

関西社会経済研究所資料

06 - 10

# 社 交 都 心

21世紀版大阪の“都心の磁石”

2006年12月

財団法人 関西社会経済研究所

## 序

都市の活性化を図るファクターとしては、大きく分けて2つある。一つは新産業・企業の創出により活性化を進めようという産業創生であり、他の一つはヒト・モノ・カネ・情報の新たな手法による有効利用で街の活性化を進めようという都市創生である。当研究所では平成16年度から、KANSAI TOMORROW会を立ち上げ、その中に産業創生部会と都市創生部会を組織し、調査研究を進めてきた。

前年度当部会では、当研究所が平成15年度に開催した「都市再生シリーズシンポジウム」等の調査検討内容から課題を抽出し、その原因を追求し、都市創生を行うための施策として、地区の価値を高める「地区経営」・規制緩和を図るための「特区構想」・民間資金を活かすための「ファイナンス市場」の3つの柱を中心に研究し、その成果報告書として「関西の都市創生に向けての提言 - 規制緩和、地区経営、ファイナンス - 」(2005年5月)を公表した。

平成17-18年度研究を継続するに際して、地区経営の具体的対象地域を中之島地域とし、改めてその歴史を紐解いてみた。そこでわかったことは、江戸期の蔵屋敷や堂島米会所は既知のこととして、明治以降、中之島の西南方・川口には大阪港発祥の旧居留地があり後に税関も置かれ、江之子島には旧大阪府庁が、また一時的に大阪市庁も置かれていたこと、大阪中央卸売市場は雑魚場を引き継いでいること、大正・昭和初期の中之島は金融・情報・文化・教育の中心地であったこと、さらには経済界や学界の関心も高く1970年代中頃にはニューヨークのリンカーンセンターに匹敵する“中之島芸能センター構想”が梅棹忠夫・木村重信・上田篤・小松左京・山崎正和氏の調査研究の成果として共著により関西経済連合会から提言されていたことである。

そこで当研究会は以上の歴史を踏まえた上で、大阪駅北地区開発以後を睨み、福島1丁目阪大病院跡地開発計画や中之島線開通による中之島西部地域のポテンシャルを想定して、中之島西部を中心とした場合のグレーター中之島(Greater Nakanoshima)エリアを対象として、長期的な都心創生を構想することにした。

本報告では、世界都市、文化都市、創造都市などの各都市論に基づく都市の世界競争時代を背景に、主要な都市における都心戦略の事例を踏まえ、大阪都心の長期的戦略として「**社交都心**」のコンセプトを打ち出した。それを構成する**都心の磁石**としての必須要素を設定し、中心を西に少しシフトして**社交都心を編集すること**、そのエリアスタディとしてGreater Nakanoshimaにおける編集を試みた。そこから導かれる将来構想図を提示している。

本研究成果が今後の都心創生の一助となることを切に願うものである。

最後に、本研究に様々な形でご協力を頂いた巻末掲載のゲスト講師の皆様、並びに研究所内外の関係各位に、深甚なる感謝の意を表します。

平成18年12月

財団法人 関西社会経済研究所  
KANSAI TOMORROW 会 都市創生部会  
主 査 跡 田 直 澄  
(慶應義塾大学教授)

## 提言：社交都心 ～21世紀版大阪の“都心の磁石”

### 骨 子

20世紀に急速に拡大したわが国の都市は、21世紀を迎えていよいよ成熟期にさしかかりつつある。このような中、我が国では都市の魅力と国際競争力を高めるため都市再生の取り組みが積極的におこなわれている。しかしながら、これらは短期的な都市の活性化策に留まり、中長期的に21世紀半ばの都市を展望するような視座に立ったものとはいえない。一方、世界を見渡すと、既に20世紀後半からは中長期的展望を見据えた都市の行方が模索されはじめており、世界都市やニューアーバニズム、コンパクトシティ、文化都市、創造都市など様々な都市論が活発に論じられてきている。これらの流れは21世紀における「都市のあり方の転換」の必要性を強く意識したものと見える。こうした潮流の中で、パリやロンドンにおいては21世紀を展望した都心戦略が描かれ、シアトル、ソウル、東京、横浜などでは都心再構築を目指したプロジェクトが次々と展開されている。

我々は21世紀型の都市の備えるべき条件は以下の8つに集約されると考える。すなわち、都市の本務「情報の加工と発信」に立ち返ること、都心が21世紀都市の心臓部となること、文化を基盤とする都市であること、人間にとって魅力的な都市であること、迎え入れる包容力ある都市であること、選択と集中により都市空間を再生すること、都市レベルの都市間競争と向き合えるローカル性を具現・表現すること、都市圏レベルのネットワークがポリセントリックであること、である。これらの条件を踏まえた上で大阪が目指すべき姿を勘案すると、情報の加工と発信に関わる人々の創造的活動を意味する「社交」というキーワードが浮上する。21世紀型都市においては創造的人材を惹き付けることが求められており、同様にその基本インフラストラクチャーである都心に人を惹き付ける「磁石」が備わるべきだと考えることができる。すなわち、大阪では「社交」を都心の磁力として据えた21世紀都市の目標像を掲げることが適切だと考える。

ポスト都市再生の時代を見据えた上で、関西都市圏及び大阪の抱える様々な問題や将来に向けて展望すべき方向性を踏まえると、21世紀都市としての大阪は 社交都心を編集する【都市の編集力を高める】、21世紀大阪の都市構造を見直す【Shift the Center of Osaka】、編集の核となる場づくり、の3つの着眼点を持って新たな取組みに着手する必要があるといえよう。

以上を踏まえて、社交都心大阪の実現に向け、その具体的な都市の姿を構想するため、中之島西部周辺を核とした周辺地域を Greater Nakanoshimaとして位置づけエリアスタディを行なった。中之島は水都大阪の象徴となる場所であると同時に、都市再生の取り組みが今後最も活発に進んでいくことが期待されている。さらに、かつてより文化の拠点として位置づけられ、大阪の都心では数少ない文化・芸術の拠点が集積する場所でもある。我々は、このエリアを社交都心を編集する場所として位置づけ、これを実現するため、水を徹底的に生かした都市空間の構築を目指す水都計画、多様で個性的な文化拠点の配置による都心文化軸の形成、さらに多様なアクティビティが凝縮する複合機能都心の形成、という3つのコンセプトを提案している。

21世紀の都市のあり方を模索するには発想の転換が必要である。21世紀半ばを見据えた中長期的展望のもとで、構想づくり、組織づくりからはじめながら、息の長い活動をスタートさせる必要がある。

# 1. 問われる都市の行方

社会情勢の変化に伴う「都市変革期」の到来  
都市の魅力・国際競争力の向上を見据えた「都市再生」  
都市の「中長期的将来像」の必要性

## 2. 岐路にある都市

「中長期的展望を見据えた都市の行方」の模索

### 活発な「都市論」の展開

世界都市・ニューアーバニズム・コンパクトシティ・  
文化都市・創造都市

### 21世紀都市論の二大潮流

覇権型世界都市・文化創造型ローカル都市

## 3. 挑戦する都市

世界の大都市の取り組み

### 21世紀を展望した都心戦略

ミレニアム・プロジェクト、ロンドンプラン、  
グラン・プロジェ、シャン・ゼリゼ再生プロジェクト

### 都心再構築プロジェクト

六本木・横浜・シアトル・ソウル・日本橋 等

## 4. 社交都心 ~ 21世紀版大阪の“都心の磁石” ~

21世紀型都市が目指すもの

「情報の加工と発信」「心臓部」としての都心  
「文化を基盤とする」「人間にとって魅力的な」「迎え入れる包容力ある」都市  
「選択と集中」「ローカル性の強化」による都市戦略  
都市圏レベルでの「ポリセントリック・ネットワーク」の構築

大阪が目指すもの

**社交都心 (Socialble City, Forthcoming City)**

創造的人材を惹き付ける「磁石」の創造

## 5. 大阪都心の未来

社交都心を編集する  
都市構造を見直す Shift the Center of Osaka  
編集の核となる場づくり

## 6. エリアスタディ

社交都心としての Greater Nakanoshima  
水都計画 ~水を徹底的に生かす都市計画~  
都心文化軸 ~多様で個性的な文化拠点の形成~  
複合機能都心 ~多様なアクティビティの凝縮~

## 7. 21世紀都市に向けた発想の転換

他人の土地に絵を描く  
都心の理念から実現の方法を考える  
都心経営体としての地区経営とタウン・ガバナンス  
国際的な都市間競争力を見据えた選択の岐路に立つ大阪

## 目 次

	頁
骨子	
フロー	
1 . 問われる都市の行方	1
2 . 岐路にある都市 ~ 様々な都市論の登場 ~	3
世界都市	3
ニューアーバニズム、コンパクトシティ	4
文化都市	4
創造都市	5
21世紀都市論の二大潮流	5
3 . 挑戦する都市 ~ 各地の試み ~	7
(1) ロンドン、パリの都市戦略	7
(2) 各都市の都心再構築に向けた試み	12
六本木ヒルズ	13
横浜市ナショナルアートパーク構想	14
サラゴサ	15
バレンシア	16
シアトル	18
ソウル 清溪川再生事業	19
日本橋	22
4 . 社交都心 ~ 21世紀版大阪の“都心の磁石” ~	23
(1) 21世紀型都市が目指すもの	23
都市の本務「情報の加工と発信」に立ち返る	23
都心が21世紀都市の心臓部となること	23
文化を基盤とする都市	24
人間にとって魅力的な都市であること	24
迎え入れる包容力ある都市であること	25
選択と集中により都市空間を再生すること	25
世界レベルの都市間競争と向き合えるローカル性を 具備・表現すること	26
都市圏レベルのネットワークがポリセントリックで あること	26

( 2 ) 大阪の目指すもの  社交都心 2 1 世紀版	
“ 都心の磁石 ”	2 7
社交都心  Sociable City, Forthcoming City	2 8
2 1 世紀版 “ 都心の磁石 ”	2 8
5、大阪都心の未来	3 1
( 1 ) 関西都市圏	3 1
( 2 ) 大阪	3 2
( 3 ) 2 1 世紀都市としての大阪を展望して取組むべきこと	3 5
1 ) 社交都心を編集する[都市の編集力を高める]	3 5
2 ) 2 1 世紀大阪の都市構造を見直す[Shift The	
Center of Osaka]	3 5
3 ) 編集の核となる場づくり	3 8
6 . エリアスタディ : Greater  Nakanoshima	3 9
中之島	3 9
グレーター中之島とは	4 2
( 1 ) 社交都心としてのグレーター中之島  コンセプト	4 3
水都計画  ~ 水を徹底的に生かす都市計画 ~	4 3
都心文化軸	4 7
複合機能都心	4 9
7 . 2 1 世紀都市に向けた発想の転換	5 3
他人の土地に絵を描く	5 3
都心の理念から実現の方法を考える	5 5
都心経営体としての地区経営とタウン・ガバナンス	5 6
国際的な都市間競争を見据えた選択の岐路に立つ大阪	5 9
資料 1  公開研究会 2 0 0 6 . 8 . 3 記録	6 3
資料 2  Greater Nakanoshima 将来年表	8 1

#### 研究メンバーおよび研究会合開催記録

なお、執筆に当たっては、主として、嘉名委員が 1 ~ 3 章 ( 1 ) と 4 ~ 7 章を、石川委員と事務局美谷が 3 章 ( 2 ) を、石川委員が資料 1 を、事務局美谷が資料 2 を、そして全体の調整取りまとめを跡田主査と橋爪委員が担当した。

## 1 . 問われる都市の行方

20 世紀に急速に拡大した我が国の都市は、21 世紀を迎えていよいよ成熟期にさしかかりつつある。いま、我が国の都市は、急速な情報化、国際化、少子高齢化等の社会経済情勢の変化など都市をとりまく急速な環境変化のうねりのなかにいる。

このようななか、我が国では都市の魅力と国際競争力を高めるため、都市再生への取り組みが積極的におこなわれている。また都市再生は、民間に存在する資金やノウハウなどの民間の力を引き出し、それを都市に振り向け、さらに新たな需要を喚起することから経済再生の実現につながるとされ、さらに土地の流動化を通じて不良債権問題の解消に寄与するといった都市経済政策面でも大いにその期待が寄せられている。

しかし、我が国の都市再生では、環境、防災、国際化等の観点から都市の再生を目指すプロジェクトの推進や土地の有効利用がその主眼として標榜されているだけで、都市自体の存在理由を問い直すような中長期的展望をもった 21 世紀型都市のあり方については、未だ十分に議論されていない。コンパクトシティやゴミゼロ都市といった 21 世紀型都市の輪郭をつくるキーワードはみることができるが、その実現に向けた具体的処方箋はこれからといった段階にとどまっている。

関西都市圏と京都、大阪、神戸といった中核となる都市においても、活発に「都市再生」の一連の取り組みが進んでいる。大阪でいえば、大阪駅北地区、中之島周辺、難波駅周辺などで大規模開発プロジェクトが進められている。また、順調な景気の回復や地価の底打ち反転といった環境の変化によって、関西における都市再生は追い風の機運が高まってきているように思える。

しかし、こうした現在目白押しの都市再生プロジェクトが一段落したあとはどうだろうか。30 年あるいは半世紀を見据えた先に、関西、そして大阪には明るい未来予想図が描けているのだろうか。いまの大規模開発に湧く状況を一步引き、冷静な眼で眺めてみると、相変わらず次代を支える主力産業の不在、三大都市圏のなかで最も早く人口の減少が始まり高齢化も進む、といった成熟型都市の抱える問題は山積したままである。

また、都市のあり方はもはやその都市に居住する人々、経済活動を展開する企業といった地域に根付く人々だけの問題ではなくなってきた。経済や社会、

産業構造のグローバル化、地球規模の環境問題の深刻化などによって、今や都市の未来は国際的な視野のもとでの生存競争として捉えるべきテーマとなった。眼を見張る勢いで経済規模が急速に拡大し、政治、経済、産業、文化、観光などあらゆる面でその関係が親密な関係をもつ隣国、中国では多くの新興都市が急成長している。2008年の北京オリンピック、2010年の上海万博と国家プロジェクトに沸き急ピッチで基盤整備が進められる北京、上海といった中国大都市の姿は、高度経済成長に沸いた活気あるかつての大阪と東京の姿に重なる。このような状況のなかで我が国の都市の将来像を語ることは、国家のグローバル戦略そのものを考えることといってもよい状況になっている。

その一方で、行財政の逼迫や経済界の活力低下などこれまで関西都市圏を牽引してきたエンジンが疲弊、弱体化しつつあり、中長期的視点で展望する余裕がなく、眼の前のことだけで精一杯というのが正直なところであろう。明るい都市の未来を構想することが難しくなっている状況が今の関西には重くのしかかり、都市にとっての大きな変革期を迎えている今の状況を踏まえてその将来像が語られていないという厳しい現実がそこにある。

## 2 . 岐路にある都市 ~ 様々な都市論の登場 ~

しかし、こうした中長期的展望をもった都市の行方については、なにも大阪をはじめとする関西都市圏のみが抱え、悩んでいる問題ではない。経済はもとより、政治、軍事など社会のあらゆる面での統合を目論んだヨーロッパでは、EU統合という試みによって、人・モノ・情報の流れに対し国境という防御がとり払われ、直接都市そのものが国際競争と向き合わなければならなくなった。貨幣価値の大きく異なる国や都市が一つの経済圏で共存する道を選んだEUでは、関税障壁は取り払われ、人の移動も自由になった。そして今や国境を越えた産業の再配置はいとも簡単に起こる状況になっている。こうしたなか、ヨーロッパの主要都市では隣接する都市同士がライバルとなって、互いに21世紀の生存をかけて都市の競争力を高める様々な試みにしのぎを削るという構図が浮かび上がる。

一方、アメリカにおいても、環境問題の高まりや化石燃料枯渇の懸念、自動車産業に代表される国際競争力低下、過度に自動車交通に依存した都市圏構造、都心機能の郊外流出とスラム化の進行など様々な問題が湧出し、改めて都市のあり方を根本的に問い直すような動きが目立つようになってきた。

また、東アジアにみられるような国家戦略として取り組まれる新興大都市の拡大、成長路線は眼を見張るばかりであり、これらの都市がニューヨーク、ロンドン、パリ、東京といった世界の大都市を追い抜く日もそう遠くないかもしれない。

このように、世界中の都市がその行方、将来像を必死に追い求めている状況こそが21世紀初頭という時代であろう。そして、こうした悩める都市の姿に呼応するかのように、その行方を模索するための羅針盤として、21世紀を見据えた様々な都市論が20世紀後半から活発に論じられるようになった。そのいくつかを紹介したい。

### 世界都市

経済、政治、情報などあらゆる面でグローバル化の進展するなか、世界レベルで都市間競争は熾烈を極めつつある。20世紀後半には先進国の多くの主要企業が国境を越えた多国籍企業となり、その舞台を世界へと移しはじめた。こうしたなか、国家の枠を超えて経済活動を展開する都市の姿への関心が高まるようになった。

P.ホールはその著書「World City」(1966)において、高度な都市機能の中心性と集積性をもつ「国際的影響力を有する政治と通商の首都」(ロンドン、ニューヨーク、パリ、東京)という都市の存在を指摘し、それらの共通点として金融・商業センター、文化・教育センター、コミュニケーション・センターの3つの機能がバランスしていることをあげた。また、J.フリードマンは「The World City Hypothesis」(1986)において国家の枠組みを超えグローバル経済をコントロールする脱国家都市の存在を挙げている。

そして、こうした世界の覇権を争うという世界都市のコンセプトから、都市の競争力を高めることに主眼を置いた都市政策(金融自由化、規制緩和、ウォーターフロント再開発、情報化)が積極的に取り組まれた。

#### ニューアーバニズム、コンパクトシティ

1980年代後半から1990年代にかけて北米で発生した新たな都市のコンセプトであり、ウォークアビリティ(歩きやすさ)を意識した都市の規模や交通手段、商業、オフィス、住宅をバランスさせたミックスユース、多様な居住形態の提供といった都市を高密度・コンパクトな職住近接空間として実現しようとするものである。また、コミュニティの再生や景観などコモン、パブリック空間の質を高めるという視点や持続可能性(サステナビリティ)というコンセプトもその特徴といえる。P.カルソープの「The Next American Metropolis」(1993)などがその代表作として知られている。また、類似する概念はヨーロッパでも同時期に提示されはじめ、コンパクトシティー、アーバンビレッジといった都市論として知られている。

#### 文化都市

都市の物理的空間や機能的側面、経済的側面といった着想ではなく、その文化的側面に都市本来の存在意義があるという主張もある。梅棹忠夫らがまとめた「文化首都の研究」(1991)ではストックへの関心ではなく、都市で生じるフロー「出来ごと」が都市の活力そのものであり、その活動を活性化する視点が都市を構想するうえで重要であると指摘し、「人々に刺激を与えエネルギーを発散するため装置として都市をみるならば、都市は住むところではなく、訪れるところであり、利用するところとなる」と主張する。

また、山崎正和は「産業革命いらい、都市は生産の場になった。これは都市文明の常態ではなく異常である」とし、20世紀の産業配置と機能性を重視する都市の状態を長い都市文明の歴史軸のなかで異端的存在であると指摘した。そして、知識情報化文明といわれる21世紀には、文化の発信という都市の常態、本来の役割へと回帰するべきであると指摘している。

都市計画の立場から小林重敬は、中世以来の都市の論理とは住機能、商業機能を骨格とした混在であり文化機能が集積していることであり、ヨーロッパ都市は近代都市計画導入後も、かつての伝統的市街地について、文化技術として維持してきた事実を提示する。そして、現代都市計画においても社会技術とともに文化技術を加味して運用（コミュニティ・ソリューション・システム）する時代になったとし、そのための仕組みとしてエリア・マネジメントの重要性を主張している。

そして、こうした文化的側面に関心をもった都市論は海外でも同様に活発に議論されている。J.ジェイコブスやR.グラッツ、A.ベルクラが着目する都市の文化性は、様々な面で将来の都市を支える土台となりうることを予感させる。

### 創造都市

佐々木雅幸は「創造都市への挑戦」（2001）において、市民の創造活動の自由な発揮に基づいて、文化と産業における創造性に富み、同時に、脱大量生産の革新的で柔軟な都市経済システムを備え、グローバルな環境問題や、あるいはローカルな地域社会の課題に対して、創造的問題解決を行えるような『創造の場』に富んだ創造都市のコンセプトを提示した。その骨子は脱工業時代の芸術文化の産業としての可能性、問題解決のための手段としての創造性への期待、芸術文化による地域アイデンティティの確立など、都市のもつ内発的なポテンシャルを活性化する都市政策の重要性を指摘している。

また、こうした知的創造の場としての都市がもつ資質として、K.ナイトは、知識集約機能や知的資源に基礎を置く創造の中心地であること、人材を惹き付けることのできる生活の質を重視できる生活環境とコスモポリタンの開放的な社会環境の形成、ビジョンとリーダーシップに基づく意志的活動による環境創造の構築などを挙げている。

### 21世紀都市論の二大潮流 覇権型世界都市と文化・創造型ローカル都市

これらは未来の都市を語る数多くの都市論のほんの断片に過ぎない。しかしこれら様々な都市論の登場を俯瞰的に眺めると、すでに20世紀後半から今世紀の都市のあり方が大きく転換することを予見し、その姿を模索する動きが盛んに継続されてきたことがみえてくる。そして、この鳥瞰図からは、グローバル化という流れの中で熾烈な生存競争を勝ち抜くという「覇権型世界都市」のコンセプトと、都市で活動する人を主軸に、都市の内発的ポテンシャルを生かし文化と魅力ある都市を実現するという「文化・創造型ローカル都市」というコンセプトの二つの大きな潮流が見えてくる。

前者には世界レベルで展開される都市間競争で勝ち抜く為の更なる機能の高度化・更新とそれを支える高度な人材の吸引という経済重視の拡大思考が見え、後者には持続可能性や地域性、文化重視の思考が見て取れる。こうしてみると両者は大きく隔たりのあるように見えなくもない。しかし、つぶさに指摘する内容を比較してみると実は共通する部分も多いことに気づく。世界の都市のなかでも屈指の高いクオリティの都市空間や都市文化が存在しなければグローバル化が進む世界潮流のなかで次代の産業を支える高度な人材は吸引しえないし、逆にローカルを主張できる明確な地域性や個性ある都市ブランド、文化博覧力とそれを支える創造的人材を内包していなければローカル都市としての存続も難しい。つまり、次代を支える新たな産業というものが、装置といったものではなく、情報やコミュニケーションなど「人」に深く依存する側面があるという点は共通する。

このことに関連してスタンフォード大学教授の今井賢一の興味深い指摘がある。「(都市が)さまざまな仕事をこなし、生活を営み、余暇を創造し、社会活動をする『生活世界』の場所である以上、そこに作用しているメカニズムは容易に模倣できるものではない。それゆえに『Silicon Somewhere』とか日本でいう『バレー建設』という計画はほとんど失敗に終わっている。」と、20世紀後半にもてはやされた新産業に対応した機能配置都市論をバツサリと切り捨てる。そして、「この新しい産業は企業の集合ではなく、人々が住み集う現実的な場所であるということである。現実的な仕事と生活世界の場所があるかぎり、その場所は情報通信社会のバーチャルなスペースではありえない。人々の多角的な相互作用を統合する場所としては、ローカルな地域社会がむしろ重要になる。そして何らかの意味で新しくことを運ぶ創造的な生活空間をつくれるところに人々は住みたいと考えるようになり、その新しい創造性を連結する場所としての産業が生まれるのである。」と結論づける。

このように、経済、産業、文化などいずれの立場に立とうとも、21世紀の源泉は紛れもなく「人」であり、その活性化をはかるインフラストラクチャーは現実の生活空間である都市そのものであるという考え方が様々な都市論の潮流のなかで共通するといえるだろう。

### 3 . 挑戦する都市 ~各地の試み~

では、21世紀の都市空間はどのような転換を図るべきかという現実の問題がそこには存在する。机上のものとして都市のあり方を論議するだけでなく、現実世界の大都市がどのような取り組みを展開しているかを見るのが重要になる。そこで、20世紀後半から近年に至るロンドン、パリの試みを21世紀を展望した都心戦略として参照し、次いでシアトル、ソウル、東京、横浜など各都市で進められる都心再構築に向けたプロジェクトを追ってみる。

#### (1) ロンドン、パリの都市戦略

##### ロンドン

1970年代以降、製造業の衰退、インフレ率の上昇といった経済運営の失敗、財政赤字の拡大といったイギリスを取り巻く状況は明るいものではなかった。企業の倒産が相次ぎ、継続的に不況が続く状況は英国病と揶揄されていた。こうした状況はロンドンという都市にも暗い影を落としていた。郊外への人口や企業の流出が相次ぎ、都心部には低所得者や高齢者などの社会的弱者が取り残され、製造業の衰退によって工業用地の遊休地化が進み、都心の空洞化が深刻となった。こうした暗澹たる状況を変える転機となったのが79年、サッチャー政権の誕生による小さな政府志向に伴う民活プロジェクトの推進であった。その特徴は規制緩和と手続きの迅速化、開発投資のインセンティブとしての減税、限りある公共投資を都心へ集中するエンタープライズゾーンの設定などである。これらはいずれも今日の我が国の都市再生政策と共通する面が多い。

97年に誕生したブレア政権以降、サッチャー政権時代に批判された格差拡大、行き過ぎた個人主義からコミュニティやパートナーシップの重視という軌道修正は図られたものの、都心の再活性化という基本路線は変わらずに継続された。

さらに新世紀を迎えるにあたり実施されたミレニアム・プロジェクトをはじめ、テムズ川沿岸、グリニッジ地区、ドックランド地区の再開発などでは都心に新たな文化・集客施設や金融をはじめとする国際企業、都心住宅地を集積させ、空洞化していた都心の再生に成功した。かつて、陰惨で斜陽産業の雰囲気がありありと感じられた都心は、いまでは文化・観光の中心地となり、多くのクリエイティブな人材が集まる場所へと変貌した。

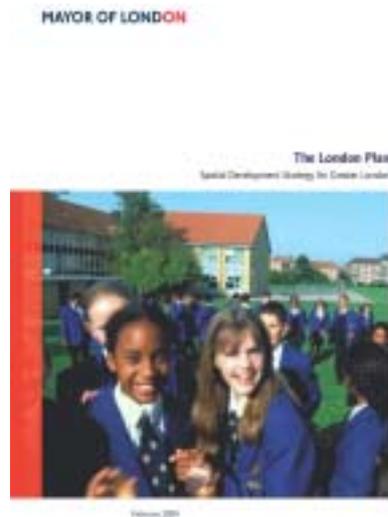


ロンドン 都心再生の核として進められるテムズ河畔のミレニアム・プロジェクト群  
 (提供：嘉名光市)



ロンドン ドックランド 水辺を活かした再生 (提供：嘉名光市)

2004年、大ロンドン市は2012年のオリンピック誘致を成功させたケン・リビングストン市長のもと、そのマスタープラン「ロンドンプラン」を発表した。その骨子は都心での公共交通や住宅への投資を積極的に進め、職住近接型の都市構造を実現しようとするもので、人が集まる魅力的な都心空間を実現することが中軸に据えられている。リビングストン市長といえば、2000年の市長選で都心交通問題の解決をその優先課題に掲げ、公共交通の再生とともに、ロンドン市内の乗用車交通量を2010年までに15%減らすことを目標とし都心部における不要な乗用車利用を削減す



ロンドン・プラン表紙  
 このプラン(2004)は都心再生の重点化を鮮明に打ち出した

るため、道路渋滞料（Congestion Charging）を賦課することを決定したことは記憶に新しい。このように近年のロンドンの都市戦略は都心を人にとってより快適な場所として再生する取り組みに継続的に取り組んでいる動きが鮮明になっている。



ロンドンの都心再生は道路渋滞料（Congestion Charging）までその関心が及ぶ  
赤色の街路が Congestion Charging の対象となる街路 （資料：ロンドン市）

## パリ

19 世紀にオスマンによる都市改造が行われたとはいえ、中世から続く歴史をもつパリ都市圏は、急増する人口に対応した都市の拡張や新たな機能の導入などに対応するため、戦後間もない時から再開発が検討されていた。その基本的な姿勢は我が国の都市拡大政策と同様に郊外への機能の分散を図ることであり、その代表例が 1958 年より着手されたパリ郊外の新都心デファンスの建設である。国際的な業務地区の整備と近代的な住宅の提供などを念頭に置かれたデファンスは、立体的な交通システムによる徹底した歩車分離や、当時パリにはほとんどみられなかった超高層ビル群など、当時最先端の現代的都市計画理論に基づくものであった。しかし、デファンスの開発は主にこうした都市空間に慣れ親しんだアメリカ企業には歓迎されたものの、ヨーロッパ系の企業や市民には不評で、その後様々な計画の見直しが繰り返されて現在に至っている。

一方、1980 年代に入り空前の好景気に沸いたフランスではパリの都心において様々な都心再生のプロジェクトを打ち立てはじめた。例えば、81 年に大統領に就任したミッテランが推進したグラン・プロジェである。小説から映画化され話題を呼んだ『ダヴィンチ・コード』の舞台として再び注目を浴びているルーブルのピラミッドをはじめ、旧駅舎を改造したオルセー美術館、バステ

イーユの新オペラ座、デファンスの新凱旋門、ラ・ヴィレット公園などパリ都心での文化の拠点づくりを積極的に行った。



パリ 水辺を意識させる建築や舟運 左：大蔵省 水上建築 / 右：セーヌ川の観光船  
(提供：嘉名光市)

こうした国家レベルでの文化プロジェクトが進むなか、パリ市においても1967年に制度化されたZAC (Zone d'Aménagement Concerté: 協議整備区域)<sup>1</sup>という整備手法などにより、市内の大規模な再開発が進められた。これらはパリ市内の工場跡地や廃墟地区などを対象にその都市機能を更新することが主な目的で、所謂スクラップ・アンド・ビルド型の整備手法である。当初はパリの歴史的文脈に合わない無味乾燥な高層ビル群の林立を招くという理由で批判されたが、セヴァンヌ地区(シトロエン工場跡地)などでは都心に不足するオープンスペースを確保するため計画地の過半を占める規模のアンドレ・シトロエン公園や、パリの歴史的な街並みとの連続性を意識した中層の街区型住宅などが整備された。パリ都心部の再開発では、都心に不足する大規模な公園を惜しげもなく整備することが多い。例えば、前述のラ・ヴィレット公園や地下に鉄道駅があるレアル地区、モンパルナス駅の上部につくられたアトランティック庭園などがこれに該当する。

<sup>1</sup> ZAC (Zone d'Aménagement Concerté)

ZACは、フランスの都市計画における地域地区制度と市街地整備手法のひとつで、公共団体等の公的主体が、ある土地利用の実現を目指して一定の土地を取得し、公共施設等の基盤整備を行った後に開発主体に宅地を譲渡する公的な土地の整備・供給手法である。この制度は、住宅・商業施設・工場・公共施設の建設、観光開発などと多様な目的に利用できることから、市街化の手法及び既成市街地整備手法として幅広く活用されている。



パリ ZAC（協議整備区域）により再開発されたセヴァンヌ地区（シトロエン工場跡地）  
（提供：嘉名光市）

また、現在の大統領であるジャック・シラクがパリ市長であった 89 年に計画されたシャン・ゼリゼの再生プロジェクトでは、広告看板類や慢性的な路上駐車があふれ、映画館、ホテル、ブティックなど都市の賑わいを演出する施設がオフィスビルに駆逐されるなど、かつての風格を失い低俗化する傾向が顕著であったシャン・ゼリゼの再生をはかるべく、保存的刷新型の整備や新たな規制に取り組み、かつての賑わいを取り戻している。



パリ シャン・ゼリゼはかつての街並みを生かしながら再生がはかられた（提供：嘉名光市）

さらには、ドラノエ現市長のもとでは、ヴァカンス期間中パリの道路を封鎖しプールや歩行者天国を設けたり、セーヌ河岸にビーチを出現させるパリ・プラージュというイベントや、一晩中街中で建物のライトアップやコンサート、建物壁面をスクリーンにして映画を屋外上映する白夜イベントなど、ソフト型の文化・集客プロジェクトが推進され、文化イベントを通じた都市観光の活性化を図っている。



パリ バカンスシーズンにセーヌ河岸道路をビーチにするパリ・プラージュの案内図  
 (プラージュとは海岸の意) (資料：パリ市)



パリ 都心を舞台に夜通し展開する文化イベントの案内 左：映画上映 / 右：白夜イベント  
 (資料：パリ市)

## (2) 各都市の都心再構築に向けた試み

次の2通りのタイプで世界の都市の戦略的な都心再構築の試みを紹介する。

### 都心の新しいコンセプト提示の試み

- ・ 六本木ヒルズ (垂直田園都市とサロン)
- ・ 横浜市ナショナルアートパーク構想 (都心と水辺をつなぐ文化軸)
- ・ サラゴサ (「水」をテーマにした万博を契機に都市再生)
- ・ バレンシア (水辺空間づくり、水上の芸術科学都市)

### 都心のつくりもどしの試み

- ・ シアトル (高架の地下化、市民合意)
- ・ ソウル清溪川再生事業 (水辺を軸にした都市づくり)
- ・ 日本橋 (水辺の徹底的再生、水辺を軸にした都市づくり、連携)

六本木ヒルズ（垂直庭園都市とサロン）  
～ Change the City for a New Society

六本木ヒルズは、1986年に六本木六丁目地区が東京都から「再開発誘導地区」の指定を受けて以来、約500名の地権者と17年の歳月をかけて進めてきた民間による国内最大級の市街地再開発プロジェクトである。区域約11.6haに“文化都心”をコンセプトとし、オフィス・住宅・商業施設・文化施設・ホテル・シネマコンプレックス・放送センターなど「住む・働く・遊ぶ・憩う・学ぶ・創る」といった多様な機能が複合した街となっている。



“ROPPONGI HILLS”（提供：森ビル）

六本木ヒルズでは「垂直庭園都市（Vertical Garden City）」が実現されている。これは、建築を垂直に集約させることによる既成市街地の再構築の提案であり、これによって、広域交通網等の都市基盤の整備、省エネルギーシステムの整備、横断デッキや人工地盤による安全で快適な歩行者空間の形成などのほか、旧毛利邸跡の池・緑地の保全や公園、広場のオープンスペースの確保、屋上緑化など、可能な限り緑地を確保することによって、豊かな都市環境づくりが推進されている。

さらに、六本木ヒルズでは、「新しい文化都心をどう作るか」が大きなコンセプトとなっている。これを実現するため、世界へ向けた文化の発信拠点として、森タワー（オフィス棟）最上階に森アートセンターが設立されている。さらに、森タワー51階にはグローバルな知性と感性が滞留し、分野や世代を超えた談論風発の場として「六本木ヒルズクラブ」が、49階には、世界中の「知」が集結し、出会い、刺激しあい、新たな価値を創造するための「六本木アカデミーヒルズ」が創設されている。アカデミーヒルズでは、スクール フォーラム ライブラリー リサーチ・ネットワーク、の4つの機能を通して、21世紀の人と情報とのコラボレーションが行われている。



施設配置図（六本木ヒルズ）

（資料：<http://www.roppongihills.com/jp/map/index.html>）

## 横浜市 ナショナルアートパーク構想（都心と水辺をつなぐ文化軸）

ナショナルアートパーク構想とは、横浜を代表する都市空間である都心臨海部を舞台として、歴史的建造物や港の風景など開港都市としての資源を生かし、文化芸術に代表される創造的な活動の積極的な誘導により、国際的な観光交流拠点の形成や創造的な産業の集積を進めることで、まちの魅力を高め、都市の活性化・横浜経済の発展を図り、世界に発信できる地域として重点的に整備を進める構想である。この構想はウォーターフロントエリアの6つの拠点地区の整備促進、既存都心部を中心に展開する創造界隈の形成、それらを連携する陸域、水域のネットワーク形成から構成される。また、この構想は文化産業振興政策としての側面にとどまらず、横浜の港と都心の都市づくり計画としての側面をもち、創造都市に具体的な姿を与える計画としての役割を担っている。そしてその背景として、横浜の今後の都市づくりが市民の生活の質を高め、横浜の価値を高めることに重点を置き、それを実現する『創造力』は、横浜そして日本の新しい時代を切り開いていく力になるという発想のもと構想された『文化芸術創造都市構想-クリエイティブシティ・ヨコハマ-』という提言に端を発しており、そのリーディングプロジェクトとして位置づけられている。

### 横浜における創造都市の取り組み

は、NPOと市が協働したBankART1929/NYK、そして東京芸術大学大学院(映画専攻)の開設、民間主体の北仲BRICK&WHITEなどへと展開し、横浜トリエンナーレ2005の開催もあり、国内外から横浜の創造活動に高い関心が集まっている。これらの活動により、創造的な活動を担う人材や企業、地元、行政などが協力して、それぞれのエリアのビジョンを描き実践していく活動へと展開しはじめている。そこには、横浜という都市の優位性や世界的な位置を確保するうえで欠かせないものとして、質の高い文化空間と街並や港の風景を保全し創り出すという地域性の表現・発信が不可欠であるという思想がある。



横浜市ナショナルアートパーク構想  
(資料：横浜市)

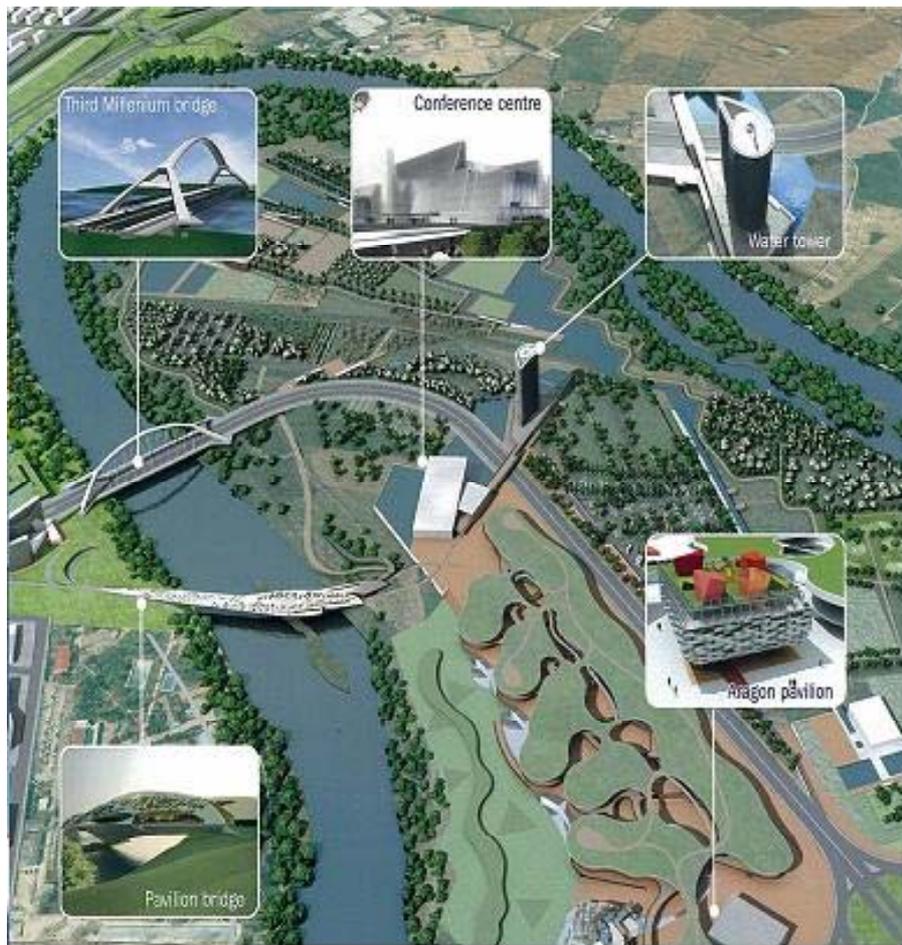


歴史的建築物や倉庫を転用した BankART1929  
(資料：横浜市)

サラゴサ（ZARAGOZA）（水をテーマにした万博を契機に都市再生）

サラゴサはマドリッド、バルセロナ等に次ぐ人口約 65 万人のスペイン第 5 の都市である。サラゴサは 3 つの川と一つの運河があるものの非常に乾燥した土地で慢性的な水不足に見舞われている。中でもエプロ川はスペインで最大の川であり、季節によって水量が大きく変異する。川の水質は改善される傾向にあるが良い状況にはなく、その原因は生活用水、雨水と地下水に含まれる農薬によるものであり、生活排水は管理可能でも、農薬問題は解決困難な状況にある。このような地域を万国博覧会を契機として再生に取り組んでいる。

EXPO ZARAGOZA 2008 は「水」がテーマであり、開催の最終目標はエプロ川をサラゴサのメインストリートにすることである。エプロ川は美しく保全されている流域と汚染されている流域がある。汚染されている地域を自然の状態に戻し整備することで、市民・来場者・関係者全員の視線を「川」に向け、自然資源の重要性の認識の深化を狙っている。国連は 2005～2015 年を「命の水 10 年」として PR する予定で、そのオフィスがサラゴサに置かれることも大いに関係している。



EXPO ZARAGOZA 2008 会場模型  
（出典：EXPO パンフレット）

万博の機会を利用して、商業と工業関係も川を利用しながら発展するという狙いがある。万博会場となるメアンドロ地区は、市街の中を走る環状線が未通の区間に当たり、万博を契機にその環状線を繋げ会場候補地の南東に広がる密集市街地の再生とともに市内全域の交通利便性が高まる。このように万博は都市再生と連動し、周辺地域の整備事業費は万博の事業費をはるかに上回る。

エキスポ会場の構成は、シンボルとなるテーマパビリオンとして パビリオン・ブリッジ（橋） 水の塔（高さ73m） 水族館からなる。ブリッジ（橋）のパビリオンは「水資源」がテーマであり広さが5,000 m<sup>2</sup>、一方水の塔は「生命の水」がテーマで、橋とは対照的に直線的な高さを強調する。水族館は「水の風景」がテーマで、世界の主な水域8箇所（アマゾン川、ナイル川、メコン川など）の風景を再現することになっている。また、会場の周辺部おおよそ120haでは、既存の農業用水路と新しい用水路を活用して緑地公園をつくる計画であり、その東部分には水関連のオフィスが入る予定である。万博終了後もテーマスクエア以外は全て残す予定であり、パビリオンに使用した建物はオフィス、レストラン、アミューズメント施設などで再活用する。テーマプラザもオフィスとして利用する予定であり、水族館もそのまま展示を残す。いずれも民間のノウハウを活用するべく、企業が運営することになっている。

#### バレンシア（VALENCIA）（水辺空間づくり、水上の芸術科学都市）

バレンシア州の首都バレンシアは、スペイン第3の都市である。バレンシアは、オレンジとパエリアと火祭り以外では知名度は今ひとつだが、“文化都市”バレンシアの旧市街地には地中海の大都市のひとつであった華々しい15世紀の名残が見られる多くの記念建造物や美術館のある歴史地区がある。郊外にはバレンシア政府がつくった大規模な文化複合施設の芸術科学都市があり、新しいバレンシアの表情を見せ始めている。

バレンシア出身の天才建築家サンティアゴ・カラトラヴァによる芸術科学都市（la Ciudad de las Artes y las Ciencias）には、ドーム型の巨大画面の大迫力で観られるムービープラネタリウム（IMAX）「L'Hemisferic」、  
「フェリペ皇太子科学博物館」（Museu de les Ciències Príncep Felipe）、世界の海生動植物を展示する海洋博物館（L'Oceanogràfic）、最高のオペラをバレンシアにもたらす「Palau de les Arts Reina Sofia」、回廊駐車場を内包する遊歩道庭園（L'Umbracle）など、芸術科学都市の名に相応しい建物群が21世紀のレジャーと文化の中心を構成している。



左上：芸術科学都市の全貌、右上：プラネタリウム IMAX ドーム、中段：全体平面、下段：バレンシア市街地図（出典：L' Hemisfericパンフレット）

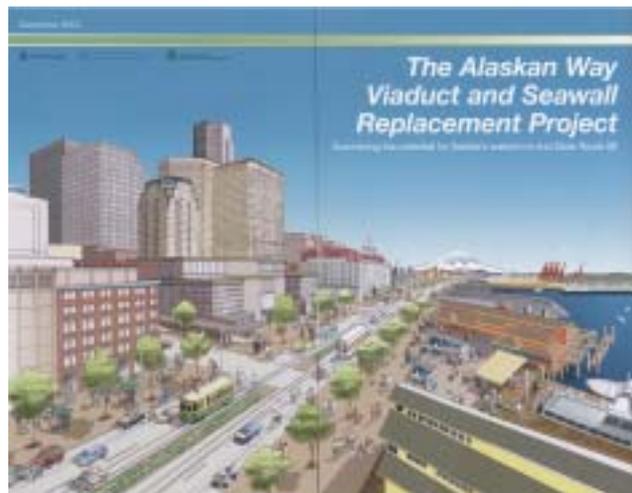
### シアトル（高架の地下化、市民合意）

シアトル市は、アメリカ合衆国西海岸の最北端に位置するワシントン州の経済・社会活動の最大拠点である。このシアトル市で、現在、アラスカン・ウェイ高架道路（Alaskan Way Viaduct；以下AWV）と呼ばれる高速道路の更新事業（以下、AWVプロジェクト）が検討されている。AWVは、シアトル市の中心市街地（ダウンタウン）を南北に縦断する主要な広域交通網の一つであるが、既に耐用年数を経過しているのに加え、その躯体は2001年2月のニスコーリ地震によって少なからぬ損傷を受けており、早急な更新が最大の課題とされている。さらに、ダウンタウンを分断するAWVは、地域に対する物理的・心理的影響も大きく、ダウンタウン西に広がるウォーターフロントの更なる利用価値の向上のためにも、AWVプロジェクトの果たすべき役割は大きい。これを受けて、AWVプロジェクトでは、耐震性の強化、増加傾向にある交通需要への対応、といった道路自体の機能強化のみならず、周辺環境の利用価値を高めるような環境整備が必要不可欠であるとされている。このような状況を受けて、2004年8月、ワシントン州運輸局を中心とした連邦道路庁、シアトル市によって結成されるAWVプロジェクトの事業推進主体は、既存の高架道路を撤去し6車線の高速道路を地下に移設するというトンネル事業（総事業費は34～40億ドル（4,000～4,800億円）と推計）を最終案として決定した。

プロジェクトを推進する上で必要なものはその「実現可能性」である。実現可能性が高いほどすなわちプロジェクトの信頼度が高いほど円滑な資金調達が可能になる。この意味



アラスカン・ウェイ高架道路  
（提供：当研究会委員 石川路子）



AWVプロジェクトによる将来像  
（提供：当研究会委員 石川路子）

でも、アメリカでは市民レベルでの高いコンセンサスを得て、プロジェクトの実現可能性を高めることが必要不可欠とされている。本プロジェクトの場合、200 回以上のコミュニティ・ミーティング、4,500 を超えるパブリックコメントの収集のほか、非公式の説明会を多数開催している。住民の意見を十分に反映した具体性の高い案を提示することが関連機関からの補助金の獲得を容易にするための一方策となっている。しかしながら、AWVプロジェクトでは、現段階において未だ事業費の全額が保証されておらず、今後の事業費調達の如何によっては本プロジェクトが頓挫する可能性も残されている。本プロジェクトでは更なる資金調達を如何に行うのか、が今後解決すべき課題として位置づけられている。

### ソウル 清溪川再生事業（水辺を軸にした都市づくり）

李朝末期の清溪川は洗濯場であり、排水やごみのため非常に汚く臭かった。旧日本軍により覆蓋工事が始まり、終戦後の中断を経て 1955 年に再開される。さらに高架道路建設が 1967 年に着工となり 1971 年竣工という歴史を辿る。その川を復元する気運が高まる。1990 年初頭に延世大学イ・ヒドク教授とノ・スホン教授が清溪川復元に関心を持ち始め、作家パク・キョンリ女史も関心を示し、2000 年にはノ・スホン氏やファン・ギヨン氏らにより「清溪川を生かす研究会」が設立される。2000 年 9 月 1 日第 1 回清溪川を甦らせるシンポジウムが開催され、2002 年ソウル市長選にて李明博氏が選挙公約にかかげたことでソウル市民の関心が一気に高まった。

清溪川復元の必要性としては、安全面からは、築後 30～40 年経た高速道路の老朽化が進み、多額の補修費用が発生している現状から根本的な措置を講じて都市の安全を確保する（駐留米軍も通行禁止措置）こと、環境面からは、悪臭が生じる河川をそのまま覆って道路としたため、車両の排ガスは大気汚染を誘発していたので、河川を復元することによりソウル全体の環境、生態系のネットワークを回復でき、都心環境と景観の改善を同時に達成すること、経済面からは、江北地域の再開発の遅延やスラム化など江北と江南との地域間格差を是正すること、さらには、歴史面から、600 年のソウルの歴史と文化の原型を確保する広通橋(갯다리)・水漂橋(물다리)など歴史的文化の復元を通じて市民教育効果を期待すること、が挙げられた。その結果として、市民の安全を図り、安全な都市・快適な都市としてのイメージ向上をもたらすことができると期待された。

2002 年 7 月李明博新市長が就任挨拶で清溪川復元を明言し復元が現実化した。高架道路の撤去部分は全長 5.8km、工費約 3,600 億ウォンに及ぶ（内 65% は構造物撤去費用）。これをソウル市が全額負担する。それには一般財源を節約しつつ予備的予算を活用して捻出した。

李明博市長は元現代建設会社CEOの経験を基に強力なリーダーシップを発揮し、これに市民・市議会・マスメディアも参加し世論を形成していった。

最大の課題は旧河川周辺での既得権を持つ商人対策であり、既得権の主張には一切妥協することなく新たに移転先として指定した旧スタジアムへの移転を実現した。

清溪川復元の成果としては以下が挙げられる。

- 清溪川訪問者 1,000 万人突破(2005/11/27)
- 清溪川文化館オープン後入場者 7 万人
- 市民の 98.9% (とても良い と 良い を合わせて) が「よい印象」を持つ
- 移転した商人の大部分も資産価値・売上の向上で満足
- ベネチアビエンナーレ第 9 回国際建築展で「The best public administration」を受賞
- 植生・魚類・昆虫類など 213 種の生息を確認
- 清溪川周辺不動産価値の向上や経済効果による税収増加
- 交通量の増加も殆どなく、通行速度も改善

このように、結果的にはソウル市が環境都市に生まれ変わる事業として位置づけられることになった。

復元事業で志向したこととそれに対する現時点での将来展望は以下の通りである。

江北地区の活性化

復元した川沿いの建物の賃借料と地価が上昇

清溪川周辺でマンション分譲が急増

2005 年 1 月調査では、8 つの団地で 1,600 戸の分譲予定

周辺地区での再開発の始動

世運商街再開発、東大門商街先端ファッション中心地の再生

< 河川復元前 >

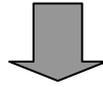


撤去前の状況

(提供: 地域地盤環境研究所諏訪氏)



歩道を占有する露天商



< 河川復元後 >



(提供: 上段右上と下段2枚 関西電力 西口氏)

(以上の文章は、当研究会メンバーである関西電力(株)地域共生・広報室都市再生プロジェクトチーム西口氏の「清溪川復元 現地調査レポート」から抜粋編集して作成)

日本橋（水辺の徹底的再生、水辺を軸にした都市づくり、連携）

歴史的建築物や老舗、地域のコミュニティなど「残すべきもの」、訪れたい街へ「創るべきもの」、情緒や風情にあふれた街並みや景観など「蘇らせるもの」。日本橋の街づくりは「残しながら、蘇らせながら、創っていく。」をコンセプトに進められている。さらに、地元・行政・企業による取り組みが積極的に行われていることも特徴の一つである。

日本橋では「みち（道・路）」を中心としたまちづくりが展開されている。具体的には、2006年12月、路地再生の一環としての「むろまち小路」（電線地中化及び路面の石畳化整備事業）が完成する。また現在、日本橋周辺地区で進む民間プロジェクトと連携し、東京駅から日本橋地区までの歩行動線の確保、地下鉄駅との連続性による回遊性の向上を目的として、中央通り地下歩行空間整備事業が推進されている。さらに2004年3月からは東京駅八重洲口と京橋、日本橋地区を結ぶ巡回バス、メトロリンク日本橋が運行するなど、ハード・ソフト両面からの「みちづくり」が展開されている。

さらに現在、重要文化財に認定されている名橋「日本橋」の景観を蘇らせるため、高速道路の地下化なども含めた「再生計画」が検討されている。慶長8（1603）年に架橋された日本橋は、日本の道路の起点として人々の往来を支えており、その周辺は江戸時代を通じて商業、流通、経済、情報の中心地として発展してきた。その後、1964年の東京オリンピックの開催に向けて広域交通網の整備時期に、日本橋川の上空に高速道路が建設された。しかしその一方で、都市の重要な社会資本の一つである日本橋の歴史・文化を後世に引き継ぐため、1968年には名橋「日本橋」保存会が設立されるなど、地域社会の発展に資する「日本橋」のあり方が長い間検討されてきた。このような背景を受け、2003年8月、国土交通省を中心とする「日本橋 みちと景観を考える懇談会」が設置された。ここでは日本橋周辺地域における首都高速道路の移設や街づくり、日本橋川の再生などについての具体的諸方策が検討されている。日本橋川を中心とした「水の道」の再生は、ひいては日本橋全体の街づくりの再構築につながるものと期待されている。



むろまち小路（提供：三井不動産）



日本橋の将来像（提供：三井不動産）

## 4 . 社交都心 ~ 21 世紀版大阪の ” 都心の磁石 ” ~

### ( 1 ) 21 世紀型都市が目指すもの

21 世紀都市を展望した都市論や近年の世界の大都市の都心再生の試みを通じていずれにも共通するのは、都心が未来の都市のあり方を摸索していくうえで欠かせない枢要な位置を占めていることである。また、これらの取り組みにはこれまでの都市、特に拡大、成長を基調とした 20 世紀という時代の都市づくりのストックやコンセプトを大きく見直そうとする試みであるという点に共通点を見出すことができる。

#### 都市の本務「情報の加工と発信」に立ち返る

長い都市の歴史のなかでも、都市の本務とは人と人との交流により生み出される情報の加工と発信であったことは間違いがない。その構図が変化したのは、産業革命以降、特に近代以降の 20 世紀の都市においてであった。20 世紀は都市拡大の時代であるとともに、工業が産業の主役となった時代でもあった。産業革命以降突如として都市に隣接して出現し、労働力を抱える 20 世紀の都市は重厚長大型の産業を都市近傍に配置することにその主眼を置いた。かつて梅棹忠夫はこのような大阪の状況をみて、「大阪は都市の中に田んぼをつくった」と揶揄したことはよく知られているが、その論理は工業は単なる生産設備に過ぎず、そのようなものが都市に居座っても情報の加工と発信という都市本来の役割が阻害されるだけであるというものであった。

21 世紀を迎え、都市を支える時代の産業や経済などの根幹は都市活動の本質ともいえる、情報とコミュニケーションに集約され、都心をその中心に据え、いわば 20 世紀以前の都市と似た性格に回帰するといってもよい。こうした都市に求められる役割の変化は、その空間配置、計画論など様々な面に変革をもたらすはずである。

#### 都心が 21 世紀都市の心臓部となること

20 世紀という都市の拡大期には、工業を含む様々な機能を効率的、機能的に運営し、次々と生じる様々な都市病理を解消するために、ゾーニング（地域制）に代表される機能の適正配置という問題に主な関心が払われた。このため、工業地や業務商業地などと住宅地の分離を中心に近代以降の都市計画は展開され、かつて住機能、商業機能、文化機能などが多様に混在していた都心から様々な機能が郊外に流出した。その結果、都心の機能は均一化するとともに次第に空洞化が生じ、その魅力は失われていった。しかし、人々のライフスタイルや価値観が多様化し、経済、産業、文化などあらゆる面において 21 世紀都

市が人の創造力をその源泉として支えられるようになることを展望したとき、求められる都心の姿とは、都市管理の都合により機能が分けられるのではなく、人々のライフスタイルから要求される職住近接やミックスドユースといった「複合性」がヒューマンスケールにコンパクトに凝縮されていることにある。そして、高度に洗練された様々な機能が集約され、創造的人材が惹き付けられる都市を目指すとき、その役割を担えるのは都心しか思い浮かばない。

したがって 21 世紀都市を語る時、もはや都市活動を支える諸々の物理的条件をインフラストラクチャーと捉えるのではなく、複合的機能を備えた都心そのものを 21 世紀型都市のインフラストラクチャーとして捉えるべきであろう。

#### 文化を基盤とする都市

芸術や文化を 21 世紀都市の主たる産業として捉える視点や、都市のブランド力向上および観光を主体とする都市の集客力を高めていくための文化産業の振興、それらを支える担い手の育成、都心を中心とした文化発信拠点の形成やイベントの活発化、文化の受け手となる裾野の拡大など、都市にとってその文化力の向上はもはや必須の要件として認知されはじめている。かつて 1970 年代以降、我が国においても文化都市を標榜する様々な動きが、工業や住宅の適正機能配置を主体とする無味乾燥な現代都市計画のカウンター・バランスとして提案されたが、こうした動きは、各地の文化ホールや博物館、美術館などハコモノの量産にとどまり、結局真の意味において都市の文化力を高める動きには必ずしもつながらなかった。また、経済的なゆとりがなくなるとその効果を直接的にはかりにくい文化事業への投資はすぐに控えられ、都市の文化力を高める取り組みが継続されにくかった状況もあろう。

しかし、前述した都市を支える 21 世紀の産業として、文化や芸術が大きく脚光を浴びることが予想されるなか、都市の文化力は魅力ある都市ライフスタイルを彩るうえで必須となり、人々を都市へと惹き付けるためにも欠かせない存在となりつつある。また、言うまでもなく文化とは、人間の創造力の所産であり、それが基盤となるような都市が 21 世紀都市と言えよう。

#### 人間にとって魅力的な都市であること

情報の発信と加工、都市の文化力など、21 世紀都市を語るキーワードには、人の創造力を源泉とするものがその中心に据えられる。つまり、21 世紀都市の活力は都市に集まり、そこに暮らす人々に深く依存するという関係性が成立する。したがって、21 世紀には人に毛嫌いされるような都市はその凋落を免れない。かつて急激に進展したモータリゼーションへの対応から、都市空間は人のための空間から自動車のための空間へと変貌した。また、ヒートアイランド現象の深刻化や都市の過密化によるアメニティ空間の不足など、都市が人に

とって居づらい場所となる要因は山積している。本来人間の活動の場として求められ、発展を遂げてきたはずの都市がいつの間にか人を遠ざける元凶となってしまう現実を見過ごしてはならない。

人間をその活力の源泉とする 21 世紀都市では、この状況をいち早く改めて、都市空間、生活環境、仕事の間、遊びの間など様々なステージにおいて、人間にとっての魅力を備えた複合的な機能や空間が備えられていることが求められている。また、そのことを実現するために今の都市をつくりなおす覚悟が必要となる。

#### 迎え入れる包容力ある都市であること

20 世紀に急拡大した都市はもっぱら都市に流入する産業と人口への対応に追われた。そこに快適な生活環境があろうと無かろうと、労働力を必要とする産業は都市に集中し、それに呼応するかのようには仕事を探す人々も都市へと流れ込んだ。その結果、都市計画においてもその質的関心よりも量的充足にその軸足が据えられた。仕事を求めて人は放っておいても集まるものであり、そこに惹き付けるための戦略性や発想は必要ではなかった。

しかし、経済や産業のグローバル化が進んだ今、人々の生活地としての場所の選択は容易な時代になった。また、我が国の少子高齢化、人口減少トレンドは、都市に拡大とは正反対の縮小する流れを引き起こそうとしている。こうした状況のなかで、都市の活力を支える創造的能力をもった人間を迎え入れることは、その基礎体力を高めるうえで欠かせない。そして都市が創造的能力をもった人を誘致するという行為は、幾多の都市同士での競争であることを覚悟しなければならない。また、これまでの都市政策とは、そこに住み、生活する市民へのサービスを主体に組立てられてきた。しかし、その考えに留まっていると、新たに都市の住民になろうとする人々や、ビジネス、観光などで訪れる来訪者には無関心で冷酷な対応が潜む可能性がある。

情報の加工と発信といった都市の本務を活性化していくうえでも、世界中から人々が集まり、人々の好奇心を刺激し、それを受入れる包容力を備えているホスピタリティが 21 世紀都市には必要となり、そのためには迎え入れることを念頭に置いた発想のもとで行われる都市政策が重要性を増してくる。

#### 選択と集中により都市空間を再生すること

都市への投資はその時々々の経済情勢や財政の状況に大きな影響を受ける。成熟期を迎えた我が国の都市は社会保障コストの増大がめまぐるしく、長く続いた経済の低迷のもとで都市の更新や再投資などに充てる十分な財源を確保できず、その見通しは今後も決して楽観できるものではない。しかし、21

世紀都市を展望した際に備えるべき資質という観点からみれば、大阪をはじめとする我が国都市の多くは、世界の主要都市との比較においても、低容積、高建蔽、貧公共空間、文化集積の脆弱さ、不便さ、集積効果がない、魅力が少ないといった本質的に解決すべき数多くの問題を抱えている。

特に、20世紀後半に空洞化が進んだ都心の再活性化は21世紀の都市の生死に関わる喫緊の課題ともいってもよい。都心の再活性化を実現するには、老朽化が進んだ都市基盤の更新を見据えて、都心に眠る資源を有効に利用しながら必要なところには覚悟をもって投資を惜しまない選択と集中が欠かせない。必ずしもその財政状況が豊かではない世界の多くの都市が、都心での文化振興や都市空間の再整備に取り組むのはそれが必要不可欠であると判断しているに他ならない。また、コンバージョンやリノベーションによる都心機能の更新をはかるなど、既に存在するストックを有効に活用する視点も重要になる。いずれにせよ、都心を再活性化するうえで、限られた資源のなかで複合的な機能を巧みに操り、有機的に連携させるための高度な編集力がそこに求められる。

世界レベルの都市間競争と向き合えるローカル性を具備・表現すること  
さらに、21世紀都市の備える資質として、他都市と比較して埋没しないオンリーワンの輝く個性が求められる。世界の主要都市が生き残りをかけ様々な都市戦略を展開するなかで、世界の人々に訴求し、その都市ブランドを発信するうえで、ローカル性、地域性の強化は必要な武器となる。世界に名だたる都市であるロンドン、パリ、ニューヨークなどがグローバル化を見据えた国際競争力を高める投資をおこない、グローバル化への対応を進めると同時に、景観、伝統的都市空間、歴史文化資源の保全、コミュニティの再生、自然環境の再生などそのローカル性を強調しながら都市のアイデンティティを高める取り組みも加速させている。

そこには世界の都市の中で際立つ異彩を放たなければ埋没してしまう危機感が見え隠れする。地域アイデンティティの確立と強化は都市に生活する人々の自尊心や誇りとなるとともに、対外的な情報発信力を備えるうえでも欠かせない。そして、そういう視点で大阪という都市を捉えたとき、強固なローカル・アイデンティティを持ちうるものとして“水都”という個性が浮かび上がる。

都市圏レベルのネットワークがポリセントリックであること

関西都市圏は京都、神戸、大阪、奈良など異種多様な文化的特性を備えた都市の集合体であることは改めて触れるまでもない。しかし、都市相互の関わりは経済、産業面での交流が中心であり、文化、観光、情報面などでさらなる交流・連携が期待される面も多い。「神戸に住み、京都で学び、大阪で働く」といった関西人の理想のライフスタイルとして語られる都市の使い分けは、関西

都市圏が創造的人材を惹き付けるうえで必要となる多様性を相互に備えるうえで大いにメリットとなる可能性がある。また、多様な文化の蓄積が隣接することで、都市圏ツーリズムのさらなる活性化も期待できる。

未だ近くて遠い関係にある関西都市圏の主要都市相互のネットワークを、中之島線や阪神西大阪線延伸、都市再生環状道路といった物理的な交通ネットワークにおいて強化するとともに、そのメリットを生かして人や情報の交流面においてもポリセントリックな構造をもつようにしていくことが改めて関西の強みを生かすうえで避けられない。

## (2) 大阪の目指すもの 社交都心 21世紀版“都心の磁石”

こうした21世紀都市の備えるべき条件を頭の片隅に置きながら、大阪が目指すべき姿を考えてみたい。そこでまず考えなければいけないことは、前述した、21世紀都市論の二大潮流に対して、大阪はどちらを選択するのかという問題であろう。

覇権型世界都市とは、国家の枠組みを超えてグローバル経済をコントロールする脱国家都市を意味し、我が国ではいうまでもなく東京がその道を突き進む。一方、文化・創造型ローカル都市を志向する都市は必ずしもその都市規模は大きくはない。むしろ人口100万人以下の地方都市がキラリと光る都市の個性に着目し、規模の論理に左右されず質にこだわり、内在する人的資源、能力をうまく生かしていくというところにその着眼がある。こうした見方で大阪を改めてみつめなおすと、どちらかの方向に明確に舵を切れない微妙なポジショニングが見えてくる。

大阪市はその人口が約260万人、昼間人口は約360万人、大阪都市圏の人口は約1,200万人であり、経済規模では国内においてはその相対的地位が低下しているとはいえ、大阪府だけでシンガポールの凡そ3倍、関西圏では韓国やオーストラリア一国の経済規模をはるかに上回る。一方で、東京都は人口が約1,260万人、経済規模は東京都だけで我が国の1/6を占め、カナダ一国に匹敵する規模を誇る。つまり、大阪という都市はその規模において十分世界を代表する大都市の部類に入る。しかしその一方で、覇権型世界都市をためらいなく目指せる条件が十分に備わっていない。例えば、覇権型世界都市の基本条件といえる国際金融機能や国際的証券取引機能も皆無ではないものの、その規模は東京、ニューヨーク、ロンドンといった都市に大きく水をあけられている。また、かつて大阪が世界に誇った重厚長大産業や卸売産業は、いずれもすでに斜陽の部類に入る。一方、国際的な知名度に至っては欧米の人口数十万人程度

の中小都市にもかなわない。とはいえ、文化・創造型ローカル都市を選択するしか道がないと判断するほどその規模は小さなものではないという悩ましがそこにはある。

#### 社交都心 Sociable City, Forthcoming City

一方、前述したとおり、経済、産業、文化などいずれの立場に立とうとも、21世紀都市の源泉は紛れもなく「人」であり、その活性化をはかるインフラストラクチャーは人間の現実の生活空間である都市そのものであるという考え方が様々な着想で語られる都市論に共通している。そこで、21世紀都市を論じる際の考え方の手順を変化させ、そこで行われる行為に着目してみることにしたい。それは、情報の加工と発信に関わる人々の創造的活動すなわち、遊び、楽しみ、出会い、交流といった人々の暮らしを構成するアクティビティであろう。これらを一つのコトバに集約するとすれば、「社交」というキーワードが浮上する。

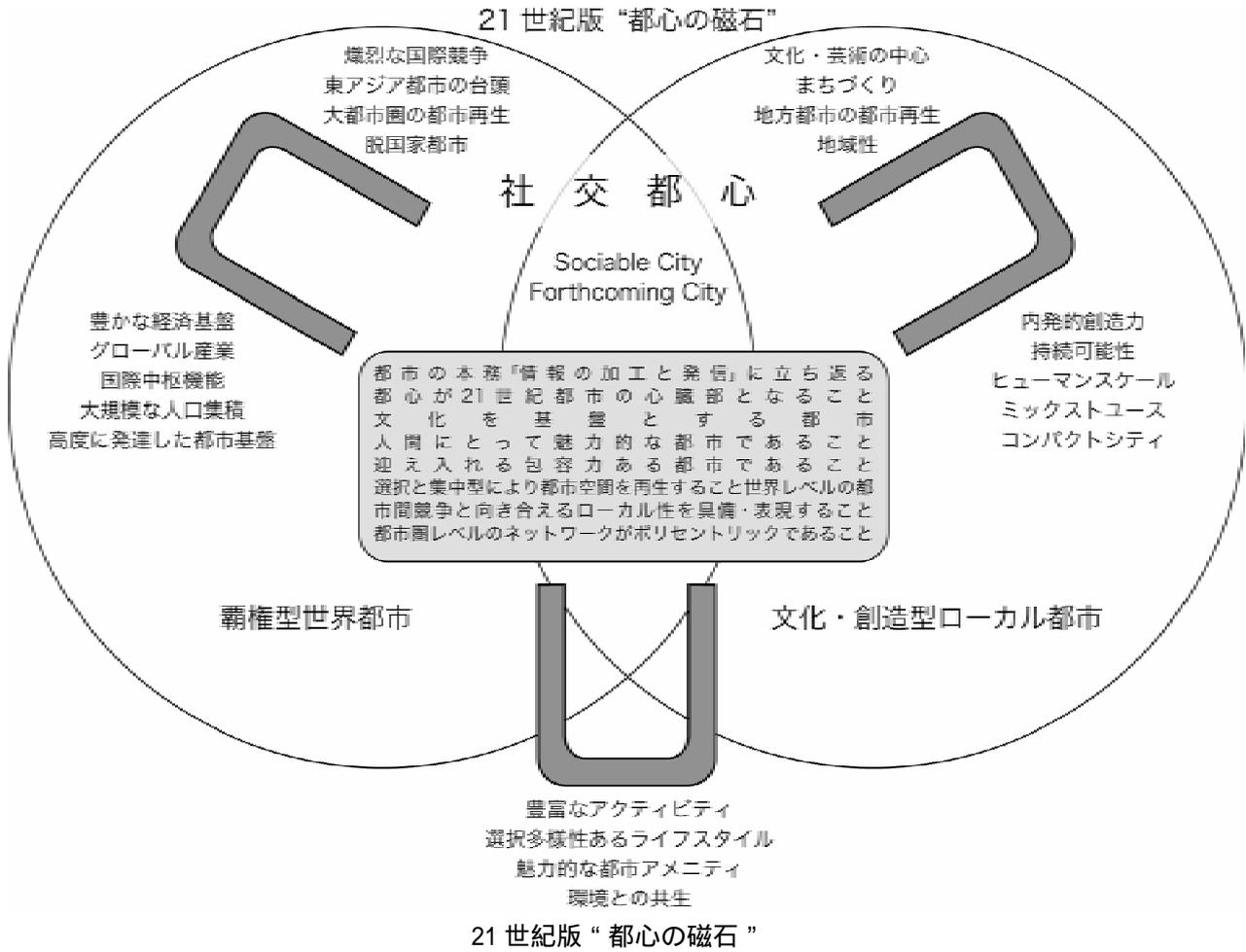
つまり、大阪において21世紀型の都市像を語るには、「機能」から考える従来の発想ではなく、その「考え方の手順」を変化させることが必要となる。従来の都市論では「働く場」が前提にあり、都市で働く人のために住む場所があり、その残りの空間で娯楽や余暇の場所が形成するという論理で構成された。換言すれば、住宅地があり、その住宅地の周りにサービス機能が貼りつくといった手順である。しかし、最初に社交ありきの都市を考えていくと、それに特化した場所こそ都心の備える役割と考えることができる。その「社交」空間に対し、働く場、住まう場といった機能が付随するということのように考え方を逆転させる。

機能から発想する旧来の都市をつくる論理の手順を転換させ、21世紀都市の源泉である人の創造力に着目し、それを高め、人の潜在的能力を発揮する創発的アクティビティに溢れる中枢的な場所である社交都心を実現する。こういう手順で考えてみると21世紀都市論の新たな地平が創られる。

#### 21世紀版“都心の磁石”

かつて、田園都市構想を提唱したエベネザー・ハワードはそのコンセプトを説明するにあたって「三つの磁石」と呼ばれるダイアグラムを提示した。人々を惹き付ける要素として、都市と農村との融合を掲げ、互いに両極端な存在である「都市と農村の結婚」により、都市と農村のもつ長所が相互に生かされ、都市と農村それぞれのもつ短所を打ち消しあうことで、結果として人々を惹き付ける空間が成立すると主張した。





## 5 . 大阪都心の未来

これまで述べてきた、21世紀都心としての「社交都心」とはどのようなものか、そしてそれを具現化する大阪都心とはどんな姿をしているのか、という大阪都心の未来について、そのスケッチをはじめてみたい。

### (1) 関西都市圏

まずはじめに、大阪都心の位置する関西都市圏全体の状況について確認しておきたい。かつては二眼レフ論に代表されるように、我が国の国土構造のなかで関西都市圏は東京都市圏と並ぶ、あるいは機能補完する関係性として位置づけられることもあった。しかしながら、成熟型社会が到来しつつある昨今の状況のなかでは、成長拡大する傾向がつつく東京都市圏に対して、関西都市圏は停滞傾向が長らく続いており、もはやそのような関係性で説明することは難しい状況にある。

また、高度経済成長期のころから、京都・大阪・神戸といった関西都市圏を構成する諸都市は歴史や文化的蓄積をはじめその風土がそれぞれ異なり、多様な個性を備えていことに着目して、モノセントリック型で一極集中型の都市構造をもつ東京都市圏とは異なる独自の都市圏像を模索する動きが活発になった。都市における文化性への着目や重要性について、改めて述べるまでもないが、急激な経済発展をとげているさなか、産業配置や経済効率が都市政策のメインストリームであった20世紀後半という時代にも、既に関西では東京が迎える覇権型世界都市という選択に対するカウンターとして、梅棹忠夫、川勝平太、上田篤、小松左京らをはじめ、文化や芸術、学術に根差した都市のあり方を目指すべきであるという論調が活発になった。そして、こうした文化学術分野を重視した都市圏を模索する動きは、関西文化学術研究都市（愛称：けいはんな学研都市）や中之島芸能センター、国際文化公園都市（愛称：彩都（さいと））、など国や地方自治体、財界をはじめとする様々な構想、提案や実際のプロジェクトに影響を及ぼした。

また、大阪湾ベイエリア周辺での開発整備のあり方での検討などを通じて、関西都市圏では将来にむけたその広域的な都市圏像のあり方についても議論が重ねられてきた。特に個性的で特徴ある都市群が点在する構造を踏まえて、各都市が空間的にも機能的にも互いに連携しあうネットワーク型世界都市という方向性が示された。しかし、その後の阪神・淡路大震災の影響や、バブル経済崩壊以降の経済社会情勢の変化などから、その進展は停滞を余儀なくされた。加えて自治体の財政危機や予想よりも急速に進む産業構造の転換といった影響

から関西都市圏をとりまく環境には変化がみられ、これらに対応した新たな展望を見出すことが求められている。

また、現在国土形成計画の策定という枠組みのもと、広域地方計画など関西都市圏の将来像に関わりの深い検討が進んでおり、歴史文化の蓄積など関西都市圏の特徴を生かしながら、東アジア、国土全体、関西、京阪神といった重層的な空間構造のもとで各都市の連携を視野にいれた広域交流都市圏のあり方と成熟型社会を展望したコンパクトな都市構造の両立をはかる新たな空間戦略を検討し、そのなかで大阪都心の果たすべき役割を位置づけていくことが重要となる。

## (2) 大阪

次に、都市という単位の枠組みでみた場合にも、大阪は様々な問題を抱えている。企業本社の流出など経済を支える中核部分の相対的地盤沈下が指摘されるようになって久しく、産業構造の転換や国際的な産業再配置の流れのなかで、大阪がかつて強みをもった重厚長大産業や繊維業、卸売産業等の衰退が見られる。加えて、IT産業をはじめとする次世代産業といった成長分野が十分育成されていないという問題をもつ。こうした状況のもと、ライフサイエンス関連産業の集積やロボット産業の育成など個別産業分野の強化の取り組みとともに、次世代産業育成の中核となる人・モノ・情報のインターフェースとしてのナレッジ・キャピタル拠点の形成など、21世紀都市にふさわしいヒューマンリソースの集積と活用に向けた取り組みが進んでいる。

一方で、こうした次世代の都市のあり方を産業面から活性化させる動きが進むなか、現実の都市空間に対する21世紀都市への対応は十分ではなく、様々な本質的問題を抱えたままである。例えば、近年都心回帰の傾向が始まったとはいえ、都心での昼夜間人口比率は依然として世界の大都市のなかでも突出しているが、その対処方策は明確に示されていない。また、深刻化する都心の空洞化対策として都心居住は有効な手だてと期待される反面、適切な土地利用の誘導を図るなどの綿密な戦略なしに安易に導入すれば、住機能と業務・商業系機能の混在による混乱や、小中学校などの教育施設の不足など新たな問題を引き起こす懸念もある。すでに、大阪都心部では地価下落や産業の空洞化などによる都心部周辺での大量のマンション供給が進んでおり、すでに速やかな対策が求められる時期に到達している。

また、こうした都心回帰の流れの一方で、かつての歴史的な街区構成など近世時代にその骨格がつくられた大阪では、公共空間の貧弱さや文化施設集積の少なさなど都市空間の魅力が十分ではない、都市アイデンティティを発信するオンリーワンのブランドが不足する、という構造的問題を抱えたままである。

近年はこうした問題を解決すべく水都再生などの取り組みも進んでいるが、かつて都市部を縦横無尽に通っていた河川や運河は大半が埋め立てられ、そのイメージは希薄化が進んでいる。定住空間としても、業務活動空間としても人の創造的なアクティビティの場所としてこうした都市の魅力ある空間づくりをさらに進めていく必要がある。

さらに、前述したようなこれまで大阪を支えてきた主力産業の低迷、急速に進む業務拠点の再配置などにより、大阪の都市構造は徐々にそのかたちを変えようとしている。船場・本町をはじめとするかつての大阪の都心部はその活力が低下するとともに、梅田や新大阪周辺などには新たに大量のオフィス床供給が進むなど、かつての大阪の都市構造を輪郭づけるCBD（Central Business District：中心業務地区）の分布にも変化がみられ、都心機能の分散化とその活力低下が懸念されている。こうした状況に対応すべく、大阪都心部では大阪駅北地区のまちづくりや、梅田地区周辺、中之島周辺、難波周辺など各地で様々な都市再生に向けた取り組みが進められているが、未だ大阪の都心部の都市構造を再構成するような流れには至っていない。



(注)

・本アンケートは、大阪市都心部のワーカー135人に、2005年12月にアンケート調査を行ったものを地図上に現れる「出現率」をもとに集計した。  
 ・配したアンケートの大きさは上記の橙色の長方形の大きさであり、またそのアンケートには、同じく橙色で示したように、北にはJR大阪駅、東には大阪城、西には大阪ドーム、南にはJR難波駅を表記してあった。

- 大阪市庁舎
- 1 日本銀行
- 2 中央公会堂
- 3 大阪城
- 4 OBPビル群
- 5 HEPファイブ
- 6 阪急百貨店
- 7 ヨドバシカメラ
- 8 新梅田シティ
- 9 通天閣
- 10 心斎橋そごう
- 11 なんばパークス
- 12 高島屋

出現率	A	B	C	D
道路	———	———	———	———
河川	———	———	———	———
交通の便	●	●	●	●
ビル群の密度	●	●	●	●
緑地	●	●	●	●

大阪都心のイメージマップ。大阪の都心を象徴する要素が梅田、御堂筋、道頓堀等にとどまり、全体として希薄なイメージであることがわかる (提供：大阪市立大学都市計画研究室)

### (3) 21世紀都市としての大阪を展望して取り組むべきこと

こうした関西都市圏および大阪の抱える様々な問題や将来に向けて展望すべき方向性を踏まえ、ポスト都市再生の時代を見据えつつ、21世紀都市として大阪は以下のような着眼点を持って新たな取り組みに着手する必要がある。

#### 1) 社交都心を編集する 【都市の編集力を高める】

現在大阪の都心部では、大阪駅北地区、西梅田プロジェクト、難波、中之島西部再開発など数多くの面的開発プロジェクトが進行している。また、これらに加え中之島線、阪神西大阪線延伸などの新たな交通ネットワークの整備も進められている。さらには神戸空港の開港、関西国際空港2期事業など航空ネットワーク拠点の強化充実も目処がたってきた状況にある。そして前述したとおり、都心回帰現象の影響から都心周辺部での超高層マンションの開発が進み、全国的な景気回復の流れも受けて、バブル崩壊以降初めて地価が上昇するなど都心部での開発圧力も高まりをみせつつある。

しかしながら、これらの動きは連動しているわけではなく、それぞれの事業主体は異なり、個別に開発が進んでいる状況に留まっているのが現実であり、各プロジェクトの総体として出来上がる将来の都市・大阪が21世紀都市の備えるべき「社交都心」としての条件を満たすかどうかは不透明な状況にある。したがって、現在進んでいるプロジェクトおよび今後進められるプロジェクトなどを総合的に組み合わせ連携させながら、必要に応じて新たなプロジェクトなどを導入して、「社交空間」を中心に据えた創造的人材の集積する都市を実現する一種の編集行為が必要になる。

こうした、都市全体の未来の姿を見据えて個別のプロジェクトを誘導し、協調しながら新たな21世紀都市の地平を築く都市の編集力を高める方法論を構築する必要がある。

#### 2) 21世紀大阪の都市構造を見直す 【Shift The Center of Osaka】

大阪は、かつて近世に整備された城下町としての空間を基盤としながら、戦前期の大大阪時代の御堂筋などの主要街路の整備、百貨店の計画的配置など郊外鉄道ターミナル拠点の形成、戦後にわたって整備された大阪駅前、戦後の運河埋立による道路整備、高速道路網、地下鉄網の整備など時代を経ながら積み重なる地層のようにその都市構造が形成されてきた。なかでも、大大阪時代に取り組みされた都市構造づくりに関わる取り組みは、それまで東西軸を中心としていた大阪に南北軸という新たな空間構造を挿入することにより、次代に対応した近代的な都市づくりに取り組み、今日の大阪の産業、経済、文化といった様々な都市活動を支える基盤となっている。

こうしたこれまでの大阪の発展経緯を踏まえつつ、21世紀都市への対応をはかっていくには、かつて綿密に計画された明確な都市構造が希薄化していく現状から、次代を見据えた新たな都市構造を構想していく必要がある。また、ヒートアイランド現象など都市の環境問題や持続可能な都市、災害に十分対処できる安全な都市づくりなど、次の課題を見据えた取り組みも念頭におきながら検討する必要もある。そして、その際に考慮すべき条件として、さらなる都市圏ネットワークの強化、今後も発展余地のある都市構造づくり、複合的・重層的に都市機能の強化連携がはかれ、かつ「創遊、動、学、逢...」といった人々の創造的活動(=社交)の場にふさわしい魅力あるものとしていく必要がある。

さらに、今後東アジアを中心に激しさが増すことが確実な国際的な都市間競争のなかで太刀打ちできる明確な都市のアイデンティティ、都市の顔づくりも忘れてはならない。そのためには、かつて構築された東西、南北の十字型ネットワークを発展させ、大阪の都心を中心としてよりアクセス性の高いポリセントリックなネットワーク構造を志向することが欠かせない。



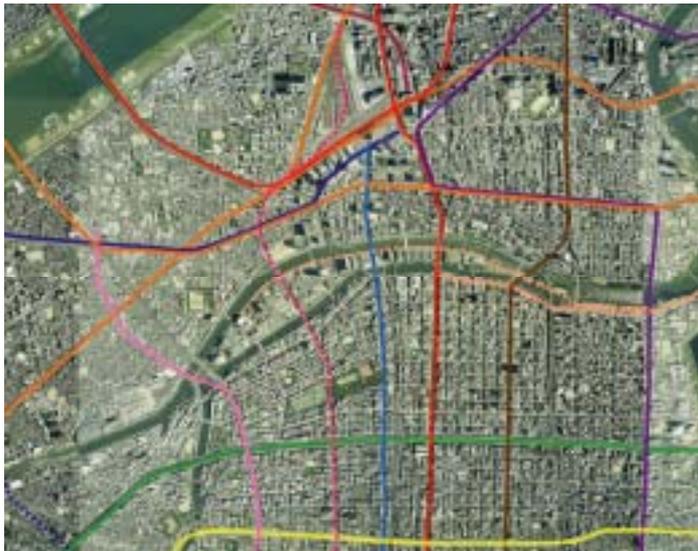
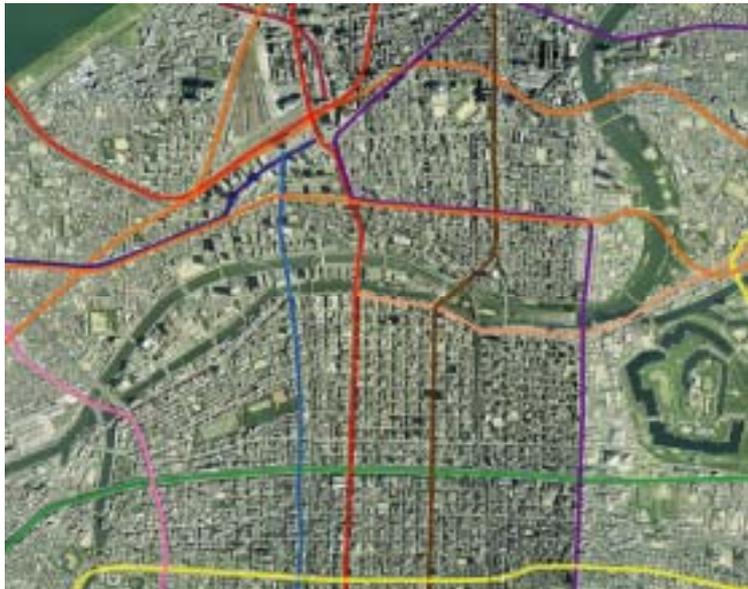
戦前期に取り組みられた、大阪都心の都市構造形成に関わるプロジェクト  
(提供：大阪市立大学都市計画研究室)



かつての大阪の都市構造。グリッドパターンと河川・運河がその構造をかたちづくる。  
手前が東(安治川・尻無川河口)で大阪城方向を望む(資料：大阪市パノラマ地圖(1924大正13年))

こうした未来の大阪の都市構造を展望したとき、重要なことはその中心をシフトして考えてみることにある。諸都市の更なる連携と拠点のネットワーク化、都市アイデンティティの明確化、社交都心にふさわしい人々の多様なアクティビティを支える空間などを備えていくには、大阪という都市がもつあらゆる特性が融合、接続しあう新たな中心が必要となる。既存の大阪の都市構造を生かしながら、水都大阪を象徴し、重層的広域アクセスの結節点となり、今後の発展余地がある空間を模索していくとき、大阪の都心の中心は現状の御堂筋（南北軸）、中之島東部（東西軸）が交差するあたりから、やや西方にシフトして考えることが適当であろう。

御堂筋（赤線）  
を中心とした、  
これまでの大阪  
の中心の捉え方



大阪の中心を少し西にシフトして考えると、大阪駅北地区、西梅田、福島、中之島西部、靱公園、川口、江之子島など、地域性あふれる个性的な地域が互いに隣接する関係が明確になる

Shift The Center of Osaka 大阪都心の中心を西へシフトして考えてみる  
（色付き線は鉄道網、点線は計画線）

### 3) 編集の核となる場づくり

そして、大阪という都市の特性が融合、接続しあう場所を中心に、前述したような都市の編集行為の核となる拠点づくりを構想する必要がある。こうした条件を備える場所は、次代を見据えた重層的都市構造のノード（結節点）となる場所であり、大阪という都市を象徴し、それを空間として表現できる場所であることが求められる。また、開発プロジェクトを実現しうる余地のある場所があることがそもそもの前提ともなろう。そのためには、海と河川などの水辺空間という魅力を徹底的に生かし、社交都心を実現しうる多様なアクティビティを誘発しうる多様な機能や空間が複合的に集約されていること、新たな編集に取り組みめるトリガー空間となりうる再開発が可能であること、特に未活用の公有地や低未利用地、今後開発が計画される場所などがその条件になる。

こうした条件を満たしうる場所において、文化・芸術、創造的産業、都心での豊かで個性的な人々の暮らしを実現しうる象徴的な場所をつくりあげることがポイントとなる。

また、こうした核の形成が大阪という都市全体の編集行為、新たな都市構造の形成、大阪を象徴し、社交都心にふさわしい場所としていくためには、複数のビル建設が集合した単なる不動産開発事業に終わらせることなく、隅々にまでその理念が浸透するまちづくりを志すことが条件になり、そのためのまちの強固なガバナンスを維持していく仕組みも欠かすことができない。

## 6 . エリアスタディ：グレーター中之島 Greater Nakanoshima

以上を踏まえて、社交都心大阪の実現に向け、その具体的な都市の姿を構想するエリアスタディに取り組む。そのスタディとなる場所は中之島西部周辺を核とした周辺地域とする。



中之島空撮（手前が西（中之島西端部）、東方方向を望む、左が大阪駅、右に靉公園）

### 中之島

中之島は、大阪の中心都市軸である東西軸と南北軸の結節点に位置するとともに、海辺にも近接しながら周りを河川に囲まれており、水都大阪の象徴となる場所である。近世には全国諸大名の蔵屋敷が建ち並ぶ経済と水運の拠点でもあり、大大阪時代には水辺観光の場として親しまれ、川に向かって正面を向いた風格のある美しい建築群が建ち並ぶ美しい風景を映し出していた。そして、いまも“なにわ探検クルーズ”をはじめとする舟運の見所として、臨海部に位置するUSJや都心観光とをつなぐ場所として、あるいは広域交通ネットワークの結節点として高いポテンシャルを有している。また、今後中之島線の整備や中之島西部地区の再開発など、都市再生の取り組みが今後最も活発に進んで

いくことが期待されており、都心のなかでも貴重な今後の発展余地がある場所でもある。さらに、かつてより文化の拠点として位置づけられ、大阪の都心では数少ない文化・芸術の拠点が集積する場所でもある。

また、地元地権者など関係者が集まり中之島まちみらい協議会を組成し、都市ビジョンを策定するなどそのガバナンスの強化に向けた取り組みにも積極的であるとともに、光のルネサンスをはじめとする各種イベントの運営などにも取り組んでいる。

さらに次代の大阪を担う中核的機能やゲートウェイとしての役割を担う大阪駅北地区や伝統的に大阪の都心としての機能を担い続けてきた淀屋橋、船場周辺ともそれぞれ接する要衝にあり、都市の編集力を高めるためのエリアスタディとしては最適の立地条件を備えている。

ところで、中之島とはどのようなところか、「大阪中之島の都市ビジョン（中之島まちみらい協議会 2005 年 10 月）」や同協議会のホームページを参考に整理する。

\* 区域面積：約 50ha（西部地区：約 35ha 東部地区：約 15ha）  
 \* 昼間人口：約 35,000 人 \* 夜間人口：約 600 人

施設の分布（昭和11年）



昭和 11 年の中之島 施設の分布

各藩の蔵屋敷や堂島米会所さらには水陸交通の要衝：八軒家浜があった江戸期から明治・大正・昭和初期を通じての歴史をみると、中之島がビジネス、国際、文化、教育、情報の中心地であったことがわかる。

中之島は大阪市都市再生方針、水の都大阪再生構想などの柱に位置づけられ、また大阪市総合計画においては、南北軸と東西軸の結節点という要衝にある。内閣官房都市再生本部の指定する「都市再生緊急整備地域」の中では、中之島は「水都大阪」のシンボルとして、川に囲まれた立地特性を生かしつつ、業務・文化・交流中枢拠点を形成することが整備の目標として据えられている。

そして、その課題として、中之島線に沿って東は八軒家浜から西はかつて雑魚場（ざこば）と呼ばれた大阪市中心卸売市場まで、水陸交通システム、遊歩道や水と緑のネットワーク、島外の集客施設や魅力エリアとの相乗効果を図ることなどにより東西軸を充実することが挙げられる。

さらに、中之島のまちづくりにおける課題を整理すると、下表のように地区の現況からは景観整備・高度利用上の課題、地区の位置付けからは都市基盤整備・シティプロモーションに関する課題が多いことがわかる。特に、中之島は都心では大区画の敷地で構成されている貴重な地域である。

#### 中之島の課題整理

##### 地区の現況から

課題分類	テーマ	課題キーワード	具体的課題
景観整備	水系の景観向上	舟運の活用による地区活性化	「水都大阪」としての舟運活用計画と船着場の整備促進
		川に囲まれた地形を生かした景観整備	水と緑のなごみ空間の創造
高度利用	開発計画の検討	「住みたい街」「住み良い街」への開発促進	都心居住の促進への仕組みづくり
		大阪の文化振興・観光集客拠点としての開発促進	文化施設の早期整備促進

##### 地区の位置づけから

課題分類	テーマ	課題キーワード	具体的課題
都市基盤整備	関連都市基盤整備	地区内にサービスする鉄道の整備・延伸	中之島線の延伸、なにわ筋線の整備
		道路・緑道ネットワークの完成	緑道と広場のネットワーク形成 都市計画道路（南岸道路）の早期実現
		対岸地区・周辺地区との連携強化	周辺地区との連携強化と歩行者橋計画の具体化推進

グレーター中之島 Greater Nakanoshima とは

本エリアスタディでは、社交都心を編集する場所として、この各種の取り組みが進む中之島を核としてその周辺一帯の広い範囲を「グレーター中之島 Greater Nakanoshima」と位置づける。

その理由にはいくつかあるが、一つはポスト都市再生を見据えたスタディということにある。現在中之島は大阪都心部の都市再生緊急整備地域では西端に位置し、いま進められている様々なプロジェクトもこの範囲に集中している。しかし、21世紀の都市大阪の更なる発展を視野に入れた展望を持つには、都市再生の取り組みが順次発展していくシナリオが求められ、中之島が都市再生緊急整備地域の「縁辺」としてではなく、次代の都市構造の「中心」として描かれる必要があるためである。

次に、社交都心の実現を展望したとき、そこには多様な人々のアクティビティが集中している場所があり、それに付随して多様な個性あるライフスタイルを実現しうる豊かな空間が広がっている。こうした多様で複雑かつ濃密な機能が集積しうる場所を構想するには、中之島のみでその空間的範囲を限定するのは心許ない。また、社交都心を支える重要な機能として良好な都心住環境が近接して配置されていることも重要な条件として考えると、中之島西部を中心としながら周辺一帯を含めた範囲として捉えることが自然に思える。



大阪市の都市再生緊急整備地域では、中之島は都心西端の縁辺部の半島のような場所になっている。



隣接エリアを一体的に捉え、都心の中心部を西へシフトした、グレーター中之島の範囲

### (1) 社交都心としてのグレーター中之島 コンセプト

このようにその資質が大いに期待されるグレーター中之島を社交都心として編集していくコンセプトとして以下の3つを提案する。

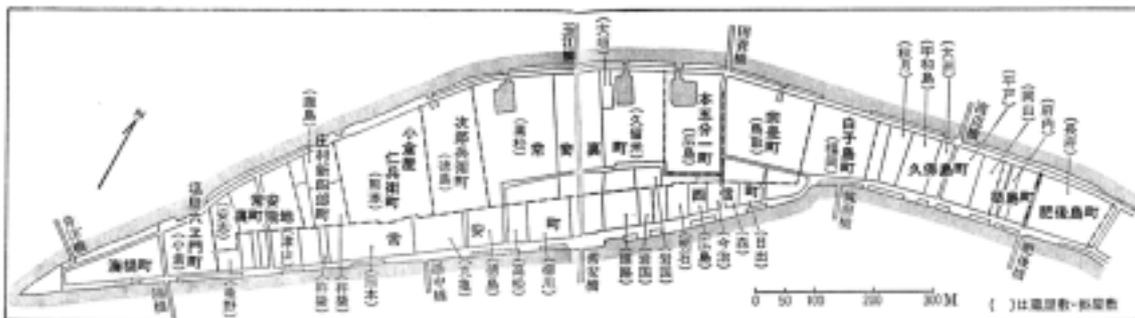
#### 水都計画 ～水を徹底的に生かす都市計画～

まず、はじめに水都大阪を象徴するシンボリックな都市空間として、「水」を徹底して生かした都市空間を構築することをその中心に据える。既に大阪の都市再生の取り組みとして水都再生の動きは広く認知され、各種様々なプロジェクトが展開している。しかし、その一方で、かつての大阪では至るところで見られた水辺と都市空間との接点は現在では断片的であり、それは水都再生の取り組みにおいても大きな課題として捉えられている。例えば、舟運の取り組みでは水上からみた風景が美しく魅力的であることは欠かせないが、現在は多くの建物が水辺に背を向け、見所とはなっていない。また、水辺から一步入れば、全くその雰囲気は消え失せるなど、水都と呼ぶにはかなり物足りない都市空間が占拠しているのが現実である。そこで水都再生に本格的に取り組むには、水



これまで、こうした魅力的な水辺空間の形成は、敷地内での建築計画に付随する演出に留まるか、あるいは河川整備の一環として個別に取り込まれる程度であるのが一般的であった。しかし、グレーター中之島では水都大阪の都市格を象徴するフラッグシップとして、水を生かすことを主眼に据えて、そこから個別の計画を体系づけ、その理念を実現するために様々な制度仕組みを柔軟に運用するという発想の転換を図りたい。

そして、新たに導入を提案する舟溜まりや運河ネットワークといった水都インフラと呼ぶべきものは、単に親水的な都市空間をつくるという目的には留まらない。水を活用した熱交換による地域冷暖房の実現や、現在深刻化が指摘され新たな都市の防災問題としてその解決が求められている地下水の水位上昇をコントロールする機能など、21世紀都市を見据えて求められる多面的な役割が大いに期待される。さらに、こうした運河や舟溜まりネットワークは中之島周辺での舟運のさらなる活性化をはかるうえで課題となっている船着き場の確保や、現状潮位変動によって喪失する橋下クリアランスによって運行ができなくなる舟の時期、時間帯においても、その運行を可能にする代替ルートとして利用できる可能性ももつ。そして、こうした都市の内部に入りこみ、周辺の建築と一体となった船着き場の確保と運河によって、舟運ネットワークの充実がはかれる。これにより、水都大阪にふさわしい風景が身近になり、観光の目玉として、日常の足として広く普及していくことが期待される。



近世 下中之島の町割り・蔵屋敷分布推定図 舟溜まりが数多くある  
 (資料：復原図 矢内昭)



水都計画（左：水辺のオープンスペース化と歩行者ネットワーク/右：各地を結ぶ舟溜まり、運河ネットワーク）  
 各要素が社交都心を象徴する空間となり、有機的に結びついて一体的な水都の空間を形成する



水都計画パース 水を徹底的に生かす都市空間をつくりあげる

### 都心文化軸

次に、グレーター中之島を社交都心へと変貌させていく手だてとして、既存の集積を生かした新たな文化軸の形成と、それらを構成する多様で個性的な文化的拠点を配置していく。既に中之島には、国立国際美術館、東洋陶磁美術館、大阪市立科学館など多くの博物館・美術館が集積している。加えて、中之島西部には（仮称）大阪市立近代美術館が計画されている。また、中之島公園内の野外音楽堂、フェスティバルホールといった音楽ホールに加え、福島一丁目街区再開発では、朝日放送の新社屋、コンサートや演劇などに利用できる多目的ホールも整備が進められている。さらに、中之島公会堂、グランキューブ大阪、リーガロイヤルホテルといったサミット級の国際会議にも対応可能な施設集積を誇る。また、これらの文化施設集積は、中之島だけに留まらず、東は大阪城周辺（大阪城ホール、野外音楽堂）から、西はなにわの食文化拠点としてミュージアム化が期待される大阪中央卸売市場、臨海部に位置するUSJ、天保山の海遊館に至るまで、大川、堂島川、土佐堀川、安治川に至る河川沿いの東西軸一帯に点在しており、これらをそれぞれが文化的情報発信機能を備えた装置にリニューアルしネットワークさせていくことで、その文化力はさらに高まっていく。



水都・大阪 プロジェクト 開かれた水辺に朝日放送新社屋とにぎわい・文化施設  
(提供：朝日放送)

一方、こうした社交都心を彩る文化的拠点が点在する都心空間の形成とともに、そこで常に魅力あるコンテンツを創造し続ける動力源も忘れてはならない。大阪は世界でも有数の大都市であり、大規模な文化施設も一定の集積をみる。しかし、そのコンテンツを供給する能力は決して高い水準にあるとはいえない状況にある。一大文化拠点での魅力あるコンテンツを生み出し続けるには、その頂点となる施設群集積に加え、それを支える人材の育成や新たなコンテンツ

を実験的に発信するといったカルチャー・フロントとしての機能が備えられていることが不可欠であり、それが文化を志向するうえで今の大阪に最も足りないものである。

そこで、こうした視点で社交軸上に眼を転じその候補地を探すと、中之島周辺に加えてその西側に広がる安治川沿いおよび川口居留地、江之子島周辺あたりがその役割を担える場所としてあげられる。この周辺はかつて大阪港発祥の地として水上輸送の要衝として栄えた場所であったが、港湾機能の高度化、大型化とともにその機能は沖出しされ、現在は物流、倉庫として利用されている場所が多い。しかし、近年は土地利用の転換が進み、有効に活用されていないところも多い。そして、実はこうした都心に近接し物流・倉庫群が集積している立地は、ニューヨークのソーホー、ロンドンのバトラーズワーフなど若きクリエイターが集積し、カルチャー・フロントとして活性化した成功例の備える条件とその多くが重なって映る。こうしたグレーター中之島の西部、臨海部との結節点を社交都心大阪のカルチャー・フロントとして位置づけ、倉庫のコンバージョンなどによって次代を担う若きクリエイターの集積をはかつてはどうだろうか。

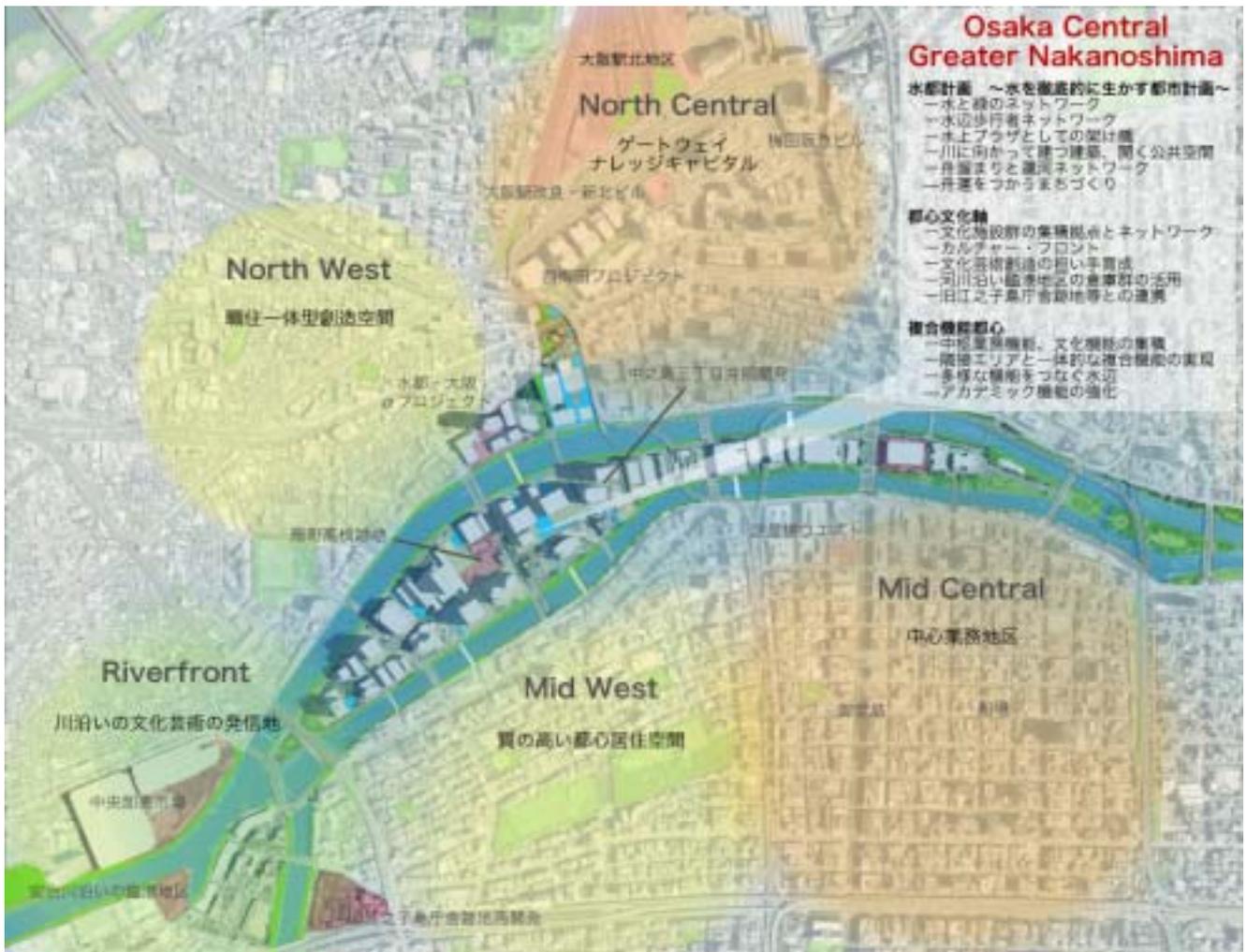
また、これまで都市における文化の供給は一種の公共財として位置づけられ、公共側がその中心的な役割を担ってきた。しかし、公共の志向する文化政策はその底上げや普及啓発、ハード的な整備が中心となり、都市の地域アイデンティティを表現するような先端的かつハイレベルな文化力の強化には取り組みにくい側面があったことは否めない。しかし、近年は欧米の都心再生や、東京の六本木ヒルズなど我が国の都心の再開発にみられるように、公共に加え、民間側も創造的な都心づくりの一環として人を惹き付ける文化サプライヤーとしての役割を担いはじめており、社交都心としての中之島においても文化を生み出す人材育成や文化拠点の形成、情報発信などについて、民間のノウハウやビジネスマインド、戦略性を生かした文化供給の仕組みを構築していく必要がある。

ところで、大阪の臨海部開発がうまく進まなかった大きな要因の一つとして、都心との連続性が確保できず、臨海部が孤立して整備されたことがしばしば指摘される。確かに、都心部と海越しに近接した地理的關係にある東京のお台場や、陸続きで隣接する横浜のみなとみらい21との関係と比較すれば、都心と臨海部との間にインナーベイエリアが横たわり、相互が分断されその関係を希薄なものにしている。しかし、こうした都心文化軸の導入と、それらを相互にネットワークする舟運を含む交通体系が強化されれば、都心とベイエリアとの関係が結びつけられ、その相乗的效果によってさらなる都心機能の強化へつながることが期待される。

### 複合機能都心

グレーター中之島という都心は、前述したような文化的拠点の集積のみでとどまらないところに、その高いポテンシャルがある。この一帯は大阪を代表するビジネス拠点としての顔もあわせもつ。北浜～御堂筋周辺の大阪を象徴する企業本社の集積や、四ツ橋筋、堂島周辺の広告、メディア系企業の集積、中之島での関西電力、NTT西日本をはじめとする関西を代表する企業本社集積などがあり、関西の明日を考え行動する財界の拠点が配置されている場所でもある。グレーター中之島という空間的範囲で捉えるとそこに立地する企業の業種はバリエーションに富んでおり、その範囲は次代を支える創造的産業として期待される分野も多い。

さらに、中之島の堂島川越しの福島、土佐堀川越しの土佐堀、京町堀といった靱公園周辺のエリアは、大阪都心のなかでは上町台地周辺と並んで良好な都心居住地として評価の高い場所でもある。また、JR東西線の開通に加え開業が予定される中之島線などにより、今後都心へのアクセス利便性はさらに高まっていくところでもあり、既存の充実した生活利便施設の集積、あるいは福島公園、靱公園といった大阪の都心としては稀有な大規模な公園もある。この一帯は、ニューヨークのセントラルパーク周辺のパークサイドレジデンス、ロンドンやパリのリバーサイドレジデンスなど都心に近接した職住近接で、アフターファイブや休日の楽しみにも事欠かないスマートな都心居住エリアとしてさらに発展するポテンシャルを備える。



複合機能都心としてのグレーター中之島 川を挟んで多様な機能が融合・交差する

社交都心に求められる最も重要な要素とは、同じ場所で多様なアクティビティが凝縮して同時多発的に起こりえることにある。つまり、ある単一の機能が集積するような単調な都市空間が並ぶのではなく、文化、芸術、業務、商業、居住などあらゆる機能が混ざり合うように集積、隣接していれば、退屈で均一でなくバリエーションあふれる多様なアクティビティがそこで展開される可能性をもつ。現状ではこれらは単に隣接しあう業務施設、文化施設、住居施設といった点の分散にしか過ぎないが、これらを水都計画によるネットワーク化や、中之島から川を超えて伸びる歩行者ネットワークなどにより結びつけることにより、中之島および川を挟んだ一大複合機能都心として発展させていく像が描かれる。

また、こうした複合機能都心を描くうえで大阪に欠けているものとして、知的な機能の集積がある。例えば、森ビルが手がけてきたアークヒルズ、六本木ヒルズといった一連の都心再開発プロジェクトの核心には常に次代の都市の姿

について語りその理想を追求するアカデミックなサロンとアーク都市塾などの人材育成スクールの存在があった。業種、会社、大学など立場の枠を超えて熱意ある人々が集まり、明日の都市のあり方を語り合う場所は知的好奇心を刺激するサロンであり、新たな人脈づくりの核となり、多くの創造的人材を惹き付ける磁力足りうる力を持つ。現在中之島周辺にはこうしたアカデミックな機能として大阪大学中之島センターが立地しているが、世界から、関西からあらゆる分野の専門家が集い、ビジネスとして、理想として、都市のあり方を絶えず議論しつづける知的集積がかなえられる場所があることが社交都心としてふさわしい姿であろう。

そして、これらの構想を実現していく際に、すでに計画があるもの以外にも様々な導入すべきプロジェクトを付加していく必要がある。キーとなるような公共施設や拠点施設を導入していく場所が必要になる。グレーター中之島エリアでは、中之島における旧扇町高校の跡地や、江之子島における産業技術総合研究所跡地（旧大阪府庁跡地）など、いくつかの大規模な公有地が残されており、これらをグレーター中之島を実現する編集の核となる場所として位置づけ、その構想づくりをすすめていくことが欠かせない。



グレーター中之島 水都計画と都心文化軸による複合機能都心の実現

(手前側、川口、江之子島から大阪駅北地区を望む)

## 7 . 21 世紀都市に向けた発想の転換

これまで、ポスト都市再生を見据え、社交都心としての大阪の新たな都心像の断片を描くスタディ、「グレーター中之島」というスケッチを描いてきた。この大胆で壮大な提案は、所詮はリアリティを無視した夢物語であって、アイデアとして多少役に立つところはあっても結局は絵に描いた餅で終わると思われるかもしれない。

しかしながら、都市の編集力を高め、都心構造をつくりかえ、核となる拠点をつくるという一連の都心の編集行為は、いろいろと解決すべき課題が山積しているにせよ必要であることに間違いはない。そして、我々はこの難しい問題に勇気をもって取り組むしか道はないということを敢えて主張したい。

### 他人の土地に絵を描く

この都市の編集行為という提案の核心はなにかということを考えてみると、社交都心を実現しうる条件をもった場所やプロジェクトを探し出し、それらを相互に結びつけて一体のコンセプトをつくりあげることにある。アクションとしてはさほど難しくない行為のように見えて、現実には取り組むことが非常に難しいと言わざるをえない。なぜならばそれは計画の範囲に自分がコントロールできない他人の土地が含まれているからである。これを実現するにはまず、違う価値観を持つ他者との意見調節が必要になるし、そのために多大な時間と労力を必要とする。また、仮に幸運にも共同して意見を交わす機会を得たとし、相互に納得できる計画案へと収斂する保証はどこにもない。それなら、多少計画のスケールは小さくなるが、コントロールの範囲が及ぶ敷地の範囲で最も収益性の高い事業を展開するほうが得策であると考えられるのも無理はないかもしれない。

しかし、もう一度これまでの大阪の都市づくりの系譜と凋落傾向にある大阪の都心が抱える課題を振り返ってみたい。既に希薄化し骨と皮だけになってしまった大阪の都心イメージは、御堂筋などかつて大大阪時代に構想され、つくられた都市構造をただ消費してきただけに過ぎないからではないだろうか。出来ない理由はいくらでも思いつく。多大な労力も必要とするため、ためらいも生じるだろう。しかし、ここで他人の土地に絵を描きそれを実現するという都市の編集行為が出来なければ、大阪は単に人口と産業の集積だけが広がる一地方都市となってしまう。世界から人々を惹き付け、住んでみたい、働いてみたい、訪れてみたいと思われるような魅力的な都心が 21 世紀都市大阪には欠かせないのである。

実はこうした他人の土地に絵を描く取り組みは、かつての大阪で試みられたことがある。かつての大大阪時代、片岡安が率いる日本建築協会による『大阪市「シビックセンター」計画理想案懸賞』がそれである。1933年、日本建築協会は雑誌「建築と社会」誌面において、わが国初の都市計画コンペである標記懸賞を公募した。当該趣旨説明によれば、大阪駅から中之島に至る一体の空間に街区を整備して大阪のシビックセンターを形成し、大阪を代表する美観を形成する考え方に基づいていた。また、当該懸賞の入選案は同誌に掲載されている。これによると大阪駅前より中之島に至る広幅員街路を計画し、沿道の街路樹や建築物の高さを揃えてビスタを形成するとともに、その街路軸上にアイストップとなる建築物や塔状の構造物を配するなどの美観形成の考え方や、主要な官庁施設や近代的なオフィス街を大阪の都心に集積させて、「他人の土地に絵を描く」ことが試みられている。



『大阪市の「シビックセンター」計画理想案懸賞 入選案』(1933年)

(資料: 建築と社会)

また、近年では1988年『丸の内再開発計画』、通称丸の内マンハッタン計画が三菱地所から発表された。丸の内一帯に高さ200m、40-50階の超高層ビル60棟を建設し、世界有数の国際金融業務センターにしようとする構想である。計画は着手から30年後の姿を想定したもので、容積率を世界最高水準の2,000%、延床面積を3倍程度まで引き上げるというものであった。当初は夢物語であると一笑に付されたこともあった。しかし、この大胆な提案が近年の都市再生の流れを引き起こした起爆剤となり、今日の丸の内の再開発の原型となっていることは周知のとおりである。



丸の内再開発計画（マンハッタン計画、三菱地所）（1988年）

#### 都心の理念から実現の方法を考える

21世紀の都市をつくりあげていくには、発想の転換が必要になる。つまり、これまでのように既存の制度、枠組みのなかでできることを考えるのではなく、実現すべきことを考えてそのために制度、枠組みを再構築するという手順に改める必要がある。特に大都市圏において世界から人々を惹き付けるような都心をつくりあげるには、こうした発想の転換は欠かせないといえるだろう。大阪の社交都心に惹き付けられ、そこでの豊かなライフスタイルを夢みる人々にとって、それは他の都市には無いオンリー・ワンの個性を放つ場所である必要がある。しかし、既に流通している制度と仕組みでは様々な都市に適用できる汎用性を備えているために返って、その結果「似たりよったり」の平均レベルの都市しか創れないはずである。

例えば、大阪を東西に横断する河川沿い、大川をはさんだ対岸地帯と中之島周辺に一千本の桜の植樹を目指した「平成の通り抜け」というプロジェクトがある。民の力で桜と緑で包まれた大阪を実現し、今の時代に生きる人々が成し遂げた取り組みを記憶として刻みながら、都市を再生しようとするこの試みは、多くの人々の心を掴み、広がりを見せている。しかし、現実には公園以外で植樹ができる場所が十分確保できず、既存の制度、枠組みの中ではその実現が危ぶまれている。

しかし、人々の寄付によって桜が植樹され、それを都心の川沿い一面に広げるといふ世界にも例をみないこの壮大なプロジェクトを実現するうえで、既存の制度、枠組みが十分対応できていないのは逆に言えば至極当然でもある。日常的に各地で起こりうるようなものではない神話を実現しようとさせるからこそ世界に誇れる都心なのである。実現するための方法を考えれば展望は広がってくるはずであるし、そこにその都市の真価が問われているのである。これまでその規制が厳しかった河川空間や、立体的に構築された人工地盤、街路樹や民間敷地内の公開空地など様々な場所での植樹を可能にする制度、仕組みをデザインすれば、平成の通り抜けは西に伸びて広がる可能性を秘めている。

21世紀の都市大阪を魅力あるものにし、社交都心として実現すべき多くの提案も既存の制度、枠組みでは対応できないと一笑に付されるものが多いかもしれない。しかし、それを実現するために制度、枠組みを再構築するという姿勢に立てば、可能性は一気に高まる。

#### 都心経営体としての地区経営とタウン・ガバナンス

そして、こうした一連の考察の延長線上に、構想した都市を実現し、運営していく担い手とはどのようなものかという主体論に触れなければいけない。都市の編集を実現し、官や民という既成の概念では到底手に負えそうもない空間を、誰がつくり、管理していくのか。そこで、こうした複合的で高度な都心機能を備えた場所をマネジメントしていく方法論として「地区経営」<sup>2</sup>を提案したい。地区経営とは、都市の経済活動やイメージ形成上、特にその位置づけが高いと考えられる都心の地区において、そこで展開される経済活動（フロー）に加え、様々な構成要素で構成される都市空間の不動産としての価値（ストック）を高めていく観点から、透明性の高い経営指標に基づいて地区を一つの企業経営体として見立ててマネジメントを行っていくことを目指した概念である。

従来、公共空間は行政、私有地は民間という形でその管理は明確に区分されている。また、私有地においても敷地、建物などの所有主体が所有区分ごとに管理するのが普通である。しかし、その方法ではフロー、ストック両面において価値を高めていく努力には限界がみえる。例えば、隣接地において地区イメージを下げるような施設が立地したとしても合法的な範囲であればそのことを規制することは難しい。特に都心の商業地域のような場所では、その用途の選択肢は多様であり、都心といえども大規模な土地利用転換が頻繁におこる可能性のある状況では、土地建物所有者という狭い範囲で完結してはそのままの価値をコントロールするには限界がある。また、都心は都市の活力を支える

<sup>2</sup>詳しくは、『関西の都市創生に向けての提言 規制緩和、地区経営、ファイナンス』（嘉名光市、足立光生 共著）（財）関西社会経済研究所 K T 会都市創生部会報告書（2005年5月）を参照のこと。

基幹産業（民間企業）が立地して経済活動を行っている場所であり、その活力を上げていくには企業経営の論理と結びつく視点をもったマネジメントが自然となる。

一方で、地区経営を行う以上は、その経営主体は一つのブランドとして成立しうる都市空間を一体的に扱うことが不可欠である。したがってその範囲で、公共空間にも一定の責任を負うことが求められる。このため、その主体は必ずしも利益を追求するだけではなく、企業体としての社会的貢献、公共への貢献も当然ながら責務として自覚しその経営にあたることも必要になる。単に敷地周辺にあるまちの価値にただ乗りして、まちのブランドを消費しながら利益をあげる不動産開発事業は地区経営とはいえない。それでは、いずれブランドを含むまちの価値は消失してしまう。

このような取り組みに関連して、アメリカ合衆国やカナダでは「B I D（Business Improvement District）<sup>3</sup>」、イギリスでは「T C M（Town Center Management）<sup>4</sup>」という取り組みが進み、それらを参考にしてわが国においても、主要な大都市圏の都心でタウン・マネジメントやエリア・マネジメントといった試みが展開されている。汐留の「汐留地区街づくり協議会」「中間法人汐留ジオサイト・タウンマネジメント」による公共施設のグレードアップ、維持管理体制の構築、横浜の「みなとみらい21街づくり協議会」による基本協定にもとづく景観のコントロール、大手町・丸の内・有楽町地区の「まちづくり懇談会」「再開発推進協議会」「NPO法人エリアマネジメント協会」の役割分担によるまちづくり計画の策定、開発の誘導・調整、維持管理など、地域の実状を踏まえて様々なかたちでのエリア・マネジメントが進んでいる。大阪においては、OBP、御堂筋、船場、長堀などでも類似の取り組みが進められており、中之島においても「中之島まちみらい協議会」が取り組みを進めている。

また、大手のデベロッパーが旗振り役となり価値あるハードの形成と管理に取り組むようなエリア・マネジメントだけではなく、地域に根付いた沢山の地

---

<sup>3</sup> B I D（Business Improvement District）

アメリカのいくつか州にみられる都市計画における地域地区制度のひとつ。近年イギリスでも導入された。

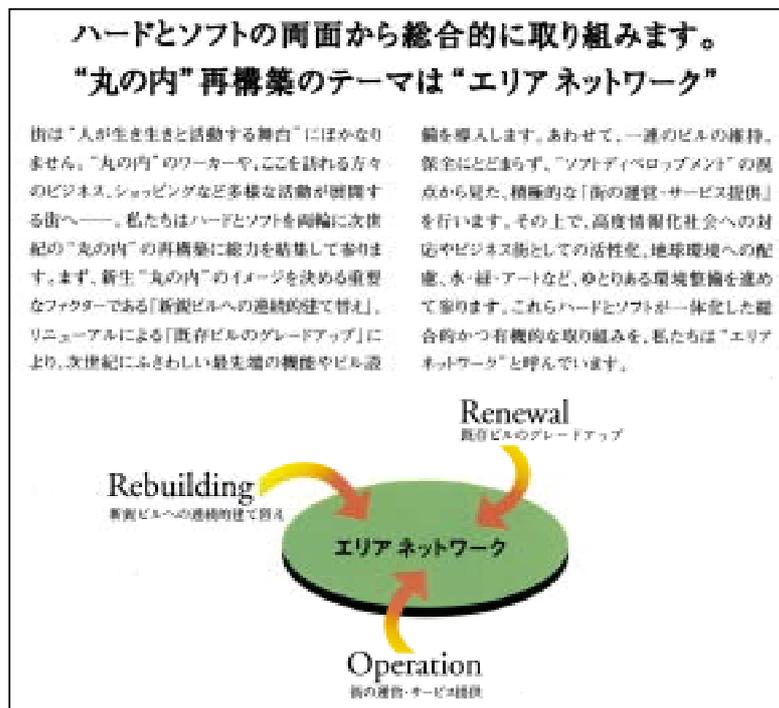
行政の徴税システムを活用して指定地域から「賦課金」を徴収し、B I D法人を通じてその地域に再投入して活性化を図る制度。タウンマネジメントの原資に充てられることが多い。

<sup>4</sup> T C M（Town Center Management）

イギリスにおける中心市街地活性化のためのタウンマネジメントを行うシステムで、行政がある程度関与しながら、官民双方のパートナーシップ会社形態、タウンマネジャーというスタッフを置く場合など、地域の実状に応じて様々な方法が用いられる。街の健康度評価や収益性、清掃、防犯、空き店舗対策、不法駐車対策、イベントなどの活動を展開する。

権者、立地企業、住民などが連携して、既に形成されている都市のブランド（無形のストック）の価値をコントロールし高めていくという発想で様々な活動を展開する代官山の「代官山ステキな街づくり協議会（代スキ会）」という街のブランド・マネジメント組織の取り組みもある。

いずれの取り組みも「最終的には都市の価値をいかに高めるか」に重点をおき、その為に必要なことを実現する手段として任意で立ち上げられたところが特徴といえる。ところが、こうしたまちづくり組織の立ち上げ時には、意見の相違や利害の対立など様々な面で関係者の折り合いがつかず、まずは共有できる目標の設定や、容易に取り組める活動からスタートし、徐々に活動範囲を広げていくといったステップをとって、結局は停滞するケースも多い。重要なことは、敷地の枠を超えて都市の持つ有形無形の価値を高めていくことであり、そのためには、強固なガバナンスが必要不可欠になる。したがって、21世紀都市の実現に欠かせない都心にはその維持管理を一体的に進めるマネジメント組織という発想にとどまらず、その価値を最大限に高めるためのガバナンス（経営）へと発展をとげていくことが必要であろう。



地区の活性化に向け民間企業が中心に取り組んでいる丸の内地区（資料：三菱地所）

## 国際的な都市間競争を見据えた選択の岐路に立つ大阪

以上述べてきたような大阪で社交都心を実現するための提案は、一朝一夕に進むような簡単な話ではない。実現するには、行政、民間、住民を含めた様々な関係者で議論され、既に進んでいるプロジェクトなどの相互の結びつきを深め、必要に応じて新たなプロジェクトを提案する必要がある。さらに、そのために必要となる制度、枠組みの再構築もしなければならない。また、強固なガバナンスを備えた地区経営も欠かすことはできない。したがって、一連の構想はポスト都市再生として、21世紀半ばをその到達点として見据えた中長期的な時間軸のスケールで捉えるべきものであろう。

しかし、その一方で、成熟期を迎えた都市大阪には21世紀都市としての地位を確立するために十分な時間が残されているわけではない。周りを見渡せば東アジアの都市群は猛烈な勢いで成長を遂げている。また、東京の六本木ヒルズ、日本橋、東京ミッドタウンをはじめとする都心再開発プロジェクトや、横浜、福岡といった都市も、熾烈さを極めることが容易に予想される国際的な都市間競争を見据えて、世界への情報発信、世界の中での都市のあり方という命題を中軸にすえ、強烈な個性と地域アイデンティティを備えたコンセプトを摸索し、生き残りをかけた取り組みに必死である。

大阪が21世紀に世界に誇れる大都市として存続しうるために、そしてグレーター中之島がその中枢としての都心としての役割を担うには、その生き残りをかけてアクションを起こすこと以外に選択の余地はない。乗り越えるべき障壁は多くともすぐに着手しなければならないプロジェクトも少なからずあるはずである。まずは構想づくり、組織づくりからはじめながら、今すぐにでも息の長い活動をスタートさせる必要がある。

今、大阪は将来を決める重要な岐路に立っている。

**資料1** 公開研究会2006.8.3記録

**資料2** Greater Nakanoshima 将来年表

**資料1**

KANSAI TOMORROW 会 都市創生部会 2005-6

**公開研究会「21世紀都市の展望 大阪の都心創生を考える」記録**

日時：平成18年8月3日（木） 14時 ~ 17時

場所：中之島センタービル（NCB）29階 関西経済連合会 大会議室

主催：財団法人 関西社会経済研究所

プログラム

1. 研究の推移と公開の主旨説明（研究部会主査）  
跡田直澄氏（慶應義塾大学教授）
2. 都市創生部会2005 研究成果中間報告  
委員 嘉名光市氏（大阪市立大大学院工学研究科都市系専攻助教授）
3. ゲストからの事例報告
  - （1）六本木ヒルズ（～上海プロジェクト）開発の事例  
森ビル株式会社 取締役広報室長 磯井純充氏
  - （2）日本橋まちづくりの事例  
三井不動産株式会社 日本橋街づくり推進部長 中川俊広氏
  - （3）大阪駅北地区開発の事例  
独立行政法人都市再生機構西日本支社業務ユニット総括リーダー  
渡部久仁雄氏
  - （4）中之島新線開発の事例  
京阪電気鉄道株式会社 都市開発部長 木村 純夫氏

<休憩>

4. ディスカッション  
ディスカッションメンバー：  
磯井純充氏、中川俊広氏、渡部久仁雄氏、木村純夫氏、  
跡田直澄氏、嘉名光市氏、石川路子氏（委員 神戸大学大学院COE研究員）  
進行：委員 橋爪紳也氏（大阪市立大学都市研究プラザ教授）

オブザーバーおよび参加者からの意見・提案

<ご連絡・閉会：事務局>

（司会：（財）関西社会経済研究所 KT会都市創生部会 事務局 美谷 寛）

### 3.(1) Change the City for a New Society (六本木ヒルズにみる理想の都市)

森ビル株式会社 取締役広報室長 磯井純充氏

- ・ 最近何かと話題の多い六本木ヒルズであるが、2003年の竣工以来、初年度の4,900万人を初め、次年度、次々年度も4,400~4,500万人と、毎年多くの人々が訪れており、今や東京の一大観光スポットになっている。
- ・ 54階建の森タワーは7階から48階まではオフィス、49~53階が美術館・アカデミーを含む文化施設である。また、テレビ朝日、ヴァージンシネマズ、毛利庭園、アリーナのほか、4つの低層住宅棟とともに、オフィス・住宅棟、ゲートタワーがある。また、グランドハイアット東京やハリウッド化粧品美容学校も入っており、いわゆる複合都市である。
- ・ 今の時期、アリーナでは近所の方を中心にした太極拳が行われている。また、けやき坂コンプレックスの屋上庭園では、近隣の子供たちの手で田植えが行われ、屋上に田園風景が広がっている。このように六本木ヒルズは周辺地域の住民に開かれた街としても十分に機能しているといえる。
- ・ 再開発以前、この地域は、いわゆる密集市街地であり、狭小道路も多く、防災上危険な地域であった。都市防災への対応は東京の大きな課題の一つであり、中央防災会議の発表によると、M7.3の東京湾北部地震が発生した場合、その経済損失は約112兆円であると試算されている。本地域では、1986年以降、地域住民に対し災害による経済損失を訴え、それに了承を頂いた形で事業を開始、竣工に至っている。
- ・ 東京における都市構造の問題点の一つとして、往復平均約140分という非常に長い通勤時間が挙げられる。さらにラッシュアワーの過酷さは世界的にも類を見ない。
- ・ また、都心夜間人口を東京、ニューヨーク・マンハッタン、パリの各都市と比較すると、昼間人口はいずれの都市も300万人前後とさほど差がないものの、東京の夜間人口は55万人であり、これはニューヨークの約1/3、パリの1/4と非常に少ない。これは、戦後の郊外化政策によるところが大きい。
- ・ さらに、東京は平面的には過密都市であるが、マンハッタンと比較すると立体的な利用度は非常に低い。例えば、銀座や新橋の街区はマンハッタンの街区と比較すると狭小で「平面過密、立体過疎」を生んでいる。
- ・ その意味で、我々は、都市への提案として「垂直庭園都市(Vertical Garden City)」を掲げている。すなわち、建物を垂直に集約させることによる既存市街地の再構築を提案している。これによって、より大きな街区を確保することができると同時に、その足元を緑や駐車場、商業施設に利用できる。建物を取り巻く緑空間や屋上緑化は、ヒートアイランド対策に大きく貢献するものである。毛利庭園エリアで計測された熱環境状況を見ると、当該エリアに隣接するアスファルト舗装の表面温度が約45度であるのに対し、緑化された場所の表面温度は約30度と、15度もの差が生じている。さらに、六本木ヒルズ周辺1km<sup>2</sup>地域の表面温度は、その周辺地域と比較してかなり低く、このことから我々の提案する「垂直庭園都市」が都市環境を改善するための有効な一手段になっていることは明らかである。
- ・ この一方で、我々は「文化都心」についての議論を20数年前から展開してきた。六本木ヒルズは、かつての東京の中心地の西南に位置している。東京には、丸の内、大手町といったエスタブリッシュされたビジネスの中心、霞ヶ関の官庁街など、様々な顔があるが、「如何に東京の文化の顔を作るか」が我々の開発課題であった。すなわち、上野などの文化集積とは違う新しい文化都心をどう作るかが六本木ヒルズの企画コンセプトとなっている。

- ・ 現在、森タワーの 49～53 階を文化施設として使っている。「最も儲かる階をテナントとして貸さない」ことは、不動産ビジネスの常道から外れるものであり、社内でも大きな批判があった。しかしながら、結果的に、六本木ヒルズ全体の街のブランド価値を高める上で、この手法は大きな役割を果たしている。
- ・ アカデミーヒルズは、1987、88 年頃からアークヒルズでやってきた活動を六本木ヒルズに移したものである。40 階と 49 階の 2 フロアを使って、フォーラム施設を貸し出ししたり、社会人教育の一環として、「アーク都市塾」やビジネススクールなどとともに、アートとインテリジェントを組み合わせた「アーテリジェント」スクールなどを開催している。現在、年間約 3 万人のスクール利用者がいる。また、フォーラム施設とスクールの間には、メンバーシップ制のライブラリーを設置している。ここは朝 8 時から 23 時まで、一部は 24 時間利用可能となっている。新刊書籍を自由に読むことができるほか、議論もできるといった場所として評価も高い。
- ・ 一方、安藤忠雄氏設計の表参道ヒルズは、地上 6 階地下 6 階のショッピングモールと住宅の複合施設である。表参道の坂とほぼ同じ勾配のスロープを使い、地下には文化施設などの多目的ホールを設けるなど、ここでも積極的に「文化」が取り入れられている。
- ・ 現在、都市のあり方が根本から変わりつつある。弊社も現在、上海で 101 階建の複合ビルのプロジェクトを進行させているが、このプロジェクトからも、各国が今後の都市のあり方を真剣に考えていることが伺える。特に中国では都市政策は国家レベルの視点で考えられている。翻って日本をみると、ローカルガバメントレベルでの都市政策がほとんどである。中国では、都市政策は経済戦略そのものであり、これを経済発展の一ステップに位置づけている。産業革命以来、我々は様々な産業に対するインフラ整備を行ってきたわけであるが、これからは、知識集約型産業や高度情報産業といった産業の基礎インフラを整備する必要があり、これを外国政府は日本政府に比べ、十分理解していると思う。
- ・ 社交都市はいいキーワードであり、嘉名先生の目線は森ビルの方針に近いと思っている。大阪の開発を考える上でも、これからの新しい時代に都市をどう対応させていくのか、が大きな議論の焦点となると思っている。人と人が出会わなければ知識集約産業は成立しない。そのためにはいいオフィスだけではなく、いい住宅、いいホテル、いい文化施設、いいレストランも必要なのである。このような街をどう形成していくかが、今の我々に与えられた課題なのではないか。

### 3.(2) 日本橋における街づくりについて

三井不動産株式会社 日本橋街づくり推進部長 中川俊広氏

- ・ 日本橋は東京駅の東側に展開するエリアであり、広域的には、隅田川近くの人形町周辺までを含む。日本橋は、東京駅から徒歩 5 分という立地条件にあるにも関わらず、東京内外を問わず、その認知度は低い。しかし、日本橋を中心とした江戸の規模と賑わいは当時のロンドンを凌ぐ勢いであったといわれており、日本橋には日本国道路元標の鉾があるなど、かつては日本の中心として位置づけられていた。
- ・ 我々は、このような低落傾向にある日本橋界隈の再生が、東京再生の核となると考えている。さらに、東京の再生がひいては地方の再生にもプラスの効果をもたらすと考えている。
- ・ 1673 年に三井高利が三井越後屋呉服店を開店して以来 330 年以上、三井不動産は日本橋で業務を行なっている。三井越後屋呉服店は現在も同じ場所で三越デパートとして営業を続けている。三井不動産は 1914 年設立の三井合名の中の不動産課を母体とし、

会社として完全に独立したのは 1941 年である。このように、300 年以上も日本橋を拠点としているという背景からも、我々は日本橋に大きな思い入れがある。

- ・ 我々の街づくりでは「道づくり」を中心に行っている。よい街とは、通りによってイメージが湧くような街であると考えている。東京など日本の都市の多くは住居表示制度によって、通りのイメージが湧きにくい。しかし、ヨーロッパやアメリカでは、通りの名前によってその場所のイメージができる。すなわち、通りに面した両側の建物を合わせて街が認識されている。
- ・ 日本橋では、基本的に道を創ることを考えていくが、古い街であり、土地所有の複雑な権利関係もあるため、簡単に新たな道を創るわけにはいかない。そこで、我々は「残しながら、蘇らせながら、創っていく」というキーワードに基づき、街づくりを展開することを考えている。換言すれば、いいものが残っているからこそ、この街を良くする、もう一回造り替えていこうというコンセプトである。具体的には、先ずこの街で一番大切なものは何か、残すべきものは何かを選別し、その後、時間の経過とともに失われたもののうち、もう一度蘇らせるべきもの、単なる懐古趣味ではなく、現在の街に欠けている必要なものを新たに造り出すという手法を用いる。
- ・ また、我々は「日本製の街を造る」ことを強調したいと考えている。東京の都心部の中でも、日本が感じられる街は少なくなってきた。我々は、アメリカの後追いのような街づくりから脱却したいと考えている。日本製の街とは、単なるローカリズムではなく、世界中の人から憧れられるような日本という付加価値を付けた街を意味する。これは同時に日本人にとっても心地のいい場所であると考えている。我々は、日本の心と技、おもてなしの心、日本人の美意識、日本の付加価値の源泉となってきた技を十分に発揮した街づくりを展開したいと考えている。
- ・ 道路を中心とした街づくりを手がけているプロジェクトの一つは中央通りである。その南は銀座につながり、かつての道路の起点だった道である。中央通りを東京のセントラル・ストリートとして位置づけ、さらに三越本店と高島屋を加え、これらを 2 核 1 モールに見立て、シンボル・プロジェクトとして推進している。
- ・ これと同時に路地再生を行う。中央通りの東側には 300 年以上の老舗が数多く残っており、それ自体が資産となっている。これらの建物を残すためにも路地を中心に街を再生していく。イメージが希薄になった通りについては積極的にイメージを付け加えていくことで、個性ある通りを造っていこうと考えている。
- ・ 中央通りについては、その片側で日本橋一丁目ビルディングや日本橋三井タワーなど、当社グループによるシンボル・プロジェクトが推進されている。これを核として、統一された景観形成を試みている。通りの反対側についても、これと同じイメージで造る計画である。
- ・ 百尺ラインは、現在の容積率制度がなかった頃の絶対高さである。歩行者目線にスカイラインを揃える、百尺ラインを意識した街づくりをしようというのが我々の試みの一つである。すべての建物の高さを 31m 以下に抑えるのは非現実的であるが、ヨーロッパの街並みのようにスカイラインが揃っているのも気持ちがいい。これを解決するために、31m 以上の高さからは建物をセットバックさせることにしている。これによって、約 30m の幅員を持つ道路からも高さによるストレスがない。このように、道路幅と建物の高さを意識して街をつくることで、通りそのものが意味をもつような街になると考えている。
- ・ 路地の再生については、先ほどの中央通りのプロジェクトとは対照的に、既存の細い路地をそのまま残していこうというものである。中央通りに周りがある路地再生の対象エリア内での道路幅員は 7m である。我々は、“The 東京 Roji” 戦略と題し、このエリアに点在する老舗に連続性を持たせる商業空間の創造を目指している。現在、この

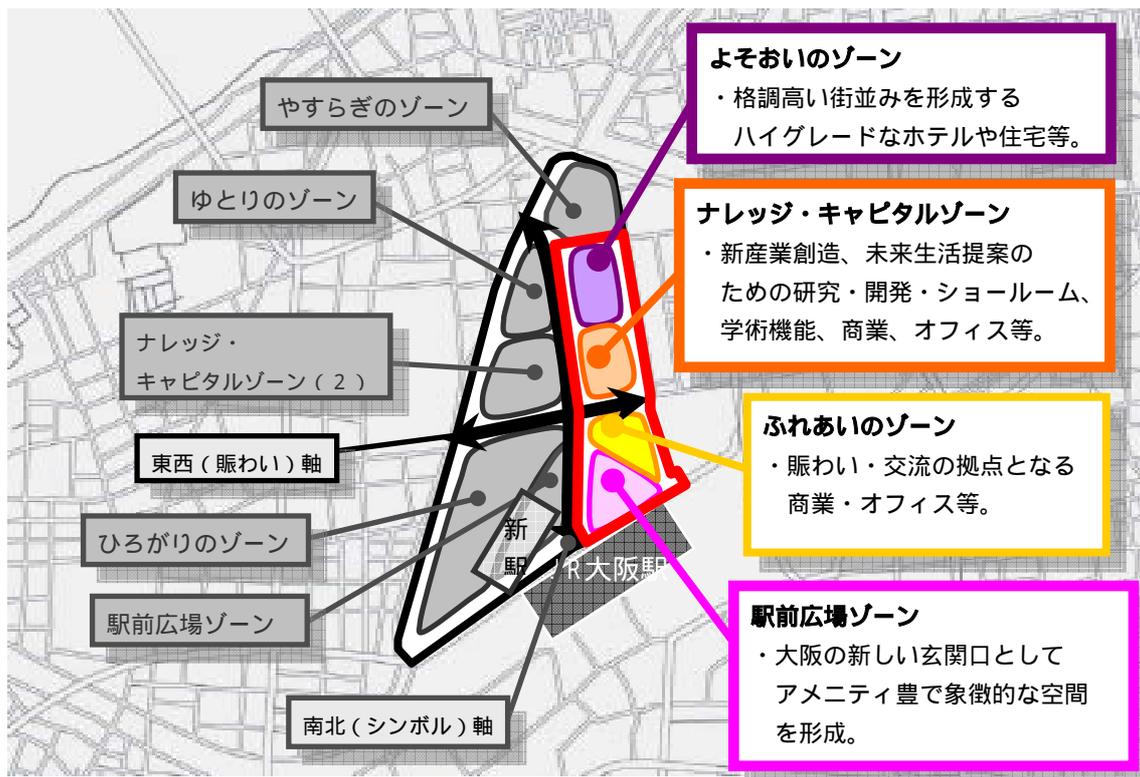
エリアではいい店が多く存在しているにも関わらず、それらが相互に繋がっていないということが地域の課題になっている。このプロジェクトについては、当社がすべてを建替えるという次元の話ではない。計画実現には、地元コミュニティとのコラボレーションが必要不可欠である。このため、新たな町会組織の組成を行った。路地再生の第一期工事としては、電線の地中化、路面の石畳化である。これを区と地元、そして我々民間企業のコラボレーション事業として行っており、2006 年末に完成予定である。しかし、これは第一段階である。今後、より街並みをよくするためにも、将来的には街の雰囲気にかわらぬ看板等を取り払い、庇、軒、壁面、看板等を統一することによって、「匂いのする」、雰囲気の統一された街を造っていきたいと考えている。

- ・ これとは異なり、積極的に付加価値をつけてしまおうというのが、三井本館と日本銀行と三越間の通りで行われているプロジェクトである。ここでは、“The 江戸 桜” という戦略を掲げ、日本橋に桜の名所を創造しようとしている。地元で長く活動を続けている任意団体「名橋日本橋保存会」が働きかけ、通りの両側に桜を植えた。通りの名前も、歌舞伎発祥の地であることをアピールするために、歌舞伎の助六から“江戸桜通り”としている。
- ・ 街区単位でのビルの建替えは、道路が作れないため通りとしての性格が薄れてしまう。我々の戦略は、道路の付け替えではなく、ある程度の時間がかかっても街区を挟んだ両サイドで足並みが揃った再開発をしていくというものである。もちろん、このような事業は自社の施設建替に比べ、周辺建物と歩調を合わせて造っていきこうという事業であるため時間を要する。しかし、その都市の機能更新を行う場合、個別プロジェクトの推進だけでは弱い。都市としての連続性を創造し、個別プロジェクト同士を繋ぐ意味はそこにある。個別プロジェクトだけで再生を考えるのではなく、エリア・プロモーション、すなわち街全体、街そのものを売り出すことが必要であると考えている。
- ・ 我々は、三井越後屋ステーションと呼ばれる、300 年前の越後屋呉服店の外観をほぼそっくり真似た集客施設を半年間の期間限定で造った。このように、次のプロジェクトが開始される間もイベントやプロモーション活動を行うことで、街をアピールしている。プロジェクトを開始して 10 年経過したら自動的に完成するという街はない。毎年何か街でイベント的なことを行うことで、次のプロジェクトのプロモーションにつなげていけると考えている。
- ・ 我々は、東京駅を挟み、丸の内と大手町、日本橋を合わせて広い意味でグランド・セントラルであると考えている。ニューヨークの典型的な CBD とは異なり、東京には多様で複合的な CBD がある。かつて日本橋が一番華やかだった頃は住機能やエンターテインメント機能、物流機能、商業機能もあった。
- ・ そう考えると、従来幹線道路・物流機能としての役割を果たしてきた日本橋川が重要性を持つわけである。日本橋川は、「水の道」であり、水の道づくりは街づくりにつながる。現在は橋上を首都高速道路が走っており、本来の「道」の機能が失われている。街との関わりを分断する道は、本来の道が持つ機能の一部しか果たしていない。そういう意味でも、もう一度本来の道にすることが大切である。ただ、流れる水が汚く、ビルを背に向けたカミソリ堤防のままでは、道路の撤去・地下化も意味がないと考えている。水際の再生を含めて、新名所を創造することが、今後我々の取り組むべき課題である。

### 3.(3) 都市再生事業への取組み ~大阪駅北地区開発~

独立行政法人都市再生機構西日本支社 業務ユニット総括リーダー 渡部久仁雄氏

- ・ UR 都市機構の現在の役割は都市再生が中心になっているが、UR 自身が都市再生をフルセットで行うということではなく、民間が投資しやすい環境、基盤を整備することによって、民間をバックアップするというものである。我々は、リーディングプロジェクトとして、大阪では大阪駅北地区、東京では大手町で連鎖型の再開発を行っている。
- ・ 大阪駅北地区は、かつて駅南側にあった運河の利用によって、鉄道貨物と水上貨物の集散拠点から貨物集積地として発展してきた歴史がある。その後、梅田のコンテナヤードとしての機能を果たしてきたが、昭和 62 年には国鉄の清算対象になった。しかしながら、東京の汐留跡地に比べ、長い間機能移転の目処が立たず、開発が遅れていたが、平成 11 年には機能の半分を吹田に、平成 15 年には残りを百済に移転するという方針が打ち出され、今年度から吹田・百済地区の施設整備が開始される見込みとなった。
- ・ UR としては、平成 11 年から大阪駅北地区の街づくりに関与してきた経緯がある。平成 14 年 1 月には、大阪市から要請に基づき正式にコーディネート業務に着手した。また、本地区は同年 7 月に都市再生緊急整備地域に指定されている。平成 14 年 9 月には 21 世紀のモデルとなる街づくりを目指して国際コンセプトコンペを実施、海外を含む多くの国・地域から 966 にものぼる多くの応募を頂いた。その結果、優秀賞 3 点、佳作 5 点が選出され、これらの提案を踏まえて平成 15 年 10 月、大阪市によって「大阪駅北地区全体構想」が公表された。
- ・ 事業推進体制としては、平成 16 年 3 月に大阪市・経済界・学界を含めた産官学の連携によって「大阪駅北地区まちづくり推進協議会」が設立され、この協議会によって、まちづくり基本計画を検討、これを受けて同年 7 月には「大阪駅北地区まちづくり基本計画」が定められた。さらに、同年 11 月には「大阪駅まちづくり推進機構」が設立され、後述のナレッジ・キャピタルの具体案が提示されている。先行開発区域の事業経過としては、平成 17 年 3 月に UR が鉄道機構の所有する土地の一部を取得した後、UR が施行者として土地区画整理事業を行っている。今年の 5 月には B ブロックのナレッジ・キャピタルゾーンの開発事業者を決定した。
- ・ 次にまちづくり基本計画について述べる。ここでは、5 つの柱、すなわち、世界に誇るゲートウェイづくり、賑わいとふれあいのまちづくり、知的創造活動の拠点(ナレッジ・キャピタル)づくり、公民連携のまちづくり、水と緑あふれる環境づくりが掲げられており、特にナレッジ・キャピタルの形成が当地区の中核機能であると位置づけられている。
- ・ ナレッジ・キャピタルとは、この地区の持つ高いポテンシャルと関西の強みであるロボットに関するテクノロジーを始めとする最先端の有望なナレッジの集積、すなわち人・情報・技術・知識の集積を目指すものである。これを資源として、未来生活の提案や体験、学習をテーマとした人・モノ・情報のインターフェイスを生み出し、さらに、新しい産業・技術・文化・価値を創造するような、世界に新たなナレッジを発信できるような未来生活の創造受発信拠点としてのコンセプトが考えられている。
- ・ 敷地は全体で約 24ha、駅前広場は国際集客都市の玄関口にふさわしい広場を設ける。南北軸はゆとりと風格のあるシンボル空間として広い歩道と建物が一体となった、水と緑の溢れる空間形成を、さらに東西軸は東西に位置する既存の開発拠点と連携して回遊性を高めると同時に商業施設と一体となった賑わいのある楽しい空間形成を目指している。また敷地西端にある特急はるかの走る JR 東海道線の支線を地下化することで、関西国際空港とのアクセスを向上させ、アジアのゲートウェイを目指す国際拠点として強化を図る。
- ・ ゾーニングとしては、関西再生の拠点にふさわしく、知識・活力・文化・交流を生み出す 8 つのゾーンを定めている。先行開発区域では、駅前広場ゾーン、当地区の開発を



土地利用ゾーニング

先導する商業・業務の導入を中心とするふれあいのゾーン， ナレッジ・キャピタルゾーン，そして ハイグレードの住宅やホテルの導入を目指すよそおいのゾーンが計画されている．今年2月に準工業地域から商業地域への用途変更がなされている．

- ・ 先行開発地区の事業実施状況を以下概観する．先行開発区域は約 7ha，平成 16 年 12 月に土地区画整理事業として都市計画決定がなされた．続く平成 17 年 6 月には国土交通省大臣から街路も含む 8.6 ha の先行区域の事業計画の認可を受けた．今後は，平成 17～22 年度の 6 年間で大阪駅北一号線（幅員 40m），大阪駅北二号線（幅員 40m のうち 20m），大阪北口広場（約 1.0ha）といった主要な公共施設の整備を行う予定である．換地計画では，公共用地部分，宅地部分がいずれも 4.3ha となっている．
- ・ UR は平成 17 年 3 月に鉄道運輸機構（旧清算事業団）から先行開発区域の 3ha を取得している．その後，土地区画整理事業により B ブロック約 1.5 ha に仮換地された．
- ・ B ブロックの開発事業者選定に先立ち，昨年の 10 月，ナレッジ・キャピタルを実現するため，先ずナレッジ・キャピタルのコア施設 ロボットテクノロジーとかコピキタス関連 の入居希望者を大阪市とともに募集した．これによって，35 件の登録事業者を認定，うち 10 件（大阪市，大阪大学，奈良先端科学技術大学院大学，上田学園，大阪工大摂南大学，ジョブ・クローバー（株），デジタルファッション（株），（株）ナスピア，松下電器産業（株），リッジクリエイティブ（株））を推薦事業者として選定した．
- ・ また，今年 2 月から UR は鉄道機構とともに共同で A・B・C ブロックの開発事業者を、まちづくり基本計画を条件とした事業企画提案方式により募集している．まず予備審査で各事業者には A・B・C ブロックの一体的な計画，さらにナレッジ・キャピタルの計画の提出をお願いし、予備審査での合格者の中から B ブロックの開発事業者を決定している．今後はこれを受けて，A・C ブロックの開発事業者の選定を行うという非常

に複雑な流れになっている。これは、ナレッジ・キャピタルという今までにないコンセプトを実現させると同時に、鉄道機構とURの共同募集により、A・B・Cブロックの一体的な開発を実現するためである。

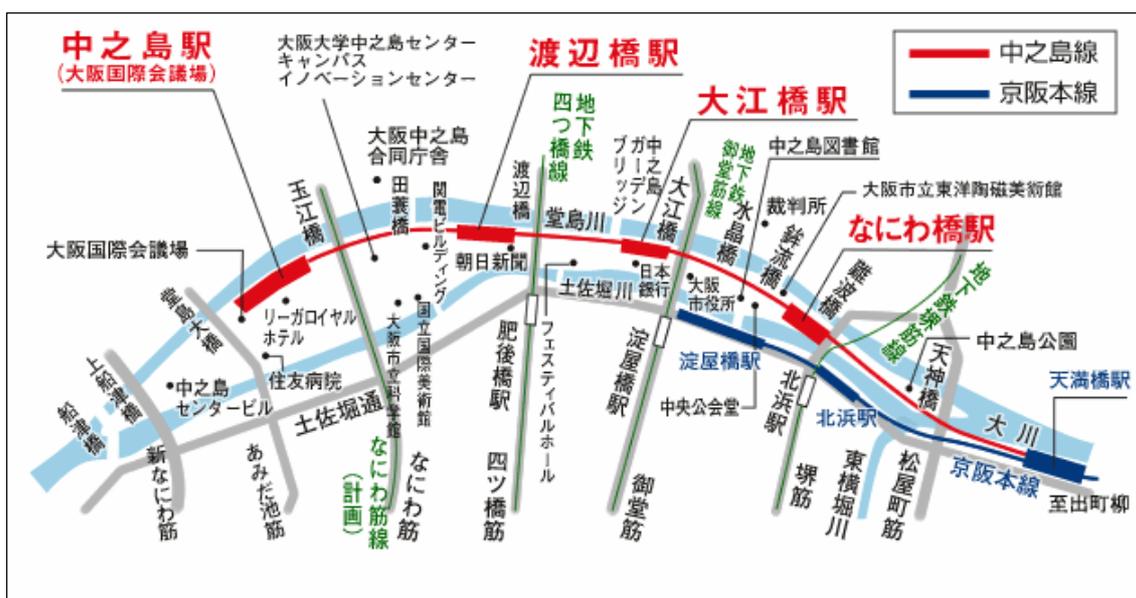
- ・ Bブロックについては、今年2月の第一次申込受付により、開発事業者とナレッジの入居希望の登録事業者間で入居協議してもらい、5月に申込、その後、予備審査・事業企画審査の手続きを経て、5月31日にBブロックの開発事業予定者が決定している。なお、Bブロックは、オリックス・リアルエステートを代表とするグループである。
- ・ この開発グループによるナレッジ・キャピタル計画の概要は新聞にも公表されている。商業機能とともに先端オフィスがナレッジ・キャピタルを支える機能となり、世界水準のナレッジ・キャピタルを実現させるため、文化・芸術、ワークスタイル、ライフスタイル、ロボットテクノロジー、ユビキタス・ITデジタルコンテンツ、食、ユニバーサルサービス、国際・ツーリズムという8つのコア事業分野においてコア事業者が集積する予定である。このうち「ロボシティコア」と「サイバーアートセンター」という推進エンジンが中心となる。
- ・ サイバーアートセンターは、関西テレビ放送を中心とした新会社がアルスエレクトロニカ（オーストラリア）と提携して、先端技術とアート&デザインの融合した研究開発展示拠点を形成するものである。サイバーアートミュージアムを中心に、プロタイプギャラリー（近未来の技術や商品を紹介）、ナレッジアーカイブ（映像を主体としたアーカイブ）、サイバーラウンジ（サイバーアートを活用した飲食施設）、ウエルカムステーション（レセプション機能）等を配置するとしている。
- ・ ロボシティコアは、大阪市が事業主体となって、ロボットテクノロジーにおける世界水準の研究開発や情報発信をする拠点である。同時に、これを運営するマネジメント組織 KMO (Knowledge Capital Management Organization) を設立。KMO はナレッジ・キャピタルのコンセプトや基本機能の長期にわたる維持・継続や社会環境の変化に対応した革新を行うといった役割を担う。さらに、KMO とは別にまちの一体的な管理を行う TMO も設立され、連携していくことになる。
- ・ 7月には B ブロックの計画を前提として、水・緑の連続性を担保するなどの条件を再提示し、今年の10～11月には A・C ブロックの開発事業者が決定される予定である。
- ・ 以上のように、UR は、平成11年頃から北地区全体の都市再生をプロデュース、コーディネートすると同時に、先行開発区域においては土地区画整理事業の基盤整備を施行者として実施している。さらに、ナレッジ・キャピタルという公益性の高い土地利用を実現するため、UR が土地を先行取得し、鉄道機構とともに事業企画コンペ、開発事業者の募集を行った。今後は、平成23年春のまち開きに向けて、開発協議会を設置し、事業企画提案に即したまちづくり、都市再生が進むよう、取り組んでいく予定である。

### 3.(4) 中之島新線の現状と展望 より便利に、快適に！！中之島が生まれ変わります。

京阪電気鉄道株式会社 都市開発部長 木村純夫氏

- ・ 中之島新線事業は、既存の天満橋駅から分岐し、中之島通りの地下を3つの駅（新北浜駅、大江橋駅、渡辺橋駅）を経て、玉江橋駅まで延伸する事業である（なお、駅の名前は現在、仮称である）。
- ・ 各新駅で、既存の地下鉄（地下鉄堺筋線、御堂筋線、四つ橋線）と連絡する予定であるが、その方法については、立地の関係上、直接地下から連絡できる場合とそうでない場合がある。終点の玉江橋駅では将来構想にあるなにわ筋線と連絡することを予定している。
- ・ 我々の会社の発足当時、京阪電鉄の路線は京都から天満橋までであった。しかし、当

時から大阪の大動脈である御堂筋までの延伸が会社の悲願でもあり、それが実現したのは昭和38年(1963年)のことである。今回の延伸は2008年度開業予定であるから、ほぼ半世紀振りの大阪都心部での延伸になる。



中之島線路線図(線名と駅名は正式名称 平成18年11月13日発表)

- ・ 現在、淀屋橋駅が京阪電鉄路線の西端になるが、淀屋橋駅からの延伸は次の二つの理由から断念した。一つは、淀屋橋駅では京阪線と地下鉄御堂筋線がほぼ同じレベルで走っているため、御堂筋線を超えると、地下鉄の下を抜いて西進することになる。これは、技術的にもコスト的にもかなりハードルが高い。もう一つは、天満橋まで複々線、天満橋～淀屋橋間は複線であるため、天満橋から分岐する方が技術的に容易であるという点である。その他、都心部における将来動向、公益性等を踏まえ、現在のルートが決定された。周辺の路線網を見ると、環状線の内側を東西南北に碁盤目状に鉄道網が張り巡らされているが、今回の新線は東西軸の一翼を担うことになる。
- ・ 中之島は都市再生緊急整備地域に指定されているため、これが本事業の上位計画になる。中之島エリアでは、当社を含め、国・自治体・地元の方々をメンバーとした新線整備とまちづくりに向けた協議会が複数発足し、活動している。事業主体の母体は中之島高速鉄道(株)という第三セクターであり、その会社が施設を建設・保有する。その施設を使って運行する会社が京阪電気鉄道(株)である。専門的な鉄道事業法上の区分では、第三種鉄道事業者が中之島高速鉄道(株)、第二種鉄道事業者が京阪電気鉄道(株)になる。事業スキームは償還型上下分離方式である。これは日本で初めての事業方式であり、この事業の特徴の一つとなっている。路線延長は2.9kmである。
- ・ 償還型上下分離方式とは、「上」とは、運行主体、すなわち京阪電気鉄道(株)であり、「下」はインフラ整備主体、すなわち中之島高速鉄道(株)を指す。インフラの整備財源は、出資金、補助金、そして借入金によって構成されるが、については自治体・当社・金融機関・地元の各社から、は国庫および自治体から、そしては中之島高速鉄道(株)から出資される。総事業費は1,500億円、事業費の内訳は、出資金が20%、補助金が53%、借入金が27%である。補助率が5割強という、地下鉄整備並みの補助が確保できたということが大きなポイントである。
- ・ 開通後は、京阪電鉄(株)が得た運賃収入のうち、その一部を線路使用料として中之島高速鉄道(株)に償還し、中之島高速鉄道(株)はこれによって借入金を返済する

- と同時に施設維持などの経費に充てることになる。京阪電鉄（株）は収入から線路使用料を除いた残りで運行経費を賄う。
- ・ 想定される新線の整備効果は極めて一般的な内容であるが、「鉄道施設利用による効果」として、鉄道ネットワークの充実や鉄道の空白エリアだった中之島エリアへのアクセスの向上が、「地球環境に優しい鉄道利用の促進効果」として、鉄道へのモーダルシフトや道路環境改善効果などが期待できる。さらに、駅周辺エリアに及ぼす経済効果としては、中之島西部地区の再開発の促進が挙げられる。
  - ・ 中之島西部地区における再開発事業の進捗状況をみると、渡辺橋や玉江橋周辺で開発の動きがあることがわかる。また、ダイビル開発や近代美術館計画、さらに民間地権者による計画とともに、対岸には阪大跡地の開発計画もあり、玉江橋周辺ではまだまだ開発の余地があると考えられる。将来的にはさらなる西への延伸が話題になっているが、今回の事業ではなにわ筋線との連絡が想定される玉江橋までが整備計画である。もちろん、交通政策上は更なる西への延伸が必要である。近畿地方交通審議会で提出された「近畿圏における望ましい交通のあり方について」の中では「京阪神圏において、中長期的に望まれる鉄道ネットワークを構成する新たな路線」として西九条から最終的には新桜島駅までの段階的な延伸計画が示されているが、具体的なルートや事業方式、事業内容は現在未定である。大阪都心部での鉄道ネットワークを概観すると、本事業によって都心部での東西軸が強化され、湾岸そして西への鉄道ルートといった広域交通ネットワークの整備が可能となる。今後関係当局との協議や詳細なリサーチなどの種々の検討を重ね、さらなる延伸については種種の検討を積極的に進めたいと考えている。
  - ・ 本日のテーマに沿い、沿線開発の将来展望を整理するため、鉄道延伸と沿線開発について 淀屋橋延長線（1963年開通）と 中之島新線を比較してみると、については、すべて自社事業であり、事業費は当時の額で70億円、これは会社の資本金の数倍であった。当時は高度経済成長期で、都市圏への人口集中とともに都市近郊へのスプロール化が進んだ時期であり、郊外に住んで都心で働くといったライフスタイルが定着した時期でもあった。沿線開発の代表的なものとしてはニュータウン開発があり、さらに郊外アミューズメント開発、駅ビル建設、地下上昇に依存したストック型不動産開発経営があり、いわゆる「量」の拡大期であった。当時の事業は、鉄道延伸とのシナジー効果が十二分に発揮できて、私鉄のビジネスモデルとしては非常に大きな成果を残したと言える。
  - ・ 一方、中之島新線事業は、人口減少・都心居住・ライフスタイルの多様化といった時代背景にあり、開発ベースでは、ニュータウンの成熟化、郊外アミューズメントの閉鎖、駅ビルの陳腐化、フロー型不動産経営への移行など、いわゆる「質」の向上期であるといえる。このため、沿線の魅力の向上、多様なニーズを収集すると同時にチャンスを発掘するといった観点から、次のビジネスモデルを構築する必要があると考えている。中之島のポテンシャルの一つは、豊かな環境と上質なストックである。自然環境を含め、都心部の中でも、働く、住む場として非常に豊かな環境を持っている。さらに、歴史文化的ストックをはじめ上質なストックも多い。以上のことから、「上質」「知的」「文化的」な中之島独自のライフスタイルを発信することが可能ではないか。今後は、職・住・遊・学といった様々な都市機能を基本とした開発が想定されるが、いずれにしてもこの「上質」「知的」「文化的」というキーワードは外せないと考えている。現在は「質」の向上に向けた沿線開発が必要であると述べたが、中之島はこの「上質」の独自性を発信できるエリアであると考えている。
  - ・ 二つ目のポテンシャルとしては、「街」のパワーベクトルが同一であることである。これはエリアの方々のまちづくりに関する方向性にブレが少ないということの意味する。

中之島は老舗の一流企業の集積地であるという要素がまちづくりの方向性に大きく働いていると考えられる。そういう意味からも中之島はソフトによって街をブランディングしていくパワーを発揮できる素地があると考えている。街のブランディングのうち、代表的なものとしては東京丸の内、大阪ならば OBP が挙げられるが、中之島でも複数の協議会でまちづくりに向けたいろんな取組みが既に行われている。中之島では豊富で上質なストックの活用を含めた上質な街のブランディングを目指したいと考えている。

- ・ 東西軸と南北軸も「中之島の今後」を読み解くキーワードの一つである。大阪都心部での南北軸は御堂筋である。御堂筋は交通ネットワーク上も南北の大動脈であり、大きな意味で大阪の経済軸として位置づけられる。このように考えると、中之島新線は、御堂筋と同じフィールドで扱うのではなく、文化軸として位置づけるのがいいのではないかと考えている。これは単に新線沿線上に多くの文化芸術施設が集積しているということだけでなく、当社の路線によって中之島と京都が結ばれるということも大きな要素であると考えている。文化という切り口で整理すると、中之島は大阪を代表する文化ゾーンであり、京都は日本を代表する文化都市である。これらを結ぶことは、現代の「商文化」と古都の「雅文化」を結ぶことにもつながる。以上のようなテーマの中で質の高い、魅力ある沿線開発を今後進めていきたいと考えている。

#### 4. ディスカッション

コーディネーター 橋爪紳也氏 大阪市立大学都市研究プラザ教授

- ・ 関西での開発やまちづくりに対する議論を聞いていると、近い将来ばかり語っているような気がしている。10~20年といった、より遠い将来を視野に入れて、今何を語るのかを考えるべきである。そういう意味で、魅力的な都心と地区経営という観点は重要であり、本日のゲストもそういった観点からご意見を頂ける方に来て頂いている。ゲストの方々のお話の基本的な共通点は、都心が次世代の都市の重要なインフラであることである。インフラとは、道路、水道、鉄道、防災といったレベルではなく、むしろ歴史、文化、社会、経済、といったレベルであり、これらに付加価値をつけるとい意味では都心ほど重要なインフラはないということに改めて強調されていたのではないか。
- ・ 中国では都市政策は国家プロジェクトであるという指摘もあった。翻って日本をみると、東京では民間デベロッパーが国の将来を憂い、将来に向けていかなる都心を作るべきかを真剣に考え、努力している一方で、大阪では将来像を真剣に考えなければならない状況にあるにも関わらず、国家レベルで大阪の位置づけをどうするのか、といった議論をするまでには至っていない。
- ・ ゲストの方々を含め我々は、従来の新都心、副都心のようなビジネスセンターをコンパクトにして移動させるということを議論しているのではなく、これからは、まったく質の異なる都心を考えていかなければ世界的な都市間競争の中で勝ち残ることができないということを主張している。六本木ヒルズでは“文化都心”を、日本橋では“残しながら・蘇らせながら・創っていく”、大阪駅北ヤードでは“ナレッジ・キャピタル、ナレッジ・コア”、そして中之島新線事業では、「上質」「文化的」「知的」などというキーワードが出されたように、これまでのビジネスセンターでは考えられなかった異質な都心をこれから具現化させていく必要がある。
- ・ 我々の研究会で出されたキーワードは“社交都市”である。これは「機能」ではなく「考え方の手順」を変化させる「方法論」だと考えている。従来の都市では「働く場」が前提であり、都市で働く人のために住む場所があり、その残りの空間で娯楽や余暇の場所が形成されていた。換言すれば、住宅地があり、その住宅地の周りにサービス機能が貼りつくといった手順である。しかし、最初に社交ありきの都市を考えていこうというのが、我々の考え方である。「社交」とは、クリエイティブな活動、遊び、学ぶ、出会う、といったことであり、それに特化した場所こそ都市であろうと考えている。その「社交」空間に対し、働く場、住まう場といった機能が付随する。こういう手順で考えてみると、いったいどんな都市像が見えてくるのだろうか、これが我々の大きな視点である。
- ・ 本研究会では10~20年後、すなわち北ヤードの完成後、関西・大阪の中で新たな都心を作るポテンシャルは中之島西部にあると考えている。中之島は、大阪の中で最も高度利用の可能性が高い地域であり、官民が投資を集中すべき場所であると考えている。
- ・ かつての大阪の玄関は出入橋であった。当時の都市軸の南北軸は四つ橋筋であり、長堀のあたりに東西軸として路面電車を通そうというものであった。その後、四つ橋筋と堺筋との間に御堂筋を抜き、新たな都市軸を作ろうというのが昭和初期の構想であった。そういう意味でも、大阪のビジネスセンターというのは、最初は今より少し西にあったわけである。その後ポテンシャルのあった中之島西部は高密度な利用がされていなかった。今後は、朝日放送が阪大跡地に来ると同時に、関電、ダイビルの再開発が進む。さらに近代美術館と国立国際美術館という美術館が構想されたるわけである。

20～30年前に梅棹先生らが提案された(注:1975年に関経連から提言・委員:梅棹忠夫・木村重信・上田篤・小松左京・山崎正和)ある種の機能の集積が形成されつつあるが、まだ十分でないままに次の世代を迎えようとしている。そういう意味でも、なんとかこの中之島西部を大阪のもう一つの都心にできないのかと考えている。

- ・ また、地図で見る限り、中之島西部は北ヤードと意外に近い距離にある。この二つの都市再生の拠点を繋ぐことで、大阪の次の時代を担う新たな都心が生まれるのではないかとということをもっと声を上げていくべきではないかと思っている。梅田・難波間を結ぶ御堂筋 CBD(セントラル・ビジネス・ディストリクト)は当然これからも中心であるわけだが、もう一つ質の違う都心を少し西側に拠点として造ったらどうか、というのがこの研究会の提言である。
- ・ さらに、我々は本地域を“中之島半島”と捉えている。中之島の北側にある野田・福島には住宅地が、西には中央卸売市場、西南には倉庫街があり、ここは最近マンションへの転用が進んでいる。さらに川を渡るとかつて大阪府庁のあった江之子島、その右は靉公園周辺であり、この辺りは住宅をはじめ様々な機能が混在しているエリアである。周辺から見ると、中之島だけが際立って用途の違う地域である。すなわち、梅田的なもの、船場的なもの、いわゆるビジネス・ディストリクトが盲腸の如く西に突き出している半島なのである。そういう意味でもこの地域をどう考えていくのはとても大事なことであると考えている。今後、京阪電鉄によってマストランジットが整備され利便性も高まる。我々は、中之島西部を中心に半径1～1.5km程度のエリアを考えて、この界隈を10～30年かかるかもしれないが、魅力的な界隈とするべく将来的なビジョンを考えたいと思っている。

コメンテーター 嘉名光市氏 大阪市立大学大学院工学研究科助教授

- ・ 現在大阪のイメージを代表する顔といえば御堂筋であり、その活性化に向けた取り組みも徐々に進んでいる。しかし逆にいえば客観的には大阪のイメージを代表するものはさほど多くはなく、現実には御堂筋などいくつかの要素に大きく依存している。他には中之島周辺や道頓堀川などが挙げられるが、これらのイメージもかつてと比べればそのイメージはさほど強くなく、希薄になってきている。そういう意味では、大阪は対外的にイメージされにくく、そのイメージが希薄な都市になってきている。
- ・ この研究会は、今後再開が進む中之島西部を中心に21世紀半ばの大阪の都心を展望してみようという試みで始まっている。現在大阪の都心部では都市再生の流れなどもあり様々な再開が進んでいる。例えば、大阪駅北地区の再開、阪急百貨店の再開と建替え、さらに阪神西梅田開発や阪大病院跡地の再開などであるが、我々は、これらの個別の拠点開発をどのように結び付けて大阪全体の都心イメージ形成をはかっていくのが重要であると考えている。そして、これらを結び付けていくためには、中之島を都心再生緊急整備地域の端部や大阪の CBD(Center Business District)から飛び出た半島のような場所としてではなく、周囲と繋がり多様な機能や個性ある空間が隣接する一体的な複合都心として捉える必要がある。その意味でもそれらを繋ぐ都心のフットパスが重要であり、ここでは中之島の水辺という個性を生かした「中之島セントラル・ブリッジ」として歩道橋による魅力的な歩行者ネットワークの形成を考えている。
- ・ また、我々は中之島のまちづくりを「島の中の街」というより、川を中心にした兩岸のまちづくりという発想に変えていく必要があると考えている。すなわち、中之島を中心に都市を計画するという発想、いわば Greater 中之島という観点からまちづくりを考えていくことを意味する。
- ・ 我々は、川縁(中之島の東の剣崎から中央卸売市場まで)を徹底した水辺のオープン

スペースとし、それを繋げていくことを提案したい。そういう意味でも、公有地・私有地ともにオープンスペースにするといった様々な主体が関わりながら都市全体の骨格をつくる「都市の編集行為」が必要になる。

- ・ また、水都大阪の顔となる要素を増やす意味でも、舟運ネットワークのさらなる強化を図りたいと考えている。そのために、舟溜まりや運河のネットワークを中之島内部さらには梅田との連続性の中でより積極的に都市側に取り込もうという案を考えている。これも環境面、文化面といった視点を含めた多様な視点を含む 21 世紀型の都心インフラストラクチャーの一つとして捉えられるのではないかと考えている。例えば、運河と舟溜まりは舟運ネットワークの形成に資すると同時に、環境負荷を軽減する都市的な施設、さらに大阪で深刻化する地下水問題を解決する施設にもなりうるのではないかと考えている。
- ・ 20 世紀に地盤沈下の問題が深刻化して以降、大阪に限らず様々な都市で地下水汲み上げに対する規制が行われた。ところが現在は地下水を使わないことによって逆に地盤が地下水圧によって押し上げられてしまうという問題が発生している。鉄軌道などではその水平レベルを抑えるのが困難なほどの圧力がかかっており、近い将来には地下水や地盤を適正にコントロールする手法を考えなければならない時期が来ると考えている。その一つの手段として運河や舟溜まりというインフラストラクチャーも、技術的な検討に値すると考えている。
- ・ 中之島周辺をニューヨークの都心ゾーンに例えると、船場・御堂筋周辺は Midtown のような CBD であり、北ヤードや梅田を中心とした North Central はバッテリーパークなどがある Downtown のようなもう一つの大きな核である。また、中之島西部周辺には中央卸売市場や中之島センタービルも含まれるが、川縁の結節点は SOHO や Tribeca のような文化芸術を生かしたり、水辺を活用したまちづくりの可能性もある。さらに JR 福島駅周辺や靉公園は、セントラルパーク周辺には及ばないかもしれないが、都心にある大きな公園に隣接して周りに良質な住宅があることから、快適な都心居住空間としての可能性も高い。
- ・ また、例えば江之子島や中央郵便局などの都心に残る公有地や公的な土地、今後再開発が行われるとされる場所、例えば中之島の扇町高校跡地などをこうした大阪都心の編集の拠点とし、これを有効に活用することで、中之島の土地利用を誘導していくことは可能ではないだろうか。
- ・ さらに、現在は中之島では御堂筋や大江橋などがその中心として捉えられているが、それを中之島西部を含めた中之島全体の中で考え、より広い範囲で中心をを西へずらし全体構想を考えてみると、隣接する木津川沿い河口は大阪港発祥の地かつ港の中心、旧居留地としての歴史性もある。また、今も臨港地区として規制されている場所であるが今後は水辺に隣接した都心となりえるポテンシャルを持っている。将来阪神電鉄が近鉄電車と接続する（阪神電鉄西大阪線延伸）ことを考えると、木津川上に高架鉄道が入ってくるということもあり、実質的には港としての機能は使えなくなる可能性が高い。現在は、臨港地区の規制があるので、開発は進んでいないが、今後は都市的な利用も進むと考えられる。そうなる、大阪の個性を生かし、大阪の新たなシンボルとなる可能性もあり、大阪の重心が西にずれてくるといった動きもありえる。

コメンテーター 跡田直澄氏 慶応義塾大学教授

- ・ 大阪は、「浪花」と呼ばれていた頃から、意外と中央からのお金で生きてきた町ではないかと思っている。もちろん大阪独自の力はあるが、その大部分は公共工事に依存してきたという経緯がある。古くは豊臣方を押えるための大和川の事業も公共事業の一

つである。また、戦争中は「東洋一の兵器工場」と呼ばれた大阪砲兵工廠（こうしょう）（大阪陸軍造兵廠（ぞうへいしょう））を大阪城周辺に置き、食料や武器、軍服を大阪から買い上げるというようなこともあった。つまり公的なお金をかなりつぎ込んで商業の町を作り上げてきたという経緯がある。しかし、戦後から万博までの豊富な公共投資は、その後途絶えてしまう。その後、関空事業が行われたが、それもあと2～3年で終了する予定である。中之島新線についてもあと1年ほどで完成する。その後、関西でのビッグ・プロジェクトはなくなってしまふわけである。ナショナル・プロジェクトに近いものないしは巨大プロジェクトが関西に存在しなくなるという状況の中で、我々は新たな事業を提案する必要があると考えている。もちろん、財政の立場から公共事業に対して非難をしてきたこともあるが、単に非難するのではなく、役に立つ公共事業はやるべきだというのが私の真意である。

- ・ 大阪国際会議場の建設理由が、30年ほど前に梅棹先生らが中之島の開発を議論している中で出てきた話であることを伺った（注：実際はリンカーンセンターに習った芸能センター構想。この構想自体はお蔵入りとなったが、形を変えて美術館あるいは国際会議場が含まれているのかもしれない）。このとき「都市は劇場だ」と主張される上田先生も加わっていたはずで、超長期的な理念があつてこういう開発が行われたということも伺ったわけである。我々も長期的な視野を踏まえたプロジェクトを提案するという観点から、非常に突拍子もない提案もあるのは承知している。しかし、こういう提案も必要であると考えている。
- ・ 2010年代には、社会資本の再投資、更新投資が徐々に始まる。阪神高速道路についても、その更新を考えなければならぬ時期が近い将来来るわけである。そういう意味で、これからは、大きな変革に繋がる公共投資を考えていく必要があると思っている。地下水の問題も、災害の課題の一つとして、ナショナル・プロジェクトとして位置づけることも可能である。

コーディネーター 橋爪紳也氏 大阪市立大学都市研究プラザ教授

- ・ 大阪は民、すなわち人々・民間が造ったということがプライドでもあるが、明治以来新淀川開削という、一大公共事業によってこの町の安全が確保され、我々の都市が繁栄してきたのも事実である。現在、我々は未来における“新淀川”を考える時期に来ているのではないか。

コメンテーター 石川路子氏 神戸大学大学院自然科学研究科 COE 研究員

- ・ 現在、都市間競争が激しくなりつつあり、どの都市も都心戦略、すなわち、これから都市がどうやって生き残っていくかを考えている。その大きな流れの中でシアトルも都心戦略を考えている。如何にして中央からお金を持ってくるかということは、換言すればその事業が国の事業として認められるかということである。シアトルにはマイクロソフトやボーイング社といった巨大企業があるが、彼らが単独で事業を主導しているのではなく、ダウタウンに集まっている小さな企業がこの事業を実現させているというのがこの事例の話である。
- ・ シアトルでは、ダウタウン西側のウォーターフロントに沿って高架道路が走っている。本プロジェクトはこの高架道路の更新にあたってこれを地下化しようというものである。事業区間は1.8km、総事業費は約5,000億円であり、1989年からフィージビリティ・スタディが開始された後、2009年の建設開始、2016年の完成を予定している。現在の高架道路の経過年数は52年と耐用年数を既に超過しており、耐震性にも乏しいことが指摘されていた。様々な問題を抱えながらも、昨年、地下化トンネル案が採択されている。地下化によって得られたオープンスペースには緑地帯を設けるな

ど、市民に開かれた場所となるよう計画されている。

- ・ かつて、ボストンでも同様の事業が行われたが、ボストンでの事業では当初の見積額の6倍の費用を要している。現在、シアトルでは、総事業費5,000億円を今後如何に調達するのかが課題となっている。その調達先の一つが連邦政府である。連邦政府からの資金を調達するには、如何に事業の実現可能性が高いか、さらにその重要性を国に訴える必要がある。そういう意味でも、シアトルでは住民とのコンセンサスが重要視されている。すなわち、パブリック・インボルブメントは、住民だけでなく、国に対して事業の重要性、実現可能性をアピールする手段の一つなのである。この手法は、日本でも参考になる仕組みだと思う。

#### **ゲストコメント【森ビル 磯井氏】**

- ・ 現在、都市は工業社会から知識集約社会へと変わりつつあるが、知識集約社会は工業社会とは違い、1位、2位、3位といった順番ではなく、1位に集中してしまう傾向が強いと考えている。語弊があるかもしれないが、都市計画に関して、ある意味突き抜けた計画をしないと魅力ある都市は作れない。昔の考え方では、セカンドプレースの都市はファーストプレースの都市の6~7割あればいいかという考え方であった。しかし、現在は、一等賞しか勝てないのである。キャナルシティを造るのだったら徹底したキャナルシティを造るというやり方がいいのではないか。

#### **ゲストコメント【三井不動産 中川氏】**

- ・ “ 社交都市 ” というキーワードをぜひ私たちも使わせて頂きたいと考えている。言葉としても非常に魅力的である。従来の考え方の順序を変えていくという考え方にも同感である。高速道路の件については、日本橋とシアトルのケースとは予算規模、工事予定区間などかなり類似している。パブリック・インボルブメントに対する課題もまったく一緒なので我々も注目しているところである。現在のまちづくりは、従来の公共事業の枠組みを変えていかないと実現できないという方向になりつつある。そういう意味でも、建設費だけを国費により賄い、用地費と用地補償費をいかに軽減できるか、が課題になる。そのためにはまちづくりと連動していくしかない。現在は、ダウンゾーニングを含めた具体的な方法論が議論されている。そういう意味でも、日本橋エリアはこれからのまちづくり手法を実現する一つのモデルケースであり、これを布石として、これからの首都高速更新事業のあり方が問われると思う。

#### **ゲストコメント【UR 都市機構 渡部氏】**

- ・ 阪大病院跡地でも土地を取得し、コンペを通じて民間による建設が行われている。実は、そこから福島駅の方まで歩くと、結構良い店もあり雰囲気のある街でもある。先ほどの Greater 中之島の話も賛成であるが、これとは別に福島駅の方により広がりをもたせるような試みも必要だと思う。簡単にはマップづくりからということになるだろうが、日本橋の事例のように「道づくり」を中心にしながら、より地道なところから中之島と福島との繋がりを強調していけばということを感じた。現在、御堂筋の淀屋橋地区で再開発事業を行っているが、その西側も淀屋橋ウエストと呼ばれ、オフィス街にレストランも登場し、お洒落な雰囲気になりつつある。今後店舗が入ると御堂筋沿いの雰囲気もさらに変わってくると思う。それと同様に阪大病院跡地も開発が進むにつれ、徐々に周辺の雰囲気は変わっていくと思う。そういう意味でも周辺に広がるようなちょっとしたきっかけを作ることが大切ではないかと思っている。

#### **ゲストコメント【京阪電気鉄道 木村氏】**

- ・ ポリセントリックのネットワークとして、中之島西部を中心として様々なエリアが提示されていた。中之島西部に新たな都心を、という考え方はありがたい話であるが、

この都心とは何なのか、都心のコンテンツがよくわからなかったところがある。また自分も使っているが、軸というのは何かを考える必要がある。御堂筋は見た目も軸であるし、経済的にも軸である。一方、商業地図的に大阪を見ると商業の活動軸が西にずれているのは事実である。これは、利便性の割には家賃が安いからである。それゆえ特色のある商業集積が起り、ある種自然発生的に出てきたものが何となく繋がっているのである。ハード面として公共事業を引っ張ってきて軸を造るということは、次の関西のプロジェクトとしてあればと思うが、ソフトの仕掛けで軸をずらすことが考えられないかと思っている。

#### **オブザーバーコメント【日本政策投資銀行 池田氏】**

- ・ 今日とは長期的な話を伺ったわけであるが、私のように単年度の設備投資額を調査している者にとってはスパンが長いというのが正直な印象である。昨日、本年度の設備投資動向調査の記者発表をした。その中では、不動産産業も伸びており、関西では設備投資も活発であり、今は復活から飛躍のステージに来ているのではないかと思っている。しかし一方で、元気にはなったが、不動産投資をみてもそれぞれ会社の独自の判断でやっているだけで、全体の都市としてどういう形に繋がっていくのかが見えてこない。長期的に考えるのであれば個別の投資だけでは将来的な美しい絵は描けない。都市計画が国家的プロジェクトであるなど、都市の大きな流れを作らないと長期的な絵は描けないと思う。

以 上

## 資料2

## Greater Nakanoshima 将来年表

2006 (H18) 年	江之子島・大阪府産業技術総合研究所跡地再開発コンペ (大阪府立現代美術センター移転)
2007 (H19) 年	デザインアイデアコンペ「都市の魅力をつくる - 中之島の将来を考える - 」(日本建築協会・大阪ロータリークラブ共催)
2008 (H20) 年	市立扇町高校転出 (市立此花総合高校と統合)
	「水都・OSAKA プロジェクト」(福島1丁目(阪大病院跡地)複合施設)まちびらき。朝日放送新社屋、1,200人収容可能な多目的ホールやスーパーマーケットなどが入居する商業施設、50階建て超高層高級分譲・賃貸マンションなどで構成。他にスーパー堤防。 中之島線開通
2009 (H21) 年	阪神西大阪線の西九条～難波間延伸による阪神電気鉄道と近畿日本鉄道相互乗り入れ開業
	八軒家浜および周辺地区の再生
	美しい「水の都・大阪」の実現に向け2009年シンボルイベント開催・・・ 「光と水のアート」「花と緑いっぱいのおおさか(桜の会・平成の通り抜け事業など)」「川遊び・水辺のにぎわい」
2011 (H23) 年	大阪駅北地区一部まちびらき
	大阪駅改良・新北ビル開業
時期未定	地下鉄なにわ筋線計画
	市立近代美術館新築計画

(出所：新聞記事による)

2005 - 6 (平成17 - 18) 年度  
 (財)関西社会経済研究所  
 KANSAI TOMORROW 会 都市創生部会

1. 研究会メンバー

担当	氏名	所属	役職(ゲストは招聘時)
主査	跡田 直澄	慶應義塾大学商学部	教授
委員	橋爪 紳也	大阪市立大学都市研究プラザ	教授
	嘉名 光市	大阪市立大学大学院工学研究科	助教授
	石川 路子	神戸大学大学院自然科学研究科	COE 研究員
オブザーバー	池田 良直	日本政策投資銀行企画調査課	課長
	北野 剛人	関西電力(株)地域共生・広報室 都市再生プロジェクトチーム	チーフマネジャー 部長
	西口 泰	関西電力(株)地域共生・広報室 都市再生プロジェクトチーム	リーダー
	仲川 洋子	関西経済連合会	都市・文化グループ長
	日高 明子	関西経済連合会	都市・文化グループ次長
ゲスト講師	母倉 修	(株)ジェイコム(JTBグループ)ビジ ターズインダストリー研究所	主席主任研究員
	小関 道幸	朝日放送(株)新社屋建設本部事務局	局次長
	森本 啓	一本松海運(株)	営業部部长
公開研究会	磯井純充	森ビル(株)	取締役広報室長
ゲスト講師	中川俊広	三井不動産(株)	日本橋街づくり推進部 長
	渡部久仁雄	(独)都市再生機構西日本支社	業務ユニット総括リ ーダー
	木村純夫	京阪電気鉄道(株)	都市開発部長
事務局	宮原 孝信 美谷 寛 矢田 隆浩	(財)関西社会経済研究所	次長 総括調査役 調査役

## 2. 研究会開催記録

2005. 6~7 事前調査。「中之島芸能センター構想1975年」、「都市再生緊急整備計画」、中之島まちみらい協議会へのヒアリング、関西経済連合会・関西経済同友会の過去の提言など。
2005. 8. 19(金)第1回 キックオフ会議  
30年後、大阪駅北地区以降、Greater 中之島エリアの将来構想
2005. 9. 10(土)“なにわ探検クルーズ”(一本松海運運行)による河川から見る都心の現状視察
2005. 9. 22(木)第2回 橋爪委員のプレゼンテーション  
絵葉書に見る中之島の歴史、Greater 中之島の範囲
2005. 11. 22(火)第3回 中之島まちみらい協議会事務局による「大阪中之島の都市ビジョン(案)」の説明並びに嘉名委員のプレゼンテーション。  
パリ・ロンドンにおける河岸の再開発の事例
2005. 12. 22(木)第4回 ゲスト講師からの提言。  
㈱ジェイコム ビジターズインダストリー研究所主席主任研究員母倉様からの「ツーリズムからみた中之島とその周辺」
2006. 1. 26(木)第5回 朝日放送㈱小関様からの「朝日放送新社屋の概要」とカルチャーフロント構想の提言
2006. 2. 24(金)第6回 一本松海運㈱森本様による「なにわ探検クルーズ」運行からみる河川利用の問題点と活用案、ならびに石川委員からの「アメリカ・シアトル市における高速道路更新事業の視察報告」
2006. 3. 27(月)大阪府企画調整部企画室への江之子島跡地に関するヒアリング
2006. 3. 28(火)第7回 提言内容の協議
2006. 4. 14(金)第8回 嘉名委員からの提言「Greater 中之島構想案その1」の協議、並びにオブザーバー西口様からの韓国ソウル市清溪川復元視察報告
2006. 4. 25(火)第9回 嘉名委員からの改定提言その2の協議
2006. 4. 28(金)大阪市計画調整局計画部都市計画課への中之島周辺の都市開発に関するヒアリングと意見交換
2006. 5. 15(月)第10回 成果報告の内容と公表の仕方についての協議
2006. 5. 30(火)第11回 公開の研究会の開催についての協議
2006. 7. 6(木)第12回 公開研究会での成果報告内容の協議  
コンセプトは「社交都市 大阪」
2006. 8. 3(木)第13回 公開研究会開催  
研究会中間成果報告「社交都市 大阪」、ゲストからの事例報告 六本木ヒルズ 日本橋再開発 大阪駅北地区再開発 中之島新線開発、並びにシンポジウム
2006. 8. 29(火)第14回 研究成果報告書の構成案検討(1)  
分担執筆作業
2006. 9. 25(月)第15回 研究成果報告書の内容吟味(2)
2006. 10. 24(火)第16回 研究成果報告書の内容吟味(3)
2006. 11. 30(木)第17回 研究成果報告書の内容吟味(4)
2006. 12. 26(火)研究成果報告書完成

社交都心

— 21世紀版大阪の“都心の磁石” —

---

発行日 2006年(平成18年)12月  
発行所 〒530-6691  
大阪市北区中之島6丁目2番27号  
中之島センタービルディング29階  
財団法人 関西社会経済研究所  
Kansai Institute for Social and Economic Research( **KISER** )  
TEL (06) 6441-5750(代)  
FAX (06) 6441-5760  
電子メール kiser@kiser.or.jp  
URL <http://www.kiser.or.jp>  
発行者 武田 壽夫

---

I S B N 4 - 8 7 7 6 9 - 6 2 8 - 8