

新大阪駅周辺地域

まちづくり方針

【本編】

(案)



令和 7 年月

新大阪駅周辺地域都市再生緊急整備協議会

はじめに

新大阪駅周辺は、昭和39年の東海道新幹線の開通、東京オリンピックの開催、昭和45年の大阪万博開催時に、土地区画整理事業と共にまちづくりが進められて以降、大阪の南北軸の一画を担うとともに、国土軸上に位置する広域交通ネットワークの拠点として、関西国際空港、伊丹空港、神戸空港などとともに、アジア、日本各地と大阪をつなぐ役割を果たしてきている。

今後、リニア中央新幹線の開業等により三大都市圏間の時間距離が短縮され、いわば一つの都市圏として世界に類を見ない魅力的な経済集積圏域となる「日本中央回廊」が形成されようとしている[※]。新大阪においては、さらに北陸新幹線や、関西国際空港とのアクセスを強化するなにわ筋線（都市鉄道）、空港や全国の都市拠点などをつなぐ高速道路網へのアクセスを強化する大阪都市再生環状道路（淀川左岸線延伸部等）などの広域交通インフラが整備されていく。

新大阪駅周辺地域が、かつてないほどの広域交通の一大ハブ拠点となるこの機会を捉えて、世界、日本国内から多様な人を惹きつけ交流を促進するとともに、世界に誇れる豊かな都市空間をつくり出すことで、大阪経済の発展はもとより、関西・西日本のポテンシャルを高め、
アジアと共に進化する新しい時代の新大阪をめざす。

令和4年6月には、新大阪、十三、淡路を一体的なエリアとした新大阪駅周辺地域において、世界有数の広域交通ターミナルのまちづくりを実現すべく、20年～30年先を見据えた新たなまちづくりを官民で連携して進めていくために『新大阪駅周辺地域都市再生緊急整備地域まちづくり方針2022』を策定し、当地域全体のめざすべき姿としての大きな方向性を示す「全体構想」と新大阪駅エリアにおける新幹線新駅に関連するプロジェクトの方向性や民間都市開発に期待する内容などの具体的な方策を示す「新大阪駅エリア計画」をとりまとめた。その後、同年10月に新大阪駅エリアが都市再生緊急整備地域に指定され、同年12月に国、府、市、鉄道事業者等で構成する「新大阪駅周辺地域都市再生緊急整備協議会」を設置した。同年同月に「新大阪駅周辺地域都市再生緊急整備協議会会議」を開催し、「新大阪駅周辺地域まちづくり検討部会」を設置してまちづくりの具体化に向けて取組みを開始させた。令和5年12月に開催されたまちづくり検討部会において、十三駅エリアでは、新大阪連絡線・なにわ筋連絡線の駅位置の方向性及び駅直上開発や周辺の開発を進めていくことが鉄道事業者により示され、淡路駅エリアでは、柴島浄水場の機能集約による開発用地の創出が本格的に動き出すことが示された。これらの動きを受けて十三駅エリア計画及び淡路駅エリア計画の策定に向けて検討を進め、令和7年〇月に新たに『新大阪駅周辺地域まちづくり方針』としてとりまとめ、引き続き新大阪駅周辺地域のまちづくりの取組を推進していく。

※リニア中央新幹線新駅の位置は確定していない

(目次)

§ 1 まちづくり方針の構成と位置づけ	P1-1
1. まちづくり方針作成の背景と目的	P1-1
2. 新しいまちづくりに関連する周辺のプロジェクトと想定スケジュール	P1-5
3. まちづくり方針の構成(全体構想とエリア計画)	P1-7
§ 2 全体構想	P2-1
1. 全体構想の位置づけ	P2-1
2. 踏まえるべき社会状況の変化と主な視点	P2-1
(1)踏まえるべき社会状況の変化	
《日本中央回廊の形成》、《新大阪駅周辺地域の広域交通ターミナル化の進展》	
《コロナ禍を契機とした社会変化》	
(2)踏まえるべき主な視点	
《多様な都市機能が集積する大阪都市圏》、《広域のハブ拠点》	
《国土軸と大阪都市軸のクロスポイント》、《アジアダイナミズムの進展》	
《Society5.0 の到来》、《災害への対応》、《持続可能なまちづくり(SDGsへの取組)》	
《多様な利用者の目線》	
3. 新大阪駅周辺地域がめざすべきまちづくりの大きな方向性	P2-12
《広域交通ターミナルのまちづくり》	
4. 新大阪駅周辺地域が担うべき役割と導入すべき都市機能と各エリアの役割	P2-13
(1)新大阪駅周辺地域が担うべき役割と導入すべき都市機能	
(2)新大阪駅・十三駅・淡路駅の各エリアの役割	
(3)導入すべき都市機能の具体的な考え方	
5. 新しいまちづくりの基本的な進め方	P2-28
(1)まちづくりの進め方	
《ハード整備(空間づくり)》、《ソフト施策(エリア満足度の向上)》	
(2)プロモーションによるさらなるまちづくり機運の醸成	
(3)まちづくりの担い手の育成	
(4)各エリアにおけるまちづくりの具体化に向けて	
§ 3 エリア計画	
§ 3-1 新大阪駅エリア計画	P3-1-1
1. 新大阪駅エリア計画の作成の目的	P3-1-1
2. 新大阪駅周辺地域における新大阪駅エリアの役割	P3-1-3
3. まちづくりの実現に向けた基本的な考え方	P3-1-4
3. 1 エリアの現状	
3. 2 まちづくりのキヤッチフレーズ、まちのコンセプト	
3. 3 機能向上に向けたまちづくりの基本的な進め方	

4. ハード整備の取組	P3-1-10
4. 1 新幹線新駅関連プロジェクトの検討の方向性	P3-1-10
4. 1. 1. 広域交通結節施設の機能向上	
4. 1. 2. 駅とまちをつなぐ歩行者動線	
4. 1. 3. 大規模交流施設の立地	
4. 1. 4. 新大阪連絡線新駅プロジェクト	
4. 2 新大阪駅エリアの価値の向上に向けた民間都市開発への期待	P3-1-22
4. 2. 1. 基本的な考え方	
4. 2. 2. 民間都市開発に期待する機能	
4. 2. 3. 民間都市開発誘導の留意点	
5. ソフト施策の取組	P3-1-26
6. 民間都市開発の機運の醸成に向けたさらなるプロモーションの展開	P3-1-26
7. 今後の進め方	P3-1-26

§ 3—2 十三駅エリア計画	P3-2-1
1. 十三駅エリア計画の作成の目的	P3-2-1
2. 新大阪駅周辺地域における十三駅エリアの役割	P3-2-2
3. まちづくりの実現に向けた基本的な考え方	P3-2-4
3. 1 エリアの現状	
3. 2 機能向上に向けたまちづくりの基本的な進め方	
4. ハード整備の取組	P3-2-12
4. 1 新大阪連絡線・なにわ筋連絡線新駅プロジェクト	
4. 2 駅周辺一体整備プロジェクト	
4. 3 エリア全体におけるまちづくり	
5. ソフト施策の取組	P3-2-17
6. 民間都市開発の機運の醸成に向けたさらなるプロモーションの展開	P3-2-17
7. 今後の進め方	P3-2-17

§ 3—3 淡路駅エリア計画	P3-3-1
1. 十三駅エリア計画の作成の目的	P3-3-1
2. 新大阪駅周辺地域における淡路駅エリアの役割	P3-3-3
3. まちづくりの実現に向けた基本的な考え方	P3-3-4
3. 1 エリアの現状	
3. 2 機能向上に向けたまちづくりの基本的な進め方	
4. ハード整備の取組	P3-3-12
4. 1 新たな機能集積による拠点性の向上	
4. 1. 1. 柴島浄水場開発用地プロジェクト	
4. 1. 2. 阪急連立関連開発プロジェクト	

4. 2 にぎわいを広げるネットワークの形成	
4. 2. 1. 駅まち一体歩行者空間形成プロジェクト	
4. 2. 2. 道路交通ネットワーク形成プロジェクト	
5. ソフト施策の取組	P3-3-19
6. 民間都市開発の機運の醸成に向けたさらなるプロモーションの展開	P3-3-19
7. 今後の進め方	P3-3-19

§ 1 まちづくり方針の構成と位置づけ

1. 新大阪駅周辺地域まちづくり方針(以降、「本方針」という)作成の背景と目的

本方針は、リニア中央新幹線の全線開業※等による日本中央回廊の形成などの新たなインパクトや今後の社会状況の変化に備え、広域交通的一大ハブ拠点となり大きくポテンシャルが向上する新大阪駅エリアを中心に、近接する十三駅や淡路駅の周辺を一体としてとらえた地域の 20 年から 30 年先を見据えたまちづくりを、官民が連携して進めいくために、取りまとめたものである。



《日本中央回廊とは》

リニア中央新幹線の駅を交通結節の核とする新幹線・高規格道路ネットワークの形成により、約 1 時間圏の中に、多様な自然や文化を有する地域を内包する世界に類を見ない魅力的な経済集積圏域

図 1-1 新大阪をとりまく環境(イメージ)

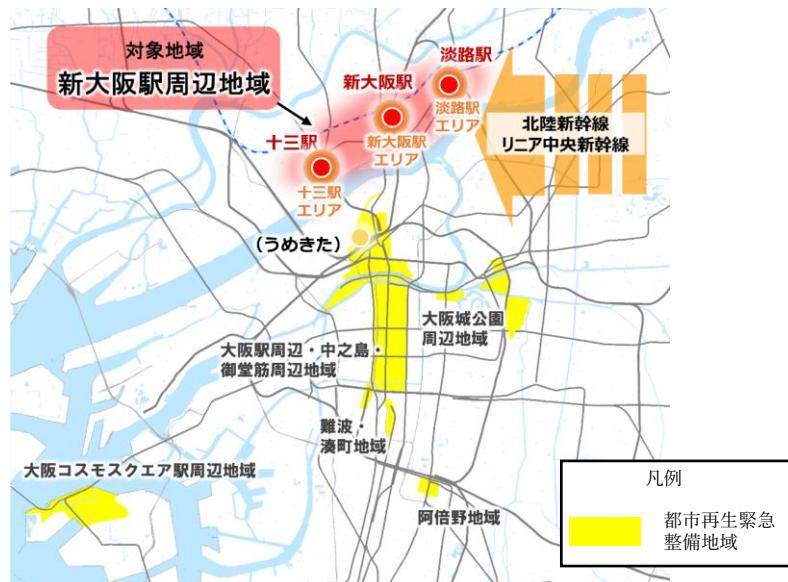


図 1-2 新大阪駅周辺地域の概ねの対象地域

《新大阪駅エリア》

新大阪駅は関西の中央に位置し、東海道・山陽新幹線に加え、JR 在来線(東海道本線)や Osaka Metro 御堂筋線などが乗り入れる一大ターミナル駅であるとともに、大阪の南北をつなぐ広域の幹線道路である新御堂筋と直接接続する交通広場を有している。

東京オリンピックが開催された昭和 39 年に、東海道新幹線、JR 東海道本線、大阪市営地下鉄(現 Osaka Metro)御堂筋線の新駅が整備され、昭和 45 年の大阪万博開催時に、土地区画整理事業と

ともにまちづくりが進められ、オフィス、ホテル、専門学校などが立地しており、一定の都市機能の集積はあるものの、梅田等と比べると、その規模は小さく、種類も限定的である。

また、新幹線やJR在来線、Osaka Metroの各駅の改札やホームが地上1階から4階までの4層に立体的に分散しており、駅周辺は、新幹線やそれと交差するJR在来線や新御堂筋等により、平面的に6つのブロックに分かれている状況である。

《十三駅エリア》

阪急十三駅は、新大阪駅から南西約2.2kmに位置し、阪急京都線、神戸線、宝塚線が集まり、大阪駅に接続する結節点であり、明治43年の宝塚線の開業、大正9年の神戸線の開業、大正10年の京都線方面への接続により現在の駅の構造となった。

また、駅周辺には、商店街などの昔ながらの風情のある空間が残るほか、南側に近接する淀川では、十三河川敷において、花火大会やバーベキューなどのイベントが開催されているとともに、新たな船着場が整備されている。

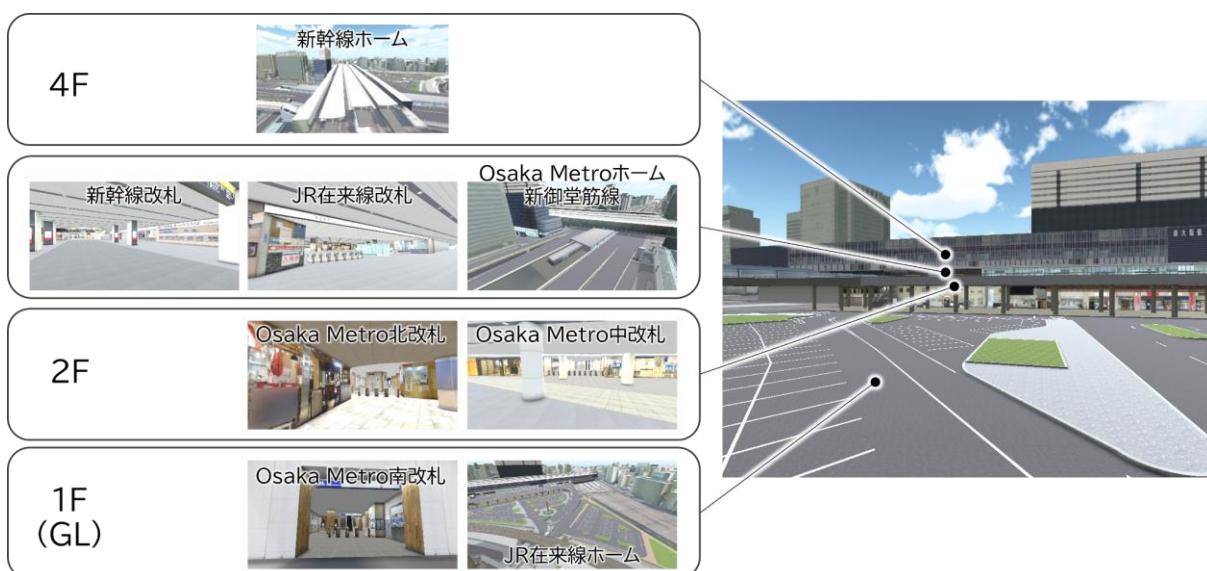
《淡路駅エリア》

阪急淡路駅は、新大阪駅から東に約1.7kmに位置し、阪急京都線、千里線の結節点であり、大正10年の十三～豊津間の中間駅として整備され、昭和3年の京都方面の整備に伴い、現在の駅の構造となった。また、平成31年のおおさか東線の開業に伴いJR淡路駅が設置され、新大阪駅へのアクセスが向上した。

また、淡路駅周辺では、土地区画整理事業と東西の街路事業（都市計画道路）及び阪急京都線・千里線の連続立体交差事業が行われており、商店街の周りには、住宅地が広がる。さらに淡路駅の西側には、阪急京都線と千里線に挟まれるように、柴島浄水場が立地しており、阪急崇禅寺駅、柴島駅が近接している。



図 1-3 新大阪駅・十三駅・淡路駅周辺



新大阪駅の立体的な構造(主なもの)

4F	新幹線のホーム
3F	新幹線・JR在来線の改札、駅内通路(南北、東西)、駅前広場のタクシー等の乗降空間、新御堂筋(高架道路)、Osaka Metroのホーム
2F	Osaka Metro改札(北口、中央口)
1F (GL)	JR在来線のホーム、Osaka Metro改札(南口)、駐車場、高速バス

図 1-4 新大阪駅の構造(主な内容)

2. 新しいまちづくりに関連する周辺のプロジェクトと想定スケジュール

新大阪駅周辺地域において、新大阪駅エリアでは、新たなオフィスの立地が進み、十三駅エリアでは、もと淀川区役所跡地等活用事業や淀川河川敷十三エリア魅力向上事業が進み、また、淡路駅エリアでは、土地区画整理事業や連続立体交差事業が進む。

また、今後、北陸新幹線やリニア中央新幹線※の全線開業をはじめ、新大阪連絡線及びなにわ筋連絡線の新駅計画、柴島浄水場開発用地の活用など、まちづくりに大きな影響があるプロジェクトが予定されている。

これらの長期的なプロジェクトや短期間で進む民間都市開発など、事業計画の確定時期や整備完了時期の時間軸が異なるプロジェクトが、めざすべき将来像を共有しつつ、それらを効果的に連携させて一体的なまちづくりを展開していく必要がある。

※リニア中央新幹線新駅の位置は確定していない

十三駅エリア	新大阪駅エリア	淡路駅エリア
<input type="checkbox"/> 新大阪連絡線 <input type="checkbox"/> なにわ筋連絡線 <input type="checkbox"/> 淀川河川敷十三エリア魅力向上事業 <input type="checkbox"/> もと淀川区役所跡地等活用事業 <input type="checkbox"/> なにわ筋線	<input type="checkbox"/> 北陸新幹線 <input type="checkbox"/> リニア中央新幹線 <input type="checkbox"/> 新大阪連絡線 <input type="checkbox"/> 新大阪駅東口のまちづくり <input type="checkbox"/> 大規模な民間都市開発 <input type="checkbox"/> なにわ筋線 <input type="checkbox"/> 大阪都市再生環状道路 (淀川左岸線延伸部など)	<input type="checkbox"/> 連続立体交差事業 <input type="checkbox"/> 土地区画整理事業 <input type="checkbox"/> 歌島豊里線 <input type="checkbox"/> 柴島浄水場開発用地の活用
<input type="checkbox"/> 阪急駅 (京都線・神戸線・宝塚線)	<input type="checkbox"/> 新幹線駅(山陽・東海道) <input type="checkbox"/> JR東海道本線駅 <input type="checkbox"/> Osaka Metro駅(御堂筋) <input type="checkbox"/> 新御堂筋	<input type="checkbox"/> 阪急駅 (京都線・千里線) <input type="checkbox"/> JR駅(おおさか東線)

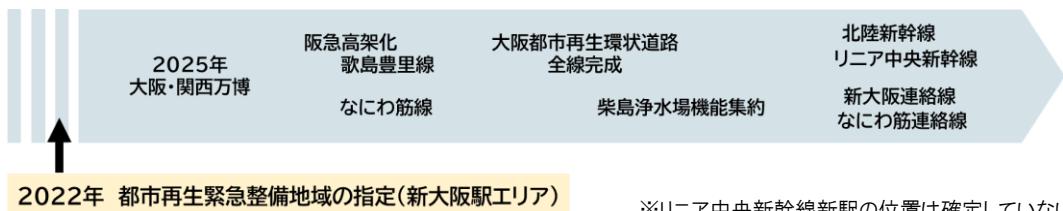


図 1-5 新大阪駅周辺地域のまちづくりに関連するプロジェクトと想定スケジュール

※リニア中央新幹線新駅の位置は確定していない

3. まちづくり方針の構成(全体構想とエリア計画)

- ・本方針は「全体構想」及び「エリア計画」で構成する。
- ・「全体構想」は、新大阪駅エリア・十三駅エリア・淡路駅エリアの全体において、新たな新幹線整備など、関連するプロジェクトを見据え、まちづくりのめざすべき大きな方向性を示す。
- ・「エリア計画」は新大阪駅エリア・十三駅エリア・淡路駅エリアのそれぞれにおいて、具体化していく基盤整備に関するプロジェクトの方向性や民間都市開発に期待することなどを示す。
- ・なお、エリア計画は、時間軸の異なる関連プロジェクトを相互に連携させて一体的なまちづくりを効率的に進められるよう、各プロジェクトの具体化に合わせて順次更新(アップデート)していく。

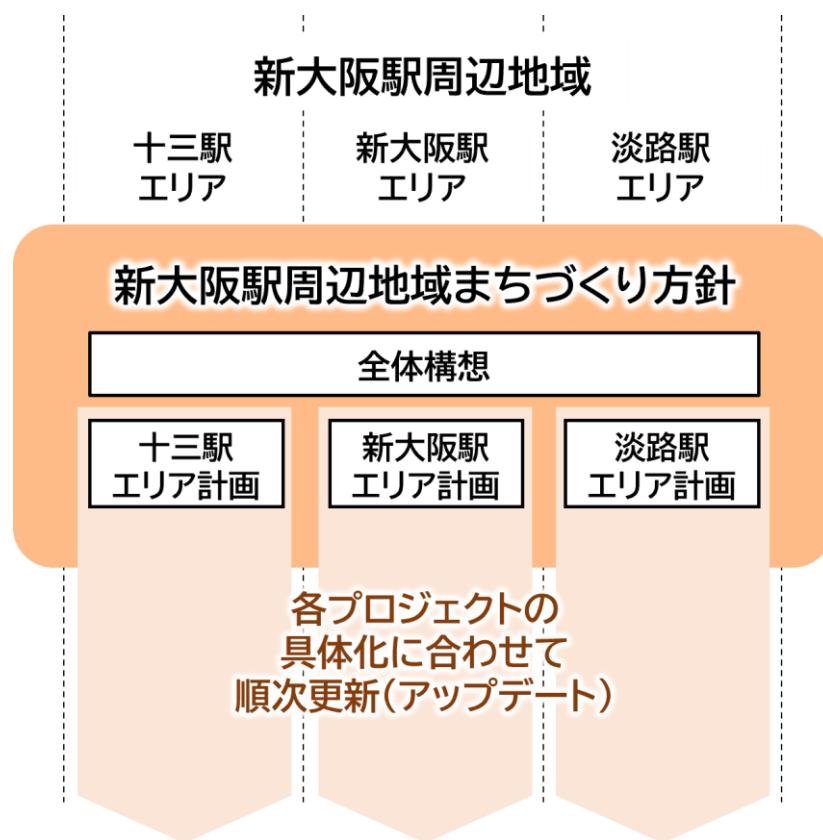


図 1-6 まちづくり方針の構成

§ 2 全体構想

1. 全体構想の位置づけ

全体構想は、新大阪駅・十三駅・淡路駅の各エリアを一体としてとらえた新大阪駅周辺地域において、新たな新幹線や高速道路などの整備を見据えた、まちづくりのめざすべき将来像としての大きな方向性を示すものであり、各エリア計画のもととなるものである。

2. 踏まえるべき社会状況の変化と主な視点

(1) 踏まえるべき社会状況の変化

《日本中央回廊の形成》

リニア中央新幹線の全線開業^{*}により、三大都市圏が 1 時間で結ばれるとともに、新東名高速道路や新名神高速道路等の高規格道路の整備も相まって、いわば一つの都市圏ともなる時間距離の短縮が図られる。さらに 1 時間圏の中に、多様な自然や文化を有する地域を内包する世界に類を見ない魅力的な経済集積圏域が形成されることとなる。

大阪は、この巨大な都市圏における西の核として、この効果を西日本全体に拡大させることが求められる。

※リニア中央新幹線新駅の位置は確定していない



出典:国土形成計画(全国計画)参考資料 (国土交通省)を一部加工

図 2-1 日本中央回廊形成のイメージ

《新大阪駅周辺地域の広域交通ターミナル化の進展》

新大阪駅は、新幹線に加え、関西国際空港へつながるなにわ筋線の整備が進められ、新大阪連絡線・なにわ筋連絡線が阪急電鉄において検討されるなど、鉄道ネットワークがさらに充実し、淀川左岸線(2期)・淀川左岸線延伸部の整備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とが期待される。

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、Osaka Metro 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、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的一大ターミナルとなる。

新大阪駅周辺地域では、こうした広域交通の利便性を活かし、大阪駅をはじめとする他の交通結節点とは違ったまちづくりが必要である。



図 2-2 将来の新大阪に関連する鉄道・高速道路のインフラ

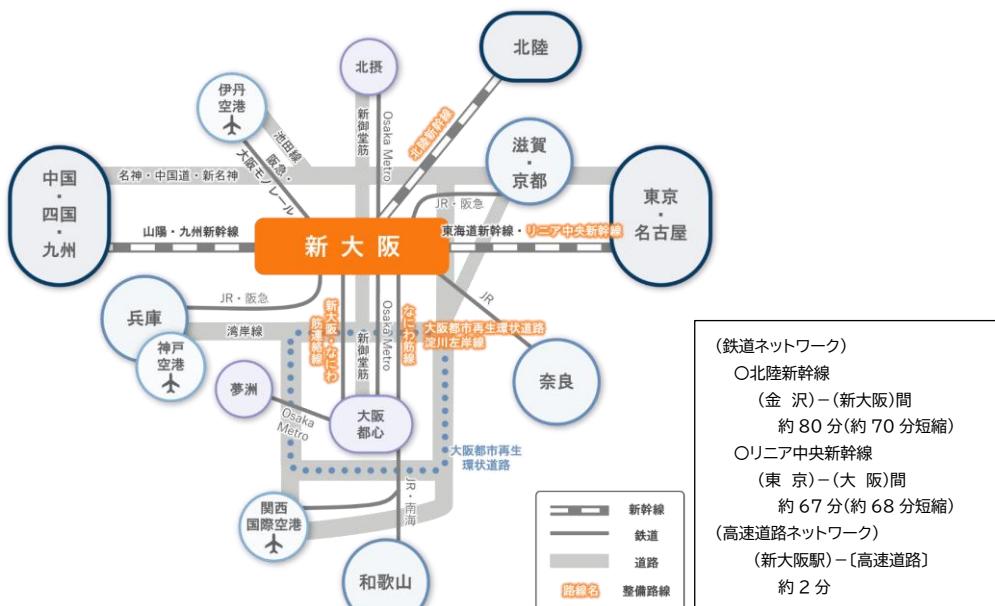


図 2-3 新大阪駅の広域交通ターミナル化の進展イメージ

《コロナ禍を契機とした社会変化》

2020年から始まった新型コロナウイルス感染症の流行により、人と人との接触機会が低減し、デジタル化が急速に広がり、人々の意識や価値観にも変化を生じさせた。eコマースの需要が拡大し、在宅勤務やテレワーク、シェアオフィスなどの新たな働き方が進むなど、一定程度のコミュニケーションがオンラインにより可能となった。

一方で、人の心の中にある真意や熱意、リアルなモノの美しさや存在感、文化の素晴らしさなどは、デジタル化しにくい情報であり、リアルなコミュニケーション、人のふれあい、直接ものに触れる実体験の重要性も再確認された。

今後、新たな価値を創出していくためには、人と人がフェイス・トゥ・フェイスのコミュニケーションを通じて、交流を重ね、相互の理解度、信頼関係を深めることが重要であり、直接モノに触れて、五感で体験する価値がより一層高まると考えられる。

(2) 踏まえるべき主な視点

《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、2025 大阪・関西万博の開催、うめきた 2 期の全体まちびらき、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。

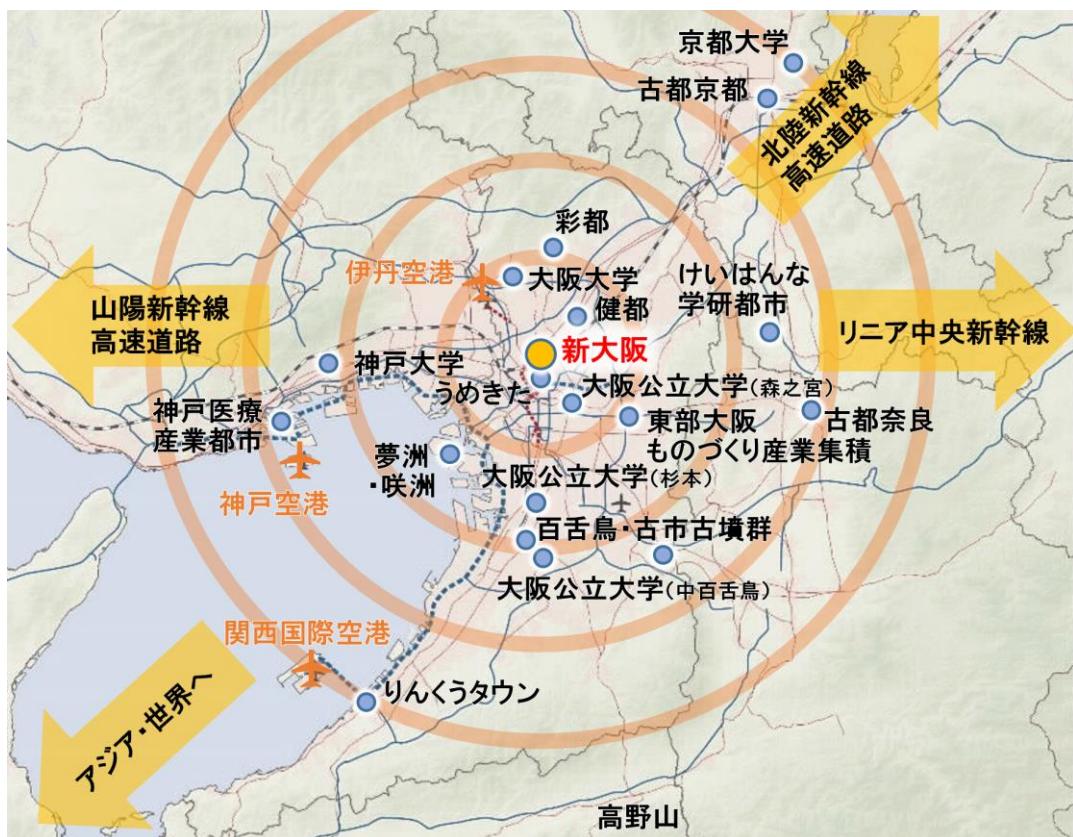


図 2-4 大阪都市圏と関西の各拠点

《広域交通のハブ拠点》

新大阪駅周辺地域は、日本中央回廊を形成する関東地方や中部地方だけではなく、中国地方や四国地方、九州地方などの西日本や、北陸地方の各都市圏と新幹線や高速道路などの広域交通ネットワークによりつながる広域交通のハブ拠点となる。また、なにわ筋線等により関西国際空港とも直結し、アジア・世界ともつながる、広域交通のハブ拠点であり、国内外の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。

特に、西日本を拠点に活動する人々にとって、新大阪駅周辺地域が日本中央回廊との結節点となり、各都市圏の人々との交流する場所となることが重要である。

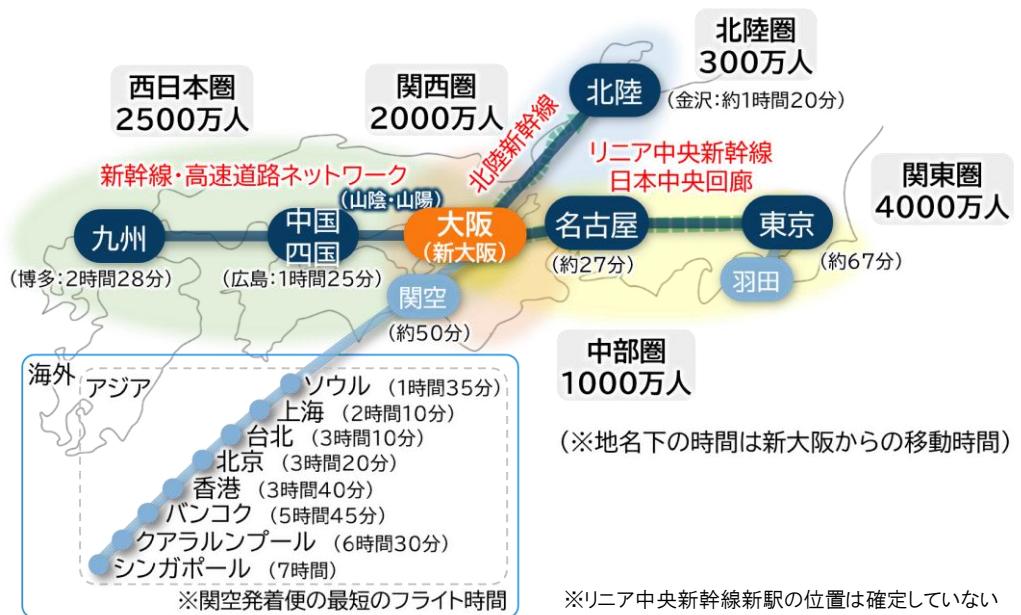


図 2-5 広域のハブ拠点としての新大阪



《国土軸と大阪都市軸のクロスポイント》

新大阪駅周辺地域は、国土軸と大阪都市軸が交わるクロスポイントであり、日本各地、アジアなどと、関西の各拠点をつなげる場所である。

そのため、新大阪駅周辺地域が、関西の各拠点にアジア、日本各地の新しい価値を引き込み、人、モノ、情報の好循環を生むことで、都市全体としての厚みを増し、各拠点の活性化を促進し、大阪・関西全体の発展を押し上げていく。

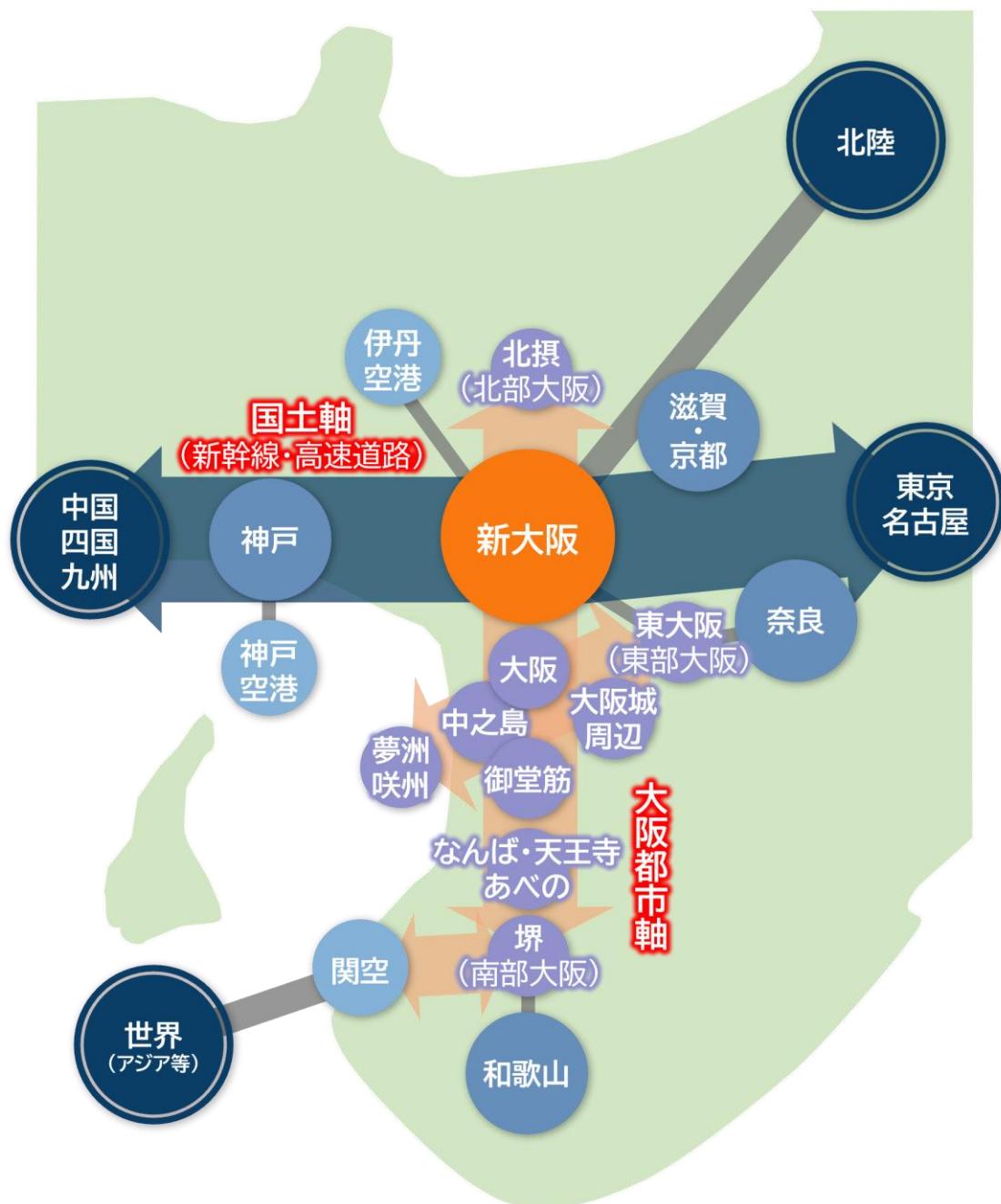
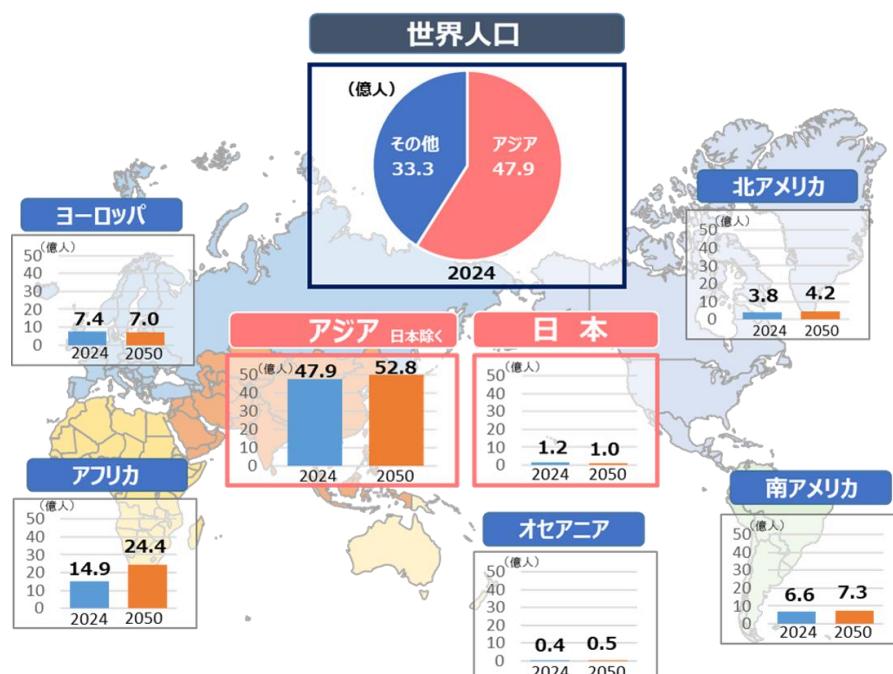


図 2-6 大阪都市軸と国土軸とのクロスポイントに位置する新大阪

《アジアダイナミズムの進展》

世界のメガリージョンの台頭など国際的な都市間競争が激化する中、アジアにおいては今後も経済発展、人口増加が進展していくと想定される。また、訪日外国人観光客は年々増加しており、特に大阪・関西においては、アジアの国々を中心に、インバウンドが急増していた。2020年以降の新型コロナウイルスの影響による激減も2024年にはコロナ禍前を上回り、今後も経済的な成長が見込まれることから、アジアの活力を引き込み、大阪が成長することで、関西・西日本の発展につなげて行く必要がある。



出典:United Nations Population Division World Population Prospects 2024
Total population by region(Estimates 2024, Medium fertility variant 2050)

図 2-7 世界人口の現状と将来

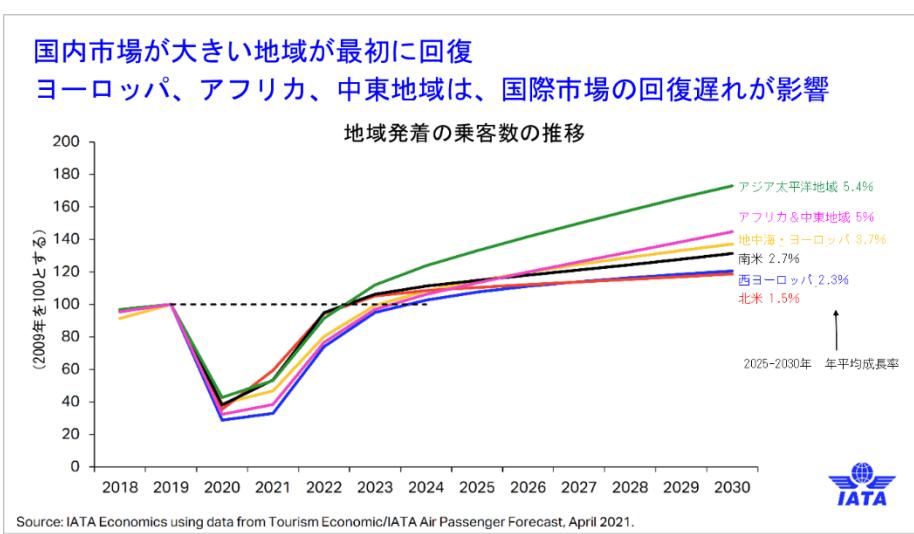


図 2-8 航空需要のコロナ禍からの回復

《Society 5.0 の到来》

日本の総人口が減少する一方で、AI、IoT 化の進展による第四次産業革命により、産業構造が大きく変化しており、今後、Society 5.0(超スマート社会)の実現により、人々の働き方や暮らし方が大きく変化すると想定されている。

例えば、世界中のアイデア、人材、不動産などのまちの情報のデジタル化・オープン化・ネットワーク化が進むことにより、物理的な距離を超えて、新しいつながりが生まれやすくなるとともに、様々な芸術・文化などを知る機会が増えることなどが考えられる。

新技術の活用により人手不足等の社会課題を解決するとともに、ライフスタイルの変化や価値観の多様化にも対応できる柔軟性の高いまちづくりが必要となる。

新大阪駅周辺地域においてはフェイス・トゥ・フェイスのコミュニケーションを重要なキーワードとし、高速交通ネットワークを活かした都市機能の向上を図り、サイバー空間(仮想空間)とフィジカル空間(現実空間)の高度な融合など DX 技術を活用しながらリアルな場ならではの価値の充実を図る。

必要な情報が必要な時に得られるとともに、本物の価値に触れる環境をソフト・ハードの両面で一体的に提供していくとともに、エリアで活動する一人一人の多様なニーズの把握ができるようになることからよりきめ細やかなリアルなサービスを提供するため、まちで活動する人の情報をデジタル化し、効果的に活用していくことが必要となる。



図 2-9 Society 5.0 の実現イメージ

《災害への対応》

南海トラフ地震をはじめとする大規模災害のリスクが高まる中、大規模災害時の都市機能、経済活動の持続性と災害からの機能復旧の迅速性の観点から、広域交通の一大ハブ拠点となる新大阪駅周辺地域と、大阪都市圏の商業・業務の中心地である大阪（梅田）駅周辺とのリダンダンシーの確保が重要である。

また、大阪・関西は、首都圏の大規模災害時に首都機能をバックアップする拠点都市としてのポテンシャルを有しており、今後、平時を含めた代替機能をさらに高めていく必要がある。そのため広域交通が集まる拠点となる新大阪駅周辺地域がその一翼を担うことが重要となる。

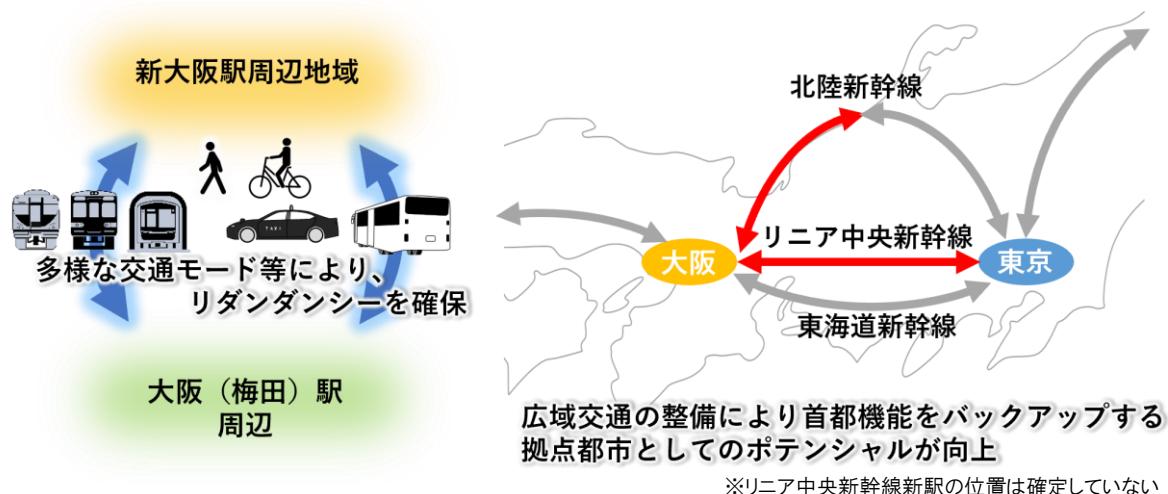


図 2-10 多様な交通モードによるリダンダンシーの確保

《持続可能なまちづくり(SDGsへの取組)》

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めざす 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」、「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、取組を推進していくことが重要となる。



出典：国際連合広報センター

図 2-11 持続可能な開発のための 17 のグローバル目標

《多様な利用者の目線》

ビジネス・観光等を目的に、国内外から多様な人が訪れることとなる新大阪駅周辺地域において、障がいの有無、年齢、性別、人種等にかかわらず誰もが利用しやすい、それぞれの行動特性に応じた多様で柔軟なサービスが必要となる。

そのため、ハブとして利用する人の利便性向上はもとより、目的地とする人、拠点で活動する人に対してもサービスを高めていくことで、より多くの人を惹きつける場所にしていく。

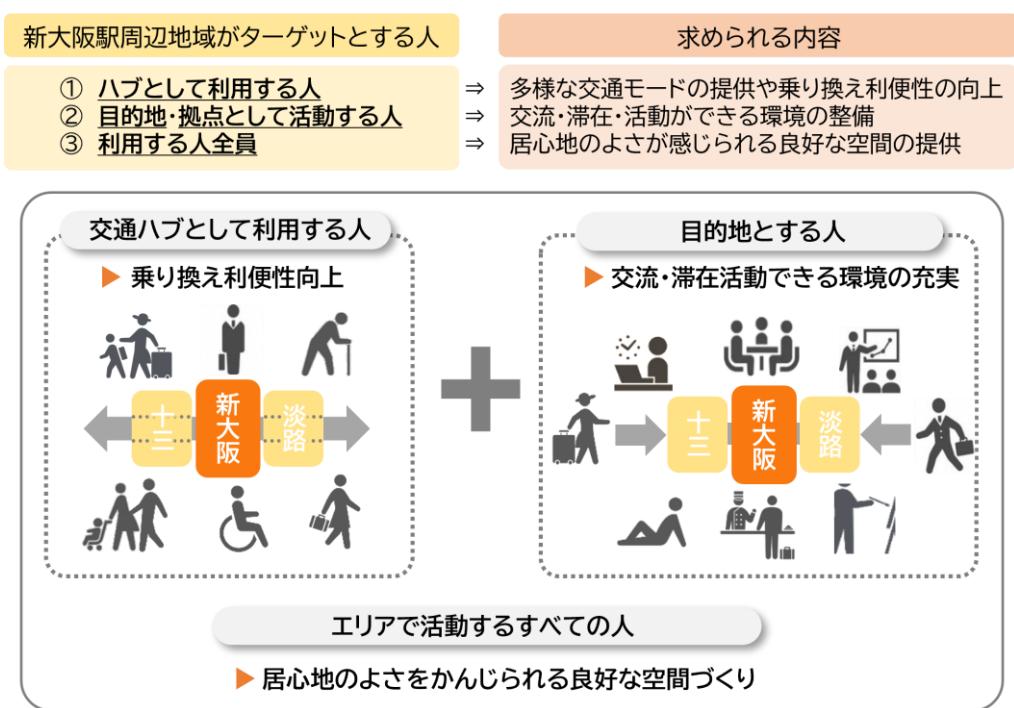


図 2-12 利用者目線から求められる新大阪駅周辺地域の機能



3. 新大阪駅周辺地域のまちづくりがめざす大きな方向性

《世界有数の広域交通ターミナルのまちづくり》

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、クリエイティブな人材を惹きつけ、進化しつづけるグローバルな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よさを最大限に活かして、アジアや日本各地で活動する人々の高密度な交流を促進し、新たな価値や文化を持続的に生み出すことで、アジアをはじめ世界や日本各地から選ばれるまちとして、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。

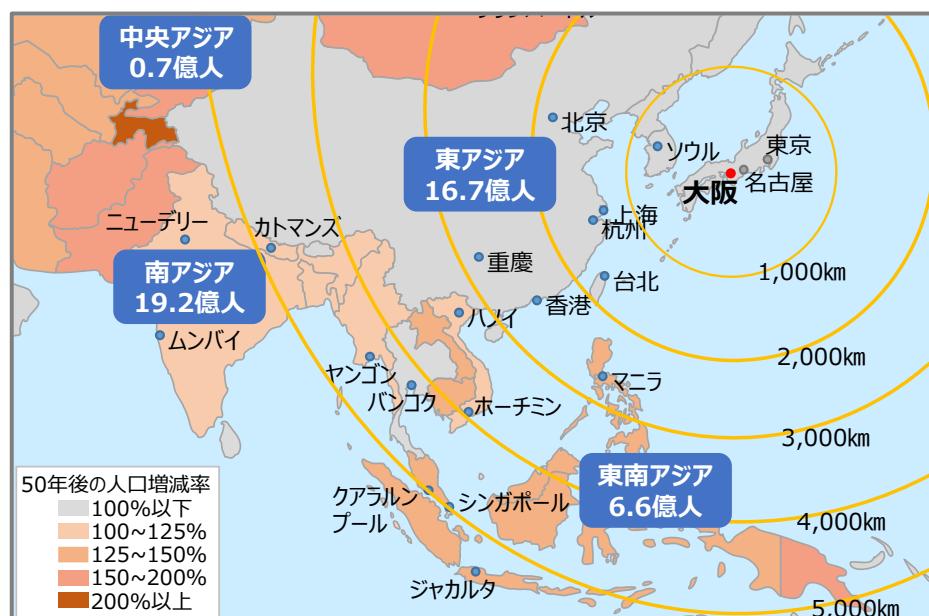


図 2-13 50 年後のアジア地域における人口

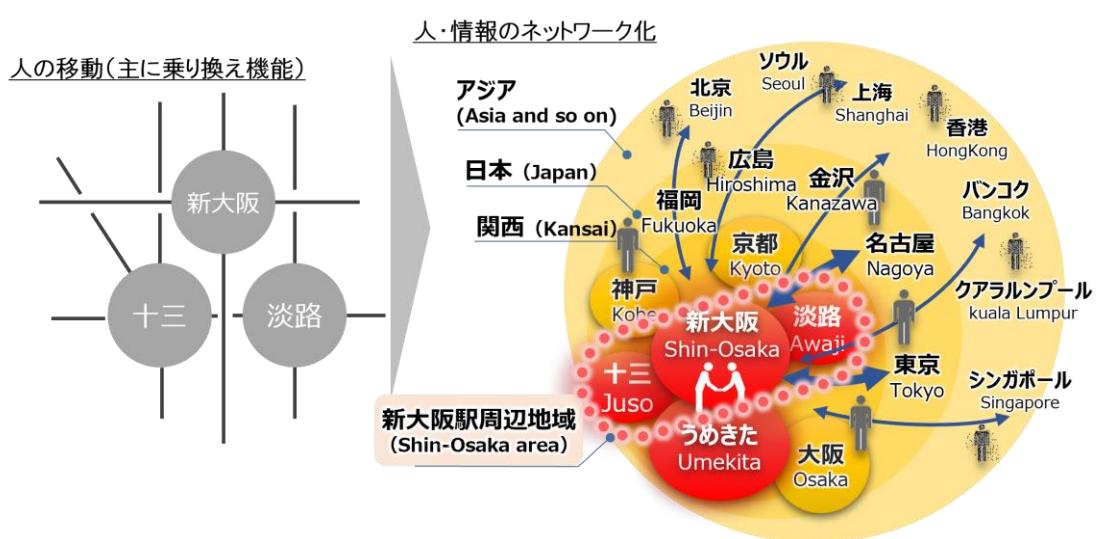


図 2-14 新大阪駅周辺地域と日本・世界とのネットワーク

4. 新大阪駅周辺地域が担うべき役割と導入すべき都市機能と各エリアの役割

(1) 新大阪駅周辺地域が担うべき役割と導入すべき都市機能

新大阪駅周辺地域が、広域交通ターミナルとなる特性を活かして、国内外の人や情報をつなぐ都市拠点となるまちづくりを実現していくためには①交流促進機能をもつ日本中央回廊の西の中心、②交通結節機能が充実した広域交通ネットワークの一大ハブ拠点、③都市空間機能に溢れる世界につながる国際都市にふさわしい関西のゲートウェイの役割を担っていくことが重要である。



図 2-15 新大阪駅周辺地域が担うべき役割と導入すべき都市機能

(2)新大阪駅・十三駅・淡路駅の各エリアの役割

世界有数の広域交通ターミナルのまちづくりを実現するため、新大阪駅・十三駅・淡路駅の3つのエリアがそれぞれの役割を発揮しながら、一体となって、魅力の高い拠点の形成を図る。

(新大阪駅エリア)

新大阪駅エリアは、3つのエリアのリーディング拠点として、新幹線駅をはじめとする広域交通の利便性が高いポテンシャルを活かして質の高い機能の集積を図るとともに、国内外の人の流れを集めて、周辺地域や各都市に広げる重要な役割を担う。

特に、目的地のシンボルとなる大規模な交流施設の立地や、人の空間の拡充、高速バス拠点化、駅からまちへの空間の演出などにより、新大阪駅周辺地域の拠点性の向上をけん引する。

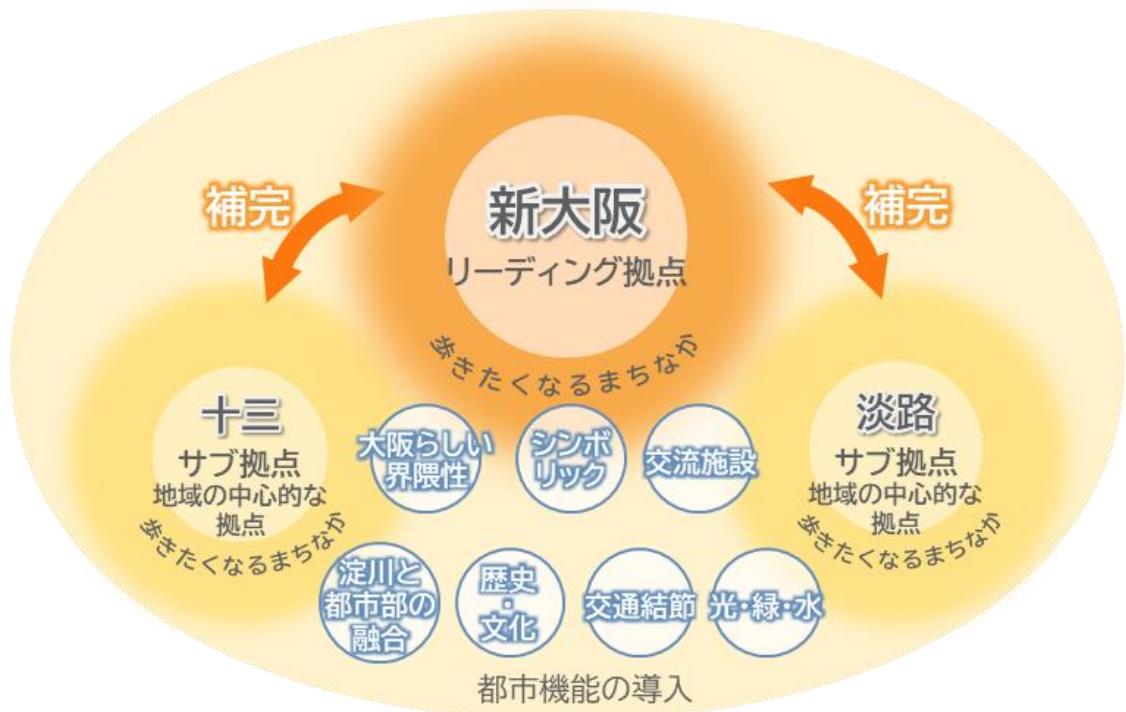
(十三駅エリア・淡路駅エリア)

十三駅エリア・淡路駅エリアについては、新大阪駅エリアと多様な交通モードでネットワークさせつつ、にぎやかさやなつかしさ、空間的なゆとりなど新大阪駅エリアにはないそれぞれの特色を活かした独自性を持つことにより、新大阪駅エリアの広域的な役割や機能を補完するサブ拠点としての役割を担う。

また、両エリアが持つ交通利便性の高さや新大阪、梅田との近接性を活かし、来訪者や地域住民にとっても魅力のあるまちにしていくことにより、地域のまちづくりの中心的な拠点としての役割を担い、エリアへの人の定着と、3エリアが一体となった魅力の高い拠点の形成を推し進める。

(3エリア共通)

各エリアにおいては、駅とまちが一体となった居心地のよい歩きたくなるまちなかの空間の形成や、交流促進・交通結節・都市空間の各機能の向上を図り、駅からの人の流れ(広域からの交流人口)と、まちからの人の流れ(定着人口)を生み出す。



	十三駅エリア サブ拠点	新大阪駅エリア リーディング拠点	淡路駅エリア サブ拠点
交通結節機能	多様な交通モードにより、十三駅エリアに集まる人の流れを新大阪につなげる	広域交通(新幹線や高速道路)を結節し、広域の人の流れを当地域に広げる	多様な交通モードにより、淡路駅エリアに集まる人の流れを新大阪につなげる
交流促進機能	新大阪駅エリアに導入する機能を補完する機能を導入	広域交通結節点という特性ならではの高付加価値の機能を導入	新大阪駅エリアに導入する機能を補完する機能を導入
都市空間機能	新大阪駅エリアにはない、淀川の河川空間や駅周辺のにぎやかさやなつかしさを活かした都市空間を形成する	駅、交通結節施設からまちへ広がる歩行者動線の演出を図る	阪急高架下や柴島浄水場開発用地を活かして、ゆとりのある都市空間を形成する

図 2-16 新大阪駅・十三駅・淡路駅の各エリアの役割

(参考)居心地が良く歩きたくなるまちなか



図 2-17 「居心地が良く歩きたくなるまちなか」のイメージ

(3)導入すべき都市機能の具体的な考え方

①日本中央回廊の西の中心(交流促進機能)

大阪が世界の主要都市に対抗していくためには、新大阪駅周辺地域が、その圧倒的な広域交通アクセスを活かし、国内外から多様な人と情報を集め、新しい価値を生み出し、世界に発信する西日本のグローバル拠点となることが重要である。

同時に、新大阪駅周辺地域において、ビジネス・産業、観光・文化・エンターテイメントなど、国内外から人が集まり、交流を促進する機能を各エリアの特色に応じて積極的に導入していくことで、日本の成長を支える役割を担い、首都機能の一部をバックアップすることが重要である。

《ビジネス・産業》

産学含めて多様な分野の人や情報、モノが融合することで、人が育ち、新たなビジネス、イノベーションを生み出していくことが重要である。

そのためには、単なる作業をする機能だけでなく、新大阪駅周辺地域に、高度人材や西日本全体を視野にいれた企業等の集積を図るとともに、日本国内さらには、アジアなど世界で活動する人々が集まり、フェイス・トゥ・フェイスのコミュニケーションを通じて、新しい発想を生み出し、人間関係を築ける機能を一体的に提供する。



(導入機能の例)

○国内外の多様な人と情報が集まる施設

- ・国内外の人々が、気軽に会い、情報・意見交換できる交流空間
- ・全国から人が集まる使い勝手のよい展示機能が充実した大規模施設
- ・安全、良質なオフィス(クリエイティブオフィス、スタートアップオフィス、コラボレーションオフィス)
- ・多様な働き方にあわせて使い分けるサードプレイスオフィス
- ・遊びなどのプライベートと調査・研究・実験がシームレスにつながる環境
- ・グローバルビジネスを支援する環境(国内外のビジネスパーソンのための滞在・居住施設、インターナショナルスクール、エリアの多言語化・案内板の充実など)

○人を集めるグローバル施設

- ・国際企業や国際機関の日本の拠点、全国展開する企業の本社、西日本のハブオフィス、首都機能のバックアップに資する施設

○新たな価値を創造する産業創出支援施設

- ・交通ターミナルの特性を活かした次世代交通やAI、IoTなどの新技術のスタートアップ・ベンチャー支援施設や開発・実証フィールドを一体的に提供する環境

○クリエイティブクラスの定着を図る施設

- ・レジデンス機能、生活サポート機能、身近なオープン・共有空間、交流サロン



図 2-18 交流促進機能(ビジネス・産業)

《観光・文化・エンターテイメント》

日本各地への交通アクセスのよさを活かし、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、日本各地を巡るツーリスト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。あわせて、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。さらに、国内外の多様な人、モノ、情報を呼び込み、多様な文化が集まることで新たな価値が生まれ、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(ハイグレードホテル、アップスケールホテル、ライフスタイルホテル等)
- ・大規模展示施設を支える MICE 関連施設(バンケット、会議室等)
- ・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・アクティビティの充実(まちの24時間化)

○目的地とツーリスト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よ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

○オフィスワーカー、居住者などの駅周辺の利用者と一体となって育てる機能

- ・スポーツ施設(eスポーツ、バスケットボール、卓球等)
- ・文化施設(劇場、水族館、美術館、コンサートホール等)





図 2-19 交流促進機能(観光・文化・エンターテインメント)

＜交流促進機能を支える付帯機能＞

国内外の人の交流を促進する機能に加え、エリアで活動する人々の参加、独自性の高いテナントの進出などにより、駅周辺の低層部のにぎわいを高めていく商業機能の集積を図る。

(取組の方向性)

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は、広域交通インフラからまちに人を引き込むための低層部の魅力的な空間を作りだすために、開発者が新大阪駅からの人の動線や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て替え、リノベーションなどを図る必要がある。

イノベーションや、スタートアップ・ベンチャー育成、人材育成・活用、観光、文化、エンタメなどの機能を備えた良好な都市環境を実現するために、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るネットワークとして発展させていく必要がある。

【2025 大阪関西・万博で実証する新たな技術やシステムの新大阪駅周辺地域での実装】

新大阪駅周辺地域のまちづくりにおいては、2025 大阪・関西万博で People's Living Lab(未来社会の実験場)をコンセプトとして実証された技術やシステムを社会実装する場となるように取り組むことが必要である。

新大阪駅周辺地域においてはフェイス・トゥ・フェイスのコミュニケーションを重要なキーワードとし、高速交通ネットワークを活かした都市機能の向上を図り、サイバー空間(仮想空間)とフィジカル空間(現実空間)の高度な融合など DX 技術を活用しながらリアルな場ならではの価値の充実を図る。

必要な情報が必要な時に得られるとともに、本物の価値に触れる環境をソフト・ハードの両面で一貫的に提供していくとともに、エリアで活動する一人一人の多様なニーズの把握ができるようになることからよりきめ細やかなリアルなサービスを提供するため、まちで活動する人の情報をデジタル化し、効果的に活用していくことが必要となる。

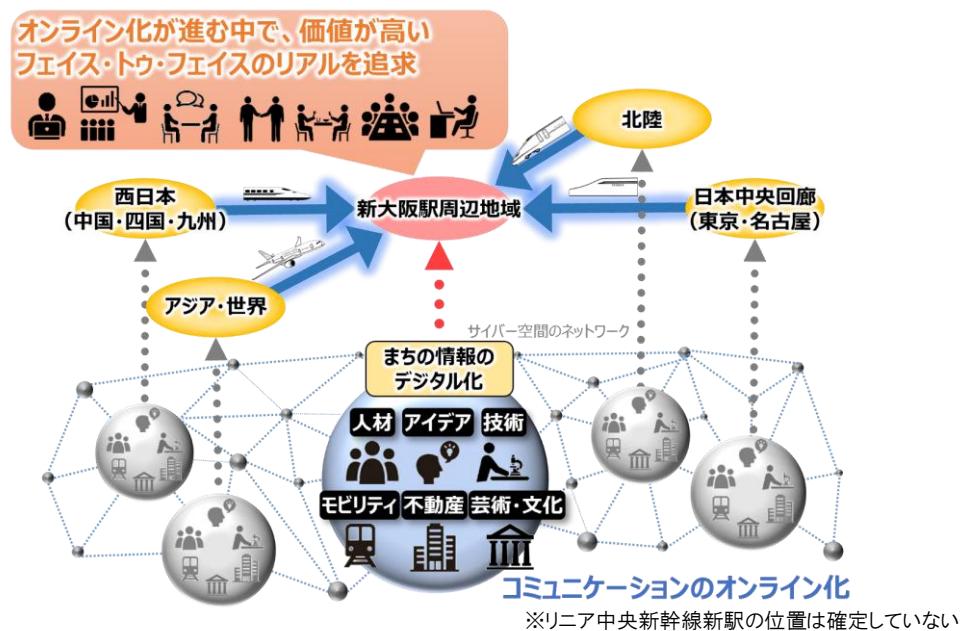
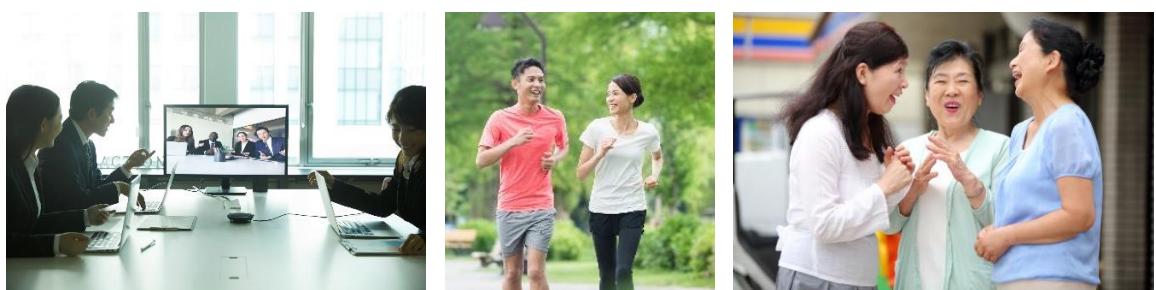


図 2-20 Society5.0(超スマート社会)における拠点のあり方



②広域交通ネットワークの一大ハブ拠点(交通結節機能)

新大阪駅周辺地域は、圧倒的な広域交通アクセスのよさを活かし、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り、広域交通の一大ハブ拠点となることが重要である。そのためには、新技術を活用した新たな交通モードを含む、多様な交通サービスの提供や、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により、国内外から集まる人の流れを周辺地域や各都市に広げるように、交通結節機能を強化することが重要である。

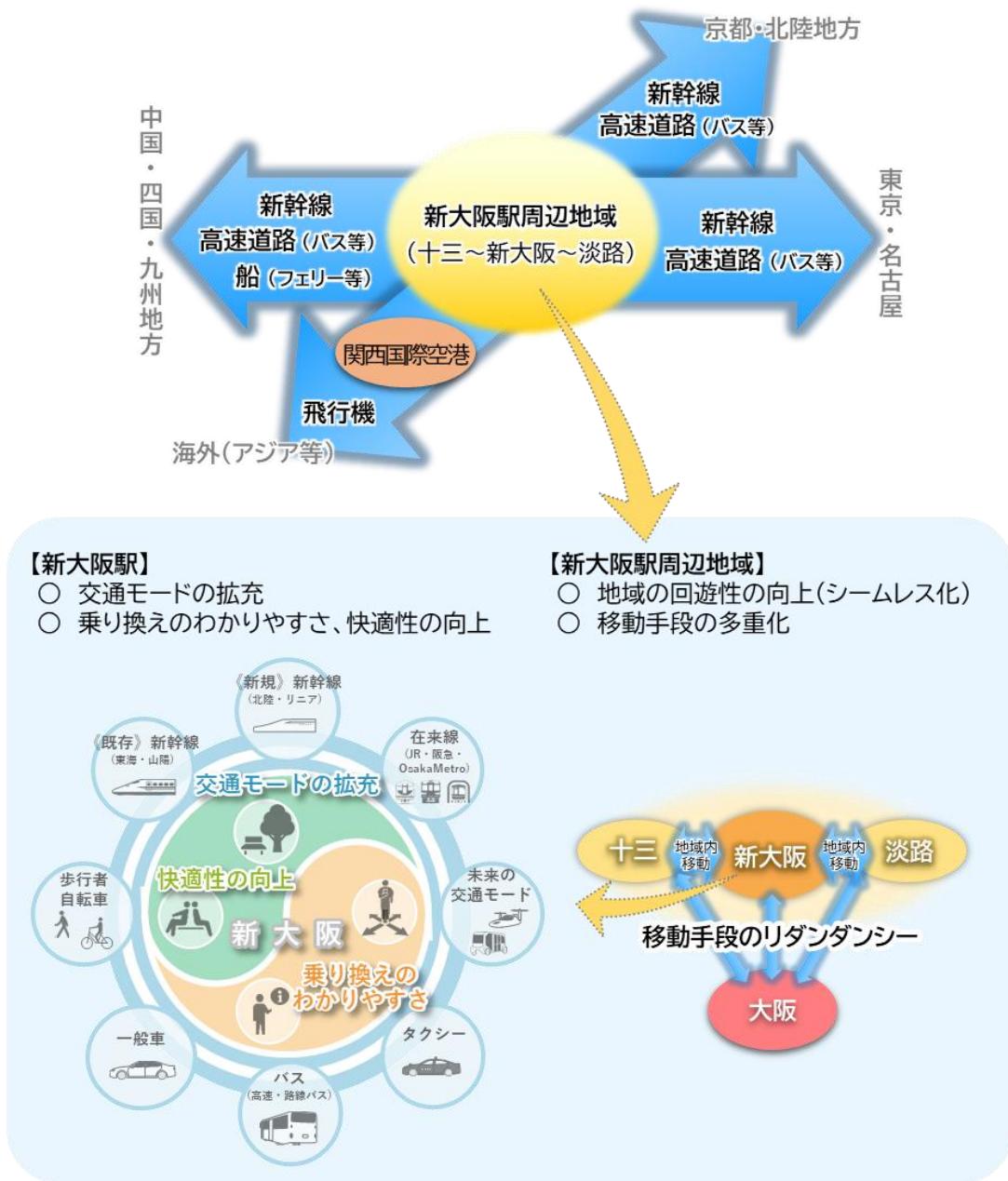


図 2-21 交通結節機能

《交通結節機能の強化》

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組を組み合わせて進めることが必要である。

(導入または配慮すべき内容の例)

- ・エリア内外の各機能をつなぐ道路・鉄道ネットワークなどの交通インフラ
- ・AI、ICTなどを活用した利便性の高い次世代交通(自動運転、空飛ぶクルマなど)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・ハード両面で大阪駅周辺などと新大阪駅をつなぐネットワークの多重化



(取組の方向性)

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。

新大阪駅エリアでは乗り換えの利便性とまちへの人の広がりに両方の視点で交通結節施設の検討を進める。なお、新大阪駅の交通結節施設は、単に交通結節機能だけでなく、交流促進機能、都市空間機能をあわせ持った高機能化を図る。交通結節機能については、駅端末交通だけでなく、広域交通のハブとして、高速バスの拠点化を図る。

また、十三駅エリアおよび淡路駅エリアでは、新大阪駅エリアとの円滑なネットワークの形成を図るほか、新大阪駅の交通結節機能の補完するため、サブの交通結節機能を設けることを検討する。

さらに新大阪駅エリア、十三駅エリア、淡路駅エリアを一体的に捉えて、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世界につながる国際都市にふさわしい関西のゲートウェイ(都市空間機能)

日本の各地やアジア・欧米などの世界から多くの人が訪れ、活動することとなる新大阪駅周辺地域では、これらの人々を迎える関西・西日本の顔にふさわしい高い魅力を備えた都市空間を形成することが重要である。

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、「なつかしさ、界隈性」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。

空間形成にあつては、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 2-22 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續したにぎわいが溢れる駅前広場空間の確保
- ・連續した居心地が良く歩きたくなるまちなか空間(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、なつかしさや界隈性のある空間の共存
- ・淀川の空間の活用
- ・持続的な都市空間づくり

(取組の方向性)

新大阪駅は大阪の顔であり、大阪を印象付ける極めて重要な役割を果たす。さらに広域流動をまちに広げるためには、駅からまちへの人の動線は、わかりやすく、安心できる空間と光・緑・水を駆使した演出が重要であり、交流促進機能と一体となって、良好な空間を作ることが重要である

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、居心地がよく歩きたくなるまちなか空間(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で高質な空間と、なつかしさや界隈性のある空間など、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。特に、十三駅エリアの淀川の河川空間や駅周辺にぎやかさやなつかしさのある空間、淡路駅エリアの阪急高架下や柴島浄水場開発用地を活かした都市空間の形成を図る。

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

【新大阪に降りたつ空間から広がる多様な都市空間の演出】

大阪の顔として、新大阪駅に降りたつ人をまちに惹き出すための強いインパクトのある空間や、人が定着したくなる居心地のよい空間を、駅からまちで演出し、地域に愛される空間をつくる。

○新幹線駅からの風景や改札や駅前広場の空間

○新大阪駅の南北通路を起点に放射方向にまちに広がる歩行者動線沿いの空間

○十三や淡路の独自性のある空間演出

○淀川の空間とつなぐことによる自然空間のとりこみ

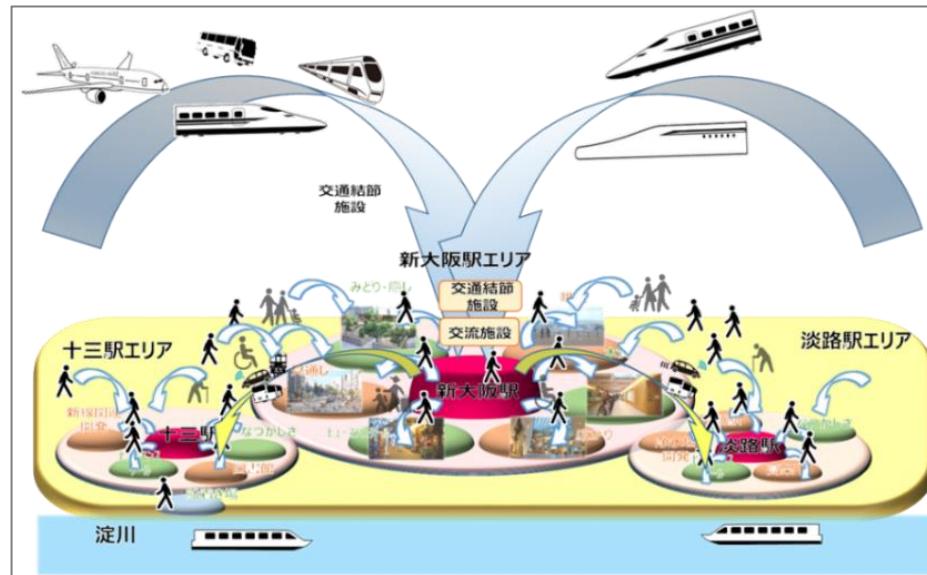


図 2-23 駅からまちへ広がる都市空間の演出のイメージ

＜ハッとする・ピカピカの空間＞

人工的



まちなか
広い・高い



整形



眺望・見透景



ガラス質



＜ホッとする空間＞

自然的



狭い・低い



不整形



囲繞景



木質・石材



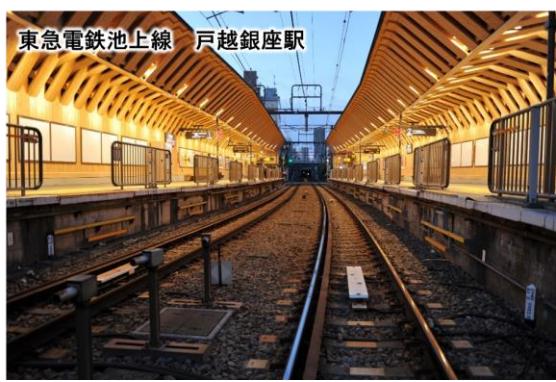
淀川



(参考)強いインパクトを与える空間の演出(国外の事例)



(参考)日本ならではの木質の活用による居心地のよさの演出(国内の事例)



5. 新しいまちづくりの基本的な進め方

(1)まちづくりの進め方

基盤整備や都市開発などの“ハード整備(空間づくり)”と、エリアの良好な環境や価値を維持・向上させるための“ソフト施策(エリア満足度の向上)”を両輪とし、官民が協調・協働して取組を進め、3つの都市機能の向上を図りながら、まちづくりを推進する。

【ハード整備(空間づくり)】

ハード面の空間づくりは、駅とまちを一体としてとらえて、民間プロジェクト(都市開発、リノベーションなど)と公共空間の活用(交通インフラ整備など)を連携させて進める。

なお、現状の土地利用との調和や配慮を行いながら、新駅整備や駅前広場などの駅関連プロジェクト、大規模な敷地における建て替えや土地利用転換などの大規模民間都市開発に合わせて、エリアの価値を高める質の高い機能を配置するとともに、居心地がよく歩きたくなるまちなかを創出する。特に歩行者動線の確保及びそれに沿った機能の配置を進め、エリアで活動する人の満足度の向上を図る。

【ソフト施策(エリア満足度の向上)】

地域の価値を高めるには、快適で魅力的な環境の創出、地域のプランディング、良好なコミュニティの形成等のソフトな領域の機能も必要である。

そのため、官民を問わない地域の関係者間で積極的に協力をを行いながら、オフィスワーカー、来訪者、旅行者、滞在者、居住者などのサービスの向上に視点をおいて、地域の活性化を進めていくことが重要である。

＜ソフト施策の例＞

- ・新たな技術の導入に向けた施策(スマート技術の活用、実証実験の促進など)
- ・エリアの魅力を高める機能実装に向けた施策(文化・スポーツ・エンタメの活性化、国際化、防災、空間デザイン、にぎわい創出、パブリックスペースのマネジメント、交流を促進する仕組みなど)
- ・都市の活性化に向けた施策(企業や投資の誘致、高度人材の集積にむけた取組など)

(2)戦略的なプロモーションによるさらなるまちづくりの機運醸成

まちづくりの進捗を踏まえて、発信するコンテンツやタイミングを見極めながら、関係者が連携した戦略的なプロモーションを実施することが重要。本方針を用いて、新大阪駅周辺地域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つ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。

(3)まちづくりの担い手の育成

プロジェクトの組成や本方針の更新に向けては、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、将来の地域主導、自立したまちづくり組織への発展を見据えながら、取組を進めるものとする。

(4)まちづくりの具体化に向けて

全体構想の実現に向けては、3つのエリアを一体と捉えて、各エリアにおいて、民間都市開発プロジェクトの具体化や関連プロジェクトの検討を進め、各プロジェクトの進捗を踏まえ、エリア計画を更新し、まちづくりの取組を進める。

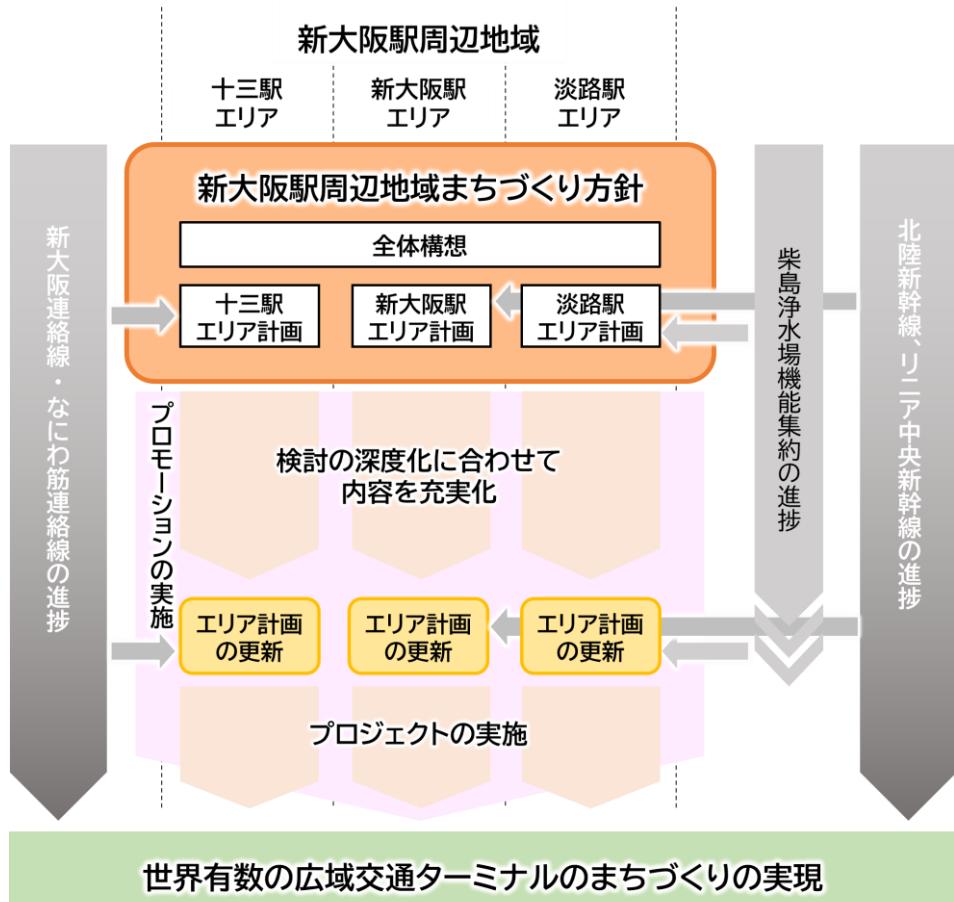


図 2-24 まちづくりの実現に向けた進め方