

# 「水都・大阪」近未来へのビジョン

～ 関西州中核都市「大阪」の50歩先が明るく見えた ～

平成19年度「水都・大阪」推進委員会（第2分科会）提言

## 1. はじめに

「水都・大阪」推進委員会第2分科会では、2003年4月の提言以来、積極的な活動を積み重ねてきた。

大阪の水辺は、かつては街の動脈、生活の表舞台であったが、都市の急速な成長とモータリゼーションの中で、人目につかない都市の裏側へと押しやられ、川の水も汚れ、劣悪な環境になっていた。また、経済社会情勢はバブル崩壊後の不況下にあり、大阪は特に厳しい状態にあった。

しかしながら、当分科会は、大阪の復活のキーファクターは、固有の資源である「川」に拠り所を求め、「水辺の景観や文化、歴史」を生かした街づくりを行い、他都市とは違う“固有の美しさ、楽しさ、そして誇り”を取り戻すことにあると考えた。

大阪は淀川の河口にあり、我が国の歴史上も政治経済的に重要な役割を担ってきた。遣隋使等の大陸との交流の湊であり、京からの舟運が上町台地から熊野街道に繋がる拠点が八軒家浜であった。江戸時代以降、町は河口から西へ海に広がり、縦、横に水路を持つ風情のある商都が生まれ、経済の活況に加え、文芸の花咲き誇る世界有数の大都市であった。近代以降も、その賑わいと、「水都」としての地位は揺らがなかった。ところが、モータリゼーションと東京一極集中の中で事情は大きく変わった。

最近のアンケート調査（(株)かんでんCSフォーラムが実施、近畿圏以外の1566名が回答）で、「水の都」としてイメージする都市の順位は、1位ベニス、2位パリ、3位大阪であった。一般には「水都・大阪」のイメージは浸透している。一方、大阪を「水の都」と呼ぶことについて、ふさわしいと思っている人は約20%に留まる。ふさわしくないと考える理由は、「川は多いが、汚い」、「水路が発達していた昔の面影がなくなっている」等となっている。「水都・大阪」の認知は進んだが、残された課題も窺える。

また、大阪市の総面積に占める公園面積は約4%で、東京と同じである。一方、河川の面積は約9%で、東京の約5%を上回る。「水都・大阪」では「川、水」を軸にした街づくりは必然でもある。

何処にでもある道路を中心にした高度成長期型の街づくりは、大阪の本来持つ都市の個性を失い“格”を下げてしまう懸念がある。当分科会は、人々の意識の中に川を蘇らせ、川への愛着と誇りを持ってもらう地道な活動からスタートした。大阪の水辺の賑わいは、春の造幣局の桜の通り抜け、夏の天神祭りが定番であるが、新しく熊野街道ウォーク、中之島物語、光のルネサンス、春・秋の舟運まつり、中之島ミュージックカーニバル等様々

な催しが、中之島を舞台に幅広い市民の参加を得て行われている。

大阪の祭りに、舟運の参加は不可欠であるが、中之島に架かる多くの橋が低く、満潮時等は水面すれすれとなり、舟の動ける範囲は制約されている。中之島一周航路等の魅力ある水上観光コースを実現するためにも、橋を嵩上げして舟が自由に周遊できるようにする必要がある。

中之島を舞台にした市民参加による街づくりも、世界的な建築家の安藤忠雄氏の呼びかけで始まった「平成の通り抜け」運動、元当会代表幹事の寺田千代乃氏（アートコーポレーション社長）等の呼びかける「美しい大阪をつくる100万本のバラの会」運動が大きな盛り上がりを見せている。その結果、川を意識し、川に親しめる街づくりを進める世論が形成された。

「水都・大阪」実現への突破口として取り組んだ“八軒家浜の復元”から市民主導の街づくりが広がり、さらに行政、財界の理解の下、“八軒家浜の復元”事業着手に至り、その他の提言・提案された事業も実現に向いつつある。現在中之島を中心に「水都・大阪」に向かう動きを取り纏め、当委員会の検討を踏まえ、今後の「水都・大阪」の近未来へのビジョンを展望すると、関西州中核都市「大阪」の50歩先が明るく見えた。

## 2. 「水都・大阪」再生への動き

### (1) 「水都・大阪」の復活は八軒家浜より

「水都・大阪」再生に向けて、「八軒家浜」整備を皮切りに具体的な取り組みが始動した。これらの取り組みが、具体的な姿を現しつつあり、「水都・大阪」は掛け声だけでなく、現実のものとなりつつある。具体的な取り組みとしては次の通り。

#### ・八軒家浜に船着場の管理、情報発信機能等を有する“八軒家浜賑わい施設（仮称）”整備、日本で唯一、世界でも2箇所の水陸両用ターミナル出現

（平成20年春完成予定。京阪電車「天満橋駅」と水上ターミナルが直結。桜の並木を持った親水護岸となり「水に親しめる駅」になる。世界でも、他にはアムステルダム駅のみ。）



古代には国の玄関として、また、近世には三十石船の発着点として栄えた八軒家浜は、

大阪府の手で蘇りつつある。完成時には、近世の八軒家浜の風情が復元され、京阪電車「天満橋駅」と水上ターミナルとが直結する等、水都の象徴として「アムステルダム駅」にも比肩する一大水陸交通ターミナルが誕生する。また、「桜の会平成の通り抜け」構想の一環として、親水護岸周辺には桜が植栽され、水と緑に囲まれた市民憩いの場になる。

更に、八軒家に復元される“賑わい施設”は、水に面したレストラン、船着場の管理、淀川の情報発信等の機能を持つ計画である。河川区域利用の施設としては全国の先進事例となる。浜の正面、熊野街道ゆかりの「お祓い筋」の始点に民間の知恵と力を取り込んだ形で、官民共同の事業として建設される。定期船中心の第1期棧橋に続き、小型船のための棧橋建設に19年度着手。親水護岸、雁木の浜、桜の植え込みと遊歩道が整備される。周辺は半地下駐車場と広場、遊歩道が整備され、中之島剣先にできる噴水を眺めながら、中之島公園への回遊ルートとしても魅力が高まる。

## (2) 舟運活性化 ——ソフトインフラも重要——

水への関心が高まり、中之島周辺の公共船着場は、既設の水晶橋、国際会議場前に加え、八軒家浜が続き、堂島川αプロジェクト前、中央卸売市場横にも整備が進んでいる。このように、「水都・大阪」の機運が高まり、舟運を取り巻く環境も整備され、舟運事業者の意欲も高まった。イベント等に合わせ客船の運航が増え、大阪城・道頓堀の航路、道頓堀発の落語家を添乗させた観光企画船等が就航し、輸送人員も徐々に増加傾向にある。

公共棧橋が増えるにつれ、その安全・安心、快適・効率的で利用しやすい管理運営方法が必要との認識が高まり、これまで大阪府と大阪市に分かれていた5箇所（口の字航路全体）の公共船着場の使用窓口一元化が、8月より行われた。水上交通のルールも同時に整備され、NPO法人「大阪水上安全協会」のルールに纏められた。

また、舟運事業者8社とその協力者で構成される「大阪シティクルーズ推進協議会」が発足し、「水都・大阪」の舟運のプロモーションが本格化してくる。

このように大阪の河川が、「口の字回廊」（資料2．参照）を中心に賑わいを増している。今後とも水に親しむ街づくりが進められ、市民の盛り上がりが続くことが舟運活性化の決め手となる。船着場のない東横堀川等「口の字回廊」全体の整備が進められることが必要である。また、より大きな課題としては橋が水面に近く、舟の自由な通行の妨げとなっていることがある。

## (3) 中之島及びその周辺の景観向上、賑わい創出に向けた取り組み

八軒家浜から始まった水都再生の動きは、中之島及びその周辺に広がってきた。具体的には、①「中之島公園」再整備（シンボルの噴水が設置される）、②中之島線「なにわ橋駅」、「中之島駅」等の建設及び関連施設整備、③「中之島ダイビル」、「中之島ダイビル・ウエスト（仮称）」の建設、④「水都・OSAKA αプロジェクト」等が行われている。水辺の遊歩道、また中之島通り等の歩道を広げ、自転車道を設ける等、美しくゆとりある街並み

が出現する。更に、⑤「フェスティバルホール」、「朝日新聞大阪本社」の建て替え、⑥「中央卸売市場」の船着場、親水護岸、遊歩道整備等、官民の大型プロジェクトが連続する。

当分科会においても、平成18年3月の水都大阪「水辺ウォーク」検討会に、中之島リバーミュージアム分科会WGメンバーが参加した。ウォーク参加後、中之島の〈現状の課題〉を整理、今後に向けた提案として“Ⅰ. 絵になる風景づくり、Ⅱ. モデルエリア、Ⅲ. 官民共同維持管理モデル、Ⅳ. まち歩きツーリズムの育成”を行った。このような地道な活動が徐々に実りつつある。

これに合わせ、光のルネサンス、中之島物語、中之島ミュージックカーニバル等、中之島を舞台にしたイベント等も活発に行われている。特に「なにわ橋駅」予定地周辺で行われた大阪大学C S C D（コミュニケーションデザイン・センター）主導の「コミュニケーションカフェ」の意欲的な取り組みは、大学が街に飛び込むような発想で「適塾」の志を思い起こさせるものであり、今後の本格的な展開が期待される。このような賑わい創出の取り組みは活発に行われており、今後の継続が力となる。

このように川を取り巻く景観が整い、中之島を舞台とするイベントが盛んになるにつれ、大きくクローズアップされてきた課題もある。田蓑橋付近から天神橋付近の堂島川上空を覆う高速道路による景観問題である。このように、川に面した賑わいのある本格的な街づくりの活動は今後も継続する必要がある。

#### **（４）中之島四丁目、五丁目の整備推進が目前の課題**

中之島全体が「水都・大阪」に向けて大きく進んでゆく中で、西部の中心である中之島四丁目地区は、国立国際美術館、市立科学館に引き続き、舟入遺構の復元、市立近代美術館等の学術、文化、芸術機能の整備を加速することが、強く期待されている。

市立近代美術館は、大阪市が誇る世界的水準の近代絵画を中心にしたコレクションの常設展示のため、早期開設が切望されている。また、舟入遺構は、大阪が「天下の台所」として繁栄を誇った時代の中之島、堂島に軒を連ねた「各藩の蔵屋敷」の姿を伝える貴重なものである。これを復元して、「水都・大阪」のアイデンティティを示すことができる。

更に、五丁目東側地区は、四丁目地区から繋がった面的街づくりを進めたい。

#### **（５）御堂筋の国際ストリート化、水の環境側面からの取り組み**

大阪の中心軸の御堂筋は、バブル後の平成不況の中で、金融機関の統廃合等もあり、空洞化の危機にあった。その後、心齋橋エリア等には高級ブランドショップが相次いで進出し、そごうデパートの再オープン等も加わり賑わいを取り戻している。また御堂筋の拠点ミナミでは、家電量販店の開業、なんばパークスの開業等が相次ぎ、街づくりが加速している。特に、なんばパークスは、緑の植栽を垂直方向にも展開するまったく新しい発想で街づくりに取り組み大成功を収めている。

美しい街にすることへの市民意識の高まりもあり、昨年冬にはライトアップも行われ、

秋には御堂筋を舞台に「大阪クラシック」等のアートを基調にした活動も活発に行われた。御堂筋70周年を記念して、本年5月、市民による大清掃活動も行われた。中之島の「水の街道」と合わせ、平成18年度に国土交通省が選定する「日本風景街道」のモデルルートの一つに選定されている。

（「日本風景街道」とは、地域が主体となり、地域固有の景観、自然等の資源を有効に活用し、訪れる人と迎える地域の交流による地域コミュニティの形成に資する美しい道路空間を形成するための取り組み。主管は国土交通省道路局。）

大阪の都心部において、自動車の利用を抑制し公共交通機関の利用へ市民を誘導することは、環境問題からも現下の最重要課題の一つである。違法駐車、運転マナー等の問題は、警察当局の指導、駐車監視員制度の導入等により改善されている。今後は、よりきめ細かい公共交通機関への利用者の誘導策が求められる。特に、関東に比較して立ち遅れている鉄道相互の乗り換えの利便性向上策は、効果の大きい対策である。また、自転車の利用が増えていることは、排気ガスやエネルギー問題を生じない好ましい傾向ではあるが、現在の街づくりにおいて、それへの対策が十分になされていない。このため、不法駐輪による歩道の通行障害や街の美観の劣化、マナーやルールを守らない運転による事故、怪我、危険等の問題が多発している。美しい御堂筋の景観を損なわない自転車駐輪場の整備が必要である。また、運転マナーの向上、違法運転の一扫も行うべきことと考える。

大阪においてヒートアイランド問題は重大な課題である。ヒートアイランド現象を緩和することや、河川の水質浄化については、「住みやすさ」や「働きやすさ」、「訪れやすさ」等、都市環境としての質の向上につながると考えられるため、御堂筋及びその周辺地域を対象として、ワーキングチームで調査検討を進めてきた。

大川の水質は、BOD（生物化学的酸素要求量）等の指標で見れば相応に改善してきた。しかし、寝屋川水系からの流入の水質は依然として劣悪である。原因としては、流域の下水道整備や事業系の排水の水質改善が不十分であること、洪水時の下水のオーバーフロー対策の未整備、市民のマナーの問題、河川勾配が無く水が淀みやすいこと等が複雑に関連している。関係者の地道で着実な取り組みが実施されており、今後の継続が期待される。これを進め、大阪の街に清流を取り戻し、単にヒートアイランド対策のみならず、市民が水に親しみ、誇りの持てる「水都・大阪」を実現するためには水質浄化が必須であり、今後も新しい技術、新しい発想を採り入れた方策を大胆に進める必要がある。当分科会では、平成17年、18年、19年の9月に、「中之島ガーデンブリッジ」で“橋だけでなく、川も街もきれいにしてゆく”「橋洗い」活動に参加して、河川環境の浄化を訴えている。

新しい中之島のシンボルとして、観光効果、水質改善、PR効果も狙い、「水都」を象徴する大噴水が中之島公園剣先に設けられる。これを契機に、大川の水質改善を徹底的に推進する必要がある。

大阪を美しい水の街にする各種の方策を重ねてゆくこと、また街づくりに「水」を採

り入れることが、環境問題解決策の1つの路である。

### 3. 「水都・大阪」の50歩先を見据えたビジョン

#### (1) 5つの課題と3つの戦略

5つの課題：これまでの実践活動と検証で次の課題が重要と認識されている。

- ① 中之島の街づくり・景観向上。特に西部の中心である四丁目、五丁目の整備を加速する。
- ② 大阪市内中心部の空を覆い景観を損ねている高速道路の移設等。
- ③ 舟運の活性化と水辺の賑わいを一層加速する。
- ④ 御堂筋はじめ中心部では公共交通機関の利用が進んでいる。これを促進するため公共交通機関の利便向上、自転車問題等の解決が必要である。
- ⑤ 大川、寝屋川の水質浄化とヒートアイランド対策のため、大阪の街づくりに「水」を大きく採り入れる。

**3つの戦略：今年度の当分科会における熱心な議論の中で、次の3つの戦略により「水都・大阪」の近未来への展望を開くことが示された。**

- ① 少し広域（“拡大口の字回廊エリア”）で捉え、より長いタイムスパンで透視してみる。

中之島から「水都・大阪」の新しい動きが始まった。これを踏まえ、大阪を真の意味で「水都・大阪」とするために、より長期の視点で、より広域で街づくりを進める。

《対象とするエリアについて》

大阪は、府、市の財政問題、行政改革、技術系の拠点（研究所、ハイテク工場等）の流出、大企業の本社機能の空洞化、中小商工業の衰退等の多くの課題を足下に抱えている。一方で、一般経済情勢は緩やかであるが好転しており、住民の都心回帰と地価の上昇が一部地区では始まっている。

また、梅田地区、北ヤードの大型投資が進み、既存の西梅田も合わせると、中之島西部地区とこれらの地域が実体の街として繋がってきている。また、御堂筋についても、難波地区の街づくりが大躍進し、周辺と合わせた都市づくりが求められる段階に発展しつつある。このように、大阪の都心部分については、現実として都市の核となるエリアが拡大・連立しつつある。当分科会のあり方としても、より大きな視点で街づくりを捉えることは、時代の方向に適っているものと思われる。具体的には、検討のエリアとして、“口の字回廊の内側+梅田、北ヤード地区、難波地区等”即ち“**拡大口の字回廊エリア**”（資料3. 参照）を検討の対象としたい。

《このエリアの重要性》

今、都市のあり方は、単にその住民、行政、商工業等の経済活動をする人々だけの問題としては捉えきれない。情報化、国際化、グローバル化等の進んだ現在、都市の未来像を考えると、国際的な視野の下で、産業・企業の競争力、知的創造力、技術的先進性、文化的洗練性と先導性、美的創造性、都市の利便性と快適性等、様々な要素のトータルとし

ての都市の競争力、魅力による国際的な生存競争に晒されていることを忘れてはならない。このエリアは、大阪の中心であり、この地域のあり方が大阪の今後の浮沈を決め、都市としての格を決定するものである。

## ② “大阪の都市としての個性、魅力は、「水」であり、「水」に拘り水都の魅力を磨くことで、大阪は国際的にも評価される都市づくりができる”

### 《大阪の比較優位は、水都の魅力を磨くことから生まれる》

先に述べた諸要素について、個別に大阪について検討してゆくことは省略するが、当分科会としては、冒頭部分でも紹介したように、“大阪の都市としての個性、魅力は「水」であり、「水」に拘り水都の魅力を磨くことで、大阪は国際的にも評価される都市づくりができる”との観点から活動を進めてゆく。歴史的にも大阪の都市は「水」を軸に形成されている。沢山の運河が埋め立てられても、未だ都市の中心部に水の回廊を持っていることは、世界中の他都市の追随を許さない長所である。検討のキーワードの1つは、あくまでも「水」に拘ることである。

## ③ 3本の縦軸と2本の横軸を強化する。

### 《3本の都市の縦軸と2本の水の横軸を強化する》

またもう1つのキーワードは、梅田・難波間の御堂筋の縦軸（ビジネス活動、消費文化、都市景観等において世界のトップの水準を志向するエリア）と、中之島、堂島川、土佐堀川の水の横軸プラス道頓堀川の2本の水の横軸である。この縦の主軸を中心に、左右に北ヤード・中之島西部・大阪ドーム・難波のビジネスを中心にした軸、天満・京橋、大阪城・上町台地・四天王寺エリアの歴史・伝統・人の生活を中心にした軸の2本の縦の副軸を構想して、都心軸の多様化・多層化をする（3本の個性の違う軸を持つ環境・文化の花開く都市を目指す）。また、従来からの活動である水の横軸についても、より美しく、より賑わいを持った街づくりを進めてゆく。（資料3．参照）

## （2）「水都・大阪」復活へ3つの具体策

これを踏まえ、当分科会では今後、次の3件の実現を目指してゆく。

### ① 環境都市創造——交通ゼロエミッション都市化——

都心部水路を覆い水都の景観を損なっている都心部の高速道路を移設等する。このため都心部の交通負荷を軽減させる外側の環状高速道路等を早期に完成させる。公共交通機関へのモーダルシフトを進める（そのために、鉄道の乗り換え利便性の向上、東西連絡等の推進を進める）。都心部については電気自動車または燃料電池自動車、鉄道、自転車、歩行を主としたゼロエミッションの交通・輸送を備えた環境都心を世界に先駆け創生する。土佐堀川から道頓堀川へ“水の路”をつくり、憩い空間の創出、ヒートアイランド対策とする。（以下、その必要性）

#### i. 高速道路移設等による景観改善

都心部の高速道路は、大阪中心部の景観を著しく損ねており、当分科会の活動の中でもこの問題は指摘されてきた。大阪都心部の高速道路の現況及びこれを移設等した場合の景観の改善は、資料4. の景観シミュレーションの通りである。移設等の方法、社会的効果、費用等の課題については、今後ワーキンググループで腰を据えた検討を行いたい。このためには、外側の環状線完成による通過交通の負荷軽減が必要であり、早期の道路網の完成が望まれる。

#### ii. 高速道路の耐用年数を考慮し社会のコンセンサスを

現在の大阪都心部の高速道路は、耐用年数を迎え更新が必要になる時期が、いずれは到来する。阪神高速道路環状線部分の開通は昭和41年（1966年）であり、平成19年（2007年）で開通後41年を迎える。50年を更新の目安とすれば9年後の平成28年（2016年）、80年を目安としても39年後の平成58年（2046年）がその時期となる。そのときに備え論点の整理と、社会のコンセンサスを得てゆく必要がある。更新方法としての地下化等が考えられる。米国の橋の崩落事故の例等からも、検討を早めに行うことは理解されよう。

#### iii. 都市の環境問題

環境問題として、京都議定書で我が国が国際的な公約としたCO<sub>2</sub>排出量の削減が迫られている。同議定書による我が国の国際的な削減約束では、温室効果ガスの1990年の基準年排出量：12億6,100万トン、2008年～2012年には6%削減することとなっている。その内90%を占めるCO<sub>2</sub>については、1990年の11億4,400万トンが、2006年度速報値で12億7,500万トンと11.4%の増加となっている。このうち産業部門では、基準年比で5.6%減少しているが、運輸部門では17.0%増、業務その他部門が41.7%増、家庭部門が30.4%増と大幅に増加しており、これらの部門での排出削減が課題となっている。特に、来年は、我が国でのサミット開催年であり、環境問題は重要テーマとされる見込みで、公共交通網の充実した大阪都心部でこのための抜本策を検討することは、時宜に適ったものとする。

#### iv. 公共交通機関へのモーダルシフト

交通ゼロエミッションの実現の鍵を握るのは、公共交通機関（とりわけ都市鉄道）である。大阪市中心部は、かなり濃密な鉄道網を持っており、この活用によって自動車への過度の依存から脱却を図ることが推進できる。このような施策は、海外の諸都市で既に多数実施されている。このためには、過度な自動車依存に対する対策、不法駐車の一掃、自動車運転マナーの改善、有料道路への課金システムの変更、排気ガス規制の強化、燃料効率の改善等の各種の施策の導入が検討されることが望まれる。一方、公共交通機

関利用促進のための各種の施策、鉄道相互の乗り換え利便性の向上、バス路線と鉄道路線の相互補完性の向上、自転車利用者、歩行者の快適性向上と公共交通機関利用との結節点の改善等多様な促進策を粘り強く進めることが必要である。また、中心部での鉄道網の不足部分を完成させることも肝要である。

#### v. 海外の事例 “交通ゼロエミッションは世界初”

海外の多くの都市で、高架の高速道路を都心部より撤去し、青空と美しい景観を取り戻し都市の活性化にも成功している。これらの都市では、過度な自動車依存からの脱却を目指し、公共交通機関へのシフトを目指した政策も採られている。今回の提案は、都心部の交通をゼロエミッション型にシフトすることを目指すもので、観光地、リゾート地等での事例はあるが、大都市では世界に例を見ないものである。

#### vi. クリーン自動車は技術開発のチャンス、石油資源の節約

大阪都心部の都市交通の手段としては、電車の路線網があり、また概ね平坦で自転車利用にも適して社会的な受け入れも進んでいる。自転車駐輪場、交通安全・マナーの教育等の課題はある。電気自動車はゴルフ場等で利用されているが、電池等の技術開発により今後の普及が期待されている。また、燃料電池自動車は、技術開発途上であるが、究極のクリーン自動車として期待され、大阪でも水素ステーションの建設と合わせて社会実験が行われている。関西は、名古屋に比べ自動車産業の集積が弱いと言われているが、電気自動車、燃料電池自動車の普及により、裾野の広いこの産業で大幅な技術革新が進むことは、競争条件に大きな変化をもたらす。電池、燃料電池等の分野は、関西圏に有力企業があり、開発→社会実験→技術競争力強化→産業力の国際競争力強化の良い循環を期待できる。また、クリーン自動車の利用は、ガソリン、軽油等の石油系の燃料から、深夜電力等へエネルギー源が転換することになり、石油資源の節約となる。

#### vii. 水を生かすヒートアイランド対策は“水の路”

大阪の中心部には、「川」が残っており、この「川」を利用して、美しく、憩いのある都市空間をつくり出す装置として、幅の広い主な道路に清流の流れをつくり“水の路”（資料5．参照）とする。海外でも韓国ソウル市等、都市に清流を取り戻す事業は成功を収めている。元々我が国の伝統的な街づくりでは、清流を街の潤いとして持っていた。大阪の街の特徴である「川」を生かし、この水を御堂筋、なにわ筋等の幅の広い道路に取り込み、“水の路”とする。また、大川沿い、上町台地にある“銘水”を活用することでも、“水の路”ができる。街の潤い、人々の心のゆとりを取り戻し、街の“格”を上げることになる。“打ち水”をしてヒートアイランド対策の啓発活動を行っているが、大都市の中心部の清流はコンクリートで固められてきた都市を救うものである。

#### viii. 水質浄化から始まる

「水都」の事業は、水を素材にして成り立っている。透明で無臭の水、“川底が見えて、魚の泳ぐ清流”、「川」は本来そのようなものであった。街づくりに大胆に水を採り入れ、市民が身近に「川」を感じるためには、水質の改善、汚泥の処理、外来種の排除等、複雑な課題に取り組む必要がある。解決策についても、寝屋川水系の水の海へのバイパス等の技術的な検討、汚泥に覆砂する等の発想法の転換も必要になる。淀川水系の上流から下流までの市民の理解も継続的に必要である。従来課題である河川の水質浄化を一層進めるため、大胆な発想で取り組む必要がある。

### ②都心軸の多様化・多層化—— 3本の縦軸と2本の横軸の強化——

中之島の横軸、御堂筋の縦軸から「水都・大阪」復活の端緒が見えてきた。これを本格的に進めるには、北ヤードより中之島西部、天王寺に至るビジネス軸をつくり、合わせてこの軸沿いに“水の路”をつくる。また、天満（上流に遡って淀城）から大阪城への“水の路”の検討と天満・京橋、大阪城・上町台地・四天王寺の文化生活軸の確立（この軸も天満、京橋の大川、寝屋川、大阪城のお堀、上町台地の7名水、四天王寺の名水と連なる“水の路”である）。この2本の副軸と御堂筋軸の3本の軸による大阪都心軸の複線化により、大阪市を活発なビジネス、賑わいと文化、環境面でも先進的な都市とする。また、大川、中之島の水の横軸に、道頓堀川を合わせた大阪の水の横軸を強化する。これらの「5本の軸は、縦・横の水の路」として大阪の都心を他都市の追随を許さない洗練されたものとする。このため“水の路”を推進する。

当面は中之島の親水護岸の整備、景観問題への継続した取り組みが焦眉の急であり、特に、中之島四丁目に「船入遺構」の復元と市立近代美術館等の学術、文化、芸術機能の整備を促進することが必要である。また、中之島のシンボルとなり集客も期待される施設（例えば観覧車等）の設置も検討する。

御堂筋を中心とした都心部の公共交通機関の利用促進のための具体策、鉄道の乗り換え利便の向上、自転車問題の解決等も急がれる。

### ③舟運活性化（従来の継続）

- i. 舟運活性化の舞台装置（船着場等）整備、特に「口の字航路全体」の整備を推進する。
- ii. 舟運関係のソフトインフラの整備を推進し、安全・安心、快適・効率的な利用ができるようにする。
- iii. 長期的な視点に立って「橋」を大事にしながら、橋と水面のクリアランスを改善し「口の字航路全体」を自由に舟が通行できる方策を探る。
- iv. 水辺の賑わいを創造する方策を継続して進める。

以上

平成19年12月