御堂筋 一枚の写真から

大阪・御堂筋に面して建つガスビルの建築現場を撮影したフィルムが残されている。昭和五年から八年にかけてガスビル建築を請け負った株式会社大林組が撮影したものである。映像は、当時の最新工法によるガスビル建築を克明に記録する。込み合った商家の中で騒音を放つスチームハンマー、ガスビルを支えるたくさんの松杭、砂利もコンクリートも大勢の人手で運ばれ、鉄筋も人力で加工されている。そして商家の連なる界隈に忽然と現れるモダンな外観のガスビル、どれも非常に貴重な映像である。

その映像の中に、建築中のガスビルの屋上から大阪の街を映したシーンがあった。当時ガスビル周辺は二階建ての商家が連なり、さえぎるものは何もない。工事中の御堂筋や木造の商家、竣工したばかりの朝日ビルディングもはっきりと見える。煙の都といわれた当時の大阪の空も、そのフィルムには残されていた。デジタルデータとなったその映像をパノラマ状の写真にすることができた。御堂筋のパノラマ写真から当時の大阪の物語を掘り起こしてみたい。

山下満智子 ‖ *Written by Machiko Yamashita*

屋上からの撮影時期

ガスビル屋上から、次頁以降の写真の風景が撮られたのはいつだろうか。映像に朝日ビルディングが映っていることから、同ビルの竣工後の昭和六年以降であることがわかる。またガスビル建築記録によると、ガスビルは、昭和五年四月に地鎮祭を挙行し、矢板打ちがはじまったのは同年五月、基礎の米松杭打工事を同年九月に開始、鉄骨の建て方がはじまったのが昭和六年一一月であった。昭和五年春にはじまったガスビル建築工事が進んで、ようやく六年末に御堂筋にその姿の全容を現すようになったのである。

コンクリート工事については、「昭和七年一月初旬第二地階ヨリ鉄筋及型枠ノ組方開始シ、三月一〇日第二地階床板盤ヨリ混凝土(コンクリート)工事ニ着手、仝年一〇月末ニ於テ屋階ニ達シ略完成セシモ各所残部ハ一二月中旬ニ及ブ」と記録されている。映像には、屋上階でコンクリートを運ぶ様子が映ることから、この屋上階からのシーンは、昭和七年三月にコンクリート工事がはじまり、それが屋上階に達した頃ということになる。また工事の監督者が半袖で夏帽子を被っていることなどから、まだ秋には早い季節、つまりこのガスビル屋上からの映像は、昭和七年、まだ暑い頃の大阪市内を撮影したものであると特定できる。

南北を結ぶ大幹線計画

御堂筋は、南北を結ぶ幹線として計画された。北の拠点となる梅田では、明治三四年国鉄(現JR)の大阪駅が、現中央郵便局の位置からほぼ現在の位置に移った。明治四一年梅田新道が市電道路として拡幅され、明治四三年には阪急電鉄(箕面有馬電気軌道)が梅田に開業する。そして大正三年には、阪神電鉄が梅田まで乗り入れ、周辺人口が流入する一大ターミナルが形成される。

一方、南では、明治一八年阪堺鉄道が難波からスタート

し、明治二二年大阪鉄道、湊町―柏原間（現ＪＲ、当時私鉄）が開業する。そして難波周辺が南の一大ターミナルとなる。こうして膨張した周辺人口が、南北ターミナルから市内に流入するようになり、当時南北を結ぶ大幹線の整備が急務となっていた。

御堂筋建設

大正一四年、市域拡張をおこなった大阪市は、人口（二一一万人）・市域ともに日本一となり、文字通りの「大大阪」となった（昭和七年に東京も隣接地を併合して五五一万人となる）。しかし市の中心街である船場は、街路も狭く、いまだ江戸時代の街並みを色濃く残していた。

当時、淀屋橋以南は、六メートル幅の淀屋橋筋が淡路町で突き当たり、少し西に折れて旧御堂筋に入った。しかし履物問屋などの多かった旧御堂筋は、淀屋橋筋よりさらに狭く、南に行くと長堀に突き当たるが橋がなく、迂回して南下してもまた道頓堀に突き当たり橋がないというような状況であった。

街路拡張も、市の中心街を迂回する形でおこなわれた。通称「軒切り」によって街路拡張がおこなわれた堺筋や四つ橋筋には、既に市電やバスが走っていたが、商家で込み合った船場には、その軌道も敷くことができず、南北のターミナルから流入する人・ものの混雑を極めたという。

一方、第一次世界大戦後、工業都市として活況を呈した大阪には、労働力として著しい人口流入がおこっていた。それはまた劣悪な住宅環境や貧困、交通渋滞、上下水道未整備などさまざまな都市問題を引き起こすことになった。そして大阪市の都市問題解決の一つとして計画されたのが、南北ターミナルを結ぶ御堂筋であった。大正七年に策定された計画は、度重なる財政難から、ようやく大正一五年一〇月着工された。その後全線開通するのは昭和一二年五月、実に一一年近くにおよぶ大工事となった。

そして御堂筋の建設にあたって地域の住民には、建築費捻出のために新たに考えられた受益者負担金が課せられた。その負担は、御堂筋工費の三分の一、地下鉄工事費の四分の一という高額なものであった。また住民は、御堂筋工事と並行しておこなわれた地下鉄工事のスチームハンマーの騒音にも悩まされ続けた。さらに御堂筋計画によって、長年の住まいと商いの場を奪われた住民も多く、地域住民の犠牲は相当のものであった。

ガスビルから北を望む

ガスビルから北を望むパノラマ写真では、商家が撤去され、幅員二四間（約四四メートル）の御堂筋用地が姿を現している。「市長は飛行場を作る気か」といわれたというが、確かに飛行機が発着できそうな広さである。そして船場の商家の甍が連なる中で、ひときわ目を引くビルディング群は、江戸時代からの金融の中心地であり、住友や鴻池など大店が店を構えていた北浜通り、今橋通り、高麗橋筋である。早くから洋風建築が建てられたところらしく、このパノラマ写真でも、明治時代後半や大正時代の洋風建築、そして昭和の建築が混じる様子が認められる。

また南北の通りとしては、当時のメインストリートである四つ橋筋や堺筋、繁華街として栄えた心斎橋筋に面して、やはりたくさんのビルディングが立ち並ぶ。まだ商家の連なる御堂筋界隈とは、景観を異にしている。

京都工芸繊維大学の石田潤一郎教授によると、大阪には明治三〇年頃まで洋風建築はほとんどなく、その後一転して洋風建築が急速に増えたとい

パネル写真作成
松原　秀樹

ガスビル食堂。東南に大きく開かれたガラス窓の展望が人気、市民の寄付によって再建された大阪城、生駒山が望めた

う。パノラマ写真では、心斎橋筋に面して、今橋四丁目に日本生命(明治三五年①)、高麗橋四丁目に第三十四銀行(明治三七年②)、東京海上火災保険大阪支店(大正五年③)のビルディングが確認できる。

御堂筋に面して中之島には、大阪市庁舎(大正一〇年④)の塔が認められる。

北浜には住友本社ビルディング(第一期北館:大正一五年、第二期南館:昭和五年⑤)が、威容を誇っている。俳人の山口誓子は、関東大震災の復興が遅々として進まない東京で学生生活をおくり、そして住友合資会社に勤務することになる。入社時に「住友というのはこれかと意外に思った」という木造の本社(実は煉瓦造り二階建て)から、鉄筋コンクリート造り五階建ての洋風の近代建築へと変貌した住友本社を「牡蠣舟やわが住友の廈の前」と、誓子は誇らしく詠む。

そして住友本社ビルディングの北西には、朝日ビルディング(昭和六年⑥)が確認できる。竣工したばかりのコンクリート造り一〇階建て、当時の超高層ビルディングである朝日ビルディングは、金属材料を利用したモダンな外観のデザインが評判であった。また朝日ビルディングの最上階には、西洋料理レストラン「アラスカ」が開業する。昭和三年に北浜に開業し、その本格的西洋料理が財界人に愛されたアラスカは、わずか五卓の店であったが、朝日ビルディング竣工と同時に本店を移し二〇〇席の規模となった。以後アラスカは、本格西洋料理を提供して、関西ばかりでなく日本の洋食界をリードすることになる。当時「高層ビルディングの眺めを楽しみながら洋食を食べること」は、モダンな都市生活を代表するものであった。そして戦後も長く大阪では、アラスカとガスビル最上階に設けられたガスビル食堂が、本格的西洋料理店として市民に愛され続けた。

「煙の都」大阪

ガスビル屋上から見る当時の大阪の空は、どんよりと曇っている。工場地であった北や西の方向には煙を吐き出す煙突がかすかに見える。大阪は、当時の基幹産業である綿糸・綿織物業をはじめとする繊維産業の中心地であった。工業が活況を呈するとともに、煤煙や塵埃被害はひどくなり、大阪は「煙の都」といわれるようになっていた。「煙の都」という表現には、一面では活況を呈した工業都市としての誇りの響きも感じられる。しかし煤煙のひどさは相当のもので、昭和八年、九年に夜間飛行機が、スモッグのために着陸に失敗するというような事故が起きるほどであったという。

ガスビルから東を望む

ガスビルの東には、昭和六年、市民の寄付によって再建された大阪城がランドマークとして聳えていたはずだ。真新しい近代建築による大阪城は、大阪市民の誇りでもあった。しかしガスビル屋上から映した映像には、その大阪城の姿は見当たらない。大阪市史料調査会調査員の古川武志氏は、「当時大

⑥朝日ビルディング(昭和6)

西

阪城の方向には軍の施設があり、軍事機密として高いところからの撮影が禁止されていたからであろう」と説明する。

ガスビルから南を望む

南を望む写真でも、更地になって現れた広大な御堂筋用地が目につく。その更地にはよく見ると、後に御堂筋のシンボルとなるイチョウが既に植えられている。このイチョウは御堂筋植樹のために埼玉県で購入された。購入した本数は一〇〇〇本、大正一五年生まれの苗木であった。そして大阪の土になじませるため御堂筋に植樹されるまで、旭区の豊里農園で大切に育てられてきた。道路が北から部分的にでき上がるにつれて、このイチョウの植樹も進められたのである。

実は御堂筋の並木は、梅田から大江橋まではプラタナス、淀屋橋南詰めから難波にいたる植樹帯がイチョウである。そして大江橋から淀屋橋北詰めまでは植樹帯はない。その中で、この埼玉県生まれのイチョウが、すっかり大阪の土になじんで御堂筋のシンボルとなったのである。

ガスビルから南を望むと、北御堂(⑦)まで高い建物はなく、北御堂の大屋根を見通すことができる。またこのパノラマ写真でははっきりしないが、北御堂境内には、煉瓦造りの洋館相愛高等女学校があった。御堂筋用地を隔てた建物は、伊藤萬ビル(⑧)である。南東の淡路町には煉瓦造り二階建ての日本貯金銀行(明治三五年：大澤商会大阪支社⑨)が確認できる。南東の堺筋に面しては、白木屋呉服店(大正一〇年)や大阪野村銀行本店、三越百貨店など既に高層ビルディングが連なっていた。

御堂筋と自動車

御堂筋は北から南へと整備され、同時に地下では高速鉄道の工事が進められた。地上の御堂筋が全線開通したのは昭和一二年であるが、北から整備された御堂筋は、長い工事期間中に、順に利用がはじめられている。昭和七年夏頃のガスビル建築の映像では、片側で工事が進められる御堂筋を北向きに自動車が通行している。そして半年後の昭和八年三月、ガスビル竣工当時の写真では、ガスビル前の御堂筋は既に整備されている。

御堂筋は、計画から開通まで実に長い年月を要した。御堂筋が計画された大正七年頃には、まだ市内に車は少なく、自動車道路の必要性はほとんど認識されず、幅員二四間におよぶ自動車道路としての御堂筋の計画に対して「市長は、苗を植えるのか」、「飛行場でも作る気か」と数々の市民の言葉が残されている。

しかし自動車は、その後、加速度的に普及した。例えば大正九年には、六〇〇台程にすぎなかった市内の自動車保有台数は、一二年には一〇〇〇台を超え、同一四年には、二・三倍、昭和四年には、五・六倍となる。また市内の交通事故は、昭和七年には、既に六〇〇〇件以上、死傷者数も六〇〇〇人以上(うち死者一九一人)にのぼっている。そして昭和一二年の御堂筋全線開通当時の写真では、結構多くの自動車の通行が認められるのである。

ちなみに、昭和五年に着工し昭和八年に竣工したガスビルには、一階に自動車置き場が設けられるとともに、地下二階の三分の一ほどのスペースが車庫とされ、自動車用昇降機、自動車水平運搬装置が設置された。しかし竣工時社内の自動車の使用は、ごくわずかであったという。

昭和8年竣工当時のガスビル

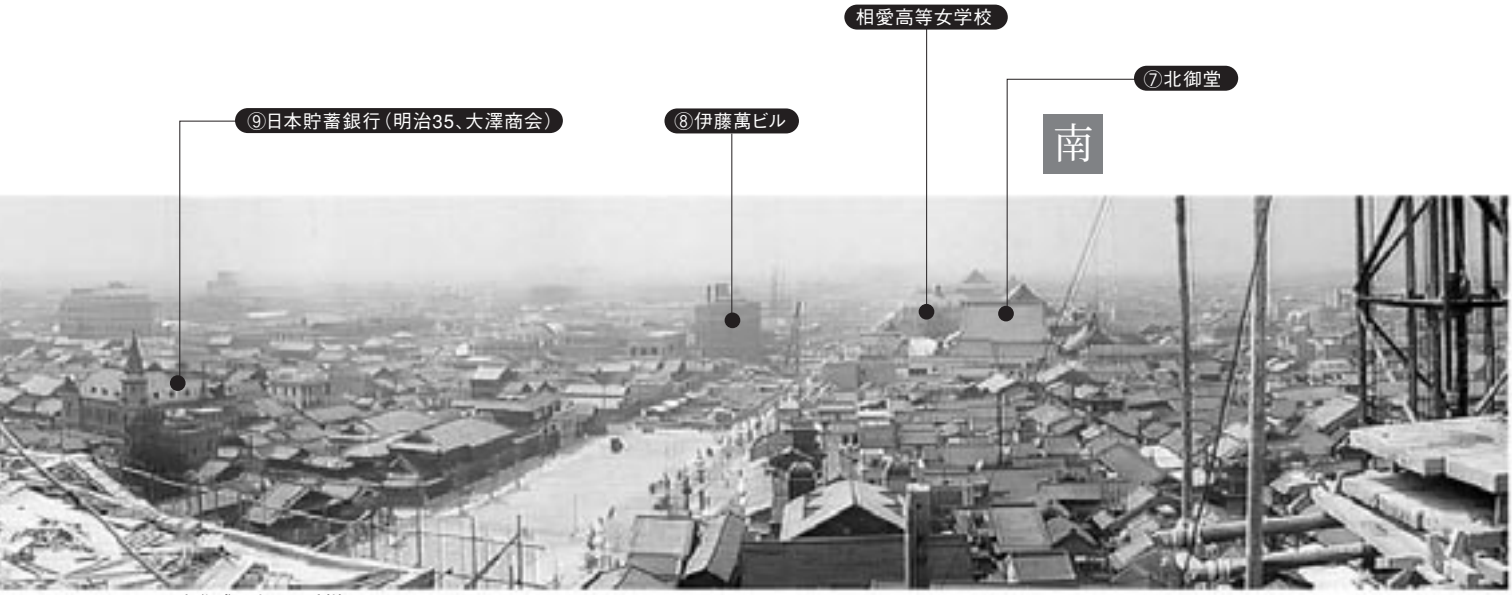
御堂筋のタクシー、バス

前頁の写真は竣工当時のガスビルの写真である。植樹されたばかりのイチョウはまだ芽吹いておらず、路上にショールを肩にかけた着物姿が見られることから、季節はまだ早春である。ガスビル前の側道には数台のタクシーが客待ちし、バスが走る。このタクシーは円タク、バスは市営の銀バスと思われる。

そもそも大阪のタクシーのはじまりは、大正六年に大阪タクシー自動車株式会社（大タク）が五台の自動車にメーターを備えて、いわゆる「辻待自動車」の営業を開始したのが最初である。それ以前は営業所に待機し、乗客の注文に応じるハイヤーのみであった。そして大正一三年に均一タクシー株式会社が誕生し、競争が激化し、市内における料金を一円とするいわゆる円タクが主流となった。

一方、円タクが登場した同じく大正一三年に、大阪乗り合い自動車が、市内で民営バスの営業をはじめる。その後、民営バスに先行された大阪市の強い働きかけで、ようやく市営バスにも競合路線での許可がおりた。そんな経緯もあって昭和八年当時の大阪では、民営の通称青バスと市営の通称銀バスが、熾烈な乗客の争奪戦を繰り広げていた。

しかし、当時の営業路線図を見ると、南北の幹線である御堂筋には、市営の銀バスのみ営業し、民営の青バスは走っていなかったようだ。「市が建設し、市が維持管理している道路」という当時の市当局の強い主張が、困難を極めた末に開通した御堂筋に、民営の青バスの営業を認めさせなかったのであろう。青バス・銀バスの熾烈な乗客争奪戦は、やがて昭和一三年に大阪乗り合い自動車が、市営主義を掲げる大阪市に譲渡されることになり、終結する。



パノラマ写真作成　松原 秀樹

御堂筋の高速地下鉄道

御堂筋の計画とともに進められた高速地下鉄道は、地上の御堂筋より一足早く、昭和八年五月二〇日に梅田―心斎橋間が開業する。地下鉄工事では、高額な受益者負担金に加え、騒音や相次ぐ事故など市民から多くの苦情が寄せられた。しかしいざ開通となれば、大阪市中に、高速地下鉄動開通の高揚感や喜びがあふれる。公営の地下鉄は、日本ではじめてであった。当日の大阪朝日新聞の見出しは、「大大阪の地下に脈うつ新生の血管　誕生だ！我らの『チカテツ』　走る走る超満員」と、市民のその高揚感を伝える。地上の御堂筋では、一番電車開通に先立って開通式が盛大におこなわれた。伏見町から高麗橋にかけて張られたに大テントには、政府高官など一八〇〇人が招待されたという。そして初日には、実に六万四〇〇〇人の乗客が押し寄せたという。

当時の電気局（現交通局）局長平塚米次郎氏による地下鉄行進曲もレコード化された。

♪水の都の地の底までも　♪進む文化の輝くところ　♪拓く軌道は浪華の誇り　♪讃えよ地下鉄スピード時代

この地下鉄行進曲は、「**♪讃えよ地下鉄スピード時代**」、「**♪市（まち）の栄えは市民の誇り**」、「**♪高速電車は時代の誇り**」と三番まで続くのである。

高速地下鉄道で、一番乗客を驚かせたのは、

バス・路面電車の営業路線　大阪市史第七巻　P154

なんといってもプラットホームの長さだった。車両は当初一両であった。しかしホームは、やがて必要になるという大きな見識から一二両、二一六メートルの長さがあった。大阪市交通局に残る開通時の映像では、この広大なホームに入った、たった一両の車両に向かって乗客ばかりか駅員さえ走っているのが愉快だ。

そして間もなく、金属供出で撤去されることになるがエスカレーターもあった。白一色のアーチ型ドーム、降り注ぐ白熱灯、また改札は「ターンスタイル」で、一〇銭を入れると腕木が動き自動的に改札が通れた。日曜日には市内、郊外から家族づれ、お上りさんが押し寄せ、ホームのベンチで弁当を広げたという。

しかし開業時こそ満員であったが、乗客数は伸び悩んだ。高速地下鉄道の乗車賃は、一駅五銭、二駅以上が一〇銭、一方、当時市電は、どこに行っても六銭、おまけに乗り換えもできた。わずか三キロに割高な乗車賃、一度乗れば十分と算盤上手な大阪人は考えたようだ。そして不慣れな階段の上り下りも嫌われて、一〇銭もうかると歩いたという。

思わぬ営業不振に頭を痛めた市当局は、車内にボンボリを吊り下げた納涼電車を走らせ、車内では地下鉄行進曲を流したという。しかし客足は伸びず、市当局が待ち望んだのが、難波までの地下鉄の延伸であった。

昭和一〇年一〇月ようやく難波まで地下鉄が延伸した。所要時間わずか八分で北と南のターミナルが結ばれたのだ。自信をもった市当局は、阪急電鉄、南海電鉄とのタイアップで「傘なしで神戸―和歌山間の往復をどうぞ」と宣伝をはじめる。また市は、大丸、十合（そごう）、高島屋、阪急の御堂筋に面した百貨店各社とは、合同で「お買い物は地下鉄で」と矢継ぎ早に宣伝に乗り出したという。この合同宣伝の一環か、当時の百貨店のパンフレットには、地階に地下鉄がイラストで入れられているものがある。さしずめ「神戸からも、和歌山からも、傘なしでお買い物」というところであろうか。

その後地下鉄は、昭和一三年には天王寺、昭和一七年には大国町―花園まで延伸するが、以後工事は戦争により中止となる。しかし昭和四〇年代のおわりになってやっと実現した路線が、既に大正一三年の高速鉄道計画で策定されているなど、いかに当時の計画が、将来の大阪を見越した遠大なものであったかには驚かされるばかりである。

おわりに

ガスビルに残る資料等から、ガスビル竣工当時の御堂筋界隈を振り返った。活況を呈した工業による人口膨張など、都市問題の解決策の一つとして計画された御堂筋の工事によって、大阪市内は一気に近代化して変貌することになった。そして現在の御堂筋は、オフィス街であり、ビジネス街の面ばかりが目立っている。しかし御堂筋は、かつて商売の場であるとともに、市民の暮らしの場であった。当時の貴重な資料は、その変貌をとげる直前の界隈の様子から当時の暮らしも垣間見せてくれる。歴史や資料を生かしながら七〇年以上も前に立てられた将来を見越した遠大な計画と市民の負担によって築かれた大阪市の都市基盤である御堂筋を、これからも「御堂筋は市民の誇り」といえるように大事にしていきたい。

（大阪ガス　エネルギー・文化研究所　副主任研究員）

●『新修　大阪市史』第六、七巻　大阪市市史編纂委員会　大阪市（一九九四年）
●『大阪市地下鉄建設五十年史』大阪市交通局（一九八三年）
●『想い起す御堂筋』米谷修　内外履物新聞社（一九八五年）
●『御堂筋ものがたり』三田純市　東方出版（一九九一年）
他多数の書籍から引用いたしました。