

都市空間形成

1. まちづくりの考え方

1 - 1 . 交通計画

地区を訪れた人々が歩いて楽しく、快適さを感じるまちとして、歩行者が主体となる交通ネットワークの形成を図ることとします。

そのため、南北線・東西線はシンボル軸・賑わい軸にふさわしい広幅員の歩道を確保した街路とします。

また、地区内の車の流入を抑えるために、南北幹線交通は地区西端部に整備する幹線道路により処理します。

J R東海道線支線の地下化を図り、関西国際空港や京阪神主要都市との直結性を強化し、国際的・広域的拠点としてのまちづくりをめざします。

(1) 幹線道路ネットワーク

1) 幹線道路ネットワークの考え方

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と、北方面への円滑なアクセス機能を確保することとします。

また、阪神高速から新御堂筋への円滑なアクセスを確保するとともに、当地区の広域アクセス性の向上を図るため、阪神高速道路梅田ランプの活用について検討します。

2) 各路線の整備方針

筑前橋筋延伸及び北中津線

- ・ 南北方向の通過交通流動の地区内への流入を極力抑制するとともに、幹線交通流動の円滑化を図るため、東海道線支線を移設した後の鉄道敷を利用して、地区西側に筑前橋筋を延伸し、北中津線を新設し、新御堂筋へと接続します。これによって、阪神高速道路梅田ランプからも新御堂筋への円滑な動線を確保できるとともに、国道2号の市内西部方面からの東行き交通を分散し、交差点の渋滞緩和などの効果がもたらされます。

南北線

- ・ 当地区の南北方向の骨格を形成するシンボル軸として、幅40mを確保しつつ、流入する通過交通を極力排除することにより、地区へのアクセス機能をもつ往復4車線道路とし、歩行者主体の空間を形成します。さらに、将来の鉄道の地下敷設空間としても活用します。

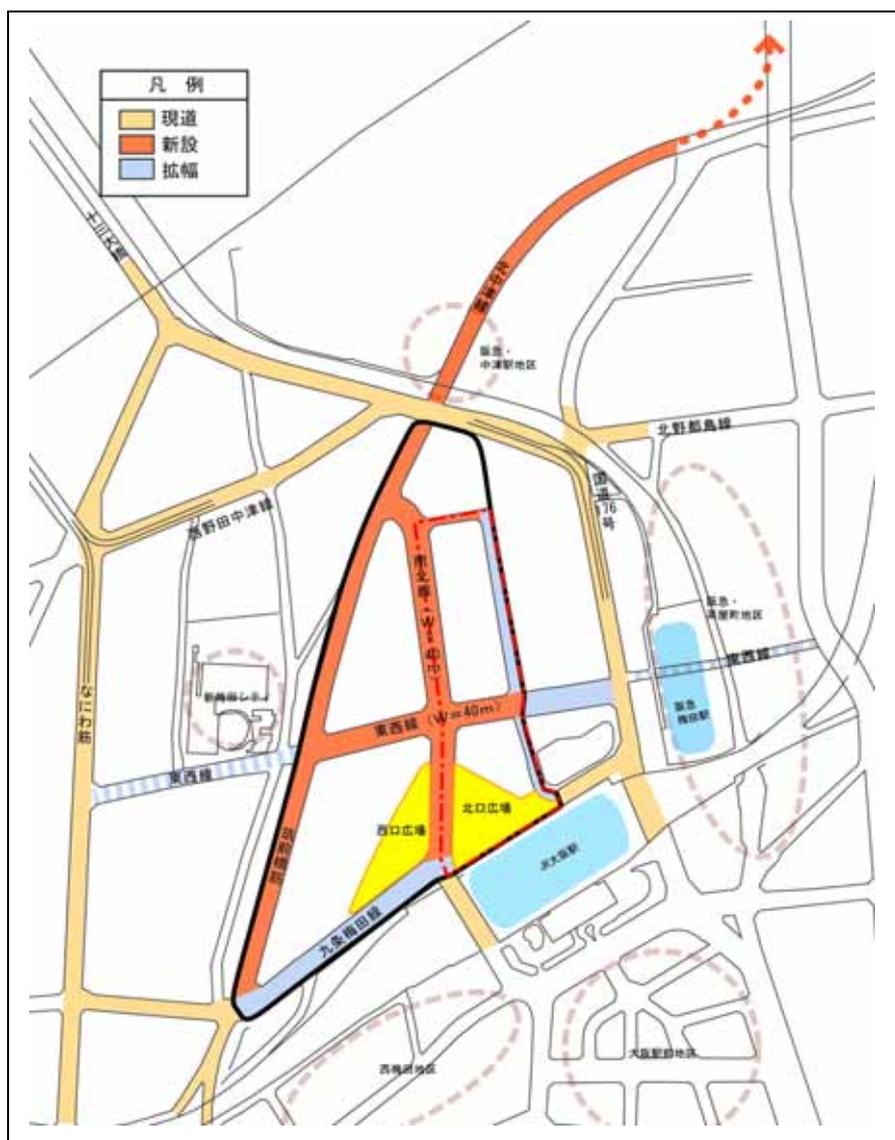
東西線

- 当地区の東西方向の骨格を形成する軸として、幅40mを確保しつつ、往復4車線の道路として整備し、地区へのアクセス機能を確保します。
- また、東西線の東西方向への延伸については、周辺市街地の再整備等を促進するなどその実現に向けて努めます。

九条梅田線

- 西方面からの当地区へのアクセス機能と阪神高速道路梅田ランプへの円滑な出入り空間を確保するとともに、当地区西側街区とJR大阪駅前やシンボル軸とを結ぶ安全かつ快適な歩行者空間を確保するため、拡幅整備します。また、将来の鉄道の地下敷設空間としても活用します。
- なお、JR大阪駅中央コンコース北側に北口広場を整備し、現在の道路機能は東西線等により代替します。

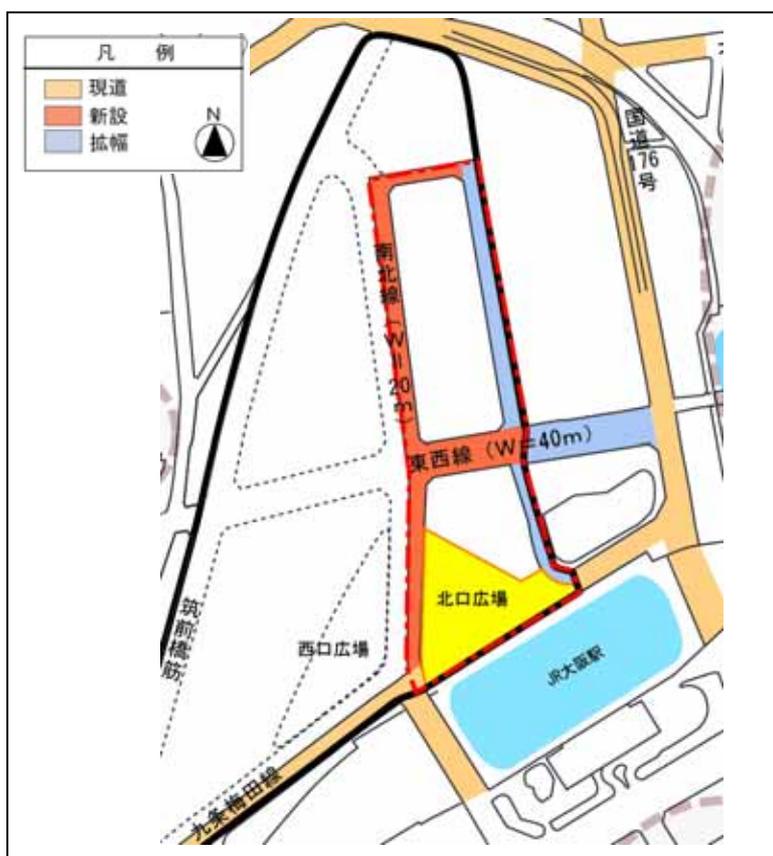
道路ネットワークの形成



3) 段階的整備

- ・ 先行開発段階では、当地区へのアクセス道路、また、北口広場の整備に伴う九条梅田線の代替道路として、先行開発区域内の南北線及び東西線を整備します。また、東側に区画道路を整備し、敷地内へのサービス、駐車場出入口等の機能を確保します。
- ・ 西地区開発時においては、先行開発段階で整備された南北線の拡幅・延伸、東西線の延伸、九条梅田線の拡幅により、当地区の骨格を形成するとともに、地区へのアクセス機能を強化します。また、筑前橋筋の機能強化及び北中津線の整備により、南北幹線交通の新御堂筋への円滑なアクセスの確保し、大阪都心における幹線道路ネットワークの強化を図ります。
- ・ また、長期的には、北方面への交通流動を、筑前橋筋延伸線を軸に十三方面及び新御堂筋方向に誘導するため、筑前橋筋延伸部と十三大橋のネットワーク化を検討します。

先行開発時の道路ネットワーク



(2) 駐車場等

1) 基本的な考え方

民間事業者が互いに協力・協調しながら、地区全体の駐車需要に応じた適正な規模・位置に整備し、効率的な駐車場運営と効果的な交通動線の実現をめざします。

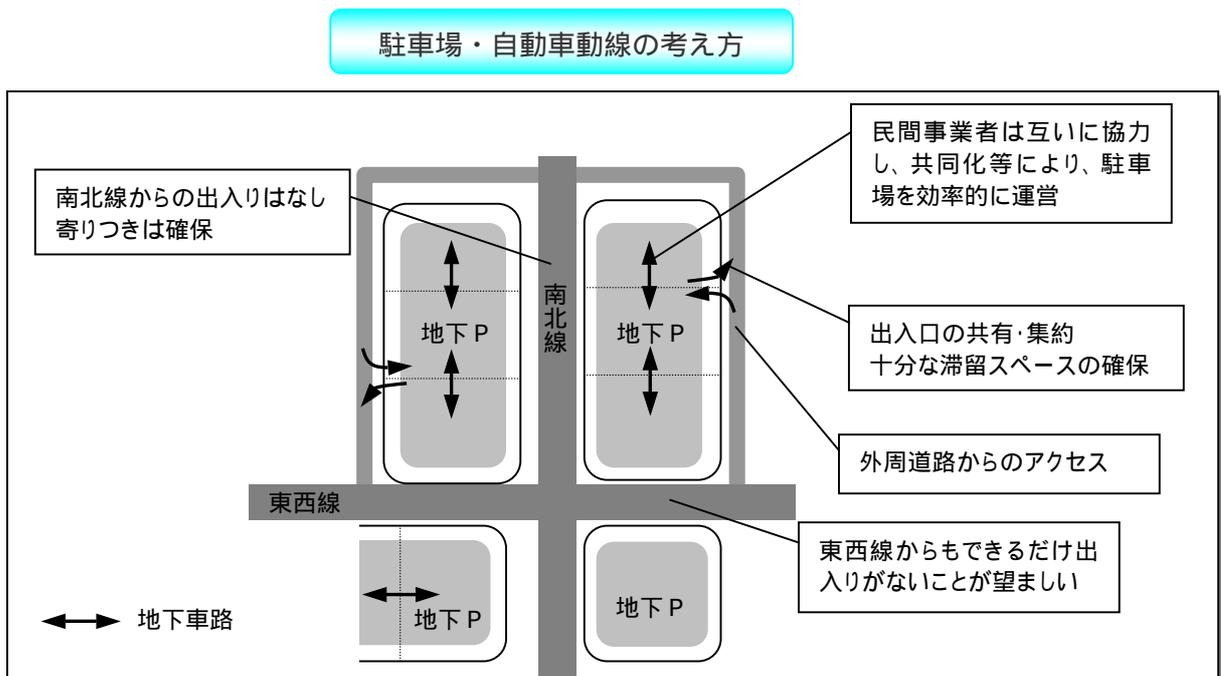
2) 駐車場計画等

地上部の交通安全性や景観の保全を図るため、基本的に各建築物の地下に設置するよう誘導します。民間事業者ができる限り駐車場の共同化、地下連絡車路のネットワーク化を図り、出入口・駐車場・荷捌き施設を共有・集約するとともに、一元的に管理を行うことにより、駐車場や荷捌き施設の効率的な運営、自動車来訪者への案内の簡便化、円滑なアクセス動線の確保による地区内交通の低減をめざします。

3) 自動車動線計画

南北線においては、自動車交通の敷地へのアクセスによる歩行者動線の分断を避けるため、敷地への出入口はとらず、外周道路からアクセスするものとします。ただし、一時的な乗降機能は備え、利便性を確保します。また、東西線についても、賑わいある歩行者空間の形成が阻害されないよう、敷地への自動車の出入口を極力設けないこととします。

民間事業者は、道路交通への影響を避けるよう、敷地内に十分な滞留スペースの確保を図ることとします。



(3)鉄道ネットワーク

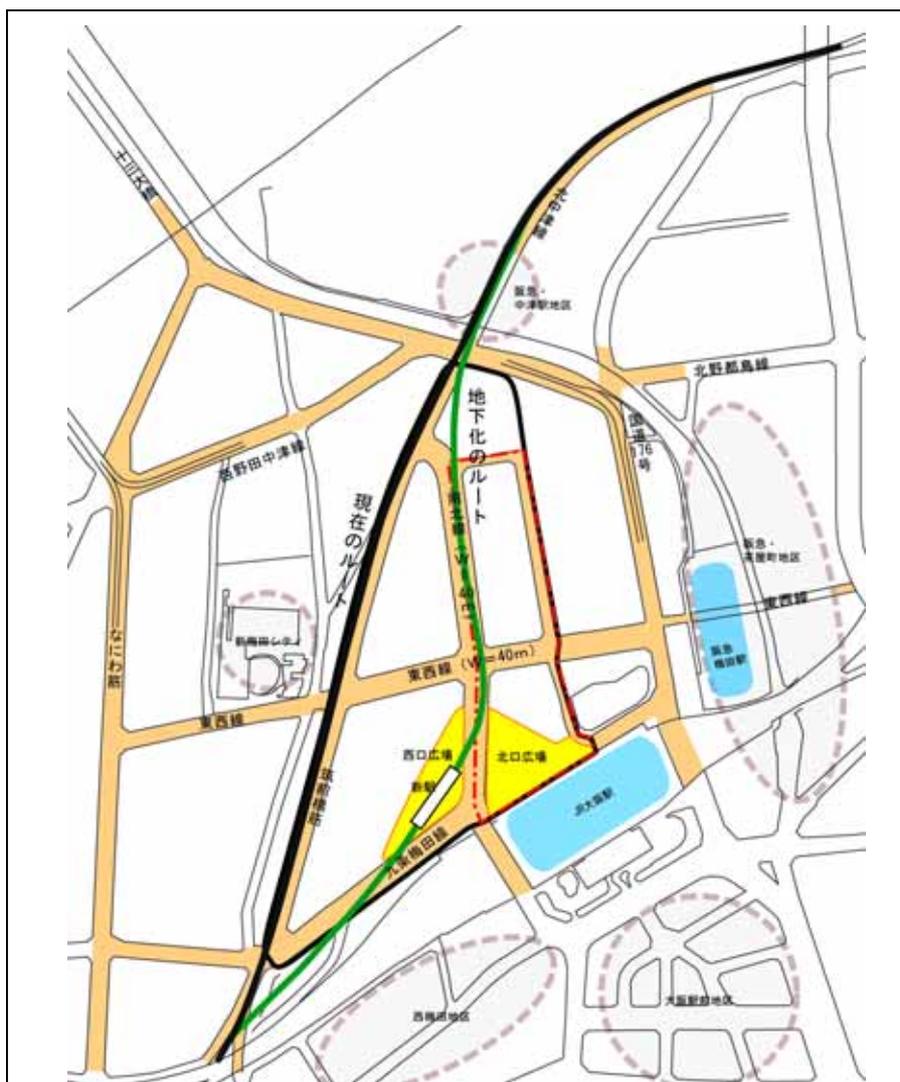
1)鉄道ターミナル機能の強化

大阪駅北地区に隣接するJR大阪駅や阪急、阪神、地下鉄などで構成されるターミナル地区では、関西国際空港、京都、神戸、奈良等につながる鉄道網が既に整備されていますが、当地区の開発にあわせ、既設の路線間での相互乗り入れ等、広域鉄道ネットワークの強化に向けた検討を行い、国内の各都市と直結するとともに、関西国際空港を通じ国外からも容易にアクセスできる一大交通拠点としての機能強化に努めます。

2)東海道線支線地下化

全体整備時点において、東海道線支線を地下化するとともに新駅を設置し、特急「はるか」や「くろしお」等を停車させることで、関西国際空港まで約40分で、和歌山まで約50分でアクセスできるようになるなど、関西の中核拠点となる当地区の広域交通ターミナルとしての機能強化を図ります。当路線は、将来、なにわ筋線が共同利用することにより、鉄道による市内の南北軸の強化を図ることが可能です。

東海道線支線の地下化



1 - 2 . 水と緑のネットワーク

水都大阪を再生する水と多様な緑のネットワークにより大阪の新しい顔となる個性的で魅力ある都市空間を創出します。
場所ごとの特性を活かしたストーリー性のある水と緑を配置します。

(1)水と緑の考え方 水と緑で都市環境を再生する

当地区では、水都大阪を再生する水と、多様な緑のネットワークにより、大阪の新しい顔となる個性的で魅力ある都市環境を創出します。このアメニティ豊かな環境で、新たな人々の交流、ビジネスが生まれ、活力に満ちた次代の大阪の再生をめざします。

当地区での水の景と一体となった、まとまった緑は、淀川左岸や中之島までも含む広域へと水と緑の都市環境を拡げる先導役と位置づけられます。

シンボル軸における場所ごとの特性を活かしたストーリー性のある水と緑の演出は、来訪者を駅前から地区の北端まで誘います。

(2)緑のネットワーク 多様な緑のネットワークで緑あふれる都心づくり

多様な緑のネットワークにより、緑あふれる都心を公民一体となって創出します。

駅前広場と中津駅前の緑の拠点は、地区南北の緑の拠点を形成するとともに、これらを結ぶシンボル軸の緑と併せて、地区全体へと緑のネットワークをひろげる緑の骨格を形成します。

シンボル軸の緑は北側の自然な緑から、南の駅前広場に向かってより都市的な緑へと形を変えるというように、それぞれの場所の特性を活かした特色ある緑を配し、魅力ある緑の都市環境を創出します。

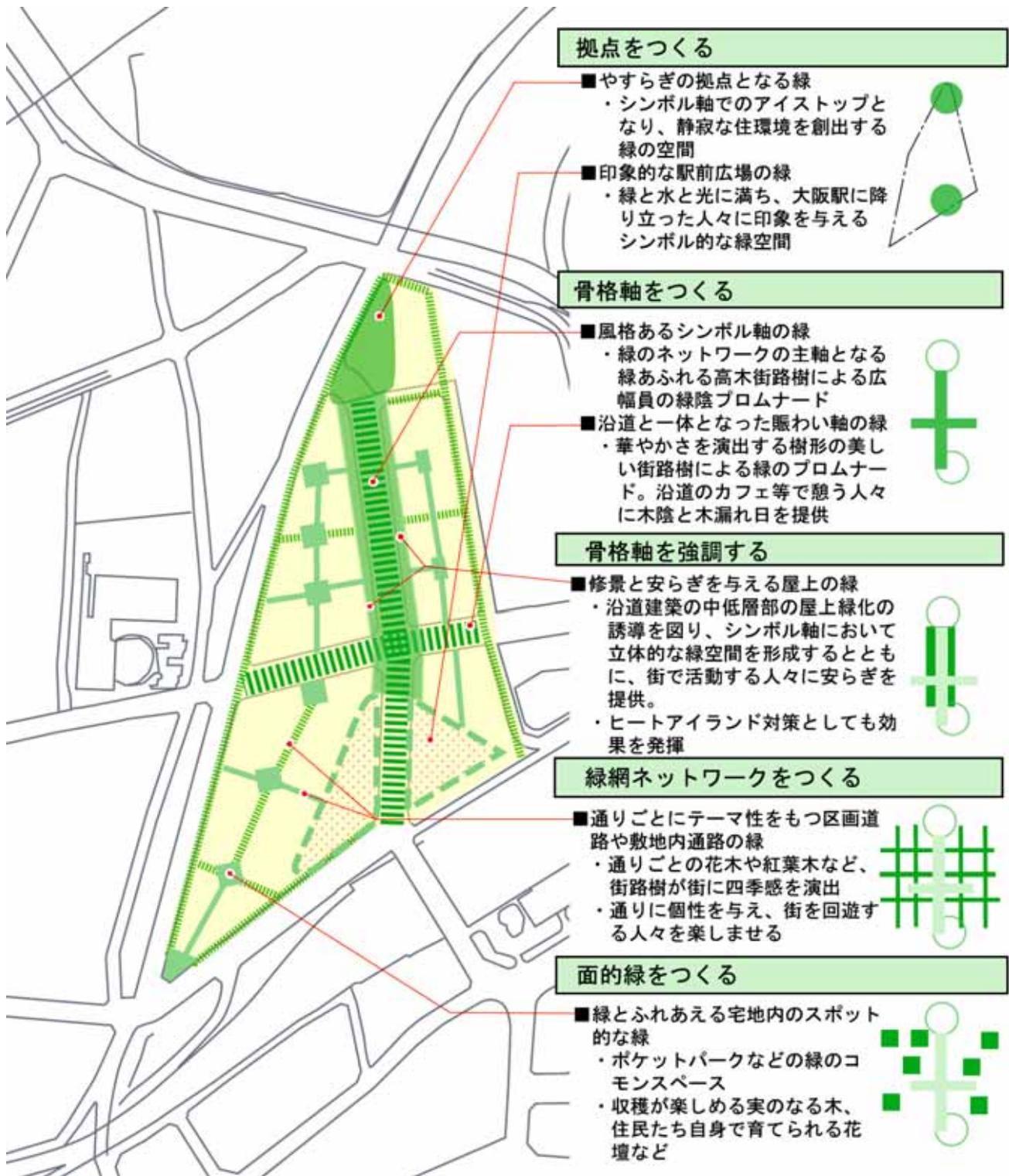
建築物の敷地内には、スポットとしての緑や花など民間の創意工夫による個性と変化を取り入れたまちなみの形成を促します。また、建築物の低層部・中層部における屋上緑化や壁面緑化も促し、公民が一体となって緑の形成を進めます。

(3)水のネットワーク 豊かな水の表情をもつまちづくり

大阪は水の都ともいわれ、古くから水と関わってきた都市です。当地区では、新しい人と水のあり方を発信しうる場を創出し、水都大阪の再生をイメージしたまちづくりを図ります。

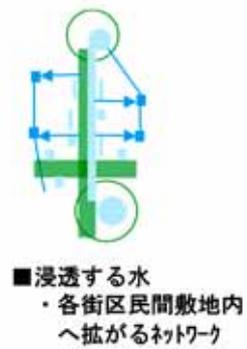
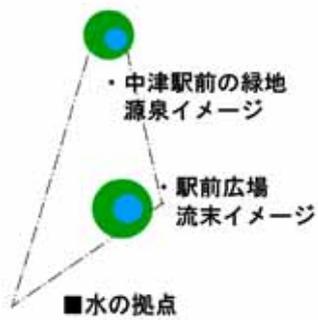
シンボル軸の水は、北の緑の拠点から南の駅前広場への流れとなって地区全体の水のネットワークの主軸を形成します。さらに各街区においては住宅・商業などの土地利用形態にふさわしいそれぞれの特色をもった水の表情を導入し、ストーリー性ある水環境を創出します。

緑のネットワーク形成のイメージ



水のネットワーク形成のイメージ

■水のネットワーク・ダイアグラム



癒しの水ゾーン
 ・北の緑の拠点での源流イメージ
 ・緑の中の静かな水面は癒しの空間となる



憩い水ゾーン
 ・住居系における水辺の憩い空間
 ・せせらぎなどは子供達の遊び場となる



賑わい水ゾーン
 ・商業系等における噴水などの水は驚きや発見の場となり、何度でも訪れたいくなる



誘い水ゾーン
 ・駅前広場において流れの終着をイメージする水
 ・人を迎え入れ、水都大阪を印象づける



1 - 3 . 快適な歩行者空間ネットワーク

歩行者ネットワークを充実させ、回遊性の高い歩いて楽しい空間づくりを進めます。

1)安全で快適なゆとりある歩行者空間の整備

誰もが安全かつ快適にまちでの活動を楽しむことができるよう、バリアフリーへの配慮やユニバーサルデザインの導入などを図るとともに、広幅員歩道の整備、沿道建築物のセットバック等によるゆとりある空間の確保、水と緑あふれるアメニティ豊かな歩行者環境の創出を図ります。

また、初めての来訪者でも円滑に移動できるよう大阪駅周辺地域も含めた共通のサインシステムを導入します。

2)回遊性の高い歩行者動線ネットワークの形成

地区の骨格を形成するシンボル軸と賑わい軸での地平レベルでの歩行者動線の連続性の確保を中心としながら、敷地内や駅前広場等においても賑わいあるネットワークを確保し、性格の異なる多彩な歩行者空間の形成により、まちの回遊を楽しむことのできる歩行者ネットワークの形成を図ります。

また、歩行者の移動を支援するため、IT 技術を活用した歩行者案内システムや地区内循環バス、ムービングウォークなど、開発者間で協調して必要な地区内交通システムの充実を検討することとします。

3)周辺地区のネットワークの形成

当地区周辺には、業務・商業の一大集積があり、多様なネットワークを形成しています。

当地区は、その中心に位置しており、ネットワークの強化、拡大を図ることにより、さらなる巨大ネットワークの形成するため、地区周辺からアクセス性を高め、地区内へと誘うよう地区の出入口において、魅力ある空間形成をめざします。

歩行者ネットワーク形成のイメージ



シンボル軸
 広幅員の歩道空間と敷地内の空間や建築物が一体となって、水や緑のあふれるゆとりと風格のある空間を創出

賑わいネットワーク
 地区内を楽しみながら回遊できるように、店舗やギャラリー、ポケットパークなどを連続的に配置

賑わいと境界性を持つヒューマンスケールの空間

賑わい軸
 商業施設と一体となった木漏れ日空間を創出し、賑わいある動線の主軸を形成

回遊のアクセントとなるスポット

北口広場

外周道路
 周辺環境と調和するよう、セットバックしてゆとりある歩行者空間を形成

1 - 4 . 先進的な都市環境の創造

先進技術を取り入れ、時代をリードする都市環境の創造をめざします。

当地区では、ナレッジ・キャピタル等で生み出される先進技術を取り入れ、社会の要請に対応した時代をリードするまちづくりを進めます。

(1) 環境負荷の低減

新技術を導入した地球環境にやさしいエネルギー運用システムの構築を推進し、太陽光等の自然エネルギー・未利用エネルギーを積極的に活用するとともに、未利用の資源や再生可能な資源の利用や廃棄物の抑制を図るなど、環境への負荷低減と資源の有効利用をめざします。

特に、当地区の特徴である豊かな水と緑の空間を活かして、

- ・ 面的に広がる水の配置やボリュームのある樹木、屋上・壁面緑化、さらにはシンボル軸における「風の道」としての効果等によるヒートアイランドの緩和
- ・ 水の循環利用や雨水利用など水のリサイクルシステムの採用
- ・ 水のネットワークを活用した環境への負荷軽減策の検討

等を推進します。

また、当地区では、比較的まとまった開発規模で、かつ土地利用が複合するメリットを活かして、熱や電力など様々なエネルギー需要に対して、地区全体で一括して運用を最適に管理するエリアマネジメントの考え方を取り入れ、効率的でコスト優位性をもつ環境負荷の少ないエネルギー運用を目指します。エネルギーの運用・管理のみならず、IT技術等を活用して、都市施設管理や3R活動(リデュース、リユース、リサイクル)のトータルの管理を地区全体で行い、環境負荷の低減、資源の有効利用、エネルギーの効率的な運用が可能となるしくみづくりをめざします。

(2) コビキタスネットワーク環境

当地区では、生活をする人、仕事をする人、来訪した人など、あらゆる人々の都市活動をサポートする「コンシェルジュ」として機能するサービスが供与されるコビキタスネットワーク環境を整え、まちの情報やルート案内はもちろん、誰もが必要な時に必要な情報が得られる環境づくりをめざします。

また、ナレッジ・キャピタルなどが生み出す最先端のIT技術と絶えず触れ合えるまちづくりを進めます。

(3) 安心・安全のまちづくり(セキュリティ、防災)

当地区では、子供から老人まで、また、世界から訪れた人々など誰もが24時間安心して活動できる安心・安全なまちづくりに取り組みます。

最先端の技術やシステムを導入し、地区独自のセキュリティ強化をめざします。

また、当地区ではオープンスペースを十分に確保し、平常時はアメニティ豊かな都市空間を提供するとともに、災害時には延焼防止機能をもち、当地区周辺からの一時避難機能などを有する貴重な防災空間として活用します。さらに、当地区の立地特性を活かした広域的な防災中枢機能等についても検討を進めます。

1 - 5 . 都市デザインの基本方針

公民連携して一体的、総合的な都市デザインに取り組み、芸術性豊かなシンボリックで風格のあるまちなみ形成を図ります。

超高層建築物が近接し、林立することなく、空間的な広がりのあるまちなみを形成します。

(1) 一体的かつ総合的なデザインコントロール

当地区では、公共と民間、民間と民間が協働、あるいは役割分担しあって、地区のシンボル・骨格となる空間から個々の建物、敷地内のオープンスペース、水や緑が作り出すヒューマンスケールな小空間まで連続的に構成し、ネットワーク化し、魅力あるまちづくりを誘導します。

そのため、地区の骨格となる軸線を創出するとともに、公共空間や周辺との連続性や一体性、統一感を意識した建築物のデザイン誘導、オープンスペースにおける水と緑の演出、ランドマークの形成などを実現し、シンボリックで風格のあるまちなみの形成を図ります。

特に、広場やシンボル軸においては、他では見られない大阪の代表的な風景をもつ視点場の創出に努めることとします。

(2) ボリュームバランスに配慮したまちなみ形成

建築物のボリュームについては、大阪駅前にふさわしい土地の高度利用を図りますが、超高層建築物が近接し、林立することなく、空間的な広がりのあるまちなみを形成するよう、適切なバランスのとれた建物配置やまちなみの形成を誘導します。

シンボル軸や賑わい軸沿いでは、低層部においては商業施設等の建築物を連続的に配置し賑わいの連続性を保ちますが、地区全体としては、十分なオープンスペースを確保し、ゆとりと落ち着きのあるまちなみを形成します。

また、当地区では、一体的で統一感のあるまちなみ形成や賑わい、歩行者ネットワークの連続性の確保に向け、複数の敷地を一体とみなすスーパーブロックでの開発を基本とし、事業者間の調整・連携により、まとまりのあるまちなみと空間形成を図ります。

(3) 魅力ある景観形成に向けたルールづくり等

大阪の顔である当地区は、魅力ある景観形成に向け、建築物や広告物、案内サイン、パブリックアート等の形態・意匠、材質、色彩等について、街区単位あるいはまち全体で共通するヒューマンスケールなプランづくり、ルールづくりはきわめて重要な要素の一つです。まち全体で秩序ある色彩の使用範囲をつくり守るなどにより、まちのまとまり感を高め、魅力的でわかりやすい景観形成をめざします。

(4) 芸術性豊かな空間づくり、夜間景観の創出

シンボル軸や広場のオープンスペースでは、緑や水のデザインと協調したモニュメントを配置するなどにより、地区のランドマーク空間を創出するとともに、人々にうるおいと安らぎを提供する芸術性豊かな空間づくりをめざします。

また、24時間多くの人が集う、活気に満ちたまちにふさわしい演出として、水と緑の景と一体となり、季節やイベントにも対応したイルミネーション等による光のアートや事業者の協力による建物自体のライトアップ、ショーウィンドーの照明の工夫など、夜間景観の創出にも取り組みます。

夜間景観のイメージ(例)

