

第7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6月20日（月）10：00～11：30

■場 所：大阪市役所7階 第6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

2. 新大阪駅周辺地域の都市再生緊急整備地域（素案）

・地域整備方針（素案）

・都市再生緊急整備地域の区域（素案）

3. 今後の進め方

・都市再生緊急整備地域の指定に向けて

○閉会

■要 旨：

1. 開会

（会長）

- ・非常にお忙しい中、ご出席いただき感謝する。
- ・新大阪駅周辺地域については、平成30年に都市再生緊急整備地域の候補地域とされたのをきっかけに、皆様と議論を重ねてきた。
- ・昨年8月には、北陸新幹線やリニア中央新幹線の駅位置が明らかになっていない状況だが、民間都市開発の機運の高まりを受けて、まちづくり方針を取りまとめることを確認し今年2月には、方針の素案について議論をいただいたところ。
- ・その後、パブリック・コメントを経て、6月14日にまちづくり方針2022を公表した。
- ・本日は、作成したまちづくり方針2022に基づき、都市再生緊急整備地域の素案についてご議論をお願いしたい。
- ・都市再生緊急整備地域の指定は、新大阪駅周辺地域のまちづくりの新しいスタートラインとなるもので、大阪はもとより関西、西日本の発展に大きく寄与するものと考えている
- ・本日の議論を踏まえ、都市再生緊急整備地域の素案の内容を固め、府市で国に都市再生緊急整備地域の指定の申出を行っていききたい。

（内閣府）

- ・日頃より、内閣府の地方再生の取組みに大変ご尽力いただき感謝する。
- ・今回はwebでの参加になるが、この4月末に現地視察の機会をいただき、現地の状況や、潜在的な開発機運などについて確認した。ご案内いただいた大阪府市の皆様に感謝する。

- ・今回の協議会では、いよいよまちづくり方針に基づき、新大阪駅周辺地域としての都市再生緊急整備地域の指定に向けた区域と、地域整備方針の素案が示される。
- ・区域については、その指定基準が、早期に実施されることが見込まれる都市開発事業の区域に加え、その周辺で市街地再開発事業等の機運が存在すると認められる区域となっている。
- ・大規模開発のポテンシャルをどのように評価するかについて、これまで大阪府、大阪市と調整を進めてきたところで、本日提示の素案となっていると考えている。
- ・地域整備方針素案についても、まちづくり方針で示されているように、駅とまちが一体となった居心地がよく歩きたくなるまちなか、いわゆるウォーカブルな空間を形成することが大きなコンセプトになっている。
- ・現地を見せていただいたところ、現在の駅とまちの構造上、簡単ではないチャレンジというのはわかっているが、ウォーカブルな空間の形成により、エリアの価値を高めることが、内在する開発機運を顕在させることにつながっていくと思う。
- ・今回の協議会は、関係者が一堂に会する貴重な機会でもあるため、ウォーカブルなまちなかの空間を形成する方策やアプローチなどについても、ぜひ議論いただきたい。

2. 議題

● 議題1、2、3について

<意見、質疑>

(京都大学 小林特任教授)

- ・いよいよ都市再生緊急整備地域の指定に向かってとりまとめていくということではあるが、今まで議論してきており、新たに付け加えることはない。
- ・やはり、駅位置が出ないと元気が出ないということに尽きるが、議論できる範囲の中で精いっぱいやっていただいたと思う。
- ・緊急整備地域は制度上フィージブルな範囲でということであると思うが、今後、もっと広くしていく議論もしていきたい。まずはきちっと指定を受けて、第一歩を進めていくことだろうと思う。
- ・実際にまちづくりが進み始めると、いろいろと意見が出てくると思う。
- ・特に、メタバースが急速に進んでおり、見るだけでなく、一つのプラットフォームを使って遊べる空間、そういうものを使って、府民・市民・海外の方が遊び、新大阪が有名になるきっかけになればよいと思う。
- ・とはいえ、新幹線新駅の駅位置が定まり、まちづくりの絵が描けてからの話なので、早く決めたいというのは、皆さんと同じ気持ちである。

(大阪公立大学 橋爪特別教授)

- ・複数の事業が違う時間で動いている。先行する民間開発の動きに応じて、都市再生緊急整備地域の指定への動きに対応してスピード感をもって進めていくことが重要。

- ・一方で、エリア全体の事業の完遂までは、かなり時間がかかる。時間軸の途中で駅位置が決まってくるので、中長期の視野を事前に考えたうえで、事業を計画的に進める必要がある。
- ・今後の新大阪にとって重要なキーワードは「連鎖」と考えている。一つのプロジェクトが次のプロジェクトを起こす。また、あるエリアが変わると隣接するエリアが段階的に変わっていく。良い連鎖を起こしていくことは、長い時間のかかる事業にとって重要だと考えている。
- ・4点申し上げたい。1つ目は、本日の説明にもあったが、今後の進め方の体制づくりが重要。プロモーションからということであったが、事業全体を見るような官民連携のプラットフォームが大事になってくると思っている。
- ・2点目は、エリア全体のリノベーションを考えておくべき。まちが連鎖的、かつ段階的に変わっていくため、既存建物や空き地を違う用途で使いながら、次の開発に向けて進めることが必要になってくる。段階的な開発、暫定利用や仮設的な利用をスケジュールにうまく取り込みつつ、エリア全体のリノベーションをプログラムすることが大事。
- ・3点目は、ウォークブルな空間の計画と設計の方法。3Dのデジタルのモデルをうまく利用して、将来的な姿を作成して検討を進めてもらいたい。
- ・4点目は、デジタル化に関しては、シミュレーションや計画実査のみだけでなく、10年後を見据えたデジタル化のまちづくりが必要。10年先は今考えている形とは異なるかもしれない。街中にさまざまなサイネージがあふれていて、それに誘導されて街を歩くという場面はSF映画でよく出てくる。いずれ、デバイスはスマホでなくなるかもしれない。デジタル化に関しては、大阪関西万博でのアイデアなどを新大阪で実装していくようなことが必要。そのためにも海外の先進事例をよく調べながら、5年先10年先に最先端であるという状況をぜひ作ってもらいたい。
- ・東海道新幹線の駅舎建築は素晴らしいデザインではあるが、どこも同じ駅のデザインにしたこともあり、個性がないと言われがちであった。また実際は各駅全然違うが、広場を含めて駅前の雰囲気も似ていると指摘される。機能的に計画をし過ぎた結果であるように思う。
- ・次世代の新大阪については、個性のある他の新幹線駅周辺とは全く違う駅周辺の市街地を作るということを前提として、従前の駅前広場や、これまでとは全く違う個性的な駅及び駅周辺にしていくということを具体化したい。ご一緒できればと思っている。

(名古屋大学 森川教授)

- ・緊急整備地域で一步先んじている名古屋駅地区等と比較してお話したいと思う。
- ・2000年以前は、名古屋の中心地は栄付近で、名古屋駅のあたりは元々寂しい地域だったが、2000年にJR東海が名古屋駅上にツインタワーを建て、そのすぐ東側にトヨタがミッドランドスクエアを、北側に三菱地所が名古屋ビルディングを建て、南側を三井不動産が建て替えを進めている。

- ・このように名古屋駅の東側は、都市再生緊急整備地域になる前に、民間の活力でどんどん高層ビルが建っていき、それを契機に変わっていった。それは、大資本の企業が大きな土地をもって、そのポテンシャルを民間が考えて投資をした。
- ・一方西側は、小さな土地で、もともと闇市があったところなので、サブカルチャーのような面白いアジア的な地域になっている。
- ・地下鉄でない限り、鉄道は空間を分断する宿命である。名古屋は、鉄道が南北に走っていて、東側が東京でいえば丸の内のような雰囲気、西側が八重洲のような雰囲気で、それぞれ民間の力で進んでいる。
- ・新大阪を見てみると、不利なのは、鉄道や道路が3本走っており、それにより地区が6つに分かれてしまっている。
- ・この分断感をどう払拭するかということで、かねてより、人工地盤を中心としたピカピカ系でいったらどうかということを書いてきた。だいたいその方向で進んでいるとは思いますが、名古屋でいうと、JR東海の高層駅ビルとかトヨタのミッドランドスクエアみたいな民間開発が進むかどうかが、新大阪周辺地域の方向性を決めていくと考えている。
- ・新大阪において大企業が開発できる大きな土地を持っていないのであれば、行政が仕掛けていって、ピカピカ系1号の開発をしていかないと、その周りに民間の連鎖的な投資が進まないのではないかと思うので、その辺を開拓していくのが重要かと思う。
- ・リニア・北陸新幹線駅位置が定まっていないが、駅は両方ともオープンカットで施工するはずで、施工の邪魔にならない所の一等地でフラグシップとなる開発をしている必要があると思う。
- ・これだけの駅やMICE、VIPが泊まるようなホテルの開発があるなら、ウォークアブルといいながら、車の動線はきっちり確保しておかないといけない。
- ・特に、VIPの動線が重要で、人工地盤の下に入れるとか、駅やホテルにほとんど一般の人と交わらないようなVIP系の動線を作っていく必要があると思う。また、一般の人でも乗り降りできるような寄り付きの場所も同時に確保していくというのは場所の取り合いになるが、人工地盤を何層にも分けて工夫していく必要があると思う。さらに、バスターミナルを入れるというのはなかなか大変だが、場合によっては、八重洲の開発のように民間の大規模開発の地下に入れるようなことも検討の余地があるのではないかと考えている。

((公社) 関西経済連合会)

- ・お示しいただいた素案については、大変時宜を得たものであると考えている。
- ・理由は3つある。
- ・1つは、北陸新幹線の敦賀までの開業が目前に迫ってきたということで、新大阪までの全線開業を目指して、着工時期はいつなのかということに、大変注目が集まっており、また、リニア中央新幹線についても大阪までの調査事業が織り込まれてきているところ。こうした交通体系の検討というか取組が進んできている中であって、今回このように新大阪周辺地域の都市再生計画の一步が踏み出されることは大変重要であると思う。

- ・2つ目は、次期国土形成計画の検討が進んでいる中で、関経連からは複眼型の国土構造を目指したスケールの大きな検討を提言しており、こうした観点でも新大阪を中心とした交通結節機能は大変重要な位置づけになると考えている。
- ・3つ目は、万博のレガシーの検討の中で、未来型の移動手段やメタバースとか、そういうことも含めた新たな時代のまちづくりも、一つの大事なエレメントとなると思うので、万博のレガシーの議論が進んでいく中で、この地域が注目を集めるのは大変重要だと思う。
- ・経済界としても、北陸新幹線、リニア中央新幹線の早期の大阪までの開業を目指した働きかけと、万博のレガシーに関する検討に、これからも注力していきたい。

(大阪商工会議所)

- ・説明いただいた内容について、特に付け加えることはないと感じている。
- ・時間軸の異なる様々なプロジェクトが相互に連携して、新大阪・十三・淡路の3つのエリアの一体的なまちづくりを進めていくことが求められており、それが資料に込められていると思っている。
- ・北陸新幹線やリニア中央新幹線の駅位置が示されていない中ではあるが民間都市開発の機運が高まっているという背景もある。将来の姿を示し、進捗に合わせて段階的に道筋を描き、更新することも重要だと思う。そうした取組みが、二つの新幹線の早期全線開業にも繋がると思う。
- ・新幹線の駅関連プロジェクト等、民間都市開発と合わせて新大阪駅エリアの都市機能の充実を図り、十三駅エリアや淡路駅エリアに波及させていくことが重要だと思う。

((一社) 関西経済同友会)

- ・説明いただいた件に賛同する。
- ・今回の計画は国土軸にある結節点を、更新し、さらに強化していくプロジェクトと受け止めている。
- ・広域交通の発達で、色々な地域と早くつながることになるが、これまで同友会として特に西日本の各地域とつながりを深めてきたかという点、決して十分ではなかった、と認識している。先ほどの話にあったように、良い連鎖を生んでいくためには、特に西日本を意識したネットワークの形成、直径の大きなハブをつくるのであれば、相応の数のスポークを作っていく活動に取り組まねばならないという問題意識である。

(西日本旅客鉄道株式会社(株))

- ・資料の17ページのところに、鉄道や幹線道路等の基盤のところがあるが、現状のところにおおさか東線も入れていただきたい。この議論が始まったときにはまだできていなかったが3年前に開業しており、大阪の外縁部や奈良との直結など、そういったネットワーク性の充実に寄与している。今後なにわ筋線も含め、さらに拠点性を高めていく必要があると思う。

- ・新大阪駅地区のブランド価値を高めるには、他にない地域の強みを磨き上げていく必要がある。
- ・先ほどのおおさか東線もそうだが、来年春に開業するうめきたの新駅との繋がり、なにわ筋線による関空との繋がり強化、北陸新幹線など、こういった国土軸と都市軸のクロスしている所はなかなかないと思うので、そういう意味で鉄道のネットワーク性を高めるというのは非常に大事だと思っている。
- ・先日、安芸高田市が、メルパルクで伝統芸能の神楽を催しており、1000人満席となっていた。市長に伺ったところ、「関西の人に神楽を知ってもらうのにどの場所でやるのが良いかと考えたときに、新幹線を軸とした広域的な繋がり、都市軸との繋がりから新大阪が一番人を集めやすい場所だと考えた。」とのこと。
そのような磨き上げが、さらに必要かと思う。
- ・資料22ページの②の広域交通結節施設について、私どもも一生懸命一角を担いたいと思っているが、鉄道ネットワークそのものの磨き上げとともに、駅および駅構内の磨き上げも重要と考えている。駅周辺エリアの機能が昭和39年の新幹線開業以来、ほとんど変わっていない。10年以上かかる工事となるだろうが、工事期間中も駅が良くなっていくことが実感できるような、工事の仕方や示し方が重要と考えている。
- ・我々も鉄道とまちづくりの機能両方合わせて貢献できればと思っている。

(阪急電鉄(株))

- ・今回の内容は非常によくまとまっており、これが発信されるということは非常にありがたいことだと思っている。新大阪駅エリアからまずはスモールスタートし、これを全国に発信していくということが非常に大事で、早く都市再生緊急整備地域に指定されることを望んでいる。
- ・資料の22ページに、区域内の都市再生プロジェクトの①として、新大阪連絡線と駅ビルを盛り込んでいただいている。今後明らかになっていくリニア・北陸新幹線の駅位置の方向性を踏まえ、民間の活力を活かし、行政にも支援いただきながら、プロジェクトの実現に向けて進めていきたい。
- ・3点意見を申し上げる。
- ・私どもは新大阪連絡線の用地を既に所有している。遊休地ではないが、新大阪駅周辺において活用可能な数少ない土地であるため、新線・新駅のビルドアップまでの間、暫定的な活用により、新大阪の発信をしていく場とすることはできると思う。これが1点目。
- ・2点目として、プロモーションが非常に大事だと思っており、今後東京、関東、西日本、アジアに発信するとすれば、これもスモールスタートで、まずはイベント、シンポジウムから始め、さらには先ほどから何度か出ているが、メタバースを活用したデジタル的な世界を作ってプロモーションに活用していくのが良いのではないか。
- ・阪急阪神ホールディングスでは、昨年、一昨年とデジタル空間上の甲子園における展示会や、デジタル空間上の梅田におけるVTuberのコンサートを開催した。同様に、まだ新た

なまちづくりが何も始まっていないところでも、デジタル空間においていろんなことを仕掛け、それを全国、世界にも広げていくことが可能であり、こういったことを繰り返しながら新大阪の発信をしていくべきではないかと思う。

- ・3点目だが、新大阪駅周辺地域については、東西の繋がりを重視し、今般の新大阪駅エリアからのスタートを、東淀川区の淡路駅エリア、淀川区の十三駅エリアの二つに繋げる仕掛けが必要だと思う。資料の18ページの図面に矢印で示されているが、森川先生がおっしゃるようにデッキで6つの地域を繋げ、そこから JR 東海道線も入った東の広がりや、十三に繋がる西の広がりを作っていきたい。ウォークブルで、新しいモビリティも活用した移動しやすい空間形成を、新大阪駅周辺地域から発信できるよう、新大阪の点ではなく、線、そして面に広がるようなまちづくりを検討すべきではないかと思う。

(大阪市高速電気軌道(株))

- ・都市再生緊急整備地域の地域整備方針と、区域等の設定については、特に異論等はないので、このまま進めれば良いと思っている。
- ・資料6ページの地域整備方針の「都市開発事業を通じて増進すべき都市機能に関する事項」の4段落目に書いている、「駅の交通結節機能を補完するとともにエリア全体の回遊などを促進し、交通利便性向上に資する歩行者、自転車、自動車などの交通関連機能の向上」については、まさしくそのとおりだと思うし、我々としても、この部分で貢献できたらと考えている。
- ・特に、エリアの移動等の価値を高めることも、この地域の価値を高めることに繋がるのではないかということで、「緊急かつ重点的な市街地の整備の推進に関し必要な事項」に書いている MaaS や各種モビリティ等、現在のエリア価値を高めるとともに将来的に周辺地域等との連携等にも非常に重要になってくると思っているので、乗り継ぎハブ等の整備を含め、この辺で貢献できればと考えている。

((独)都市再生機構)

- ・都市再生緊急整備地域の素案については、良く検討されていると考えており、方向性について異論はない。
- ・開発事業者としての意見を言うと、先生方から連鎖で機能が更新されていくと良いという話であったが、東京や名古屋のように、地主の大企業が自己開発的に開発を行っていくことは経済合理性があって非常にやりやすいが、他人の土地を固めて、その上に開発の利益を乗っけていくというような手法を取ろうと思うと、ポテンシャルの問題、あるいはその基盤整備と上物の収益力とのバランス、この辺りが非常に難しい。
- ・特に梅田辺りをオフィスの中心として活用している大阪府、大阪市からみると、新大阪は難しい場所になりつつあると思う。近いが故に遠いところと比べるとやりにくいというところがある。
- ・先ほど来、皆さんから色々ご意見がありましたが、梅田と何が違うのかということと、国

土軸に乗っている優位性をどう発揮するのかということ、その辺りをはっきりさせてプロモーションしていく必要があって、それを、投資者側がどう感じるかという視点でプロモーションされるのが必要かと思う。

(近畿地方整備局)

- ・都市再生緊急整備地域の素案について、特に異論はない。新大阪については、関西圏に人を呼んでくるゲートウェイとして、非常に期待されている地域だと思うので、是非こうした取り組みを進めていただきたい。
- ・地域整備方針の中で書かれている内容に関連してウォークラブルなまちづくりを進めていくということで、まち全体としてのエリア価値の向上を図り、周りへの波及効果を出していくというのは、非常に大事かと思う。
- ・資料6ページに駅とまちをつなぐという表記があるが、国土交通省の方でも、昨年度「駅まち空間」という考え方を出している。これは、駅単体ではなく、駅と周辺の都市空間を一体として考えることによって、にぎわいを波及させていくという考え方になる。こういったものを進めるにあたっては、今回のような関係者の皆様が一同に会して、まちの将来像を考える場が重要だと思うので、引き続き、このような議論の場を設けていただければと思う。

(近畿運輸局)

- ・今回説明いただいた、都市再生緊急整備地域の素案や、今後の進め方について特に異論はない。この素案にあるように、広域交通ターミナルを核としたまちづくりを是非実現して、元気のよい大阪を官民連携で目指していくべき。
- ・そのために、鉄道、バス、タクシーなど様々なモードが利用しやすいような環境をつくるとともに、素案の中にもある MaaS や次世代モビリティの他にも、自動運転など今後色々新しい技術が出てくるので、新大阪をその実装を促すような先端の場所とすることで、先ほど新幹線の駅がどこも同じような形をしているという話もあったが、エリアとして、どこにもないような新大阪の魅力が生まれることを期待したい。
- ・また、メタバースの話や、時間軸がいろいろあるという話もあったが、今後まだ世の中に出ていない、我々も想像していないような新しい技術が出てくる。障がい者や外国人の方々など色々な方が移動しやすくなるような新しい技術も出てくると思う。そういう技術を使って、期待感を高めるような様々な仕掛けを官民連携で取組んでいければと思う。

(淀川区役所)

- ・今後の新大阪駅周辺地域のまちづくりについては、今回示された区域などを踏まえまして、今後官民連携のもと駅周辺エリアの価値が高まるような取組みが進展していくと期待をしている。
- ・まちづくり方針のパブリック・コメントにおいて、新大阪駅エリアは、新御堂筋やJRの

引込み線などで分断されており、車や人のアクセスが良くないというご意見も寄せられていた。淀川区でも、地元から同様のご意見を聞いている。

- ・今回の資料にも、居心地が良く歩きたくなるまちなかがあるが、淀川区役所としては、地元の声も聞きながら、駅を利用される方だけではなく、地域にお住まいの方々にとっても魅力あるまちづくりに取り組むことが重要と考えている。
- ・十三駅エリアについても、淀川区として、もと区役所跡地の活用や淀川河川敷を活用した賑わいづくりに取り組んでいる。将来新大阪連絡線が完成すれば、これまで新大阪駅から大阪市中心部へと向かってきた人の流れに十三駅エリアへの人の流れが新たに加わることとなり、十三駅エリアの利便性、回遊性がさらに高まり、大阪の新たな魅力創出に繋がると考えている。
- ・今後、十三駅エリアの計画はまだ先となるが、淀川区役所としても新大阪駅エリア、十三駅エリアが連携した魅力あるまちづくりに貢献していきたいと考えている。

(東淀川区役所)

- ・資料の 22 ページの都市再生プロジェクトに、東淀川区の市営住宅跡地の活用について盛り込んでいただき感謝する。
- ・東淀川区では、「東淀川区西部地域バリアフリーまちづくり」の一環としまして、「新大阪駅東口のまちづくり」の検討を進めてきた。この3月にまちづくりの考え方を取りまとめ、その中で「地域の人々が生活し活動する共生社会」、「多様な人々が活躍する大阪の玄関口」、「地域とつながり全国とつながる」という3つの柱を掲げている。
- ・その中でも、今回のこの拠点エリアとしている市営住宅のまとまった建て替えにより周辺への波及効果を期待している。
- ・今後、都市再生緊急整備地域の指定を受けられれば、都市再生制度を活用し、新大阪駅東口の拠点の開発を進めていき、今後議論されるであろう、淡路駅エリアとも連携しつつ、周辺への波及効果を高めていきたい。

(内閣府)

- ・今回提示いただいた地域整備方針と区域の案については、我々も大阪府・大阪市と一緒に検討を進めてきたところ。新幹線駅位置が決まらない中で、区域をどう設定するのか、地域整備方針にどこまで書けるのか、非常に苦しい部分もあったが、委員や構成員の皆様から一定のご理解をいただいたということについては、内閣府としてもお礼申し上げます。
- ・内閣府の取り組みも絡めてコメントさせていただくと、我々は、都市再生緊急整備地域において、人流等のデータを活用したり、都市モデルなどのデジタル空間なども活用しながら、都市再生の効果のモニタリングをしており、次の施策につなげているという EBPM ということになります。全国的に取り組んでいる。
- ・今回、新大阪駅周辺地域がまだ指定されたわけではないが、是非この取り組みを進めるフ

ラッグシップになるような地域にしていただければと思っている。ウォークブルな空間形成に向けて、新幹線の新駅関連プロジェクトを待たずに何ができるかも含めて検討いただいているので、こういった施策の効果を、いろんな形でデータも活用しながら、デジタル空間のデータ関係も活用しながら検証していくというところで、一緒に取り組んでいきたいと考えている。

(会長)

- ・今後の進め方について、2つ意見を言いたい。
- ・1つは、万博に関する事で、万博開催時には新大阪駅周辺は、シャトルバスの発着、案内誘導機能、機運醸成ということで、いろいろな活用を考えることになるが、同時に、新大阪のまちづくりにとって万博をどのように活かしていけるかが大事。
- ・万博開催時は、国内外から多くの方が来られるのでPRする絶好の機会。資料25ページにもブランド化の中にPR活動の実施がうたわれているが、単なるPRではなく、まちづくりが着実に進んでいる実感できるような仕掛けについて皆さんの意見を伺って検討していただきたい。
- ・もう1つは、淀川に関する事で、先ほど淀川区役所から意見があったが、これまで淀川は緑と水の空間という位置づけが色濃かったが、淀川大堰の閘門設置や、船着場の建設により舟運の活性化が図られ、それにより沿川のまちづくりも進んでいこうと期待される。
- ・また、河川上空を、空飛ぶクルマとかドローンといった移動空間としての活用も考えられるのではないかと個人的には思っている。そういうことを考えると、今後の十三・淡路の議論で、特に十三において、淀川との関連も、もう少し積極的に位置づけられるのではないかと考えている。

(京都大学 小林特任教授)

- ・ウォークブルとあるが、その中身がよくわからない。何を目的として、何をするために歩くのかという議論が重要。この場所のイメージをどうするのかという話にかかわってくる。
- ・新大阪駅周辺に、「～～筋」というのがあるかということ、あまりない。人が歩く空間をつくるのであれば、そういう賑わいを意識して作り出す必要がある。
- ・十三に繋ぎ歩いてもらうためには、「～～通り」とか「～～筋」とか新たに命名するなど、将来的には意識してやっていく必要がある。その延長上にウォークブルがあるという気がする。
- ・もう一つは、世界都市の中で新大阪のポジショニングはどこかというのが曖昧模糊としている。ライバルはどこか、打倒を目指すのはどこか、あこがれるまちがどこか、真似したくないまちというののもあっても良いが。競争に勝ち抜くという言葉が良く出てくるが、実際、あまり世界との競争を意識していないのではないかと。東京との意識は高いかもしれない。

いが。そういったことも考えていった方が良いのではないか。

(事務局)

- ・橋爪先生から、リニューアル、リノベーションを続けていくという話をいただいた。
- ・駅位置が決まっていないうちで、ブランド化とかポテンシャルを上げていくといったことが必要で、そうでないと、なかなか次に踏み出しにくいということは認識している。まずは、ブランド化について、お集りの皆様と体制を組んで鋭意取り組んでいきたい。
- ・また、新幹線新駅関連プロジェクトを見据えた民間の先行投資を誘導して、最終的には大街区化するなど大きな開発に結びつけていきたいが、それまでの間、リノベーションなど地域の価値や雰囲気醸成するようなプロジェクトを、皆様と誘導できればと考えている。

(座長)

- ・資料の 30 ページで今後の進め方のフローがあり、今後新たな組織体制構築という流れに進むという説明であったが、緊急整備地域検討協議会は、本日の第 7 回で最終ということで良いか確認させてほしい。

(事務局)

- ・本日の議論をもって、都市再生緊急整備地域指定の申出の手続きに入る。これが指定されれば、今回の候補地域としての検討協議会としての役目は終わり、次のステップに進むという形になる。

(座長)

- ・了解。
- ・ほかに事務局から何か意見はあるか。

(事務局)

- ・先ほどもあったように、都市再生緊急整備地域の素案については、本日賛同いただいたと受け止めているので、この案をもって内閣府に都市再生緊急整備地域の指定の申出をしていく。できれば7月あたりに手続きをはじめさせていただければと考えている。
- ・本日の議論にもあったように、ようやく開発というか、まちづくりのスタートをきれたと思っている。今後、駅位置が決まってくれば、修正・更新もしていくし、連鎖的な開発が進む中で、少し微修正、内容の変更もあろうかと思う。
- ・新しい体制が構築できれば、引き続きご協力を賜りたい。

(座長)

- ・本日議論をいただいたので、都市再生緊急整備地域の素案について、原案の形で結論付け

たい。

- ・2018年から本協議会がスタートし、ちょうど4年を迎えた。小林先生、橋爪先生、森川先生には、議論の最初からご参加いただき感謝申し上げます。
- ・関係者の皆様においても、この新大阪がどうあるべきか真摯にご議論いただいて、本当に感謝している。
- ・改めてお礼申し上げるとともに、指定後の新しい推進体制においても、よりよい将来に向け、皆様のお力添えをお願いします。
- ・座長として3年間やってきたが、この場を借りてお礼申し上げます。

3. 閉会

(会長)

- ・大変貴重な多くの意見をいただき感謝する。
- ・いただいた意見を踏まえ、都市再生緊急整備地域の指定の申出を進めていく。
- ・また、指定が行われれば、まちづくりを具体的に進めるという次のステージに向かうわけだが、そのためには、法定協議会の立ち上げも含め、官民連携してまちづくりを強力に推進していくための新たな体制の構築が必要。
- ・その中で、新大阪駅エリアに関しては、引き続き民間都市開発の促進を図るとともに、北陸新幹線、リニア中央新幹線の駅位置を踏まえ、広域交通結節施設の具体的な検討も始めていく。
- ・同時に十三や淡路についても、まちづくり方針の検討を進め、複数の民間プロジェクトが見えてきた段階では、方針の更新を行い都市再生緊急整備地域の指定につなげていきたい。
- ・最後になるが、皆様のこれまでの取組みに大変感謝申し上げますとともに、新たな検討体制への協力並びにプロジェクトの組成やブランド力向上のプロモーションにもご協力願う。

以上