

導入すべき都市機能など

- ・ 交通結節機能（検討状況の中間報告）

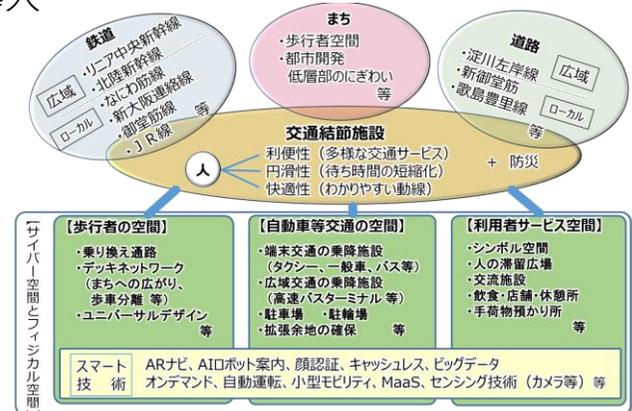
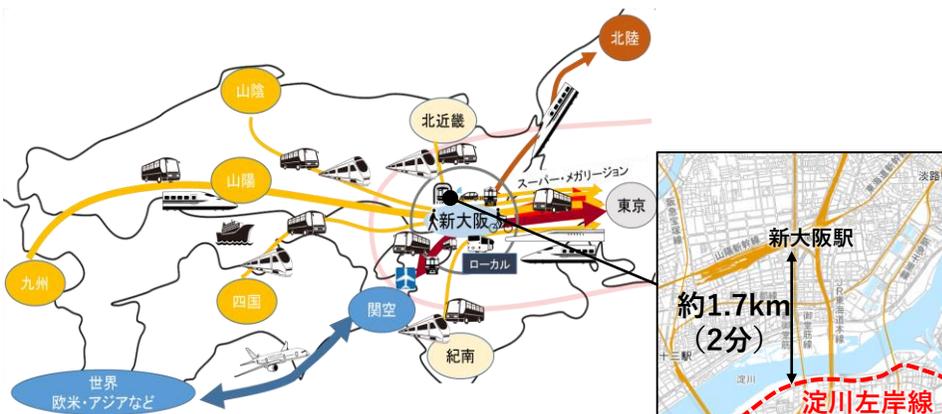
(まちづくり方針の骨格 (抜粋))

- 新大阪駅の交通結節機能
多様な交通モードの拡充を図りつつ、ICTやAIサインなどを活用して、交通モード間の乗り換えのわかりやすさ、快適性など人に寄り添ったサービスを高めるとともに、災害発生時の対応を行う。
- 新大阪駅周辺地域の交通結節機能
新大阪駅周辺地域の拠点となるエリアを広げるとともに、移動のシームレス化、多様化、リダンダンシーの確保を進めるために、鉄道や道路はもとより、新しい交通システム・技術の実証などによるハード面での整備や事業者間の連携による回遊性を高めるソフト面の取組を組み合わせる。

(第4回協議会 (抜粋))

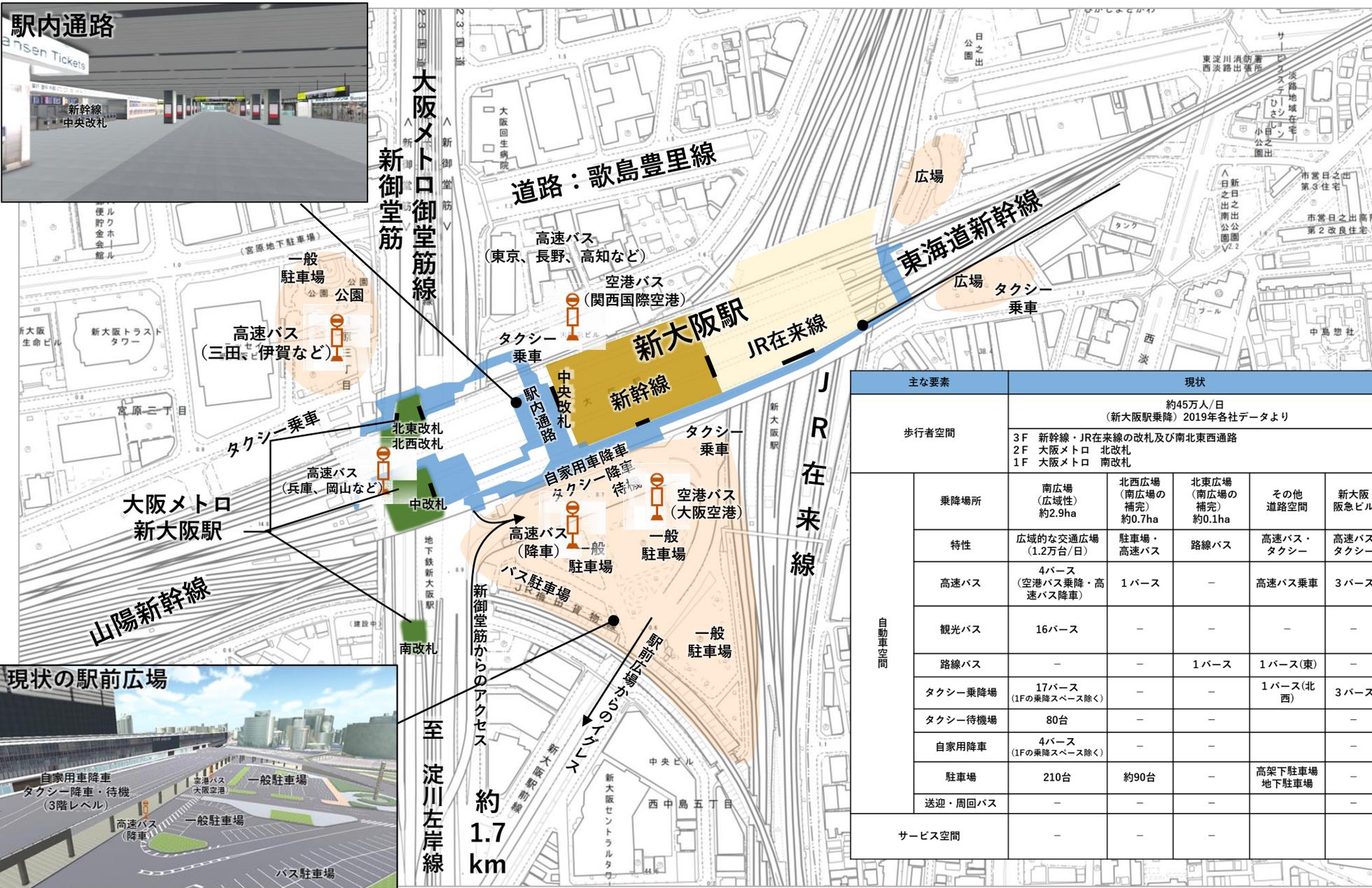
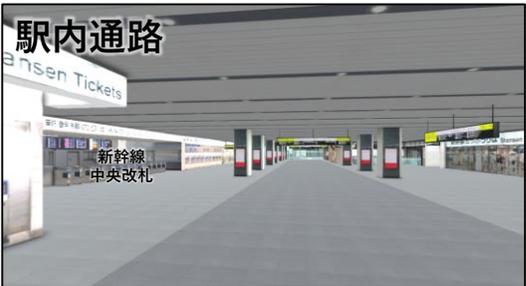
新大阪駅の交通結節施設の全体像を確認し、3つの空間（歩行者、自動車等交通、利用者サービス）の観点から検討を進める方向性を確認した。

- 鉄道・道路・まちのつながりに配慮し、歩行者、自動車等交通、利用者サービスの3空間のバランスに留意し、最適な空間整備
- 自動車等交通の空間検討において、広域交通の需要動向、他拠点との役割、拡張性などに留意し、高速バスの拠点化等
- フィジカルとサイバーでの空間整備を図りつつ、スマートな新技術の導入



新大阪駅エリアの主な交通結節施設の配置

今回は、新大阪・十三・淡路エリアのうち、新大阪エリアについて検討



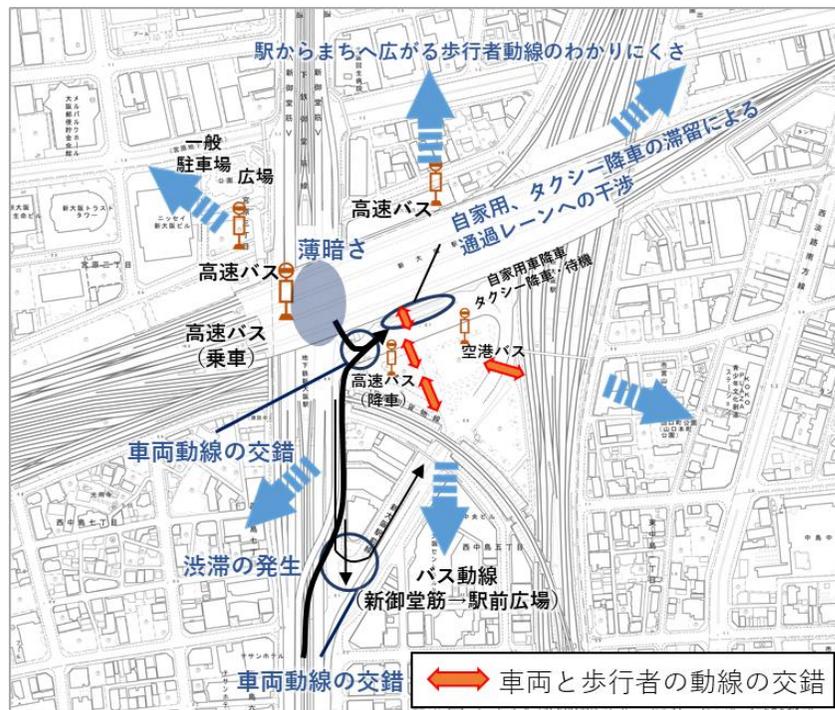
主要要素		現状				
歩行者空間		約45万人/日 (新大阪駅乗降) 2019年各社データより				
		3F 新幹線・JR在来線の改札及び北北東西通路 2F 大阪メトロ 北改札 1F 大阪メトロ 南改札				
自動車空間	乗降場所	南広場 (広域性) 約2.9ha	北西広場 (南広場の補完) 約0.7ha	北東広場 (南広場の補完) 約0.1ha	その他 道路空間	新大阪 阪急ビル
	特性	広域的な交通広場 (1.2万台/日)	駐車場・高速バス	路線バス	高速バス・タクシー	高速バス タクシー
	高速バス	4バス (空港バス乗降・高速バス降車)	1バス	-	高速バス乗車	3バス
	観光バス	16バス	-	-	-	-
	路線バス	-	-	1バス	1バス(東)	-
	タクシー乗降場	17バス (1Fの乗降スペース除く)	-	-	1バス(北西)	3バス
	タクシー待機場	80台	-	-	-	-
	自家用降車	4バス (1Fの乗降スペース除く)	-	-	-	-
	駐車場	210台	約90台	-	高架下駐車場 地下駐車場	-
	送迎・周回バス	-	-	-	-	-
サービス空間	-	-	-	-	-	

新大阪エリアの交通結節施設の現状課題および考慮すべき交通流動変化

(現状課題)



薄暗さ



自家用およびタクシー降車



渋滞の発生 (新御堂筋からのアクセス)



車両と人の交錯

観点	評価
歩行者の空間	歩行者動線と自動車の動線の交錯、薄暗さ 駅からまちへ広がる歩行者動線のわかりにくさ
自動車等交通の空間	新御堂筋からのダイレクトアクセス不可 (バス)、バス停の分散 自家用およびタクシー降車の滞留による通過レーンへの干渉 新御堂筋からの流入部における車両動線の交錯
利用者 サービス空間	車中心の空間であり、シンボル空間・人の滞留空間・利便施設などがない 駅北側の広場の有効活用

(交通流動変化)

- ・ 鉄道 (リニア中央新幹線・北陸新幹線、新大阪連絡線)、淀川左岸線整備による新大阪駅における乗り換えなどの交通量の増加
- ・ 新大阪の拠点性向上に伴う、新大阪エリアへの発生集中交通量の増加

新大阪エリアにおける交通結節施設に関する主な検討内容

	駅	駅前広場	駅周辺
歩行者の うごき		○各鉄道の改札間ならびに改札と車の乗降空間をネットワークする円滑な人の動線（乗換動線）	—
		○新大阪駅のコアの歩行者動線となる3階レベルの駅内通路と駅前広場をつなぐ空間、 <u>まちの各方面への歩行者のネットワークの構築</u>	
自動車の 乗降など	—	<p>○リニア・北陸両新幹線の新駅の位置の動向等を踏まえ、自動車交通の観点※から、大きな機能を持つ<u>南駅前広場の機能拡充</u>を中心に、その他の駅周辺の各駅前広場との役割分担、<u>適性規模、円滑性向上</u>、配置、新技術などの新しい交通手段の提供等</p> <p>※一般車、タクシー、<u>バス（高速、観光、路線等）</u>の通行・乗降機能、駐車など</p>	<p>○新御堂筋や周辺街路の交通影響（広域アクセス、エリア周辺からのアクセス）</p> <p>○周辺民間都市開発における駅前広場の機能補完</p>
サービス 空間	○駅、駅前広場、駅周辺が一体的に利用者の快適性・利便性を高める機能を提供		

新大阪エリアにおける高速バス拠点の役割

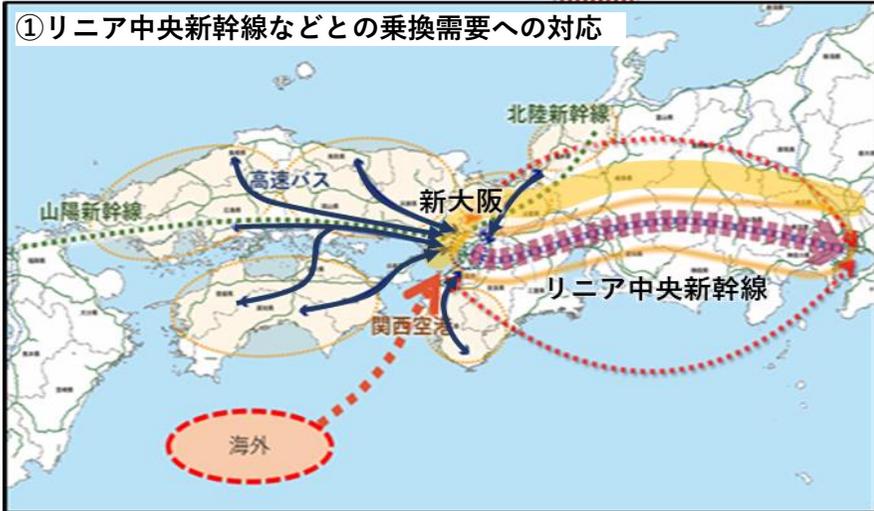
高速道路ネットワークの近接性を活かし、

- ①リニア中央新幹線など新幹線乗車を目的とする関西国際空港や西日本各地からなど乗換需要への対応
- ②新大阪の拠点性向上等による目的地化に伴う広域からの交通アクセス需要への対応
- ③大阪府域の広域的な集客施設などを目的とする交通アクセス需要への対応
(鉄道と道路の2つの交通アクセスによる利便性の向上と交通手段のリダンダンシー)

市域内においては、

- ④都市圏の結節点、都市機能の集積がある難波、梅田との役割分担ならびにバス拠点機能のリダンダンシー確保

①リニア中央新幹線などとの乗換需要への対応



③大阪府域の広域的な集客施設への送客など



②新大阪の拠点性向上、目的地化による交通需要への対応



④梅田、難波との役割分担とバス拠点機能のリダンダンシー確保

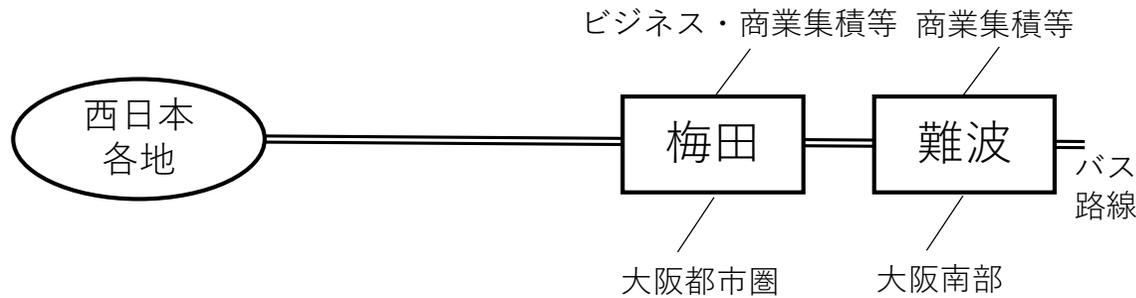


新大阪エリアにおける高速バス拠点の高機能化と規模

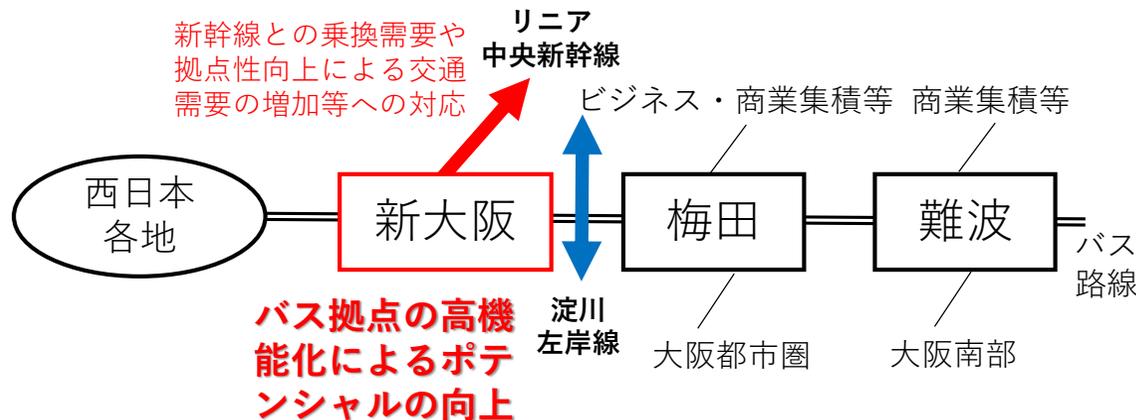
- ・ リニア中央新幹線との乗換需要や拠点性向上による交通アクセス需要の増加等への対応といった役割を担うとともに、新大阪ではバス停の集約、待合環境の充実、バスの待機空間の確保などによる高機能化を図ることによってより一層利便性を高める。

⇒ 梅田、難波との近接性から、これまで新大阪を利用している高速バスはもとより、梅田や難波を発着し、これまで新大阪に立ち寄らなかった高速バスが、新大阪にも停車するものと想定
(1200台/日、12台/10分)

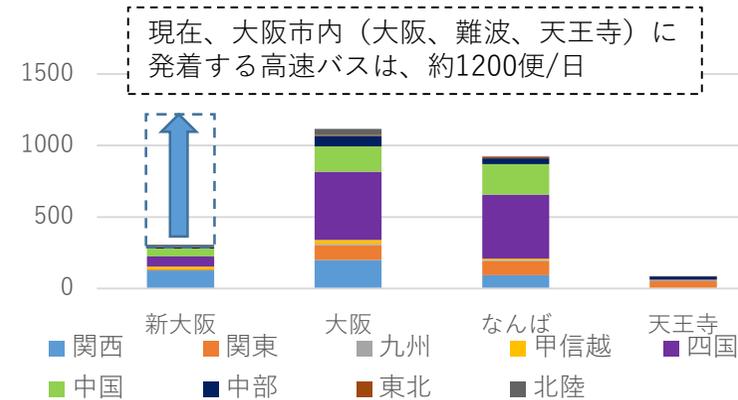
(現状：新大阪を経由しないパターン)



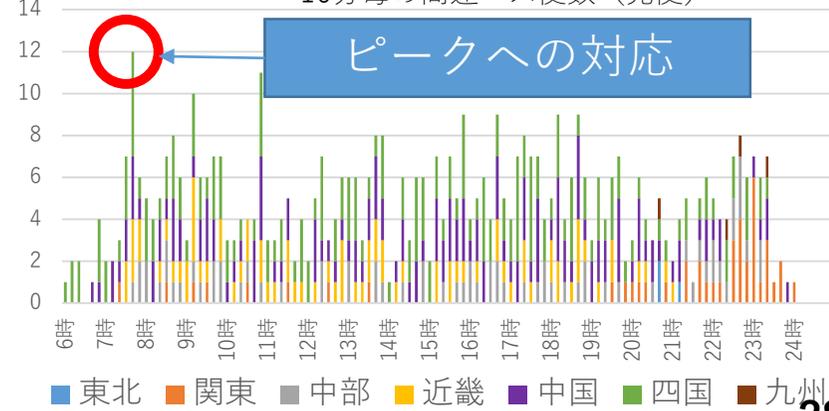
(将来)



大阪市発着の高速路線バスの発着便数 (便/日)



10分毎の高速バス便数 (発便)



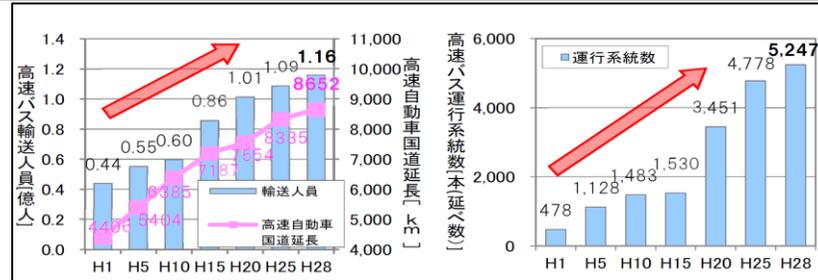
高速バスの需要動向

高速バスの今後の需要動向は、増加と減少の双方向の要素がある ⇒ 現状の需要より大きく下振れになる可能性は小さい

○高速道路整備

計画総延長14,000km

そのうち、12,000kmを供用（約85%）



出典：国土交通省，“バスタプロジェクトの検討推進会”，国土交通省HP.2020
<https://www.mlit.go.jp/road/ir-ir-council/bustapj/doc01.html>

○人口の減少

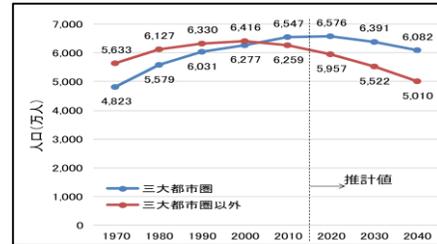
2020年

1億2000万人

2040年

1億1000万人（-8%）

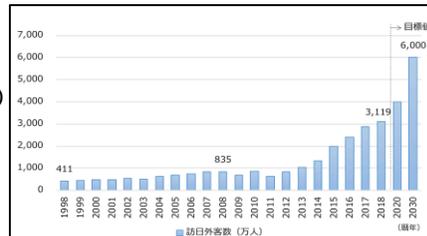
三大都市圏：6600万人 → 6100万人（-7%）
 三大都市圏外：6000万人 → 5000万人（-16%）



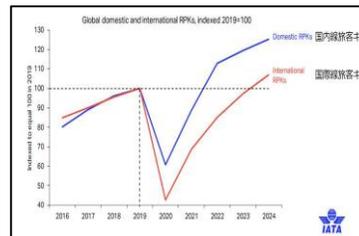
出典：国土交通省社会資本整備推進協議会道路分科会基本政策部会“主要データ集”，国土交通省HP.2020
https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/road01_sg_000477.html

○訪日外国人の増加

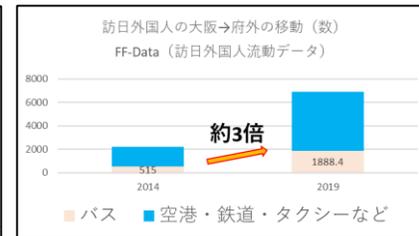
2024年にコロナからの復活
 2040年には年間6000万人の
 外国人観光客
 深夜便の可能性



出典：国土交通省社会資本整備推進協議会道路分科会基本政策部会“主要データ集”，国土交通省HP.2020
https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/road01_sg_000477.html



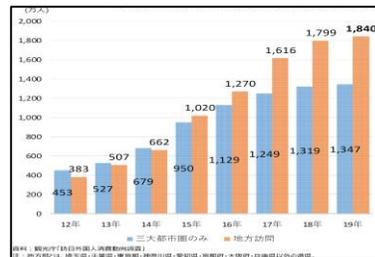
出典：国土交通省，“withコロナafterコロナの日本の観光政策”，国土交通省HP.2020
<https://www.nihon-kankou.or.jp/home/userfiles/files/20200914.pdf>



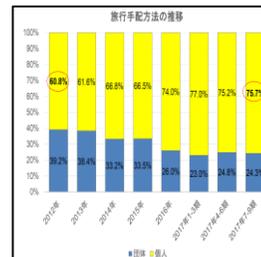
出典：国土交通省，“FF-Data（訪日外国人流動データ）”，国土交通省HP.2021
https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/soukou/sogoseisaku_soukou_fr_000022.html を基に作成

○旅行形態の変化

- ① 団体旅行から個人旅行へ
- ② 地方部への訪問
バス需要の増加



出典：国土交通省，“令和2年度版観光白書について（概要版）”，国土交通省HP.2020
<https://www.mlit.go.jp/kankocho/content/001348279.pdf>



○2地点居住

複数拠点での生活に対する関心
 ⇒ 地方と都市部の往来が増加

○自動運転の導入の進展

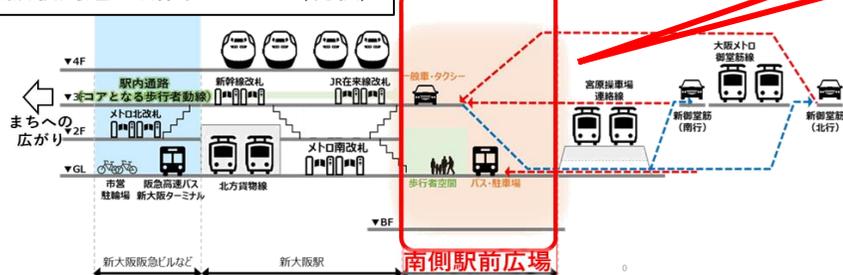
自動運転車、コネクテッドカーの普及
 2040年に3割 2035年に9割※
 ⇒ 自家用車の減少

※ 出典：国土交通省社会資本整備推進協議会道路分科会基本政策部会“主要データ集”，国土交通省HP.2020
https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/road01_sg_000477.html

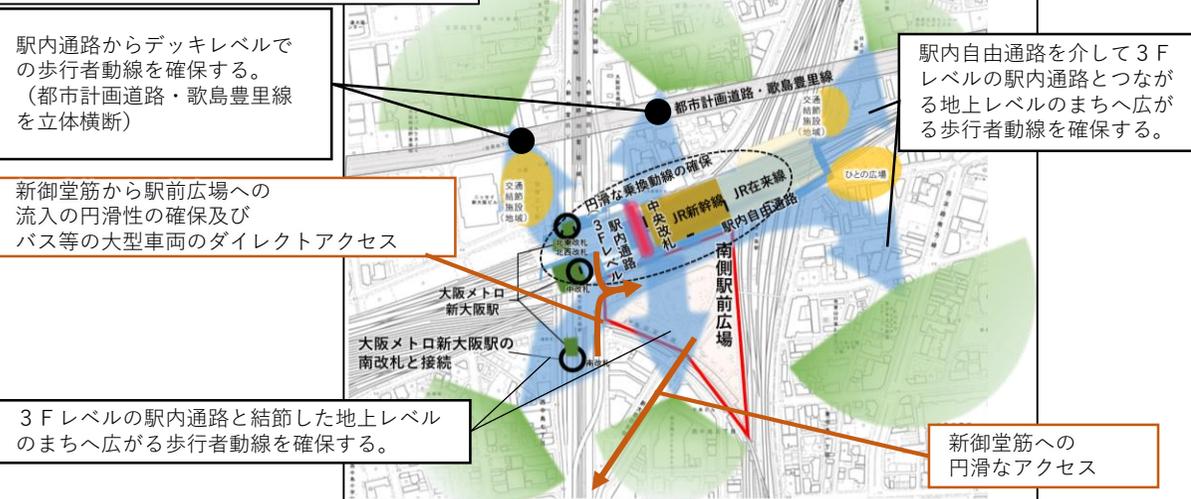
(基本的な考え方)

- ・ 南側駅前広場を多層的に活用することにより、必要な空間を確保
- ・ 新大阪駅の駅内通路（3階レベル）から鉄道や道路で区分される6つのエリアにつながる連続したネットワークを形成

新大阪駅周辺の断面イメージ(現状)

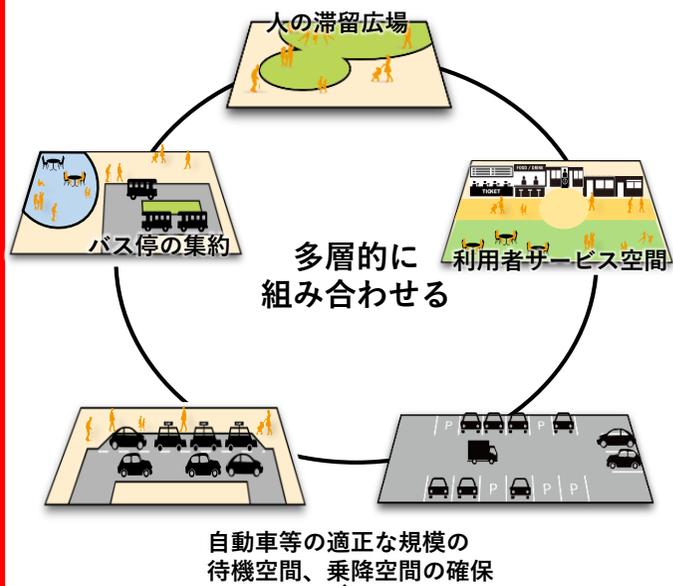


歩行者ネットワーク等イメージ(将来)



南側駅前広場の多層化イメージ例

コアの歩行者動線となる駅内通路から円滑につながる滞留空間等を確保



新技術の導入への対応

- ・ 自動運転技術
- ・ 新型モビリティ
- ・ スマート技術 など

- 今後、北陸新幹線やリニア中央新幹線の駅位置が示されれば、円滑な乗換動線や駅周辺の各駅前広場の役割分担や規模、配置、新御堂筋や周辺街路への交通影響等の検討を深度化するとともに、多くの高速バスを集められ、かつ駅前広場全体を健全に管理運営できる事業スキーム等について検討を進める。
- 十三、淡路エリアの交通結節施設については、新大阪へのアクセス改善やサブの交通結節機能の向上に向けた検討を進めるとともに、エリア全体として交通利便性向上を図るソフト施策の検討も進めていく。

導入すべき都市機能など

- ・ 交流促進機能

スーパーメガリージョンの西の拠点としての交流促進機能

- 大阪が世界の主要都市に対抗していくためには、新大阪駅周辺地域が、圧倒的な広域交通アクセスを活かし、国内外から多様な人と情報が集まり、新しい価値を生み出し、世界に発信する西日本のグローバル拠点となることが重要。
- ビジネス・産業、観光・文化・エンターテインメントなど国内外から人が集まり、広域の交流を促進する機能を各エリアの特色に応じて積極的に導入していくことで、日本の成長を支える役割を担い、首都機能の一部をバックアップすることが重要。

ビジネス・産業（抜粋）

産学含めて多様な分野の人、モノ、情報が融合することで、人が育ち新たなビジネス、イノベーションを生み出す。

- 例) 国内外の多様な人と情報が集まる施設（全国から集まる使い勝手のよいMICE関連施設など）
- 人を集めるグローバル施設（国際企業や国際機関の日本の拠点、首都機能のバックアップに資する施設など）
- 新たな価値を創造する産業創出支援施設（新技術のスタートアップ、ベンチャー支援施設など）
- など

観光・文化・エンターテインメント（抜粋）

新大阪駅周辺地域が持つ圧倒的な広域交通アクセスを活かし、関西・日本の多様な魅力を体感できる環境を整える。あわせて、国内外の多様な人、モノ、情報を呼び込み、多様な文化が集まり生まれ、発信していく仕組みを整える。

- 例) 日本各地への優れた送客性を活かした滞在施設（短期から長期滞在に対応した多様な宿泊施設など）
- 目的地とツーリストをつなぐ観光支援施設（観光目的に応じた観光コンシェルジュなど）
- 広域交通アクセスの良さを活かした目的地となる施設（アジア・日本を代表する文化・芸術施設など）
- など

⇒二つの分野の双方に関連するとともに、新大阪の顔となり、人を集める大規模な交流施設に関して検討を深度化

※国際性や拠点性の向上の観点から、人を集めるグローバル施設や首都機能のバックアップに資する施設等については今後も継続的に検討

新大阪エリアのコア機能（キーコンテンツ）の導入の視点

（新大阪駅周辺地域のスーパーメガリージョンの西の拠点としてのコア機能（キーコンテンツ）の導入の視点）

- 広域交通ネットワークが持つ広い圏域（世界、日本各地）の多くの人々が交流し、都市総合ランキングの高い世界の主要都市に勝る国際競争力の強化のシンボルとなる施設
- 世界や日本全体と関西の交流による大阪の産業・ビジネス・文化の発展（広域からの流入・発信、マッチング）
- 人や企業の集積・ネットワーク形成、エリア満足度の向上、関西のクリエイティブクラスの定着の促進
⇒大阪駅・新大阪駅周辺には大規模な多目的に交流する施設がない

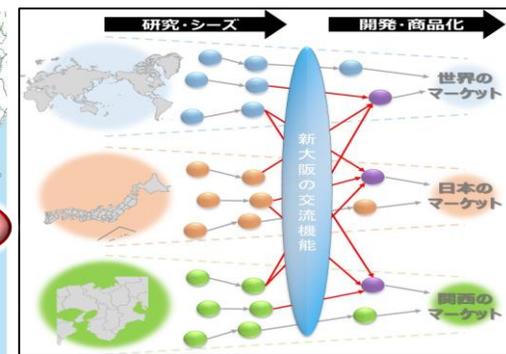
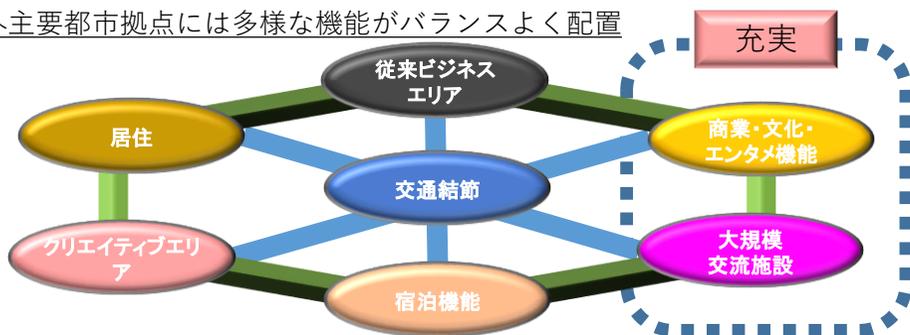
（新型コロナウイルスの社会変化との関係）

- オンライン化が進んだが、リアルでないとできないこと
- デジタル空間（仮想空間）とフィジカル空間（現実空間）のハイブリッド

（選定の際の考え方）

- 交流の促進度、将来における普遍性
空間活用の多様性、大阪の他の施設との競合

海外主要都市拠点には多様な機能がバランスよく配置



<大規模交流施設の分類>

主目的	大規模交流施設 (内容)	交流	普遍性 (オンライン化)	空間活用の多様性	市内施設の事例
ビジネス	展示会場 新技術発表会、 BtoB、BtoCの 各種イベント	高い	モノに 触れる などは 不可	高	(臨海部) インテックス大阪 (都市部) マイドーム大阪
	会議場 (国際会議)		会議自 体は可 能	目的 に特 化	大阪府立 国際会議場
エンターテインメント	アリーナ (ライブ・スポーツ)	低い	映像な どによ りオン ライ ン化 可能	中	大阪城ホール
	劇場 (演劇)			目的 に特 化	オリックス劇場
	音楽・ホール (コンサート)				ザ・シンフォニー ホール
	美術館 (芸術)				大阪中之島美術館

国	都市	駅	概ね 1 kmの大規模交流施設
イギリス	ロンドン	キングスクロス駅	劇場・博物館
アメリカ	ニューヨーク	ペンシルベニア駅	アリーナ・展示場・シアター
フランス	パリ	パリ北駅	展示場・美術館・博物館
デンマーク	オーフス	オーフス中央駅	ホール・美術館・展示場
シンガポール	シンガポール	シティーホール駅	展示場・国立公園・国際会議場

新大阪エリアにおけるキーコンテンツ導入に向けて

(選定の際の考え方を踏まえたキーコンテンツの導入の一例)

- 交流を促進する効果が高く、将来における普遍性があり、空間活用の多様性のある展示会場の親和性が高い。
- 展示会場の機能を持ち合わせた、人が集まり様々なコトを催せる多目的で大規模な交流施設の立地が望ましい。
- 大規模交流施設の効果を高めるには、施設直近はもとより、十三・淡路エリアおよび淀川を含めて、ホテルやバンケット等の関連する機能を配置するとともに、大阪都市圏内の諸機能との連携を図ることが重要。

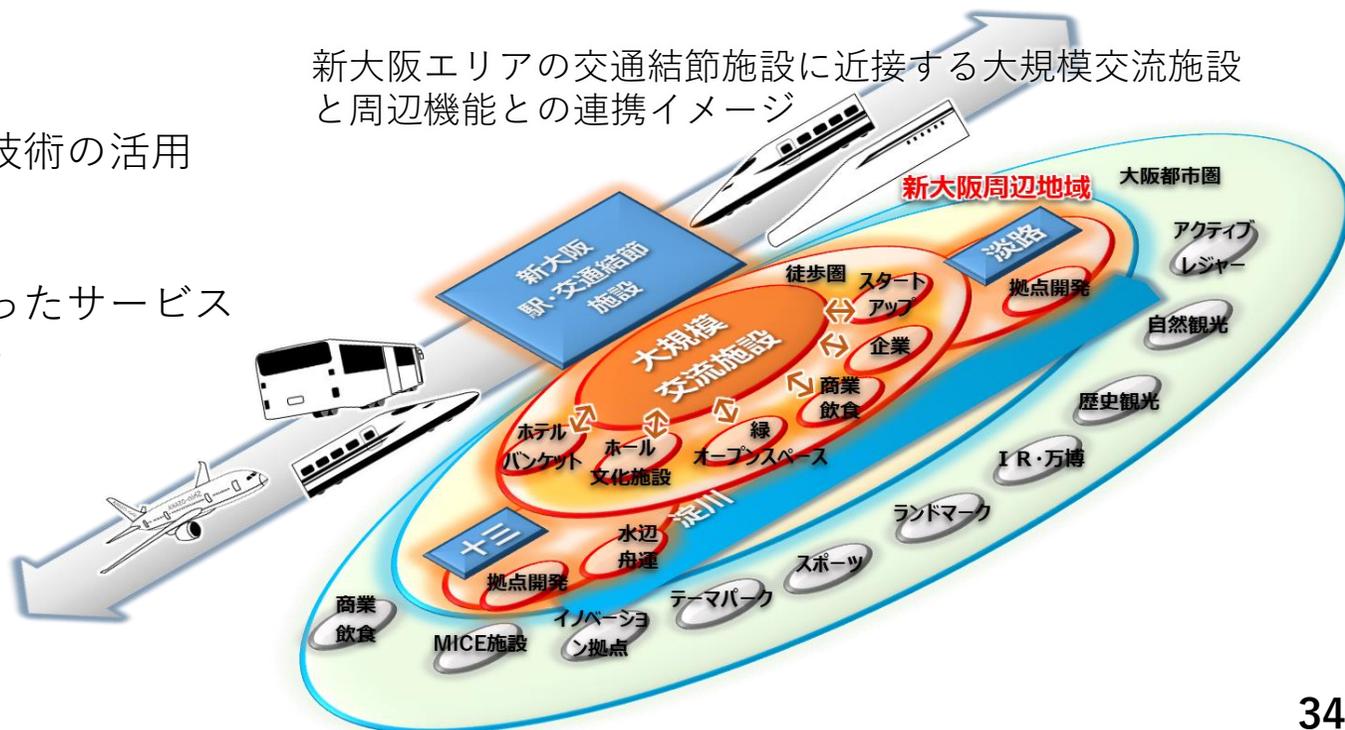
(今後の取り組み)

- 大規模な導入空間の確保に課題があるが、リニア中央新幹線・北陸新幹線の駅位置の動向を踏まえながら、以下に留意し検討を進める

【留意事項】

- ・ 事業スキーム、収益性の課題
- ・ 交流の質を向上させるデジタル技術の活用
- ・ 遊休時間の活用方法
- ・ 新大阪徒歩圏エリア内の連携
- ・ 新大阪、淡路、十三が一体となったサービス
- ・ 都市圏内のMICE施設等との連携

新大阪エリアの交通結節施設に近接する大規模交流施設と周辺機能との連携イメージ



導入すべき都市機能など

- ・都市空間機能

まちづくり方針の骨格のふりかえり

- 国内外から多くの人を訪れ、活動することとなる新大阪駅周辺地域では、日本の国際都市としての顔にふさわしい高い魅力を持った都市空間が必要。
- 新しさと歴史を持つ深みのある高質な都市空間を創造することで、訪れる人に「斬新さ、驚き」とともに、「懐かしさ、界わい性、やさしさ」を提供。
- 多くの人を惹きつけるシンボリックな空間を形成するとともに、近接する淀川の自然を最大限に活かし、光、緑、水などの自然的な環境を効果的に取り入れることで、新大阪駅周辺地域で活動、滞在する人にとって居心地のよい空間形成を図る。
- 空間形成にあっては、新技術を導入するとともに、大阪の歴史や文化・風土を踏まえ、新しさとなつかしさをうまく融合させ、大阪・関西の人にとって愛着や誇りが感じられる空間を地域全体で作り出していくことで、地域にとって大切な空間が、海外や大阪都市圏外から来る様々な人に愛される空間となるよう取り組む。



強いインパクト与える空間の演出（国外の事例）

サンフランシスコ セールスフォース



ニューヨーク ワールドトレードセンター



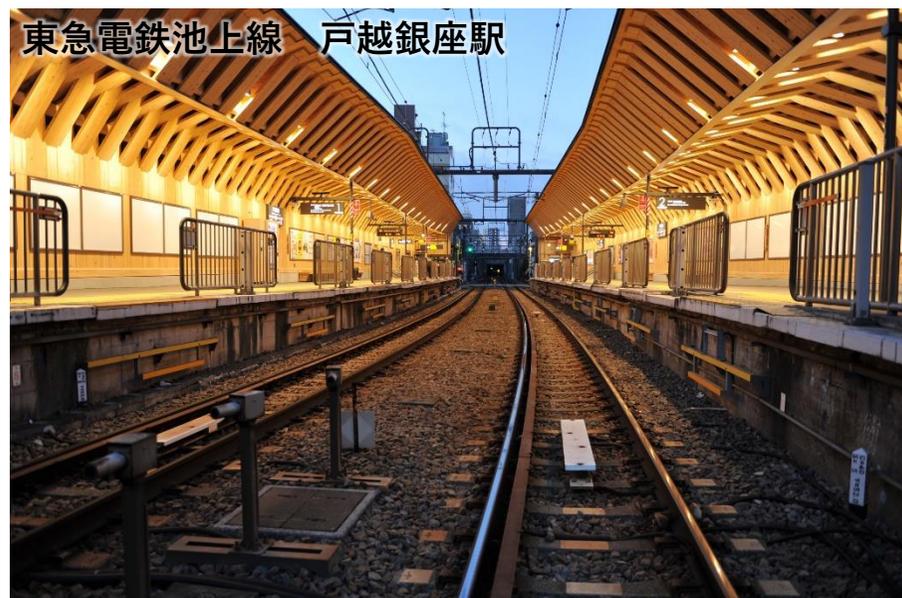
ロンドン キングスクロス



香港 西九龍



日本ならではの木質の活用による居心地の良さの演出（国内の事例）



<ハツとする・ピカピカの空間>

<ホツとする空間>

まちなか

人工的



東京ミッドタウン(港区)



東京駅丸の内駅前広場
(千代田区)



日比谷公園心字池(千代田区)



大手町の森(千代田区)

自然的

広い・高い



行幸通り(千代田区)



センター街(渋谷区)



有楽町ガード下(千代田区)



法善寺横丁(大阪市)

狭い・低い

整形



丸の内仲通り(千代田区)



渋谷ストリーム(渋谷区)



スペイン坂(渋谷区)



大手町の森(千代田区)

不整形

眺望・見透景



渋谷スクランブルスクエア
(渋谷区)



大手前通り(姫路市)



和田倉噴水公園(千代田区)



キャプセルガーデン
(姫路市)

囲繞景

ガラス質
金属



東京国際フォーラム
(千代田区)



KITTE(千代田区)



東京ミッドタウン日比谷
(千代田区)



ゴレド日本橋アネックス広場
(千代田区)

木質・石材

淀川

