

《観光・文化・エンタテインメント》

新大阪駅周辺地域が持つ圧倒的な広域交通アクセスを活かし、関西・日本の多様な魅力を体感できる環境を整えることが重要である。

そのためには、日本各地を巡る観光客が集まるベースキャンプとして、国内の主要な観光地はもとより、日本各地の価値ある小さなスポットとのネットワークを構築するとともに、快適に滞在できる魅力的な環境を整えることで、関西・日本各地の魅力あるスポットと世界の人をつなぐ送客・滞在拠点の形成を図る。あわせて、国内外の多様な人、モノ、情報呼び込み、多様な文化が集まり生まれ、発信していく仕組みを整える。

(導入機能の例)

- 日本各地への優れた送客性を活かした滞在施設
 - ・短期から長期滞在に対応した多様な宿泊施設(アップスケールホテル、ライフスタイルホテル等)
 - ・ストレスフリーで安心できる環境(多言語、ファーストエイド対応等)、ナイトライフの充実(まちの24時間化)
- 目的地と観光客をつなぐ観光支援施設
 - ・観光目的に応じた観光コンシェルジュ、目的地までのトータルな交通手配サービス
 - ・日本・関西の食文化等を体験できる施設
- 広域交通アクセスの良さを活かした目的地となる施設
 - ・アジア・日本を代表する文化・芸術施設、劇場、ホール
 - ・製品や商品に触れることができるショールーム型の商業施設
 - ・水都大阪らしい淀川を活用した舟運・レジャー施設



図 22. 交流促進機能(観光・文化・エンタテインメント)

(取り組みの方向性)

既に市街地が形成されている新大阪駅周辺地域において、開発者が交流促進機能を有する都市開発を進める共通の意識を持ちつつ、新大阪、十三、淡路のそれぞれの地域の特色を活かしながら、低利用となっている民有地の開発の促進、新幹線の導入空間や駅前広場などの公共空間と民間建築物の重層的な利用、都市再生制度などを活用した既存民間建築物の建替えを図る必要がある。

イノベーションや経済開発、ベンチャー育成、サービス、人材育成・活用などの機能を備えた良好な都市開発を実現するために、開発者、利用者、事業者などの早期の関係性の構築(人のネットワーク)が必要であり、さらにこの関係性を新たに海外や日本全国から新大阪駅周辺地域に人を迎え入れるネットワークとして発展させていく必要がある。

(2)広域交通ネットワークの一大ハブ拠点(交通結節機能)

新幹線ネットワークの中央駅としての役割を果たすこととなる新大阪駅において、空港、鉄道、高速道路が一体となって日本国内(西日本)の拠点と、アジアを中心とする世界の拠点をつなぐ人の結節点となることで、その効果を関西・西日本へ波及させる役割を担う。

このため、新大阪駅周辺地域においては、関西・西日本各地とのアクセスを向上させるために、多様な交通モードの提供や、利用者一人一人に最適な交通モードへの乗り換え利便性の向上など、交通結節機能を強化する。

また、国内外から訪れる多様な人々が安全に安心して移動できるよう、ユニバーサルデザインのまちづくりを進める。

(新大阪駅)

新大阪駅では、多様な交通モードの拡充を図りつつ、ICT、AI やサインなどを活用して、交通モード間の乗り換えのわかりやすさ、快適性など、人に寄り添ったサービスを高めるとともに、災害発生時の対応(避難空間の確保、避難誘導など)が必要である。

(導入または配慮すべき内容の例)

- ・わかりやすい人の動線の確保
- ・歩行者空間と自動車の空間の分離
- ・シームレスでわかりやすい乗り換えを支える ICT(サイバー)と、サインや視認性(フィジカル)の連携
- ・自動運転などの次世代交通の発着地
- ・高速道路ネットワークを最大限に活かす大規模なバスターミナル
- ・タクシー、バス、自家用などの自動車交通のアクセスを支える広場、アクセスの円滑性
- ・車いす利用する方などの利便性、快適性(ソフト・ハード)の確保
- ・国際化に対応する多言語対応
- ・災害発生時の避難場所やエネルギーの確保
- ・技術革新に備えた拡張余地の確保

(新大阪駅周辺地域)

新大阪駅周辺地域の拠点となるエリアを広げるとともに、移動のシームレス化、多様化、リダンダンシーの確保を進めるために、鉄道や道路整備はもとより、新しい交通システム・技術の実証などによるハード面での整備や、事業者間の連携による回遊性を高めるソフト面の取り組みを組み合わせる必要がある。

(導入または配慮すべき内容の例)

- ・エリア内外の各機能を繋ぐ道路・鉄道ネットワークなどの交通インフラ
- ・AI、ICT を活用した道路空間を活用した利便性の高い次世代交通(自動運転など)の実証・導入
- ・道路・鉄道ネットワークの利便性を最大化するソフトの実証・導入(MaaS、チケットレスなど)
- ・歩行者空間ネットワークなどのアクセス性の向上
- ・ソフト・ハード両面でのうめきたと新大阪駅を繋ぐネットワークの多重化

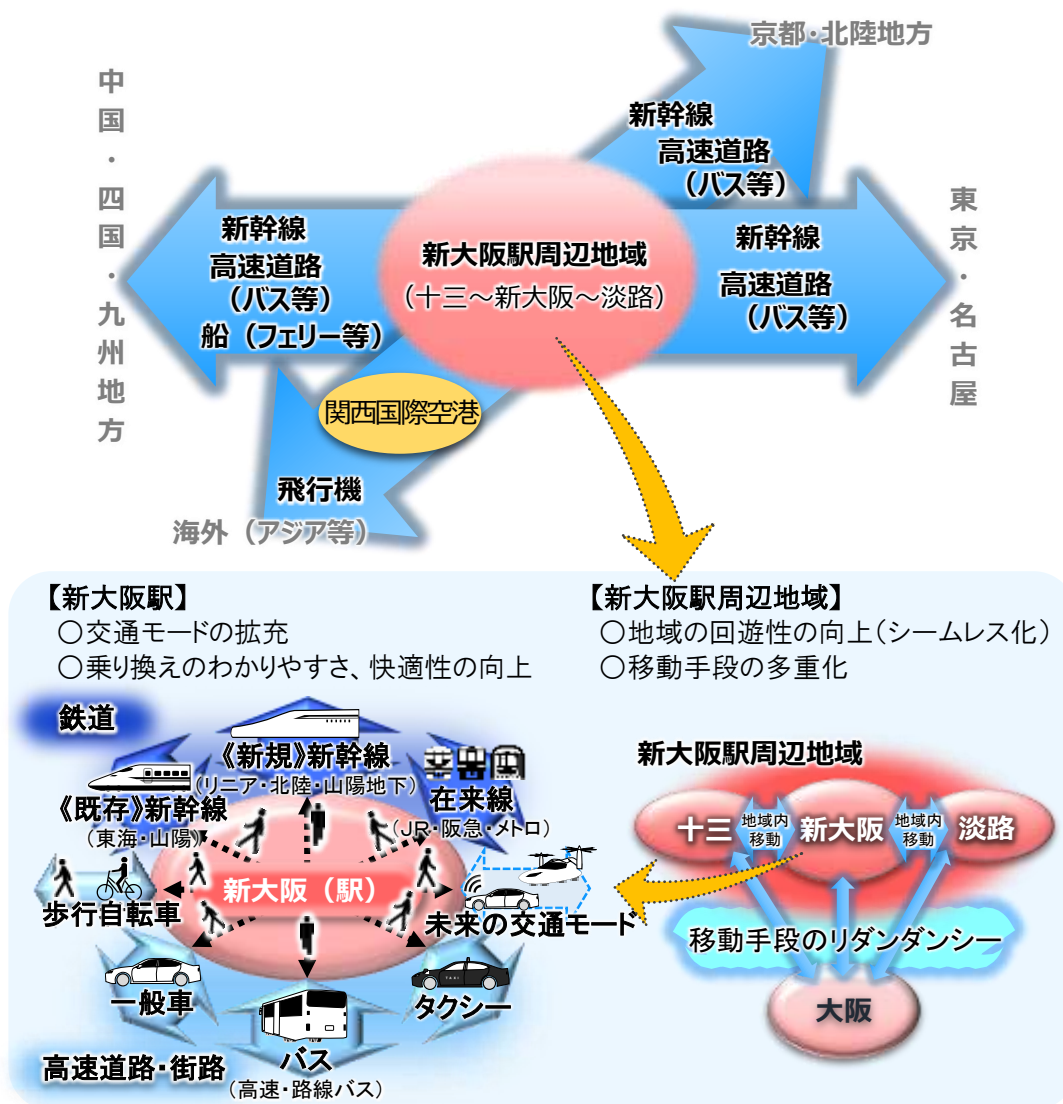


図 23. 交通結節機能

(取り組みの方向性)

新大阪駅周辺地域の交通結節機能を高める鉄道、道路、交通広場などの交通ネットワークの基盤整備について、関係者が連携し利用者目線などの視点で、空間などの最適性が確保できるように努める。

なお、新大阪駅における交通広場については、新たな空間確保が困難であるため、新幹線の導入空間の活用や、民間都市開発での立体的な空間利用を促進する。

また、異なる交通モード間の乗り換えや新技術の導入などの将来の拡張性にも配慮しつつ機能向上の検討を進める。

さらに、交通事業者間の連携などによる利用者目線での乗り換えなどのわかりやすさの向上を図るとともに、地域の回遊性を高める(シームレス化)ために、新しい交通システムの実証事業の導入などを検討する。

(3) 関西・西日本・アジアから人を迎え入れる国際都市のゲートウェイ(都市空間機能)

国内外から多くの人々が訪れ、活動することとなる新大阪駅周辺地域では、日本の国際都市としての顔にふさわしい高い魅力を持った都市空間が必要である。あわせて、新しさと歴史を持つ深みのある高質な都市空間を創造することで、訪れる人に「斬新さ、驚き」とともに、「懐かしさ、界わい性、やさしさ」を提供する。

そのためには、多くの人を惹きつけるシンボリックな空間を形成するとともに、近接する淀川の自然を最大限に活かし、光、緑、水などの自然的な環境を効果的に取り入れることで、新大阪駅周辺地域で活動、滞在する人にとって居心地のよい空間形成を図る。

空間形成にあっては、新技術を導入するとともに、大阪の歴史や文化・風土を踏まえ、新しさとなつかしさをうまく融合させ、大阪・関西の人にとって愛着や誇りが感じられる空間を地域全体で作り出していくことで、地域にとって大切な空間が、海外や大阪都市圏外から来る様々な人に愛される空間となるよう取り組む。



図 24. 都市空間機能

(導入または配慮すべき内容の例)

- ・歩行者を中心とした連続した賑わいが溢れる駅前広場空間の確保
- ・連続したウォーカブルな空間
- ・日本らしさ、大阪らしさのある空間
- ・新しい空間と、界わい性、なつかしさのある空間の共存
- ・淀川の空間の活用
- ・持続的な都市空間づくり

(取り組みの方向性)

交通広場の再編や都市開発などに合わせて、都市再生制度などを活用し、人の空間となるオープンスペースの確保や、グランドレベル、デッキレベルを組み合わせた面的な広がりをもつウォーカブルな空間の確保を図る。

また、新しいシンボリックな高質な空間と、懐かしさや界わい性のある空間など、地域の特色に応じた空間を多数持つことで、地域全体として、多様性や厚みを持たせる。さらに、官民連携で様々な主体と連携しながら、計画初期段階から、活用、維持管理などのステージを視野に入れて検討を進める。

6. 今後のまちづくりの進め方

(1) まちづくり方針の骨格のプロモーションによる機運の醸成

まちづくり方針の骨格を用いて、新大阪の動きを広くプロモーションし、大阪府民、市民はもとより国内外に広く知ってもらうことにより、民間都市開発の機運の醸成、新たな事業の創出、人の集積などの動きを作り出す。

(2) 開発プロジェクトの組成に向けた取り組み

インフラなどの施設配置、ゾーニングなどの検討、さらには、まちづくり方針の策定に向けて、交流促進機能、交通結節機能、都市空間機能に関する公共施設、民間開発などのハード面、事業創出、イノベーション、空間の活用などのソフト面の両面を視野に入れて、プロジェクトの実現に向けた調査・検討の取り組みを、官民連携で進める。

(3) 取り組みの進め方

プロジェクトの組成に向けては、民間活力が不可欠であることから、本検討協議会を中心に、3つの機能に関連する事業者や学識経験者などとの意見交換などを行いながら、関係者のネットワークを広げつつ、検討を進める。

なお、検討を進めるにあたっては、将来の自立したまちづくり組織への発展を見据えながら、取り組みを進めるものとする。

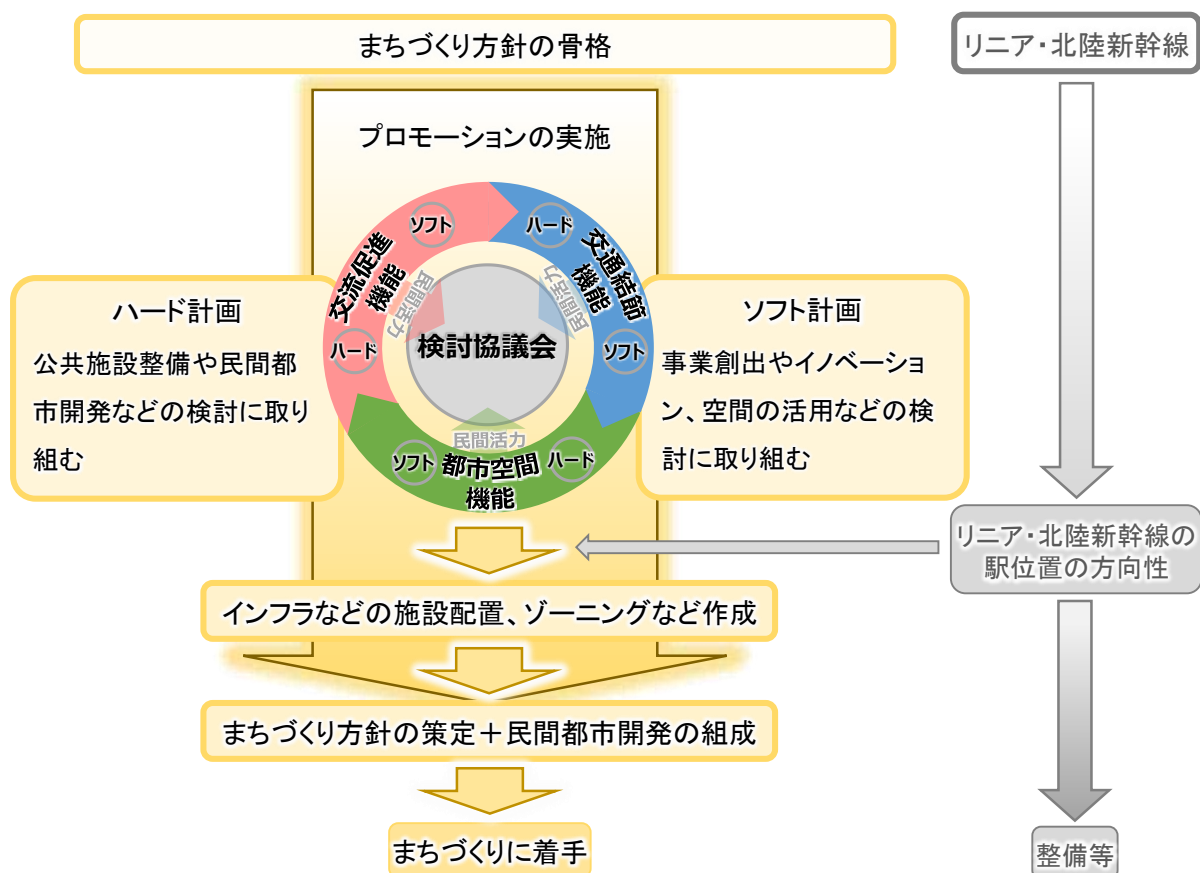


図 25. 今後のまちづくりの進め方

7. 検討経過と検討体制

(1) 検討経過

- H30.8 新大阪駅周辺地域が都市再生緊急整備地域の候補となる地域として、内閣府より公表
- H31.1 第1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
・新大阪駅周辺地域が担うべき役割
- R1.9 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
・新大阪駅周辺地域に導入すべき都市機能
- R2.1 第3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
・まちづくり方針の骨格(案)
- R2.● まちづくり方針の骨格(中間とりまとめ) 公表

(2) 検討体制

国、地方自治体、民間事業者、経済団体及び学識経験者で構成する新大阪駅周辺地域都市再生緊急整備地域検討協議会の他、学識経験者、民間事業者、学生など約100名の協力も得て、幅広い視点で検討を進めた。

(国の機関)

内閣府 地方創生事務局	参事官
国土交通省 近畿地方整備局	建政部長
国土交通省 近畿運輸局	交通政策部長

(地方公共団体)

大阪府 副知事
大阪市 副市長

(民間事業者など)

西日本旅客鉄道株式会社	取締役兼常務執行役員
阪急電鉄株式会社	常務取締役
大阪市高速電気軌道株式会社	執行役員
独立行政法人都市再生機構	理事・西日本支社長

(経済団体)

公益社団法人関西経済連合会	専務理事
大阪商工会議所	常務理事・事務局長
一般社団法人関西経済同友会	常任幹事・事務局長

(学識経験者)

京都大学 経営管理大学院 特任教授	小林潔司
大阪府立大学 研究推進機構 教授	橋爪紳也
名古屋大学 未来社会創造機構 教授	森川高行