御堂筋建設に伴う地域像の変容

－近代大阪の都市像形成に関する研究－

TRANSFORMATION OF THE REGIONAL IMAGES ALONG
THE STREET MIDOSUJI AT ITS CONSTRUCTION

A study on the formation of the urban images in the modern Osaka city

吉本 憲生*, 篠野 志郎**

Norio YOSHIMOTO and Shiro SASANO

This paper aims to clarify the transformation process of the regional images along the Midosuji Street, which was constructed in the period between the Taisho and the early Showa era. Based on the magazines and the newspapers at the time, the planners embraced the image that the region along the Midosuji Street became transformed to the symbol of the urban space as the public territory whereas the inhabitants envisaged this region as the aggregate of the private territories. However, the planners and the majority of the inhabitants shared the image of this region characterised by the high-rise buildings.

Keywords : Modern Osaka, Midosuji, Urban Image, Urban development

近代大阪, 御堂筋, 都市像, 都市整備

1. はじめに

本研究は、都市整備の実施者・受容者両者の交渉を通して、近代大阪の都市像が形成される過程を、史的に明らかにすることを目的としている。前稿では¹⁾、大正期・昭和初期の大阪における都市整備を契機として生じた行政と住民との間の訴訟記録文書を史料として用い、訴訟の時期・地域について検討し、さらに、特に訴訟が集中した大阪駅周辺を、都市整備の実施者・受容者の対立が先鋭化した場所として捉え、そこでの訴訟内容の分析を通して、当該地の地域像について明らかにした。そこでは、大阪駅南側を中心とし、それ以外を周縁とする不均質な空間構造が、実施者・受容者に共有されていた。さらに、大阪駅南側から市域南方へと伸び、かつ当該期大阪の都市計画事業において計画された街路の中でも、最大規模の24間の幅員を持つ幹線道路である御堂筋が²⁾、実施者・受容者両者によって、特権的な価値を有する場所として捉えられていた。この御堂筋は、大正15年10月から工事が開始され昭和12年5月に完成しており³⁾、その建設に伴い、沿道地域の固有性・特徴に対する人々の認識、換言すれば地域像も変容したものと考えられる。前述の訴訟にみるように、実施者・受容者の両者によって特権的な価値を有する場所として捉えられていた御堂筋の地域像の変容について検討することは、多地域の地域像の階層的集合として構成されている都市像の形成過程を明らかにする上で重要であると捉えられる。しかし、御堂筋に関するこれまでの研究

においては、御堂筋街路の建設過程について明らかにされているものの⁴⁾、当時の人々が心象として抱いていた地域像の変容については検討されていない。そこで本稿では、御堂筋建設に伴う、沿道地域の地域像の変容について明らかにすることを目的とする。

本稿は以下のように構成される。まず第2節においては、第3節以降における、雑誌・新聞上の言説を通じた地域像の検討に先立ち、人々が心象としての地域像を抱く上での現実的な根拠となり得る御堂筋沿道空間の実態について検討する。具体的には、御堂筋建設の実施過程及び、沿道街区の空間構成の二つの観点から、沿道空間の変化を捉える。これらの検討は、御堂筋に関する先行研究や編纂史資料を参照しつつ、史料を補足しながら、御堂筋建設に伴い生じた事実の確認を行うことを主眼とする。次に第3節では、行政や都市計画の専門家等を主な執筆者とした大阪都市協会の機関雑誌『大大阪』を史料とし⁵⁾、当時の都市整備の実施者に共有された御堂筋の地域像について検討する。続く第4節では、上方文化の記録を目的とした郷土誌『郷土研究 上方』（以下、『上方』とする）⁶⁾、及び新聞記事を史料とし⁷⁾、都市の変化に対して批判的な思潮を持った受容者⁸⁾による地域像、及び多勢の受容者⁹⁾による社会通念としての地域像についてそれぞれ検討する。以上の検討を総合し、第5節では、御堂筋沿道空間の実態的な変化に伴う、地域像の変容について明らかにする。

本稿は、吉本憲生、篠野志郎「大阪都市協会の機関雑誌『大大阪』の記事にみる御堂筋の地域像－近代大阪の都市像形成に関する研究 その2－」(『2013年度大会(北海道)学術講演梗概集』F-2分冊, 日本建築学会, pp.421-422, 2013.7)を加筆・修正したものである。

* 横浜国立大学大学院都市イノベーション研究院
産学連携研究員・博士(工学)

Business-Academia Collaboration Researcher, Yokohama National University, Dr. Eng.

** 東京工業大学大学院総合理工学研究科
人間環境システム専攻 教授・工博

Prof., Tokyo Institute of Technology, Dr. Eng.

2. 御堂筋街路の建設過程及び沿道空間の変化

大阪市では大正 10 年に内閣によって認可を受けた第一次大阪都市計画事業によって、第一次市域拡張（明治 30 年）で編入された地域の乱雑な街路の整理と、市域中央部の狭隘な道路の拡幅が企図された¹⁰⁾。当該事業では、42 路線の街路建設が計画されたが、その中でも「廣路」という最上位の等級に該当

図1 御堂筋・高速交通機関経路

し、最大規模の 24 間の幅員を持った街路が御堂筋である¹¹⁾。御堂筋は大阪駅前から、既成市街地を南北に縦貫し、難波駅前に至る経路として計画され、さらに昭和 9 年の大阪駅付近都市計画事業における大阪駅前の整備に伴い、経路北端の位置に変更が加えられた¹²⁾。その経路は、中之島に位置する大阪市庁舎前を通るものであり、南北の交通中心地と¹³⁾、公館地区の中心を直線上に結ぶことを目的とした¹⁴⁾（図 1）。旧市域の市街地は、約 3 間あるいは約 4 間の幅員の道路で構成されており¹⁵⁾、24 間の道路を開設する際に、多くの土地を収用する必要が生じた¹⁶⁾。また、昭和 4 年に内閣による認可を受けた大阪都市計画事業高速交通機関では、都心部の人口密集と交通の混雑を緩和することを目的として、市域を南北に縦貫するように地下鉄道及び高架鉄道が計画された¹⁷⁾。その経路の一部は、図 1 に示すように、御堂筋線街路と一致し、地下鉄道として計画された¹⁸⁾。

以上のように、大阪駅と難波駅を結ぶ御堂筋街路と地下鉄道建設によって、地上・地下ともに市域内の交通の中心軸が形成されることとなった。また、御堂筋街路の計画においては南北の交通中心地と公館地区の中心を結ぶことが目的とされていたことから、交通機能と政治機能を有する優越的都市軸の形成が企図されたと捉えられる。

2-1. 御堂筋街路及び地下鉄の建設過程

御堂筋街路の建設工事は、第一次大阪都市計画事業において街路が 8 つの施工区間に分割され、順に進められた¹⁹⁾。それぞれの区間の工事は、まず大正 15 年 10 月に、経路北端である阪急前 - 大江橋北詰間（図 2 中の 1）の施工が開始され、昭和 2 年 4 月に完了している²⁰⁾。次に、淀屋橋南詰 - 本町四丁目間（図 2 中の 3）の工事が昭和 4 年 2 月から昭和 9 年 11 月に実施された²¹⁾。続いて、この区間の南に続く本町四丁目 - 新橋北詰間（図 2 中の 4）の工事が昭和 5 年 7 月から昭和 10 年 8 月に実施された²²⁾。また、新橋南詰 - 道頓堀橋北詰間（図 2 中の 6）及び道頓堀橋南詰 - 難波駅前間（図 2 中の 7）の両区間の工事がそれぞれ、昭和 7 年 7 月から昭和 11 年 10 月に、昭和 7 年 7 月から昭和 11 年 12 月に実施された²³⁾。最終的には、昭和 12 年 5 月に御堂筋街路が完成した²⁴⁾。

また、地下鉄路線のうち、御堂筋線街路と重なる区間としては、昭和 5 年 1 月に梅田 - 心斎橋間が着工した後、昭和 8 年 5 月に開通し、さらに昭和 8 年 4 月には心斎橋 - 難波間を着工し、その工事を終えた昭和 10 年 10 月に梅田 - 難波間が開通することとなった²⁵⁾。

以上のように、街路建設と地下鉄建設が共に、北から南へと順に進められ、昭和 10 年頃に完成する過程がみとれる。

2-2. 御堂筋沿道における街区空間の変遷

前項で述べたように、御堂筋の建設は、北側の区間から順に南へと進められた。そのうち、狭隘な街路が大幅に拡幅された区間として、淀屋橋以南の区間に注目できる²⁶⁾。これらの区間では、街路建設に伴い沿道街区の空間構成も大きく変化したものと考えられる。そこで、本項では、沿道街区の空間構成の変遷を、淀屋橋以南に位置する 3 つの異なる地区の街区の土地の規模及び経済的価値の変遷を通して例証する。具体的には、淀屋橋以南の区間のうち、最も北側に位置する淀屋橋南詰 - 本町四丁目間の北浜 4 丁目・北浜 5 丁目の街区（図 2 中の A）、淀屋橋以南の経路の中間に位置する新橋南詰 - 道頓堀橋北詰間の大宝寺西之町・西清水町・心斎橋筋一丁目の街区（図 2 中の B）、淀屋橋以南の経路の最も南側に位置する道頓堀南詰 - 難波駅前間の難波新地五番丁の街区（図 2 中の C）を検討対象とする²⁷⁾。

2-2-1. 北浜 4 丁目・北浜 5 丁目の街区

前述したように、当該街区を含む御

堂筋街路の淀屋橋南詰 - 本町四丁目間は、昭和 4 年 2 月から昭和 9 年 11 月の期間に施工された。そこで、御堂筋建設に伴う都市空間の変化を分析するために、都市計画事業が実施される以前であり、かつ御堂筋街路の経路がすべて大阪市域に含まれた第一次市域拡張後の明治 31 年²⁸⁾、御堂筋街路の当該区間が着工される直前の昭和 3 年、竣工年である昭和 9 年、竣工後の昭和 19 年の 4 つの年における、当該街区の土地の規模及び地価について分析を行う。

明治 31 年においては、表 1 のように、東街区・西街区それぞれにおいて²⁹⁾、所有者 1 名あたりの平均所有坪数は 129 坪・96 坪であったが、昭和 19 年では、それぞれ 180 坪・288 坪となっている。このように、年が降るにつれて、土地所有者 1 名当りの所有土地の規模が拡大していることから、所有権の移転、ないしは土地の統廃合が進められたことがわかる。また、図 3 にみられるように、東街区のみにおいて御堂筋建設に伴う道路用地への転換が行われながらも、東西両街区において、沿道の土地の統廃合が進められている。このような、土地の統廃合に関して、当該地が包含される北船場地区を検討対象とした先行研究において、御堂筋建設が町人系の中小規模の土地所有者による土地の放出と、大企業による土地の取得を促進したことが指摘されている³⁰⁾。

次に、図 3 の地価についてみると、西街区では、昭和 9 年から昭和 19 年にかけて、沿道の土地の地価が 2 倍以上に上昇しているのに対し、御堂筋沿道から見て奥側の土地では、地価に変化がみられない³¹⁾（図 3-3 及び図 3-4）。

このように、御堂筋建設に伴い街区を構成する土地の規模が拡大するとともに、沿道の土地と奥側の土地の間に、経済的な価値において格差が生じたことがわかる。

図2 御堂筋経路及び施工区間

2-2-2. 大宝寺西之町・西清水町・心斎橋筋一丁目の街区

前述したように、当該街区を含む御堂筋線街路の新橋南詰 - 道頓堀橋北詰間は、昭和7年7月から昭和11年10月の期間に施工された。そこで、前述の分析と同様に、明治31年、昭和6年、昭和11年、昭和19年の4つの年にかけての土地の規模及び地価の変遷を以下で検討する。

明治31年においては、表2のように、東街区においては土地所有者一名あたりの平均所有坪数が205坪であったのに対し、御堂筋の当該区間が着工される前年の昭和6年に1,666坪へと拡大している。図4における土地境界線の線種にみるように、昭和6年以降、東街区の土地は1名によって所有されている³²⁾。一方、西街区においては、明治31年に、土地所有者1名あたり平均112坪であったものの、昭和6年に94坪に縮小した。昭和11年以降も1名あたり平均102坪であり、街区を構成する土地の規模に大きな変化はみられない。

次に、図4をみると、昭和6年以降全ての土地が1名によって所有されていた東街区では、御堂筋が完成した昭和11年に、土地の経済的な価値が均一化されている。また西街区では、御堂筋側の土地の価格が、昭和6年から昭和11年にかけて3倍以上上昇しているのに、奥側の土地では価格に変化がみられない³³⁾ (図4-2、4-3及び

表1 北浜四丁目・五丁目の街区における1名あたり平均所有坪数

街区	年	土地所有者一名あたり平均所有坪数
東街区	明治31	129
	昭和3	90
	昭和9	135
	昭和19	180
西街区	明治31	96
	昭和3	216
	昭和9	216
	昭和19	288

表2 大宝寺西之町・西清水町・心斎橋筋一丁目の街区における1名あたり平均所有坪数

街区	年	土地所有者一名あたり平均所有坪数
東街区	明治31	205
	昭和6	1666
	昭和11	1666
	昭和19	1666
西街区	明治31	112
	昭和6	94
	昭和11	102
	昭和19	102

表3 難波新地五番丁の街区における1名あたり平均所有坪数

街区	年	土地所有者一名あたり平均所有坪数
東街区	明治31	219
	昭和6	113
	昭和11	162
	昭和19	162
西街区	明治31	127
	昭和6	115
	昭和11	99
	昭和19	87

図3 北浜四丁目・五丁目の街区の変遷

4-4)。このように、御堂筋の街路建設を契機として、御堂筋沿道の土地が資産的な価値において有利となり、沿道に対して奥側の土地との間に大きな格差が生まれることとなった。

すなわち、北浜4丁目・5丁目の街区の場合と同様に、この地区においても、御堂筋街路建設を契機として、御堂筋側の土地と奥側の土地の間に、経済的な格差が生まれている。その一方で、北浜4丁目・5丁目の場合とは異なり、東西両街区とも御堂筋建設に伴い道路用地への転換が行われながらも(図4)、東街区のみににおいて土地の規模が拡大され、西街区の構成に大きな変化はみられず、全体として大規模な土地と小規模な土地が混在した空間となっていたことがわかる。

2-2-3. 難波新地五番丁の街区

前述したように、当該街区を含む御堂筋線街路の道頓堀橋南詰 - 難波駅前間は、昭和7年7月から昭和11年12月の期間に施工された。そこで、前述の分析と同様に、明治31年、昭和6年、昭和11年、昭和19年の4つの年にかけての土地の規模及び地価の変遷を以下で検討する。

図4 大宝寺西之町・西清水町・心斎橋筋一丁目の街区の変遷

表3にみるように、明治31年では、東街区・西街区においてそれぞれ、所有者1名あたりの平均所有坪数は、219坪・127坪であった。また、昭和6年では両街区ともに、所有者1名あたりの平均所有坪数は減少している。このうち、東街区においては、御堂筋が完成に近づくにつれて、1名あたりの平均所有坪数が増大しているのに対し、西街区では減少が続いている。

次に、図5をみると、東街区では、昭和6年から御堂筋が完成した昭和11年までの期間に、南西及び南側の土地が道路用地に転換されながら、新たに建設された御堂筋に接道し、かつ難波駅前に面する土地の規模が拡大するとともに、その土地の価額が上昇している³⁴⁾。一方、駅前から見て奥側の土地では、地価の変化が僅少である³⁵⁾（図5-2及び5-3）。

以上のように3つの異なる地区における街区の変化をみると、どの地区の街区においても、御堂筋建設を契機として、御堂筋に面する土地と奥側の土地の間に、経済的な格差が生まれていることがわかる。このように、沿道の土地における経済的価値の上昇は、土地固有の現

象ではなく、拡張された御堂筋に面するという条件に起因するものと考えられる。また、北浜4丁目・5丁目の街区では、東街区・西街区の両者において、街区内の土地の規模が拡大し、街区の構成に大きな変化がみられるのに対し、大宝寺西之町・西清水町・心斎橋筋一丁目の西街区では、街区の構成に大きな変化はみられなかった。さらに、難波新地5番丁の街区においても、東街区の難波駅前に面する土地以外では、土地の規模は拡大されていない。加えて、御堂筋竣工時の俯瞰写真をみても（図6）、大規模な建築物が沿道に点在する一方で、多くの沿道建築物は小規模であることがわかる。このように、御堂筋建設に伴い、沿道空間を構成する一部の土地は大規模化したものの、その変化は局所的に生じたものであったといえる。

図6 竣工時の御堂筋（心斎橋停車場以北をみる）

図注 『写真で見る大阪市 100 年』（大阪都市協会、1989）に所収。

3. 『大大阪』における御堂筋の記述内容

『大大阪』を機関雑誌として発行した大阪都市協会は「都市問題ノ調査研究」を目的として設立されており³⁶⁾、本誌においても、都市に関する多くの論考が掲載されている。『大大阪』の全記事9,432件中、御堂筋建設の工事が開始される大正15年10月以降の時期では45件の記事において御堂筋に関する言及がみられ³⁷⁾、それらの内で御堂筋沿道地域に対する評価及び沿道空間に対して具体的な記述を含むものは、33件みられた³⁸⁾。これらの記事を主題³⁹⁾・記述内容⁴⁰⁾・評価⁴¹⁾・記述対象⁴²⁾の4つの観点から分類し、表4に示す。表4にみるように、記事の執筆時期は大正15年10月から昭和15年8月まで及ぶ。そこで、御堂筋建設の展開に沿って、記述内容を経年的に検討するため、御堂筋の工事が実施されていた時期のうち、前半期の大正15年から昭和5年、後半期の昭和6年・昭和11年、御堂筋の竣工年である昭和12年以降の3つの時期に分けて分析を行う。

3-1. 大正15年から昭和5年の記述内容

当該期の15件の記事の主題をみると、第一次大阪都市計画事業における御堂筋建設の事業進捗状況が5件と最も多くみられる（表4）。また記述対象としては、多いものから順に、15件中8件で家屋・商家、7件で車道・歩道、5件で電車・軌道及び、高層建築・企業についてそれぞれ言及されている（表4）。具体的には、進捗中の工事によって「電車軌道」・「自動車道」・「歩道」が配置されることを報じる記述⁴³⁾、及び、建設が進む中で「大平ビル、堂ビルといかめつらしい建物が」立ち並ぶ一方、「なじみのオデン屋がなくなり、芋屋の家

図5 難波新地五番丁の街区の変遷

図7 御堂筋の景観（左：堂ビル周辺の写真、右：伏見町周辺の写真）

図注 『写真で見る大阪市 100 年』（大阪都市協会、1989）に所収。

表4 『大大阪』における御堂筋に関する記事

表題	執筆者	年号	年	月	主題	記述内容	評価		記述対象										
									沿道建築物・構築物						街路構成				
							評価基準・特徴	大阪との関係	家屋・商家	高層建築・企業	寺	公共建築	広告	橋	電車・軌道	車道・歩道	並木	照明	
交換台		大正	15	10	概要説明 (防火地区)	将来像													
大大阪をかざる広路		大正	15	11	事業進捗 (第一次大阪都市計画事業)	将来像	「大坂貫線」 「交通文化」 「街路の美観」 「街路の風致」	「大大阪市を永遠にかざる最も最も大きな「誇り」」											
(漫画漫文) 大大阪見物記 (一)	和田もせい	昭和	2	2	景観描写	現状 回想	「交通文化をシムボライズ」 「文化を誇る」 「情緒」												
24間の大道路		昭和	2	6	概要説明 (第一次大阪都市計画事業)	将来像	「文化施設」	「大大阪市のメイン・ストリート」											
北行より南行が多い		昭和	2	7	交通問題	現状		「市内交通の最大の難所」											
都市交通機関の選定	小島昌太郎	昭和	2	8	交通問題	将来像	「寧ろ無用有害」 「時代錯誤」												
廣路の建築物に就いて	牧彦七	昭和	2	8	景観問題	現状	「目障りになるのは建物の貧弱」 「大都市の美観」	「大阪日機」 「メイン・ストリート」 「大阪の第一印象」											
水都の3つの偉観		昭和	2	10	景観描写	将来像		「市のメイン・ストリート」											
美しくなる平野町		昭和	3	5	事業進捗 (住宅改良協議会)	将来像	「御堂筋線が開通すればますます町がさびれるだろうとの心配」												
大阪驛附近の都市計画事業	岡崎早太郎	昭和	3	6	概要説明 (大阪驛付近都市計画事業)	将来像													
淀屋橋以南用地買収		昭和	3	8	事業進捗 (第一次大阪都市計画事業)	現状	「由緒ある町柄」												
モダンな新御堂筋		昭和	4	2	事業進捗 (第一次大阪都市計画事業)	現状 将来像	「目新しいモダン道路」												
北御堂の用地買収		昭和	4	4	事業進捗 (第一次大阪都市計画事業)	現状	「榮ある行幸道路となる」												
二十四間の御堂筋竣工		昭和	4	8	事業進捗 (第一次大阪都市計画事業)	現状 将来像	「行幸道路等と市民は云つて居る」												
高速度鉄道線入れ		昭和	5	3	事業進捗 (大阪都市計画事業 高速度交通機関)	将来像													
御堂筋展望		昭和	6	11	概要説明 (第一次大阪都市計画事業)	現状 将来像	「近代色鮮やか」 「大阪のモダン風景」 「近代大阪人のプロム・ナード」												
大阪の美観地区、風致地区		昭和	7	4	概要説明 (美観地区)	将来像	「美化運動」												
御堂筋と堺筋の交通	角源泉	昭和	8	5	交通問題	将来像													
大大阪日記		昭和	9	2	事業進捗 (街燈)	現状													
御堂筋に地下道		昭和	9	7	事業進捗 (第一次大阪都市計画事業)	将来像	「自動車交通時代に相應しい高速度道」												
街に落ちてるコント	崎山獻逸	昭和	10	1	景観描写	回想 現状	「驚くべき変化」 「御堂筋の華壯に比べて」												
新大阪爽涼譜 城北公園大川町	小谷良徳	昭和	11	8	景観描写	現状		「大阪の背骨の大通り」											
(大大阪時評) 御堂筋全通す	西村健吉	昭和	11	12	概要説明 (第一次大阪都市計画事業)	現状 近過去	「幹線」 「費用の點に於ても恐らく全國第一の高價な街路」	「大阪都市計画の一エポック」											
(大大阪時評) 御堂筋のバス	西村健吉	昭和	12	1	交通問題	将来像													
大大阪のシビックセンター御堂筋の竣工	中間清	昭和	12	4	概要説明 (第一次大阪都市計画事業)	現状	「美化」 「市民の健康上」 「交通」 「保安」 「幅員から見れば正に世界で第十五位」	「大大阪が日本に誇る」 「躍進大大阪の象徴」 「本市のシビック・センター」											
(画報) 御堂筋を行く＝その今昔を	本協会編集部	昭和	12	6	景観描写	現状 回想													
(画報) 御堂筋建設餘閑	町仲拓	昭和	12	6	概要説明 (第一次大阪都市計画事業)	現状 回想	「近代都市を目のあたりに見せる」 「現在の大路の貫軸」 「シグニツク・センター」 「大資本の看板地」 「國家の名において定められて居る」	「大大阪の新名所」 「大大阪の凡ゆる中心」											
大大阪日記		昭和	12	7	景観描写	現状	「名實共に日本一を誇る」												
大坂市に於ける広告物の美化統制に就いて	高橋良麿	昭和	13	5	概要説明 (広告規制)	将来像	「美観統制」												
壱国線に沿う大阪の歴史と景観	入江来布	昭和	13	5	景観描写	現状	「美と用の一致」 「愉快」 「都會歓喜」	「新興大阪の偉観」											
大阪府に於ける広告物統制に就いて	高橋良麿	昭和	13	7	概要説明 (広告規制)	現状 将来像	「都市美」 「醜惡無統制」	「大阪の代表的な主要幹線道路でありまして最も廣告的價値に富み」											
御堂筋 (写真)		昭和	14	9	景観描写	現状													
大阪駅前の交通並に施設の再検	柴谷善次郎	昭和	15	8	交通問題	現状 将来像	「軍事上にも産業上にも大きな役割」 「國防」	「大阪全市の交通」											

は板囲」いとなるような沿道空間の変化についての記述がみられる⁴⁴⁾（当該記述にみられる「堂ビル」を含む御堂筋沿道の写真を図7中の左図に示す）。さらに当該地に対する評価としては、3件の記事で大阪の「メインストリート」として位置づけられている（表4）。また、将来において、「交通文化」・「美観」を体現するものとして当該地の特徴が捉えられている（表4）。一方で、現状に対する否定的な評価としては、「目障りになるのは建物が貧弱」として、現状の沿道に建つ「薄ぺらな奥行きで、装飾だけはペンキをケバ、バしく塗り立てた看板ばかりの建物」が批判され、「横から奥行きを見られる心配」がないように建物の高さを揃えることが提唱されている⁴⁵⁾。すなわち、現状の沿道に建つ書割のような建物を批判しながらも、沿道の表層における統一性の確保が重視された。

3-2. 昭和6年・昭和11年の記述内容

当該期の8件の記事の主題をみると、複数件みられる内容としては景観描写及び第一次大阪都市計画事業における御堂筋建設の概要説明がそれぞれ2件であり、さらに記述対象に関しては、高層建築・企業について2件の記事で言及がみられた（表4）。具体的には、「制限一ぱい〈百尺〉の日本生命、安田ビル、祭原商店の新建築物」が立ち並ぶ現状の沿道空間について記述されている⁴⁶⁾（当該記述にみられる「日本生命」を含む御堂筋沿道の写真を図7中の右図に示す）。また、将来像に関する記述としては、御堂筋に対する美観地区の指定が予定されていることを報じつつ⁴⁷⁾、その指定後は建物の高さの最低限度が規定されることになると述べられている⁴⁸⁾。さらに、当該地に対する評価としては、大阪の「プロム、ナード」及び「背骨の大通り」として位置づけられた（表4）。また、沿道空間において「近代色鮮やか」に建物が聳える点、「御堂筋の華荘」について評価する記述がみられ、御堂筋沿道の視覚的な特徴が重視されている。

3-3. 昭和12年以降の記述内容

当該期の10件の記事の主題をみると、景観描写が4件、御堂筋が竣工したことに伴い、第一次都市計画事業の概要を改めて説明するものが2件、沿道の広告物規制の概要説明が2件、交通問題が2件みられ、御堂筋完成に伴い新しく出現した沿道空間について注目されていることがわかる（表4）。記述対象としては、多いものから順に、高層建築・企業について6件、並木について4件、広告について3件、車道・歩道について3件みられる。具体的には、「緑の並木」が植えられ、かつ「近代都市を目のあたりに見せる堂々たる鉄筋混凝土建の、色彩り々々高層建築が聳え立」つものとして沿道空間が記述されている⁴⁹⁾。また、広告物に関しては、「本道路の両側に集中氾濫」

する広告物を一切禁止し、規格に準拠した「板塀廣告」のみを過渡的に認めることを定めた規制案が決定されたことが大阪府保安課によって記されており、「醜悪無統制」な構築物は、沿道空間から排除されることが計画された⁵⁰⁾。このことは逆に、沿道に「醜悪無統制」な構築物が多数立てられていたことを例証する。また、当該地に対する評価としては、「大大阪が日本に誇る」場所・「躍進大大阪の象徴」・「大大阪の凡ゆる中心」・「新興大大阪の偉観」・「大資本の看板地」として形容されており（表4）、経済の中心地として評価されるとともに、大阪という都市全体の象徴としての特徴が強調されている。このことと、御堂筋の景観が公的な主体によって規制されるべきものとして捉えられていたことを考慮すると、当該期において、御堂筋は都市全体を管理し得る公的な主体に帰属する場所の象徴、換言すれば公的領域の象徴として捉えられるようになったものといえる。

以上のように、『大大阪』においては、御堂筋建設着工当初では、家屋・商家及び、建設中の車道・歩道が現状及び将来の沿道空間を構成する主要な要素として記述されていたものの、御堂筋が完成されるに伴い、沿道に出現した高層建築・企業が記述対象の中心となった。このように、御堂筋の建設が進むに伴い、従前の沿道空間を構成した小規模建築は、前節で検討した実態的な沿道街区の土地の規模にみられるように街区内に残存していたものの、地域像から払拭されることとなった。また、着工当初から、御堂筋は大阪の「メイン・ストリート」となることを期待されながら、完成後は、大阪の「凡ゆる中心」・「象徴」として位置づけられるようになった。このように、交通の中心としてのみならず、大阪という都市全体を象徴するものとして、御堂筋が捉えられるようになったといえる。さらに、着工当初から、沿道空間の評価において、沿道に面する建物の高さという視覚的な特徴が重視されており、御堂筋完成は沿道の広告が「醜悪無統制」なものであるとして規制の対象となることで、視覚的な統一性の確保が図られた。また、第7代大阪市長及び初代大阪都市協会会長として都市計画を主導した関一は、「市の繁栄と市民の福祉を増進する」ことを都市計画の目的としつつ、都市計画の「真髓」が「市民諸君がやることを唯だ法律で統制して行く、市民が法制に従つて行くといふ処」にあると述べている⁵¹⁾。すなわち、住民の活動を公的な管理によって統制していくことで、大阪の都市形成が図られた。これらを考慮すると、御堂筋は、公的な管理による都市形成のあり方を象徴する地域であったものといえる。

4. 郷土誌『上方』及び新聞における御堂筋の記述内容

こうした都市整備が進展する時勢の中で、失われつつある上方文化の

表5 『上方』における御堂筋に関する記事

表題	執筆者	年号	年	月	概要	記述内容	評価		記述対象				
							評価基準	大阪との関係	家屋・商家	高層建築・企業	公共建築	寺	神社
淀屋橋考	南木萍水	昭和	7	11	淀屋橋の変遷	現状回想	「廿四間の大道路が貫通されて（中略）古い名の淀屋橋筋の名稱もやがて人の頭から去られるでせう」						
明治初年の堺筋と御堂筋	須山忠	昭和	8	1	明治期の堺筋・御堂筋沿道の土地等級の比較	現状回想	「極少しの部分的に良好なるものを除いては實際見るべきものが無い」「その前途に最も輝かしいもの有るを期待された都大路なるは亦憐々を要せない」						
北船場の今昔	黒崎貞枝	昭和	10	2	北船場の変遷	現状回想	「いつしか洋反物は御堂筋へ羅紗屋は淡路町へ移つてしまつた」	「大阪のメインストリート」					
新屋敷	石川静水	昭和	10	2	新屋敷の変遷	現状回想	「御堂筋の二十四間道路で、これが取壊されて、昔の佛はない」「斯く變つてしまつた今の新屋敷にも、どことはなしに住時の匂ひの漂ひを見る」	「色つぼく、仇つぽい大阪に於ける特異性を持つ島の内の中でも一異色ある存在だった」					
梅田新道の昔語り	日垣明貴	昭和	10	3	明治期の梅田新道	現状回想	「今又梅田より難波迄の一大幹線道路が完成されつつある譯である。然し情調としては私は矢張り鯉川があつた時分の風俗と云ひ風景が戀しくてならぬ気がする」						

記録を目的として創刊された郷土誌『上方』は⁵²⁾、昭和6年から昭和19年までの期間で、計151号が刊行され、計3,474件の記事が掲載された⁵³⁾。当該誌からは、都市整備に伴う空間の変化に対し否定的な立場をとる人々の、地域像及び都市像を読み取り得る。一方、新聞記事は、当時の大多数の住民に共有された地域像及び都市像を集約したものと捉えられる。そこで、『上方』及び『大阪毎日新聞』・『大阪朝日新聞』（以下、それぞれ『毎日』・『朝日』とする）を史料として用い、これらの記事における御堂筋建設に関する記述内容について検討する。

4-1.『上方』における御堂筋に関する記事

『上方』における、御堂筋及び御堂筋沿道に該当する地域に関する58件の記事の内容をみると⁵⁴⁾、当該期の御堂筋建設について言及したものは5件ある。この5件の記事を、前節と同様の4つの観点から整理し、表5に示す⁵⁵⁾。表5にみるように、これらの記事はすべて御堂

筋の工事が完成に近づく昭和7年-昭和10年の間に執筆されたものである。さらに、記事の主題をみると、5件中4件が、御堂筋沿道に該当する個別の地域の変遷を記述するものであり、時々刻々と変化する広域空間としての御堂筋街路に関心を寄せず、限定的な沿道地域の特性に焦点があてられているといえる。次に、記述対象についてみると家屋・商家について5件、高層建築・企業、公共建築、寺、神社についてそれぞれ1件の記事で言及がみられた。具体的には、沿道の一面に位置する淀屋橋周辺について「有名な名物としては草烟草入であります、廿四間幅の道路に改正せられた爲に橋詰にたつた一軒名残を留めて居つた鍵五の店も南の方へ引越してその跡方も止めなくなりました」と述べられているように⁵⁶⁾、御堂筋建設に伴い沿道地域の従前の名残が消失したことについての記述がみられる。また、当該地に対する評価としては、1件の記事で、現状の「大阪のメインストリート」

表6 新聞における御堂筋に関する記事

表題	掲載新聞	元号	年	月	主題	記述内容	評価		記述対象					
							評価基準・特徴	大阪との関係	家屋・商家	高層建築・企業	公共建築	橋	寺	電車・軌道
大大阪の土地―相場はどう動くか	大阪毎日新聞	昭和	2	6	経済活動	現状		「北大阪で一番値高いところ」						
尖端大阪地下風景	大阪朝日新聞	昭和	5	11	事業概要 (地下街)	将来像								
大阪外国為替仲立人組合創立	大阪毎日新聞	昭和	6	3	経済活動	現状								
都会の騒音を防ぐ建築界の新試み	大阪毎日新聞	昭和	6	11	沿道建築物	将来像								
金貨引換にどっと押寄す	大阪朝日新聞	昭和	6	12	経済活動	現状								
珍しや結束して船場の大地主	大阪毎日新聞	昭和	7	8	紛糾	現状		「三百万市民の待望裏に(中略)大阪の核心を南北に縦貫」「メーン・ストリート」						
「船場の旦那」連も極度に尖鋭化	大阪朝日新聞	昭和	7	12	紛糾	現状	「地価低下、営業不振、工事遅延の状態を目の前に見てチツとしていられず」							
流石に黄金の都	大阪朝日新聞	昭和	8	4	事業進捗 (第一次大阪都市計画事業)	現状 回想	「華々しい開通の裏には幾多秘められた苦心があるこの第一歩が沿道の用地買収」	「メーンストリート」						
デパートと地下鉄の紛糾オッパじまる	大阪朝日新聞	昭和	8	10	紛糾	現状 将来像								
惨事の責を負い飄然南米の天地で苦闘三年	大阪朝日新聞	昭和	9	2	個人	回想								
ビルの切売りわが国初めて“部屋の所有権”	大阪朝日新聞	昭和	9	4	沿道建築物	現状 将来像								
デパートは新しがりや有閑紳士淑女よ“半日店員”いかが	大阪朝日新聞	昭和	10	8	経済活動	現状								
家を建てるにはまず法規を心得て	大阪朝日新聞	昭和	10	9	事業概要 (防火地区)	現状 将来像								
南海高島屋の向いで市の買収に頑張る地主さん	大阪毎日新聞	昭和	10	9	紛糾	現状 将来像	「目貫きの場所」「買収がかくまで手間取っている理由は、市の価格に非常に高低があるため」							
大阪駅前の立退き 坪、最低五百円 最高千三百円	大阪毎日新聞	昭和	10	9	事業進捗 (大阪駅付近都市計画事業)	現状	「従来伝えられていた買収価格よりもやや低く」							
昭和の建築界を画す 大“そごう”完成	大阪毎日新聞	昭和	10	10	沿道建築物	現状	「高さに於ては本邦市街地の建築中第二位」							
ごたごたの連続	大阪朝日新聞	昭和	10	11	経済活動	回想								
緩行車道のない自転車は交通の極	大阪毎日新聞	昭和	11	2	事業概要 (信号)	現状 将来像		「東京は大震災後道路のスタイルが改良され電車の通つてよい大きい道路がかなり多い、が大阪では御堂筋オンリー一本である」						
大阪市内最高地価は淀屋橋の附近	大阪毎日新聞	昭和	11	8	経済活動	将来像	「御堂筋線の完成により淀屋橋附近を中心とした同線方面が最高地となるようである」							
心斎橋筋商店街経営振り打診 1	大阪朝日新聞	昭和	11	11	経済活動	現状	「出来て見れば却って逆の結果を生んで地下駅出口から南へ流れる人波がうんと膨れた」							
果して百貨店法案は小売店を救い得るか	大阪朝日新聞	昭和	12	2	経済活動	現状	「御堂筋が表玄関に変わったため同一経営者のターミナル・デパートは非常に繁昌しているが、片一方の旧店は経営上芳しくないらしい」							
大阪駅前換地の断案成る	大阪朝日新聞	昭和	13	5	事業概要 (大阪駅前土地区画整理)	現状	「路線価のもっとも高い」							
大阪駅前仮換地きょう断案下る	大阪朝日新聞	昭和	13	5	事業概要 (大阪駅前土地区画整理)	現状								
千百八十余万円で“市”が“青バス”を買収	大阪朝日新聞	昭和	13	10	事業概要 (市バス)	現状		「交通大動脈」						
興亜厚生大会	大阪毎日新聞	昭和	15	10	行事	現状		「大阪市民厚生大行進は(中略)御堂筋を中心に展開された」						

として位置づけられている（表5）。一方、明治期の御堂筋は土地等級の観点から「極少しの部分的に良好なるものを除いては實際見るべきものが無い」と捉えられている（表5）。また、「廿四間の大道路が貫通されて（中略）古い名の淀屋橋筋の名稱もやがて人の頭から去られるでせう」という記述⁵⁷⁾、御堂筋建設によって当該地周辺に位置していた「町家」・「ニッケの陳列店」及びそれらを繋ぐ通りが「取毀されて、昔の俵はない」という記述⁵⁸⁾、及び御堂筋建設によって「斯く變つてしまつた今の新屋敷にも、どことはなしに住時の匂ひの漂ひを見る」という記述にみられるように⁵⁹⁾（表5）、「頭から去られる」・「俵」・「匂ひ」という、人々の記憶、当該地に対して抱く雰囲気が評価基準になっていることがわかる。このように、御堂筋街路及び沿道全体に関して、特徴的な地域像を提起するには至っていない⁶⁰⁾。

以上のように、『上方』においては、家屋・商家を中心に当該地が記述され、御堂筋建設によって、それらの群小のありふれた建築物に付帯する雰囲気の喪失が意識された。また、当該地の評価に関しては、現状の大阪の「メインストリート」と位置づけられ、さらに明治期の御堂筋沿道地域の経済的な価値の低さが認められながらも、当該地における生活に由来した執筆者の記憶及び、従前の雰囲気を継承しているか否かが重視された。このように、『上方』においては、個別の地域空間における住民の私的な生活に由来する記憶と、それらが投影される家屋・商家によって、当該地の地域像が構成された。すなわち、従前から残存する地域空間の特徴によって構成された現状の地域像は、個々の住民に帰属する場所である私的領域⁶¹⁾の表象であったといえる。

4-2. 新聞記事における御堂筋に関する記事

御堂筋建設の工事が開始される大正15年10月以降において、戦前の『毎日』・『朝日』に掲載された御堂筋に関する記事は33件みられ⁶²⁾、そのうち御堂筋沿道地域に対する評価及び沿道空間に対して具体的な記述を含むものが25件みられた。これらの記事を、前節と同様の4つの観点から整理し、表6に示す⁶³⁾。以下、前節と同様に、大正15年から昭和5年、昭和6年-昭和11年、昭和12年以降の3つの時期に分けて、記事内容の検討を行う。

4-2-1. 大正15年-昭和5年の記述内容

当該期の2件の記事の主題をみると、経済活動及び、地下街の事業概要がそれぞれ1件ずつみられる。記述対象としては、路面電車について1件の記事で言及されている。また、当該地に対する評価としては、地価において御堂筋に面した土地が「北大阪で一番値高いところ」として述べられた（表6）。

4-2-2. 昭和6-昭和11年の記述内容

当該期の18件の記事の主題をみると、多いものから順に、経済活動が6件、紛糾が4件、沿道建築物が3件みられる。記述対象としては、高層建築・企業について10件、家屋・商家について6件みられる。具体的には、「沿道には六十余軒の難波新地の御茶屋や堂ビルその他の大建築物老舗誇る大問屋等が立ち並んで居る」として⁶⁴⁾、大建築物と従前の建物が混在した沿道空間について記述されている。当該地に対する評価としては、2件の記事で大阪の「メインストリート」として位置づけられている。さらに、「市の価格において非常な高低があるため」や「御堂筋線の完成により淀屋橋附近を中心とした同線方面が最高地となるようである」のように（表6）、土地の価格の変動や格差が、沿道地域の記述の際に重視されている。このように、経済的な指標を通して、御堂筋街路の沿道地域が大阪における特

権的な地域像を形成してゆく様相が明確に述べられている。

4-2-3. 昭和12年以降の記述内容

当該期の5件の記事の主題をみると、大阪駅前土地区画整理事業の事業進捗状況が2件、経済活動、市バスの事業概要、行事がそれぞれ1件ずつみられる。記述対象としては、高層建築・企業についての言及が3件、家屋・商家、公共建築、橋、寺についての言及がそれぞれ1件ずつみられる。また当該地の評価としては、「大阪の交通大動脈」及び、「大阪市民厚生大会」における「中心」として位置づけられている（表6）。さらに、大阪駅前の土地区画整理について報じる際に、御堂筋が「路線価のもっとも高い」街路として記述されている（表6）。加えて、「大阪では御堂筋が表玄関に変わったため同一経営者のターミナル・デパートは非常に繁昌しているが、片一方の旧店は経営上芳しくないらしい、場所的に恵まれねば百貨店も小売店も同一だ」として（表6）、百貨店・小売店の立地を通した、沿道地域の経済的な格差について述べられている。

以上のように、新聞記事をみると、御堂筋建設着工当初では、沿道空間を構成する建築物・構築物についての言及はみられないものの、建設が進むに伴い、高層建築・企業及び家屋・商家両者について言及され、沿道空間が大規模化した建物と従前の建物が混在した場所として捉えられた。また、当該地に対しては、交通及び公的な行事における中心地として評価する記事もみられたが、その件数は少なく、御堂筋着工当初から一貫して、沿道土地の経済的な価値の変動及びそれによって生じた格差に焦点が合わせられた。このように、新聞の記述では、沿道土地の経済的価値の変動・格差が、沿道を構成する大規模化した建物と従前の建物に投影された。すなわち、新聞における御堂筋の地域像は、それぞれの企業や住民に帰属する私的領域における経済的価値の変動の表象であったといえる。

5. まとめ：御堂筋の地域像の変容

大正15年から開始された御堂筋街路の建設に伴い、経済的な格差を伴いながら、実態としては、大規模化した土地と、従前の小規模な土地の両者が混在する沿道空間が形成されることとなった。

このような沿道空間の変化に対する、『大大阪』・『上方』・新聞における言説について検討すると、『大大阪』では、御堂筋建設の進捗に伴い、公的領域を象徴するものとして視覚的な統一性が重視されることで、高層建築群が地域の特徴として捉えられるようになった。一方、『上方』においては私的領域である住民の生活空間の表象として小規模建築が、さらに新聞においては私的領域における経済的価値の変動の表象として小規模建築と高層建築の混在した景観が地域の特徴として捉えられた。すなわち、『上方』・新聞における受容者の認識とは異なり、『大大阪』にみるように、実施者は公的領域としての都市空間を象徴するものとして御堂筋を捉える傾向にあった。ただし、『大大阪』と新聞における言説ではともに、当時、沿道の一部の土地において出現しつつあった高層建築が、地域の特徴として捉えられていたことから、高層建築を通して、公的領域の象徴と、経済的な価値が変動する場所としての私的領域の表象からなる、複合的な意味が御堂筋の沿道空間に付与されたと考えられる。その一方で、第4節第1項で述べたように、『上方』では、当該期の御堂筋全体に関する特徴的な地域像は提起されず、従前の生活空間における小規模建築は、御堂筋という地域に固有のものではな

く、ありふれたものとして捉えられたものであったといえる。すなわち、実施者及び多勢の受容者においては、高層建築という共通の表徴を通して、公的領域の象徴と、経済的価値が変動する場所としての私的領域の表象という、御堂筋の固有性を示す地域像がそれぞれ形成される中で、『上方』にみられるように、一部の受容者においては、従前から存在する、ありふれた日常的な生活空間が、地域の持つ歴史的な価値として重視されるようになったと推察される。

注

- 吉本憲生他、「昭和10年前後の大阪駅周辺整備を巡る訴訟にみられる地域像の様相－近代大阪の都市像形成に関する研究－」『日本建築学会計画系論文集』、Vol.78、No.689、一般社団法人日本建築学会、pp.1677-1685、2013.7
- 『第一次大阪都市計画事業誌』、大阪市役所、pp.147-153
- 当該街路は第一次大阪都市計画事業によって計画されたが、昭和9年に認可された大阪駅付近都市計画事業によって、経路の北端が延長された。前者の事業による工事は昭和11年12月に竣工し、御堂筋全体としては昭和12年5月に竣工した。（前掲『第一次大阪都市計画事業誌』、p.309、及び『大阪駅前市街地改造事業誌』、大阪市都市整備局、p.48 及び p.362、1985）
- 御堂筋に関する先行研究としては、御堂筋計画の策定経緯及びその事業手法について検討した嘉名光市、「戦前大阪の都心改造 軒切り・御堂筋・船場後退建築線」（『URP DOCUMENT 02 フォーラム 大阪の空間システムを考える』、大阪市立大学都市研究プラザ、pp.27-34、2007.7）及び、御堂筋の街路樹の建設過程及びその主体について検討した小野芳朗他、「大阪御堂筋の街路樹景観－イチョウ並木の建設過程と主体」（『都市計画論文集』、Vol.46、No.3、日本都市計画学会、pp.289-294、2011.10）等が挙げられる。また、近代大阪の地域像・都市像に関する先行研究としての、「虚構の町 織田作之助『夫婦善哉』（橋本寛之、『都市大阪 文学の風景』、双分社、pp.19-51、2002）や古川武志、「“大大阪”と“粋”の再構成」（橋本節也編著、『大大阪イメージ——増殖するマンモス／モダン都市の幻像』、創元社、pp.185-198、2007）等においても御堂筋について言及されているが、これらは街路建設に伴う当該地域像の変容過程を主題として論じるものではない。
- 大阪都市協会は、大正14年に当時の大阪市長・関一を发起人として、都市問題の調査・研究を目的に設立され、その機関雑誌として『大大阪』を大正14年12月から昭和19年1月まで毎月継続的に出版した。（『大阪都市協会七十年史』、大阪都市協会、p.23-24、1997）史料として、『大大阪』大阪都市協会、1925-1944『雑誌「大大阪」CD-ROM 大正14年12月～昭和19年1月』大阪都市協会、1998に所収）を用いた。なお、『大大阪』の発行部数としては、当該誌終刊の際に掲載された記事において、通常約3,000部であり、多い時は約10,000部であったと述べられている。（「終刊に際し本誌の思い出を語る座談会」、同上『大大阪』20巻1号、pp.806-810、1944）また、当該誌における執筆者としては、行政関係者、大阪都市協会員・役員、新聞社関係者、作家や画家等の文化人などが含まれるが、その中でも、行政関係者や大阪都市協会員・役員は記事を多く執筆している。（『大阪都市協会七十年史』、大阪都市協会、pp.54-56、1997）大阪都市協会関係者は、直接、都市整備を実施する立場の人々ではないものの、当協会の目的が、「都市問題の攻究批判」及び「新都市建設の宣伝・普及」（「大阪都市協会設立趣意」、同上『大大阪』1巻1号、p.1、1925）であったことを考慮すると、都市構想を行う実施者に近い立場で言論活動を行っていたものと考えられる。この理由から、本稿では、『大大阪』を当時の実施者の思考や認識の傾向を読み取りうる史料として用いる。
- 南木芳太郎、「発刊に際して」、南木芳太郎編、『郷土研究 上方』創刊号、創元社、1931。また、本稿では前掲『郷土研究 上方』1931-1944『郷土研究 上方（復刻版）』新和出版、1969-1971に所収）を史料として用いた。
- 史料としては、戦前大阪の新聞記事に対し、全文検索を行うことができるものとして神戸大学付属図書館デジタルアーカイブ新聞記事文庫に採録されている『大阪朝日新聞』（1940年に『朝日新聞』に改題）、朝日新聞大阪本社、及び『大阪毎日新聞』（1943年に『毎日新聞』に改題）、大阪毎日新聞社、を用いた。
- 『上方』創刊号における発刊の趣旨説明の中で「亡びゆく名所史蹟、廢れゆく風俗行事、敗殘せる上方藝術、その一步步薄れゆく影を眺めて、私は常に愛惜の情に堪へません」と述べられていることから、当該誌の執筆者・読者は都市の変化に対して批判的な思潮を持っていたものと捉えられる。（前掲『発刊に際して』）また、『上方』の発行部数に関しては、昭和12年4月の時点で、当該誌支持者としての会員数が約500名程であると当該誌記事において発表されており、「この他に書店を通して毎號愛讀を賜つてゐる方々も尠からずあると信じてゐる」と述べられているものの、

- 「千名に達しないと、經濟が持てない」との記述もみられることから、500-1,000部程の部数であったと考えられる。昭和12年の大阪市人口が321万人であったことから、その読者層は、受容者のうち少数で構成される集団であったといえる。（『萍水雜記』、前掲『郷土研究 上方』76号、p.52、及び『第36回 大阪統計書』、大阪市、1939）
- 新聞の発行部数としては、昭和元年において、大阪朝日新聞・大阪毎日新聞がそれぞれ78万部・123万部であり、昭和元年の大阪市人口が219万人であったことを考慮すると、これらの記事からは多勢の受容者による地域像を読み取り得るといえる。（朝日新聞百年史編収委員会、『朝日新聞社史 資料編』、朝日新聞社、p.320、1995、及び毎日新聞百年史刊行委員会編、『毎日新聞百年史』毎日新聞社、p.419、1972、及び前掲『第25回 大阪統計書』、1927）
 - 『大阪都市計畫並同事業輯攷』、大阪市土木部、p.37 及び p.47、1937
 - 大正10年当初では25路線の街路建設が予定されたが、大正12年の関東大震災を踏まえて防災の観点を検討し、大正13年に事業内容の更正がなされ42路線の街路が建設されることとなった。（前掲『第一次大阪都市計画事業誌』、pp.129-153）
 - 第一次大阪都市計画事業においては、御堂筋の経路は、大阪駅の東側に位置する阪急前から難波駅に至るものとして計画されていたが、大阪駅付近都市計画事業において、経路北端が阪急前から西に延長され、大阪駅の南側に変更された。（前掲『大阪駅前市街地改造事業誌』、p.48）
 - 国有鉄道の大阪駅付近においては、阪神電気鉄道及び阪神急行電鉄の停車場が、難波においては、南海鉄道の停車場が設置されていた。（新修大阪市史編纂委員会編『新修大阪市史』第7巻、大阪市、p.18、1994）また国有鉄道以外の経路はそれぞれ、阪神電気鉄道では大阪出入橋－神戸三宮間、阪神急行電鉄では梅田－宝塚間、南海鉄道では難波－和歌山間を結ぶものであり、大阪駅・難波駅はともに都市間交通の中心であったといえる。（同上『新修大阪市史』第5巻、pp.468-470、1991 及び同上『新修大阪市史』第6巻、pp.423-427、1994）
 - 前掲『第一次大阪都市計画事業誌』、p.94
 - 大阪都市協会・大阪都市住宅史編集委員会編、『まちに住まう－大阪都市住宅史』平凡社、pp.271-272、1989
 - 前掲『第一次大阪都市計画事業誌』、p.181
 - 前掲『大阪都市計畫並同事業輯攷』、pp.59-60
 - 高速度交通機関として計画された経路のうち、御堂筋線街路の経路と重複する区間はすべて地下式軌道となっている。また、当該事業では3路線の建設が計画されたが、そのうち第一期事業として実施された第一号線の路線のみを図1中に示した。（『大阪市地下鉄建設五十年史』、大阪市交通局、pp.9-12、1983）
 - 前掲『第一次大阪都市計画事業誌』、p.311
 - 一部の工事のみ、昭和8年11月から昭和10年3月にかけて実施されている。（同上書、同頁）
 - 同上書、同頁
 - 同上書、同頁
 - なお、図2中の2・5・8の区間は、それぞれ昭和10年10月、昭和8年8月、昭和7年11月に竣工している。（同上書、同頁）
 - 前掲『大阪駅前市街地改造事業誌』、p.362
 - 前掲『大阪市地下鉄建設五十年史』、pp.55。また梅田は、大阪駅が位置する地域一帯を指す名称である。（大阪都市協会編、『北区史』、北区制一〇〇周年記念事業実行委員会、p.109、1980）
 - 淀屋橋以北に位置する梅田－大江橋間及び大江橋－淀屋橋間では、御堂筋建設以前において、市営路面電車敷設のため、それぞれ明治43年・明治45年に、道路幅員が12間に拡張された。そのため、淀屋橋以北の区間では、淀屋橋以南の区間に比べると、御堂筋建設前後での道路幅員の変化は小さかったといえる。（『大阪市電気局四十年史 運輸編』、大阪市電気局、pp.45-65 及び pp.140-145、1943）
 - 史料としては、大阪法務局所蔵の旧土地台帳及び公図を用いた。この史料には個々の土地の土地所有者・地価・面積等が記載されている。旧土地台帳における地価の項目では、昭和6年に課税標準が地価から賃貸価格に変更されて以降（櫛田光男・佐藤和男編、『土地問題講座③——土地法制と土地税制』、鹿島研究所出版会、1971）、賃貸価格が記載されているが、本稿では、当該史料に記載されている賃貸価格も「地価」と称し、当時の土地の経済的価値を示す指標として用いる。また、同様の史料を用いて、大阪の土地所有・利用のあり方を検討した先行研究としては、名武正つ紀、『都市の展開と土地所有』（日本経済評論社、2007）が挙げられる。ここでは、戦前期から高度成長期までの北船場地区が検討対象とされている。本稿では、名武による研究を参照しつつ、名武が検討対象とした北船場地区に包含される北浜に加えて、それより南側に位置する地区の街区を検討対象とし、御堂筋沿道街

区の空間の実態について確認する。

28) 明治 30 年に実施された第一次市域拡張によって、大阪駅を含む西成郡曾根崎村が大阪市域に編入された。(前掲『北区史』, pp.126-127)

29) 本稿では、御堂筋建設以前・以後の当該街路の東側の街区を「東街区」、西側の街区を「西街区」とする。

30) 前掲『都市の展開と土地所有』, pp.72-79

31) 図 3-3、3-4 をみるように、西街区の御堂筋沿道の土地では、昭和 9 年においては 45 円 / 坪及び 51 円 / 坪であった地価が、昭和 19 年では 95 円 / 坪となっている。一方、奥側の土地の地価は、36 円 / 坪のままで変化がみられない。また、東街区の地価に関しては、史料に記録がみられなかった。

32) 図 4-2、4-3、4-4 では、東街区は太い実線で囲われており、昭和 6 年以降、一名によって全ての土地が所有されていることがわかる。また、その土地所有者は株式会社大丸であり、昭和 9 年には、拡張した土地において、大丸百貨店の増築工事が竣工した。(大丸二百五十年史編集委員会、『大丸二百五十年史』, 株式会社大丸, p.366, 1967)

33) 図 4-2、4-3、4-4 をみるように、西街区の御堂筋沿道の土地では、昭和 6 年においては 16 円 / 坪及び 18 円 / 坪であった地価が、昭和 11 年・昭和 19 年では 51 円 / 坪となっている。一方、奥側の土地の地価は、18 円 / 坪、20 円 / 坪、22 円 / 坪、24 円 / 坪のままで変化がみられない。

34) 大きく上昇した土地では、昭和 6 年から昭和 11 年にかけて、地価が 14 円 / 坪から、その約 5.4 倍の 75 円 / 坪へと変化している。

35) 東街区西北隅の土地は、御堂筋に面しているため、昭和 6 年から昭和 11 年にかけて、16 円 / 坪から、その約 3.6 倍の 57 円 / 坪に地価が上昇しているものの、角地以外の土地では、14 円 / 坪から、約 1.1 倍の 16 円 / 坪へと上昇しているのみである。

36) 「大阪都市協会々則」、前掲『大大阪』1 巻 1 号, p.103, 1925

37) 記事の抽出方法としては、前掲『雑誌『大大阪』CD-ROM 大正 14 年 12 月～昭和 19 年 1 月』の検索機能を用いた。当該資料は、CD-ROM となっており、『大大阪』の記事を、「題名」「著者」「発行年月・巻・号」「ページ」「キーワード」の 5 項目で検索できるようになっている。そこで、本稿では「題名」「キーワード」に「御堂筋」を含む記事を抽出した。

38) 「御堂筋」という地名や道路名称ではなく、御堂筋沿道地域の意義・問題点についての評価及び、沿道空間を構成する建築物・構築物や街路の路面・並木・照明について述べているものを抽出した。

39) 記事全体を通して述べられている内容を「主題」として分類した。以下、分類で用いたそれぞれの項目について示す。「概要説明」は、実施中及び実施予定の都市整備の概要について述べたものであり、括弧内にその対象となった都市整備を示す。「事業進捗」は、実施されている都市整備の進捗状況を報じるものであり、括弧内にその対象となった都市整備を示す。「景観描写」は、景観を構成する建物や構築物、雰囲気や、それらに対する著者の心情について述べたものを指す。「景観問題」は、現状の大阪の景観の問題点について述べたものである。「交通問題」は、現状の大阪の交通機関や交通の問題点について述べたものである。

40) 「記述内容」に関しては、どの時点の御堂筋について述べたものかによって分類した。分類で用いた「回想」「現状」「将来像」の項目は、それぞれ過去・現在・未来について述べたものを指す。

41) 「評価」に関しては、その内容を「評価基準・特徴」「大阪との関係」の二つに大別して整理し、文中の言葉を抜き出して表に示した。また、「評価基準・特徴」「大阪との関係」はそれぞれ、御堂筋沿道地域の評価における指標及び当該地の特徴を含む記述、後者は大阪における御堂筋の位置づけを含む記述を指す。

42) 「記述対象」に関しては、沿道の建築物や橋・広告等の構築物に関する記述である「沿道建築物・構築物」及び、街路を構成する路面・並木・照明に関する「街路構成」の二つに大別して、整理した。両者のうち「沿道建築物・構築物」では、家・小売店・問屋及びそれらに類する規模の建物を指す「家屋・商家」、高層建築・企業の建物及びそれらに類する規模の建物を指す「高層建築・企業」、寺院建築を指す「寺」、駅舎・図書館・市庁舎等を指す「公共建築」、沿道の広告物を指す「広告」、橋梁を指す「橋」に分類した。また「街路構成」では、路面電車・電車軌道を指す「電車軌道・電車」、路面を構成する車道・歩道を指す「車道・歩道」、街路の植えられた並木を指す「並木」、街路に設置された照明を指す「照明」にそれぞれ分類した。なお、表中における色の有無によって、それぞれの記事における各項目の対象についての言及の有無を示した。

43) 「24 間の大道路」、前掲『大大阪』3 巻 6 号, p.131, 1927

44) 和田もせい、「(漫画漫文) 大大阪見物記(一)」、前掲『大大阪』3 巻 2 号、

pp.64-65, 1927

45) 牧彦七、「廣路の建築物に就いて」、前掲『大大阪』3 巻 8 号, p.33, 1927

46) 「御堂筋展望」、前掲『大大阪』7 巻 11 号, p.120, 1931

47) 美観地区の指定は、「中之島ヲ中心トスル土佐堀川、堂島川沿岸一帯」、「大阪城附近」、「主要各驛附近」、御堂筋を含む「重要幹線ノ兩側又は片側」を対象地とし、「建築物ノ構造、設備又ハ敷地ニ關スル統制ヲ爲シ都市整備ノ實ヲ擧ゲテ健全ナル都市發展ヲ期」すことを目的とし、昭和 9 年 12 月に内閣の認可を得た。(前掲『大阪都市計畫並同事業輯覽』, pp.33-37)

48) 「大阪の美観地区、風致地区」、前掲『大大阪』8 巻 4 号, pp.113-115, 1932

49) 同上

50) なお、禁止された広告物の種類としては、「廣告塔」、「建築物の壁面を利用する廣告物」、「和風建物の窓外に於て窓と併行の状態に設置する廣告物」、「屋上に設置する廣告物」の 4 つが挙げられている。(高橋良麿、「大阪府に於ける広告物統制に就いて」、前掲『大大阪』14 巻 7 号, pp.52-55, 1938)

51) 関一、「都市計画に関する新立法」、『大大阪』巻 4 号, pp.2-15, 1926 及び関一、「大都市計画十年の回顧」、『大大阪』7 巻 7 号, pp.3-15, 1931。また関一の経歴に関しては、「略年譜」、芝村篤樹、『関一 ー都市思想のパイオニアー』(松籟社, pp.234-239, 1989)を参照。また芝村は、関の都市政策の特徴を「無政府的な資本の活動に一定の規制を加え、合理的な計画性の下に統制することによって、資本の無政府性がもたらす弊害を矯正しようとしたところ」にあると指摘している。(芝村篤樹、『日本近代都市の成立 ー1920 年・30 年代の大阪』, 松籟社, p.245, 1998)

52) 前掲「発刊に際して」、前掲『郷土研究 上方』創刊号

53) 記事件数は、『上方』の目次に掲載されている記事表題から算出した。また、目次に掲載されていない記事が確認できた場合、それらの記事も記事件数に含めた。

54) 目次に表記されている特集名・記事表題に御堂筋沿道の地域名称を含む記事を抽出した。具体的には、「御堂筋」「大阪地下鉄」「梅田」「曾根崎」「北新地」「堂島」「中之島」「淀屋橋」「北浜」「大川町」「道修町」「平野町」「船場」「御堂」「難波別院」「心斎橋筋」「新屋敷」「島之内」「難波」を含む記事を指す。

55) 当該記事の記述において、前節における『大大阪』でみられなかった対象として神社が挙げられるため、「記述対象」における分類項目に関しては、「神社」の項目を新たな分類項目として追加した。

56) 南木萍水、「淀屋橋考」、前掲『上方』23 号, pp.68-71, 1932

57) 同上

58) 石川清水、「新屋敷」、前掲『上方』50 号, pp.35-38, 1935

59) 同上

60) 前述したように、御堂筋沿道に該当する地域に関する記事は 58 件みられたにも関わらず、当該期に建設された御堂筋街路について言及された記事が 5 件のみであることから、御堂筋街路及びその沿道が固有性を持つ地域として捉えられていなかったものといえる。

61) 本稿では、本文中 3-3 で示した、都市全体を管理し得る公的主体に帰属する場所としての「公的領域」に対して、都市に内包される個別の空間に対してのみ管理権を有する住民や企業等の私的主体に帰属する場所を「私的領域」と称する。

62) 記事の抽出方法に関しては、注 9 で述べた神戸大学付属図書館デジタルアーカイブ新聞記事文庫の全文検索を用いた。具体的には、記事本文に「御堂筋」を含むものを抽出した。

63) 「主題」における分類項目に関しては、『大大阪』・『上方』の記事にみられなかった主題として「経済活動」「沿道建築物・店舗」「紛糾」「個人」「行事」を新たに追加した。それぞれの項目は、具体的には以下の内容を指す。「紛糾」は、土地の売買・賃貸関係・都市計画事業における受益者負担金を巡って、利害関係者間で生じた対立について述べたものを指す。「沿道建築物」は、御堂筋沿道における建築物の建設について述べたものを指す。「経済活動」は、御堂筋沿道土地の地価や、沿道の企業における経営・業務について述べたものを指す。「個人」は特定の個人の活動について述べたものを指す。「行事」は、御堂筋で開催された行事について述べたものを指す。

64) 「ビルの切売りわが国初めて”部屋”の所有権」、前掲『大阪朝日新聞』昭和 9 年 4 月 1 日, 1934

(2013年11月2日原稿受理, 2014年11月21日採用決定)