

大阪市の既存インフラ空間再編による 歩行者空間整備に関する歴史的研究

黒島 大樹¹・山口 敬太²・川崎 雅史³

¹学生会員 京都大学大学院工学研究科社会基盤工学専攻 修士課程
(〒615-8540 京都市西京区京都大学桂C1, E-mail:kuroshima.daiki.38@st.kyoto-u.ac.jp)
²正会員 博士(工学) 京都大学大学院工学研究科社会基盤工学専攻 准教授
(〒615-8540 京都市西京区京都大学桂C1, E-mail:yamaguchi.keita.8m@kyoto-u.ac.jp)
³正会員 博士(工学) 京都大学大学院工学研究科社会基盤工学専攻 教授
(〒615-8540 京都市西京区京都大学桂C1, E-mail:kawasaki.masashi.7s@kyoto-u.ac.jp)

本研究は戦後大阪市にて行われてきたインフラ空間の再編による数々の歩行者空間整備事業の手法や理念を明らかにし通史的に整理するものである。本研究の結果、大阪市は1960年の「緑化100年宣言」から登場した生活環境改善という理念の中で、緑化や公害といった時代ごとの課題に対応する形で、都心部・外縁部・広域歩行者道において河川・既存街路・交通安全対策・自転車道整備といった多様な整備手法を活用して歩行者空間を整備してきたことを明らかにした。

キーワード:インフラ再編, 歩行者空間

1. はじめに

(1) 研究の背景と目的

近年日本国は成熟期をむかえつつあり、新規開発の時代からこれまで築き上げてきたストックを活用していく時代に移行する最中にある。この潮流はインフラの使い方の変化にも現れており、特に高架下、道路、河川といったオープンスペースを如何に市民生活に資するものにするかということが注目されている。「下北沢ゲージ」における高架下の活用や大阪市難波駅前における歩行者空間整備などがあげられる¹⁾。このように既存のインフラ空間の現代における役割を再解釈し、歩行者空間のための新たな役割が付加されつつあるが、このような取り組みは大阪市においては1960年代から大きく動き出したものである。大阪市では戦後急激な工業化と市街地の拡大が見られ、自動車が生活道路まで入り込み交通事故が多発するなど、劣悪な生活環境が形成されていた。これに対して中馬市長のもと大阪市の方針として都市の豊かさを充実させていくという姿勢を初めて示したのが1964年の「緑化100年宣言」であり、1970年代の「人間回復」というテーマのもとに提唱された「MILE計画」である。この時代では河川や既存街路を利用して歩行者空間、緑化空間を整備し都市アメニティを向上させてきた。(図-1, 2) このような戦後大阪市の都市整備に関する研究については城北歩行者専用道の整備に関する上田の

研究²⁾や東横堀川について研究した西村の研究³⁾があるものの、「MILE計画」や「史跡連絡遊歩道」、「ゆずり葉の道」といった数々の既存インフラ空間を活用した歩行者空間整備事業を通史的に明らかにした既往研究は存在しない。本来歩行者空間整備は単発の事業で終了すべきものではないが、事業の手法上単発に終わることもしばしばである。そのため、当初の計画思想や理念が共有されず、同じ事業下で整備したものもデザイン上の統一感が失われ、ストックを活かしきれていない現状がある。本来の歩行者空間整備は、体系的に整理された計画、理念の中でそれぞれの事業が相乗効果をもたらすよう、長期的な視野でエリア、市全域におけるアメニティの拡充につなげていくべきである。こうした考えのもと、本研究では大阪市既成市街地において戦後どのように大阪市はインフラ空間を活用し歩行者空間を整備してきたのかを通史的に整理し、計画の理念や思想を解明することを目的とする。その成果は現代の既成市街地の空間の再編成にむけた動きに対して示唆を与えるものと考えられる。

(2) 研究の手法

大阪市土木局では1970年代から1980年代にかけて3冊の業務論文報告集を発行している。その中では歩行者空間という項目が存在するなど積極的に整備が進められていたことが確認できるが、土木局が建設局と名称を変更した90年代以降は歩行者空間という項目は消滅し、

が見られ、水運の輸送需要の相対的な低下が全国的に進行していた河川汚濁と相まって運河の必要性を減少させ、公害対策、道路用地として河川の埋立が進められた。また、交通問題も深刻化してきたのが 1960 年代である。急速なモータリゼーションとは裏腹に道路の整備は追いついておらず、歩道がない道路や狭い道路が多数存在する状態であった。大阪市はこの事態を受けて、安全に横断するための横断歩道や地下道を設置することを進め、まず歩行者が安全に横断できるようにすることが急務であった。一方、河川に失われた親水性を取り戻すはたらきというものが 1960 年代半ばから見られるようになる。大阪のシンボル河川と大阪市が位置付けていた道頓堀川も深刻な河川汚濁が顕在化していたが、大阪市は 1966 年から河川浄化事業を進めている⁸⁾。後に城北運河、東横堀川でも進められるように、河道と下水道を分離して汚水を河川に流入することを遮断するために、新たな護岸の下に下水管渠を埋設する手法をとった。(図-1⁹⁾)この時地上に新たに出現する空間を有効に使い緑化が進められた。道頓堀川の後に整備された城北運河や東横堀川では本格的な親水河川が整備された。この道頓堀川の緑化は道頓堀川が位置する当時の南区の緑化推進委員会が寄付したと土木局報は報じている¹⁰⁾。なお、道頓堀川は兩岸の埋立地 7m のうち 4m を沿岸の住民に払い下げ、残る 3m はグリーンベルトにする計画であった。この緑化推進委員会は「緑化 100 年宣言」とともに設置された委員会であり、緑化 100 年宣言による緑化事業が河川事業とも連携していたことがわかる。

また、1970 年に開催される日本万国博覧会に向けて急速に幹線道路、地下鉄の整備が進められた。1954 年決定した都市計画道路の総延長 364km のうち、216km が 1970 時点で完成している。1960 年は膨らむ都市の骨格の整備に追われた時代であり、特に急速に自動車の存在が生活の中で大きな割合を縮めていくようになった時代と言える。

3. 1970 年代：生活環境整備本格化の時代

(1) 時代背景

1970 年の日本万国博覧会の閉幕ののち、大阪市は大きな方向性の転換を見せる。それまでの自動車主体のインフラ整備から「人間回復・人間尊重」を掲げる方針へと転換した¹¹⁾。背景には四大公害病をはじめとする公害の深刻化、急激に増加していた交通事故死がある。1965 年 8,000 人であった交通事故死者数はわずか 7 年後の 1972 年にはおよそ 2 万人まで増加している。1970 年には環境負荷の少なく、多くの人が利用可能な交通手段と

して自転車がクローズアップされ、「自転車道の整備に関する法律」が施行された。このことから自動車から歩行者主体となる全国的な潮流が伺える。大阪市においては「交通安全施設事業」として旭区に位置する京阪電鉄関目駅周辺地区を対象に一方通行や大型車両の規制を面的に行い、歩行者の安全を確保するモデル事業を行なっている¹²⁾。

(2) 緑の遊歩道構想(MILE 計画)1971 年

a) 概要

1971 年には人間性回復・人間回復の道作り構想としてそれまで狭い道路の拡幅など整備が進められていた大阪市において生活道路の整備事業を再編し MILE (Means for Improvement Life) 計画を打ち出し、その計画の 1 つである「緑の遊歩道構想」を発表した¹³⁾。この構想について土木局報¹⁴⁾によると、緑陰道路、景観道路として実施に移されるとし、中馬市長は「今日、緑化問題は都市美観のアクセントとしてではなく、人間性回復のための公害対策そのものであり、環境改善の最も基本的な手段と考える。また道路における歩行者の安全かつ快適な通行権を取り戻すことも、人間尊重の建前から不可欠な要素」と強調した。さらに、「緑化ということでは、点の公園から線の公園への転化であり、道路ということでは歩行者優先の立場をとるものである。」と説明、すなわち「緑化」と「歩行者主体」の 2 つの目的により構成される構想である。また、本計画では歩行者専用の「緑陰道路」と最低限の自動車の通行に限定する「景観道路」の二種類を整備するとし、緑陰道路の 19 路線の 57.8km、景観道路の 14 路線の 35.6km、合計で 94.3km を整備する構想であった。(表-1, 図-3¹⁵⁾)

表-1 緑の遊歩道構想で計画された緑陰道路・景観道路一覧

緑陰道路			景観道路		
番号	計画地	延長(km) 都決年	番号	計画地	延長(km) 都決年
1	神崎川左岸	12.5 —	20	大野川	6 1971
2	淡路下新庄	2.7 —	21	野里十三	2 —
3	淡路毛馬	1.5 —	22	楠根川	0.6 —
4	城北運河	5.1 1973	23	長堀川	1.1 —
5	楠根川	0.4 —	24	江戸堀	0.5 —
6	夕陽丘	2.8 —	25	千間川(公園)	1.7 —
7	平野川河岸	8.1 1977	26	加島瑞光	8 —
8	今川	3.5 1946	27	能勢街道	0.6 —
9	加美矢田	5.5 —	28	南方菅原	2 —
10	聖天山	2.7 —	29	東三国菅原	0.6 —
11	住吉公園	1.1 —	30	茨田	3.7 1978
12	住吉川河岸	1 —	31	大宮守口(江野川筋)	2.3 —
13	大和川河岸	2.5 —	32	福町	1.2 —
14	田辺	1.3 —	33	十三間川	5.5 —
15	東横堀河岸	1.3 1946		合計	35.8
16	安威川	2.8 —			
17	中之島北	1.6 1978			
18	中之島南	1 1978			
19	京橋	0.2 —			
	合計	57.6			



図-3 遊歩道計画の位置図(路線名は筆者加筆 番号は表-1に
依拠)

1971 年の毎日新聞¹⁶⁾によると、早期着工できるものとして、城北運河、東横堀川、平野川、大阪城公園、大野川、長堀川、千間川、十三間川、楠根川をあげているが、このうち平野川を除いて全てにおいて一部または全区間において整備を達成している。

b) 整備手法について

前述の早期着工できる緑の遊歩道を見てもわかるように多くの緑陰道路、景観道路は河川埋立による跡地利用か、護岸整備の際にできた用地を利用して整備されたものである。以下、その整備手法について事業種別ごとに整理し代表事例について述べる。

①河川埋立後整備（街路事業）

大野川緑陰道路(図-4, 5)や長堀グリーンプラザ、茨田歩行者専用道、楠根川緑陰道路(図-6, 7)など、河川や用水路を埋立てた後、緑道を整備する手法であり、多くの緑陰道路、景観道路がこの事業によって整備された。そのため、大野川緑陰道路や楠根川緑陰道路では川のイメージを想起させるカラー舗装が施されたり、楠根川緑陰道路では沿道の住宅のプライバシーに配慮する目的も兼ねて「つつみ」という盛土の上に植樹した。1972 年に大阪市土木局より発行された『都市の歩行者空間』では緑陰道路として東横堀川や城北運河の護岸に整備されていた河岸緑地を緑陰道路としているが、実際には城北運河では運河の両岸が公園として整備されたのち、1973 年の都市計画の変更に伴い歩行者専用道の指定がなされた。なお東横堀川は緑道公園として今も都市計画公園の指定がなされている。

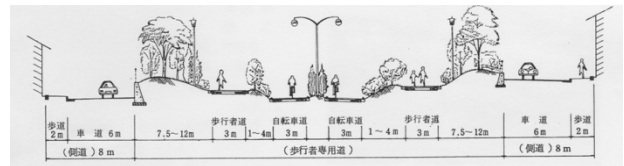


図-4 大野川断面図¹⁷⁾

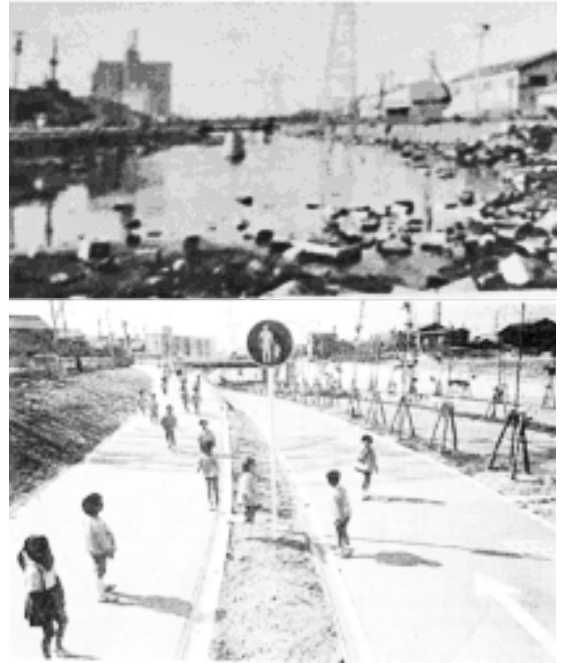


図-5 大野川整備前後^{18) 19)}

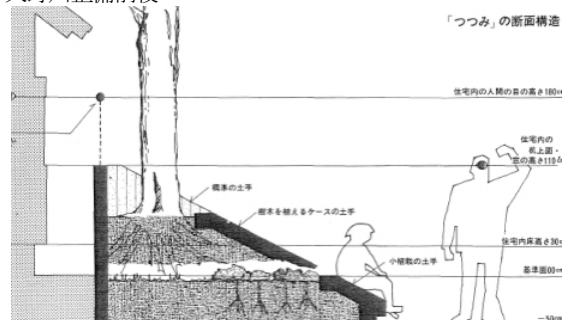


図-6 楠根川断面

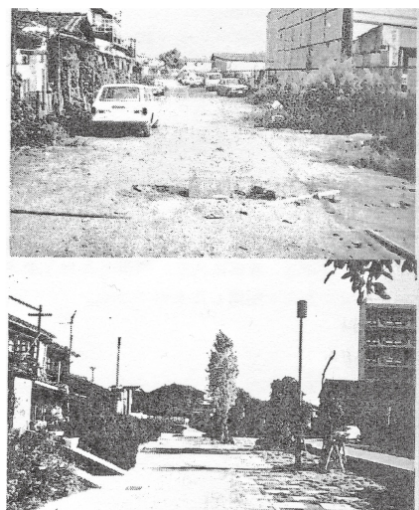


図-7 楠根川整備前後²⁰⁾

②道路事業

十三間川の一部区間はこの手法によって整備された。

③河川環境整備事業(クリーンウォータープラン)

大阪市内でかつて利用されていた運河や用水路の中には固有水源を持たないものがあり、河川改修事業の中で水源と分離されるなどして河川が枯渇あるいは水流が弱まり、汚濁、腐敗が深刻となるものがあった。このうち、十三間川、今川の一部は高度処理された下水を流すことで親水空間を再び整備し、遊歩道空間が形成された。この手法は1980年以降に本構想外ではあるが細江川に適用された。

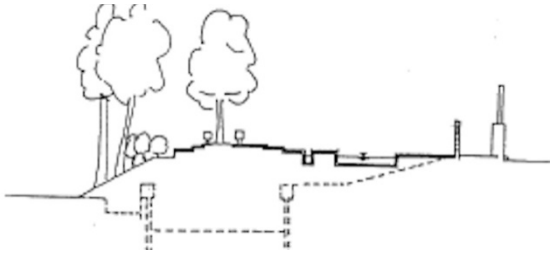


図-8 十三間川親水空間断面図²¹⁾

④都市計画公園

今川(百済緑道)や城北緑道、中之島緑道は都市計画公園として整備されている。なかでも今川は戦前の頃より都市計画公園として指定された場所である。戦前的大阪市には公園道路構想が存在し、公園と公園をパークウェイでつなぐという発想が存在しているが、その計画地であった住吉川付近や、今川がこの緑の遊歩道構想では緑をつなぐ緑陰道路として整備された。

⑤橋梁事業

先述の早期着工できるものの中にある「大阪城公園」とあるものがこれに当たる。京橋緑陰歩道と称し橋の名称は大坂橋と名付けられた²²⁾。橋の上を緑化するものであり、橋桁に街路樹が植えられた。大阪城と毛馬桜ノ宮公園をつなぐ目的で整備された。

c)整備達成度について

景観道路については明確な整備基準や事例が存在しない上、後に緑陰道路とされている長堀川(長堀グリーンプラザ)や大野川歩行者自転車専用道が景観道路とされているなど、分類に不明確な点が残るため、ここでは歩行者空間として整備できたかどうかを評価したい。当初の緑陰道路・景観道路構想として指定されたのは全33路線、94.2kmである。そのうち、整備されたものは51.8km。整備された後廃止されたものは淡路下新庄歩行者専用道と京橋緑陰道路である。淡路下新庄歩行者専用道は東淀川区淡路駅付近を流れていた用水路を埋め立てたところに整備した歩行者専用道であり、阪急電鉄京都線の線路に沿う形で存在し、同線の高架化工事に伴って工事用地として取得されたため廃止されたと見られる。

京橋緑陰道路はその後の維持管理の問題からか2000年代初頭に緑が撤去されて平凡な歩道橋然としている。したがって当初構想の55%が実際に整備され、そのうち約98%が今も都市におけるオープンスペースとして存在していることが明らかとなった。なおこのうち河川の活用により整備されたものでない緑陰歩道は城北緑道と京橋緑陰歩道のみである。この緑の遊歩道構想下で形成された緑陰道路・景観道路によって淀川河川公園から城北緑道や江野川筋歩行者自転車専用道を経て城北歩行者専用道に入り、毛馬桜ノ宮公園から中之島や大阪城公園といった広域の緑のネットワークが形成されており、大阪市における住環境の整備が進められていると言える。

一方で、既成市街地、既成街路における緑陰道路・景観道路の形成は管見のところ存在せず、用地買収等で難航していたとみられる。

この緑の遊歩道構想をきっかけに整備された歩行者空間は大野川や城北運河などエリアにおける都市アメニティの骨格として今日まで存在し、付近は住宅街の整備が進むなどまちづくりに影響を及ぼしている。

(3)自転車道構想 1973年

「自転車道の整備に関する法律」が制定された1970年の翌年には道路交通法が改正され都市計画道路として歩行者専用道、自転車専用道が指定できるようになった。また、1972年には交通事故による死亡者数がピークに達するなど、安全に通行できる自転車道・歩行者道の整備が社会的な需要となっていた。これを受けて市は総延長400kmを超える自転車道構想を打ち出し、国から自転車安全利用推進モデル都市の指定を受けることとなった。(図-9²³⁾)

これにより延長20kmを超える大規模自転車道の整備について国庫補助を受けられることとなり、北大阪周遊自転車道やなにわ自転車道を整備した。また大野川や江野川など旧来の緑の遊歩道計画にあった道もこの構想下で整備が進み、歩行者自転車専用道として開通した。大阪市が打ち出した自転車道構想は1)完全な自転車歩行者専用道 2)車道、自転車道、歩道が段差により隔絶された自転車道(新なにわ筋など) 3)歩道と自転車道が舗装により区別された歩行者自転車道(長居公園通りなど)の3つのタイプがあり、自転車道で示された400kmのうち大部分が2),3)のタイプに当たる。

この計画により、広域の非自動車用道路網整備と幹線道路における歩道と自転車の分離が行われ、生活道路の整備を主とするMILE計画と合わせてより生活環境の歩行者空間の拡充がなされたことになる。

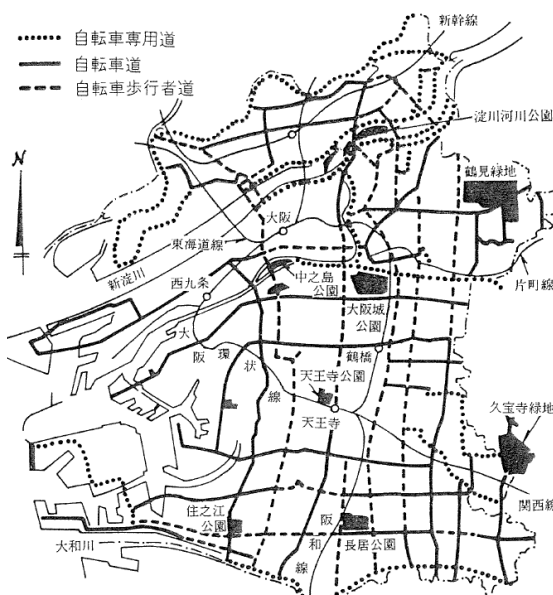


図-9 自転車道構想で示された主要な自転車道

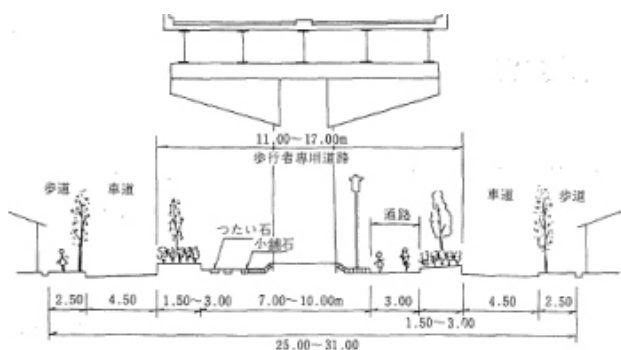


図-10 江野川筋歩行者専用道断面図²⁴⁾

(4) 史跡連絡遊歩道 1974 年

a) 概要

史跡連絡遊歩道の総延長は約 150km であり、江口コース、上町台地コース、平野郷コースの 3 つのコースをモデルコースと設定し、1974 年 10 月には最初の史跡連絡遊歩道である森之宮勝山コースの整備工事に着工している。史跡連絡遊歩道は歩道に「つたい石」を舗装しており、その舗装を辿れば点在する史跡を巡ることができるようになっている。また全体としてレンガで舗装や案内板が作られておりイメージが統一されている。

森之宮勝山線は大阪市内で古代から近代まで多くの史跡が残る「上町台地コース」の 1 路線である。大阪城、難波長柄豊崎宮跡から近鉄上本町駅付近までを接続する街路であり、沿道には真田山や越中井と呼ばれる史跡が立地する。これらの史跡を片側の幅員 10m 程度の歩道を擁する街路で接続している。森之宮勝山線は二列の街路樹が植えられており、大阪女学院や高津高校の敷地内の木々と合わせて緑豊かな街路空間を実現している。

また、江口コースは「江口の里」という、平安時代に西国の海船と淀川の川船の乗り継ぎの泊地として栄えた

ところに点在する寺社等の史跡を結ぶコースであり、このコースではコースの一環として「中島用水路跡緑道」が 1984 年に整備されている²⁵⁾。中島用水路跡緑道は大野川の上流にあたる中島水道の跡地に整備された遊歩道である。史跡連絡遊歩道では唯一の水の流れる遊歩道で、造園的な技法が取られている。



図-11 史跡連絡遊歩道森之宮勝山線（中央がつたい石）

「平野郷コース」は、環濠集落である平野郷に残る史跡をつなぐ散歩道を作る目的のコースであるが、このコースでは、杭全神社と平野公園を結ぶように L 字につたい石が整備されているところと舗装の色を茶色にしているところがあるが、歩道は存在していない。なお、史跡連絡遊歩道のコース上は現在平野商店街と交差する道路で歩通行と朝の 7 時から 9 時にかけて歩行者専用、その他の部分では一方通行に指定されている。

b) 理念

1974 年大阪市は都市内の歩行者空間について更なる整備を進め、文化的な側面を充実させるために市内各地の史跡を結ぶ散歩道を整備する「史跡連絡遊歩道」構想を発表した。1974 年には「緑の遊歩道構想」および「史跡連絡遊歩道」の策定に関与した京都大学建築学科助手（当時）の高口恭行氏は以下のように述べている²⁶⁾。「歩行者空間」について考える場合、単に人々が快適に歩くことのできる道という機能的な側面だけでなく、歩行を媒体とした人間の全般的な生活行為をも含めて考察を進める必要がある。一般に人が歩こうという気持を起す動機には、健康のため、人との出会い、静けさを求める、見聞を広める等が考えられる。都市が今日あるに至った文化的な基礎は歴史の中にこそ見いだせる。都市に生活する人々の生活空間は史跡を再認識することによってより広いものにすることができる。」また、史跡連絡遊歩道の整備にあたって、都市が拡大し再開発の圧力が強まる中での史跡の保存について再開発による史跡の日常への回帰を訴えている。これら史跡連絡遊歩道は現在も市の HP にて紹介されるなど継続されている事業である。文化事業的側面があり、既存街路において歩道を拡幅し、道路空間に文化学習的要素を組み込んで道路に新たな役割を付加したという点において先進的な取り組みであったといえる。なお、当構想の達成率は 2001 年時点で計画延長 140km に対して整備延長 43km と、3 割程

度に留まっている。

4. 1980 年代・住区総合交通安全施設整備事業（ゆずり葉ゾーン）

大阪市は 1980 年から歩行者系道路整備構想を立ち上げ、モデル事業として阿倍野区長池にクランク状に車道を蛇行させるコミュニティ道路、通称「ゆずり葉の道」を整備した²⁷⁾。この構想の目的は狭隘な生活道路に流入する通過交通を抑制し、歩行者が快適に歩ける歩行者系道路、ゾーンバスの通るバス系道路、地区内の自動車通行が主体となる自動車系道路の 3 つに既存の道路を分類し、有機的なネットワークを構築することである²⁸⁾。この住区総合交通安全施設整備事業として最も大規模に整備がされたのは旭区関目駅前エリアである。付近には国道 1 号線や 163 号線が通り戦後城北運河沿いを中心に工業化が進められた地域である。この地域は住工混在の地域であるため生活道路にも自動車が頻繁に往来する問題を抱えており、1970 年代から交通事故が相対的に多い地域であった。そのため、大阪市でも古くから標識、街灯の設置や歩道の整備が進められていた。そして 1980 年代に移行すると住区総合交通安全施設整備事業の対象地区として面的に整備がされた。この事業の中で特筆すべきは単なる交通安全確保にとどまらないところである。関目地区では道端広場という名称で公園とゆずり葉の道を接続しており、公園緑地と歩行者系空間を一体とし、都市のアメニティを拡充している。

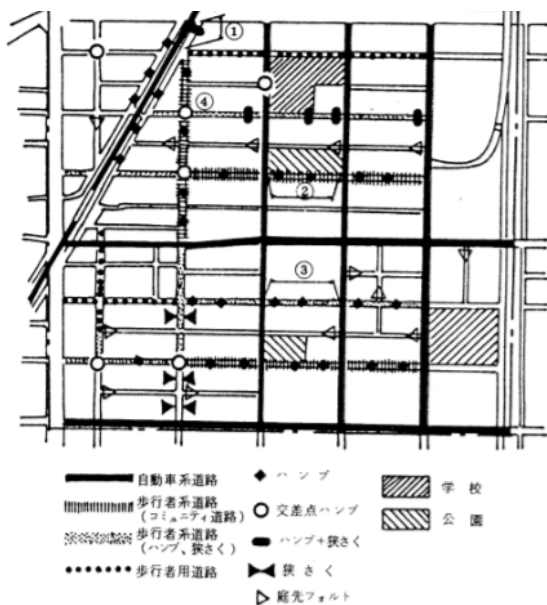


図-12 関目における歩行者系空間整備計画図²⁹⁾

5. 結語

本研究により都心部、都心外縁部、広域において様々な手法によりインフラ空間が再編され生活環境改善がなされてきたことを明らかにした。また既成市街地において数々の計画が策定されたものの整備されたものはほぼ全て河川や高速道路の高架下の転用によるものであった。以下、都心、外縁、広域のインフラの活用について整理する。（表-2）

表-2 歩行者空間事業整理

年度	事業名称	詳細	街路事業	道路事業	交通安全	河川事業	緑化事業	橋梁事業
1958	長堀グリーンプラザ	長堀川埋立				○埋		
1961		埋立及び道路整備						
1966	城北運河歩行者専用道	城北運河河川改修開始				○改		
1968	楠根川緑陰道路	楠根川緑陰道路埋立						
1968	東横堀川緑道	東横堀川河川改修着手				○改		
1968	城北運河歩行者専用道	城北運河緑化着手					○	
1969	平野川歩行者専用道	平野川河川改修着手				○改		
1970	東横堀川緑道	東横堀川緑化開始					○	
1970	大野川歩行者専用道	大野川埋立開始				○埋		
1971	京橋緑陰道							○
1973		京橋緑陰道完成						
1972	大野川歩行者専用道	大野川歩行者専用道一部完成	○(71)		○自			
1979		大野川歩行者専用道全通				○環		
1972	楠根川緑陰道路							
1973		楠根川緑陰道路完成						
1972	江野川筋歩行者専用道		○(73)		○自			
1975		江野川筋歩行者自転車専用道一部完成						
1972	長堀グリーンプラザ	長堀グリーンプラザ建設着手						
1973	城北運河歩行者専用道	遊歩道建設着手	○(73)					
1975		城北運河歩行者専用道完成	○					
1974	北大阪周遊自転車道	自転車道着手			○自			
1983		自転車道完成			○自			
1974	史跡連絡遊歩道	森之宮勝山線着工	○					
1975		森之宮勝山線完成						
1976	平野川歩行者専用道		○(77)					
1984		平野川歩行者専用道完成	○					
1977	今川親水河川整備	今川浄化用水導入の国庫補助決定				○環		
1980		今川親水河川概成						
1978	中之島歩行者専用道	中之島歩行者専用道	○					
1979	茨田歩行者専用道	基礎工事着工	○(78)					
1980	ゆずり葉の道	長池モデルコース完成				○安		
1981	ゆずり葉の道	八幡屋地区				○安		
1981	十三間川	浄化整備着手				○安	○環	
1982	ゆずり葉の道	旭区新森地区整備						
1983	中島用水路跡遊歩道			○				
1985		中島用水路跡遊歩道完成		○				
1984	なにわ自転車道	なにわ自転車道整備開始				○自		
1984	ゆずり葉ゾーン					○安		
1986		ゆずり葉ゾーン完成				○安		
1986	細江川せせらぎ	細江川着手				○環		

○自	自転車道整備事業
○安	交通安全施設等整備事業
○埋	埋め立て事業
○改	河川改修事業
○環	河川環境整備事業

街路事業の()内は都市計画決定年

1) 都心部

都心部は戦後都市高速道路が建設され、運河や幹線道路が縦横に整備されていた。その中で減りゆく水運と急速に増える自動車交通から運河の埋め立てがなされた。大半の運河は自動車の通行を目的とする道路に転用されたが、1960 年以降の公害問題の顕在化以降、河川空間が生活環境改善のためのオープンスペースとして注目され、河川改修と同時に遊歩道、河岸緑地が整備された。

その後長堀川では埋め立てられた河川も歩行者専用道として整備された。さらに道路空間では 1960 年の「緑化 100 年宣言」以降、緑化のための空間としての認識が普及したが、1970 年代後半からは幹線道路の空間再編がなされた。歩道の拡張や自転車道と歩道の分離がなされより安全な道路空間の整備が進められた。上町台地の史跡の点在するエリアでは史跡同士を結ぶ遊歩道が整備され、既存の街路に二列の街路樹が並ぶ緑豊かな空間が供給された。この史跡連絡遊歩道により道路空間に文化活動的側面が付加されることとなった。

2) 外縁部

都市外縁部は戦前に農地である地域が多く、戦後スロー化に伴う住工の混在が見られた。そのため、生活環境は劣悪なものであった。また工業化により不必要となった農業用水路や小河川が埋め立てられ、その多くが道路となった。1970 年代に入ると、生活環境改善が外縁部でも取り組まれるようになった。住民の要求もあり、高速道路用地が歩行者・自転車専用道として整備がされ、郊外へ伸びる高速道路の高架下に歩行者・自転車専用道が整備された。1980 年代に入ると交通安全施設整備事業としても外縁部が整備され、「ゆずり葉の道」やハンブなどを用いて面的に通過交通の抑制と歩行者空間の確保を実現した。

3) 広域

広域な歩行者空間網の整備には大河川が利用された。淀川や神崎川の堤防沿いを利用して歩行者・自転車専用道を整備し、都市部の各歩行者専用道や公園と接続した。

以上のように大阪における生活環境改善のためのインフラの再編は、公害をはじめとする都市問題への対策として取り組まれたものであり、その背景には環境改善のための事業用地確保の困難があった。その状況は現代も変わらない。その中で全国の都市において十分にインフラ空間を活用できているとは言えない箇所は多くあり、裏返すと都市の生活環境を改善するポテンシャルがインフラ空間に内包されていると言える。本研究で明らかにした大阪市の取り組みは緑化100年宣言から始まった生活環境改善という理念の中でインフラ空間を様々な角度から再解釈し、河川・街路・交通安全施設・道路といったあらゆる手法を有効活用してきた事例でありその発想や理念は現代においても有用であろう。

謝辞：今回の研究に当たってヒアリングに協力していただいた吉田正昭氏、京都大学名誉教授の天野光三先生ならびに多大なご協力をいただいた芦見忠志氏にここに厚く謝意を表す。

参考文献

- 1) 朝日新聞、2017年4月28日、「大阪難波、高島屋前にゆったり新広場 19春にも」
- 2) 上田隆夫、橋本孝正：大阪市の市街地形成と都市計画、『都市計画』96号、1977
- 3) 西村智弘、嘉名光市、赤崎弘平：近代以降の東横堀川と沿川市街地の空間的変容について、都市計画論文集、pp649-645、2007
- 4) 大阪市：平成22年人口動向基礎調査報告書、2010
- 5) 大阪市：新修大阪市史第9巻、pp77-78、1995
- 6) 大阪市市政改革本部ゆとりみどり振興局：事業分析報告 公園緑地事業、pp15、2006
- 7) 同掲5)
- 8) 大阪市土木局：土木局報57号、1966
- 9) 大阪市土木局：土木局報56号、1966
- 10) 大阪市土木局：土木局報66号、1967
- 11) 大阪市土木局：土木局報93号、1971
- 12) 大阪市土木局：土木局報91号、pp3、1970
- 13) 大阪市：都市計画年表、1976
- 14) 同掲11)、pp2
- 15) 大阪市土木局：都市の歩行者空間、1972
- 16) 毎日新聞、1971年1月12日、「マイル作戦」まず緑の散歩道
- 17) 大阪市土木局：大阪市土木局業務研究論文集、pp179-189、1977
- 18) 同掲17)
- 19) 大阪市土木局：土木局報108号、pp3、1973
- 20) 同掲15)
- 21) 大阪市土木局：大阪市土木局業務研究論文報告集第5巻、pp、1986
- 22) 大阪市土木局：土木局報105号、pp2-3、1973
- 23) 大阪市土木局：土木局報109号、1974
- 24) 大阪市土木局：大阪市土木局業務研究論文集、pp240-254、1977
- 25) 大阪市土木局：大阪市土木局業務論文研究報告集第五巻、pp617-632、1986
- 26) 高口恭行：史蹟連絡遊歩道の構想、『道路』405号、1974
- 27) 天野光三、藤埴忠司、小谷通泰、山中英生：歩車共存道路の計画・手法 快適な生活空間を求めて、pp50、1986
- 28) 大阪市土木局：大阪市土木局業務論文研究報告集第4巻、pp287、1983
- 29) 大阪市土木局：大阪市土木局業務論文研究報告集第5巻、pp124-143、1986