

御堂筋の歴史 計画から完成まで



第七代大阪市長 關一
写真出典：大阪歴史博物館

(写真左)
昭和7年頃：地下鉄工事の様子
写真出典：大阪歴史博物館

(写真右)
昭和12年：完成当時の御堂筋
写真出典：大阪歴史博物館



市長の都市大改造計画

- 拡幅以前の御堂筋は、道幅6メートル、北の淡路町から南の長堀まで約1.3キロメートルの狭く短い道でした。その御堂筋を幅44メートル、南北に延びること約4キロメートルの道にするという關市長の考えに、市民は「市長は船場の真ん中に飛行場でもつくる気か」と肝をつぶしたそうです。しかも100年先を見据えていたという關市長の構想はそれだけに留まらず、道路の下に地下鉄を走らせるものでした。

昭和12年5月11日。御堂筋完成

- 工事にかかる莫大な費用、二階建て道路建築と技術者泣かせの軟弱地盤。御堂筋は困難を乗り越えて、着工より11年という長い歳月をかけて、開通の日を迎えます。開通当初は、市民が「飛行場か？」と笑ったことが本当のようにのどかな風景でした。電線を全て地下に配し、イチョウ並木を植えたことも、多くの人に「のどかな道」という印象を与えたようです。

公民連携

受益者負担金制度

- 工事にかかる費用は莫大。当初は国からの援助を期待していましたが、世界恐慌や関東大震災の余波を受け、国からは十分な予算が得られませんでした。
- 關市長が考え出したのが『受益者負担金制度』。これは、御堂筋拡幅後の沿道の商家にどれだけの利益が生まれるかを算出し、その額に応じた税金を前もって納めるというものです。

百尺制限

- イチョウ並木とともに美しい御堂筋を演出しているのが、規律良く揃ったビルのスカイラインです。明確な都市イメージを持って建設された御堂筋には、周辺ビルにも百尺（約30メートル）制限を設けていました。ビルの高さを一律百尺に揃えるというもので、この制限により御堂筋は美しい景観を誇っていたと言えます。
- 建物自体にも趣向が凝らされたものが多く、ガスビルや大丸百貨店などからは、建築家の熱意が強く感じられます。



御堂筋完成80周年記念事業 2017

世界最新モデルとなる、人中心のストリートへ。

詳しくは御堂筋完成80周年のホームページをご覧ください。

<https://mido-suji80.info/>

