

# 「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（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4年4月22日（金曜日）から令和4年5月23日（月曜日）まで

【募集方法】「大阪府パ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】 50者（団体を含む）から53件（うち意見の公表を望まないもの24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お大阪府・大阪市の考え方は次のとおりです。

No	ご意見等の趣旨・内容	大阪府・大阪市の考え方
1	<p>計画には大いに賛成です。 アジアをはじめとして、世界と渡り合う上では、スーパー・メガリージョンの形成は必須だと感じる。 これは大阪だけの問題ではなく、東京、名古屋、ひいては日本に関わってくることで、 新大阪が交通結節点としての機能が既にあることから、さらに重要な役割を担っていくポテンシャルが相当あると感じる。</p>	<p>いただいたご意見も参考に、駅とまちが一体となった世界有数の広域交通ターミナルのまちづくりの実現をめざし、交流促進機能、交通結節機能、都市空間機能の向上を図っていきます。</p>
2	<p>「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」に賛同致します。  大阪の街はインバウンド観光客にとって東京よりコンパクトでショッピングもしやすく便利だが、国際空港へのアクセスがイマイチという声を多々いただきます。将来的にリニア中央新幹線・北陸新幹線とつながり、大アジア圏4.3億人の人々が行き交う世界有数の広域交通ターミナルとなり、新大阪を起点とするインバウンド観光客がさらに増えると想定致します。</p>	
3	<p>東京からの出張の際、新大阪駅を利用しております。 現状は私自身、新大阪駅を乗換駅としてしか利用しておらず、これは、文化やエンターテインメント機能などが、他の大都市ターミナル駅と比べて不足していることが理由の一つと考えております。 また、鉄道や道路などの高架によって街が分断されていることや、緑地や公園が少ないこと等から、人々が集まり、憩える空間も不足しているように感じています。 まちづくり方針に掲げられている交流促進機能、交通結節機能、都市空間機能が実現することによって、広域から様々な人が集まり、交流が生まれ、緑豊かで魅力的な一大ハブ拠点として、新大阪駅周辺エリアがさらに発展していくことを期待しております。</p>	
4	<p>よく大阪に出張で訪問しますが大阪という国際都市において日本の西の玄関口なのに現状の新大阪駅周辺は非常にいい言い方を言えば昔ながらの良き大阪、悪い言い方を言えば古臭い、ごちゃついている、という感じです。外国人のインバウンドに期待するということにするならやはり新しい魅力を引き出して欲しいし、万博、IR、リニアとこれから紐づけることがいっぱいあるので、新大阪周辺開発は期待しています。 早く見てみたい。</p>	

No	ご意見等の趣旨・内容	大阪府・大阪市の考え方
5	<p>方針としては良いと思う。確かに新大阪駅は新幹線を利用する時にしか行かないので、利便性が上がって周辺に魅力的な施設が増えれば利用者は増えると思う。</p> <p>ただ、買い物ついでに新幹線に乗ろうとは思わないので、単にお買い物客増加を目指すだけではちょっと方向性が違うような気がする。梅田や難波があるので、あれと同じような施設を目指すのはどうなのかなという気がする。</p> <p>なので、新幹線を利用する人にとって快適で機能性の高い駅にしてほしい。</p> <p>目下、新大阪駅の周辺はおしゃれで居心地のいい飲食店が非常に少ないので、営業時間が長くて綺麗なお店が増えてほしい。</p> <p>また、緑化にも力を入れるべきだと思う。</p> <p>新幹線は犬連れOKなので、駅に降りてすぐドッグランやドッグカフェなど、旅の疲れを癒してくれる犬連れに優しい環境があるといいと思う。(一時預かりもニーズがあると思う)</p> <p>遠征で来る人も多いと思うので、駅周辺に大きなイベントスペースや美術館などがあるのも相性がいいと思う。</p>	<p>いただいたご意見も参考に、駅とまちが一体となった世界有数の広域交通ターミナルのまちづくりの実現をめざし、交流促進機能、交通結節機能、都市空間機能の向上を図っていきます。</p>
6	<p>人口減少が国内的に続く中、人が「住みたい」「行ってみたい」「楽しいことが有りそう」をテーマに街づくりが進むことを期待します。</p>	
7	<p>リニア開業、特急での関空へのアクセスなど、一番の交通ハブとして、関西圏につながることで、内外問わず若い人などがより多く集まり賑わい、エリアの発展につながれば良いと受け止めました。</p>	
8	<p>新幹線の停車駅としてだけ機能していた新大阪駅は現在でもハブとして十分機能しているとは思いますが、街づくりを推進することで「せっかくだから新大阪駅でも降りてみようか」と思える訪問者を増やすことができるのではないかと考えています。</p> <p>過去に出張で良く利用していた駅で思入れは深いですが、ラブホテル街の印象強く、ラーメン屋くらいしか魅力がないのはもったいないです。</p> <p>また新幹線からそのまま私鉄やJRを利用するだけでなく、車や電動スクーターや自転車も選択肢に入れ、魅力ある出発点として開発してほしいと考えております。</p>	
9	<p>まちづくり方針に賛成します。新大阪は大阪の顔ともいえるような場所であり、その他の地域の発展に伴い、今後より一層発展していくことのできるような地域であると考えております。またまちづくり方針の中の交通結節点の充実につきましては特に、今後の新大阪のためには大変重要になってくるものであると感じております。</p>	
10	<p>世界有数の広域交通ターミナルとしての街づくりを推進されることに賛同いたします。</p> <p>在阪企業を中心に官民が連携して、鉄道・高速バスのみならず次世代モビリティである空飛ぶ自動車を含めた交通結節点としての開発を期待します。</p> <p>また、ここに集う（滞在・滞留・利用）人たちが快適な時間を過ごす空間づくりも期待しております。</p>	

No	ご意見等の趣旨・内容	大阪府・大阪市の考え方
11	<p>全体として新大阪駅周辺地区の強みを活かした方針になっていると思います。</p> <p>広域交通機関である新幹線とリニア、在来線の活用に加え、高速バスターミナルの整備や集積を更に進めることにより、交通インフラのハブ拠点を形成すべき、またそれができるエリアであると感じます。</p> <p>コロナによりオンラインとオフラインのハイブリッドによる国際会議やビジネス商談会などが、進んでいますが、やはり人・物が集まる場所も必要だと思います。</p> <p>広域にストレスなく集まる事のできる新大阪で会議をした後に、それ以外の楽しみであるアフターコンベンション（観光・食事）を提供する。それができるエリアだと思います。</p> <p>観光は上記交通インフラを最大限活用し、多様な観光地へのゲートウェイとなる。</p> <p>食事は大阪の食いだおれや、京都・和食など、多様な食でおもてなしをする。</p> <p>新大阪に宿泊・滞在する事により、凝縮したビジネス・観光を実現する。</p> <p>そんなテーマを官民連携により進められる事を期待します。</p> <p>会議や移動の合間に、まちなか空間でくつろぎを提供してもらえる。</p> <p>そんな街にしてください。</p>	<p>官民で本方針を共有しつつ、いただいたご意見も参考に、駅とまちが一体となった世界有数の広域交通ターミナルのまちづくりの実現をめざし、交流促進機能、交通結節機能、都市空間機能の向上を図っていきます。</p>
12	<p>新大阪駅周辺地域は、スーパー・メガリージョンにおける大阪圏の玄関口、リニア、新幹線及び在来交通を介した4空港との結節点と位置づけられ、都市として非常に高いポテンシャルを有している。交通機能の効率化のためには、MaaSを含む事業者間の情報連携、現地での案内機能の充実が不可欠である。周辺地域の活性化、都市機能の充実のためには、高架構造物や鉄道線路で分断化された地域の一体化、連続性の創出が望まれる。交通機能の効率化、都市機能の高度化のため、官民が一体となった取り組みに期待する。</p>	
13	<p>このエリアには方針にありますように大阪にとどまらず、西日本・関西エリアにおいて、交通拠点の玄関になりえる可能性を感じています。特に、交通インフラにおいて、関西国際空港へのアクセス強化、リニア中央新幹線の延伸整備、大阪都市再生環状道路（淀川左岸線）整備事業など、急速な計画と運用の期待があり、2025年に迎える大阪関西万博への会場とのスムーズなアクセス確保は国内外の印象を左右する大きな役割を果たすと考えます。</p> <p>この点に於いてのストレスフリーは、引いては、まちづくりの成功に導くことができるといっても過言ではないと思われます。万博開催中、会場と新大阪エリアの相互の送客は、万博のイメージアップの格好の素材にもなり、影響度は大きく新大阪エリアから他方への拡がりに魅力を感じます。</p> <p>新大阪を含む周辺エリアは、宿泊ホテルなどの多い環境から、海外や府外からの観光・ビジネスパーソンの流入、受け入れは、まちのポテンシャルとして積極策がマストであると感じます。先述の玄関口として、観光や商流の国内がへの寄与も大きく、将来は今まで以上に、このエリアの期待も感じるようになりました。単に通過点である都市機能ではなく、滞留人口を増やし、多様な目的に合わせて生み出される有効な時間は、まちづくりの起爆剤となり、行政と市民の意識に啓蒙されることになると考えられます。「人」「時間」「金」の巻き込み方によって、新たな資源、例えばエンターテインメントや産業、教育への醸成につながり、産官学が一体となって都市の空間や機能が生まれることが、投資や事業の可能性も誘引するにつながると思われまます。</p> <p>今回知りえた本事業方針には伸びしろを感じ、賛同いたします。</p>	
14	<p>新大阪は本来的に、ポテンシャルも高く、将来性があり発展の余地があり、新しいまちづくりを、進めていくべきと考え、方針、内容に賛成です。</p> <p>又民間主導で進める事がレスポンスの良い発展に繋がると考えます。</p> <p>交通拠点としてのハブとし、高速バスターミナル、駐車場の充実等により、市内への車の乗り入れの抑制、次世代モビリティシステムの構築等に、期待したいです。</p>	

No	ご意見等の趣旨・内容	大阪府・大阪市の考え方
15	<p>当然、未来への計画なので、内容は巨大規模で長い年数が掛かることが考慮されておりよく練られた方針だと感じました</p> <p>新大阪は新幹線駅を軸に大阪の新しい拠点となるよう、地名に「新」がつけられたものの鉄道・道路として続いて建設された新御堂筋線とJR在来線で駅周辺が平面で6分割され、加えて地上と高架の立面でも相互の区域の接続性が不十分で、分断された状態が根本的に解決されないまま現在に至ってしまい、新大阪駅周辺の地勢が持っている交通結束ポテンシャルが活用されておらず、地名に相応しない残念な状態が続いています</p> <p>今回の再整備計画の重要なポイントである「官民協働」をフル活用して都市空間機能の充実を図って、現状の区域分断のマイナスを解消して改めて「新大阪」の地名に相応する地域となる再整備に期待します</p> <p>交通結束機能で記述されている「各種の流れを集める、つなげる」ための現実かつ具体的な仕組みづくりと並行して「南海トラフ地震」へのリダンダンシーの絶対確保など、災害後の機能復旧についての綿密な計画の策定が必要不可欠です</p> <p>関西圏の未来へ向け、さらなる発展のために機能の拡充拡大を目指す再整備計画がゆえに被災による機能損失の影響は甚大なので、復旧に掛かる期間の短縮は最重要課題です</p> <p>暫定と本格復旧は方法と実行能力次第なので、各種災害の想定と各復旧対策計画も重要な位置付けでの策定をお願いします</p>	<p>官民で本方針を共有しつつ、いただいた意見も参考に、リダンダンシーの確保など「災害への対応」も踏まえ、防災性を高めるとともに、交流促進・交通結節・都市空間機能の向上を図っていきます。</p>
16	<p>官民一体となる都市再開発に期待しています。</p> <p>ご計画では、新大阪駅、十三駅、淡路駅を含むエリアの活性化を図る再開発計画とのことですが、新大阪駅は別格だと思います。</p> <p>すでに、新幹線、JR在来線、市営地下鉄が乗り入れており、その上に、リニア中央新幹線、北陸新幹線が加わることで、さらにその重要度が増します。</p> <p>しかしながら、新大阪駅は少なくない問題を抱えていると思います。</p> <p>例えば、駅前エリアは、新御堂筋やJRの引き込み線などで分断されており、車や人のアクセスは良くありません。</p> <p>また、新大阪駅は、重要な交通結節点として、多くの人が、京都、和歌山、奈良あるいは西日本各地への乗り継ぎ駅として利用していますが、新大阪駅エリアに、最終目的地として、訪れたい施設がないことは残念です。</p> <p>計画では、駅前に大規模な交流施設や、大規模なバスターミナルの設置についても盛り込まれているようなので、そこも期待しています。</p> <p>新型コロナウイルスで、世の中は少なからず混乱していますが、幸いなことに、新大阪駅前が、民間の都市開発計画も進んでいるとのこと。</p> <p>新大阪エリアを世界に向けた関西、日本の窓口になるよう、民間の知恵や想いも汲み上げて頂き、官民の叡智を結集した魅力あるまちづくりを進めていただくことを強く願っております。</p>	<p>官民で本方針を共有しつつ、いただいたご意見も参考に、駅とまちが一体となった世界有数の広域交通ターミナルのまちづくりの実現をめざし、交流促進機能、交通結節機能、都市空間機能の向上を図っていきます。</p> <p>また、「新大阪駅エリア」については、リーディング拠点として、エリアの価値を高める民間の都市開発の誘導を進めていきます。</p>
17	<p>特に新大阪においては、リニアを見据えたそのポテンシャルを活かし、大阪が世界に存在感を出していき、国際都市化にむけ、官民連携で、エリア開発していただくことを望みます。</p>	
18	<p>まちづくりの方針、内容につきまして賛成します。</p> <p>新大阪はポテンシャルがあるとは考えているものの現状は大阪中心地からも離れており、利便性が悪いと感じています。</p> <p>新大阪は新幹線の停車駅であり、大阪の入り口として存在しているにも関わらず、大阪駅まで出てから都心部に行くルートが殆どのため、交通結節点機能の充実を求めます。</p> <p>全体的にうめ北再開発と比較して、これといった新規開発も特段ないことから取り残されているように感じます。</p> <p>弁天町にあるオーク200のような、官のみが偏った開発を行うのではなく、官民が進めることが、大阪・関西の発展に繋がるのではないかと思います。</p> <p>大阪府に対しては官民連携、規制緩和などを求めます。</p>	<p>官民で本方針を共有しつつ、いただいたご意見も参考に、駅とまちが一体となった世界有数の広域交通ターミナルのまちづくりの実現をめざし、交流促進機能、交通結節機能、都市空間機能の向上を図っていきます。</p> <p>本方針を踏まえ、まずは民間都市開発の気運が高まる「新大阪駅エリア」において、国からの都市再生緊急整備地域の指定を受けて、都市再生制度の規制緩和などを活用したまちづくりを進めていきます。</p>

No	ご意見等の趣旨・内容	大阪府・大阪市の考え方
19	<p>賛成です。            新大阪はまだ開発の余地があり、ポテンシャルを秘めていると思います。            特に駅の御堂筋の反対側はとてもしっかりしたいと思っています。梅田や難波だけでなく新大阪の開発を是非お願いします            なおかつ、官民の両サイドからスピーディーに行く必要があると感じています。            規制緩和を「スピーディーに行く」ことが必要です。            人の流れをスムーズにするために、交通機関の充実を徹底し、いま若い子達は車を持たない世代も多いので皆が気軽に通える都市開発をして頂けたらと思います</p>	<p>官民で本方針を共有しつつ、いただいたご意見も参考に、駅とまちが一体となった世界有数の広域交通ターミナルのまちづくりの実現をめざし、交流促進機能、交通結節機能、都市空間機能の向上を図っていきます。            本方針を踏まえ、まずは民間都市開発の気運が高まる「新大阪駅エリア」において、国からの都市再生緊急整備地域の指定を受けて、都市再生制度の規制緩和などを活用したまちづくりを進めていきます。</p>
20	<p>まちづくりの方針や基本的な方向性に関しては賛成です。            今後、新大阪はリニアの開通やその他の路線の乗り込みもふくめて、将来的なポテンシャルは大変大きいと思います。            官民あがりの取組が必要であり、行政の基盤整備はもとより、民間投資の積極的な取り込みの為に規制緩和や特区の指定などの制度設計・変更が必要だと思います。            また、リニアの開通、私鉄沿線の乗り込み、伊丹空港との鉄道による連結など、高速バスの乗り込みを見据えたバスターミナルの整備や次世代モビリティの活用などの交通結節点としての機能の充実による都市の発展を期待しています。            それにより、まちづくりの方針にある都市空間機能の充実を実現していただきたい。</p>	
21	<p>まちづくりの方針に賛成いたします。            新大阪は無数のポテンシャルがあると考えています。            責任ある市民による真の住民参加、並びに公民連携でのまちづくりは大阪、関西の発展に重要であり、大きく期待しています。            不動産の価値においても個別の敷地だけで構成されているわけではなく、敷地を取り囲むエリアとしての価値向上が結果として必要です。              また、まちづくりの方針にある都市空間機能はさることながら、WITHコロナ、インバウンドへ向けた機能充実と持続可能性の追求、コロナ禍だからこそそのフェイストゥフェイスの重要性、特に、立地柄、文化や歴史、災害対策など積極的に考慮して頂きたくまた、交通結節点としての機能アップを図ってほしい。            自家用車だけに限らず、バスは鉄軌道ネットワークへのフィーダーや鉄軌道を補完する交通機関として機能しており、今後も鉄軌道と相まって都市生活に必要な不可欠な交通機関として機能することが期待できる。            従って、集約型の都市形成や中心市街地活性化等のまちづくりと公共交通の活性化を一体的に推進する取り組みに対する期待は既に高まっており、これらを円滑に進めるためには、バスや次世代モビリティをはじめとした公共交通の活性化が不可欠である。            そのためには、同時にバスターミナルや駐車場（駐輪場含む）機能も充実を図ってほしい。              是非、公民連携し、規制緩和や公共空間の真の豊かさを実現してほしい。            パブリックマインドをもった民間事業者の登場にも期待したい。</p>	<p>官民で本方針を共有しつつ、いただいたご意見も参考に、駅とまちが一体となった世界有数の広域交通ターミナルのまちづくりの実現をめざし、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、交流促進機能、交通結節機能、都市空間機能の向上を図っていきます。            本方針では、新技術を活用した新たな交通モードを含む多様な交通モードの拡充を図るとともに、鉄道・道路とまちを繋ぐ役割を担う交通結節施設は、利便性・円滑性・快適性の観点から、歩行者・自動車等交通・利用者サービスの空間をバランスよく設け、現状の課題解決はもとより、人の空間の拡充及び高速バスの拠点化に向けて、多層化の検討を進め、交通結節機能の向上を図ることとしています。            また、本方針を踏まえ、まずは民間都市開発の気運が高まる「新大阪駅エリア」において、国からの都市再生緊急整備地域の指定を受けて、都市再生制度の規制緩和などを活用したまちづくりを進めていきます。</p>

No	ご意見等の趣旨・内容	大阪府・大阪市の考え方
22	<p>以下にて、5つの視点からご意見させていただければと思います。</p> <p>1. まちづくり全体</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現在の大阪駅周辺は、残念ながら大阪駅が単なるターミナルとなっている印象が強く、大阪駅に到着した人々が電車を降り、駅の中や駅の周辺に滞留し、そこでの時間を楽しむというのではないと感じている。従いまして、本計画においては、リニア中央新幹線・北陸新幹線の新規整備がベースであり、人流の増加は担保される要素であることから、交流促進機能・都市空間機能をいかに充実した・魅力あるものにしていくか、がキーであると感じる。</li> </ul> <p>2. 概要版より</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交流促進機能・都市空間機能の充実・魅力向上にはソフト・ハード両面での取り組みが必要だと考えている。ソフト面については計画に記載されている要素がまさに当てはまる。一方、ハード（インフラ）面においては、P5（民間都市開発に期待する内容の概要）に項目として網羅されているが、特に世界的に脱/低炭素やSDGsへの関心が高まるなか、省エネ・再エネ・創エネへの取り組みとその訴求は、エリアのシンボル要素となりうることから、強く押し出すべき要素ではないかと思う。これらを強く押し出すことにより、新大阪エリアを“人々が充実した時間を過ごせ、かつ地球にも優しいグローバルリージョン”とすることができる。</li> <li>・P.4記載の大規模交流施設も必要だが、もう少し住民寄りの中小規模の交流施設も必要かと考える。</li> </ul> <p>3. 都市計画的な視点と土地利用について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新大阪駅は、この上ない遠距離交通結節点となることが想定されることより、この利点を活かした都市計画と土地利用が望まれる。</li> <li>・例えば、広域医療施設コンプレックス（病院＋入院患者家族向け宿泊施設＋研究施設など）、商圏が広い展示場やMICE（インテックス大阪の移転など）、西日本各地への送客システムとなる長距離バスターミナル、将来の貨客混載を見込んだ貨物ヤードなど。その他、NEWノーマルな行動変容を見込んだ集客施設など。</li> <li>・また、閑空とのアクセス向上策は計画されているが、伊丹空港とのアクセスも向上する策、例えば、新大阪―伊丹空港に直通のモノレールや鉄道（あるいは空飛ぶクルマ）の敷設も検討すべきではないか。</li> <li>・加えて、各種規制緩和を想定したスーパーシティ構想も検討すべき。</li> <li>・西日本を代表するハブ機能を持ってほしい。そういう意味では、伊丹空港、関西空港との連絡は重要</li> <li>・建物機能としては、MICEも重要、必須。</li> <li>・プラスα要素として、新御堂筋の動線が遮断しているので、この解消も必須</li> <li>・操車場の活用などもどうか、JR様には恐縮だが、広大な土地の活用は目玉になるのではないか。スタジアムとかコンサートホールとか…。</li> </ul> <p>4. エネルギー視点から</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・環境の項目で挙げている、省エネ・再エネ・創エネにおいて、例えば下記のようなより具体的な内容を盛り込んでいかれてはどうか？</li> <li>① 省エネ：エネルギーマネジメントシステムの導入による施設や企業間でのエネルギー融通や地域冷暖房の導入、緑化やSPACE COOL（反射と放熱を組み合わせ、放熱量を最大化することで温暖化を緩和する新素材）等の新素材を積極的に用いることによるエリア全体での温暖化防止</li> <li>② 再エネ：企業活動や食文化発信の代償として排出される食物残渣のバイオエネルギーとしての再利用等</li> <li>③ 創エネ：施設屋上や壁面に加え、路面も利用した太陽光発電、多くの人々が集まる都市であることと絡めた歩行時の振動や摩擦による発電</li> <li>・医療機関やMICE、バスターミナルなどにはBCPを図れるレジリエンス性の高いエネルギー設備が望まれる。</li> <li>・脱炭素かつ地産地消を図れる都心型シュタットベルケを計画すべき。そのためには、万博で社会実験をしたDAC＋バイオメタネーション施設を発展的に展開する。また、地産地消のエネルギーは、新大阪駅を発着する、リニア、新幹線、在来線にも供給する。</li> <li>・エリアとしての、脱炭素計画、エネルギー自給率、などの目標を持ったエリアマネジメントの実践など。</li> <li>・平時は脱炭素に供するシステム、有事は、最低でも1週間は電力、熱を供給するシステムが必要</li> </ul> <p>5. ご提言</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・周辺地域との連携が重要、企業体だけではなく、周辺の住民との連携も重要。</li> <li>・早い段階からまちづくり協議会を作る必要がある。それらの意見を集約して、まちづくりに反映していく。</li> <li>・単なるまちづくりだけでなく、スマートシティを構成するようなテーマ、例えば移動、物流、支払い、行政、医療、介護、服薬、教育、エネルギー、環境、防犯、防災等において分科会などの早い段階からのしくみづくりをつくることにより、持続できるまちづくりを視野にいれていただきたい。</li> </ul>	<p>いただいたご意見も参考に、駅とまちが一体となった世界有数の広域交通ターミナルのまちづくりの実現をめざし、交流促進機能、交通結節機能、都市空間機能の向上を図っていきます。</p> <p>いただいたご意見のうち、交流促進機能としては、大規模交流施設のほか、民間都市開発において、交流促進する機能の導入や環境の取組みにも期待することとしています。</p> <p>都市計画的な視点としては、「全体構想」において、Society5.0を見据えて、デジタル化やオンライン化を活用したフェイス・トゥ・フェイス空間形成を図ることとしており、「新大阪駅エリア計画」では、人と人をつなぎエリアの活性化を図る取組みの中に、新しいテクノロジーの実証などを図ることとしております。これらの取組みの具体化に合わせて、必要に応じて、規制緩和を検討していきます。</p> <p>また、交通結節機能の向上として、新技術を活用した新たな交通モードの拡充や、鉄道・道路とまちをつなぐ役割を担う交通結節施設は、利便性・円滑性・快適性の観点から、歩行者・自動車等交通・利用者サービスの空間をバランスよく設け、現状の課題解決はもとより、人の空間の拡充及び高速バスの拠点化に向けて、多層化の検討を進めることとしています。</p> <p>エネルギーの視点としては、「全体構想」において、持続可能なまちづくり（SDGs）を踏まえるべき社会背景とし、「新大阪駅エリア計画」では、民間都市開発にあわせて、省エネ、再エネ、創エネなど環境に配慮した機能の導入を図っていくこととしています。</p> <p>なお、本方針は、平成31年1月に本検討協議会に設置し、地域のまちづくりを担う区役所とも連携して作成しています。</p> <p>今後のまちづくりを進めるにあたって、引き続き区役所とも連携するほか、エリアマネジメント等などのソフト施策などにも取り組んでいきます。</p>

No	ご意見等の趣旨・内容	大阪府・大阪市の考え方
23	<p>新大阪・淡路地域では多様な主体による住民参加型の様々なまちづくり活動として、これまで市民（地域住民）・行政・企業が一体となったまちづくりの推進が重要との認識のもと、各主体の連携と地域資源や特性を活かしたまちづくりを実践してきました。</p> <p>ひとつは1999年～2004年までの5年間、大阪市のまちづくり支援事業を活用、西淡路西部地域まちづくり委員会を発足して活動し、最終的に「まちづくりビジョン（6つのビジョン）」を発表、確認してきました。</p> <p>ふたつは新大阪連絡線（淡路駅～新大阪駅間）は1961年に阪急電鉄が鉄道免許を取得しましたが、社会状況の変化により未整備のままであったため、1993年、淡路駅高架化の報道を機に、地域で淡路・新大阪のまちづくりを進めるために、3者（地域・大阪市・阪急）協議が行われました。ここでの検討会において「新大阪連絡線鉄道整備は地域分断や環境悪化に繋がる懸念から行わない」「連絡線計画土地は地域に貢献する活用を図る」ことを確認しました。これを受け2003年に連絡線計画は正式廃止となり、検討会では連絡線跡地活用を検討する一方、鉄道に代わる交通整備としてコミバス導入計画を立案、2006年に「NPO法人地域交通まちづくり協会」の発足、同年5月、コミュニティバス運行サポート事業（あいバス）スタートさせ2008年3月末まで事業を展開しました。</p> <p>こうした地域での活動を積み重ね現在は「東淀川区西部地域バリアフリーまちづくり協議会」において、新大阪駅前のまちづくりについて議論されています。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策定や今後のまちづくりを進めるにあたり、これまでの実践をふまえていただき、地域の声が反映されるものになるよう求めます。</p>	<p>本方針案は、東淀川区西部地域バリアフリーまちづくり協議会に参画している東淀川区役所（検討協議会に出席）とも連携して作成しております。</p> <p>今後のまちづくりを進めるにあたっては、引き続き地域のまちづくりを担う東淀川区役所とも連携しながら進めてまいります。</p>
24	<p>東淀川区西部地域バリアフリーまちづくり協議会では、新大阪駅東口におけるまちづくりを検討しているところであり、まちづくりの考え方をとりまとめたので、この考え方を踏まえたまちづくりが進められることを切に望みます。</p>	
25	<p>新大阪・淡路・十三の再開発は、住民や利用者が系統的に協議できる機会を作してほしい。</p> <p>利便性とリーズナブルな地域として、文化・スポーツなどの活動が出来る公共性のある施設。</p> <p>日常的にも災害時にも対応できる施設。たとえば、小規模の野外音楽ホールを公園などに沢山作って、日常的に文化活動などを学生・地域の方が利用でき、災害時にもこうした方々が中心になれるような工夫。</p> <p>淀川・神崎川河川敷と結んだ大規模な緑地空間がほしい。</p> <p>淀キリ病院などもあり、親子で安心して過ごせる無料の空間。</p> <p>主権者である住民が主体的に協議に参加できる機会を設けてほしい。</p>	<p>本方針は、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、大きな方向性を取りまとめたものです。</p> <p>導入する機能については、民間開発事業者など実施主体が、プロジェクトの具体化に際し、関係機関と調整・連携などを図りながら検討を進めていくこととなります。</p> <p>まちづくりへの参加については、本パブリックコメントにてご意見を聞かせていただく他、地域住民とまちづくりを進める区役所とも連携しながら取り組んでいきます。</p>
26	<p>住民・利用者が、まちづくりの協議に系統的に参加できる機会を作してほしい。</p> <p>また、日常的にも災害時にも活用できる無料・低価の施設が欲しい。例えば、公園に野外音楽ホールをアチコチに作って、災害時には防災放送ができて、炊き出しやトイレなども利用できて、日常は小中高校生や地域の方が部活動や地域活動で利用していれば、災害時にもリーダーシップを発揮できる。そんな施設が嬉しい。</p> <p>また、淡路はヨドキリ病院もあり、子育て世代の利用を考える。</p> <p>淀川・神崎川の河川敷を結んだ大規模な緑地帯を作って、ヒートアイランド・温暖化対策を進める。</p> <p>住民がまちづくりに主体的に参加できるよう、行政がリードしてほしい。</p>	

No	ご意見等の趣旨・内容	大阪府・大阪市の考え方
27	<p>○交通結設機能について 道路で淀川左岸線と新御堂筋との接続で新大阪から第2名神、名神・中国、空港阪高都心、枚方方面（中河内地域）の広域結節が図れるが淀川右岸も整備が必要だと思います。摂津側から十三、塚本及び176号の整備と混雑緩和を図る。</p> <p>○周辺地域及び新大阪駅が担うべき役割 なにわ筋線阪急十三・新大阪連絡線（その先淡路方向から天六方面で堺筋線（天下茶屋）による広軌レールでの環状運転となにわ筋～大阪東線－大和路線（久宝寺）の環状による放射線方向への鉄道との接続によりそれぞれ内側の地域のまちづくりと回遊性を図る。</p>	<p>方針に記載のない道路計画や鉄道計画につきましては、プロジェクト構想などの具体化があれば、必要に応じて本方針への位置づけなどを検討してまいります。</p> <p>なお、新大阪連絡線については、本方針において、鉄道事業者が中心となって検討を進めることとしております。</p>
28	<p>大阪のマイナスイメージともいふべき、遊郭一掃を真剣に取り組んでから、新大阪地区の発展を考えないと砂上遊郭ならぬ砂上楼阁ではないでしょうか。</p>	<p>新大阪駅周辺地域については、都市再生緊急整備地域の指定に向け、これまで検討協議会において議論を重ね、民間都市開発の動きがあること等から、この機を逃さずにまちづくりを進めていくこととしたものです。</p>
29	<p>新大阪地区の活性化のためには、大阪府と大阪市が統合するよりも、大阪市として、新大阪地区の発展を考えないと、大阪府全体からみれば、もっと手を入れるべき、もっと予算を使うべきところはあると思います。</p>	<p>新大阪駅周辺地域の持つ広域的な役割（結節機能・拠点性等）に鑑み、まちづくり方針の作成を、府市で協力して進めてきたところです。まちづくりの推進に向けた調査検討等、引き続き、府市で協力して進めていきます。</p>