

大阪再発見VOL2、 大阪ターミナルものがたり  
～ 梅田と駅のアイデンティティ～

はじめに

もともと泥田と墓地が広がっていた梅田は、明治期以降、駅の誕生や移転をきっかけに、大阪キタの玄関口になり、人・モノ・コト、文化情報のジャンクション（結節点）として、急速な発展を遂げてきた。そして現在も変わり続けている。

昨年、JR大阪駅の北側にヨドバシカメラがオープンし、梅田の景色も人の流れもずいぶんと変化した。梅田は、行政以外にも、主に阪急、阪神の先導によってまちづくりが行われてきたが、今日では、さまざまな資本や企業が独自の方針で施設や場を開発し、梅田界隈の多様性を生み出し、その各々が独立した盛り場として個性を発揮しつつある。その中で、梅田が発展するもともとの契機となった「駅」本来の姿が見えなくなっている。

今回は、駅や鉄道を基軸に、梅田のあゆみを掘り起こし、これからの有り様についても触れてみたい。

## 1. 明治以前の梅田

現在のJR大阪駅周辺、特に西方はもともと「曾根崎村」と呼ばれたが、明治三十年四月、大阪市域が拡張され接続町村編入のときに、大阪市に入り北区に属した。このあたりは人家もなく、田圃が広漠と広がっていた。「梅田」と呼ばれたのは、このあたりの田畑池沼を埋め立てたことから「埋田」の名が起こりさらに「梅田」になったという。地主が「梅田宗庵」という人であったからという説もある。当初「梅田」と呼ばれた区域は、古地図から推測すると、現在の堂島三丁目あたりから梅田貨物駅までの範囲になる。近松門左衛門の作品にもよく登場する「梅田橋」は、現在のNTTビルの北西の辻にあたり、近辺に「梅田橋ビル」という建物も現存している。

大阪城落城後の元和元年、寺院と墓地の移転廃合が行われた際、天満にあった墓地が一部移されて「梅田墓地」ができた。場所は、現在の梅田貨物駅の南あたりになる。このあたりは、毎年旧暦の五月五日（端午の節句の日）、花嫁衣装のように美しく着飾った牛を、終日、堤の上を意のままに駈けさせるという〈牛駈け〉で有名であった。牛は好物の草萌の中を歩きまわり、農夫たちは牛飼唄をうたった。集まった見物客に、牛飼いたちは、節句の当日というので御祝儀に粽（ちまき）を撒き散らした。それを拾うと天然痘が軽くなるという言い伝えがあり、非常にのどかな情景であった。

明治四年春、曾根崎村の一部が大阪 神戸間鉄道敷地として買収され、七年には、大阪駅が置かれたので、墓地は駅の裏手になりさらに寂寥の地となった。明治二十年墓地の整理で、有縁の墓は各所に移され無縁の墓だけが残っていたという。

## 2. 大阪駅の誕生と変遷

< 初代大阪駅 >

明治七年五月十一日、大阪 神戸間の鉄道が単線開通し、大阪駅が誕生した。二階建て西洋風赤煉瓦で、当時としてはかなり洒落た停車場であった。明治期の古地図によると、

桜橋から北へ三百メートル行くと駅の敷地に入り、さらに西北へ少し進んだ所に駅舎があった。現在のJR大阪駅よりも西、出入橋寄りのところで、中央郵便局の地に東口があったことになる。「西成郡曾根崎村字旧天童」というまちはずれのさみしい土地柄であり、曾根崎新地までは、運送店や茶屋が二、三軒あるだけであった。駅から市街地へは、桜橋と駅を結ぶ道が主に使用され、ここが「ステーション道」あるいは「梅田道」と言われた。駅の東西南側に庭園や小池があって、汽車を待つ人たちがよく芝生に寝転がっており、高さ十メートルの鐘楼からカランカランと発車五分前の時を知らせた。汽車に乗るよりも、新しい駅と陸蒸気を見物するために集まった人の方が多かったようだ。現在のサンケイビルの場所に「静観楼」という料亭があり、庭園に木造二階建ての洋館を建て、菜の畑ごしに線路をながめて酒宴を催したという。当時は付近に工場や建物がなく、北の新地の北裏側の家や福島のあたりからも汽車がよく見え、弁当箱持参の見物客が絶えなかったようだ。

当時の大阪 神戸間の運賃は、上等は一円、中等は七十銭、下等四十銭。当時、郵便はがきが一銭、米が一升五銭位で、下等にしてもかなり高額であった。さらに梅田から安治川までの支線が明治八年五月に開通（明治十年十月に廃止）、また停車場構内より大川に至る運河も開削され、明治十年二月、神戸 京都間が全通した。この頃、神戸 京都間の列車が一日十二往復、乗客が五、六千人であったという。

こうして、駅舎周辺は次第に賑やかになる。停車場前には待合茶屋、運漕店、飲食店など軒をならべ、桜橋筋には名物栗おこしを売る店も多く、旅人宿もたくさんあった。駅下車の旅客によって生活していた人力車の数はおよそ五百八十（明治三十一年頃）で、駅前が観光地のようになっていたという。

駅舎の南に、大阪歌舞伎座も建った。明治三十一年二月開業で、九代目市川団十郎と大阪の役者で柿落しを行ったが、失火で三十二年一月に全焼した。

墓地と牛駈けで有名な梅田が、駅の出現で一転、繁華街へと急激に変化したのである。

### 大阪駅の位置と形態

なぜ、大阪駅は、市街地からはずれた墓場近くに立ったのか。

列車は陸蒸気で火の粉をはいて走るため、それが民家にかぶっては火事になると、堂島の住民から反対があったという説もある。

最初は、雇外国人技師J・イングラントらの調査により、堂島三～五丁目に決められていた。一八七〇年頃のこと、旧藩邸や蔵屋敷、民家も含む敷地が予定されていた。が、一八七二年に入り、線路を京都まで延長することが決められたため、位置の再検討となった。

最初の大阪 神戸間鉄道の場合は、大阪のターミナルを堂島の市街地に入り込ませる形で設定すれば、ターミナルとしての役割を果たすが、大阪から京都へ延長するとなると、経由地点が問題になり、その検討とともに、駅の位置も変更されたようだ。当初は頭端式（行き止まり式、プラットホームが、線路をコの字型や櫛の歯型に囲む形につくられる方式）で構想されていたようである。結果として、大阪駅の位置が、堂島から曾根崎に移され、駅も頭端式とせず通過式（上り下りの両方向へ列車がそのまま通れるように、線路に沿ってホームを取り付ける方式）となった。頭端式の場合は、その都度逆向き運転を必要とし機関車のつけかえ等運転上、かなりの手数が要である。この手数がかからない通過

式停車場としての大阪駅は、その後の運転や業務遂行に利点となった。

#### <二代目以降 の大阪駅>

その後大阪駅は改築移転し、明治三十四年七月、二代目の駅舎が、ほぼ現在の位置で開業した。石造りの洋風建築が話題を集め、市街地へのアクセスとして、新たに大江橋へ通じる「梅田新道」もできた（かつて一代目の駅舎へ通じる道が「梅田道」であったので、「新」がついた）。第五回内国勸業博覧会を目指す来阪者にそなえた改築移転という説もあり、大阪の玄関口として繁栄した。駅前には、運送店、御中食事仕度処、旅人宿、うどんや、岩おこし（粟おこし）屋や安カフェが並び、また裏通りには路地が錯綜し、関東だき、ぜんざい、うどん、やき鳥など、飲食店がところ狭しと並んでいた。汚いが安くて旨い、大阪の体臭あふれる食い倒れ街が出現した。また人力車からタクシーまで、駅前の交通整理は必須のものとなっていたようだ。昭和三年、駅の荷扱所を分離して貨物専用駅とし、これを梅田駅と呼ぶようになった。

昭和十五年、三代目の大阪駅が出現した。ステーションホテルを計画していたものの戦時体制のため未完成のまま開業。その風格やデザインも、一、二代目の大阪駅の面影はなかった。そして昭和五十八年に完成したのが、四代目の大阪駅と駅ビル「アクテイ大阪」である。この時駅舎が北へ移ったその跡地に、百貨店やホテル施設をもった複合商業ビルができ、大阪駅の顔となった。

### 3．民間鉄道会社の発展と大阪駅前まちづくりへの参入

#### 阪神電気鉄道

阪神電車は、明治三十二年六月に「摂津電気鉄道株式会社」として設立、神戸 大阪間の軌道事業を目的とし、三十八年四月 大阪出入橋 神戸三宮間に都市連絡電車として発足、同年「阪神電気鉄道株式会社」に改称した。

大正三年六月、出入り橋・梅田間の複線専用路線を開通。梅田駅舎の場所は、現・新阪神ビルディングの位置であった。当時、待合所の建物は鉄製の骨組み、屋根はスレート葺き、屋上片側にガラスの天窗 ホームの屋根も鉄製で、波形鉄板で葺き、屋上にガラス天窗をとりつけた。（もともと大阪市内の終点は上福島であったが、顧客誘致上、出入橋まで延長することが不可欠だと判断された。当時西梅田は、市役所、商業会議所、大阪合同紡績、藤田組など、官庁、有力企業が軒を並べ、賑わいをみせていた。国鉄大阪駅から市街地へ至る通路として出入橋は人通りの多い場所であった。）

駅が地下になったのは、昭和十五年。大阪市による大阪駅前の都市計画事業と併行して施行された。大阪市は、御堂筋を北上する一路線の地下鉄（現・御堂筋線）と連絡させるため、阪神に大阪駅前の東部まで進出することを要請。阪神は、駅前街区の一千八百坪を買い取り、駅前地下進出にともなう巨大な費用を回収するために、また大阪市より地下道の施工も委託されたため、終点駅近くの地下一階にターミナル百貨店を設立することにした。そのターミナルビルである阪神ビルディングは、昭和十六年の第一期工事で、当時の法令などの影響で、八階の予定が四階に縮小された。地下一階は、停留場広間、電気機械室、地下二階は、売り場、映画場、食堂、喫茶店として営業、一階は、停留場広間、銀行

のほか貸事務室、二から四階は貸事務室となり、売場は地下のみとなっていた。

戦後の昭和二十六年に、阪神ビルの地下道の両側に「全国銘菓名物街」を設置。十一月一日に売り場を一階まで拡張した機会に、店名は「阪神百貨店」とし、百貨店部として位置づけした。

昭和二十七年、一階に「阪神甘辛のれん街」が開設された。このアイデアは、神戸の風月堂の経営者吉川進が阪神百貨店にもちこんだもので、その名店街づくりの構想は、次のようなテナント方式であった。「京阪神の甘辛の一流店を集める。各店の個性ある伝統の店づくりをそのまま持ちこむ。他の売り場と画然と一線を曳く。フロアは客の流れの多い地下にする。そして主人が熱意と意欲をもつ店に限定する。」また、アメリカまで出張して、ライズ・ロビング・システムという 関連商品による売場構成を参考にし、また馬蹄形のカウンターで、コーヒーの用意から会計、皿洗いまで独りの従業員が行うという、従業員の歩行を節約するカウンター方式を、「おでん屋方式」と名づけて地下食堂に採り入れた。

昭和三十二年、株式会社阪神百貨店設立。地下二階から四階までで、直営四十% 委託六十%で、委託部門優先の政策で、委託専門店は、高級呉服店九店、衣料品と食料品が中心であった。従業員はみな電鉄出身であったため、専門店にマーチャンダイジングの重要な部分を委ねる方策を選んだのである。直営より専門店の売り上げ歩合収入を得たほうが、リスク負担が軽減するのもあり、「ものを並べれば売れる」という 駅前の立地も手伝って、後発ながら、順調に売り上げをのばし始めた。

昭和三十三年三月に阪神百貨店のビルができ、増築して昭和三十八年大阪神ビルが完成している。

## 阪急電鉄

現在の阪急電鉄の前身は、「箕面有馬電気軌道株式会社」で、明治四十年に発足、四十三年に宝塚・箕面線が開通した。梅田駅は三階建てであった。大正七年二月、「阪神急行電鉄株式会社」となった。大正十五年七月、梅田 十三間が関西ではじめて高架線となった。昭和十八年十月、社名を現在の「京阪神急行電鉄（阪急）株式会社」と改めた。戦中体勢で一時的に合併した京阪電鉄の京都線を戦後にうけついで梅田乗り入れを実現した。

### < 阪急マーケットからターミナルデパートへ >

大正九年十一月、阪急梅田停車所を五階建てに改築したとき、一階を白木屋に貸して（歩合契約で）「白木屋梅田店」にし、二階に食堂を直営、その他の階は、電車の発着所や事務所にあてていた。大正十四年二月、電鉄会社の事務所は、全部別棟の大正日々新聞社跡に移し、一階は白木屋との契約を切り電車昇降口とし、二階以上は全部会社直営の「阪急マーケット」とした。四 五階だけが食堂であった。これが大繁盛し、阪急沿線の人だけでなく、阪神や国鉄沿線の人にも買い物にきた。

当時、百貨店は、高価で良質な商品構成で、よそいきな客を相手にしていたが、阪急は普段着的なお客も大切にし、呉服より雑貨や日用品、食料品も販売した。食堂では、ライスのみ注文して、ソースをかけて食べるような客も歓迎した。これは阪急のソーライ（「ソースライス」の略）と呼ばれて話題になった。大衆の立場、大衆の家庭生活にとけこみ、消費経済の合理化と文化の向上に寄与したいという、小林一三の志を方針として反映させ

たものであった。

その後、白木屋との五年間の契約満了を機会に、直営の阪急マーケットとして改装を行い、昭和四年、地上八階 地下二階の大ビルディングとなり、日本ではじめてのターミナルデパートが営業を開始した。それまでの大阪の百貨店（大丸・そごう・松阪屋など）が呉服屋から成長脱皮したのに対して、食堂から起こった阪急は、新しくターミナルデパートというジャンルを創った。また、梅田から百貨店に行くのに、それまでは市電やバスに乗り換え旧淀川を渡っていた大勢の客を梅田でくい止めようという戦略が成功し、ますます発展していく。売場拡張のための二期三期の工事を経て、昭和七年には、さらに大ビルディングとなった。昭和十一年第四期工事が完成、電鉄本社もこのビルに移る。（カット）

#### < 阪急梅田駅の移転改築とまちづくり >

阪急梅田駅は、昭和九年、それまでの高架駅から地上駅に切り替えた（エピソード参照）のを機会に大改造計画に入った。それは、宝塚線、神戸線のそれぞれを三線、七ホームとし、貨車線も整備、また、鉄骨アーチの大屋根で覆うというもので、戦後の昭和二十三年、京都線の乗り入れも実現した。

さらに昭和三十六年、国鉄高架線の北側に新駅を移すと同時に、新駅を中心に、ターミナル機能、ダウンタウン機能、都心機能をあわせもつ複合的な梅田地区再開発事業として取り組みが開始された。駅は三層、地上三階に神戸線、宝塚線、京都線の各線計九線と十面ホームの民鉄最大のターミナル駅をつくり、一日七十万人の乗降客に対して、エスカレーターやムービングウォークを配置することとなった。

こうして、ホームの移設は、神戸線、宝塚線、京都線、京都線一号線ホーム増設と、昭和四十一年二月から順次行われ、ついに昭和四十八年十一月、梅田新駅が完成した。この時 乗降客は一日六十万強だったが、百二十万人の輸送力が可能になっていた。そして同年、社名が「京阪神急行電鉄株式会社」から「阪急電鉄株式会社」へ変更された。

これは、新駅を北に移転するのと同時にまちづくりも一緒に行う一大事業であった。特に当時画期的であったのが、新駅と同時に完成した三番街であった。

地下二階にどう人をひきつけるか、担当者はかなり研究したという。アメリカ郊外の美しいショッピングセンターの広場をイメージし、地下ではあるが「自然」をテーマにした環境演出を試みた結果、「水の都」にちなんで、水を流して池をつくって噴水も設けることとなり、勾配のない地下二階に、幅二・八メートル、長さ九十メートルの川が実現した。名称は、新阪急ビルの八番街に対して三番街。神戸線、宝塚線、京都線の三つの幹線が集結する場という意味が含まれている。その後、滝のあるまちとして、地上二階までの吹き抜けと、その大ドームの壁面に高さ十一メートル、幅六メートルの巨大なスタンドグラス「光る壁」も設置された。これがファンタジーの広場として、昭和四十六年十一月に完成した。

さらに昭和五十年、阪急古書のまちやかっぱ横丁も開業された。続いて、阪急ターミナルビル（阪急十七番街）が昭和四十七年、阪急グランドビルが五十二年の完成となった。その時、阪急百貨店との間を南北に貫く大コンコースの南端部六百平方メートルに高さ十八メートルのゴシック風「阪急グランドドーム」を構成、その東西南北の壁画に春夏秋冬のスタンドグラスがはめこまれた

昭和四十六年、阪急ファイブ（阪急不動産・オーエス、東宝、コマスタジアム、阪急電鉄の五社による、のちに百貨店も参加）の新会社が設立された。電鉄、東宝、阪急不動産三社で進める「ナビオ阪急」は阪急航空ビル・梅田東宝会館の跡地に昭和五十五年完成した。ナビオはポルトガル語で船を意味している。

#### <復興のビル・ブーム>

昭和二十六年頃からビル建築が盛んに行われた。

昭和二十六年八月、**阪急航空ビルディング**（現在のHEPナビオの場所）、二十七年七月には**産経会館ビル**、二十八年五月に**第一生命ビル**、二十八年三月**新阪神ビル**、三十年には**梅田ビル**（梅田町七番地の三）が立つ。

興行方面も活発になり、梅田新道一带に、曾根崎新地、お初天神などの歓楽街、阪急八番街、梅田地下センターなど地下商店街、劇場、映画館など、盛り場も広がった。北区で、近代的劇場としてはじめてデビューしたのが**北野劇場**である。**OSミュージックホール**は昭和二十九年七月から新築開業。その向かいの**OS劇場**は、二十九年九月に出火全焼、三十年に再開して、スーパーシネラマ劇場となった。**梅田コマスタジアム**は、小林一三翁が考案したというコマ舞台のある劇場で、コマは三重にぐるぐるまわり、せり上がるとデコレーションケーキのようになった。このあたりに**梅田花月劇場**もあり、キャバレー、喫茶店、飲み屋が密集した。このビル・ブームで、それまで船場、御堂筋を中心としたビルラッシュが川を渡って北区に移った。

地下鉄乗り場から大阪駅に至る地下道は、名産物街となった。戦後闇市以来バラックの立っていた曾根崎警察署の前も立ち退きを強いられ**富国生命ビル**が立つ。

昭和三十七年一月、**新阪急ビル**が完成、地下一、二階に**新阪急八番街**（北区梅田八番地にあったことから名前がついた）ができ、梅田地下センターとともに巨大な地下街となった。さらに、大阪地下街株式会社の手で、三十八年十一月、曾根崎署、阪急阪神前を中心にした**べ六百メートルにわたる地下道と百八十五店舗**が開店した。新阪急ビルと大阪神ビル（三十八年に増築完成）とは、交通路線の競争や土地経営における活動をそのまま象徴するようであった。

\* 大阪駅前を高層ビルで埋め立体的につくりなおすという、大阪市による「大阪駅前市街地改造計画」も 昭和三十七年九月からスタートしている。昭和四十五年から五十五年の間に、駅前第1、2、3、4ビルの四棟が建設され、周辺の歩道や緑地とともに整備された。

#### 4．多彩な展開をみせる梅田と、駅のアイデンティティ

##### <多様化し広がる梅田>

泥田と墓場であった梅田は、明治初期の大阪駅の誕生を契機に、都市の玄関口として驚くべき発展を遂げてきた。二代目大阪駅舎の移動に加えて、阪急・阪神の駅やビル・商業施設の開発により、「梅田」の中心地が東へと移っていった。特に阪急梅田駅の移転にともなう周辺のまちづくり、さらに隣接する茶屋町におけるロフトや毎日放送ビル、茶屋町アプローズが加わることで、「梅田」の認識も人の流れも、大きく北東へ広がったと言える。話題を集めたHEP FIVEの真っ赤な観覧車は、阪急村の一つのシンボルにもなっており、阪急百貨店前のステンドグラスのあるグランドドームや大歩廊から三番街を経て茶屋

町まで、阪急文化ゾーンからの発信力には定評がある。

またJR大阪駅の西側の方も、平成三年にギャレ大阪ができて以来、さらに西へと開発が進んだ。阪神電鉄の「西梅田再開発」事業として、平成九年に「ハービス大阪」が誕生、同時期にオープンした「ホテルリッツカールトン大阪」は大阪でもっとも人気のあるホテルの一つとなった。平成十二年には、梅田駅コンテナヤード跡地に、ウィーンをテーマにデザインされた「ホテルモントレ大阪」やオフィスビル、病院など新たなビル群が誕生している。

さらに昨年の平成十三年、大阪駅周辺が大きく変化した。JR大阪駅の北側に、ヨドバシカメラの大きなビルが徐々にその形を現し、暮れも押し迫った十二月にオープンした。それまで駅から北を臨むと、空中庭園を掲げる梅田スカイビルが少し離れて見えただけで他に大規模な建築物もなかったが、今は、グレーのシンプルなデザインのビルの壁が目の前に迫っている。そして大阪駅から北側へは数少なかった人の流れが急激に増えている。

また新たな計画が進みつつある。例えば、阪急電鉄が茶屋町開発事業として、その東地区の方に、まちの交流拠点としての施設や歩行者空間づくりを行う。予定では、地下二階地上九階の建築物が二〇〇五年には竣工、開業される。また、阪神グループは、百貨店・ディアモール大阪、福島ラグザ大阪（新阪神ホテル）も含めた西梅田地区のまちづくりに取り組んできたが、今後は、西梅田再開発の第二期計画として、以前、新阪神ホテルのあった所に、「梅田阪神第二ビルディング」を建設すると発表している。特に、エンターテインメント施設として千二百席の劇場を中心とした、複合的な商業施設になる予定である（これで、茶屋町アプローチの大中の劇場とあわせて芸術芸能の発信力がさらに強化された）。また隣接するビルを持つ吉本二番地（株）との協力で、ビル北東隅の地上部分と、吹き抜けで結ばれた地下部分に多目的広場も設けるといふ。二〇〇四年秋開業を予定している。さらにJR西日本は、ユニバーサルスタジオジャパンへの旅客収益増が見込まれるため、大阪駅の改修を行い、新たに三越百貨店を北側へ誘致することを検討している。実現すれば、西日本一の大規模ターミナル施設となりそうだ。

このように、複数の資本や企業が切磋琢磨し、お互い刺激を与えあいながら、それぞれの商売の手法や個性を施設やまちづくりへ反映させている。茶屋町・阪急界隈、東梅田、JR大阪駅構内、その北側のヨドバシカメラから空中庭園、西梅田など、もはやひと括りに「梅田」と表現するにはあまりに性格を異にする各エリアが、その特徴を明確にアピールしている。今後も梅田は、ある意味で分裂しつつ多様化して広がっていくだろう。

#### <都市のシンボルとしての駅>

では、駅そのものはどうか、改めて考えたい。駅というのは、人やものの移動の結節点であるだけでなく、その場所を代表するシンボリックな意味合いも持っているだろう。大阪駅は初代、二代目と、非常にモニュメンタルであり、大阪が神戸や京都、東京までも結ばれていくことを象徴するような役割を果たしていた。当初は駅前広場もあり、駅を降り立った人への歓迎のスペースとして、大阪の第一印象にもなっていただろう。

現在の駅ビルは、複合商業施設となり非常に便利で、人々はその機能を消費し通過していく。外観も特徴がなくなっている。

JR大阪駅については、南側からみる「アクティ大阪」など、外観デザインに特徴があ

まりないし、北側からみると、「JR 大阪駅」の文字でどうにか駅舎だと確認できる。どこが本来の駅なのかかわからないほどに、駅の中にホテルや百貨店だけでなく、ファッションブランド店、雑貨店やコンビニ、レストランなどの商業施設やイベントスペースが入り混んでおり、駅が都市空間を内包している。駅長室も北西隅に追いやられている印象さえある。

阪急の梅田駅に関しては、百貨店、大歩廊、小さな商店からの連続によって、外観がほとんどない（認識されない）と言ってもいいだろう。周辺の阪急村の都市空間とのスムーズな移動により到着するこの駅は、阪急文化というブランドの誇りの上に存在するようだ。こちらは都市が駅機能を内包しているとも言えるが、阪急梅田駅のターミナルそのものは、通過式ではなく行き止まり式の頭端式であり、九線十面ホームとアーチ型の大屋根という私鉄でも隋一のものであり、その空間は駅らしい気風を感じさせてくれる。

大阪・梅田は、新幹線のルートから外れ、通勤通学の乗り換え客および買い物客が中心になったこともあり、合理的で日常的な利便性が重んじられ、駅空間の複合化や多機能化が進んだのだろう。そして、駅と市街地の境界がますます曖昧になった。大阪・梅田のシンボルとしての駅が消えてしまっているのが現状であろう。

現在梅田のシンボルと言えば、HEPFIVEの観覧車や阪急百貨店、ハービス大阪の白い建物、空中庭園、そしてヨドバシカメラ。しかし、梅田は、もともと「駅」や鉄道を基軸として発展してきたまちであり、そこにアイデンティティもある。今日、地下負担率の高い業種業態へシフトするのは仕方ない。しかしだからと言って、都市の玄関口として、大阪の顔として、印象的な空間デザインや雰囲気は不要なものとは言えない。ヨーロッパに多くある駅のように（確かに立地条件や鉄道間の位置づけも全く違うが）、映画の一シーンのような数々の出会いと別れが生まれるような、舞台性も少しは必要ではないか。例えば、最近大流行の「ハリーポッターと賢者の石」で、主人公が出発する、ロンドンのキングクロス駅。まさに駅らしい、安堵感とも緊張感とも言えない独特の空気を抱いている。

大阪・梅田の駅は、この地域を語るに欠かせない歴史・物語を抱えながらも、周辺の急激な都市開発による変貌の渦の中に呑み込まれつつある。そして今、ヨドバシカメラの大規模店舗ができたことで、JR大阪駅は急に北側から大勢の視線を浴びることになった。周辺の都市施設によって、駅裏が駅の表になってしまうこともある。JR大阪駅の北側部分が今後、味わいのある、あるいはあっと驚くような個性的なデザインに生まれ変わらぬものだろうか。三越ができるとしたら、超複合ビルになりそうだが、ひとつのいい機会として、ぜひ検討してほしいものだ。

都市的な複合施設、広場、駅、それらの役割と場所を明確に区分しながら、駅本来の「場」のドラマ性を意識した改修改装と、周辺の新たな施設に負けないぐらいの、駅らしい文化情報発信を期待したい。時間帯や季節に応じて駅の表情も変わる。発車ベルやアナウンス、地域情報案内、音楽や香りなど、スポット的にも演出に工夫を凝らすような、新たな試みがあってもいいだろう。通過するだけの場ではなく、「ステーション」の語源の通り、立ち止まって、休んだり交流を楽しんだりする場としての個性も必要であろう。

今後は、IT技術の適用で、改札口がより柔軟に、ゲートフリーに近い形になり、駅がさらに可変的な空間として変わるだろう。その時こそ、ただ、利便性と採算を優先した空間づくりをするのではなく、訪れた人が、独自の雰囲気を楽しめるような、あるいは一度は



行ってみたいと憧れるような、大阪ならではの空間デザインに向けて工夫が望まれる。昔から、人の注目を集め驚かせてきた、大阪の遊び心とそれにもなう技術が今も健在であることを、都市の玄関口である駅そのものによっても確かめられないだろうか。

駅が、駅らしく、まちのシンボルとしてその存在感を高める時、駅施設を含めた周辺の様々な開発も、東京のどこかにありそうな均質的な商業空間でなく、大阪・梅田という世界に一つしかない個性を誇るまちのコンテンツとして、意味合いを深めるに違いない。

#### 主な参考文献

- 『北区史』
- 『キタ』 宮本又次 ミネルヴァ書房
- 『上方の研究』 宮本又次 昭文堂
- 『大阪繁盛史』 宮本又次 新和出版
- 『阪急電鉄株式会社 75年のあゆみ』
- 『阪神電気鉄道 八〇年史』
- 『大阪春秋 73号』
- 『「民都」大阪対「帝都」東京』原 武史 講談社選書メチエ
- 『駅の社会史』 原田勝正 中公新書
- 『駅とまちづくり』 インターシテイ研究会 学芸出版社
- 『鉄道建築ニュース NO625』
- 『ANEMOS 9号』
- 『大阪駅 ステンション』・『大阪駅のエピソード』より

写真とキャプション (写真撮影：山口量基)

タイトル： 大阪駅前歩道橋から北を臨む(左から大阪ターミナルビル、新梅田シティ、ヨドバシ梅田ビル)

- 2章 初代大阪駅 2代目大阪駅 3代目大阪駅(左の建物、右奥は阪急)  
噴水小僧 ... 現在JR大阪駅中央コンコースにあるが、これは2代目大阪駅の時代から残されたものである。  
旅だちの鐘 ... 現在JR大阪駅グルメコート横に、初代大阪駅の「時鐘」が、新たな鐘楼とともに、人々の目を楽しませている。

- 3章 昭和26年から続く「全国銘菓名物街」  
阪神百貨店  
(写真下のキャプション、そのまま打ちなおしてください)  
同上  
同上

旧梅田コマ劇場  
旧梅田コマ劇場の三重のセリ  
阪急百貨店前のグランドドーム  
阪急三番街

昭和9年5月31日の深夜、ひと晩で、国鉄の線路を高架にし、それまで高架であった阪急の駅と線路を地上に移し替える工事が行われたエピソードもある。写真は工事前。阪急の梅田駅は、国鉄よりも南側で高架を走っている。

#### 4章

新たなビルが林立する西梅田  
阪急梅田駅は、頭端式で10面ホームとアーチ型の大屋根を誇る  
北側からみたJR大阪駅  
ポバシカメラ