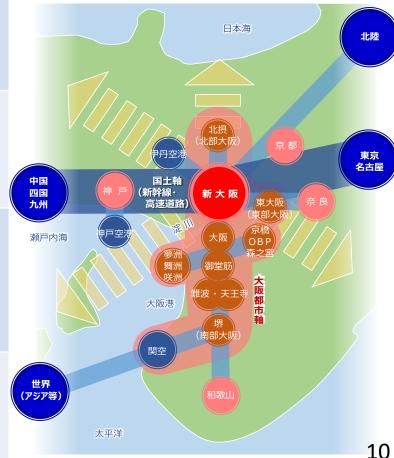
新大阪駅周辺地域の都市再生緊急整備地域(素案)の考え方

### 地域整備方針(素案)とまちづくり方針2022の関係性

今回の地域整備方針には、今後駅位置などが決まっていくリニア中央新幹線・北陸新幹線を前提にした 記載はできないものの、まちづくり方針2022で取りまとめた内容を踏まえて、取り組むべき内容を整 理して記載。リニア中央新幹線、北陸新幹線の駅位置が示されれば、地域整備方針を更新する。

地域整備方針に 記載すべき事項	まちづくり方針2022との関係
整備の目標	【全体構想】 「めざすべき大きな方向性」、「新大阪駅周 辺地域が担うべき役割」、「導入すべき都市 機能」、「新大阪、十三、淡路の分担」など から整理
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	【新大阪駅エリア計画】 「駅まち一体の空間づくり(ハード整備) エリア価値向上に向けた民間都市開発への期待」などから整理
都市開発事業の施行に 関連して必要となる公 共施設その他の公益的 施設の整備及び管理に 関する基本的な事項	【新大阪駅エリア計画】 「駅まち一体の空間づくり(ハード整備)新 幹線新駅プロジェクト(検討の方向性)」な どから整理 (広域交通結節施設、駅とまちをつなぐ歩行 者動線、新大阪連絡線新駅プロジェクト)
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	【新大阪駅エリア計画】 人と人をつなぎエリアの活性化を図る取組み などから整理

(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)



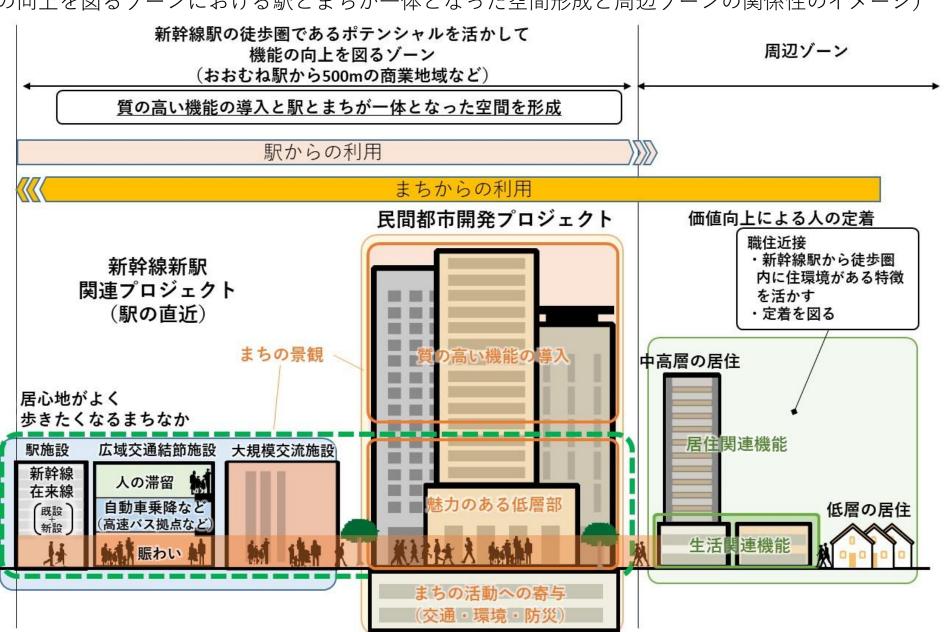
### 地域整備方針(素案)と新大阪駅エリア計画との関係性(都市開発、公共施設)

(都市機能の向上を図るゾーンと新大阪のまちづくりのプロジェクト)



### 地域整備方針(素案)と新大阪駅エリア計画との関係性(都市開発、公共施設)

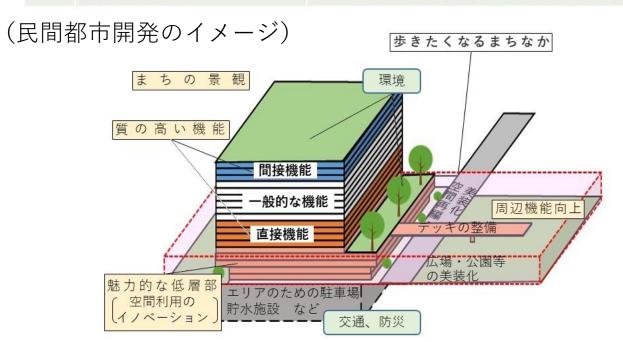
(機能の向上を図るゾーンにおける駅とまちが一体となった空間形成と周辺ゾーンの関係性のイメージ)



## 地域整備方針(素案)の新大阪駅エリア計画と関係性(都市開発)

(民間都市開発に期待する内容の概要)

	機能	分類	具体例				
人の集積	質の高い 機能	直接機能	グローバルビジネス機能、高規格な宿泊、MICE機能、文化機能など				
		間接機能	高質な居住機能、活動支援(子育てなど)など				
	魅力的な 低層部	民有地内	屋内外の賑わい・潤い、人の通行・滞留機能、空間のシェアリングなど				
積		周辺	デッキ、道路・公園美装化、道路空間再編など				
	まちの景観		建物の形態などの建物のシンボル性、人目線の空間デザイン				
Z	交通関連		バリアフリー、エリアのための駐車場・駐輪場、新技術の導入				
その他	環境		省エネ、再エネ、創エネ、緑化、木質などの活用				
	防災性向上		避難場所関連機能(場所、非常用発電設備など)、貯水など				



# 新大阪駅周辺地域の地域整備方針(素案)

地域名称	整備の目標	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	公共施設その他の公益的施設の 整備に関する基本的事項	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
新人下版制	(	関西・日本・大が造った。 関西・しているが、中機共くの を活みを対して、で、で、で、で、のので、で、のので、で、のので、のので、のので、のので、のの	■ は ・ は ・ は ・ は ・ は ・ は ・ は ・ は ・	○都市開発の促進、MaaSや次技ではないでは、MaaSや次技ではないでは、MaaSやのに変更を表しては、MaaSや次技術のには、MaaSや次技術のには、MaaSや次生をはいます。 「世代の実施を対するのは、「世代の実施を対するのは、「はいますがです。」 「はいますが、「はいますが、「はいますが、「はいますが、「はいますが、「はいますが、「はいますが、」では、MaaSや次には、「はいますが、「はいますが、「はいますが、「はいますが、「はいますが、」では、MaaSや次には、MaaSや次には、MaaSや次には、MaaSや次には、MaaSや次には、MaaSや次には、MaaSや次には、MaaSや次には、MaaSやのには、MaaSやのには、MaaSやのには、MaaSやのは、「はいますが、「はいますが、「はいますが、「はいますが、「はいますが、「はいますが、「はいますが、」では、MaaSやいますが、「はいますが、「はいますが、「はいますが、「はいますが、「はいますが、」では、MaaSやいますが、「はいますが、「はいますが、「はいますが、「はいますが、「はいますが、」では、MaaSやいますが、「はいますが、「はいますが、「はいますが、「はいますが、「はいますが、「はいますが、「はいますが、」はいますが、「はいますが、「はいますが、「はいますが、「はいますが、」はいますが、「はいますが、「はいますが、「はいますが、」はいますが、「はいますが、「はいますが、「はいますが、「はいますが、」はいますが、「はいますが、「はいますが、「はいますが、「はいますが、」はいますが、「はいますが、「はいますが、」はいますが、「はいますが、「はいますが、」はいますが、「はいますが、「はいますが、」はいますが、「はいますが、「はいますが、」はいますが、「はいますが、「はいますが、」は、「はいますが、」は、「はいますが、」はいますが、これずはいますが、「はいますが、」はいますが、「はいますが、」はいますが、「はいますが、」はいますが、「はいますが、」はいますが、「はいますが、これが、これずいますが、これが、これが、これが、これが、これが、これが、これが、これが、これが、これ

### 都市再生緊急整備地域の区域(素案)の考え方

「都市再生緊急整備地域」の指定基準(都市再生基本方針より)

- ・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、土地所有者の意向や 地方公共団体の定めた計画等に基づき都市開発事業等の気運が存在すると認められる地域
- ・都市全体への波及効果を有することにより、都市再生の拠点となる的確な土地利用の転換が将来 見込まれる地域

|都市機能の向上を図るゾーン(まちづくり方針2022 新大阪駅エリア計画)

ビジネスや観光での駅からまちへの人の流れと、周辺から駅への人の流れが交わる駅から 500m圏域(来訪者の徒歩圏)で、まとまりのある商業地域など

都市開発のポテンシャル

- ○用途地域の指定状況
- ○土地利用の状況
- ○土地の価格の推移
- ○都市開発や土地利用の転換のうごき

エリアを支える鉄道や幹線道路等の基盤

- ○現状において東海道新幹線等をはじめとした鉄道や、 国道423号(新御堂筋)など広域幹線道路が整備済み
- ○将来、なにわ筋線や淀川左岸線などの整備が計画

居心地がよく歩きたくなるまちなかの空間形成に向けて

エリアの価値を高める民間都市開発プロジェクトを次々に創出する取組み

まちづくり方針2022に示した、都市機能の向上を図るゾーンをベースとした区域について都市再生緊急整備地域の区域とする。

## 今回の都市再生緊急整備地域(素案)の前提とする鉄道や幹線道路等の基盤

	鉄道	道路
現状	JR東海道新幹線・JR山陽新幹線 JR東海道本線、OsakaMetro 御堂筋線	国道423号(新御堂筋)
将来基盤	なにわ筋線 新大阪連絡線・なにわ筋連絡線	淀川左岸線(2期・延伸部) 歌島豊里線

2030年~ 2022年 2025年

淀川左岸線延伸部

大阪・関西万博 歌島豊里線

淀川左岸線2期

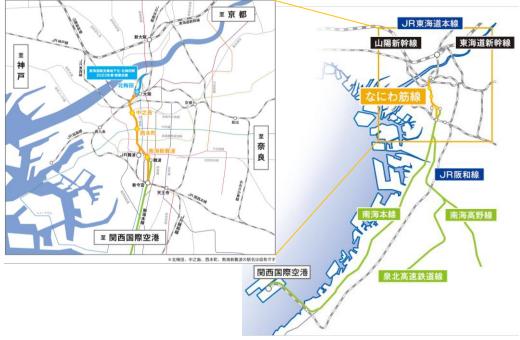
なにわ筋線

新大阪連絡線 なにわ筋連絡線 ※リニア中央新幹線及び北陸新幹線 については、今後駅位置等が決 まっていくことから、今回の前提 とする基盤としない。



#### なにわ筋線

**2040年~** 





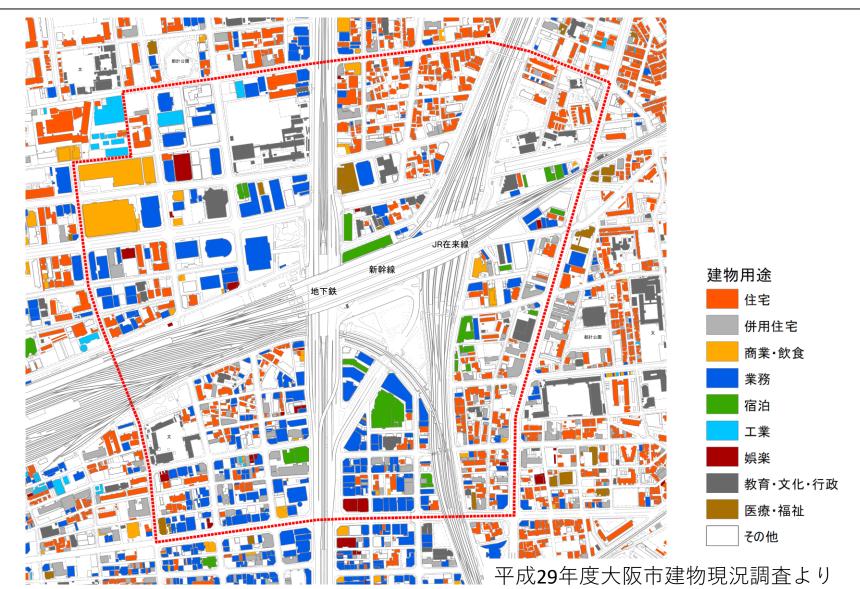
### 用途地域の指定状況等と都市再生緊急整備地域の区域(素案)

「都市機能の向上を図るゾーン」をベースとした、道路等で囲まれた主に商業地域の区域。 北西の準工業地域や東側の第2種中高層住居専用地域は区域から除き、北東部の第1種住居地域 は、拠点エリア開発の検討が進められているため区域に入れる。



## 新大阪駅周辺の建物の現況と都市再生緊急整備地域の区域(素案)

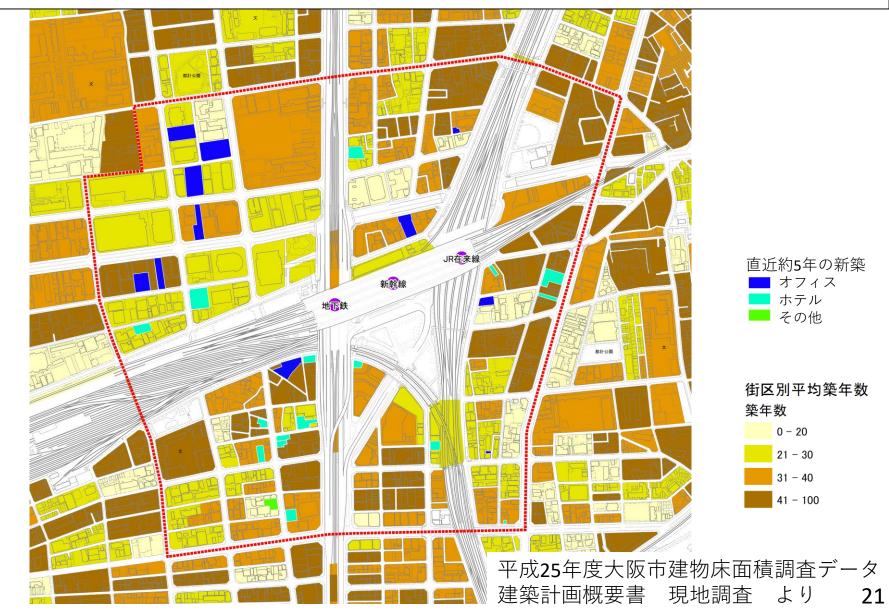
駅の直近には、業務、宿泊などの機能集積があり、特に北西部や南中央部に業務系機能が集積 北中央部分や南東部分など一定規模の居住機能が存在。



### 新大阪駅周辺の街区の築年数及び都市再生緊急整備地域の区域(素案)内の都市開発の動き

直近約5年で、オフィスやホテルの建築が進む。

エリア内には平均で30年以上の街区も多く、今後も建替が進んでいくと想定。



#### 都市再生緊急整備地域の区域(素案)内の都市再生プロジェクト 0saka 熊野大阪線 【③民間都市開発】 建替 国道423号 オフィス複合開発(検討中) JR東海道新幹機 【4東淀川区】 (新御堂筋 市営住宅余剰地の活用 官民連携による拠点エリア開発 ※開発区域は調整中 JR在来線 西淡路南方線 歌島豊里線 新幹線 新大阪駅 新大阪駅 【①阪急電鉄】 Osaka Metro 新大阪連絡線新駅 + 駅ビル 新大阪駅 【②大阪府市·JR西日本】 JR山陽新幹線 駅前広場の機能向上 広域交通結節施設 【5民間都市開発】 都市再生プロジェクト 一体再開発事業 複合開発 (検討中) 十三吹田線 周辺地権者と共同の一体開発(検討中)

1000m

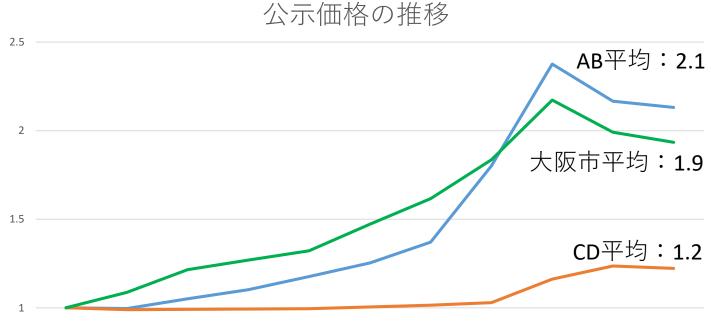
500m

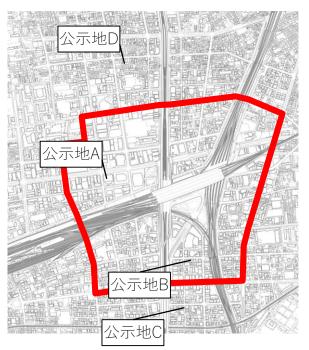
①②については

# 新大阪駅周辺の公示地の地価の推移(平成24年度以降) (参考)

エリア内の公示地の価格上昇率は、エリア外や大阪市平均と比べて高くなっており 土地の需要が高いことがうかがえる。

#### 平成24年を1とした場合

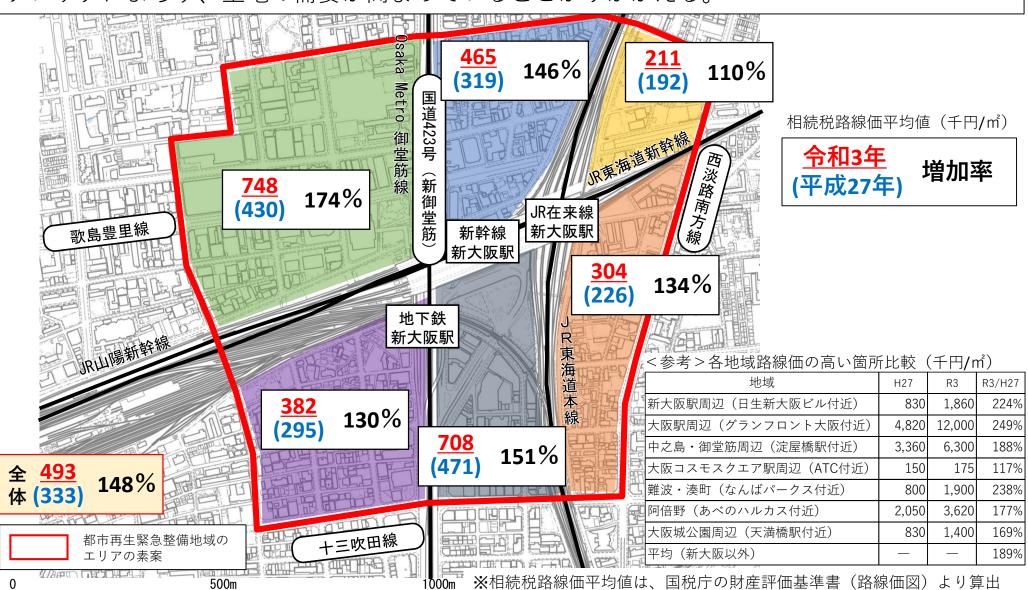




0.5											
	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	令和3年	令和4年
	2012年	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年

### 新大阪駅周辺の相続税路線価の比較(令和3年と平成27年) 参考

公示地だけではなく、エリア内のすべてのブロックにおいて、土地価格が上昇しており ブロックによらず、土地の需要が高まっていることがうかがえる。



### 居心地がよく歩きたくなるまちなかの空間を形成に向けて エリアの価値を高める民間都市開発プロジェクトを次々に創出する取組み

○駅の改札から周辺の道路と建築物が一体的な空間と捉えて魅力ある空間をつくる。 (駅直近は新幹線新駅を踏まえた検討が必要)

### <駅やエリアの基盤整備の現状>

・駅構内のリニューアル、開発を支える道路基盤は 土地区画整理事業により機能としては充実







・都市再生制度を活用した民間活力により、敷地周辺の道路と建物の 低層部との一体的な空間はもとより、駅へのアクセス道路の質の向上 を図りながら、効果を高めるソフトなどの取組みと連動させる。



### 民間都市開発プロジェクトの推進

<u>新たな推進体制の構築(法定協議会〜実務レベルの会議)</u>

- ○まち全体のブランド化
  - ・新大阪駅周辺のまちづくりについてPR活動等を実施 (一般、地権者、ディベロッパー、金融機関など)
- ○進行中の民間都市再生プロジェクトの着実な成功
  - ・事業者とのパートナーシップのもと具体的な空間づくりや 公共施設整備の検討、周辺関係者との共有や関係者協議
- ○さらなる開発の機運の醸成
  - ・成功例を拡散し、新たな都市開発を連鎖的につなげていく
- ○居心地のよい歩きたくなるまちなかの空間形成に向けた検討など
  - ・民間都市開発プロジェクトに連動した人の誘導、施設の更新、MaaSなどの取組みを検討
  - ・成功事例収集と関係者の共有



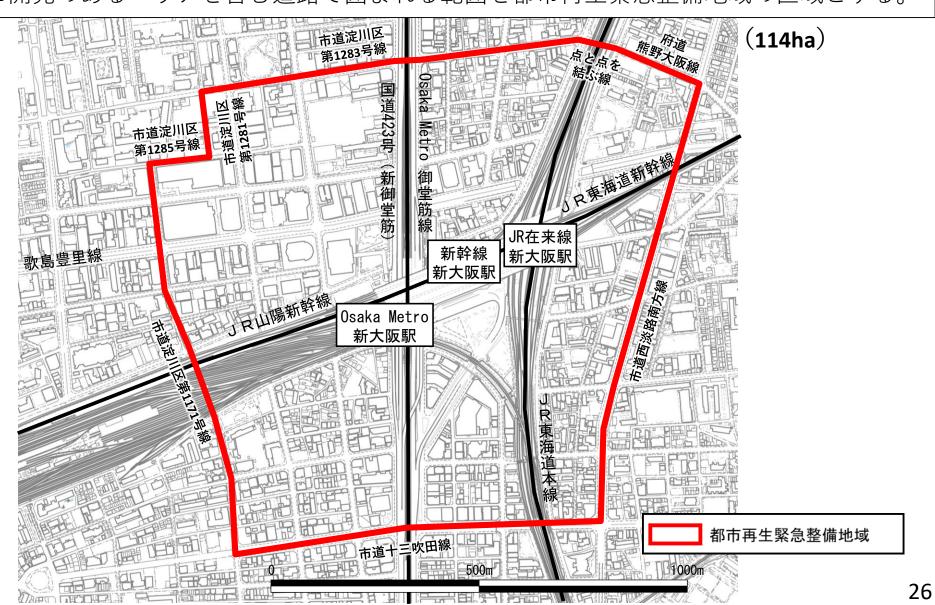
25

関

連

## 新大阪駅周辺地域の区域(素案)のまとめ

駅を中心の居心地がよく歩きたくなるまちなかの形成に向けて、おおむね500mの範囲の商業地域と都市開発のあるエリアを含む道路で囲まれる範囲を都市再生緊急整備地域の区域とする。



## 都市再生緊急整備地域の区域(素案)の考え方 まとめ

都市機能の向上を図るゾーン(まちづくり方針2022 新大阪駅エリア計画)

ビジネスや観光での駅からまちへの人の流れと、周辺から駅への人の流れが交わる駅から500m圏域(来訪者の徒歩圏)で、まとまりのある商業地域など

#### 都市開発のポテンシャル

- ○用途地域の指定状況 駅周辺の商業・業務の集積を図る商業地域
- ○土地利用の状況 北西・南ブロックでのオフィスやホテル等の集積の 実態があるものの、基盤に比して機能集積が低い。
- ○都市開発や土地利用の転換のうごき 築年数の状況(30年以上となる街区が多い) 駅周辺でのオフィスやホテルの新築 東口のまちづくりによる土地利用転換 都市再生プロジェクトの組成への動き
- ○土地の価格の推移 駅周辺一体的に土地の価値が向上

#### エリアを支える鉄道や幹線道路等の基盤

#### (現状)

- ・新幹線(国土軸)、JR東海道本線(京阪神間の主軸)(乗降45万人/日) Osaka Metro御堂筋線(大阪府市の南北の主軸)
- ・国道423号(新御堂筋) (南北軸)
- ・土地区画整理事業により道路などの基盤は整備

(将来の交通基盤整備) (リニア・北陸新幹線除く)

- ・大阪都市再生環状道路 淀川左岸線(高速道路アクセス向上)
- ・なにわ筋線(関空アクセス向上)
- ・新大阪連絡線(十三方面のアクセス向上)
- ・歌島豊里線(新大阪駅エリアの東方面からの道路アクセス向上)

#### 居心地がよく歩きたくなるまちなかの空間形成に向けて

- ・まち全体のブランド化
- ・進行中の都市再生プロジェクトの着実な成功
- ・成功例を拡散し、新たな都市開発を連鎖的につなげていく
- ・関連施策(ソフト的な取組など)の検討など

新大阪駅エリアは、現状においても新御堂筋、新幹線、JR東海道本線、Osaka Metro御堂筋線が接続する利便性が高い地域であり、将来の交通基盤整備により、一層交通利便性が高まるエリアである。こうした基盤整備の状況に加え、駅周辺(500m内)では、オフィスやホテルの建築などによりまちの更新が進んでおり、都市再生に資する都市開発も動き出している状況から、都市開発事業が進むポテンシャルを有するとともに、内在的なものも含め都市開発事業の機運が存在している。さらに、エリアの価値を高める都市開発事業を次々に創出する取組みを進めることで、エリア全体の都市開発事業の機運が顕在化し、土地利用の転換が将来見込まれる。



駅を中心におおむね500mの範囲の商業地域及び土地利用の転換が見込まれるエリアを含み 幹線道路などで囲まれるまとまりのある範囲を都市再生緊急整備地域の区域とする。