

大梅田

今年7月、関経連大梅田グランドデザイン研究会(座長：村橋正武・大阪工業大学教授)は報告書「連携・交流を生む環境共生都心の形成～大梅田グランドデザインの提案」を公表。大梅田エリアを関西の玄関口にふさわしい格をそなえたまち、関西全体の発展に資する拠点とするため、地権者、住民、開発者が共有できる都市ビジョンを示した。



大梅田ってどこ？

大梅田グランドデザイン研究会が定義する「大梅田」とは、JR大阪駅を中心に半径約1kmの円に含まれる範囲をいう。このエリアでは現在、大阪駅北地区(通称北ヤード)開発をはじめ多数の開発プロジェクトが進行中であり、大阪・関西の都市再生と経済活性化をけん引するエリアとして期待されている。

しかし、このエリアが今後、ポテンシャルを最大限に生かし、関西の玄関口にふさわしい格を備えたまちとなるためには、個々のプロジェクト間、あるいは新しい街区と既存街区の調和をいかに確保し、全体として統一感のあるまちにするかが大

きな課題となる。この課題を解決するには、土地所有者や現在このエリアで活動を行っている人々、あるいは将来開発事業を手がけようとする人々が共有できる都市ビジョンを描き、ビジョンの実現のために具体的に何をすべきかを明示する必要がある。そこで今回、研究会が提案したのが大梅田エリアの都市ビジョンとその実現方策を示す「大梅田グランドデザイン」である。

関西のために 大梅田が果たすべき役割は何か

現在、大梅田エリアは、①日本有数の乗降人口と商業集積、②鉄道・道路・知的交流施設・ホテ

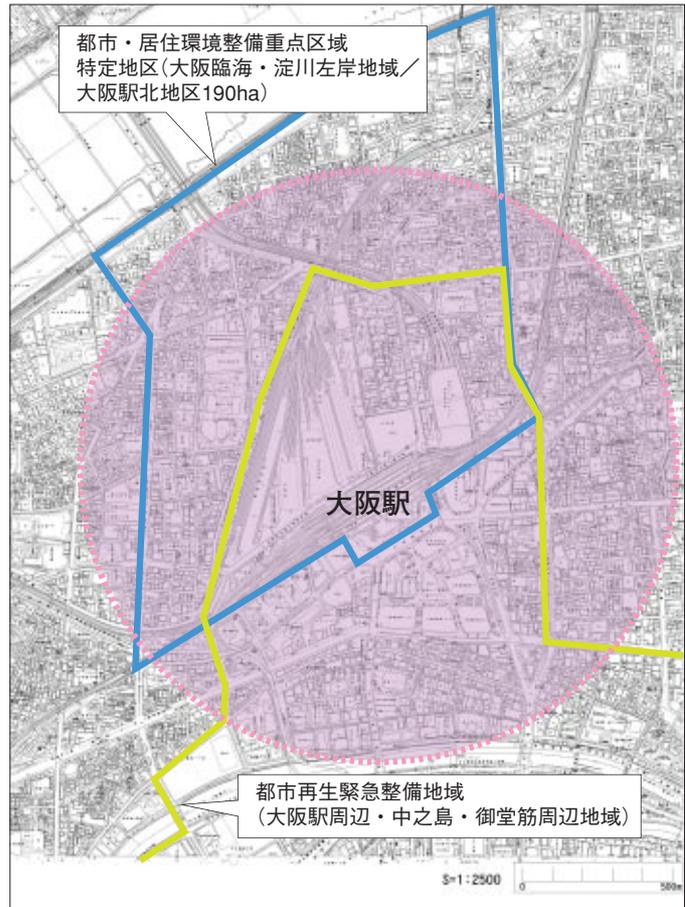
ル・文化施設など多様な都市インフラが集積したネットワークハブといった特長をもつ一方、鉄道駅の改築を重ねつつ各地区それぞれが競い合いながら開発を行ってきた歴史的経緯から、土地利用形態の混在等による防災面の課題、鉄道や幹線道路によって地区が分断されていることによる回遊性の欠如、エリア全体としてのテーマの統一性の希薄さなどの面で課題を抱えている。

他方、関西には、東京一極集中が進むなかでの企業流出、来るべき人口減少や環境制約下で懸念される活力低下を防ぎ、持続的発展をしていくための戦略が求められている。方向性としては、世界・アジアにおける拠点としての存在感を高めるために交流・創造機能を高めることが必要であり、それには関西がもつ資源を有機的につなぎ、地域としての総合力を発揮することで、首都圏と違う独自の価値観を発信できる強い核とならなければならない。

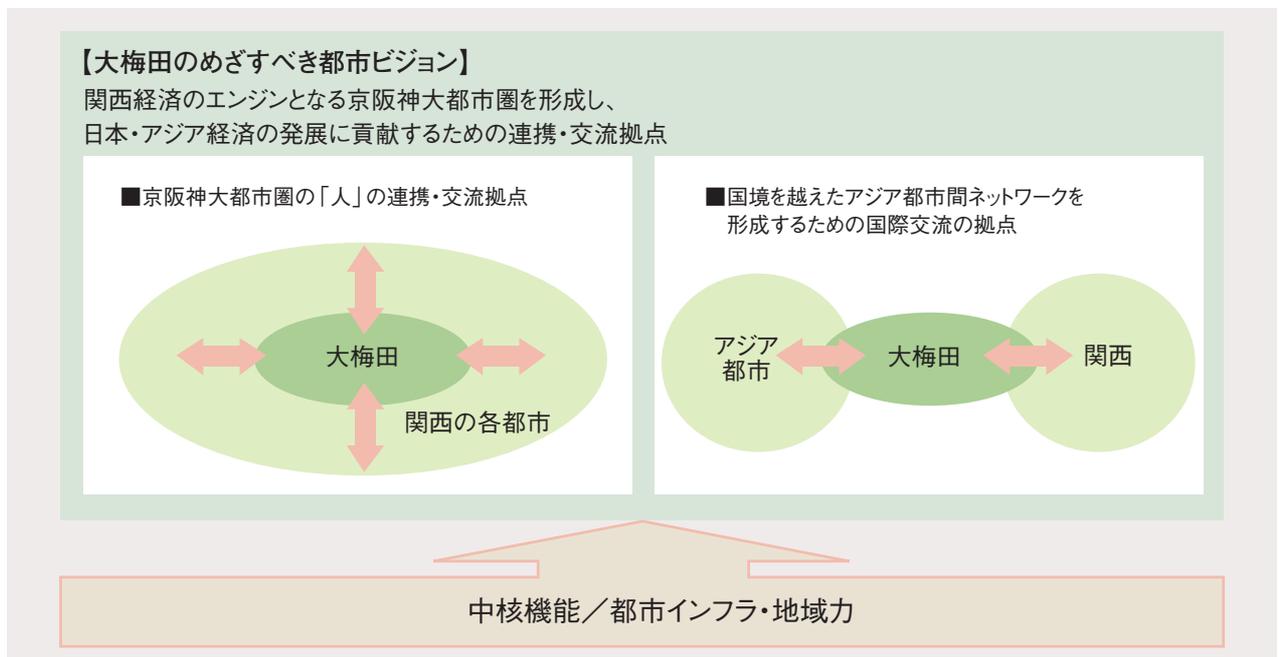
京都・大阪・神戸をつなぐネットワークハブとしての特長をもつ大梅田エリアは、各都市圏を連携させ、それぞれの資源をつなぎながら、関西経済をけん引する強い京阪神都市圏を形成するための拠点となることで、関西の発展に貢献することができる。それが図2に示す大梅田がめざすべき都市ビジョン、すなわち京阪神大都市圏の「人」の連携・交流拠点であり、アジア都市間ネットワー

クを形成するための国際交流の拠点である。大梅田はその実現に向かって、現在抱える諸課題を克服し、機能強化をはかっていく必要がある。

〈図1 大梅田エリア〉



〈図2 都市ビジョン〉



大阪・関西の都市再生と経済活性化をけん引するエリアとして期待される大梅田。

その期待にこたえるため、取るべき方策とは――。

大梅田グランドデザイン研究会での検討結果、研究会や大梅田への思いなどを
村橋正武・大梅田グランドデザイン研究会座長に聞いた。

今が大梅田の将来を考える 絶好のチャンス

――今回、大梅田というエリアを定義し、そのエリアに焦点をあてた研究会を設置された意図とは。
村橋：JR・阪急電鉄・阪神電鉄・地下鉄のターミナルが集まり、1日に約250万人が乗降する日本第3位のターミナルである梅田は、京阪神地域のみならず関西の中核拠点。今後、高速道路や鉄道の地下化などで関空と直結したり、新しい鉄道が敷設されたりすれば、ターミナル機能がますます強化される将来性に富んだ地域です。しかし、我々が大梅田と定義したこのエリアに焦点をあて、まちの機能などソフトの話からどのようなインフラを整備するかというハードの話まで幅広く議論する場はこれまでほとんどありませんでした。大阪駅北地区の先行開発区域の事業が開始され、2期の開発ビジョンも検討段階、それに加えてエリア内でいくつもの再開発プロジェクトが進行中である今は、各プロジェクトを大梅田エリア全体から捉え、将来このエリアが進むべき道筋を考えるには絶好のチャンスです。この時期に大梅田の将来の姿を考え、まちをどのように育てていくかを議論し、検討する――これが研究会の一番の狙いでした。

研究会には素晴らしいメンバーに集まってくれました。実際に大梅田エリアのプロジェクトに最前線で携わっている方が多く、大梅田に対して一言お持ちの方ばかり。ほぼ同年代が集まったこともあり、ざっくばらんにそれぞれの会社や立場を超えて「このエリアはどうすればもっと良くなるのか、そのために何をすべきか」など、毎回非常に手ごたえのある、熱い議論が繰り広げられました。

私が座長として最も良かったと思っているのは、この研究会を関経連が設置したこと。これまでならグランドデザインは国や自治体といった行政が検討するものでした。都市や地域のあり方や手法を公共がリードして示し、自らその実現を図るという

やり方から、21世紀に入り都市づくりはその地域に足場のある企業や組織などの民間の立場から提案し、場合によっては実現に向けた事業までも行う“民間主導型”に変わりつつあります。今後この傾向はますます強くなるでしょう。大梅田グランドデザイン研究会はその先鞭をつける、非常に有意義な取り組みなのです。

「民間からの提案」「高まる大梅田地区のプロジェクトへの期待」

――報告書への反響の理由

――研究会で取りまとめられた報告書については各方面からの反響が大きかったそうですが。

村橋：今回のグランドデザインが行政から発表されたものなら「いつものこと」としてこんなに大きな反応はなかったでしょう。関経連の提案だったからこそ、これだけ社会的反響があったのだと思います。それに加えて、関西での大きなプロジェクトが大梅田エリアで集中して実施され、社会や経済への影響が大きいと考えられていることや、プロジェクトがまとめて動くことで、関西が変わるきっかけになる

反響の大きさが物語る、
関経連が大梅田グランド
デザインを提案した意義

村橋 正武 氏

Masatake Murahashi

大梅田グランドデザイン研究会座長
(大阪工業大学教授・リエゾンセンター長/
立命館大学総合理工学研究機構客員教授)

のではとの期待の強さなどから大梅田に注目が集まり、今回のグランドデザインへの関心の高さにつながったと思います。

研究会には①大梅田の長期的なビジョンを検討する、②ビジョンを実現するための具体的なアクションを示すという2つの目的がありました。特にアクションについてはかなり大胆な提案を行っています。直ちに実現するには難しい部分があることはわかっていますが、この提案に賛同し、その実現に向けた取り組みが必ず出てくると確信しています。座長としてそれくらい提案内容に自信を持っています。

提案のキーワードは 「人」と「エリアマネジメント」

——今回の提案のポイントは。

村橋：何より重要なのは「人」です。大梅田を人が集まり、交流する「人」の連携・交流拠点とすることが関西全域の発展につながります。梅田ではこれまでも人を中心としたまちづくりが進められてきましたが、それぞれの事業者が個々に計画していたせいか、パッチワークのようになってしまっています。その典型が地下街。特に他の地域から来た人には複雑でわかりにくい。また、人と車も入り乱れた状態です。梅田に限らず、人、交通、各種施設などすべてが集まるターミナルの一番大



きな課題は「人に快適な状況や環境をいかに作るか」です。人の集まる場所である広場や空間と、どんな人にも判りやすくスムーズに移動できるネットワーク、車は少し離れたところからアクセスできるような仕組みを整備し、少なくともターミナル周辺は人と車がぶつからないようにするなど、真に「人」を中心としたターミナル、まち空間を大梅田で実現したいと考えています。

もう一つ提案したのが「エリアマネジメント」という考え方です。これまでの都市づくりは空間や建物の建設がすべてで、その後の都市運営は重視されていませんでした。しかし、わずか数年で作った都市を何十年にわたり人々が使え、ここで活動するので、都市の運営に目を向けないのはおかしな話です。「都市は作り育てるもの、皆で息長くまちを育てる」という考え方とその手法としての「エリアマネジメント」はこれからの都市づくりの主流となるでしょう。大梅田を統一性のあるまちとして発展させるためには、この考え方と手法を取り入れ、地元関係者の“まちを良くしよう”とするベクトルを揃えることが不可欠です。

西梅田地区のような最新のビジネス街もあれば、昔ながらの飲み屋街の残る地域もある大梅田は、地区によってさまざまな顔を持つ変化に富んだまちです。いどこへ行っても同じまちであるよりも、少し場所を変えるだけで違う経験ができるまちに人々は魅力を感じて集まりますから、この特長を生かしたエリアマネジメントを考えることです。エリアとしての広域的長期的方向性は十分踏まえつつも、まちのいろいろな顔として、各地区の特性を伸ばしながら少しずつ進化させ、さらに各地区の違いをうまくつなげる方法を考え出すことができれば、大梅田流というか関西流の新しいビジネスモデルがエリアマネジメントによって確立できるのではないのでしょうか。それには皆が知恵を出して大梅田独自のエリアマネジメントを模索し、作り上げなければなりません。しかしこれだけのエリアになるとそのリードオフマンとなる企業や人が必要になるでしょう。今後、具体的な取り組みを進めていく中で、そのような存在が自然と出てくる機運が醸成できれば、大梅田はいい方向に動き出していくと思いますね。

研究会
報告書
から

交流を生む人中心の街区形成

—都市ビジョンを支える中核機能・インフラ・地域力

大梅田のめざすべき都市ビジョン(「日本・アジア経済の発展に貢献するための連携・交流拠点」)を実現するためには、それを支える中核機能およびインフラ、地域力をエリアとして備える必要がある。

中核機能

一人を集め、交流させ、価値創造を促進する機能

中核機能としては、①関西内外から多様な人を集める機能、②集めた多様な人を刺激し、活性化する機能、③活性化された人を交流させ、新しい価値を生む機能、④アジアの人々と関西の人々との交流を促進する機能の集積が求められる。

大梅田エリアは交流拠点としてのポテンシャルを有しているが、現在のように通勤客や商業・文化施設への集客だけでなく、さまざまな世代、異なる価値観をもった多様な人が「経験」「成長」「価値創造」を求めてやってくるようにするには、新たな場づく

りやイベント企画・誘致、既存施設・組織の連携などの形で意識的に仕掛けをつくっていく必要がある。大阪駅北地区に計画されているナレッジ・キャピタル(未来の知的創造拠点)は新たな場づくりの一つであり、そのほかにも創造力を刺激する文化・コンテンツ関係の斬新なイベント、サイエンスカフェのような科学技術に親しむ機会の提供、大学サテライト間の連携による定期的な交流イベントなどをエリア一帯で展開していくことが機能強化の上で大きな意味をもつ。

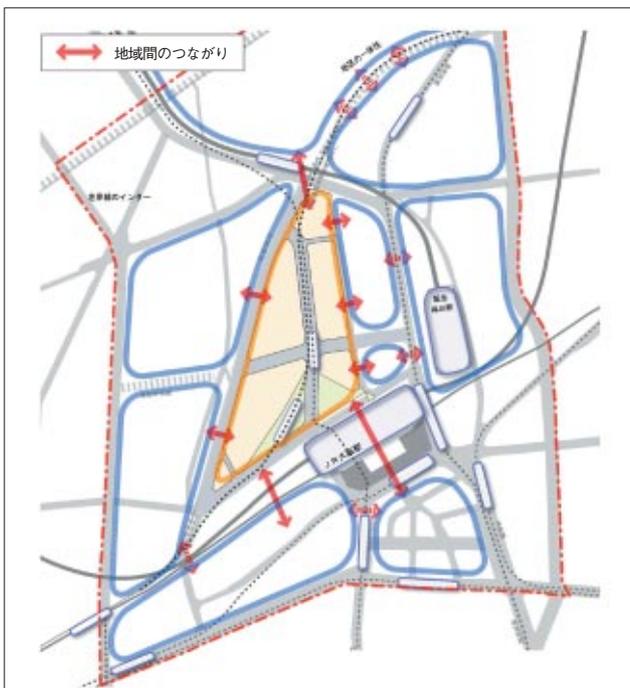
都市インフラと地域力

—交流拠点としての都心空間、都市運営

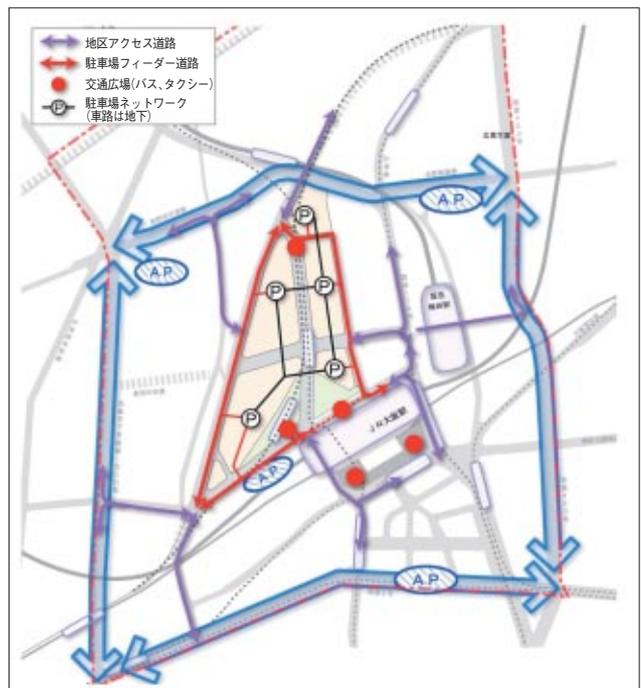
■人中心の街区形成

研究会では、エリアでの交流・創造活動を促進するために、空間的な改善・更新を通じて人中心の街区を形成することも提案している。

〈図3 各ゾーンのつながりを良くし、回遊性を高める〉



〈図4 通過車両を排除し、歩行者中心の街区をつくる〉



現状は鉄道や幹線道路により地区間が分断されているため回遊性に乏しく、人が快適に動ける状態であるとは言い難い。JR東海道線支線の地下化によりエリアの北西ゾーンへのつながりが大幅に改善されるが、その他のゾーンも地域間の断絶要因を取り除いて回遊性を高め(図3)、あわせてバリアフリーやユニバーサルデザインを取り入れながら、子供からお年寄り、外国人も含め多様な人々にやさしいまちをつくる必要がある。

また、図4のように、地域駐車場の設置と街区駐車場の連携により通過車両を排除し、歩行者中心の都心空間を形成することも提案している。エリア内では回遊バスやレンタサイクルシステムなどエコロジカルな移動手段を積極的に導入するほか、関西が誇る環境先端技術も活用してエリア全体で環境負荷低減を実現し、環境にやさしい都心モデルとして国内外にアピールする。

さらに、鉄道・道路など広域交通ネットワークに関する一層の拠点機能強化をはかることや、大規模災害時に発生する大量の帰宅困難者への備えをはじめとした防災・防犯機能を備えることも、人が安心して活動できるという点で重要である。

■民間活力と連鎖的都市再生で

都市は建設して終わりではなく、都市環境の改善やプロモーションに継続して取り組む「都市運営」が都市の競争力強化、まちの価値向上のためには重要との認識が高まっている。

緑や憩いの空間に関する管理・運営等に民間活力を活用する仕組みを取り入れることやめざす都市ビジョンに向けて連鎖的にまちの更新・開発が行われるような流れをつくっていくことも、都市を長い目で見た場合に重要な要素となる。その際、起爆剤となるのはやはり大阪駅北地区開発であり、これと連動し連鎖的都市再生を誘発していくことが必要である。

大阪駅北地区のまちづくり組織と周辺の既存の組織が連携し、地域の共通課題やまちのプロモーションなどの活動を活性化させることに加え、既存街区のリニューアルに際し大阪駅北地区との空間面・機能面での連続性・関連性をもたせることで、エリア全体に賑わいが広がることが期待できる。

(地域連携部 日高明子)

※報告書の詳細は、関経連ホームページ「意見書・報告書」を参照。

大阪駅北地区開発の

今

2期開発では「環境」をテーマとした拠点形成をめざす

8月29日、第8回大阪駅北地区まちづくり推進協議会(会長：平松大阪市長、座長：下妻関経連会長)が開催され、先行開発区域の状況および2期開発ビジョンの検討状況が報告された。

先行開発区域では、ナレッジ・キャピタル(未来の知的創造拠点)を中心とした開発計画が進捗中である。大阪駅北地区にふさわしい開発の実現に向けた施設計画・工事工程の検討により、建物の着工が2009年度下期に、竣工は2012年度下期になる見通しである。基盤整備としては、南工区の道路が供用済みで、地区北側の道路整備に本年7月に着工したほか、公民連携のまちづくりの実現に向けて、大阪北口広場、歩道、歩行者横断デッキなどの整備に順次入る予定である。

2期開発のビジョンについては、協議会の下部組織である2期開発ビジョン企画委員会(委員長：西尾大阪大学副学

長)において本年度末を目途に策定する予定。現在検討中の内容は、関西の優位とする環境先端技術を基盤とした新産業を創出し、アジアに向けて情報を発信する都市型拠点をめざすというもの。大阪駅北地区のまちづくりの柱であるナレッジ・キャピタルの基本機能(創造・展示・交流・集客発信)を深化させるとともに、環境をテーマとして、2期開発区域の発展を促す機能ビジョン・空間ビジョンからなる「推進エンジン」をつくるのが検討されている。

関西には省エネルギー家電に加え、太陽電池や燃料電池など、優れた新エネルギー技術や製品を有する企業の集積があり、大学や環境関連の研究機関なども多い。こうしたポテンシャルを生かした知的創造拠点づくりについて、中長期的および関西広域の視点に立って具体化し、公民が連携して実現をはかるビジョンの策定をめざしている。

(地域連携部 神田 彰)