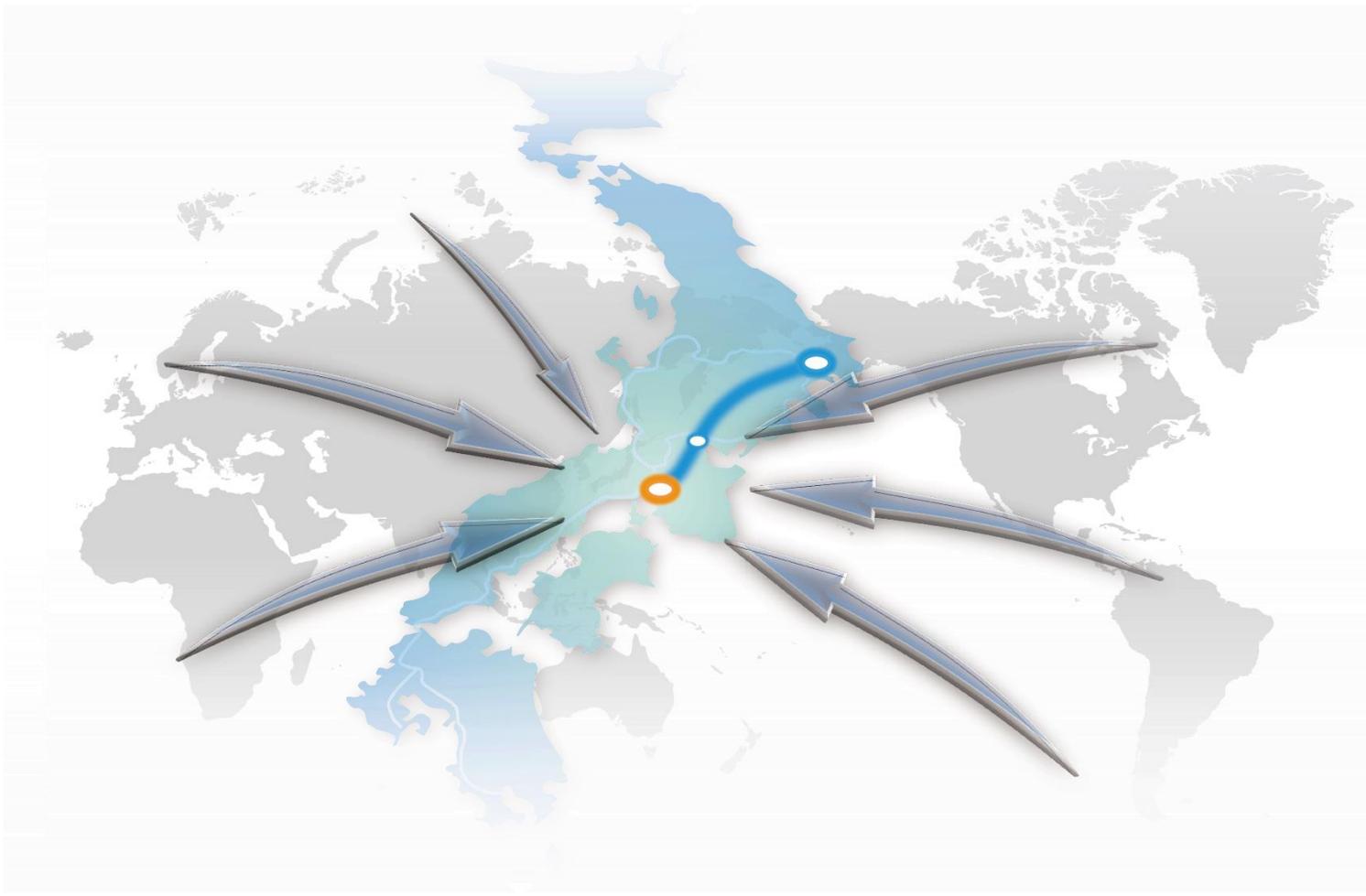


新大阪駅周辺地域都市再生緊急整備地域

まちづくり方針の骨格(素案)



令和2年 月

新大阪駅周辺地域都市再生緊急整備地域
検討協議会

はじめに

大阪は、古くは「難波」と呼ばれ、アジアに開けた港は、5世紀前後から、中国大陸などの優れた人、モノが集まる国際交流の拠点であった。豊富な水量をもつ淀川をはじめとする河川や運河による広域ネットワークにより、「水の都」として栄え、江戸時代には「天下の台所」として全国に名を馳せ、国内最大級の経済都市として繁栄してきた。また、昭和初期に100年先を見越して整備され、大阪都心部の南北軸となっている「御堂筋」にみられるように、先見性のある都市空間づくりが行われてきた。古くからある基盤を受け継ぎながら、新しい都市づくりを重ねていくことで、利便性の高い広域交通ネットワークや、国内外の多様な人の交流を支える人（商人等）、新しくもあり懐かしさを残す都市空間が効果的に機能し、多彩な人を惹きつけ、日本の経済で重要な役割を担うとともに、新しい文化や価値を生み出してきた。

新大阪駅周辺は、昭和39年の東海道新幹線の開通、東京オリンピックの開催、昭和45年の大阪万博開催時に、土地区画整理事業と共にまちづくりが進められて以降、大阪の南北軸の一面を担うとともに、国土軸上に位置する広域交通ネットワークの拠点として、関西国際空港、大阪国際空港、神戸空港などとともに、アジア、日本各地と大阪を繋ぐ役割を果たしてきている。

今後、society5.0（超スマート社会）の到来、アジアダイナミズムの台頭、人口減少への対応などの大きな社会変化への順応が求められるなか、リニア中央新幹線の整備によるスーパー・メガリージョン構想が進められ、東京、名古屋、大阪が一体となった7000万人の巨大経済圏が形成されようとしている。新大阪においては、さらに北陸新幹線や、関西国際空港とのアクセスを強化するなにわ筋線（都市鉄道）、空港や全国の都市拠点などを繋ぐ高速道路網へのアクセスを強化する淀川左岸線（都市高速道路）などの広域交通インフラが整備されていく。

新大阪駅周辺地域が、かつてないほどの広域交通の一大ハブ拠点となるこの機会を捉えて、世界、日本国内から多様な人を惹きつけるとともに、世界に誇れる都市空間をつくり出すことで、大阪経済の発展はもとより、関西・西日本のポテンシャルを高め、アジアと共に進化する新しい時代の大大阪をめざす。

本まちづくり方針の骨格は、経済界、国、大阪府、大阪市、民間事業者、学識経験者などからなる新大阪駅周辺地域都市再生緊急整備地域検討協議会での検討と、新大阪への大きな期待感をもったアドバイスをいただいた約100名の学識経験者、ビジネスパーソン、芸術家、学生などの協力もいただきながら、20年～30年、さらにはその先も見据えた将来のまちづくりのコンセプトとして、担うべき役割などについて、中間的にとりまとめたものである。

新大阪駅周辺地域都市再生緊急整備地域検討協議会
会長 田中 清剛

目次

1. まちづくり方針の骨格の位置づけと対象地域
 - (1)まちづくり方針の骨格の位置づけ
 - (2)対象地域

2. 踏まえるべき社会状況、大阪都市圏のポテンシャルと新大阪の広域交通ターミナル化
 - (1)踏まえるべき社会状況
 - (2)大阪都市圏のポテンシャルと新大阪の広域交通ターミナル化

3. 新大阪周辺地域がめざすべきまちづくりの大きな方向性

4. 新大阪駅周辺地域のまちづくりにおいて踏まえるべき視点
 - (1)地理的条件
 - (2)Society5.0(超スマート社会)における拠点のあり方
 - (3)利用者の目線

5. 日本・アジアの発展に向けて新大阪駅周辺地域が担うべき役割と導入すべき都市機能
 - (1)スーパー・メガリージョンの西の拠点(交流促進機能)
 - (2)広域交通ネットワークの一大ハブ拠点(交通結節機能)
 - (3)関西・西日本・アジアのゲートウェイ(都市空間機能)

6. 今後のまちづくりの進め方

7. 検討経過と検討体制

1. まちづくり方針の骨格の位置づけと対象地域

《まちづくり方針の骨格の位置づけ》

本まちづくり方針の骨格は、2037年頃予定の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や社会状況の変化に備え、広域交通の一大ハブ拠点となる新大阪駅周辺地域の20年から30年先を見据えた新しいまちづくりを進めるため、まちづくりの大きなコンセプトを中間的に取りまとめたものである。

なお、リニア中央新幹線や北陸新幹線の駅位置などの具体化にあわせて、ゾーニングやインフラ計画の検討を進め、本まちづくり方針の骨格と組み合わせて、まちづくり方針としていく。

また、これらの検討においては、民間都市開発プロジェクトの機運醸成を図り、民間の創意工夫を取り入れながら取り組みを進めていくものとする。

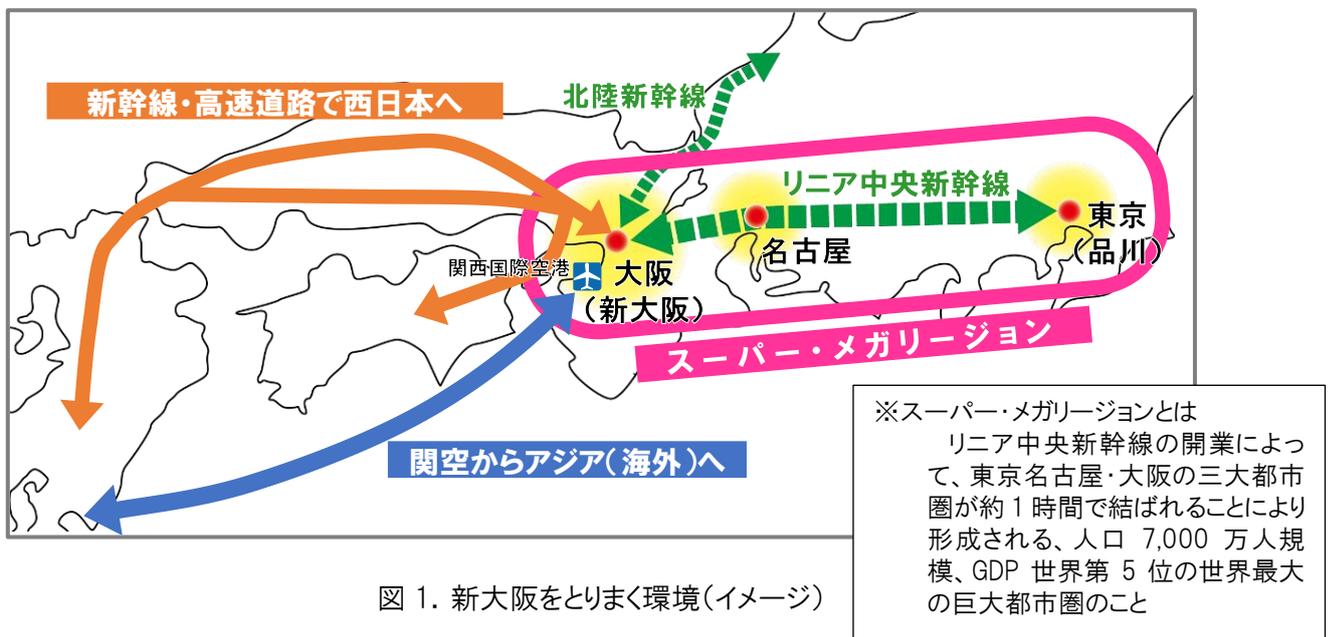


図 1. 新大阪をとりまく環境(イメージ)

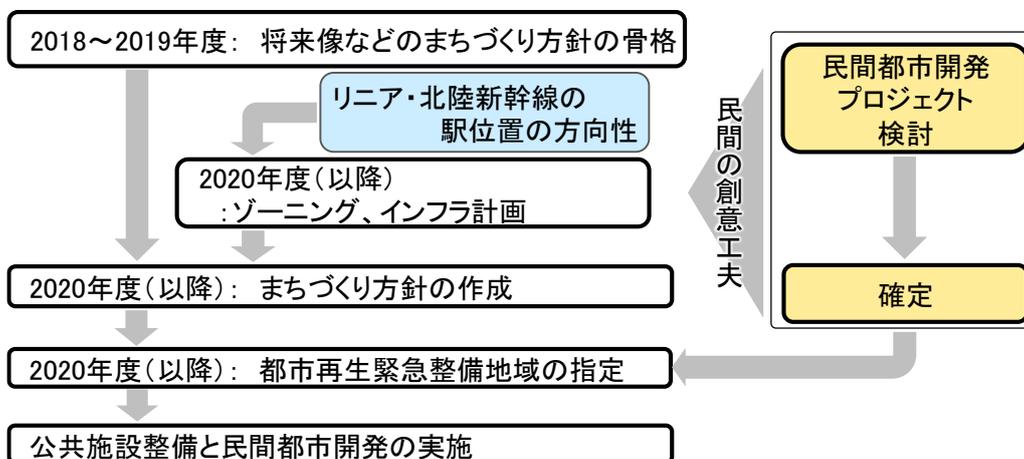


図 2. 新大阪駅周辺地域のまちづくりの検討の進め方

《対象地域》

リニア中央新幹線の全線開業のインパクトなどに備えて、新大阪駅周辺を中心に、直近の鉄道の交通結節点である十三駅周辺、淡路駅周辺を含めた範囲を検討対象地域(新大阪駅周辺地域)とする。



図 3. 新大阪駅周辺地域の概ねの検討対象地域

（新大阪駅周辺）

関西の中央に位置する新大阪駅は、東海道・山陽新幹線、JR・Osaka Metro などの在来線のターミナル駅であり、駅の西側の幹線道路である新御堂筋と直接接続する交通広場を有している。リニア中央新幹線・北陸新幹線の全線開業、なにわ筋線の開業等により、日本屈指の一大ターミナルとなり、高速道路淀川左岸線（2期・延伸部）の整備により道路によるアクセス利便性が向上する。

駅周辺では、昭和 39 年の東海道新幹線の開通、東京オリンピックの開催、昭和 45 年の大阪万博開催時に、土地区画整理事業と共にまちづくりが進められ、業務、ホテル、専門学校などの都市機能が集積する。

（十三駅周辺）

新大阪駅から南西約 2.2 kmに位置する阪急十三駅は、阪急京都線、神戸線、宝塚線が集まり、大阪駅に接続する鉄道の結節点であり、明治 43 年の宝塚線の開業、大正 9 年の神戸線の開業、大正 10年の京都線方面への接続により現在の駅の役割となった。駅周辺には、商店街などの昔ながらの風情のある空間が残るほか、南側に近接する淀川では、花火大会やバーベキューなどのイベントが開催されている。

（淡路駅周辺）

新大阪駅から東に約 1.7 kmに位置する阪急淡路駅は、阪急京都線、千里線の結節点であり、大正 10年の十三～豊津間の中間駅として整備され、昭和3年の京都方面の整備に伴い、現在の駅の役割となった。また、おおさか東線の開業に伴い JR 淡路駅が設置され、新大阪駅へのアクセス性が向上した。両駅周辺では、区画整理事業と東西の都市計画道路事業及び連続立体交差事業が行われており、商店街の周りには、居住機能が広がる。



图 4. 新大阪駅・十三駅・淡路駅周辺

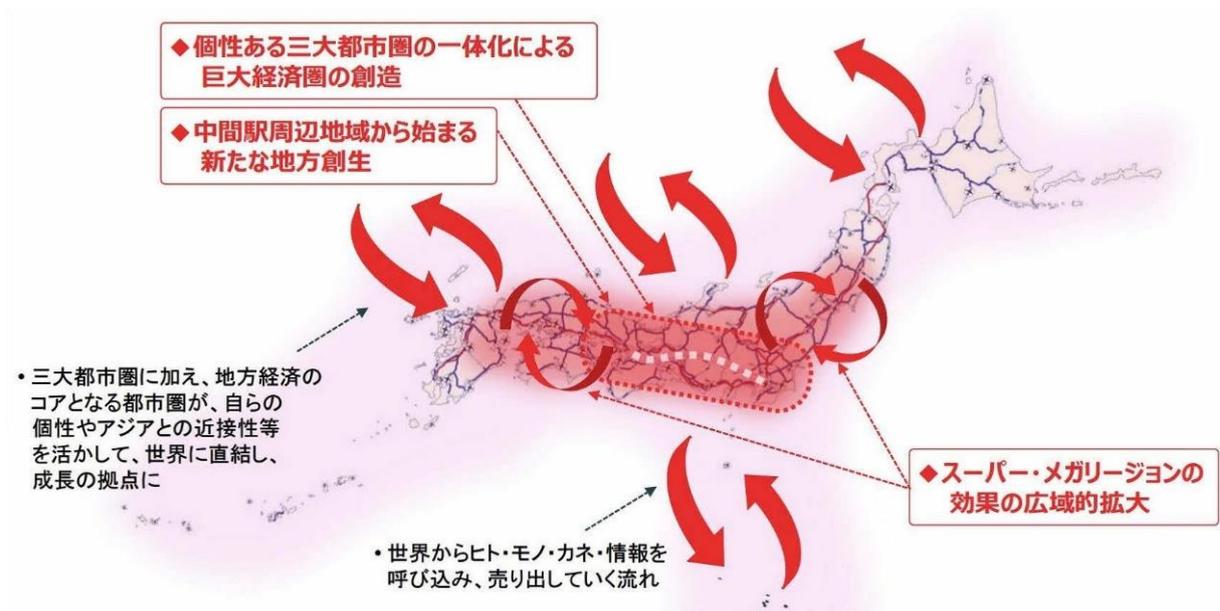
2. 踏まえるべき社会状況と大阪都市圏のポテンシャルと新大阪の広域交通ターミナル化

(1) 踏まえるべき社会状況

《スーパー・メガリージョンの形成》

リニア中央新幹線の全線開業により、三大都市圏が一体化し、世界からヒト、モノ、カネ、情報を引き付け、世界を先導するスーパー・メガリージョンの形成が期待される。

大阪は、この 7000 万人規模の都市圏における西の核として、北陸、中国、四国、九州との連携を強化し、その効果を西日本全体に拡大させることが求められる。



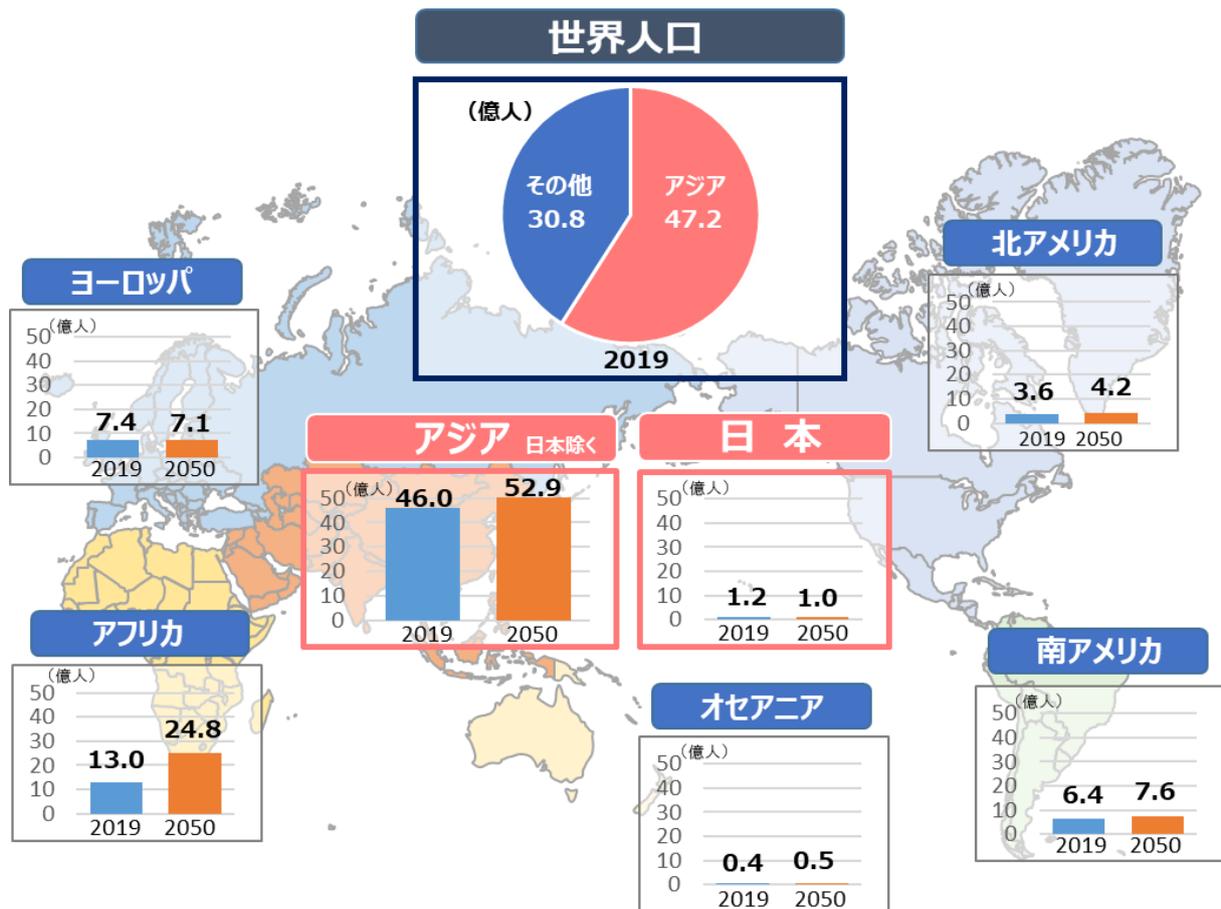
出典：(人口減少にうちかつスーパー・メガリージョンの形成に向けて(スーパー・メガリージョン構想検討会))

図 5. スーパー・メガリージョン形成のイメージ

《アジアダイナミズムの進展》

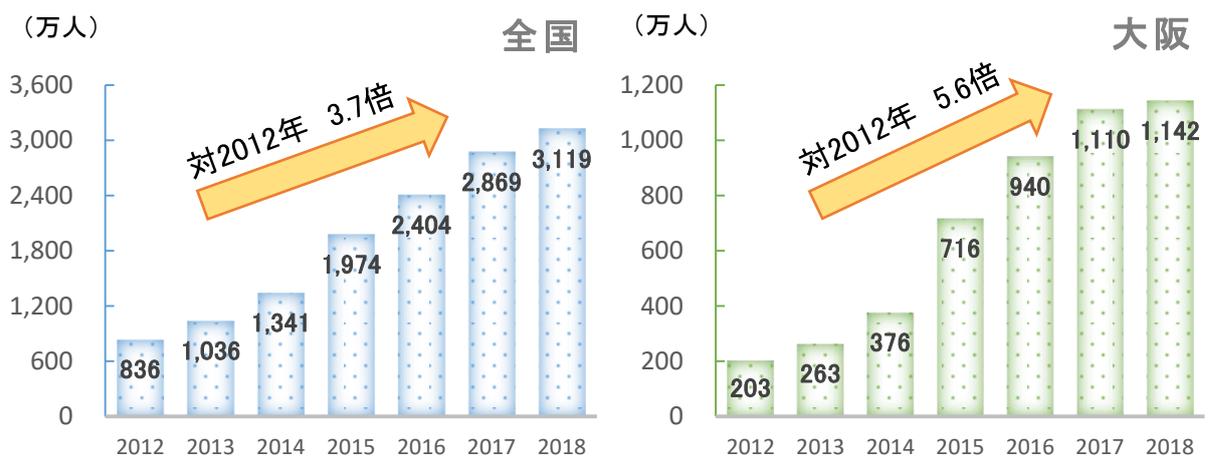
世界のメガリージョンの台頭など国際的な都市間競争が激化する中、アジアにおいては今後も経済発展、人口増加が進展していくと想定される。また、訪日外国人観光客は年々増加しており、特に大阪・関西においては、アジアの国々を中心に、インバウンドが急増している。

こうしたアジアの活力を引き込み、大阪が成長することで、関西・西日本の発展につなげて行く必要がある。



出典：United Nations Population Division World Population Prospects 2019
Total population by region (Estimates 2019, Medium fertility variant 2050)

図 6. 世界人口の現状と将来



出典：(全国)日本政府観光局「訪日外客統計」、(大阪)大阪観光局による推計値

図 7. インバウンドの推移(全国・大阪)

《Society 5.0 の到来》

日本の総人口が減少する一方で、AI、IoT 化の進展による第四次産業革命により、産業構造が大きく変化しており、今後、Society 5.0(超スマート社会)の実現により、人々の働き方や暮らし方が大きく変化すると想定されている。

新技術の活用により人手不足等の社会課題を解決するとともに、ライフスタイルの変化や価値観の多様化にも対応できる柔軟性の高いまちづくりが必要となる。



図 8. Society 5.0 の実現イメージ

《災害への対応》

南海トラフ地震をはじめとする大規模災害のリスクが高まる中、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の観点から、広域交通の一大ハブ拠点となる新大阪駅周辺地域と、大阪都市圏の商業・業務の中心地である大阪駅周辺地域とのリダンダンシーの確保が重要である。

また、大阪・関西は、首都圏の大規模災害時に首都機能をバックアップする拠点都市としてのポテンシャルを有しており、今後、平時を含めた代替機能をさらに高めていく必要がある。そのため広域交通が集まる拠点となる新大阪駅周辺地域がその一翼を担うことが重要となる。

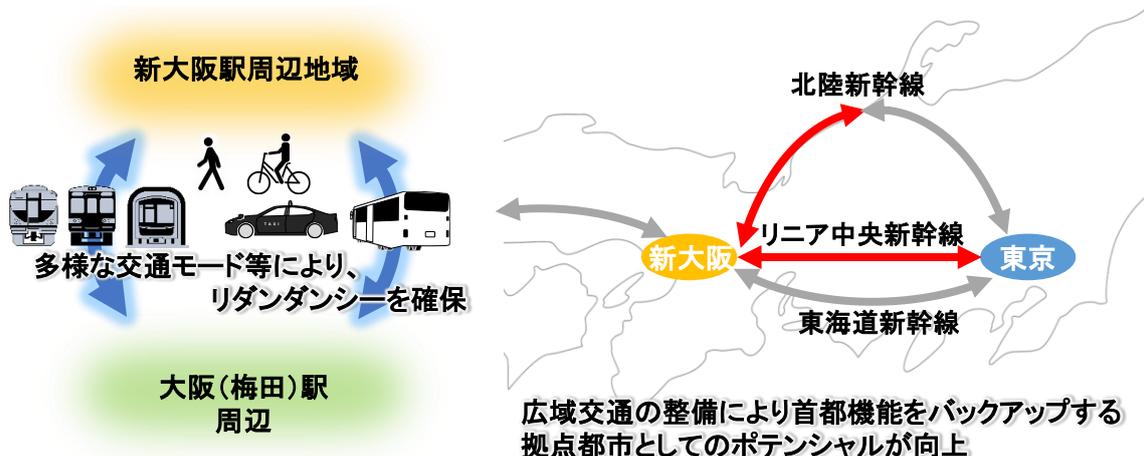


図 9. 多様な交通モードによるリダンダンシーの確保

《持続可能なまちづくり(SDGs への取り組み)》

国連サミットにおいて採択された、持続可能で多様性と包摂性のある社会の実現を目指す SDGs (持続可能な開発目標)の17の国際目標が掲げられる中、新大阪駅周辺地域のまちづくりについては、特に関連する「11 住み続けられるまちづくりを」をはじめ、「8 働きがいも経済成長も」、「9 産業と技術革新の基礎をつくろう」、「10 人や国の不平等をなくそう」、「17 パートナーシップで目標を達成しよう」はもとより、他の目標達成にも貢献できるよう、SDGsの実現にむけた取り組みを推進していくことが重要となる。



図 10. 持続可能な開発のための 17 のグローバル目標

(2)大阪都市圏のポテンシャルと新大阪の広域交通ターミナル化

《多様な都市機能が集積する大阪都市圏》

大阪都市圏には、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、ベンチャー企業の集積、観光資源、上方文化など多様な都市機能が集積し、京都、神戸、奈良など、多様な魅力を持つ都市拠点がコンパクトに集積している。今後、多様な都市機能の集積性を活かしつつ、うめきた 2 期のまちびらき、大阪・関西万博の開催、夢洲の観光拠点化等を契機とし、これらの拠点と連携・分担しながら、大阪・関西の成長・発展につなげていく必要がある。



図 11. 大阪都市圏と関西の各拠点

《新大阪駅の広域交通ターミナル化の進展》

新大阪駅は、リニア中央新幹線、北陸新幹線に加え、関西国際空港へつながるなにわ筋線が進められ、新大阪連絡線・なにわ筋連絡線が計画されるなど、鉄道ネットワークが更に充実し、淀川左岸線などにより高速道路ネットワークへのアクセスが格段に向上する。

これらの新たなネットワークと、東海道新幹線及び山陽新幹線、御堂筋線、JR 東海道線、おおさか東線、阪急京都線、宝塚線、千里線、神戸線などの在来線、新御堂筋などの従来の交通基盤が集積し、多くの人が集まる日本屈指の一大ターミナルとなる。

新大阪駅周辺地域では、この圧倒的な広域交通アクセス性を活かしたまちづくりが必要である。



図 12. 2020 年～2030 年代 新大阪に関連する鉄道・高速道路のインフラ整備

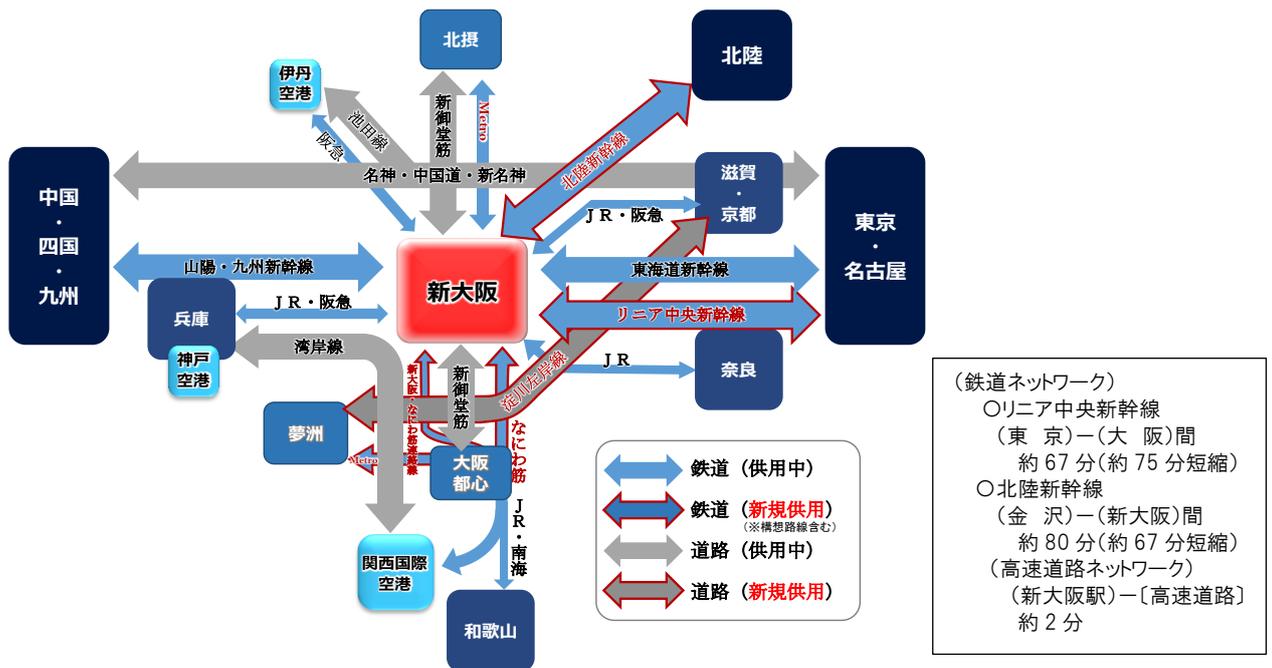


図 13. 新大阪駅に関する鉄道・高速道路ネットワーク(イメージ図)

3. 新大阪駅周辺地域のまちづくりの大きな方向性

大阪が、世界の都市間競争に打ち勝ち、存在感を発揮していくためには、日本各地との連携を深め、アジアと直接つながり、その活力を取り込み、進化しつづける国際都市となることが重要である。

新大阪駅周辺地域は、圧倒的な広域交通アクセスの良さを最大限に活かして、世界一の広域交通ターミナルのまちづくりを実現し、大阪の国際都市化のフラッグシップとなることはもとより、関西、日本の発展を支えることをめざす。

国内外の広域交通ネットワークの構築、良好な都市空間の創出、アジアや日本各地で活動する人々の高密度な交流の促進などにより、新たな文化や価値を持続的に生み出し、これらをお阪・関西・日本の各拠点と共有しつつ、世界に打ち出すことで、日本の成長につなげていく。

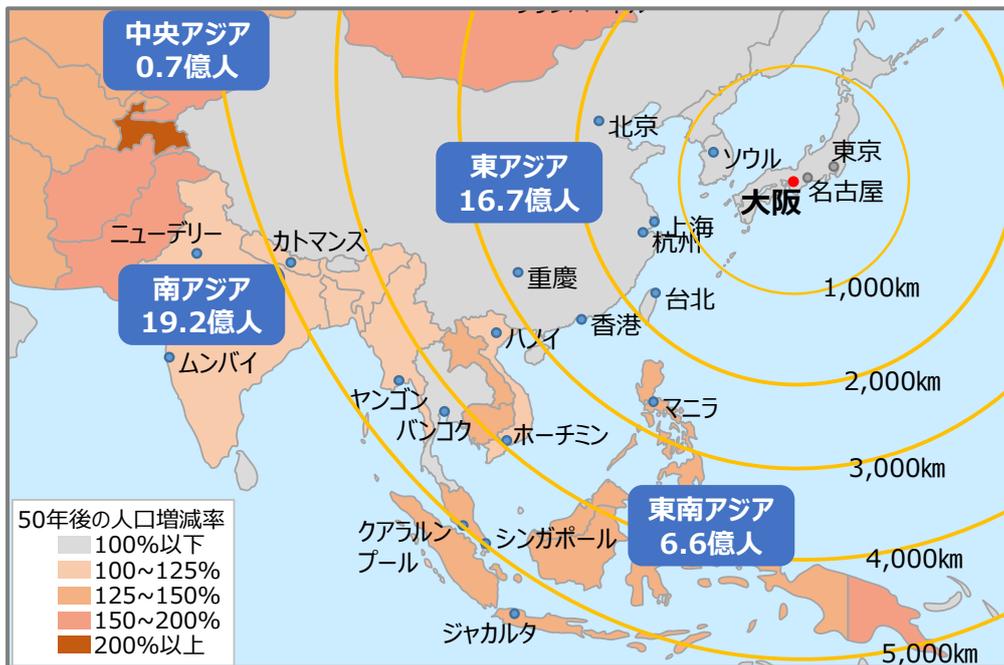


図 14. 50 年後のアジア地域における人口

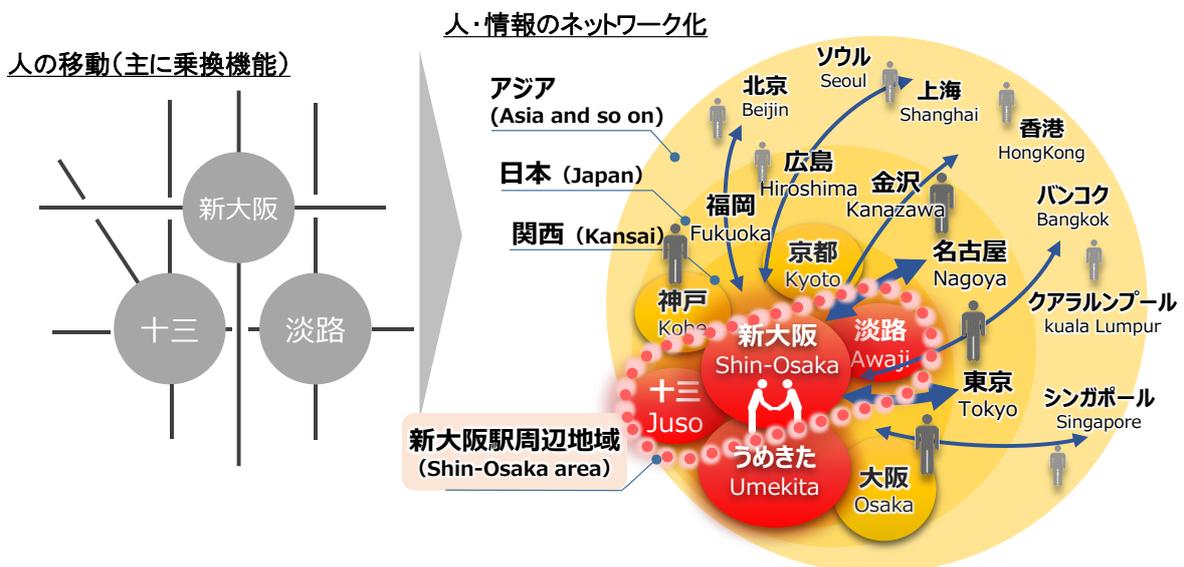


図 15. 新大阪駅周辺地域と日本・世界とのネットワーク

4. 新大阪駅周辺地域のまちづくりにおいて踏まえておくべき主な視点

新大阪駅周辺地域のまちづくりを進めるにあたり、特に踏まえておくべき主な視点を以下に示す。

(1) 地理的条件

① 広域のハブ拠点

新大阪駅周辺地域は、新幹線や高速道路などにより、スーパー・メガリージョンを形成する関東地方や中部地方、関西地方の都市圏、中国地方や四国地方、九州地方などの西日本、北陸地方の都市圏をつなぎ、関西国際空港とも直結し、アジア・世界ともつながる、広域のハブ拠点であり、広域で活動する人々が、直接つながり交流するために最も適した場所である。

そのため、新大阪駅周辺地域において、その広域のハブ拠点としての特色を活かし、海外をはじめとする他の都市圏の情報、文化が、人間関係を構築することで融合し、新たな価値を創り出し、日本の成長につなげていく。

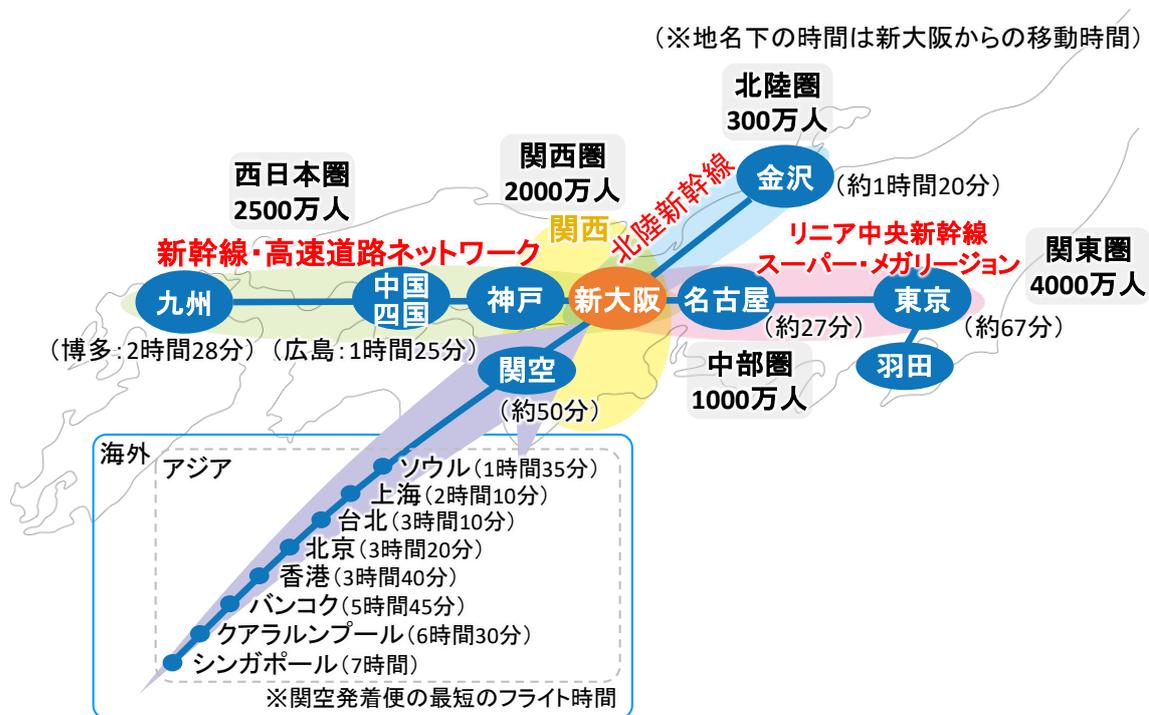


図 16. 広域のハブ拠点としての新大阪

②国土軸と大阪都市軸のクロスポイント

新大阪駅周辺地域は、国土軸と大阪都市軸のクロスポイントであり、日本各地、アジアなどと、関西の各拠点をつなげる場所である。

そのため、新大阪駅周辺地域が、関西の各拠点にアジア、日本各地の新しい価値を引き込み、人、モノ、情報の好循環を生むことで、都市全体としての厚みを増し、各拠点の活性化を促進し、大阪・関西全体の発展を押し上げていく。

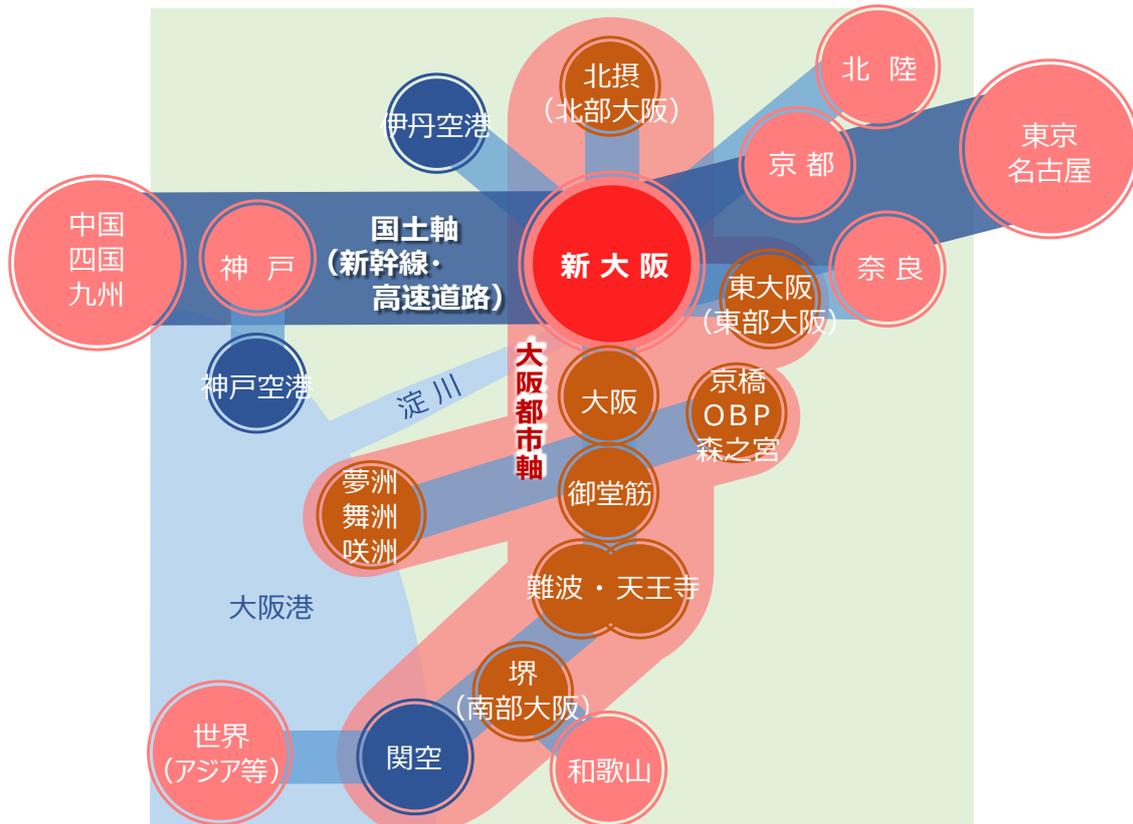


図 17. 大阪都市圏と国土軸とのクロスポイントに位置する新大阪

(2) Society5.0(超スマート社会)における拠点のあり方

世界中のアイデア、人材、不動産などのまちの情報のデジタル化・オープン化・ネットワーク化が進むことにより、物理的な距離を超えて、新しいつながりが生まれやすくなるとともに、様々な芸術・文化などを知る機会が増えるなど、スマートな社会が実現していく。

一方、人の心の中にある真意や熱意、リアルなモノの美しさや存在感、文化の素晴らしさなどは、デジタル化しにくい情報であり、新たな価値を創出していくためには、人と人がフェイス・トゥ・フェイスのコミュニケーションを通じて、交流を重ね、相互の理解度、信頼関係を深めることや、直接モノに触れて、五感で体験する価値がより一層高まる。

そのため、サイバー空間(仮想空間)とフィジカル空間(現実社会)が高度に融合することで、必要な情報が必要な時に得られるとともに、フェイス・トゥ・フェイスのコミュニケーションを促進させる環境や本物の価値に触れる環境をソフト・ハードの両面で一体的に提供していく。

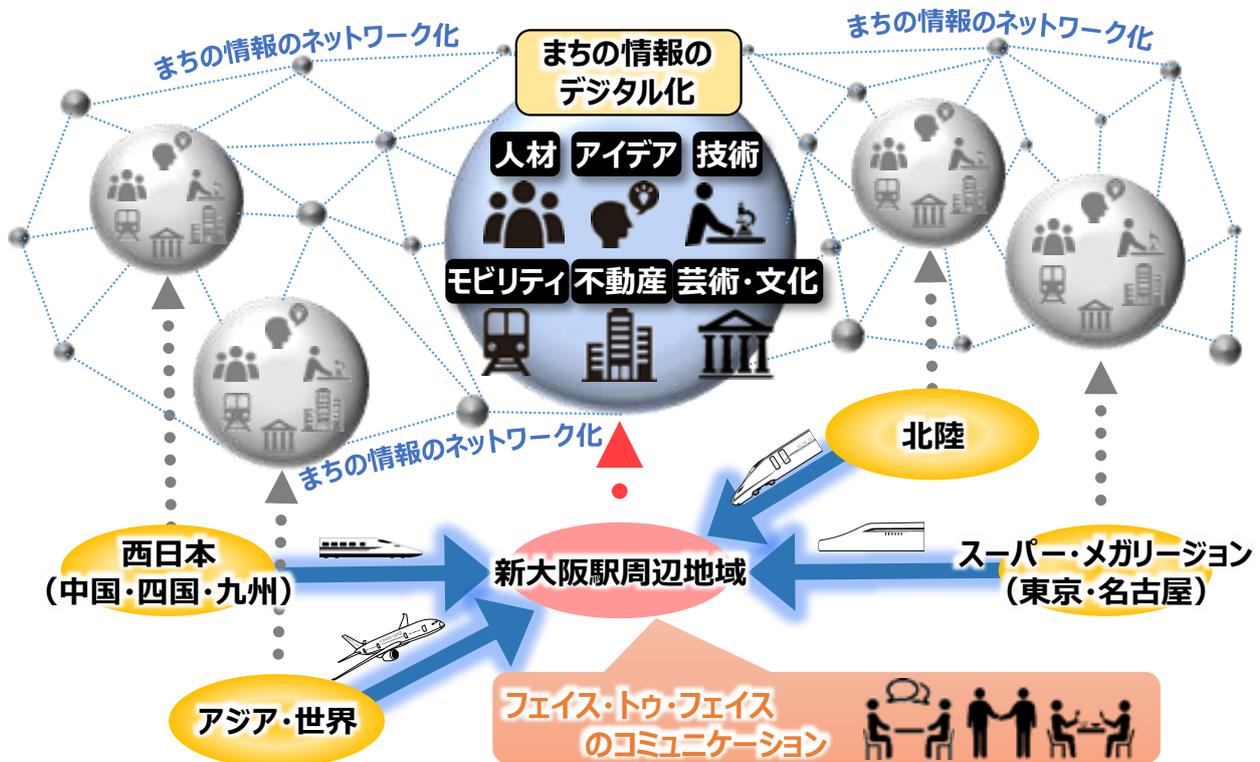


図 18. Society5.0(超スマート社会)における拠点のあり方

(3) 利用者の目線

ビジネス・観光等を目的に、国内外から多様な人が訪れることとなる新大阪駅周辺地域において、障害の有無、年齢、性別、人種等にかかわらず誰もが利用しやすい、それぞれの行動特性に応じた多様で柔軟なサービスが必要となる。

そのため、ハブとして利用する人の利便性向上はもとより、目的地とする人、拠点として活動する人に対してもサービスを高めていくことで、より多くの人をひきつける場所にしてい

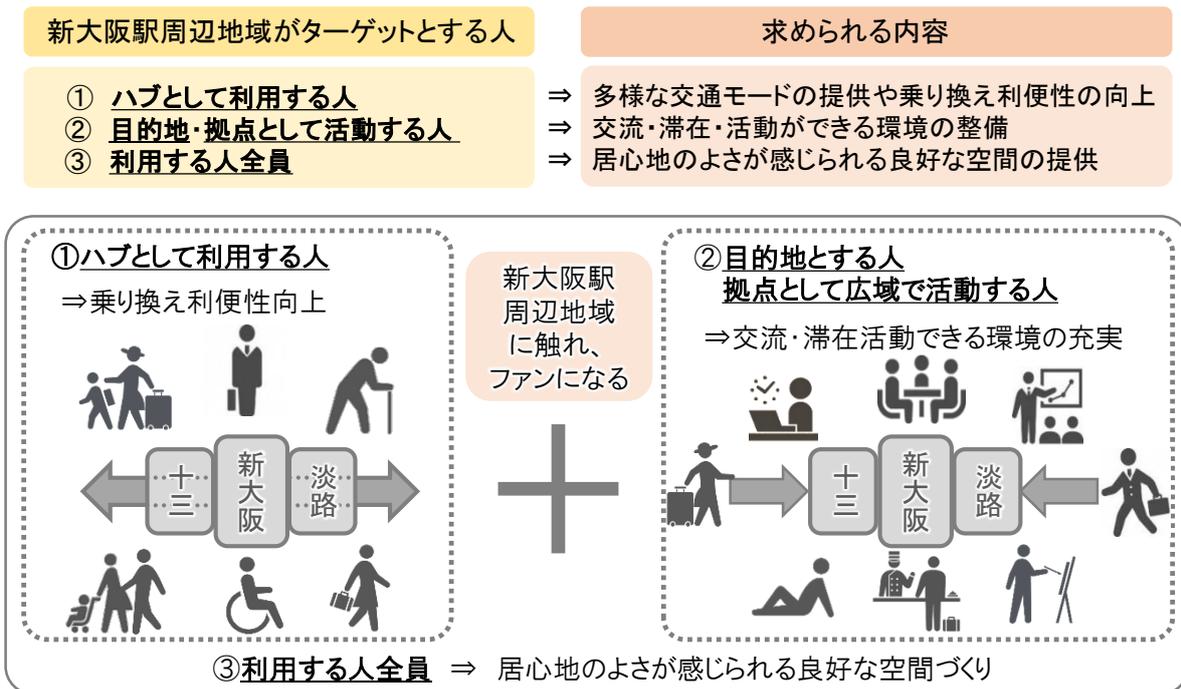


図 19. 利用者目線から求められる新大阪駅周辺地域の機能

5. 日本・アジアの発展に向けて新大阪駅周辺地域が担うべき役割と導入すべき都市機能

新大阪駅周辺地域が、広域交通ターミナルとなる特性を活かして、国内外の人や情報をつなぐ都市拠点となるまちづくりを実現していくためには、①交流促進機能をもつスーパー・メガリージョンの西の拠点、②交通結節機能が充実した広域交通ネットワークの一大ハブ拠点、③都市空間機能に溢れる関西・西日本・アジアから人を迎え入れる国際都市のゲートウェイの役割を担っていくことが重要である。

また、新大阪駅、十三駅、淡路駅の各エリアがそれぞれの個性を活かし必要な機能を備えつつ、面的連携力を高めていくことが重要である。

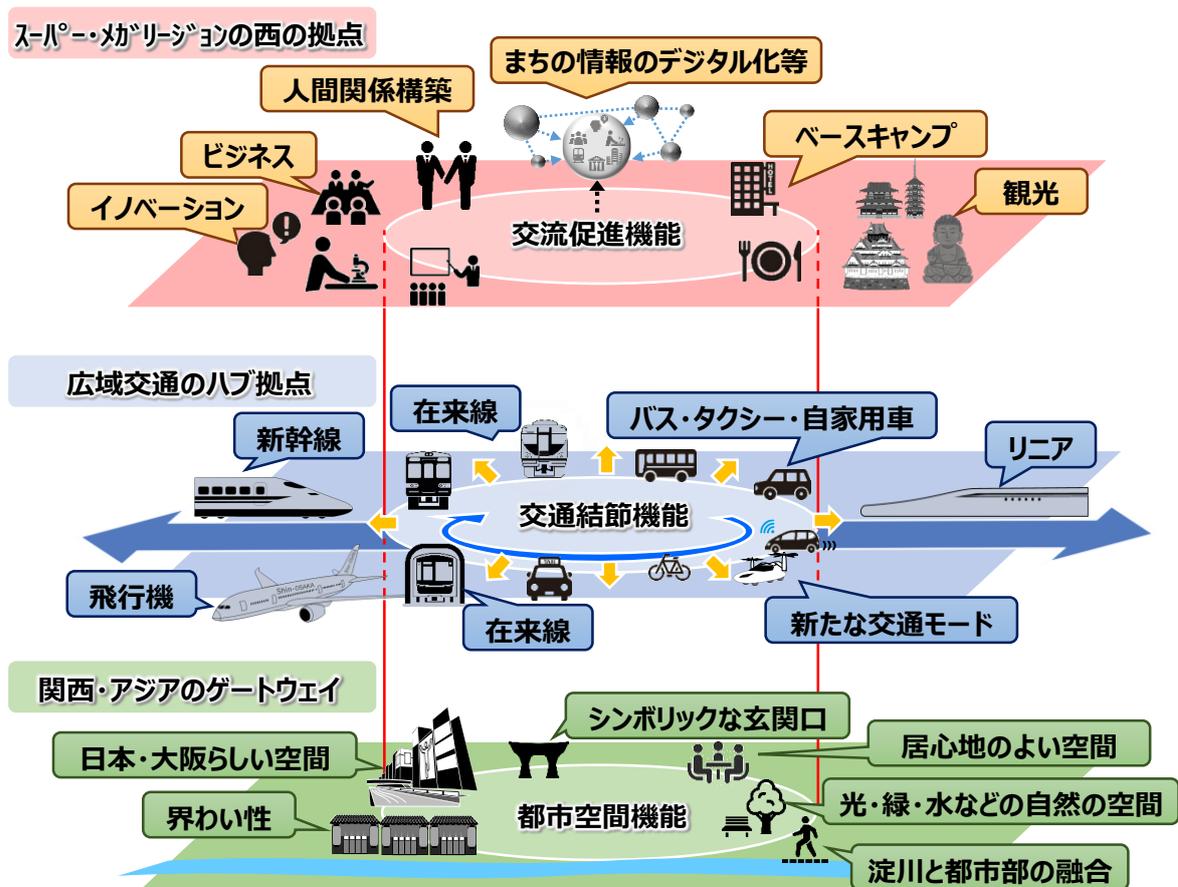


図 20. 新大阪駅周辺地域が担うべき役割と導入すべき都市機能

(1)スーパー・メガリージョンの西の拠点(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、その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である。

同時に、新大阪駅周辺地域において、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である。

《ビジネス・産業》

産学含めて多様な分野の人や情報、モノが融合することで、人が育ち、新たなビジネス、イノベーションを生み出していくことが重要である。

そのためには、新大阪駅周辺地域に、高度人材や西日本全体を視野にいれた企業等の集積を図るとともに、日本国内、アジア、世界など広域的に活動する人々が集まり、フェイス・トゥ・フェイスのコミュニケーションを通じて人間関係を築ける機能を一体的に提供する。

(導入機能の例)

○国内外の多様な人と情報が集まる施設

- ・国内外の人々が、気軽に会い、情報・意見交換できる交流空間
- ・全国から人が集まる使い勝手のよい、MICE 関連施設、マッチング機能を備えたオフィス
- ・多様な働き方にあわせ使い分けるサードプレイスオフィス
- ・遊びなどのプライベートと調査・研究・実験がシームレスにつながる環境
- ・グローバルビジネスを支援する環境(滞在施設、インターナショナルスクール、エリアの多言語化・案内板の充実など)

○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、全国展開する企業の本社、西日本のハブオフィス、首都機能のバックアップに資する施設

○新たな価値を創造する産業創出支援施設

- ・交通ターミナルの特性を活かした次世代交通や AI、IoT などの新技術のスタートアップ・ベンチャー支援施設や開発・実証フィールドを一体的に提供する環境



図 21. 交流促進機能(ビジネス・産業)

《観光・文化・エンタテインメント》

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ことが重要である。

そのためには、日本各地を巡る観光客が集まるベースキャンプとして、国内の主要な観光地はもとより、日本各地の価値ある小さなスポットとのネットワークを構築するとともに、快適に滞在できる魅力的な環境を整えることで、関西・日本各地の魅力あるスポットと世界の人をつなぐ送客・滞在拠点の形成を図る。あわせて、国内外の多様な人、モノ、情報呼び込み、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。

(導入機能の例)

- 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(アップスケールホテル、ライフスタイルホテル等)
 - ・ストレスフリーで安心できる環境(多言語、ファーストエイド対応等)、ナイトライフの充実(まちの24時間化)
- 目的地と観光客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、目的地までのトータルな交通手配サービス
 - ・日本・関西の食文化等を体験できる施設
- 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、劇場、ホール
 - ・製品や商品に触れることができるショールーム型の商業施設
 - ・水都大阪らしい淀川を活用した舟運・レジャー施設



図 22. 交流促進機能(観光・文化・エンタテインメント)

(取り組みの方向性)

既に市街地が形成されている新大阪駅周辺地域において、開発者が交流促進機能を有する都市開発を進める共通の意識を持ちつつ、新大阪、十三、淡路のそれぞれの地域の特色を活かしながら、低利用となっている民有地の開発の促進、新幹線の導入空間や駅前広場などの公共空間と民間建築物の重層的な利用、都市再生制度などを活用した既存民間建築物の建替えを図る必要がある。

イノベーションや経済開発、ベンチャー育成、サービス、人材育成・活用などの機能を備えた良好な都市開発を実現するために、開発者、利用者、事業者などの早期の関係性の構築(人のネットワーク)が必要であり、さらにこの関係性を新たに海外や日本全国から新大阪駅周辺地域に人を迎え入れるネットワークとして発展させていく必要がある。

(2)広域交通ネットワークの一大ハブ拠点(交通結節機能)

新幹線ネットワークの中央駅としての役割を果たすこととなる新大阪駅において、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の結節点となることで、その効果を関西・西日本へ波及させる役割を担う。

このため、新大阪駅周辺地域においては、関西・西日本各地とのアクセスを向上させるために、多様な交通モードの提供や、利用者一人一人に最適な交通モードへの乗り換え利便性の向上など、交通結節機能を強化する。

また、国内外から訪れる多様な人々が安全に安心して移動できるよう、ユニバーサルデザインのまちづくりを進める。

(新大阪駅)

新大阪駅では、多様な交通モードの拡充を図りつつ、ICT、AI や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(避難空間の確保、避難誘導など)が必要である。

(導入または配慮すべき内容の例)

- ・わかりやすい人の動線の確保
- ・歩行者空間と自動車の空間の分離
- ・シームレスでわかりやすい乗り換えを支える ICT(サイバー)と、サインや視認性(フィジカル)の連携
- ・自動運転などの次世代交通の発着地
- ・高速道路ネットワークを最大限に活かす大規模なバスターミナル
- ・タクシー、バス、自家用などの自動車交通のアクセスを支える広場、アクセスの円滑性
- ・車いす利用する方などの利便性、快適性(ソフト・ハード)の確保
- ・国際化に対応する多言語対応
- ・災害発生時の避難場所やエネルギーの確保
- ・技術革新に備えた拡張余地の確保

(新大阪駅周辺地域)

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、鉄道や道路整備はもとより、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り組みを組み合わせる必要がある。

(導入または配慮すべき内容の例)

- ・エリア内外の各機能を繋ぐ道路・鉄道ネットワークなどの交通インフラ
- ・AI、ICT を活用した道路空間を活用した利便性の高い次世代交通(自動運転など)の実証・導入
- ・道路・鉄道ネットワークの利便性を最大化するソフトの実証・導入(MaaS、チケットレスなど)
- ・歩行者空間ネットワークなどのアクセス性の向上
- ・ソフト・ハード両面でのうめきたと新大阪駅を繋ぐネットワークの多重化

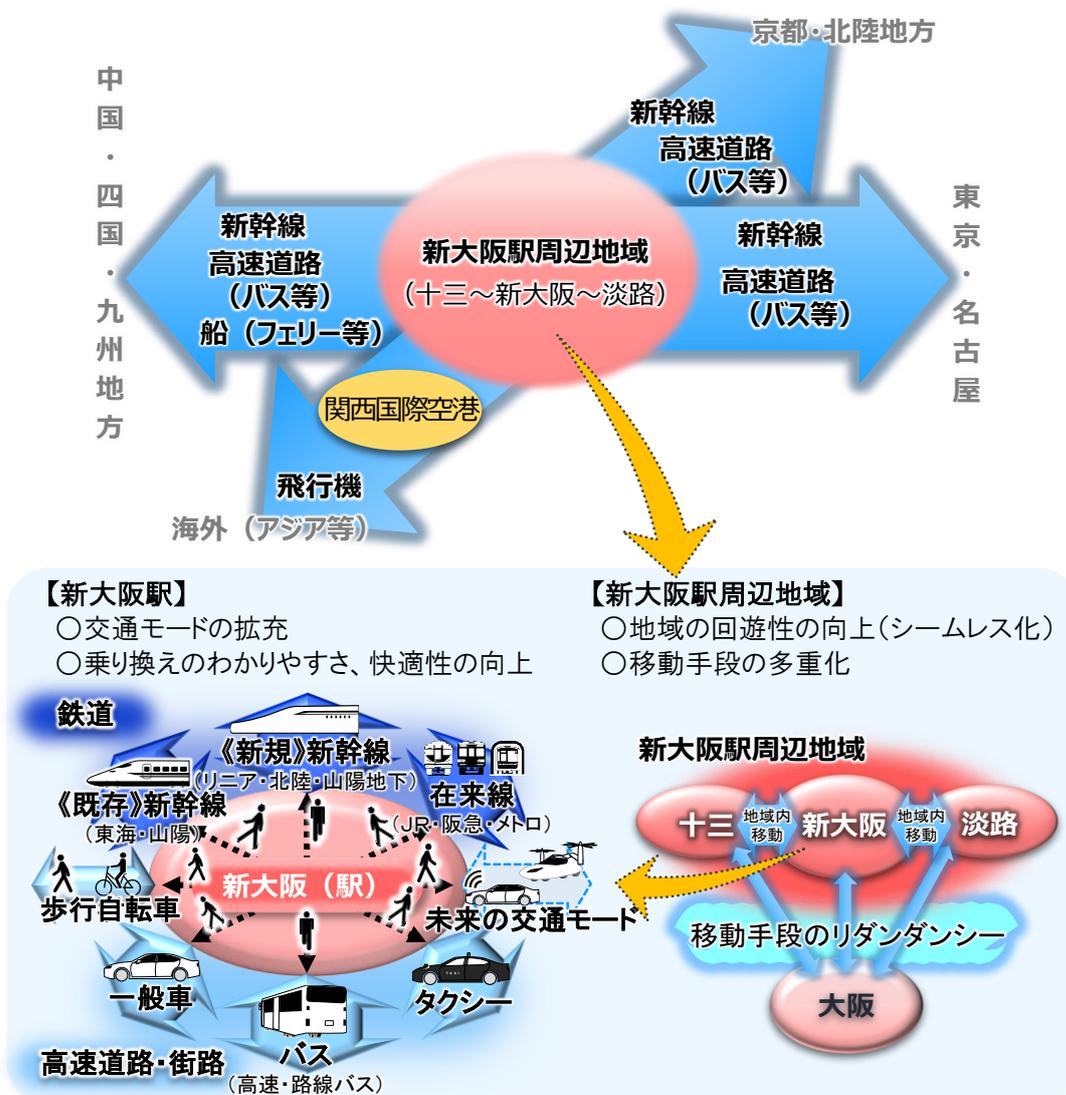


図 23. 交通結節機能

(取り組みの方向性)

新大阪駅周辺地域の交通結節機能を高める鉄道、道路、交通広場などの交通ネットワークの基盤整備について、関係者が連携し利用者目線などの視点で、空間などの最適性が確保できるように努める。

なお、新大阪駅における交通広場については、新たな空間確保が困難であるため、新幹線の導入空間の活用や、民間都市開発での立体的な空間利用を促進する。

また、異なる交通モード間の乗り換えや新技術の導入などの将来の拡張性にも配慮しつつ機能向上の検討を進める。

さらに、交通事業者間の連携などによる利用者目線での乗り換えなどのわかりやすさの向上を図るとともに、地域の回遊性を高める(シームレス化)ために、新しい交通システムの実証事業の導入などを検討する。

(3) 関西・西日本・アジアから人を迎え入れる国際都市のゲートウェイ(都市空間機能)

国内外から多くの人々が訪れ、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である。あわせて、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」を提供する。

そのためには、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。



図 24. 都市空間機能

(導入または配慮すべき内容の例)

- ・歩行者を中心とした連続した賑わいが溢れる駅前広場空間の確保
- ・連続したウォーカブルな空間
- ・日本らしさ、大阪らしさのある空間
- ・新しい空間と、界わい性、なつかしさのある空間の共存
- ・淀川の空間の活用
- ・持続的な都市空間づくり

(取り組みの方向性)

交通広場の再編や都市開発などに合わせて、都市再生制度などを活用し、人の空間となるオープンスペースの確保や、グランドレベル、デッキレベルを組み合わせた面的な広がりをもつウォーカブルな空間の確保を図る。

また、新しいシンボリックな高質な空間と、懐かしさや界わい性のある空間など、地域の特色に応じた空間を多数持つことで、地域全体として、多様性や厚みを持たせる。さらに、官民連携で様々な主体と連携しながら、計画初期段階から、活用、維持管理などのステージを視野に入れて検討を進める。

6. 今後のまちづくりの進め方

(1) まちづくり方針の骨格のプロモーションによる機運の醸成

まちづくり方針の骨格を用いて、新大阪の動きを広くプロモーションし、大阪府民、市民はもとより国内外に広く知ってもらうことにより、民間都市開発の機運の醸成、新たな事業の創出、人の集積などの動きを作り出す。

(2) 開発プロジェクトの組成に向けた取り組み

インフラなどの施設配置、ゾーニングなどの検討、さらには、まちづくり方針の策定に向けて、交流促進機能、交通結節機能、都市空間機能に関する公共施設、民間開発などのハード面、事業創出、イノベーション、空間の活用などのソフト面の両面を視野に入れて、プロジェクトの実現に向けた調査・検討の取り組みを、官民連携で進める。

(3) 取り組みの進め方

プロジェクトの組成に向けては、民間活力が不可欠であることから、本検討協議会を中心に、3つの機能に関連する事業者や学識経験者などとの意見交換などを行いながら、関係者のネットワークを広げつつ、検討を進める。

なお、検討を進めるにあたっては、将来の自立したまちづくり組織への発展を見据えながら、取り組みを進めるものとする。

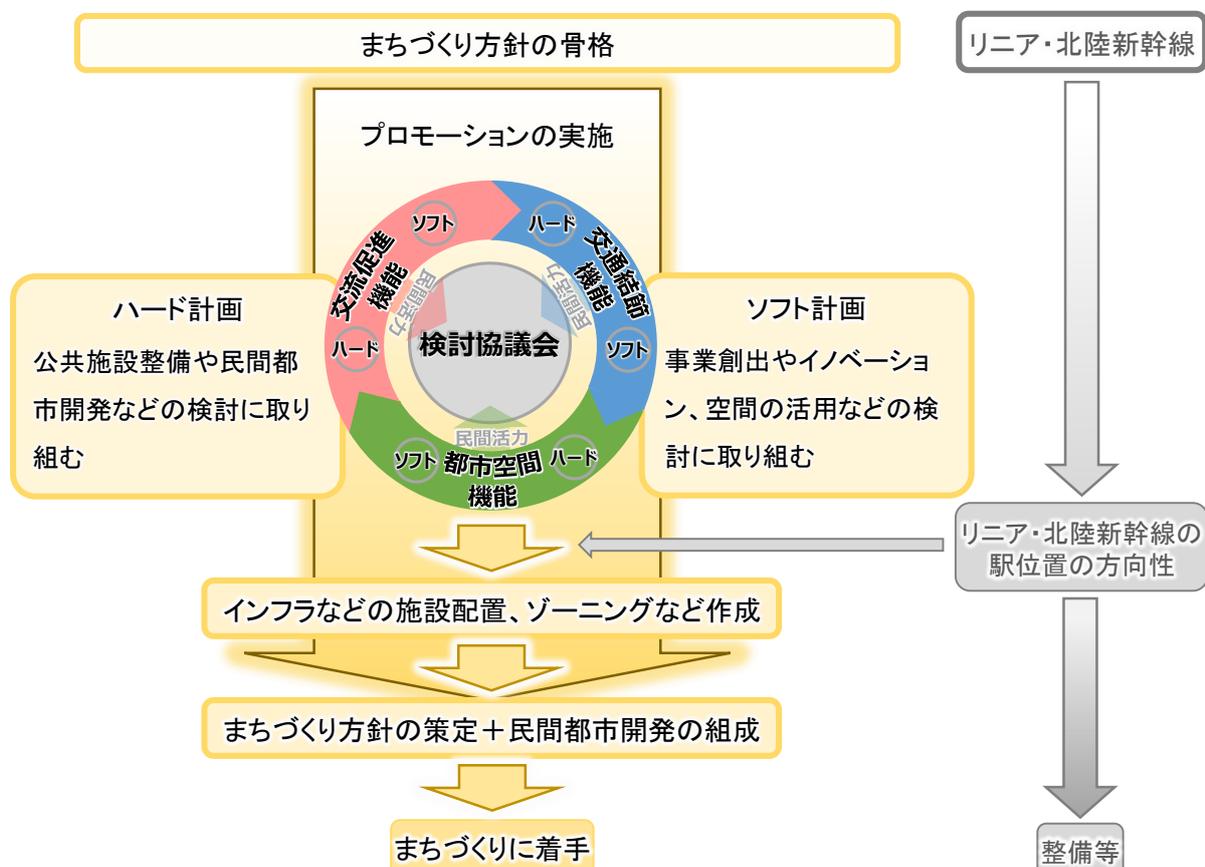


図 25. 今後のまちづくりの進め方

7. 検討経過と検討体制

(1) 検討経過

- H30.8 新大阪駅周辺地域が都市再生緊急整備地域の候補となる地域として、内閣府より公表
- H31.1 第1回 新大阪駅周辺地域都市再生緊急整備地域検討協議会会議
・新大阪駅周辺地域が担うべき役割
- R1.9 第2回 新大阪駅周辺地域都市再生緊急整備地域検討協議会会議
・新大阪駅周辺地域に導入すべき都市機能
- R2.1 第3回 新大阪駅周辺地域都市再生緊急整備地域検討協議会会議
・まちづくり方針の骨格(案)
- R2.● まちづくり方針の骨格(中間とりまとめ) 公表

(2) 検討体制

国、地方自治体、民間事業者、経済団体及び学識経験者で構成する新大阪駅周辺地域都市再生緊急整備地域検討協議会の他、学識経験者、民間事業者、学生など約100名の協力も得て、幅広い視点で検討を進めた。

(国の機関)

内閣府 地方創生事務局	参事官
国土交通省 近畿地方整備局	建政部長
国土交通省 近畿運輸局	交通政策部長

(地方公共団体)

大阪府 副知事
大阪市 副市長

(民間事業者など)

西日本旅客鉄道株式会社	取締役兼常務執行役員
阪急電鉄株式会社	常務取締役
大阪市高速電気軌道株式会社	執行役員
独立行政法人都市再生機構	理事・西日本支社長

(経済団体)

公益社団法人関西経済連合会	専務理事
大阪商工会議所	常務理事・事務局長
一般社団法人関西経済同友会	常任幹事・事務局長

(学識経験者)

京都大学 経営管理大学院 特任教授	小林潔司
大阪府立大学 研究推進機構 教授	橋爪紳也
名古屋大学 未来社会創造機構 教授	森川高行