

副首都推進本部（大阪府市）会議

《第6回議事録》

■日 時：令和4年4月14日(木) 11:00～11:35

■場 所：大阪市役所 P1階（屋上）会議室

■出席者：吉村洋文、松井一郎、田中清剛、高橋徹、角田悟史、尾花英次郎、谷口友英、
（名簿順）寺本謙、本屋和宏、榎本和臣、舟橋正徳

（本屋事務局長）

それでは、定刻になりましたので、第6回副首都推進本部（大阪府市）会議を開催させていただきます。

本会議については、会議公開の原則にのっとり、会議の状況をインターネットで配信し、配付資料、議事録は公表することといたしますので、あらかじめご了承ください。よろしくお願いいたします。

初めに、本日の会議の出席者を紹介させていただきます。

本部長の吉村大阪府知事です。

副本部長の松井大阪市長です。

その他の大阪府、大阪市の出席者については、お手元に配付しております資料1の出席者名簿のとおりです。

それでは、次第に沿って議題から会議を進めさせていただきます。

資料2の新大阪駅周辺地域のまちづくりについてを、大阪都市計画局の角田局長から説明のほうよろしくお願いいたします。

（角田大阪都市計画局長）

大阪都市計画局長の角田でございます。

私のほうから新大阪駅周辺地域のまちづくりについてご説明申し上げます。

資料2のほうをご覧くださいと思います。

まず1ページですが、これまでの経過がまず1点目、それと2点目、まちづくり方針2022（案）の概要を報告させていただきました上で、最後、3の今後の進め方をご確認いただきたいというふうに思っております。

では、資料の中身でございます。2ページをご覧くださいと思います。これまでの経過についてご説明いたします。新大阪駅周辺地域のまちづくりにつきましては、平成30年8月の都市再生緊急整備地域の候補地域の指定後、左上にございますように、平成30年12月の第16回副首都推進本部会議におきまして、新大阪駅周辺地域都市再生緊急整備地域検討協議会にてまちづくりの方針の検討を進めることや、新大阪駅周辺地域の持つ広域的な役割を踏まえて、まちづくりの方針の作成を府市で協力して進めること、また、必要な費用を府市折半にすることなどをご確認いただきました。

資料の右側をご覧ください。検討協議会の経過でございます。平成31年1月に検討協議会を立ち上げて検討を進めまして、令和2年3月には新大阪駅周辺地域が担うべき役割や

導入すべき都市機能をまちづくりの方針の骨格として取りまとめております。以降、新大阪駅新駅を見据えましたまちづくり方針の作成に向けて、民間都市開発の機運の醸成や導入機能の検討の深度化を図ってまいりました。昨年度、令和3年8月の検討協議会においては、新幹線新駅の駅位置の方向性はまだ示されていない中ではありますが、新大阪駅エリアにて、民間都市開発による都市再生の機運の高まりを捉え、都市再生緊急整備地域制度を活用してエリアの価値を高める民間都市開発を実現していくために、当初、新幹線の駅位置決定の後に作成する予定でございましたまちづくりの方針を、駅位置決定前に作成するようスケジュールを変更いたしました。その後、検討協議会で議論を重ねまして、今回、まちづくり方針2022（案）を取りまとめましたので、本日報告させていただきたいと思っております。

それでは、3ページをご覧ください。まちづくり方針2022（案）の概要を説明させていただきます。

今回作成いたしますまちづくり方針は、2022年版として、今後、駅位置等を踏まえつつ更新していくことを前提といたしております。

4ページでございます。本まちづくりの方針ですが、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の変化に備えて、新大阪、十三、淡路を一体的なエリアとして捉えた新大阪駅周辺地域の20年から30年先を見据えて、官民が共有して進めていくために取りまとめるものでございます。

5ページと6ページに、新大阪、十三、淡路の各エリアにインパクトとなる既存のプロジェクトや、今後の構想も含めた新しいプロジェクトをお示ししております。新大阪駅エリアに関しましては、繰り返しになりますが新大阪駅新駅、あるいは新大阪連絡線構想、大阪都市再生環状道路である淀川左岸線といったインフラ整備のほか、民間都市開発の動きなどがございます。また、十三駅におきましては、新大阪・なにわ筋連絡線の新駅構想、淡路駅においては阪急京都線・千里線の高架化と、都市計画道路の歌島豊里線の開通や柴島浄水場用地の活用などがございます。下段にございますように、これらのプロジェクトは2040年頃までの20年程度かけて、異なる時間軸で動いていくこととなります。

次に、7ページ目をご覧ください。まちづくり方針の構成でございます。時間軸の異なるこれらのプロジェクトが相互に連携して、新大阪、十三、淡路の3つのエリアの一体的なまちづくりを進めていくことが重要となってまいります。そのため、まちづくりのめざすべき姿として大きな方向性を示します全体構想を示した上で、3つの各エリアでの具体的なプロジェクトに必要な内容を整理したエリア計画の2層構造といたしております。

なお、今回の2022年版では、エリア計画につきましては、まずは民間都市開発の動き等がございます新大阪駅エリアについて作成しております。

8ページをご覧ください。新大阪駅、十三駅、淡路駅の3つのエリアを対象といたします新大阪駅周辺地域の全体構想でございます。めざすべき大きな方向性として、世界有数の広域交通ターミナルのまちづくりの実現を掲げ、担うべき役割として、スーパーメガリージョンの西の拠点、広域交通ネットワークの一大ハブ拠点、世界につながる関西のゲートウェイといたしました。新大阪駅周辺地域の3つのエリア全体といたしましては、3つの駅を中心とした来訪者の徒歩圏において、交流促進機能、交通結節機能、都市空間機能の3つの機能の向上を図ることといたしております。各エリアの役割といたしましては、

新大阪駅エリアにつきましては、新幹線駅をはじめとする広域交通の利便性が高いことから、特に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、国内外の人の流れをまちに広げるという重要な役割を担うことといたしております。また、十三駅エリアや淡路駅エリアにつきましては、新大阪エリアと多様な交通モードでネットワークさせつつ、それぞれの特色を生かした独自性を持つことにより、新大阪エリアを補完するサブ拠点の役割を担うことといたしております。

9ページをご覧ください。導入すべき機能の具体的な考え方として、先ほどご紹介しました交流促進機能、交通結節機能、都市空間機能の3つについて、イメージ写真と共に例示いたしております。

次に、10ページからは新大阪駅のエリア計画をお示ししております。新大阪駅エリア計画の作成の背景でございますが、先ほども触れさせていただきましたとおり、新幹線の駅位置が示されていない中ですが、民間都市開発の機運等が高まっているという背景から、この機に新大阪駅エリア計画を作成し、民間都市開発プロジェクトを先行始動させることとしました。

なお、今後、駅位置が示せるタイミングなどを踏まえまして、エリア計画の更新と新幹線駅関連プロジェクトを進めることといたしております。

11ページをご覧ください。まちづくりの基本的な進め方でございますが、新大阪エリアの都市機能の向上を図るゾーンとして、来訪者の徒歩圏となる駅から500メートル圏域でまとまりのある商業地域などをオレンジ色のエリアでお示ししております。また、まちづくりの進め方といたしまして、駅まち一体の空間づくりとして、駅を中心として鉄道構造物などで区切られた6つのブロック、それぞれの人の主な動線を設けるとともに、交通結節施設や駅ビル等による新幹線新駅関連プロジェクトと、エリア内の大規模建て替えなどの民間都市開発プロジェクトの2つの柱を中心に進めていくことといたしております。

12ページをご覧ください。今申し上げました2つの柱のうち、まず新幹線新駅関連プロジェクトの検討の方向性をお示ししております。新幹線新駅の位置を踏まえて、4つの関連プロジェクトの検討を進めることとしており、1つ目は交通結節施設の機能の向上でございまして、人の空間の拡充及び高速バスの拠点化に向けて多層化する検討を進めることといたしております。

13ページをご覧ください。2つ目といたしまして、駅とまちをつなぐ歩行者動線の形成でございます。図にございますように、新大阪駅の新幹線の改札がある3階の南北の通路、図では中心部に赤色で表示しておりますが、鉄道構造物などで区切られている6つのブロックの方面に主動線を確保するとともに、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捉えて、にぎわいや潤いのある連続的な空間形成を図ることといたしております。

3つ目は、大規模交流施設の立地でございまして、0.5ヘクタールから1ヘクタール規模以上で、広い圏域から人の集積が可能な空間の確保を図ることといたしております。

それから4つ目は、新大阪連絡線新駅プロジェクトでございまして、新大阪と十三の鉄道ネットワークを強化する構想であり、駅施設と駅ビルの一体整備により、一体的なエリアの価値を高める機能の導入を図ることといたしております。

次に、14ページをご覧ください。エリア価値の向上に向けた民間都市開発の期待という

ことをございまして、新大阪駅エリアへの人の集積を図るため、大規模な建て替え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、この3つの機能の向上を図ることとしております。資料の下段のほうには低層部のイメージ例をお示ししております。

15ページをご覧いただきたいと思います。今後の取組みの手順を改めて整理いたしましたのであります。今後は、このまちづくり方針2022を起点に、まずは新大阪駅エリアの都市再生緊急整備地域の指定をめざします。これを受けてまちづくりに着手し、民間都市開発プロジェクトを進めるとともに、並行して新大阪駅周辺地域の動きに関するプロモーションも行いまして、さらなる民間都市開発の機運の醸成を図りたいと思っております。また、新大阪駅エリアにつきましては、新幹線の新駅の駅位置が示されればエリア計画のバージョンアップを行うこととし、また、十三駅、淡路駅の両エリアにつきましても、先ほどご紹介いたしました新大阪連絡線構想での駅の方向性や、阪急京都線・千里線の高架化、あるいは柴島浄水場のダウンサイジングの動き、これらを踏まえまして、エリア計画の作成などに取組みを進め、全体構想の実現に向けて取り組んでまいりたいということを示しております。

以上が、まちづくり方針2022（案）の内容でございます。これで報告を終わらせていただきます。

続きまして、今後の進め方についてもご説明させていただきたいと思います。16ページをご覧くださいと思います。

資料の左側、今後の流れをご覧くださいと思います。今報告させていただきましたまちづくり方針2022（案）のパブリックコメントを速やかに実施いたしまして、まちづくり方針2022を策定し、その後、まちづくり方針2022（案）にもお示したように、新大阪駅エリアについて、都市再生緊急整備地域の案を検討協議会で議論の後、国に対して指定の申出をまいります。都市再生緊急整備地域の指定後は、まず民間都市開発プロジェクトの具体化、新しいまちづくりを進めていきます。あわせて、検討のさらに深度化を図って、新大阪駅エリア計画の更新を行い、その後、必要な公共施設整備などの実施にもつなげてまいりたいというふうに考えております。

資料の右側でございます。今後の府市の役割分担であります。新大阪駅周辺地域が持つ広域的な役割に鑑み、具体的なまちづくりの推進、まちづくり方針の更新を引き続き府市で協力して実施してまいります。費用負担につきましては、民間都市開発の誘導、まちづくり方針の更新に必要な費用につきましては府市折半とし、まちづくり方針更新後の公共施設整備などにつきましては、別途、府市で協議することといたしております。

なお、緊急整備地域指定後の推進体制につきましては、今後、国はじめ検討協議会の関係者と調整を進めてまいりたいというふうに考えております。

説明は以上でございます。よろしくお願い申し上げます。

（本屋事務局長）

どうもありがとうございました。

それでは、議論に移りたいと思います。まずはどなたからでも結構ですので、ご発言いただければと思います。

なお、一通りご意見が出そろった後、本部長、副本部長から改めてご意見いただきたい

と思いますので、よろしくお願いします。

（田中大阪府副知事）

これはお願いなんですけれども、今日の資料にはありませんけれども、1年先を見たロードマップを一遍整理していただいて、関係部局の間で共有できるようにしていただきたいです。といいますのも、今日説明ありましたけれども、駅位置がまだ決まっていない中で、あまりそれに影響されない大きなまちづくりの方向性を決めて、緊急整備地域ということだと思うんですが、それもやはり周辺の民間開発の開発意欲が非常に高まってきているということを受けて、民間の力をやはり最大限生かしたいという思いからのこのスケジュール設定やと思うんですよ。そうすると、その先には都市再生特区の指定なんかも視野に入れとかなないかんで、その辺のスケジュール感を一度整理してほしいと。

もう一つは、やはり新幹線です。特に北陸新幹線なんですけれども、既に公表されていますように、令和5年度当初の着工ということが、政府のPTでも、沿線自治体としてもそういう要望をしているんですが、それを危ぶむ声ももちろんありますけれども、我々としてはそれを前提にしていろんな準備をしとかなないかんとということで、そうなりますと、駅位置もおのずと多分決まってくるでしょうし、決めなきゃいけないでしょうし、もう一つは、やはり府市の問題としては、新幹線整備に関する費用負担があると思うんですよ。実際に着工するとなると、それまでにはやっぱり決めておく必要があるんで、これはちょっと事務的にいろいろ準備して、最後は知事、市長で最終決定していただきたいということになると思うんですが、いろんな準備作業はそろそろ始めないと、今申し上げましたようなスケジュールから逆算するとそんなに時間はないので、それをお願いしたい。まちづくりの時間軸と新幹線絡みの時間軸を重ねて全体をコントロールしていかなあかんと思いますから、部分、部分はそれぞれ担当部局があると思うんですけれども、全体の把握といいますかコントロール、進捗管理は都市計画局のほうでしっかりとやっていただきたいと思っていますので、お願いします。

（角田大阪都市計画局長）

今のご指摘承知いたしました。全体のコントロールは私どもの都市計画局のほうでやらせていただきたいと思います。

あと、先ほどの関係部局との共有のスケジュールということで、説明の中では駅位置が決まっていないということはあるんですが、幾つかのバージョンを想定しながら、描きながら、関係部局とも調整を進めたいなというふうに思っています。

それと、新幹線の工程とのすり合わせ、これも非常に重要なポイントでございますので、双方のスケジュールを横目で見ながら進めてまいりたいというふうに思っています。

（高橋大阪市副市長）

私も関連して、まさにそのまちづくりの時間軸と、それから新幹線の時間軸を整理しているのが、この資料でいいですと15ページの資料かなと思っています。今回、新大阪を先行してエリア計画をつくっていくということで、ぜひともそういう方向で進めていってほしいんですけれども、次のめどとしましては、資料にあるように、新大阪ではエリア計画

のバージョンアップの基礎になるのがリニア北陸新幹線の駅位置の方向性ということであるので、先ほどロードマップとおっしゃいましたけれども、少し事務局のほうでこの辺のリニア・北陸新幹線の方向性、どういうめどを持っているのか、もし分かる範囲で情報があれば教えてもらいたいのが1点と、そのときに、これを受けてエリア計画のバージョンアップというところかというと、この資料でいうとどの辺が大きく変わってくるのか、それを教えてもらいたいなというのがお願いです。

それからあと、今回新大阪が先行しますけれども、十三と淡路、これは絶対忘れんように、それぞれ、十三は何が動いたら何をつくるとか、そここのところのきちっと前後関係を整理して行ってほしいなど。当然、淡路でも今、阪急連立とか、あるいは柴島の工事をやっていますので、こちらは工事の終わるところから逆算してまちづくりを進めていくというところも含めて、いつこのエリア計画をつくっていくのか、そこはちょっと大きなめどを持ってこれから詰めて行ってほしいなと思いますので、その辺、もし考えがあれば説明をお願いいたします。

（角田大阪都市計画局長）

まず新幹線の駅位置関連で申しますと、先ほどとちょっと重なるところあるんですが、駅位置等が具体的にになってきたときでいきますと、11ページの資料を少し見ていただければと思います。ちょっと小さくて恐縮です。11ページの右下に断面図のようなものがございまして、新幹線の関連プロジェクトということで、断面図の左側にあるんですけど、やっぱり今ある駅前広場など、いわゆるそういう人の結節となるような部分が、駅の場所によって大きく変わってくると思います。このあたりのいわゆる人の動線とか車の処理とか、こういったものがかなり検討を深めていかなければならないということで、この辺の絵がまず具体化していこうかなというふうに思います。それに合わせて、その周りの建物の絵もあるんですが、この辺りをどうつなげていくかとかというふうな形の整理になっていくかなというふうに思っております。

それと、あと駅の状況は・・・。

（谷口大阪府都市整備部長）

すみません、都市整備部長の谷口でございます。

先ほど新幹線のめどという形であったかと思いますが、まず、もうご承知かと思いますが、リニア新幹線については品川―名古屋間というのは工事に着手しておりますが、名古屋―大阪間についてはまだ具体的にどのルートだということが示されている状況にはございません。現在、ルートとか駅位置、それから環境アセスメントに向けた準備というのは多分JR東海の内部でやられているんだろうと思いますけれども、まだ具体的に我々に示される状況にはないという、そういう状況でございます。

それから、北陸新幹線でございますが、北陸新幹線につきましては、敦賀まではもう既に着工しておりますが、敦賀―大阪間につきましても、現在、着手の条件であります環境アセスメント等、そういう手続というか作業をしておりますけれども、まだそれも終了してございませんので、今後それが終了次第、工事実施計画が策定されて着手というふうになっておりまして、まだ具体的にこちら駅位置をどうするということまでは示され

ていないという状況でございます。

こちら、リニアにつきましても北陸新幹線につきましても、いずれも駅位置を示していただきたいということは、これは事務方でも、またいろんな大会でも働きかけておりますし、そういうことは今後も引き続き、駅位置、それから早期の着工ということは求めてまいりたいというふうに思っております。

以上でございます。

（角田大阪都市計画局長）

今、都市整備部長のほうからもお話しありましたように、両部局でそのあたり連携しながらやっていきたいと思います。

それと、もう一つご質問ございました淡路と十三のエリア計画のお話ですが、15ページの資料を少しご覧いただきたいと思います。模式図になっておりますが、真ん中が新大阪駅のことを書いているんですが、左側が十三ということで、やっぱりポイントになるのは説明でも申し上げましたように新大阪連絡線ということで、十三から新大阪につなが構想路線がありまして、それらがもし整備されとなりますと、十三の辺りの駅の話も出てまいります。このあたりが大きなインパクトになりますので、その辺の具体化を見ながらのエリア計画作成になると思います。

それと、もう一点が淡路ですが、これは図の右側にありますように、ちょっと小さく書かれていて申し訳ないんですが、阪急鉄道の高架化、いわゆる連続立体交差事業、それとその横にございます柴島浄水場、12ヘクタールちょっとの広大な土地がダウンサイジングによって生まれてくる構想がございます。このあたりの動き、まだ連立につきましても工事中でありますし、ダウンサイズにつきましてもこれからということでございますので、少し時間は要するとは思いますが、そのあたりの状況を見てエリア計画の作成につなげていきたいというふうに思います。

（高橋大阪市副市長）

ありがとうございます。しっかりとその辺、事業をお願いします。

それから1つだけ、先ほど北陸新幹線の関係で、先ほど田中副知事からもありましたけれども、府市の費用負担の話とかを含めて、それはこれからアセスの方法書、準備書とかが始まっていくんですけれども、どのあたりで決めていかなあかんのか、何かめどがあったら教えてもらえますでしょうか。

（谷口大阪府都市整備部長）

工事着手の前には決めてしまいたいということを考えておりますので、先ほど田中副知事からもありましたように、令和5年当初着工、これ危ぶまれる声というのもあるというのも前提の上で、やはり、もし令和5年度ということであれば、それまでにはしっかりとまずは事務方のほうで協議してまいりたいというふうに思っております。

（高橋大阪市副市長）

環境アセスメントとは連動していないという感じですか。

(谷口大阪府都市整備部長)

具体的に駅位置が決まって、駅の構造が決まらなないと、事業費全体像というのは出てこないと思うんですけど、そこは、まずそれを決めていただくというのがあるんですけど、その前提となる考え方とかというのは、今でもこれは事務方でも議論できるかなと思っています。

(田中大阪府副知事)

多分、環境アセスの準備書の手続に入ろうと思えば、駅位置がある程度決まらなないと入れない。それを経て環境アセスをするんですけども、さっきありましたように工事計画を承認して着工するまでには、やっぱり府や市、自治体の合意の下で財源構成しますから、そこへ府なり市の負担が出てくると思います。だから、今やれることは、取りあえずJRの貸付料でできるだけ頑張ってくれよということ。これはもう沿線自治体が皆そろって、まずそれでやってくださいよと。不足分は、国3分の2、地方3分の1で負担。これはもうスキームが決まっているんですが、地方3分の1を、例えば大阪でいうと大阪府と大阪市でどう分担するかというのは、これは府市で決めたらいい話なので、いろんなことを準備するのは、やっぱりちょっとそろそろ始めないとあかんのかなと思っています。

(本屋事務局長)

よろしいですか。

そしたら、あと、どうですかね。

そしたら、本部長、副本部長、お願いします。

(松井副本部長)

さっきから話が出ているように、これはもう全国を結ぶ交通の結節点になるので、せっかく大阪府、大阪市で共同でこういう計画を立てていくので、新大阪の鉄道も含めた結節点の中で、府域全体の結節されているエリアでも、この時期に合わせてやっぱり府域全体の計画というの、これはやっぱり考えていったほうがいいと思う。それぞれ、ここに結節していく路線も持っているのですね。そこは、せっかく大きな事業をやるので、10年、20年の事業なので、やっぱりそれを府域全体の自治体にも、ここへつながることで自分たちの価値がどう上がるかということも考えてもらうということも重要だと思います。

それから、交通手段としては、もう考えてくれていると思いますが、これはもう舟運。川を利用した交通をどうしていくかと。それと、万博では空飛ぶクルマをやるんだから、20年後には都心部でも十分活用できるものになっているという前提でいろいろと交通手段の多様化ということも考えておいてもらいたいと思います。

それから、これはソフトで入っているけど、環境問題は国を挙げて今やっている話なので、我々が環境問題で取り組んでいる数値目標を踏まえた中で、それをクリアできるように、環境に優しいエリアというのはきちっとつくってもらいたいと思っています。

(本屋事務局長)

ありがとうございます。
知事。

(吉村本部長)

新大阪駅は、やはり関西、それから全国のハブの拠点にもなると思っています。とりわけ西日本においては中心的なハブ拠点にもなるし、関空ともつながっていくので、これは世界ともつながっていくという意味で、非常に中心的なハブの拠点になると思いますから、この新大阪のまちづくりというのは、緊急整備地域の指定を受けてしっかりと準備をもって進めてもらいたいと思います。

市長からもあったとおり、これはリニアも入ってくる、北陸も入ってくるんですけど、鉄道だけではなくて、ハブという意味では、やはりバスであったり、舟運も市長おっしゃいましたけど、淀川に非常に近いですね。淀川と新御堂の大通りもありますから、前言ったように空飛ぶクルマだって、淀川、新御堂を通れば、あまり住宅地を通らずとも活用もできる範囲にあると思っています。新たなこの交通の結節点という意味では、様々な移動手段、鉄道以外の移動手段も含めた交通結節点のまちづくりという大拠点という発想で、この新大阪のまちづくりを進めてもらいたいと思います。

今今の話でいうと、緊急整備地域の指定に先に進めていくというのは、これはぜひやるべきだと思っています。何とかなんのかなと思うのが、航空法の高さ制限も何とかなんのかなと思うんですけど、ちょっとそこも法律ですから検討するのは難しいかもしれませんが、あれがなかなかまちづくりの容積部分においてはちょっと足かせになっているというのは常に思っているところです。せっかくこういった拠点にあるのに、高さが非常に制限されてしまう。

それから、駅位置ですけど、駅位置決まっていけないので。あとは静岡の水の問題でリニアそのものが遅れるんじゃないかというふうにもなっていますが、それは影響は出てこないですかね。駅位置の指定とか。駅位置の指定がない中でこれを進めていくわけですけど、どういう進め方になるのか。駅位置とまちづくりというのは、やっぱり非常に密接に関連して重要なことだと思うんですけど、そこが確定しないまま、どこまで進められるのか。それで、実際のまちづくりは駅が決まって、新駅と同時にまちづくりをしていくのか、どんなタイムスケジュールになるんですか。

(角田大阪都市計画局長)

では、私のほうからご説明申し上げたいと思います。

やはり今日のご説明に少しあったのが、民間のほうで、駅そのものではなくて周辺エリアで動きが少し出てきているということをつかえたとご説明申し上げましたように、駅位置とまともに重なるのはやっぱり今の新幹線駅の周辺の場所、例えば駅前広場の辺りとか非常に影響は出ると思うんですが、その辺りのいわゆる民間の敷地のほうにつきましては、それとは別に動きが出てまいりますので、その辺をなかなかストップということにもなりませんので、そういったことをまず先行させながら進めつつ、コアな部分の駅に関係しそうな部分につきましては、駅位置と連動させながら、並行して検討を進めると。手順的にはそんな形です。ちょっとそこに時間軸がまだ入れにくいのが、駅の位置決定の時期が今

定まっていないので、今日そこは入れられていないんですが、それが決まってきたら、そこに時間軸を入れてスケジューリングしていくのかなというふうに、こんな段取りとおっております。

(本屋事務局長)

よろしいですか。ほかはよろしいですか。

そしたら、新大阪駅周辺地域のまちづくりにつきましては、本日合意された今後の進め方に沿ってまちづくり方針2022の策定を進めるとともに、都市再生緊急整備地域の指定に向けた取組みも進めていただければと思います。引き続き部局で連携を密にして、広い視点から取り組んでいただければと思いますので、よろしくお願いいたします。

次に、その他として報告事項で、条例に基づく協議事項の進捗状況について、若干お時間いただいて、報告ですけれども、させていただきます。

資料3の条例に基づく協議事項の進捗状況についてをご覧ください。

スマートシティ関連につきましては、昨年8月30日に開催した第3回本部会議におきまして、大阪スマートシティ戦略ver.2.0の策定に向けた基本方針をご確認いただくとともに、スーパーシティ型国家戦略特別区域の指定に係る状況について報告させていただいたところです。

これらの合意確認いただいた事項については、条例第7条第1項の規定により進捗状況を管理することとなっており、その後の動きとしましては、知事、市長が出席された3月24日に開催の大阪スマートシティ戦略会議において、大阪スマートシティ戦略ver.2.0(案)が了承され、3月31日に成案化されました。また、大阪府市が提案していたスーパーシティの関係は、4月12日に正式に閣議決定され、明日15日の施行が予定されているところです。

以上の進捗状況につきまして、条例第7条第2項の規定により、府議会及び市会に報告することになりますので、この場をお借りしてご報告させていただきます。

それでは、本日の副首都推進本部会議はこれで終了とさせていただきます。

本日はどうもありがとうございました。