

# 大阪駅周辺・中之島・御堂筋周辺地域都市再生緊急整備協議会会議

## 第5回 大阪駅周辺地域部会 議事録

開催日時：平成26年9月1日（月） 14:00～16:00

場 所：ヴィアーレ大阪 2階 安土の間

### 1. 開会

川田都市計画局長（大阪市）

定刻になりましたので、会議を始めさせていただきたいと思います。

本日、司会進行役を務めさせていただきます、大阪市都市計画局長の川田でございます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

本日は第5回目の部会となりますが、現在、優秀提案者との対話も踏まえまして検討を進めております、まちづくりの方針案の中間報告をしたいと思っております。何とぞよろしくお願いしたいと思います。

本日15名の方が傍聴に来られております。規定では定員の10名を上回っているということなのですが、全員の傍聴を認めるということで、橋下部会長、よろしゅうございますでしょうか。

橋下大阪市長

はい。

川田都市計画局長（大阪市）

では、そのようにさせていただきます。

なお、会場には傍聴の方々を初め報道関係の方々も多数御来場されておりますが、皆様方の理解をいただきながら会を進行してまいりたいと考えておりますので、よろしくお願い申し上げます。

それでは、議事に先立ちまして、本部会の部会長であります橋下市長より一言御挨拶いただきたいと思います。と存じます。

## 橋下大阪市長

皆さん、お忙しい中、本当に今日もありがとうございます。

「うめきた」については、いろいろ迷走しておりました、これまで大阪市にお金がないということで迷走して、あそこにサッカーの競技場をつくろうなんて話もちよっと出では消えていったというところもありましたけども。

今回、大阪府と大阪市が力を合わせて、「みどり」を軸とした、国際的にも通用する、そういうまちをつくっていこうという大号令をかけたところ、民間の皆さんからもさまざまな協力を得ることができまして、府の職員、市の職員、その方針に基づいて、皆さんと協議を進めながら、今回、報告させてもらうような中身のある状況に、少しずつではありますが進んできております。きちんと一定の方向性を持ちまして、みんなで力を合わせればこういう状況になっているということで、非常にうれしく思っているところであります。

東京一極集中ということが言われる中で、東京に、また永田町や国会議員に、また霞ヶ関の——霞ヶ関というとまた失礼ですけど、いろいろ霞ヶ関のほうにお願いばかりしてもしようがないところがありまして、大阪は大阪で、自分たちの力で一極集中というものを何とか打ち破っていくような、そういうまちづくりをしっかりと自分たちでやっていかなきゃいけないと思っております。

東京は本当に2020年のオリンピックを1つの目標にして、すさまじい都市部の整備といますか、そういうものが進んでおりまして、鉄道から開発から、びっくりするぐらい、もう東京に行くたびにまちの風景が違うと。丸の内もそうですけど、いつも羽田から都市部に入るときに、レインボーブリッジに入るときに、いつもこれ、どういうことなんだと思うんですけど。僕は豊中から大阪市役所に向かうときに、淀川大橋というんですか、あれもう30年ぐらいにわたって同じ風景なんで、最近は違ってきてるんですけどね、うめきたをはじめ、北向きに見るといつも同じ風景なんです。

本当にちょっとここは力入れて、東京一極集中を打ち破るためにも、東京の今、すさまじい勢い、これ足引っ張るつもりはなくて、東京は東京で頑張ってもらえればいいと思えますけども。大阪も頑張って、西日本の拠点、もっと言えば日本の拠点づくりに、さらに力を注いでいかなければいけないと思ってます。どうか、民間の皆さんの力が最重要だと思っておりますので、今回の途中の経過報告も踏まえて、さらにうめきた2期のまちづくりが進むように、一致団結、力を合わせてやっていきたいと思っておりますので、よろしくお願

します。

## 川田都市計画局長（大阪市）

部会長、ありがとうございます。

まず、協議会及び部会の構成員に変更がございましたので、紹介いたします。資料Ⅰの構成員名簿をごらんください。

内閣官房地域活性化統合事務局局長、川本様にかわりまして内田様が御就任されております。本日はその代理といたしまして伊藤次長にお越しいただいております。次に、国土交通省近畿地方整備局局長、池内様にかわりまして森様が御就任されております。次に、国土交通省近畿運輸局局長、大久保様にかわりまして土屋様が御就任されております。次に、独立行政法人都市再生機構理事・西日本支社長、大西様にかわり伊藤様が御就任されておられます。次に、一般社団法人関西経済同友会代表幹事、鳥井様にかわりまして加藤様が御就任されておられますが、本日はその代理といたしまして篠崎常任幹事様にお越しいただいております。

本日、御出席いただいております皆様の御紹介は配席図をもってかえさせていただきたいと思っております。

それでは、議事に入らせていただきます。

本日の議題は2点ございます。

1つ目の議題は、うめきた2期区域のまちづくり方針についてでございます。

これまでのこの部会での御議論を踏まえまして、まず最初に、昨年度実施いたしました民間提案募集の結果について、まずは御報告させていただき、現在、小林先生を座長に御議論いただいております、まちづくりの方針の骨子として、検討会での検討状況の中間報告をさせていただきます。

もう一つの議題は、エリアマネジメントの取り組みについてでございます。

ことしの3月に条例化いたしました大阪版B I D制度の現在の検討状況とあわせまして、梅田地区エリアマネジメント実践連絡会、これはJ R西日本さん、阪急電鉄様、阪神電鉄様、グランフロントTMO、この4者において検討が進められております国際的ビジネス環境等改善・シティーセールス支援事業、これは国交省さんの事業で御支援いただいている事業でございますが、それについて御説明させていただき、内容の御確認をいただきたいと存じます。

それでは、担当部長より、配付資料の確認とあわせまして、資料の説明をいたします。

議題1のうめきた2期区域まちづくりの方針で一旦資料説明を打ち切らせていただき、御議論いただきたいと思います。その後、議題2のエリアマネジメントの取り組みについて御報告し、内容を確認させていただきたいと考えております。

## 2. 議題

- ・うめきた2期区域まちづくりの方針について
- ・エリアマネジメントの取り組みについて

### 柏木うめきた整備担当部長（大阪市）

それでは、お手元の資料の確認をさせていただきます。

～ 資料確認（省略） ～

それでは、うめきた2期区域まちづくりの方針についてご説明いたします。

～ 資料説明（省略） ～

### 川田都市計画局長（大阪市）

ただいま報告させていただきました、うめきた2期のまちづくり方針につきましては、来年度以降に実施予定の開発業者募集における基本的な考え方を示すものでございます。

これから御意見、御質問等伺ってまいります。民間募集提案の優秀提案者のうち、ある特定の提案者にとってのみ有利とか不利になるような御発言については少し御配慮いただきたいと思っております。

それでは議論を始めたいと思いますが、時間の都合もございまして、申しわけございませんが、1人3分程度を目安にまず御発言をいただきたいと考えます。

最初に、恒例と言うとおかしいんですけども、関経連の森会長、もし御意見ございましたらいただきたいと思っております。

## 森会長（関西経済連合会）

森でございます。

昨年の10月に本部会が開かれましてから、1次提案の募集、審査、それから2期の地域のまちづくりの検討会、活発な取り組みなど、本当にうめきた2期開発に関する検討が着実に進められているということ、大変心強く感じました。

先ほど民間提案募集の結果について御報告いただきましたけれども、国内外から本当に斬新な提案が多く寄せられて、「みどり」を軸とした2期区域の将来像が見えてきたと感じております。本当に提案していただいた皆様方へ心から敬意を表したいと思います。

先ほど大阪市から2期区域の中核機能として、新産業創出、国際集客・交流、それから知的人材育成、3つの提案をいただきました。関経連としても、この3つを中核機能として取り入れることには大いに賛同したいと思っております。この方向で、今後、検討を進めていただけたらと思っております。

また、アジア太平洋研究所でも、先週、経済界や学識者で構成されます、うめきた研究会を立ち上げました。今後、市民、利用者の視点でさまざまな議論をしていくことになると思いますが、関経連といたしましても、そこらの議論を踏まえて、これから大阪府、市の検討に積極的に協力していきたいと思っております。

その上で、私から2点申し上げたいと思っております。

1点目は「みどり」のありようについてです。都心に8ヘクタールもの「みどり」を確保する大胆な方針は、関西の新しい顔となる、うめきたにふさわしいものと大いに評価しております。

「みどり」と一言で言いますが、さまざまなありようが考えられると思いますが、2期区域の場合は、中核機能としてこれから検討していこうという新産業創出、それから国際集客・交流、知的人材育成という3つの中核機能と、「みどり」が有する癒やし、安らぎの機能とがしっかり両立しなければならないとも思っております。また、防災の観点や先行して開発されたグランフロント大阪との相乗効果を打ち出すことも重要だと思います。

こうした点を念頭にして、ぜひ、うめきたにふさわしい「みどり」について、これから議論を深めていただけたらと思っております。

それから、また淀川から中之島にかけて、このうめきたを經由した、緑豊かな遊歩道を整備することも必要ではないかなと。周辺エリアを含めて、歩行者が回遊できる動線を確認することも検討すべきではないかとも思っております。これによって周辺市街地の更新、

あるいは災害時の避難ルートの確保などさまざまな面で周辺エリアの可能性を広げられるのではないかと考えております。

さらに、都心に広大な「みどり」を確保するためには、事業性や経済性が大きな鍵となると思います。その点で、将来にわたって、2期区域の「みどり」が持続できる整備スキームが必要になってくると思っておりますので、これをどう活用するかという問題もありますけれども、そういうようなさまざまなスキームを活用して、整備スキームについて検討する必要があるのではないかと考えております。

2点目は土地の保有のあり方についてです。

これから民間募集をもとに、民間の知恵を生かしてまちづくりが策定されていくわけですが、その方針を実現するためには、現在、鉄道運輸機構さんが大半を保有しております土地を、どういう形で事業者売却するかということが非常に大事になってくると思います。これをクリアしておかなければ、なかなか現実のものにならないと思いますので、2期区域の開発については、鉄道の新駅の設置、それから区画整備事業など非常に長期にわたる開発でありますので、開発途上の暫定利用も含めた土地保有のあり方について、ぜひ、関係者による検討が必要ではないかと考えております。

関経連といたしましても、今後、大阪府、大阪市と関係者の皆様方と、その検討には積極的に協力していきたいと思っております。

私からは以上です。

#### **川田都市計画局長（大阪市）**

ありがとうございます。

そうしましたら、商工会議所の灘本さん。

#### **灘本専務理事（大阪商工会議所）**

大阪商工会議所の灘本でございます。

本日、佐藤会頭が、所要のため、代わりまして私から意見を申し述べさせていただきます。

うめきた2期計画の、世界に比類なき「みどり」と「イノベーション」の融合拠点という、まちづくりの目標につきましては大いに賛成でございます。このうち、導入する都市機能につきまして意見を述べさせていただきます。

導入する都市機能といたしまして、国際競争力の観点から、今後の成長が期待でき、また国家戦略特区の位置づけ等とも整合し、関西のポテンシャルを最大限発揮できるとの考え方が、健康・医療分野、あるいは知的な人材を教育、育成する機能を上げられていることについても大賛成でございます。長年にわたりまして第3次産業、あるいは医療産業の進行に私どもも取り組んでまいりましたけれども、そういう観点からも大いに喜ばしいし、期待するところも大でございます。

一方、関西圏の特区の区域方針で説明されました目標におきましては、健康・医療分野における国際的イノベーション拠点の形成を通じて、先端的な医薬品、医療機器等の研究開発、事業化を推進するとされておりまして、政策課題におきまして、医療機関、研究機関、メーカー等の集積及び連携強化が上げられております。これらの具体化に当たりましては、先端医療機関あるいは研究機関、医療人材、関連企業を高密度に集積された中間拠点の形成が重要だと考えております。

関西大阪では既に先進医療機器の開発メーカー、あるいは創薬メーカー、創薬先端医療大学研究機関の一定の集積があるところがございますけれども、国際競争力強化の観点から、今後必要なのは、特区での強力な規制緩和で、世界で初めてというFirst in Human、あるいは早期承認を実現いたしまして、医療産業界はそこを目指して集積するような中核的な拠点を形成することであると考えております。

我が国におきまして、医学、あるいは医療の分野で個々の大学が極めて先進的な研究成果を上げながら、なかなか事業化まで結実してこなかったことも、こういった中核拠点が存在しなかったという点に原因があるのかもわかりません。

さらに、こうした中核拠点は、国内のみならず海外を含めて、先端医療を求める患者さん、そしてその家族、あるいは第1級の研究者、産業界の人材等が集いやすく、かつ、交流しやすい場所に立地しなければならないと考えておりまして、関西圏のリージョン・コアであるうめきた2期は、その適地ではないかと考えるわけでございます。

以上、申し上げましたことから、先端医療機関、研究機関、医療人材、関連企業等を高密度に集積させた中核拠点を、「みどり」あふれるうめきた2期に形成してはいかがかと考える次第でございます。

以上でございます。

## 川田都市計画局長（大阪市）

ありがとうございます。

先ほど関経連の森会長からもお話しありましたけども、中核機能と「みどり」の両立という部分で、今回の目標にも掲げておりますけれども、やはり印象的で圧倒的な「みどり」を、世界に比類ない「みどり」をつくっていく中で、そこで人々が交流したり、交わっていく中で新しいイノベーションをと、そういう新しい「みどり」の中のイノベーションを目指しております、今後どういうインタラクションでそういうものが生まれていくか、そのために「みどり」がどういうものであるかということに関して、少し議論を深めてまいりたいと思います。

それから、土地保有に関してのスキームの検討に対する御協力のお話、我々どもも、都市再生機構さんの一時的な土地保有等も含めて、できるだけまちづくりに即した形での土地保有が、どういう形が一番望ましいのかということで、いろいろ関係者と協議検討してまいりたいと思っておりますので、ぜひ、経済会の皆様方も協力していただきたいと思っております。

それから、灘本専務理事のお話で、医療に関する中核拠点としてのうめきた2期にしまして、1期のナレッジ・キャピタルでいろいろ取り組んでいることと2期というものがうまく相乗効果を上げる、あるいは機能補完をするといった観点から、そういった機能導入のあり方について、今後も引き続き検討していきたいと思っております。

それでは、関西経済同友会の篠崎様。

## 篠崎常任幹事（関西経済同友会）

篠崎でございます。

まず、2つ私からございまして、第3回の部会で橋下部会長様から御依頼のありました、うめきた2期における「みどり」のあり方について、6名の造園家、ランドスケープアーキテクトからなる、みどりの専門部会をつくりまして検討いたしました、その結果を御報告させていただきます。その後、当会の加藤代表幹事のコメントを、かわって述べさせていただきます。

お手元に、カラー刷りのA4の「ほんまもんのみどりを」というペーパーをお配りしてございます。1枚目がまとめでございまして、その後にみどりの専門部会報告をしてございますので、御参照ください。



まず、世界都市の顔は今や高層ビル群ではない。世界の都市は今や多くの都市が苦勞しつつ緑地創造を競っている。経済効率追求のために高容積の建築物を林立させてきた都市政策を大きく変え、「みどり」をふやし、水と共生し、自然を回復している。うめきた2期に大胆に都市間競争に打ち勝てるだけのアイデアのある本物の緑地を生み出せば、都市の象徴空間となり、それこそが世界都市の競争力となる。この象徴空間としての「みどり」の創造を大阪の未来をつくる最大の、そして最後のチャンスと捉えて、都市再生に果敢に挑戦すべきである。

2、真ん中ですが、橋下市長が第2回第1期の部会で、実現可能性のある案だけでというのではなく、ぶっ飛んだ案も入れながらという言葉がございましたけれど、ぶっ飛んだ「みどり」とはほんまものの「みどり」、すなわち本物の緑地。梅田という超人工的な都心にあるからこそ本物の自然がインパクトを持つので、中途半端に建物と緑地を同居させる折衷案では世界へのアピール力はない。大がかりな仕掛けで、できる限り大部分を本物の緑地とすべきである。

少し長くなりますが、本物の緑地とは大地に深く根を張った樹木に代表される植物、すなわち命あふれる生き物で構成される緑地であり、豊かな生物相を抱き込み、人間を包み込み、生命の交感がなされる空間、生きた自然、ボリュームのある自然である。

うめきた2期の主役は本物の緑地であり、構造物の消滅とともに消えてしまう仮の緑地である人工地盤の緑地は控え目に設けるべきである。維持管理の面でも、本物の緑地は労少なく、また、防災面でもレジリエンスがある。

3、提案。世界都市大阪のシンボルとして、どのような緑地をつくり出していくのかという根底に横たわる理念のないまま開発を進めるべきではない。理念なしには、いかに費用を投じてでも厳しい都市間競争に勝つことはできない。また、都市開発に経済合理性は必須だが、これが目的となり、理念としてすりかえられた場合、いかに巨額の投資を行っても一流都市になることはできない。今、議論すべきは、1、理念、2、ほんまものの「みどり」、3、利用者の視点、4、事業者へのインセンティブであり、早急に次の検討に入るべきである。

1、どのようなほんまものの「みどり」、本物の緑地を生み出すのかという議論。その前提に、本物の緑地には3つの条件を備えなければいけないと考えます。1、緑地が永続的に生育していくことが可能なだけの十分な土壌の厚さ、水分、日照条件。2、全ての人が自由にかつバリアフリーで歩き、利用することができること。3、大阪のまちの伝

統と文化を反映していること。

2番目の議論として、建築敷地と緑地の面積比率をどうするのかという議論です。まちの中を縦断する高架高速道路を撤去したボストンのビッグ・ディグプロジェクトでは、当初は建築用地として大部分を売却して事業資金を確保して、残りを緑地にということでスタートしましたが、行政、市民、専門家らが建築敷地と緑地の面積比率について議論を積み重ねた結果、最終的にはほぼ全てが緑地となりました。この開かれた議論に、大いにうめきたも学ぶべきであるということです。

3、緑地利用者の意見の反映。緑地公園のオーナーであり、ユーザーである都市住民、都市利用者との会話が必須であるということ。今後、利用者を交えて議論を行うべきである。

4、本物の緑地実現のために、事業にインセンティブ付与の検討。区域外への空中権の移転等の検討ということでございます。

以上、専門部会の意見でございますが、橋下部会長におかれては大いなるリーダーシップを発揮されて、大阪の誇りとなるほんまもの「みどり」を必ずや実現されるようお願いいたします。あわせて、部会委員各位の御賛同と実現に向けての御協力を期待します。みどりの専門部会のメンバーの6名の先生方のお名前は4ページに記載してございます。

以上がみどりの専門部会の御報告でございます。

ただ、もう一点、当会の加藤代表のコメントでございます。2点ございまして、1点は導入機能に関してでございます。

1期との関連性を考えるのも大変大事なことではあるけれど、どう違いを際立たせていくかも大切で、2期に独自性を持たせて世界へ発信するためにも、必要なのは文化の香りではないか。文化を前面に打ち出すべきである。文化は、それはナレッジという知の創造性を育むためにも役立つものであり、成熟都市と競争力の点でも強力な武器であると考えます。

4ページ、きょうの方針の都市機能の中核機能のところに、3つの中心に円がございまして、新産業創造、国際集客・交流、それから知的人材育成とありますが、その真ん中に大きく文化創造という、文化のキーワードを入れるべきではないかというのが1点目でございます。

また、2点目は「みどり」の規模でございます。4ヘクタールの公園、随分頑張っただけで公園を確保すると考えておられるかもしれませんが、当会はもともと全面「みどり」と思っ

ていましたので、全部「みどり」にしたいくらいですけれども、せめて「みどり」の永続性を担保するためには、公共の公園の面積をもっと大きくしていただきたい。その上で、もっと本物の緑地を広くとっていただきたい。

人工地盤や屋上の緑地というのは構造物とともに消えてしまうということ。どれぐらいの時間のインターバルで考えるのか。100年、200年、「みどり」はどんどん成長していきます。構築物はどんどん老朽化してまいりますので、その点をまず考え、本物の緑地を広くとっていただきたい、お願いしたいということでございます。

以上でございます。

### 川田都市計画局長（大阪市）

ありがとうございます。

本物の「みどり」の御提案、あるいは文化という切り口をもう少し据えるべきではないか、あるいは、できるだけ本物の「みどり」を拡大していくといった御提案でございます。

まちづくりの検討会でいろいろ議論していたこともありますので、我々としても今回できるだけ多くの「みどり」、10ヘクタールの中で—10ヘクタールというのは道路を除いて、広場と宅地を入れて10ヘクタールの中で、ほとんどの形でアクセスできる「みどり」をとっていきこうと、かなり踏み込んだ議論はしております。

それと、あと建物の中で、民間の方々が、今後、御提案される中で、どのように今、御提案のあった本物の「みどり」をとっていけるかということに関しては、少し、今の御提案も含めて、まちづくりの検討会のほうで意見交換なり議論していきたいと考えております。

小林先生、まちづくり検討会の座長として何かコメントございますれば。

### 小林教授（東京都立大学）

これまでの御意見、我々検討会で議論した中身に激励の言葉を感謝しておりますが。ただ、次回、もう一回検討会が少なくともあるわけで、我々が議論してこなかった視点が幾つかございました。例えば商工会議所さんから文化という言葉はかなり強く言われておりましたし、森さんからは土地の保有のあり方の議論。そこまで我々が方針の中で議論すべきかどうかはまた別にして、必ずしもそういう視点がなかったと思います。それをどう、方針の委員会としてどう取り扱っていくかという議論を事務局さんと一緒にしたいと思

ます。

同友会さんからは、本物の緑地というのはどういうものか。接地性のある緑地が本物の緑地だというお話がございました。一方で、いろいろな提案があって、ただ、その提案の中に屋上緑化だとか、建物内の緑化という提案、それはバッテンでしょうと。我々は本物の「みどり」とつながっている「みどり」、それを「みどり」として考えましょうと。本物の「みどり」とつながらないまちの緑化は、我々は「みどり」と見ないというところまでは議論しておりまして、それを前提で9ヘクタールぐらいとれないかという議論をしておりますので、そのような「みどり」のあり方が本物の「みどり」じゃないのかどうかということを改めて部会で御議論さ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す。

#### 川田都市計画局長（大阪市）

「みどり」の件ですが、橋下部会長、何かこの段階で御意見ございますでしょうか。

#### 橋下大阪市長

最初に「みどり」という方向性を出して、今、こういうふうに進んでいるところですけども、このまちづくりにおいては、経済界の皆さんや鉄道事業者の皆さん、また、利用者の視点から、いろんな人の視点でこうやって合意形成をしてつくっていかなくちゃいけない中で、「みどり」という視点は視点で軸に置きますけれども、また、さまざまな利害関係者もいるので、ぜひ同友会の篠崎さんのほうから、「みどり」の部分にある意味特化したような形で、どんどんまちづくり検討会のほうに意見を出していただいて、その中でコンセンサスを図っていきたいと思います。

ただ、後でちょっと僕これ言おうと思ってるんですけど。1つ、この議論を始めてから後に出てきた事象として、なにわ筋線の検討を今年の1月から運輸局さん、国交省の皆さんと府と市で、また、鉄道事業者の皆さんとも検討しているところがありまして、関空とのアクセスの問題も含めていろいろ考えてきたときに、またいろんな意見出てくるかと思えますから、篠崎さんのほうは「みどり」の視点を出してもらいながら、いろんな利害関係者の中でコンセンサスを図っていきたいと思いますので、ぜひ、まちづくり検討部会のほうでまた議論をよろしくお願ひしたいと思います。

### 篠崎常任幹事（関西経済同友会）

特に小林先生のほうにお願いをしたいというか、人工地盤上の「みどり」、公園部とか平地の「みどり」と接続しているものは「みどり」と扱うということですが、人工地盤という構築物の上にできた「みどり」、100年の間に、構築物を取り壊すときに、その後の担保はどうかさるのでしょうか。「みどり」の永続性というのは、私は次代に残すということですから、100年の単位では短いと思います。もっと長いスケールで考えたときに、その点をどうお考えなのかを少し御意見をお聞かせいただきたいと思っております。

### 小林教授（東京都市大学）

検討会で考えさせていただきます、そういう御意見があったなら。

### 篠崎常任幹事（関西経済同友会）

よろしくお願いします。

### 橋下大阪市長

あと一ついいですか。

この提案の中にも入ってある、コンセプトの中にも入っているとありますが、このうめきたのあそこの地域だけを見るんじゃなくて、周辺に波及させて、ですから周りの人、地権者の皆さんにも入ってもらいながら、どう「みどり」を広げていくのか。それから、大阪市が、これ今、一部を持ってるわけじゃないのでなかなか難しいところなんですけど、やっぱり駅前ビルの問題も考えていかなきゃいけないと思うんです。地権者の考えで、いろいろと複雑な話も聞いてはいるんですけども。駅前ビル、あれ第4ビルまであるんですけどね。ですから、一定大阪市もあそこの地権者の皆さんに協力をしてもらって、以前の状況から今の状況に一旦整備はされてますけども、その後どうするのかとか。

それから、森会長から御指摘もあったように、淀川からどう中之島をつなげていくのかというのは、これ僕、韓国行ったときに、当時の前市長のときに、ソウルタワーからハンナムまで「みどり」でつなげたいんだなんて話も聞きまして、そういう壮大な構想を持ちながらやってるんだなって、ソウルタワーからハンナムまでリスが行って水を飲んで帰ってくるなんて、そんなことやりたいんだなんて話の中で、ソウル市はそれ、どこまでその後、計画を進めているのかわかりませんが。

ですから、もちろん「みどり」を軸にしながら、ただ場所については、今、うめきたのこの部分だけじゃなくて、周辺も考えながら、小林先生のほうに考えてもらいながら、全体として、そうは言っても関空からのアクセスの問題とか、そのほか利用者の視点とかも踏まえて、最後コンセンサスを図っていかなきゃいけないと思いますので、もっと大きく僕は「みどり」というのを考えていきたいと思いますけども。

#### **篠崎常任幹事（関西経済同友会）**

よろしくお願いします。

#### **川田都市計画局長**

ありがとうございます。

今、部会長おっしゃられた、なにわ筋線を契機にして、この周辺エリアがどういうまちに変わっていくかということに関しては、我々もう少し、これから民間提案をいただくに当たって、視点が非常に変わってくると思っております。なにわ筋線がある場合とない場合で、すごく土地利用なり「みどり」のつくり方に対する思いというのが変わってくると思っておりますので、そういうメッセージなんかをこのまちづくりの方針に込められるように、中で少し議論をしていきたいと思っております。

周辺のまちづくり、あるいは「みどり」の波及に関して、今回お示ししている資料ではほとんど触れてないんですけど、篠崎さんがおっしゃった、インセンティブをどう考えていくか、それと周辺の土地利用再編に当たって、やはり「みどり」をとりながら土地利用再編を考えていくとなると、やはり街区全体としてのいろんなインセンティブ、やりとりみたいなものを考えていく必要があろうかと思っておりますので、少し、実務的なことを含めて検討していきたいと思っておりますし、最終的な事業者公募のときには、周辺に「みどり」が波及していく、あるいは土地利用再編が進むような形で、何らかの条件が設定できればいいなということは内部では議論しておりますが、まだ答えが出ているわけではないんですけども、そういう視点は大事だと思っておりますので、引き続き検討を深めていきたいと思っております。

#### **橋下大阪市長**

ちょっと一点、小林先生、ちょっとよろしいですか。

先生、済みません、資料の中で、なにわ筋線の話は、この1月から本格的に府市、鉄道事業者の皆さんを含めていろいろと話をし始めていますので。この提案があったときにはまだはっきりと打ち出してなかったんです。

ですから、44ページのところで、国際集客と入っちはいるんですけども、関空とある意味直結するような地域という視点から考えると、やっぱりあそこに何が必要なのかという、今までの議論とはちょっと変わってくる場所も出てくると思いますので。ですから、「みどり」は軸にしながら、もうちょっと周辺の「みどり」を考えながら、そうは言いつつ関空との関係の中であそこをどう形成していくのかというのは、ちょっと今までの議論になかったところでもありますので、ぜひそこはよろしくお願ひしたいと思います。

#### **小林教授（東京都市大学）**

ビジョンというものは、ある時点で固めるのではなくて、時代によって変わるものから。そういう意味で考えていますから。そういうお話があればぜひ。

#### **橋下大阪市長**

お願いします。

#### **川田都市計画局長**

鉄道の話が出ましたので、国土交通省の近畿運輸局長の土屋様、何かコメントございますでしょうか。

#### **土屋局長（国土交通省近畿運輸局）**

こちらに方針で、交通ネットワークと書いていただいていますので、鉄道、もうちょっと広く交通の点から意見というかコメントを申し上げたいと思います。

アクセスといった場合に多分2つあって、1つは、このうめきた2期地区へのアクセスというのと、それからあと、アクセスというのとちょっと違うかもしれませんが、既に梅田は梅田駅周辺が大阪というか関西最大のターミナルになってます。先ほど市長もおっしゃられた新しいJR北梅田新駅ができて、要はこの2つとの関係、あるいはその周辺の対外の公共交通とのインターフェース、これは多分、鉄道もそうですけれども、例えばバスとかタクシーとか、市街への細かい交通機関も重要なことかと思ひます。

そういった意味で、この地区内の歩行空間ということで、それは実際に、物理的にそうなんですけど、考え方として、例えば梅田の既存の駅と新駅との一体性というか、歩くだけじゃなくて案内とか、そういうものも要る、考えとしてはあるでしょうし、あるいはバスとかタクシーに乗るときの利便とか、こういったものも多分このアクセスの内容としては、あるんじゃないかと思います。

それから、なにわ筋線のほうは我々も検討中なんで、まだこれから勉強ということだと思いますが。既にこの新駅は、いわゆる今の列車で言えば「はるか」ですとか、和歌山からやってくる「くろしお」とか、これまで新大阪にしかおられなかったのが、まさに最大の梅田ターミナルに乗り入れてくると、こういう意味がございます。そういった意味で、もう既にして、なにわ筋線の有無にかかわらず、関空のゲートウエーになり得るものかと思えます。

そういったときに、ちょっとまたアクセスと違うかもしれないんですが、外国人に対する案内機能とか、そういうゲートウエーとしての機能とか、そういうものが考える要素なのかなど、ちょっと固まってませんけれども、そんなことを感じました。

以上でございます。

#### **川田都市計画局長（大阪市）**

ありがとうございます。

ちょっと鉄道と大阪駅前の議論が出ましたので、JR西日本の真鍋社長、何かコメントいただけますでしょうか。

#### **真鍋代表取締役社長（西日本旅客鉄道株式会社）**

真鍋でございます。

冒頭市長からもお話しありましたけれど、関西、大阪に対して何ができるのかという、その観点で言いますと、私どもの地下駅が今、予定されてるのは2023年春ということで、オリンピックよりは2年半ほど遅れているわけですが、工事期間7年というのはかなり厳しい工期でございますし、しっかり頑張ろうと思っておりますけれども。

今、お話しされました、なにわ筋線の議論というのが早く進めばいいんですけども、それにしても時間のかかる工事もあると思いますし、ですから、なにわ筋線がなくても、2023年の時点で何ができるのかということ、この地下駅を使って、関空とのアクセス、



あるいは近畿圏全体の現在の特急網が、今、土屋局長からもお話しありましたような、大阪都心に乗り入れが可能になるということを最大限生かすような方策は何があるのかと、あるいは、大阪東線方面からの乗り入れも考えたいと思っておりますので、そういったこともあわせて勉強させていただきたいなと思っております。それが1点です。

それから、鉄道に限った話じゃないんですけど、防災の話で、「みどり」の中に防災拠点をつくっていくというのは、これから各案で出てこようと思っておりますけれども、現時点では、駅の機能としましては、一時滞在というよりは一時滞留という概念、とまった時点の周辺列車から出てくるお客様が一時的に滞留していただく、そのための備蓄等も3,000人分ぐらいは用意しているんですけども、今後、この「みどり」の地域はどのぐらいの人数を受け入れ可能なのか。一時滞留から一時滞在ということになって、避難誘導できる、あるいはどこにどういうふうに誘導していくのか、そういったこともこれから相談させていただきたいなと思っております。

それから、3点目、歩行者ネットワークのお話がありましたけれども、地下駅ができますけれども、大阪駅の現在の駅から新駅を経まして2期エリアへの動線の確保をうたっていただいております、大変ありがたいんですけども、2階部分でお互いつながっていくという、大阪駅の2階からを介しての周辺の広範な歩行者ネットワークが形成されるという、これは大事なことだと思いますので、そのあたり、関係方面と協力して、どういうのがスムーズに移動していただけるのか、また勉強したいと思っております。

以上です。

### 川田都市計画局長（大阪市）

ありがとうございます。

防災に関してですけど、今のまとまった「みどり」で4ヘクタールのところは、少しまだ基礎的な調査ですけども、3万4,000人のいわゆる緊急整備地域のエリア内で、一時滞留という形では確保できるスペースとして計画しておりますが、今、社長がおっしゃられたように一時滞在となってまいりますと、やはり体の御不自由な方も含めて、雨風当たらないような形で、その方々をどないして誘導していくかというのを、少しエリア全体、このうめきたの1期、2期のエリアを含めて、エリア全体の中で、どんな施設にどう誘導できるかというのは課題だと認識しております、この件に関しては我々ども危機管理部門も含めて、引き続き議論をさせていただきたいと思っておりますし、関係の皆様方の御協

力も必要かと思っておりますので、よろしく御協力をお願いしたいと思っております。

それでは、近畿地方整備局長の森局長、いかがでしょう。

### 森局長（国土交通省近畿地方整備局）

御指名いただきましてありがとうございます。

いろいろバラエティーな提案がありますので、いろんなヒントがあると思います。まちづくりの、どちらかという私たちエキスパートでして、少し御意見言わせていただければと思います。

まず、今の防災のお話に関して言うと、ちょっと話それますが、もともと大阪駅で250万人の乗り降りがある。ピーク時で、最悪のことを考えれば、1割ぐらい多分そこにおられる。1割、ひょっとした2割ぐらいおられるかもしれない。50万ということであります。ちょっと今、お話しされてるのと桁が1つ違ってます。JRの社長さんのお話、桁が3つぐらい違うので、ぜひそこはどうされるかということ。ここはもう真剣に御議論いただいたほうがよいのではないかと思います。大体ピーク時で2割ぐらいを想定する人口がこの界限におられる、多分またビジネスフロアから出てこられる方もいらっしゃるだろうと思いますので、そういう意味では結構大変な防災のことを考えないといけないということだろうと思います。そこは今後の議論だろうと思います。

3つございます。まず、ここで議論していく上で、「みどり」の広がり。私も橋下市長がおっしゃること、全面的に大賛成でありまして、この拠点だけの「みどり」というよりは、やはり広がりを持った「みどり」という形の扱いをしてあげることが必要でしょう。その際にも、ぜひ土地利用の変換という形ではなくて、今あるような、例えば広幅員の道路のところに街路樹ってほとんど植わってない場合が結構あるんです。それが、例えば「みどり」の木の下を影で、樹木の影をずっと歩いていけるぐらいの密度を持って街路樹を整備してあげること、かなりの部分がケアできるはずで、この周辺にもかなりいろんな高幅員の道路の整備も配慮されているわけでありまして、そういった公共空間をうまく活用する。それによって広がりを持った、あるいは水をさらに淀川から引っこ抜くんだとかいうようなことも含めた、公共空間をうまく活用するというのを、まずはやっぱり考えておかれることが必要ではないかと思います。

あと2つ目で、歩行者の関係で若干気になるのは、平面地図を見ると非常に近いんですけど、人間というのは、当然、上下に移動するのに非常に負荷がかかります。ましてや当

然荷物を持ったり、あるいは観光客を相手にするのか、そこに住んでおられる方を相手にするのかということにもよりますけれども、これ通常500メートルぐらい炎天下の中で歩けるというのはほとんどなくて、通常、雨降ってるときに500メートルなんてなかなか歩けないんです。縦の移動が加わりますと、要は何を言ってるかということ、地下から上に上がってくるとかということが加わりますとさらに負荷がかかります。それによって、このエリアの中で、本当にこの地下駅で1つ拠点を立てて、このエリア一帯、これ大体500メートル角ぐらいのともあるかなという感じでありますけれども、そこを本当に人として歩けるような動線を考えられるのかどうかということのを少し考えていくことが必要ではないか。

あるいは、例えば動く歩道の議論だとか、あるいは少し違ったLRTの議論だとか。あるいは歩行者動線を考えるのでも、同じ地下のフロアで、縦の移動は余りさせてあげずに、させないで移動できるようにしてあげるとかというようなことを少し今後、これは議論としてやっていただかないと、とてもとても人が住めないエリアに、あるいは人が働けないエリアになってしまう可能性がございますので、そこは私たち交通網のエキスパートでして、そういうところが非常に気になるところでございます。

3点目、これはもう非常にファンダメンタルな議論であります。例えば地下化をしていくにしても、非常にたくさんの費用がかかるわけでありまして。このたくさんの費用、私ども一生懸命支援をさせていただきますが、これはもう、道路を管理されてる方々から負担、かなりの部分をいただかないといけないということになります。一般的には8割、9割ぐらいが、ファンダメンタルの公共事業という形で御支援していただくという形になろうと思っております。

そういう意味ではそろそろ、このプランニングとはまた別に、実際の、いわゆる社会資本整備の事業としての、フィージビリティスタディーを、少しこれは真面目に議論しないと、かなりの部分の費用を公共事業を実際担当している皆さんのほうが負担をしていただいて、それを国が支援するということが多分なっていくことになると思っております。そこを早目に、あらあらのところで結構だと思っておりますが、少し議論させていただいて、将来のところをつまづかないように、あるいは立派な計画はできたんだけど、なかなか事業が進まないということにならないように、少し御相談させていただければということでございます。

以上でございます。

## 川田都市計画局長（大阪市）

ありがとうございます。

最後に御指摘あった公共事業というんですか、インフラ整備、区画整理事業であるとか地下化連立、「みどり」化も含めて、今回「みどり」のボリュームが出てましたので、具体的な数字を少し現実にあわせてリニューアルをして、御議論、御協議させていただきたいと思います。粗く、想定でこれまでは議論させていただいておりましたが、そこは少しコンプリートになってきたとっておきまして、よろしくお願ひしたいと思っております。

それに近い御意見も含めて、内閣官房地域活性化統合事務局の伊藤次長、コメントをいただきたいと思ひます。

## 伊藤次長（内閣官房地域活性化統合事務局）

大変魅力的な提案をたくさんいただいてありがとうございます。

初め市長がおっしゃったとおり、国全体としても当然大阪はすごく大事だと。かつ関西圏の中で考えますと、さて、うめきたというのは、じゃあ大阪府、大阪市さんだけの問題かというのと、やっぱり関西圏、京都とか大阪とか全体の中で非常に重要なところだということをもっとやっぱり認識しておかなきゃいけないと思うんです。そういう中で、今回こういう議論をしていただいているんだと思ひます。

私どもは国家戦略等々初めいろんな応援をさせていただいているところですが、やはり先ほどから議論がありますように、ちょうどこのエリアのことだけが割と話題になってますけれど、関西圏全体の中でどういう役割を果たすのか。それから、さらに言えば、この周辺との関係でどういう役割を果たすか。先ほど森局長のほうからお話があった費用負担の話1つとってみても、結構な負担に多分なるとしたときに、どういう観点でこの地域は大事だから、この程度の負担になってもいいんだということをもっと皆さんが納得してくだらなきゃいけない。

当然そういうことがあろうかと思ひますので、そういう意味においても、この地域の戦略的位置づけも、かねてより、何回も委員会の中で議論はされてるかと思ひますけど、もう一回整理をしていただいたほうが、先ほどの新駅を含めたネットワークも含めてということもございまして、そのほうが、みんなが割と合意しやすいんじゃないかなと思ひます。

それからもう一つ、先ほど小林先生がおっしゃったとおり、これとこれはもう決まって

ること。それから、これは将来に向けて、もしかしたらちょっとファジーだけど、とおこなきゃいけないこと。幾つか、どうしても重要なところであるだけにいろんな思いが次から次へ出てくるということがあると思いますので、そこをちゃんと確認して行って、これはちょっと、今じゃなくても、もう少し後でも夢をつないでいけばいいかもしれないということも当然ある。

だからそこは、全部初めから100点満点、全ていくんじゃなくて、少し段階的な考え方も取り入れていきながら、物事を現実に引き寄せるということが大事なのではないかなと思いました。

いずれにしろ、私どもも非常に大切なエリアだということで、かねてよりいろんな特区も重ねてここに張らせていただいているところでありまして、いろんな形で一生懸命応援をさせていただきたいと思いますので、引き続き行政及び、ここにいらっしゃいます民間の事業者の方々、経済界の方々の御協力をお願いしたいと思います。

以上でございます。

#### **川田都市計画局長（大阪市）**

ありがとうございます。

そうしましたら、都市再生機構の伊藤支社長、何かございましたら。

#### **伊藤支社長（都市再生機構）**

大阪市さんを中心としまして、各経済界の方々の御協力によって、中身が徐々に詰まってきたおることを、機構としてもうれしく思っております。なお、期待をいただく場面になりましたら、一生懸命、御協力したいと思っております。よろしくお願いいたします。

#### **川田都市計画局長（大阪市）**

それから、今、土地を所有していただいております鉄道機構の瀬川理事、一言お願いします。

#### **瀬川理事（鉄道建設・運輸施設整備支援機構）**

鉄道機構の瀬川でございます。

本日、中間報告という形で、民間提案募集におけます優秀提案の御紹介から、まちづくり方針の骨格という中間報告をいただきました。まちづくりのイメージが具体的に

きたのかなと思っております。そこまで持ち込んでこられました皆様の御努力に対して心より敬意を表するものでございます。

当機構といたしましては、先ほどスケジュールの中で御紹介ありましたように、現在、更地化工事を進めておるところでございます。今、地表面付近の汚染土壌の処理とか、あるいは不要橋梁撤去などを行ってるところでございます。大きな支障が生じなければ、本年度中には工事を完了できるものと、今のところそのように予想しております。

それから、また先ほど関係者のほうからも、土地の保有のあり方というような問題提起がございましたように、私どもの土地を公定機関のほうに一時保有していただくというのが、この全体のスキームと申しますか、まちづくり全体のスキームの前提となっておりますので、そういったものが、新たなる見通しが立つことが、逆にこの議論を具体化し、進捗させていく大きな力になるのではないかと思いますので、そういったものについて、私どもも、当然早く売りたいという希望もございますので、積極的に協力をしてまいりたいと思っております。

ただ、ある意味ではプロジェクトの採算性みたいなものにかかなり密接に関連してしまう部分もあろうかと思えます。そういった意味で、私どもはまちづくりの検討会のほうには直接参加しておりませんので、あるいは大阪市さんにそのあたりのつなぎ役を果たしていただいて、ある意味では同時並行的に両方の議論を詰めていけるといいのかなと考えているところでございます。

ただ、私ども独立行政法人という立場でございますと、やはり法令等により行為がいろいろ規制されております。ここで言うのもちよっと問題あるかもしれませんが、国土交通省さんの御指導とかを直接受けている立場でございますので、いろいろとそれなりの制約を持っておりまして、必ずしも自由になるというわけではございません。

いずれにしても、そういった問題が出てくればお互いに知恵を出し合って、何とかクリアして、解決してということが大事だろうと思っておりますので、そういった検討に対しては積極的に対応していきたいと思っておりますので、よろしくお願ひしたいと思えます。

## 川田都市計画局長（大阪市）

瀬川理事ありがとうございます。

このまちづくりの方針を実現していく、大きな「みどり」をとっていく、あるいは中核的な機能をとっていくというためには、まちづくりにとって一定、事業の目処みたいなも

のが出て行く時期にも来ておりますので、そのまちづくりが実現できるように、私どもも鉄道機構さんとこれから議論をさせていただきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

それでは、後ほどの御報告にもかかわるんですが、エリアマネジメントでいろいろ御尽力いただいております阪急電鉄の角会長のほうから一言。

#### **角代表取締役会長（阪急電鉄株式会社）**

どうもありがとうございます。

先ほどまさに伊藤次長様がおっしゃられましたように、せっかく国家戦略特区の中で大阪と、そして神戸、京都が広域指定を受けた。かつ医療等だけじゃなくて、まちづくりについても特区指定を受けたということでございますので、ぜひ、ここは確かに大阪の将来にとって重要な地域ではありますけれども、それ以上に、関西にとりまして非常に重要な位置づけにあるということ、やはり忘れてはならないのかなと思います。

それと、B I Dにつきましては、「みどり」の規模、あるいは配置等々につきましてもかなり具体的に御提示いただきましたので、当面は、後ほど御説明があるようでございますけれども、まだ現時点で強制力を持った、いわゆる税金を徴収するところまでいけないのは現実だと思いますけれども、やはり時間もございますので、その進捗を見ながら、やはり市の条例でも強制力を持った徴収というのは可能だと思いますので。もちろん市民、あるいは事業者の納得性というものが必要ではありますけれども、税金の範囲といいますと非常に現実的に数字を決めるのが難しい側面もありますので、やはり固定資産税評価額ですとか、誰が見ても公平な基準によって徴収していただくという方向に向けて御努力いただければと思います。

以上です。

#### **川田都市計画局長（大阪市）**

ありがとうございます。

阪神電鉄の藤原社長。

#### **藤原代表取締役社長（阪神電気鉄道株式会社）**

阪神の藤原でございます。

先ほど来のこの第2期を大阪のシンボル、関西のシンボルにしていくという、これは非常に重要なことだと思いますが、そのためにはやはり周辺地区からここへアクセスする、大小とりまぜてやっていくということが非常に大切だと思います。そのためにはやはり周辺の整備をする、B I Dの制度も一部これから御説明あると思いますけれども、そういうことをきっしょにして、みんなが各建物、所有者もみんな事業計画を持ってくる。その事業計画の中が全てこの時期に集まっていくための、そういう気持ちを醸成していく、そのきっかけがB I Dの制度づくり。それからP Rの問題、こういうふうになってくると思います。

ぜひとも、大阪のこの中心へ行くと、どこへ行くにもわかりやすいまちだということで、ぜひともB I Dを中心に、この時期がかなり長い時期に当たりますので、そのあたりをできるだけ早い制度づくりで、皆の意識を高めていくような方策をぜひ御検討いただくようお願いをいたします。

以上でございます。

#### 川田都市計画局長（大阪市）

ありがとうございます。

日本郵政の井上執行役、お願いします。

#### 井上執行役（日本郵政株式会社）

日本郵政でございます。

このうめきたの緑地は非常にユニークな計画だなと思っています。ちょっと1つ、私どもの経験の中で申し上げますと、この制度の最後のところに容積移転という形で、ある意味財源の確保みたいなことをお考えなのかなという意見、考えを持ってるんですが。手前どもも東京駅の前のJ Pタワーで東京駅の復元に必要な為の容積を買い取らせていただいとることがございます。

ただこれ、大体、東京駅の周辺、隣接の建物が主にその容積を受けとめているということで、実際に東京駅舎の面積からしますと、その5倍ぐらいの広さのエリアでそれを賄っているということで、決して1つ2つのところで賄えきれものではないだろうかと。そうすると、大体4ヘクタールですと、その5倍、10倍の広さの中で薄く乗せていかないと、全体、このほかの地域の床が過重になってしまうというようなこともあるのかなと



思っています。

もう一つは、床を買い取ったときの経済性をどういった形で考慮するかということは、景気と経済動向で非常に大きくなりますので、このぐらいの見込みでこの床を買いましたと。現実にはビル建ててやってみたら、そんなにお金がありませんでしたと、もうかりませんでしたということになりますと、地権者さんの体力勝負ですので、買われたところが軒を貸して母屋をとられるような、そういった事態もあり得るのではと。

ですから、容積移転の先のまちづくりのあり方と、それから経済合理性ということについては、東京でもなかなか広がらないという現実の中でいきますと、慎重に、受け手のほうの立場も考えないと、変なバランスになってしまうと、かえって、「みどり」は残ったけどまちが大変なことになっちゃいましたということにならないようにしていただけたらありがたいというのは、私どもの経験の中からの感想でございます。

ただ、何らかの形で、財源がないと、ここを「みどり」にするというのは難しいと思いますので、ここは知恵の絞りどころじゃないかなと考えております。

以上です。

#### 川田都市計画局長（大阪市）

ありがとうございます。

三菱地所の林専務。

#### 林専務執行役員（三菱地所株式会社）

私ども1期、グランフロント大阪を担当させていただいておりますので、おかげさまで昨年竣工いたしまして、1年半ほどなりまして、1年目で5,300万人と大変大勢の方においでいただきました。

また、先ほどからお話し出てますように、グランフロント大阪TMOエリアマネジメントの取り組みだとか、ナレッジ・キャピタルの取り組みとか、思った以上にうまくいっております、ちょっと手前みそになりますけども、徐々にいろんなものがスタートしていくのかなと。これ引き続き、中身を濃くしていきたいなと思っております。これが、ひいては2期につながってくるんだろうなと思っております。

私ども、1期としては、1期でまちが終わるのではなくて、2期のまちができて「うめきた」というまちが完成してくると思っておりますので、1期事業者として協力できると

ころは協力してやっていきたいなと思っております。

以上でございます。

ぜひ大阪らしい、東京の会社が言うのは変ですけども、東京は相当活発になっておりますけども、先ほど市長がおっしゃられた、大阪らしい、いい開発をしていただければなと思っております。

### 川田都市計画局長（大阪市）

ありがとうございます。

いろんな意見、サジェスチョンをいただきました。今回の大阪市と府で、初めて共同でこういう大きなプロジェクトをさせていただいておりまして、本当に初めて一緒にやらせていただいた事業です。今日の議論を聞いていただいて、最後、松井知事のほうから一言コメントいただければと思います。

### 松井大阪府知事

うめきた2期については、先ほどからいろいろ御意見いただいているように、もう100年に一度の事業というような規模であります。これをやり切るためには、ここにいらっしゃる大勢の皆さんの協力、御理解、それとこのうめきた2期の位置づけ、これはやっぱりアジアのゲートウェイという形で、関空とのアクセス、これはいろいろお話しあると思いますが、やっぱりなにわ筋線を完成させて初めてゲートウェイという位置づけがされると僕は捉えています。橋下市長とも、今まで動いてこなかった鉄道路線についても、これは大阪のインフラ整備がとまっていたという中で、ぜひ動かしていこうということで判断をしております。

この大阪というエリアの中、関西の中の大阪のエリアですけど、その中で、このうめきたの事業の位置づけを考えていけば、この圧倒的な「みどり」というのは非常に魅力がある。ただ、これを完成させるには、今日は利害関係者の皆さんも大勢いらっしゃいますが、目の前のそれぞれの利益というものも大切だと思うんですけども、やっぱり100年先の利益ということも考えていただいて、ぜひ、土地所有者の機構さんの御理解を、これは公としていろいろ交渉させていただくこととなりますが、ぜひよろしく願いをいたします。

1期のときには、もう大分利益も上げられたんじゃないかなと思いますので、そういう

ことも含めて国とも交渉させていただきたい、こう思ってます。そのことが100年先の大阪のすごい利益に変わってるということで、将来利益に置きかえていただければありがたいと思いますので、その辺を含めましてよろしく願いいたします。

## 橋下大阪市長

ちょっと追加でいいですか。

僕と知事の役割というのは、動かない歯車をまず最初にごっと動かすのと、最後は、金の手当てを何とかつけることということで。市長になって、このうめきたの問題、いろいろ局から話を聞いたら、局はやりたいとは、強い意思は持ってたんですけど、やっぱり市役所の中で金目の問題になるとなかなか動かなくて、現実、経済界の皆さんが一体幾ら出してくれるんだという、まずそこを見ようという、そういう様子見だったんです。それじゃだめだということで、府と市で力を合わせて、先にもう金は用意しようと、旗を振ろうということでこういう協議会を設けさせてもらったところ、経済界の皆さんやその他の皆さんに御協力いただいて、何とかここまで進みました。

僕と知事の任期はあと1年ちょっとですから、金の道筋をつけなければ、多分またこれもとに戻る可能性が出てきます、これだけの大規模事業ですから。ですから、金の話、さつき森局長のほうからもフィージビリティスタディーと言われましたけど、これちょっとかかりましょう。僕ら「みどり」って旗振って、中身をこうやって皆さんの知恵で詰めてもらいましたんで、次は金目の問題といたしますか、スキームを固めるというところを、年度内になるのかどうなのか、僕らの任期中までにきちっと後戻りできないところまで固めなきゃいけないので、そこはしっかりやっていきたいと思います。

経済界の皆さんがどうのこうのと言う前に、先にこっち側のほうからしっかりこうやるというところを固めて、と言いつつも、土地保有に関しては森会長、またいろいろ御協力のほどと、瀬川さんも、ぜひ1期2期に合わせた形でいろいろ考えて、ただ、余り民間の皆さんに赤字を押しつけたら、そんなわけにはいきませんが、ぜひ100年のことを考えて一致団結をしてやっていきたいと思います。何とか固めるというところ、国のほうとの調整も含めて、ぜひ次はここに汗をかいてください。

B I Dについては、小林先生の御指導で、大阪で条例ができて、うめきた以外のところでもみんなこれの適用という話がどんどん上がっているんです。ただ、条例を超えて、本当は法律の制度というか、そこまで持って行きたいところがありますので、伊藤次長、

またぜひいろんな形で大阪から提案させてもらいますので、御検討のほどお願いします。

ただ、条例の適用を先行してやっていくにあたって、条例できたから、民間からの申請待ちとならないように、やっぱり分担金の徴収の話とか、民間の皆さん、誰かが旗振って何ぼ何ぼとか言えないと思いますから、やっぱり役所がやらなきゃいけないところ、旗振るところはしっかり旗振って、条例をつくった以上はしっかり実行するように頑張ってください。

ちょっと細かな話で、この間打ち合わせしたときに、この場で言わせてもらいたいと言った、ちょうど森局長から街路樹の話が出たので、その話ですけど。トップが言うような話ではないんですけど、ちょっと細かいので、資料Ⅱ－１の５ページの地図ですけど、南北道路と東西道路なんです。

当初からこの計画についていろいろ局と議論してて、５ページのところで、南北の道路と東西道路ですが、うめきたの都市計画こうなってるのが、実ほうめきたにばんばんビルを建てることを前提として南北道路と東西道路というものがあつたもんですから、これもう違うんじゃないんですかというところから局と議論して、南北道路については、４車線のところを２車線になったんですよ。

#### 川田都市計画局長（大阪市）

それ北側です。

#### 橋下大阪市長

南北道路の北側道路ですね。この東西道路になつてる北側道路、今のグランフロントの横の西側部分というものは４車線を２車線に切りかえたと。僕はこれ自身も、道路の交通量、今の車の流入の流れから行政的に検討してもらって、これどうなの、報告してよって話だったんですけど。実はこれ左折イン、左折アウトにしないといけないので、建物の建ち方によっては、どうしても真ん中の南北道路は残しておかなきゃいけないという話で、ああ、そうなんだということで、そこはまた検討してくださいねと言ったんですが。

あとは、東西道路ですね。ここ、４車線でそのまま残って、街路樹や何やで、僕が「みどり」と言ったもんですから、「みどり」が覆いかぶさるような道路にするという話では考えてくれてるんですけど。ただ、４車線の、今の計画のままなんですけど。これ、話を聞くと、広域道路だから、下のほうから四つ橋筋を通過して、この東西道路を使いながら

176号のほうに向けて新御堂筋に入るとか何とかと言うんですけど。実は新御堂筋の南北も、淀川左岸線の延伸部、今、僕が号令かけて調査やってもらってますけど——淀川左岸線の延伸部じゃないんですか、淀川左岸線部分ですか。

#### 川田都市計画局長（大阪市）

2期と延伸部の、ちょうどジャンクションのところ。

#### 橋下大阪市長

ただ、ここのランプもどうなるかというの、まだ整備できてないですね。

#### 川田都市計画局長（大阪市）

最終はまだこれからです。

#### 橋下大阪市長

僕はいつも南側から入ってきたときに、新御堂筋乗って帰るんですけど、多分ここ通らずに梅新のほうに行って、あっち側から帰りますし。ですから、ここは交通のプロフェッショナルの整備局さんや、そのほかの役所の皆さんで、ちょっと車の流入のことを考えてもらって、当時できたこの計画をそのまま維持するんじゃなくて、やっぱりこの道路についてはどうなんだろうということをずっと思ってますので、いろんな理屈でこうなったんでしょうけれども。ぜひここは、一度決まった計画でそのまま行くんじゃなくて、南北道路の北側部分も4車線を2車線に、これ地下化するので、どうしても残しておかなきゃいけないということですから、ここは一定そういう行政上の理屈があるんでしょうけど。東西道路もやっぱりしっかりと、もし変えるということであれば、僕らの任期中のときにえいやと号令かけて、また変えていきますので、小林先生にもここは検討していただきながら、どうするんだということをちょっと継続的に。

#### 小林教授（東京都市大学）

今、1期の広場があって、2期の広場が来て、その間に南北道路が入って。南北道路をどういうふうにして、広場の一体利用が極めて重要なので。

### 橋下大阪市長

ですから、ちょっとその道路の扱いを、以前決まった計画をそのままにするのではなくて、車の行政上の理由もありますから、そこも踏まえて考えていただきたいなと思ってます。

あと、細かなことですが、森局長のほうから250万人の2割で50万人という話と、僕が聞いてたのは3万4,000人と、何か全然違うんですけど、またこれも、後でもいいんですけど、ここで言えないことであれば後でもいいんですけども。

### 森局長（国土交通省近畿地方整備局）

これ滞留ですよ。

### 川田都市計画局長（大阪市）

済みません。ちょっと説明が悪かったんですが、不足してるのが3万4,000人ぐらい不足してるので、その部分をうめきたのほうで収容しようということなんです。

### 橋下大阪市長

ということで、じゃあしっかりとお願いします。

### 川田都市計画局長（大阪市）

ありがとうございます。

今の御指摘を踏まえて、継続的に検討を進めていきたいと思えます。

それと、市長おっしゃられた事業のスキーム、予算であるとか、基盤整備にどういう予算を確保していくかということに関しては、我々としてはこのまちづくりの方針を年内に固めたいと思っておりまして、それと並行して固めていきたいと思っています。それによって民間の方々が行政の範囲を明確にわかるように示した上で、次なる提案につなげられるようにしていきたいと思っております。

それでは、議題1終わりました、議題2のエリアマネジメントの取り組みについて御報告をさせていただき、確認させていただきます。

### 柏木うめきた整備担当部長（大阪市）

それでは、エリアマネジメントの取り組みについてご説明します。最初に大阪版BID制度の現在の状況をご報告いたします。次に、今年度から国土交通省の新たな補助事業でございます国際的ビジネス環境等改善・シティセールス支援事業という制度ができました。この制度を活用して、民間事業者が中心となり、大阪駅周辺地域での外国人の情報環境等の改善や国内外でプロモーションを行おうと考えており、資料3-1でございますが、本制度の活用に必要な地域戦略の策定と、それから、資料3-2になります整備計画の変更・追加を行い、事業を実施することにつきまして、本地域部会のご了解をいただきたいと思っております。

～ 資料説明（省略） ～

### 川田都市計画局長（大阪市）

ありがとうございます。

この協議会で、この事業に関しては整備計画ということで位置づけて、今後、国交省さんへの事業の採択に向けていきたいと思っております。何か御質問があればと思っておりますが、いかがでしょうか。

では、小林先生。

### 小林教授（東京都市大学）

前半の議論の中で、関西という言葉が出てきました。今回、御報告いただいた国際的ビジネス環境も恐らく関西というテーマは当然入ってこないといけないと思っております。

昨年、実は観光について若干調査をいたしまして、京都市の観光案内のセクションでいろいろヒアリングいたしましたところ、京都市の観光案内というのは京都市内の、あるいは京都府の中だけの案内をする。大阪とは関係ない。大体、日本全国そうなんです。最近やっと丸の内で全国の案内ができるような拠点ができて、東京ではかなりそれができてるんです。むしろ大阪、やっぱり関西、さらに日本を視野に入れた国際的ビジネス環境拠点と言ってます、観光も含めた、そういう拠点をつくるべきだと私は思っております、その際には、大阪ではなくて関西、京都、神戸、大阪一体となって観光ビジネスを展開するというビジョンのほうがいいと思っております。

### 川田都市計画局長（大阪市）

御指摘ありがとうございます。

そういう視点でもってこの事業の取り組みも進めてまいりたいと思っておりますし、先ほどちょっと御紹介ありました国際的な不動産見本市のMIPIM JAPAN、来年の取り組みにおきましても、大阪市内のこの拠点だけでなく、ほかの拠点もあわせてプロモーションをしますと同時に、京都、神戸なんかと連携して、例えば海外の方、不動産に関心のある方をツアーで来ていただいて、京阪神で大きく魅力を訴えると。それによってビジネス投資を大阪に仕向けていただくといった、そういった観点からプログラムを検討してまいりたいと思っておりますので、どうぞよろしく申し上げます。

そのほか何かございますでしょうか。

### 森局長（国土交通省近畿地方整備局）

ぜひこういう調査をしていただく上で、W i - F i だとかサインだとか案内板とかという、こういう、当然もう最低限海外から来られる方々にとということでの準備をぜひよろしくお願ひしたいと思うんですが。

その前に、例えば、ここの地点の英語の表記、これ自身が実は何も統一されていないんですよ。これ何か翻訳機で翻訳したら、例えば何とか通りをアベニューと言ったり、何とか筋は何とかって言ったりとかという、これすらも実は統一されてなかったりするんです。ですので、もともと地物名だとかというところ、これは基本的なことなんですが、サインボードのつくり方も含めまして、基準を早くつくられることをお勧めしたいと思います。これはもう次の議論進めていく上での一番ファンダメンタルなところでもありますので、ぜひともよろしくお願ひいたします。

### 橋下大阪市長

これ検討体制つくったんじゃないかなかったですっけ。

### 森局長（国土交通省近畿地方整備局）

いや、つくってないです。全部が全部ないです。



**土屋局長（国土交通省近畿運輸局）**

全部じゃないんですか。道路の案内とか、ある程度ガイドラインをつくられたんじゃないかなかったです。

**森局長（国土交通省近畿地方整備局）**

できてないよ、まだ。

**橋下大阪市長**

府と市で、それ検討するようになって、知事からも話……。今、何か検討体制なかったんです。

**川田都市計画局長（大阪市）**

ちょっと具体名はわからないんですけど、多分、経済戦略局とか観光部門で、観光客の分で。

**橋下大阪市長**

ああ、そうです。観光客受け入れの体制をとということで指示出してますから。

**川田都市計画局長（大阪市）**

はい。そこと少し情報交換して、このエリアとしてどうあるべきかというのをまとめていきたいと思います。

**橋下大阪市長**

さっきのスキームの話ですけど、そしたらもう年内ぐらいに、関係各所の皆さんの御協力も得て、そこを固めるということでもいいんですか。

**川田都市計画局長（大阪市）**

その方向でやりたいと思います。

### 瀬川理事（鉄道建設・運輸施設整備支援機構）

先ほど市長さんと知事さんから大変厳しいお言葉をいただきました。ちょっとこの名前がよくないんですけど、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構と、この名前がよくなくて。実は、私どものやってる仕事は、旧国鉄の始末をつけてる仕事でございます。残念ながらまだ国のほうに、旧国鉄債務を引き受けていただいたんですが、まだ18兆円強、まだ国の債務が旧国鉄債務として残ってます。

ですから、そういった財源を確保するという意味で、この土地処分を進めてるという背景がございますので、それはぜひ御協力に入れていただきたいなと思っておりますし。また、先ほど100年の計で考えたらというお話もございましたけども、独法の立場でやっぱりその100年の計で考えちゃ、これはやっぱりいけないんだと思います。やっぱり独法というのは、それはある決められた枠の中で仕事をするのが独法でございますので。それは国の方針内容として100年の計で考えていただくというようなことになるのかなと思っておりますので、ぜひよろしくお願ひしたいと思ひます。

### 橋下大阪市長

わかりました。承知いたしました。その中で何とか年内には、関係者の皆さんの御協力を得て、しっかり道筋をつけましょう。

### 川田都市計画局長（大阪市）

ありがとうございます。

そういう方向で事務局、頑張りたいと思っております。よろしくお願ひします。

定刻になりましたので、第5回大阪駅周辺地域部会を閉会したいと思います。どうも皆様方ありがとうございました。

### 橋下大阪市長

どうもお忙しい中、ありがとうございました。