

「新大阪駅周辺地域まちづくり方針（案）」に対する府民意見等と大阪府・大阪市の考え方

【募集期間】 令和7年4月9日（水曜日）から令和7年5月9日（金曜日）まで

【募集方法】 「大阪府/ブリックコメント手続実施要綱」に基づき、電子申請、郵送、ファクシミリのいずれかによりご意見等を提出いただく方法で募集しました。

【意見件数】 5者から6件（うち意見の公表を望まないもの1件）のご意見をいただきました。いただいたご意見についての大阪府・大阪市の考え方は次のとおりです。

※ご意見等につきましては、適宜、整理又は要約をしています。

No	ご意見等の趣旨・内容	大阪府・大阪市の考え方
1	南方や新大阪周辺で10数年生活した経験があり、新大阪駅周辺の問題を熟知しています。提言は以下からお願いします。 (1)新大阪駅周辺を歩行者がもっと移動しやすい空間に再開発する。例えば、新大阪駅周辺の自動車タクシー乗り場を地上1Fに集める。今の新大阪駅のタクシー乗り場のせいで人が地上を移動できない。駅の中を通るしかなく人が南北(宮原,西淡路←→南方,東淡路)に移動できない。現在の2,3Fは人が東西南北に移動できるようにデッキを構築する。 (2)100年の街づくりならこれが提言の本丸。JR京都線(淀川河川から東淀川駅まで(できれば神崎川に達するまで))を高架化すれば、とても風通しの良い新大阪駅周辺エリアが構築できる。(1)の問題を大きく改善。すでに淀川河川から南方の途中まで高架になっているし南方→新大阪→東淀川駅の東側(西側も)は古いビルばかりなので用地確保のため取り壊しても大きな支障はない。 (M1)高架化により踏切や狭い道路をなくせば、道路と鉄道の分離が実現し、交通の流れが大きく改善 (M2)高架化により景観がすっきりし再開発もしやすくなる。特に新大阪周辺は大阪の玄関口なので、より洗練された都市空間になる。 (M3)高架下スペースを活用することで緑地・自転車道・歩道・商業施設・地域イベントスペースなど地域住民が利用できる「風通しの良い空間」に。新大阪から水道局、淀川までの遊歩道等の作成(外国人にも人気のコースになる) (M4)淀川河川敷は水害リスクもあるため、鉄道インフラを高架化しておくことは防災面でも合理的である	(1)に対して ○ 本方針では従前の「まちづくり方針2022」と同様に、新大阪駅エリアについて、歩行者・自動車等交通・利用者サービスの空間を多層的に設ける検討を進め、駅とまちをつなぐ歩行者動線（歩きたくなるまちなか）の空間形成を図ることとしております。いただきましたご意見については検討を進めるにあたって参考とさせていただきます。 (2)及び(M1)～(M4)に対して ○ 本方針では従前の「まちづくり方針2022」と同様に、世界有数の広域交通ターミナルのまちづくりをめざし、現状の土地利用にも配慮しながら、交流促進・交通結節・都市空間機能の向上を図ることとしております。いただきましたご意見については検討を進めるにあたって参考とさせていただきます。
2	地下鉄御堂筋線の「新大阪駅」から、北上すると、「江坂駅」から相互乗り入れ区間である北大阪急行となっている。大阪メトロ社が北大阪急行を買収し、経営を一体化することで、「新大阪駅」もっと活性化するのは。	○ Osaka Metro御堂筋線は、大阪都市軸としての役割を担うインフラであり、新大阪駅周辺地域のまちづくりにおいても重要な路線であると認識しています。いただきましたご意見については関係部署へお伝えいたします。
3	地下鉄御堂筋線の「新大阪駅」から、南下すると、堺市の「中百舌鳥駅」が終点となっている。「新大阪駅」の活性化を促すためにも、「中百舌鳥駅」からの延伸計画を早急に策定し、実施すべきではないでしょうか。	○ Osaka Metro御堂筋線は、大阪都市軸としての役割を担うインフラであり、新大阪駅周辺地域のまちづくりにおいても重要な路線であると認識しています。いただきましたご意見については関係部署へお伝えいたします。
4	新大阪は、本当に素晴らしい街だと思います。これから、今までにない様などんでもない再開発が進むんだと思うと、ワクワクドキドキが止まらないですね。特に、北陸新幹線、なにわ筋線、阪急新大阪連絡線、なにわ筋連絡線の開通により、一層、魅力ある新大阪へ発展していくことでしょうね。10月3日、4日、5日の夜間には、新大阪フライデーナイトと言う夜間イベントも開催されると聞き、大変嬉しいと思っています。すごいイベントになりそうな予感があります。楽しみにしています。	○ 本方針では従前の「まちづくり方針2022」と同様に、圧倒的な広域交通アクセスの良さを最大限に活かして、人々の交流を促進し、新たな価値を持続的に生み出すこととしています。本方針に基づいて、プロジェクトが実現するよう取り組んでまいります。
5	新大阪の再開発を推進するには、伊丹空港問題を避けることはできない。 新大阪周辺を含む伊丹空港の着陸航路下にあたる大阪平野の広範囲域は、事故発生率の高いクリティカル・イレブン・ミニッツ（離陸後3分間と着陸前8分間、航空事故の70%が発生）内のため、安全性に欠ける。また、騒音公害は酷く、国内外の環境基準を満たしていない。更に、航空法の制限で新大阪駅付近では130m程以上のビルは建てられない。この高さ制限は、西日本最大の市街地梅田周辺の再開発にも悪影響を及ぼしており、うめきた地区でも180m程の高さ制限がかかっていて、より高層のビル需要があっても建てられない。そのため、大阪駅や新大阪駅を含む大阪都心部広域の土地利用効率を低下させ、ビルの収益性の低下、税収拡大機会の喪失を招いている。また、飛行時間帯に不在の単身者等にとっては影響は少ないが、一日の在宅時間が長い子育て世帯等にとっては、騒音被害が酷くて健康に悪く、子育て環境も学習環境も悪いため住みづらく、新大阪駅周辺は利便性が高い割には、高価格柵のマンションを供給しにくい。また、一般に環境意識の高い欧米豪のビジネスパーソンや高度人材、富裕層からは、劣悪な住環境の新大阪駅周辺は居住地として選ばれにくい。新大阪周辺は、航空法の高さ制限、騒音公害、安全性等の問題が多く、交通の便が良くても、長年商業地としても住宅地としても、理由があって相応しい大規模開発ができていなかった。 そもそも1930年代当時、日本最大規模の大阪市内の木津川飛行場が時代に合わなくなり閉鎖され、大阪第2飛行場として開設したのが伊丹空港だが、拡張性もあり問題も少ない海上空港の関西空港や神戸空港ができ、伊丹空港も時代に合わなくなっているのだから、木津川飛行場と同様に閉鎖することが自然な流れ。まちづくり方針（案）にあるような新大阪の魅力十分に引き出し、ポテンシャルを発揮していく再開発は、大阪の発展にとっては重要な意義がある。しかし、大阪都心広域の再開発の阻害要因である伊丹空港問題を先送りして解決せず、国内外の環境基準を満たさない騒音加害行為をなおざりにし、既得権益側の利益や利便性を保護し、構造的問題を抱えたまま再開発を進めようとしても、方針（案）に描いているような成果は上げられず、従来の新大阪の再開発の試みと同様に、中途半端で終わるだろう。 方針（案）を大阪の発展に資する指針とするには、伊丹空港を閉鎖し、関西空港と神戸空港で伊丹空港の機能を代替するという、新大阪再開発に不可欠な環境整備を同時に進めることが必要。大阪の健全な発展を切望する市民としては、今回の行政が主導する新大阪の再開発を良い機会として、伊丹空港の問題を空港閉鎖と空港跡地の再開発により前向きに解決し、新大阪を含む大阪都心の再開発の阻害要因や市民生活の質を低下させている環境破壊要因を排除し、土地利用効率を向上させ、大阪の財政を拡充・安定させ、住環境を改善して市民の安全と健康を守り、居住者を増やし、最大限に再開発効果をあげて、大阪の都市力向上を推進してもらいたい。新大阪の再開発は、日本財界の日本プロジェクト産業協議会（JAPIC）の国土造りプロジェクト構想7（http://www.japic.org/information/assets_c/2022/03/20220331_17.pdf）とも関係が深く、関西の空港、道路、鉄道網等の再構築を進めるビッグプロジェクトに繋がる重要な契機となるべき再開発。この構想7は、関西の国土基盤整備事業に関し、産業人、専門家、識者を幅広く多数抱える日本財界としての広範囲にわたる提言だが、その内の一つの項目として、伊丹空港の騒音公害、危険性、新大阪周辺等の立体的再開発等への制約を問題として明示し、具体的な解決策を提言している。大阪府市民としては、今のまちづくり方針（案）を国土造り構想7を参考に、して根本的に修正し、大阪府市が、知恵や行動力・経済力・人材力の豊富な日本財界の構想を適切に取り入れて連携し、新大阪再開発を伊丹空港の問題解決とタイミングを合わせて効果的に進めてもらいたい。梅田や難波、天王寺、大阪城周辺や湾岸部の万博やIR等の他の大阪の再開発、路上喫煙禁止や御堂筋の歩道化等は、既成概念や既得権益側の利益に拘らず、直面する根本的問題に向き合い、環境に配慮した人を中心とする街づくりを実現しながら、都市の付加価値を上げ、魅力ある賑わいのある大阪を実現しようとしているため、支持している。ところが、今の新大阪のまちづくり方針（案）は、再開発の足枷となり、生活環境を悪化させ続け、財界も問題視している核心的問題の伊丹問題と向き合っていない再開発（案）であるため、修正しない今の（案）では全く支持できず、寧ろ強く反対する。	○ 本方針では従前の「まちづくり方針2022」と同様に、航空法による高さ制限に対して、大幅な壁面後退などによる屋外のオープン空間の形成が困難であるという前提のもと、建物の屋内の低層部などの共用空間を大きく確保しつつ、魅力的な空間として開放するなどの方策を示し、伊丹空港による高さ制限の課題について認識をした上で、世界有数の広域交通ターミナルのまちづくりをめざし、現状の土地利用にも配慮しながら、交流促進・交通結節・都市空間機能の向上を図ることとしております。 - なお、伊丹空港にかかるご意見については、関係部署へお伝えいたします。