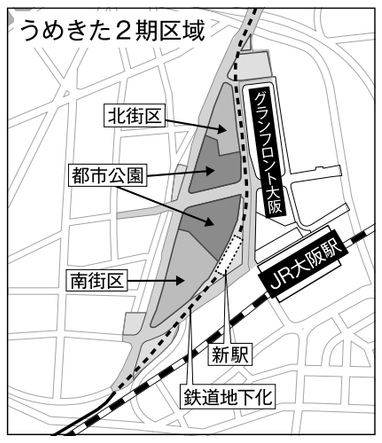
開発進む大阪･うめきた２期区域

待たれる緑の未来都市

西日本最大のターミナル・大阪駅がある梅田エリアの北側を開発する「うめきた」プロジェクト。先行開発した複合商業施設・グランフロント大阪に続き、２期区域で建設のつち音が響いている。ＪＲ地下駅の誕生を経て、24年には緑豊かな森とともに未来都市が先行まちびらきへ。25年開催の大阪・関西万博に向けて世界水準の都市空間を備えたまちづくりが進む。

齊藤満・大阪市都市計画局うめきた整備担当部長と島本健太・ＵＲ都市機構うめきた都市再生事務所長に、うめきたプロジェクトをテーマに対談してもらった（聞き手は池田知隆・毎日新聞元論説委員）。また、「２期」工事にあたる三菱地所、地下駅整備にあたるＪＲ西日本の担当者に計画内容や思いを聞いた。

▲「うめきた２期」の全景イメージ。緑に覆われているのが特徴的だ＝「うめきた２期地区開発事業者」提供



▲工事が始まった2期区域。右奥には先行開発区域に開業したグランフロント大阪などが立ち並ぶ（2020年12月撮影）＝ＵＲ都市機構提供

▶ビルに囲まれた梅田貨物駅（2004年３月撮影）＝ＵＲ都市機構提供

対談

UR都市機構うめきた都市再生事務所長
島本健太さん

大阪市都市計画局うめきた整備担当部長
齊藤満さん

万博と共に関西を活性化

世界の才能が集うまちに

――「うめきた2期」着工の感想から。

齊藤　事業が順調に進捗し、昨年12月には南街区、今年2月には北街区で民間開発が着工しました。関西のリーディング・プロジェクトとして先行まちびらきにつなげていきたいです。

島本　基盤整備を行う者として無事に宅地引渡しを終え、ホッとしています。ＪＲ線地下化や新駅設置が同時並行で進められる中で、道路やインフラを整備しました。コロナ禍でも施工業者を含めほとんどストップすることなく事業が進められました。

――「みどりとイノベーションの融合拠点」という理念を掲げていますね。

齊藤　都市公園を含めて約8㌶の「みどり」の空間を創出するわけですが、主要なターミナル駅の近くにこれだけ広い緑があるのは、世界にもあまり類を見ません。この「みどり」は世界中から個性、才能あふれる人々を集め、多様な活動を生み出す源になると考えています。ここから新たな価値を生み出していきたいですね。

島本　都市公園は、緊急時には防災公園としての機能も果たします。緊急時に帰宅困難者をスムーズに誘導できる広場、断水時にも使用できるトイレなど安心・安全の機能も確保しています。環境装置としても雨水を溜めたり、コジェネレーションシステム（発電と発熱の同時供給）との連携など、自然とテクノロジーが融合した環境と防災の基盤づくりのために工夫を重ねています。ＵＲ都市機構は全国で26カ所の防災公園を整備していますが、その半数が関西にあります。関西は阪神・淡路大震災を教訓に防災意識が高くなっていることも影響していると考えています。

■

――「スーパーシティ」など新しい都市モデルの構想について。

齊藤　環境に配慮した高効率システムの導入など民間の柔軟な発想による創意工夫を採り入れ、コロナ後の新しい生活様式にも対応した次世代のまちづくりを実現していきたいです。

大阪府・市は、ＩＣＴ（情報通信技術）を活用した先端的サービスや大胆な規制緩和によって最先端の未来都市を実現する「スーパーシティ」の指定に向けて検討を進めているところですが、「うめきた2期」では「実証を通じた最新技術の発信」、大阪・関西万博で「未来社会の実験」、万博後の夢洲（大阪市此花区の人工島）のまちづくりで「未来都市の実現」という、ホップ・ステップ・ジャンプで取り組んでいきます。

島本　これまで、区域内にトレーラーハウスを設けてサテライトオフィスにしたり、民間企業が本社機能を期間限定で移転するという有事のＢＣＰ（事業持続計画）対策としての実証も行いました。そこではバイタルデータ（脈拍、血圧、体温など）を取得し、リラックスしながら仕事ができるかどうかを実験しました。コロナ禍でリラックスと集中ができる働き方が求められていますので、新たな公園の使い方の実証ができました。この取り組みをこの公園や夢洲のまちづくりにつなげていきます。

非接触型の遠隔操作ロボット、電動キックボードの活用、ＡＩ（人工知能）カメラによる管理などの実証実験も行っています。「スマートシティ」と「スーパーシティ」を融合させたまちづくりを進めていきたいですね。

――先行開発区域（グランフロント大阪）との相乗効果は。

齊藤　グランフロント大阪への来場者は年間約5000万人を超え、大阪駅から北側へ新たな人の流れができました。その中核施設としてナレッジキャピタル（知的創造拠点）があり、多様な人の交流を通して国際交流、人材育成、新産業創出など新たな知的価値の創造につなげていくこととしています。「みどり」で展開される多様な活動・価値との相乗効果により、うめきた全体が世界をリードするイノベーション拠点になってほしいですね。

島本　公園の中にイノベーション施設を点在させ、先行開発区域にはない、外部とつながる舞台として期待しています。グランフロント大阪の誕生では人の流れだけでなく、地価にも影響を与えました。大阪駅は南北のまちが両立し、今後は鉄道地下化とうめきた2期の誕生で、東西方向への大きな流れが生まれるのではないでしょうか。

齊藤　ＵＲ都市機構には知識、技術、ネットワークを生かして民間開発を誘導し、道路や公園などの基盤整備と一体的かつ円滑に事業を進めていただきたいです。また、持続的に発展し続けるまちになるよう、新たな技術を導入した管理運営方法の支援や周辺区域とともに地域全体の価値向上につながる取り組みも担っていただきたいと考えています。

■

――関西を大きく飛躍させる拠点になりそうですね。

島本　先行開発区域が完成した時はテナントが全部入居するか心配したこともありましたが、いまや大阪・関西万博の開催も見通され、本当に事業を進めてきてよかったと思っています。「うめきた」のみならず、周辺のポテンシャルアップを高めるまちづくりに寄与していきたいと思います。

齊藤　交通の利便性を生かして、他にはないような大規模かつ魅力的な「みどり」が人間の創造性を刺激する環境を創出し、常に世界中からその環境を求めて「人材」「技術」「資本」が集まるといった、成長し続けるまちになっていくと期待したいですね。

27年度に全面開業予定

うめきたプロジェクトは、ＪＲ大阪駅北地区の梅田貨物駅跡地約24㌶を国際競争力の高い知的創造都市に生まれ変わらせるビッグプロジェクト。

先行開発区域（約７㌶）に2013年、グランフロント大阪を開業した。２期区域は約17㌶。広域避難地としても機能する都市公園（約4.5㌶）を中心部に据え、南北の街区に分かれる。オフィス、マンション、商業施設、公園などを配する。地区全体で約８㌶の緑地を確保するのが特徴。豊かな「みどり」と一体となって、新しい産業を生み出すほか、国際集客・交流、知的人材育成を図り、イノベーションを創出するのが目標。地区全体開業は27年度を予定。

開発区域の西側を縦断するＪＲ東海道線支線の地下化が進められ、南街区に23年春、新駅が生まれる予定。大阪駅と改札内で接続し、同一駅の地下ホームとして整備される。大阪駅と関西国際空港が直結するなど利便性が向上する。

大阪パワー掘り起こす

「うめきた２期」のＪＶ（共同企業体）代表社・三菱地所関西支店長　中島哲也さん

不動産、電鉄、ゼネコン、インフラ関係など9社の連合体として、各社の特徴を生かしながら取り組んでいます。先行まちびらきに向けた過密な日程ですが、各社の熱い思いで順調に進んでいます。

何もない貨物駅跡地を先端的なまちにするのが目標だった先行開発地区によって、大阪駅から人の流れが北に広がり、明るく直線的なイメージのまちになりました。

「2期」によって緑を中心とした面的な拡がりをもたせ、うめきたエリアの価値をさらに深め、高めていくことが課題です。

開発戦略としては、国内外の先駆的大手企業やクリエイティブな人々の活動の場となる最先端オフィスのほか、多様なライフスタイルに合った3種のホテル、温泉やプールなどを備えた都市型スパ、多彩な商業施設などを整備します。このまちで働いている人、初めて訪れる人、世界からビジネス、観光でやってくる人など多様であらゆる世代が楽しめるまちになります。

コロナ禍以前、大阪は「世界で最も住みやすい都市」としてトップクラスにランキングされました。「住みやすさ」というだけでなく、食べもの、遊び、まちの魅力でも評価されています。グローバルな視点から大阪の潜在力を再発見していくことが大切です。

アフター・コロナの時代には、大阪にインバウンド→地場産業の活性化→まちの魅力の向上という好循環が戻ってきます。アジアにも近く、「うめきた」に緑の広大な都市空間ができれば、世界から人が集まり、ますます魅力が高まると思います。

より魅力ある大阪駅へ

ＪＲ西日本創造本部不動産統括部拠点開発グループ担当部長　中田純平さん

大阪（地下）駅は現在、地下2階のホーム（2面4線）と地下1階コンコース階の天井、側壁を構築中です。地上部の「みどり」が生み出す木漏れ日を想起させる照明を配置し、新駅から地上への「みどり」を誘う動線を確保します。未来駅としてのビジョンを掲げ、あらゆる車種に対応する世界初のホームドアや多言語での情報案内、ＡＩを活用した案内ロボットなどにも取り組んでいます。

新駅には、関空特急「はるか」や和歌山と結ぶ特急「くろしお」が停車しますので、テーマパーク「ユニバーサル・スタジオ・ジャパン」（ＵＳＪ）方面へのアクセスだけでなく、大阪環状線全体の輸送体系について選択の幅が広がります。

また、新駅は「なにわ筋線」（31年開通予定）の起点にもなります。将来的には難波駅から南海、十三駅から阪急が乗り入れる予定で、大阪駅の魅力が飛躍的に向上します。

新駅から地下通路で結ばれる新改札口を設けます。これにより、大阪駅が西側に広がります。新改札口周辺には商業ゾーンを展開、回遊性の高い通路を設けます。高架下開発や新駅ビル整備なども行い、大阪駅西部地区全体のポテンシャルを向上させます。

大阪・関西万博を契機に国内外から夢洲エリアに訪れる人が増えると見込まれます。特になにわ筋線事業はコロナ後の関西復興の観点からも重要で、南海などと連携し、関西の鉄道ネットワークの魅力を高めていきます。

さらに、新大阪駅を新幹線3路線（東海道新幹線、山陽新幹線、北陸新幹線）とリニア中央新幹線でハブ化する「地方創生回廊中央駅構想」の早期実現に向けて、オール大阪で推進することも最重要テーマです。