

議第 158 号「大阪都市計画土地区画整理事業の決定」

議第 159 号「大阪都市計画道路の変更」

議第 160 号「大阪都市計画道路の変更」

議第 161 号「大阪都市計画都市高速鉄道の変更」

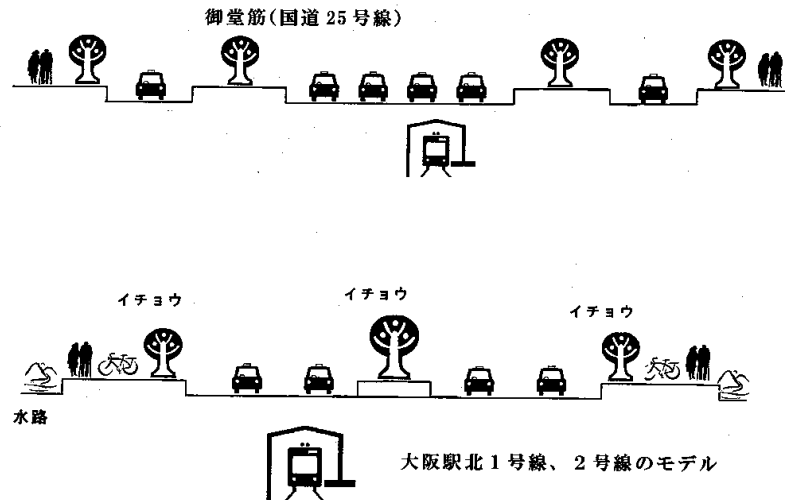
に対する

意見書の要旨

意見書 提出者	意見書の要旨
大阪市北区 在住者 1 名	大阪北 3 号線、J R 東海道支線の土地区画整理事業と中津南北線について意見書提出します。 この計画の沿線には、中津保育園分室、中津支援学校・大阪府立整枝学院、中津相愛幼稚園、そして道ひとつ挟んで中津保育園、光徳寺善隣館中津学園、中津小学校があり、約 5 8 0 人前後の幼児、児童、生徒、障害児・者が通園、通学、寮生活しています。そして中津 2, 3 丁目は、多数のマンション、新旧の戸建が混在し、総数約 6 1 0 0 人、その内 6 5 歳以上の高齢者が約 2 2 0 0 人居住する静かな住宅地域です。この地域に東海道支線を地下化して掘割区間と地下区間に変更しその両側に大阪駅北 3 号線（約 9 ～ 1 0 m 道路、約 2 0 m 道路）が計画されています。それに伴って中国街道、能勢街道の高架鉄道橋を撤去、中津架道橋（高さ 1. 4 m）、うめだ 0 0 4 鉄道橋（高さ 1. 4 m）は通行方法の変更となっています。これらの通路は、居住者、阪急中津駅を利用する人々が、買い物、通学、通園、通勤等で地下鉄中津駅への生活道路として重要な役割を果たしています。特に中津架道橋は、歩行者専用通路として老若、幼児、障害者等が一番多く利用しています。 計画に当たっては、現在の生活環境の保持、居住者の通行、日常生活の安全安心を第一とし以下の要望を踏まえて審議されるようお願いいたします。 ①園、学校側の 9 ～ 1 0 m 道路は、歩行者の安全を確保するために歩道の設置、通過道路にしないため、阪急中津駅の高架下（現行通り抜け）でストップさせること。 ②中津架道橋は引き続き歩行者専用、うめだ 0 0 4 鉄道橋は新たに歩行者専用とすること。 ③西側の 2 0 m 道路の 4 箇所の横断道は、歩行者が安全安心に横断できるよう構造、信号、交通規制等万全の対策をすること。 ④ 2 0 m 道路側もマンションが多い地域なので広い歩道、低音舗装、植栽等を行い現状の生活環境を保持すること。 ⑤中津南北線が、都市計画道路淀川南岸線への幹線道路とならないようにすること。

意見書 提出者	意見書の要旨
大阪市此花区在住者 1 名	下記のとおり、大阪市策定の都市計画案（市決定）について、大阪市民として意見を申し述べます。 （まえがき） このたびの大阪駅北地区再開発事業は、大阪市が 21 世紀の、都市としての「自らの顔を造る事業」ともいべきエポックメイキングな事業であると期待しているものでありますが、大事業は多額の財源を投入し行うものであり、従いまして市長はじめ市の理事者の方々におかれては、さぞご心労を伴うことともお察しいたします。 さて、一市民として大阪を俯瞰し考えますことは、大阪市とは大坂三郷に源泉をもつ、日本を支えてきた風格ある都市であります、その歴史的存在感を敢えて軽視する風潮が日本のいずこかに蔓延しているということであります。 その彼我の意識の差がどこから来るものかは知りませんが、池上市長、関市長はじめ明治以降の歴代市長の方々は、大阪の歴史的存在感に深い敬意を払っておられたからこそ、他地域出身でありながらも都市大阪を愛し、その発展のために誠心、尽くされたはずであります。 その意味で、御堂筋の開通の如く、近代の大阪市の画期的事業と見えるものも、実は近世大阪の重み、また風格によって裏打ちされ支えられていたと言えるのではないのでしょうか。 従って新しい都市計画の実施におかれては、真の意味の「都市の風格」が維持され（ないしは「回復」し）、かつまた、都市が歴史的に縦走する生命を保つために、明治以降に完成された大阪市の諸事業を十分に尊重され、その上に未来志向の事業を重ねてゆかれることを期待し意見申し上げます。 1. 大阪都市計画道路の変更についての意見 都市計画道路番号 3・1・35（北 1 号線）、同 3・1・36（北 2 号線）に係る市決定（案）について、道路幅員 40 メートルとしておられます。 ■道路の境界線から十分な後退幅をとり敷地を区画、道路両側に植樹帯を設け街路樹を植えてください。 ■また、道路外側に歩道が設けられる場合、可能ならば一部、水路（せせらぎ）を含む遊歩道の機能を備えたものとしてください。 ■都心部のヒートアイランド現象を緩和するための街路樹の樹種選定に当たっては植生、二酸化炭素の吸収力などの機能性などに留意されることと推察しますが、その際「大阪市」としての統一的なイメージを確保できるよう、北地区メインの道路である 3・1・35（北 1 号線）、交差する同 36（北 2 号線）では御堂筋と同じ 【イチョウ】 を選定してくださるよう希望します。 ■なお、「旧梅田貨物駅地区」を取り囲む性格をもつ都市計画道路 3・3・37（北 3 号線）ならびに I・3・20（海老江梅田線）においては、都市緑化の機能強化に役立つ常緑樹を適切に選定されることを希望します。 次に大阪のシンボルとして、市民の意識の中に深く根付いている【イチョウ】を「うめきた（梅田北ヤード）」のメイン街路樹に選ぶことによって、

何がメリットとなるかを申し述べます。



まず、鳥瞰すれば大阪が縦方向に伸び、大きくなったような「感覚」を市民に与えることができます。

さらに、縦に伸びると感じることで現実面として「賑わいの半径」が広がります。

大阪駅周辺の道路整備と今後期待される鉄道（網）の整備によって、梅田地区だけの人の回遊性にとどまらず、中之島周辺、さらには島の両端とつながる福島・大淀地区、天満地区までを含めた、相乗的な一体感を備えたより大きな商域形成に役立ってゆくことと確信します。

中之島地区につきましては、ナレッジキャピタルとしての機能が一部中之島に存在しているかのごとく、活発な活動を展開しておられる拠点施設があります。

しかし「蔵屋敷の町から大企業の大阪本社が集積する町へ、そして若者をひきつける光の町へ」と変貌する中之島地区の再開発は、周辺を河川に囲まれていること、東西はもちろん南北の人の流れも生まれにくい構造になっていることから、商業的には中之島バンクスや八軒家周辺等、スポット的な賑わいにとどまっているのが現状です。中之島地区の振興策は、市西部を縦貫するJR東海道支線の延長としての所謂、「なにわ筋線」の着工によってはじめて結実すると思われます。

大阪市民の大多数は大阪駅北地区の再開発に大きな期待を寄せていますが、同時に「鉄道会社」や「行政」という計画策定主体が決めるもの（事）を越えた何かが欲しい、という「腹落ち感」を強く求めています。

種々の金銭的な負担増を引き受ける結果になっても市民から最終的に賛同を得るためには、民政の王道とも言えるべき、市民の心に触れる「何か」を探し出す以外にありません。

市民の心を動かすものはわかりやすく、またシンボリックな意味を持つものでなければならないと考えます。

大阪市民にとって「御堂筋とイチョウ」ほど親しまれ、他府県人から「緑が少ない」等と中傷される際の反論材料となるものはないでしょう。

それは幼稚な議論を圧倒する、見識ある都市計画の模範でもあります。

このようなシンボリックな効果こそが市井の市民にとっての【永遠の必要（「御堂筋計画案」より）】であり、都市民としての誇りの源泉となり得る

	ものではないでしょうか。 以上のことから市民感情を汲んだ決断こそが市民の当事者意識を甦らせ、ひいてはストラテジックに「市」の歴史的存在をも守るものであることをぜひお考えいただきたいと思います。 2. 大阪都市計画都市高速鉄道の変更についての意見 J R 東海道線支線の追加について、内訳：北区中津 1 丁目地内～福島区福島 6 丁目地内までの 1,680m の区域の構造形式を「地下式」としておられます。 ■この構造形式に変更なきよう、希望いたします。 (最後に) 寛延 3 年（1750 年）に当時の幕府老中本多伯耆守が来阪した際には、伯耆守の市内見学に先立ち、官民あげて市内の清掃に努め、準備をしたことが古文書から読み取れます（せんねんより御ふれふみ 2 巻）。 武士中心の封建社会下でのこととは言え、都市の品格を守ろうとする気概は大阪市民（町人）の自発的な熱意なくしては、決して現実の成果に結びつくものではなかったはずであります。 「両御奉行様町方下御見分有之、 地方・川方御役人衆度々見廻り有之、 惣年寄中様も度々見廻り有之、 年寄・丁代右見分之度毎、町境へ出向、申事度々之事ニ候 (伯耆守ハ) 心斎橋筋以上三ケ度御通り有之、 大道掃除致し、砂をまき候て、されひ成事、見ル人目ヲ驚候、 御通り夜ニ入候時ハ、家並ニ挑燈（提燈）出ル、 人留之人足大勢を以固候、町中ハ慎ミ罷有候事也」 大阪駅北地区 2 期開発ビジョンが今般いよいよ実行段階に移る運びとなり、わたくしも一大阪市民として非常に期待をもってその推移を拝見しております。 末筆ながら、大阪駅北地区開発を最高の成果を伴った都市計画として、日本と言わずアジアの現代史に名をとどめるものにするため、大阪市におかれては広く、心ある市民の声に耳を傾けられるとともに、平松市長のご英断を期待いたします。 以上
--	---