

平成26年度

大阪府施策についての提言

平成26年8月

大阪維新の会・みんなの党
都構想推進大阪府議会議員団

大阪府の施策推進に際し、大阪維新の会・みんなの党都構
想推進大阪府議会議員団として提言を取りまとめた。

今回の提言は、「世界とつながる大阪の成長戦略」をテー
マに、大阪府政の重要課題について大局的な見地に立って行
うことを基本とした。

本提言の実現に向け、最大限の努力をされるよう強く要望
する。

平成26年8月6日

大 阪 府 知 事

松 井 一 郎 様

大阪維新の会・みんなの党
都構想推進大阪府議会議員団

代 表 青野 剛暁
幹 事 長 今井 豊
政務調査会長 置田 浩之

1 広域行政の一元化

我が会派が提唱している「大阪都構想」の目的は、世界の都市間競争に打ち勝ち、国際都市大阪を実現するために、大阪の統治機構を一新することで選択と集中による都市の強みを形成し、衛星都市も含めた880万府民全体の生活を豊かにする事である。

大阪都構想では、大阪府と大阪市における二重行政・二元行政を解消することはもとより、広域自治体と基礎自治体の役割分担を明確にし、大阪全体の観点に立って広域行政の最適化をめざしており、府域で一元化した方が効果的である消防、水道、ゴミ処理、公立病院等の分野は、最適化を図った上で、削減した行政コストを更なる住民サービスの向上に充てることが可能である。

これまでのように市町村の自主的な水平連携だけに委ねては、いつまで経っても府域一元化を実現する事は出来ない。

広域機能の一元化・効率化については、広域自治体の役割として検討を深めるとともに、引き続き、現体制でも実現可能な部分からその取り組みを進めていくこと。

また、国へ法改正を求める事も含め、市町村はもとより広く府民に対して、日常生活における広域化のメリットを広く府民に具体的に示していくこと。

2 国家戦略特区などの推進

平成26年5月に、関西圏が政府の新成長戦略の柱に位置づけられる国家戦略特区に指定された。

6月に全国6カ所の特区指定区域に先駆けて開催された関西圏の区域会議において、国から12項目の規制緩和策が示された。

この国家戦略特区は、総合特区の様に地域の提案に対し国が承認するものではなく、民間、地方公共団体と国が一体となってプロジェクトに取り組み、国主導で大胆な規制・制度改革を進めるものであることから、これまでいわゆる岩盤規制により阻害されていた国際競争力の向上、新産業の創出が可能となり、地域経済の起爆剤となり得るものである。

当初、大阪府・市が国に提案した内容は、能力主義・競争主義に果敢にチャレンジする内外の高度専門人材やグローバル企業、ベンチャー企業が御堂筋エリアに集積するよう、労働法制の緩和を図ること、国際的に活躍できるグローバル人材や高度専門人材の子弟の教育ニーズに応えるため、公立学校運営を民間に開放することなどを柱とした「チャレンジ特区」を設けるというものであった。

ところが、現在、国から示されている特区の中身を検討すると、労働法制の緩和については外資系企業、ベンチャー企業のための単なる雇用相談窓口の設置にとどまるものであったり、公設民営学校についても義務教育段階は対象から除外される動きがあるなど、当初の理念から後退している感が否めない。

グローバル人材、グローバル企業を大阪に呼び込み、大阪の国際競争力を向上させるために、更なる規制緩和を推進するよう、国に粘り強く働きかけること。

今後は、事業計画の詳細を定め、事業実施につなげていく段階となることから、府として、地域におけるニーズ、問題点等を把握、整理するとともに、国、関係機関、民間事業者と協議、調整を行うなど、早期の事業実施につながるよう取り組みを進めること。

一方、これまで取り組んできた関西イノベーション国際戦略総合特区では、

グリーン分野を引き続き推進するほか、ライフサイエンス分野においても、財政や税制措置といった国家戦略特区と比べ事業者の使い勝手が良いものは選択的に活用するなど、それぞれの特区制度をうまく使い分け、大阪経済の活性化を図ること。

3 賑わいづくり

(1) 統合型リゾート（IR）の誘致

カジノを含む統合型リゾート（以下「IR」という。）の推進法案については、今年6月の通常国会での成立は見送られたものの、今秋の臨時国会において成立する公算が大きく、政府においてもIRの整備を検討する新組織を作る方針を示している。

大阪は、歴史や伝統文化の息づく京都、奈良などの観光地も隣接するなど、IR事業者にとってインセンティブがあり、知事が、これまで多くのIR事業者のトップと会談を重ねてきたことから、候補地である夢洲におけるIR構想について、世界からの注目や関心が高いことがうかがえる。

夢洲については、その敷地面積の規模からアジアでナンバーワンのIRになることも可能である。大阪が成長戦略を推進し、国際都市を目指すべきと方向を定めた今、大阪にIRを整備することは、経済効果や雇用創出が期待できるだけでなく、大阪全体の都市構造を変えるツールにもなり、世界とつながる大阪のために、ぜひとも実現すべきである。

言うまでもなく、IRを誘致することは国内初の事業であり、誘致のためには海外事業者との交渉や公募条件の策定、区域指定にむけて国との折衝・提案、地域住民の意向を踏まえた地域振興の在り方など、ビジョンと戦略を併せ持った実行力のある組織体制が必要である。

したがって、IR推進法案の可決後、速やかにIR事業者から、「大阪らしさ」があり、「世界で唯一」となる提案を求めるために、IR誘致組織の強化を早急に行い、外部有識者などの専門スタッフの配置も含め、必要な予算措置を行うこと。

また、国内外の人を惹きつけ、高付加価値サービスを提供できる国際的かつ高度専門的な人材の育成等、IR誘致によって新たな労働集約的産業を興し、地域経済活性化に結び付けることも重要である。

引き続き大阪のポテンシャルの高さを国内外に発信するとともにIR誘致に向けた機運醸成を図り、今後、激化が予想される他府県との競争に遅れをとらないようにすること。

(2) 国際万国博覧会の誘致

海外から大阪への外国人旅行者、いわゆるインバウンドの受入状況は、昨年は約260万人であり、2020年にインバウンド650万人をめざす大阪府にとっては、まだまだ道半ばであり、更なるインバウンド施策の推進が必要である。

このためには、まず、大坂夏の陣から400年、道頓堀開削から400周年に当たる2015年のシンボルイヤーを外国人旅行者を受け入れるステップアップの機会として捉え、「民が主役、行政はサポート役」との基本的な考え方のもと、市町村や地元団体、民間と連携し、これまで以上に世界に大阪の魅力を印象付けるシンボルイヤーにふさわしい取り組みを推進されたい。

また、東京オリンピックが開催される2020年は、IRの誘致が大阪で可能になれば、東西の2極において世界中から日本に注目が集まる年と

なる。I Rの誘致とともに、2025年に国際万国博覧会を大阪に誘致する絶好の機会と捉えて、複合型観光施設やホテルや劇場、美術館などの周辺施設、交通インフラの整備を進め、インバウンドの受け入れ体制の充実を図られたい。

I Rとともに国際万国博覧会の開催が可能となれば世界中から大阪へアプローチするイベントとなる。そのためにも、2015年のシンボルイヤーをきっかけに、インバウンド施策を短期・長期的に進め、未来の大阪にふさわしい2025年の国際万国博覧会誘致について検討すること。

(3) 定期開催の世界的イベントの誘致

大阪の成長戦略としてより一層の観光振興を図り、海外からのインバウンドを増加させるためには、ハード面の整備と合わせて、世界から観光客が訪れる定期開催の世界的イベントなどのソフト、コンテンツの充実が欠かせない。大阪には大阪城やユニバーサル・スタジオ・ジャパンなどハード面は一定揃っているものの、世界から多くの観光客を呼べるような定期開催の世界的イベントには乏しい。国際万国博覧会のようなビッグイベントの誘致に加えて、毎年行われる世界的イベントを開催することも持続的なインバウンドの増加には必要である。

例えば今年の9月から新たに始まるF1グランプリの電気自動車版「フォーミュラE」は、中国の北京を皮切りに、アメリカのマイアミ、モナコのモンテカルロ、ドイツのベルリン、イギリスのロンドンなど約1年かけて世界10都市での開催が予定されており、新時代の世界的イベントとして注目されている。特筆すべきは都市部の大気汚染防止を啓発する目的から、レースが市街地コースで行われることである。仮にこれを大阪に誘致

し、大阪城を周回する公道で開催することができれば、先進的なエレクトロニックレーシングカーが大阪城を背景に大阪の街を駆け抜ける映像が世界中に生中継され、観戦目当ての観光客の増加のみならず、大阪の魅力を世界にPRする強力なコンテンツとなる。加えて、大阪が成長産業として育成を目指しているバッテリー産業の振興にも寄与することが期待される。

また、ニューヨーク市で毎年開催されている世界的なサイクルイベントとして「Bike New York」がある。「Bike New York」は今年で37回目を迎える北半球最大のサイクルイベントであり、ニューヨーク市内を3万数千名の参加者が全40マイルの一般道や高速道路、橋をカーフリー（自動車を通り止め）にしてサイクリングするものである。また、ニューヨーク市では開催月の5月を自転車月間としており、期間中は講習や映画上映など様々なイベントが200以上も開催されているとのことである。仮に大阪で同様のイベントを開催すれば、インバウンドの増加に寄与するとともに、大阪の自転車の交通安全啓発やマナー向上も期待できる。なお、東京では、平成13年より「Bike New York」と提携したイベント「東京シティサイクリング」が自転車交通の大都市におけるインフラ化を目指して開催されている。

このように「Tokyo」に並ぶ日本の都市として「Osaka」の認知度を向上させ、世界中から観光客に訪れてもらうためのキラーコンテンツとなるような世界的イベントの定期開催を目指すこと。

(4) 海外向けメディア戦略の推進

これからの大阪は、国内においては東京と肩を並べる二極の一方を担ってゆき、世界に対しては果敢にチャレンジを行い、「世界につながる大阪」

を実現し大阪の成長を図る上で、海外に向けての戦略の大きな転換期に差し掛かっている。

I R、国際万国博覧会などの誘致を成功させるためには、事業を着実に推進していく実行力とともに、大阪の賑わいづくりの取り組みを世界中に知らしめ、関心をもってもらうことが重要である。

府の先進的取り組みについて、例えば、ギネスブックへの申請を検討している御堂筋のイルミネーション実施場所の延伸等は、国内はもとより海外にも発信し、大阪の存在感を高めていかなければならない。そのためには、海外への発信力、パブリシティの強化が必要である。

これまでも府は、大阪の成長戦略をはじめ、企業やI Rの誘致など、画期的な取り組みを展開しているにも関わらず、必要なところ、いわゆるエンドユーザーへ必要な情報が行き届いていないと感じる。

府域外への情報発信、とりわけ海外メディアなどの関係機関に向けた、戦略的なP R手法について、例えば、メディアプロモートを得意とする民間企業の活用も視野に入れるなど、海外向けの戦略的な情報発信、パブリシティに府庁全体で取り組むこと。

4 広域インフラの整備促進

国際的な都市間競争が激化するとともに、震災等への対策強化が急務となる中、国際都市にふさわしい大阪の将来像をしっかりと見据え、戦略的に広域インフラの整備を促進する必要がある。

こうした視点に立ち、産業政策や観光政策と連携し、高速道路、鉄道、港湾、空港などの都市基盤施設（インフラ）の強化や既存ストックの利便性の向上を図り、企業やヒト・モノ・カネを呼び込み、大阪の成長につなげてい

く必要がある。

(1) 鉄道ネットワークの強化充実・公共交通の利便性向上

大阪が日本の成長をけん引するためには、都心機能の強化と都市間連携が不可欠であり、関西国際空港へのアクセスの強化、放射環状型鉄道ネットワークの形成等に戦略的に取り組む必要がある。

①公共交通戦略に基づく戦略4路線の取り組み推進

公共交通戦略に基づく戦略4路線（北大阪急行延伸、大阪モノレール延伸、なにわ筋線の整備、西梅田十三新大阪連絡線の整備）については、大阪の成長戦略の中核を占めるプロジェクトとして積極的に推進することが極めて重要であることから、これらの早期実現のため既存ストックの組換え等による新たな財源確保を図るとともに、関係市、事業者等との協議を進める等、その実現に向けた取り組みを推進すること。

②相互乗り入れすべき路線に係る調査の実施

大阪中心部でネットワークを形成している大阪市営地下鉄と都市部と周辺地域を結んでいる私鉄との相互乗り入れは、利用者の利便性の向上だけでなく都市全体の底上げにつながる重要な取り組みである。一方、相互乗り入れには、事業費のみならず線路幅や集電等の技術的課題、事業者間調整等様々な課題があることも事実である。このため、なにわ筋線とJR、南海本線及び高野線をはじめ、近鉄南大阪線と地下鉄御堂筋線及び谷町線、地下鉄御堂筋線と南海高野線及び泉北高速鉄道など、数多くの相互乗り入れすべき路線に優先順位をつけた上で、その実現に向けた取り組みの推進を図る必要があることから、課題整理、事業費の算出、経済波及効果の検証等についての調査を早期に予算化して実施すること。

③リニア中央新幹線の全線開業に向けた取り組みの推進

リニア中央新幹線の大阪までの全線開業は、東京・名古屋間の部分開業から18年遅れの平成57年とされているが、長期間にわたる部分開業では期待される意義や効果が希薄化するばかりか、我が国の経済成長に大きなマイナスをもたらす。民間シンクタンクの試算によると全線開業が部分開業に比べ約1.6倍の経済効果を生むことや三大都市圏が一体となつての国際競争力向上に寄与するなどの効果を踏まえると、早急に国家プロジェクトとして東京・大阪間の全線同時開業を実現することが不可欠である。

全線同時開業については、沿線都府県等を構成メンバーとしたリニア中央新幹線建設促進期成同盟会において要望活動等がなされているところであるが、さらに、官民一体となって実現に向けた取り組みを推進すること。

(2) 広域道路ネットワークの強化充実

大阪、関西の成長のためには、都市の再生や国際競争力の強化及び関西国際空港へのアクセス強化に寄与する災害に強い道路を重点的に整備し、道路ネットワークの強化充実を図る必要がある。

このため、大阪都市再生環状道路の大和川線及び淀川左岸線延伸部について、大阪全体の成長を考え、早期の全線供用を実現すること。特に、淀川左岸線延伸部は、大阪府・市が一体となり、目標年次を定め整備推進に取り組むこと。また関西大環状道路を構成する新名神高速道路及び京奈和自動車道の全線整備を着実に推進し、既存の阪神高速道路、阪和自動車道等の高速道路との連結をはじめ、紀淡海峡道路建設等の検討を含め、真の関西4環状ネットワーク道路の強化充実を図ること。

また、府が発案・提案した「ハイウェイオーソリティー構想」の取り組

みを確実に進め、平成29年度当初からの阪神圏の高速道路料金体系の一元化を実現すること。加えて、料金体系の一元化に併せて、大阪府道路公社の高速道路会社への移管を進めるとともに、早期に利用しやすい料金体系のシミュレーションを示すこと。

(3) 港湾機能の強化

港湾は、その国の産業活動を支える、重要な物流の結節点であり、非常に大きな役割を担っていることから、大阪が国際都市として成長していくためには、阪神港が極東アジアのハブ港として機能するよう国際競争力の強化を図るとともに、臨海部における開発規制、労働規制等の様々な規制を緩和し、民間活力を積極的に取り入れて活性化を図る必要がある。

我が会派としては、港湾の活性化を図るには、大阪湾における4港湾管理者の一元化を早期に実現する必要があるとの認識から、その実現までのステップとして、物流に特化した機動的・柔軟なサービスの提供が可能な「新港務局」により府市港湾管理者を統合することを提言するとともに、港湾法、海岸法等の法改正への働きかけを行ってきた。

現時点においては必要な法改正が早期に実現しない状況であることから、府と大阪市は、現行の法制度で取り組む方法として、平成27年度から行政委員会を設置し、大阪港、堺泉北港、阪南港を一元管理することを目指しているが、期待される効果を実現するには、行政委員会が十分に機能することが極めて重要である。

このため、行政委員会の委員の選定に当たっては、学識経験者や港湾関係者に限らず、ロジスティックスのプロフェッショナルや国際物流に精通した者など幅広い分野からの選定を行うこと。また、行政委員会がその機

能を十分に発揮するため、権限と責任を明確にするとともに執行機関としての自由度を高め、設置の効果を最大限活かすことが可能となる制度設計をすること。

(4) 空港戦略の推進

平成24年7月に、関西国際空港と大阪国際空港が経営統合され、新関西国際空港株式会社において、両空港の連携効果を最大限発揮した戦略的な空港運営がなされているところである。

今後、より効率的で緊張感をもった経営を民間に行わせる両空港の運営権の売却、いわゆるコンセッションを通じて、関西国際空港が約1兆2千億円の負債の早期返済に道筋をつけ、首都圏空港と並ぶ国際拠点空港として強化されるよう、国や新関西国際空港株式会社に対し必要な働きかけを行うこと。

また、将来的にはIRや国際万国博覧会の誘致などでさらに多くのインバウンドが見込まれるので、西日本の空の玄関口となる関西国際空港としても積極的に世界からのインバウンドを取り込んでいく戦略が必要となる。

そのために、リニア中央新幹線開通により首都圏への人口・企業の集中・流出防止の観点から、関西・大阪の独自性、創造性を高める取り組みにチャレンジしていくべきである。その中で、関西国際空港と大阪都心部の高速アクセスの早期実現はもとより、リニア中央新幹線と関空リニアの相互乗り入れ等により、世界と戦う大都市・大阪にふさわしい交通インフラ体系を構築すること。

今後の都市間競争に打ち勝っていくためには、世界各地から関西国際空港に降り立ち、プライベート空間を確保し、短時間で大阪市内への移動を

必要とするビジネスマン等への対応も求められることから、商業用途のヘリコプターを戦略的に展開する必要があると考えられる。

ヘリコプターが府民や市民、海外からの来阪者にとって身近に利用できるインフラとなるように、大阪市内へのヘリポート設置を進めるなど航路開拓に努め、世界と大阪を近づける取り組みを推進すること。

5 大阪医療改革

大阪府内には多くの医療機関が存在し、医療サービスが豊富に提供されているにも関わらず、全国に比べて各種疾病の罹患率、死亡率が高い状況にある。しかも、その医療サービスも府の北部と中部に偏り、南部が手薄な状態で、地域間で医療格差が生じている。

この要因のひとつとして医療機関相互の連携が不十分であることが指摘されている。この連携不足を解消するには、各種医療資源の共有化を図り、医療機関相互の患者・医療情報・人材・教育の統合運用を通じて医療サービスの改善を図る必要がある。我が会派は、府立5病院を運営する地方独立行政法人である大阪府立病院機構と大阪市立病院等と統合する「大阪病院機構」の設置をめざすべきと主張してきた。この「大阪病院機構」が設置されれば、カルテデータの統一ができ、診察券1枚で全ての病院で診察を受けることもできる。また、機構内での医師派遣も可能となり府内医師の偏在化の解消ができるなど、府域全体の医療資源の最適化にもつながる。

府は、府立病院機構と大阪市立病院の経営統合にむけ取り組みを進めているが、大阪市会の賛同を得ることが困難な状況にある。しかし、他市には病院統合に賛同するところもあると思われるので、府は大阪市立病院との統合ありきではなく、他の市町村等にも積極的に参画を働きかけ、大阪府内全域

にある病院を視野に入れた「大阪病院機構」設置に向けて検討を進めること。

6 知的財産を活用したグローバルなビジネス展開支援

「大阪の成長戦略」の達成には、グローバル市場に挑戦する企業の増加が不可欠である。また、サービス産業を含めた魅力ある企業が海外展開すれば、大阪の都市力・ブランド力の向上にもつながる。

海外展開する企業は、販売先やパートナーの確保、資金調達のほか、大きなリスク要因となっている法制度の未整備に備える必要がある。特に最大の市場である中国においては、日本企業の半数以上が知的財産の保護に問題があると考えており、現行の販路開拓支援や資金支援だけでは不十分である。

一方、アジア市場を巡っては、昨年3月、シンガポール政府が中国を含めアジアに展開する各国企業の特許や商標など知的財産の活用を中立的に支援する計画「IPハブマスタープラン」を公表した。知的財産の取引仲介、紛争解決のほか、これを活用した資金調達などの各種支援を順次実施するものであり、既に「知」を軸にしたビジネス展開を重視する動きが始まっている。

知的財産のライセンスを活用した海外市場参入やファイナンス制度が実現できれば、中小・ベンチャー企業にとっては、リスクを低減した海外展開や資金調達が可能となる。

世界の流れに遅れることなく、食文化・飲食店・コンテンツなど大阪企業が強みを持つ分野において、ライセンスの提供により現地資本と協調した海外ビジネスを支援するほか、技術関連においては特許等を活用した企業の海外展開に対して現地パートナーや人材確保を支援し、また、ファイナンススキームを構築するなどの積極的な取り組みを進めること。

取り組みにあたっては、国内の支援資源のほか、アジアビジネスに長じた

外国機関との連携も視野に行うこと。

7 クラウド・ファンディングを用いた地域経済活性化

大阪経済活性化のためには、ポテンシャルが高く、新たな技術・製品を生み出す可能性を秘めている大阪の中小企業が復活し、成長・発展をしていくことが不可欠である。新たな技術・製品開発には資金調達も重要な要素の一つである。現在、我が国の景気は全体としては回復傾向にあり、企業を取り巻く金融環境も改善が進んでいるが、そのような中でも中小企業の資金繰りは大企業に比べて厳しい状況にある。新たな資金調達手法を考えていくべきである。

このような中、新規・成長産業と投資家をインターネットサイト上で結びつけ、多数の投資家から小額ずつ資金を集めるクラウド・ファンディングは、従来の金融システムでは担えなかった小規模なリスクマネーの提供手法として注目され、防災、映画、ベンチャー企業への出資商品の開発など、幅広い分野で活用されている。

府で、昨年度から、中小企業等へのクラウド・ファンディングのPR活動、普及啓発活動、有望なプロジェクトの発掘や支援事業が実施され、平成25年6月から1年間をみると、投資型クラウド・ファンディングに係るファンドにより集まった10億円を超える資金については、大阪府内事業者が13%を占め、これに対する出資者数は、大阪府外からの比率が8割を超えている。このことは大阪府外の投資家が大阪府内の中小企業に注目していることのあらわれであるが、さらに、1600兆円を超える個人の金融資産など、府の内外からの投資を呼び込むため、他金融商品と比べて税制面で不利な立場にあり、また外国人投資家でも購入が制限されるなどの問題もある。

国家戦略特区や関西イノベーション国際戦略総合特区の特区税制、規制緩和と絡めながら、大阪の成長戦略の切り札としてクラウド・ファンディングを利活用できるよう、府として国への働きかけなど積極的に取り組むこと。

また、行政施策の面でもクラウド・ファンディングは有望視されている。府の施策においてもまちづくりや賑わいづくりの分野において、国内外の投資家から幅広く資金を集める仕組みとして投資型クラウド・ファンディングを含め活用すること。

8 森之宮エリアの大規模再開発とまちづくり

(1) 高度人材の供給源となる大学等の誘致

成長産業の育成・集積にはそれを支える高度人材の育成・集積が不可欠であり、言い換えれば高度人材が獲得できる都市に成長産業が集積するともいえる。

例えばニューヨーク市では昨年、IT産業の一大集積地とすることを企図して、マンハッタン区ルーズベルト島の病院跡地にIT系の大学院を誘致した。これは人材の育成・集積イコール成長産業の育成・集積との考えに基づくものである。

このように、世界を見渡せば、高度人材の供給源となる大学・大学院の集積も、重要な成長戦略の一環としてとらえられている。

このような観点から、府においては、森之宮の府立成人病センター跡地は市内中心部に近く、交通アクセスにも優れており大学にとって優秀な学生を獲得するために魅力的な立地場所であることは明らかである。

我が会派はこれまで、この地に「大阪で成長産業を育成・集積するには、どういう人材が必要か」という観点から、大学・大学院の誘致に取り組む

べきことを府に提言してきた。

府は、府立成人病センター跡地等のまちづくり方針（素案）を作成し、その中で大学・大学院の誘致も盛り込まれているが、上述の観点を踏まえこれを早期に成案化し、重要な成長戦略の一つとして明確に位置付けた上で、早急に実現に向けて全庁的に取り組むこと。

（２）新たな賑わいの東西軸を作る大阪城東部エリアの大規模再開発

これまで大阪においては、梅田、心斎橋、なんば、天王寺、阿倍野などの南北軸に都心が構成され、大阪の成長を支えてきた。一方で港区や此花区、城東区、東成区などの東西軸については、賑わいの広がりが限定的である。なんばパークスやグランフロント大阪、阿倍野ハルカスなど南北軸の大規模再開発が一段落するなか、この賑わいを東西軸にまで広げていくことが大阪の活性化、そして成長につながる。

この点、中央大通りを挟んで成人病センター跡地を含む大阪城東南地区の北側に位置する大阪城東部地区は、大阪市内東部に位置する森ノ宮駅から大阪城公園駅にわたる約40haの広大な敷地に大阪市の清掃工場、市営地下鉄検車場、JR森ノ宮電車区、UR森之宮団地などが立地しており、大阪城に隣接するアクセスにも優れた都心の一等地でありながら有効活用されてきたとは言い難い。

府においては、このエリアのポテンシャルを活かして「うめきた」に次ぐ都心の大規模再開発を行うことを目指しており、昨年11月に大阪府、大阪市、JR西日本、UR都市機構との検討会を設置されたとのことである。ベイエリアに誘致を目指すIRを都心西部の賑わい拠点、この地を都心東部の賑わい拠点として「賑わいの東西軸」を創ることを府の成長戦略

に重点目標として位置付けて検討・協議を一層加速させること。そのために、まずはこの地が目指す資産価値を最大化できるような民間主導のまちづくりの方針・ビジョンを早期に示すこと。