

第5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3年8月19日（木）13：00～15：20

■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

■次第 ○開会

○議題

1. これまでの取り組みの経過
2. 新大阪駅周辺地域のプロモーション等について
- 3-1. 新型コロナ危機を契機とした社会変化を踏まえた新大阪駅周辺地域のまちづくりの検討の際に配慮すべき視点
- 3-2. 導入すべき都市機能
- 3-3. 新大阪駅周辺地域の都市機能の集積イメージならびに新大阪エリアにおける都市機能の充実に向けた民間都市開発の誘導イメージ（たたき台）

ゲストスピーカーによる講演

滞在したくなる新大阪 ～その為の中核施設「MICE 会場」～
（ゲストスピーカー）大阪観光局田中 MICE 政策統括官

○閉会

■要 旨：

1. 開会

（会長）

- ・ 忙しい中、多くの方にご出席いただき感謝する。交流促進機能に関する話題提供いただくため、大阪観光局田中 MICE 政策統括官にも出席いただいている。
- ・ 新大阪駅周辺地域に導入すべき都市機能や新型コロナを契機とした社会変化を踏まえ、検討において配慮すべき視点、また、まちづくり方針の策定に向けた今後の進め方についても議論いただく。
- ・ 先日、北陸新幹線の早期全線開通に向けた国への要望を行った。その中で駅周辺のまちづくりについて取組みを申し上げた。駅周辺のまちづくりは北陸新幹線・リニア新幹線の事業効果を高めて利用者の利便性やサービスを向上するという役割も大きい。北陸新幹線の駅位置の方向性は明らかになっていないが、まちづくりの検討が進んできたこと、2025 大阪・関西万博の開催時期が近付いていることも考慮しながら、まちづくりをしっかりと進めていく必要がある。
- ・ 本日は自由闊達な議論、よろしくお願ひしたい。

(内閣府)

- ・ 7月から、都市再生緊急地域の指定など都市再生の促進やスマートシティ関連の未来技術の社会実装を担当することとなった。こういった施策を通して、地方創生の観点から都市の再生や地域のサポートを行っていききたい。
- ・ 前回協議会以降、当方で行っている都市再生に関する動きを紹介する。内閣府地方創生推進事務局では、都市再生有識者懇談会を昨年12月から開催し、新型コロナを契機とした都市のあり方について議論を重ね6月に取りまとめを行った。懇談会では、本検討協議会にも参画されている森川先生に座長を務めて頂き、大きく3つの提言を頂いたので簡単に内容を紹介したい。
- ・ 1つ目、都市の意義である。感染症の拡大により様々な技術による対応が進み、人やモノが集積するメリットの中でもバーチャルやオンラインで代替可能となったことが増えてきており、都市の意義が変化してきた。一方で、バーチャルやオンラインでは代替はできない、リアルの重要性も再認識されている。今後都市の価値を高めていくためには、都心部の空間の快適性、ウォークアブル、リアルでしか体験できないことの質の向上を進めていく必要がある。
- ・ 2つ目、働き方が変わる中で、新たな職住近接のあり方が顕在化してきた。大都市部の郊外都市では、従来の商業施設や学校、公園などが住宅近くにすでに配置されているが、働き方の変化や技術の進歩により、オンラインやテレワークを活用した「職」をより身近においた新たな職住近接を前提に、これまで以上に都市としての魅力を兼ね備える必要がある。
- ・ 3つ目、都市の柔軟性や可変性が求められている。人口や社会経済構造の変化、感染症の動向や災害の変化、デジタルトランスフォーメーションや未来技術の進展に速やかに対応できる都市としての機能を確保する。そのため、柔軟性、状況に合わせて可変性を持たせた土地利用などが必要になってくる。
- ・ こういった点が、今後の新大阪の都市再生のあり方を検討するうえでも重要と考える。懇談会の報告書はHPに掲載しているので、確認いただければと思う。
- ・ こういった提言も参考にしながら、内閣府の政策ツールも活用いただき、新大阪駅周辺地域の都市再生が一層進展すること、また大阪市の都市再生が、大阪の活力を高め、日本をけん引する力になることを祈念する。

2. 議題

(京都大学 小林教授)

- ・ 東京オリンピック閉会式でのパリのプロモーションビデオにより印象を持った。市長がポストコロナのビジョンを掲げている。シャンゼリゼ通りを庭園に変えたり、エッフェル塔の下でビーチバレーを開催するなど。スローガンが「15分都市」である。日常的な生活が15分の徒歩圏の中で完結する。日常生活に関して15分で職住近接を完結させる。ポートランドの20分都市圏もある。
- ・ 大阪府では3層の都市構造を持っており、一番下の層で日常生活が成立するようにマスタープランができています。実はパリと同じようなことを言っていたが、時代が早すぎた。様々な機能もあるが、新大阪はトップレベルの階層であり、その非日常をどう作っていくか。非日常を構成することは何かといった議論が必要である。
- ・ パリでは、テレワークやサテライトオフィス、コワーキングの分散化が起き、ショッピングはeコマース、銀行はネットバンキングが普及した。しかし、イノベーションやレジャーはオンラインで代替できない。オンラインでは思い出が作れず、コンテキストができない。そういった大きな物語、全体をくくれるようなイメージを作らなければならない。
- ・ パリのプロモーションビデオには、ダイバーシティとして様々な人の顔が出てきている。今の資料には人の顔が出てこない。大阪の宝物は人であるとも考えられる。人の写真が随所に出てくる必要があるのではないかと。機能も重要だが、人がどのように楽しんでいるのか、こういった分野は得意ではないかもしれないが、常にそういった素材を蓄積していかなければならない。
- ・ 機能論に入ってきているが、大きな方向性とそれを肉付けするような素材の収集が必要ではないか。

(大阪府立大学 橋爪教授)

- ・ MICE 機能は新大阪にぜひ導入すべきである。大阪に MICE 施設が不足していることはかねてより伝えていた。たとえば大阪城ホールは、開業時はアジアで最先端のアリーナとして造られたが、最新のアリーナと比べると古いスペックである。最先端は常にキャッチアップされ続けるため、新しい機能を入れながら古い機能を作り替えていかなければならない。
- ・ うめきた 2 期でもエリア MICE という概念を導入している。新大阪単独ではなく、うめきたなどの施設との補完関係やホテルの集積など、十三・淡路・新大阪に加えて南北の地域連携が必要である。
- ・ クリエイティブ人材の確保については、世界が競い合っている。大阪らしい人材が集まる場所にしていくべきである。
- ・ 事例で紹介されているキングスクロス駅周辺の再開発は、新大阪の将来を考えるうえでぜひ参照すべき。キングスクロス駅はユーロスターの発着駅であるパンクラス駅

と隣接、両駅周辺の再開発でユニークな取組を展開している。ロンドン芸術大学のファッション系などトップクラスの大学が移転、駅裏の貨物ヤードなどの倉庫街がクリエイティブな場所になりつつある。そのほか徒歩 10 分圏にもユニークな施設が集積し、10 年ほどの再開発で見違えるほどユニークなまちになった。ガスタンクのフレームを残して集合住宅にリノベーションしたものがランドマークになり、歴史的な資産のリノベーションも地域のシンボルになっている。他の地域にできないコンテンツを入れている点はポイントであり、事例として調べてみてはどうか。

- ・ 新大阪の物語や歴史をどう見るのか。新大阪は新しくできた駅と思いがちだが、2024 年には新幹線ができて 60 年となり、歴史が積み重なっている。まちの物語を再度発見するようなこともあってもいい。すべてを刷新するのではなく、新幹線開業以降の新大阪の歴史や物語をモニュメントとして残すといったことも必要ではないか。
- ・ 高速バスのターミナルについて、新大阪周辺施設からのアクセス、都心の主なホテルへのアクセス、千里の新しいアリーナなど大阪府下の主要施設へのシャトルバスもあってもいい。現状、ホテルなどのシャトルバスに乗るには一度梅田に出るケースが多いが、駅前広場の立体化の中で、高速バスだけでなく、大阪の主要場所へのトランジットの利便性向上も重要な視点である。

(名古屋大学 森川教授)

- ・ 高速バスのターミナルとして梅田や難波も経由する路線は非常にいいと思う。新幹線・リニアに加えて高速バスで山陰、四国、和歌山へとつなぐ構想は新大阪ならではの、関西のゲートウェイとして重要である。
- ・ ポストコロナ時代でのリアル体験の価値の最も身近なものは食事である。これだけはバーチャルやオンライン飲み会でも代替できず、この価値は今後も変わらない。この点は大阪が得意とするところであり、梅田やミナミもあるが、新大阪においてもこういった場所を結節点に加えて作っていくことが大事。
- ・ 異なる交通モードをつなぐ際には、ラウンジのような待合場所が重要である。もう少し飛行機のマイレージに近いようなことにならないかと思っている。できれば、JR 東海と西日本、そしてバス会社も連携し、個々ではなく共通の「新大阪マイレージ」が貯まり、共通のラウンジが使えるようになるというような仕組みができないか。
- ・ まちづくりの点では、ピカピカの人工地盤を使ったまちづくりが有効だと考えている。3 階の新幹線コンコースをメインとして面的に広げていく、西側の新御堂筋などを超えるために、更に上を越えることも考える。JR 在来線の空間も大きいので、人工地盤で覆って広く使い、南側にも拡張しながら淀川方面に人を流していく。淀川べりまでは直線距離で 1km ほど、徒歩 15 分くらい。柴島の浄水場があるあたりに MICE のようなものがあればいいと思う。
- ・ MICE の規模は大きければ大きい方がいいとの事だが、土地の制約があるなら 3 万㎡程度のものでいいのではないか。

- ・ グッドデザイン賞の選考委員をしている。毎年3日間、幕張メッセで商品を集めて審査をしているが、オリンピックの関係により去年と今年はセントレア空港すぐ横の愛知国際展示場で審査を行った。展示場は 60,000 m²であり、審査で半分を活用している。空港近くなので審査員の皆さんが何百人規模で泊まれるホテルがあり、食事についてもセントレア空港は元々飲食施設が充実している。新大阪駅にも食のメッカのようなものができれば、MICE に対応して豊かな食事を楽しんでいただける。また、バラエティに富んだホテルが集積すればいい。
- ・ 新幹線に乗りながらの新大阪駅へのアプローチ部分の景観については、改善が必要である。新大阪の場合、淀川に緑を任せ、沿線はピカピカの要素に緑も合わせるような方向がいいのではないか。
- ・ 新大阪駅周辺には、専門学校が多く立地している。大阪のゲートウェイに専門学校がここまで必要なのか、もったいない印象がある。専門学校が移転するようであれば、その空間を交流機能や都市機能の空間として活用し、MICE 施設を入れ込むようなこともあっていい。
- ・ 事務局や大阪観光局 MICE 政策統括官田中氏のプレゼンの方向には賛同する。

((公) 関西経済連合会)

- ・ 新大阪駅周辺地域は、うめきたや夢洲に比べても課題が多いと思われるため、まちづくりが計画的効果的に進められるよう、行政による積極的な取組に期待する。
- ・ 新大阪駅周辺の独自性や特徴づけについて、新大阪駅周辺の開発にあたっては独自の魅力やターゲット設定が重要と申し上げてきた。新型コロナによる社会変化への対応を踏まえた検討の視点も必要であると申ししてきたが、事務局にて関係者や有識者等と意見交換し、現在考えられる様々な視点について本日の資料で示していただいた。
- ・ ポストコロナのまちのあり方が徐々に発信されつつある中で、新大阪のコンセプトを作るこのタイミングはチャンスとも言える。上手く時代を掴んだ動きができるよう、アンテナを高くお願いしたい。
- ・ **SMR** 構想や地方創生回廊中央駅構想など、国の計画においても新大阪は地方と地方をつなぎ、全国に貢献する拠点であると位置づけられている。他の経済団体との意見交換も行ったが、新大阪の計画が送客拠点として西日本からも支持され、期待されることが重要であり、西日本との連携は今後とも心がけていただきたい。関西経済連合会としてもこの点に協力していく。
- ・ まちづくりとのタイムラグはあるが、万博のレガシーは中期的な観点から考えるべきである。ハード・ソフト両面から、万博を一過性のものとせず、万博を契機に大阪・関西がどう変わっていくかも重要な視点であると考えている。新大阪のまちづくりは可能性の大きいエリアであり、こういった視点も持っていただきたい。

(大阪商工会議所)

- ・ 新大阪の特徴として、リアルを大事にして投資を呼び込んでいく方向には賛同している。MICE 会場の設置や集客機能の強化は重要な視点である。広域交通機能との親和性が高く、まちづくりの核として期待している。
- ・ 資料にも記載されているが、十三や淡路と一体となったまちづくりを念頭に置いていただきたい。近畿地方整備局では、毛馬閘門の再整備や十三の船着き場整備に取り組んでいる。これらが実現すれば、市内中心部の水の回廊と淀川が回遊できるようになり、新しい観光資源として期待される。こういった要素を念頭に置いて十三や淡路と一体となったまちづくりの検討を進めていただきたい。

(西日本旅客鉄道 (株))

- ・ 新型コロナによりオンライン化が進む中で、リアルの価値が再認識されていることについて意見が出ていることは心強い。出会いなどの価値を提供し、魅力ある拠点を作っていきたい。
- ・ おおさか東線が全線開通し、新大阪と繋がることの価値が高く、ご利用は堅調である。2023 年春にはうめきた新駅、さらに 2031 年になにわ筋線が繋がれば世界ともつながる。リニアや北陸新幹線、淀川左岸線など、新大阪の拠点性が益々高まっていく一大チャンスであり、我々も磨きをかけていく。
- ・ 乗換駅ということではなく、魅力ある目的地としての都市機能の集積として、人々が集い、イノベーションの原動力となる、居心地の良い空間、演出を創出していくという意見には同感であり、リアルなコミュニケーションを促す場づくりが重要だと考えている。交通結節点の機能を磨いていくことはもちろん、都市空間や交流促進についてもプレーヤーとしてどのような貢献ができるか考えていきたい。
- ・ 新大阪駅の建物は JR 東海、土地は JR 西日本の管理となっている。ラウンジ機能については、博多や小倉ではポイントにて優遇プログラムを運用している。コロナ後のビジネス機能の支援という観点で、東海や九州とも連携してレベルを上げていきたい。
- ・ 人工地盤については、技術的な課題もある。リニアや北陸新幹線の駅位置の状況とあわせて、何ができるかは今後も検討していきたい。

(阪急電鉄 (株))

- ・ 田中 MICE 政策統括官のお話をお聞きし、MICE 会場の立地が新大阪の可能性を広げると期待でワクワクする。駅の東方面を森にするような刺激的でダイナミックなことも、大阪の「顔」として、ゲートウェイとしてやるべきだと思った。
- ・ 新大阪エリアには阪急のビルや新大阪連絡線用地もあり、まちづくりを先行的に進めることについて賛成する。現在は乗換拠点としてのイメージが強いが、今後はそれに終わらないよう、まちに拡げていくことが大事であり、そのためには人工地盤をつくることも有効である。また、リニアや北陸新幹線の駅位置が確定しない中では難しい

かもしれないが、南側駅前広場に加え、後背の広がりを持つ北西側へつなぐ動線や空間を検討する必要がある。伊丹空港発着の飛行機の関係で、建築物の容積を垂直方向に積むには限界がある状況を逆手にとって、適度な集積と横方向に広がる空間といった新たな都市構造の構築を進めていく。新型モビリティも導入したウォークアブルなまちづくりの先端的なモデルにしていくべき。

- ・ サブ拠点の一つである十三エリアには新線構想があり、もう一つの淡路エリアには連立事業・区画整理事業による高架化後のまちづくりや、柴島浄水場の開発といった広がりがある。サブ拠点には、大規模な交流施設・MICE などの立地が期待できる一方、それらの中間地域についても、職住近接のための新しい居住施設をつくり、ニューノーマル時代にふさわしい今後のライフスタイルを提案できればと思う。
- ・ 交流結節機能の課題として、鉄道については充実していく一方、道路の視点が不足しているように思う。新大阪で高速バスターミナルを運営しているが、新御堂筋を經由して各高速道路、将来的には淀川左岸線などに通じる利便性が高い拠点ではあるものの、駅周辺の地道のアクセスが悪い。また、新大阪駅エリア全体で民間の都市開発がどれぐらいできるかによるところがあるが、都市開発は自動車交通を発生させるため、新御堂筋や東西方向の道路など街路ネットワークの処理能力も重要である。リニア中央新幹線整備や、高速バスの拠点化などによる交通流動変化に伴う自動車交通量の増加要素もあるので、新御堂筋を含む周辺街路の処理能力については、分析しておく必要がある。

(大阪市高速電気軌道 (株))

- ・ 改めて、交通事業者の担う役割は大きいと感じる。コロナや社会的構造を捉えると、交通事業者の役割も変化していくと思う。大阪メトロでは、移動の毛細化、パーソナル化、まだ実験段階ではあるがオンデマンドバスや自動運転に関しても取組を進めている。
- ・ MICE 会場へのアクセスや周辺地域へのアクセスの点で、こういった技術が役立てられればと思う。積極的に関与していきたい。
- ・ 移動ということにとどまらず、生活サービスとしての目的地との連携も重要となる。MICE や食事、日常サービスなどとの連携が地域の価値を高めることになるのではと考えている。MaaS という手法で何か実現できないかと取組を始めたところである。周辺のまちづくりでも役に立てる可能性はある。リアルとバーチャルを融合させ、交通も進化していくような関係ができるとよい。
- ・ まだ構想として始まったばかりの段階であり、今後とも進化させていきたい。

((独) 都市再生機構)

- ・ まちづくりの観点から、事業実施段階でのイメージを話したい。大きな箱を作ることは賛成であるが、箱を作るための土地をどう確保していくか。経済活動の中でペイで

きるものしか作れないのが民間である。ニーズに対してどれだけの時間をかけて、どれだけの資金を投入して、どのように運営していくかが見えないと投資がしにくい。

- 東京で言うと、国際フォーラムと周辺機能との連携も想定しながら、新大阪はどういった作り方を、誰に投資してもらうのがよいのかをイメージしていくとよい。
- 界索性という言葉があるが、ビルにテナントを組み込んだ空間はあるが、界索性を生むことは難しい。これを人工的につくるのは大きな課題として認識している。新大阪で何ができるのかは議論していきたい。

(近畿地方整備局)

- 資料にも出していただいているが、国土交通省では、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を設置し、本年4月に「ニューノーマルに対応した新たな都市政策はいかにあるべきか」をとりまとめたところ。アフターコロナの都市政策として、官民の一体的利活用による空間づくり、道路やオープンスペースの可変的で柔軟な利活用、公園やまちなかでの社会実験で機動的なまちづくり、データを使ったシミュレーションなどの新しいサービス展開などが盛り込まれている。
- 新大阪では土地の制約がある中で、官民の施設の一体的な利活用、公共空間の可変的な利活用は有効な視点ではないか。
- これまで進めてきたような、緑を多用した居心地のいい空間づくりやウォーカブルなまちづくりが重要な点は変わらない。新大阪でも有効な考え方であり、今後も検討していきたい。

(近畿運輸局)

- 交通結節機能に関して、現状の課題解決の方向性はこの通りだと思うが、圧倒的な緑をという提案もあったが、大きなコンセプトが必要なのではないか。新大阪に不足しているブランドイメージをどう作っていくか。交通結節機能のみならず交流促進や都市空間において共通するコンセプトを作っていくことが民間投資を呼び込む上でも必要なのではないか。
- 一方で、事業者の連携が重要になってくる。連携ができなければ、総合的・統一的なサービスが提供できない。MaaSも事業者間でいかに連携できるか、いかに深いところで利用者目線になれるかがカギであり、そういったところにも目を向けなければならない。
- 新幹線・リニア駅の強みという点で、駅直結の MICE 会場は特徴であり武器にもなる。MICE 利用者は一般の観光客よりも消費額が大きく、経済的なメリットもある。会場に訪れた方にとって、MICE 参加の空き時間などにどういった過ごし方をしてもらうかも重要である。長く楽しく滞在できるような仕組みづくり、MaaS や次世代モビリティ、バリアフリーなどによりストレスなく快適に移動できる環境ができれば、

より交流の促進が図られるのではないか。

(内閣府)

- ・ 新大阪駅周辺地域には、広域交通結節点として様々な交通施設が集積することが大きな利点である一方で、駅や線路等でエリアが分断されていることはハンディキャップである。
- ・ 例えば、南側駅前広場や MICE 施設の形を検討する中で、地域の分断というハンデをどのように乗り越え、ウォークアブルな空間を作っていくかが重要なポイントである。今後も様々な議論に参加していきたい。

(淀川区長)

- ・ サブ機能として位置付けられている十三エリアについて、区役所の取組を補足させていただきたい。子育て世代が住み続けられるまちとして、区役所跡地の開発を進めている。阪急阪神不動産が事業者として決定して工事が進められており、令和 8 年には、学校施設、大規模分譲集合住宅、図書館、商業施設などが整備された複合施設が供用される予定である。
- ・ 淀川河川敷についても 3 月に魅力向上協議会を立ち上げ、にぎわいのある交流空間づくりを目指すこととしている。今年度中にはマーケットリサーチをし、事業計画を作っていく。
- ・ ポストコロナのまちづくり、新大阪全体のまちづくりにも微力ながら貢献していきたい。

(東淀川区長)

- ・ 淡路エリアがサブ拠点として位置づけられ、連立事業や区画整理事業の後、淡路がどう変わっていくのか見つけていく必要がある。新大阪から淡路までの間に（新幹線開業後）60 年の歴史のあるまちがある。その都市開発をどう誘導していくのが課題である。検討協議会でもこのエリアの取り扱いを検討してほしい。
- ・ 新大阪駅の北東方面に市営住宅群があり、高層化と集約化を図っているところである。歌島豊里線の北側に余剰地を集約し、5,000~6,000 m²程度の土地が確保できそうである。まちづくりの種地としてご活用いただき、今後の協議会の議題としても検討していただきたい。

(会長)

- ・ 新大阪駅より北側では、千里ニュータウンの再生や北大阪急行延伸などの取組があり、新御堂筋との接続は大事である。かなり複雑な動線になると思うが、しっかり検討してほしい。
- ・ 高速バスターミナルなど交通結節施設の充実は重要であるが、駅周辺での配置を検討

する際にも、どのように新御堂筋に接続させるのかといった観点も含め検討をしていただきたい。

- ・ 新大阪駅周辺については、歩行者動線が主役であるとは思っているが、その検討の際には、自動車の処理が可能なのかという観点も合わせて実施するようお願いしたい。

(大阪府立大学 橋爪教授)

- ・ 北陸新幹線の駅位置が公表されてからまちづくり方針を公表する予定としていた。現状も駅位置が明らかになっていない状況ではあるが、民間の開発の機運が高まっていることもあり、今年度で一旦まちづくり方針を取りまとめたいが、いかがか。

(会長)

- ・ 提案について賛成である。
- ・ 事務局に確認だが、都市再生緊急整備地域は、十三・淡路も含めて全体で一括して指定することになるのか、あるいは新大阪が先行することになるのか。これまではどちらのケースもあるようであるが。

(事務局)

- ・ 両方の方法が考えられる。淡路については連立事業が継続中であり、十三については阪急としての構想もあると聞いている。ステップを踏みながら進めていくことも考えたい。
- ・ 新大阪の駅位置の問題は解決されていないが、既に民間開発の動きも出てきており、できるだけ早く新大阪駅周辺の緊急整備地域を指定するという視点で検討していきたい。
- ・ 両方の可能性があるが、一括で指定するには少し課題があると認識している。

(内閣府)

- ・ 十三・淡路地域と、新大阪駅地域をどう考えるのかということについては、都市再生緊急整備地域の指定要件として、具体的な開発の動きがあるかというところをみていかなければならず、地域指定の考え方については事務局と調整し、決めていきたい。
- ・ 指定においては、エリア区域のみならず、地域整備方針等も決めなければならない。具体的な北陸新幹線の形が決まっていない中でどういった記載ができるかということも踏まえてエリア指定について考えていかなければならない。

(座長)

- ・ 事務局より、駅位置が公表されていない状況ではあるが、一旦まちづくり方針を取りまとめていきたいという説明がありましたが、この点についてご意見ありますか。

(京都大学 小林教授)

- ・ 各方面の動きを取りまとめ、一步でも確実に前に進めることが大事であり、方針の取りまとめは進めていただきたい。民間投資を誘発していくための受け皿を作ることが大事である。課題は残されているが着実に進めていただきたい。

(座長)

- ・ それでは、駅位置が公表されていない状況ではあるが、一旦まちづくり方針を取りまとめていくという方向で進めていきたいと思う。
- ・ 今回の協議会は、前回の協議会を開催してから随分時間が開いていたが、事務局として、次回の協議会はいつ頃を想定しているか。

(事務局)

- ・ MICE、基盤整備、民間投資促進に向けた取組の方向性など、様々なご意見をいただいた。できれば年内、遅くともその前後で次回の会議が開催できればと思っている。緊急整備地域の指定に向け、スピード感を持って進めたい。

3. 閉会

(会長)

- ・ 貴重なご意見、感謝する。
- ・ プロモーション活動を進めるとともに、駅位置によらないまちづくり方針のとりまとめに向けて進めていきたい。
- ・ 11月に大阪都市計画局が発足する。この新局は大阪の成長を支えるまちづくりを広域的な視点から府市一体で推進するということを目的としている。新大阪のまちづくりも新局で取り組むことになる。引き続きよろしくお願ひしたい。

以上