

2025年万博は、

2025年に開催される大阪・関西万博。歩調を合わせ、関西各地のインフラプロジェクトも動き出し始めている。

万博会場、夢洲への道路や鉄道アクセスに加え、大阪の水上交通の力を握る淀川舟運の復活も待ち遠しい。

緑豊かな都市公園の周りに住宅、オフィス、商業機能が集約された「つめきた2期」も2024年夏に一部先行まちびらきを迎える。

大阪・関西を

地下新駅と新線「なにわ筋線」の乗り入れ計画に伴い

地下部の掘削中に掘り出された貝殻は、

梅田がかつて海であり湿地であったことを雄弁に物語っている。

御堂筋完成100年を機に、歩道化(フルモール)を軸とする新たなカタチの都市化構想も見えてきた。

どう変わる？

対談以外のコーナーでも

大阪・関西万博後を見据え

「歴史・未来・人・都市」など

多様な視点から紹介するしびる39号。

新たな誌面づくりへ第一歩を踏み出します。

つめきたイメージ：
2022年5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。
(提供：つめきた2期開発事業者)



かな こういち
嘉名 光市氏

1968年生まれ
・東京工業大学大学院
社会理工学研究科博士課程修了
博士(工学)、技術士(建設部門)
・UFJ総合研究所 主任研究員を
経て大阪公立大学
大学院工学研究科教授
(都市計画・建築計画・
都市デザイン・景観デザイン・
都市再生論が専門)
●大阪・関西万博誘致委員会
アカデミックアンバサダー

きたおか りゅうじ
北岡 隆司氏

1962年生まれ
・京都大学 工学部交通土木学科卒業
一般社団法人 日本建設業連合会
関西支部 副支部長 広報委員長
株式会社大林組 執行役員
大阪本店土木事業部長
夢洲開発推進本部 副本部長
※現在、万博会場の
土木プロジェクトを推進

大阪・関西万博は『見学』ではなく『体験共有』の場に

北岡 2025年の万博開催まで一千日を切りましたね。1970年にも大阪で万博が開催されましたが、55年前とは趣きもコンセプトも異なるんですよ。

嘉名 そうですね。70年万博に比べると時代や社会背景が大きく変化しています。70年万博は「新しい技術や「技術で未来社会を豊かにすること」が重要なキーワードで、才能のあるタレントがすごい世界を見せる万博でした。今回の万博は未来社会を見る

のではなく、人々が経験し、感じてもらう、そういうことが重要になってきています。

北岡 招致段階ではアカデミックアンバサダーという役割も務められたようですが、研究者目線でSDGsがテーマとなるような今回の万博を予測されていましたか。

嘉名 「持続可能な地域を目指す」とか「カーボンニュートラル」などのワードは早くに出ていましたから、訪れる人が関わり、その後社会全体で変革が進むような取り組みが必要と考えていました。そこで生まれたのが「共に創っていく」という発想です。

北岡 見学するのではなく、体験を共有するということですね。

嘉名 そうです。まさに今回の万博で肝にしているのが「体験」なんです。見るのではなく感じて楽しんで誰もが意見を言えて、何か新しい兆しや発見を持ち帰れること。前段階の議論の中では、楽しんで「パビリオンを出たら5歳若返った」みたいに感じられるものにしたという話も出ていました。具体的にはまちのあちこちに未来社会を可視化した実験場があり、VRでも参加できる、そんな展

開を考えていました。

北岡 嘉名先生が公共空間づくりに携わるようになったいきさつは？

嘉名 大学時代から未来都市の構想に魅力を感じていました。都市計画及び都市デザインの研究者になりました。そして、それまであまり有効活用されていなかった公共空間を活用することで都市をもっと活性化できないかとやっていたら、水都大阪や御堂筋の空間再編、また公園も多数手がけるようになりました。

『歩いて暮らせるまち』へと変わってゆく大阪のまち

北岡 すでに行われている関西のまちの変革と万博の準備がいま呼応して上手く進んでいるように思えますが、万博後どんなふうにはまちは変貌を遂げるのでしょうか。

嘉名 2037年頃にはリニア中央新幹線が、もう少し後には北陸新幹線が開通します。それにより関西は西日本の玄関口になるとともに「瀬戸内の東の端」という風に位置づけが変わってきます。瀬戸内に向いている大阪湾の役割は重要で、夢洲がクルーズの発着地になるとか、いろんなポ

テンシヤルを秘めた地になっていくでしょうね。

北岡 多面的にインフラが整備されてまちと人、人と人もつながりやすくなりますが、これから少子高齢化が進み人口が減少の一途をたどるなか、都市計画でその状況をどう反映していくのでしょうか。

嘉名 それ、とっても重要なポイントです。日本はずかこの150年の間に人口が3〜4倍に増えてどうするかをずっと考えてきており、それが日本の「都市計画」そのものでした。2010年をピークに今度は減少を始めるのですが、私の考えでは一度大きくなった都市を小さくするというより暮らしやすいカタチに変わっていくのだろうと思っています。その解決策の1つが「歩いて暮らせるまち」という考え方です。車を使わず歩いて健康になっていくため都市のカタチをもう少しコンパクトに、生活に必要な機能が身近で間に合う。そんなスタイルが今後日本で主流になると思います。



英知と夢に向けた実験場「夢洲」。(提供：2025年日本国際博覧会協会)

※1 アカデミックアンバサダー 2025大阪・関西万博の招致委員会から任命された大使。主に大学で都市研究や社会研究に携わる専門家で構成され、広報活動が行われた。
※2 カーボンニュートラル 地球温暖化効果ガスの排出量と吸収除去量をバランスにすること。これを實現した社会を「脱炭素社会」という。

嘉名 光市氏から 建設業界への 提言

“ 都市活動に インパクトを与える存在へ ”

私自身、ここ数年公共空間の再編の現場に立ち会うことが本当に多くなりました。公共空間は、大阪の場合なら道路・公園・水辺その他非建ぺい地を入れると、まちのおよそ4割を占めます。少し前までは都市機能の高度化と言えばビルを建てることでしたが、現在では公共空間に手を入れることができると捉える時代になってきました。新しい都市モデルづくりの成功はこの変革にかかっていると言っても過言ではなく、そういう意味でも建設とくに土木業界が担う役割は今後大きいと思っています。

“ 受注型から応答型へ ～共創スタイルが主流に ”

これまで建設の仕事は、発注者がいてその求めに応じて良いものをつくり提供するというカタチだったと思うのですが、これから大きく変わっていくと思います。例えば駅の改札がなくなる、車がなくなるとなったら、従来のここは建物です、ここは道路ですという区分けがなくなります。常識が変わっていくので発注する側もどう提示したら良いのかわかりません。そんなみなさんの持つ技術でどんなまちにしたら良いかを、我々と一緒に走りながら考えてほしいんですよ。こんなこともできますよ、とアイデアでこちらの質問に答えを返してくれる応答型の仕事に変わっていくんじゃないでしょうか。仕事も共創スタイルになっていくような気がします。

北岡 大阪のまちがどんどん変わっていくなか、我々建設業界も変わっていかねばというのを痛感しています。一番は建築・土木という仕事が重

建設は、創造的なことを 学びたい若者に ふさわしい魅力的な仕事

人員の輸送にも役立ちます。そのプロジェクトと連動して動いているのが十三のまちづくりで、淀川右岸に「船着き場」が整備され、堤防にはカフェなどのにぎわい施設を設ける予定です。水都大阪もこれまで中之島や道頓堀の整備が中心でしたが、いまだ大きく広がりを見せていて夢洲へのクルーズ船での乗り入れもいよいよリアルになってきました。

嘉名 自動運転のテクノロジーは、高齢者の運転事故を防ぐなど生かされると思います。また歩くことを主体として考えるなら、まちなかの循環に低床式路面電車(LRT)などを利用することも有効に行われるでしょう。他にはEV車、電動キックボードなど新しいテクノロジーを組み合わせて利便性や環境の問題を解決したり、暮らし方に合わせ我々はこれまでなかった新たな移動手段と共存することになると思います。

北岡 モーターゼーションが影を潜めていき、我々は歩く以外どんな移動手段を利用することになるんでしょうか。

嘉名 自己たちの暮らすまちが今後どう変わっていくのかすごく考える時代になってきており、伝統的な教育分野でもある土木も多様で幅広いことを学ぶようになってきていると思います。技術だけでなく人のライフスタイルの変化やつねに新しいことをどんどん吸収していかないと間に合いません。変わって行くまちや世の中に対

要な仕事であるにも関わらず余りにも日々緻密でベーシックな作業に忙殺されるため、働く人間がイノベーションに関わっているという意識を持ちにくくなっているということですね。すぐいものをいろいろ創造していきける魅力的な仕事であること、社会から期待されていることなどもっと内部にも外部にもアピールしていく必要があると感じています。

北岡 ここからは、とくに変貌を遂げる大阪の公共空間(道路)〈公園〉〈水辺〉についてお伺いします。まずは御堂筋ですが、大阪でも「人と車の共存」の見直しが始まっていますね。御堂筋の改変は画期的なことですか。

嘉名 ええ、現在の御堂筋は交通渋滞を起こしていたピーク時に比べ交通



北岡 高齢化に伴いまち自体も持続するものに変えなければならないという観点ですね。

北岡 モーターゼーションが影を潜めていき、我々は歩く以外どんな移動手段を利用することになるんでしょうか。

観光や災害時の輸送にも 活用が期待される 淀川の舟運整備

北岡 ここからは、とくに変貌を遂げる大阪の公共空間(道路)〈公園〉〈水辺〉についてお伺いします。まずは御堂筋ですが、大阪でも「人と車の共存」の見直しが始まっていますね。御堂筋の改変は画期的なことですか。

嘉名 ええ、現在の御堂筋は交通渋滞を起こしていたピーク時に比べ交通



車道を廃止し、人中心のストリートに生まれ変わる御堂筋(イメージ)

量(車の使用量)が減少していますから、車と人が使う面積の配分を見直す「道路空間の再配分」がいま必要なんですね。大阪も歩いて暮らせる魅力的なまちを目指し、車の占有を減らして人が歩く面積を増やす予定です。プロジェクトでは1937年(昭和12年)にできた御堂筋が2037年に100歳を迎えるのでその頃にフルモル化しようかと考えています。その時車は一切通さないのか、人を検知したら自動で止まるようなモビリティと共存しているのかはまだこれから、全く新しいモビルを目標にしています。

北岡 うめきた2期の公園もまちを大きく変える存在ですすね。

嘉名 ええ、大胆な挑戦だと思っています。大阪駅の再開発でなにわ筋線の地上部に4ヘクタールを超える大規模な公園を創るんですすから。従来の公園(緑)を創るんですから。従来の公園という休憩、癒しの空間でしたが、うめきた2期では人と人がつながる「アイデアが湧く・知的になれる」イノベーションが起こるなど「人の創造性を刺激する」緑の活用方法を工夫したスペースを設けようとしています。実際に企業が共同して技術開発などもここで行われます。



舟運の復活に向けて整備中の淀川大堰閘門

北岡 長らく途絶えていた淀川の航路も復活するなど、水辺の開発はこのところ大いに注目されました。

※1 うめきた2期 総面積が4万5千平方メートルの広大な都市公園の開発コンセプトは「希望の街 OSAKA MIDORI LIFE2070」の創造。
※2 淀川大堰閘門整備 これまで淀川大堰に於て分断されていた川の上流を、大堰閘門の設置により大阪湾と淀川、さらに宇治川の京都市伏見区付近まで舟運でつなぐ整備計画。(21ページに関連記事)