

Step III

スーパー・メガリージョン形成に向けて（2030年後半）

*Step III*における都市再生のねらい

- ・ 広域交通結節点と都市再生の融合拠点の形成

－2030年後半の大阪をとりまく状況－

● インフラ整備

| | |
|---------|-----------------------|
| 2030年度末 | なにわ筋線 |
| 2032年度 | 都市再生環状道路の完成(淀川左岸線延伸部) |
| 2037年 | リニア新幹線(東京(品川)～新大阪間) |
| 2037年 | 御堂筋100周年(人中心の道路へ) |

● スーパー・メガリージョン形成

三大都市圏の一体化

- 関東圏 : 情報通信産業
- 中部圏 : 自動車、航空関連産業
- 関西圏 : 健康・医療関連産業

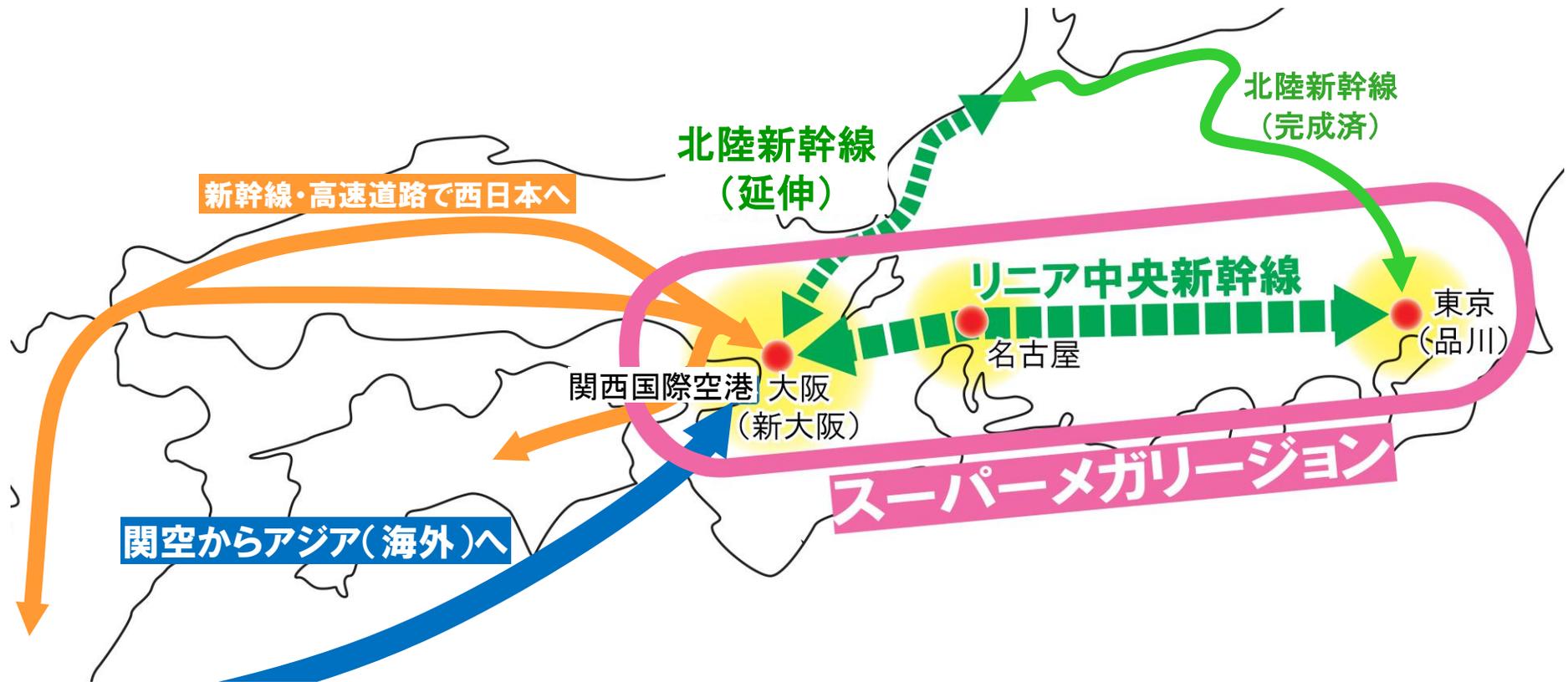
● Society 5.0 による

新しいライフスタイル・ビジネススタイルの創出

新大阪駅周辺地区のまちづくり

～広域拠点性の増加～

リニアや北陸新幹線が乗入れる新大阪地区は、ますます広域拠点性が増加する。
⇒「地方創生回廊中央駅構想」において新幹線ネットワークのハブと位置付け



- | | | | |
|----------|---|---------|-------------------|
| リニア中央新幹線 | : | 2027年 | 東京（品川）－名古屋間完成 |
| | | 2037年 | 名古屋－新大阪間完成（最速の場合） |
| 北陸新幹線 | : | 2023年 | 金沢－敦賀完成 |
| | | 2037年以降 | 敦賀－新大阪完成 |

新大阪駅周辺地区のまちづくり

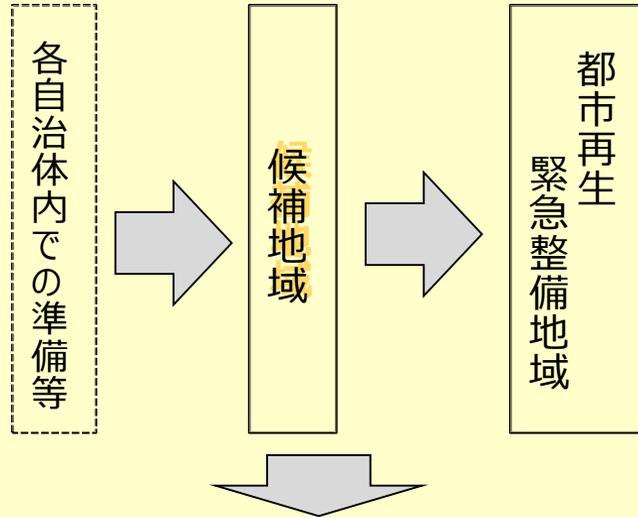
～新大阪駅関連の交通基盤と都市拠点ネットワーク～



新大阪駅周辺地区のまちづくり ～今後の展開～

○ 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



8/29 新大阪駅周辺が候補地域に

2019/1/22

国や大阪府、大阪市、民間事業者、
経済団体等による検討協議会を設置



● 新大阪駅周辺地区のまちづくり

- 新大阪駅は、2030年後半のスーパーメガリージョン形成に向け、西の拠点として、関西・西日本、さらにはアジアのゲートウェイとして、多様な人が集まるための対応への検討が不可欠
- 1970年大阪万博で整備された駅前広場等の公共空間の再編のためには、再区画整理事業など抜本的な対応が必要

＜参考資料＞

○大阪市の現状

○その他プロジェクトの概要

- ・ 御堂筋まちづくり誘導方策、沿道のまちづくり
- ・ 密集市街地整備の推進
- ・ 空家等対策の推進
- ・ 大阪圏の高速道路計画
- ・ 大阪圏の鉄道整備計画
- ・ リニア中央新幹線と北陸新幹線の想定スケジュール

大阪市の現状① ～コンパクトで巨大な都市圏～

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。

京阪神都市圏(2000年)



ニューヨーク都市圏(2000年)



ロンドン都市圏(2001年)



| | | |
|-------|----|--------|
| 都市圏 | 面積 | 31,359 |
| 近畿7府県 | 人口 | 21,685 |
| | 雇用 | 10,275 |

| | | |
|--------------------------------|----|--------|
| 都市圏 | 面積 | 32,693 |
| トリストート都市圏 (31郡地域) 三つの州にまたがる | 人口 | 21,492 |
| | 雇用 | 11,655 |

| | | |
|--------------------------|----|--------|
| 都市圏 | 面積 | 39,751 |
| 大ロンドン都、南東・ 東部イングランド地方 | 人口 | 20,561 |
| | 雇用 | |

| | | |
|-----|----|-------|
| 核都市 | 面積 | 1,893 |
| 大阪府 | 人口 | 8,805 |
| | 雇用 | 4,622 |

| | | |
|---------|----|-------|
| 核都市 | 面積 | 785 |
| ニューヨーク市 | 人口 | 8,008 |
| | 雇用 | 4,293 |

| | | |
|--------------|----|-------|
| 核都市 | 面積 | 1,572 |
| 大ロンドン都 (GLA) | 人口 | 7,188 |
| | 雇用 | 4,484 |

| | | |
|---------|----|-------|
| 都心 | 面積 | 38 |
| 大阪市都心6区 | 人口 | 375 |
| | 雇用 | 1,201 |

| | | |
|----------------------|----|-------|
| 都心 | 面積 | 59 |
| ニューヨーク郡 (マンハッタン区) | 人口 | 1,537 |
| | 雇用 | 2,799 |

| | | |
|---------------------|----|-------|
| 都心 | 面積 | 58 |
| セントラルロンドン (都心3区) | 人口 | 546 |
| | 雇用 | 1,331 |

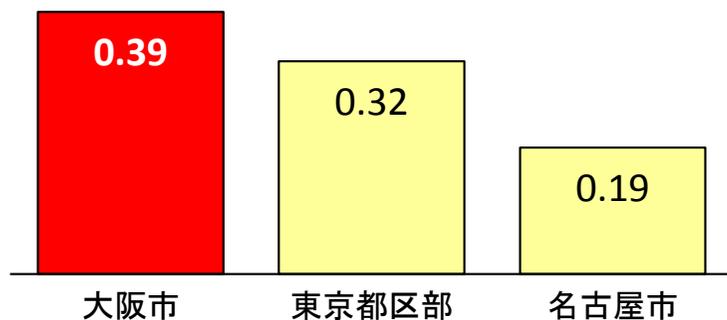
(単位：面積は平方km、人口・雇用は千人)

* 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)

大阪市の現状② ～充実した道路・鉄道基盤～

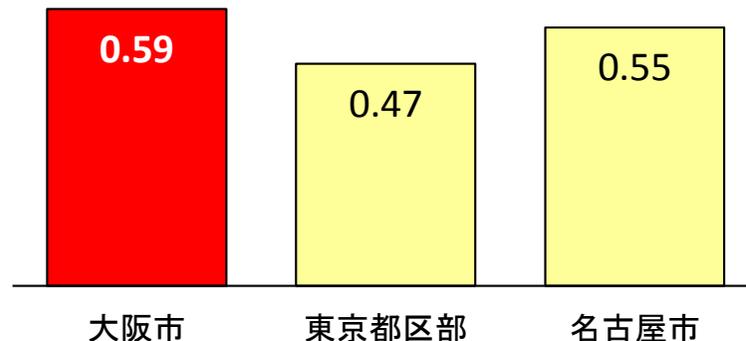
大阪市内の道路や鉄道の整備水準は、東京都区部と並んで非常に高い。

＜都市高速道路の延長密度(km/km²)＞



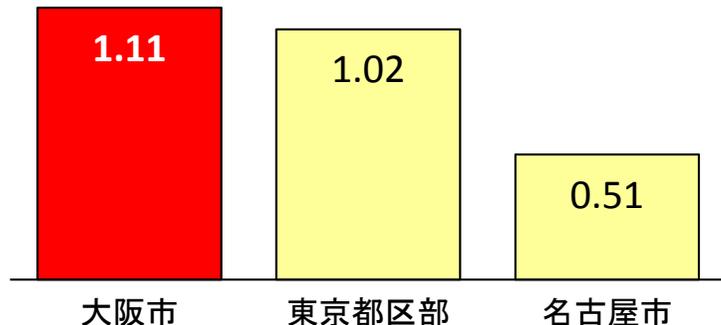
* 阪神高速、首都高速、名古屋高速の市域内供用延長を市域面積で除して算出(資料:道路統計年報2017)

＜一般幹線道路(幅員19.5m以上)の延長密度(km/km²)＞



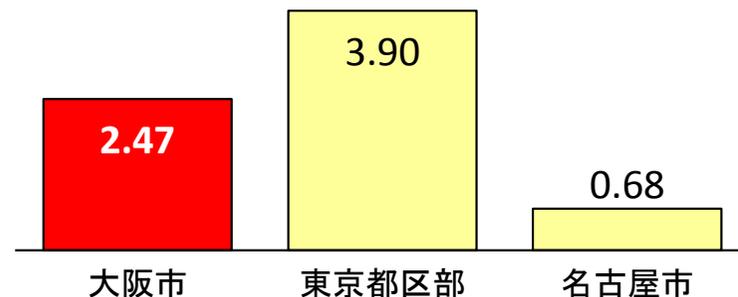
(資料:道路統計年報2017)

＜鉄道駅密度(箇所/km²)＞



(資料:大都市比較統計年表 平成28年)

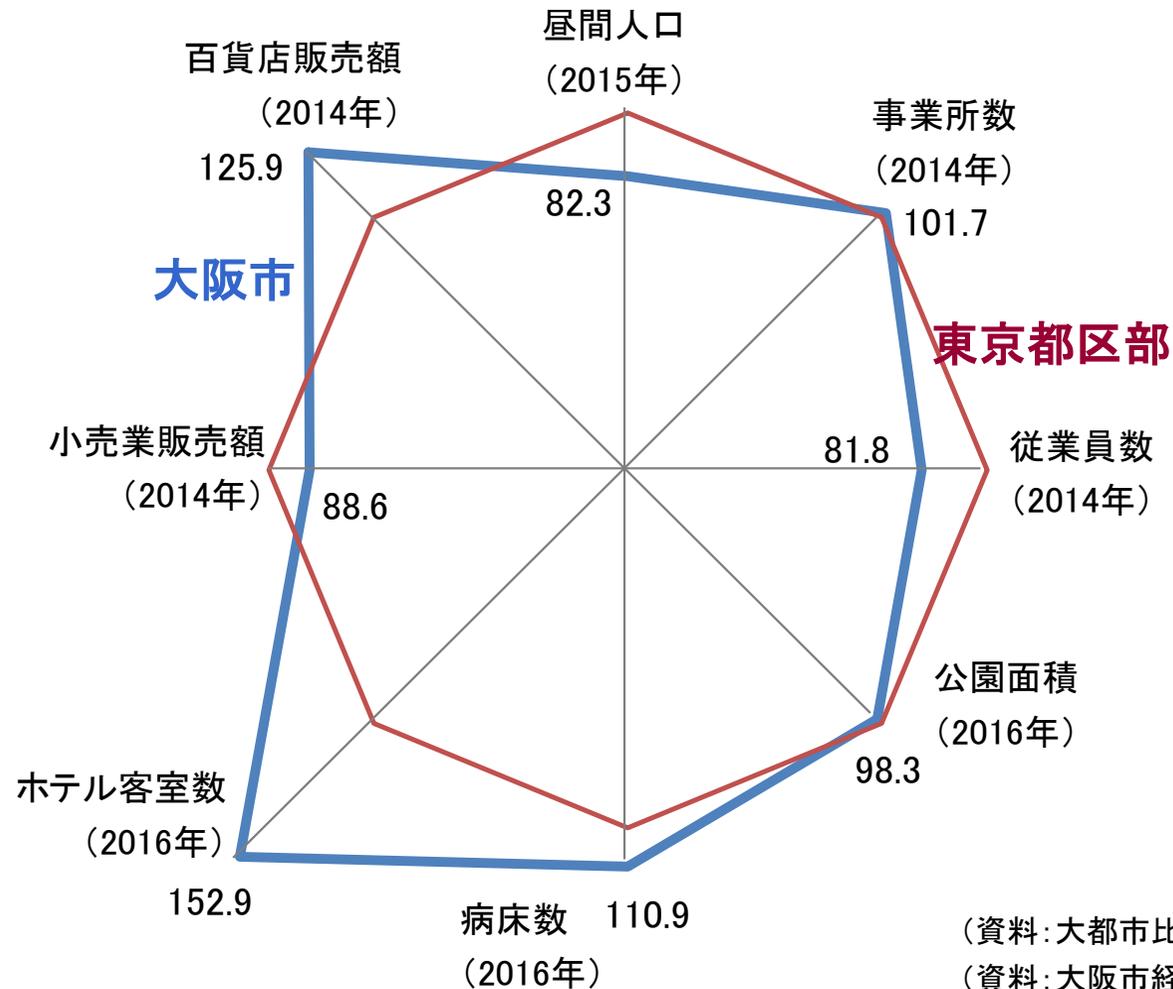
＜鉄道駅利用者密度(万人/km²・日)＞



* 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)

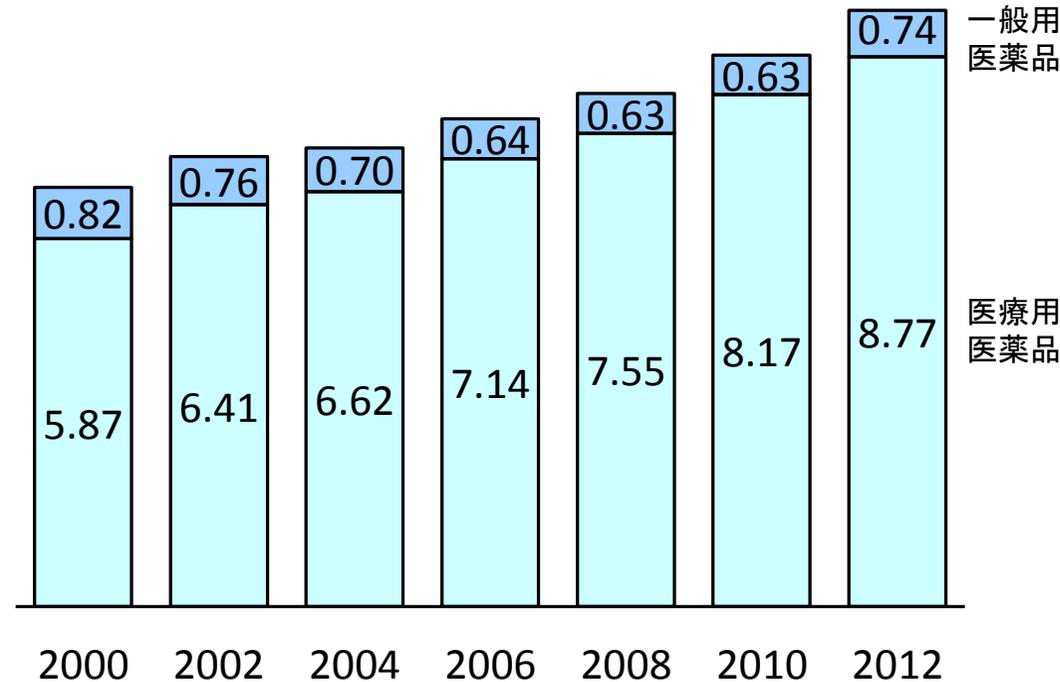
大阪市の現状③ ～コンパクトで巨大な経済集積～

【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）】



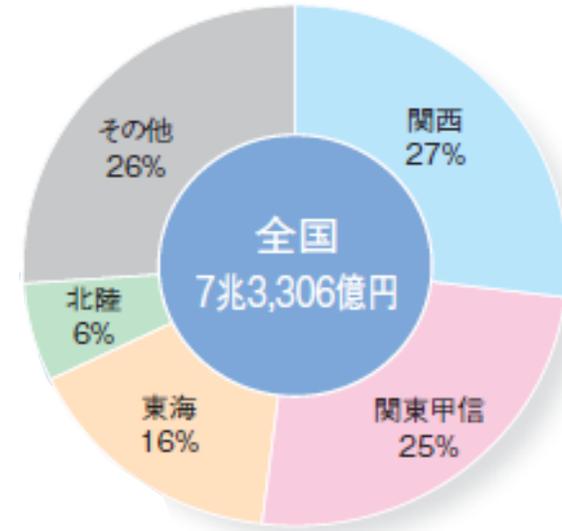
大阪市の現状④ ～医薬品産業の集積～

<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）>



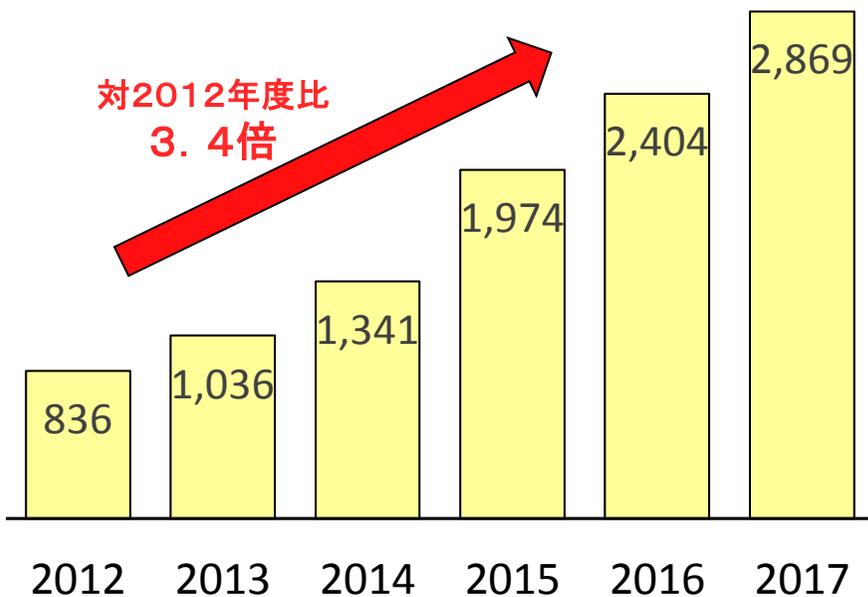
| 順位 | 県名 | 製造品出荷額 (百万円) | 全国シェア |
|----|----|--------------|-------|
| 1位 | 大阪 | 776,268 | 10.6% |
| 2位 | 埼玉 | 690,198 | 9.4% |
| 3位 | 滋賀 | 570,453 | 7.8% |
| 4位 | 兵庫 | 512,263 | 7.0% |
| 5位 | 徳島 | 415,065 | 5.7% |

(出典:「日本政策投資銀行」調査レポート)

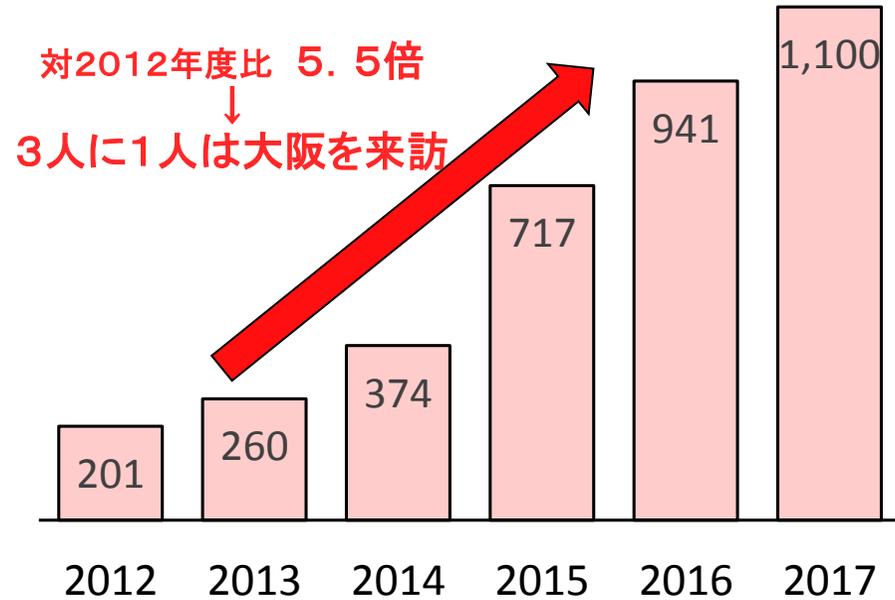
大阪市の現状⑤ ～外国人来阪者の急増～

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

大阪市の現状⑥ ～企業の流出～

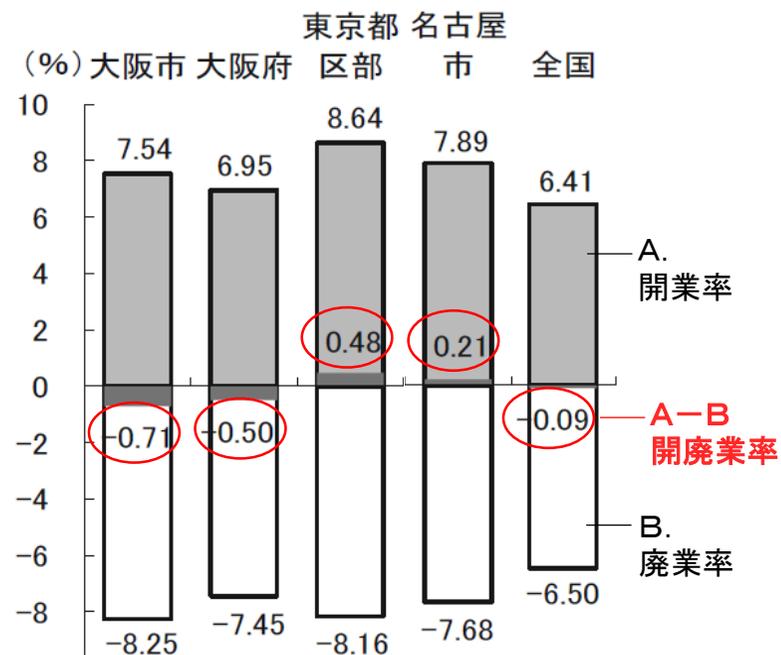
長期間にわたって企業の転出超過が続いており、開業率よりも廃業率が高い。

＜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)＞

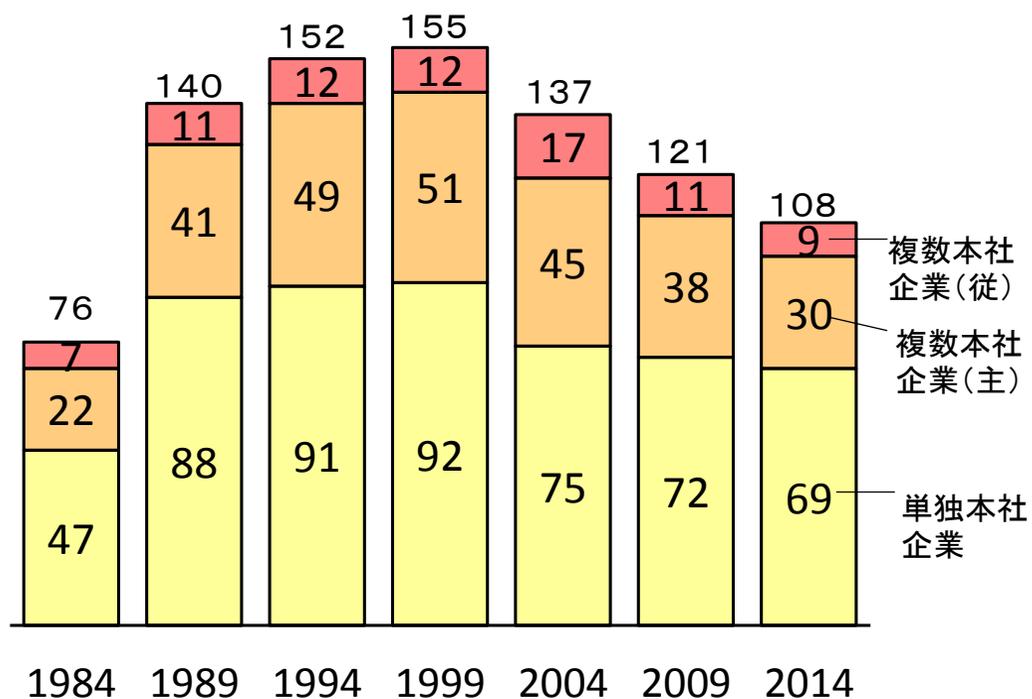


(出典:2016年版「大阪の経済」)

大阪市の現状⑦ ～大企業の本社機能の流出～

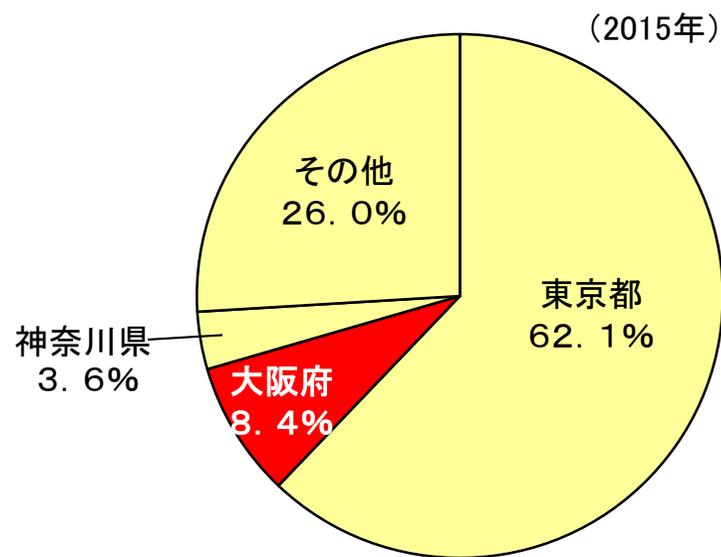
資本金100億円を超える大企業の本社数が減少傾向にあり、全国の占有率は1割程度にとどまる。

＜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＞



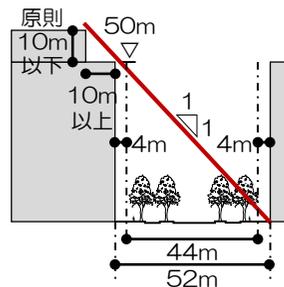
(資料:国税庁「国税庁統計年報」)

御堂筋のまちづくり誘導方策

これまでの取組

【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



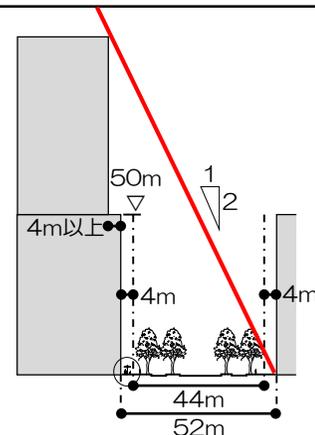
44m
現在の道路空間

- 関西を代表する金融系企業等、業務中枢機能の集積
- スカイラインの維持 (淀屋橋～本町間 約40棟)

現在

【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

【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(建築物最上階から、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】

- ・車線の減少
- ・歩行者・自転車通行空間の拡充



44m
道路空間再編のイメージ図

- 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を図る。

御堂筋沿道のまちづくりについて (御堂筋沿道の開発状況)



①三菱UFJ銀行
 高さ：105m(地上21階/地下3階)
 竣工：2018.8開業済
 容積：1,400%(特区)
 用途：オフィス(銀行)
 導入：飲食、ギャラリー



②(仮)オービック御堂筋ビル
 高さ：116m(地上25階/地下2階)
 竣工：2020春開業予定
 容積：1,246%(地区計画)
 用途：オフィス・ホテル複合
 導入：飲食、ショールムなど
 備考：大阪初進出
 ロイヤルパークホテルズ(352室)



③アパホテル&リゾートアバマンション
 高さ：100m(地上32階/地下2階)
 竣工：2019.夏開業予定
 容積：約1,180%(地区計画)
 用途：ホテル(917室)
 導入：飲食



④積和不動産関西
 高さ：74m(地上17階/地下1階)
 竣工：2019年度開業予定
 容積：820%(地区計画)
 用途：ホテル(370室)
 導入：飲食、展示室など
 備考：寺院一体型ホテル
 エクセルホテル東急



⑤(仮)御堂筋プロジェクト
 高さ：74m(地上21階)
 竣工：2019開業予定
 容積：1,187%(地区計画)
 用途：ホテル(309室)
 導入：飲食、ショールムなど
 備考：イシシ・ホテルズ・グループによる
 ザ・ビー大阪心斎橋(仮称)

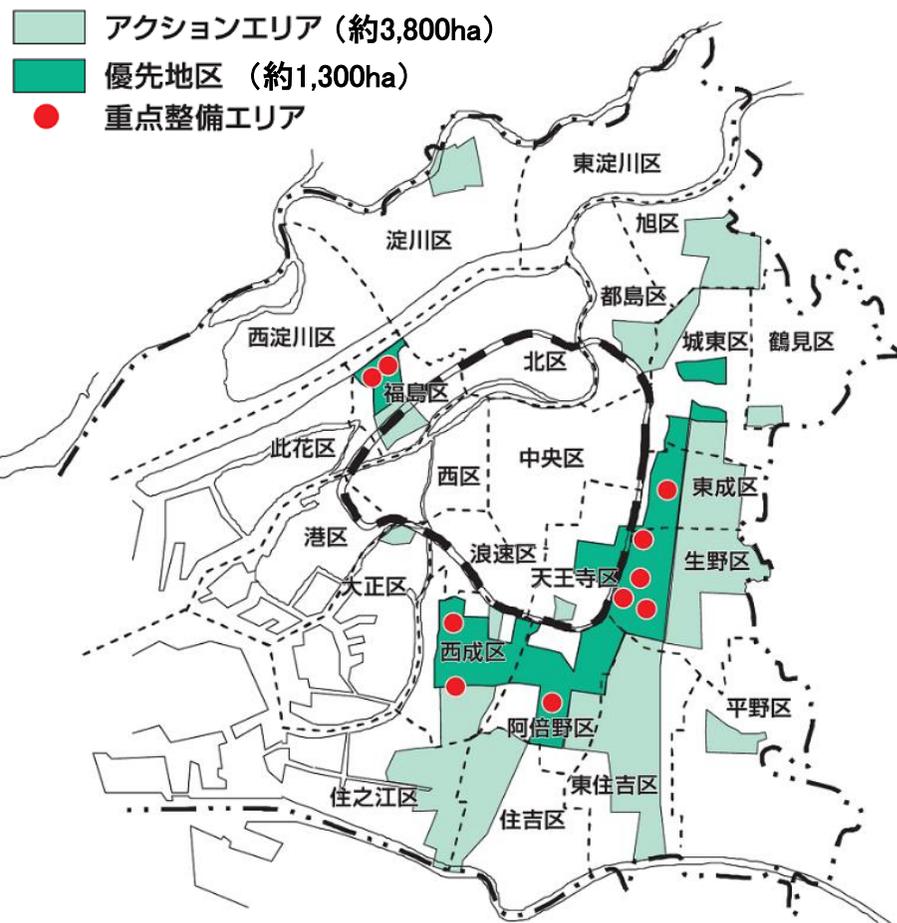


⑥Wホテルマリオット、積水ハウス
 高さ：約120m(地上27階/地下2階)
 竣工：2021.2開業予定
 容積：1,300%(地区計画)
 用途：ホテル(337室)
 導入：飲食、物販など
 備考：国内初進出

御堂筋地区地区計画

密集住宅市街地整備の推進

重点整備プログラムに基づく目標の2020年度達成に向け、区役所と関係局で連携した重点的な取組みを実施



○防災性の向上に向けた重点的な取組み

■密集住宅市街地重点整備事業

・市街地の不燃化や避難経路の確保に向け、重点整備エリアを設定し、老朽住宅の除却や建替えの補助制度において、道路幅員要件や建築年次要件、駐車場設置要件の緩和等による支援の強化を行う。

■地籍整備型土地区画整理事業を活用した土地利用更新環境整備モデル事業

・老朽住宅の建替えを促進するため、小規模な土地区画整理事業を実施することにより、公図混乱の解消とともに接道条件を改善する。

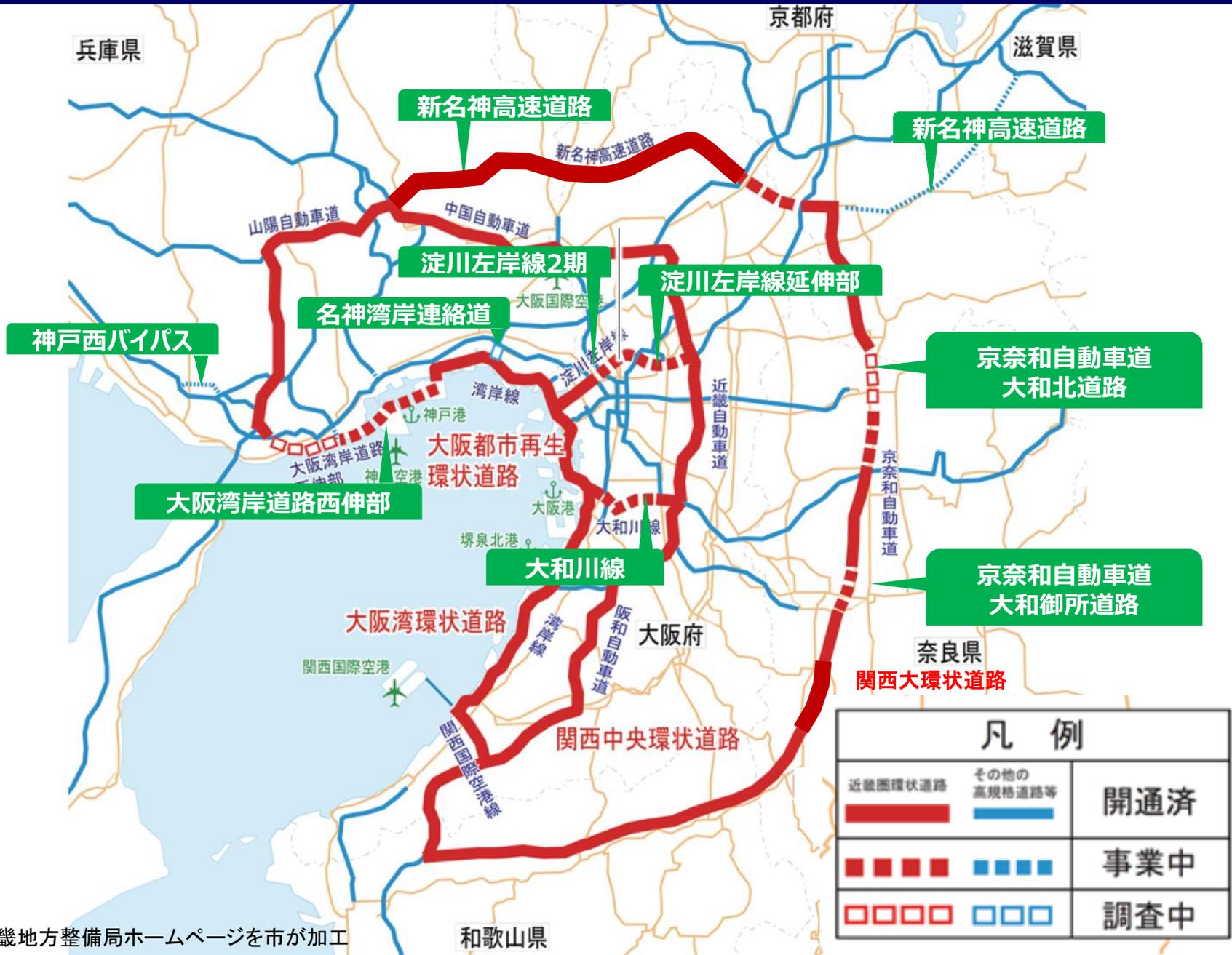
■沿道整備街路推進モデル事業

・三国東土地区画整理事業地区内の延焼遮断帯機能となる都市計画道路(幅員8m以上)の早期整備を図る。

■密集市街地における防災・減災対策の推進に資する都市計画道路の整備

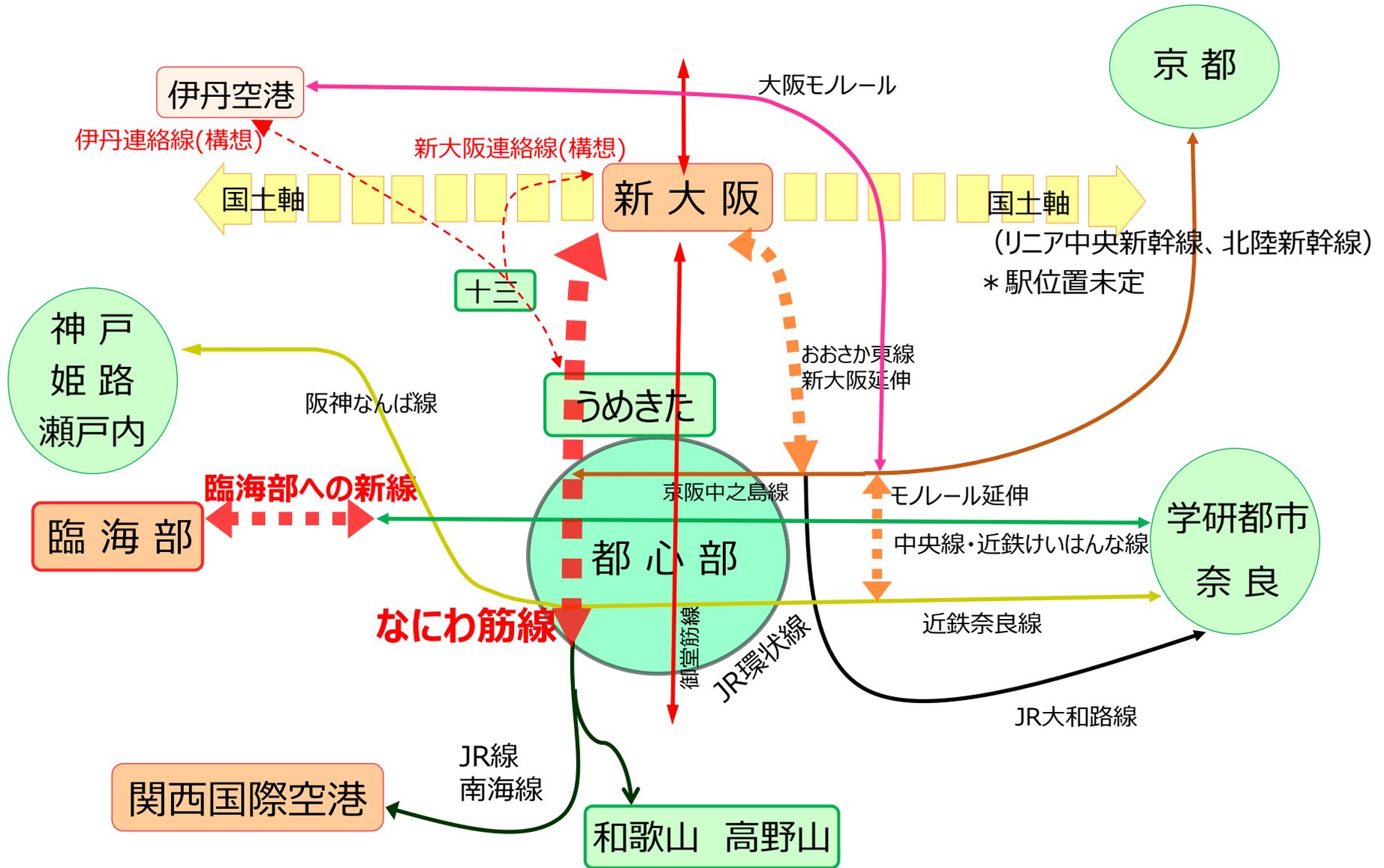
・これまで防災上の骨格となる都市計画道路(幹線街路)について、概ね1km間隔を目安として整備を進めており、優先地区の各地区外周の骨格路線の整備をさらに推進する。

大阪圏の高速道路計画

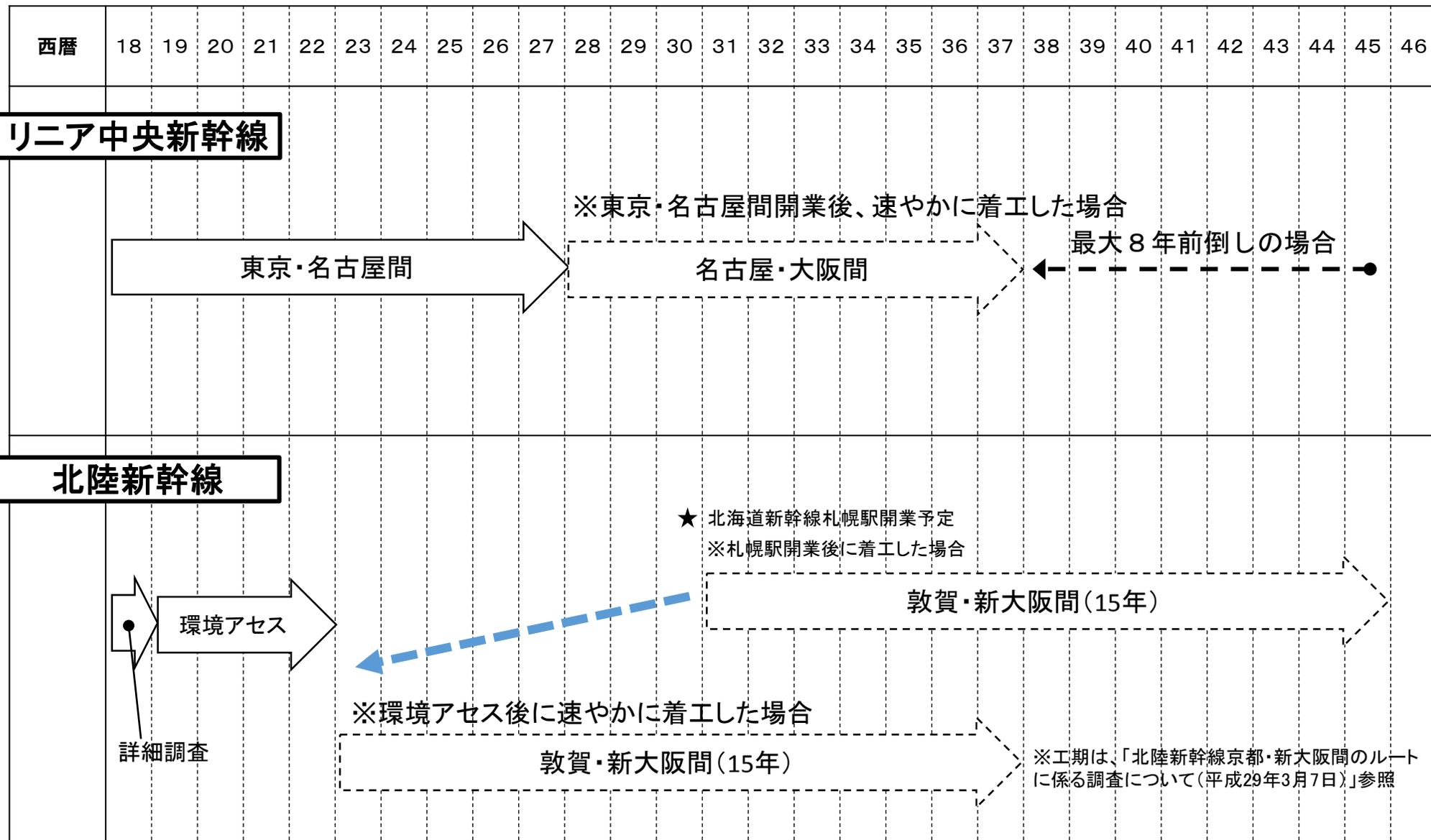


大阪圏の鉄道整備計画

成長拠点となる関空、臨海部、新大阪と都心との結節強化に向けてなにわ筋線等の整備を図る。



リニア中央新幹線と北陸新幹線の想定スケジュール(大阪市想定)





ご静聴ありがとうございました