

2019年8月8日

大阪市高速電気軌道株式会社
代表取締役社長 河井英明 殿

一般社団法人 日本建築学会近畿支部
支部長

大阪市高速電気軌道株式会社(Osaka Metro)の駅舎改修計画に関する要望書

拝啓 時下ますますご清祥のこととお喜び申し上げます。

平素より、本会の活動につきましてご理解とご協力を賜り、厚く御礼を申し上げます。

さて、貴社におかれましては、2018（平成30）年12月に「地下空間の大規模改革」についての方針と具体ビジョンを取りまとめられました。本計画では御堂筋線9駅、中央線6駅の駅舎のリニューアルが発表され、そのイメージパースが公表されると同時に、市民からさまざまな意見が表されていることが報道されております。

大阪での地下鉄計画は大正中期に始まり、関一を中心実施された大正期から昭和初期の大坂の都市改造の中心的事業の一つでした。現・御堂筋線は、1号線として1928（昭和3）年に着工され、1933（昭和8）年に梅田一心斎橋間が開業、すでに85年を超える歴史を有しています。その後、大阪市営地下鉄は各方面に路線網が形成され、大阪中心部および郊外を接続する公共交通の主軸としての役目を果たされています。中でも御堂筋線の初期に建設された駅舎は、建築史上、土木史上、都市史上の価値が高く評価されています。「大阪市営地下鉄御堂筋線」としてDOCOMOMO Japanの選定建築物に選ばれ、さらに「心斎橋駅舎他、御堂筋線の地下駅群」として2008年度土木学会推奨土木遺産に認定されています。

別紙「見解」に記されたとおり、近・現代日本における近代化遺産として高く評価されるものであり、かけがえのないものだと言えます。また多くの人々が長年にわたり日常的に地下鉄を利用し、単に交通機関としてだけでなく、日常の風景として駅舎空間に親しみ、大阪の近代の歴史を感じ親しんできたものと思われます。

こうした建物は、機能に応じた整備や構造体の補強によって長寿命化を図り活用していくことが、建築資源の有効活用の視点からも求められておりますが、その際、オリジナルの建物の歴史的価値を損ねないような細心の注意を払った改修デザインが必要になります。貴社におかれましては、地下鉄の文化的意義と歴史的価値について改めてご理解いただき、リニューアルや改修に際しましては、当該建物の歴史的な価値を保つための方途を積極的にご検討の上、推進されますよう、お願い申し上げる次第です。

なお、本会はこの建物の保存活用に関して、学術的観点からのご相談をお受けいたします。

敬具

2019年8月8日

大阪市高速電気軌道株式会社(Osaka Metro)御堂筋線の駅舎についての見解

一般社団法人 日本建築学会近畿支部
近代建築部会主査 笠原一人

1) 駅舎建設の経緯

大阪市高速電気軌道株式会社の鉄道（地下鉄）部門は、2018（平成30）年の民営化実施まで、大阪市営地下鉄として長年運行されてきた。大阪市は、明治期より市電を順次敷設し、大阪都心の交通網を整備したが、大正期には、急激な人口の増加に則して市域の拡張が計画され、郊外から都心の職場へ通勤する人々に高速の交通機関を提供する必要が生じた。大阪市は帝国鉄道協会及び土木学会に高速鉄道路線に関する調査を委嘱し、様々な検討の結果、1924（大正13）年、調査報告書が完成した。大阪市はそれに基づき具体的に計画を策定し、地下鉄による高速度鉄道の整備を計画した。

1930（昭和5）年1月、起工式を挙行し、第1号線（現・御堂筋線）の工事が開始された。軟弱地盤や河底隧道の難工事が多く、さまざまな困難に見舞われたが、1933（昭和8）年5月に梅田（仮駅）－心斎橋間が竣工し開通式が挙行され、日本初の公営地下鉄が誕生した。1935（昭和10）年10月には梅田駅本駅が竣工するとともに心斎橋－難波間も開通、さらに1938（昭和13）年4月には難波－天王寺間が完成し、大阪の南北の鉄道ターミナルを結ぶ交通幹線が完成した。設計は大阪市臨時高速度鉄道建設部、施工は清水組（大阪駅前北半分）、大倉土木（梅田－大江橋北詰）、大林組（大江橋北詰－北久太郎町、周防町－難波）、飛島組（北久太郎町－周防町）、停留所に関しては、梅田駅は清水組と大倉土木、淀屋橋・本町・難波駅は大林組、心斎橋駅は飛島組である。

「停留場」、すなわち駅舎の空間は、「地下鉄の表玄関で一般公衆が直接利用するところ」であるから、「諸施設の完備を期すると共に全般に亘り、乗客に快適感を抱かせるような設計、設備を行い、またその構築物は建設後増改築するには相当の困難と多額の費用を要するから、建設当初より将来の乗降客の多くなるのを見込んで十分な施設をした」と『大阪市交通局五十年史』（昭和28年、大阪市交通局）にある。プラットホームは乗客が混雑する都心部の駅には島型、周縁部には建設費が安い側型が採用された。第1号線のプラットホームは、当初、最大12両の列車が利用できる全長216mで計画されたが、途中で変更され、10両、180mとなった。だが、梅田駅、淀屋橋駅、本町駅は変更前に建設され、216m、心斎橋は建設途中に変更され186.31mとなった。プラットホームの幅員は、島型7.5m、側型3.5mを標準とし、梅田駅は乗降者数を考えて9mで計画された。駅舎の形態（断面）は最低限必要な寸法で決めることができるが、「都心部の停留場は天井を出来るだけ高くとり、

陰鬱な感じを少くするため拱型、若しくは天井の高い函型構造を選び、外郭部のものは公費の節減をはかるため天井の比較的低い函型構造を採用した」と、特に都心部に関しては、美観に対する配慮が見られる。仕上げに関しても、「出来るだけ明快壯麗を旨として乗客に快感を与える」ことを目指し、駅舎ごとにテーマカラーや特色が容易に識別できるようなデザインとする、床材は場内の明るさを高める白色とする、照明器具はその形状や配置の変化に工夫を凝らして駅が識別できるようにするなど、具体的な設計の要点が前述の『大阪市交通局五十年史』でも述べられている。

梅田－天王寺間の開通後、1942（昭和 17）年 5 月には大国町－花園町間が開業するが、1943（昭和 18）年 3 月には資材難のため建設工事は中止となった。戦災による直接的な被害はないものの、金属の供出等で、当初材が失われた部分がある。戦後、1950（昭和 25）年 6 月には工事が再開され、御堂筋線では天王寺以南へ順次延伸した。

今回、御堂筋線と共にリニューアル計画が発表されている中央線は、1962（昭和 36）年 12 月に大阪港－弁天町間が開通、以降、1964（昭和 39）年 10 月に弁天町－本町（仮駅）間、1967（昭和 42）年 9 月に谷町 4 丁目－森ノ宮間、1968（昭和 43）年 7 月に森ノ宮－深江橋、1969（昭和 44）年 12 月に本町－谷町四丁目が順次開通した。

2) 建築史学上の価値

上記の通り、特に第 1 号線、すなわち御堂筋線の中心部は、日本初の公営地下鉄として、昭和初期に大阪の今後の発展を具体的なものとして捉え、理想に対し妥協することなく、理想の公共交通施設の創出に努めた様子がうかがえる。工費の節減を図りながらも、利用者の快適性や安全性、心理的な印象、美観への配慮がなされている点が特筆される。梅田駅や淀屋橋駅、心斎橋駅等では、地下鉄のプラットホームとしては比較的広く、障害物となる柱がなく、高く開放的なアーチ型の天井が印象的だが、それらは当初から設計の要点として、目指されていたものであった。一方、天王寺駅では、アーチ型ではなく円柱を並べ天井部の梁で連結してそれを剥き出しにした力強い表現の大空間がデザインされた。

こうしたダイナミックなデザインによる地下鉄の駅空間は、日本で初めて建設されたものである。東京では、大阪に先立ち 1927（昭和 2）年に旅客用の地下鉄が開業しているが、駅空間のデザインはトンネルと同じ天井高や形状を持ち、あえて駅空間がダイナミックにデザインされたものではない。それに対して、大阪では当時の建築やデザインの最新の潮流であったモダニズムの影響を受けて、装飾を排除したシンプルで力強い形態や構造体が強調されるものとなっている。当時としては、最新のデザインで建設されたものである。

今日では予測を超える利用者のため、高い天井高を利用した改札階への通路空間の増設が行われ、壁や床も当初材ではない。古写真でデザインが凝らされていたことがわかる照明器具も、当時のものは残っていない。しかしながら、高く開放的なアーチ型の天井や柱梁を連結した大空間など、装飾を排除しながら、シンプルに空間の力強さが強調されてい

ることにこそ、オリジナルの価値があり、それは今も十分に残されている。空間の骨格や設計意図の表現はよく残されており、歴史的価値を全体として保っていると判断できる。

3) 期待される改修のあり方

これまで述べてきたように、特に大阪市営地下鉄建設初期に設けられた駅舎は歴史的価値が高く、地下の空間ではあるが大阪の歴史を考えれば都市景観上の価値をもつ構造物と言える。装飾を排除し、アーチや柱梁などによって、シンプルに空間の力強さが強調された大空間にこそ、大きな価値がある。これらが失われることがあれば、我国の建築文化にとっても大きな損失である。

文化的価値の高い建物は、修復や改修、補強などを行いながら活用し使い続けるのが、近年の世界的潮流である。世界遺産の登録などを行うユネスコ（UNESCO）の諮問機関であるイコモス（ICOMOS）は、2011年6月に「マドリッド・ドキュメント」を採択したが、その中で、鉄筋コンクリート造の建築を中心とした20世紀の歴史的・文化財的建築について、「リビング・ヘリテージ」という概念を提示し、積極的に活用し使い続けていくことによる建物の保存を提言している。

歴史と伝統は、誰にも奪えない、そして金銭ではあがなえない価値であり、それは将来に向けての大きな強みと可能性を秘めている。ここで述べた駅舎群は、これまでもさまざまな改修がなされ、竣工時とは大きく姿を変えている部分も多く見られるが、現在に至るまで使い続けられ、まさにリビング・ヘリテージであり、高い歴史的文化財的価値を維持していると言える。

今後も、当初の理念を示す姿を保存・維持しながら、活用されることが望ましい。それには、デザイン的または技術的な価値を守る工夫が必要である。よって多角的なご検討と叡慮により、本施設群の歴史的な価値に十分配慮した、よりよい保存と改修が計られ、真に多様性のある計画が実現するよう切望する。

◎参考文献

「大阪地下鉄」、『近代建築画譜』近代建築画譜刊行会、昭和11年、pp.419-420

小島誠：『大阪市交通局五十年史』大阪市交通局、昭和28年

岩村潔：『大阪市地下鉄の歩み』市政新聞社、昭和45年

「大阪市営地下鉄1号線（御堂筋線）駅舎」、『大阪府の近代化遺産（大阪府近代化遺産（建造物等）総合調査報告書）』大阪府教育委員会、平成19年、pp.116-118