

第2章 景観の現況と特性

1. 要素ごとの景観の特徴

(1) 景観の現況と特性を捉える要素

大阪市の景観の現況と特性を、「地勢の要素」「都市基盤の要素」「歴史・伝統の要素」「都市空間の要素」「活動・営みの要素」の5つの要素から捉え、それぞれの特徴を列記します。

特性を捉える要素		特性を捉える視点
地勢の要素	・ 標高と水面	・ 標高や水面の分布から、台地などの高低差や河川など景観の基礎となっている地勢の要素を把握します。
都市基盤の要素	・ 市街地景観の変遷 ・ 臨海部の市街地形成の経緯	・ 市街地形成の歴史的背景、市街地履歴からみて、景観上影響の大きいと考えられる基盤及び埋立により形成された土地等による面的な要素の分布を把握します。
歴史・伝統の要素	・ 歴史的・文化的資源 ・ 寺社・旧街道筋	・ 歴史的・文化的資源、寺社仏閣・旧街道の位置からまちなみの違いや伝統的な資源など景観における歴史・伝統の要素を把握します。
都市空間の要素	面的な空間要素	・ 土地利用類型 ・ 建物容積 ・ 敷地規模
	軸的な空間要素	・ 河川・海岸線 ・ 幹線道路 ・ 幹線道路沿道の建物高さ
	拠点的な空間要素	・ みどりの拠点 ・ にぎわいの拠点 ・ 都市開発 ・ 主要鉄道駅
活動・営みの要素		・ 四季折々の風物詩 ・ まちづくりの取り組み ・ 水辺の魅力向上 ・ 光景観の創出 ・ 建築物を生かした魅力発信 ・ 都市景観資源 ・ 絵図に描かれた風景 ・ 市民が好きな景観

また、関連計画等について整理することで今後、形成され得る景観を捉えます。

関連計画等	・ グランドデザイン・大阪 ・ 大阪市都市魅力創造戦略 ・ 大阪都市計画区域マスタープラン ・ 新・大阪市緑の基本計画 ・ 大阪光のまちづくりアクションプラン 2020 構想 ・ 今後 10 年の主なプロジェクト ・ 旧美観地区	・ グランドデザイン大阪、大阪市都市魅力創造戦略、大阪都市計画区域マスタープラン、新・大阪市緑の基本計画、大阪光のまちづくりアクションプラン 2020 構想など、景観形成の上位及び関連分野の計画を整理することで、今後、形成され得る景観を捉えます。
-------	--	---

所に「難波宮」が造営されてからは、約 150 年に渡り大阪は我が国の政治・文化の中心地であっただけでなく、渡来人たちも居住する国際都市でもありました。こうしたことから、古代から文明が発達していた上町台地上には現在でも歴史的な資産が数多く残されています。

蓮如による石山本願寺寺内町の形成

1496（明応5）年には、現在の大坂城が位置する上町台地の北端に、浄土真宗の僧蓮如により、石山本願寺（当初石山御坊）が建立されたとされます。この境内では商人等が住まう「寺内町」が形成され、「大坂」というまちが誕生しました。

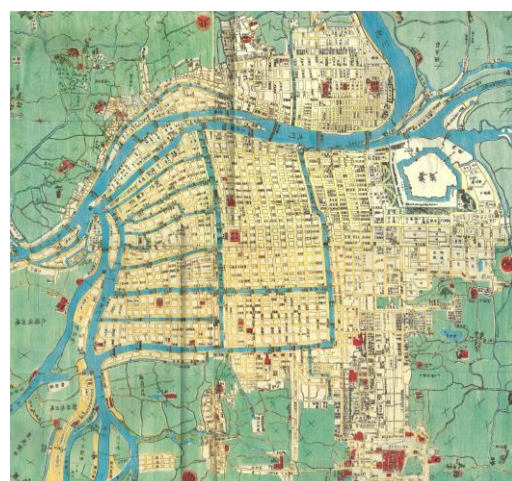
基盤目状の市街地基盤と“水都”の形成

近代都市大阪の母体となる“まちづくり”は、石山本願寺跡での豊臣秀吉による大坂城の築城と、武家屋敷、寺町、町人町等で構成する壮大な城下町の建設が始まりでした。武家屋敷は城の南と西に、寺町は大川北岸の天満と城の南側の上町及び谷町に、町人町は東横堀川西の船場及び天満に計画的に定められました。これらの市街地の造成には、東横堀川、天満堀川、西横堀川、阿波堀川を開削した際に出た土砂が用いられました。道路に囲まれた街区の大きさは、東横堀と西横堀の間では、ほぼ 42～3 間（約 78m）の正方形が標準で、道路の幅は、大坂城に向かう東西方向の道路が主軸で幅 4 間 5 分（約 8 m）に、南北方向の道路は 3 間 3 分（約 6 m）に定められていました。この街割りは現在においても継承されており、まさに都心中央部の基盤形成の起源といえます。

豊臣時代にその姿を整えた大坂の城下町は、1615（元和元）年夏の陣で市街地建物はすべて焼亡し、堀川・道路等の公共基盤だけが残されましたが、その後に大坂城主となった松平忠明による積極的な“まちづくり”により、戦災地が復旧されました。1615（元和元）年に工事途中の道頓堀川を開削し市街地を南に拡張し、これ以降も、低湿地であった西横堀以西に堀川を開削、その土砂で盛土する宅地造成に着手するとともに、市中に散在していた大小の寺院や墓地进行を市街の外側に集中移転させ寺町を形成するなど、忠明が手がけてから 10 数年間にほぼ市街は整理され、いわゆる「水の都」としての基礎が築かれました。



石山本願寺門前町繁昌之図



江戸時代の大坂の街割（出展：国宝大阪全図）

天下の台所 -大阪三郷と蔵屋敷のまち中之島の形成-

江戸時代の大阪は、大坂城や武家屋敷地、中之島などの他は、北組（大川以南本町筋まで）、南組（本町筋以南）、天満組（大川以北）の三郷の自治組織に分けられ、「大阪三郷」と呼ばれる町人町でした。中之島及びその対岸では、旧淀川の水運を生かし、多くの大名により 100 を超える白壁の蔵屋敷が置かれ、地方から運び込まれる米や物産の取引の一大拠点となり、また大阪三郷において様々な物資が加工され移出されるなど、わが国の生産・流通・金融を一手に担い、「天下の台所」と呼ばれる繁栄を築いていきました。その後明治 4 年に蔵屋敷は廃止されましたが、現在の中之島の大規模な区画割にその名残が残されています。



大坂北中ノ島蔵屋敷の図

町人町としての都心中央部の発展と遊興地としての都心南部の発展

船場を中心とする都心中央部では、17 世紀の終わりごろから 18 世紀にかけて、まちの発展に伴い商業も活性化し、生活が豊かになった大阪の町人の間では、より生活を楽しむという意識が強くなり、学問や娯楽文化が盛り上がりました。船場では、適塾を筆頭に、現在においても当時の文化が伺える歴史的資源が点在しています。

一方、道頓堀では 1616（元和 2）年以降、芝居小屋が立地しはじめ、歌舞伎、浄瑠璃、舞、説経、からくりなど様々な芝居が催される芝居町が形成されました。中でも竹本座（後に浪花座）、中座、角座、朝日座、弁天座は道頓堀 5 座として後世まで名を残すこととなりました。道頓堀芝居町の南側に新たに開かれた難波新地には料理屋が軒を連ね、相撲興行をはじめ見せ物興行が盛んでありました。多くの劇場と芝居茶屋が立ち並ぶ道頓堀の南側一帯は芝居・興行の中心地として盛り場の歴史を歩みはじめました。

一方、江戸時代は刑場や墓地であった千日前は、明治 10 年頃には新興の盛り場となり、道頓堀とともに、「ミナミ」の歓楽地帯を形成するようになりました。「ミナミ」では、現在でも関西有数の繁華街として、活気あるにぎわいの景観が形成されています。



「浪花百景」道頓堀角芝居

明治維新後の都市の近代化

1869（明治2）年に大阪三郷が廃止され、東・西・南・北の4大組が置かれ、その後数度の再編成を経て、1889（明治22）年に大阪市が誕生し、同4区を継承しました。人口は明治維新前後に26万人まで減少していましたが、市政発足時は47万人、1897（明治30）年代後半に入ると100万人を超え、市街地が無秩序に拡大し、様々な都市問題がクローズアップされるようになります。

1919（大正8）年には、都市計画法や市街地建築法などが公布され、計画的に都市建設を進める法制度の充実が図られたことを受け、御堂筋などの都市計画道路整備や建築線制度を活用した道路拡張など、都心部の高機能化が進められました。

また、都心部の整備と並行し、市域拡張に合わせて新たに編入する区域で行われた組合土地区画整理事業など、都市基盤整備が着々と進められました。現在の周辺市街地における整然としたまちなみの殆どは、このような民間の事業により整備されたものです。

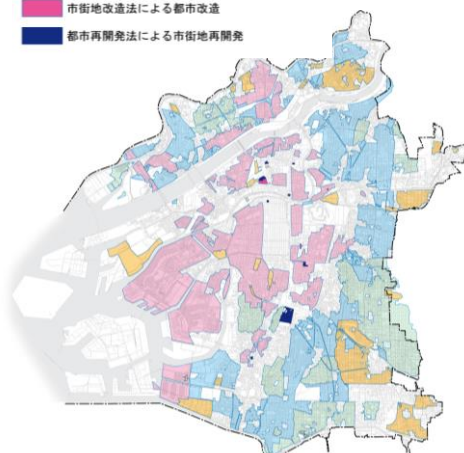
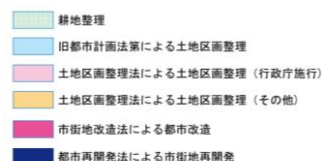
「大大阪」時代の発展

20世紀に入って、人口の集中化が進み、住宅不足などの問題も大きくなりました。そこで本市は、都心周辺部と周辺市街地の開発を計画的に進めるため、1925（大正14）年に周辺の町村と合併しました。人口・面積で日本一となり、名実共に全国第一の都市「大大阪」として名を馳せることとなりました。商工業も日本一の発展を見せ、周辺市街地には工業地帯が乱立する一方、都心中央部では、実業家等により業務系建築が多数建てられました。これらは、現在、近代建築として市民に親しまれ、「商都」の誇りを今に伝えています。

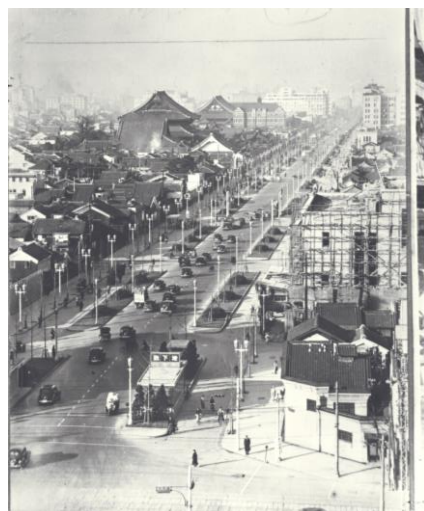
景観形成の取組みとしては、1934（昭和9）年、大阪城、大阪駅前、御堂筋、中之島等において旧市街地建築物法による旧美観地区を指定しました。

大阪駅前のまちづくり

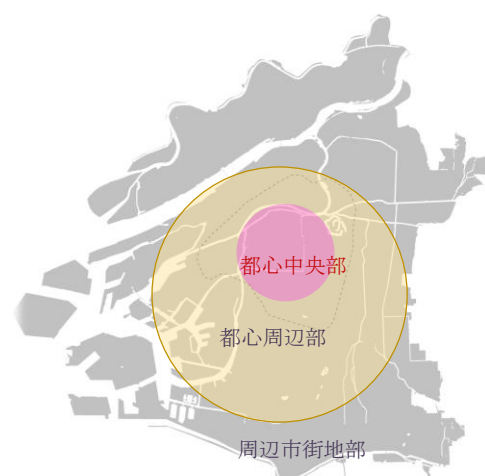
大阪駅は、現在でこそ都心となっていますが、1874（明治7）年の駅開業当時は周辺に田園が広がっていました。その後、駅前の一帯は、戦前における公共団体施行の土地



【都市再開発図】



【完成当時の御堂筋】



【市街地履歴の概念図】

・市街地履歴図を元に、市域をその形成時期で都市中央部、都心周辺部に大まかに分類

区画整理事業として、約 5ha の地域において、1935（昭和 10）年に、旧都市計画法第 13 条の規定により内務大臣の施行命令を受けて事業が開始され、1940（昭和 15）年には事業を完了しました。闇市が広がっていた大阪駅前はこの大規模な面的整備事業により、玄関口として、現在の落ち着いた景観を形成するに至りました。

戦後のまちづくり-戦災復興に伴う基盤整備と車社会への対応、都心の高度利用化-

戦後の本市の復興にあたっては、土地区画整理事業を中心にまちづくりが進められてきました。これにより戦災被害の大きかった都心周辺部では、公園等の都市施設を充足しながら現在のまちなみを形成していきます。

高度経済成長期には、自動車交通の激増や市周辺部の急速な市街化が進んだため、都心部から都心周辺部の高架道路整備、交差点の立体交差化、周辺市街地部の幹線道路整備や緑化の推進などの新たなまちづくりが行われました。これにより、都心部ではスケール感のある立体的な都市景観が形成されました。

また、1961（昭和 36）年には新大阪駅周辺において、同駅と都心部を連絡する幹線道路等の整備及びその周辺地域の土地利用の増進を目的として、新大阪駅周辺土地区画整理事業が行われるなど、新幹線を始めとする技術の進展に合わせ大阪のまちも変化してきました。

さらに、万博以降は、従来から行ってきた諸施策の内容の一層の高度化を図るとともに、新たな施策を加え、新時代への“まちづくり”をめざした多様な施策展開により、活動的な現在の大阪が形作られてきました。

○臨海部の市街地形成の経緯

在来臨海部の形成と貿易港としての発展

埋立により市域の大部分を築いてきた大阪ですが、現在の臨海部は明治中期以降に形成されたものであります。大洪水を契機とし、川幅 550～800m に及ぶ新淀川の開削事業が行われました。これにより、旧淀川（現在の大川～安治川）からの土砂堆積の心配がなくなり、従来までの川口港に代わり、

安治川と木津川の河口に新たに港を建設する築港事業が明治 30 年から進められました。この大事業により、大阪は近代港をもつ国際都市としてさらなる発展を遂げました。

また、第二次世界大戦での被害が極めて大きかった大阪港ですが、1947（昭和 22）年からの大阪港復興計画によりみごとに復興を遂げ、工業を中心とした多数の産業が集積しました。

さらに、1950（昭和 25）年のジェーン台風や昭和 36 年の第 2 室戸台風の教訓を踏まえ、防潮堤の造成や盛土による総合的な高潮対策が進められました。これにより、大規模な浸水被害はなくなりました。

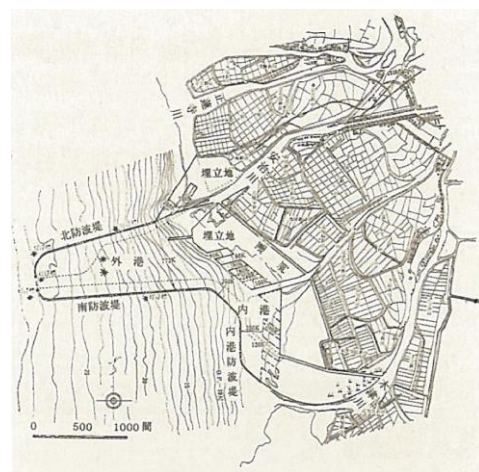
この際に立てられた大阪港修築計画では、安治川・尻無川の河川拡幅による大阪港の「内港化」が行われ、港湾施設の近代化と都心からの距離の短縮が図られました。

新臨海部の形成と大阪港の多機能化

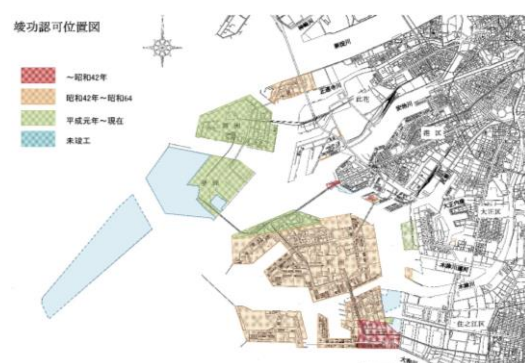
1958（昭和 33）年からの咲洲の埋立を皮切りに、臨海工業用地として新臨海部（北港・南港）開発が始まり、再び大阪港の「外港化」が進められました。1967（昭和 42）年以降は、主目的を国外との貿易にシフトするなど、ニーズや社会情勢に応じ、段階的に臨海部の整備・利用がなされてきました。

さらに、大阪港は、その利便性を向上させるべく、フェリーターミナル・コンテナターミナルや、鉄道・道路・橋梁といった港湾施設や基盤施設にとどまらず、レクリエーション施設や国際交流施設、ニュータウンなど利用を多岐に広げてきました。

この様な経緯により、大阪の臨海部では、現在の入り組んだ海岸線が形成され、対岸の建物が見渡せるなど、大阪港ならではの景観が形成されるとともに、多様な表情を持つ海辺のまちなみが生み出されました。



大阪市築港計画図
（出典：「おおさかのまちづくり」）



【出典：大阪市港湾局】