

7. インフラ活用・整備

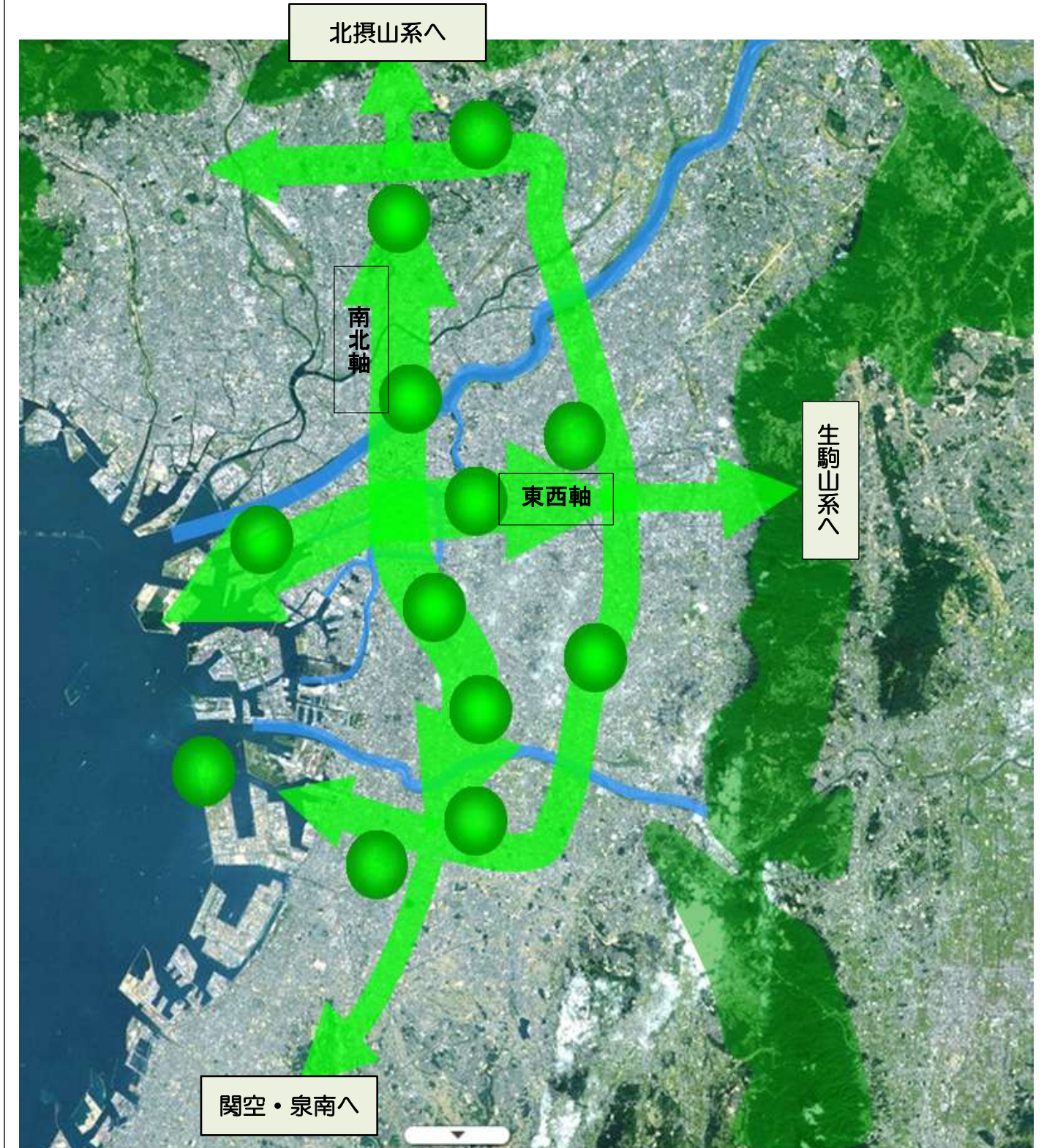
① みどり

取り組み方向

- 2050年に向けて、既存のみどりを活かしながら南北・東西の都心軸のみどりの空間へと転換。それぞれのエリアを魅力あるみどりの軸で結びつける。
- 都心部の南北軸、東西軸をさらに郊外部へと伸ばし、大規模緑地をつなぐ大阪中央環状線沿いのみどりの軸を越え周辺山系へとつなぐ。このことにより、箕面・千里中央方面～新大阪・大阪エリア～御堂筋～なんば・天王寺・あべのエリア～堺・泉南方面へと国土軸と関空方面をつなぐみどりの軸と、大阪湾～夢洲・咲洲エリア～中央大通～大阪城・周辺エリア～生駒山系へとつなぐ大きなみどり軸を形成。都心部では水都とみどりの軸を融合（正運寺川総合整備事業）。また、12路線約200kmの「みどりの風促進区域」の取組みを強化。これらを通じて、「みどりの風を感じる大都市・大阪」を実現する。
- 御堂筋（梅田・なんば間）と中央大通（阪神高速環状線の内側）は自動車交通を遮断。アートの展示やオープンカフェなど賑わい施設の立地が可能な、開放感あふれるみどりの空間を形成。
- 天王寺公園周辺のみどりの空間の魅力向上などにより、なんば・天王寺間のみどりを実感しながら回遊できるエリアへと変革。
- 新大阪・大阪間の物理的・心理的な分断を解消するため、淀川河川公園の賑わいを高めるとともに、淀川両岸にわたるみどりのまちづくりを進める。さらに新大阪・大阪間のアクセス性の向上を図る。
- 大和川沿線において、既存の都市機能の更新にあたり、水辺に近い特性を活かした歩行者交通を中心とした空間形成を図る。
- 河川などの軸線の緑化を進めるとともに、歴史街道や大阪ミュージアムなどの地域資源も活用した「みどりと水のネットワーク」を形成し、府全域への拡大を図る。



みどりの構造図

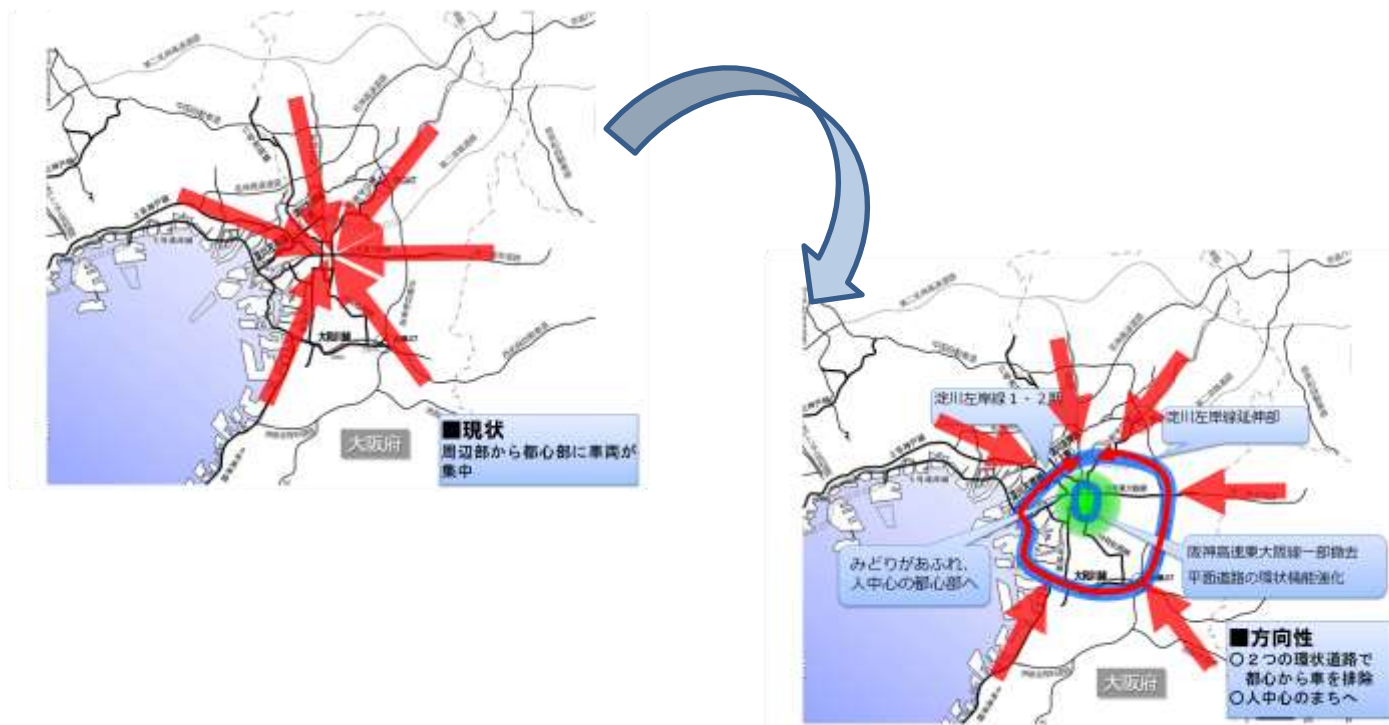


② 高速道路・道路ネットワーク

取り組み方向

- 2050年に向けて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。
- 阪神高速道路や近畿自動車道などで構成する大阪都市再生環状道路をはじめ、新名神高速道路、名神湾岸連絡線などのミッシングリンク整備を進めるとともに、新大阪駅などの交通結節点と高速道路網との接続を図るなど高速道路ネットワークの充実強化を図る。あわせて都心部の空間構成や景観誘導の観点から、高速道路の地下化や撤去などにも取り組む。
- これにより、都心部の通過交通を迂回処理するとともに周辺街路網の規制運用などにより円滑な都市交通体系を確保。物流や商用などの自動車が行き交う都心部の道路を走行する交通体系を抜本的に転換し、御堂筋を中心にみどりに包まれた都市環境を人に開放する。
- 都市圏高速道路等の一体的運営構想（HA：ハイウェイ・オーソリティー）の実現に向けて取り組み、利用者の視点に立った使いやすい料金体系の構築（一元化）等を進める。

【環状道路の活用イメージ】



■ 高速道路ミッシングリンクの解消

- ◇ 国土軸との結節強化
 - ・ 新名神とアクセス、新大阪駅と高速道路の直結
- ◇ 環状道路の整備
 - ・ 関西大環状道路、大阪都市再生環状道路
- ◇ 物流体系の強化
 - ・ 名神湾岸連絡線



③ 公共交通ネットワーク（鉄道・バス）

取り組み方向

- 2050年に向けて「公共交通により人が自由に移動できる都市構造」を実現するため、大阪の成長や魅力向上に必要な公共交通インフラを厳選。
- メガリージョン（大都市圏）を形成し、強い大阪をつくるため、大都市間をつなぐリニア中央新幹線の早期実現（東京・名古屋・大阪同時開業）を図るとともに、新大阪・大阪と関西の連絡強化など、広域鉄道ネットワークの充実・強化
- 都心部の働きやすさ、居住性、都市の風格を高める公共交通網の充実・強化
- ストックの組替えや活用、利用者の視点を重視しつつ、鉄道のミッシングリンク解消とともに、乗り換えや料金体系の改善などに取り組み、鉄道・バスネットワークの利便性を向上。

<ネットワーク形成の視点>

- ・大都市間をつなぐリニア中央新幹線の早期実現
- ・都心部（新大阪・大阪）と関西国際空港との連絡強化
(なにわ筋線、四つ橋線、新大阪十三西梅田連絡線など)
- ・都心部に直結する鉄道網の充実（JR桜島線延伸など）
- ・環状交通の重視（放射状の鉄軌道網の結節強化、地域連携の促進）
- ・都心部の公共交通網の充実（LRT、終電延長、乗継ぎの利便性向上等を含む）

【鉄道ネットワークのイメージ】

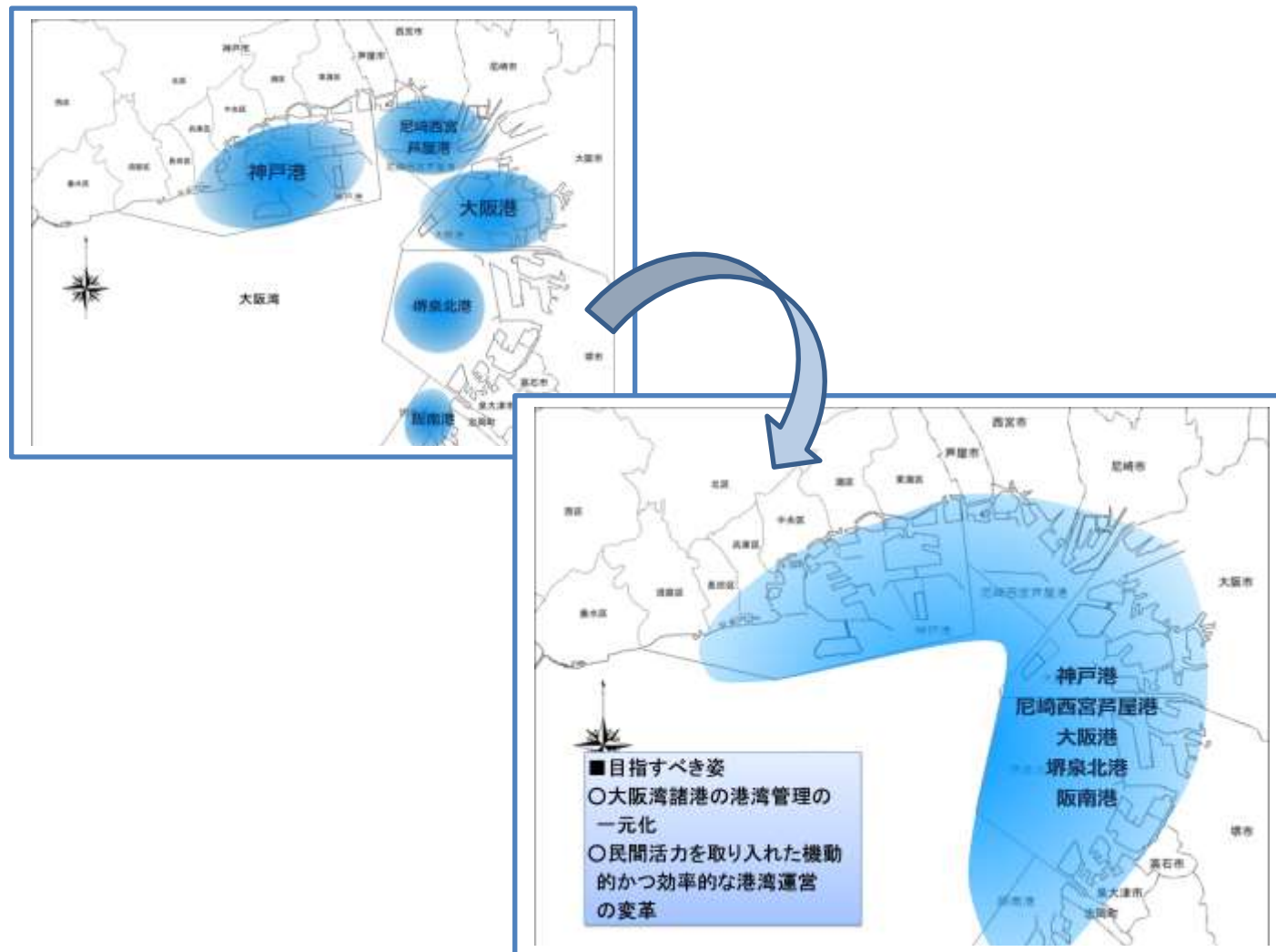


④ 港湾

取り組み方向

- 大阪・関西の経済成長や産業競争力の強化のため、大阪府、大阪市、神戸市、兵庫県の港湾を含めた「大阪湾諸港の一元化」をめざす。第1ステップとして、府市港湾の一元化に取組み、広域物流戦略、利用者サービスの向上を実現するとともに、運営効率化を図る。
- 「国際コンテナ戦略港湾」として選定された「阪神港（大阪港・神戸港）」では、西日本の産業と国際物流を支えるゲートポートとして機能強化を図り基幹航路を維持・拡大、釜山港等と対峙する港湾サービスを確保し国内ハブ機能を再構築、取扱貨物量を確保し東アジアの国際ハブポートとして機能するよう、「集荷策」「創荷策」「民の視点に立った港湾経営主体の確立」に取り組む。

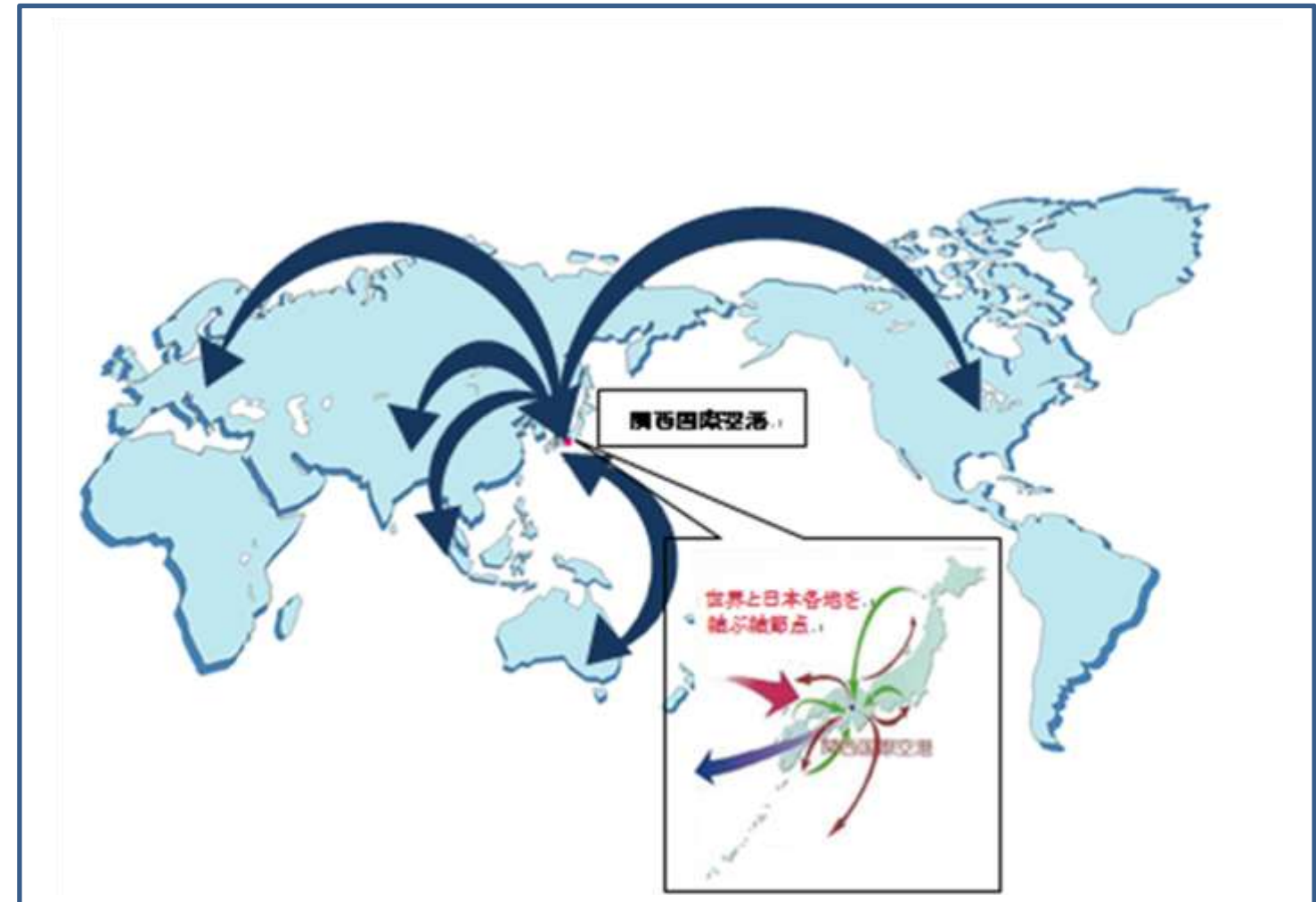
【港湾管理の一元化に向けた取り組み】



⑤ 空港

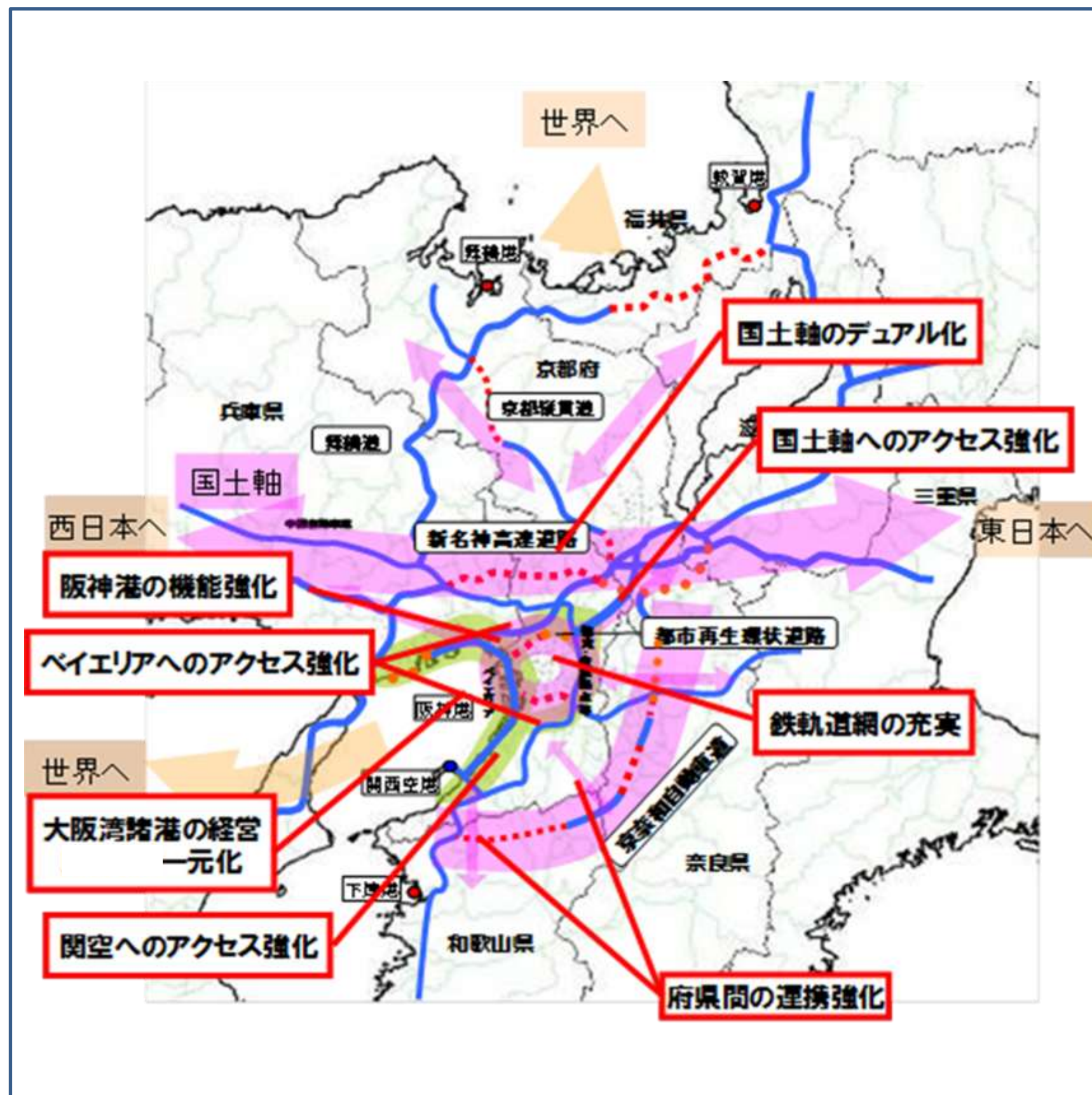
取り組み方向

- 関西国際空港は、2本の4000m級滑走路を備え、国際線と国内線の乗り継ぎもスムーズな完全24時間運用可能な国際拠点空港である。
この優位性を最大限に活用し、世界と関西・西日本のみならず、全国各地とを結ぶ乗り継ぎ拠点、航空貨物の物流拠点となるよう取組み、あわせて、関空への鉄道アクセスの抜本改善を図る。
(都心～関空連絡鉄道、関空リニア等)
- 関空と大阪国際空港（伊丹空港）の経営統合を踏まえ、空港が大阪・関西の成長・発展に貢献するよう戦略的な取組みを進める。



⑥ インフラ運営の仕組みの転換

■ 高速道路の一体的運営 (ハイウェイ・オーソリティー)	◇ 料金体系の一元化 など
■ 鉄道の一体的運営、相互乗入れ	◇ 初乗り運賃など料金体系改善 ◇ ストックの活用、乗継ぎの改善
■ 港湾管理一元化、機能強化	◇ 経営効率化、戦略の一本化 ◇ コスト低減、手続きの簡素化 ◇ 国際戦略港湾の取り組み
■ 関西国際空港の充実・強化	◇ 関空の国際ハブ化、LCC 拡充、航空 物流機能強化 ◇ 関空への鉄道アクセスの抜本改善 (関空リニアなど)



⑦ 防災

取り組み方向

◇地震・津波や風水害などの被害最小化（減災対策）

- 木造密集市街地や低地帯など災害危険度の高い地区の改善
- 津波・水害等に対する防災施設や避難体系の強化 など

◇防災拠点機能の充実、災害対応力の強化

- 防災拠点機能が集積する「大手前地区」の充実・活用
- 消防など緊急活動体制、広域防災体制の強化 など

◇首都機能のバックアップ、国土構造のデュアル化

- 首都圏との同時被災リスクが極めて少なく、経済・都市機能等の集積する大阪・関西を「首都機能のバックアップエリア」に。
- リニア中央新幹線、北陸新幹線、新名神高速道路などの早期整備による国土のリダンダンシー確保。

様々な自然災害の脅威



東日本大震災



紀伊半島・大水害
(台風12号)



阪神・淡路大震災



8. 実現に向けた工程表（例）

工程表（例）

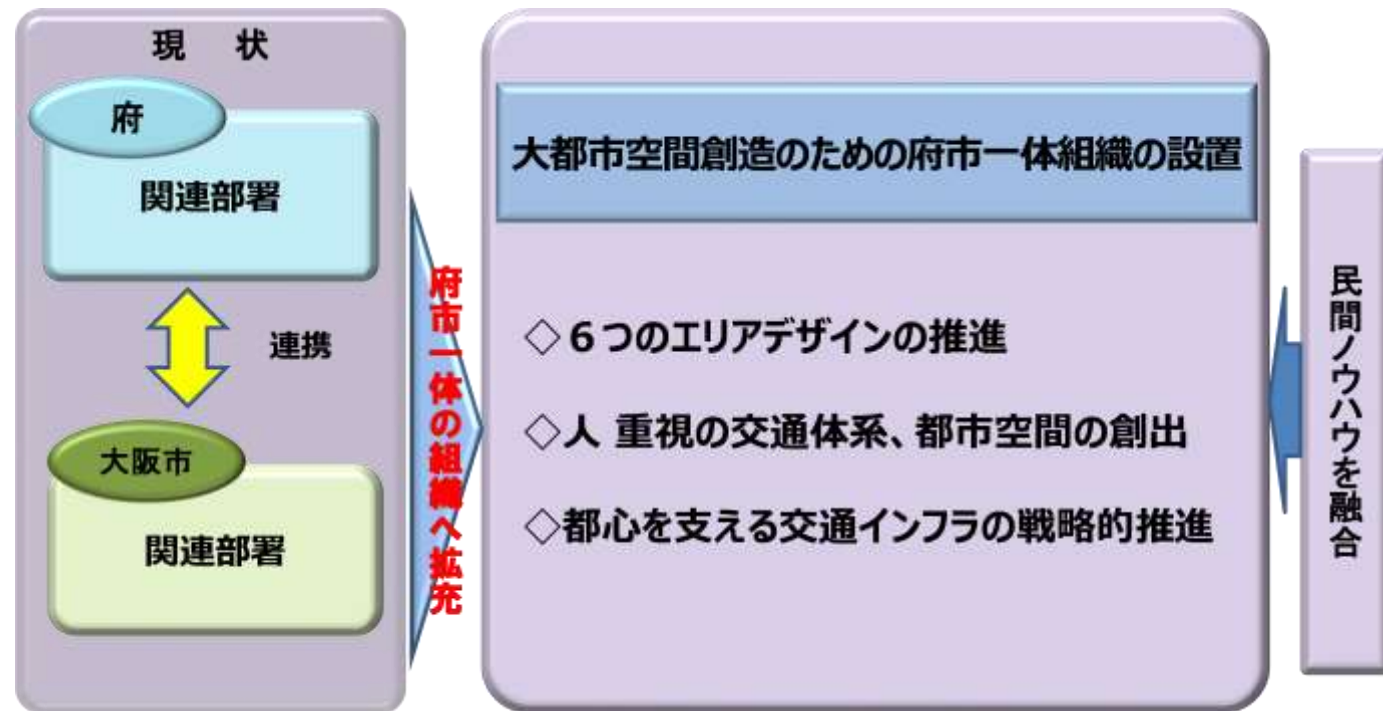
	短期 (2015)	中期 (2025)	長期 (2050)
新大阪・大阪エリア	<ul style="list-style-type: none"> ▶ うめきたと周辺のみどり化 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 柴島浄水場用地の活用、新大阪・大阪の一体化 ▶ リニア中央新幹線の早期開業 	
なんば・天王寺・あべのエリア	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 日本一の近鉄ビル・あべのハルカス ▶ 世界一の都市型動物園をめざす天王寺動物園 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 難波駅前のみどり化 ▶ なんば～あべの一体化 	
大阪城・周辺エリア	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 大阪城公園と周辺のにぎわい創出 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 世界的観光拠点としての魅力向上 ▶ 森之宮周辺の活性化 	
夢洲・咲洲エリア	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 物流機能の強化 (国際コンテナ戦略港湾の推進) 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 環境・新エネ産業の誘致 ▶ 国際観光エンターテイメント 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 鉄道アクセスの強化 (JR 桜島線の延伸)
御堂筋・周辺エリア	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 御堂筋側道の歩行者空間化 ▶ 近代建築物の保全・活用 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 堺筋～御堂筋～四ツ橋筋の魅力・景観の向上 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 御堂筋全面みどり化
中之島・周辺エリア	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 水都大阪のシンボルアイランド化 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 中之島西部地域の魅力向上 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 鉄道アクセスの強化 (京阪中之島線の延伸)

9. 「グランドデザイン・大阪」の推進に向けて

「グランドデザイン・大阪」の実現に向け、府・市一体となった推進体制の構築

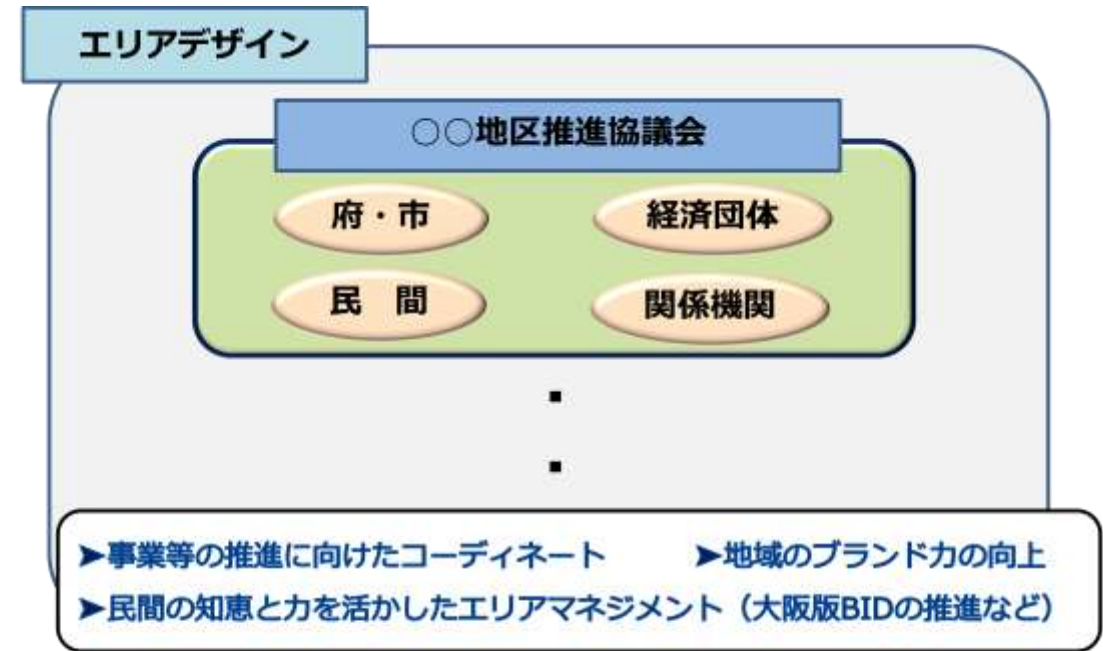
① 府・市一体となった推進体制の構築

- ◇ エリア・インフラの府・市一体体制の設置
- ◇ 民間ノウハウを融合



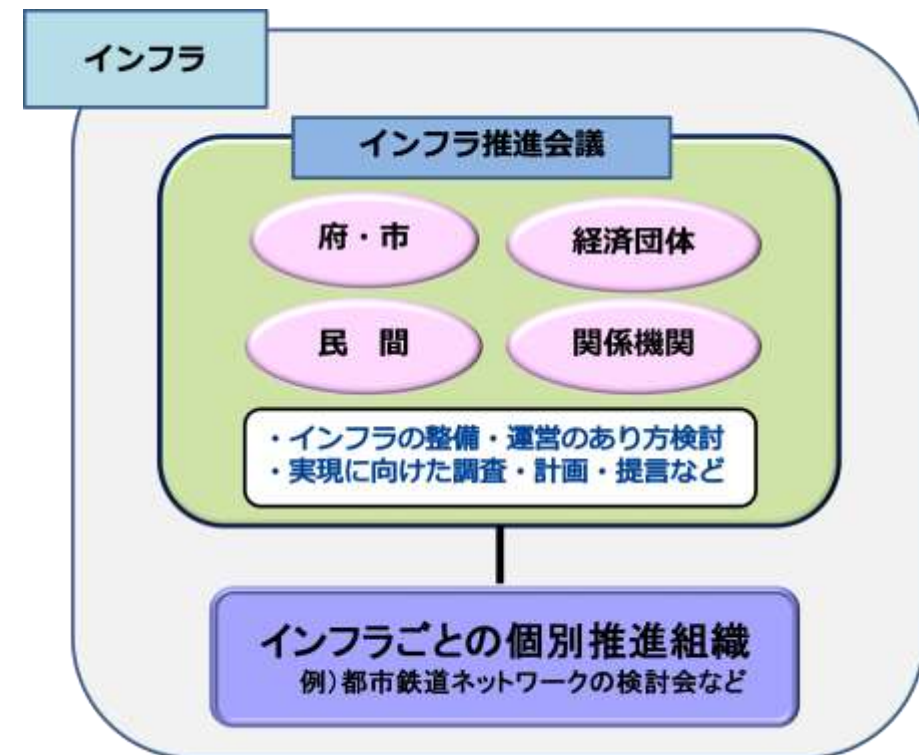
② 民間との事業推進組織（オール大阪体制）

- ◇ 民間の知恵と力を活かしたエリアマネジメント（大阪版B I Dの推進など）
- ◇ 民間ニーズに合ったインフラの整備、運営



※ B I D (Business Improvement District)

都市の再生、地域の活性化に向けた事業を進めるため、地域の合意を基礎に設立される都市経営組織。負担金や公共空間等の活用により独自の財源を持つ。①組織運営、②プロモーション、③デザイン、④経済活性化を包括的に実施するルール・資金等を含んだ総合的の制度。



10. 地域ポテンシャルを活かした府域との連携イメージ

■三島地域

- ◇新名神アクセス整備推進
- ◇道路・河川等の整備充実
- ◇駅前活性化、交通渋滞改善
- ◇芥川の地域協働促進
- ◇高槻ジャズストリート振興
- ◇彩都のまちづくり促進
- ◇安威川ダム推進
- ◇吹田操車場跡地の活用
- ◇万博記念公園の活性化
- ◇地下鉄8号線の北伸
- ◇おおさか東線の事業推進など

■北河内地域

- ◇第二京阪沿道まちづくり促進
- ◇道路・河川等の整備充実
- ◇駅前活性化、交通渋滞改善
- ◇打上緑地の機能拡充
- ◇寝屋川総合治水対策
- ◇京阪香里園連立事業推進
- ◇モノレール門真以南への延伸
- ◇京街道、東高野街道の振興
- ◇京阪沿線ジャズイベント振興など

■豊能地域

- ◇道路・河川等の整備充実
- ◇駅前活性化、交通渋滞改善
- ◇能勢・人形浄瑠璃、道の駅等振興
- ◇豊能・大けやき、妙見山等振興
- ◇箕面森町の整備推進
- ◇北大阪急行の延伸
- ◇箕面川床の振興
- ◇西国街道の振興 など

■大阪市内

- ◇道路・河川等の整備充実
- ◇駅前活性化、交通渋滞改善
- ◇みどりの風PJ推進
- ◇津波高潮ステーション振興
- ◇河川の水質浄化
- ◇正蓮寺川空間のみどり化
- ◇阪神港の国際競争力の強化
- ◇舞洲スポーツアイランドの活性化
- ◇大阪港の活性化
- ◇関空アクセス改善
- ◇中之島のみどり化
- ◇淀川左岸線延伸部の整備 など

■泉北地域

- ◇道路・河川等の整備充実
- ◇駅前活性化、交通渋滞改善
- ◇みどりの風PJ推進（石津川等）
- ◇臨海部の減災対策、防潮堤強化
- ◇泉北ニュータウンの活性化
- ◇熊野街道、西高野街道の振興 など

■中河内地域

- ◇道路・河川等の整備充実
- ◇駅前活性化、交通渋滞改善
- ◇みどりの風PJ推進（国道308号等）
- ◇広域防災基地機能の充実
- ◇生駒花屏風PJの推進
- ◇暗越奈良街道の振興 など

■泉南地域

- ◇道路・河川等の整備充実
- ◇駅前活性化、交通渋滞改善
- ◇下水処理場のメガソーラー事業化
- ◇湾岸部の治水対策の推進
- ◇阪南2区事業の推進
- ◇せんなん里海公園の充実
- ◇第二阪和国道、府県間道路の整備 など

■南河内地域

- ◇百舌鳥・古市古墳群世界遺産登録
- ◇最古の官道・竹内街道の振興
- ◇道路・河川等の整備充実
- ◇駅前活性化、交通渋滞改善
- ◇狭山池博物館の振興
- ◇みどりの風PJ推進（国道309号等）
- ◇石川クリーンキャンペーンの推進 など

※各項目は例示であり、今後関係機関との調整を要します。