

「都市進化」を目指して

2000年4月

社団法人 関西経済同友会
都市再生委員会

目 次

提言要約

序) 豊かな人間性を都市に取り戻す	1
第1章 都市問題への視点	2
1. 都市づくりをめぐる環境変化	2
(1) 社会システムの変革期	2
(2) 地方分権の未来像	2
(3) 環境問題の変容	3
(4) IT革命の進展	3
2. 都市機能の適正配置	5
(1) 過度一極集中のもたらす課題	5
(2) 行政システムの矛盾の解決	5
第2章 関西の目指すべき都市ビジョン [提言その1]	7
1. 都市再生への戦略構築	7
(1) 多元・多極型社会への戦略	7
(2) 多元・多極型ネットワークのイメージ	7
2. 「生活首都関西」構想	10
(1) 生活首都の概念	10
(2) 関西の持つ資産(シーズ)	11
(3) 生活首都関西の実現	12
第3章 戦略モデル「グラン・大阪」の構築 [提言その2]	13
1. 戦略モデルの基本的考え方	13
2. 「グラン・大阪」構想	14
(1) グラン・大阪における地域単位のイメージ	14
(2) 広域問題対応としてのグラン・大阪構想のねらい	16
(3) グラン・大阪のエリア特性	17
第4章 「大阪都市圏特別ゾーン構想」 [提言その3]	
ーグラン・大阪構想における大阪都市圏の位置付け	20
(1) 大阪都市圏特別ゾーン設定のねらい	21
(2) 大阪都市圏特別ゾーンの特性	22
第5章 モデルプロジェクトの提案 [例示]	24
1. グラン・大阪のモデルプラン	24
(1) モデルプランのイメージ	24
2. 業務中心ゾーン活性化のためのモデルプロジェクト	26
(1) モデルプロジェクトの考え方	26
(2) モデルプロジェクトの展開	27
まとめ)	30

提言要約

序) ー豊かな人間性を都市に取り戻すー

近代は産業革命の進展により都市への産業機能や人口の集中が進み、その受け皿となる都市空間の高度化が急速に図られた時代である。しかし、今もなお21世紀に向けてIT革命に対応した新たな都市機能、インフラを持つ都市へと変容が始まっている。

近年まで社会の価値観の目標値が経済的指標中心で語られてきた。この反省の上に立ち、これまで人類が培ってきた文化、芸術、都市景観、快適性などが生み出す心の豊かさ、生活の質(Quality of Life)が生活者にとって何よりも大切であるという価値観への回帰の動きは、覆すことができない大きな時代の流れである。

人間中心主義すなわち都市にヒューマニティを取り戻すことが、今後の都市目標となる。新しい産業をおこし経済活動の活性化を図りながら、明日の豊かさを生み出すことのできる豊かな環境を持つ都市こそが、求められる都市の姿であり、それに向けてあらゆる叡智を結集することが求められている。

1. 都市づくりをめぐる環境変化

(1) 社会システムの変革期

「地方分権推進一括法」の制定や都市計画法の改正など、これまでの中央集権的なシステムや国土構造の歪みを正し、地方分権を進めようという動きが、国全体の取り組みとして行なわれつつある。しかし、これらの動きは明治以降の近代日本を形作った都道府県という地域フレームを前提にしている。新しい日本社会に求められる施策を進めることができるフレーム、舞台づくりが必要である。

(2) 地方分権の未来像

わが国を取り巻く社会環境は大きく変化してきており、個性ある「地方」が独自に発展していくべき時代になっている。さらに、高齢・少子化社会の進展、グローバル化、高度情報化などの急速な社会変化に対応できる社会システムへ進化させることも急務である。

このような課題を解決していくためには、行政が地方分権の果実を抱え込みミニ国家化するのではなく、生活者や企業、学術研究機関などの参画を図り、力を合わせて新しいパラダイムを求めるべきである。その上で、行政境界にとらわれない行政事務のあり方を追求し、時代にマッチした柔軟な地域経営フレームが構築されなければならない。

(3) 環境問題の変容

さらに、大きな価値観の変容が起こっている。人間は自然生態系の一部であり、自然、地球環境と共生しない限り生きて行けないという認識がわが国でも浸透してきている。ヒューマニティあふれる環境の創出、地球環境との共生に向けて、われわれの生活の価値観や体系を、また都市システムを組みなおしていくことこそが重要な環境問題である。それを都市問題として強く意識し、都市を進化させていかねばならない。とくに、大気・水など広域にわたる環境問題については、行政境界にとらわれない柔軟な取り組みを行なう必要がある。

(4) I T革命の進展

I T革命により、情報が公開されたフラットな社会、誰もが情報発信可能なインタラクティブな社会が訪れ、社会構造が根底から変化する。この変化は、生活や産業活動の多様化と再編をもたらし、多様なビジネスが生まれてくる。また、I Tに対応した都市構造に進化することにより社会経済のロスも少なくなり、それが新たな消費を生み出し新たな消費が新たなビジネスを生み出すという、活力のある社会が到来することが予測される。

こうした変動期には、迅速な対処のスピードと経済活動や生活のニーズへの対応が求められるため、生活者と密接につながる地域が独自の権限を持って推し進めることが望ましい。多様な地域で、多様な取り組みが行なわれ、それらが即時的にネットワークされて全体構造が更新されていくような、流動的かつ生産的な社会へと作り変えていく必要がある。国、行政の業務の様々な分野でシビル・ミニマムを達成することにより、NPOなどの新しいセクター、民間企業とのネットワークを形成し、より効率的な地域づくりのシステムを構築することが求められる。

2. 新しい都市づくりの目標

(1) 実状に即した地域単位の設定

都市への過度の集中が、現状の都市のスケールを人間的な生活実態とかけ離れたものにしたため、結果として生活環境の悪化、インナーシティ問題、職住分離など様々な都市問題を引き起こし、交通インフラなど社会コスト面の負担も増大させている。I T革命など技術革新を基盤に都市機能を再配置し、職住近接の暮らしを可能とする地域単位への再編を進める時期にきている。都市圏再編へのコンセンサスの形成、行政境界や社会システムの改変をも含めた広範な意識改革を進めながら、人間中心都市を目指さなければならない。

(2) 効率的な行政システムの構築

大阪都市圏は、複数の都市が連担することにより、一体的な都市圏を形作っている。このため、生活者の活動は複数の都市に跨ることが多く、現在の行政システムや行政境界では、生活者や都市活動ニーズに対応しがたくなっている。また、現行の行政サービスは業務を抱えすぎ硬直化しており、時代が求めるスピードに対応できていない。実態に即した行政サービスの再編、ネットワーク化を進め、社会環境の変化に即応できる都市経営システムへ進化させなければならない。したがって、行政は教育・福祉などシビル・ミニマムの部分に力点を集中して、スモールガバメントを目指すべきであり、積極的にアウトソーシングを進め、行政サービスの共同化、公共施設の相互利用の促進などのネットワーク化により効率化を図るべきである。

(3) 都市の新しい担い手の確立

基本的に、すべての都市構成員に対して、都市自治に参画する権利と義務を与えるべきである。すでに、都心部においては、実質的に企業従業員が「新都市住民」であり、企業は従業員をまとめるコミュニティ単位とみなしうるものになっている。また、これからの都市にとってより重要になってくる交流人口も新しい都市の担い手として認識する必要がある。

都市がダイナミックに時代変革に対応していくためには、立地企業やその従業者、NPO、交流人口など多様なセクターに都市自治参加へのステージを用意し、より豊かな都市を作る運動を広範に進めるべきである。

〔提言その１〕

「生活首都関西」構想

１．「生活首都関西」の理念

21世紀の世界構造が、多様な価値観を持つ文明圏が共存する多元的構造となってゆくように、日本や関西も、自立した地域のネットワークで国土や圏域が形成される多元・多極構造を持つ社会に変革していくべきである。

関西圏は、その豊かな文化・歴史資産の蓄積や特性を生かし、自立的で複数の地域の多元的なネットワークにより構成される生活文化圏とすべきである。

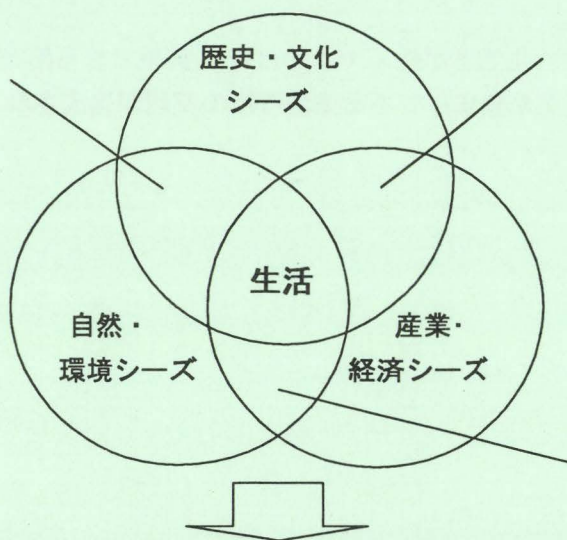
関西は、環日本海の拠点となる若狭地域、太平洋・東南アジアへ開かれた新産業拠点となる大阪ベイエリア、環境研究機能やビジネスの集積する琵琶湖都市連合など、複数の地域により独自に展開する多元的な、圏域構造を目指すべきである。これらのネットワークされた多様な地域の集積を生かして、圏域構造を再編し、環境制御、交通の管理制御、文化・福祉政策などあらゆる分野で、関西圏域の共生が図られる。また、種々の狭域の都市問題に対してもコミュニティのネットワークが強化されることで、自立的な生活圏の中で解決する方策も明確となる。

これらの動きが、関西全体の活力をボトムアップし、国内外とネットワークする独自の価値観を持つ地域「生活首都」を成立させていこう。

環境教育の普及

グランドワーク等市民運動

環境共生型ライフスタイル



コミュニティビジネス

情報産業、教育産業

都市観光等文化産業

エコビジネス、環境産業

エコファンド

リサイクルシステム

生活首都関西の実現

2. 「生活首都関西」の目指すもの

生活首都とは、豊かな生活が文化、環境、経済のウェルバランスの上に成り立っている都市圏、各々のシーズへの卓越した取り組みにより進化していく都市をイメージしている。

文化面では、関西全体をつなぐ歴史的文化の底流や多様な生活文化、大学・研究機関の集積とのインターフェースなどにより、新しい文化創造の動きが進んでいく。ITを生かした地域連携の中で、文化や教育活動が地域社会で活発化するとともに、メディアアートなど先端的な文化への取り組みが育成される。関西に蓄積した文化資産のデジタル化が進み、産業と文化の融合が達成されていく。

環境面では、琵琶湖を中心とする水系や豊かな山系、海洋資源など恵まれた自然の保全や活用が図られる。保全面では、生活における環境共生システムや、都市システムの負荷の低減を狙った環境の管理制御、モニタリングシステムが構築される。また、アウトドア活動や環境教育、環境ボランティア活動が活発に行なわれ、環境文化が定着する。さらに、生活及び都市分野の先進的な取り組みが、学術研究機関や企業の集積とリンクすることで、環境技術、環境ビジネスの育成が図られる。

経済面では、関西は、ニュービジネスを次々と生み出してきた伝統を持ち、現在も豊かな産業シーズがある。こうした関西の業務・経済シーズや特性が強化され、情報産業、バイオ、環境産業など新産業が興ってくる。生活に関わる分野ではITを活用したコミュニティビジネス、教育ビジネス等が展開され、アクティビティに満ちた潤いのある都市圏が形成されていく。

これらの取り組みの結果、生活者が住んでよかったと実感できる都市圏が形成され、魅力的な生活を中心に、人材や企業が集まってくる生活首都の実現が達成される。

【提言その2】

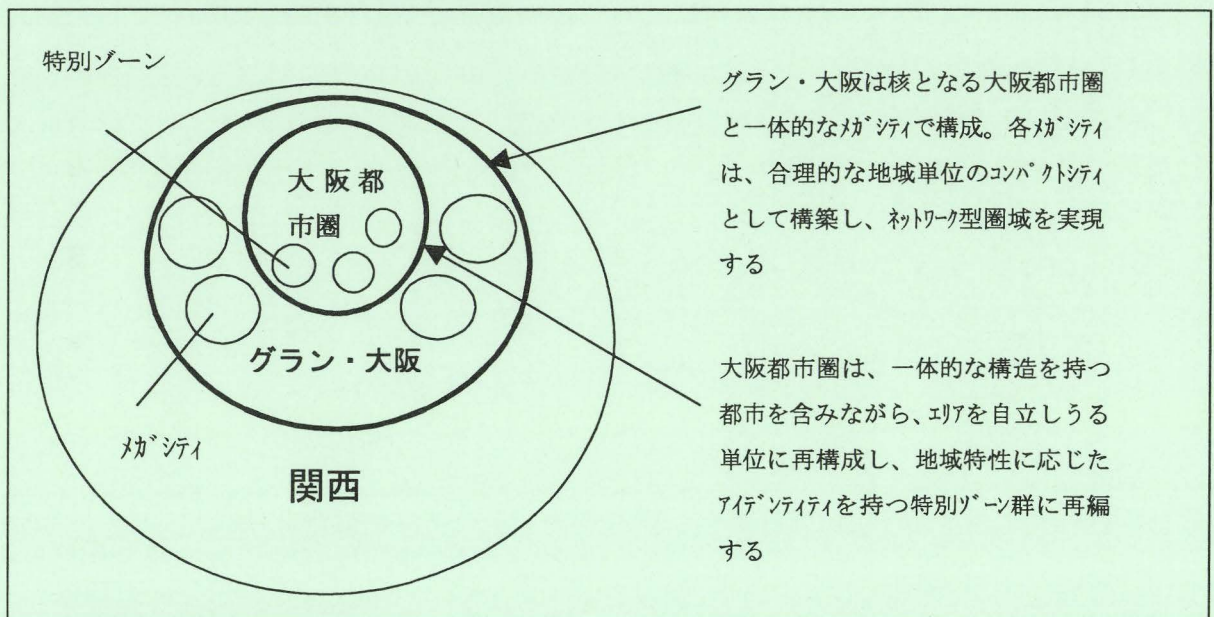
「グラン・大阪」構想 —生活首都圏関西の中の大阪—

生活首都の一つの核となる大阪大都市圏を、「グラン・大阪」として設定する。

「グラン・大阪」は、核となるメガシティ「大阪都市圏」とそれを取り巻く他のメガシティとが、衛星都市的関係や都市機能を相補う関係により役割分担をするメガシティネットワークとして一体的圏域を形成している。

それぞれのメガシティは、構成する都市のネットワークにより、エリア特性に応じた都市経営システムと適正規模の都市圏域を確立し、住・職・遊・学機能がフルセット備わった「コンパクトシティ」型都市圏を目指す。つまり、機能的都市連携であり、必ずしも自治体合併を意味するものではない。これにより、広域問題の解決をはじめ、都市生活の質を向上させ、生活者が自らの生活の豊かさ、生活の質（Quality of Life）を実感できるような生活圏をつくり出す。

【グラン・大阪と大阪都市圏の構想図】



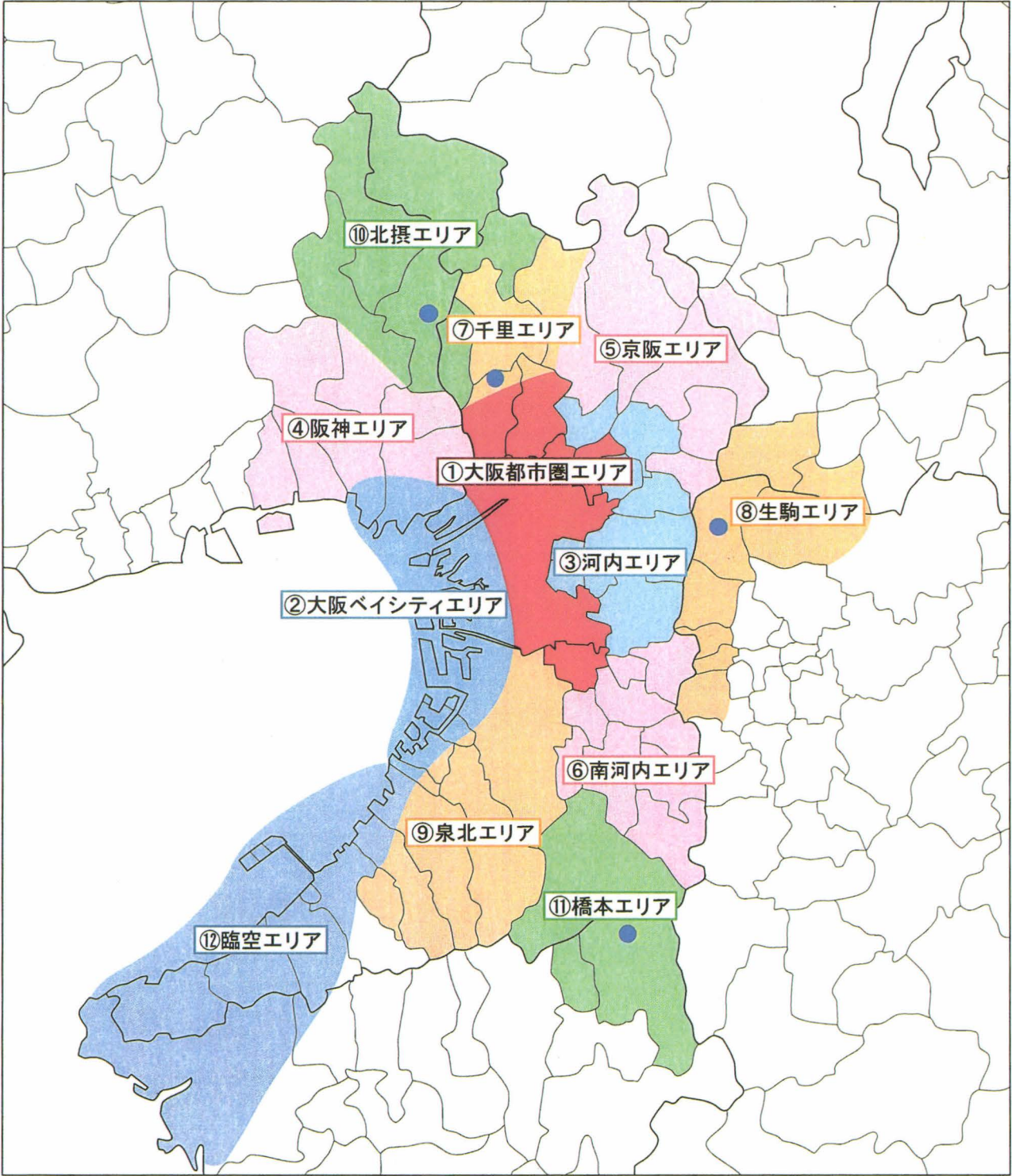
【グラン・大阪のメガシティ】

- 1) 生活スタイル・文化の共有性、地域アイデンティティ
- 2) 経済構造的な連担性
- 3) 交通体系
- 4) 開発余力

を考慮し、現状のネットワークを生かした地域概念として以下の12のメガシティを設定する。

- ①大阪都市圏エリア、②大阪ベイシティエリア、③河内エリア、④阪神エリア、⑤京阪エリア、⑥南河内エリア、⑦千里エリア、⑧生駒エリア、⑨泉北エリア、⑩北摂エリア、⑪橋本エリア、⑫臨空エリア

□「グラン・大阪」概念図



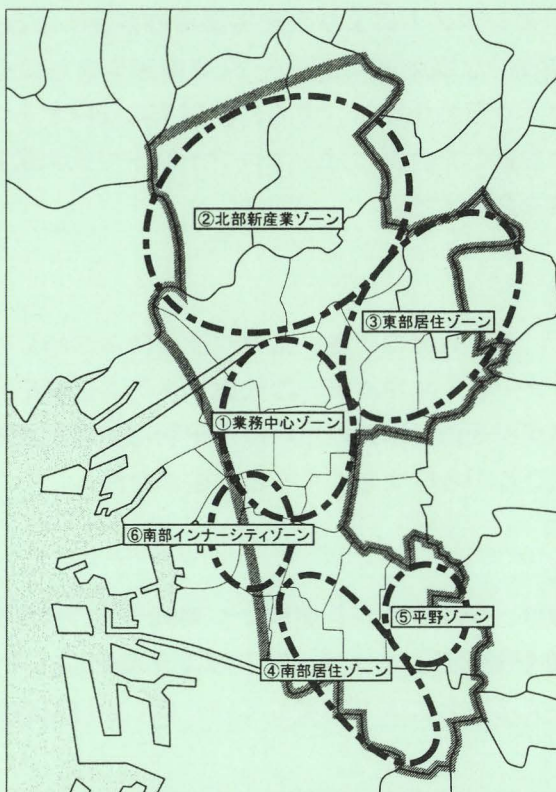
大阪都市圏内特別ゾーン構想

グラン・大阪の中心的存在であるメガシティ「大阪都市圏」は、大阪市と歴史的に一体的な役割を担ってきた「吹田、豊中、守口、松原」などの住宅型衛星都市群により形成される。

この内、とくに大阪市域は、狭域の都市問題を抱える多様なゾーンを持ちながら、市議会一つしか持たないため、民意が正確に反映されえない構造になっている。このような住民や都市活動の実態と行政区画の乖離を解決するため、特性に応じた特別ゾーンを設定して一定規模の都市スケールを確保する。

都市圏内を特別区とも表現できる独自のゾーンで構成することで、ゾーン特性に応じた業務機能、自治組織、都市構成の再編成を図り、狭域の都市問題を解決する。これにより、ゾーン内の機能のバランスを回復し、多様な世代がいきいきと暮らせるまちづくりを進める。

□「大阪都市圏」概念図



特別ゾーンは、民意に基づく都市再生を進めるための地域単位であり、フルセットの都市機能を揃えたコンパクトシティ的性格を持つ。一市並みの体裁と規模を整えた特別ゾーンは、民意を反映させるシステムを構築することで、独自課題に対処する施策立案・実施能力を持つことになる。各ゾーンではコミュニティ育成を第一目標にかかげ、市民参画型の自治形態を検討する。これにより都市の必要機能の実際的洗い直しも進み、ゾーン毎に個性ある行政サービスを実施していけることになる。都市課題が具体化されることは、NPOやボランティアの活動も促し、PFIなどの新たな手法の導入に際しても、その成立与件の具体化を進めることにもつながる。

〔展開例〕業務中心ゾーン活性化のためのアイデア

業務中心ゾーンでは、以下の4つの取り組みを進めることが、活性化の目標となる。
とくに、人口の少ない業務中心地区では、地域の担い手の拡充を図るため、立地企業及び従業員の参画する「主権在社」の取り組みなど、新しいシステムを整備して民意の反映の問題を解決していくことが望まれる。

〔活性化の目標〕

①夜間人口の呼び戻し

都心居住志向の人々に対応する高次の住宅機能の整備を図り、オフィスと一体になった住宅など新しい都心居住のあり方を提案することで都心部における常住者の増加を進める。

②「主権在社」構想

夜間人口の少ない業務中心ゾーンでは、まちづくりの担い手、市民として企業・従業員を位置付け、「主権在社」のシステムにより企業従業員の参画による自治システムを再構築する。企業は人材面等で積極的な地域貢献を図り、企業参加型まちづくり協議会の設立などにより、都市再生プロジェクトを活性化する。さらに、以下に展開するプロジェクトの推進を図るため、プロジェクトに貢献した企業には、エコファンドで低利融資が受けられるなどの新しいインセンティブ制度を創設する。

③循環型都市の形成

資源消費が少なく、環境負荷の小さい循環型社会にふさわしい都市のあり方を追求する。インフラの中で、モノ・水・エネルギーの代謝システム自体を計画変数とする積極的な取り組みを検討し、エネルギー消費削減のための土地利用や施設配置を発想するなど、本格的な都市エネルギー論とこれからのまちづくりとの整合を図る。

④新しい財源の確立

都市づくりの財源は、受益者負担を原則に、現行予算の総合的見直しをはじめとし、それに加えて、土地利用や税制面、エコファンドのような新しいファンドを構築するなど多様なインセンティブを与えることにより実現していく新しい財源確保の手法を追求する。

参考：〔モデルプロジェクトの展開例〕

①北ヤードセントラルパーク構想

梅田周辺地区は、高次の土地利用により、業務活動の効率化や都心居住を促進し、快適環境を創出することが課題であり、北梅田貨物ヤードおよび周辺の開発を進め、大阪の玄関口となる梅田のたたずまい、都市機能再編の実現および国際的ビジネス基地にふさわしい環境創造を実現する。

〔プロジェクト例〕

- ・都市のシンボル、市民の憩いの場となるセントラルパークによる環境創造
- ・高次の住宅機能(セントラルパークレジデンス)による都心居住の促進
- ・社会人大学院、コミュニティカレッジなど多様な教育機能の集積
- ・循環型社会へのプロトタイプとなる取り組みの推進
 - ー地域冷暖房（カスケーディングシステム）、ゴミ発電（サーマルリサイクル）の導入
 - ー屋上緑化、壁面緑化など

②ネオ船場づくり

市街の中央部が持つポテンシャルを生かすため、交通・物流システムの構築や地上の賑わい醸成によりアメニティの感じられる街づくりを進め、ファッション・ブティックやギャラリー、グリルなどが立ち並ぶ歩行者中心の街区、「ネオ（新しい）船場作り」を実現する。

〔プロジェクト例〕

- ・御堂筋ギャラリーの形成
- ・空の公園づくり（壁面、屋上緑化等の自然系の取り入れ、空中回廊でつなぐ屋上庭園等）
- ・交通関連への多様な取り組み
 - ーLRT・デマンドバスの導入、幹線への専用バスレーンの設置、
 - ー物流・商流を想定したビル建設与件の条例化
 - ー道路の上空・地下利用による駐車場整備
 - ー自転車道の整備による人と自転車の共存

③水系都市ネットワーク構想

元来、大阪は「水の都」であり、今でも大阪は、淀川をはじめとして豊かな水系を抱く水系都市として性格を色濃く持つ。このような大阪の資質を生かし、アメニティの高い都市へと進化させるため、水辺の復権を図りながら、水資源を生かしたまちづくりを進めることとする。

〔プロジェクト例〕

- ・水系共生プロジェクト（親水空間の設定や、親水型の都心居住住宅の整備等）
- ・ビオトープネットワークプロジェクト
- ・中之島オープンデッキプロジェクト（中之島通で建物と川沿いの緑道をデッキで連結）。

以上の考え方を民意を反映しながら進めるため、各特別区のコミュニティレベルで、まちづくり協議会を設置して、まちづくり協議会を中心に都市目標を設定してまちづくりを進めていくことが必要である。

序)

－豊かな人間性を都市に取り戻す－

近代の産業革命の進展により、都市への産業機能の集中が進み、人口の増大や産業機能の受け皿となる空間の高度化が図られた。この都市機能の進化により、近代以前まで相補的な関係にあった農村部との生態系は壊れていった。ヨーロッパのような城郭都市では、自らの領域内で高密度化を図り都市化に対応したため空間領域の拡大は制限されたものであったが、日本の都市は領域性を持たず外延に広がる構造をもっていたため、都市集中の圧力を外延へ放出する形で都市化が進み、郊外＝農村＝自然は住宅開発などの波を真っ向からかぶることになった。

現代に入ると、都心の土地利用の高付加価値化がさらに進み、自動車交通の発展やソフト化等社会構造の変化とも相俟って都市の中心は、業務も製造業や物流業から金融、情報関連などへ移り、現在の都市の姿にたどり着いた。成長しつづける都市の進化はとどまることはなく、21世紀に向けてIT革命により新たな都市機能、インフラを持つ都市へと変容していく。

近年まで人間社会の価値観の目標値が経済的指標中心で語られる中、都市も経済価値を求める形で進化してきた。とくに、明治以降の殖産興業から始まり、近代化を急速に進めた日本では、経済追求が至上価値のように機能した経緯がある。この流れは、公害や社会倫理の衰退など様々なマイナス面を日本社会にもたらし、近年ではバブル現象を生み出し、日本社会を大きく疲弊させることになった。

この反省の上に立って、21世紀を人間にとって豊かな時代とするため、これまで人類が培ってきた「芸術、文化」、自然と共生する生き方など、人間的な価値を今改めて見直すべき時にきている。たとえば、都市活性化を考える上で、アート、自然、風景の豊かさが人間の生活にとってかけがえのない価値を持っており、文化産業の持つ可能性も注目されている。文化、芸術、都市景観、快適性などが生み出す心の豊かさ、生活の質（Quality of Life）が生活者にとって何よりも大切であるという価値観への回帰は、大きな時代の流れである。

人間中心主義すなわち都市にヒューマニティを取り戻すことが、今後の都市目標となる。あらためて、都市づくりのプライオリティとは何か？都市住民にとっての真の豊かさが問われる時代となっている。新しい産業をおこし、経済活動の活性化を図りながら明日の豊かさを生み出すことのできる、豊かな環境を持つ都市こそが、求められる都市の姿であり、それへ向けてあらゆる叡智を結集することが求められている。

第1章 都市問題への視点

1. 都市づくりをめぐる環境変化

(1) 社会システムの変革期

明治期に確定された都道府県の境界線は、近代化を促進し、産業を拡張していく時期には合目的なものであった。しかし、経年変化によりこの地域フレームが、現代の生活者の行動、社会のあり方にそぐわなくなっている。高速交通体系、モータリゼーションの発達、産業構造の変換、大都市の巨大化、日本全体の都市化の進展、母都市・衛星都市によって構成される新しい都市圏構造の発生など、当初予想もしなかった国土構造にわが国社会は変化してきた。

地方分権の推進や都市計画法の改正など、これまでの中央集権的なシステムや国土構造の歪みを正そうという動きが、国全体の取り組みとして始まりつつある。しかし、これらの動きは明治以降の都道府県という地域フレームを前提にしており、新しい日本社会に適合した施策を進めるフレームとしては不十分だと言えよう。新しい葡萄酒は、新しい皮袋に入れる必要がある。

(2) 地方分権の未来像

戦後の行政システムは、戦前の中央集権型システムを大きく変革するものであったが、戦後復興、その後の高度成長期に行政業務が拡大し、新しい形態の集権化が進んできた。中央集権型行政システムは、資源を中央に集中し、効率的に活用することに適合した側面をもち、日本の急速な近代化と経済発展に寄与してきた。

しかし、わが国を取り巻く社会環境は大きく変化してきており、中央集権的なシステムだけでは、新たな時代状況に対応しにくくなっている。東京一極集中は、住民の生活環境の悪化をもたらすともに、地方の過疎化や活力低下をもたらしている。また、このシステムでは、全国の画一化が進み、地域の多様性が軽視される。結果、生活者の多様化した価値観に対して画一的な価値基準を押し付けることにもなる。個性ある「地方」が独自に発展していくべき時代になっている。さらに、高齢社会・少子化社会の進展、グローバル化、高度情報化などの急速な社会変化に対応するシステムの再構築が急務である。行政とNPO、ボランティア、民間企業等によるネットワークの形成と仕組みづくりは、上からではなく、地域の創意工夫により進めるべきである。

わが国の国土開発分野では本年3月に都市計画法の大規模な改正が予定されている。また、「地方分権推進一括法」が制定され、都市開発の領域での地方の裁量権が拡大されることになるとともに、合併や独自の土地利用などへの自治体の取り組みが進むことが予測される。

ただしこれらは、基本的に既存の市町村の枠組みに基づいて国からの権限委譲を進め、新しい行政システムを構築しようとするものであり、生活者の実態に合った地域フレームを構築するものではない。さらに、今回の「地方分権推進一括法」は、地方分権の実効性を担保する地方税財源の充実確保の定めがないなど、残された課題もある。

このような課題を現実的に解決していくためには、行政が一方向的に地方分権を抱え込みミニ国家化するのではなく、生活者や企業、学術研究機関などの参画を図り、力を合わせて新しいパラダイムを求めるべきだろう。その上で、税財源の充実と配分のあり方を検討し、生活者の実態に見合った地域構造をもふまえ、ある分野は単独行政体で、ある分野では複数の行政体の連携で事務を行う、また、ある分野は第3者機関に外部委託し事業を実施するなど、行政境界にとらわれない行政事務のあり方を考え、時代にマッチした柔軟な地域経営フレームが構築されなければならない。

(3) 環境問題の変容

環境問題については、わが国では昭和30～40年代の大気汚染、光化学スモッグなど公害の多発から急速に意識されるようになった。様々な環境対策が進められ、工場廃水や煤煙などの問題は、企業や地域問題のレベルでの対応が図られ、技術的にも法整備的にも一定の水準を達成した。しかし、今日の環境問題は大きく変容してきている。すなわち、花粉症やゴミ問題など身近な問題を取り上げ分析する内に、環境問題を構成する原因、結果、及ぼすエリアなどが本来複雑で、われわれの文明、生活体系と密接な関係を持っていること、環境問題が深刻な生活問題であるということが明らかになってきたのである。

たとえば、自らのゴミ廃棄物が焼却されることで、自らにあるいは他の地域の人たちの健康に悪影響を与えたり、車社会、空調空間の多用、使い捨てなど、われわれや先進国の暮らし方そのものがエネルギーの浪費やCO₂の増大を招き、地球環境の悪化の原因になっているなど、被害者が加害者であり、かつ加害者も被害者といった構造、われわれの文明が持つ問題点が見えてきたのである。公害へのテクニカルな対応など対症療法では根本的には処理できないのが環境問題であるとわかってきたのである。

ここで大きな価値観の変容が起こっている。つまり、人間は自然生態系の一部であり、自然、地球環境と共生しない限り生きて行けないという現実に対する認識が浸透してきたのである。環境問題は、経済社会的な問題、技術的管理の問題だけではなく、社会の価値観やわれわれ自身の生き方を問うているのである。

基本的には、ヒューマニティあふれる環境の創出、地球環境との共生に向けて、われわれの生活の価値観や体系を、また都市システムを組みなおしていくという姿勢が重要である。環境問題は、誰もが逃げ得ないレベルにまできている。それを都市問題として強く意識し、都市を進化させていく必要がある。

(4) IT革命の進展

IT革命は、経済活動などのグローバル化を急速に推し進めるだけではなく、あらゆる社会システムを変動させる要因である。今企業がイントラネット、eコマースという形で、どんどん業態を変革し、IT革命を推し進めている。インターネットの普及で明らかのように、情報が公開されたフラットな社会、誰もが情報発信可能なインタラクティブな社会が訪れる。これは、これまでの社会構造を規定していた情報流通系、言い換えれば社会のネットワークの仕組み、コミュニケーションのインフラとそのあり様が、根底から変わっていくということであり、大きな社会構造変化が訪れる。

直接民主主義的なフラットな情報社会の到来は、生活者により自由な活動を可能にさせ、多様なライフスタイルを確立させる。これがニーズの多様化やコミュニケーションの活発化を促し、コミュニティ、ビジネス、教育、福祉、文化活動や行政のあり方も変化していく。

教育分野では、誰もが自分のライフステージに応じた教育を空間、時間の制約を越えて受けることができるようになる。医療の分野では、プライマリーケア、高次医療の連携等が進み、地域医療や僻地医療の充実が図られる。既に電子化が進んでいる本の直販、産直、音楽業界の直接配信販売、ヴァーチャルなショッピングモールなどに加え、多様な作り手が創意と工夫で参加していくことにより、モノづくりと直接消費が結びつき、生産・流通構造も大きく変わる。こうした構造変化により、多様化と再編が進み、そこで生まれる様々なニッチで、多様なビジネスが生まれてくる。コミュニティレベルのモノづくり、グローバルな産直を媒介する新しい流通ビジネスなど、企業中心経済がそうであったようなスケールを追及するビジネスではなく、特定のコミュニティや消費者をターゲットにしたコミュニティビジネスが生まれてくるだろう。

さらに、ITに対応した都市構造に進化していくことにより、現在都市が抱える様々な社会ロス、例えば交通問題、行政サービス問題、営業時間の制約的側面などが解消され、生産性の高いビジネスが可能になり、社会経済のロスも少なくなる。それが余暇時間を楽しむ新たな消費を生み出し、新たな消費が新たなビジネスを生み出すという活力のある社会を到来させることになる。

こうした変動期に社会改造に取り組む主体は、国ではなく、経済活動や生活の実態に密着した独自の権限を持つ地域が主体であるべきである。中央集権的な構造では、時代の変化スピードにはついていけない。多様な極で、多様な取り組みが行なわれ、それらが即時的にネットワークされ、複雑系として全体の構造が流動的に、かつ生産的に変革されていく社会へと作り変えていく必要がある。これまでの行政は、とにかくシビル・マキシムを追求し勝ちであったが、国、行政の業務の様々な分野においてシビル・ミニマムを推進し、NPOなど新しいセクター、民間企業などとのネットワークを形成し、より効率的な業務遂行を達成して、新たな地域づくりのシステムを構築することが求められる。

2. 都市機能の適正配置

(1) 過度一極集中のもたらす課題

中枢となる都市へ産業機能や人口の集中が進み、無計画に都市が拡大していくという構造は、各都道府県庁所在地への人口、業務の集中と言う形で、各地方でも共通した現象をもたらしている。関西圏でも、京阪神への過度の集中、大阪都市圏では大阪の実質的肥大化という形で問題が生じている。都市への機能集中は都市の活力を生み続けてきたが、このような過度の集中、機能の偏在は、都心部ではオフィスビルの高密化を図るために、経済効率に乗らない緑地、河川の減失をもたらし、空調廃熱による都市の熱帯化等、都市生活者の生活環境の悪化をもたらした。都心部への過度の車両の流入は、渋滞によって喪失される経済価値の増大、交通事故、道路・交通施設の過剰な整備を求めるといって社会コストの増加を促している。またコミュニティの側面では、都市のスプロール化により、インナーシティが発生し、高齢化、業務の衰退などにより、コミュニティの疲弊をもたらしている。

職住の分離により、郊外では日中、成年男女が不在という現象が発生している。都心で働き、郊外に暮らすというライフスタイルは、長距離通勤などにより生活コストを増大させるとともに、公共交通のインフラ整備やエネルギー消費の面で社会コストの負担を増大させている。同様に、現在の分譲中心の住宅供給、さらに郊外での大規模ニュータウン開発は、小中学校、上下水道、道路、公共交通などへの大きな投資を必要とするものの、単層的なコミュニティを形成するため、世代交代とともに、インフラ投資が無駄になるという非効率な面をもっている。

このような過度の集中は、様々な都市問題をもたらしており、社会コスト面でも非効率という問題を抱えている。これは現在までの経済価値が集中のみを是として働き、都市構造が人間的な生活実態やスケールとかけ離れたものになっているためである。ＩＴ革命など技術革新を基盤に、都市機能を再配置し、職住一体、あるいは職住近接の暮らしを可能とする地域単位への再編を構築する時期にきている。新たな地域単位へ、都市機能や人口を適正規模で適正配置するコンセンサスの形成、行政境界や社会システムの改変をも含めた広範な意識改革が必要であり、人間中心都市を目指さなければならない。

(2) 行政システムの矛盾の解決

大阪都市圏は、母都市大阪と衛星都市が連担することにより、一体的な都市圏を形作っている。多くの生活者が、母都市で働き、衛星都市で暮らすという職住分離の生活構造をもつため、住民票を持つ人だけに行政サービスを施す既存の「住民サービス」のあり方、また一体的生活圈、都市圏でありながら基礎サービスが統一されていないなど、既存の行政構造がミスマッチになっている。

これは、現在の行政システムやある部分では行政境界が、生活者や都市活動の実態にそぐわなくなっていることを示しており、実態に即した行政サービスの再編、ネットワーク化が検討事項となる。社会環境の変化に即応した都市のあり方へと進化させなければならない。

①サービスの偏在・非効率性

母都市と郊外都市が分離して考えられている現状では、多大な昼間人口を抱える母都市側は、大きなインフラ整備負担を負いながら、住民税・市民税が賦課できない。日中の時間をほとんど母都市で過ごす郊外都市からの勤労者は、母都市からの行政サービスを得ることができない。居住地では、様々な住民サービスが行なわれていてもそれを享受することもできないなど、行政サービス供給などの面で生活実態にそぐわないアンバランスが生じている。

また、現在の行政サービスは、シビル・マキシム的な動きの積み重ねにより、業務を抱えすぎ硬直化している。教育、福祉などシビル・ミニマムの部分に行政サービスの力点を集中し、それ以上の部分に関しては外部化し、スモールガバメントを目指すべきだろう。民間、NPOとの共同事業、アウトソーシングなど情報化時代のビジネスの仕組みを構築するとともに、行政同士でもITを活用した行政サービスの共同化、公共施設の相互利用の促進などネットワーク化を勧めるべきである。

②都市の担い手の曖昧さ

母都市の立地企業は、土地利用の相当部分を都心部で占め、昼間人口となる従業員数も居住者を上回る規模をもつものの、行政へ関与する権利やコミュニティ活動へ参加する機会を持っていない。それが、都市の担い手としての企業の意識の希薄さをもたらしている。また、都市への帰属意識の希薄さは、企業、事業活動におけるモラルハザードをもたらし、それが慢性的な駐車違反の横行や、周辺環境、景観に配慮しない都市開発、けばけばしい看板等の路上占拠など、都市のマイナス面を醸成する原因のひとつとなっている。

基本的に都市の構成員に対しては、都市自治に参画する権利と義務を与えるべきである。現在、すでに都心部においては実質的に、企業従業員が「新都市住民」であり、企業は従業員をまとめるコミュニティ単位となっている。都市が主体的に時代変革に対応していくためには、立地企業やその従業者（ある地区では昼間人口の過半を占める）に、都市自治参加へのステージを用意し、より豊かな都市を作る運動を広範にすすめるべきである。

第2章 関西の目指すべき都市ビジョン〔提言その1〕

1. 都市再生への戦略構築

(1) 多元・多極型社会への戦略

冷戦後の世界の構造は、強大なアメリカに対し、EU、ロシア、イスラム圏、中国、東南アジア、中南米、オセアニア、アフリカ、日本という多様な価値観を持つ文明圏の多元的な構造となっている。今後、各圏域は独自の文明を強化していくであろうし、この多元的なネットワークが21世紀の世界の姿として考えられる。

戦後の日本では、これまで中央集権型行政システムにより東京一極集中といわれる現象が進み、地域の主体性と個性が希薄になり、地域が疲弊するという現象が生じたが、これからは世界のあり方と同様に、多元的な価値観による地域の主権が生かされた国土構造へと再構築が図られるべきであろう。中央集権構造のもつ合目的な部分をナショナル・ミニマムとして限定し、多元的かつ多様な極が共存し、各々の地域ネットワークで国土が形成される多元・多極構造を持つ社会に変革していくべきである。

したがって関西圏も同様に、対外的には独自の圏域としてのアイデンティティを構築して、多元的なネットワークの一つの極を形成するとともに、圏域内でも大阪都市圏に統合的役割を求めつつも、各々の地域が独自の戦略とネットワークを持って競い合い、自立と共生の構造を持つネットワーク型の圏域形成を目指すべきである。その動きが、関西全体の活力をボトムアップし、内外とネットワークする独自の圏域を成立させていくだろう。

地方分権という大きな流れのなかで、関西圏も自主的な判断で都市づくりを進めるための都市戦略の確立が求められる。広域的視野、人間主体の考え方に基づき特色ある地域づくりを進めるため、多元的な中にも核となる大阪都市圏があるというグランドデザインを定める必要がある。

(2) 多元・多極型ネットワークのイメージ

多元的な圏域のネットワークが持つ可能性を捉えると、様々な可能性が開けてくる。たとえば、環日本海を通じた北海道、東北、極東アジアとの連携、関西中央部では、国土軸を通じた北九州圏、中部圏との連携、黒潮ルートを通じた四国、南九州、沖縄、台湾との連携などグローバルな視点も生まれてくる。

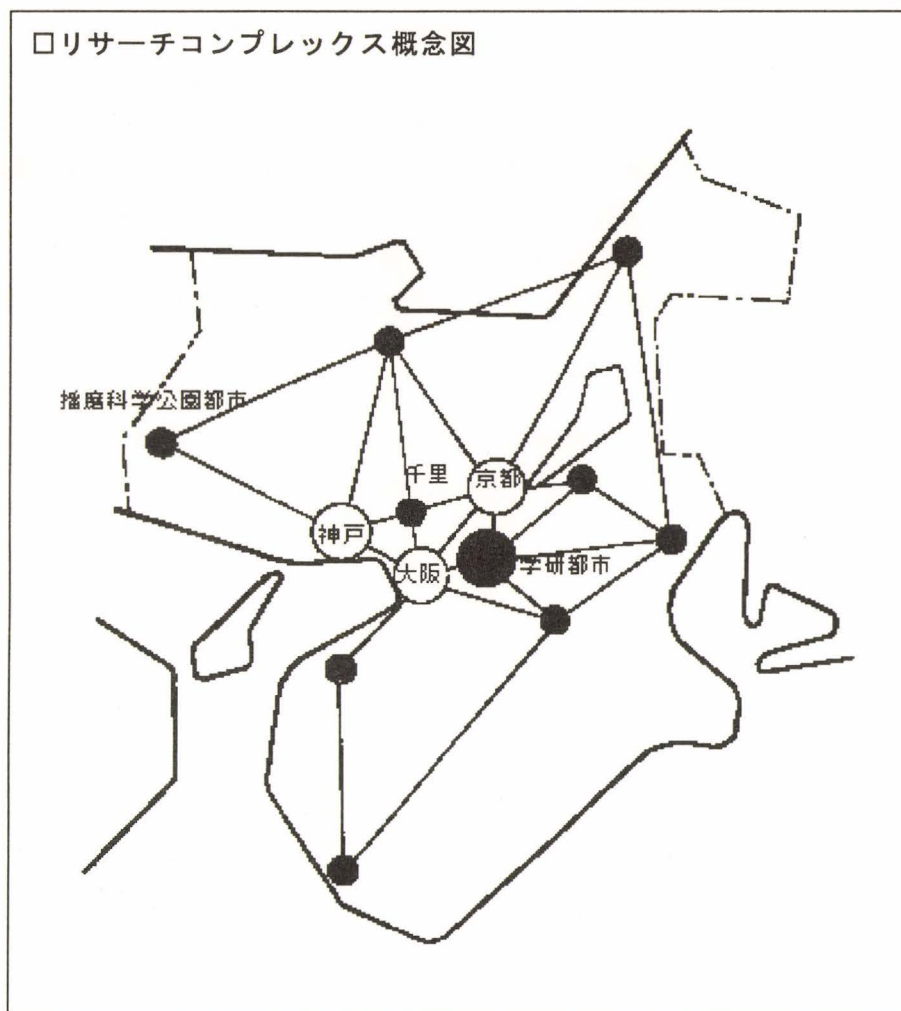
関西の豊かな文化・歴史資産の蓄積を生かし、独自の個性を持つ地域・都市の多元的なネットワークによって構成される文化圏として、新しい関西を構築していく。

①関西全域で構築される文化・学術ネットワーク

関西は歴史的な文化資産を豊富に持つだけでなく、関西文化学術研究都市や播磨科学公園都市、京都リサーチパークなど先端的な学術研究の拠点が設置され、UNEPセンター(大阪、滋賀)をはじめとして、地球環境産業技術研究機構(RITE)、国際エメックスセンター、WHO神戸センターなど環境に関連する研究施設が集積している。

これらがリサーチコンプレックスという形でネットワークされることにより、関西の学術研究、そして産業ポテンシャルは飛躍的に発展していく。

さらに、関西を個性を持つ多元的な地域構造に再構築していく過程で、関西が伝統的に持つ文化や学術・研究をネットワークすることにより、歴史街道、デジタルアーカイブなど既存の計画の再編成や産業とのリンケージが図られ、都市進化への動きや新産業が生まれていく。

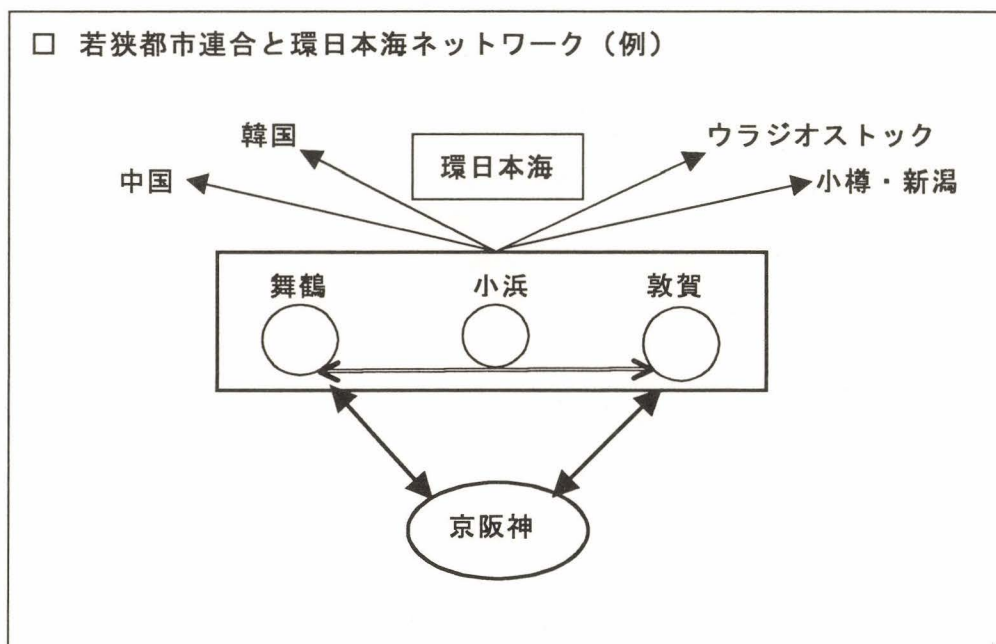


(出典：すばるプラン)

②新しい地域核によるネットワークの構築

地域を見ると、例えば若狭湾域は、古代には大陸からの玄関口であり、近世では北前船で栄えた歴史を持つ。現在は、環日本海ネットワークを想定した場合、小樽・新潟や遠くは極東ロシア、韓国とのネットワーク拠点としてのポテンシャルを持っている。しかし、地域核のイメージの欠如が若狭湾岸3都市のネットワークの弱さを引き起こし、十分なポテンシャルを発揮させるには到っていない。このような問題点を解決することにより、地域核を現実的なものにしていく。

歴史的な文脈や地勢的な特性を掘り下げることにより、複数の地域核による独自の展開が可能である。太平洋、東南アジアへ開かれた新産業拠点となる大阪ベイの地域核の形成、環境共生の取り組みにより環境ビジネスの集積する琵琶湖都市連合など、各々の地域で地域核を形成することにより、多元的な圏域構造が促進される。

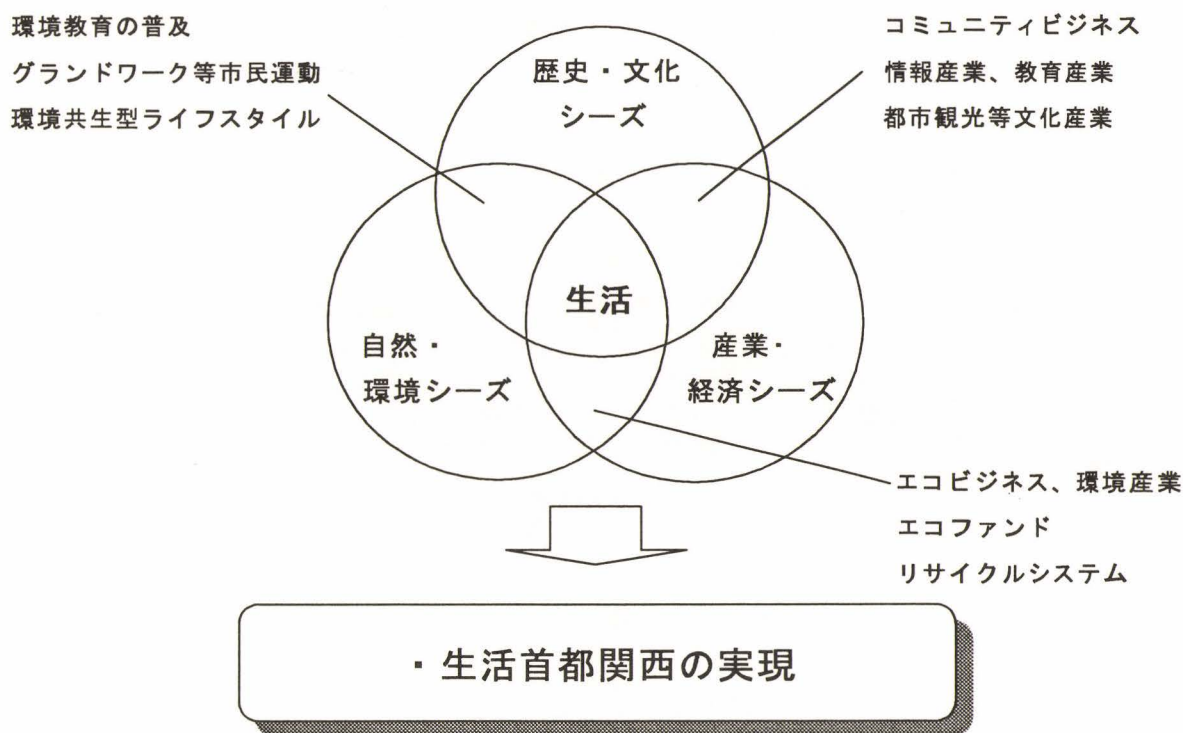


このように、歴史的な底流によってネットワークされた。多様な都市圏・地域の集積を生かす方向で、圏域構造を再編し、自立的に水系や大気的环境制御、都市交通の管理制御、都市計画、文化・福祉政策などあらゆる分野で、関西圏域の共生を図る。また、あらゆる広域問題もコミュニティ、地域、都市とつながる構造で捉えられるべきであり、下部構造であるコミュニティのネットワークを強化することで、自立的な生活圏を形成する方策が見えて来る。このネットワークの力を、大阪都市圏を中心にしてダイナミックにお互いの相補的な関係性を強め、インテグレートすることにより関西全体の活性化が図られていく。

2. 「生活首都関西」構想

(1) 生活首都の概念

生活首都とは、豊かな生活が文化、環境、経済のウェルバランスの上に成り立っている都市、各々のシーズへの卓越した取り組みにより進化していく都市をイメージしている。われわれは、関西を人間中心主義の都市へ進化させることにより、多様な生活者が自らの生活の豊かさ、生活の質（Quality of Life）を実感できる生活首都の実現を目指すこととする。



今後の社会を予測したとき、21世紀は文化や環境の持つ役割がますます重要になってくる。文化は、地域やコミュニティの個性を作り、心豊かな生活を実現し交流を促進する。産業もソフト・コンテンツの重要性が拡大し、結果において文化を重視する方向へシフトしていく。環境問題は、ごみ処理やリサイクルなどの地域問題にとどまらず、人間にとって生活全般に密着した問題となってきた。省エネ・省資源による生活の再編や、子供たちの環境教育の推進など環境への視野が重視され、エコファンドのように経済とも大きな関わりが出てくる。そして、経済はわれわれの生活基盤そのものであり、IT革命により産業や流通構造の再編成が進むとともに、生産者と消費者の関係が密接になり、多様なニーズに対応できるニッチビジネス、コミュニティビジネスなどの新産業が生まれる。また、ITによる生産性拡大と少子高齢化による労働需要の拡大とのマッチングの中でも新たな産業が生まれてくる。

これらのウェルバランスの上で成立し、生活者が住みたい、住みつづけたいと愛着を持てる都市像が「生活首都」であり、こうした地域には従業者を重視する企業が立地し、新たな活力を生み出していくだろう。

(2) 関西の持つ資産（シーズ）

〈歴史・文化〉

圏域の資産としてまず豊かな歴史・文化がある。そして、古代から続く伝統、歴史・文化資産の蓄積は、今でも祇園祭、天神祭り、お水取りなどの年中行事、伝統工芸や独自の生活文化をもつ個性ある地域、そして都市群のネットワークとして関西を形成している。

学術や新しい文化の芽としては、関西文化学術研究都市、播磨科学公園都市、京都リサーチパークなどの先端的なサイエンスパークが設置され、先端科学技術研究の基盤が整っており、これらがリサーチコンプレックスという形でネットワークされることにより、関西の学術研究、そして産業ポテンシャルは飛躍的に発展していくだろう。

文化・歴史資産は、アメニティの高い生活を実現する基盤であり、観光産業などを介して交流人口の増加を促進するシーズでもある。関西には、他の圏域比べ卓越した文化シーズがあり、情報化社会におけるコンテンツを豊富に有している。

〈自然・環境〉

日本海、瀬戸内海、太平洋という3つの海洋と接し、内には琵琶湖という巨大な湖を抱えるなど特徴的な水資源を持ち、大都市の間近に六甲山系、生駒山系など豊富な緑の資源を擁するなど、大都市近郊に多様な自然資産を持っているのが関西である。宗教と結びつく信仰の山々、日本で最も早くレクリエーションの舞台となった山々など、関西の自然は過去から豊かな生活文化と密接に結びついている。

また、UNEPセンター(大阪、滋賀)、地球環境産業技術研究機構(RITE)、国際エメックスセンター、WHO神戸センターの設置など、環境に関連する研究施設の集積があることも関西の特徴である。

〈産業・経済〉

関西圏は日本でも2番目の経済力を持ち、その規模は世界的に見ても先進国一国レベルに匹敵する。歴史的に見ると、京都は古代から日本を代表するハイテク都市であったし、大阪も日本中の産物と情報が集まる「天下の台所」として栄え、明治以降は近代産業を先導した。これらが相俟って関西の進取の精神を養い、伝統的にニュービジネスを生み出す企業風土を形成してきた。その結果、関西には多様な製造業の企業集積があり、伝統産業や地場産業、東大阪の中小企業の大集積など特徴的な産業も根付いている。

また、USJなどを核にしたベイエリアでの新産業創出の取り組みや京都シリコンバレー構想の事業化などへの取り組みも進んでいる。さらに、関西には環境技術に強い企業が集積しており、学術研究機関との連携により環境面で世界をリードできる基盤も整っている。

これらを交流面で支える基盤として、世界の窓口となる関西国際空港の第2期工事も始まり、大阪国際会議場も整備されている。

21世紀に向けて豊かで人間的な関西をつくっていくためには、文化、歴史、自然、産業と言ったシーズや住民の生活に根付いたエリアを設定して、関西のポテンシャルが生かされるような構造へ更新する必要がある。その時、行政境界という単一フレームにこだわらず、新しい時代の取り組みにふさわしいエリアを設定すべきである。

(3) 生活首都関西の実現

歴史、文化、自然、経済面で豊かな資産を持ち、また生活を楽しむ風土を有する関西こそが、生活首都を目指すべきである。関西のもつシーズの多様性、個性的な都市のネットワーク、自然の豊かさなどを考えると、生活首都としての将来イメージが、以下のように抽出できる。

文化面では、関西全体をつなぐ京文化・なにわ文化などの歴史的文化の底流や阪神間文化などの多様な生活文化、首都圏に次ぐ大学・研究機関の集積とのインターフェースなどにより、京都・奈良を中心にして文化遺産と先端科学との融合など、新しい文化創造の動きが進んでいく。ITを生かした地域連携の中で、文化や教育へのアクセスフリーが実現され、多世代が参加する文化活動が地域社会で活発になるとともに、現代アートやメディアアートなど先端的な文化へ取り組む新しい世代の活動が育成される。このような広範な人材の活動により、関西に蓄積した文化資産のデジタル化が進み、産業と文化の融合が達成されていく。

環境面では、琵琶湖を中心とする水系や豊かな山系、瀬戸内海、日本海、太平洋の海洋など恵まれた資源の保全や活用が図られる。保全の面では、生活における環境共生システムや、都市システムの負荷の低減を狙った環境の管理制御、モニタリングシステムが構築される。また、アウトドア活動や青少年層を中心にした環境教育、グランドワークが活発に行なわれ、環境ボランティアの活動も多様になるなど、環境文化とでも言うべきライフスタイルを定着させたい。

さらに、生活及び都市分野の先進的な取り組みが、学術研究機関、国連UNEPセンターなど環境系研究機関や企業の集積がリンクすることで、環境技術、環境ビジネスの育成が図られ、生活首都の機能が強化される。

関西は元来進取の精神にあふれ、ニュービジネスを次々と生み出してきた伝統を持ち、生活密着型の産業が強いところに特徴がある。現在も大阪・京都のベンチャー、泉州の毛布・ニットなど地場産業、伝統産業、東大阪の中小企業集積等、豊かな産業シーズがある。こうした関西の業務・経済シーズや特性が強化され、情報産業、バイオ、環境産業など新産業が興ってくる。生活に関わる分野ではITを活用したコミュニティビジネス、教育ビジネス等に生活者が参加し、地域社会でニッチビジネスが展開される。

さらに文化や自然、生活系のネットワークは生活者の活動体系の基盤となるものであり、生活者の活動実態にあわせて、都市骨格や都市活動を支える機能が構成され、アクティビティに満ちた潤いのある都市圏が形成されていく。

これらの取り組みの結果、生活者が住んでよかったと実感できる都市圏が形成され、魅力的な生活を中心に、人材や企業が集まってくる生活首都の実現が達成される。

第3章 戦略モデル「グラン・大阪」の構築 [提言その2]

1. 戦略モデルの基本的考え方

生活首都の核となる大阪大都市圏を「グラン・大阪」として設定する。「グラン・大阪」は、核となるメガシティ「大阪都市圏」とそれを取り巻く他のメガシティとの関係が、大阪都市圏が職を担い、他のメガシティが住を担うという衛星都市的關係や、他のメガシティが大阪都市圏を機能的に補完する相補的な関係を持つなど、エリア特性により役割分担をするメガシティネットワークとしての一体的圏域をつくり出している。これらのメガシティ群は、地域核と大阪都心部のネットワークによっても一体性を形成する。

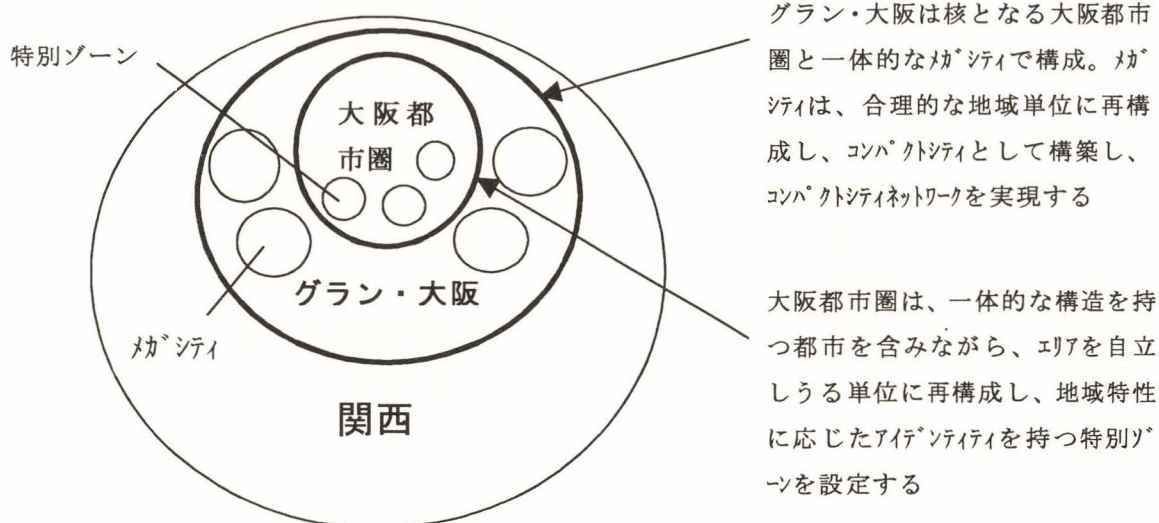
今後の都市生活の質を高めるためには、メガシティをエリア特性に応じて住・職・遊・学機能がフルセット備わった「コンパクトシティ」へと再編・拡大する必要がある。職住近接の促進やライフステージや家族形態に応じて居住を選択できるなど、生活者の活発なアクティビティを保障するコンパクトシティネットワークとして、グラン・大阪全体のステージアップを図る。

※コンパクトシティとは：空間の高度利用と公共交通ネットワーク整備により、環境負荷とエネルギー消費が小さく、かつ都市機能の維持コストが小さいコンパクトな都市構造を持つ自然・生活環境重視の中規模都市

このうち大阪都市圏は他のメガシティに比べて、コミュニティ問題や種々の狭域問題を解決するには大きすぎる地域単位（大阪市）を含んでいる。新たに住民、産業、生活実態などの構造を明らかにしながら、生活者が職住近接の生活を楽しめる適正規模の地域単位（特別ゾーン）を設定する。特別ゾーンは、公選制度、もしくはそれに準ずるシステムを与えることで独自性を高めていく。

これは、直接に合区を意味するのではなく、共同事務など行政システムのネットワークによる再編成を進め、都市サービスの供給、管理を効率的に行える都市圏構造を目指すということである。例えば「大阪都」的なものを想定し、ゾーンに「特別区」的性格を付与していく。これにより生活コスト、社会コストの削減、行政の効率化、交通・環境問題など一元的に対応できる体制作りを促進する。

〔グラン・大阪と大阪都市圏の構想図〕



2. 「グラン・大阪」構想

(1) グラン・大阪における地域単位のイメージ

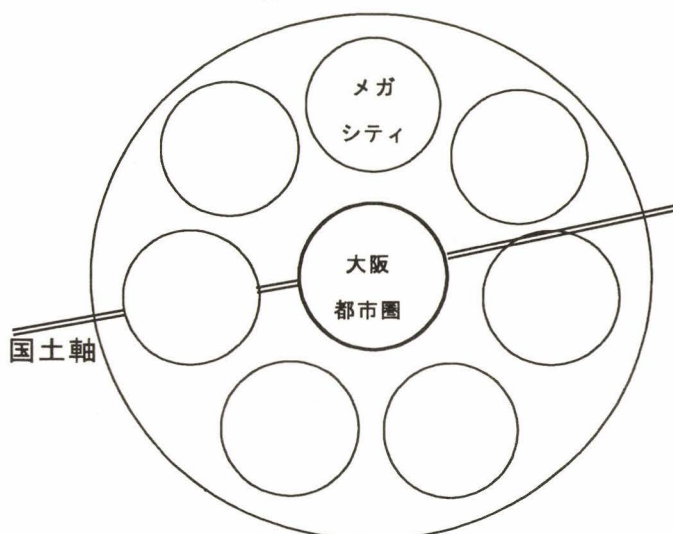
大阪都市圏は、業務中核の大阪市を核として、隣接都市とともにひとつの圏域を形成している。また、バイエリアでは、一体的な新しい都市圏が形成される。阪神間は、独自の阪神間文化を持つ住宅都市圏である。北摂地域は、水系、山系を生かした住宅都市圏、豊中、吹田、茨木の北部と箕面は、千里中央、国際文化公園都市を地域核とするグレーター千里の都市圏として考えられる。京阪間も一体的な住宅都市圏であり、河内地域は、東大阪市を地域核としたモノづくりの拠点エリア、南河内地域は、歴史と緑にあふれた環境を持つ居住都市、生駒周辺は、生駒市中心に、学研都市の研究機能と結びついた住宅都市として考えられる。さらに、橋本林間田園都市は河内長野と一体化して緑豊かな田園文化都市を形成する。新しい産業創造、研究拠点を中心に住職が一体となったコンパクトシティとしての泉北、関西国際空港を核とする臨空都市圏が考えられる。

地域単位を考えるポイントは、1)生活スタイル・文化の共有性、地域アイデンティティ、2)経済構造的な連担性に加え、3)交通体系、4)開発余力である。人と人、産業と産業などのつながりが地域を構成しており、現状のネットワークを生かした地域概念を構築する必要がある。

こうして出来上がった新しい地域単位（メガシティ）は、職と住、コミュニティと都市活動のバランスがとりやすい地域構造を持っている。地域に住む人、コミュニティは共通項を持っており、それぞれの特性に応じた土地利用、都市機能整備が可能となり、職住のバランスの取れたフルセットの機能を持つコンパクトシティ化が進められる。

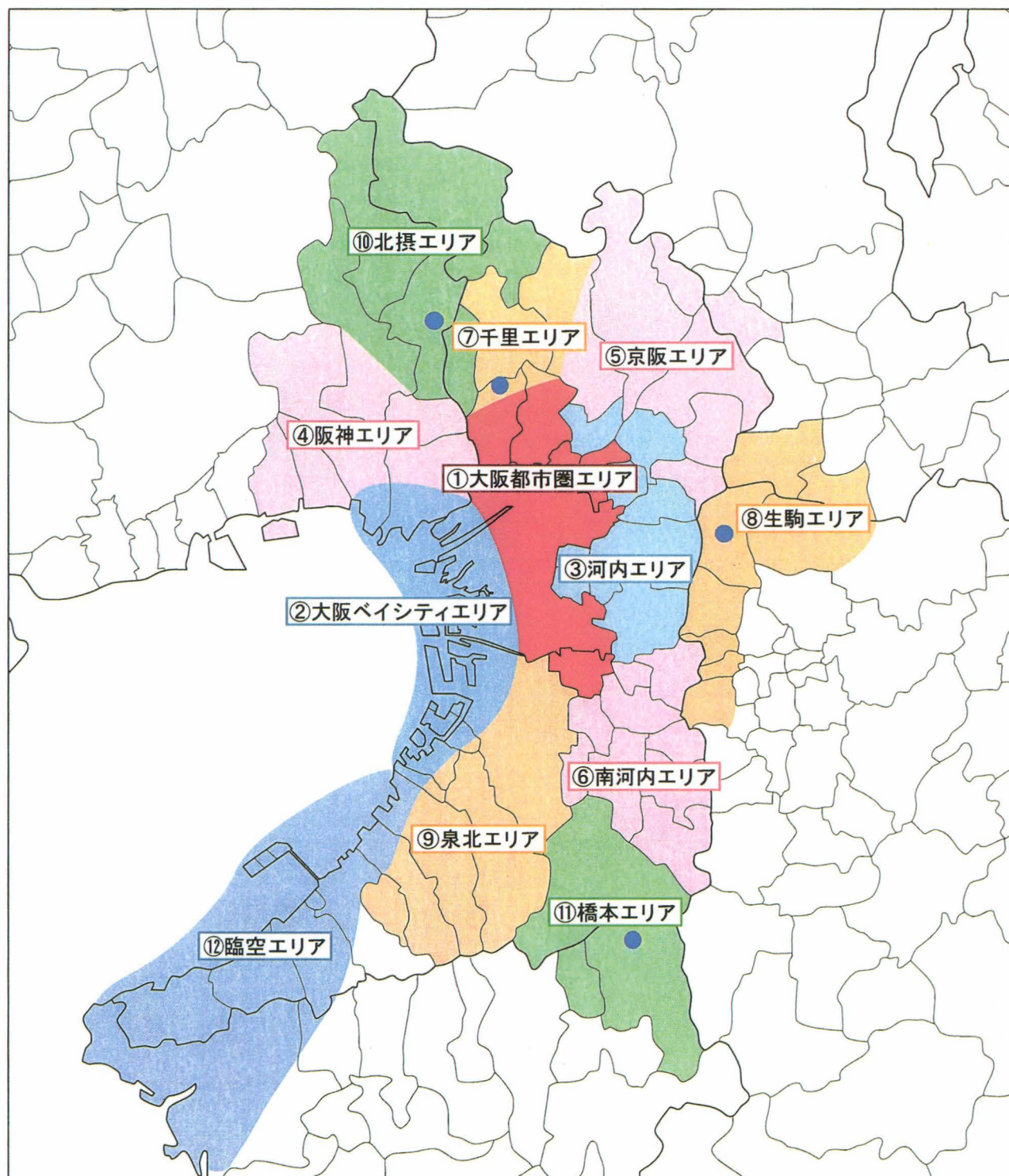
各々の地域単位の都市目標（ベンチャーの育成、コミュニティビジネスの育成、高次な住環境形成等）が明確になり、連携により全体が進化していく。合理的なコンパクトシティネットワークに再編成することで、「自立と共生」をめざすことがグラン・大阪を進化させるための有効な手段である。

〔グラン・大阪構想〕



- ①新しく編成されたメガシティによる広域問題の解決
- ②狭域問題解決のためのメガシティ内の地域単位の構築
- ③メガシティ及び地域単位は独自の都市目標を持つコンパクトシティとして機能整備
- ④狭域問題解決の促進のため、地域単位は問題に応じた手法を開発（企業参加等を検討）

□「グラン・大阪」概念図



(2) 広域問題対応としてのグラン・大阪構想のねらい

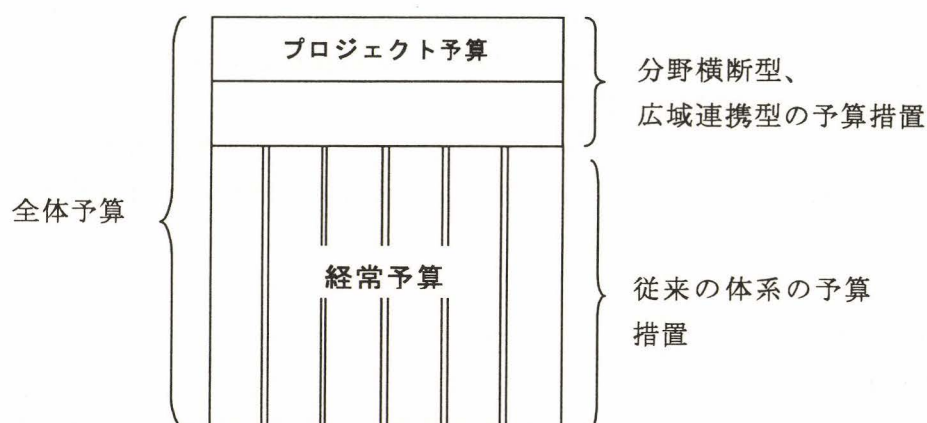
① 広域問題解決のためのコンパクトシティ・ネットワーク

生活、経済活動で一体的な構造をもつ母都市と衛星都市は一体的に管理し、歴史・産業・交通問題・環境問題を共有するエリア（メガシティ）も行政的に一体的に取り扱うべきである。現状は実状に合わない行政境界により、インフラ整備、公共交通運営、エネルギー消費、行政経費など様々な局面で無駄が生じており、コンパクトシティ・ネットワークという新たな発想で取り組みを進めていく。これにより交通、環境、ゴミ対策や広域にわたる土地利用、都市機能配置を調整する。

その上で、実情に応じ、ITを生かした効率化を考える。さらにシビル・ミニマムの議論を尽くして、そこで外部化できるものは外部化し、共同化できるものは共同化することにより、広域問題を解決する。様々なアイデア・主体を導入したサービスのネットワークを構築し、コミュニティ、職住分離、交通、環境など累積する問題を解決していく。

② 柔軟な予算執行体制

都市進化のためのプロジェクトを実効あるものとするため、シビルミニマムを原則に、行政、民間企業、NPOなど各セクターの役割分担を図り、プロジェクト運営を進めることが望ましい。プロジェクトの財源については、行政が持つ予算を経常的な支出と投資的な支出とに分け、経常的な部分はこれまでどおりの予算執行体制で運営し、投資的なプロジェクトについては、担当部局を横断する形、また、複数自治体にまたがる形で予算を組み立て、広域的調整も踏まえた上で、ダイナミックに事業が推進できる柔軟な財源措置を促進することにある。



(3) グラン・大阪のエリア特性

以下、仮説として、グラン・大阪の地域単位を設定する。これをたたき台として、議論を深め、広域連携やコンパクトシティのあり方を検討していく。

[業務都市エリア]

①大阪都市圏エリア

大阪市の歴史的発展をみると、松原市、守口市、豊中市、吹田市の一部などは住宅地として一体に発達してきた。これらの都市は、広域交通でも大阪市の交通網と相互に乗り入れており、地域単位を考えると、一つのエリアとして考えられる。

また、このエリアは国土軸を介して全国につながる関西の玄関口としての役割、または関西全域のネットワークを考える際の核的存在（特に業務領域において）としての性格をもつ。

②大阪ベイシティエリア

このエリアは、大阪、尼崎、西宮、堺、高石、泉大津によって構成され、重厚長大企業の立地、遊休地の拡大、土地汚染等環境問題、水際線のパブリックアクセス等々、共通の問題を抱えており、共有する問題を共同で取り組んでいくことが効率的なエリアである。

新産業のインキュベーションによる土地利用の更新、芸術家村、コンベンション機能、ニュータウン機能などの新しい都市機能の導入、水際の復権等を図るなどの取り組みの舞台として、一体的な都市圏を想定する。

③河内エリア

これまで関西のモノづくりを支えてきた中小企業集積を持つ東大阪市は、荒本新都心を中心とする地域核として想定される。インナーシティ問題を抱える大阪市生野・東成区も含め、大東、八尾、摂津、寝屋川、門真の各市で構成し、インフラとしては近鉄大阪船をはじめ、西名阪道、中央・外環状線の広域幹線を生かしたモノづくりの拠点エリアとして、これまでのコミュニティとモノづくりの伝統を新時代に向け更新し、都市機能再編を図っていくことが望まれる。

また住宅地として捉えた場合、多数の老朽居住ゾーンをもち、環境問題にも課題を残すとともに、寺内町を中心とする地域文化も保存され個性豊かなメガシティとしての可能性を持つ。

[衛星都市エリア]

④阪神エリア

西宮、芦屋、神戸市東灘区、伊丹、宝塚市南部、尼崎市北部で構成されるこの地域は、目立った産業がなく、独自の阪神間文化を持つ居住機能に特化したエリアである。道路及び公共交通により東西に緊密に連結しており、歴史的に見ても六甲山系からの水系沿いに発達した一体性の強いコミュニティである。シーズとして数多くの大学と中心とした教育機能も集積し、灘の酒という伝統産業もある。特色ある住宅都市圏、コンパクト

シティとして、文化、自然のアメニティにあふれた都市づくりを進めるのに適している。

⑤京阪エリア

淀川を中央に抱き、高槻、茨木東部、島本、枚方、交野、四条畷、八幡で構成される住宅都市圏。豊かな自然環境を生かして、戦後新しい住宅地として発展してきたため、今高齢化という大きな課題に直面している。関西文化学術研究都市、国際文化公園都市と隣接しており、数多く立地する大学等のシーズを生かした新たな産業づくりへのポテンシャルを有している。また、琵琶湖と大阪湾をつなぐ「水」の大動脈をシンボライズできるエリアであり、ワンド再生への取り組み、水の循環の仕組みなどを通して自然観察などの環境運動フィールドとして、また環境産業のインキュベーターとして期待する。

⑥南河内エリア

近つ飛鳥と古代に呼ばれた南河内とそれにつながる西大和の諸都市は歴史的に一体であり、歴史文化と緑にあふれた環境を持つ郊外居住都市として大阪都市圏の発展とともに発達してきた。今でも近郊農業や林業という一次産業のシーズを持っており、恵まれた歴史資産、自然資源と府立農業研究センター、一次産業をリンクさせ、特色ある展開が可能な地域である。

[自立型都市エリア]

⑦千里エリア

このエリアは、豊中、吹田の北部、箕面、茨木の西部によって構成され、歴史的に千里中央と万博記念公園を2つの核とした住宅地「グレーター千里」として発達してきた。大阪大学、国立民族学博物館など学術研究機関も集積しており、独自の文化ポテンシャルを持っている。今後は、国際文化公園都市をバイオサイエンス研究の核として、北摂（箕面、茨木）の山間部の自然活用ともあいまって豊かな生活文化と、新しいバイオ産業、ベンチャービジネスの拠点として、都市圏が発展していくことが予測される。

⑧生駒エリア

このエリアは、生駒市に広域結節点（近鉄奈良線、けいはんな新線、地下鉄中央線）があり、歴史的に一体な生駒市南部の自治体と、将来的に広域幹線道路網、けいはんな新線で一体性が醸成される精華町、木津町との連携が想定されるエリアである。学研都市の学術研究機能と河内市と連携の中で、モノづくりの川上の応用研究と起業のインキュベーションとなるインダストリアルバレーの形成が進むことが予測される。

⑨泉北エリア

堺、和泉、岸和田、貝塚等の内陸部で構成されるこのエリアは、泉北高速線、高速道路、広域幹線道路で一体的な圏域を構成しており、中百舌鳥、泉北、トリヴェール和泉を地域核として、新しい産業創造、研究拠点を中心に、住職が一体となったコンパクトシティの形成が望まれる。

[田園都市エリア]

⑩北摂エリア

川西2駅を核として、池田、豊能、能勢、猪名川、宝塚市北部によって構成されるこのエリアは、猪名川水系、北摂山系など豊富な自然に恵まれた地域である。公共交通、道路網により内部がネットワークされ、民間の大規模ニュータウンが後背地を占めるといった特徴的な圏域を形成している。猪名川と北摂山地に代表される自然と、多田神社にシンボルされる独自の文化をもつ住宅都市圏であり、将来は宝塚新都市、第2名神の開発により、住職遊学一体の緑豊かな文化都市圏として熟成することが予測される。

⑪橋本エリア

新しいニュータウンの方向性を模索する橋本林間田園都市と河内長野が一体化し、緑豊かな田園文化都市を形成する。南東部の発展を牽引するエリアとして位置付けられ、今後、金剛山地、紀ノ川などの自然を生かし、学術研究機能も強化しつつ粉河、根来、高野などの文化資産も活用されることが期待できる。

[臨空都市圏]

⑫臨空エリア

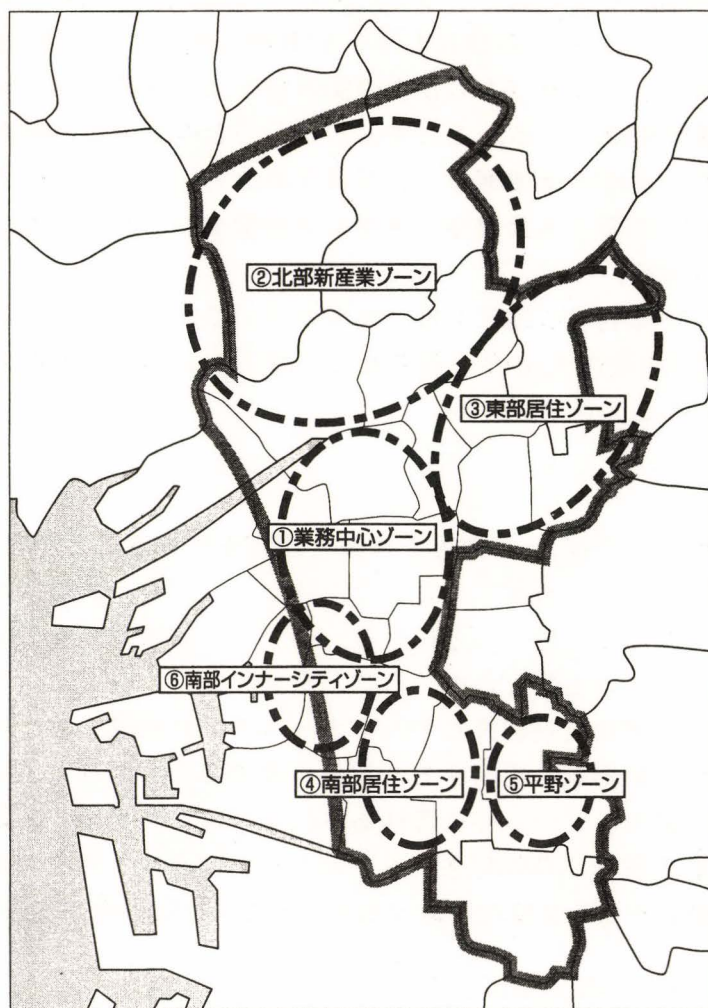
関西国際空港に隣接するこのエリアは、空港の開発当初から、臨空都市圏としての発展が期待されてきた地域である。一体的な都市目標を共有することにより、関西国際空港、りんくうタウンを中心に、臨空産業の振興、泉州の地場産業の高次化が図られるとともに、地域に残る大阪湾漁業も大きなシーズであり、地域再編成によるコンパクトシティを形成することが期待される。また海上交通を介して対岸の淡路、徳島との連携も期待し、グラン・大阪のリゾートエリアとしても期待する。

第4章 「大阪都市圏内特別ゾーン構想」[提言その3]

ーグラン大阪構想における大阪都市圏の位置付け

大阪都市圏の歴史的発展の中で一体的な役割を担ってきた「吹田、豊中、守口、松原」などの住宅型衛星都市群を統合し、「大阪都市圏」を形成する。この都市圏は大阪が都市化を進展させる中で多様な狭域の都市問題を抱え込むことになった。成長し続ける住宅ゾーン、老朽化の進むインナーシティゾーン、業務集中が続き夜間人口が激減しているゾーンなど地域の持つ問題は多様である。この狭域問題に対応するため、大阪都市圏内は特別区とも表現できる独自のゾーンで構成し、民意の反映の問題を解決し、ゾーン特性に応じた業務機能、自治組織、都市構成の再編成を図る。たとえば、大阪市内で郊外化できるものは郊外化し、上町台地など居住適地は都心居住用地として規定し、多様で良好な賃貸住宅、単身者住宅等の供給など、郊外居住者を都心へ呼び戻す戦略を進め、都市活動の活力を強化する。ゾーン内の機能のバランスを回復し多様な世代がいきいきと暮らせるまちづくりを進める。

□「大阪都市圏」概念図



(1)大阪都市圏特別ゾーン設定のねらい

①民意の反映

コンパクトシティネットワークの核となる大阪都市圏の中の狭域問題を見ると、大阪市域にその種の問題が集中している。尼崎、豊中などは公選制という既存のシステムにより、民意が反映される構造をもっているが、大阪市域を構成する 24 区は、市議会一つが民意の反映システムとなっており、市の規模（人口やゾーン特性）からして民意が正確に反映されない構造になっている。これは、市域をいくつかの特徴あるゾーンに分けて考えてみると明確になる。たとえば現在、平野、住之江、城東区などは居住者主体の区であり、人口規模を見ると一市並みの規模を持つのに、区域独自の民意が反映される仕組みを持っていない。また、中央区、北区、西区などのように、夜間人口が少なく、就業者による昼間人口比率の大きい区は、住民のみでは都市を支えることができず、都市構成者の民意が反映できないという矛盾を抱えている。また「市」として決定された行政サービスは区単位で画一的に実行されるため、行政サービスの無駄をも生じさせる結果となっている。

このように住民や都市活動の実態と行政区画の乖離が進んでいることが、都市問題を複雑にし、解決を困難にしている。こうした現状の問題を正すため、大阪市域は、特性に応じた特別ゾーンのフレームを設定して一定規模の都市スケールを確保することが望まれる。これにより、フルセットの都市機能が揃うコンパクトシティ的機能を持った住民自治の地域単位が設定できる。ここで、ゾーンごとの公選制の導入、あるいは区長会議によるネットワーク型の地域運営、NPOを媒介として住民ニーズを行政に還元するシステム等、ゾーンに応じた柔軟なシステムを構築することにより、民意に基づく都市再生への道がひらける。

特に、人口の少ない業務中心地区では、地域の担い手の拡充を図るため、立地企業及び従業者の参画する「主権在社」の取り組みなど、新しいシステムを整備して民意の反映の問題を解決していくことが望まれる。

②行政的効率化

これにより各特別ゾーンは、一市並みの体裁と規模を整えることができるようになり、民意を反映させるシステムを構築することで、各ゾーンの独自課題に対して対処できる自らの施策立案、実施能力を持つことになる。各ゾーンに求められる都市政策は各ゾーンの健全なコミュニティから生まれてくることが望ましく、コミュニティを支えるものとしてNPOなどが重要な役割を果たす。コミュニティを育成することを第一目標にかかげ、市民参画型の自治形態を検討することが必要である。これにより都市の必要機能の実際的洗い直しも進み、ゾーン毎に個性あふれる行政サービスを無駄なく実施していくことになる。都市課題が具体化されるということはPFIなどの新たな手法の導入に際しても、その成立与件の具体化を助けるということにもつながるであろう。

(2) 大阪都市圏特別ゾーンの特性

①業務中心ゾーン

北区、中央区、西区、福島区、天王寺区で構成される都心部は、大阪の業務・商業の中心である。居住人口に比して、昼間の流入人口が多く、地域の担い手と居住者の乖離が起こっている。この都心部の空洞化への対応が重要な課題である。

都心部が多くは大企業の支店で構成され、街に責任を負えない業務施設が都心の土地利用のほとんどを占めている。都心部には主権者が不在である。この構造的問題の建て直しを図り、誰が街の支え手、担い手であるかを明確にする必要がある。

このために、法人企業をまちづくりに参画させ、地域に根ざした産業の育成を図る必要がある。つまり、立地企業の参画する「主権在社」の仕組みを持つ独自の取り組みにより、都市問題を解決する能力を持つ特別ゾーンを設定する。

②北部新産業ゾーン

新大阪を中心とする淀川、東淀川区、豊中、吹田市の南部によって構成される北部ブロックは、広域交通アクセスのフットワークを生かした新産業の集積が進み、その外延に集合住宅を中心とする居住区が成立しているゾーンである。

③東部居住ゾーン

都島、旭、鶴見、城東区、守口市で構成されるこのゾーンは、居住区としての性格を色濃く持ち、近年も鶴見区を中心にニューファミリー向けの住宅開発が盛んに進んでおり、居住年齢層の若い独自の居住ゾーンを形成している。

④南部居住ゾーン

阿倍野区、住吉区、東住吉区で構成されるこのゾーンは、歴史的に大阪の都市拡張を受け止める良好な住宅地として街区を形成してきたが、都心機能が北部へシフトしたことにより、南北交通の不便さが住宅地としてのポテンシャルを低下させている。このため、住民の流出が進み、相続による土地の細分化などもあり、コミュニティの疲弊が問題になっている。地域内には「住吉大社」をはじめ、海にちなむ歴史遺産もあり、文化的にも大阪の都市文化を伝えるゾーンで、良好な居住地としての特性を保つための取り組みが求められている。

⑤平野ゾーン

平野区として構成されるこのゾーンは、古くから平野郷として独自の歴史を持ち、伝統的なコミュニティが存在する。いまでも「モダンde平野」プロジェクト等、地域の伝統と文化に根付いたまちづくり運動が進んでいる。独自の性格を色濃く持ち、個性的な居住・文化ゾーンを形成しているため、独立した居住ゾーンとしての活動を支援できるフレームを設定する。

⑥南部インナーシティゾーン

浪速、西成、大正区で構成されるこのゾーンは、住工が混交しながら発達してきた歴史を持ち、都市内中心部に隣接する居住地を形成してきた。ゾーン内西部では、公共交通の整備が十分でないなど交通過疎の問題も持っており、住工混在による土地利用問題、また一部には大都市の雇用構造の矛盾を引き受けている典型的なインナーシティも包含し、環境問題なども含め独自の都市問題を抱えるゾーンである。

第5章 モデルプロジェクトの提案〔例示〕

1. グラン・大阪のモデルプラン

グラン・大阪では、各々のエリアの特性に合わせて、都市目標を設定する必要がある。以下で、3つのエリアについて都市目標となるモデルプランのイメージを例示する。

(1) モデルプランのイメージ

①北摂エリア

猪名川水系と北摂山系で一体的な自然を背景に、居住を中心とするコンパクトシティとして自立した地域を形成する。地域の核となる川西能勢口には、企業の共同出資によるサテライトセンターが整備され、これまで大阪都心へ出勤していた就業者は、週の内の大半はここへ出勤する。コミュニティビジネスセンターは、社会人大学、VRミュージアム・ホールなど新しいコミュニティセンター機能とコミュニティビジネスを支援する機能が整備されている。

エリア内の交通は、ITSを活用したデマンドバス、コミュニティバスが主要な骨格を作っていて、高齢者のアクティビティを支えている。

自然系は、生活親和型に整備され、活発なアウトドアライフがエリアの特徴となる。豊かな自然は、青少年の環境教育、グランドワークのフィールドとして活用され、週末を自然の中で友達と過ごせる宿泊施設も各所の整備されている。こうした施設は、環境ボランティアの拠点ともなり、ボランティアは山林、水系の保全や環境インストラクターとしての活動を活発に展開している。

②河内エリア

膨大な中小企業の集積する河内エリアは、関西の産業を支えてきたが、21世紀の産業集積へと質的転換を図るため、様々な取り組みが行なわれている。

エリアに中核的な研究所が設置され、各企業のコンサルティング、技術指導、技術移転、IT化への支援等を行なう。大学等の研究機関、ベンチャービジネス、ベンチャーキャピタルとの橋渡しをする機能や、全世界の企業情報を検索し、リンケージあるいは事業のマッチングを行なう機能も整備されており、各大学のエクステンションオフィスも設置されている。ITによる各企業の業務のデジタル化が進み、内外の企業と連携した業務については、インターネットを通じて空間・時間を越えた業務の受発注、納品、共同作業が促進される。

これまで住工混在であった集積ゾーンは、共同化工場の整備などにより再編され、生産機能と住機能が近接して利便性が高く、かつアメニティ度の高い街区が展開する。新規参入者のためのレンタル工房やインキュベート機能もあり、青少年向けのワークショップ、体験スクール事業も次世代育成に向けて運営されている。

また、住機能の強化とともに、古くからの歴史を持つ河内の伝統を生かした祭りの復権などにより、コミュニティの育成と強化が図られる。こうしたコミュニティと生産機能のインターフェースの中で、福祉・介護機器、生活補助機器など小ロット、多品種の

製品が生み出され、新たなビジネスも生まれてくる。

③ベイシティエリア

ベイシティでは、企業の大規模遊休地の用途転換が進み、地域冷暖房など環境調和型の広域インフラを持つ住宅地が整備される。それぞれの住宅ゾーンは、サテライトオフィスセンターやSOHOなどのインキュベーション機能、また多様な住宅形態を持ち、職住近接、多世代が混住するライフスタイルが定着している。

環境面では、親水護岸、親水公園、水辺のウォーキングルートなどが整備され、水質改善などの取り組みと相俟って、快適な海浜の自然が回復している。

エリアの核となるテクノポート大阪ゾーンでは、関西国際空港とのアクセス拡大や湾岸線などのハイモビリティを生かして、WTC、ATC、インテックス大阪を中核とするグローバルビジネスが促進されている。USJの開業を期に、情報産業や映像産業の集積が図られるとともに、周辺で芸術家村やメディアアート系の研究、教育機能が整備され、先端分野のデジタルコンテンツなどの情報づくりの拠点としての性格が明確に打ち出され、内外から若者が学び働くために、訪れ滞在している。

2. 業務中心ゾーン活性化のためのモデルプロジェクト

都市環境は、水・緑のみならずトータルなものとして考える必要がある。都市環境は、様々な活動や要因の総和として、原因と結果を同時に内包しながら不可逆的で、結果の予測がつきにくい変化を続けていく。また、個々の都市問題は、フィールドの広さ、構成するセクター・住民など構成要素が異なっており、問題によっても解決に必要な時間の差異が生まれる。

具体的な計画を定めるためには、問題自体に、どんな要素、与件があるかを知らなければならない。複雑な都市問題を解きほぐすためには、問題の因果関係の把握可能な状態を作り出す必要がある。コントロールされた状況下での社会実験を行い、そこで得られた知見を全体へフィードバックしていく視点が重要である。このようなフィールドで、このような想定のもとに実践したらどうなるかという社会実験試案を提案したい。

その社会実験フィールドでは、問題解決の主体・権限・予算を組み立てる試みがなされ、課題に対する解答が実証され、その結果がフィードバックされることにより、全体の取り組みのノウハウ、解決への知恵が蓄積されていくのである。

各々の特別ゾーンで都市再生のための独自のテーマがあり、その中でも特に課題が多いと考えられる業務中心ゾーンについてモデルプロジェクトを提案する。

(1) モデルプロジェクトの考え方

① 提案のねらい

1) 夜間人口の呼び戻し

上町台地、梅田北ヤード、大川・淀川沿岸で、都心居住志向の人々に対応する高次の住宅機能の整備を図る。また、オフィスと一体になった住宅を計画するなど新しい都心居住のあり方を提案することで都心部における常住者の増加を進める。

ゾーン及びコミュニティ運営については、企業の従業者（昼間人口の主流）が参画できるシステムを構築し、都市生活者全般の民意が反映できる態勢を整える。

2) 財源システムの確立

都市づくりのための財源については、受益者負担を原則に、新しい財源づくりの方法を検討する。具体的な財源負担者は、企業が主になると考えられるが、土地利用や税制面、エコファンドのような新しいファンドを構築するなど多様なインセンティブを与えることにより実現していくシステムのあり方を追求する。

② 活性化の方策

1) 循環型社会の都市モデルづくり

資源消費が少なく、環境負荷の小さい循環型社会にふさわしい都市のあり方を追求する。インフラの中で、モノ・水・エネルギーの代謝システム自体を計画変数とする積極的な取り組みを検討し、エネルギー消費削減のための土地利用や施設配置を発想するなど、本格的な都市エネルギー論とこれからのまちづくりとの整合を図る。

2)「主権在社」構想

夜間人口の少ない業務中心ゾーンでは地域の担い手が不足しており、昼間人口の大半を占める就業者や企業の民意が反映されないという問題がある。このため、企業の就業者などの都市構成者と既存住民との連携を進め、都市問題の解決を図る。この試みを実効あるものとするため、立地企業従業者への投票権の付与など「主権在社」の新しい仕組みづくりを行なう。

業務中心ゾーンでは、まちづくりの担い手、市民として企業・従業者を位置付け、「主権在社」のシステムにより企業従業者の参画による自治システムを再構築する。企業は人材面等で積極的な地域貢献を図り、企業参加型まちづくり協議会の設立などにより、都市再生プロジェクトを活性化する。

さらに、以下に展開するプロジェクトの推進を図るため、プロジェクトに貢献した企業には、エコファンドで低利融資が受けられるインセンティブ制度を創設する。

(2)モデルプロジェクトの展開

①北ヤードセントラルパーク構想

業務・商業が集積した梅田周辺地区は、高次の土地利用を促進し、業務活動の効率化や都心居住を促進し、働く人、訪れる人にとって快適な環境を創出することが課題である。しかし、現状は巨大な面積を占める貨物ヤードと倉庫群が、地区の構造進化の障壁となっている。このため、北梅田貨物ヤードおよび周辺の開発を促進し、大阪の玄関口として、アメニティにあふれたたたずまいを実現し、国際的なビジネス基地としての環境創造を図る。これにより、既存街区の都市機能更新も誘導する。

北ヤードの環境創造は、ニューヨークのマンハッタン中心部に設置され、都市のシンボル、市民の憩いの場となっているセントラルパークのようなオープンスペースを軸に構想する。これを実現するため、高密な都市空間の中に自然、ビオトープが貫入できるような手法、容積ボーナス、空中権、新ファンドの活用などインセンティブ手法の活用により緑地部分の地代を賄えるような法整備を図っていく。

パーク内には、都心居住を進めるため、パークと一体となった高次の住宅機能(セントラルパークレジデンス)の形成を図るとともに、交通結節点となる地区特性を生かし、今後の社会に求められる社会人大学院、多様なリカレント教育の場、コミュニティカレッジなど多様なアクセシビリティの高い教育機能の集積を図る。

また、循環社会型の取り組みとしてパークのエネルギーシステムには、地域冷暖房(カスケーディングシステム)の導入や、ゴミ発電(サーマルリサイクル)の導入、屋上緑化、壁面緑化の促進などを進め、業務中心ゾーンのインフラシステム再編のプロトタイプとする。個々で得られた成果をもとに、業務中心ゾーン全域に展開していく。

②ネオ船場づくり

市街の中央部では、無秩序な車の洪水により、来街者が街をゆったりと散策できるアメニティ環境の形成が阻害されており、街区が持つポテンシャル拡張も困難になっている。このため大阪の商業・業務中心として、「新しい船場作り」を可能にするよ

うな、交通・物流システムを再構築する。

船場を中心とする地区内では幹線を除いて車を排除し、地区内交通システムを構築し、電車、LRT（Light Railway Transit）など新しい公共交通の導入を図り、外延部では駐車場を確保するなどの対策を進める。交通負荷を削減してアメニティの感じられる街づくりを進め、ファッション・ブティックやギャラリー、グリルなどが立ち並ぶ歩行者中心の街区構成を実現する。

〔プロジェクト例〕

1) 御堂筋ギャラリー

御堂筋沿いのビルの1F部分に、企業によるギャラリーを設置し、御堂筋の賑いを醸成する。（照明等に工夫を凝らし、夜間の賑わい創出を目指す。）

2) 東西軸を強化するデマンドバスの運行

立地企業で協議会を設置し、ファン드를募り、東西方向の交通を便利にするデマンドバス運行を推進する。（市は路線認可で協力）

会員企業の社員はパスポートで乗車する。（交通費の軽減）休日は、環境バスで乗れるバスとして、一般利用に提供する。

3) 空の公園

建築の壁面、屋上の緑化等、可能な限りの自然系を取り入れ、場合によっては屋上庭園を空中回廊でつなぐことを検討する。

4) 交通関連の取り組み

- ・LRTの導入
- ・御堂筋、四ツ橋筋等への専用バスレーンの設置
- ・建築後の物流・商流を想定したビル建設与件の条例化
- ・道路の上空・地下利用による駐車場整備
- ・企業ビル駐車場の休日開放
- ・駐輪場の充実、自転車道の整備による人と自転車の共存

③水系都市ネットワーク構想

明治初期の大阪は、江戸期そのままの水の都であり、訪れた外国人に「東洋のベニス」と称された歴史がある。

戦後、道路網整備などにより多くの水資源は失われたが、今でも大阪は、淀川、大川、堂島川、土佐堀川、安治川、横堀川、道頓堀川などの水系を都市内に抱く水系都市として性格を色濃く残している。

このような大阪の資質を生かし、アメニティの高い都市へと進化させるため、水辺の復権を図りながら、水資源を生かしたまちづくりを進めることとする。

〔プロジェクト例〕

水系都市としての機能を形成するため、まず都市内の各河川の水質浄化を進め、水辺や水景観、水上交通を生かしたまちづくりプロジェクトを設定する。

1)水系共生プロジェクト

大川、堂島川、土佐堀川、安治川沿いの建物について、協定、条例化などにより建物の水際線側での親水空間の設定、水辺へのビスタの確保を促進する。

また、天満橋から天保山に至るルートでは、天満橋周辺、川口、弁天町等ポイント毎に親水型の都心居住住宅を整備し、水上バスによる都市交通体系を構築する。同様に、淀川沿いも親水可他の住宅・業務・共生可他の開発を進め、個性的な街づくりを進める。

2)ビオトープネットワークプロジェクト

淀川、大川から安治川に到るまで水質改善プロジェクトを展開し、淀川ではワンドを生かしたビオトープをつくり、中心ゾーン内部各所にビオトープスポットを設け、環境教育及び市民の憩いの場となるビオトープネットワークを構築する。

3)中之島オープンデッキプロジェクト

中之島通り沿いの建物と、川沿いの緑道とをデッキで結びオープンスペースを形成する。デッキ上は、緑化、仮設ショップを展開し、市民の憩いの場とする。

以上の考え方を民意を反映しながら進めるため、各特別区のコミュニティレベルで、まちづくり協議会を設置して、まちづくり協議会を中心に都市目標を設定してまちづくりを進めていくことが必要である。

まとめ)

1995・1・17 激震が神戸を襲った。崩れ落ちたビル、猛火に襲われた街、安全といわれた高速道路までも倒壊した。必死の復旧作業のなかで我々を勇気づけてくれたのは、地域に自然発生した住民同士の助け合いであり、全国から集まったボランティアの方たちの姿だった。都市を形作り生き生きとさせているものはヒトなのだ、あらためて感じさせる出来事だった。

今回の提言は、この貴重な経験から5年が経ち復興への歩みの中で問いかけられた様々な都市再生の課題も踏まえ、地域が真にわれわれ人間をはぐくむ環境であるためには、という問いかけをする試論に過ぎない。

われわれはまず、今後の地域社会の有り様や互いの関係性を「**多元・多極型社会**」としてイメージした。これまでの経済第一の一極集中型社会を、各々の地域が持つ豊かなシーズを活かした多元的で、かつ多様な極に再編し各々の極が多様な価値観のもとで自由にネットワークする社会をイメージした。グローバル化や都市間競争の激化、地方分権の流れの中で、進展するIT革命を積極的に取り込んだ新しい都市進化のイメージである。

このような地域戦略に基づき関西を眺めなおしてみたとき、そこには様々なシーズがみいだせるだろう。京都、奈良に代表される長い歴史や文化、瀬戸内海、日本海、琵琶湖などの豊かな広がり、山や緑に囲まれた自然環境。さらには大阪都市圏を中心として先進国一にも匹敵する経済力。これらのウエルバランスを念頭に置きつつ21世紀、関西の目指すべき都市進化目標を「**生活首都関西**」においた。「生活首都関西」は次代に引き継ぐ人間中心主義の都市でありそこで営まれる豊かな生活はシーズとシーズの新しい出会いを生み出し、時代をリードして行く産業をも生み出して行くであろう。

人間中心主義にたち、そこでの**生活の質 (quality of life) の充実**を目指すグランドデザインとして大阪大都市圏に「**グラン・大阪**」構想を提言した。既存の行政区割にとらわれず、都市活動の実態に即した地域フレームをイメージしている。この構想は即座に自治体合併などを意味しているのではない。IT革命に代表されるような新技術や、環境問題に対するような社会意識の変化、避け得ない少子高齢化からくる社会変化などに対し、より適切に都市を作り、維持し進化させ、そこに暮らすすべての人間に適切なサービスを提供して行くか、そのためのステージを提言しているにすぎない。実現に向けては各々の都市課題を適切に見極め様々な知恵を出し合いケースごとに適切な手法を案出しなければならない。都市問題はいわゆる「複雑系」であり、原因、結果も一様ではない。「場合の特例」の発想が望まれる。広域の問題には広域的システムを、狭域の問題にはコミュニティを核とするような狭域的システムを考えなければならない。われわれは昨年、都市再生の先進地域であるヨーロッパを視察した。そこでのリヨンの広域連合や、IBA エムシャーの取り組みは既存の自治体と新しい組織の関係を考える素晴らしいヒントになった。イギリスで

は各地のイングリッシュ・パートナーシップに行政と民間の関係のヒントを得た。印象的だったのはどの例を見ても地域の構成員の民意が的確に反映されている事であった。

今回提言した**メガシティ**の概念は、広域問題に対する試論である。ひるがえって、狭域問題に対処するための視点として大阪都市圏特別ゾーンをあわせて提言している。大阪市は人口の多さや業務活動の多様さ、また空間利用の多様さなど一つの地域単位として対処するにはそぐわない。ここで民意を反映させた都市進化策を考えるにはもう一段、分節化した概念構築が必要と考える。新たな地域単位として**特別ゾーン**を設定する事で狭域のもつ様々な都市問題に焦点を当てることができ、民意を問うべき構成員も明らかとなる。

この事によって浮き彫りにされた問題のうち、都心部の夜間人口の空洞化に対して「**主権在社**」の提言をしている。「主権在社」はロンドンのシティの活性化方策として検討中と伝えられている。

その他の特別ゾーンにおいても地区住民からなる自治機能を持たせれば自らの未来都市像を自らで描き出せるだろう。コミュニティは活性化し、業務、福祉、教育など生活のあらゆる場で新しい芽が生まれるだろう。まちづくり協議会、**NPO**、ボランティアなどの自主的なセクターが自立的に活動し真に開かれた街づくりが始まる。

神戸が教えてくれたもの、それはまちづくり、都市再生は行政が中心を担うとしても、企業、市民の手が加わってはじめて実りあるものになるという事ではなかったか。

また、都市進化には掲げるべき旗印、時期的目標も重要な要素となる。トリノの例を引くまでもなく、大きなイベントは恰好の励みや道しるべとなる。大阪市が招致をすすめるオリンピックも関西の都市進化を助ける有効な取り組みとなるだろう。

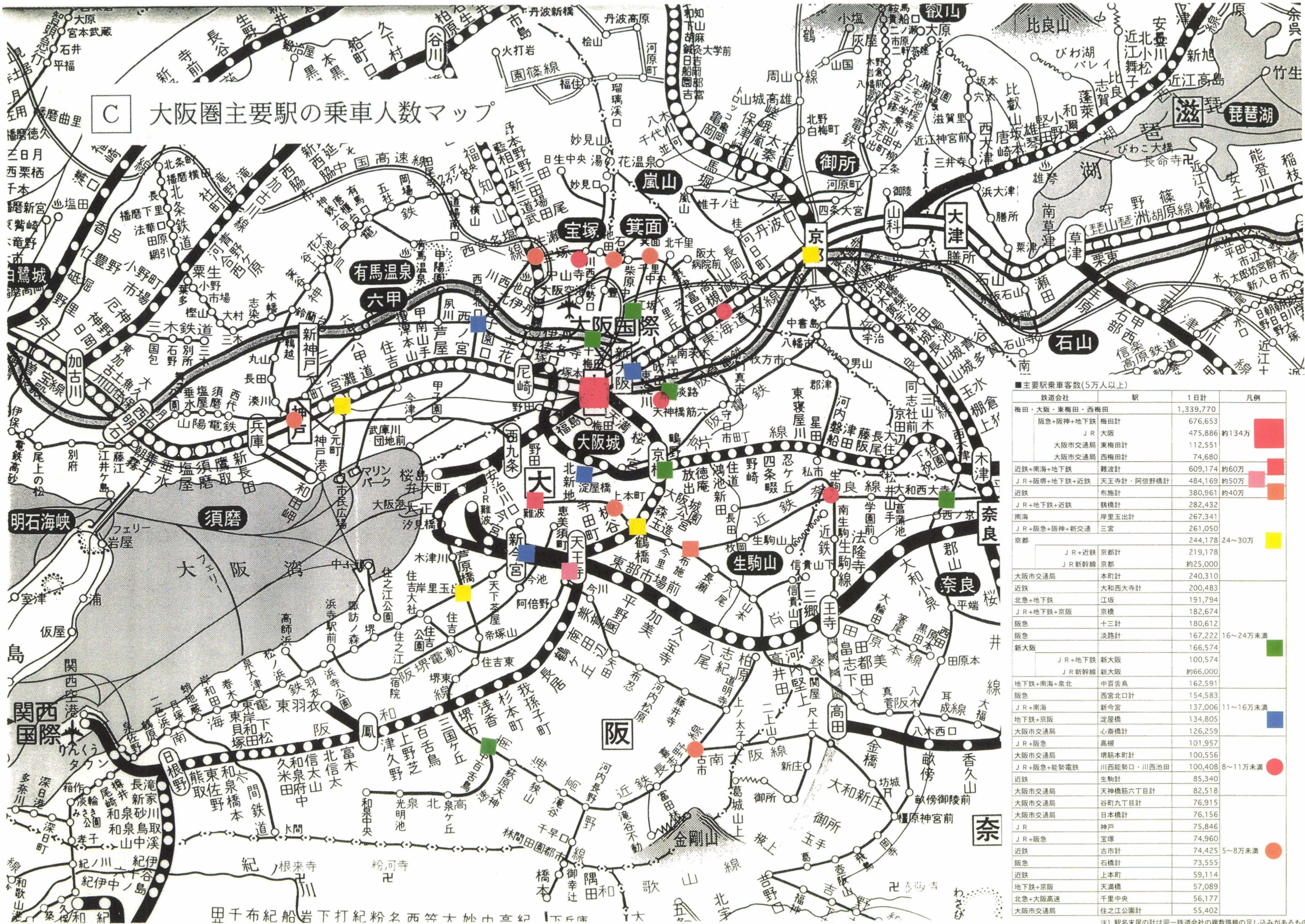
最後になるが、この開かれた都市進化への取り組みを支えるのは「ヒト」である。都市進化の営みは、30年、50年と続く息の長いものである。先の欧州調査でも実感されたが、成熟した民主主義の伝統を背景に、地域に対する愛着や誇り、地域を担う主体としての自覚や責任感が社会全体に醸成されていた。このような社会に向け、学校の間だけではなく、業務の間、コミュニティの間においても多様な研鑽の場が保証されなければならない。「都市づくりはひとづくり」なのである。

付 帯 資 料

A	関西の文化施設マップ.....	1
B	大阪圏の商業施設マップ.....	2
C	大阪圏主要駅の乗車人数マップ.....	3
D	大阪市への就業依存率.....	4
E	グラン・大阪のエリア特性.....	5
F	サブシティ・大阪のゾーン特性.....	14
G	海外都市再生事例.....	26

凡 例

 総合博物館
  植物園
  児童教育施設
 歴史博物館
  水族館
  その他
 歴史資料館
  自然系博物館
 科学系の博物館、科学館



C 大阪圏主要駅の乗車人数マップ

鉄道会社	駅	1日計	凡例
梅田・大阪・東梅田・西梅田	梅田計	1,339,770	
阪急+阪神+地下鉄	梅田計	676,653	
J R	大阪	475,886	約134万
大阪市交通局	東梅田計	112,551	
大阪市交通局	西梅田計	74,680	
近鉄+南海+地下鉄	難波計	609,174	約60万
J R+阪神+地下鉄+近鉄	天王寺計・阿倍野橋計	484,169	約50万
近鉄	布施計	380,961	約40万
J R+地下鉄+近鉄	鶴橋計	282,432	
南海	岸里玉出計	267,341	
J R+阪急+阪神+新交通	三宮	261,050	
京都		244,178	24~30万
J R+近鉄	京都計	219,178	
J R新幹線	京都	約25,000	
大阪市交通局	本町計	240,310	
近鉄	大和西大寺計	200,483	
北急+地下鉄	江坂	191,794	
J R+地下鉄+京阪	京橋	182,674	
阪急	十三計	180,612	
阪急	淡路計	167,222	16~24万未満
新大阪		166,574	
J R+地下鉄	新大阪	100,574	
J R新幹線	新大阪	約66,000	
地下鉄+南海+泉北	中百舌鳥	162,591	
阪急	西宮北口計	154,583	
J R+南海	新今宮	137,006	11~16万未満
地下鉄+京阪	淀屋橋	134,805	
大阪市交通局	心斎橋計	126,259	
J R+阪急	高槻	101,957	
大阪市交通局	堺筋本町計	100,556	
J R+阪急+能勢電鉄	川西能勢口・川西池田	100,408	8~11万未満
近鉄	生駒計	85,340	
大阪市交通局	天神橋筋六丁目計	82,518	
大阪市交通局	谷町九丁目計	76,915	
大阪市交通局	日本橋計	76,156	
J R	神戸	75,846	
J R+阪急	宝塚	74,960	
近鉄	古市計	74,425	5~8万未満
阪急	石橋計	73,555	
近鉄	上本町	59,114	
地下鉄+京阪	天満橋	57,089	
北急+大阪高速	千里中央	56,177	
大阪市交通局	住之江公園計	55,402	

注) 駅名末尾の計は同一鉄道会社の複数路線の足し込みがあるもの

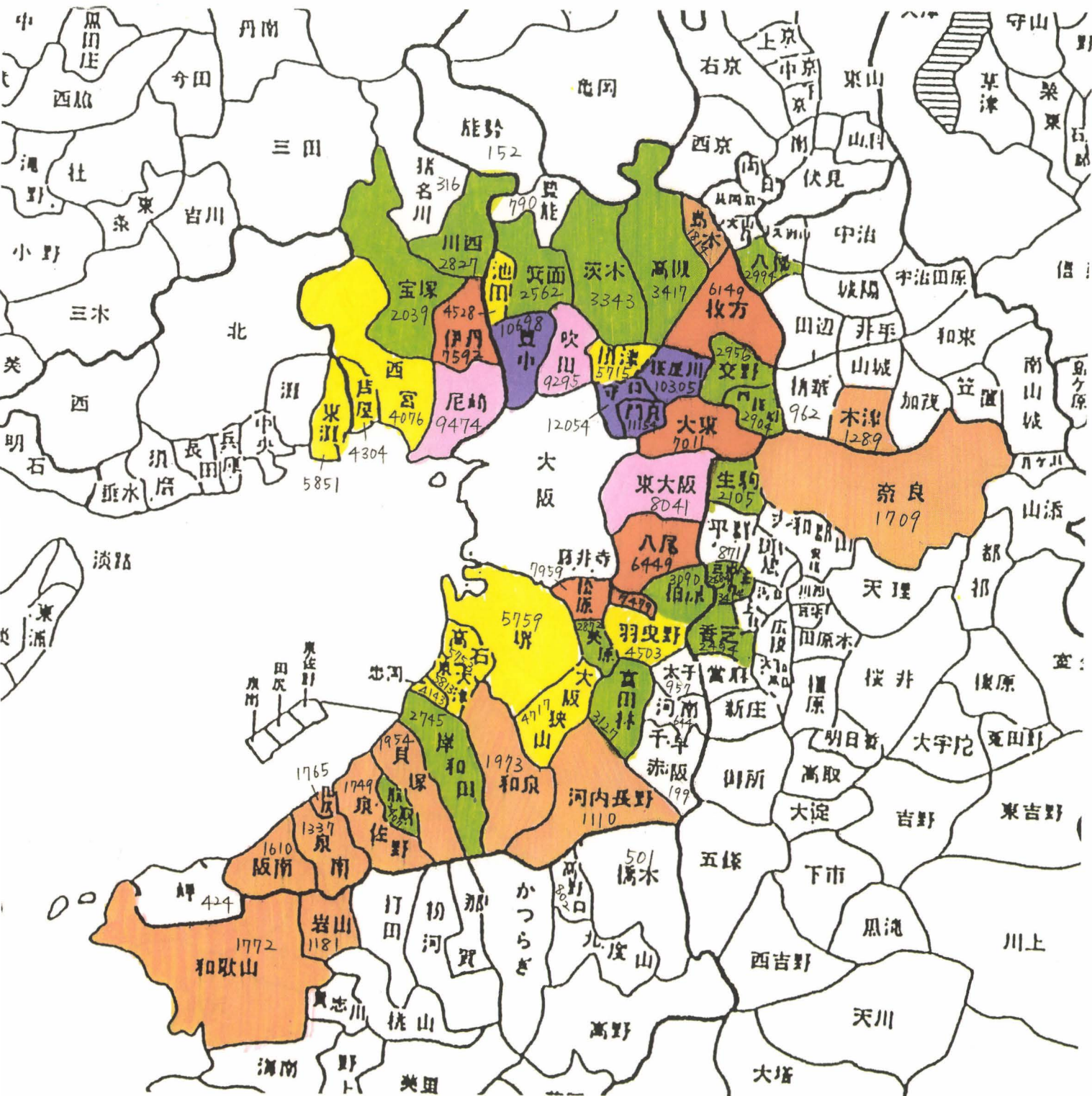
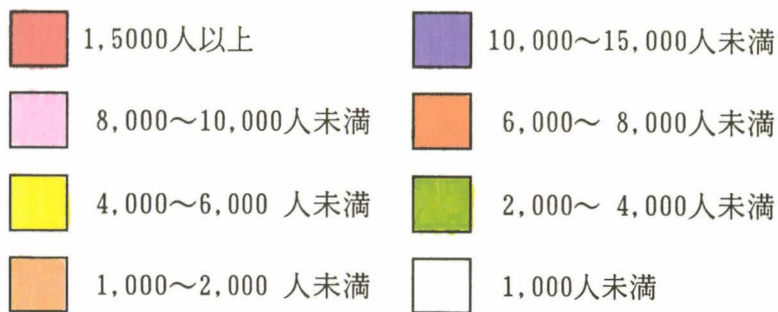
大阪市への就業依存率 — 1995年
(大阪市へ通勤するもの/常住地の就業者)

 30%以上	 25~30%未満
 20~25%未満	 15~20%未満
 10~15%未満	 10%未満

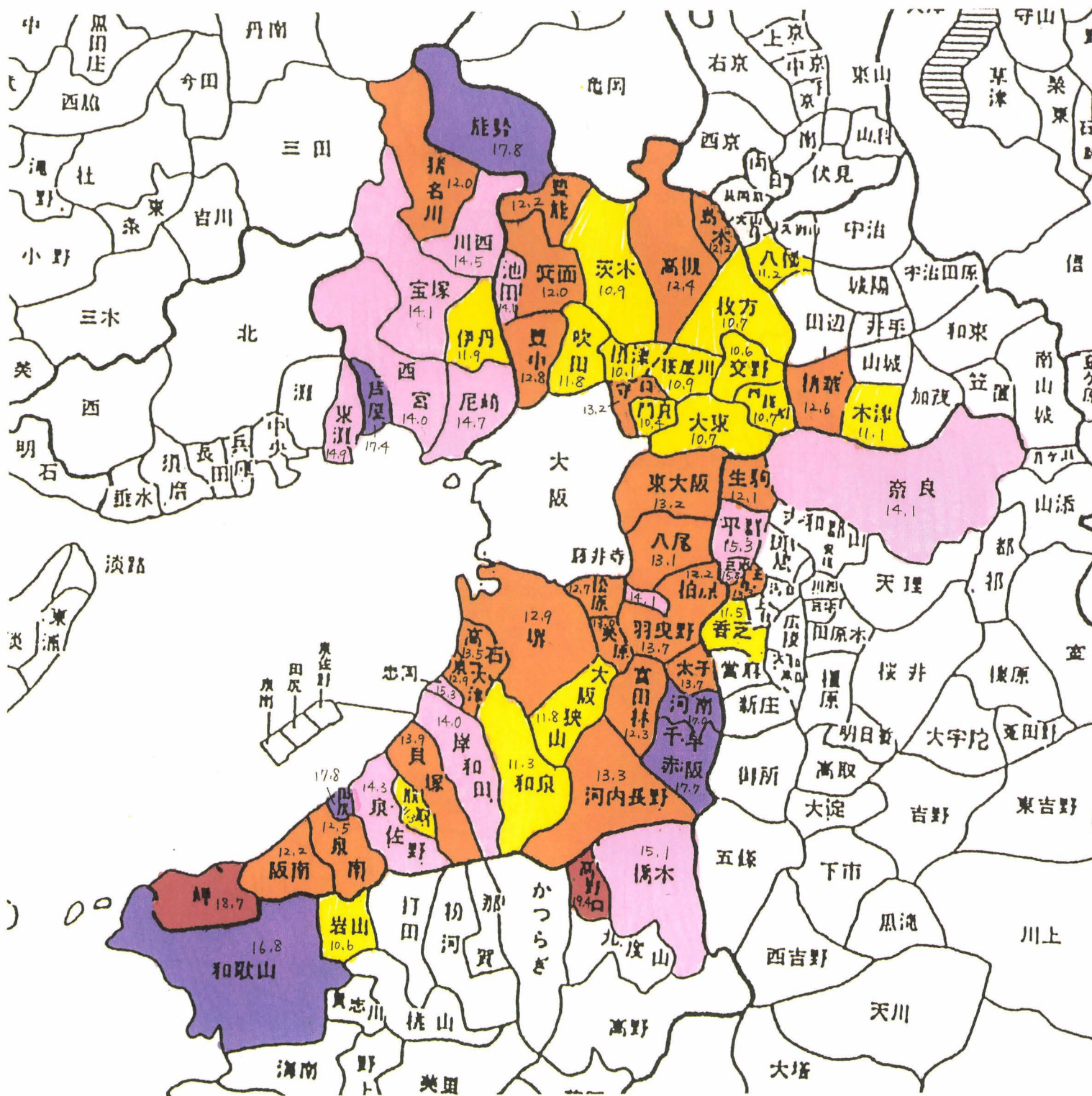
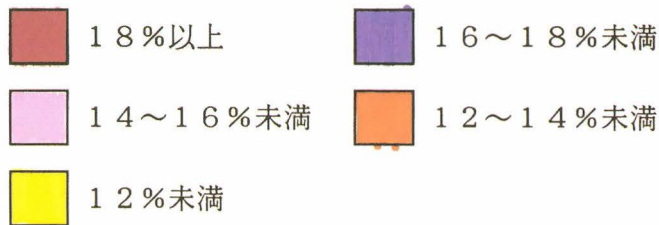


E グラン・大阪のエリア特性

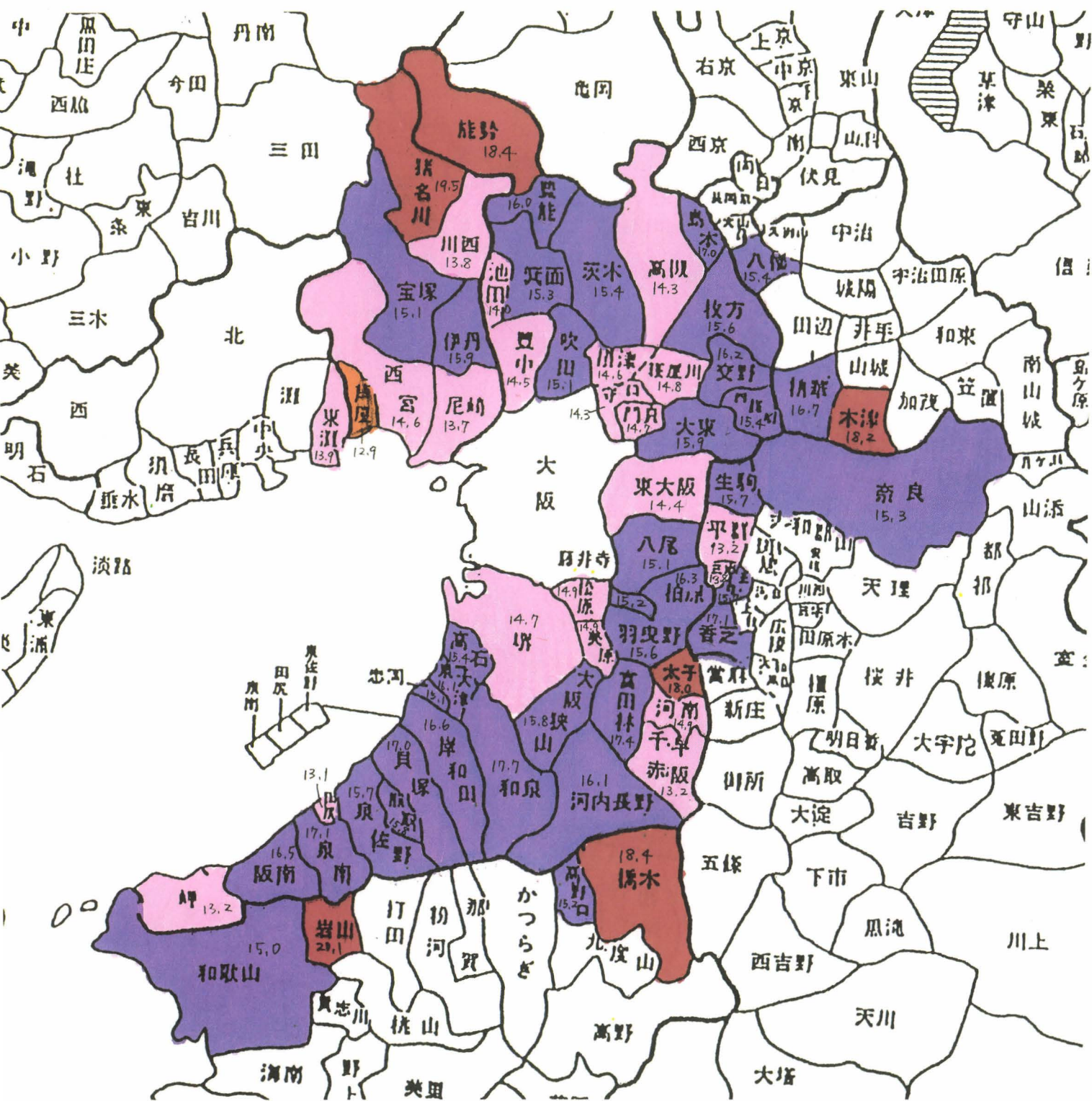
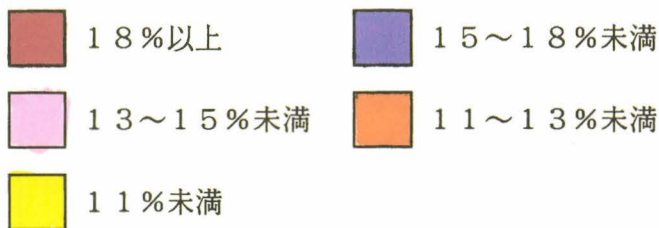
◆人口密度—1998年
(人口·人/面積·km²)



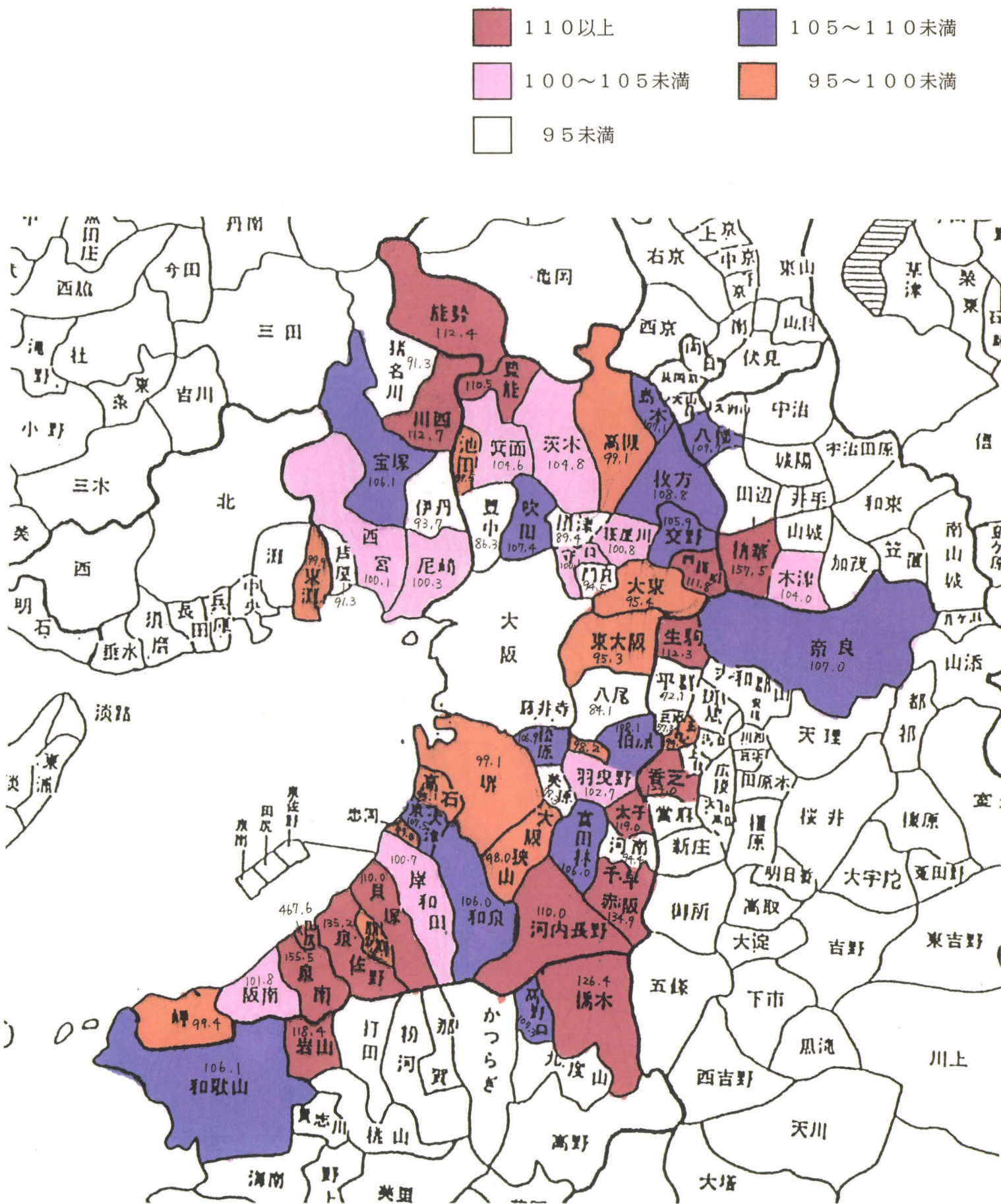
◆ 65歳以上の人口割合－1998年



◆ 15歳未満の人口割合－1998年

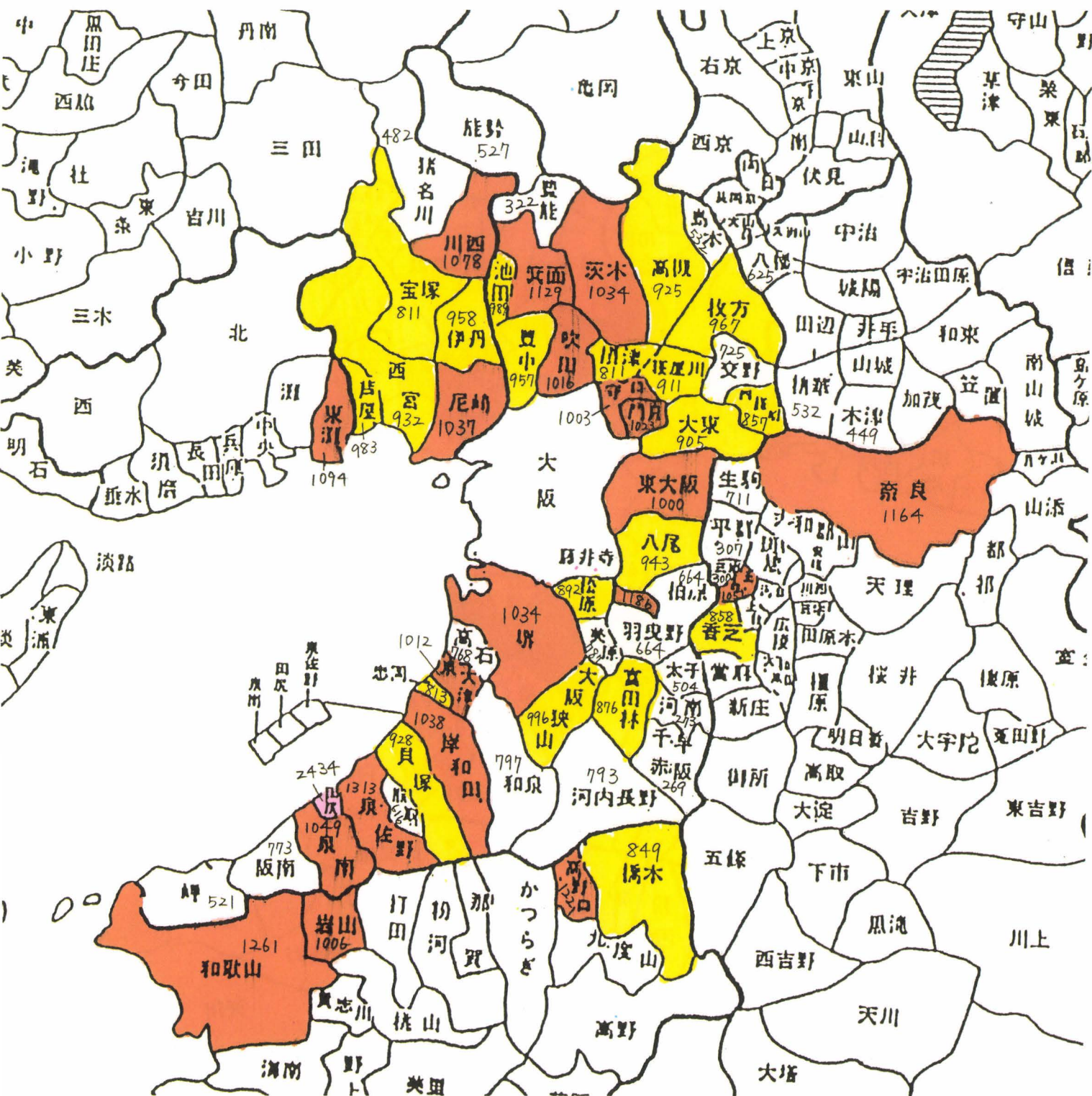


◆小売業商店年間販売額の伸び率（'97/'94）

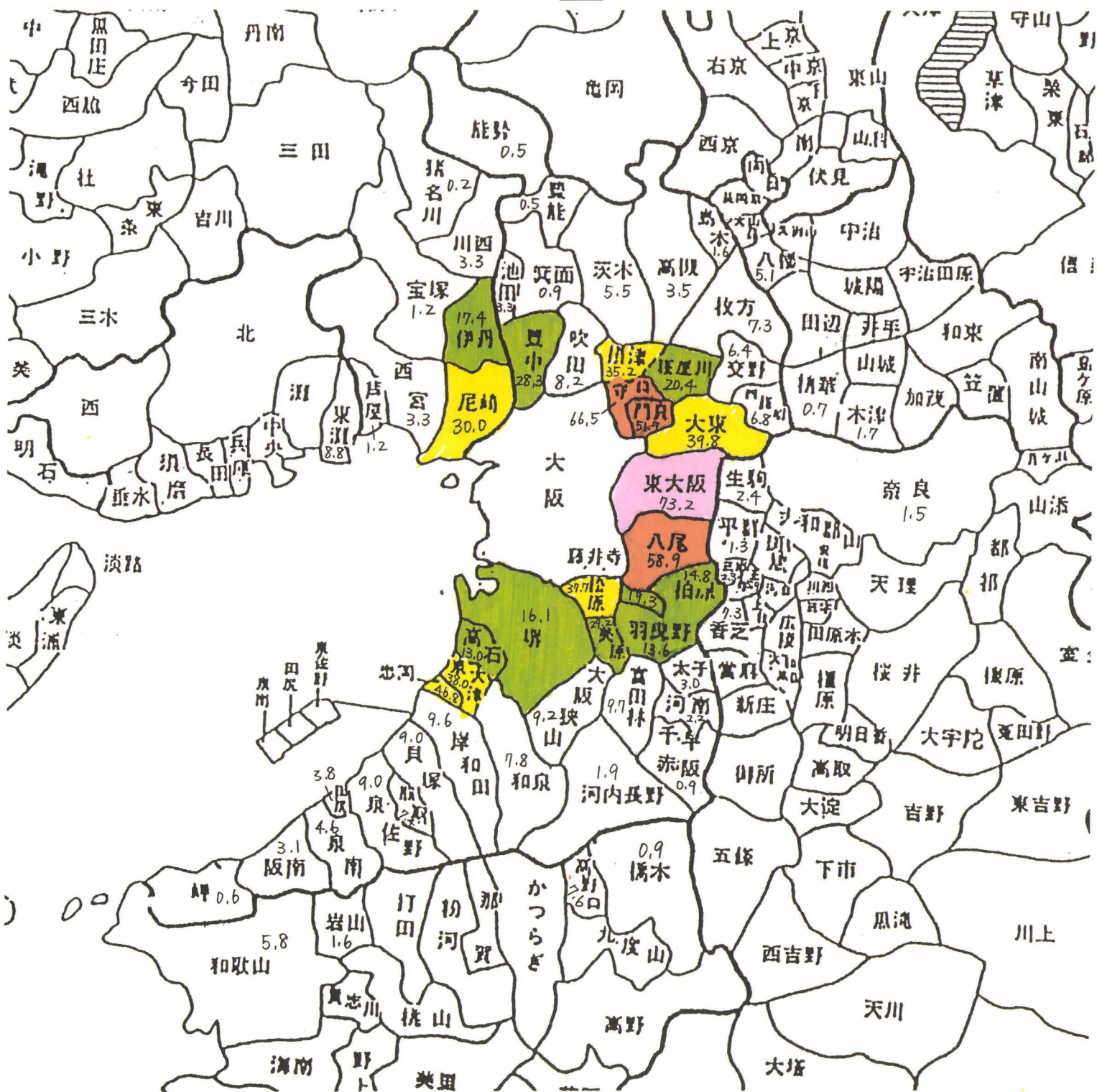
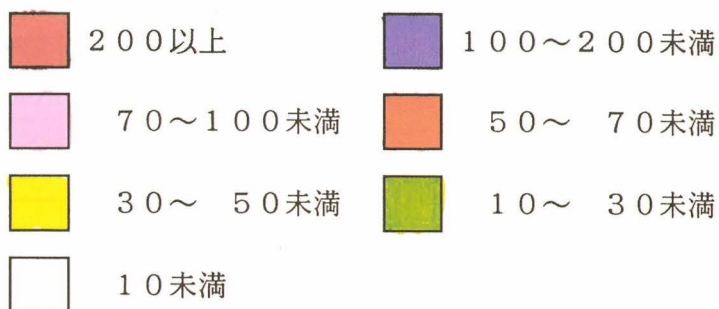


(小売商店年間販売額・千円／総人口・人)

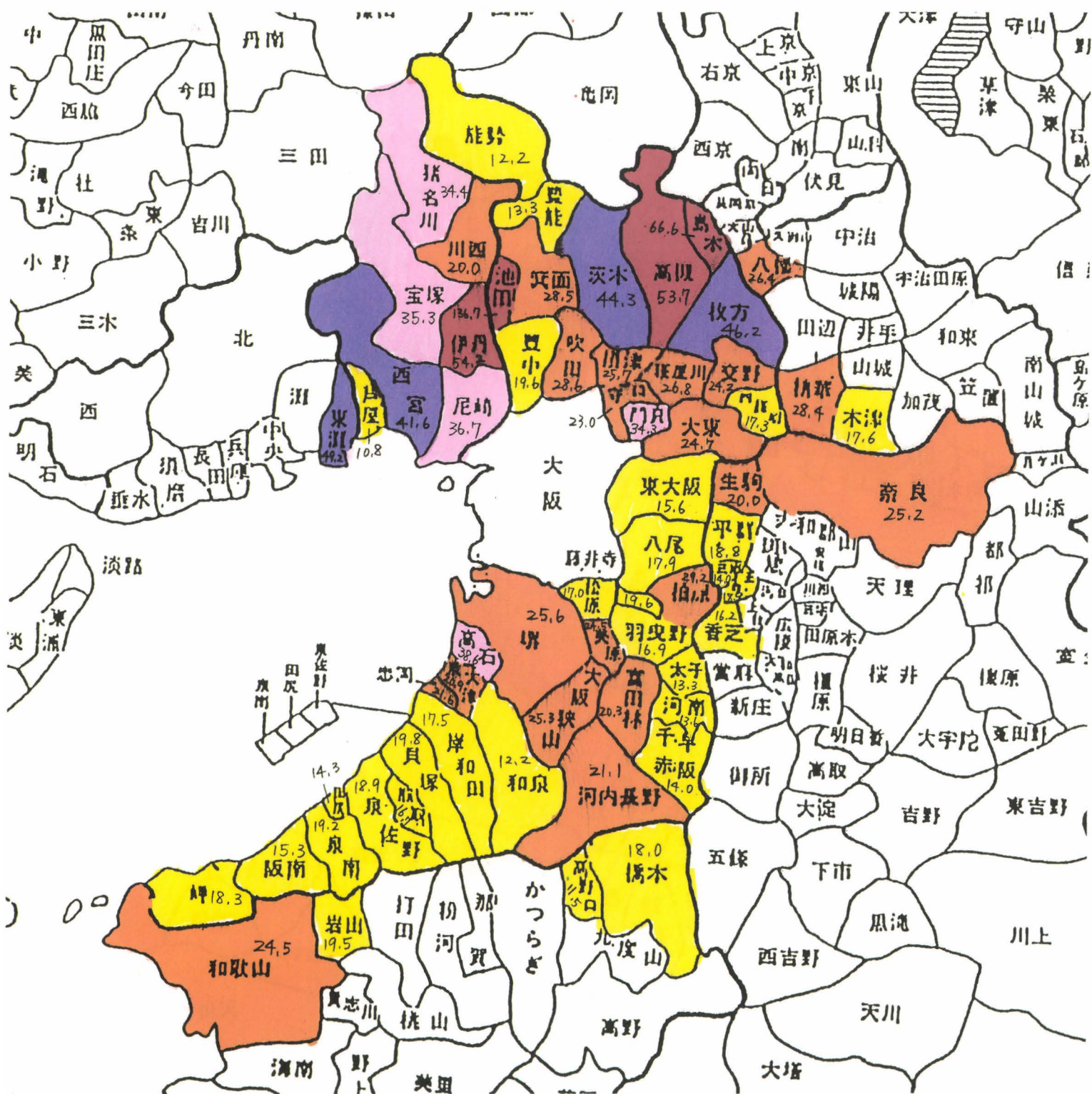
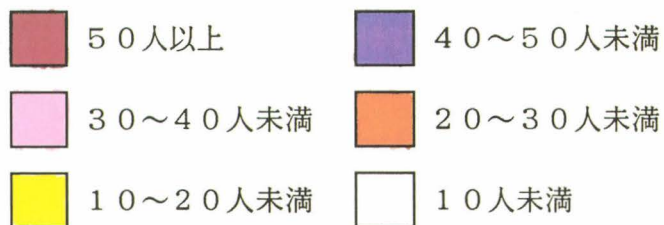
*単位：千円



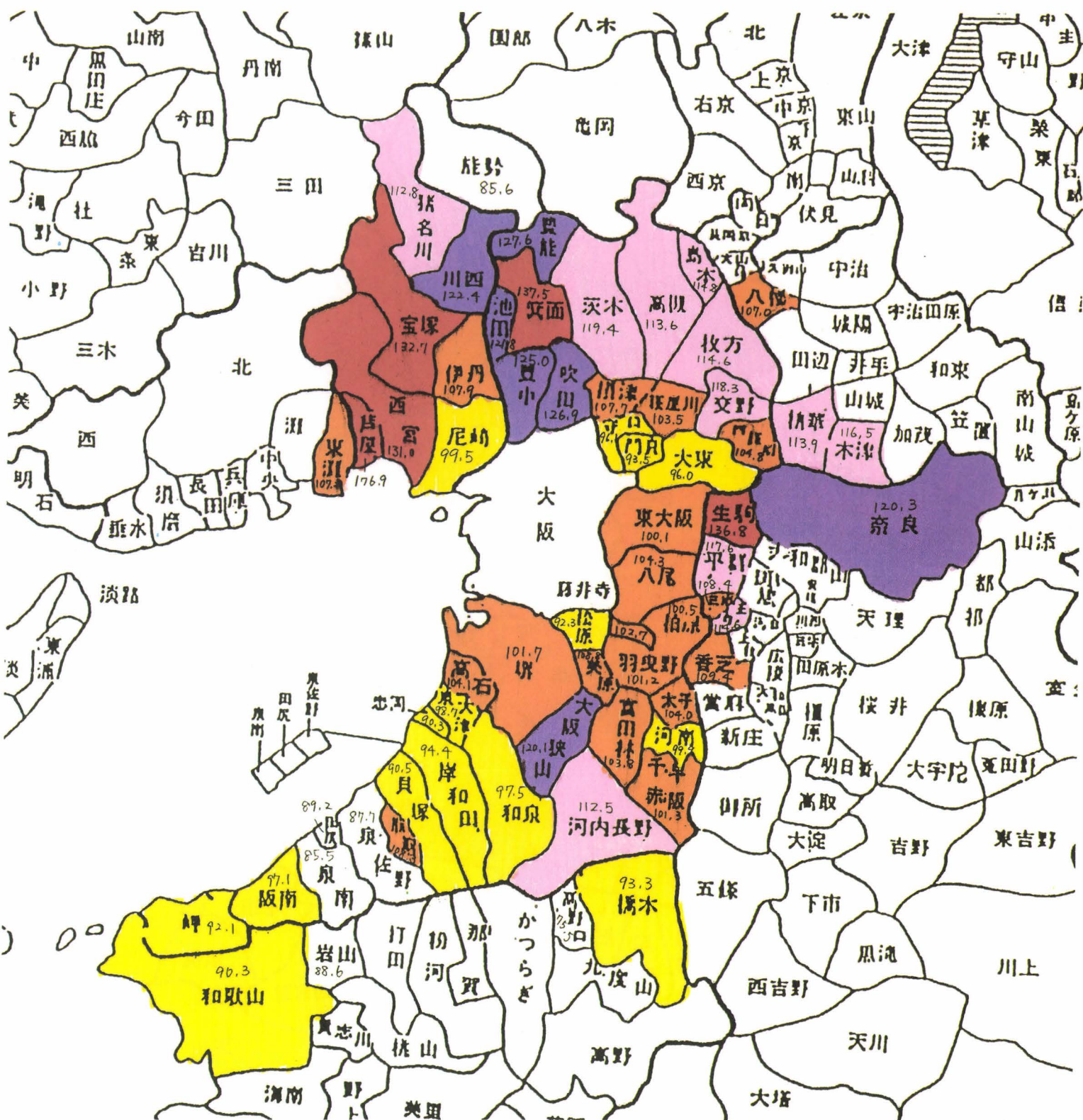
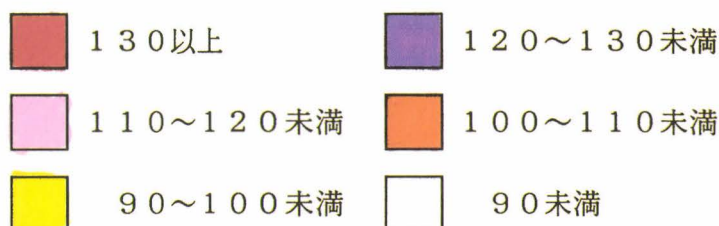
◆製造業の事業所密度－1996年
(製造業の事業所数/面積・km²)



◆ 製造業の1事業所当りの従業者数 — 1996年
(製造業従業者数・人/事業所数)

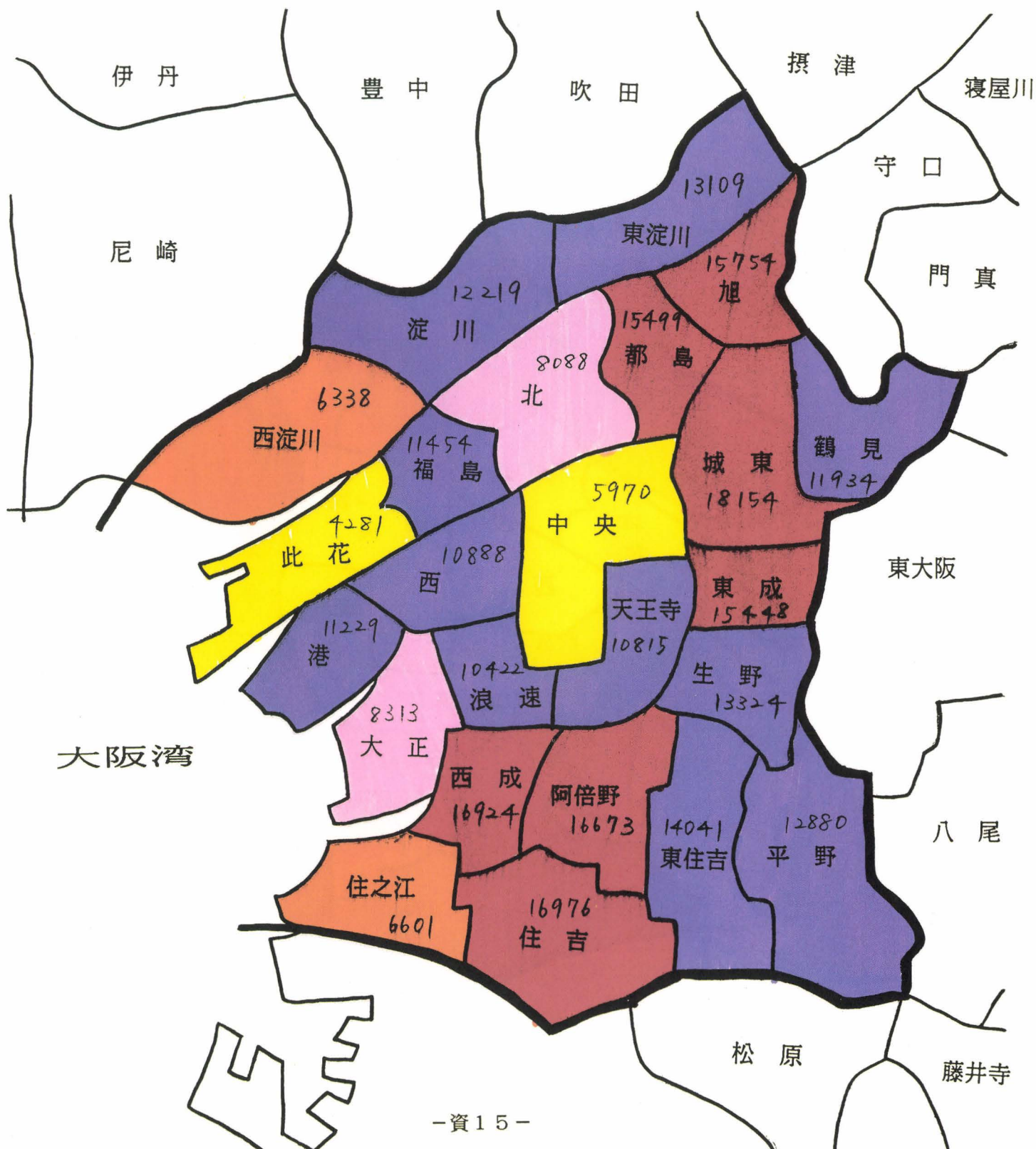
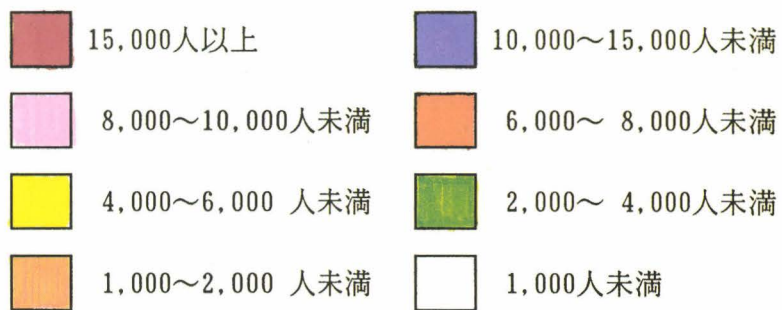


◆所得格差（全国＝100）－1998年



| | |---| | F | |---| サブシティ・大阪のゾーン特性

◆人口密度 — 1998年
(人口・人/面積・km²)



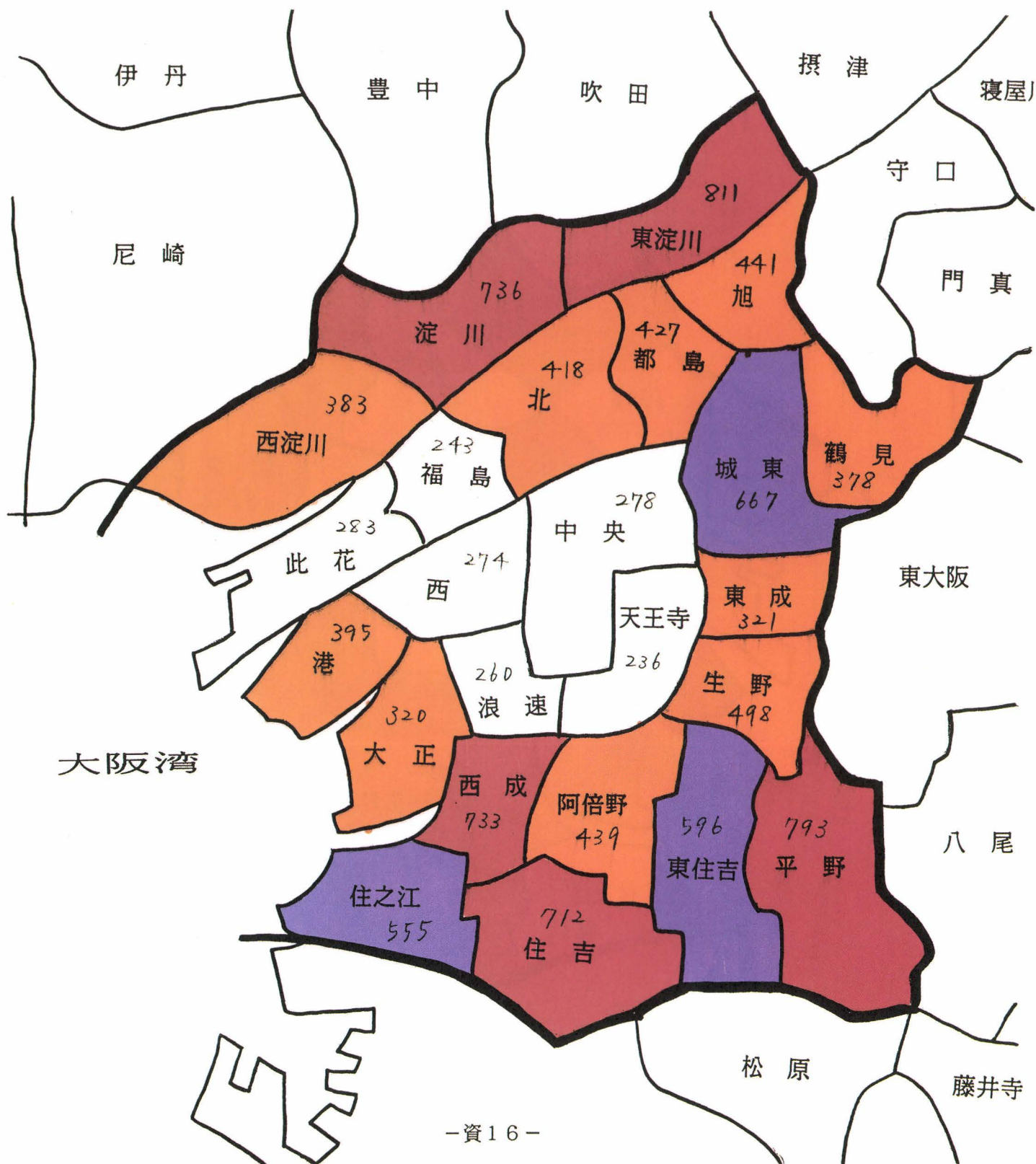
◆世帯数 — 1998年 *単位：百世帯

700以上

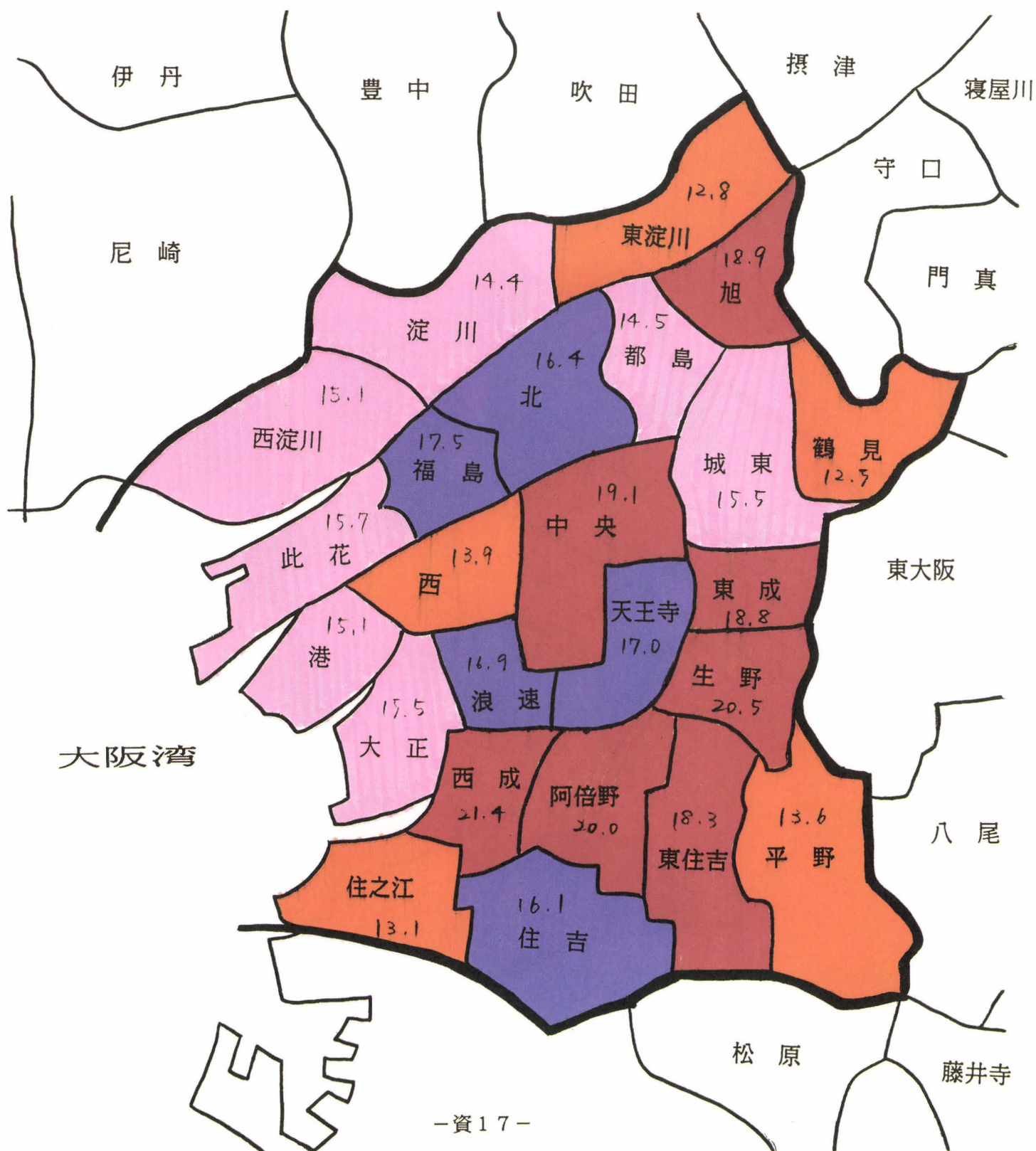
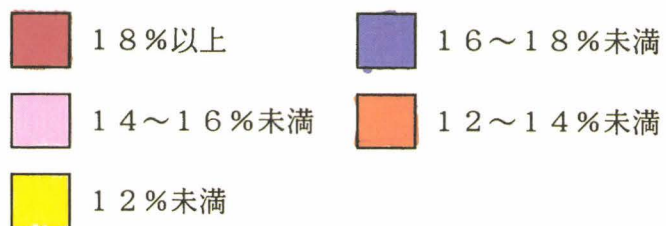
500～700未満

300～500未満

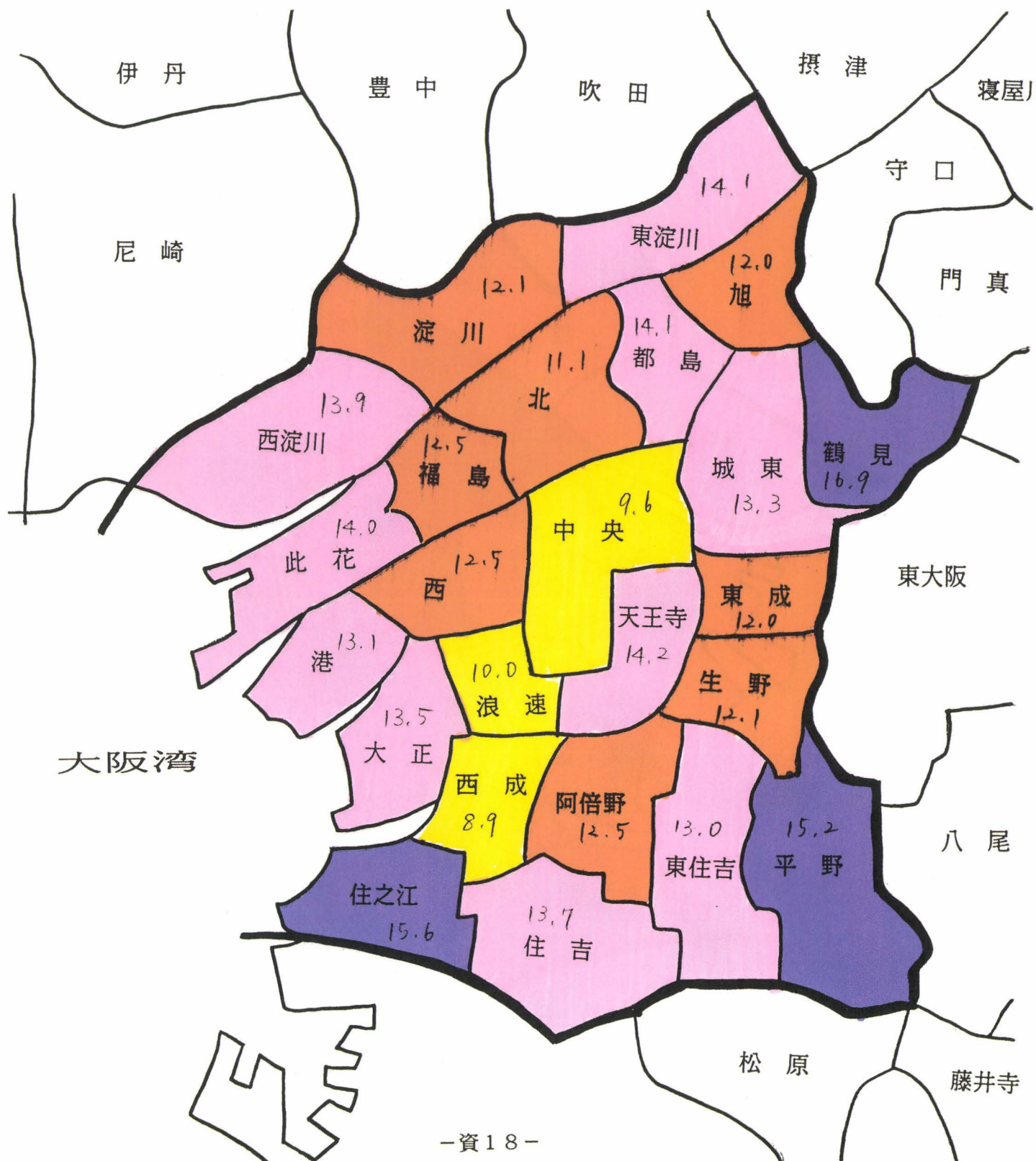
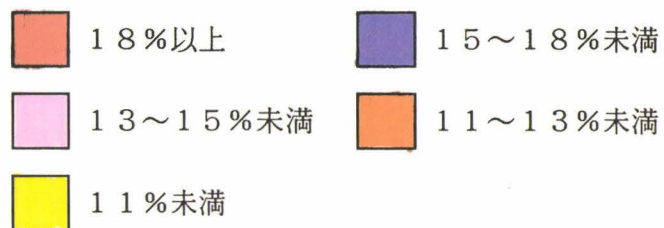
300未満



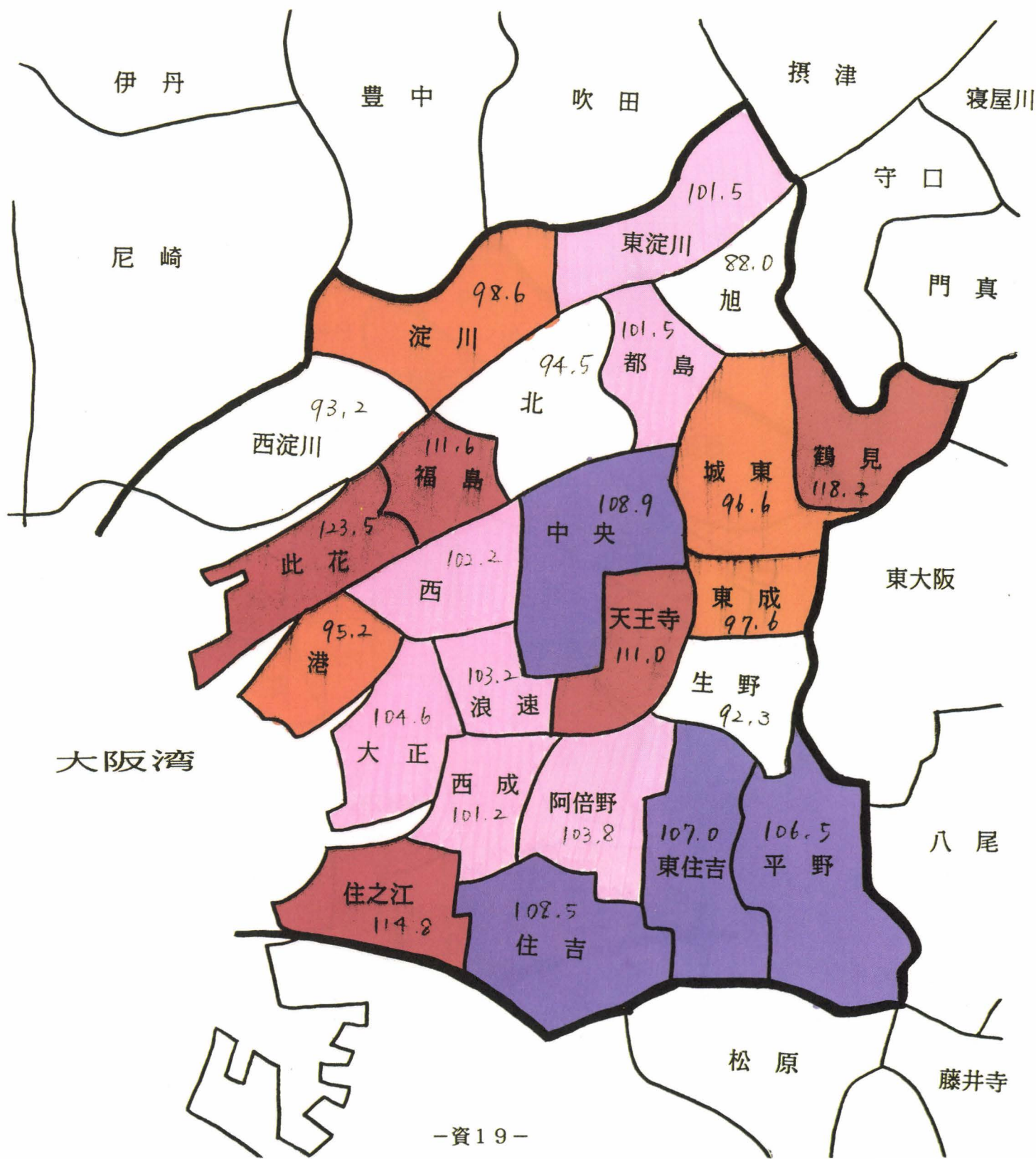
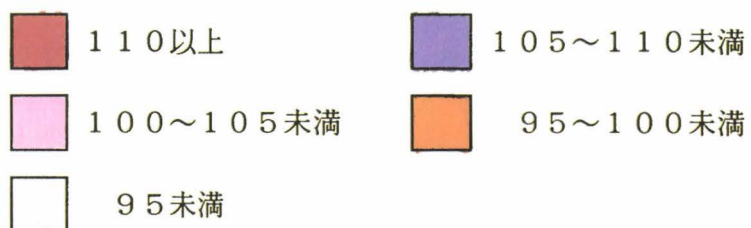
◆ 65歳以上の人口割合 — 1998年



◆ 15歳未満の人口割合 — 1998年

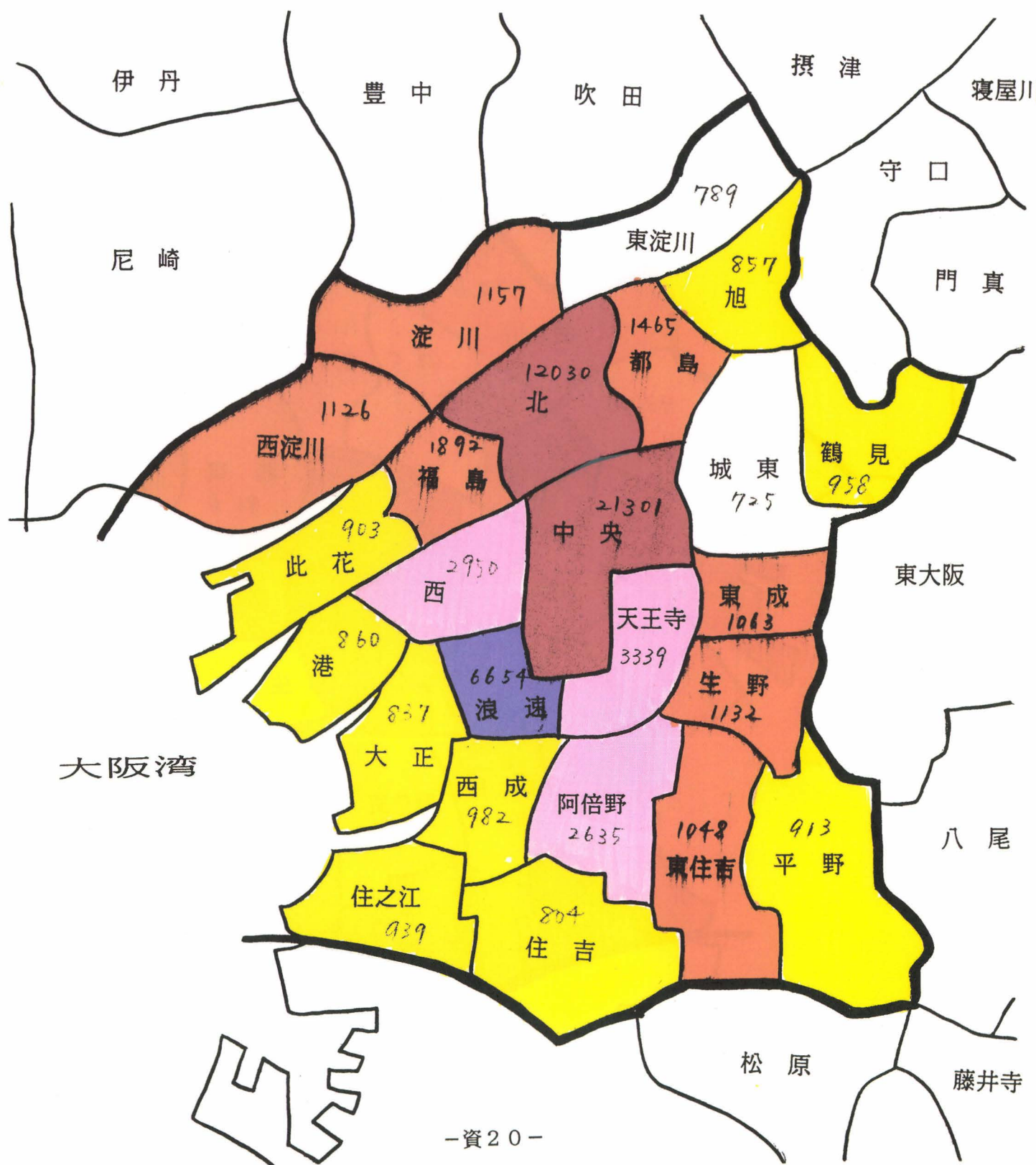
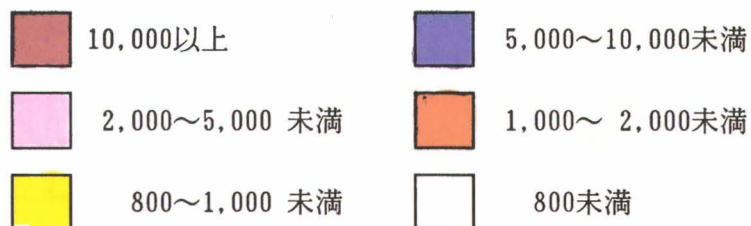


◆小売業商店年間販売額の伸び率（'97/'94）

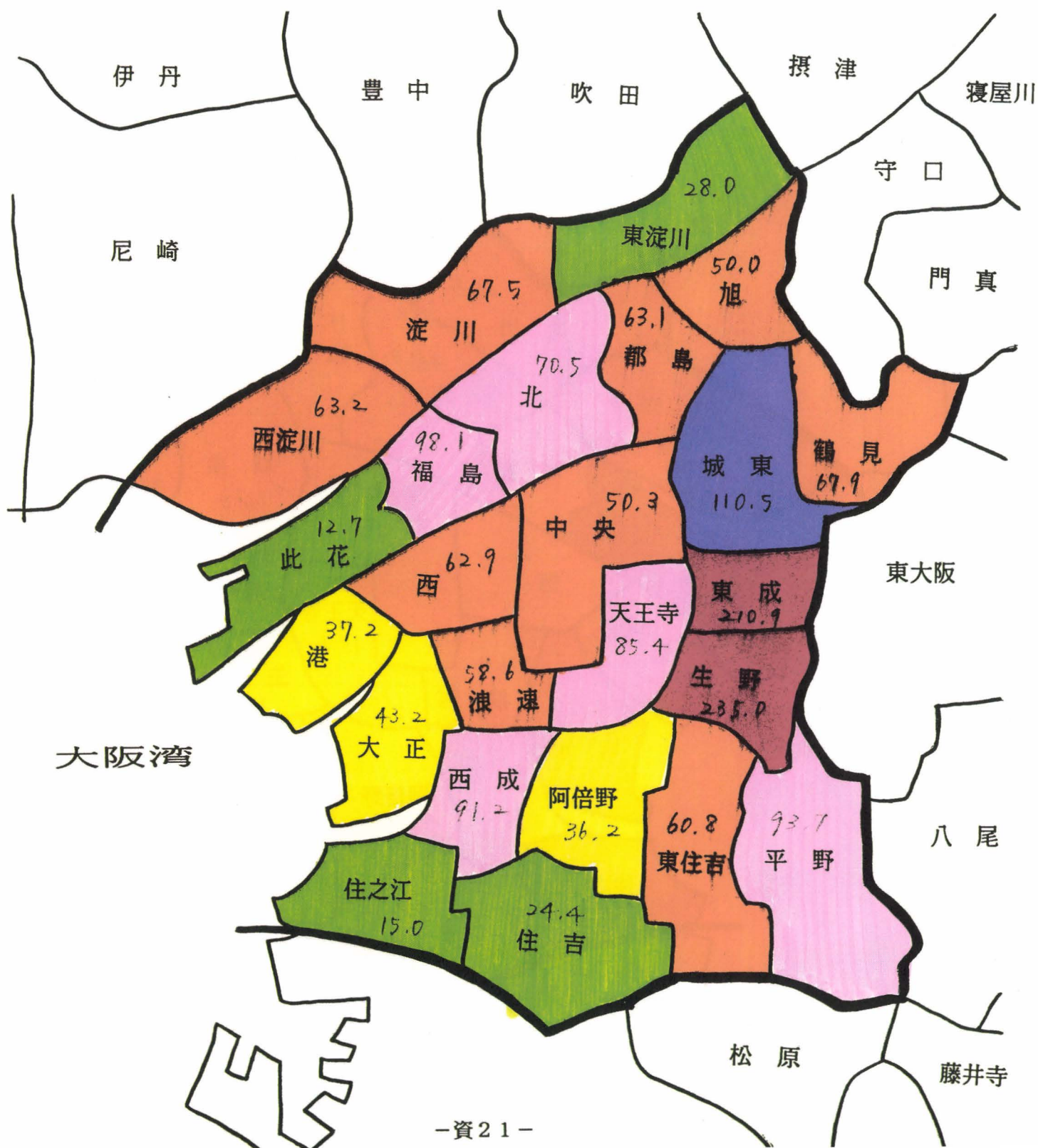
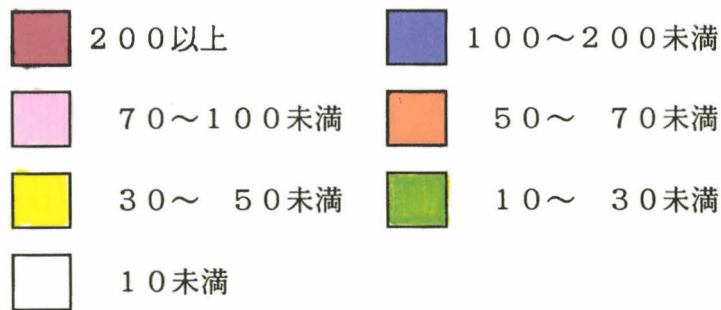


◆人口1人当りの小売商店年間販売額—1997年
(小売商店年間販売額・千円/総人口・人)

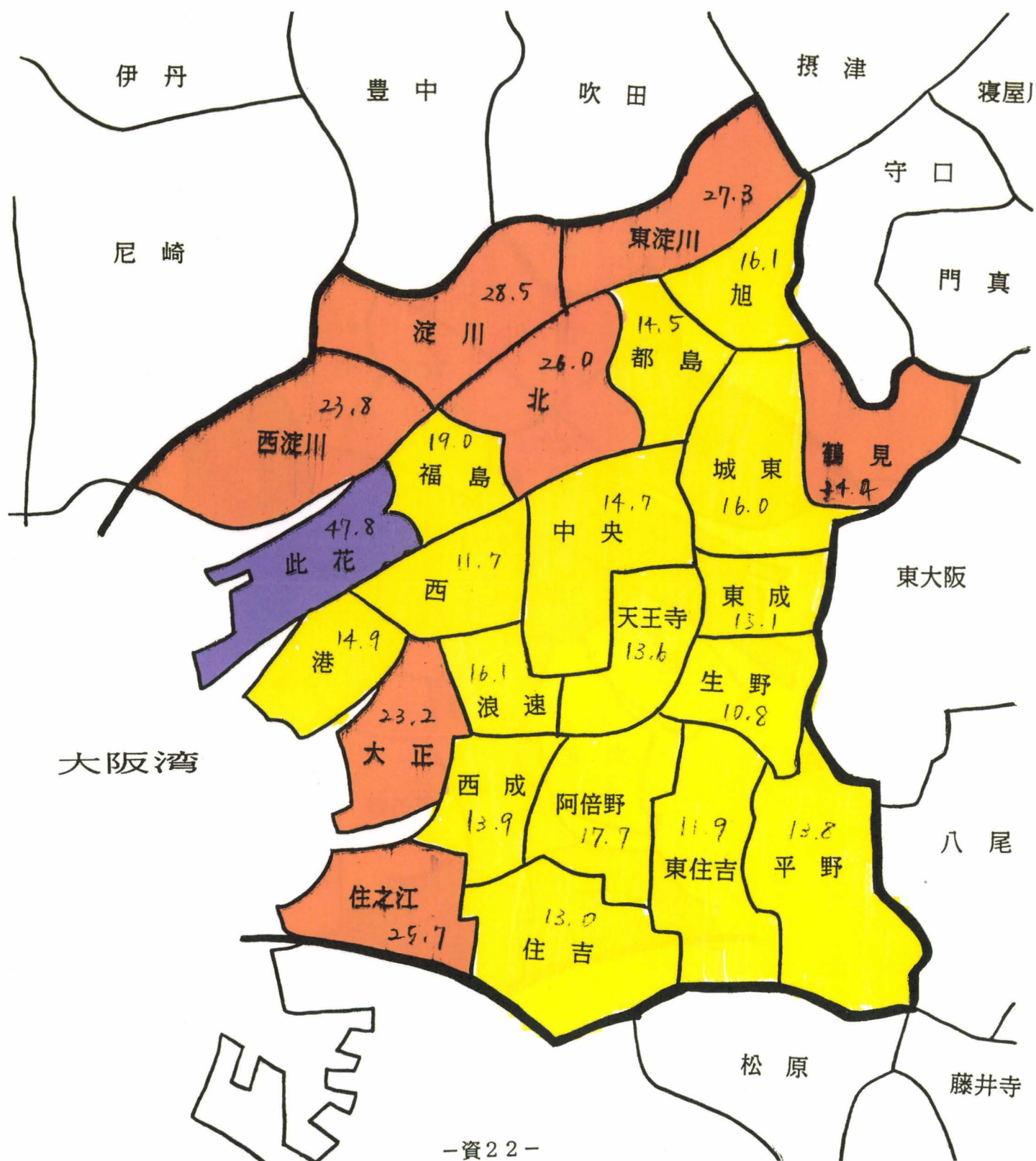
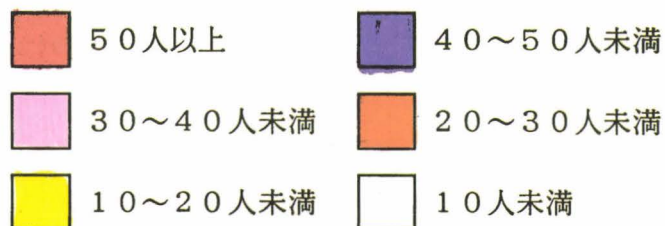
*単位:千円



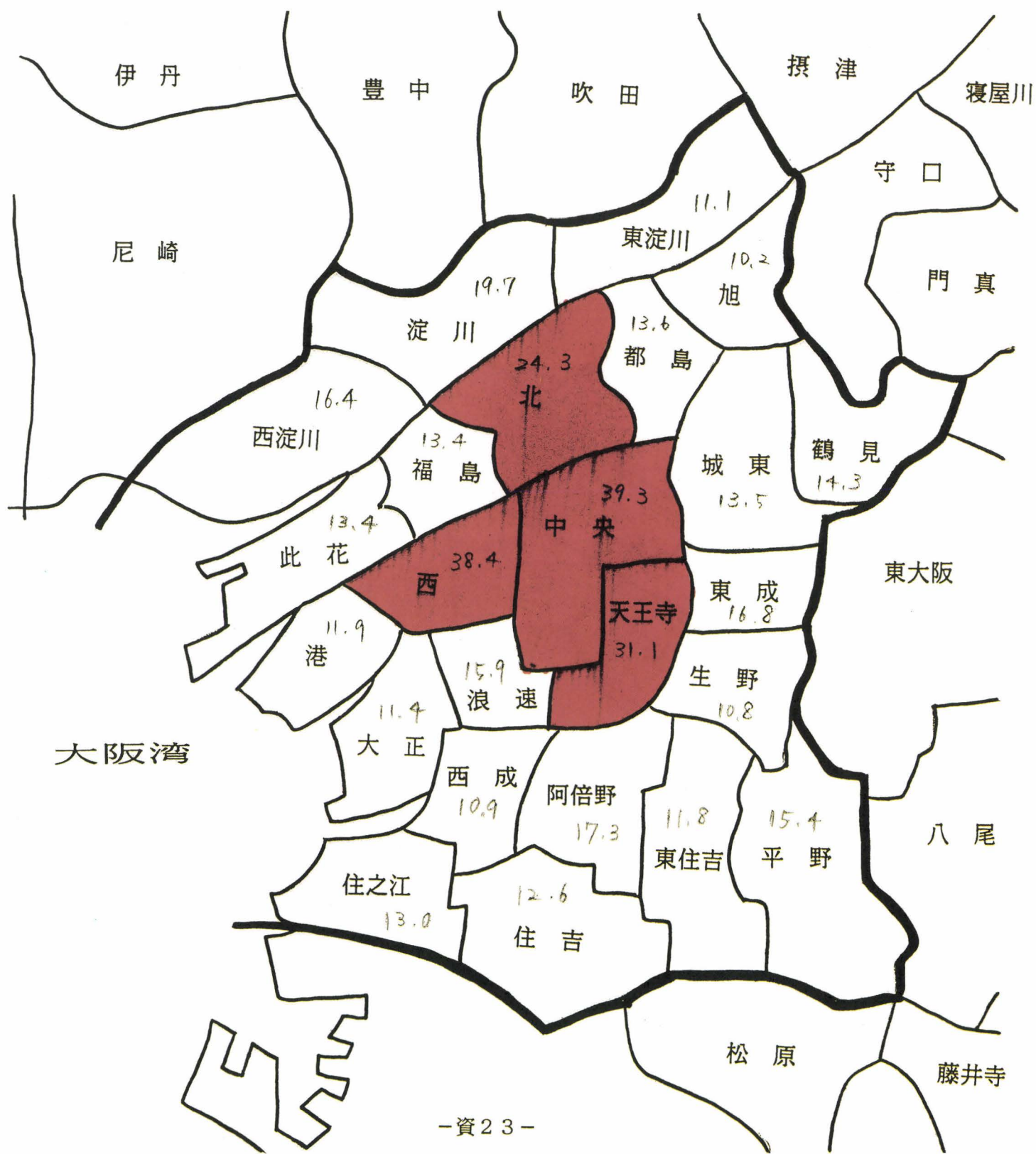
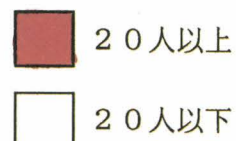
◆ 製造業の事業所密度 — 1996年
(製造業の事業所数/面積・km²)



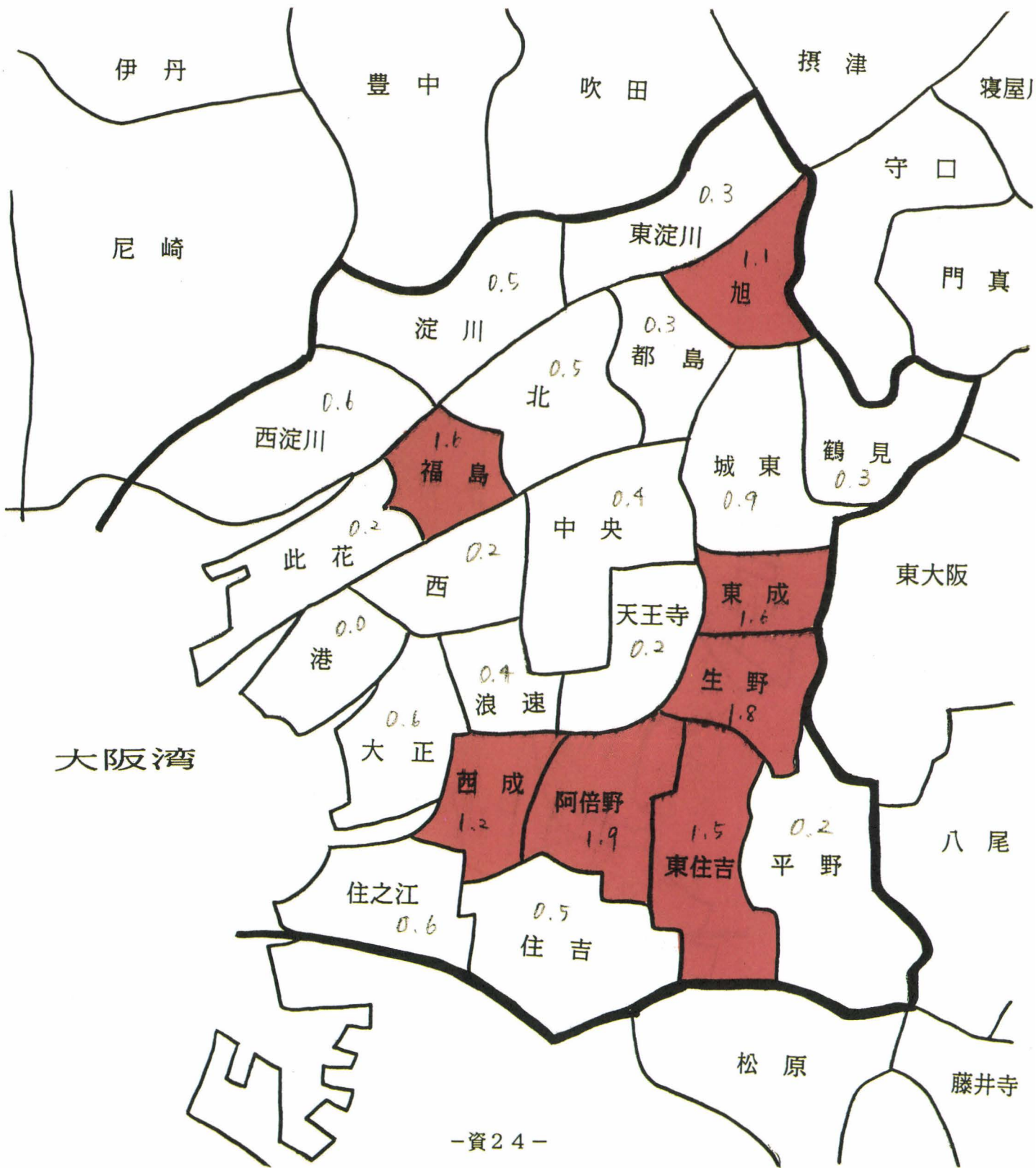
◆製造業の1事業所当りの従業者数－1996年
(製造業従業者数・人／事業所数)



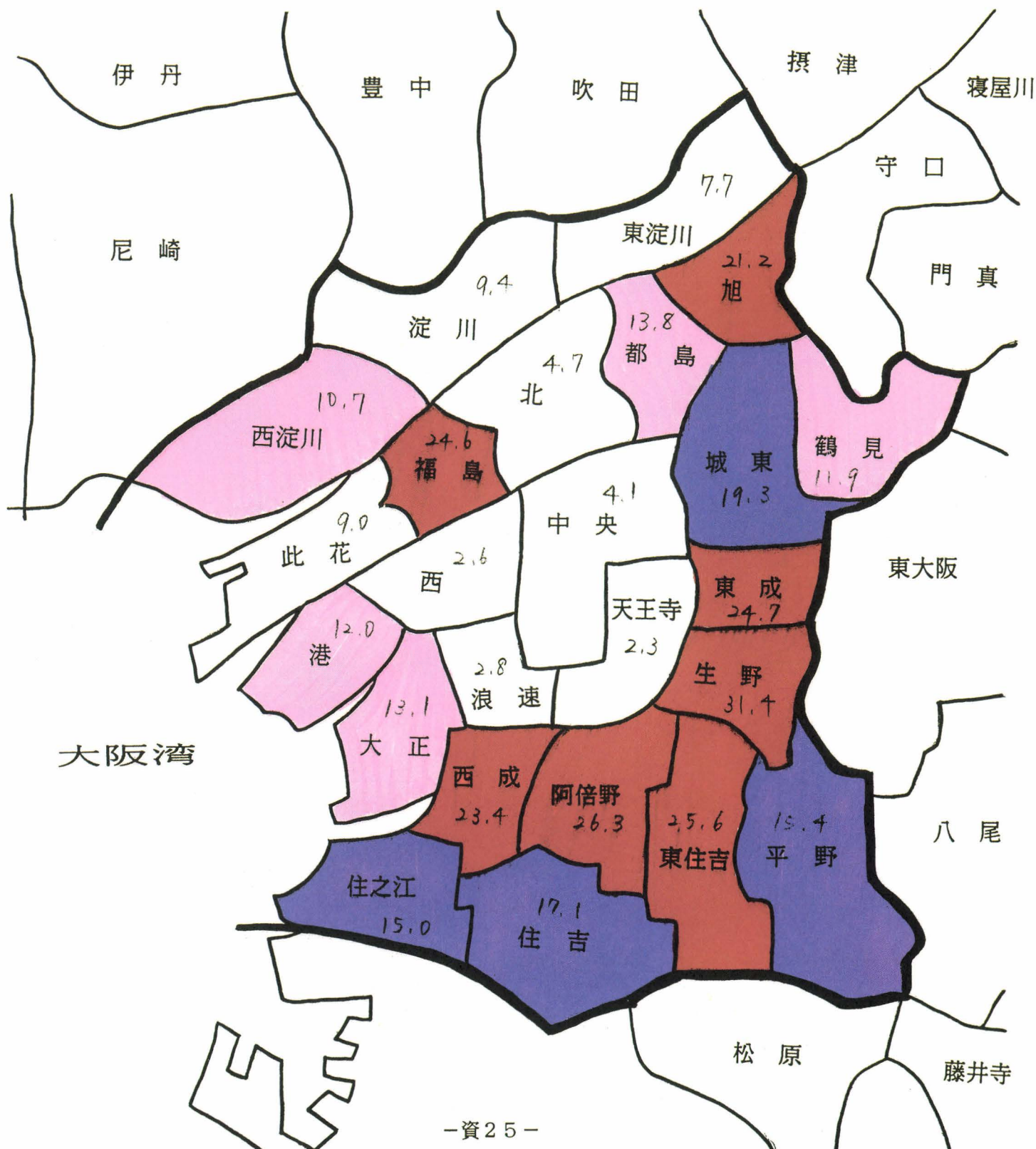
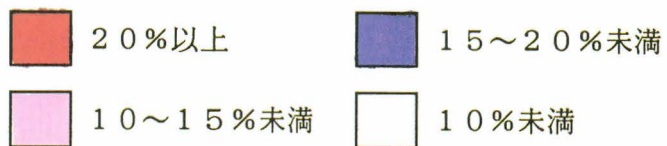
◆金融・保険業の1事業所当りの従業者数－1996年
 (金融・保険業の従業者数/金融・保険業の事業所数)



◆老朽化住宅の割合－ 1993年
(建築時期が戦前の住宅数/住宅総数)



◆長屋住宅の割合－1993年
(長屋建て住宅数/住宅総数)



G 海外都市再生事例

1. イギリス（リバプール、マンチェスター）

ー産業構造変換への取り組み、インナーシティ問題への対応

イギリスの諸都市は大きな産業構造変換の波の中で衰退し、産業の空洞化、人口減少などの都市問題に直面した。このため全国で都市開発公社などが結成され、官民のパートナーシップにより遊休地、低未利用地の再開発が進んでいる。

(1)リバプール（人口：46.8万人、都市圏人口122.6万人）

港湾の発達とともに栄えた都市だが、産業構造、交通手段の変化により、人口の減少、臨海部の産業の衰退に見舞われた。このため臨海部、リバーサイド地区の再開発が行われ、海外でも注目すべき再開発事例として評価されている。

- ・対象地区：マージサイド地区／リバプール市都心部
- ・開発主体：マージサイド都市開発公社/1981～1998.3、ザ・マージイ・パートナーシップThe Mersey Partnership（都市開発公社の後継組織、イングリッシュパートナーシップ/1998～）

リバプールのUDC（都市開発公社）によるマージサイド開発は、ドックランズ（ロンドン）と同じ81年に着手された。マージサイド開発の全体面積は2,372エーカー（約950ha）であり、うち32%の760エーカー（約300ha）をUDCが保有し、開発を行なった。

右岸側の中央部にアルバート・ドックがあり、これと近接の倉庫群を中心に再開発（再生）がなされ、レストラン、ショッピング街、ホテル、住宅、オフィス、博物館、美術館、TV局などが作られている。古いドックの汚泥浚渫など、環境的な配慮も行なわれた。開発の成果として、South Liverpoolにあるブランズウィック地区では、IBMや航空機産業が進出するまでになった。

注意すべき事項としては、国主導のUDC（都市開発公社）時代には、地元との調整がうまくいかず、外部からの資本投資などの開発の成果も効率的にあがっていなかったが、地元主導のザ・マージイ・パートナーシップ（官民共同の開発主体）に開発主体が移行してからは、地元の参画がスムーズに進み、特に民意を反映する機関として地元の議会（カウンシル）が、21世紀への都市ビジョン（リバプールビジョン）を打ち立て、開発に強力に関与して事業を進めている。

（以下のマンチェスターも同様）

(2)マンチェスター（人口：43.1万人、都市圏人口238.9万人）

綿工業の中心地であったが、産業構造の変化により、運河が横切り業務中心であった都心地区が衰退したため、都市開発公社*1により都市基盤の整備、住宅・オフィスの供給が行われている。

- ・対象地区：マンチェスター都心地区
- ・開発主体：マンチェスター都市開発公社/1988～1996.3、Marketing Manchester（マンチェスター都市開発公社の後継組織、イングリッシュパートナーシップ）/1996～）

1世紀にローマの植民地として起こったマンチェスターも、運河で結ばれた兄弟都市のリバプール同様、趨勢的人口減少都市である(31年77万人→94年43万人)。綿工業の中心地(集積所)だった。50～80年の30年間で老朽化した83,000戸の住宅が取り壊され、代わりに市内にできたのは6万戸弱だったが、周辺9市も入れた1,300k㎡のマンチェスター大都市圏(人口250万人余)で見れば減り方は少ない。その後80年代初めから市東部のマイルズブラッティング住宅団地(4,350戸)の改良事業などもなされた。

市中心部の再活性化のため、88年にセントラル・マンチェスター都市開発公社が設立され、オフィス・住宅等の供給を行っている。伝統的な産業は衰退したが、マンチェスターはイングランド北部の都市の中では古くからの大学もあり、金融サービス都市でもある。

2. ドイツ

(1) IBAエムシャーパーク (デュイスブルグ、エッセン等/ドイツ)

ー広域連携による地域再生プログラムの取り組み状況、産業遺産の活用

このプロジェクトは、産業維持と新たな経済発展を目的として、ドイツのルール地方北部・エムシャー地域17都市とノルトライン・ヴェストファーレン(NRW)州が推進する地域再開発計画である。産業構造の転換で疲弊したルール工業地帯の約800k㎡に及ぶエムシャー川流域の「川の再生」「産業遺産の保存と再利用」「住環境の整備」「雇用の拡大」を企てるもので、1988年より事業が進んでいる。第3者機関(IBAエムシャーパーク社)による効果的な事業運営と広域連携、博覧会方式によるプロジェクト推進に特徴がある。

■概要

IBA(国際建築博覧会)エムシャーパークは、1988年の計画開始以来、建築、都市計画、社会政策の各面で先進的かつ多様なプロジェクトが数多く計画・実施されている。プロジェクトの第一段階では包括的なプランニングと建築コンペが行われ、内外からの斬新で多様なアイデアの導入が図られる。現在までにIBAのプロジェクトと認定されたものは83に上っている。

●事業テーマ

- ①都市間に存在する広大な遊休地を利用し、大規模なレクリエーション・保護地域を建設する。
- ②エムシャー地区の350kmに及ぶ地上下水路(エムシャー・システム)を段階的に改善し、環境保全に優れたバイオロジカルな下水を建設する。
- ③地区の工場跡地に「公園の中のオフィス」をコンセプトとした高水準の事業拠点を築く。
- ④「新しい居住と暮らし」の基本テーマに基づき、従来の炭鉱・鉄鋼業関係の専用住宅を改善し、環境に配慮し住みやすい新たな住宅地域を創出する。
- ⑤産業史上の歴史的建造物を維持保存することにより、地域の歴史を後世に伝え、また、既存の建物を再利用し、地域の構造改革に寄与する。

●特徴

- 1)全体を環境パークとしながら、溶鉱炉など産業遺産を活用した産業観光などの仕組みを持つ。
→住・職と共生した環境再生、産業遺産の保存と活用により、圏域を産業博物館として活性

化、地域の居住魅力・訪問魅力の醸成が図られている。

2) 事業の牽引車となる IBA エムシャーパーク社 (全額州政府出資の私的企業体) の存在

→ 第3者機関に、広域的な課題と対応するプログラム掘り起こし・認定、運営面での公正な広域調整を権限委譲することにより、効果的な運営を可能としている。

行政側でも、特別予算を計上せず、広域調整によりプロジェクト予算を捻出するという合理的な予算措置が行なわれている。

3) 国際建築展方式の導入 (テーマ: 居住と文化、社会変革とエコロジー) の採用

→ 斬新なアイデアの獲得、イベント型の地域活性化、期間を限定して目標を明確化している。

(2) ZKM (カールスルーエ芸術・メディア技術センター) / カールスルーエ市

— 情報化社会の新産業創造へ向けた先進的な取り組み事例

ZKM (Zentrum fuer Kunst und Medientechnologie Karlsruhe: カールスルーエ芸術・メディア技術センター) は、芸術とメディアの両者に係わり未来の革新的なビジネスの開発研究母体となることを目指して、バーデン・ヴュルテンベルク州とカールスルーエ市の出資により、1989年に設立されたヨーロッパの先端的なメディアアートおよび研究の拠点である。

IT革命により情報や文化が経済活動の基軸となる社会ではアートが重視される。現在、アートが学術や産業との連携・融合の中で新産業・新技術を生み出す突破口となると注目されている。また、ZKMでは、地元大学や企業とのネットワークを重視した取り組みを行っており、アートを軸にした産学協同による新産業づくりの先進事例として注目される。

■ 概要

- ① 組織運営: 州政府・市の予算で公共法人として運営。スタッフは、会長以下40人のスタッフと40人のアルバイトで構成。ランニングコストは、年間1,600万マルク (約11億2千万円) で、バーデン・ヴュルテンベルク州とカールスルーエ市が折半している。民間会社はスポンサーとして参加。
- ② 運営部門: ZKMは、一般の人々に開放している公開部門と研究・生産部門の2つの部門に分かれる。前者には、メディア・ミュージアム、現代美術館、メディア・テーク (資料館)、後者には、映像メディア研究所と音楽・音響研究所がある。
- ③ 施設建物: 旧兵器工場を1992年に改装して施設とする。建物内の10のアトリウムは、4つはZKM、3つがデザイン・アカデミー、1つが市ギャラリーである。残る2つのアトリウムは、ZKMが管理する個人収集家のための美術館に利用される予定。
- ④ 設立の目的: 芸術家に3次元芸術の手助けをする。
芸術のためのテクノロジーを研究、大学のテクノロジーの可能性を確認し、それをアーティストのアイデアとつなぐ。(結果は商業化できるものはしてゆく。)
- ⑤ 入館者数: 開館年は30万人入館。その開館時の2/3がリピートしている。(若者が多く一日400~500人が来館しており、特に冬に来館者が増える。)

(3) ヨーロッパ最初の体験型エコデパート「ロンメルミューレ」(シュトゥットガルト郊外)

100年前に建てられた7F建のMILL(製粉所)を改造して、様々なエコ商品とサービスが提供されるショッピングセンター(ドイツ最大のエコ食品店、エコ美容院、エコレストラン等22店舗)。

■概要

このドイツ初のエコ・デパート(1998年9月オープン)はシュトゥットガルトから20キロぐらい離れたシュワーベン地方のBietigheim-Bissingen市にある。この中にはショッピングセンターのように大規模・小規模の店とが22軒ほど並んでおり、様々なエコ商品とサービスが提供される。総面積8,500㎡、売り場面積6,500㎡で、建物は100年前に建てられた7階のMILLを改造して使用しており、隣接するエコ住宅と併せて開発されている。開発にあたっては、きちんとマーケティングを行ない、エコ商品へのニーズの高い顧客層の住む同地域への進出を決定している。

ドイツ最大のエコ食品店から、エコ美容院、木材店、絨毯売り場、エコ・ビル工場、レストランまで何でもある。開店時間が8時までで、カードでの支払いと大きな駐車場設備も当然のサービスで、従来のエコショップの革新を図っている。対象は昔68年の学生運動で活躍し、今はいわゆるToskana派になった人たちである。経営者はArchy-Novaという会社で、その責任者はもと建築家である。ほかには40人の建築家、職人、芸術家がArchy-Novaで働いているが、メインビジネスはエコ建築や環境に優しい都市計画などである。

投資総額3,800万マルクの内、Archy-Novaが1/3を出資したが、残りはフランクフルトのエコ銀行が不動産ファンド(エコファンド)という形で資金調達した。同ファンドには個人の投資家が最低3万マルクを投資し、毎年6.85%の利子がでるそうであるが、利子がほしくない人はそれをドイツ環境保護協会に寄付することも可能だそうである。エコ規則を守るためにはBUND(ドイツ環境と自然保護の会)と協力して、チェックを受けている。

〔施設面積表〕

施設構成	面積 (㎡)
自然食品、有機食品売り場	360
天然繊維製品、アクセサリ、靴、リサイクル商品売り場	457
玩具、ギフト商品売り場	370
文具、書籍売り場	160
家具売り場	1,828
インテリア、住宅設備売り場	350
カーペット、絨毯、壁掛け売り場	102
D I Yセンター	377
建築用品売り場	200
レストラン、食品売り場	870
サービスカウンター等	200
オフィス	400
イベントスペース	210
共用空間、倉庫等	2,616
合 計	8,500

3. フランス

●リヨン(人口 41.5 万人、都市圏人口 120 万人)

一産業構造転換への対応、官民共同のプロジェクト推進、広域連合の取り組み

リヨンはローマ時代にさか上る古都で、パリに次ぐ商業・交通の中心地であった歴史を持つ。豊かな土地・食材との長年の相互作用で、類例のない食文化を築き、「食の都リヨン」と言われる。これまでリヨンでは、繊維産業からの産業構造転換、官民共同による空港開発、副都心開発などの街づくりが進み、各種のイベント誘致、企業誘致が図られている。とくに先進国首脳会議（リヨン・サミット/1996）の開催を契機に、新開発地区リヨン・シテ・アンテルナショナル（国際都市）を整備、中核施設には、パレ・デ・コングレ（国際会議場）、その他現代美術館、オフィスビル等が整備されている。今後は、陸路(TGV)、空路の足のよさ、絹織物で鍛えた優秀な労働力、ヌーベル・キュイジーヌで知られるグルメの街を売り物に、国際都市リヨンを売り出していく方針である。

また、近年リヨンを中心とする広域圏の市町村によりリヨン広域連合（グラン・リヨン）が結成され、一自治体の圏域では対処しきれない環境、交通、水系など広域問題について、独自の権限をもって取り組んでいることも注目される。

■グラン・リヨン（リヨン大都市圏）

リヨン地方はフランス第 2 で広域圏 120 万人の人口、55 の市で構成されている。広域都市圏開発の体制は開発の基本計画（マスタープラン）に基づいている。広域圏のメンバーは市長もしくは市長からの委任者で構成され、集まる 55 の市は広域圏に権限委譲している。都市開発、環境計画、雇用、教育以外に大規模施設開発も含まれる。特に土地利用は大きな権限である。

グラン・リヨンの役割は、圏域全体を見ながら、全体のグランドデザインを描き、広域連携で行なうべき施策を効率的に立案・遂行する所であり、意思決定母体が市長連合の会議であるため、調整・決定がダイレクトかつ効果的に行なわれる。グラン・リヨンは、調整により広域施策や開発方針等を定めるが、具体の実施は各自治体に委ねられ、そこで各自治体が独自の工夫を凝らし、競争して施策を実現するため、施策効果が高いといわれている。

また、予算の振り分けも、広域で行なうべきことはグラン・リヨン、自治体で行なうべきことは自治体に配分され、合理的に執行されている。

平成11年度 都市再生委員会活動状況

平成11年

- 6月24日 正副委員長会議
「本年度の活動方針について」
- 7月9日 スタッフ会
- 8月3日 スタッフ会
- 8月6日 講演会
「新しい都市づくりの課題」
講師 大阪大学大学院工学研究科 教授 鳴海邦碩氏
- 9月6日 講演会
「ミレニアムを迎えるヨーロッパ」
講師 環境プロデューサー 泉眞也氏
- 9月29日 「都市再生」欧州調査団を派遣
～10月10日

平成12年

- 1月21日 拡大正副委員長会議
「都市再生委員会の提言の作成に向けて」
- 2月21日 正副委員長会議
「提言（案）について」
- 2月28日 スタッフ会
- 3月3日 常任委員会
「提言（案）について」
- 3月14日 常任委員会
「提言（案）について」
- 3月23日 常任幹事会・幹事会にて提言（案）『都市進化』を目指して」
を報告
- 4月12日 提言『都市進化』を目指して」を記者発表

2000. 3. 22現在

平成11年度 都市再生員会 常任委員会名簿

(敬称略)

委員長	中村 陽三	電 通	副社長
副委員長	野田 宏	阪急百貨店	専務
	湯浅 叡子	千里文化財団	専務理事
	松原 徳一	阪急シグマコーポレーション	社長
	山下 健一	大林組	副社長
	篠崎 由紀子	都市生活研究所	社長
	横井 省吾	NTTコミュニケーションズ	ビジネスユーザー事業部カスタマーサービス部長
	安藤 忠雄	安藤忠雄建築研究所	
	近藤 三津枝	パンコット	代表取締役
	木部 義人	ホテルグランヴィア大阪	社長
	野本 政孝	大阪国際見本市委員会	理事長
	上田 利行	三井物産	理事関西副支社長
	大聖 雅宣	日本航空	執行役員西日本地区担当大阪支店長
	西川 寧是	全日本空輸	常務大阪支店長
	池上 邦信	西日本旅客鉄道	常務
	佐々木 廣年	竹中工務店	取締役
	堀井 良殷	大阪21世紀協会	理事長
	松下 滋	三和総合研究所	取締役理事
	村上 謙一郎	清水建設	専務
	三角 勝行	サントリー	常務
	安藤 隆	日本政策投資銀行	関西支店長
	吉野 国夫	ダン計画研究所	社長
	宇都 弘道	大阪ガス	経営調査室長
	島田 智之	日本生命保険	企画広報部部長
	井上 孝夫	日本エアシステム	執行役員関西地区統括大阪支店長
常任委員	井上 和夫	近畿日本鉄道	嘱託
	江川 寿夫	けいはんな	副社長
	大辻 眞喜夫	竹中工務店	顧問
	鞍田 暹	テレビ大阪	社長
	小嶋 淳司	がんこフードサービス	代表取締役
	小西 幸雄	日産建物管理	社長
	齋藤 積	関西電力	支配人秘書役
	澤 一寛	日本カラーテクノロジー研究所	社長
	新堂 友衛	大阪市信用金庫	理事長
	清水 誠	日本旅行	常務関西営業本部長
	園田 善一	NTT関西移動通信網	社長

	田中 康典	三洋電機	専務
	谷村 龍太郎	日本銀行	大阪支店副支店長
	長縄 友明	松下電器産業	社会文化部部长
	永原 義夫	王建工業	社長
	西野 正夫	読売テレビ放送	副社長
	濃人 賢二	帝国ホテル	常務大阪総支配人
	前田 一	エフエム大阪	社長
	柳瀬 璋	毎日放送	社長
	吉野 忠治	日本コンベンションサービス	専務関西支社長
スタッフ	細見 幸久	電 通	営業統括局営業計画部長
	笠井 良平	電 通	プロジェクト開発局プロジェクト1部部長
	徳永 真一郎	電 通	プロジェクト開発局プロジェクト1部主管
	荒木 直也	阪急百貨店	経営政策室副参与
	松田 研	阪急電鉄	総務室調査役
	浦山 義政	大林組	本店建築営業企画部企画課長
	竹林 雅司	NTTコミュニケーションズ	ビズネスユース事業部関西営業支店技術営業部長
	嶋 哲久	ホテルグランヴィア大阪	取締役総務部長
	森田 三夫	大阪国際見本市委員会	広報・調査室長
	上島 隆夫	三井物産	業務部営業推進室長
	大原 貢	日本航空	大阪支店総務部広報宣伝グループ次長
	小淵 剛	全日本空輸	第二販売部顧客販売課
	土屋 隆一郎	西日本旅客鉄道	経営企画部部長
	佐々木 正人	竹中工務店	開発計画本部開発課長
	出田 俊昭	大阪21世紀協会	総務部企画課長
	江口 雅祥	三和総合研究所	研究開発第1部 公共事業・政策チーム研究員
	森口 勉	清水建設	関西事業本部企画部長
	佐藤 宏	サントリー	経営企画部課長
	中村 郁博	日本政策投資銀行	企画調査課主査
	坂井 隆博	大阪ガス	経営調査室部長
代表幹事スタッフ	森尻 裕二	日本生命保険	企画広報部主任
	小林 幸治	日本エアシステム	業務グループ課長
事務局	藏原 潮	西日本旅客鉄道	経営企画部課長
	今泉 仁志	ダイキン工業	経営企画室主事
	萩尾 千里	関西経済同友会	常任幹事・事務局長
	梅名 義昭	関西経済同友会	企画調査部副部長
	松尾 康弘	関西経済同友会	企画調査部課長
	宮下 貴広	関西経済同友会	企画調査部

「都市進化」を目指して

平成12年4月発行

発行者 社団法人 関西経済同友会

常任幹事 萩 尾 千 里
事務局長

大阪市北区中之島6-2-27

電話 (06)6441-1031

印刷所 ナニワ印刷株式会社

大阪市北区天満1-9-19

インターネット・アドレス http://kdoyukai.on.arena.ne.jp/
--

