

特集

次世代の 都市計画論

「市街地整備2.0」で再始動する都市開発

終戦直後、焼け野原だった日本の国土は驚異的な復興を遂げ、高度経済成長の波に乗って各地で都市開発やインフラ整備が加速した。そして、その都心部から浸潤するように周辺都市にも開発が波及していく。日本の国土のありようは利便性、機能性を追求しながら大きく変遷し、都市は爛熟ともいえる進化を遂げた。

その頃から半世紀以上の時を経て今、次代を見据えた都市の理想像が問われている。日本各地の都市がリニューアル、更新の時期を迎えようとしているなかで、今後の市街地の整備、すなわちまちづくりはどうあるべきか。新たな視点と価値観で、都市の再生に挑む現場を訪ねた。

「空間」と「機能」の追求から
「価値」と「持続性」の創造へ

二〇二〇年三月、国土交通省に設置された「今後の市街地整備のあり方に関する検討会」が報告書を取りまとめた。そこで示されたのが「市街地整備2.0」。「空間」・「機能」確保のための開発」から「価値」・「持続性」を高める複合的更新」へという提言だった。

基盤そのものが脆弱だった戦後から高度経済成長期にかけての都市開発や社会基盤整備では、行政が主導する公共施設などの整備を起点としたまちづくりが展開された。その大前提となったのが「空間」と「機能」の確保だった。ところが現在、人口減少、少子高齢化、生活様式の多様化といった社会的課題を背景として、昭和期に整備さ

れた都市基盤や建築物の老朽化、陳腐化が顕在化している。従来の定石を漫然となぞるだけでは、今後の市街地整備、まちづくりは立ち行かなくなる。検討会における議論の結果、導き出された「市街地整備2.0」は、地域の「価値」とその「持続可能性」を高次元で実現しようとするまちづくりの新しい視点だ。

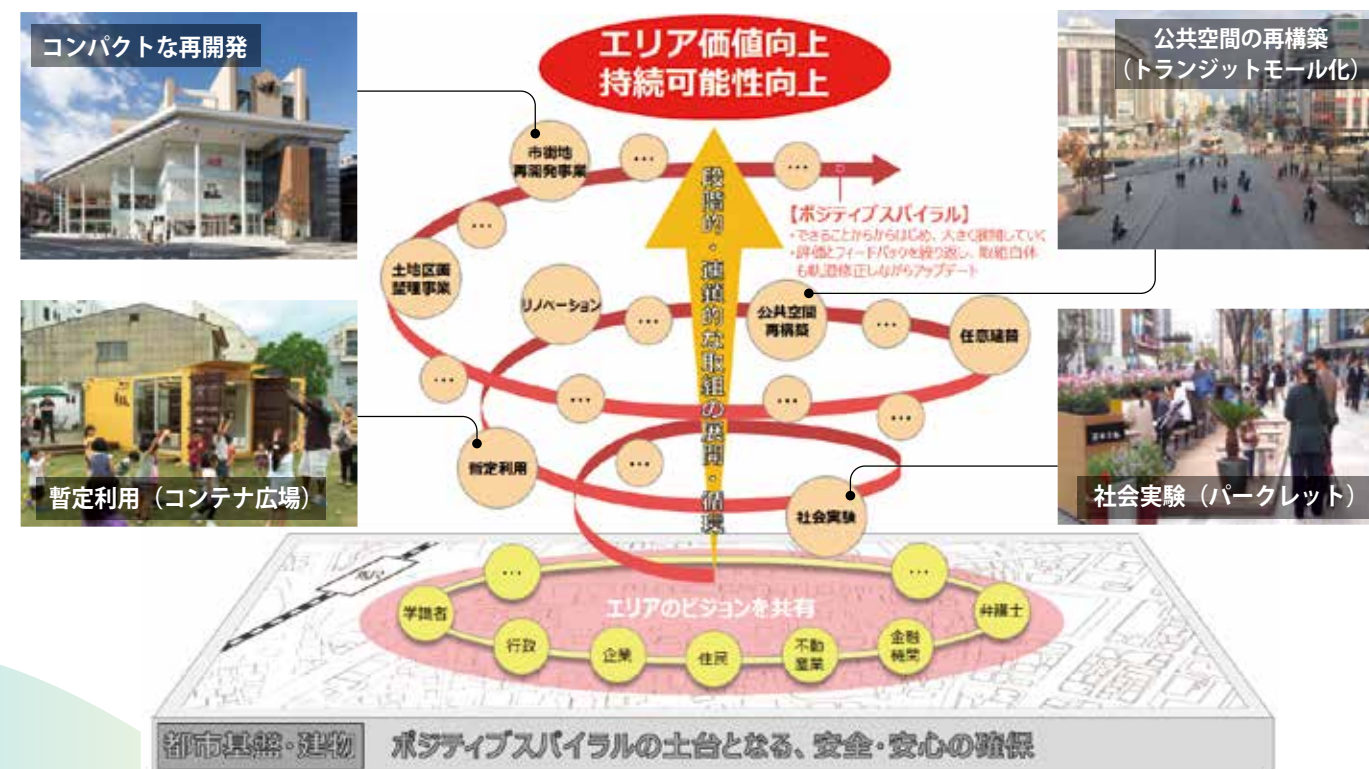
検討会の座長を務めた日本大学理工学部の前井隆幸特任教授に、その真意を伺った。「行政主導による公共空間の確保、宅地の整形化、建物の不燃共同化の推進といった従来の方法ではなく、民間の投資も呼び込み、公民連携でビジョンを共有し、その組合わせによってエリア全体の価値を持続的に高めていく。それが検討会で導き出された、これからのまちづくりのあり方です」。

しかし、大都市と地方を一概に論

「市街地整備2.0」の実現に向けて重要な3つの要素と「ポジティブスパイラル」



具体的には、事業実施、運営のサイクルを回しつつ、結果を都度フィードバックし、必要に応じて方向性を修正しながら、エリアの価値や持続可能性の向上に資する取組みを進めること（ポジティブスパイラル）が望めます。



地域のビジョンをすべてのステークホルダーで共有し、そこを起点として段階を上りながら、連鎖的・継続的に取組みを循環させることで、エリアの価値や持続可能性の向上を目指す。(国土交通省「市街地整備2.0 新しいまちづくりの取り組み方」より)

岸井教授は、その方向性をこう示唆する。「まちづくりにおいて、建設業界の知恵が非常に重要なこととは言うまでもありません。行政や市民と同じ方向を見て議論をしながら、まちづくりを動かしていただきたいと思っています。行政には、実現の可能性があるのならチャレンジしようという機運が高まっています」。ポジティブな提案や積極性が、発注者からの評価につながる。

一方で、建設業界だけで達成できることにも限りはある。そのハードルを越えるためにも、他業界との連携を深化させてほしいと期待を込める。「地域のニーズを把握し、価値を高める手法を見出すためには、その地域の他業界と意見を交わし、理解し合うことから始めるべきではないでしょうか。空間や建物にアクティビティを持ち込むためには何が必要か、地域の他の業界の方たちと語り合い、知恵を出し合う。より幅広い『民のコミュニティ』を築くことによって、行政のパートナーとして、まちづくりで更に大きな役割を果たすことができると思っています」。

アクティビティを呼び込む

「エリア全体の価値」とは何を指すのか。岸井教授はこう説明する。「まちを動かしているのは人々のアクティビティで、そのアクティビティに内在するエネルギーが空間をより魅力的なものにするのです。従って、まちの多様な主体がそのエネルギーを持ち寄ること、個々の空間にとどまらない『地域としての魅力や価値』を高めることができると考えています。そのためには市民連携は必須です」。

岸井教授が語る「市街地整備2.0」の考え方は、マスタープランありきでスタートする従来型のまちづくりを否定するものではない。最低限の機能を行政が確保し、ニーズに即した多様なアイデアを民間主

ポジティブスパイラルが生み出すまちの価値

岸井教授は今日のまちづくりを

「これからのまちづくりは社会実験的な色彩を帯びている。施策の評価とフィードバックを繰り返しながら、軌道修正もためらわれない。ダイナミックで柔らかな議論のあり方が、その根底にある」。

「この議論から共通のビジョンが生まれてゆく。このビジョンを実現する手法として、区画整理や市街地再開発事業といったスキームに帰結することもあるでしょう。走りながら、考えながら展開していくことも、今後のまちづくりでは重要になってくると思います」。

導で展開する。双方が得意とする分野を融合させ、相乗的に価値を生み出すことが重要だ。岸井教授はこう指摘する。「些細なこと、何となく魅力的に見えることが契機となつて、まちを変えようとする動きにつながることも期待しています。日常を営む人々が欲しいと思うもの、トライしたいことを提案して議論する。その議論から共通のビジョンが生まれてゆく。このビジョンを実現する手法として、区画整理や市街地再開発事業といったスキームに帰結することもあるでしょう。走りながら、考えながら展開していくことも、今後のまちづくりでは重要になってくると思います」。

「都市再生」として捉える。当然のことながら大都市と地方都市、それぞれの地域によって課題やニーズは異なる。従って、再生の手法や共有すべきその背景にあるビジョンも、画一的なものとはなり得ない。

従来の再開発事業という枠組みも柔軟に解釈し、時代と地域性に沿った都市の再生を図っていくべきだという。「価値やビジョンは地域によって異なるとしても、これを共有し、取組みを連鎖的に続けることで何かが生まれるというプロセスは共通でしょう。地域でビジョンを共有し、段階的に取組みを循環させる『ポジティブスパイラル』の発想が、今後のまちづくりの根幹になります。民間事業者は、ビジネスの可能性を踏まえながらまちづくりに深く関与し始めており、行政は民間と連携し、事業者からの提案を真摯に受け止めようと努力をしています」。

その時々状況により都市の価値や目指すビジョンは変化する。感染症対策を契機としてリモートワークの環境が整ったことにより、郊外移住を望む声が聞こえてくる。一方で、これを機に、より直接的な人間

2.0のその先へ

新たな概念に基づくまちづくりに、建設業界はどう参画していくべきか。

関係、業務形態を求めて職住接近を図る人もいるだろう。パンデミックが収束した時、そのニーズは更に大きくなるかもしれないと、岸井教授はこう話す。「今後はこれまでの都心と郊外に対する価値観、概念を超えた『新郊外域生活』『新都心域生活』というライフスタイルが生まれるかもしれません。これを踏まえた生活領域の構築、充実が求められると考えています。職住が緩やかに溶け合おうとする時、まちづくりはどうあるべきか、改めて考察する必要があります」。



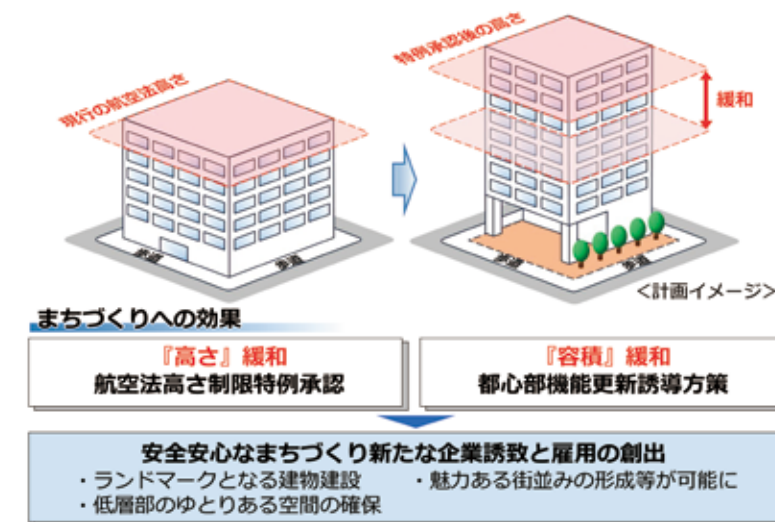
日本大学
理工学部 土木工学科 特任教授
(一財)計量計画研究所
代表理事
岸井 隆幸 Takayuki Kishii

天神ビッグバンの対象範囲と主なプロジェクト

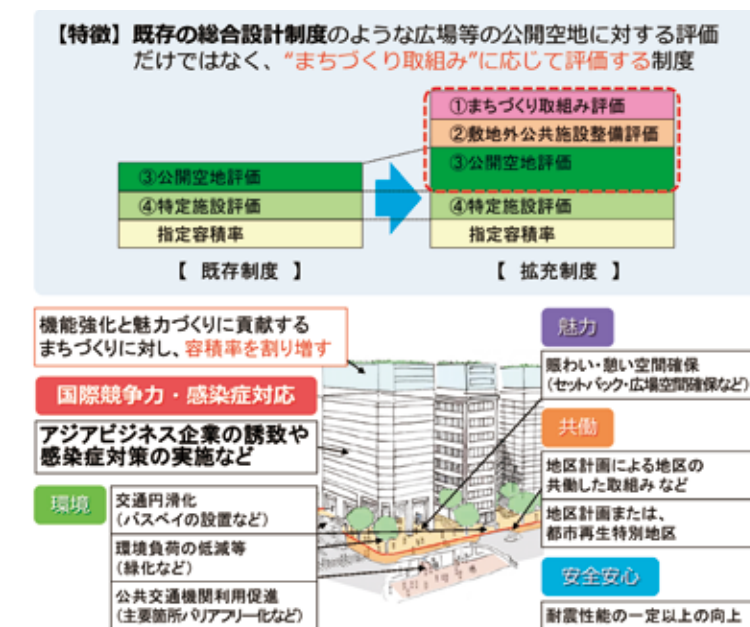


天神ビッグバンは、天神交差点から半径約500m、約80haのエリアで進められており、この決して広くはないエリアで、たくさんの建替えプロジェクトが進んでいる。

航空法の特例承認を活用したまちづくり



福岡市都心部機能更新誘導方策による容積率緩和（福岡市独自の制度）



福岡市は航空法による高さ制限を緩和すると共に、まちづくりに対する貢献度に応じて容積率を緩和することで、公開空地を広く取りながらも十分な床面積の確保を可能とした。(提供：福岡市)

促し、市民生活の質の向上と都市の成長が両立するまちづくりを目指して取り組みを継続してきました」。

一九七三年以前の建物は容積率が現行法に適合しておらず、また福岡空港から約一〇分という好立地が故に、航空法によって建物の高さ^がが制限されていた。建て替える際には現状よりも容積率を縮小せざるを得ず、高層ビルも建てられない。都心部の機能更新は大きな制約に

縛られていた。「ビルの延床面積が狭くなり、上に延ばすこともできない。ビルを所有する事業者にはメリットがありません。建物の更新が進まなかった要因の一つはここにあったと考えます」と高橋課長は振り返る。

公民相互のメリットを起点に

そこで二〇一四年、福岡市は国家

戦略特区の指定を受け、航空法に基づく高さ制限のエリア単位でのの特例承認を獲得する。高橋課長はその意義をこう強調する。「エリア単位での特例措置を勝ち取ったことで、一気にまちづくりが加速しました。これまでも一棟ごとに申請することはできましたが、具体的な設計をするまで承認が得られるか不確定で、事実上難しかったのです。特例承認が認められた後は、エリア

単位で建築可能な高さを事前に明示することで、建築計画に盛り込むことができるようになり、申請承認のプロセスは飛躍的にスピードアップしました」。

国家戦略特区を活用した航空法
高さ制限の特例承認を獲得した機
を逃すことなく始まったのが、「天
神ビッグバン」だ。福岡市の独自制
度である「まちづくり取組み評価」
に応じた容積率緩和に加え、新たに

規制緩和から始まる
まちづくり
天神ビッグバン

福岡県福岡市 天神地区



提供：福岡市)

ビッグバンが誘発する
まちの再生

九州を代表する巨大都市・福岡市。その中核エリアである天神地区のまちづくり「天神ビッグバン」の実態が、始動から六年を経て、いよいよ見えてきた。天神交差点から半径約五〇〇メートルのエリア、この約八〇分を対象とするプロジェクトによる、第一号の高層ビルの竣工が近い。天神ビッグバンは、デザイン性に優れ、耐震性が高く、ウィズコロナ・ポストコロナにも対応した先進的なビルへの建替えを促進することで、アジアの拠点都市としての機能と空間を向上させ、同時に新ビジネスと雇用を創出。安全・安心で質の高いまちづくりを目指す。

このプロジェクトでは、二〇二四年までに三〇棟の民間ビル建替えを誘導し、延床面積は現在の一・七倍、雇用者数は二・四倍の増加を見込んでいる。更に建設投資効果は二、九〇〇億円、経済波及効果は年間八、五〇〇億円と試算する。

福岡市は総合計画のなかで「住みたい、行きたい、働きたい。アジア



福岡市
住宅都市局 都心創生部
都心創生課 課長
高橋 栄司 Eiji Takahashi

の交流拠点都市・福岡」を目指す都市像として掲げ、これまでに多様な取組みを展開してきた。天神ビッグランはその総決算とも言えるビップロジェクトだ。

独自の規制緩和で
まちづくりを加速

福岡市住宅都市局都心創生部都心創生課の高橋栄司課長に、ここまでに至る経緯を伺った。「福岡市の面積は約三四、〇〇〇㏎ですが、その三％に満たない都心部、つまり天神地区、博多駅周辺などに従業員数、小売額の約四割が集中しています。一方で、旧耐震基準により設計されている更新期を迎えたビルが残存していることが課題となっていました。そうしたことから建替えを



前田建設工業株式会社
建築事業本部 建築設計統括部
九州サテライト設計室 室長
木曾 昌志 Masashi Kiso

天神ビッグバンの第一号となる
高層ビル「天神ビジネスセンター」

ビッグバンの 起爆材となるオフィスビル

「天神ビッグバン」の第一号となる高層ビル「天神ビジネスセンター」は、大きく異なります。民間活力を引き出す行政と、これを形にする事業者の連携が、今後のまちづくりではますます重要になっていくのではないのでしょうか」と高橋課長は話す。

こうした活動が周辺の区画に広がり勉強会が立ち上がる。そこではブロックごとの詳細な課題が掘り下げられ、まちづくりの指針になっているという。「公金を使って建物を建てるという、従来のスキームとは大きく異なります。民間活力を引き出す行政と、これを形にする事業者の連携が、今後のまちづくりではますます重要になっていくのではないのでしょうか」と高橋課長は話す。

「免震構造に変更したこと工期は長くなりますが、建物の将来的な価値は約束されます。メリットとデメリット、全体を勘案していただ

「天神ビッグバン」の第一号となる高層ビル「天神ビジネスセンター」は、大きく異なります。民間活力を引き出す行政と、これを形にする事業者の連携が、今後のまちづくりではますます重要になっていくのではないのでしょうか」と高橋課長は話す。

こうした活動が周辺の区画に広がり勉強会が立ち上がる。そこではブロックごとの詳細な課題が掘り下げられ、まちづくりの指針になっているという。「公金を使って建物を建てるという、従来のスキームとは大きく異なります。民間活力を引き出す行政と、これを形にする事業者の連携が、今後のまちづくりではますます重要になっていくのではないのでしょうか」と高橋課長は話す。

いた発注者の英断に感謝しています」と話すのは、九州支店天神プロジェクト作業所の塚本修史統括所長だ。更に、設計の途上で高さ制限の緩和施策が発表され、一六階か

ら一九階に変更することになった。「設計期間は一年間延長されましたが、更に高品質な建物ができるのならトライしよう。福岡市のまちづくりの思想、発注者の意向に



天神ビッグバンの嚆矢となる天神ビジネスセンター。通り沿いの一面では、上層階から低層階に向けてピクセル状に削り取ることで空地を確保するという、ユニークなデザインが目を引く。

「天神ビッグバンボーナス」として容積率緩和制度を用意。これにより容積率は大幅に緩和されることとなり、敷地面積に対する延床面積の割合が増え、高さ制限も緩和されることで、建物をセットバックさせてその面積分を上層階へ上積みできるようにになった。足元の公開空地を大きく取ることができると、ビルの

足元にはゆとりある空間が生まれる。事業者は、延床面積を縮小せずに耐震性やセキュリティに優れた建物の建築ができ、市としてもこれまでにない開放的な都市空間を市民に提供することが可能となった。

また、コロナ禍の二〇二〇年には「まちづくり取組み評価」の項目に「感染症対応」を追加。「換気」「非

接触」「身体的距離の確保」「通信環境の充実」といった感染症対策などの取組みを新たな容積評価の対象とし、感染症時代に対応した安全安心なまちづくりを推進している。「時代ごとのオーダーに応じて施策を改善し、柔軟に対応することで市民にウィンウィンの関係を生み出しながらまちづくりを進めていく必要があります」と高橋課長は話す。

福岡市は規制緩和などの施策を通してまちづくりをサポートしてきたが、実際の建替えはデベロッパーなどの民間事業者と、そこに暮らす市民が主導することになる。とはいえ、そのプロセスに深く関与することも行政の使命だ。高橋課長はこう話す。「天神ビッグバンエリアのなかでも、天神明治通り地区においては、二〇〇八年に地権者からなる『天神明治通り街づくり協議会』が発足し、市もオブザーバーとして参画しています。地区の課題は何なのか、まちの価値をいかに向上させるかなど、議論を重ねながら目指すビジョンを模索し、地区の将来像を示したランドデザインを策定したほか、福岡市地域まちづくり推進要綱

天神ビッグバンボーナス認定要件

認定要件①	低層部・公開空地も含めた デザイン性 の高いビル
認定要件②	周辺ビルとの 連続性 を意識した建物デザイン
認定要件③	まちに潤いを与える 木陰や花、目に映える緑化 の推進
認定要件④	ユニバーサルデザイン への配慮

左／2016年に新たに設けられた「天神ビッグバンボーナス」では、魅力あるデザイン性に優れたビルという認定要件が設定された。認定された案件に対しては、更なるインセンティブとして容積率を最大50%緩和する。
下／2020年には感染症対策などへの取組みを新たな容積評価の対象とし、コロナ禍でもひるむことなく、アジアに冠たる感染症対応シティを目指す。（いずれも提供：福岡市）

感染症対応シティに向けて

ビルの建替え時にウィズコロナ・ポストコロナ時代にふさわしい取組みを誘導！

取組みを実施するビル計画に対して、**市独自の容積率緩和制度を拡充！**

《取組み例》

換気	- 機械換気増強、自然換気導入 - CO₂濃度センサー など
非接触	- タッチレスエレベーター - 顔認証入退エントランス - 非接触検温センサー など
身体的距離の確保	- 大規模なフロアプレート - エレベーターの大型化・台数追加 - 人数検知技術を活用した入室分散管理 など
通信環境の充実	- 全館Wi-Fi - ローカル5G など
その他	- 空気清浄・エアシャワー - 抗菌素材（エレベーターボタン等） - 除菌・殺菌装置 など

「新時代にふさわしい機能（感染症対策等）」を新たな容積評価の対象として、都心部機能更新誘導方策に追加します!!

まちづくり取組み評価
【国際競争力】
【国際競争力・感染症対応】

最大 **50%**

天神BBエリア
天神ビッグバンボーナス期限延長
竣工期限 2026年12月31日まで
※複数街区にまたがる、段階的および連鎖的な建替え計画の期限については個別に判断します。（2022年末までに計画の概要を市に提出するものに限る。）

市民との 二人三脚から始まった

天神エリアには新しいビルの建築現場が点在し、建替えの準備が着々と進行している。各現場の仮囲いには、天神ビッグバンのロゴと共



仮囲いには天神ビッグバンのロゴが大きく描かれている。

最後に残された 一等地の再生 うめきた2期

大阪府大阪市 大阪駅北地区



前田建設工業株式会社
九州支店 天神プロジェクト作業所
統括所長
塚本 修史 Nobuhito Tsukamoto

えるため、力を尽くしてきました」と木曾室長は話す。

造って終わりではない

天神ビジネスセンターの施工では、地下の状況を見極めることが重要な要素になった。塚本統括所長はこう語る。「天神ビジネスセンターの敷地には三棟以上の古いビルがあり、その基礎部や地下鉄との接合部で、掘削による地盤の隆起などに細心の注意を払う必要がありました。これは再開発事業の宿命でもあります」。

天神は城下町に発祥し、九州を代表する商都としての歴史を刻んできた。地下の地盤や遺構、配管などの記録は極めて少なかったという。「天神ビッグバン」の第一号とな

るビルです。失敗は許されません。緊張感は常にありました」。工期の遅延もなく施工は順調に進捗し、更に着工以来完全週休二日を継続。現場は士気に満ちている。

その背景には、工程をサポートした営業セクションの尽力が大きかった。九州支店の永沼猛彦副支店長はこう話す。「ビッグプロジェクトなので、大所帯の設計、施工スタッフの一体感を醸成しながら、お客様の意向や要望を早期から探り、現場に伝えることを旨としました。まちづくりという視点で見ればニーズは刻々と変化していきますから、これをいち早く察知して、地域の価値を高め、持続性のある建物を建てることを意識していきたいですね」。

天神ビッグバンは、地権者や組合が混在して進行する再開発とはス



前田建設工業株式会社
九州支店 副支店長 兼
建築営業第2部長
永沼 猛彦 Takehiko Naganuma

キームが異なる。基本的には一社の事業主が一つのビルを建てることになり、各社ともまちづくりに資するための機能や意匠に大きなこだわりを見せる。天神ビッグバンボーンズの認定案件である「魅力あるデザイン性に優れたビル」が大きな刺激になっていることも確かだろう。木曾室長はこう話す。「デザイン性の意気込みに応えようという気概は今まで以上に強かったと思います。それは周辺で進む他社の現場でも同様でしょう。そうした先進的なビルがつながって新しいまちができるのです。エキサイティングなことだと思います」。



天神ビジネスセンター周辺でも、新たなビルの建設が相次ぐ。

天神ビジネスセンターは本年九月に引き渡しを控えている。天神ビッグバンの嚆矢となるビルの竣工を目前に、永沼副支店長は今後のまちづくりに向けた建設業界の立ち位置について、こう話してくれた。「お客様の要望に沿った建物を造ってお渡しするだけではなく、今後のまちづくりでは着工前後にわたって発注者との関係性の深化が求められるでしょう。計画立案の段階から新しいまちのコンセプトについて議論を重ね、竣工後も維持管理、あるいは運営にまで継続して関与する。そうしたスキームが実現できればまちづくりは大きく変わっていくと思います」。

塚本統括所長に学ぶ!!



当現場の取組みを紹介した「作業所長による生産性向上に関する座談会・講演会」は、日建連HPに掲載しています。左記QRコードからご覧ください。

「みどり」から

イノベーションを引き出す

JR大阪駅と阪急大阪梅田駅、二つの巨大ターミナルに接する大阪都心最後の一等地が、大きく変貌を遂げようとしている。(独)都市再生機構(UR都市機構)が二〇一五年に事業着手し、二〇二〇年十二月に民間事業者による開発が始まった「うめきた2期地区開発プロジェクト(うめきた2期)」だ。

このうめきた2期では「『みどり』と『イノベーション』の融合拠点」を開発目標としており、中核機能として「新産業の創出」「国際集客・交流」「知的人材育成」を掲げている。北街区、南街区、都市公園、西口広場で構成される開発面積は約一七畝、地区全体では三棟のホテルを含む五棟の超高層ビルの建設が予定されている。特筆すべきは駅前に出現する四・五畝にも及ぶ広大な都市公園。憩いと賑わいを創出し多彩な交流を促す、まさにコンセプトにある「みどりとイノベーション」を体現する空間だ。

うめきた1期に位置付けられる

先行開発区域、約七畝の「グランフロント大阪」が既に二〇一三年に開業しており、2期と合わせて全二四畝、更に着工済みのJR東海道線支線の地下化と新駅設置事業を含めて、新生「うめきた」の全体構想が完結する。先行まちびらきが二〇二四年、全体開業を二〇二七年に見据え、プロジェクトが大きく動き始めている。

この地域にはかつて梅田貨物駅が置かれていたが、国鉄民営化による移転に伴い、跡地利用の検討が始まった。先行するグランフロント大阪にはオフィス・商業などが入居するが、その中核となるのが「ナレッジキャピタル」と名付けられた複合施設。「感性」と「技術」の融合による新しい価値の創造を目指し、分野を超えて多様な人々が集まる「ナレッジサロン」は民間によって運営されている。同じく民間主導で、来場者に向けて開発成果などを展示する「ザ・ラボ」では、企業や大学が出展するブースでVRなどの先端技術を体感できる。展示内容はコミュニケーションがわかりやすく解説してくれる。親子連れの小中学生の



うめきた2期の開発イメージ。広大な公園を取り囲むように超高層ビルが林立する。うめきた2期では芳醇な「みどり」により、新しい発想と活力、多種多様な体験を誘発し、斬新なイノベーションを生み出すことをコンセプトに掲げている。(提供：うめきた2期地区開発事業者) ※2020年12月時点のイメージバースであり、今後変更となる可能性があります。

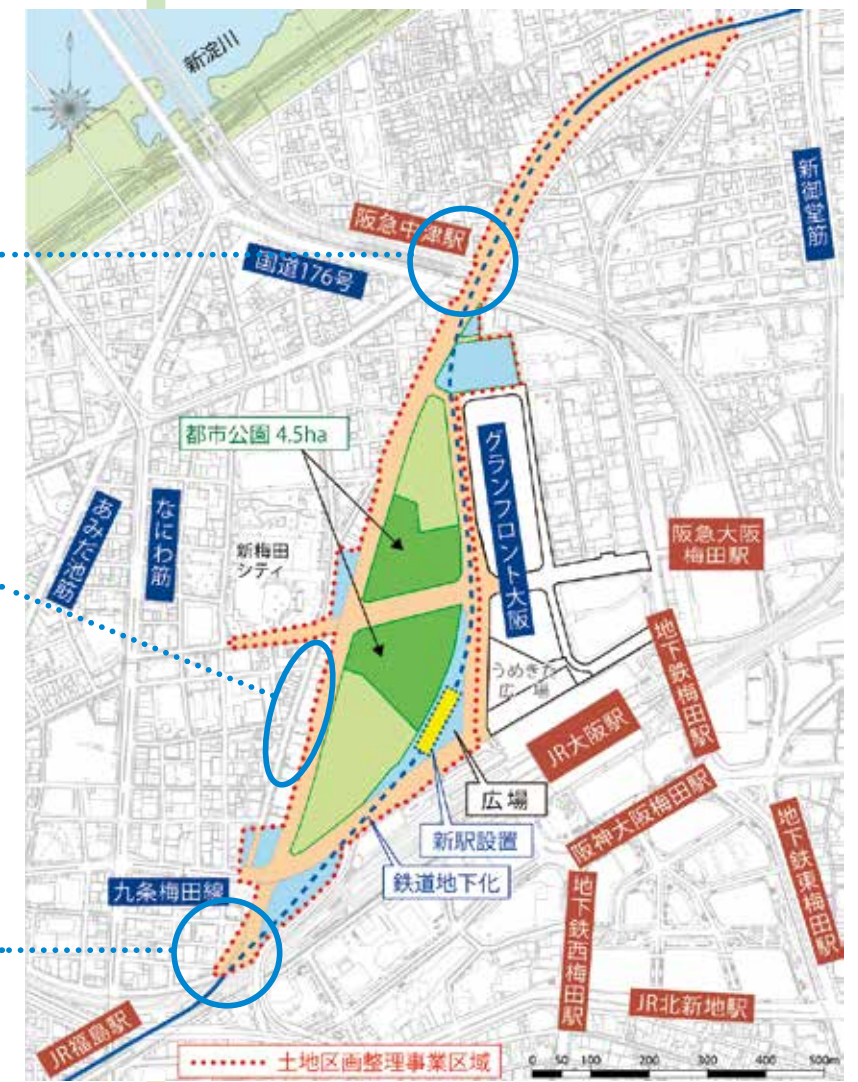
既存交差道路→改修



地域分断→鉄道横断道路を新設



既存踏切（西梅田1番踏切）→解消



JR東海道本線とグランフロント大阪を斜辺とする三角地帯がうめきた2期の開発エリアだ。中央に緑豊かな都市公園を配置するという斬新な視点と、鉄道地下化によるまちの一体化や交通の円滑化で、都市機能の再構築を目指す。(地図の提供：(独)UR都市機構、3点の写真提供：大阪市)



大阪市
都市計画局 企画振興部
うめきた事業調整担当課長
入谷 琢哉 Takuya Iritani

大阪市は構想の全体像を俯瞰しながら調整業務に当たるポジションだ。建物や施設の開発事業自体は民間のスキームだが、大阪の経済界や関係事業者との調整は、民間だけでは難しい面がある。岩本担当課長はこう話す。「例えば、広大な都市公園は市が所有する施設ですが、将来的に民間事業者が指定管理業務を担う予定です。利活用のあり方や、持続的な管理運営のあり方などに関する、公園部局をはじめとする関係部局との協議に当たって、まちづくりの担当部局として、

を出し合って事業を進めています」と意気込む。

共に都市と「みどり」を育てていく



大阪市
都市計画局 企画振興部
うめきた企画担当課長
岩本 典子 Noriko Iwamoto

来場が多く、好評を博しているという。また、エリアマネジメント団体による、道路空間を活用した賑わいの創出などにも取り組んでいる。

うめきた開発の状況を、大阪市都市計画局企画振興部の岩本典子うめきた企画担当課長はこう説明する。「コロナ禍で減少傾向にあるとはいえ、グランフロント大阪は年間五、〇〇万人の来場者を数えており、その中核施設であるナレッジキャピタルには、知的創造・交流の場として、企業・大学などが集っています。続くうめきた2期は広大な都市公園を実証の場として、イノベーション創出を加速させようとするプロジェクトであり、より強固な公民連携のスキームで進めています」。

うめきた2期プロジェクトとして

は、全体を統括するUR都市機構が土地区画整理事業と都市公園事業の施行者となると共に、開発事業者を公募しており、プロポーザルで選定された三菱地所(株)を代表企業とする民間事業者九社が民間開発を実施。鉄道の地下化は大阪市、新駅設置はJR西日本が事業主体となり、工区ごとに複数の建設会社

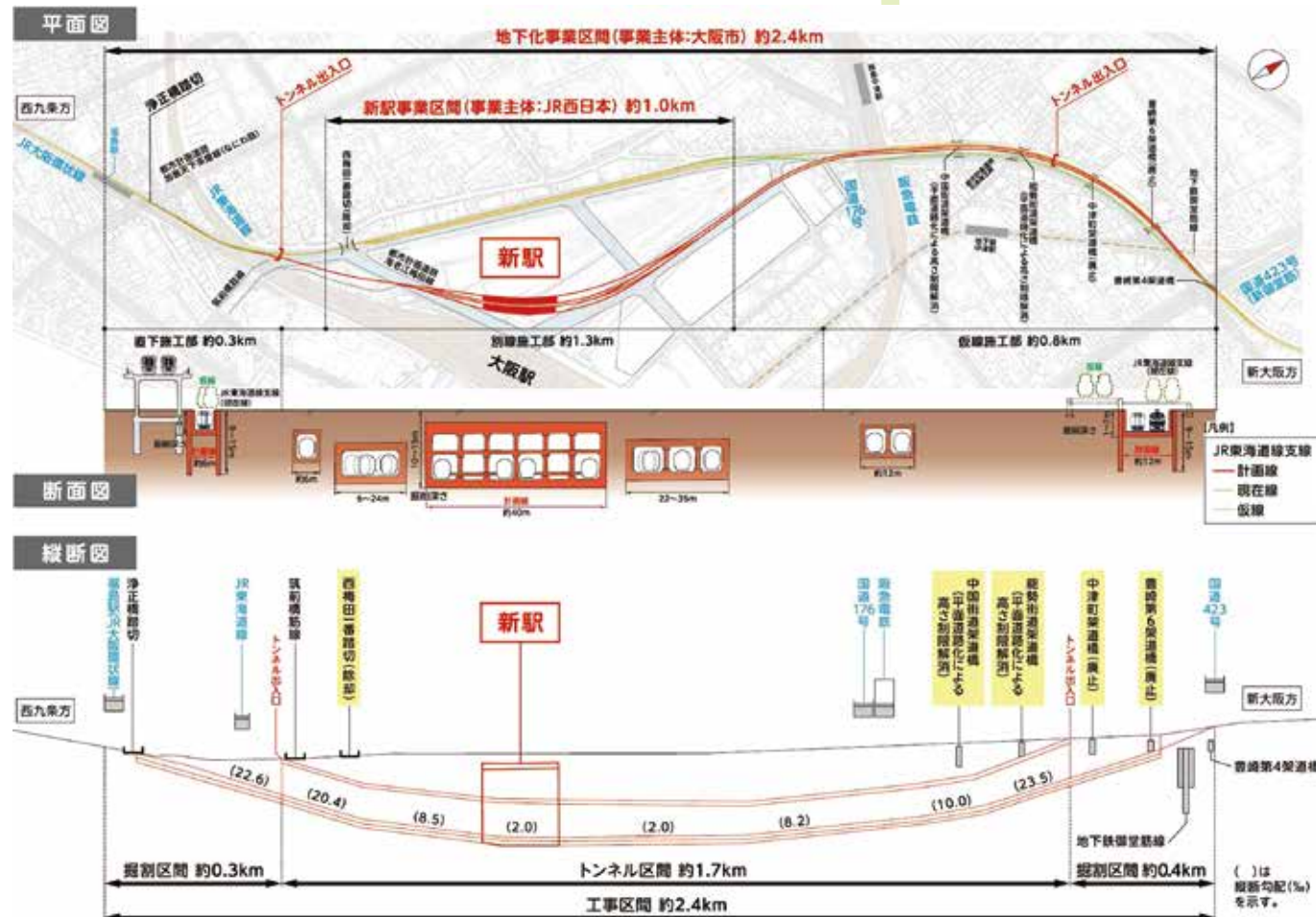
が工事を進めている。大阪府、大阪市も連携して各事業を推進する。同じ部署の入谷琢哉うめきた事業調整担当課長は、「鉄道の地下化を前提に周辺施設などの都市計画を決定してきた経緯があります。鉄道ネットワークの整備や新駅設置により、うめきたの利便性が向上するだけではなく、都市部と関西国際空港を結節する欠かせない動脈が形成されます」と、この事業の重要性を強調する。「地上に線路がある」と、まちを分断してしまいます。梅田のまちの一体感を醸成するためにも、地下化は必須です。自動車交通量の多い梅田で他の工事と輻輳し、現行の鉄道を供用しながらの困難な施工ですが、二年後の新駅開業を目指し、JR、施工者と共に知恵

民間をサポートし、事業全体の調整を図っています」。広大な緑地を抱える大都市は他にもある。しかし、その公園が都市と融合し、イノベーションを誘導する装置として機能している事例は決して多くはない。これを実現するためには、ユーザーである市民の声に耳を傾けることも重要だ。市は、市民に最も近い位置に立っている。更に産業界との調整も不可欠だろう。行政として支援体制の整備を公民でビジョンを共有しながら進めていくと、岩本担当課長はこう抱負を明かす。「すべての関係者と共にまちを、そして『みどり』を育てていくという感覚で進めていきたい。先行したグランフロント大阪と融合しながら、都心の大規模ターミナル前において、ここにしかない『みどり』を生かしたまちが実現するものと期待しています」。

うめきた2期の起点となる現場

JR大阪駅からコンコースを経てグランフロント大阪へ。南館・北館

うめきた2期における、地下化・新駅設置プロジェクト全体の平面図・断面図・縦断面図



JR東海道線支線地下化事業は、大阪市北区豊崎6丁目から福島区福島7丁目の約2.4kmの区間で行なわれている。この区間が6工区に分けられ、各JVによって施工が進められている。(提供：大阪市)



東海道線支線は貨物車両だけではなく特急の旅客列車も走行する。北2工区の直上に敷設された仮線を、特急列車が緩やかに通り過ぎていった。新駅の設置により、関西国際空港とうめきた地区のアクセスが向上し、観光誘致や国際競争力の強化が期待される。



隣工区との接続部を30mほど残り、北2工区は完工目前だ。埋め戻されたその地上部に新たなまちが生まれる。

は分割されていても目標は一つだ。建設会社の壁を超えた強固な一体感がそこにあるのだろう。

大阪市近郊で生まれ育った丸山所長にとって、梅田は若かりし頃を過ごしたエリアだ。当時とは景色が一変したと目を細める。その地に新しいまちを創る。この一端に携わることができる喜びを感じているという。「地下トンネルは埋め戻してしまえば何も見えなくなってしまう。でも、大阪に残された最後の

一等地で展開されるまちづくりを担っているというプライドと、これまでもとは違うやりがいがある。これからです。我々が埋め戻した場所、うめきた2期の建設事業が本格的に始まるのです」。土木技術者の一人として今後もまちづくりを支える仕事に携わっていきたくと、丸山所長は、インフラ整備を超えたまちづくりの起点となる土木事業の意義を自身で再認識するように話してくれた。



写真右のグランフロント大阪に隣接するうめきた2期の敷地内にはクレーンが設置され、既に建築物の施工が始まっていた。

と続く、このグランフロント大阪の西側正面がうめきた2期の舞台。広大な現場は大会に出現したエアポケットのようだ。

うめきた2期の開発プロジェクトに先鞭を付けた現場を訪ねた。JR東海道線支線地下化・新駅設置事業の「北2工区」だ。本格着工は二〇一六年二月、地下化される計画線の北側トンネル出入口から約四〇〇分の地点を起点に、三〇分にわたって地下函体を構築する。うめきた2期は開発エリアが三角形の形状をしており、北端は三角形の鋭角部に当たるため、狭まった現場は施工ヤードの確保が困難な状況にあった。「ヤードを確保するためには、西側を縦走する鉄道の現在線を北2工区の地点で東側のルートに切り替える必要があります。この仮線を構築するため、その地下部に当たる北2工区の計画線の施工に最初に着手することになったのです」と、施工を担う銭高組・西松建設共同企業体の丸山達彦所長が説明してくれた。

本格着工の前年に準備工事での現場に赴任して六年、施工は既に

九〇%まで進捗し、地下には函体によるトンネルがほぼ完工している。軌条の敷設も目前だ。地上には新たな鉄路となった仮線が既に供用されていた。

まちづくりの基盤となる土木事業

数々の鉄道工事に携わってきた丸山所長だが、民間による都市開発事業に関連する施工は初めてだという。地上の仮線と地下の計画線が交差する地点で、ガスや下水道などの埋設管の切回し、仮線交差部の計画線の構築から仮線の構築と切換え、現在線の一部撤去と、多くのステップを踏んできた。今後の工程と密接に関連する施工には、これまでとは違った感覚があるという話。 「仮線の構築がうめきた2期開発事業全体の出発点になっていることや、前後の地下化工区との連携の重要性を認識することで、大きなまちづくりに関わっていると感ずることがあります。長期にわたる一大プロジェクトですから、後工程、ひいては全体工程に迷惑をかけるよ

うなことは絶対にあってはなりません。工程管理、施工精度を高めることを常に念頭に置いています」。鉄道近接工事の緊張感に加え、この現場ではプロジェクト全体を見据える視点がとても重要となる。

地下化、新駅設置は全六工区に分割されている。北2工区着工後に他工区でも相次いで施工が始まった。「施工の道筋を付けるために、六つの工区を担当する各JVとJR西日本、UR都市機構で受発注者を一体とする協議会を結成しました。安全管理や工事車両の通行ルール、ゲートの管理など、情報を常に共有する体制を敷いています。協議会を立ち上げた頃は苦労もありましたが、今では連立事業を円滑に進めるための重要な組織になっています」と丸山所長は話す。工区



東海道線支線北2地区T新設他工事
銭高組・西松建設共同企業体 所長
丸山 達彦 Tatsuhiko Maruyama
(所属：銭高組)