

生まれ変わる新大阪

写真は朝日新聞 2 月 3 日夕刊 1 面「生まれ変わる新大阪」。リードから一単なる乗り継ぎ駅のイメージが強かった新大阪駅で、周辺の開発が活気づいている。大阪市中心部のオフィス不足や訪日客の増加を受け、新規のビルやホテルの建設が流れ込んでいるためだ。今後、相次いで鉄道の新線ができ、交通がさらに便利になるという期待も動きを後押ししている。

新大阪は 2 年前からわが地元である。写真下のショッピングセンターなどで買い物をする。味気ない街ではあるが、昔を感じる風景もすこしは残っている。記事を抜粋してすこし紹介したい。



新大阪駅は 1964 年、東海道新幹線の開通の同時に関業した。当初は大阪駅に新幹線の駅を併設する構想もあったが、当時の経済界や自治体から「交通渋滞が激しくなる」などと反対され、現在の駅の位置に決まったという。

周辺を大阪駅に次ぐ「副都心」にしようという狙いもあったが、結果的にオフィスや商業施設は梅田や難波といった大阪市中心部に集中。鉄道や幹線道路の高架橋が多く、周囲が分断されて行き来がしにくいことも課題で、単なる「乗り継ぎ駅」にとどまってきた。

しかし、北陸新幹線やリニアの構想が具体化してきたのにあわせ、国は 18 年に周辺を税制優遇や建築基準の緩和などを進める都市再生の緊急整備地域の候補地に指定した。これを受け、大阪府・市は昨年、鉄道会社や学者らが入った協議会をつくって、将来の新大阪のまちづくりに向けた議論を始めている。

写真下は大阪市都市再開発局編『新大阪の建設』1975 年。建設工事中の新大阪駅と周辺の航空写真。2018 年 1 月 15 日にレポートで紹介したが、新大阪駅周辺土地区画整理事業は、1961 年に開始された。東海道新幹線計画は 64 年の東京オリンピック、新御堂筋や地下鉄の御堂筋線、新大阪駅周辺開発は、70 年大阪万博と深く関わっていた。今ふたたび、新大阪とその周辺は開発の波が押し寄せている。そんな生まれ変わる新大阪に、わが地域も振り回されるのだろうか。

新大阪の建設
大阪府



(2020 年 2 月 7 日)