

夢洲まちづくり構想(案) ～中間とりまとめ～

新たな観光拠点の形成に向けて

夢洲まちづくり構想検討会
平成27年2月

はじめに

(1)はじめに

(本資料の位置づけ)

夢洲地区での観光拠点の形成など新たな機能を盛り込んだ夢洲全体のまちづくり方針や土地利用等に関して、関西経済界、大阪府及び大阪市の知恵を集結し、将来を見据えた広い視点から検討を進めてきたところである。

本資料は、夢洲の大きな方向性を示す案として、中間的にとりまとめたものである。

(夢洲まちづくり構想検討会構成員)

公益社団法人関西経済連合会専務理事

一般社団法人関西経済同友会事務局長

大阪商工会議所専務理事

大阪府府民文化部長

大阪府商工労働部長

大阪市経済戦略局長

大阪市都市計画局長

大阪市港湾局長

川邊辰也

齊藤行巨

宮城 勉

大江桂子

津組 修

井上雅之

川田 均

徳平隆之

※検討会にはワーキングを置き、実務的な検討を実施。

(検討会の経過)

第1回検討会	平成26年10月30日
第1回ワーキング	平成26年12月4日
第2回ワーキング	平成26年12月12日
第3回ワーキング	平成27年1月28日
第2回検討会	平成27年2月9日

(2)目次

1. 大阪の成長の方向性
2. 大阪臨海部の現況・課題と方向性
3. 夢洲への導入機能
4. 大阪臨海部の再生による波及効果
5. 夢洲のゾーニングとまちづくりの進め方
6. 夢洲がめざす都市空間
 - I 交通インフラの基本的な考え方
 - II 環境・エネルギー
～ ゼロエミッション・アイランド夢洲の実現をめざして ～
 - III 景観等
～ 空間デザインの考え方 ～

1. 大阪の成長の方向性

(1) 大阪のめざすべき姿

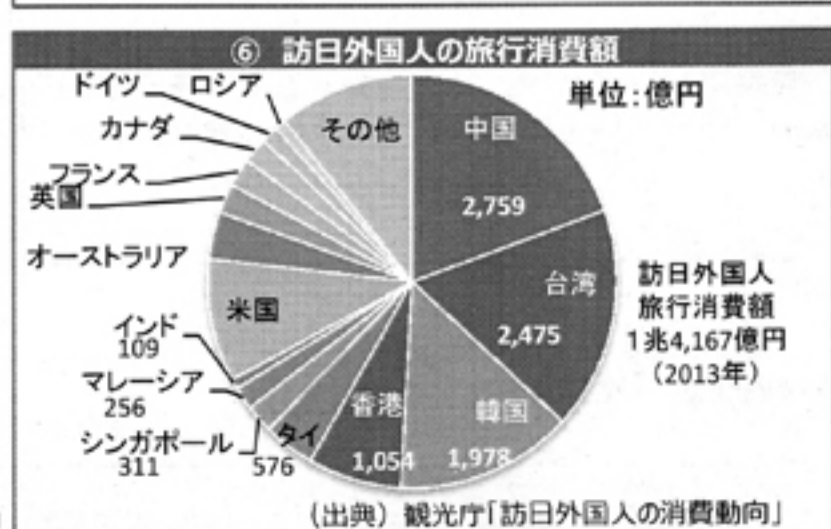
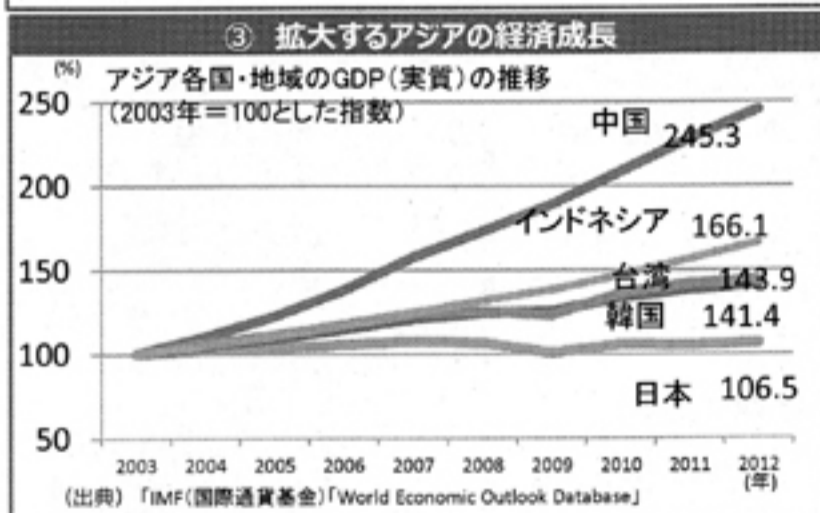
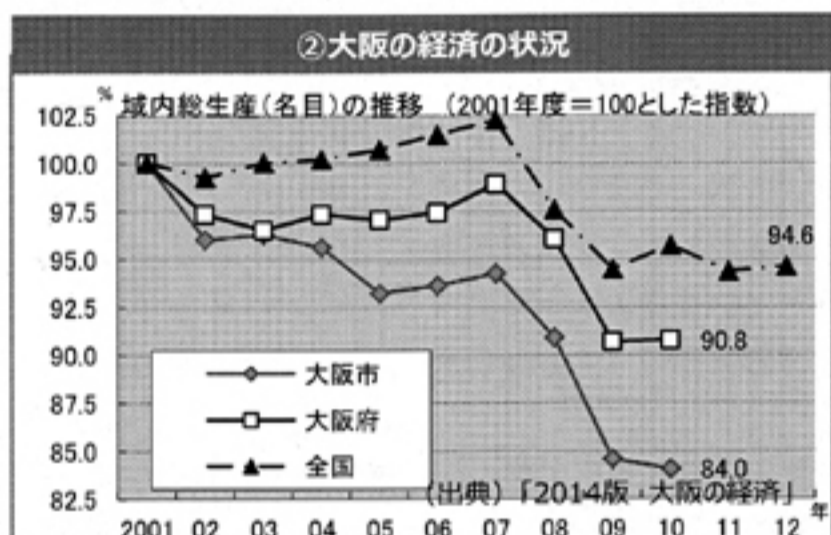
- ◆大阪の成長にむけ、総合特区・国家戦略特区の指定、民間都市開発の活性化などの進展に取り組んできたが、確かな成長軌道に乗るには、一層の取組強化が必要
- ◆2020年に大阪・関西がめざす将来像「日本の成長をけん引する東西二極の一極として世界で存在感を発揮する都市」の実現のためには、経済成長の源泉に着目し大阪・関西の「強み」を磨き、つなげ、発信していくことが重要
- ◆大阪の都市魅力を創造するため、世界があこがれる都市を創造し、世界中から人、モノ、投資を呼び込む

(2) 成長への取組みの方向性

1) 大阪を取り巻く環境

- ◆人口減少社会の到来
- ◆長期にわたる経済の低迷
- ◆アジアの各国・地域の経済成長、訪日ツーリズム人口の拡大

将来的な人口減少に伴う国内需要や低迷する経済の状況を踏まえ、アジアの成長を取り込む

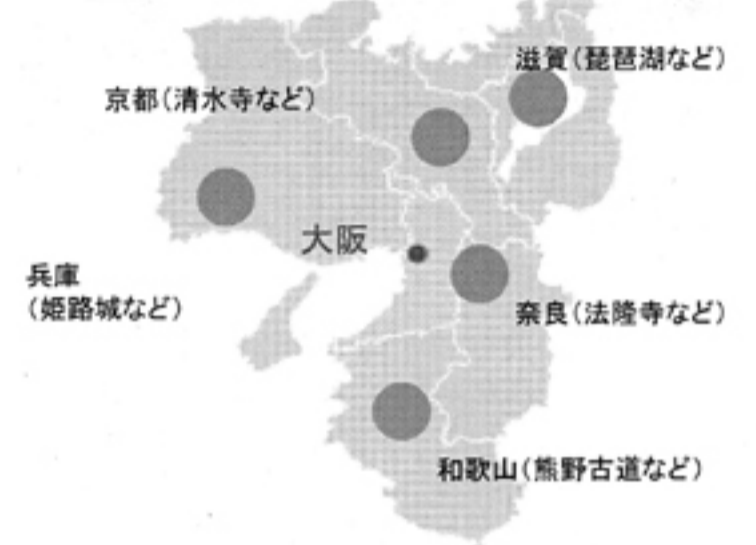


2) 大阪のポテンシャル

- ◆関西に集積する豊富な観光資源 (世界遺産等の観光資源、大阪都心部の水辺にぎわい等)の中心に位置する
- ◆厚みのある産業集積、大学・研究機関の集積 (環境・エネルギー、医療・ライフサイエンス等)
- ◆充実した交通インフラ (鉄道・高速ネットワーク・関西国際空港・国際戦略港湾等)

- 歴史・文化遺産の集積の中心に位置する
大阪、奈良、京都、和歌山、兵庫、滋賀など
多様な文化の創造・継承・蓄積
※世界遺産が関西に集積

関西の中心部に位置する大阪 (例: 歴史・文化遺産など)



- 大阪都心部の水辺のにぎわい
中之島エリア、八軒家エリア、東横堀川・道頓堀エリアなど

- 環境・エネルギー産業等の機能集積
大学・研究機関の集積
彩都など特色ある研究開発拠点、バイオ・ライフサイエンス・環境エネルギー産業等多様な次世代産業の集積

関西国際空港からの国際線ネットワーク



- アジアとの経済・人の交流
大阪港の外貿貨物量
...アジアの割合: 約93% (2013年)
関西国際空港
...アジア路線発着国際便 約82% (2013年)
LCC拠点化

- 交通インフラの充実
鉄道・高速道路ネットワーク、関西国際空港、国際戦略港湾 (阪神港)

大阪を取り巻く環境・ポテンシャルを踏まえて

3) 新たな取組の方向性

- 国内外からの人・モノ・投資を呼び込み、大阪経済成長の起爆剤となる施策に取り組む
- アジア各国・地域の経済成長・海外からのツーリズムブームの機を逃がさず、新たな観光資源の開発・創造と、大阪・関西の世界的観光資源とのネットワークによる結節点 (ハブ) の構築を図る
- 厚みのある産業集積などの大阪のもつポテンシャルを高めるため、関連産業の人・モノの交流の機会を創出する
- 国内外の人・モノの往来の更なる活性化に向けて交通インフラや物流機能の一層の機能強化を図る

国内のみならず海外からの人・モノ・投資を呼び込む
民間の発想・活力による、新たな観光拠点の形成

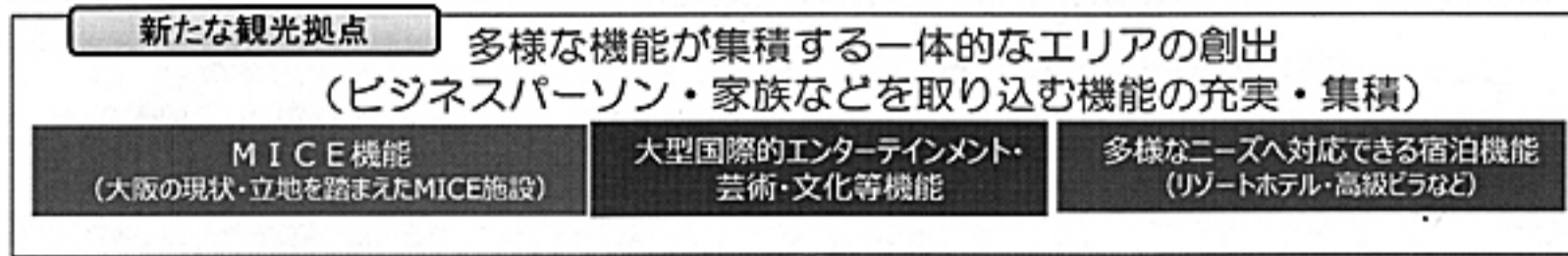
★圧倒的な魅力ある集客効果の高い拠点 ★大阪・関西の各地域とのネットワーク形成に資する拠点

1. 大阪の成長の方向性

(3) 具体的な取組と拠点形成要件

(具体的な取組①：観光を中心とした拠点形成)

大阪の産業の厚みを活かした世界第一級のMICE施設の充実や、国際的エンターテインメント施設の集積などにより、観光客やビジネス客が長期に滞在できる新たな観光拠点形成をめざす

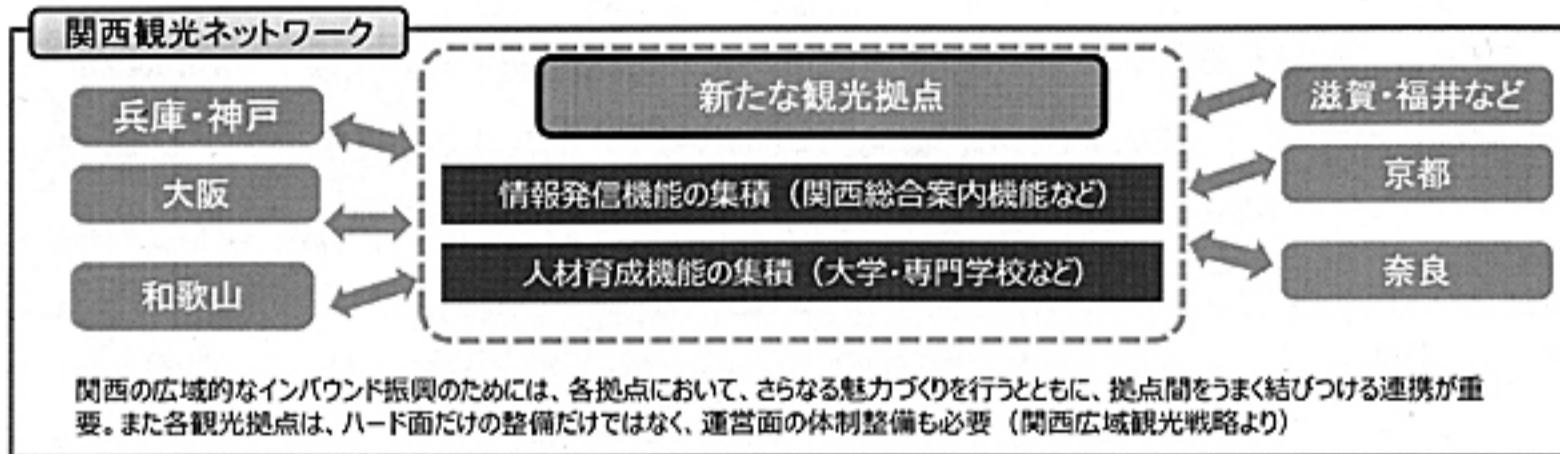


【大阪の主な課題】

- 会議・展示場など一体的整備・運営されるMICE施設の不足
- 大型展示場 (臨海部) の老朽化
- リゾート施設など滞在型の観光資源の不足
- 非日常的な空間を満喫できるエリアの不足 (都心の限られた開発用地や居住地に隣接した環境での観光等の施設展開)
- 24時間楽しめる観光資源 (ナイトメニューなど) の不足
- 大規模なインセンティブ (報奨) 旅行やニューツーリズムなどに対応できる幅広い受入施設の不足

(具体的な取組②：ネットワークの強化)

大阪・関西の世界的な資源とのネットワークの強化・形成、情報発信及び観光拠点を下支えする人材育成機能を集積することにより、関西への波及効果を高める拠点形成をめざす



海外各地域(アジア各国・地域など)の成長を取り込む

(拠点形成要件)

- ◆ 広大な開発用地 (多様なニーズに対応できる施設立地が可能)
- ◆ 滞在型観光スタイルに適した非日常空間を演出できるロケーションや景観
- ◆ 関西国際空港や大阪・関西の観光資源、ビジネス拠点とコラボレーション可能なアクセスの良いロケーション

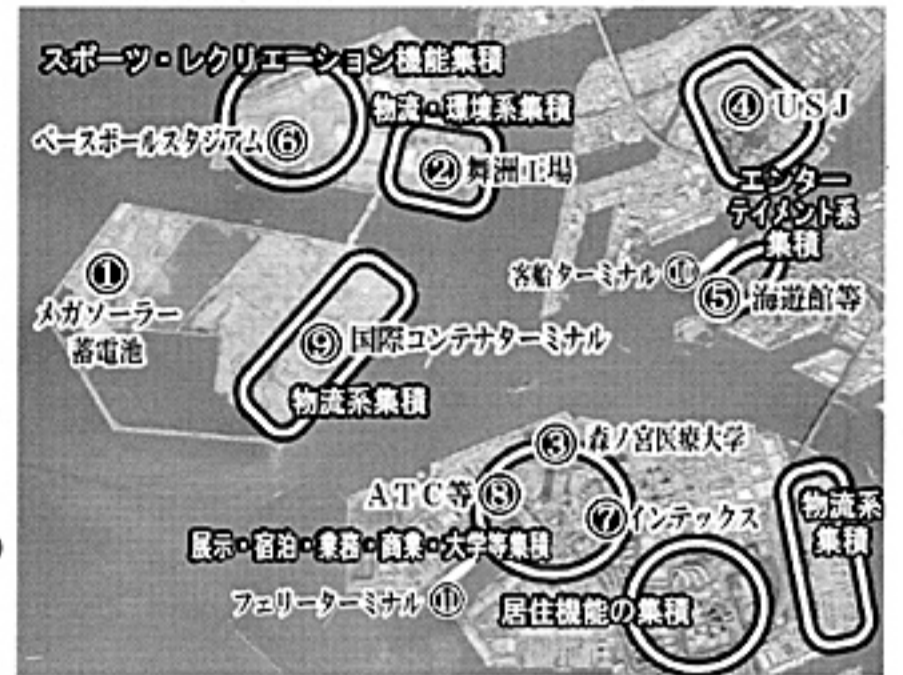
(4) 新たな拠点形成のロケーション

大阪臨海部での新たな観光拠点形成に早期に取組み、大阪の成長を促す観光分野の推進にあたり、臨海部のポテンシャルを活かす

2. 大阪臨海部の現況・課題と方向性

(1) 大阪臨海部の現況 (ポテンシャル)

- 1) 立地：アジアからの玄関口、都心との近接性
大阪湾の中心、瀬戸内との一体感
- 2) 空間：海に囲まれた立地、大規模な街区
- 3) 景観：ウォーターフロントを活かした景観
- 4) 機能：大規模街区を活かした多様な機能立地
 - ・ 環境・エネルギー系、医療系機能集積(123等)
 - ・ エンタメ系、スポーツ系機能集積(456等)
 - ・ 展示場、宿泊施設、大規模商業施設等の立地(78等)
 - ・ コンテナターミナル、客船ターミナル立地(91011等)
 - ・ いまだ広大な開発余地を残している
- 5) 位置づけ：国際戦略総合特区に指定 (咲洲、夢洲、舞洲)
特定都市再生緊急整備地域に指定 (咲洲)
国家戦略特区の指定地域 (関西) 内
- 6) インフラ：都心・関空などからの高速道路ネットワーク



(2) 大阪臨海部と既成市街地の主な課題

1) 大阪臨海部の主な課題

- ① 臨海部の立地・空間優位性を十分活かしていない
- ② 既存機能の集積状況を活かす視点が必要
- ③ 社会情勢・民間需要を捉え、次世代の成長を牽引する機能導入・産業誘致が必要
- ④ 総じて周辺への波及効果に乏しい土地利用・開発である
- ⑤ 物流機能とすみ分け、施設誘致戦略に対応したインフラ整備が必要

2) 既成市街地の主な課題

- ① 土地利用・権利の転換する既成市街地では、面的整備等による都市機能の更新が難しい
- ② 成熟したまちであるため、グローバル化・エネルギー政策など先導的な都市政策の導入に時間を要する
- ③ 水都にふさわしい、舟運としての拠点や航路が少なく、また船からの水辺景観などの更なる魅力向上も必要

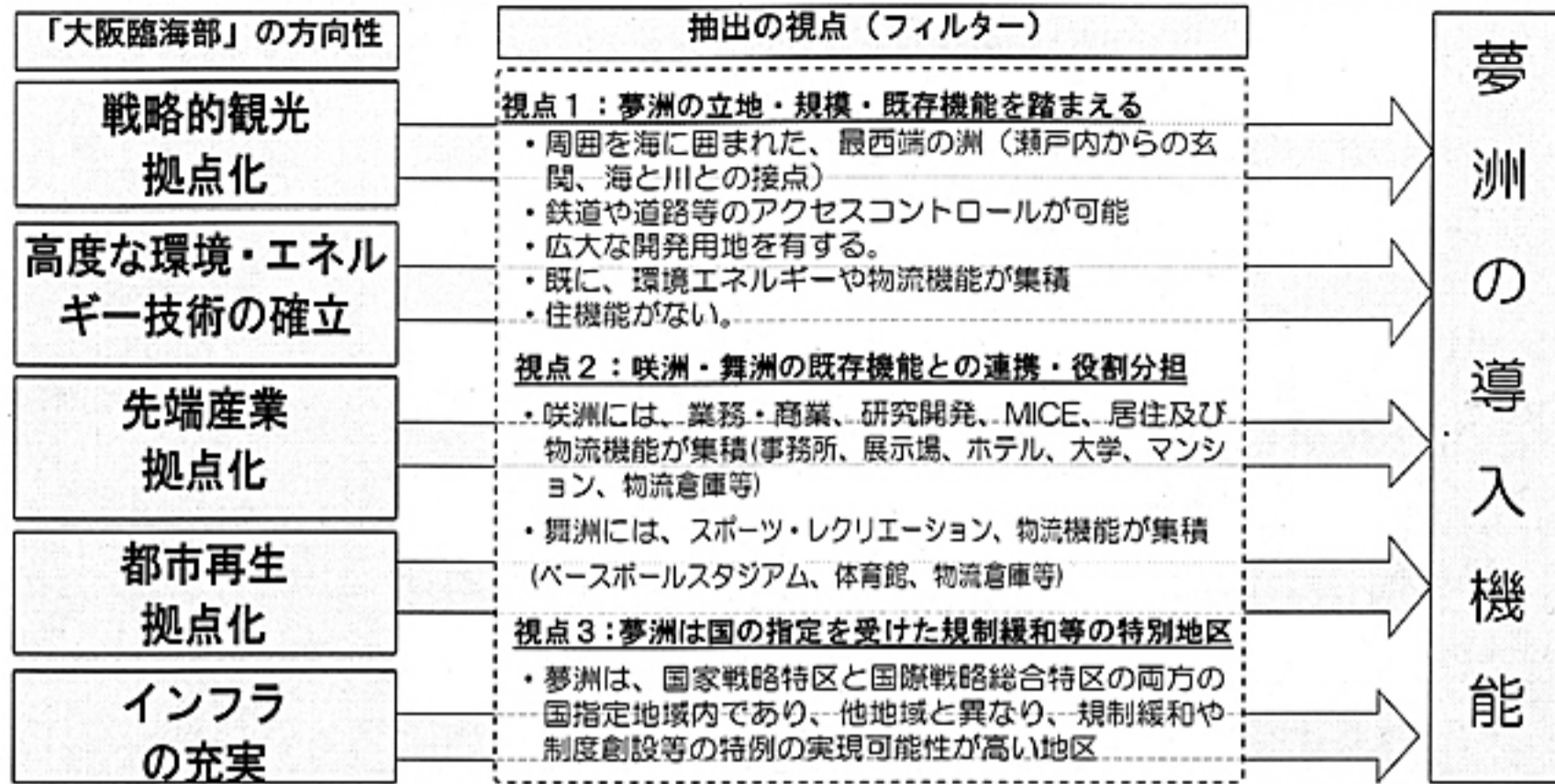
(3) 大阪臨海部の方向性 ~臨海部の強みを十分活かし、まちづくりの課題を解決~

<p>1) 戦略的観光拠点化 (世界が目にする非日常空間の創出)</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 国際的エンターテインメント機能集積 ② 世界有数のMICE機能の集積 ③ ニューツーリズム拠点形成 (医療・スポーツ・産業ツーリズム等) ④ 観光情報発信拠点形成 ⑤ 観光産業を支える人材育成拠点形成 	<p>2) 高度な環境・エネルギー技術の確立 (スマートシティとしてのブランド化)</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 低炭素循環型で持続可能な都市の実現 ② 特区指定を活かし、規制緩和などによる先駆的な実証実験・実践の場の提供 ③ 環境・エネルギー分野の先進事例都市として、ブランド力を強化 	<p>3) 先端産業拠点化 (知の実践と発信)</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 環境・エネルギー産業の一層の集積 ② ライフサイエンス産業の集積 ③ 先端産業を支える研究開発や人材育成拠点形成 (産学官の連携の一層の強化) 	<p>4) 都市再生拠点化 (臨海部と既成市街地の再生)</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 都市再生用地の確保 <ul style="list-style-type: none"> ・ 時代の要請に応じて、臨海部での柔軟な産業展開が図れるよう、リザーブ用地として確保 ・ 既成市街地の課題解決のため、都市機能の組みかえに資する用地の確保 ② 都市利便施設機能の確保 <ul style="list-style-type: none"> ・ 住宅や国際学校など、観光・産業を支える都市機能の充実
--	---	--	--

- 5) インフラの充実 (市内+広域連携強化)
 - ① 鉄道インフラの充実 (関西の各拠点と臨海部との鉄道ネットワーク充実)
 - ② 国際物流拠点形成 (国際戦略港湾としての機能強化)
 - ③ 水都にふさわしい舟運の充実 (国内外と川(都心)とが一体となった魅力的な航路・拠点の構築)

3. 夢洲への導入機能

(1) 夢洲の視点



(2) 夢洲への導入機能

新たな観光拠点の形成	①国際的エンターテインメント・芸術・文化機能 広大な敷地や水辺空間や瀬戸内・大阪・関西の文化の結節点としての立地性を活かし、国際的なエンターテインメントや和を重視した芸術・文化機能の集積を図る	②世界第一級のMICE機能 大規模なMICE関連施設を一体的に整備・運営し、新たな需要取込みを図る（アジアの主な展示会場面積約8~20ha）	
	③ニューツーリズム機能 医療産業ツーリズム等、新たな観光を促進する機能の導入を図る	④観光情報発信機能 関西観光の総合案内機能（ハブ機能）、日本文化の発信・体験機能の導入を図る	⑤観光人材育成機能 エンタメやMICE関連に従事する人材の育成・実習機能の集積を図る
	スマートシティの実現	①持続可能システム 低炭素化に資する循環型で持続可能な先端技術やエネルギー・交通システムの積極的導入を図る	②安全・安心システム 自立分散型エネルギーネットワークの構築や情報セキュリティの徹底等、レジリエンス（回復力）を有する災害等に強いシステムの導入を図る
産業・物流拠点化	①環境・エネルギー等の先端産業の集積 省エネ（コージェネ等）や、新エネルギー関連の技術展開や関連産業の集積を推進する	②国際物流機能 国際戦略港湾の中核を担うコンテナターミナルや物流機能の強化を図る	
都市再生機能の確保	①都市再生貢献機能（都市再生用地） 時代の要請に応じて、大阪臨海部での柔軟な産業展開が図れるよう、リザーブ用地として都市再生用地を確保する 面的整備等による機能更新が難しい既存市街地の課題解決のため、都市機能の組みかえに資する用地を確保する		
インフラ機能の拡充	①鉄道インフラ 都心部、及び、関西の各拠点と夢洲とをネットワークする鉄道インフラの導入を図る	②客船ターミナル機能 観光拠点形成によりクルーズ客船の寄港が将来的に大幅に増加した場合、臨海部全体の客船ターミナル機能の強化を図る	

<官民による新しい機能導入に向けた取組>

- ・新たな機能導入促進に繋がる規制緩和等要望の実現に官民一体で取り組む
- ・広大な土地を有効かつ早期利用するため、埋立・建設工事の創意工夫

4. 大阪臨海部の再生による波及効果

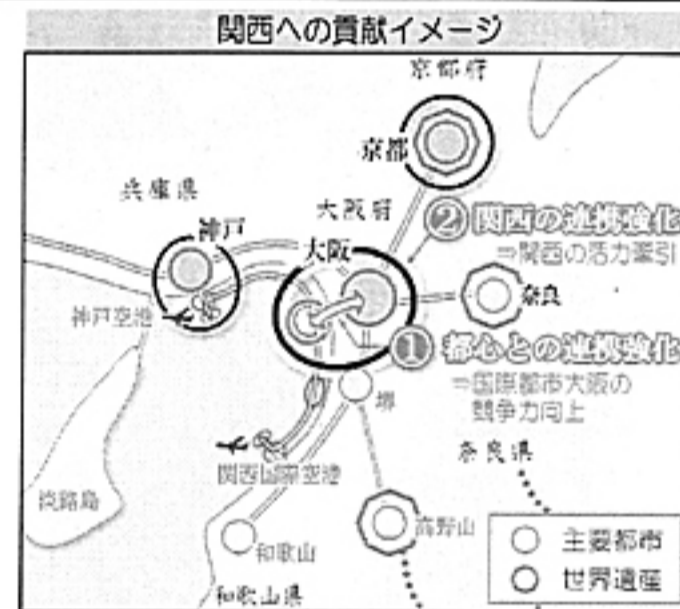
(1) 大阪・関西・西日本への貢献

1) 大阪：『都心と臨海部の連携強化による国際競争力の向上』

- 【観光】臨海部：国際的な大規模エンタメ機能 ← 連携 → 都心部：大阪“らしい”エンタメ機能（ミナミなど）
大規模MICE、スポーツ、アート 都市型MICE、歴史・文化（大阪城・中之島など）
- 【環境】臨海部：低炭素化技術等のショーケース ← 連携 → 都心部：環境配慮型建築物の誘導
- 【産業】臨海部：知の実践と発信拠点 ← 連携 → 都心部：知の集積拠点（うめきたプレッジキャピタルなど）
国際的な先端産業機能の集積 国際的なビジネス機能集積（中之島・御堂筋など）
- 【都市再生】臨海部：都市機能の組み換え用地確保 ← 連携 → 都心部：面的整備等による都市機能の更新
- 【インフラ】臨海部：鉄道・舟運の充実、物流 ← 連携 → 都心部：鉄道・舟運の充実

2) 関西：『臨海部が京阪神の中核として関西の活力を牽引』

- 【観光】関西の魅力の発信や、関西観光に“厚み”をもたせる（歴史だけでなく）新たな観光拠点としての役割を担う
- 【産業】国際戦略総合特区及び国家戦略特区の中核として、京都・神戸とともに、環境・エネルギー分野等、関西の成長に資する幅広い分野でのイノベーションを創出。
- 【インフラ】関西のゲートウェイ機能を活用し、アジア等における新たなイノベーション創出の下支えの基盤強化を図る。



3) 西日本：『臨海部が関西と瀬戸内とをつなぎ、相乗効果を誘発』

- 【観光】瀬戸内ブランドの確立に向け、瀬戸内を共する7県にて構成した組織と協力し、西日本の魅力発信・向上を図ることで、観光産業の相乗効果を誘発させる。（例：瀬戸内国際芸術祭との連携等）



5. 夢洲のゾーニングとまちづくりの進め方

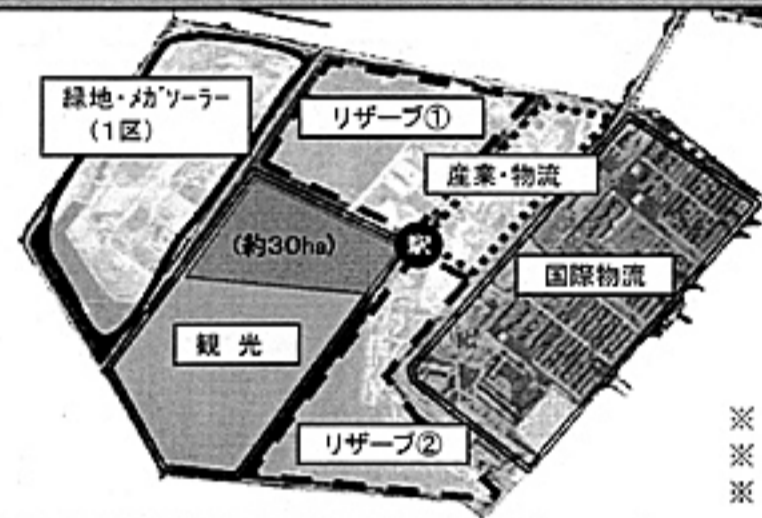
(1) ゾーニングの基本的な考え方

【夢洲の現況】

- ・夢洲には開発可能な広大な土地があり、様々な機能導入が可能
- ・夢洲の南～西岸は広大な海に面して開放感がある。
- ・夢洲の北東部には、国際物流機能が集積している。
- ・廃棄物処分場（1区）は平成40年代後半まで廃棄物処分地として使用予定

- ① 観光ゾーン**
 - ・広大な海に面した開放感等により、観光系は南側への集積を図る。
- ② 産業・物流ゾーン**
 - ・環境・エネルギー等分野の産業や物流機能は、既存の国際物流機能に隣接させる。
- ③ リザーブゾーン**
 - ・観光機能や産業・物流機能の将来的な機能強化や都市再生に転換可能な土地を確保する。
- ③ その他**
 - ・1区は海に面した開放感はあるが土地利用に制限があるため、緑地やメガソーラー等による土地活用を図る。

(2) ゾーニング



	面積
観光	約80ha (内約30haは早期利用が可能)
産業・物流	約20ha
国際物流	約100ha
リザーブ①	約50ha
リザーブ②	約60ha

- ※ リザーブとは観光、産業・物流または都市再生に転換可能な土地
- ※ 必要に応じて機能間の境界にはバッファ機能を整備
- ※ 緑地・メガソーラーゾーンについては、環境対策が必要

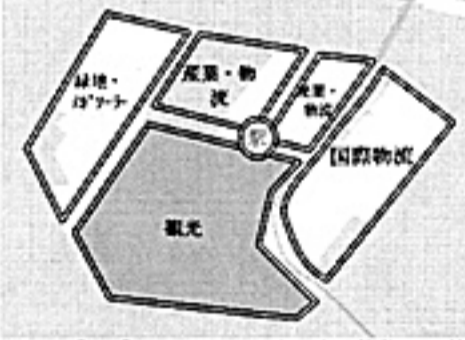
【例1】

- ・観光系用地の十分な確保
- ・観光系用地の水際線が長い
- ・観光系の早期利用エリアが大きい



【例2】

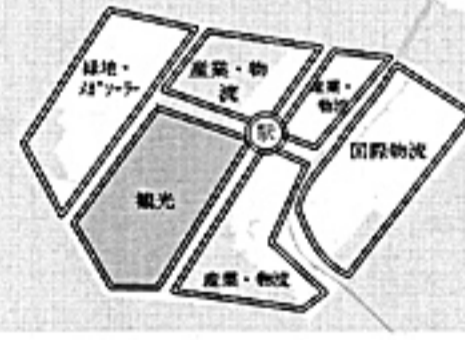
- ・観光系用地を南側に確保
- ・既存の産業・物流系用地と一体的な利用が可能



※リザーブ①と②での観光と産業・物流機能の入替も可能

【例3】

- ・産業・物流系用地の十分な確保
- ・観光系用地が産業・物流系に囲まれるため、十分なバッファ対策が必要



例3の場合の歩行者動線



<< 夢洲駅位置の考え方 >>

- 基本条件
 - ・夢洲駅は、産業・物流の従業者、観光ゾーンの来訪者等といった目的や年齢層が全く異なる人の利用が見込まれるため、以下の内容に配慮する。
 - ① 洲全体の利便性を確保する。
 - ② 異なる目的の交通を相互に干渉・交錯させない。
 - ③ 各ゾーンや目的等に合わせて、交通の利便性を高める。
- 位置の考え方
 - ・洲の概ね中央の位置
 - ・ゾーニングの境界

(3) ゾーニングを踏まえたまちづくりの進め方

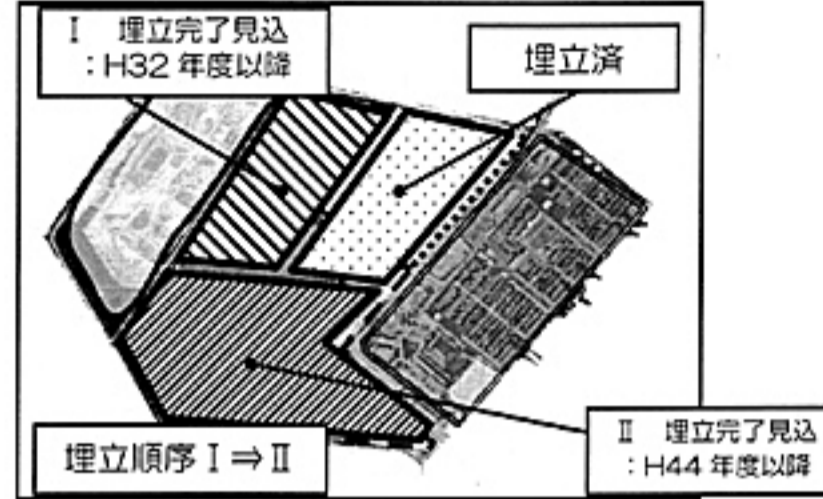
夢洲のまちづくりは、多様な土地利用ニーズに、適切かつ迅速に対応できるよう、産業・物流機能の導入を継続して図りつつ、観光拠点の早期実現を図る。そのため、民間活力を最大限に活用しつつ、観光ゾーンの埋立を優先して促進し、観光ゾーンの早期の土地利用の実現に向けて取り組む。

(4) 埋立計画

まちづくりの進め方を踏まえ、現在の埋立計画から観光ゾーンを優先する埋立計画に変更することが可能である。

○現在の埋立計画

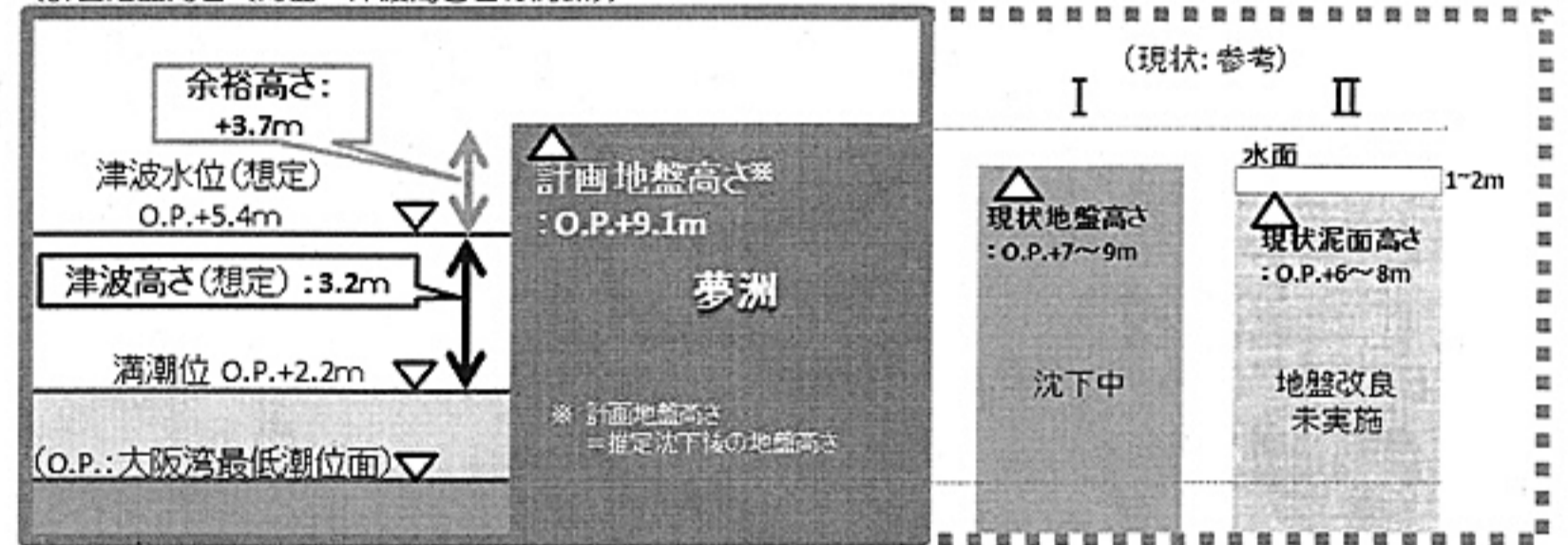
- ・大阪市の建設発生土等により埋立を実施
- ・現状と計画地盤高さ



	現況	現状の高さ(概数)	今後必要な土量見込
I	・大阪市の建設発生土を受入中 ・地盤改良済み	O.P.+7~9m ※1	200万m ³ ※2
II	・大阪市の浚渫土砂を受入中 ・地盤改良未実施※3	O.P.+6~8m ※4	460万m ³

- ※1: H26年2月時点、※2: H26年4月時点
- ※3: 大阪湾最低潮位面(O.P.)より下は実施している箇所あり
- ※4: H26年9月時点

(計画地盤高さ(海面・津波高さとの関係))



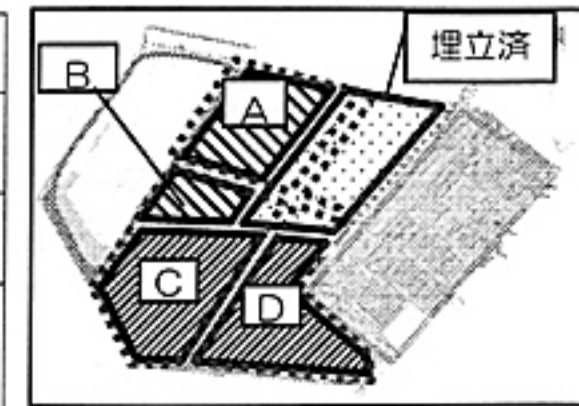
○観光ゾーンを優先した埋立計画

- ・大阪市の建設発生土による埋立では長期間を要するため、他の埋立材を活用することによりスピードアップが可能。
- ・下記にスピードアップする場合の埋立工事等の期間を示すが、土質調査などにより精査を改めて行う必要がある。
- ・埋立工事後には圧密沈下が生じるが、立地する事業者が建築工事を急ぐ場合には、圧密沈下中でも技術的には、建築工事は可能。

○観光ゾーンの埋立をスピードアップする場合の工事期間の目安

- ・平成29年度より埋立の工期短縮を図る場合の例(着手時期は早期も含め必要性に応じ決定)

	例1	例2	例3
埋立順序	A・B	B	B
埋立工事等に要する期間	~H29年度	~H29年度	~H29年度
埋立順序	C・D ※	C・D ※	C
埋立工事等に要する期間	H29~H34年度	H29~H34年度	H29~H33年度半ば



- A, B: 埋立工事後の圧密沈下の影響は極めて小さい。
- C, D: 埋立工事後、通常3年以上の期間は大幅な圧密沈下が生じる。
- ※ 観光ゾーン(C・D)のエリアの一部において、開発を急ぐ場合には、分割埋立による工期短縮が可能(例3参照)

6. 夢洲がめざす都市空間 I 交通インフラの基本的な考え方

(1) 夢洲の交通計画を検討するにあたって留意すべき臨海部の交通課題

(鉄道)

- ・地下鉄中央線の平日朝ラッシュ時(8時台)のコスモスクエア駅方面行きへの混雑への影響
- ・JR桜島線の休日のUSJ来訪者ピーク(9時台)ユニバーサルシティ駅方面行きへの混雑への影響

(道路)

- ・在来臨海部の平面街路と国道43号の主要交差点への影響
 - ・夢洲関連道路(夢洲内の幹線道路、此花大橋、夢舞大橋)への影響
- ※夢洲内のコンテナ車両の滞留については、夢洲内の待機場の整備などにより解消可能

(参考) 鉄道と道路の現況交通量と輸送力

鉄道の現況交通量と輸送力

	現況交通量 (A)		輸送定員 (B)	(A/B)
	人/時	台/日		
北ルート※1	3,600	9,100	27,000	40%
南ルート※2	15,200	12,900	40,000	118%

※1 JR桜島線 227・1137(駅方面(西九条~安土川)) (休日のUSJ来訪者ピーク(9時台)を想定)
 ※2 中央線 3112(17駅方面(本町~阿波野)) (平日朝ラッシュ時(8時台)を想定)
 ※3 混雑率150%が近畿圏の目標値

道路の現況交通量と輸送力

	現況交通量 (A)		設計基準交通量 (B)	(A/B)
	台/日	台/日		
北ルート※1	20,000	27,000	40,000	74%
南ルート※2	16,000	27,000	27,000	59%

※1 此花大橋での評価であり、設計基準交通量の上段は現況の4車線、下段は6車線の数値
 ※2 夢洲トンネルでの評価であり、設計基準交通量は、4車線の数値

(2) 交通インフラの基本的な考え方

夢洲の周辺の交通課題を踏まえつつ、ゾーニングに沿った交通インフラの基本的な考え方は以下のとおり。

(鉄道)

- ・広域アクセスと市域内アクセスの両立、リタndanシーの確保、交通分散化の観点から鉄道ネットワークを考えるとすることとする。
- ・夢洲駅を発着点とし、「北ルート(京阪中之島線延伸・JR桜島線延伸)」と「南ルート(中央線延伸)」の2方向のネットワークの構成が考えられ、土地利用の状況に応じ、具体化について検討していくこととする。
- ・夢洲駅の駅前広場(バスターミナル等)から各ゾーン内、及びゾーン間の移動については、必要に応じて別途交通手段を検討することとする。

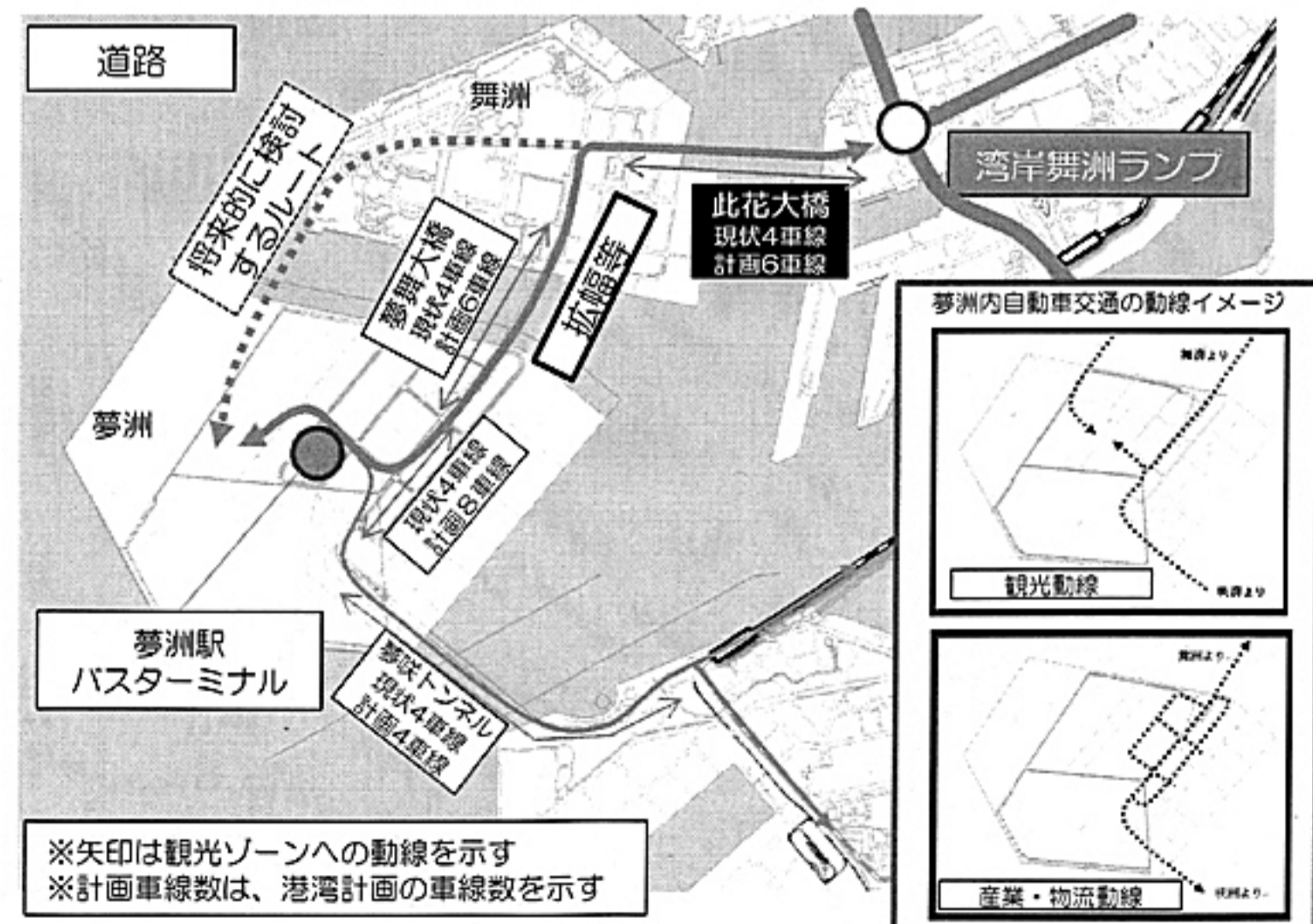
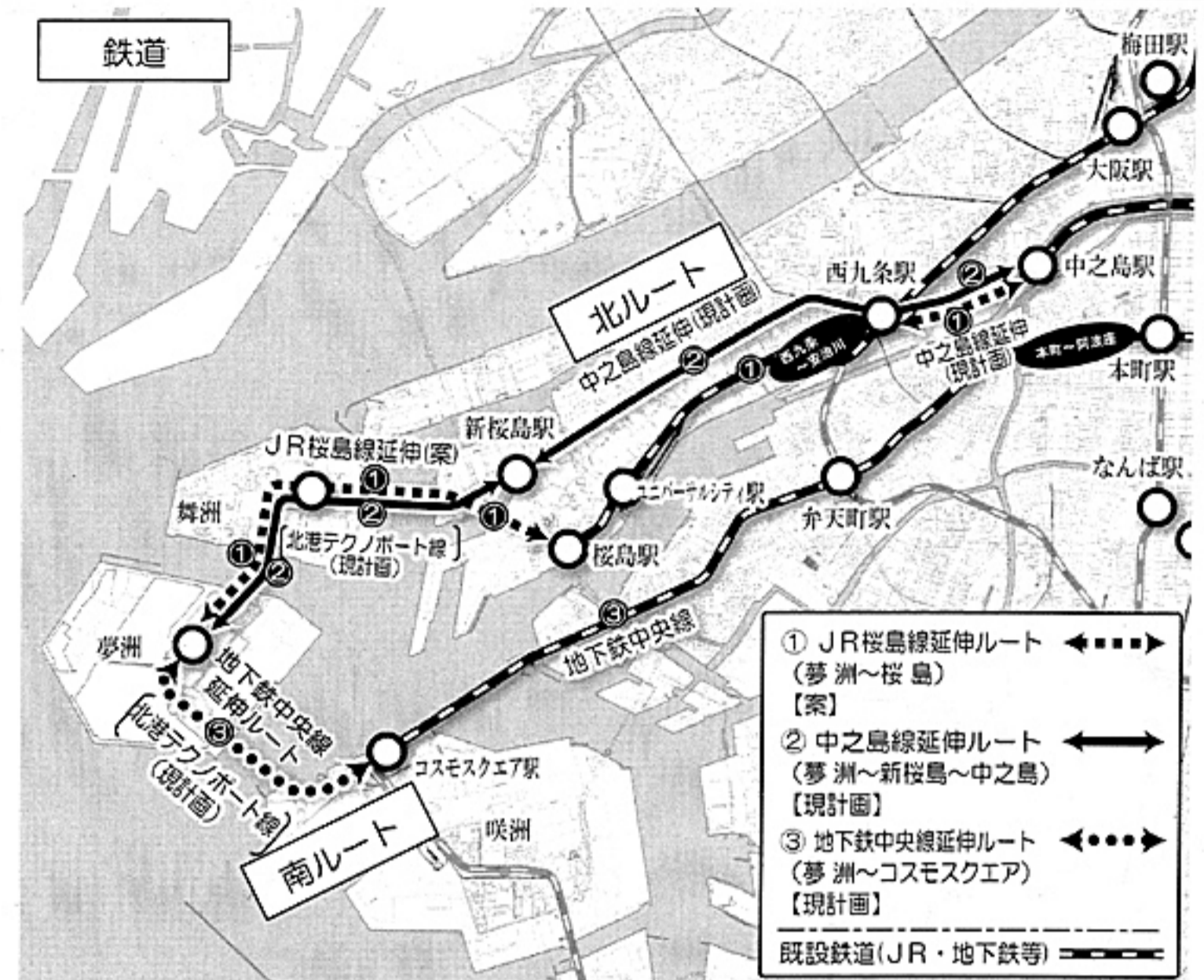
(道路)

- ・阪神高速道路の最寄りの湾岸舞洲ランプからのアクセスを基本とする。観光交通と物流交通の動線が交錯しないよう、目的別の動線を設けることとする。
- ・湾岸舞洲ランプと夢洲間の道路の機能強化(拡幅等)を図り、夢洲のゾーニングに適した道路配置を検討することとする。
- ・将来的な街の成熟に伴う交通需要の状況等に応じ、新規ルートを検討することとする。
- ・夢洲駅には、駅前広場を設け、一時利用の観光車両の集約確保に努めることとする。

(海上)

- ・関空アクセスなど、鉄道や高速道路を補完するルートとして、海上のシャトル便が利用できるよう努めることとする。

※交通インフラの整備については、開発計画が具体化する段階で、改めて、整備内容、実現方策、整備時期、費用負担について、関係者との協議調整が必要である。



6. 夢洲をめざす都市空間 II 環境・エネルギー - ~ゼロエミッション・アイランド 夢洲の実現をめざして~

(1) スマートシティの実現に向けて

背景とめざす方向

- ◎ 低炭素社会の実現と持続可能な環境は国際的なコンセンサスであり、高度な環境・エネルギー技術を有機的に組み合わせることで環境に優しいまちを実現する。
- ◎ 東日本大震災以降、より一層レジリエントなまちづくりが求められており、災害発生時においてもライフラインが途切れないなど、まちが継続して活動できるインフラを整備し、安全で安心して滞在できるまちを構築する。
- ◎ 総合特区・国家戦略特区に指定されている利点を活かし、常に先駆的な実証・実践ができる場となるよう規制緩和も求めながら“まち全体がリアルショーケース”としてブランド化し国内外に発信する。

基本コンセプト (3S構想)

Sustainable

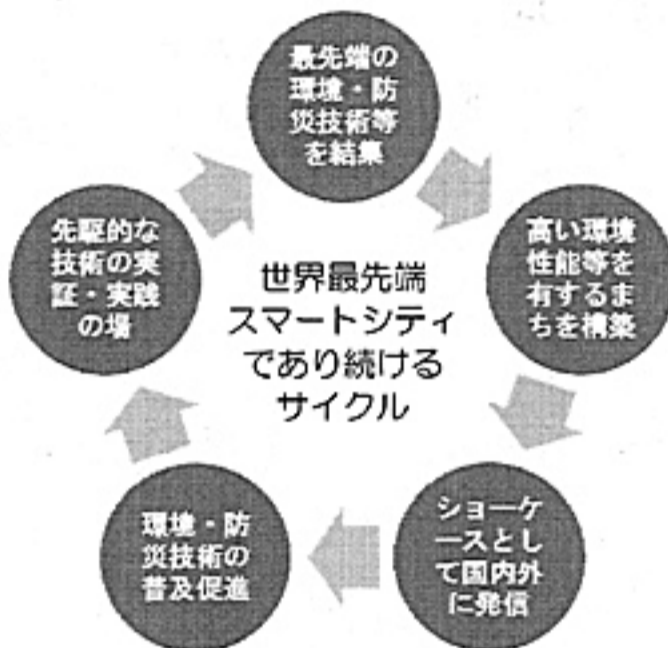
■ 日本発・世界初をめざした最先端の技術・ノウハウを結集し、技術更新を継続することで、高度な環境性能を有する低炭素循環型で持続可能なまちを実現する。

Secure

■ 防災・防犯の観点から ICT を活用し危機管理機能を向上させ、来訪者が安全で安心して、健康的に滞在できるホスピタリティの高いまちを実現する。

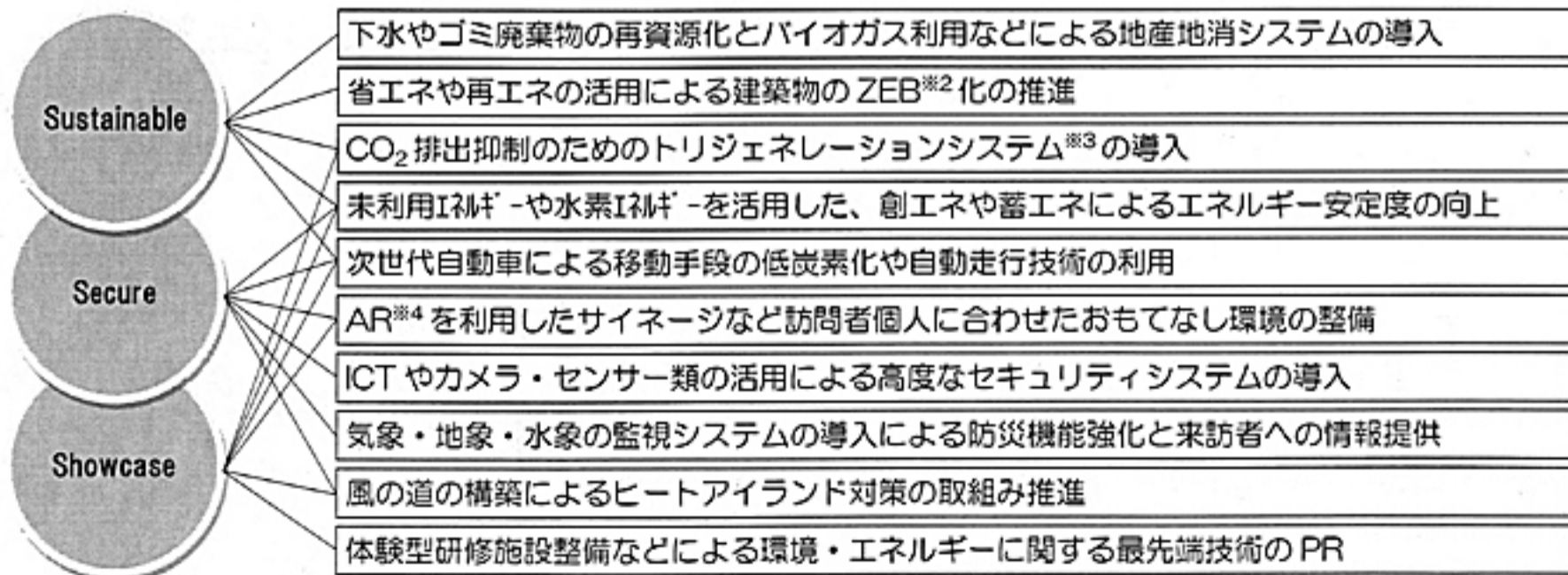
Showcase

■ “まち全体がスマートシティのショーケース”としてブランド力を向上させ国内外に発信することで、技術等を普及させるとともに、イノベーションなど MICE 機能強化の一翼を担う。



スマートシティ「ゼロエミッション^{*1}・アイランド 夢洲」の実現をめざす

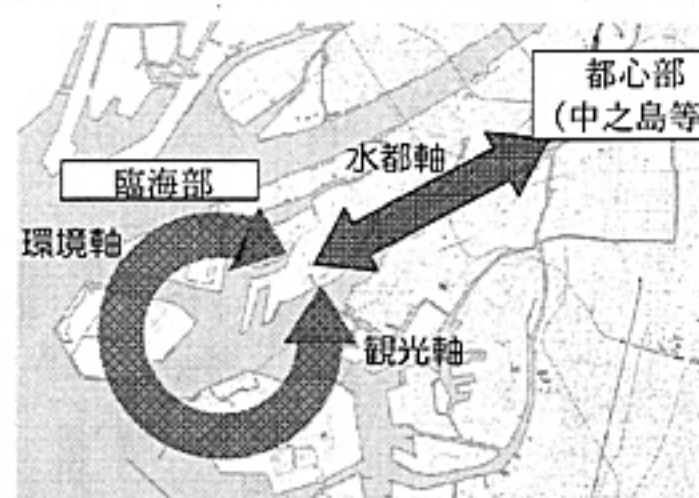
(2) 期待される技術・システム・機能の具体例



【用語】 ※1 あらゆる廃棄物を原材料などとして有効活用することで廃棄物を排出しない資源循環型の社会システム。
 ※2 (Net) Zero Energy Building 省エネや再エネの活用により、一次エネルギー消費量が正味(ネット)で概ねゼロとなる建築物。
 ※3 熱、電気に加え、発電等の過程で発生する CO₂ も有効活用するエネルギー供給システム。
 ※4 Augmented Reality デジタルに映し出した画像にリアル情報を重ねて表示することで、より便利な情報を提供する技術。

6. 夢洲をめざす都市空間 III 景観等 ~空間デザインの考え方~

(1) 臨海部と都心部における戦略軸



臨海部の都市空間形成にあたっては、各洲等との戦略軸（観光軸、環境軸）、及び都心部との戦略軸（水都軸）を設定し連携を進める。

- 観光軸
 - ・ 戦略的観光拠点の形成に向けて、夢洲の観光機能と、USJ や海遊館・咲洲の MICE 機能等の既存機能との連携を図る。
- 環境軸
 - ・ 環境・エネルギー分野の先進都市としてのブランド力強化に向けて、ゼロエミッション・アイランドをめざす夢洲を中心に、臨海部で実施している新エネルギーや蓄電池関連事業との連携を図る。
- 水都軸
 - ・ 水都大阪のブランド力強化に向けて、川・舟運をテーマにした都心部観光と海をテーマにした臨海部観光との連携を図る。

(2) 夢洲の空間形成にあたっての基本的な視点

夢洲の都市空間形成にあたっては、関西の歴史・文化的背景を重んじ、新たな観光拠点の実現のため、以下の基本的な視点を踏まえて検討を進める。

- ・ まちの骨格形成
- ・ 地理的特性を活かした空間形成
- ・ ソーンごとの特徴ある空間づくりと夢洲全体での連続性への配慮
- ・ 観光ゾーンに至る道路の空間形成の配慮



(3) 夢洲の空間デザインの考え方

1) パブリックデザイン

- 中央軸
 - ・ まちの骨格を形成する中央軸を設定し、シンボリック景観形成を図る。
 - ・ 鉄道駅から南（水際線）へのルートは、開放的な眺望を確保し、人々の快適な移動と賑わいの形成に繋げる。
 - ・ 鉄道駅から北へのルートは、グリーンベルトや道路等により産業・物流ゾーンとのバッファ機能を設ける。
 - ・ 中央軸に面する建築物については、眺望を阻害することないように配置する。
 - ・ 建築物低層部において、歩道空間との一体感を演出する。
- 公共空間
 - ・ 夢洲への観光来訪者に対して、ゆとりのある歩道空間を確保し、中高木等によるみどりの空間を創出する。
 - ・ 民間敷地内においても、道路沿線は多様な植栽等を整備し、みどりあふれる道路空間を構成する。
- 駅前広場
 - ・ 駅前には、鉄道駅と一体となった夢洲のシンボルとなる駅前広場を配置する。
 - ・ 駅前広場は、観光ゾーンと調和のとれた空間・景観形成を図りつつ、バスやタクシー等の適切な交通機能を確保し、ターミナル機能の強化を図る。

2) 観光ゾーン（水とみどり）

- 水とみどり
 - ・ 観光ゾーンでは、水都大阪のシンボルとしての「水」と、ベイエリアをネットワークする「みどり」により、大阪・関西の玄関口にふさわしく、観光拠点の新しい顔となる魅力的な空間を創出する。
 - ・ 大阪を代表するアイコンとなるシンボル性の高い建築物を配置する。
 - ・ 中央軸を中心に、ゾーン内外のみどりをネットワーク化し、全体として一体感を演出する。
- ウォーターフロント
 - ・ 観光エリアにおける水際線は、貴重な水辺空間となり、来訪者が快適に過ごすことができる空間や広場、通路により、魅力にあふれ活気づく空間としての整備を図る。

3) 産業・物流ゾーン（バッファ機能）

- ・ 産業・物流ゾーンと観光ゾーン間には、ゾーン境界にグリーンベルトや道路等によるバッファ機能を設ける。
- ・ 産業・物流ゾーンにあっても、建築物の配置や外観、色彩等、観光ゾーンへの配慮を十分に行う。
- ・ 産業・物流ゾーンの出入り口、および交通動線について、ゾーン間の影響を最小限にとどめるよう配慮する。

終わりに

～新たな観光拠点の形成に向けて～

大阪では、その成長をより確実なものとするため、アジアの経済成長や訪日外国人数の増加など、大阪を取り巻く状況の変化も踏まえ、内外の集客力強化に取り組んでいる。

「夢洲まちづくり構想(案)中間とりまとめ」は、こうした大阪の成長に向けた新たな取組みとして、展示場や会議場などのMICE機能と国際的エンターテインメントや文化・芸術などの機能を集積させた、新たな魅力のある観光拠点の形成や大阪・関西の既存の観光資源などとネットワークの強化による、大阪・関西への波及効果の高まりなどを軸としたまちづくりに関する方向性を取りまとめたものである。

新たな観光拠点の集客等の効果を高めるためには、大阪・関西の玄関口にふさわしく、観光拠点の新しい顔となる魅力的な非日常空間を創出する必要があり、夢洲における物流をはじめとした既存機能との共存や交通インフラの整備などとともに、引き続き検討を進めていく。

夢洲まちづくり構想検討会においては、実現性や波及効果の高い新たな拠点形成をめざし、「夢洲まちづくり構想(案)中間とりまとめ」を基に、民間事業者などの関係者の創意・工夫や意見を反映させた「夢洲まちづくり構想(案)」を作成していく予定である。また、最終的には、地域の声を取り入れ、夢洲まちづくり構想を策定するものである。

