

大阪駅北地区全体構想

2003 年 10 月

大 阪 市

はじめに

大阪駅北地区は、関西の再生をリードする新しい拠点として、その位置、規模からみてきわめて高い可能性を有する地区であり、全国的にみても「都心に残された最後の一等地」といふべき地区です。当地区の開発は、こうした可能性を最大限に活かし、21世紀のモデルとなるような、美しく、活力と風格のあるまちづくりを行うことで、大阪や京阪神都市圏の発展のみならず、ひいてはわが国の経済活性化や国際競争力向上に寄与する拠点の形成、都市や都市圏に新しい風格をもたらす環境・景観やライフスタイルの創造などをめざしています。

このような中、平成14年度にはまちづくりのコンセプト等についての国際コンペを実施し、世界中から数多くの貴重な提案をいただきました。これらの提案に込められた趣旨を十分踏まえ、梅田貨物駅を中心とする約24haの用地及びその周辺地域のまちづくりの基本的な方向性を示す本構想を取りまとめることができました。

本構想づくりに際し、都市基盤整備公団と大阪市が事務局となり、学識経験者や国、日本鉄道建設公団ならびに関係機関の参画を得た「大阪駅北地区全体整備構想策定委員会」（委員長：村橋正武立命館大学教授）において検討を重ね、「素案」をまとめていただきました。この素案を大阪市が、「大阪駅地区都市再生懇談会」（座長：秋山喜久関西経済連合会会長）に諮り、意見を受け承認いただいた案を、「大阪駅北地区全体構想」として取りまとめました。

本構想は、道路や広場などの都市基盤施設や民間による開発など、公民協働して当地区の一体的なまちづくりを進めるための前提となる基本的な考え方を提示しています。大阪市として、本構想の実現に向け、事業上の課題等について関係機関と協議しつつ、民間と公共が一体となって効果的なまちづくりを推進していきたいと考えております。今後、国内外のさらに多くの方々が大阪駅北地区の開発プロジェクトに結集されることを切に望んでおります。

【大阪駅北地区の現況】



目 次

I．まちづくりの考え方	1
1．大阪駅北地区の位置づけ	
2．まちづくりの目標	
II．都市機能導入の方針	3
III．まちづくりの方針	4
1．土地利用の方針	
2．まちの骨格の形成	
3．水と緑の都市空間づくり	
4．まちのボリュームイメージ	
5．まちの景観・誘導コントロール	
IV．都市基盤の整備方針	15
1．幹線道路ネットワーク計画	
2．歩行者ネットワーク計画	
3．駅前広場について	
4．東海道線支線地下化について	

I まちづくりの考え方

1. 大阪駅北地区の位置づけ

高いポテンシャルを持つ「都心に残された最後の一等地」

(1) 京阪神都市圏の「文化」と「知」の結節点

京阪神都市圏には多くの文化・歴史的資源、大学・研究機関、多様な企業が集積し、「文化」と「知」とそれを生かせるバックグラウンドがあり、大阪駅北地区は、それらの結節点にあたります。

(2) 大阪の特色や伝統を生かす新しい都心

大阪は、難波京に始まり、「国際的な商都・産業都市」「水の都」「学問・文化芸術・技術の一大拠点」としての輝かしい歴史があり、その遺伝子は今なお大阪の街に脈々と息づいています。大阪駅北地区は、こうした大阪の特色を生かし、伝統を再び開花できる、大阪の新しい都心として期待されます。

(3) 世界とも繋がる一大ターミナル

大阪駅北地区は、1日平均250万人が乗降する世界有数のターミナルに隣接し、周辺には業務・商業などの一大集積があります。それらとの連担により新たな賑わいの創出が可能です。また、京阪神都市圏の交通の結節点であり、都市圏内の様々な地域資源とのアクセシビリティも高く、1時間圏内にある2つの国際空港・港湾等により、世界とも直結しています。

(4) 関西・大阪再生のリーディングプロジェクト

近年、関西・大阪の吸引力の低下、東京への一極集中などの課題が生じており、関西の再生に向け緊急に取り組むことが重要となっています。

こうした背景のもとに、大阪駅北地区は、都市再生緊急整備地域(*)に指定され、従来できなかった新しいまちづくりが可能になるなど、そのポテンシャルを十分に生かしていくための条件が整備されつつあります。

本地区の新しいまちづくりは、「都心に残された最後の一等地」としての高いポテンシャルを生かし、関西・大阪再生に向けたリーディングプロジェクトとなると期待されています。

※都市再生緊急整備地域：都市再生特別措置法に基づき、都市の再生の拠点として政府が定める地域。当地域においては、都市再生特別地区の都市計画決定による建築規制の緩和や、都市計画の提案、事業認可等の手続き期間の短縮、民間プロジェクトに対する金融支援等の特別な措置を受けることが可能となる。

2. まちづくりの目標

(1) 世界の都市間競争に打ち勝つまちづくり——国際的な都市格の形成

既に始まっている知識人材や成長企業の獲得競争をはじめ、世界の大都市における次代の命運を賭けた国際的な競争のなか、人を吸引する魅力を有する「都市格」の形成が重要な課題となっています。これに対し、関西の都心最後のまとまった開発地である当地区では、まちの魅力とそこに集まるクリエイティブな人の魅力の双方が世界のブランドとなるような高いステイタスをもつまち、国際的な都市格が形成され、国内外から人材や投資を呼び込む、21世紀の関西を先導していくまちをめざします。

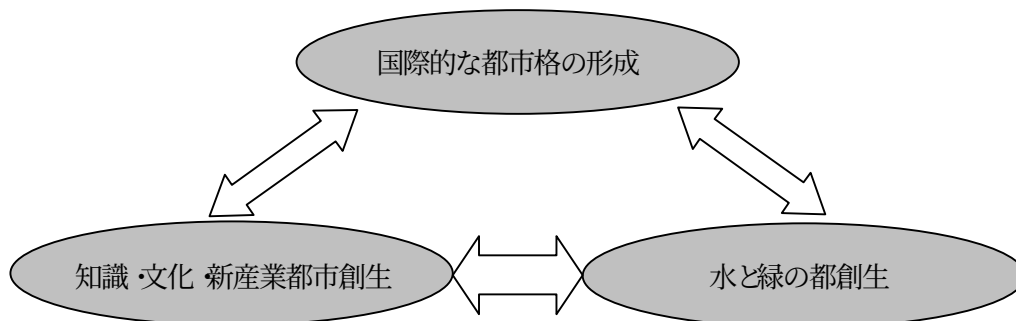
(2) 新しい価値を創造するまちづくり——知識・文化・新産業都市創生

世界から人材が集まり、関西一円の地域資源を結集して、都市全体の知識生産力を高めます。そこで生まれた発想やアイデアから国際的に優位性のある財やサービスを生み出すとともに、当地区から情報発信して、人材流入や知識生産の好循環を生み出し、関西圏全体の発展につなげていきます。

(3) 新しい都市環境を創造するまちづくり——水と緑の都創生

市民や国内外からのビジターに愛され、創造性に富む人材を吸引し、次代を担う人材を育む場となる国際的にも卓越した、美しく、感性豊かな大阪独自の都市環境を創出します。

象徴的な水や緑の演出、人中心の視点を強く意識し、防災面に配慮するとともに、自律的で持続可能なまちをめざします。

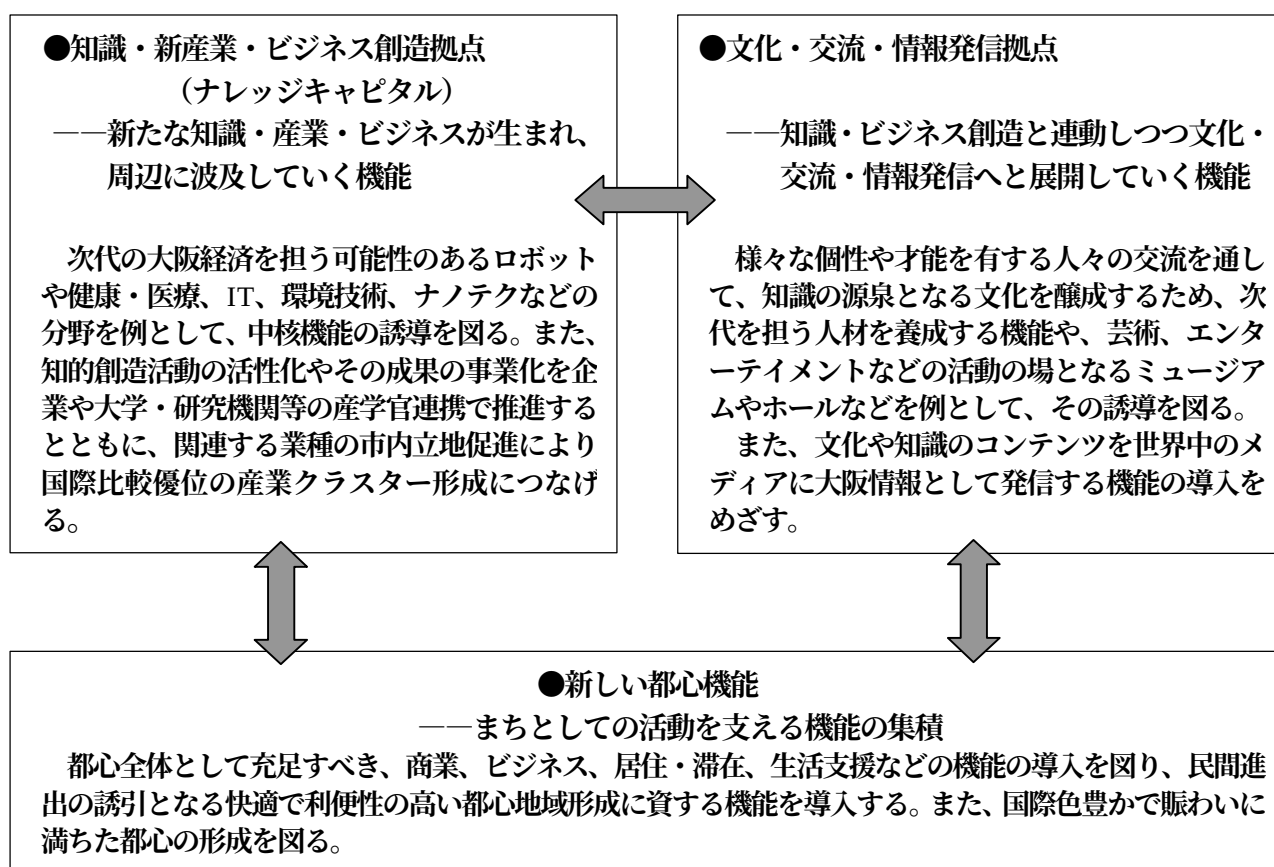


II 都市機能導入の方針

当地区の関西圏における中枢性・利便性、圏域における人や文化、社会ストックなどのポテンシャル、大阪独自の学問・文化・進取の気性を生かし、国際競争力のある新しい都心を形成します。そのために必要な機能を選択的に中核機能として取り入れ、これらを支援する機能などとあわせて一体的な都心の形成を図るものとします。以下に示す基本方針のもとで、大阪駅北地区開発を契機とした知識・文化・産業クラスターを創生し、中之島・御堂筋周辺・難波等の集積を活用したシーズの具体化などと連携して、都心地域全体の活性化につなげていきます。

- ① 知の拠点(ナレッジキャピタル)を形成し、ロボット、健康・医療、IT、環境技術、ナノテクなどの新産業の創出へとつなげていく。
- ② 国際的な文化・交流・情報発信の拠点を形成する。
- ③ 商業、ビジネス、居住・滞在、生活支援等の機能を集積し、バランスのとれた都心機能の立地を図る。

導入を図るべき機能イメージ



Ⅲ. まちづくりの方針

1. 土地利用の方針

(1) 都心の再生と人間中心の視点

都市機能の量的拡大を基調とするまちづくりから、都心への機能集中により、効率的で利便性が高い、人間を中心とした持続可能なまちづくりへと都市のパラダイムは転換しつつあります。

21世紀における大阪の新しい都心形成の重要な役割を担う当地区では、大阪駅周辺地区の既存の都市集積と一体となって、周辺へのアクセス性が高く、同時に都市活動に必要な機能が徒歩圏内にコンパクトに整っているまち、環境変化への対応性などを有する持続可能なまちの視点が大切です。こうした考え方から、当地区では、多機能複合型土地利用、立体的土地利用などの促進を図ります。

(2) 多機能複合型土地利用の促進

人々をひきつけるまちの魅力を創出し、社会経済環境の変化への対応を可能にするまちの活力を維持していくためには、画一化、純化された土地利用ではなく、多様性のあるコミュニティの形成が必要です。

このため、当地区では、大阪駅周辺地区の現況土地利用と一体となって、地区全体の機能を強化・補完し、バランスの取れたまちへとさらに進化させるため、商業、業務、文化、研究開発、住居など多様な機能が共存し、効率や利便性を相乗的に高めることができる、多機能複合型土地利用を基本とします。

(3) 土地利用ゾーンの方向性

当地区では、多機能複合型土地利用の具体化に向け、図に示すような土地利用のゾーニングを基本とします。

先行開発区域においては、新産業、ビジネス、知の情報発信を基軸とする中核機能を集積させ、地区全体計画を先導します。また、JR大阪駅の新駅ビルと一体となった駅前広場を整備し、地区の玄関口としてふさわしい賑わいを創出します。

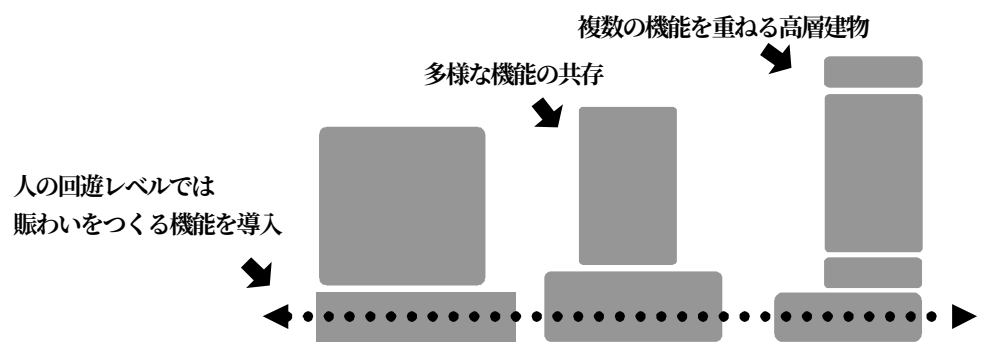
これに続き開発される区域においては、先行開発区域や地区周辺の西梅田地区、新梅田シティ等と連携しながら、ビジネス、居住などの複合的な土地利用をめざします。

地区の中央部においては、地区のシンボルとなる緑と水が溢れるゆとりと賑わいのある空間を創出します。

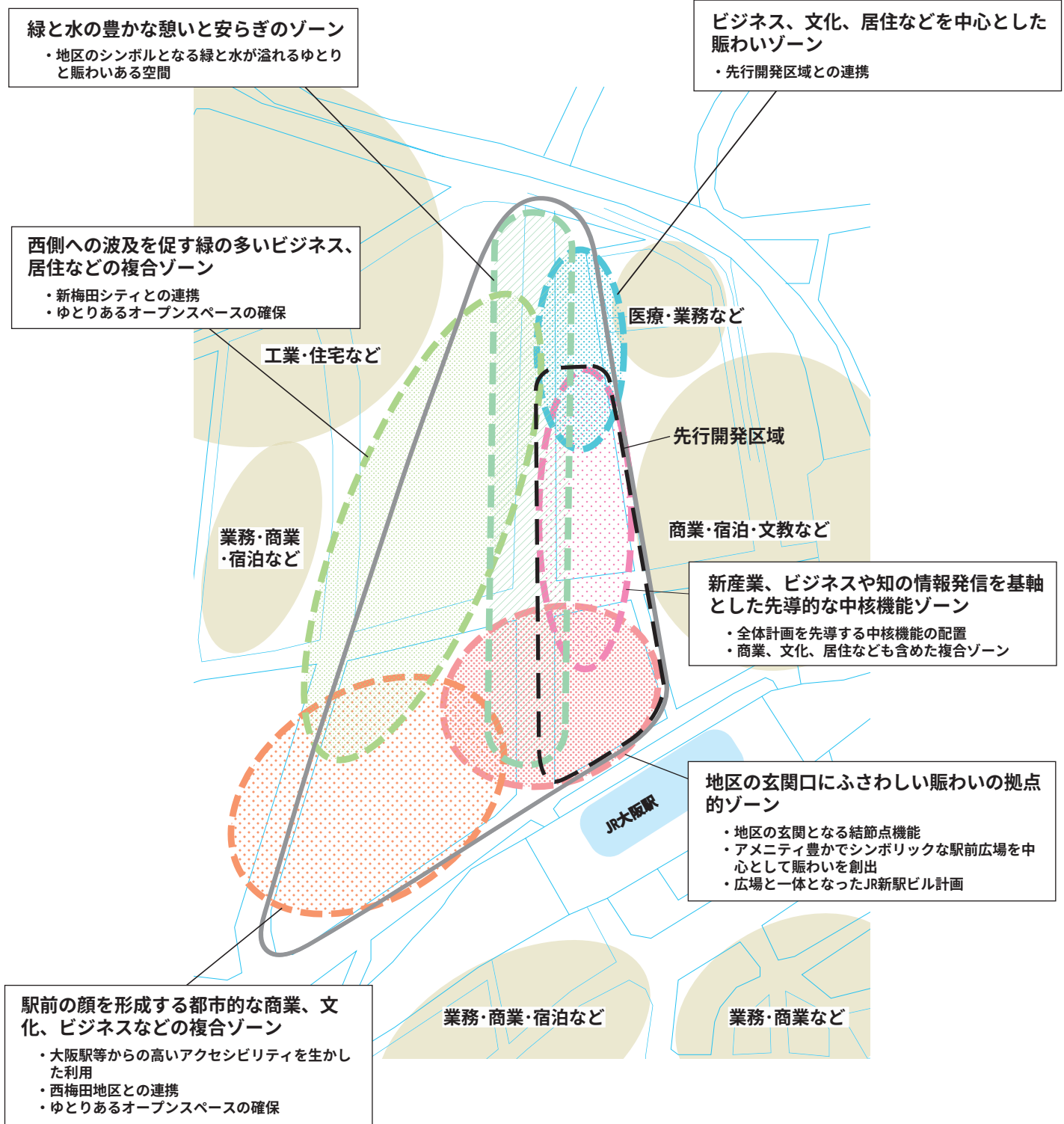
(4) 立体的土地利用による新しい都市空間づくり

多様な用途を可能にし、住む、働く、学ぶ、遊ぶなど、様々な目的を持った人々の利便性を高め、地下や地上付近での建物間や街区間の回遊性や賑わいを創出するなど、平面的な土地利用だけではなく、階層状に機能を配置する立体的土地利用を図ります。

立体的土地利用のイメージ図



土地利用ゾーンの方向性



2. まちの骨格の形成

大阪市では、都心と市内の新しい拠点や、広域軸との連携を図っていくうえで重要となる都市軸として、東西と南北2つの都市軸の充実・強化を図ってきました。都心の北端に位置する当地区では、既存の都市集積から連担する南北と東西の基軸と駅前広場を設けることにより、新しいまちの骨格を形成し、それらをトリガーとして、周辺への波及や活性化などを通じて、都市全体の更なる魅力向上につなげます。

① シンボル軸——新たな南北軸

道路空間と沿道の建築物とが一体となった秩序ある空間を形成し、大阪のアイデンティティである水、都心に自然の潤いをもたらす緑を大胆に取り入れた独自の景観やまちの活動を創り出すシンボル性の高い連続空間として、そこから周辺にまちの活力が展開される基軸となる当地区のシンボル軸を設定します。

この軸は、御堂筋や四ツ橋筋など既存の南北軸と連携し、都心地域全体の新たな活力を生み出していきます。

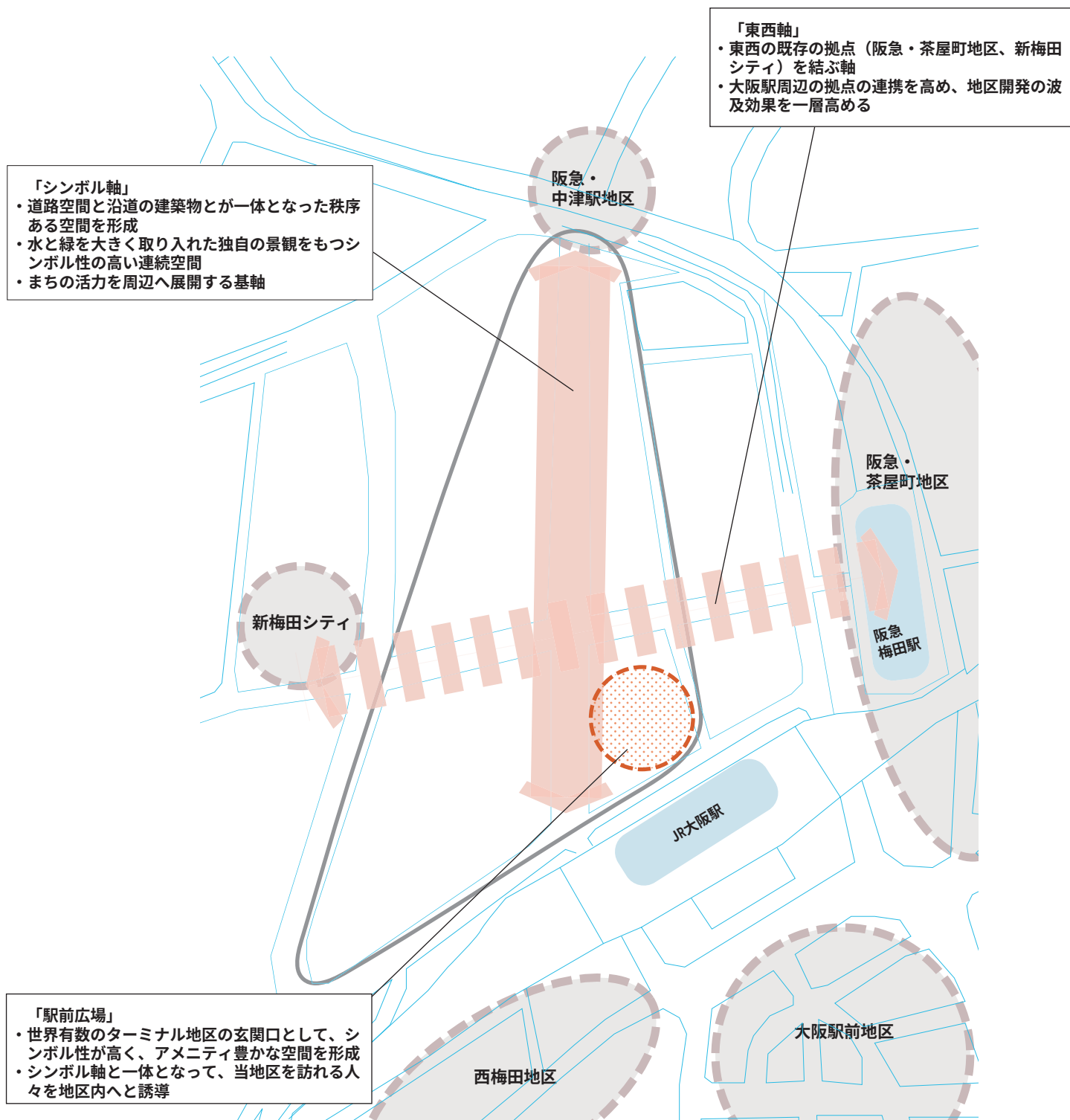
② 東西軸（拠点連携軸）

当地区は、東に阪急梅田駅を中心とする開発拠点、西に新梅田シティを中心とする開発拠点の間に位置しています。こうした既存集積のポテンシャルを最大限に生かし、相乗効果を発揮するだけでなく、連続した魅力ある空間がさらに伸展し、周辺の活性化促進につながるよう、東西方向の骨格軸をつくり、将来をにらんだ地区開発の波及効果を一層高めます。

③ 駅前広場

世界有数のターミナル地区の玄関口として、シンボル性が高く、アメニティ豊かな空間形成を図り、人々が集い賑わいある駅前広場を設けます。隣接するシンボル軸と一体となって、当地区を訪れる人々を地区内へと誘導します。

まちの骨格の形成



3. 水と緑の都市空間づくり

(1) 都市空間を彩る豊かな水の景

大阪は水の都ともいわれ、古くから水と深く関わってきた都市です。これからの都市づくりを進める上で、「水の都・大阪」の歴史的イメージを重ね、潤いと安らぎに満ちた水の景によって都市空間を彩ることが重要です。

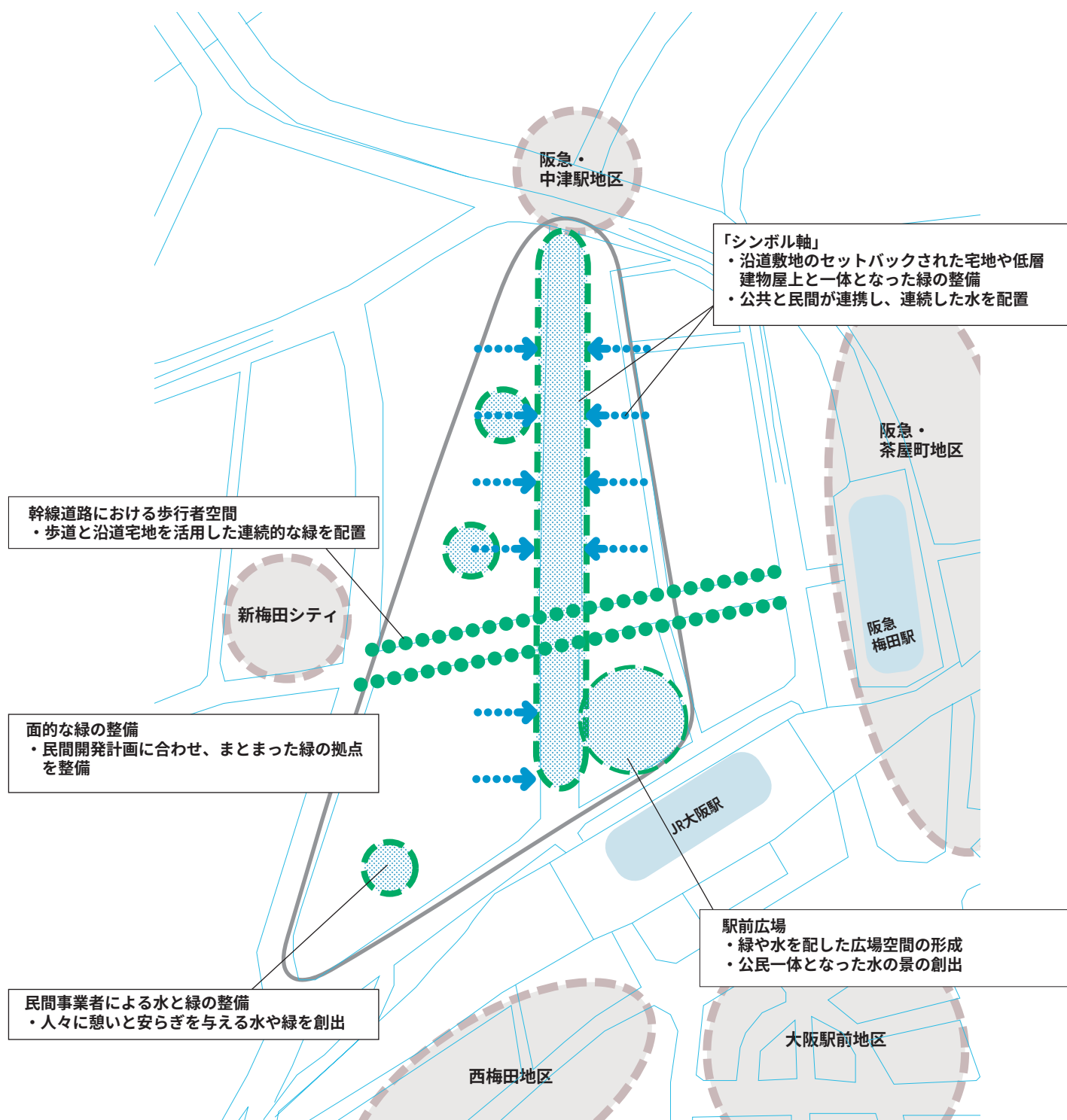
- 大阪のシンボルとして、世界から当地区に集う人々にとっての目印となる「シンボル軸」には、まとまった水をできるだけ配置し、公共と民間が連携してその実現に取り組みます。
四ツ橋筋の構造に合わせ水を取り入れ、また、その水の軸を中心に東西街区に連続する水を民間が配置し、公民が連携して水のネットワークをつくります。
- 駅前広場において、駅前街区の民間開発での空間整備計画に合わせて水を取り入れ、公民一体となった広場における水の景を創出します。

(2) 豊かな緑の連なりとオープンな都市空間づくり

大阪では、都心におけるまとまった緑の創出が重要です。水の景と一体となった緑の連なり、豊かな緑とオープンスペースを確保し、潤いのある都市空間を公共と民間が連携してつくります。

- 公共は、「シンボル軸」において、道路空間を活用して、連続した緑を整備し、沿道敷地では、セットバックされた宅地や低層建物の屋上を利用し、民間による道路空間と一体となった緑の創出を誘導します。
- また、その他の幹線道路に沿って、公共が連続的な緑を配置し、これにあわせた民間開発により、緑の創出を誘導することとします。
- 民間開発計画に合わせ、まとまった緑の拠点を公共が整備し、人々に憩いと安らぎを与える面的な緑を創出します。

水と緑の都市空間づくり



4. まちのボリュームイメージ

- 当地区にどれくらいの建物を建てるかは、社会情勢・ニーズなどの変化に柔軟に対応できることを原則とします。
- 当地区は超高層ビルが近接して林立するまちでなく、地区内に広がりのある空間が形成できるよう、適切な建物配置等に工夫することとします。
- また、まちの賑わいや活力を生みだし、風格のあるまちとなるよう、地区内の建物の配置や容積の配分を工夫し、まち全体の機能や景観に配慮することとします。

5. まちの景観・誘導コントロール

(1) 景観整備の考え方

まち全体の統一感やシンボル性の演出などの観点から、建物の形や色、配置などについても、共通の考え方に基づき、各宅地の建物整備時に調整し、全体としてバランス良く、魅力あるまちの景観を創出していきます。

○ 眺望軸

駅前広場、JR新駅ビルからその正面に位置する地区の中央部への眺望を確保するとともに、新駅ビルから遠方の淀川や北摂の山並みを意識した眺望などにも配慮した「眺望軸」を設定し、駅前における南北軸と一体となった広がりある空間の創出を誘導することとします。

○ スカイライン

周辺地域との調和とともに、地区全体として建物のスカイラインの連続性に配慮することとします。

○ ランドマーク

周辺地区の既存の建物とのバランスに配慮しつつ、当地区のランドマークやまちのシンボルとなるような、デザインに創意工夫を凝らした建物等が求められます。

○ 夜間景観

建物、街路、広場、それぞれに適したライトアップやイルミネーションなどにより、高質で洗練された統一感のある夜間景観を創出します。

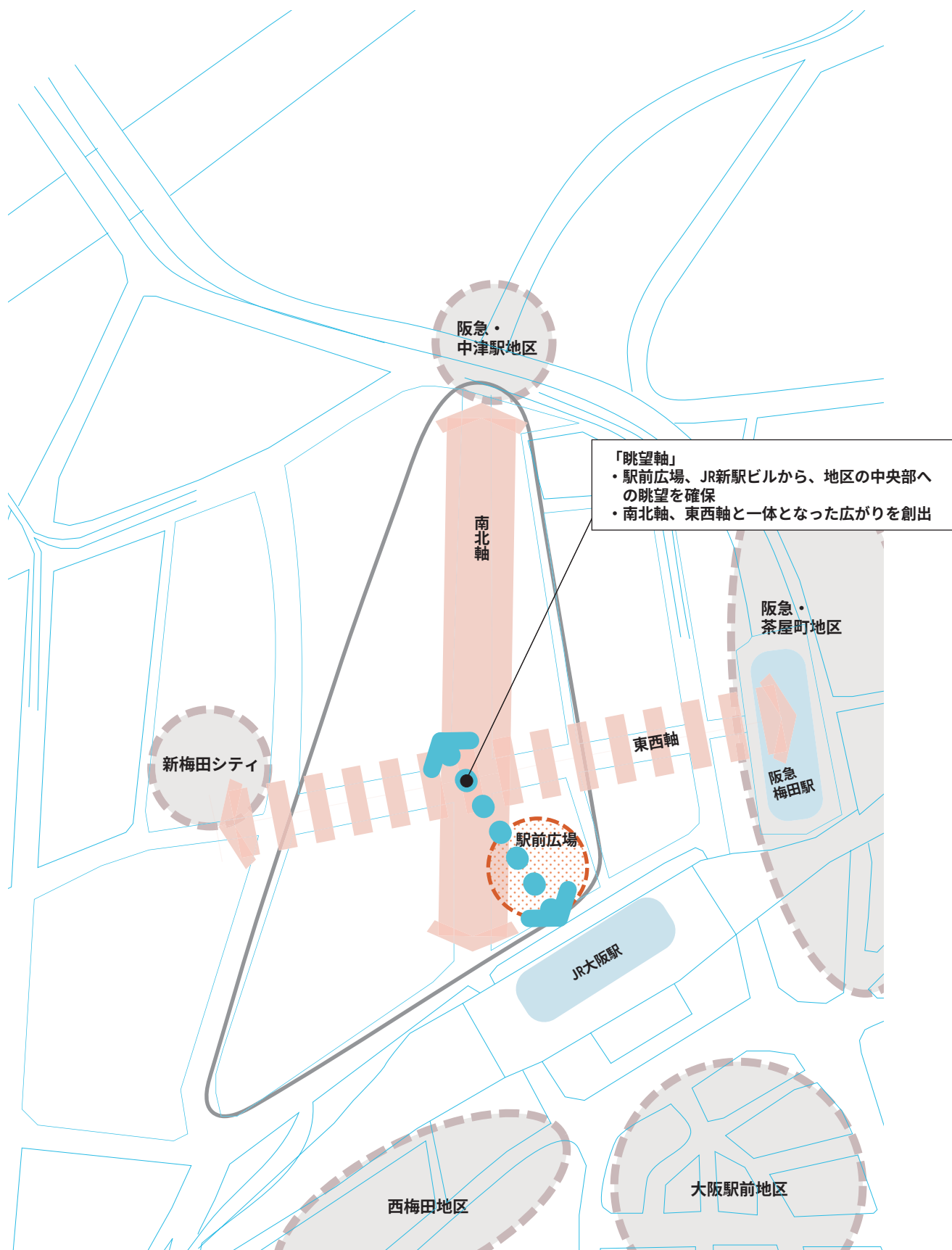
○ 景観ルール

建物の形や色、屋外広告物の制限などについて、共通の考え方で民間の建物を誘導し、地区全体としてバランス良く、魅力あるまちの景観を創出していきます。

(2) 公民一体となったルールづくり

公共と民間が一体となり、歩行者ネットワークや水と緑の空間の整備・維持管理の役割分担、眺望軸の確保など、まちづくりに関するルールを定めて魅力ある空間形成をめざします。

眺望軸の考え方

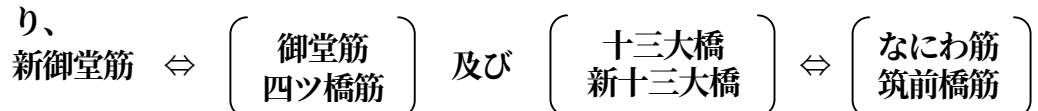


IV. 都市基盤の整備方針

1. 幹線道路ネットワーク計画

(1) ネットワーク形成の効果

- ・ 梅田貨物駅により分断されている、大阪都心における南北、東西方向の幹線道路ネットワーク機能の強化を図ります。特に、南北ネットワークについては、国道 176 号に集中している交通の分散化や四ツ橋筋の北方面への円滑なアクセスの確保を図り、



という 2 組の南北ネットワークを形成します。

- ・ 地区への円滑なアクセスに資するとともに、地区の骨格的な街区を構成するネットワークを形成します。

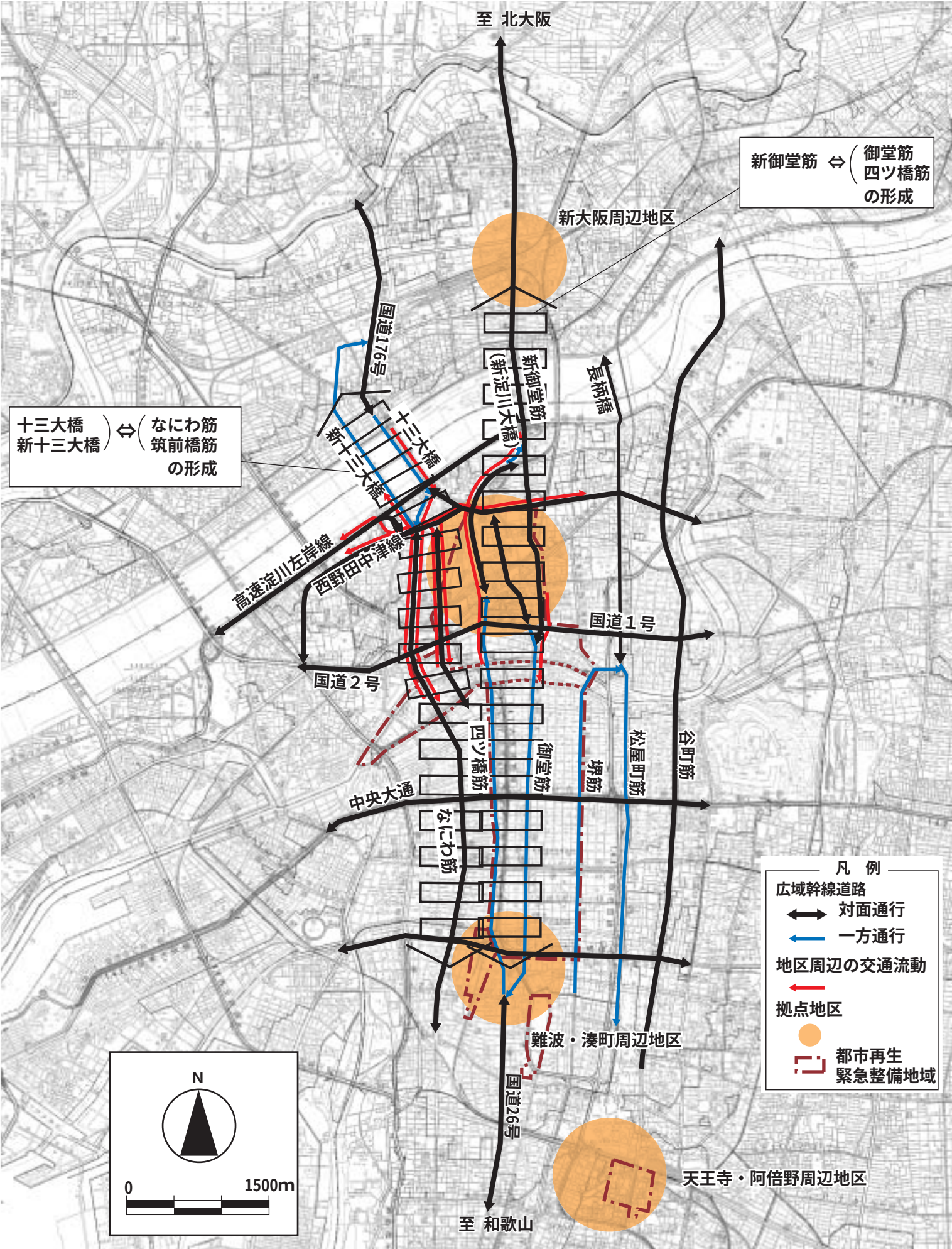
(2) 各路線の整備方針

以下の幹線道路を公共により整備します。

① 四ツ橋筋延伸及び北中津線

- ・ 四ツ橋筋を延伸し、さらに北中津線を整備し、新御堂筋に直結することにより、都心北部における南北幹線ネットワークとして、北方面への交通流動の円滑化を図ります。また、地区アクセスの主動線としての機能を果たします。
- ・ また、四ツ橋筋は、南北方向のまちづくり上の骨格を形成するものとして、幅 40m を基本とし、できるだけ歩行者空間の確保に努め、宅地との一体的な利用や北地区のシンボル軸として質の高い空間形成を図ります。
- ・ そのために、四ツ橋筋は、平面構造で広幅員歩道を確保する方法のほか、東西中央線横断部をアンダーパスして、その以北の区間において、地平部を歩行者空間等に活用する方法があります。その構造については、沿道の土地利用や水の景の創出方法や駅前広場周辺の空間・景観形成といった民間開発計画などを考慮したものとします。
- ・ また、シンボル軸としての機能を充実させるため、四ツ橋筋からの車両の沿道アクセスは極力避けることとします。

広域的な南北幹線道路ネットワーク形成の考え方



② 筑前橋筋

- ・ 南西・北方面からの地区アクセスを確保するため、現状の2車線から拡幅します。

③ 東西中央線

- ・ 新御堂筋からなにわ筋に至る東西方向の道路を新設及び拡幅し、南北方向の道路と接続して地区へのアクセスを確保するとともに、地区中央の東西方向の骨格を形成します。北地区内では広幅員の歩道整備等、歩行者にとって快適な空間をめざします。
- ・ 既成市街地における道路整備については、市街地の再整備等に合わせて行います。

④ 西野田中津線

- ・ 東西交通流動の円滑化を図るため、筑前橋筋～なにわ筋間を拡幅します。

⑤ 九条梅田線

- ・ 西方面からの地区アクセス機能を確保し、将来の鉄道の地下敷設空間として活用するために拡幅整備します。なお、JR大阪駅中央コンコース北側に駅前広場を整備し、現在の道路機能は東西中央線等により代替します。

(3) 段階的整備の方針

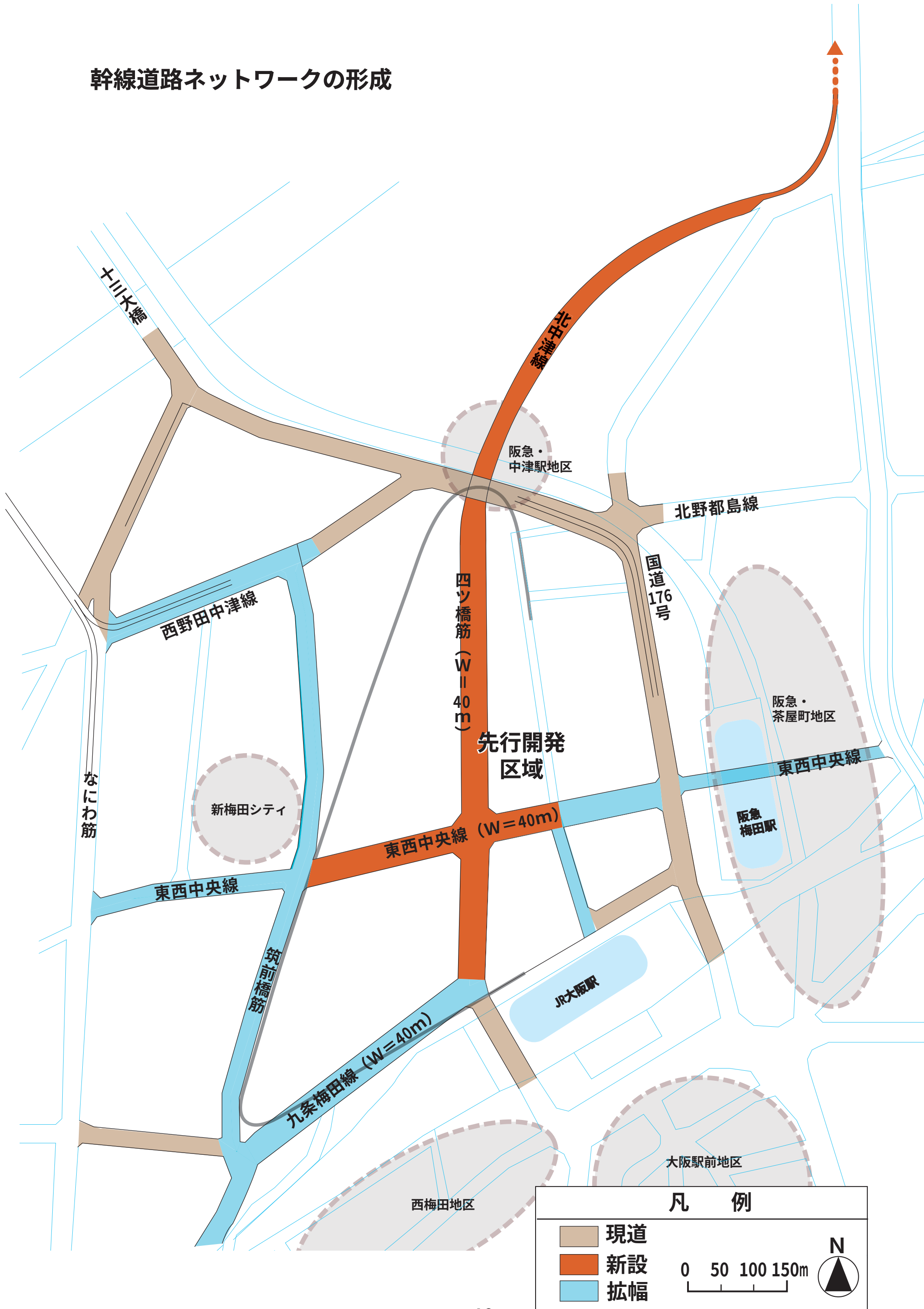
(第1期)

先行開発区域の骨格となる幹線道路、地区へのアクセス道路、また、駅前広場の整備に伴う九条梅田線の代替道路として、当区域内の四ツ橋筋及び東西中央線を整備します。なお、四ツ橋筋は約20mの平面道路で整備することを予定しています。

(第2期)

四ツ橋筋の新御堂筋への接続、東西中央線の延伸(国道176号以东については再開発等の動向を踏まえて整備)、筑前橋筋・西野田中津線・九条梅田線の拡幅を行い、幹線道路ネットワークを形成します。四ツ橋筋は、沿道の土地利用や駅前広場周辺の空間・景観形成に応じて、アンダーパス構造もしくは平面構造とします。

幹線道路ネットワークの形成



2. 歩行者ネットワーク計画

(1) 歩行者ネットワークの形成の考え方

人を主体とした魅力ある都市環境・空間形成を図るために、以下の考え方に基づいて、誰もが楽しく快適に回遊でき、安全に通行できる歩行者ネットワークの形成をめざします。

① 回遊性の高い快適な歩行者ネットワークの形成

- ・ JR大阪駅周辺におけるネットワークの強化、地区内の主動線の整備とともに、これを活用し周辺の開発拠点や鉄道ターミナルを連絡して、回遊性の高いネットワーク形成を図ります。
- ・ また、地区内において、歩行者案内情報システムを駆使した、わかりやすく賑わいのある回遊ネットワークを形成します。

② 快適でゆとりある歩行者空間の整備

- ・ 広幅員の歩道の整備、道路境界線からの建築物のセットバック等によりゆとりある空間を確保し、緑の充実などによりアメニティ豊かで、バリアフリーの観点に留意したレベル差の少ない地平を優先した歩行者動線を整備します。

③ 歩車分離による安全な歩行者動線の確保

- ・ 幹線道路等においては、歩車分離や連続的な歩行者動線確保の観点から、立体的にも動線の分離を図ります。

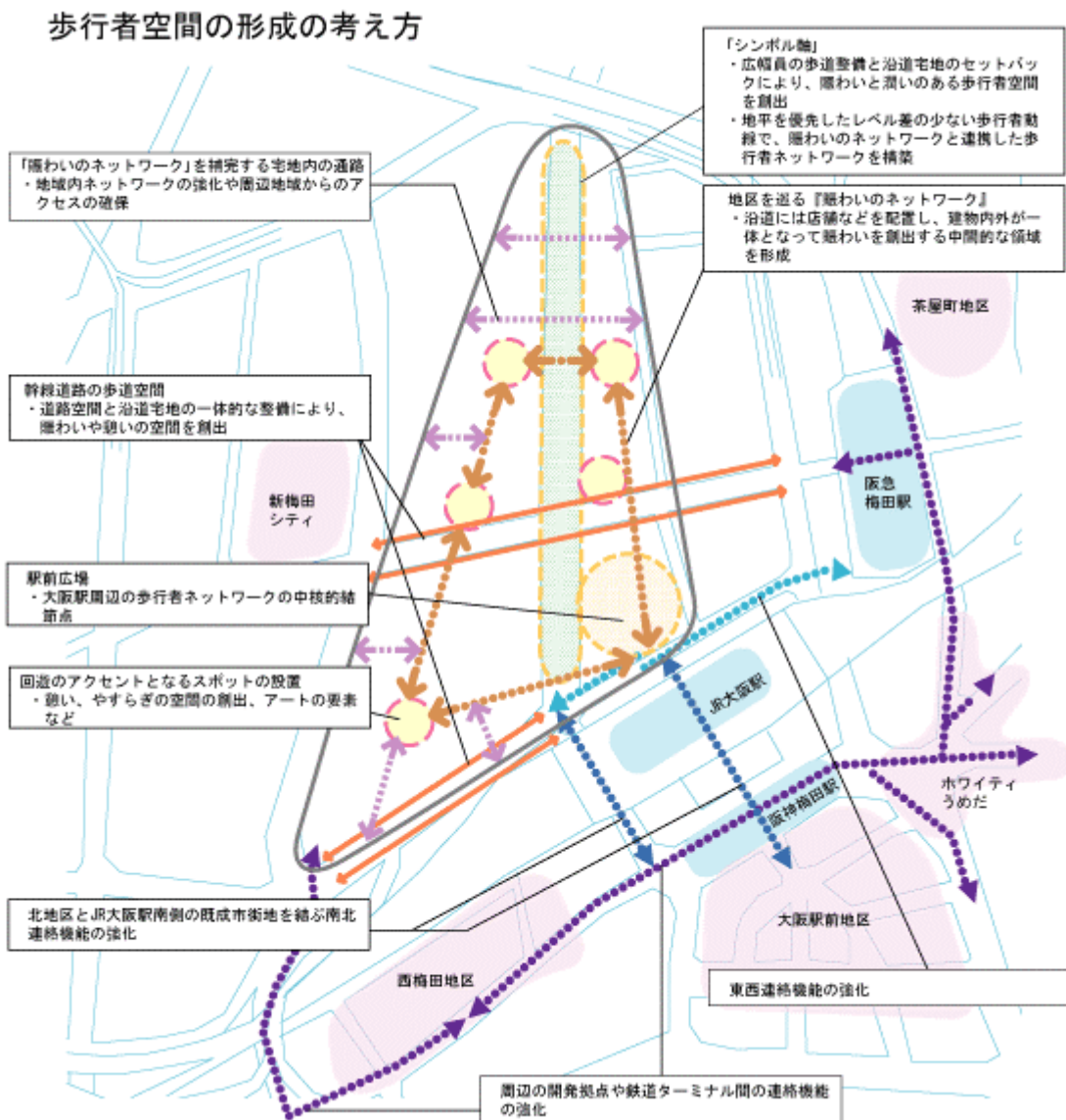
(2) 地区内の歩行者空間の形成

当地区では、歩行者主体のまちづくりとして、賑わいや潤いがあり、街歩きが楽しめる空間づくりをめざします。公共が中心となって整備する幹線道路や広場等と、宅地内の民間開発の空間整備とを連携して、魅力ある歩行者空間を形成します。また、夜間の安全性や快適性にも配慮することとします。

- 「シンボル軸」において、緑や水の溢れる快適な歩行者空間の創出をめざします。
沿道の開発事業者は、建築物をセットバックし、公共が整備する道路空間と建築物とが一体となって、賑わいと潤いのある空間整備を誘導することとします。
- その他の幹線道路においても、緑等を配した広幅員の歩道を整備し、沿道のセットバック空間と一体となって、ゆとりある歩行者空間を創出します。
- 歩行者が賑わいのある空間を楽しみながら当地区を周遊できるよう、各街区内および街区間で連続する「賑わいのネットワーク」の形成をめざします。

民間事業者は、互いに隣接する事業者と連携しながら、「賑わいのネットワーク」の沿道において、店舗などを配することにより、建物内と建物外が一体となって賑わいを創出する中間的な領域を形成し、まちの賑わいと界限性をかもし出す空間整備をめざすこととします。

- また、回遊のアクセントとなるスポットやアートなどの要素を設けるなどにより、憩い、やすらぎの空間の形成をめざすこととします。
- 「賑わいのネットワーク」を補完する通路整備を行い、地区内ネットワークの強化、周辺地域からのアクセスの確保を図ることとします。



(3) JR大阪駅周辺のネットワークについて

大阪駅周辺の歩行者空間は、主に地下レベルで形成されており、鉄道駅は地下を主に、地上、階上にあり、重層構造になっています。公共と鉄道事業者が協力し、北地区の開発に伴う歩行者交通の増加に対応し、大阪駅を中心とする東西方向及び南北方向の鉄道連絡の強化、南北市街地間の連携の強化、歩行者の回遊性の向上を図るため、歩行者ネットワークの面的な拡大、多層的な施設整備に取り組めます。

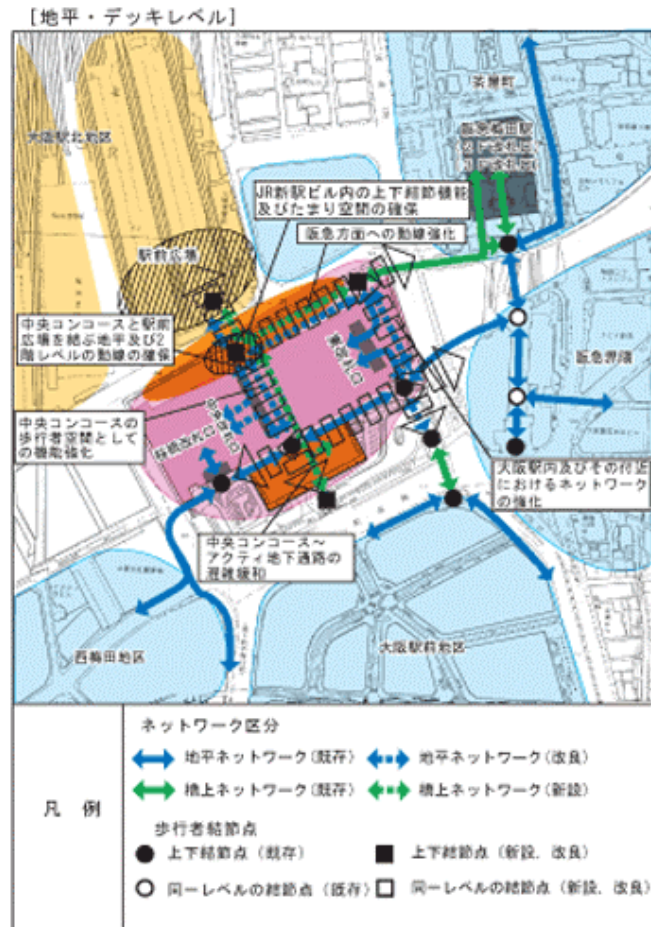
① 北地区とJR大阪駅南側地区とを結ぶ南北連絡機能の強化

- ・ 南北方向の歩行者動線の主軸となる通路機能の強化に取り組めます。
 - 1) 中央コンコースの歩行者動線及び中央コンコースから駅前広場に至る円滑な地平南北動線の確保
 - 2) 中央コンコースから駅前広場へ至る動線として、2階及び地下を経由する通路の新設
- ・ 大阪駅の混雑緩和、開発に伴い増加する南北交通流動の分散のために、アクティ大阪地下通路～大阪駅上空通路～北地区駅前広場(2階レベル)へ至る動線整備に取り組めます。
- ・ 北地区の第2期開発、西梅田地区開発の熟成に伴う歩行者動線に対応し、2期段階に四ツ橋筋地下に通路整備を行い、東西地下動線と連携して回遊性を持った地下ネットワークを形成します。

② 東西連絡機能の強化

- ・ 四ツ橋筋の地下通路と接続し、既存地下ネットワークの回遊性の向上に取り組めます。
 - 1) 1期段階で、地下鉄梅田駅方面～大阪駅間の東西地下通路の確保
 - 2) 将来の鉄道新駅や2期開発地区への動線として大阪駅～四ツ橋筋地下通路間の東西地下通路の確保
- ・ 阪急方面から大阪駅へ至る2階レベルの歩行者通路の整備に取り組めます。

JR大阪駅周辺歩行者ネットワークの形成



3. 駅前広場について

(1) 基本コンセプト

- ・ 駅前広場は、大阪を訪れる人々が、集い、往来する場所として、アメニティ豊かで、北地区全体のシンボルとなる「人」中心の広場として整備します。

(2) 広場計画の方針

- ・ シンボル性、修景、眺望・景観に優れ、にぎわいがあり、人を重視した玄関口としての空間形成を図ります。
- ・ 一部交通機能を広場内に確保することにより、周辺の道路交通問題の軽減、南口駅前広場の修景空間の確保等を図ります。

(3) 計画内容

①位置及び機能等

- ・ 周辺の各鉄道駅との結節、開発を先導する必要性から、第1期時に大阪駅中央コンコース北口に面する位置に駅前広場を確保します。
- ・ 特に、駅から、また駅への優れた眺望や景観を確保する歩行者空間や修景空間を主に配置し、駅に隣接する位置に一部、バスの乗降機能等を確保します。
- ・ 西側街区四ツ橋筋付近に2期段階で駅前広場を確保し、これにより、南口駅前広場の交通機能の再編、南口で不足している修景空間歩行者空間の充実などを図ります。
- ・ 規模については、1期で約1.5ha、全体で約3haを確保します。

②歩行者動線について

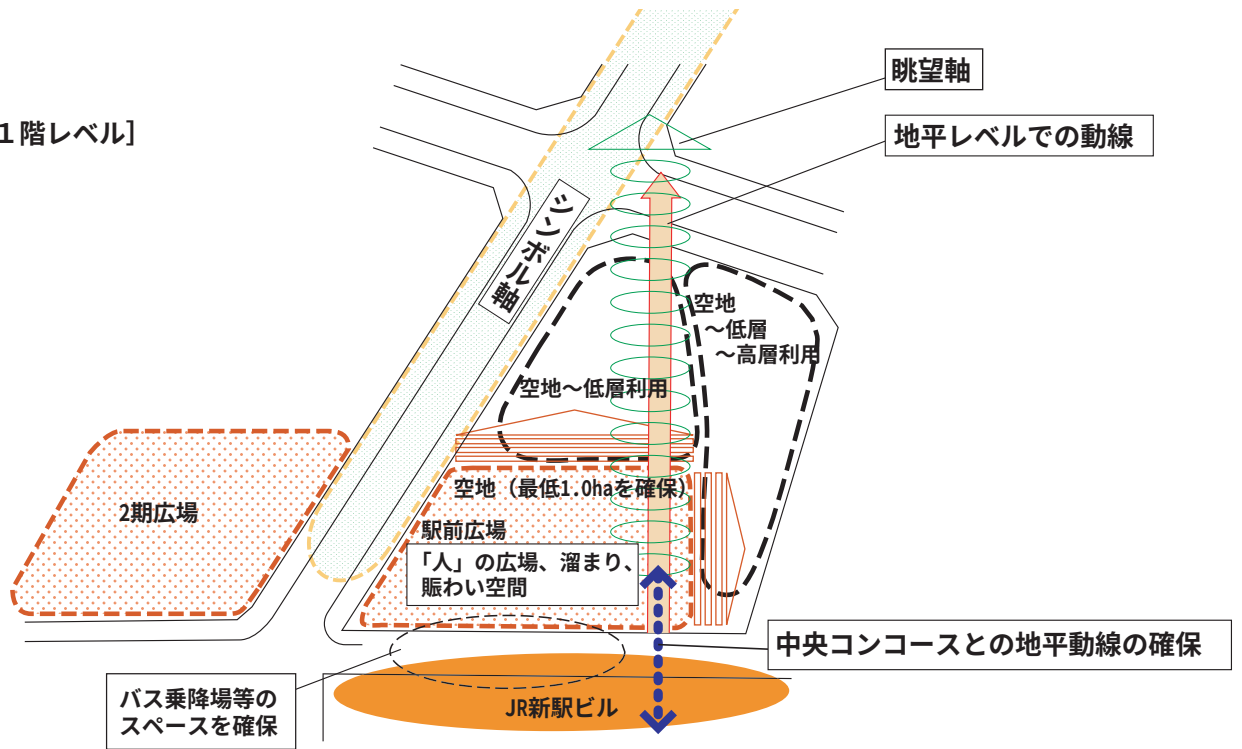
- ・ 中央コンコースと東西中央線以北の街区を地平レベルで結ぶ快適な歩行者動線を確保します。
- ・ 阪急方面・JR大阪駅橋上通路からの歩行者動線を受け止める2階レベルの駅前広場と、駅前広場、東西中央線及び四ツ橋筋上空を横断する歩行者デッキを整備し、民間開発計画とも連携して、駅前広場から北側及び西側街区へ円滑に誘導する動線を確保することとします。
- ・ 地下鉄梅田駅、JR大阪駅から広場北側の民間ビルや鉄道新駅への動線を確保するため、駅前広場内に南北・東西方向の地下通路を整備します。

③駅前広場隣接宅地との一体的な整備

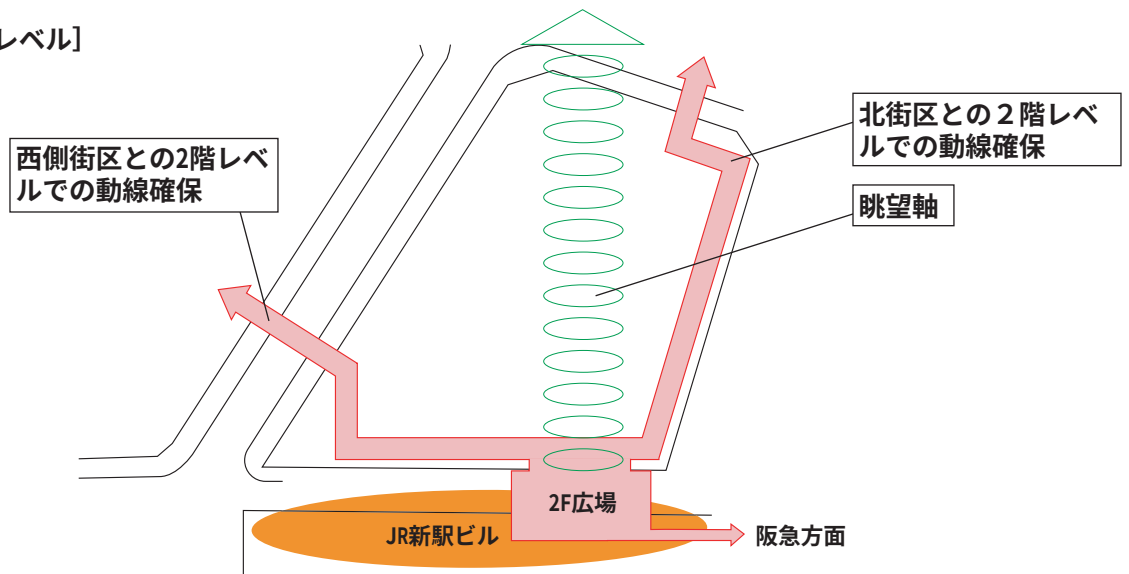
- ・ 1期駅前街区で開発を先導する駅前広場の機能をより高めるためには、公共による駅前広場計画と民間による広場北側の建築計画が協調することが不可欠です。
- ・ そのため、民間開発において、そのノウハウを活用し、公共が整備する広場空間を含め、建築デザイン等にも配慮した一体的な空間形成を図ることが必要であり、以下の方針に基づき、広場及び当該宅地の整備の誘導をめざします。
 - 公共による駅前広場やJ R新駅ビル計画と合わせた高質な空間形成をめざし、1) 眺望の確保（眺望軸の確保）、2) シンボル軸への空間の広がり確保、3) J R新駅ビルから（への）優れた眺望・景観・シンボル性等の確保、に努めるものとします。
これらの条件のもと、民間建築計画に対しては、
 - 1) 眺望軸方向から西側については、空地利用もしくは眺望・景観に配慮した低層利用（1～2階程度）にとどめ、屋上緑化や屋上の広場機能の一部としての活用などを誘導する
 - 2) 駅前街区内の東側については、公共広場から空地の広がりを一定確保したうえで、空地利用から高層利用まで柔軟に対応することとします。
 - 歩行者動線としては、大阪駅中央コンコースからの動線を基本に地平レベルで広場空間と一体となって確保し、また、2階駅前広場から北街区・西街区へ同レベルで、眺望等に支障しない位置に連続して確保するよう誘導するとします。
 - 広場計画については、J R新駅ビル計画との関連、四ツ橋筋との一体性のある空間形成、民間事業としての建物用途・デザイン・空間配置、歩行者動線計画等を踏まえて決定します。

駅前広場の整備方針

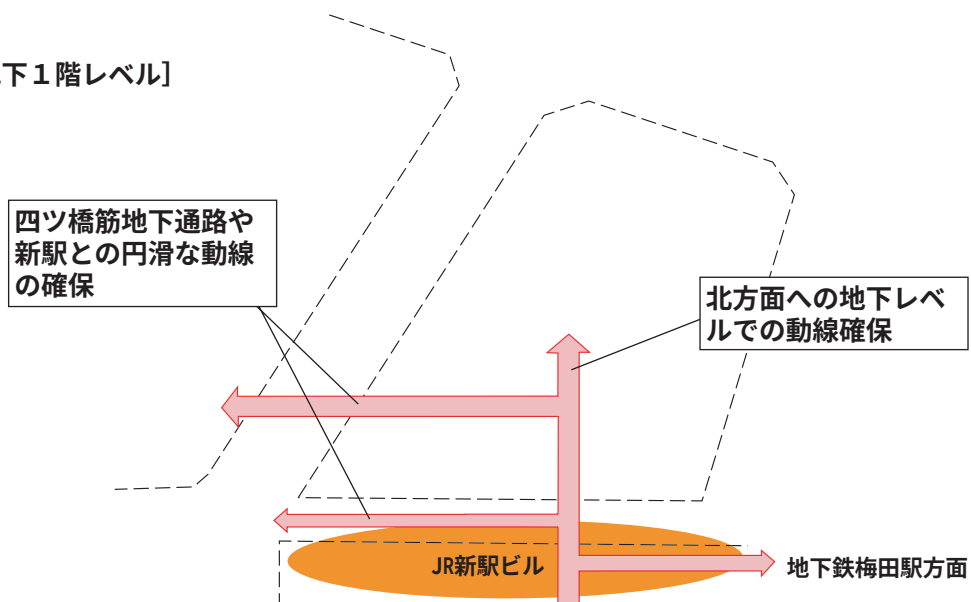
[1階レベル]



[2階レベル]



[地下1階レベル]



4. 東海道線支線地下化について

(1) 整備の必要性

梅田貨物駅西端部を運行している東海道線支線は、貨物駅とともに、当地区の都市基盤整備や一体的な土地利用の支障となっており、踏み切りの解消、地区アクセス・幹線道路のネットワーク効果の向上、土地利用の増進のために地下化を図ります。

(2) 整備方針

- ・ 開発に伴い鉄道地下化を行うことが必要であり、なにわ筋線の整備と切り離して整備する場合も、将来、なにわ筋線が共同利用することにより、全体事業費の低減にもつながるよう、貨物・旅客列車が共用できる地下構造で検討します。
- ・ ルートとしては、宅地の効率的な利用が可能となること、新駅を地区の中心付近に設置できることから、九条梅田線及び四ツ橋筋の道路地下を基本とし、整備時点で確定することとします。
- ・ 新駅については、地下化時点では1面2線を基本とし、なにわ筋線整備時点で2面4線となる可能性を考慮した構造とします。
- ・ 新駅の位置については、大阪駅との乗り換え利便性の確保、西梅田地区や大阪駅前地区等の南側市街地との連携可能な九条梅田線と四ツ橋筋との交差点北西部付近を基本として検討を進めます。
- ・ 整備時期については、第2期の開発にあわせることをめざすものとします。また、実現に向け鉄道事業者等関係者と検討協議します。

東海道線支線の地下化

