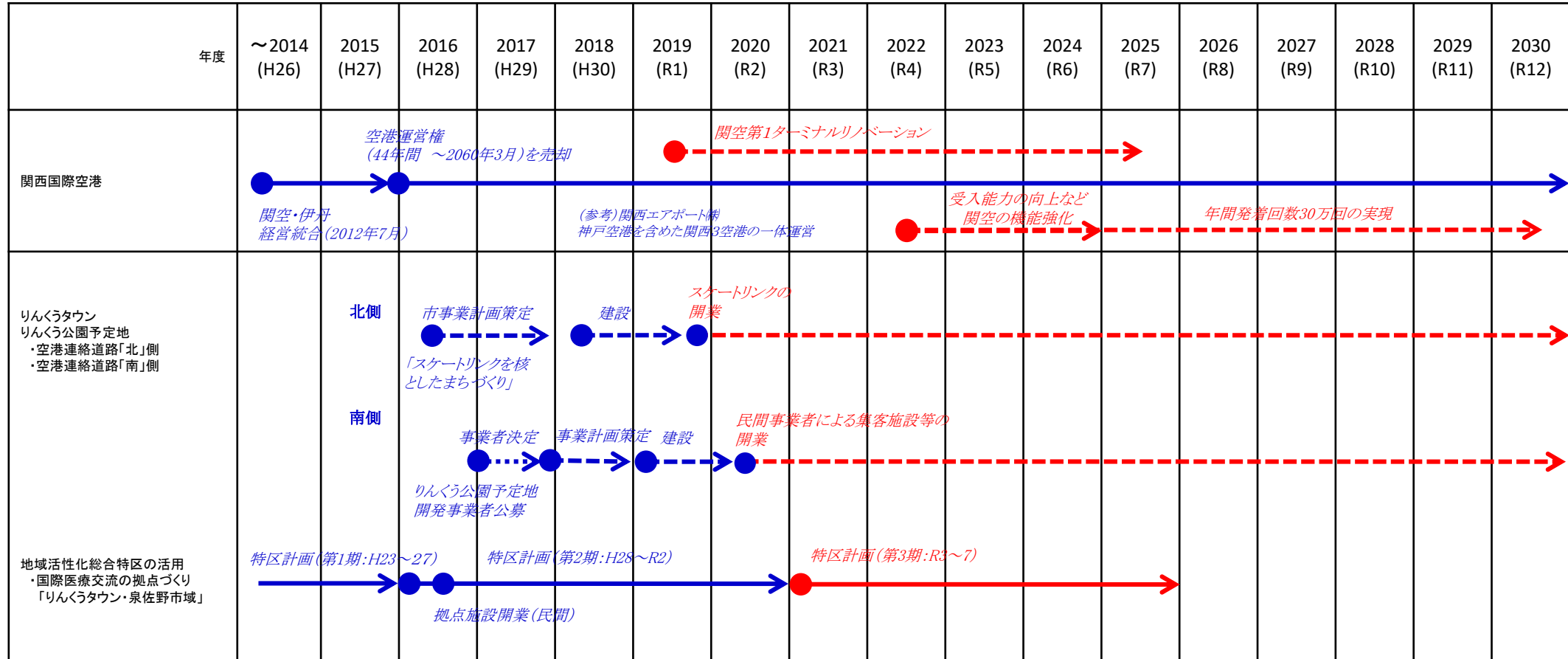
・りんくうタウン:関西国際空港に近接する強みを活かし、りんくうタウンのさらなる魅力を創出する。

9. 関西国際空港・りんくうタウン (国際競争力の基盤強化)

○取組状況及び今後のスケジュール

凡例(案) 調査 (～制度設計・事業者選定等) ----- 実施 (制度創設～適用・着工～竣工) ———— 成果 (制度適用開始・供用開始～)

青字は2014年度以降現時点までの取組項目
赤字は今後の取組項目



○『関西国際空港・りんくうタウン』エリアの担当部局一覧

・大阪府:政策企画部、大阪都市計画局

概要

関西国際空港

- ・4,000m級の2本の長距離平行滑走路を有する完全24時間運用可能な国際拠点空港
- ・開港日:1994年9月 (2期島滑走路の供用開始は2007年8月)
- ・位置:大阪湾南東部 泉州沖約5kmの海上
- ・規模 面積:1期島 約510ha、2期島 約545ha
滑走路:A滑走路(1期島) 長さ 3,500m、B滑走路(2期島) 長さ 4,000m
- ・2012年 関空・伊丹の両空港が経営統合
- ・2016年 コンセッション(事業運営権の売却)により、関西エアポート(株)による事業運営開始

りんくうタウン

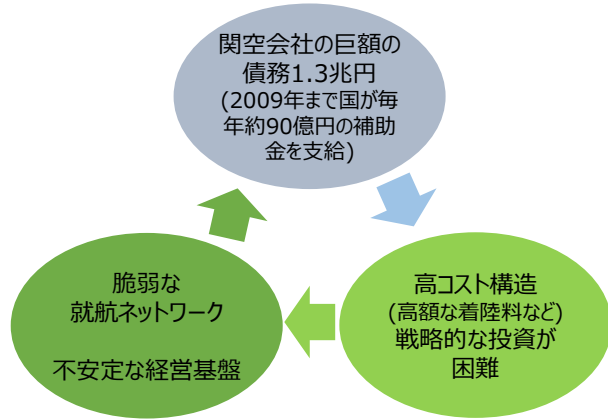
- ・開発の目的:関西国際空港機能の支援、補完と大阪湾及び地域の環境改善、地域振興
- ・位置:泉佐野市、田尻町、泉南市
- ・面積:約318ha(公園、緑地、道路等を含む)
- ・1996年9月 まちびらき
分譲・定期借地の契約率:2023年2月現在 99.3%



関西国際空港の課題とこれまでの取組(負債処理と経営改革)

これまでの課題

・巨額の負債に起因する
経営面での悪循環



・伊丹空港との関係
運営主体が別/伊丹の収益は国の特別会計へ

・都心部へのアクセス問題
大阪駅まで約1時間

関西国際空港

改革の取組

○知事から、政治的メッセージとして、伊丹空港の廃止・跡地売却も視野に、関空の財務状況の課題やハブ空港としての機能強化について、国家レベルの課題として国に問題提起。(2008、2009年)

○関空・伊丹空港の経営統合(2012年)、
コンセッション(事業運営権の売却)により、関西エアポート(株)による
事業運営開始。(2016年)

・新関空会社が、競争力強化、空港施設の運用最大化を図るため、国際線着陸料の引き下げ等を実施。さらに関西エアポート(株)においても、路線誘致インセンティブの拡充などを展開。

・旅客サービスの充実

LCCの誘致、LCC専用ターミナル設置、深夜早朝アクセスの充実。

→ 国内最大規模のLCC乗り入れ空港へ

→ 2019年度の訪日外国人数は開港以来最大の約837万人

・物流サービスの充実

医薬品専用共同定温庫を整備。(日本の空港で初/2010年～)

世界最大手航空貨物会社FedExの北太平洋ハブ拠点開設。

国際戦略総合特区を活用し、規制緩和。

→ 全国に先駆けて医薬品等輸入手続き(薬監証明)の電子化を実現。

(2013年3月～ ※2014年11月から全国に拡大)

○空港運用の強化

2025年万博期間中及びその後の世界各国からの来訪者の増加を見据え、関空の受入体制を整えるとともに、成長目標である年間発着回数30万回の実現に必要な能力を確保するため、万博までに航空機処理能力の引き上げをめざす(2022年9月関西3空港懇談会において合意)。

→ 国において有識者会議を設置し、現行飛行経路の見直し検討開始。

今後の課題

- ・就航ネットワークの充実
- ・受入能力の向上など関空の機能強化
- ・関空から大阪都心部へのアクセス強化

りんくうタウンの課題とこれまでの取組(負債処理と経営改革)

これまでの課題

- ・バブル崩壊の影響によるタウン開発の苦戦
 - 埋め立て等造成に、約5000億円投入。
 - 企業誘致に苦戦。
- ・民間の新規参入が見込めず、行政や3セクが赤字補てんする事業構造。

りんくうタウン

改革の取組

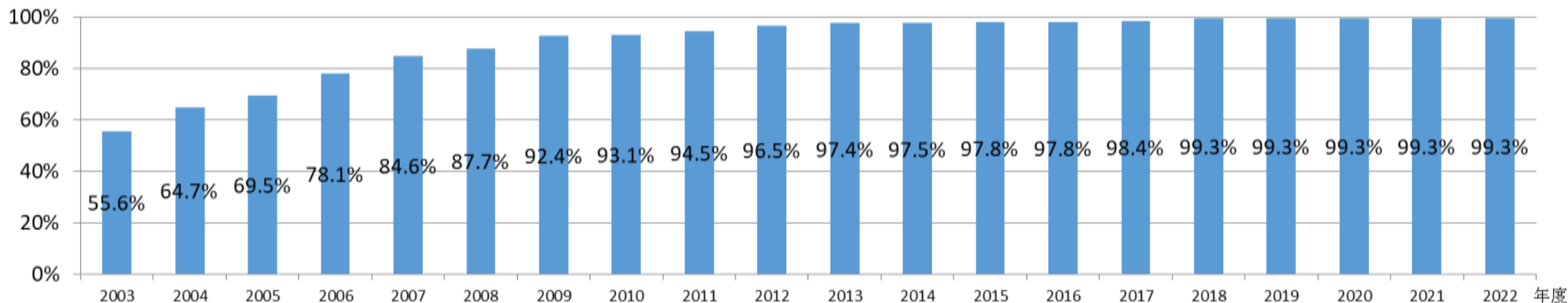
- 環境整備(規制緩和等)により、事業を抜本的に見直す。
 - ・りんくう2事業(りんくうホテル、りんくう国際物流センター)の法的処理(2011年)→民間による自立化を実現。
 - ・地域整備事業会計の廃止(2011年度末)、財政運営基本条例に基づく将来リスク管理。
- りんくうタウンの活性化
 - ・2003年に導入した定期借地制度を活用し、大幅に企業立地が促進。
 - 2023年2月現在99.3%が契約済み。
 - 商業業務ゾーンは契約率100%を達成。
 - ・りんくう公園予定地の暫定利用
 - 空港連絡道路北側では、泉佐野市がスケートリンクを核としたまちづくり計画を推進。
 - 空港連絡道路南側では、民間事業者による集客施設や公園施設を整備し、開業。
 - ・地域活性化総合特区の活用
 - 関空フロントの立地特性と地元の医療ポテンシャルを活かし、国際医療交流の推進及び訪日外国人へのホスピタリティや地域の魅力向上による訪日促進。

りんくうタウンの活性化(りんくうタウンの契約状況)

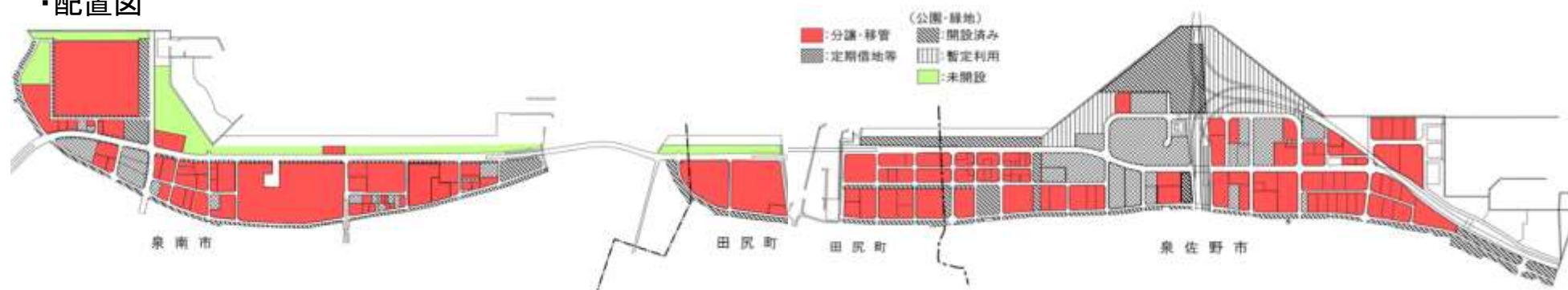
■りんくうタウンの契約状況

・分譲・定期借地の契約率の推移

2003年に導入した定期借地制度を活用し、大幅に企業立地が促進。 →2023年2月現在99.3%が契約済み。



・配置図



りんくうタウンの活性化(公園予定地の暫定利用、りんくうタウン駅の利用状況)

■公園予定地の暫定利用

空港連絡道路北側では、泉佐野市がスケートリンクを核としたまちづくり計画を推進。
 空港連絡道路南側では、民間事業者による集客施設や公園施設を整備し、開業。

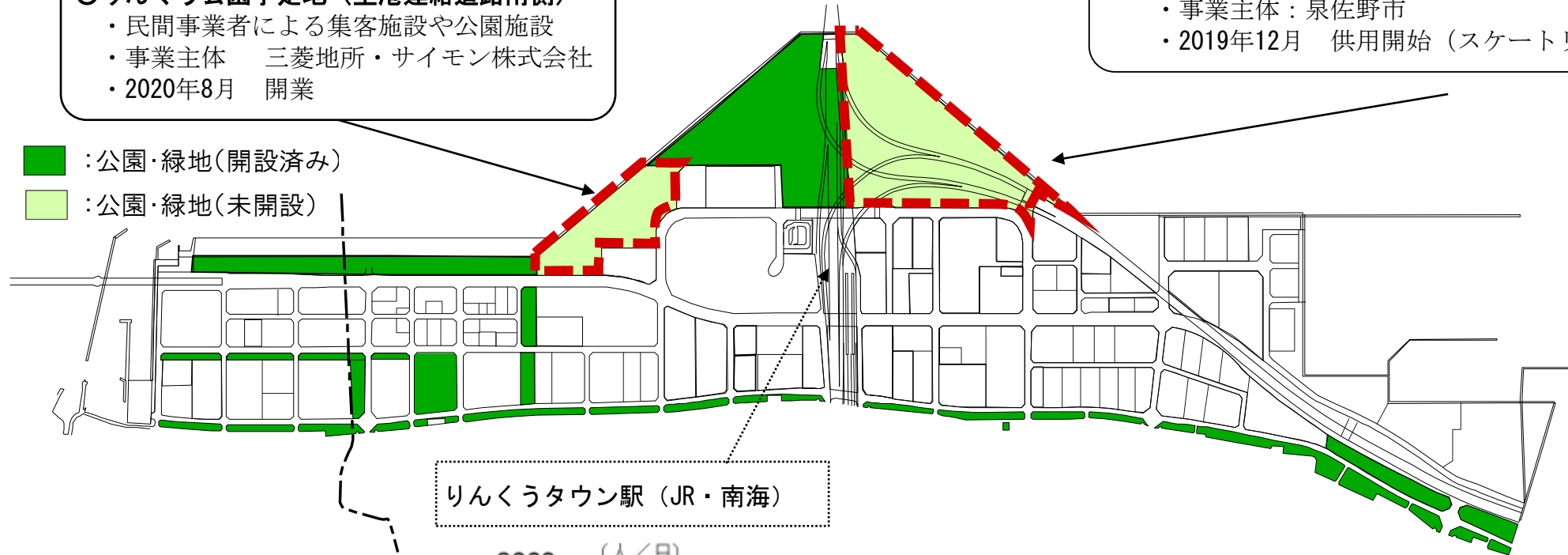
○りんくう公園予定地(空港連絡道路南側)

- ・民間事業者による集客施設や公園施設
- ・事業主体 三菱地所・サイモン株式会社
- ・2020年8月 開業

○りんくう公園予定地(空港連絡道路北側)

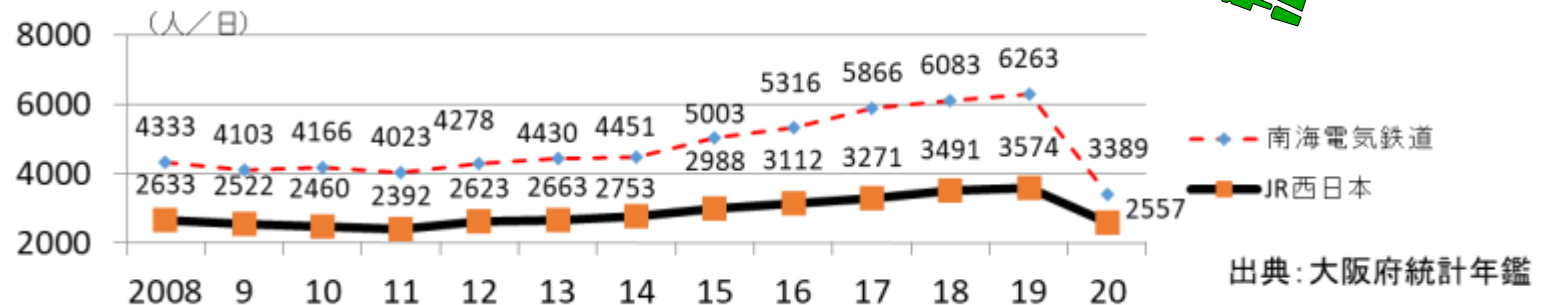
- ・スケートリンクを核としたまちづくり
- ・事業主体：泉佐野市
- ・2019年12月 供用開始(スケートリンク)

- : 公園・緑地(開設済み)
- : 公園・緑地(未開設)



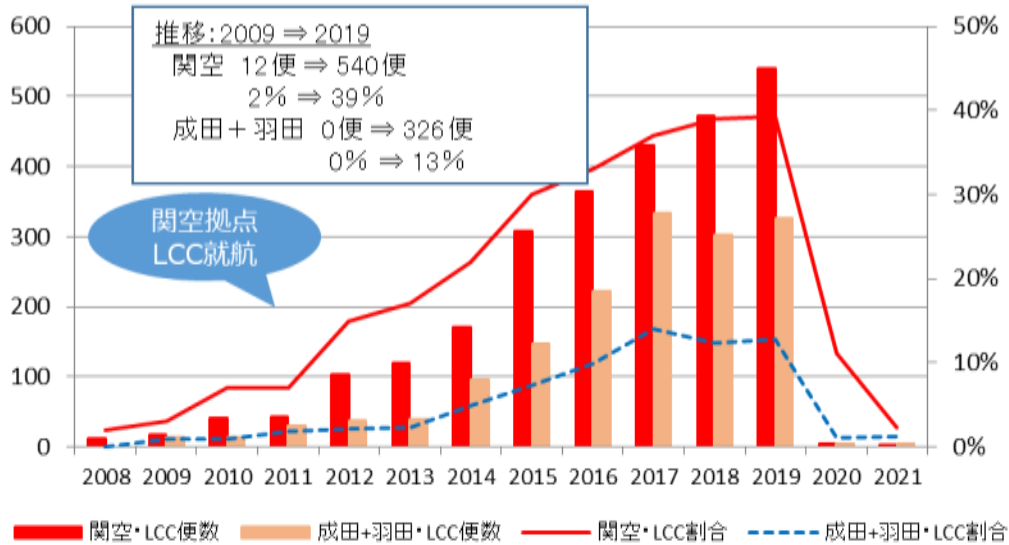
■りんくうタウン駅の利用状況

りんくうタウン駅(南海電気鉄道、JR西日本)の乗車人員は順調に増加していたが、2020年は新型コロナウイルスの影響により減少。



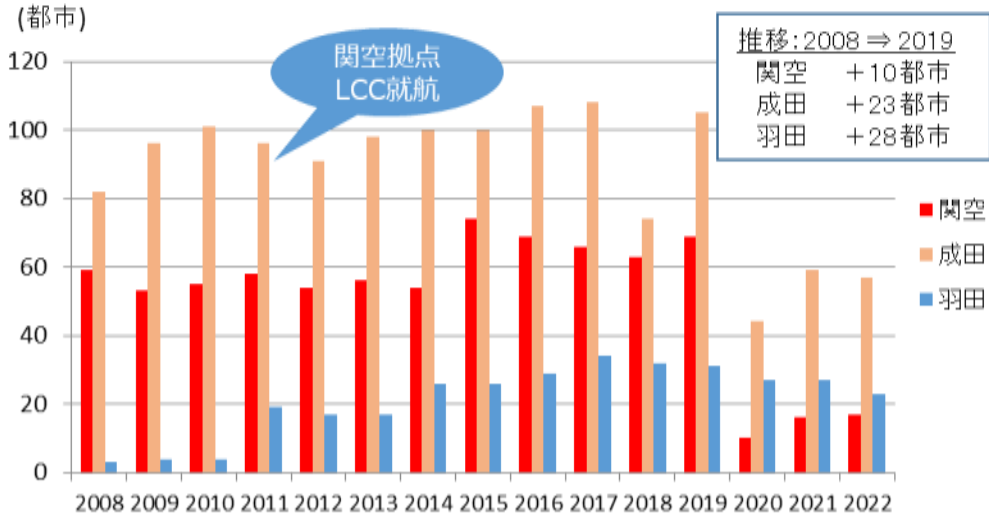
(参考)

(便/週) 国際線LCCの便数及び割合(各年夏期)



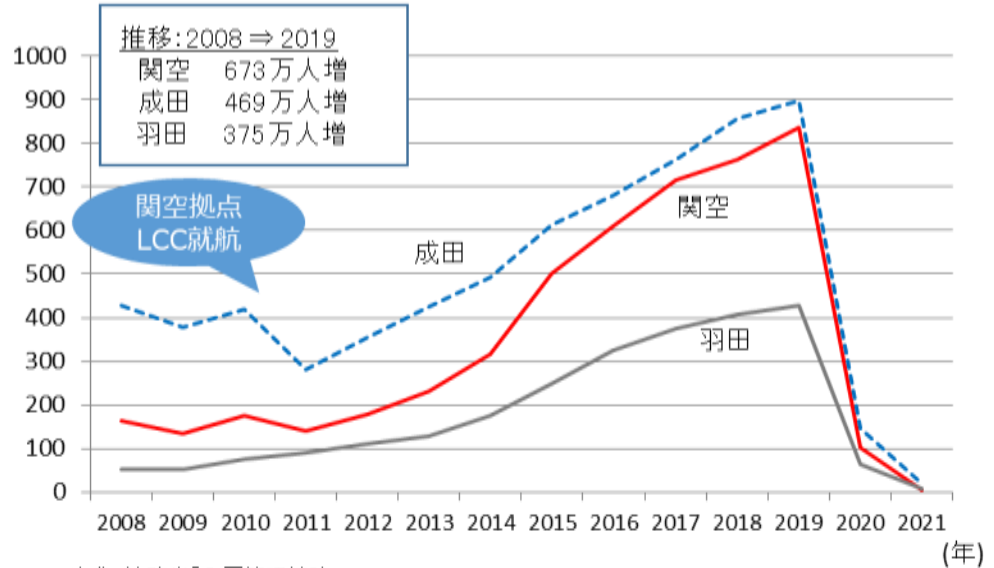
出典:各空港会社「運営概況」、羽田(JTB時刻表・国交省「国際線就航状況」)

国際線旅客便就航都市数(各年夏期)



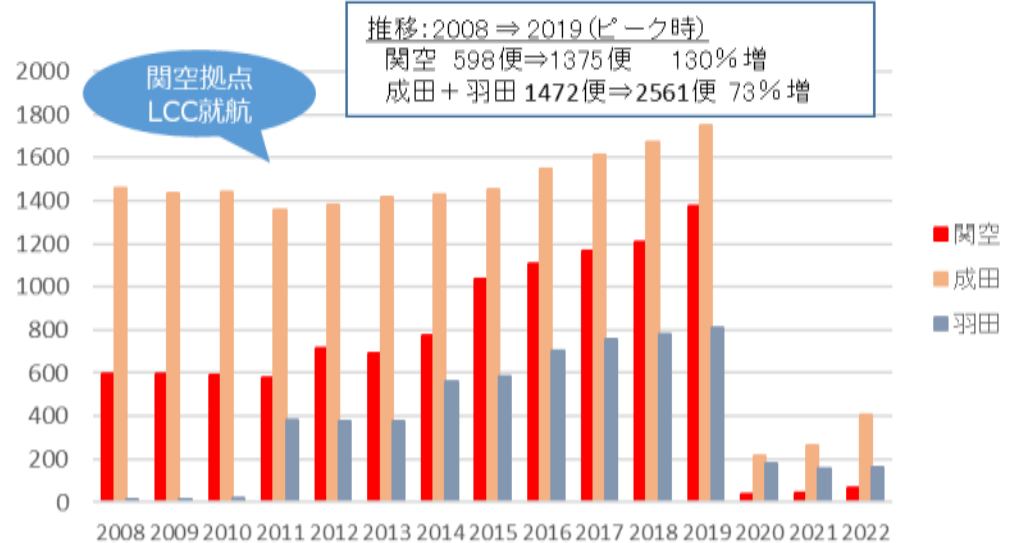
出典:各空港会社「運営概況」、羽田(JTB時刻表・国交省「国際線就航状況」)

(万人) 訪日外国人人数



出典:法務省「入国管理統計」

(便/週) 国際線旅客便就航便数(各年夏期)(便/週)



出典:各空港会社「運営概況」、羽田(JTB時刻表・国交省「国際線就航状況」)

1. エリアの状況

- ・泉北ニュータウンは、高度経済成長期の住宅需要に応えるため、千里ニュータウンに次いで、約1.3倍の規模で開発された勤労者のまち。

2. エリアの課題

- ・1967年のまちびらきから、55年が経過。緑豊かな住環境のまちとして成長してきたが、人口減少や高齢化の進展、社会環境の変化などにより、建物等の老朽化の問題に加え、アメニティ、コミュニティ、サービスの低下や生活スタイルの変化、空き家の増加など、新たな課題に直面している。

3. 近年の動向

- ・泉北ニューデザイン推進協議会において、「SENBOKU New Design」に基づき、再生に向けた取組を実施。

1965年(S40)	事業計画決定（事業主体：大阪府）	2017年(H29)	「泉北ニュータウンまちづくりプラットフォーム」設立
1967年(S42)	まちびらき	2019年(H31,R1)	府営住宅活用地等に関するサテライト型市場調査実施 近畿大学との土地売買（府第1期及び堺市）
1999年(H11)	大阪府立大型児童館「ビッグバン」開業		「ビッグバン」堺市へ譲渡
2010年(H22)	泉北ニュータウン再生府市等連携協議会設立、 「泉北ニュータウン再生指針」（堺市）策定。	2021年(R3)	「SENBOKU New Design」策定（堺市） 「泉北ニューデザイン推進協議会」名称変更
2011年(H23)	泉ヶ丘駅前地域活性化ビジョン策定(2015.1改訂)	2022年(R4)	「泉北ニュータウン公的賃貸住宅活用地の活用コンセプト(テーマ)案」策定 近畿大学との土地売買（府第2期）
2012年(H24)	泉北ニュータウン公的賃貸住宅再生計画策定(2022.4最終改定)		
2015年(H27)	泉北ニュータウン近隣エリア再生プランを策定（堺市）		

4. 将来像

- ・泉北NTにおける50年以上にわたる歴史や人々の生活を尊重すると同時に、新たな価値を創造し、新たな層を呼び込むことができる都市、画一的な住宅中心であった「ベッドタウン」から、魅力的で暮らしやすい「より豊かなまち」へと変革し、その価値を高める。
- ・今後の社会環境の変化に対しても常に変革し、新たな価値を創造し続け、持続発展するために生み出された泉北NTの価値を皆で共有し、次世代に引き継いでいくことが重要。

10. 泉北ニュータウン（ニュータウンの再生）

○取組状況及び今後のスケジュール

凡例(案) 調査 (～制度設計・事業者選定等) 実施 (制度創設～適用・着工～竣工) 成果 (制度適用開始・供用開始～) 赤字は2014年度以降現時点までの取組項目 青字は今後の取組項目

年度	2014 (H26)	2015 (H27)	2016 (H28)	2017 (H29)	2018 (H30)	2019 (R1)	2020 (R2)	2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)	2028 (R10)	2029 (R11)	2030 (R12)
泉ヶ丘駅前地域活性化	● タウン管理財団所有の資産を民間へ譲渡 (2014年)	● 泉ヶ丘駅前地域活性化ビジョン (2010年策定、2015年改訂)	● まちびらき50周年事業	● 旧高倉台西小学校活用事業	● 大阪健康福祉短期大学開設	● 南海電鉄「泉ヶ丘駅前活性化計画」公表	● 近大医学部・病院開設に伴う環境整備実施 (歩行者通行環境対策など)										
近畿大学医学部・病院立地	● 設置に関する協定締結 (堺市、府、近大)		● 府営三原台第1住宅建替開始	● 第1期工事完了		● 第2期工事完了		● 建設工事			● 開設予定						
泉北ニュータウン公的賃貸住宅再生	● 泉北ニュータウン再生指針 (2010年)	● 泉北ニュータウン公的賃貸住宅再生計画 (2011年策定、2022年最終改定)		● 泉北ニュータウンまちづくりプラットフォーム設立 (2017年)		● 第1期及び堺市土地売却		● SENBOKU New Design (2021年)		● 「泉北ニュータウン公的賃貸住宅活用地の活用コンセプト(テーマ案)」 (2022年)	● 府営住宅活用地の公募 (2024年以降順次公募予定)						

○『泉北ニュータウン』エリアの担当部局一覧

・大阪府: 都市整備部住宅建築局、大阪都市計画局

10. 泉北ニュータウン (ニュータウンの再生)

【概要】

位置 : 大阪府堺市南区、和泉市 大阪市内中心部からおよそ20km

まちびらき: 1967年 まちびらきから55年が経過。大阪府企業局(当時)が開発。

開発面積: 約1,557ha(うち堺市1,511ha) 千里ニュータウンの約1.3倍、多摩ニュータウン(日本最大規模)の5割

居住人口: 約11.7万人(2021年9月末) ピーク時約16.5万人(1992年) 千里ニュータウンの1.4倍、多摩ニュータウン(日本最大規模)の約7割。

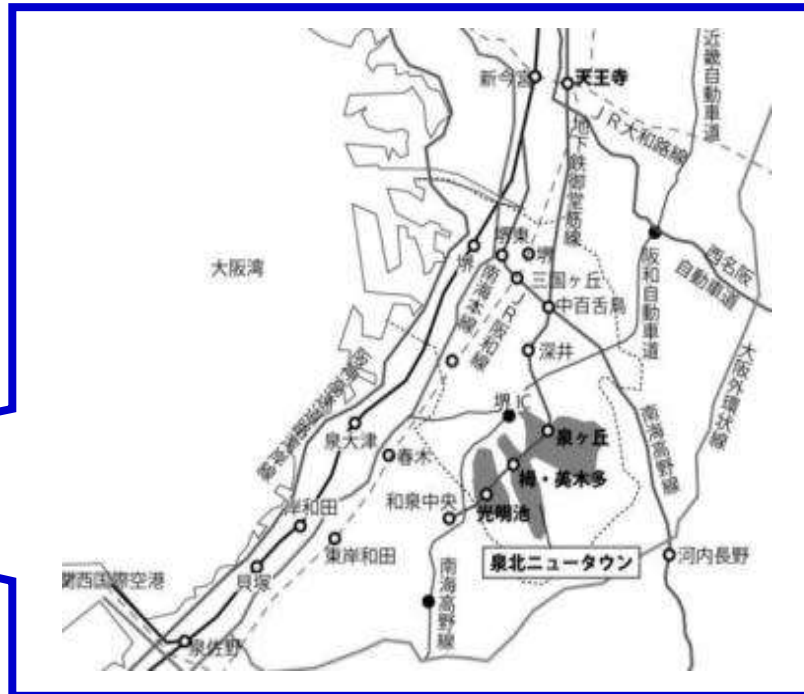
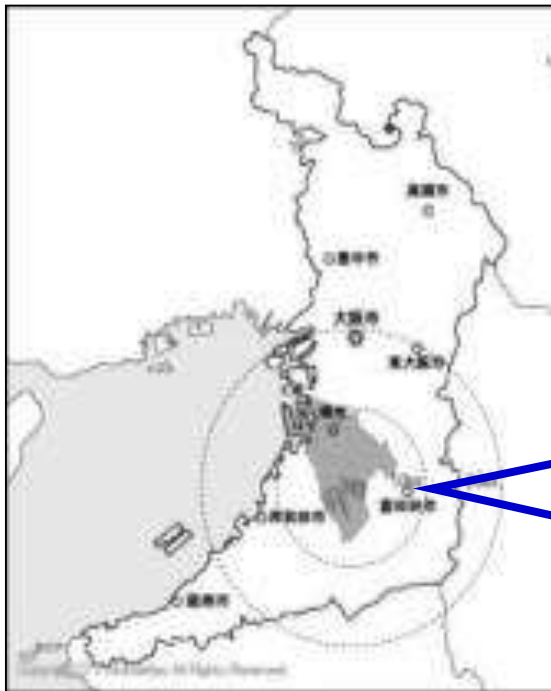
住戸数: 約5.9万戸 うち約半数(約2.8万戸)が公的賃貸住宅

府営住宅	14,476戸(2021年)	UR賃貸住宅	7,889戸(2021年)
------	----------------	--------	---------------

府公社賃貸住宅	5,332戸(2021年)	集合住宅	14,180戸(2021年)
---------	---------------	------	----------------

戸建住宅等	17,501戸(2021年)
-------	----------------

交通(鉄道): 泉ヶ丘駅から難波駅まで約27分の『泉北高速鉄道(南海泉北線)』



10. 泉北ニュータウン（ニュータウンの再生）

＜理 念＞かつてのベッドタウンから、より豊かに暮らせるまちへ ～泉北ニュータウンの価値を高め、次世代へ引き継ぐ～

- (1)多様な世代が住み、働き、安心して暮らせる
- (2)豊かな緑空間と多様な都市機能が調和したまち
- (3)住民、企業、大学、団体など様々な主体と思いを共有し創造する
- (4)持続可能なまちをめざし、ICT等の先端技術を用い、社会資本を活用・運営する

「SENBOKU New Design」(2021年)より

取組前

【社会経済状況の変化による課題の発生】

- ・人口の減少、少子高齢化が進行。
- ・世帯分離による若年層の地区外転出が増加。
- ・公共施設等の老朽化が進行。
- ・大量の公的賃貸住宅が高齢者や若年世帯のニーズに対応できなくなり、空き家が増加。
- ・新たな都市機能の導入等に利用可能なスペースが限定。
- ・近隣センターの商業機能が低下。

①【土地利用が特化、新たな機能導入が困難】

- ・ニュータウンのような完成したまちでは、新たな都市機能の導入のための空間創出が難しく、また、商業や文化等の単一の都市機能の充実や更新だけでは社会の変化への対応が出来ない状況にある。多くの公的資産については、ニュータウン再生への戦略的資産と捉え、再生を牽引する大胆な土地利用転換が必要。

②【公的賃貸住宅資産の多様な活用が出来ていない】

- ・多様な分野の民間事業者の意見も聞きながら事業スキームの検討を進めることが必要。
- ・まちに新たな魅力を創造する担い手を育成する取組が必要。
- ・老朽化の進行と空き家の増加への対策が必要。
- ・集約建替事業等によって創出される活用地において、新たな機能導入の検討が必要。

取組後

【課題解決にむけた取組】

- ・堺市、大阪府、公的団体等が連携し、協議・検討を行い、泉北ニュータウンの持続的発展をめざすことを目的として、「泉北ニューデザイン推進協議会」を設立。（旧名称泉北ニュータウン再生府市等連携協議会(2010年4月)）
- ・2011年3月に泉ヶ丘駅前地域の活性化に取り組むための行動指針として「泉ヶ丘駅前地域活性化ビジョン(2015年1月改訂)」を策定。
- ・2012年3月に公的住宅地の再生の方向性および実現するための方針等として「泉北ニュータウン公的賃貸住宅再生計画(2022年4月最終改定)」を策定。
- ・2015年8月に「泉北ニュータウン近隣センター再生プラン」を策定(堺市)。

①【新たな都市機能の導入に向けて、泉ヶ丘駅前の土地用途転換に着手】

- ・府公社住宅跡地に、東大谷高校立地(2013年開校)。
- ・タウン管理財団所有の駅前資産を民間へ譲渡。(2014年)
- ・府立勤労青少年会館跡地を東大谷高校用地として売却。(2018年)
- ・府営住宅建替、公園再整備により、近畿大学医学部・病院が立地。(2025年開設予定)
- ・駅前拠点への都市機能誘導のため、泉ヶ丘駅北地区を商業地域へ用途変更。(2020年)

②【公的賃貸住宅事業者、民間事業者等との連携による取組】

- ・まちづくりに民間ノウハウを取入れる仕組みとして「泉北ニュータウンまちづくりプラットフォーム」(2017年)を設置し、「府営住宅活用地等に関するサウンディング型市場調査」を実施(2019年)。
- ・泉北ニュータウンまちびらき50周年事業を契機に、担い手として育成した11名の市民委員と連携した取組を展開。
- ・公的賃貸住宅の建替えや、ストックを活用したニコイチ・DIYレクチャー付き住宅(府公社)等のリノベーションの取組により若年世帯の居住促進。

10. 泉北ニュータウン (ニュータウンの再生)

将来像

○近畿大学医学部・病院立地

2025年 開設予定

○泉ヶ丘駅前地域活性化

誰もが主役になれる「ライブタウンセンター」の実現



泉ヶ丘駅前地域活性化ビジョンより抜粋

○泉北ニュータウン公的賃貸住宅再生

住宅ストックと活用地を活かした、「若年・子育て世代の居住促進」、「健康で幸せな暮らしの実現」、「多様な地域魅力の創造」、「周辺環境・景観に馴染む脱炭素社会に向けた居住空間の創出」、「スマートシティの推進」によるエリア価値向上。

【公的賃貸住宅資産を活用した再生事業の展開イメージ】

<再生のポイント>

- ・公園、緑道などを活かす住宅配置や歩行者同線整備。
- ・公園、緑地等の環境を享受する民間住宅の整備。
- ・「活用地のコンセプト(テーマ)案」に即した生活利便施設の導入。



整備前

整備後(イメージ)



泉北ニュータウン公的賃貸住宅再生計画より抜粋

(参考)千里ニュータウン

<概要>



- 【位置】 大阪府吹田市、豊中市
大阪市内中心部からおおよそ12km
- 【まちびらき】 1962年
まちびらきから60年経過
大阪府企業局(当時)が開発
- 【開発面積】 約1,160ha
(吹田市791ha、豊中市369ha)
- 【居住人口】 約10.4万人(2022年10月)
ピーク時約13万人(1975年)
- 【住戸数】 約4.7万戸(2017年)
うち公的賃貸住宅約2.3万戸
- 【交通(鉄道)】 大阪(梅田)駅から千里中央駅まで約20分
3鉄軌道、7駅

<課題>

- 1962年のまちびらきから60年が経過し、緑豊かで、様々な地域活動が展開されるまちに成長。
- 一方で、老朽化した公的住宅等の建替えが本格化。
建替えによって創出される活用地における良好な住環境の形成を図るとともに、近隣センターの活性化・再整備に向けた検討など、第2段階のまちづくりが進行。
- また、人口(特に14歳以下)が増加する中で、児童数の急激な増加変動への対応と、その後の減少も考慮した対策が必要。

<これまでの取組>

- 2000年前後(まちびらき40年)、住民の高齢化、施設等の老朽化等の課題が顕在化。
- 2001年 千里ニュータウン再生連絡協議会
- 2007年 まちの活力を発展、継承するための「再生指針」を策定。
- 2011年 千里中央地区の再整備事業完了。
- 2012年 地域住民等と行政が連携し、まちびらき50年事業実施。
- 2014年 「再生指針」に基づく取組の点検、評価を実施、公表。
- 2018年 「再生指針2018」を策定。

<10年後のイメージ>

- 順次進められている老朽化した公的住宅等の建替え等の再生が概ね完了。
- 住民、事業者、行政など様々な主体が協働し、まちの活力を発展、継承した子育て世帯、高齢者に優しいまちへと再生。
- 一方で、65歳以上世帯の割合が増加における、支援体制の確保などが課題。

(参考) 千里ニュータウン

<千里ニュータウンの再生に向けた主な取組>

【再生に向けた指針】

- ・2007年 府、地元市などで構成する連絡協議会が、千里ニュータウン再生指針を策定。
- ・2018年 新指針「千里ニュータウン再生指針2018」を策定。
- ・指針に基づき、再生に向けて、住宅・駅前再整備などの取組を実施。

【住宅】

- ・2007年以降の約10年間で分譲マンションが全体で約7,300戸供給。そのうち約2,800戸が公的賃貸住宅の建替事業によって創出された活用地で建設。 →子育て世帯の呼び込みに寄与。

供給された分譲マンションの状況(2007以降)



【駅前の再整備】

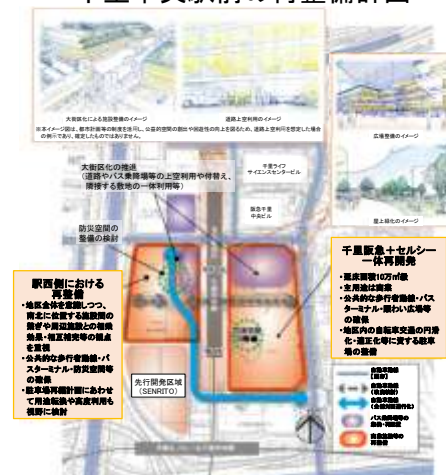
- ・千里北地区、千里中央地区の再整備を計画中。
- ・2016年「北千里駅周辺活性化ビジョン」策定。
- ・2019年「千里中央地区活性化基本計画」策定。

北千里駅前の再整備計画



出典：吹田市HP北千里駅前の再整備に係る政策会議
2022年度第1回政策会議資料

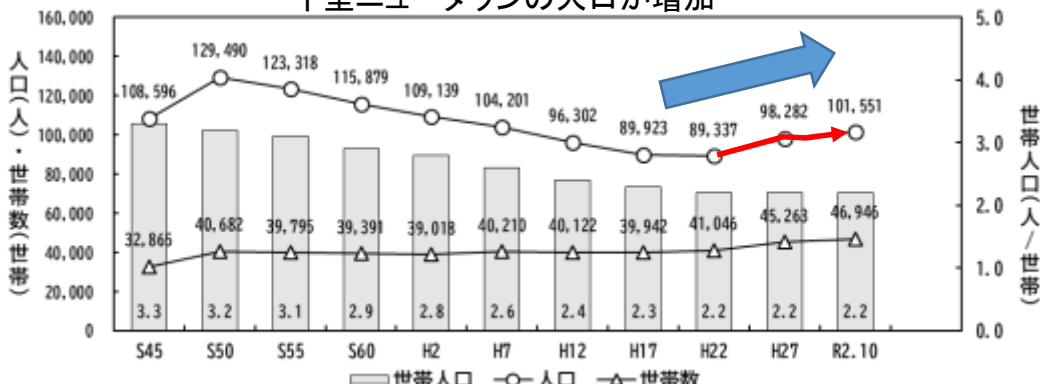
千里中央駅前の再整備計画



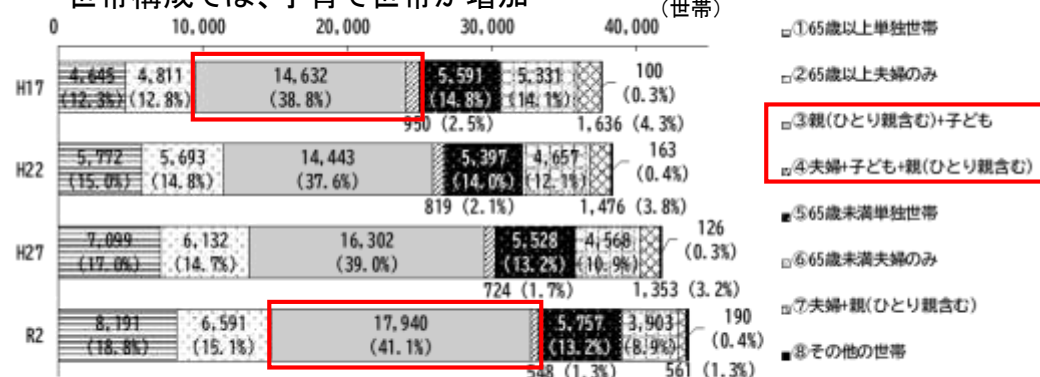
出典：豊中市HP千里中央地区活性化基本計画

人口はH22年まで減少していたが、若者世代が流入し、この10年で増加するなど、まちが活性化。
今後地域整備の進展(駅前の再整備等)、広域交通網の拡大(北大阪急行の延伸等)によりさらなるポテンシャルの高まりが期待される。

千里ニュータウンの人口が増加



世帯構成では、子育て世帯が増加



1. エリアの状況

・大阪市内（大阪城、通天閣、ユニバーサル・スタジオ・ジャパン、海遊館、キタ・ミナミの繁華街、大規模な商業施設など）から約50km 圏内にあり、京阪神のほぼ中心地で、集客スポットの結合ゾーンに位置している。

①万博記念公園周辺・・・1970年に「人類の進歩と調和」をテーマに大阪で開催されたEXPO'70の会場跡地であり、緑や景観、文化・スポーツ資源等が整備されており、2018年度には、過去最高となる年間約239万人が訪れた。

また、世界第一級の文化・観光拠点の進化・発信に向け、2018年10月から指定管理者制度を導入。さらに、「万博記念公園駅前周辺地区活性化事業」として2019年から事業者を公募する等、さらなる活性化に向けた取組を推進。

②健都・・・国立循環器病研究センターや国立健康・栄養研究所を中心とした、健康・医療のクラスター形成を推進。

2. エリアの課題

①万博記念公園周辺

・長年にわたって守り育まれてきた万博のレガシーを次世代にしっかり継承していくとともに、大阪万博を記念する緑に包まれた文化公園として、国内外に広くその魅力を伝え、より多くの方に利用してもらえよう、未来を見据え、取り組むことが必要。

②健都

・吹田操車場が鉄道貨物の方式転換により、1984年廃止。都心から10km圏内の利便性の高い土地として活用を検討。

3. 近年の動向

①万博記念公園周辺

・2014年に独立行政法人日本万国博覧会記念機構から大阪府へ移管後、万博記念公園の活性化に向けた取組が進められており、2018年10月からは、指定管理者による公園管理が開始。

<経緯>	年次	内容
	1970年(昭和45年)3~9月	日本万国博覧会開催
	1971年(昭和46年)	日本万国博覧会記念協会法に基づき、跡地を保有し、文化公園として整備・運営管理する協会が設立
	2001年(平成13年)	国の行政改革の一環として、日本万国博覧会記念協会については、組織形態を独立行政法人とすることが閣議決定。
	2002年(平成14年)	独立行政法人日本万国博覧会記念機構設立
	2014年(平成26年)	独立行政法人日本万国博覧会記念機構から、大阪府へ移管

②健都

・国際級の複合医療産業拠点(医療クラスター)の実現に向け、エリア内で2つの国立研究機関の立地、「健康・医療」に関連する企業等の集積が進んでいる。

<経緯>	年次	内容
	1984年(昭和59年)	吹田操車場の機能廃止
	1999年(平成11年)	梅田貨物駅の吹田操車場跡地への移転計画に関する基本協定書及び確認書の締結 (梅田貨物駅機能の半分を吹田操車場跡地に)
	2008年(平成20年)	「吹田操車場跡地まちづくり全体構想」を策定
	2013年(平成25年)	国立循環器病研究センターの吹田操車場跡地への移転が決定
	2014年(平成26年)	「医療クラスター形成に関する基本的な考え方」を関係者間で合意
	2015年(平成27年)	地区の名称を北大阪健康医療都市(愛称:健都)に決定

4. 将来像

①万博記念公園周辺

・緑と文化・スポーツを通じて人類の創造力の源泉である生命力と感性が磨かれる公園。

②健都

・循環器疾患分野の予防・医療・研究で世界をリードする地域、健都。

1 1. 万博記念公園周辺・健都（大規模施設跡地等のリニューアル）

○取組状況及び今後のスケジュール

凡例(案) 調査 (～制度設計・事業者選定等) - - - - 実施 (制度創設～適用・着工～竣工) ——— 成果 (制度適用開始・供用開始～)

青字は2014年度以降現時点までの取組項目
赤字は今後の取組項目

年度	2014 (H26)	2015 (H27)	2016 (H28)	2017 (H29)	2018 (H30)	2019 (R1)	2020 (R2)	2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)	2028 (R10)	2029 (R11)	2030 (R12)
万博記念公園 周辺	公園運営 開始	EXPOCITY 開業 ガンバホーム スタジアム完成		「太陽の塔」の耐震改修、 塔内部の一般公開		指定管理者 制度 導入											
	<p>「日本万国博覧会記念公園の活性化に向けた将来ビジョン」策定</p> <p>緑と文化・スポーツを通じて 人類の創造力の源泉である生命力と感性が磨かれる公園へ</p>																
健都	国立循環器病研究センターの 吹田操車場跡地への 移転建替え方針決定 (2013年)			国立健康・栄養研究所の 健都への移転方針決定 (2018年)			健都イノベーションパークにエア・ ウォーター(株)の進出が決定(2020年)										
	<p>国立循環器病研究センターが「共創の 場形成支援プログラム」に採択(2020年)</p> <p>循環器疾患分野の予防・医療・研究で世界をリードする地域へ</p>																
	「医療クラスター形成に関する 基本的な考え方」を関係者 間で合意(2014年)	着工	健都イノベーション パークにニプロ(株)の 進出が決定	国立循環器病 研究センターが オープン(2019年)	アライアンス棟の整備・ 運営をJR西不動産開発 (株)に決定(2019年)	健都イノベーション パークNKビル竣 工(2022年)	国立健康・栄養研 究所 開所 (2023年3月)										

○『万博記念公園周辺・健都』エリアの担当部局一覧

・大阪府:府民文化部、商工労働部

11. 万博記念公園周辺・健都（大規模施設跡地等のリニューアル）

【概要(万博記念公園周辺)】

- ・面積：約258ha(国有地約130ha、府有地約128ha)
- ・運営主体：大阪府(2014年4月独立行政法人日本万国博覧会記念機構より移管)
- ・1970年日本万国博覧会の広大な跡地に、太陽の塔などの博覧会の遺産を残しつつ「緑に包まれた文化公園」として運営。
 - 国保有部分(自然文化園地区)：財政法の規定により、府が有償で借り受け、公園全体として一体的に管理運営。
 - 大阪府保有部分(周辺地区)：南側ゾーン・エキスポランド跡地に民間大型複合施設を誘致。
その貸付料と、万博機構から引き継ぐ資産や入園料等の収入を元に、新たな財政負担のない形で、公園管理を実施。
- ・2018年10月1日より、指定管理者制度を導入(指定期間2018年10月1日から2028年9月30日まで)。

		主な施設
自然文化園地区 (国有地 約130ha)	日本庭園 (約26ha)	庭園 茶室「汎庵、万里庵」、茶室「千里庵」 迎賓館(※)
	自然文化園 (約99ha)	太陽の塔、お祭り広場、公園西側に広がる森、もみじ川広場、東の広場、上の広場、下の広場、わくわく池の冒険ひろば、ぼうけん海のひろば、やったねの木、平和のバラ園、ソラード(森の空中観察路)、万博おもしろ自転車広場、サイクルポート、パーベキュー場、レストラン Park Café、万博BEAST
		EXPO' 70パビリオン ※「EXPO' 70パビリオン別館」を2023年8月オープン予定 自然観察学習館
	文化施設 (約5ha)	国立民族学博物館(※) 大阪日本民芸館(※)
	その他	旧大阪府立国際児童文学館(※)
周辺地区 (大阪府有地 約128ha)	スポーツ地区 (約70ha)	<東地区>万博記念競技場、運動場、少年球技場、少年野球場、弓道場、大阪府北部広域防災拠点(※)
		<南地区>野球場、小運動場、スポーツ広場(軟式野球場 4面、ソフトボール場1面)、総合スポーツ広場、小広場、アメリカンフットボール球技場(※)1面、ガンバ大阪サッカー練習場(※)2面、OFA万博フットボールセンター(※)2面、市立吹田サッカースタジアム(※)、子供の遊び場、南口ちびっこ広場
	<西地区>テニスコート 36面、フットサルコート 4面、西口ちびっこ広場、パークゴルフ場	
その他 (約58ha)	万博記念ビル(※)、EXPO CITY(※)、ABCハウジング千里住宅公園(※)、万博おゆば(※)	

※印は、府立万博記念公園外(指定管理者の管理対象外)の施設

1 1. 万博記念公園周辺・健都（大規模施設跡地等のリニューアル）

＜基本テーマ＞人類の進歩と調和

＜基本理念＞緑に包まれた文化公園

＜めざすべき公園像＞緑と文化・スポーツを通じて人類の創造力の源泉である生命力と感性が磨かれる公園

＜存在意義＞大阪万博の精神と文化遺産を継承するとともにその再生を図り、多様な人々や自然とつながる持続可能な未来に向かう交流の場を生み出す。

「万博記念公園の活性化に向けた将来ビジョン2040」より

取組前

○1970年万博の広大な跡地を、緑に包まれた文化公園として整備。2014年からは大阪府に移管。

○2015年に策定した将来ビジョンに基づき、取組を推進してきたが、2025年大阪・関西万博の開催や新型コロナウイルス感染症の感染拡大等により、公園を取り巻く状況が大きく変化していることから、外部有識者で構成する大阪府日本万国博覧会記念公園運営審議会より、「日本万国博覧会記念公園の活性化に向けた新たな将来ビジョン」と題した答申を得た。



答申の内容を踏まえ、1970年万博の理念を受け継ぎ、長年にわたって守り育まれてきた万博のレガシーを次世代にしっかり継承していくとともに、公園のポテンシャルを最大限に発揮して更なる活性化をめざすことが必要。

取組後～将来像

○大阪府では、審議会の答申を経て、2022年に「日本万国博覧会記念公園の活性化に向けた将来ビジョン2040」を策定。

旧ビジョンの「基本テーマ」、「基本理念」及び「めざすべき公園像」を継承するとともに、世界における万博記念公園の存在感を確立するため、「存在意義」を新たに設定した。

- ・基本テーマ : 人類の進歩と調和
- ・基本理念 : 緑に包まれた文化公園
- ・めざすべき公園像 : 緑と文化・スポーツを通じて人類の創造力の源泉である生命力と感性が磨かれる公園
- ・存在意義 : 大阪万博の精神と文化遺産を継承するとともにその再生を図り、多様な人々や自然とつながる。持続可能な未来に向かう交流の場を生み出す。

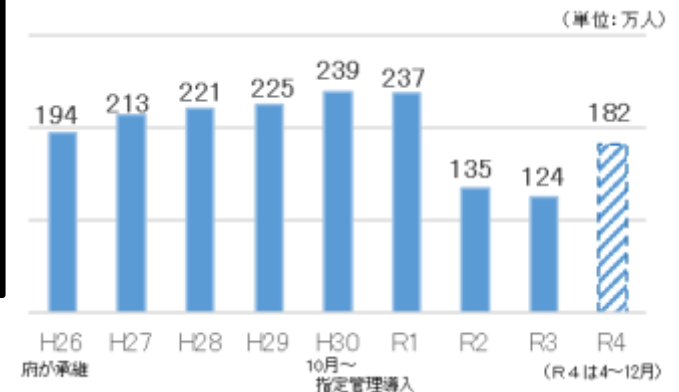
また、公園のポテンシャルを活かした3つの目標と、その実現に向けた3つの基本方針を定め、より多くの人に利用してもらえるよう、さらなる活性化をめざす。

- 目標1 多様な人々が交流交歓を通じ、喜びや希望を感じられる場の実現**
▶基本方針1…将来にわたり、すべての人が安心して快適に利用できる、多様性と調和に満ちた公園
- 目標2 豊かな未来を考え、行動を促す場の実現**
▶基本方針2…レガシーの活用と、万博の森づくりの文化活動等を通じ、未来を創造する力を育む公園
- 目標3 世界に誇る文化・スポーツ拠点の形成**
▶基本方針3…文化・スポーツの拠点として、国内外から観光客を含む多くの人々を呼び込み、新しいライフスタイルを体験できる公園

■具体的な取組

ビジョンの目標実現のための取組について、アクションプランを策定し進める。公園を取り巻く環境の変化に柔軟に対応していくため、5年をめどに見直しを行う。

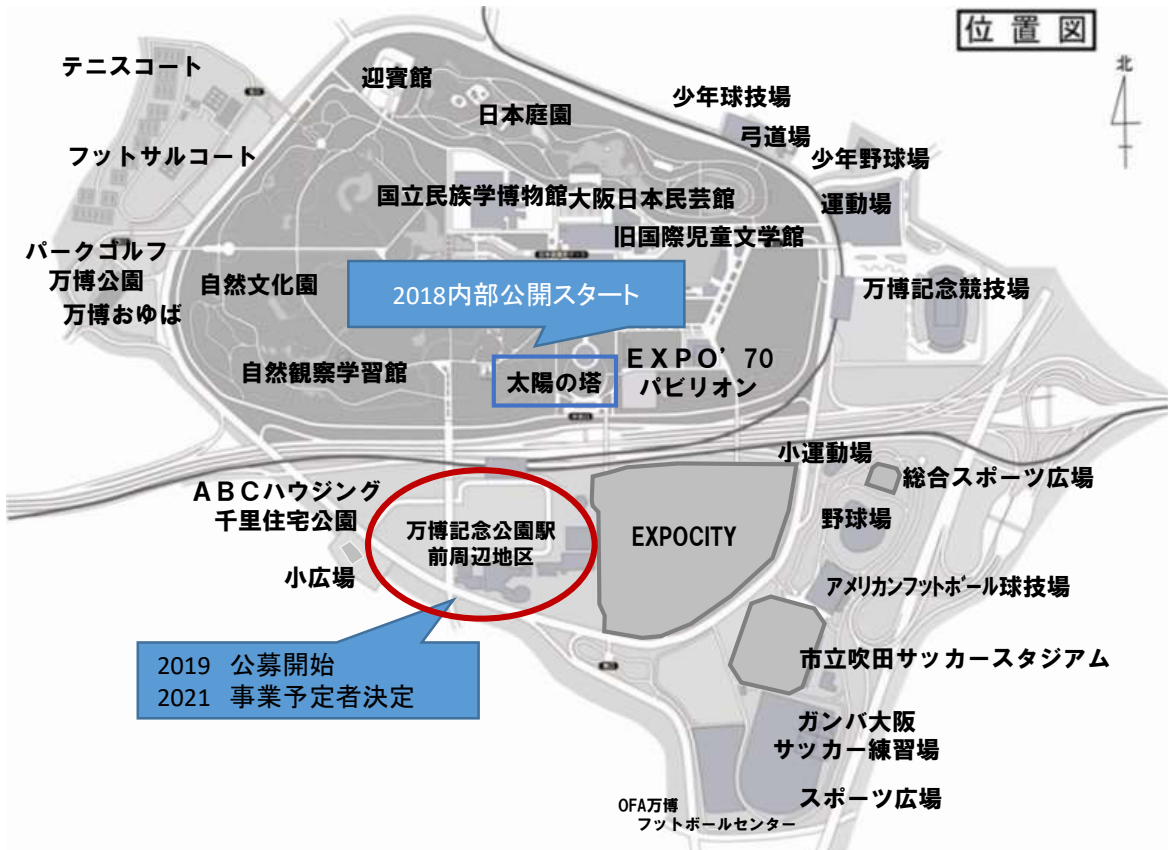
■自然文化園の来園者数の推移



1.1. 万博記念公園周辺・健都（大規模施設跡地等のリニューアル）

<最近の動き>

- 2018年3月 「太陽の塔」の耐震改修及び内部展示「生命の樹」「地底の太陽」を再生し、塔内部の一般公開開始
 - 2018年10月 指定管理者制度を導入
 - 2019年10月 「万博記念公園駅前周辺地区活性化事業」公募開始
 - 2020年10月～ 1970年大阪万博50周年記念プログラムを実施
 - 2020年8月 「太陽の塔」が国の登録有形文化財（建築物）として登録
 - 2021年5月 「万博記念公園駅前周辺地区活性化事業」事業予定者決定
 - 2022年11月 「日本万国博覧会記念公園の活性化に向けた将来ビジョン2040」を策定
 - 2023年8月 EXPO'70パビリオン別館オープン予定
- 万博記念公園のさらなる活性化に向けて着実に取り組んできた。



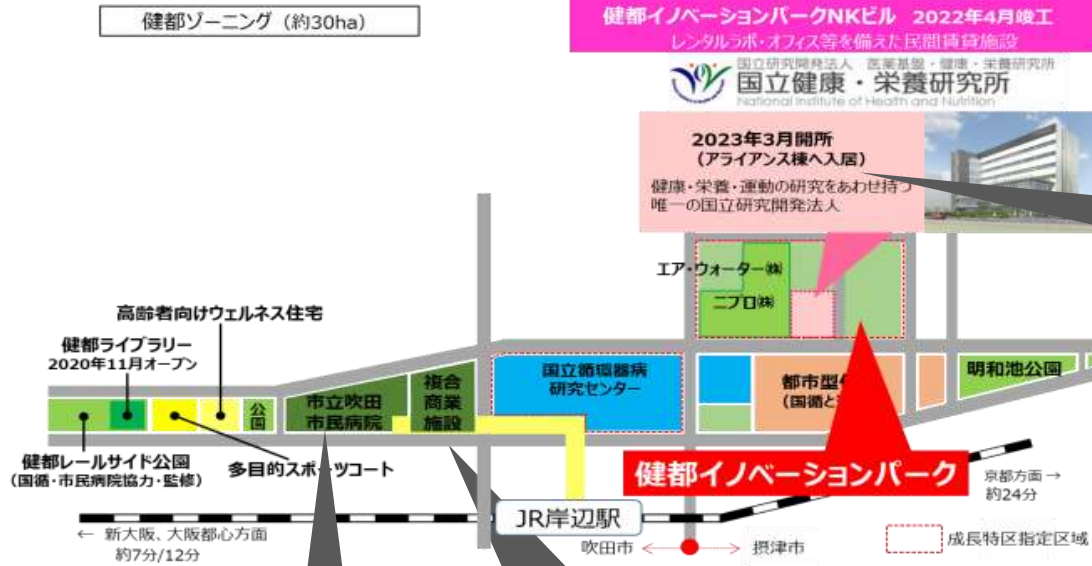
<最近の動き>

- 太陽の塔の内部公開スタート(2018年3月～)
2022年11月に来館者数100万人を達成。
- 指定管理者制度を導入(2018年10月～)
(指定管理者)万博記念公園マネジメント・パートナーズ
(期間)2018年10月1日～2028年9月30日 (10年間)
- 1970年大阪万博50周年記念プログラム(2020年10月～)
1970年大阪万博開催50周年を記念して、万博記念公園でセレモニー等を実施。
- 「万博記念公園駅前周辺地区活性化事業」の推進
「大規模アリーナを中核とした大阪・関西を代表する新たなスポーツ・文化の拠点づくり」を基本コンセプトに事業を推進。
世界最先端の機能を有するアリーナと、アリーナを中核とした周辺施設で相乗効果を発揮し、大阪・関西、ひいては西日本の成長、発展の起爆剤となるよう取り組む。
- 「万博記念公園の活性化に向けた将来ビジョン2040」策定
1970年大阪万博の理念を受け継ぎ、万博のレガシーを次世代へ継承していくとともに、公園のさらなる活性化を図るため、2022年11月に策定。
大阪万博100周年等の未来を視野に入れて、計画期間を2040年までとし、取組を推進する。



万博記念公園駅前周辺地区活性化事業（イメージ）

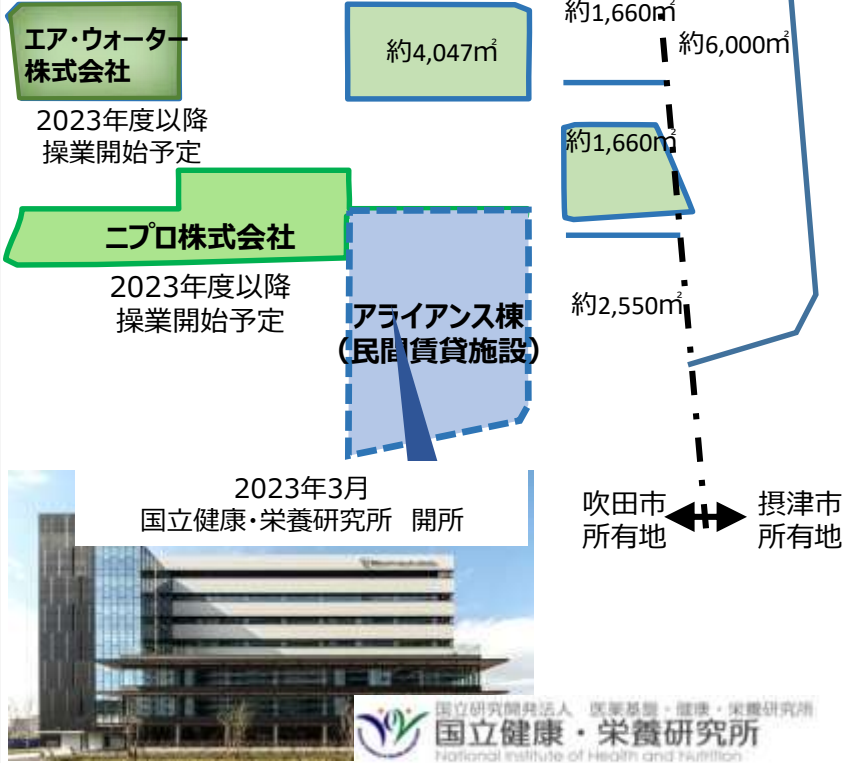
1.1. 万博記念公園周辺・健都（大規模施設跡地等のリニューアル）



健都イノベーションパーク

・健康・医療関連の企業等の集積地をめざす健都イノベーションパークでは、ニプロ株式会社、エア・ウォーター株式会社の進出が決定。健都イノベーションパークNKビル(アライアンス棟)が2022年4月竣工。

健都イノベーションパーク (約4ha)



市立吹田市民病院

・2018年12月、市立吹田市民病院が移転。国循と連携することで、質の高い医療を提供することが可能に。



複合商業施設

・2018年11月、複合商業施設「VIERRA岸辺健都」がオープン。クリニックや健康食を提供するレストランなど計30店舗が入居。



1. エリアの状況

- ①箕面森町…北大阪北摂山系に属する箕面北部丘陵に位置し、豊かな自然を享受できる居住機能や本地区にふさわしい施設機能を配置し、健康で快適な都市環境の形成。
- ②彩都…大阪都心部から20km圏内の茨木市北部から箕面市東部にかけての緑に恵まれた丘陵地に位置しており、ライフサイエンス分野の研究開発拠点、国際的な学術研究・文化交流及び産業拠点の形成を図るとともに、都市環境・住環境の整備を進めている。

2. エリアの課題

- ・主要プロジェクト(箕面森町、彩都)について、「今日的な政策的意義」「関係者間での適切な責任分担」「需要と採算性確保の見極め」という視点で、点検が十分になされていなかった。⇒2008年、主要プロジェクトの点検を実施し、今後の方向を確認。

3. 近年の動向

<経緯> ①箕面森町

2007年(平成19年)	まちびらき、箕面グリーンロード開通
2008年(平成20年)	小中一貫校開校
2011年(平成23年)	年幼・保一体型こども園開園
2015年(平成27年)	企業用地ゾーン公募開始 2017年度末以降順次土地引渡し
2018年(平成30年)	都市計画道路止々呂美吉川線開通
2020年(令和2年)	換地処分公告
2021年(令和3年)	全保留地の売却完了

②彩都

2004年(平成16年)	西部地区まちびらき
2007年(平成19年)	大阪モルールが彩都西駅まで延伸
2011年(平成23年)	関西イノベーション国際戦略総合特区に指定(ライフサイエンスパーク等)
2014年(平成26年)	「彩都ライフサイエンスパーク」全20区画事業者決定
2015年(平成27年)	中部地区まちびらき
	東部地区先行2地区(山麓線エリア・中央東地区)での事業開始
2018年(平成30年)	東部地区の地権者協議会で東部地区全体の開発計画案策定
2020年(令和2年)	山麓線エリア地区完了、都市計画変更(モノレール廃止等)
2021年(令和3年)	中央東地区完了、東部地区A区域、C区域での事業開始

- ・箕面森町では全保留地の売却が完了し、彩都ライフサイエンスパークでは全区域立地決定。
- ・新名神高速道路(神戸～高槻)が2018年に開通し、新しいインターチェンジ直近の利便性を活かし、大阪の都心部と京都・兵庫を直線でつなぐ新しい産業・物流拠点が稼働。

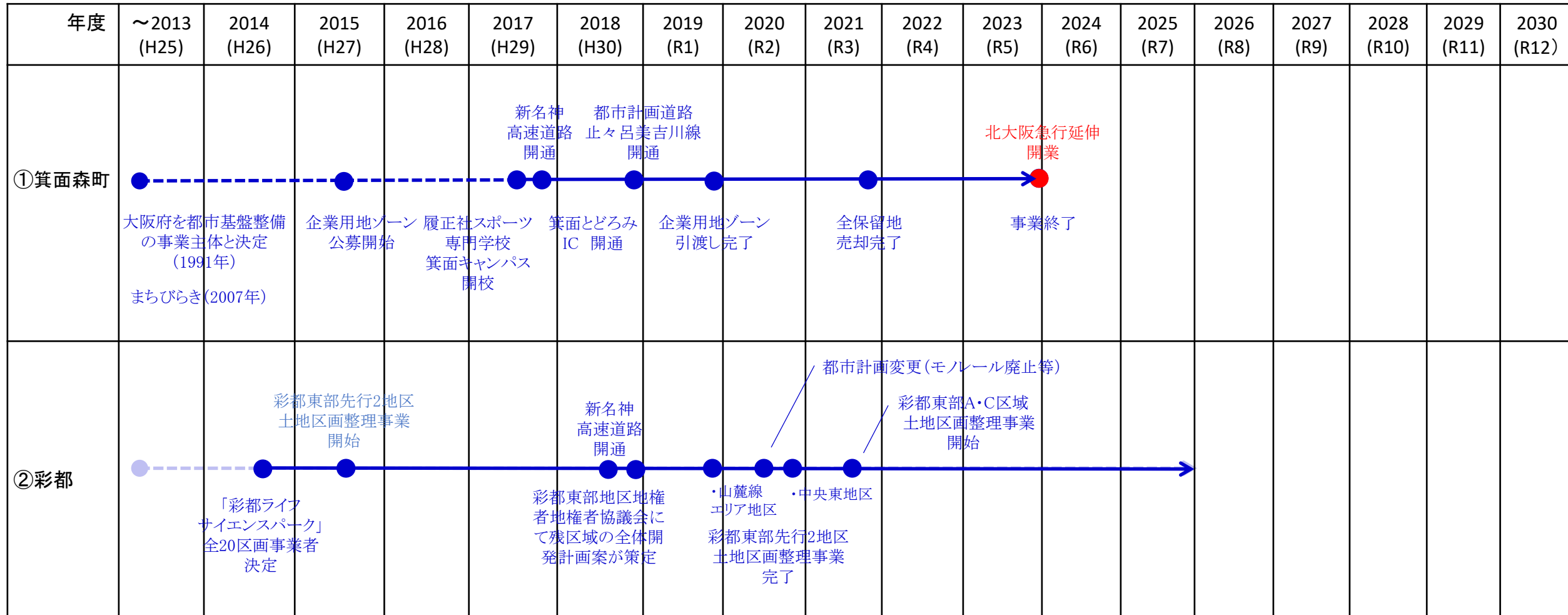
4. 将来像

- ①箕面森町…「多世代共生」、「環境共生」、「地域共生」をまちづくりのテーマとした、世代を超えて誰もがいきいきと暮らせるニュータウンの実現。
- ②彩都…自然と都市が調和するアメニティの高い住環境を創造するとともに、「国際交流」「学術文化」「研究開発」「産業集積」という特色のある都市の未来機能を組み込んだ複合機能都市の形成。

12. 箕面森町・彩都（国土軸を支える新たな産業・物流拠点の形成）

○取組状況及び今後のスケジュール

凡例(案) 調査 (～制度設計・事業者選定等) ----- 実施 (制度創設～適用・着工～竣工) ——— 成果 (制度適用開始・供用開始～)
 青字は2014年度以降現時点までの取組項目
 赤字は今後の取組項目



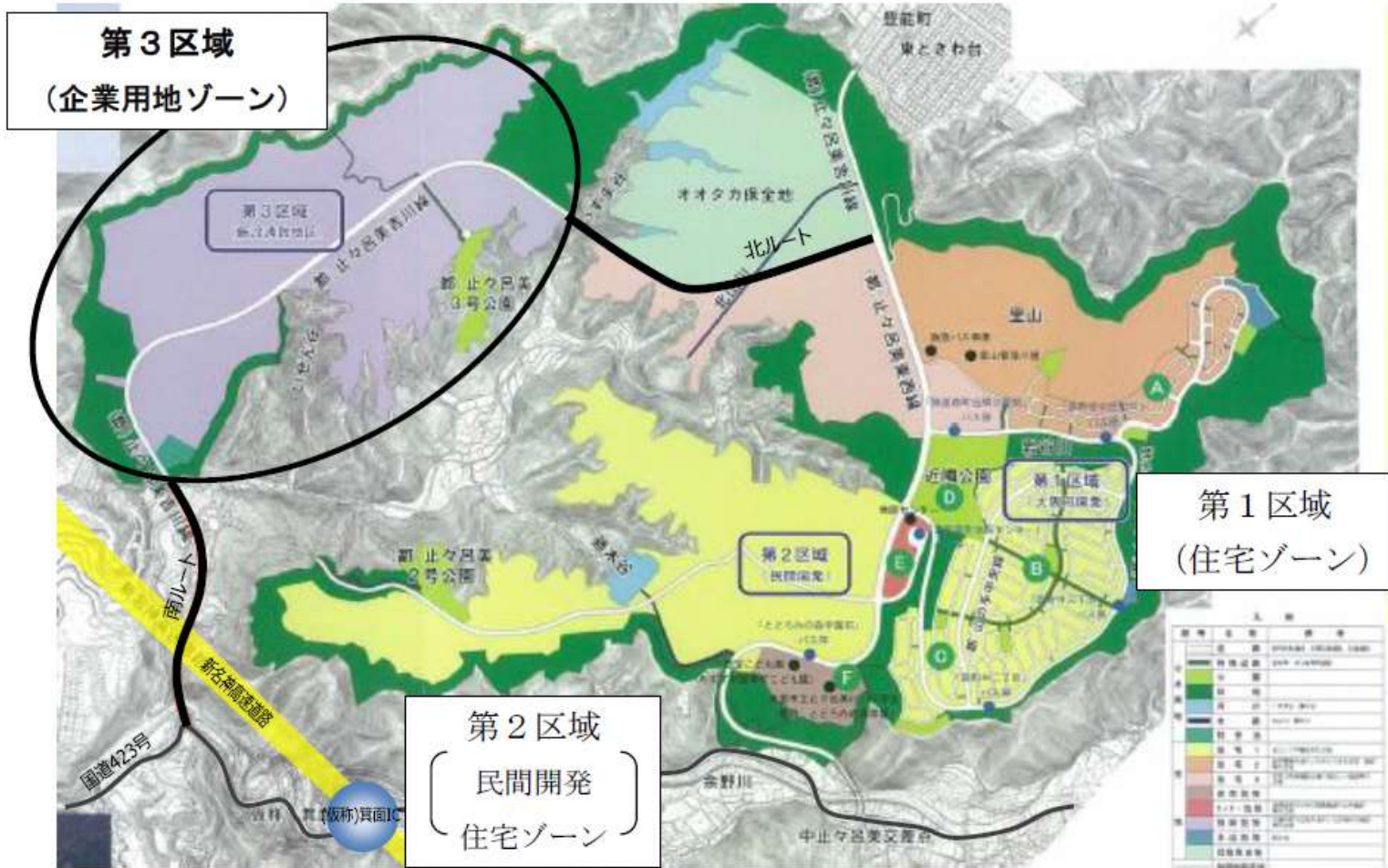
○『箕面森町・彩都』エリアの担当部局一覧

・大阪府：商工労働部、都市整備部、大阪都市計画局

12. 箕面森町・彩都 (国土軸を支える新たな産業・物流拠点の形成) ①箕面森町

【概要(①箕面森町)】

- ・地区面積: 313.5ha
- ・事業期間: 平成8年(1996年)度～令和5(2023)年度
- ・箕面北部丘陵に位置し、豊かな自然を享受できる居住空間を確保し、世代を越えて誰もがいきいきと暮らせるまちづくりを進めている。
- ・特定土地区画整理事業として、大阪府が事業主体となって施行し、国土交通省・大阪府・箕面市及び民間事業者が協力して推進。
- ・土地区画整理事業にPFI(プライベート・ファイナンス・イニシアティブ)を導入した初めての事例。



第1区域(住宅ゾーン)

- 大阪府が開発
- 立地施設
 - ・箕面市立とどろみの森学園(小中一貫校)
 - ・みずず学園(幼保一体施設[認定こども園])
 - ・地区センター(友星保育園、バス待合所、クリニック、薬局等)
 - ・商業施設(ファミリーマート、スーパーライアル)
 - ・履正社スポーツ専門学校 箕面キャンパス

第2区域(民間開発住宅ゾーン)

- 民間開発事業者【豊田通商(株)】が開発
- ・「箕面森町PEACEGARDEN」

第3区域(企業用地ゾーン)

- 大阪府が開発、企業を誘致
- 新名神高速道路 箕面とどろみICと国道423号に近く、大阪中心部へも直結する企業用地。
- 誘致施設
 - 物流施設、製造加工施設、研究開発施設等
- 土地引渡し
 - 全23区画引渡し済。各社、順次操作中。

12. 箕面森町・彩都 (国土軸を支える新たな産業・物流拠点の形成) ①箕面森町

<めざす姿>

「多世代共生」、「環境共生」、「地域共生」をまちづくりのテーマとした、世代を超えて誰もがいきいきと暮らせるニュータウンの実現。

取組前

- 1977年 余野川ダム計画公表(建設省)
→ 地元の反対と公的主体での周辺宅地開発の条件化
- 1989年 府が住宅供給公社による土地取得を決定
- 1990年 住宅供給公社が154ha(140億円)の土地を取得
- 1991年 企業局が事業主体に決定
(1991年9月議会承認)
- 1996年 土地区画整理事業などの都市計画決定
- 1999年 オオタカ(「国内希少野生動植物種」指定)の営巣発見
- 2000年 オオタカ調査委員会を設置
- 2001年 事業見直し案を公表
- 2002年 所管部局を企業局から建築都市部へ移管
(企業会計から分離し、公共事業として実施)
- 2005年 余野川ダムを当面実施しないと公表(国土交通省)
- 2007年 まちびらき、箕面グリーンロード開通

取組後～将来像

<財政再建プログラム(2008年)>事業の見直し・点検を実施

○点検結果(概要)

- ①新名神高速道路と大阪都心部への結節点である箕面インターチェンジに近接する本事業地において、将来適切な土地利用と円滑な地域整備が図られるよう、枠組みをつくる。
- ②北摂地域における道路ネットワーク整備に資する。
- ③オオタカ調査委員会の提言に則り、オオタカ保全区域を設定し保全方策を実施する。

○今後の方向

- ・第1区域は、引き続き事業の完成をめざす。但し、財政状況に鑑み、住民生活に最大限配慮しつつ、工事の実施時期を精査。
- ・第2区域は、民間地権者により開発。
- ・第3区域(施設誘致地区)は、粗造成の概成が見込まれる2012年度末に基盤整備工事の実施について判断。

<改革工程表(2013年2月)>

第3区域の基盤整備工事について、粗造成の概成が当初計画から2年遅れていることから、施設立地に関する企業判断が明確になり保留地処分の可能性や採算性を見極められる26年度までに実施判断する。

上記財政再建プログラムの方向性に基づき、企業ヒアリングを実施。
(ヒアリング結果)企業の進出意欲・検討熟度が高く、保留地処分の可能性が高い。

<2013年度大阪府戦略本部会議>第3区域の事業着手を決定

第3区域(企業用地ゾーン)公募開始(2015年～)

<成果>

- 豊かな自然環境を享受できる居住空間の提供し、新しいまちづくりの実現。
- 第3区域における企業立地による産業活性化・雇用創出。
- 各区域における状況(2022.12末現在)

■第1区域

- ・保留地の売却状況
全保留地の売却完了
- ・箕面市立とどろみの森学園(小中一貫校)の児童生徒数:80人(2008年度)
→ 1,033人(2022年度)

■第2区域

- ・計画戸数:677区画
- ・世帯数:606世帯

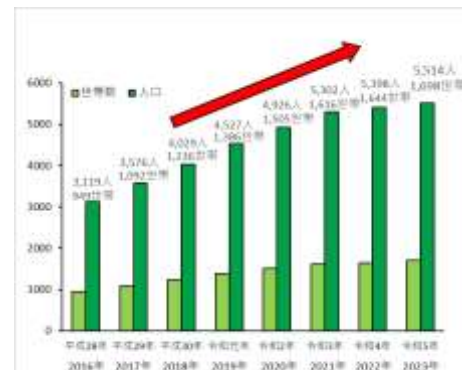
■第3区域

- ・企業用地の全23区画引渡し済

【事業費886億円】

支出		財源	
第1区域 743	保留地処分金 198 (第1区域 116、第2区域 82)	国費等 87	府費 603
第3区域 75	止むべき費用 50		

※第2区域は民間が開発



12. 箕面森町・彩都 (国土軸を支える新たな産業・物流拠点の形成) ②彩都

【概要(②彩都)】

・面積:734ha(西部地区:313ヘクタール、中部地区:63ヘクタール、東部地区:358ヘクタール)
 ・彩都の建設は、大阪府・茨木市・箕面市のほか、都市再生機構をはじめ、民間開発事業者や経済団体、大学、研究機関など産学官が連携して進められている。(上記の者で構成する彩都建設推進協議会を構成し、事業推進に向けた協議調整を行っている)



図番	地区名	施設(事業)名称	摘要
①	西部	ライフサイエンスパーク 全20区画立地	2014.11立地決定
②	中部	大規模物流施設が立地 (株)万代、プロロジス 三井不動産(株)	2017.9完成
③	東部	山麓線エリア地区 土地区画整理事業	施行面積 約25ha 施行期間 2015.5～ 2020.3
④	東部	中央東地区 土地区画整理事業	施行面積 約47ha 施行期間 2015.5～ 2021.3
⑤	東部	C区域 土地区画整理事業	施行面積 約49ha 施行期間 2021.9～ 2027.3
⑥	東部	A区域 土地区画整理事業	施行面積 約31ha 施行期間 2021.11～ 2027.3

<めざす姿>

自然と都市が調和するアメニティの高い住環境を創造するとともに、「国際交流」「学術文化」「研究開発」「産業集積」という特色のある都市の未来機能を組み込んだ複合機能都市の形成。

取組前

- ・1986年 大阪府「国際文化公園都市基本構想(案)」発表
- ・1994年 URが土地区画整理事業の認可を取得
- ・1998年 モノレール開業
- ・2004年 彩都西部地区のまちびらき
- ・2008年 URが事業評価を実施「計画を見直した上で事業継続」(詳細右欄)

○UR事業評価(2008年)

西部	事業が順調に進捗。
中部	現時点で立地が確定しておらず、事業計画を見直す。
東部	今後の手続き等の事業工程を考慮すると、2013年度までに東部の工事完了が見込めないことなどから、URが施行主体となって事業を実施することは困難であるため、事業計画を抜本的に見直す。



取組後～将来像

<財政再建プログラム(2008年)>事業の見直し・点検を実施

○点検結果(概要)

- ・北大阪の立地特性を活かしたライフサイエンス研究をはじめとする学術・文化の交流拠点を整備し、大阪の都市再生に寄与するためには、本事業の推進が今後とも重要。
とりわけ、ライフサイエンス分野は今後飛躍的な成長が見込まれ、都市再生プロジェクトにおいて、大阪北部地域は、医薬品の基礎研究と創薬産業の集積拠点とすると位置付けられている。
- ・中部地区については、交通の要衝に位置する大阪近郊の独立したエリアにおいてまとまった土地が確保可能であり、企業立地の提案を幅広く求める「提案市場調査」の検討会を設置する。
- ・東部地区については、地区の位置づけや地域ポテンシャルを踏まえ、URに対して、責任を持って関係者の合意を図るよう求めていく。

○今後の方向

- ・中部地区は、URが土地区画整理事業を実施。西部地区から中部地区へのアクセス道路である橋梁については、府が実施。
- ・東部地区は、URをはじめとする関係者による協議を継続。

取組後～将来像

<取組、成果>

○西部地区

- ・彩都ライフサイエンスパーク(LSP)には、2005年4月の医薬基盤研究所(国立研究開発法人 医薬基盤・健康・栄養研究所)の開設を契機に、ライフサイエンス分野の企業等が集積。2014年に全区画で立地決定。

○中部地区

- ・2016年春に造成工事完了し、万代彩都物流センターやプロロジスパーク茨木など大型物流施設等が立地され、雇用創出が進んでいる。2017年に全区画で立地決定。

○東部地区

- ・2012年 事業化について、彩都(国際文化公園都市)建設推進協議会において「東部地区検討会」が設置され、大阪府、茨木市、都市再生機構等の関係者間で取組を進める。
- ・2015年 彩都建設推進協議会において、東部地区全体の土地利用ゾーニング図(素案)をとりまとめ公表。
住宅系中心から産業系中心の土地利用に変更。
- ・2016年 彩都東部地区地権者協議会設立(事務局は茨木市、UR)。
- ・2017年 府戦略本部会議にて、「彩都建設推進協議会を通じ、民間主導のまちづくりを支援する」「インフラについては、東部地区のまちづくりの進捗に合わせて道路整備を図るとともに、モノレールは彩都西駅までとし、彩都西駅から東部地区への公共交通はバス導入にむけ調整する」ことを決定。
- ・2018年 彩都東部地区地権者協議会において全体開発計画案を策定。
産業・業務施設を主体とする土地利用計画の実現に向け、6つ(A～E)の区域に分割し、骨格道路(茨木箕面丘陵線)を含むC区域からの事業化を図る。
- ・2020年 国際文化公園都市モノレールの都市計画変更(彩都西駅から彩都東部地区に至る未整備区間を廃止)。
- ・2021年 A区域、C区域の土地区画整理事業が開始(2026年度完了予定)。

地区名	施行者	事業費
西部・中部地区	UR都市機構	1,420億円
東部(先行2地区)	民間	195億円
東部(A、C区域)	民間	236億円

取組後～将来像

西部地区(ライフサイエンス)の現状



出典: 彩都(国際文化公園都市)建設推進協議会

中部地区の現状



東部地区の現状

