



公益財団法人都市活力研究所

すまい・まちづくりトーク第4回 講演録

都市再生の好循環を考える

主催：公益財団法人 都市活力研究所

共催：一般財団法人 都市みらい推進機構

後援：国土交通省 近畿地方整備局

日時：平成 27 年 11 月 4 日（水） 午後 3 時～午後 5 時 40 分

場所：グランフロント大阪 ナレッジキャピタル タワーB 10F
カンファレンスルーム B01+02

— プログラム —

・講演「大都市戦略～都市再生の好循環の加速～」

国土交通省都市局 まちづくり推進課 官民連携推進室長 中村 健一 氏

・パネルディスカッション「大阪・関西における都市再生の好循環を考える」

パネリスト

国土交通省都市局 まちづくり推進課 官民連携推進室長 中村 健一 氏

大阪市都市計画局 計画部長 角田 悟史 氏

日本総合研究所 理事 関西経済研究センター所長 廣瀬 茂夫 氏

コーディネーター

関西学院大学 総合政策学部 教授 角野 幸博 氏

■講演

国土交通省都市局 まちづくり推進課 官民連携推進室長 中村 健一 氏

「大都市戦略と都市再生の展開」

新たな国土形成計画は本格的な人口減少社会に対応するための国土計画として策定しており、その中で対流促進型国土を形成するとともに「コンパクト+ネットワーク」で結んでいくというのが基本的な考え方である。それを理念として幅広くまとめたものが「国土のグランドデザイン 2050」である。ここで「スーパー・メガリージョン」とはリニア中央新幹線が出来ると 1 時間で東京～大阪を行き来できるようになり、あたかも 1 地域のように動けるということで、それを強みとして日本経済をけん引していけるよう、開業までの間にこういう地域を作り上げていくという考え方である。一方「対流促進型国土」は二次元の空間に知識や情報の空間も加え、併せて活かしていこうとする考え方である。

この「対流促進型国土の形成」と「コンパクト+ネットワーク」の考え方を大都市におい

て具現化する戦略を今般検討したものが大都市戦略である。またこれは今後 10 年程度で実施していく戦略を共有してスーパー・メガリージョン時代に対応できるように、三大都市圏に共通する課題をシナリオにしたうえでそれぞれ取り組みを行い互いに連携できるようにするための戦略でもある。

大都市戦略には 3 つの方針があり、【1】「都市再生の好循環」の加速」は都市の国際競争力強化、業務継続性確保・避難できる都市、物流拠点再整備・端末物流効率化を含み、【2】「大都市「コンパクト+ネットワーク」の形成」には官民一体での鉄道沿線まちづくり、少子・高齢化対応の環境整備（医職住の近接化など）、水と緑・農の保全・再生を含んでいる。また【3】「災害に強い大都市」の構築（防災・減災）」も方針の 1 つとして挙がっている。なおこれに当たり、都市の個性的な蓄積を活かし伸ばすことと、連携相互間でより高い多様性と持続可能性を確保する視点が重要ということが謳われている。

そして都市再生に向けた施策ということでは、法律で規定された民間都市再生事業計画の認定申請期限が平成 29 年 3 月に到来するが、うめきたをはじめ民間による都市再生の事業がまだまだあるのでどのようにするかが我々の検討課題である。また大都市戦略等のこうした考え方が広域地方計画や大都市圏計画等具体的な計画に落とし込まれていくことになる。

一方でハードをつくるだけではなくストックを活かすために都市のマネジメントが大事だということで別途社会資本整備審議会の新たな時代の都市マネジメント小委員会で検討しており、その中間とりまとめにおいては一連の時間軸を意識してトータルとしてどうまちや地域を作っていくのかということ、そのためには単にそのインフラということだけではなくて例えば子育て支援や医療福祉などのいろいろな都市の課題も含めてどのように都市計画を作っていくかを考える。そのベースに立地適正化計画といった話があると思っている。それからもうひとつが、エリアマネジメントの話で民間の実力や知見を最大限に発揮する中で経済合理性の視点や様々なニーズにきめ細かく迅速に対応することが必要ではないか、官民一緒に力を結集して都市空間の整備や管理・運営を行って効率的な都市機能をつくるようなことを政策の中に取り入れていくことが必要と考えている。

平成 28 年度の予算概算要求については下記のリンクを参照されたい。

<http://www.mlit.go.jp/common/001101349.pdf>

最後に、今般大阪での MIPIM 開催が決まったということでもよろしくお願ひしたい。

■話題提供（1）

大阪市都市計画局 計画部長 角田 悟史 氏

「大阪市における都市再生の展開」

大阪駅周辺・中之島・御堂筋周辺地域及びその周辺における都市再生を振り返ると平成元年以降地区計画（再開発等促進区）によって民間プロジェクトが 7 か所で行われてきた。これはいわゆる貨物ヤードのように都市基盤がないところを開発する際に道路や公園とい

った都市基盤を整備する場合に容積率を緩和するという制度であった。一方都市再生特別措置法が施行された平成14年以降は都市再生緊急整備地域の中で都市再生特別地区を指定して開発を行う場合、公共貢献とセットで容積率を上げる制度である。平成15年の心齋橋1丁目地区が最初で、それ以降民間プロジェクトが16か所で行われ、本年心齋橋1丁目地区にたどり着いており、1周したのかという印象を持っている。また本年7月に大阪駅周辺・中之島・御堂筋周辺地域が特定都市再生緊急整備地域に指定され道路上空利用が可能になったため、心齋橋1丁目地区ではこれを活用する計画が都市計画審議会で承認された。このように都市再生に係る制度が数多く活用されており制度が有効であった。またうめきた2期や中之島4～5丁目地区などこれから大規模なまちづくりに取り組む計画を進めているため、今後もこの制度が継続されることが望ましいと考える。

一方、都市再生のハードからソフトへの流れの中で、民間によるエリアマネジメントが非常に密接に関連してきている。エリアマネジメントは現在うめきた地区、西梅田地区、中之島地区、OBP地区、御堂筋沿道地区、なんば駅前地区などで展開されており、うめきた地区では大阪版 BID 制度が初めて適用されている。今後は、環境やエネルギー（BCD）、インバウンド・観光、防災といったテーマも都市開発と併せて取り組んでいく必要があると思っている。

また御堂筋については昨年規制緩和が行われ、高さ規制の緩和、足元の低層部のにぎわいづくりに合わせた容積率緩和などのルールが決められた。合わせてにぎわい創出をより一層進めるために、にぎわいづくりに資する施設やその活動に関しての補助制度も創設した。また道路空間の再編については人通りの多いなんば～なんば西口の緩速車線を改築し歩行者や自転車の空間とする事業に着手する。

都市再生を支える都市基盤という点では、現在淀川左岸線Ⅱ期が事業中であり新御堂筋から門真まで繋げるための都市計画の手続きを始めている。また関西空港へのアクセスを強化するため、うめきたからなんば周辺の間になにわ筋を通るルート of 鉄道の構想も関係者で現在検討会を開催し、方向性を出すべく動いている。さらに本日のテーマの1つであるスーパー・メガリージョンの形成のために必要なリニア中央新幹線については、関西一丸となって同時開業に向けて国に働きかけている。北陸新幹線についても与党で推進プロジェクトチームが立ち上がっており大阪までのルートをいち早く決めようとしている。こういった広域インフラが出来ることによって東京～大阪間等の時間距離が短縮されることによってスーパー・メガリージョンが形成されるので我々行政の方でも更に力を入れて進めてまいりたい。

■話題提供（2）

日本総合研究所 理事 関西経済研究センター所長 廣瀬 茂夫 氏

「都市間競争とインフラ」

国際競争力と一言でいうが、どの地域とどの分野で競争するかについて誰も考えていな

い。想定されている競争相手を強いて挙げればシンガポールが最上位だが、かの地にも様々な側面がある。1つ目はIR（統合型リゾート）という言葉を作った国際観光都市。2つ目は世界第2位の貨物取扱を誇る港湾都市。3番目が国際金融都市で、世界中の金融機関のアジア拠点を集めている。それから4番目、シティ イン ア ガーデン（City in a Garden）。「大きな公園の中にシンガポールの街がある」というキャッチフレーズを掲げ、景観を非常に大事にする。5番目はショッピングセンターやホテル、鉄道駅などを備えた医療モールを持つ国際医療都市だ。6番目は最先端の研究開発をリードするイノベーション都市だ。7番目が高所得国でありながら製造拠点が立派に存在している。それから8番目、国際的ハブ空港を持っている。どの分野でシンガポールと戦うか。論者によって千差万別だ。

シンガポールのことを勉強しに渡航した日本人は皆打ちひしがれて帰ってくる。逆にシンガポールの人には「1億3千万人が豊かに暮らす日本人が、たかだか500万人のシンガポールに学ぶことがあるのか」という感想を持っている。

そこで私が出した結論を申し上げますと、戦う相手はシンガポールではなく先進国であり、やるべき内容は次世代産業の育成だ。なぜかという、人口減少期を迎えた日本が少ない人数で高所得を狙うにはこれしかないからだ。アメリカではニューヨークよりも所得水準が高い都市としてサンノゼ、サンフランシスコ、ボストン、シアトル、ワシントンが挙げられるが、これらの都市では新しい産業や企業が興っている。関西の問題は、これら地域と比べて所得が低く投資を呼び込めないということと、次世代の製品・サービスが海外から黒船のようにやってくる状態になっていることだ。以前の関西系企業は海外で生まれた世界最先端の技術を使って消費者に役立つ製品を生み出していた。近年は日本で発明・発見されたものまで海外で花開いている有様で、これこそが問題だ。

若い企業が生まれるために3つのことが必要だ。1つは、おもろい人を集めること。リチャード・フロリダのクリエイティブ資本論によると、これからの都市の競争力は生産能力や商業の力ではなく、クリエイティブな人をどれだけ呼び込めるかにかかっている。一生懸命育てても、取られている地域はダメだ。2つ目はダイバーシティ。異なった考えを採り入れることである。IBMは、イノベーションが会社の存続にとって不可欠であり、そのためには、多様な人材を雇わなければならないということで1899年に女性と黒人を雇っているし現在のトップは女性だ。3つ目は単独開発からオープン・イノベーションへの変革だ。いろんな人が寄ってたかってシーズを製品化し、市場を生み出していく。その過程で皆が儲ける「エコシステム」を作り上げることだ。

アメリカでは中央政府は産業育成に手出ししないが地方政府はエコノミックディベロップメントといってエコシステムを一生懸命育てている。日本も何もかも国家管理ということではなく、大阪府・市に次世代産業育成の裏方になってもらいたい。

テーマとしては医薬品や医療機器の周辺産業が重要だ。日本は世界1位の寿命を持っている。そういう国がこういうことをやれば健康寿命が増えるというような産業を育てる。そうすると和食、アパレル、予防医療、介護、美容、サプリメントなどが産業化できるわ

けだ。こういったものをオリンピックに向けて作っていく、ワールドマスターズに向けて作っていくというのが大事なのではないか。

まとめになるが、原点に立ち返って都市の価値とは何か？優秀な人材を惹きつける力だろう。都市というのは外から人が来て、あばれるところだ。外が広ければ広いほどいい。2番目はイノベーションが起こる場だ。見るべき方向は東京とのダブルハブではなく東京抜かしの世界都市である。

あえてまちづくりの観点でアジアの各都市から学ぶとするなら、シンガポールの緑、ソウルの清溪川（チョンゲチョン）、香港の都市再生における住民の意見の反映などが挙げられる。アメリカの事例ではボストンのビッグ・ディック、ニューヨークのハイラインといった市民の憩える空間づくりがエリアの価値を向上させている。シンガポールや香港ではジオラマを市民に見せて大きな都市を一体的に開発している。大阪もジオラマを見て街に誇りが持てるかという観点が大事なのではないか。

■パネルディスカッション

「大阪・関西における都市再生の好循環を考える」

関西学院大学 総合政策学部 教授 角野 幸博 氏

3つの論点でディスカッションしていきたい。1点目は都市再生の好循環というがそもそも好循環とはなにかということ、あるいは大阪関西における好循環とはどういうことなのか。2点目は大都市戦略の中に文化や個性化といったキーワードが出てくるがこういった視点で大阪・関西をもう一度考えていきたい。3点目はエリアマネジメントとシティ・セールスをどう展開するか。以上の3点について議論したい。1点目についてお願いします。

廣瀬氏 私は、循環とは「反省の蓄積」だと考えている。この点、東京はいろいろ反省していると思う。例えば汐留は無味乾燥だった。それなら次はにぎわいを作ってみようと思品川を作ったが、ビルの向きが悪く、風ふさぎになった。それで大丸有ではもっと風のことを考えようと、八重洲から皇居に向けての風の道を作った。関西はどこかの開発で問題があったことを次の開発に生かしているか、心もとない。もう1つ、関西の地域をどう発展させていくかということでは、大阪・関西の「売り文句」を考えるべきだと思う。

角野氏 中村室長、循環という言葉についてもう少しお聞かせ頂きたい。

中村氏 「都市再生の好循環」にはたぶん2つの切り口があるのではないか。1つは、時間軸で、インフラが余ってきたり老朽化・陳腐化したりすると価値が下がる。それをエリアマネジメントのようなソフトの活動によってストックを生かすことでさらに価値を高めたりブランド化したりするといった時間軸的な意味合いが1つあるかと思う。それから、もう1つはエリア的なもので、ある開発がされると当然その周りに波及する。その波及が魅力になって新しい投資や参入を呼び込んで、それで多様なものが出てくるとその開発エリアに返ってくる。

角野氏 角田部長は循環という言葉はどう受け止めていらっしゃるか。

角田氏 開発の連鎖というのはある程度繋がっていくべきだし、それは必要なことと思うが、そこで生み出されてきたものや残されてきたもののストックをどのように付加価値をつけて活用するのか。そのストックの中には歴史的なものもあるし、新しく作られたものもあるが、そう言ったものが組み合わせられることが好循環に繋がるのではないか。

角野氏 中村室長は時間軸が重要と仰ったが、循環のスピード感という観点で議論はされておられるか。

中村氏 国が物事を規定するという時代ではなくなってきたので、逆に地域で考えたことに対して官が応援するという考え方になってきている。角田部長の話でうめきた2期の計画という話があったり、東京では最近オリンピックまでに何をやるかというのが結構話題になっていたり、地域ごとの外的条件によってゴールが違うので、ゴールを目指してどういうプログラムを組んでいくかというのが循環のスピードにつながるのではないか。

廣瀬氏 先ほどの香港の例でもそうだが、人を集めているいろいろな意見を聞くのはややこしいけれども出来るだけ地権者を混ぜて計画を作る方が、結局は早いのかなという風にも思う。

角野氏 2番目の話題、大阪の個性化戦略あるいは関西の個性化戦略というのはどう思われるか。

角田氏 大阪市内、府内に文化遺産がいろいろあるが、緑や水などを含めた景観に改めて注目すべき時期にきていると思っており、都市計画における景観計画を見直す議論を始めている。これに併せ、道路や公園に限らず建物の空地というものを含めた公共空間をどう捉えるのかを整理し、そして使い方も含めた観点で議論を進めていきたいと思っている。

角野氏 廣瀬所長、先ほどのプレゼンの最後が「ジオラマを見て誇りを持てるか」という投げかけで終わられたが、それと個性化との関連でご意見を頂戴したい。

廣瀬氏 「ジオラマを見て誇りを持てるか」という点で問題提起させていただくと、阪神間の山、川、海が近いという特性は外国でも例が少ないので、もっと景観を活かさなければならぬと思う。また、文化については我々自身が文化に触れていないことが問題だ。外国人に「文楽って何？能って何？」と聞かれて返事ができない状態で文化を売りに出来るはずがない。歴史については、街づくりに歴史を残すことも大事だ。アメリカのワシントン郊外のアレクサンドリアに、かつての魚雷工場を活用したトビドー ファクトリー アート センター (Torpedo Factory Art Center) がある。おしゃれな空間で若いアーティストや職人がモノを作って売っている。一方、建物の中に魚雷や重量計など当時の設備も残している。全部壊して新しい建物を造るばかりではなく歴史を感じられる建物に新しい人が入る形を考えていくべきではないか。

角野氏 中村室長、個人的な思いを含めていかがでしょうか。

中村氏 この話をいただいて何かないかと考えたときに思ったのだが、鉄道唱歌という歌が1900年に作られたが、大阪では「豊太閤のきづきたる城」、「ここぞ昔の難波の津」「ここぞ高津の宮のあと」「安治川口に入る舟の」「仏法最初の寺と聞く四天王寺はあれかとよ」といったフレーズがでており、日本で唯一無二のものがあつた時のことが取り上げられて

いる。そう考えると廣瀬所長の「東京抜かしの世界都市」という提言があったが、日本の中で唯一無二の機能を発揮するということが大切ではないかと思った。

角野氏 続いて3番目、エリアマネジメントとシティ・セールスについてご意見をいただきたい。

角田氏 エリアマネジメントの制度を作らせて頂いているが今後の展望について少し紹介したい。大阪版 BID 制度は大阪市で条例を制定しているが、そもそもエリマネを普及させていく上で法制度化が必要ではないかということで要望活動をしている。一方2つ目のポイントとして今の制度をどう改善していくか。エリマネ団体には財源問題が付きまとうわけだが、特に分担金を財源に充てるのは非常に限定的な話であって、本来は営利目的で得た財源を活用するということになると思う。その場合にその財源に対しては非課税にして頂きたい。それから3つ目はエリマネで成功を収めているところがあれば、それを他のエリアにどう拡大していくかというのが次の課題として認識している。

角野氏 中村室長、エリマネという概念について全国的な意味でどのようにお考えか。

中村氏 一言でエリマネと言ってもその内容、目的やプレイヤーは千差万別だ。その目的や出資者がリターンとして何を希望するか。あるいはエリマネ団体のなかで日々汗をかいていらっしゃる方の苦労もある。そういう意味でいろいろなものがエリマネという言葉の中に含まれている。大阪の皆さん始めいろいろと要望を頂いているので、一緒に事例を積み重ねる中でどこが制度的な隘路だとかそういうものを一緒に勉強しながらやっていきたい。それから先ほどの水平展開も積極的にやっていきたいと思っており、例えば都市再生特別措置法の都市再生推進法人に認定された法人間の連携を深めていくなど、ノウハウを共有してその地域に見合った形でやっていけるように取り組んでいきたい。

角野氏 廣瀬所長、マネジメントそのものの話だと思いますがいかがでしょうか。

廣瀬氏 国と地方との関係では、地方が「これをやりたい」というのがあって初めて国の制度を使うということだと思う。エリアマネジメントもこういう街にしたい・こういう人達と話をしたいというのが最初にあって、そのためにお金がいるからこの制度を使う、という形になるべきで、こういう制度があるから使ってくださいというのは順序が逆だ。戦略特区も制度が出来たからやりたいと思った事業はだいたい失敗する。やりたいと思うものがあってそれに戦略特区を使い倒すという順番でやらないといけない。

シティプロモーションについて、私は高所得の地域にはいくらでも投資が来ると思う。関西にもたくさん優秀な大学があるが、海外から子息を入学させたいと思ってもらうには域内の所得をしっかりと上げないといけない。またこれからアジアとの間の交流が深まってくるので関西の3空港を活用してしっかりと増便を受け入れられるようにするとともに、関東のように空港アクセスの改善にもっと真剣に取り組むべきだ。さらにエコシステムの形成のため海外のいろんな地域と連携すべきだ。ここ数年で言えば我々と目線の近いポストンのあるマサチューセッツ州知事やロンドンの副市長が来日している。この時、先方から「どのような分野で連携できるか」と問われて明確な回答ができなかった。こういった

ところでどうチャンスをつかむか、ちゃんと考えないと乗り遅れる。

角野氏 今日の話で都市再生の好循環、都市の個性化戦略、それからエリアマネジメントおよびシティ・セールスの3本柱で意見交換をさせて頂いた。それで、3点とも非常に密接に関わっている。好循環や対流といったダイナミックなモデルとしてこれからの大都市戦略あるいは地域戦略をお考えになっておられるし、それぞれが win-win の関係になるためにはまず循環をスムーズにするシステムとしてインフラが重要だ。インフラと言ってもハードな意味だけではなくて、例えば医療のネットワークあるいは知的なネットワークというような広い意味のインフラも当然必要だと思うのでしっかり考えたい。

また、循環する相手先に選ばれるため、あるいは発信するためにはそこが個性を持っていなければいけない。循環相手が注目したくなるだけの付加価値を発信できるかどうか。この視点がスムーズな循環を達成させるためには絶対に必要である。

それから時間軸をちゃんと想定した計画でないと、全然価値観の違う人には何も進んでいないといわれたり、逆に次々と目まぐるしく変わって落ち着いていないという評価が出てくる恐れもある。そこでどういう時間軸を設定してどの単位で何を達成するのか、その中で誰とコミュニケーションを図っていくのかという辺りを考えなければいけないということを教えて頂いた。非常に限られた時間であったが、刺激のある意見交換ができたと思う。感謝申し上げます。