

大 阪 市 の 復 興 は 港 か ら



工事中の安治川内港:1954(昭和29)年

1945(昭和20)年、戦争と高潮により壊滅的な被害を受けた大阪港と港区ですが、戦後すぐに「大阪市の復興は港から」をスローガンに戦後復興にとりかかりました。戦争により機能不全に陥った大阪港の修築事業と土地区画整理事業が補い合う形でスタートしました。

復興途上にあった1950(昭和25)年のジェーン台風では、地盤沈下によって防潮堤が機能せず、大阪港に大きな高潮被害をもたらしました。そこで大阪市はジェーン台風を契機として、根本的な総合防災対策を検討し、高潮対策事業として防潮堤の整備とともに、盛土工事をいっそう進めることになりました。こうして港区の戦後復興は、大阪港の修築と土地区画整理事業、高潮対策の3つが同時進行で進んで行きました。

大 阪 港 の 修 築

戦後、全く機能を失ってしまった大阪港でしたが、大阪市の発展は大阪港の復興なしではありえなかったため、港の早期復興が望まれました。

それまでの大阪港は外海に向けて発展してきましたが、このことによって都心部と港が遠くなるとともに、地盤沈下と高潮被害による港の機能の低下などがみられました。そこで大阪市は復興計画の一環として、将来の大阪港の発展を想定して内港化を骨子とする「大阪港修築10カ年計画」を策定し、実施することにしました。

大阪港の修築工事を進めるにあたっては、安治川や尻無川などを浚渫^{しゅんせつ}拡幅して内港化し、それによって発生する大量の土砂を使って臨港地帯に盛土を実施し、地盤沈下や高潮被害からまちを守ることになりました。

大阪港の内港化による 区の形の変化

■ 現在の港区域
■ 内港化部分



土 地 区 画 整 理 事 業



工事中の築港深江線と地下鉄中央線の高架:1960(昭和35)年

港区はもともと江戸時代に淀川(現在の安治川)下流域を開発した地区で、明治になって土地所有者や土地会社によって宅地化されたために、道路は狭い私道がほとんどで、公園も3か所しかありませんでした。

そこで港区の復興都市計画では戦前の市街地をそのまま復興するのではなく、大阪港の内港化により生じた土砂を使って区域のおよそ9割を約2m盛土する世界でも類のない大規模な土地区画整理事業を実施し、将来のあるべき都市像を描きながら、大胆な市街地改造を行いました。



換地先は地域ごとに 指定されていた

喜多村 英輔 さん(79)
寿町(今の弁天)生まれ

換地については、この地域はここに移転しなさいと決められていました。うちはもともと市場通(今の磯路)にあったのですが、換地先が弁天の奥の方、安治川寄りに指定されました。盛土がすでに完了していた1959(昭和34)年に公設市場が完成して、その翌年にうちも家が建ったので引っ越ししました。当時はお金が無い時代だったので、移転してくださいと言われてハイハイとすぐ動く人は少なかったですね。引っ越しは、家をそのまま丸太の上に乗せて移動させる曳屋で動かしている人もいたし、バラックなら壊している人もいました。

まず港区中央部を東西に貫く幅60~80mの築港深江線(中央大通)と、東部を南北に通る国道43号(尼崎平野線)が整備されました。その他の街路は、地域内の宅地の造成がしやすくなるよう配置されました。公園については、旧大阪市立運動場跡に建設された八幡屋公園をはじめ、31か所を整備しました。

こうして港区は、街区がきれいに整備され、道路も広がり、公園も増えて、平坦で住みやすいまちになりました。

この事業で地権者は平均約4割の土地を公共に提供(減歩率40%)し、この大事業に協力しました。この土地区画整理事業の収束は1992(平成4)年。実に戦後45年もの年月を費やして、行政と区民がいっしょにこのまちの価値を高めてきたのです。



クロスタワー大阪ベイより望む現在の港区