

「グランドデザイン・大阪」(素案)

1. 「グランドデザイン・大阪」について
2. エリアの役割
3. 4つのエリアと2つの軸（エリアの構造）
4. エリアでの取り組み例
5. 都市基盤
6. 実現に向けた取り組みと行程表

1. 「グランドデザイン・大阪」について

■ グランドデザインのねらいとイメージ

- 国際的な都市間競争に勝ち残るため、これからの世界経済の動向や、人口減少・経済縮小が進む日本の現状の中で、定住人口・交流人口の増加に向けて、新たな成長を目標とする。
- そのため、大都市としてこれまで蓄積された都市インフラや都市拠点について、そのポテンシャルを最大限活用し、大阪の都市構造を大胆に転換していくことが必要である。
- 大阪府・市の既成の枠組みで行われてきた都市改造を、広域的観点から統合し強力に推進するため、2050 年に向けて、その羅針盤となるまちづくりのグランドデザインを策定する。
- 今、動き始めている都市拠点の活力を、世界と戦える元気な大阪に欠かせない、大都市としての魅力づくりに向けて、どんどん進めていくイメージを打ち出す。

■ 理 念

① 成長する大都市・大阪 ～国際都市競争に勝てる大都市・大阪へ

- ・世界経済の動向にあわせ、さらなる成長で日本を牽引する大都市
- ・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
- ・大阪の市場圏を拡大する広域インフラや拠点の形成

② 便利な省エネ都市・大阪

- ・利用者の視点に立った利便性の高い交通システムへの転換
- ・「歩いて暮らせるまちづくり」のための都市機能の集約化・混合化
- ・新たなエネルギーの創造や省エネルギー化の推進

③ 都市魅力あふれる大都市・大阪

- ・働き、学び、遊び、楽しむ機能の最大限の発揮する楽しい大都市
- ・圧倒的な存在感があり、世界に発信できる名所・名物づくり
- ・みどり溢れ風を感じる歩行者・自転車空間

④ 安全な大都市・大阪

- ・首都機能、日本の経済中枢機能を代替し得る防災安全都市化
- ・大都市大阪居住者の安全のための防災拠点の形成

■ 視 点

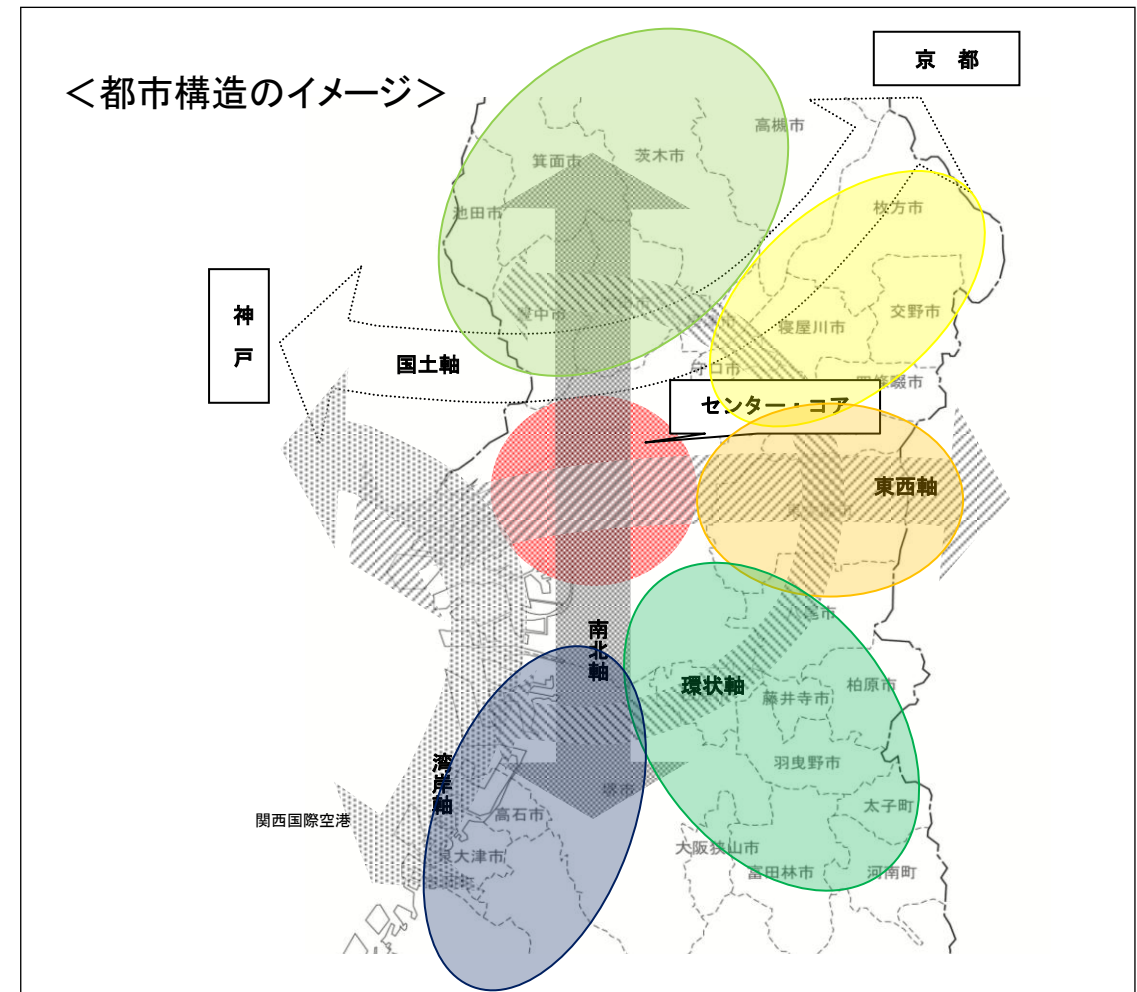
～ボトムアップとパワーアップの両面からの実現方策

- ① 供給側のまちづくりから需要(利用者)側のまちづくりへ転換
- 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
- ③ 民間活力の導入による国際競争力の強化
- ④ 都市魅力創造のまちづくり
- ⑤ 大胆な選択と集中

■ 広域的位置づけと都市構造

○ 広域的連携を見据えた大阪の都市構造

- ・名神・新名神・山陽・中国自動車道等の高速道路網や、新幹線等により形成される国土軸を備え、加えて、世界とつながる阪神港、関西国際空港を持つ大阪の特性。
- ・南北軸による国土軸のエネルギーの導入、関西国際空港との連携
- ・大阪都心部(センターコア)とそれを放射状、環状にとりまく軸線により、衛星都市群と連携した都市構造。



○ 対象エリア

- ・これまでの行政区域に捉われず、大都市として一体的に機能しているエリアを設定
- ・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

① センター・コアの方向性

○ 特色ある4つのエリアと2つの軸

- ・「新大阪・大阪」、「なんば・天王寺・あべの」、「森之宮・大手前」、「夢洲・咲洲」エリア
- ・南北軸、東西軸

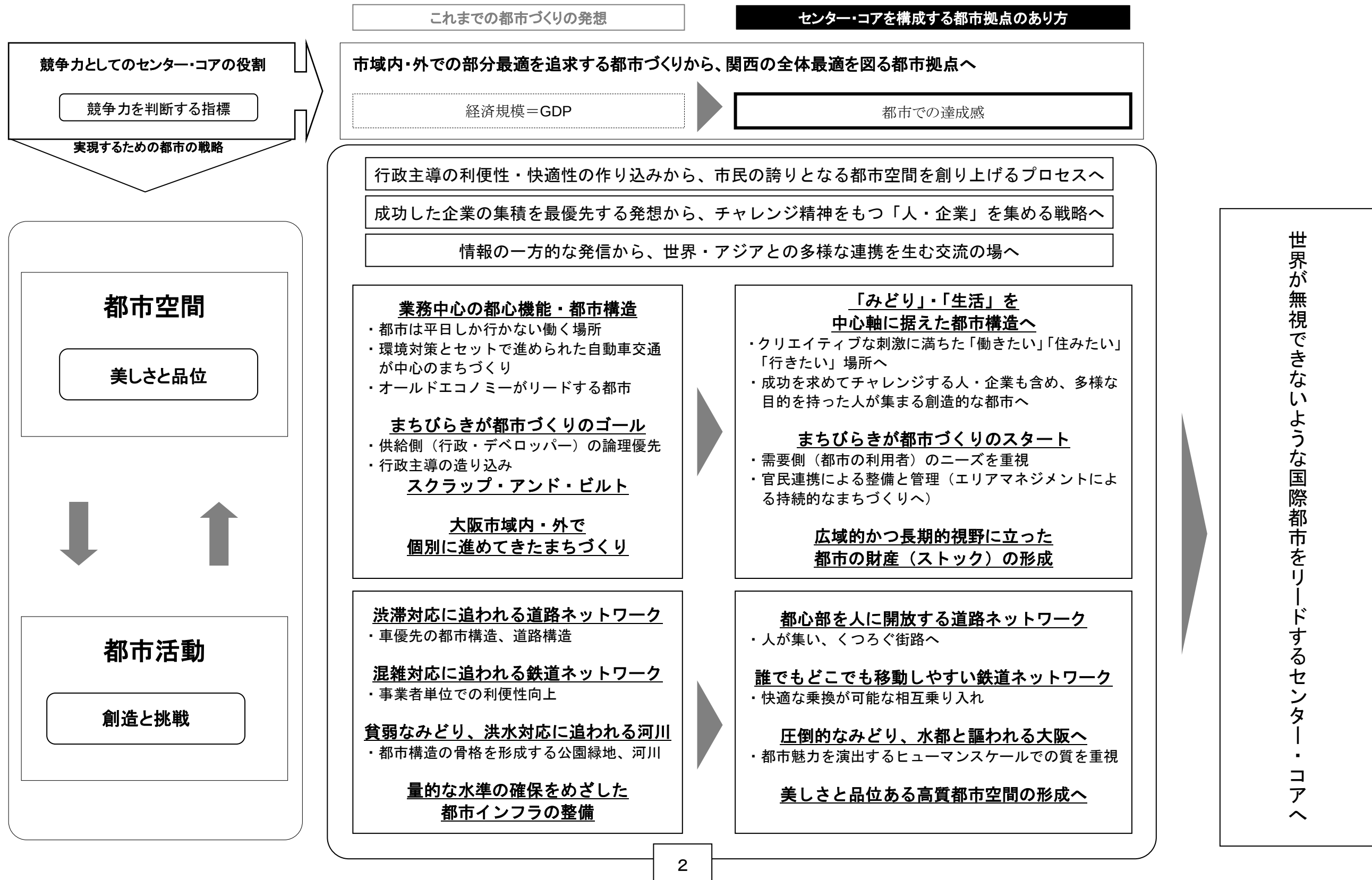
② 広域インフラの方向性

- 道路、鉄道、みどり・水など、都市を支える基盤

2. エリアの役割（これまでの都市づくりからの転換）

「誰もが投資したくなる世界・アジアの大都市」としての地位を確立

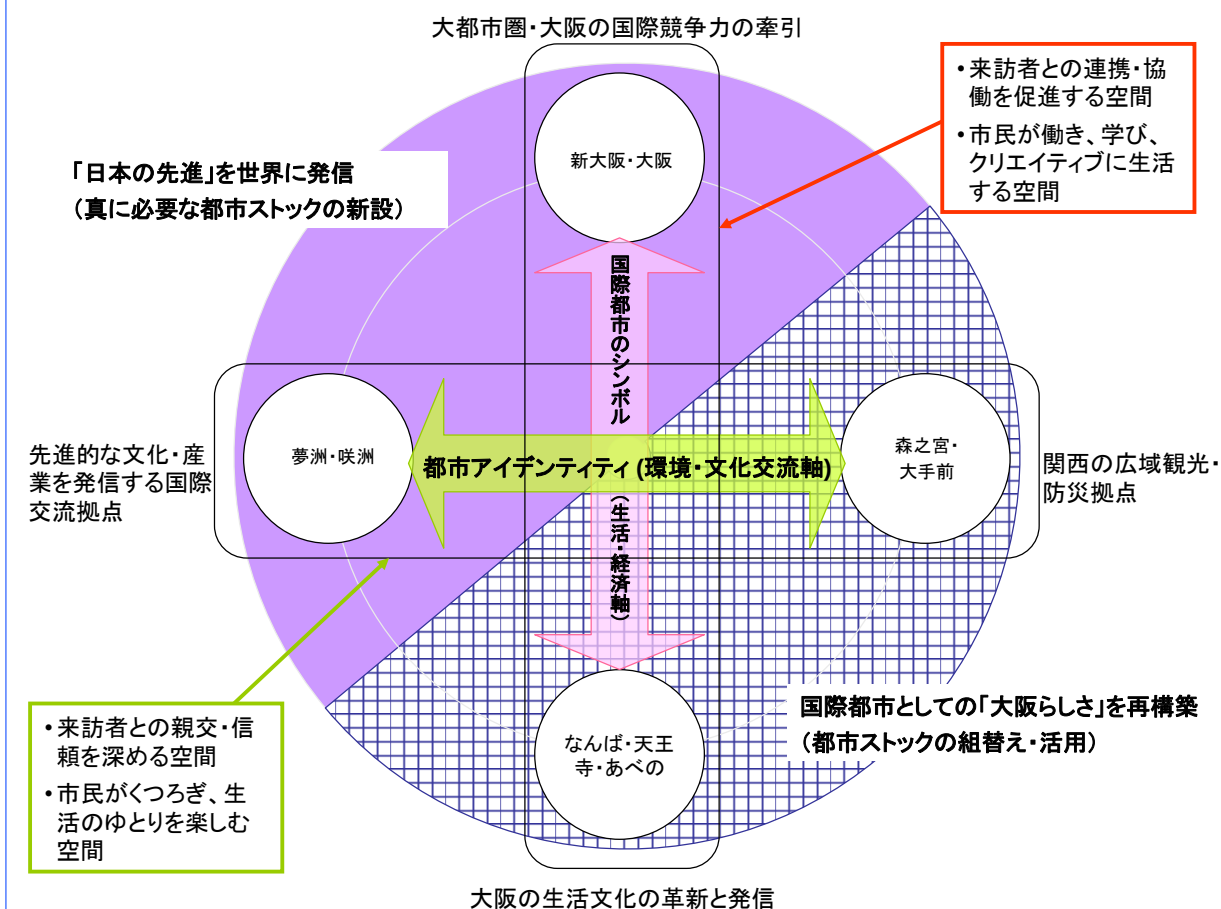
- ・日本第2の都市という発想ではなく、世界をリードする「誰もが投資したくなる世界・アジアの大都市」となる。「集積」から「成長」へ。
- ・実現のための都市戦略として、クリエイティブな活動を刺激する「美しさと品位」としての都市空間と、技術や人材の集積を「創造と挑戦」という力に変える都市機能を備え、さらに国内外からエネルギー的な人材を集める。
- ・その結果として、イノベティブな活動を持続させる国際都市が実現する。



3. 4つのエリアと2つの軸（エリアの構造）

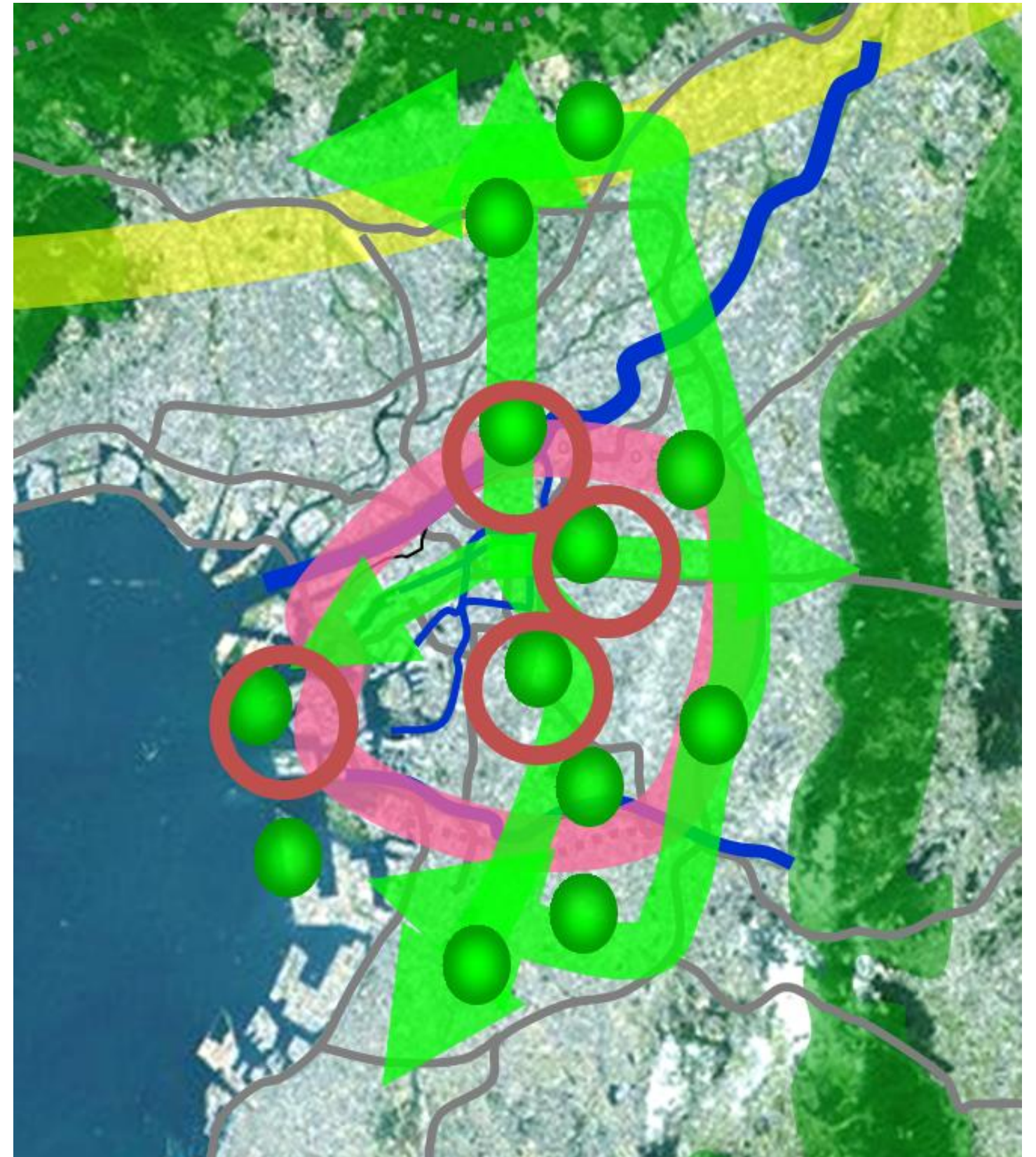
<センター・コア=4つのエリアと2つの軸>

国際都市のシンボル（生活・経済軸）となる南北軸と、都市アイデンティティ（環境・文化交流軸）の東西軸で、特性に応じた役割を担う4拠点が相互連携する。



<特色あるエリアとみどりの軸>

大大阪に蓄積された特色あるエリアの持つポテンシャルを最大限活用し、その魅力を磨きあげるとともに、みどりの御堂筋を大阪全体の背骨として、東西南北にみどりの軸線でつなぎ、人間重視の大都市としての都市構造に転換。



4. エリアでの取り組み例

「誰もが投資したくなる世界・アジアの大都市」としての地位を確立（4つのエリアと2つの軸において、新たな民間の取り組みを支援・誘導する。）

エリア及び軸		エリア等のポテンシャル	グランドデザインの中での役割と方向	先導的取り組み例
エ リ ア	新大阪・大阪	わが国有数の都市機能集積（業務・商業等）、関西の交通結節点・国土軸との結節点、国際戦略総合特区の指定区域 等 ・うめきた開発（先行開発区域（2013 年春まち開き）、2 期区域（緑化等）） ・阪急百貨店建替（2012 年春竣工予定） ・大阪中央郵便局建替 ・大阪神ビル・新阪急ビル建替構想 ・柴島浄水場の利活用	アジア・世界の中で輝く大大阪のリーディング・ゾーンへ 【役割】大都市・大阪の国際競争力の牽引 『国際産業観光エリア』	○「大阪セントラル・パーク」 ・うめきた 2 期区域（約 17ha）に大規模な「みどり」の空間を確保。国際都市にふさわしい都市魅力を創出。 ○世界の人材を集積し、交流から価値を生むイノベーション拠点 ・国内の先進技術と、都市機能の集積を活かして、国際市場で通用する新しいビジネスに挑戦するベンチャーの支援と、そのための人材育成。 ・アジアや日本に関心がある海外ベンチャー企業を集積させる拠点。
	なんば・天王寺・あべの	大阪南部地域のターミナル拠点、賑わい機能の集積（商業等）、大阪独自の生活文化、大阪を代表する観光スポット（道頓堀、通天閣等） 等 ・近鉄阿倍野駅ビル旧館建替(2014 年春竣工予定) ・南海会館建替(2019 年春竣工予定) ・難波地区(府立大/南海本社)(2013 春竣工予定) ・天王寺動物園および天王寺公園の一体化	大阪のミナミから世界が憧れる MINAMI へ 【役割】大阪の生活文化の革新と発信 『商業娯楽エリア』	○関空からの客を迎えるなんば駅前広場 ・高島屋が面するなんば駅前広場を歩行者がくつろぎ、イベントも開催できる人中心の空間を創出 ○大阪の文化を発信するエンターテイメント・ゾーン ・天王寺動物園・天王寺公園、なんば・心斎橋一帯を、魅力ある観光拠点として再整備
	森之宮・大手前	広域観光機能の集積（大阪城、ホール、ホテル、大型バス駐車場等）、高度医療機関、官公庁 等 ・大阪ミュージアム構想 ・市公館の利活用 ・成人病センター開発構想 ・大阪府庁開発構想／ごみ焼却工場の存廃 ・みどりと水が集中する都市空間の中の自然	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 【役割】関西の広域観光防災拠点 『文化・環境創造エリア』	○大阪城公園を世界水準の観光地へ ・もと大阪市立博物館等の資源を再生し、昼夜を問わず、長時間楽しめる滞在型観光拠点として大阪城公園を民主導でのパークマネジメントを検討。 ○大阪城公園を核とした「門前町」 ・大阪城公園～ＯＢＰ・天満橋エリアを、観光集客施策を展開する「大阪城北の玄関口」として一体的に再編。 ・天満橋や OBP を結ぶ無料の「城バス」(仮称)を検討。
	夢洲・咲洲	国際コンテナ戦略港湾、国際戦略総合特区の指定区域、コンベンション機能、大規模開発用地 等 ・エンターテイメント、コンベンション(MICE)機能をメインとした統合型リゾート(IR)の導入の検討 ・スマートコミュニティ関連技術実証・事業化（咲洲） ・再生可能エネルギー等、多様なエネルギーを利用した電力インフラシステムの構築（夢洲・咲洲）	「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 【役割】新たな文化・産業を発信する国際交流拠点 『国際企業集積エリア』	○大阪湾ベイエリア統合型リゾート ・インテックス大阪やホテルを活用し、海外市場に向けたプロモーション拠点として MICE 機能を強化。 ・インバウンド客の目的となる新たなエンターテイメント拠点創出。 ○海外の高度人材を集める先進技術の研究開発拠点 ・ベイエリアに立地する生産拠点と連携し、その競争力を高める先進技術の研究開発拠点（長期滞在型の研究交流、ものづくり基盤企業の集積等）
軸	南北軸 （御堂筋）	大阪のシンボルストリートとしてのブランド価値（イチョウ並木・質の高い景観）、大阪を牽引してきた企業の集積、高感度なショップ群 等 ・御堂筋デザインストリート、新たな景観の創出 ・金融関連建物の建て替え ・御堂筋の起終点でのシンボル空間づくりと道路空間の再編	「車」重視から「人」重視の OSAKA アベニューへ 【役割】国際都市のシンボルの形成 （生活・経済軸（筋）） 『居・職・学エリア』	○御堂筋ルネサンス ・緩速車線を歩行者中心のアメニティの高い交流空間として利活用。 ・並木がキタとミナミをつなぐ緑の軸となり、国際都市のシンボルとして、クオリティの高い都市景観を形成。 ・業務、観光/商業、滞在型施設等がある複合機能ゾーンとして転換
	東西軸 （大阪湾・中之島・大阪城）	東西をつなぐ川、文化資源（国立国際美術館、フェスティバルホール、中央公会堂）、観光・コンベンション施設（国際会議場、ホテル等）、ライトアップ等の取組 等 ・中之島エリアは、南北軸東西軸の結節点であり、地理的な大阪の中心。 ・水都大阪推進(水と光のまちづくり構想)⇒景観形成、官民連携によるイベント、ライトアップ、舟運等。	ビジネス・文化・交流などの機能が複合した 新しい OSAKA のブランドエリアへ 【役割】都市アイデンティティの発信 （環境・文化・交流軸（通り）） 『みどりの風の道』	○大川・中之島プロジェクト ・セントラル大阪の一翼を担う中之島のまちづくりの方向性をふまえ、スーパーブロック方式などにより、中之島 4・5 丁目のまちづくりについて官民連携して推進 ・東横堀川水門を核とした親水性の高い民間プロジェクトの誘導 ・市民発意の多様な活動(イベント等)を応援する官民連携スキーム(日本版 B I D 等)の検討。 ○水都大阪のシンボル「水と緑のネットワーク」の充実 ・川を中心とした美しい都市景観の形成と、市民の日常的な憩いの場として公園や親水空間、歩道、自転車道等をさらに充実。 ・新たな「みどり」創出のシンボルとして、淀川スーパー堤防・正蓮寺川空間(約 20ha)をみどり化

■御堂筋地域・取り組み例

新たな都市構造に対応した“御堂筋”の将来像について（イメージ）

【参考】

現在の“御堂筋”

『高度成長期型の“御堂筋”』

～業務中心の都心機能～

- ◆ 高度経済成長期の関西経済を牽引した大企業が集積する関西一のビジネスゾーンとして繁栄。ミナミは大阪を代表する商業地・観光地として発展
- ◆ 淀屋橋～本町沿道については、休日や夜の賑わいが課題
- ◆ 船場地区を含む御堂筋エリアではオフィス供給が需要を上回り空室率は上昇、賃料は低下傾向。
- ◆ 近年、一筋入った船場地区ではマンション建設にともない居住者が増加。

～「車」重視の道路空間～

- ◆ 「梅田」と「難波」の南北を繋ぐ交通軸として整備され、1970 年の大阪万博を契機に、急激な自動車交通量の増加に対応して、南北一方通行化
- ◆ 御堂筋の交通量は昭和 40 年代と比べ 4 割減

～高度成長期の規制を継承した都市景観（淀屋橋～本町）～

- ◆ 百尺規制（31mの高さ制限）が守られながら、1960 年代頃から風格あるビジネス街が形成（その後一定緩和 沿道軒高さ 50m、建物高さ 60m等）
- ◆ 4 列のイチョウ並木が 4km にわたって連なる都市景観

- ◆ 沿道ビル 1F の金融機関跡にカフェやショールーム等が出店するなど、徐々にまちが新たな賑わいをみせはじめ、また、地元組織等によるまちづくり活動も進む。

これからの“御堂筋”

『成熟社会に対応した次世代型の“御堂筋”へ』

大阪・関西の経済生活を牽引する地区として、業務機能を基軸とし、賑わいや住機能を積極的に導入し複合ゾーンへ転換するとともに、よりクオリティの高い空間へと誘導することで、国際的な競争力を備えた魅力的な都心へ再構築する。

～国際的複合ゾーンへ～

- ◆ 淀屋橋～心斎橋沿道は、南北の経済軸、東西の文化軸が交差するゾーンとして、業務機能を軸としながらも国際的大都市にふさわしい機能を備えた多機能型へ転換（業務、観光・商業、大学、滞在型施設等の一体化）
- ◆ 併せて、休日やアフターファイブでもまちに賑わいをもたらすような機能導入
- ◆ 一筋入った船場地区では職住近接のコンパクトなまちへ転換
- ◆ 心斎橋以南沿道は人が集い、交流し、情報発信する魅力ある国際的な商業地・観光地へと更なる発展

～「人」重視の道路空間へ ー都市ストックの組換え・活用～

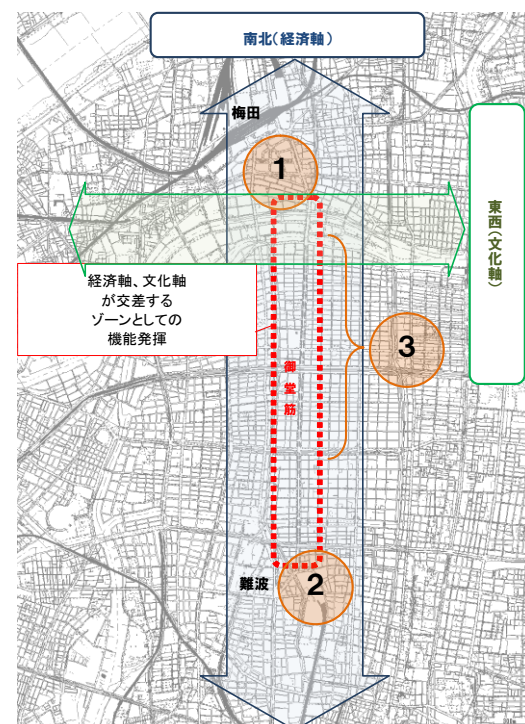
- ◆ 自動車空間を極力削減し、歩行者空間・みどりの空間へと転換することで、交通だけではない、交流や憩い、賑わいの空間へと再編

～国際的大都市にふさわしいクオリティの高い都市景観へ（淀屋橋～本町）～

- ◆ 国際的大都市にふさわしい都市景観の形成をめざし、沿道建物の基壇部の高さ 50m は維持しながらも、一定のセットバックを確保した上で高さ規制の緩和の方向性を検討
- ◆ 国際都市としての新たな魅力となる『グリーンクロス』の中核的ゾーンとしての役割発揮

～都市魅力の向上・活性化をめざしたエリアマネジメントの展開～

- ◆ 官民連携による公共空間の維持管理
- ◆ 都市魅力向上や地域コミュニティの形成に向けたコモンズ（公共空間等オープンスペース）の活用
- ◆ 産業振興の観点からのクリエイティブ・デザインの展開



■ “御堂筋”の再編に向けた考え方 『先導的プロジェクトの推進による再編誘導』

1 (仮称)大阪駅南地区プロジェクト

○建物の建替えにあわせて、以下を創出

- ◆ 大阪の玄関口にふさわしいゲート空間
- ◆ 人重視の歩いて楽しい歩行者空間
- ◆ みどりのプラットフォーム等



2 (仮称)難波地区プロジェクト

○民間活力の積極的な導入（南海会館建替え）により、緑化や歩行者環境の向上を図り、「車から人への空間再編」を図る。



3 淀屋橋～心斎橋間の先導プロジェクトの創出

- 建物更新にあわせた、業務革新拠点、観光集客拠点整備や御堂筋にふさわしいクオリティの高い滞在型レジデンス整備の誘導
- 道路空間の再編に向けた緩速車線の利活用の社会実験の実施
- 沿道等の魅力の向上につながるオープンスペース等を活用した恒常的なにぎわい創出等

御堂筋エリア

【将来構想】

～『居・職・学エリア』～

御堂筋のみどり化とまちなみの再編



大阪ステーションシティ「緑の空間」



駅前再開発ビルの建替えとみどり化



建築物の屋上緑化



風を感じる自転車道路化



歩道部カフェテラス

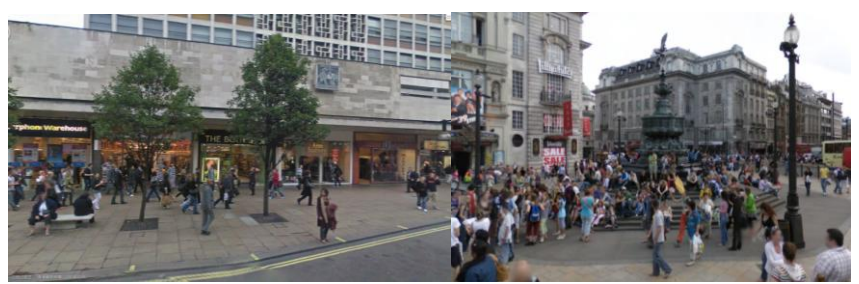


ストリートパフォーマンス



なんば駅前のみどり化

にぎわい空間への再編



沿道の専門店のにぎわい

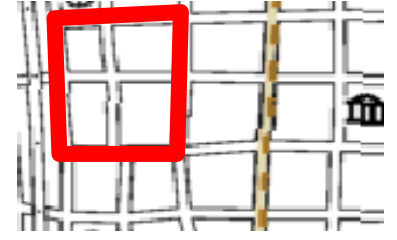
シンボルとなるモニュメントの設置



車道部のみどり化



セットバックを確保し高さを規制緩和



御堂筋沿道の大街区化



ファサードの美化と規制緩和



電線類の全面地中化



地下へのエレベーター設置

注) イメージを表したもので、場所を特定したものではありません。

新大阪・大阪エリア

【将来構想】

～『国際産業観光エリア』～

都市と自然が調和したヒューマン・エリア

◆国土軸と直結する国際産業観光エリア化



・中央リニア新幹線との連絡 北陸新幹線との連絡

◆玄関口としてのみどり化



・新大阪前地区のみどり化、顔づくり



ノースゲートビル「風の広場」



JR大阪駅の「空中カフェ」

◆玄関口としてのみどり化

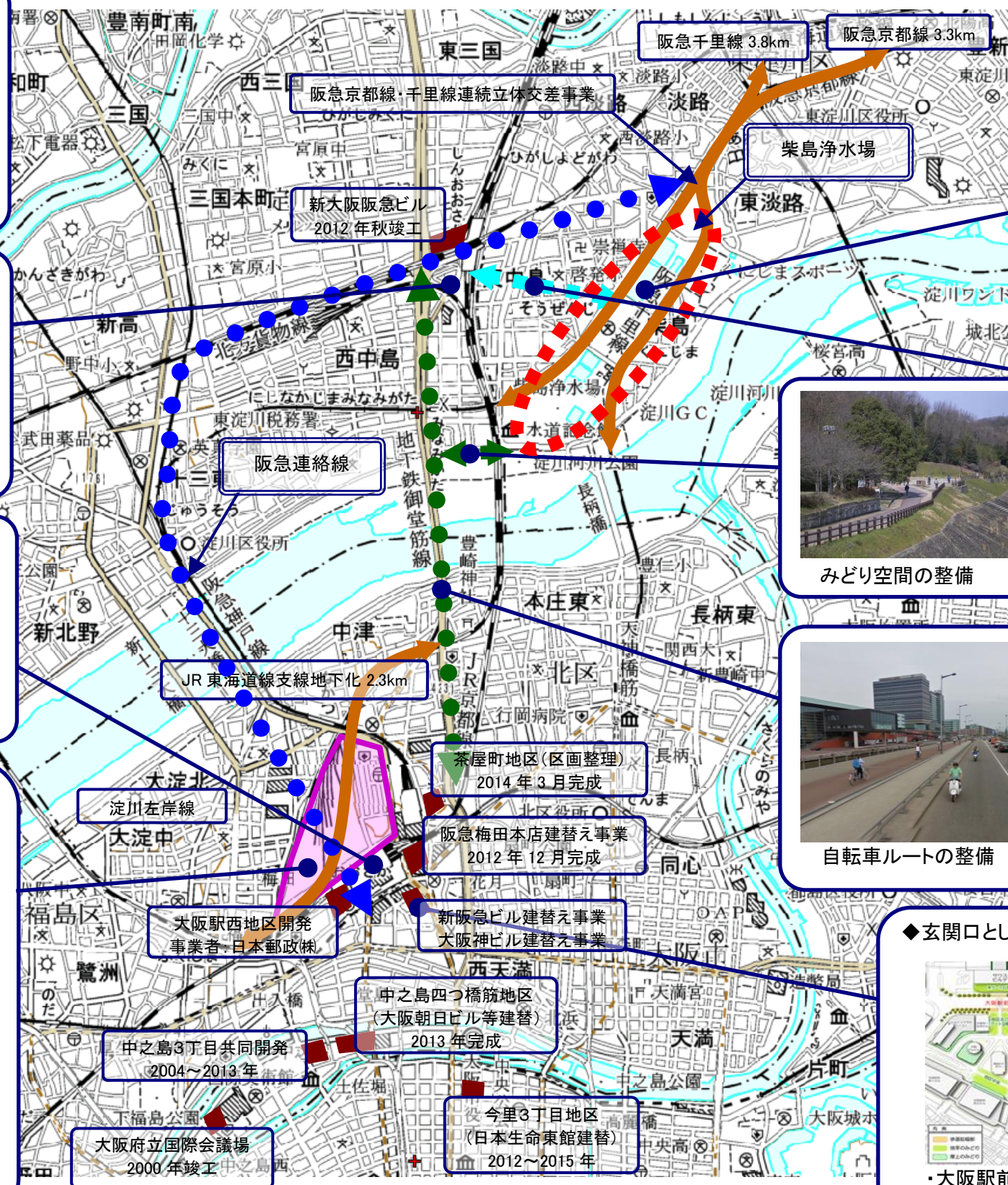
・大阪駅前地区(うめきた)のみどり化、歩行者空間の充実



2期工事高層ビルの空中緑地



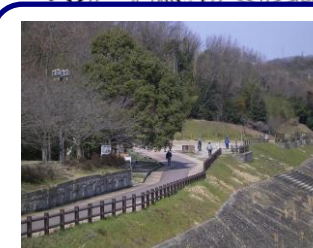
ナレッジ・キャピタルを世界へ



◆国土軸と直結する国際産業観光エリア化



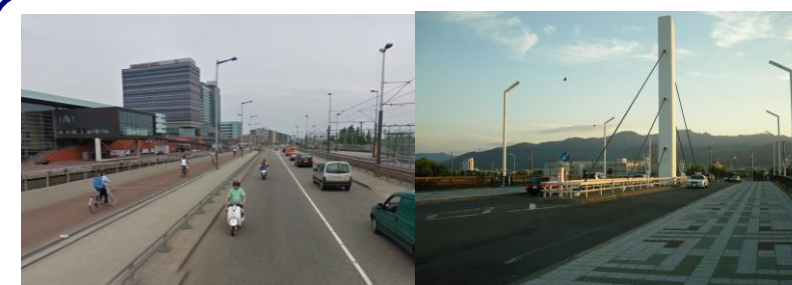
・「跡地」の産業・観光利用



みどり空間の整備



歩行者動線整備



自転車ルートの整備

安全で快適に行き来できるルートの整備

◆玄関口としてのみどり化



・大阪駅前地区(駅前ビル)のみどり歩行者空間の充実

なんば・天王寺・あべのエリア

【将来構想】 ～『商業娯楽エリア』～

【方向性】

- なんば、天王寺の民間施設のポテンシャル活用等による魅力あふれる歩行者空間の形成
- 通天閣周辺や天王寺動物園のイメージの刷新
- 天王寺となんばをみどりを感じながらつなぐ動線の創出
- これらの取組みを通じ、世界に誇れる【名物】をつくりあげる

○南海難波駅前の緑化



○「なんばパークス」、「Zepp(ホール)」など、民間開発を主体とした賑わいの形成



○世界初「コアラの見えるLRT」
⇒天王寺～難波間(約3km)をつなぐ、LRTを整備。
天王寺動物園内を通過。



○動物園内に民間施設を新たに誘致



○LRTと阪堺線・堺筋線の接続



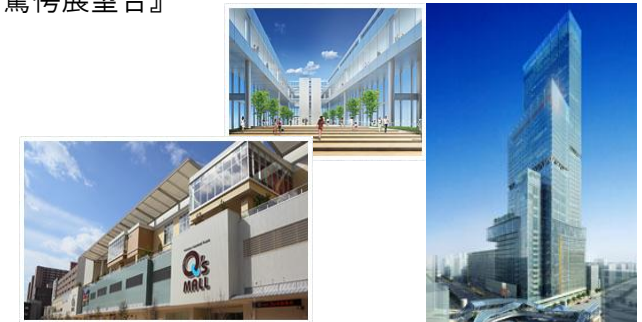
○高架下の景観改善
⇒動物園側へのセットバック、緑道化
⇒天王寺三角公園などオープンスポットの設置



○天王寺交差点のモール化
⇒国道25号アンダー化、谷町筋を西へ振替



○「Q'sモール」、「あべのハルカス」を中心とした【名物】づくり
⇒『驚愕展望台』



東西軸

【将来構想】 ～『みどりの風の道』～

【方向性】

- 中央大通や中之島にみどりを重点的に配置し、東西のエリアを結びつける。
- 沿線の各スポットの魅力向上を図るほか、回遊性を確保。
- 阪神高速の活用など都心の交通処理を再検討。
- 御堂筋を分断している阪神高速の高架撤去・緑地化。

○中之島のみどり化



○OAP、市公館、大阪城を結びつける



大阪湾と生駒山系とを結ぶみどりの軸

○川口地区、中之島西部、江之子島の魅力向上
⇒水辺環境の整備や遊歩道の整備。民間開発の誘導。



○中央大通の緑化
⇒信濃橋～農人橋間を撤去。平面交通処理は検討。



○大阪城を核にした東ヤード、森之宮、難波宮跡の整備



森之宮・大手前エリア

【将来構想】～『文化・環境創造エリア』～

大阪の文化・歴史・環境・みどりを先導・象徴するクリエイティブエリア

大阪城公園とその周辺におけるアクセス性と回遊性の向上に資するシャトルバス(将来、BRT(次世代型バスシステム)への成長も視野に入れる。)



大川の桜と水辺

「平成の通り抜け」と「水都大阪」を活かす遊覧船コース



難波宮史跡公園
大阪歴史博物館・NHK

農林会館等跡地に公園を拡大し、大阪城公園と一体化
* 大阪城周辺のみどり・公園の拡大と咲洲「国際戦略特区」への企業集積を同時推進



大阪城エリアの入り口としての迎賓機能の充実



泉布観



大阪造幣局



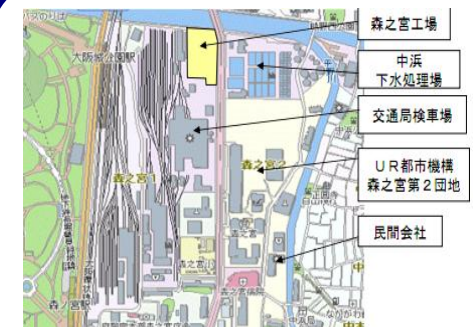
大阪市長公館



大阪城



旧大阪市立博物館



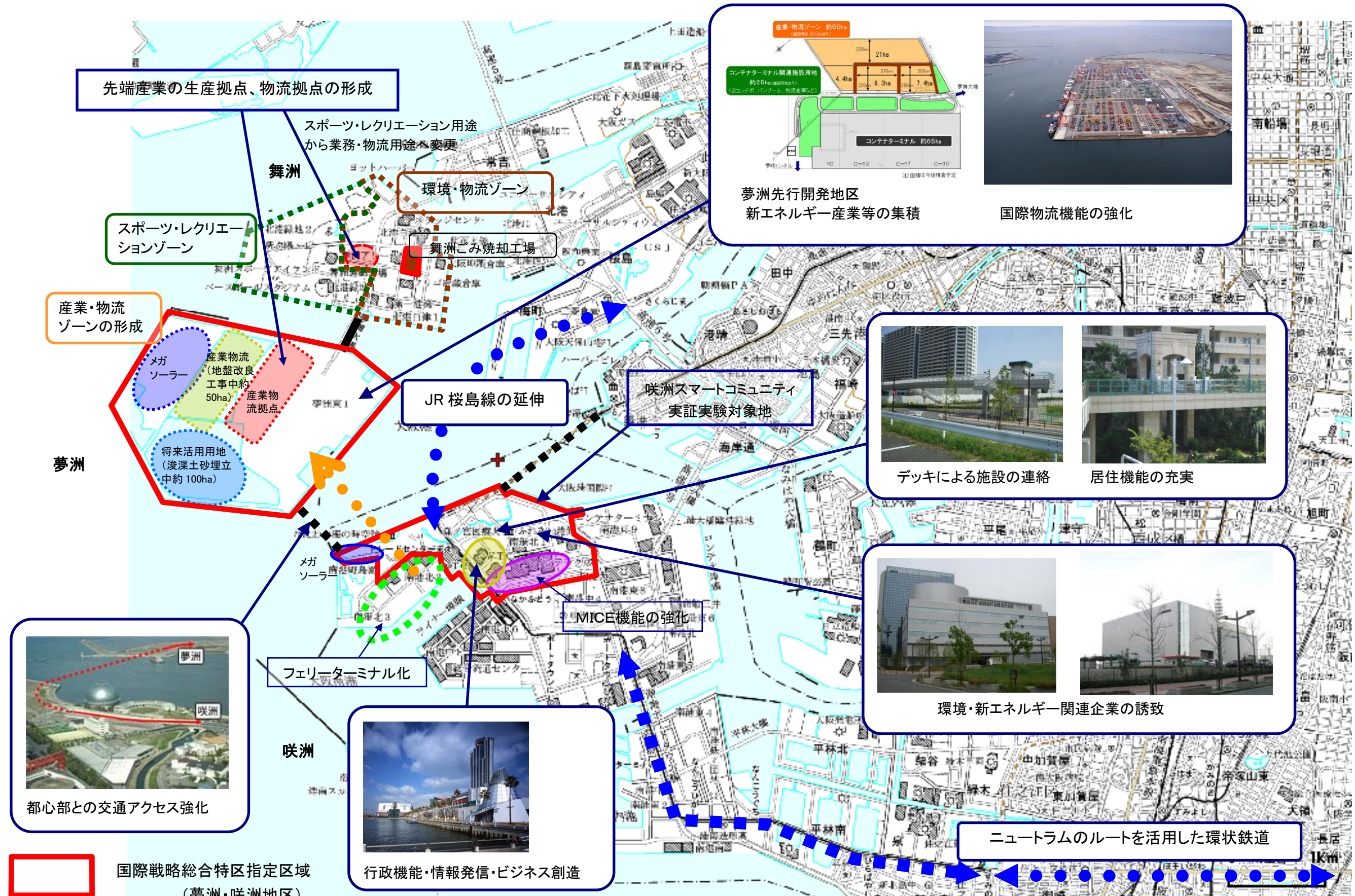
森之宮操車場周辺

大阪城公園のみどり拡大を視野に入れ、森之宮操車場周辺や成人病センター跡地などにおいて、森(みどり)の中の創造的なまちづくりを行う。

咲洲から生駒にいたる「みどりの風の道」(東西軸)の象徴的拠点エリアとして、公園の拡大、沿道緑化を推進。

夢洲・咲洲エリア

【将来構想】 ～『国際企業集積エリア』～



5. 都市基盤

◆高速道路・道路ネットワーク

- 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。
- ミッシングリンク整備を進め、阪神高速道路や近畿自動車道などで構成する環状道路ネットワークによって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、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。

- ・ 御堂筋の開放
- ・ 環状高速道路網の充実強化（ミッシングリンクの解消）
- ・ 都市圏高速道路等の一体的運営構想（HA）の実現（料金徴収期間の延長、料金体系の一元化等）

◆鉄道ネットワーク

- 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。
- 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。

- ・ 都心部と関西国際空港との連絡
- ・ 都心部に直結する鉄道網の充実
- ・ 放射状の鉄軌道網の連絡結節強化
- ・ 都心部の公共交通網の充実

◆みどりと水のネットワーク

- 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。東西南北の4つ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～中央大通り～森之宮・大手前エリア～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。（正蓮寺川整備事業）

- 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
- 淀川河川公園の賑わい向上や淀川兩岸にわたるみどりのまちづくりにより、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とともに、淀川兩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。

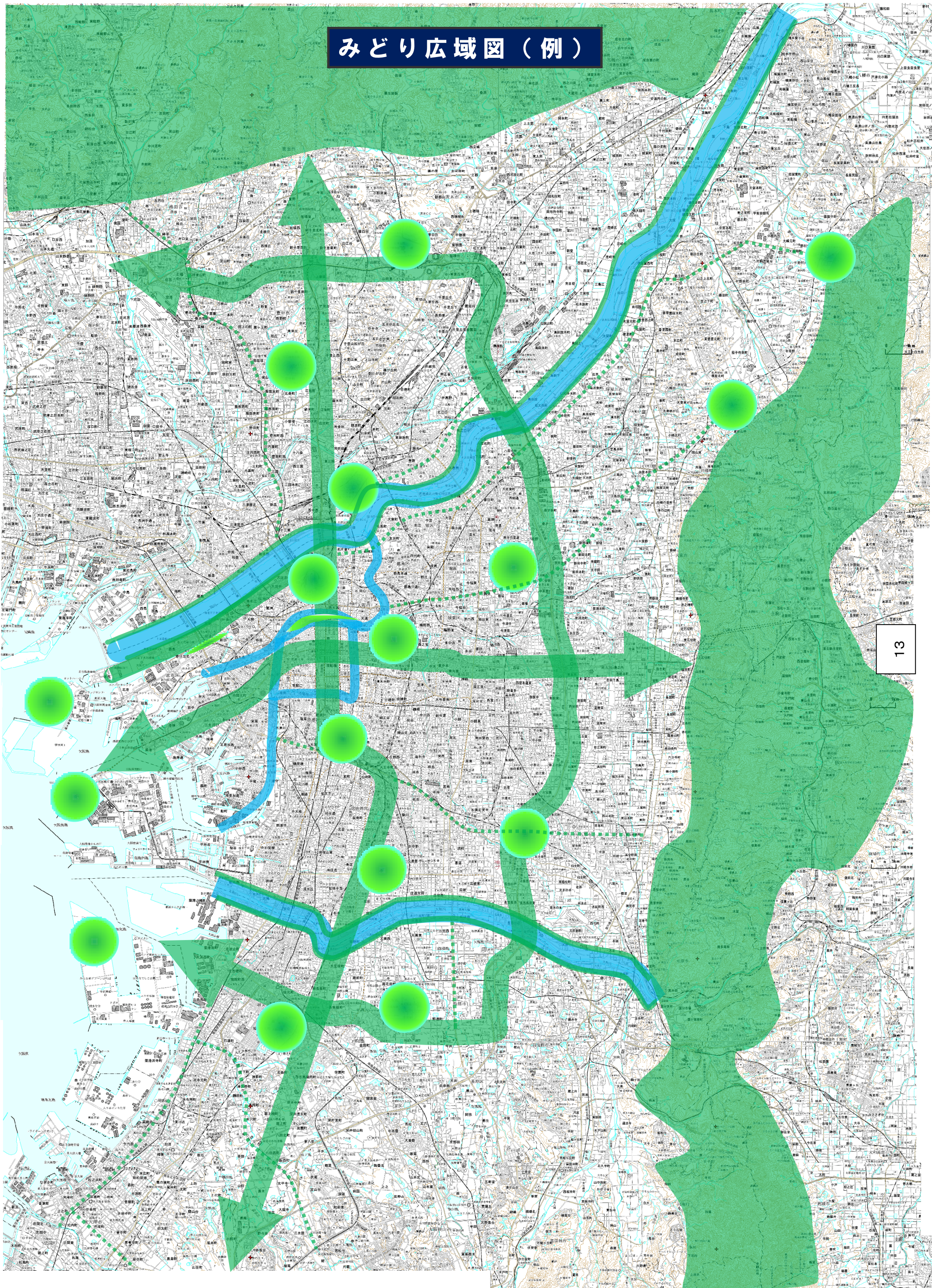
◆空 港

- 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り、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となるよう取り組む。
- 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すすめる。

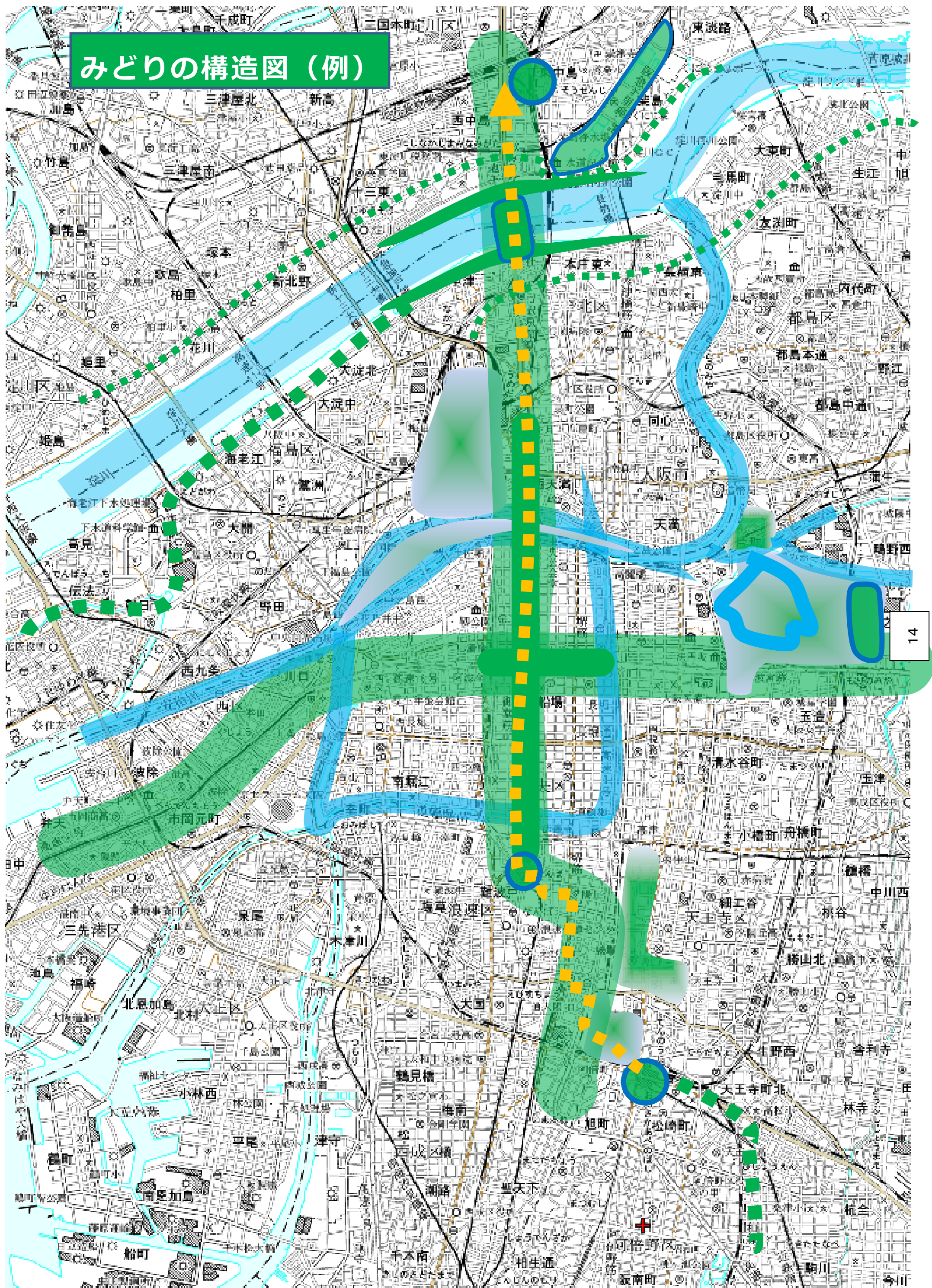
◆港 湾

- 大阪・関西の経済成長や産業競争力の強化のため、大阪府、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。そのための第1ステップとして、府市港湾の一元化をめざす。
- 「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、西日本の産業の競争力強化に向け、「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。

みどり広域図（例）



みどりの構造図（例）



道路網図(例)

新名神高速道路

箕面有料道路

名神高速道路

新名神高速道路

中国自動車道

池田線

新御堂筋

寺口線

第二京阪道路

神戸線

環状道路内地域への
通過交通の排除

淀川左岸線

淀川左岸線延伸部

東大阪線

第二阪奈道路

阪神高速環状線活用による
都心部の自動車交通制御

堺線

松原線

大和川線

湾岸線

西名阪道路

南阪奈道路

堺泉北有料道路

阪和自動車道

凡 例

	既存路線
	事業中路線
	構想路線



6. 実現に向けた取り組みと行程表

ランドデザイン実現に向けた取り組み

大阪府・市の行政主体の枠組みに捉われず、民間活力を最大限活かしたオール大阪一体となった実現に取り組む、新しいシステムづくりにチャレンジする。

① インフラ運営組織の一元化

◇高速道路や港湾等のインフラ・ストックを活用し、利用者の視点に立って料金体系やサービスの改善を図るため、「一体的な運営体制」（オーソリティー）の構築等を目指す。

（高速道路） ・阪神高速道路㈱、西日本高速道路㈱、大阪府道路公社などの高速道路網の一体的運営により、料金体系を一元化、ミッシングリンクを解消（ハイウェイ・オーソリティー）。

（港湾） ・大阪・関西の経済成長や産業競争力の強化のため、大阪府、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。

（鉄道） ・大阪市営地下鉄、鉄道各社等が協力し、運営の効率化、乗り換え利便性の向上等（シームレス化、運賃値下げ等）。

（空港） ・関西国際空港と大阪国際空港の経営統合、民間事業者への事業運営権の売却（コンセッションの実施）

② 都市魅力実現のための都市ストック活用の体制づくり

（都市ストック活用体制）

- 水都、水辺のにぎわいづくり、ライトアップなど、都市魅力のさらなる創造・発信を行うため、御堂筋や大川等、都市ストックを自在に活用した取り組み。
- 都市ストック活用にかかる道路交通規制、河川使用制限等について大阪府、大阪市の個別対応を改め、府・市一体的な規制・制限の解除協議ができる仕組みづくり。

③ エリアのまちづくり推進の体制づくり

- エリアのまちづくりは、地域の資源、ポテンシャルを活かし、府民、企業の皆さんの幅広い知恵と実行力を集めることが必要。
- 将来を見据えた大胆なまちづくりを進めるため、熟度に応じたまちづくり推進の仕組み（BID、協議会等）を導入。

行程表（例）

	2015	2025	2050
南北軸	➢ 側道（緩速車線）の歩行者系空間化 ➢ 御堂筋の景観問題の検討		➢ 御堂筋全面みどり化・モール化 ➢ 御堂筋街並み（ファサード、景観）の美化
東西軸	➢ 中之島における魅力あるまちづくりの誘導 ➢ 正蓮寺川空間の総合的なみどり化 淀川スーパー堤防のみどり化		➢ 中央大通のみどり化
新大阪・大阪エリア	➢ うめきたの緑化等		➢ うめきた、大阪駅前ビル周辺のみどり化
森之宮・大手前エリア	➢ 周辺とセットで大阪城公園エリア一体の賑わい創出 ➢ 警察本部と連携した防災 中枢機能の拡充		
なんば・天王寺・あべのエリア	➢ なんば駅前空間のみどり化 ➢ 道頓堀開削 400 年(2015) イベント（プール） ➢ 100周年（阪堺線、新世界・通天閣、天王寺動物園など）		➢ なんば・天王寺公園・動物園・あべのみどり化
夢洲・咲洲エリア	夢洲先行地区 ➢ 夢洲ひかりの森プロジェクト（メガソーラー） ➢ 咲洲スマコミ実証実験	夢洲 2 期	夢洲 3 期