

梅田の歴史を振り返る

— いかにして梅田は形成され
これからどうなるのか

小西久美子
Konishi Kumiko



大阪最後の「一等地といわれる」「うめきた」に、複合商業施設「グランフロント大阪」が開業して10年。来夏には2期のまちびらきも予定されている。かつて大阪の縁辺だった梅田がいかにして西日本屈指の繁華街となり、これからどう変化するか。梅田の歴史の振り返りと併せて、これからの梅田への期待を記したい。

「こにし・くみこ」
大阪ガスネットワーク(株)エネルギー・文化研究所研究員。1991年、大阪ガス(株)入社。家庭用エネルギー部門で直営業、技術提案を経験後、地域開発関連部署で社有地開発・都市開発に関する業務に従事。その間、民間デベロッパー、URに出向し都市再生事業などを経験。地区総務では地域における発信・交流拠点となるシヨールームを併設した新社屋の建設を担当する。2022年4月より現職。

かつて大阪の縁辺であった梅田は、19世紀後半の鉄道建設以降、常に時代の先端を吸収しながら急速に変化・成長し、西日本最大の繁華街となった。現在も、「うめきた」に代表される都市開発、エリアマネジメントの実施など、常に新しい取り組みを行い進化し続けている。その歴史を概観し、現在進行中の取り組みにふれつつ、産官民の対話を通じて梅田の未来を探るフォーラム「UMEDA未

来図」が過日開催され、筆者も実行委員の一人として参加した。ここでは、梅田の歴史を振り返るとともに、これからの梅田への期待を記したい。

大阪駅の成り立ち

今から149年前の1874(明治7)年5月に、官営鉄道大阪(神戸間が開業し、初代大阪駅であ

る。この大阪駅は、1910(明治43)年に阪急電鉄の前身である箕面有馬電気軌道が梅田(宝塚間)で営業を開始して、大阪駅のターミナル化の基盤ができた。1912(明治45)年には梅田新道の拡幅と並行する形で、市電のために12間幅の東西幹線道路(現在の曾根崎通、国道1号・2号)が敷設された。これにより、現在の大阪駅前地区

こうして、駅が単なる乗降のためだけの場所ではなく、賑わいや滞留を生む場所となっていた。

② 地下街の形成

第二次世界大戦を経て戦後復興期に入ると、多くの高層建築が建設され始めた。そのうちのひとつ、梅田阪神ビルが1957年に竣工し、阪神百貨店が開業した。これにより、二つの百貨店と国鉄、阪急、阪神、市営地下鉄、大阪市電、市バスのターミナルが集まり、梅田は大変な混雑ぶりになっていった。そこで、交通対策として地下鉄と地下街の計画整備が始まっていく。

だ)が1963年に開業する。続いて、大阪市営地下鉄四つ橋線の西梅田駅、谷町線の東梅田駅も開業し、それに伴い大阪市電の大阪駅前停留所は廃止され、人と自動車の立体分離が進んだ。また、同じ時期に、国鉄の大阪駅と阪急・阪神前をつなぐ梅田新歩道橋が、松下幸之助により寄贈され、梅田は地下、地上、空中、三つの道を手に入れた。しかし、梅田は地下街の人の流れが突出して、1966年にはドージマ地下センター、通称ドーチカが開業した。

③ 阪急梅田駅の移転と路面での賑わい

国鉄高架線と阪急百貨店に囲まれていた阪急梅田駅は、国鉄の北側に拡張移転した。1969

る「大阪停車場」が誕生した(図1)。当初は中之島に建設予定だったが、地元の反対もあり、市街地としては北の外れにあたる曾根崎村が選ばれた。沼の埋め立て地なので「埋田」、そこから梅田となったというのが、地名の由来ともいわれている。場所は旧大阪中央郵便局辺りになるが、当時は一面が田畑で、人家もなく、広い敷地にホームと駅舎があるだけだった。

その後、東海道線が全線開通し利用客が増大したために、1901(明治34)年7月に、ほぼ現在と同じ位置に2代目の大阪駅が開業し、1906(明治39)年には阪神電気鉄道が出入橋(梅田間の営業を開始。1908(明治41)年に大阪市電の梅田停留所が開業し、1910(明治43)年に阪急電鉄の前身である箕面有馬電気軌道が梅田(宝塚間)で営業を開始して、大阪駅のターミナル化の基盤ができた。1912(明治45)年には梅田新道の拡幅と並行する形で、市電のために12間幅の東西幹線道路(現在の曾根崎通、国道1号・2号)が敷設された。これにより、現在の大阪駅前地区

年、駅の移設完了と同時に、駅の下に「川が流れる街」、阪急三番街がオープンする。集客のために地下に水を導くというアイデアだが、阪急三番街の登場は、地下街が単なる通路から人の集う広場へイメージを変えるきっかけになった。また、集客という点では、移転によって不便になる他社鉄道との乗り継ぎの負担を緩和するため、日本初のムービングウォーク(動く歩道)が設置された。

そして、高架沿いには、阪急古書のまち、かつば横丁、通路水族館など特徴的な店舗や施設が作られ、三番街からにじみ出す形で、地上に新たな賑わいや歩行者空間が生まれていった。賑わいはさらに北へ延び、茶屋町地区では、商

の輪郭ができあがった(図2)。一方、1914(大正3)年に第一次世界大戦が勃発すると、軍事輸送等による貨物輸送が増加し、大阪駅と駅周辺施設は再び機能拡張の必要性が生じた。そのため大阪駅では旅客と貨物の分離が行われ、北側に梅田貨物駅が開業した。この貨物駅があったエリアが現在の「うめきた」にあたる。

梅田の形成と広がり

① ターミナルデパートの誕生

1929年に梅田阪急ビルが竣工し、電鉄会社直営、日本初のターミナルデパートである阪急百貨店が開業した(図3)。1階には駅のコルコースが設置されて注目を浴びた。

当時は老舗呉服商(三越、高島屋、大丸など)から転じた百貨店が主流で、店舗は市内中心部に立地し、鉄道の駅からは離れていたため、お店と駅を結ぶお客様送迎自動車を出していた。駅直結の阪急百貨店はその利便性を生かし、食堂中心の大衆向けの百貨店を目指した。

業、業務、学校、住宅などの複合用途での開発が進み、低層部には路面型の店舗が配置された快適な歩行者空間が形成されている。

④ 西側への広がり

梅田の西部に位置する、1982年に使用が停止された旧国鉄西梅田貨物駅の跡地には、1992年に「Osaka Garden City」という愛称がつけられるとともに、基盤整備が進められた。区域内の中央には幅員22メートルの道路が設置され、プロムナード空間が創出されている。1997年以降にハービスOSAKAやザ・リッツ・カールトン大阪に代表される、文化・国際・情報の都市機能を備えた商業ビルが次々に竣工し、建物は地下の歩行者通路、ガーデンアベニューと接続している。滝や池、緑豊かな庭園広場、壁面へのアート作品の設置など、地下に潤いとゆとりが生まれる空間となっている。この開発によって、梅田が西に広がっていった。

⑤ 南北を貫く

1979年に4代目の大阪駅が



図1 明治時代の梅田駅(初代大阪駅)。写真提供/上田貞治郎写真コレクション(大阪公立大学都市科学・防災研究センター)



図2 1912(明治45)年大阪都市街全図に筆者加筆。写真提供/国際日本文化研究センター



図3 日本初のターミナルデパート阪急百貨店を描いた、1936年の絵葉書。写真提供/たからづかデザインミュージアム

2023都市環境デザインフォーラム関西「UMEDA 未来図」



フォーラムで講演を行う筆者。

梅田の未来を探ることを目的に開催された本フォーラムでは、梅田の歴史の振り返り、梅田の開発に関わる3者からのそれぞれの取り組みについての講演、梅田の未来について議論するパネルディスカッションが行われた。

■開催概要

日時：2023年5月20日(土) 14:00～17:00

主催：都市環境デザイン会議 (JUDI)* 関西ブロック

共催：関西大学環境都市工学部

本フォーラムのより詳しい内容は、JUDI 関西ブロックホームページに掲載。

JUDI Kansai (<http://web.kyoto-inet.or.jp/org/gakugei/judi/index.htm#Forum>)

■プログラム

1. 梅田のこれまでを振り返る—小西久美子
2. 講演：現在進行中の取り組みについて
 - ・大阪市計画調整局 開発調整部長 西江誠
 - ・阪急阪神不動産株式会社 都市マネジメント事業部長 高岸実良
 - ・西日本旅客鉄道株式会社 地域まちづくり本部 拠点まちづくり部長 塚本大輔

3. パネルディスカッション：UMEDA 未来図を語る

- ・講演者3人
- ・独立行政法人 都市再生機構 西日本支社 都市再生業務部 担当部長 島本健太
- ・梅田東連合振興町会会長 三島保

■内容抜粋

●講演1：「大阪・梅田のまちづくり—都市再生を中心に—」

大阪市内の都市再生プロジェクトの調整・推進役である大阪市から、今後、梅田エリアで予定されているプロジェクトの紹介があった。

2002年以降、都市再生特別地区が指定できるようになったことで、民間による多くの大規模プロジェクトが進行し、その中で文化施設やオープンスペース、歩行者ネットワークなどの都市環境が整備されてきたことがうかがえる内容であった。大阪駅の西側では駅の南北を貫く新たな動線を生み出すプロジェクトが進んでいることも紹介され、今後が楽しみになる未来が語られた。

●講演2：「世界と関西をつなぐ『国際交流拠点』UMEDAへ」

うめきたエリアの開発事業者である阪急阪神不動産株式会社から、日本初のターミナル百貨店である阪急百貨店の開業以降、いくつかの転換点を経ながら、梅田で街づくりに取り組んできた阪急阪神グループとしての街づくりの基本的な考え方、方針をまとめた「梅田ビジョン」の紹介があった。

梅田が京阪神のハブから京阪神と世界をつなぐ接点としての役割を果たし、世界から選ばれる都市になるために、共創、出会いと交流、独自の都市文化の醸成を目指していくというこ

とである。また、梅田エリア内の屋外空間を、単なる移動のための空間ではなく、コミュニケーションや賑わいを創出する魅力的な都市空間にしていくことを目指す「Walkable UMEDA 構想」についても語られた。

●講演3：「THE OSAKA STATION 大阪駅の歴史と未来」

西日本旅客鉄道株式会社から、来年で150周年を迎える大阪駅について、大阪の地域文化・風土・歴史的背景を踏まえてその変遷が紹介された。

貨物列車、閑空特急はるか、特急くろしおが運行する東海道線線地下化の効果や、駅西口で構想中のペDESTリアンデッキによる歩行者ネットワークの形成についても紹介があった。

●パネルディスカッション：「UMEDA 未来図を語る」

独立行政法人 都市再生機構 (以下、UR) から、URが梅田エリアで取り組んだ実証実験やエリアマネジメントについて話題提供があり、うめきた2期の公園と周辺道路が連携した「人を中心とした街づくり」「緊急時でも安全・安心でわかりやすい人の流れ」が生まれることへの期待が語られた。

その後、梅田東連合振興町会会長、講演者の3人と合わせた5人のパネラーにより、関西圏を超えたメガリージョン視点での梅田の役割・開発の意義、防災の考え方、ウォークアブルとは何かなどの議論がなされた。

* 都市環境デザイン会議 (JUDI=Japan Urban Design Institute)

領域を超えて、力と知恵を結集すれば、より一層魅力のある素晴らしい都市がつくれるのではないか、との思いから、多様なジャンルの都市づくりに関わる人々が集まり、1991年5月に結成された学術研究組織

これからの梅田へ ウォークアブルなまちへ

人と自動車の動線分離のため、交通安全対策として整備された地下街が、次第に周辺の都市空間を有機的につなぐ、歩行者のための一大交通網となっていった梅田。その結果、「梅田ダンジョン(地下半)」とも呼ばれる迷路のような複雑な地下街が形成された。

しかし近年、人口減少や社会構造の変化、脱炭素化などによる自動車通行量の減少、ライフスタイルの転換などにより、道路や街路の役割が変化してきたこともあり、地上部分を人の空間として取り戻そうという流れが進んでいる。

2020年には都市再生特別措置法等が改正され、全国的に「居心地が良く歩きたくなる」ウォークアブルなまちなかがづくりが積極的に推進されている。街路や公園、広場などを、人中心の空間とし、居心地が良く歩きたくなるまちなかを形成し、多様な人々の出会いや交流を通じたイノベーションの創出や人中心の豊かな生活を実現することを目指すものである。さらに、それによりまちの魅力、磁力、国際競争力が向上し、多様な人材、関係人口を引き付ける好循環が生まれることが期待されている。

2025年大阪・関西万博の前年となる2024年に一部先行まちびらき予定の「うめきた2期」では、中央に広大な都市公園を配置し、「みどり」とイノベーションの融合拠点」となることを目指している。さらに梅田エリア全体で

「Walkable UMEDA 構想」を掲げ、歩行者空間ネットワークの強化や回遊性向上の動きがある(図4)。これまでも梅田は、地下において、ゆとりや潤い、賑わいの場を生み出す工夫が多くなされてきた。最近では、道路上空部分の活用や連絡橋の設置などで、デッキレベルでの回遊性も格段に向上してきた。しかし、「居心地が良く、特に地上部でのウォークアブルには至っていない。人が歩いて移動する際の行動範囲、感じる景色、発見、出会いなどは、車移動で感じるそれとは異なる。多様な人々の出会いや交流を生み出し、ウォークアブルなまちを醸成するためには、スケール感も考慮した場の選定が重要になってくる。また、これまでは利便性や市場性の観点からも、都市機能や用途を集積させる傾向にあったが、ウォークアブルのためには、取

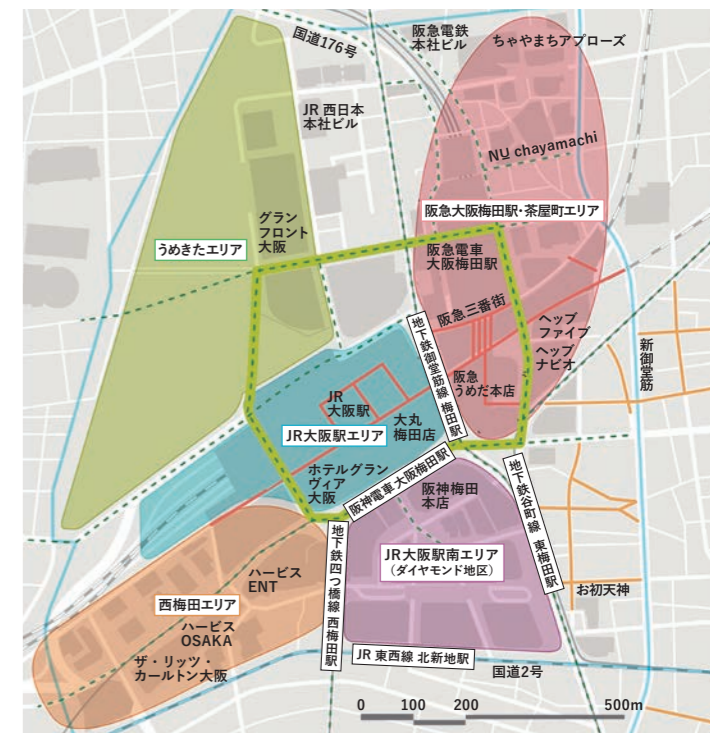


図4 「Walkable UMEDA 構想」のエリア図。
提供/梅田地区エリアマネジメント実践連絡会