

大阪駅前市街地改造事業における一連の計画変遷にみる空間像の成立について

都市計画分野 増井 徹

Abstract

大阪駅前は戦前からその都市空間のあり方が模索され、現在でも大規模な事業が進行中である。本研究で着目する大阪駅前市街地改造事業は、大阪駅前の都市空間の変遷過程の一大シーンをつくった事業であり、その過程には複数の計画案が検討されている。この事業の過程を読み解くことは、大阪駅前で模索された空間像を示すだけでなく、今後の大阪駅前市街地改造ビルの再活性化を考える上での糸口を得る可能性がある。そこで、本研究ではそれら計画案の詳細な分析を行い、戦後の大阪駅前で模索された空間像を明らかにした。計画案の変遷を分析することで、①計画のなかで当初から踏襲されつづけたもの②当初のコンセプトで掲げられたものでその位置づけが変容したものが明確に浮かび上がり、各計画案の段階での空間像が明らかとなった。

1. はじめに

(1) 研究の背景

駅前を都市を代表とする顔としての重要な役割を持ち、大阪駅前では戦前からその重要性が認識されている⁽¹⁾。こうした駅前空間の整備は、現在でも再整備という視点から盛んに事業化されている⁽²⁾。そして、こうした都市再生ではその前提として、過去に模索されていた空間像を確認しておくことは重要である。

本研究で対象とする大阪駅前市街地改造事業(以下、本事業)は大阪駅の南側に位置する大阪駅前ビルを建設するに至った事業である。その構想としては戦前から存在していたが、具体的な計画は1961年に都市計画決定され、市街地改造法適用第1号として着手されている。そして、事業完了までは20年以上の長い年月をかけており、その基本計画は社会情勢や周辺市街地の状況にあわせ適宜変更され、最終案にたどり着いている。加えて、本事業は完成した4棟のビルが同時並行でなく、段階的に建設されといった点が特徴的である。

そして、本事業における各段階での計画案の詳細は依然不明な点が多く、各計画案において目指していた空間像については十分に整理されていない。

(2) 研究の目的

本研究では、本事業の計画変更に着目し、その計画案を分析することで各段階での計画案の考え方を把握し、そこから、本事業において目指していた空間像の時系列変遷を明らかにすることを目的とする。

(3) 研究の方法及び本論の構成

本研究では、はじめに大阪駅前⁽³⁾における事業・計画について整理し、続いて本事業を施行するにあたって、

大阪駅周辺の都市空間がどのように成立してきたのかを把握した。そして、本事業の一連の流れを整理した上で、本研究の着眼点である各計画案の分析を行う。計画案の変遷については、事業誌⁽⁴⁾の情報を基本としながら、計画図及び実施設計図を収集⁽⁵⁾・分析している。加えて、当時の計画に携わった技術者へのヒアリング⁽⁶⁾によりそれらの情報を補充していく。

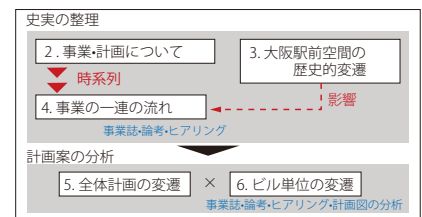


図1 研究の構成(番号は各題目と対応)

2. 大阪駅前における事業・計画について

大阪駅前における事業及び計画は大阪市区改正設計(1919)が発端で、これは第1次都市計画事業として事業化されている。これらは街路整備が中心であり、これらを端緒にして大阪駅前整理計畫協議會成案(1926)が検討されている。これには具体的な大阪駅前の建築敷地造成と地下道の設置が示されており、これをもとに事業化したのが大阪駅前都市計画事業である。その内容は①街路の新設及び拡幅②駅前広場の建設③地下道の建設であった。また、駅前整理の実施計画(1931)では美観上高層建築しか許可しないという方針が示され、大阪駅前整理事業二關スル建議案では、大阪駅前の美観の重要性を述べた上で、建築敷地造成の実現手法として超過収用を希望していた。また、この際に敷地造成の範囲を南側に拡大することも示されていた。続く日本建築協会の「シビックセンター」計畫理想案懸賞では、市民に対して注意を喚起すると

ともに、市民から具体的な大阪駅前空間像が提案された。その後、大阪駅前都市計画事業変更及び大阪第2次土地区画整理の追加（1937）が行われ、これが本事業の前身となる。

戦前の大阪駅前の事業・計画は、とりわけ美観という観点のもとで実施されているが、その内容は建築敷地造成や建築物高さの指定といったものに限られ、具体的な空間像としては、「シビックセンター」計画理想案懸賞でしか示されていない。

3. 大阪駅前地区と周辺市街地の変遷

(1) 大阪駅前空間の歴史的変遷

大阪駅前の発展は初代国鉄大阪駅が完成（1874）したのを期に始まった。そして、1906年には阪神電鉄が、1910年には阪急電鉄の前身である箕面有馬電気鉄道が梅田に乗り入れ、国・私鉄3線が集中し、大阪駅前が一大ターミナルとして発展していく基礎が出来上がる。一方で大阪駅前地区では1912年の市電開発による街路の拡幅によって、現在の大阪駅前地区の輪郭が出来上がる。一大ターミナルとして発展した大阪駅前では市電、自動車等の路面交通量が増加し、道路交通対策が課題として浮かび上がる（昭和30年代）。そして、その対応策として地下鉄と地下街が計画・整備される。大阪駅前では1933年には御堂筋線が、1965年には四ツ橋線、1967年には谷町線が整備され、市電は1966年に廃止されている。また、昭和40年代には、人と自動車の立体分離という観点から地下街の計画が始まる。当初は交通安全対策として整備された地下街も次第に、大阪駅前の都市施設を有機的につなぐという都市機能を高めるための施設に、その計画思想が変容している。一方、地上部では1953年の第一生命ビルの建設を皮切りに駅前地区において高層ビルが立て続けに建設され、大阪駅前地区では地上と地下を合わせた都市の立体的利用がなされていった。

(1) 大阪駅前市街地改造事業と周辺環境との関係

本事業はモータリゼーションが進展していた1960年代に計画が始まり、その頃には大阪駅前の都市空間では高層ビルが次々に建設されて、更には、高層ビル群を地上3階レベルで街区を連結するという構想が示されていた⁽⁷⁾。一方、地下空間では地下街が整備される

といった都市空間を立体的につかう発想が具体化していた。こうした都市の立体化の動きが顕著であった昭和40年代は、本事業は盛んに計画案が練られているため、その計画変遷の過程では地下街や、地上3階レベルでの接続といった影響を強く受けた可能性が高いと言える。

4. 大阪駅前市街地改造事業の一連の流れ

(1) 従前市街地の状況

本事業における施行地区の従前市街地は零細規模の商店等木造建物が密集し、区内道路も狭小（5～7m）となっていた（図2）。本事業はこうした都市美観的にも環境的にも好ましくない従前市街地を刷新するという目的で着手された。

(2) 事業手法の検討（事業構想段階）

本事業は、当初、第2次土地区画整理事業として都市計画決定されており、土地区画整理法第93条の立体換地方式にて、市街地整備が検討された。また、この時点で既に、地区を4つの街区にし、



図2 従前市街地の状況¹⁾
(1962年梅田新道交差点付近)

スーパーブロックによる高層建築物を建設するという枠組みまで描かれている。しかし、立体換地方式では、地価が高騰し、権利意識の高揚を見せる当時の大阪駅前の権利関係を調整するには限界があるとされた。そこで、これの代わりとして市街地改造法⁽⁸⁾が制定され、大阪駅前に適用されることとなる。これによって、権利関係の調整が立体換地方式よりも容易となり、更には、建築物の整備を大阪市が行えるため、美観に統一性を保てることとなった。こうして市街地改造法の制定を期に事業計画が具体化し始める。

(3) 大阪駅前市街地改造事業の流れ

それまで第2次土地区画整理事業として検討されていたものが、市街地改造法の制定をうけて大阪駅前市街地改造事業とその名称を変更し、事業がスタートする。この時点で、権利関係の調整のため施行区域を2地区にわけ⁽⁹⁾、4棟の市街地改造ビルが建設されることとなった。この4棟のビルは設計変更を含めた計画変更

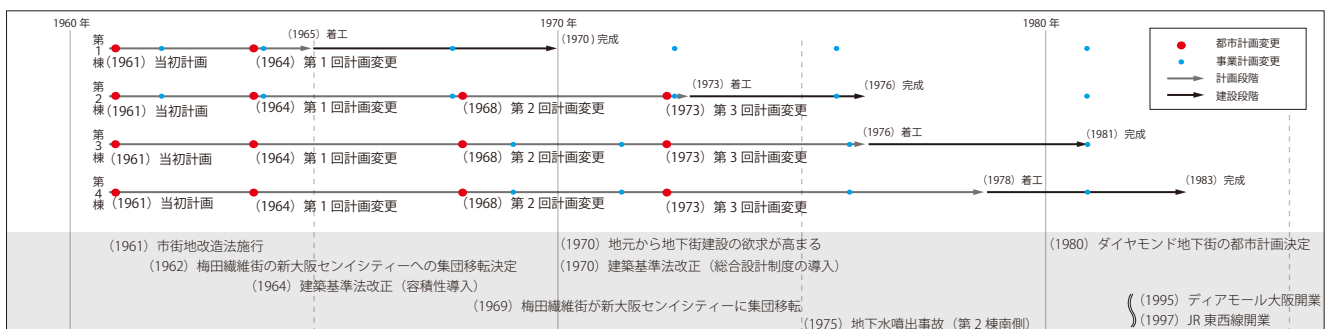


図3 大阪駅前市街地改造事業の流れ

が合計で3回あり、当初に提示された計画案を含めれば、計4種類の計画案が存在したこととなる。また、事業変更に関しては第1地区で6回、第2地区で4回の事業変更がなされている。市街地改造ビルの具体的な設計内容の検討段階では、民間の設計会社に基本設計業務を依頼しており、幅広い提案が求められている⁽¹⁰⁾。事業は第1地区第1棟の建設から着手されており、それぞれのビルが段階的に施工されている(図3)。

(4) 事業長期化の要因

1962年に都市計画事業認可をうけた際の本事業の事業年度では、1965年までに第1地区が完了する計画であったが、実際の事業は第2地区を含めて1983年までかかっており、事業実施期間が長期にわたっている。この事業の長期化に影響として考えられる要因は表1のようにまとめられる。中でも、権利者の反発が本事業にもっと影響を及ぼしており⁽¹¹⁾、最終的には権利者である梅大繊維街が新大阪センシティに集団移転することになった。この集団移転が決定したことで事業が進捗することになり第1棟の工事が着手される。他にも、建築法規や社会の状況といった、施設を建設するうえでの環境、与条件が変化したことで、それらに

表1 事業の長期化に影響を与えた要因

影響した要因	内容
権利者の反発	本事業に対して反発の姿勢を示し、市街地改造法制定時に激化した。そのため、権利調整が遅延することになる。最終的には新大阪センシティへ集団移転することに決定した(1969)
建築基準法の改正	建築基準法の改正に合わせて計画を見直すことで、施設建築物を高層化することを目指した
分譲状況	第1棟が竣工した際に、その分譲状況が芳しくなく、特に市街地改造事業では独立採算制に基づくため、分譲床の売れ行きが事業の進行にも影響する。そこで、再び計画を見直す必要が生じた
地下水噴出事故	第2棟施工時に発生した事故。全体の工期が2年ほど延びた。

表2 大阪駅前市街地改造事業の計画案の変更

計画案()は都市計画変更期日		当初計画案(1961.11.22)				第1回変更案(1964.3.25)			
施設建築物 (左から第1、第2、第3、第4棟の順)	階数	地上12階 地下2階	地上12階 地下2階	地上12階 地下2階	地上12階 地下2階	地上12階 地下6階	地上12階 地下6階	地上12階 地下6階	地上12階 地下6階
	建築面積	9,136[m ²]	8,800[m ²]	—	—	9,137[m ²]	8,821[m ²]	—	—
	延床面積	81,591[m ²]	81,567[m ²]	—	—	98,516[m ²]	92,002[m ²]	—	—
計画変更理由		—				<ul style="list-style-type: none"> ●計画地区の地盤状況が軟弱であり、基礎を堅牢な地層に設置させるために地下階を増加した ●駐車場法の改正により駐車場の確保が必要となり地下階を駐車場とする計画とした ●当時は高さ制限があり、容積率による制限がなかったため、地下階の比重を増した 			
備考		<ul style="list-style-type: none"> ●東畑謙三による基本設計(マスタープラン) ●幹線道路に沿接する統一感を強調(類型の反復の美) 				<ul style="list-style-type: none"> ●昇降車路は高架道路となり、阪神高速道路と直接連絡している ●各ビルは高架道路を介して連結される(地上3階) 			
計画案()は都市計画変更期日		第2回変更案(1968.12.28)				第3回変更案(1973.2.14)			
施設建築物 (左から第1、第2、第3、第4棟の順)	階数	建設中	地上12階 地下6階	地上23階 地下6階	地上23階 地下6階	竣工	地上16階 地下4階	地上34階 地下6階	地上25階 地下6階
	建築面積	—	8,821[m ²]	8,492[m ²]	6,680[m ²]	—	8,792[m ²]	8,120[m ²]	6,620[m ²]
	延床面積	—	94,979[m ²]	110,160[m ²]	92,906[m ²]	—	103,746[m ²]	121,276[m ²]	98,808[m ²]
計画変更理由		<ul style="list-style-type: none"> ●建築基準法改正のため建築可能な延床面積が増加したため(事業採算性の向上) ●大阪駅前に対応しい高層ビルを建設するため ●御堂筋側にセットバックさせ、既存の店舗を動かさずに事業を実施 				<ul style="list-style-type: none"> ●総合設計制度の適用によりビルの高層化が可能になった(事業採算性の向上) ●第1棟の竣工後の状況から、ビルの建築計画を見直した ●工事費の割高となる地下比率を縮小した 			
備考		<ul style="list-style-type: none"> ●地上3階の上空通路によるビル間の連絡がない ●ビルのプランは示されておらず不明な点が多い 				<ul style="list-style-type: none"> ●第2、3、4棟の地上3階部分に公開空地を設置する ●第2棟は、ビルの内部に噴水広場が設置される ●セットバックした空間(御堂筋沿道)は公開空地として設計 			

対応する為に計画を変更したという経緯も事業の進捗に関係していた⁽¹¹⁾。

5. 計画案の変遷における検討事項(全体計画)

(1) 当初計画案(1961)

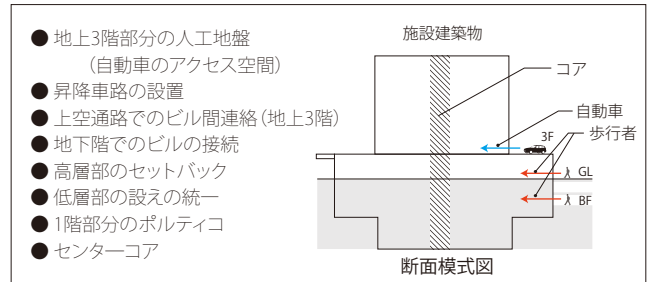


図4 当初計画案から読みとれる設計手法

当初計画では事業認可前の構想段階での流れを受けて事業施行区域を4街区にわけ、スーパーブロック方式による施設建築物の計画が示された。事業主である大阪市は「類型の反復の美」という計画思想を主張し、建築物の高さ、形態、外装の選択にいたるまで同一とした計画としており、御堂筋や国道2号線に沿接するビルの統一性を強調した。そして、この基本方針をもとに大阪市が東畑建築事務所の東畑謙三氏に基本設計を依頼している。この際の東畑謙三によるマスタープランからは図4のような設計手法が明らかとなった⁽¹²⁾。当初、東畑謙三は大阪駅前という立地に4棟の大規模なビルが建設されることに反対しており、その計画手法からは「ビルの谷間的環境を緩和する」という計画思想があらわれており、他にも「アプローチを3層に分散させる」という計画思想もみられた。後者はモータリゼーションが進展し始め、都市部への人口流入の激かった当時の社会情勢を受けて歩車分離と地上部の

負担緩和の考えを示したものであった。

(2) 第1回変更案 (1964)

1964年には第1回都市計画事業の変更が行われる。この計画変更は、地下階に駐車場を設け、軟弱な計画地の地盤の状況から施設建築物の建築規模を地下6階に変更したもので、高層部の道路境界からのセットバックやポルティコの設置は当初計画のままであった²⁾。第1回変更案は、東畑建築事務所によって計画図³⁾がかかれており、これには、4棟すべての設計がなされている。これによれば、地下1階レベルで各ビルが連結され、さらにその通路の両側に店舗が配置されることで、地下街が計画されていた。また、この計画図によって、地下空間での周辺施設との接続が第1棟西側、第4棟北側であることが示された(図5)。一方、地上3階では、大阪駅前支線5号線(以下、5号線)の上空に高架道路が建設され、それによって各ビルが地上3階レベルで連結されている。この高架道路は、将来的に阪神高速道路と連結される予定であった。コアの配置は当初計画の計画手法を踏襲し、センターコアで計画されているが、エレベーターの向きが北向き(第4棟のみ南向き)となっており、高架道路から自動車にてアクセスする方向が正面になるよう設計されており、モータリゼーションの進展の影響を強くうけた計画であったと言える(図6)。

(3) 第2回変更案 (1968)⁽¹⁴⁾

第2回都市計画事業の変更は第3・4棟の都市計画事業決定を行うために計画変更されたものであり、基本的に計画の変更は第3・4棟のみであった。このころは

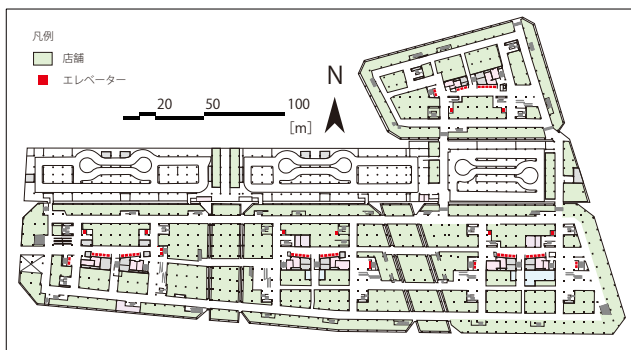


図5 第1回変更案 地下1階平面図¹³⁾

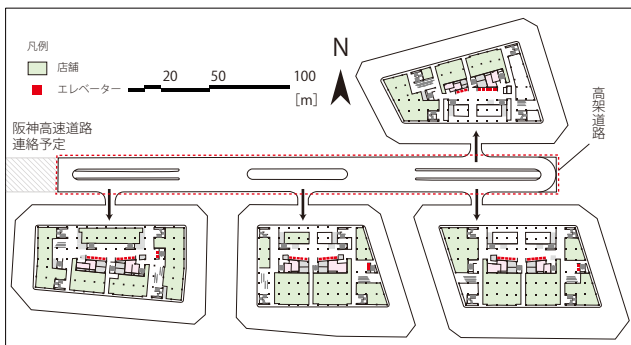


図6 第1回変更案 地上3階平面図¹³⁾

建築基準法の改正によって社会的にも高層ビルの建設が盛んになり、大阪駅前に相応しい高層ビルにする検討がされていた⁴⁾。しかし、第2回変更案ではビルの階数に変更が加えられたため、当初に掲げていた「類型の反復の美」というコンセプトが失われた。

また、御堂筋側をセットバックさせる計画変更もこの際にされている。これは、御堂筋側をセットバックさせることで、権利者が事業進行中でも営業を続けることができるように配慮したものだが、この空間は最終的に芝生で覆うといった計画が示されており、本事業において初めての公共的な空間⁽¹⁵⁾の計画が確認できた。

(4) 第3回変更案 (1973)

第3回都市計画事業の変更は最終の都市計画変更である。この変更では、総合設計制度を適用することで更なるビルの高層化が可能となった。この変更で、地上3階の人工地盤に公開空地が設置されたため、当初計画で示された歩行者と自動車とを立体的に分離させるという明確なコンセプトが曖昧となった。

また、この計画変更では先に竣工した第1棟の分譲状況から、より分譲のしやすいビルの設計が求められるということでビルの内部設計にも大きな変更が施されている。内部設計は、処分床にフレキシビリティを持たせることと、レントラブル比の向上という観点で設計変更がなされた。

そして、第3回変更の際にはすでに第1棟が竣工、大阪市内にてダイヤモンド地下街の計画が始まり、将来的に地下階からのアクセスが多くなるということで、第2棟では、地下2階と地上1階に噴水広場を設けることで広場性を持たせている。第3・4棟でも、御堂筋に面した公開空地の地下に吹き抜け⁽¹⁶⁾や池等を設置するといった計画が示されており、第3回変更案では、以前の計画にはみられないビル内部の公共的な空間の設置が確認できた。

(5) 第3回変更以降の変更

第3回変更案が本事業の最終決定案であるが、それ以降も検討が重ねられており、特に御堂筋の公開空地や、ダイヤモンド地下街の計画と施設建築物との接続についての検討及び計画変更があった。

御堂筋の自動車交通の観点からと、第3・4棟の公開空地の一体的利用という観点から、5号線の御堂筋への接続しない計画へと地区内の交通計画を見直された。

また、先に竣工した第1・2棟の状況から地上2階へのアクセス性の向上が課題にのぼり、第3棟4棟間をプロムナードデッキで結びつつ、その両端で公開空地から直接ビルの2階にアクセスできる階段を設置した。地上3階の公開空地へのアクセスに関しても、この階段を利用することで対応している。

表4 計画案から読みとれる空間像の変遷

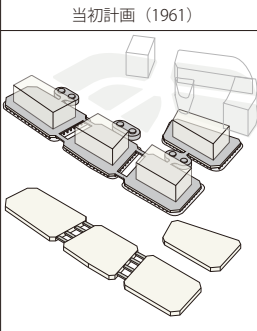
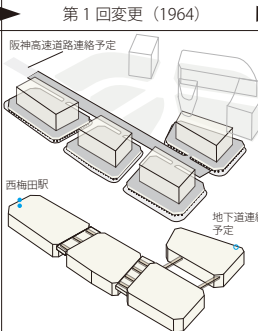
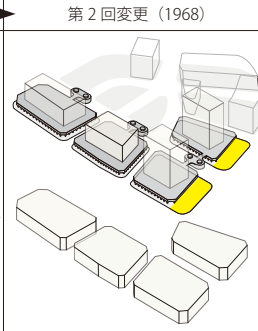
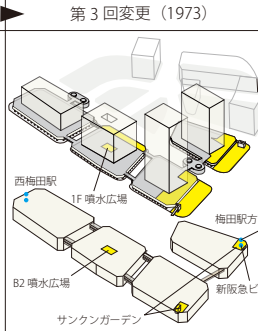
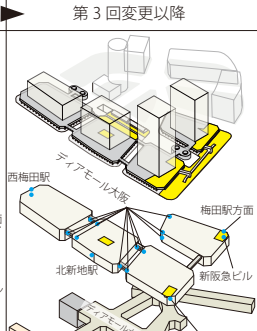
当初計画 (1961)	第1回変更 (1964)	第2回変更 (1968)	第3回変更 (1973)	第3回変更以降
 <p>大阪駅前ビルの現在の形に至るまでの骨格となる計画。「類型の回復の美」という都市景観を考える上で、計画思想のもと、「ビルの谷間感を排除」し、「アプローチを分散」する設計手法が示された。</p>	 <p>阪神高速道路連絡予定 西梅田駅 地下道連絡予定</p> <p>阪神高速道路から直接、地上3階の人工地盤にアクセスできる提案がされた。ビル内のエレベーターの向きから自動車アクセスする方向が正面となるように設計されている。また、地下階では、ビル間の連絡通路も含めて地下街が計画されている。</p>	 <p>第3・4棟の階数を変更したため、当初のコンセプトのひとつである「類型の回復の美」が失われた。また、御堂筋をセットバックさせることで地区内に公共的な空間が計画されることになる。しかし、計画図が確認できないため、不明な点も多い。</p>	 <p>西梅田駅 1F 噴水広場 B2 噴水広場 サンクンガーデン 梅田駅方面 新阪急ビル</p> <p>周辺施設との接続空間が計画されたことで地下空間での周辺施設との結び付きが強固になった。地上3階に公開空地が設定されることで、地上3階部分の位置づけが曖昧になっている。また、ビルの内部に公共的な空間が多く設計されている。</p>	 <p>西梅田駅 ダイヤモール大阪 北新地駅 梅田方面 新阪急ビル 梅田新道横断地下道 外周道路「北新地駅」(旧御堂筋)</p> <p>凡例 ● 周辺都市施設との接続 □ 公共的な空間</p>

表5 計画案の変遷にみる設計手法の移り変わり

		当初計画 (1961)	第1回変更 (1964)	第2回変更 (1968)	第3回変更 (1973)	第3回変更以降	
設計思想	類型の回復の美	● 4棟同一の高さ		● 第3・4棟高層化	● 第2・3・4棟高層化		
		● 外観 (4棟ガラスカーテンウォール)			● 第3棟外装変更 (プレキャストコンクリート)		
	軒線の連続性	● 低層部の平面形状の統一					
		● 高層部のセットバック				○ 高層部の平面形状の変更に伴う寸法の変更	
	谷間感の軽減	● 1F	● ボルティコ		○ 御堂筋側のボルティコ削除		
		3F	● 上空通路による各棟の連結	● 高架道路による各棟の連結	○ 各棟の連結なし	● 上空通路による各棟の連結	
			● 昇降車路 (3ヶ所)			○ 昇降車路 (2ヶ所)	
	BF	● 人工地盤駐車場利用			○ 一部公開空地として利用		
		● 地下空間のエントランスの確保	○ 第1棟 B1-B2 (四ツ橋線)	○ 第4棟 B1 (地下道連絡予定)		○ 第4棟 B2 (新阪急ビル)	○ ※1
	● 採光の確保	● センターコア			○ 第2棟 光庭サイドコアに変更		
● 公共的な空間の整備			● 御堂筋に面した広場	○ ※2	○ 御堂筋プロムナード	○ 第3・4棟間デッキ接続	
● その他							
※1: 第3棟 B1 (梅田新道地下道)、第2棟 B2 (JR東西線北新地駅)、第1~4棟 (ダイヤモール大阪) ※2: 公開空地 (3F)、第2棟 噴水広場、ダイヤモンドプラザ		凡例 ●: 変更 (変更点大) ○: 変更 (変更点小) /					

さらに、ダイヤモンド地下街が完成し、地下での接続空間が増えた。第3棟では地下1階で梅田新道横断地下道と連絡し、本事業の南東の玄関口となった⁵⁾。

(6) 計画案の変遷から分かる空間像の特徴

各計画案から読みとれる空間像と計画案の変遷から把握した設計手法の移り変わりは表3、表4のように整理できる。その傾向としては当初のモータリゼーションの進展を念頭にいた計画が次第にその位置付けが曖昧になっていき、代わりに公共的な空間が計画されている点が読みとれる。アプローチに関しては地下階での周辺施設との接続が増加していることが分かる。そして、表4から、大阪市が掲げていた都市景観の考え方は時代とともに変化しているのに対して、東畑謙三の示した設計思想は時代に合わせた変化をしても、その基本的な考えは一貫して踏襲されているものが多いことが分かる。

6. 市街地改造ビル別にみた計画案の変遷

(1) 大阪駅前第1ビル

第1棟は第1回変更後に着工したため、第1回変更案に近い設計であった。そのため、エレベーターホールが北向きである。また、高層部の平面形状も第1回変更案と同様に街区の形状に合わせたものである。

(2) 大阪駅前第2ビル

第2棟は、第1棟の竣工を受け、特に分譲床を売れやすい設計にするために設計変更が施された。高層部には光庭が設置され、窓に面した区画を多くし、建物の平面形状を整形にすることで、分譲しやすい区画を設計しフレキシビリティをもたらした。

また、地上1階と地下2階には噴水広場を設置し、吹き抜けを設けることでビルに広場性をもたらし、この噴水を中央に配置することで動線の集約化が可能となり店舗価値が高まることが期待されていた。

(3) 大阪駅前第3ビル

第3棟も第2棟と同様、大きな設計変更は第3回変更にてなされている。設計にあたっての留意点は分譲床にフレキシビリティを持たせることと、高レンタル比の確保であった。第3棟は大阪市のランドマーク的立地に計画されることから超高層ビルとして計画されており、コアを中央に集約し、事務室は独立柱のない空間に設計され、区画の割り方にバリエーションをだしている。

また、先の第1・2棟の経験から地上2階への動線の確保の目的で御堂筋の公開空地から直接、地上2階にアクセスできるように階段が設置されている。

(4) 大阪駅前第4ビル

第4棟は、御堂筋に面することから都市景観の向上に寄与すべきものとして不即不離の関係で計画が練られていた⁶⁾。第3回変更時の議論の焦点は、他のビル同様、分譲床にフレキシビリティを持たせること、高レンタル比の確保であり、第3棟同様、中央にコアを配し、区画の割り方もフロアによってバリエーションを出している。また、御堂筋に面し、大阪駅前ビルの中で最も、大阪駅に近いことから、周辺都市施設との接続に注意が払われ、地上2・3階には御堂筋の公開空地からアクセスできるように階段を設置し、地下1・2階では、新阪急ビル、ディアモール大阪と接続した。

(5) ビル単体のスケールで計画案の変遷をみた特徴

第1棟のみ初期の計画案のまま、着工されており、その反省点をフィードバックする形で、第3回変更がなされているため、第1棟とそれ以降のビルでは、ビルの設計に差異がみられた。第3回変更の議論の焦点は高層部における分譲床のフレキシビリティと高レンタル比の確保であった。そのため、第1棟とその他のビルでは高層部の平面形状が異なっている。高層部の設計に関する計画変更であったが、用途としては事務所という設定が考えられていた程度であり、用途に関するより具体的な議論は確認できなかった。

また、第2～4棟には、ビル内部に広場が設置されておりこれも当初の計画では確認できない要素である。

7. 結論・考察

大阪駅前では、戦前はとりわけ「美観」という観点から都市空間が考えられてきた。戦後になると、モータリゼーションの進展や都市部への人口の流入といった問題が生じたことで、地下街や高層ビルの建設が始まっている。本事業は、都市環境の悪化に加えて、従前市街地の権利関係を整理することを大きな目標に据えられてスタートした。都市景観・都市環境という観点ではマスタープランを担当した東畑謙三によって明確な方針が提案されており、本研究ではその設計手法の計画案の変遷における移り変わりを把握することが出来た(表3表4)。初期の計画⁽¹⁷⁾では、過密化していく大阪駅前の状況から、アプローチを3つに分配するという方針が打ち出され、とりわけ、地上3階に関しては自動車のための空間として位置づけた計画がされていた。第2回変更では、大阪駅前にふさわしい高層ビルにする検討からビルの規模が見直され、また、地区内に初めての公共的な空間が計画された。第3回変更では、分譲床を売れやすいものにするための検討が行われており、ビルの内部に関する設計が具体的に模索されていた。そして、第3回変更では公共的な空間が積極的にビルの内部に設置している。この時に、自動

車の空間として当初位置づけられた人工地盤の部分に公開空地が設けられた。これは、時代の変化に合わせて変更であったとも捉えられるが、ここに当初のコンセプトが曖昧になった過程が確認できた。一方、このように、地上3階の自動車に対する位置づけが低くなるのに対し、地下階では周辺施設との接続が強固になっている過程が把握できた。

つまり、計画案の変遷から、地下階の計画は充実しており、地下街の開業で人の流れも大きくなっている反面、地上1・3階は当初の計画よりもその性格が弱体化していることが分かった。したがって、この地上1・3階の空間について再考することが、今後の大阪駅前提の再活性化を考える上でのひとつの焦点となり得ることが本研究から言える。

【補注】

- (1) 例えば大正期に、市の都市計画行政の最前にいた岡崎早太郎、加藤善吉らの発言から駅前の周辺一帯が「都市の玄関」であり環境的にも美観的にも不愉快であるといった強い問題意識をもっていたことが伺える。
- (2) 大阪駅周辺では、2013年には北ヤードの先行開発区域が竣工予定であり、これは後発開発区域を含めると更に長期にわたる一大事業である。
- (3) 本研究で言う「大阪駅前(地区)」とはJR大阪駅の南側に位置し、東を御堂筋、南を国道2号線、西を四ツ橋筋といった幹線道路に囲まれた地区を指す。現在のダイヤモンド地区に相当する地区である。
- (4) 『大阪駅前市街地改造事業誌』は本事業の施行者である大阪市が編集している。これは、事業の経緯とその経過を扱っており、本事業について包括的にかかっているが、計画案は、具体的なものが掲載されていない。
- (5) 本研究では大阪駅前ビルの管理をしている大阪市街地開発株式会社、民間の設計会社として㈱東畑建築事務所、施工会社として㈱大林組から、計画図、実施設計図、パース、模型写真、竣工パンフレットを収集し、分析に利用した。
- (6) ヒアリングは、第4棟の地下通路の計画に携わり、事業誌の編纂をした元大阪市職員、大阪駅前市街地改造ビルの設計に携わった㈱東畑建築事務所の職員、1970年頃より都市再開発局にて計画に携わった大阪市職員にそれぞれ90分ほど行った。
- (7) 雑誌『建築と社会』(1976)「民間による市街地整備の実例-大阪マルビル」にて大阪駅前地区計画案として、歩車の分離、3階レベルでの街区連結が示されている。
- (8) 1961年6月1日公布及び施行、正式名称は「公共施設の整備に關する市街地の改造に關する法律」という。
- (9) 第1地区と第2地区にわけられており、第1地区は第1・2棟、第2地区は第3・4棟が建設される地区である。都市計画決定は全施行地区を一体として受けているが、都市計画事業決定以下の手続きに関しては地区別に行われている。
- (10) 大建設、日建設、東畑建築事務所、安井建築設計事務所の4社に、第2棟の設計に関して、その用途を①高層事務所②超高層事務所③ホテル④百貨店の4種類に指定し基本設計を委託している。最終的には安井建築設計事務所が第2棟の実施設計を担当。
- (11) 計画に携わった大阪市の職員へのヒアリングによる。
- (12) 事業誌に掲載された東畑謙三氏の発言内容、当初計画案のパース、東畑建築事務所の設計担当者へのヒアリングの内容をもとに把握している。
- (13) 参考文献3)より筆者作成。
- (14) 第2回変更案は計画図が確認できず、本研究では、模型写真と事業誌に掲載されている内容の分析に留まっている。従って、施設建築物の設計の詳細は不明な点が多い。
- (15) 「すべての人に開かれている公共性を有する空間」を「公共的な空間」と表現する。本研究ではとりわけ、広場やサンクンガーデン、公開空地などが該当しており、道路は含まない。
- (16) 第3・4棟の吹き抜けは、もともとは防災の観点から設置されている。しかし、ビルの地下空間に自然光を取り込み、地下階に広場を設置するなどの公共的に果たした役割も大きい。
- (17) 当初計画案(1961)及び第1回変更案(1964)を指す。

【参考文献】

- 1) 大阪駅前第1ビル振興会(1990)『大阪駅前第1ビル振興会20周年記念誌』p.48
- 2) 大阪市都市整備局(1985)『大阪駅前市街地改造事業誌』、p.260
- 3) 大阪市区画整理局、㈱東畑建築事務所『大阪駅前市街地改造事業施設建築物計画図』
- 4) 前掲書2)、p.169
- 5) 前掲書2)、p.204
- 6) 土肥耕一(1979)「大阪駅前市街地改造事業第4棟」『建築と社会』第60巻1号

討議等

◆ 討議[倉方俊輔]

対象のものが大阪にしかないものである。東京で言う新橋と新宿西口を混ぜた感じで、大阪にしかないものである。だから、おもしろいと思う。この事例は土地区画整理法の時代と市街地改造法の時代にまたがっている。新橋は前者であり、新宿は後者である。大阪では、事業が長期にわたったことで、手法が両方にまたがっているというのがおもしろいが、プレゼンではそういった話が出てこなかった。土地区画整理法による性格と市街地改造法による性格の違いが完成した大阪駅前ビルでは、どのようにでているのか。あるいは全く後者であるのか。

◆回答：後者の性格だけである。というのも土地区画整理法で考えられていたのは、構想段階でのみであり、具体的に検討が始まり、事業として着手する時には市街地改造法の適用が決まってからとなっている。この事業区域の権利者（梅田繊維街）の力と反発は強大であり、土地区画整理法では強制力が弱く、この大阪の事例から市街地改造法が生まれて、モデル地区として事業に着手しているため、土地区画整理法時代の性格というのはほとんどない。

◆ 討議[倉方俊輔]

構想の最初から連続している部分とかに、そういう時の発想、あるいはやり方みたいなものが残存しているという感じはないのか。

◆回答：施設建築物を4棟建設することと街区の形状に関しては土地区画整理で考えられていた時代を踏襲している。

◆ 討議[倉方俊輔]

土地区画整理法時代の建物とか不燃化の時代の建物の建て方というのは古いのではなく割とフィットする割り方になっているという見直しの仕方は割とある。今になると都市景観とかが良いという話は可能性としてはあると思う。土地区画整理法の時代から続いてきたからこそ、この事業がおもしろいんだというのはさらに言えそうだと思う。

◆ 討議[日野康雄]

経緯として設計変更があったというのは分かった。途

中のモータリゼーションを受けて設計が変わった、徳に地上3階部分はそうである。(結論では)1階部分の見直しということがあがあるが、1階部分に関しては、どのような変化があって、どれが見直しの変化になっているのかよく分からない。その点に関してはどうであるか。

◆回答：初期の計画ではモータリゼーションの影響を受けて、計画されていたことが研究にて把握出来た。現在では大阪駅前地区自体に自動車交通が減っていると感じる。自動車という観点のみならず、地下街（ディアモール大阪）が完成したことによって、地下に人が流れているので、地上1階部分が過去より余裕が生まれている。そのような点から、結論において過密化している大阪駅前の貴重な屋外空間として今後地上部の強化を図る余地があるとしている。

◆ 討議[横山俊祐]

あなたは、この事業をどう評価するのか。当初の計画のままではなく、計画がどんどん変遷している。この変遷は良い結果をもたらしたのか。大阪駅前の計画というレベルでみたときに、この変遷というのが妥当なものなのか。それとも、計画が変更したことが、良い評価に繋がっているのか。

◆回答：計画変更に関してはプラス評価している部分も多いが、当初計画で、3階を自動車の空間として明確に位置づけてそれを基本的には踏襲しているが、途中の計画変更にて、公開空地が設置されるなどして、その考えが揺らいでしまって、中途半端な印象を受ける。その点に関しては設計変更をマイナス評価している。

◆ 討議[吉田長裕]

地上3階に駐車場があるが、今は地下にもディアモール大阪によって駐車場が整備されている。歩行者のことをそもそもどのように考えていたのかとか、そういった全体計画のところを整理すると、3階部分のようにスカスカになっている部分はもっと整理することで可能性を引き出せるのではないかと思います。