

都市経営研究科 都市政策・地域経済コース ワークショップ 要約

テーマ： 2025 大阪・関西万博とは

講師： 公益財団法人 2025 年日本国際博覧会協会整備局長 梅村宏尚様

場所： zoom を活用した双方向の授業

日時： 2020 年 6 月 26 日（金）18:30-20:30

1. 梅村様講義

(0) はじめに

- ・ 万博を作り上げる上では様々な要素があるが、整備局は主にハードを整える役割を担う。
- ・ このため、本日はハード面の取り組みを中心に説明していく。

(1) 2025 大阪・関西万博の概要

- ・ 関西一円を巻き込みたいとの思いを込めて、「大阪・関西万博」という名称とした。
- ・ テーマは、「いのち輝く未来社会のデザイン」。ここで言う「いのち」について、当初は人間の生命、長寿などの意味で考えられていたようだが、今はもっと広い概念で捉えようとしている。
- ・ コンセプトは、「未来社会の実験場」。2025 年から更に先を見据えて、社会実装に向けて新しいアイデアや技術が施行される実験場としたい。このため、プロセス段階から地域住民や企業に参画してもらい、一緒に考え、共創する、新しい参加型の万博にしたいと考えている。
- ・ 会場は、大阪市此花区の夢洲（ゆめしま）であり、夢洲全体の広さは 390ha。このうち会場は 155ha であり、甲子園球場が 40 個入るほどの広さである。
- ・ 会期は、2025 年 4 月 13 日～10 月 13 日の半年間。GW との重複を避け、開始を繰り上げた。
- ・ 入場者は、約 2,800 万人と想定している。

(2) テーマ及びコンセプト

- ・ これから組み立てていく部分が多いが、現時点の考えについて説明する。
- ・ テーマに沿ってサブテーマを設けている。具体的には、「Saving Lives いのちを救う」「Empowering Lives いのちに力を与える」「Connecting Lives いのちをつなぐ」の 3 つである。
- ・ これら「3つのLives」に基づき、パビリオンをはじめとした計画を具体化していく。
- ・ 「未来社会の実験場」というコンセプトの通り、万博会場を「半年間の壮大な実験のまち」としたい。1970 年の大阪万博では、現在の携帯電話にあたるワイヤレスフォンやメタボリズム建築が登場し、その後現実のものとなった。今回は、自動運転や AI、5G は当然として、来場者の経路案内に Maas を活用するなどのアイデアも出るだろう。先端技術以外にも、食、教育なども、実験の対象となると思う。大阪万博から約 50 年経って、どんな未来の実験ができるか楽しみである。
- ・ SDGs への貢献も重要であり、2030 年 SDGs 達成に向けた取り組みを加速させる万博とする。

(3) 会場となる夢洲地区の全体図

- ・ 万博会場は、パビリオンワールド、ウオーターワールド、グリーンワールドの 3 つにゾーニングする。夢洲内のその他の敷地は、主に統合型リゾート（IR）予定地やコンテナ船の物流用地である。
- ・ 夢洲は全体が埋立地である。廃棄物を埋め立てたエリアは利用上の制限がありメガソーラーが設置されているが、そこ以外を広場などにする。このエリアをグリーンワールドと称している。
- ・ パビリオンワールドの南側の水面は、埋め立てに使った浚渫土砂から出た水を海に出す前に溜めている水たまりのような状態になっており、ウオーターワールドという位置づけで、それを活用したエリアとする。

(4) 万博会場の配置計画

- ・ 会場配置計画図をご覧いただくと、不整形なものが散らばっているように見えると思う。これは中心を作らないというコンセプトに基づくもの。こうしたボロノイ図に敷地を当てはめていき、会場のレイアウトを作っていく。
- ・ その上で、会場内には「空」と呼ぶ大広場を 5 か所設置し、主要なイベントや展示を行い、来場者同士の新たな交流を生む場所とする考えである。

(5) 夢洲へのアクセス

- ・ 夢洲へのアクセスは主に 2 つであり、車では夢舞大橋、鉄道では延伸を計画している地下鉄中央線となる。その他、海に囲まれているため船でのアプローチも可能であり、空飛ぶタクシーなどの可能性もある。
- ・ 会場周辺の混雑を緩和するため、自家用車については夢洲以外に駐車場を作り、シャトルバスを活用したパーク&ライドシステムを導入する。

(6) 来場者輸送計画

- ・ 全期間を通じた来場者総数は約 2,820 万人と想定している。このうち、国内は約 2,470 万人、海外は約 350 万人である。

- ・ 1日の来場者数は約30万人で、ピーク時には1時間あたり約6万人となる。この数字と、過去の万博時のアクセス手段別の分担率を基に、鉄道、駅シャトルバス、自動車類それぞれの需要を予測し、交通事業者等と連携しながら輸送計画を練っていく。

(7) 万博のレガシー

- ・ 万博終了後は、施設を撤去して大阪市に用地を返却する。まちづくりの理念や、インフラを動かす際の考え方などは継承していきたいが、ハード面のレガシーはほとんど無いと言うべきだろう。
- ・ 今回の万博のメインはソフトレガシーである。万博を通じて個人の行動変容を促し、SDGsなどの人類共通の問題解決に向けた大きなムーブメントを起こしたい。今後、様々なアイデアを取り入れることが出来るよう、年齢、性別、国籍など様々な観点から多様性のある推進体制を構築していく。

2. 佐藤教授より補足

- ・ 大阪沿岸部のまちづくりに携わってきた経験から、夢洲の位置づけについて補足しておく。
- ・ 夢洲の土地利用計画については変遷がある。2008年のオリンピック誘致の際には、会場候補地であった。
- ・ その後、堺や尼崎に大型の液晶パネル工場等が誘致されたが、その候補地でもあった。
- ・ 今後は、万博開催や統合型リゾート(IR)誘致によりエンターテイメントアイランドと呼べる存在となるだろう。夢洲は、神戸、堺、関空に近く、開発による関西全体への波及効果もある。うめきたの開発とは違う意味で、関西を強くする引き金になる可能性がある。

3. 質疑応答

- (Q1) 自動運転やライドシェアなどを導入する計画はあるのか。
- (A1) 万博会場内では、ハンディキャップのある方のための小型モビリティをはじめ、自動運転を想定している。一方で、会場までのアクセスについては、各交通事業者に委ねることになる。
- (Q2) 「いのち」をテーマとする上で、展示等で、その延長にある「死」にも触れる考えはあるのか。
- (A2) 今後プロデューサーを任命するが、彼らがテーマをどのように活かしていくかによるだろう。なお、これまでも経済産業省が有識者へのヒアリングを行っているが、その中で、「日本には、朽ちることを否定的に捉えず、華やかなものだけに価値を見出すわけではない文化がある」と発言している方がおられた。興味深いテーマだと思う。
- (Q3) 大阪・関西万博ならでの取り組みとして、中小企業等が参加する仕組みや機会はあるか。
- (A3) 大事なキーワードであり、実現していきたい。すでに、PLL (Peoples Living Lab) 促進プロジェクトとして、企業・団体からアイデアをいただいているが、具体的な参加の方法はこれから検討していく。
- (Q4) 夢洲にたくさんの方が集まるリスクを考え、サテライト会場を設置する考えはあるか。またその際のルールとして意識すべきことはあるか。
- (A4) サテライトの位置づけで、関西各地で繋がっていくことを考えている。一方で、夢洲を会場とすることで万博を誘致しており、サテライトを正式な会場とすることは出来ない事情もある。
- (Q5) 会場アクセスが限られる中、混雑対策はどうするのか。
- (A5) まずピーク時間帯のご利用にきちんと対応することが重要である。その上で、災害等が発生した場合の誘導等についても対応できるよう、道路の高架化等を含め準備を進めている。
- (Q6) 地下鉄中央線以外に鉄道でのアクセスは予定していないのか。
- (A6) 路線としては中央線のみである。その上で、私鉄が地下鉄に乗り入れたり、地下鉄の駅まで私鉄路線が延伸する構想はあると聞いているが、実現性は分からない。JRの桜島線については、万博開催時ではなく、統合型リゾート(IR)の開業に向けて延伸する構想があると聞いている。万博開催時は、新大阪から桜島線への直通列車を運転する計画があるようだ。
- (Q7) 新型コロナウイルスにどう向き合っていくのかが地球規模の課題となっていると思うが、コロナ後の世界のあり方を示す企画などは考えているか。
- (A7) コロナへの対応は、医療の側面に加え、社会活動や経済活動の側面で捉えることもできる。注目度も高く、コロナを契機として生まれた社会の動きに着目した展示等はあると思う。
- (Q8) 万博開催後、夢洲をどのようなまちにしていくのか。
- (A8) 夢洲のまちづくりを検討する組織があり、その部門が中心となって考えていくことになる。私たち博覧会協会としては、ステークホルダーが参画できる仕組みをつくり、結果としてそれがまちづくりに活かされていくという、ソフト面からのアプローチを担う。

以上