

新大阪駅周辺エリアの都市機能強化の提言

関西の30年後を見据えた“新大阪創生プロジェクト”

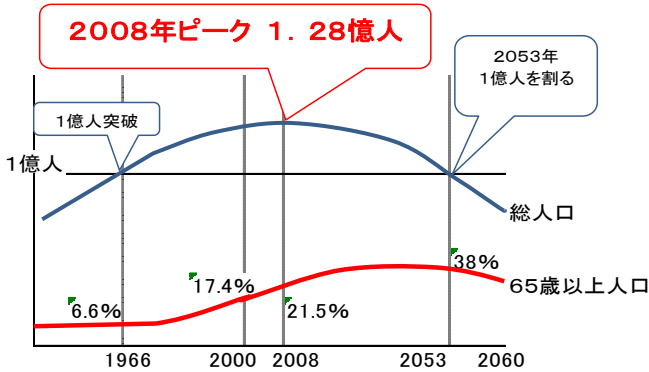
2018年3月

日本プロジェクト産業協議会 (JAPIC)
関西委員会

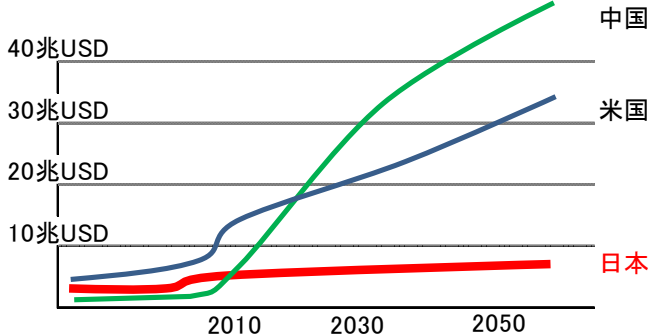
提言の背景

- 日本の総人口は2008年に1.28億人でピークアウト。GDPも実額は増加するが、日本の伸びは鈍化
- 政府の訪日外国人旅行者目標数は2030年に6千万人。今後、日本を観光立国として強化していくことが必要
- 三大都市圏をリニア新幹線で直結したスーパーメガリージョンは観光振興も含め、関西活性化の起爆剤
- リニア新幹線や北陸新幹線の延伸を見据えると、新大阪は関西、さらには西日本のゲートウェイとしての機能強化が必須

①我が国の人口推移(出典:総務省)

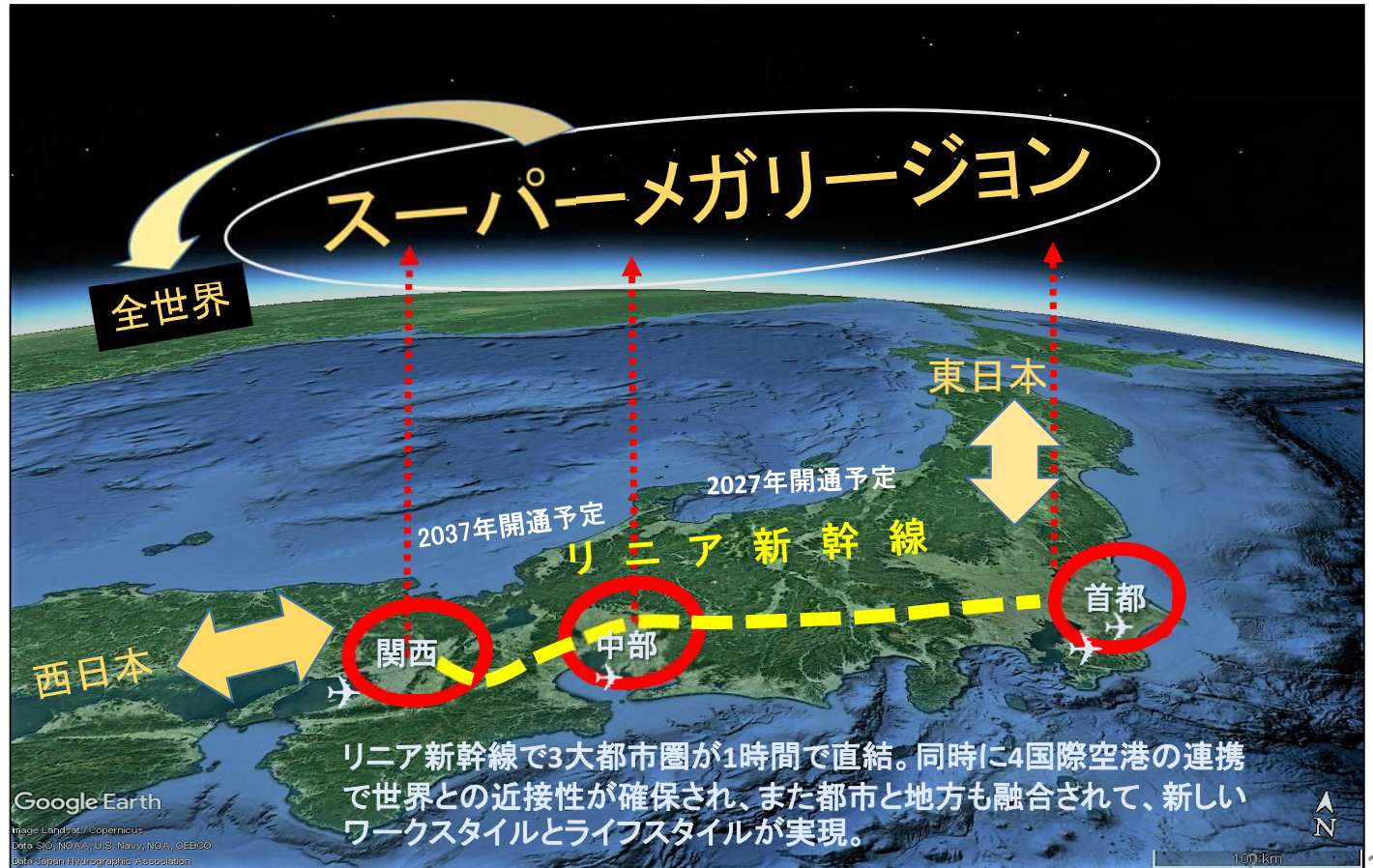


②我が国のGDPの推移(出典:IMF)



③インバウンドの推移(出典:観光庁)

Year	Inbound (万人)
2013年	1,036万人
2017年	2,869万人
2020年	4,000万人
2030年	6,000万人



新大阪と品川、名古屋との比較

	国土軸上の 拠点度	機能充実度	都市基盤 整備度	広域交通の 連携度
新大阪	◎	△	△	△
	国土軸の西端を担い、西日本への玄関口として機能	都市機能の集積が他地区に比し不十分	都市再生緊急整備地域から外れ、大阪の顔として十分とは言えず	関西各都市への鉄道アクセス劣位。新御堂筋の渋滞や関西国際空港へのアクセスも課題
品川	◎	◎	◎	◎
	東京駅と並び、国土軸の東端に位置する首都の拠点として機能	オフィスが集積する品川インターシティはもちろん、新駅周辺地区再開発も進展	世界都市・東京の新しい顔として、また国家戦略特区として位置づけ	羽田空港への好アクセスに強み
名古屋	◎	◎	◎	◎
	国土軸の中央部分を担う拠点として機能	名駅周辺に業務・宿泊・商業などの都市機能が集積し、栄地区をしのご勢い	特定都市再生緊急整備地域として位置づけられ、栄地区に代わる地区へ	東名阪の中間部分に位置する地理的優位性と、中部国際空港へのダイレクトアクセスに強み



新大阪駅周辺エリアの都市機能強化が急務

都市機能強化の方向性と具体策

方向性

<新大阪駅周辺エリアで求められるもの >

1) 先端産業の拠点として、近未来を意識した都市基盤整備 (関西のものづくり基盤の活用)

- ☞ 関西の自由闊達な発想風土を背景に、ビジネスインバウンドも含め「イノベーション拠点」として整備
- ☞ リニア駅周辺である利便性を生かし、「来たくなる街、住みたくなる街、働きやすい街」を実現

2) 関西のゲートウェイにふさわしい交通インフラ整備及び都市機能の強化

- ☞ 関西エリア全体の魅力維持・向上のため、交通アクセスの利便性の向上

具体策

(方策1) 新大阪駅周辺エリア開発

- ・超スマート社会の到来を見据えた先端産業拠点
- ・新エネルギーを利用した最先端都市
- ・関西のゲートウェイとしての都市機能強化 (ホテル、MICE、国際機関)
- ・次世代パーソナルモビリティによるうめきた～新大阪エリアツーリズム
- ・うめきたと新大阪の緑の南北軸強化

(方策2) バスターミナル・新御堂筋バイパス(地下)建設

- ・都市改造に寄与する、次世代インフラとしての新御堂筋地下でのバイパス建設
- ・新大阪の交通拠点性を向上させるバスターミナルの設置
- ・バスターミナルと新御堂筋バイパス(地下)を連結させることによる、鉄道⇄道路交通間のシームレスアクセスの実現
- ・新御堂筋バイパス(地下)を淀川左岸線・中国自動車道等へ接続し、関西各都市へのアクセス性向上を実現。

(方策3) 新淀川第2大橋建設

- ・うめきたと新大阪の一体化
- ・次世代パーソナルモビリティによるうめきた～新大阪エリアツーリズムの実現
- ・新大阪⇄うめきた間の動線強化
- ・河積障害とならないピアレス・ブリッジによりうめきたと新大阪の地域一体化を目指す
- ・舟運活性化の起点

都市機能強化策 概要



新大阪駅周辺エリア 都市機能強化策のロードマップ



関西主要インフラ整備計画・主要イベント (想定)		新大阪周辺エリア都市機能強化 (JAPIC提言)	
2024年	・うめきた2期		
2025年	・大阪万博		・新淀川第2大橋
	・統合型リゾートIR		・新御堂筋バイパス一期
～	・大阪湾岸線西伸部	～	・新大阪バスターミナル
	・淀川左岸線延伸部		・新大阪駅周辺エリア開発一期
2031年	・なにわ筋線		
～	・阪急新大阪連絡線		
2037年	・リニア中央新幹線大阪延伸	2037年	
		2038年	・新御堂筋バイパス二期
		～	・新大阪駅周辺エリア開発二期
2046年	・北陸新幹線大阪延伸	2046年	

新大阪駅周辺エリア開発

- ✓ 超スマート社会の到来を見据えた先端産業の拠点
- ✓ 関西、さらには西日本のゲートウェイとしての都市機能強化
- ✓ 新エネルギーを利用した最先端都市



バスターミナル・新御堂筋バイパス(地下)建設

- ✓ 新大阪駅にバスターミナルを整備し、リニア・北陸新幹線からのシームレスアクセスを実現
- ✓ 混雑の激しい現新御堂筋の地下にバイパス道路を整備し、交通渋滞を解消
- ✓ バイパス道路は淀川左岸線や 名神高速道路等に接続し、関西各都市への移動時間を短縮



新淀川第2大橋建設

- ✓ 新大阪・大阪の連携を高めるために新橋梁を建設し、パーソナルモビリティ専用路や歩行路を設置
- ✓ 舟運を活用した新たな観光資源を創出
- ✓ 河積阻害防止に配慮したピアレスの斜張橋とし、景観にも配慮



想定効果

- 大阪→新大阪→千里中央まで伸びる新しい南北軸の事業費は、およそ1.7兆円。
- 当整備事業で生み出される経済波及効果(=新大阪効果)は、副次的効果も含めて2.5兆円。

想定事業費

1. 新大阪駅周辺エリア整備費	1.2兆円
-----------------	-------

2. バスターミナル整備費 新御堂筋バイパス(地下)整備費	0.4兆円
----------------------------------	-------

3. 新淀川橋整備費	0.1兆円
------------	-------

合計	<u>1.7兆円</u>
----	--------------

経済波及効果 2.5兆円

- ・建設工事による直接的な効果
- ・建設工事雇用者により生じる経済効果
(商業、不動産、サービス等)

※大阪府産業連関表による試算

ご清聴ありがとうございました

