

《持続可能なまちづくり(SDGs への取り組み)》

国連サミットにおいて採択された、持続可能で多様性と包摂性のある社会の実現を目指す SDGs（持続可能な開発目標）の17の国際目標が掲げられる中、新大阪駅周辺地域のまちづくりについては、特に関連する「11 住み続けられるまちづくりを」をはじめ、「8 働きがいも経済成長も」、「9 産業と技術革新の基礎をつくろう」、「10 人や国の不平等をなくそう」、「17 パートナーシップで目標を達成しよう」はもとより、他の目標達成にも貢献できるよう、SDGsの実現にむけた取り組みを推進していくことが重要となる。



図 10. 持続可能な開発のための 17 のグローバル目標

(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

《多様な都市機能が集積する大阪都市圏》

大阪都市圏には、ものづくりや医療、ライフサイエンスなどの産業・学術研究拠点、ベンチャー企業の集積、観光資源、上方文化など多様な都市機能が集積し、京都、神戸、奈良など、多様な魅力を持つ都市拠点がコンパクトに集積している。今後、多様な都市機能の集積性を活かしつつ、うめきた 2 期のまちびらき、大阪・関西万博の開催、夢洲の観光拠点化等を契機とし、これらの拠点と連携・分担しながら、大阪・関西の成長・発展につなげていく必要がある。

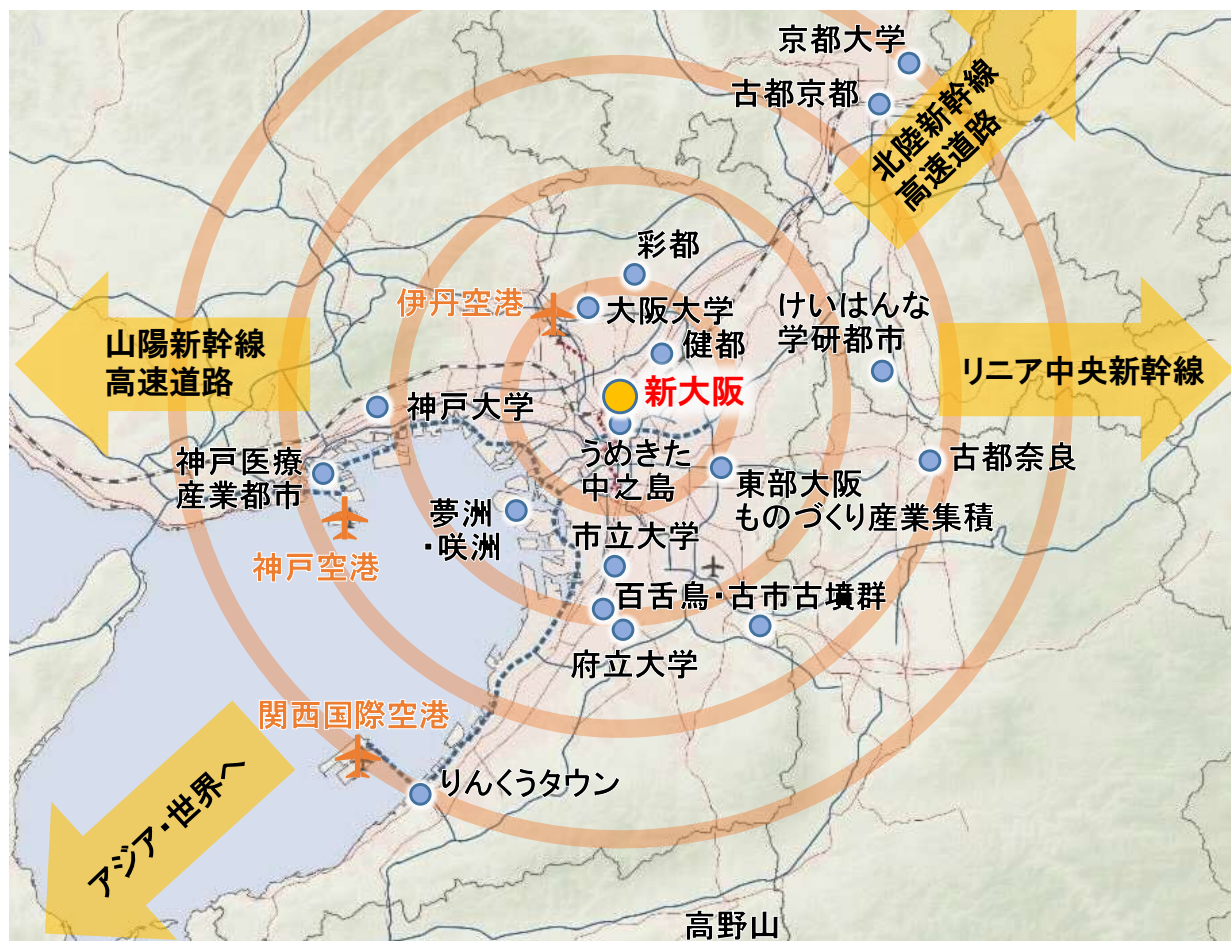


図 11. 大阪都市圏と関西の各拠点

《新大阪駅の広域交通ターミナル化の進展》

新大阪駅は、リニア中央新幹線、北陸新幹線に加え、関西国際空港へつながるなにわ筋線が進められ、新大阪連絡線・なにわ筋連絡線が計画されるなど、鉄道ネットワークが更に充実し、淀川左岸線などにより高速道路ネットワークへのアクセスが格段に向上する。

これらの新たなネットワークと、東海道新幹線及び山陽新幹線、御堂筋線、JR 東海道線、おおさか東線、阪急京都線、宝塚線、千里線、神戸線などの在来線、新御堂筋などの従来の交通基盤が集積し、多くの人が集まる日本屈指の一大ターミナルとなる。

新大阪駅周辺地域では、この圧倒的な広域交通アクセス性を活かしたまちづくりが必要である。



図 12. 2020 年～2030 年代 新大阪に関連する鉄道・高速道路のインフラ整備

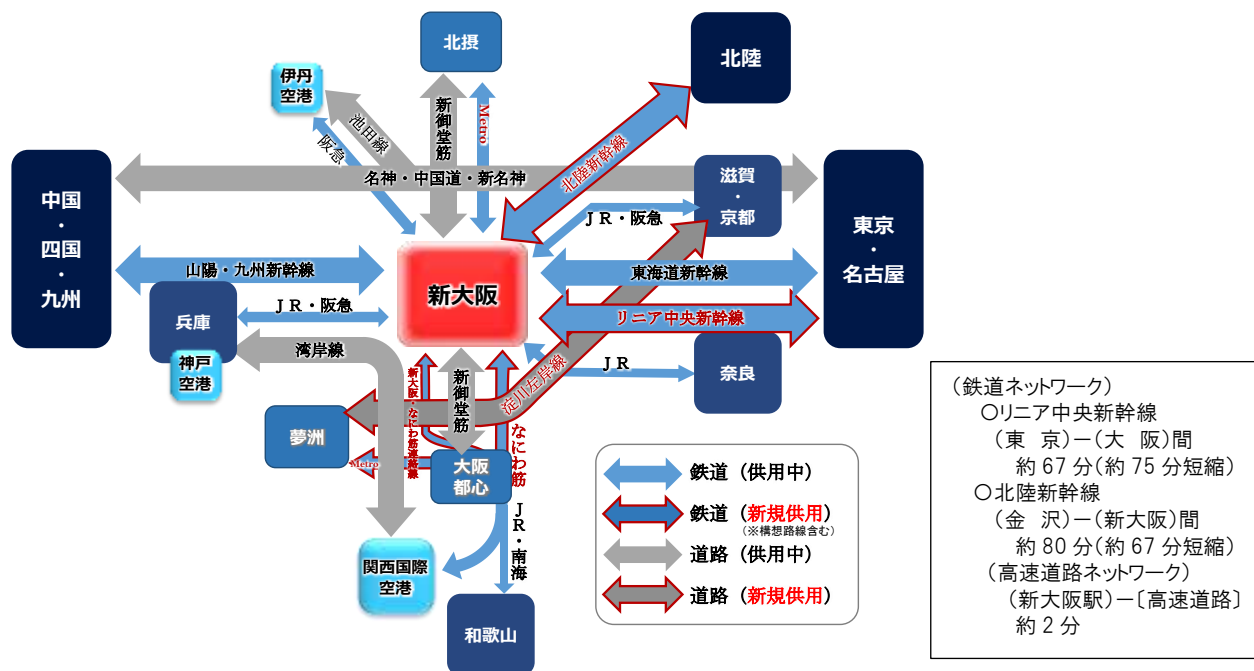


図 13. 新大阪駅に関する鉄道・高速道路ネットワーク(イメージ図)

3. 新大阪駅周辺地域のまちづくりの大きな方向性

大阪が、世界の都市間競争に打ち勝ち、存在感を発揮していくためには、日本各地との連携を深め、アジアと直接つながり、その活力を取り込み、進化しつづける国際都市となることが重要である。

新大阪駅周辺地域は、圧倒的な広域交通アクセスの良さを最大限に活かして、世界一の広域交通ターミナルのまちづくりを実現し、大阪の国際都市化のフラッグシップとなることはもとより、関西、日本の発展を支えることをめざす。

国内外の広域交通ネットワークの構築、良好な都市空間の創出、アジアや日本各地で活動する人々の高密度な交流の促進などにより、新たな文化や価値を持続的に生み出し、これらをお阪・関西・日本の各拠点と共有しつつ、世界に打ち出すことで、日本の成長につなげていく。

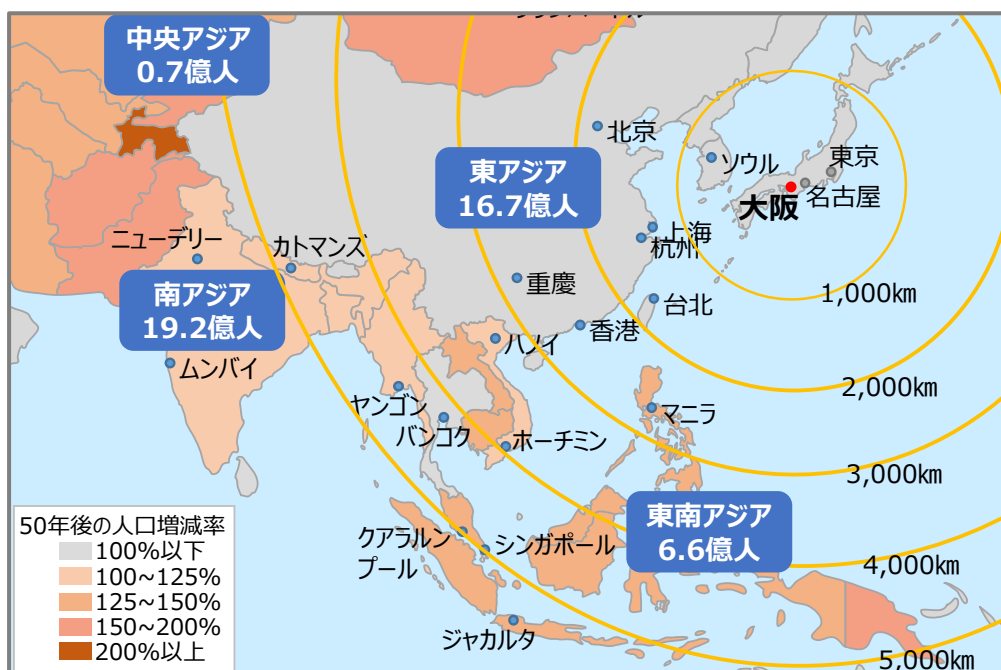


図 14. 50 年後のアジア地域における人口

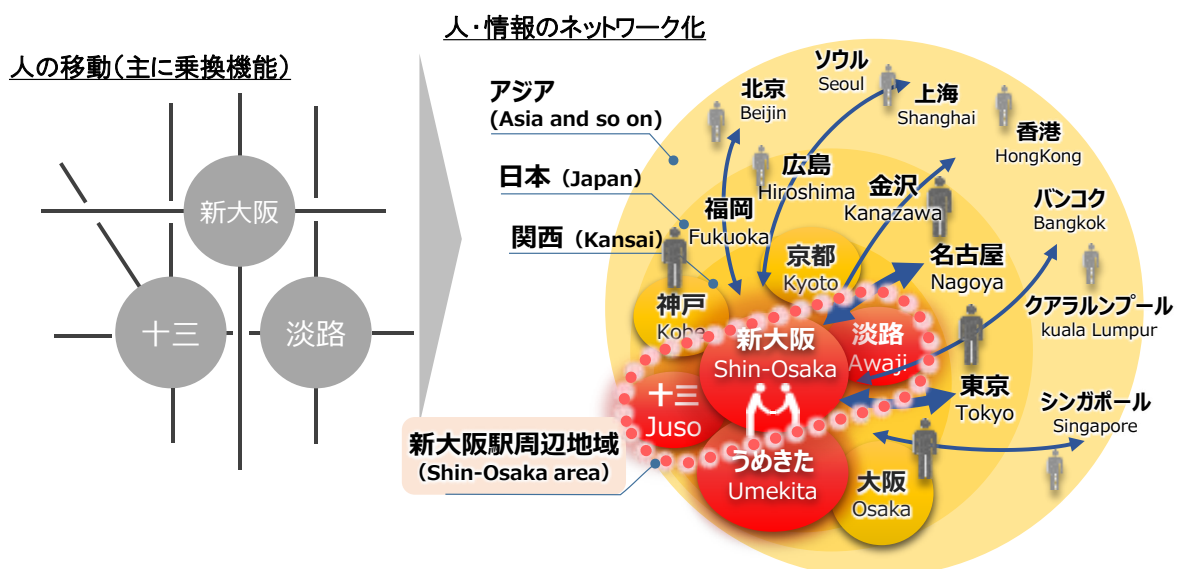


図 15. 新大阪駅周辺地域と日本・世界とのネットワーク

4. 新大阪駅周辺地域のまちづくりにおいて踏まえておくべき主な視点

新大阪駅周辺地域のまちづくりを進めるにあたり、特に踏まえておくべき主な視点を以下に示す。

(1) 地理的条件

① 広域のハブ拠点

新大阪駅周辺地域は、新幹線や高速道路などにより、スーパー・メガリージョンを形成する関東地方や中部地方、関西地方の都市圏、中国地方や四国地方、九州地方などの西日本、北陸地方の都市圏をつなぎ、関西国際空港とも直結し、アジア・世界ともつながる、広域のハブ拠点であり、広域で活動する人々が、直接つながり交流するために最も適した場所である。

そのため、新大阪駅周辺地域において、その広域のハブ拠点としての特色を活かし、海外をはじめとする他の都市圏の情報、文化が、人間関係を構築することで融合し、新たな価値を創り出し、日本の成長につなげていく。

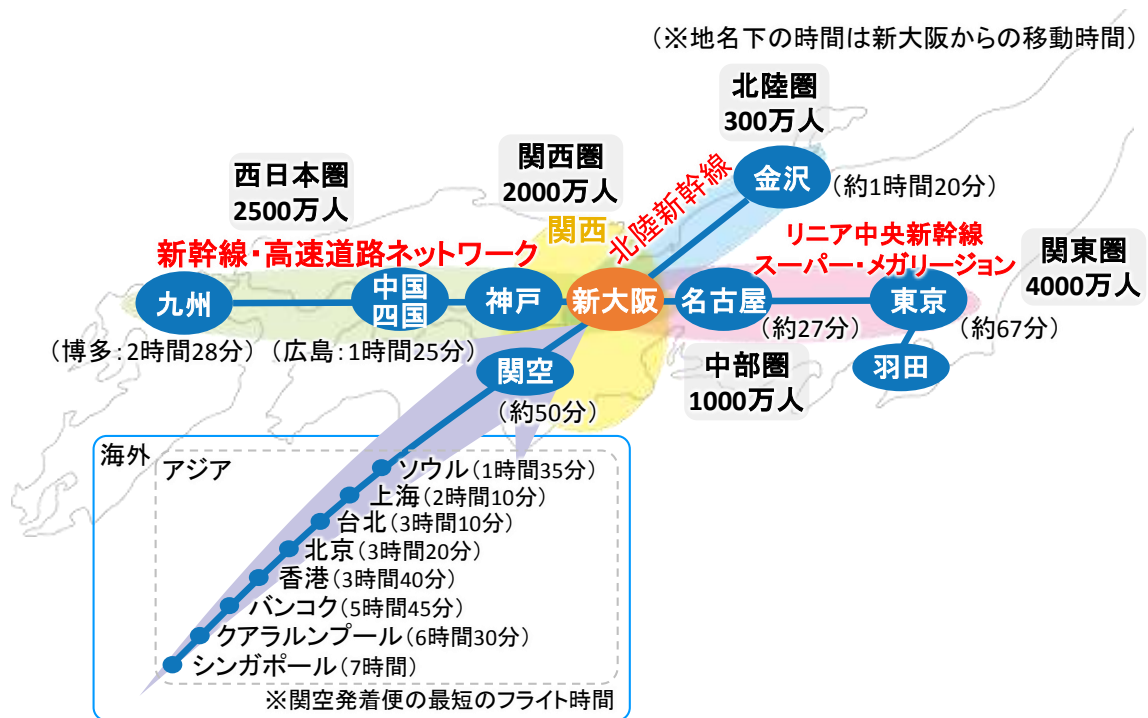


図 16. 広域のハブ拠点としての新大阪