グラングリーン大阪の完成予想イメージ（提供：グラングリーン大阪開発事業者）。

特集：深める沿線、拡げるフィールド

［長期ビジョンで次世代のまちづくりを推進する阪急電鉄の取り組み］

REPORT.Ⅱ

「大阪梅田エリア」国際交流拠点への展望

大阪・関西万博やIR（統合型リゾート）に注目が集まるなか、大阪・梅田も大きく変わりつつある。

2022年5月、阪急阪神ホールディングスグループでは「梅田ビジョン」を発表。この実現のため、大阪梅田ならではの「独自価値」を高め、「新産業創出拠点」及び「国際観光拠点」としての都市機能を実現させて、「国際交流拠点（世界の人々が働きたい街、訪れたい街）」となるよう、そのプレゼンスを向上させていく方針を示した。ここでは阪急電鉄が携わっている大規模プロジェクト「グラングリーン大阪（うめきた2期）」の取り組みを中心に、ハード、ソフトの両面で変貌を遂げる梅田の今後について話を伺う。

取材・文◉清水友樹
撮影◉織本知之／写真提供◉阪急電鉄株式会社

GRAND GREEN OSAKA
グラングリーン大阪

左上／イエローとグリーンの2色で構成されたグラングリーン大阪のロゴ。
筆記体の「g」が重なるデザイン　左／うめきた2期の配置図。

■今も昔も変わらない梅田の重要性

阪急電鉄の創業者・小林一三氏は、宝塚歌劇団や日本初のターミナルデパートをつくったほか、沿線の住宅開発を進め、当時はまだなかったローンで販売するなど、斬新な発想で鉄道のビジネスモデルを創造したことで知られる。その根底にあったのは、中心地・梅田と沿線の双方ににぎわいをもたらすことで鉄道需要を生み出し、人々の生活をさまざまな側面から豊かにすることだった。

創業当時から梅田はターミナル駅として最も重要な駅だった。阪急電鉄沿線まちづくり推進部の高岸実良部長が、「梅田の価値を高めていくことによって沿線の価値が高まり、沿線の価値を高めることで梅田の価値が高まる――その考え方は変わっていませんし、今後も変わらないでしょう」と語るように、梅田は今も西日本最大の交通の結節点である。

左／生誕150年となる創業者・小林一三氏。右／梅田阪急ビル（1972年頃）。

徒歩圏内に商業施設や、オフィス、エンタテインメントが集積する梅田。

ここまでコンパクトに都市機能が集積した都市は世界的にも珍しく、一つの特徴になっている。端的に言えば、「何でもあって、使いやすいまち」ということだ。

今後、梅田では「なにわ筋線」や「なにわ筋連絡線」、「新大阪連絡線」が接続し、新大阪駅から関西国際空港に直通列車が走るようになる。

また2025年には神戸空港の国際化、そしてリニア中央新幹線や北陸新幹線の新大阪駅への延伸計画もある。関西の空と陸の玄関口としての役割がますます大きくなるが、「時代の変化に合わせて考えるべき課題は二つある」と高岸部長は指摘する。

■これからの梅田に求められる機能

一つは、ネットショッピングが当たり前となり、また、新型コロナによって在宅勤務やフードデリバリーサービスが急速に普及するなど、外出の必然性が薄れてきたことへの対応だ。これは、阪急電鉄に「都市とは？ 都心とは？ 梅田とは？」と問いかけ、再定義を促すきっかけになった。

「仕事や買い物などの目的がなくても行きたくなるような魅力を高めることが求められている」と高岸部長が指摘するように、これまでとは違う魅力で梅田に人を惹きつける必要性が増している。

もう一つは、国際化が進むなかで世界の都市との競争をいかに勝ち抜くかという国際的視点だ。関西が世界から人や企業、投資を引き付けるエリアになるためには、新しいビジネスを生み出すイノベーションの場や仕掛けが重要になる。また観光においても、MICE機能の強化は必須であり、シンガポールや韓国などの諸外国が競争相手になる。このような環境において、阪急電鉄が梅田ビジョンで目指す「国際交流拠点」を実現するためには、当然のことながらドメスティックな視点だけでは対応できない。

■協力を生むエリアマネジメント体制

阪急電鉄は、梅田の持続的な発展を目指し、効果的なエリアマネジメントを行うことを目的として設立された「梅田地区エリアマネジメント実践連絡会」の一員だ。「梅田をよくしたい」という共通の思いのもとに集まった阪神電気鉄道、JR西日本、一般社団法人グランフロント大阪TMO、大阪メトロとともに梅田エリア全体の魅力と、競争力、集客力、地域力を高めるための活動を行ってきた。

その活動は、防災意識を高めるためのポスター掲示、セミナーの開催などのほか、複合商業施設グランフロント大阪にあるうめきた広場での「ゆかたde盆踊り」の開催、打ち水をして梅田のまちを涼しく演出する「梅田打ち水大作戦」の実施や都市型マルシェの開催など多岐にわたる。

こうしたイベントは季節ごとのにぎわいを生み、「訪れたくなる」まちとしての価値向上につながっている。

阪急電鉄としても、こうした協力関係を継続しながら、今後もさまざまな取り組みを活性化させていく方針だ。

■梅田を「歩きたくなるまち」へ

一方、高度な都市機能が集積した梅田エリアの課題の一つが、「『歩いて楽しい』まちづくり」が不十分であることだ。

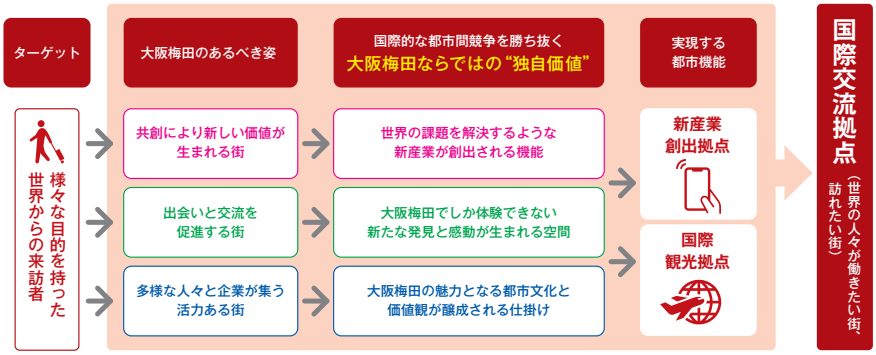
梅田は自動車を優先したまちづくりが行われてきた歴史的経緯がある。そ

都市交通事業本部 沿線まちづくり推進部長
高岸実良
Chikara TAKAGISHI

上／オフィスや商業施設が集まる地区「大阪ダイヤモンド地区」で行われた都市型マルシェ「Fasaka Market（ファサカマーケット）」。 右／梅田エリア一帯の地域の縁をつなぎ、広がっていくことを目標に実施された「梅田ゆかた祭2023」（上）と同祭での定番イベント「梅田打ち水大作戦」（下）。

開発が着々と進むグラングリーン大阪。

■大阪梅田エリアが目指す街の姿



の結果、地下街が縦横に広がり発展した。歩行者は地下街を歩くことが当たり前になり、地上は人々が歩くことに配慮した整備が十分にされてこなかった。

時代は変わり、交通手段の自動車分担率は減少傾向にある。また、国土交通省も中心市街地の活性化、公共交通の推進、環境改善、健康的なライフスタイルなど多岐にわたる分野の多様な課題を解決するため、「『歩いて楽しい』まちづくり」を推進している。

こうした流れもあり、梅田を「お散歩が楽しめるまち」にするべく整備を進めている。

歩道の拡幅や歩道にルーフやベンチ、デッキを設置するといった物理的な空間整備を行ってきたほか、都市型マルシェの開催、キッチンカーの誘致などを行い、歩道ににぎわいをもたらす施策も行ってきた。

「人々の流れを変えるために、今後は歩道にカフェを出店させたり、楽器を弾く人を登場させたりして驚きや楽しみを演出していきたい」と語るように、高岸部長は斬新なアイデアでまちを盛り上げていきたいと考えている。

梅田をこれまで以上に「訪れたいまち」にするためには、歩きやすいまちにすることが不可欠であると阪急電鉄は考えている。

今後も関係者と意見交換しながら、さまざまな実証実験を行い、「クルマ中心」から「ひと中心」の空間づくりに向けた機運を盛り上げていき、まちづくりを推進していくという。

■国際交流拠点・梅田の未来像

梅田ビジョンの目玉の一つである「グラングリーン大阪（うめきた２期）」。その北街区の賃貸棟と、北街区と南街区の間につくられる４・５ヘクタールの公園の一部が、２０２４年夏に先行してまちびらきする。大阪・関西万博直前の２０２５年春には、残る南街区の賃貸棟が開業する予定になっている。

これにより現在開発が進むＪＲ大阪駅北側は、まちの姿が大きく変わることになる。

阪急電鉄は、三菱地所やオリックス不動産など開発事業者９社の一員としてさまざまな取り組みに関与する。

その一つが関西の強みである「アカデミア」を生かす取り組みだ。関西には京都大学、大阪大学、神戸大学をはじめ、国際的に評価が高い研究機関や独創的な取り組みを行うベンチャー企業が多い。

そこで阪急電鉄は、「グラングリーン大阪」に大学や研究機関、企業の共創が生まれるオープンイノベーションとなるような〝場〟を提供し、新産業が活発に創出される下支えをしていきたい考えだ。

また、阪急電鉄は関西経済連合会や大阪商工会議所、大阪府、大阪市など

大阪梅田エリア（西南向き）を上空から見た様子（2023年8月撮影）。

と官民連携で設立された「一般社団法人うめきた未来イノベーション機構（U-FINO）」に参画。この組織は「グラングリーン大阪」で交流する大学、研究機関、企業をつなぐハブ機能の役割を担う。いわば、イノベーション創出を促進させる〝仕掛け〟だ。

イノベーション拠点としてのグラングリーン大阪の成長と発展に、〝場〟と〝仕掛け〟の両面から寄与していく。

さらに、コンパクトにまとまった都市機能を有機的につなげることで、「出会いと交流を促進するまち」を目指す。例えば、グラングリーン大阪の完成で誕生する4・5ヘクタールの都市公園とカンファレンス施設を一体的に使ったMICEを誘致する構想がある。

「公共空間を利活用することで、ほかにはないにぎわいを演出しながら、まち全体でここでしかできないようなおもてなし、交流や出会いの形をつくることができるのではないか。『梅田らしさの創出』にも取り組んでいきたい」と高岸部長は語る。

■〝共創〟が生む新しい梅田

これまでも触れているように、梅田ビジョンを推進するうえでのキーワードは〝共創〟だ。阪急電鉄はグラングリーン大阪以外でも多方面から共創が生まれる場や仕掛けづくりで関西圏の発展に寄与している。

阪急電鉄は梅田周辺に多くの施設を保有していることから、こうした資産を活用し、従来は梅田で出店できなかった飲食店やショップを誘致したりスタートアップ企業などにチャレンジできる〝場〟と〝機会〟を提供したりするなど、起業支援にも積極的だ。すでに2014年に大阪・関西を拠点とし、新たなビジネスの立ち上げを目指すスタートアップを応援する会員制のワークプレイス「GVH#5」を開設するなど、「梅田＝チャレンジ」というイメージを確固たるものにしていきたい考えだ。

また、阪急阪神ホールディングスグループとしては、行政や経済団体とともに、海外から大阪への参入を目指すスタートアップの相談窓口「Osaka Landing Pad」を2021年12月に開設した。2022年4月の本格稼働以降、ASEAN諸国や欧米のスタートアップや支援機関から引き合いがあり、その数は増えているという。加えて、グループの一員である都市活力研究所では「関西イノベーションイニシアチブ（KSII）」の代表機関を務め、大学とスタートアップとのマッチングなども行っている。

大阪が国際交流都市としての地位を高めるには、関西圏の中心地・梅田の開発を進める阪急電鉄が重要な役割を担うことは間違いない。これからの梅田、そして阪急電鉄の取り組みにはますます目が離せなくなっている。