

新今宮駅北側まちづくりビジョン

令和2(2020)年9月

大阪市

目次

1. はじめに

- (1) まちづくりビジョン策定の趣旨 P.1
- (2) まちづくりビジョンの対象範囲 P.2

2. まちの特性・課題

- (1) まちの特性 P.3
- (2) まちの課題 P.13
- (3) 地域の方々の想い P.17

3. めざすべきまちの姿

- (1) まちの将来像 P.19
- (2) まちづくりの目標 P.19

4. まちづくりの方向性 P.20

5. まちづくりビジョンの実現に向けて

- (1) 実現に向けたスケジュールイメージ P.29
- (2) まちづくりの推進体制 P.30
- 【参考】新今宮駅北側まちづくり検討会議 検討の経過 P.31

1. はじめに

(1) まちづくりビジョン策定の趣旨

新今宮駅周辺は、市内有数の繁華街であるなんばや天王寺・阿倍野に近接し、大阪市内や他県へのアクセスにも優れるなど、大阪市全域の中でも利便性の高い地域です。また関西国際空港から複数の鉄道ルートが確保されているなどアクセスに優れ、周辺には多くの宿泊施設や地域資源が存在することなどから、近年ではインバウンドをはじめとした来街者が急増しています。

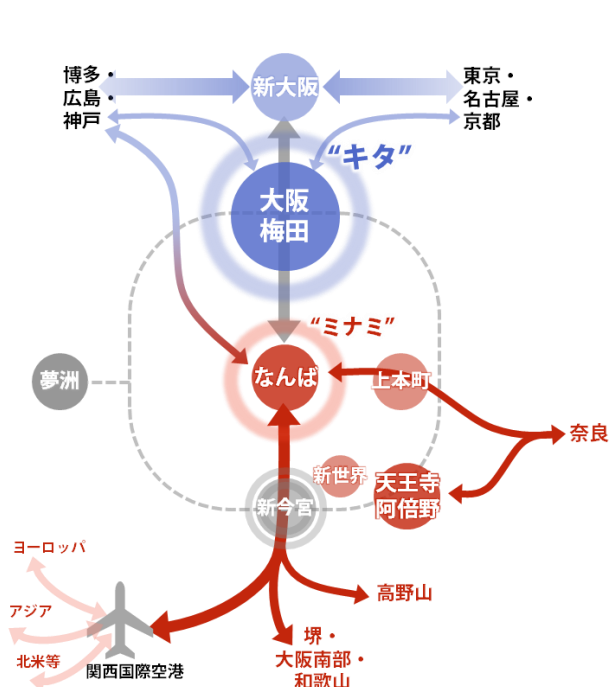
新今宮駅の北側では、2022年春に開業予定の「星野リゾートOMO7 大阪新今宮」をはじめとした新規施設の整備が進んでいます。また新今宮駅南側の西成区においても、2012年に始まった西成特区構想のもとで様々な取組が進められています。

更に2025年には大阪・関西万博の開催、2031年にはなにわ筋線の開業が予定されており、今後5年から10年の間にまちが大きく変わっていくことが予想されます。

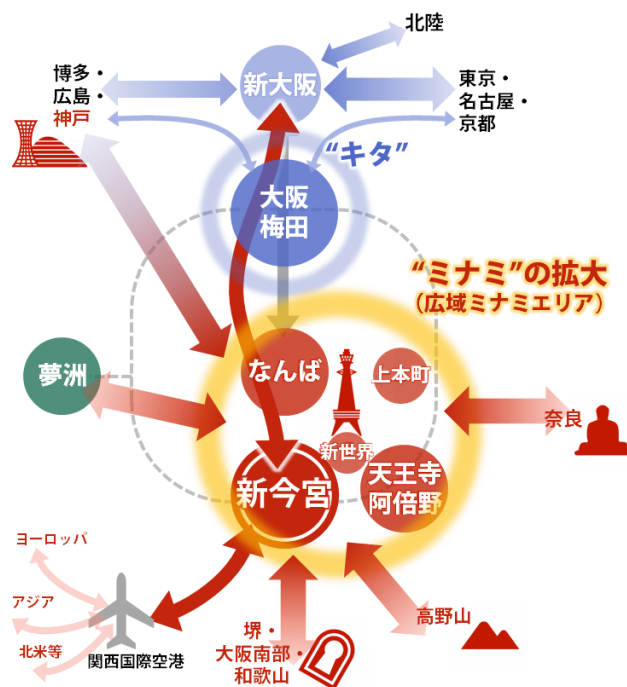
一方、当地域の玄関口である新今宮駅は、乗換動線や乗り降りしやすい駅としての整備が課題であり、官民連携による改善策の検討が待たれています。直近の動きとして、鉄道事業者を中心とした「新今宮駅周辺観光まちづくり推進協議会」が2019年秋に発足し、また、駅の南側では西成特区構想が進む中、これらの動きと連動し、将来を先取りした官民連携によるまちづくりが期待されている状況です。

本ビジョンは、まちの変化が進む新今宮駅北側エリアにおいて、観光・賑わいづくりの視点を踏まえた概ね5年（大阪・関西万博）～10年（なにわ筋線開業）のまちづくりについて、その方向性や将来像を共有し、関係者・事業者による取組推進や、周囲の発展に向けて投資しやすい環境を創出するために、大阪市が策定するものです。

これまでの大阪南部エリア

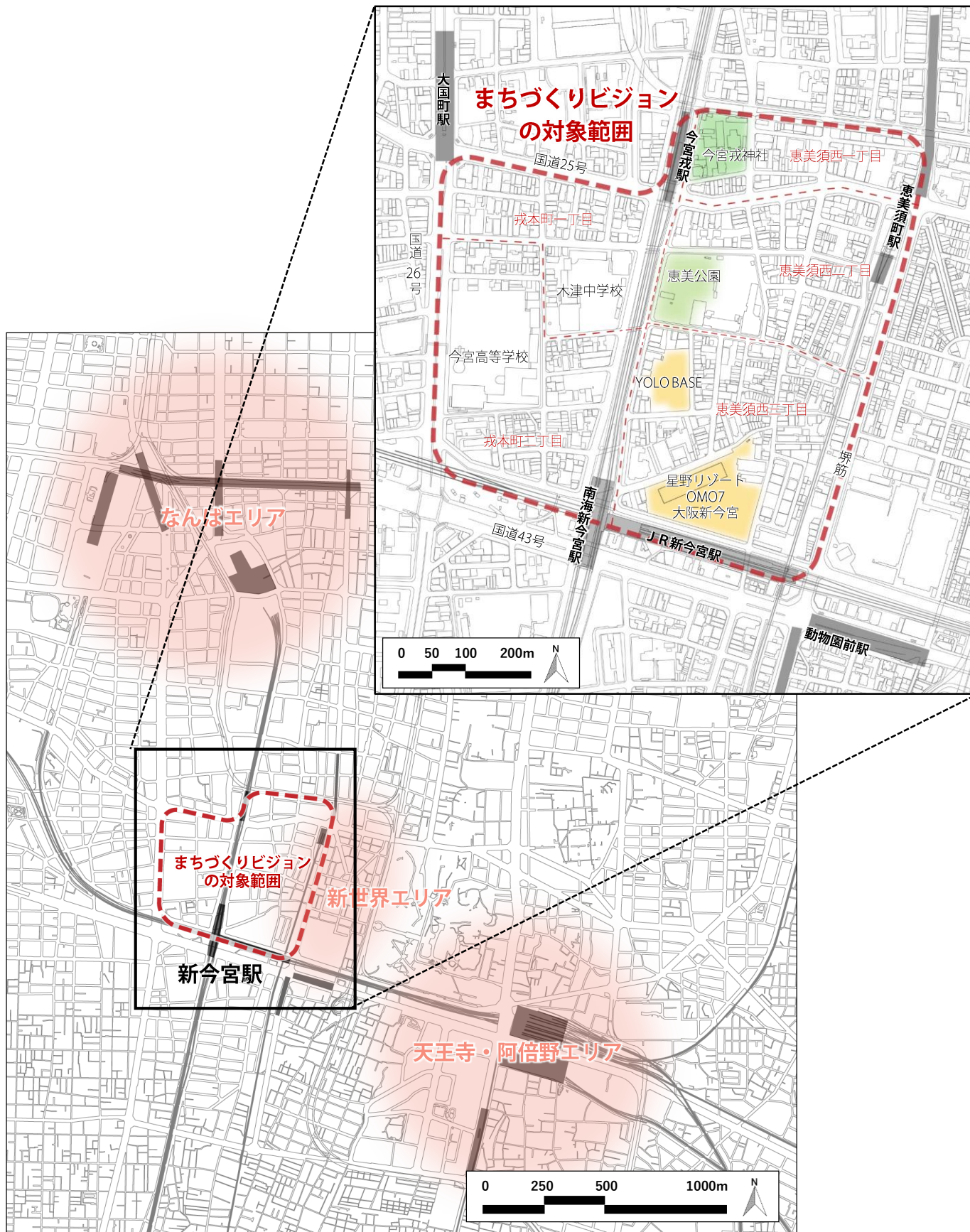


これからの大阪南部エリア



(2) まちづくりビジョンの対象範囲

まちづくりビジョンの対象範囲は、新今宮駅北側の下図に示す区域とします。



2. まちの特性・課題

(1) まちの特性

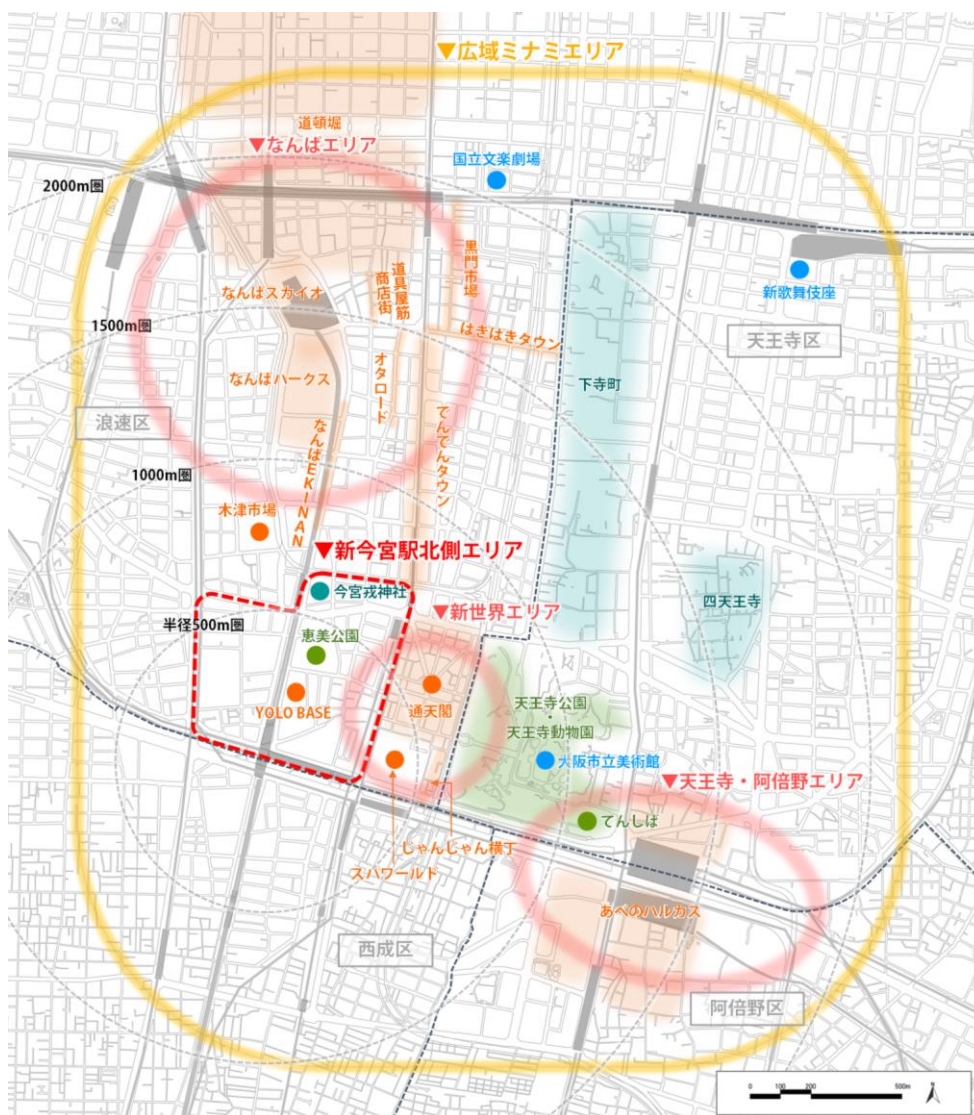
【高い利便性・将来性】

なんばエリアと新世界、天王寺・阿倍野エリアの賑わいをつなぐ、 広域ミナミの中心

本ビジョンが対象とする新今宮駅北側エリアは、大阪都心南部の拠点であるなんばエリアと天王寺・阿倍野エリアの中間に位置しています。また、大阪市内の主要な観光名所である新世界エリアに隣接し、徒歩圏内には天王寺公園などの地域資源も多く存在しています。

従来の“ミナミ”であるなんばに加え、天王寺・阿倍野、新世界なども含む範囲を“広域ミナミ(※)”として捉えると、新今宮駅北側エリアは広域ミナミの中心となり、なんば、天王寺・阿倍野間の賑わいをつないでいくことが期待されています。

(※) 2019年4月に大阪商工会議所より発表された提言「グレーターミナミの活性化に向けて」においても、難波、新今宮、阿倍野・天王寺・上本町エリアが「グレーターミナミ・シティ」として位置づけられています。

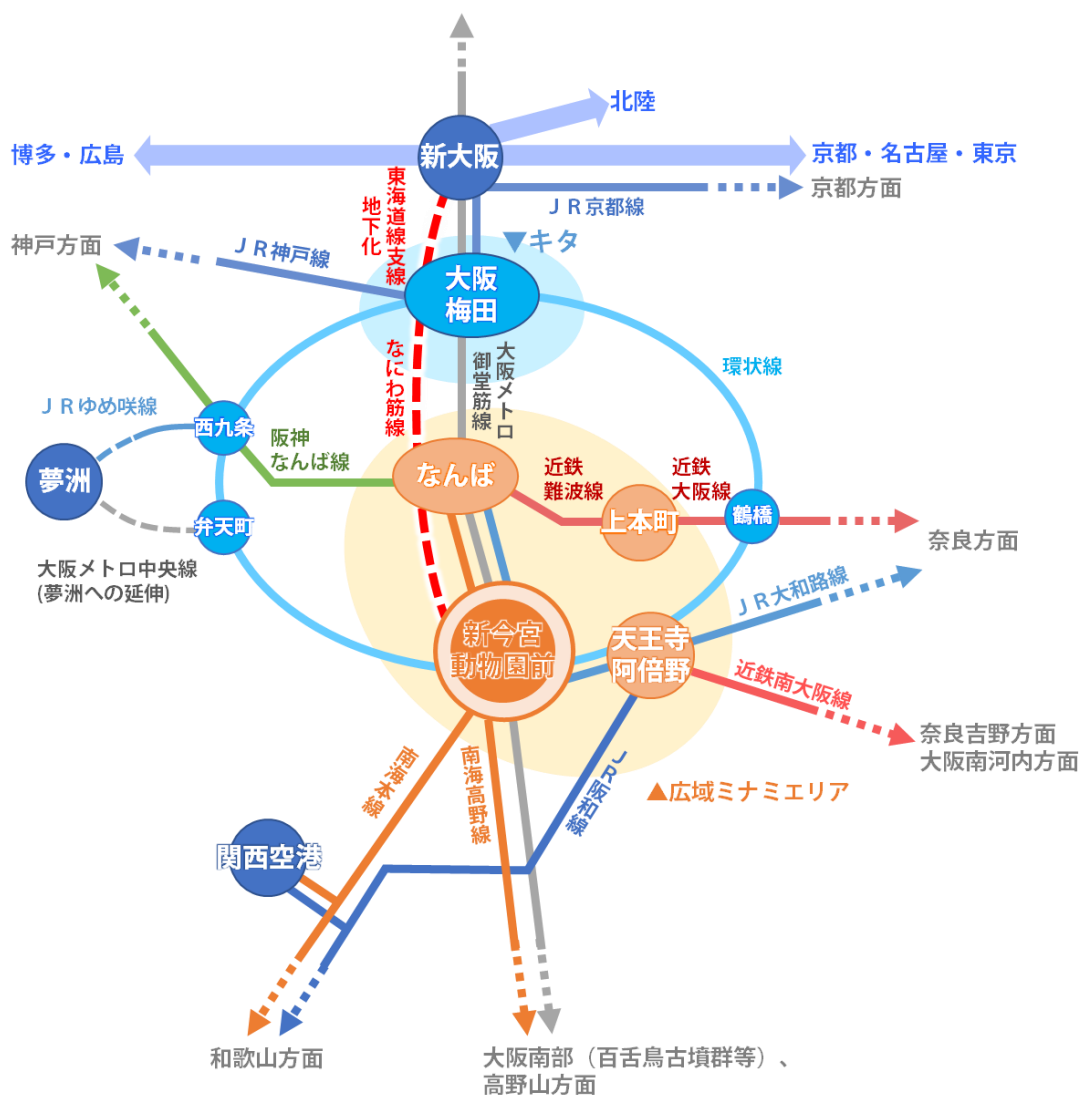


鉄道7路線が乗り入れる交通結節点であり、新大阪や大阪・梅田、関西空港、奈良、和歌山方面とも直結／なにわ筋線開業による交通結節性の更なる強化

新今宮駅・動物園前駅は、南海本線、南海高野線、JR大和路線、JR大阪環状線、大阪メトロ御堂筋線、大阪メトロ堺筋線、阪堺線の計7路線が乗り入れる、大阪市内でも有数の交通結節点となっています。

大阪市内の主要拠点である大阪・梅田、なんば、天王寺・阿倍野に加え、広域交通の拠点である新大阪や関西空港にも直結し、奈良や大阪南部・和歌山方面へのアクセスにも優れています。

また2031年に開業予定のなにわ筋線が乗り入れることにより、交通結節性の更なる強化が期待されています。



【増加する来街者・外国人】

来街者（とりわけ外国人）の増加

大阪市では近年、インバウンドをはじめとした来街者の増加が進んでいます。

2013年から2017年の5年間で、大阪市内の延べ宿泊客数は約1.5倍に増加しており、なかでも外国人延べ宿泊客数は約3倍にまで増加しています。

関西空港から複数の鉄道ルートが確保されているなどアクセスに優れ、周辺に宿泊施設や観光資源が多く集まる新今宮駅周辺においても、鉄道駅の乗降客数が増加傾向にあることなどから、来街者が増加しているものと想定されます。

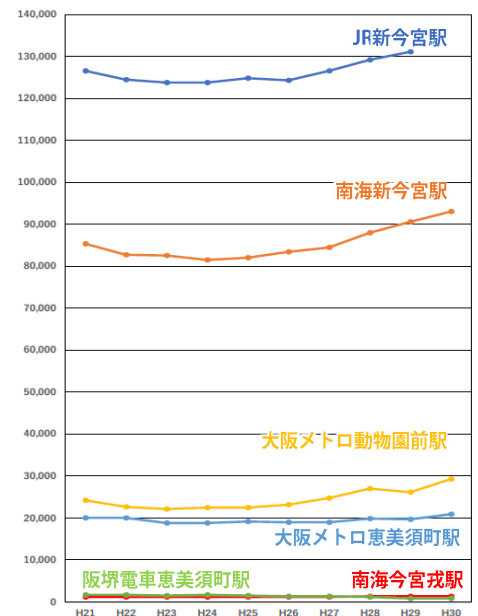
■大阪府地域別 延べ宿泊者数【推計値】

地域別	2013年（1月～12月）		2017年（1月～12月）			
	延べ宿泊者数(人)	うち外国人延べ宿泊者数(人)	延べ宿泊者数(人)	2013年比	うち外国人延べ宿泊者数(人)	2013年比
大阪市内	20,191,583	3,553,466	28,145,032	139%	9,859,944	277%
三島地域	695,713	60,726	766,313	110%	209,980	346%
豊能地域	433,051	18,788	749,856	173%	74,965	399%
北河内地域	208,847	32,861	360,246	172%	128,178	390%
中河内地域	126,294	658	180,463	143%	27,397	4164%
南河内地域	74,477	1,662	60,234	81%	188	11%
堺市域	576,094	83,681	896,366	156%	275,064	329%
泉州地域	1,575,371	562,658	2,053,970	130%	1,096,324	195%
全域	23,881,430	4,314,500	33,212,480	139%	11,672,040	271%

三島地域 …高槻市・茨木市・吹田市・摂津市・島本町
 豊能地域 …豊中市・池田市・箕面市・豊能町・能勢町
 北河内地域 …守口市・枚方市・寝屋川市・大東市・門真市・四條畷市・交野市
 中河内地域 …東大阪市・八尾市・柏原市
 南河内地域 …富田林市・河内長野市・羽曳野市・松原市・藤井寺市・大阪狭山市・太子町・河南町・千早赤阪村
 泉州地域 …泉大津市・和泉市・高石市・忠岡町・岸和田市・貝塚市・泉佐野市・泉南市・阪南市・熊取町・田尻町・岬町

(※) 大阪府HP 観光統計調査より表を作成

■鉄道乗降客数の変化



(※) 「大阪市統計書」よりグラフを作成

駅徒歩圏内で進む宿泊施設等の建設・開業

新今宮駅北側では、近年のインバウンドをはじめとした来街者の増加に伴い、宿泊施設等の建設・開業が進んでいます。

2019年9月に開業した「YOLO BASE」は、外国人向け就労インバウンドトレーニング施設としての機能も有しており、日本で働きたい外国人と国内企業との人材マッチングや多文化交流の取組みが進むにつれ、このエリアへの注目が高まり多様な人材が集まることが期待されています。

また2022年春には「星野リゾート OMO7 大阪新今宮」の開業が予定され、南海高架下に沿っては、なんば方面からの「EKIKANプロジェクト」の延伸や、恵美公園の拡張整備（もと恵美小学校の都市公園化）などが予定されています。



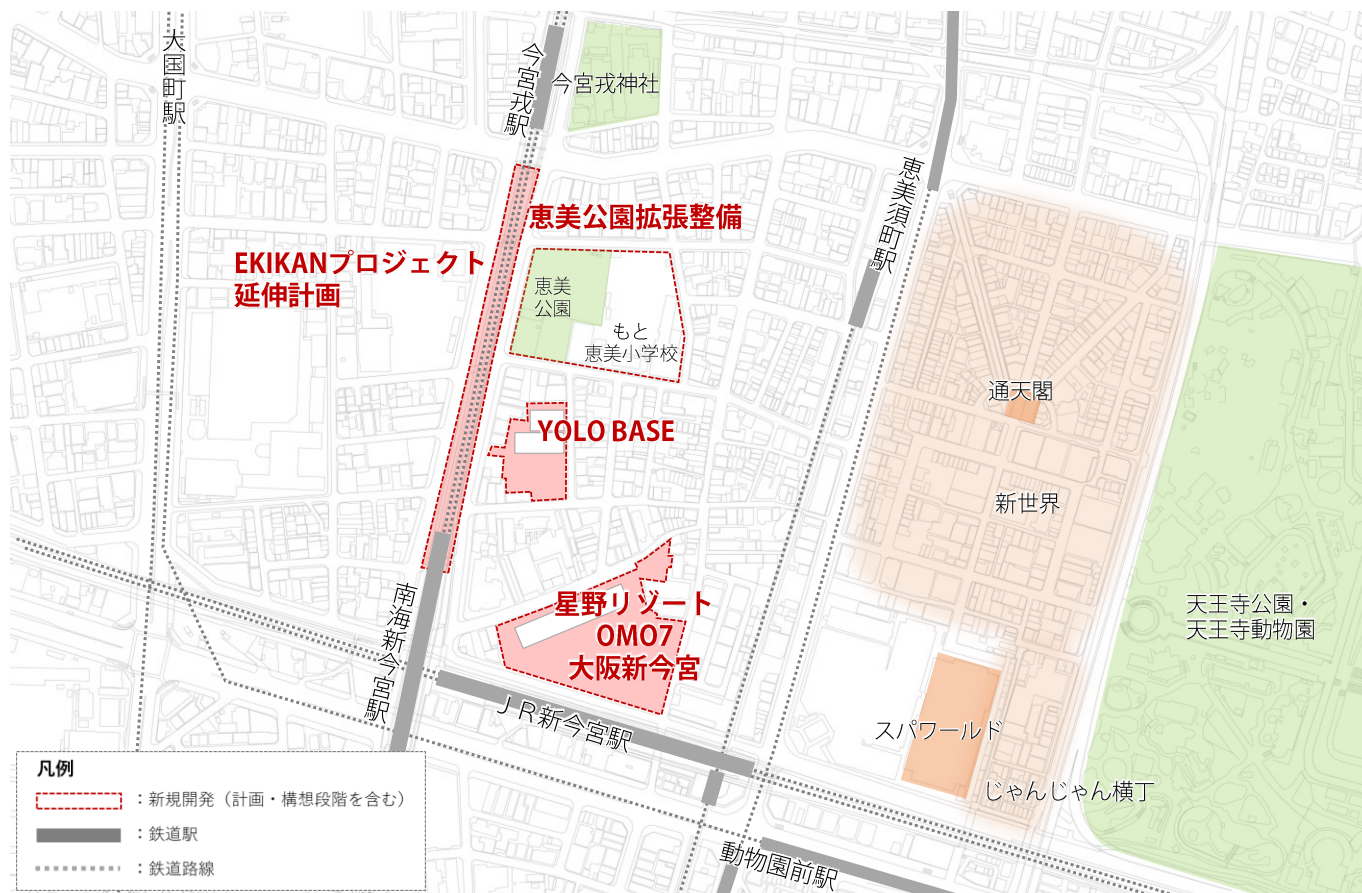
YOLO BASE



星野リゾートOMO7大阪新今宮



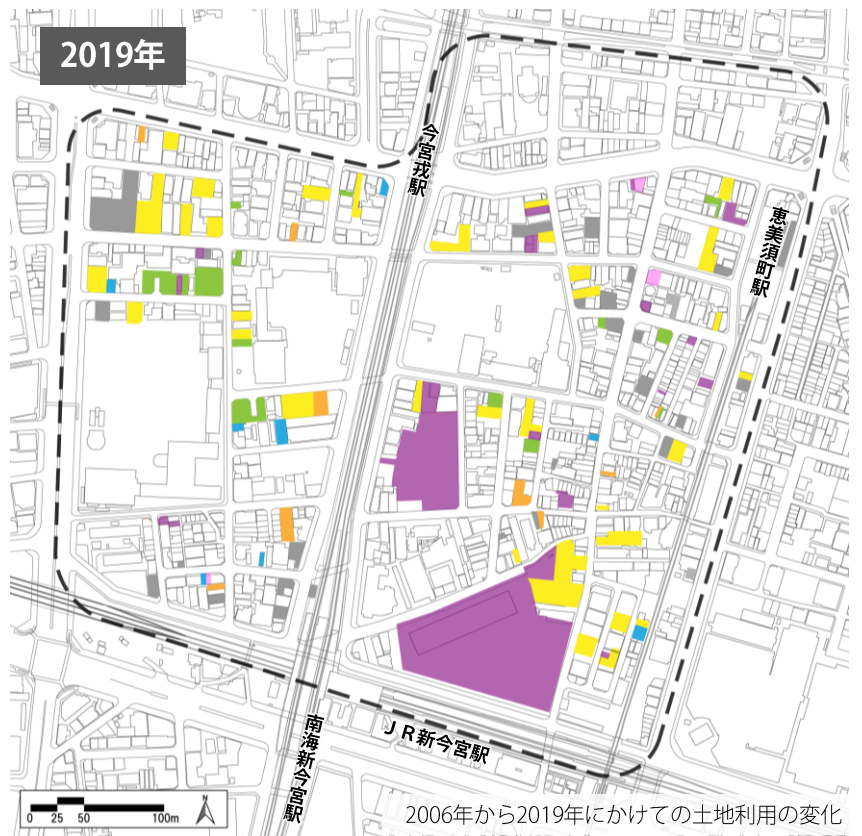
EKIKANプロジェクト（なんば～今宮戎駅間）



土地利用の変化（宿泊施設等の増加）／店舗の集積状況

来街者の増加に伴い、近年の新今宮駅北側の土地利用にも変化が見られます。

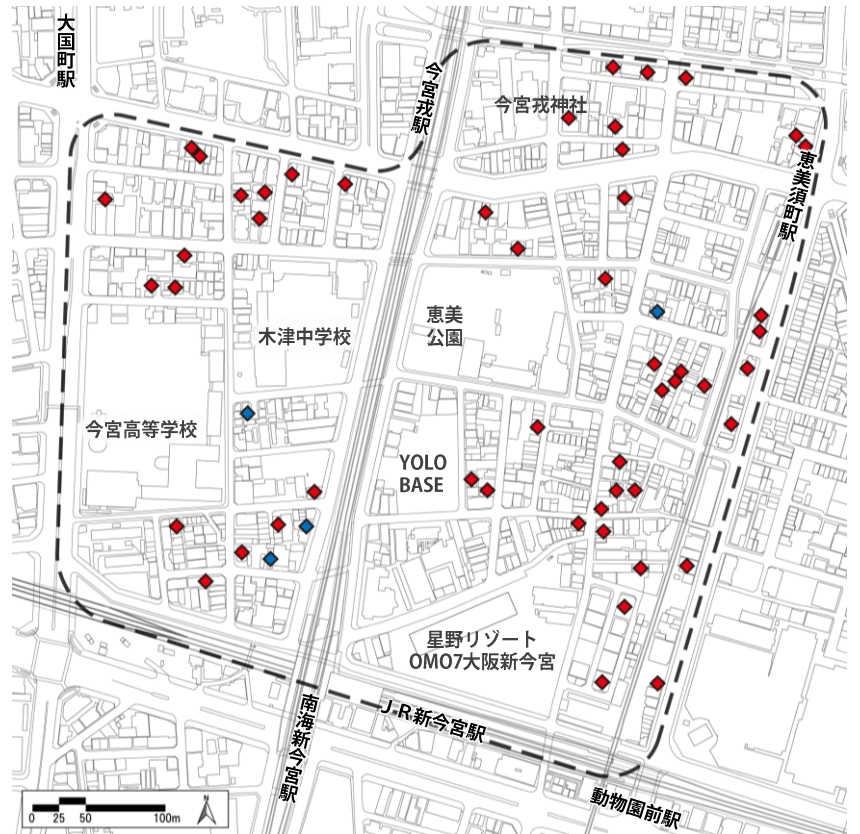
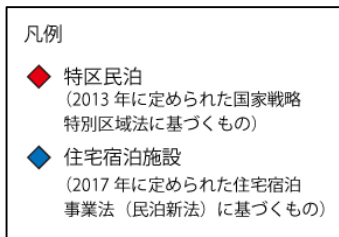
2006年から2019年にかけての土地利用の変化をみると、2006年時点では事務所・工場、店舗、駐車場・空地などであった土地が、2019年にはマンション、宿泊施設などに変化していることが読み取れます。



凡例	
■	戸建住宅
■	マンション・アパート
■	宿泊施設
■	店舗
■	事務所・工場等
■	福祉施設・診療所等
■	官公庁施設
■	駐車場・空地・その他

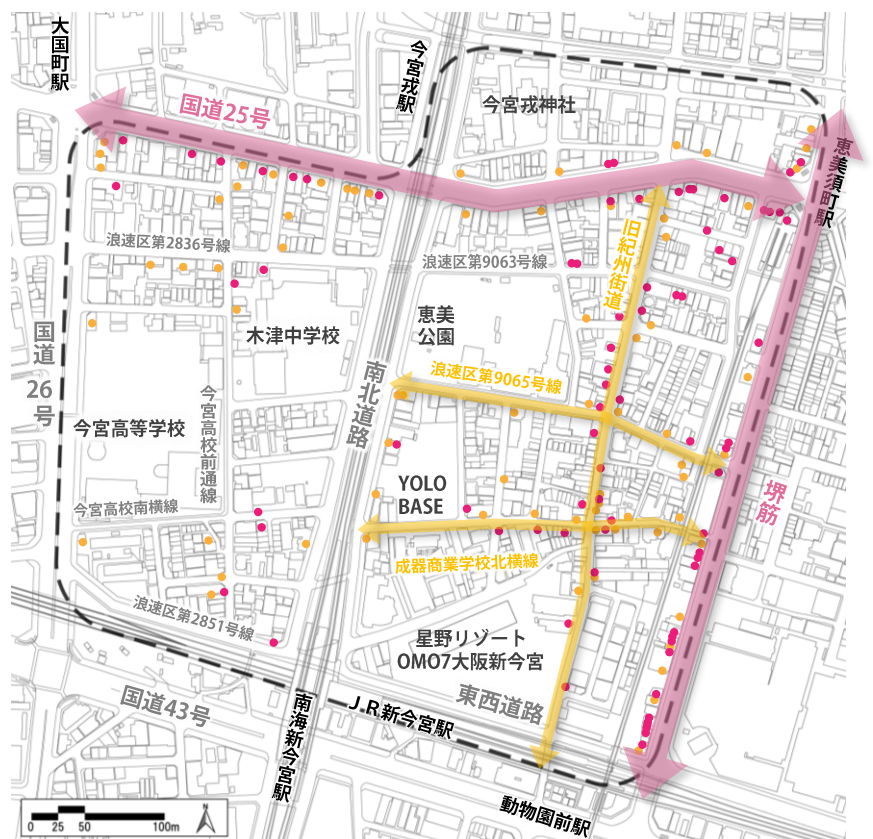
※住宅地図（2019年）および机上調査を元に作成したものであり、実際の状況とは異なる可能性があります

区域内には特区民泊や住宅宿泊民泊に登録している物件も多く、新たに建設されたマンションの一部も宿泊施設として利用されていることが想定されます。



また、区域内には一定の店舗の集積が見られます。

傾向としては、国道25号、堺筋の幹線道路沿いに多く、また旧紀州街道をはじめとした南海線以東の地区内の通り沿いにも、一定の集積が見られます。



※住宅地図(2019年)および机上調査を元に作成したものであり、実際の状況とは異なる可能性があります

【交通量予測調査の実施】

■調査の趣旨

- 新今宮駅北側で進む宿泊施設等の建設・開業に伴う将来交通量の変化と対策を検討するため、自動車、歩行者・自転車の交通量調査を実施しました。

■調査結果のまとめ

■自動車交通量

- 現況の自動車交通量については、調査対象としたいずれの交差点でも、交通処理に余裕のある状態であることが確認できました。また、宿泊施設等の建設・開業が進んだ時点においても、交通処理に余裕のある状態は変わらないことが確認できました。

■歩行者・自転車交通量

- 現況の交通量については、調査対象としたいずれの道路でも、歩行者が自由に歩くことができる水準（サービス水準A）を確保できることが確認できました。また、宿泊施設等の建設・開業が進んだ時点においても、同様に歩行者が自由に歩くことができる水準（サービス水準A）を確保できることが確認できました。

■調査概要

（1）現況交通量調査の実施

○調査日時

平日：令和元年7月23日（火）7：00～19：00

休日：令和元年7月28日（日）7：00～19：00

○調査箇所

自動車：右図に示す3交差点

歩行者・自転車：右図に示す10カ所の道路



(2) 現況の交通量及び需給バランス

自動車交通

○交通量

- ・検討対象範囲の自動車交通量は、12h最大で2.5千台/12h（平日）
- ・平日の交通量が休日の交通量より多い

<自動車交通量（断面）>

方向	断面	交通量(台/12H)		平休比 (休日/平日)
		平日	休日	
東西	NO.1 西	2,420	1,252	0.52
	NO.1 東	2,564	1,371	0.53
	NO.2 西	2,273	1,242	0.55
	NO.2 東	2,520	1,473	0.58
	NO.3 西	2,217	1,423	0.64
	NO.3 東	5,146	4,553	0.88
南北	NO.1 北	615	435	0.71
	NO.2 北	447	240	0.54
	NO.2 南	896	491	0.55
	NO.3 北	10,260	8,747	0.85
	NO.3 南	10,245	8,101	0.79

○交差点の需給バランス

- ・交差点の需給バランスは、いずれも交通容量を大きく下回り、交通処理に余裕のある状態

	NO.1	NO.2	NO.3
種別	無信号交差点	無信号交差点	信号交差点
需給 バランス	交通容量比 ^{※1} 最大0.054 (平日)	交通容量比 ^{※1} 最大0.027 (平日)	交差点需要率 ^{※2} 平日0.303 休日0.268

※1評価基準1.0 ※2評価基準0.9

歩行者・自転車交通

○交通量

- ・歩行者・自転車の交通量は、多くの地点で休日の方が平日より多く、新今宮駅近傍の交通量が多い

<歩行者・自転車交通量（断面）>

方向	断面	平日		休日		平休比	
		歩行者 (人/12H)	自転車 (台/12H)	歩行者 (人/12H)	自転車 (台/12H)	歩行者	自転車
東西	断面①	428	744	243	655	0.57	0.88
	断面⑩	1,087	1,614	1,330	1,449	1.22	0.90
	断面②	601	543	515	550	0.86	1.01
	断面⑪	1,119	886	1,259	867	1.13	0.98
	断面④	602	546	722	475	1.20	0.87
	断面⑥	1,930	1,953	2,296	1,850	1.19	0.95
	断面③	1,056	1,352	1,225	1,224	1.16	0.91
	断面⑨	1,100	1,294	1,270	1,280	1.15	0.99
	断面⑧	2,609	1,935	2,790	1,926	1.07	1.00
	南北	断面⑤	972	1,025	882	1,243	0.91
断面⑦		1,381	3,264	1,469	3,564	1.06	1.09
断面⑫		4,340	1,406	6,371	1,419	1.47	1.01

○交差点の需給バランス

- ・ピーク時において歩道1mを歩く1分当たりの交通量は最大で9.0人/m・分で、自由歩行が可能なサービス水準にある

	平日	休日
サービス水準	0.5~4.0人/m・分	2.5~9.0人/m・分

※自転車交通量は研究論文を参考に、1台を歩行者2.56人に換算している
 ※歩道の幅員は有効幅員とし、自転車が路上を占有している③、⑥、⑫は有効幅員1mとしている

【歩行空間のサービス水準】

A：自由歩行 27人/m分以下 D：困難 71~87人/m分
 B：やや制約 27~51人/m分 E：ほとんど不可能 87~100人/m分
 C：やや困難 51~71人/m分

(3) 交通量予測の前提

○対象とするプロジェクト・開発規模

◆星野リゾートOMO7大阪新今宮

予測上の建物用途：ホテル

予測上の延床面積：3.3ha※

※容積不算入となる駐車場等の部分を除く延床面積

◆YOLO BASE

予測上の建物用途：オフィス※

予測上の延床面積：0.3ha

※就労トレーニングが主用途であることを踏まえ、オフィスとして予測する

◆恵美公園の拡張整備

予測上の建物用途：商業施設を想定※¹

予測上の延床面積：0.2ha※²

※¹ 恵美公園の拡張整備で賑わい創出を狙いとした建物が建設されるものとし、その建物用途は教養施設、便益施設を併設する建物を想定し、主用途を商業として予測する

※² 旧恵美小学校校舎を取り壊す場合を想定し、P-PF制度を活用した場合の最大建ぺい率で平屋建の施設として予測する

○交通量予測の方法・条件

① 新規立地施設の発生集中交通量

- ・「大規模開発地区関連交通計画マニュアル(改訂版)」により予測する

② 交通量の伸び

- ・エリアの主要アクセス駅3駅の乗降客数のこの10年間の伸びから、10年後の交通量は1.1倍の伸びを見込む
- ・但し、自動車については、エリア周辺の交通量が減少傾向にあるため、伸びは見込まない

(4) 新規立地施設の発生集中交通量

単位：人TE/ha・日

単位：人TE/日

平休	施設	発生集中原単位	平休	施設	用途	鉄道	バス	自動車	バイク	自転車	徒歩	その他	合計
平日	OMO7	1,900	平日	OMO7	ホテル	4,536	0	630	0	0	1,134	0	6,300
	YOLOBASE	3,500		YOLOBASE	オフィス	385	33	297	0	176	209	0	1,100
	恵美公園拡張整備	20,600		恵美公園拡張整備	商業	1,517	41	410	41	1,230	861	0	4,100
休日	OMO7	1,900	休日	OMO7	ホテル	4,536	0	630	0	0	1,134	0	6,300
	YOLOBASE	3,500		YOLOBASE	オフィス	385	33	297	0	176	209	0	1,100
	恵美公園拡張整備	21,800		恵美公園拡張整備	商業	1,628	44	440	44	1,320	924	0	4,400

代表交通手段分担率

 自動車の予測評価対象交通量

 歩行者・自転車の予測評価対象交通量

交通量の変化予測と影響

自動車交通

(1) 交通量

- 検討対象範囲の自動車交通量は、12h最大で2.5千台/12h（平日）
- 平日の交通量が休日の交通量より多い

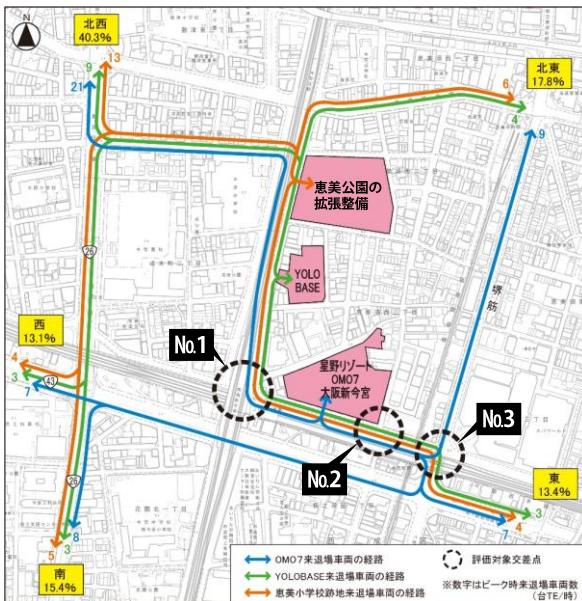
	自動車の発生集中交通量
OMO7	420台TE/日
YOLO BASE	229台TE/日
恵美小学校跡地	274台TE/日

(2) 交差点の需給バランス

- 自動車の増加交通量を経路配分し、現況交通量に上乗せて、将来交通量を予測
- 新規施設による交通量の増加があっても、交通処理には余裕がある

	NO.1	NO.2	NO.3
種別	無信号交差点	無信号交差点	信号交差点
需給バランス	交通容量比最大0.07	交通容量比最大0.027	交差点需要率最大0.308

<新規施設への自動車出入動線>



歩行者・自転車交通

- 歩行者・自転車の増加交通量を経路配分し、将来交通量を予測
- 交通量の増加があっても、全ての区間でサービス水準は自由歩行可能と評価される

区間	歩道幅員		サービス水準 (歩行者のみ)			サービス水準 (歩行者自転車)		
	幅員 (m)	有効幅員 (m)	分あたり通行量 (人/分)	サービス水準 (人/分)	判定	分あたり通行量 (人/分)	サービス水準 (人/分)	判定
a	4.00	3.00	7.0	2.3	A	16.0	5.3	A
b	4.00	3.00	7.0	2.3	A	16.0	5.3	A
c	4.00	3.00	7.0	2.3	A	16.0	5.3	A
d	3.00	2.00	2.0	1.0	A	7.0	3.5	A
e	3.00	2.00	5.0	2.5	A	14.0	7.0	A
f			2.0			5.0		
g			4.0			10.0		
h	3.50	1.00	16.0	16.0	A	19.0	19.0	A
i	3.50	1.00	13.0	13.0	A	20.0	20.0	A
j			6.0			28.0		
k			5.0			27.0		

<歩行者・自転車の増加交通量>



※数字は将来ピーク時歩行者・自転車通行量(人/h)
()内は現況
※自転車は歩行者に換算した通行量

【歩行空間のサービス水準】
A: 自由歩行 27人/m分以下
B: やや制約 27~51人/m分
C: やや困難 51~71人/m分
D: 困難 71~87人/m分
E: ほとんど不可能 87~100人/m分

(2) まちの課題

【地域・居住環境の状況】

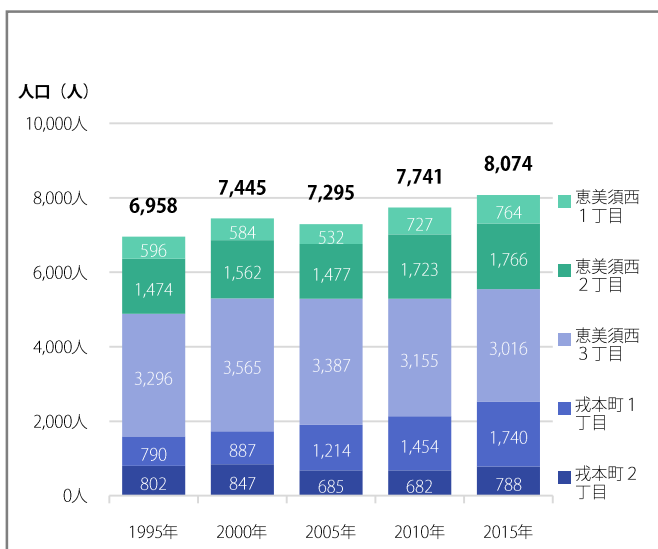
単身世帯の割合が極めて高く、子育て世帯が少ない (世帯数の約8割が単身居住)

国勢調査を元に当地域（恵美須西1~3丁目、戎本町1,2丁目）の人口動態を見ると、人口は1995年から2015年にかけて約1.2倍に増加しています。

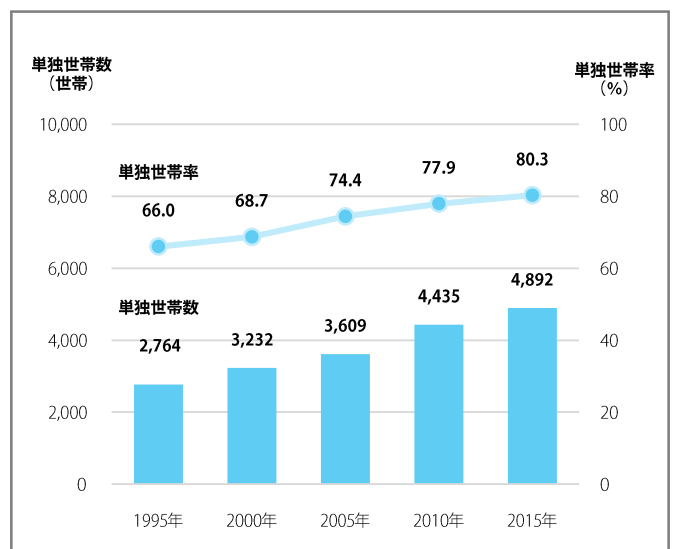
一方、世帯構成に着目すると、当地域は単身世帯の割合が多く、1995年から2015年にかけて約1.8倍に増加しており、2015年時点では世帯数の約8割が単身居住となっています。大阪市全域における単身世帯の割合は約5割、浪速区全域における単身世帯の割合は約7割であり、他地域と比較しても単身居住の割合が極めて高いと言えます。

また、子育て世帯についても当地域は大阪市全域、浪速区全域と比較して低い割合となっています。

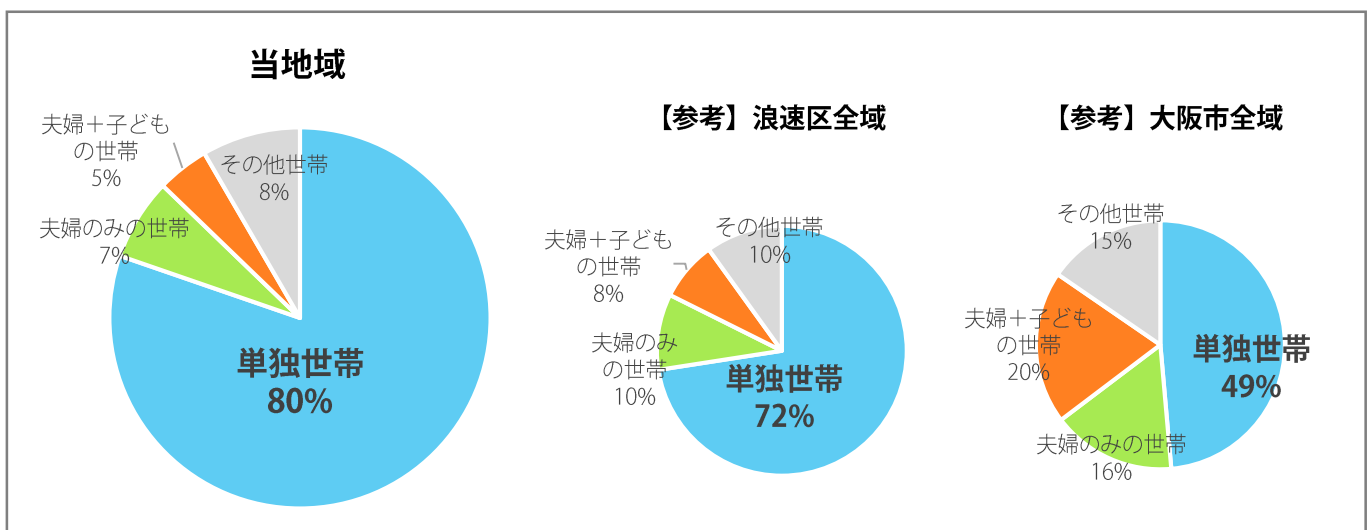
■当地域の人口推移（町丁目毎）



■当地域の単身世帯数・単身世帯率の推移



■当地域・浪速区・大阪市の世帯割合の比較（2015年）



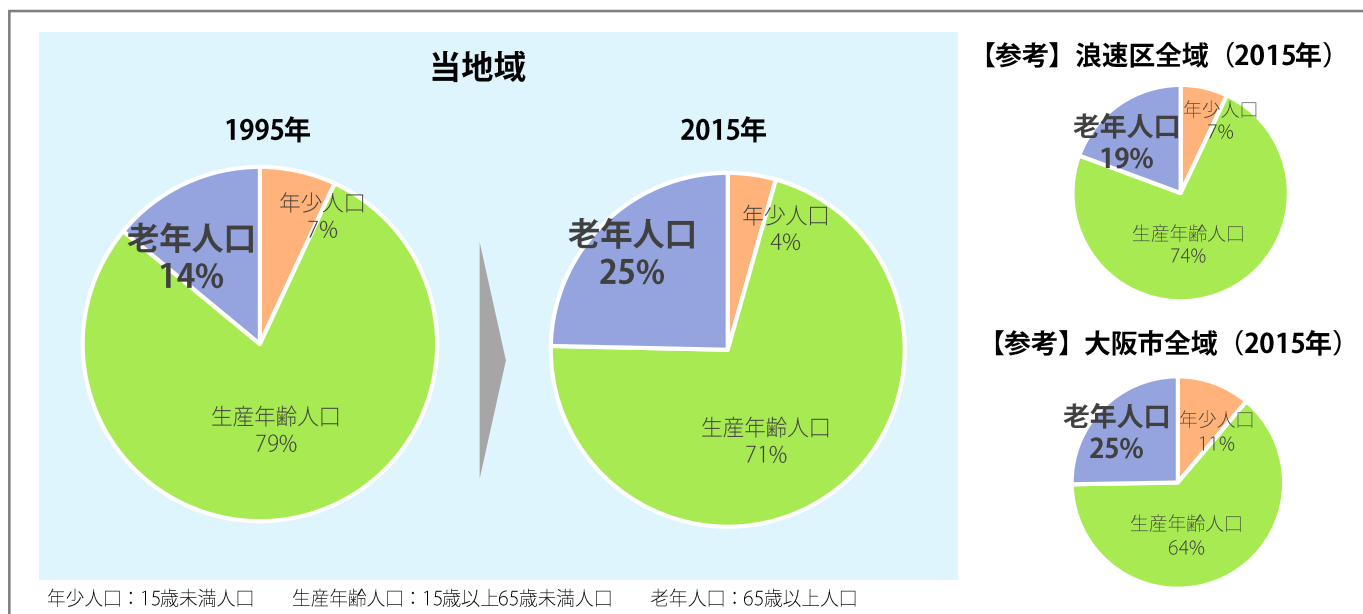
※上図は全て国勢調査を基に作成

高齢化が進行

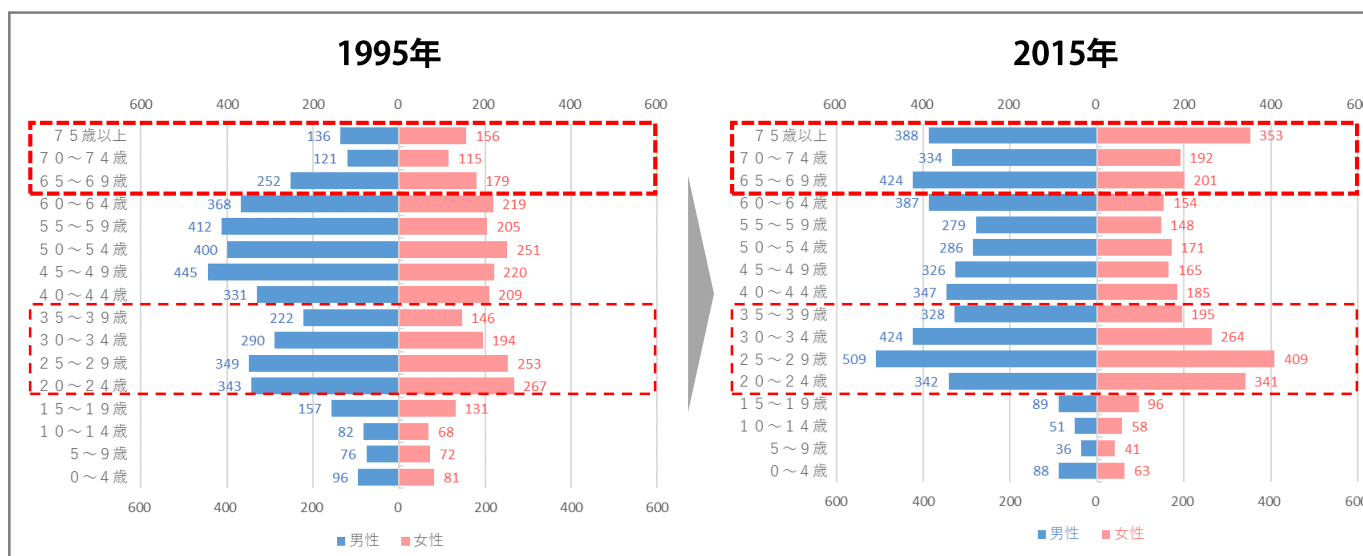
人口構成の変化に着目すると、当地域では年少人口・生産年齢人口の割合が減少する一方、老年人口の割合が増加しています。1995年から2015年にかけて老年人口の割合は約11%増加しており、高齢化が進行しています。老年人口の割合は浪速区全域と比較しても高く、大阪市全域と同等の割合となっています。

人口ピラミッドに着目すると、65歳以上の人口が増加する一方、20～39歳の人口も増加しています。前ページで見たように当地域の約8割が単身居住であること、また0～19歳の人口は減少していることから、大半は単身居住者であると想定されます。

■当地域の人口構成（3階級）の推移／浪速区・大阪市との比較



■当地域の人口構成（人口ピラミッド）の推移



※上図は全て国勢調査を基に作成

【駅及び駅周辺の状況】

歩道沿いのフェンスが歩行者の通行を妨げている

南海新今宮駅およびJR新今宮駅の周辺には、ごみの不法投棄などの環境対策のため歩道沿いにフェンスが設置されている箇所が見受けられます。また、JR新今宮駅北側の道路（東西道路）上には、駅周辺の放置自転車対策として駐輪場がありますが、歩道上にフェンスが設置されているため、十分な歩行者空間が確保できていない状況です。



凡例	
	: 開放されている歩行者空間
	: 開放されていない歩行者空間 (植樹帯を含む)
	: 市設置のフェンス・鋼板塀
	: JR設置のフェンス
	: 東西道路沿いの駐輪場
	: 駅出入口



高架沿いにフェンスが設置され、歩行者空間が一部閉鎖されている。



西側（鉄道側）は環境対策のためフェンスが設置され、植樹帯として閉鎖されている。



駐輪場が設置されている歩道上にフェンスが設置されており、十分な歩行者空間が確保されていない。

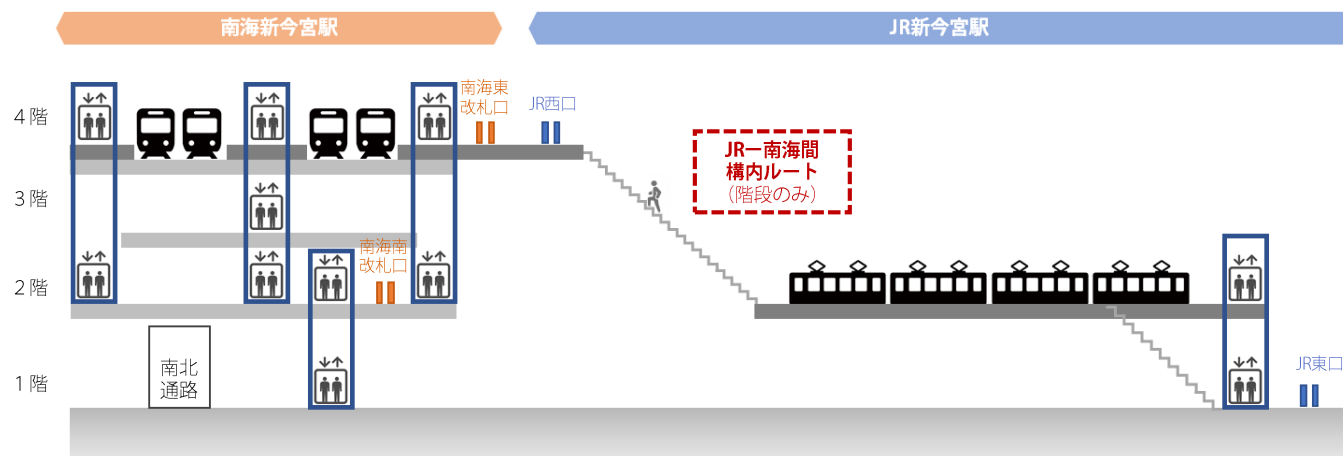
新今宮駅のバリアフリー化等

乗換客の多いJR-南海間の構内ルートは階段しかなく、バリアフリー対応が求められている一方、新今宮駅および周辺には大規模な駅改修を行う場合に必要な用地がない状況です。

大阪市新今宮地区交通バリアフリー基本構想（平成16年4月策定）では、乗り換え経路の確保について、「JR新今宮駅は、ホーム幅が狭く階段がホーム端にあるなど、エレベーターの設置は、相当大規模な工事となり、実現可能性も含め詳細な検討が必要であるが、南海電鉄への乗り換え経路の確保について引き続き検討を行う」と記載されています。

また宿泊施設等の建設・開業が進む駅北側に面した出入口がないことや、駅北側と南側をつなぐ高架下の歩行者通路（南北通路）が暗く通りづらいこと、また駅舎が古く景観を損ねていることも課題となっています。

新今宮駅 断面イメージ



JR～南海間の構内ルートの様子



南北通路の様子



駅舎の様子

(3) 地域の方々の想い

【アンケート調査の実施】

■調査の趣旨

- まちづくりビジョンの策定にあたり、近年のまちの変化に対する意識や今後のまちづくりへの考え方を把握するため、当地域にお住まいの方や事業を営まれている方を対象に、アンケート調査を実施しました。

■実施概要

調査区域	恵美須西1丁目～3丁目 戒本町1丁目～2丁目
調査方法	郵送による送付・回収
調査期間	令和元年11月18日(月)～11月29日(金)

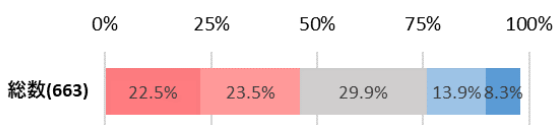
配布数	6,226通
回収数	663通
回収率	約10.7%

■調査結果

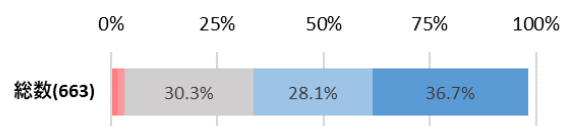
まちの変化に対する考え方

- 「まちを訪れる人が増えていること」「まちの治安」については肯定的な意見が比較的多く見られました。
- 一方で「ホテルやゲストハウスが増えていること」「まちの環境美化」については否定的な意見が比較的多く見られました。また「子育て世代が減っていること」については、半数以上の方が否定的に捉えていることが分かりました。

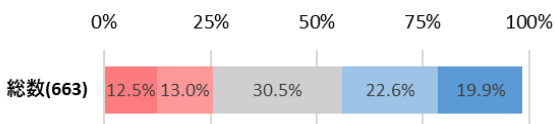
Q1：まちを訪れる人が増えていることについて



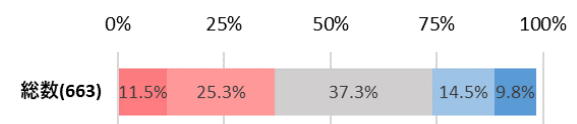
Q2：子育て世代が減っていることについて



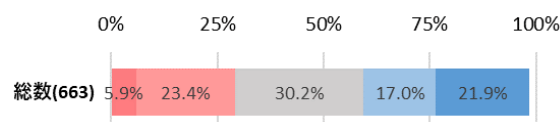
Q3：ホテルやゲストハウスが増えていることについて



Q4：まちの治安について



Q5：まちの環境美化について



【凡例】

- 良くなった ■やや良くなった ■どちらとも言えない
- やや悪くなった ■悪くなった

優先すべき取組

- 最も多くの方が選択したのは「防犯対策の強化」で、「歩きやすい道の整備」「乗り降りしやすい駅への改良」がそれに続く結果となりました。
- 属性別にみると、上記の優先順位は、居住者・事業者別、年代別に見ても大きな差は見られませんでした。一方、子育て世帯に着目すると、「歩きやすい道の整備」と並んで「恵美公園の整備」が最も多く、全体とはやや異なる結果となりました。

全体 (663人)	属性別	
<ol style="list-style-type: none"> 1. 防犯対策の強化 (51%) 2. 歩きやすい道の整備 (44%) 3. 乗り降りしやすい駅への改良 (35%) 4. 駐輪場の再編 (27%) 5. まちを訪れる人や地域住民が利用できるお店の誘致 (23%) 6. 線路沿いのフェンスの撤去 (19%) 7. 恵美公園の整備 (17%) 8. わかりやすい案内表示 (看板の多言語表示) の設置 (13%) 9. その他 (12%) 10. まちを訪れる人のための観光案内所の整備 (10%) 	居住者・事業者別 <small>※居住者兼事業者は両方に含む</small> 居住者 (618人) <ol style="list-style-type: none"> 1. 防犯対策の強化 2. 歩きやすい道の整備 3. 乗り降りしやすい駅への改良 事業者 (179人) <ol style="list-style-type: none"> 1. 防犯対策の強化 2. 歩きやすい道の整備 3. 乗り降りしやすい駅への改良 	年代別 40歳未満 (135人) <ol style="list-style-type: none"> 1. 防犯対策の強化 2. 歩きやすい道の整備 3. 乗り降りしやすい駅への改良 40歳~60歳 (174人) <ol style="list-style-type: none"> 1. 防犯対策の強化 2. 歩きやすい道の整備 3. 乗り降りしやすい駅への改良 60代以上 (289人) <ol style="list-style-type: none"> 1. 防犯対策の強化 2. 歩きやすい道の整備 3. 乗り降りしやすい駅への改良
	子育て世帯 (43人) <small>※20~40歳代の子どもがいる世帯を対象</small> 1. 歩きやすい道の整備・恵美公園の整備 3. 防犯対策の強化	

自由回答

- 自由回答では、「環境美化」に関する回答が最も多く、次いで「観光客等のマナー対策」に関連する回答が多く見られました。また「歩行者環境の改善」「駐輪対策」「治安・防犯対策」「駅やまちの明るさ改善」に関連する回答も複数寄せられていました。

自由回答で記載の多かった項目 (回答数の多い順に記載)	主な回答例
環境美化	<ul style="list-style-type: none"> ・ゴミの不法投棄を取り締まってほしい。 ・清潔感がないので、新たなミナミの玄関口にふさわしい街並みとして欲しい。
観光客等のマナー対策	<ul style="list-style-type: none"> ・観光客のマナー (広がって歩く、歩道にたむろしている、ゴミを捨てる等) の悪化を気にしている。
歩行者環境の改善	<ul style="list-style-type: none"> ・大きなスーツケースを持った観光客とすれ違う時にぶつかって危険。
駐輪対策	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車が悪魔でペーパークーで通るのが大変。
治安・防犯対策	<ul style="list-style-type: none"> ・街灯を増やしパトロールを強化してほしい。
駅やまちの明るさ改善	<ul style="list-style-type: none"> ・新今宮と恵美須町のつなぐ線路の高架下にお店やコンビニを入れて治安UPや明るくする。

3. めざすべきまちの姿

(1) まちの将来像

前章で見たように、当地域は交通利便性が高く、周辺には多様な地域資源が存在する恵まれた立地にあります。近年ではインバウンドをはじめとした来街者の増加に伴い、宿泊施設等の建設など土地利用の変化が進んでおり、広域ミナミの中心として、なんばや新世界、天王寺・阿倍野との賑わいをつないでいくことが期待されています。また、新今宮駅の南側では西成特区構想が推進されており、今後、駅の北側と同じくまちの様相が変化するにつれ、駅の周辺が区をまたいだ新今宮エリアとして一体的に注目を集めていくことが見込まれます。

一方で、地域住民の約8割は単身居住であり、高齢化が進行しています。また新今宮駅周辺は歩行者が歩きづらい場所が多く、乗換動線の強化等に向けた駅改修への対応も求められています。

このようなまちの特性・課題や地域の方々の想いを踏まえ、新たな大阪の玄関口として、国内外からまちを訪れる方々や、このまちで活動しようとする人を迎え入れるとともに、地域住民の方々にとって住みやすいまちとするため、まちの将来像を以下のように設定します。

新たな大阪の玄関口となる 「訪れてよし・住んでよし」のまち

(2) まちづくりの目標

まちの将来像の実現に向けて、まちを訪れる人、住む人それぞれの視点を重視し、まちづくりの目標を以下のように設定します。

1 なんばや天王寺・阿倍野まで賑わいがつながり、 楽しく観光・回遊できるまち

交流軸に沿った歩行者空間の改善や賑わいの創出などにより、なんばや天王寺・阿倍野との賑わいがつながり、広域ミナミの中心として、インバウンドをはじめとした来街者が楽しく快適に観光・回遊できるまちをめざします。

2 良好な環境のもと、世代や国籍を越えて人々が共に暮らし、 チャレンジできるまち

歩行者空間の改善や新今宮駅の改良、公園整備などを進めることにより、子育て世代から高齢者まで様々な世代が住みやすく、地域住民や来街者、このエリアを拠点に活動する人々が共存し、チャレンジできるまちをめざします。

4. まちづくりの方向性

まちの将来像およびまちづくりの目標を実現するため、交通量調査を踏まえてまちの動線イメージ（通りの性格付け）を設定するとともに、新今宮駅北側において今後取り組むべき内容を「まちづくりの方向性」として以下に示します。

① 快適な歩行者空間の創出

- 歩道沿いフェンスの撤去・美装化（南海高架下、JR高架下等）
- 回遊性や生活動線を考慮した歩行者空間の検討・整備
- 駐輪場の移設

② 玄関口にふさわしいおもてなし環境づくり

- 南海新今宮駅高架下空間の利活用

観光案内機能（コインロッカー、Wi-Fi環境、多言語対応の案内サイン等）、賑わい・飲食機能の誘致、南北通路の美装化と賑わいづくり

- 官民連携による地域の魅力向上

エリアブランドの向上、プロモーションの実施、着地型観光プログラムの開発と提供、外国人材育成やビジネス・交流の活性化や多言語による観光客へのマナー啓発

③ 交流軸に沿った賑わい・憩い空間の創出

- 南海新今宮駅高架下空間の利活用〔再掲〕
- なんばや天王寺・阿倍野とつながる賑わい・憩い空間の創出
- 恵美公園の拡張整備
- 賑わい創出に向けた社会実験の取組

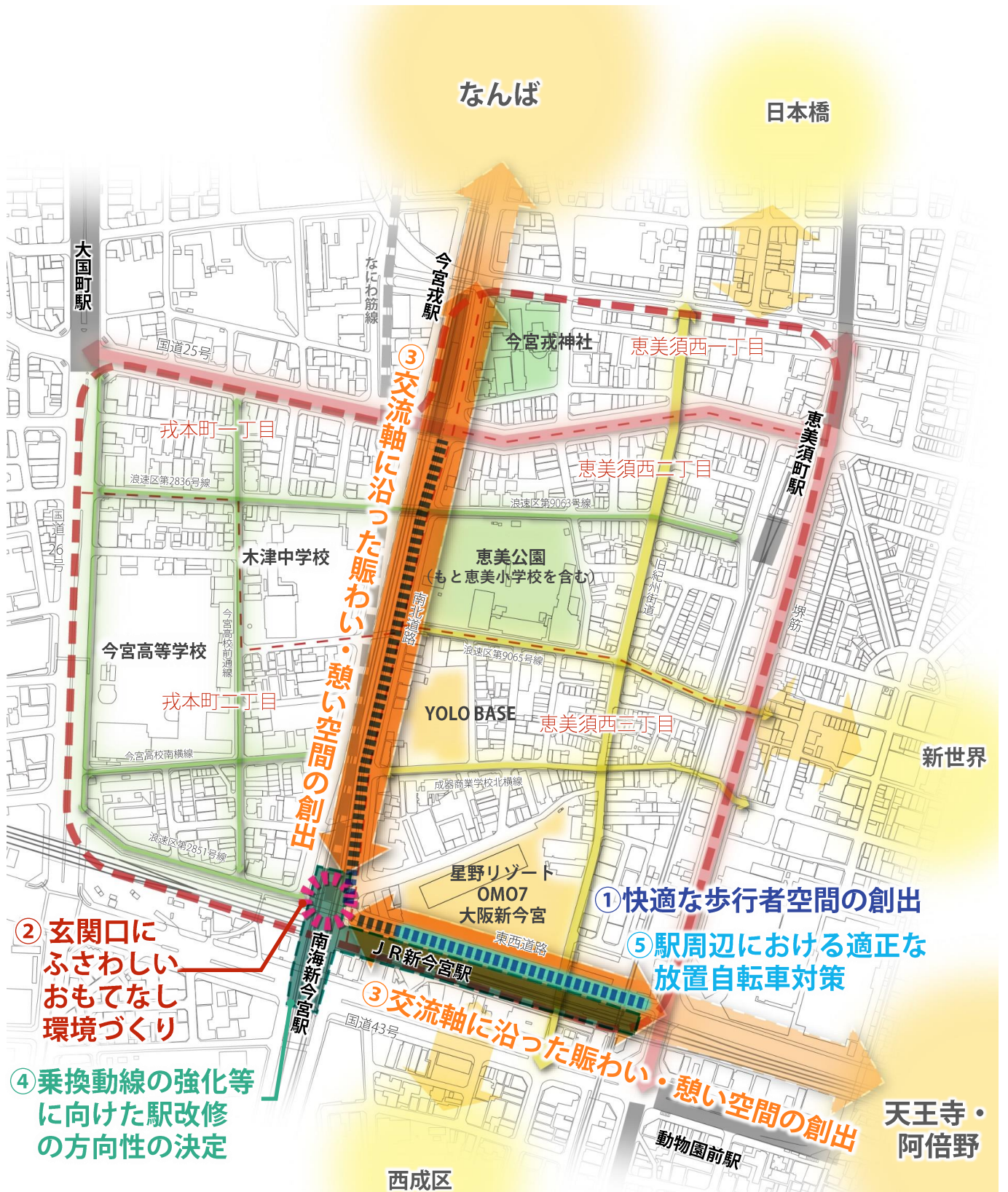
④ 乗換動線の強化等に向けた駅改修の方向性の決定

- 新今宮駅（JR－南海間）の乗換ルートのバリアフリー化等の方向性の決定（道路空間の活用検討を含む）

⑤ 駅周辺における適正な放置自転車対策

- 将来的な駅改修等に伴う放置自転車対策のあり方検討
- 駐輪場の再編・整備

■まちづくりの方向性に示す主な取組箇所



通りの性格付け |

- なんばや天王寺・阿倍野とつながる「交流軸」として整備する動線
- 駅間の賑わいをつなぐ動線
- 地区外とつながる回遊動線
- 地区内の主な通行動線

【参考】まちの動線イメージ（通りの性格付け）

なんばや天王寺・阿倍野とつながる「交流軸」として整備する動線

対象：南北道路（南海高架沿い）、東西道路（JR高架沿い）

新たな施設整備に伴い、歩行者交通量の大幅な増加が想定される動線。

なんば方面、天王寺・阿倍野方面とつながる「交流軸」として新たに設定し、歩行環境の改善や沿道への賑わい創出に取り組む。



駅間の賑わいをつなぐ動線

対象：国道25号、堺筋

大国町駅・恵美須町駅間、恵美須町駅・動物園前駅間において、幹線道路沿道の店舗の賑わいが連続する動線。



地区外とつながる回遊動線

対象：旧紀州街道、浪速区第9065号線、成器商業学校北横線

沿道に一定程度の店舗が集積し、地区外とつながり、地域住民・来街者の双方が楽しく回遊できる動線。



地区内の主な通行動線

対象：国道26号、浪速区第2836号線、浪速区第2851号線、浪速区第9063号線、今宮高校南横線、今宮高校前通線

学校への通学ルートとなり、地域の住民や子ども達が日常的に利用する動線。



①快適な歩行者空間の創出

新今宮駅北側では、歩道内にフェンスが設置され、歩行者の通行を妨げており、景観上も問題となっている箇所が見受けられます。来街者の増加や宿泊施設等の建設・開業に伴い、歩行者交通量の増加が予想される南北道路や東西道路を中心に、アンケートで意見が多く寄せられた快適な歩行者空間の創出やまちの環境美化に寄与するための取組を進めます。

●歩道沿いフェンスの撤去・美装化（南海高架下、JR高架下等）

【南北道路沿い】

南海線東側の南北道路では、西側歩道内にフェンスや植樹帯が設置され、歩道を歩くことができない状況です。南海高架下の開発などに合わせて、フェンス、植樹帯を撤去し、安全で快適な歩行者空間の整備について検討します。

【東西道路沿い】

JR新今宮駅北側の東西道路では、南側歩道内にフェンスが設置され、歩行できる空間が制限されています。将来の歩行者交通量の増加に備え、歩道内のフェンスを撤去し、安全で快適な歩行者空間として整備します。

JR高架下に設置されているフェンスについては、沿道の景観形成のため、フェンスの美装化を実施します。



●回遊性や生活動線を考慮した歩行者空間の検討・整備

各通りの性格を踏まえ、なんばや天王寺・阿倍野、新世界などの周辺市街地と回遊しやすく、また地域の方々が安心して生活できるよう、「居心地がよく歩きたくなるまちなか」を意識しつつ、今後、まちの開発状況に応じた必要な取組を検討します。

●駐輪場の移設

JR新今宮駅北側の東西道路では、南北両側の歩道内に駐輪場が設置されています。北側歩道沿いには「星野リゾート OMO7 大阪新今宮」の整備により、特に歩行者交通量の増加が予想されることから、北側歩道内の駐輪場を南側歩道内に移設します。

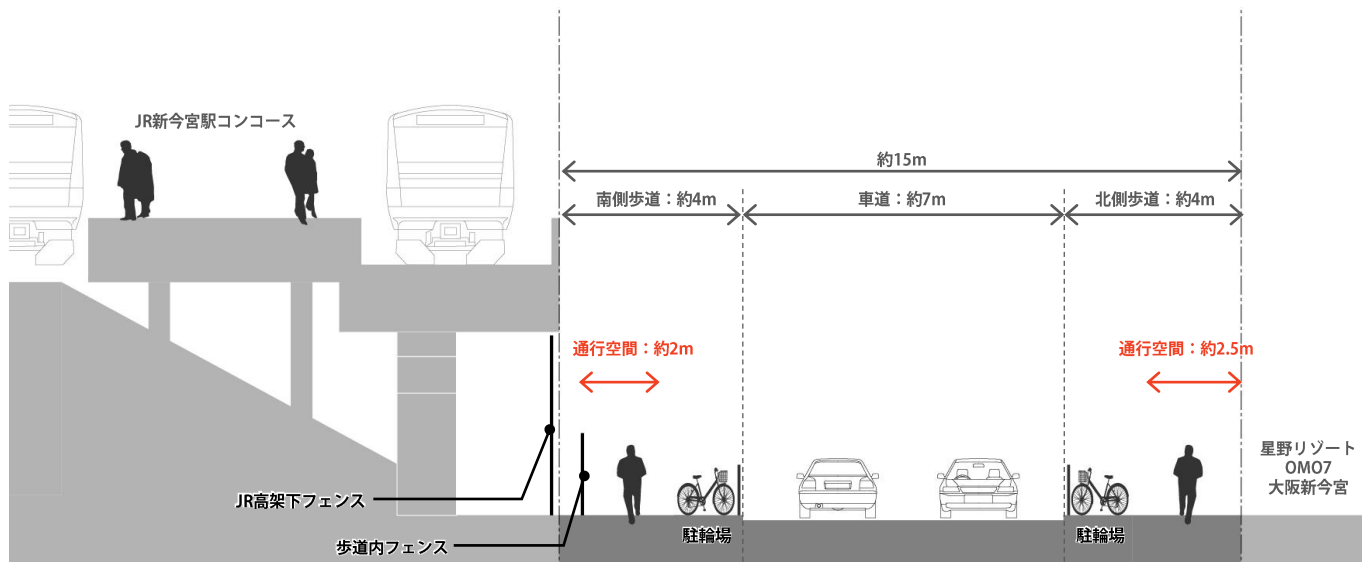
※将来的な駐輪場の再編・整備のあり方はP28に記載



【東西道路の再編イメージ】

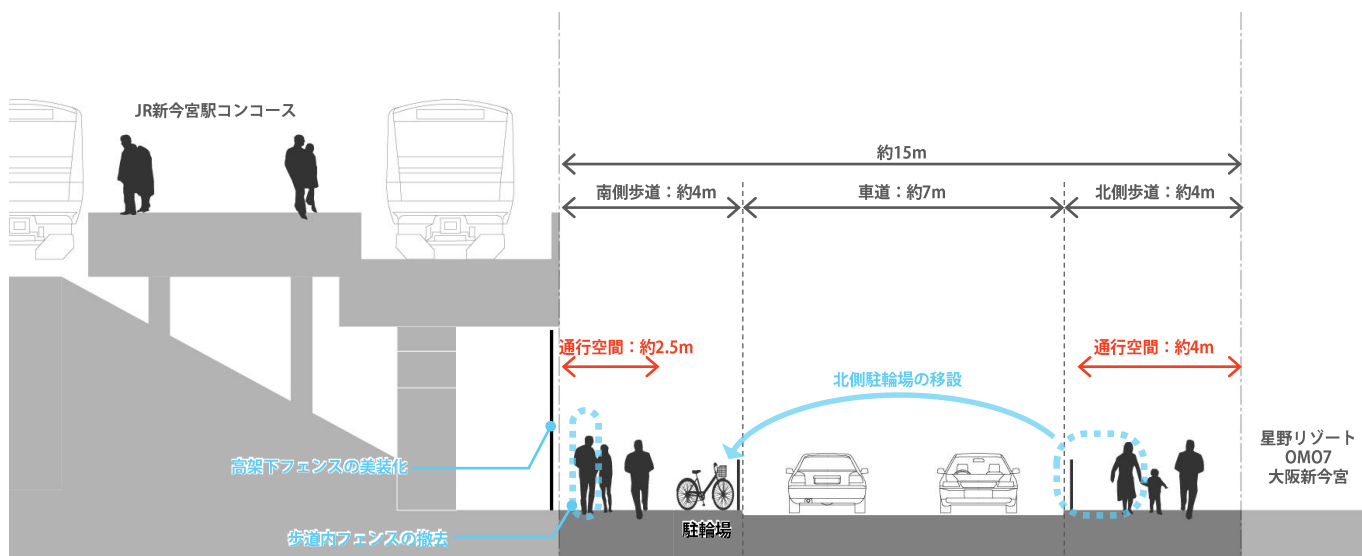
■ 現況

- 約4mある歩道内にフェンスや駐輪場があり、通行可能な空間は実質2～2.5m程度となっています。



■ 歩行者空間の再編（南側歩道沿いフェンス撤去＋駐輪場移設）

- 宿泊施設等の整備に伴う歩行者交通量の増加への対応や、来街者が快適に観光・回遊できる歩行者空間を創出するため、南側歩道内のフェンスを撤去するとともに、北側歩道内の駐輪場を南側歩道に移設することで、歩道内の通行空間を広げます。
- 南側歩道沿いのJR高架下空間については、沿道の景観形成のため、フェンスの美装化を実施します。



新今宮駅の乗換ルートへのバリアフリー化等の方向性の決定とあわせ、
更なる道路空間の再編を検討

②玄関口にふさわしいおもてなし環境づくり

新たな大阪の玄関口として、インバウンドをはじめとした来街者が楽しく快適に過ごすことができる環境づくりや、官民連携による地域の魅力向上を進めます。また、アンケートで意見が多く寄せられた来街者・観光客への多言語によるマナー啓発についても、観光情報の提供とあわせて取り組みます。

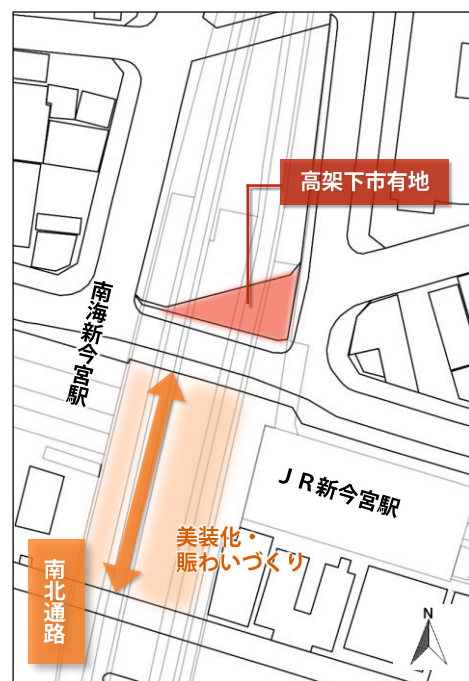
●南海新今宮駅高架下空間の利活用

南海電鉄新今宮駅の高架下の市有地を活用し、民間事業者による観光情報の提供や飲食・物販などのサービス施設の整備を進めます。具体的には2019年度に実施したマーケット・サウンディングの結果を踏まえ、2020年度以降に事業者公募を行います。

また南北通路の美装化や、通路に面した賑わいづくりを実施します。



高架下空間の利活用イメージ



南海新今宮駅高架下 位置図

●官民連携による地域の魅力向上

●新今宮エリアブランド向上事業

大阪の新たな玄関口となる「新今宮エリア」の歴史・文化・賑わいの魅力を発掘・発信し、エリアのブランディングを図る事業を実施します。

●新今宮・天王寺プロモーション

レトロとモダンの対比、歩いて回遊できる街としての魅力などを発掘・発信し、新たな誘客に繋げるエリアプロモーションを実施します。

●星野リゾートによる「ご近所アクティビティ」

「星野リゾート OMO7 大阪新今宮」のホテル宿泊者を対象に、エリアの魅力を発見できる「ご近所マップ」や、「OMOLENジャー」によるまち歩きガイドツアー等により、来街者が地域魅力を気軽に体験できるサービスを実施します。

●外国人人材育成や、ビジネス・交流の活性化

YOLO BASEにおける外国人の人材育成に加え、ビジネスマッチングや外国人による起業支援などの機能拡充により、高度人材の集積や、地域住民や留学生を含めた多文化交流による地域活性化を図ります。

③ 交流軸に沿った賑わい・憩い空間の創出

まちの動線イメージで「交流軸」として設定した南北道路、東西道路に沿って、「居心地がよく歩きたくなるまちなか」を意識しつつ、なんばや天王寺・阿倍野とつながる賑わい・憩い空間を創出します。交流軸に沿った賑わいの創出が進むことで、明るさや人通りが増加し、アンケートで意見が多く寄せられたまちの環境美化や防犯対策の強化にもつながることが期待できます。

● 南海新今宮駅高架下空間の利活用〔再掲〕

● なんばや天王寺・阿倍野とつながる賑わい・憩い空間の創出

【南北道路沿い】

南北道路沿いでは、2019年9月に「YOLO BASE」が開業しました。今後は恵美公園の拡張整備や、南海高架下の空間を活用した「EKIKANプロジェクト」の延伸などにより、沿道の賑わい創出を図ります。

【東西道路沿い】

東西道路の北側では「星野リゾート OMO7 大阪新今宮」の整備が進んでおり、開業後は人々の往来が増え、賑わいが生まれることとなります。

JR高架下の空間を含む沿道の景観形成や賑わい創出のあり方について、将来的な駅改修の方向性の決定とあわせて検討します。



高架下に沿った賑わい創出のイメージ

● 恵美公園の拡張整備

当地域における貴重な公共空間であるもと恵美小学校の公園整備を実施します。

整備にあたっては、既存公園とあわせて周辺のまちづくりと連動した新たな賑わいの創出を図るとともに、子育て世代も含めた多様な世代が利用でき、地域の防災力向上にも資する魅力的な公園となるよう検討します。



● 賑わい創出に向けた社会実験の取組

交流軸に沿った賑わい創出や、恵美公園の整備に向けては、段階的な整備検討が必要なことから、タクティカルアーバニズム(※)の手法を用います。具体的には、期間を定めたフリーマーケットや道路空間を活用したイベント、また、民間事業者が主体となるシェアサイクルやキックボードなどエリアの回遊性向上に向けた試行を通じ、課題抽出や整備手法の検討を行うとともに、エリアへの関心を高める仕掛けとして取り組みます。

(※) 長期的な視野に立ち都市整備を進めるため、小規模の社会実験を戦略的に行うことで、関係者の合意形成や市民の関心を高める方法。

④乗換動線の強化等に向けた駅改修の方向性の決定

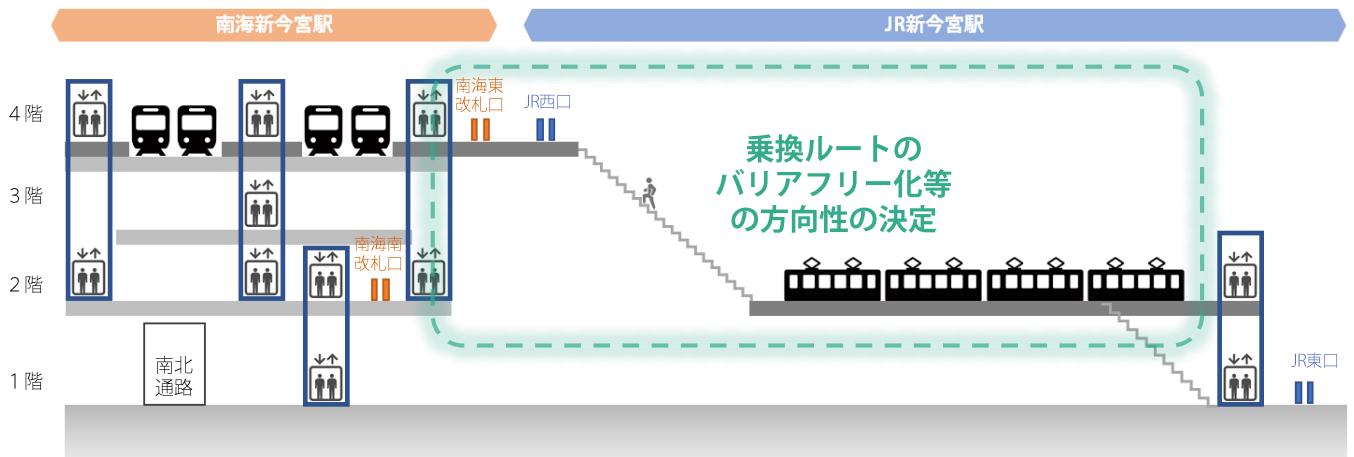
地域の方々や近年増加する来街者の利便性向上を図るため、新今宮駅の改修の方向性を決定します。

●新今宮駅（JR－南海間）の乗換ルートのバリアフリー化等の方向性の決定 （道路空間の活用検討を含む）

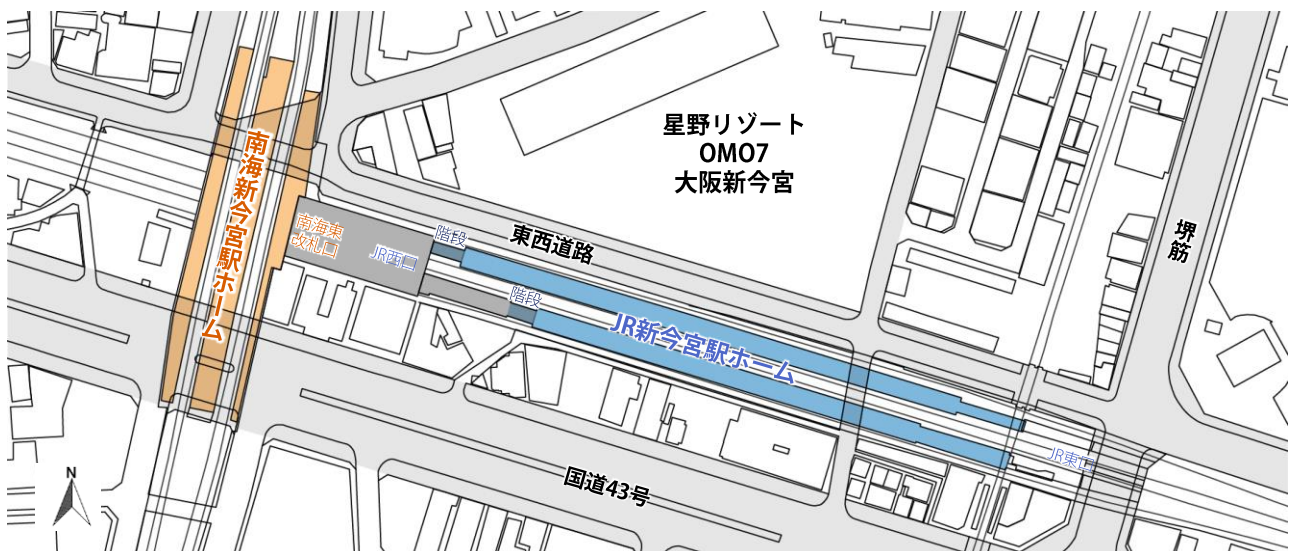
JR－南海間の乗換ルートのバリアフリー化の実現に向けては、大規模な駅改修が必要となるものの、鉄道事業者による検討では、鉄道用地内だけではバリアフリールートの確保を含む駅改修が困難であるため、道路空間の活用も視野に入れた改善策について、官民連携により方向性を決定します。

また、乗り降りしやすい駅のあり方、歩きやすいまちづくり、さらに道路空間の新たな活用方策や高架下空間との一体的な利用、管理運営のスキームについても、あわせて検討します。

■断面イメージ（東西方向）



【参考】JR新今宮駅周辺図



⑤ 駅周辺における適正な放置自転車対策

当地域の課題の一つである放置自転車対策について、自転車の利用動向や周辺地域の開発進展状況に応じ、駐輪場の再編・整備や、将来的な駅改修等に伴う駐輪対策のあり方を引き続き検討します。

● 将来的な駅改修等に伴う放置自転車対策のあり方検討

新今宮駅の改修や高架下の商業利用などにより、駅周辺の道路形態や駐輪環境も変わることが想定されます。

将来を見据え、今後も重要な地域課題となる放置自転車対策について、駅南側（西成区）と連携しつつ、新今宮駅周辺の自転車利用の特性を踏まえながら、自転車等放置禁止区域の指定及び駐輪場の有料化を検討します。

● 駐輪場の再編・整備

当地域においては、なにわ筋線の開業などの交通結節機能が強化されることに伴い駐輪需要の変化が想定されることから、引き続き鉄道事業者等と連携しながら、駅利用者の駐輪場の再編・整備について検討します。



5. まちづくりビジョンの実現に向けて

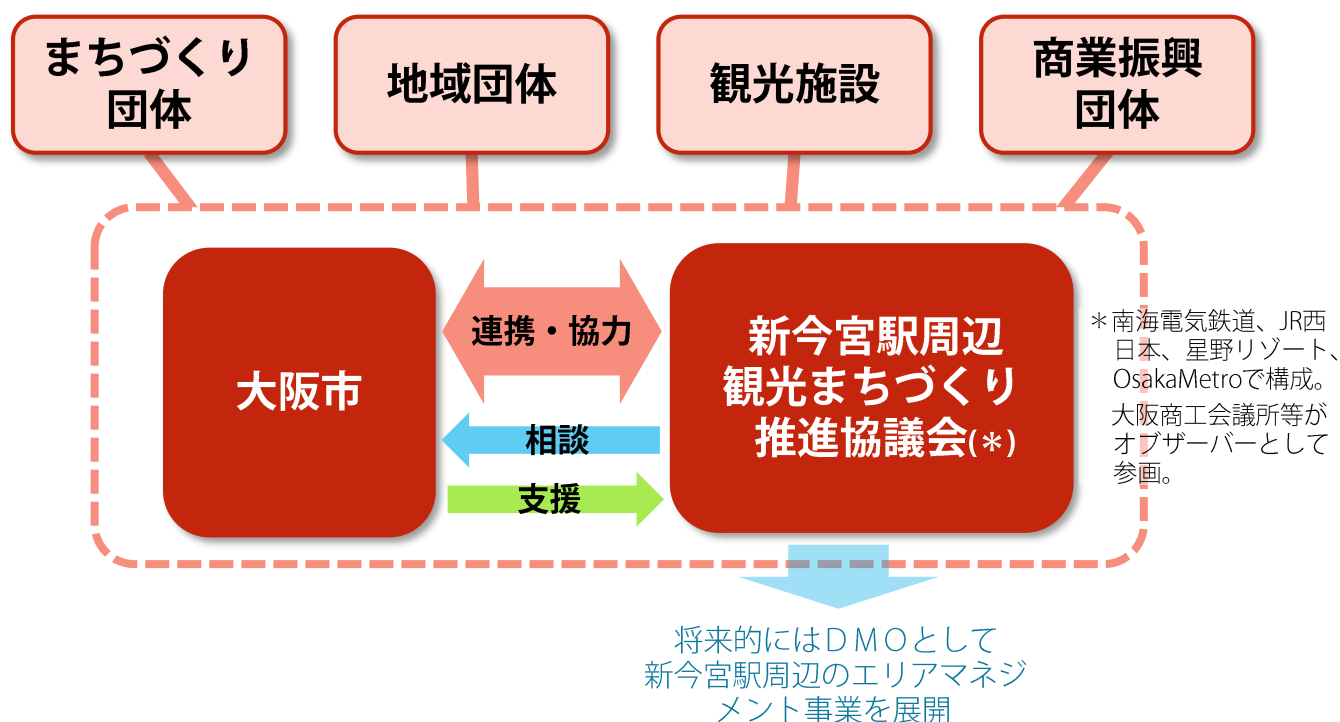
(1) 実現に向けたスケジュールイメージ

まちづくりの方向性	フェーズ1			フェーズ2				2030年度末★ なにわ筋線 開業 2026年度～
	★ YOLO BASE 開業 2019年度	2020年度	2021年度	★ 星野リゾート OMO7開業 2022年度	2023年度	2024年度	★ 大阪・関西 万博 2025年度	
① 快適な歩行者空間の創出	歩道沿いフェンスの撤去・美装化			回遊性や生活動線を考慮した歩行者空間の検討・整備				
	駐輪場の移設							
② おもてなし環境づくり	南海新今宮駅 高架下空間の利活用			官民連携による地域の魅力向上				
③ 賑わい・憩い空間の創出	恵美公園の拡張整備			なんばや天王寺・阿倍野とつながる賑わい・憩い空間の創出				
④ 乗換動線の強化等 に向けた駅改修の 方向性の決定	新今宮駅（JR-南海間）の乗換ルート のバリアフリー化等の方向性の決定 （道路空間の活用検討を含む）							
⑤ 駅周辺における 適正な放置自転車対策	将来的な駅改修等に伴う放置自転車対策 のあり方検討			駐輪場の再編・整備				

(2) まちづくりの推進体制

本ビジョンで定めた将来像の実現に向けて継続的に取組を進めていくため、また、関係機関との連携を円滑に進めていくため、まちづくりの推進体制を以下のように定めます。

■まちづくりの推進体制（イメージ）



民間事業者等で構成される「新今宮駅周辺観光まちづくり推進協議会」と大阪市を軸に、地域団体や商業振興団体、観光施設などの関係者が、解決すべき課題に応じて有機的に連携、協力及び意見交換できる場を設定します。大阪市は、本ビジョンの進捗管理を行うとともに、まちの安全・安心確保や美化向上などについて、引き続き関係者との連携により取組を進めます。

【参考】新今宮駅北側まちづくり検討会議 検討の経過

新今宮駅北側まちづくりビジョンの策定にあたっては、大阪市の関係所属による検討及び意見交換、並びに学識経験者の助言を得るため「新今宮駅北側まちづくり検討会議」を立ち上げ、以下のとおり開催しました。

■会議の開催経過

第1回	令和元年 5月10日
第2回	令和元年 9月9日
第3回	令和元年12月9日
第4回	令和2年 3月23日
第5回	令和2年 9月1日

■委員

委員氏名	補職・役職	備考
榊 正文	浪速区長	
武藤 和宏	浪速区副区長	
秋田 健治	経済戦略局 観光部長	令和元年度
花澤 隆博	同上	令和2年度
寺本 譲	都市計画局 計画部長	令和元年度
辰巳 康夫	同 交通政策室長	令和2年度
中島 進	福祉局 障がい者施策部長	令和元年度
松村 裕子	同上	令和2年度
尾植 正順	建設局 企画部長	
嘉名 光市	大阪市立大学大学院工学研究科 教授	専門委員
松村 嘉久	阪南大学国際観光学部 教授	専門委員

■関係者（オブザーバー）

南海電気鉄道株式会社
西日本旅客鉄道株式会社
株式会社星野リゾート
大阪市西成区役所

■事務局

大阪市浪速区役所