

# まちづくりと鉄道・交通 関西圏の鉄道とまちづくり —2025年日本国際博覧会 (大阪・関西万博)とその後に向けて—

[座談会メンバー]

座長 林 康雄氏  
 第107代 土木学会会長

田中 清剛氏  
 大阪府副知事

杉岡 篤氏  
 西日本旅客鉄道(株)  
 取締役 兼 常務執行役員

上村 正美氏  
 阪急電鉄(株) 常務取締役

小浦 久子氏  
 神戸芸術工科大学 教授

司会 清水 喜代志氏  
 西日本旅客鉄道(株) 技術顧問

2019年9月10日(火)  
 梅田スカイビル スカイルーム1にて

関西圏では2025年日本国際博覧会(大阪・関西万博)やIR誘致、リニア中央新幹線整備など、今後もビッグプロジェクトが目白押しである。今回は、それらのビッグプロジェクトを踏まえて、今後の関西圏におけるインフラ整備はどうあるべきか、大阪の未来について語っていただいた。

(注1) Integrated Resortの略称。国際会議場・展示施設などのMICE施設、ホテル、商業施設(ショッピングモール)、レストラン、劇場、映画館、アミューズメントパーク、スポーツ施設、温泉施設などと一体になった複合観光集客施設のこと。

## 交流人口の活用で地域の発展を持続

—日本の人口減少・高齢化への対応として、鉄道やまちづくりのあり方をどう捉えていますか。

林——リニア中央新幹線が全線開業し、約1時間で東京と大阪が結ばれると、東京圏と中部圏、関西圏が一体化した大きな経済圏域が形成され、

日本の将来を引っ張る成長エンジンになることが期待されます。人口減少社会では投資が落ち込むため、選

択と集中の観点から交通ネットワークの整備を含めて関西がどのように発展していくかを考えなければなりません。

杉岡——人口減少が進む中で鉄道事業を継続していくためには、鉄道という移動手段を兼ね備えた所に住みたい、訪れたいと思ってもらえるまちづくりが必要です。具体的には大阪や神戸という拠点の魅力を高め、その間に

ある居住地区、例えば芦屋や尼崎のような地域に日常的に人が訪れ、休日には鉄道で大きな拠点に行ってもらえるような仕組みを考えています。もう一つの視点は交流人口です。インバウンドの受け入れ体制を強化し、鉄道を活用してもらう戦略も進めています。

上村——阪急電鉄は1991年をピークに輸送人員がいったんは減っていますが、定年延長や女性の社会進出、駅周辺の居住人口増などによりリーマンショック以降は微増で、平均

1%程度増えています。しかし、この状況はいつまでも続きません。交流人口を増やすには人が動きやすい環境づくりが重要で、他社の路線との相互乗り入れや路線選択の自由度を高める努力を行っています。

田中——今後は女性や高齢者の社会進出、外国人の増加などで活動主体が多様化していくでしょう。コンビニや宅配、インターネットの活用など生活様式が大きく変わり、車の自動運転など移動手段も楽しいものが出てくると思います。人々の活動を盛んにすることがまちの活力を維持していく上で大事なことです。実現に向けて頑張っていきたいです。

小浦——働き方が変わると通勤や居住地選択の考え方が変わり、沿線の概



## 杉岡 篤氏

SUGIOKA Atsushi

正会員  
西日本旅客鉄道(株) 取締役 兼  
常務執行役員 総合企画本部長

1956年生まれ、京都大学大学院工学研究科交通土木工学専攻修士課程修了。1982年日本国有鉄道入社、1987年西日本旅客鉄道(株)入社、建設工事部門・投資管理部門を中心に従事。2010年同執行役員総合企画本部副本部長、2013年執行役員広島支社長、2016年常務執行役員創造本部副本部長を経て、2019年6月より現職。



## 田中 清剛氏

TANAKA Seigo

フェロー会員  
大阪府副知事

1950年生まれ、京都大学大学院工学研究科修了。1975年大阪市入庁。建設局計画課長、土木部長などを歴任し、大阪市建設局長で退職。2012年2月大阪市副市長を経て、2019年6月から現職。



## 林 康雄氏

HAYASHI Yasuo

フェロー会員 第107代 土木学会長  
鉄建建設(株) 代表取締役会長

1952年生まれ、東京大学工学部土木工学科卒業。1975年日本国有鉄道入社、1987年東日本旅客鉄道(株)入社、2009年同社常務取締役。鉄道建設の他に信濃川発電所再開発、東京駅周辺整備等に従事。2013年鉄建建設(株)、代表取締役社長を経て、2018年より現職。2019年6月会長へ就任。

念も変わると思っています。これからの縮退期に求められる地域や広域の市街地再編では、鉄道はモビリティを支える重要なインフラであり、駅は公共空間として街の魅力を生み出すことが期待されます。

若い世代は成長拡大を前提としていません。環境への関心や都市近郊での農業の新しい稼ぎ方の開発など、暮らしの価値観に変化が見られます。こうした暮らし方は、実は移動や情報の先端技術と親和性が高いのです。暮ら

し方や働き方が変われば人口の偏在状況も変わるかもしれません。林——大阪・京都・神戸・奈良にはそれぞれ独自の文化があります。これらはいずれも非東京的なものとして今後、日本の象徴になるのではないで

しょうか。上村——関西独自の文化圏や生活圏、都市構造のあり方を確立していくことは非常に大切ですね。鉄道事業者には沿線自治体のつなぎ役という役割もあると思います。



## 清水喜代志氏

SHIMIZU Kiyoshi

正会員  
西日本旅客鉄道(株) 建設工事部 技術顧問

1958年生まれ、京都大学大学院工学研究科交通土木工学専攻修士課程修了。1983年建設省入省、2015年国土交通大臣官房技術審議官(都市局担当)、2017年より現職。都市整備の他に、阪神淡路大震災、東日本大震災の復興等に従事。2016年より福島県双葉郡浪江町まちづくり整備課まちづくり政策顧問。



## 小浦 久子氏

KOURA Hisako

神戸芸術工科大学 芸術工学部  
環境デザイン学科 教授

1957年生まれ、大阪大学人間科学部卒。博士(工学)、技術士(都市及び地方計画)。建設コンサルタント会社等勤務を経て、1992年大阪大学助手、1997年大阪大学大学院准教授、2015年から現職。専門は、地域計画・都市デザイン。社会資本整備審議会委員(2005～2015)他。



## 上村 正美氏

UEMURA Masayoshi

正会員  
阪急電鉄(株) 常務取締役都市交通事業本部  
副本部長(交通プロジェクト推進担当)

1959年生まれ、京都大学大学院工学研究科交通土木工学専攻修士課程修了。1985年阪急電鉄(株)入社、2008年都市交通計画部長、2013年取締役都市交通事業本部副本部長。主に鉄道新線、新駅、大規模改良事業等の計画や沿線まちづくり事業を担当。2018年より現職。

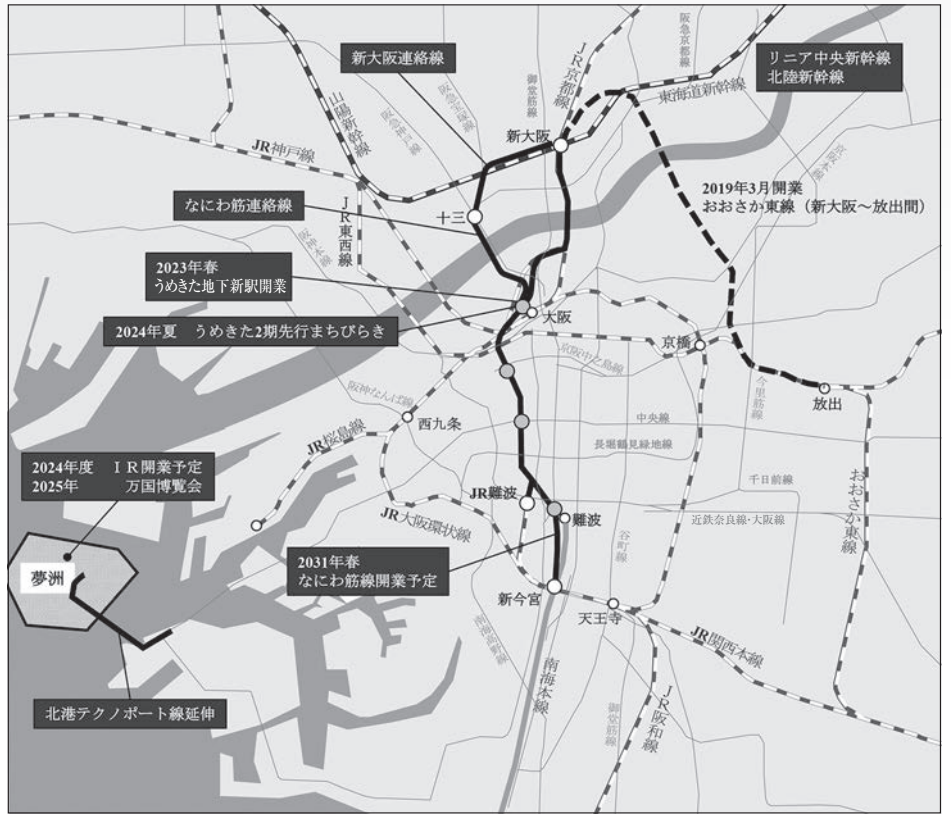


図1 関西圏の鉄道ネットワークと今後の新規計画

ので、それに勝てるように投資していくしかないでしょう。

**小浦**——それぞれの都市で、いかに新しい魅力を創出していくかが課題です。そのためには人口や経済規模

といった従来型の評価から、安全や安心、快適さといった評価へと指標を変えていく必要があると思います。そのとき関西の風土と歴史が生きてきます。

## 関西の持続的な発展に向けて

次に、関西が持続的に発展して

いくためにどのような魅力や強みを生かしていくべきかを語ってもらいます。

**田中**——大阪・中之島の未来医療国際拠点や神戸の神戸医療産業都市、理化学研究所、京都の京都大学 iPS 細胞研究所など、関西には高齢化社会に重要な健康医療分野の産業や研究機関が集積しています。大阪を中心に神戸・京都と、1時間圏内でライ

フサイエンス分野の産業クラスターが形成されているため、相乗効果は大きな力になるでしょう。

**上村**——健康で元気に歩ける人を増やすことが鉄道にとって一番重要です。健康寿命を延ばし、幸せに生きることが地域の大きな強みになりますので、ぜひともウォーカブルシティ

を実現したいですね。

**林**——富山市では、LRT(次世代型路面電車システム)を中心にバスのフィーダー輸送網を再整備し、高齢者が市内各地から中心市街地に出る場合、1回100円で利用できる取り組みを行っています。その結果、外出する高齢者は倍に増え、健康状態も非常に良好だそうです。

**杉岡**——大阪府北部の吹田操車場跡地では、健康をテーマに「北大阪健康医療都市(健都)」というまちづくりが進められています。国立循環器病研究センターや吹田市民病院の移転が完了し、住居系施設も完成しつつありますので、今後の発展が期待されると思います。

**林**——高齢者は健康に対して強い関心を持っています。現在はいかに健康

**林**——なにわ筋連絡線や新大阪連絡線の建設が計画されていますが、基本的に30～40年で投資金を回収するという計画ですよね。これに人口減少は加味しているのでしょうか。

**上村**——国は2030年に6000万人の訪日外国人を目標に掲げています。これが実現すれば当然、関西空

港の利用者数が増えますので、プロジェクトは成立するという見方をしています。

**林**——行政の立場で考えると人口が減り税収が落ちると、使い道も減ります。そういう意味で対策はありませんか。

**田中**——要は都市間競争の問題です



万博テーマ いのち輝く未来社会のデザイン

- ▶ 2025年万博は、大阪・関西のポテンシャルを活かして新たな技術やサービスを生み出す「未来社会の実験場」
- ▶ 大阪・関西の強みであるライフサイエンス分野をはじめとする最先端技術を活かし、世界の健康長寿などさまざまな課題解決に貢献



図2 関西のライフサイエンスクラスター

らに中国地方では広郵便局跡地再開発、さウス2期や大阪中央ツインタワーズ・サウズ2期や大阪中央郵便局跡地再開発、さらに中国地方では広

また、万博開催までを目標としたプロジェクトとして主要駅前の再開発が挙げられます。具体的に大阪駅周辺では、うめきた2期をはじめ大阪梅田ツインタワーズ・サウス2期や大阪中央郵便局跡地再開発、さ

寿命を延ばせるかに重点が置かれていますので、このプロジェクトは象徴的で画期的な取り組みと言えますね。

——万博やIIRによる関西の活性化といった観点ではいかがでしょう。

田中——三つの観点があると思います。一つは夢洲へのアクセス強化として道路や鉄道の整備とともに、関西空港や海上航路を経由した大きな人の流れが期待できることです。二つ目は万博開催後の跡地活用です。会場跡隣接地へのIIR誘致を含め、夢洲全体の国際観光拠点化につなげて

いきたいと考えています。IIR施設にMICEが併設されることで、観光だけでなくビジネスインバウンドを呼び込むことも可能です。三つ目はビッグデータの活用など、万博開催に向けた先進的な取り組みが生活・文化のレガシーとして根付き、今後のまちづくりを生かしていけるといふ点でしょう。

林——鉄道事業者の視点で万博開催に関連したお考えはありますか。

杉岡——JR西日本では2023年春にうめきた地下新駅と北陸新幹線金沢―敦賀間の開業を予定し、同時期に奈良線の城陽までの複線化も完成します。

また、万博開催までを目標としたプロジェクトとして主要駅前の再開発が挙げられます。具体的に大阪駅周辺では、うめきた2期をはじめ大阪梅田ツインタワーズ・サウス2期や大阪中央郵便局跡地再開発、さらに中国地方では広

鳥駅ビルASSISEの建て替えがあり、いずれも2025年までに完成する予定です。国内外からの万博来訪者の魅力の姿を見ていただくことも重要だと考えています。

林——万博会場までの輸送手段として未来型の新しい取り組みも始まっていますね。

杉岡——万博来場者の移動を円滑にマネジメントするため、鉄道事業者間でMaas（モビリティ・アズ・ア・サービス）の議論が進んでいます。

2025年までに交通手段などの情報提供と経路選択、決済までのサービス提供を一体で実現できるように取り組んでいるところです。

田中——大阪・関西万博の場合、2020年東京五輪・パラリンピックと異なり、マネジメントシステムが進展して万博会場以外の場所を楽しめる選択肢の余地が増えていくでしょう。来訪者には移動空間そのものを楽しんでもらうことが重要になります。また、自宅から移動・入場・入館に至る行程を、予約・認識・キャッシュレス化することにより、ピークカット、最適ルート化、入館待ち時間ゼロなどが可能になると思います。

小浦——関西の魅力は海や山などの自然と都市が近く、異なる個性をもった多くの場所が鉄道など公共交通で1〜2時間圏にあるということでしょう。旅行者にとっても、いわゆる観光地だけではなく、食や生活風景など体験型や滞在型の資源があります。こうした地域情報とMaasの考え方がつながっていくとおもしろいですね。都市の楽しみ方では、パブリックスペースのデザインがカギになります。大規模開発などハード整備もありますが、まずは、今ある空間の使い方を広げるしくみ、しくみづくりへの投資が、場所の魅力を高めます。

新大阪が日本を代表する結節点に

——リニアの大阪延伸が関西にどのようなインパクトをもたらすのか。今

から何をすべきかを議論していただきます。



図3 新大阪駅周辺エリア開発イメージ(出典:新大阪駅周辺エリアの都市機能強化の提言 [JAPIC(日本プロジェクト産業協議会)関西委員会])

**田中**——リニアの全線開業で、関西は三大都市圏が一体化する「スーパー・メガリージョン」の西の拠点として大きな役割が求められます。そのためにも交通の結節点としての新大阪駅周辺の位置付けが重要になってくるでしょう。

**杉岡**——3月に大阪府東部を南北に走るおおさか東線が全線開業し、新大阪駅と結ばれるなど鉄道ネットワーク

海道新幹線の新大阪駅開業を見据え、1961年に梅田方面から新大阪へのアクセス路線として「新大阪連絡線」の事業免許を取得しましたが、今も未着工のままです。新幹線開業後も新大阪駅周辺で大規模なまちづくりが進まなかったのはJR在来線や地下鉄、バス、タクシーへの乗り換え拠点にすぎないことが要因だと思います。

**林**——新大阪駅周辺地域は、都市再

クも充実してきました。将来、リニアや北陸新幹線が乗り入れることで、新大阪駅が日本を代表する交通の結節点になることを見据え、どのような機能を備えた拠点づくりを行うのかを真剣に考えなければなりません。

**林**——新大阪駅開業から50年程度が経過しましたが、新大阪駅周辺は梅田地区に比べてまちづくりがあまり進展していないのはなぜでしょうか。

**上村**——阪急電鉄は東

生緊急整備地域の候補地域に選定されました。どのようなまちづくりが検討されていますか。

**田中**——産学官の連携組織を立ち上げ、今年から導入すべき都市機能などの検討を始めたところです。個人的には新しいスタイルのビジネス拠点がいいと思いますね。

**上村**——将来的にはオフィスにこもって働くというスタイルではなく、オープンイノベーションを生み出す、人と人が出会って仕事をする働き方に変わってくるでしょうね。

**小浦**——住み方や働き方のスタイルの変化に合わせ、どのような環境や地域づくりが必要なのか。機能面や一時的な市場性だけではなく、もっと空間的魅力を高めることが大切だと思います。少子高齢化が進む中で、次の世代に選択肢や余裕を残すプランニングも重要な視点でしょう。

**林**——新大阪駅が拠点となり、西日本全体を発展させるためにどのような役割が求められますか。

**杉岡**——日本では東京からの時間距離が重視されます。リニア開業で東京と大阪が約1時間で結ばれると、乗換え時間を含めて広島まで3時間を切

り、福岡までは4時間を切ります。新大阪駅エリアを核に大阪・関西がリーダーシップを発揮していかなければなりません。

**林**——スーパー・メガリージョンが形成されると、東京一極集中の是正が期待できます。大阪から東京まで1時間程度であれば通勤も可能です。首都圏では今後30年以内に直下型地震の発生確率が約70%と言われており、首都機能の停止を想定した対策が必要です。文化庁が京都に移転を決めたように、他の省庁も一部の機能を関西に移すなど、大都市の基本構造を複眼的に見て考える必要があるでしょう。

**上村**——淀川を挟んで北側に新大阪、南側に梅田があり、二つのエリアが一体となって拠点が形成されるとスーパー・メガリージョンの核になるでしょう。そのためにも鉄道や道路といったインフラ整備はまだ必要です。このエリアを交通の結節点とした機能強化を図るあらゆる手段を模索しなければなりません。淀川という素晴らしい自然環境もうまく生かすべきですね。

**小浦**——個人も企業もグローバルネットワークと直結しているときに、



メガリージョンの拠点の役割を考えなければなりません。床の開発など量的供給の問題ではなく、モビリティの

選択と効率を極度に高めるとか、場所の環境や機能のクオリティを追求するなど、価値の創出が必要でしょう。

## 日本の土木技術の高さを世界に

——防災についてはいかがでしょうか。

**田中**——東日本大震災では土木構造物が壊れたニュースばかりが流れ、揺れや津波から人命や財産を守ったという報道が少ないように思います。被災者の心情に配慮しなければなりません、国民の過度な不安を取り除くためにも、日本の土木技術の高さを土木学会がもっと世界にPRすべきでしょう。2018年9月の台風21号では大阪湾で記録的な高潮が発生しましたが、大阪市の湾岸部にある三大水門などの防潮施設が機能を発揮し、17兆円もの資産喪失を防いだというストック効果も発信していきたいです。

**林**——阪神・淡路大震災後の新基準で整備した構造物の多くが地震動ではなく、津波で被災したという事実も伝えたいですね。

**杉岡**——阪神・淡路大震災以来、耐

命と資産を守る意識をもつことの重要性も社会化化できるでしょう。

**上村**——巨大地震で被災した都市を救う制度がない状況の中で阪神・淡路大震災が発生しました。これを機に必要な制度が整備され、東日本大震災ではその教訓が生かされた部分もあります。

**田中**——復興を速やかに行うための事前準備も必要です。被害を防ぐ議論が先行していますが、復興を進めやすくするルール作りも必要でしょう。

——最後に一言ずつお願いできますか。

**田中**——インフラ整備などを支える担い手の確保が課題です。土木技術者志す若者を増やすためにも、夢や魅力のある提案を世の中に発信していくことが大切だと思います。

**杉岡**——近未来に新線計画や大規模開発計画があると、若い技術者にとって大きな目標になります。将来を見据えた取り組みに若い人を巻き込んで行っていきたいですね。

**上村**——鉄道だけで完結するのではなく、道路や空港、港湾と結節して総合交通体系を作ることが重要であり、Maasがキーワードになるでしょう。

う。

**小浦**——これまでは移動のインフラであり乗り換え点だった所が、今後のまちづくりにおいては、モビリティと情報の結節点となり、新しい公共空間として地域整備につながることを期待します。

**林**——日本は人口減少社会に向けた転換期にあります。投資についての価値観を私たち自身が少しずつ変え、必要な施設を考えていく必要性を強く感じました。ありがとうございました。



〔執筆〕小椋隆史  
〔撮影〕大西秀明