2023 都市環境デザインフォーラム関西

UMEDA 未来図

梅田の未来（UMEDA未来図）を探ります

大阪の縁辺であった梅田は、19 世紀後半の鉄道建設以降、常に時代の先端を吸収しながら急激に変化・成長し、西日本最大の繁華街となりました。現在も、「うめきた」に代表される都市開発、エリアマネジメントの実施など、常に新しい取り組みを行い変化し続けています。その歴史を概観し、現在進行中の取り組みに触れつつ、産官民の対話を通じて梅田の未来（UMEDA 未来図）を探ります。

［日時］ **2023.5/20 土** 14:00～17:00

［会場］ **関西大学梅田キャンパス KANDAI Me RISE ホール +Zoom 会場（オンライン）**

［主催］ **都市環境デザイン会議（JUDI）関西ブロック**

2023JUDI フォーラム関西実行委員；福田知弘、岡絵理子、岡本壮平、加茂みどり、岸田文夫、小西久美子、篠原祥、清水勝民、武田重昭、鳴海邦碩、藤川敏行、前田裕資、山室浩一、若本和仁

［共催］ **関西大学環境都市工学部**

2023 都市環境デザインフォーラム関西

UMEDA 未来図

［プログラム1］ 講演

開会・趣旨説明

●福田 知弘 /JUDI 関西ブロック幹事・大阪大学准教授

これまでの梅田を振り返る

●小西 久美子 /JUDI・大阪ガスネットワーク(株) エネルギー・文化研究所

大阪・梅田のまちづくり ―都市再生を中心に―

●西江 誠 氏 / 大阪市 計画調整局 開発調整部長

1994 年大阪大学工学部卒業、大阪市に奉職。2015 年より都市計画局企画振興部うめきた企画担当課長としてうめきた 2 期に関するまちづくり等の企画に携わる。2018 年から都市計画局計画部都市計画課長、2020 年都市計画局開発調整部夢洲・咲洲地区開発担当部長、2021 年都市計画局計画部交通政策室長を経て 2022 年 4 月より現職。

世界と関西をつなぐ「国際交流拠点」UMEDA へ

●高岸 実良 氏 / 阪急阪神不動産(株) 執行役員 都市マネジメント事業部長

1991 年京都大学大学院工学研究科修了、阪急電鉄(株)入社。阪急西宮ガーデンズ、グランフロント大阪など阪急沿線における大規模都市開発プロジェクトに携わる。2014 年、起業支援施設 GVH#5 を開設。2018 年より阪急阪神ホールディングス(株)の不動産中核会社として新たに発足した阪急阪神不動産㈱都市マネジメント事業部長に就任。梅田地区のまちづくり、起業支援及びオープンイノベーション推進等の業務に携わる。2023 年 4 月より阪急電鉄(株)沿線まちづくり推進部長を兼務。

THE OSAKA STATION 大阪駅の歴史と未来

●塚本 大輔 氏 / 西日本旅客鉄道(株) 地域まちづくり本部 交通まちづくり戦略部担当部長

1989 年京都大学工学部卒業。1991 年京都大学大学院工学研究科修了、西日本旅客鉄道㈱入社。建設部門では、鉄道駅、駅ビルの計画、施工管理業務に携わる。経営戦略部門では、地方路線の輸送改善に携わると共に、現地にて、北陸新幹線(金沢延伸)の開業に携わる。鉄道部門で鉄道投資の所管部長を務めたのち、現職に就任。大阪の他、京都、三ノ宮、広島、京橋、新大阪等、主要拠点のまちづくりに携わる。
(一社)大阪梅田エリアマネジメント理事、(一社)梅田1丁目エリアマネジメント理事。

［プログラム2］ パネルディスカッション「UMEDA 未来図を語る」

パネラー

●三島 保 氏
/ 梅田東連合自治会長

梅田東地域に根ざし、三代 140 年に渡りまちを見守ってきた喜寿の元気なおじさん。うめきた開発以前から行政や地域内の事業所、学校等と連携して、車と歩行者の共存、地域の歴史資源の発掘、回遊魅力のあるまちづくりなど、既成市街地とコミュニティの活性化に取り組んできている。芝田 1 丁目振興町会会長、北区地域活性化事業推進センター代表、ウメシバまちづくり協議会会長、大阪市北区商店会総連合副会長、芝田商店会会長などを兼任。

［パネルディスカッション話題提供］ 梅田の未来

●島本 健太 氏
/ 独立行政法人 都市再生機構 西日本支社 都市再生業務部担当部長

1990 年大阪府立大学卒業後、民間企業(建設会社)に入社、設計部門に所属。1996 年ハーバード大学デザイン大学院修了。1999 年より京都造形芸術大学非常勤講師。2002 年 UR 都市機構に入社、都市再生部門にてうめきた地区を担当。関西経済連合会出向や新規事業企画担当の後、東日本都市再生本部（東京都心事業企画）へ。2014 年より西日本支社まちづくり支援課長として、姫路、和歌山、広島、鳥取など地方都市再生に従事。2017 年からうめきた都市再生事務所長。

●西江 誠 氏 / 大阪市 計画調整局　●高岸 実良 氏 / 阪急阪神不動産(株)　●塚本 大輔 氏 / 西日本旅客鉄道(株)

ファシリテーター

●岡 絵理子 /JUDI・関西大学教授

目次

1.　開会・趣旨説明　福田 知弘　1-　1

2.　［プログラム 1］　講演
これまでの梅田を振り返る　小西 久美子　2-　1
大阪梅田のまちづくり - 都市再生を中心に -　西江 誠　2-　7
世界と関西をつなぐ「国際交流拠点」UMEDA へ　高岸 実良　2-　12
THE OSAKA STATION 大阪駅の歴史と未来　塚本 大輔　2-　17

3.　［プログラム 2］　パネルディスカッション　「UMEDA 未来図を語る」
話題提供：梅田の未来　島本 健太　3-　1
パネルディスカッション　「UMEDA 未来図を語る」　3-　8
パネリスト　三島 保　梅田東連合自治会長
島本 健太　独立行政法人 都市再生機構 西日本支社 都市再生業務部担当部長
西江 誠　大阪市 計画調整局 開発調整部長
高岸 実良　阪急阪神不動産（株）執行役員 都市マネジメント事業部長
塚本 大輔　西日本旅客鉄道（株）地域まちづくり本部 交通まちづくり戦略部担当部長
ファシリテーター　岡 絵理子　関西大学教授

＊司会　岸田 文夫

1.　開会・趣旨説明

福田 知弘（JUDI 関西ブロック幹事）

皆さん、こんにちは。都市環境デザイン会議・関西ブロックのブロック幹事を務めております、福田と申します。本日のフォーラムに、多数お集まりいただきありがとうございます。

まず都市環境デザイン会議、JUDI について紹介いたします。1991 年 5 月に結成された学術研究組織、いわゆる学会です。学会と聞くと、大学の研究者を想像されるかもしれませんが、JUDI には研究者のみならず、実務者が多数、所属しています。また、関西だけではなく全国に 10 のブロックがあり、各ブロックの活動や、全国で集まっての活動を行っています。都市デザインや街づくりに関わる多様なジャンルのメンバーが活動しています。われわれ関西ブロックでは、月に一度のペースでセミナーを開催するとともに、毎年、この時期にセミナーよりも規模が非常に大きいフォーラムを開催しています。

先日、ようやく新型コロナウイルスが 2 類から 5 類となりましたが、前向きに考えますと過去 3 年でオンラインでのフォーラム運営にも慣れてきて、昨年からは対面とオンラインを併用しております。

きょうのテーマは UMEDA 未来図です。この会場も KANDAI Me RISE と呼ばれており、たまたまテーマと会場名がかぶったのですが、とにかく梅田の昔、これまで、それから今起こっていること、ご存じのように、うめきた 2 期、JR 大阪駅ですとか、いろいろと目に見えて変わってきている所があります。そういった今と、それを踏まえてこれからの未来、いわゆる UMEDA 未来図を、産官民の対話を通じて共有していこう、考えていこう、そういう場にしたいと考えています。

フライヤーにも書きましたが、私のあいさつの後、趣旨説明を兼ねて JUDI のメンバーで大阪ガスネットワーク　エネルギー・文化研究所　小西さんの『梅田のこれまでを振り返る』から始めます。その後、大阪市　西江様、阪急阪神不動産　高岸様、西日本旅客鉄道　塚本様からご講演を賜ります。休憩後は、パネルディスカッションとなり、最初に都市再生機構　島本様から話題提供していただき、その後、梅田東連合自治会長　三島様にも入っていただき、岡先生のファシリテートの下、進めて行きたいと思っています。

少し長丁場になるかもしれませんが、皆さん、ぜひいろいろと共有していただければと思います。以上、私のあいさつとさせていただきます。どうもありがとうございました。

2.　講演

2-1 「これまでの梅田を振り返る」

小西 久美子（大阪ガスネットワーク㈱ エネルギー・文化研究所）

初めまして。JUDI の会員で、大阪ガスネットワーク株式会社、エネルギー・文化研究所の小西と申します。よろしくお願いいたします。

私からは、これまでの梅田の簡単な振り返りをご説明したいと思います。まず、今回お話しする梅田の範囲です。Fig.02 は、梅田地区エリアマネジメント実践連絡会のホームページに出ているマップですけれども、これとほぼ同じで、大阪駅周辺、ダイヤモンド地区と呼ばれる大阪駅南エリア、阪急梅田駅周辺と茶屋町、西梅田、そしてうめきたを範囲としております。ターミナルデパートと地下街についても触れたいと思っています。どこを説明しているかにつきましては、右のタブで示しておりますので、ご参照ください。ちなみに、今いる KANDAI Me RISE は、マークのある所になります。

Fig.03 は明治 5 年の大阪図になります。大阪駅の建設予定地に梅田停車場七年五月の文字が見えます。当初は中之島に建設予定だったものが、地元の反対もあって、市街地としては北の外れに当たる曽根崎村が選ばれたということです。沼を埋めた埋め立て地なので、埋めた、そこから梅田となったというのが、地名の由来といわれています。

Fig.04 上段が初代の大阪駅の写真になります。開業は今から 149 年前の 1874 年、明治 7 年 5 月。場所は旧大阪中央郵便局辺りになりますが、当時は一面、田んぼや畑で、人家もなく、広い敷地にホームと駅舎があるだけでした。駅舎自体は赤れんが造り 2 階建ての洋館で、近世フランス式ゴシック風建築様式と呼ばれるものとのことです。その後、東海道線が全線開通し利用客が増大したために、1901 年、明治 34 年 7 月に、ほぼ現在と同じ位置に 2 代目の大阪駅が開業しました。石張りれんが造りで東西に長く、正面中央の広間部分だけが 2 階建てになっており、吹き抜けで、正面玄関に車寄せも設けられていました。建築的に非常に素晴らしく、日銀の大阪支店、泉布観と共に、大阪の 3 名所と呼ばれていたそうです。

Fig.01

Fig.02

Fig.03

Fig.04

そして、1906 年に阪神電気鉄道が出入橋～梅田間の営業を開始します。Fig.05 上段の写真は 1914 年頃の梅田駅です。1908 年に大阪市電の梅田停留所が開業し、1910 年、明治 43 年に、阪急電鉄の前身である箕面有馬電気軌道の梅田～宝塚間が営業を開始して、大阪駅のターミナル化の基盤が出来上がっていきました。

Fig.06 は 1912 年の大阪市街全図で、梅田新道の拡幅と並行する形で、市電のために 12 間幅の東西幹線道路が敷設されました。この東西幹線道路が現在の曽根崎通、国道 1 号、2 号になります。見ていただくと分かるように、現在の大阪駅前地区の輪郭みたいなものがこの時代に出来上がっていきました。大阪の玄関口にふさわしい駅前空間をつくっていきたいという構想は、1919 年の大阪市区改正設計の頃から始まっており、Fig.07 がそのときの計画図になります。阪急の梅田駅（Fig.08）では、1929 年に地上 8 階、地下 2 階の梅田阪急ビルが竣工します。この 2 階から 6 階が鉄道会社直営の阪急百貨店となっており、世界初のターミナルデパートとなります。どこよりも良い品をどこよりも安くをモットーに、食堂中心の大衆向けの百貨店だったということです。Fig.08 右上が食堂の風景の写真です。1 階には駅のコンコースが設置されて、注目を浴びたということです。その 2 年後の 1931 年には、もう 2 期の増築工事が竣工していて、このときに駅のコンコースに伊藤忠太デザインのアーチ型の天井装飾が登場しました。このターミナルデパートの誕生によって、駅が単なる乗降のためだけの場所ではなく、にぎわいや滞留を生む場所となっていきました。

その頃の大阪駅前の写真が Fig.09 上段になります。1901 年に完成した梅田新道があり、駅前の密集地区との様子が対照的です。近代都市の玄関口として大阪駅を考えたときに、機能的にも、美観的にも少し立ち遅れていたのかなというような状況でした。

そこで、駅前全体として整理改善する計画が協議され、1928 年に大阪駅付近都市計画事業が決定します。その後、昭和 9 年、1934 年に計画変更し、1935 年に事業着手をしています。Fig.09 左下が昭和 9 年の変更のときの図で、大阪駅前土地区画整理事業で北側の建築敷地を造成し、大阪駅付近都市計

Fig.05

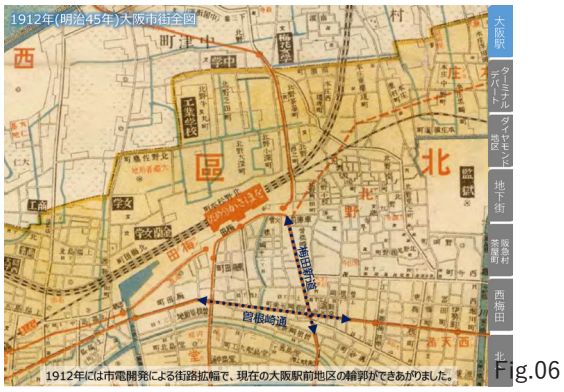


Fig.06

Fig.07

Fig.08

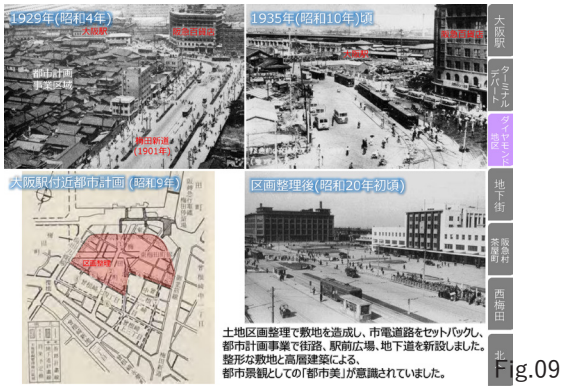


Fig.09

画事業で市電の道路を大きく南にセットバックさせながら、街路や地下道、駅前広場が整備されました。整形な敷地と高層建築による都市景観としての都市美を意識されていた計画になっています。

しかし、北側の区画整理と、街路、地下道、広場の整備が完成したところで、第 2 次世界大戦の影響により事業は中断してしまいます。大阪駅前第 2 土地区画整理事業という計画もありましたが、その計画地は戦後、闇市のようなものが作られて、バラックなど、木造建築が密集し、構想されていた都市美とは全く異なる光景が出現しました（Fig.10）。ただ、1950 年代にもなると、たくましく復興を迎え、戦前に区画整理が行われたエリアの北側の所では、第一生命ビルの建設を皮切りに、次第に高層建築が建設され始めるようになります。Fig.10 右下は 1962 年の写真ですけれども、多くの建築物が建ち上がっていく様子が分かると思います。

そのうちの一つが梅田阪神ビル（Fig.11）で、1 期の竣工と阪神百貨店の開業が 1957 年にありました。翌年に全館竣工し、さらに 6 年後には西側にも造築が完成して、大阪神ビルという名前に改称されていきました。それにより、梅田には阪神百貨店と阪急百貨店と言う二つの百貨店と、国鉄、阪急、阪神、市営地下鉄、大阪市電、市バスのバスターミナルが集まって、1950 年代～ 1960 年代の梅田は大変な混雑ぶりになっていました。そこで、交通対策、人と自動車の立体分離のために、地下鉄と地下街の計画整備が始まっていきます。

最初にできたのが、梅田地下センター、通称うめちか、現在のホワイティうめだです。地下鉄、百貨店、新しくできた富国生命ビルかへもつながる地下街になっていました。Fig.12 は工事中の様子で、1963 年に 1 期開業ですが、初日は 100 万人の人が押し寄せたということで、大盛況だったようです。1964 年に村野藤吾デザインの吸気塔が完成し、1970 年の 2 期竣工では泉の広場が登場しました。

次に、地下鉄です（Fig.13）。御堂筋の梅田駅は 1933 年に既にあり、新しく 1965 年に四つ橋線の西梅田駅、1967 年には谷町線の東梅田駅が整備されました。それに伴って、大阪市電の大阪駅前停留所については、1966 年に廃止されることになりました。

同じ時期に、国鉄の大阪駅と阪急・阪神前をつな

戦後、バラックなどの木造建築が密集し、都市美とは全く異なる光景が出現しました。
1950年代になると、エリアの北側には次第にビルが建設され始めました。

阪神百貨店開業の翌年には梅田阪神ビルも全館完成し、全館百貨店として営業を開始しました。
6年後、西日本最大のビルとして完成した大阪神ビルの床面積の3分の2が阪神百貨店でした。
国鉄大阪駅、阪急、阪神、市営地下鉄の梅田駅、大阪市電の停留所、市バスのターミナル、
そして阪急、阪神2つの百貨店が集まる梅田界隈は大混雑でした。
交通対策、人と自動車の立体分離のため、地下鉄と地下街の計画・整備が始まりました。

御堂筋線、谷町線、阪神百貨店、阪急百貨店、大阪富国生命ビルを直結する地下街が出現しました。

地下鉄四つ橋線 西梅田駅(1965年)、谷町線 東梅田駅(1967年)が開業しました。
大阪市電 大阪駅前停留所は1966年に廃止されました。

国鉄大阪駅と阪急・阪神前をつなぐ「梅田新歩道橋」を松下幸之助が寄贈し、
梅田の町は、地下、地上、空中と3つの道を手に入れました。
しかし、地下街の人の流れは突出していました。

Fig.10
Fig.11
Fig.12
Fig.13
Fig.14

ぐ梅田新歩道橋が、松下幸之助により寄贈されました。これによって、梅田は地下、地上、空中、三つの道を手に入れたことになりますが、やはり梅田は地下街の人の流れが突出していて、1966 年にはドージマ地下街、通称ドーチカが開業しています。Fig.14 は、開業の日に地元の小学生が通り初めをしたときの写真になります。

その頃、阪急梅田駅は国鉄高架線と百貨店に囲まれた場所にあって、乗降客数が増加してきたことに伴って、国鉄の北側に拡張移転することになりました。Fig.15 左上がその移設のときの南から見た写真です。ちょっと見にくいですが、ここが国鉄の高架で、阪急百貨店があって、その間に旧駅があり、新しい駅を北側に移すというものになります。Fig.15 右上が移設後の駅を北から見た写真です。旧梅田駅の面影は、以前の阪急百貨店前のコンコースに残っていました。このとき、移転によって他社鉄道との乗り継ぎが不便になるということで、ムービングウォーク、動く歩道が設置されたとのことです。駅の移設完了と同時に、駅の下には川のある地下街、阪急三番街がオープンしました。駅下に集客力のある斬新な商業施設を設けるため、地下空間に水を導くというアイデアが取り入れられました。この阪急三番街の登場は、地下街が単なる通路から、人の集う広場へイメージを変えるきっかけになったといえると思います。

そして、地上では 1971 年に阪急ファイブビルができ、1972 年には阪急ターミナルビル、阪急 17 番街、1977 年には阪急グランドビル、32 番街が竣工し、1980 年には阪急航空ビルと、梅田東宝会館の跡地にナビオ阪急が建設されました。これらのビルは地下街とも接続していて、地下から地上にかけて大商業空間が形成されました。Fig16 は 1980 年の頃の梅田阪急ビルの周辺の写真になります。

一方、大阪駅前の都市計画事業は、戦後、停滞していましたが、1961 年に大阪駅前市街地改造事業という新しい事業として再開することになりました。Fig.17 上段は当初のパースと計画図になります。建物配置を計画図の矢印方向から見たパースですが、この当初案では、類型の反復という美学を重視して、スーパーブロック方式の施設配置になっています。建物形態の統一を強調したようなデザインになって

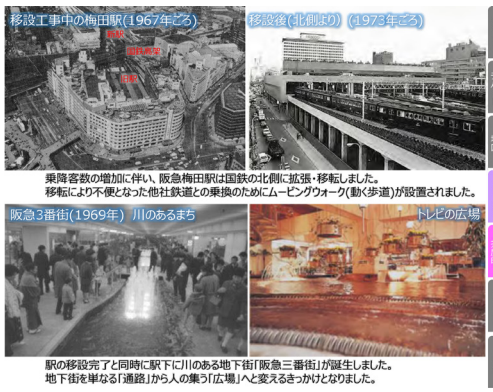


Fig.15

Fig.16

Fig.17

Fig.18

Fig.19

います。さまざまな課題を解決しながら、1965 年にようやく駅前第一ビルが着工し、その 5 年後の 1970 年に竣工を迎えます。これが駅前第一ビルです。この頃には、別途、隣接地の地下街と結ぶ計画の検討も始まってきたということになります。

その後も計画変更を重ねながら、1981 年に第 4 ビルが竣工し、20 年以上の年月をかけて、ようやく駅前市街地改造事業が完成します。Fig18 は 1983 年頃の写真になりますが、1 ビル、2 ビル、3 ビル、4 ビル、社会情勢や周辺環境の変化などもあり、当初の統一的なデザインはなくなっています。しかし、4 棟の形状や高さは異なっていても、低層部の軒線に連続性を持たせる、ポルティコを設ける、あるいは 3 階に公開空地を設ける、セットバックした空間を取り入れる、ビルの中に噴水広場を設けるといったようなことで、公共的な空間を積極的にビル内に取り込んで、憩いをもたらす空間的工夫がなされています。こちらのビルも、周辺の建物や駅と地下街で接続しています。

地上に目を向けますと、阪急梅田駅が北側に移転した頃から、阪急の高架沿いに路面型の店舗や施設が整備されていきました（Fig.19）。阪急古書のまち、かっぱ横丁の開業が 1975 年になります。日本唯一の通路水族館、かわいい水族館、今はもう閉まってしまいましたが、こちらは 1984 年にできました。1985 年に北野阪急ビルが竣工し、ホテルやフィットネス、飲食店を中心とした D・D ハウスが開業します。三番街からにじみ出す形で、地上に新たなにぎわいや歩行者空間が生まれていったといえると思います。

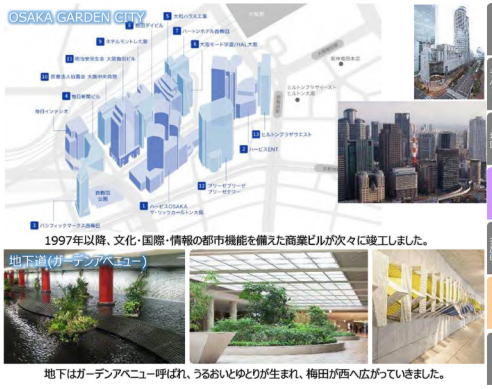
そして、にぎわいはさらに北へと伸びていきます。茶屋町地区（Fig.20）は、人口や産業が流出した時期もありましたが、平成に入った頃から開発機運が高まり、1990 年には毎日放送社屋や梅田ロフトが開業しました。1992 年には、劇場、ホテルを備えたちゃやまちアプローズが竣工して、これによって一気に繁華街化に拍車がかかりました。茶屋町ではありませんが、1992 年に阪急本社ビルも北側に移転し、北への流れが生まれています。

2000 年代に入ると、市街地再開発事業や跡地開発などで、商業、業務、学校、住宅などの複合用途での開発が進んでいきます（Fig.21）。North

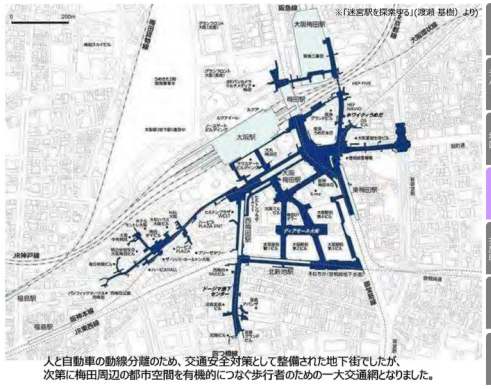
茶屋町地区では、1969年の新御堂筋開通により、人口や産業の流出がありましたが、
平成に入ったころから開発機運が高まり、一気に繁華街化が進みました。
Fig.20

市街地再開発事業などで、商業、業務、学校、住宅など複合用途での開発が進んでいます。
低層部に路面型の店舗を配置するなど快適な歩行者空間の創造が図られています。
Fig.21

明治時代にひかれた水路は、1967年に埋め立てが完了しました。
国鉄貨物ヤード跡地を土地区画整理事業と再開発地区計画で基盤整備を行いました。
中央には22メートル街路が整備されました。
Fig.22



1997年以降、文化・国際・情報の都市機能を備えた商業ビルが次々に竣工しました。
地下はガーデンアベニュー呼ばれ、うるおいとゆとりが生まれ、梅田が西へ広がっていきました。
Fig.23



人と自動車の動線分離のため、交通安全対策として整備された地下街でしたが、
次第に梅田周辺の都市空間を有機的につなぐ歩行者のための一大交通網となりました。
Fig.24

UmedaNU 茶屋町が 2005 年に開業し、2011 年に NU 茶屋町プラスが開業すると、低層部には路面型の店舗が配置されて、快適な歩行者空間がつくられていきました。1989 年に閉校になってしまった梅田東小学校の跡地は、大阪工業大学の梅田キャンパスとして新しく生まれ変わっています。

一方、梅田の西側です。Fig.22 上段の左側、こちらが 1958 年の西梅田の写真になります。明治時代に水運のために引かれた水路がまだ残っています。阪神高速の建設に伴い、1967 年に埋め立てが完了します。そして、1979 年に国鉄の貨物ヤードの跡地の土地利用計画策定を当時の国鉄総裁が大阪市長に依頼したことがきっかけで、開発がスタートします。区画整理事業と再開発地区計画で基盤整備を行って、区域内の中央には幅員 22 メートルの道路が設置されました。沿道に建つ建築物を壁面後退させ、それと併せてプロムナード空間が創出されています。左が区画整理前の様子で、右が区画整理後の様子になります。

Fig.23 のオオサカガーデンシティの愛称で呼ばれる地区は、1997 年以降にハービス OSAKA やリッツ・カールトン、ヒルトンプラザウエストに代表される、文化・国際・情報の都市機能を備えた商業ビルが次々に竣工していきます。建物は地下の歩行者通路、ガーデンアベニューと接続しています。このガーデンアベニューは地下ですが、滝や池、緑豊かな庭園広場、壁面へのアート作品の設置など、潤いとゆとりが生まれる空間となっています。この開発によって、梅田が西に広がっていったといえます。

現在の地下街マップです（Fig.24）。当初、人と自動車の動線分離、交通安全対策のために整備された地下街でしたが、次第に梅田周辺の都市空間を有機的につなぐ、歩行者のための一大交通網となりました。

最後に大阪駅に戻りますと、1979 年に 4 代目大阪駅が開業して、その 4 年後には百貨店を含む商業施設やホテルも完成し、総合ターミナルビルとしての役割を担っていきました。高架下にショッピングモールができるなど、駅と駅構内の利便性や商業的魅力は非常に高いのですが、大阪駅自体が若干、南と北の分断要素になっていた感はあったかもしれません。そして、2011 年に 5 代目大阪駅が開業すると、南北連絡橋が設置されたことにより、南から北、北から南へのアクセスが格段に良くなりました。2013 年に開業したグランフロントはもちろんですし、2017 年にはヨドバシ梅田とも広場を経由してデッキでつながり、上階部分での回遊性が生まれたと思います。

梅田の振り返りは以上です。梅田におけるにぎわいの重心の移動のイメージを示したものが Fig.26 になります。ターミナルデパートの阪急から東、北へ広がり、阪神百貨店、ダイヤモンド地区から西へ広がり、そして大阪駅を通って北へと広がっていくというイメージです。今後、地上レベルでどういった回遊性が生まれ、にぎわいが広がっていくのかを楽しみにしております。

私からのご説明は以上になります。ありがとうございました。

Fig.25

Fig.26

(主な参考資料)

・梅田東アーカイブ地域史
・大阪駅前市街地改造事業誌
・北区史
・堂島千四百年の歴史
・交通局100年史
・阪急電車駅めぐり
・大阪駅進化論
・迷宮駅を探索する
・大阪市今昔写真集
・目で見る大阪市の100年
・写真で見る大阪市100年

・阪急阪神百貨店の歩み(株式会社阪急阪神百貨店HP)
・地下街の歴史(大阪地下街株式会社HP)
・西梅田地区開発協議会(OSAKA GARDEN CITY HP)
・Walkable UMEDA構想(梅田地区エリアマネジメント実践連絡会 HP)
・大阪市立図書館デジタルアーカイブ
・国際日本文化研究センターデーターベース

Fig.27

2-2 「大阪梅田のまちづくり - 都市再生を中心に -」

西江 誠（大阪市 計画調整局 開発調整部長）

皆さま、どうもこんにちは。大阪市役所の西江でございます。きょうはこのような機会をいただき、本当にありがとうございます。何をお話ししたらいいのかだいぶ悩みましたが、UMEDA 未来図というフォーラムのタイトルでございますので、梅田で今後予定されているプロジェクトについて、うめきた 2 期の開発をメインに、いくつかご紹介したいと思っております。

Fig.01 は、ちょっと珍しいアングルだと思いますが、梅田を西から東へ望んだ航空写真です。少し前の写真で、きょうもうめきたを見てきましたが、だいぶ建物が建ち上がってきていて、随分、風景が変わってきていると感じました。また、きょう、歩いてみて実感しましたが、かなり人のにぎわいが戻ってきていると感じました。外国人観光客の方もたくさん見受けられ、にぎわいが戻ってきていると実感したところでございます。ちなみに、KANDAI Me RISE はここです。この通りが工業学校表通線という通りになります。

大阪駅周辺地域の開発状況の一覧（Fig.02）を見ていただいていますが、2002 年、平成 14 年に都市再生特別措置法が施行され、都市計画の中に都市再生特別地区が指定できるようになりました。これを活用して、数多くのプロジェクトが大阪梅田地区周辺でも行われてきました。星印が付いているところが都市再生特別地区を使って実施したプロジェクトになります。本日はスライド右側のプロジェクト、今後行われる、あるいは今行われているプロジェクトを少しご紹介させていただきます。

まず、大阪駅の西側です（Fig.03）。5 月 16 日に JR さんなどのプレスリリースで、この大阪駅西高架エリア開発のビルの名称がイノゲート大阪となることが公表されました。左上のうめきた側から南を向いたときの写真にあるビルです。そのビルを含む大阪駅の高架エリアの開発と、旧大阪中央郵便局を含む大阪駅西地区の開発が、現在、進められております。この大阪駅西地区、JP タワー大阪という名称に決まりました。こちらは皆さんご存じと思いますが、本当に長い間ご苦労されてきたプロジェクトでして、最初に都市計画したのが 2008 年、平成 20 年になります。ちょうどその頃リーマンショックがあり、そのあおりでいったんプロジェクトが止まってしまい、その後、2020 年、令和 2 年に現在のプランに都市計画変更がなされました。最初の都市計画決定から数えて 16 年後の来年 7 月にいよいよグランドオープンする予定であるとお聞きをしているプロジェクトです。

目玉となる施設の一つに劇場があります。約 1200 席のもので、以前、大阪ビジネスパークでシアター BRAVA! という劇場を運営されていた MBS グルー

Fig.01

Fig.02

Fig.03

プさんの運営が決まっています。名称も Sky シアター MBS になるということで、非常に楽しみなプロジェクトになっております。藤原竜也さんがこけら落とし公演をされることも、決まっているようです。こうした劇場のような施設、文化施設などの建設を応援するのも、都市再生の一つの大きな目的です。

旧大阪中央郵便局については外壁の一部を保存して、曳家工法で 90 度回して新しい建物のアトリウムに取り込んで活用されています。古い建物を新しい建物と一緒にしようとすると、階高が違うなどで、大変ご苦労されるのではないかなと想像しますが、出来上がりが非常に楽しみでございます。このアトリウムを北へ抜けると、先ほどの大阪駅西高架エリアの開発の下、大阪駅の中を通って、イノゲート大阪まで抜けられる地上の動線が確保されるプロジェクトになっております。二つの異なるプロジェクトで、一つの連続した動線を確保しようとされているプロジェクトです。もう少し言えば、この高架下に新しい大阪駅の西口ができて JR に乗れるという話を、後で塚本さんがされるのではないかなと思います。

それから、大阪マルビルについても建て替えが計画されています。どのような計画になるかは明らかになっておりませんが、建物を解体し、万博期間中はバスターミナルとして活用した後に、新しい建物が建てられる予定とお聞きしております。

ちょっと場所を変えまして、次に芝田 1 丁目計画です（Fig.04）。工業学校表通線がここにあり、Me RISE がここにあり、阪急大阪梅田駅、大阪新阪急ホテル、ターミナルビルの建て替えなどが、芝田 1 丁目計画という仮称で計画をされています。その内容については、今、まさに阪急阪神グループさんがプロジェクトチームつくって、目下、検討中とお聞きしております。これは、今後のうめきた 2 期の完成後の梅田をけん引するような大きなプロジェクトになるのは間違いないと思いますので、大変、期待しているところでございます。

Fig.04 左下の写真は茶屋町で、大工大があって、その北側に茶屋町 B-2、B-3 地区があります。市街地再開発事業で、東急不動産さんが事業協力者になられて、開発を進める予定となっております。東急不動産さんといえば、早くから渋谷で Plug and Play というイノベーション支援施設を誘致されていますから、大工大の目の前でどのような仕掛けをされるのか、非常に楽しみにしているプロジェクトでございます。

次に、メインとなるうめきたの話をしたいと思います。時間をさかのぼって、2004 年、平成 16 年のうめきたの航空写真です（Fig.05）。JR 大阪駅の北側に広がる旧国鉄の梅田貨物ヤード、約 24 ヘクタールの区域をうめきたと呼んでおり、ご覧のとおり、貨物駅ですので、関係者以外は自由に入れるような空間ではございませんでした。工業学校表通線がここになりますが、この間は皆さんご存じのとおり、梅田スカイビルまで行く地下道になっています。梅田スカイビルはイギリスの新聞『THE TIMES』に、未来の凱旋門という名前で、行くべき場所として紹介され、多くの海外からのお客さまが目指されますが、行き方がよく分からないと言われた時代でございます。うめきた 2 期の開発までできれば行きやすくなるので、それも解消されるのかと思っております。

うめきたの開発では駅の貨物機能を吹田と百済に移転させますが、その順序で先行開発区域と 2 期区域とし、先行開発区域約 7 ヘクタールを先行して開

Fig.04

Fig.05

発しました。

これがグランフロントです（Fig.06）。先行開発区域は 2010 年、平成 22 年に工事着工して、2013 年、平成 25 年 4 月にグランフロント大阪として開業しておりますので、早いものでもう 10 年になります。その 10 年間の累計来館者数が 4 億 7000 万人以上と発表されています。先ほどの航空写真で思いますが、やっぱり人が自由に入れるような場所ではなかったので、まさに生まれ変わって、新たな人の流れやにぎわいができている施設であると思います。ナレッジキャピタルを中心に、さまざまなファシリティーが用意され、いろんな取り組みが展開されています。

次に、うめきた 2 期の話を少し丁寧にさせていただきます（Fig.07）。うめきた 2 期では、街づくりの方針を 2015 年 3 月に策定し、街づくりの目標をみどりとイノベーションの融合拠点と定めています。地区の核となるみどりを中央部にまとまった形で確保するために都市公園とし、民間敷地と一体的に整備することで、みどりを地区全体でおおむね 8 ヘクタール確保する目標になっています。『世界の人々を惹きつける比類なき魅力を備えた「みどり」』と書いていまが、これを活用しながら、新しい産業や技術を創造することで、世界をリードするイノベーションの拠点の形成を目指しています。

その議論をしている最中の 2017 年、平成 29 年の大阪駅周辺地域部会の資料（Fig.08）によれば、2 期のみどりの都市公園の目指すべき姿として、『まちと一体的に整備され、まちと一緒に成長する“みどり”』とあります。その核となる都市公園を目指すべき姿にしようということで、利活用方針として、『多くの人が訪れ、交流し、新たなまちの活力や賑わいが生まれる』機能、『都心に育まれた豊かな緑を通じて、人々が潤いや安らぎを感じる』機能を目指すべき姿としています。いわば前者が動、後者が静で、二つの機能をもたらそうとしています。ご存じの方は多いと思います。左の写真がニューヨークのブライアントパークだと思います。右はオーストラリアのメルボルンのカールトン庭園です。ブライアントパークは、マンハッタン島のミッドタウンにあり、かつては全米一の麻薬密売スポットといわれていた場所ですが、BID を用いたエリアマネジメントによって再生し、現在では店舗やイベントなどから年間 20 億円の収益を上げる公園に生まれ変わりました。どちらも恐らく 24 時間入園できると思います。

次に、みどりとイノベーションの、イノベーションのほう、特に都市再生の議論の中身を少しだけご紹介をしようと思います。少し話が脱線しますが、Fig.09 左上の図は大阪、神戸、京都にある研究機関や大学をピックアップし、それを楕円で囲んでみたものです。京大と立命館（図の記載はない）が入り、神戸の理研も入っています。これで大体 4700 平方キロ弱あると思います。とシリコンバレーの大きさは 4700 平方キロといわれていて、そのぐらいの大きさに匹敵するのが関西のこの研究機関等の集まりだと考えます。関西は神戸、京都、大阪とあって、関西は一つ一つとよくいわれ、一つが多いのですけれど、それにしても、その日本版シリコンバレーの

Fig.06

Fig.07

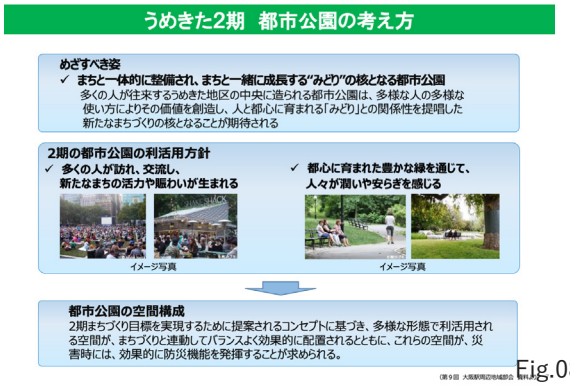


Fig.08

真ん中にうめきたがあり、つなぎ合わせる役割をしていただきたい、またそのようにグランフロントも活動がされていると思います。

2 期はみどりができますので、このみどりをイノベーションのフィールドとして使い、人々が健康で豊かに生きるための幅広い製品やサービスを創出するという拠点になることを目指しております。

グランフロントに行ったときに、たまたま神戸にある研究所の研究者と、京都の大学の研究者がグランフロントで打ち合わせをしているところに出くわしました。お二方とも存じ上げていましたので、「何をされているのですか」と聞きますと、「いや、ここで打ち合わせをするのが、都合がいいんだ」と。京都から神戸に来てもらうのも、神戸から京都に来てもらうのも、遠いからどちらも気が引けるということで、2 人がうめきたに来れば、両方とも都合がいいということをおっしゃっていました。つまり、うめきたはそういう開発をすることで、神戸の先生と京都の先生にここに来る用事をつくったということが、非常に象徴的だなと思っています。

2 期のイノベーションの研究開発をつかさどるために、U-FINO（うめきた未来イノベーション機構）が立ち上がっています。去年の 9 月に設立され、具体化に向けて着実に動き始めています。

また関係のない話をするようで恐縮ですが、神戸の某スポーツ用品メーカーの研究所の方とお話をしたことがございます。ちょっと昔の話で恐縮ですが、最近、町中でランニングをする人が増えてきているというお話がありました。確かに私の職場の淀屋橋かいわいでも、市街地再開発事業が行われていますので、人の数は減りましたけども、街中で走っておられる様子をよく見かけます。なぜかということで研究者と議論になりました。ただ走るだけなら、家の周りを走っていたほうが着替えも楽だし、シャワーも浴びられていいじゃないか、なぜわざわざ夕方に都心を走るのだろうと。その研究者は「私の個人的な見解ですよ。会社の見解じゃないですよ」というお断りをした上で、それは走っているかっこいい私を見てほしいからだという分析をされていました。つまり、そういう製品じゃないと売れないと思っているのですね。そういうことを開発するために、うめきたのみどりが使えるといいなというのが私の妄想でございます。例えば、スポーツ工学の権威である大学の先生の研究成果を反映したスポーツシューズについて、うめきたに集まるランナーの使用感をフィードバックするような仕組みがあって、実際、ここで走ってもらい製品開発に生かす、そういう取り組みがうめきたであるといいなと私は思います。

うめきた 2 期の基盤整備ですが、Fig.10 にあるように主に四つの事業があります。① JR 東海道線地下化事業は、後で塚本さんがお話しされると思うので、詳細は割愛しますが、要するに、東海道線と大阪環状線が大阪駅に入っているが、二つをまたがるのがこの東海道線支線という支線しかなく、東海道線で入ってくると、京都から神戸には抜けられるけれども、天王寺には行くことができず、それができるのが、この支線、渡り線と言うものだけでした。しかし渡り線にすると駅がないので、特急はるかが止まれないことから、うめきたの基盤整備と合わせて地下化するというのがメインになっています。

基盤整備の②土地区画整理事業と、真ん中の公園を造る③防災公園街区整備事業、それから民間事業者を誘導する④土地有効利用事業については、UR 都市機構さんが事業を進めています。ご存じだと思いますが、国鉄の貨物駅でしたので、その財産は国

Fig.09

Fig.10

鉄から国鉄清算事業団に移りました。国鉄清算事業団は、国鉄の土地を売って債務を償還することが主な事業ですので、ここうめきたでは街づくりが大切だと分かっていても、そういうことをする団体ではありません。そこで UR 都市機構さんに大阪府市から要請をし、一緒に街づくりを進めているところでございます。

Fig.11 が 2 期のスケジュールです。うめきたの新駅にはなりませんでしたけれども、3 月 18 日にうめきたエリアの大阪駅が開業しています。来年に先行まちびらきとして都市公園の一部がオープンし、万博を迎えて、その後、まちびらきする予定です。

Fig.12 は民間開発事業者さんのご提案です。街づくりの方針などを開発条件として、UR 都市機構さんによって公募しました。民間開発提案と都市公園に関する提案を、2017 年、平成 29 年 12 月に実施し、2018 年、平成 30 年 7 月に三菱地所さんを代表者とするグループが選定されました。真ん中の公園と両端の開発を行うというものです。南側のみどりについては、大屋根が整備され、芝生があるという使うみどり、動のみどりとなっています。北のみどりは森のような静のみどりというふうに見受けられます。いずれにしても、もうすぐオープンですので、非常に楽しみにしております。

ご清聴ありがとうございました。

司会　西江様、どうもありがとうございました。2002 年以降、梅田の巨大な開発が都市再生特区を使って行われてきたこと、その中で文化施設や、オープンスペース、歩行者ネットワークが整備されてきたことがよく分かったと思います。また、今後もうめきた 2 期、それから大阪駅の西側で大きな開発が続くことがよく分かりました。特にみどりとイノベーションの今後に期待したいと思います。どうもありがとうございました。

Fig.11

Fig.12

ご清聴ありがとうございました

―END―

Fig.13

2-3 「世界と関西をつなぐ「国際交流拠点」UMEDA へ」

高岸 実良（阪急阪神不動産㈱ 執行役員 都市マネジメント事業部長）

どうも皆さん、こんにちは。阪急阪神不動産の高岸でございます。

昨年 5 月に私どもの阪急阪神グループでは、これからも梅田で街づくりに取り組んでいく中で、街づくりの基本的な考え方、方針、そういったものをまとめようと、梅田ビジョンを作りました。本日はそのお話を中心に、ご紹介をさせていただけたらと考えております。

先ほど、小西様から梅田の歴史についてお話がありましたが、私どもがお話しするに際しても、阪急阪神がどのように梅田とこれまでご縁があったのか、あるいはどう変わってきたのかというあたりから始めたいと思います。

100 年以上前になりますが、まず JR さんが大阪駅を造り、30 年ぐらい遅れて阪急と阪神が駅を造ったところから、阪急阪神と梅田の関わりが始まりました。梅田～宝塚間と石橋～箕面間の 2 つの路線でスタートしました。

その後、当社と梅田の結び付きをさらに深めるきっかけになったのが、阪急百貨店でございます。よくお聞きになる逸話かもしれませんが、最初は白木屋さんという東京の百貨店にビルを貸していて、その様子を勉強し、その後直営に切り替えました。1926 年から現在の梅田阪急の原型となる梅田阪急ビルを営業します。このビルは、先ほども少しご紹介がありましたが、1 期から 9 期まで 8 回も継ぎ足し、継ぎ足して拡張し、使い続けておりました。つい最近、建て替わり、ツインタワーのノースというビルになりました。1929 年から拡張を続けた中で、昭和 32 年には売り場が日本一となり、昭和 39 年には売り上げ日本一となり、梅田の阪急という存在感を大きくしていったのではないかなと思っています。

われわれのグループと梅田の関係性の一つの転換点になったのが、この梅田駅の移設かと思います。私どもの先輩が実施した工事ですが、これは相当な大工事だったのではないかと思います。3 複線の鉄道を全て営業しながら、今の百貨店の前にあった駅を JR さんの高架を超えて北側に移すという工事を、7 年ぐらいかけて施工したわけでございます。それに合わせて、阪急三番街をオープンするわけですが、当時としてはかなりインパクトのある施設で、規模的にもそうですし、川が流れていることで、当時としてはある意味で一世を風靡した商業施設だったのではないかなと思います。

駅の移設に合わせて三番街ができて非常に大きな商業施設ができ、加えて百貨店があることで、商業集積の核ができました。これがきっかけとなり、ナビオができる、あるいは茶屋町のアプローズ、グランドビル、ファイブといった周辺の商業施設がどんどんできていきました。

さらに、われわれのグループにとってもう一つの転換点になりましたのが、阪急と阪神が一緒になるという、私も入社するときには、想像もしていなかった話です。これにより、阪急大阪梅田駅の商業施設の集積に加え、西梅田も一つのグループの事業のエリアとなりました。

もう一つの大きな転換点は、グランフロント大阪、いわゆるうめきた 1 期に参画する機会を得たということが挙げられると思います。私の記憶では、このグランフロント大阪が、われわれのグループが初めて日本国内だけでなくて、世界から本格的に集客することを考えながら進めたプロジェクトだったのではないかなと考えております。また、それまで阪急阪神というのは、どちらかというと商業開発を志向しており、梅田もその傾向が強かったのですが、このグランフロントでいわゆるビジネスの街という顔も出てきましたので、大きな転換点になったと思っています。

さらに、うめきた 2 期にも参画する機会を得たことが、阪急阪神の梅田との関わりの大きな流れかなと思っております。

このように、当社および当社グループの梅田での街づくりは長い歴史がありますが、現在、特にコロナはじめ、いろいろと変化が出てきております。われわれもこれから街づくり、特に梅田の街づくりは転換点を迎えているのではないかと思うことがあ

り、その背景というのを少し考えてみました。

まずは各方面で話題となっている少子高齢化についてですが、あらためて見ると、最近はショッキングな報道が多いと思っております。出生者数も最近80万人を割りましたという報道がありました。80万人を割ったことよりも衝撃なのが、当初の予想よりも8年早かったことで、シビアな現実ではないかと思います。これもあまり大きくは報道されていませんが、国内の人口減少も昨年1年間で55万6千人減っています。55万6千人がどういう数字かというと、鳥取県の人口とほぼ同じですので、1年間で一つの都道府県が消えていく、少し極端な例ではありますけれども、こういうことがどんどん進んでいるということは、街にとっては人が少なくなる、訪れる人が減っていく、あるいはそこで活動する人が減るということで、これは街の魅力の一つである賑わいという点からはあまり望ましくないと言えます。

さらに、コロナはなかなかつらかったですが、何がつらいかといいますと、社会的な行動の変化が起こりました。JRさんもそうですけど、鉄道各社は、相当に大きなダメージを受けました。今もまだその影響は残っています。基本的に鉄道グループのビジネスモデルというのは、人が動いてなんぼ、人が集まってなんぼですので、全部がダメとなりますとなかなかきついです。ここにもあるように、在宅勤務が拡大する、オンラインサービスが急速に伸びるという話もありました。その中で、梅田はじめ、都心部に集まってくる人が急に減ったのですが、ある意味、立ち止まって考える機会になったという点では結果的に良かったのではないかと思うのは、この時期に、社内もそうですけれども、外部からも議論がなされたのは、都心とは何なのか、街はどういう機能を果たすのか、あるいは都心は本当に必要あるのか、など、そういう議論が結構なされたと感じており、非常に重要な時期だったと思います。

一方、大阪梅田については、現在の客観的な状況を見直してみると、大きな機会もたくさんあります。まずは25年、万博があります。さらに先月には、大阪がIRの認定を受けました。うめきた2期も、スーパーシティの特区認定も受け、国内はもちろんですが、意外と海外の方が、万博も含めて、実は国内の方より注目しているではないかという実感もあります。

さらに、交通インフラでも、梅田は大きなチャンスを迎えている部分があるのかなと思います。まずは、先日、JRさんのうめきたエリアの大阪の新駅が開業しました。さらに、2031年の開業を目指して計画中のなにわ筋線も進んでいると思います。また、これは、開業の時期や場所は決まっていないようですが、リニア中央新幹線が進んでいます。これが来れば、大阪そして梅田にとっては結構、劇的な環境変化ではないかと思います。品川～大阪間は67分という話ですので、大阪から関空に行く間に東京に着いてしまう、関空を使うよりもセントレアを使ったほうが近いのではないか、そんな話が起こるということで、ある意味、東京と大阪が実質的に一つの都市圏になり、梅田のポテンシャルが飛躍的に上がるのではないかなという話があります。

そして、まだ検討中、協議中ということではありますけれども、これを見据えて阪急阪神は、なにわ筋線をそのまま十三まで繋げるなにわ筋連絡線、あるいは十三からそのまま新大阪まで延伸する新大阪連絡線について、実現に向けて検討を進めているところです。これらが全て実現しますと、大阪梅田は陸の玄関、空の玄関にそのまま直通することになり、アクセスが飛躍的に向上すると思います。

さらには、うめきた2期自体が来年には先行まちびらきを行うということでして、スーパーシティ特区に指定されたこともあり、ここのポテンシャルなり、求心力が格段に高まってきていると言えます。

これだけいいことがあるのなら、梅田の強みをもう少し考えてみようと、調査をしてみました。梅田はどんな街かという話をしていて、よく東京の人等に、梅田は渋谷と新宿と丸の内が一緒になったような街ですよねと言われます。ある意味ごちゃごちゃしているという話ではありますが、良く捉えれば、いろいろな機能が密に集積しているということです。それは本当かなということですが、ここに挙げているのはオフィスの従業員数、リテールの従業員数、飲食店の従業員数、エンタメ系の従業員数、あるいは飲食店舗、ホテル、映画館、劇場の数、ホールの面積などで、主要駅から800メートル圏内、大体、徒歩10分圏内の、大阪梅田、博多、渋谷、新宿、

東京駅の比較です。最大値を1として比べると、大阪梅田はご覧のように結構1とか、0.9とか、0.7とかが多くあり、5都市の中で3位より下がないという状況です。ここから言えることは、首都圏と比べても非常に都市機能の集積度が高い街であるということです。

このような、変化と独自性がある梅田の中で、阪急阪神には創業以来のビジネスモデルがあります。梅田で開業し、宝塚とつないで沿線で住宅開発を行い、梅田には商業施設を造り、沿線を行き来していただくモデルです。沿線との関係で街を捉えて街づくりを行ってきました。その中核が梅田で、沿線との関係から梅田をどうするかを考えてきましたが、世の中がこのように変化していくと、もう少し広い視点が必要ではないかという話が出てきました。

大阪梅田は、よく関西最大の交通結節点と言われており、先ほどもお話した通り、海と陸の両方の玄関に直結する立地です。京阪神のハブというお話も、先ほどの京阪神の規模を示す地図の下であったと思いますが、同時に、関西と世界の主要都市をつなぐハブでもあると思います。人口が減少していく、あるいはニューノーマルの社会の到来、そしてグローバル化という中で、梅田エリアが将来にわたって活力ある、あるいは地域としての魅力がある街であるためには、これまでの京阪神のハブ、中核ということに加えて、京阪神と世界をつなぐ接点としての役割を果たすことが、非常に重要になるという議論をしておりました。海外を含めた国内外の他の都市と京阪神との間で、人、物、情報、文化、こういうものが行ったり来たりする拠点となることが求められているのではないか。そういう取り組みにより、この地域がより栄えて、それにより沿線も栄えるのではないかなということで、当社グループでは、将来にわたって梅田がにぎわい、活力のある街であり続けるというためには、やはり世界の人々が訪れたい、あるいは働きたいと思っていただくことが必要で、そのためには、梅田はどういう街にすればいいのか、そういったことを議論しておりました。

この取りまとめも、社内の思いだけではなく、政府、大阪府市はじめ、自治体はどういう上位計画を持っているのか、あるいは経済界は、大阪、特に梅田についてどういう提言をされているのか、あるいは社会のトレンドとしてどうなのか、われわれのグループは何をしなければならないのか、そういうことを調査・検討し、世界から選んでもらうために必要な三つのキーワードをまとめてみました。その三つを、ご紹介させていただきます。

一つ目は、共創。共に創る、です。みんなで一緒に創るという共創によって、新しい価値を生み出す街ということです。梅田が世界から選ばれるためには、海外の多くの都市に勝てる強みがないと、なかなか話にならないという話があり、じゃあ、国際競争において、大阪、あるいは関西は何で勝てるのか。このことは、色々な所で議論されていますが、一つのコンセンサスがあるのではないか思います。これは先ほどの西江部長のお話にもありましたが、京阪神には世界的にも非常に評価の高い研究開発能力なり、それを持つ大学、研究機関が非常に多く存在しています。こうした人たちが非常に交流しやすい場所である梅田に、交流を促すような場や仕組みをつくり、これによって、繰り返しこの街から新しいビジネス、技術、そういうものが生み出されることを考えていく必要があるだろうということを議論しています。それをプロジェクトとして具現化しているのが、うめきた2期であると理解しております。このように、うめきたエリアを求心力としながら、それ以外の梅田、うめきた周辺エリアも含めて、全体で世界から多様な人々、企業を集めて交流させ、新しいビジネスが生み出せる街、こういうことを目指していってはどうだろうと考えました。

二つ目は、出会いと交流を促進する街。どこにでも使えるようなキーワードになっていますが、梅田の強みを生かそうということが背景にあります。先ほど、われわれの調査結果で触れましたが、梅田は、いろいろな機能、商業、オフィス、エンタメ、カンファレンス、こういったものがぎゅっと集積した街です。これが強みだということで、これらの魅力を有機的につなぎ合わせることで、世界でもこの街にしかない出会いや交流、そうした機能が生み出せるのではないかと思っています。これのきっかけとなったのが、やはりうめきた2期です。うめきた2期には4万5千平米という巨大な都市公園が、開発エリアの真ん中にすっぽり入っています。さらに大規模なカンファレンス施設、宿泊施設があります。そういう

機能を有するうめきた２期は、多分、他の都市にはない非常に重要な地域資源を持っていると考えています。このうめきた２期エリアと周辺地域が連携することで、ここでしかできない出会いの形、交流の形を実現すべきというのが、われわれの二つ目の方針です。

三つ目は、多様な人々と企業が集う活力のある町。これもどこでも言われる当たり前の話です。世界の人々が訪れたい街はどんな街だろうと考えると、一つは自然の景色がいい、歴史的なものがあるということなのでしょうが、そこにしかない文化があるということもあると思います。その背景には、その街に行かなければ会えないような非常に個性的で情熱的な人々や企業の存在があるだろうという話があります。そういった意味で、今の梅田がどうなのかいろいろな調査をしてみますが、何でもあるとは言うけれど、梅田にしかないというものはあんまり多くないのではないかということをよく聞きます。つまり梅田には、入って行きにくい、少し敷居の高いところがあったのではないか。情熱あふれるさまざまな人や企業が活動する場や仕掛けをもっと積極的に造っていくことで、梅田独自の文化や価値観、そういうものが出てきて、街の面白さを高めようと考えています。

こういう街づくりをしていくべきというこの３つのキーワードを、われわれは、梅田ビジョンと呼び、その実現を目指すことで、梅田が世界の人々が働きたい、訪れたい街になり、その結果、ビジネスでも、観光でも、世界から注目される国際的な交流拠点を目指しています。少し大風呂敷を広げて取り組んでいるところです。

そういった姿を俯瞰して、われわれのグループとして何ができるかをいろいろまとめており、街づくりの基本方針として、目指す街を先ほどの目指す姿に対応した形でまとめております。今後、われわれのグループはこれらの方針に沿って、われわれに与えられる開発の機会などで実現していきたいと思っています。

具体的には、まずは来年開業予定のうめきた２期を舞台に様々な取り組みをやりたいということに加え、三番街、阪急ターミナルビル、新阪急ホテルを含む阪急大阪梅田駅そのものと言えるエリアの更新である（仮称）芝田１丁目計画、これらを考える際に先ほどの方針を計画に落とし込み、整備する方向で考えていきたいと思います。さらに、さまざまな関係者との連携によって、こういう具体的なプロジェクトだけでなく、ソフト面でも梅田ビジョンの実現に取り組んでいきたいと考えており、その例などをご紹介させていただきたいと思います。

共創により新しい価値が生まれる街を目指すというときの、具体的な答えの一つがこちらかと思っております。新しい価値を生み出すというと、イノベーションうんぬんという話になり、鉄道や街づくりをやっている会社で、出来ることは限られているのではないかと思われる方もあると思います。全くそのとおりで、われわれがイノベーションの担い手になるのは、なかなか難しいかと思います。とはいえ、大学、研究機関、企業のさまざまな技術、アイデアを持った人が集まり、交流する場やそういう仕掛けをつくることは可能であると考えており、それを形にしたのがこちらということでございます。既にご紹介もございましたが、うめきた２期開発を契機として、われわれだけでなく他の参画事業者さん、自治体、あるいは産業界のご協力も得て、U-FINO という組織を立ち上げています。細かく申し上げると、非常に専門的な話になりますが、この組織は官民が一体となって研究者とビジネスを担う事業者をつなげ、新しい産業につなげていくことを目的としています。産官学いろいろなステークホルダーが集まり、広いネットワークと知見があります。これを活用して、ビジネスの種を事業化へつなげるお手伝いをしたいと取り組んでいる例でございます。

二つ目、出会いと交流を促進する街づくりについては、西江部長から少しご紹介をいただきましたみどりの話に関連することでございます。うめきた２期の開発の特徴に、4.5 ヘクタールという都市公園がございます。通常、公園というのは自治体など、公的な主体の管理になりますが、この公園はわれわれを含むうめきた２期の事業者が設立した MMO、MIDORI Management Organization という組織が日常管理をする代わりに、いろいろな使い方ができる権限を与えていただいております。例えば、大学や企業の実証実験など、いろいろとチャレンジする場として活用する、あるいは周辺と連携した形でイ

ベントを行うといった使い方も可能となります。これはわれわれの妄想ですが、例えば、こういった素晴らしいインフラがあるうめきたを中心に、梅田の街で大規模な国際会議を誘致する。大規模な国際会議を梅田で実施する際は、われわれだけでなくて、エリアマネジメント団体とも連携して、この公園プラス周辺の公共空間、あるいは私どもの連携する街じゅうの商業施設、これらが公園と一体となってエリアのイベントを行っていく。街全体でおもてなしをすれば、世界でも恐らくここ梅田でしか体験できないおもてなし、そういったものが実現するのではないかなと考えています。そういったことを目指していきたいと考えております。

三つ目です。多様な人々と企業が集う活力のある街づくりということでございます。実は阪急阪神は10年ぐらい前から、こういうことを考えており、梅田を舞台としてビジネスをこれから始めるいわゆるスタートアップさん、ベンチャー企業さん、こういったかたがたを応援するための専用のオフィスなどを運営して、コミュニティーづくりやネットワークづくりのお手伝いしています。これまでの梅田のオフィスは、どちらかというと歴史のある大きな企業さんがどんと来るようなイメージがありましたが、こういう活動を地道に続けて、今後も大阪を、梅田を舞台に活動する国内外のスタートアップ、起業家の方々を応援し、さまざまな人と企業が集う街に貢献をしていきたいと考えています。

最後に、次につながる話をしたいと思います。これまでご説明した三つの街づくり、これら全てに貢献する取り組みがあり、それは梅田におけるウォーカブルな街づくりではないかとわれわれは考えています。これまで申し上げた三つというのは、いわゆるクリエーティビティー、創造活動であり、イノベーションをどうやって起こすか、あるいは出会いと交流を促進する、多様な人々と企業が集うということになります。そのためには、やはり居心地のいい空間づくりが一つの答えではないかと考えています。世界各国で人々が集まる、クリエーターが多い街というのは、ほぼ例外なく、歩行者空間、オープンスペース、あるいは街並みが魅力的だと感じます。現在、梅田のエリアマネジメント実践連絡会では、こういった形で、梅田をそういう街にしましょうということで、ウォーカブル梅田に取り組んでいます。

梅田というのは、先ほども少しお話をしましたが、実はいろいろな魅力にあふれていて、いわゆるコンパクトな街であって、歩いて楽しめる街としてのポテンシャルは、非常に高いのではないかと思います。しかし、現実としては、歩行者空間の整備に加えて、公共空間の利活用、あるいは賑わいづくりといったいろいろな課題があります。これらは開発事業者だけではなく、官民、そして地域の方々も連携をして取り組んでいくことが必要になると考えております。本日、ご参加の皆さまをはじめとしまして、多くのかたがたにもご協力をいただきながら、歩いて楽しい梅田の実現、これがまず大事と思い、取り組んでまいりたいということで、私のお話を終わらせていただきたいと思います。どうもありがとうございました。

司会　高岸様、どうもありがとうございました。阪急の鉄道百貨店と梅田との関わりから、その中でのいくつかの転換点、歴史的な転換点のお話、それから今後の機会と脅威という中で、阪急さんとしての梅田ビジョンをご紹介いただきました。梅田が直接、世界とつながる窓口になるということや、世界から選ばれる梅田のために、共創、出会いと交流、それから梅田独自の都市文化を醸成していくということで、そのための仕掛けとしてU-FINO、MMO、それから会員制のスタートアップのオフィスのお話、最後にウォーカブル梅田構想ということでお話しいただきました。どうもありがとうございます。

2-4 「THE OSAKA STATION 大阪駅の歴史と未来」

塚本 大輔（西日本旅客鉄道㈱ 地域まちづくり本部 交通まちづくり戦略部担当部長）

ただ今紹介にあずかりました、JR 西日本の塚本と申します。今日は貴重な機会を与えていただき、本当にありがとうございます。

JR 西日本に地域まちづくり本部という部署がございまして、その中で拠点まちづくりの部長をしています。今日は大阪のお話をしますが、その他に、例えば京都の駅前で日本郵政様と一緒に郵便局の建て替え計画や、三ノ宮では、2029 年の完成をめどに UR 様と一緒にビルの建て替えやエリアマネジメントの取り組みを進めています。それから、もっと西のほうに行きますと、広島でも仕事をしており、路面電車がわれわれが新しく造るビルの 2 階にどーんと突っ込んでくるという、かなり斬新な街づくりを進めています。また機会があれば、ご覧いただければと思います。

今日はアジェンダに示しますように、大阪駅の変遷や、西口エリアのお話をしようと思っております。

まずは、北前船の話であります。皆さんご案内のとおり、大阪というのは天下の台所と呼ばれ、日本の中でも一番人口が多い時期もあったかと思います。当時は、鉄道は当然ありませんので、船で物流が行われていたわけですけれども、大阪では堂島が一番の中心地でした。

先ほど小西様からもあったと思いますが、最初はこの堂島に大阪駅が建てられる予定でした。これはなぜかというと、そもそも駅を建てる資材が船で運びやすかったということもありますし、それから当時は船の物流が中心だったということで、こういった川に近い所に駅を設けようと思っていたわけです。しかし、いろいろな事情がありまして、結局はちょっと北のほうになってしまいました。そうはいうものの、この辺りに掘割を作って、この川から船で新しい駅まで行くという計画だったということです。今は大阪駅と言っていますが、当時は梅田ステンショということで、昔は JR も梅田と言っていたんだなと、これを見てあらためて思うところであります。

初代大阪駅は、フランス式ゴシック様式と言われるものですが、実は設計したのはイギリス人です。赤れんがのかなり瀟洒な建物だったと聞いています。完成したのが 1874 年、来年 2024 年はちょうどこの初代大阪駅ができ、大阪と神戸の間に鉄道が通ってから 150 周年という節目の年になります。このネタはまた後でお話をしたいと思うので、ぜひ覚えていただければと思います。

第 2 代大阪駅。初代はイギリス人でしたが、第 2 代はドイツ人の設計だということで、なるほど、ドイツらしい重厚な建物だなと思うわけです。

続いて第 3 代大阪駅。少し遠くに灰色の建物がありますが、これが以前ありました、大阪中央郵便局の建物です。第 3 代大阪駅が 1940 年、この郵便局はその 1 年前、1939 年に完成しており、当時としては極めて珍しい近代建築だということで、評判だったと聞いております。第 3 代大阪駅は、ちょっと中途半端な感じがするかと思います。建物の真ん中だけが 5 階で、その両側が 3 階となっています。実は、全部 5 階建てにする予定でしたが、1940 年という時代からお分かりかと思いますが、いよいよ戦争が近づいてきたということで、いろいろと資材に、こういうものに使うべきではないというようなお話もあり、計画が途中で止まりまして、真ん中だけが 5 階建て、左右は 3 階建てで、途中で終わってしまったというのが、この第 3 代大阪駅です。

第 4 代大阪駅は、1983 年。このあたりになると、もう皆さん、見慣れた風景になってくるかと思います。2011 年に第 5 代大阪駅ということで、北側にビルを建て、それから南側も少し増築をし、先ほど小西様の話にありましたけども、北側と南側を真ん中の自由通路でつないで、南北の流動も格段に便利にしました。

ここまで JR 大阪駅の話をしましたが、大阪駅を中心に、ここ最近の開発事例を紹介します。まず 2011 年に、先ほど 5 代目大阪駅と言いましたが、ノースゲートビルを建てました。それから、その 1 年後に阪急百貨店様の建て替えがありました。それから、さらにまた 1 年後の 2013 年に、グランフロント大

阪様ができました。ちょうど今から10年ちょっと前に、一つの大きな動きがあったのかと思います。それから、さらに10年たった今ですけれども、今度はいよいよ西側に街が広がっていくということです。来年にうめきた2期の一部、グラングリーンが先行オープンすると聞いております。それから、私どもの地下駅はこの3月にオープンしましたが、その上の建物も来年には一部オープンします。それから、西側にいろいろなビルを建てておりますが、それらも概ね来年2024年にオープンします。ちょうど大阪駅が最初にできてから150年たって、もともと大阪駅のあった西側地区が、このタイミングで再び活性化され、元気になっていく。奇しくも、そんなタイミングなのだろうと思っております。

これも先ほど話にあったかと思いますが、私どもはこの3月18日に新しい大阪駅、新しい地下の改札口を造りました。もともと地上を走っていたものが、地下に潜ったということです。新しい駅ができ、はるかが大阪駅に乗り入れるようになったり、地下になったりということで、どうしても鉄道目線で考える、鉄道事業だろうという感覚をお持ちの方も多かろうと思います。確かにそれはそのとおりですが、この地下化というのは、一方で街づくりにとっても非常に有意義な話です。線路が地上にあった頃は、道路から線路までの空頭が極めて低く、消防車が通れませんでした。つまり、防災上も少し課題があったということです。それから、踏切で渋滞も発生していました。このように鉄道が地上を走っていると、安全上の問題、防犯・防災上の問題、渋滞や街の分断という問題が起こります。それが地下化によってなくなりますから、鉄道が便利になると共に、街のそういった機能も向上します。そういったものがこの連続立体交差という鉄道事業だとご理解いただければと思います。

そうはいうものの、鉄道も便利になります。今回、大阪駅にはるかが乗り入れることができました。これまではるかに乗ろうと思うと、新大阪、もしくは天王寺まで行って乗り換えなければならなかったのですが、今は大阪から直通となりました。最近、現地を見ていますと、かなり多くの外国の方々が大阪の新しい駅でお降りになって、梅田の街に出て行っていただく、そんな光景に出会えるようになりました。

それから、2031年ぐらいを予定していますが、さらに大阪から難波に向けて新しくなにわ筋線という鉄道を造る予定でございます。これができますと、環状線経由ではなくて、難波、新今宮、天王寺を通ることになり、一層、関西空港へのアクセスが便利になるというところです。今回、新しい駅ができて、大阪から関西空港まで50分前後で行けるようになりましたが、これができるとさらにその時間も短縮されて、30分までは短縮できませんが、40数分で関西空港まで行けることになります。より大阪の国際拠点性が高まるのではないかと考えている次第でございます。

今回、うめきた2期の地下に新しい改札を造りましたが、それに合わせて大阪駅の西側にも、新しい改札を設けました。これまでは桜橋口改札、中央口、御堂筋口がありましたが、四つ橋を渡った西側に行くのはなかなか不便でした。今回、この四つ橋の上に少しホームを伸ばしまして、四つ橋を越える形で新たな改札を設けました。それにより、大阪駅から西側にも行きやすくなったのではないかと思います。また、改札前には南北連絡通路を整備予定であり、南側のJPタワーがオープンした暁には、その中を通ってハービスのほうまで直接行けるようになります。北のグラングリーン方面にも他の通路でつながり、西側においても南北移動の利便性がかなり高まるのではないかと考えているところです。

西側、西側と言いましたけども、やはりこれからかなり大阪駅の西側の開発が進み、そして人の流れも変わるかと思います。その一番のトリガーはグラングリーンさんでしょうが、私どもも玄関口にふさわしい、いろいろな設え、開発をしようと考えています。三つぐらい、事例を申し上げたいと思います。

まずちょうどグラングリーン大阪さんの玄関口に私どもの地下駅がありますが、その地上において、来年をめどに、3階建てのグラングリーンのゲートになるような建物を造ろうと思っています（Fig.01）。グラングリーンはみどりがテーマということでございますので、私どもの地上の駅舎部分も、みどり豊かなものにしてまいりたいと考えているところです。来年のグラングリーンのオープンの際は、何とか一部、開業したいと思ってございますし、再来年

は大阪万博がありますので、しっかりときれいにして、大阪万博で多くの方々をこの駅でお迎えしたいと考えています。

次に、少し南に行ったところに、イノゲート大阪というビルを新しく造ります(Fig.02)。このイノゲートというのは、イノベーションとゲートをつなげた造語でございます。高岸様のお話にもあったように、やっぱりこれからはイノベーションをちゃんとサポートする機能が、この大阪梅田には必要だろうということで、私どもも同じように考えており、このビルでぜひそういったイノベーションが起こるよう、そんな設えをしていきたいと考えています。それから、このビルは、新しい駅の真上になりますので、例えば関西空港から来たお客さま、海外のお客さまのゲート口になるような、そんな思いを込めてイノゲートと名付けたところです。

イノベーション、それから世界からという、先ほど、高岸さんのお話にもあったように、私どももこのオフィスを設け、そのオフィスのサポート機能について、コンパスオフィスという会社さんと提携し、いろいろなイノベーションの仕組み、きっかけをつくっていこうと思っています。コンパスオフィスさんというのは、香港に拠点を持つ会社さんでして、ここに入るいろいろなテナントさんも、できれば関西空港を起点に、海外、東南アジア含めて、このビルを使って世界とつながって欲しい。このビルを本当に世界に開かれた、そんな玄関口にしたいと考えているところです。

3 階にバルチカ 03 という名前で商業ゾーンといいますか、飲食を設けます。この 03 というのは、表向きにはこのビルの 3 階にあるから 03 ということですが、本音を言うと、これ、おっさんと読めます。そういった方々をターゲットにした、そんな飲食ゾーンを造るというのが本音であります。これ、本音で公表しないだろうなと思ったら、先週のプレス内容にそのようなことが書かれてあり、広く世の中に知れ渡ることになりました。バルチカ 03 と呼んで、バルチカ、書いてありますけども、実はおっさんという意味があることをちょっと覚えておいていただければと思います。

最後になりましたが、大阪駅を挟んで南側に、日本郵政様と一緒に大きなビルを建てています

Fig.01

Fig.02

Fig.03

(Fig.03)。もう形はほとんどできていて、来年の春、夏、秋と、段階的にオープンをしていくところです。西江さんのお話で中央郵便局の壁面を残すということがあったかと思いますが、1 階に大きなアトリウムを設けて、そこに、昔の中央郵便局の建物がそのまま曳家で移ってきています。

それから、私ども JR グループもホテルを造ります。マリオットさんと提携したホテルで、150 年前にできた大阪駅が赤れんがの建物だったので、そういった初代大阪駅の記憶を、われわれが運営するホテルに刻もうと、赤れんがの赤をイメージしました。ホテルのロビーもあの三角屋根を思い起こすようなデザインとし、初代大阪駅の記憶を新しいこのビルにも刻んでいきたいと思います。奇しくも JP 様が昔の郵便局の建物を継承されるのと同じような考えで、この新しいビルについてもやっていきたいと考

えています。

ここまでいろいろな建物をご紹介しました。最初のうめきた地下駅の上にできる建物、それから、イノゲートビル、そして最後に JP タワーとなります。一方でいろいろな建物を造るだけでは駄目で、その建物を移動しやすいようつなぐ必要があるかと思います。歩行者ネットワーク形成のために、いろいろな所で建物をつなごうと思っています。大阪駅の北側からうめきた 2 期エリアへ向かうペデストリアンデッキを通して、歩行者が簡単に移動できるようにしたい。少し西側にもうめきた 2 期エリアへ向かうデッキを設けて移動しやすいようにしていこうと考えています。それから、もうここは形が見えていますが、JP タワーと私どものサウスゲートビルを、ペデストリアンデッキでつなげます。梅田の 1 階は車の交通が優先されて、歩行者の移動がなかなか難しいので、今はペデストリアンデッキを考えていますが。やはりウォーカブルというのは、地上階での歩きやすさが大事だと思います。1 階を動きながら、路面店を楽しむ、そういうことが本当のウォーカブルかと思います。今時点はここにお示ししていますように、ペデストリアンデッキでの移動もやむなしということで、当面はこういった形にしたいと思いますが、将来的には歩きやすく、楽しみやすい梅田をしっかりとつくっていきたいと私どもも思っているところです。

他の講師と被るお話もあったかと思いますが、私からは以上です。どうもありがとうございました。

司会　塚本様、どうもありがとうございました。大阪駅の変遷、線路の地下化の効果の話、それから西口の開発、バルチカおっさんの話、よく覚えときます。最後はデッキのネットワークからウォーカブルへということで、次につながる話かなと思います。

3.　パネルディスカッション「UMEDA 未来図を語る」

話題提供　：　島本 健太（独立行政法人 都市再生機構 西日本支社 都市再生業務部担当部長）
パネリスト　：　三島 保（梅田東連合自治会長）
西江 誠（大阪市 計画調整局 開発調整部長）
高岸 実良（阪急阪神不動産（株）執行役員 都市マネジメント事業部長）
塚本 大輔（西日本旅客鉄道（株）地域まちづくり本部 交通まちづくり戦略部担当部長）
島本 健太（独立行政法人 都市再生機構 西日本支社 都市再生業務部担当部長）
ファシリテーター：　岡 絵理子（関西大学教授）

－　皆さん、こんにちは。関西大学の岡と申します。ここからのファシリテーターを務めます。皆さまのご意見を伺いながら、梅田の未来に走っていくというパネルディスカッションを始めたいと思います。

まず島本さんから、梅田の未来について、ちょっと新しい考え方を話題提供していただきたいと思います。

パネルディスカッション話題提供
梅田の未来

島本　健太

UR 都市機構、島本と申します。本当はうめきたのほう、先ほど西江部長からももうプレゼンがありましたので、うめきたの周辺のソフトについてということで、2 点ほどしゃべらせていただければと思います。話題提供とさせて。話が長いので、10 分以内でできるだけ頑張ってみますので、よろしくお願いいたします。

ご存じの方もいらっしゃると思いますが、うめきたの外庭 SQUARE っていう、新梅田シティの手前の所で今年 3 月まで 1000 日間プロジェクトということで、実証実験をやったという内容です。もう一つは、芝田 2 丁目地区でエリアマネジメントをやったという、この 2 件についての話題提供とさせていただきます（Fig.02）。

うめきたの『みどり』のリビングラボという名前でやらせていただきました。特に外庭 SQUARE と

Fig.01

Fig.02

いいまして、皆さんが住んでたり、仕事をしてる、そういった外庭で実証するというコンセプトのもと、みどりとイノベーションの融合というのを、一体どういうふうに融合していくんだろうということも、この中で実証していこうよということで始めておりました。その中で、われわれ UR の土地を活用しました。パートナー事業者としては 2 期開発事業者さま、それと協力事業者さまも集まっていただきまして、今年 3 月までの 1000 日間、2020 年の 7 月から実証実験をしました。多分、来ていただいた方もいらっしゃると思います。その中で、周辺のみどりとの波及、まちづくりの実践、それとやっぱりうめきたのみどりですね。公園ができる所についての先行トライアルをやろうという、コンセプトとして実施しました。1 年目は地元との関係づくり、2 年目は地元と行政と共にビジョンを共有、3 年目は将来ビジョンを皆でつくっていこうと取り組みました。

施設内容（Fig.05）ですが人工芝と天然芝、計約 2300 平米ほどございますが、小さな空間からやっていこうじゃないかということが、逆に良かったなと思いますね。このぐらいの規模でスタートしました。特にウッドデッキ、それとトイレ。これだけはちゃんと整えました。特に天然芝は結構メンテナンスにお金かかりましてね。二毛作で、冬と春と、一回、刈って、種を植えて、春、また成長して、またその種を刈ると夏芝が出てくる。そういうことをずっと繰り返し。なかなか天然芝はしんどかったなというようなこともありました。要するに、将来の公園ってどういう管理をしていきゃいいかと、そういうことも検証の一つです。

プログラム（Fig.06）には大きく三つございました。一つは地域連携プログラム、それと企業連携プログラム、それとチャレンジショップです。特に地域連携プログラムはコミュニティーの創出。それと企業連携というのは、やっぱりニューノーマルですね。コロナもありましたので。そういった実証。それとチャレンジショップについては、企業を大きくする育成、それと地域貢献というようなコンセプトでスタートをいたしました。

これが 1 年目なんですけども、コロナ緊急事態宣言中でして、なかなか人を集めるということが苦し

Fig.03

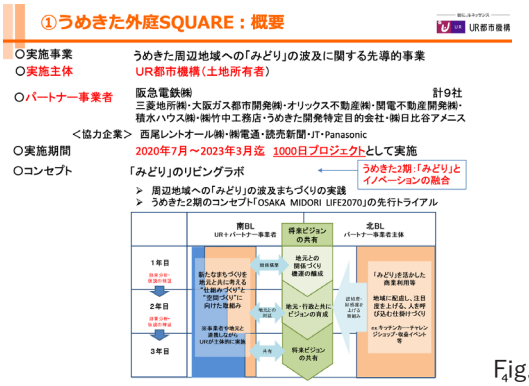


Fig.04

Fig.05

Fig.06

かったので、実は近所の保育所の方々がこの芝生いいやんと、マスク外して子どもたち走らせたいと、そういう方々が来ていただいて。ソーシャルディスタンスを教えるようなことも、先生が「この円から出たら駄目よ」みたいな､「なんで」とか言いながら、子供達が必死になってダンスをしてくれました。そうやってるうちに、近くにホテルが結婚式がキャンセルとかになって、もう食べ物が売れない。それと、花とかそういったものを、半額でいいから出させてくれと。やっぱり地域の営業自粛というのにも、どうこれから支援していったらいいか、そんなことからスタートしたかなというふうに思っております。そういう意味では、コロナをきっかけに公園というよりも、皆さんの共有地といいますか、コモンといいますか、そういったところをもう一回見直すような、そんな時間軸だったかなと思います。

　そのうちに企業連携プログラム（Fig.07）が進んでまいりまして。企業連携プログラムというのは、本社移転をここで一回やってみたいという会社が来てくれまして。トレーラーは数台ありますけども、人事部、総務部、社長室、そんな感じですね。ここで会社をやってみると。オフィスの分散化の一つの表れだったと思います。入社式をここでやったり。秋ぐらいでしたけども、会社の打ち合わせを公園でやってみようということでやるんですが、結構、名刺交換が進みまして。いろいろな方々が来てくれますので、やはり心がオープンになるということもあって、非常に人気を博してました。特にペーパーレスが進んだということで、こういう会社、面白いじゃないかということで、逆に会社にもいっぱい人が来てくれたというふうに聞いております。

　企業連携としてはスマートシティ（Fig.08）。国土交通省のスマートシティ補助をいただいて新しい技術をどんどん取り入れたらどうかということで。

　天然芝の所はルンバがカットしてくれますね。朝、夕。そのカットした芝生を僕らが全部、手で回収しないと、実は回収はしてくれないんですけど。そういう技術を使ってみたり。AI カメラといいまして、不審な動きをする人を AI が感知するというようなこと。こういうのも NTT さんなんかも協力してくれたり。電動キックボード、あるいは遠隔コミュニケーション。これもやっぱりコロナの影響ですね。

Fig.07

Fig.08

Fig.09

公園の中を歩いてくれます。我々が遠くにいて、私の顔がここに映って、「こんにちは」と声を掛けると。アバターともいわれてますがそんな技術を実証しました。あとは緑地の管理として、センサーがどこに水が必要だとか、そういったことも実証実験をいたしました。

次に、LQC（Fig.09）っていいまして、これも企業連携プログラムなんですけども、Light、Quick、Cheap の略ですが。いかに仮設が役に立って、可動力を出すかという実証です。FM スタジオ、あるいは、コンテナの貨物ですね。これで仕事をここでしてみようという実証。あるいは、レストランなんかがトレーラーテラス、これ、3 方向使えるんですね。こういうことで、いかに仮設で事を起こしていけるか。軽く、安く、早くという、そういうことのトライアルもいたしました。

防災公園（Fig.10）、2 年目ぐらいからスタートしました。将来造る防災公園で、地域とか企業が、このうめきたの公園こそが防災性をアピールできる場じゃないかということで、地元の方々が防災すごろくとか、クッキングとか、実施していただきました。あるいは、いろんな企業さんが防災の食事等提供していただきました。

そんなことしてると、企業も乗り気になってきまして。やっぱりデータとか、人がどう来てもらえるかとかいうので、パナソニックさん提供なんですけども、子どもさんが絵を描いた車が競争する、そういったこともトライアルしました（Fig.11）。子ども同士が遊ぶのではなくて、子どもいわゆるビジュアルの中に入り込んでレースをする。そういうことで、次の遊び方みたいなこともやりました。あと、ネイキッドさん、京都でやってる、ビジュアルアートのバーチャル体験。そういったものをやってみよう。あるいは、パブリックビューングですね。スポーツ観戦ですね。さっきもありましたけど、やっぱり運動というものがどれだけ大事か。あるいは、そういったものを梅田で見ることができるんじゃないかというようなことで、ガンバ大阪のパブリックビューイング。それと、もう一つは配送ロボットですね。パナソニックさん、お持ちなんですが。われわれがビールを発注すると、この自動ロボットが配送してくれます。そういったことを公園の中で体現していくと、

Fig.10

Fig.11

Fig.12

Fig.13

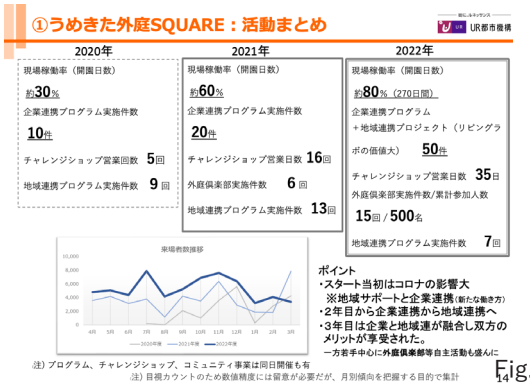


Fig.14

新たなイノベーションというのが、外にどんどん飛び出してきたかなというような経験をいたしました。

2年目から3年目になりますと、地元の若者が、特に中津とか、大淀辺り、福島に住んでるような若い彼らが、キッチンカーをしたい、あるいは、物販したいという方々が増えてきまして、全国大会の甲子園（Fig.12）というのをやったんですけども、学生なんかも来て、彼らは就職をしたけども、なかなか土日、あるいは在宅が多いという方々が、副業していいんだよというふうに会社が言ってるらしくて、コミュニティーを求めて、あるいはイノベーションがしたくて、新しい事業を展開したいということで来られました。その方々が掃除もしてくれるんですね(Fig.13)。やっぱりZ世代って、なかなかコミュニティー活動がなかったらしいですね。そういったことで、こういうITトングなんかを使いながら、やってくれておりました。

結果的に言いますと、スタートした時はコロナの影響っていうのは大きかったんですけども、逆に地域力が見直されてきた。それと企業連携が進みました。2年目からは、どんどん企業と地域が一緒に重なってイベントをしていったと。稼働率も30%から60%、80%ということで、数もどんどん増えていったということで、お互い、企業と地域の利益が享受して、メリットが膨らんできたかなと思います。自主活動も掃除も進んでいったかなという結果でございます（Fig.14)。

いろんな分野があるんですが、単なる実験というのをするだけじゃなく、やっぱりニューノーマル、ビジネス創出ということ、この地域のにぎわい、そういったものを一緒に育てていく。そういうことで実証実験も、これを積み上げながら、連鎖しながら、発展していったのかなと思ってございます(Fig.15)。

企業側は働き方、データ、新技術の活用。地域側は美化、改善。やっぱりちょっと汚いんですね。西側、特にそうなんですが。そういった所をきれいにしたい。それと新規事業の立ち上げっていうことに、若者が関心があったと。成果としては、うめきたの今後の担い手像というのがちょっと見えたこと。あるいは、B to Bが1期だったら、B to Cっていうのは2期に、そこが公園との連携というのは大きいな。

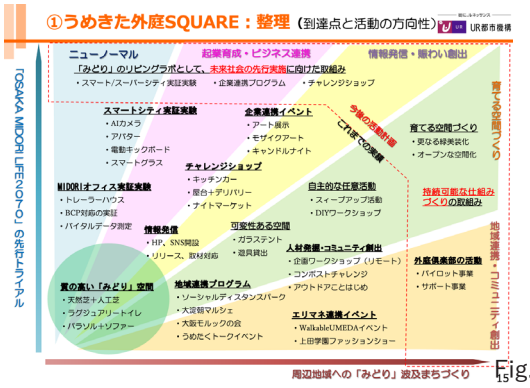


Fig.15

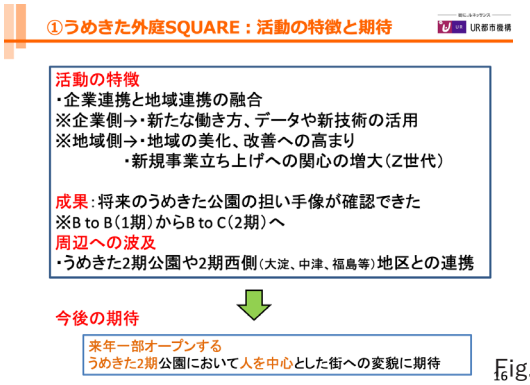


Fig.16

Fig.17

Fig.18

Fig.19

波及としましては、うめきたの公園や西側、特に大淀、中津、福島との連携というのが波及としてあるのかな。今後の期待ですけども、一部オープンする来年の公園において、人中心とした街づくりへの変貌に期待したいなと思っております（Fig.16）。

次に芝田町の話ですが、DX っていうほどではないんですが、2020 年の 3 月に大阪総合デザイン専門学校、こちらのほうの南館の土地を UR が取得して、この 3 年ぐらい、エリマネをやっております（Fig.18）。その中で、人流の調査をやらせていただきまして、先ほどありました、ここ、工業高校表通の所ですね。その辺の店にこういうセンサーを置きまして、Wi-Fi のセンサーで人流を把握いたしました。それと、阪急さんにも協力いただいて、この辺り。駅を出た辺りですね。それと、これはメトロさん、それと JR さんの大阪駅アトリウム。それと、JR さんにも協力いただきまして、ヴィスキオの北側空地。それと、この外には SQUARE 周り。12 カ所、センサーを置いて、一体、人がどう流れてるのかと探りました（Fig.19）。実践連絡会さんの使っている場所、我々もそれのある時期の 1 日なんですが、この辺に屋台を置いてみたり、ここに映画祭なんかも、夜、やったり、この実証実験（Fig.20）のときに、一緒になって人流を調査いたしました。

先程ありました、にぎわい軸というのが、さっきの工業高校の北側の通りなんですけども、見てみると、阪急梅田駅からの動線が一番強いということが分かりました（Fig.21）。それと、休日のほうの朝から、かなりの数が平日に比べて多いと。これはやはり JRA さんに来訪者の影響と思われます。そういったこと。それとイベントのときに増えるということで、やっぱり日曜日の人の入りっていうのは大きいなということが分かりました。

にぎわい軸での滞在時間について、実証実験をやってるときの滞留っていうのが、これほど上がったというのが取れております。それと、JR さんの協力をいただきまして、みどりが本社の所にあるんですけども、そのみどりの所でイベントをやったときの、滞留時間（Fig.22）ですね。やはり表通りと中と連動しながら人が動くっていうのがよく理解できます。滞留時間も非常に長くて、1800 人ぐらいの人が来てるということも分かりました（Fig.23）。

Fig.20

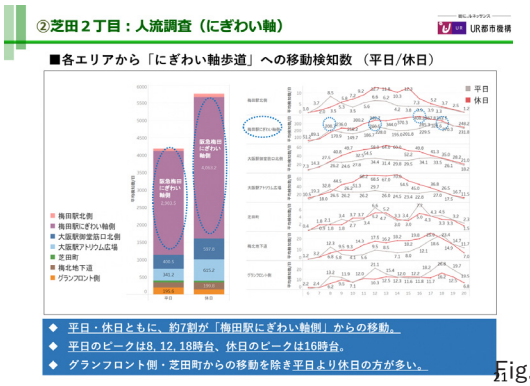


Fig.21

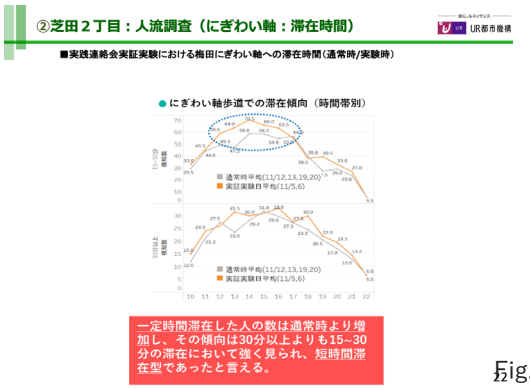


Fig.22

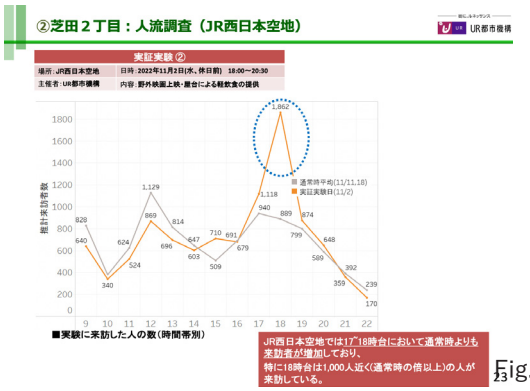


Fig.23

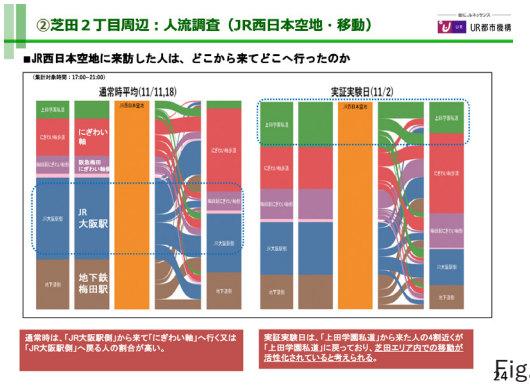


Fig.24

そうすると、JR さんの空地に来た所はどこから来たかっていうのも、実はこの Wi-Fi センサーで取れるんですね(Fig.24)。JR 大阪駅から来てる人が多い。JR 駅からにぎわい軸、いわゆる工業表通の所に流れて、阪急梅田駅の方に行って。それと JR 側に行ってるということです。意外と先ほどの阪急の軸線と、こちらの JR さんの軸線がこの芝田町で重なっていくということが見て取れました。

人流見てると（Fig.25)、JR 大阪駅アトリウムでは 14 万人から 16 万人、休日、上がってると。メトロ大阪駅の所、10 万人。阪急さんの所も 10 万人ぐらいの数が動いてると。これを Fig.26 で見てみますと、一番、人が多いのは、やっぱりこの軸線なんですね。そこから 5 万人ぐらい、10 万人が 5 万人ぐらいに落ちまして、ここのグランフロントで 1 万人ぐらいになります。それと、こちらの JR 大阪駅から 5、6 万人が来まして、新梅田シティにて 4 万人ぐらいが動いてると。そういうことで、全体の軸線像も見ることができるということです。こういう人流を把握しながら、今後は芝田の表通りや中の広場、あるいはそういう道路なんかを活用しながら、循環型の街の相乗効果も把握していければと思っています。周辺と連携ということで、人がどこの場所からどこへ動いているのか、どう駅へ流れてる。そういった駅間人流なんかも把握ができたのかなと思ってます。今後（Fig.27）は、うめきたの 2 期の公園というのは、駅前の公園で価値の高い公園だと思っております。その公園に向けて、いわゆる工業高校軸、いわゆる東西軸ですね。そこを人を中心とした連携の街づくりも期待したいなと思ってますし、大梅田として主要駅間の流動を見ながら、分かりやすくて、緊急時でも安全で安心なまちに展開することを期待したいなというふうに思ってございます。

以上でございます。ありがとうございます。

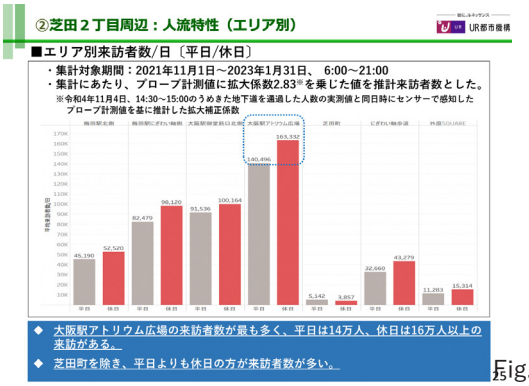


Fig.25

Fig.26

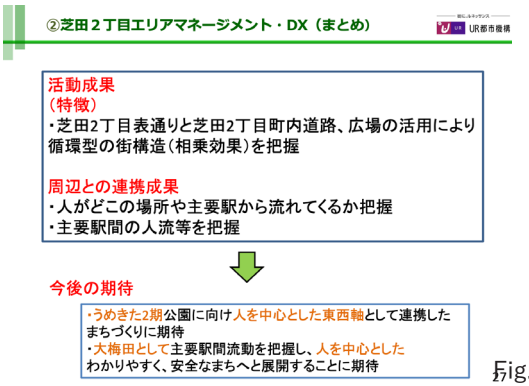


Fig.27

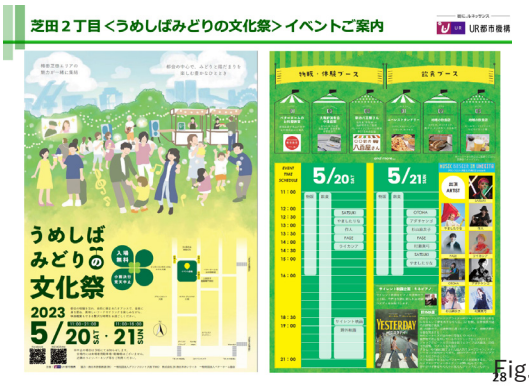


Fig.28

パネルディスカッション
UMEDA 未来図を語る

－　ありがとうございました。それではパネリストの皆さん、登壇してください。

まず、ここまでご発言のなかったパネリストでいらっしゃいます、梅田東連合自治会長の三島さんに、梅田は世界都市でありながらご自身の地元ですが、今日の話についてまず感想を頂戴したいと思います。

三島　いろいろと見せてもらったり、お聞きしたりしましたが、私としては UR さん、ちょっと方向性が違うのではないかいうことをお伝えしました。それと、今後のことについてです。23 年ほど（整備事業を）やられていますが、その間に対してもあまり協力しないよというようなことは言いました。

なぜかと言いますと、私は UR さんにちょっと不満を持っております。実は、1 期工事後のグランフロント大阪、もう 10 年になりますが、そのときに、その地域、その周りを UR さんが整備しましたが、先ほど島本さんが言っていた 2 丁目のにぎわい軸、あれがもう全然、整備されてなかった。そういうことで、僕はもう当初から、ちょっとあれはおかしいのではないかと言っていたのですが、そのとおりになり、それを今現在、一生懸命、UR さんとか、マネジメントですかね、阪急さんなんかずっとやられている。10 年前にそのことを提示したのですが、UR さん、聞かなかったということで、今、ちょっと四苦八苦していますが、そういうようなことがあったので、あんまり協力しないよというふうなことで進んでいって、今現在、終わったわけですけれども。

最初は、極端に言いますと芝生でいくというお話聞いたので、生の芝生だと、手がかかると。それなら、人工芝でされたらと提案したら、やられたんですね。

もう一つは、あそこは工事中なので、風が吹くと物が飛んできます。小さいものがいっぱい。それを掃除するというのは不可能ですわ。全部、張り替えをせなあかんと。そういうことで事前に、風が吹くとき、台風のときはブルーシートを被せときよというようなことはちょっと言いましたが、そのぐらいしかお手伝いしておりません。だから、いろいろ今、ちょっとお聞きして、そういう実験もしたということを、今、再確認させていただきました。以上です。

－　ありがとうございます。訪れる側の私たちのほうから見る見方と、地元で 24 時間、ずっとそこの街におられる方では、やはり見られるところ、感じられるところが、違うと思います。ありがとうございました。

会場からの質問がありますので、そちらを先に皆さんにお聞きしたいと思います。

一つ目です。梅田は素晴らしいですけれども、人口が増えない中で、まだこんなにオフィスを造ってどうするのですかという質問や、梅田にどんどん集中していくのに対して、大阪の船場はどうするのですかという質問が来ています。こちらについて、考えておられることがございましたら、お答えいただきたいと思います。まず、大阪市の西江さん、いかがでしょうか。市の立場での回答ではなくても結構です。

西江　いや、市の立場では答えられません。

－これは市の問題ですね。

西江　そうですが、人口というのは本当に難しい問題で、それは大阪だけでなく、もう少し広い関西圏でもそうだと思うし、もっと言うと全国規模でそうだと思います。例えば、JR さん困り事というのは、もっと広範囲の話だと思います。ただ、回答になってないかもしれませんが、交流人口を増やすというのはとても大事なことだと思っています。いわゆる夜間人口が減っていくからどうするかという話ではないのでは。直接的にはそれだけではないと思っております。梅田はどうだ、船場はどうだというのは、両方とも大事なので、両方ともうまくいく方法を考えたいと思います。

－　ありがとうございます。人の動きを大きくして、

人流を増やすというところでしょうか。

それでは、高岸さん、何かお考えになっていることはございますか。

高岸　その質問自体が社内でずっとわれわれも議論してきたもので、人口は減っていきますよねという話。先ほどの話そのものですが、減っていくし、そもそも行動が変わる中で、もう都心は要らないのではないかという話はありますが、でも、やっぱりみんな都心に来たいですよねというところがある中で、われわれが考えたのは、例えば、これまで梅田を来てくれた人々以外にも、もっといろいろな人が来たら、街ももっと楽しくなるし、訪れる人も増えるじゃないかというのが、われわれが梅田ビジョンの中で言っていることです。そういう意味で、例えばオフィスであったら、それこそさっきも申し上げましたけども、昔は歴史の長い大企業しかオフィス持てませんという話だったのが、これからは、世界中からこの街に来て新しいことに挑戦する人を、大阪梅田は喜んで受けるよ、こんな話をやっていくべき話じゃないのかなとは、少し思ったりしましたね。

－　ありがとうございます。きっとグランフロントの１期ができたときも、それまでの梅田は、お買い物に来る人と仕事に来る人しかいなかったのが、特に子どもの居場所がとっても多くて、それまで梅田に来なかった子どもたちもやって来たっていうことがあったかと思います。そういう点でも、楽観的というわけではないですが、多様なオフィスを造ることによって、今までここじゃなかったなという、梅田ではないよねと言っていた人もやって来たくなるような、多様なものができてくるというふうに考える。そうありたいというところでしょうか。

高岸　だから、われわれ阪急阪神としてやっている部分ではありますが、やっぱりそういう沿線なり、そういう梅田にしなければ、われわれのグループの将来は明るくないという危機感の中で、そういうことを考えていこうということでやっています。

－　ありがとうございます。いかがでしょうか。そちらの３人の方。今の質問でご意見はありますか。

塚本　人口が減るのは確かですが、日本の話であります。関西空港とかいろいろあります。インドでは、どんどん人口が増えています。グローバルに見ていくと、この大阪梅田の立地でオフィスが余分ではないのかということは、広い目で見るとそうでもないのではないかと思っています。

それから、将来、リニアが来ると、メガリージョンがあります。そんなことになると、現在3000万人の商圏が7000万人に膨れ上がるわけです。その中で大阪のオフィス需要がそうないからといってシュリンクするというのは、大阪梅田にとっては決して良くないと思うので、われわれはそういったことも視野に入れて、いろいろなことに挑戦していきたいと思っているところです。

－　ありがとうございます。もう一つ難しい質問が来ています。先ほど、防災の話が島本さんからありましたが、防災的にはどうしますかという質問が来ています。想定では、南海トラフ地震での津波で梅田地区は２メートルの浸水が予想されています。先日、テレビでも、NHKですか、ドラマが放映されていました。梅田の駅が全部、水に漬かるような映像が流れて、恐ろしいなと思って見ていたのですが、将来の梅田のまちづくりにおいて、どのような観点が必要なのかというご質問が来ています。いかがでしょうか。URとしても、島本さんも考えているところは、ございますよね。

島本　大阪市さんと、その辺は地域防災計画っていうのを作りながら、一緒になってやっております。防災活動をやってるのもその一つなんですけども、いったんはビルの中に入るということを基本にやっておりまして。安全確保計画の中でも、ビルに滞在してもらうということから、その津波がひいた後に、うめきたの公園で３日間は滞在していただけるような備蓄、あるいは蓄電、蓄熱、そういったものを備えながら、周辺のまちと一緒に享受しながら、ビルの中と連携した形で防災性の確保を考えてるということです。

三島　これ、また違う視点ですが、大阪市の危機管理室といろいろとお話などいたします。もともとこのうめきた2期は広域避難、要するに地元避難ではありません。広域避難ですがそれは一時滞在です。常時滞在ではないです。それなのに、うめきたに備蓄倉庫はないと。東京都では、私が見学させていただいたGINZA SIXの地下2階、3階に、帰宅困難者用の備蓄倉庫が確保されています。それは見てきました。それを置く代わりに容積率を渡すという条件で、多分、建物の所で受けるほうは、それで等価交換したと思いますが。

この間、ちょっとお願いをして危機管理室で聞くと、現時点では、そういうものは大阪にはないと。最先端のものが全部、集まっている状態で、私はどうなんですかとお聞きしたことがあるのですけども、一向にそういうお話は何もないです。だけど、今度、危機的状況になった場合には、地元にそのかたがたは流れますので、それはいかがなものですかというクエスチョンをしましたが、一向にそのお話はなくて、うめきたが完成するというのが、今現在の状態で。

だから、防災に関してはあまり意識してないと、私は、私の考え方としてより、みんなの考えはそういうように感じます。だから、派手なビルがどんどんできていき、マンションは1平米いくら、一戸当たり1億円とか2億円とかいう話になっていますけども、現実的には空想の世界の中の建物かなと思っています。だから、もう少し大阪市、国の土地だったら、もう少しものの考え方、造り方を考えればいいのではないかと、今、思っています。それができてしまえば話をするのですが、原則的に言うとデベロッパーは建てれば終わりですね。

だけど、われわれはコミュニティを大事にするんです。コミュニティは、大きなものができては崩壊されていきました。今でももうコミュニティをどうするかというのは、ちょっと問題になっていて、今、切実な気持ちですね。これが2期工事が進んでいって、私、梅田東を預かっていますけれど、ますますちょっとこのコミュニティが成り立っていかないのではないかというが現状です。その確保にしては、マンションに住む方がいるじゃないですかと言われますと、今のタワーですよね、そういう人たちはコミュニティに参加しません。ということは、もう崩壊するということです。イコール防災もそういうようなことになんのちゃいますかということですね。

－　ありがとうございます。実際、今までの従来型のコミュニティを考えていると、住んでいる人も減っていくし、タワーマンションの人は地域コミュニティに協力しないというか、入らないという話にはなると思いますが、これだけ人の動きを活発化させようという動きの中で、新しい地域コミュニティとの関わり方のようなもので、企業が考えていることはございますか。そちらのほうにむしろあると思うのですが。皆さん、いかがでしょうか。やはり地域との関係はとても大事ですけれど、地域そのものも変わっていくと思いますし、それから働いている方、グランフロントの1期では、ソシオがとても大事にされていて、そこに通勤される方のコミュニティであるとか、その人たちが朝からいろいろな活動をするようなことを大事にされてきたと思っています。そういう点、これからの梅田を考えるにあたって、思われるところがあればご紹介いただきたいのですが、いかがでしょうか。

島本　梅田の近くに住んでる者なんで、そういう意味で地域の者として言わせていただきます。三島さん、おっしゃるとおりのところがございます。新しく住んでる方と、前から住んでる方、僕は福島辺り住んでるんですけども、やはりちょっと地域断絶っていいますか、そういったものを感じます。ただ、そこで祭りがあったり、なんだりすると、その周辺の人たちでもう一度新しくコミュニティーにしていこうじゃないかみたいなものも、期待できる部分はあるのかなというふうには思ってたりもします。

そういう意味では、やっぱり世代の中での新しい人たちを迎えていくようなコミュニティーづくりも重要だろうし。かといって、タワーマンションというのは確かに入ってこないっていうのもあるので、もうちょっと賃貸といいますか、そういっ

たものと連携しながら、企業側とできるようなコミュニティーづくりっていうのを、模索していければというふうに思ってるところです。

－　今回、このパネルディスカッションで私たちが関心を持っていたことについて伺います。

大阪の梅田かいわいというのは、地上が車と人でいっぱいになった時期があって、それを地下に下ろして地下街がものすごく発達しているというのが特徴です。私は小学生のときに地下を通りなさい、上を歩くと光化学スモッグで倒れるからと言われて、阪急から堂島までずっと地下を通って、小学校に通っていました。その次でもないですが、ペデストリアンデッキがこの頃、多くなってきています。ヨドバシカメラにもつながったり、今度、西のほうにもつながったりしていくと聞いています。

しかし、ウォーカブルといえば地面だろうという話があります。その辺りはどうあるべきか、あるいは、地上でウォーカブルはやっぱり無理ですかという質問です。大阪は地上を歩くことを一度諦めたといえます。私もほとんど地上を歩いたことがなかったのですが、今後はどうでしょうか。

西江　大きな流れとしましては、御堂筋ももう人の空間にしていこうという考え方があります。じゃあ明日からしますと言ってできる話ではありませんが、そういうことで、われわれも、例えば、難波の駅前広場を歩行者空間化するという作業もしています。これは、今年の 11 月にはできますし、御堂筋も緩速車線を閉鎖させていただき、順次、南から北へ開けていっています。大きな流れとしては、その次のステップとして、本当に御堂筋を人だけの空間にするのかという議論が続くと思います。大きな流れとしてはそういうことなので。それでは、大阪市内に用事のない車をどこで止めるのか。淀川左岸線という高速道路も、通過交通が市内に入ってこない、都心に入ってこないように設計をしています。地上に人が歩ける空間をつくろう、車を減らそうという大きな流れは、大阪市が間違いなく持っていると思います。

ただ、現実には時間がかかるので、少しずつ進められたらいいと思いますが、この潮流はもう二度と変わらないと思います。

－　ありがとうございます。大阪市の御堂筋は素晴らしいですよね。あれだけオフィスの入り口しかなく、銀行しか並んでいなかった所へ、1 階を店舗、ギャラリーにしないと駄目と言い切ったところが素晴らしいと思っていますが、あの流れが梅田まで来ることが期待できるかどうか。このリング状のコネクトロード、その一端がああいう所かと思います。コネクトロードの一端を担われる阪急としては、高岸さん、いかがですか。

高岸　街の魅力の話をするときに、コロナ禍によくあった話ですけれども、これまでわれわれは、商業施設を造る、オフィスを造るから人に来てもらうという話でしたが、みんなで言っていたのはそうではなくて、用事がなくても来たい街にしないと駄目だよねということです。それは本当に歩いているとか、その場所にいて楽しいかどうかという話の中で、これまでの大阪梅田の地べたは、歩いて楽しいかと言うと、あまり楽しくなかった。西江部長がおっしゃるように、開発の機会を捉えて、それが建て替わる中で、行政からもいろいろ支援をいただきながら、その部分を広げていく。最近、建て替えを行ってきた施設は、歩道などもかなり広がってきて、いろいろな緩和もいただきながらその公共空間を活用できる形でやっているという話もあります。

大きな流れとして、多分、自動車の通行量も減っているという中で、車道のかなりの部分を歩行者専用道化していく流れは、今後、どんどん出てくるだろうと思います。長期的にはその流れは変わらないと思うし、それはわれわれもそういった流れを進めていきたいという話はあります。

私も地上を歩くのがいいなと思っていましたが、最近、デッキも捨てたものじゃないと少し思った事例であります。例えば、ニューヨークのハイラインを通ってみると、地上レベルにはない面白さがある。大阪梅田でも、うまく使うと地上とデッキの両方の視点が生まれて面白いのではないかなと、そのようなことをちょっと感じました。

－　ありがとうございます。そうですね。私は自分で「阪急花子」と言っているのですが、阪急と阪神が一緒になったので、阪神百貨店にくようになり、あのデッキをよく渡ります。昔からある松下幸之助が寄贈したという、あのデッキですけれども、あそこからは、西側を向いていい景色が見られるので、そういう楽しみ方もまたあるかと思います。

塚本さん、いかがでしょう。

塚本　私はやはりデッキよりも地上派で、ただ、デッキでもいいなと思うのは、やっぱりデッキがそこにいて楽しく快適な空間だったらいいと思います。ただ、今の梅田のデッキがそうなっているかというと、ただの歩道橋ですよね。それじゃあ全く面白くないと思います。ちょっと違いますけど、MIYASHITA PARK はなんか楽しいですよね。あれはデッキとは言わないのかもしれませんけども、そういうものを実現できるのは、やっぱり 1 階で、路面店で、公共的な空間、楽しめる空間、滞在できる空間がある 1 階だと思います。地下は地下で楽しいのですが、太陽が見えないですからね。それが快適かというと、若干疑問です。

なので、私は基本的には 1 階でそういうものを造りたいと思いますが、現実的には、なかなか難しいです。三ノ宮の駅前を車が入れないウォーカブルな空間にしようという話もありましたが、実現には至りませんでした。意欲のある自治体さんもいらっしゃいますが、そこをお使いの方々の意識がまだそこまで至っていないといいますか、やっぱり自分自身の利便性を重視されますので、もう少しコンセンサスを得なきゃいけないのだろうなと思います。

ただ一方で、最近、自動運転などいろいろなイノベーションがありますから、そういった技術がこの 10 年ぐらいで大きく変わると思います。その機会をうまく捉えると、ウォーカブルな空間も実現できるのではないかと期待をしているところです。

－　ありがとうございます。島本さんはウォーカブルを実現させるべく、実験中でいらっしゃいます。

島本　そうですね。やっぱり先程の人を中心としたと言い続けてるのは、交通量も将来、人口減少の中で減っていく。あるいは、車も減っていったら、車線もそんなに要らないっていうような時代にもしかしたら来るかもしれない。それともう一つ、自動運転ですね。そういった抑制がされると、公共空間がどんどん、人を中心に戻っていくっていうのが、大きな構造の中にはあるのかなと思っています。

梅田の南側は地下空間が多くて、分かりづらいっていうのがよく聞かれます。観光客もどこへ出たらどこへ出るんだっていうのが分からなくて、ほとんど上歩けば、すぐ近い中崎町も、ちょっと行ったら東通りから行けるのに、わざわざ地下通って、梅田駅の真ん中に行ってから、もう一回、中崎行く方がいるみたいな。そういう意味では大梅田っていうのは、もうちょっと地上を連携するマップをみんなで作っていくことで。茶屋町だってどちらかというと地上の街ですよね。そういったものを北側から増やしていって、南側にもう一度戻っていくような、そういう兆しがあると、なお分かりやすい街になって、観光客も迷わない。地上は中心にしながら、デッキで交通広場の所は跨いでというようなことなんじゃないかなと思いながら、期待してるところです。

－　地面を歩くというと、もちろん芝田町であるとか、それから曽根崎であるとか、福島であるとか、大きな開発がされてない、だけどすごく魅力的な街が周辺にあります。あれを魅力的というのは、バルチカ 03（おっさん）のような施設を造るのは、ああいう場所を目指しているからだと思います。もともとあるちょっとごっちゃりした街も横にあるから、新しくできた街も魅力的になるし、新しくできた街に計画的にああいうものを造ろうとしているというのが、これまでの計画論かと思います。その開発のはざまに入っている三島さんとしては、ああいう街は、どうあるべきだと思いますか。

三島　私は北区の商店街の役員もやっております。そのことは、北区の商店街では、一応、問題視さ

れています。南と北はどう違うかといわれると、南は地上面で物事が達成できる。だから、海外の人が多いと。北はどこ行くにも地下を通らないと行けないというのが現状です。だから、それを克服するために回廊というものが、造られています。現在、大阪駅周りを回廊にしようという構想で、動かれていると思います。

それで、実質的に北区といえばもう梅田ですね。梅田のことを言えば、梅田は地下で通行するのが当たり前という観念が植え付けられていると思っています。だから、ここで地上を通って、信号をたくさん設けて横断歩道を造っていこうというようなことは、多分、考えていないと思います。まして警察としては、ご存じでしょうが、歩行者と車を分離することによって事故が減るので、地下に人を流す、上に回廊で人を回すというのは賛成です。だから、どっちを取る、どっちを取らないという考えようになってきますけれども。だから、最終的にどれがいいかは、私はちょっと言えませんが、商店街から言わせてもらうと、やっぱり上を通ってもらうのが、本当ではないかと言えますが、通行人としたら、どこかで雨が降っていたら、地下を通って行けばいいとか、そういうことなら地下のほうがいいかなと、そういうような考えになるので、全然、違うので、今、ここでどっちがいいかと言われると、半分半分ですね。そういう答弁しかできません。

－　ありがとうございます。開発をずっと続けられた方にとってみて、中崎町であるとか、曽根崎であるとか、福島であるとか、芝田町もそうですけども、ああいうこれまでの街との付き合い方についてどのように考えているか、聞かせてください。

高岸　中心部に対する周辺のフリンジ部分は面白いですね。われわれが直接、開発に絡むような中心部は、ものすごく地価が高く、そのためにコストがかけられるために、様々な制約がかかります。制約がかかって、結局どうなるかというと、家賃が高くなったりとか、利用用途が限定されたりして、いわゆる決まり切ったものしかできなくなりますが、それに対して、周辺部はものすごく魅力的ですよね。ある程度、用途地域なり、その辺も違うのもありますけれど、減価償却進んだ建物がほとんどであるという話もあって、比較的管理も緩やかで、利用するコストも高くない。中心部でも色んな活動するけれども、日常的に集まって本当に面白いことをできるのは周辺部にあるというのが、世界的にもそういった例が多いように思います。そういう所は、今後、うめきたとか含めて、どんどん中が成長していく中で、非常に期待をしているところで、逆にそういうコミュニティとの付き合いを、どういうふうな形で探っていこうかなというのは、われわれの課題と思っているところです。

－　むしろ付き合っていって。

高岸　もちろん。

－　うまくお互いに。

高岸　そうです。そうでないと、恐らく梅田は、例えば阪急阪神がやっている所だけとか、うめきただけで、多分、世界から人は来ないと思います。中崎とか、中津とか、周辺部にはいろいろな活動をやっている人がたくさんいて、多分よく考えるとこんなことを世界でこの人しかやっていないよと言うような話がいっぱいあって、それが多様性になって、それが梅田の魅力になるというふうに思っています。

－　ありがとうございます。

JR さんは 1 駅乗ってという話もちょっとされていると、ちらりと聞きました。大阪駅の 1 駅先、両方ともちょっと魅力的な街がありますから、そういう所をぷらぷらと歩いていけるようなことも、回遊性の一つかと思いますが。

塚本　そうですね。ただ、ちょっと梅田はまちが大きすぎて、まだわれわれもこれからトライするところです。ちょっと小ぶりの三ノ宮だと、2029 年に向けて、われわれはビルを建てていますが、そのビルのコンセプトは、ビルを起点に街に出て

行っていただきたいということを考えています。神戸は最近停滞していましたが、神戸のいろいろな魅力をそのビルで発信し、ちょっとはビルにも滞在してほしいですけども、それよりもわれわれのビルで神戸の良さを感じていただいて、現地にそこから行っていただく。そういうコンセプトで、ビルを造っています。

ビルの造りも、ビルの中で収まるのではなく、外に出やすいような、ちょっとやり過ぎましたが、外に出やすい、そんな造りをしています。やっぱり駅だけが発展しても全く意味ありませんので、その周辺、三ノ宮の場合でいうと、神戸市の市街地ですね。その人たちと一緒にどうやって栄えていくかということを、今、開発で考えているところです。

それをうまく大阪に持ってきてくれればいいのですが、本当に梅田は難しいですよね。三ノ宮では市長がマンションを造るなとおっしゃっているので、どちらかというと外から遊びに来る方の街になっています。京都駅だって観光客の街ですね。ただ、梅田の場合はそうではなくて、そこに住んでいる人がいらっしゃる。働いている人がいらっしゃる。そして遊びに来る人がいらっしゃる。これが本当に均等な割合である街。そこがちょっと他の所と違っていて、なかなかそのバランスの中で、どうその辺の仕組みをつくっていくか、今、正直、悩んでいるのが実態でございます。

－　ありがとうございます。

では、まとめに入っていきたいと思います。それぞれの方に、ウォーカブルも頭に入れながら、梅田の将来、西に動いていくのもありますし、どんどん広がっていっているようにも思います。これからどういうふうに考えていくかを、一言ずつで結構ですので、お話しいただけたらと思います。

島本　開発っていうのは、どちらかというと血を流すようなことなのかなとも思いながら、毛細血管まで人が行っていく。で、なんか見つけていく。そういった人の動きっていうのがやっぱり重要かなというふうに思います。うめきただけが成立するんではなくて、やっぱりうめきたから来た人がちょっと芝田町、顔出したら面白いやん、茶屋町まで流れたら面白いやんというようなことを、みんな、なんか探すような時代になってるんちゃうかなと思いますし。

私も昼、高い弁当をグランフロントで買うなら、ちょっと芝田町行って買おうかとか。やっぱり東京の新橋、ちょっと行くと安かったり、神田があったりするのと一緒だと思うんですが。そのスケール感よりもっと小さい範囲で、そういういろんな毛細血管が見えてると。そういう所ほど、人間って落ち着いたり、逆にそういう所で飲んでるほうが楽しかったり、会話性があったりもします。そういったところをいかに共鳴しながら、みんなでループしていくかということで、やっぱり共鳴する街っていうのにしていかないと。分断されてるというのは、一番良くないことだなというふうに思います。そこに安心で、安全で、分かりやすくて、今言う新しい人たちと交流もしながら、古きを大切にしながらもやってくというような、共鳴する街につながっていく。特に北側はそういうイメージがございますので、そこを大切につなげていけたらなと思ってるところでございます。

－　ありがとうございます。では、三島さん。

三島　共存となると、私の頭の中ではちょっと難しいかなと思っています。あまりにも発展の進歩が早過ぎますね。だから、維持。僕ら、うちのおやじからやって、あと家がここに来て 150 年ぐらいになります。今は最近、ずっと大阪駅の昔の話をされていた。そんなん、大体、分かっております。おじいさんから聞いたりしています。けれど、それから比べると、阪急さんの再開発で三番街ができ、それから始まり、1、2、3、4 の再開発ビルとか、そういうふうに変わってきて、大阪駅の再開発と、今、2 期工事、1 期と 2 期工事ですが、もう 30 年もかからずに、街がもうどうなっているか分かりません。今、4 年ぐらい会っていない私の知り合いが見れば、「おまえん所の街、どないなってんねん。全然、分からんわ」と言うでしょうね。あまりにも発展が早過ぎるので、もろもろの、防災にしても、コミュニティにしても、もろもろのい

ろいろな関係が付いていけないというのが、率直な、今の私の考えだと思います。ここでいろいろなことを言えば切りがないと思いますが、それが集約した言葉になると思います。

－　ありがとうございます。塚本さん。

塚本　最初のご質問にあったように、日本の人口が減っていくのは間違いないと思います。そうはいうものの、その中で大阪梅田というのがいかに魅力的な街であり続けるか。それは、われわれがずっと考えなきゃいけないと思っています。ネガティブな話もありますけれども、万博、リニア、北陸新幹線など、いろいろなきっかけ、チャンスがあるわけですから、そこをうまく捉えていかないといけないと思っています。

　ただ一方、先ほど言いましたように、大阪梅田は遊びに来る人と働いている人だけの街ではなくて、そこに住まわれている方がかなりいらっしゃるため、その方々にとってもいい街である必要がある。今、三島さんからもいろいろな問題提起がありましたが、そういったところをいかに、われわれのような開発とか、街づくりをやっている人間が生かしていけるかが大事だろうと思います。

　当社も神戸線など、少し小さな街では、鉄道と住まわれている方の連携については、いろいろとトライアンドエラーしていますけれども、その中で良きコミュニティづくりと手法があれば、ぜひこの梅田でもやっていきたいと思います。阪急阪神さん、グランフロントさんとエリアマネジメントの団体でいろいろなことを取り組ませていただいています。防災についてもそこでやっています。そこをもう少し基軸として、今のような点を発展できればと思っているところです。

－　ありがとうございます。では、高岸さん、お願いします。

高岸　最初のご質問の中で、街が西に動いていく中にというお話がありまして、よく社外の方から、「阪急さん、梅田の中心が西いっちゃいますけど大丈夫ですか」という話をよく聞きますが、街づくり考えている担当者としては、動いていくのではなくて、広がっていると思っています。梅田の街のいいところは、大きな街ですけれども、やっぱり本当にコンパクトなところです。

　この前、たまたま横浜で街づくりをされている方といろいろと話をした中で、「梅田の規模ってどのぐらいですか」、「このぐらいですよ」、「いいですね」というのを言われました。横浜はいろいろありますが、回ろうと思うと歩いて回れる距離ではないという話もある中で、梅田はいろいろ広がっていくけれども、コネクトロードにつながっているエリアもありますし、その外も含めて、歩いてもたかが知れている。その中にパッチワークのようにいろいろな魅力が積み重なっている。だから、大事なのは、コネクトロードで、この辺をどうつなげていくかなという話だと思います。

　さきほどのデッキの話が誤解されているので申し上げますと、私も地面がいいのですが、強みとしてデッキも考えないといけない。ダブルでいろいろな視点を楽しめることを強みにして、その辺をつなげていくことが大事かなと思いました。

－　ありがとうございます。西江さん、お願いいたします。

西江　ファシリティとして今の街にないものを造るというのは、非常に魅力になると思っていて、そういう意味で、西に広がるという話がありましたけど、うめきた2期のみどりがまた新しいインパクト、大きなインパクトを梅田にもたらすのではないかなと思い、それを期待しています。

　工業学校表通線の話が何回か出ましたけれども、東西をどう結ぶか。人が歩ける距離でありますので、それが東は阪急さんの開発も控えていますので、東にも広がっていく。きょうも通ってきましたけど、ものすごい人が歩いていますから、あれがどういう目的を持って、どういう用事があって、どういう魅力があって歩いていただけるようになるかというところで、うめきた2期のみどりに期待しているところが大きいです。

－　ありがとうございます。

ということで、どんどん広がっていく街、そして多様な街、パッチワークな街ではあるけれども、その多様性をうまくつなぎながら、歩ける街にしていくというところが、これからの世界に誇れる街に、世界にない街にしていくという意味でも重要だなと思います。それに加えて、みどりもそこに添加されたのですよね。梅田でみどりなんて、全く誰も期待していなかったのが、今回、みどりという大きなものが添加されました。

そういうことを考えながら、私はここまで話に出なかった街の記憶をどうやって残すのかがちょっと気になっています。いろいろなものの積み重ねで、今度の新しいビルに、駅のれんがの赤い色という話がありましたが、ああ、そうなのって言われるような、ストーリー性のあるような開発を、ぜひともしていただきたいと考えております。

ということで、きょうはこれでおしまいにしたいと思います。皆さん、ありがとうございました。

司会　岡様、登壇者の皆さま、本当にありがとうございました。

これにて本日の都市環境デザインフォーラム関西を終了したいと思います。長時間お付き合いいただきまして、誠にありがとうございます。最後に、登壇者の皆さまに拍手で感謝の意を伝えたいと思います。本日はどうもありがとうございました。

2023 都市環境デザインフォーラム関西

UMEDA 未来図

報告書

2023 年 8 月

2023 都市環境デザインフォーラム実行委員

福田　知弘（都市環境デザイン会議・関西ブロック幹事）
岡　絵理子
岡本　壮平
加茂　みどり
岸田　文夫
小西　久美子
篠原　祥
清水　勝民
武田　重昭
藤川　敏行
前田　裕資
山室　浩一
若本　和仁

都市環境デザイン会議の許可なく、本書の全面または一部の複写・転載はご遠慮ください。