５）　戦後大阪の都市改造：船場センタービル

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、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。

大阪は大都市であり、経済都市であり、かつ歴史都市としての顔ももつ。前述したような都市問題に対応する必要がある反面、その市街地構造は近世に成立しており、その解決は容易ではなかった。旧来の市街地のなかにあって、どう近代化を進めるか、その難しい問題に応答しようとしたのが都市改造というアプローチだ。

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）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。

そのマッスな形状とは裏腹に、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。（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）