

第2章

関西地域の特徴と課題

大梅田は関西の拠点として位置づけられるべきエリアであり、その将来都市像は今後の関西の発展につながるものでなければならぬ。したがって大梅田の都市ビジョンを考える上ではまず、関西のめざすべき方向性を確認しておく必要がある。本章では、関西の特徴(資源)、関西経済の持続的発展についての課題を整理し、最後に関西のめざす方向性について述べる。

2-1. 関西の特徴(資源)

① 豊富な文化資源、豊かな自然、高い居住性

関西は、古くから都が置かれ、京都、大阪、神戸等という個性豊かな都市圏を中心に多様な文化を育んできた日本の心の原点ともいえる地域である。域内総生産(GDP)は83億5,630万円(2府5県、2004年)と、一国並みの経済規模をもつ世界有数の都市圏(*注③)を形成する一方で、海や山など豊かな自然環境も比較的近距离にある。いわば都心環境と自然環境を両方享受できる地域であり、そうした居住性の高さは関西地域の大きな魅力である。

② 優秀な大学や研究・教育機関の集積と優秀な人材の輩出

関西には全国トップレベルの大学が数多く存在し、高度な知識や技術をもつ優秀な人材を多数輩出している。また、関西文化学術研究都市、神戸医療産業都市、播磨科学公園都市、彩都(国際文化公園都市)など、特徴ある研究開発拠点も域内各地で形成されている(図5)。それらのなかには、情報通信分野における基礎的・独創的研究を行っている国際電気通信基礎技術研究所(ATR)のように国際的に高く評価され、海外から研究者が多数集まる研究所もあれば、世界最高輝度の放射光を発生できる大型放射光施設(SPring-8)のように日本でオンリーワンの研究施設・機関も含んでいる。さらには神戸において世界最速のスーパーコンピュータが2012年の稼働が予定されているなど、先端的な研究施設の集積はなお進みつつある。

*注③

主要国の国内総生産

(2004年、名目値、億米ドル)

アメリカ	109,513
日本	45,882
ドイツ	27,407
イギリス	21,245
フランス	20,467
イタリア	16,779
中国	16,494
スペイン	10,400
カナダ	9,917
関西(03年度)	8,141
インド	6,807
韓国	6,797
メキシコ	6,797
オーストラリア	6,301

図5 関西の研究開発拠点



③ 創造性、独自性豊かな人材・企業

関西は、京都、大阪、神戸等それぞれの風土に培われた創造性、独自性豊かで高い技術力を持つ人材や企業を数多く生み出してきている。

大阪の気質の特徴は、新しいことやタブーに果敢に挑戦するチャレンジ精神であり、本音でことにあたる合理精神にある。この進取の気性に富んだ地域性はこれまでにさまざまな新ビジネス、新商品を生み出した。

京都は、伝統を大切にする一方で、革新的で本物志向の気風をもち、後に国際的な大企業に成長する有力なベンチャー・ビジネスを育ててきた。

神戸は、居留地としていち早く外国人や異国文化に触れ、それを新しい生活スタイルとして取り入れて全国に発信しながら、さまざまな生活文化関連企業を育ててきた。

このように、関西経済の発展は、それぞれの地域の気風を背景にしつつ、確かな技術をベースにユニークなアイデアや新しい感性を現実に適用しようとした旺盛な企業家精神に負うところが大きい。

④ アジアとのつながりの深さ

関西とアジアは歴史的にも、経済活動面でも、また地勢学的にも強く結びついてきた。

古代においてはわが国と大陸との交流の窓口であり、都として大陸から多くの僧や技術者、仏教や漢字をはじめとする有形無形の文化を受け入れてきた。時代が下り近世に至るまでの間も、特

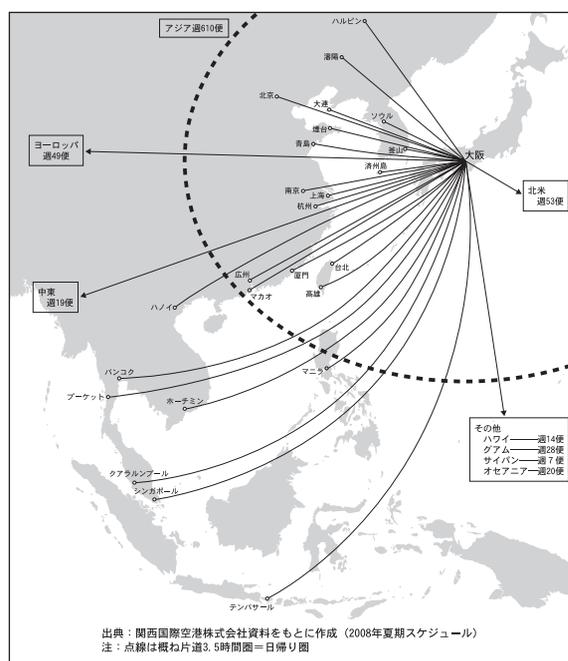
に大阪は経済の中心地として交易を通じてさまざまな物品が行き来した。

現在、関西全体の貿易額に占める対アジア貿易の割合は約6割(輸出59.4%、輸入57.0%、2006年)に達している。日本全体の貿易額に占める対アジア貿易の割合が5割未満(輸出47.5%、輸入43.6%)であることを考えると、関西とアジアとの経済的つながりは深いといえる。実際、関西は日本全体の対アジア貿易の4分の1を担っている。

90年代以降、関西はアジア製品との競合やアジアへの生産拠点の移転に伴う製造業の空洞化に苦しむ場面もあったが、近年の景気回復過程においては、中国をはじめとするアジア経済の急成長が追い風となった。今後、自由貿易協定(F T A)・経済連携協定(E P A)の締結の動きが進めば、関西とアジアの間における人、モノ、カネの移動がより活発化することが見込まれる。

また、日本を訪れる外国人旅行者の65%以上は東アジアからの訪日客だが、大阪は特にアジアに好まれる訪問地となっている(国別の訪問率ランキングでは、中国・台湾人の1位、韓国人の2位)。今後、東アジア地域の観光客数は年7%を超える伸び率(W T Oの予測値によれば、2010年~2020年で7.4%)で伸びると予測されており、アジアからさらなる観光客の増加が見込まれる。なお、関西国際空港を発着する便の76%はアジア路線となっており(成田空港は55%)、ビジネス・観光を含めた人の交流を支えている。

図6 関空の国際航空ネットワーク
(30カ国・地域、71都市、814便/週)



2-2. 関西経済の課題

① 関西からの本社機能の流出（東京への一極集中）

関西経済は、この数年間の情報家電や素材産業を中心とする旺盛な設備投資と好調なアジア向け輸出に支えられ、2002年を底とする長い低迷期からようやく抜け出した。最近では新工場建設などの大型投資にわいている。

しかしながら長期トレンドとして見た場合、高度成長期に日本経済とともに発展してきた関西経済の相対的地位は徐々に低下し、バブル崩壊以降も地盤沈下が進んでいるのが現状である。関西（2府5県）の域内総生産の全国シェアをみると、1975年度には18.3%であったのが、2003年度には16.6%へと低下した。日本を代表する多くの企業が立地した関西であるが、グローバル化や市場規模の差、官庁との近接性などにより、企業規模の大小にかかわらず関西から首都圏に業務機能を移す動きは続いている。こうした東京一極集中の流れはなお健在であり、関西経済の将来にとっての構造的な課題はなお抱えたままといえる。企業流出を食い止め、立地促進をはかるためには、関西のポテンシャルを最大限活用し、立地の有利性を高める必要がある。

② 人口減少、環境制約などのこれからの課題

関西の人口は2004年にはピークを越し、すでに減少局面に入った。関西は全国に先駆けて人口減少、高齢化社会に突入し、今後長期にわたって人口の減少と高齢化の一層の進展という大きな環境変化を迎える。2005年には2,171万人であった関西（2府5県）の人口は2025年には1,970万人と20年間で約200万人減ることが予測されている（*注④）。また、関西の高齢化率（65歳以上の比率）は2005年には19.6%であったのが2025年には30.4%へと増加する。将来展望として、人口減少による経済規模縮小は避けがたい与件として真正面から受け止める必要がある。

また、環境問題も今後一層対応を求められる重要課題である。大量生産、大量消費、大量廃棄にもとづく高度経済成長の時代は終わり、世界経済は環境面での制約を前提とし、資源・エネルギーの効率的活用による持続可能な社会を形成していかなければならない。関西にとってもそうした環境負荷低減への対応は不可避であり、創造的解決が必要となっている。

*注④

国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口」にもとづく関西社会経済研究所の将来推計

③ 関西としての総合力を発揮できていない現状

関西には世界・アジアの人々から見ても魅力的な素晴らしい地域資源があるが、それらは関西各地に点在しており、個別に競い合って活動している観があり、関西としての総合力が発揮できていない。

例えば、関西における大学・研究機関の集積の厚みは首都圏に劣らないが、その集積のメリットを十分に生かしてきたとはいえない。知的インフラ同士で相互に刺激しあうことができれば、関西全体の知的創造力を強化されると考えられる。また、関西には他地域にはない有形無形の文化ストックがあるが、それらは文化・コンテンツ産業、あるいは既存産業との融合等による競争力強化などの形で有機的に結び付けられてこなかった。

これらの地域資源を交通インフラやソフトインフラで戦略的に連携させ、関西のパイ全体を引き上げながら、Win-Win の関係を形成していくことは大きな課題である。

2-3. 関西の目指す姿

こうした関西の特徴および課題をふまえ、関西が今後めざすべき方向を考えると、関西は、来るべき人口減少や環境制約下において持続的発展を実現するために、世界・アジアにおける拠点としての存在感を高め、国内他地域との連携も強化しながら、交流・創造機能を高めていく必要がある。世界に開かれ、とりわけアジアの人や企業が自由に行き来をし、ビジネスの足がかりとしてこの場を活用し、さまざまに交流する拠点としての地位を確立していくべきである。

それには、関西の各地域が連携・協調し、もてる資源を最大限に生かして、多くの優秀な人材をひきつける魅力、言い換えれば、「関西に集まる理由」をつくっていかなければならない。異質な人材を含めた多様な人材を受容しながら、既存の概念を打ち砕くような新しく独創的なアイデア、あるいは日本や世界が直面する課題に創造的解決を与えうる可能性をもった地域となることが望まれる。日本が国としての奥深さをもつためにも、首都圏以外にもう一つ別の価値軸をもった核が必要であり、関西はそうした日本におけるもう一つの強い核となるべきである。

そのためには、経済活動の源泉である「人材」「情報」「物資」をシームレスにつなぎ、経済産業活動を行いやすい環境を整備することが重要である。

関西がめざすべき方向性

関西としての総合力を発揮し、首都圏とは違う独自の価値観を発信できる、日本におけるもう一つの強い核を形成する

第3章 大梅田地区の特徴と課題

本章では、現在の大梅田地区の特徴および課題について検証する。

大梅田地区は、江戸時代にはほとんどが湿地帯であり、1874年に大阪－神戸間の鉄道開通に合わせて大阪駅が建設された時も、周りはわずかな民家のほかは田圃が広がっていた。その後、郊外開発とあいまって、鉄道が人々の日常の移動手段として発達するにつれ、駅周辺地区はその交通利便性や集客力をみこんだ商業施設や飲食店、オフィスビルなどの立地が進み、現在のような多様な機能が混在するまちとなっていく。

現在、大梅田地区は次のような特徴と課題をもっている。

1. 日本有数の乗降人口と商業集積

第一の特徴は、「多くの人々が行きかう場所」という点である。

JR大阪駅周辺地区は、JR西日本(「大阪駅」・東西線「北新地駅」)、阪急電鉄(「梅田駅」)、阪神電鉄(「梅田駅」)および大阪市営地下鉄の御堂筋線(「梅田駅」)、四ツ橋線(「西梅田駅」)、谷町線(「東梅田駅」)の7本の鉄道路線が乗り入れる鉄道ネットワークの要衝となっており、通勤・通学客をはじめ日常的に多くの人々が利用している。一日の乗降客数は約250万人と新宿、池袋に次ぐ全国第3位、西日本では第1位の規模を誇り、関西・京阪神地区の交通ターミナル拠点である。

また、商業施設の集積度はすでに日本最大規模であり、今後続く開発プロジェクトによって日本一の大型商業施設の集積地となる。

表1 商業集積の地区別比較(売場面積)(単位:千㎡)

	現状		計画中含めると…
梅田(大阪駅周辺)	424	⇔	631
心斎橋・難波	377	⇔	399
阿倍野	151	⇔	241
神戸(三宮・元町)	351	⇔	351
京都(四条河原町・京都駅)	229	⇔	313
新宿	379	⇔	394
渋谷	238	⇔	238
銀座・日本橋	492	⇔	510
池袋	325	⇔	325

注：独自集計による百貨店・主要大型商業施設の売場面積合計値

出典：全国大型小売店総覧2008((株)東洋経済新報社)、

商業施設計画総覧2008年版((株)産業タイムズ社)他

2. 多様な都市インフラが集積したネットワークハブ

第二の特徴は、さまざまな都市インフラが集積している点である。

① 鉄道・道路など多様なネットワーク軸

京都・神戸・大阪の各都市圏を結ぶ鉄道ネットワーク（図7）のターミナルであるだけでなく、道路ネットワーク上でも京阪神間を結ぶ広域幹線道路、さらに整備が喫緊の課題とされている都市再生環状道路などにも接している（図8）。また、関西の自然環境軸となる、琵琶湖から淀川水系の淀川左岸に接し、堂島川等の河川にも近接している。このように、大梅田エリアは多様なネットワーク軸の交差するハブとして位置づけることができる。

図7 鉄道ネットワーク

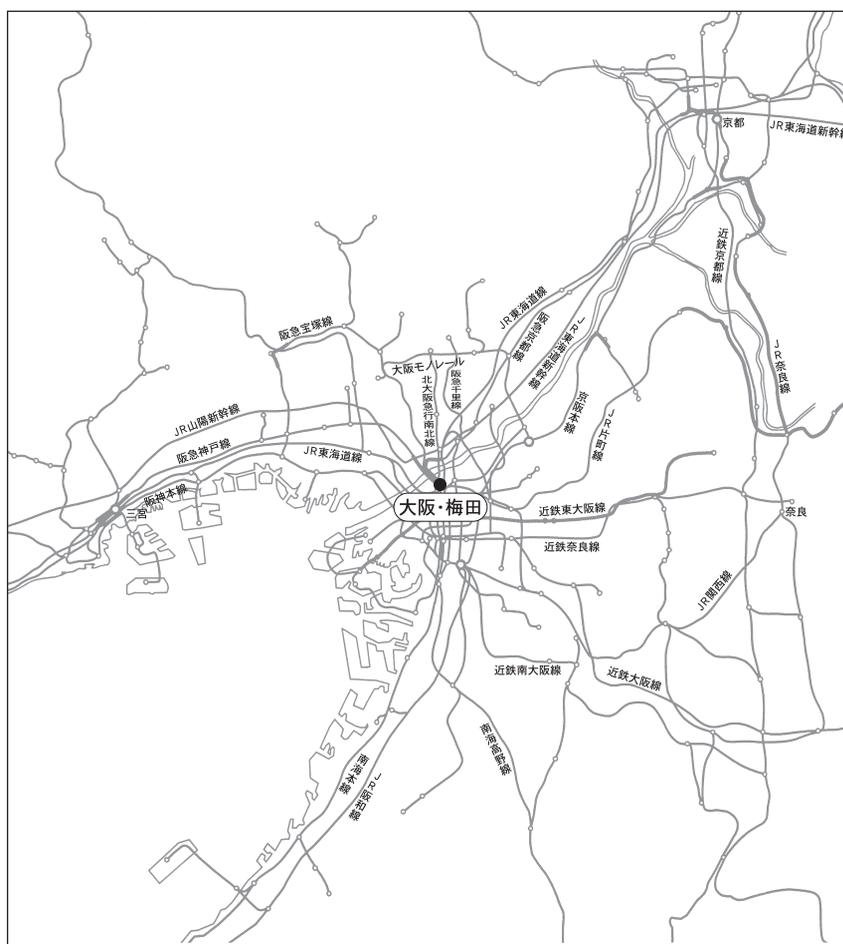
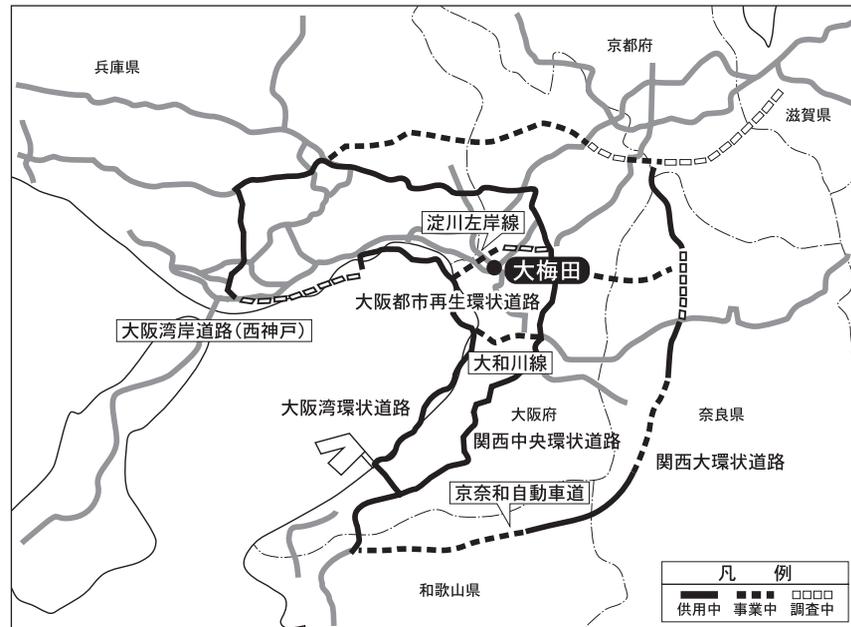


図8 広域道路ネットワーク



② 「知的」な交流人口を支える施設の集積

2011年、大阪駅北地区先行開発地区のまちびらきとともに知的創造拠点ナレッジ・キャピタルが新たな都市機能として追加される。また、大梅田エリア内では大学サテライトの立地が進んでおり、デザイン系専門学校の集積もある。こうした施設が今後、大学・研究機関等の知的インフラ間、あるいは知的インフラと産業間の連携の足場となり、都心における産学官連携、社会人と学生の交流などを促進することが期待される。

ただし、そのポテンシャルを最大限に発揮するためには、これら施設の連携・活用のあり方に関するソフト的な仕組みをいかにつくっていかかが課題となる。

③ 交流、地域ブランド力につながる都市インフラ

大梅田エリアには、高級ホテルなどこれからの交流人口増を支える施設のほか、劇場、映画館等のエリアのブランド力向上につながる文化施設も立地している。しかし、そうした個別施設の文化的でハイクオリティなイメージも、西梅田など一部を除けば、エリア全体としてのブランディングに生かされていないのが現状である。

④ 多様な土地利用形態ならではの魅力の可能性

大阪駅南エリアや梅田東エリア等においては商業・業務、大淀エリア等においては物流系、中津北エリア等においては住宅系が

集積するなど、大梅田エリアは多様な土地利用が混在している。このため鉄道による地域分断が解消されれば、活動領域の異なる人々が出会い、活動をともにするチャンスは多くなり、まちとしての活動の幅が広がる可能性のあるほか、多面的な都市の顔をもつことが一層の魅力向上につながる可能性がある。

3. 歴史的な変遷を経た土地利用・都市構造上の課題

大梅田エリアは、JRや私鉄が鉄道駅の改築を重ねる一方で、各地区それぞれが競い合いながら開発を行ってきたこともあり、現在、下記のような都市構造の問題を抱えている。

① 土地利用形態の混在等から生ずる防災面の課題

上記2の④でふれたように土地利用形態が混在していることは、まちの魅力である半面、開発の進むエリアが存在する一方で木造住宅が密集するエリアも存在することなどから、防災面等において課題を抱えている。また、西日本随一の鉄道ターミナル駅を抱える地区であることから、非常時において予想される大量の帰宅困難者に対する対応も大きな課題である。

② 人に関する回遊性の欠如

鉄道や幹線道路等により各エリアが分断されており、全体の回遊性が欠如している。また、大阪駅南エリア等においては地下ネットワークが充実しているが、大阪駅以北との連携は今後の課題として残っている（地下・地上・デッキレベルをつなぐ垂直動線など）。また、広場など人々がたむろせる場所を適切に配置する必要がある。

③ 自動車交通の適切な処理

通過交通を排除するとともに、当エリアへ目的をもって来街する車については道路ネットワーク上の運営や駐車が円滑に行われるよう、駐車場や道路の整備を行う必要がある。

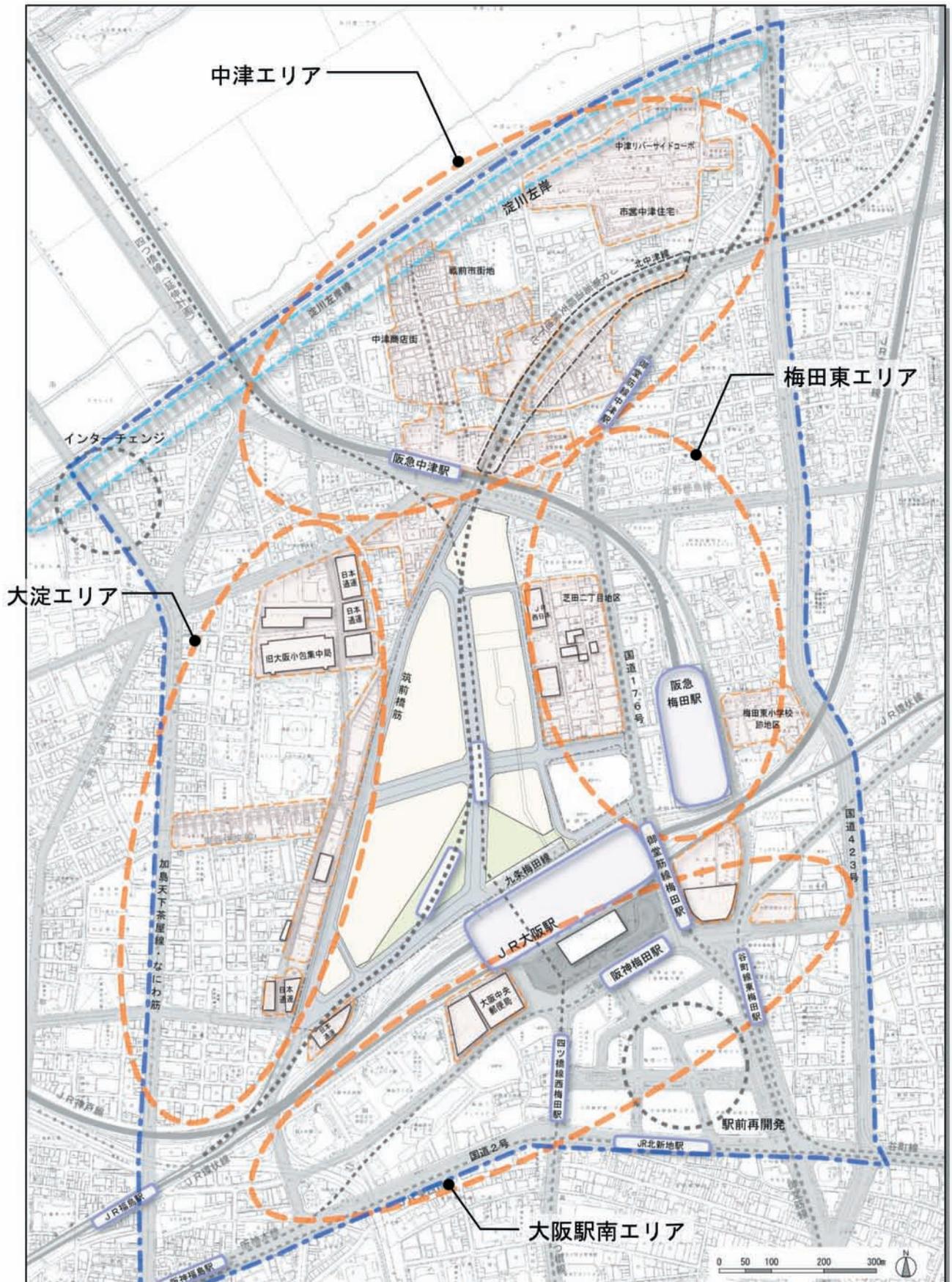
④ 統一したテーマの希薄さ

各地域では独自の市街地形成が行われてきたため、エリア全体を貫く統一したテーマという点では希薄さが否めない。

⑤ 各地区固有の整備課題

梅田地区内の各地区ごとに特性は異なり、固有の整備課題を抱えている（図9）。

図9 各エリアの現況特性と整備課題



大梅田地区全体**〈現況特性〉**

大阪駅周辺地区は、西日本最大のターミナルとして、商業業務機能の集積とともに、ヤード機能の存在により、物流物販等工業用途と戦前からの居住機能の混在する拠点近傍の市街地である。

〈整備課題〉

大阪駅北地区の高度な業務拠点機能を補完・支援するとともに、鉄道等による分断が解消されることから、防災性の向上、地域資源を活用したまちづくりを誘導することで周辺の土地利用転換を図る必要がある。

中津エリア**〈現況特性〉**

戦前市街地、戦後のマンション等の住宅市街地と商業・業務系施設が混在したエリア。戦前市街地は小規模建替・コンバージョンにより、個性あるカフェ・雑貨店・ギャラリーなどが生まれており、都心に近接したユニークな文化発信地として変化しつつある。

〈整備課題〉

中津駅周辺は大阪駅北地区の高度な都市活動と空間軸を受け止める北の玄関口として再整備するとともに、淀川左岸線整備などロケーションを生かした整備誘導が必要。また、一部老朽化の進む居住機能の改善とともに、多様な時代背景をもつ空間を活かした、個性ある複合用途のまちを中長期的視野で誘導することも必要である。

大淀エリア**〈現況特性〉**

貨物ヤードに隣接してきたことから、物流関連倉庫、業務施設等が点在するエリア。ヤード移転に伴い、機能廃止(旧大阪小包集分局、日通倉庫など)が進むものと想定される。

すでに、業務系建物の更新と共に、一部住宅系への更新が進められている。

〈整備課題〉

物流関連用地等における土地利用転換を促進し、大阪駅北地区の高度な業務拠点を補完・支援するサービス機能等を導入整備するとともに、大阪駅北地区との歩行者ネットワークの形成、東西中央線(西側)のなにもわ筋までの整備にあわせた沿道市街地の更新等、大阪駅北地区2期事業と連携したまちづくりを誘導することが必要である。

梅田東エリア**〈現況特性〉**

大阪駅北地区と阪急間の芝田二丁目地区には、鉄道関連施設及び専門学校や小規模商業業務ビルが集積。

阪急の東側では、ホテル・業務・商業が集積、茶屋町地区再開発など再編整備が進むとともに、梅田東小学校跡地地区でも再開発を検討中である。

〈整備課題〉

芝田二丁目地区では、鉄道関連施設の機能統合、専門学校の施設統合など、地権者意向を踏まえた土地の高度利用化等、民間開発の誘導とともに、東西を結ぶ歩行者軸の形成を誘導していくことが必要である。

また、梅田東小学校跡地地区を茶屋町地区、大阪駅北地区、さらに南エリアを結ぶ結節核と位置づけ、地区の回遊性を向上させることが必要である。

大阪駅南エリア**〈現況特性〉**

大丸・阪急など百貨店の建替・増床、サンケイビル・大阪富国生命ビルなど業務ビルの建替、大阪中央郵便局、大弘ビル等の共同化など、さらなる商業・業務集積が進行、新宿を超える商業集積が生まれる予定である。さらに、駅前第1～4ビルでも再整備が検討されている模様である。

〈整備課題〉

JR 大阪駅をはさみ、地上、地下、デッキにより、歩行者軸を整備、新たに新駅を含む大阪駅周辺の回遊性を高め、各エリアの機能集積の相乗効果を高める必要がある。