

表 21 近郊から大阪市への通勤・通学者数 (昭和5年10月現在)

大阪府	42,193人 (61.0%)	兵庫県	22,621人 (32.7%)
堺市	4,351	神戸市	4,460
岸和田市	573	尼崎市	2,474
三島郡	6,165	西宮市	2,096
茨木町	667	武庫郡	8,738
千里村	1,152	吹田町	2,663
豊能郡	7,373	箕面村	818
池田町	944	庄内村	514
豊中町	2,460	南豊島村	618
泉北郡	2,495	泉北郡	2,495
浜寺町	1,113	高石町	861
南河内郡	1,937	小坂町	1,081
中河内郡	12,655	長瀬村	568
矢田村	504	布施町	3,470
龍華町	554	高井田村	1,183
加美村	775	北河内郡	6,196
高井田村	1,183	三郷村	871
北河内郡	6,196	守口町	1,391
三郷村	871		
		奈良県	1,994人 (2.9%)
		奈良市	686
		生駒郡	685
		北葛城郡	598
		京都府	1,958人 (2.8%)
		京都市	1,368
		和歌山県	375人 (0.5%)
		滋賀県	74人 (0.1%)
		合計	69,215人 (100.0%)

備考：大阪市への通勤・通学者が500人以上の郡市町村を掲げた。各府県・郡の合計は、大阪市への通勤・通学者が10人を超える市町村のみを合算したものである。『昭和五年度国勢調査報告』3下から作成。

路線網を完成させていた。各私鉄は、乗客誘致のために沿線に住宅経営を行い、それが郊外住宅地の核になった。大阪市への通勤者には、新興の住宅地居住者のほかに、近郊農家の人々も少なくなかった。昭和十二年に行われた大阪府内九カ町村を対象とする調査によると、通勤者総数の五二・三%が「農家出通勤者」（農業者またはその家族）である（帝国農会「大阪市近郊農村人口の構成と労働移動に関する調査1」）。大阪市への通勤者に限定すれば、この割合はもっと低くなるが、大阪市へ

の通勤者にも相当数の農家の人々が含まれていたことは確かである。そして、この「農家出通勤者」を職業別にみると、職工・労働者が五六・八%、官公吏・会社員・銀行員・教職員一九・四%である（その他では電鉄従業員の二〇・一%が目立つ）。新興住宅地居住者はホワイトカラー層が圧倒的多数だと推測されるが、「農家出通勤者」の場合は、ブルーカラー層が多かったのである。

御堂筋の建設

二四間(約四三・六メートル)の幅員で、梅田―難波間約四キロを結ぶ御堂筋が、最初に公式の道路計画に挙げられたのは、大阪市の市区改正部の案においてであった(大正八年)。同案は御堂筋について次のように述べている。すなわち、「種々ノ意味ニ於テ本市最高級ノ機能ヲ達成スベキ」ものであって、「是非共コレヲ永遠ノ必要」から考えて「大大阪ノ中心街路タルニ恥ジザル幅員ト体裁トヲ具備」させなければならない」と。御堂筋は、南北幹線道路として交通運輸を円滑にするためばかりではなく、大阪の顔を形成するという目的の下に計画されたのである。榎坂(現吹田市江坂)を起点に、梅田から難波まで御堂筋の地下を通り、天王寺に達し、我孫子(現住吉区)に延びる地下鉄第一号線も、市内交通の混雑を緩和し、あわせて都心部人口の分散を図る、都市交通の根幹とされた(本章第一節参照)。御堂筋と地下鉄は、ともに近代都市大阪の中心軸となるべきものであった。

御堂筋の建設が開始されたのは大正十五年十月、地下鉄の第一期工事は昭和五年一月に始まった。しかし、御堂筋と地下鉄の建設は、当初の計画どおりには進まなかった。すでに述べたように、財源難のうえに恐慌が重なり、財政面からの困難が大きかったこともあるが、それだけではなかった。もともと御堂筋と呼ばれたのは、北は淡路町から南は長堀川の浜までの、大阪の中心船場を通る三間幅(約五・四メートル)の街路であ

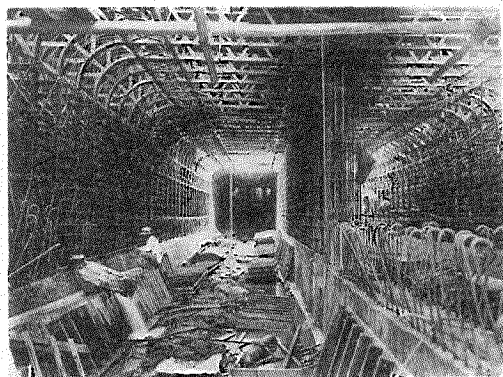


写真 7 地下鉄工事（市庁舎前）

大阪都市協会

地下鉄の開通

地下鉄工事も難関の連続であった。路線予定地は、土を少し掘ると水がわき、土質は細砂で崩れやすい、トンネル工事にとって困難な場所が多かった。このために、ドイツから輸入した四トンの蒸気ハンマーで鋼矢板を深く連続して打ち込み、土の崩れを防ぎながら掘削作業が進められた。

蒸気ハンマーが発する騒音・振動はすさまじく、付近の家が傾き、壁が崩れ、地下水がかれたといわれている。四つの川の河底を掘削する作業も、難工事であった。長堀川は水を全部締め切って工事を実施し、堂島川・土佐堀川・道頓堀川は半分締め切り、トンネルを真ん中でつなぎ合わせた。事故も発生した。昭和六年四月には土佐堀川の締め切り部分が決壊し、道路の一部が川中に没して市役所前以南の市電が不通になった。八年三月には長堀川横断部で、締め切り用の鋼矢板のすき間から漏水し、トンネル内に侵入して一部は完成間近い本町停留場にまで及んだ。最大の事故は、十一年二月に発生した梅田停留場基礎部分の崩壊であった。この事故によって、二人が圧死し、七人が負傷した。

る。道筋には、東本願寺の難波別院(南御堂)と西本願寺の津村別院(北御堂)があり、人形間屋・はきもの 廢物間屋などの商家が密集していた。その道を八倍にも広げ、さらに北と南に延ばすのであるから、用地の取得が大変であった。事業費総額三三七八万円のうち、用地買収費、地上物件の移転費は、約九〇%にあたる三〇〇〇万円にも上った。買収した民有地は三万二七六六坪、関係地主四八四人、地上物件移転の関係者七一九人、補償金の対象となった居住者一一八五人である(『第一次大阪都市計画事業誌』)。

御堂筋の建設は、その予定地に住む人々にとっては、長年の生活と営業の場を奪われることを意味した。そのうえ、沿道から三五間(約六メートル)にわたる地域の地主に、受益者負担金が課せられた。総額八一万円、対象人員は二六九五五人である(同)。自らも南御堂前の廢物間屋を継いだ大阪の郷土史家、米谷修は次のように語っている(『想い起す御堂筋』)。

土地家屋等不動産担保で銀行から融資をうけていた同業者があった。所有地全部が買収されたのであれば、まだよかったという。不幸にして多少の土地が残った。これに対して受益者負担金という税金がかかってきた。売上げは減少し、矢板を打ち込む騒音に悩まされ、どんな益を受けたというのか。しかし税金である以上納めねばならない。とうとう残りの土地を処分し、少しではあるが借金をつけ加えてやっと完納した。借金はのほど完済したからいいようなものの、考えてみると御堂筋の土地はなくなり借金だけが残ったわけ。営々として努力した結果がこれだ。(中略)「この恨み綿々として絶ゆるとき無からん」この人にとり白楽天は生きている。

一般の人は御堂筋の現状、車の渋滞などを見て、「も少し広げて置けばよかったのに」と無責任なことを言う。冗談ではない。一ぺん取られる側に回ってみる、と言いたい。栄光の裏には必ず犠牲がある。その犠牲に思いを致してから栄光を讃えるべきである。私が「御堂筋エレンジ」を強調するのはこの点である。

梅田仮停留場から心齋橋に至る三・一キロの区間が開通したのは、昭和八年五月二十日である。次いで十年十月には難波駅まで延び、十三年四月二十一日には、天王寺停留所までの七・五キロが開通した。大阪の主要ターミナルの梅田・難波・天王寺が、地下鉄によって結ばれたのである。心齋橋までの各停留所は、アーチ型で天井を高くとり、一・二両編成の車両が停車できる広さであった。梅田・淀屋橋・心齋橋・難波・天王寺の停留所には、エスカレーターが備えられ、照明や壁面の意匠にも工夫が凝らされた。梅田の阪急百貨店、心齋橋の大丸百貨店・十合百貨店、難波の高島屋百貨店、天王寺の大鉄百貨店(現近鉄阿倍野店)とは、停留所と地下道で連絡された。地下鉄の開通当初の乗客数は、わずかに一日平均一万六七四四人(昭和九年)で、壮麗な停留所を一両編成の電車が往復した。その後、乗客数は徐々に増加し、天王寺まで路線が延びた後は、一六万―一三五七人と大幅に増え(十四年)、都市交通の根幹として機能しはじめるに至った。なお、十七年五月には三号線の大国町―花園町間が開通したが、それ以後は戦時体制の下で資財や労働力が不足し、地下鉄工事は中断を余儀なくされた。

御堂筋の竣工式典が挙行されたのは、昭和十二年五月十一日であった。車道を二条の植樹帯によって分け、真ん中を高速車道として両側に緩速車道を設け、梅田から大江橋までの歩道にはプラタナス、市役所以南にはイチョウが植栽された。大江橋・淀屋橋はコンベによって採用された、豪華でしゃれた意匠が施された。街路照明は、両側歩道と二列の植樹帯に設置され、歩道と植樹帯のものが千鳥型になるよう配された。九年十二月には、御堂筋沿道などが、都市計画法に基づく美観地区に指定された。地下鉄と御堂筋は、まだ都市美が強く意識されていた時代の産物であった。

水の都の地の底までも進む文化の輝くところ／＼拓く軌道は浪華のほこり／＼讀えよ地下鉄スピード時代
これは、地下鉄が開通した際に、ときの大阪市電気局長長塚米次郎が作詞した「大阪地下鉄進行曲」の一節である。当時のモダンな雰囲気伝えて興味深いものである。御堂筋と地下鉄は、このモダン大阪の粹であった。

都市計画 大都市周辺における郊外住宅地・衛星都市の発展を背景にして、新しく台頭してきたのが、広域的な地方計画樹立の動きであった。昭和八年九月には、大阪を中心として京都・兵庫・奈良・和歌山・滋賀の二府四県による近畿総合都市計画会議が開催され、近畿地方計画調査会の設置などが検討されている。もともと地方計画の考え方は、大正十三年にオランダのアムステルダムで開かれた国際都市計画会議において、衛星都市の形成と緑地の保存、生活環境の保全の立場から打ち出されたものである。しかし、地方計画論が台頭したもう一つの背景には、準戦時体制に伴う都市防空整備の要請があった。内務省が、防空施設の整備のために、東京・大阪・名古屋・北九州各地の地方計画策定に乗り出したと報道されている(『大大阪』昭和8・10)。その後、関東や近畿などの地方計画案が発表されたものの、実効性はほとんどなかったといえる。地方計画論は、やがて戦時体制が強化されるなかで、戦時生産力の拡充と防空を旨とした国土計画論に組み込まれていったのである。

この間の大阪市の大プロジェクトとして、国際空港の建設があった。すでに木津川尻の船町(現大正区)に、公共用飛行場が開設されていたが(昭和四年四月)、手狭なうえに周りを工場に囲まれ、大阪港に隣接しており、飛行機の離着陸に大きな障害があった。そこで大阪市は、大和川尻北岸地先海面九一万五〇〇〇平方メ