

■「グランドデザイン・大阪」(素案)に対する意見回答

※ なお、類似のご意見・ご提案につきましては、まとめて公表しています。

項目	意見要旨	考え方
考え方	<p>理念等に賛同。特に、「『みどり』・『生活』を中心軸に据えた都市構造」、「広域かつ長期的視野に立った都市の財産（ストック）の形成」、「圧倒的なみどり、水都と謳われる大阪」等の考え方に賛同。大阪府・市には、実現に向けた取り組みを強く求める。</p> <p>大阪市内の方向性だけが記述されており、大阪府全体の方向性となっていない。周辺地域についても特性を活かした将来の方向性や大阪市とのかかわりなどを記述すべき。実行にあたっての取り組みの方向性や課題等もう少し書き込むべきでは。関西空港の位置づけは記述されているが、関西空港からのアクセスや活用方法等の具体的な方針が記載されてない。大阪市を中心とした区域を抜本的に改革するためのマスタープランですが、概ね形成されている都市を改革するためには主役である地域住民の意見と理解が必要。今回のマスタープランについては、近畿地方整備局、阪神高速道路(株)等の関係機関との連携が必要。</p> <p>エリアの役割（これまでの都市づくりからの転換）について、実際にどのようにイノベティブな活動を持続させる国際都市が実現できる？</p>	<p>ご意見につきましては、グランドデザインの実現に向けた具体的取組みを進める上で参考とさせていただきます。</p> <p>ご意見につきましては、グランドデザインの実現に向けた具体的取組みを進める上で参考とさせていただきます。</p> <p>ご意見の趣旨は、エリアの役割（これまでの都市づくりからの転換）の中で「チャレンジ精神をもつ「人・企業」を集める」として盛り込んでおり、具体的取組みを進める中で参考とさせていただきます。</p>
人口	<p>人口はこれからもどんどん増えるが、それをうまくさばくことが必要。交通も環状型にちらして、大阪の真ん中は人が快適に住めるようにする。大阪が発展してお金が集まるにはヒトがあつまること。そのためにもみどりの多い、住みよい大阪づくりをグランドデザインに。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新聞を見たら大阪は人口が減っているということ。大阪はずっと増えています。 ・記事に人口減少社会と言う記事が出ていました。人口集中地区に集中するのが人口のここ最近の傾向。 ・大阪の人口が減少するというが、それならなぜ成長すると言っているのか。 ・グランドデザインが人口を集中させようとしていることには賛成です。いかに魅力ある都市になるか、それで人口の増減が決まる。 ・人口は成長の力、人口増加を目指さないと。人口も獲得競争。 ・生産年齢人口は減って行く。どうして増やすのか。鉄道や道路の輸送量はどうなるのですか。経済成長はどう予測されるのですか。わかりやすいビジョンがないですね。 <p>ここ 40 年以上もなんの変化もないのは大阪だけ。大阪は 40 年前の御堂筋や道頓堀と何も変わっていない。いまこそ変化をもたらし、刺激を与える都市に。人口流入を目標に掲げるべき。</p> <p>2050 年は日本の人口、地理状況が大きく転換するといわれている。この計画はそういったことも踏まえた計画にするべき。まず過去の大阪の都市計画の例を参照し、反省することが大切。</p> <p>理念①中の人口減少ストップを図る具体的プラン案がない。(私案)人口減少を食い止めるには、日本の他地域や外国からの移住が必要。これらの移住の動機には、ビジネスチャンス(キャリアアップ)や高賃金のみでなく、子弟の教育環境(子育て)や医療機関の充実等のソフト面も移住動機となる。そこで、乳幼児の子育て箇所を勤務場所(近辺)、住所の最寄駅近くに設定する。民間がビジネスとしても成り立ち、当該家族に恩恵が得られるように大胆なデザインを描ければ良い。</p> <p>■理念①⇒小学生(低学年)を大阪地域への留学促進(親も同伴)、世界の日本在外公館のある国からの留学生募集、小学生を年間1万人の受入れとその親の受入れで人口減少の歯止め、大阪の小学生と留学生との交流で小学生の国際化促進 理念②⇒大阪力(産業、文化、教育、人間力、流通)の習得後母国での活用助成、国際結婚・永住化の促進、留学生母国との交流促進、世界中の民族と大阪との交流促進</p> <p>■視点①⇒留学生集団による市内各地での独自の村造り 視点②都市ストックの組替え・活用、真に必要な都市ストックの新設⇒旧市街(シャッター商店街)の空家借上げ活用及び留学生グループの集団生活 視点③⇒留学生卒業時の中小企業等への就職斡旋、留学生の出身国への大阪の中小企業進出、留学生費用のファンド</p> <p>■広域的位置づけと都市構造 ⇒大阪が小学生(低学年)留学生の制度を日本全国に発信する(留学センター)</p> <p>人と自然の調和、自身が成長できる事を感じられる素晴らしい計画と感じた。是非実現叶います様、『定住人口の増加』に意見。都市の魅力も重要ですが、そこに暮らす『人』が肝心。教育と深く関連しますが、一定のモラル身に付けた人にとって、大阪は公共・地元付き合いともストレスの連続。他の原因と相まって大阪離れが進むことで一定のモラルを持っている人々が減り、益々その低下を招くという負のスパイラルに陥ってきた。</p>	<p>ご意見の趣旨は、グランドデザインのめざす方向性を「都心部を人に開放する道路ネットワーク」「圧倒的なみどり、水都と謳われる大阪へ」として盛り込んでおり、具体的取組みを進める中で参考とさせていただきます。</p> <p>ご意見の趣旨は、グランドデザインのねらいとイメージの理念の中で「若者を中心に人々を国内外から惹き寄せ、人口減少をストップ」として盛り込んでおり、具体的取組みを進める中で参考とさせていただきます。</p> <p>ご意見の趣旨は、グランドデザインのねらいで、「大阪の都市構造を大胆に転換し、創造的な人材が、住み、働き、学び、遊び、楽しむことのできる都市環境を創造していくこと」として盛り込んでおり、具体的取組みを進める中で参考とさせていただきます。</p> <p>ご意見の趣旨は、エリアの役割において、これまでが業務中心の都市構造であったことの反省から「『みどり』・『生活』を中心軸に据えた都市構造へ」の変革を盛り込んでおり、具体的取組みを進める中で参考とさせていただきます。</p> <p>ご意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。</p> <p>ご意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。</p> <p>ご意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。</p>

項目	意見要旨	考え方
魅力づくり	<p>都市魅力戦略との整合性を図るべき。都市の魅力とインフラ整備はセットで議論すべき。都市の魅力づくりを必ず入れてほしい。</p> <p>都市には魅力づくりが必要。都市の魅力は都市の自立性。住民が考えたことしっかり実現できる都市こそが魅力ある都市。そんな都市魅力あるまちにするためにランドデザインをまとめてください。</p> <p>都市魅力戦略というものも、先日出されてました。中身はあってますか？</p> <p>都市魅力戦略の内容をランドデザインにも反映すべき。ドキドキ、ワクワクする刺激ある町こそが魅力あるまち。ランドデザイン、期待してます！！</p>	<p>ご意見の趣旨は、ランドデザインの理念の中で、「都市魅力あふれる大都市・大阪」として盛り込んでおり、具体的取組みを進める中で参考とさせていただきます。</p>
産業	<p>産業振興策の組み込み。「誰もが投資したくなる」というのであれば、どの分野の投資を想定しているのか（観光産業含んだ）具体的な将来の産業振興の方向を組み込んだ方がよい。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「新大阪・大阪エリア」での「世界中の人材を集積し、交流から価値を生むイノベーション拠点」というのは、どの分野のイノベーションを想定しているのか。 ・「夢洲・咲洲エリア」での「海外の高度人材を集める先端技術の研究開発拠点」というのは、どの分野の先端技術を想定しているのか。 ・「なんば…」ゾーン、「森之宮…」ゾーンでは、観光産業の振興を想定しているようであるが、そこを府民へのメッセージとして明確に。 ・「技術や人材の集積を「創造と挑戦」という力に変える」、「成功した企業を最優先する発想から、チャレンジ精神をもつ「人・企業」を集める戦略」とあるが、具体的な例示でもあれば、ビジョンとしての深みが増す。 ・組み込むべき産業にあたっては、人々に将来の「夢」を持てる業種であるとビジョンとして未来感が高まる。例示として、バイオ産業、創薬産業による健康増進、ヒト型ロボット産業の充実、宇宙へ広がるものづくり産業、IT革命による新たな交流等。 <p>MICEの推進を重点項目に押し上げてもらいたい。MICEの推進こそが大阪の活性化の中心となる。日本で、カンファレンスといえば「大阪」となってほしい。</p>	<p>ご意見の趣旨は、エリアデザインを具体的に進める上で、参考とさせていただきます。なお、「誰もが投資したくなる」等の記述については、検討させていただきます。</p> <p>ご意見の趣旨は、夢洲・咲洲エリアの中で、「MICE機能の強化」として盛り込んでおり、具体的取組みを進める中で参考とさせていただきます。</p>
エリアの構造 (対象範囲)	<p>大阪の弱点であった緑空間を大胆に取り入れた点等は高く評価できる。単に、大阪府と大阪市との府市統合本部案であれば合格と思う。しかし、私の視点はもっと先を見ている（目標が高い）。後日、他府県と調整して関西圏全体が富む具体的案を包括例示して欲しい。大阪府市の統合で強い核をつくり、総合的・包括的視点からプランを住民（企業）に提示するならば、地域住民（企業）との間で強い信頼と絆を築き、人口定着や企業誘致等関西圏を格段に強い社会・経済圏に変貌させる都市圏にし、アジア圏との都市間競争に生き残ることが可能。</p> <p>センターコアを主たるターゲットとしたことに対する意図やその戦略を明確に示すことが望ましい。国際的な都市間競争に勝ち残るためには、世界的にも特色のある都市圏である京阪神都市圏の活性化で牽引することが必要。中でも京阪神都市圏の中心である大阪都心部（センターコア）を最重要なターゲットエリアとして、その高いポテンシャルをさらに高め、域外からの投資を呼び込むよう経営資源の集中等を図る必要。このような牽引役を担うためには、大阪都心部（センターコア）については、新しいまちづくりの哲学・原理が必要。また、この大阪都心部（センターコア）のポテンシャルを支える広域インフラ施設についても、これも運用含めた新しい哲学・原理に基づく施策が必要。</p>	<p>ご意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。</p> <p>ご意見を踏まえて、ランドデザインのねらいとイメージで、新しいまちづくりの哲学・原理の記述について、検討させていただきます。</p>
	<p>○対象範囲がやや限定され過ぎている。最低限、大阪府が事業主体である彩都やりんくうタウン等の主要な開発計画については、ランドデザインの対象エリアとの関連及び連携の方向性を明確にし、必要ならランドデザインを形成するエリアの一部に含めるべき。既存の開発計画が、必ずしも当初の計画通り進んでいない事実も踏まえ、既存の開発計画の内容を見直すと同時に、ランドデザインの対象エリアを拡大する検討が必要。</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ランドデザインのねらいとイメージについて、「定住人口の増加に向けて」についての記述がない。・「広域的観点」の記述が不十分。 ■理念について、大都市・大阪としているが、記述内容は、殆どが大阪市域のもの。 ■広域的位置づけと都市構造について、大阪大都市圏での都市構造のイメージ図が必要。衛星都市郡のランドデザインの記述がない。 ■対象エリアについて、大大阪の定義には、疑問があります。対象エリアに「①センター・コアの方向性 ②広域インフラの方向性」しか掲げていないのでは不十分。「ランドデザイン・大阪」ではなく、「大阪市・ランドデザイン」。名称変更していただきたい。 <p>○4つのエリアと2つの軸に分けるとするのは簡潔で良い。大阪府に重点が置かれていて、市外にも目を向ける必要がある。大阪府というのは観光名所である京都府や奈良県の出発点。街を見る視点を変えると大阪府に今後来る人や、投資する人も変わる。</p>	<p>ご意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。</p>

項目	意見要旨	考え方
エリアの構造 (対象範囲)	<p>「上町台地周辺」エリアを加えた5エリア案を提案。緑も多く歴史のあるエリアであり、「観光集客」施策として最適地域。観光、商業的な面では、上本町には新歌舞伎座等集客情報発信施設もある。西隣には日本橋もある。「上町台地周辺」エリアは、「人が集い、新たな文化を発信する」拠点となる要素は揃っており、将来の大阪の重要な核となりうる地域。</p> <p>中之島地域を、「新大阪・大阪エリア」等の4エリアに追加して「中之島エリア」に位置づけ、整備推進にあたっての将来構想・取り組み例の記載を行うべき。</p> <p>南北軸（御堂筋）、東西軸（大阪湾、中之島、大阪城）において、「軸」という都市構造を表す伝統的な言葉で表していますが、本グランドデザインでの軸は、従来、都市軸という言葉が表してきた『「人、モノ、情報の動きの方向」と「そこでの土地利用の同質性』とは異なり、面的に多様な展開を有しており、その中身は実質的には「エリア」と同じだと考える。すべてエリア（細長いエリア含む）で表現した方がしっくりいくような気がする。</p>	<p>ご意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。</p> <p>ご意見を踏まえて、中之島地域の記述等について、検討させていただきます。</p> <p>ご意見を踏まえて、「南北軸（御堂筋）」と「東西軸（大阪湾、中之島、大阪城）」の記述について、検討させていただきます。</p>
御堂筋・周辺 エリア	<p>歩行者を中心とするべきであり、自転車は抑制すべき。周辺に受益者や地域負担で大規模な駐輪場を整備し、御堂筋には自転車を入れず、ゆっくり「歩く」という「人」重視の道路空間とすべき。</p> <p>御堂筋のLRT、緩速車線活用について、いきなり御堂筋のLRT（それが新大阪まで？）が出てくるが、P5～7との関係が全く理解できない。</p> <p>御堂筋を緑地化すると、現在もその横の他の筋が歩道もなく危険なのに、車が増えるともっと歩みにくい道となるのではないかと不安。オフィス街なので車が通るのは仕方ないが、他の道路の整備状況などを考慮したまちづくりが必要。</p> <p>車道部をみどり化すると、今の自動車交通はどこに移るのか。専門家の意見を聞きたい。単純に御堂筋に近い他の筋に車両が流れ込めば、それこそ居住環境の悪化を招き、住民にとって迷惑。現在の御堂筋は事務所ビルが並んでおり、あえて歩行者空間を作る必要があるか。</p> <p>LRTを御堂筋に通して新大阪までつなぐのであれば、御堂筋線はノンストップの高速鉄道にして関西空港のアクセス鉄道にしてはどうか。</p> <p>沿道の建築物の高さを一律に規制するのではなく、地下鉄御堂筋線の駅周辺の特に利便性の高い区域については、高さ規制を撤廃するなど、景観に配慮しつつも開発の自由度を高め、高度な都市機能の集積を促進していく。</p> <p>御堂筋の開発が促進されない理由。高さ制限が理由ではない。大阪の経済基盤が低下しているため。商業・業務の複合ゾーンには、現状の都市計画でも可能。需要がないからであり、住宅用途の制限（指導）規制があるからではない。</p> <p>御堂筋の沿道の梅田～本町間は、オフィス街としての開発を促進する制度が必要。建築面積が最大限とれるように、壁面後退線の規制緩和。隣接街区との一体開発を容易にする容積移転など</p> <p>グローバルビジネスを担う人材育成。御堂筋の需要喚起、投資拡大には、公的セクターが主導して、新しい活力ある人材を集積させるための国の機関や留学生を対象とした教育機関を新設・誘致する。</p> <p>都市内交通と緑化の共存と実現化の課題。都心部の通過交通を迂回処理させ、御堂筋を緑地化することは、都市魅力を向上させる。LRTも含め事業主体・採算性・管理運営などの議論を並行して進めるべき。</p> <p>公共空間と民間敷地の一体的管理運営。御堂筋緩速車線の緑地化や道路空間の民間活用は、整備後の運営体制がしっかりしないとにぎわいを継続することはできない。固定資産税の一部をBIDの運営組織の活動資金にするなど柔軟な政策が必要。</p> <p>居の構想も掲載していただきたい。住機能についての記述がなされていません。</p> <p>高さ規制緩和は反対。本町界隈のオフィス空室率等を勘案して、緩和しても十分な需要が見込めない。不調和に高いビルが1、2本建ち御堂筋の空が見えなくなる。自転車道設置、歩道拡幅や1F店舗化促進をはかり、面として人が集まるようにまずすべき。</p> <p>堺筋から四ツ橋までオフィスゾーンとしての面的な広がりや集積効果があり、自社ビル、賃貸ビル、マンションなど複合機能地区がすでに形成されている。摩天楼のようなビルが、疎らに建設されることは、かえって都市景観を損ね、長期的には特徴のないものになる。</p> <p>大阪の大動脈である「御堂筋」に「水路」という新たな要素を付加し、「水都」のシンボルロードとすること。「御堂筋ルネサンス」の「先導的取り組み」に賛同。側道に「水の路」を張り巡らせ、都市部において四季の風を感じられる多彩な水の顔をつくることを求めたい。条件の良い数ヶ所で実証実験を進め、その影響を図りながら段階的に拡大し、将来的に御堂筋全域で「水の路」を配置すべき</p>	<p>ご意見につきましては、グランドデザイン実現に向けた具体的取組みを進める上で参考にさせていただきます。</p> <p>ご指摘の点を踏まえ、御堂筋エリアにおいて緑の中のLRTのイメージの記述について、検討させていただきます。</p> <p>御堂筋車道部のみどり化の実現にあたっては、大阪都市再生環状道路の整備など、道路ネットワークと併せた検討が必要と考えております。</p> <p>ご意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。</p> <p>ご意見の趣旨は、御堂筋エリアの記述にセットバックし高さを規制緩和するイメージを盛り込んでおり、具体的取組みを進める中で参考にさせていただきます。</p> <p>ご意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。</p> <p>ご意見につきましては、グランドデザイン実現に向けた具体的取組みを進める上で参考にさせていただきます。</p> <p>御堂筋エリアの教育機関の新設・誘致等具体的取組みを進める上で参考とさせていただきます。</p> <p>御堂筋エリアのLRTを検討するための具体的取組みを進める上で参考とさせていただきます。</p> <p>御堂筋エリアの官民連携の取組みを検討する上で参考とさせていただきます。</p> <p>ご意見の趣旨は、御堂筋エリアの記述に盛り込んでおり、具体的取組みについては、今後検討させていただきます。</p> <p>ご意見につきましては、グランドデザイン実現に向けた具体的取組みを進める上で参考にさせていただきます。</p> <p>ご意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。</p>

項目	意見要旨	考え方
御堂筋・周辺エリア	<p>「御堂筋空中歩道案」幅5mくらい、高さ3～10m（ポイントやゾーンにより高さが違う）の高架歩道をキタからミナミまで通す。高架歩道の下層部にも歩道を設置し、高架歩道がその屋根となる。下層部歩道の横に小川や小さな噴水などを設置し、特に夏涼を演出する。それにより、一年を通して気候の状況に関係なく、歩道を利用しやすくする。通行人に多次元の視界（が広がり飽きさせない。急な雨でも雨宿りができるので安心して利用できる。また災害時にも利用できる。これにより都市魅力を演出し、ワクワク感と安心と快適空間を利用者に提供することになる。</p> <p>電線のない町をつくらないと人は集まらない。</p> <p>ファザード部分に近代建築の香りを残すか、創造した場合には高さのボーナスを考えるべき。</p>	<p>ご意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。</p> <p>御堂筋エリアに電線類の全面地中化するイメージを盛り込んでおります。</p> <p>御堂筋エリアにファサードの美化と規制緩和のイメージを盛り込んでおります。</p>
新大阪・大阪エリア	<p>駅北に、ゴシック建築の大教会堂を建て、国内は勿論のこと、アジアのキリスト教の中心として、全世界の人達が集団で押し寄せてくる街にする。2000億円ほどで出来る。工事費、土地代等の調達については、知事と市長連れ立ってバチカンにお願いに行けば簡単。従事する人は外人だけでも数百人にはなる、毎日数万人の見学者も訪れる、結婚式も行列をなす。</p> <p>梅田北ヤードに森を作る。外周には木を植え、ジョギング・散歩などができる柔らかな道路等。中心部には日本庭園を作り。大阪名物の粉もん文化の店舗を。森には、雨・風をしのげるような、ベンチ又は日本庭園に合う場所等お茶屋風の店など沢山作る。私、考案のソーラーパネルと空気清浄器合体の！街灯を取り付ける。</p> <p>淀川で隔てられているので、一体感がない。淀川に大きな橋をかけてそのうえにお店もできるようにする。大阪駅と新大阪駅を緑地で結べば近く感じられる。</p> <p>大阪駅前ビルは店や事務所は集約して、地下3階ぐらいに入れて、地上部は全面公園化すべき。ビルはそろそろ老朽化。はやく撤去すべき。</p> <p>柴島浄水場の平成21年度給水実績は一日最大約55万m³。これに庭窪、豊野を含めた3場所計は約135万m³。対する施設能力は243万m³、大阪市の水道局の水余りは明白。しかし、柴島浄水場の全廃は絶対避けるべき。柴島には配水池や配水管路が集中していて、その再構築のためには用地の確保・経費などが膨大にかかる。現実的には下系の廃止。平成20年の府・市水道統合協議において、当時の府営水道が提案。柴島の全廃は現大阪市の給水余力を失わせ、大阪都のインフラの最大の課題解決の道は永久に閉ざされてしまう。</p> <p>梅田周辺をクルマ進入全面禁止に。大淀1丁目～中津～新御堂～梅新東～2号線～浄正橋～大淀1丁目に囲まれた地域を全面マイカー乗り入れ禁止にする。バス、タクシーは許容。荷さばきの車は、朝9時までとか許容。</p> <p>十三川から見た大阪梅田の夜景はとてもきれいなので、なんとか大阪の観光名物にして欲しい。</p> <p>「うめきた」のナレッジキャピタルを核に、知的財産を集積させる構想に加え、情報発信力の強化が必要。大阪が国際的な都市間競争に勝ち残るためには、テレビ、新聞、インターネット等のメディアを通じて、大阪の情報や魅力を世界へコンスタントに発信していく機能が必要不可欠。国内外のベンチャー企業に加え、アジアをはじめとする海外のメディアをこのエリアに誘致、集積させて、集まった知的財産を積極的に国内外に発信していく仕掛けが必要。</p> <p>柴島浄水場は、国際都市にふさわしい良質な住宅地にもしてほしい。</p> <p>柴島浄水場の利用は水道統合協議の結論を待って慎重に。1) 浄水場は、中央部に柴島高校と淀川キリスト教病院が存在し、北側の「上系」と南側の「下系」の2ブロックに分断されている。2) 浄水場の全廃は余りにも非現実的、「上系」は一部の配水池を除く大部分は温存、「下系」も配水ポンプ場や工業用水道施設は残す必要がある。3) オール大阪で数字だけを見ると大幅な水余りであり、一見、柴島浄水場の全廃は可能と錯覚するが、現実には、そのように単純なものではない。企業団と大阪市の水道統合協議の結論を待って、慎重に検討することが必要。</p> <p>「大阪セントラル・パーク」が「国際都市にふさわしい都市魅力を創出」するには、うめきた2期区域（約17ha）は、地上の大部分を「みどり」の空間にすべき。加えて、必要な防災機能や都市機能を地下につくれば、土地を立体的に高度利用できる。土地取得費の捻出については、防災公園に対する国の補助金、大阪市が所有する膨大な市有地など保有資産の利活用、ネーミングライツや地下の占有使用料、ミニ公募地方債等を提案。これらを含めて、地方自治体が自主的に資金調達できる道を切り開き、地域の成長政策を資金面から確立する。「大規模な『みどり』の空間」が、数haの規模であったり、超高層ビルの谷間のみどりや空中緑化、屋上緑化にとどまれば、「国際都市にふさわしい都市魅力」は創出できない。</p>	<p>ご意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。</p> <p>うめきた2期開発区域における大規模な「みどり」の創出に向け、ご意見につきましては具体的な取り組みを進める中で参考とさせていただきます。</p> <p>ご意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。</p> <p>ご意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。</p> <p>柴島浄水場用地の整備の方向性に対するご意見につきましては、具体的取り組みを進める中で参考とさせていただきます。</p> <p>ご意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。</p> <p>ご意見の趣旨は、新大阪・大阪エリアの具体的取り組みを進める中で参考とさせていただきます。</p> <p>ご意見につきましては、ランドデザイン実現に向けた具体的な取り組みを進める上で参考にさせていただきます。</p> <p>柴島浄水場用地の整備の方向性に対するご意見につきましては、具体的取り組みを進める中で参考とさせていただきます。</p> <p>柴島浄水場用地の整備の方向性に対するご意見につきましては、具体的取り組みを進める中で参考とさせていただきます。</p> <p>うめきた2期開発区域における大規模な「みどり」の創出に向け、ご意見につきましては具体的な取り組みを進める中で参考とさせていただきます。</p>

項目	意見要旨	考え方
新大阪・大阪エリア	<p>うめきたのみどり化は、大阪セントラルパークのことと解釈できるが、その概要やパースのようなものを示し府民がイメージできるようにする必要がある。</p> <p>「うめきた」の大阪セントラルパークが、来た人にも個人レベルでそれが体感できるエリアに。うめきたにいろいろな自然エネルギー施設、みどり環境自然ゾーンをつくる。具体的には、自然エネルギー施設（太陽光発電や小型の風力発電など）一般家庭一世帯を基準にしどれくらい設備で賄えるか電気発電量表示をし、商品案内も含めて展示する。様々なケースのみどり空間（木陰、小川、滝、トンネルなど10パターンくらい）をつくり、街の中のアスファルトやコンクリートなどと気温・湿度を比較体感してもらい。春夏秋冬を通じて楽しめる樹木、草花を郡植し旬な花や実の見ごろ表示をする。そうすることで外部にも情報を発信することにより足を運びたくなるであろうし、実際に来た人にも多次元で楽しみ、飽きさせないものとなれば。また国際的な大阪として日本ならではのエネルギーの取り組みや自然の利用の仕方のみどりをアピールできる場となる。</p>	<p>うめきた2期開発区域における大規模な「みどり」の創出に向け、ご意見につきましては具体的な取り組みを進める中で参考とさせていただきます。</p> <p>うめきた2期開発区域における大規模な「みどり」の創出に向け、ご意見につきましては具体的な取り組みを進める中で参考とさせていただきます。</p>
なんば・天王寺・あべのエリア	<p>コアラの見えるLRTの案自体はとても面白く驚きました。しかし、残念ながら現在の動物園での生息環境展示には合わないのではないか。動物園としての意義をなくさず、無理のない範囲でのテーマパークに。</p> <p>動物園の中を通るLRTには大賛成。動物園は狭くてお客さんも少ししか入れないので、天王寺公園もつぶして広げるべき。動物園を公園にしたら問題ない</p> <p>「人」重視の道路空間に賛同。人（歩行者）中心のまちづくりの積極的な取り組みとしてLRT等の導入を要望。優先順位としては、恵比須町から難波方面への延伸、天王寺から難波への新設が優先されることを望む。四天王寺への参拝者需要にも配慮し、谷町筋を経由するルートも検討対象とすべき。道路空間の削減、再配分の検討は、自転車道の整備やコミュニティサイクルシステムの実現が必要。自転車、バス・電車（地下鉄）、LRTなど多様な交通システムの特性を理解したうえで、総合的な公共交通システムを実現し、人重視の道路空間を実現すべき。総合的な交通システムの実現あたっては、行政（大阪府市統合本部）の強いリーダーシップと上下分離方式などの事業スキームが必要。</p> <p>回遊LRTの導入。LRT（天王寺～新世界～日本橋～難波～御堂筋）は、ミナミ周辺の一体化を具現化するイメージリーダーとして、また実際の来訪者、利用者にたいする回遊ツールとして、きわめて有意義なもの。天王寺から南に向けては、100年の歴史を持つ路面電車（上町線、阪堺線）が既に存在しており、これとの結節を図る事で、帝塚山、住吉、さらには堺に向けての観光、商工展開を図る事も可能。浮上した今回の計画には、大きな可能性を感じるものである。大阪市電廃止は1969年。以来40年以上の長きに亘り当時の体制の判断を踏襲せざるを得なかった大阪の行政が、大きく変化しようとする息吹に接し、感動を禁じえない。大阪の独自性、先取性を訴える上でも、本計画を是非とも前向きに検討していただきたい。</p> <p>路面電車 <恵美須町～難波ルート>と<上町線・阪堺線の接続ルート>は別々に考えるべき。阪堺線の恵美須町～今船を堺筋に移設することを提案。 <恵美須町～難波ルート>全区間、緊急車両を除く自動車の走らないトランジット・モールにはできないか。 <上町線・阪堺線の接続ルート>天王寺駅前と恵美須町を接続させるならば、四天王寺を回り、逢坂を通るほうがよいのではないか。</p> <p>世界初「コアラの見えるLRT」について、アイデアは面白いですが採算性は大丈夫か。天王寺交差点のモール化、国道25号アンダー化について、技術的に可能か。</p> <p>R25 アンダー化、谷町筋を西へ振替。天王寺、あべのにおける人、モノ、情報の流れを変える都市構造が変わる重要な提案であり、詳しい概要やその目的などを示し府民がイメージできるようにする必要がある。</p> <p>天王寺～難波間にLRTを整備するとあるが、重複する地下鉄御堂筋線はどうするのか。</p> <p>南海難波駅前の緑化は大賛成であるが、それに伴ってバス乗場そして関連して高架下の整備イメージを組み入れていただきたい。</p> <p>寺町 有効な観光エリアになる可能性がある。</p>	<p>LRTルート、動物園の整備につきましては、今後の参考とさせていただきます。</p> <p>LRTルート、動物園の整備につきましては、今後の参考とさせていただきます。</p> <p>LRTの導入については、なんば・天王寺・あべのエリアの記述に盛り込んでおり、ルート、路面電車との結節、事業スキーム等については、具体的取り組みを進める中で参考とさせていただきます。</p> <p>LRTの導入については、なんば・天王寺・あべのエリアの記述に盛り込んでおり、ルート、路面電車との結節、事業スキーム等については、具体的取り組みを進める中で参考とさせていただきます。</p> <p>LRTの導入については、なんば・天王寺・あべのエリアの記述に盛り込んでおり、ルート、路面電車との結節、事業スキーム等については、具体的取り組みを進める中で参考とさせていただきます。</p> <p>LRTの導入については、なんば・天王寺・あべのエリアの記述に盛り込んでおり、ルート、路面電車との結節、事業スキーム等については、具体的取り組みを進める中で参考とさせていただきます。</p> <p>ご意見の採算性、技術的可能性の検討につきましては、具体的取り組みを進める中で参考とさせていただきます。</p> <p>ご意見の天王寺駅前モール化につきましては、具体的取り組みを進める中で検討してまいります。</p> <p>ご意見のLRTと地下鉄の重複につきましては、ある一定の機能分担がなされるものと考えておりますが、具体的取り組みを進める中で検討してまいります。</p> <p>ご意見の難波駅周辺の整備につきましては、具体的取り組みを進める中で検討してまいります。</p> <p>ご意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。</p>

項目	意見要旨	考え方
なんば・天王寺・あべのエリア	<p>天王寺（阿倍野橋）や難波の駅周辺において再開発が進行中で、しかも関空への直通特急があり、地理的にも時間的にもキタより「世界に近い」エリア。国内外から企業やホテル等を誘致し、国際的なビジネスや観光、交流の拠点を目指すべき。「新大阪・大阪エリア」とも相乗効果を生み出し、御堂筋を介してリンクすることによって、キタ、御堂筋、ミナミという一大都市機能が形成されていく。</p> <p>このエリアの高架には、高速道路の他にJR・南海の2つの鉄道がある。これらが多くの場所で街を分断すると同時に暗くしている印象がある。阪神高速の1号環状線は文字通り環状になっており、時計回りの一方通行。東西にありますが、これを西側に一本化し鉄道の路線と集約して地下化する。同時に地下街・地下道もしくは地下河川を整備すべき。</p>	<p>ご意見の国際的なビジネス、観光、交流の拠点化を目指す事や、キタ・御堂筋・ミナミという一大都市機能の形成の視点は、具体的取組みを進める上で参考とさせていただきます。</p> <p>ご意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。</p>
中之島・周辺エリア	<p>中央大通りの高架撤去を示しているが、「夢」としては中途半端。都心部の環境づくりは緑と水がセットのはず。中央大通りだけでなく、大川や東横堀川上空を占有している阪神高速の地下化まで踏み込むべき。</p> <p>川口地区、中之島西部、江之子島の魅力向上。西への展開を行うには重要。旧居留地でもありインターナショナルな雰囲気地域の開発を目指すのが良い。大阪市営川口住宅や税関跡地活用もプランに加えて。阿波座にある旧交通サービスのビルは再開発等すべき。江之子島の旧府庁跡地は単なるマンションになる危惧がある。地域での重要な場所であることを踏まえた上、府の由緒ある場所でもあり府はよく指導していただきたい。</p> <p>西区川口エリアの地域資源を活用。水と緑の「防災拠点親水公園」を造ることを提言。川口居留地を初めとする、安治川流域の歴史と文化を見直し、かつての賑やかさを復活させるとともに水の都、大阪市民の心の故郷を創世することで、大阪の町としての発展に貢献できる。</p> <p>川口波止場があった場所に「川の駅」を造る。川口運上所（大阪税関）の前の浜に川口波止場がありました。元波止場が在った地域に「川の駅」をつくる。安治川左岸川沿いに歴史を刻んだ倉庫群がある、この趣のある倉庫を利用することを提言。</p> <p>「開港のまち川口」で大阪開港150周年祭を挙げることを提言。大阪開港とともに、川口町一帯に外国人居留地が造られた。川口は、海外貿易の拠点となり大阪経済を牽引し近代大阪の礎となった。「文明開化は川口から」と言われる位の町。2017年には、大阪開港150周年という記念すべき年。開港の町川口で、開港150周年祭を祝うことが出来れば、多くの人がこの町を訪れ、ここにしかない物語を楽しんでもらえる。</p>	<p>ご意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。</p> <p>川口地区などの魅力向上に関するご意見については、東西軸エリアの具体的取組みを進める上で参考とさせていただきます。</p> <p>川口地区などの魅力向上に関するご意見については、東西軸エリアの具体的取組みを進める上で参考とさせていただきます。</p> <p>川口地区などの魅力向上に関するご意見については、東西軸エリアの具体的取組みを進める上で参考とさせていただきます。</p>
大阪城・周辺エリア	<p>大阪城のお濠のなかをクルーズできるように。もっと観光に力を入れたまちづくりを前面に出すべき。</p> <p>「グランドデザイン・大阪」は、大阪都構想という行政機構の再編にあわせ、「都」にふさわしいに大阪づくりの方向性を示すものであり、大阪人として、わくわくと踊るような気持ちにさせられた。特に、東西、南北軸とも「水と緑のネットワーク」で整備するとされたことは、世界都市としての都市格を備えた大阪づくりを進めるうえで不可欠の視点であり、大いに評価。ただ1点、「森ノ宮・大手前」の位置づけと将来構想に意見。大阪の古代から近代までの歴史文化を具現するエリアであることを強調すべき。このエリアには、古代の難波宮から近世の石山本願寺、大阪城、近代の砲兵工廠などの史跡が残っている。整備することにより、世界歴史遺産登録のポテンシャルを備えている。そのため、大阪城公園と難波宮史跡公園の一体整備を進めるとともに、そのシンボル事業として、後期難波宮大極殿の復元に取り組むことを提案。</p> <p>府庁本館・大阪府警・中央官庁の集積する官庁街の特色が、大阪城に次ぐ特色。その記述がない。この地域に、国際都市にふさわしい良質な住宅地の形成が是非とも必要。</p> <p>全体的なエリア指定や導線、都市構造の軸の概念は、大枠異論はない。もう少しコアな部分として観光集客特区を設けるなど、具体的なりピーランドエリアの創設が必要。大阪城の周囲のどこかに、秀吉の時代を復元した『三重県伊勢のおかげ横町』のような城下町がつくれないか。大阪城西側から元NHK跡、南の難波宮史跡公園にかけて、安土桃山時代にタイムスリップしたような城下町をイメージ。そこでは大阪にはおいしいB級フードがたくさんある。寄席や茶席など、リピーターが通い続けるテーマパークエリアを提案。その先には、日本人が好きな温泉施設・秀吉なにわの夢温泉村（仮称）を併設し、大駐車場を無料で提供すれば、一躍集客率上位のスポットになることは間違いない。世界を意識し、外国から訪れる観光客がリピートする仕掛けが必要。是非、大阪に秀吉なにわの夢のまちプロジェクト（仮称）を起こし、世界が目撃する大阪にして頂きたい。</p>	<p>大阪城・周辺エリアの広域観光拠点化に関するご意見については、具体的取組みを進める上で参考とさせていただきます。</p> <p>森之宮・大手前の文化・歴史・環境・みどりの創造に関するご意見については、大阪城・周辺エリアの具体的取組みを進める上で参考にさせていただきます。</p> <p>ご意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。</p> <p>大阪城・周辺エリアの広域観光拠点化に関するご意見については、具体的取組みを進める上で参考とさせていただきます。</p>

項目	意見要旨	考え方
大阪城・周辺エリア	<p>1. 大阪城の売店を秀吉時代の城下町風の建物に再現し、売子さんも着物の衣装で外人観光客に非日常を楽しんでもらう。又、秀吉、利休の茶室を造り、気軽、安価に茶道を体験してもらい。天守閣の内装も少しずつ、当時のお城を感じさせる様に改築していく。どちらも民間資金を建設費に当てる。</p> <p>2. 四天王寺の魅力向上に、東京浅草寺の雷門のチョウチンの様なインパクトのある聖徳太子、四天王寺に所縁の品のオブジェ的な名物を設置する。又、大阪伝統工芸品などのお土産店を整備、集積し、参詣街にする。</p> <p>3. 外人観光客をリピーターになって貰う為に、エンターテイメントに力を入れる。上方落語協会と協力し、市民募金でミナミの法善寺に落語の寄席を造り、英語落語（桂かいし）で上方落語のファンを育てる。</p> <p>4. 国内観光客を増加させる為に、通天閣北側界隈に、アジアに近い大阪、玄関口というコンセプトで、ASEAN 10か国の、料理店街を集積、整備し、東南アジアの料理は全て食せるリトル ASEAN タウンにし、大阪と東南アジアのゴチャゴチャ感を体感してもらい。</p>	ご意見につきましては、グランドデザインを具体化する上で参考とさせていただきます。
	<p>森之宮一郭を防災拠点として開発する。</p> <p>大阪の司令塔としての役割を森之宮一郭に整備する。</p>	大阪城・周辺エリアの防災拠点に関するご意見については、具体的取り組みを進める上で参考とさせていただきます。
夢洲・咲洲エリア	桜島線を南に延伸し、大和川沿いに阪和線に接続する計画。大阪の鉄道はこれまでネットワークになっていなかった。	ご意見につきましては、グランドデザインを具体化する上で参考にさせていただきます。
	JR 桜島線延伸。JR 桜島から舞洲へ延伸し、一方地下鉄中央線を咲洲から夢洲、舞洲へ延伸すべき。	ご意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。
	このエリアの港湾や物流機能、コンベンション機能を活用し、文化、産業の国際交流拠点とする方向性はまさにその通り。ただ、このエリアにある有力なコンテンツの一つである USJ 及びその周辺の関連施設に関する記載が全くない。USJ の建設当時に大阪市が、その周辺に映画や映像等のエンターテイメント産業を集積・育成するという構想を掲げていたはず。決して単なるレジャー施設ではなく、MICE 機能の一角を形成しうる施設。またこのエリアにおいて、港湾を活用して物流を活発にするのに加え、国内外のフェリーの定期航路やクルーズ客船を積極的に誘致し、人の流れも活発にしていく必要がある。	ご意見につきましては、グランドデザインを具体化する上で参考にさせていただきます。
	今の素案は各々のピースを、離れた場所に只置こうとしているだけの案。特に『夢洲・咲洲エリア』についてはその感が強い。周辺の街はほったらかしで、その場所のみ人為的に盛り上げようという考え方では同じ失敗を繰り返す。広くてほとんど何もない場所だが、ここは市内にはない、『都会のオアシス』的なモノはある。カジノのようなモノも、市内と無理に相互連携するというイメージも不要。特別な場所という事で、都会に住む者の癒し空間として PR し、街創りを考えていくべきエリアではないか。	ご意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。
	都心から 10km も離れた臨海部に国際企業が集積するか疑問。行政機能については、このような都心から 10km も離れた臨海部に立地していて、効率のよい行政機能が果たしているのかの検証を試みるべき。全国的にも特異すぎる。環境・新エネルギー関連企業の誘致としては、どれだけ誘致ができるか疑問。居住環境の充実としては、まさにこれしかない。JR 桜島線の延伸としては、これは何の効果も期待できない。	ご意見につきましては、夢洲・咲洲エリアの具体的な取り組みを進める上で参考にさせていただきます。
	エリアで夢洲・咲洲を削除していただきたい。センター・コアは、大阪都心部と定義されていたので、夢洲・咲洲は臨海部と位置づけられ、センター・コア＝3つのエリアになるのではないのでしょうか。従って、夢洲・咲洲エリアは削除していただきたい。	ご意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。
	カジノを明確に位置づけるべき。他に盗られる。はやく立地誘導すべき。	ご意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。
	<p>○ブランド力向上に向けたシンボルの確立 ～交流核としての I R 導入が必須～</p> <p>大阪が日本、アジア、世界と大きなフィールドで国際交流都市の確固たる位置付けを得るためには、インテックス大阪等の既存資源の活用に加え、集客力をより高める新たなシンボルが必要。その代表的なものとして I R が挙げられ、MICE 機能をはじめ、商業施設やアミューズメント機能等、様々な世代・目的に対応した、国際交流都市大阪の核にふさわしい機能。</p> <p>○大阪湾ベイエリア全体（咲洲、夢洲）での I R の導入が効果的</p> <p>マカオをはじめとする先行都市との競争に勝つためには、広大な事業用地確保や強固なシンボル性の確立が必要であり、咲洲のみならず夢洲も含めた大阪湾ベイエリア全体での I R の導入が効果的。大阪湾ベイエリア全体を国際交流拠点とするには、I R をはじめ業務系・商業系機能の集積促進及び、物流施設の戦略的再配置により平休日を問わない集客力の強化を図る。</p> <p>○I R を支える複数の交通インフラシステムの導入</p> <p>大阪湾ベイエリア全体を対象とした I R 導入に向けては、特に夢洲方面への公共交通（特に鉄道）の環境が弱く、集客のボトルネックとなる可能性が高い。ゆめ咲線や北港テクノポート線の延伸を核とした、先進的な交通インフラを整備が必要。</p>	ご意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。

項目	意見要旨	考え方
夢洲・咲洲 エリア	大阪湾ベイエリア統合型リゾート 「大阪湾ベイエリア統合型リゾート」の「先導的取り組み」に賛同。大阪府・市には、大阪湾ベイエリアにおける統合型リゾートの早期開設を先導することを求めたい。	ご意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。
	夢洲・咲洲の取り組み案を拝見しますと埋立地が太陽パネルの設置場所や空き地だけになりかねない。 検討依頼案 1. 南港に東アジアのハブ空港となる巨大な新空港建設する。 2. 南港の新空港建設に隣接して、橋下市長案のカジノを誘致する。 3. 南港埋め立て地に海底資源の開発基地（港・研究施設・精錬工場）を作る。 4. 関西圏の都市鉱山(廃車、廃家電)の集積を行い分別から精錬を行う一環工場を立地する。 5. 上記都市鉱山の分別・分解する工程作業に、若い生活保護者や元気なシニア層に参加。 6. 夢洲や舞洲の空き地を市民菜園にする。	ご意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。
みどり	大阪はもともと梅が有名。「咲くやこの花」の花も梅のこと。 みどり広域図では、臨海部～大阪城公園等中心部～生駒山のそれぞれ地点の間にみどりのエリアがなく、みどりをつなぐことができていない。既存道路で風の通り道を確保することに加え、既存街区の中でのみどりの創出を切り込んでやっていくべき。人口の減少と空家の解消と、都市部での緑等自然エリアの創出を合わせて考えるべき。 淀川両岸でのみどりのまちづくりは、淀川方向への海風の導入と内陸の枚方等のエリアの環境改善にもつながると期待できる。 緑が圧倒的な魅力となる考え方や理由がわかりにくい。例えば、御堂筋をわざわざ緑化することが、魅力となり観光誘致につながるものなのか。緑の良質な維持管理を継続するには、そのためのソフト面の環境整備が不可欠。民間が現在取り組みをはじめているからといって、30年もの将来にわたって、同様の取り組みを継続していけるのかは、大いに疑問がある。 もっと自然という意味での“みどり”を増やすなど、「環境共生の都市」を大きく掲げる。物質的に作り出されたものではなく、自然の森のように自生する自然のエリアを都市部にもっと創出し、人と自然の共生する都市にすることで、より魅力ある都市になる。 視点の中に、「④ 都市魅力創造のまちづくり」とあるが、「戦略的なみどり施策の実施による、魅力的なまちづくり」としてはどうか。大阪にも、豊かな水環境が今でもあり、他都市に引けを取らない基盤が存在。戦略的なみどり施策として、平面的・立面的な目に見える部分を原則緑化するなどの施策を掲げ、まずは公的資産からはじめ、徐々に民間にも広げて行く。手始めに、センターコアの中の道路、鉄道、公共施設などを新設又は改築する際に徹底的な緑化を義務付け、遊休地や空地には芝や樹木を必ず植えることから始める。「みどりのカーペットの上に都市が乗る」イメージ。 大阪の都市部（市内）では、大阪城公園、鶴見緑地くらいが大規模な公園であり、もっと分散させて大規模、中規模の緑を確保すべき。 「みどり」に対する理論構築及び宣言の必要性。都市空間に「美しさと品位」を求めること、実現ための重要なファクターとしての「みどり（＋水辺）」を充実していくことについては賛同。「みどり（＋水辺）」については、都市づくりの「哲学・原理」として、府民（＋関西の人々）に対してメッセージを発するべき。クリエイティブな都市活動が展開され、人がどれだけ人間らしい生活や自分らしい生活を送り、人生に幸福を見出しているかの実現のためには、下支えとして良質な都市空間が存在する。大阪に当てはめれば水とみどり。「大阪はみどりが少ない」とのイメージが持たれるが、このようなイメージを将来払拭していくという強いメッセージが必要。各地域において、すべて「みどり（＋水辺）」の充実を謳っており、これは今回のランドデザインの底流、下支えする思想であること。 「緑」を増やす根拠が必要ではないか。わかりやすく、もっと科学根拠が必要。	ご意見につきましては、ランドデザインを具体化する上で、参考とさせていただきます。 都心部のみどり化に関するご意見については、ランドデザインを具体化する上で、参考とさせていただきます。 淀川両岸でのみどりのまちづくりに関するご意見については、みどりと水のネットワークの具体的取組みを進める上で参考にさせていただきます。 ご意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。 都心部のみどり化に関するご意見については、ランドデザインを具体化する上で、参考とさせていただきます。 ご意見につきましては、ランドデザインを具体化する上で、参考とさせていただきます。 ご意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。 ご意見につきましては、ランドデザインを具体化する上で、参考とさせていただきます。

項目	意見要旨	考え方
みどり	<p>「鎮守の杜」を創る。大阪市内にはキタとミナミ。(キタは梅田北ヤードがよい、懐古的里山ではない象徴の杜)いのちを育む、心の拠りどころとなる空間を創る。植栽は、管理の容易な大阪の土壌にあった植生の樹木とし、クスノキ・常緑照葉樹等をメインとする。杜は有機的機能を持った都市の第三のインフラと位置づけ、大阪の魅力を高め交流人口、定住人口の増加を促すこととなります。街路の植栽整備は物語を持った修景樹木とし各街区を緑ベルト等と環境整備し、鎮守の杜(天神の杜的)へ集約していく。「環境創り」の都市大阪として新しくデビューする。</p>	ご意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。
	<p>公園とまちの沿結びを行う</p> <ul style="list-style-type: none"> ・まちは、公園が持っている気分をゾーニングではなくイーブンにまちづくりの中に活かす。 ・公園は、まちの粋さやお洒落をもっと公園に取り込んでまちとの一体感をめざしてほしい。 <p>具体的には</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 地域のまちづくりやボランティア団体、地域協議会等と連携・連動を深める 2. 教育の場と連携し自然・環境・野外学習の場としてサポートしていく 3. 府・関係団体さらにマスコミへの情報提供を細やかに行っていく 4. 公園と周辺地域の資源を一元化し常に提供できる体制を構築 	ご意見につきましては、ランドデザインを具体化する上で、参考とさせていただきます。
道路	<p>計画する都市基盤として大阪都心部のことが語られているが、都市と地方の格差が生まれてくる時代背景を考えると、都市と地方のネットワーク強化も推し進めていくべき。</p>	ご意見につきましては、ランドデザインを具体化する上で、参考とさせていただきます。
	<p>「車から人に開放する都市構造」ということで、都心に車を遮断する空間を設けることは、非常にいい。都心に車を入れなくするためには、通過交通を徹底的に排除することが必要。関西大環状(新名神や京奈和)、都市再生環状道路(淀川左岸線、大和川線)の整備は不可欠。次に、車を都心の手前で止める方法、①あらゆる駐車スペースを活用して、都心周辺にパーク&ライド駐車場を確保すること、②都心に入る車に課金すること、③課金したお金や駐車料金の一部も使って、舟運を含む安価で便利な公共交通網の整備や乗り捨て自由のレンタサイクル設備を整えることなどが必要。また、車を利用せず楽しんでもらうためには、①買い物等で発生した荷物を「早く」「安く」「便利に」目的地に運んでもらえる仕組み、②買い物や食事をすると公共交通料金を割引く仕組み、③公共交通利用に伴うエコポイントを貯めて賞品や割引券がもらえる仕組みなども考える必要がある。ハード、ソフトを織り交ぜた施策をパッケージとして展開し、魅力ある大阪を作ることは、強い大阪を作ることと両輪である。</p>	ご意見につきましては、ランドデザインを具体化する上で、参考とさせていただきます。
	<p>高速道路網の整備については、淀川左岸線の東部の延伸は新御堂筋あたりから守口線春風橋あたりの部分は必要だと思うが、それ以外はらない。</p>	ご意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。
	<p>御堂筋などの大阪都心部を中心に、「車から人に開放する都市構造」をめざす。とあるが、自転車について、まちづくりや交通体系のなかでしっかりとあり方を位置付けるべき。</p>	ご意見につきましては、ランドデザインを具体化する上で、参考とさせていただきます。
	<p>「都心部の通過交通を迂回処理するとともに、都心部の街路網の交通規制と運用などにより円滑な都市交通体系を確保する。これにより、物流や商用などの自動車が、都心部の道路を走行する交通体系を抜本的に転換し、」とあるが、現在、都心部の商業活動をするうえで荷さばき等物流交通が必要であり、都心部を走行する自動車を減らすと、経済活動に大きな影響が発生すると考えるが、具体的にどう転換するのか。</p>	ご意見の商業活動に必要な荷捌き等につきましては、具体的取組みを進める上で、参考とさせていただきます。
	<p>「都心部を人に開放する道路ネットワーク」等と書かれているのは大賛成であるが、その理念の説明が弱い。このままだと、道路も鉄道も重点無く整備し続けるとの印象を受ける。まず、大阪の交通状況が21世紀に入って劇的に変化してきていること、都市づくりのグローバルスタンダードが公共交通と人・自転車重視に転換していること、これらの点から見て大阪の交通は国際的に誇りえる状況にあって、これを伸ばしていくことが国際競争力を持った大阪の都市づくりのポイントとなることなどを明記すべき。その上で、整備は必要最小限に止め、道路は既存ストックの車線数を減らして、その空間は路面公共交通、人と自転車、緑等の環境空間に活用する。また公共交通も共通運賃制の導入等によって充実している既存ストックの最大限の活用を図ることを明記すべき。</p>	ご意見の理念の部分につきましては、具体的取組みを進める上で、参考とさせていただきます。
	<p>交通体系の転換に対する理論構築及び宣言の必要性。『大阪は、公共交通、人、自転車重視の交通体系へ転換します!』を府民に対して都市づくりの「哲学・原理」として、強くメッセージを発するべき。＜観点(理由)＞世界的な都市においては、道路を車から人へ取り戻すべく、車線数を減らして人、緑の空間としていることは、目指す都市空間に「美しさと品位」を求めることにつながる。</p>	ご意見のメッセージの部分につきましては、具体的取組みを進める上で、参考とさせていただきます。

項目	意見要旨	考え方
鉄道	リニアモーターカーの整備に反対。理由は電磁波による人体への影響。	ご意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。
	LRT を新大阪にまで伸ばすと新聞に載っていたが賛成。地下鉄御堂筋線は、高速鉄道にして、関空まで延伸し、ノンストップにすればいい。	ご意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。
	鉄道ネットワーク構想に、ぜひJR東海やJR西日本も参加いただきたい。中央リニア新幹線の早期大阪延伸と山陽・九州新幹線との円滑な接続、名古屋・奈良・新大阪をつなぐ東海道のバイパス国土軸も構想に加味。	ご意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。
	まるで、第3次大阪地域拡張プラン。東海道リニア新幹線が具体的に進んでいる状況の中、都市基盤を考えるとときに、影響の予測や評価が何も記載されてない。大阪地域の拠点を整備するために、市域を拡張し、資金を集め、開発投資しようというだけでは、なかなか難しい。関西全体で盛り上がっていきこうという視点に立って、関西国際空港の役割を考えると、関西国際空港（りんくうタウン）から新幹線で京都と直結するプランが良い。	ご意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。
	新幹線を大阪都心部（南北軸）に高架式で直結させる。大阪都心部（南北軸）に新幹線・鉄道ネットワークを構築し、大阪都心部（南北軸）を国土軸および世界軸（関西国際空港）と直結・一体化させる。現在、大阪都心部（南北軸）の地下鉄御堂筋線は国土軸の新大阪駅や関西国際空港とは乗り換えが必要で分断。阪神高速道路の環状線・西横堀北行き線を廃止・撤去し、新幹線・西横堀高架式ルートを新設。本路線は新大阪駅から東海道本線に沿って大阪駅へ、そこから西横堀高架式ルートで難波から天王寺駅に至り、そして、JR 阪和線に接続し関西国際空港まで乗り入れる。世界都市の条件として新幹線を大阪都心部に高架式で直通させるという都市基盤の改造。	ご意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。
	交通まちづくりは「人」が主役。JR大阪駅北側から北ヤードへの導線は歩行者にとっては極めて問題が多い。4カ国語表記の案内板設置とサインの標準化が必要。私鉄と地下鉄の連携および相互乗り入れの拡大。既存のインフラを最大限に活かすこと。インフラ投資は相互直通運転に重点を置く。また、公共交通連合運賃制度の創設検討も必要。関西空港へのアクセス改善として、まずは「はるか」と「ラピート」の共同運行方式の実施。JRや民鉄も含め一つの公共交通ネットワークと位置付け、利用者の利便性拡大を図る。府市統合本部の主導による交通結節点の改善、整備。厳しい経営が伝えられる市バスへの内部補てんの在り方についての論議が喫緊の課題。	ご意見につきましては、ランドデザインを具体化する上で、参考とさせていただきます。
	リニア新幹線を引っ張って欲しい。新大阪は不便。大阪駅に乗り入れるべき。	ご意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。
	○鉄道網の整備については関空のアクセス改善にわ筋線を新設するというのは性急すぎる。現在の関空への鉄道アクセスがよくないのは15分に一本の関空快速と紀州路快速が連結して運行されているから。分離し、30分に一本は関空快速を天王寺から泉佐野までノンストップで泉佐野にて和歌山行き快速に接続し、残り30分に一本の紀州路快速は今まですればいい。 ○北急の延伸についても、萱野中央は延伸が中止されたために住宅開発がストップしたので延伸しても通勤客はあまり見込めず今まで通りバスでいい。 ○モノレールの延伸は伊丹駅からは大阪空港まではバスが出ているのでいらぬ。JR 北伊丹駅までなら費用と場所の面で確保ができるのではないか。 ○地下鉄8号線の延伸以外は便益が少ない。	ご意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。
	大量輸送による鉄道網を充実すべき。鉄道の快適性の確保こそが新しい時代を引っ張るインフラ。移動の利便性を高めることで、都市への人口の集中とイノベーションが始まる。	ご意見の鉄道網の充実につきましては、具体的取組みを進める上で参考とさせていただきます。
	リニアモーターカー駅は「関西国際空港の前島りんくうタウン用地に作るべきである。」	ご意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。
JR桜島線延伸は不必要。LRTは、採算性が取れない。地下鉄今里線の南延伸は、地域活性化のため必要。	ご意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。	
関西の鉄道網の選択と集中を促し、運輸サービス水準の維持を行うには、今から統一的な運営組織（e x 運輸連合）を目指した広域的なビジョンの構築が必要。今回の市政改革で議論されている市営地下鉄民営化は、そのためのチャンスでもあり、公営、私鉄の枠を超えた大阪府下の鉄道網の在り方を府市統合本部で議論がなされるべき。例えば、地下鉄御堂筋線と泉北高速鉄道が乗り入れと運賃値下げが可能になれば、泉北NTが都心直結になり、住宅需要増の可能性が高まり、泉北NTの再生のきっかけになる。少ない建設投資で都市構造をかえることより、これまでのニュータウン開発という公共投資を活用・発展させる鉄道整備とそれを可能にする運営組織を検討すべき。	ご意見の交通インフラの整備等につきましては、具体的取組みを進める上で参考とさせていただきます。	

項目	意見要旨	考え方
鉄道	<p>大阪は、郊外と都心を結ぶ路線は充実していますが、郊外間の路線はほとんどないので、環状モノレールや第二環状鉄道、地下鉄 8 号線等の延伸、整備は必要。既存路線との接続は必須。ネットワークが充実するような路線設定に期待。併せて既存路線との乗り継ぎには、運賃が積み重なるので、高額にならない工夫も必要。その中でも第二環状鉄道は、咲洲、南港方面へのアクセスを考えると、既存のニュートラムを延伸し、南海本線、JR 阪和線、南海高野線、近鉄南大阪線との接続が可能となれば、大阪南部方面との交流が活発になる。</p>	<p>ご意見の交通インフラの整備等につきましては、具体的取組みを進める上で参考とさせていただきます。</p>
	<p>通常鉄道事業者が保有する軌道敷や駅舎等構造物、車両等も公共の保有とし、その維持、保守も公共の負担で行い、運行、料金収受を民間事業者が担うことにすれば、参画する企業が名乗り出るかも。一定期間公共で基盤的施設を保有した後、民間企業に譲渡すること等、投資時や将来のリスクヘッジをあらかじめ明確にしておくことなども、民間資本の誘導に効果がある可能性がある。バスを活用した公共交通ネットワークも十分に考えられるが、大阪府内では、渋滞による定時性の確保や速達性の向上が課題。併せて、(異なる会社に) 乗り換える度に必要な運賃も、多数の公共交通事業者でネットワークを形成する大阪(関西)では、積み重なれば高額になることもあり、安易に自家用車での移動を誘発し、渋滞等都市環境の悪化を招く。交通事業者による運賃の割引だけでなく、公共交通利用を誘導するような行政施策は重要。</p>	<p>ご意見の交通インフラの公共負担や運賃の課題につきましては、具体的取組みを進める上で参考とさせていただきます。</p>
	<p>「四つ橋線の関空アクセス構想」についての提案。阪急・南海ではなく JR との相互直通をすべき。理由は、南海難波駅は高架かつ御堂筋だが、JR 難波駅は地下かつ四つ橋筋であり技術的・費用的に建設が容易。JR は南北いずれも直通可能であり、狭軌の南海と広軌の阪急の直通に必須の高コストな車両投資が不要。新大阪・大阪での新幹線・在来線特急と大阪都心部・関空相互間の連絡に加え、十三(阪急)、うめきた、梅田(地下鉄・JR・阪急・阪神)、肥後橋(京阪)、難波(地下鉄・近鉄・阪神・南海)、天王寺(地下鉄・JR・近鉄)といったターミナルを網羅し、貫通し、連結することによる交通アクセスの飛躍的改善、御堂筋線の混雑緩和、西梅田・北新地を大阪駅地下ホームとして一体化可能、新大阪以北へは JR 京都線や線路容量の大きいおおさか東線へ直通可能、が期待される。理想的な交通ネットワークの形成により、大阪の都市構造は大きく発展する。大大阪時代の市電南北線を受け継ぐ四つ橋線が「21 世紀の御堂筋線」となって生まれ変わり、大阪都心に世界一の都市高速鉄道網が実現する日を楽しみにしています。</p>	<p>ご意見の交通インフラの整備等につきましては、具体的取組みを進める上で参考とさせていただきます。</p>
	<p>「中之島線の延伸」「JR 桜島線延伸」 中之島線は開業以来利用客が低迷し、運転本数も間引かれ、当初期待された大阪都心の東西軸の役割を果たせていない。原因は、交通ネットワークが形成されず、「乗換駅がない」こと。中之島沿線は、古くからの大阪の政治・経済・文化の中核であり、水都観光の点からも魅力的なエリア。中之島エリアに向けて、京阪線＝「東」に加えて、「西」からの流れを作ることが重要。中之島線を延伸し、西からの路線と結び付ける。まず、西九条まで延伸。これにより、大阪環状線や阪神線・近鉄線との相互移動が簡単。次のステップとして、阪神線の神戸方面と直通させるか、狭軌の JR ゆめ咲線を広軌に変更して直通させる。ゆめ咲線を改軌して直通する案が比較的現実的。京橋～天満橋間は京阪が第 1 種事業のまま、大阪都営地下鉄が第 2 種で運営し、天満橋～中之島～西九条は、中之島高速鉄道が第 3 種、地下鉄が第 2 種、西九条～桜島は JR が第 1 種、地下鉄が第 2 種として建設・保有・運営してはどうか。</p>	<p>ご意見の交通インフラの整備等につきましては、具体的取組みを進める上で参考とさせていただきます。</p>
港湾	<p>大阪港におけるコンテナ埠頭は、現状において既に満杯の状態。今後アセアン諸国など発展途上国との交易の増大を図るため、直ちに新規の埠頭建設が必要。埠頭建設に当たっては、様々な規制を緩和しつつ PPP 方式により民間企業主導の下に資金、工事ノウハウの提供をうける仕組みづくりが必要。</p>	<p>ご意見の港湾施設の整備等につきましては、具体的取組みを進める上で参考とさせていただきます。</p>
空港	<p>関空問題、日本は韓国からハブ空港を奪うのではなく、アジアのハブは韓国に任せ、日本は違う事を担わなければ、真のグローバル指向とは言えない。ここに米軍キャンプをもって来るのが最善。もう一つの試案として、神戸・伊丹空港にアクセスできるベイサイドに「カジノ」など、リゾート特区をつくる。</p>	<p>ご意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。</p>
	<p>伊丹空港があるために、大阪の土地利用は高さ制限で大きく抑制されている。ただちに伊丹空港を廃止するか、航路を変更。</p>	<p>ご意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。</p>
防災	<p>堺から神戸の湾岸線を利用して、防潮堤をつくる。</p>	<p>ご意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。</p>
	<p>東北大地震の影響を受けて、防災や、安全・安心が大きな課題であるはず。地震対策のないまちづくり政策にはなんの意味もない。</p>	<p>ご意見を踏まえて、防災面の記述について、検討させていただきます。</p>

項目	意見要旨	考え方
実現に向けた体制	<p>絵を描くだけでなくそれを進めることが最もだいじ。6月に最終案をまとめるとのことですが、そのあとの推進体制作りはどうなっていますか。全体的には過去からの府市の総合計画とどこが違うのか良く理解できないが、それよりも実施する体制が不確か</p> <p>○広域インフラ運営組織の一元化 具体化が進んでいるポート（港湾・空港）やすでに提案されているハイウェイオーソリティに比べ、レールオーソリティの部分の記述が弱い。</p> <p>○都市ストックの活用、まちづくり推進体制 一般論としては既に言われていることであり、新味はない。特に都心部では、「企業参加型まちづくりへの「市民権」付与」、「沿道地権者による歩道空間に関する指定管理者制度の創設」など、もっと踏み込んだ提案を書くべきではないか。</p> <p>「先導的取り組み例」については、場所のスケール、具体的展開の方向がそろっていないことから、「思いつき感」が否めない印象。先導的取り組みについてはあくまでも具体的提案とせずアイデアレベルであるとしてとりまとめた方がよいのではないか。「グランドデザイン」（案）策定後、「役割、方向性」沿ったアイデアを広く公募し幅広い多様な意見の中から具体化していくやり方を打ち出すべきではないか。その際には、デベ、地権者、さらには広くまちづくりコンサルタント、クリエイターなどの意欲ある府民（若手歓迎）が参加し、多くの府民の参加する満足感を創出するとともに、そのこと自身が活性化のタネとしていく仕組みとすべきでないか。</p>	<p>ご意見を踏まえて、運営組織・推進体制の記述について、検討させていただきます。</p> <p>ご意見を踏まえて、運営組織・推進体制の記述について、検討させていただきます。</p> <p>ご意見の「先導的取り組み例」については、例示としてまとめる予定です。具体的取り組み方については、今後の参考とさせていただきます。</p>
工程表	<p>2025年を目標として、「木造住宅密集市街地の整備」と「国際的な都市住宅市街地の整備」の項目が必要。</p> <p>2015年、2025年の中期目標は充実しているけど、工程表（例）に2050年の目標は緑のみ書いてるのが疑問。緑だけでなく、他のもっと大きな目標を作ったほうがいいでは。</p> <p>『都市拠点の活力を、世界と戦える元気な大阪、大都市として魅力創造のイメージ』その羅針盤となるまちづくりのグランドデザイン案の策定は、大賛成で、府市統合の成果。いくつかの危惧と意見もあり。目標設定が2050年と非常に遠い未来『約40年後』である為、今日の不確定時代に40年後の変化や、ニーズを読むのは正直、非常に困難であること。</p> <p>■40年後の社会構造の変化予測 A：情報通信システムの飛躍的な進化 B：産業構造の変化、 C：物流及び人の移動時間の、飛躍的スピードUP D：エネルギー革命、</p> <p>■変化予想に対する大都市機能の見直し戦略 A：都市のオフィス需用の変化、通信網のインフラ整備、結果自宅勤務等が可能になり『働く場から、楽しむ機能の都市へ』 B：大阪の物作りは海外移転や、地方にシフトして行き、デザイン、開発、研究部門、等の知的機能に集約され、『外国人も含めた、新しい大阪人の誕生、グローバル都市へ進化』 C：居住人口の変化、住む街から集う街へ、『非日常空間の演出』 D：大都市のエネルギーの地産、地消へ送電ロス解消、夜間電力活用、風力、海流（潮の満ち引き）、温暖化防止の切り札は？『大阪の熱源をどのように、生み出すか、どう使うか自己完結型へ』 E：少子、高齢化対策としての外国人介護者の受け入れ、『人にやさしい、ユニバーサルデザイン都市へ』、</p>	<p>ご意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。</p> <p>ご意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。</p> <p>ご意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。</p>

項目	意見要旨	考え方
表現方法	<ul style="list-style-type: none"> ・P1 「広域的連携を見据えた大阪の都市構図」→ 広域的連携見据えずとも本来の大阪の都市構造ではないのか ・P1 大阪中央環状道路内側のエリアを中心としたエリア=大大阪→「大大阪」という言葉が唐突ですし、以降、エリアの概念、言葉とも一度も出てこないことは中途半端。 ・P2 「集積」から「成長」へ→現在の「集積」のスタンスを「成長」とチェンジさせるのか、今後さらなる「集積」を図り「成長」へつなげていくのかどちらかわかりにくい。 ・P2 「みどり」・「生活」を中心軸に… のところ→二つ目のパラグラフ「成功を求めてチャレンジする人・企業が集まる…」の内容が、タイトルの文言とは別になっている。 ・P2 官民連携…エリアマネジメント→同一趣旨の文言が、P4 東西軸「官民連携スキーム（日本版B I D等）、P17 ③エリアのまちづくりと言葉使いがバラバラ ・P2 圧倒的なみどり、水都と謳われる大阪へ→その下にヒューマンスケールでの質を重視とある。 	ご意見につきましては、表現の参考とさせていただきます。
	<ul style="list-style-type: none"> ・P3 みどりの御堂筋を大阪全体の背骨→御堂筋の軸を、みどりだけで“大阪全体”の背骨と言い切れるか？背骨というだけの機能を付与しているとのさらなる理論構築必要。 ・P4 グランドデザインの中での役割と方向 中の『国際産業観光エリア』、『商業娯楽エリア』等の『〇〇エリア』の名称について→各エリアでの具体的な多様な展開内容を表すには短絡的な言葉遣いではないか ・P4 森之宮・大手前エリアでの「大阪随一の観光地から日本文化を受発信する観光防災拠点へ」→「大阪随一の観光地」と言い切れるか？→「防災」という言葉に唐突感あり ・P4 東西軸のところの「中之島エリアは、地理的な大阪の中心」→地理的な大阪の“中心”と言い切れるか。その論理校正は？ ・P4 なんば天王寺のところの「大阪の文化を発信する…」→想定している大阪の文化とは何か。文楽？、吉本？、動物園？、市立博物館？。具体的な例示なくイメージがわからない ・P4 なんば天王寺のところの「大阪の生活文化の革新」→生活文化の革新というだけの内容とは何？ 	ご意見につきましては、表現の参考とさせていただきます。
	<ul style="list-style-type: none"> ・P4 夢洲・咲洲のところ「物流を担う国際戦略港湾から「人流」を生む複合機能の臨海副都心へ」→「副都心」という言葉。初登場でしかもここだけ ・P5 グリーンクロス→普段使わない言葉。維新の会の公約程度の補足説明必要 <p>※大阪市内のど真ん中に、淀川からなんばに連る縦の緑。そして中之島の横の緑を合わせた巨大なグリーンクロスを形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・P8 通天閣周辺や天王寺動物園のイメージの刷新→従前のどのようなイメージを新たにどのように刷新するのかわかりにくい ・P10 大阪城エリアの入り口としての迎賓機能の充実→迎賓機能の具体的なイメージは？。来日来阪する公人を接遇する公的な迎賓機能を指すのか（そうならば、咲洲庁舎ではなかったか）、商談ベースで来日来阪する民間人の接遇という機能なのか 	ご意見につきましては、表現の参考とさせていただきます。
	<p>2. エリアの役割(これまでの都市づくりからの転換)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「エリアの役割」とは、どのエリアを指しているか。センター・コアを指しているため、「センター・コアの役割」と変更すべき。 ・「誰もが投資したくなる世界・アジアの大都市」のタイトルには、意義があります。あまりにも背伸びをしている。「日本の第2の都市として世界・アジアと連携する大都市」と変更すべき。 ・「日本の第2の都市という発想ではなく」の文章は、削除すべき。 ・「関西の全体最適を図る都市拠点へ」の内容が理解できない。 ・「市民の誇りとなる都市空間を創り上げるプロセスへ」の内容が理解できない。 ・「チャレンジ精神をもつ「人・企業」を集める戦略へ」の内容が理解できない。 ・「住みたい」についての住宅政策が記述されていない。 ・「創造的な都市へ」の記述が不十分。 ・「世界が無視できないような国際都市をリードするセンター・コアへ」を「日本の第2の都市として世界・アジアと連携する大都市をリードするセンター・コアへ」に変更していただきたい。 	ご意見につきましては、表現の参考とさせていただきます。

項目	意見要旨	考え方
表現方法	<p>・「集積」から「成長」へ 「集積」から「成長」へというフレーズではイメージつかない。</p> <p>・「美しさと品位」としての都市空間 という言葉は日本語的におかしい。</p> <p>・「世界が無視できないような国際都市をリードするセンター・コアへ」言い回しが回りくどい。世界から注目されるセンター・コアへでは だめか。</p>	ご意見につきましては、表現の参考とさせていただきます。
	理念に含まれる“省エネ”という表現は古い。“エコロジー都市”や“エコ都市”、等の表現に改める。	ご意見につきましては、表現の参考とさせていただきます。
提案	府の議会議員の意見をしっかり聞かないといけない。	府の議会議員の意見を踏まえ、進めてまいります。
	今までも、大阪府・大阪市は、長期的ビジョンで第3セクターなど、半官半民会社や、独自の事業にて、いろいろな施設を作ってきた。これら の施設やエリアの今後の見通し、開発時点の見通し、現状、反省点はないのか？その総括も一緒にすべきではないか？今までと、今回の「グ ランドデザイン・大阪」何が違うのか、市民、府民に説明して欲しい。一般の方でもわかりやすい説明会を実施すべき。	ご意見の趣旨は、ランドデザインのねらいとイメージの中に「これまでのように 行政が決めるのではなく、民間の様々な知恵や技術をフル活用していくこと」として盛り込んでおり、具体的取組みを進める中で参考とさせていただきます。
	<p>オンリーワンを目指す関西・大阪の都市デザインであるならば、都市論を踏まえ、かつ地に足をつけた「市民」の目線立場で都市百年の大計 に立って、プランニングして頂きたい。さらに都市住民（夜間市民）・利用者（昼間市民）の視点を強調したい。明確に、理念に持続可能 な都市経営・都市コミュニティの再生を、具体的戦略として環境・社会の統合的発展を明示すべき。</p> <p>今回ランドデザインには供給側から、需要側への発想の転換と正統なる方向性が示されているが、明確に都市住民の観点その都市自治の 必要性を明示していきたい。さらに、広域的位置づけと都市構造において大阪都心部（センターコア）部分の都市自治・サスティナビリティ の視点を明示することをお願いしたい。都市に住み続ける都市住民が多様な文化を育み、その相互連関および再結合で新たな創造性を発揮す る社会的統合の視点を、当該ランド・デザインの理念に取り入れて明示することが肝要</p>	ご意見の趣旨は、エリアの役割（これまでの都市づくりからの転換）の中に「需要 側（都市の利用者）のニーズを重視」に盛り込んでおり、具体的取組みを進める中 で参考とさせていただきます。
	「将来ビジョン・大阪」というものを作ったのをわすれていませんか。せっかく橋下知事がつくったものを無視するのではないでしょうね。	「将来ビジョン・大阪」をもとに「ランドデザイン・大阪」を作成しております。
	「受動喫煙の危害防止」の法・条例制定整備が必須 ぜひ禁煙をメインテーマとしてください。	ご意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。
	優秀な土木や建築の職員をもっともっと集めてどんどん事業を進めてくれれば景気もよくなり、おおさかも元気になります。	ご意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。
	こんどのランドデザインは松井知事がはじめてだす大阪のビジョンだ。	ご意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。
	府としても広大な遊休地を活用し、太陽光発電を主流とする電気事業に乗り出すべきである。	ご意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。
	「スマートフォンの観光アプリケーションによる観光地の活性化」を具体的施策として盛り込む。	ご意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。
	フランスで毎年開催されている20万人規模の日本アニメ・イベントを是非ともこの大阪で開催させようと計画しております。	ご意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。
	大阪府市統合本部の優秀な人材がランドデザイン策定していることは「ムダ」であり時間のロスであるとおもう。	ご意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。
	経済、観光、交通の視点到偏った都市構想であること。教育、現代的課題（環境、少子高齢化、障害者理解、国際理解、雇用問題）の解決等 の視点も都市活性化のためには必ず必要。府市統合の必要性について、各政令市が要望している特別自治市構想のほうがよろしいのでは。も し府市統合という手法により進めるのであれば、大阪府内の市町すべてと統合し、大阪府域全域を大都市圏としてランドデザインをたてる	ご意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。
	日本の副首都作りは大阪「八尾市の信貴山のふもと高台の建築」	ご意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。
	橋を利用した大阪活性化策ー先進的構想“なにわ観光橋”の提案	ご意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。
	全体の利益となるデザインをすることを希望	ご意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。
	エリアの役割に関空の素材価値があまり述べられていない。関空開港は平成6年9月。この平成26年で20年を迎えることになり、これを 踏まえた地域からの盛り上げが可能。盆栽の世界大会を企画してみてもどうかと提案。	ご意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。
	大阪のような都市は街ごと（スポット・エリア）の特徴を先立たせる事が必要で、そのほうが分かりやすい。堀江や、船場、天保山、新世界 （通天閣）などスポット・エリア、地域のブランド化を後押しするべき。駅名、地名、道路名、路線名、住居表示にすべき。観光地や商業地、 繁華街を大阪のみならず、雑誌や、観光ガイド本、テレビにより関西、全国的に認知されている名称に変更する。世間に認識されている名称 にすべき。今までの駅名は副駅名（副名称）とし、()で残す。	ご意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。

項目	意見要旨	考え方
提案	理念に中間層の定住も入れるべき。近年の再開発は、オフィスビルや商業施設のほかに、必ずマンションを併設。駅名を周辺の人気スポットに変える。そうすれば、その住所になくても、駅から徒歩圏であればその最寄り駅名をマンション名につけられるようになる。	ご意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。
	① 大阪の観光客の増加の為にユニバーサルとの相乗効果に期待がもてるパラマウントのテーマパークを再び考えてみては ② 大阪駅北（うめきた）について（うめきた）の森の中にトトロの森やジブリ美術館など ③ プラネタリウムが各地で人気との事 コンサート場など人をよべるものを大阪の発展を心からお祈り致します	ご意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。
	向き変えマップでリシャッフル。大阪城を上にしてみれば、今まで気付かなかったモノ・コトが見えてきます。キタとミナミが互いに平衡バランスを保ち競い合います。うめきたにはダンシングリバーが生まれ、蜷川が再生され、アートフル御堂筋にはせせらぎの音が聞こえます。さらに大阪城から大阪湾まで水と風のみちが通りぬけ、高速ライナーや快速サブウェイが走ります。そして、バイエリア周辺へと繋がっていきます。	ご意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。
	わたしの近所マップ 歓近き者歓び、遠き者来る 自分にとっていちばん身近な暮らしの場である網島町を捉えなおすことから始める。 その界限に長年にわたって、積み重ねられてきたモノ・コトを探り、未来へ活かすための地歴マップを創り、共創共育から地域経営へと向かおう！	ご意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。
	人とモノとカネを大阪に呼び込む為には・・・「魅力有る都市形成で有る。」 新大阪・大阪エリアでは・・・ドラゴンボールの“カリン塔”みたいな天迄届く“塔”を「大阪のシンボライズ・タワー」として新大阪駅前か大阪駅前に建設してみて、街の魅力度を“アップ”させる。	ご意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。