

大阪市の取組み

～スーパー・メガリージョンを見据えた大阪の都市再生～

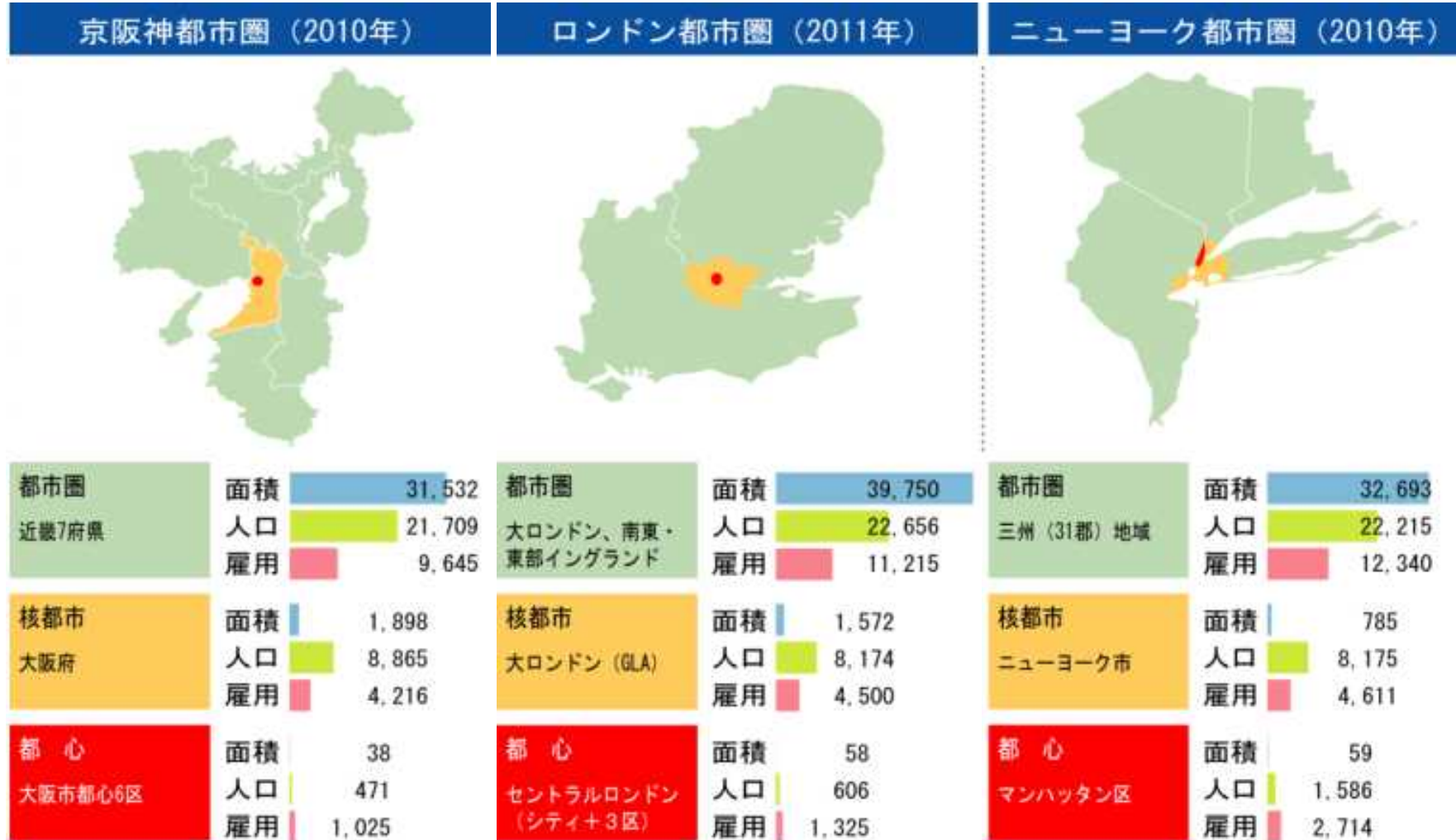
2019年1月18日

第17回スーパー・メガリージョン構想検討会

大阪市

京阪神都市圏の特徴

京阪神都市圏の人口や雇用密度は、ニューヨークやロンドンに匹敵している。



(単位：面積は平方km、人口・雇用は千人)

* ニューヨーク都市圏：ニューヨーク市、ニュージャージー州、コネチカット州に広がる広域都市圏の内、31のCountyを含むエリアで集計
 ロンドン都市圏：大ロンドンと周辺の2つのRegionの区域で集計(都市圏内の雇用数は不明)

大阪市の概要

人口

約273万人
(京阪神都市圏の12%)

面積

約225 km²
(京阪神都市圏の0.7%)

法人企業数

約6万5千社
(京阪神都市圏の25%)

従業員数

約229万人
(京阪神都市圏の36%)

市内総生産

約19兆円
(京阪神都市圏の22%)

【大阪市域図】

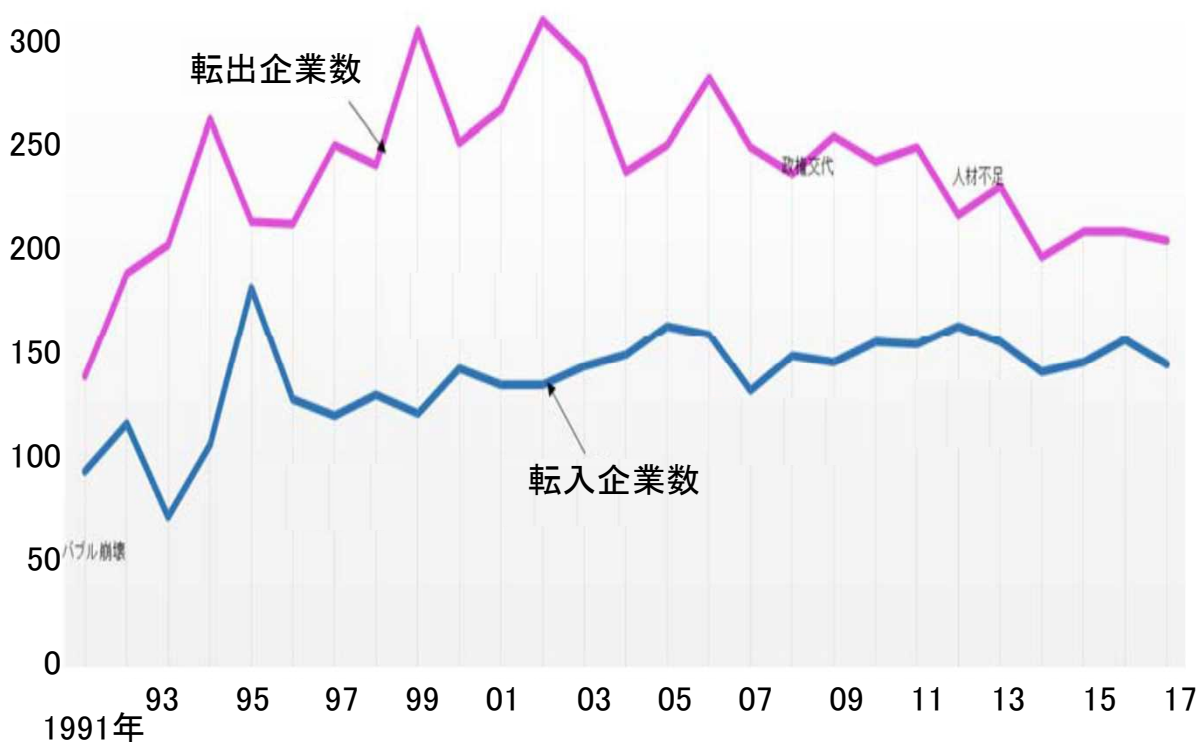


1. 大阪の課題と強み

大阪の課題 ～企業の流出～

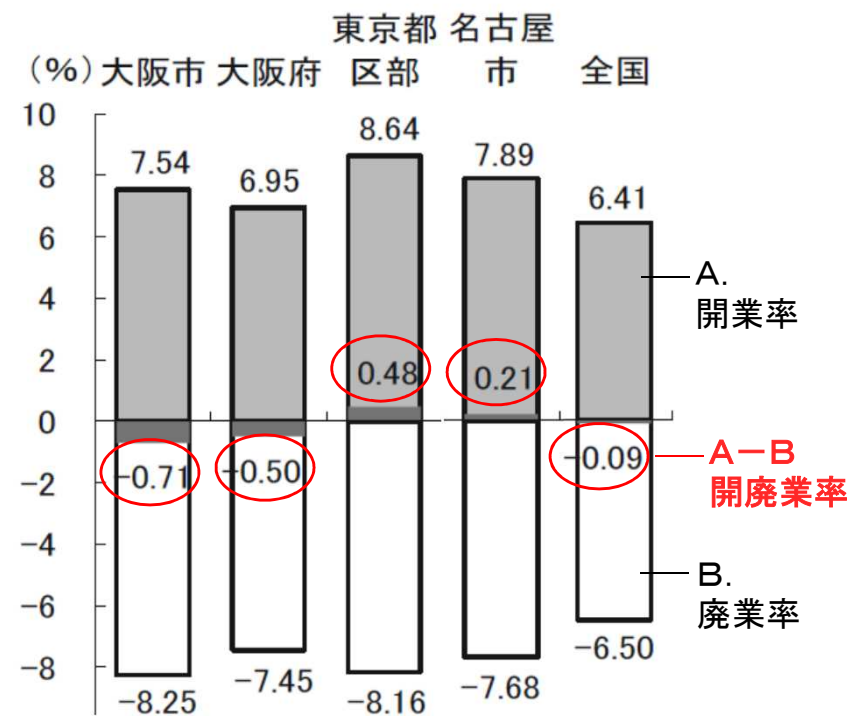
長期間にわたって企業の転出超過が続いており、開業率よりも廃業率が高い。

<大阪府における転出/転入企業数の推移>



(出典:株帝国データバンク)

<事業所の開廃業率 (2012-2014年)>

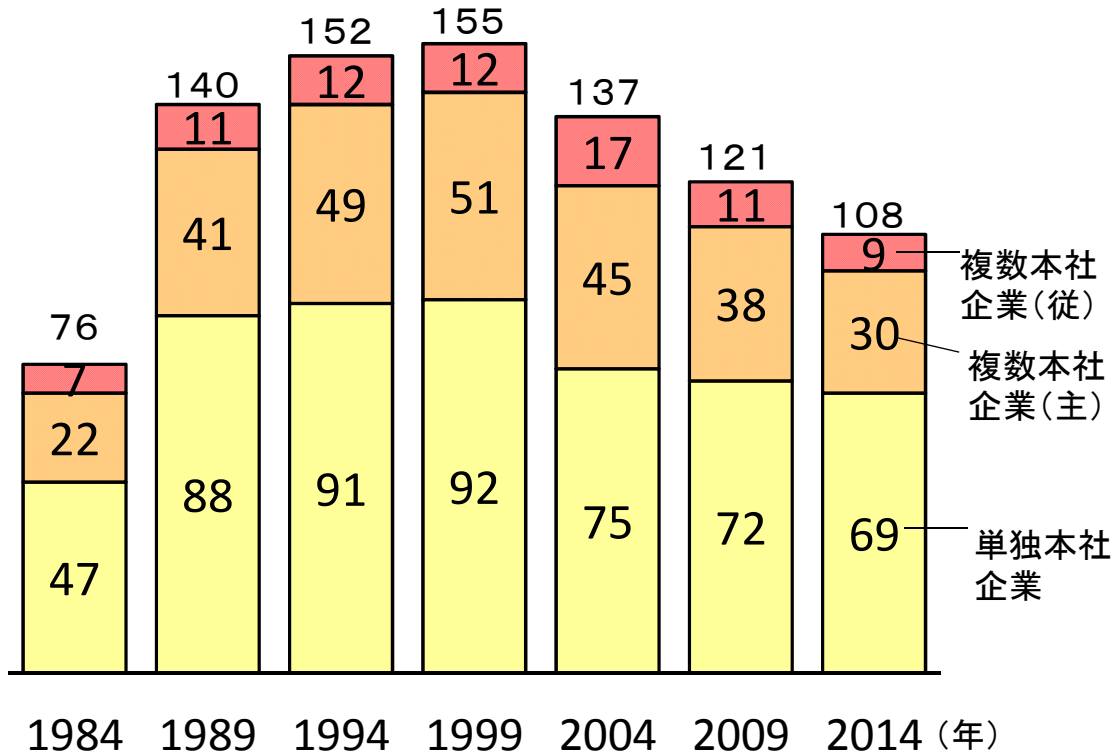


(出典:2016年版「大阪の経済」)

大阪の課題 ～大企業の本社機能の流出～

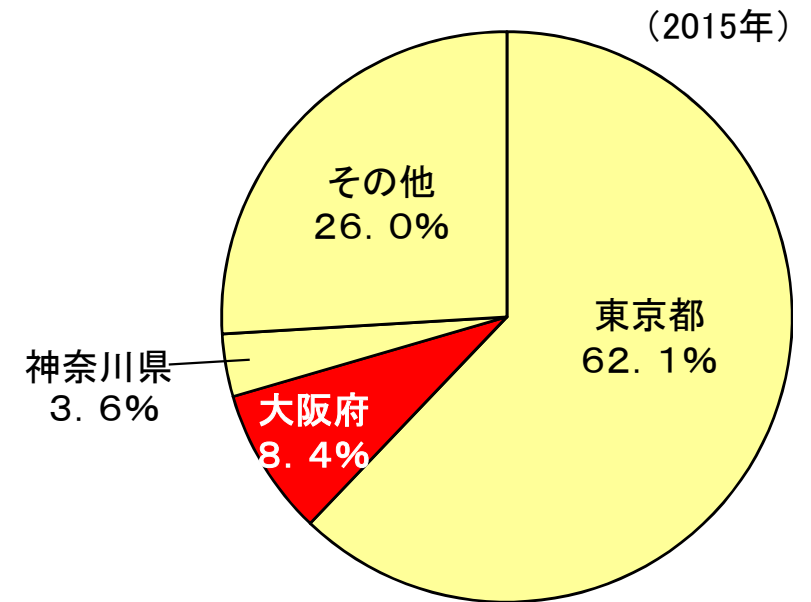
資本金100億円を超える大企業の本社数が減少傾向にあり、全国の占有率は1割程度にとどまる。

＜大阪府における資本金100億円以上企業の本社数の推移＞



(出典:なにわの経済データ 2015年度版)

＜資本金100億円以上企業の本社立地分布＞

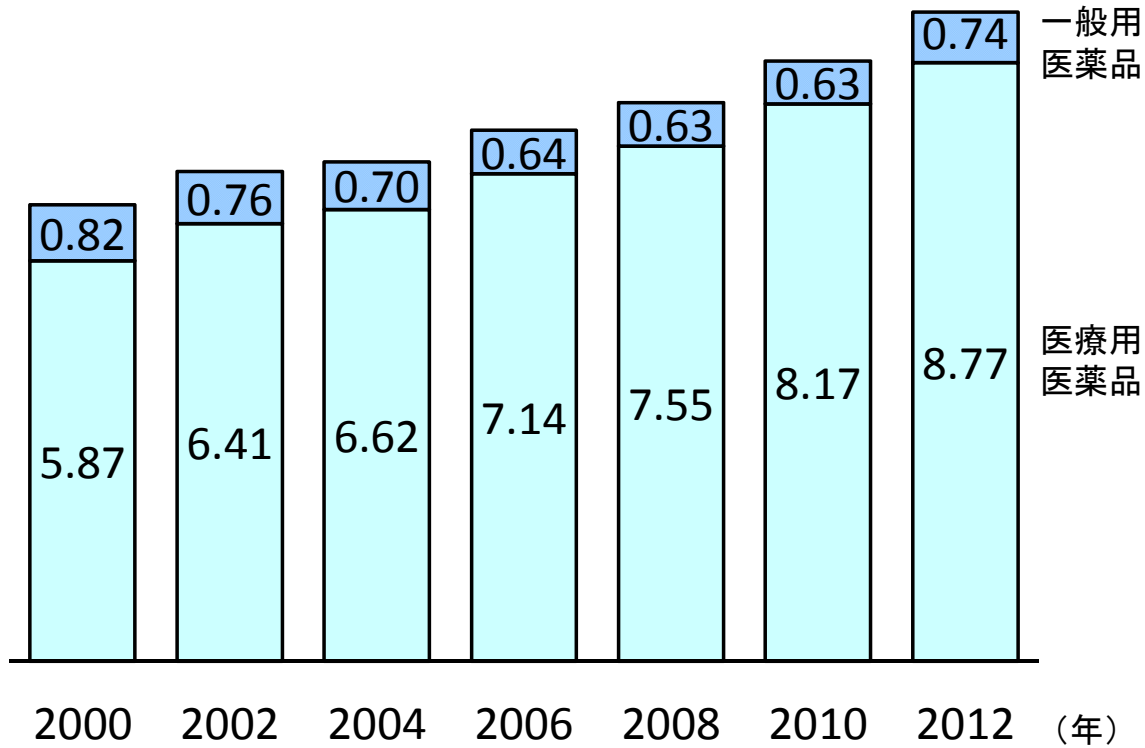


(資料:国税庁「国税庁統計年報」)

大阪の強み ～医薬品産業の集積～

関西、特に大阪は、今後とも市場の拡大が期待される医薬品産業が集積している。

＜国内の医薬品産業の市場規模（兆円）＞



(資料:厚生労働省「薬事工業生産動態統計」)

＜エリア別の医薬製造品出荷額(2010年)＞



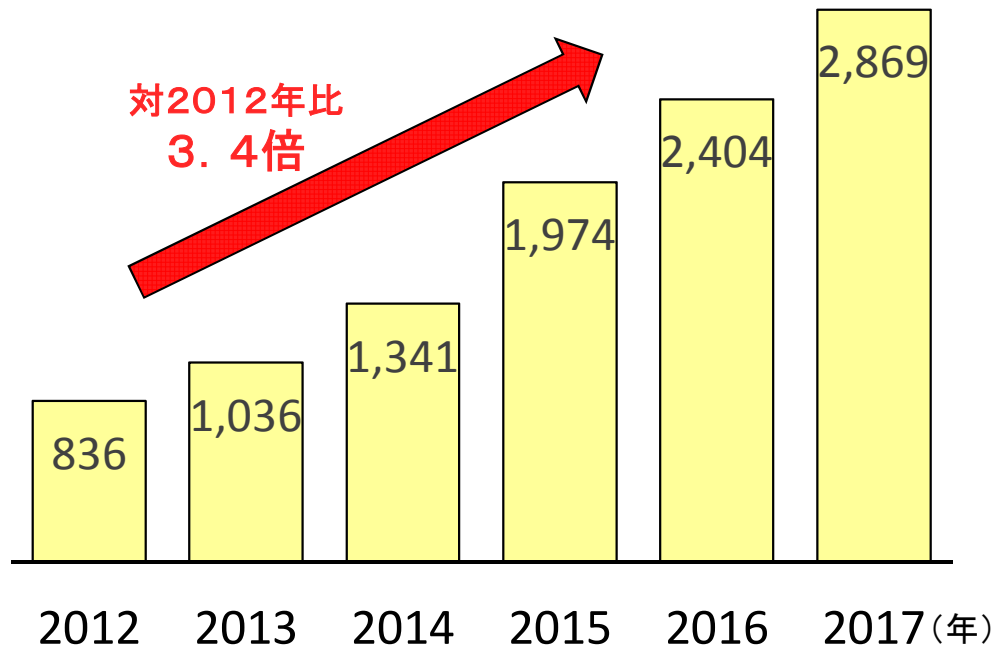
順位	県名	製造品出荷額 (百万円)	全国シェア
1位	大阪	776,268	10.6%
2位	埼玉	690,198	9.4%
3位	滋賀	570,453	7.8%
4位	兵庫	512,263	7.0%
5位	徳島	415,065	5.7%

(出典:「日本政策投資銀行」調査レポート)

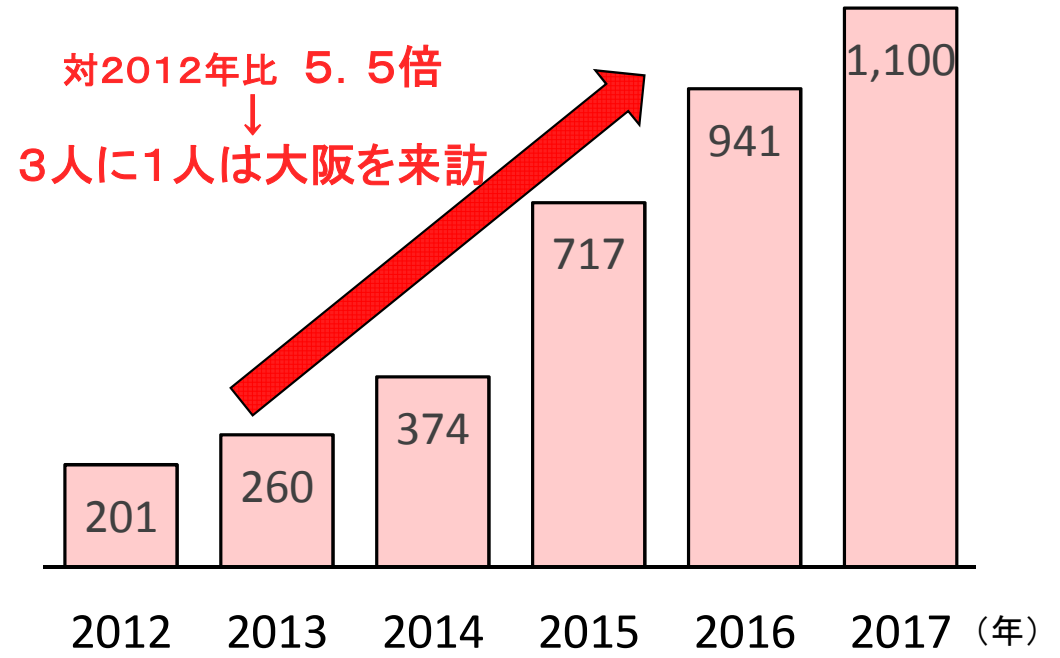
大阪の強み ～外国人来阪者の急増～

全国を牽引するインバウンドの急増が、大阪経済に大きな効果をもたらしている。

<インバウンドの推移 全国(万人/年)>



<インバウンドの推移 うち大阪(万人/年)>



(資料:観光庁)

○2009～2016年の大阪におけるインバウンド平均増加率(24%)は、世界主要132都市でトップ

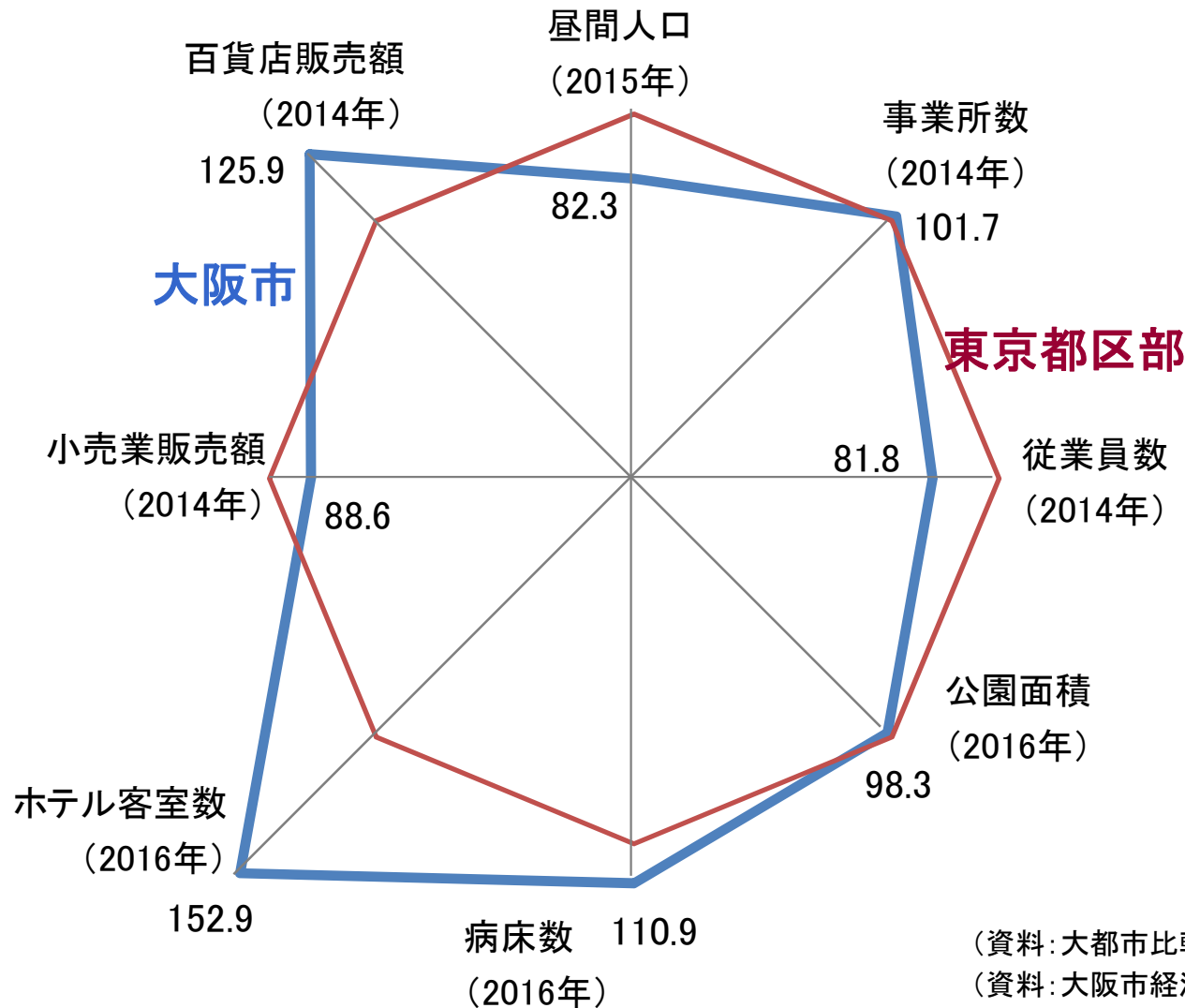
(出典:アメリカ マスターカード社「世界渡航先ランキング」)

○2017年の来阪外国人の消費額は、大阪府GDPの約3%に相当する1兆1,700億円に達する

大阪の強み ～業務・商業等の機能がコンパクトに集積～

大阪市における業務・商業・生活にかかる各種集積密度は東京都区部に匹敵している。

【大阪市域 1 km²あたりの各種指標（東京都区部＝100として比較）】



面積比較

大阪市	東京都区部
225km ²	619km ²
環状線内側	山手線内側
30km ²	63km ²

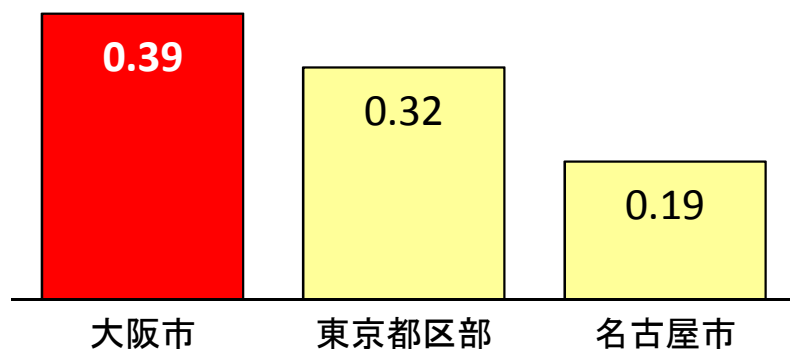
(資料: 大都市比較統計年表 平成28年)

(資料: 大阪市経済局「大阪経済の現状と強み」)

大阪の強み ～充実した道路・鉄道基盤～

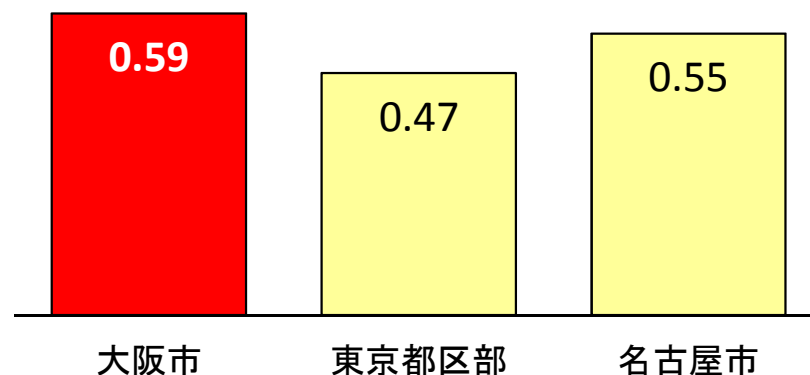
大阪市内の道路や鉄道の整備水準は、東京都区部と並んで非常に高い。

<都市高速道路の延長密度(km/km²)>



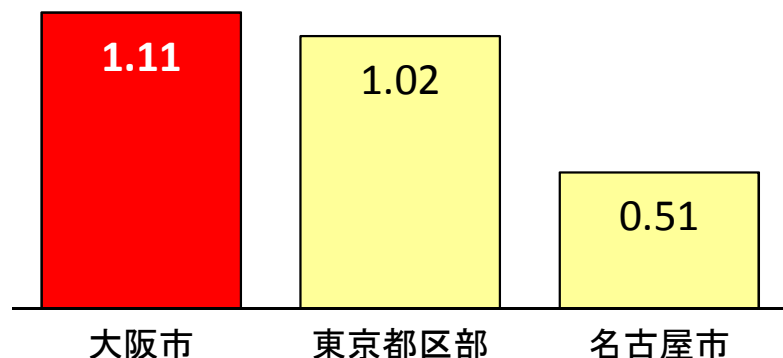
* 阪神高速、首都高速、名古屋高速の市域内供用延長を市域面積で除して算出(資料:道路統計年報2017)

<一般幹線道路(幅員19.5m以上)の延長密度(km/km²)>



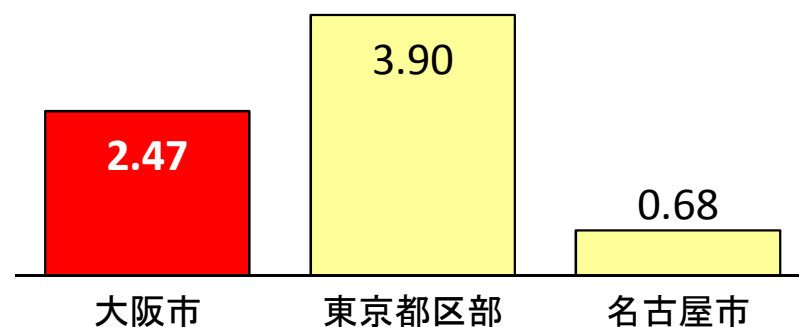
(資料:道路統計年報2017)

<鉄道駅密度(箇所/km²)>



(資料:大都市比較統計年表 平成28年)

<鉄道駅利用者密度(万人/km²・日)>



* 市域内にある鉄道駅の1日乗降客数の総計を市域面積で除して算出(資料:大都市比較統計年表 平成28年)

スーパー・メガリージョンを見据えた大阪の都市再生の方向性

【課題と強み】

- 本社機能の流出、ビジネス面での国内の相対的地位の低下
- 市場の拡大が期待される医薬品産業が集積
- インバウンドが急激に増加
- 業務・商業等の機能がコンパクトに集積
- 道路・鉄道の都市基盤が充実

【国土構造の大きな変革】

- リニア中央新幹線をはじめとする高速交通ネットワークの整備がもたらす、スーパー・メガリージョンの効果を最大限引き出すための取り組みが必要

【大阪の都市再生の方向性】

国内外の人・企業を惹きつける都市を目指し、リニア中央新幹線の乗り入れが期待される**新大阪駅周辺地域**とうめきたを面で捉え、**交通結節機能の強化と広域拠点化**を図る。



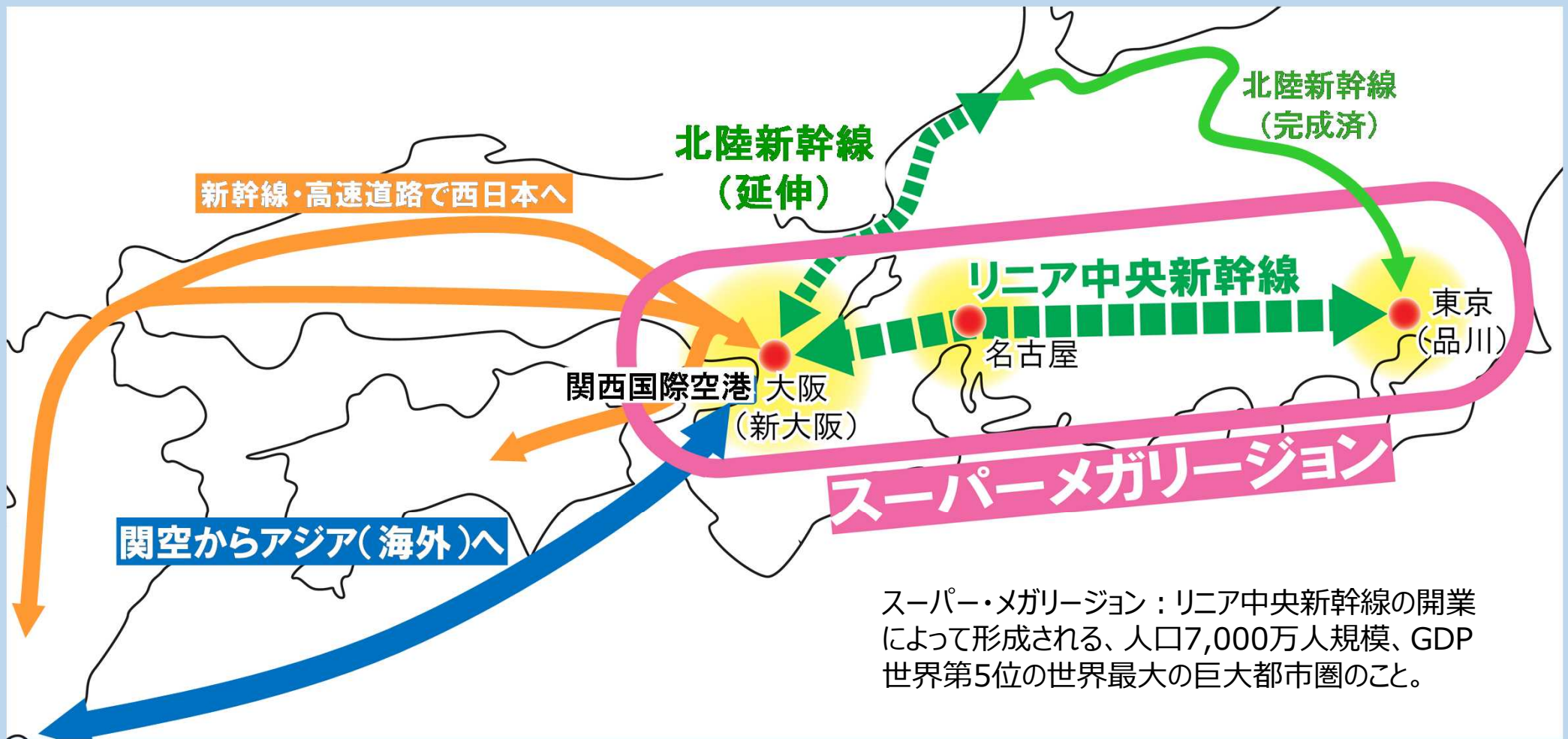
2. 新大阪駅周辺地域における取組み

新大阪駅周辺地域について

○ 国の「骨太の方針《抜粋》」(H30.6)

新大阪駅について、リニア中央新幹線、北陸新幹線（詳細ルート調査中）等との乗継利便性の観点から、結節機能強化や容量制約の解消を図るため、民間プロジェクトの組成など事業スキームを検討し、新幹線ネットワークの充実を図る。

(新大阪駅周辺地域をとりまく環境のイメージ)

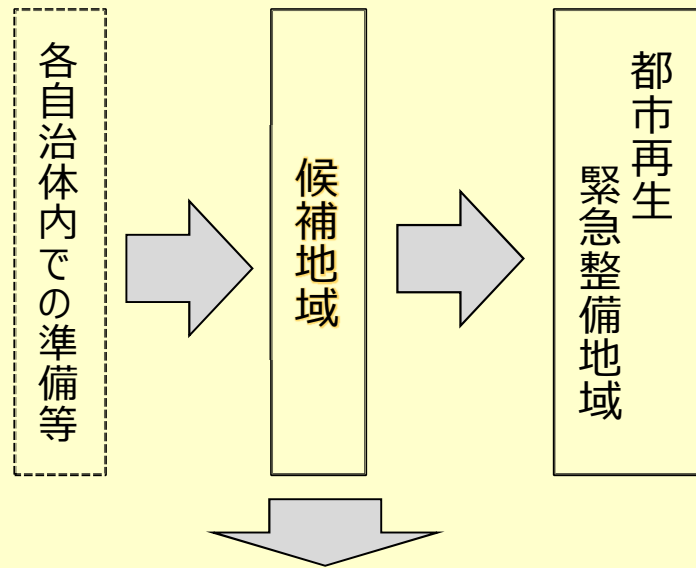


新大阪駅周辺地域のまちづくりの動き

○ 都市再生本部の動き

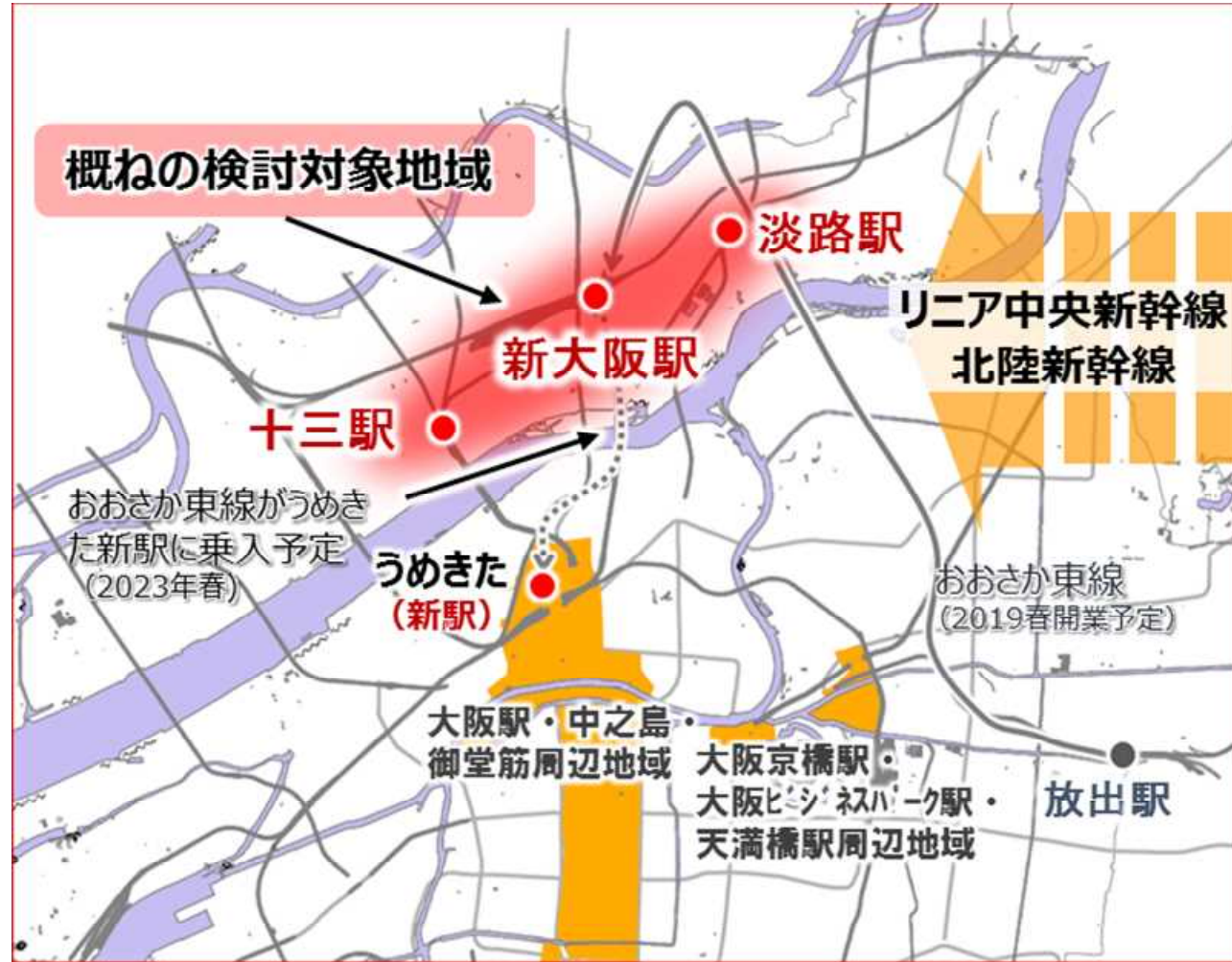
■ 都市再生緊急整備地域の候補となる地域

- 都市開発の気運醸成を促し、早期の民間都市開発を図るため、国が「候補地域」を設定し、公表する。



H30. 8. 29 新大阪駅周辺が候補地域として公表

○ 大阪都心部の都市再生緊急整備地域（候補含む）



新大阪駅周辺地域都市再生緊急整備地域検討協議会について

○リニア中央新幹線の全線開通によるスーパー・メガリージョンの形成などの新たなインパクトに備えて、20年～30年先を見据えたまちづくり方針の骨格などを検討し、2019年度末を目途にとりまとめる。

《1. 検討体制》

新大阪駅周辺地域都市再生緊急整備地域検討協議会

○構成員(案)

- ・国の機関 (内閣府、近畿地方整備局、近畿運輸局)
 - ・地方公共団体 (大阪府、大阪市)
 - ・民間事業者等 (JR西日本、阪急電鉄、UR都市機構、大阪メトロ)
 - ・経済団体 (関西経済連合会、大阪商工会議所、関西経済同友会)
 - ・学識経験者 小林潔司 京都大学経営管理大学院 教授
森川高行 名古屋大学未来社会創造機構 教授
橋爪紳也 大阪府立大学21世紀科学研究機構 教授
- (事務局は大阪府住宅まちづくり部と大阪市都市計画局)

○検討内容

アジア、西日本、関西を視野にいれた広域的な拠点として、新大阪、十三、淡路を含む一体的なエリアの新たな地域の将来像など、まちづくり方針の骨格(役割、導入機能、対応課題)を、民間の創意と工夫を活かして検討

《2. 第1回会議日程》

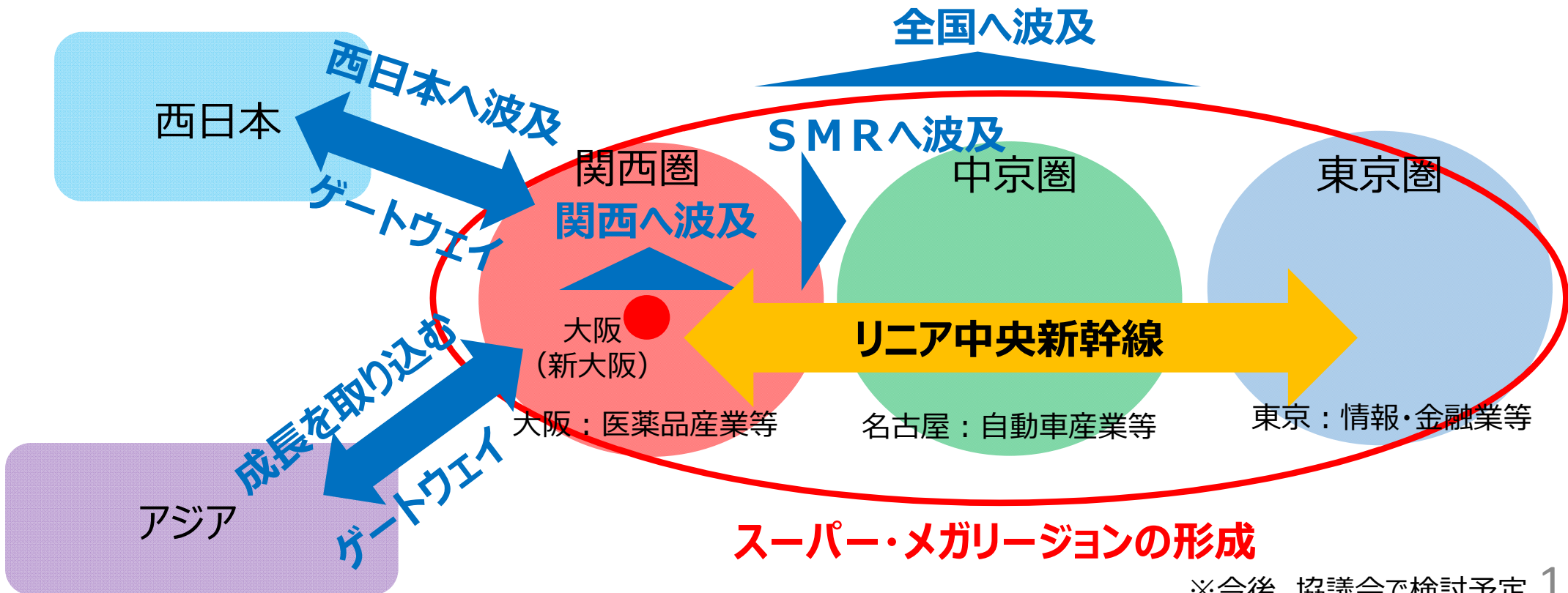
日時:平成31年1月22日(月) 11:00-12:00

場所:大阪市役所

新大阪駅周辺地域の検討における視点

- リニア中央新幹線による劇的な時間短縮がもたらすインパクト
「スーパー・メガリージョン構想検討会 中間とりまとめ」
- 社会の変革
(Society 5.0の実現)
- 大阪の都市再生との連携
(うめきた、中之島、臨海部等)
- グローバル化の進展や西日本との連携

- スーパー・メガリージョンの効果を最大限引き出すための新大阪が果たす役割
 - スーパー・メガリージョンの西の核
 - アジア・西日本・関西のゲートウェイ
 - 広域交通ネットワークの一大ハブ拠点



3. 大阪の将来像について



「みどり」と「イノベーション」 の融合拠点

世界の人々を惹きつける
比類なき魅力を備えた「みどり」

- まち全体を包み込む「みどり」が、ここにしかない新しい都市景観を創出し、多様な活動、新しい価値を生み出す源となり、世界の人々を惹きつける。

新たな国際競争力を獲得し、
世界をリードする「イノベーション」の拠点

- 世界から人材、技術を集積・交流させ、新しい産業・技術・知財を創造することで新たな国際競争力を獲得し、世界をリードする「イノベーション」の拠点。



うめきた2期区域の開発事業者の提案概要

○国際交流の拠点となる南街区

南街区のオフィス、ホテル、MICE施設など

○10,000人規模のイベントに対応する広場「リフレクション広場」



○都心で自然を感じられる憩いの空間「うめきたの森」



○新産業創出の拠点となる北街区

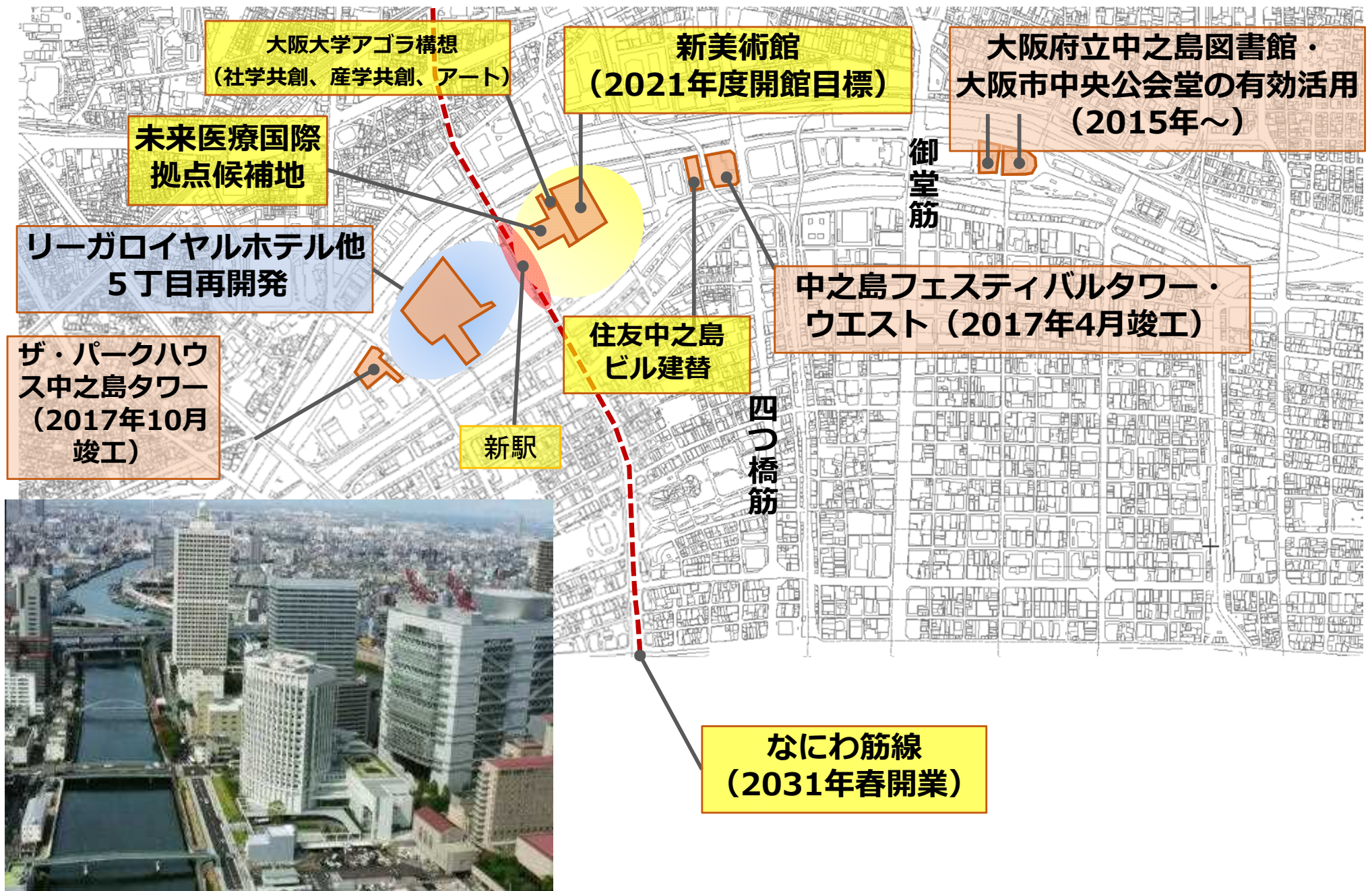
北街区のオフィス、ホテル、イノベーション施設など



■開発事業者 **三菱地所株式会社** を代表者とするグループ

■まちづくりのコンセプト：**希望の杜** Osaka "MIDORI" LIFE 2070の創造

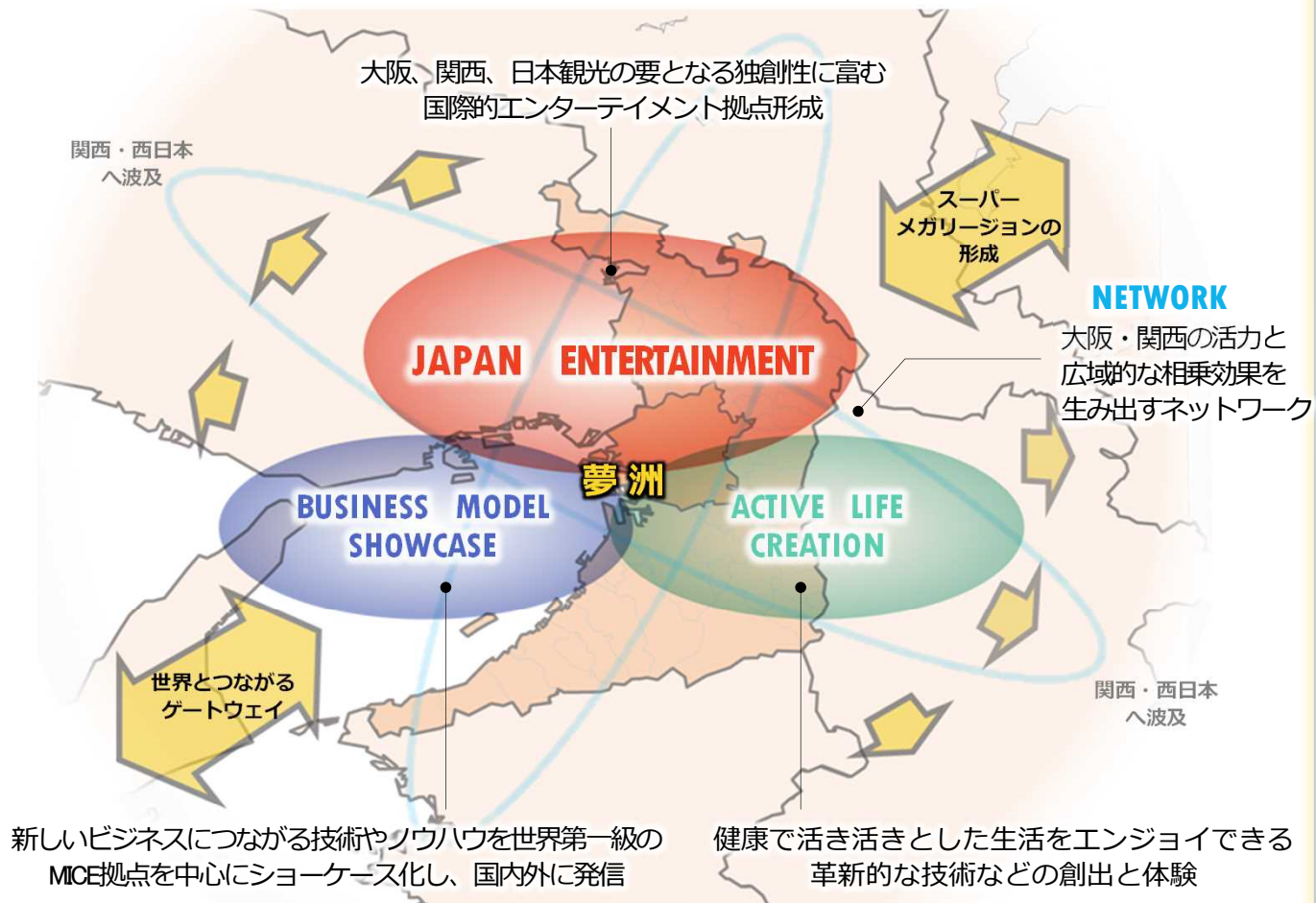
中之島西部地区 今後の開発について



【コンセプト】

SMART RESORT CITY 夢と創造に出会える未来都市

【拠点形成のための都市機能】



【まちづくりの方針】

土地利用

- ▶ 世界で存在感を発揮するまちづくり

都市基盤

- ▶ 確かな技術に支えられたスマートなまちづくり

環境共生

- ▶ 地球・自然環境共生とスマート技術の融合による先進的で快適な環境形成

空間デザイン

- ▶ アーティスティックなデザイン、上質で快適な空間形成

【支えるしくみ】

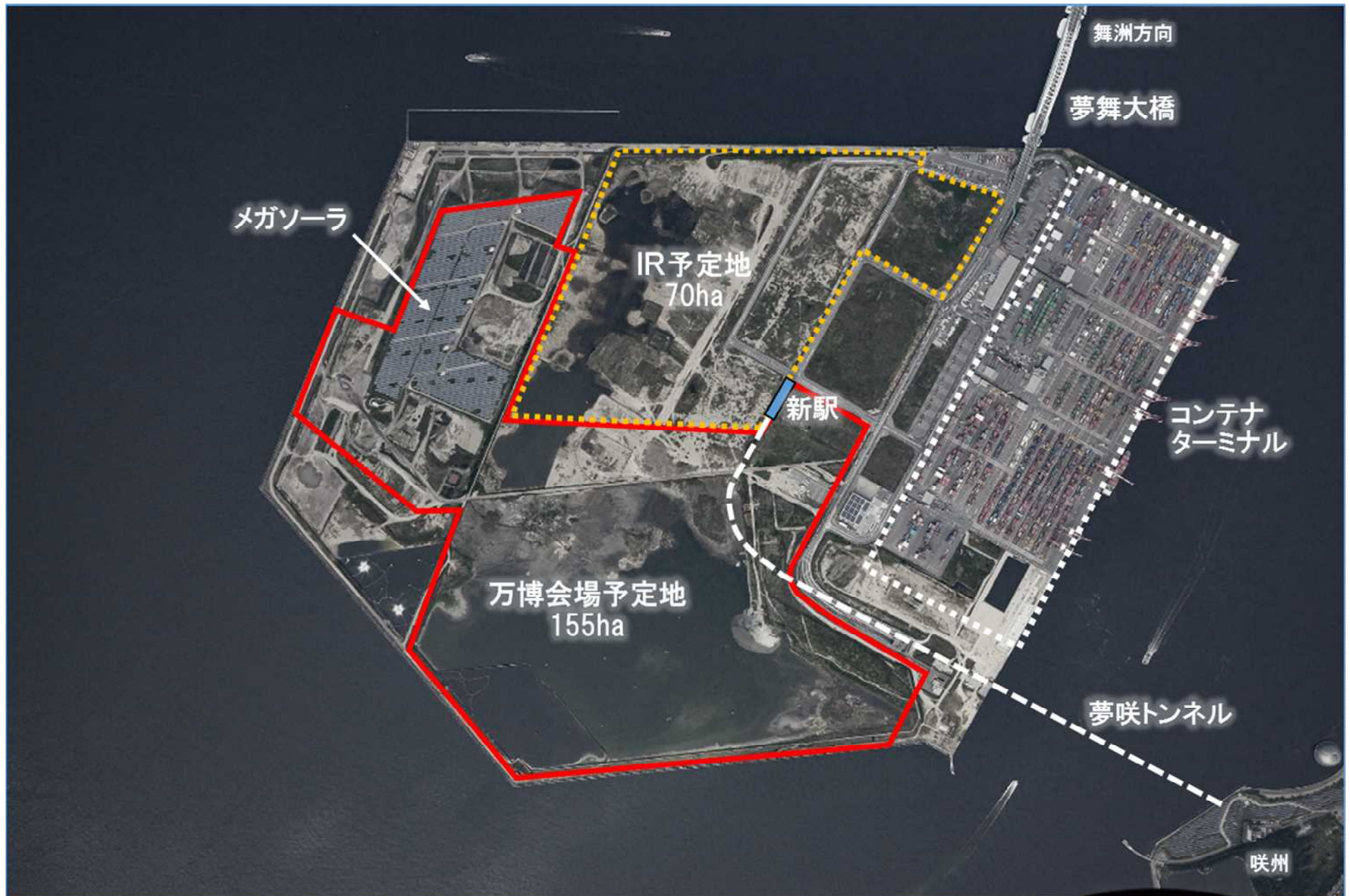
安全・安心

- ▶ 24時間ホスピタリティと安心感に包まれるまちづくり

運営・育成

- ▶ 民が主役のまちづくり

夢洲のまちづくりについて



公民連携によるまちづくり（大阪版BID制度によるエリアマネジメント）

大阪版BID制度

◎ 制度の根拠

大阪市エリアマネジメント活動促進条例
（既存制度をパッケージ化）

◎ エリアマネジメント区域の設定

都市計画法の「**地区計画**」制度、都市再生特別措置法の「**都市再生整備計画**」制度により定められた区域を対象。

◎ エリアマネジメント団体の公共的位置付け
都市再生特別措置法で定める「**都市再生推進法人**」制度を活用。

◎ 活動財源の確保（財源の徴収・交付）

- ・都市再生特別措置法で定める「**都市利便増進協定**」制度の活用を前提とし、財源の徴収は地方自治法で定める「**分担金**」制度により行う。
- ・エリアマネジメント団体への**財源交付は補助金**により行う。

◎ 活動財源による活動内容

公共空間の整備・維持管理に活用。
但し、都市利便増進施設の維持管理をエリアマネジメント団体が行うことを条件に**道路占用料は全額免除**。

【巡回バス・イベント等】

A 自主財源事業

巡回バス



レンタルサイクル



ビアガーデン



【都市利便増進施設】の管理※

B 自主財源事業

・オープンカフェ・広告の管理

オープンカフェ



バナー広告



※都市利便増進施設の道路占用料は免除

C 分担金対象事業

・歩道空間の管理

施設の点検



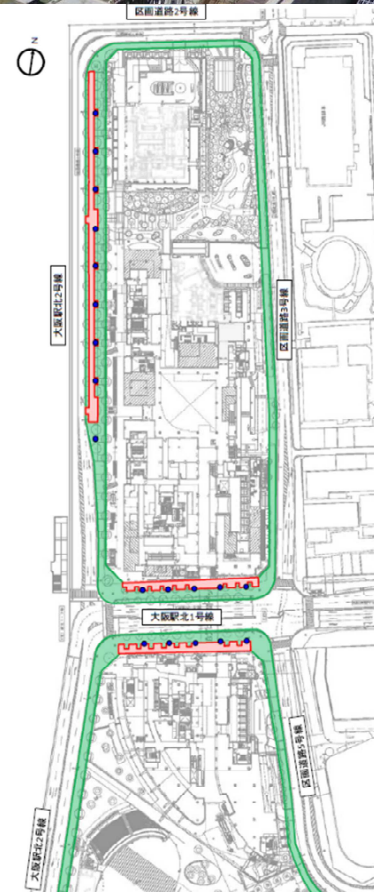
放置自転車対策



巡回



分担金の使途は、地方自治法の逐条解説によると「公有財産・公の施設の新改築費、修繕費その他の維持管理費等」と限定的



凡例
 広告板・バナー広告 ●
 オープンカフェ・売店等 ■

公民連携によるまちづくり (PMO事業によるエリアマネジメント)

PMO事業とは

PMO…Park Management Organization
公園を一体管理し、新たな魅力向上事業を実施する民主体の事業者

民間事業者が、指定管理者として、公園や公園施設等の管理運営を行うとともに、民間事業者の柔軟かつ優れたアイデアと活力を活かし、「魅力向上事業」として、新たな公園施設の整備や既存施設の活用等を行い、その収益を公園全体の維持管理等に還元する。

大阪城公園PMO事業の導入効果

「利用者サービスの向上と管理運営コストの縮減」

- 魅力向上事業により利用者サービスの向上を図る。

＜主な魅力向上事業＞

- ・既存施設の活用事業（大阪迎賓館、旧第四師団司令部庁舎等の改修）
- ・新たな施設整備事業（大阪城公園駅前・森ノ宮駅前エリアの整備）
- ・回遊性の向上事業（園内交通システムの運行等）
- ・新たなイベントの実施（櫓の長期特別公開等）

- 事業収益を公園全体の管理運営に還元し、本市からの代行料に依らない管理運営を行う。
- さらに収益が上がった場合は、その収益の一部を大阪市へ納入する。

今後の展望

今後は、鶴見緑地や長居公園等の大規模公園において、民間事業者のアイデアと活力を活かし、公民連携によるパークマネジメントの導入を検討予定。

②大阪迎賓館 (H28.5オープン)

③大阪城公園駅前エリア「JO-TERRACE OSAKA」(H29.6オープン)

①旧第四師団司令部庁舎「MIRAIZA OSAKA-JO」(H29.10オープン)

④森ノ宮駅前エリア カフェ・児童遊戯施設等 (H30.5オープン)

2030年代後半の大阪

スーパー・メガリージョンの形成、
society5.0の社会のその先へ



※リニア・北陸の駅位置・ルートは想定
リニア中央新幹線は、最大8年前倒しされた場合
北陸新幹線は、環境アセス後速やかに着工された場合、工期は国が示す15年と想定

めざすべき大阪の都市空間のイメージ

新大阪駅周辺を含む南北軸の強化に加え、臨海部やうめきたなどを結ぶ東西軸を形成。

