



せきはじめ 一 (1873~1935年) 第七代大阪市長

# 「道こそ街の動脈」

# 大阪の父 關 一

# の偉業

「大大阪」という言葉を「存じだろわか」。  
1920年代、大阪市は市域拡張によって人口日本一、世界第6位のスーパー都市となる。産業、文化の集積地として近代建築が林立し、人々はこの街を「大大阪」と呼んだ。  
そんな時代を牽引し、国際都市大阪の礎を築いたのが第7代大阪市長關一である。  
御堂筋を7倍に拡幅する工事や、地下鉄導入など、当時の常識を超える事業を展開した「大阪の父」。その偉業をひも解いていくと、崇高な思想と、秘めた情熱を宿す横顔が見えてきた。



※取材協力・資料提供 京都市上下水道局



大阪・中之島にある關一顕彰碑 <1956年(昭和31年)年建立>



大正時代の御堂筋の一部を70%の縮尺で再現(大阪歴史博物館)

## 「住み心地よき都市」を建設することを主眼とすべき

「大阪市民がその最も必要とする時期に關市長を得たことは我々の喜び」と、中之島にある關一市長顕彰碑の銘文が刻んでいる。それはどんな時代で、彼が我々に残したものは何だったのか。

ちに「先見の明」と呼ばれた。人々の反対や嘲笑を退け「不転の決意」で御堂筋の下に地下鉄を走らせた。前例のない受益者負担金制度の採用や、市民の寄付により大阪城天守閣を再建する手腕は「協働の策士」とも呼べる。

關一は1873年(明治6年)の生まれ。両親とも維新の折、徳川家と行動を共にした武家の出身で、時勢ゆえの苦労も少なくはなかった。その一端で、家族は東京から静岡へ。父が学校教師を務めた時期に、關一は誕生した。

その事業は市域を住宅地、商業地などに区分する施策につながった。また、公設市場、市営住宅、市民館の設置、日本初の市立商科大学(現・大阪市立大学)開設と、社会福祉や教育分野も改革。近代大阪の礎はここに形を見る。

3歳で東京に戻るが18歳の頃、父が病没。今度は母が教鞭を執り、關を東京高等商業学校(現一橋大学)に進学させた。のち、母校東京高商の教授となりベルギー等に留学。社会政策や交通政策を研究し、「都市計画(CITY PLANNING

だが、關が御堂筋の完成を目にすることはなかった。1935年(昭和10年)病に倒れ、現職のまま61歳で永眠。最期まで市政に関するうわ言をつぶやいていた。預金通帳の残金は僅かだったという。

### 大正時代の街並みと人々

大阪歴史博物館の7階、近代現代フロアには、大正時代の御堂筋や地下鉄車両などが、白い模型でリアルに再現されている。大阪城天守閣復興事業の寄付に関する展示も興味深い。



開通時の地下鉄車両(当時1両編成) 大阪市が全国に先駆けて設けた公設市場を再現



大阪歴史博物館 大阪市中央区大手前4丁目1-32

柔和な表情の下に情熱をたたえていた關一。市民8万人が参列した市葬の情景が、そのレガシーの大きさを伝える。「關市長を得たことは、我々の喜びとして、永久に銘記すべきであろうと思います」。顕彰碑の銘文はそう結んでいる。

不退転の決意

地下鉄開通（梅田⇔心斎橋）

「高架式と地下式。君はどう思うかね?」「私は地震に強い地下式を推します」。そんな会話が、關と清水熙(ひろし)電気部技術課長の間で交わされたかもしれない。

大阪市の人口が増え続ける中、道路交通を妨げない大量輸送型高速鉄道の必要性が予想され、御堂筋拡張と共に計画が進んだ。しかし当地は川が多く地盤も軟弱で、地下鉄は難工事となる。建設費が安い高架式を望む意見も多く、中には「御堂筋を掘ることは、市長の墓穴を掘ること」との声も。だが清水が関東大震災の被害状況を調査すると、地下深いほど被害が軽微だと分かり、關は不退転の決断を下す。

もし高架式が採用されていたら、今日の御堂筋の景観はなかった。1933年(昭和8年)、日本初の公営地下鉄として梅田～心斎橋間が開通した。

トピック

車両はどこから入れたのか?!

最初の車両は、本町駅周辺の南御堂前から搬入された。梅田に到着した車両は人力と牛の力も借り1kmあたり1時間をかけて運搬された。軌道の台車に乗ったときは見物客も万歳三唱した。



人と牛が綱を引き車両を運んだ

地下鉄梅田駅の謎 構内に大大阪時代の隠しトンネルが!

大勢の人々が行き交う御堂筋線梅田駅に、かつて、人知れず佇むホームがあった。「隠しトンネル」と呼ばれ、検車場や冷凍機室、電気室として使用されていた空間だ。

昭和初期の計画では、「梅田停留場」は御堂筋線と谷町線が並ぶ2連アーチ構造で、軌道4線を設ける予定だった。現在の大国町駅ホームと似た形だ。軟弱粘土質の地層と戦いながらの難工事であったが、当時の資材や技術力では工事を中止せざるを得ず、2連アーチ構造の計画は中止になった。

戦後、谷町線の東梅田停留所は曾根崎警察前に造られた。未使用の梅田駅東側ホームは半世紀近く、裏方の空間となる。そして1983年(昭和58年)3月工事着手。梅田駅ホームの混雑緩和に向け、東側ホームを利用した拡張工事が行われ、1989年(平成元年)に完成した。

今春、市営地下鉄は民営化してOsaka Metroとなり、歴史あるこのホームで式典が行われた。床板の下には、名残のレールが、静かに眠っているという。



昭和初期の梅田駅ホーム。「世界に恥じない駅に」と開放感ある明るい意匠が採用された



拡張した現在のホーム

關一の描いた 都市計画-CITY PLANNING-

※關一は「CITY PLANNING」という英語を「都市計画」という言葉・概念に置き換えた最初の人物



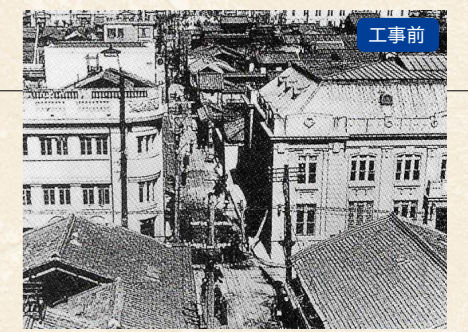
先見の明

御堂筋拡張

「これやこの 都市計画の権威者は 知るも知らぬも大阪の關」と、百人一首の替え歌に詠まれた關市長。その「都市大改造計画」の目玉が、1937年(昭和12年)に完成した御堂筋拡張工事。幅約6mの道を44mに拡張し、その下に地下鉄を走らせるという、超絶プロジェクト。用地買収、費用調達、軟弱地盤の難工事と課題は山積した。

世界恐慌や関東大震災の影響で国の予算が削減され、受益者負担金制度を実行。完成後に沿道の商家が受ける利益を割り出し、事前に納税してもらう制度だ。当然ながら猛反発を受けた。

「交通とは、現在ではなく将来を考えるもの」。關は、この事業がいかに大阪の発展に貢献するかを切々と訴え、実際その通りの発展をとげる。銀杏並木、周辺ビルの高さ制限といった景観整備により、御堂筋は都市格の向上にも寄与した。



工事前

幅約6m、長さ約1.3km だった工事前の御堂筋



工事後

幅43.6mとなった御堂筋

トピック 飛行場でもつくるのか?!

新しい御堂筋に度肝を抜かれた市民は「広過ぎて、向かいへ渡られへんがな」「飛行場みたいなもん造って、パンパン草が生えるだけや」と、口々に文句をこぼしたという。

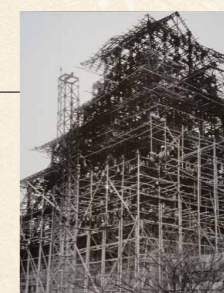
協働の策士

大阪城天守閣復興・公園事業

RC造の天守閣は日本初。豊臣時代の桃山式郭様式が採用された。工事関係者は「後世に残る大阪城の復興」との思いを込めて、ボルト留めに至るまで入念に工事を進めた。資材搬入時には、必ず陸軍の検閲を受けた。一帯は、立入禁止の陸軍用地だったのだ。

天守閣復興は、住民意識の一体化を図るべく關市長が計画。軍部と交渉を重ね、一帯の公園化と共に承認を得た。返礼として本丸内に司令部庁舎を建てることになる。必要な資金150万円(現在の約700億円)は全額、市民からの寄付でまかされた。天守閣再建費50万円、公園設備費20万円に対し、司令部建築費が80万円。三方よしを目指す策士の裁量を備えていた。

大阪城公園は現在、インパウンドの一大スポットとなり、司令部庁舎は「ミライザ大阪城」という複合観光施設として使用されている。



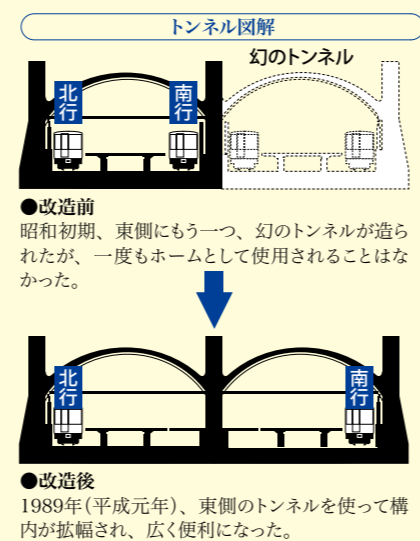
(写真左)市民の寄付を募って再建中の天守閣



(写真右)現在の3代目天守閣

トピック 現在の天守閣は3代目

初代天守閣は豊臣秀吉が1583年(天正11年)に築城するが大坂夏の陣で焼失。徳川時代に再建されるも落雷で再び焼失。昭和初期、徳川の天守台に、豊臣風の3代目天守閣が築かれた。



●改造前  
昭和初期、東側にもう一つ、幻のトンネルが造られたが、一度もホームとして使用されることはなかった。

●改造後  
1989年(平成元年)、東側のトンネルを使って構内が拡張され、広く便利になった。



<ダイビル本館(大阪ビルヂング旧館)> D  
1925年(大正14年)完成、地下1階・地上8階、RC造 ※写真は現在の建物



<堂島ビルヂング> C  
1923年(大正12年)完成、地下1階・地上9階、RC造 ※写真は現在の建物



<大阪市中央公会堂の今昔> B 1918年(大正7年)完成、2002年(平成14年)に保存・再生工事完成、地下2階・地上3階、鉄骨煉瓦造(屋根S造)・基礎免震・RC造、株式仲間人・岩本栄之助氏の寄付をもとに建築、原案公募



<大阪市庁舎の今昔> A  
◆旧庁舎 1921年(大正10年)完成、SRC造、5階、懸賞公募  
◆新庁舎 第1期:1982年(昭和57年)・第2期:1985年(昭和60年)完成、SRC造、地下4階・地上8階



大大阪時代を象徴する建築物

大大阪時代、自治体や民間企業によって多くの建造物が築かれた。中でも、中之島の周辺には、市庁舎をはじめとする名建築が立ち、その姿を今に残すものも数多い。