

第4回U I Iまちづくりフォーラム
「これからの都市再生戦略を考える」

主催：公益財団法人 都市活力研究所
共催：一般財団法人 都市みらい推進機構
後援：国土交通省 近畿地方整備局

日時：2017年12月15日（金）15時～18時

会場：CIVI 北梅田研修センター 5F Hall

登壇者：国土交通省都市局 街路交通施設課長 渡邊 浩司 氏

大阪市 都市計画局 理事 高橋 徹 氏

都市プランナー 高梨 日出夫 氏

コーディネーター：関西学院大学 総合政策学部 教授 角野 幸博 氏

総括：立命館大学 総合科学技術研究機構 上席研究員 村橋 正武 氏

「まちづくりと街路の新たな展開」

渡邊氏：国土交通省の都市局で街路交通施設課長をしております渡邊と申します。まず私のプロフィールということで、私は東京生まれですが、実は2歳から10歳まで大阪に住んでおりました。まさに万博に沸く大阪市内を目の当たりに見ながら幼少期を過ごしました。大学に入ってから、お祭り広場を設計した丹下先生がつくられた研究室に入って都市工学を勉強しました。そのあと旧建設省に入省しまして、インフラのほうですね。区画整理ですとか、街路ですとか、そういった業務を担当しておりました。大阪には1年間だけまして、近畿地方整備局で河川計画をやっていました。直前は2014年に豊島区に副区長ということで2年間いってまして、そのあと去年の7月から街路交通施設課長でございます。

まず、街路ってなんだろうかということですが、よく聞かれるんですけども、街路って道路と何が違うんですか。個人の感想ですけども道路というと山あいを道がこうあってですね、トラックがいっぱい走っている、こんなイメージがあるかと思います。街路というと街路樹がいっぱいあって人がいっぱい歩いていてなんか楽しそうだな。そういうイメージがあるかと思います。実は役所的に言うと街路というのは都市計画道路のことをいうのが一般的で、それを都市計画事業認可をとってやっていくのが街路事業です。ちなみに道路というと車や人が通行するためのものということで、やはりトラフィックを通す機能というのが最優先になります。英語で言うとロードですね。それに対して都市部の道路が街路ということで、英語で言うストリートが街路に相当するものです。

街路には多様な機能があって道路と異なる思想があるというのが一番大事なところかなと思います。いわゆるトラフィック以外に空間的な機能やさまざまな機能を持っているわけです。街路は都市をかたちづいている。そして市街地のなかの空間として重要な意味をもっている。そして街路はまちづくりのなかで沿道と一体となって考えていく必要があります。

ちょっと歴史をさかのぼってみますと、日本の都市計画というのは東京市区改正条例が最初だといわれます。1888年ですが実は都市計画制度というふうにいっているのですがやはり街路をつくるのが割とメインの制度でした。大阪ですけども、1919年に市区改正設計、関さんという偉い市長さんがいて御堂筋の整備を行った。6mから44mに拡幅して地下鉄を一体整備する、負担金を導入して、電線を地中

化してということで、100年前の話しですけれども今やっても最先端の事業だと思います。

道路構造令と並行して街路構造令というのがありました。同じ1919年に施行されています。街路の種類というのがいろいろありますけれども、一番広いのは44m以上、路面電車が走ることを想定していて、歩道はそれぞれ両側に幅員の1/6以上とりなさいということが示されている。植樹帯をとりなさい、自転車道をとりなさいということが全部定められています。これがあってこれを守ったから44mの御堂筋ができたわけです。

その後の戦災復興のときにも街路構造令は守られました。やはりいろんな幅員構成がありますけれども大きいものは100mということで100m道路が戦災復興でいろんな都市にできたわけです。大阪の場合は区画整理事業で整備しました。これによって街路がしっかりと広い幅員で整備されていったわけです。築港深江線というのは中央大通りですね、その上に阪神高速が出来上がったのが昭和39年です。

そういう街路構造令に基づいて広幅員の街路が創られたのですが、残念ながらその後車が爆発的に増えてそれどころではなくなってきました。車が走れるようにしなければいけないということで1958年に街路構造令が道路構造令に吸収統合されてしまうわけです。それから街路の幅員も道路の幅員も自動車の交通量で決まるようになってしまいました。

次はこれからの都市政策の方向性ということで、ここはごく簡単にお話ししたいと思います。これまでの都市計画は戦災復興、そのあと急速な人口増加、モータリゼーションと併せて人口が都市に集中してくるという、拡大の時代があったわけです。このときには都市基盤を整備し、住宅を供給しなければいけないという時代でしたので、拡大型で新しいインフラをしっかりと整備していく、計画的にニュータウンを開発していくことが緊急の課題だったわけです。これに対応する形で今の線引き制度などをもつ新しい都市計画法が生まれて対応してきたというのがこれまでの話しです。

それに対してこれからの時代は、人口のピークを迎えてこれから人口が減っていく事になります。それに対して高齢化率が上がっていくということで、人口減少超高齢化社会に対応するためにはやはり持続可能な集約型の都市構造が必要ということで、コンパクトシティを目指していこうというのが今の国土交通省の目指す方向性になっています。日本に合っているコンパクトシティとはどういうものだろう。主に地方都市ですけれども目指しているのはコンパクトプラスネットワークということです。日本の人口が減ればどんどん密度が下がっていく。そういう中で核になるところ、これを残しながらそれをネットワークでうまく結んでいくというかたちで、全体の人口減少を吸収していく。街路交通施設課は、街路プラス交通施設ということでコンパクトシティプラスネットワークの、主にこのネットワークの部分を担当していくという役割を果たしています。

街路交通施設課の施策ということで、大阪の事例を中心にご紹介したいと思います。幹線街路というところから行きますと大阪では都市再生環状道路という環状道路の整備を進めています。大和川線や淀川左岸線には街路事業のお金がしっかり入っている。一般街路ですと国道2号の梅田の写真がありますがけれども、国道であっても都心部ですと大阪市さんが整備するときには街路事業で交付金を出しています。それから小さいところだとヨーロッパ村も街路事業でやっています。またコンパクトプラスネットワークのネットワークの推進のために総合的な交通戦略をつくって整備を進めています。北大阪急行を箕面の方まで延伸していくという事業をスタートしていますが、これは都市地域交通戦略推進事業ということで支援しているところです。茨木市のJR総持寺駅という新駅ができますけれども新駅とその駅前広場を含めた全体の整備も戦略事業ということで支援しています。さらに大阪モノレールもずっと支

援していますし、阿倍野の再開発に伴って行う街路整備に併せて阪堺電車の軌道を整備することもやっています。それから踏切対策ということで連続立体交差事業も街路課でやっております、阪神電車は神戸までほとんど高架化が進んでいますし、現在阪急淡路駅付近で工事を行っています。地下街の整備はもともと歩行者専用道路としてやっていたんですけれども最近は既存の地下街（長堀や梅田）も古くなってきているということで安全対策をやっけいこうとしています。それから国際競争拠点都市整備事業というのは新しい都市基盤整備、特に国際拠点の整備を行うものです。大阪ではうめきたですね。区画整理と併せて新駅をつくってやっけいこうということで、これは連続立体交差事業ですがうめきたの開発と一体で整備していきます。また鉄道沿線まちづくりということで泉北地域で自治体が連携して鉄道沿線の機能分担を図っけいこうという取り組みをやっています。それから健康医療・福祉のまちづくりということで、例えば高石市さんが健康まちづくりの健幸ロードをつくるということで歩きやすい道路を整備することも街路事業で応援しています。

ここから少しオリジナルでお話をさせていただきたいと思います。世界の都市計画の潮流ということですがけれども、私の個人的な感想だと思って聞いていただければいいかと思います。世界の都市の様子がどんどん変わっています。でもそのなかで人間の空間をとっけいこうという努力が非常になされているなというのを感じます。ロンドンのキングスクロスの駅は、昔ながらの大屋根があっけホームがあっけという古い駅ですがけれども、その隣に新しい大屋根をわざわざかけて、人間のための空間をつくりだしているわけです。これはいわゆる電気自動車、オートリブということで、まちなかに普通に停まっけいてぱっけ借りていけるという状況になっています。あるいはトランジットモールになっていっけ街なかに路面電車というよりも大型の郊外電車に近いものが走っけいて、一緒に歩いて暮らせるような街になっています。これはクリチバの BRT ですがけれども、これはバイオエネルギーで動かしています。こういうのが当たり前のように世界に入っけきているということですね。それから歩行者空間ということでフランスのバステューの近く、貨物線が廃線になって下も少しおしゃれな空間になっていますが上も歩行者空間になっています。これは文化で都市再生しようということでビルバオではグッゲンハイム美術館を呼んできて文化で観光客をいっけい呼んで成功したといわれっけいますが、実はこれだけではなくていろいろないい空間を作っけたり、LRT を導入して足を確保したり、磯崎タワーの手前の歩行者専用道路の橋はカラトラバのデザインです。このようにいろいろな工夫を組み合わせっけてトータルで文化として都市再生を行っけているというようなところも出っけてきています。アメリカというとなんとなく車中心でそういうまちだと思っけますが、そうではない価値観が生まれっけてきていっけポートランドのようなところが評価されるようになってきています。それからニューヨーク、ブライアントパークですね、BID の代表みたいにいっけ言われっけいますが整備して芝生の中に人が集まっけてくるようになった。ハイラインはさっきのフランスと同じですがけれども貨物線の高架の跡地を利用して歩行者空間にすることによってこれ自体が人を呼ぶものになるしこれにっけ応じて街自体が変わっけています。タイムズスクエア、ブロードウェイの歩行者空間化はいまでは恒久的にこのかたちでやっけていくということになっています。あのアメリカですらこんなことをやっけているということですね。やっけぱり世界の潮流としてはまちづくりにおいて持続可能性を確保していくということなんだろうというふうにいっけ思います。持続可能性という点では EU がいっけているようにトリプルボトムラインですね、経済・社会・環境の3つがそれぞれ持続可能になっていくことをやっけていかなければならないだろう。経済面でも国際競争力をつけていく、社会面でも安全や文化など幅広い面で持続可能にしていくということですね。私なんかやっけている交通という面から行くと従

来の車中心から公共交通と連携した街づくりに変えていく。そして人間中心のまちづくりに回帰していく。そういうことなのではないかというふうに思っています。

そんなことを考えているうちに私も豊島区に出向になりまして、いろいろと新しい経験をしましたのでそのお話をしたいと思います。日本創生会議によると豊島区は23区で唯一の消滅可能性都市ということをいわれました。豊島区は池袋があるところですが、実は人口28万人、面積は13平方kmで小さくて、人口密度は日本一です。200人/ha以上住んでいるところですけども鉄道の乗降客数は池袋は260万人です。豊島区が消滅可能性都市ということになってしまったので緊急対策本部を設置して世界に何を打ち出していけばいいかということを考えました。もともと区長さんが文化でまちづくりをしていこうとされていたので、それをもっと世界に打ち出していこうというわけです。豊島区にはもともと手塚治虫さんが宝塚から東京に来てマンガを描いていたトキワ荘が区内にあります。最近では男の秋葉原、女の池袋という感じで、男性客は秋葉原に行く、女性の客は池袋に行くというのが今定番になっています。そういうのを全部トータルで考えてまちづくりをしていったらどうかということで、消滅可能性都市から持続発展都市へということで1つはもちろん女性に優しいまちづくりをいろいろやっていくのですけれども、それだけではなくて世界に対して発信して日本を引っ張っていく役割も果たしましょうということで国際アートカルチャー都市ということできましようということになったわけです。

平成27年4月に都市再生緊急整備地域に指定してもらいさらには国家戦略特区にも追加で指定してもらいまして全体の動きを進めてきました。新庁舎のオープンがこの年でした。豊島区の新庁舎は学会賞をとったりしているのでご存知の方もおられると思いますけれども、上がマンションになっていて下が区役所になっています。ここは市街地再開発事業でやっています組合のスキームでやっています。もともと都は一部土地を持っていて周辺の密集市街地と一体となって組合再開発で再開発事業をやりました。再開発組合がこのマンションも含めた全体を建てていて、区役所はそのうちの保留床をまず権利床として一部もらって足りない分を保留床を買い足して区役所になっているというかたちになっています。一方現庁舎の跡地を70年の定期借地で民間にコンペをやって開発してもらいます。そのお金を新庁舎の整備費に充てるというかたちで税金を使わずに建替えたということです。旧庁舎は民間の開発でどんどん進んでいます。ただ、新庁舎は駅から遠いです。東口の駅前広場からグリーン大通りという幅40mの震災復興でつくった立派な街路樹のある通りがありますが、これは周りが銀行なので全然にぎわいが無い。グリーン大通りの近傍に南池袋公園という公園がありまして、修復して2016年に再オープンしました。これらを組み合わせてなんかやっといこうと考えたわけです。グリーン大通りについては特区をとってオープンカフェとかマルシェを始めています。それからコスプレのイベントなんかをやってまちじゅうどこでもコスプレができるということを進めていったわけです。池袋駅の東口は目の前に明治通りという大きな幹線道路が走っていて駅前広場のようなものはほとんどないのですが、2020年の東京オリパラに向けてここを歩行者空間にしていこうと考えています。東口からもう少し離れたところにバイパスを今つくっていますのでこちらができれば明治通りの通過交通がなくなるので、自動車を排除して先ほどのグリーン大通りと併せて一帯の歩行者空間にしていこうということを考えています。さらにLRTを走らせてもう少し先にあるサンシャインシティも含めて回って行こうと考えております。東口駅前広場をオリンピックに合わせてオープンするというのでこれもまんなかに公園があつて公会堂と併せてホールが出来上がるということで一体の空間として整備していきます。つまりオリンピックの文化プログラムの展開に向けて先ほどの文化のまちづくりからつなげていくために、公共のほうで場を用意して

そこを民間で活用してもらい形を目指していこうということです。一方、オリンピックの前年に東アジア文化都市に手を挙げて選定してもらい、2020年のオリンピックにつなげていく。また将来的には池袋西口の再開発もやっぺいこう。そして西口と東口をデッキでつないで一体化していく。これで両方の歩行者空間をつないで池袋全体が劇場都市になっていくというようなことを目指していこうということを豊島区でやってきました。

もう一つの動きは、地元のリノベーションをしている人たちがいて、その方々から女性にやさしいまちづくりをやるのであればリノベーションのまちづくりをやりませんかといわれました。実際に見てみるとほんとにリノベーションによって少しずつですけれども地域の雰囲気が変わっていくわけですね。これをなんとか取り入れていこうということでリノベーションスクールをやりました。そうして豊島区のリノベーションまちづくり構想を作っていくということで、こんなトンカツ屋さんを活用してカフェ兼ゲストハウスみたいなものをつくっていったりしました。そういうことをやっぺいくなかで気が付いたのは、区役所にいるとまちなかでなにが起こっているか全然わからないということです。実はまちなかで実際に起こっていることは何かというと20代・30代・40代の若い人たちが、自分たちで物事を動かしていこうということでいろいろと取り組んでやっぺいしているのですが全然聞こえてこない。これからのまちづくりをやっぺいしていくうえでは、若い人たちの対流がどんどん活発化していかないと物事は動かないのではないかとすることを強く感じました。それでリノベーションをやっぺいしていた人たちが中心となって「としま会議」というのを始めて、月1回区内で活躍しているひとたちを集めてお話をするとっぺいことを積み重ねていったわけですね。これを毎月毎月2年3年続けていますけれどもものすごい数の区内で活動している人のストックが出来てくる。その人たちが横につながってネットワークができてくる。ネットワークができてくるとそこからいろんなエリアマネジメント的な動きが出て来ることになるわけですね。南池袋公園は修復して「てんしば」みたいですね、芝生の空間にして民間のカフェを入れていて今非常に人気が出ていますところですが先ほどのグリーン大通りと南池袋公園をあわせてどう活用していくかという民間の動きを主導しているのはリノベーションのことをやっぺいして「としま会議」でできたネットワーク、そういう人たちがここでいっしょになってこういう活動をやっぺいしている。単にハードを作るだけじゃなくてそこにソフトを組み合わせてしかもそこに動かす人が民側にいるということが、うまく組み合わせたときに初めてこういうことができるようになるということを豊島区で勉強しました。

まちづくりのこれからの大きな方向性ということでほとんど私個人の意見ではありますが、しかし市内でもだいぶ共通認識になってきているのではないかとっぺいしています。世界中で都市間競争が激化していきます。都市同士が直接競争する時代になっている。そういうなかで経済・社会・環境という観点で持続可能なそして人間中心の都市をめざしていくということで今各都市がしのぎを削っているわけですね。これは国内でも同じことです。都市が拡大していくという時代には官側でマスタープランを創ってしっかり新しいインフラをつくっていきますということを中心に政策をつくってきたわけなのですけれども、もうそれではうまくいかない時代になりました。大きく転換しないとっぺいけません。若い人たちと話をしていると自分たちの将来はどうなるのかということについてはっきりとした危機感を持っぺいしています。それから価値観もぜんぜん違っぺいして彼らはSNSでつながっぺいしてすぐ横で連携して動きます。シェアリングエコノミーはあたりまえ。ICTを使うのもあたりまえ、いろんな技術革新も使いこなしているというなかでおそらくパラダイムシフトが起こっていく。パラダイムシフトが絶対に起こっていくということがまちづくりのなかでもかならず出て来るということですね。そのときに、新しい世代の考えっぺい

ることに対応したまちづくりができていないと大変なことになってしまうのではないかとこのことを強く感じたわけです。まちづくり自体に対してもまたいろんな評価の軸が変わってきているというふうに思います。どのまちに住みたいか、住みたくないかというのはハードで決まってくるものではないだろう。島原さんが書いた「センシユアシティ」では実際にまちでどういう経験ができるのか、どういうことを感じるができるのかを数多くの都市でアンケートをとってそれを積み重ねていくとどこのまちがほんとにそういう街の良さを感じられるところなのかということを経験的にとることができる。そういうことでセンシユアシティとしてまちのランキングをつけたわけですね。やっぱり求められているのは、リバブルな、人間が住んでいける、人間が住んで楽しいまちなのではないか。まちというのは、リアルにひとが住んでいるところなので、リアルで魅力的な都市空間というのが求められているのではないか。それは官能都市もそうですしニューヨークなんかやっている PlaNYC などということなのではないか。それから求められる都市基盤も変化していく。既存のインフラ計画はむしろ非効率になってしまうかもしれない。特に自動運転やシェアリングがどんどん進んでいくと、新しい概念の公共交通が生まれてきます。さらには双方向で情報交換できるようになればもう交通モードがどんどんシームレスになっていく。そうするとこれまで作ってきた都市交通インフラ自体をリノベーションしていく事が必要になっていくのではないかと。車道はあって当然ですということではなく柔軟に用途転換していく。働き方や価値観がどんどん変化していくなかでそれに対応した人間のための空間に変えていく必要があるのではないかと。それから都市政策のアプローチ自体も変わってきています。さきほどのマスタープランや拡大整備というのがこれまでの整備の仕方だったんですけど、これからはいろいろな変化に対応しやすいようにガイドライン型といいますか徐々に修正しながら進めていく。そして再構築が中心になっていく。官中心ではなく公民連携で柔軟に都市経営的にやっていくことが必要になってくる。ハード先行ではなくてどういうふうに使われるのかということを考えて造る必要がある。最近タクティカルアーバニズムということばがいられています。いわゆる戦略的にやるというか、戦術的に小さいところからどんどん積み重ねてやっていくということですね。小さく実践して成功したら大きく広げていくというやり方ということなのですが、？をつけたのはこれは役所がやってきたマスタープラン型の都市計画と合わないんです。ただ突破口を開いていくのにやっぱりこういうやり方しかないだろうというのをもだいたい認識が共有されつつあるのかなと思います。これからはマスタープラン型の都市計画とこういうタクティカルアーバニズム的な動きとどう結び付けていったらいいのかなというのが課題なのではないかというふうに思います。

これからの都市経営ということですが、もう都市計画ではなく都市経営ではないか。変化に対応できる感覚を持ってやっていく。マスタープラン型からガイドライン型に、もちろんマスタープランがダメだといっているのではないですけども、ビジョンのもとにガイドライン的に緩やかにやりながら大きな長期計画ではなく小さく始めて成功したら展開していく。公共がストックで稼いで税金を節約していく。それからニーズに対応して運営可能なものをつくっていく。ハードが先にありきであとから運営を考えるのではダメだということです。それから公民の役割も意識改革を図っていく必要があると思います。責任をもって自分たちでやるという人たちといっしょに組んでやっていかないといけないのではないかとこのように思います。それからハード整備、これからは個別の施設ではなくて地域全体の価値を高めることを目指していく。例えば街路は街路、建物は建物ということではなくてトータルでエリアの価値を高める。それから文化とか産業とか福祉とか、こういう政策と連携して考えてみる。かつ目的を

限定的に考えないで人々がどう使うのかを最優先に考えて整備していく、管理していくということをやっているかなければならない。国の方でも河川法、道路法の改正がどんどん進んできました。街路はまだまだ活用が足りないと思っているのでこれから頑張っていこうと思っています。ということで今年の4月に街路担当課長会議がありました。全国の街路課長さんにパンフレットを配りました。海外ではあたりまえですけどもアメリカですらやっています。京都ではご存知の通り四条通で車道を狭めて歩道幅をやりました。それから姫路では駅前広場を芝生にしてトランジットモール化をやりました。大阪ではなんばで社会実験をやっています。これからの街路・都市交通施設整備ということで、やっぱり街路は本来最初の街路構造令にあったように人間のための都市の空間です。本来の趣旨に立ち返って考える必要がある。御堂筋にしてもなんにしても、非常に苦勞して残してくれた空間を車にとられるのではなくて人間に戻していく必要があるというふうに思います。街路は都市を形作る根幹である。さっき言ったようなリバブルで魅力的な都市をこれから実現していこうとするなら街路から変わる必要がある。そうすると車の空間から人間が活動交流することを生み出していく空間に変わっていく必要がある。文化というのはストリートから生まれるんだというふうに思います。その活動が街路から沿道エリアに広がっていく。だから街路は沿道エリアのことを考えながら作っていく必要がある。街路を使ってどうやって民の力で都市を変えていくのかということになると思います。街路から都市を変えていこうという動きを是非進めていきたいと思っています。人間のために街路にしていきたいと思っていますのでよろしくお願いいたします。

「大阪市における都市再生の展開」

高橋氏: 大阪市都市計画局の高橋と申します。私は都市計画局と経済戦略局の理事を兼任しております。大阪市における都市再生の展開についてお話ししたいと思います。

橋下市長が来られましてから各局で運営方針というのを作っております。私どもの局の運営方針は3つございます。1つ目の大阪関西の発展に貢献する持続的で活力あるまちということでは強い大阪をつくる。2つ目の都市格を備えたまちづくりでは、人に優しいまちをつくっていこうという観点、3つ目はそういったものを包括的に支えるようなしっかりした基盤をつくっていくということで3本柱を据えております。都市計画といいますと容積率という概念がございます。容積率は全国的にも1000%というのが常識的な範囲でしたが、2002年に小泉内閣が登場しましたときに大きな規制緩和が行われました。時間と場所を限って実現する都市再生特別措置法という法律ができました。この都市再生特別措置法を使って強い大阪をつくっていくということで大きく一步を踏み出したのが2002年で、大阪のまちづくりの大きな変革の時期だと思っています。その都市再生特別措置法が動き出しましたので隣にありますグランフロント大阪が大きく動き出しました。その際には単にオフィス空間をつくるのではなくて大阪の次の時代の産業をつくっていく、あるいは最先端の製品を生み出していくようなしくみを内包した都市開発を誘導していきたいという思いから容積率緩和とセットで都市機能を優先したまちづくりを誘導して参りました。私どもこれが大阪再生の第1ステップとされていて、今新たに第2ステップとしてこれからそういった強い大阪もつくっていきますけれども、ここに書いています都市格、あるいはまちの質を高めていくところを次の第2ステップとして考えてみたいと思っています。そういった観点からクオリティ・オブ・ライフということで生活の質あるいは公共空間の質を高めていきたいと考えております。それとあわせてまちづくりの中に産業あるいは新しい経済政策を含んだようなイノベーテ

イブなまちをつくっていく視点、それから世界に通じるようなグローバルな観点を持って、まちづくりを考えていきたい。それからさきほど渡邊課長の話にありましたように持続的に発展できるようなサステナブルなまち、こういったものを頭に据えながら運営方針を議論してきた経過がございます。

都市再生緊急整備地域、すなわち容積率緩和が打てる区域として大阪駅・御堂筋・中之島・なんば・天王寺エリアが指定されています。キタといいますと世界とつながる国際ビジネスゾーンとしていろんな開発を誘導していく。御堂筋については国際都市のシンボルストリートという旗印のもとで開発を想定しています。それから中之島につきましてはグリーン&カルチャーゾーンと書いてありますけれども美術館をつかって参りますし川を活かしたまちづくりも実現していきます。それから堺筋・船場界限については御堂筋を取り囲む大阪の心臓部のところはチャレンジングゾーンと書いてありますけれども、ミックスユースしたようなエリアとして再生していく。ミナミは世界を惹きつける国際集客ゾーンになる。各エリアの目標設定を示しながらまちの魅力を高めていきたいと思っております。それを具体的に将来展開として住・職・遊そしてエリマネという視点でまちの機能を整理しました。住については外国人に対応できるような住機能、それから職につきましては国際企業の誘致ができるような機能で、遊につきましては観光機能を高めていくようなところを考えたい。これらを支えるようなかたちでエリアマネジメントをしっかりとやっていきたいと思っております。さきほど課長からお話がありましたように道路等の公共空間をひとの空間としてもういちど再編していく仕組み、賑わいをつくる仕組みをどうやってつくっていくのかということについてこれから頑張っていこうと思っております。もう一つあるのは学で大学誘致をめざしたいと思っております。

開発についてご紹介します。うめきた2期につきましては本当に募集が迫っていますので注目しておいてください。1期の先行開発区域のところですが、ナレッジサロンは2,000人の方がご登録されていましてキャンセル待ちになっております。それからザ・ラボもオープンして4年が経ちますけれども350万人が来場されています。ちなみに先週、博覧会国際事務局の事務次長さんが来られましたときに万博のテーマが「いのち輝く未来社会のデザイン」ということで、これを説明するのに一番適当な場所としてこのナレッジキャピタルをご紹介しました。ちなみに先ほどいいましたうめきた2期のほうが早ければ2024年にはまちびらきできますので万博の直前に今のナレッジキャピタルがさらにパワーアップしたかたちで2期のほうで「みどりとイノベーションの融合」というところで新しくできるんじゃないかな。そういったところも万博の事務局にはPRしてきました。うめきた2期はもうすぐ公募して来年の夏ごろに事業者を決定させていただくということです。ちなみにうめきた2期では国交省の街路交通施設課には大変お世話になりました。全体では1,150億円の公共事業が入っております。公園事業として200億円、区画整理事業で260億円、それから新駅設置と連立事業で690億円、併せて1,150億円のお金をこの中に入れていただいております。私どもいかにインフラを作るかではなくてインフラを使われる方の身になってつくっていくということで、今回のこの都市公園につきましてもできるだけ使われる方、あるいは使い方に視点を置きながらいい公園ができたらと思っております。一番応募される企業の方が頭を悩ましておられるのがライフデザイン・イノベーションかと思っております。新産業創出というところで今までうめきた1期のナレッジキャピタルはインキュベーションや企業交流により新しい製品を生み出すといった下流側の支援が主でしたけれども、今回うめきた2期のところでは少し上流側で実用研究から試作研究という産業創出機能を入れてほしいと思っております。みどりとイノベーションの融合拠点形成推進協議会を大阪府、大阪市、UR、それから経済2団体が入ってつくらせていただいております、総合コー

ディネート機能とか国の支援機関をどうやって入れようかということで、協議会のノウハウを生かしていただくようなかたちでコンペをしていきたいなと思っております。

次は御堂筋でございます。先ほども御堂筋のお話がありましたけれども、私ども御堂筋を考えて行くうえで、沿道のまちづくりと道路の空間をどのように使っていくのが大事だと思っております。都市計画審議会のご支援を頂戴して大きく御堂筋ルールを作り直ささせていただきました。1:2になるかたちで高さ規制を緩和しております。容積率につきましても御堂筋は1000%でしたけれども複合用途にすることによりまして1300%までできるようにしております。特に淀屋橋～長堀間につきまちは建て替えに合わせて低層部に人が集まる空間をつくっていただくことによって容積緩和していく。また従来の御堂筋では住宅は認めていませんでしたけれども、本町～長堀間につきまちは賃貸に限って住宅を認めていくといったことも規制緩和を行っております。それから道路空間ですけれども、一部千日前通から南側で緩速車線を閉鎖しておりますけれども、緩速車線をふさいで、歩道を拓げてそのところをできるだけ沿道企業の方に賑わいが生まれるような形で使ってもらいたいといった、沿道の開発とセットで御堂筋という公共空間をうまくつかってほしいと思っております。御堂筋80周年を記念してシンポジウム、ワークショップ、それから可視化の社会実験やいろんな御堂筋の演出に実験的に取り組んでおりまして、それを踏まえて将来ビジョンを策定し、大きく御堂筋の空間を動かしていきたいと思っております。御堂筋の空間の再編の象徴としてなんばの駅前広場がございます。地元の方と協力しながら昨年社会実験を行いました。アンケートを行いまして皆さんから評判が良かったということで動かしていきたいと思っているところでございます。

それから次が中之島でございます。中之島につきましてはシンボルアイランドと書いておりますけれども新美術館が2021年度に開業してまいります。その西側には中之島アゴラ構想と書いておりますけれども大阪大学の誘致であるとか再生医療拠点を誘致していく。それから5丁目につきましてはホテルの建て替えを契機としまして国際会議場の機能をアップさせるかたちで開発を動かしていきたいと思っているところです。

賑わっている大阪城公園のとなりの森之宮という車庫のあるエリアは、うめきたが終わったら次のステージの開発の楽しいエリアとして考えています。大阪城のすぐ北あたりはOBPあるいは京橋というエリアがございます。OBPにつきましては昭和60年、私が役所に入りました年に開発が出来上がったところがございます。それからするともう30年以上たちました。もう一度OBPがどういうふうな形で再生するのか地元の方が一生懸命考えられていまして、まずパークアベニューの空間を再編成して賑わいを生み出していきたい。大阪城の賑わいをうまくOBPの方にも引き込んでいってこのまちをもう一度再生したいということで動き出しております。併せて、京橋というエリアにつきましては今年度、都市再生緊急整備地域に追加いたしまして開発と合わせて交通結節機能を高めていくという仕込みをしているところでございます。

次にエリアマネジメントでございます。うめきたをはじめとしまして、西梅田、御堂筋、中之島、OBP、なんばといった都心でエリアマネジメントの芽が芽吹いております。私どももこういった動きをしっかりととらえながらまちをつくっていききたいなと思っております。これから国のほうでもBID制度を研究されておりましたうまいければ来年の通常国会でBIDに関する法律をご議論いただくときいておりますので、そういった動きに合わせて、必要ならば大阪版BID条例を修正あるいは改正できたいと思っているところでございます。

最後に臨海部ですが夢洲につきましてはスマート・リゾート・シティということで新しい国際観光拠点として作り変えて行こうということで開発コンセプトを昨年から作っております。ここはジャパンエンターテインメント、ビジネスモデルショーケースそれからアクティブライフクリエーションと3つの柱建てになっておりますけれども中心がIRになってまいります。IR実施法がいつできるのかというような法律待ちの状態でございます。4月から大阪府市でIR推進局というのをつくりまして、今週からアドバイザーの募集を始めております。ここが万博を誘致するエリアでその北側がIRを誘致するエリアです。2025年の万博に手を挙げています。先ほど申し上げましたが先週BIEの方がこられて事前視察がありましたけれども正式には来年の3月ごろにBIEの視察があります。BIEに加盟している国が票を投じるのが来年の11月ということです。この会場の整備費で1,250億円、関連事業費とありますけれどもコスモスクエア駅から地下鉄1駅延伸を含めたインフラ関係の整備費で730億円が、もし万博が決まれば動いてまいります。万博の特徴は昔の千里万博のように中心に大きなモニュメントをつくるのではなく分散型のコンセプトにしまして、丸いところが広場になっています。この広場で最新技術を使いながら画像を映そうというような、分散型の会場ということでコンセプトを作っています。BIEのほうに施設計画を提出しています。

インフラのお話ですが、まず高速道路のご紹介です。高槻～川西間で新名神が開通しましたし京奈和も8月に開業しております。それから淀川左岸線につきましては2期のところとそれから延伸部も事業化しております。2期と延伸部併せて5,000億円近い事業費が出てまいります。

それから鉄道でございます。今、なにわ筋線を動かそうとしております。これも事業費が3,000億円に近い額で、関空へのアクセス改善ということで整備したいと思っています。これだけ関西が元気になってきますので私ども必要なインフラはしっかりと作っていきながら民間の皆様が活動しやすいような環境をつくっていききたいなと思っていますところでございます。

最後に、来年11月に向けましてこの3月にBIEの視察がやっております。その時には機運醸成というのが非常に重要だと言われていまして、ぜひとも企業の方含めまして視察団が来るときにはどうぞご協力よろしく申し上げます。

大阪都市再生戦略 2030 大梅田連携グランドデザインの検討

高梨氏：高梨と申します。よろしくお願いたします。ここに書いてある都市再生戦略 2030 というキーワードと、大梅田連携というキーワードがあります。数年前に関経連さんのなかで大梅田グランドデザインということを村橋先生中心に検討しました。それをバージョンアップしようというところでスタートしております。検討対象は大阪の都心部、特に今ご説明があった都市再生緊急整備地域のあり方を考えました。それから2030年をキーワードに考えました。今大阪が元気になっているということで個別には都市再生が進んでおりますけれどももう少し大阪全体で連携させるような議論が必要ではないかという問題提起で、産官学連携で皆さんとワークショップを開きながら2年かけて行った1つの成果ということでございます。2030年は生産年齢人口、特に20～30代が急激に減るところと、75歳以上が2015年から1.5倍ぐらいに増えるというところで経済的に大変だなというところで、特に関西圏、大阪がそれを先行して洗礼を浴びるというのが問題提起です。2030年をどうやって乗り越えるのかということで、大阪に来たらトライできるというようなかたちで考えています。イノベーションを起こすとかですね、先ほどお話しがあった大阪のライフスタイル、クオリティオブライフとかですね、今インバ

ウンドが増えていますがインバウンドビジネスインキュベーションや連携交流の創出みたいな話とか、あるいは都市再生をさらに展開するようなキーワードで議論してきました。それから大阪の個性化というところが非常に課題になるということで議論をしました。大阪の都市構造は時間の中の都市というかたちで見ると特に水都大阪ということが特徴だと思います。今公共空間の利活用が進んでいますが、大阪の個性やコンテンツをちゃんと拾いながらまちづくりに落としとしていく、それでプロモーションしていくということをしていこうではないかということです。あるいは産業インフラでどうやってつくっていくかという問題意識です。さきほどお話があった東京オリパラですけれども文化創生をもっと大阪でも拾いながら都市再生につなげていく。あるいは31年のなにわ筋新線開業あるいは37年のリニア新幹線開業で新大阪周辺をどう考えて行くかという、こんな大きな枠組みを問題提起をしながら議論した結果でございます。

強み、弱みというところですが、大阪・関西の強みは研究・開発、居住、それから公共交通の密度が高いということでコンパクトなシティということになるのかなと思います。研究者については、スーパー研究者も山中先生はじめたくさんいらっしゃる。高橋さんがいわれた大阪で大学がないという中で留学費用が大阪は東京に比べて非常に安価です。それと観光という点で強みがあります。環境とか、健康・医療分野の産業は非常に集積があります。弱みの方は空港アクセスの問題や環境の整備などですね。これは先ほども大阪のインフラ整備が進んでいるというようなことでカバーして、2030年に向けてどういったかたちで乗り越えて行ける枠組みになっているのかというところでございます。内閣府から出た資料ですが、30年とはどんなイメージになるか。成長発展についてはイノベーションと高付加価値、人の活躍ということでは多世代とチャレンジブル、地域の未来というところについてはコンパクトで共助型の社会ということですので、それをいまから取り込んで考えて行く。これも内閣府の資料ですが2030年を境にゼロ成長からマイナス成長になるということですが、関西が一番先に洗礼を受けるので解決していくというところが課題認識でございます。

勉強会で我々が考えた2030年に向けたテーマについてお話しします。都市間競争がますます厳しくなるなかで大阪の都心部をどう考えるかというところでは都市再生と産業戦略の側面と大阪の個性や魅力を発揮するというところでテーマを挙げて議論しました。個性化戦略ということで、大阪の個性をどうするかというところを3つぐらいのキーワードで我々は考えてまとめております。これからの文化とまちづくりというところでは2020年のオリンピックですけれどもオリンピック文化プログラム、これはプラストーリーの発想で考えたらどうか。地方都市も空港があるというところで何も東京ばかりに泊まって行くことではなのではないか。むしろ地方に泊まるかあるいは大阪から東京に向かうというような中で大阪の個性を發揮してさらに大阪が活性化するというシナリオが大事なのではないか。大梅田で考えますと中津、中崎町、福島、天満といったところにリノベーション型のまちづくりが進む可能性があります。ですので拠点だけではなくて周辺も含めてプロデュースしてイノベーション&リノベーションみたいなかたちで活性化していくというところがミソなのかなということでございます。それから大阪の個性や文化を見つめなおして活かすというところですが、特に大阪の文化のコンテンツについては能楽堂さんとか船場のまちづくりの中で近代建築ネットワークというようなところも議論されたところです。船場については船場のまちなかではエネルギーミックスやオフィスミックスみたいなかたちでまちを起こしていくような議論とリノベーションをどう結び付けるかというところを議論させていただきました。最終的には都市型エリア MICE のようなかたちで各拠点をカバーしながら考えるというような議論を

させていただきます。それから個性化戦略のなかで問題提起となったのが都市再生事業のなかの公共貢献です。公共貢献については拠点のなかでいろいろ議論されていると思いますけれども、周辺も含めた公共貢献の形ができないだろうか。例えば基金を使いながら防災を強化するようなことができないだろうかということで、都市再生のなかの公共貢献のあり方をもう少し広く考えられないだろうか。

それからイノベーションについては、大阪は特にイノベーションが進む地域だということが経済学の先生からもいわれています。人口規模が大きいことや文化の多様性が若干欠けているけれどもそれは埋められるだろう。あるいはスーパースターの研究者の方がいるということがポイントです。大阪イノベーションハブを中心にしながら周辺に起業家などが集まってくるようなしくみを、グローバルイノベーションマーケットというようなかたち実現したい。「2030年のUMEDAを予測する」というところでは特にロボットテクノロジーの拠点にしていくようなことがうめきたにとっては必要だろうというような議論もさせていただきました。防災、環境、サステナブルのところでは人を中心に考えたスマート技術を展開していくということで、その実証も含めて梅田1丁目1番地計画が今進んでいるところでございます。鉄道インフラ、特にここが大事だと思いますが、2037年にリニア新幹線ができることとたぶん伊丹空港が非常に国際化するだろう。また東京と大阪が連携してイノベーションを推進することを考慮すると新大阪周辺について考えて行く必要がある。特に淀川区は医療や工業製品の生産高が高いところです。新大阪周辺、特に十三、新大阪といった地区全体をイノベーション、あるいはもう少し国際化の考えを入れながら拠点間を連携していくことが大事なのかなというところでございます。

総括しますと大阪キタの拠点の連携ということで、2030年の状況認識としては関西圏が生産年齢減少を含めて洗礼を受けるだろう。東京と約1時間の移動圏になったり関西圏の空港で国際線が増便するというなかで新大阪周辺・淀川3区を再生して結びつけるのが大事だろう。それからうめきた・中之島・新大阪の都市再生の連携強化を図るところでは都心のコンパクト化というなかで整備できるのではないかな。特に大阪万博、IRなどのことを含めると都心のエリアMICEということで連携ができていくだろうということです。それから都市再生、経済の好循環のところについては各拠点の特性を活かしながら連携をさせるということで、都心の各駅については400mから800mくらいの範囲のなかでいろんな都市機能が集積している。うめきた・十三・新大阪エリアあるいは大梅田エリア、それとなんば・天王寺エリアというところではこのなにわ筋新線が2031年につなげていくというなかで幅広の都市構造ができていく。それと新しく歩いて楽しい街という展開が可能になっていくというところでございます。大梅田連携というところではまんなかいうめきたがでございます。それから上が新大阪周辺というところで下がなにわ筋新線あるいは船場エリアということでございますけれども、うめきた中心として周辺にリノベーション型のまちづくりが展開される。それから新大阪につきましては新大阪、十三、淡路ぐらゐを中心にイノベーション、ものづくりのまちづくりが展開される。それから中之島西部・なにわ筋線についてはうめきたとっしょに健康・医療を中心にしながら都市機能を集積するなかでなにわ筋線をキーワードに結ばれていくようなかたちで大阪の都心部が各拠点から連携していくというようなことが大きなテーマになりそうだなということでございます。

大梅田周辺に個性的なエリアがあるということでイノベーションというかたちでうめきたを中心にしながら連携させていくような概念図が非常に大事なのかなということでございます。特に今淀川舟運、京都、新大阪周辺、うめきた、十三それからIRというかたちのなかで、ここを上手につなげていくことによってIRと都心部をつなげる、あるいは瀬戸内文化圏とつなげるというかたちがひとつの大事な

点だろうということでございます。

大阪でヘソになるような、シンボルになるようなプロジェクトがやっぱり必要なのかなというところでは、大阪駅前線は今車線が6車線くらいあると思います。2030年ごろには大阪駅前もですね。池袋のように、あるいは東京駅のようにもうちょっと駅前を開放していくような議論を展開していくことが大事なのかなというようにできると、ダイヤモンド地区も梅田1丁目1番地計画と併せてもうちょっと面的につながっていくようなヘソができてくるのかなと、あくまでも私見ですがそう思っております。

パネルディスカッション「2030年の大阪都市再生戦略を考える」

角野氏：それでは今から、45分間ほどディスカッションをしてみたいと思います。実は最初の渡邊課長のお話のなかで非常に気になったことばがございます。それはタクティカルアーバニズムとマスタープランということですね。つまり、個別にいろんなプロジェクトを進めていくということが現実に大阪市内にたくさん発生していますし、また関西圏を見てもたくさん発生しております。そういうふうにいわゆるマスタープラン型から開発のセオリーが転換していくなかで、でもやっぱりそれらを踏まえたいうえで全体像というのがいるのではないかと、あるいは各プロジェクトをどうつないでいくべきかということについても考えなければならぬのではないかとというようなことを私も以前から思っておりますし、またさきほど渡邊課長もそうおっしゃいました。また本研究会の中でもそういう立場をずっと持っておりました。そういうことで1つ目の論点は現実の大阪及び大都市圏を踏まえて、都市圏像をそれぞれのプロジェクトをつなぎながらどのように構築すればいいのか。とりわけ交通ネットワークというようなかたちでのフィジカルなつなぎ方もありますし、あるいは産業の連関といったつなぎ方もあると思うわけですね。非常に難しいテーマですけれども、あえてそれについて3人の方からご意見を頂戴したいと思います。

渡邊氏：今大変難しいお題をいただきまして、思い出したのがですね、20年ぐらい前に国土庁大都市圏計画課というところで大都市圏計画を担当しておりました。首都圏は関東平野で一体ですね、業務核都市でネットワークしますといってもやっぱり東京一極のベタ1色にどうしてもなってしまう。それに対して近畿は個性がいろいろあってかつ地形的にも間に緑地があって山があってということでそれぞれにいいものを持っている。それをうまくつなぎあわせていくという都市圏なんだろうなと感じました。たまたま日本のなかで東京があるから大阪が後塵を拝してしまっていますけれども、世界的に見れば大阪単体で十分大都市ですさらにこれだけのネットワークを持って個性的な都市があるというのは世界的に見ても魅力的な都市圏だと思います。リニアの開通を考えるとメガリージョン化していくなかで特につないでいくという意味で交通的な観点からいくと3つか4つぐらい視点があるのかなと思います。1つは高速でつなぐということでリニアができるわけですのでリニアの利点を活かしながらやっていく。そこからさらに高速でネットワークをしっかりとつないでいく必要がある。特に国際空港との連携ということでいきますと世界から来ても結局東京の空港から入ってリニアでくれば十分ということになってしまうのか、それともむしろ大阪から入ってほかのところに行くというかたちになるのか、そういうことも含めて速達性が重要になってきますし、またリニアができることによって空港や新幹線の役割分担が変わりますのでそれによって大阪の中心性が逆に高まるということもあるかもしれません。さっきお話をしましたけど、自動運転とシェアリングがくっついてくると新しい公共交通の概念になってくるとい

うことになると思います。たぶんタクシーとかバスの代わりに自動運転のパーソナルモビリティなのかバスなのかわかりませんが、そういうものがリニアを降りたらピックアップできて連れて行ってくれるという世界になっているかもしれない。そういうのをある程度想定しておく必要があるのかなと思います。もう1つはそういう早い移動に対して遅い移動がまた重要になってくる。先ほどセンシュアシティの話をしてきましたが、そういう移動が楽しめるようなものとして、例えば先ほどの水都大阪の舟運の話がありましたけれども、ああいう楽しめる移動が重要になっていくのではないかと思います。歩いて移動するのもそうですし、あるいはバスもゆっくり移動するのかわかりませんが、まちを楽しめるような移動というのが重要になる。あとたぶん4つ目があるとすると人は移動しないけれどもバーチャルで移動したのと同じ状況になるというのがあって、これは私専門ではないのでよくわかりませんが、たぶんこの4つの組み合わせが重要なのではないかなというふうに感じました。

高橋氏：マスタープラン型ということになりますと橋下市長時代に、地方自治法に基づくマスタープランの期限が切れかかっていたのですが、これを作るかどうかの話になりまして、これはつくりたくないということになりました。その時から私どもは全体像は持ちながらも、基本的に都市計画をやる際にはエリア最適でまずは考えて行く。エリア最適をつなぐことで全体最適なまちづくりを誘導してきたと考えています。ただその結果エリアの連携といったところがしっかりと整理できないのではないかなということがありますので、そういった各エリアの連携をどうしっかりとつくっていくかということからは、これからしっかりと取り組まないといけないと思っています。リニアで東京と1時間弱でつながるといえるときに危惧するのは東京へのストロー効果です。メガリージョンを考える際には改めて大阪だけではなくて神戸、京都、大阪、奈良も含めた関西都市圏として住んで、働いて、楽しんで、学んでというような機能を都市圏で備えていく心構えが大事だと思っています。一方、関空をうまく使いこなせないというリニアの効果も出てこないと思いますので関空・新大阪をどうつないでいくかを課題と考えていますので、そういった観点からなにわ筋線の事業化に向けて動いているところでございます。

高梨氏：2020年から2030年を展望すると東京オリンピック・パラリンピックやうめきた、中之島5丁目がまちびらきになるなかで淀川舟運の整備について広い目線で考えて行くことが大事だと思います。京都の伏見、枚方、うめきたの中津、淀川区寄りの十三、それから都市部に入って行くのかそのまま淀川を下ってIRに行くのか、さらに瀬戸内へとつながっていくイメージです。なにわ筋線についてはただ鉄道でつなげるのではなくて沿線とまちづくりみたいなことを考えていくことが大事です。さらにリニアが入ってくると改めて都市基盤整備をしなければならないですが商業ではない新しい都市機能が問われてきますので淀川区・新大阪周辺エリアのまちづくりがなにか次の世代にこたえられるように実証実験をしたりイノベーションを起こしたりして、新しい新大阪の在り方みたいなことを提案していくことがたぶんリニアを受け止めることのなかで大事な要素なのかなと考えます。

角野氏：どうもありがとうございました。京阪神大都市圏で例えば今大阪も京都も神戸も都心の歩行者空間化という実験をしています。姫路はご紹介があったように駅前のトランジットモール化を実現しています。だからつないでいくことと同時につないでいながらそれぞれのまちがうまく競争しあい、魅力を高めあったりあるいはそれぞれの産業を補完するというようにしてメガリージョンの魅力を構築することが検討されるべきであり、そのときに大阪市がどういうポジションでどういうリーダーシップをとっていけばいいのかを考えるべきかなと思いました。それではもう1点の論点について教えていただきたいのですが、個性化戦略、産業戦略について、どのような視点からでも結構です。アドバイスを頂

戴できればと思います。

渡邊氏：大阪のまちづくりは最近ずっと危機感を持って攻めているなというのが私の印象としてあります。実は豊島区でまちづくりの構想を考えるときにもいくつか参考にしたところがあって、例えばうめきたのまちづくりなどは豊島区のまちづくりを考えるときに参考にさせていただいたものの1つでございます。豊島区は東京の他の主要な区と違ってだれも相手にしてくれないところですので区役所が頑張らないといけないところでした。民間もいますがうまく束ねてひっばっていかないといけないという状態だったので、大阪のこの攻め方というのは非常に参考になりました。この個性を打ち出してそこで勝負を賭けていくというやり方というのが大変勉強になった記憶がありますし、また今回の取り組みは非常にそういう意味で攻めているなと思います。豊島の場合には結局他の副都心にないもので勝負しないといけないということで渋谷とも非常に似ているけれどもそのなかで細かい違いを見つけてやっていかなければいけないということで、渋谷がエンターテインメント型の文化と生活だとすると豊島のほうはもう少し尖った文化でありもっと生活と密着したものだろうということをやっている、そのなかであいうハードを中心とした空間づくりをやりつつ実は人の生活から出てくるいろんな組み合わせというのがさっきのリノベーションなんかもそうですしそれから南池袋公園やグリーン大通りでいろんな人が活動をし始めるのもそういうことだと思いますけれども、その組み合わせというのがたぶん豊島区として勝負できる場所だろう。そこで渋谷と差別化していくしかないのではないかとこうところそこに攻め入っていったというのが当時の発想としてあります。そういう意味では今回この構想のなかでもイノベーションでいくところとリノベーションで行くところ、それを組み合わせさせてやっていきますというのは非常に大阪の個性をどう出していくか、非常に苦労されながらまとめているなというふうに感じました。

高橋氏：さきほども大阪のヘソという言葉があって大阪駅前線の話がされていましたので、なんば駅前を遊歩道化、広場化するなら、次は大阪駅前はどうかというのを考えていきたいと思いますし、当然そこをやるならOBPもやらなければと思いますし、少しバランスよくやりながら人中心の空間にどうやって再編していくのかということについては、いろんな処方箋を提示していただいておりますので、うまく提案を活用していきたいと思います。特にリニアが動き出しますと、グレーター新大阪というところで幅広く物事を見ていくことも大事と想ったりしています。

高梨氏：このなかで議論ができなかったところが1つあって、高橋さんのお話しにもありましたが大阪は都心部に大学がない。都市再生の拠点のなかでもこの問題を考えなければならない。それから個性化の中でも大学があることがそのまちの個性につながっていくということなので、そこを是非次の視点で高橋さんに考えていただけたらと思います。

角野氏：大学への期待というと、いわゆる研究開発機能への期待、あるいはそれをいかに起業化していくか、企業と結び付けるかという部分の期待に関するものが中心になりますが、まかななかの様々な活動のプレイヤーとしての学生の話が整理できていない気がします。例えば豊島区の事例や今大阪でお考えになっているようなことで、リソースとしての大学及び大学生というのをどういうふうにお考えでしょうか。

渡邊氏：豊島区は大学が6大学ありますが分野がいろいろあるので各分野でそれぞれ連携しながら取り組んでいこうということをやっていた記憶があります。造幣局の跡地に大学を誘致しようということでやっておりましたが、やはりひとつはそれだけ人が当然来てもらえるということで大きな人の流れが生

まれるということと、それから若い人たちがまちづくりの活動に短い期間ではあるけれども参加してもらえる。大学を出て行ったときにこのエリアでこういうことをやったねということが将来につながっていくというようなことがあるのではないかとというような視点で考えていて、区長や区の職員が豊島学という講座をいくつかの大学にもって行って豊島のことを学んでいただく取り組みをやっていました。

高橋氏：究極はキャンパス型を期待していますが、なかなかそうなると思いませんので、まずは研究開発とかそういうサテライト型から始めたいと思っています。今市大と府大の統合について、まず法人の統合という議論がありますが、市大が果たす役割が大きいと思っていますので、まちづくりのパートナーになってほしいと期待しています。

角野氏：私も一個人として意見を言わせていただきますけれども、リノベーション型まちづくりと大規模プロジェクト型との共存、共生というかたちでまちの姿を描いていく、あるいは原動力をつくっていくということが必要だと思うのですが、そういう意味で大学をまちの活性化に役立てるというときに、研究開発・起業家もちろん結構ですけども生活者としての大学生の集積というのをやはり考えていただきたい。もう一巡ちょっとお願いしたいと思います。渡邊さんには先ほども随分おっしゃっていただきましたが、やはり今後の大阪のまちづくりや都市再生に関してこうやってほしいとかいうことを今一度お願いしたい。それから高橋理事には大阪市のまちづくりに責任を持つ方としての決意表明をいただければありがたい。それから高梨さんには先ほども話題が出ましたけれども水都大阪というようなかたちでNPOや民間の団体として活動もされておりますが、行政と企業、市民団体等が連携していくために大阪にもう少しこういう視点がいるのではないかと、あるいはこれはよかったという意見をお願いします。

渡邊氏：大阪に期待することということでやはり冒頭に申し上げましたけれども50年前の万博のインパクトというのは大阪のまちを変えたというのもあるけれども、それを見て育った人たちがまちをつくっていくという仕事に携わったりということがあったのではないかと。その時に示された新交通システムだったり携帯電話だったり、そういうのを見てやっぱりどんどんやっばりこうということになったと思います。50年経ってまた大きく時代が変化するタイミングのところで万博をやるということの意味はその次の50年の世代が何を目指していくのかということをしかりと示していくということではないだろうか。もう一つはそれとも絡むのですけれども今のリノベーション的なまちづくりが非常に若い人に人気がありますけれども、他方大きな都市計画ですね、大きなビジョンを考えて行くとか都市構造を考えるみたいな話になると結構皆さん興味がないんですね。先ほどお話があったように大きな計画と小さなタクティカルアーバニズムをつなげていくというような意味合いもあると思うので、次の万博というのは後のリニアなどを見据えてそういう構造を示していく、それを機会に次の世代の人たちが大きな都市の構造とか都市の計画とかにも興味を持ってもらって、それとリノベーションやタクティカルな小さいまちづくりとうまくつながっていくような世界につながるようなことがそこでできるといい。やっぱり若い人の力、民の力、それから今日ほとんど来られていないんですが女性の力でもっとまちづくりしていただけたらと思います。

高橋氏：IRや万博をやる臨海部のまちづくりと、うめきたを中心とした都心部のまちづくり、これを両輪でしっかりと考えながら強い大阪をつくるエンジンをしっかりと作っていきたいと思います。それからそれを囲むような形になります周辺部はリノベーション型といいますか優しい大阪をつくっていくところ、ここもしっかりとやっていくべきだと思っています。公共空間の再編というキーワードが出て

きていますので、使う人の視点からまちをみていくといったことで、引き続きまちづくりを進めていきたいと思っております。

高梨氏：リノベーション&イノベーションということで、リノベーションをやるのが起業家を輩出するようなことでもありそうだと思います。大阪でそれをまず実践するようなことになると攻めの大阪につながるかなというのが1点、それから先ほど言われたタクティカルアーバニズムとマスタープランの件ですが、水都大阪パートナーズは社団で4年間やりましたけれども、ビジョンを出すのは行政なんだろうと思います。民間はあくまでも事業化に専念したい。そこで規制緩和であるとか立ち上げ時期に支援してほしいというのが本音のところですね。ただこれだけでうまくいかないのが中間法人みたいなことが必要だと思いますし、それが共助型社会の作り方の1つかなと思います。

角野氏：いちばん今日の議論で印象に残ったのは一番初めに人のための街路というお話しがあったことです。ヤングールという人のCities for Peopleという本がありました。そういうスケールでまちの魅力をつくっていくということ、そしてそれに最近はリノベーション型のスケールのまちがある。これらを大規模プロジェクトとどうつないでいくか、さらにネットワークしていくかというように検討すべきスケールが伸びていきます。リチャード・フロリダがメガリノベーションといったのは10年以上前だと思うのですが、このメガリノベーションに対する答えがまだ何も出ていない。ヒューマンスケールの部分から大きなスケールに至るまで全体をつないでいくような都市再生の議論を今後展開できればなという感想をもってこのディスカッションを閉じたいと思います。