近代大阪の再生と創造に腕をふるった2人の男。関 一（第七代大阪市長）と西村捨三。（大阪築港事務所初代所長）

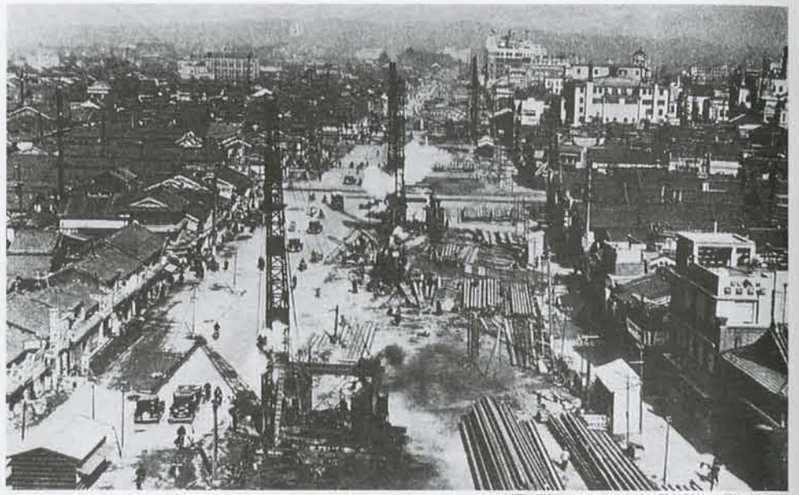
卓抜した発想で大阪を創った男、関（せき） 一（はじめ）。

大阪のシンボルいちょう並木が、四季を告げる御堂筋、市内縦横に走る地下鉄。都市計画事業の見事な成果といえましょう。これらを手掛けたのが、第7代大阪市長・関　一です。明治6年、静岡県生まれ。大蔵省時代は若槻礼次郎と肩を並べて仕事をしていました。しかし学者肌の彼は1年ほどで職を辞して学問の道へ。一ツ橋大学の前身、東京高等商業学校教授時代、ベルギーへ留学し交通政策を研究。当時気鋭の学者といわれていましたが、大正3年、池上大阪市長に三顧の礼をもって助役として招かれました。以後20年にわたって、大阪市政に携わっていくことになります。

関　一（せき　はじめ）
1873～1935年。静岡県沼津市に生まれる。明治26年、東京高等商業学校卒業（現一ツ橋大学）。同30年、母校の教授（専攻は社会政策）に就任。31年、ベルギーへ留学。大正3年、助役に赴任するためはじめて大阪の土を踏む。大正12年、市長に就任。都市計画を樹立し、近代都市大阪の基礎をつくった。享年63歳。

社会福祉の先駆けをなした数々のプランを立案。助役時代（大正3年～同12年）の関。

警察畑出身の池上市長は、自分の欠点を補える人物として、関のような学識見識に秀でた人物を嘱望したのです。関の行政家としての卓越した手腕が発揮されたのは大正7年、米騒動の時です。大阪市が行った一連の社会事業政策、例えば、全国に率先して開設した市設小売市場や簡易食堂をはじめ、職業紹介法公布（大正10年）に先立つ2年前に職業紹介所を設置、共同浴場、交易質舗の設置など、わが国社会事業の先駆けをなしたものを、彼はすでに実践していたのです。都市プランナーとして、今日高い評価を得ている関の隠れた業績です。



地下鉄工事難波から北をのぞむ 写真提供：大阪市都市協会

現在の御堂筋

大正12年（51歳）、市長就任。いよいよ都市基盤の整備事業に着手。

水の都として発達した大阪は、川の交通網が発達しており、道路は狭く入り組んでいました。「これからの街の活性化は整備された道路から」の信念のもとに道路整備と改良に力を入れた関。その一つが大阪市内を南北に貫く御堂筋です。「飛行機の発着場にするのか」と皮肉られた道幅は、今日の交通事情を考えますと、まことに先見の明があったといえます。御堂筋とともに、彼の功績でまず第一に上げられるのが地下鉄に着目したことです。昭和5年に始まった地下鉄（梅田～心斎橋）建設。地盤の軟弱な大阪、それゆえ地下水があふれる難工事。梅田・心斎橋間の3キロを完成するのに3年4カ月を要しました。「ビルが傾く」「振動で電球が切れる」…など苦情も多々あったようです。幹線道路の下に地下鉄。今では当たり前となっている幹線道路・地下鉄ネット構想、都市高速鉄道公営主義を世界ではじめて実現したのが関なのです。町衆の町を商都へ創りかえた関。半世紀以上前の都市プランナーとしての彼の仕事に、21世紀の都市づくりのヒントが隠されているような気がします。

大阪築港に生涯を賭けた男、西村（にしむら） 捨三（すてぞう）。

天保14年、彦根に生まれた西村捨三。幼名は、得三郎。捨三というあまり立派とはいえない名は、江戸遊学が決まった19歳の時、父により改名せよと訓戒されたから。このエピソードから分かるように、幼年時代は放蕩三昧の生活を送っていたようです。しかし文武両道に優れていた彼は、21歳で京都周旋方を拝命。勤王軍の一員として長州征伐にも参加。この時、藩兵の訓練に和洋折衷方式を採用したといいます。西洋排斥の当時にあっては珍しいことといえましょう。進取の精神に富んだ彼の人となりがうかがえます。明治9年35歳の時、大久保利通の推挙で内務省入り。官吏としての第一歩を踏み出しました。19年には土木局長となり、木曽・北上・筑後などの改修を手掛けています。この時の経験がのちの大阪築港に生かされることになります。

府民の長年の夢だった大阪築港。明治30年に着手。

大型コンテナ船が行き交う現在の大阪港。しかしこの港は、淀川の三角州の上にできたため、つねに砂をさらう必要がありました。維新時には、港に注ぐ安治川の大ざらえを行うとともに400間の堤を築き、大阪市のシンボルになっている零標〒（みおつくし）をつくり出入り船の利便を図っていました。ところが 河口にはたえず泥砂が埋没するため、船の大形化や蒸気船の航海には応じきれません。 府民の港湾整備への願いがかなって、30年に淀川の改修工事とともに大阪築港工事が認可。 この工事の責任者として選ばれたのが、22年～24年に大阪府知事を務めた、西村捨三なのです。知事時代から彼の人格・手腕・力量に心服していた 大阪府民の、彼を求める声があったことはいうまでもありません。

大海に港を築く。途方もない遠大な工事に挑戦。

港を築くにはまず防波堤をつくること。大阪城の石垣をつくるときに利用したという岡山県邑久郡の石材を防波堤づくりに採用。名が捨三というわけではないけれど、大きな石をドブン、ドブンと泥海の中に捨てる毎日。府民の間には「毎日石ばかりほうりこんで」といった非難の声もあったようです。やがて海面に石がのぞいて突堤もでき、桟橋も完成。35年には軍艦千歳が、翌年には40隻もの海軍艦船が入港し、大型船が入港できることが証明されました。ここにいたるまでに実に6年の歳月を要したのですが、就任5年めに脳いっ血で倒れた西村。築港が一般に解放されたときには、郷里の彦根に退隠していました。いま取扱い貨物量、年間8,600万トン以上。国際貿易港として不動の地位を占めるまでになった大阪港。その基礎を固めたのが西村なのです。天保山公園に、大阪開港90周年を記念して建てられた彼の銅像があります。

現在の大阪港

大阪市立博物館提供

浪花百景に描かれた天保山

西村　捨三（にしむら　すてぞう）
1842年～1908年。滋賀県彦根市に生まれる。明治9年。大久保利通の推挙にて内務省に入る。沖縄県令兼務、土木局長、大阪府知事などを経て、大阪市築港初代所長となる。病に倒れるまで大阪築港に尽くした。港に面した天保山公園に彼の銅像が立っている。享年66歳。