

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 議事要旨

■日 時：令和2年1月10日（金）15：00～16：30

■場 所：大阪市役所 7階 第6委員会室

■出席者：別添の「出席者一覧」のとおり

■要 旨：

1. 開会

(会長)

- ・ 昨年の9月に第2回の協議会を開催した後、12月には三重・奈良・大阪の知事が出席するリニア中央新幹線建設促進大会も開催された。そこで、JR東海から、リニア中央新幹線について、名古屋までの工事に引き続き新大阪までの工事に円滑に着手するように全力を上げるというコメントがあった。北陸新幹線も環境影響評価の手続きが進められている。いよいよ、新大阪が西日本の広域交通結節点、スーパー・メガリージョンの西の拠点となる準備が着々と進んでいる。
- ・ 本日は、これまでの意見交換も踏まえて、解決すべき課題を整理した上で、まちづくり方針の骨格の案を議論させていただきたい。今日もよろしくお願ひしたい。

(内閣府)

- ・ 昨年は、政府が地方創生の取組を開始してから5年の節目であった。昨年末には、第2期のまち・ひと・しごと創生総合戦略を閣議決定している。この戦略の中で、国際競争力強化による魅力的な都市の形成として、都市再生緊急整備地域の候補地域を用いた民間投資の喚起や、スーパー・メガリージョンの形成を見据えた緊急整備地域の指定も含まれている。まさに新大阪はそれらの一翼を担う地域である。
- ・ 都市再生緊急整備地域における民間の建設投資は年間1兆円程度で近年推移している。オリンピック以降に落ち込む懸念はあるが、オフィス需要が堅調であり、引き続き投資が続く見込みである。大阪府では1兆円のうち、**1,000**億円程度の投資が行われており、**2025**年の大阪・関西万博を見据えて、さらなる投資が行われることを期待している。
- ・ 総合戦略と同時に令和2年度の予算案も閣議決定し、地方創生推進交付金として**1,000**億円の予算を確保している。また、新たに **Society5.0** や未来技術を活用した取組の支援が新設されている。新大阪においても、未来技術を活用しながらアップデート可能なまちづくりとして、世界のモデルとなるように期待している。

2. 検討経過及び対応すべき課題について、3. まちづくり方針の骨格について

(京都大学 小林教授)

- ・将来イメージについては、現時点で結論は出さずに、継続的に様々な人の声を聞きながら膨らませていってはどうか。特に若い人、小学生のコンテストでもいいかもしれないし、市民や府民が考える機会を継続的に作っていくことが大事かもしれない。今の学生の発想はすごい。
- ・人が集まるのは、空間があつてこそである。フェイス・トゥ・フェイスのコミュニケーションのための空間、特にハッとするとところが大阪にはない。そのような空間を作り出していくことが大きな課題である。
- ・プロモーションは極めて重要である。今回は骨子であり、総花的な内容も理解できるが、プロモーションの場合は、ターゲットを明確にする必要がある。投資を呼び込むためであれば、そのためのプロモーションが必要である。
- ・骨子には、様々な図が出てくるが、独り歩きすることも前提にもう少し工夫できないか考えて欲しい。例えば、表紙の矢印の表現、ネットワーク図における山陰の取扱い、大阪都市圏と国土軸の関係で表現する範囲などである。

(大阪府立大学 橋爪教授)

- ・骨格としては、概ねこの方向でよいのではないか。駅を中心としたまちづくりは、日本独自の метод論であり、私たちが得意とする開発手法である。実際、世界の各都市で、日本の駅周辺部を参考にしながら、複合的なまちづくりが進められている。**TOD (Transit Oriented Development)** という概念で、日本モデルを世界に紹介している事例もある。新大阪にあつては、さらに一歩先を進まなければならない。日本発の **TOD** という概念を踏まえて、次世代型の **TOD** に取り組む必要がある。
- ・今回の資料として画期的であるのは、新大阪がターミナルや目的地になるという表現を使っている点である。これまで新大阪は乗り換える場所という認識であったが、「日本屈指」、さらには「世界一」の交通ターミナルのまちづくりに取り組むとしている。この意気込みは維持していただきたい。
- ・歴史的に見れば、阪急電鉄が梅田にターミナルを設け、一方で沿線開発を行ってきた先例が、大阪における都市開発の先進性として評価されている。「ターミナル文化」などの言葉があるように、文化的な開発のニュアンスや、人が集まってくる場所という概念とともに、ターミナル性をアピールすべきだろう。
- ・一方でターミナルは、海外の人から見れば終着駅として認識される。始発駅は「スターティングステーション」と称する。「スターティングステーション」のニュアンスを加味して、新大阪が新しいものが続々と始まる場所となることを期待したい。
- ・新大阪駅とその周辺エリアの概念として、「新大阪周辺」という名前はあまりプロモーション向きではない。新しいエリアの概念をネーミングも含めて作っていくことは今後検討されて良い。

(名古屋大学 森川教授)

- ・全国で新幹線の駅周辺が開発されているにも関わらず、新大阪では実現していない。それは、新大阪に魅力がなく、開発を担うデベロッパーが不在であったということである。有識者ヒアリングの中でも「あの新大阪」という言葉が出てくる。このイメージを変えなければ、投資も行われぬ。このイメージを変えていくことが重要である。
- ・大阪都市軸と国土軸のクロスポイントであり、新大阪は京阪神共通の関西のゲートウェイという概念を強く出すべきである。新大阪は難波や天王寺と比べてもニュートラルで、新しいまちの可能性があると思う。その点で、リニア中央新幹線や北陸新幹線が開業した際には、駅名や地域の名称を変更してもいいかもしれない。例えば、関西ゲートウェイ・淀北など、違うイメージを連想させるものがよいのではないか。

((公) 関西経済連合会)

- ・骨格案の全体としては、これまでの議論が踏まえられており異論はない。
- ・今後、まちづくりの方針を検討するにあたり、これまでに申し上げてきた他の大阪・関西の拠点との機能重複への配慮については、具体化していく中で進めていただきたい。また、グローバル・高度な人材の交流についても具体化していただきたい。
- ・骨格には、次世代モビリティが記載されており、新大阪にふさわしいイノベーションである。**20年**や**30年**先を想定すると、バスターミナルにおいても次世代モビリティを考える必要があるかもしれない。自動運転や空飛ぶ車は、経済産業省や国土交通省においても実用化に向けた検討が進められている。これをテーマに国内外から企業を呼び込んでいくような流れを記載いただければありがたい。
- ・民間開発をどのように呼び込んでいくかが重要である。新大阪・十三・淡路の特色や役割をどのように組み合わせるか、まちづくりやインフラ整備のスケジュールがもう少し具体的に示されると民間も検討しやすいのではないか。今後とも検討をお願いしたい。

(大阪商工会議所)

- ・骨格の方向性は異論ない。持つべき機能については、リニア中央新幹線や北陸新幹線の拠点としても網羅されていると思う。
- ・今回は、十三や淡路も含めて一体的に整備するものと認識している。このエリアの新しい魅力発掘について、大阪中心部の水の回廊を中心に水都大阪の魅力づくりに経済界も連携して取り組んできた。近畿地方整備局でも淀川に関連して、大堰や閘門、十三近くに船着き場を整備し、夢洲方面への舟運に向けた検討が進められていると聞く。淀川の空間ができれば、淀川のクルーズや水の回廊との連携など、多くの人が十三を訪れるのではないか。これまで意識されていなかった新たな魅力の発掘についても今後議論できればと思う。
- ・大阪に進出する外資系企業からは、新大阪周辺では希望するオフィスのスペックが確保

できていない状況があると聞く。新大阪では長期的に検討することになるが、立地したいと考える企業のニーズは短期的に動くこともある。淡路駅は土地区画整理事業により土地の高度利用や住宅整備が進んでいる。中期・長期の時間軸の視点も含めて取り組んでいく必要があるのではないか。

(関西経済同友会)

- ・骨格案の方向性について異論はないが、新大阪で何に取り組むか改めて考えてみたい。リニア中央新幹線や北陸新幹線が整備されると、新大阪が西日本の結節点になり、乗り換えが発生し、不便になる部分も出てくる。この乗り換えを如何にプラスに変えていくかである。東京駅は各方面に乗り換えが発生しているからこそハブであると認識されている。
- ・その際に、スーパー・メガリージョンの西の拠点として、西日本との結節をより真剣に考えるべきではないか。先程お話があった山陰も含めて西日本からの大阪への期待は大きい。ハブとなるならば、スポークの存在を考えなければならない。他の地域にとって、どれだけ大阪に価値があるのかを考えていく時代である。
- ・例えば、岡山や広島は新幹線で大阪とつながっていることのメリットがあるか。これが大きくなれば、金沢もより強く大阪と繋がりたいと思う様になるのではないか。プロジェクトを起こす際には、岡山や広島と連携するなど、西日本のネットワークを強化していくことが必要である。海外に対しても、「西日本で商売をするなら大阪」と言える状況をつくることが不可欠だろう。

(西日本旅客鉄道(株))

- ・20年も先を見れば、道路では淀川左岸線、鉄道ではなにわ筋線、東海道線の地下化、なにわ筋線連絡線、新大阪連絡線、リニア中央新幹線、北陸新幹線といった整備が行われる。後半部分の整備は難易度も高く、現在の延長線上だけではいけないということである。
- ・緊急整備地域として位置づけ考えていくということであるが、新大阪駅の広場を、平面的・立体的にどのような可能性があるのかを考えなければ、次に進めないのではないか。規模感も含めて拠点施設として優先的に考えていく必要があるかもしれない。

(阪急電鉄(株))

- ・内容には異論ない。
- ・新大阪・十三・淡路がそれぞれの特徴を活かして、機能を分担していく必要がある。リニア中央新幹線や北陸新幹線の整備までは20年あり、新大阪で本格的なまちづくりができるまでに、十三・淡路は先行することが可能であるため、当社としても沿線駅周辺の整備に前向きに取り組んでいきたい。
- ・梅田と新大阪の密接な連携・機能分担も考える必要がある。その間には大事な資源であ

る淀川があるが、分断要素にもなっている。その物理的な分断を解消するため、またリダンダンシーの観点からも、なにわ筋連絡線や新大阪連絡線の整備に取り組んでいきたい。

- ・プロモーションが重要であることについて同感であり、我々も連携・協力しながら進めたい。

(大阪市高速電気軌道(株))

- ・骨子の方向性については、本案を基本に進めていただければと思う。
- ・今までの新大阪は新幹線に乗る場所であった。リニア中央新幹線が整備され、新大阪が圧倒的に便利になる。国際都市大阪の玄関口として、広域交通ターミナルのまちづくりを実現していくため、協力していきたい。
- ・実証実験レベルであるが、交通事業者として、様々なことに取り組み始めており、まちづくりに活かしていきたい。

((独) 都市再生機構)

- ・骨格については導入機能を中心に纏まっており異論はない。
- ・時間の概念であるが、冒頭に **20** 年から **30** 年先を見据えた方針とのお話があったが、現時点で導入可能なものも多く含まれている。リニア中央新幹線ができる **2037** 年まで現状の新大阪のままということではない。
- ・新大阪駅の周辺には、まとまった空地がないので、インフラの計画が固まらないとアクションエリアが定まらず、面整備で大街区化などが出来るのか見えにくいかもしれないが、緊急整備地域だけに、もう少し早くまちづくりを展開していただければと思う。

(近畿地方整備局)

- ・新大阪には土地がないこと、関係者が多いことから次の懸念がある。**20** 年 **30** 年先の時点における世界一のゲートウェイを目指すのであれば、小さなプロジェクトの継ぎ接ぎではなく、骨格をしっかりと設計してそれを貫徹しなければならない。そこにチャレンジする気概が感じられるように記述して欲しい。
- ・一方で **20** 年先の最新技術を採用した空間設計は、現代のものと違っている可能性は高く予見は容易ではないが、革新的な空間設計に挑むという決意、新しい知見を広く求めて採用するという決意は示すべき。

(近畿運輸局)

- ・**MaaS** や新モビリティといった技術の進歩を取り込んでいくことが重要である。
- ・この骨格に基づき、関係者と認識を共有し、若い人も含めて様々な人の意見を聞きながら、イメージをブラッシュアップしていくことが大事である。
- ・観光交流のベースキャンプという言葉であるが、少し狭いエリアで捉えられる可能性が

ある。今回の想定はより広域なものであり、大きな広がりを持って説明いただければと思う。

(内閣府)

- ・他のエリアでも緊急整備地域の候補地の取り組みをおこなっているが、しっかりとまとめていると思う。これを活用して、民間企業や地元住民とコラボしていくことが重要である。思いを知らせ、共有し、様々な意見を取り入れていただきたい。
- ・候補地の取り組みにあたり、上手く進んでいるところは、コンセプトが明確であり、緊急整備地域の特例の活用方法などについて民間企業から行政に問い合わせが来ている状況である。柔軟性の高い計画をビルトインする視点も重要である。そのような状況になれば、どんどんまちづくりが進んでいく。
- ・地域住民の意見を聞きながら、思いを汲み取って行けば、早く実現してほしいという雰囲気生まれる。だからこそイメージ図も含めて活用していただきたい。
- ・世界一というコンセプトがあるが、様々な人の意見を聞くと、逆にコンセプトが分かりにくくなるケースもある。梅田や難波との役割分担も含め、新大阪で全てが網羅されている必要はない。尖ったコンセプトを大事にしながら、意見を取り込んでいただきたい。
- ・**Society5.0**や自動運転は、急に実現する訳ではなく、時間を追って進歩していくことになる。その具体的なものはわからないが、時間軸を持ってまちが変化していく、将来を想定しながら柔軟に取り込んでいくような仕組みをつくることも大事である。未来技術は確実に進展していくことになる。そういったことを取り入れるための工夫が必要である。

(座長)

- ・新大阪の名前も含めたブランディング、プロモーションの仕方、機能のプロジェクトへの落とし込みやスケジュール感などに関して意見をいただいた。事務局では来年度以降にどのようにこの協議会を運営しようとしているか。

(事務局)

- ・骨格の次のステップとして、様々な場所でプロモーションを行うとともに、意見を取り入れながらブラッシュアップし、まちづくり方針の策定にもつなげていきたい。
- ・来年度もこの協議会は継続していきたい。機能の深度化も含め、先生方からもご指導を頂きながら進めたい。
- ・リニア中央新幹線や北陸新幹線の駅位置が決定していない中、確定的な整理はできないかもしれないが、交通処理や空間づくりの新しい視点も検討していきたい。
- ・プロモーションについては、今回の意見も踏まえてやり方を検討したい。ここに参加されている各委員のご協力も得ながら取り組みたい。

(座長)

- ・その他に意見はあるか。

(京都大学 小林教授)

- ・スーパー・メガリージョンの検討をしていた時に、西日本・九州・四国を行脚し、協力をお願いをしたが、リニア中央新幹線ができようとも大きな影響はないというのが各地の反応であった。
- ・我々が危機感を持っていることは理解いただくように伝えているが、観光は待ったなしの状況で、西日本全体の繋がりをつくる必要がある。
- ・これまで、西日本との付き合い方を考えて来なかったことも事実である。大阪の発信も大事であるが、西日本方面との日常の繋がりも重要である。

(事務局)

- ・西日本の方々にもコンタクトを取っていきたい。この協議会の場にし、ゲストスピーカーをお願いしながら運営する事も考えている。そのゲストスピーカーを西日本方面の方をお願いすることも考えられる。

(名古屋大学 森川教授)

- ・京阪神の共通の資産とするための機能のひとつとしてイノベーションとあるが、具体的に大学の機能が必要ではないか。京都・大阪・神戸に加え、府・市の大学もあるが、それらの大学は比較的不便な場所にある。アジアの中で大学が生き残るためにも、連携を強化しなければならない。
- ・名古屋大学と岐阜大学が統合する流れもあり、同じことが京阪神で起こらないとも限らないし、起こすべきという考えもある。その際の学術のハブが新大阪になるのではないか。共通で活用可能なサテライトや会議室は重要な機能であると思う。大学関係者に打診していくことも必要かもしれない。
- ・現状、大阪の鉄道路線は梅田を中心に放射状になっている。その放射に別々に繋がる十三・新大阪・淡路を環状化する流れが必要である。地域全体の一体感を出すためにもインフラの整備を早めに検討してもらいたい。

(座長)

- ・意見は出尽くしたようである。今日の意見を踏まえて、事務局の方で修正し、会長の一任としたいがいかがか。

(全体)

- ・異議なし。

4. 閉会

(会長)

- ・本日は、貴重なご意見をいただき感謝する。事務局の修正を経てとりまとめていきたい。
- ・骨格はこれからの議論の基礎になるものであり、今年度末にとりまとめて公表していきたい。公表していくということは、情報発信をしっかりと進めていくということであり、この骨格を用いてどんどんと情報発信をしていきたい。
- ・新幹線の具体が見えてくれば、次のステップに進んでいくことになる。委員の先生方にもご協力いただきながら進めたい。

以上