

# 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 2022



令和4年6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、新型コロナ危機による人々の意識や価値観の変化、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大阪都市再生環状道路淀川左岸線（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交流を促進するとともに、世界に誇れる豊かな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<sup>だいおおさか</sup>をめざす。

平成31年1月に立ち上がった本協議会（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）では、新大阪、淡路、十三を一体的なエリアとした新大阪駅周辺地域において、世界有数の広域交通ターミナルのまちづくりを実現すべく、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大きな方針を策定すべく、令和2年3月には、交流促進、交通結節、都市空間の機能の向上などを取りまとめた『まちづくり方針の骨格』を作成し、さらに検討を深度化させるとともに、民間都市開発機運の醸成を図ってきた。

こういった取組みの中で、リニア中央新幹線や北陸新幹線の駅の位置が、今後示されていくという状況のもとで、新大阪駅エリアではエリア価値を高める民間都市開発の機運が高まってきた。そこで、本協議会としては、こういった民間の機運を活かすために、まずは、当地域全体のめざすべき姿としての大きな方向性を示す「全体構想」と新大阪駅エリアにおける新幹線新駅に関連するプロジェクトの方向性や民間都市開発に期待する内容などの具体的な方策を示す「新大阪駅エリア計画」を、新しい『新大阪のまちづくり方針』として取りまとめ、これを契機に官民の新しいまちづくりをスタートさせる。今後は、当地域全体として民間都市開発の機運の向上をより一層に図りつつ、新大阪駅エリアでは、リニア中央新幹線や北陸新幹線の駅の位置を踏まえた関連プロジェクトの組成のタイミングでのエリア計画の更新の取組みを進め、十三駅エリアや淡路駅エリアでは、鉄道新駅などの基盤整備や土地利用の転換などを見据えてエリア計画作成に向けた取組みを進めるなど、新大阪駅周辺地域のまちづくりへの大きな動きにあわせてさらに進化させていく。

なお、まちづくり方針のとりまとめにあたっては、新大阪への大きな期待を込め、アドバイスをいただいた延べ約250名の学識経験者、ビジネスパーソン、芸術家、学生など協力いただいた方々に謝意を表す。

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)

<b>§ 1 新大阪駅周辺地域のまちづくり方針の構成と位置づけ</b> .....	P5
1. まちづくり方針作成の背景とねらい .....	P5
2. 新しいまちづくりに向けた大きなインパクトと時間軸.....	P9
3. まちづくり方針の構成(全体構想とエリア計画.....)	P11
<b>§ 2 新大阪駅周辺地域のまちづくりの全体構想</b> .....	P12
1. 全体構想の位置づけ.....	P12
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.....	P12
(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》、《新型コロナ危機を契機とした社会変化》	
《アジアダイナミズムの進展》、《Society5.0の到来》、《災害への対応》、	
《持続可能なまちづくり(SDGsへの取り組み)》	
(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》	
《新大阪駅周辺地域の広域交通ターミナル化の進展》	
3. 新大阪駅周辺地域がめざすべきまちづくりの大きな方向性 .....	P20
《広域交通ターミナルのまちづくり》	
4. 広域交通ターミナルのまちづくりにおいて踏まえておくべき主な視点 .....	P21
(1)新大阪の地理的条件	
(2)新型コロナ危機を契機とした社会変化を踏まえた Society5.0(超スマート社会)の拠点のあり方	
(3)エリアで活動する人の目線	
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機能と各エリアの分担 .....	P26
(1)新大阪駅周辺地域が担うべき役割と導入すべき機能	
(2)新大阪、十三、淡路の各エリアの分担	
(3)導入すべき都市機能の具体的な考え方	
6. 新しいまちづくりの基本的な進め方 .....	P51
(1)まちづくりの進め方	
《ハード整備(空間づくり)》、《ソフト施策(エリア満足度の向上)》	
(2)プロモーションによるさらなるまちづくり機運の醸成	
(3)まちづくりの担い手の育成	
7. 各エリアにおけるまちづくりの具体化に向けて .....	P52

### § 3 まちづくりの全体構想実現に向けたエリア計画 ..... P53

#### 【新大阪駅エリア計画】 ..... P54

1. 新大阪駅エリア計画の作成の背景 ..... P54

2. 新大阪駅周辺地域における新大阪駅エリアの役割と導入すべき都市機能 ..... P56

3. 新大阪駅エリアのまちづくり実現に向けた基本的な考え方 ..... P57

(1) 駅の構造や土地利用の状況

(2) 機能向上に向けたまちづくりの基本的な進め方

4. 新大阪駅エリアの駅まち一体の空間づくり(ハード整備) ..... P62

○新幹線新駅(リニア中央新幹線・北陸新幹線)関連プロジェクトの検討の方向性 ..... P62

(1) 広域交通結節施設の機能向上

(2) 駅とまちをつなぐ歩行者動線(居心地が良く歩きたくなるまちなか形成の一部)

(3) 大規模交流施設の立地

(4) 新大阪連絡線新駅プロジェクト

○新大阪駅エリアの価値の向上に向けた民間都市開発への期待 ..... P72

(1) 基本的な考え方

(2) 民間都市開発に期待する機能

(3) 民間都市開発誘導の留意点

5. 人と人をつなぎエリアの活性化を図る取組み(ソフト施策) ..... P76

6. 民間都市開発の機運の醸成に向けたさらなるプロモーションの展開 ..... P76

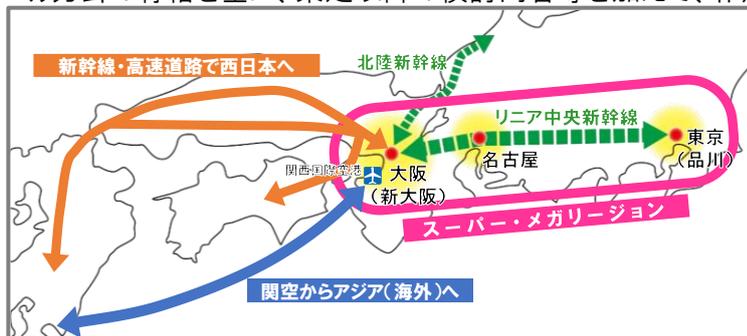
### § 4 新大阪駅周辺地域のまちづくりの今後の進め方 ..... P77

## § 1 新大阪駅周辺地域のまちづくり方針の構成と位置づけ

### 1. 新大阪駅周辺地域のまちづくり方針2022(以降、「まちづくり方針」という)作成の背景とねらい

まちづくり方針は、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、新幹線や高速道路といった広域交通の一大ハブ拠点となり大きくポテンシャルが向上する新大阪駅エリアを中心に、近接する十三駅や淡路駅の周辺を一体のエリアとしてとらえた地域の 20 年から 30 年先を見据えた駅とまちが一体となったまちづくりを、官民が共有して進めていくために、取りまとめたものである。

なお、2018 年に本地域が都市再生緊急整備地域の候補となる地域として公表された後、2020 年に策定したまちづくり方針の骨格を基に、策定以降の検討内容等を加えて、作成したものである。



※スーパー・メガリージョンとは

リニア中央新幹線の全線開業によって、東京・名古屋・大阪の三大都市圏が約 1 時間で結ばれることにより形成される、人口 7,000 万人規模、GDP 世界第 5 位の世界最大の巨大都市圏のこと

図 1 新大阪をとりまく環境(イメージ)

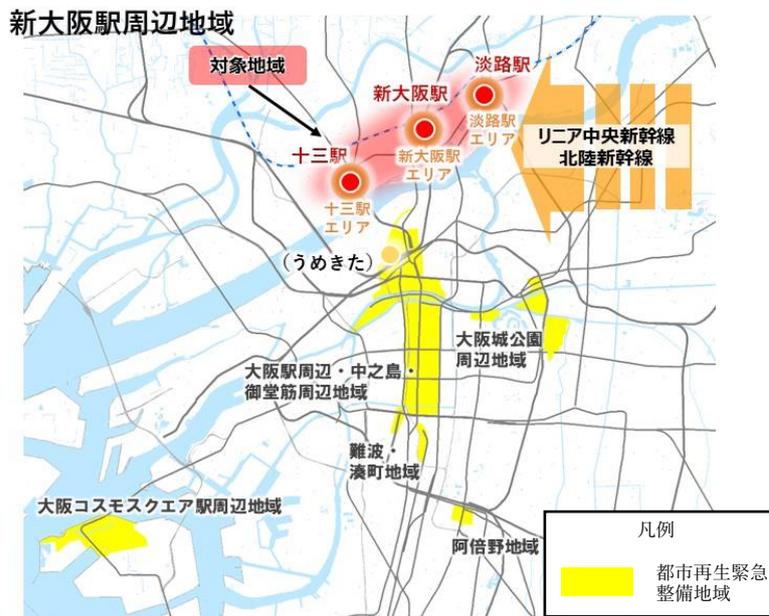


図 2 新大阪駅周辺地域の概ねの対象地域

—まちづくり方針の骨格(2020 年 3 月作成)とは—

2018 年から検討を開始し、2020 年3月に人と人とのフェイス・トゥ・フェイスな関係を最重要視して、広域交通ターミナルのまちづくりをめざすものとして、交流促進、交通結節、都市空間の3機能の向上を軸として取りまとめたものである。

### 《新大阪駅エリア》

関西の中央に位置する新大阪駅は、東海道・山陽新幹線の国土軸と関空からの国際軸とのクロスポイントにあり、JR・Osaka Metro などの在来線のターミナル駅であるとともに、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。

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しており、一定の機能の集積はあるものの、供給されている都市機能は、規模が小さく、種類が限定的である。

駅の構造としては、立体的にはJRや Osaka Metro、新幹線のホームや改札のレベルが地上レベルから4階レベルまでの4層に分散している状況である。また、平面的には駅周辺は、新幹線及びそれと交差する JR 在来線や新御堂筋により、駅を中心に概ね6つのブロックに分かれている状況である。

### 《十三駅エリア》

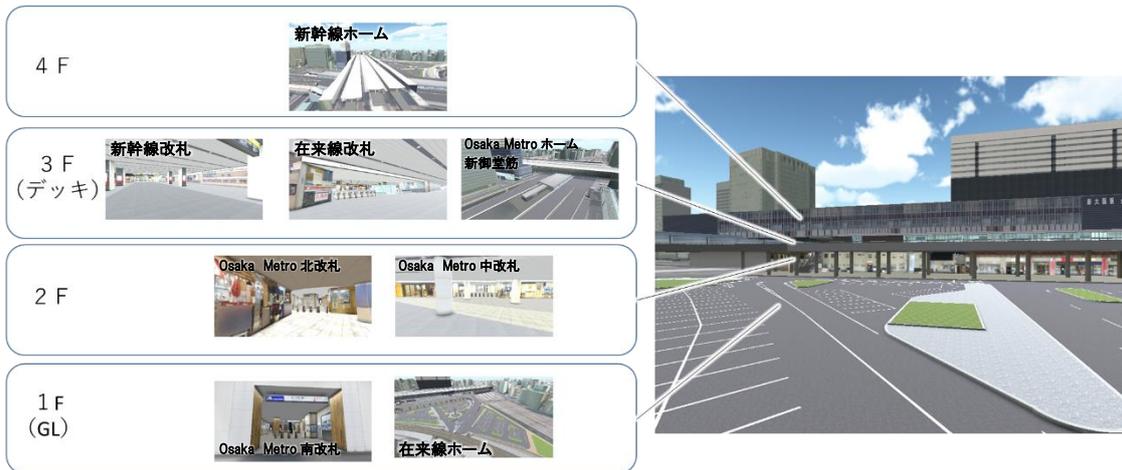
新大阪駅から南西約 2.2 kmに位置する阪急十三駅は、阪急京都線、神戸線、宝塚線が集まり、大阪駅に接続する鉄道の結節点であり、明治 43 年の宝塚線の開業、大正 9 年の神戸線の開業、大正 10年の京都線方面への接続により現在の駅の役割となった。駅周辺には、商店街などの昔ながらの風情のある空間が残るほか、南側に近接する淀川では、十三河川敷において、花火大会やバーベキューなどのイベントが開催されている。

### 《淡路駅エリア》

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、土地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。



○新大阪駅の構造(主な内容)



新大阪駅の立体的な構造 (主なもの)	
4 F	新幹線のホーム
3 F	新幹線・在来線の改札、駅内通路 (南北、東西)、駅前広場のタクシー等の乗降空間、新御堂筋 (高架道路)、大阪メトロのホーム
2 F	大阪メトロ改札 (北口、中央口)
1 F	JR在来線のホーム、大阪メトロ改札 (南口)、駐車場、高速バス

## 2. 新しいまちづくりに向けた大きなインパクトと時間軸

新大阪駅周辺地域において、新大阪駅エリアでは、新たなオフィスの立地が進み、十三駅エリアでは、もと淀川区役所跡地におけるプロジェクトや船着き場の整備が進み、また、淡路駅エリアでは、土地区画整理事業や鉄道の高架化が進む。

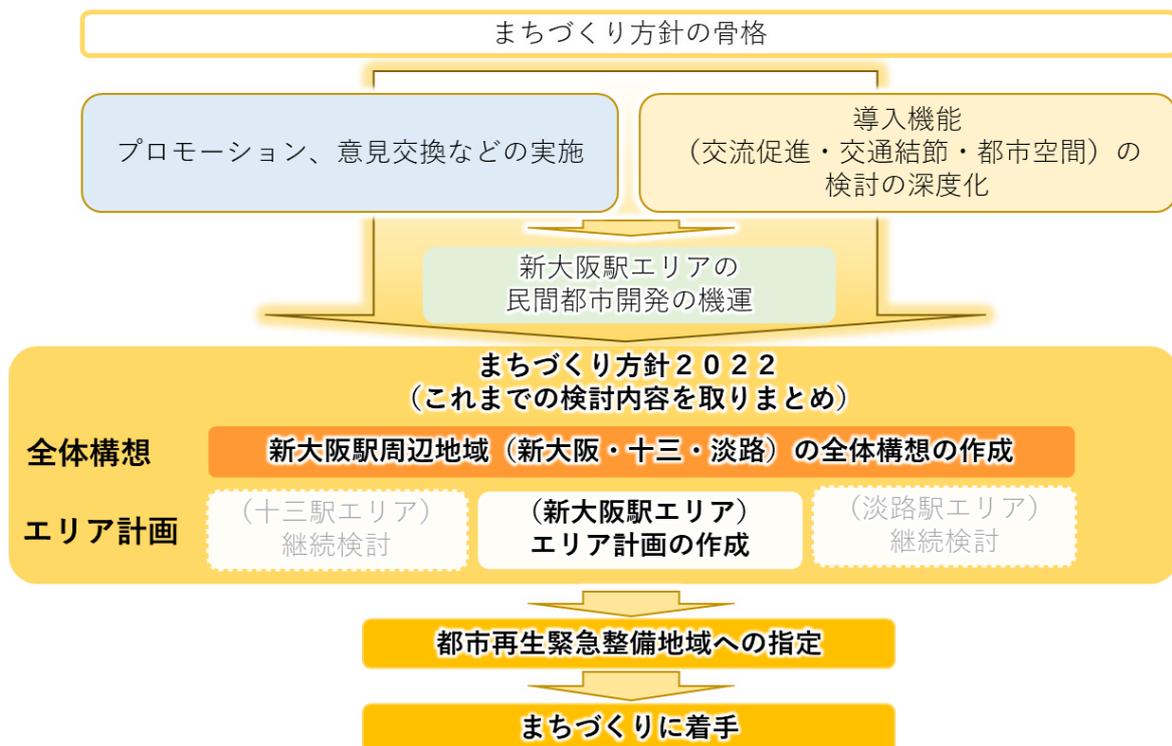
将来的に想定されるものも含めた新たなまちづくりに関連する新たなインパクトとしては、新大阪駅エリアのリニア中央新幹線の新駅という広域的に大きな影響力があるものをはじめ、十三駅エリアの新大阪連絡線の新駅計画、淡路駅エリアの柴島浄水場上系の活用などがあり、さらに新大阪駅エリアでは大規模な民間都市開発の気運の高まってきおり、新しいまちづくりのインパクトとなる。

これらの新しいまちづくりのインパクトについては、2040年ごろと想定されるリニア中央新幹線や短期間で進む民間都市開発など、事業計画の確定時期や整備完了時期の時間軸が異なるプロジェクトとなるため、それらを効果的に連携させつつ、新しいまちづくりを展開していくことが必要である。



### 3. まちづくり方針の構成(全体構想とエリア計画)

- ・事業計画の確定時期や整備完了時期の時間軸が異なるプロジェクトが、めざすべき将来像を共有しつつ、相互に連携させて一体的なまちづくりを進めていく必要がある。
- ・新大阪駅周辺地域のまちづくり方針は、リニア中央新幹線などの3つのエリアにおける大きなインパクトを見据えたまちのめざすべき姿として大きな方向性を指し示す「全体構想」と、各エリアにおいて、基盤整備や都市開発などの具体的化していく事業を盛り込んで、順次更新していく「エリア計画」に分けてとりまとめる。
- ・なお、エリア計画は、各エリアにおいて、大きなインパクトが確定・始動する際に、他のプロジェクトへの配慮・調整などを行いつつ必要な事項をとりまとめて作成するものとし、また内容については各プロジェクトの具体化に合わせて順次更新(アップデート)を重ねて、具体的なまちづくりを効率的に進める。
- ・エリア計画については、まずは民間都市開発の機運がある新大阪駅エリアについて作成のうえ、新しいまちづくりに着手することとし、十三駅エリアや淡路駅エリアについては引き続き作成に向けた取り組みを進める。



## § 2 新大阪駅周辺地域のまちづくりの全体構想

### 1. 全体構想の位置づけ

全体構想は、新大阪・十三・淡路を一体のエリアとしてとらえた新大阪駅周辺地域におけるリニア中央新幹線、北陸新幹線、淀川左岸線などの整備を見据えた、まちづくりのめざすべき将来像としての大きな目標を示すものであり、各エリアでの具体的なプロジェクトが動き出す際に取りまとめるエリア計画の基となるものである。

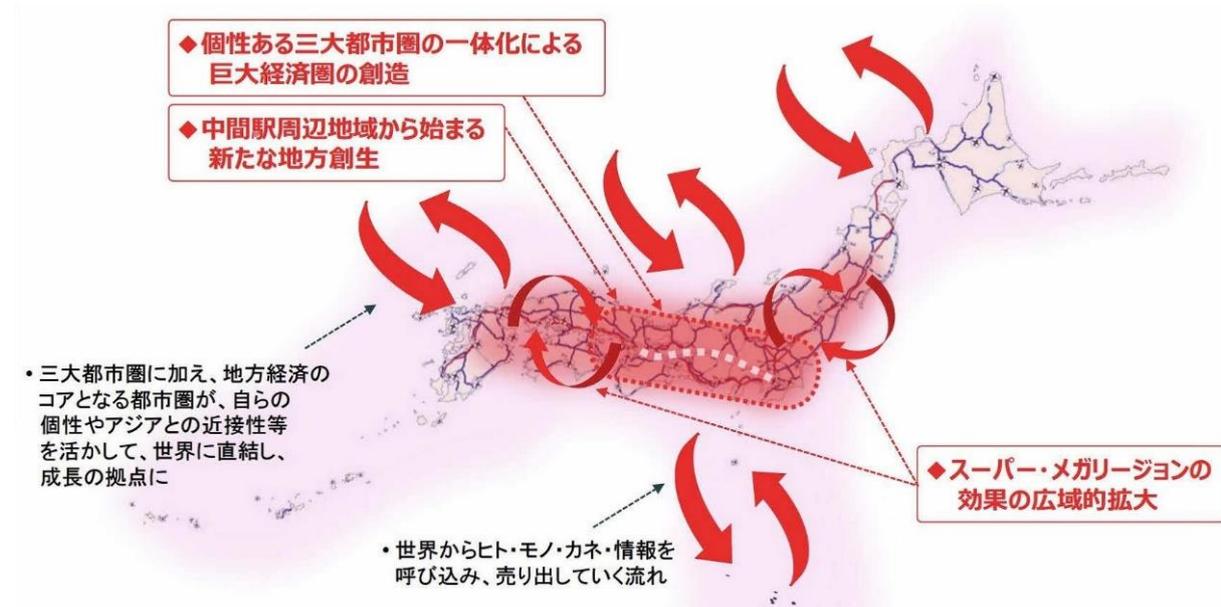
### 2. 踏まえるべき社会状況と大阪都市圏のポテンシャルと新大阪の広域交通ターミナル化

#### (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、大阪は、この 7000 万人規模の都市圏における西の核であり、この効果を西日本全体に拡大させることが求められる。

広域の人の流れとして、関西国際空港を玄関口とする世界からの人や、北陸、中国、四国、九州のエリアからのスーパー・メガリージョンへのアクセスといった新しい広域の人の流れが生まれる。



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

## 《新型コロナ危機を契機とした社会変化》

2020年から始まった新型コロナ感染症の流行は、人と人との接触機会が低減し、急速に広がったデジタル化の進展は、人々の意識や価値観にも変化を生じさせた。一定程度のコミュニケーションはオンライン化し、巣ごもり消費による e コマースの進展の加速、在宅勤務・テレワークなどの新たな働き方がすすむ一方で、リアルなコミュニケーション、人のふれあい、直接ものに触れる実体験の重要性も再確認された。

また、新型コロナ危機を契機とし、オープンスペースの重要性が再認識され、例えば、海外においては、インモール化からアウトモール化などのまちづくりを加速している都市もみられ、すでに世界の主要都市においては新型コロナ危機を契機とした社会変化への対応が始められており、新大阪のまちづくりも進めていく必要がある。

「デジタル化の急速な進展やニューノーマルに対応した都市政策のあり方検討会(国土交通省)」では、都市政策のあり方として、人々のライフスタイルに応じた多様な働き方・暮らし方の選択肢を供給していくことが必要であり、人間中心・市民目線のまちづくりの深化及び機動的なまちづくりの実現といっためざすべきまちづくりの方向を示した。(令和3年4月)コンパクト・プラス・ネットワーク、「居心地がよく歩きたくなる」まちなかづくり、デジタル技術／データを活用したまちづくりを推進し、地域の資源として存在する官民の既存ストックを最大限に利用し、人のニーズに応じていくことが重要であることが示されている。



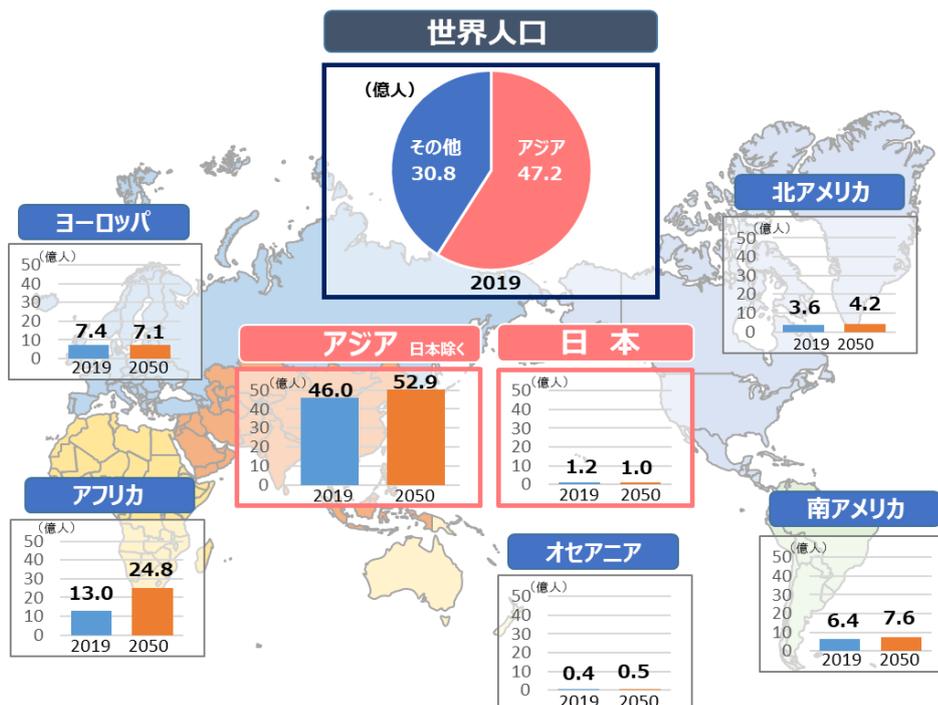
出典：デジタル化の急速な進展やニューノーマルに対応した都市政策のあり方検討会中間とりまとめ  
(国土交通省 令和3年4月)

(世界の動向)

世界の主要拠点では、ロックダウンなどにより新型コロナウイルスによるリモートの在宅勤務が強制的に進んだ。これによりリモートでのビジネスが社会に浸透しており、交通渋滞などの通勤環境が厳しい拠点であればあるほど、従来の既成市街地のオフィスに集まらなくても仕事ができる環境が進むと見込まれる。また、優秀な研究開発者などの人材は、リモート環境の整った会社を選ぶという傾向もみられ、会社側の人材確保の観点からも、リモート化は一層進み、拠点における1社あたりの確保すべきオフィスの床の面積は縮小傾向となることが見込まれる。また、一方で、商業、観光、文化、エンターテインメントといった観点では、安心して人が集まり楽しめる空間が求められている。

## 《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た。2020年以降の新型コロナウイルスの影響による激減も長期的には回復することが想定される。また、経済的にも成長が見込まれることから、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

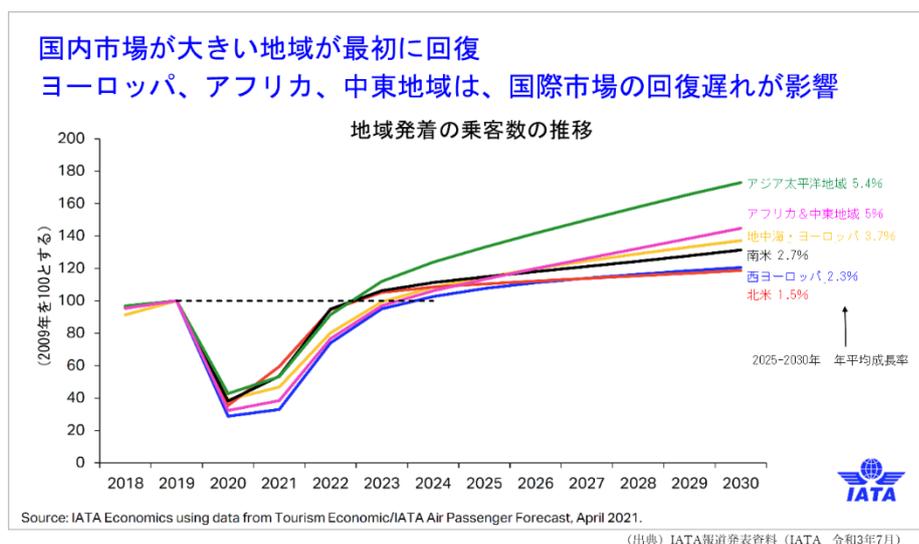


図 7 航空需要のコロナ危機からの回復

《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。



出典: Society5.0「科学技術イノベーションが拓く新たな社会」(内閣府)

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(梅田)駅周辺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。

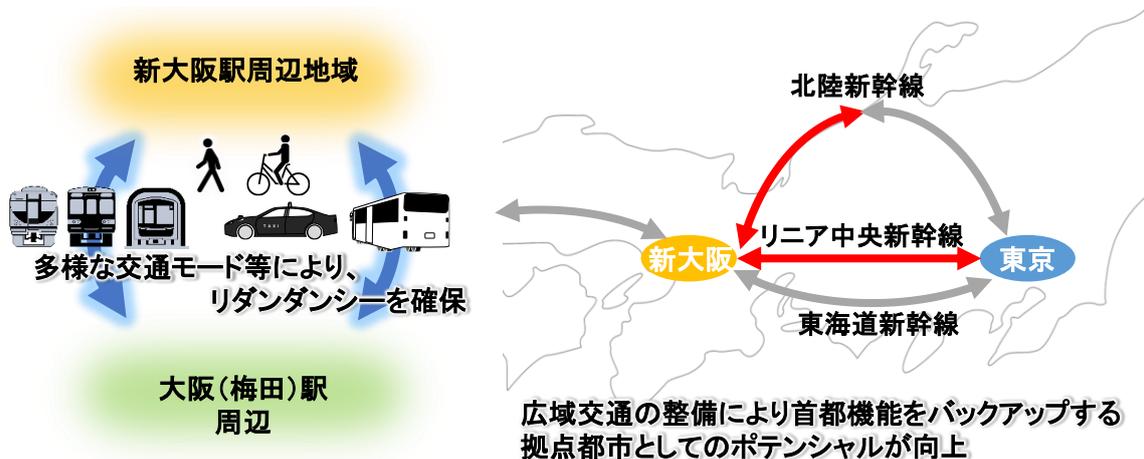


図 9 多様な交通モードによるリダンダンシーの確保

《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めざす 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、取り組みを推進していくことが重要となる。



出典:国際連合広報センター

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。

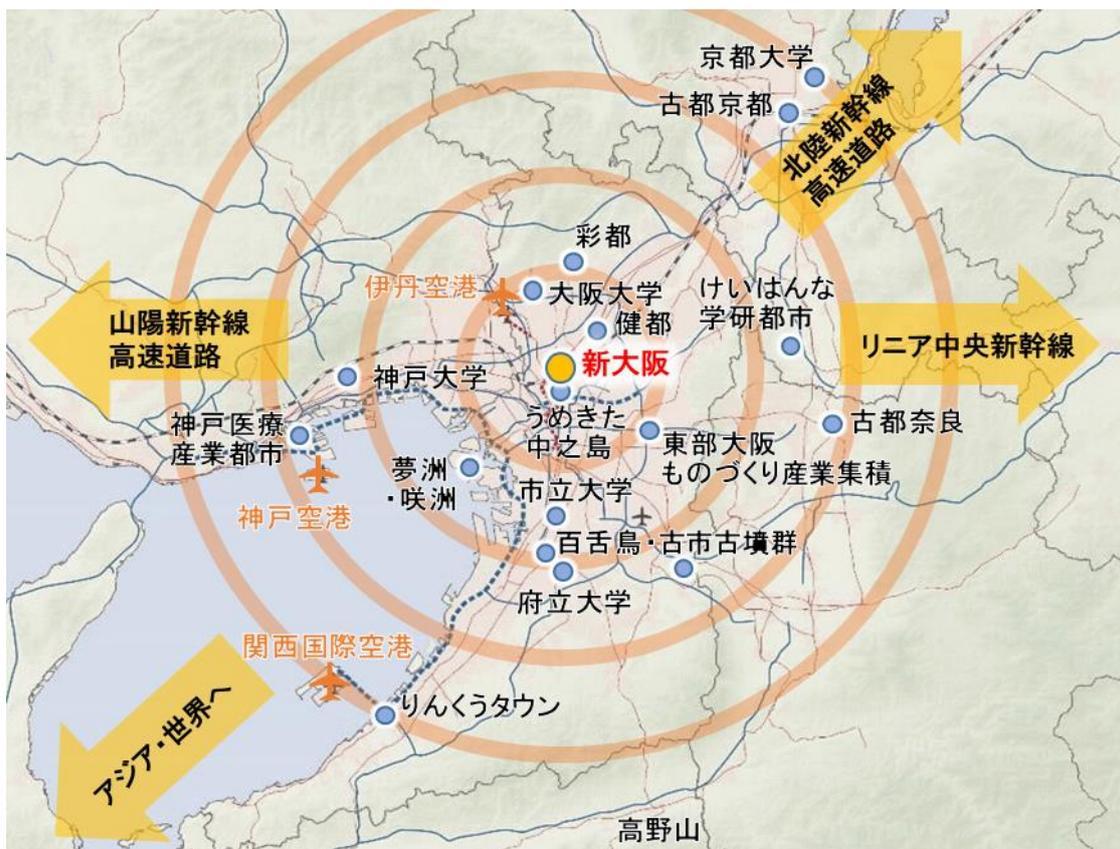


図 11 大阪都市圏と関西の各拠点

《新大阪駅周辺地域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、こうした広域交通の利便性を活かし、大阪駅をはじめとする他の交通結節点とは違ったまちづくりが必要である。



図 13 2020 年～2030 年代 新大阪に関する鉄道・高速道路のインフラ

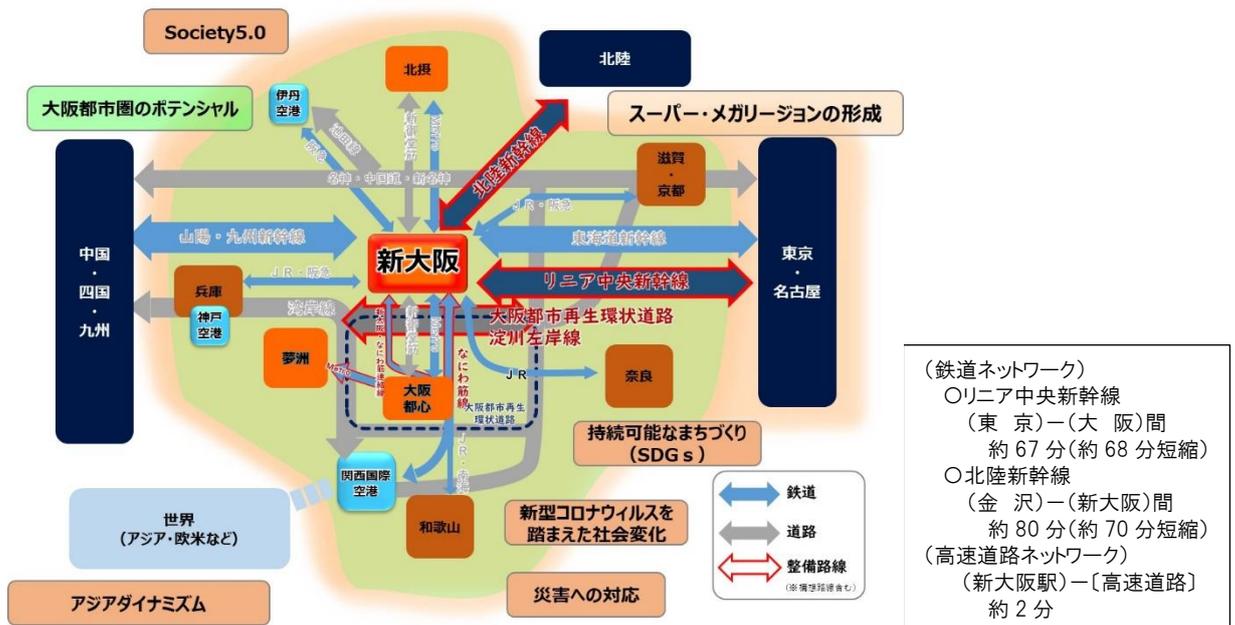


図 12 踏まえるべき社会状況と新大阪駅の広域交通ターミナル化の進展イメージ

### 3. 新大阪駅周辺地域のまちづくりがめざす大きな方向性

《広域交通ターミナルのまちづくり》

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、クリエイティブな人材を惹きつけ、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という特徴を最大限に活かして、広域の人の流れを集めてまちに広げることで、アジアなど世界や東京をはじめとした日本各地から選ばれるまちとして、世界有数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、これら大阪・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。

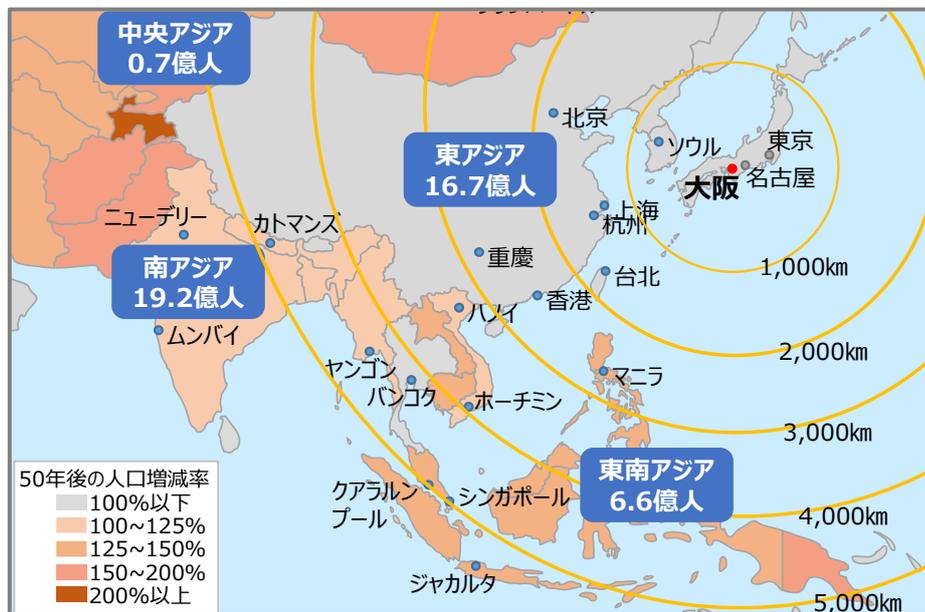


図 14 50年後のアジア地域における人口

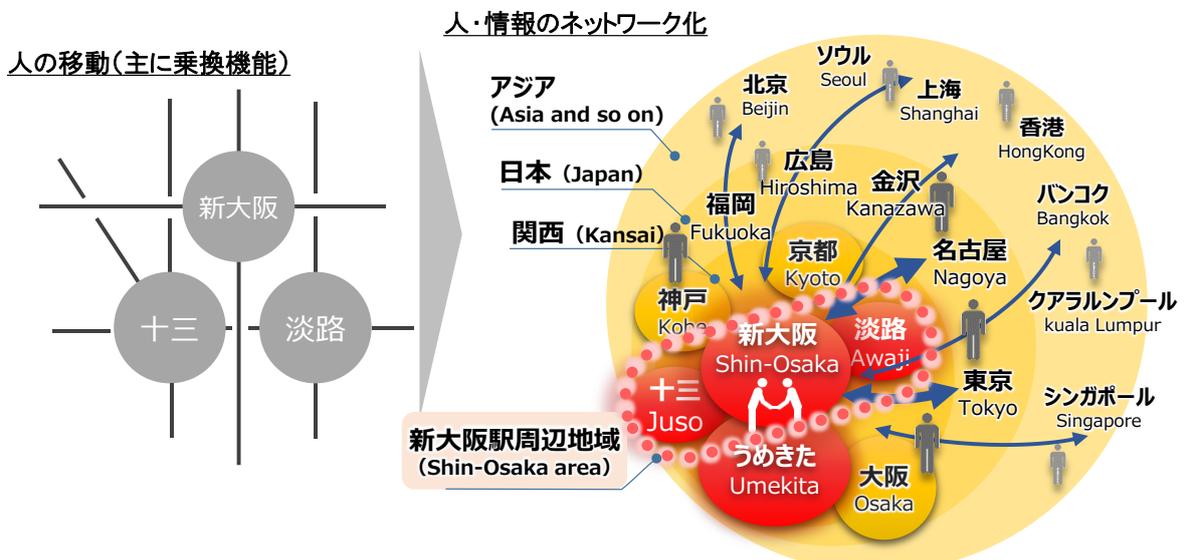


図 15 新大阪駅周辺地域と日本・世界とのネットワーク

#### 4. 広域交通ターミナル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) 新大阪の地理的条件

###### 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。特に、西日本を拠点に活動する人々にとって、スーパー・メガリージョンとの結節点となる新大阪駅周辺地域が広域で活動する人々との交流する場所となることが重要である。

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。

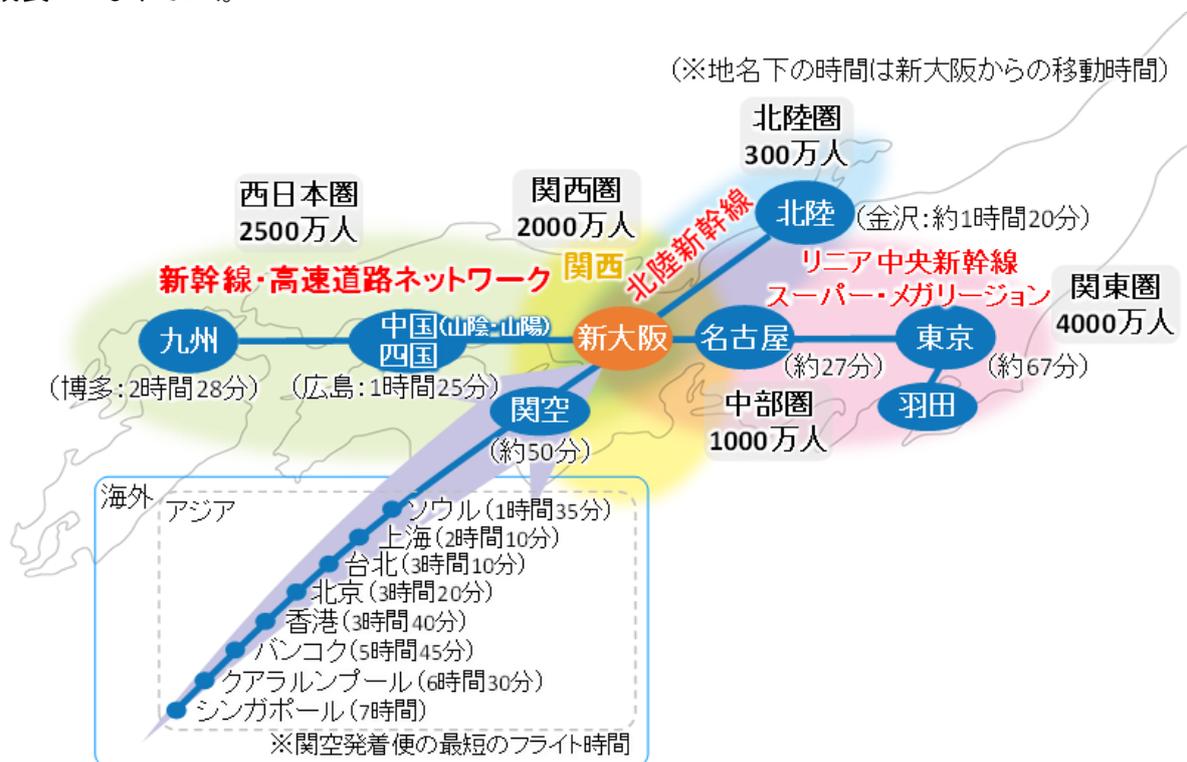


図 16 広域のハブ拠点としての新大阪



## 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、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。

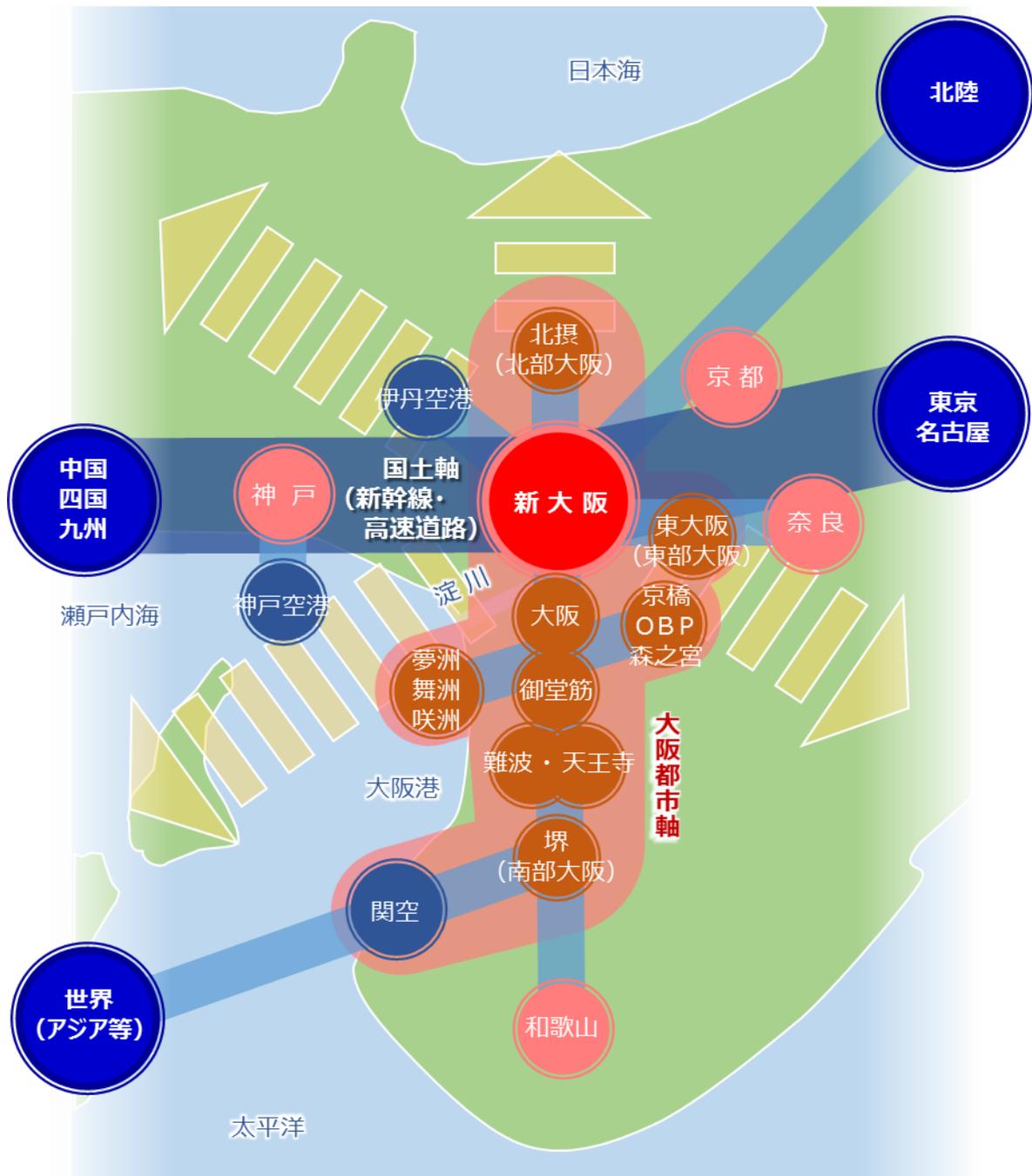


図 17 大阪都市軸と国土軸とのクロスポイントに位置する新大阪

(2) 新型コロナ危機を契機とした社会変化を踏まえた Society5.0(超スマート社会)の拠点のあり方

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。

また、一方で、新型コロナ危機を契機としたオンライン化の浸透に伴う、テレワーク、web 会議やeコマースの増加への対応、また、空間の過密に内在するリスクの回避をはじめ、東京一極集中など 1 か所への集中への懸念が高まり、都市機能や人の分散化が進む中で、アジアや東京などから「えらばれるまち」となるためには、新たな社会の変化に対応しつつ都市機能の集積を図っていく必要があり、より一層人を惹きつける環境整備が求められる。

新大阪駅周辺地域においてはフェイス・トゥ・フェイスのコミュニケーションを重要なキーワードとし、高速交通ネットワークを活かした都市機能の向上を図り、サイバー空間(仮想空間)とフィジカル空間(現実空間)の高度な融合など DX 技術を活用しながらリアルな場ならではの価値の充実を図る。

必要な情報が必要な時に得られるとともに、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とともに、エリアで活動する一人一人の多様なニーズの把握ができるようになることからよりきめ細やかなリアルなサービスを提供するため、まちで活動する人の情報をデジタル化し、効果的に活用していくことが必要となる。

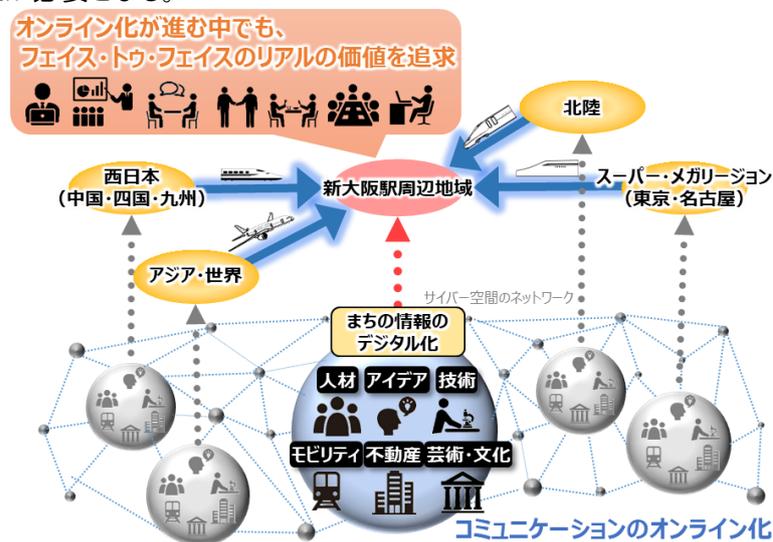


図 18 Society5.0(超スマート社会)における拠点のあり方



<新型コロナ危機の主な社会変化への対応の視点と具体例>

社会変化	影響	新大阪のまちづくりの検討の際に 配慮すべき視点(例)	具体的な内容の例
在宅勤務 テレワーク	電車通勤の 減少	<徒歩圏に住環境がある特性を活かす> 新大阪駅周辺地域での徒歩圏の駅職住近 接・定着 (新大阪・十三・淡路の3エリアの効果的な役 割分担)	オフィスの多様化(ク リエイティブオフィ ス、テレワーク拠点、 コワーキング) まちとしての空間の 魅力、淀川の空間 活用 住機能の強化
	日常的に働く 場としてのオフィ ス需要の 減少	<新たなニーズをよびおこす> クリエイティブな人材の集積、web 会議のホ スト会議室	
	出社の必要 性の認識	<オフィスの必要性の再認識> 社員教育、アイデア出し、コミュニケーション の場の提供	
Web 会議	出張の減少	<リアルでないといけないことを集める> 意見交換、新商品の体験、企画会議、契約	交流するための契 約・体感などの目的 の創出、機能の強 化
E コマース	実店舗での 商品の購入 が減少	<収益構造の変革の推進等> 五感へ訴求する体験の場、そこでしか手に 入らない物の提供	体験型、参加型、オ リジナリティ、ショー ケース
空間	密な空間の リスク	<オープンスペースの重要性> ゆとりのある空間、安心感のある空間	広がり、高さに余裕 のある空間

<大阪関西・万博で実証する新たな技術やシステムの新大阪駅周辺地域での実装>

大阪・関西万博のコンセプトでは、people's Living Lab(未来社会の実験場)として、万博会場を新たな技術やシステムを実証する場と位置づけ、多様なプレイヤーによるイノベーションを誘発し、それらを社会実装していくための巨大な装置としていくことが示されている。

新大阪駅周辺地域のまちづくりにおいては、この大阪・関西万博で実証された技術やシステムを社会実装する場となるように取り組むことが必要である。

(3) エリアで活動する人の目線

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、障がいの有無、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、拠点で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く。

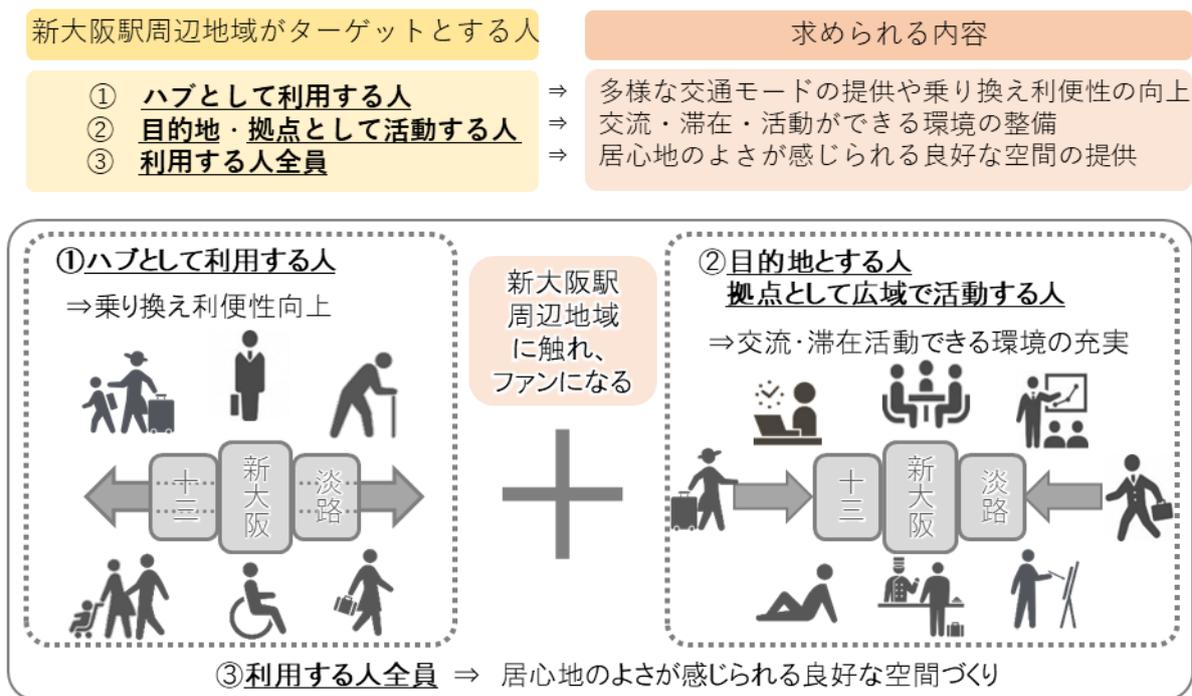


図 19 利用者目線から求められる新大阪駅周辺地域の機能



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機能と各エリアの分担

(1) 新大阪駅周辺地域が担うべき役割と導入すべき機能

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世界につながる国際都市にふさわしい関西のゲートウェイの役割を担っていくことが重要である。

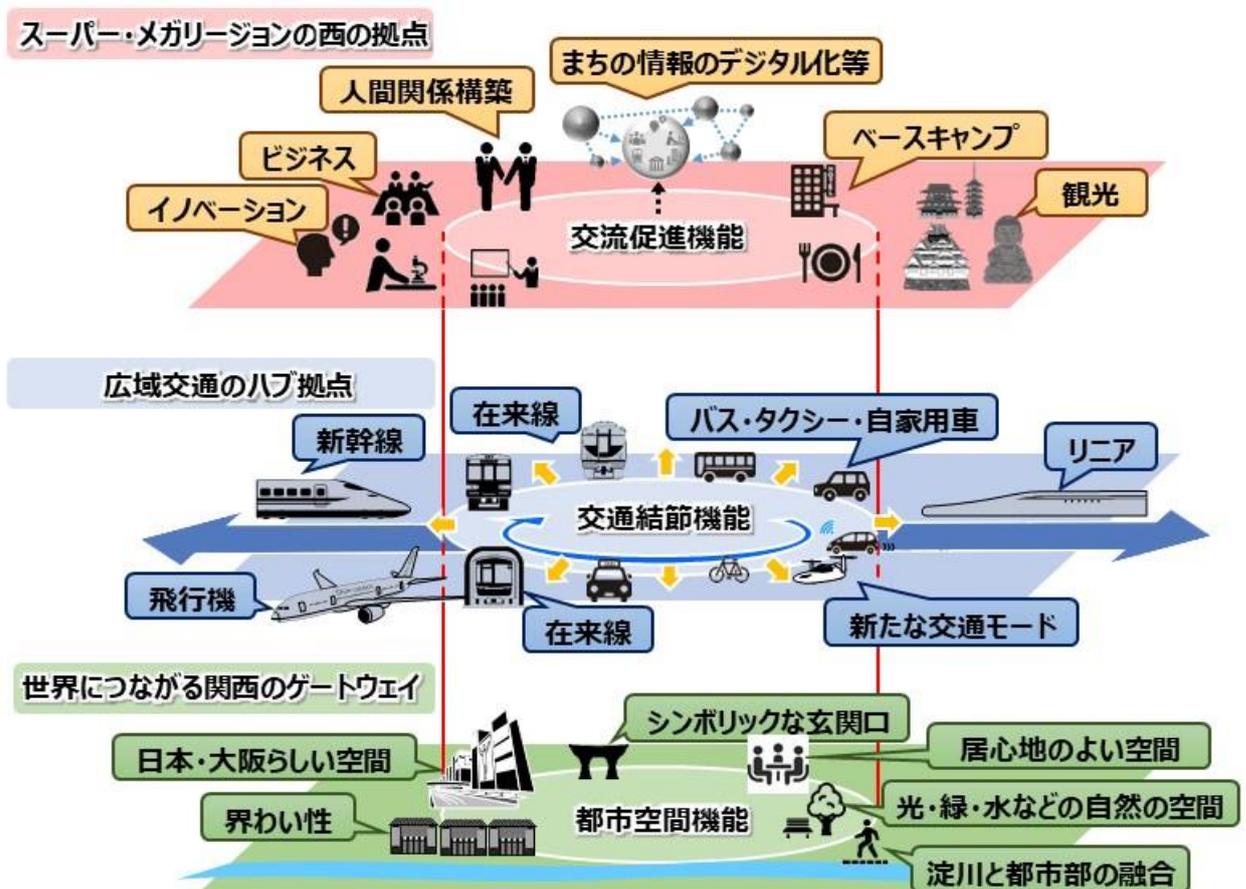


図 20 新大阪駅周辺地域が担うべき役割と導入すべき都市機能

## (2)新大阪、十三、淡路の各エリアの分担

新幹線や高速道路といった基盤を活かし広域交通ターミナルのまちづくりを実現するため、新大阪、十三、淡路の3つのエリアが徒歩圏に居住エリアを持つというポテンシャルを踏まえて、それぞれの立地特性やゆかりを活かしながら、来訪といった一時的なエリアの利用から、働く、住むといったエリアへの定着を視野に入れて、3つのエリアが一体となって、魅力の高い拠点の形成を図る。

新大阪駅周辺地域全体としては、3つの駅を中心とした来訪者の徒歩圏において、防災性を高めることはもとより、現状の土地利用にも配慮しながら、交流促進・交通結節・都市空間の機能向上を図る。

### (新大阪駅エリア)

新幹線駅をはじめとする広域交通の利便性が高いポテンシャルを活かして質の高い機能の集積を図り、3つのエリアのリーディング拠点として、国内外の広域の人の流れを集めて、まちに広げる重要な役割を担う。特に、目的地のシンボルとなる大規模な交流施設の立地、広域交通結節施設として人の空間の拡充や高速バス拠点化、駅からまちへの空間の演出などにより、新大阪駅周辺地域の拠点性の向上をけん引する。

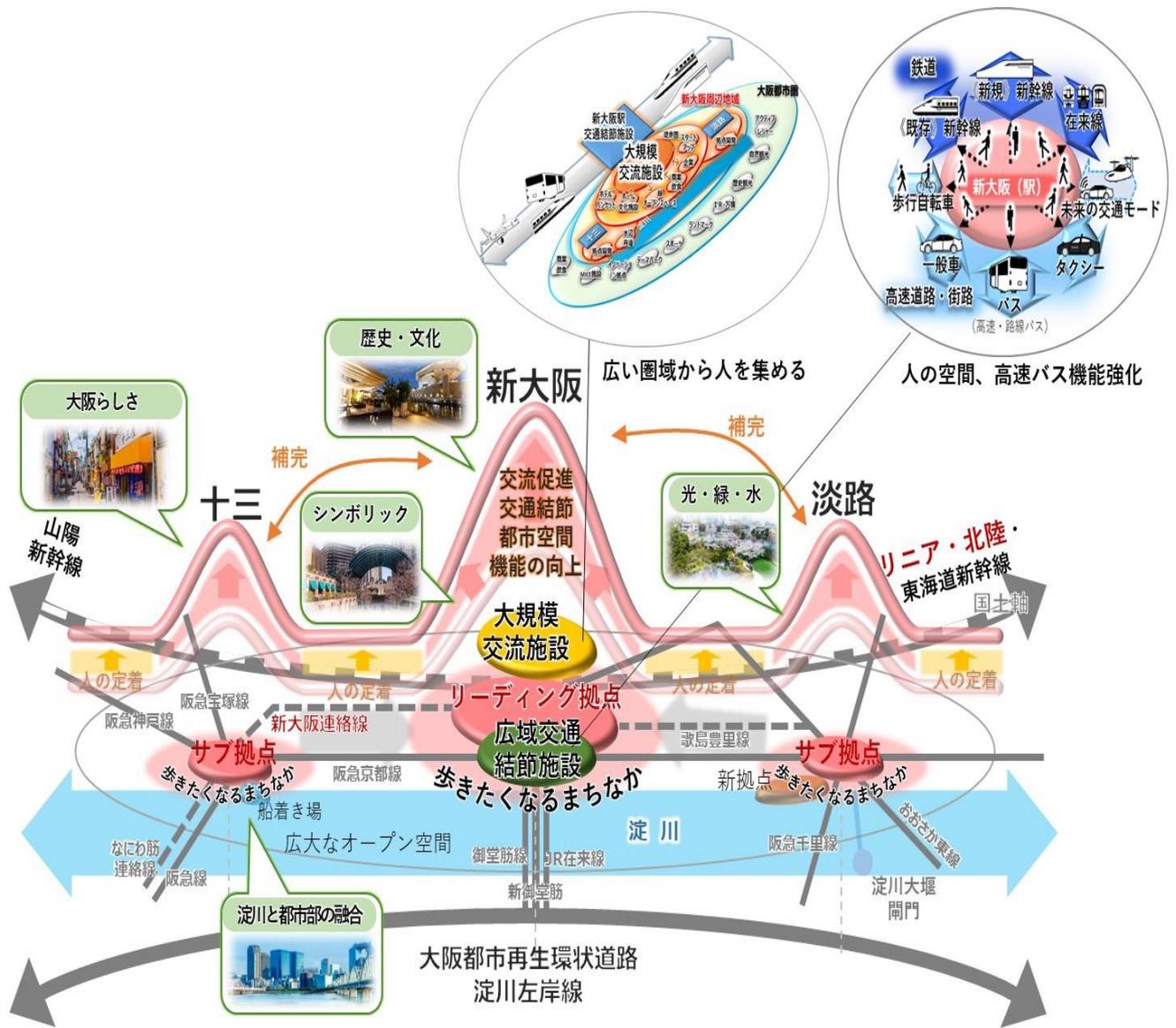
### (十三駅エリア・淡路駅エリア)

十三駅エリア・淡路駅エリアについては、新大阪駅エリアと多様な交通モードでネットワークさせつつも、懐かしさや、空間的なゆとりなど新大阪にないそれぞれの特色を活かした独自性を持つことにより、新大阪駅エリアの役割や広域的な機能を補完するサブ拠点としての役割を担うことで、3エリアが一体となって魅力の高い拠点を形成する。

### (3エリア共通)

各エリアにおいては、駅とまちが一体となった居心地のよい歩きたくなるまちなかの空間の形成を図り、駅からの人の流れ(広域からの交流人口)と、まちからの人の流れ(定着人口)を生み出す。

(新大阪、十三、淡路の各エリアの分担イメージ)



	十三駅エリア サブ拠点	新大阪駅エリア リーディング拠点	淡路駅エリア サブ拠点
交通結節機能	新大阪駅エリアと多様な交通モードにより、十三駅エリアに集まる人の流れを新大阪につなげる。	広域交通（リニア中央新幹線、淀川左岸線など）を結節し、広域の人の流れを当地域に広げる。	新大阪駅エリアと多様な交通モードにより、淡路駅エリアに集まる人の流れを新大阪につなげる。
交流促進機能	新大阪駅エリアに導入する機能を補完する機能を導入。	広域交通結節点という特性ならではの付加価値の機能を導入。	新大阪駅エリアに導入する機能を補完する機能を導入。
都市空間機能	新大阪駅エリアにはない、淀川の河川空間や駅周辺のにぎやかさやなつかしさを活かした都市空間を形成する。	駅、交通結節施設からまちへ広がる歩行者動線の演出を図る。	阪急高架下や柴島浄水場跡地を活かして、ゆとりのある都市空間を形成する。

(参考)居心地が良く歩きたくなるまちなか

## 「居心地が良く歩きたくなるまちなか」のイメージ

1階をガラス張りの店舗にリノベーションし、アクティビティを可視化  
民間敷地の一部を広場化 (高崎県日南市)

【イメージ例】

1階 (店舗やオフィス等)

民間空地

街路

街路

公園

2つの開発の調整により  
一体整備された神社と森 (東京都中央区)

駅前のトランジットモール化と広場創出 (兵庫県姫路市)

道路を占用了した夜間オープンカフェ (福岡県北九州市)

公園を芝生や民間カフェ設置で再生 (東京都豊島区)

11

抜粋：都市の多様性とイノベーションの創出に関する懇談会 中間とりまとめ報告書 (国土交通省 令和元年6月)

### (3)導入すべき都市機能の具体的な考え方

#### 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、単なる作業をする機能だけでなく、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、日本国内さらには、アジアなど世界で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、新しい発想を生み出し、人間関係を築ける機能を一体的に提供する。

特に日本だけでなく世界がターゲットとなるため、これらの人の集積を図るためのコア機能が重要である。



(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展示機能の充実した大規模施設
- ・安全、良質なオフィス(クリエイティブオフィス、スタートアップオフィス、コラボレーションオフィス)
- ・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(国内外のビジネスパーソンのための滞在・居住施設、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

○クリエイティブクラスの定着を図る施設

- ・レジデンス機能、生活サポート機能、身近なオープン・共有空間、交流サロン



図 21 交流促進機能(ビジネス・産業)

## 《観光・文化・エンターテイメント》

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、多様な文化が集まることでさらに新たな価値が生まれ、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(ハイグレードホテル、アップスケールホテル、ライフスタイルホテル等)
- ・大規模展示施設を支える MICE 関連施設(バンケット、会議室等)
- ・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・アクティビティの充実(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

#### ○オフィスワーカー、居住者などの駅周辺の利用者と一体となって育てる機能

- ・スポーツ施設(eスポーツ、バスケットボール、卓球等)
- ・文化施設(劇場、水族館、美術館、コンサートホール等)





図 22 交流促進機能(観光・文化・エンターテインメント)

<ビジネス・産業、観光・文化・エンターテインメント機能を支える付帯機能>

ビジネス・産業、観光・文化・エンターテインメント機能と一体的に駅周辺の低層部の賑わいを高めていく一定の商業機能の集積が必要である。エリアで活動する人々の参加、独自性の高いテナントの進出など、一体的に魅力ある商業機能の集積を図る。

(取組みの方向性)

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は、広域交通インフラからまちに人を引き込むための低層部の魅力的な空間を作り出すために、開発者が新大阪駅からの人の動線や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、リノベーションなどを図る必要がある。

イノベーションや経済開発、スタートアップ・ベンチャー育成、サービス、人材育成・活用、観光、文化、エンタメなどの機能を備えた良好な都市環境を実現するために、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。

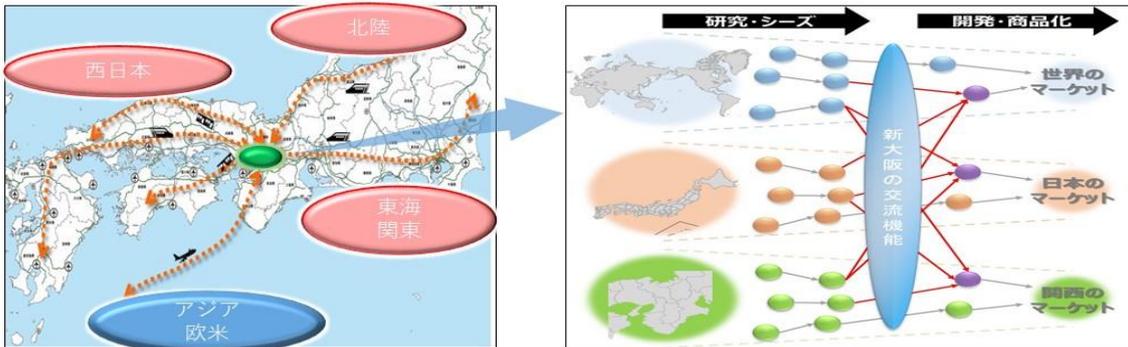
特に新大阪駅エリアにおいては、広域交通ネットワークの結節点の特性を活かした、コアとなる集客施設や文化施設を中心として、賑わい創出に資する機能の集積を図る。また、十三駅エリアや淡路駅エリアにおいては、新大阪駅エリアに導入する機能のサポート、補完する機能を導入する。

【新大阪駅エリアにおける交流促進機能のコアとなる機能の一例 大規模交流施設】

(スーパー・メガリージョンの西の拠点としてのコア機能の導入の基本的な考え方)

- ・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

(広域からの流入・発信、マッチング)



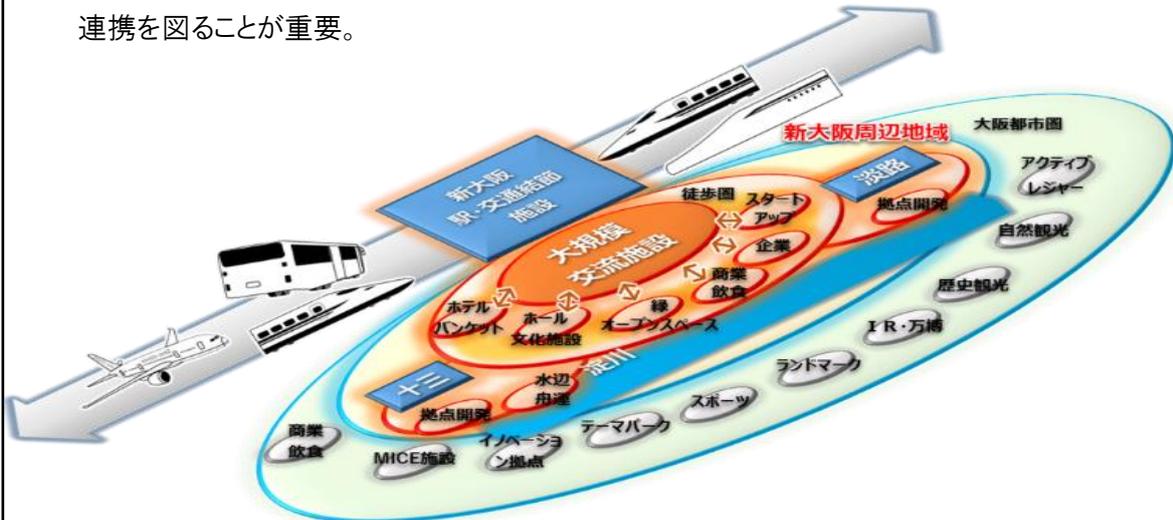
(新型コロナ危機を契機とした社会変化との関係)

- ・オンラインで代替できないリアルならではの価値
- ・サイバー空間(仮想空間)とフィジカル空間(現実空間)のハイブリッド

(コアとなる機能の視点)

・人と人との交流促進の程度、将来における普遍性、空間活用の多様性、関連他施設との競合(コア機能(キーコンテンツ)の導入の一例)

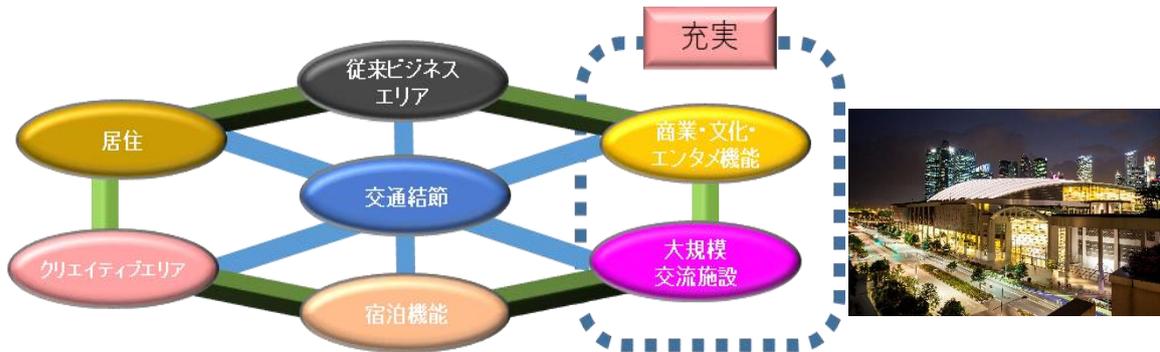
- ・交流を促進する効果が高く、将来における普遍性があり、空間活用において多様性のある展示会場との親和性が高い
- ・展示会場の機能を持ち合わせた、人が集まり様々なコトを催せる多目的で大規模な交流施設の立地が望ましい。
- ・大規模交流施設の効果を高めるには、施設直近はもとより、十三・淡路エリアおよび淀川を含めて、ホテルやバンケット等の関連する機能を配置するとともに、大阪都市圏内の諸機能との連携を図ることが重要。



(新大阪駅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)

(参考)海外都市拠点における大規模交流施設

海外主要都市拠点には多様な機能がバランスよく配置されている。  
 一方で、大阪駅・新大阪駅周辺には多目的に交流する大規模施設がない。



国	都市	駅	概ね 1 km 圏内の大規模交流施設
イギリス	ロンドン	キングスクロス駅	劇場・博物館・図書館
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

(参考)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

## 1. MICE会場が中核施設になる理由

### 滞在する「目的」を創る施設だから

#### ① 大阪の使命

- 日本全体の発展とリスクヘッジのため、もう一つのエンジンになる
- 東京一極集中に終止符をうち、地方都市発展のトップランナーとなる
- 2025万博、IR誘致等を経て、関空からの訪日外国人の増加が確実。全国に送客する都市となることで発展を目指す



#### ② 新大阪駅の使命と、それを実現するMICE

- 国内屈指の交通結節点となる新大阪を「通過点」ではなく、世界中のビジネスパーソンが「集まり、滞在する場所」にする。その「目的」を創るのがMICE。
- 海外では、MICE会場は空港、港、道路と同じ経済インフラ・集客装置と認識（日本は貸館ビジネスと捉え、稼働率だけを追求…）
- MICE会場は多目的空間。新作発表会、商談会、見本市、コンサート等、多彩に活用可能。それゆえ、産業・観光振興、企業集積の観点でも有効。
- 空間規模が大きいので、街のシンボルに（ドイツ、アメリカ、シンガポール…）。

## 2. MICEは今後どうなるのか？

### 本質的価値は変わらない

#### ① 人・モノ・情報を一堂に集め、商売、イノベーションを生み出すMICEの価値は普遍的（不変）

以下のような価値は、オンライン技術で代替困難。

- 商取引・購買（手で触って、確かめてから、買いたい）
- 確かな人脈構築（高額商品の取引、新規取引など信頼関係構築が必要）
- 非日常空間（日常の業務から切り離されて、集中して参加したい）



#### ② オンライン技術はMICEの価値を高める「ツール」

オンライン技術はMICEとの対立概念ではない。参加者の数や範囲を拡大し、MICEの価値を高める道具である。

- 1995年ごろインターネット普及時、「インターネットによって展示会や国際会議は無くなる」と言われたが、むしろ逆の結果に。すなわち、インターネットのおかげで、MICEのプロモーションが効率的、安価で行えるようになり、参加者が劇的に増え、MICEは世界中で開催件数が年々増え続けている。



- 2000年ごろのITバブルの時期。オンライン会議やバーチャル展示会のソリューションが多数出現したが主催者は使用せず。その理由は、リアル開催の方が参加者を圧倒的に満足させられるから。現在は人と人が出会うことが難しい状況なので、多くの主催者はやむをえずオンライン技術を選択。コロナが落ち着いたらどうなるか？
- オンライン技術は今後も進化させ、主催者はMICEの価値向上の道具として積極的に利用すれば良い。（例）時間的・物理的等の理由で参加できない人に、一部のメリットを提供、将来の来場意欲を高めてもらう手段として。また、MICEでの出会いの精度を上げるツールとして（会いたい人、見たい製品に出会う、濃い商談を行う）。
- ③ 長期的にMICEは再び成長軌道に。「会場が大きいほど、より多くの、より大きなMICEを誘致できる」という原則も不変。  
全国の主要MICE主催者・運営事業者によるヒアリングから得られた事実。
  - Exhibitionの主催者は、スペース代から利益を得る現在のビジネスモデルを手放そうとしていない。人材募集も積極的。
  - オンライン開催となった学会主催者の殆どが、「コロナが落ち着いたらリアルで開催したい」と言っている。2022年以降の学会・国際会議の案件も決まり始めている。
  - ほとんどの主催者は、すでに予約している2021年度以降の会場をキャンセルしておらず、依然として会場が予約しづらい状況。
  - 世界の調査も市場拡大を報告、主要主催者の動きもリアルでのMICE再開が主流。

### 3. 既存のMICE施設と競合しないか？

NO!

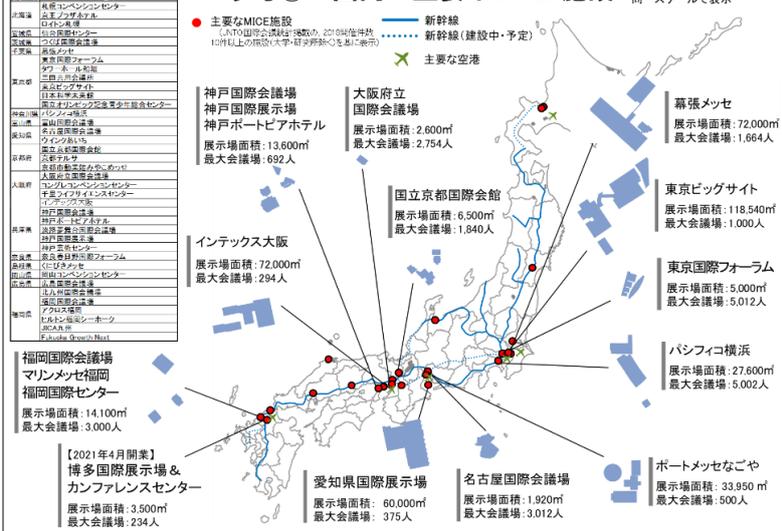
- 世界と比べ、大阪（日本）の展示面積は圧倒的に少ない。
- コロナ禍を受けても、2021年度以降、インテックス大阪、グランキューブ、大阪城ホールも依然として会場が取りづらい状況であり、多くのMICE案件を大阪は逃している。
- 従って、そもそもMICE会場が大阪にできることは、既存の需要を食うという状態ではなく、機会損失を防ぐうえで大きな利点がある。

#### 近隣都市との会場面積比較

会場名	2020年現在	2040年予想	都市の合計	備考	
東京	東京ビッグサイト	14.1	12.0	12.0	有海線(仮設)取り壊し+体操会場
千葉	幕張メッセ	7.2	7.2	7.2	
大阪	インテックス大阪 旧のMICE施設 新大阪駅の新MICE施設	7.0	7.0	10	
名古屋	AICHI SKY EXPO ポートメッセなごや	6.4	6.4	14	ポートメッセを建設し拡張、2会場の相互連携を推進
ソウル	KINTEX COEX	10.0	10.0	14.4	KINTEXは特等20万㎡へ
北京	New China International Exhibition Center (NCIEC) China International Exhibition Center (CIEC-Beijing)	10.6	10.6	15.9	
上海	National Exhibition and Convention Center (Shanghai) Shanghai New International Expo Centre (SNIEC)	40.4	40.4	67.2	
香港	HongKong World Expo Exhibition & Convention Center Hong Kong Convention & Exhibition Centre	7.2	7.2	13.81	
台北	Taipei Nangang Exhibition Center, Hall 3,2 Taipei World Trade Center	7.5	7.5	10.2	
シンガポール	Singapore Expo Convention and Exhibition Centre Marina Bay Sands Changi Exhibition Centre	10	10	20.9	

単位：万㎡、  
展示面積1万㎡  
以上の施設

#### 参考①：国内の主要なMICE施設



#### 参考② 国内MICE会場と新幹線駅からの距離

施設名	展示面積	最大会議場	新幹線駅	距離
東京ビッグサイト	11.9ha	約1,000人	東京品川	6.0km 5.0km
東京国際フォーラム	0.5ha	約5,000人	東京	0.5km
パシフィコ横浜	2.8ha	約5,000人	新横浜	5.7km
愛知県国際展示場	6.0ha	約400人	名古屋	35.5km
ポートメッセなごや	3.4ha	約500人	名古屋	14.0km
福岡国際会議場	1.4ha	約3,000人	博多	2.3km
マイドーム大阪	0.5ha	約200人	新大阪	6.3km
インテックス大阪	7.0ha	約300人	新大阪	13.1km
新大阪駅の新MICE会場	1.0ha		新大阪	0km

②広域交通ネットワークの一大ハブ拠点(交通結節機能)

高速道路の利便性を兼ね備えた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、その効果に関西・西日本へ波及させる役割を担う。

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、新幹線、特急、高速バスといった広域公共交通のアクセスに特に配慮しつつ、新技術を活用した新たな交通モードを含む、多様な交通サービスの提供や、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により、広域流動を集めるとともに、まちへのひとの流れを生み出せるように、交通結節機能を強化する。

また、進展する技術革新に適応しながら、継続してアップデートしていくことが重要である。

さらに、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。

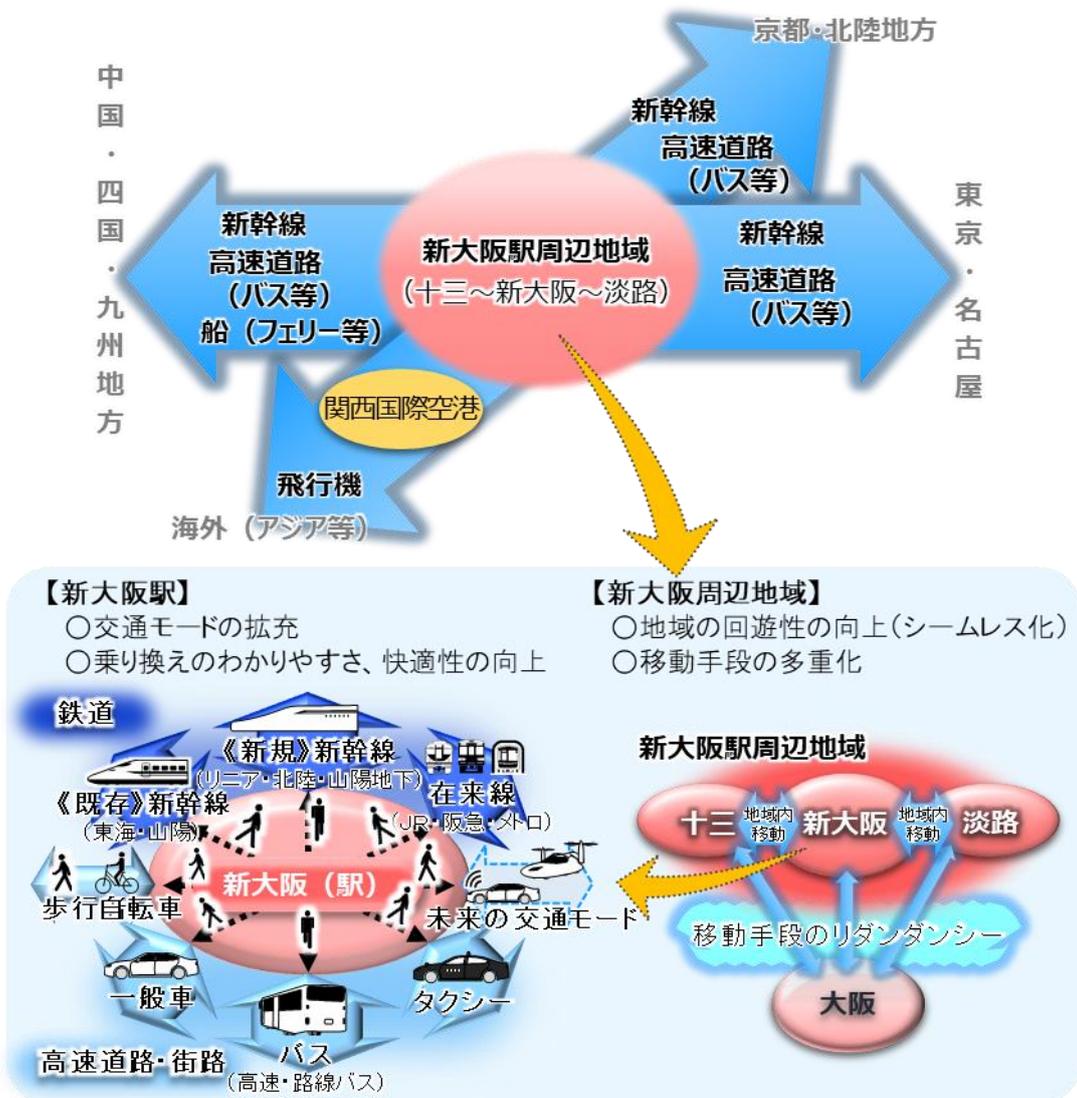


図 23 交通結節機能

## 《新大阪駅》

新大阪駅の交通結節機能は、鉄道駅と交通結節施設から形成され、リニア中央新幹線や淀川左岸線などの広域交通と、JR、大阪メトロなどの在来線や新御堂筋などの地域交通といった異なる交通モード間を円滑につなぐとともに、広域の人の流れをまちにつなぐ重要な役割を担う。

リニア中央新幹線の利用、目的地としての来訪、大阪府域の広域的な集客施設への人の輸送の利便性向上を図るため、広域自動車交通(高速バスの拠点化)の強化と、端末交通モードの拡充を図りつつ、利便性、円滑性、快適性をもちつつ、また、安心感を与える空間づくりをめざし、平常時だけでなく、災害時の対応(避難空間の確保、避難誘導など)にも配慮する。

ICT や AI などのスマート技術等の最新技術の導入し、人に寄り添ったサービスの提供を前提として、革新的モビリティデザインの実現に向けて、関係者が連携して取り組むことが重要である。なお、サイバー空間とフィジカル空間をミックスさせて検討を進めるものとする。

### (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 などを活用した利便性の高い次世代交通(自動運転、空飛ぶクルマなど)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



### (取組みの方向性)

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。

新大阪駅では乗り換えの利便性とまちへの人の広がりにも両方の視点で交通結節施設の検討を進める。なお、新大阪駅の交通結節施設は、単に交通結節機能だけでなく、交流促進機能、都市空間機能をあわせ持った高機能化を図る。交通結節機能については、駅端末交通だけでなく、広域交通のハブとして、高速バスの拠点化を図る。

また、十三および淡路では、新大阪との円滑なネットワークの形成を図るほか、新大阪の交通結節機能の補完するため、サブの交通結節機能を設ける。

さらに新大阪、十三、淡路を一体的に捉えて、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)のために、新しい交通システムの実証事業の導入などを検討する。

## 【新大阪駅の交通結節機能(広域交通結節施設)】

### ○広域交通結節施設の全体像

新大阪駅は、リニア中央新幹線や淀川左岸線などの交通モードの異なる広域交通をつなぐとともに、広域交通により集まる広域の人の流れをまちやローカル交通につなぐ重要な役割を担っており、利便性(多様な交通サービスの提供)や円滑性(乗換の待ち時間の短縮)、快適性(わかりやすい動線)に加えて、防災機能を併せ持った広域交通結節施設を整備する必要がある。広域交通結節施設は、人中心の空間とし、歩行者の空間、自動車等交通の空間、利用者サービス空間から構成するものとする。



新大阪駅の広域交通結節施設

### ○歩行者の空間及び利用者サービス空間

新大阪駅における円滑な乗換や駅からまちへ広がる流れを生み出すため、歩行者の空間として、円滑な乗換動線やまちへ広がるデッキネットワーク等を構築するとともに、新大阪駅において滞留する人の利便を高めるため、人が滞留できる広場や交流施設、飲食・店舗・休憩所、手荷物預かり所等をシンボリックな空間で構成する必要がある。

### ○自動車等交通の空間

端末交通(タクシー、一般車、バス等)及び広域交通(高速バス等)の乗降施設、駐車場、駐輪場といった交通に係る空間を、歩車分離を図りながら整備する必要がある。さらに、将来需要の変化に対応できる拡張性の確保も必要である。

(高速バスの拠点化)

大阪都市再生環状道路淀川左岸線の整備により新御堂筋を介して約1.7kmとなる高速道路ネットワークへの近接性を活かし、鉄道に加えて、高速バスを活かし、西日本をはじめ各地へのアクセス性を確保することが重要である。

高速バスの拠点化においては、西日本各地へのアクセス性の確保の観点から多様なバス事業者の受入を可能とするとともに、新大阪駅エリアのシンボルとなるようバス停の集約化を図る。



(関西4環状ネットワークと新大阪)



(淀川左岸線整備による新大阪の高速道路の利便性向上)

(参考)新大阪駅の交通結節施設を検討する際に踏まえるべき交通流動変化  
 (高速道路と新幹線ネットワークを繋ぐ交通結節点の規模)

①リニア中央新幹線整備による新大阪駅の乗り換えの増加への対応

- ・伊丹空港—羽田空港、関西国際空港—羽田空港の国内便からの交通流動の変化
- ・山陽新幹線からのリニア中央新幹線利用
- ・山陰や四国などの高速道路利用(高速バス等)による新大阪乗り換え
- ・アジア・欧米などから関西国際空港(鉄道・高速バス等)からの乗り換え

(新大阪におけるリニア中央新幹線利用の交通流動変化の例)



(新大阪の拠点性向上による目的地化)

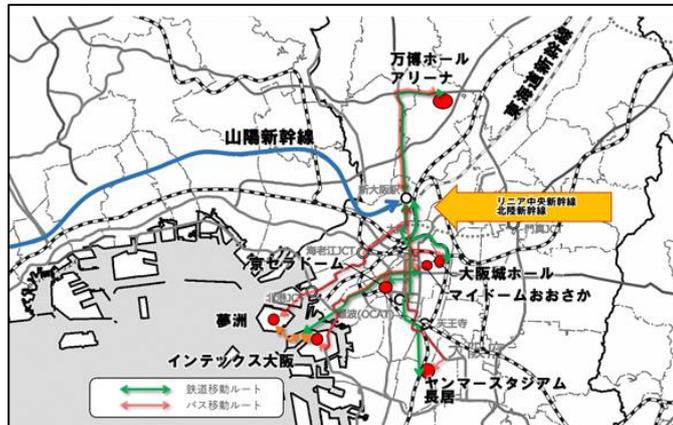
②新大阪の目的地化による広い圏域からの交通需要の増加



(新大阪駅から大阪や関西の施設への送客)

③新大阪駅と関西の各集客施設などとの鉄道・道路のダブルネットワーク化

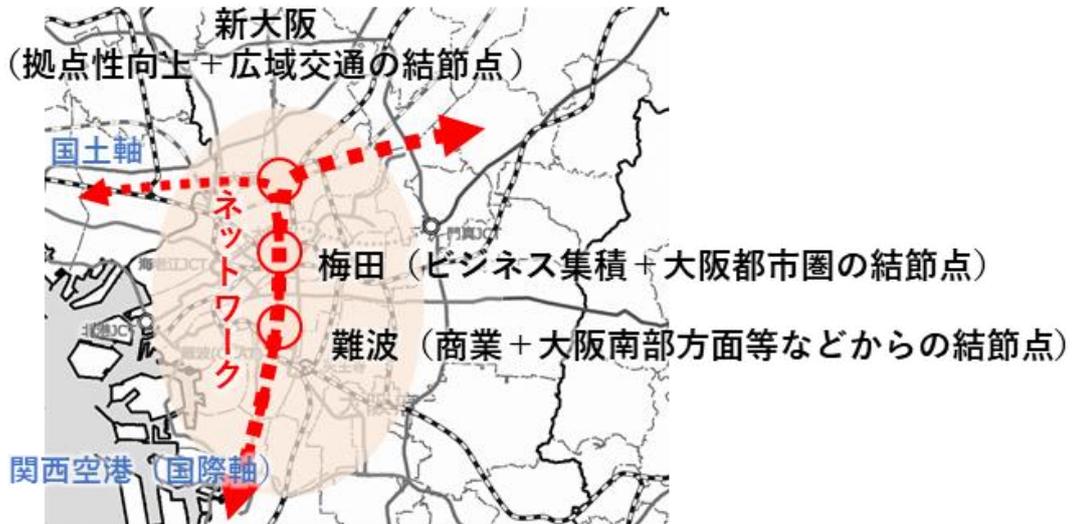
(例) 大阪府域の広域的な施設への送客



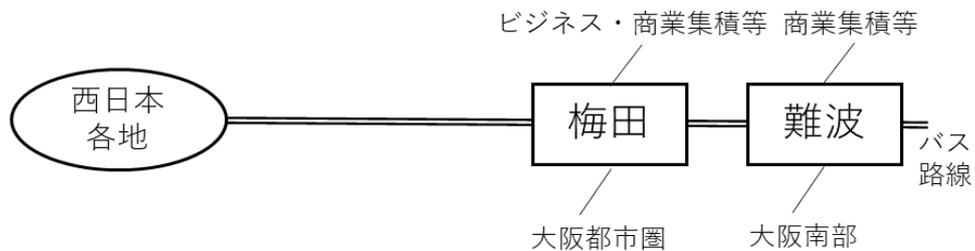
(参考)新大阪駅の高速度バス拠点と市内のバス拠点との役割分担

リニア中央新幹線等の整備による新大阪駅における乗換の増加や新大阪駅周辺地域の目的化による交通需要の増加、関西の広域的な集客施設への送客による需要増加への対応及びバス拠点機能のリダンダンシーの確保を図るため、既にビジネスや商業が集積しており、高速バスの利用需要がある梅田や難波に加えて、新たな高速バス拠点を新大阪駅に設ける。

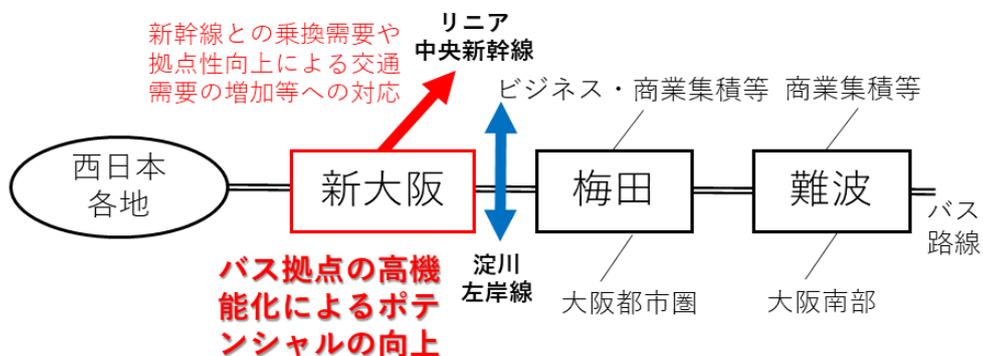
さらに、バス停の集約や待合空間の充実、バス待機空間の確保などによる高機能化を図り、バス拠点としてのポテンシャルの向上を図る。



(現状：新大阪を経由しないパターン)

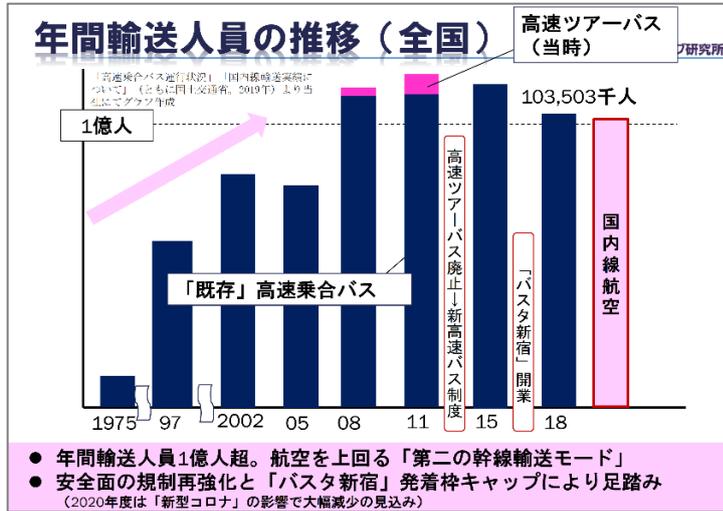


(将来)



「高速バス発着機能の強化について」より抜粋

○高速バスの輸送人員の推移



○高速バス市場の特徴

- 1 夜行路線は1割程度。長距離（おおむね片道350km以上）限定**
    - 毎日約15,000便（全国）のうち、短・中距離の昼行路線が9割近く
  - 2 利用の中心は「地方の人の都市への足」**
    - 鉄道直通がない区間では高シェア
      - ・大阪府⇄徳島県の流動に占める高速バスのシェア 86.3%
    - 鉄道と競合する区間では、地方側在住者の比率大
      - ・岡山県民の大阪へからの流動に占める高速バスのシェア19.9%
      - （大阪府民の岡山へからの流動 5.8%）
  - 3 地方側でシェアが高い背景**
    - 高い認知度 乗合バス事業者は「地元の名士企業」
    - パーク＆ライドが定着 高速道路IC周辺に巨大駐車場を整備
    - 都市側で中心市街地（官庁街、繁華街）に直接乗り入れ
  - 4 長距離・夜行路線は若年層が中心**
    - 大都市間路線（首都圏～京阪神など）は2006年以降、ウェブ活用で急成長。多数の既存/新規事業者がウェブ上で競合
- 「老若男女」多様な利用。「若者が節約」イメージは一部の夜行便に限定
- 地方部と大都市との交流に大きな存在感

○高速バス以外のバスサービスの需要

**FIT（個人自由旅行）化が進展するインバウンド**

従来：団体ツアーで訪日	現状・今後：FIT
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 全行程を添乗員が同行</li> <li>● 到着空港で貸切バスに乗り込み</li> <li>● 立ち寄り地（名所旧跡、免税店など）に貸切バスで直接訪問</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 家族や友人単位で行動</li> <li>● 公共交通を乗り継いで旅行。立ち寄り先で、着地型（現地参加型）ツアーに参加</li> </ul>

立ち寄り地（例：心齋橋）での駐車スペース整備から、「着地型ツアー（定期観光バスを含む）発着のメッカ」整備へ

**その他の貸切バス乗降の需要**

**発地型ツアーの集合場所**

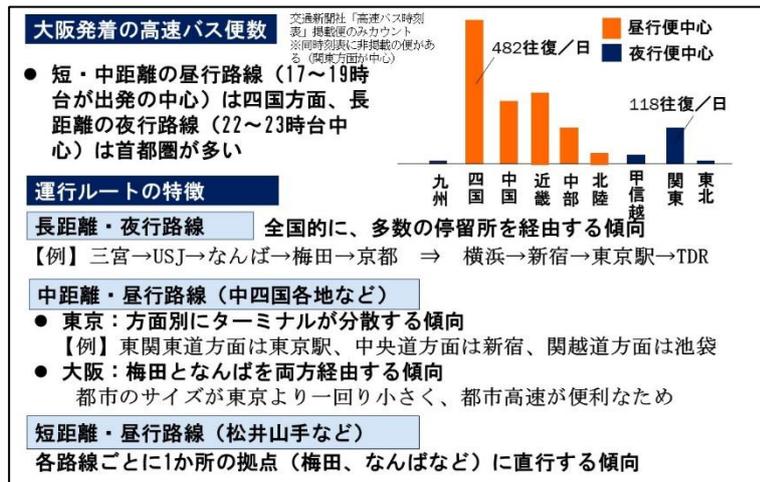
- 大阪周辺の方対象の、旅行会社の国内ツアーの集合・乗車場所

**新幹線の「受け」**

- 鉄道で到着する団体（修学旅行生など）がバスに乗り換え（または逆）

国内旅行においても貸切バスの需要は根強い

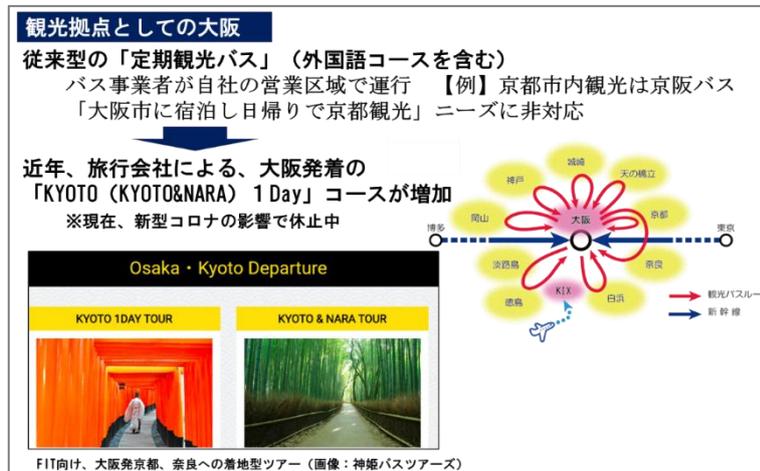
## ○大阪発着の高速バスの現状



## ○広域における大阪の高速バス需要



## ○大阪における高速バス以外の需要



③世界につながる国際都市にふさわしい関西のゲートウェイ(都市空間機能)

関東地方・中部地方・北陸地方、西日本全体などの日本の各地やアジア・欧米などの世界から多くの人が訪れ、活動することとなる新大阪駅周辺地域では、これらの人々を迎え入れる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。

空間形成にあつては、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
- ・連続した居心地が良く歩きたくなるまちなか空間(ウォークアブルな空間)
- ・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

(取組みの方向性)

新大阪駅は大阪の顔であり、大阪を印象付ける極めて重要な役割を果たす。さらに広域流動をまちに広げるためには、駅からまちへの人の動線は、わかりやすく、安心できる空間と光・緑・水を駆使した演出が重要であり、交流促進機能と一体となって、良好な空間を作ることが重要である

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、居心地がよく歩きたくなるまちなか空間(ウォークアブルな空間)の確保を図る。

また、新しいシンボリックで高質な空間と、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。特に、十三駅エリアの淀川の河川空間や駅周辺のにぎやかさやなつかしさのある空間、淡路駅エリアの阪急高架下や柴島浄水場跡地を活かした都市空間の形成を図る。

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

【新大阪に降りたつ空間から広がる多様な都市空間の演出】

大阪の顔として、新大阪駅に降りたつた人をまちに惹き出すための強いインパクトのある空間や、人が定着したくなる居心地の良い空間を、駅からまちで演出し、地域に愛される空間をつくる。

- 新幹線駅からの風景や改札や駅前広場の空間
- 新大阪駅の南北通路を起点に放射方向にまちに広がる歩行者動線沿いの空間
- 十三や淡路の独自性のある空間演出
- 淀川の空間とつなぐことによる自然空間のとりこみ

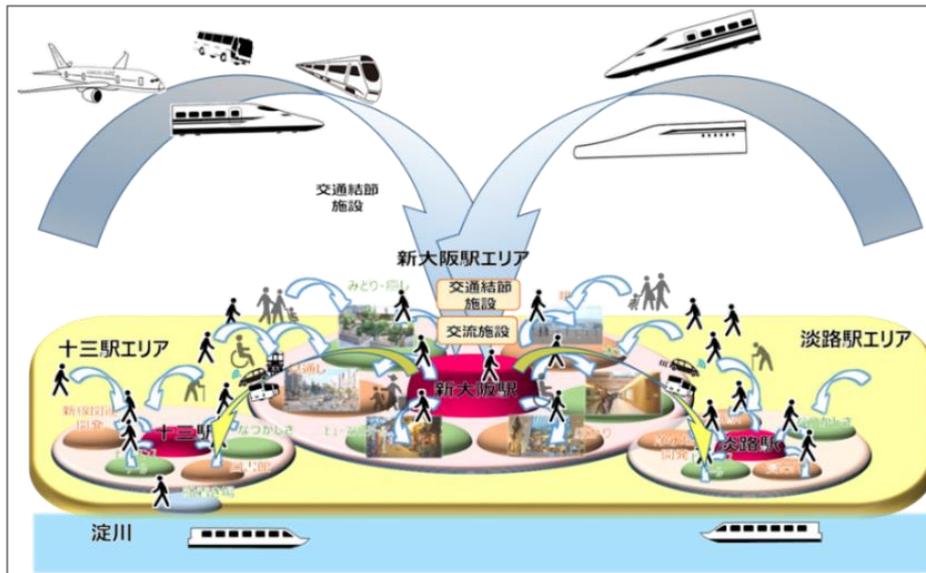


図 25 駅からまちへ広がる都市空間の演出のイメージ

		<ハットとする・ピカピカの空間>				<ホットとする空間>			
まちなか	人工的					自然的			
	高い					狭い・低い			
	整形					不整形			
	眺望・見透景					田舎景			
	ガラス・金属					木質・石材			
淀川									

(参考)強いインパクトを与える空間の演出(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



(参考)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)

京阪中之島線 なにわ橋駅



京阪電鉄 提供資料

西日本鉄道天神大牟田線 柳川駅



東急電鉄池上線 戸越銀座駅



JR九州日豊本線 日向市駅



## 6. 新しいまちづくりの基本的な進め方

### (1) まちづくりの進め方

3つの機能の向上を図る基盤整備や都市開発などの“ハード整備(空間づくり)”と、エリアの良好な環境や価値を維持・向上させるための“ソフト施策(エリア満足度の向上)”の両輪の取組みを、官民協調協働で行いながら、まちづくりを推進する。

#### 【ハード整備(空間づくり)】

ハード面の空間づくりは、駅とまちを一体としてとらえて、民間プロジェクト(都市開発、リノベーションなど)と公共空間の活用(交通インフラ整備など)を連携させて進める。

なお、現状の土地利用との調和や配慮を行いながら、新駅整備や駅前広場などの駅関連プロジェクト、大規模な敷地における建て替えや土地利用転換などの大規模民間都市開発に合わせて、エリアの価値を高める質の高い機能を配置するとともに、居心地がよく歩きたくなるまちなかを創出する。特に歩行者動線の確保及びそれに沿った機能の配置を進め、エリアで活動する人の満足度の向上を図る。

#### 【ソフト施策(エリア満足度の向上)】

地域の価値を高めるには、快適で魅力的な環境の創出、地域のブランディング、良好なコミュニティの形成、文化等のソフトな領域の機能も必要である。

そのため、官民を問わない地域の関係者間で積極的に協力を行いながら、オフィスワーカー、来訪者、旅行者、滞在者、居住者などのサービスの向上に視点を置いて、地域の活性化を進めていくことが重要である。

##### ＜ソフト施策の例＞

- ・新たな技術の導入に向けた施策(スマート技術の活用、実証実験の促進など)
- ・エリアの魅力を高める機能実装に向けた施策(文化・スポーツ・エンタメの活性化、国際化、防災、空間デザイン、賑わい創出、パブリックスペースのマネジメント、交流を促進する仕組みなど)
- ・都市の活性化に向けた施策(企業や投資の誘致、高度人材の集積にむけた取組みなど)

### (2) プロモーションによるさらなるまちづくり機運の醸成

まちづくり方針を用いて、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。

### (3) まちづくりの担い手の育成

プロジェクトの組成やまちづくり方針の更新に向けては、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、将来の地域主導、自立したまちづくり組織への発展を見据えながら、取組みを進めるものとする。

## 7. 各エリアのまちづくりの具体化に向けて

新大阪駅周辺地域のまちづくり全体構想の実現に向けては、各エリアにおいて、民間都市開発の具体化及び公共施設整備プロジェクトの組成のタイミングを踏まえ、公共・民間のプロジェクト実施に必要な具体的な方向性を示すエリア計画を作成、更新し、まちづくりの取組みを進める。

### §3 まちづくり全体構想実現に向けたエリア計画

エリア計画は全体構想の実現に向けて、新大阪駅エリア、十三駅エリア、淡路駅エリアにおいて、具体的な公共プロジェクトや都市開発プロジェクトが進む際に、機能の向上を図るゾーンや、基盤整備に関連する内容、民間都市開発に期待する内容など必要な内容を取りまとめるものとし、プロジェクトの動きに応じて更新を図るものとする。

(新大阪駅エリア)

具体的な民間都市開発の気運のある新大阪駅エリアにおいて、機能向上を図るゾーンや民間都市開発に期待する内容、新幹線新駅に関連するプロジェクトの検討の方向性を盛り込んだエリア計画を作成する。新幹線新駅に関連するプロジェクトについては、駅位置を踏まえて更新を図る。

(十三駅エリア、淡路駅エリア)

十三駅エリアについては、新大阪連絡線の新駅整備の検討を進め、淡路駅エリアについては、阪急京都線・千里線の高架化に伴う高架下の利用と柴島浄水場の用地の活用などの検討を進めつつ、両エリアにおいて、民間都市開発の気運の醸成を図りつつ、エリア計画の作成に向けた検討を進める。

# 新大阪駅エリア計画

## 1. 新大阪駅エリア計画の作成の背景

新大阪駅エリアは、リーディング拠点として、新幹線駅の徒歩圏であるというポテンシャルを活かして、新幹線新駅関連プロジェクトと民間都市開発プロジェクトに、交流促進機能、交通結節機能、都市空間機能を盛り込み、エリアの価値の向上を図る。

リニア中央新幹線などの新駅の位置は定まっていないが、民間都市開発の機運が高まったことから、これまでの検討内容を盛り込んだエリア計画を策定し、新しいまちづくりを進める。

新しいまちづくりは、民間都市開発から開始し、今後、新幹線新駅の位置が示されるなどのタイミングを踏まえて、エリア計画を更新し、新幹線新駅に関連するプロジェクトを進める。

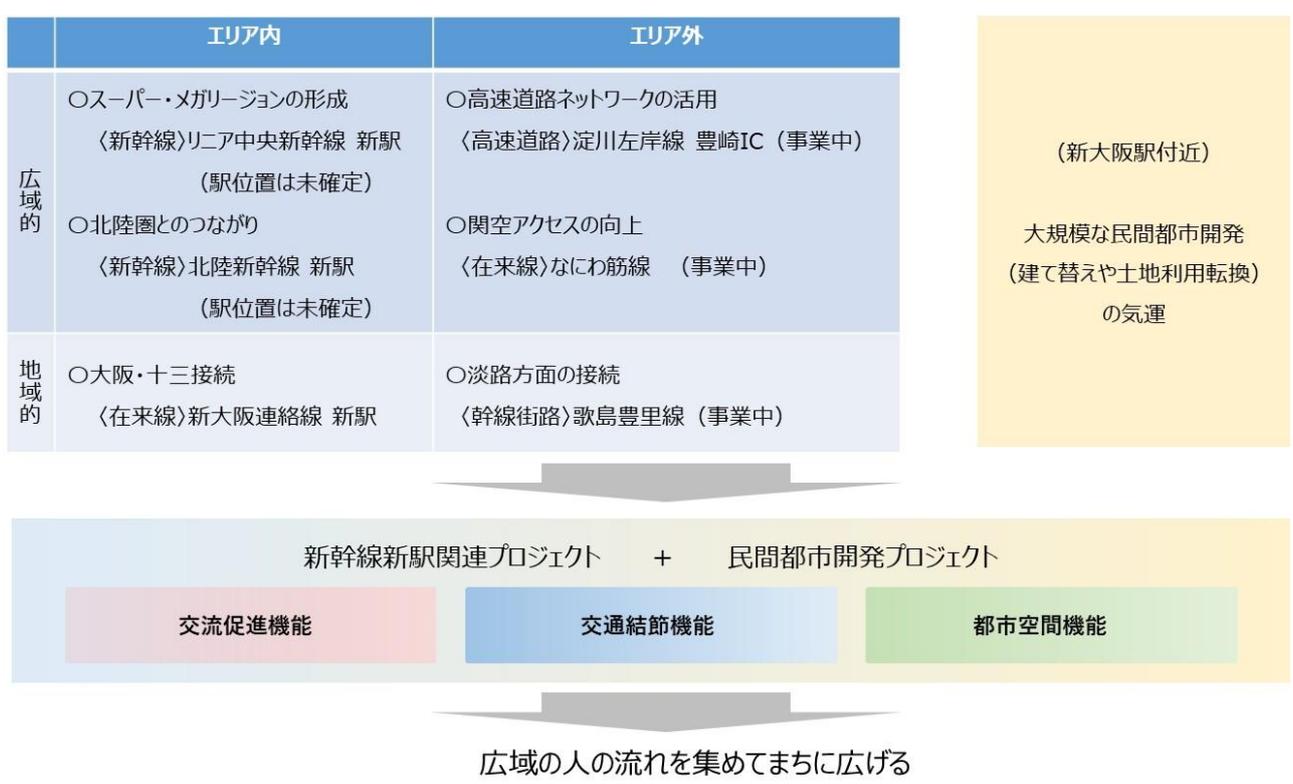


図 25 エリアの価値向上の考え方

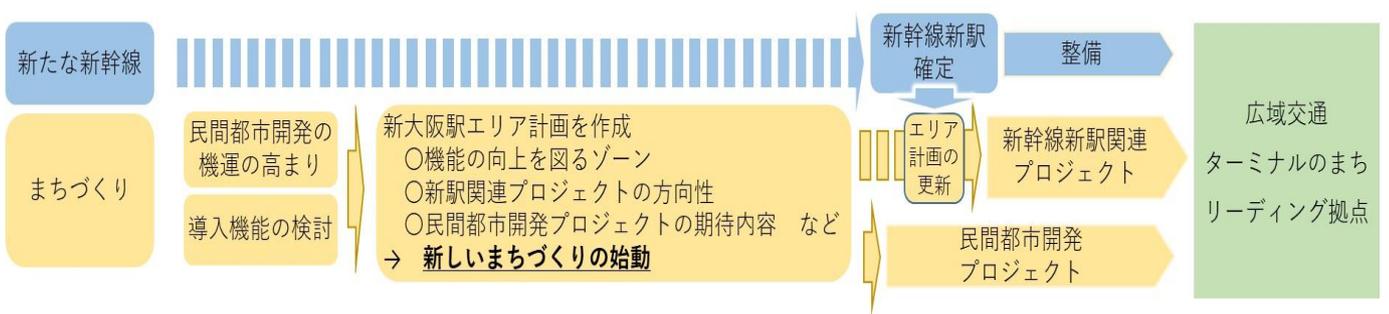


図 26 新大阪駅エリアのまちづくりのステップ

(新幹線新駅関連プロジェクト)

検討が進められているリニア中央新幹線(JR 東海)及び北陸新幹線(鉄道・運輸機構)については、駅位置は示されていない。この新駅に直接的に関連する新駅関連プロジェクトとしては、広域交通結節施設、駅からまちへの歩行者動線、大規模交流施設、新大阪連絡線新駅を想定し、新幹線新駅を踏まえた検討が必要となるため、このエリア計画においては、これまでの検討経過より、今後の検討の方向性を示す。

(民間都市開発機運の高まり)

新大阪駅エリアにおいては、駅の北西部を中心に新規のオフィスの供給が進むなど、都市の機能更新が進むなか、駅直近のゾーンでは、大規模な民間都市開発プロジェクトの動きがある。このエリア計画では、この機をとらえて、民間都市開発において、望ましい機能を持つことができるように、機能向上を図るエリアや民間都市開発に期待する内容を取りまとめる。

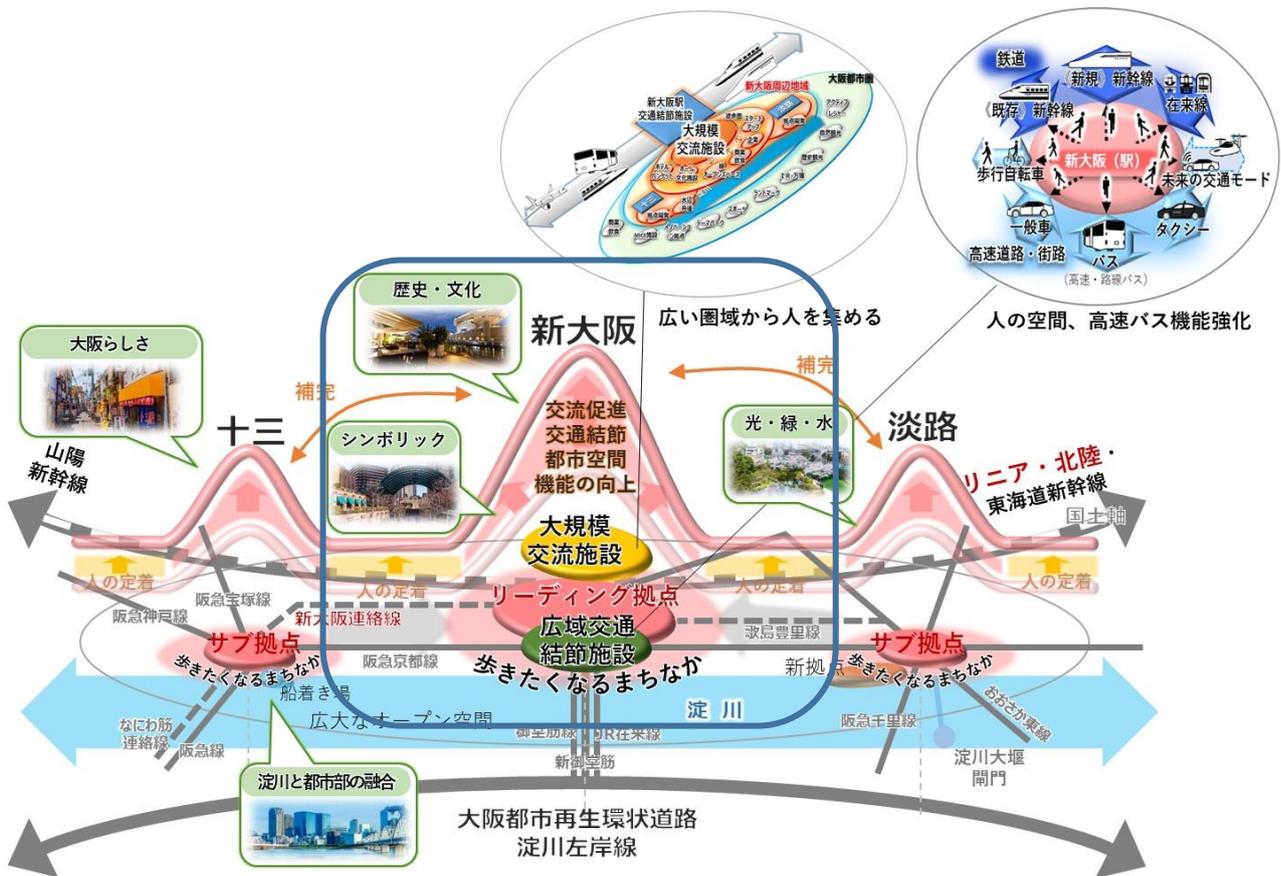
## 2. 新大阪駅周辺地域における新大阪駅エリアの役割と導入すべき都市機能

新大阪駅エリアには、国土を繋ぐ新幹線駅があり、さらに、リニア中央新幹線、北陸新幹線の二つの新幹線駅と、在来線の新大阪連絡線の新駅、合計3つの新駅が想定され、また、淀川左岸線の整備などにより、高速道路の利便性が飛躍的に向上し、一層広域交通の利便性が高まる。

世界や日本からの人を呼び込み、人の交流を促進し、またその周辺に暮らす人にとっても魅力あるまちとすることにより、淡路・十三駅エリアのまちづくりをけん引するとともに、駅拠点の中間のエリアへの人の定着を図り、新大阪駅周辺地域全体のまちづくりをけん引するリーディング拠点としての役割を担う。

新大阪駅エリアは、高速道路に近接した新幹線駅の徒歩圏である強みを活かして、交流促進、交通結節、都市空間の3つの機能を、質と量の両方の観点から大きく高めていく。特に、新大阪駅エリアの目的地化のシンボルとなる大規模な交流施設の立地や、高速道路の広い圏域からの人の流れを呼び込む高速バス拠点の機能を持つ広域交通結節施設の機能を向上を図りつつ、さらに、駅周辺の低層部に魅力ある歩きたくなるまちなかの空間形成を図る。

また、駅とまちが一体となった空間づくり(ハード整備)にあわせて、人と人をつなぎエリアの活性化をはかる官民の取組み(ソフト施策)を組み合わせることで、持続的なエリアの価値の向上を図る。



### 3. 新大阪駅エリアのまちづくり実現に向けた基本的な考え方

既成市街地におけるまちの更新であるため、駅などの物理的構造を踏まえながら、土地利用の状況にも配慮しつつ、駅を中心としたビジネスや観光での来訪者の徒歩圏域を中心に機能の向上を図るエリアを設定し、空間整備などのハード面と人のつながりなどのソフト面の両面からまちづくりを展開する。

なお、ハード面では、新幹線新駅関連プロジェクトと大規模な民間都市開発に合わせて、まちの価値を高める都市機能の充実を図る。

#### (1) 駅の構造や土地利用の状況

新大阪駅は、立体的には、駅の構造がJR在来線ホームのある地上レベル、外口の改札口がある2階レベル、新幹線などのJR改札口がある3階レベル、新幹線ホームがある4階レベルの4層にわたっている。また、駅周辺は、新幹線及びそれと交差するJR在来線や新御堂筋により、駅を中心に概ね6つのブロックに分かれている状況にある。これらの構造物を縫うように鉄道間の乗り換えルートやまちへのルートが配置されている。

用途地域としては、おおむね駅からの徒歩圏(500m)については、商業地域となっており、その周辺には住居系地域となっている。また、北西部には一部準工業地域となっている。

現状の土地利用としては駅の直近には、業務、宿泊などの機能集積があり、特に北西部の業務系機能の集積がある。駅から離れるにつれて、商業地域内においても、戸建て住宅や共同住宅が立地するなど、一定規模の居住機能があり、複合的な土地利用がなされている。

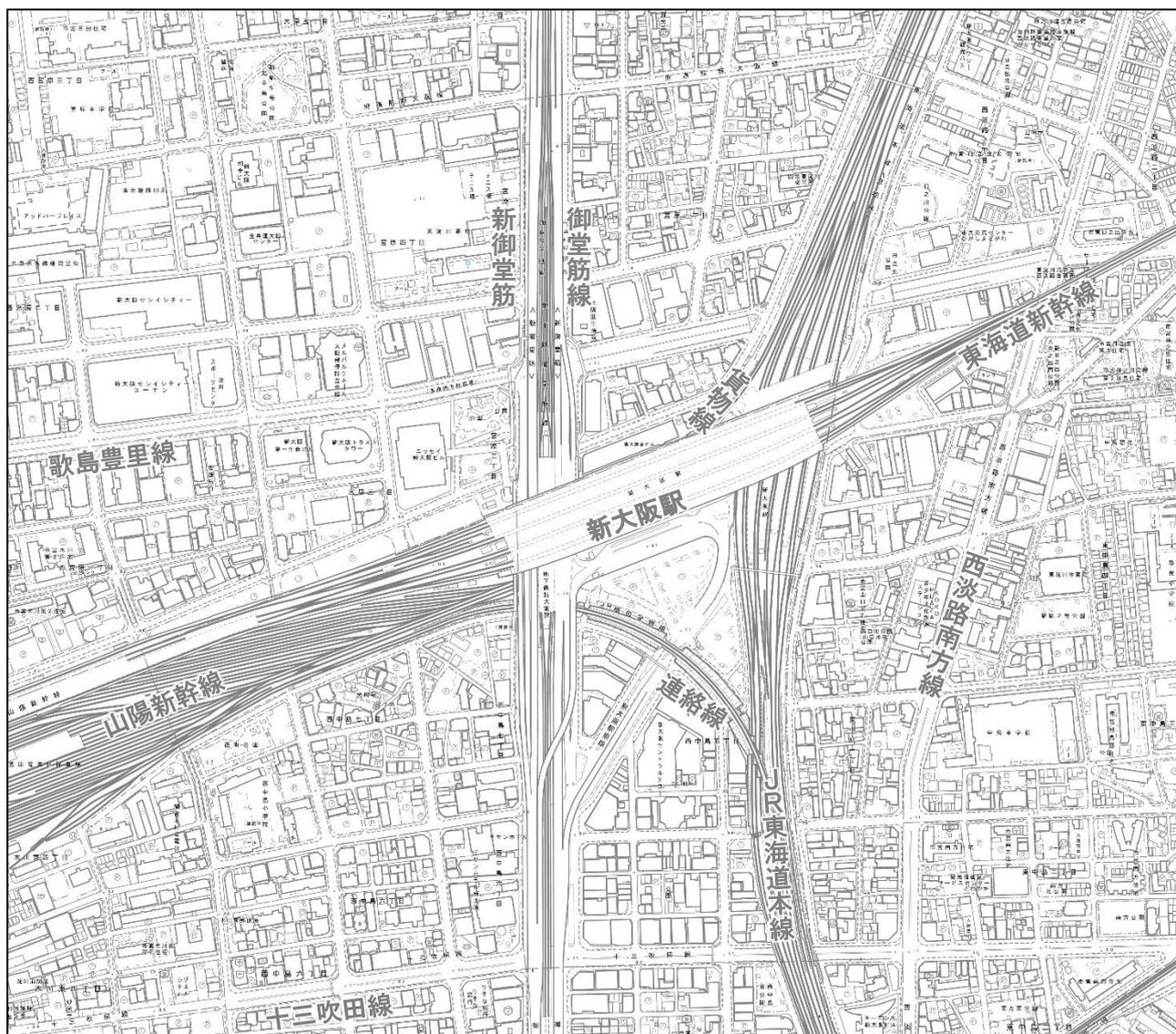
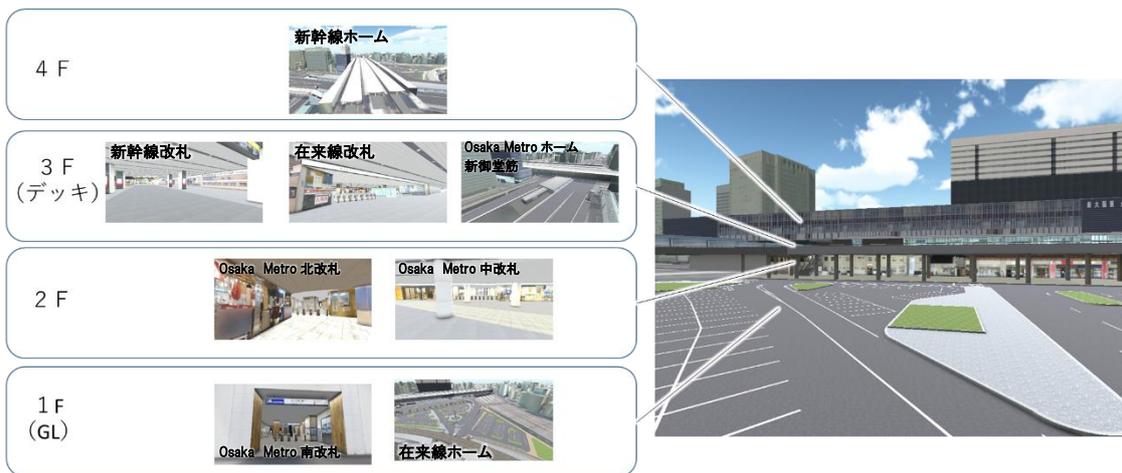


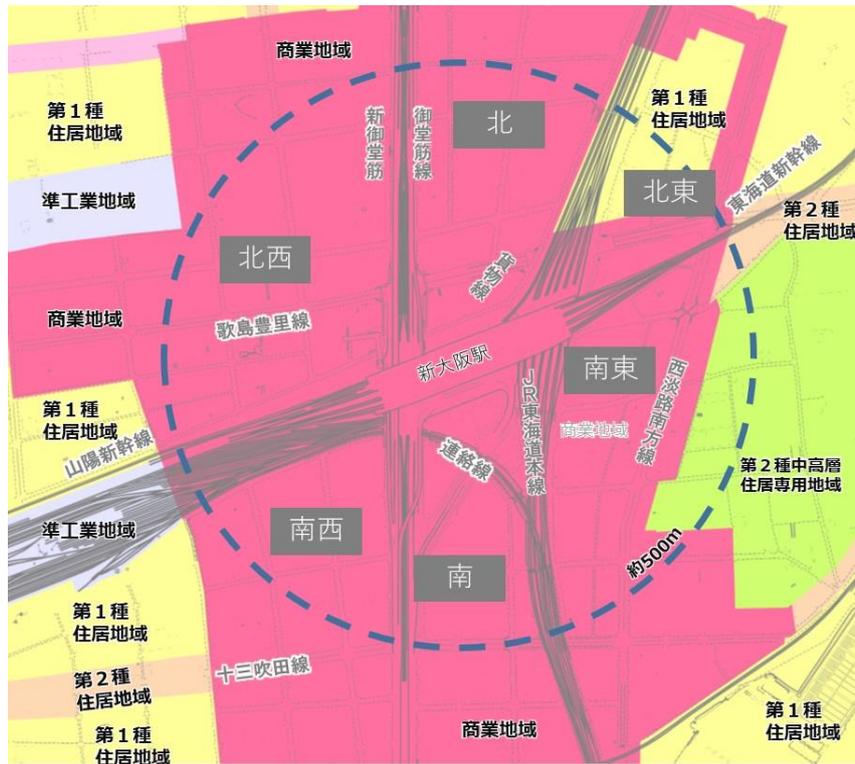
図 27 新大阪駅エリア付近の地形図

① 駅の構造(主な内容)



新大阪駅の立体的な構造 (主なもの)	
4 F	新幹線のホーム
3 F	新幹線・在来線の改札、駅内通路 (南北、東西)、駅前広場のタクシー等の乗降空間、新御堂筋 (高架道路)、大阪メトロのホーム
2 F	大阪メトロ改札 (北口、中央口)
1 F	JR在来線のホーム、大阪メトロ改札 (南口)、駐車場、高速バス

② 用途地域と駅からの距離



③ 駅周辺の土地利用と建物の概況

(北西ブロック)  
 ○新大阪の中では、規模の大きい建築物が立地、業務などの機能の集積が高いエリア  
 ○駅からの離隔があるエリアには、共同住宅が立地  
 (主な機能)  
 オフィス、ホテル、居住、商業

(北ブロック)  
 ○駅近傍の規模の大きい建築物が立地し、ホテルや学校、業務機能など集積  
 ○幹線道路の北側には、駅からの距離に応じて共同住宅と敷地規模が小さい居住機能も存在  
 (主な機能)  
 ホテル、オフィス、病院、居住

(北東ブロック)  
 ○駅近傍の中規模の建築物が立地  
 ○幹線道路の北側には、市営住宅の建て替えが進められる居住エリア  
 (主な機能)  
 居住、ホテル



(南西ブロック)  
 ○駅近傍のホテルなどの一定規模の建築物と幹線道路沿いに一定規模のオフィス機能の集積がある。  
 ○共同住宅と敷地規模の小さい居住機能も存在する複合土地利用エリア  
 (主な機能)  
 オフィス、学校、居住、ホテル

(南ブロック)  
 ○大規模なホテルが立地するとともに規模の大きな建築物が立地するエリア  
 ○居住機能が少ないエリア  
 (主な機能)  
 ホテル、オフィス

(南東ブロック)  
 ○駅近傍には比較的大規模の大きなホテル、業務などの機能が立地  
 ○駅からの距離がはなれると共同住宅が立地  
 (主な機能)  
 ホテル、オフィス、居住

## (2)機能向上に向けたまちづくりの基本的な進め方

駅を中心に都市機能の向上を図るゾーンを定めて、ハード整備としては、駅まち一体の新しいまちの空間を新幹線新駅関連プロジェクトと民間都市開発プロジェクトにエリアの価値を高める交流促進機能、交通結節機能、都市空間機能の導入・拡充を図りつつ進めつつ、エリアの活性化を図るソフト施策と組み合わせて取り組むこととする。

### ① 都市機能の向上を図るゾーン

ビジネスや観光での駅からまちへの人の流れと、さらにその周辺のまちから駅への人の流れが交わる駅から500m圏域(来訪者の徒歩圏)で、まとまりのある商業地域などを、都市機能の向上を図るゾーンとする。

### ②ハード整備の進め方

土地利用に配慮し、歩きたくなるまちなかを形成するため、駅の周辺の6ブロックごとに人の主要動線を設けて、新幹線新駅プロジェクトと民間都市開発プロジェクトにエリアの価値を高める機能を導入するとともに、駅とまちが一体となった魅力的な低層部を創出する。

#### ( i )駅まち一体の空間づくり(ハード整備)

##### ○新幹線新駅関連プロジェクト

- ・広域交通結節施設
- ・大規模交流施設
- ・駅とまちをつなぐ歩行者動線
- ・新大阪連絡線新駅ビル開発

##### ○民間都市開発プロジェクト

- ・大規模な敷地における建て替え、土地利用転換など

#### ( ii )人と人をつなぎエリアの活性化を図る取組み(ソフト施策)

エリアの価値を高めるために官民連携したソフト施策が必要であり、まちづくりを担う組織の組成やプロジェクトの取組みを進める。



図 28 都市機能の向上を図るゾーン

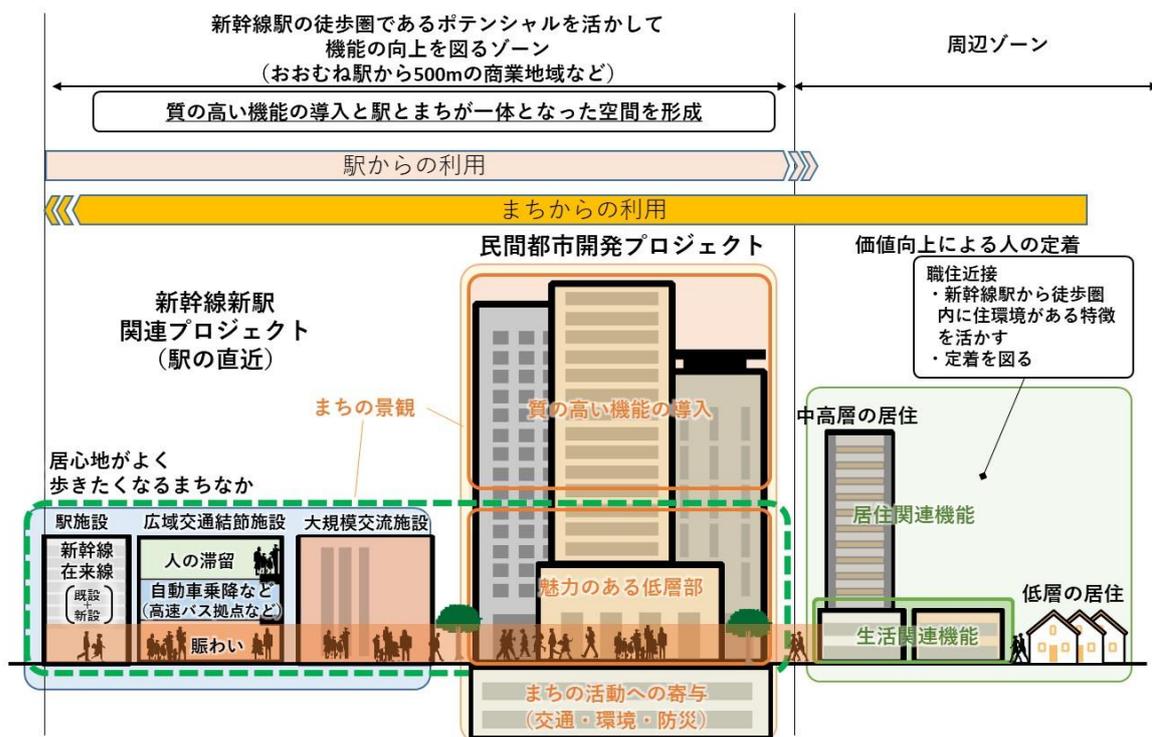


図 29 機能の向上を図るゾーンにおける駅とまちが一体となった空間形成と周辺ゾーンの関係性のイメージ

#### 4. 新大阪駅エリアの駅まち一体の空間づくり(ハード整備)

##### ○新幹線新駅(リニア中央新幹線・北陸新幹線)関連プロジェクトの検討の方向性

新大阪駅エリアで想定される北陸新幹線、リニア中央新幹線の2つの新幹線の新駅と、在来線である新大阪連絡線の新駅のうち、北陸新幹線とリニア中央新幹線は、駅位置が示されていない。このため、広域交通結節施設などの周辺駅前広場の機能向上、駅からまちへの歩行者動線、大規模な交流施設及び新大阪連絡線の新駅については、検討の方向性をとりまとめ、新幹線新駅の位置が示されれば、具体化に向けた本格的な検討を進める。

##### (1)広域交通結節施設の機能向上

新大阪駅の交通結節施設は、広域とローカルの鉄道・道路といった交通基盤とまちを繋ぐ役割を担い、新たに新幹線や高速道路などの整備により、一層重要性が高まるため、この施設の機能の向上は、新大阪駅周辺地域のまちづくりにおいて重要な取組みの一つである。

人を中心に、利便性、円滑性、快適性を高めていくために、歩行者の空間、自動車等交通の空間、利用者サービス空間について適切に設けることにより、機能の向上を図る。

現状の課題解決はもとより、新幹線や高速道路の整備、駅周辺の機能向上に伴う交通流動の変化などを見据えて、新大阪のまちづくりのシンボルとなる機能として検討を進める。

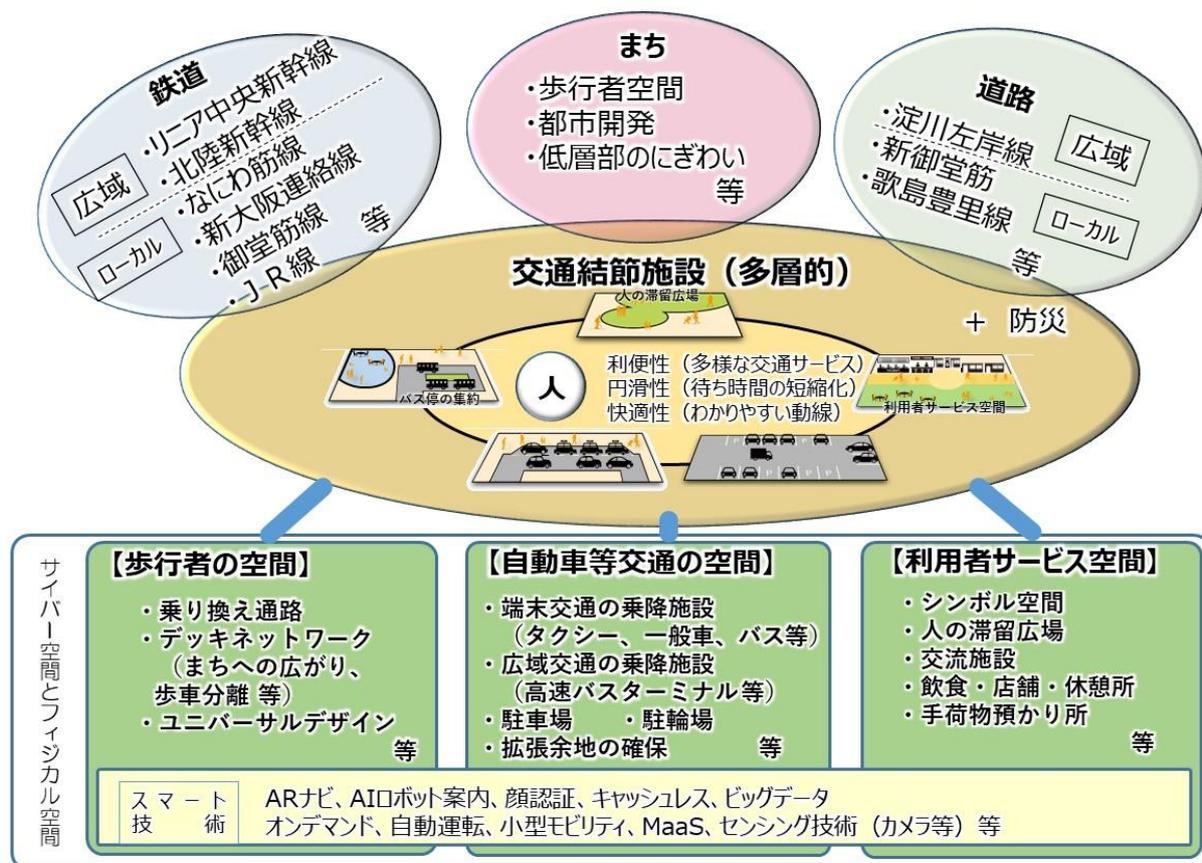
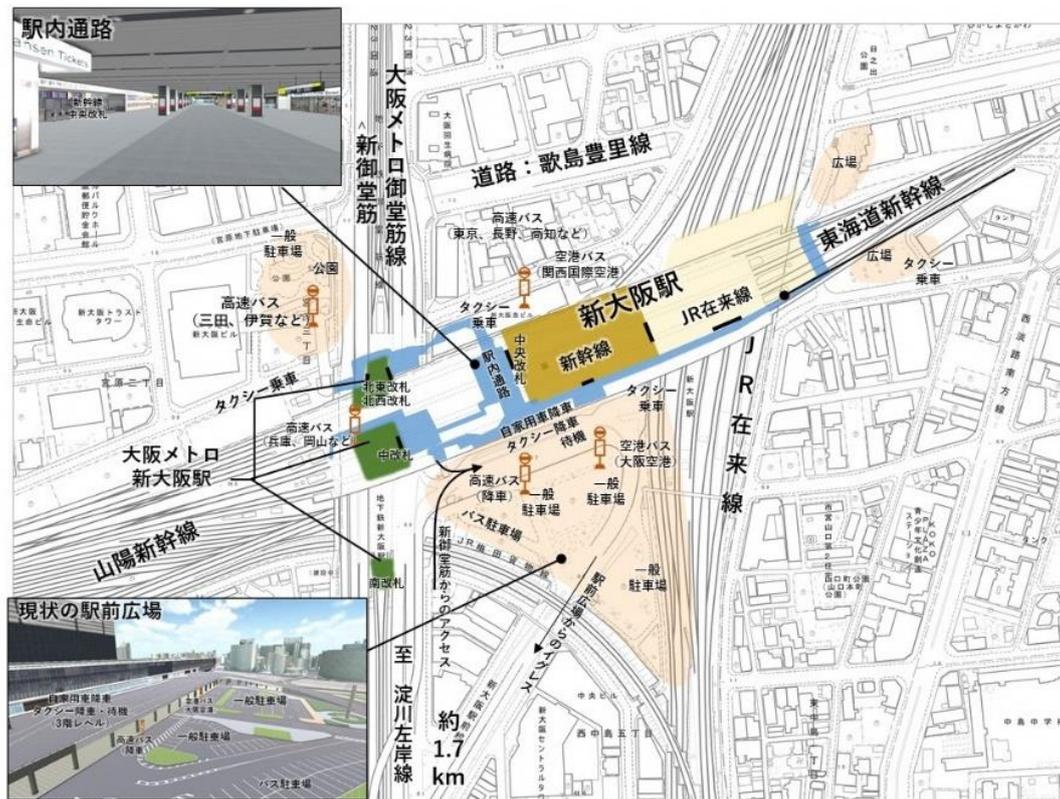


図 30 新大阪駅の交通結節施設の全体像

① 交通結節施設の現状

新大阪駅エリアの交通結節施設は、現状においては、タクシー、バス、一般車の乗降機能が南側の広場を中心に、北西側、北側、北東側、南東側に機能が配置されている。特に、南側広場は、新御堂筋と直結するなど広域の自動車交通の接続機能を受け持っている。

南側広場については、降車エリアからの自動車の滞留、歩行者と自動車の動線が交わるなどの課題を抱える。



(現状課題)



薄暗さ



渋滞の発生 (新御堂筋からのアクセス)



自家用およびタクシー降車



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・利便施設などが無い 駅北側の広場の有効活用

② 新幹線や高速道路整備による交通流動変化及び新大阪の目的地化などの将来への対応

広域交通基盤の整備及び新大阪の目的地化により、新大阪駅における乗り換えやまちに訪れる人や自動車の交通の増加を見据えて、歩行者の空間、自動車等交通の空間、利用者サービス空間の3つの空間を配置する。

(i) 広域交通基盤整備に伴う新大阪駅での乗り換え交通の増加

新大阪駅は、リニア中央新幹線、北陸新幹線及び淀川左岸線の整備により、これまで新大阪駅を通過していた人や、空路、陸路などを利用していた人の、新大阪駅での、新幹線、高速バス及び駅端末交通などの乗り換えの増加が想定される。

主な交通流動の変化の例

		従来	将来
広域流動	新大阪通過交通の転換	山陽新幹線 - 新大阪(停車) - 東海道新幹線	山陽新幹線 - 新大阪(乗換) - リニア中央新幹線
	空路からの転換	地方空港 - 羽田空港	高速道路(高速バス) - 新大阪(乗換) - リニア中央新幹線
大阪関連	空路からの転換	伊丹空港 - 羽田空港 関空国際空港	在来線・高速道路 - 新大阪(乗り換え) - リニア中央新幹線

(ii) 新大阪駅エリアの目的地化に伴う交通流動の増加

新大阪駅周辺地域の交流促進、交通結節、都市空間の機能の向上により、世界や全国から新幹線や高速バスにより新大阪駅エリアを目的地とする人々の駅からまちへの流れが生み出されるとともに、駅の周辺部で暮らす人々の徒歩などでの駅前への流れも生み出される。

### ③ 今後の検討の方向性

#### (i) 基本的な考え方

リニア中央新幹線や北陸新幹線の駅位置が示されれば、交通結節施設の機能強化の実現にむけて、新大阪駅周辺の駅南側をはじめとした周辺の駅前広場についての役割の整理を進め、事業計画の検討を進める。

現状の課題である車両の交錯や、人と車の交錯などの改良はもとより、将来の人や車の交通流動変化も踏まえて、歩行者の空間、自動車等の空間、サービス空間の空間規模、整備内容や施設の運用などについて検討を行う。なお空間形成としては、多層化を図ることにより機能の充実を図ることとする。また、これらの空間検討に合わせて、導入するスマート技術(AR ナビ、AI ロボット案内、顔認証、MaaS など)についての検討を進める。

なお、これらの検討については、サイバー空間とフィジカル空間での空間づくりを進めることとする。

#### 【歩行者の空間】

駅での乗り換えや駅とまちをつなぐ、わかりやすく、安心感のある人の通行空間の確保

- ・駅や自動車の乗降場などの円滑な歩行者の乗り換えネットワーク
- ・駅とまちをつなぐ歩行者ネットワーク(デッキネットワーク(歩車分離)など)
- ・多様な人が利用するユニバーサルデザイン

#### 【自動車等の空間】

新大阪駅に集散する車の利用に必要な空間や円滑な動線の確保

- ・新大阪駅の端末交通の乗降施設(タクシー、一般車、路線バスなど)
- ・広域交通の乗降施設(高速バスの拠点化)
- ・駐車場、駐輪場、
- ・拡張余地の確保(新しい交通モードへの対応)

#### 【利用者サービス空間】

駅利用者や周辺のまちから人が集う利用者サービスを高める魅力ある空間の確保

- ・広域からのゲートウェイとしてのシンボル空間
- ・人が滞留できる潤いのある空間
- ・人がにぎわう交流空間
- ・飲食・店舗・休憩所、手荷物預かりなどの多様なサービス

(ii) 検討の留意事項

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、最適な空間整備をめざす。

特に人のための歩行者空間及びサービス空間の拡充及び高速バスの拠点化を図るため、多層化の検討を進める。

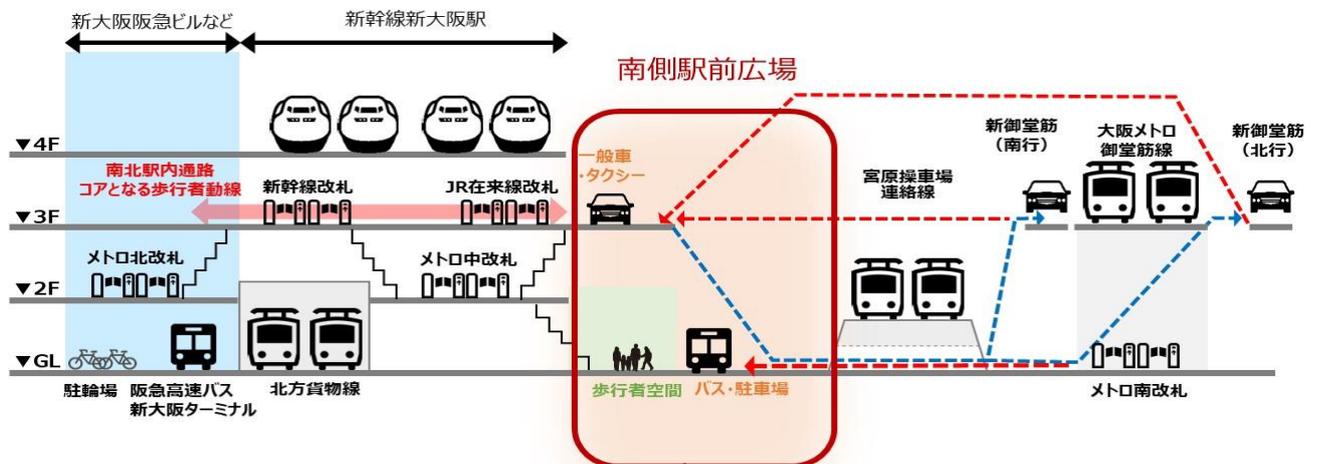
〈交通結節施設全体〉

- ・周辺街路への影響
- ・施設全体での自立的な管理・運営仕組み(民間活力の活用)

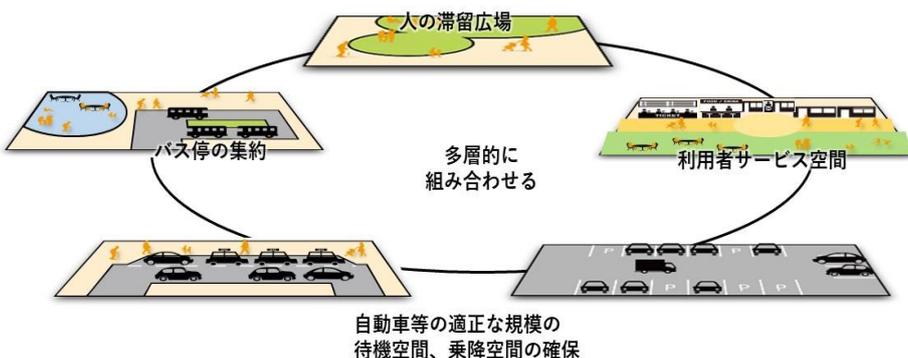
〈広域交通の乗降機能(高速バス拠点化)について〉

- ・高速バスのバス停の集約化によるシンボル化
- ・新御堂筋との直結による平面街路への負荷軽減(特に淀川左岸線方面)
- ・高速道路の利便性向上を踏まえた高速バスの乗降空間の規模や構造など  
高速バスが集まるピーク時を想定した乗降スペースを確保  
時間のずれによる重なりにも対応できるように待機スペースを確保
- ・高速バスの規模として、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、これまで新大阪に停車しなかったバスが、新大阪に停車する規模を想定
- ・待合空間などのサービス空間の充実などによる利用者利便性向上
- ・人や高速バスが集まりやすいサービス水準の高さと持続可能な仕組み

(新大阪駅直近の断面イメージ (現状と南側駅前広場の多層化))



南側駅前広場の多層化イメージ例



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

(2) 駅とまちをつなぐ歩行者動線(居心地が良く歩きたくなるまちなか形成の一部)

新大阪駅と交通結節施設とまちをつなぐ人が歩く空間の機能の向上は、複雑な歩行者動線となる新大阪駅エリアにおいて、駅からまちに人を引き出して、エリアの価値を高めていくための重要なとりみのひとつとする。

現状の歩行者ネットワークをもとに、リニア中央新幹線、北陸新幹線、新大阪連絡線の新駅の整備も踏まえて、駅とまちが一体的となった、居心地がよく歩きたくなるまちなかの空間を形成し、新大阪のまちづくりのシンボルの一翼を担う機能として検討を進める。

駅とまちの動線については、新幹線などの鉄道により分れる 6 つのブロックごとに、駅から放射状の広がりを持たせる。

① 歩行者ネットワークの現状の概要

鉄道駅の乗り換えについては、3F レベルの新幹線・在来線の改札と2F レベルの大阪メロの改札間を駅内通路がつながっている。

駅とまちをつなぐネットワークについては、駅の北西及び北ブロックには、デッキネットワークが構築されており、その他のブロックについては、グランドレベルに接続されている。

特に3F レベルの駅内通路は南北東西につなぐ重要な役割を担っている。

(鉄道の主な乗り換え動線)

3F レベル: 新幹線及び在来線の改札、南北・東西の駅内通路、新大阪阪急ビル通路

2F レベル: メロの北改札及び中改札、駅内通路、新大阪阪急ビル通路

(駅から周辺 6 ブロックのまちへの接続)

北西ブロック: 大阪メロ北西出口からグランドレベルとデッキレベル

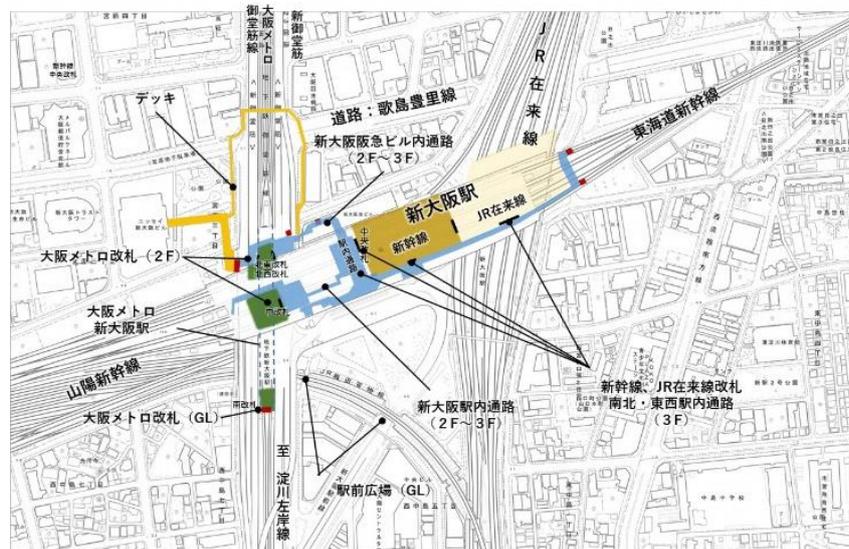
北ブロック: 大阪メロ北改札及び新大阪阪急ビルからグランドレベルとデッキレベル

北東ブロック: JR新大阪駅の東口(北東側)からグランドレベル

南西ブロック: 駅前広場及び大阪メロ南改札からグランドレベル

南ブロック: 駅前広場及び大阪メロ南改札からグランドレベル

南東ブロック: JR新大阪駅の東口(南東側)からグランドレベル



② 居心地がよく歩きたくなるまちなか形成に向けた歩行者動線の基本的な考え方

リニア中央新幹線、北陸新幹線の新駅と在来線の新大阪連絡線の新駅が設けられ、また、広域交通結節施設としては、高速バスの拠点化を進めるとともに、人の空間やサービス空間の機能の向上を図ることから、広域の人の流れが新大阪駅に集まる。

新大阪に集まる人の流れをまちに引き出すために、既存の駅も含めた円滑な乗り換えの動線を確保しつつ、これと一体的に駅からまちにつながる放射状の歩行者ネットワークの構築を図る。

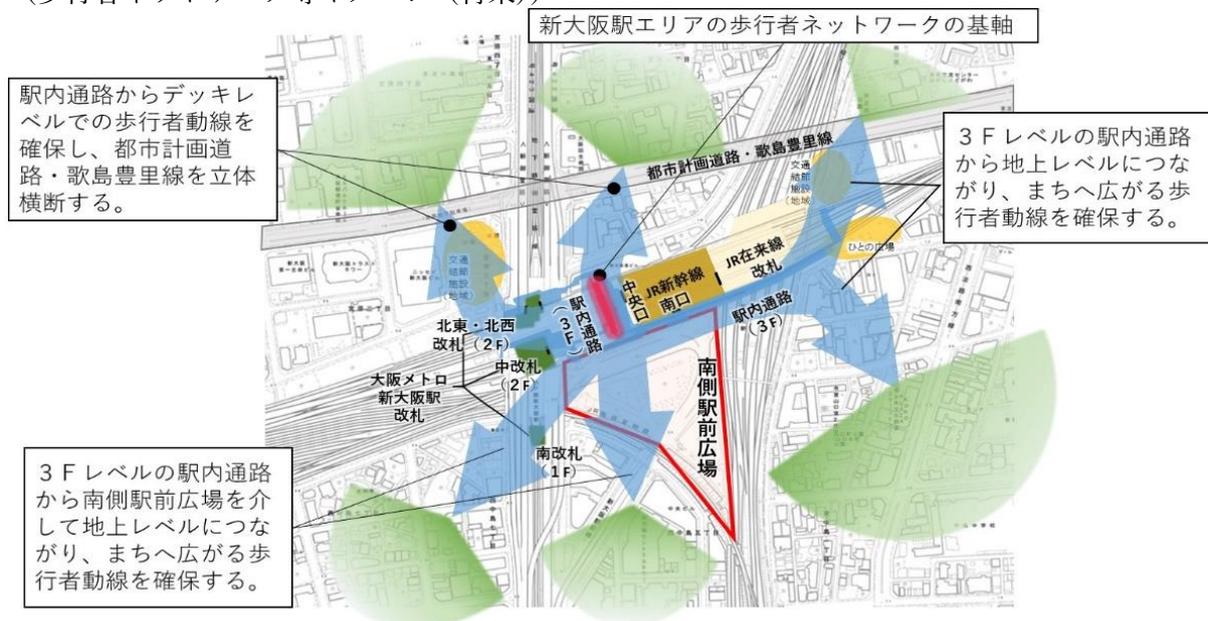
6ブロックに分かれる新大阪駅エリアにおいて、現在の新幹線の改札があり、南北のブロックをつなぐ駅内通路を、各方面への起点ととらえて、ブロックごとに主要動線を配置することとし、できる限り、自動車交通と歩行者の動線の交錯を避けることとする。

なお、駅、交通結節施設、道路などと民間都市開発の低層部を一体的な空間ととらえて、動線を確保することはもとより、賑わいや潤いのある空間を連続的に形成することで、居心地がよく歩きたくなるまちなかの空間の形成を図る。

(新大阪駅 3F 付近の南北駅内通路と乗り換え及び歩行者ネットワーク (現状))



(歩行者ネットワーク等イメージ (将来))



③ 今後の検討の方向性

リニア中央新幹線や北陸新幹線の駅位置が示されれば、乗り換え動線とまちへの動線の基本的なルート設定などの検討を進める。

ルート設定ができるまでの間においては、民間都市開発側のデッキなどの接続については、できる限り民間都市開発側において構造的な柔軟性を持たせるなどの工夫をすることにより将来の可変性への対応を図る。

### (3)大規模交流施設の立地

新幹線や高速道路の広域交通ネットワークがもつ広い圏域から人を集めて、大阪と世界や日本中をつなぎ、交流促進のシンボリックな機能として、多くの人が集まれる屋内の大規模交流施設(ホールやMICE会場)の立地は、新大阪駅エリアのまちづくりとして重要な取組みの一つである。

大阪の産業・文化などを日本各地や世界に広げ、世界や日本各地から新しい価値を取り入れ、また、BtoB、BtoCなどのイベントなどが、ジャンルを問わず幅広く人の集積を図るために、多目的に活用できる空間とすることで、ビジネス・産業、観光・文化・エンターテインメントの広い分野での交流の促進が見込め、また、施設の立地に伴い周辺への関連企業や人材の定着などが促進されるなど、新大阪の拠点性向上はもとより大阪の国際競争力強化をけん引する施設として期待できる。

新大阪駅エリアにおいては、この大規模交流施設の立地に向けた検討を進める。

#### ① 大規模交流施設の基本的な考え方

- ・0.5ha～1ha以上の人が交流できる空間を有する大きな屋内空間
- ・多目的に活用できる単純で、分割可能な矩形の空間

#### ② 今後の検討の進め方

大規模な空間確保の課題解決に向けては、リニア中央新幹線・北陸新幹線の新駅の位置が示されれば、具体的な導入空間の検討を進める。

#### ③ 検討における留意事項

- ・事業スキーム、収益性の課題
- ・新技術の活用
- ・利用していない時間帯の活用
- ・新大阪駅エリア内におけるホテルなどの宿泊機能と商業機能の連携
- ・十三・淡路への関連機能の集積と連携
- ・大阪都市圏内のMICE施設との連携
- ・駅から施設へアクセス動線の癒しの演出などによる空間的な魅力の向上

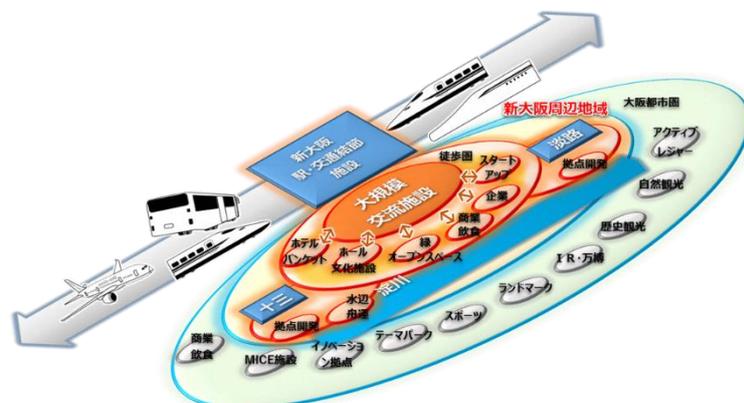


図 31 新大阪駅エリアの広域交通結節に近接する大規模交流施設と周辺機能との連携イメージ(再掲)

#### (4)新大阪連絡線新駅プロジェクト

新大阪連絡線は、新大阪駅と十三駅をつなぎ新大阪周辺地域の回遊性の向上を図るとともに、大阪駅と新大阪駅の鉄道リダンダンシーを図るネットワークとなる。新駅については、新大阪駅の北西部の新大阪連絡線用地に設け、駅施設と都市開発と一体的な機能を持たせることで、エリアの価値向上を図る。

新大阪連絡線の新大阪駅は、新大阪駅の北西部としているが、今後、北陸新幹線、リニア中央新幹線の2つの新幹線の新駅の位置を踏まえて、鉄道事業者が検討を具体化する。



図 32 新大阪連絡線 全体図



図 33 新大阪連絡線 駅位置

##### ① 基本的な考え方

- ・新大阪連絡線の新駅は新大阪駅の北西側とし、都市機能を備えた駅とする。

##### ② 今後の検討の進め方

- ・リニア中央新幹線・北陸新幹線の新駅の位置を踏まえて、鉄道事業の事業スキームの検討を進めることはもとより、新駅の構造や都市開発への具体的な導入機能について検討を進めることとする。

##### ③ 検討における留意事項

- ・既存駅や新幹線新駅との乗り換え動線に配慮し、新大阪駅周辺地域に導入すべき3つの機能(交流促進、交通結節、都市空間)を兼ね備え、特に乗り換え動線とまちへの人の動線に配慮し、低層部の居心地がよく歩きたくなるまちなかの空間形成の促進を図る。

## ○新大阪駅エリアの価値の向上に向けた民間都市開発への期待

新大阪エリアにおける民間都市開発は、交流促進機能として、ビジネス・産業、観光・文化・エンターテインメントの提供によりエリアに人を呼び込み、交通結節機能として、駅とまちを繋ぐ歩行者ネットワークの形成の一部を担うほか、まちの交通関連施設の一部を導入することにより人の移動を支え、都市空間機能として、さらに良好な滞留空間の提供により快適さを提供するなど、このエリアへの人の集積を図る重要な役割を担っているため、建て替えなどのタイミングで、これらの機能の拡充を促進する。

3つの機能を導入した質の高さと、魅力ある低層部を合わせもつエリアの価値を高める民間都市開発を進めることにより、駅とまちが一体となったまちづくりを進める。

### (1)基本的な考え方

民間都市開発の建て替え、再開発などのタイミングに合わせて、交流促進・交通結節・都市空間3つの機能の導入を持たせることで、エリアの価値の向上を図る。民間都市開発には、質の高い機能の導入や、魅力的な低層部を創出することなどによりまちの価値を高める。特に低層部等は、民間の創意工夫などにより、さまざまな人が、効果的で便利に利用できる都市空間となるよう新しい空間利用(空間のシェアリングなど)のイノベーションに期待する。

### (2)民間都市開発に期待する機能

#### ①人の集積を促進する機能

##### ( i )エリアの価値を高める質の高い機能の導入

・直接的に人の集積を図る機能

##### 〈産業・ビジネス〉

グローバルな業務機能、スタートアップの支援機能、新しい働き方への対応オフィス、学術・研究機能、情報発信、MICE 機能、新技術の支援、独自性の高い商業機能など

##### 〈観光〉

高規格な宿泊機能、短期から長期滞在への対応できる多様な宿泊機能など

##### 〈文化・エンターテインメント〉

文化・芸術施設、劇場・ホールなど

・間接的に人の集積を支える機能

高質な居住機能、子育ての支援機能、国際化対応(言語、文化等)など

##### ( ii )魅力的な低層部の形成

〈民有地内のまちに開かれた民有地内の賑わいや潤いのある空間〉

屋内外のオープンスペースの確保、歩行者通行・滞留機能、水・光・みどりを活かした潤いや癒し空間の創出、空間のシェアリングなど

〈周辺の公共施設(道路・公園・広場など)の機能の向上〉

歩行者デッキの整備、歩道・公園の美装化、道路空間の再編など

(iii) まちの景観の形成

建物の形態などの建物のシンボル性、人目線の空間デザインなど

③ その他エリアの活動を支える機能

○ 交通関連機能の導入

エレベーターなどによるバリアフリー動線の確保、エリアや駅に集まる交通の駐車場、駐輪場、新技術の導入など

○ 環境に配慮した機能の導入

CO<sub>2</sub> の削減など環境に資する省エネ、再エネ、創エネの取組み、緑化、木質の活用など

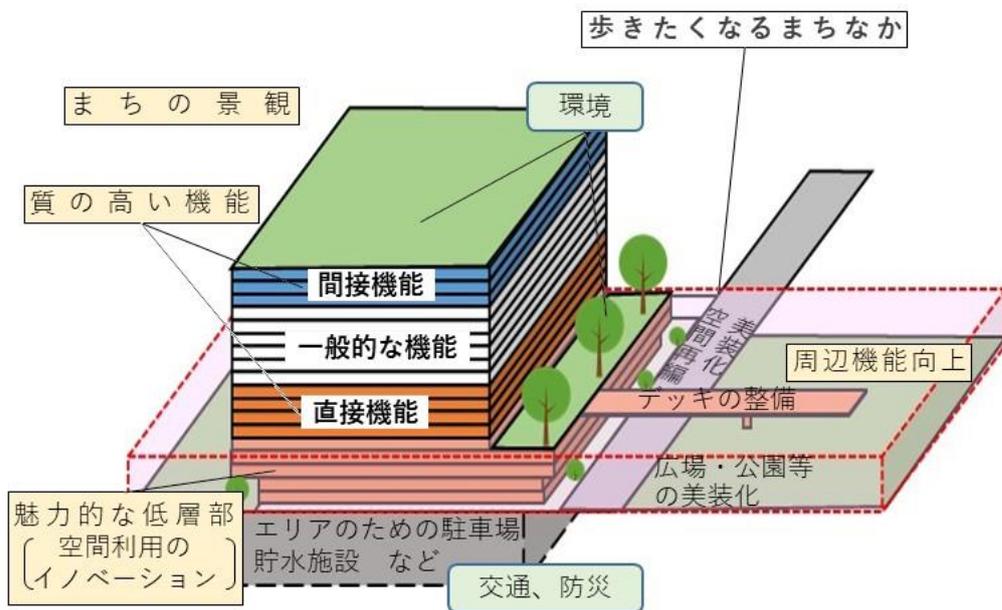
○ エリアの防災性の向上

避難場所関連機能の確保(避難場所、非常用発電設備など)、貯水機能(水害対策)など

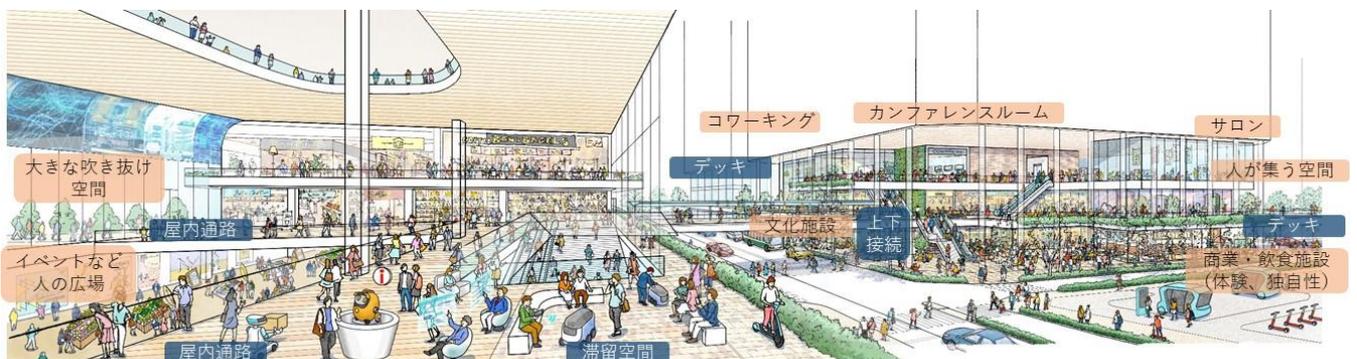
(民間都市開発に期待する内容の概要)

	機能	分類	具体例
人の集積	質の高い機能	直接機能	グローバルビジネス機能、高規格な宿泊、MICE機能、文化機能など
		間接機能	高質な居住機能、活動支援(子育てなど)など
	魅力的な低層部	民有地内	屋内外の賑わい・潤い、人の通行・滞留機能、空間のシェアリングなど
		周辺	デッキ、道路・公園美装化、道路空間再編など
	まちの景観		建物の形態などの建物のシンボル性、人目線の空間デザイン
その他	交通関連		バリアフリー、エリアのための駐車場・駐輪場、新技術の導入
	環境		省エネ、再エネ、創エネ、緑化、木質などの活用
	防災性向上		避難場所関連機能(場所、非常用発電設備など)、貯水など

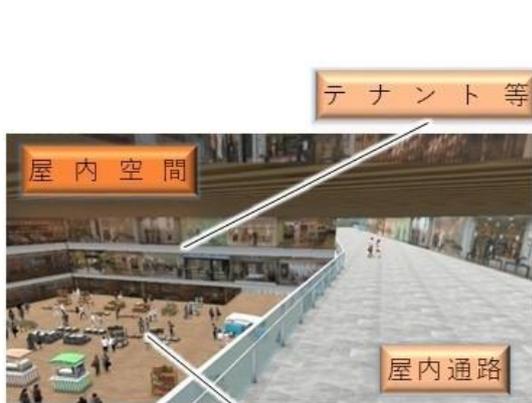
(民間都市開発のイメージ)



(低層部のイメージ(例))



(空間のイメージ)



屋内オープンスペース  
(吹き抜け)

(3)民間都市開発誘導の留意点

- ・新大阪駅エリアは、個別建替えでは、エリアの価値を高める機能の導入が困難であることから、大街区化などにより敷地規模を大きく確保し、容積を活用しながらエリアの価値を高める機能の導入に期待する。
- ・ただし、航空法による建物の高さの制限(建築可能高さ(概ね 100m(オフィス20F 建て程度))があることから、民間都市開発においては、大幅な壁面後退などによる屋外のオープン空間の形成が困難であるという前提のもと、建物の屋内の低層部などの共用空間を大きく確保しつつ、魅力的な空間とし、開放することで、周辺のまちと一体的にエリアの価値の向上を図る。

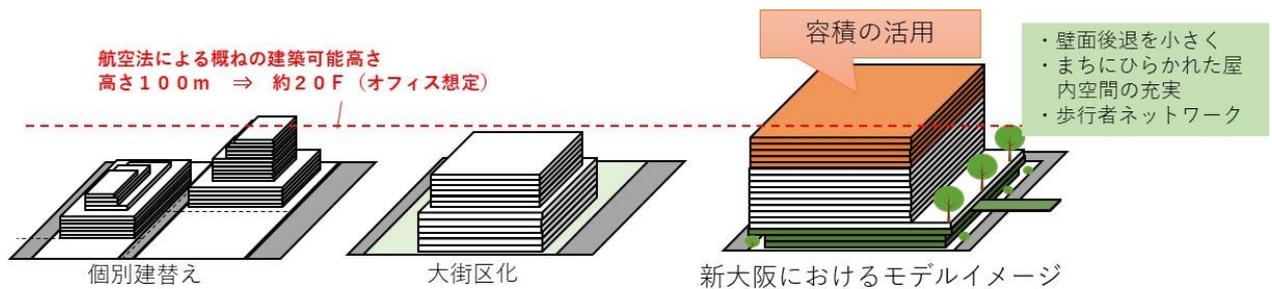


図 34 大街区化などによる敷地統合と航空法制限下での容積を活用した新大阪駅エリアのモデルイメージ

## 5. 人と人をつなぎエリアの活性化を図る取組み(ソフト施策)

新大阪駅エリアのハード整備に合わせたエリアの価値を高める官民連携のソフト施策(エリアマネジメントなど)は、テーマを定めつつ、まちづくりを担う組織や、プロジェクトの組成の取組みを進める。なお、大規模な都市開発においては、これらの取組みを期待する。

### <ソフト施策の例>

- ①エリアで活動する人の満足度を高める取組み(イベント等)
- ②人や企業などのまちへの誘致
- ②文化(音楽、食など)・スポーツ・エンターテインメントの実施主体の集積(定着)に向けた取組み
- ③景観、望ましい空間デザイン
- ④高度人材の集積、投資の誘致
- ⑤デジタル技術の活用(人流データ等の活用)によるエリアの利便性(スマート化)の向上
- ⑥新技術(自動運転や新モビリティ、新しいテクノロジー)の実証
- ⑦防災の強化(空間の使い方や地域の連携)
- ⑧国際化(多言語化や文化)に向けた施策
- ⑨交流を促進するための仕組みの構築
- ⑩高質化を図る空間の効率的な維持管理
- ⑪異なる交通モードの連携(オンデマンド交通、Maas)
- ⑫エリアの回遊性の向上
- ⑬都市開発の社会実験(仕組み、規制緩和)

など

## 6. 民間都市開発の機運の醸成に向けたさらなるプロモーションの展開

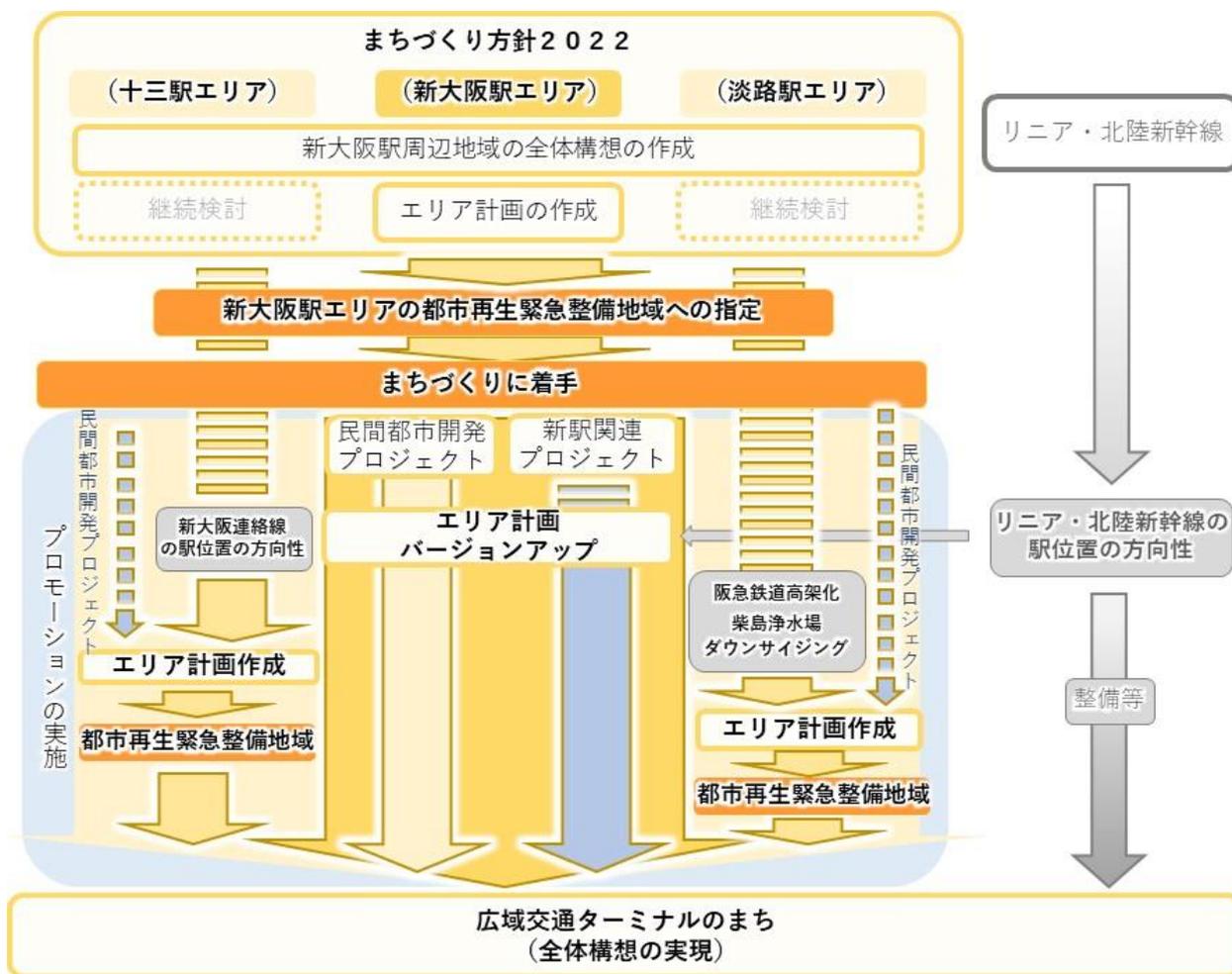
まちづくり方針(全体構想と新大阪駅エリア計画)を用いて、広くプロモーションし、大阪府民、市民はもとより国内外に広く知ってもらうことにより、民間都市開発の機運のさらなる醸成、新たな事業の創出、人の集積などの動きを作り出す。

## § 4 新大阪駅周辺地域のまちづくりの今後の進め方

全体構想や新大阪駅エリア計画を用いて新大阪駅周辺地域全体としてのプロモーションを行い、新大阪駅エリアはもとより、十三駅エリアや淡路駅エリアにおける民間都市開発の機運の醸成を図り、新たな事業の創出、人の集積を作り出す。

新大阪駅エリアにおいては、民間都市開発を推し進めてエリア価値の向上を図るとともに、リニア中央新幹線・北陸新幹線の駅位置が示されれば、駅関連プロジェクトの検討を行い、エリア計画のバージョンアップを行う。十三駅エリアについては、新大阪連絡線の駅位置の方向性を踏まえてエリア計画作成に向けた検討を進め、淡路駅エリアについては、阪急千里線・京都線の高架化や柴島浄水場のダウンサイジングの時期などを踏まえてエリア計画作成に向けた検討を進める。

3つのエリアを連携させつつ、まちづくりを進め、広域交通ターミナルのまちとして全体構想の実現に向けて取り組む。



(参考)3D都市モデル(まちの空間のデジタル化)を活用したまちの空間づくり検討

- ・新大阪駅周辺地域(新大阪駅エリア、十三駅エリア、淡路駅エリア)については、まちの空間を3Dデジタル化しており、現状の空間認識はもとより、今後のまちづくりの空間検討における基本的なデジタル都市基盤として活用できる環境が整ってきている。
- ・新大阪駅エリア、十三駅エリアについては、鉄道整備による駅やまちの空間のより複雑化が想定され、淡路駅エリアでは、阪急電鉄の大規模な高架化が進み、また大規模な開発用地(柴島浄水場の活用)が創出され、空間把握が困難であることから、3D都市モデル活用し空間的な検討を進める。
- ・なお、まちの3Dデータは、オープンデータ化されており、多様なユーザーが仮想空間での検討が可能である。仮想空間での取組みが、実空間でのプロジェクトの実現に進むことが期待される。



新大阪駅の鳥瞰



新大阪駅の通路



淡路駅から柴島浄水場付近の鳥瞰  
(高架化後の空間)



十三駅と淀川河川敷付近の鳥瞰

(空間検討イメージの例)



(検討経過と検討体制)

(1)新大阪駅周辺地域都市再生緊急整備地域検討協議会の検討経過

- H30(2018).8 新大阪駅周辺地域が都市再生緊急整備地域の候補地域として、内閣府より公表  
H31(2019).1 第1回会議 「新大阪駅周辺地域都市再生緊急整備地域検討協議会」の設置  
新大阪駅周辺地域が担うべき役割  
R1(2019).9 第2回会議 新大阪駅周辺地域に導入すべき都市機能  
R2(2020).1 第3回会議 まちづくり方針の骨格(素案)  
R2(2020).3 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 公表  
R2(2020).10 第4回会議 交通結節施設のあり方  
R3(2021).8 第5回会議 新型コロナとまちづくり、都市機能、民間都市開発誘導の仕組み  
R4(2022).2 第6回会議 まちづくり方針 2022(全体構想、新大阪駅エリア計画)(素案)  
R4(2022).6 新大阪駅周辺都市再生地域緊急整備地域まちづくり方針 2022 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会議での検討の他、学識経験者、民間事業者、学生など延べ約 250名の協力も得て、幅広い視点で検討を進めた。

《検討協議会の構成員及び委員》

<構成員>

(国の機関)

内閣府 地方創生推進事務局	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	代表取締役副社長兼執行役員
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

<委員>

(学識経験者)

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