

## Ⅶ 戦後大阪の都市改造：立体都市の実現

戦後の復興期から高度経済成長期にかけて、大阪のまちは山積する都市問題への対処へと明け暮れた。駅前にふさわしい高度な土地利用と都市防災を実現する不燃化の促進をはかる再開発の実現や、あふれる人に対応した空間の確保、驚異的に増加する自動車交通をはじめ、都市交通の充実は急務の課題であった。

この時代、都市は急速に拡大したが、それは平面的な拡大とともに立体的な拡大の試みもあった。建築家、都市計画家たちはメタボリズムと呼ばれる有機的に成長する都市や建築の姿を構想した時代であった。大阪では、道路と建築の立体化や、地下空間の都市化といったユニークな試みが展開していく。

こうした時代を象徴する事業に船場センタービル（1970年：日建設計、大建設計）や大阪駅前ビルといった都市の改造に取り組んだ事例がある。特に船場センタービルは、道路（築港深江線、阪神高速道路）と建築物（船場センタービル）が一体となった特別な構造をもち、その規模は建築物というスケールを超え、街と呼ぶにふさわしい。なぜ、このようなユニークな形式になったのか。理由はいろいろあるが、要約すると、①近世に成立した歴史的市街地である船場に立地していながらその範囲が戦災復興事業の対象から除外されたことにより、大阪都心を貫通する東西幹線道路が未整備であったこと、②移転に反対し、現地での商売の継続を希望する多数の地権者も多数存在したこと、③大阪万博に間に合わせるというスケジュールや高額化が想定された移転補償等の事業費に制約があったこと、などである。前例のない事業でもあり、当時は建設大臣の諮問機関と大阪市により、高層ビル案やトンネル案など様々な案が検討されたが、最終的には現在の船場センタービルの構造にたどり着いた。

東西動線の連続性や、既存街区との整合と南北動線の確保、地下鉄との円滑な接続、商業の近代化、道路線形の確保といった様々な厳しい制約のもとで、何度も案が練り直され、大阪万博に必ず間に合わせるというスケジュールのなか、船場センタービルはようやく実現に至った。

そのマッサな形状とは裏腹に、外周に沿ったポルティコの設置や、道路をまたいでビル間をつなぐ連絡通路など、歩行者動線も丁寧に工夫されている点や、地下の飲食店・居酒屋、個性ある小売店・卸売店が立体的に同居している不思議さなどその魅力も少なくない。

船場センタービルは、戦後の都市改造時代の象徴として、いまでも大阪の都心部に横たわる。近年は、その活性化も大きな課題となっており、地域を主体にしたまちづくりも

活発になっている。こうした活動を継続していくなかで、今後、再び、新たな市街地の再生方策も求められているといえるだろう。

一方で、地下を一大都市化しようとした取組みとして、戦前からのアイデアが本格的に実行に映されたのが戦後の地下街だ。昭和 20 年代後半からその構想は準備され、1957 年には難波地下街（ナンバ地下センター）の開業を皮切りに、地下街あるいはそれに類似する私有敷地内での開発が次々と展開されていった。

1962 年阪急八番街、1963 年ウメダ地下センター、1966 年堂島地下街、1968 年阿倍野地下街、1969 年阪急三番街（設計：竹中工務店）、1970 年ミナミ地下街など各地に「地下の一大新市街」が形成されていった。これらには、単に通路や店舗街としての性格にとどまらず、趣向をこらした広場が設けられた。例えば、阪急三番街は世界で初めて川の流れる街として整備され、川や池にコインを投げ込む人が後を断たず、社会現象になった。地下に張り巡らされた都市の姿は地上からの風景ではほとんどわからないが、その地下空間の吸気塔として設計されたのが、阪急前交差点に建つ梅田吸気塔だ。1963 年に村野藤吾によって設計されたこの構造物は、吸気という機能とともに、大阪駅前の玄関口、御堂筋のアイストップとなるモニュメントとしての役割も担っている。ステンレスの三次元曲面で構成されたその美しくかつ凜としたシェイプは、最先端の脱構築主義建築にもひけをとらない。

こうした都市の立体化というアイデアは建築にも取り込まれている。メタボリズムの旗手、黒川紀章が大阪万博で提案したカプセル住宅のアイデアをもとに考案されたスリープカプセル（1979 年：黒川紀章建築都市設計事務所）で構成された世界初のカプセルホテルが、カプセルイン大阪だ。

都市空間のヒューマニゼーションが求められる現代においても、都市空間の立体化という手法は色あせることはない。人のための空間、にぎわう都心、回遊性といったこれからの都市が目指すべき課題でもそのアプローチは重要なアイデアを提示してくれるはずだ。（嘉名光市）



写真 竣工直後の築港深江線と船場センタービル  
(出所 大阪市開発公社所蔵資料)

南北に長い船場を  
東西1キロメートルにわたり貫く建築

---

## 45 船場センタービル



大きすぎてかえって意識しない建築もある。船場センタービルがそれだ。全長は約930mで、上部には一般道と阪神高速道路の計12車線が走る。道路の傾斜に合わせて階高は1階から4階まで変化し、計10棟が内部でつながる。特に御堂筋や堺筋と交差するあたりの外観は、土木と建築が融合して圧倒的だ。豊臣秀吉の築城以来、商業の中心地として栄えた船場地区に高速道路を通すにあたって、ビルを建築し、その上に道路を構築し、ビルと道路が一体構造というアイデアで商業者の移転先を確保。ビル床の売却代金で事業費を削減し、1970年の日本万国博覧会に間に合わせた。かつての構想力や実行力の大きさ、大阪の先進性の証である。(倉方俊輔)

所在地：大阪市中央区船場中央 1～4

建設年：1970年

構造・規模：RC造（一部SRC造）・2～4階、地下2階（一部地下3階）

設計：日建設計、大建設計

大阪万博直前に誕生した  
「川が流れる」大阪における地下街の代表格

---

## 46 阪急三番街



大阪の都市を語る上で、地下街の存在を外すことはできない。とりわけ1969年にオープンした阪急梅田駅の地下を中心とする三番街は、水の都大阪における「川が流れる」地下街として、大きな注目を集めた。水の流れに導かれて人々は地下空間をそぞろ歩きし、アメリカ郊外のショッピングセンターの考えを取り入れて設けた広場で、憩いのひとときを楽しむ。改修が重ねられて往時の面影を残す部分は多くないが、らせん階段のある泉の周辺は当時の雰囲気を感じられ、オープン当初から今なお営業を続ける店舗も少なくない。(高岡伸一)

所在地：大阪市北区芝田 1-1-3  
建設年：1969年  
構造：SRC造  
設計：竹中工務店

誰もが知っている  
決して触れることはできない謎のデザイン

---

## 47 梅田吸気塔



大阪の玄関口・梅田にあっても、ステンレス板の硬質な輝きと、生き物を思わせる柔らかな曲面の奇妙な取り合わせに気付かない方もいるかもしれない。これは単なるモニュメントではなく、1963年に第一期工事が完成した梅田地下街の吸気塔として、建築家・村野藤吾の手によって設計された施設だ。1930年代から半世紀近く第一線にあり続けた巨匠の個性と、高度成長期の地下街建設ラッシュを反映した大阪らしい逸品。直線的なビル群に取り囲まれながら、静かな存在感を放っている。(倉方俊輔)

所在地：大阪市北区曽根崎 2-16  
建設年：1963年  
構造：S造  
設計：村野・森建築事務所（村野藤吾）

## 48 スリープカプセル（カプセルイン大阪）



所在地：大阪市北区堂山町9-5  
建設年：1979年  
構造：—  
設計：黒川紀章建築都市設計事務所



「カプセルホテル」は大阪から始まった。スリープカプセル一つの大きさは、奥行き190cm、幅90cm、高さ90cm。極小の空間に寝具をはじめ、時計・ラジオ・テレビまでも収めている。工場で一体成形されるスリープカプセルは外殻自体に十分な強度があるため、持ち込めば空間を宿泊施設に変えることができる。発案したのは、大阪でサウナを経営していた中野幸雄。快適な宿泊施設を安価に提供できないかと考え、大阪万博で目にした「住宅カプセル」の設計者である黒川紀章に設計を依頼した。黒川らしい曲線的なデザインを家具メーカーのコトブキが実現、1979年に開業した「カプセルイン大阪」を皮切りに、カプセルホテルという新たな業態は瞬く間に全国に拡がり、今では海外でも知られるようになった。(倉方俊輔)