

〈資料〉

# 梅田1丁目1番地計画における 周辺公共施設整備・道路上空利用

森 永 純\*, 橋 本 武 士\*\*, 南 圭 祐\*\*\*

## 1. はじめに

大阪・梅田は、西日本最大のターミナルであり、7駅合わせて約 237 万人の乗降人員を有する。JR 大阪駅の南側に位置する梅田1丁目地区は、大阪駅前線、御堂筋、四つ橋筋と国道2号に囲まれた約10ヘクタールの街区で、その五角形の形状から「ダイヤモンド地区」の愛称で呼ばれている。(写真1)

当地区は、比較的再開発時期が早かったこともあり、長らく大阪・梅田の顔として栄えてきた。しかし近年では、周辺地区の開発・リニューアルによって、相対的な魅力低下が課題となっている。

阪急阪神ホールディングスグループでは、ダイヤモンド地区の活性化に資する計画として、行政や周辺地権者等と勉強会を重ね、地区活性化の起爆剤とすべく、「梅田1丁目1番地計画(ビル名称「大阪梅田ツインタワーズ・サウズ」)」(図1)に着手、2018年4月末に1期棟の竣工を迎えた。本稿では、本件開発の経緯と今後の課題について紹介する。

## 2. 計画概要

本計画は、大阪神ビルディングと新阪急ビル(写真2)間の道路上空を活用した建替えと周辺公共施設の整備を一体的に行うことにより、都市機能の高度化や防災



(写真1) ダイヤモンド地区 模型写真



(図1) 梅田1丁目1番地計画 完成予想パース

\*阪急阪神不動産株式会社 取締役 開発事業本部副本部長  
Hankyu Hanshin Properties Corp.  
Director  
Deputy General Manager, Corporate Division of Development

\*\*阪急阪神不動産株式会社 うめきた事業部課長  
Hankyu Hanshin Properties Corp.  
Manager, Umekita Area Development Division

\*\*\*阪急阪神不動産株式会社 開発推進部  
Hankyu Hanshin Properties Corp.  
Assistant Manager, Development Promotion Division

機能の強化、公共的空間の創出、良好な景観の形成等を図り、国際競争力の強化に資する快適で質の高い街づくりを目指している。阪神百貨店をメインテナントとする大阪神ビルディングとオフィス中心の新阪急ビルが一棟のビルに生まれ変わり、全体竣工後には、百貨店、ホール、オフィス機能を備えた複合ビルとなる。

2014年10月、新阪急ビルの解体に着手、その後2018年4月にI期棟の竣工、同年6月に阪神百貨店I期開業を迎えた。(写真3)百貨店の営業を継続しながらの建替えが必須要件であったため、2期に分けての段階施工としており、現在2022年の全体竣工に向けてII期工事を進めている。

本計画の地下2階から地上9階までは百貨店ゾーンで、品揃えの充実とともに、快適な売場環境を整備し、さまざまなイベントを通じてライフスタイルの提案を行うことで、都心の一等地に相応しい存在感と競争力のある百貨店を目指している。



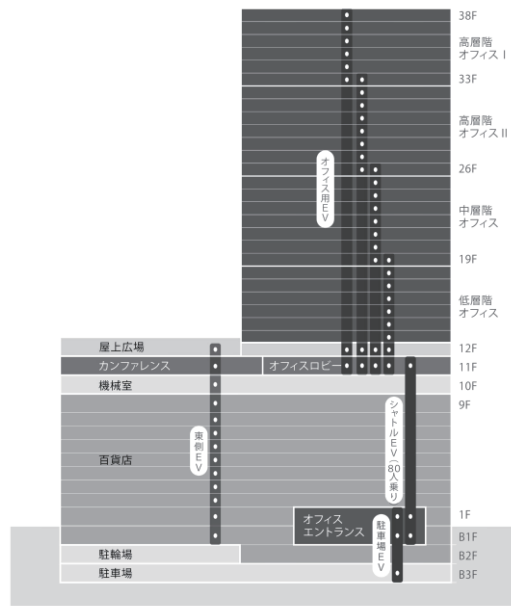
(写真2) 大阪神ビルディング・新阪急ビル



(写真3) I期竣工時

百貨店ゾーンの直上、地上11階には多目的ホールや貸会議室等からなるカンファレンスゾーンを整備し、ビジネス情報発信の場、国際的に活躍する人材育成の場、多様な人材による交流の場として活用することで、梅田地区におけるビジネス活動を活性化し、国際競争力の強化に資することを目指している。(図2)

地上11階から38階はオフィスゾーンで、床面積は1フロアあたり約4,500平方メートルと西日本最大級の規模で、天井高2.9メートルの開放感あふれるオフィス空間となる。



(図2) 計画建物断面図

### 3. 道路上空利用

本計画の最大の特徴は、都市再生特別措置法に基づく特定都市再生緊急整備地域内における道路上空建築の規制緩和を活用した開発という点である。(図3)

今回建替えに着手した2棟のビルは、いずれも1960年代前半に建築されたもので、かねてより耐震性能・防災性能の向上が大きな課題であった。しかし、両ビルをそれぞれ単独で建て替えることは非効率であったことに加え、特に大阪神ビルディングは、単独の建替えでは百貨店の営業面積を確保しながらの工事が困難なため、長期間に渡る休業が避けられず、計画策定に苦慮していた。

その後、2006年の阪急ホールディングス㈱と阪神電気鉄道㈱の経営統合(阪急阪神ホールディングス㈱の誕生)を契機として、共同による一体建替えの計画が進められることとなった。

当初、両ビル間の道路の廃道や付替え等、さまざまな手法を検討したが、行政協議を重ねた結果、最終的に既存の道路をそのまま残し、道路上空を活用することが最適と判断し、2011年の改正都市再生特別措置法に基づく道路上空建築の規制緩和が認められた。これは同法による道路上空建築の規制緩和を受けた国内で初の事例\*\*\*であった。(写真4)

道路上空部分についてはI期工事で既に完成しており、現在も幅員約20メートル、有効高さ5.5メートルの道路機能が確保されている。(写真5)

道路上空活用の主なメリットは、以下の三点である。

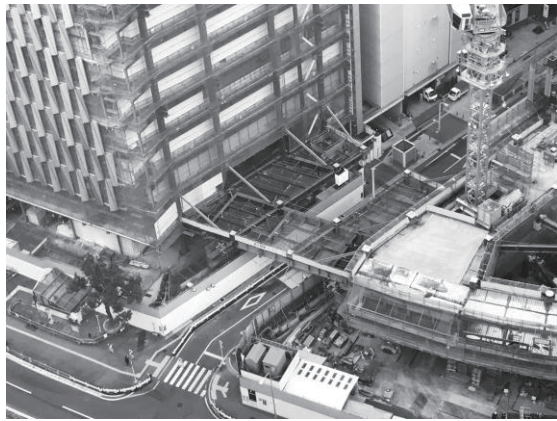
\*\*\*2016年の同法改正により、現在は(「特定」の付かない)都市再生緊急整備地域内でも本件緩和措置の適用が可能となっている。



## 梅田1丁目1番地計画における周辺公共施設整備・道路上空利用



(図3) 特定都市再生緊急整備地域



(写真4) 工事着手時写真



(写真5) 竣工後写真

一点目は、海外企業の誘致を目的とした環境の整備が可能となった点である。本計画は、梅田の国際競争力の強化に資することを目指しているが、両ビル間の道路上空を活用することにより、両ビルをそれぞれ個別に建て替える場合には確保できなかった規模の床面積が確保できた。その面積を活用し、11階のカンファレンスゾー

ン内に、最大1,000人規模の国際会議や展示会も開催可能な多目的ホールを整備する。また、そのカンファレンスゾーンの直上である12階には、同じく道路上空利用によって生まれた空間を活用し、約1,000平方メートルの屋上広場を整備している。

二点目は、防災への取組みの強化である。東日本大震災の例にもあるように、大都市で災害では帰宅困難者の発生が避けられない。前述の屋上広場やカンファレンスゾーンの一時避難スペースとして設定することで、帰宅困難者の一時的受け入れを想定している。また、帰宅困難者向けの災害備蓄品を備えるなど、ハード・ソフト両面を通じて、災害に強い街づくりを目指している。

三点目は、重層的なネットワークの強化である。元来、梅田は地下街・地下道が発達しており、ダイヤモンド地区周辺も、地下空間のみで広範囲へのアクセスが可能な立地にある。その一方、当地区はJR大阪駅や大阪駅前線を始めとする幹線道路により隔てられ、地上の賑わいが乏しいという課題があった。本計画では、地上レベルの歩行者空間の充実に加え、梅田新歩道橋接続部から、そのままデッキレベルの公共通路を建物東側に沿って敷地内に整備し、最終的には計画敷地南東端で地上レベルと繋がるエスカレーターを設置することにより、地区北側のJR大阪駅・阪急百貨店方面から、南側の大阪駅前ビル・JR北新地駅方面への回遊性を高めている。本通路についても、道路上空の活用により、整備が可能となったものである。(写真6)



(写真6) 2階デッキ写真

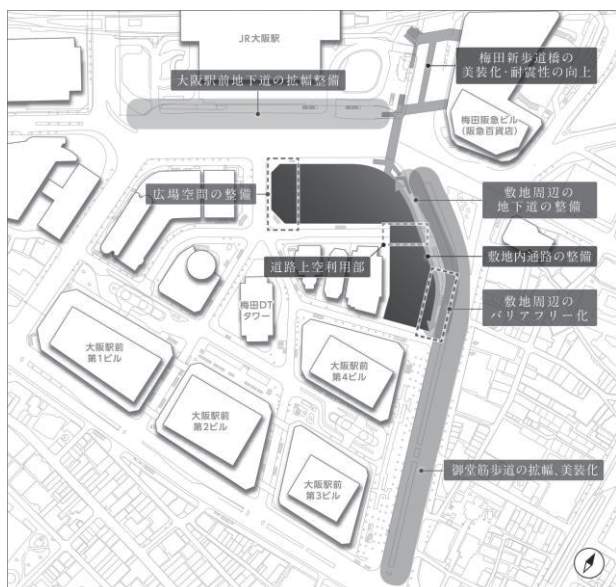
### 4. 周辺公共施設整備

本計画では、計画敷地内にとどまらず、さらなる公共貢献として周辺公共施設の整備を行っている。

本項では、このうち地下・地上・デッキ部分それぞれで代表的なものを紹介する。(図4)

まず、地下部分においては、阪神百貨店地下売場の北側に隣接する大阪駅前地下道の拡幅整備である。同地下





(図4) 周辺公共施設整備

道は、東梅田・茶屋町方面から西梅田・堂島方面を東西に繋ぐ主要動線であるが、途中にクランク箇所があり、幅員も最小で5メートル程度しかなく、常に混雑が見られていた。そこで、本計画にあわせて、現地下道のさらに北側に躯体位置がくるように計画することによって、幅員約15メートルの地下道を拡幅整備することとなった。当地下道の拡幅は、1980年に大阪市が都市計画決定していたが、長年実現が叶わなかったもので、本計画を機に整備が実現することとなった。当地下道は建物の全体竣工に先立つ2021年春頃の全体供用予定である。なお、地下道直下の地下2階部分では阪神梅田駅の改良工事を同時期に進めており、ホーム拡幅の他、ホームドアの設置やエレベーターの設置など、より安全で利便性に優れた駅として再整備する計画である。

また、地上部分においては、敷地周辺の道路空間の再編及び歩道の美装化を行っている。本計画では敷地に隣接する部分にとどまらず、ダイヤモンド地区南東角の梅田新道交差点から、ダイヤモンド地区北西角の大阪駅前西交差点まで、梅田の顔となる御堂筋・大阪駅前線を中心に整備を行うこととなっている。

I期工事で整備が完了した御堂筋側では、歩道上にあった地下に接続する階段の一部を計画建物内に取り込み、約4.9メートルあった中央分離帯を削減することで歩道幅員を広げ、歩行者にとってより歩きやすい空間を実現した。また歩道部分では、インターロッキングブロックの敷設や、植樹帯の整備も建物の外構整備と一体で行っており、以後の日常管理についても事業者側で建物と一体的に実施することも公共貢献として確約している。

(写真7)



(写真7) 整備後の歩道



(写真8) 梅田新歩道橋

2階デッキレベルにおいては、前述の敷地内通路整備に加え、行政財産である梅田新歩道橋の耐震補強・美装化工事を行っており、既に、大半がI期開業時点で完了している。(写真8)

## 5. 終わりに

本計画では、建物の開発に留まらず、規制緩和による道路上空部分の活用、そして行政財産の更新・維持管理を民間で担う点が特徴であり、行政との綿密な協議・連携によって実現が可能となった。

車中心から歩行者中心の道路空間への転換は世界的な潮流である。梅田地区もその例外ではなく、近年は車両通行量が減少傾向にあり、車優先の街づくりから歩行者優先の街づくりが急務である。

歩行者にとって安全で快適な道路空間の再編を目指しているが、整備された歩行者空間をいかに高質な状態で維持し続けるかが今後の課題である。そのためにも、民間のノウハウを活かし道路空間において収益を上げ、それを維持管理に回すなど、高質かつ持続的な道路空間の管理を実現するための仕組みづくりを官民連携で取り組んでいくことが重要である。

(平成31年3月4日受理)