

御堂筋をつくった 大阪の“民活”

関一と後藤新平

社会資本の整備が求められているいま、かつて国内でおこなわれたプロジェクトを再点検し、その手法と思想を追ってみよう。第1回は昭和初期の大阪と東京の都市計画を対照する。

田村明

写真左は大阪の地下鉄御堂筋線梅田駅。ホームのアーチ型天井がせいたく空間をつくっている

大阪で受けたカルチャーショック

私は、昭和二十年代末から九十年間を大阪で過ごした。東京生れで東京育ちである私にとって、そのころまで大阪は戦前に小学校の修学旅行でお城を見たぐらいであった。

なにしろ、寝台もない夜汽車でゴトゴトゆられていった昭和二十年代のことである。電話も家にはまだ無い。かけてみても、二時間も待たされる。それほど大阪は遠かった。

そんな大阪では、さまざまなカルチャーショックを受けた。ここでは都市に、話をしほっておこう。私に強い印象を与えたものが、二つある。それは、御堂筋と地下鉄梅田駅である。

御堂筋とは、いうまでもなく大阪を南北に貫く背骨である。長さは四キロあまり。難波別院、別名南御堂と、津村別院、別名北御堂があるため御堂筋とよばれる。大正十年の第一次大阪市の都市計画によって、大幅に拡張された。完成は、一九三七（昭和十二）年である。幅員は四十四メートル、高速、緩速車線に区分され、美しい銀杏並木が四列に並び、都市の真中の動脈に、こんなゆつたりした

態度を貫いて遂に実現した。まだ、自動車などは、ほんのチラホラとしか走っていない時代である。しかも、この街路によって利益を受ける沿道の地権者に受益者負担金をかけた。一番道路に面する第一地帯では、間口一間について金一千元、面積一坪につき金四十一円という極めて高額のものであった。

後藤新平の「大風呂敷計画」

関市長は公営企業として、鉄道、バス、水道などを市が独占的に経営し、必要により原価以上の料金で収益をあげ、これを下水道事業などに不採算のものに金をまわすべきだとしている。総合経営の中で、いち早く受益者負担金をとり、大阪の下水道を東京よりはるかに早く完成させた。各事業や政策がばらばらでなく、総合的、合理的な経営によって住み心地のよい都市をつくらうという理論と実践の結合したものであった。

しかし、関市長の名は、東京ではほとんど知られていない。それより市長といえば、大風呂敷といわれた後藤新平があまりにも有名であった。後藤新平が東京市長になったのは大正九年十二月、東京市の疑獄事件で混乱した市政を建て直すため懇請されて就任した。この時までにすでに満鉄総裁や、鉄道院総裁（後の鉄道大臣）、通信大臣、さらに最大の権力をもつ内務大臣を経た総理大臣級の大物であった。



後藤新平

「一生一度、国家ノ大犠牲トナリテ一大負乏ヲ引イテ見タイモノ」というのが、市長就任の言葉であった。そこで早速、東京大改造のため、八億円計画を発表した。これを十、十五年で実行しようというのだが、当時の一般会計は千六百万円、公営企業、特別会計などを全部合算しても七千二百万円という時

美しい街路があるということは、当時信じられないほどであった。

私の勤めていた会社は、その御堂筋に面していた。新緑もいし、黄色くなった落葉の散る秋も、またいい。自然に歩きたくなる気持ちにさせられて、よく散歩をした。まだ、車の少なかったころのことである。

二つ目にびっくりしたのは、梅田の地下鉄駅である。思わず、あっと息をのんだ。当時の東京の地下鉄は、今の銀座線だけ。地下鉄の駅といえば天井が頭がつかえるほど低く、押し潰されそうな中を、けたたましい音をたてて電車が走っているというものであった。

御堂筋の拡張に受益者負担金

大阪の地下鉄は大正九年に調査が行なわれ、御堂筋の建設にあわせ総合的に計画されている。街路工事の進捗にあわせて昭和五年一月に着工、八年五月に梅田、心斎橋間、十年十月には難波まで延長され、その二年後の昭和十二年に御堂筋が完成した。東京の地下鉄は会社設立が大正九年、上野、浅草間が昭和二年十二月、昭和八年に新橋まで延長された。ほぼ同じ時期ながら、大阪の地下鉄が堂

政府財政をあてにした失敗

ところが、辞任後、半年もたたない時に関東大震災がおき、後藤は再び内務大臣になった。かねての東京改造の構想を実現するチャンスが到来したのである。そこで、内閣総理大臣直属の帝都復興院をおき、後藤は自らその総裁も兼ねた。復興院は当初五十億円といわれた計画をたてるが、十月には十五億円に、十月の下旬には八億円に縮小された。さらに十一月には東京、横浜を合わせて七億円に減らされ、うち東京分は四億八千万円になる。復興院は内務省の中の復興局に縮小され、東京市会からは「政府の計画は小さすぎる」という不満さえ出された。かつて大風呂敷市長といわれた後藤にとっては、誠に心外であつたろう。

後藤が帝都復興の最高責任者という地位と大震災というチャンスとを与えられながら、なお、遂にその構想が挫折させられたのは何故であつたらう。それは政治的反対や、政府の財政的制約が強かったためである。しかし、裏を返せば後藤の構想があまりにも政治的であり、政府財政をあてにしたものであつたこと自体が、失敗の理由であつたらう。後藤は政界の大物であつたがために、そして帝都という特殊な都市であつたために、政府の政治と財政に依存したことは当然であつたのかも知れないが、それが逆に作用すれば、ただの大風呂敷に終ってしまうことになる。もともと東京市長時代の八億円計画には、土地時価税、間地税、通行税など受益を還元させようという構想もあつたが、実現しなかつた。

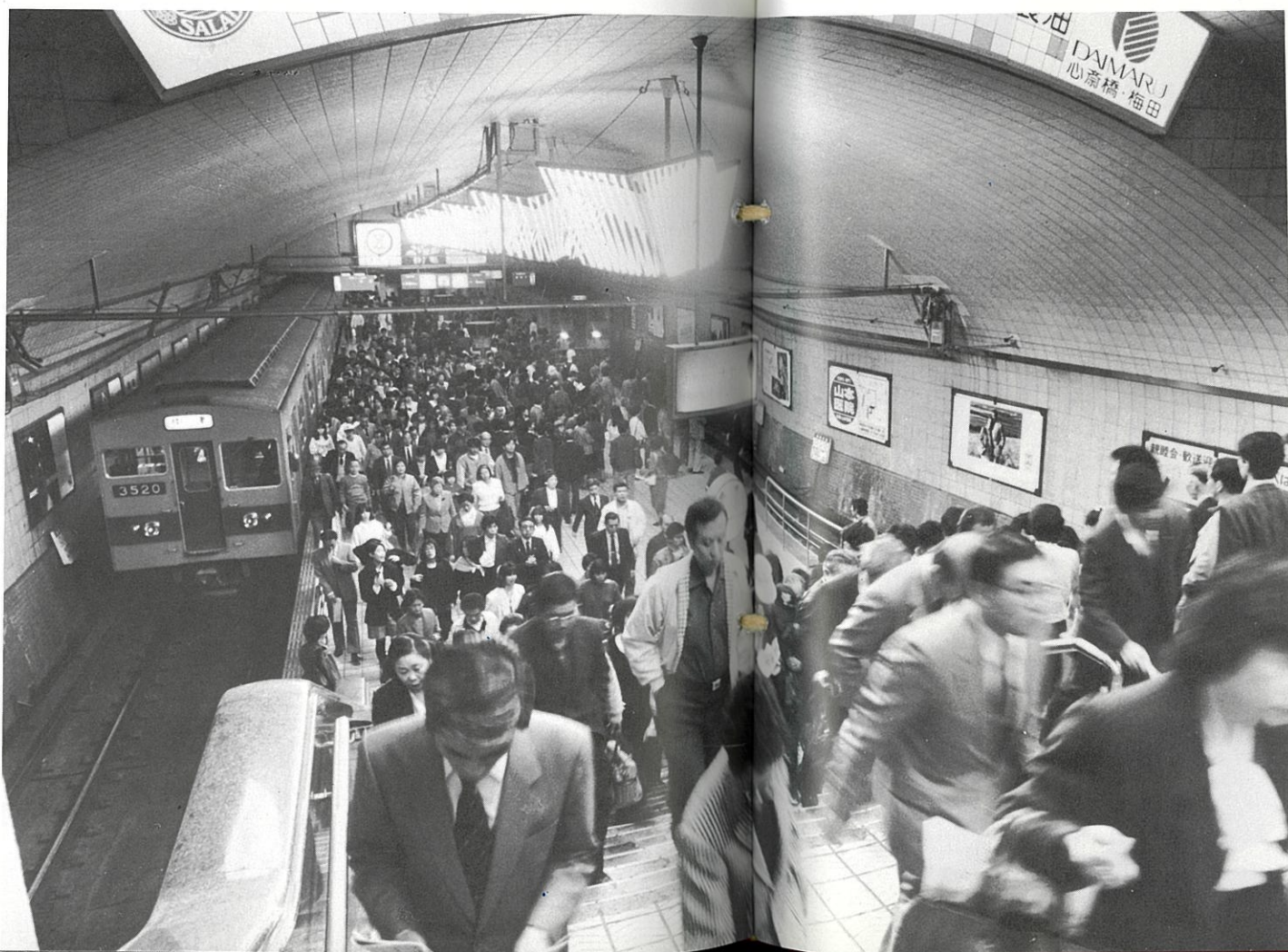
市民の都市の事業感覚いかに

これに反して大阪は、帝都ではない。自由

堂としてるのは、大阪市が御堂筋と一体となつた総合的計画を行なっているからである。御堂筋は、機能的にもシンボリックにも、大阪の中心となる。それまでは狭い堺筋が中心だったが、御堂筋は新しい都市発展にそなえた枠組をつくりだした。

中に死去するまで、助役として九年半、市長として十一年二月の間、大阪市政を担ってきた。一橋では交通政策、商工政策などを担当していたから、地下鉄建設はまさにその理論の実践であった。

御堂筋は初め六、七メートルしかないものを一挙に四十四メートルに広げようというのだから、市会にも大きな反対があつた。「せいぜい三分の一ぐらいで十分やないか、飛行場みたいなものつくってペンペン草生やすだけやないか」という反対に対して、関市長は、将来の大阪にとって絶対必要だとい



な市民の都市である。利益を受ける者からは当然その還元をしてもいい、全体として市を経営してゆく方法をとって、とくに震災もないののに、都市の真中に御堂筋と地下鉄を完成させた。規定はあつてもまだどこでも実行していなかった受益者負担金を実現させ、これが大きな財源となつている。政治的あるいは国家財政への依存ではなく、長期的な合理性の観点から、無駄だという人々を将来のために説得し、当時としては最高のものを、経営的、計画的な実現性のある手法の中で実現していったのである。

後藤は、復興計画の縮小を目の当りにして世を去る。関は、地下鉄の梅田、難波間の開通を見、御堂筋がもう少しで完成というところで世を去つた。

ただ、後藤のすぐれたところは、東京改造よりも、都市を科学的に調査研究する東京市政調査会をつくり、今日の都市研究の最も早い礎をつくつたことである。そして大正十一年にチャールス・ビアードを呼んで東京を診断させている。ビアードは全国各地でも講演をしたが、大阪では受益者負担金、特別賦課金の講演をした。実はその少し前、大阪では「大阪都市計画事業道路新設建築受益者負担ニ関スル件」、つまり、御堂筋建設による受益者負担金を都市計画大阪地方委員会承認させたところであつた。おそらくビアードには、その正当性を追認する講演を関がたのんだのだろう。後藤が呼んだビアードの東京への提言は、結果としては実現せず、それより一足早くビアードの考えを先取りし、実行に移していた大阪でかえって生かされているのは歴史の皮肉であろう。それはまた、後藤新平と関一の対比であつた。

「たむらあきら 法政大学教授」