

# 第1回 新大阪駅周辺地域の担うべき役割について

1. 基本的な考え方
2. 社会経済状況の変化と考慮すべき観点
3. 交通基盤整備のうごき
4. 担うべき役割

## (目標年次)

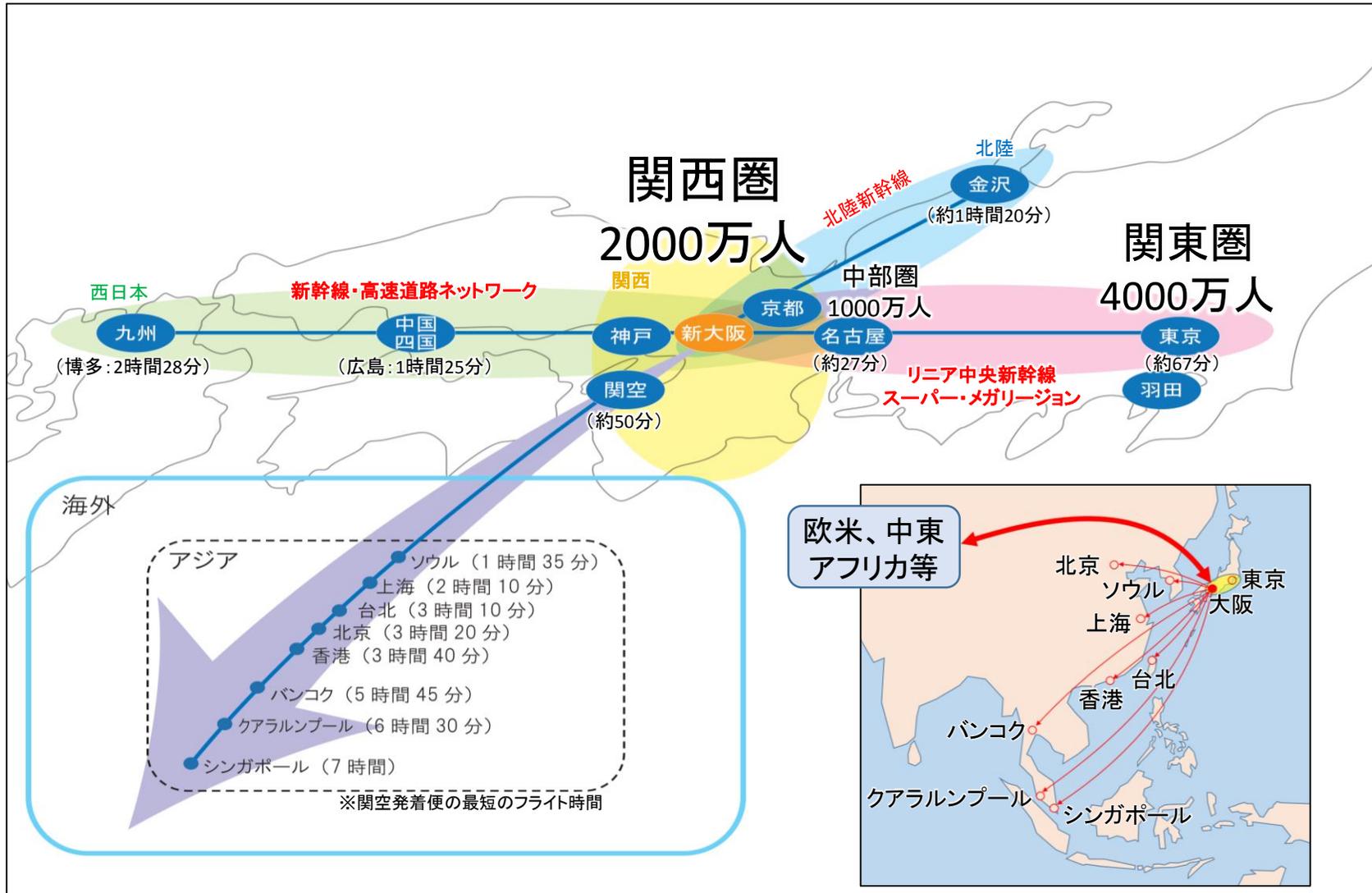
リニア中央新幹線の全線開業によるスーパー・メガリージョンの形成などの新たなインパクトに備えて、社会状況の変化や、都市基盤の状況などを踏まえて、20年から30年先を見据えたまちづくりを進める。

## (検討の大きな方針)

スーパー・メガリージョンの西の拠点として、世界、アジア、西日本を視野に入れた広域的な役割を念頭に、日本の改造につながるようなまちづくりをめざす。

# 新大阪駅周辺地域をとりまくイメージ(参考)

20年～30年後の新大阪は、スーパー・メガリージョンの西の拠点となり、北陸地方、九州地方、中国地方、四国地方と繋がり、さらにアジア、世界と直結し、国土として大きな役割が期待される



# 全国的な社会状況の変化

## (1) スーパー・メガリージョンの形成

- ・近畿圏、中部圏、関東圏が一体化し、7000万人規模の都市圏の形成
- ・日本の産業、経済を支える主要機能(首都機能、本社機能)の分散化

## (2) グローバル化

- ・進展するアジアダイナミズム(アジアの経済発展・人口増加)
- ・世界で激化する都市間競争(世界のメガリージョンの台頭)
- ・世界に広がる価値観の転換(SDGs)

## (3) 産業構造の劇的な変化(効率性向上)とデジタル化社会

- ・第四次産業革命  
AI、IoT、ビッグデータを活用した超スマート社会(society 5.0)

# 新大阪駅周辺地域として考慮すべき観点

## (1)大阪都市圏の強み

- ・多くの都市拠点(京都、神戸、うめだなど)と多様な都市機能(ものづくりや医療、ライフサイエンスなどの産業・学術研究拠点、観光資源・上方文化など)の集積
- ・スーパー・メガリージョンの西の拠点として、アジアへの近接性
- ・西日本(九州、中国、四国地方や瀬戸内海)、北陸地方、スーパーメガリージョンの地理的位置を活かした、各エリアの取り組みとの連携
- ・アジアなどからのインバウンド

## (2)大阪・関西における新たなうごき

- ・G20サミット開催、万博開催、IR誘致等を契機とした大阪・関西の成長・発展
- ・アジアの先の欧米などとの連携の重要性増大

## (3)新大阪周辺地域のポテンシャル

- ・交通至便な環境によるベンチャー企業の集積、ホテル、オフィスなどの観光、ビジネス機能のニーズ、豊かな淀川の水環境

## (4)新しい価値を生み出す仕組み

- ・人が集まりやすい環境を活かし、フェイス・トゥ・フェイスでしか生まれない新しいビジネスチャンスや新しい価値観が生まれる環境づくり
- ・ライフスタイル・ビジネススタイルの変化への対応

## (5)災害リスクへの対応

- ・大規模災害時の都市機能、経済活動の持続性と災害からの機能復旧の迅速性

# スーパー・メガリージョンを見据えた大阪の都市再生の方向性(参考)

## 【課題と強み】

- 本社機能の流出、ビジネス面での国内の相対的地位の低下
- 市場の拡大が期待される医薬品・医療機器産業が集積
- インバウンドが急激に増加
- 業務・商業等の機能がコンパクトに集積
- 道路・鉄道の都市基盤が充実

## 【国土構造の大きな変革】

- リニア中央新幹線をはじめとする高速交通ネットワークの整備がもたらす、スーパー・メガリージョンの効果を最大限引き出すための取り組みが必要

## 【大阪の都市再生の方向性】

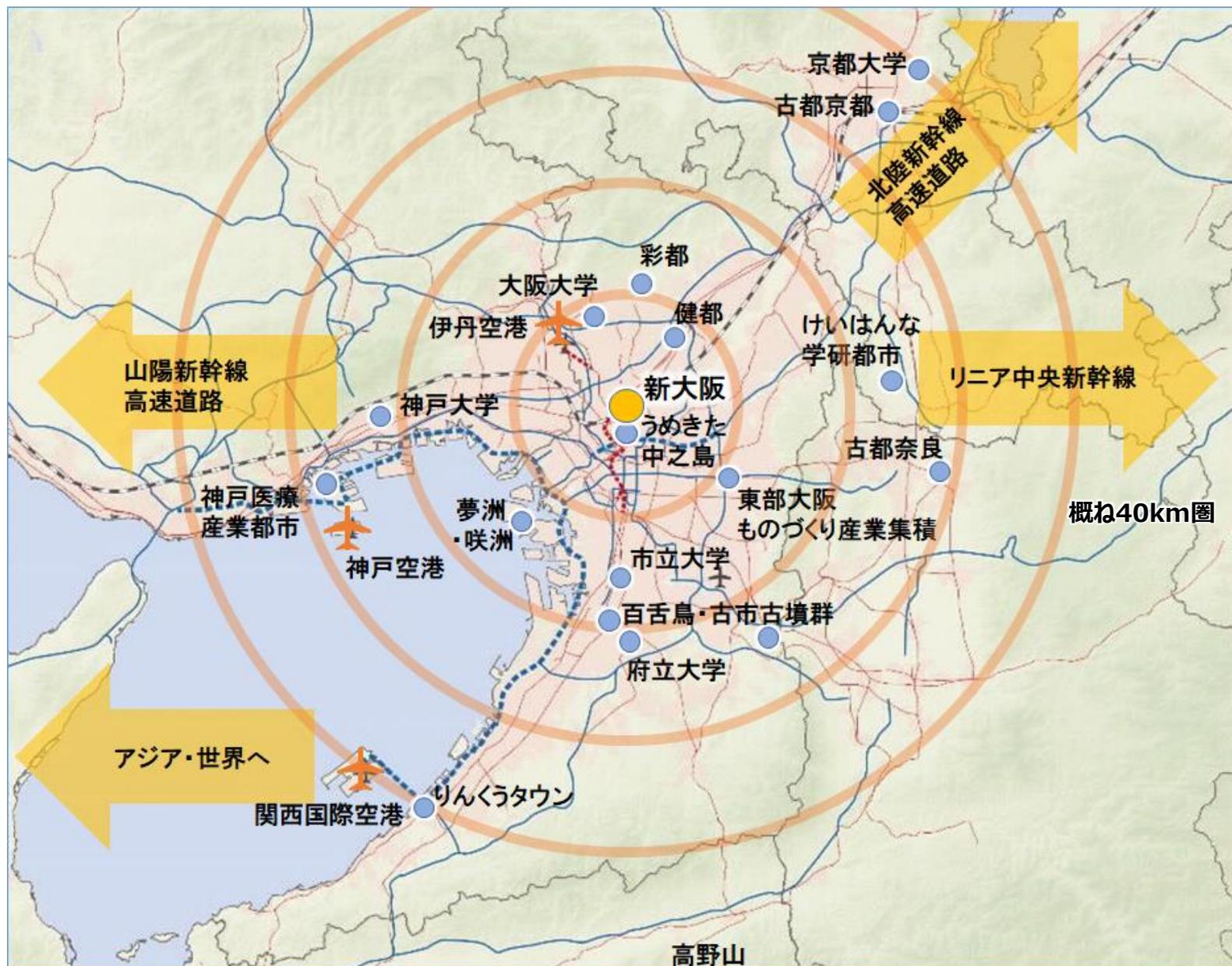
国内外の人・企業を惹きつける都市をめざし、リニア中央新幹線・北陸新幹線の乗り入れが期待・予定される**新大阪駅周辺地域**とうめきたを面で捉え、**交通結節機能の強化と広域拠点化を図る。**

### 新大阪駅周辺地域の概ねの検討対象地域



# 大阪都市圏の多様な都市機能と新大阪とのネットワーク(参考)

大阪都市圏にある多様な魅力を持つ拠点(都市、観光、文化、産業)とのネットワーク



# 新大阪に関連する主な交通基盤と整備のうごき

新幹線の全国ネットワークの構築などによる鉄道ネットワークが充実し、淀川左岸線などの高速道路のアクセス性が格段に向上し、日本屈指の一大ターミナル

## (1) 広域交通

### ○新幹線

- ・東海道新幹線、山陽新幹線
- ・(計画)リニア中央新幹線(東京まで67分)
- ・(計画)北陸新幹線(北陸文化圏との連携)

### ○高速道路

- ・(整備)淀川左岸線2期(湾岸、山陽方面)
- ・(整備)淀川左岸線延伸部(京都、名古屋方面)  
(新御堂筋を介して新大阪との利便性向上、高速道路ランプまで約2分)

### ○空港

- ・関西国際空港、伊丹空港、神戸空港

## (2) 都市交通

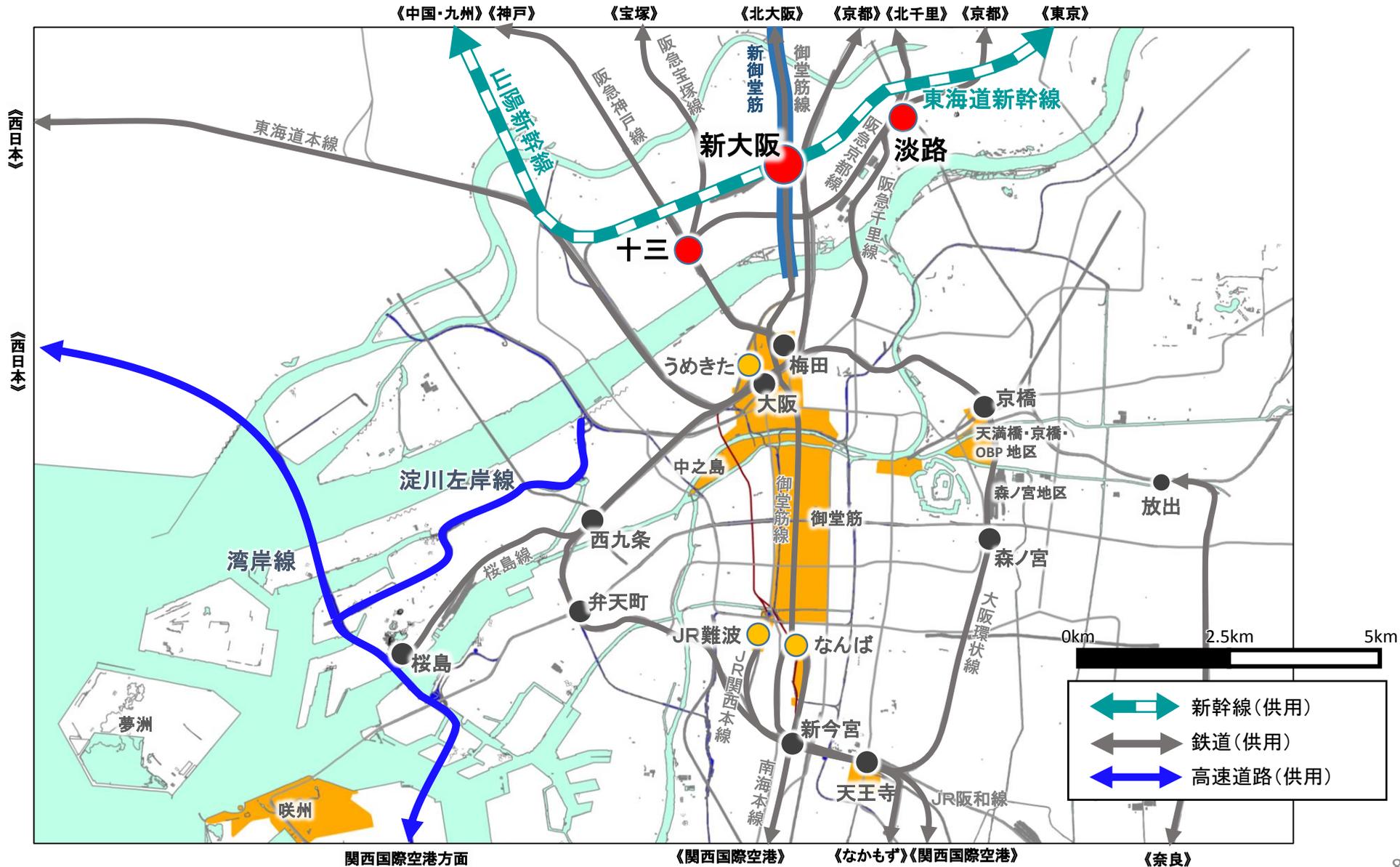
### ○在来線

- ・東海道本線、Osaka Metro御堂筋線
- ・(整備)おおさか東線(大阪の東部エリアと新大阪の利便性向上)
- ・(整備)なにわ筋線(関西国際空港と新大阪のアクセス性強化)
- ・(構想)新大阪連絡線・なにわ筋連絡線  
(関西国際空港と新大阪のアクセス性強化、新大阪ーうめきた・大阪間の鉄道のリダンダンシーの確保) など

### ○一般道路

- ・新御堂筋(新大阪駅と直結) など

○鉄道：単に乗り換え駅として機能している側面が強い。 ○道路：高速道路へのアクセス性が弱い。



# 2020年代 新大阪関連の交通基盤整備と大阪市内都市拠点ネットワーク(想定)

- 鉄道：おおさか東線や東海道支線地下化などが整備され、奈良方面やうめきたとのアクセス性が強化。
- 道路：淀川左岸線2期が整備され、高速道路へのアクセス性が向上し、西日本方面へのアクセス性が強化。
- まち：万博やIR、うめきた(2期)などが整備され、大阪市内の都市拠点が拡充。



# 2030年代 新大阪関連の交通基盤整備と大阪市内都市拠点ネットワーク(想定)

- 鉄道：リニア・北陸・なにわ筋線等が整備され、関東・北陸・西日本方面や関西国際空港へのアクセス性が強化。
- 道路：淀川左岸線延伸部が整備され、高速道路を通じて京都・滋賀・中部・関東方面へのアクセス性が強化。



**リニア中央新幹線  
北陸新幹線**

**淀川左岸線延伸部**

**新大阪連絡線**

**なにわ筋連絡線**

**なにわ筋線**

**中之島線延伸**

**JR桜島線延伸**

- 新幹線(供用)
- 新幹線(新規供用)
- 鉄道(供用)
- 鉄道(新規供用)  
(※構想路線含む)
- 高速道路(供用)
- 高速道路(新規供用)

# 新大阪駅周辺地域の担うべき役割(案)

- ・スーパー・メガリージョンの西の核としてふさわしいエリアとなるよう、新大阪に近接する十三、淡路が一体となって面的連携力を高め、交通利便性やうめきたとの近接性などを最大限に活かし、多様な人や情報が集まる新しい都市拠点の形成をめざす。

## (1)スーパー・メガリージョンの西の拠点

- ・世界の主要都市に対抗できる大阪都市圏におけるグローバル拠点
- ・本社機能などの高度な都市機能や首都機能をバックアップする、日本の成長を支える拠点
- ・うめきたなどの関西の都市拠点と連携し、西日本、北陸をも視野に入れて、スーパー・メガリージョンの効果を最大限に発揮する西日本の中枢拠点

## (2)広域交通ネットワークの一大ハブ拠点

- ・国内外から多様な人と情報が集まる交流拠点、国際ビジネス拠点、観光滞在拠点、インバウンドの送客拠点
- ・新幹線ネットワークの中央駅的な役割を果たし、空港、鉄道、高速道路が一体となって日本国内(西日本)の拠点と、アジアを中心とする世界の拠点をつなぐ人・情報の結節点

## (3)関西・西日本・アジアのゲートウェイ

- ・新大阪駅周辺地域の個性や関西・日本・アジアの歴史・文化、自然等が感じられる景観・空間
- ・関西の観光・文化・医療・技術力などの情報発信の拠点

# 新大阪駅周辺地域が担うべき役割(参考)

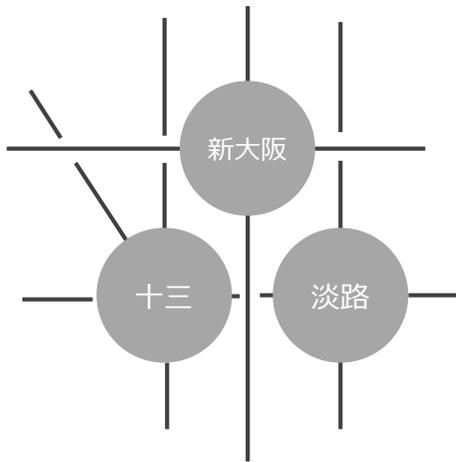
## 鉄道乗り換え駅から、複合的な結節機能を有する都市拠点へ

○乗り換え駅、独立した機能

○一体的に、都市拠点、交通結節、ゲートウェイの役割を担うことによる都市核の向上

○海外、日本、関西の都市拠点とつながる新大阪駅周辺地域のまちづくりが、日本の改造につながる

### 人の移動(主に乗換機能)



### 人・情報のネットワーク化

アジア(Asia and so on)

日本 (Japan)

関西 (Kansai)

