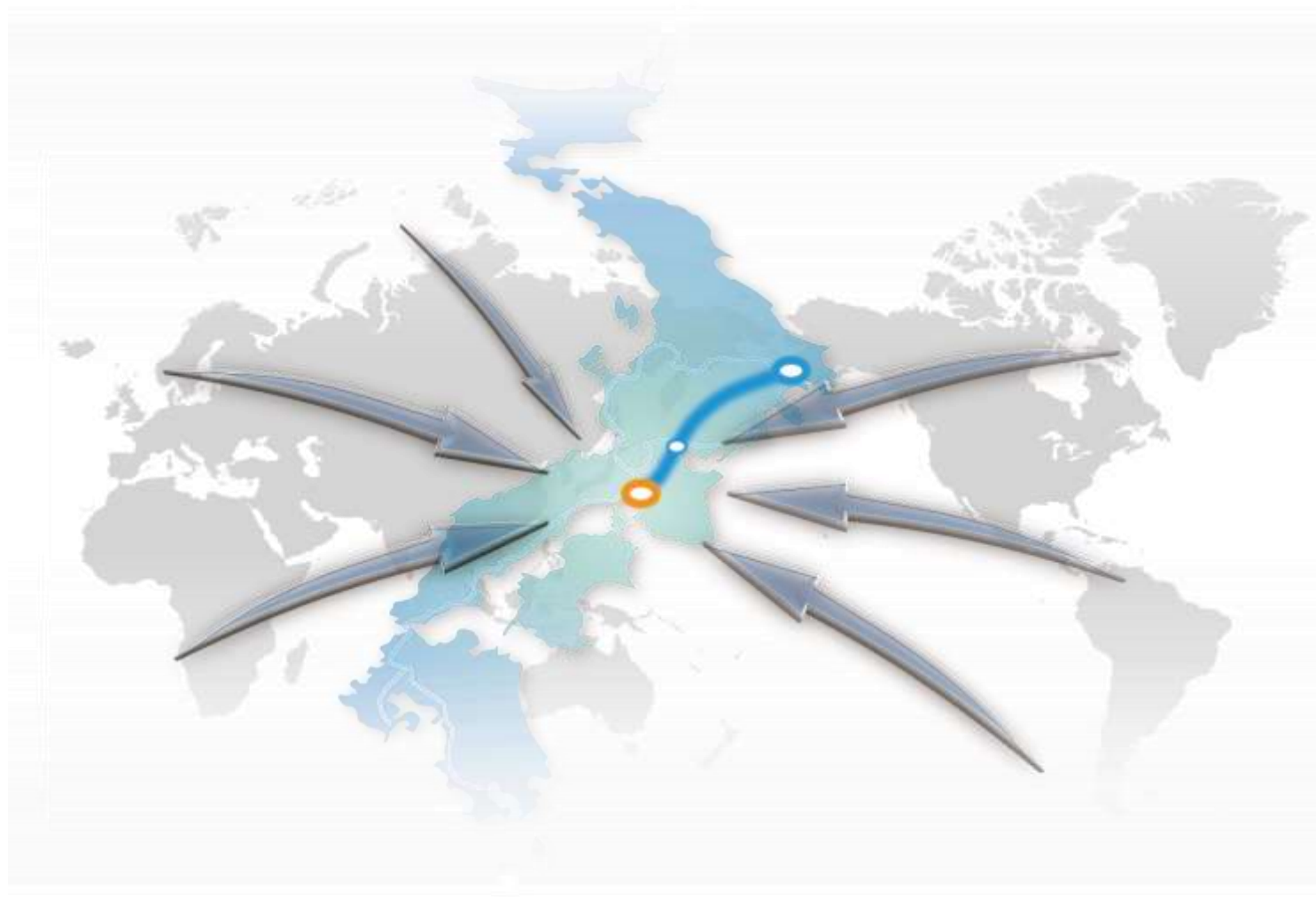


新大阪駅周辺地域都市再生緊急整備地域

まちづくり方針の骨格(素案)



令和2年 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^{なにわ}」と呼ばれ、アジアに開けた港は、5世紀前後から、中国大陆などの優れた人、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、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るとともに、世界に誇れる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^{だいおおさか}する新しい時代の大大阪をめざす。

本まちづくり方針の骨格は、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の検討と、新大阪への大きな期待感をもったアドバイスをいただいた約100名の学識経験者、ビジネスパーソン、芸術家、学生などの協力もいただきながら、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コンセプトとして、担うべき役割などについて、中間的にとりまとめたものである。

新大阪駅周辺地域都市再生緊急整備地域検討協議会
会長 田中 清剛

目次

1. まちづくり方針の骨格の位置づけと対象地域
 - (1)まちづくり方針の骨格の位置づけ
 - (2)対象地域
2. 踏まえるべき社会状況、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
 - (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
3. 新大阪周辺地域がめざすべきまちづくりの大きな方向性
4. 新大阪駅周辺地域のまちづくりにおいて踏まえるべき視点
 - (1)地理的条件
 - (2)Society5.0(超スマート社会)における拠点のあり方
 - (3)利用者の目線
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都市機能
 - (1)スーパー・メガリージョンの西の拠点(交流促進機能)
 - (2)広域交通ネットワークの一大ハブ拠点(交通結節機能)
 - (3)関西・西日本・アジアのゲートウェイ(都市空間機能)
6. 今後のまちづくりの進め方
7. 検討経過と検討体制

1. まちづくり方針の骨格の位置づけと対象地域

《まちづくり方針の骨格の位置づけ》

本まちづくり方針の骨格は、2037 年頃予定の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、広域交通の一大ハブ拠点となる新大阪駅周辺地域の 20 年から 30 年先を見据えた新しいまちづくりを進めるため、まちづくりの大きなコンセプトを中間的に取りまとめたものである。

なお、リニア中央新幹線や北陸新幹線の駅位置などの具体化にあわせて、ゾーニングやインフラ計画の検討を進め、本まちづくり方針の骨格と組み合わせて、まちづくり方針としていく。

また、これらの検討においては、民間都市開発プロジェクトの機運醸成を図り、民間の創意工夫を取り入れながら取り組みを進めていくものとする。

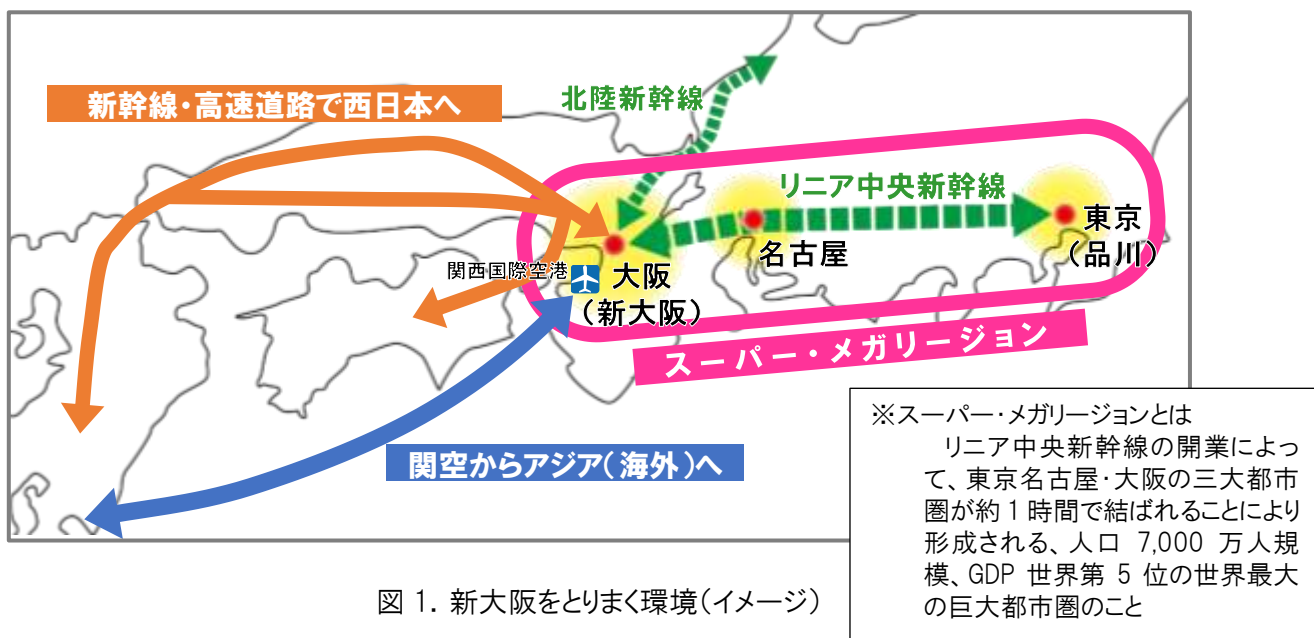


図 1. 新大阪をとりまく環境(イメージ)

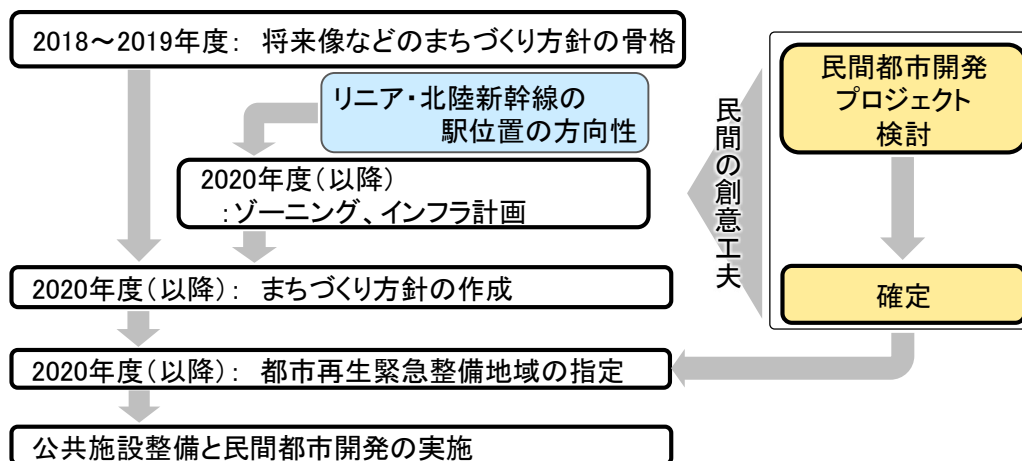


図 2. 新大阪駅周辺地域のまちづくりの検討の進め方

《対象地域》

リニア中央新幹線の全線開業のインパクトなどに備えて、新大阪駅周辺を中心に、直近の鉄道の交通結節点である十三駅周辺、淡路駅周辺を含めた範囲を検討対象地域(新大阪駅周辺地域)とする。



図 3. 新大阪駅周辺地域の概ねの検討対象地域

（新大阪駅周辺）

関西の中央に位置する新大阪駅は、東海道・山陽新幹線、JR・Osaka Metro などの在来線のターミナル駅であり、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。リニア中央新幹線・北陸新幹線の全線開業、なにわ筋線の開業等により、日本屈指の一大ターミナルとなり、高速道路淀川左岸線（2 期・延伸部）の整備により道路によるアクセス利便性が向上する。

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する。

（十三駅周辺）

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、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。

（淡路駅周辺）

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、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。



图 4. 新大阪駅・十三駅・淡路駅周辺

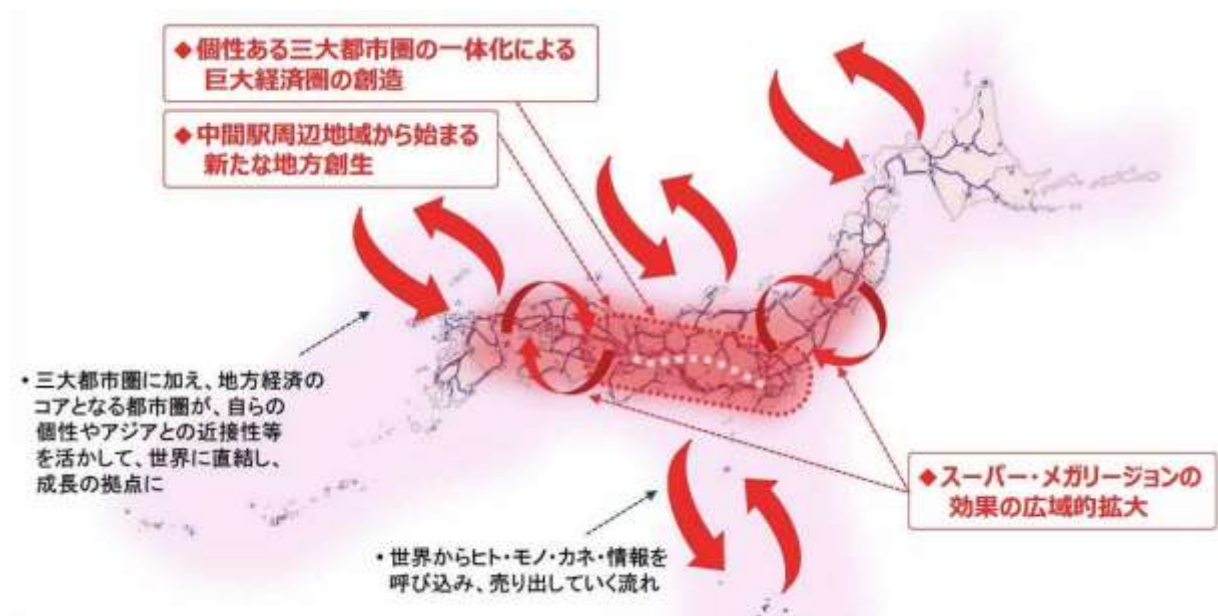
2. 踏まえるべき社会状況と大阪都市圏のポテンシャルと新大阪の広域交通ターミナル化

(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る。

大阪は、この 7000 万人規模の都市圏における西の核として、北陸、中国、四国、九州との連携を強化し、その効果を西日本全体に拡大させることが求められる。



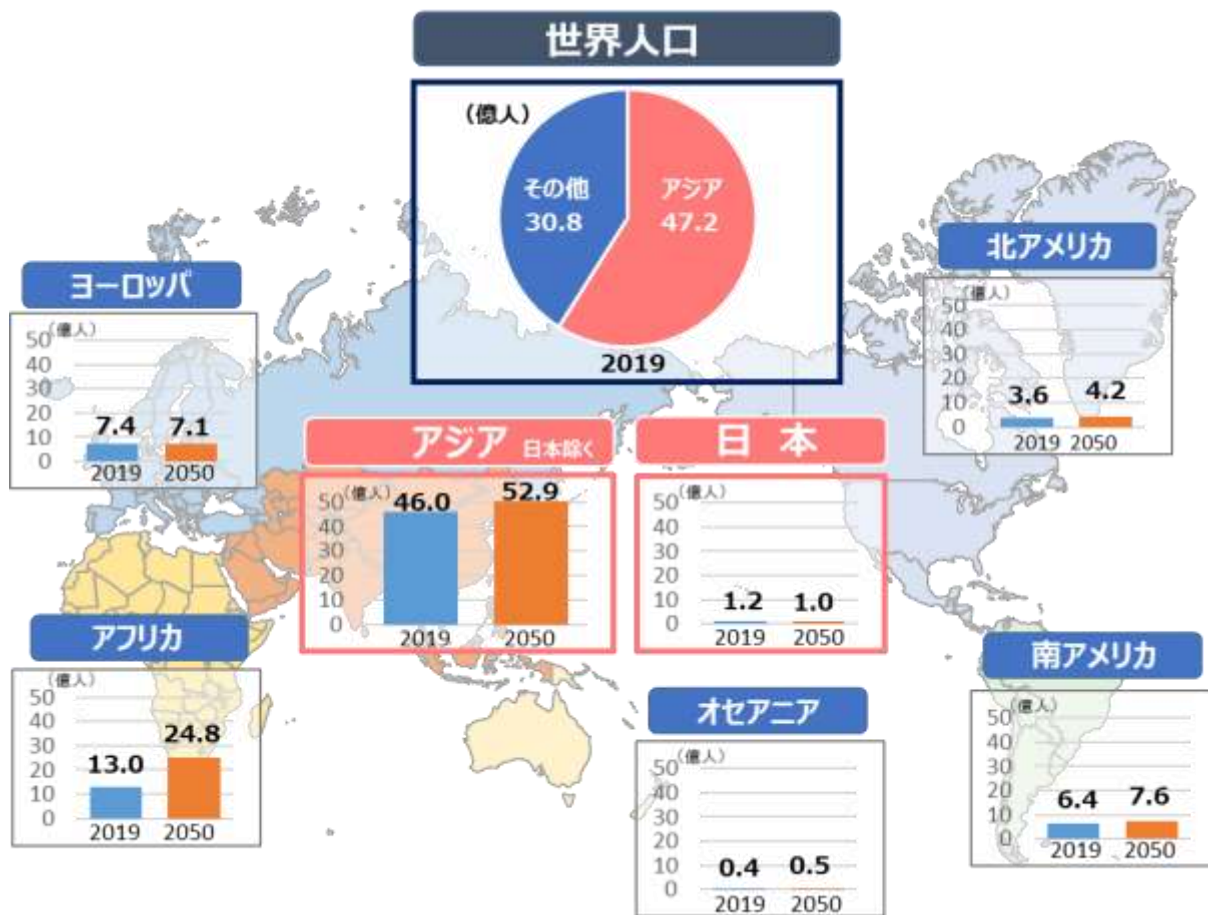
出典：（人口減少にうちかつスーパー・メガリージョンの形成に向けて（スーパー・メガリージョン構想検討会））

図 5. スーパー・メガリージョン形成のイメージ

《アジアダイナミズムの進展》

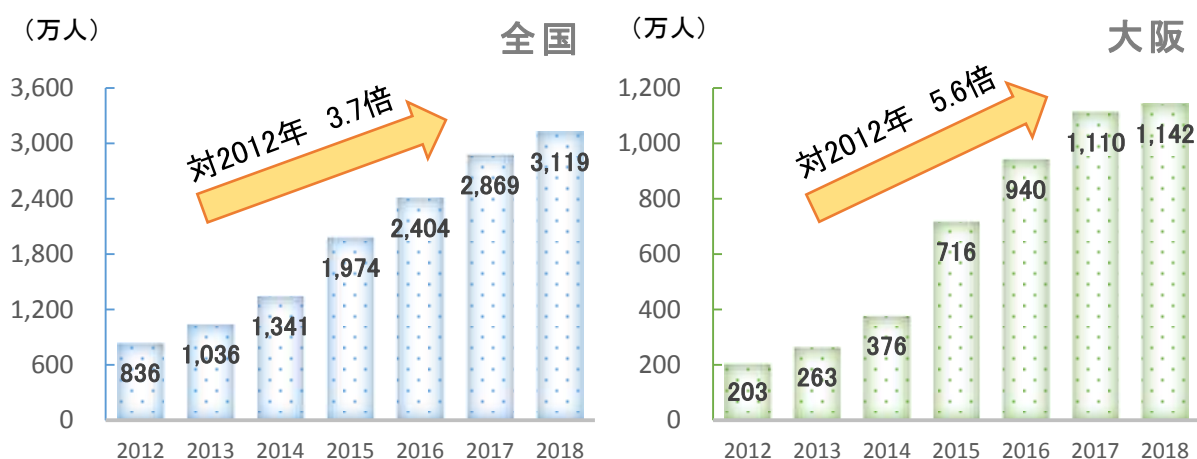
世界のメガリージョンの台頭など国際的な都市間競争が激化する中、アジアにおいては今後も経済発展、人口増加が進展していくと想定される。また、訪日外国人観光客は年々増加しており、特に大阪・関西においては、アジアの国々を中心に、インバウンドが急増している。

こうした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



出典：(全国)日本政府観光局「訪日外客統計」、(大阪)大阪観光局による推計値

図 7. インバウムの推移(全国・大阪)

《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。



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駅周辺地域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。

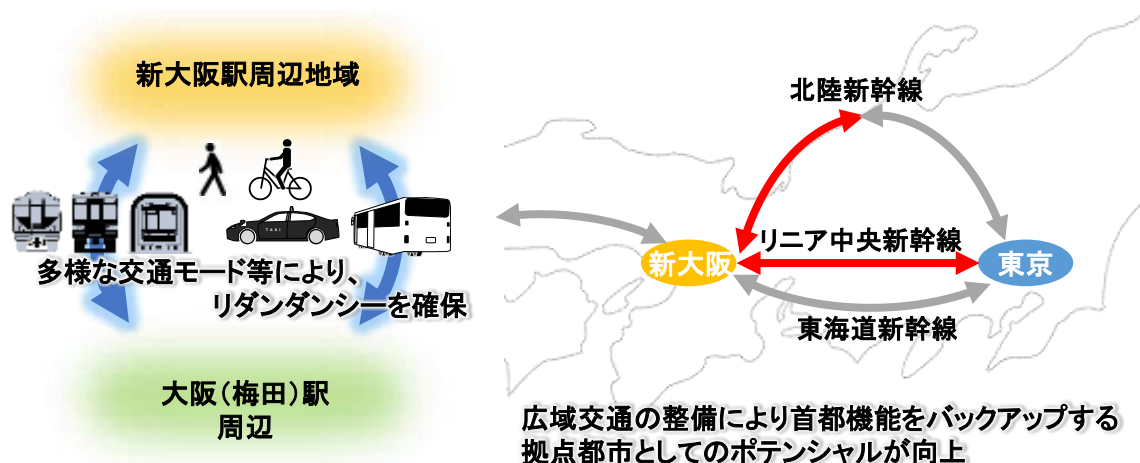


図 9. 多様な交通モードによるリダンダンシーの確保