



これからの都市再生を考える

主 催：公益財団法人 都市活力研究所

後 援：国土交通省近畿地方整備局

日 時：2012年4月24日（火） 午後3時～5時30分

場 所：公益財団法人 都市活力研究所 セミナールーム

— プログラム —

第一部 話題提供

山田 俊哉 氏 国土交通省 近畿地方整備局 建政部長

川田 均 氏 大阪市 計画調整局 理事

峰尾 学 氏 株式会社三菱総合研究所 地域経営研究本部 主席研究員

第二部 パネルディスカッション「これからの都市再生を考える」

山田 俊哉 氏 国土交通省 近畿地方整備局 建政部長

川田 均 氏 大阪市 計画調整局 理事

峰尾 学 氏 株式会社三菱総合研究所 地域経営研究本部 主席研究員

角野 幸博 氏 関西学院大学 総合政策学部 教授

(コーディネーター)坂田 清三 公益財団法人都市活力研究所 所長

第一部 話題提供

山田 俊哉 氏 国土交通省 近畿地方整備局 建政部長

これからの都市再生～都市の国際競争力強化と今後の方向性～

大都市の国際競争力について、平成22年6月に閣議決定された新成長戦略では、東京をはじめとする大都市を、多様な機能・人材の集積・交流を通じてイノベーションを創出し、わが国の成長を牽引する場として位置づけている。また大都市の国際競争力とは、イノベーションの核となる多様な機能・人材を世界から吸引する力や集積・交流を通じてイノベーションを創出していく力である。つまりイノベーションの創出や経済成長の場として国際的に魅力的な都市をいかに整備していくかが我が国の発展の鍵となる。

アジアの諸都市(シンガポール、上海等)と比べ、将来的に税負担等のビジネスコスト面、住宅コスト等の生活環境面、自然災害リスク等の面において東京は劣位であり、国際的・広域的視点の都市戦略がなければ今後アジアにおける国内大都市(東京、大阪等)の地位は大きく後退するおそれがある。したがって、大都市の国際競争力強化に向けて、国家戦略プロジェクトによる都市の再構築とそれを実現するための官民連携によるワンストップ型の体制の確立が必要

である。ということで都市再生特別措置法の前倒し延長・拡充や大都市圏戦略の策定という方向で取り組んでいる。

平成 23 年の都市再生特別措置法の改正のポイントであるが、都市の国際競争力の強化のため選択と集中をベースに、特定都市再生緊急整備地域を政令で指定している。キーワードとなるのは官民連携による整備計画に基づく事業実施、道路の上空利用のための規制緩和、民間都市開発プロジェクトの認定の迅速化、税制支援等である。もうひとつの柱はまちづくりへの民間主体の参画ということで、都市再生整備計画の見直しをして計画作成に多様な民のまちづくり主体を集結、都市再生整備推進法人に計画提案権を付与、計画への位置づけをきっかけに民によるまちづくりを促進、にぎわい・交流の創出のための道路占用許可の特例の創設や民間協定制度の創出を行った。また国際競争拠点都市整備事業も創設されているので、こういうツールを利用して国際競争力向上を目指してほしい。

川田 均 氏 大阪市 計画調整局 理事

これまで・これからの大阪の都市再生を考える

大阪で 2000 年前後から都心の空洞化や頭脳流出が言われてきて、今までのような単純な不動産開発ではなく活性化につながるような取り組みが必要ということで 10 年間進めてきた。いわば、失地回復型の都市機能・公共空間の修復による都市再生であって、失ってきた大学を都心に呼び戻したい、文化芸術機能や緑・水などの自然環境で大阪をよみがえらせた。一方「創造型+挑戦型の都市再生」の幕開けとして、11 年前にうめきたのコンペでナレッジキャピタルの方向性を打ち出した。

これからどう考えていくのか。社会情勢として人口減少、高齢化、内需縮小、技術面ではオープンイノベーションなどがキーワードとしてある。都市機能としては「職・住・遊」の充実から視線を変えて「創造とチャレンジができる場」を作っていく。知識創造のハブとして、いつでもどこでも誰とでも「交わる場」づくり。都市空間としては「効率性・機能性」から「美しさ・品位」が大事になってくる。イノベーションにかかわる国際的な人材が住みたくなるまちを目指す。まちの運営としては公共の空間と民間の空間の融合をマネジメントしていく。

イノベーション・交流・知的創造のまちづくりを戦略的にやっていくということでは国際戦略総合特区、ハード面では特定都市再生緊急整備地域という制度を活用して進めている。国際戦略総合特区のエリアは、大阪駅周辺とベイエリアである。総合特区に関しては関西イノベーション国際戦略総合特区ということで関西全体で取り組んでいて、研究開発は強みだが市場に結び付けていくのが弱いということで、川上から川下までトータルにマネジメントできるイノベーションのプラットフォームをつくる。大阪駅周辺では医療関係が中心となって大学と企業の実証実験や国際的な医療サービスの立地支援。それを支える特定都市再生緊急整備地域としては、大阪駅を中心としたエリアは車中心から人が回遊できるまちを目指して、エリアマネジメントの手法を使い魅力あるまちにしていきたい。

峰尾 学 氏 株式会社三菱総合研究所 地域経営研究本部 主席研究員

日本の都市が抱える課題

今回は都市ランキングという観点から、また東京から見て大阪がどう見えるのか、コメント

してほしいとの依頼を受けた。大阪圏(大阪府、京都府、兵庫県、奈良県)の経済規模は他の海外の大都市圏と肩を並べる規模である。大阪圏の人口はニューヨーク大都市圏と同じであるが、経済規模ではそれに及ばない。都市総合力ランキングの結果、東京が4位で大阪が15位、全35都市中大阪はほぼ真ん中に位置する。大阪はアジアの新興都市と競い合っているという状況にある。都市総合力ランキングは「分野」と「アクター(都市で活動している人)」という2つの切り口を設定しており各々分析が可能である。分野別で見ると大阪は「居住」で3位、それ以外では20位前後である。アクターで見ると大阪は生活者で13位であるが経営者からの評価は25位と下がる。なお、経営者は経済のことだけを見て評価しているわけではなく、従業員の生活環境や優秀な人材が集まるのかという要素も加味するし、生活者もまちの経済の活性度や文化交流が活発かなどの要素も評価している。つまりランキングは多様な要素の魅力度で決まるということである。

大阪のこれからの課題とチャンスについて一言。人口の推計で生産年齢人口比率が2010年に64%となっているが、東京でも2030年には確実に同水準まで下がる。すなわち大阪が直面している課題は東京が20年後直面する課題なので、何らかの技術やサービスを提供できれば将来の市場に打って出ることができる。一方、三菱総合研究所が提供している「生活者市場予測システム」という3万人を対象とした2,000問アンケート調査のデータベース(<https://mif.mri.co.jp/>)の問いに「人生の勝ち組になりたいですか」というものがある。この質問に対して「そう思う」と答えた回答者が、大阪府は東京都よりも多い。大阪には未来の市場がいまここにある。前向き志向の大阪人気質がある。ここに期待して大阪のまちづくりを進めていただきたい。

第2部 パネルディスカッション 「これからの都市再生を考える」

(角野) 関西について期待と課題を教えてください。

(山田) 1つは地理的にアジアに近いのでアジア地域との関係では有利。京都や奈良という地域は非常に歴史も古く文化遺産も多いという優位性もある。大震災などもしものときのバックアップという点も大阪・関西に期待される。総合特区とか特定都市再生緊急整備地域はあくまでもツールなのでどう活かすか、大阪市に期待している。

(角野) 競争力の指標のなかで抜け落ちているものがないか、関西の競争相手は何なのか。

(峰尾) 個人として思っているのは相手に伝わる形での情報の発信力ではないかと思う。東日本大震災における原発事故について、日本から十分な情報発信ができていなかったために、海外では著名なメディアでもかなりヒステリックな報道がされたと聞く。安全安心と自分たちで言っているだけではなくて、伝わっているのかを見ていく必要がある。

競争相手は大阪自身で決めればよいと思う。どこと勝負して何で勝つのか、その土俵を自分たちで決めるべき。

(角野) 都市ランキングの評価をどう捉えておられるか、またグランドデザインの関係性は。

(川田) シカゴと同等とされているように、ランキングは結構いいとこいっているなという印象。研究開発は11位で大阪が上位と評価されているのがうれしい。居住の評価が高いのはおそらく居住コスト(食住)が安いのが理由か。シンガポールの人から、大阪は居住コスト(食住)が安く、中国・東南アジアも居住コストが上昇しているの、大阪のセキュリティの良さをあわせて考

えると、海外の方が住みやすい環境をうまくつくとコスト面でも勝負でき、アドバンテージがあるとも言われている。

府市統合本部で検討中のグランドデザインについて補足すると、都市再生の緊急整備地域は現状をベースにしながら失ってきたものを取り戻す積み上げ方式で都市を変えていこうというもので、一方、グランドデザインは 2050 年をターゲットとして、こうありたい目標・ビジョンを一度、大阪の府民・市民で共有したうえでバックキャストして一歩ずつ進めていこうというものだ。

(角野) 情報発信力・伝達力は私も重要と思っている。価値のある情報をつくり交換、発信するのが都市の姿である。

(坂田) 峰尾さんの話題提供で関西は都市圏域を広げると経済力が薄まるという指摘があるが、関西圏(京都、大阪、神戸)をどのようにみるべきか。

(山田) 各府県や政令市で似たような計画を立てて同じようなものをつくるということになりがちで、どこにでも同じものができてしまうと薄いものになる。これからは「この拠点はここ」と、府県にとっては厳しいことかもしれないが棲み分けることが重要だと思う。

(川田) これまでは、関西でもお互いに水面下で競い合ってきたが、最近はプロジェクト誘致でも、関西としてどうすべきかを表舞台の総合特区の協議会の場で議論ができるようになった。

(坂田) 国際戦略総合特区での関西の一本化、広域連合、府市統合と関西全体として動きが出てきているが、そのような関西の動きを東京から見てどう思うか。

(峰尾) 東京圏(1都3県)の中でも国際戦略総合特区とか特定都市再生緊急整備地域が複数あり、関西で取り組んでいるのと同じようなことを東京でもやっている。したがって関西としての特色をより際立たせていく必要がある。東京一極集中が言われているが、1つの都市圏に何もかもが集中しているのは望ましくない。複数の集積があって競い合い、多様な選択肢があることが望ましい。

(坂田) 大阪の都心の中でもいろいろなところがある中でキタに一極集中しているように見られがちだが、都市構造的にどう考えるか。

(川田) 地の利も含めて交流ができるポテンシャルを有する場所として、大阪駅周辺をアジアのイノベーションのハブにしたいという共有概念が関西協議会で早期にできた。他の拠点として、ミナミはミナミで歴史が積み重ねてきたまちの色があるので、それを加えてうまく見せていく。外からこられた方もそういった拠点と個々に特徴ある周辺界隈をセットにして楽しんでもいただく。

(角野) 連携一体化するという話と個々の拠点が魅力を高めることとは別のものだ。中途半端な一体化では贅肉だらけになる。都市構造を明快にするにはメリハリをつけないとまずい。また拠点の間の移動性を今まで以上に便利にする必要がある。たとえば大阪で起業して成功してよそに行ってもちゃんと帰ってくる。そういう意味での移動性。関西はメリハリのある地域像があって自由に使いこなせ、身近なところにマーケットが見えているとか。大阪にいてもブランチが利用できるなどネットワーク化を促進することも必要か。

(坂田) 規制緩和や税制優遇という施策に関して、海外の都市の取り組みなどご存知のことがあれば。

(峰尾) 大胆に取り組んでいるのはシンガポール。国がこうと決めたら大胆に規制緩和し税率を

下げる等の施策を迅速にとっている。別件だが、海外では自動車は自動で車を運転する実証実験の事例が出始めている。米国のネバダ州では、自動運転用の免許に関する法律を制定したと聞く。将来の都市のゴールイメージとしてフィットするならば、関西地域で自動運転に対応させて運転免許制度を変えられると面白い。

(角野)勝ち組意識の高い大阪で引き続きプレイヤーが現れるような制度がほしい。容積ボーナスは都市の空間的成長拡大が前提の 20 世紀の産物。これを乗り越えられる制度づくりが必要である。

発行元・問合せ先 公益財団法人都市活力研究所
〒530-0001 大阪市北区梅田 1-12-39 新阪急ビル 9 階
TEL 06-6344-2665/FAX 06-6344-2668