

第4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2年10月6日（火）13：00～15：00

■場 所：大阪市役所 7階 第4委員会室

■出席者：別添の「出席者一覧」のとおり

■要 旨：

1. 開会

(会長)

- ・ 本年1月に開催しました第3回検討協議会において、「まちづくり方針の骨格（案）」についてご議論いただき、3月末にとりまとめ、公表させていただいた。
- ・ その後、新型コロナウイルスの感染拡大により、働き方をはじめ、様々な分野で状況が大きく変化してきており、ポストコロナということでまちづくりについてもいろいろな議論がされているが、新大阪駅周辺地域の担うべき役割や導入すべき都市機能の重要性は変わらないと考えており、これを基本に、新しい日常に配慮しながら検討を進めていく必要がある。
- ・ 本日は、「協議会の今後の取り組み」や「プロモーション手法」や「交通結節機能の強化」についてご議論いただくとともに、特に交通結節機能に関しては3名の方々から話題提供をいただくこととしている。本日も自由闊達なご意見・ご提案をお願いしたい。

(内閣府)

- ・ 都市再生の推進に関して各方面でご協力いただいている。会長から話があったようにコロナで状況は変わってきているが、引き続き都市再生は重要なものであり、この機会に東京一極集中の是正をより一層進めたい。建設投資額について大阪はまだまだ低いので、これを引き上げていく必要があると考えている。こういった観点から、都市再生緊急整備地域指定については、本年9月15日に全国で新たに4地域の指定・拡大を行った。大阪については、大阪城公園周辺地域の区域拡大を行った。
- ・ 新大阪についても協議会で検討を進めているが、都市再生緊急整備地域に新規指定をしていくためにも、民間の開発事業の具体化を進めていく必要があると思うので、その点に関してご協力願います。

2. 議題（1. これまでのうごきと今後の取り組み、2. プロモーション等について、3. 交通結節機能の強化に向けて）

（京都大学 小林教授）

- ・ 世界中では、ウィズコロナ、アフターコロナを見据えたまちづくりの新たなビジョンが打ち出されてきている。こういった動きも踏まえつつ、新大阪はポストコロナへの対応を前提としたまちづくり方針を定めて進めていくことを、共通の理念として持って広報などに展開していくが重要である。新大阪のまちづくり計画は、物語として2020年に起こったコロナを契機に作り上げられたまちとして、100年、200年後にも残っていくような計画としていけるのではないか。また、リニア中央新幹線、北陸新幹線などの整備に向けて東京、名古屋などでも検討が進められているなかでも、新大阪は、特にコロナを意識したまちづくりであることを強調していける。
- ・ 新大阪に、長距離の高速バス、自動運転などを集めることは絶対に必要であり、MaaSなどにより効果的に運用していくことは、不可欠な考え方になる。特に MaaS は、広域的な結節点となる新大阪では移動する際に重要な観点になるので、この構想段階からしっかりと検討を進めることが重要である。なお、交通結節点の空間においては、車や人の混雑、人の待ち行列を発生させないことはもとより、コロナ対応として、3密の回避などができるように、モニタリングなどにより、うまく運用していくことが重要である。

（大阪府立大学 橋爪教授）

- ・ 東海道新幹線が整備される際の検討では、梅田などの都心部の混雑の分散を図るために、新大阪をビジネス機能を兼ね備えた副都心としていくという考え方が示された。新しい新大阪の再整備にあたっては、新大阪駅の周辺部をどうするのかということだけでなく、大阪広域、近畿圏、全国の課題に対して、どう解決するかという視点が重要である。
- ・ 今後、新大阪のバスターミナルを検討するにあたっては、10年先、20年先にあって、大阪全体の高速バスのターミナルのあり方をどのように考えるのか、中長期の射程で検討する視点も重要である。
- ・ 構造や空間把握が困難な新大阪の再編においては、計画立案のプロセスとして、バーチャルとリアルを組み合わせた3Dモデルなども活かしながら、進めることが必要である。計画づくりの方法論も、最先端の発想が求められる。
- ・ シンガポールとWEB会議での連携に関する報告はあったが、海外の先進事例などのリサーチをもっとしっかりと取り組むべきである。新大阪は、世界を意識した広域交通ターミナルとしてのまちづくりをめざしていることから、多国籍企業の集積をはかるべく企業誘致を進めている事例や、駅の再開発の最新事例の分析をいっそう進めることが重要である。例えば、企業の誘致の観点としては、デンマークのオーフスでは、諸外国のIT系企業のヨーロッパの拠点が集まっている。また、駅周辺の再開発では、

イーストロンドンのストラッドフォードなどが事例となる。コロナの状況で直接赴くことが困難な時期ではあるが、2030年、2040年を見据えたまちづくりを進めているライバルとなる海外の拠点開発の動向は重要である。直接赴くなども含めて、事例を収集・分析して進めてもらいたい。

(名古屋大学 森川教授)

- ・ リニア中央新幹線、東海道新幹線、JRなどの在来線が集まる名古屋駅においては、利便性やわかりやすさの向上の観点から、ターミナルスクエアという広場を東西に設けるコンセプトのもとに計画を進めており、東西の自由通路が重要な役割になっている。また、名古屋駅においてもバスターミナル整備は進められており、集約化はされなかったが、名鉄のバスターミナルと、JR駅側にもバスターミナルが整備され、高速道路を伸ばしてロングランプを整備して、ほぼ直結するように計画している。
- ・ 道路の使い方としては、乗り合いの密度が高いもの、公共性が高いものを鉄道駅に近くて便利なところに配置することが原則とすれば、マイカーが一番遠くなる。一方で、VIPの車のアクセスは鉄道駅の近傍に配置が必要となる。VIPは利用料の負担を設けるなどにより、距離とお金で空間をコントロールしていく方法がある。
- ・ さらに、新大阪においては鉄道や高架道路によりエリアが6つに分かれており、南北の自由通路が重要になることはもとより、人工地盤等により、各ブロックと交通結節施設へのアクセスや性を高めることが重要である。

((公) 関西経済連合会)

- ・ 骨格の3つの機能の重要性は変わらないと確認した上で、具体の空間の活用などについては、ニューノーマルを踏まえて検討していく必要があると認識している。
- ・ 新大阪の交通結節機能から検討を進めていくことは賛成。新御堂筋やバスターミナルなど交通インフラ整備の全体的なスケジュール感を共有することで具体的な民間プロジェクト検討の後押しとすべき。一方、来年度のまちづくり方針の策定に向けては、十三や淡路の役割や機能もきちんと整理が必要である。そのうえで、交流促進機能、都市空間機能については、拠点間の2重投資が起こらないようにする必要がある。
- ・ 交通結節点としてのまちづくりやイノベーション創出の観点から、次世代モビリティの研究・実装拠点として新大阪周辺エリアを位置づけることを提案してきたが、未来を見据えたビジョンを示す必要があり、2025万博のレガシーとして次世代技術の社会実験を受け継いだ実装の場としての位置づけも重点に置くべきものである。

(大阪商工会議所)

- ・ プロモーションについて「いつどの場面で誰にどこまでの情報を出せるのか」ということを共有してもらえると、協力できる。新大阪には関心を持つ個人、団体、企業が多くあるため、今の時期からどの方々について説明するか等、ある程度戦略的なプロモ

ーションが必要である。

(西日本旅客鉄道 (株))

- ・ 拠点性を高めて、ターミナルとしての重要性を高め、まちづくりの発展につなげる必要がある。アフターコロナのなかで、世界での行動変容が起きていて、東京一極集中を今こそ変えていくというきっかけになる。コロナ以前にも増してプロジェクトの重要性が高まっているのではないかと考えている。プロモーションもオール関西でやっていきたい。
- ・ 駅前広場の機能について、まちとの連続性やウォーカブル、憩いに配慮して、まちの玄関口を魅力的にする必要があり、全体のバランスをみた位置取りをしながら、鉄道とバスが win-win の関係になるよう考えていくべきである。
- ・ MaaS については、JR も観光型、地方型、都市型の 3 つで取り組んでおり、瀬戸内エリアで展開している、スマホでの観光型 MaaS「setowa(セトワ)」や MaaS アプリ「WESTER(ウェスター)」(ウエスト+マスター) などを実装している。このアプリでは鉄道のマイ駅を登録したら、その駅がどの時間、どれくらい混んでいるかの情報がわかり、予約もできる。今後は都市型の MaaS を他鉄道と連携し、大阪万博へ向けシームレスな提供ができるものを進めており、各地への観光・ビジネスのベースキャンプを目指し新大阪のまちづくりにおいても非常に重要なサービスであると認識している。

(阪急電鉄 (株))

- ・ 内外へのアピールという観点では、「新大阪」は東京の人でも知っているが、「十三・淡路」は知られていない。今後プロモーションを進めるにあたって、この地域が持つ「淀川への近さ」とか「十三・淡路の界隈性」といった強みを訴えかけるために、ビジュアルライズなど打ち出し方を工夫する必要がある。
- ・ 新大阪バスターミナルの検討においては、現在苦しい状況にある高速バスのあり方を議論するとともに、梅田と新大阪の役割分担を考えていくべきである。
- ・ 交通結節点においては地域交通との結節も重要となるが、新大阪駅周辺では東西方向の交通が脆弱な状況である。人口減少時代を迎えて、自動運転やスローモビリティの導入を図りつつ、ウォーカブルを実現する範囲からより広いエリアで一体的に機能分担することを目指すべきである。また、ポストコロナの観点では、平面的に分散も必要であるため、広がりのある案に仕立てて、次世代型の技術を取り入れていくという観点が大事である。

(大阪市高速電気軌道 (株))

- ・ 新大阪は今後は単なる乗り換え基地ではなく、大阪の起点となるよう MaaS と合わせたエリア内交通の強化も必要。
- ・ 新大阪周辺のまちや拠点とも連携して、さらなるシナジー効果が高められるように、

新たな交通システムの充実も図っていく必要があり、Osaka Metro ではオンデマンドバスも検討している。

(独) 都市再生機構)

- ・ 不動産開発の目で議論を聞いていたが、1つは大阪全体のオフィス需要、レジデンス需要、それを支えるものがどうやって伸びていくか。発展を絶望しているわけではなく、経済活動を伸ばすことは必要であるが、床のボリュームをただ増やすことが妥当なのか検討すべきである。
- ・ 新大阪のターミナルを向上させることは大事だが、誰が、その投資をするのかが問題となる。今後の動向としては、基本的には梅田などにオフィス需要が出てくると思うが、その投資を別の地域にどう波及させるのか。例えば、梅田の開発利益を新大阪に投入などのダイナミックな手法を考えてもらうことが民間からはわかりやすい。

(内閣府)

- ・ 自動運転や、高速バス、MaaS の議論は、まさにタイムリーで参考になる。こういったものを取り入れながら新大阪の駅前広場は検討していく必要がある。
- ・ スマートシティについては、データ基盤をつくり、また、そのうえで自動運転、ロボットなどの未来技術のサービスを行う検討が進められている。ロボット技術についても、広がりつつあるのでまちづくりに活かしてもらいたい。
- ・ 国際競争力の強化が重要な視点であるが、国際会議の在り方もオンラインに代わってきている。国際会議についても、バーチャルとリアルの組み合わせとなるのではないか。そういった観点から、コロナを踏まえて、国際競争力の在り方も大きく変わってくる。

(近畿地方整備局)

- ・ 新型コロナ危機を踏まえたまちづくりについては国交省で論点整理を行ったが、オープンスペースや公園が一層注目され、空間のゆとりや、ウォークアブルは今後とも重要であるというのが、論点整理の方向性である。
- ・ 新大阪のターミナル整備は、空間的にも大きくなっていく、快適な空間をどうとるか知恵をしぼる必要があり、本日の会議ではみなさんのコメントにそのヒントがあった。
- ・ 新大阪については、外国人を含め今後より多くの人が集まるということになるが、地震時の対応、特に帰宅困難者対策なども考えていかねばならない。
- ・ 国土交通省で、論点整理を踏まえた「デジタル化の急速な進展やニューノーマルに対応した都市政策のあり方検討会」の第1回が本日開催されている。今後は検討会の議論も参考にさせていただけたらと考える。

(近畿運輸局)

- ・ 自動運転及び MaaS について、最近の動きを情報共有させて頂きたい。自動運転については、今年度、新たに開発された中型自動運転バスを用いた実証実験が全国 5ヶ所で選定されており、近畿では兵庫県三田市及び滋賀県大津市の 2ヶ所での実験が実施された。
- ・ MaaS については、実証実験や基盤づくりへの支援等を通じて、MaaS の普及を積極的に推進している。実証実験では、令和元年度に全国で 19 件（近畿管内で 4 件）、令和 2 年度にも 38 件（近畿管内で 6 件）を選定しており、令和 3 年度概算要求においても、令和元年度補正をあわせた今年度分と同程度の予算を要求している。
- ・ こうした取組については、政府一丸となって進めて参りたい。
- ・ バスターミナルについては、今後検討を進めるにあたり、需要予測等を行うと思うが、事業者からの意見聴取もお願いしたい。

(会長)

- ・ 新大阪は、万博開催時には会場へのシャトルバスの起終点となる。万博時には、その時点における、最新技術を導入した輸送計画や輸送方法が採用されるが、その後の交通や輸送のあり方を予感させるような内容についても PR する絶好の機会である。予約システム、キャッシュレス、顔認証をセットにすれば、会場の入場と連動したサービスが可能になり、混雑解消や利用者のサービス向上になる。どこまでのサービスができるかは万博協会との調整になるが、万博開催時を一つのステップとして何を用意するのかを整理してはどうか。万博の時に何をするのか JR 西日本や大阪メトロでも議論を掘り下げる必要があるだろうが内容を作り上げることはできるのではないだろうか。
- ・ また、万博の中で、新大阪が将来こうなるということプロモーションしてもいいと思う。
- ・ 新大阪や十三、淡路の近くを流れる淀川は、水と緑の貴重な空間であり、地整局と沿川市町村とが連携した淀川沿川の活性化やまちづくりを促進するような取り組みは重要である。今後の都市空間の議論になるかもしれないが、貴重な淀川が近くにあるという視点での新大阪のあり方を考えてもらいたい。

(高速バスマーケティング研究所(株) 成定代表)

- ・ コロナ禍の前からの傾向であるが、親御さんの介護、自然の中での子育て等のニーズで、Uターン、Iターンといった二地域居住という需要がでてきている。高速バスに限らず都市と地方を結ぶ交通ネットワークは重要である。

(淀川区長)

- ・ 検討対象が新大阪だけではなく、十三、淡路と広い範囲になっており、地元も関心が

強いため、情報提供をお願いしたい。先ほど近畿地方整備局から帰宅困難者対策についても意見があったが、新大阪駅については、淀川区、東淀川区が鉄道事業者や地元関係者と協力して検討を行なっている。

(東淀川区長)

- ・ 新大阪と淡路、十三との連携をどのようにとっていくのが重要である。既に人が生活をしている場所であり、新大阪に取り込んでいくということだけではなく、新大阪と淡路、十三がどのような関係性になるのかも配慮しながらの議論が必要。

(座長)

- ・ 今回は新大阪駅の議論であったが、淡路、十三の交通結節機能については、事務局としては、どう整理していこうとしているのか。

(事務局)

- ・ 大阪あるいは京阪神圏の交通結節点となる十三や淡路は、広域の結節点である新大阪との補完、回遊といった観点から、新大阪を中心とした広がりに関連づけて検討を進めていきたい。

(座長)

- ・ 本日のみなさまのいただいたご意見を踏まえながら、引き続き新大阪駅周辺地域のプロモーションに取り組むとともに、事務局が中心となって、高速バスターミナルを有する次世代型の交通結節施設の検討を深度化して、まちづくり方針の策定に向けた取り組みをすすめていくこととする。
- ・ 次回の本協議会の開催について、事務局の考え方はどうか？

(事務局)

- ・ 次回の検討協議会については、まちづくり方針の本格的な検討を見据えた都市空間機能、交流促進機能の検討を進め、本日のご意見もあったアフターコロナの国の状況や今後の対応を含めて検討し、協議機会の皆様のご意見もいただきながら、開催時期について検討する。

3. 閉会

(会長)

- ・ 本日は短い時間にも関わらず、貴重なご意見をいただき感謝する。本日ご議論頂いた交通結節機能に加え、交流促進機能や都市空間機能についても検討を深めていきたい。また平行して新大阪駅周辺の動きを幅広く知ってもらえるようプロモーション活動等を進めていきたい。

- 引き続き、都市再生緊急整備地域の指定に向け、まちづくり方針の策定や、公共施設や民間都市開発などの新大阪周辺のまちづくりの具体化に向けて取り組んでいくので、今後とも、本協議会の皆様のご協力をよろしく願います。

以上