

全日本コンサルタント株式会社 正会員 ○田淵 智之
立命館大学理工学部 正会員 村橋 正武

1. はじめに

わが国の大都市ターミナルは、交通結節点としての機能にとどまらず、広く宿泊施設や商業施設等の都市機能を具備し、都市の顔としての中心的存在として、かつ都市活動の一大拠点となっている。本研究で対象とするＪＲ大阪駅も例外ではなく、昭和５８年に複合ターミナルビルが完成し、大阪の玄関口として機能を発揮している。また、駅周辺の街区をみると、大阪市等が事業主体となり昭和の初期より土地区画整理事業、市街地改造事業等の面的整備が順次進められ、この結果、ターミナル地区では今後ますます土地の高度利用がはかられるものと考えられる。しかしながら、このような実態を踏まえつつも周辺街区と鉄道施設の結びつきを見た場合、特に駅利用者の利便面、安全面において十分配慮した整備が進められてきたとは言いがたい面がある。また、これまでのターミナル論は主に鉄道施設整備に焦点を当てたものが多く、鉄道施設と周辺街区の関連性を分析したものや一体的な整備のあり方を論じたものが少ない^{1) 2)}。

そこで、本研究では大阪駅を対象に明治７年の駅開設以降今日にいたるまでのターミナル地区（ここでは駅と周辺街区を含む）の形成過程について、鉄道施設整備と周辺街区での都市基盤整備のあり方から分析し、現状と課題を明らかにすることを目的とする。

2. ターミナル地区の都市整備過程

はじめに大阪市の公共交通機関の整備を概観すると、民鉄、市内交通機関の整備と比較して、ＪＲ（旧国鉄）の整備が早い段階から進められてきた。具体的には、明治７年に現在の東海道線が建設され、大阪駅が開設されて以来、他地域との鉄道ネットワークの整備が順次進み、既に明治期に環状線を除く現在のＪＲ鉄道網の骨格が作られた。その後、民鉄や市電の整備が進み市内交通体系が完成した。しかし、その後昭和４５年万国博開催を目指して、地下鉄網が大幅に整備され、それに伴い市電が廃止され、今日の公共交通体系がほぼ完成した。

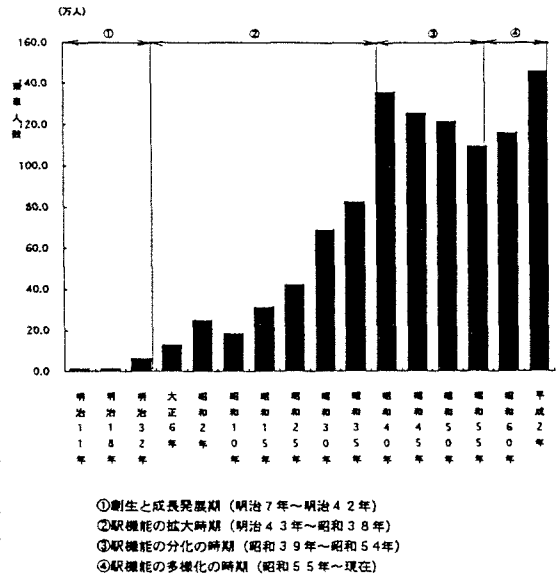
このうちターミナル地区の公共交通機関の整備をみると、大阪駅は駅の設置以降、貨物駅の新設や駅舎改築等輸送需要に対応した改良が順次進められた。特に、昭和９年に阪急と国鉄の路線がそれぞれ地上線と高架線へ切り替えられることにより、駅周辺の鉄道網の骨格が固まった。また昭和４８年には阪急梅田駅がＪＲの北側に移設され、駅舎の規模が大幅に増強されるとともに、周辺街区の再開発の契機を生み出した。

さらにターミナル地区の都市基盤整備をみると、過去に二回大規模な面的整備が行われている。一つは昭和９年の大阪駅前土地区画整理事業であり、これにより駅周辺の市街地の形態が定まった。特筆すべきことはこの事業が前述の大阪駅高架化事業と同時に実施されたことである。また、他の一つは昭和３６年から進められた大阪駅前市街地改造事業であり、この結果、駅南側の土地の高度利用が図られている。このほか阪急梅田駅の移設以降、駅北側では大街区での再開発が進み、商業業務機能が集積している。

3. ターミナル地区に係わる都市整備時期の抽出

次に鉄道施設整備と都市基盤整備の両事業から、ターミナル地区の市街地形成に大きく影響を及ぼした時期を整理する。

鉄道施設整備時期については今日のターミナル地区の中核的施設であるＪＲ大阪駅を対象に駅の乗車人員の推移と駅舎の改築、改良から主な整備時期を区分する。この結果、図－１に示すように過去１２０年間の鉄道施設整備を４期に分けることができる。一方、都市基盤整備時期については土地区画整理事業、市街地再開発事業等の面的整備事業を対象とし、このうち大規模な事業実施時期に着目して整備時期を区分する。前述のように代表的な事業が二回実施されたことからこれを勘案し、鉄道施設整備、都市基盤整備の両事業がほ



図－１ 大阪駅乗車人員の推移と駅機能からみた時期

表１－１ 第二期における都市整備

都市基盤整備	(昭和3年) 駅付近都市計画事業（幹線道路、地下道の整備等） (昭和15年)
	(昭和9年) 大阪駅前土地区画整理事業 (昭和15年)
鉄道施設整備	(昭和3年) 大阪駅高架化工事 (昭和9年) 大阪駅改良工事 (昭和15年)
その他	(昭和4年) 阪急百貨店開業 (昭和16年) 阪神百貨店開業

表１－２ 第三期における都市整備

都市基盤整備	(昭和36年) 大阪駅前市街地改訂事業
鉄道施設整備	(昭和42年) 大阪駅改良 (昭和45年)
その他	(昭和41年) 阪急梅田駅駅舎改訂工事 (昭和48年) (昭和44年) 阪急三番街、阪急プラザ開業 (昭和45年) 梅田地下センター開業 (昭和46年) 阪急フアイア開業 (昭和47年) 阪急ターミナルビル開業 (昭和49年) プチシャングリゼ開業

表１－３ 第四期における都市整備

都市基盤整備	大阪駅前市街地改訂事業 (昭和58年) (平成2年) 西梅田地区市街地計画 (平成2年) 大阪駅前地下街ダイヤモンド計画
鉄道施設整備	(昭和53年) ターミナルビル建設 (昭和58年) (平成元年) 片瀬通線延伸工事
その他	(昭和51年) 大阪マルビル完成 (昭和52年) 阪急グランドビル完成 (平成2年) 梅田ロフト開業 (平成3年) チャレ大阪開業 (平成4年) 高屋町アプロース開業

ば同時期に行われた時期がターミナル地区の形成にとって変革期に相当する
 と考えられる。このことから表1ー1
 から表1ー3に示すように事業期間を
 照合して、ターミナル地区の主な都市
 整備時期を表ー2に示すように設定し
 た。

4. 各時期における都市整備の内容

第Ⅰ期では、大
 阪駅の開設当時、
 駅位置は市の中心
 部（船場、島の内）
 から遠く離れ田畑
 の中にあり、市の
 外縁部に位置して
 いたことから現在
 のターミナル地区
 では鉄道施設しか
 整備されなかった。
 しかも、周辺の道
 路整備はほとんど
 行われておらず駅
 へのアクセス交通条件は極めて悪く
 、都市整備としては特筆すべき時期
 ではなかった。

第Ⅱ期に入ると、表1ー1、表3ー
 1、表3ー2に示すように本格的な
 都市整備が行われ、鉄道施設整備と
 ともに昭和9年からの土地区画整理
 事業が開始された結果、今日の市街
 地の形態が定まった。この時期の鉄
 道施設整備は輸送力増強とターミナル
 としての駅舎の整備を主な目的と
 し、大阪駅前土地区画整理事業は

駅周辺の交通処理機能の強化と市街地の形成を目的としたものであった。この時期になって、はじめて都市
 計画上の視点から、鉄道機能を向上させるため、鉄道と道路の交差を減らし、また駅周辺における南北の地
 域分断を解消するという、総合的な都市整備がすすめられたといえる。これらの事業により鉄道施設と周辺
 街区の連結性が高まり、大阪駅ターミナル地区が大阪市の中にあって一大拠点性を発揮することとなった。

表ー2 ターミナル地区における主な都市整備

時期	鉄道施設整備	都市基盤整備
I	大阪駅開設（明治7年）	――
II	3代目駅舎完成（昭和15年）	大阪駅前土地区画整理事業（昭和9年～昭和15年）
III	環状線ホーム新設（昭和45年）	大阪駅前市街地改造事業（昭和36年～昭和58年）
IV	ターミナルビル完成（昭和58年）	大阪駅前地下街ダイヤモンド計画（平成2年～）

表3ー1 主要な時期での鉄道施設整備内容

	I	II	III	IV
計画立案背景	明治期の開港として全国に鉄道敷設が行われていた。	当初の大阪駅は年々増加する貨物取扱量、旅客数等輸送需要に対応するだけの面積を有していなかった。さらに大阪駅付近に集数する自動車の交通量は増大、駅付近の交通は錯綜しつづけた。	ドーナツ化現象の影響を受け、通勤圏の拡大により輸送需要は高まる傾向にあった。さらに昭和45年、万国博開催に向け、地下鉄、私鉄においてはそれぞれ輸送需要に対し、輸送力の強化を図ろうとした。	ドーナツ化現象の影響を受け、ますます大都市通勤拠点駅としての性格が強まりつつある中、大阪駅を中心とする各交通機関との乗換え事も急増する傾向にあった。
基本計画	上記の一貫として大阪～神戸間敷設計画がたてられた。立地に関し計では「駅は中心部における一般的に高い経済が見合う利益をもたらす限り、可能な限り都市の中心に立地させることを必要とする。」という概念で立案された。	旅客、貨物操車場を明確に分離し、貨物業務の機能増進を図ることを目的とし、また、都市交通との関連では路面車両との平面交差により、ターミナル付近の混雑を将来にわたって解消することを目的とし立案された。	抜本的に、旅客設備の改良を行い、駅施設の混雑緩和を図り、立案された。	旅客サービスの向上を図るとともに多様化する旅客ニーズ（店舗・宿泊施設）に対応し、すぐれた立地条件を生かし、土地の有効利用を図るため、また周辺の開発を論議し、ターミナルビル建設を立案した。
事業内容	地元住民の強い反発により、結局市街地には入り込ませることはできず、市街地の外縁部に立地せざるを得なかった。	駅付近の3.7kmが高架化され、踏切9カ所、乗り換え道路2カ所が解消した。大阪駅は高架化事業の一貫として改築された。当初、5階建て本屋ビルを建造し、4、5階に宿泊施設をとり入れる計画があったが、戦争による物資不足のため、ホテル計画は実現しなかった。	マイナス1階層を新設し、東口コンコースを拡張し、待合広場、地下通路が新設された。	地下4階、地上27階、延床面積136000㎡の高層施設。宿泊施設を含んだ複合商業ビルが建設された。

表3ー2 主要な時期での都市基盤整備内容

	II	III	IV
計画立案背景	大阪駅開設、各鉄道がターミナル地区に集中し、集数する人と貨物が増加の一途をたどっていた。また、第1次都市計画事業に準じて道路交通網の集中する一大ターミナルとして発展しつづけた。その中で、人車の交通量に対して駅前の面的整備が著しく立ち遅れていた。	戦災の影響により大阪駅前土地区画整理事業の南地区は施行されぬまま、時が経過し、施行予定地区は零細規模の商店等、木造建築物が密集し、地区内道路も狭小で大阪駅前にふさわしくない形で残っていた。	ターミナル地区には7つの交通機関が集中していることからこの地区に多数の通勤者、買い物客等が集散し、地上交通が著しく錯綜するとともに路上駐車が氾濫していた。さらに片側道路が狭道すればダイヤモンド地区内の交通量は増加するものと予測された。
基本計画	大阪駅南側の既成市街地に高層建築物を建設し、合わせて駅前の道路整備も行うことを目的に立案された。	国際都市大阪の表玄関にふさわしい高層ビル街を建造し、土地利用の高度化、不燃化を図りながら美しい都市景観を目指し立案された。	地区内歩行者のために道路下の地下にメイン動線を確保することとし、さらに快適な歩行者空間形成に資し、サービス機能を提供できるようギャラリー・店舗等配置する。また公共駐車場を整備し環境改善を図ることを目的とし立案された。
事業内容	大阪駅の真正面に当たる位置にロタリーを設け、20～25mの幅の市計画道路5本が放射状に延び5つの高層商業街区を構成した。	都市計画道路で囲む4つの街区において地上12階の高層から34階の超高層ビル4棟、計延床面積42万5000㎡の高層ビルを建設した。	ダイヤモンド地区に地下道5本（幅員6～15m、延長1270m）とそれに付属する店舗を立地させ、さらに地下街の下に340台の公共駐車場を設ける。

第Ⅲ期では、表1-2、表3-1、表3-2に示すように大阪駅の漸進的改良事業と大阪駅前市街地改造事業が同時に進められた。鉄道施設整備は昭和45年の万国博開催をめざして輸送力の増強を図ることを目的とし、周辺街区での都市基盤整備としての市街地再開発事業は戦前の土地区画整理事業を引き継ぎ、駅前にふさわしい都市機能の立地を図るため土地の高度利用をめざしたものであった。このため、その目的は互いに異なり、相互の関連性は極めて薄く、総合的な都市整備が進められたとは言いがたい。また、この時期に阪急梅田駅の移設があり、駅北側の開発が促進され、商業業務施設の立地は進んだもののターミナル地区全体の整備との関連性は薄かったと言える。

第Ⅳ期では、表1-3、表3-1、表3-2に示すように、鉄道事業者（国鉄）が昭和58年に土地の有効利用をめざして、集客性の高い複合ターミナルビル（アクティ大阪）を建設したが、これは主に鉄道事業以外で収益の高い事業を実施したものであって、周辺街区における駅前広場、道路等の整備を伴うものではなかった。その後、JR片福連絡線の整備に合わせて、大阪駅前ダイヤモンド地下街計画がたてられ現在事業中であるが、本事業により駅利用者は主に地下空間を利用することになっている。この結果、ターミナル地区での駅利用者の利便性、安全性を考えると、個別事業により順次、都市整備は進められているもののターミナル地区全体の統一的な視点からの整備が進められてきたとは言いがたい。

5. おわりに

大阪駅を中心とするターミナル地区を4期に分け、鉄道施設整備と周辺街区での都市基盤整備の実態を明らかにした。鉄道施設整備は駅舎の改築と輸送力増強等、主として鉄道事業者が自らの事業目的を達成するために実施してきた事業であり、都市基盤整備はターミナル地区に相応しい道路、駅前広場等の公共施設の整備と土地の高度利用を図るために進められてきた事業である。この結果、双方の事業目的や整備時期は必ずしも統一した視点から計画、実践されてきたものとはいいがたく、鉄道施設と周辺街区のつながりが乏しく、整然としない都市空間が形成されたといえる。その要因としては今日まで鉄道施設整備は必ずしも都市計画に基づいて進められていない事が挙げられ、また周辺街区の状況に関係なく鉄道事業者の単独的事业として進められてきたことが挙げられる。しかし、前述の第Ⅱ期における鉄道施設と都市基盤施設の一体的整備事例に示すように、双方の事業がリンクして実施されると、ターミナル地区の都市機能が一気に向上する等、極めて事業効果が高いことが明らかになった。

今後は、大都市ターミナルでの駅利用者の利便性、効率性、安全性を高めるため、これまでの経験を生かして鉄道施設整備と都市基盤整備を一体的に進める都市計画の立案と整備手法の検討が必要である。

〈参考文献〉

- 1) 為国 孝敏：鉄道が都市の発展に与えた影響に関する史的研究、土木史研究12号、1992年
- 2) 谷口 守：鉄道ターミナルにおけるジョイントディベロップिंगに関する基礎的研究
日本都市計画学術研究論文集、1991年
- 3) 大阪市：大阪駅前市街地改造事業誌、1985年