

関西社会経済研究所資料

08-05



水都ジェントリフィケーション  
—大阪 Triangle 構想—

2008年7月

財団法人 関西社会経済研究所

## 巻頭言 — 大阪都心活性化3部作を完結するにあたり —

都市の活性化を図る要素としては、大きく分けて2つある。一つは新産業・企業の創出により活性化を進めようという産業創生であり、他の一つはヒト・モノ・カネ・情報の新たな手法による有効利用で街の活性化を進めようという都市創生である。当研究所では平成16年度から、KANSAI TOMORROW会を立ち上げ、その中に産業創生部会と都市創生部会を組織し、調査研究を進めている。

都市創生部会では3段階で大阪都心活性化に関する提言を行い、本報告で完結する。

第1段階はマクロ的視点の調査研究である。平成15（2003）年度に開催した「都市再生シリーズシンポジウム」等の調査検討内容から課題を抽出し、その原因を追求し、都市創生を行うための施策として、地区の価値を高める「地区経営」・規制緩和を図るための「特区構想」・民間資金を活かすための「ファイナンス市場」の3つの柱で構成する研究成果として「**関西の都市創生に向けての提言—規制緩和、地区経営、ファイナンス—**」（平成17（2005）年5月）を公表した。

第2段階は近未来構想である。平成17-18（2005-2006）年度研究では、大阪都心の歴史を踏まえた上で、大阪駅北地区開発以後を睨み、福島1丁目阪大病院跡地開発αプロジェクトや中之島線開通による中之島西部地域のポテンシャルを想定して、近未来の都心Center of CBD創生を構想した。世界の主要都市における都心戦略の事例を踏まえ、大阪都心の戦略として「**社交都心**」のコンセプトを打ち出した。都心の磁石としての必須要素を設定し、東西文化軸の上に社交都心を編集すること、そのエリアスタディとしてGreater Nakanoshimaにおける編集を試みた。研究成果として「**社交都心—21世紀版大阪の“都心の磁石”—**」（平成18（2006）年12月）を公表した。

第3段階が本研究であり、具体化するための手法論が主眼となる。江之子島府庁跡地に既存建物のコンバージョンによる府立現代アートセンターの移転を含むコンペによる再開発案が決定し2009年に着工予定であることを前提にして、文化芸術の核ができることからGreater Nakanoshimaにおける社交都心をさらに西伸させる。対象エリアとした安治川・木津川・尻無川沿いは現在も倉庫や工場を残しているが、コンテナ船の大型化に伴い港湾が沖出しされ（西へ）、一方都心は内陸へ（東へ）シフトしたことにより、かつての“港”としての賑わいを急速に失いつつある。大阪市も臨港地区規制を廃止する方向にあるが、廃止後の青写真が描けていない。

本研究では現状を踏まえた上で、世界の内港（インナーハーバー）再開発の成功例や東京内港・横浜内港の再開発事例を参考に、水辺の都市の長期的転換手法を提案する。それは従来のハード主体・大規模開発手法とは異なり、文化芸術を含むソフト主体・段階的転換の手法である。中心は**水都ジェントリフィケーション**gentrificationであり、4段階の発展にまとめた。**水都再生のセカンドステージ**の位置付けにもなる。

本研究成果が今後の水都大阪創生の一助となることを節に願うものである。

本研究に様々な形でご協力を頂いた巻末掲載のゲスト講師の皆様、並びに研究所内外の関係各位に、深甚なる感謝の意を表します。

2008年7月

財団法人 関西社会経済研究所

KANSAI TOMORROW 会 都市創生研究部会

研究主査 嘉名 光 市

(大阪市立大学大学院工学研究科都市系専攻准教授)

## 目次

	頁
<b>骨子</b>	
<b>1. 都市再生の先にあるもの</b>	
～インナーベイエリア再考の背景～ .....	1
<b>2. 水辺からの都市再生</b>	
(1) 水の都大阪再生への取り組み .....	3
水辺から築かれた都市・大阪 .....	3
港湾物流の拠点として繁栄した臨海地域 .....	4
都心との連携・一体性を欠いていたベイエリア開発 .....	4
水都再生の取り組み .....	6
(2) インナーベイエリアを取り巻く状況 .....	8
空洞化するインナーベイエリア .....	8
インナーベイエリアの現状 .....	10
法規制上の制約とその解消 .....	13
(3) 問い直すべき水辺再生の展望 .....	16
インナーベイエリアのポテンシャル .....	16
都心のサポーターエリアとしての役割 .....	16
都市に水辺を取り戻す試み .....	17
リスクの大きな大規模開発に替わる方法論の必要性 .....	17
<b>3. 国内外における都市に水辺を取り戻す試み</b>	
(1) 海外における水辺再生の取り組み .....	18
ビルバオ（スペイン） .....	18
アムステルダム（オランダ） .....	20
ロンドン（イギリス） .....	23
ニューヨーク（アメリカ） .....	24
(2) 国内におけるインナーベイエリアの空間戦略 .....	27
横浜港 .....	27
東京港 .....	30

<b>4. 水都ジェントリフィケーション —— インナーベイエリア空間戦略</b>	
大阪の都市構造の再構築	33
21世紀都市に求められる象徴性、祝祭性の表現	35
環境再生機能としての役割	35
文化創造の戦略的配置	36
ジェントリフィケーションの活用	39
<b>5. 大阪 Triangle 構想 —— 段階的に波及する再生シナリオ</b>	
(フェーズ1) 変化を先導する水辺線状都市の形成	41
川口・富島など安治川左岸を芸術創造のトリガー地区に 中之島は西端にも水辺の広場空間を創る	
(フェーズ2) シンボリックな空間で都市と水辺を結びつける	44
弁天ふ頭を海・川・空の結節点に	
(フェーズ3) 線的、点的な再開発を織り交ぜつつポテンシャルを高める	45
マリーナを備えた水際住宅による上質な居住ゾーンを創出 比較的広幅員な道路を活用し、LRT安治川線を導入 駅と川をネットワークする水辺公園と防災船着場の整備	
(フェーズ4) エリア全体の土地利用転換への波及をもたらす	47
京阪中之島線の延伸・相互乗入れの実現 災害時の舟運活用をにらんだ水路ネットワークの形成 境川運河の再開削による良好な住宅地区への転換の促進	
<b>6. 柔らかな都市戦略への転換に向けて</b>	
波及するシナリオの機運醸成	50
育てる計画論と規制・管理体制の見直し	51
水都再生オーソリティ	52
<b>資料1 公開研究会(2008.2.1)記録</b>	55

#### 研究メンバーおよび研究会合開催記録

なお、執筆にあたっては、主として嘉名主査が1章、3章(1)、6章を、コンサルタント岸田が2章、3章(2)、4～5章を、事務局が資料1を、そして全体の調整取りまとめを嘉名主査と橋爪アドバイザーが担当した。

## 提言：水都ジェントリフィケーション ～柔らかな都市再生への転換に向けて～

### 骨 子

世界の名だたる都市が総力をあげて都市再生に取り組んでいる。その根底にあるものは、短期的な都市経済のカンフル剤といったスケールのものではなく、都市自体の創造的活力を高める都市の生き残り戦略そのものであり、わが国で取り組まれている都市再生プロジェクトとその性格を大きく異にしている。特にかつて港湾・産業用地として使われた水辺「インナーベイエリア」が各都市での都市再生の空間戦略拠点として位置づけられており、新たな都市政策の実現、人々を惹き付ける文化創造・環境再生の場など様々な観点から水辺再生の取り組みが進められている。

我々は、関西・大阪が21世紀に生き抜いていくには、このインナーベイエリアのあり方を再考することが重要と考える。都心の水の回廊とベイエリアを結ぶ接点として、あるいは21世紀都市が備えるべき機能を担う場所としてインナーベイエリアを捉え、今後の大阪の水辺再生を考える上で重要な4つの観点を示している。すなわち、①水辺東西軸など大阪の都市構造を再構築し、インナーベイエリアを都市構造に位置づけること、②21世紀都市に求められる象徴性、祝祭性を表現すること、③環境再生機能としての役割を持つこと、④都市を支えるフロンティアとしての役割を踏まえた文化創造の戦略的配置を行うこと、である。これらの観点を踏まえてその空間戦略を考えると、「ジェントリフィケーション」というキーワードが浮かび上がってくる。

インナーベイエリアは、①都心に近接している、②水辺である、③地価が比較的安い、④使えるインフラやストックがある、などの点で高いポテンシャルを有している。一方で①港湾、河川、都市の各規制が複雑に重複、②臨港地区の見直しが予定、③既成市街地、などの状況にもある。

このような状況を踏まえると、拠点的な大規模開発、面的開発などのこれまでの手法は、巨大な財政負担や事業リスクを考えるとやはり現実的ではないことは明らかであり、再生のための新たな手法を考える必要がある。すなわち、①エリアの果たすべき役割を踏まえた将来像＝マスタープランを定める、②倉庫群や歴史的建物を改修するなどストック活用により比較的小さな投資とする、③アーティストの入居支援など文化創造機能の導入を積極的に推進することができる制度を設けるなど各種規制緩和手法を巧みに用いながら民間主導による開発を適切に誘導していくスキームをつくる、④機運を高めた上でいくつかの拠点再開発とも連動し、さらなる投資・整備を呼び込み、エリア全体の土地利用の転換へと波及していく、といったムーブメントを醸成しながら望ましい土地利用へと段階的に波及していく再生シナリオの構築を考える。この手法を我々は“水都ジェントリフィケーション”と呼ぶ。

そこで我々は、水都ジェントリフィケーションの実現に向け、安治川、木津川、尻無川の川沿いを中心としたエリアスタディを行い「**大阪 Triangle 構想**」をまとめた。

我々は段階的に波及する再生シナリオを（フェーズ1）変化を先導する水辺線状都市の形成、（フェーズ2）シンボリックな水辺空間による都市との結節、（フェーズ3）線的、点的な再開発を織り交ぜたポテンシャルの醸成、（フェーズ4）エリア全体の土地利用転換への波及、という4つの段階で構想した。具体的には、川口・富島エリアを中心とした文化創造の先導地区となる線状都市を形成し、中之島西部地区との連携を強化すること、弁天ふ頭を中心に水都を象徴するシンボリックな水辺空間を創出し、高質な水際住宅による地域イメージの向上をはかること、トラム安治川線、防災船着場などネットワーク強化による波及力を高めること、などを提案している。

その実現に向けては、①機運の醸成…市民や地域に働きかけ、ソフト的なプロジェクトも一体的に、イベントを一過性のものとして終わらせることなく、運動として定着させていく、②まちを「つくる」ではなく「育てる」発想へ転換…文化創造型の土地利用を許容する新たな分区の創設など、特例的措置や社会実験など変化を許容し試行錯誤を前提とした都市再生の推進、③水都再生オーソリティの設置…官民が協力する体制が採られており、独自の予算を備え、分野を横断する各種の許認可権などを集約的に捉えつつ、機運醸成の運動も展開するなどエリア再生の推進に責任をもつ中心的な主体を構想、などが必要である。

## 1. 都市再生の先にあるもの ～インナーベイエリア再考の背景～

21世紀初頭のいま、世界各地で都市再生とよばれる取り組みが広がりを見せている。各地で活発化する都市再生プロジェクトの根底にあるものは、短期的な都市経済のカンフル剤といったスケールのものではなく、中長期的展望を備えた都市の生き残り戦略そのものである点で、わが国で取り組まれている都市再生プロジェクトとその性格を大きく異にしている。

そして、こうした都市再生プロジェクトは「都心」を再活性化し、ボーダーレス化する世界情勢のなかで存在感やブランド力を担保しつつ、都市そのものの創造的な活力（人・モノ・情報）を高めることにその核心がある。

このような背景のもと、関西社会経済研究所 KANSAI TOMORROW 会 都市創生部会では 2006 年に「社交都心 -21 世紀版大阪の“都心の磁石”」という研究提言を発表し、大阪の都心が目指すべき姿として「社交」というキーワードを提示した。また、そのケーススタディとして中之島を取り上げ、21 世紀という時代に輝きを放ち、世界で存在感を発揮しうる都心の姿を提案してきた。

いずれにせよ、関西、そして大阪という都市が、人口の集積する大消費地というレベルに留まらず、世界有数の都市圏として存在感を発揮し、21 世紀という時代に地に足をつけてしっかりと生き抜いていくには、現在取り組まれている一連の都市再生プロジェクトの次を見据えた取り組み「ポスト都市再生」が重要になることは言うまでもない。

そして、ポスト都市再生においては、都心の再生が最重要課題であるという認識をもちながら、関西、大阪という都市のもつ空間的特性を眺めたとき、都心に近接したインナーシティの存在についても、そのあり方を問い直す必要があるように思えるのである。

現在、こうした都心に近接したインナーシティは、内陸部では住工混在地、密集市街地としての顔を持ち、臨海部では低未利用化が進んだ港湾・物流用地、住工混在地といった顔をもっている。これらの場所はかつて、関西、大阪の都心という心臓部を支える血管、骨格、筋肉として大いにその役割が期待され、貢献してきた場所であった。しかし、都市が更新期にさしかかったいま、土地利用が今後大きく転換していくことが想定され、目指すべき都市のあり方が変化している時代のなかでその役割を再考する必要がある場所でもある。

また、こうした都心に近接したインナーシティのうち、特にかつて港湾・産業用地として使われた水辺「インナーベイエリア」は、都心とともに世界各地で取り組まれている都市再生プロジェクトを展開する空間戦略拠点として位置づけられてい

る場所でもある。

産業クラスター論、競争戦略論などで知られる経営学者、マイケル・ポーターが1995年9月に「インナーシティの競争優位戦略」という論文を発表した。この論文においてマイケル・ポーターが指摘するのは、地区の抱える問題を解決するというアプローチで取り組まれてきたインナーシティ対策から、都心に近接しているインナーエリアの競争優位性を生かす戦略に転換することこそが都市を再生させる有力な処方箋であるという視点であった。

確かに、インナーエリアを再生していく処方箋を描くことは難しい。土地利用は混在している場所も多いし、既成市街地であるがゆえに更地にしてドンと建てるクリアランス型の再開発を実施するには膨大なコストもかかるのが一般常識とされてきた。このような場所に既存の都市再生の手法を持ち込むだけでは十分な効果が期待しにくい。マイケル・ポーター自身もその困難さを認めている。しかしながら、インナーエリアを有効に活用できない都市は本当の意味での都市再生を実現し得えず、競争力を確保し得ないということも確かであろう。立地や経済的優位性を備えている場所を有効に活用できない都市に成長のシナリオは描けるはずがないのである。

関西、大阪という都市が21世紀という時代に輝きを放つためになすべきことは山積している。新たな時代の要請への対応、個性を伸ばす都市デザイン、都市を支える産業、人材の育成など枚挙に暇がない。こうした観点からも、都心を支える血管であり、骨格であり、筋肉であるインナーシティは、新たな都市のあるべき姿に対応して、そのビジョンを構築する必要がある場所であるともいえよう。そして、ポスト都市再生を摸索すべきいまの時代こそ、その問い直しに最適なタイミングといえるだろう。

そこで本研究提言では、21世紀という時代に関西、大阪という都市を支える重要な場所としてのポテンシャルを有し、そのあり方が問われるべき場所として都心部に近接する臨海部「インナーベイエリア」をその研究対象とし、めざすべき空間戦略の方向性や、土地利用転換のシナリオ等について検討することとしたい。

## 2. 水辺からの都市再生

大阪における都市と水辺、都市と港との関わりを概観すると、都心とベイエリアの間に挟まれたインナーベイエリアの重要性が浮かびあがってくる。都心とベイエリアを結ぶ接点として、あるいは 21 世紀都市が備えるべき機能を担う場所として、インナーベイエリアに焦点を当て、水辺からの都市再生を考えてみたい。

### (1) 水の都大阪再生への取り組み

#### 水辺から築かれた都市・大阪

大阪は、水辺とともにあり、水辺を中心に発展してきた都市であった。現在の大阪市内は、古代には上町台地を除いてほとんどが海であり、淀川や神崎川、武庫川の河口にあり、河川が運ぶ土砂が堆積したたくさんの洲が形成されていたところで、難波八十島と呼ばれていた。

江戸時代になり大阪が発展していく中で、市中には低湿地の地揚げと排水を兼ねて多くの堀川が開削され、市街地がさらに拡大していった。安治川が開削され、中之島には諸藩の年貢米を保管する蔵屋敷が建つとともに、天満青物市場、雑喉場（ごこば）魚市場などに入出入する船が行き交う天下の台所として賑わった。大川の川涼みや道頓堀、天保山の賑わいなど、大阪にとって水辺は都市の文化や生活を支える場所となっていた。



文政新改撰州大阪全図 文政八年(1825)  
(出典:大阪建設史夜話、玉置豊次郎)

明治になり、川口に波止場と外国人居留地が設けられ、対岸の江之子島には新しい大阪府庁が設けられた。当時の大阪府庁は海に向かって発展していく大阪を象徴するかのよう西側に向いて建っていた。このように港が都市と空間的近接性を保っていた「みなとまち」の時代であり、港と都市とは不可分の関係にあった。



## 港湾物流の拠点として繁栄した臨海地域

大阪は「水の都」「東洋のベニス」であったとともに、「煙の都」「東洋のマンチェスター」でもあった。やがて近代工業の臨海部への立地とともに、大型船に対応した近代的な港の建設の必要性が高まり、1903年（明治36年）には築港大棧橋が完成し、市電が開通すると、臨海地域には港湾物流の拠点として商船会社、倉庫会社、宿泊施設、娯楽施設などが集積し大いに繁栄した。同時に、鉄鋼、造船、化学などの大規模な工場が建ち並ぶ重工業地帯も形成され、工業都市大阪の心臓部として大阪の経済発展を牽引するエリアともなっていた。

この後、昭和戦前まで大阪港は物流の拠点として大いに栄えたが、空襲と高潮被害により壊滅してしまう。戦後「大阪市の復興は港の復興から」をスローガンに、土地区画整理事業の下、防潮対策の全面盛土工事、大阪港の内港造営など、大規模な工事が行われ復興した。貨物だけでなく、四国、九州方面に向かう客船でも賑わっていたが、港湾・産業系機能の強化を目的とした沖合埋立地への再配置や陸上交通体系の確立が進むなか、その繁栄は長くは続かず、「みなと」と「まち」は次第に一体性を失っていった。



大阪築港概略図（明治後期頃）  
（資料：大阪市港湾局）



港湾地帯区画整理事業計画図 (S39年)  
（資料：大阪市港湾局）

## 都心との連携・一体性を欠いていたベイエリア開発

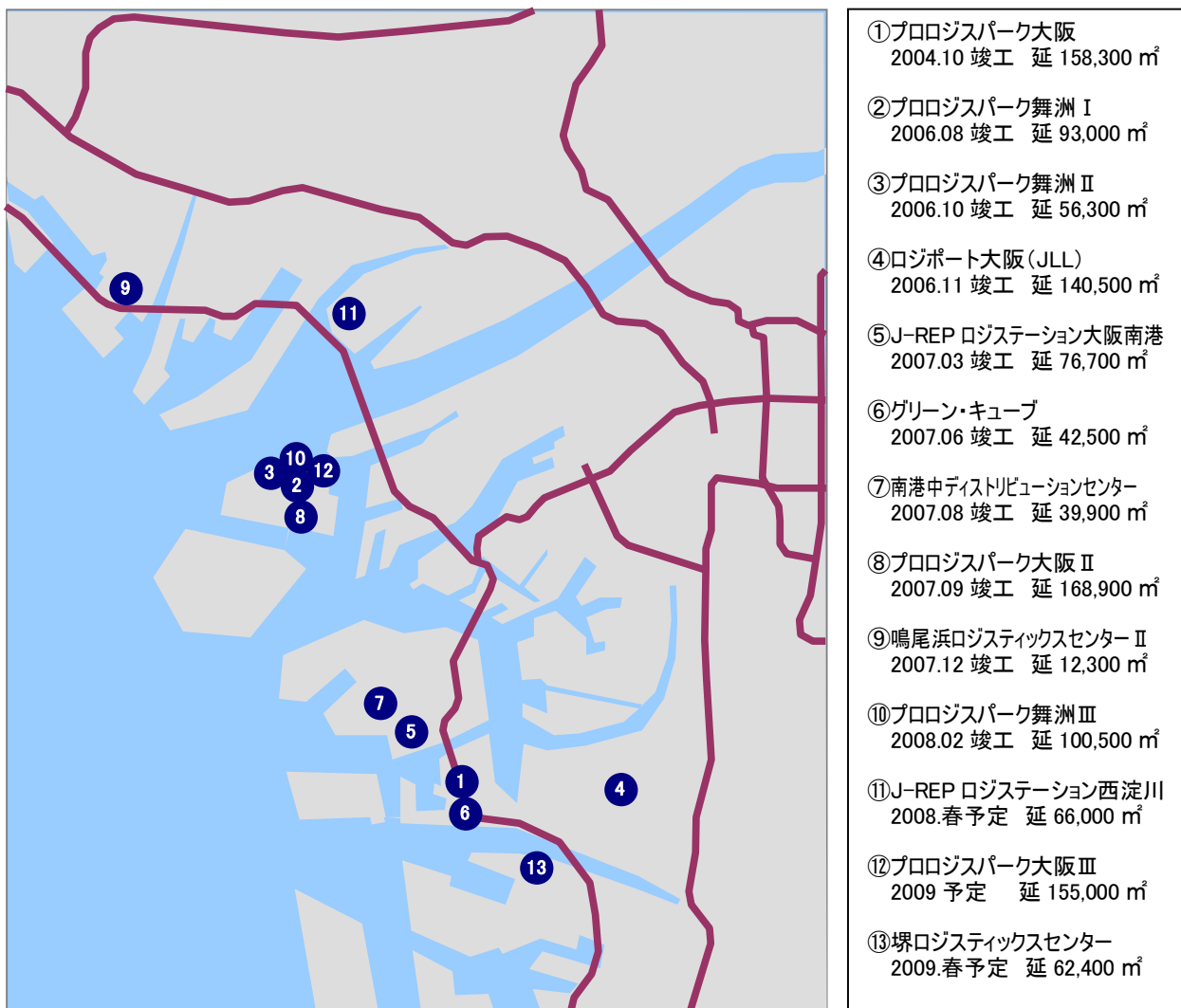
高度経済成長の時代、船舶の大型化が進み、コンテナ船などの専用船化も進んだ。1971年に南港にフェリー埠頭が完成したのに続き、南港のコンテナバースなど港湾物流系機能強化のための沖合展開による港湾施設整備がされるなど、ベイエリアではヒューマンスケールとはかけ離れた港湾物流機能がその主役になり、周辺には広大な物流用地や産業用地、広域交通網が構築された。

南港や北港の新しい埋立地では港湾物流機能や居住機能だけでなく、先端技術開発、国際交易、情報・通信など高度な都市機能を集積していく新都心としても位置づけられ、関西国際空港の開港と相まって大阪湾ベイエリアの開発構想が多く立案され、WTC、ATCなどが建設された。拡大・成長する都市という理論の中で、都

市に新たに求められる機能を補うための場所としてベイエリアに期待が集まり、都市機能の再配置、新機能の導入がめざされた。港湾機能の強化という面においては一定の成果が得られたものの、都市機能の再配置、新機能の導入という面では十分な効果をあげられなかった。それには、経済社会情勢の影響や、大規模な開発における事業見通しの甘さもあるだろう。しかし、ベイエリア開発が停滞した大きな原因として、都市との近接性・空間的連続性などの関係性が不十分であったという点も忘れてはならない。

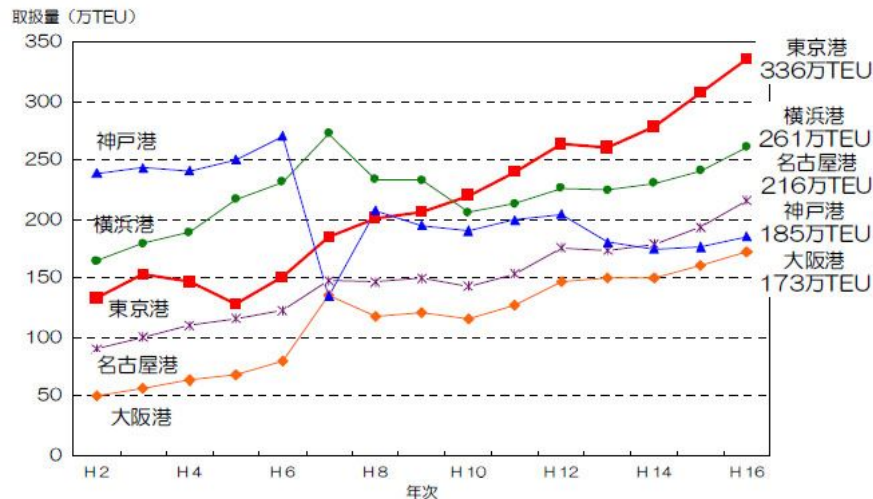
新たに創られた都市空間は都市基盤を整え、必要十分な機能を備えたビル群や公共施設で構成されている。にもかかわらず、この開発が当初の目論見どおりの成果をあげることができなかったのには、都心部との関係が希薄で都心とは別の都市になってしまっており、都心部との連携・一体性が欠けていた点が大きいと言えよう。

21世紀に入りベイエリアを取り巻く社会環境は大きく様変わりし、製造・物流機能の強化による都市経済の活性化が期待されるようになった。特に相対的な地位が低下しているコンテナ港湾等の国際競争力を重点的に強化するため、神戸港とともに



大阪湾岸エリアへの進出が相次ぐ大規模物流施設

(資料:新聞情報等より作成)



国内主要港の外貨コンテナ取扱量の推移 (資料: 東京都港湾局)  
 全体の取扱量が増加する傾向のなか、神戸港、大阪港の相対的地位の低下が懸念される

にスーパー中枢港湾の指定を受けるとともに、大阪湾岸エリア沖合埋立地での広大な用地を活用した高次の物流機能の進出が相次ぐなど、国際物流に対応した港湾機能の沖合展開と再配置が進められている。

一方、こうした港湾機能の沖合展開と再配置が進むにしたがい、築港や内港などの在来臨海地域＝「インナーベイエリア」の衰退が顕著になり、現在では港湾物流拠点としても生産拠点としても、かつての大阪の発展を支えたエリアとしての役割を終えている。

### 水都再生の取り組み

都心部においては、明治後半から続く都市の近代化、拡大という経過のなかで、都市内交通の陸上交通へのシフト、河川舟運の衰退、工業用水のくみ上げによる地盤沈下と防潮堤の建設、交通渋滞の深刻化や水質環境の悪化による堀川の埋立てなどによって、都市内河川は忌避の対象となり水辺が次第に忘れ去られた存在となっていた。

しかし、近年になってその水辺空間を見直す動きが活発になってきている。そのひとつの契機となったのが、2001年に内閣府都市再生本部による都市再生プロジェクト（第3次決定）に「水都大阪」を再生するため、都心部の河川について沿川のまちづくりと一体となった再生構想を策定することが取り上げられたことである。これを受けて、国、大阪府、大阪市、経済団体などによる「水の都大阪再生協議会」が設けられ、水の都大阪再生構想がまとめられた。「水の都」を大阪の貴重な財産と位置づけ、水を活かした都市魅力の創出に向けて、中之島、東横堀川、道頓堀川、木津川からなる「水の回廊」を対象に、水辺空間の整備、船着き場の整備、舟運の再生、イベントの開催など、数多くの取り組みが進められている。

道頓堀川では親水性の高い遊歩道「とんぼりリバーウォーク」が一部完成し、社会実験を活用した水辺の公共空間の民間利用が促進されている。八軒家浜では水上交通の拠点となる船着場が整備されるとともに情報発信施設の整備などが官民協働で行われている。阪大病院跡地では民間開発と連携したスーパー堤防や船着場の整備が行われ、中之島公園では水都大阪のシンボルとなる再整備も行われているところである。舟運の再生では、公共船着場の使用手続き窓口の一元化を試行するとともに、在阪の舟運事業者が連携して「大阪シティクルーズ推進協議会」を設立し、共通ブランドの創出、発信が始められた。「OSAKA 光のルネサンス」などのライトアップイベントも中之島の冬の風物詩として定着し、その他にも「eーよこ会」や「ご来光カフェ」など地域住民や NPO などによる水に関わったまちづくり活動が数多く展開されているなど、水の回廊を中心とした水都再生の動きは一定の成果を上げている。

こうした水都再生の取り組みをさらにまちづくり活動へと展開し、「水都大阪」を世界に発信するスタートとして、2009 年にシンボルイベント「水都大阪 2009」の開催が予定されている。水の都大阪再生構想に基づき進められてきた水都再生への取り組みは、「水都大阪 2009」によって第 1 ステップを終えることになる。第 2 ステップとして、どのように舵をきるべきかを判断していく時期が来ている。



八軒家浜船着場



とんぼりリバーウォーク



OSAKA光のルネサンス



NPOによるイベント「ご来光カフェ」

## (2) インナーベイエリアを取り巻く状況

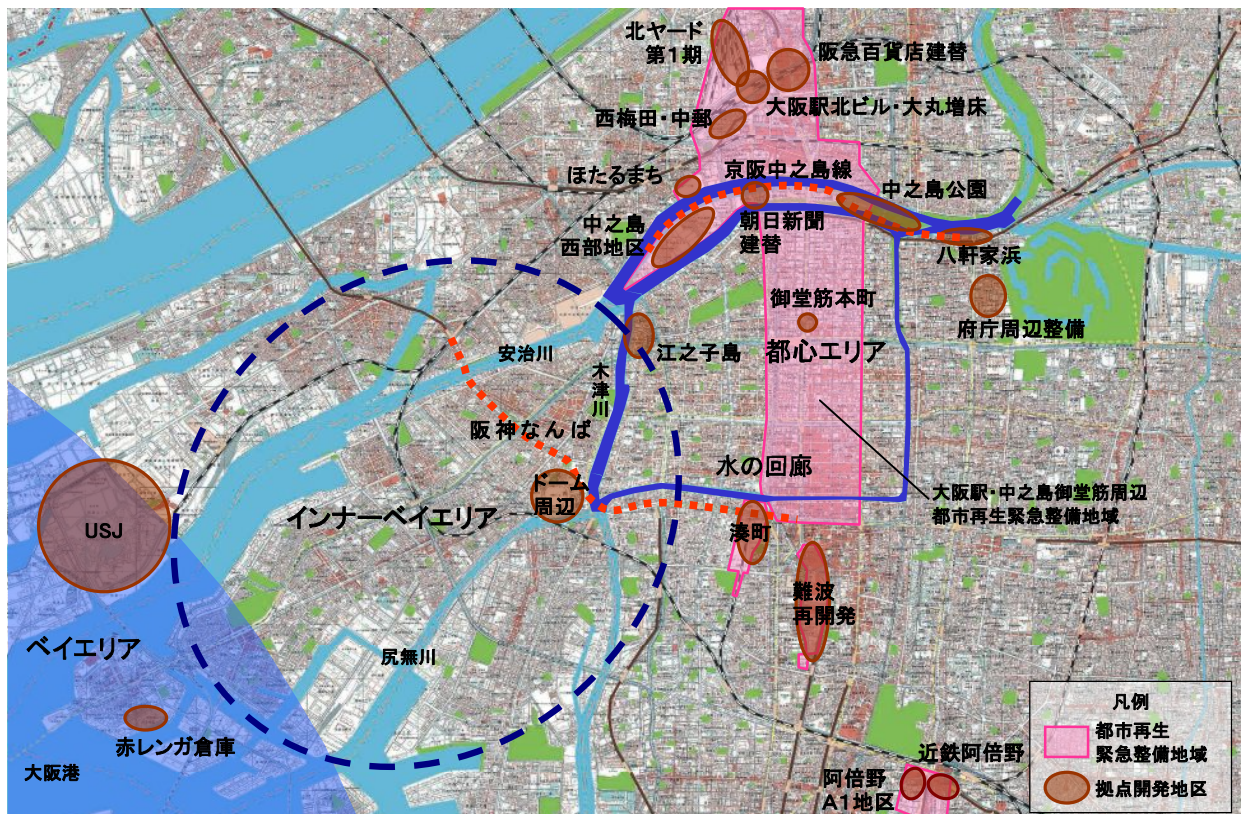
### 空洞化するインナーベイエリア

インナーベイエリアは、水の回廊の西側に位置し、概ね中之島の西端から大阪港へ至る安治川の川筋および木津川の川筋、尻無川の川筋によって構成されたエリアである。行政区では西区の一部、港区、此花区、大正区の一部がこれにあたる。

都心部とベイエリアとの関係性のなかで、このインナーベイエリアではかつての土地利用が継続されてきたものの、近年は徐々に土地利用の転換や更新が進み、様々な課題を抱えるようになってきている。前述したように、「みなとまち」が「みなと」と「まち」に分離する過程のなかで、インナーベイエリアが双方のいずれにも立脚し得ることができない曖昧な場所になり、都市構造のなかでその位置づけ・役割がはっきりしない空白地帯のような場所となってきている。

下図にあるように、大阪駅から中之島、御堂筋を経て難波に至る都心部は、都市再生緊急整備地域に指定され、拠点開発地区の多くが緊急整備地域内に集中している。その一方で、インナーベイエリアは USJ や阪神なんば線の整備などがあるものの、都心部に比べるとほとんど開発計画のない地域となっている。

安治川、木津川、尻無川の川沿いには臨港地区の規制下、古い倉庫が低効率な物流機能としてそのまま残存し、陸上輸送を中心とした物流系の土地利用が存続している状況である。天保山埠頭での商業・レクリエーション開発、国際見本市会場跡地の公園、体育館、プールなどの再整備、重化学工場地帯への USJ の誘致等、拠



都心エリアとベイエリアの間に位置するインナーベイエリア

- A : 海遊館  
倉庫→商業・文教
- B : USJ  
工場→テーマパーク
- C : ユニバーサルシティ  
貨物駅→商業・住宅
- D : 大阪郵便局  
工場→物流
- E : 六軒家川沿い  
発電所・倉庫  
→学校・グラウンド
- F : オーク 200  
運動場→商業・住宅
- G : 京セラドーム大阪  
工場→商業・ドーム
- H : 三十間堀沿い  
工場→住宅・物流
- I : テニスパーク北村  
倉庫→テニス場
- J : 千島ガーデンモール  
工場→商業・住宅



インナーベイエリアの土地利用現況（2005年）（資料:大阪市の計画調整局）

凡 例 LEGEND	
	一戸建住宅 Detached Houses
	長屋建住宅 Tenement Houses
	共同住宅 Apartment Houses
	販売商業施設 Retail-Wholesale-Commercial Facilities
	業務施設 Offices-Business Facilities
	文教施設 School-Libraries-Shrines-Temples-Educational Facilities
	医療・厚生施設 Hospitals and Welfare Facilities
	遊興・娯楽・サービス施設 Entertainment-Amusement and Service Facilities
	宿泊施設 Hotels-Lodgings
	工業施設 Factories-Industrial Facilities
	供給・処理施設 Supply-Treatment Facilities
	運輸・通信施設 Transportation-Communication Facilities
	官公署施設 Government-Public Offices
	その他施設 Other Facilities
	公園・緑地・墓地等 Parks-Gardens-Cemeteries
	建物のない土地 Vacant Lots



インナーベイエリアの土地利用現況（1975年）（資料:大阪市の計画調整局）

拠点開発による単発的な土地利用転換が行われており、土地利用のモザイク化が懸念される

点開発による大規模な土地利用転換も含めて、多くの場合は倉庫や工場の跡地にマンションが建てられるなどの単発的な開発が進んでいる状況であり、土地利用のモザイク化も懸念される。

また、人口動態においても、都心では人口が増加に転じているのに対して、インナーベイエリアでは高い減少を示しており、その上に大阪市平均を上回る高齢化の進行が見られるなど、近年の都心回帰の効果を享受していないエリアとなっている。

表：都心エリア、インナーベイエリアの人口動態と高齢化率

	区名	人口(※) (人)	増減率(※) (%)	65歳以上比率 (%)	65歳以上比率の増減 (ポイント)
	大阪市	2,628,811	1.2	20.1	3.0
都心 エリア	北区	100,385	9.2	17.6	1.6
	中央区	66,818	20.8	18.2	▲0.3
	天王寺区	64,137	9.1	17.8	0.9
	福島区	60,959	9.4	18.7	0.5
インナ ーベ イ エ リ ア	西区	72,591	14.5	14.5	0.5
	此花区	63,809	▲1.9	21.3	3.8
	港区	83,191	▲4.7	20.7	3.9
	大正区	73,207	▲2.4	20.9	3.4

※ 人口は2005年国勢調査による、また増減率は2000年→2005年の増減

## インナーベイエリアの現状

———安治川上流エリア（臨港地区を解除する予定エリア）

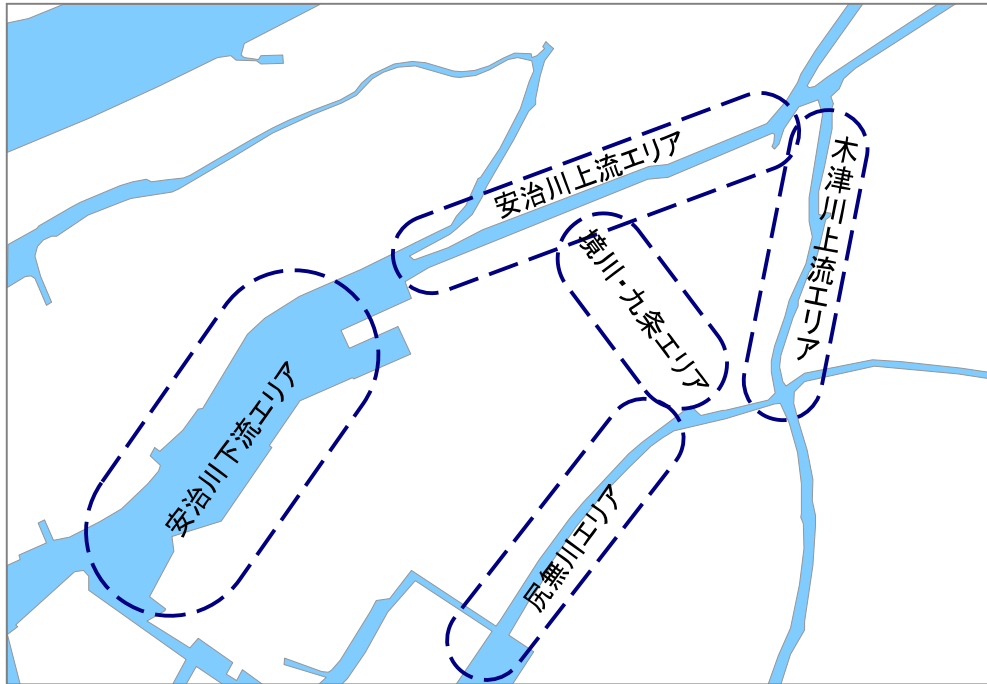
両岸とも川沿いに臨港地区が指定されおり、臨港地区のすぐ隣までマンション開発が迫っている。右岸は道路と堤防の間だけの臨港地区指定のため、リバーフロントのマンションが立地している。左岸では住友、三井などの大手を含め、今も古くからの中小規模の倉庫が並び、都心に近い立地を生かした倉庫利用がされている。また、一部ではあるが、倉庫を利用したギャラリー、スタジオ、工房などの利用もみられる。



歴史を感じさせる古い倉庫群の並ぶ左岸エリア



臨港地区は駐車場(右)となり、すぐ近くまでマンションが迫っている右岸エリア



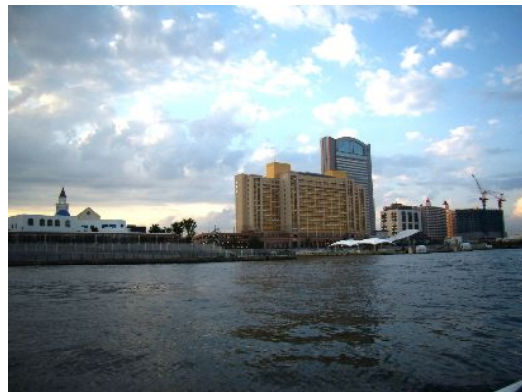
各エリアの位置

——安治川下流エリア（臨港地区）

安治川の内港化により、500mの広々とした川幅となっている。右岸（此花区）は大規模な工業地区であるが、左岸（西区・港区）には中小規模の倉庫・物流施設が集積しており、対照的な土地利用となっている。左岸の弁天埠頭はかつて四国・九州への旅客船でにぎわっていたが、現在は廃止されている。また、左岸では臨港地区のすぐ隣まで戸建住宅地が迫っている。



弁天ふ頭・安治川内港左岸の物流倉庫



USJとともにホテル、ハウスウエディング、船着場などが整備された右岸

——境川・九条エリア（臨港地区には指定されていない）

西区と港区の境界である境川地区はかつて運河を利用した工場地区で、現在も倉庫や工場が多く立地しているが、マンションへの用途転換も進んでいる。一方、西区の九条地区は非戦災地区を含み、長屋と商店街の下町情緒が残されており、住宅地に小規模な工場が多く混在しているなどの特徴を持っている。





中小工場が並ぶ旧境川運河沿い



戦前からの長屋が多く残っている九条地区

———木津川上流エリア（かつては臨港地区であったが指定解除された地区）

現在はリバーフロントを生かしたマンションが多く立地している。ドーム周辺はスーパー堤防化されており、また、木津川右岸では護岸の耐震工事に合わせて川沿いの遊歩道の整備がされている。遊歩道は地域の団体等が河川管理者・市と協力、分担しながら美化活動を継続的に行っていくアドプト・リバー・プログラムの適用を受けている。



マンションが川に迫り、臨港地区も解除された木津川左岸



地域住民で花壇の管理がされている木津川右岸に整備された遊歩道（出典：西区わがまちビジョン）

———尻無川エリア（臨港地区）

尻無川沿いは臨港地区が指定されており、工場と倉庫が混在した利用がされている。尻無川の枝川である三十間堀の沿川では、工場や倉庫から住宅への用途転換が進んでいる。



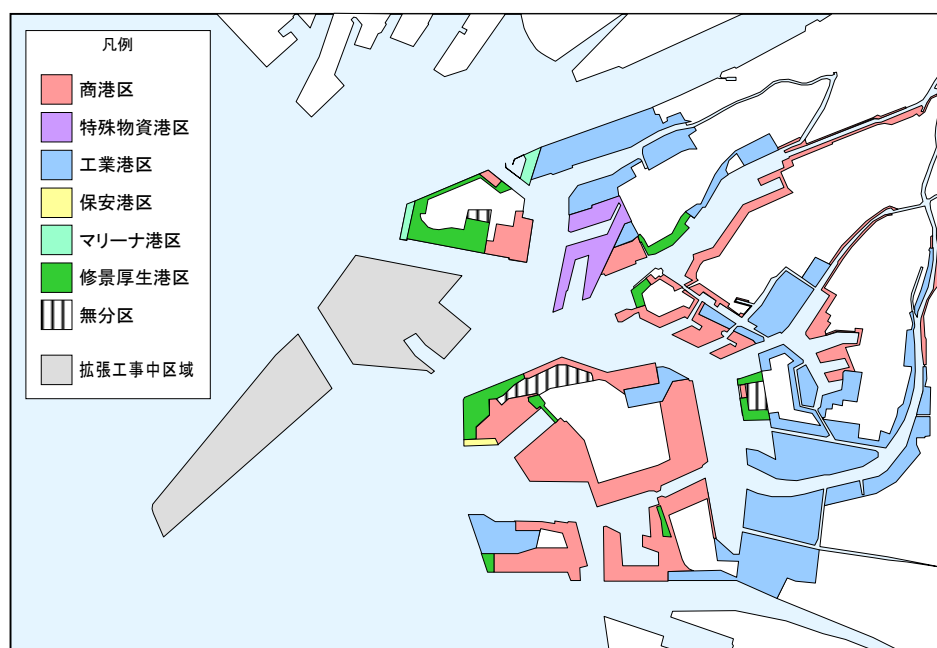
住宅への土地利用転換が進む三十間堀沿い

## 法規制上の制約とその解消

港湾活動の衰退したインナーベイエリアでの土地利用転換を困難にしているひとつの障害が、水辺にはいくつかの法規制が複雑に絡みあっていることである。

インナーベイエリアの河川は、かつては港であったため、河川法による河川区域と港湾法による港湾区域とが重複した区域となっており、法規制上も川であるとともに港でもある状態にある。港湾法は水に面する陸域を港湾活動のために使っていく考え方であるが、河川法は河川に面する陸域は管理して使わせないという考え方であり、重複している法の主旨が大きく違っている。

建築物についても、港湾法に基づいて都市計画法により定められた臨港地区の規制を受けるとともに、河川区域内では、河川法の規制も受けることになる。臨港地区では、港湾の多様な機能を発揮させ、目的の異なる建物が無秩序に混在することを防ぐため、臨港地区内を機能別に区分した「分区」を指定し、分区内では、港湾用途以外の建築物を設けることを避けるため分区条例による建築制限が行われている（建築基準法の規定は適用しない）。また河川区域では、建物の新築が禁止されているだけでなく、既存建物の用途転換も認められていない。古い倉庫をスタジオ等にコンバージョンするなど、都市的な土地利用への転換はできないことになっている。



大阪港における臨港地区の分区指定 (資料:大阪港局)

近年、港湾機能と都市機能が一体となったウォーターフロント開発が求められるようになり、港湾機能を確保しつつ、都市機能の導入を可能にするため、国から臨港地区に関する運用指針が通知されている。これまでは港湾機能が都市機能かの二者択一であったものが、港湾活動の状況に応じて4段階にレベル分けを行い、レベルに応じて地区計画等の導入によって都市的な土地利用ができるなど柔軟な運用を

可能にした画期的な通知であった。しかし、インナーベイエリアのような港湾機能が衰退した地区の場合は、臨港地区の解除が前提となっており、このレベル分け手法の対象外である。解除の基準があいまいであるだけでなく、解除後の都市計画規制をどのようにして都市的な土地利用へと誘導するのか、その計画論は不在のままである。

区分	概念図	概要	用途規制	形態規制
都市的 0レベル		臨港地区以外の一般的土地利用規制を行う区域	・用途地域及び特別用途地域(以下用途地域等という。)による規制。 ・必要に応じ、地区計画又は再開発地区計画(以下地区計画等という。)による規制	・用途地域及び特別用途地域(以下用途地域等という。)による規制。 ・必要に応じ、地区計画等による規制
Iレベル		港湾を一体的に管理運営する必要性から臨港地区に含める必要があるが、相当程度の一般的都市機能を有する土地利用に対応して、分区を定めず、用途地域等による建築規制によることとし、必要に応じて、地区計画等による建築規制を行う区域	・用途地域等による規制。 ・必要に応じ、地区計画等による規制	・用途地域等による規制。 ・必要に応じ、地区計画等による規制
IIレベル		臨港地区で、一部に一般的都市機能が含まれることに対応して、分区条例による港湾の管理運営に必要な用途規制を行うが、必要に応じて地区計画等による建築規制を併せて行う区域	分区条例による規制	・用途地域等による規制。 ・必要に応じ、地区計画等による規制
IIIレベル 港湾的		臨港地区で分区条例による用途規制を行う区域	分区条例による規制	・用途地域等による規制。

臨港地区内における現行の都市計画方法

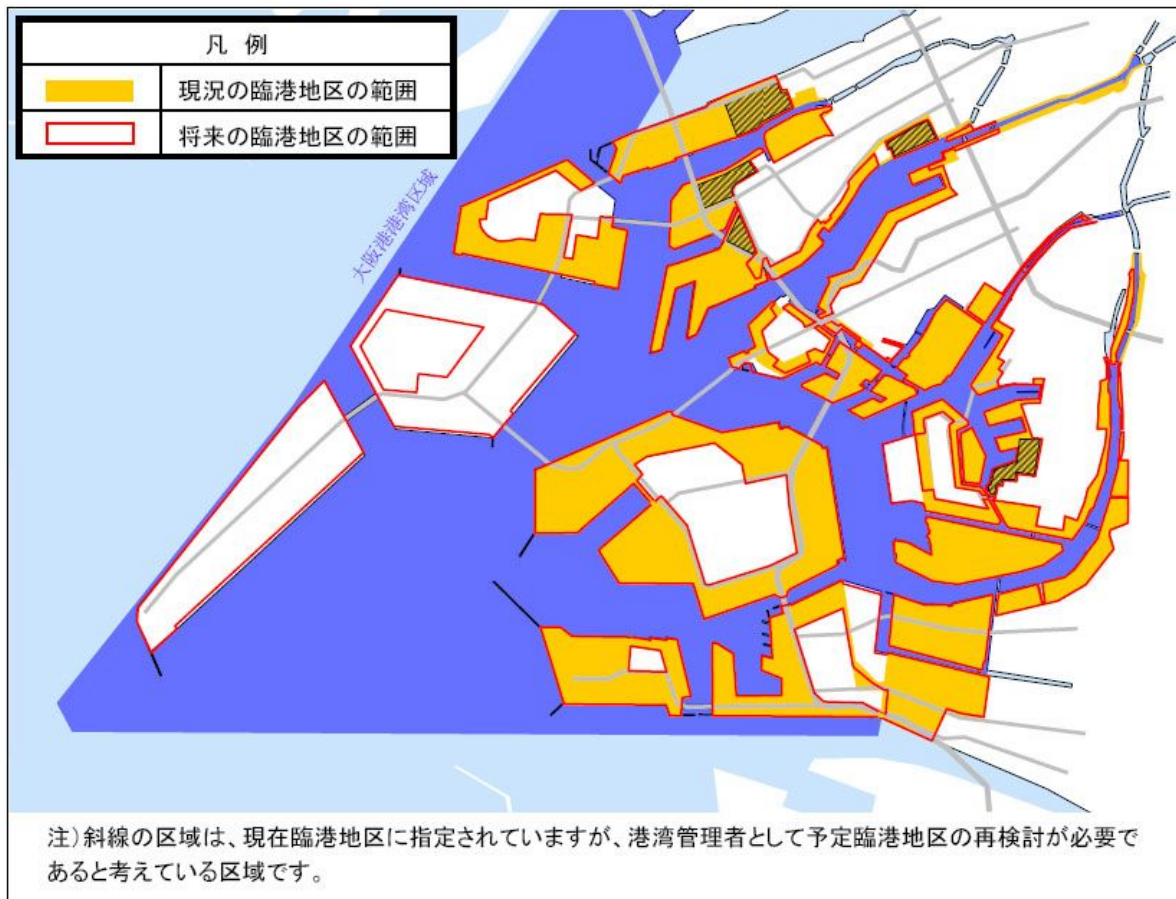
港湾活動の状況、都市機能の状況に応じて4段階にレベル分けを行い、地区計画等の導入によって柔軟な運用を行うことを可能にしている

(資料:都市計画区域内における臨港地区に関する運用指針について(平成12年通知)をもとに篠木大輔氏作成)

そのようななか、2006年に改訂された大阪港港湾計画において、インナーベイエリアは効率的な物流機能を担うインフラが不十分であることから、これまでの港湾関連用地を都市機能用地に変更するなど、地域の特性を活かした再開発や民間開発の促進による活性化をめざす地域とする方針が示された。

弁天ふ頭地区では埋立計画をとともう再開発計画を見直すとともに、特に港湾活動が低下している安治川上流部、木津川左岸上流部については、港湾管理者の管理施設もなく、将来的に港湾活動が見込まれないことから、予定臨港地区(※)から解除し、都市的な土地利用への転換等を促進する方針とされている。

(※) 予定臨港地区とは、今後臨港地区として指定、管理しておくべきエリアを、港湾計画改訂時に参考で示すもの



大阪港港湾計画(改訂)に示された臨港地区の範囲(予定臨港地区)  
 安治川上流部、木津川左岸上流部など河川筋の臨港地区を解除する方針が示されている  
 (資料:大阪市港湾局)

インナーベイエリアの臨港地区を解除するためには、港湾区域を見直すことから始まり、港湾管理者と河川管理者の長い協議が必要になる。また解除後の土地利用の誘導を実現するためには、港湾部局と都市計画部局との長い調整が必要になる。このように、港湾と河川と都市が三位一体となって解決にあたる必要があることから、これまでの縦割りを排し、まちづくりの観点に立った大胆で特例的な方策が必要となっている。

### **(3) 問い直すべき水辺再生の展望**

#### **インナーベイエリアのポテンシャル**

かつて大阪の都市生活は水辺とともにあった。人々の生活にはあたり前のように水辺が存在しており、その関係が薄れてきたのはわずか 50 年ほど前のことである。川を危険な場所、汚い場所として忌避する時代があったが、防潮ラインが確保され、水質の浄化も進んでいる。川は不衛生で危ない場所ではなくなりつつある。1980 年代から水辺は都市の貴重な自然空間、都市にアメニティを与える場として見直され始め、川沿いの遊歩道や河川公園が整備され、水上バスが就航するなど、次第に水の持つ環境的な面が重視される時代となってきた。1997 年には河川法が改正され、これまでの治水、利水だけでなく環境も含めた総合的な河川整備の方向性が明確にされた。それとともに、水辺そのものが持つオープンスペースとしての魅力、非日常を感じさせる空間の魅力など、都市の魅力をアップするポテンシャルを備えた場と位置づけられるようになってきた。さらには水辺の倉庫群などがその広々とした空間特性を生かした文化創造の場としても期待されている。

今、「水都大阪」を語る時代となり、水辺には観光という視点も加わった。舟運の復活や水辺の公共的空間をにぎわい施設などで活用しようという動き、風の道としてヒートアイランド現象の緩和に活用しようという動きもある。

都心における水辺の再生、ベイエリア開発における都市的土地利用の低迷、インナーベイエリアにおける空洞化といった問題は、それぞれが独立した問題ではなく、相互に関係性を持った問題として捉えるべきであろう。過密で窮屈な大阪の都心の水辺でその活性化を展望すれば自ずとその空間的な広がりや次の課題となるであろうし、都心と分断されたベイエリアではその空間的な接続が課題になる。そしてその間に位置するインナーベイエリアでは空洞化した土地利用を埋めながら新たな役割を付与していくことが求められている。

#### **都心のサポーターティングエリアとしての役割**

都市の再生は都心エリアだけで成し得るものではない。都心とインナーシティにはともに支え合う関係性が必要とされており、インナーシティには都心のサポーターティングエリアとしての役割が求められている。

文化創造を主眼に捉えた都市再生戦略は、文化施設を整備することで実現されるものではないことは明らかである。文化・芸術による都市再生や創造都市といった 21 世紀都市が備えるべき機能は、文化・芸術に関わる裾野の拡大、すなわち文化的・創造的な人材や産業を育てる都市であることが重要であり、それが優秀な人材が集まってくる場所になることにつながっていく。

都市の様々な活動においても同様であり、それを支える人材の育成、2 軍、3 軍を備えた体系の構築とそのためのサポーターティングエリアを持つことが重要である。

都心の再生はインナーシティの再生と一体的に取り組まなければならない、その力を十分に発揮することはできない。インナーシティの潜在的な優位性に注目すること、その優位性を生かす都市再生の方策を探ることが重要となっている。

### **都市に水辺を取り戻す試み**

3章で詳しく述べるが、国内外での先進的な都市再生を見ると、産業系・港湾物流系土地利用の転換を都市の文化戦略、産業戦略の契機と捉え、都市再生を推進している場合が多い。この都市的土地利用への転換が必要なエリアとしてクローズアップされているのが、都心に近接したインナーベイエリアである。

このインナーベイエリアの水辺空間の整備にあたっては、都心との一体性を確保しつつ都心との補完的な関係を構築することがめざされている。さらには、その視野が文化創造、環境再生など多方面に及び、都市生活に密着したなかで水辺空間の利用を位置づけようとする戦略がとられている。

大胆な土地利用転換による都市再生を構想しながらも、水辺に文化・芸術や産業育成などの新たな機能、活動を誘導しながらエリアの価値を上げていくことや、再生された都市イメージの発信のシンボルとなる象徴的空間を創出することなどを通じ、段階的に都市再生を実現していく柔軟な開発手法が選択されているのである。

大阪においても、都市再生を実現する重要な戦略目標として「水の都大阪」が位置づけられ、水の回廊を中心に様々なプロジェクトが進行している。この流れをさらに発展させながら、大阪のさらなる活性化を描くための空間論的なシナリオが必要である。

### **リスクの大きな大規模開発に替わる方法論の必要性**

都市再生特区を用いた開発のように、短期間に大規模なコストをかけて、地区の持つポテンシャルを活かした巨大なボリュームで拠点性を高め、街を一変させる拠点整備手法はこれまでも一定の成果をあげてきた。しかし、こうした大きな開発を成功させることのできるポテンシャルを持つ地区は限られており、そのみに依存する都市再生手法にも限界が見えてきている。特にインナーベイエリアを再生する方法として、拠点的な大規模開発、面的開発を行うことは、巨大な財政負担や事業リスクを考えるとやはり現実的ではないことは明らかである。

インナーベイエリアの都市再生では、大規模な再開発によるのではなく、既存のストックを活かす方向で小さな投資を積み重ねていくことで、停滞した地域に新しい機能と住人を誘導しながら地域の価値を上げていき、地域のイメージを転換していくことで再活性化をはかりながら、段階的に時間をかけて土地利用を転換していく方法論が試みられるべきであろう。またそのためにはインナーベイエリアの位置づけの見直し、都市構造を再編集することも重要な課題となろう。

### 3. 国内外における都市に水辺を取り戻す試み

20世紀の終わり頃から盛んに議論され、様々な試みが展開されるようになった都市再生の取り組みは、いまや世界の名だたる都市が総力をあげて取り組む主要政策となった。

産業構造の転換、新たな都市政策の実現、シンボリックな空間創出など様々な観点から都心に近接する水辺が都市再生の主要な舞台となっている。

そこで、水辺再生に大きな期待が寄せられ、先駆的な取り組みが進められているビルバオ（スペイン）、アムステルダム（オランダ）、ロンドン（イギリス）、ニューヨーク（アメリカ）といった海外都市における水辺再生の試みを俯瞰するとともに、横浜、東京など国内の大都市におけるインナーベイエリアの空間戦略についても概観する。

#### （1）海外における水辺再生の取り組み

##### ビルバオ（スペイン）

ビルバオはスペイン北部、バスク州の中心都市で、良質な鉄鉱石の産地を周辺に抱え、19世紀後半から製鉄の町として発展を遂げた。その後、造船、石油化学工業等の重工業を中心に発展を続け、1960年代には最盛期を迎え、高い経済成長を維持してきた。ビルバオの中心部に流れるネルビオン川の周辺には、工場や物流施設などが立地し、産業を支えてきた。

しかし、1970年代に入ると世界規模での産業競争のなかで衰退を余儀なくされ、基幹産業であった重工業の不振からその経済は悪化の一途をたどり、一時は失業率が25%を超えるという事態に陥った。

重工業を主体とした産業構造により、その都市環境も悪化していた。工場による大気汚染や水質汚濁も深刻な問題となっていた。

このような状況のなか、1986年にスペインがEUに加盟することによって、ビルバオを取り巻く環境に変化が訪れることになった。ボーダーレスの経済圏に入ることによる都市間競争の激化と、EUの基準に即した環境目標の達成が求められるなどといった要因から、新たな産業の創出、環境の再生などを視野に入れた都市再生を実現していくことが重要な政策的課題として位置づけられるようになった。一方、スペイン国内では周縁の地方都市にすぎなかったバスク地方は、EU加盟によってフランスやドイツなどヨーロッパの中心に近接するというその地勢的優位性に注目があつまるようになり、低迷していた経済情勢、安い物価、人件費などを背景にして、1990年代以降急速に発展を遂げはじめた。

ビルバオの都市再生戦略は、EU、スペイン中央政府の資金援助を受けながらバスク州、ビルバオ市を中心に策定された。そのコンセプトには「生活の質の向上」



グッゲンハイム美術館  
水辺らしさを印象づける遊歩道との一体的デザイン



ZUBI-ZURI橋  
対岸とのアクセシビリティを高める橋の整備



ビルバオ市のアバンドイバラ地区都市計画図

(資料:ビルバオ市)



アバンドイバラ地区再開発の全体構想(完成予想図) (資料:Bilbao Ria 2000)



が据えられ、環境の再生、新たな都市の産業創造（産業構造の転換）、都市の競争力の強化などを念頭に再開発計画が立案されていった。

なかでも、象徴的なプロジェクトとして位置づけられるのが、ネルビオン川沿いのかつての産業エリアの再開発として取り組まれた、グッゲンハイム美術館と美術館に隣接するアバンドイバラ地区再開発である。ビルバオという都市の情報発信力の強化、重工業からの産業構造の転換、環境再生といったビルバオの新たな都市再生戦略のシンボルとして、文化をその主眼に据え、国際的に知名度の高い美術館の誘致建設に取り組み、1997年にグッゲンハイム美術館は約130億円の巨費を投じてオープンした。100万人を超える入場者数を記録するなど、その効果は大きく、2000年にオープンした国際会議場とあわせ、文化産業の中心地としての知名度を高めることに成功している。

ビルバオの都市再生戦略は、かつての産業の中心地であったネルビオン川周辺の再開発がその骨格のひとつとなっているが、単に知名度の高い美術館を建設したという箱モノ事業で完結しているわけではない点が特徴になっている。既成市街地からやや離れている立地条件を克服するとともに、ビルバオという都市の発展余地を確保していくために、地下鉄やLRTといった公共交通ネットワークの充実、既成市街地とのフットパスの確保、ネルビオン川両岸のアクセス性を高める架橋などによってその空間戦略が組立てられている。

グッゲンハイム美術館の整備、ネルビオン川浄化計画といったプロジェクトをきっかけにネルビオン川周辺のイメージ転換や、環境改善、物理的なアクセス性の向上などを実現しながら、隣接するアバンドイバラ地区再開発では、新たな住宅地開発や、ホテル、ショッピングセンターなどの整備に加え、ビジネスセンター、大学などを誘致し、次代のビルバオを支える中心的な機能を強化する取り組みを進めている。

## アムステルダム（オランダ）

16世紀にヨーロッパ屈指の海運貿易の港町として発展したアムステルダムは、アムステルダム中央駅を中心として市内を網の目のように流れる運河が都市の骨格をかたちづくり、いまでも水の都として知られている。

19世紀の終わり頃には、工業の発展という大きな流れのなかで、アムステルダム・ライン運河、北海運河の開通によりヨーロッパの通商の拠点として再び脚光を浴びるようになった。

アムステル川をせき止めて開発していったアムステルダムという都市は、水上交通がその基盤になっている点、もともと埋立てによって都市空間を築いてきたことから陸地が貴重な存在である点が大きな特徴になっている。こうした特性から市街地を発展させていく際には古くから埋立事業が取り組まれている。アムステルダム

の都心に近接したかつての産業・港湾エリア（東部埠頭地区）も、19世紀から継続的に埋め立てが進められ、当初は産業系土地利用、港湾埠頭用地として活用されてきた。しかし、その後の港湾の強化・拡充を目的とした下流への機能移転によって、低未利用化が進み、1970～80年代からその再開発が検討されるようになった。

そのプロセスでは、様々な土地利用転換方策が摸索されたが、狭い国土を背景とした慢性的な住宅不足を解消する目的から、最終的には住宅用地への転換が目指された。

アムステルダム市の人口は約74万人、都市圏で約110万人の人口を抱えるものの、都心部が歴史的市街地である点や、運河網で構成され陸地が貴重な空間構造で



低未利用化が進んでいた東部埠頭地区（資料:Eastern Harbor District Amsterdam NAI publishers）



水（運河）とともにあるアムステルダム旧市街地の風景

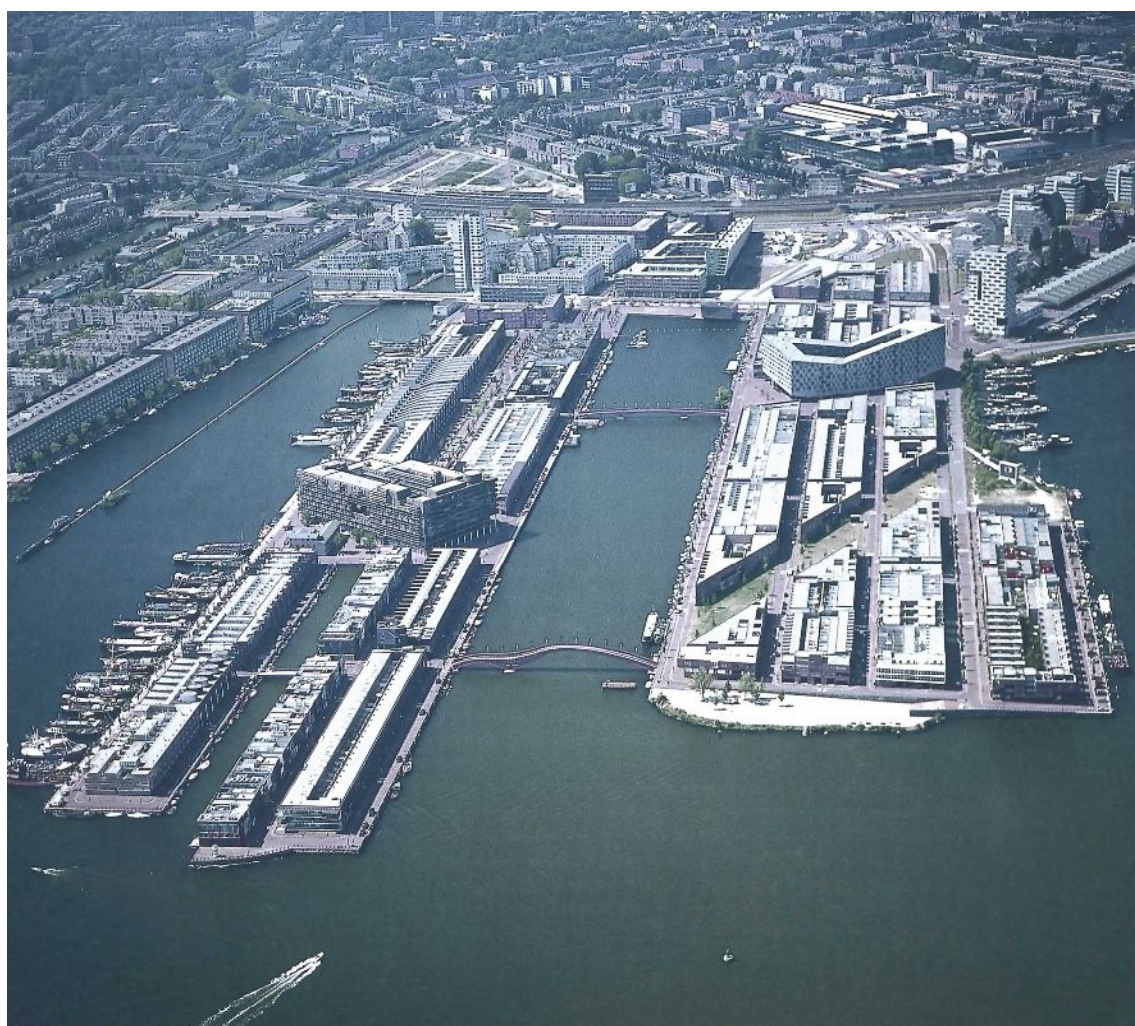


JAVA島 運河沿いは戸建低層住宅群が形成されている

あることから、都市の発展を支えるうえで良好な住宅地を確保することは非常に困難な状況で、都心部では住宅の価格が高騰し、都市圏周縁部の郊外開発に依存するしか住宅供給をする方法がなかった。しかし、こうした方法では、都心と郊外とを結ぶ交通負荷がさらに高まるという問題もあって、都心部に近接した貴重な陸地である東部埠頭地区は不足する住宅用地に転換していくことが期待された。

ただし、もともと産業・港湾エリアとして利用されていたため、住む場所としてのイメージが希薄であること、ネガティブなイメージがあったこと、住宅地に相応しいインフラ整備が整っていないことなどが住宅地化するうえでの課題として残されていた。また十分な住宅供給量を確保するため埠頭間の水面を埋め立て、陸地を拡充するという方法も検討段階では摸索されたが、没个性的な住宅供給では人気が上がらず、不成功に終わるのではないかとすることも懸念材料となっていた。そこで、最終的には当初の親水性の高い空間構造を生かしたままで、付加価値の高い住宅地開発を進めていくことが志向された。

そこで、ダッチデザインと呼ばれモダンデザインの先進地として知られるアムステルダムをイメージを強化し、かつ埠頭という親水性を生かした整備を進めていく



ボルネオ・スポールンブルグ埠頭再開発全景（資料:Eastern Harbor District Amsterdam NAI publishers）

というコンセプトのもと、各ブロックの住宅開発はコンペによってそのデザインを競わせるという方法がとられ、その親水性を生かすために水辺へのアクセスを確保した動線計画や住宅計画が採用されることとなった。

ある程度の住宅供給量を確保していくため、いくつか大規模な集合住宅が導入されているが、それらはいくつかの場所に限定するとともに、斬新なデザイン、著名建築家や設計事務所の設計案を採用することで、単調さや圧迫感を回避する工夫が取り入れられている。

また、水際には低層のタウンハウスが軒を連ね、その親水性を強調した住宅群が展開されている。これらは住宅供給量としては大きな寄与は期待できないものの、アムステルダムの水の都としてのイメージ強化や、東部埠頭再開発の象徴としての役割を果たしているとともに、富裕層の誘致にも貢献するという成果が得られている。

最終的には高齢者単身向け住宅、集合住宅、大学寮、ファミリー向け集合住宅など多様なバリエーションをもった住宅供給が実現されている。

## ロンドン（イギリス）

21世紀の都市再生の成功例として最も良く知られるロンドンにおいても、水辺を生かした都市再生は積極的に進められている。サッチャー政権時代からスタートしていたドックランドの再開発、エンタープライズゾーンの設置など海外からの投資を呼び込む都市開発という従来の流れに加え、2000年に新設された大ロンドン市の初代市長であるケン・リヴィングストンが就任してからは、都心に近接するテムズ川沿いの都市再生が積極的に取り組まれている。

かつて、テムズ川沿いに多く立地していた工場や倉庫は工業国イギリスの産業・経済を支える象徴でもあった。しかし、国際的な生産機能の再配置の進展、工業・港湾施設の再配置等によって、テムズ川沿いのこれらの施設には役割を終えたものも少なくない。また、都心に近接するという高い利便性を生かした都市再生を実現し、ロンドンを象徴する水辺というポジティブなイメージを確立していくという目的から、その土地利用転換が検討された。その方針はブルーリボンネットワークというマスタープランにより、国、地方行政が連携して取り組んでいる。この計画は、舟運による旅客輸送、観光、レクリエーションの促進、河川沿岸の歴史的建造物に配慮した景観形成、水辺を含めた価値あるオープンスペースの形成、多様な生物環境など水辺環境の改善、総合的治水対策等々により構成されている。

こうしたテムズ川沿いの再生方針と、2002年に策定されたロンドン・プランによるロンドン市の一連の都市再生計画とが連携し、テムズ川沿いの都市的土地利用の転換を図るプロジェクトが集中的に実施されている。

かつてのロンドン市役所を水族館に転用したり、旧発電所を美術館（テート・モ

ダン美術館)として再利用するなど、既存の施設をコンバージョンすることで水辺に集客施設を整備するという取り組みや、観覧車(BA ロンドン・アイ)や特徴的な建築が目をはく新ロンドン市庁舎、ショッピングセンター開発など人々が水辺にアクセスするきっかけとなる拠点を配置している。

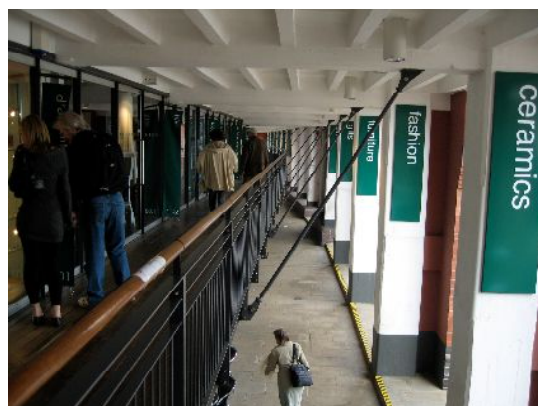
これに加え、ミレニアム・ピアという船着場を要所要所に新たに整備し、テムズ川沿いに配置された集客施設をネットワークする舟運を構築するプロジェクトも進められている。

また、テムズ川沿いにオープンスペースや遊歩道を連続させるため、河川沿いで展開される様々な民間開発、公的開発の計画を連携させ、一連の水辺のフットパスをつなげて親水性の高い都市空間を実現する戦略も取り入れられている。

そして、バトラーズ・ワーク、OXO に代表されるテムズ川沿いに立地していた倉庫建築などをコンバージョンして高級マンションやアトリエとして再生させるプロジェクト、芸術系大学の劇場、シェイクスピア劇で知られるグローブ座など文化施設の立地も進められており、都心と水辺との関係を再構築しながら、水辺の魅力を生かした都市再生プロジェクトが展開されている。



新ロンドン市庁舎 テムズ川沿いはオープンスペース、フットパスのネットワーク化が進む



かつてビーフ・ブイオン工場だったOXOタワーはアトリエやカフェとして再利用されている

## ニューヨーク (アメリカ)

ニューヨークの都市再生プロジェクトは様々なバリエーションがある。バッテリーパークシティに代表されるようなウォーターフロントにおける大規模な再開発事業もあれば、ブロードウェイ、タイムズスクエアの BID (Business Improvement District) におけるタウンマネジメント、中心市街地活性化の取り組みなど、その手法は多岐に富んでいる。

こうしたニューヨークでの都市再生の取り組みのひとつにジェントリフィケーションと呼ばれる手法がある。このジェントリフィケーションの源流にあたる取り組みとして良く知られるのが SOHO の都市再生の流れである。マンハッタンの都心部に近接するこのエリアでは、もともと 19 世紀に建設された繊維工場や倉庫が多

く残されていたが、産業構造の転換によって衰退し、空室が多い状況となっていた。またその建築様式もキャストアイアン（鑄鉄建築）という独特の様式であるとともに、工場、倉庫としての用途を想定されていたために天井が高く窓が大きくかつ広い一室空間が確保されていること、安い家賃も手伝って 1960-70 年代から芸術家やデザイナーのロフト、アトリエに転換されるという流れが起きた。こうした流れをきっかけとしてレストランやライブハウス、ギャラリーなどが次第に立地するようになり、ニューヨークの文化の拠点としての地位を確立していった。こうしたブランドイメージの向上によって 1980 年代以降は観光地化し、高級ブランド店の立地が進み、高級住宅地として生まれ変わっている。

このように、老朽化、貧困化など停滞したインナーシティを再生する方法としてのモデルとして、新たな住民を地区に誘導しながら地区の価値を上げ、最終的に再開発していくというジェントリフィケーションという手法が確立していった。

こうした方法は金融の中心地として知られるウォール街、ロウアーマンハッタン  
の都市再生にも活用された。1987 年のブラックマンデーにおける株価大暴落をうけ  
ニューヨーク経済は落ち込み、証券会社、金融機関の倒産などによってかなりの  
空きビル、空きオフィスが生じることになった。そこで、1990 年代に入るとこの  
地域の活性化が本格的に摸索されるようになる。単一の業種集積に過度に依存した  
産業構造の危険性を回避するための業種の複合化や、IT 産業をはじめとする次代の  
中心産業を誘致・育成するという狙いから、古いビルを改装し情報インフラを充実  
させ、安い賃料で IT 企業をテナント誘致するといった取り組みが、ニューヨーク  
市の支援のもの、ダウントウン・ニューヨーク振興組合（ADNY）という非営利組  
織を中心に推進された。その財源はビルオーナーの支払う税金を上乗せしたものを  
財源とするという方法がとられ、BID の基本スキームに即している。加えて、オフ  
イスビルを住宅にコンバージョンするという取り組みも展開され、多様な機能を有  
する都心へと転換が図られていった。

その後、1990 年代後半にはロウアーマンハッタンの賃料は高騰の兆しをみせ、  
発展途上の IT 企業には支払いが困難なレベルにまで達してしまう。そこで、大都  
市における次代を支える産業の育成を継続的に実施すること、停滞した地区の再生  
を実現するという観点から DUMBO（Down Under the Manhattan Bridge  
Overpass）というプロジェクトが始動した。マンハッタンからイースト・リバーを  
挟み、ブルックリンブリッジのたもとにあるこの地区は、もともとは港湾施設エリ  
アであったが、ニューヨークの港湾物流機能の強化・拡充によるニュージャージー  
側への機能移転が進み、都心に近接する利便性を有しながら近年は低・未利用化が  
進んでいた。1980 年代からこの地区での再開発の検討は進められていたが、工業  
系用途という都市計画が残されており転換ができない状況となっていた。

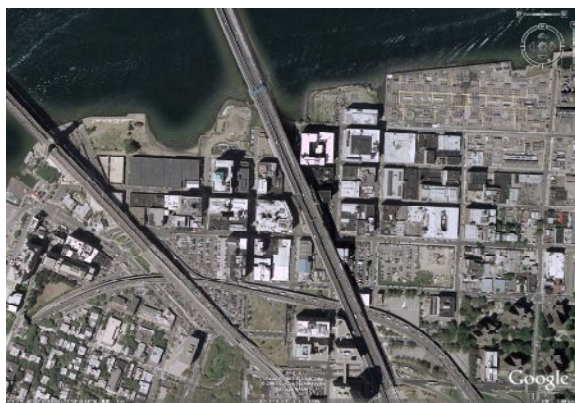
しかし、前述したマンハッタンの賃料高騰の流れのなかで、1998 年にニューヨ

ーク市は当該地区の用途を転換する方針を打ち出し、土地利用転換が本格的に進むこととなった。

DUMBO の都市再生で試みられたのは、この地区がミニマンハッタン化することなく、ロウアーマンハッタンで成長途中にあった IT 企業のように成長途中の企業を受け入れることのできる環境を確保することで、比較的安い家賃を維持することが重要視された。このため、大規模なビルの建設などによるのではなく、既存のビルを改修して IT 化を進めるといった工夫が取り入れられている。

加えて、SOHO の例にみる停滞した地域のジェントリフィケーションの方法を発展させ、アーティストなどの入居も積極的に推し進めた。アーティストの集積はギャラリー、レストラン、住宅など高感度なまちの形成に寄与し、衰退地区のイメージを大きく転換することに成功し、地区の再活性化に成功している。

ニューヨークでは大規模な再開発によらず、ゆるやかに、段階的に都市再生を実現する手法としてジェントリフィケーションは定着している。しかし、その方法は安い賃料を魅力に入ってきた当初の入居者を追い出す結果を招き、従来からいた企業の活動環境を悪化させるという面からその弊害も指摘されてきた。そこで、ニューヨーク市では企業を育成するという観点からの支援措置の充実や、ギャラリーや IT 産業、住宅など複合的な土地利用を誘導し、既存の建築を活用することで地区独特のブランドイメージの確立を図るなど様々な改善策を付加しながら DUMBO プロジェクトは展開されている。



DUMBO地区航空写真 (出典:Google Earth)

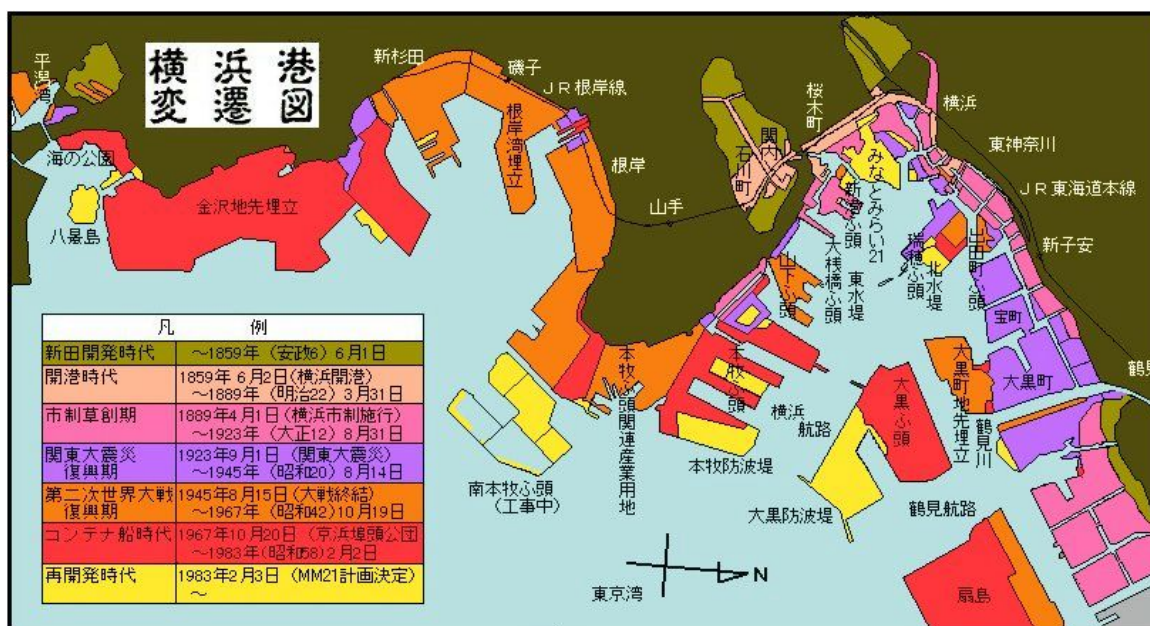


倉庫街を住宅、IT系ベンチャーオフィス、芸術村として再生、過密・高価なマンハッタンの予備軍的位置づけ

## (2) 国内におけるインナーベイエリアの空間戦略

### 横浜港

横浜港は 1859 年（安政 6 年）に開港して以来、首都圏とその広大な後背圏を持つ商業港として発展する一方、臨海工業地帯の工業港としても重要な役割を果たし、両面を併せ持った国際貿易港として成長してきた。2009 年には開港 150 周年を迎える。1889 年から近代的な港をめざして順次、建設工事が行われ、大棧橋や新港ふ頭などが建設されたが、終戦まではベイブリッジの内側に限られていた。1970 年代にはコンテナ化が進み、山下ふ頭、本牧ふ頭、大黒ふ頭など沖へ埋立て整備が進められた。



横浜港の埋め立ての変遷

（出典：横浜市港湾局HP）

近年、アジア諸国の主要港湾の飛躍的な発展により、その相対的な地位の低下が指摘されるとともに、臨海工業地帯の機能再編など産業構造の転換が進むなか、2006年に策定された港湾計画では、スーパー中枢港湾としての高規格コンテナターミナルを拠点に国際競争力の強化や広域道路体系の強化など、物流拠点としての機能高度化、効率化の方針が示されている。その一方で、横浜港の果たすべき役割として、横浜の経済発展を支える役割だけでなく、横浜のまちづくりを牽引する役割や市民生活を豊かに演出する役割なども求められるようになっており、観光や交流の場として、歴史的資産や特徴ある景観を活用した市民に開かれた快適なウォーターフロントの形成や水質の改善、自然環境再生の促進などが方針として示されている。特に、みなとみらい 21 地区の延長線上にある山内地区、象の鼻地区、山下ふ頭地区では、都心部の活性化を促し、都市機能の拡大をはかるため、物流・生産機能を徐々に転換して行く方針が打ち出されている。

山内地区では、造船所跡地の臨港地区（工業港区）を解除し、地区計画、都市再生特別地区によって業務、商業、研究開発、住宅機能などが融合する土地利用への



転換をはかるよう位置づけられた。また、馬車道駅周辺の北仲通北地区では臨港地区（商港区）を解除し、地区計画を定めて計画的な再開発と歴史的建造物の保全・活用をはかる方針とされている。

こうした港湾計画での規制の見直しと両輪を成しているのが、「文化芸術創造都市－クリエイティブシティ・ヨコハマ」構想である。その背景には、発展するみなとみらい 21 地区の一方で旧市街地である関内地区の衰退が顕著となり、開港以来の歴史を感じさせる建築物や倉庫が取り壊され、地価下落もあってマンションが林立するといった都心部の危機的な状況があった。文化芸術と観光による都心再生をめざし、創造性を牽引力としながら新しい産業の集積を促し、開港都市としての歴史や文化等の地域資源を生かしつつ横浜らしい個性あふれる都市づくりを推進するため、クリエイティブコア（創造界限形成）、映像文化都市、ナショナルアートパークの3つの戦略プロジェクトが提案されている。



内港地区において都市機能の拡大をはかり、市民に開かれたウォーターフロントの形成をはかる  
(出典: 横浜港港湾計画について 横浜市港湾局)



BankART1929（旧第一銀行）  
(提供: 野田邦弘)



山下ふ頭の市営上屋を会場に開催されたアートイベント  
(提供: 野田邦弘)

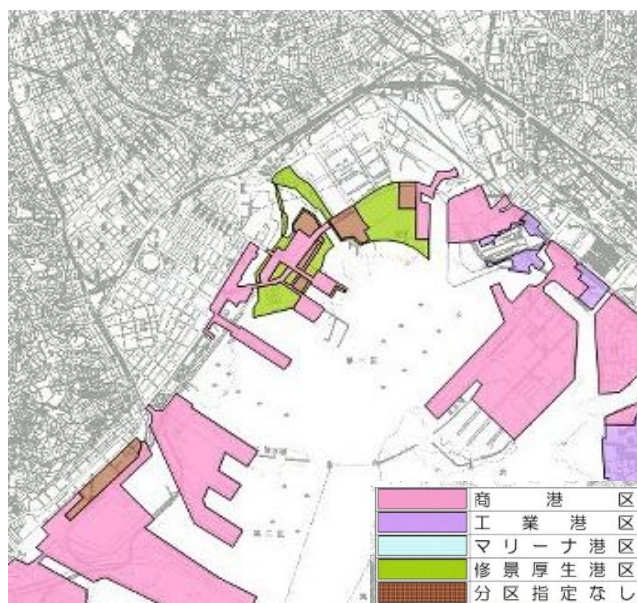
ナショナルアートパーク構想は、都心臨海部を舞台として歴史的建造物や港の風景など開港都市としての資源を生かしながら、創造的な活動の積極的な誘導により、国際的な観光交流拠点の形成や創造的な産業の集積を進め、都市の活性化・横浜経済の発展をはかるもので、都心臨海部のグランドデザインと言えるものでもある。

象の鼻地区では、横浜港発祥の地である「象の鼻」を中心として、開港 150 周年を契機に歴史的なみなと空間を復元。象徴的な空間となる水辺のプロムナードや親水空間の整備が進められている。また、赤レンガ倉庫、大栈橋によって形成されるエリア一帯を国際的な文化観光交流拠点として位置づけて整備を推進している。

また、山下ふ頭では、「スタジオ・コンプレックス」として、倉庫の空間特性を生かしたスタジオ機能等への転用活用による創造的産業の誘致や立地支援を市の支援を得ながら民間主導で行っている。倉庫等の転用活用にあたっては臨港地区における建築物の用途制限などについて柔軟な運用をはかるとともに、横浜トリエンナーレの継続的開催等により、物流機能の動向を踏まえつつ魅力ある交流空間への転換を段階的に進めることが検討されている。

市民に開放されたウォーターフロントという点では、港内の水域を安全かつ有効に活用し、秩序ある水域利用と魅力ある親水空間づくりを進めるため、2007 年に「横浜港の適正な水域利用方針」が策定されている。港湾計画との整合をはかりながら、港内を5つにゾーニングして各ゾーンの水域利用方針を示し、横浜港における各地区の役割や機能を明確にしている。

内港地区は、市街地に隣接し、歴史的資産や特徴ある景観、静穏な水域をあわせもつことから、交流拠点ゾーンと位置づけられ、観光や交流の拠点として貴重な水際線、水域の市民利用を推進する地区とする方針になっている。



横浜港内港部の臨港地区指定状況  
(資料:横浜市港湾局)



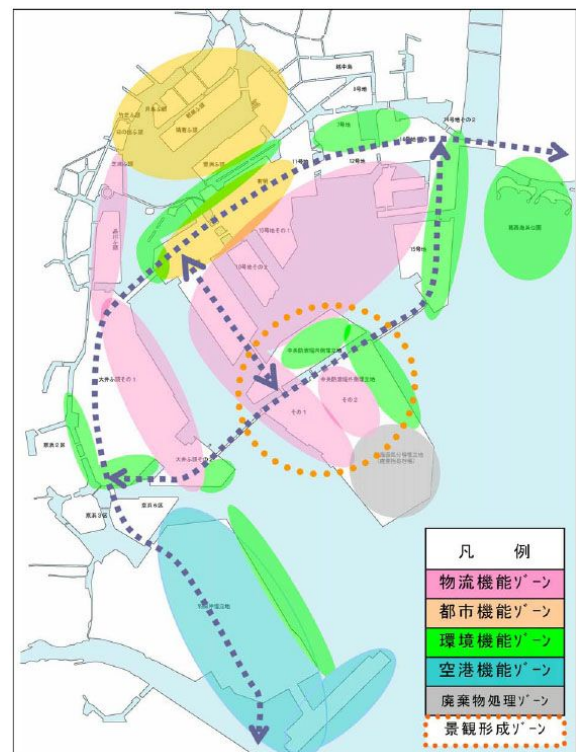
横浜港の水域利用方針のゾーニング  
(資料:横浜市港湾局)

## 東京港

東京港は、首都圏を背後に擁し、アジア航路や欧米との長距離基幹航路のコンテナ船が往来する国際貿易港であるとともに、北海道や九州などの国内主要港と結ばれた国内拠点港としても重要な役割を果たしている。1998年には外貿コンテナ取扱量が国内最大となったが、それでもアジア諸港の躍進により国際貿易港としての地位は相対的に低下しており、大水深コンテナ埠頭の設置など沖合展開を進め、流通加工など新たな物流ニーズに適切に対応できる高機能物流拠点を整備するなど、国際物流拠点としての機能強化が重要となっている。

一方で東京臨海部は、大都市の骨格となる交通インフラの整備、既成市街地の再開発に伴う工場等の受け入れ、廃棄物等の処理場、海上公園など環境との共生、大地震など災害時対策の拠点など東京のまちづくりを支える場としての多様な役割も期待されている。

東京の臨海部では、こうした多様な役割に応え、全体の秩序ある発展をめざし、都市再生の牽引を担う地区と港湾機能の高度化を担う地区とに機能別ゾーニングがされている。すなわち新しい埠頭を沖に整備して港湾物流機能の高度化に対応するとともに都心に近接した内港地区は再開発による業務・商業・居住などの諸機能がバランスよく複合した都市的土地利用への転換が進められている。



東京港の機能別ゾーニング  
（資料：東京都港湾局）

1980年代からの臨海副都心開発と同時に、竹芝ふ頭再開発や天王洲地区開発など都心に近接した倉庫や工場等の再開発も活発に進められ、ウォーターフロントの様相が大きく変化した。港湾物流に特化していた臨港地区においても、運輸・建設両省の通達を契機に都市的機能の導入が進められ、竹芝ふ頭では4棟の業務・商業施設が知事特認や臨港地区の分区解除など様々な対応を通して整備された。

大きな開発圧力のある東京では、臨海地域の広大な低・未利用地を卓越したポテンシャルを有する地域と捉え、東京のリノベーションやグローバル化に対応した機能を備えた複合市街地として再開発すべきとのニーズが根強い。臨港地区についても地区解除、分区変更（指定無）など再開発計画に合わせた変更が行われている。また、臨海副都心地区、豊洲・晴海地区など臨海地域の1,010haが2002年に都市再生緊急整備地域に指定されるなど、大規模開発による都市再生が進められている。



〈主要プロジェクト〉

- ① 勝どき六丁目開発 (住宅・商業)
- ② 勝どき駅前地区再開発 (住宅・商業)
- ③ 晴海二丁目地区開発 (住宅)
- ④ 晴海三丁目西地区再開発 (住宅・事務所・宿泊)
- ⑤ 有明南LM2・3区画開発 (事務所・商業・倉庫)
- ⑥ 湊二丁目地区再開発 (未定)
- ⑦ 豊洲1～3丁目地区開発 (事務所・商業・大学・住宅)
  - ・豊洲センタービルアネックス
  - ・豊洲IHIビル
  - ・芝浦工業大学豊洲キャンパス
  - ・アーバンドックららぽーと豊洲 等
- ⑧ 東雲地区開発 (住宅・商業)
- ⑨ 晴海地区土地区画整理
- ⑩ 豊洲地区土地区画整理
- ⑪ 有明北地区土地区画整理
- ⑫ フジテレビ臨海副都心スタジオ計画 (放送局・事務所)

〈公共施設等〉

- A 豊洲新中央卸売市場
- B 東京臨海新交通「ゆりかもめ」
- C 「有明の丘」広域防災拠点
- D 環状第2号線
- E 放射第34号線
- F 豊洲公園

都市再生緊急整備地域 東京臨海地域(1, 010ha)のプロジェクト

(資料: 内閣官房都市再生本部HPより)

また、民間の活力を生かした取り組みが進められ、海岸防潮堤の整備に民間資金を活用した都市再生事業が導入されたり、海上公園施設等の指定管理者制度を民間事業者やNPOなどに対象を広げるなどの規制緩和が行われている。

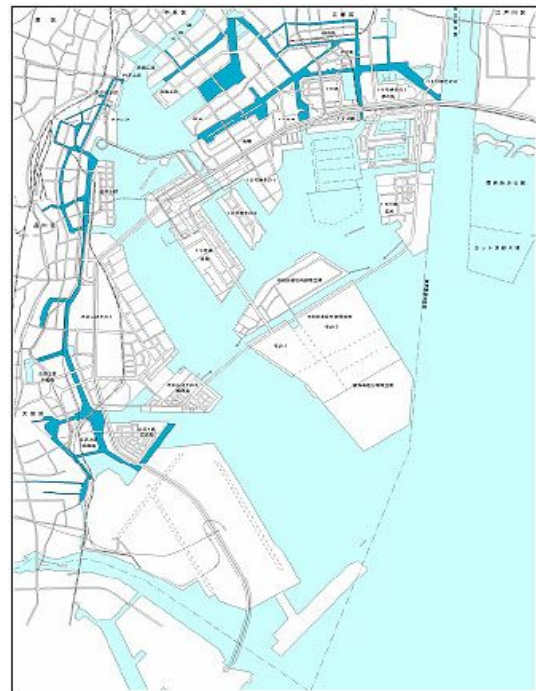
そのひとつが運河などの水辺を魅力ある都市空間として再生させ、水上レストランの設置など水域占用許可の規制緩和をはかる「運河ルネサンス」である。運河の



計画段階から後背地と一体的に設計された芝浦アイランドの水辺空間 (提供: 光富正敏)



倉庫を活用したレストランと運河ルネサンスの第1号店としてオープンした水上ラウンジ (提供: 川添智史)



運河ルネサンスの対象運河

(資料: 東京都港湾局)

周辺地域は臨港地区に指定されていないことから、倉庫や工場からオフィス、マンションなど都市的利用へと変化しており、舟運利用も低下していることから、運河の新たな役割として観光資源という視点を取り入れ、東京都と地元で協議会を設置して水域利用の規制緩和、イベント等地域による運河利用の取り組み支援、沿岸開発者と協力し、まちづくりと一体となった護岸・遊歩道等の整備などが実施されている。

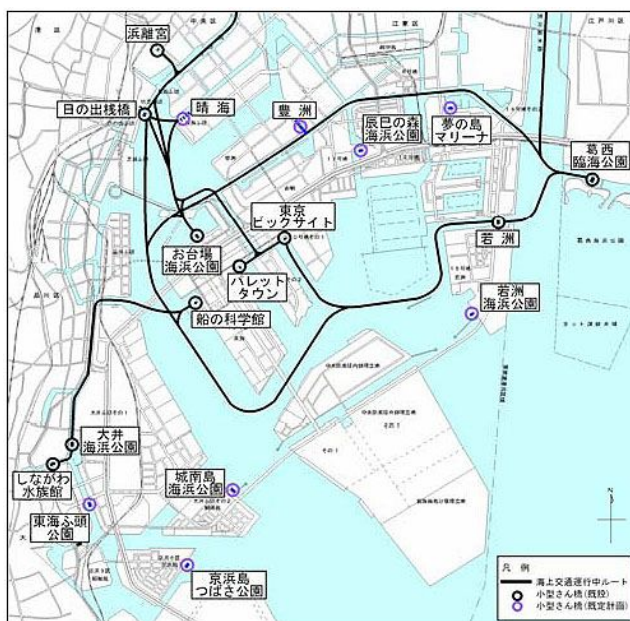
さらには、臨海部に拡大していく都市空間や海上公園などの親水拠点をつなぐ港内海上交通ネットワークの拡充もはかられており、災害時のための簡易な栈橋や観光用の小型栈橋の整備、新しい海の乗り物の登場などにより、水辺空間の魅力がアップしている。



松本零士デザインの「ヒミコ」  
(提供:光富正敏)



犬や自転車も乗せられる「アーバンランチ」  
(提供:光富正敏)



小型さん橋の整備により港内海上交通ネットワークを充実する  
(資料:東京都港湾局)

## 4. 水都ジェントリフィケーション ～インナーベイエリア空間戦略

これまで大阪の水都再生は、河川空間を主体とした空間の有効利用、活性化に主眼を置き、水の回廊と呼ぶ都心エリアを対象にその展開がはかられてきた。一方、港湾機能の再編・強化に伴うベイエリアの再開発については、咲洲、夢洲、舞洲といった沖出しされた埋立地あるいは都心から離れた港湾用地が主たる検討地であり、都心と一体的な関係性を備えた空間戦略は充分描かれているとはいえない状況にある。そして、この両者の中間的な場所に都心に近接するインナーベイエリアが存在している。

大阪という都市が水都というブランドを世界に発信し、その名に相応しい都市の姿を実現するには、都心の水の回廊、ベイエリアとともに両者を結ぶインナーベイエリアにおいて、水辺の魅力を徹底的に生かしたまちづくりを進めていくことが必要であろう。

確かにインナーベイエリアは高いポテンシャルを有していると評価できる。しかしその反面、これらの場所の多くはすでに既成市街地が展開しているという実状もある。また、港湾・河川・都市計画など各種の規制が張り巡らされ、関係主体が錯綜していることも考慮しなければならない。

インナーベイエリアを再生していく処方箋をつくりあげるには、再開発を推進する事業手法、わが国都市計画の制度的課題、水際空間の管理・運営体制のあり方など様々な点において解決すべき課題を抱えている。その解決のための計画論を構築しなければならない。

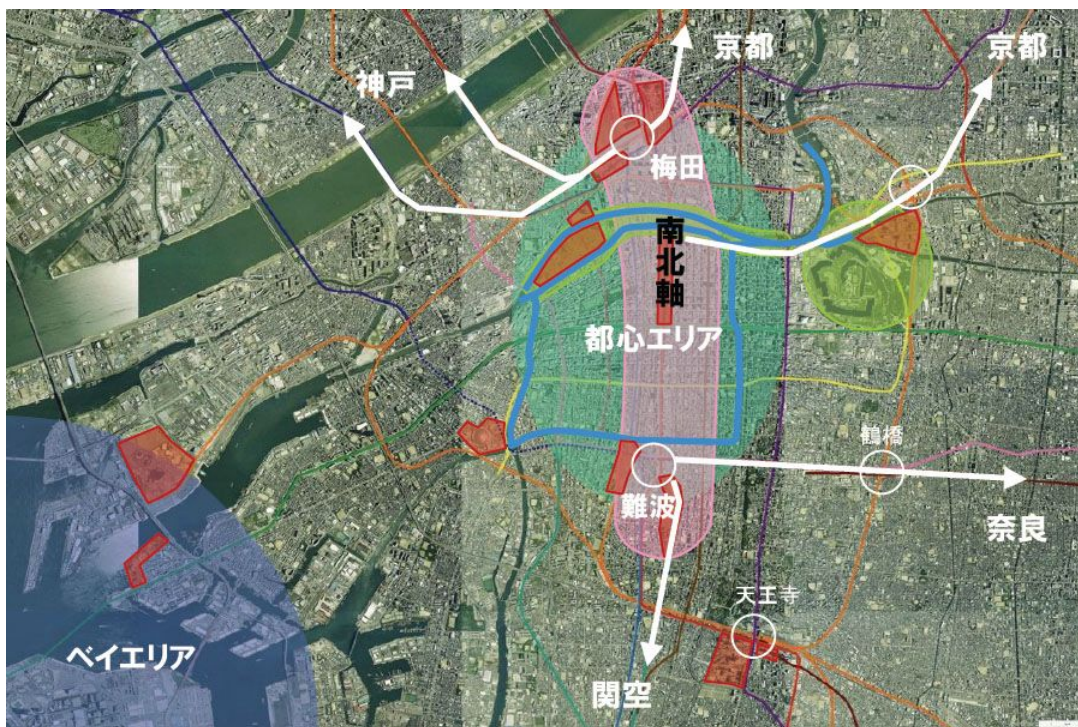
### 大阪の都市構造の再構築

大阪の都市構造はこれまでキタとミナミの2核構造とそれをつなぐ御堂筋を中心とした南北軸によって構成されてきた。都市再生緊急整備地域もこの南北軸に沿って指定されている。これに対して、従来より文化軸として、京阪奈－OBP－中之島－コスモスクエアをつなぐ東西軸を強化し、2つの軸による都市構造の形成がめざされてきた。しかし東西軸はコスモスクエアの開発や中之島の近代美術館、舞台芸術センターの整備が進展していないことから、十分に形成されてきていない。

そのようななか、京阪中之島線、阪神なんば線（西大阪線延伸）の相次いでの開通は、大阪都心部の交通体系に変化を生じさせることになるだろう。これまでの梅田（キタ）と難波（ミナミ）の2極に対して、西九条や京橋といった拠点京阪神都市圏からの新たな結節点としての役割を強め、大阪の玄関口が多核構造化していく可能性がある。

西九条や京橋すなわち、ニシ、ヒガシの交通拠点性の向上にともない、それらをつなぐ東西軸もその位置づけが強化されると期待される。特に重要なことは、この

東西軸が中之島を中心に川筋に沿った水辺の軸だということである。新たな拠点となる西九条や京橋、それに天満橋・八軒家浜などは、鉄道と船との結節点としても重要な拠点となっていく。こうした水辺のターミナルを基点とした鉄道と舟運とが連携した都心交通の体系を再構築して行き、いまいちど「水辺東西軸」を構築すべきである。



現状の大阪の都市構造



将来の大阪の都市構造

従来の南北軸に加えて水辺の東西軸が構築され、インナーベイエリアが都心とベイエリアの接点となる

## 21世紀都市に求められる象徴性、祝祭性の表現

21世紀は都市の世紀と言われる。経済のグローバル化が進み、世界中に情報が行き交い平準化されていく中で、世界の各都市は生き残りをかけて、その都市のアイデンティティの強化をはかっている。個性のない都市、その都市ならではの売り物がない都市は、世界を襲う平準化の波に飲み込まれ、魅力を失い生き残れないとの認識がある。多くの都市はそのアイデンティティを歴史や文化、芸術などに求めているが、中にはシンボリックな建築空間やアメニティの高い都市環境づくりによって実現していこうとしている場合もある。

大阪において、これまで強いアイデンティティを創ってきたものとして、大阪城の天守閣や道頓堀のネオン看板などがあげられる。これらのステレオタイプのシンボルは残すとして、新たに21世紀の大阪を代表する都市空間を創りあげていかねばならない。

大阪にはかつて川と人の暮らしの密接な関係があった。河川舟運の衰退、地盤沈下と高潮被害、堀川の埋め立てなど、この50年ほどの間に川と人の暮らしの関係は疎遠になってしまったが、もういちど大阪の水辺文化の継承と発展を通じたアイデンティティの構築を考えていくべき時であろう。中之島公園を中心とした界限には水の都に相応しい水辺空間があり、こうした水辺の魅力をさらに生かしていくべきであるし、その機運も高まっている。

しかし、大阪市民にとって水の都の認識はまだまだ低い。水都大阪2009シンポルイベントを最大限に活用することはもちろん、魅力的な水辺空間の創造だけでなく、水上からの景観向上のほか天神祭の船渡御を下流域に復活してみるなどの大胆な水辺文化の再興を考えたい。

大阪の街にはかつて多くの祝祭空間があったという。祝祭空間とはいわば観光名所である。芝居小屋や舟遊び、全国の名産品が集まる市場、由緒ある社寺など、都市の活力を愉しめるいくつもの遊びの空間、数多くのイベントが街中にあふれる観光都市であった。現在の大阪は観光ポイントが少なく、また点在しているためにトータルな魅力を形成するに至っていない。都市を味わえる祝祭空間づくりをめざし、大阪パノラマ観光など大阪を俯瞰できる仕掛け、祝祭空間をネットワークする仕掛けが必要である。

そのひとつとして、舟運についても観光資源として見直されつつあり、船着場が数多く整備されており、舟運ネットワークのさらなる充実をはかりたい。と同時に、舟運を受ける都市側のまちづくりも積極的に進めて船着場と都市との関係性を高めていかねばならない。

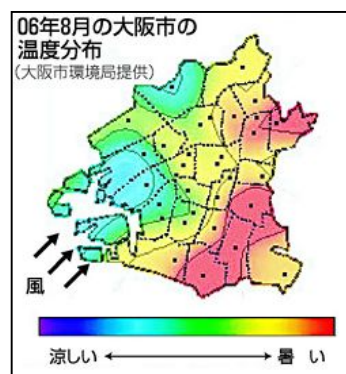
## 環境再生機能としての役割

大阪では内陸部よりも臨海部の方が涼しい。これは海から吹く冷たい風「海風」

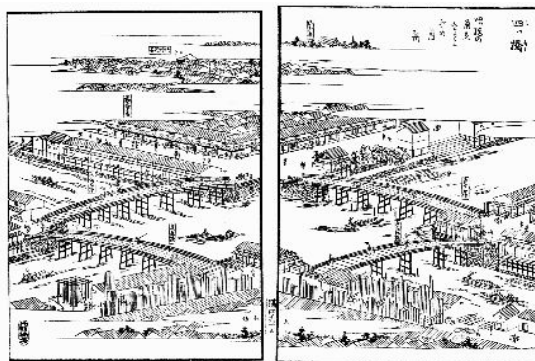


の恩恵である。海風は都市に暖められ、都心部まで冷気が続かないが、河川や公園、街路樹などのクールスポットにより冷気をつなぐ「風の道」のネットワークを構築することで、都心部のヒートアイランド現象の緩和への大きな効果が期待できる。

臨海部の水辺空間は、障害物のない最も理想的な風の道であり、大阪の都市気候、環境負荷の低減に果たす役割が大きい。水辺はこれまでも夕涼みに代表されるように環境的な活用がはかられてきた空間であるが、さらに今後は、河川水を活用した地域冷暖房や建物緑化など環境創造への利水の取り組みも進めて、都市環境の再生装置としての活用が求められる。



海風の影響により臨海部の方が涼しい (資料:大阪市環境局)



摂津名所図会に描かれた四ツ橋  
(出典:秋里籬島、臨川書店)



現代も川辺での夕涼みは心地良い  
京橋川オープンテラス (出典:広島市HP)

## 文化創造の戦略的配置

インナーベイエリアでは、倉庫や工場跡地など低・未利用地を活用した様々な文化創造の動きが既に萌芽している。

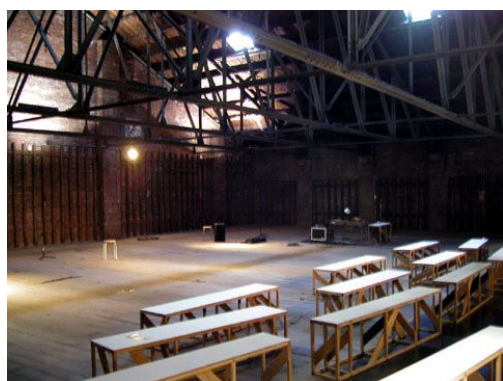
築港の赤レンガ倉庫は 2000 年から大阪市の芸術文化振興事業が始められたが、芸術文化事業を単年度行政による一過性のイベントとせず、積み上がっていくものとするため、NPO 大阪アーツアポリアが中間支援的組織となって、現代美術とサウンドアートを柱に運営された。若手アーティストへ清掃等の対価としてアトリエスペースを提供するなど、様々な創作活動、研究会活動、交流活動が行われたが、現在は耐震性など安全性の問題、有効活用方策検討のため閉鎖されている。

赤レンガ倉庫の隣接地には、住友倉庫が築 30 年の鉄骨倉庫を改造し現代美術を中心とした貸しギャラリーとして再生した「海岸通ギャラリー・CASO」がある。若手を中心とする現代美術作家の展覧会の場を提供するとともにアートディレクターによる企画展も開催されている。

また木津川下流の旧名村造船所の跡地では、近代化産業遺産として造船ドッグや工場建屋が残されているが、1993年には倉庫を音楽スタジオに改装し、レンタルスタジオとして貸し出しを始めた。鉄骨造の工場建屋には、シンポジウムやコンサートに十分に対応できる機能を備えた高グレードのイベントホールが挿入され、加えて、工房、ギャラリー、造船所の原寸大作図室という大空間を生かしたイベントスペースなど様々なジャンルの創作活動に対応する複合ビルへと改修されている。2004年からはこの場所を手がかりに30年間のアートの実験「NAMURA ART MEETING (ナムラ・アート・ミーティング)」が行われており、交通の不便な立地にも関わらず多くの人を集めている。

安治川の沿川では、鉄骨倉庫を200席の小劇場へ改造した「世界館」がある。若いアーティストを育む空間を提供するとともに、New OSK 日本歌劇団の練習場としても活用されている。

川口・富島地区に近い江之子島では、戦前の貴重なモダニズム建築である旧大阪府立産業技術総合研究所旧館建物を改修活用して、府立現代美術センターを移転するなどアートセンターとして再整備する方針となっている。



イベントスペースや若手アーティストのアトリエスペースとして活用された築港赤レンガ倉庫



旧名村造船所跡地では工場建屋等がイベントホール、ギャラリーとして活用

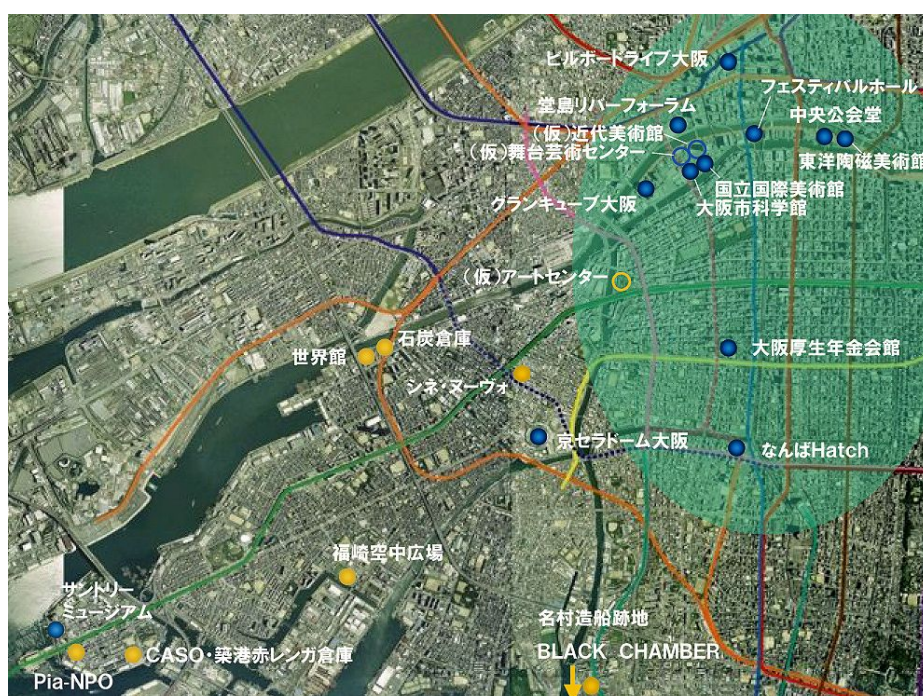
こうしたインナーベイエリアでの様々な文化創造の動きは、いずれも倉庫などの天井が高く壁のない広い空間特性を最大限に活かすとともに、非日常的な水辺の魅力を活かして、育成が求められる文化創造機能や観光集客機能の導入をはかること

でエリア活性化をめざしている点で共通している。

インナーベイエリアには、産業遺産としての価値を持つ倉庫群や歴史的建物、さらには空地となっているオープンスペースなど活用できるストックがまだまだ多く残っている。また都心に近い割に比較的安い地価となっていることから、地価負担力のない文化創造施設を導入できる可能性の高いエリアと言えよう。そのポテンシャルを活かすためには、大規模な開発ではなく、改修などの小さな投資を誘導していくことで、緩やかに都市的な土地利用への転換を進めながら、エリアの再活性化をはかるべきであろう。そのために臨港地区内での文化芸術活動を可能とする特例的な土地利用方針、もしくは文化的土地利用を積極的に位置づけるなど、文化創造機能の導入・配置に対する戦略的な取り組みが成されねばならない。

文化芸術産業、創造的産業の導入による都市の活性化を考えるには、その頂点となる世界的な美術館や一流の劇場を備えるなど、都心部に憧れの場所、シンボルの場所となるブランドエリアが形成されることが大切である。さらにそれだけで十分ではなく、文化芸術都市、創造都市たるためには、この頂点を支える裾野の拡大が大変重要であり、文化芸術を支援するサポーターや若手アーティストなど芸術家の卵たちの存在、文化芸術・創造活動の関連事業、観光・集客産業との連携などサポーターリング・インダストリーを含めた文化芸術創造都市としての体系構築が必要である。

こうした都市の様々な活動を支え、育てるサポーターリングエリアは、都心部を取り囲むエリアに位置することが望ましく、インナーベイエリアが最も適していると言えよう。



都心(中之島)の文化施設群とそれを支えるインナーベイエリアの文化芸術施設

## ジェントリフィケーションの活用

インナーベイエリアの沿川地区は、港湾、河川、都市のそれぞれに関わる制度が重複して被せられており、その制度論的位置づけが複雑かつ曖昧になっている。

港湾物流機能が衰退している場合、現行では臨港地区の指定を解除するほかに都市的土地利用を積極的に展開することはできない。これに従ったとしても、明確な方向性が定まらないままに短絡的に活性化を求めて規制を緩和することは、無秩序と混乱を招き、せっかくのポテンシャルを損ねてしまう恐れもある。

臨港地区の都市的土地利用への転換のための規制緩和という考え方だけではなく、水辺の持つ空間的な魅力を最大限に活かして水都を象徴するシンボリックな空間を創出することや舟運とも連携して祝祭性の豊かな空間としていくこと、文化創造を育む場としていくこと、都市環境の再生に資する場となることなど見据えねばならない点は多くある。

インナーベイエリアにおける水辺再生が果たすべき役割を明確にした上で、強化すべき点は強化するなど港湾、河川、都市が一体となった再活性化の方針を打ち立てていかねばならない。

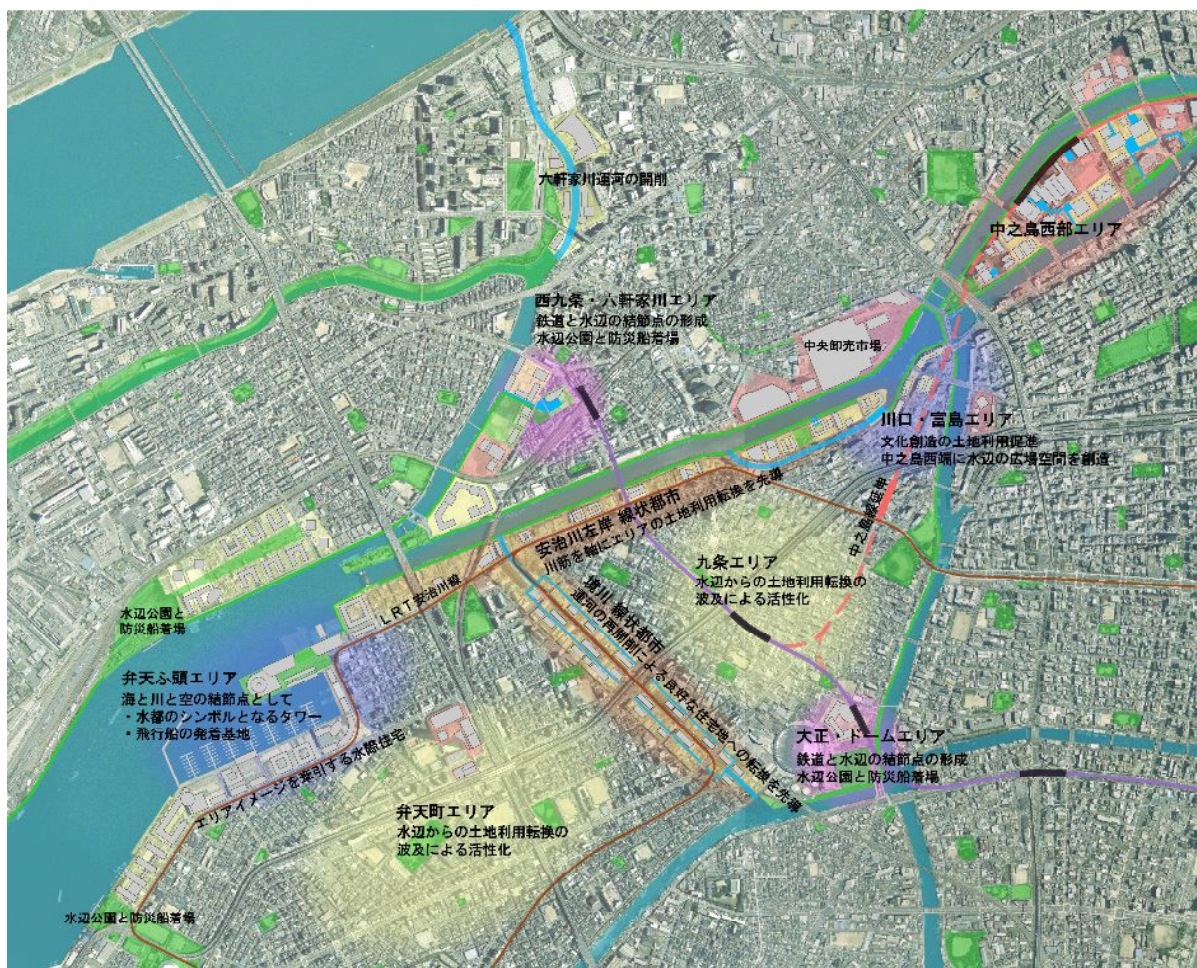
インナーベイエリアは既成市街地でもあり、その再生にあたって拠点的な大規模開発、面的開発を行うことは、巨大な財政負担や事業リスクを考えるとやはり現実的でないことは明らかである。特に先述したような文化創造的な土地利用への転換をめざすのであればなおさらである。その実現のためには、エリアの果たすべき役割を踏まえた将来像＝マスタープランを定め、使えるインフラやストックをうまく使いながら比較的小さな投資で文化創造機能を導入するなど、ムーブメントを醸成しながら望ましい土地利用へと段階的に誘導していくことが必要である。

倉庫群や歴史的建物を改修し、アーティストの入居など文化創造産業の導入を積極的に推し進めることができる制度を設けるなど民間主導による開発を適切に誘導していくスキームをつくり、ギャラリー、レストラン、アトリエ住宅など従来の港湾物流地区のイメージを払拭するような街のイメージ形成を進めていく。文化創造地区、環境再生地区としての機運を高めた上でいくつかの拠点再開発とも連動し、さらなる投資・整備へとスパイラルアップしていくプロセスデザインが必要である。このような街を育てていく新しい計画論「ネオジェントリフィケーション」の構築がはかられなければならない。次章ではネオジェントリフィケーションの手法を駆使した再生シナリオを紹介する。

## 5. 大阪 Triangle 構想 ～段階的に波及する再生シナリオ～

“Triangle”とは、安治川、木津川、尻無川などで区切られ三角形が重なり合わさったようなインナーベイエリアの形状を象徴的に示したものである。また、“Tri”にはTry=挑戦する、試みるという意味、“angle”には角度だけでなく見地、観点という意味があり、“チャレンジングな目標”との意味もこめている。さらに“Try and gleam”=“きらめき、かすかな兆しへの挑戦”との意味もこめて、インナーベイエリアの再生への空間戦略「大阪 Triangle 構想」を提案する。

ここでは主に安治川沿いをケーススタディとして、河川沿いでの臨港地区の規制をうまく運用することにより、川筋に新しい機能が導入された水辺の線状都市の形成を先導的にはかり、この線状都市とシンボリックな空間を持った拠点再開発との一体的な育成を進めながらネットワーク化をはかっていくなど、ゆるやかに時間をかけて段階的にエリア全体の土地利用転換への波及をもたらすネオジェントリフィケーション手法を用いた再生シナリオを構想している。



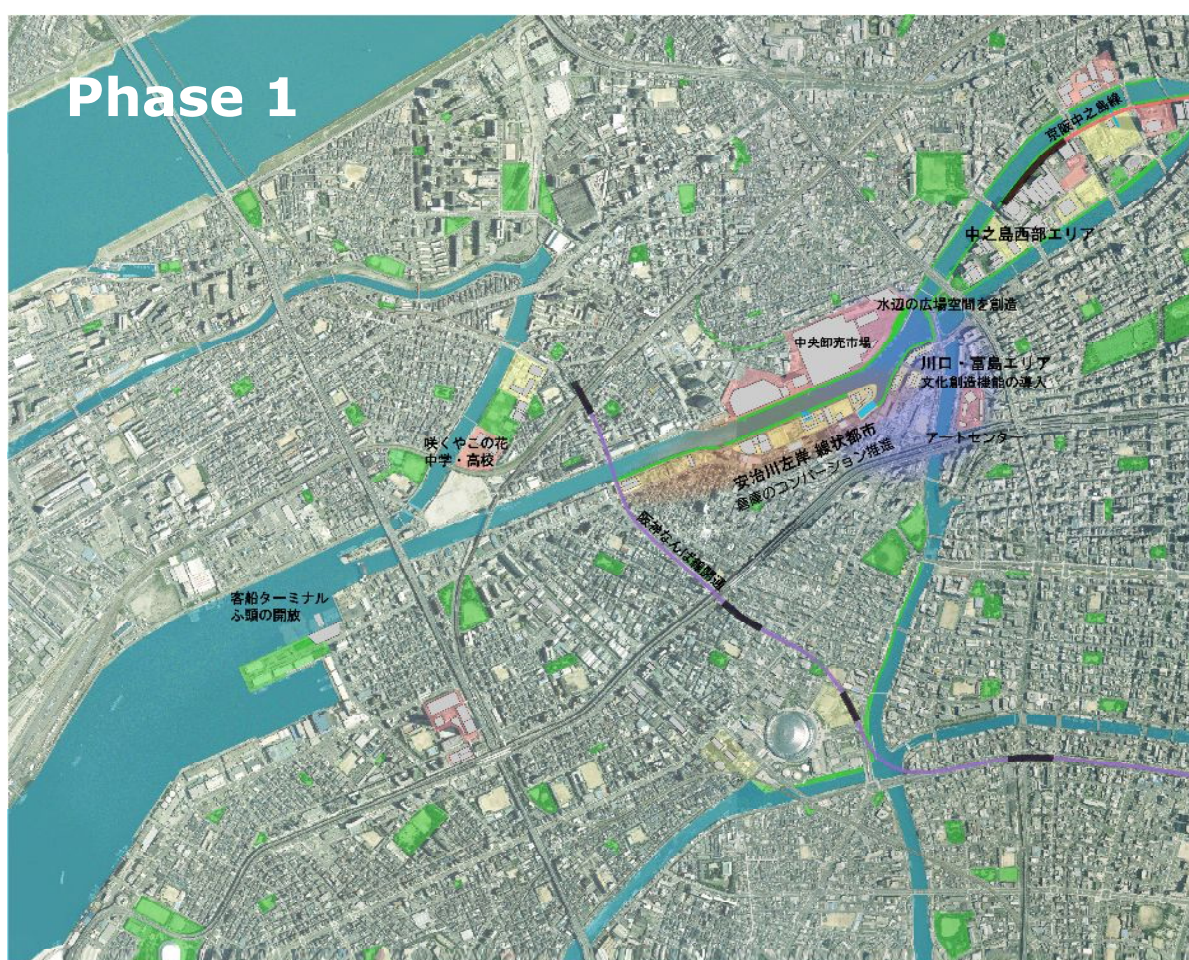
インナーベイエリアの全体構想図 川沿いから段階的に街を変えていく

## (フェーズ1)

### 変化を先導する水辺線状都市の形成

東京や横浜では港湾地区が都心に近接していることから、その再生も面的な広がりを持って構想されている。これに対して大阪のインナーベイエリアは河川港の形態をとっていることから、その再生も線状に構想することを考える。

インナーベイエリアの再生にあたって重要になるのが、臨港地区の解除が予定されている川筋をいかに魅力ある都市的土地利用へ転換していくかという点である。臨港地区解除後に点的な開発が個々バラバラに行われることを避けるため、川筋を軸に線状の都市を創生する全体構想を持ち、規制緩和と強化のバランスを保ちながら秩序だった土地利用転換をはかっていくことによってその効果が期待できる。



阪神なんば線の開通、江之子島の現代芸術センター開設、大阪税関富島出張所跡地開発などのプロジェクトを通じて、中之島西部地区開発とも連携しながら安治川沿いの倉庫街へ文化創造機能の導入を進めていく

### ——川口・富島など安治川左岸を芸術創造のトリガー地区に

安治川左岸の川口・富島地区から弁天ふ頭にかけての川筋には、臨港地区の規制下で古い倉庫など物流系の土地利用が存続している。都心に近い立地、比較的安い地価を活かし、文化創造都市大阪を推進する様々な活動と人材を支援する地区と位

置づけ、安易にマンション開発等に供されることのないようにしなければならない。

この倉庫群の大空間を活かしてアトリエやスタジオ、工房などへの転用を誘導するため、地区計画などにより住宅の規制や文化芸術に対する土地利用の促進をはか



安治川左岸の川口・富島地区を芸術特区として、中之島からベイエリアへつなげていく



夜は水辺や建物がライトアップされ、光の軸がベイエリアへとつながっていく



川口・富島地区構想図

るべきであり、この際、江之子島に設けられる予定となっているアートセンターを含むアートヴィレッジとの連携、川口市営住宅のクリエイターやアーティストが安く利用できるアトリエ住宅への建替え、大阪税関富島出張所跡地など公有地の活用などがそのトリガーとしての役割を果たすことを期待したい。

さらには、かつての古川を再び開削して、富島全体を芸術のための特別な場所であることを空間的にも明確にすることにより、文化芸術の聖地としての力を持たせていくことも考えたい。

### ——中之島は西端にも水辺の広場空間を創る

中之島の西端、堂島川と土佐堀川が合流し安治川となるあたりは、西に向かって広々とした空間が広がり、海への余韻を感じさせる魅力的な場所である。中之島の東端が剣先と呼ばれ中之島公園の魅力ポイントになっているのとは比べて、西端は小さな公園や舟運事業者の栈橋があるものの、広幅員道路に分断され自動車に占拠されたアメニティの低い場所となってしまっている。

一方で中央卸売市場の護岸では親水性の高いスーパー堤防の整備と船着場の設置が計画されており、この効果を中之島西部地区へも波及させたい。

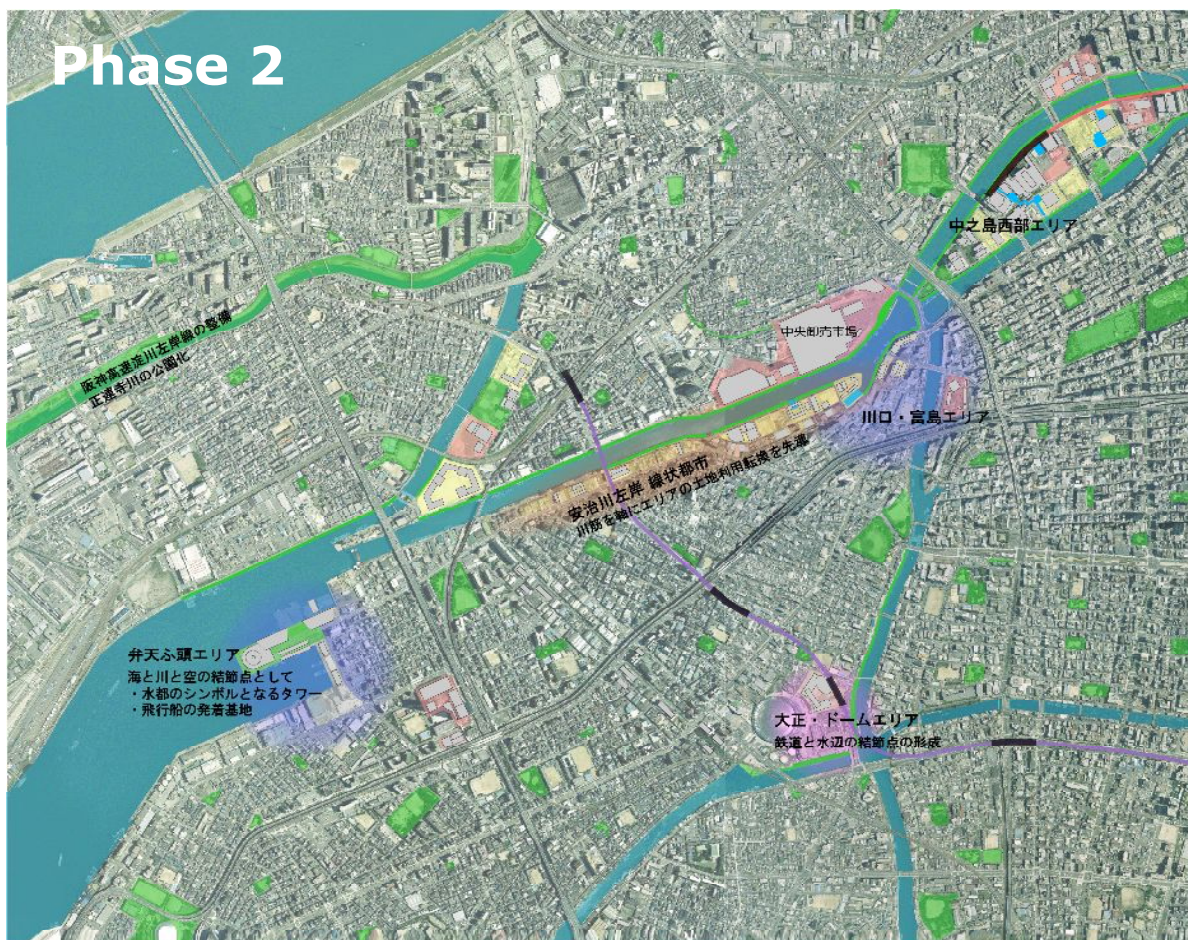
そこで、中之島西端の中之島西公園にバラ園を設けるなど川の感じられる公園へ再整備するとともに、船津橋と端建蔵橋の通過交通を新なにわ筋へ振り替えることで、これら2つの橋を橋上広場とする。この橋の上には、新鮮な魚や野菜が手に入る屋台市場を設けるなど、中央卸売市場と連携した新名所を創出すれば、中之島西部地区の開発へのインパクトとなろう。



## (フェーズ2)

### シンボリックな空間で都市と水辺を結びつける

21世紀の大阪のアイデンティティを「水都」に求めるのであれば、水都大阪の再生を象徴するシンボリックな空間が必要である。象徴性、先端性を持った魅力ある都市空間を創りあげることがインナーベイエリアの再生を牽引することになる。



安治川左岸の倉庫群の文化創造機能への暫定転換を進め、線状都市を西に延ばしていくとともに、拠点となる弁天ふ頭でのシンボリックな文化施設の整備や舟運活用を進める

### ——弁天ふ頭を海・川・空の結節点に

1965年に完成した弁天ふ頭は、かつては四国、九州方面への客船でにぎわっていたが、現在は客船ターミナルも閉鎖されており、上屋が並ぶだけのさびれた地区となっている。

この弁天ふ頭の突堤には、水都大阪の再生を象徴するとともに、海からの来訪者を出迎え、港を見渡せるシンボリックな文化施設を設けたい。

江戸時代の天保山は20mの高さをもった庶民が海を見渡せる絶好の場所であり、多くの人でにぎわったという。現代においても川と都市との関係を俯瞰することで、コスモロジーを描かせるような視点場が必要である。この視点場をシンボリックなタワーとして設ける。

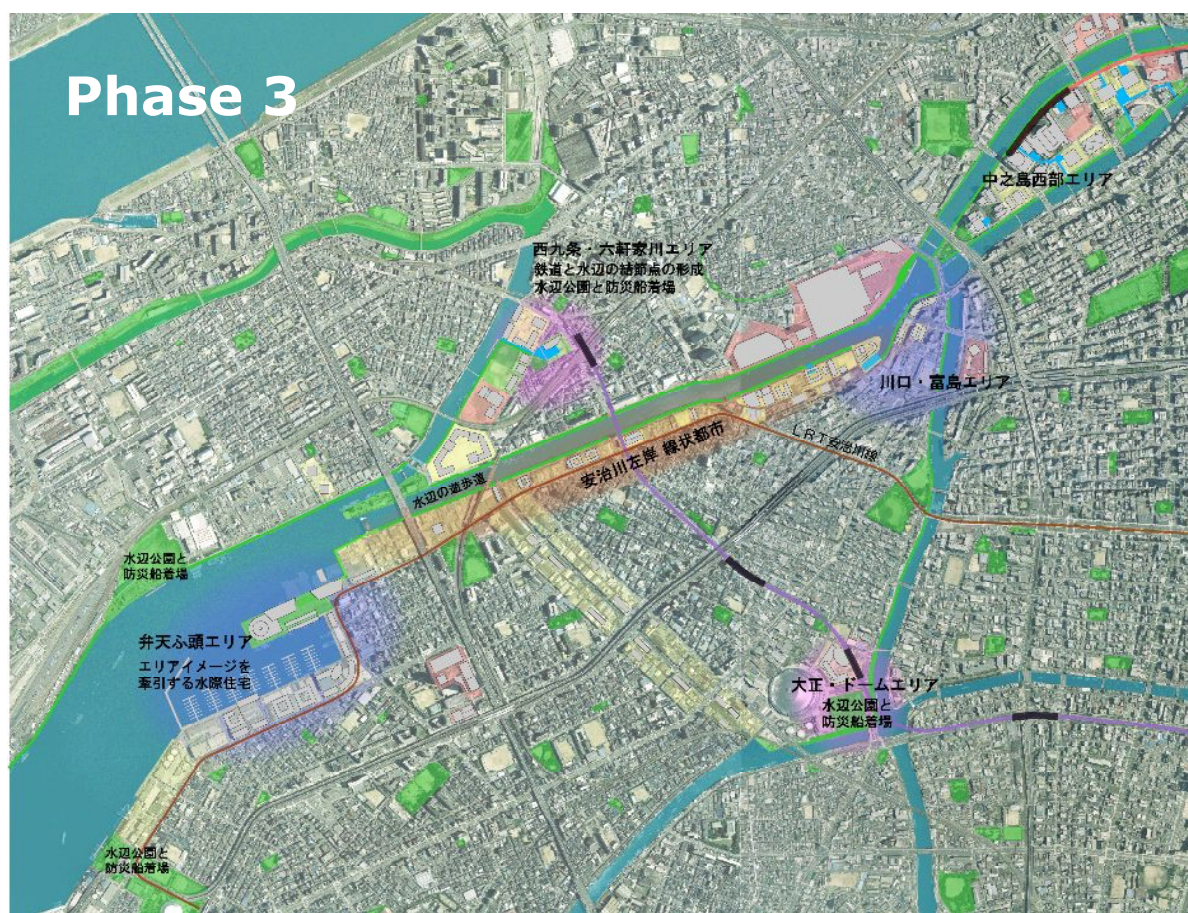
水都大阪の再生を考える上で、祝祭性を表現する舟運の活性化が重要であるが、水の回廊を中心に都心部での河川舟運を盛んにするだけでなく、海上舟運と連携することで大きな可能性が広がる。特に大阪は瀬戸内海を経て、中国や東南アジアへの海の玄関口としても重要な位置にあることから、観光資源として瀬戸内海から中国、東アジアへのクルーズの拠点を目指すべきである。都心部の川に行く船は波高が高くなるため弁天ふ頭までしか下れないことから、ここに海に行く船と川に行く船との結節点となるターミナルを設けたい。

さらにシンボルタワーを活用して、象徴性、祝祭性を備えた飛行船の発着基地を設けることを提案する。実現すれば世界的にも珍しい大都市に近接した飛行船乗降場となる。関西圏の遊覧飛行だけでなく、西日本を網羅する空と海と川の結節点として、高いポテンシャルを持つことができる。また天神祭の船渡御も弁天ふ頭まで川下させ、船渡御と飛行船を結ぶことも考えられよう。

### (フェーズ3)

#### 線的、点的な再開発を織り交ぜつつポテンシャルを高める

港湾施設や工場などのまとまった土地では、線状都市と連携した拠点開発をはかることで、地域全体への相乗効果がもたらされることになる。



弁天ふ頭地区の水面を活用したマリーナ付住宅などクオリティの高い水辺住宅地を創出するとともに、水辺公園やLRTを導入し、線状都市と拠点地区を川と鉄道でネットワークする

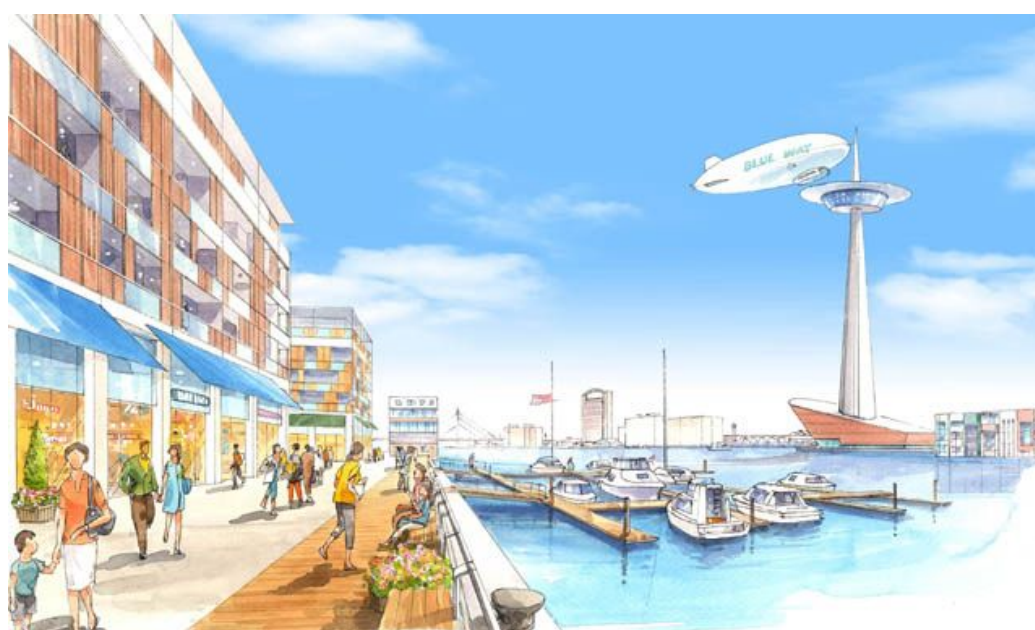
## ——マリーナを備えた水際住宅による上質な居住ゾーンを創出

弁天ふ頭から下流の安治川左岸は大規模な倉庫やサイロが建ち並んだ港湾物流地区である。しかし岸壁の利用は少なく、トラック輸送が主体となるなかで、戸建住宅を中心とした既成住宅地に近接し、道路などのインフラも脆弱であるなどの課題がある。

この地区では、水に面した良質な住宅地区、マリーナを備えたクオリティの高い住宅地区へ土地利用の劇的な転換をはかりたい。大阪市内にはハイクオリティな住



弁天ふ頭地区構想図



弁天ふ頭にはシンボルタワー、飛行船発着場、水際住宅、マリーナなどを設け、水都のシンボルゾーンに

宅地が少ない。インナーベイエリアもまた良好な住宅地としてのイメージ形成がされていないエリアである。ここに日本での有数のマリーナを備えた水際住宅等を創出することによって、地域全体の住宅地としてのブランドイメージを引き上げる効果もある。

### ——比較的広幅員な道路を活用し、LRT安治川線を導入

インナーベイエリアは港湾物流地区として発展してきたことから、安治川、木津川に沿って比較的広幅員な道路が計画されてきた。物流機能の低下に伴ってこれらの道路には比較的余裕が生まれていることから、LRT安治川線を導入することで、安治川、木津川など川筋の線状都市をネットワークし、土地利用転換の促進など波及効果を高めることができる。

### ——駅と川をネットワークする水辺公園と防災船着場の整備

災害時の舟運活用を考えた場合、鉄道駅と防災船着場とがネットワークしていることが重要である。非常時には災害対策拠点となる他、平常時には水辺へのアクセシビリティを高め、市民に観光、レクリエーションの場を提供することができる。

①JR・阪神西九条駅から六軒家川へ、②地下鉄・阪神ドーム前駅から木津川へ、③JR安治川口駅から安治川へ、④地下鉄朝潮橋駅から安治川への4つの地区において水辺公園と防災船着場を合わせて整備し、防災と水辺のレクリエーション拠点としていく。特に②はドーム前駅と船着場との連絡を強化した鉄道と舟運との重要な結節点となる。

## (フェーズ4)

### エリア全体の土地利用転換への波及をもたらす

#### ——京阪中之島線の延伸・相互乗入れの実現

2008年秋に開業する京阪中之島線の中之島駅から先への早期延伸は、インナーベイエリアの活性化を促進する上でも期待が大きい。中之島駅から中央卸売市場を經由して西九条駅に接続するルートが考えられるが、西九条駅での阪神なんば線との相互乗り入れは物理的にも難しく乗り換えが必要になる。

鉄道ネットワークが相互に乗り入れ直通運転することは、広域圏での人の動きを変え時間距離を短縮するなど大きな経済効果が期待できる。阪神なんば線との相互乗り入れ直通運転を実現するため、少々大胆ではあるが京阪中之島線をみなと通り地下に延伸するルートを提案する。このルートにより中之島線が神戸方面に直結するだけでなく難波にも直結し、飛躍的なポテンシャルの向上がはかれよう。



### ——境川運河の再開削による良好な住宅地区への転換の促進

境川地区にはかつて運河があった名残で今も鉄工所など中小の工場が多く集まっているが、産業構造の転換とともに工場が撤退し、跡地にマンションが建設される状況が続いている。その結果、工場地帯にマンションが混在することになり、良好な環境が生み出せていない状況である。この地区では、かつて運河だった道路と以前からの道路との2面で接道している敷地がほとんどであり、運河が再開削されても未接道になる敷地が少ない。これを活かして運河の再開削とともに工場の集団移転を行い、運河に面した環境共生型の住宅地として工場跡地の土地利用の転換をはかりたい。運河の再開削は非現実的なアイデアのように見えるが、土地利用転換による地域の住宅地としてのポテンシャル向上へ大きな効果が期待できるだけでなく、災害時対策の面や環境再生の面でも効果的である。

## 6. 柔らかな都市再生への転換に向けて

インナーベイエリアは、低・未利用地が見られる一方で、都心に近接し、水辺という魅力を備えているなどポスト都市再生の戦略を描くうえで高いポテンシャルを有している。しかし、このインナーベイエリアの再生のためには、事業的にも制度的にも解決すべき課題が山積している。これらの課題は 21 世紀都市を実現していくうえで避けては通れない普遍的課題なのである。

今回のケーススタディでは、水都ジェントリフィケーションという段階的にまちづくりを進めていくシナリオを構想したが、これは今回のみに適用される特殊解として片付けられるような性格のものではない。都市を柔らかに「変化」させていく新しい計画論へと発展させていくべきものと言いたい。

### 波及するシナリオの機運醸成

かつて、低・未利用化した地区に対する処方箋、あるいは本来望まれる土地利用とのミスマッチを解消する手法は、更地にして一気に建てるクリアランス型の再開発が一般的であった。しかしながら、経済社会情勢や事業環境の変化、いくつかのプロジェクトの停滞などから、もはやリスクの大きな大規模土地利用転換のみに依存することは難しくなった。また、操車場跡地、工場跡地といった大規模な用地がある場合はともかくとして、中小規模の敷地で構成される既成市街地では、クリアランス型の再開発という手法が適しているとはいえない事情もある。

さらに、このクリアランス型再開発自体の弊害も無視できない。再開発によって、周囲に立地する企業を吸引し、既成市街地の競合する産業を駆逐するといった、周辺の市街地の活力を低下させてしまうという現象である。本来、新たな需要を喚起して都市の活力を高めるべく構想されたプロジェクトが、実際には市場を「囲い込み」、当初の目的からほど遠い結果を招いているケースも少なくない。次代の新たなまちづくりは、これらの課題を解決することも求められている。

そこで、いくつかの線的、点的な再開発を織り交ぜつつ、徐々に空間のポテンシャルを高め、次第にエリア全体の土地利用転換を誘導し、再活性化するといった「波及する」シナリオをもった計画論が必要といえる。

水都ジェントリフィケーションという提案は、拠点型開発のみに依存することなく、ムーブメントを醸成し、各種規制緩和手法なども巧みに用いながら段階的にまちづくりを進めていくシナリオとして構成されている。

また、機運を高めるといふ思想が盛込まれている以上は、ハードの姿に留まることなく、市民や地域に働きかけ、対外的な情報発信にも寄与するソフト的なプロジェクトも一体的に加味される必要があるだろう。そうならば水都大阪 2009 に代表される、大阪の水辺に着目し、その復興を唱えるイベントを一過性のものとして終

わらせることなく、運動として定着させていくことも重要な課題となる。横浜トリエンナーレ、ベネチアビエンナーレといった定期的な開催と合わせて成熟させていく視点が参考になるだろう。またその際に会場をジェントリフィケーションの機運に合わせて、順次移していくことも考えられよう。

### 育てる計画論と規制・管理体制の見直し

「ポスト都市再生」はまちをつくる発想ではなく、育てる発想へと転換させ、それに相応しい実現手法として構想されるべきであることは議論の余地はないだろう。そして、この着眼は既存の計画体系、都市空間の規制・管理のあり方まで視野に入れてその再構築をめざさなければ実現することは難しい。

わが国に限らず、多くの国で導入されている近代以降の計画体系では、恒久的な到達点としての土地利用や目標像に到達することが前提となっていた。しかしながら、かつて望ましい姿として構想された都市の姿も、時代や社会の変化によって見直すべきといういまの時代にあっては、いかに変化を許容し、次の有るべき姿を描いていくかが重要になっている。そのためには、見えない将来像を徐々にかたちづくり、様々な摸索を経て最終的に到達点へと至るという「変化」を前提とした計画体系、規制・管理のあり方を考える必要がある。

近年各地で展開されている社会実験や特例的措置を用いた都市再生の試みはこうした課題を解決するための一つの解決策ともいえる。試験的段階での試行錯誤によってよりよい方法を摸索し、事業の見通しや社会の要請との適合性といった観点からの検証を経て、相応しい着地点を見出すといったトライアル型のシステムを定着させていくことがこれからの時代に求められている。

河川空間、港湾空間、都市空間という3つの顔を持つインナーベイエリアという場所においては、特にこの問題は複雑さを極める。いずれにしても、様々な規制・管理がからむインナーベイエリアの将来像を摸索し、それに相応しい環境をいかに構築するかが今後の重要なテーマになる。

大阪市ではインナーベイエリアの河川沿岸での臨港地区の見直しが予定されており、すでに変化に向けた動きは始まっている。その一方で、今後様々な状況を加味したうえで円滑な変化のシナリオが描かれないまま規制の緩和などが進めば、無秩序な土地利用や開発を招き、高いポテンシャルを有するインナーベイエリアの価値を損ねることにもなりかねない。

港湾の視点に立てば、文化創造型の土地利用を許容する新たな分区を創設するという可能性も検討するべきであろうし、都市の視点に立てば、大阪を象徴する魅力を備えたインナーベイエリアにどのような役割を付与するべきかという戦略を立てて、その土地利用を誘導していくことを考慮する必要がある。いくつかの社会実験、特例措置による検証を経て最適な方向性を見出す手もある。いずれにせよ、大阪を



代表するシンボルエリアであればこそ、その空間計画、誘導方策は詳細・綿密に構想される必要がある。

## 水都再生オーソリティ

これまで述べてきたように、インナーベイエリアの将来は、大阪の再生を占う試金石といえる。また、ポスト都市再生としての新たな計画論のあり方、ムーブメントの醸成を目指した運動、社会実験や特例的措置による試行錯誤・検証、制度・仕組みと管理のあり方など多方面に渡って次代の都市が摸索すべき課題を備えた縮図としての性格を持っている。また、これらの課題は相互に深い関わりを持ち、個別独立的に実施すべき性格ではない点も注意する必要がある。

さらに、ポスト都市再生のフェーズでは、短期的な開発の完成をゴールとするのではなく、中長期的にまちを育て目配りを継続していくことが不可欠でもある。

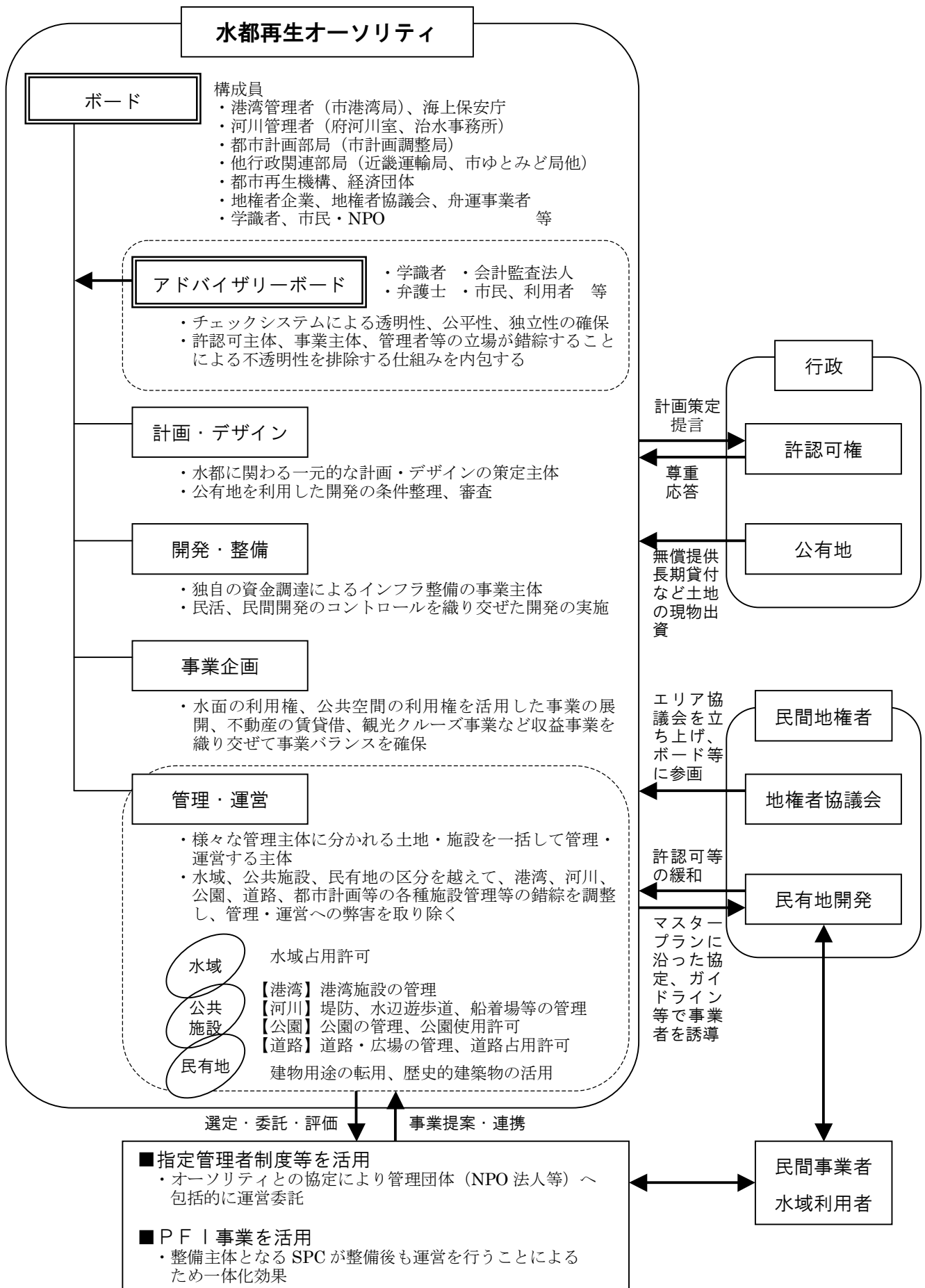
このような状況を考えたとき、次代の大阪の命運を左右する一大プロジェクトとして水辺を軸としたまちづくりは位置づけられ、そのなかでもインナーベイエリアの再生は特に重要な鍵を握っている。その成功如何によって、大阪の未来が決まるとすれば、その推進に責任をもつ中心的な主体の存在を構想すべきであろう。前述したとおり、インナーベイエリアに代表されるまちづくりでは、関係主体が多く、そのため、調整に多大な労力が必要とされる。また、関係者が多ければ、大胆かつ斬新な意思を持続させることは難しい。

こうした問題を解決する方法として、世界各地で展開している都市再生プロジェクトでは、新たな主体を設立するという方法が用いられている。例えばビルバオでは、広域的な視点で水辺再生を推進する主体や、沿川部の拠点開発を一手に引受ける事業主体など、これまで周縁として捉えられていた水辺を中心として捉え、それを主体的に取り組む主体が責任をもってまちづくりに取り組む体制がつけられている。同様の動きはロンドンやマドリードをはじめ様々な都市における水辺再生の取り組みで見られる。加えて、こうした主体は寄り合い所帯としての脆弱さを排し、強力なガバナンスを備えかつ各種の許認可権や予算などももつ独立的主体であること、官民が協力する体制が採られていることなど、多くの点で共通する思想がある。

大阪においても、水都再生オーソリティといった中心的主体を組成し、独自の予算を備え、分野を横断する各種の規制などを集約的に捉えつつ、機運醸成の運動も展開するといった方法を検討したい。

勿論、こうした取り組みの結果、得られる成果については十分な検証も求められる。試行錯誤や変化を前提としたまちづくりを推進する以上は、トライアルを評価する仕組みが欠かせない。そのためには、各種プロジェクトの効果を検証する指標を設定し、それらのベンチマークによって次の展開を探るという都市経営的手法も合わせて導入する必要がある。

水都再生オーソリティのスキームイメージ



**資料1** KANSAI TOMORROW 会 都市創生研究会 2007 公開研究会  
「今再び都市のウォーターフロントを考える～都市再生は水辺から～」記録

日時：平成20（2008）年2月1日（金）14時から17時

場所：中之島センタービル（NCB）29階 関西経済連合会 大会議室

主催：財団法人 関西社会経済研究所

プログラム

1. 研究の推移と本年度研究テーマ

（研究主査）嘉名光市氏（大阪市立大学大学院工学研究科都市系専攻准教授）

2. 水都大阪の取組み状況

（コンサルタント）岸田文夫氏（株式会社環境開発研究所大阪事務所専門部長）

3. ゲストからの事例報告

（1）東京臨海部の開発と臨港地区規制

光富正敏氏（東洋建設株式会社関東支店技術担当、元東京都港湾局企画部）

（2）クリエイティブ・クラスター形成によるインナーハーバーの再生

—創造都市へ向けた横浜市の取組—

野田邦弘氏（鳥取大学地域学部地域文化学科教授、元横浜市文化芸術都市  
創造事業本部）

<休憩 および 質問意見受付>

4. ディスカッション

（1）研究会中間報告

（研究主査）嘉名光市氏

（2）協議

パネリスト：<ゲスト>光富正敏氏、野田邦弘氏、<研究会メンバー>竹林幹雄氏  
（神戸大学大学院工学研究科市民工学専攻）、谷口康彦氏（株式会社UR  
サポート執行役員、都市再生企画部長）、中谷ノボル氏（株式会社アート  
アンドクラフト代表）、弘本由香里氏（大阪ガス株式会社エネルギー・文化  
研究所客員研究員）、日高明子氏（社団法人関西経済連合会国際交流本部  
都市・文化グループ次長）、岸田文夫氏（順不同）

コーディネーター：嘉名光市氏

<連絡事項・閉会> 事務局

（司会：（財）関西社会経済研究所 KT会都市創生研究会事務局 美谷 寛）

## 開会挨拶（事務局美谷）

公開研究の趣旨は、

- ・ 会員企業および一般参加の方に普段の研究会の様子をみてもらう（授業参観）、
- ・ 研究成果報告書内では要約されてしまうゲストの貴重な話を、担当者としての思いを込めた肉声で聞いてもらう、
- ・ 研究の中間段階で参画してもらう、こと。

### 1. 研究の推移と本年度研究テーマ

報告書本文を参照。

### 2. 水都大阪の取組み状況

報告書本文を参照。

### 3. ゲストからの事例報告

#### （1）「東京臨海部の開発と臨港地区規制」

東洋建設株式会社関東支店技術担当（元東京都港湾局企画部）光富正敏氏

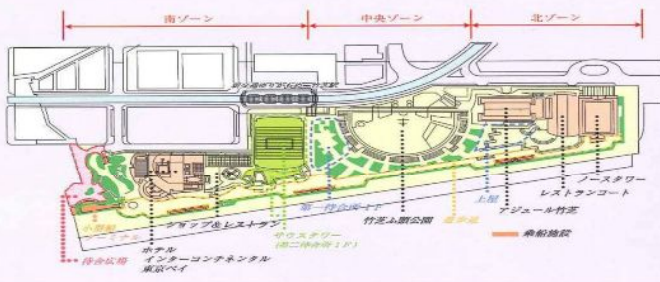
- ・ 上方の清酒を江戸へ“下る”、関東のまづい酒は“下らない”
- ・ 神戸、横浜は明治になっての国営港。東京、大阪は市が整備した港。どちらも大都市があってそこに近接してできた港。湾の一番奥、遠浅の海浜を浚渫して立地。濤（船が入る水深のある川筋）の周辺から港が発展した。
- ・ 港湾機能だけでなく都市的要請（廃棄物処理施設など）も加わって外へ広がってきた。早い時期に都心に近接している内港地区（インナーハーバー）は貨物



竹芝ふ頭は、伊豆、小笠原諸島への玄関口として利用されています。昭和63年からふ頭施設の老朽化と船舶の大型化へ対応するために、再開発を実施しました。そして、客船ターミナルを中心に業務ビル、商業施設、ホテル、海上公園等の施設が整備され、平成7年8月にすべての施設が完成しました。



The Takeshiba Terminal serves as the gateway to the islands of Izu and Ogasawara. Redevelopment was initiated in 1988 to deal with both the deterioration of the terminal facilities and the increasingly large size of vessels. Accordingly, construction of an office building, commercial facilities, hotel, marine park and other facilities centered around a passenger terminal was undertaken, all of which were completed in August, 1995.



を全部止めてしまう決断をした。東京の場合は港が都市に近かった。

- ・ 港湾局が主導でインナーハーバーを再開発した。再開発計画は昭56年作成。埋め立てて三セクを設立して開発、住宅とホテルを建てる計画で臨港地区の規制を外す。当時は建設省都市局と運輸省港湾局の両省に管轄がまたがり相当の戦争になった。
- ・ 平4年臨港地区の処理に関する通達が両省から出ている。竹芝地区の開発が臨港地区規制廃止の契機。開発ができてから臨港地区規制を外した。
- ・ 臨港地区規制内には未分区と無分区がある。“無分区”を編み出したのが竹芝の開発。
- ・ 開発には交通施設が重要。湾岸道路（100メートル道路）は港湾局が計画してその後都市計画決定になった。これを背骨として既成市街地を結ぶ道路を整備した。
- ・ 臨海副都心について。昭60年東京レポート計画、260ha。都市博覧会を青島知事が中止の命令。今は土地も売れてきた。
- ・ 豊洲晴海地区は未開発地域。築地市場の移転計画、東京オリンピックのメインスタジアム計画。連絡道路を数本計画。
- ・ 天王洲は民間主導の開発。地権者が中心に計画、地元区役所と港湾局が協力。運河ルネサンスが始まった。水上レストランへは石原知事がよく通う。
- ・ 豊洲はIHIの造船所跡地。区画整理事業。三井不動産会社がらぼーと豊洲（商業施設）と住宅を開発。
- ・ 再開発計画がはっきりした地区は臨港地区規制を外して開発が進むようにしている。豊洲晴海は臨港地区規制をほとんど外してある。
- ・ 平9年インナーハーバー再開発の仕組みが通達で出ている。4課長連名（運輸省港湾局管理課長・計画課長、建設省都市計画局都市計画課長・住宅局市街地建築課長）の通達。レベル0～4で指定を変更・解除する。
- ・ 運河ルネサンスの経緯について。護岸耐震工事が最初。遊歩道整備。運河と宅地間のフェンスを取り外して一体開発。すると地元住民が運河利用祭りを始める。都がそういう状況を観て運河ルネサンス事業を始める。ビルの敷地の外でも水辺までにビルオーナーに植栽を施してもらう。芝浦アイランドは遊歩道を整備。近い将来は島全体をぐるっと遊歩道が取り囲む計画。地区毎に規制緩和（特区）。地区毎に計画を出してもらう。寺田倉庫社長と石原知事がヨット仲間でもあった。舟運。低い橋の下も通れる舟。Eボートでの舟遊び。

## (2) 「クリエイティブ・クラスター形成によるインナーハーバーの再生—創造都市へ向けた横浜市の取組—」

鳥取大学地域学部地域文化学科教授（元横浜市文化芸術都市創造事業本部）

野田邦弘氏

- ・ インナーハーバーが変化してきた。横浜市の事例の意味するところは都市計画を立てて始めたというよりは、そこにある一定の方向付けを指し示し仕掛けをしたら、ある程度動きが現れてきた ということ。民間企業にも参考になる取り組み事例。
- ・ 150年前ペリー来航で開港、象の鼻地区、当時は出島になっていた、この内側が“関内”。開港時は500人の村、現在の市は363万人。
- ・ 都市的利用に変化していく。バイパス道路で都心部を通らなくする。みなとみらい21へと発展、一方関内地区（旧市街地）は衰退へ向かう。開港以来のレトロな建物はかなり残っていたが次々取り壊されていく。地価が安いのでマンションに転用される。その結果観光客が減る。
- ・ 「文化芸術と観光振興による都心部活性化検討委員会」が発足。提言として、創造都市論の立場から旧市街地の再生案。芸術文化の創造性を特定のエリアに集積、創造産業を育成。みなとみらいは業務とエンターテインメント、旧市街地はアートで行く。理論的根拠はリチャードフロリダの「創造階級 Creative Class 論」。
- ・ アート系の人々は圧倒的に水辺に住みたい願望。
- ・ 市役所内部の縦割り組織が実行の壁になるのが通常。横浜市は市長の指示で「文化芸術都市創造事業本部」を設置。
- ・ “BankART”事業について。銀行跡と運輸倉庫跡を再利用。馬車道近辺へ波及効果。旧施設を再利用したクリエイティブスペースが増加。



BankART1929 YOKOHAMA



BankART Studio NYK

- ・ 大学キャンパスが増加。東京芸大大学院映像研究科を誘致。関内から桜木町へ拡大、伊勢佐木町へ飛び火。
- ・ 特殊な都市再生では京浜急行で横浜から2駅離れた売春地区を“スラムクリアランス”して、横浜市立大学のサテライトキャンパスが立地。
- ・ 横浜トリエンナーレを2回開催。ベネチアビエンナーレからも招待を受ける。国際的にも連携が生じる。
- ・ 第一段階の成功を受けて、以降は空きスペースは全部アート系の利用になってきた。NPO法人との協働へと繋がる。
- ・ 創造階級が創造産業を担い、創造産業が集積して創造都市に発展する。アーティストが重要な役割を果たす。
- ・ ジェイコブス曰く「新しい建物からは古いアイデアしか出てこないけど、古い建物からは新しいアイデアが生まれる」。
- ・ 若い人たちが何かやっている、そこから始まる。
- ・ 横浜市の経緯を省みると、明確な戦略があったわけではなく、試行的にやったら上手くいった、もっとやってみようという若い市長がリーダーシップをとった。しかしコンセプトは明快だった。
- ・ 官主導で始めた、次のステップは民間主導。市民生活にどのように浸透していくかがこれからの課題。

#### 4. ディスカッション

- (1) 冒頭に当たり「いま再び都市の水辺を考える」(嘉名主査、コーディネーター)
  - ・ リチャードフロリダ「クリエイティブクラスの世紀」(2005)。ゲスト野田教授が説明したので割愛。
  - ・ マイケルポーター「インナーシティの競争優位戦略」1995 都市のポテンシャルがあるにも関わらず有効に使われていないエリアを活性化する。
  - ・ この研究は上記2つの理論を踏まえている。
  - ・ 論点として都市の水辺を考えるという戦略  
内発的都市問題の解決、広域的都市構造の再構築、次世代都市、次世代都市産業など
- (2) パネリストからの意見  
谷口委員 (交通網・広域的な都市構造の視点)
  - ・ 東京内港と横浜内港の旧臨海部は都心と非常に近いが、安治川周辺は都心が遠ざかっていったところ。
  - ・ 大阪は、大川・安治川を軸とする河川を中心に街が出来た。安治川・旧臨海部は港湾の中核機能とともに江之子島に府庁があり、都市の中心部を占めていた。しかし、港湾機能はより沖(西)に、府庁はじめ行政機能はより内陸(東)に、

業務機能は御堂筋に集中し、舟運は衰退、鉄道・車が中心になり、かつての中心性が失われていった。

- ・ 来年開通する阪神なんば線はじめ、JR外環状線の東西線乗り入れや、将来的に京阪中之島線の西九条への延伸計画など、新たに整備が予定されている鉄道には、京都、奈良、神戸の関西の主要都市を繋ぐ新たなネットワークが生まれることが期待できる。その結節点となる西九条（西）と京橋（東）は大川・安治川の水辺軸ともっとも近接している。歴史大阪を支えた安治川・内港周辺は、現在の都心を巡る水の回廊が、この地域を繋ぐ交通結節点と連絡することにより、新しい大阪のシンボルゾーンとなる可能性が生まれる。

#### 竹林委員（港湾からの視点）

- ・ 年間コンテナ扱量は外貿のみの統計では港湾統計年報(2006年)によると、神戸港で200万個、大阪港で190万個。神戸港は現在では330万個、でも変化少ない。大阪港は現在290万個、なお伸びている。昔は大阪港よりも神戸港の方が多かった。大阪港は輸入が中心で白物家電やアパレル。後背に大消費地を抱えているから。大阪港からの輸出量は神戸港や伊勢港と変わらない。
- ・ 街の中心は東へ港湾は西へ。大阪港は国際物流港湾機能を既に持っている。が街と港が離れてかつ広がっているのでコスト高になっている。
- ・ 高度な倉庫が進出している。プロロジスなどが南港へ進出。ジャストインタイム対応。進出してもらうには高度な道路網が必要。ところが安治川沿いは狭隘な道路に並ぶ倉庫街。
- ・ 大阪港と巨大な後背消費地といかに繋ぐかが大きな課題。インフラをいかに整備するか、その次に土地をいかに利用するかの話。
- ・ 大阪港は伸びしろが大きい。日本は生産型から消費型に移行している。その流れに沿って展開する方がいい。

#### 弘本委員（文化の視点）

- ・ 港や河川は都市の輪郭、骨格、文化軸の役割を果たしている。政治的にも文化的にも境界性の特色を持つ。境界を相互に破る越境性という意味でも、明確な輪郭を与えるという意味でも創造を刺激する境界性を持つ。
- ・ ところがその境界性が非常にわかりにくくなっている状況。まちづくりにおいては日常の中でいかにその境界の意味合いを浮かび上がらせるかが重要になっている。将来に向けて文化的境界性をいかに仕込むか。一つの切り口としては、祭・市やバザール・旅・アート・文化的バトルのギャング・スポーツなど。次の時代に向けては、文化の市場、文化の蔵屋敷・文化の工場に転じていく。
- ・ 歴史的な視座を持って読み解く。歴史のダイナミズムを呼び覚ます。一つのヒントは天神祭り。これは3大市場（天満、雑魚場、堂島）から発祥し市場の発展と共に発展。昔は銚流し神事にあわせて川下へ船渡御ができた、ところが地



盤沈下で橋をくぐれなくなり昭和28年に川上へ向かわざるを得なくなった。川上の活性化にはなった。次なる時代の象徴として天神祭りを思い切って川下へ向かわせるというパラダイムシフトも面白い。そのインフラ整備をアートを導入して行う。シンボリックなものを生み出す可能性が出てくる。

- ・ コスモロジーcosmology(宇宙論)、都市の形を体感するのが困難になっている。全体像を掴む視点を提供する必要がある。地べたからのアプローチも必要だが、空から眺める仕掛け、アジアからアプローチする、コスモロジーを瞬間的に体感する、などの仕掛け。江戸時代の大阪では都市を体感する文化的仕掛けとして、数々の都市巡礼のプログラムを開発していた。それは都市に住む人たちがコスモロジーを共有する仕掛けではなかったかと考える。

中谷委員(水辺の視点、リノベーション・コンバージョンの視点)

- ・ NPO水辺のまち再生プロジェクトを立ち上げた。それは丁度船に乗って大阪市内を移動し始めた頃。故横山やすし氏がモーターボートで道頓堀の舞台に駆けつけた。それが河川を交通手段として見直した始まり。舟で移動すると視点が変わる。
- ・ 大阪都心部から港の機能が引き裂かれていった。車で南港に行くと本研究対象エリアは存在感がなかった。小型水上タクシーで中之島一周するのに約40分。中之島中心部からならゆっくり20分で信号も無く弁天ふ頭まで行ける。物流だけでなく市民の足としても舟運は見直すべきではないか。
- ・ 大川の上流では自転車道があり通勤でも使っている。中之島の遊歩道は自転車禁止。でも自転車で大川上流の毛馬から南港や天保山まで川沿いに行けるとなると都心に直線的に開放された空間ができる。
- ・ 海外の都市では、例えばシカゴには都心の目の前にミシガン湖ビーチがある。バルセロナも然り。都心に長い距離を徒歩や自転車やスケートボードで移動できる直線的な空間がある。交通を変えることによる新たな展開が可能。
- ・ 転用屋からみると安治川・木津川・大正内港の倉庫街は転用の魅力に溢れている。東京・豊洲再開発でもドックを再利用する商業開発事例が紹介されていた。街の記憶を留めたままで産業遺産を転用。舟を係留できる住宅への転用。クレーンを残しておくで小型舟を陸揚げできるし、防災にも使える。客船をホテルに転用する事例は海外では多い。貯木場を埋め立てて分譲するにはコストが見合わないのであればフローティングハウスにするのも可能。この先20年は楽しみな場所。

### (3) 研究会中間報告

報告書本文を参照。

嘉名主査補足

- ・ “水都大阪2009”をトリエンナーレにする提案だが、1回きりではないの

か？誰もきいてないぞ、との声もあるだろうが、橋爪アドバイザーが研究会で言ってきたことは水都再生の気運を都市再生にうまく結び付けていく、水辺だけで動きが終わってしまうのではなく町全体に波及させる仕掛けがいる、横浜市で一過性で終らせなかったように、シンボルイベントを1回だけでなく定期的に開催しトリエンナーレにする、水の回廊を延ばしていく、フィールドを変える形で展開する、水都をアピールする、この流れで先程の提案がある。

- ・ 水辺の良い住宅を造る、大阪都心に住みたいといういい場所をどれだけ沢山造れるか、それが大阪の底力を上げる要素、今回対象のエリアは都心に近くロケーションも良い。幾つかの場所は住宅に向いている。

#### (4) 中間報告を聞いてのディスカッション

##### 光富氏意見

- ・ 考え方から具体案までうまくまとまっている
- ・ 現実に事業を進めていくには、きれいな考え方だけでは運ばない。民間と官の投資が必要。まちづくりだけに限定せずいろいろな事業（とその予算）と絡めること。例えば防災事業と絡める、防災はよい旗印になる、誰も反対できない。
- ・ 船着場も必ずしも金をかける必要は無い。運河ルネサンスでは百万円～2百万円でも設置可能。数十メートルごとに幾つも設けている。

##### 野田氏意見

- ・ 考え方は妥当と思う。
- ・ 地区再生と現代アートとの関係は最近注目されてきている、が問題を提起する。中之島のような都心部でアート展をやるのはあまり例が無い。アート展開催中は相当数の人の回遊が起こる、地元の商業や業務が張り付いていることとの軋轢が生じる、それをいかに解決するかが課題となる。越後妻有のアートトリエンナーレは過疎地再生の仕掛け。琵琶湖近江八幡ではビエンナーレが今年2回目、神戸は今年開始。海外では光州、上海、シンガポールがこの5年以内で始まった。欧米に比べて50年遅れて始まった。ドイツのエムシャーパークの都市再生は画期的。横浜トリエンナーレは大都市型。ウォーターフロントに3箇所（架設の建物、赤レンガ倉庫、BankArt）。関内は観光地化しているのでそれほど地元との軋轢は生じない。
- ・ 2010年瀬戸内海芸術祭を開催。7つの島を使った現代アートフェスティバル。直島の成功を踏まえて開催。

##### (一般参加者からは質問意見なし)

- ・ (嘉名) この臨海地区規制の場所を誰が主体的に考えるのか？ 港湾局の立場からは撤退していく場所。都市計画側がそれに対してどう関わるか、河沿いなのでそこを中心には考えにくい。河川局と都市計画局とは仲がいいのか悪いのか？ 東京では都市局と運輸局との関係はどのようにしたのか？

- ・（光富）答えるのが難しい問題。縦割り行政が上から下まで存在するのは事実。港湾が抜けたら全て都市計画がやらざるを得ない。ハードの計画だけでなく横浜市では昔は企画調整局が主導してソフトのまちづくりを成功させた。市長のリーダーシップの下に市全体の政策の舵取りをやる、その方向性で町の活性化をいかにするか、その計画を立てて担当部署がやっていくもの。
- ・（嘉名）臨港地区規制がかかっていたために結果的にこのエリアが守られてきた。背後には住宅が押し寄せている状況。境川あたりは元々工業系用途だったがマンションが林立して住工混在化に拍車がかかりつつある。このまま放置していたら良い方向には向かわないという不安。大阪で住みたい町を造るのが活力の第一歩とすると規制がかかっていたがために残っている場所を上手く活用できないか。光富氏指摘のとおり難しい要件があって規制が残っていることもあるのでそれを如何にクリアするかも課題としてある。
- ・（光富）臨港地区規制をただ外すだけでなく、新しいまちづくりを進めていく、そのために都市計画とセットにする。
- ・（嘉名）市内にある川沿いの臨港地区は安治川だけでなく、木津川、尻無川の3本ある。かつて港町と言われた大阪で港と町が分断された、それを辛うじて繋いでいるのがこの3本の線。港湾機能は沖出しされていく。コスモスクエアが象徴的な事例だが、沖出しされた旧港に都市機能を造ったが都心部との距離があるので都市としての連続性が無い。分断された別の都市となった。そこを繋いでいく。でも大規模な開発は困難ならば別の方法を考えるべき。
- ・（岸田）川沿いに昔からある小規模倉庫は結構使っている状態。今後もこの状態が続くのか？
- ・（竹林）利用価値があるなら使う。レンタルがほとんど。今後も使うかは管理している品物の価値によって決まる。既に減価償却済みなのでロット当たりの値段が高くなければそのまま使うであろう。むしろ問題は、河川が舟運として使えないならば陸送するしかないがそれに耐えられる輸送能力を有する道路構造にあるかがはなはだ疑問。では倉庫を取っ払えばいいかという事はその簡単ではない。倉庫業は独自の技術ノウハウを持っている。倉庫が立地しているのは意味がある、どのようなリクエストがあるのかを把握した上で転換するならそうする。折角張り付いている機能を取っ払えば却って脆弱化するおそれもある。今後の方向は最終需要者（消費者）が何を街中で消費するかにかかっている、倉庫業はそれに敏感である。
- ・（野田）2005年トリエンアールを山下ふ頭で実施するに当たり、臨港地区規制がかかっている所なので業務地区との間にフェンスを設け分離した。会場をどこにするか？そこに民間の倉庫オーナーの中には文化に貢献していこうとの意向があった。将来的には倉庫業も違った形になっていくとの考えは持って

いる。倉庫業は既得権益もあり簡単にはいかない。自然発生的な変化を期待するのは無理があり、明確な都市計画があつて、例えば代替地を用意するか、の将来計画がないと進まない。

- （光富）中小倉庫にとっては新たに建ててまではやっていけない。減価償却が済んでいるとその地で安い賃料で貸してもやっていける。転用するには固定資産税が上がるとか耐震構造に改修するとかの問題が生じて、今転用している例では最初は竹芝の裏当たりで古い倉庫がスタジオになったりレストランになったりアートの置き場になったりした。最近では倉庫の構造躯体はそのままにしておいて、中を音楽スタジオや家具の展示場に転用している。
- （嘉名）倉庫の利用に関して。文化創造にはそれに適した条件があるはず。倉庫は大空間を使える、工房に使える、演劇に使える、音楽スタジオにも使える。大阪にはミニ劇団が450ほどあるが市民は知らない、何故か？ 顕在化する場がないから。東京では下北沢がミニ劇団やミニシアターが軒を連ねている。都市の資源、文化創造の装置として見えている。そのような劇団は資金力が無いし、高い使用料も払えない。大阪では厚生年金会館が無くなる、フェスティバルホールが建て替えになる、ゼップ大阪（南港のライブホール）が毎年更新契約になってしまう、と大阪には2千人超規模のホールが無くなってしまう。文化人の間で話題になり心配している。興行プロモーターの話では大阪はちょっとハイレベルの催しになると客足が落ちる土地柄とのこと。天満天神の寄席は繁昌しているのをみると大阪はお笑いだけかとも思える。2千席のホールは例えると一軍。2千席のホールを支える町とは小さいホールがあちこちにある町。市民が小さいホールを知っていて足を運ぶ町である。二軍三軍があること、広い裾野があること。文化を育てる町であること。大阪は大規模な消費の後背地を抱えていて一軍を支えてきた。次の時代に必要とされる文化を育てる機能が弱い大阪。経済性の論理では弱い、R. フロリダ説や日本の各地の文化活動を見ると文化を育てることが都市の鍵であることは間違いない。プロ野球でいうと読売巨人型で行くのか広島カーブ型か。TOPになったものを外から持ってくれば一応TOPを維持はできるが、生え抜きを育てる循環を造らないと都市が自立的に活力を保てない。有効活用されていないところ、相対的に地価が安いところを文化を育てる場に当面は利用する。都市が持つ役割の一つとして使われていないところを育てるところとして当面は利用することが大きな筋書きとしてある。安治川沿いを今回は研究対象として取り上げたが、都市の活力を育てられる場所は他にもある。北ヤードは一軍で関西の外から一流の企業を引っ張ってくる役割、中之島も一軍で大阪を代表する場所。そこが一軍であり続けるには背後にそれを支える人材を育成する、その人達が暮らせる足場がないと都市は足腰が弱い都市になってしまう。

- ・ (弘本) ダイバーシティ (多様性) について。安治川・木津川に近接する尻無川沿いには水上バーがあり、すぐ近くのミナミ界限から夜遅くには色んな人が集まる。そのような空気が醸成されている。大阪的な風土性のある文化。中之島はキタからの文化の流れや近代化の文化を意識しがちであるが、安治川・木津川はキタとミナミの文化がぶつかる場所、越境性や多様性に富む魅力ある場所として位置づける。キタにもミナミにも人材をフォローする場所として位置づける。

(嘉名主査 閉会に当たり)

本研究は広域的視点、港湾機能の強化の視点、土地利用を柔軟に転換していく、規制をいかにするか、など幅広い興味で展開している。跡田先生は財政学専門家で行政の無駄なお金の使い方には厳しいが、町を活性化するために必要な投資だということをその町が言えることが重要と言っている。関西国際空港以後はビッグなプロジェクトが無い、次の関西の方向性を語る夢が無い。次の時代に関西がどうしていくのかを提案していく、関西がその機能を持っていないとまずい。言った者が金を出すことになりがちでしんどいけれど、それを重々知った上で常日頃やっておかないとドンドン元気が無くなる。

(財) 関西社会経済研究所にはその役割を担って欲しい。

以 上

2007（平成19）年度  
 （財）関西社会経済研究所  
 KANSAI TOMORROW 会 都市創生部会

1. 研究会構成メンバー

担当	氏名	所属	役職(ゲストは招聘時)
主査	嘉名 光市	大阪市立大学大学院工学研究科都市系専攻	准教授
adviser	跡田 直澄	慶應義塾大学商学部	教授（経済学）
	橋爪 紳也	大阪府立大学 大阪府立大学観光産業戦略研究所 大阪市立大学都市研究プラザ	教授 所長 特任教授
委員	竹林 幹雄	神戸大学大学院工学研究科市民工学専攻	准教授
	谷口 康彦	株URサポート	執行役員・都市再生企画部長
	中谷ノボル	株アートアンドクラフト	代表・建築家
	弘本由香里	大阪ガス(株)エネルギー・文化研究所	客員研究員
observer	藤原 幸則	(社)関西経済連合会	地域連携部部長
	日高 明子	(社)関西経済連合会	地域連携部次長
consultant	岸田 文夫	株環境開発研究所	専門部長
公開研究会 ゲスト講師	光富 正敏	東洋建設(株)関東支店 元東京都港湾局企画部	技術担当
	野田 邦弘	鳥取大学地域学部地域文化学科 元横浜市文化芸術都市創造事業本部	教授
ゲスト講師	米村 洋一	特定非営利活動法人 地域交流センター（運河ルネサンス 世話役）	理事
事務局	長尾 正博 美谷 寛 大野 裕司 矢田 隆浩 井上 建治	(財)関西社会経済研究所	次長 元総括調査役 総括調査役 元調査役 調査役

## 2. 研究会開催記録

2007年 1月 7日～	事務局による事前調査。
6月15日(金)	第1回キックオフ会議
7月25日(水)	大阪市都市再生プロジェクト・港湾局へのヒアリング
8月10日(金)	第2回 「横浜における文化芸術創造都市について」 ゲスト講師：元横浜市・現鳥取大学 野田邦弘教授
9月 7日(金)	第3回 研究対象地域安治川沿いの視察クルーズと 意見交換会
10月 5日(金)	第4回 「東京内港 運河ルネサンスについて」 ゲスト講師：NPO 地域交流センター 米村洋一理事
10月30日(火)	委員からのアイデア・提案と意見交換 その1 谷口委員 ・ロの字水回廊を中心にした京橋と西九条 のヤジロベエ。大量輸送の結節点。 ・訪れる人を案内する仕掛け 岸田コンサル ・安治木津デルタ地域 ・高級居住地域にするポテンシャル
11月22日(木)	委員からのアイデア・提案と意見交換 その2 弘本委員 ・非日常への交通の結節点
12月 6日(木)	委員からのアイデア・提案と意見交換 その3 嘉名主査 ・総括的提案
2008年 2月 1日(金)	公開研究会 ・ 中間段階の報告 ・ ゲスト事例報告(東京と横浜のインナーハーバー開 発) ・ ディスカッション
2月～6月	研究成果報告まとめ作業

水都ジェントリフィケーション  
—大阪 Triangle 構想—

---

発行日 2008（平成20）年7月

発行所 〒530-6691

大阪市北区中之島6丁目2番27号

中之島センタービルディング29階

**財団法人 関西社会経済研究所**

Kansai Institute for Social and Economic Research(KISER)

TEL (06) 6441-5750(代表)

FAX (06) 6441-5760

電子メール kiser@kiser.or.jp

URL <http://www.kiser.or.jp>

発行者 武田 壽夫

---

ISBN978-4-87769-636-8