

## 新大阪の建設

標題は1975年12月に大阪市都市再開発局が編集・発行した、750ページを超える事業誌である。貴重な資料であり参考になることが多い。「はじめに」を紹介しよう。下の写真は「建設工事中の新大阪駅(前方)と高速鉄道1号線(昭和38年末)」、「開通直前の新幹線新大阪駅とその周辺(昭和39年8月)」。

新大阪駅周辺土地区画整理事業は、「新しい大阪の顔」をつくった。すなわち、本事業によって新大阪駅の周辺地区に副都心としてふさわしい都市の基盤づくりがなされた。そして、「新しい大阪の顔」は、いま、われわれの前にその姿を現しつつある。

新大阪駅周辺土地区画整理事業は、昭和36年に事業が開始された。戦後の

わが国の技術革新をになった国鉄東海道新幹線計画は、東京オリンピック(昭和39年開催)と深くかかわり合いながら実行に移されたが、その最西端のターミナルとして、新大阪駅の



建設が決定された。これに対応して、新大阪駅周辺を副都心化しようとする計画が樹立され、その実施のために区画整理の手法が採用された。本事業施行区域は、大阪市の北端に位置し、すでに相当無秩序な宅地化が進展する一方、未整備区域も多く、開発の手が延べられるのが待たれていた地域でもあった。したがって、本事業は当然ながら、新大阪駅周辺の副都心づくり、町づくりの基盤形成を目的とするものとなった。

昭和31年から始まった国の都市改造事業の一つとして大阪市長が施行することになった本事業は、東海道新幹線に関連する土地区画整理事業としては、最も広い区域(288ヘクタール)を対象とし、地域内の建物等の移転は、6000戸以上を数えた。また、昭和45年大阪千里丘陵で開催された日本万国博覧会と深く関係することとなった。すなわち本事業施行区域内のほぼ中央を貫く新御堂筋(幅員90~50m、一部高速鉄道と高架道路が併用している)の施行など、万国博関連事業に含まれることによって事業施行区域内の整備は一だんと進展した。そして、本事業は現在ほぼ最終の段階へと向かっている。

新大阪駅周辺の土地区画整理事業の特色は何か、ということを一言で述べることはむずかしい。しかし、もっとも著しい特色は、副都心にふさわしい都市の基盤づくりを区画整理の手法で行ったということである。町づくりの手法としての区画整理は、全国的に行われているが、大阪市においても、その市街地の大半は区画整理によって作られている。(大阪市の道路面積の55%、公園設置数では62%が区画整理によって確保された)本事業はわが国の、そして、大阪の区画整理の伝統をうけつぎ、その手法を集大成した

内容をもっている、といっても過言ではない。本事業では、道路、公園の整備に留まらず、下水道、特別高圧架空線の地下ケーブル化をはじめとする多種類の都市施設の整備を一挙に実施し、町づくりの基礎をつくったのである。そして、これらの実績が全国の土地区画整理を少しずつ変えていったことが指摘できるのである。

また、本事業の施行過程では、激しい住民運動が展開されたのも一つの特色である。すでに、事業着手当時、施行区域内には人口約 5 万人が居住し、家屋数約 1 万戸が建っていた。本事業をめぐる住民の運動は、事業開始の前後から仮換地指定が済む昭和 41 年すぎまでが、大きく燃えあがった時期であるが、その当時は、住民運動、住民参加という言葉すら一般化していなかった。しかし、昭和 40 年代に全国的に爆発した住民パワーの原形を、そこに見出すことができる。住民運動の時代的背景も考慮しながら、当時の住民運動の問題点をさぐることから、新しい昭和 50 年代における住民参加の課題を探求することができるであろう。

本事業誌は、今までの多くの事業誌と違って、ユニークな内容を備えることを意図して編纂された。本事業誌は、これまでの記録誌的な事業誌をのりこえて、三本の柱(記録性、PR 性、将来への展望性)に支えられた新しい事業誌づくりを試みたのである。事業の経過を記すことは、その経験を後世に残すという意味で、重要であることは疑いない。本事業誌の特色は、それに加えてこれからの区画整理を幅広く展望しようとしたことと、町づくりの手法としての区画整理を、広く一般市民や全国の行政担当者にも PR しようとしたことである。

(2018 年 1 月 15 日)