

## 第2回 新大阪駅周辺地域都市再生緊急整備地域検討協議会会議 議事要旨

■日 時：令和元年9月26日（木）10：00～11：40

■場 所：大阪市役所 屋上階（P1） 共通会議室

■出席者：別添の「出席者一覧」のとおり

■要 旨：

### 1. 開会

#### (会長)

- ・今年1月に第1回の協議会を開催し、それ以降にもいくつかの動きがあった。3月におおさか東線が開業し、新大阪から奈良への新しい人の流れができた。また、8月には新大阪駅の中央改札口前にトラベルサービスセンターもできた。
- ・5月にはスーパー・メガリージョンの構想検討会が最終とりまとめを公表している。また、北陸新幹線の環境影響評価手続きも開始されており、広域鉄道ネットワークの一大結節点としての役割がますます高まってきている。
- ・前回の協議会では、新大阪駅周辺の担うべき役割について意見交換したが、今回は導入すべき都市機能について議論したい。自由闊達な議論をお願いしたい。

### 2. 出席者紹介

#### (内閣府)

- ・東京圏では、2020年のオリンピック・パラリンピックを見据えて、渋谷や池袋、横浜などを中心に大規模な都市開発が続いており、様々なビルの開業が控えている状況。
- ・その次の社会的なインパクトは2025年の関西万博だと認識している。オリンピック・パラリンピック以降の日本経済を動かす大きな原動力となる。大阪には頑張ってもらいたい。
- ・万博以降もリニア中央新幹線の開業によって、7,000万人の巨大都市圏であるスーパー・メガリージョンが形成されることになる。本検討協議会において、さらなる国内の経済成長の起爆剤となるマクロな視点でも議論を深め、全国の都市再生をけん引してもらいたい。

### 3. 新大阪駅周辺地域に関する経過及び検討スケジュール

意見・質問なし

#### 4. 新大阪駅周辺地域の担うべき役割について

##### (京都大学 小林教授)

- ・詳細については詰まってきた印象があるが、将来のイメージをもう少しみなさんと共有しておく必要がある。
- ・グローバル化が進んでくる中で、アジアの都市と一体的に進化していくような、ダイナミックな視点が必要ではないか。
- ・ゲートウェイという言葉は入り口というイメージがあるが、これでは弱く、よりダイナミックにわくわく感を出す視点が必要なのではないか。
- ・景観や空間、情報発信の拠点に関しても深堀が必要だが、アジアのダイナミズムを新大阪で感じられる内容が大事である。
- ・都市の役割に関する発想の転換期だと思う。リニア中央新幹線や北陸新幹線の開業と同時に分岐点に立つような発想が必要ではないか。
- ・大阪の特徴として、“ハッとするとところ”と“ホッとするとところ”の両面がある。これだけインバウンドが多いということは、その両面があるからである。その2つは守っていかないと衰退してしまう。
- ・ロイターの国際都市ランキングで大阪が4位で東京が7位であったと思う。その他のランキングでも数年前に此花区が4位になったという事実もある。それは良さであり、ここを再発見していくのが大事ではないか。
- ・イメージ図については、リニア中央新幹線や北陸新幹線が表現されているとはいえ、現在もこのような動きがあるのではないか。もう少し楽しそうなイメージにならないか。若い人のアイデアも盛り込みながら創造的に改善していったほしい。

##### (大阪府立大学 橋爪教授)

- ・1点目として、機能という言葉になるかわからないが、象徴的なものを新大阪に持ちたい。2025年の大阪・関西万博後を考えた時に、大阪が真の国際都市となり、若々しい都市として世界にアピールしていくためのシンボルが、都市のゲートである新大阪にも必要である。
- ・それは巨大なモニュメントのようなものではなく、世界から見た魅力的な新たな象徴がないと人が集まらない。
- ・これまで新幹線の駅を各地に整備するなかで、どこでも同じような駅前の空間が形成されてきたという批判もある。そのような批判も踏まえて、個性的で象徴的なまちづくりをしなければならない。
- ・2点目として、ここで用いている「デジタル化」という言葉自体は、少し古いのかもしれない。「スマートシティ」という言葉すら10年後にどうなるかわからない。例えば、大阪・関西万博の構想立案に携わる中で、「サイバー空間」や「フィジカル空間」を融合するという表現を使っている。Society 5.0をめぐる議論で使われている概念や内容

を入れていく必要があるのではないか。

- ・大阪・関西万博では、世界と共創していく（co-creation）というコンセプトが盛り込まれている。次の時代のリアルな人の交流に加えて、サイバー・フィジカルを融合する場というような概念を展開してはどうか。
- ・3点目として、世界の新たな高速交通機関の結節点の再開発事例を研究していただきたい。新大阪のベンチマークの都市をどのように捉えるかである。
- ・日本の新幹線の技術が世界に移され、世界各地で新しい駅ができ、地域交通や市内交通の接続のあり方、周辺部の開発も様々な事例が生まれており、今後も開発が続いていく。中国の新しい駅周辺のまちの作り方も特徴的であり、新たな駅の概念が発明されている。
- ・その際に、世界各地で日本の事例をモデルにして取り組んでいるケースもある。渋谷の面的な再開発は世界の人が参照すべき事例となっている。我々は、内外のプロジェクトを意識しつつも、その先を行かなければならない。
- ・日本は、戦後の復興で商業施設と駅とを一体化して再開発するという新たな発想を導入した。その後、世界にそのような空間づくりが広がった経緯もある。今回も、世界水準の駅周辺のまちづくりを眺めつつ、1歩、2歩も先に行く必要がある。
- ・アジアやヨーロッパなどの先進事例を研究し、現地にも赴いていただきたい。
- ・4点目として、都市のランキングが上昇する背景に「住みやすさ」がある。住みやすさの解釈は様々であるが、いかに住みやすい魅力あるまちにするかという発想は重要。そういうまちに、投資が集まり、新しいベンチャーやスタートアップが起きるという流れが世界の各都市の状況である。
- ・新大阪の周辺にも、居心地のいい飲食店の集まるエリアや、魅力的なレジデンスの集積など、エリア全体で住みやすいまちを作っていくことが大事である。
- ・最後に、イメージ図になるが、国際的な都市であるという感じが伝わってこない。世界の若いビジネスマンがクラフトビールを飲んで議論を楽しむような雰囲気など、国際的に魅力的なビジネスゾーンである旨を表現してみてもどうか。

#### (名古屋大学 森川教授)

- ・大学時代は、神戸から京都まで阪急電鉄で通学していたが、正直に十三や淡路で途中下車したことがない。新大阪は、新幹線に乗りに行く、空港のような場所としてのイメージであった。
- ・名古屋駅は、名古屋における商業やオフィスが集中して、一人勝ち状態であり、栄などは相対的に地盤沈下し、岐阜などの周辺都市のデパートも衰退してしまった。
- ・一方で、交通の便がよい新大阪はそのような拠点になれなかった。なぜなれなかったかの要因分析が必要かもしれない。
- ・導入すべき機能も、資料に示された内容は理解するし、これに尽きるような印象もある。
- ・放置すれば、タワーマンションばかりができる可能性がある中、住宅は敢えて資料から

外しており、そのようなまちにはしないということであると理解している。

- ・ビジネスや観光という視点で、狭い意味での新大阪は、十三・淡路・キタ・ミナミとどう差別化するのが重要である。ホテルであれば、5つ星、アジアの人が安く宿泊するようなものもある。飲食であれば、ピカピカ系、下町系という選択肢もある。
- ・庶民的なものは十三や南方に任せ、新大阪はピカピカ系にするしかないと思う。
- ・新大阪が発展しなかったのは、高架や鉄道によって地域が分断されていることにあると思う。これらをまたいで移動するのが大変である。
- ・それを感じさせないためにも、人工地盤を作るようなことがあってもよい。線路のバリアを感じさせず、分断なくストレスなく行き来できるようにするということである。
- ・そうすれば、都市機能は高いグレードのものが集まり、結果的に十三・淡路と役割分担ができてくるのではないか。
- ・このまま放置すれば、また新大阪は発展しない。人工地盤や象徴的なものも含めて、行政や経済界でテコ入れが必要な状況である。
- ・大阪全体として不足している施設は何なのか。ホール、スポーツ、大学、コンベンションなどあるかもしれないが、象徴的なものを確保し、ピカピカ系に仕立てる。提案の基本的機能は良いので、もう一段粒度を細かくして精査していく必要があるのではないか。

#### ((公) 関西経済連合会)

- ・1点目として、新大阪周辺エリアを考えるにあたって、関西の他の地域との関係の整理が必要ではないか。スーパー・メガリージョンの西の核、関西の玄関口として、北陸新幹線やリニア新幹線が新しく接続する交通結節機能が最重要である。
- ・今後のまちづくりの検討を具体化するにあたり、交通結節機能を前提として、人・もの・金・情報の対流を促す国際的モデルとなるような機能導入が検討されるべきである。
- ・その際、関西全体を見通せば、キタ・ミナミ、けいはんな、神戸や京都といった特徴的な拠点もある。関西を見渡してどのような機能が足りないのか。そのような流れで新大阪ならではの機能が何なのか議論していく必要があるのではないか。
- ・拠点の間での機能の重複や二重投資にならないような関西内での役割分担は必要である。
- ・2点目として、このエリアの活性化を成功するためには、交通インフラのさらなる充実が不可欠である。これらを深堀していくにあたり、北陸新幹線やリニア中央新幹線を想定した新大阪駅そのものの機能強化に加えて、バスターミナルの充実や新御堂筋との接続といった具体的な交通インフラ整備のあり方や課題が検討されるべきである。
- ・また、万博が開かれる大阪ということもある。MaaSや空飛ぶ車といった次世代モビリティの実装拠点として特徴づけてはどうか。イノベーション創出のモデル都市としていく観点の特徴づけである。
- ・3点目として、交通結節点である新大阪が備えるべき、交流・滞在機能である。イノベ

ーションのため国内外から新たな人材を呼び込むには、インターナショナルスクールや、外国人対応クリニック、多言語案内サインも含めて、海外人材の生活環境の向上も考えてみてはどうか。

- ・国の政策形成との連携を考えると、政策形成の会議は東京で開かれているが、関西からの発信が少なくなっている点は心配している。新大阪の機能強化にあたっては、アカデミアやビジネス、政策形成者が交流するような機能が重要ではないか。
- ・4点目として、現在の想定スケジュールでは、2020年度以降に都市再生緊急整備地域の指定、その後は未定となっている。交通機能がどのように整備されるかに左右されるのは理解するが、この場で時間軸の共通認識を持てればいいのではないか。
- ・資料の中では、北陸新幹線の開業が2037年と想定されているように見えるが、経済界としては、もう少し早く実現したいと考えている。また、海外のまちが国内諸都市よりも遠く表現されている概念図もあるが、海外と直結する関西・新大阪という視点を、より伝えなければならない。

#### (大阪商工会議所)

- ・淀川河川事務所と連携している淀川アーバンキャンプという事業を行っており、水都大阪らしい舟運・レジャーという文言が追加されたことについて感謝したい。
- ・説明を聞いていて、新大阪駅が持つべき機能はおおむね網羅されているのではないかと。敢えて申し上げるなら、インバウンドを2030年に6,000万人にまで増加させようとしている中で、それに向けたまちづくりをより鮮明に目指してもらいたい。
- ・1点目として、多文化対応である。関西空港にはムスリム対応の礼拝室がある。文化的背景が異なる外国人を受け入れるためには、多言語対応はもちろん、多文化対応の視点が必要である。それがあってこそ、ストレスフリーな空間が充実していく。
- ・2点目として、災害が多い日本に安心して訪れてもらうための災害対応力の充実である。昨年の台風で、外国人が不安な状況に置かれたケースもある。ハード・ソフト（災害情報の多言語化など）両面から、万が一の際も安心して過ごせる環境が必要ではないか。

#### (西日本旅客鉄道(株))

- ・今回整理されている3つの機能について、違和感はない。
- ・北陸新幹線については環境影響評価の手続きが始まっており、敦賀駅の開業の後、間断なく着工できるように、重要な新大阪についても各方面の方々と連携して検討していきたい。
- ・駅周辺のまちづくりを考える上で、特に新大阪駅周辺の歩行者動線が弱いことが問題であると考えている。多方面との連携も必要であり、ハード的に難しい点はあるが、一緒に検討していきたい。

### (阪急電鉄(株))

- ・今回の3つの機能については違和感ない。
- ・交通の結節性を良くすれば、通過される懸念もある。交流機能促進との両立は注意が必要である。
- ・新大阪・十三・淡路を一体的にグレーター新大阪とし、それとうめきたをどのように繋いでいくかがポイントである。リダンダンシーとしての淀川を渡る複数のルートや、東西の地域内の移動を円滑にし、にぎわいをもたらすことが大事ではないか。
- ・淀川については、分断要素である一方、貴重な環境資源である。また、将来的な川から海に向けた舟運としての結節点としての可能性もある。
- ・東西動線については、鉄道のみならず、未整備の道路整備を契機に MaaS や自動運転も活用しながら、有機的な繋がりを強化していくことがこの地域の発展につながる。
- ・夜の滞在という観点では、ホテルやレジデンスも必要になるが、イノベーションやスタートアップにて活躍できる場所にしようとするためには、ナイトライフの充実も必要である。十三・淡路の飲食関連はもちろん、新大阪駅前のフットサル場は、夜はビジネスマンによりにぎわっている側面もある。
- ・北側に出口があることによりまちが変わる側面もあり、歩行者動線の充実は重要である。

### (大阪市高速電気軌道(株))

- ・交通インフラの事業者の視点から、どのように寄与できるかという観点で3点ほど申し上げる。
- ・1点目として、交流促進に資するシンボリックな空間提供として、新大阪の地下鉄駅の空間リニューアルを進めている。テーマは近未来の大阪である。光や風を感じられる空間を形成し、愛着を感じてもらえるような空間形成を進めていく。
- ・また、案内サインについては、スムーズな乗り換えに向けて JR と連携し、ピクトグラムの統一など調整している。
- ・2点目は、次世代のデジタル技術を活用した交通結節機能の強化である。関西万博を契機に、鉄道・バスサービスを大幅に進化させる計画を持っている。その一例として、ストレスフリーな移動・買い物を実現すべく、チケットレス・キャッシュレスに取り組んでいこうとしており、新大阪エリアでも連携していきたいと考えている。
- ・3点目は、次世代モビリティによる交通結節機能の強化である。自動運転やオンデマンドバスの研究を進めており、順次実証実験を進めていく。この実験結果にもよるが、新しいモビリティを新大阪エリアに役立てていきたい。

### ((独) 都市再生機構)

- ・いろんな機能導入を図ろうとすれば、新大阪駅周辺にはまとまった空閑地がなく、街区再編をしながら機能を入れていくため、時間がかかるまちづくりになる。



- ・リニア中央新幹線の開通が早くても2037年ということで、時間はあるようだが、着実に準備をしなければ東京にストロー効果で吸い上げられる懸念もある。このエリアは、今も関西での重要な結節点であり、機能導入については、早くから段階的な目標を定めて進めていく必要がある。
- ・導入機能という観点では、リニア中央新幹線が整備される際には土地が動くことになるため、アクションエリアを設定し面整備を行いながら導入を進めていくことも検討する必要があるのではないか。
- ・住宅については、利便性が高く誘導しなくても住宅開発は進むと想定されることから、資料の中には積極的に触れられていない。新大阪や伊丹空港を活用するビジネスマンにとって便利な場所であるが、良好な住宅が少ないのが現状である。
- ・グローバルに活躍する人をターゲットに、例えば淀川環境を生かした住宅など、サービスアパートメントという言い方でもよいが、導入機能の一つとして取り入れてもらいたい。

#### (内閣府)

- ・1点目として、新大阪が何を指すべきなのか。新大阪だからできること。日本の都市再生をけん引するようなことをやっていただきたいと思っている。
- ・新大阪の圧倒的な強みは、いろんな方面への広域的な陸路アクセスが飛躍的に向上することである。日本の中でも最も便利な場所とも言えるかもしれない。空路と比べて陸路は安定している。日本の国土のなかでも中心性は高く、これを生かしたまちづくりをしていただきたい。
- ・関西空港もある中で、グローバル企業、アジアの企業、経済発展が目覚ましい国の企業が新大阪に日本の拠点オフィスを構えるようなことである。
- ・東京に官庁が集まっており、規制などに関係する協議が必要な業者は東京の方が便利とも言えるが、神戸では、外資系企業が住みやすさの観点でオフィスを構えている事例もある。
- ・そのような企業を誘致しようとするインターナショナルスクールなどの住環境への配慮も必要である。
- ・国際会議などの重要な会議は引き続き会って話すことが基本になる。新大阪にあつまる意義という点で、トップレベルの人が新大阪に集まるようなことを目指していただきたいし、それが関西のほかのエリアに波及していくようなイメージである。
- ・2点目として、今後自動運転が確実に実装されてくる中で、駅前広場の使われ方が変わってくると想定される。現状、もっとも地価の高い駅前に駐車場やタクシープールがある。乗降空間や人が集える空間は必要であるが、空間が変わると想定される。
- ・今後、未来技術が進展して都市づくりにも影響を及ぼすと想定される。そのような中、柔軟性の高い計画をビルトインする視点も重要である。

#### (近畿地方整備局)

- ・新大阪駅周辺と大阪駅周辺等における都市機能について役割分担を明確にすること、淀川の舟運も念頭に都市環境整備をすること、の必要性は既に指摘があった通り。
- ・今回の資料で提起されている3つの機能のうち、新大阪駅周辺については交通結節機能の充実が特に重要である。大阪市内の拠点駅の現状は相当ストレスフルであると感じている。現在よりも格段に多様な交通モードをストレスフリーに結節するためには、思い切った空間デザインを考える必要がある。その際、活用できる新技術は積極的に取り込んでいくことが不可欠。

#### (近畿運輸局)

- ・3つの機能は分かりやすいし、大きく付け加えるようなものはない。
- ・新大阪駅の機能強化に向けた政府の動きとしては、今年の6月21日に閣議決定された「骨太の方針2019」に、改めて新大阪駅の事業スキームを検討して新幹線ネットワークを強化していく旨が記載されている。
- ・鉄道・運輸機構においては、新大阪駅の機能強化について調査を行っている。国交省としての来年度予算要求でも、具体的な調査を実施していくための要求を行っている。
- ・北陸新幹線の早期整備について、整備をする以上は1日も早く整備し、社会に少しでも多くの便益をもたらすことが重要である。関係方面とは協力していきたい。
- ・北陸新幹線やリニア中央新幹線ができると、都市機能自体が大きく変わってくる。西日本のストレスフリーな拠点、海外にも開かれた拠点として、新大阪の役割は極めて重要になってくる。
- ・最近のキーワードとして、MaaSもある。今以上に環境の大きな変化が起きてくると想定される。交通機関を利用して一般の方の移動が活性化すると、マルチモーダル化が進み、交通モードをまたいだ乗り継ぎが今まで以上に重要になる。
- ・訪日観光という点では、2020年には4,000万人、2030年には6,000万人、将来はそれ以上に増やしていくという流れの中で、日本全体でも新大阪は極めて重要な拠点になる。
- ・将来的なビジョンをみなさんと共有して、世界から見ても魅力的な新大阪駅周辺にしていきたい。

#### (淀川区長)

- ・今回の緊急整備地域に向けた動きの中で、区民の中でも期待が広がっている。若い世代に夢を持ってもらえる状況である。先日公表された基準地価についても、淀川区は地価上昇率が全国第5位という状況である。そのような中、3点ほど申し上げる。
- ・1点目は、淀川河川敷の活用である。現在もレジャーや環境学習で区民に親しまれているが、船着き場整備や舟運活用も含めて、この自然資源の活用をより一層積極的に進めたい。



- ・2点目は、ビジネス産業の交流促進である。新大阪駅の南に、ITやベンチャー企業が集積するにシナカバレーがある。こうしたベンチャー企業も支援して、この地域から世界に発展していくようなことがあれば素晴らしいと思っている。
- ・3点目は、防災面である。淀川区は東淀川区と連携して、駅周辺企業や学校、鉄道事業者と連携して、新大阪駅周辺地区の帰宅困難者対策協議会を設置し、この3月にはこの地区の防災計画を策定している。区長としては、防災は外せない要素であり、関係機関と連携してしっかり取り組みたい。

#### (東淀川区長)

- ・まちづくりの観点から期待するもの、区役所が取り組むべきものという観点から、3点ほど申し上げたい。
- ・1点目は、新大阪駅の東側の方はまちづくりの点で遅れている感は否めない。拠点づくりや、東西軸をしっかり結ぶことが重要である。この点は防災面でも重要である。
- ・昨年11月にJR東淀川駅が橋上化し、東西の往来が活性化した。東西往来は大切であると考えている。
- ・2点目は、淡路駅である。淡路駅周辺が都市再生緊急整備地域に指定されれば、連続立体交差事業を急いでもらいたい。3月のJR淡路駅の開業で人の流れが増えているが、まだ開発しなければならない箇所も多い。鉄道を便利にすることは経済的にも良く、駅間の乗り換え時に雨天時に濡れないようにしていただきたい。
- ・3点目として、その他である。連続立体交差事業が完了してくると、都市計画道路も整備されてくる。一方で、それ以外にも狭隘な道路が多く、このあたりの改善もしていただきたい。
- ・崇禅寺駅周辺で、大阪市の土地を売却したとしても、単身者向けのマンションが建ってしまう。ファミリー向けのものを誘導するための条件を設定するなど、まちの活性化にもつなげたい。

#### (事務局)

- ・貴重なご意見をいただき感謝する。ご指摘も踏まえながら、バージョンアップするとともに、次回に向けて課題抽出を図っていく。
- ・アジアのダイナミズムの取り込みについては、新大阪・十三・淡路が一体化して結節点が構成され、そこから西日本や海外につながるイメージを示している。これらのイメージを膨らませて、アジアや海外との関係を整理していきたい。
- ・イメージ図については、改めて少し見直したい。
- ・周辺地域との機能の分け方については、エリアのとらえ方も含めて整理していきたい。
- ・象徴的な部分については、都市開発や民間開発を考える段階で検討していきたい。今回の取り組みの中でどの程度取り込むかについては調整したい。Society 5.0も参考にしたい。

- ・世界の広域拠点のどこにベンチマークを置くかという点についても、事務局でも情報を集めたい。
- ・今回の3つの機能は概ねご理解いただけたかと思う。これを柱に最終のとりまとめにむけて、次回の会議に資料を提示していきたい。
- ・特に交通結節機能の強化、それに向けた新技術の導入、それに伴う広場や空間の在り方など、今後の将来像をとりまとめていくうえでも、重要な視点である。どこまで位置付けられるか考えていきたい。

(座長)

- ・機能面について、交流促進機能、交通結節機能、空間形成機能の3つを柱としていく点は、収斂できたと認識している。
- ・今年度末に向け、まちづくりの方向性を考えていくにあたって、本日いただいた「はっとするところ」、「ほっとするところ」、「わくわく感」、「ピカピカ系」、「象徴的」といったキーワードを頭に入れて考えていきたい。
- ・みなさんからの意見も踏まえて、今後とも資料を充実していきたい。今後ともよろしくお願ひしたい。

5. 閉会

(会長)

- ・本日は、貴重なご意見をいただき感謝する。次回は、対応すべき課題を中心に議論をすることになる。事務局の方で意見を踏まえて検討作業を進めてもらいたい。

以上