

都市政策・地域経済ワークショップⅡ 第5回講義録

【テーマ】「うめきたのまちづくり」(公開シンポジウム)

【日時及び場所】：2023年11月10日18時30分-21時20分 梅田サテライト

【講師】講師：大阪都市計画局 拠点開発室 副理事 吉川玲子様

【講義概要】

《大阪都市計画局について》

- R3年に発足した。府と市が一緒になって広域的視点からまちづくりを進めている。

《大阪のまちづくりグランドデザイン》

- 「新しいまちのグランドデザイン推進本部会議(府知事が本部長、市長が副本部長、府、市、市長会、町村会等から構成)」が学識経験者や民間事業者等からも意見を聴取し策定し、R4年12月に公表した。
- まちづくりの基本目標は「未来社会を支え、新たな価値を創造し続ける、人中心のまちづくり」(イノベティブ、ウェルビーイング、サステナブル)である。
- めざすべき都市構造は「マルチハブ&ネットワーク型」。都心部やベイエリアでの国際競争力を備えたエリア形成とともに、その効果を府域へ波及させていくために放射・環状の交通ネットワーク上を中心として、多様な都市機能を備えた特色ある拠点エリアや魅力ある生活圏を形成し、相互に連携する都市構造形成をめざす。
- そのための基本戦略は「成長・発展をけん引する拠点エリアを形成」「大阪ならではの魅力を活かし、暮らしやすさ No.1 都市を実現」「海・川・山や多様な地域資源を活かし、地域を活性化」そしてそれらを支える「人・モノ・情報の交流を促進」「安全・安心でグリーンな社会を実現」である。
- 都心部における主な取組は南北軸、東西軸で行っているが、その一つが今日のメインテーマである「うめきた」2期。都心部での拠点形成を進めるとともにその開発効果の府域への波及を目指して域内でも様々な取組みを行っている。

《うめきたを含む大阪駅周辺地区の概要》

- うめきた地区周辺は4線9駅が乗り入れる西日本最大ターミナルで、3月にはJR うめきた地下口が開業し関西空港とのアクセスも改善。京都や神戸とも隣接している。
- 都市再生特別措置法に基づく都市再生制度(容積率の緩和、重複利用区域、財政、金融、税制支援)も活用して、駅周辺の再生を進めてきた。
- 「うめきた」の先行開発区域では、公共貢献による容積率緩和を活かして①ナレッジキャピタル機能など②オープンスペースや公共的空間の確保 ③歩車分離の歩行者ネットワーク④建物中層部の庭園整備と一般開放 等を実現させた。2期でも公園や道

路空間の高質化、みどりの整備、宿泊機能やイノベーション創出拠点整備、持続可能な環境マネジメント等を行っていく。

- 「うめきた」は昭和初期から東京・汐留と並ぶ伝統を有する鉄道貨物駅であった。JRの民営化にともない、土地処分が決まったものの、貨物駅の移転の問題があつて時間がかかったが、H14年に都市再生緊急整備地域に指定され、大阪駅北地区国際コンセプトコンペを実施、966の提案があつた。

H16年度には「大阪駅北地区まちづくり基本計画」を策定、その後具体的な計画の決定や開発事業者決定を経てH21年度に1期民間開発着工。

- 2期はH26年度に「まちづくりの方針」が策定され、その後具体的な計画決定や開発事業者決定を経てR2年度に民間開発着工。R6年9月に先行まちびらき、その後関西万博までに段階的にまちびらきをしてR9年度の全体完成を計画している。

《先行開発区域のまちづくり-グランフロント大阪-》

- まちづくりは「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」から成る5つ柱をコンセプトにしている。
- まちの骨格は、シンボル軸（南北軸）、賑わい軸（東西軸）、駅前広場から成る。
- 土地利用ゾーニングは、南から北へ向かって「ひろがりのゾーン」「駅前広場ゾーン」「ふれあいのゾーン」「ナレッジ・キャピタルゾーン」「よそおいのゾーン」「やすらぎのゾーン」という考え方で整備していく。
- 交通ネットワークは「歩行者主体」で、デッキを活用した回遊性の高い歩行者ネットワークを形成する。これを実現するために、地区内への車の流入を抑えるとともに、JR東海道線支線の地下化も行った。またJR大阪駅の新駅（うめきたエリア）の整備により関西空港や和歌山方面とのアクセスを強化し国際・広域拠点としての機能を強化した。
- 初期段階からまちづくり全体のコーディネートを推進してきたUR都市機構は区域内のBブロックの土地を取得し、ナレッジキャピタルの整備などの開発条件を定めて事業企画提案方式による募集を行ったところ、三菱地所を代表とするグループを開発事業者として決定。開発事業者は「ナレッジキャピタル」を核としたまちづくりを進めるとともに一般社団法人グランフロント大阪TMOを設立し、一体的な管理運営(タウンマネジメント)を実施。同法人は、歩道上のオープンカフェやエリア巡回バス等様々なまちづくり推進事業を進めている。
- 「ナレッジキャピタル」は最先端技術と感性を持つナレッジの集積・融合により新たな価値創出を目指し、「一般社団法人ナレッジキャピタル」と「株式会社KMO」により運営されている。
- 景観に関しては、景観ガイドラインに基づき自主審査を実施し、有識者等で構成され

る景観ガイドライン運営委員会への報告と委員会からの指示を受ける体制をとって、景観の質を維持することに取り組んでいる。

- うめきた1期地区ではまちづくりに大阪版 BID 制度を導入した。従来、エリアマネジメント活動は民間の自発的な取組が主であった。活動財源の確実な担保やフリーライダーを排除する意味からも大阪版 BID 制度が、大阪市において制度化された。大阪版 BID 制度では、うめきた1期区域内において、開発事業者による歩道などの高質な公物管理を確実にするため、エリアマネジメント活動に要する費用を、大阪市が地権者から分担金として徴収し、これを開発事業者に対し補助金として交付している。

《2期区域のまちづくり-グラングリーン大阪-》

- H25年10月にうめきた2期民間提案募集開始し、H26年3月には20の民間提案優秀者を決定。H26年6月にうめきた2期区域まちづくり検討会が発足し、翌3月に「うめきた2期区域まちづくりの方針」を決定した。
- 「方針」は『「みどり」と『イノベーション』の融合拠点』である。まち全体を包み込む「みどり」がここにしかない新しい都市景観を創出し、世界の人々を惹きつけ、新しい産業・技術・知財を創造することで、世界をリードする「イノベーション」の拠点とすることを目指す。地区全体で概ね8haの「みどり」を有する。
- 基盤整備事業はJR東海道線支線の地下化、土地区画整理事業、防災公園街区整備事業。
- 大阪駅のうめきたエリアは今年3月開業。関空、和歌山方面とのアクセス強化に加え、フルスクリーンドア等の新技術も導入されている。
- うめきた2期の開発事業者は事業企画提案の結果、三菱地所を代表とするグループに決定し(H30年7月)、今年2月には「グラングリーン大阪」というプロジェクト名が発表された。この企画提案は、公共施設(公園等)も含めた一括提案である。
- 提案の概要は、土地利用計画については、中核機能と宿泊機能を配置した北街区、4.5haの都市公園部分、商業、宿泊、MICE施設を配置した南街区から成る。
- 都市公園は民間のエリアマネジメント組織による高質な管理運営を行う。
- 道路、鉄道、公園それぞれの事業においてコンセプトを実現させるために、官民による定例的な会議を継続的に実施している。
- 「みどりとイノベーションの融合拠点」実現に向け、H29年には官民から成る「うめきた2期みどりとイノベーションの融合拠点形成推進協議会」が設立された。その後、R4年度からは「一般社団法人うめきた未来イノベーション機構(U-FINO)」がこれを引き継ぎ、総合コーディネート機関としての役割を果たすべく、来年9月の一部先行まちびらきに先駆けて先行的な取組をしている。
- イノベーション創出を支援する組織がグラングリーン大阪の中核施設「JAM BASE」に入る U-FINO と JAM BASE の管理運営を行う「一般社団法人コ・クリエー

ション・ジェネレーター」である。また、まち全体のマネジメントは「一般社団法人うめきたMMO」が行う。

- 「JAM BASE」の施設の一つがVS. (仮称、ネクストイノベーションミュージアムとなっていたもの) である。安藤忠雄設計監修による建物であり、1,400 m²の多彩な展示空間となる。
- 人流データの可視化・利活用や行動変容施策の効果検証等、スマートシティ・スーパーシティに向けたイノベティブな取組み(実証実験)も行っている。これらを活かし、うめきた2期での様々な先端的サービスの提供に向けた検討が進んでいる。
- 事業区域内の土地の暫定活用として、「うめきた外庭 SQUARE」において期間限定で様々なトライアルも行われていた。
- 先行まちびらきは来年9月、うめきた公園(南公園および北公園の一部)と北街区の賃貸棟を予定している。その後R7年春には万博に合わせて南街区賃貸棟、R9年度には全体まちびらきの予定である。

【主な質疑】

- Q. 「まちづくり」に分譲マンションを入れたのは何故か？
- A. 大阪駅北地区まちづくり基本計画において、土地利用として「居住」を想定している。また、開発事業者側からすると、分譲住宅の導入無しに事業が成り立たないという事情はあったかもしれない。
- Q. 1期の成功は、2期のまちづくりにどう活かされたのか。
- A. 1期のグランフロント大阪の開業が平成25年である。2期のまちづくりの方針については、方針を具体化するための「民間提案」募集を同年に行うなど具体的検討を始めている。1期開発事業者の代表である三菱地所さんもこの民間提案に応募いただいている。1期の知見を活かした提案をいただいていると思う。また、今後ナレッジキャピタルでのイノベティブな取組みの中でも連携していくということになる
- Q. まちづくりは時間がかかる。計画段階とまちづくり段階での環境変化にはどのように対応していくのか。
- A. H16年に「大阪駅北地区まちづくり基本計画」は基本的な考え方として色あせていないと考えている。ナレッジキャピタル等の構想を掲げていたが、当時としては時代を先取りしていたと思う。その後、2期のまちづくりの計画策定に当たっては、まちづくりの方針を「みどり」と「イノベーション」融合拠点とするなど、そのときの情勢に応じて変更を加えている。
- Q. 大阪駅周辺では大勢の人が動く南北の動線がJRによって分断されていることが課題と思うがどうか。
- A. JRの駅が古く、地下部の構造的な問題で地下を通す動線が作れないと聞いている。そのため、2011年の第5代の大阪駅の大改修の際に、南北の動線と時空の広場が整備さ

れている。今回、「うめきた」内は全てデッキでつながり回遊性は良好。うめきた方面は地下ではなくデッキでの人の動線が確保されるということ。

Q. 「うめきた公園」の地下の活用は考えないのか？

A. 事業者の提案にはなかった。通常は地下への建設の方がコストがかかるので、地上方式での整備としているのではないか。

以上

(講演要旨作成者：辛川)