

## 第6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4年2月7日（月）16：00～18：00

■場 所：エル・おおさか（大阪府立労働センター） 606会議室

■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
  - ・都市再生緊急整備地域検討協議会の検討経過など
  - ・ヒアリング・プロモーションの実施経過
2. 自動車交通アクセスの粗い試算検討（前回協議会での課題提起）
  - ・試算交通量と交通容量の比較
3. 新大阪駅周辺地域のまちづくり方針（素案）
  - ・全体構想・新大阪駅エリア計画
4. 今後の進め方
  - ・方針の行政計画への位置づけ及び  
都市再生緊急整備地域への指定に向けて

○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。
- ・ 新型コロナ感染症で厳しい状況であるが、大阪の成長、発展のためには新大阪のまちづくりが重要であり、WEB参加も含めて会議を開催させていただいた。
- ・ 前回会議にて話題となった自動車交通や、一旦とりまとめたまちづくり方針等について本日議論いただく。
- ・ このまちづくり方針は、都市再生緊急整備地域の候補地域として、2018年8月に公表されて以降、重要な節目の一つと考えている。リニア中央新幹線や北陸新幹線といった駅位置の方向性は示されていない状況であるが、周辺では民間開発の動きもいくつか出てきており、昨年11月には府市の共同組織である大阪都市計画局も設置された。民間の動きと連動し、府市が一体となってまちづくりを推進していきたい。

（内閣府）

- ・ コロナの影響でWEB参加とした。現地でリアルな気運を感じながら議論したいが、引き続きよろしくお願ひしたい。
- ・ 内閣府としては、都市再生に関する制度として、都市再生緊急整備地域を指定し、都

市再生を進めている。全国で51、大阪府内では大阪市内の5地域を含め、9の地域を指定している。

- ・ 新型コロナウイルス感染症の拡大を踏まえて都市再生のあり方には様々な議論がある。感染症の拡大は人や企業の行動、都市の活動に様々な影響をもたらしているが、人や機能を集積させる都市の重要性は変わりなく、コロナ禍でも、かえってリアルな機会の重要性が再認識されている。
- ・ こうしたことから、都市再生、国際競争力の強化、コンパクトシティやスマートシティの推進、ウォークアブルなまちづくりなど、重要な取組となるので引き続きよろしくお願ひしたい。
- ・ 新大阪駅周辺地域は、候補地域になって以降5回の協議会会議を重ねてきた。いよいよまちづくり方針の素案が示される。この協議会での議論は、新大阪地域の将来を議論する大事な場所であるとともに、with コロナでの都市再生のあり方を考える貴重な機会であるとも考えている。
- ・ 本協議会での検討が、大阪の都市再生の一層の推進につながることを祈念している。

## 2. 議題

### ●議題1、2、3、4について

#### <意見、質疑>

(京都大学 小林特任教授)

- ・ 都市再生緊急整備地域の指定に向けて、様々な準備もできてきたように感じている。
- ・ 駅位置が決まらない中で、できることはほぼできたのではないか。人の動きの設計に入っていきたいが、駅位置が決まらない中ではなかなか踏み出せず、もどかしい。
- ・ 人の顔ということを申し上げた。施設の写真よりも人の写真を集めるほうが難しい。今後、意図して集めなければならない。民間へのプロモーションを進めていくという点では、まだこれからの印象である。大阪らしさが無い、大阪のおばちゃんがない、もっと大阪らしい、そういったものを蓄積しないといけない。あと、何をしようとしているところの写真か、今後はもっと象徴的な写真が欲しい。簡単には見つからないが、意図して集めながら、プロモーションにどうつなげていくかということである。
- ・ 次の課題は、プロモーションにどう翻訳していくかである。まちづくり方針の概要版にある民間の開発イメージも、今まで通りのように見える。世界中でコロナの後、オープンスペースの活用方法も模索されている。都市空間の利用のされ方も変わってきている。そういった新しいアイデアを民間にも出していただきたい。また、この民間の取組に火を付けるようなプロモーション、工夫が必要ではないか。
- ・ 個人的に、六本木ミッドタウンに部屋を借りた。小さな部屋であるがフロア全体のカフェや会議室を共有で利用可能であり、そこだけでなく、日本中の施設が利用できる。単独で会議室を維持する必要もなく、アメーバ的な空間利用ができるようになった。
- ・ パリのエム・リヨンというビジネススクールでは、5年前（コロナ前）でも講義はす

べてオンライン・オンデマンドで、学校は学生が集まって話すための空間であった。パリの真ん中にそういった場所があることが大事である。そこには掲示があり、先生が居る場所も分かり、すぐに連絡が取れるようになっている。大学自体がそういった空間の使い方をしている。そういった新しい都市空間の使い方のイノベーションを新大阪でも実現できるような民間へのプロモーションにつなげていきたい。

- ・ 資料については、写真以外にあまり申し上げることはないが、次への展開を考えていただきたい。

#### (大阪府立大学 橋爪教授)

- ・ 六本木ヒルズにタイムシェアのオフィスを借りて東京の滞在拠点としている。このようにシェアリングエコノミーで、スペースや時間を多くの人を使い分けている。どこに拠点を置いて働くか、その際に新大阪が選ばれるようなことをしなければならない。
- ・ 60年ほど前の新大阪駅ができた当初の資料を読み返しているが、駅位置も東淀川駅周辺、梅田への乗入れ、宮原操車場の東に接続の3案からこの場所になった。当時は駅位置が固まってからまちづくりが動き始め、新しいタイプの副都心を土地区画整理事業によって事業が進められた。駅を核としたビジネスセンターを作るという方針だった。
- ・ 駅を核としたビジネスセンターということは、今の方向性と同じである。このあたりを上手くストーリー化する必要がある。将来のビジネスセンターとしてワクワクするような絵姿を描きたい。現行あるようなものではなく、もっと未来的なコンセプトを示すようなこともあった方がいい。イメージでは、現在あるオフィスや商業空間を中心に書かれているが、20年後などを想定すれば、これから実装されてくる機能を十分に盛り込んでほしい。個人的には、新たなエリアのイメージは新たな新大阪、いわば“新(シン)”新大阪である。コンセプトとして新大阪自体が60年前に新しく作られた街である。これを次世代に向けて、更に新しくするというのを物語にしてアピールできればと思う。
- ・ 自動車交通については、新御堂筋と歌島豊里線は問題ないとのことだが、新御堂筋は通過交通が多いと思われるので、高架道路から新大阪駅エリアに降りる箇所の影響については精査が必要である。十三についても、国道176号は通過交通も多く、エリアにおける車の負荷がどうなってくるか、双方を結ぶ道路で何か新しい知恵がいるのではないか。現状でも、新御堂筋から新大阪駅に結ぶアクセス道路で渋滞のために新幹線に乗り遅れそうな人が、本来駐車が禁止されている箇所で車を降りて歩いているケースもある。交通計画では、幹線道路とエリアを結ぶ箇所が大事である。
- ・ 新大阪と十三、淡路を分けるのは了解したが、3つ合わせた全体の考え方と各エリアの考え方を上手く組み上げてほしい。十三や淡路を別エリアと見た時に、十三や淡路は、駅を中心とした開発を促進するという視点もあるが、そもそも住んでいる方がおられる地域なので、コミュニティから考えるべき内容も多くある。新大阪のように駅

中心のビジネスセンターという発想だけでは、十三や淡路における計画は不十分である。新大阪駅とは違った発想で検討いただきたい。

- ・ 新大阪における“大阪らしさ”は相当に議論しなければいけない。“大阪らしさ”の本質は、人によって意見が違う。大阪の都心部と北摂部の中間にあるエリアであり、むしろ“新大阪らしさ”のをしっかり検討できればと思う。

(名古屋大学 森川教授)

- ・ 資料については、異論はない。
- ・ 目指すべき大きな方向性に、“世界一の広域交通ターミナル”とあるが、世界一の根拠は何か。本当に世界一と言ってしまってもいいのか。世界一が本当に魅力的なのかは疑問である。肩肘を張って世界一ということではなく、関西広域のゲートウェイであると言った方がいいのではないか。
- ・ 今後、民間へのプロモーション上、この地域の名前を考えた方がよい。“よどきた”と提案したこともあった。市民などに公募することもいいが、民間投資を誘発するような魅力的なネーミングで、これまでの新大阪のイメージを変える必要がある。3駅を合わせた広域の地域の名前を変えていった方がいいのではないか。
- ・ 新大阪駅周辺の担うべき役割の“関西・アジアのゲートウェイ”という言葉の意味が不明確である。担うべき役割は関西のゲートウェイであり、あまり大阪色を出さない方がいいのではないかともし上げた。大阪でもディープなところは多い。新大阪駅は、無国籍で京都や神戸の人にも受け入れられるような関西のゲートウェイと言った方がいいのかもしれない。関西のゲートウェイ、大阪市北部のゲートウェイ、スーパーメガリージョンの西の拠点の3つではないか。

(事務局)

- ・ 世界一の広域交通ターミナルというのは、アジアや世界、東京を始めとした日本の各地から選ばれるまちとして、新大阪が大阪の国際都市化のフラッグシップを目指していることから、世界一という言葉を使っている。
- ・ 世界の都市間競争に打ち勝ち、存在感を発揮し、日本各地やアジアとも直接つながることにより活力を取り込み、進化していくということから、世界一の広域交通ターミナルという記載をしている。
- ・ ゲートウェイについては、本編の文言を省略して、概要版では“関西・アジアのゲートウェイ”としていた。表現方法については再考したい。

(名古屋大学 森川教授)

- ・ 世界と繋がることはわかるが、世界一に対する根拠や何か特定の意味はないということか。

(事務局)

- ・ 特定の内容に対して世界一ということではない。国際都市として進化し続けることが世界一にも繋がっていくということから、こういった言葉を使っていたが、世界一と言い切ることについては考えたい。打ち出しとしてキャッチフレーズが欲しかったことからこういった表現をしていたが、再考したい。

(名古屋大学 森川教授)

- ・ アジアの繋がりでは、福岡の方が優位かもしれない。大阪はスーパーメガリージョンの西の拠点であり、関西圏の歴史性や経済力もある。福岡圏よりも人口も大きい。アジアとのつながりも歴史的には深い。そういった意味が汲み取れるようなキャッチフレーズができると良い。

((公) 関西経済連合会)

- ・ 全体的な進め方について、全体構想とエリア計画の2層構造とし、新大阪エリアについて先行して都市再生緊急整備地域の指定を目指すという方向性には賛同する。
- ・ 新大阪の都市機能を充実させ、十三や淡路の広域に波及させるためにも新大阪のエリア計画は重要であり、地元としての期待感を国にもしっかりとPRしていきたい。
- ・ これからのまちづくりを考えるにあたっては、コロナ収束後に海外との往来が回復することを前提に求心力のあるグローバルな拠点づくりが求められる。
- ・ 海外から人を呼び込めるようなインターナショナルなまちづくりの工夫が重要である。導入機能を検討するにあたって、グローバルやインターナショナルな対応に留意いただきたい。
- ・ 新大阪の持つ強みは交通結節であり、関経連としては、リニア中央新幹線や北陸新幹線、主要な高速道路ネットワークの推進を後押しし、また、国の国土計画における大阪や関西の位置づけ等についてもPRを継続して行っていきたい。
- ・ 万博レガシーの実装について、未来社会の実験場となる大阪・関西万博でのデジタル技術、モビリティ、エネルギー供給の世界へのアピール、MaaSや空飛ぶ車などを未来にどのように実装していけるか、これを新大阪駅周辺の整備の中で実現できるように考えていくべきである。

(大阪商工会議所)

- ・ 全体構想として新大阪・十三・淡路の3エリア一帯でとりまとめ、2段階目に各エリア計画を策定し、民間都市開発の機運醸成に応じて都市再生緊急整備地域の指定を目指し、新大阪エリアを先行していくことは賛成である。各エリアが本格的に整備に向けて動く時期は異なってくると思うが、全体構想を踏まえて、3エリアそれぞれの拠点が厚みのあるまちづくりができると良い。
- ・ リニア中央新幹線や北陸新幹線の乗り入れにより、新大阪駅は多様なスケール感のあ

る交通結節拠点となる。敷地が細かいエリアは複数の権利者間での機運情勢には相応の時間がかかる。先行する区域指定は、関係者の視点が統一され、機運醸成上も有効だと思う。

#### (西日本旅客鉄道 (株))

- ・ プロジェクトの進め方として、全体構想とエリア計画の2層構造は賛成である。時間軸の長いプロジェクトもある。新幹線の位置も決まっていないが、鉄道運輸機構等とも連携して進めていきたい。新幹線工事は非常に大規模かつ長期に渡る工事であるが、その間もまちづくりを停滞させることなく進めていきたい。
- ・ 民間開発が先行するという点について、協議会が将来形を示すことのみならず、段階的に進んでいく道筋を描くことが重要である。大阪市と共同で運営している駅前広場の再整備も大事な柱であると理解している。市関係者とともに道筋を示せるように努力していきたい。
- ・ コロナ前の新大阪駅は、1日で45万人の利用があった。ビジネス拠点として便利な場所である。我々のグループだけでも5,000人が働いている。しかし、ビジネス街として開けているのは北西と南で、駅からの人の流れは約7割を占めており、面的には偏りがある。この面的な広がりには配慮する必要がある。
- ・ 駅からまちへ歩くと見通しも悪く、上下移動も発生する状況である。歩きやすく見通しのつきやすいまちを作っていくという点では、今回のまちづくり計画は大事な契機であり、人と人が出会うことの重要性が認識されている昨今、全方位に人が広がるまちづくりの意義は大きい。
- ・ 各ブロックの個性をどうしていくか、ブロック同士の繋がりをどう作っていくか、回遊を促してまちを広げていくということである。具体的な計画が見えている箇所と見えていない箇所もある。今後計画を深めていく中で、関係者とともに我々の役割を果たしていく。

#### (阪急電鉄 (株))

- ・ まちづくり方針について、まず新大阪駅エリアの計画から作成し、着手を先行することに賛成である。早く新大阪を都市再生緊急整備地域に指定することが喫緊の課題である。当社は北西のエリアに当時の土地区画整理事業にて新線の用地を確保しており、その場所で新線と拠点となるターミナルビルを開発していきたいと思っている。
- ・ 十三駅エリアでも、新駅の位置等は概ね固まっているが、開発にはもう少し時間が必要である。新線の事業スキームも調整が必要であるが、エリア計画の作成に向け新大阪を追いかけながら進めていきたい。十三のポテンシャルは高く、駅南東側の淀川区役所跡地では、グループ会社が開発を進めている。淀川河川敷の賑わい創出とも連携しながら、十三のポテンシャルを上げていくことが責務と思っている。
- ・ 淡路駅エリアでは、連続立体交差事業の高架下や、柴島浄水場のダウンサイジング後

の跡地を活用した今後のまちづくりに、府市の協力を仰ぎながら貢献したいと考えている。

- ・ 新大阪・十三・淡路は、それぞれ2キロの距離で、非常に近い場所に3つの拠点位置する。中心となる新大阪駅のコアに加えて、十三駅や淡路駅のサブコアを形成し、それらを繋げていくことにより、十三・淡路の大阪らしさも活かした深みや厚みのあるまちを作ることが大事である。
- ・ 十三のポテンシャルの高さ、淡路の生活感のあるまちの特色をうまく繋ぎながら、他に例のない3つの拠点をうまく繋いでいくようなまちづくりをしていけばよいと思っている。

#### (大阪市高速電気軌道(株))

- ・ 方向性については了解した。我々も協力しながら進めたい。
- ・ 都市機能の向上、周辺への波及効果を期待する点では、圧倒的に交通を便利にしていく責務があり、真摯に取り組んでいきたい。
- ・ その中で、デジタル化のところでは、**MaaS**が重要になってくる。大阪らしさという点で、大阪は交通事業者が結びつきやすい特徴もあり、7社での**MaaS**を検討している。万博に向けて何かを築きあげ、その後に新大阪で実装できればと考えている。特に、国内外からのお客様や地域内モビリティとしてのポテンシャルが高い。デジタル社会の進歩は早く、そのあたりを柔軟に取り入れる事も含めて進めていただければと思う。

#### ((独) 都市再生機構)

- ・ 全体の流れは賛同する。
- ・ 新大阪エリアの空間づくりの制度設計上、どのように進めていくのか。民間都市開発への期待はあるのだが、民間へのインセンティブをどうセットするのか。立地の優位性はわかったが、民間へのプロモーション上、経済的な優位性もある程度のイメージを打ち出す必要がある。
- ・ 作るものは理解するが、それが経済的に優位なのかが分かりづらいと感じている。

#### (事務局)

- ・ 緊急整備地域の指定を受け、都市再生特別地区を活用した容積率の緩和も行われることになる。民間の経済的な誘発も進んでいくのではないかと考えている。

#### ((独) 都市再生機構)

- ・ 容積率緩和はよくあるパターンであるが、高さの制限があるエリアであり、容積率緩和のメニューがどれだけ効果的なのか。他の場所との違いも踏まえて考慮いただければと思う。

(近畿地方整備局)

- ・ 2段階での進め方は賛成である。
- ・ 新大阪での都市再生緊急整備地域への指定に向けて、具体的なプロジェクトも検討が進められると思うが、居心地のよい空間づくりやウォークアブルな空間づくりにおいては工夫が必要である。一緒に考えていきたい。
- ・ 国交省の支援メニューも使っていただければと思う。十三や淡路についても、引き続き連携して進めてもらいたい。

(近畿運輸局)

- ・ 新大阪の都市再生緊急整備地域の先行指定は賛同する。
- ・ 広域交通ターミナルでの世界一という表現は調整だが、新大阪では自家用車を指定外の場所に停めているケースもある。そうした点の改善も含め、バスやタクシーなどの様々な交通モードが使いやすい環境になるよう期待している。
- ・ MaaS、自動運転や顔認証など、新しい交通手段・技術が入ってきた時に、それらを採り入れ魅力的なターミナルができればよいと期待している。

(内閣府)

- ・ 段階的な地域指定を目指すことやまちづくり方針全体については理解した。
- ・ 新大阪駅のまちづくり方針に位置づけたものをどのように具現化していくか。駅とまちをつなぐ歩行者動線、歩きたくなるまちなか、駅まち一体の空間づくりや駅からまちへの空間の演出といったキーワードが出てきている。新大阪駅の3階の南北通路から6つのブロックへの動線を確保するとも示されているが、実際に人が動くベースで検討したときに、バリアフリー動線や6ブロックの回遊性、心理的な一体感を出すために、いろんな工夫をしていかなければならないと感じた。
- ・ 駅位置が決まらず、南側の交通広場の設計ができない中で、動線をどう具体的に考えていくのかについては、新大阪の最初の指定という中で、様々な工夫が必要であり、地域整備方針の記載については、引き続き調整が必要である。

(淀川区長)

- ・ プロジェクトの進め方については賛同する。
- ・ 淀川区としても新大阪駅エリアと十三駅エリアがそれぞれ新しい拠点形成され、それぞれのエリアが連携しながら、魅力あるまちづくりに微力ながら貢献できればと考えているので、引き続きよろしくお願ひしたい。

(東淀川区長)

- ・ 東淀川区は、新大阪駅東側から淡路までのエリアを担っており、本当は同時進行があ

- りがたいが、内容について納得できるので、段階的な進め方にも一定理解している。
- ・ 淡路は現在、阪急の連続立体交差事業が進行中である。これを別々に考えるには問題があるので、時期的な遅れはあるが、新大阪からの波及効果や両エリアの相乗効果についても視野に入れて進めていただきたい。
  - ・ 一方で、東淀川区西部地域バリアフリーまちづくり協議会でも、部会（地権者、地域代表、行政など）にて新大阪駅東口のまちづくりを検討してきている。検討の時間軸は、部会の方が先行しても、遅れてもいけない。歩調を合わせながら進めていきたい。市民の方々にもこの2つの関係性を理解してもらおうということで、東口のまちづくりの考え方を作成し、区のHPで公表している、時間があればご一読いただきたい。

（会長）

- ・ 新駅関連プロジェクトについて、今後具体的にどのように進めていくのか。駅前広場は平常時だけではなく、非常時や構造物の大規模改修時も機能し続ける必要がある。言ってみれば交通結節機能のリダンダンシーである。
- ・ 駅周辺道路の交通容量についても心配しているが、交通結節施設は鉄道やまちの機能維持の上で欠かすことのできない施設であり、リダンダンシーの観点も含めて検討いただきたい。

（事務局）

- ・ 交通結節機能は大きな柱であり、駅位置が決まらなると書ききれないのも事実である。交通容量的には大丈夫と言いつつも、現実には起こっている問題もある。駅位置が決まらずとも追求できる部分ではある。駅位置が決まれば、まちづくり方針の2022年版が更新されていくことになる。そこにも盛り込みながら進めていきたい。
- ・ 駅とまちをつなぐ歩行者動線は重要である。新大阪駅周辺は充実したインフラがある一方で、分断要因にもなっている。6ブロック間の交流を促すためにはいろいろな考え方ができる。現在の駅や今後整備される駅、そこへの歩行者動線や見通しなど、できる範囲で継続的に検討していきたい。
- ・ 民間プロジェクトの関係では、都市再生緊急整備地域の規制緩和のインパクトは大きい。容積率緩和を活用しながらどういった空間構成をしていくか。今日は低層部のイメージを提示したが、その部分は人の広がりにも繋がる内容であり、あわせて検討していきたい。
- ・ 駅位置が決まらない中でも継続的に可能なところから検討し、次の更新に向けて準備していきたい。

（座長）

- ・ 先行する新大阪駅エリアについて、緊急整備地域の具体的なエリアをどのように考えているのか。

- ・ また十三や淡路も重要であり、このエリア計画作成のタイミングはどう考えているか。それぞれ事務局に伺う。

#### (事務局)

- ・ 新大阪のエリア計画に基づき、先行的に都市再生緊急整備地域を指定していくことに賛同いただいたと理解している。エリアの考え方については、概要版の資料の中で都市機能の向上を図るゾーンとして示しているエリア、これが人の動線の広がるエリアと重なってくるわけで、この辺りをひとつの目安に捉えている。土地利用や建物の立地状況、敷地の規模、用途地域なども勘案し、内閣府とも相談しながら、関係者と協議し、検討を進めていきたい。
- ・ 十三と淡路についても、進め方は賛同いただけた。新大阪に続いてエリア計画に着手していくことになる。十三は新大阪連絡線の具体化や駅位置、民間プロジェクトの動きなど、前提とすべき内容もあり、タイミングを計りながら進めたい。淡路は連続立体交差事業の高架への切り替えや柴島浄水場のダウンサイジングなど、もう少し時間がかかる。このあたりとタイミングを計りながら、別途検討していきたい。

#### (内閣府)

- ・ 都市再生緊急整備地域の指定の考え方は、早期に実施されることが見込まれる都市開発事業等の区域に加え、その周辺で都市開発の機運が認められる地域を指定するというものである。早期にプロジェクトが見込まれる区域はある程度特定できると思うが、後者の機運をどう判断していくかが重要である。この機運について、駅位置が定まらない中でどう捉えていくか。機運を高めたいという気持ちがあるのも認識している。その機運をどう捉えるか判断した上でエリアを決める必要がある。
- ・ 都市再生緊急整備地域に指定されると様々な優遇措置が適用される。他の都市や区域内外との公平性や説明責任も果たせるように決めなければならない。大阪府市はじめ関係者と相談しながら進めていきたい。

#### (座長)

- ・ 内閣府と新大阪駅エリアの都市再生緊急整備地域の指定に向けて協議・調整を事務局でお願いしたい。
- ・ 新大阪エリアや、3エリア一体のネーミングについても検討しながらプロモーションをどうしていくのか。民間開発を促し、大阪らしい空間をつくる。若い人の意見を取り入れながら検討ができればと思う。
- ・ 周辺の自動車交通の懸念も出てくる。都市再生緊急整備地域の指定にあたっては、60年程経つ高架道路のリダンダンシーや交通容量チェックも考えてもらいたい。
- ・ 資料の概要編にあった、世界一やゲートウェイといった記載についても、説明できるよう調整をお願いしたい。

- 万博のレガシーについても意見を頂いている。万博を見据えた形の未来社会の実験場やMaaSの新大阪での展開についても検討を進めてもらいたい。
- 人の流れの重要性の意見も頂いている。人の流れをどう作っていくか、その中心となる南側の駅前広場について、動線をどうするか絶えず考えながら検討いただきたい。
- 民間開発の促進について、プロモーションや経済的インセンティブも含めて多様な形で検討を進めていただきたい。
- いろいろな意見をいただいたが、都市再生緊急整備地域の指定と並行しながら、こういった検討作業をお願いしたい。

### 3. 閉会

(会長)

- 短い時間であったが、貴重な意見を頂いた。感謝する。
- 本日いただいた意見を踏まえてまちづくり方針の2022年版をとりまとめ、まずは新大阪駅エリアの都市再生緊急整備地域指定に向けた取組を進めたい。
- 駅前広場などの新駅関連プロジェクトの具体化、十三駅エリアや淡路駅エリアへのエリア拡大に向けて引き続き検討を進めたい。
- これらのエリアを一体としてより一層プロモーションを進め、民間開発の機運を高めながら、まちづくり方針も必要に応じてバージョンアップをしていきたい。そういった取組が新幹線の早期全線開業にもつながると確信している。引き続きよろしく願いしたい。

以上