



難波橋から淀屋橋方面を望む

水辺から、世界を呼び込む。



京阪電気鉄道株式会社代表取締役CEO
さとう しげたか
佐藤 茂雄氏

●PROFILE
1941年神奈川県生まれ。65年京都大学法学部卒業、京阪電鉄入社。取締役、常務取締役を経て01年取締役社長、07年からCEO。関西経済同友会常任幹事、大阪商工会議所副会頭、関西経済連合会理事、日本民営鉄道協会会長など財界を中心に数多くの公職に就く。経済界のリーダーとして関西の都市開発に積極的な提言を行う。06年陸運および観光関係功労者近畿運輸局長表彰受賞。

大阪府立大学特別教授
「水都大阪2009」プロデューサー
はしづめ しんや
橋爪 紳也氏

●PROFILE
1960年大阪生まれ。84年京都大学工学部卒業、86年同大学院工学研究科修士課程修了(建築学専攻)、90年大阪大学大学院工学研究科博士課程修了(環境工学専攻)。専門は建築史・都市文化論。99年大阪市立大学助教授、06年同教授、07年退職。04年4月から大阪府特別顧問。イベント学会副会長などを務める。大阪はじめ多数の自治体でアドバイザーとして都市のあり方に関する提言を行う。



大阪が今、水辺から大きく変わろうとしている。中之島地区の大規模再開発、水都復活を目指すプロジェクトの始動、液晶パネル工場などで注目を集める大阪湾沿岸…これらの動きは、果たして関西の元気を呼び戻す牽引力となれるのか。関西財界のリーダーとして行政への提言も数々行ってきた佐藤茂雄氏、都市研究の第一人者で、自治体アドバイザーとしての実績も豊富な橋爪紳也氏のお二人に都市の再生そして魅力作りについて縦横無尽に語り合ってもらった。

21世紀は各都市が得意分野を伸ばして競争をする「都市の時代」

橋爪 「元気な関西」を考えるにあたり、まず私なりの現状認識から始めさせていただきます。20世紀は世界中の都市が足並み揃えて近代化をとげた「都市化の時代」でした。21世紀は「都市の時代」、つまり各都市が得意分野を伸ばして都市間競争をする時代です。各都市は従来の産業生産型の都市ではなく、付加価値のある新しい都市へと脱皮せねばなりません。例えば堺市に液晶パネル工場を建設するシャープは、環境に配慮した最先端の工場計画で注目を浴びています。従来とは違うものづくり、知財的な部分を付加した産業、環境をこれから伸ばそうということです。各都市がそれを競い合う中で、私たちは関西の優位性を考えていかなければなりません。

佐藤 確かにそうですね。鉄道事業者としての視点から見ると、輸送事業はかつての右肩上がりから右肩下がりになり、現在やっと横ばいの状況です。東京はピークだった1991年度の水準まで戻っていますが、関西はまだまだ元気がありません。

橋爪 日本が国策として掲げている「アジア・ゲートウェイ構想*1」は、関西の元気の素のひとつとなるのでは。産業界の国境を越えたアジア各国とのフラットな関係、それが私たちの価値観やライフスタイルにも影響を与え、フラットに変えていく兆しが現れています。日本の若者はソウルや中国の流行に敏感になりつつあります。逆に日本のアニメやコンテンツが世界中に影響を与えるという現状が見られ、東京では、羽田とソウル・上海を行き来するシャトル便を運行させて広域の交流圏を形成しています。一日交流圏がどこまで広げるかでアジアの各都市はいま自らの優位性を語ろうとしています。

例えば福岡は、釜山と国境を越えた広域な交流圏をつくっています。関西が、国際的な都市の連携においてどう存在感を示すのかは、まだ少しよく見えていないのですが、上海-東京-ソウルのような交流圏イメージを持たなければ都市間競争に勝つのは難しいでしょう。

佐藤 いかにか戦略的にグローバル化するかということですね。安易に情報や商品を受け入れるだけなら、今度は各国や各都市の均質化が進行し、個性がだんだん失われていくのではないかとつい思ってしまいます。私は九州で育ちましたが、ラジオを通して大阪の芝居やお笑いをよく聴き、大阪らしい文化にふれていました。高校生のときは、地元の映画館で「曽根崎心中」などの近松ものをよく観ました。それで大阪の文化には強いあこがれを持っていたのですが、今は大阪の個性が全国に発信されていないように感じます。あこがれの対象となるような歴史や文化に、我々はもう少し意識を向けるべきではないでしょうか。

橋爪 おっしゃる通りだと思います。基本的に、都市はあこがれの対象であるべきだと思っています。都市とは、今住んでいる人だけのものではなく、「あの街で一旗あげよう!」と発奮させるような魅力がなければなりません。

佐藤 京都の場合、国際的な観光都市として、世界中から多くのビジターを呼び込んでいますね。一方で多くの人はそう思っていないですが、世界に冠たるハイテク産業の集積地でもあり、昔から工芸都市として栄えてきました。観光資源というのは何も自然や歴史・文化的な側面だけでなく、対象が産業であってもいいんですよ。

橋爪 さまざまなツーリズムがおこりつつあります。たとえば海外で言うと医療のツーリズム。タイやインドネシア、インドは、都市部に高度医療技術を持った病院をつくっています。アメリカやヨーロッパの人がアジアの優れた病院で治療を受け、そのあとしばらく滞在するのです。この場合は病院が集客施設であり、滞在の魅力の対象になっているのです。関西を例にとると堺の産業ツーリズム。最先端の工場も、かつてのものづくりや職人技の伝統も観光の対象になります。そう考えれば、外から人を導き入れる魅力がまだまだあるはずですよ。

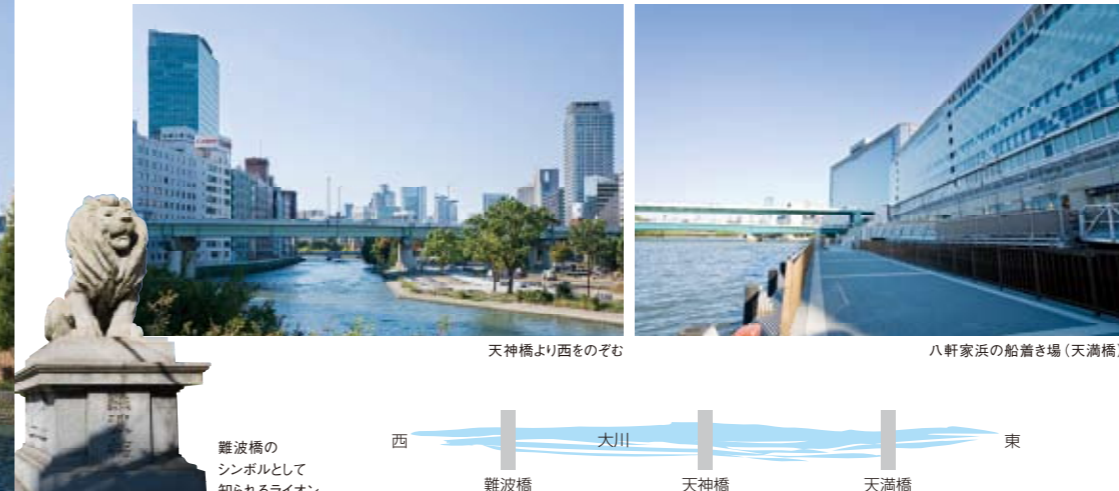
*1人・モノ・サービス・資金・文化・情報の流れにおいて、日本が世界とアジアの架け橋となるための構想。



シンガポールの川沿いの集客施設「シンガポール・フライヤー」と「クラーク・キー」



難波橋より西をのぞむ。右岸に見えるのは中之島公会堂と大阪市庁舎



天神橋より西をのぞむ

八軒家浜の船着き場(天満橋)



難波橋のシンボルとして知られるライオン



天満橋より東をのぞむ

中之島線開通で、注目を集める水の上の新都心。

シンガポールに学ぶ河川空間の魅力アップ

橋爪 かつて大阪には、文化的にも、産業的にも、あこがれというか、メッカのような場所があちこちにあった。いまはそれが無い。私は中之島や御堂筋などをそういう場所にすべきだと思います。

佐藤 今秋、中之島線という、大阪における東西の交通軸が開通します。これで中之島エリアが大きく変わると思います。中之島線開通を交通アクセスの向上だけでなく、エリアの魅力づくりにもつなげていくチャンスととらえることが必要です。この機会にもっと河川空間の魅力アップをアピールしていくべきだと思います。

大阪はアジアの他国と比べて競争意識が欠けているのではないのでしょうか。たとえばシンガポールは国をあげて「こんな都市にしよう」というはっきりした目標を持っています。都市国家で都市が国そのものですからそれが可能なんですけどね。シンガポールの川沿いに今年の2月誕生した世界最大級の観覧車「シンガポール・フライヤー」は中之島の魅力づくりの参考になるかもしれません。直径150メートルでひとつのゴンドラが30人乗りの観覧車は、ロンドンのテムズ川に大きくせりだして回っている大観覧車「ロンドン・アイ」を参考にしたもので、大盛況らしいです。

橋爪 とともに川沿いに新しい名所、風景を点々とつくって都市を魅力化した事例ですね。大阪の場合、鉄道が新しい軸を形成しつつあるものの、中之島には魅力

的といえる名所がまだまだ足りません。いま、大阪、いや日本で初めての試みとして、堂島川の川べりに、商業施設とかマーケットをずらっと並べようというアイデアを出しています。

佐藤 シンガポールもロンドンも、このような集客施設をファンドを利用してつくっているんですよ。ファンドができるということは、十分採算性があると言えるのです。どこかの企業が手を上げて着手してくれないかと思っているのですが。

橋爪 ロンドンでは、古い工場をギャラリーに変えたり、デザイン化した新しい橋を架けたりなど、川沿いに新しい名所をつくりました。シンガポールは、人がほとんど足を運ばなかったような倉庫街を活用したクラーク・キーや、屋台や船上レストランが軒を連ねるポート・キーというエリアが並び、その先にホテルやコンベンション施設のあるマリーナベイ地区がある。さらにその沖にテーマパークやカジノが出現しつつあるセントーサ島がある。川を道として線状にスポットが並びという発想で軸をつくっています。せっかく中之島線というアクセスができたのだから、中之島の川沿いからベイエリアにかけて、そういうスポットがいくつかできれば活性化するでしょう。

佐藤 大阪はシンガポールと違って年中暖かいわけではないので、冬でも楽しめる船上レストラン、船上劇場、船上ホテルなどが面白いかもしれません。そういえば20〜30年前は牡蠣船^{かきぶね}が^{かきぶね}ありましたね。ぜひ

あれを中之島の川で再現してもらいたい。冬場に牡蠣船は、風情があっていいですよ。

橋爪 戦前は、ネオンサインだらけの牡蠣船も道頓堀を行き来していたようです。なくなってしまったのは残念です。川辺には、牡蠣船や屋台のように川の風情を醸し出すものがたくさんありましたが、この数十年で姿を消してしまいましたね。

佐藤 いずれにしても中之島の魅力が高まれば、中之島線を大いに活用して、京都からの集客力も高まるはずですよ。外国人も含め年間約5,000万人ともいわれる京都の観光客が、「じゃあ大阪へ行ってみようか」「中之島へ行ってみようか」となったらいいですね。

※2 江戸時代、広島の牡蠣養殖業者が大阪の市場まで牡蠣を運搬していた船が発祥。近代以降も道頓堀川には牡蠣船が多数行き交い、川沿いで料理を提供するなどしていた。

都市開発のモデルとなる楠葉の取り組み

橋爪 大阪の再開発といえば、枚方市の「くずはニュータウン」^{くずは}が^{くずは}いい例ですね。

佐藤 楠葉は、田んぼの中からのスタートでした。あれほど大規模な開発を民間と公団が連携して行ったのは、全国で初めてかもしれません。2,3年後に日本で最初のオープンモールが誕生。若いまちが急速に形成され、成熟していきましたがその後衰退が始まりました。そこで3年前からモールの面積を広げて広域型にリニューアルし、若者の集まるテナントを入れて魅力的なショッピングモールへと変貌させました。高層マンションも新たに建設し、モールの売り上げも毎年順調に伸びています。こうしてまちが再び若返りました。楠葉はどのように開発、成熟、衰退を経験しながらも、時代に応じ

て古いものを再建し、魅力あるまちを実現しています。鉄道事業者というのは、まちづくりとネットワークが大きな仕事。楠葉は、中之島エリアで行われているまちづくりのいいモデルケースになるのではないのでしょうか。

橋爪 確かに楠葉はわかりやすい事例ですね。昭和30年代、40年代のストックを現在のスペックで次の世代の需要に応じて作り直し、まちを見事に再生させました。30年、40年経つと社会資本は手を入れねばなりません。その次は昭和50年代に竣工したものに手をいれるというように、我々の世代、次の世代と順番に送られてきているものだと思います。楠葉は郊外の例ですが都心である中之島も同じです。ストックをつくり替え、例えばかつてのオフィス、レジデンス(住居)と文化的な機能と新しい形の商業を組み合わせる今の再開発にふさわしいものに変えていく。

中之島は元々文化的な機能が集積するエリアです。中央公会堂、建て替えが予定されているフェスティバルホール、大阪国際会議場、国立国際美術館。この集積を活かす実践が必要でしょう。



※3 くずはニュータウンは大阪府枚方市にある京阪電鉄沿線の町。1968年に日本初の官民一体型ニュータウンを造成、72年に日本初の広域型ショッピングセンターが開業、百貨店やマンションが次々に立地して、かつて田畑で囲まれた町がめざましい発展をとげた。



大川を運行する水上バス「アクアライナー」



「世界中の優れた都市を研究した上で
あえてそれを真似しないことが大事です。」

佐藤 中之島線開通によって、周辺施設へのアクセスが便利になりました。それに加えて、帰りの時間を気にすることなく、夜まで楽しめる場所になります。キタやミナミのような盛り場集積がなくオフィス機能中心の中之島は、昼間人口が約3万5千人であるのに対して、夜間人口はたった600人だそうです。博物館や美術館も、企画次第では「夜もにぎわう中之島」をアピールできるかもしれませんよ。

世界で注目される「創造都市」への取り組み

佐藤 橋爪先生はこれからのキーワードとして「創造都市」を主張しておられますね。「創造都市」とは、どういう都市なんですか？

橋爪 「創造都市(クリエイティブ・シティ)」は、1990年代に世界の都市論のなかで中心となった概念です。都市に固有の伝統産業や歴史文化を活用しながら、新たな時代へ向けて産業や芸術を発展させるという考えがヨーロッパで生まれ、歴史的な背景を持つフランスやイタリアの小都市が、魅力的なまちとして評価を受けました。

一方アメリカ発の創造都市の特徴は、世界中から優秀でクリエイティブな人材を集めるための魅力的なイン

フラとは何かを考え、それを定義付けていく。それは美しい景観であったり、教育環境であったり、あるいは美術とか大学かもしれない。そういった議論がいま世界で注目されています。

日本でも、すでに横浜市や金沢市*4で取り入れられ、ストックを魅力的に使いこなす新たな都市開発の手法として話題になりました。今まではばらばらに存在していた文化と産業とまちづくりが上手く溶け合い、まち独自の新たな魅力となっていくという都市政策のあり方、産業界の姿勢が「創造都市」を生む源泉なのです。

それには、世界中の優れた都市の事例を研究した上で、あえてそれを真似しないことが大事です。

佐藤 えっ、真似しないんですか？

橋爪 そう、真似はしない。真似せずにユニークな違う方法を考えるんです。

佐藤 なるほど。(笑)

橋爪 各個人の創造性の総合力を関西のポテンシャルと考えれば、高いのでは。それが東京にどれだけ流出していることか。誰もがもっと「関西で頑張ろう」といえる都市にしなければなりません。

*4 横浜では古い倉庫や歴史的な銀行をアートセンターに変えるなど、新たに大規模な開発を行うのではなくストックを魅力的に使いこなした。金沢の場合、伝統工芸のまちでありながら市役所の横に21世紀美術館という現代美術のアートセンターをつくり、伝統と未来的なものとの融合で若い世代に刺激を与えた。



ヨーロッパを代表する創造都市ボローニャ(イタリア)の街並み



BankART1929 Yokohama (横浜市)
ストックを魅力的に使いこなす
都市開発の手法として
話題になった
横浜市(左)と
金沢市(下)の事例



金沢21世紀美術館(金沢市)

いよいよ始動、水都再生プロジェクト。

ヒートアイランド緩和にもつながる「水の路」計画

佐藤 そういえば大阪では、水に近づくことによって潤いのあるまちを創り出す「水都再生」へ向けた動きが本格的に始まりますが、これも「創造都市」の試みといえますね。関西経済同友会で計画している提案のひとつに、「水の路」計画があります。なにわ筋、堺筋、四つ橋筋、御堂筋に沿って大阪市内に水を引き込み、市内の各施設に「水の路」をつくらうというものです。せせらぎや、水のオブジェ、カフェテラスなどのくつろぎの場を提供し、より「水に近い」大阪をつくるというもので、御堂筋からの導入を考えています。全市域に展開すればヒートアイランドの緩和にもなります。先だって八軒家浜の船着き場が完成したことで、市民のみなさんに川へ目を向けてもらうきっかけになりました。

橋爪 大阪に限らず、水や河川は世界中でとても重要な議論のテーマです。今年スペインのサラゴサで開催された国際博覧会のテーマも「水と持続可能な開発」でした。私は日本政府出展のアドバイザーを務めていたんです。日本の川は大陸の大河と違って距離が短いため、普段はさほど水量がなくても季節的に大雨で大量に水が流れ、高潮にも弱いのが特色です。大阪は川沿いに位置し、地盤沈下にも悩まされました。我々はこの非常に軟弱な地盤で、水と戦い抜いた諸先輩の苦勞

の上に都市を築いているという事実を忘れてはいけないと思います。

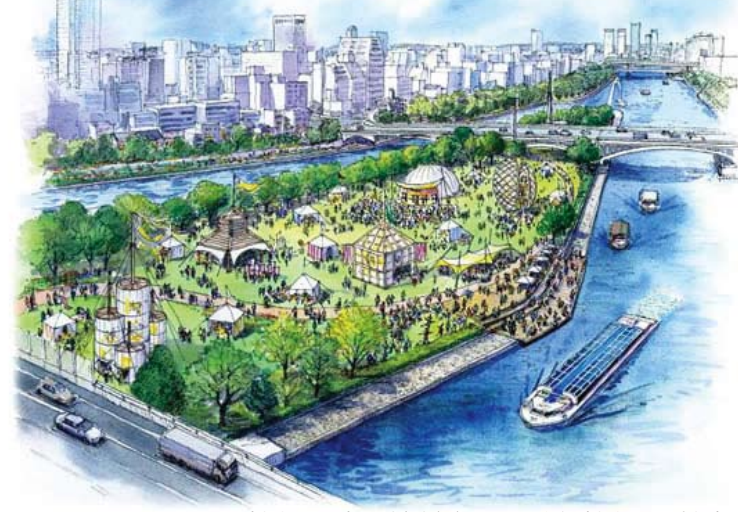
佐藤 私は舟運の復活にも注目しているのですが、そこにはどうしても橋の問題が立ちはだかります。大阪市内は地盤沈下で、橋の下の空間が狭くなってしまい、船が非常にくぐりにくいのです。船を下流に運航させるためには、橋の架け替えが必須となりますね。川を潜って行く発想もありますが、私自身はあまり好きではありません。あるイベントで30人乗りの船に乗ったのですが、船というのは川辺の風景や川面の風、においなど五感を鋭敏にして感じるものだと思うんですよ。やっぱり、橋は架け替えてほしいですなあ。



「水の路」イメージ
関西経済同友会「水都・大阪」近未来へのビジョンより



「水の路で、水都大阪を世界の人に
アピールしたいですね。」



水都大阪2009水辺の文化座(昼)イメージ図 提供:水都大阪2009実行委員会

水の回廊を主役に行われる「水都大阪2009」

橋爪 河川を見直そうという機運は高まってきましたね。確かに八軒家浜が突破口のひとつになったのではないかと思います。私も、水都大阪の魅力を生かしたまちづくりなどの取り組みにこれまで関わってきました。そのひとつが「水都大阪2009」プロジェクトなんです。大阪の都心部には、その形状から口の字水路と呼ばれる堂島川、土佐堀川、木津川、道頓堀川、東横堀川の5川でつくる「水の回廊」があります。水の回廊づくりの基本方針は、水辺の美しい景観づくり、水辺のにぎわいづくり、水辺のネットワークづくり、やすらぎの水環境づくりの4点です。「水都大阪2009」は、この水の回廊を核にして、大阪の河川空間を魅力的な場所に変え、川にもっと関心を持ってもらう、そのための機会を用意しようという取り組みです。その手段のひとつとして、市民参加やアートなどのプログラムが計画されているわけです。



凡例 ○…近代建築等 ●…緑地・緑道・公園 ▲…橋梁
●…歴史エリア ○…船着場
アート回廊(水の回廊)/コンテンツ展開場所のイメージ
提供:水都大阪2009実行委員会

佐藤 要するに、皆さんに川に対する意識を高めてもらい、水辺に足を運んでいただき、そして大阪が水都で変わろうとしていることに気づいてもらおう、ということなんですよ。

橋爪 中之島公園が復旧、整備されますので、中之島に架かっている橋を美しくライトアップしようというプログラムがありますが、これは話題を呼ぶと思います。もうひとつが市民参加。これまで、川辺で色々な活動や取り組みを実施したい、と考える市民の方々はたくさんいらっしゃったのですが、規制があっかなかでできなかった現実がありました。今私が担当となって市民参加プログラムを進めているのですが、従来の規制枠の中ではできなかったことを可能にする、社会実験的な試みも取り入れていこうと考えています。

例えば大川、土佐堀川沿いに土地やビルを持っている方々に、堤防にレストランのような店舗を出してもらい、京都の鴨川沿いを思わせる光景を大阪にもつくりたいという動きもあります。昔は今のように切り立った堤防ではなかったのに、大阪の都心の建物も、陸側が1階で、地下のフロアに船で乗り付けて入るといって、ベネチアみたいな建物が川沿いに並んでいたんですね。当時の料亭を見ると、2階座敷からの見晴らしが素晴らしいんです。当時と今では状況は違いますが、もう一度川べりに飲食店などが水辺の店舗をつかって、にぎわいをつくりだすことができればと思います。アジアの各都市は、いまカジノやエンターテインメントの集積を図ることで、必死になってインバウンド(集客)を呼び込もうとしています。マカオやシンガポールがその

「先人から受け継いだ資産に手を入れ
次の世代へ引き継ぐ。
それが都市を再生することなのです。」



いい例じゃないでしょうか。アジアの都市間競争の中で、大阪あるいは関西の魅力を伸ばす視点が、私たちに求められているのだと思います。

佐藤 インバウンドに耐えられるかどうかという視点で、各都市の個性を一つ一つ検証する、そして明確な目的意識をまず持つことが大切ですね。また大阪の話になりますが、阪大の鷲田清一学長と劇作家の平田オリザさんが中心となって、中之島を拠点にコミュニケーションカフェ^{※5}という活動に取り組んでおられます。大学が都心に戻り、学生や市民が哲学やアートを語り合うというこのような取り組みは、時間がかかるけれども、都市に元気を取り戻すユニークな動きだと非常に感動しております。

橋爪 おっしゃるように大学がサテライトキャンパスの設置という形で都心に回帰し、新たな元気の芽が育ちつつあります。文化の振興であろうが、付加価値の高いものづくりであろうが、戦略を持ってその拠点を各地域に配置していく発想が大事なんですね。

※5 劇作家であり、大阪大学コミュニケーションデザインセンター教授の平田オリザ氏の監督により、2006年から2年間、中之島線「なにわ橋駅」の工事現場を舞台に哲学シンポジウムや文化講演などの多彩なプログラムが繰り広げられた。

まちづくりにゴールはない

佐藤 私は阪神高速道路の淀川左岸線の延伸を少しでも早く完成させてほしいですね。今の計画では2020年完成予定なんです。これは、大阪都心をスムーズに周回できるようにとの目的で進められている新しい環状の高速道路、「大阪都市再生環状道路」の一路線です。淀川左岸線の全線完成で都心部の交通量が緩和されれば、河川上に位置する高速道路の撤去や



大阪都市再生環状道路計画
資料提供:国土交通省 近畿地方整備局

移設が可能になります。高架に覆われた河川空間は暗く閉鎖的で、川辺の景観が台無しになっていますので、それが改善されるだけでも河川部の環境がかなり向上すると思います。

河川の機能を見直し新たな価値を生み出すことで、市民にとってだけでなく、世界の人々を呼びこむ大きな魅力となるはずですよ。大阪の川を周回する水の回廊は、きっと世界の人々にとっても新鮮に映ると思いますね。

橋爪 環状道路も大切な基盤ですね。街づくりの上で何よりも我々が忘れてはならないのは、次の世代に必要な基盤は、時間をかけても順番に作り直さないといけないということです。再開発が完了したら終わりではなく、まちを育て30年、40年サイクルで新たに手を入れる。まちに完成形はなく地域にも完成形はないのです。現在の担い手が次の世代に引き継ぐ活動が未来を語ることだし、それが次の世代の元気を生み出すはずですよ。

※当対談は2008年7月4日に行われたものです。

「水都再生」が本格的に始まります。しかしながら私たちが忘れてはならないのが、先人が苦難の末になした治水事業あってこそその水都再生だということ。今回のお二人の対談によって、我々も未来の市民のためにインフラを整備し続けなければならないとあらためて実感させられました。

