

# 近代以降の大阪・梅田ターミナル都市空間の変容について

都市計画分野 三好孝治

## Abstract

大都市圏都心の大規模ターミナル駅は開業以来「長距離旅客・貨物の拠点」として機能し、現代では周辺の空間と接続することにより、多くの機能を抱え込む「ターミナル都市<sup>(注1)</sup>」が形成されている。現代、駅が都市の中において「解らない」「捉えられない」空間になっていると言われつつも、ターミナル駅および周辺の再整備が盛んに計画・進行中の大阪・梅田ターミナル都市空間において、近代以降の都市空間の変遷を把握することを目的として、i ターミナル都市を構成する鉄道駅、周辺ビル・区域、それらを繋ぐ都市施設の成立プロセスをそれぞれ整理し、ii ターミナル都市に関する理想や問題意識について当時の資料から読み解き、i と ii を重ね合わせて各時代の変容を模式図化した結果、4つの時代に区分ができた。

## 0. はじめに

### (1) 研究の背景

明治維新、近代日本のはじまりとともに、明治5年新橋～横浜間に鉄道が開業した。鉄道駅は開業以来「長距離旅客鉄道・貨物運搬鉄道の拠点」として機能してきたが、路線・利用者の多い駅の周辺には、百貨店やホテルやオフィスが入居する駅ビル・ターミナルビルの開発がなされ、また繁華街では地下街にも連結し、駅周辺の様々な機能に直結して「ターミナル都市」が形成されている。そして近年「駅ナカ」と呼ばれる駅構内の空間にもコンビニエンスストア、飲食店、保育所が見られるようになった。

新宿駅、渋谷駅、天王寺・大阪阿部野橋駅、大阪・梅田駅など大都市圏都心大規模ターミナル駅および駅周辺の再整備が盛んに計画、進行中である現在、都市の中において、駅が「まち化」され、その周辺も呼応するようにより大きな労働、消費の場として巨大化していく。もはや駅が「旅行」だけの目的のためにヒト・モノが集まる場所ではなくなった。同時に「都市の中における駅」というものが現代では「解らない、捉えられない」空間になっていると言われている。

### (2) 研究の目的

本研究では、i 近代以降鉄道および駅の設置、周辺都市施設の整備、周辺エリアの都市計画事業・再開発事業などの史実を明らかにし、ii ターミナル都市空間に対する各時代の理想や問題意識について論考や設計思想から読み解き、そして各時代のターミナル都市の変容を把握することを目的とする。

### (3) 研究の対象および方法・構成

本研究では鉄道史初期より発展・変貌し、現代でも変化の著しい大阪・梅田ターミナル都市を研究の対象として定める。具体的に、北は阪急線線路及び北野都島線、東は新御堂筋、南は曾根崎通、西は西梅田再開発地区計画の西端及び JR 梅田貨物線線路に囲まれる地区とする。(図1; 着色した部分は表1に対応)

ターミナル都市の構成要素として挙げられるものを、次ページ表1のように①～③に分解した。1章では、①から③までの各々について、社史、駅史、事業誌<sup>(注2)</sup>などの文献により、成立のプロセスを解説した。2章では、①から③の整備を行うにあたって、考えられた計画思想や問題意識を把握する。その際、戦前の事柄に関しては都市計画に関する資料・記録などと当時の都市計画や建築に関わる論考が掲載された雑誌『大大阪』『建築と社会』<sup>(注3)</sup>より把握する。戦後に関しては、論考がみあたらないため、筆者が事実関係をもとに考察する。そして1・2章で把握できたことから、3章でターミナル都市の変容を、時代区分をした上で分析し明らかにする。

表1 ターミナル都市の構成要素

①ターミナル駅	・明治時代より成立し、郊外からの乗客が多く利用する駅 例:大阪駅、阪急梅田駅、阪神梅田駅
	・上記以外の大阪・梅田駅エリアに乗り入れる駅 例:地下鉄梅田・西梅田・東梅田駅、北新地駅
②ターミナル駅の周辺ビル・区域	・①と同一の建設物内にはあるが、改札外である区域(駅ナカ、駅シタ) 例:GARE、阪急三番街など移転以前の梅田阪急ビル など
	・①と同一の敷地内にはあるが、商業・ホテルその他の機能を持つビル 例:アクティ大阪、阪急ターミナルビル、再開発以前の新阪神ビル など
	・駅前広場 概ね1,500m <sup>2</sup> 以上の、 ・駅前開発地区として一団・一体的に計画される(された)ビル・区域 ・鉄道会社が主体となって計画される(された)ビル・区域 例:大阪駅前ダイヤモンド地区、西梅田再開発地区、大阪駅北地区 大阪中央郵便局、HEP FIVE、HEP NAVIOなど
③都市施設	・道路、歩道、地下道、地下街、歩道橋 例:御堂筋、四ツ橋筋、ホワイティうめだ、大阪駅前歩道橋 など

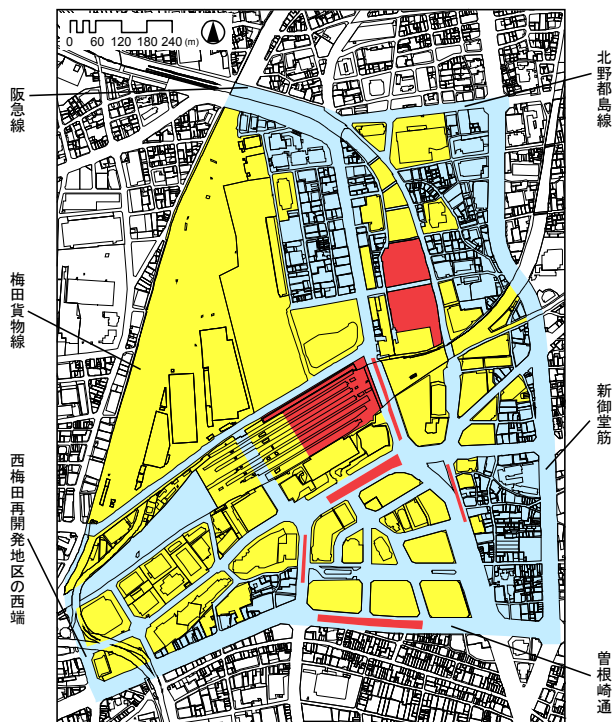


図1 研究の対象（着色部は表1に対応）

## 1. 構成要素①～③の成立プロセスについて

### (1) 大阪駅、阪急梅田駅、阪神梅田駅 ① (表2)

大阪駅は、鉄道を敷設する頃には堂島、船場など市街地ができていたため、線路と駅が入る余地もなく、また敬遠され、少し離れた梅田に初代大阪駅を設置することとなる。駅舎が目新しい建築であり、駅前に茶屋や庭園が設けられたこともあり(図2、3)、大阪の名所となり「すてんしょ見物」なるものをする人が集まる場所となった。また、後付けで掘割を開削し水陸運を切替できるようにし、貨物の取扱いもはじめる。

第2代大阪駅も初代同様、大阪の名所として、玄関として立派な建物で、見物しに来る人もいた。

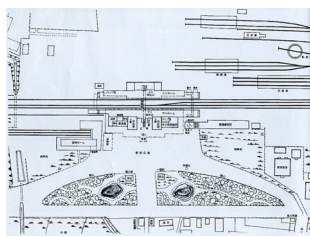


図2 開業当時の初代大阪駅<sup>1)</sup> 図3 正面広場・築山と大阪駅<sup>2)</sup>

表2 大阪駅、阪急梅田駅、阪神梅田駅の歴史年表

年	大阪駅	年	阪急梅田駅	年	阪神梅田駅
1874	明治7 初代大阪駅完成				
1877	10 水陸の貨物を連絡する水路・掘割を設置				
1901	34 第2代 大阪駅舎が現在の位置に完成、営業を開始	1910	明治43 梅田駅 開業	1905	明治38 出入橋-三宮間の営業開始
		1920	大正9 阪急ビルディング 竣工	1906	39 出入橋-梅田間の延長(梅田駅が開業)
		1925	14 阪急マーケット、食堂 開業		
1928	昭和3 梅田貨物駅(北ヤード) 開業	1929	昭和4 阪急百貨店 営業開始		
1933	8 宮原(現 新大阪駅付近)に客車操作場を分離			1933	昭和8 (地下鉄御堂筋線 開通)
1939	14 大阪中央郵便局が大阪駅前に新築			1939	14 梅田-曽根崎間(大阪駅前延長地下線)営業開
1940	15 第3代 大阪駅が高架線・高架駅となり完成			1940	15 阪神マート(大阪駅前地下)開業
		1944	19 新京阪線(現 京都線)の梅田駅乗り入れ開始	1941	16 梅田阪神ビル竣工(大食堂が開業)
1964	39 新幹線が新大阪駅に開通	1959	34 ホームが8線9ホームとなる	1958	33 梅田阪神ビルに阪神百貨店が入居し営業開始
1971	46 日本国有鉄道法施行令により、国鉄の直接関連事業としての「駅ビル」建設が承認	1969	44 阪急三番街開業	1963	38 梅田阪神ビル新館工事 竣工(オフィス入居)
		1972	47 阪急ターミナルビル竣工、阪急17番街開業		
1979	54 西梅田貨物駅(南ヤード)跡地の利用計画策定	1973	48 梅田新駅拡張工事 完了		
1980	55 第4代 大阪駅が完成	1977	52 阪急ランドビル竣工 阪急32番街開業		
1983	58 大阪ターミナルビル「アクティ大阪」開業				
1991	平成3 「ギャレ ザ・グレイト・アウトドアズ 大阪」開業				
2011	23 大阪駅新北ビル、アクティ大阪増築 完成予定	2011	平成23 新梅田阪急ビル(仮) 完成予定		

昭和に入り、貨物専用駅として梅田貨物駅が開業し、大阪駅から貨客を完全に分離し、さらに駅と線路の高架化により、3代目大阪駅をつくり、高架下に商店街を駅本屋にはステーションホテルを計画したが、戦争の影響により未完成となった。

戦後、大阪駅に新幹線乗り入れの考えもあったが、新大阪駅を設置することとなる。これにより、長距離旅客の取扱いも大阪駅から分散する。国鉄の赤字対策のために、関連事業として国鉄自身が投資をして、直接駅ビルを建設できる法律<sup>(注4)</sup>が制定されて大阪ターミナルビル(アクティ大阪)が建てられ、大阪駅に百貨店やホテルや飲食店などの旅行目的以外の施設がつくられる。さらに、国鉄が分割民営化されることで、ギャレ大阪が大阪駅の高架下に展開される。

一方、阪急は開業して約10年間は沿線住宅地の開発や動物園や温泉といった郊外開発を行なうが、大正9年ターミナルデパートというビジネスモデルを考案・実行し、市中心部への客を梅田で止める仕掛けを阪急梅田駅と阪急梅田ビルに託す。また、その駅とビルは大阪の玄関に面することが考慮され、また阪急の威厳を示すような外観・内観にされた。

戦後は駅の乗降者数も増えることを考慮して、東海道線の北側の土地を買収して、新駅をつくる梅田駅拡張計画を進めていく。当時はまだ“駅ウラ”であった北梅田で勝負することには抵抗もあったが、駅の移転とともに三番街やターミナルビルといった商業スペースを設けて、人をひきつける努力をした。また、梅田駅の周りにショッピング以外にもホテルやオフィスのスペースを設けることによって、北東梅田における梅田駅を中心性を確立したと言える。

阪神梅田駅は、大阪駅の移動や地下鉄の建設などといった時代の動きの主流に合わせるような形で、徐々に現在の所在地である大阪駅前の地下まで梅田駅を移動した。そして念願の梅田阪神ビルに百貨店を開店させられた。つまり、他の交通機関との連絡、客の利便性を重要とした結果により、手堅く現在の地を確立したと考えられる。

(2) ターミナル駅の周辺ビル・区域 (2)

戦前に建てられた大きなビルとして、梅田阪急ビルは船場までの客を止めるターミナルデパート、梅田阪神ビルは賃貸ビルとしてオフィス、銀行、食堂・喫茶店、映画館が入った複合ビルとして成立していた。また、中央郵便局が梅田に移されたのは、当時はまだ郵便・貨物輸送が鉄道に依っていたこと、一般の人たちも来局しやすいことから駅の横が便利であり、駅前立地をいかす最大限の土地活用がなされた。

戦後になると、経済成長時代への突入も相俟って、駅前立地を盾にビルの開発が多数おこった。大阪市と各鉄道事業者はそれぞれの所有地を開発していく時代がしばらくつづく。大阪市は戦前からの駅前ダイヤモンド地区を昭和58年まで、阪急電鉄は昭和41年から梅田駅拡張工事を始めて三番街、ターミナルビル、古書のまち、かっぱ横丁、グランドビルを約10年間で次々と建て、それまで「駅ウラ」であった北梅田の地を開発する拠点づくりをする。国鉄も分割民営化される昭和62年まで、赤字対策としてアクティ大阪の建設、梅田貨物駅南ヤードを売却する。その南ヤードを含めた再開発に阪神電鉄も名乗り出て、西梅田地区再開発事業の主力として平成16年まで事業を行なった。

(3) 都市施設 (3)

大阪駅・梅田駅と周辺を結ぶ道路・市電・地下鉄・歩道橋・地下道・地下街といった都市施設は都市計画事業の内容である。都市計画がなされる前までは、道路と市電整備がメインであり、それを基軸に駅前整備論が盛んな戦前には駅前広場・地下道・地下鉄の計画が進んだ。戦後さらに人口増加・流入が増えるため、交通問題の緩和に歩道橋や地下街が建設されていく。他の地下鉄線の開通や市電の廃止などにより、地下空間の整備は昭和50年代までに落ち着き、おおよその都市施設の整備は完了する。

その後、西梅田地区、JR東西線北新地駅の開発があり、ディアモール大阪・西梅田ガーデンアベニューの地下空間によって、地域ネットワークを広げて、梅田を有機的に最短距離で結ぶことにより、都市機能を高められていると言える。

表3 都市施設の歴史年表

年	桜橋筋/四ツ橋筋	大阪駅前	御堂筋	備考
1874明治7	拡幅 (-7m)	-	-	大阪駅開業
1886 19	拡幅 (-11m)	-	-	-
1901 34	-	大阪駅前-大江橋が梅田新道として新設	-	大阪駅移転 内園博開催
1908 41	拡幅 (-22m)	-	拡幅 (-22m)	大阪駅前に市電開通 +市電道路整備
1927昭和2	-	-	拡幅 (-44m)	-
1933 8	-	-	地下鉄御堂筋線梅田駅	第1次都市計画事業 +大阪駅付近都市計画事業
1942 17	拡幅 (-32.5m)	駅前広場 梅田地下道 大阪駅連絡地下道	-	-
1963 38	-	梅田歩道橋	ウメダ地下センター 1期	-
1964 39	-	梅田新歩道橋	-	-
1965 40	地下鉄四ツ橋線西梅田駅	-	-	交通混雑の緩和 +交通事故の防止
1966 41	ドーム地下センター	-	-	-
1967 42	-	-	地下鉄谷町線東梅田駅	地下ネットワーク整備
1969 44	-	市電廃止	-	-
1970 45	-	-	ウメダ地下センター 2期	-
1974 49	-	-	ウメダ地下センター 3期	-
1995平成7	-	ディアモール大阪	-	西梅田地区再開発
1997 9	-	ガーデンアベニュー	-	+JR東西線

2. 駅付近都市整備計画と計画思想・問題意識 (表4)

(1) 都市計画の法律の制定と事業着手

都市計画・再開発事業で組織的な都市計画がなされるのは、都市計画法・市街地建築物法・道路法の法律が整備され、計画として大正8年大阪市区改正設計、事業として第1次都市計画事業がなされたことから始まる。内容は街路の整備がメインであった。その後、関東大震災が起こり都市計画事業は更正される。街路などインフラ整備が第一で都市骨格をしっかりとするのが目的であり、大都市大阪を支える都市計画が体系的に着手される大枠ができた時代であったといえる。

表4 戦前期大阪駅前周辺における計画・事業年表

年	戦前期大阪駅前周辺における計画・事業
1918大正7	(東京市区改正条例、東京市区改正土地建物処分規則等の大阪市への準用規程公布 (大正9年1月 施行))
1919 8	(都市計画法 公布 (大正9年1月 施行)) (市街地建築物法 公布 (大正9年12月 施行)) (道路法 公布 (大正9年4月 施行))
1920 9	大阪市区改正設計 認可
1921 10	第1次都市計画事業 認可
1924 13	更正第1次大阪都市計画事業が認可
1926 15	大阪駅前整理計畫協議会が開催 →大阪駅付近の整理案 成案
1928昭和3	総合大阪都市計画 認可 大阪駅付近都市計画事業 認可
1933 8	日本建築協会による大阪駅前整理事業に関する建議 日本建築協会による大阪市の「シビックセンター」計画理想提案懸賞募集
1934 9	大阪駅付近都市計画事業 変更 大阪駅前土地区画整理事業 分離施行
1937 12	大阪駅付近都市計画事業内容 変更
1940 15	大阪駅前土地区画整理事業 完成
1942 17	大阪駅付近都市計画事業 進捗率70%

(2) 「大阪駅前整理計畫協議会」

大正後期から戦前期まで大阪市の都市計画行政の前線にいた岡崎早太郎・加藤善吉両氏は、当時の大阪駅前について、「驛舎の輪喚に相應しく、周圍環境を美化する必要がある」<sup>3)</sup>、「世界的大大阪の玄関として、驛頭の光景は『不愉快な都市』を表徴するの現状である」<sup>4)</sup>としており、駅前の周辺一帯が「都市の玄関」であり、環境的にも美観的にも不愉快であるといった強い問題意識を持っていたと考えられる。

それをもとに、大阪駅前を考えていく、という気運となったのは、内務省・鉄道省・逓信省・大阪府・大阪市・都市計画大阪地方委員会・阪神電気鉄道・阪神急行電鉄らが集まって開かれた「大阪駅前整理計畫協議会」がはじめてであり、先行事業の第1次都市計画事

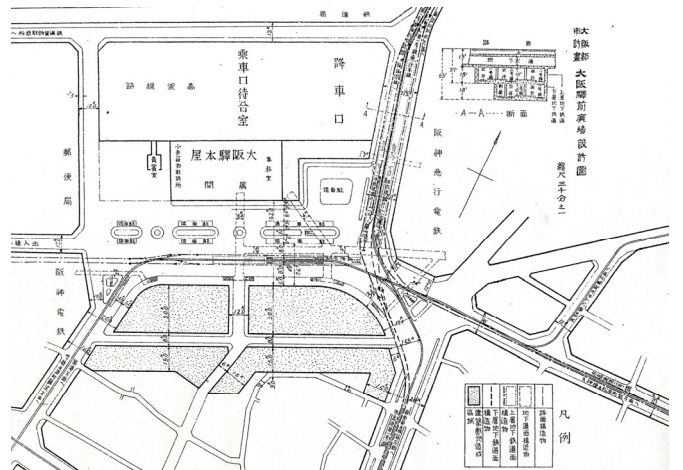


図4 大阪駅前廣場設計圖<sup>5)</sup>

業を補充し駅前を全体として整理改善する計画が協議され、大阪駅前整理計画の方針が打ち出され

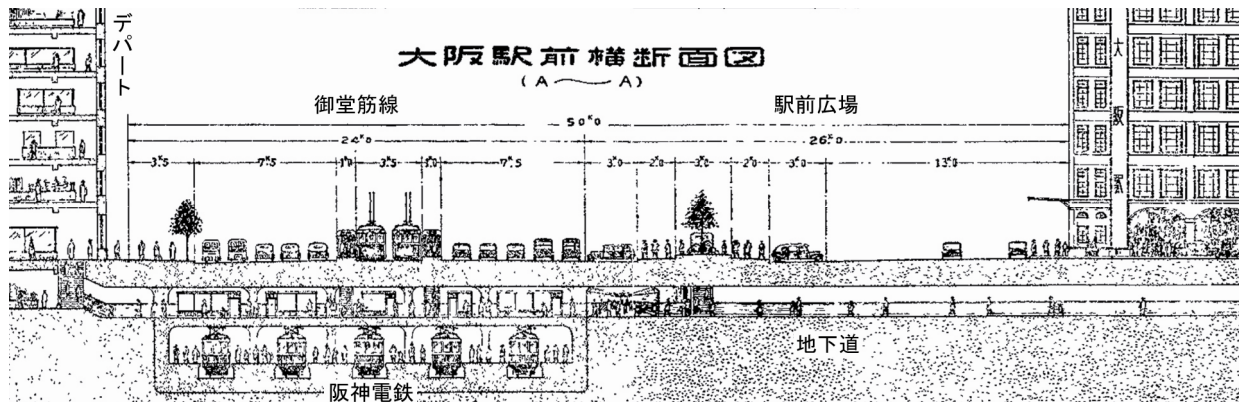


図5 大阪駅前横断面図<sup>6)</sup>

たことが大きなターニングポイントであった。大阪駅前という地区が大大阪の玄関・門戸であるということ念頭に置き、「旅客と水陸運による貨物の運輸の拠点形成」「駅前交通の混乱解消」「駅前の美観形成」の3点を目的として議論された。そしてその内容に基づいて、大阪駅付近都市計画事業の方針が決まり、実行されていくことになる。その内容は、「御堂筋線、梅田九條線、梅田十三線の拡幅および新設」「駅前広場の建設」「地下道の建設」が大きな骨格であった。(図4、5)

### (3) 大阪駅前整理事業に関する建議案と「大阪市の

#### 『シビック・センター』計画理想案」懸賞

大阪駅付近都市計画事業が開始されている昭和7年雑誌『建築と社会』の誌面上にて、日本建築協会の法制委員会および協会会長の片岡安氏により、「大阪駅前整理工事ニ關スル建議案」が表明され、「大阪驛附近一帯ハ實ニ名状スベカラザル醜状ヲ現出」「交通繁激ニシテ道路之レニ伴ハズ、建築物ハ矮小醜惡ニシテ都市の美観ヲ損シ」という意識で、まずは大阪駅前整理事業の成功を望むという声明が出される<sup>7)</sup>。

さらに、その半年後に同雑誌面においてわが国初の都市計画コンペである標記懸賞を公募する。懸賞の趣旨説明において、大阪駅とその付近が整理されつつも、市庁舎などの公共建築、遊歩道、広場など近代都市としての要求に応じて、さらに広範囲な大計画を立てる必要があり、また、そのことについての市民の興味・

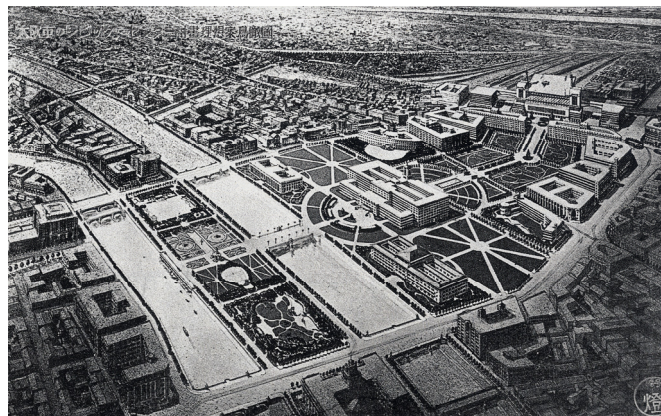


図6「シビック・センター」計画理想案懸賞 佳作第1席 鳥瞰図<sup>8)</sup>  
(右奥に見えるのが大阪駅、一番手前の道路が御堂筋)

関心をひきつける、としている。

つまり日本建築協会は、大阪駅前から中之島へつづく一帯を、欧米都市に倣った「シビック・センター」の大阪版にするべきだと考え、そこをいかにして計画するかを世に問い、また市民に対して興味・関心を喚起して、大阪の玄関を含んだ計画を考える機会と場を設けた。

### (4) 戦後の駅付近の開発

戦後における駅前のビル開発では、計画思想の中に「都市の玄関」「美観に寄与する」というような考えは見られない。しかし、昭和35年以降の計画の多くは設計思想の中に、地下道・地下街など地下通路との接続をひとつのステータスとして地下階に店舗を設けるビル開発が多く見られた。これは、梅田におけるウメダ地下センター、ドージマ地下センターなどの地下街のネットワークが急速に発展しはじめる時期であったことが背景であると考えられる。交通渋滞の緩和のために、地上から駅にアプローチすることが不可能になった当時、地下空間を経由して地下都市空間とシームレスに繋がることを意識するものが多く現れたと考察できる。

## 3. ターミナル都市の変容

これまで大阪・梅田ターミナル都市空間について、構成要素を分解した上で、それぞれの成立過程と駅付近の整備を行う上での計画思想・問題意識を明らかにした。本章では、それらを基に時代区分を行いターミナル都市空間の変容を模式図化した。以下の4時代に区分し、図と各時代の説明・考察を記す。

- |                            |
|----------------------------|
| I 都市骨格形成期 (明治5~45年)        |
| II 駅前議論活発期 (大正元~昭和20年)     |
| III 地下ネットワーク展開期 (昭和21~50年) |
| IV 再開発期 (昭和51年~現在)         |

### I 都市骨格形成期 (明治5~45年)

鉄道が敷設されることが決まってから、大阪駅がまず堂島が計画地であったが、すでに市街地化されていたために敬遠されて、既成市街地船場・島之内から離れた梅田に場所を移すことになった。それから、貨物

輸送のために掘割ができて市内河川と繋がり、桜橋筋や梅田新道などの道路や市電が新設された。その後、近郊都市から乗り入れる阪神・阪急両鉄道も梅田にターミナルを設置した。

この頃の大阪駅には、駅前に茶屋や庭園が設けられたこともあり、大阪の名所として「すてんしょ見物」をする人が集まる場所となった。また駅舎も大阪の玄関口として立派な建築であった。

すなわち、この時代において大阪・梅田ターミナル都市の骨格が形成されたと言える。市街地から離れているものの、水路・道路・市電などが集積し連絡する手段が確保され、付近が発展していくベースとなった。

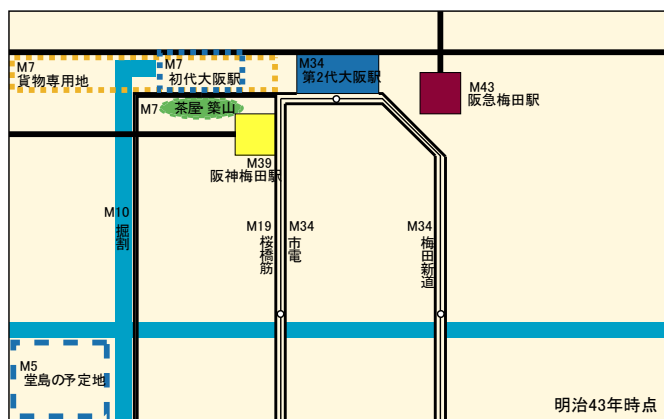


図7 都市骨格形成期（明治5～45年）

## II 駅前議論活発期（大正元～昭和20年）

大正期に入り、都市計画の法制度が制定されてことにより、第1次都市計画事業が着手された。さらに、大阪駅前を「大大阪の玄関」として捉えるも「不愉快な都市」と問題意識を持つ大阪市都市計画行政の frontline にいた先人もいた。それをもとに、国・府・市・周辺事業者が集った「大阪駅前整理計画協議会」が開かれて駅前計画についての議論が交わされ、大阪駅付近都市計画事業に繋がる。また、その事業について雑誌『建築と社会』において、日本建築協会から建議案が出され、大阪駅前から中之島までの一帯をシビック・センターとしての案の応募懸賞を行った。これにより、市民にも辺りの整備に関する興味関心を惹きつける

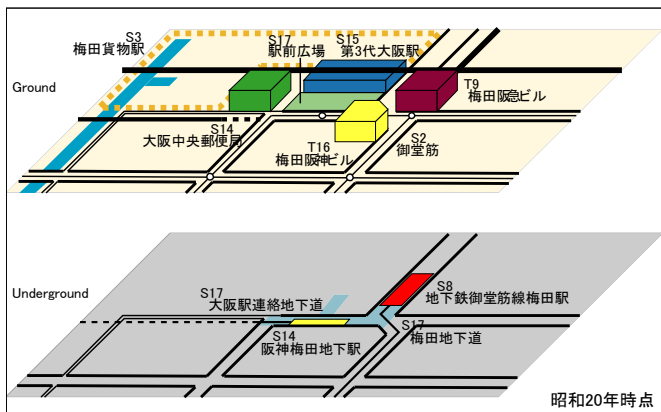


図8 駅前議論活発期（大正元～昭和20年）

きっかけを与え、さらに議論する場を起こした。つまり駅前をどのようにするかが行政と民間全体で、議論が活発になされた上での整備が行われ、戦争までに70%の進行を達成できた時代であった。

## III 地下ネットワーク展開期（昭和21～50年）

道路、地下鉄、駅前広場の駅前整理の大きな骨格は、戦前までに完成していた。地下道に関しては、本来の計画よりも少なかった。そして、渋滞や事故といった交通問題が大きな社会問題となり、地下空間の整備が求められた。早急に整備が望まれる地下空間は、土地の有効活用も目的とし、ウメダ地下センター、ドージマ地下センターの地下街として開業し、地下空間を介して北は茶屋町から南は中之島までネットワーク化がはじまった。

また、大阪市はダイヤモンド地区、阪急は北梅田というように各事業者が各々の所有地・管理地を不動産開発していくことがこの時代のひとつの流れである。地下空間と直結の出入口を設けることが開発されるビルステータスとなり、駅との連絡口が地下空間となった時代であり、地下空間がターミナル都市空間内の各構成要素を繋ぎとめる重要な空間だと言える。

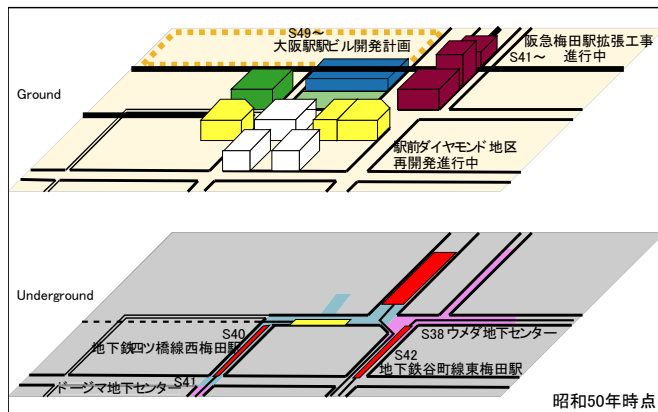


図9 地下ネットワーク展開期（昭和21～50年）

## IV 再開発期（昭和51年～現在）

戦前に考えられてきた地下道などインフラ整備が落ち着き、また駅前ダイヤモンド地区もようやく完成す

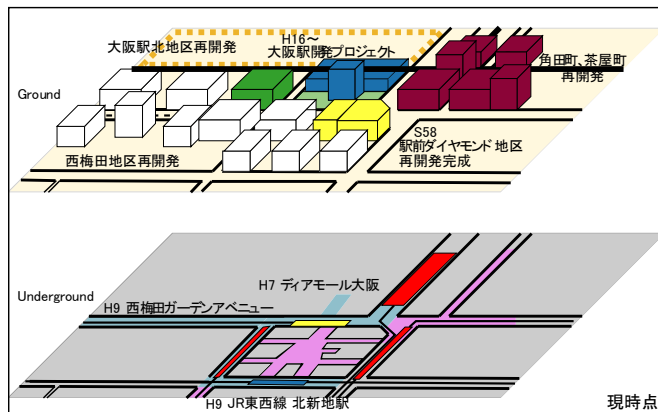


図10 再開発期（昭和51年～現在）

るに至る。そこに、国鉄の赤字体質、貨物基地の移転によって、西梅田地区が再開発されることとなる。さらに大阪駅北地区、茶屋町など多くの地区再開発が大阪・梅田ターミナルの周りで起きることとなる。現在はその計画がすべて始まっている時期である。

## 5. 結論・考察

明治期に鉄道が導入されて、駅が長距離旅行と貨物運送の手段として鉄道が用いられる中で、駅に水路、街路、市電といった市街地と繋がる手段が集中した。これによって駅の周りの都市骨格が次々と形成されていった。

また当時、市街地にしかなかった百貨店を、駅に設けることによって、市街地に行く必要のないように仕向け、駅とその隣接地にその他のさまざまな機能（宿泊、労働、学習など）が集まってきたということが明らかになった。ただし、他に貨物駅や長距離列車専用駅を設けることによって、当初大阪駅に求められてきた機能がなくなっていくこともある。

また、大阪駅の設置当初は、珍しさゆえに駅の建築を名所のひとつとして考えることもあったが、大正期に駅の周辺と一体的に都市整備していくときには、駅前全体を「大阪の玄関口」と解釈した上で、行政と周辺の民間事業者が一体となって、周辺環境について議論し、駅付近の都市計画事業がなされた。

戦後になると、都心への人口流入の増加が激しく、大阪・梅田ターミナルは渋滞と事故など交通問題が深刻化した。それを解決する手段として地下街が建設される。地下街がビルとの出入口を繋ぎ、地下空間同士を繋ぐことによって、地下空間のネットワーク化がなされ、現代においてもターミナル都市空間内の構成要素を繋ぎとめる空間であると言える。

## 【補注】

（注1）『広辞苑 第五版』（岩波書店）において「鉄道・バスなどの終点。終着駅。また、多くの交通機関・路線が集中する所。」と定義されている。また、国土交通省は「2001年度 新全国総合開発計画推進調査 街と一体となった誰もが利用しやすい利便性・快適性の高い駅等の交通ターミナルの整備方策 報告書」pp.82において、「大都市中心部の拠点地区に位置し、複数の路線が集中するために、乗り換え者や乗降客者が多く、また駅ビルや駅周辺の利用も多い駅、商業系・業務系が集積している駅」を「大規模ターミナル駅」としている。これを本研究におけるターミナル駅とする。またこれにより、本研究における「ターミナル都市空間」とは「複数の鉄道・地下鉄、バス、タクシーなどの都市交通のネットワークが集中し、乗降客や乗換客が多く集まる場所及びそれら周辺の市街地も含めて労働、消費の場所として巨大化してきた都市空間」のことを指す。

（注2）大阪ターミナルビル 駅史編集委員会（2003）『大阪駅の歴史』大阪ターミナルビル、日本国有鉄道修史委員会（1969-1974）『日本国有鉄道百年史』日本国有鉄道、阪神急行電鉄（1932）『阪神急行電鉄二十五年史』阪神急行電鉄、阪急電鉄（1982）『75年のあゆみ』阪急電鉄、阪急阪神ホールディングス（2008）『100年のあゆみ』阪急阪神ホールディングス、日本経営史研究所（2005）『阪神電気鉄道百年史』阪神電気鉄道、大阪市役所（1944）『第一次都市計画事業誌』、大阪市都市計画部（1927）『大阪駅前整理計畫協議會要領』大阪市、大阪市都市整備局（1985）『大阪駅前市街地改造事業誌』大阪市 など

（注3）『大大阪』は大阪都市協会の機関紙で、当時の大阪における都市問題全般を取り扱っていた。また、『建築と社会』日本建築協会の機関紙で、大阪における建築・都市計画に関わる論考が掲載された。

（注4）昭和46年1月「日本国有鉄道法施行令」の改正により認められた。「旅客駅と一体となった店舗、事務所の建設、管理を行う事業、及び駅構内に設けられた食事施設、宿泊施設、旅客駅に接して設けられるバスターミナル、駐車場その他の施設の運営を行う事業」という制約のなかで、駅ビルへの出資が可能となった。つまり駅周辺の「用地の高度利用」により副業経営で収入を得ることが認められた。

## 【参考文献】

- 1) 大阪ターミナルビル 駅史編集委員会（2003）『大阪駅の歴史』大阪ターミナルビル pp.14
- 2) 同掲書 巻頭
- 3) 岡崎早太郎「大阪駅前近と都市計画事業」（大阪都市協会（1928）『大大阪 第4巻 第6号』pp.37-44 所収）
- 4) 加藤善吉「大阪市の『シビック・センター』計畫理想案懸賞募集の趣旨に敷衍して」（日本建築協会（1931）『建築と社会 第14輯 第3号』pp.53-59 所収）
- 5) 大阪市都市計画部（1927）『大阪駅前整理計畫協議會要領』大阪市 付図
- 6) 大阪都市協会（1934）『大大阪 第10巻 第8号』pp.36-37
- 7) 日本建築協会 法制委員会、片岡安「大阪駅前整理工事ニ關スル建議案」（日本建築協会（1932）『建築と社会 第15輯 第12号』pp.3 所収）
- 8) 「大阪市の『シビック・センター』計畫理想案懸賞選案」（日本建築協会（1933）『建築と社会 第16輯 第11号』pp.2-14 所収）

## 討 議 等

### ◆討議 [ 日野泰雄 先生 ]

銀バスや青バスやトロリーバスなどネットワークシステムなど路面の公共交通整備されたことについて触れておらず、交通の分野から違和感があった。昭和 21 年から地下道が整備される時代区分をしているが、その段階で路面交通システムが整備されたことも考慮する必要があったのではないか。

◆回答：事実として承知はしていたが、都市骨格の整備に関しては触れていないが、触れる必要があると考える。

### ◆討議 [ 宮本佳明 先生 ]

歴史的事実を説明してもそれが論文になるのか、という疑問がある。歴史のコンピレーションは分かるが、君独自の視点と知見というものが無い。それは何なのか。

◆回答：駅を軸として考えたときに、その周辺には様々な機能が集まりすぎているということを示した。だから、これ以上駅の周りに機能が集積すると、駅とは何なのかということが分からなくなる。そのことを自分の意見として言いたい。

### ◆討議 [ 内田敬 先生 ]

歴史を時代区分したときに、昭和 21 年から 50 年までを 1 つの時代と区分するのは大胆であって、当時は戦災復興、高度成長など社会的に大きく動いていった時期なのに、このように長いスパンを同じ時代とした理由を教えてください。

◆回答：駅前に関して戦災復興の時期は戦前の計画の延長がほとんどであった。先ほどの日野先生の意見も聞いて、「戦災復興期」を設けるべきだったのかもしれない。それ以降は地下道ができ、地下街ができ、それが中之島まで繋がっていけるというネットワーク形成が軸として成り立つのではないかと考え、このように区分した。

### ◆討議 [ 鈴木広隆 先生 ]

「ターミナル」というのは、より狭い意味で「終端」という意味があるが、スライドで出てきたパリのモン

パルナス駅などのヨーロッパの駅は全部「終端」であり、それを日本の駅と比べて問題意識に繋げるのは違和感があった。それだと形が似ている難波駅などを対象とすればよかったのではないか。

◆回答：形のこと、改札の有無など前提条件を比べて、大阪・梅田ターミナルを位置づけることが必要であったと考えられる。

### ◆討議 [ 横山俊祐 先生 ]

大阪駅を取り上げる都市計画的な研究として取り上げる意味は何なのか。また大阪駅の独自性・特性などから、あなたは大阪駅の位置づけをどのように考えたのか。そしてどう評価し、何が言いたいのか。

◆回答：昔から都市の中心駅として成立してきたことと、大阪駅改良・北ヤード・阪急百貨店建替など現在においても変化が著しいことを理由にターミナル都市空間というものを研究として取り上げ、一般的な都市の中央駅として位置付けた。自分の意見として、駅と周辺が機能主義的・効率主義的に成立してきたのが本当に正しいのかと考えたことがきっかけであった。戦前は都市の玄関として、みんなでこうすべきではないか、と考えていくことが今でも必要なのではないか、ということ最後に言いたい。