

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
大阪駅周辺地域部会 議事録

開催日時：平成 24 年 9 月 6 日（木） 14:00～16:00
場 所：ホテルプリムローズ大阪 2階鳳凰

1. 開会

佐藤計画調整局長（大阪市）

それでは定刻になりましたので、会議の方、始めさせていただきます。本日司会進行を務めさせていただきます、大阪市計画調整局長佐藤でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

本日の議題でございますけれども、2点ございまして、1点目は大阪駅周辺・中之島・御堂筋周辺地域都市再生緊急整備協議会設立について、ということでございます。この協議会は都市再生特別措置法第十九条に基づきまして、都市再生緊急整備地域の中で整備計画を策定するために設立するものでございます。

2点目でございますけれども、うめきたを含みます大阪駅周辺地域のまちづくりにつきまして、でございます。現在、大阪駅周辺地域につきましては、いわゆる、うめきた先行開発区域のまちづくりが進んでおりまして、来年の春にまちびらきを迎える、という段階でございます。

残る2期区域につきまして、ご議論いただくということで、本協議会、本部会で、整備の基本的な方針、あるいは周辺地区も含めて、どのように整備を進めていけるものか、それから、鉄道・道路といったインフラの整備、そして最後に、地区のエリアマネジメントということで、こういう新しい仕組みをどのようにしていったらいいのかという、基本方針について、一定の方向を定めてまいりたいというふうに思っております。

最終的には、ここでご議論いただきます基本的なフレームを基に、民間からのご提案などもいただいて、最終的に2期のまちづくりを進めていきたいというふうに考えてございます。

本日、第1回目ということで、様々な角度から、後で資料の方を説明いたしますけれども、議論、ご意見いただきたいと思っております。

それから、今回、オープン会議ということで、傍聴の方々、ないしは報道の方々、ご来場されてございますので、進行の方については、ご協力のほど、よろしくお願いしたいと思います。

それでは、議事に先立ちまして、都市再生緊急整備協議会の元になります、都市再生特別措置法を所管しておられます内閣官房より、地域活性化統合事務局の和泉局長にお越しいただいておりますので、ごあいさつの方をお願いします。

和泉地域活性化統合事務局長（内閣官房）

和泉でございます。大変僭越ですがご指名でございますので一言ご挨拶させていただきます。今日はこういった大阪の政治、経済、行政を代表するそうそうたるメンバーが出席してこの協議会が設営されていて、また有識者の方々に参加していただいております。

都市再生特別措置法は最近2回改正しました。1回目は昨年でございますが、まさに今日のテーマでございます、都市の国際競争力を強化する、そういった観点から特定都市再生緊急整備地域をつくっていく。そういった都市についての様々な支援措置の深掘りをする。これが一点でございます。もう一点は今年の改正でございますが、昨年の東日本大震災を受けて都市の安全性の向上、なかんずく大阪駅は多いんですね、一日の乗降客100万人を超えるような巨大ターミナルとその周辺について、大地震が起きた時に、人的被害の最小化、あるいはこれは国際競争力につながりますけれども、事業の継続性の確保、こういった観点からの計画をつくって、全体としてやっていかないと。今日はそういったことを決める重要な協議会がまさにつくられた訳でございますので、是非、この後議論いただきまして私ども関係庁も一体となって応援してまいりたいと思います。

またこの地域は、同時にですね、いわゆる去年できた国際戦略総合特区、こういったエリアにも入ってございまして、この関西のイノベーション特区は、グリーンとライフがテーマでございまして、インフラを中心とする都市再生と、中身を中心とするソフト面、これが両輪となって、この大阪の国際競争力強化につながると、こう思ってます。

総合特区については、規制制度改革と税・財政支援、こういったことでございますが、関西特区が一番今の段階では具体の事業が進捗している状況でございます。規制制度改革については国の対応が不十分だと知事や市長さんに怒られたんですけども、一生懸命やってまいりたいと思っておりますので、よろしくをお願いします。

よく役人がですね、肅々と、と言いますが、その意味は、前に進まない、多大なロスをとることもありますので、事態收拾困難になるほど両首長さんに、要所、要所ですね、力を発揮していただいて、背を押してもらえば、我々もしっかりしていこうと思っております。いずれにしてもこういった協議ができて中身がつまれば、関係省庁一体となって支援して参りますので是非よろしくをお願いします。以上でございます。

佐藤計画調整局長（大阪市）

- ・ 出席者紹介
- ・ 配布資料確認

2. 議題

I 都市再生緊急整備協議会会議

■都市再生緊急整備協議会の設立について

○事務局

（資料I-1、I-2、I-3説明）

佐藤計画調整局長（大阪市）

特に何か質問等はございませんでしょうか。ございませんでしたら、協議会設立につきましては、説明の通り、ご承認いただいたということで進めさせていただきます。どうぞよろしくをお願いします。

では、規約第4条1項に基づきまして、協議会会長は内閣総理大臣となっております。規約第4条第3項に基づきまして、会長の職務代理者につきまして、和泉局長の方よりご指

名の方をお願いしたいと思います。

和泉地域活性化統合事務局長（内閣官房）

私が指名するわけにいかないの、大臣に確認をとってまいりました。地域活性化担当大臣の川端大臣を職務代理者とさせていただきます。ちなみに川端大臣は総務大臣を兼ねております。以上です。

佐藤計画調整局長（大阪市）

ありがとうございます。それでは引き続きまして、規約第6条4項に基づきまして、協議会会議の議長、及び大阪駅周辺地域部会、部会長につきましては、地方自治体を代表しまして、橋下大阪市長をお願いをしたいというふうに考えてございますけれども、いかがでございますでしょうか。

○一同

異議なし。

佐藤計画調整局長（大阪市）

ありがとうございます。それでは橋下市長に部会長をしていただくということにさせていただきます。以上をもちまして、第一回目の議題の協議会、部会の設置についての議事を終了させていただきます。続きまして、今日の本題でございますけれども、大阪駅周辺地域部会の方を開催させていただきます。ここではうめきたの2期区域を中心にしまして、大阪駅周辺地域の検討を進めてまいりたいというふうに思っております。

では部会長の橋下市長の方から一言ご挨拶を賜ります。

橋下大阪市長

改めまして、大変お忙しい中、皆さんにお集まりいただきましてありがとうございます。色々と個別政策については見解の相違とか、そういうところもあるところがあるかと思うのですが、それはそれで置いておきまして、うめきたのこの問題については、しっかりと経済界の皆さんと行政と民間が本当にタッグを組んでですね、これは大阪のためということできっちり一致団結でやっていきたいと思っておりますので、色々と僕や松井知事と、色々な形で見解の相違があるかもしれないけれど、この件に関しては一致団結でお願いしたいと思っております。

後は僕や松井知事の役割というものは、大きな旗振り役でありまして、基本的にはその中身詳細を詰めていくのは民間の皆さんのご意見と、それから事務局を運営している行政のスタッフが中身を詰めていくということになるかと思っておりますので、今日は僕と松井知事が考えている大きな旗振り役としての方針について若干述べさせていただきます。と思っております。

知事といま僕は同じ政治グループを組んでおりまして、まあ大阪維新の会というグループを組み、このうめきたの問題についても色々考えてきました。大阪の成長戦略として僕が知事時代にまとめたものとしてはですね、大阪をハイエンド都市、それから中継都市ですね、

この2つの軸をもとに、成長戦略を考えてきました。

ハイエンド都市というのは経済界の皆様にも説明するのも申し訳ないのですが、東アジアの中でいまコスト競争が激化していますが、このコスト競争に、まあこの土俵に乗ってですね、どんどん、どんどんコストカットばかりをめざすような都市ではなく、日本のある意味、付加価値といいますか、この非常に高度な付加価値を生む、この日本国家の最大限その力を発揮するようにですね、この大阪においてもハイエンド都市という、付加価値都市をめざしていこうと。ただこの付加価値都市というのは、付加価値をまあ発する製品を生み出していくということではなくてですね、都市自体、付加価値の高い都市をつくっていこうということで、大阪の成長戦略をまとめあげております。

じゃ、付加価値の高い都市はなんぞや、ということになるのですが、ここはほんとに皆さんに色々お知恵をお借りしなければいけないんですけども、イメージとしてはざっくりとしたことなんですけど、いわゆる新興国のように車や何かで雑多にですね、もうごちゃごちゃとしているようなことではなく、やはり世界からみて、これが最先端の都市なんだな、と、最先端の都市モデルなんだな、といわれるような、そのような都市をめざしていきたい。そこに緑というものを一つ軸に置いて、このうめきたあたりの周囲についてもですね、これまでの経緯を知事時代から振り返って色々調べてみると、旗振り役はおらず、そして方針もあまり明確に定まっていなくて、色々ここに競技場をつくったらいいのじゃないかとか、どうだこうだという色々な話もありましたけれども、やはりしっかりと緑というところを軸に据えていこうというのが、僕と松井知事の考え方でありまして。そのもとに大阪府・市あわさって、これまでかつてなかったことなんですけど、大阪市内においても大阪府庁の職員も入りまして、「グランドデザイン・大阪」というものを一つまとめました。

これは50年先を見据えたことなんですけど、これをスタートさせる時にもですね、僕は御堂筋の緑化という、これもその時には何をばかげたことを言っているのだと言われましたが、まあ50年先ぐらいには御堂筋を緑にすることぐらいな、そういう勢いで大阪グランドデザインをつくってほしいということをお願いしまして、今、ひとつまとめております。

今までの御堂筋、北側1.1キロの部分も何mか忘れましたが、30mか何かの高さ規制を引いてあのようなビジネス街、あれにこだわっていたところもあるのですが、そういうもう固定観念にとらわれることはやめてほしい、ということをお願いしまして、景観の保全は当然ありますけれども、あの高さだけにこだわることもなく、それから今のビジネス街というものにこだわることもなく、もう一度都市のあり方を見つめ直して、都市戦略を引いていこうということで「グランドデザイン・大阪」というものをまとめましたが、あの、そういう流れの中ですね、このうめきたということを、うめきた地区においても緑というものを軸にしっかりと付加価値を高めていく、都市の付加価値を高めていくような、そういう地域にしていきたいと思っております。

まあ、それを口だけではどうしようもありませんので、お金については府市でなんとかするというのも、これも知事と考えておりますので。ただ、そうはいつでも民間の皆様にも、これはあそこに次世代にしっかりとした緑を引き継がせていくためにも、民間の皆様にも協力を得なければいけないところもありますが、基本的には府市でなんとかするというこの方針のもとで、あそこを緑に、ということで進めていきたいと思っております。

ただ、完全に緑かというところはいろいろ議論のあると思っておりますので、そこはまた皆さん

に詰めていただきたいと思いますと思うんですが、ただあの中にですね、高層ビルか何かをどんどん建てていって、その売却益を狙うということは今のところ考えておりません。むしろあそこを緑にすることによって周辺部にその価値が高まった部分を還元するということですから、うめきたの今の地区の周辺部を、そのいわゆるまちづくりの、ある意味、まちづくりの動きを起こしていくためにですね、あの中心部、うめきたのあのいま空いているところは緑で進めながら、そして周辺部に、周辺部の価値を高めていくというようなそういう方向性で進めていただければと思っています。

それから、御堂筋緑化に、なんてことも言ってきましたので、僕の考えではやはり車の流入規制についても、これもやはりもうそろそろ考えていかなければいけないのではないかと、いうように思っています。都市再生環状道路というのですか、正式にはちょっとよくわかりませんが、淀川左岸線の延伸部についてもこれも計画についてゴーサインを出しまして、財源問題は別としてゴーサインを出しまして、車の流れについてもですね、都市中心部に対して車の流れが集中しないように、今、事務方、大阪市の担当局にも指示を出して色々考えてもらっていますので、若干この今までの色々な計画で気になるところは、このうめきたの広大な都心を緑にして、道路部分がちょっと大き過ぎるんじゃないかなという思いがあります。ニューヨークのセントラルパークなども縦断するような、横断するような太い道路なんていうのはないところもありますから、以前の計画では太い道路を十字線で引いていたところもあるんですけども、そこはやはりもう一度根本哲学に遡ってですね、道路のあり方を考え直してもらいたいというふうに思っております。ただ、これも民間の皆さんが色々な意見もあると思いますので、是非そういう視点でご議論していただきたいと思います。ちょっと道路が太すぎるのじゃないかという思いがあります。

それともう一つ大きな視点としましては、これまでうめきたの地域ということになると大阪市が主導でやっていたけれども、今後は違ふと。やはりあのうめきたのあの地域というものは、大阪市域内だけのミクロな視点で、また北区とか、まあその周辺の区のエリアの問題として捉えるのではなく、大阪全体の、もっといえば関西の拠点という視点で捉えてほしい、ということも事務方へ指示をしております。ですから本来であれば、松井知事が会長をしきってもらってですね、陣頭指揮を取ってもらいたいところなんです、いまの大阪市・大阪府の行政機構を前提にしますと、僕がとりあえずはこの会長という職を預からせてもらいますけど、本来なら松井知事が、また大阪府議会でも、この北は能勢町から豊能からですね、南は岬町までの、府の代表者も入った、府議会でもしっかり議論してもらいたいような、そういう地域にしていきたいと思っておりますので、あのうめきたの地域をですね、大阪市内のエリアということで捉えるのではなく、大阪全体の、もっといえば、関西全体の拠点になるような付加価値都市ということをめざせるような、そういう都市にしていきたいと思っております。

これは政治的な話でもあるのですが、僕と松井知事はこの大阪を西の都、大阪都にしていこうという思いでこれまで色々な活動をしてきました。東の東京都、西の大阪都、この日本を引っ張る二つの拠点にふさわしい、そういうエリアに、このうめきた地区をもっていきたいと思っております。もっといえば東京都に並ぶような、そういう地域ではなくてですね、東京でもできないような、まだ東京でもやっていないような、そういう新しい都市モデルと、いいますか、そういうものをめざして、東京は今アジアの中で一人勝ちしていることは間違

いありませんけれども、大阪においても付加価値都市ということをしかりと世界に発信できるような、これまでの発想とか、これまでの計画にとられることなく、こういう都市ができるんだな、こんな大都市のど真ん中にこういう都市ができるのか、ということを見せられるような、そういう地域にしていきたいと思っていますので、この中でも色々な考え方があるとは思いますが、もう一度一から考え直していただいてこの計画づくりにご協力いただけたらと思っています。

とにかく緑と大都市のど真ん中、その車の流入についてはどうするのか、それから緑の部分というものを使って周辺部の価値を高めて、周辺部のみなさんに価値還元していく。このど真ん中の部分で何か利益を生むというよりも、周辺部に利益還元できるような、そういう方向性で考えていただければというふうに思っています。大きな方向性ということで僕と松井知事の役割はほぼこれで終わったかなというふうに思っておりまして、後は民間の皆さんと、後、府庁、市役所の職員の中でしっかりと計画を詰めていただいて、世界に誇れるうめきた、大阪駅周辺部にしていきたいと思っていますので、どうかお力を貸してください。よろしくをお願いします。

佐藤計画調整局長（大阪市）

ありがとうございます。

II 大阪駅周辺地域部会

■うめきたを含む大阪駅周辺地域のまちづくりについて

○事務局

（資料Ⅱ説明）

佐藤計画調整局長（大阪市）

説明は以上でございますが、会の終了が16時頃となっております、ただ今からご意見をお伺いするわけでございますけど、恐縮でございますけれども、できましたら、一人3分の時間の中でご意見たまわれれば、全員にご意見をいただけるのではないかと考えてございますので、よろしく願いいたします。

それでは、どなたからでも結構でございますけれども、今の説明にご意見なりございましたら、ひとつよろしく願いいたします。

森会長（関西経済連合会）

関西経済連合会の森でございます。今年の4月に、松井知事、それから橋下市長との意見交換会におきまして、関経連の方からうめきたの2期開発を発表していただくとともに、この協議会の設置もお願いいたしました。早速、本日第1回が開かれたわけですが、和泉局長はじめですね、松井知事、橋下市長に本当に迅速に対応していただきましてどうもありがとうございました。この場を借りてお礼を申し上げたいと思います。

それから、また、その場で官民連携のタウンマネジメントに移行するために、民が主体の都市再生整備推進法人を立ち上げてはどうかということをご提案いたしました。その法人の設立に向けましては、現在、先行事例、札幌等先行事例がございますので、そういう調査を進めておりまして、今後もですね、大阪府・市と連携させていただいて検討を進めていき

いというふうに思っていますので、よろしく申し上げます。

関経連はこれまでもですね、大梅田ビジョンを発表するのと、関西のセンターコアと申しますか、大阪駅周辺地域のまちづくりに積極的に提言等ですね、関わってまいりました。なんかあの、この5月からですね、4月の市長・知事との懇談会を受けましてですね、我々もしっかりとやろうということで、うめきたに関する検討を強力に進めていくために、関経連の中にうめきた専門委員会を設置いたしまして、皆さん方と色々と情報を共有しながら、精力的に検討をしてきておりますが、その中の議論から何点か申し上げたいというふうに思います。

まず第一点はですね、来年春にまちびらきを迎えます1期について、でございますが、1期は国際戦略総合特区の中核としての役割を期待されております。そういう意味において、これは、2期をですね、これから計画する上でもやはり1期の成功というのは非常に重要な意味を持っているとも思いますので、それにふさわしい、実りのあるものにしていかなければならないというふうに思っております。

まあ関経連は特区の牽引役という役割を果たしておりますが、そのつもりでおるわけですが、是非ですね、内閣官房の地域活性化統合事務局、それから大阪府・市におかれましては是非とも引き続きご支援賜りたいというふうに思います。

それから2期の土地保有についてですが、これは先ほど橋下市長から府市で金を出すと非常に心強いお言葉をいただきまして、どうもありがとうございます。ですから、これからですね、府市を中心にして、といってもこの全てというわけにはいかないと思いますので、様々な、どういう土地の保有の仕方があるのかとういことを議論していくことになると思いますけれども、その中で公的な役割を念頭に置く場合に、やはり国にも公的な機関の設置ということも考えられますので、そういうようなスキームを検討してですね、国の方の支援もいただくようなことも考えるべきではないかな、というふうに思っております。

2期の土地の利用のあり方につきまして、これはあの冒頭、橋下市長から話もありましたようにですね、緑を基本とした開発、これについては全く我々も異論がございません。賛成であります。

重要なことはですね、そうした中で都市機能をどういう形のもを導入していくのかというのが、一つこれからの課題になるというふうに思っています。関経連といたしましては、具体的な議論はこれからですけれども、都市格の向上とか、集客効果ですね、こういうことをしっかり念頭に置いた議論をしていただければというふうに思っております。

まあ、交通アクセスもですね、非常に利便性が高まりますので、そういうポテンシャルを最大限発揮できるクオリティの高い緑をめざすべきであるというふうに思っております。

それから、先の東日本大震災のことを考えますと、防災の観点、これは先ほど説明にもありましたけど、防災の観点を、というのはこれは欠かせないというふうに思っております。

京阪神圏の広域防災拠点整備協議会ではですね、大阪地区では、基幹的な広域防災拠点の司令塔機能はですね、大手前の合同庁舎付近、また大阪北ヤードというふうにされておりますが、うめきた開発に関しましてはですね、まあ関西、大阪だけでなしに、関西圏の広域防災拠点のあり方ということも踏まえて議論をしていきたいというふうにも思っております。

色々我々が議論していることを申し上げましたけれども、うめきた開発につきましては、本当に産官学の知恵を結集することは不可欠であると思っております。我々も全力を上げて

取り組みますので、是非今後ともよろしく願いいたします。私からは以上です。

佐藤計画調整局長（大阪市）

ありがとうございます。今、森会長のほうからご意見ございましたけれども、何か関連することでも結構でございますし、ご意見がございましたら。

橋下大阪市長

一番重要なお金のところで、国という話も出てきましたので、是非よろしく願いします。

和泉地域活性化統合事務局長（内閣官房）

都市再生関係で、民都機構で、去年の法改正でいわゆる政府保証債を使って600億円、いわゆる開発に関する財源がありました。そういったいろんな金を入れるためにも、単独で市が持つとか、府が持つというのではなく、受け皿になるような組織をつかって、多様な資金がありますので、是非ここで議論をしたことを踏まえた上でも、25年に要求というのはそろそろ終わりになりますので、26年以降に向けてですね、この場の議論を踏まえてと思っておりますので、よろしく願いします。

今日も都市再生機構の方がお見えになっていますが、どの施策を活用することがうまくいくのかということも含めて、また金の原資も含めて、我々も勉強して一緒になって頑張っていきたいと思っておりますので、よろしく願いします。

小林教授（東京都市大学）

先ほどからエリアマネジメントという言葉が出ていますが、私は十数年来、エリアマネジメントに関わっています。エリアマネジメントは、簡単にいうと、都市開発ということは作ることに専念していたわけですが、これからは作った後のまちをどうマネジメントしていくのかということが極めて重要になります。

先ほど市長からのお話の中であった付加価値の高いまちっていうのはどこか。しっかり維持管理して活性化を図るということが、付加価値の高いまちづくりになる。そのことをやるべきなのです。

もう既に大阪駅周辺の幾つかは、エリアマネジメントを展開しています。実は全国で行われています。そもそもの始まりは大手町で始まりまして、私はずっと十数年、その協会の理事長を務めて、エリマネ活動をやってきています。最近、名古屋駅の駅前、いまトヨタ関係の不動産会社を中心としてやっている。それから福岡天神地区、福岡駅前地区、それから札幌駅前地区、いま私がいる横浜駅前地区。それぞれ駅前から始まっている。その活動を是非、大阪でもやっていただきたい。既にやっているわけですから、やっていただきたい。継続していただきたい。

これは一つミソがありまして、民間がやはり中心になって、民間が自分達の資産を、価値向上するために、そのために一生懸命まちづくりを持続的にやって、地域が再生していく、活性化していくのが、エリアマネジメントの中心的な狙いになります。だからこそ、民間が中心になっていく。

さらに、最近、大手町に、丸の内の仲通りが注目を集めている。うまく活性化しています

が、これはまさにエリマネ活動の一定の効果があると考えている。ただ最近、全国でエリマネ活動をやっている方々が丸の内に集まってくださって、一年間議論しました。しかし、それまでの色々なエリマネ活動にはどこか限界がある。まちの賑わいとかいうのは、その地区の、自分達の問題ではないか。もう少しエリマネ組織としては、大きな社会的な公共性を担った活動もやるべきだ、ということです。

では、何ができるのか。2つあります。一つは、環境、エネルギーを含めた環境。今日出ている緑はまさにその一端。もう一つは、防災・減災。これは実はかけあわせている。環境問題に対して対応するということが一つあって、防災・減災が一つあるのではなく、それをかけあわせて、そして有効に空間を活用していく。ですから、緑の空間、大阪駅周辺に、緑の空間というのは実はかけあわせてそれを防災・減災に役立つ空間として、かけあわせて活用していくということ。そのことをしっかり議論していく。

昨年、民間の方々を中心に集まって東京で6回議論をした。大阪の駅前活動をやってらっしゃる方も参加した。今年はその集大成で、先ほど申し上げました、新しい、強い公共性を持ったエリマネ活動をやりたい。その議論をやっているということがありまして、名古屋、大阪、東京と3回シンポジウムを開いた。大阪も既に日程が決まっている。

そこで議論をして、一番議論した結果として問題になってくるのは、実は財源の問題なのです。もしエリマネ活動を手段として、レベルアップした、バージョンアップした公共性の強い活動をやるとすると、今までのエリマネ活動が獲得していた財源だけでは不十分。その議論の中に出てきているのが、アメリカでやられているBIDとかそれに近い、一定の税金を、そういう活動をやっている組織に付与していく。アメリカでは、固定資産税の上乗せ分がそういう活動をやっている組織に出ているわけである。例えば、マンハッタンのブロードウェイ地区は12億円の資金を、年間で獲得して活動をやっているわけです。

このような仕組みを日本ではとれないのか。これは橋下市長の突破力でやってほしいのですよ。他ではなかなかできない。可能性はある。例えば、これを言っただけで申し訳ないですけど、都市計画税というのは、固定資産税の上乗せ分でお金はその地域に生まれているわけです。それは、大阪市では一般会計ですよ、その辺よくわかりませんが、地域で生み出した価値である都市計画税を地域に還元して、大阪で、あるいは関西で最も拠点となるこのエリアのエリマネ活動にしっかり付与していくという仕組みをつくれないうかな、と。これは最後のお願いでございます。以上です。

橋下大阪市長

先生、ありがとうございました。清溪川（チョンゲチョン）を見に行った時にも、あそこをイ・ミョンバク大統領がその当時市長だったときに、一軒一軒交渉した時に、猛反対くらったのに、あれができたことによって周辺の地価が、ポンと上がったらしいですね。

ですから、今回もうめきたをきちんと整備して周辺の地価が上がるような、周辺に波及するような形でやれば、その分は、上がった固定資産税の何%かはですね、そっちの方に入れるというか、そういう仕組みができると思いますから。民間の皆さんにこのうめきた地区の整備によって、周辺の民間の皆さんが儲けていただくというような、地価を上げるということでその分を財源にあてるという。

小林教授（東京都市大学）

地域の価値を上げるということですね。

橋下大阪市長

そうですね。

佐藤計画調整局長（大阪市）

ありがとうございました。今の小林先生の関係でも結構ですし、何かございましたらお願いいたします。いかがでしょうか。

松井大阪府知事

これは都市再生ということで、市長から冒頭色々とお話がありましたけれども、これからしっかりと日本の中で、都市として稼げる、そういう新しい、世界の中で通用する都市をつくるということで、それはもう卵か鶏かという話になりまして、その都市をつくるのに色々な財源という話も出てきます。

これは、大阪府・市では今までは大阪市内は大阪市、市以外は大阪府ということで、そういう線引きの中、行政が運営されてきましたけれども、今は僕と市長の関係でそういう線引きの中での行政の活動はしない。役割分担で色々やっていくということで、いま統治機構、大阪の中の統治機構改革という話をしています。

まあ、財源の問題は色々あるのですが、とりあえず今は日本の国は年間の予算の半分はもう赤字国債で、それを交付税に移されてやっているわけですから、もう、かつてない規模で都市再生をするというならですね、これは緑についても現役世代だけでこの緑を負担をしてやるということではなくて、やはり将来世代のためにそれをしっかりつくって送っていく。「グランドデザイン・大阪」は50年先の話もしております。まず、世界に通用する都市をつくるという、その観点で、選択と集中して投入すべきところにはしっかり投入をしていきたい。

先ほど森会長の話にもありましたように、まず1期を成功させるというのが、非常に重要なポイントでして、この区域は特区指定を受けております。そこに企業を呼び込んでくる、そういうビジネスを呼び込むということで、これはいま議会でこれから議論をさせていただいて決定しますが、大阪の場合はこの特区区域に税の優遇措置、これはまさに、卵か鶏の話で、まずその、そこは優遇していくということで呼び込んで来る、ということでローカルタックスをゼロということは今、これから議論いただいて決定できるように活動していますけど、やはりそれとセットですね、規制緩和の方を是非お願いをしたい。これはもう、局長には十二分に分っていただいていると。こちらからはもうほんとに何度もお願いしていますが、セットでやることによって、その効果というものがすごく発揮できる。まあまずその財源問題にもしっかりと、非常に大きく関係してくる。1期をとにかく成功させるということで、そして2期目の財源問題についても、まあ明るい兆しを見せるというためにも、1期の方をよろしくお願ひしたいと思ひます。

林常務執行役員（三菱地所株式会社）

1期のグランフロント大阪の開発の幹事会社をやっております林でございます。

いま、企業誘致、エリアマネジメント、総合特区と1期が抱えている問題、それが2期にどうつながっていくかということで、全部関連付いております。全部非常に一番近いところでございます。ちょっと一言だけ発言させていただければと思います。

やはりこの私どものミッションはですね、各事業をいかに成功して2期につなげるかということをおもっております。その中でやはり総合特区に関しましては、ナレッジキャピタルでいくつか総合特区事業に認定されましたけれども、まだまだ規模的には小さくて、これをいかに、ここで事業をおこなってくれる企業を誘致していくかということ、この1期の成功にもつながりますし、総合特区としての機能も果たしていくということで、今、税制ゼロというようなことで支援措置もいただいておりますので、そのへんをしっかりとお膳立てして企業誘致をしていきたいと思っております。

それからエリアマネジメントでございますけれども、それが小林先生にもご指導いただきながら色々と活動しているのですが、やはり財源問題がネックになっておまして、ただ全部国、府市に頼るだけではなくて、自助財源の確保というものも考えておまして、その意味で公的な空間をどう使っていくかということで、規制の緩和ですとか、ある一定のルールに基づいて、特にうめきたの場合は広報価値がものすごくありますので、そういったところをうまくつくりながら、色んなイベントをしながら、そしてまたそれをまちづくりの発展につながるような仕組みをつくりながら、そういったこともいま、小さなことで色々なご相談をさせていただいておりますが、そういったことも一つ考えております。

それから、まちの付加価値ということではですね、先ほど市長がおっしゃられた周辺地域ということでございますけれども、これはやはり大きいのは東海道線支線の地下化が進めばですね、あそこで西側と北側、いくら緑が進んでもあそこが地下化されませんとやはり分断されますので、何とか支線は地下化していただいて、そうしますとデベロッパー的にみても、あの地域は非常に魅力的になりますので、これも是非、実現していただければと思います。よろしく申し上げます。

それから最後に私どもの思いですけれども、このグランフロント大阪を通じてですね、色々なものを出していきますので、これが大阪、関西の活性化につながるんだというふうに思って事業を進めていきます。以上でございます。

佐藤計画調整局長（大阪市）

ありがとうございました。1期の話、それから2期の話がありましたけれども、安藤先生、何かございましたら。

安藤忠雄氏（建築家）

私は大阪生まれの大阪育ちです。御堂筋をつくられた時はたぶん大変だったのだろうけれども、大阪の人達はあれを見て、まずやっぱり、まちができていると、市民が元気にならないと経済は活性化しないもんだ、と私は思っているのですけれども、あの御堂筋をみて、かなり大阪の人は奮い立ったと思うんですね。

そのような、それぐらいのインパクトのあるものができないといけないと思うのです。そ

れはかなり問題がいっぱい出てくると思います。大阪は上海と姉妹都市ですし、マンチェスターとも姉妹都市なんですけども、私はマンチェスターの駅前と同じ大きさの駅前をつくりました。10年前です。マンチェスターユナイテッドは有名ですが、マンチェスターユナイテッドがやる時には、ともかくマンチェスターの人達が世界に向けて誇れる駅前をつくってくれと。

コンペだったんですけども、当選しましてつくったんですけども、かなり大きな緑地でぼかんと空いているのですね。何も無い。大きな緑地ができていますけれども、それぐらいの気迫でつくらねばならないと私は思っていますが、同時に大阪の人は今言われたように、緑と同時に自然というものも含めですね、いわゆる自然という、緑というものを中心にやはり都市に対してみんなの意識を変えていかないかんと思うんですが、大阪の人はなかなか参加して来ないですね。これでは良くなりません。

同時にこの周辺には企業がたくさんあります。例えば、いまあのスカイビル、積水のビルがありますが、下に大きな緑地がありますが、あの緑地はかなり大きいですから、あの緑地につないでいくようなことをしなければ、民間が、建物ができるときには、やはりそれぐらいの気迫で緑地をつくってもらわねばなりませんし、民間が手を上げてですね、大阪のためにがんばるんだという民間、例えば大阪ガスも関西電力もたくさんありますから、やっつかないかんと思うんですが、この気迫がない限り、私はなかなか公共事業だけではできないと思うんです。

同時に、このいまスケジュールをみせていただいたら、かなり時間がかかります。私達は今もう冥土へ行って、いないと思います。そのことを考えるとですね、このやはり運営の方もろのろとしている場合ではないと思うのです。といいますのは、上海、北京だけではなく、インドも元気です、韓国も清溪川の話も出ていましたが元気です。そのスピードに日本が遅れています。おそらく一周遅れだからこそいま日本の人はわかっていない。これではどうするのだというふうに思いますので、まずこの半分ぐらいのスピードでやらないと、私はできた頃には大阪に人がいないと思います。そういうようにスピードアップしていくと、たぶん不動産価値も上がってくると思うんですけども、大阪の人達は公共でやってくれるのだからなんか言うばかりです、何もしませんから、これではできません。国もがんばらねばならない、やっぱり自治体もがんばらねばならない。

同時に民間企業はけっこう大きいですね。いま大手建設会社が1兆1千億～2千億になり、大和ハウスも積水ハウスも、もう2兆円なんです。2兆円の企業二つもあるというのは大変なことなんです。彼らにもっとがんばってもらわないかん、と思います。

私もいくつか仕掛けておりますので、これは1週間ぐらいのうちに発表したいと思っていますけれども、思い切ってがんばらないと。

企業が、お金を残していてもしかたなく、価値を上げるためにどう頑張るかということをしてもらわなアカンかなと。やはり市長や知事さんからどーんと言ってもらって、やっつかいと。同時に、先ほどあげたようにスピードを上げてもらわないかん。私達大阪人がこっからは離れないという誇れるまちにしてもらわなければなりませんし、我々もそれに参加をしていかなければならないと思います。

いま先ほど、大阪の御堂筋の話もありましたけども、これからオフィス街がどんどん空室率が上がっていくときに、じゃあどうするのか、ということもあります。これもやっぱり時

代に即応、合わせながら、やはり機能も変えていかなければならないけれども、大阪市ががんばってきた、美しさもがんばっていかないと。そういうものを早く決断をしてですね、やっついていかないと、私はいけないのではないかと。たぶん御堂筋のある本町ぐらいのあのへんぐらいまでは、一部は住宅地もいるだろう。だけど、あの外の感覚だけはきちんと大阪でブロックしてもらわなければ困る。美しい大阪でありますから。そのようなことを考えると、もう一回、あの6列だけで北ヤードは決まっているんで、3列の銀杏並木は決まっているんですね。反対側に3列銀杏並木が。6列あります。これは上から見たらですね、世界一のですね、いわゆる上から見たら世界一の公園になります。屋上公園のように見えるというようなことも含めて私達は期待が大きいものですから、いま少し話をさせていただきましたけども。

大阪市、大阪府、民間、みんな動いてやってもらわなければいかんなど。それをする事によって価値が上がらないかんと思います。価値が下がっていますよ、今。新御堂筋なんか、特に価値下がってますよ、今。その価値をもう一回元に戻して、上げていかないと。我々の資産価値は下がっていくんですから。そのためにスピードを上げていただきたいと思います。

橋下大阪市長

スピードは、民間の皆さんだとスピード命ですからね。僕らは行政をやってみて、こちらの計画通りでこうやるということが第一になっていますが、それで1年、2年で価値が上がった分が、1年早まればその分価値を取り戻すことができるわけですから。これは計画の時、あそこを更地化するのに、もうちょっと時間がかかるからということで、ちょっとこの土地取得の問題も、ちょっと詰めがまだ足りないと思うんですね。

これは財源問題も含めて早くそのあたり目途をつけて、これ本気でもう動くぞってことを示すために、知事も僕もずっと財政再建で、ガーと進めてきましたが、緑というものをあそこにしっかりつくって将来世代に引き継ぐということであれば、ストックなわけですから。大阪市も、あの海の時空館とかワインミュージアムとか訳のわからないものをいっぱいつくっていますし、大阪府もどうしようもないものをいっぱいつくって、そんなことじゃなくて、これはしっかり緑の土地ということを引き継ぐためには、僕らはその部分はちゃんと起債発行でやっついていこうと思う。これはやっついていくべきだと思っていますので、是非、建設の方の皆さんも入っていただいて、この土地取得の問題も目処つけてしまってですね、本気でいくということを示すためにも、ちょっとそこがやっぱり一番キーだと思うんですね。

ここを逃げちゃって更地までの間、まだ時間があるから財源問題ももうちょっと後で後でと逃げずに、もう早くここパシッと固めてしまっただけで、民間の皆さんにもご協力を得ながら、実際に周辺の価格が上がっていく可能性を周辺の皆さんに見せながらですね、僕は、中津と福島ですか、あの西側の部分ですよ、あそこに色々な土地を持っている民間の皆さんにですね、これは本気で動いていくってことを見ていただいて、実際に民間の皆さんにも動いてもらうという、そういうサイクルが必要ですから、やはり土地取得の部分について財源問題は僕らがちゃんとやりますのでね、ちょっとそこをもう早急に固めてですね、本気でやるということ周辺の人に分かってもらうということをやらなければいけないと思います。ちょっとこれをやりましょう。

佐藤計画調整局長（大阪市）

市長からそういう命令がでましたので、制度というか、どういう枠組みでやるかということ、できるだけ早期に決めていくこと。少なくともその部分のスピード感は、まあ冒頭で年度内にと言っていましたけど、とにかくそれを、次のタイミングでは一定の素案みたいなものも諮れるかと思っておりますので、スピード感を持ってやっていきたいと思っております。

橋下大阪市長

財政局とか色々気にしているのかもしれませんが、もう市長と知事でそれはやると言っていただいておりますよ。また、財政局と総務部に指示出しますから大丈夫ですよ。まちづくりも、早く、ちょっとみんなに見せて、もう大丈夫だと、民間の皆さんにも安心してもらわないといけないので、やりましょう。

小嶋副会頭（大阪商工会議所）

大変力強いご意見をいただいて本当になんかこう、それを聞くだけで何か力が湧くような感じがするわけですけど。これは、ましてや土地手当が済みましたよ、あるいは計画が、計画としてここまでできましたよというふうなことを世間に発表していく、ということによって、大阪の力ということ、力というか勢いというものを示すことができるというふうに思っています。

そうしましても、いま世界で一番、都市間競争で大変なのは、2千万都市同士の戦いなんです。そういうことですから、我々がいわゆる、一都市で2千万人の都市と大阪が戦わなければならないということ。しかもそれは、大阪の周辺にたくさんある。そういった中で、この開発をもう一度、もう一度というか、そういう中で位置づけていきたい、ということになるのかな。世界に発信できる、そういったいわゆるメッセージを発信できる場所にしなければならない、ということになる。

スピードとそれから理念と、それから方向性、ほぼこういうのはいいと思うんですが、ちょっと、そういった目で見ますと、緑ですが、それに水を加えるということがやっぱり大切だと思っている。

本来の自然というのは緑と水と空気、ということではないかと思っておりますからね。水ということ、環境の整った、あの共生という意味でも、あるいは自然との共生という意味でも、緑に水路をつくって、意外と水路は非常に各都市へ行っても狭いんですね。そんなに広い水路じゃなくても、そこを活用することによって、ものすごく大きな憩いが演出できる、いうことができいくと思うんですね。世界で、そういういわゆる都市として再生できているところは、かなり水に、それが大切な要素だというふうに感じていただきたいと思っております。

それからあの、確かに緑、緑、緑、というのは私も言い続けてきましたけど、経済団体としても、関経連も大商もみんな言い続けてきたんですが、それはあくまでもそこで、経済の活性というか、経済活動を活性化させ、あるいは新たな産業の創出ということにつながっていくと思うんです。地代だけではなしに、それ自体で投資回収を目的にやっていくということでない、と、長期的な視点においても、いいことになっていかない。企画段階では、非常に苦しい条件かも知れませんが、こうすることによって大丈夫、ということをしつかりと踏まえていかなければならない。

もうひとつはJRの地下化は非常に大切なことだと思うんですね。同時に、リニアモーターカーも、ちょっと外れるんですけど、リニアモーターカー、せっかくJRの方がおいででございますので、リニアモーターカーを難波で止めるということはもってのほかのことですよ。そういうことが動き出してきているということだけで、勢いが出ると思います。

イタリアの北部にコモ湖という湖があり、その周辺で、大変この緑と豊かな自然との共生のまちとしてできあがっている。そこから中小企業の繊維産業が、今日でも世界に冠たるもの、世界のブランドになっている。それはやっぱり環境がそれを生み出している。やっぱりそういう環境があったからこそ産業の創出につながっているということだと思う。おそらく環境とか文化とか自然というものと相関関係で、これからの世代、時代ってというのは、やはりより自然、あるいは環境というものを配慮した都市に評価が集まってくる、ということじゃないかなと思いますし、私どももできる限りのことはやらせていただきたいと思います。我々の力は限られてますけどね、民間も、かなり企業間のこういった公共に対するお互いのコンセンサス、いわゆる共通性が進んでいる、という意見が随分と、しっかりと前へ進んできているというように思います。これはとても危機感がありますから。危機感も一方でやっぱり、煽ることも大切なことだと思いますからね、上手にそういったものを活用しながら、民間活力を進めていくということですよ。

角代表取締役社長（阪急電鉄株式会社）

阪急の角でございます。8月30日に府市合同の大阪の成長戦略を出していただきまして、本当に関西の財界といたしましても、また大阪から引っ越しできない鉄道会社といたしましてもですね、非常に心強い、本当に思いは一つなんだという感じがして、心からお礼を申し上げたいと思います。

3点申し上げますが、1点目は小林先生がおっしゃったBIDの話ですね。BIDの線引きをどこにするのかということは、非常に難しいと思うんですけども、今回は特定都市再生緊急整備地域という線引きがありますので、このエリア内にプラスアルファの税金を取ってですね、そして、ですから我々地主がプラスアルファの税金を払って、公共といわゆる制度のお金と一っしょになってまちづくりをやっていく。

これは例えば、梅田のペデデッキですね、松下幸之助さんが寄付さしていただいた。せっかくうめきたがきれいになって、大阪駅もきれいになって、阪急百貨店もきれいになるんだけど、あのペデデッキをなんとかしたいと言ってもですね、なかなか、じゃあ誰がお金を出すのか、と。ですから、我々、JRさんも、阪急も阪神も、おそらく郵政さんですね、それなりのお金を出すことはやぶさかではないでしょうけど、なんとかそのルールがあればですね、我々は地主として整備のお金を出すということをルール化していただくことですね、非常にありがたいな、というのが1点ですね。

そして2点目は梅田阪急ビル、10万㎡の延床でしたけれど、これが85%の内定率になるまでに2年かかりました。うめきた1期につきましては、商業はほぼ決まりました。そして新聞にも出ていますように、ナレッジも9割になった。マンションは非常に好調。まだオフィスについてはですね、かなりスタート時点の稼働が低いと思います。ただし、これは梅田阪急ビルでもそうだったのですが、ここで値崩れを起こしてしまうと、大阪全体のオフィス業が、ガタガタになりますので、稼働率が低いけれども歯を食いしばって一定の賃料水準は

維持してきたわけですね。ですから、マスコミの皆様にもお願いしたいのは、1期オープンした時にですね、かなりオフィスは稼働が低くても、それはネガティブな報道をしていただかないように、よろしくお願ひしたいと思います。

それから3点目、鉄道なんですけど、阪神なんば線が非常にうまくいっておりますが、これはうちが地下鉄なみの補助を受けたことと、やはり輸送需要があったが故に60円の新線加算でできました。ですから、神戸方面から難波へ行くのに、全て90円安くなったということですね。90円じゃないわ、140円安くなった。

ですから、やはり輸送需要があることによって運賃は安くできる。ですから、西梅田～十三～新大阪というのはですね、阪急沿線の人がJRの新大阪へ行く輸送需要があります。また、阪急沿線の人がうめきたを通過して、西梅田から四つ橋線に入っていく必要があります。したがって、この西梅田～十三～新大阪というのは国土軸とうめきたをつなぐということが一番大きな目的ですけれども、そのいわゆる運賃にですね、輸送費用が阪急のお客さんが動くということで、輸送需要があるので運賃を安くできるというメリットがありますので、先ほど安藤先生がおっしゃった、そのスピード感という意味で言うんですね、あの東海道線支線の地下化はもちろんマストなんですけれども、東海道線支線の地下化をやるときにですね、同時施工ぐらいのスピード感でやっていただくと非常にありがたいと思いますし、また、交差部がありますからね。いわゆる、東海道線支線の地下化と四つ橋線のこの地下で新大阪へ延ばしていくというのは、交差部がありますから、是非ともその同時施工とは言いませんけれども、スピード感を持ってやっていただければと。これが将来の、いわゆるその新大阪と関空をつなぐですね、先行施工という意味合いもあると思うので、ひとつよろしくお願ひします。

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。先ほど知事から大変力強いお言葉をいただきました。我々も真剣に対応してまいりたいと思っています。また、この更地化工事の責任者でもありますし、ということで、一言申し上げたいと思います。

ひとつは、梅田の移転工事に関して、でございます。それにつきましては、いま精一杯、移転工事を進めているわけでございます。これにあたりましては、大阪府、あるいは大阪市さん、地元の自治体の方々に、あるいは住民の方々に大変大きなご協力をいただきました。結果的には、国鉄改革から既に25年の月日を経ってしまったわけでございますが、なんとか来春には、先ほどご紹介ありましたように、梅田の貨物駅を改修して吹田と百済に移転できるという見通しがたってまいりました。この席をお借りいたしまして、これまでご協力をいただきました皆様に、まず感謝とお礼を申し上げたいと思うところでございます。

移転後につきましては、先ほどご説明もありましたように、ただちに更地化工事を進めまして、不確定要素もあるとは思いますが、まあ26年度には終了したいというふうに思っております。

また、生み出される土地については、皆さん既にもう過去の話として忘れてしまっている方も多いのではないかとはい思いますが、いわゆる国鉄長期債務というのが25年前に行われました。国鉄改革の、そのとき持ちました長期債務を償還する財源、それを生み出すために、というような性格を持っておりますので、その点につきましてもご配慮いただいた上で、こ

れからの協議なりを進めさせていただきたいと思っております。よろしくお願ひしたいと思ひます。

橋下大阪市長

是非、色々と土地の問題についてはよろしくお願ひしたいと思うんですけれども、やはり肝心なところはここですからね。あの、更地になってから、そこから話をしようというとかではなくて、もう知事も僕もやろうと思ひている。

このチャンスを逃すと、また、だらだらっとなってしまうから、大阪市も借金を返してきて5兆円切ったといひていますから、まあ返すだけが能じゃありませんので、もうほんとにあの、あそこの資産を、ストックを持って、ちゃんと引き継ぐといひ、みんなが納得してくれるような話だと思ひますから、瀬川理事すいませんけれども、是非早期に府、市と話をしてもらって、姿かたちがみえるようなかたちにさせていただきたいと思ひます。よろしくお願ひします。

大西支社長（都市再生機構）

都市再生機構の大西でございます。私どもは1期の土地取得と区画整理によるインフラ整備を行わせていただきました。今回、第2期、およびその周辺地域の開発についてどう考えるか、ということについてですが、先ほど橋下市長がおっしゃったような、大阪の拠点といひ考え方ももちろんございますけれども、私は、大阪の拠点だけでなく、むしろ我が国の危機管理といひ側面から考えると、あまりにも東京に一極集中しているといひ、こういう時代に、大阪エリアがもう一つ、その危機管理の拠点として発展をしていく、ということが非常に重要では、といひふうに思ひています。そのための拠点としての意味合いがある。

それからもう一つは、国際競争力をつけるといひ意味で言ひると、先ほどから出ていますような、鉄道の地下化によって関空と直結できるといひことが、やはり立地としては非常にいいところですから、その立地のいいところを、周辺を含めて価値を上げるといひことが、実は国際競争力をつけるといひ意味では非常に重要な戦略だといひふうに思ひております。

私どもの仕事は、都市再生分野に関しましては、民間事業者さんの支援を行うといひことと、地方公共団体さんの支援を行うといひことを二本柱としております。ですから、府・市さんや民間企業の皆さんに要請をいただければ、私どももお手伝いをできると思ひておりますので、是非そういうかたちでお手伝いをしたいといひふうに思ひております。

具体的な話に関してですけれども、2期の地域については、橋下市長がおっしゃるように、緑地を中心とした整備構想といひのは非常に魅力的な案だろうといひふうに思ひております。その時に、国の制度でいひますと、例えば防災公園街区整備事業といひようなこともありますし、それですと例えば私どもは土地の取得をして、整備をして、それを長期割賦でお譲りをするといひようなやり方もあります。といひようなものも、もし必要であれば活用させていただくといひこともできます。

それから、周辺整備を含めてといひった時に、非常に重要なのは国際化といひことを考えると、Sクラスのビルをどれだけ作ることができるのか、それが外資を呼ぶことができるまちづくりといひことだろうといひふうに思ひています。そのためには、先ほど角社長がおっしゃったように、地域ブランディングといひことが非常に重要になってきます。

地域ブランディングということのためには、やはり歯を食いしばってでも賃料は下げないで頑張るといふふうにおっしゃいましたけれども、私が地所さんからお話を聞いた時も同じことをおっしゃってまして、まさに民間の方々はそのでがんばることによって、地域ブランディングを高めていく、そのことに、それが国際競争力のあるまちをつくっていくことにつながっていくということだろうというように思います。そういうことのためにも、周辺を含めた整備構想をきちんと作り、それが、いつ頃までに、どういう段階で何ができるか、段階整理をしたら、どのような段階整理をするのかというスケジュールをきちんとすることが、実は民間事業者や我々にとってのリスクコントロールにもなります。リスクコントロールができなければ資金を投下することができません。

ですから、早くその整備構想をつくり、スケジュールを立て、リスクコントロールをすることによって、この地域に資金を投下して、大阪の、そしてわが国の拠点をつくっていくということをめざすということにしたい、そのお手伝いを是非したいというふうに思っています。以上です。

橋爪教授（大阪府立大学、大阪市立大学）

大阪府立大学、橋爪でございます。2点申し上げたいと思います。今日の議論、あるいは今回の話を受けて、従来の構想、あるいはビジョンをいかにバージョンアップするか、上書きしていくのかということ、進めなければならない。平成16年の大阪駅北地区まちづくり基本計画、あるいは21年の2期の開発ビジョン等もですね、なかなか今日出てきたような迫力のある言葉がですね、実は盛り込まれてはいない、と思います。

要は世界に誇るといふようなフレーズは出てまいります、都市の国際競争力の強化とか、付加価値を高めるとか、あるいは日本の危機管理の拠点みたいな文言がですね、従来の構想、ビジョンにはなかなか並んでいたとは思えません。今日の議論を受けてですね、基本計画をバージョンアップしていく、いふふうなことが、早急になされるべきではなかろうかと思えます。これが一点。

もう一点は、先ほどから出ておりますが、要は14年かかると、緊急整備地域と言いつつ、ぜんぜん「緊急」ではない。安藤先生はもうおられないとおっしゃいましたが、私も現役引退するころにできあがるようなものを、「緊急」といつているこの感覚がよくわかりません。できるだけ前倒しにさせていただいてですね、よくまあ、大阪府・大阪市、新しい大都市制度を示そうと、その新しい大都市の姿をですね、変化の結果を示すアイコン、先ほどの事例で言いますと、シカゴのミレニウムパークはシカゴががらっと新しい都市に変わったということを世界に示すためのアイコンとしてですね、話題になりました。そういうふうな感覚を持って、是非この「みどり」といふものをですね、従来なかったかたちのものをつくらせていただきたい。これは制度的な都市公園になるのか、立体公園になるのかわかりませんが、この平仮名で「みどり」と書いているのは、まだ得体が知れないこそ魅力的であってですね、従来の公園ではない「みどり」がここに出現するというのを、新たな計画で高らかに謳っていただきたい、というのが一点目でございます。

で、もう一点あるんですね、このまあ14年をどれだけ短縮するとしてもですね、その間、工事現場がまわりのビルから見えるかたちになるわけです。我々は1期の工事現場をもう何年も見守り続けてですね、早くできないものかと、見守っておりましたが、1期ができて、

さあいよいよ買うぞという時に、また広大な工事現場をですね、また10年程あそこに出現するということに関してですね、何らかのアイデアが必要であろうと。要は新しい「みどり」が生まれるということが予感できるような工事現場とは何じゃあと、ここはちょっとアイデアがあるんじゃないかなろうかと思えます。で、それがまあ、アート化なのか、あるいは工事現場を動かしながら、ま、一部こう「みどり」の部分を見せていくのか、まあ色々な考え方があると思えますが、この工事中のですね期待感、できあがったらこんなものができるのだという期待感を示すというところを是非とも計画の中でも盛り込んでいただきたいと思います。以上です。

齊藤常任幹事・事務局長（関西経済同友会）

今日は久しぶりに市長と知事から大変熱い、前向きな話を伺って、出席してよかったなあと思っている。実は私が用意してきてお願いしよう、発言しようとしたことは全部、冒頭の橋下市長の発言に入っていました。そういう意味では同友会と全く同じ方向なので、120%、私は賛成したいと思います。

ただ緑といった場合にですね、問題なのは、緑の量も必要だし、それ以上に重要なのは緑の質だと思うんですね。この緑の質をどういうふうに上げていくか、ということがポイントじゃないかと思えます。先ほど私が聞き間違えてはいけませんが、安藤先生の提案は、必要な都市機能を全部地下に押し込めて、上は全部緑だ、というようなスライドが出ておりましたけれども、あの考え方は、私ども同友会と全く同じであります。上は緑、下は都市機能。経費が、建設コストが若干かかるそうですけれども、それぐらいはがまんしてなんとかできないかなというふうに思えます。

もう一つは、市長から道路の幅についてご発言がありました。これについても私どもも、東西道路、南北道路と、これから30年後ぐらいの人口の高齢化とか、通過交通量を考えると、あれだけ広いものは要らないのではないかと考えておりました。ただ災害時には車両の通行ができるような、そういう運用の仕方があるのではないかと。例えば、グリーンベルト、なんていうのですかね、グリーンボードとかなんかあるらしいです、専門家に言わせると。そういう、普段は緑道だけれども、いざという災害時にはきちんと車が通れる、そういうやり方もある、というふうに聞いておりますので、そういう形を持って、緑の質をどんどん上げていくということが大切ではないかと思えます。

もう一つは、市長、知事は地方分権をいま盛んに挑戦しております。そういう意味で、ですね、資金の調達についても、現在の国では認められていない資金調達、そういうものに何か挑戦していただけないかなと。具体的にいきますとですね、アメリカではTIF(Tax Increments Financing)というやり方とかね、レベニューボンド(Revenue Bond)というようなものがあるそうです。これは専門家で調べていただきますとわかると思えますが、そういう国がいま認めていないけれども、何か知恵を出せばできるのだよ、というそういうことには是非挑戦していただきたいな。我々も微細ながらも知恵出しはできる。

もう一つ、土地取得の問題なのですが、例えばうめきたの1期や周辺のたぶん土地の値段が上がるような、あるいはビルの値打ちが上がっていくと思うんですけど、それによって固定資産税が増えると思うんですね。その固定資産税を返済原資とする、そういう方策がですね、何かありそうだなと。私2年ほど前に大阪市の方に提言したらですね、固定資産税と

いうのは、このうめきたから上がったから、そのうめきたに投入するというそういう考え方じゃないと。固定資産税は市域全域を対象にして配分するのだから、あなたの考え方ではだめよと言われたことがあります。でもそういう考え方はやはりおかしいのではないかと思います。先ほど市長ご自身が清溪川の例を言いましたけど、あそこはほんとにすばらしくなったんですよね。土地の値段も上がって、固定資産税もどんどん上がって、そういうのをまた還元していくという、ああいうやりかたをもっとこの日本、あるいは大阪で、大いに真似たらいいんじゃないかと思います。以上です。

真鍋代表取締役社長（西日本旅客鉄道株式会社）

JR西日本の真鍋でございます。JRとしましては、うめきた開発におきまして1期の促進という観点から、大阪駅の改良を先行整備しようということで、いわば1期の起爆剤というようにいたしまして関係各方面のご協力をいただきまして対応させていただきました。

2期につきましては、今日のテーマで、東海道線支線がまちづくりの観点からみて、周辺の一体開発の妨げになっているということから、踏切除去によります安全の向上とあわせまして、昨年から地下化の都市決定がなされ、当社としても早期促進ということで協議してまいっております。

まちづくりの観点から、非常にこの新駅設置を含めてうめきたのポテンシャル向上に、地下化はつながるというお話も、みなさん今日お話しされている通りでございますし、鉄道ネットワークの観点からも事務局の方からご提示いただいた通りになりますけれども、単に鉄道ネットワークということでみますと、一エリアの整備ということではなくて、ネットワークの強化によりまして人の流れの拠点ができる、こういうことが非常に大きいなあと思っております。

「はるか」も1日24往復動いているわけでございますけれども、これも滋賀県、あるいは京都の方面から来ているわけでございますし、関空まで結んでおりますけれども、「くろしお」も一日16往復走っております。こちらの方も、残念ながら大阪駅を通過しております。これが、大阪駅を通ることによりまして、潜在的な需要というのはもっと大きく出るんじゃないかということで、是非進めたいというふうに思っており、ご協力を賜わっていきたく思っております。

また、うめきたの玄関口としての新駅でございますが、これは大阪駅と一体で考えますと、非常に大きな、広がった大阪駅というような捉え方をさせていただけますと、拠点としての意味が出るのではないかなと思っております。

それから鉄道事業者として常々思っておりますことは、生産活動人口というのがどんどん減ってきそうな、あるいはもうすでにきているということで、各鉄道事業者にその影響が既に出ているのではないかと考えています。その点を考えますと、いかに人の流れ、あるいは人の動きをつくるか、というのがこれから非常に大事になってまいります。

そういう意味で、「関西の拠点」というのは非常に力強い言葉であったわけですがけれども、一つ例えば、観光というのは最大の産業だと言われてはおりますけれども、インバウンドなんかも、関空へのアクセスを含めまして非常に大事な関西の要素になってくると思っております。それから、観光拠点について、東京自体もそうなんですけれども、都市自体が観光という拠

点であると思います。ですから、大阪も都市の観光ということにもう少しこう力を入れていく、そういうような起爆剤に、うめきた、あるいは御堂筋を含めた開発になってくれればありがたいなあと思っているところでございます。

昨年、私どもは九州までの新幹線の相互乗り入れということで、鹿児島まで走るようになりましたけど、そのことによりまして、関西方面から九州へのお客様というのは確実に増えている。しかしながら、逆に九州方面から大阪へはどうだろうということで、増えてはおりますけれども、今一つ伸び足りないかなということを感じております。

2年半後ですけれども、今日のテーマとはちょっと違いますけれども、金沢まで新幹線が参ります。そうしますと北陸地域が、関西とのつながりが強い地域でございますけれども、東京とのつながりがより強化されてしまう。私どもで申しますと、今でもサンダーバードで金沢まで2時間半ですけれど、同じ2時間半で東京まで行けるようになります。そういったときにやっぱり、関西の魅力の点、拠点としての強化というのは不可欠な要素である。もう2年半後の話でございますけれども、先ほどから再三、皆さん方からスピード感という話が出ておりますけれども、50年後といわずに、20年後といわず、そこで必要なものは10年以内に整備するぐらいに勢いがないと、なかなか関西の力というのが出てこないと思います。是非そういうことを協議会でぜひ、皆さんの知恵を出しながら進めていければと思っております。

長島副社長（日本郵政株式会社）

日本郵政の長島でございます。日本郵政は大阪の中央郵便局と合わせまして、今日の資料でいいますと、佐藤さんが説明してくれた新梅田シティ、梅田スカイビルの横に郵便局会社、郵便事業会社でたぶん1.8ヘクタールぐらいの敷地を持っておるという立場で参画させていただいております。

たぶん、いろんな自治体の方と同じような協議会に参加させていただいておるんですけども、今日のような形で明確に自治体の方のリーダーシップとあわせてですね、経済団体さん自体が非常にコミットメントされているというような場には、私の経験の中では大分違うなということで、私どももこれからもきちっと参加させていただくようなことで認識を新たに持ちました。

またあわせて先ほど10年なのか15年なのかという話もありまして、そういう中でやはりファイナンスと長期的な都市経営のお話をいただいたわけですがけれども、私自身はたぶん、新たにファイナンスを制度設計するということも必要かと思っておりますけれども、今日は和泉さんとかURの方が少し現行制度の応用問題的なお話も、少しヒントとして出たのではないかと思いますので、そういう形の中で、やはり長い都市経営ということですから、公と民がいい形での距離感を持つということが必要かなと思っております。

それから、周辺地権者ということだけではないと思っておりますけれども、これだけ時間がかかるということからすると、やはり一定期間、地価を顕在化させない、ということが非常に重要じゃないかなと思っております。地価の顕在化ということがかなり早い時点で出ますと、そこで本来やるべきものっていうのがなかなかやりにくいことが起きやすいということですし、また特にあのソフトパワーをたぶん相当投入しないといけないだろうと。たぶんハードはどこかの都市でも一定の水準をとれると思うんですけど、ソフトパワーをより見せるようなかた

ちのものを是非やっていただければと思いますし、また郵政グループとしても是非ご協力をさせていただければと思っております。

藤原代表取締役社長（阪神電気鉄道株式会社）

阪神電鉄の藤原でございます。二点でございます。

我々、同じ国鉄の貨物ヤードを利用して、西梅田、これができましたのが今から15年前。一番最初にできたのがリッツ・カールトンが入っているハービスOSAKA。この開発のときから現在に至るまで、開発協議会というものをつくっております。これがエリアマネジメントではないかと思っております。

皆さんも思い出していただきますと、15年前の景気と今の状況とは全く違うんですけども、西梅田、今しっくりときた。これはやっぱりその時代の変化を眺めながらやるエリアマネジメント、息が長いエリアマネジメントというのが、やっぱりこのまちづくりに非常に重要だと思います。ですから、開発は拙速に、というか速く、というのがありますがけれども、その後、息が長いということも明記しておいてやらなければなあ、とこのように思うわけでございますし、我々もそこで協力できることについてはきっちりやっていきたいと、このように思っています。

それからもう一点。大阪のまちが、何が問題だというところに、一つは東京と違うのは、鉄道でいいますと、東京はメトロがある。全部まわりの電車が入れる。関西はなかなか入って来れる状況ではないというふうなことで、これを一気に解決するっていうのは無理なんですけれども、そのやはり、そういう障壁に、この場合はJRさんが今力を入れているということで、障壁を、西の方、ということでございますけれども、やはり御堂筋の入り口という、この大阪駅の南側ですね、古い建物であったり、それから地下街がやはり古くなっている。やはり防災問題もある。これと併せて、そういうふうな、人の動きやすいところ、やはり人が動くということが関西の活性化ですから。我々、先ほどJR西の社長からもお話がございましたように、やっぱり人が少なくなっている、人が動けばよい。その、人が動くまちづくり、これがやはり重要なので、そういう意味ではバリアをなくすというのも、そういう議論が、考え方の中で入れていただきたい、ということが大切な、と思っております。どうもありがとうございました。

橋下大阪市長

橋爪先生から言っていたいただいた工事中の期間どうするかというもの、これ結構、あまり行政はあまり考えないところかも知れませんが、これは重要だと思いますのでね、段階的整理ということに関経連さんからも言われておりますが、緑を先に見せていくのか、その期間何かアートか何かで、これはしっかり考えるべきですね。これは。ぜひ橋爪先生、これはこれからまた色々お知恵をお借りしたいと思うんですけども。

それからBID、僕は梅田地区ですね、一番の主である阪急さんからですね、別にいいよ、ちゃんと、ルールをつくるのだったら、そりゃちゃんとルール作るんだったらいいじゃないかと言っていたきたいので、すぐ検討してください。地域ももう設定されているんで。ただ問題なのは特区で、僕らはあそこ固定資産税から何から全部地域を絞っているじゃないですか。いまさらこの期に及んでBIDの部分だけちょっとだけくださいね、とはなかなか言い

にくいところもありますから、一定、あそこの部分だけはゼロにしてもらいながら、周辺の人達はですね、ゼロのところもあるけれど、自分達の負担であそこの地域全体を活性化するためだと言っていたら。そのへんは微妙なあれはあるでしょうけど、BID これ、小林先生からも言っていたので、これはやりましょうよ。もう至急やっていただいて、エリア設定してそこだけちょっとプラスアルファということでですね、そういう組織にもうまちづくりしてもらおうということで、早急に調整していきたいと思いますので検討をお願いします。

それからスピード感のところなんですけれど、ここまでスピード感言われてまた考えますってわけにはいきませんので、年度内にもまた協議会のまとめのところに、金の問題ですね、姿形をみせて、郵政さんの方も、民間事業者の皆さんは一体どうなるのかというところを見てから色々動き始めますから、年度内にお金の問題を知事に300億ぐらい、とか軽く言っていたら。金の話は速く。これは真剣に、逃げずに、2年後とか更地になってからとか、話し合うのではなく、年度内に一定の構成をみせて、周辺のみなさんにこうなるからお願いしますね、ということバンと言えるように、年度内に1回、しっかりつめましょう。

鉄道なんですけども、ネットワークの関係をまず、上山さんを中心にきちんと議論していただいて、阪急と四ツ橋線の接続というのは、もう一番重要なネットワークだということも十分認識しています。ですから、それはまた、これも僕らは鉄道ネットワークの形成というものが、都市を強化する一番重要な軸だと思っていますから、これもしっかり考えていくことは、ご理解いただいています。これはやりたいというふうに思っていますから、また色々議論をお願いします。

それからJRさんの方で、この地下化に際して僕が局の方に指示を出したのは、府、市の方に言ったのは、広域で、広域の鉄道ネットワークでどういうふうにプラスになるのかをしっかりと示してほしい。単純にその地域の分断化を解消するというのも非常に重要なことだし、中津地域とこちらの梅田地域をつなげるということも重要なのですが、広域的に鉄道ネットワークとしてのこれだけのプラスになれるところをはっきり示してほしいということで、ちょっと鉄道関係の図がいくつか入ったんですけれども、今回、今回と言いますか、知事時代にいかに廃港ということで大騒ぎをして、いかに関空がまさかといえるぐらいのあの経営統合に入り、でLCCと貨物の拠点という軸を知事時代に出して、いま関空がLCCの増便数がものすごい著しく、こうどんどん増えてきています。

僕らも先ほど大阪の都市を付加価値都市とハイエンド都市と中継都市というふうにいっただのは、定住人口がこれから、定住人口を増やすわけにはなかなかいきませんから、一時滞在の人口を増やして行って商機を増やしていくということを念頭にですね、人とカネが流れていけばよいという、そういう意味で、中継都市っていうものを掲げたのですが、問題なのはLCCのお客さんをですね、何が問題かという、飛行機は安いのに、なんで鉄道が高いのだと、このアクセスの、アクセスコストの部分について、もう一つここをクリアしないとですね、まあLCCの拠点になりながら、その観光客をこっち側の方に、内側の方に引っ張ってこられないというところもありますので、是非、関空とのアクセスというところを、どう、僕らもアクセスコストを下げるのかというのは知事とも色々話をしているところなんですけど、そういうところを踏まえてですね、この関空がこれからLCCの拠点になることはもう

間違いないですから、このLCC拠点と、じゃあこの広域の、南海さんを含めての都市を結ぶ空港アクセス鉄道をどうやるかというところをしっかりと明記した上でですね、じゃ、その拠点たる駅はどうあるべきかという話もちよっとトータルでしっかり示していきたいと思えますので、是非この点についても、色々ご協力いただきたいと思っております。

BIDですね。お願いしますよ。これやっぱりやりましょう。それとあと、道路。同友会さんからおっしゃっていただいて、道路をあれだけ広く十字路とらなきゃいけないんですか。あれ昔の計画だったら、ああなんでしょうし、银杏並木は银杏並木でつくってもらうのはいいのですが、僕はだって御堂筋もこれから車をね、流入させない方向で行こうと行って、佐藤さんも色々と案、御堂筋の方で考えてくれてるじゃないですか。ああいうことをやっておいて、このうめきたの方は従前通り、あの太い十字路を置いておくっていうのはどうなのかなというのもありましてね、ちょっと車の通過については考えておいてください。

佐藤計画調整局長（大阪市）

車が通るということはそんなにないです。例えば公園化の話と合わせてセット、再度整理したほうがよい。

橋下大阪市長

車の通過、横、周辺部を軸にして、セントラルパークでも真ん中を道路が走っていませんしね、ちょっともう一度そこは考えたいなとは思いますが、でもそうすると先行開発の人達にとっては、また色々影響が出てくるでしょうから、そこはまた考えながら。

谷本局長（国土交通省近畿地方整備局）

今さら言うことはないのですが、このうめきたというのは、地域全体の拠点ということで大変大きなプロジェクトで、国土交通省としても、それをお手伝いさせていただくメリットということは区画整理にしても、公園にしても、我々としても色々持っております。

これらがどういう時に使えるかということは、地域が一つになって同じ方向をめざして、計画の中の具体を決めていく、盛り込んでいくということとしていただければ、どんどんお手伝いできるということでございます。今日は第1回ということですが、2時間これだけ白熱した議論ができていますので、そう時間をおかずに再度案がでてくればまとまるのではないかと考えております。是非次回、進めていってほしいと思います。

石津局長（国土交通省近畿運輸局）

大阪駅の周辺地域ということで、この地域は阪急、阪神、JR、地下鉄、全部合わせますと1日に200万人以上のご利用があるということで、全国でも有数の交通の拠点ということでございます。

そういう意味で運輸局としてもお話がありました、JR東海道線地下化だとか、あるいはお話があった西梅田～十三の連絡など、我々も課題として位置付けておりますし、特に東海道線の地下化につきましては、あるいは貨物駅の移転、こういったものの行政側の手続きについては可能な限り拙速に対応してまいりましたので、今後ともお話にありましたように

スピード感をもって対応してまいりたいというふうに思っております。それからあの、市長からお話のありました、関空へのアクセスの関係ですけれども、これもこれまで大阪府、あるいは大阪市と協力の上で一緒に作業を進めさせていただいておりますので、引き続き一緒に頑張らせていただきたいと思います。以上でございます。

佐藤計画調整局長（大阪市）

市長には、先ほどしゃべっていただいたので、知事に、最後に何かございましたら、お願いします。

松井大阪府知事

大阪の、もう関西の拠点をつくるという、そういう思いは、ご出席の皆さんと完全に一致していると思いますので、後は期間を含めて、スピード感を上げていく。この拠点の大切さというものの価値観を共有できています。是非、具体的な作業をこれから府市中心でやっていきます。具体的になるように財源の部分を考えていきます。

大阪府としましては、早速、都市再生機構さんの方に早速アポイントを明日にでも入れさせていただきます。協議に入らせていただきたいと思います。よろしくお願いします。

佐藤計画調整局長（大阪市）

ありがとうございます。今日は一応もうミッションが下ったという気がしております。後は我々がミッションをいかにスピード感を上げるかということで、財界含め、企業の皆さんも一緒にやろうという、非常に温かいお言葉をいただきましたので。次回の開設のときは、ほぼ全容がみえるぐらいの勢いで、我々としても皆さんと一緒に進めていきたいと思っております。よろしく願いいたします。

本日はどうもありがとうございました。

(以 上)