

■民間事業者サウンディング調査結果

■調査目的

柏原駅東地区では、今後中長期的なまちづくりの展開を見据え、様々な観点から都市整備の整備方針や都市機能の導入に資する施策展開を検討することとしている。今回地区の都市整備の方針や都市機能導入の検討にあたり、本地区の市場性や民間事業者からみた意見、民間の参入可能性を含むアイデアや条件等の整理を行うことを目的とする。

■調査対象企業

開発系企業 5 社（A 社～E 社）、開発系以外の企業 1 社（F 社）

■調査実施期間

令和 7 年 2 月上旬～●月上旬

項目		開発系企業					開発系以外の企業
		A 社	B 社	C 社	D 社	E 社	F 社
1. 地区内外への公共公益機能や商業・業務機能、居住機能等の導入について	(1)本地区のポテンシャル、市場性	【ポテンシャル】 ・ JR 柏原駅東口は区画整理事業によって土地のポテンシャルを上げ、代替地として柏原東小学校の土地を充てる ・ 浸水想定区域に入っているため、防災の観点からも駅前の再整備は必要 ・ 乗降客数が JR 柏原駅 2.5 万人/日、近鉄堅下駅 4 千人/日で、JR 天王寺駅まで急行で 15 分のアクセスであり、住宅地として適性があるが、市況が追い付いていけばという部分もある 【エリアの課題】 ・ 狭隘道路 ・ JR 柏原駅前交通広場の不足 ・ 密集市街地 【提案できる対策】 ■区画整理事業による土地の交換によって JR 柏原駅前のポテンシャルを少しでも上げていくこと ・ JR 柏原駅には駅前広場と駐車場施設の整備があってもよい。奈良県と大和川に挟まれている土地柄から車利用者は多いエリアであり、公共駐車場の収益性が高いと考えられる ・ JR 柏原駅前に府営団地もあるため人口減少による公有地の活用という話も考えられる	【ポテンシャル】 ・ 柏原駅東地区まちづくりのエリアが広範囲であり、1 度に全てを変えていくのは難しいため優先部分があるといよい。 ・ エリア内にスーパーマーケットや商店街など人が集まるような施設が点在しているが、まずは公共施設である図書館・上市公園に人を集めたい。 ・ 上市公園から半径 1 km で 3 万人弱、半径 2 km で 7 万人が住んでいるため、ポテンシャルは持っている。上市公園で社会実験を実施したこともあり、重点的に変えていくエリアを示した方が、民間側の開発を検討しやすい。	【ポテンシャル】 ・ 直近ではローレールスクエア柏原の分譲マンションを開発しており、売れ行きは概ね好調に推移している。2019 年 5 月に行った市民への意識調査では、「自然環境が豊かである」「静かでのんびりとしている」という環境な良さが意見の上位を占めたほか、「通勤・通学など交通の便がよい」「買い物など日常生活が便利である」という交通や日常生活の利便性への魅力を感じた意見も多くみられた。 ・ JR 柏原駅から徒歩 2 分圏内で用途地域が住居系地域に立地するマンション物件は大阪府下では 2016 年以降で僅か 2%しかなく、分譲マンション計画としてはこの立地を高く評価していた。	【ポテンシャル】 ・ 本地区は、JR 及び近鉄 2 線が並行し、大阪市へのアクセスが利便な地区で、大阪市内へ通勤する層が住宅を購入し、生活するエリアと認識している。 【エリアの課題】 ・ JR 柏原駅東口は長瀬川を境に中高層の建物と低層の建物が立地しているが、長瀬川西側には空き家等が点在していることや、道路幅員が狭い未整備の歩道が多く、歩車が交錯しているため、街に対する安全な意識を持つことができないと考える。 ・ 大阪市内からの距離は近いが、周辺幹線道路との接続が脆弱なため、車での移動の快適性を得られないことや 22 時頃まで営業している物販店が少ないこと、商業店舗が JR 柏原駅北側に偏在していることから、まちの構造が若年層の生活スタイルに馴染まず、大阪市へのアクセスの良さを活かしきれていない地区だと感じている。 【提案できる対策】 ・ 再開発や区画整理などの面的整備や都市計画道路大県本郷線の早期整備を行い、上記課題を解決すれば、分譲住宅や商業施設のマーケットは伸びる	—	—

■結果総評

- ・交通利便性が高く、住宅地としての適性が評価されている（JR 柏原駅・近鉄堅下駅の 2 路線利用可能、JR 天王寺駅まで急行で 15 分と都心アクセス良好）
- ・既存の住宅開発も良好であり、住環境・利便性について市民の評価も高い
- ・生活圏人口は多く、集客ポテンシャルも十分（上市公園を中心に、半径 1km で 3 万人弱、2km で 7 万人居住）
- ・柏原市民文化センターや上市公園などの地域資源を活用し、エリア全体ではなく重点箇所から段階的に整備を進めることが有効
- ・課題は JR 柏原駅東口の交通広場不足、空き家の点在、浸水想定区域等の災害リスク（地区内は概ね 3.0m以下の浸水深）、商業機能の偏在（北側に集中）、夜間営業施設の不足、歩道未整備による安全性への懸念、車移動による周辺幹線道路との接続の脆弱性が挙げられる。
- ・区画整理による土地の再構成・再配置、駅前広場や公共駐車場の整備、（都）大県本郷線などインフラの早期整備、公共施設や公有地の利活用が提案された。
- ・潜在的な市場性は高く、段階的・重点的な整備によって民間参入の可能性が十分にあるが、地域課題の解消と官民連携による都市機能の再構築が今後の課題である。

項目			開発系企業					開発系以外の企業
			A 社	B 社	C 社	D 社	E 社	F 社
1. 地区内外への公共公益機能や商業・業務機能、居住機能等の導入について	(2) 導入機能(案)の事業性・収益性等	住居機能	【機能案】 ・東西に長い板状型マンションで南向きを確保する方がよいエリア 〈一般的なマンションの相場〉 現状の駅前マンション：売値 170～180 万円 板状型マンション：売値 200 万円超え（工事費約 130 万円） タワー型マンション：売値 350 万円 ※工事費が高騰している	—	【機能案】 ・当マンションの契約者の年齢は、20～30 代が 51%を占めている。（最近の販売では 50 代以上のシニアも増加傾向） ・周辺のマンションの契約者は 30 代が中心で、家族数も 2～3 人が中心というデータがある。職場までの通いやすさと、価格面において、20～30 代の初めてマンションを購入する一次取得者層にとって当エリアは最適であり、20～30 代のニーズに応える施設があれば、既存住民の満足度向上、市外から当エリアへの移住が進むのではないかと。	【機能案】 分譲マンション ・大阪市内より、低い金額で分譲し、子育て世代をターゲットとした 200 戸程度の住宅 【想定場所】 ・駅近接箇所	—	—
		商業・業務機能	【機能案】 ・JR 柏原駅の用途地域は商業地域であるため、下駄履き型の足元商業のマンションエリアへ ・社内でのマーケット調査の結果、同市内の河内国分駅にスーパーマーケットが集積していることや、既に近隣にスーパーマーケットが 3 つある状況から、JR 柏原駅周辺に中広域の集客を狙った大型スーパーマーケットの誘致は難しい ・買い回り品を中心とした商業エリアとして進めていくとしても、既存で出店している店舗があるため悩ましいが、利便性の高い買い回り品を中心とした計画が必要	【想定場所】 ・柏原東小学校 【機能案・施設規模】 ・大体の学校の敷地は約 20,000 m² ・目安として、コンビニ（2,000～2,500 m²）、ドラッグストア（5,000～6,000 m²）ほど必要 ・20,000 m²あると、カフェとレストランとドラッグストアなどの複合施設が考えられる ・与えられる面積により導入施設が変わる	—	【機能案】 商業施設 ・低層階を SM やドラッグストアにした周辺の子育て世帯が利用しやすい商業施設 【想定場所】 ・駅近接箇所	—	—
		子育て支援機能	【事業性】 ・近鉄堅下駅の用途地域は第一種住居地域であるため、柏原東小学校を戸建住宅エリアとして人口流入を図りつつ子育て支援施設の整備 ※イメージとしては茨木市の「おにクル」であり子育て世代に人気が高い施設となっている。	—	—	【機能案】 文化ホールや子育て支援施設等の複合公共施設 ・子育て世帯や若年層がサードプレイスとして利用できる空間 【想定場所】 ・柏原東小学校用地及び周辺箇所	—	—
		高齢者福祉機能	—	—	—	【機能案】 サービス付き高齢者向け住宅 ・柏原市内及び周辺自治体に居住する高齢者をターゲットとした駅前の利便性を享受できる住宅 【想定場所】 ・エリア内	—	—
		文化機能	—	—	—	【機能案】 文化ホールや子育て支援施設等の複合公共施設 ・子育て世帯や若年層がサードプレイスとして利用できる空間 【想定場所】 ・柏原東小学校用地及び周辺箇所	—	—

項目			開発系企業					開発系以外の企業
			A 社	B 社	C 社	D 社	E 社	F 社
		その他	—	【機能案】 ・ JR 柏原駅前にロータリーはあった方がよい	—	・ JR 大和路線柏原駅については、天王寺駅や JR 難波駅まで直通でアクセスができるというメリットがあるが、JR 柏原駅から柏原市内各地への公共交通に関して、移動の利便性を高めるために駅周辺及び市内各地にシェアサイクルを導入することや、将来的にさらに高齢化社会が進むことを考慮したコミュニティバスの積極的な整備が必要と考える。 ・ JR 柏原駅東側出口は、駅前広場が整備されておらず道幅が狭い道路のため、大阪市内への通勤、通学者が車での送迎時に車が渋滞してしまうことが課題である。降雨時や深夜などは自宅から駅まで車での送迎が必要となるため、駅前広場の整備は喫緊の課題である。	—	—

■結果総評

【住居機能】

- ・南北に長い南向きの板状型マンションであれば、一定の事業性・収益性が見込まれる既に供給過多である可能性があるとの回答が見られた
- ・ターゲット層は 20～30 代であり、駅近接地を活かした通勤利便性や分譲価格を大阪市内より抑えることにより、子育て世帯向け住宅（200 戸程度）としてニーズがあるとの回答が見られた

【商業・業務機能】

- ・既存のスーパーマーケットの競合状況から、大型店舗の新規誘致は難しく、買い回り品中心の小規模・中規模商業施設が主軸となるとの回答が見られた
- ・小学校跡地などの広大な敷地では複合施設の展開が柔軟に検討可能であるが、商業施設のターゲットは子育て世帯であることから、生活密着型の業態と駅近の立地を活かし、住宅との複合開発や低層階利用などが有効であるとの回答があった

【子育て支援機能】

- ・近鉄堅下駅付近（柏原東小学校用地及び周辺箇所）は、住宅と連動した文化ホールや子育て支援等の複合公共施設の整備により、定住促進を図るとの回答が見られた

【高齢者福祉機能】

- ・柏原市内及び周辺自治体に居住する高齢者をターゲットとして、JR 柏原駅前の利便性を享受できるサービス付き高齢者向け住宅との回答が見られた

【文化機能】

- ・柏原東小学校用地及び周辺箇所にて、文化ホールや子育て支援施設等の複合公共施設を整備し、子育て世帯や若年層がサードプレイスとして利用できる空間とするという回答が見られた

【その他】

- ・JR 柏原駅東口の車の動線について懸念点があるため、ロータリー（駅前広場）は必要であるとの回答が見られた
- ・JR 柏原駅から直通で天王寺や難波までアクセスできるのは利点だが、柏原市内への公共交通の利便性のためにシェアサイクルやコミュニティバスの積極的な整備が必要との意見があった

項目		開発系企業					開発系以外の企業
		A 社	B 社	C 社	D 社	E 社	F 社
2. 整備・運営管理手法について	(1) 望ましいと考えられる整備・運営管理手法	・JR 柏原駅前には区画整理事業による整備が有効 ・密集市街地の改善には道路拡幅が必要だが、都市計画道路の整備が未了であるため、街路事業のみでは合意形成が難しい場合は、区画整理事業と併せて進める方法も考えられる ・長瀬川の景観を保全しつつ、オガタ通り商店街と JR 柏原駅前を含めたエリアに、路面店をエリアリノベーションで整備することを想定している ・国の補助金を得るためには区画整理事業が有効で、土地交換や資本形成に柔軟に対応できる点で、再開発事業より実施しやすい。JR 柏原駅東口の都市計画決定と並行して区画整理事業の検討を行うことで再開発事業にかかる床原価を抑える効果も期待できる。 例) 某市での開発検討の際、従前の土地価格は坪 230 万円だったが、再開発事業単独で進めると採算確保には坪 300 万円超が必要とされた。しかし、駅前を含めて区画整理事業を行い、再開発区域を集約することで、最終的に坪 250 万円に抑えることができた。(土地整備費を区画整理側で負担したため) ・再開発事業と区画整理事業を組み合わせたテクニカルな手法も、計画段階から柔軟に検討していくことが重要 ・大阪市の副市長は、今年 1 月のセミナーにおいて「マメまちづくり（小規模で柔軟な土地区画整理事業）」について発表を行った。これは、従来の大規模・画一的な区画整理ではなく、小規模かつ柔軟なスキームを活用し、空き家の利活用や土地交換を通じた高度利用の促進を目指す取り組みである。補助金の有無については現時点で明確な回答は得られていないが、この方向性に沿った具体的な制度設計が進められている。 ・産業との連携を進めていく方向もあるかもしれない ・道路幅員や周辺の敷地状況を改善するためには、用地の入れ替えなどの工夫をしながら取り組んでいく時代になってきていると感じている ・駅前の整備には、住宅街区整備事業を活用するのが一番よい方法かもしれない	・上市公園で民間がなにか行う場合、収益を上げるようなことができないのではないか。投資して建物を建てることもできない。場所はよいが自主事業で成り立つような公園ではなく、指定管理などで成り立つような公園だと考える。公園と商業が一体となった施設を建物は民間が投資し地代を払いながら運営することはできる。 ・学校跡地は近年活用が進んでおり、水族館やクラフトビール工場、カフェなど様々な用途で活用されている。柏原東小学校の土地に外から人を集客できるような施設があると良いと思う。近隣に中学校もあるが、柏原東小学校の土地が駅から近いという部分で一番魅力がある。	—	・課題解決のために、地域一体で区画整理事業と市街地再開発事業を行い、道路や駅前広場、商業施設及び分譲マンションの整備を行うことが必要。市には事業成立のための補助金及び建物区分床の一部取得等のご協力をお願いしたい。 ・中高一貫校の設置に伴い、現在、柏原東小学校が立地する用地にリビエールホールの機能を移転し、市民文化センターと一体で利用できる施設を市に整備頂き、管理運営方式に関しては、指定管理者制度を用いて、民間事業者へ委託する手法が望ましい。 ・市が市民文化センターの長寿命化工事を行うにあたり、上市公園と一体となるような計画を作成中であるため、道路を挟んで北側の土地に広場を設けたうえで、周辺に施設利用者や鉄道利用者が乗り換え時に利用できる飲食店を設置できればと考える。その場合、広場を含めた土地を市に所有頂き、民間事業者が建物を所有及び広場を管理することが望ましい。	—	—
		■ 結果総評 (1) 望ましいと考えられる整備・運営管理手法 ・JR 柏原駅前や地区全体：区画整理事業（もしくは住宅街区整備事業）×再開発事業による機能集約型整備が有効であるという回答のほかに、長瀬川沿いの景観保全やオガタ通り商店街との接続を踏まえたエリアリノベーションの検討という声が見られた。 ・柏原東小学校周辺：外から人を集客できるような施設（民間施設か公共施設）を整備し、民間活用を推進する（PPP）という回答が見られた。 ・上市公園周辺：公園と商業施設（飲食・サービス等）の一体活用のために広場や公園部分は市が所有し、建物部分を民間が所有・運営する。公園の管理についても指定管理制度などでなら成り立つという意見が見られた。					

項目		開発系企業					開発系以外の企業
		A 社	B 社	C 社	D 社	E 社	F 社
2. 整備・運営管理手法について	(2) 事業への参画可能性、参画条件	【参画可能性】 ・ニーズの有無ではなく、どうしたら協力できるのかと考えている ・事業手法から意見交換しながら取り組んでいく必要がある ・DX 関連の技術もあるため自動運転バスを通すための調査や検証などがあればぜひ連携させていただきたい ・今後一緒に考えていきたい	—	・ローレルスクエア柏原では契約者のうち40%が柏原在住者であり、周辺マンションでは柏原市出身が50%以上のところもある。この状況におけるリスクとしては、ある程度の年数が経たなければ需要が再燃しないことが挙げられる。柏原市外の人を呼び込むために現在の状況に加え、柏原市独自の政策によるファミリー世帯の誘致があるとより開発がしやすくなる。	・本地区内で、当社が単独での開発を行う場合には、(1)の事業手法を前提とした場合、保留地や借地金額及び保留床の金額は近隣マーケットの価格と同等程度を基準として、事業採算が取れる金額での取得が条件となる。 ・再開発事業で整備される商業床の区分所有ビルは、将来的な維持管理を考えると、個人地権者との区分所有は修繕等の意思決定が進まないリスクになると考える。施設計画を考えるうえで、建物の権利関係について将来の維持管理を想定しながら、適切な管理運営を行うことができる計画にしたい。	—	—
3. 事業の波及効果について	想定される波及効果やその可能性、取り組むべき事項等	—	—	—	・文化ホールや子育て支援施設等の複合公共施設を配置することは、地域貢献及び地域活性化に繋がる。 ・茨木市が一昨年度整備した茨木市文化子育て支援施設オニクルは、図書館やプラネタリウム、イベントホールなどの施設と広場が整備されている。 ・神戸市が整備したなでしこ芸術文化センターは、音楽ホールと図書館が一体となっており、多世代の方が利用する施設になっており、自宅では得ることのできない体験を求めて、日中を過ごす場所になっている。 ・両施設ともに、多世代の方が過ごせるような施設になっており、安心して暮らせる一因になっている。そのような施設を当地区においても整備することで、自宅から外に出て、まちを歩く人が増えることにより地域の活性化に繋がると考える。 ・駅周辺に日常的に買回り品が揃う商業施設を整備することで、住民の方たちが駅利用時についでに利用することができ、大阪市内へ通勤する層の方々の利便性が向上し、さらに選ばれるまちになると考える。	—	—

■結果総評

2. (2) 事業への参画可能性、参画条件
- ・DX 関連の技術を保有しているため自動運転バスについては積極的に連携することや、今後事業手法など意見交換をしながら進めていきたいとの回答があった
 - ・エリア内のマンションの在住者は約半数が柏原市出身であることから、市の施策により子育て世帯の誘致があると開発が進むとの回答があった
 - ・区画整理事業と市街地再開発事業を前提として、保留地や借地金額及び保留床の金額は近隣マーケットの価格と同等程度を基準として事業採算が取れる金額での取得が条件となることや、再開発ビルとの適切な建物権利構造の構築が必要との回答があった。
3. 事業への参画可能性、参画条件
- ・文化ホールや子育て支援施設等の複合公共施設を配置することや、駅周辺に日常的な買回り品が揃う商業施設を整備することで、地域貢献及び地域活性化に繋がることが考えられるという回答があった。

項目		開発系企業					開発系以外の企業
		A 社	B 社	C 社	D 社	E 社	F 社
4. その他	(1)市への要望等	・立地適正化計画では、過分に用途や面積を指定しない柔軟な設定が参入促進に繋がる。他の自治体では、容積率の加算を狙った延床面積 1 万㎡規模の施設整備もみられ、過度な誘導とならない配慮が重要である。 ・柏原駅東口や長瀬川と（都）柏原駅東線の交差点は危険性が高く、車と歩行者の安全確保のためにも交通広場の整備は不可欠である。	—	・ファミリー世帯やこれから子をもつ夫婦への支援 (補助金、保育所への送迎サービス等、ソフトハード問わず)	・本地区に関しましては、面的な整備が必要になる地区だと認識しているが、権利関係が複雑で一部箇所は高度利用もされているため、権利調整及び事業成立が一層難しい。そのため、市の技術的及び経済的支援は不可欠と考える。各々の事業に対して、社会資本整備交付金の活用や保留地、保留床の取得など全面的にご協力いただきたい。 ・東西移動の利便性を向上させるための都市計画道路大県本郷線の早期整備や、地区内の歩車分離を促進するために道路交通ネットワークの再構築や長瀬川沿いの道路を歩行者専用にするなど、都市計画事業の推進及び都市計画による規制を検討いただきたい。	—	【JR 関西線西一番踏切の安全対策】 (まちづくり基本構想 P4、P7) ・西一番踏切は踏切道改良促進法の改良すべき踏切道【第二条_2 号_歩行者・自動車ボトルネック踏切】として 2018 年に指定されている。令和 5（2023）年 3 月に都市計画道路大県本郷線が開通したことで、これまで西一番踏切を通行していた自動車に一定数の転換が図られたことは確認できた。一方で歩行者・自転車は若干増加傾向であり、現状では法指定解除の条件に至っていないため、更なる安全対策が必要だと考えている。 ・過去に『都市計画道路大県本郷線の建設に伴う柏原駅付近西一番踏切の取り扱いに関する覚書（平成 8 年 5 月 27 日付け）』を取り交わしており、その中で『車両の通行禁止』（A 規制:自動車全面通行止め）についても明文化されている。改めて西一番踏切の安全対策も含めたまちづくりを進めていただきたい。 ・例えば、オカダ通り商店街で途切れている（市）清州上市線を（都）大県本郷線まで接続する道路ネットワークを構築することで、西一番踏切を自動車全面通行止めとする等の検討をお願いしたい。 【JR 柏原駅東口のロータリー設置】 (まちづくり基本構想 P3、P8、P10、P13) ・柏原駅東口は歩車分離が十分に整備されていない。にぎわいの創出が課題でもあり、駅前広場やアクセス道路の整備を含めた総合的な検討が必要と考えられる。駅前広場整備による交通結節機能の向上は、地域の公共交通の利便性を高めるとともに、駅利用や周辺に住まわれる方にとって、安全で快適な環境の整備につながるものと考えている。 ・東エリアと西エリアのにぎわいの連携を強化することは、まち全体の活性化に資する取り組みとなる。駅利用者の利便性向上の観点から駅前広場整備の検討に協力し、関係機関と連携していきたい。
		■結果総評 4.（1）市への要望等 ・JR 柏原駅東口の交通広場の整備や都市計画道路の早期整備について、多くの回答があった。 ・制度支援としては、立地適正化計画の用途や面積について柔軟な設定や、子育て世代への支援策、事業に合わせて面整備における市の技術的及び経済的支援についての回答があった。 ・JR 関西線西一番踏切、長瀬川と（都）柏原駅東線の交差点、長瀬川沿いの道路については、歩者分離を促進させるためにも都市計画による規制など安全対策を含めたまちづくりの検討をしてほしいとの回答があった。					

項目		開発系企業					開発系以外の企業
		A 社	B 社	C 社	D 社	E 社	F 社
4. その他	(2)その他自由意見、自主提案等	宇治市など北側の近鉄沿線の開発を進めようとしても、事業が成立せず、南側はあまり収支性がない状況である	オガタ通り商店街は車が通行できてしまうため、ゆっくり歩けない。ベビーカーを押しているお母さんや、親子などが通りにくい。	—	- 文化施設を点在させるのではなく、利便性やにぎわいを生み出す観点から、日常的に多くの学生や通勤者が利用する柏原駅周辺に集約・複合化させ、多世代がワンストップで利用できるようなエリアとすることが望ましい。 - 現在エリア内で、柏原市民文化センター長寿命化改修工事を検討されているが、図書館は老若男女問わず集まる場所で、エリアの核となる施設だと考える。現建物を利用し続けることは非常に重要なことだが、駅前整備を行う際には改めて、施設計画の検討を行うことも地域活性化という側面では重要だと考える。	—	—
	事例	駅前の事業として、奈良県橿原市のターミナル的な駅である大和八木駅に「プランズ大和八木」のマンションを手掛けたが、あまり売り上げがなかった	〈事例〉 公園+商業施設（公共施設の跡地） (1)「ランチ大津京」大阪府泉大津市（敷地面積 64,793 m²/延床 25,450 m²） - 大津びわこ競輪場跡地を活用した公園と商業の複合施設であり、輪場の解体費用を民間が負担する代わりに地代を安くしていただいている。 (2)「泉大津市教育支援センター（3,436.43 m²）と戎町公園（3,734.34 m²）の再整備」滋賀県大津市 - 残置施設の解体撤去、公園の再整備を行い、事業用地のうち、公園を除く部分を事業用定期借地権設定契約により借り受け、自主提案施設の整備・運営管理を行う。 - 公園と商業施設の関係性について、当初はカフェを誘致する予定だったが、近隣に大手のカフェが近くにあったため事業者が見つからず、コンビニと焼肉屋を誘致することになった。焼肉屋の会社が泉大津市で様々な事業をしているなじみのある方で市長も最終的に納得していた。公園との親和性はかなり求められた。 (3)「扇町公園指定管理事業」大阪府大阪市 73,195 m² - 大阪の1番小さな公園事業としては扇町公園の指定管理事業である。公園内にカフェを誘致している。都市型の公園であるため収益が成り立っている。 - 貝塚市役所は市役所建て替えの際に施設内の民間活用が可能な空間を事業用借地で公募し、コメダ珈琲が入った。いつもお年寄りの方で賑わっている。	—	—	—	—