

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

(素案)



令和4年〇月

新大阪駅周辺地域都市再生緊急整備地域
検討協議会

はじめに

大阪は、古くは「難波^{なにわ}」と呼ばれ、アジアに開けた港は、5世紀前後から、中国大陆などの優れた人、モノが集まる国際交流の拠点であった。豊富な水量をもつ淀川をはじめとする河川や運河による広域ネットワークにより、「水の都」として栄え、江戸時代には「天下の台所」として全国に名を馳せ、国内最大級の経済都市として繁栄してきた。また、昭和初期に100年先を見越して整備され、大阪都心部の南北軸となっている「御堂筋」にみられるように、先見性のある都市空間づくりが行われてきた。古くからある基盤を受け継ぎながら、新しい都市づくりを重ねていくことで、利便性の高い広域交通ネットワークや、国内外の多様な人の交流を支える人（商人等）、新しくもあり懐かしさを残す都市空間が効果的に機能し、多彩な人を惹きつけ、日本の経済で重要な役割を担うとともに、新しい文化や価値を生み出してきた。

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、大阪の南北軸の一面を担うとともに、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、大阪国際空港、神戸空港などとともに、アジア、日本各地と大阪を繋ぐ役割を果たしてきている。

今後、新型コロナ危機による人々の意識や価値観の変化、Society5.0（超スマート社会）の到来、アジアダイナミズムの台頭、人口減少への対応などの大きな社会変化への順応が求められるなか、リニア中央新幹線の整備によるスーパー・メガリージョン構想が進められ、東京、名古屋、大阪が一体となった7000万人の巨大経済圏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繋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（都市高速道路）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^{だいいおさか}大大阪をめざす。

平成31年1月に立ち上がった本協議会（経済界、国、大阪府、大阪市、民間事業者、学識経験者などからなる新大阪駅周辺地域都市再生緊急整備地域検討協議会）では、新大阪、淡路、十三を一体的なエリアとした新大阪駅周辺地域において、世界一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、さらにはその先も見据えた将来のまちづくりの大きな方針を策定すべく、令和2年3月には、交流促進、交通結節、都市空間の機能の向上などを取りまとめた『まちづくり方針の骨格』を作成し、さらに検討を深度化させるとともに、民間都市開発機運の醸成を図ってきた。

こういった取り組みの中で、リニア中央新幹線や北陸新幹線の駅の位置が、今後示されていくという状況のもとで、新大阪駅エリアではエリア価値を高める民間都市開発の機運が高まってきた。そこで、本協議会としては、こういった民間の機運を活かすために、まずは、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、新しい『新大阪のまちづくり方針』として取りまとめ、これを契機に官民の新しいまちづくりをスタートさせる。今後は、当地域全体として民間都市開発の機運の向上をより一層に図りつつ、新大阪駅エリアでは、リニア中央新幹線や北陸新幹線の駅の位置を踏まえた関連プロジェクトの組成のタイミングでのエリア計画の更新の取り組みを進め、十三駅エリアや淡路駅エリアでは、鉄道新駅などの基盤整備や土地利用の転換などを見据えてエリア計画作成に向けた取り組みを進めるなど、新大阪駅周辺地域のまちづくりへの大きな動きにあわせてさらに進化させていく。

なお、まちづくり方針のとりまとめにあたっては、新大阪への大きな期待を込め、アドバイスをいただいた延べ約250名の学識経験者、ビジネスパーソン、芸術家、学生など協力いただいた方々に謝意を表する。

新大阪駅周辺地域都市再生緊急整備地域検討協議会
会長 田中 清剛

(目次)

§ 1 新大阪駅周辺地域のまちづくり方針の構成と位置づけ	P5
1. まちづくり方針作成の背景とねらい	P5
2. 新しいまちづくりに向けた大きなインパクトと時間軸	P9
3. まちづくり方針の構成(全体構想とエリア計画)	P11
§ 2 新大阪駅周辺地域のまちづくりの全体構想	P12
1. 全体構想の位置づけ	P12
2. 踏まえるべき社会状況と大阪都市圏のポテンシャルと新大阪の広域交通ターミナル化....	P12
(1) 踏まえるべき社会状況	
《スーパー・メガリージョンの形成》、《新型コロナ危機を契機とした社会変化》	
《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への取り組み)》	
(2) 大阪都市圏のポテンシャルと新大阪の広域交通ターミナル化	
《多様な都市機能が集積する大阪都市圏》	
《新大阪駅周辺地域の広域交通ターミナル化の進展》	
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	P20
《広域交通ターミナルのまちづくり》	
4. 広域交通ターミナルのまちづくりにおいて踏まえておくべき主な視点	P21
(1) 新大阪の地理的条件	
(2) 新型コロナ危機を契機とした社会変化を踏まえた Society5.0(超スマート社会)の拠点のあり方	
(3) エリアで活動する人の目線	
5. 日本・アジアの発展に向けて新大阪駅周辺地域が担うべき役割と導入すべき機能と各エリアの分担	P26
(1) 新大阪駅周辺地域が担うべき役割と導入すべき機能	
(2) 新大阪、十三、淡路の各エリアの分担	
(3) 導入すべき都市機能の具体的な考え方	
6. 新しいまちづくりの基本的な進め方	P51
(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	
7. 各エリアにおけるまちづくりの具体化に向けて	P52

§ 3 まちづくりの全体構想実現に向けたエリア計画 P53

【新大阪駅エリア計画】 P54

1. 新大阪駅エリア計画の作成の背景 P54

2. 新大阪駅周辺地域における新大阪駅エリアの役割と導入すべき都市機能 P56

3. 新大阪駅エリアのまちづくり実現に向けた基本的な考え方 P57

(1) 駅の構造や土地利用の状況

(2) 機能向上に向けたまちづくりの基本的な進め方

4. 新大阪駅エリアの駅まち一体の空間づくり(ハード整備) P62

○新幹線新駅(リニア中央新幹線・北陸新幹線)関連プロジェクトの検討の方向性 P62

(1) 広域交通結節施設の機能向上

(2) 駅とまちをつなぐ歩行者動線(居心地が良く歩きたくなるまちなか形成の一部)

(3) 大規模交流施設の立地

(4) 新大阪連絡線新駅プロジェクト

○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 P72

(1) 基本的な考え方

(2) 民間都市開発に期待する機能

(3) 民間都市開発誘導の留意点

5. 人と人をつなぎエリアの活性化を図る取り組み(ソフト施策) P76

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 P76

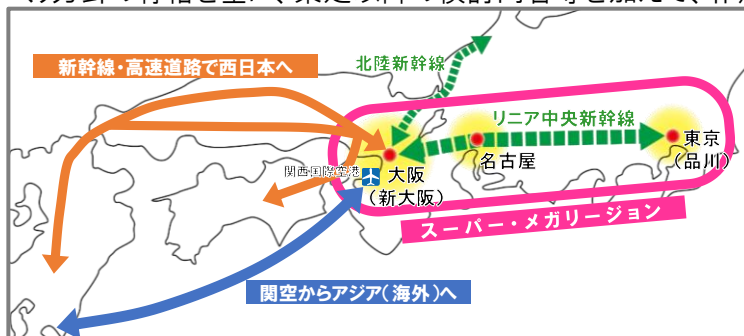
§ 4 新大阪駅周辺地域のまちづくりの今後の進め方 P77

§ 1 新大阪駅周辺地域のまちづくり方針の構成と位置づけ

1. 新大阪駅周辺地域のまちづくり方針2022(以降、「まちづくり方針」という)作成の背景とねらい

まちづくり方針は、リニア中央新幹線の全線開業によるスーパー・メガリージョンの形成などの新たなインパクトや社会状況の変化に備え、新幹線や高速道路といった広域交通の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のエリアとしてとらえた地域の 20 年から 30 年先を見据えた駅とまちが一体となったまちづくりを、官民が共有して進めていくために、取りまとめたものである。

なお、2018 年に本地域が都市再生緊急整備地域の候補となる地域として公表された後、2020 年に策定したまちづくり方針の骨格を基に、策定以降の検討内容等を加えて、作成したものである。



※スーパー・メガリージョンとは

リニア中央新幹線の全線開業によって、東京・名古屋・大阪の三大都市圏が約 1 時間で結ばれることにより形成される、人口 7,000 万人規模、GDP 世界第 5 位の世界最大の巨大都市圏のこと

図 1 新大阪をとりまく環境(イメージ)

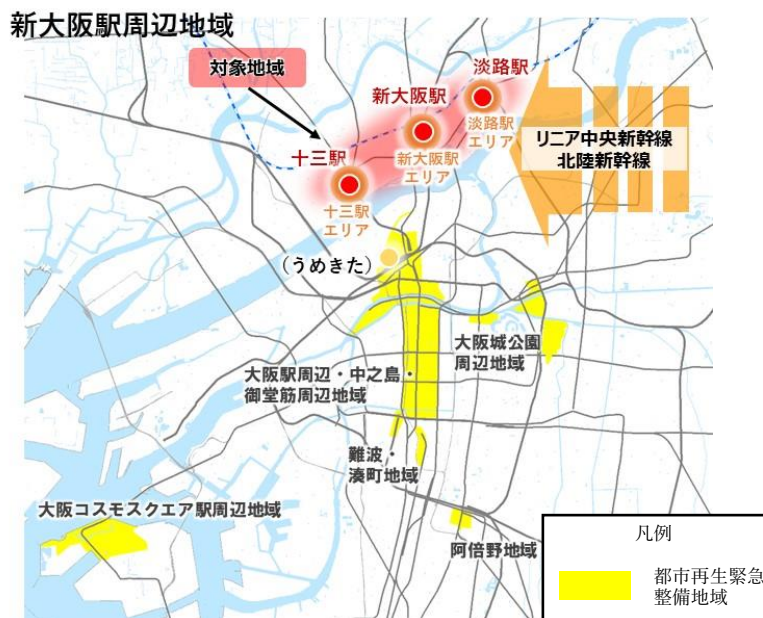


図 2 新大阪駅周辺地域の概ねの対象地域

一まちづくり方針の骨格(2020 年 3 月作成)とは一

2018 年から検討を開始し、2020 年3月に人と人とのフェイス・トゥ・フェイスな関係を最重要視して、広域交通ターミナルのまちづくりをめざすものとして、交流促進、交通結節、都市空間の3機能の向上を軸として取りまとめたものである。

《新大阪駅エリア》

関西の中央に位置する新大阪駅は、東海道・山陽新幹線の国土軸と関空からの国際軸とのクロスポイントにあり、JR・Osaka Metro などの在来線のターミナル駅であるとともに、駅の西側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。

駅周辺では、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、業務、ホテル、専門学校などの都市機能が集積しており、一定の機能の集積はあるものの、供給されている都市機能は、規模が小さく、種類が限定的である。

駅の構造としては、立体的にはJRや Osaka Metro、新幹線のホームや改札のレベルが地上レベルから4階レベルまでの4層に分散している状況である。また、平面的には駅周辺は、新幹線及びそれと交差する JR 在来線や新御堂筋により、駅を中心に概ね6つのブロックに分かれている状況である。

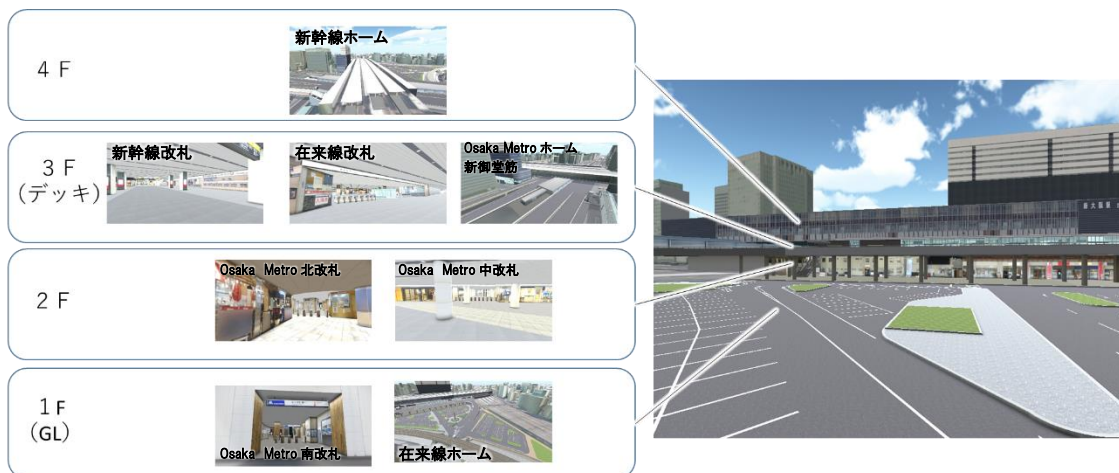
《十三駅エリア》

新大阪駅から南西約 2.2 kmに位置する阪急十三駅は、阪急京都線、神戸線、宝塚線が集まり、大阪駅に接続する鉄道の結節点であり、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役割となった。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。

《淡路駅エリア》

新大阪駅から東に約 1.7 kmに位置する阪急淡路駅は、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、現在の駅の役割となった。また、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性が向上した。両駅周辺では、土地区画整理事業と東西の都市計画道路事業及び連続立体交差事業が行われており、商店街の周りには、居住機能が広がる。

○新大阪駅の構造(主な内容)



新大阪駅の立体的な構造 (主なもの)	
4 F	新幹線のホーム
3 F	新幹線・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）、大阪メトロのホーム
2 F	大阪メトロ改札（北口、中央口）
1 F	JR在来線のホーム、大阪メトロ改札（南口）、駐車場、高速バス

2. 新しいまちづくりに向けた大きなインパクトと時間軸

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におけるプロジェクトや船着き場の整備が進み、また、淡路駅エリアでは、土地区画整理事業や鉄道の高架化が進む。

将来的に想定されるものも含めた新たなまちづくりに関連する新たなインパクトとしては、新大阪駅エリアのリニア中央新幹線の新駅という広域的に大きな影響力があるものをはじめ、十三駅エリアの新大阪連絡線の新駅計画、淡路駅エリアの柴島浄水場上系の活用などがあり、さらに新大阪駅エリアでは大規模な民間都市開発の気運の高まってきおり、新しいまちづくりのインパクトとなる。

これらの新しいまちづくりのインパクトについては、2040 年ごろと想定されるリニア中央新幹線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となるため、それらを効果的に連携させつつ、新しいまちづくりを展開していくことが必要である。

新大阪駅周辺地域における新しいまちづくりに関連するインパクト

	十三駅エリア	新大阪駅エリア	淡路駅エリア
新たなインパクト	・新大阪・なにわ筋連絡線 新駅（※） ・淀川河川敷十三エリアの魅力向上 ・船着き場整備 ・淀川区役所跡地開発〔なにわ筋線〕	・リニア中央新幹線 新駅（※） ・北陸新幹線 新駅（※） ・新大阪連絡線 新駅 ・新大阪駅東口のまちづくり ・大規模な民間都市開発 〔・なにわ筋線〕 〔・大阪都市再生環状道路淀川左岸線〕	・阪急線 高架化 ・高架下の活用 ・土地区画整理事業 ・歌島豊里線 ・柴島浄水場 上系 有効活用
現状基盤	・阪急駅（京都線・神戸線・宝塚線）	・新幹線駅（山陽・東海道） ・JR東海道本線駅 ・Osaka Metro駅（御堂筋） ・新御堂筋	・阪急駅（京都線・千里線） ・JR駅（おおさか東線）

(※新幹線新駅の位置については確定していない)
〔 〕書きは間接的なインパクト

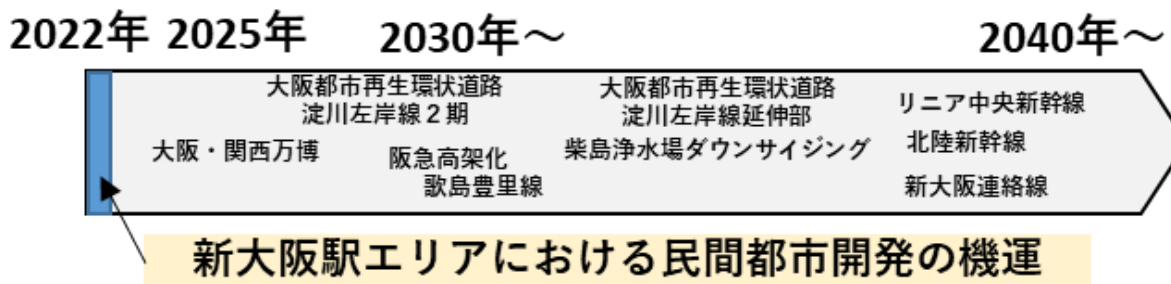
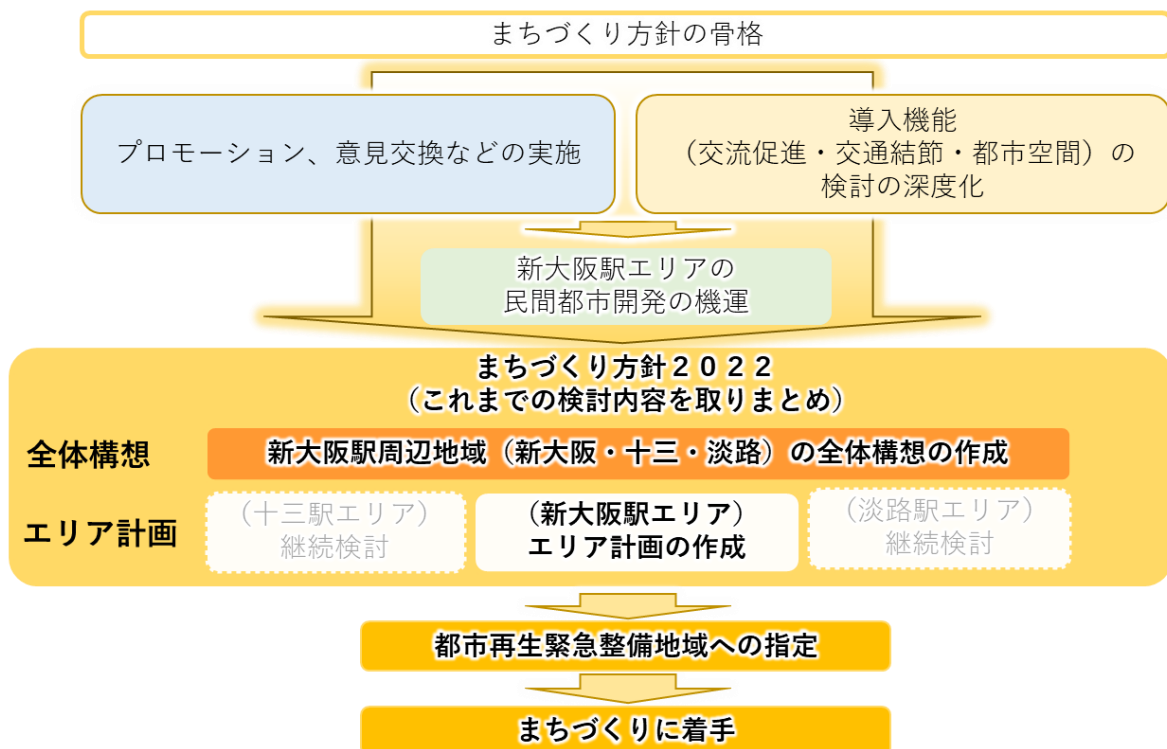


図 4 新大阪駅周辺地域のまちづくりのインパクトと想定スケジュール

3. まちづくり方針の構成(全体構想とエリア計画)

- ・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、相互に連携させて一体的なまちづくりを進めていく必要がある。
- ・新大阪駅周辺地域のまちづくり方針は、リニア中央新幹線などの3つのエリアにおける大きなインパクトを見据えたまちのめざすべき姿として大きな方向性を指し示す「全体構想」と、各エリアにおいて、基盤整備や都市開発などの具体的化していく事業を盛り込んで、順次更新していく「エリア計画」に分けてとりまとめる。
- ・なお、エリア計画は、各エリアにおいて、大きなインパクトが確定・始動する際に、他のプロジェクトへの配慮・調整などを行いつつ必要な事項をとりまとめて作成するものとし、また内容については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)を重ねて、具体的なまちづくりを効率的に進める。
- ・エリア計画については、まずは民間都市開発の機運がある新大阪駅エリアについて作成のうえ、新しいまちづくりに着手することとし、十三駅エリアや淡路駅エリアについては引き続き作成に向けた取り組みを進める。



§ 2 新大阪駅周辺地域のまちづくりの全体構想

1. 全体構想の位置づけ

全体構想は、新大阪・十三・淡路を一体のエリアとしてとらえた新大阪駅周辺地域におけるリニア中央新幹線、北陸新幹線、淀川左岸線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目標を示すものであり、各エリアでの具体的なプロジェクトが動き出す際に取りまとめるエリア計画の基となるものである。

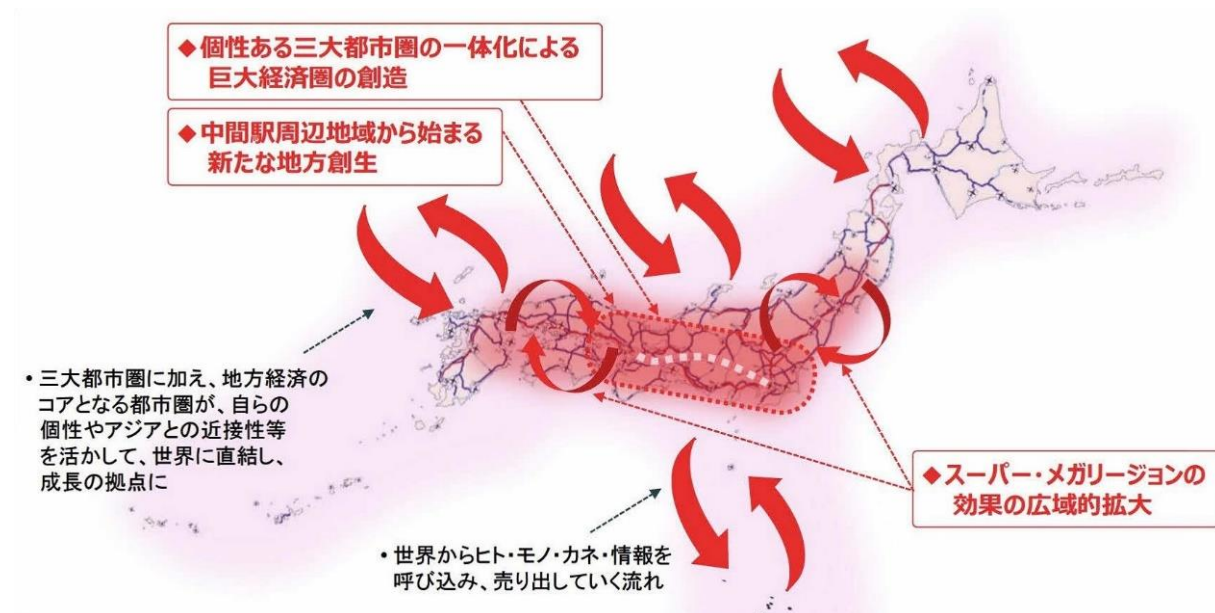
2. 踏まえるべき社会状況と大阪都市圏のポテンシャルと新大阪の広域交通ターミナル化

(1) 踏まえるべき社会状況

《スーパー・メガリージョンの形成》

リニア中央新幹線の全線開業により、三大都市圏が一体化し、世界からヒト、モノ、カネ、情報を引き付け、世界を先導するスーパー・メガリージョンの形成が期待され、大阪は、この 7000 万人規模の都市圏における西の核であり、この効果を西日本全体に拡大させることが求められる。

広域の人の流れとして、関西国際空港を玄関口とする世界からの人や、北陸、中国、四国、九州のエリアからのスーパー・メガリージョンへのアクセスといった新しい広域の人の流れが生まれる。



出典：人口減少にうちかつスーパー・メガリージョンの形成に向けて（スーパー・メガリージョン構想検討会）

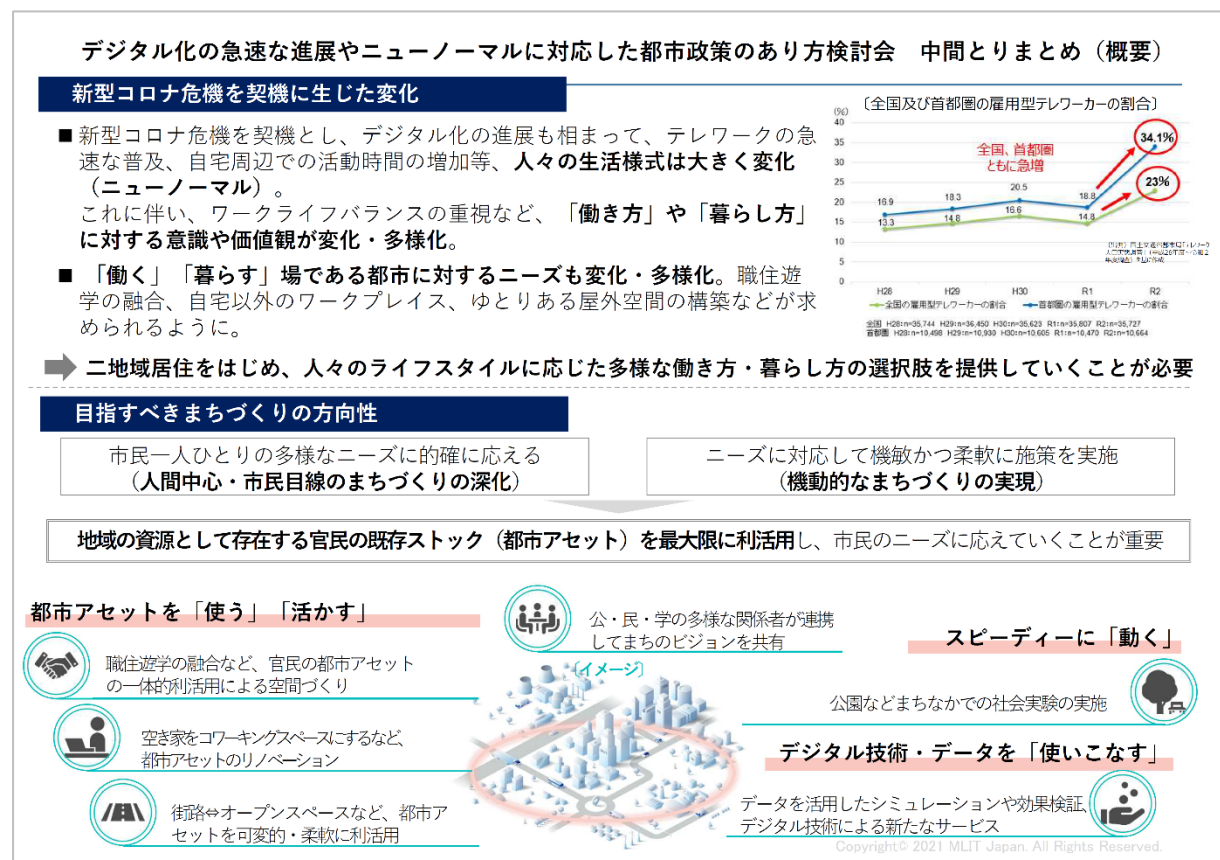
図 5 スーパー・メガリージョン形成のイメージ

《新型コロナ危機を契機とした社会変化》

2020年から始まった新型コロナ感染症の流行は、人と人との接触機会が低減し、急速に広がったデジタル化の進展は、人々の意識や価値観にも変化を生じさせた。一定程度のコミュニケーションはオンライン化し、巣ごもり消費による e コマースの進展の加速、在宅勤務・テレワークなどの新たな働き方がすすむ一方で、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。

また、新型コロナ危機を契機とし、オープンスペースの重要性が再認識され、例えば、海外においては、インモール化からアウトモール化などのまちづくりを加速している都市もみられ、すでに世界の主要都市においては新型コロナ危機を契機とした社会変化への対応が始められており、新大阪のまちづくりも進めていく必要がある。

「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(国土交通省)」では、都市政策のあり方として、人々のライフスタイルに応じた多様な働き方・暮らし方の選択肢を供給していくことが必要であり、人間中心・市民目線のまちづくりの深化及び機動的なまちづくりの実現といった目指すべきまちづくりの方向を示した。(令和3年4月)コンパクト・プラス・ネットワーク、「居心地がよく歩きたくなる」まちなかづくり、デジタル技術／データを活用したまちづくりを推進し、地域の資源として存在する官民の既存ストックを最大限に利用し、人のニーズに応じていくことが重要であることが示されている。



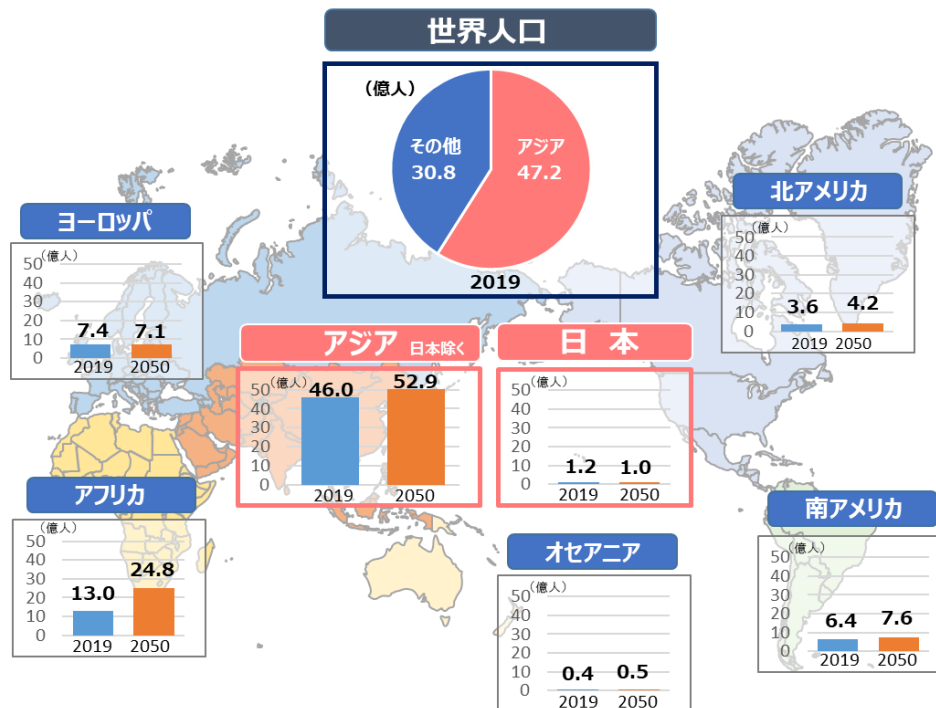
出典：デジタル化の急速な進展やニューノーマルに対応した都市政策のあり方検討会中間とりまとめ
(国土交通省 令和3年4月)

（世界の動向）

世界の主要拠点では、ロックダウンなどにより新型コロナウイルスによるリモートの在宅勤務が強制的に進んだ。これによりリモートでのビジネスが社会に浸透しており、交通渋滞などの通勤環境が厳しい拠点であればあるほど、従来の既成市街地のオフィスに集まらなくても仕事ができる環境が進むと見込まれる。また、優秀な研究開発者などの人材は、リモート環境の整った会社を選ぶという傾向もみられ、会社側の人材確保の観点からも、リモート化は一層進み、拠点における1社あたりの確保すべきオフィスの床の面積は縮小傾向となることが見込まれる。また、一方で、商業、観光、文化、エンターテインメントといった観点では、安心して人が集まり楽しめる空間が求められている。

《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長期的には回復することが想定される。また、経済的にも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 2019
Total population by region (Estimates 2019, Medium fertility variant 2050)

図 6 世界人口の現状と将来

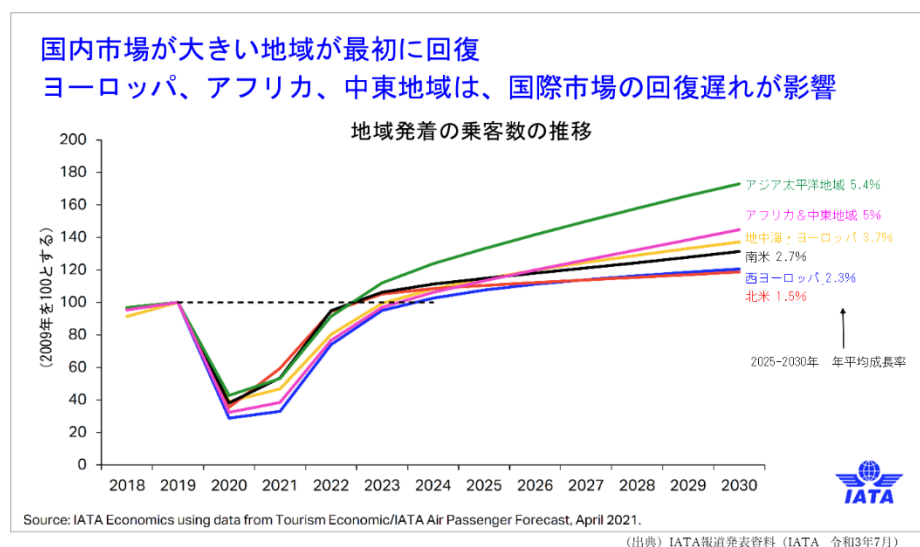


図 7 航空需要のコロナ危機からの回復

《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。

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。



出典：Society5.0「科学技術イノベーションが拓く新たな社会」(内閣府)

図 8 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 9 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 への取り組み)》

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目指す 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」、「10 人や国の不平等をなくそう」、「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、SDGsの実現にむけた取組み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 10 持続可能な開発のための 17 のグローバル目標

(2)大阪都市圏のポテンシャルと新大阪の広域交通ターミナル化

《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、うめきた 2 期のまちびらき、大阪・関西万博の開催、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 11 大阪都市圏と関西の各拠点

《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、リニア中央新幹線、北陸新幹線に加え、関西国際空港へつながるなにわ筋線が進められ、新大阪連絡線・なにわ筋連絡線が計画されるなど、鉄道ネットワークが更に充実し、淀川左岸線など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、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・神戸線などの在来線、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の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 13 2020 年～2030 年代 新大阪に関する鉄道・高速道路のインフラ

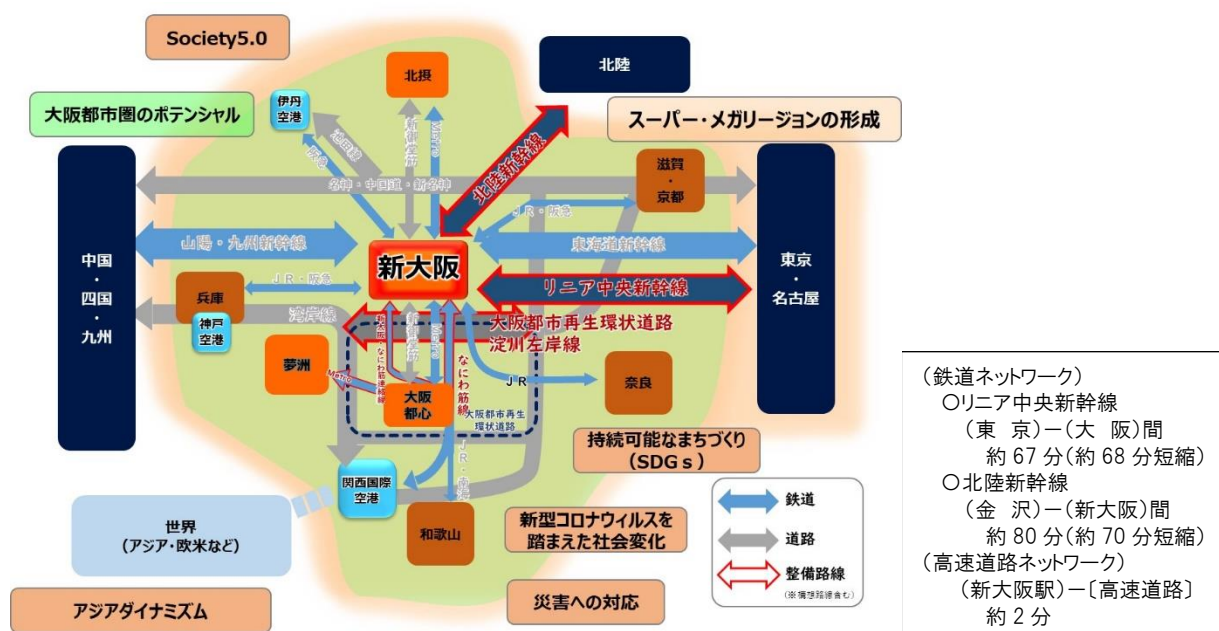


図 12 踏まえるべき社会状況と新大阪駅の広域交通ターミナル化の進展イメージ

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

《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、進化しつづける国際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良さという特徴を最大限に活かして、広域の人の流れを集めてまちに広げることで、アジアなど世界や東京をはじめとした日本各地から選ばれるまちとして、世界一の広域交通ターミナルのまちづくりを実現し、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。

国内外の広域交通ネットワークの構築、良好な都市空間の創出、アジアや日本各地で活動する人々の高密度な交流の促進などにより、新たな文化や価値を持続的に生み出し、これら大阪・関西・日本の各拠点と共有しつつ、世界に打ち出すことで、日本の成長につなげていく。

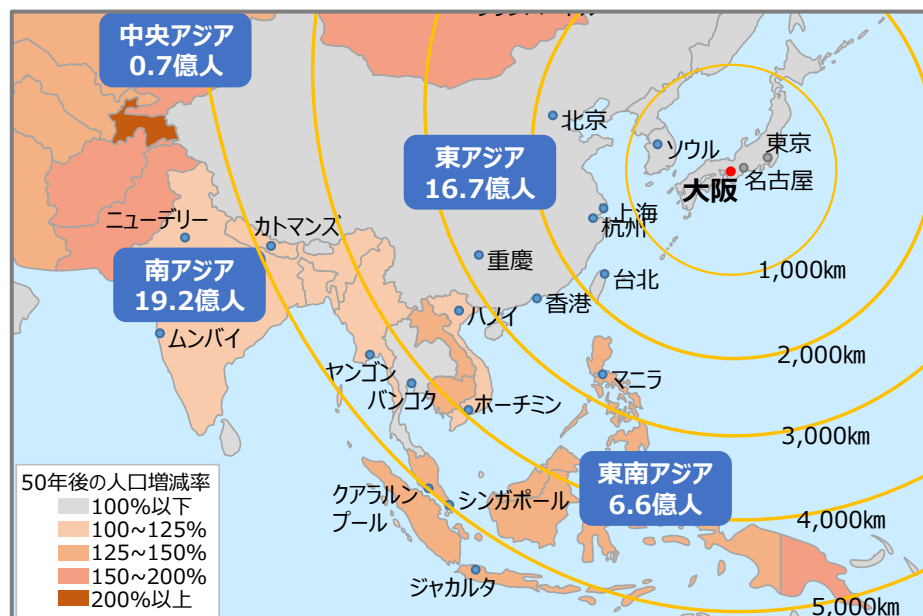


図 14 50 年後のアジア地域における人口

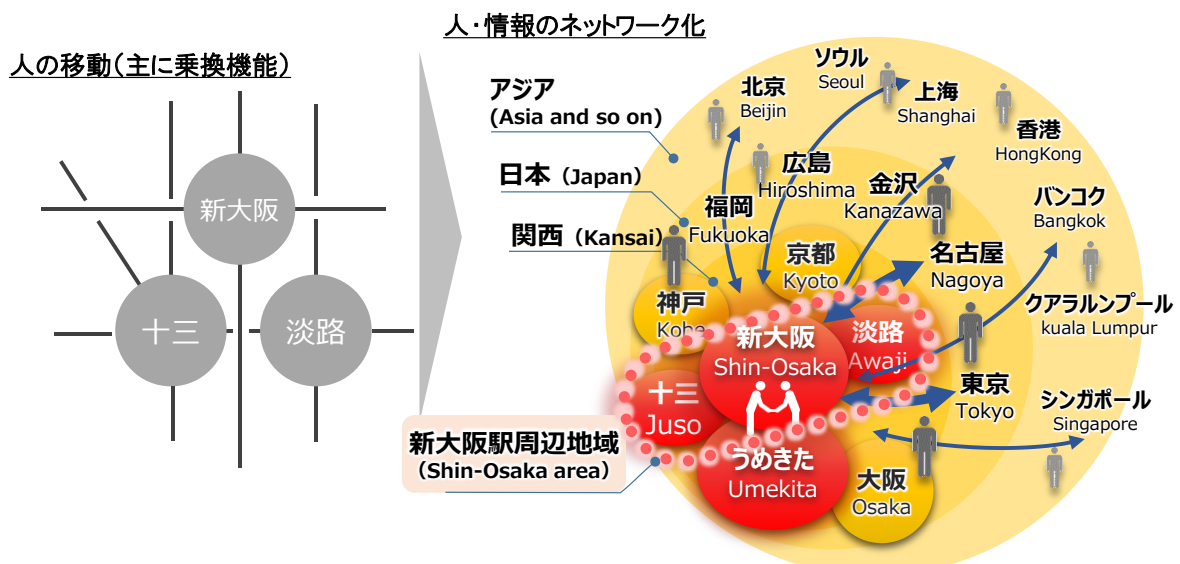


図 15 新大阪駅周辺地域と日本・世界とのネットワーク

4. 広域交通ターミナルのまちづくりにおいて踏まえておくべき主な視点

新大阪駅周辺地域のまちづくりを進めるにあたり、特に踏まえておくべき主な視点を以下に示す。

(1) 新大阪の地理的条件

① 広域のハブ拠点

新大阪駅周辺地域は、新幹線や高速道路などにより、スーパー・メガリージョンを形成する関東地方や中部地方、関西地方の都市圏、中国地方や四国地方、九州地方などの西日本、北陸地方の都市圏をつなぎ、関西国際空港とも直結し、アジア・世界ともつながる、広域のハブ拠点であり、広域で活動する人々が、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、スーパー・メガリージョンとの結節点となる新大阪駅周辺地域が広域で活動する人々との交流する場所となることが重要である。

そのため、新大阪駅周辺地域において、その広域のハブ拠点としての特色を活かし、海外をはじめとする他の都市圏の情報、文化が、人間関係を構築することで融合し、新たな価値を創り出し、日本の成長につなげていく。

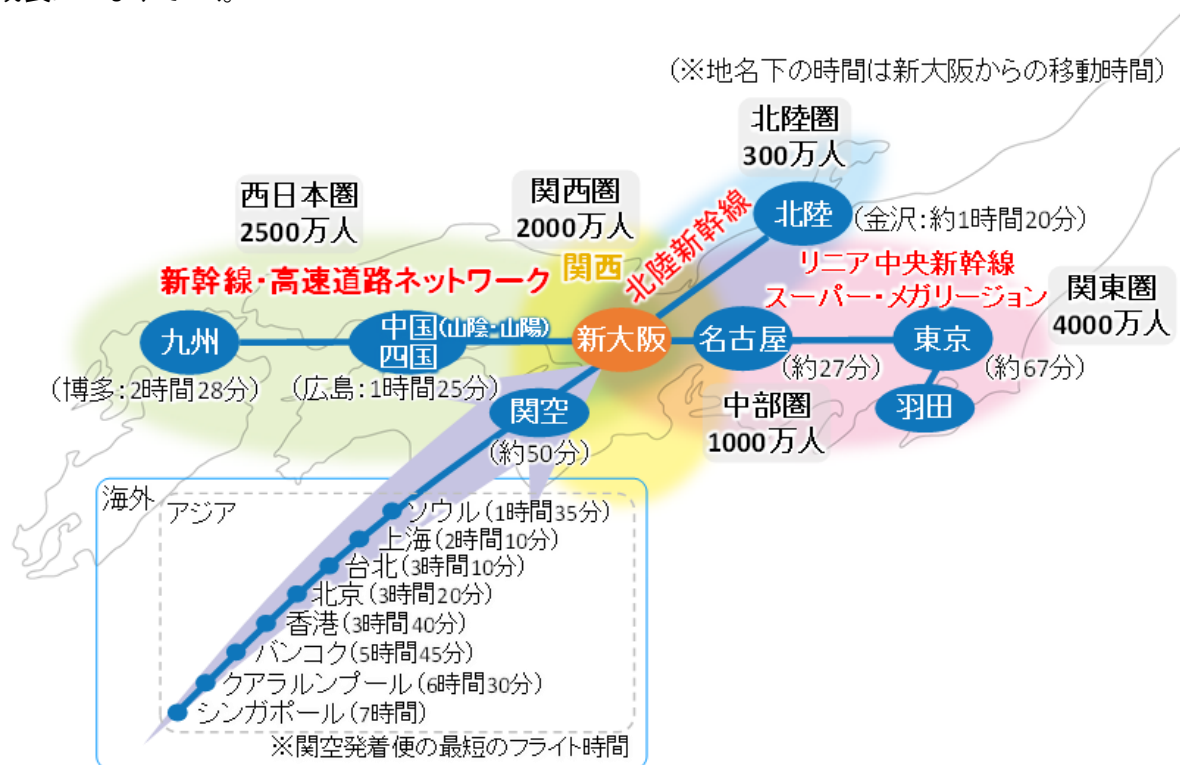


図 16 広域のハブ拠点としての新大阪



新大阪駅周辺地域は、国土軸、大阪都市軸の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。

日本海

北陸

東京
名古屋

京都

奈良

東大阪
(東部大阪)

京橋
OBP
森之宮

大阪
御堂筋

難波・天王寺

堺
(南部大阪)

和歌山

大阪都市軸

新大阪

北摂
(北部大阪)

伊丹空港

神戸

神戸空港

夢洲
舞洲
咲洲

大阪港

関空

中国
四国
九州

瀬戸内海

世界
(アジア等)

太平洋

淀川

国土軸
(新幹線・
高速道路)

- 22 -

(2) 新型コロナ危機を契機とした社会変化を踏まえた Society5.0(超スマート社会)の拠点のあり方

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など、スマートな社会が実現していく。

一方、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、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や、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。

また、一方で、新型コロナ危機を契機としたオンライン化の浸透に伴う、テレワーク、web 会議やeコマースの増加への対応、また、空間の過密に内在するリスクの回避をはじめ、東京一極集中など 1 か所への集中への懸念が高まり、都市機能や人の分散化が進む中で、アジアや東京などから「えらばれるまち」となるためには、新たな社会の変化に対応しつつ都市機能の集積を図っていく必要があり、より一層人を惹きつける環境整備が求められる。

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。

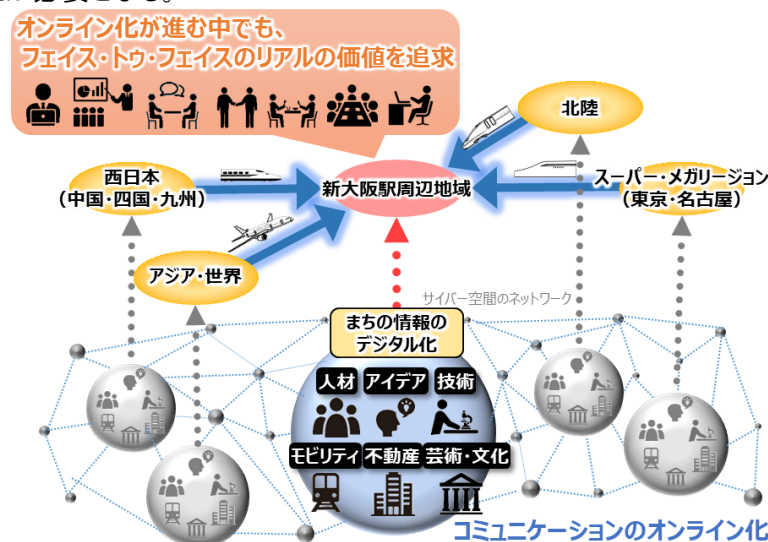


図 18 Society5.0(超スマート社会)における拠点のあり方



＜新型コロナ危機の主な社会変化への対応の視点と具体例＞

社会変化	影響	新大阪のまちづくりの検討の際に 配慮すべき視点(例)	具体的な内容の例
在宅勤務 テレワーク	電車通勤の 減少	＜徒歩圏に住環境がある特性を活かす＞ 新大阪駅周辺地域での徒歩圏の駅職住近 接・定着 (新大阪・十三・淡路の3エリアの効果的な役 割分担)	オフィスの多様化(ク リエイティブオフィ ス、テレワーク拠点、 コワーキング) まちとしての空間の 魅力、淀川の空間 活用 住機能の強化
	日常的に働く 場としてのオ フィス需要の 減少	＜新たなニーズをよびおこす＞ クリエイティブな人材の集積、web 会議のホ スト会議室	
	出 社 の 必 要 性の認識	＜オフィスの必要性の再認識＞ 社員教育、アイデア出し、コミュニケーション の場の提供	
Web 会議	出張の減少	＜リアルでないとできないことを集める＞ 意見交換、新商品の体験、企画会議、契約	交流するための契 約・体感などの目的 の創出、機能の強 化
E コマース	実店舗での 商品の購入 が減少	＜収益構造の変革の推進等＞ 五感へ訴求する体験の場、そこでしか手に 入らない物の提供	体験型、参加型、オ リジナリティ、ショーケ ース
空間	密な空間の リスク	＜オープンスペースの重要性＞ ゆとりのある空間、安心感のある空間	広がり、高さに余裕 のある空間

(3) エリアで活動する人の目線

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、より多くの人をひきつける場所にしていく。

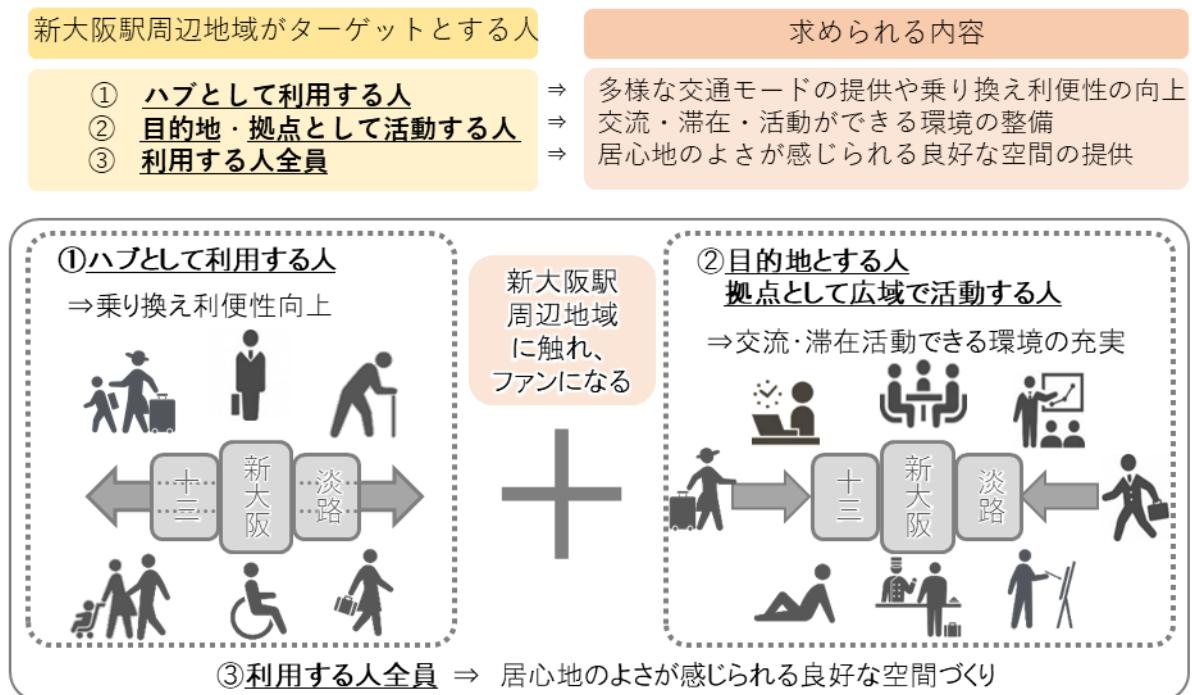


図 19 利用者目線から求められる新大阪駅周辺地域の機能



5. 日本・アジアの発展に向けて新大阪駅周辺地域が担うべき役割と導入すべき機能と各エリアの分担

(1) 新大阪駅周辺地域が担うべき役割と導入すべき機能

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スーパー・メガリージョンの西の拠点、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関西・西日本・アジアから人を迎え入れる国際都市のゲートウェイの役割を担っていくことが重要である。

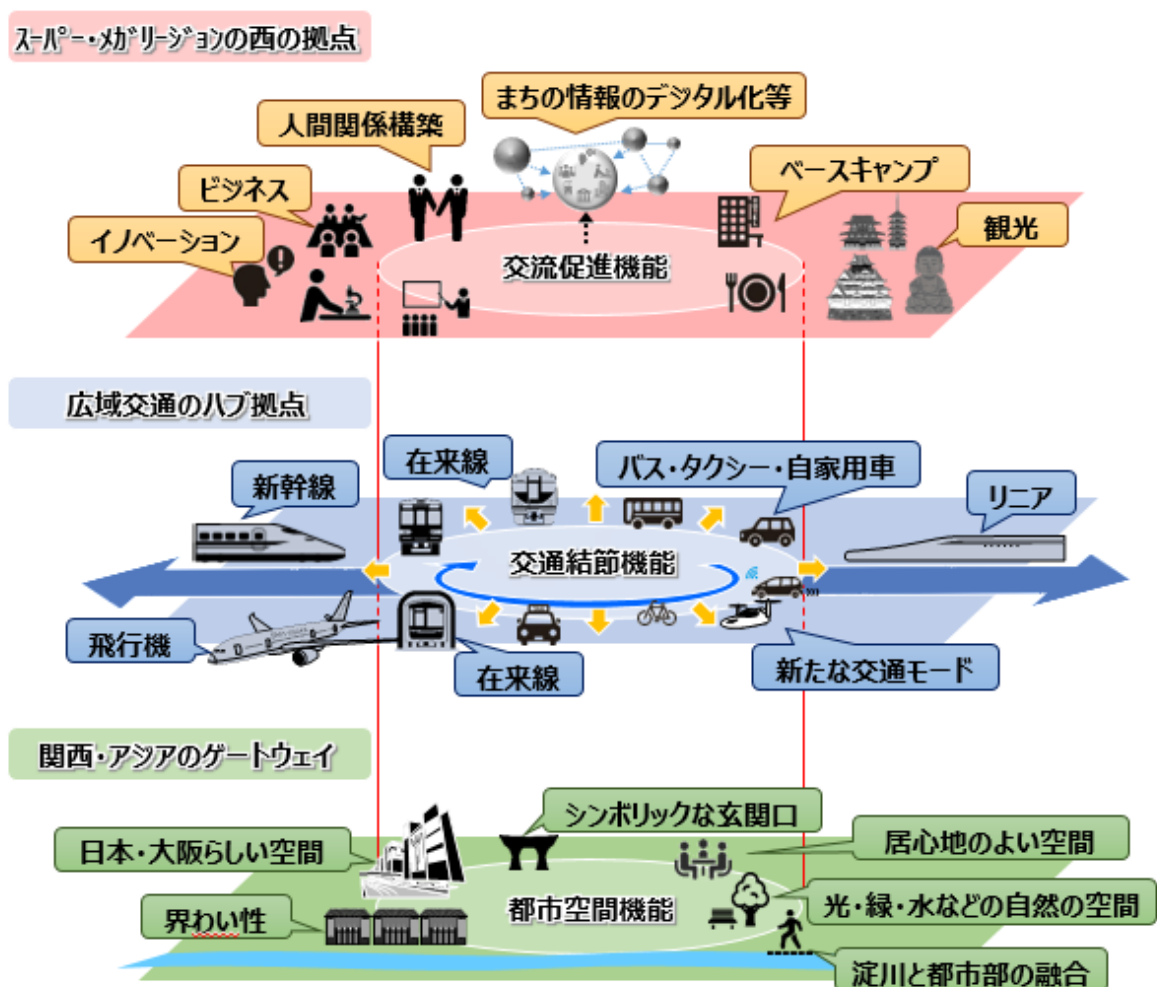


図 20 新大阪駅周辺地域が担うべき役割と導入すべき都市機能

(2)新大阪、十三、淡路の各エリアの分担

新幹線や高速道路といった基盤を活かし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、十三、淡路の3つのエリアが徒歩圏に居住エリアを持つというポテンシャルを踏まえて、それぞれの立地特性やゆかりを活かしながら、来訪といった一時的なエリアの利用から、働く、住むといったエリアへの定着を視野に入れて、3つのエリアが一体となって、魅力の高い拠点の形成を図る。

新大阪駅周辺地域全体としては、3つの駅を中心とした来訪者の徒歩圏において、防災性を高めることはもとより、現状の土地利用にも配慮しながら、交流促進・交通結節・都市空間の機能向上を図る。

(新大阪駅エリア)

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り、3つのエリアのリーディング拠点として、国内外の広域の人の流れを集めて、まち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、広域交通結節施設として人の空間の拡充や高速バス拠点化、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。

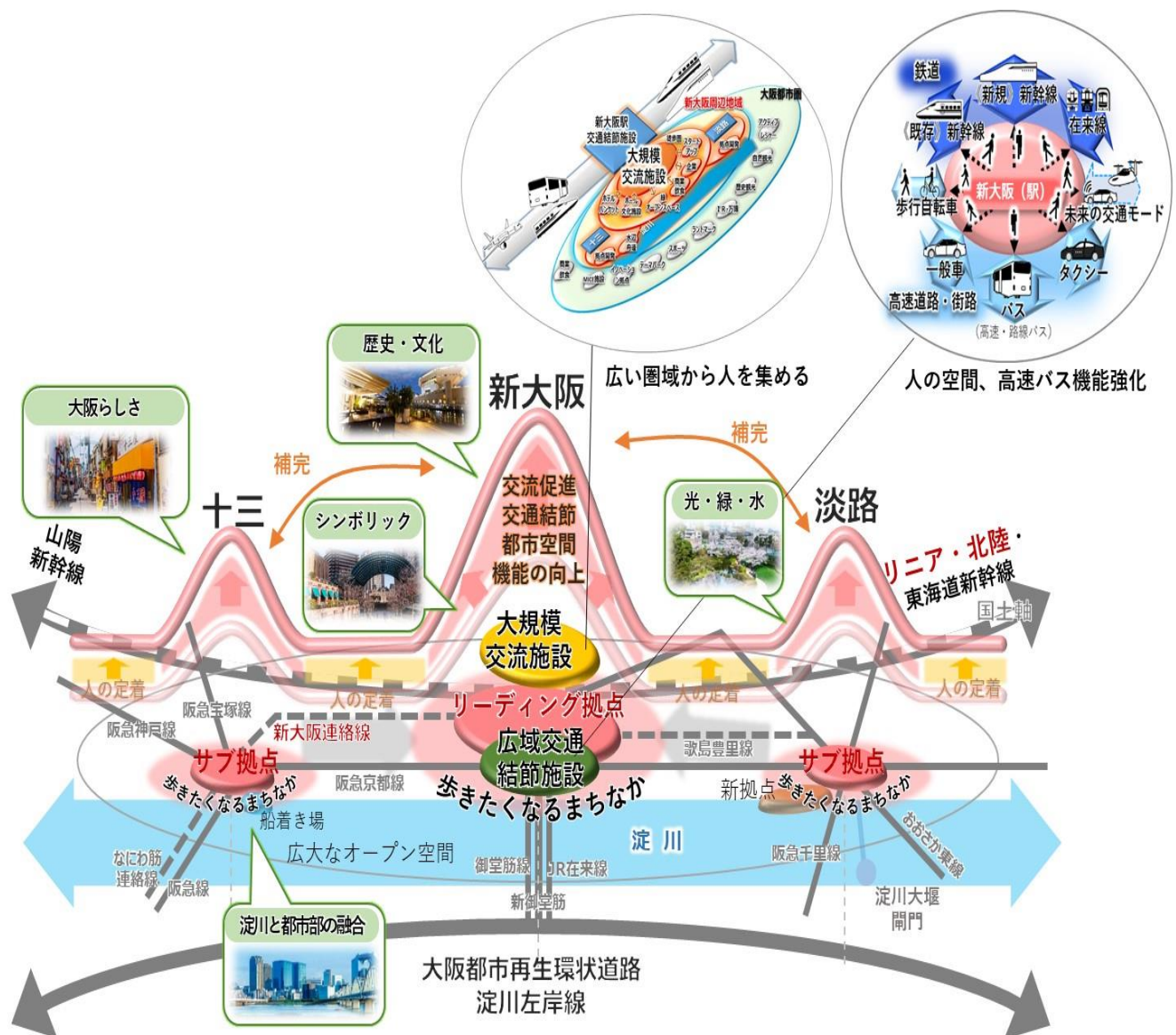
(十三駅エリア・淡路駅エリア)

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も、懐かしさや、空間的なゆとりなど新大阪に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、新大阪駅エリアの役割や広域的な機能を補完するサブ拠点としての役割を担うことで、3エリアが一体となって魅力の高い拠点を形成する。

(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。

(新大阪、十三、淡路の各エリアの分担イメージ)



	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	新大阪駅エリアと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（リニア中央新幹線、淀川左岸線など）を結節し、広域の人の流れを当地域に広げる。	新大阪駅エリアと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跡地を活かして、ゆとりのある都市空間を形成する。

(参考)居心地が良く歩きたくなるまちなか



抜粋：都市の多様性とイノベーションの創出に関する懇談会 中間とりまとめ報告書 (国土交通省 令和元年6月)

(3)導入すべき都市機能の具体的な考え方

①スーパー・メガリージョンの西の拠点(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が集まり、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・エンターテインメントなど、国内外から人が集まり、広域の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、アジアなど世界で広域的に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。

特に日本だけでなく世界がターゲットとなるため、これらの人の集積を図るためのコア機能が重要である。



(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の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 21 交流促進機能(ビジネス・産業)

《観光・文化・エンターテインメント》

新大阪駅周辺地域が持つ圧倒的な広域交通アクセスを活かし、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、日本各地を巡る観光客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とともに、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。あわせて、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さらに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）

○目的地と観光客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良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 22 交流促進機能(観光・文化・エンターテインメント)

＜ビジネス・産業、観光・文化・エンターテインメント機能を支える付帯機能＞

ビジネス・産業、観光・文化・エンターテインメント機能と一体的に駅周辺の低層部の賑わいを高めていく一定の商業機能の集積が必要である。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、一体的に魅力ある商業機能の集積を図る。

(取組みの方向性)

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出すために、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。

イノベーションや経済開発、スタートアップ・ベンチャー育成、サービス、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入れるネットワークとして発展させていく必要がある。

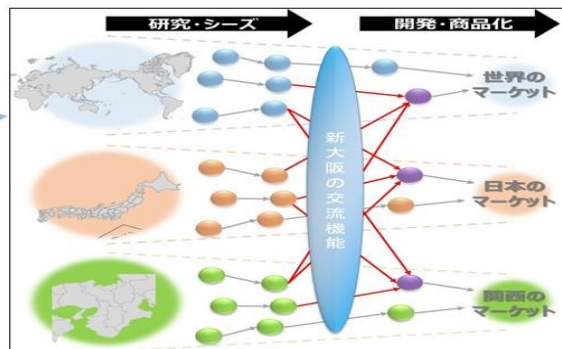
特に新大阪駅エリアにおいては、広域交通ネットワークの結節点の特性を活かした、コアとなる集客施設や文化施設を中心として、賑わい創出に資する機能の集積を図る。また、十三駅エリアや淡路駅エリアにおいては、新大阪駅エリアに導入する機能のサポート、補完する機能を導入する。

【新大阪駅エリアにおける交流促進機能のコアとなる機能の一例 大規模交流施設】

(スーパー・メガリージョンの西の拠点としてのコア機能の導入の基本的な考え方)

- ・広域交通ネットワークが持つ広い圏域(世界、日本各地)の多くの人々が交流し、都市総合ランキングの高い世界の主要都市に勝る国際競争力の強化のシンボルとなる施設
- ・世界や日本全体と関西の交流による大阪の産業・ビジネス・文化の発展(広域からの流入・発信、マッチング)
- ・人や企業の集積・ネットワーク形成、エリア満足度の向上、関西のクリエイティブクラスの定着

(広域からの流入・発信、マッチング)



(新型コロナ危機を契機とした社会変化との関係)

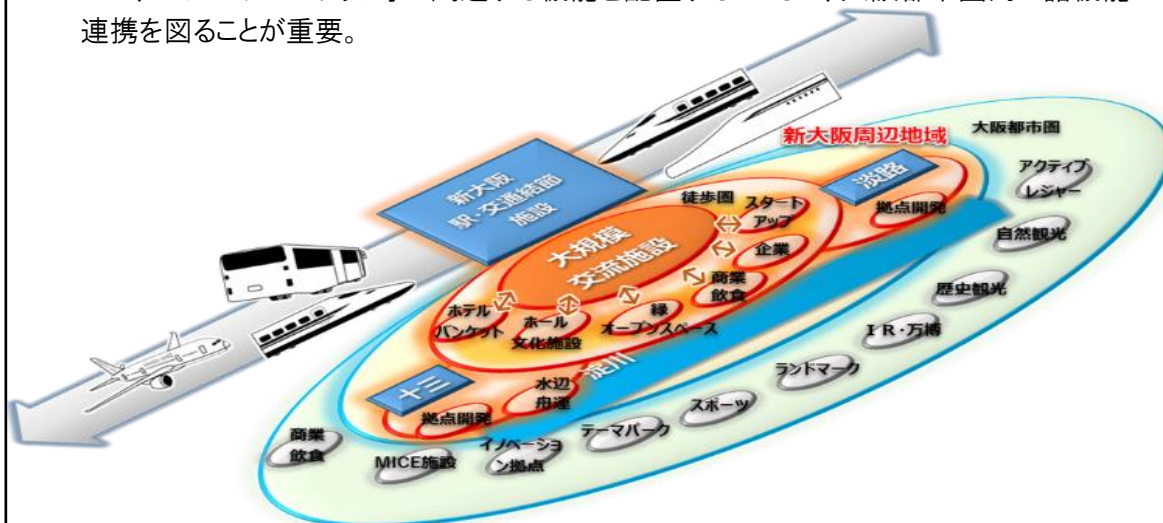
- ・オンラインで代替できないリアルならではの価値
- ・サイバー空間(仮想空間)とフィジカル空間(現実空間)のハイブリッド

(コアとなる機能の視点)

- ・人と人との交流促進の程度、将来における普遍性、空間活用の多様性、関連他施設との競合

(コア機能(キーコンテンツ)の導入の一例)

- ・交流を促進する効果が高く、将来における普遍性があり、空間活用において多様性のある展示会場との親和性が高い
- ・展示会場の機能を持ち合わせた、人が集まり様々なコトを催せる多目的で大規模な交流施設の立地が望ましい。
- ・大規模交流施設の効果を高めるには、施設直近はもとより、十三・淡路エリアおよび淀川を含めて、ホテルやバンケット等の関連する機能を配置するとともに、大阪都市圏内の諸機能との連携を図ることが重要。

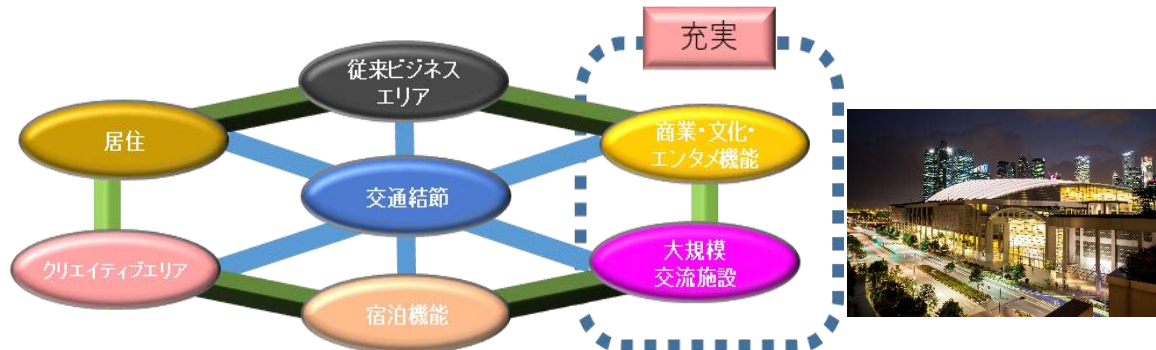


(新大阪駅エリアの交通結節施設に近接する大規模交流施設と周辺機能との連携イメージ)

(参考)海外都市拠点における大規模交流施設

海外主要都市拠点には多様な機能がバランスよく配置されている。

一方で、大阪駅・新大阪駅周辺には多目的に交流する大規模施設がない。



国	都市	駅	概ね 1 km 圏内の大規模交流施設
イギリス	ロンドン	キングスクロス駅	劇場・博物館・図書館
アメリカ	ニューヨーク	ペンシルベニア駅	アリーナ・展示場・シアター
フランス	パリ	パリ北駅	展示場・美術館・博物館
デンマーク	オーフス	オーフス中央駅	ホール・美術館・展示場
シンガポール	シンガポール	シティーホール駅	展示場・国立公園・国際会議場

(参考)大規模交流施設の分類

主目的	大規模交流施設 (内容)	交流	普遍性 (オンライン化)	空間活用 の多様性	市内施設の事例
ビジネス	展示会場 新技術発表 会、BtoB、 BtoCの各種イ ベント	高い	モノに 触れる などは 不可	高	(臨海部) インテックス大阪 (都市部) マイドーム大阪
	会議場 (国際会議)		会議自 体は可 能	目的 に特化	大阪府立 国際会議場
エンターテインメント	アリーナ (ライブ・スポーツ)	低い	映像な どによ りオン ライ 化可 能	中	大阪城ホール
	劇場 (演劇)			目的 に特化	オリックス劇場
	音楽・ホール (コンサート)				ザ・シンフォニー ホール
	美術館 (芸術)				大阪中之島美術館

(参考)第5回検討協議会 大阪観光局 田中委員資料

「滞在したくなる新大阪～そのための中核施設「MICE 会場」～」より抜粋

1. MICE会場が中核施設になる理由

滞在する「目的」を創る施設だから

① 大阪の使命

- 日本全体の発展とリスクヘッジのため、もう一つのエンジンになる
- 東京一極集中に終止符をうち、地方都市発展のトップランナーとなる
- 2025万博、IR誘致等を経て、関空からの訪日外国人の増加が確実。全国に送客する都市となることで発展を目指す



② 新大阪駅の使命と、それを実現するMICE

- 国内屈指の交通結節点となる新大阪を「通過点」ではなく、世界中のビジネスパーソンが「集まり、滞在する場所」にする。その「目的」を創るのがMICE。
- 海外では、MICE会場は空港、港、道路と同じ経済インフラ・集客装置と認識（日本は貸館ビジネスと捉え、稼働率だけを追求…）
- MICE会場は多目的空間。新作発表会、商談会、見本市、コンサート等、多彩に活用可能。それゆえ、産業・観光振興、企業集積の観点でも有効。
- 空間規模が大きいので、街のシンボルに（ドイツ、アメリカ、シンガポール…）。

2. MICEは今後どうなるのか？

本質的価値は変わらない

① 人・モノ・情報を一堂に集め、商売、イノベーションを生み出すMICEの価値は普遍的（不変）

以下のような価値は、オンライン技術で代替困難。

- 商取引・購買（手で触って、確かめてから、買いたい）
- 確かな人脈構築（高額商品の取引、新規取引など信頼関係構築が必要）
- 非日常空間（日常の業務から切り離されて、集中して参加したい）



② オンライン技術はMICEの価値を高める「ツール」

オンライン技術はMICEとの対立概念ではない。参加者の数や範囲を拡大し、MICEの価値を高める道具である。



- 1995年ごろインターネット普及時、「インターネットによって展示会や国際会議はなくなる」と言われたが、むしろ逆の結果に。すなわち、インターネットのおかげで、MICEのプロモーションが効率的、安価で行えるようになり、参加者が劇的に増え、MICEは世界中で開催件数が年々増え続けている。

- 2000年ごろのITバブルの時期。オンライン会議やバーチャル展示会のソリューションが多数出現したが主催者は使用せず。その理由は、リアル開催の方が参加者を圧倒的に満足させられるから。現在は人と人が出会うことが難しい状況なので、多くの主催者はやむをえずオンライン技術を選択。コロナが落ち着いたらどうなるか？

- オンライン技術は今後も進化させ、主催者はMICEの価値向上の道具として積極的に利用すれば良い。（例）時間的・物理的等の理由で参加できない人に、一部のメリットを提供、将来の来場意欲を高めてもらう手段として。また、MICEでの出会いの精度を上げるツールとして（会いたい人、見たい製品に出会う、濃い商談を行う）。

③ 長期的にMICEは再び成長軌道に。「会場が大きいほど、より多くの、より大きなMICEを誘致できる」という原則も不変。

全国の主要MICE主催者・運営事業者によるヒアリングから得られた事実。

- Exhibitionの主催者は、スペース代から利益を得る現在のビジネスモデルを手放そうとしていない。人材募集も積極的。
- オンライン開催となった学会主催者の殆どが、「コロナが落ち着いたらリアルで開催したい」と言っている。2022年以降の学会・国際会議の案件も決まり始めている。
- ほとんどの主催者は、すでに予約している2021年度以降の会場をキャンセルしておらず、依然として会場が予約しづらい状況。
- 世界の調査も市場拡大を報告、主要主催者の動きもリアルでのMICE再開が主流。

3. 既存のMICE施設と競合しないか？

NO！

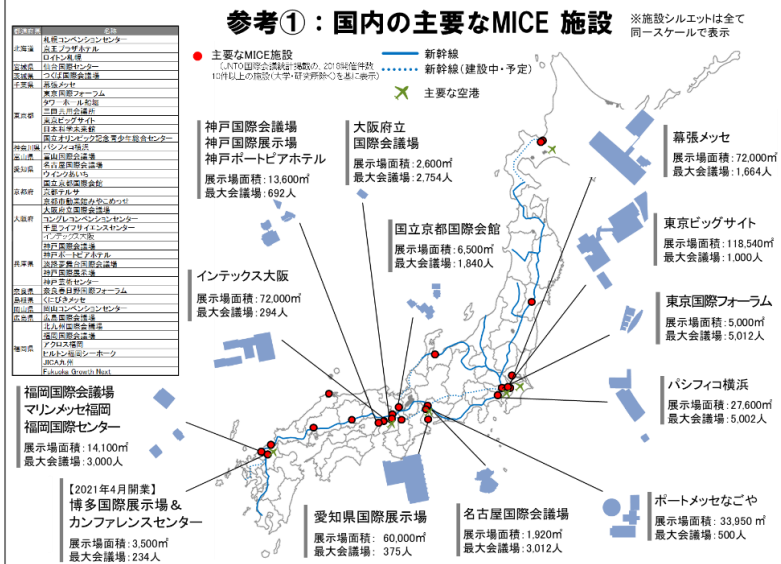
- 世界と比べ、大阪（日本）の展示面積は圧倒的に少ない。
- コロナ禍を受けても、2021年度以降、インテックス大阪、グランキューブ、大阪城ホールも依然として会場が取りづらい状況であり、多くのMICE案件を大阪は逃している。
- 従って、そもそもMICE会場が大阪にできることは、既存の需要を食うという状態ではなく、機会損失を防ぐうえで大きな利点がある。

近隣都市との会路面積比較

会場名	2020年現在	2040年予定	都市の合計	備考
東京	東京ビッグサイト	14.1	12.5	12.5
千葉	幕張メッセ	7.2	7.2	7.2
大阪	インテックス大阪	7.0	7.0	7.0
	旧MICE施設	—	—	—
	新大阪駅周辺MICE施設	—	—	—
名古屋	AICHI SKY EXPO	6.6	6.6	6.6
	ポートメッセなごや	3.4	3.4	3.4
ソウル	KINTEX	10.1	10.1	10.1
	COEX	3.6	3.6	3.6
北京	New China International Exhibition Center (NCIEC)	10.6	10.6	10.6
	China International Exhibition Center (CIEC-Beijing)	5.3	5.3	5.3
上海	National Exhibition and Convention Center (Shanghai)	40.4	40.4	40.4
	Shanghai New International Expo Centre (SNIEC)	20	20	20
	Shanghai World Expo Exhibition & Convention Center	6.7	6.7	6.7
香港	HuixiWorld-Expo	7.2	7.2	7.2
	Hong Kong Convention & Exhibition Centre	6.6	6.6	6.6
台北	Taipei Nangang Exhibition Center, Hall 3,2	7.5	7.5	7.5
	Taipei World Trade Center	2.7	2.7	2.7
シンガポール	Singapore Expo Convention and Exhibition Centre	10	10	10
	Marina Bay Sands	3.1	3.1	3.1
	Changi Exhibition Centre	3.5	3.5	3.5

単位：万㎡
展示面積1万㎡以上の施設

参考①：国内の主要なMICE施設



参考② 国内MICE会場と新幹線駅からの距離

施設名	展示面積	最大会議場	新幹線駅	距離
東京ビッグサイト	11.9ha	約1,000人	東京品川	6.0km 5.0km
東京国際フォーラム	0.5ha	約5,000人	東京	0.5km
パシフィコ横浜	2.8ha	約5,000人	新横浜	5.7km
愛知県国際展示場	6.0ha	約400人	名古屋	35.5km
ポートメッセなごや	3.4ha	約500人	名古屋	14.0km
福岡国際会議場	1.4ha	約3,000人	博多	2.3km
マインドーム大阪	0.5ha	約200人	新大阪	6.3km
インテックス大阪	7.0ha	約300人	新大阪	13.1km
新大阪駅の新MICE会場	1.0ha		新大阪	0km

②広域交通ネットワークの一大ハブ拠点(交通結節機能)

高速道路の利便性を兼ね備えた新幹線ネットワークの中央駅としての役割を果たすこととなる新大阪駅において、空港、鉄道、高速道路が一体となって日本国内(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ることで、その効果に関西・西日本へ波及させる役割を担う。

新大阪駅周辺地域においては、関西・西日本各地とのアクセスを向上させるために、新幹線、特急、高速バスといった広域公共交通のアクセスに特に配慮しつつ、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、広域流動を集めるとともに、まちへのひとの流れを生み出せるように、交通結節機能を強化する。

また、進展する技術革新に適応しながら、継続してアップデートしていくことが重要である。

さらに、国内外から訪れる多様な人々が安全に安心して移動できるよう、ユニバーサルデザインのまちづくりを進める。

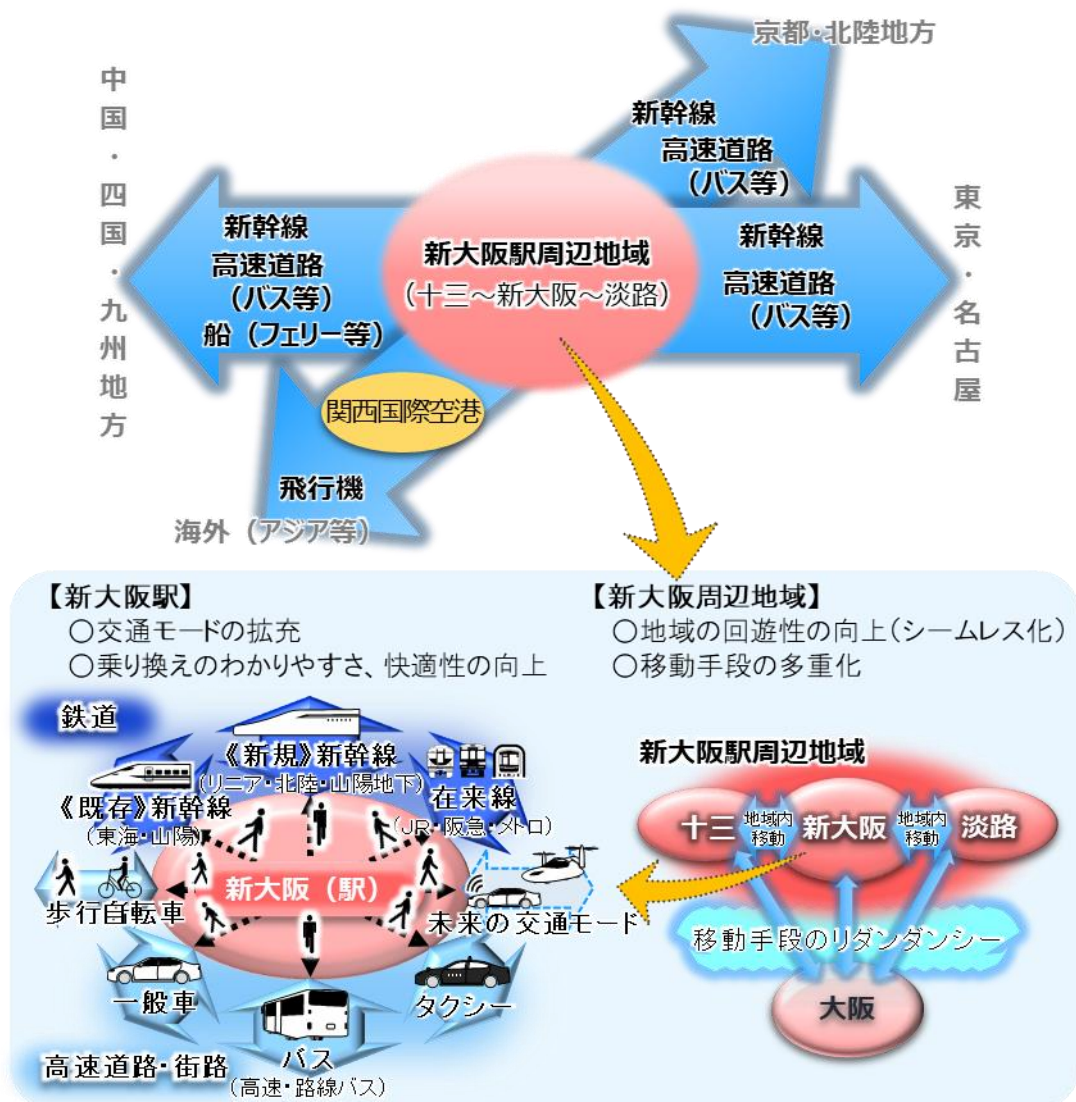


図 23 交通結節機能

《新大阪駅》

新大阪駅の交通結節機能は、鉄道駅と交通結節施設から形成され、リニア中央新幹線や淀川左岸線などの広域交通と、JR、大阪メトロなどの在来線や新御堂筋などの地域交通といった異なる交通モード間を円滑につなぐとともに、広域の人の流れをまちにつなぐ重要な役割を担う。

リニア中央新幹線の利用、目的地としての来訪、大阪府域の広域的な集客施設への人の輸送の利便性向上を図るため、広域自動車交通（高速バスの拠点化）の強化と、端末交通モードの拡充を図りつつ、利便性、円滑性、快適性をもちつつ、また、安心感を与える空間づくりをめざし、平常時だけでなく、災害時の対応（避難空間の確保、避難誘導など）にも配慮する。

ICT や AI などのスマート技術等の最新技術の導入し、人に寄り添ったサービスの提供を前提として、革新的モビリティデザインの実現に向けて、関係者が連携して取り組むことが重要である。なお、サイバー空間とフィジカル空間をミックスさせて検討を進めるものとする。

（導入または配慮すべき内容の例）

- ・わかりやすい人の動線の確保
- ・歩行者空間と自動車の空間の分離
- ・シームレスでわかりやすい乗り換えを支える ICT（サイバー）と、サインや視認性（フィジカル）の連携
- ・自動運転などの次世代交通の発着地
- ・高速道路ネットワークを最大限に活かす大規模なバスターミナル
- ・タクシー、バス、自家用などの自動車交通のアクセスを支える広場、アクセスの円滑性
- ・車いす利用する方などの利便性、快適性（ソフト・ハード）の確保
- ・国際化に対応する多言語対応
- ・災害発生時の避難場所やエネルギーの確保
- ・技術革新に備えた拡張余地の確保



《新大阪駅周辺地域》

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みを組み合わせる必要がある。

（導入または配慮すべき内容の例）

- ・エリア内外の各機能を繋ぐ道路・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・ハード両面でのうめきたと新大阪駅を繋ぐネットワークの多重化



（取組みの方向性）

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。

新大阪駅では乗り換えの利便性とまちへの人の広がりにも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、十三および淡路では、新大阪との円滑なネットワークの形成を図るほか、新大阪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。

さらに新大阪、十三、淡路を一体的に捉えて、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。

【新大阪駅の交通結節機能(広域交通結節施設)】

○広域交通結節施設の全体像

新大阪駅は、リニア中央新幹線や淀川左岸線などの交通モードの異なる広域交通をつなぐとともに、広域交通により集まる広域の人の流れをまちやローカル交通につなぐ重要な役割を担っており、利便性(多様な交通サービスの提供)や円滑性(乗換の待ち時間の短縮)、快適性(わかりやすい動線)に加えて、防災機能を併せ持った広域交通結節施設を整備する必要がある。広域交通結節施設は、人中心の空間とし、歩行者の空間、自動車等交通の空間、利用者サービス空間から構成するものとする。



新大阪駅の広域交通結節施設

○歩行者の空間及び利用者サービス空間

新大阪駅における円滑な乗換や駅からまちへ広がる流れを生み出すため、歩行者の空間として、円滑な乗換動線やまちへ広がるデッキネットワーク等を構築するとともに、新大阪駅において滞留する人の利便を高めるため、人が滞留できる広場や交流施設、飲食・店舗・休憩所、手荷物預かり所等をシンボリックな空間で構成する必要がある。

○自動車等交通の空間

端末交通(タクシー、一般車、バス等)及び広域交通(高速バス等)の乗降施設、駐車場、駐輪場といった交通に係る空間を、歩車分離を図りながら整備する必要がある。さらに、将来需要の変化に対応できる拡張性の確保も必要である。

(高速バスの拠点化)

大阪都市再生環状道路淀川左岸線の整備により新御堂筋を介して約1.7kmとなる高速道路ネットワークへの近接性を活かし、鉄道に加えて、高速バスを活かし、西日本をはじめ各地へのアクセス性を確保することが重要である。

高速バスの拠点化においては、西日本各地へのアクセス性の確保の観点から多様なバス事業者の受入を可能とするとともに、新大阪駅エリアのシンボルとなるようバス停の集約化を図る。



(関西4環状ネットワークと新大阪)



(淀川左岸線整備による新大阪の高速道路の利便性向上)

(参考)新大阪駅の交通結節施設を検討する際に踏まえるべき交通流動変化

(高速道路と新幹線ネットワークを繋ぐ交通結節点の規模)

①リニア中央新幹線整備による新大阪駅の乗り換えの増加への対応

- ・伊丹空港―羽田空港、関西国際空港―羽田空港の国内便からの交通流動の変化
- ・山陽新幹線からのリニア中央新幹線利用
- ・山陰や四国などの高速道路利用(高速バス等)による新大阪乗り換え
- ・アジア・欧米などから関西国際空港(鉄道・高速バス等)からの乗り換え

(新大阪におけるリニア中央新幹線利用の交通流動変化の例)



(新大阪の拠点性向上による目的地化)

②新大阪の目的地化による広い圏域からの交通需要の増加



(新大阪駅から大阪や関西の施設への送客)

③新大阪駅と関西の各集客施設などとの鉄道・道路のダブルネットワーク化

(例) 大阪府域の広域的な施設への送客



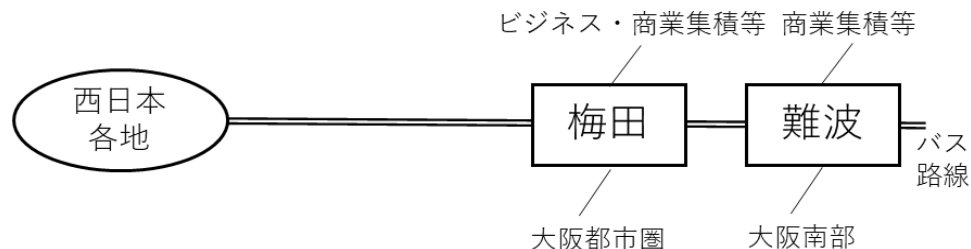
(参考)新大阪駅の高速バス拠点と市内のバス拠点との役割分担

リニア中央新幹線等の整備による新大阪駅における乗換の増加や新大阪駅周辺地域の目的化による交通需要の増加、関西の広域的な集客施設への送客による需要増加への対応及びバス拠点機能のリダンダンシーの確保を図るため、既にビジネスや商業が集積しており、高速バスの利用需要がある梅田や難波に加えて、新たな高速バス拠点を新大阪駅に設ける。

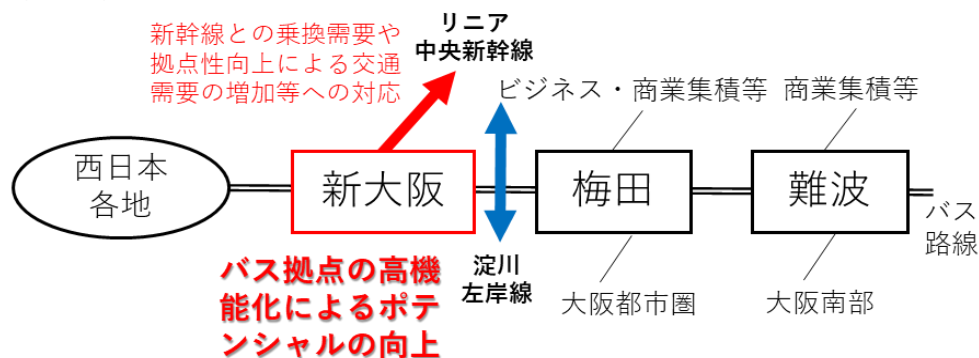
さらに、バス停の集約や待合空間の充実、バス待機空間の確保などによる高機能化を図り、バス拠点としてのポテンシャルの向上を図る。



(現状：新大阪を経由しないパターン)



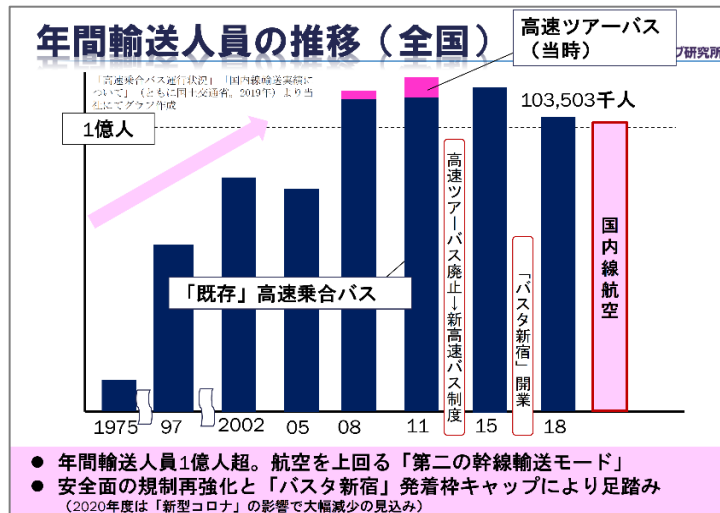
(将来)



(参考)第4回検討協議会 高速バスマーケティング研究所 成定委員資料

「高速バス発着機能の強化について」より抜粋

○高速バスの輸送人員の推移



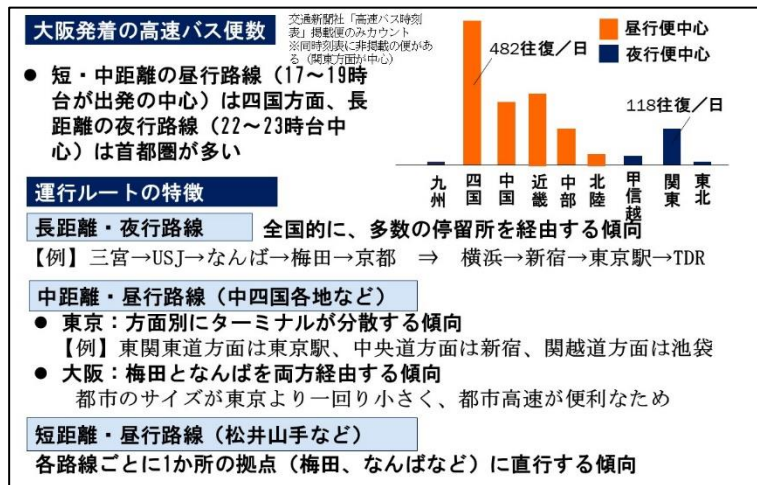
○高速バス市場の特徴

- 1 夜行路線は1割程度。長距離（おおむね片道350km以上）限定**
 - 毎日約15,000便（全国）のうち、短・中距離の昼行路線が9割近く
 - 2 利用の中心は「地方の人の都市への足」**
 - 鉄道直通がない区間では高シェア
 - ・大阪府⇄徳島県の流動に占める高速バスのシェア 86.3%
 - 鉄道と競合する区間では、地方側在住者の比率大
 - ・岡山県民の大阪へからの流動に占める高速バスのシェア19.9%
 - （大阪府民の岡山へからの流動 5.8%）
 - 3 地方側でシェアが高い背景**
 - 高い認知度 乗合バス事業者は「地元の名士企業」
 - パーク＆ライドが定着 高速道路IC周辺に巨大駐車場を整備
 - 都市側で中心市街地（官庁街、繁華街）に直接乗り入れ
 - 4 長距離・夜行路線は若年層が中心**
 - 大都市間路線（首都圏～京阪神など）は2006年以降、ウェブ活用で急成長。多数の既存／新規事業者がウェブ上で競合
- 「老若男女」多様な利用。「若者が節約」イメージは一部の夜行便に限定
 - 地方部と大都市との交流に大きな存在感

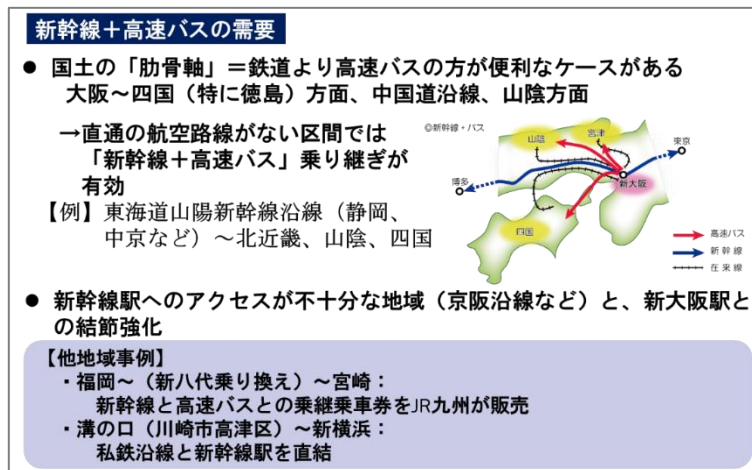
○高速バス以外のバスサービスの需要

- FIT（個人自由旅行）化が進展するインバウンド**
- | 従来：団体ツアーで訪日 | 現状・今後：FIT |
|-------------------------------|--|
| ● 全行程を添乗員が同行 | ● 家族や友人単位で行動 |
| ● 到着空港で貸切バスに乗り込み | ● 公共交通を乗り継いで旅行。立ち寄り先で、着地型（現地参加型）ツアーに参加 |
| ● 立ち寄り地（名所旧跡、免税店など）に貸切バスで直接訪問 | |
- 立ち寄り地（例：心齋橋）での駐車スペース整備から、「着地型ツアー（定期観光バスを含む）発着のメッカ」整備へ
- その他の貸切バス乗降の需要**
- 発地型ツアーの集合場所**
- 大阪周辺の方対象の、旅行会社の国内ツアーの集合・乗車場所
- 新幹線の「受け」**
- 鉄道で到着する団体（修学旅行生など）がバスに乗り換え（または逆）
- 国内旅行においても貸切バスの需要は根強い

○大阪発着の高速バスの現状



○広域における大阪の高速バス需要



○大阪における高速バス以外の需要



③関西・西日本・アジアから人を迎え入れる国際都市のゲートウェイ(都市空間機能)

国内外から多くの人々が訪れ、活動することとなる新大阪駅周辺地域では、日本の国際都市としての顔にふさわしい高い魅力を持った都市空間が必要である。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、「懐かしさ、界わい性、やさしさ」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 24 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続した賑わいが溢れる駅前広場空間の確保
- ・連続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、界わい性、なつかしさのある空間の共存
- ・淀川の空間の活用
- ・持続的な都市空間づくり

(取組みの方向性)

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、懐かしさや界わい性のある空間など、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の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跡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

大阪の顔として、新大阪駅に降りたった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良い空間を、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

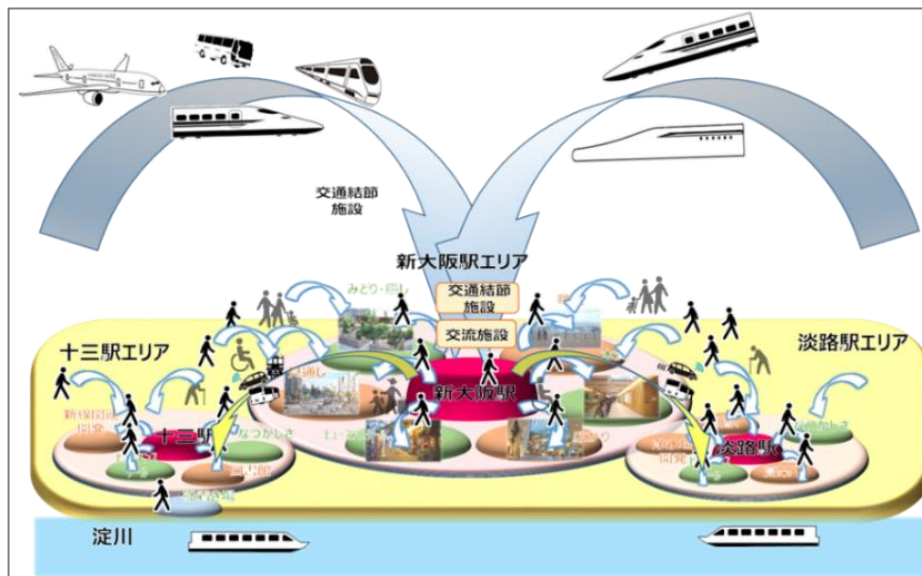


図 25 駅からまちへ広がる都市空間の演出のイメージ

<ハツとする・ピカピカの空間>

人工的

東京ミッドタウン(千代田区)

東京駅丸の内駅前広場
(千代田区)

広い高い

行幸通り(千代田区)

シンジュー園(渋谷区)

整形

丸の内仲通り(千代田区)

渋谷ストリーム(渋谷区)

眺望・見透景

渋谷スクランブルスクエア
(渋谷区)

大手前通り(姫路市)

ガラス質
金属

東京ミッドタウン
(千代田区)

KITE(千代田区)

<ホッとする空間>

自然的

日比谷公園心斎橋(千代田区)

大手前通り(千代田区)

狭い低い

有楽町カド下(千代田区)

法善寺横丁(大坂市)

不整形

スペイン坂(渋谷区)

大手町の森(千代田区)

囲繞風景

和田倉噴水公園(千代田区)

Yamanote Garden
(姫路市)

木質・石材

東京ミッドタウン日比谷
(千代田区)

コルテ日本橋アネックス広場
(千代田区)

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)

サンフランシスコ セールスフォース



ニューヨーク ワールドトレードセンター



ロンドン キングスクロス



香港 西九龍



(参考)日本ならではの木質の活用による居心地の良さの演出(国内の事例)

京阪中之島線 なにわ橋駅



京阪電鉄 提供資料

西日本鉄道路天神大牟田線 柳川駅



東急電鉄池上線 戸越銀座駅



JR九州日豊本線 日向市駅



6. 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

3つの機能の向上を図る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)”の両輪の取り組みを、官民協調協働で行いながら、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、地域のブランディング、良好なコミュニティの形成、文化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置いて、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、賑わい創出、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り組みなど)

(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

まちづくり方針を用いて、新大阪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っ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まちづくり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いながら、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、取り組みを進めるものとする。

7. 各エリアのまちづくりの具体化に向けて

新大阪駅周辺地域のまちづくり全体構想の実現に向けては、各エリアにおいて、民間都市開発の具体化及び公共施設整備プロジェクトの組成のタイミングを踏まえ、公共・民間のプロジェクト実施に必要な具体的な方向性を示すエリア計画を作成、更新し、まちづくりの取組を進める。