

わが国初の 公営の地下鉄 大阪市営地下鉄

田井中麻都佳

「天災は忘れた頃にやってくる」と言ったのは、実験物理学者にして文筆家の寺田寅彦である。寺田寅彦といえば、夏目漱石や正岡子規と親交があり、漱石の小説のモデルとなったことでも有名だが、若い人なら荒俣宏の小説『帝都物語』の中で活躍する物理学者として記憶している人も多いだろう。寅彦は、火山活動や地震の研究をしていたことに加え、大正一二年の関東大震災を体験した人だから、とりわけ、「防災」への意識が高かったと想像がつく。といっても、この人は学者然として高みからモノをいう人ではまったくなく、普通の人々が見過ごしてしまうような些細なことに目を向け、そうしたさまざまな事象の中から真実を探りあてる天才だった。

実際に寅彦の随筆を読むと、一瞬肩透かしを食ったように感じることも多い。「電車の混雑につ

いて」という文章の中では、チンチン電車の混雑について路上調査をし、数式や数表まで用いて解析し、結局、「空いた電車がくるまで気長に待つのがいい」、といって結論づけてしまう。なんだそんなことか、と思わなくもないのだが、現代の地獄のような通勤電車のことを思い浮かべるとき、もしかしてこの人は将来が透けて見えていたのかも、ちょっと怖くなったりもする。

その彼が実際にそういう構想をもっていたのかどうか知らないのだが、『帝都物語』に登場する寅彦は、チンチン電車の混雑を解消する意味でも、地下都市と地下鉄の建設を推し進めるべきだと奔走する人物として描かれている。そう、地下構造物といえば比較的地震に強いとされており、地震の研究をしていた寅彦なら、当然、地下鉄について考えたかもしれない。

さて、その地下鉄がわが国で初めて開通したのは一九二七年、関東大震災から五年後のことである。早川徳次が立ち上げた東京地下鉄道による経営で、まずは上野から浅草まで二・一キロを結び、以後は新橋に向けて少しずつ延伸された。つまり、民間の手になる開発である。もしこのとき、最初の地下鉄が公営でつくられていたなら、現在の東京の地下鉄の様相はもう少し違ったものになっていたかもしれない（乗り換え、そうとうに疲れますよね?）。一方、大阪で初めて開通した地下鉄は市営である。一九三三年に現・御堂筋線の梅田・心斎橋間の三・一キロが開通したのが最初だ。

初めて大阪の地下鉄に乗ったときに、東京の銀座線や丸の内線といった古くからある地下鉄構内に比べて比較的ゆったりしているように感じたのだが、それもそのはず、じつは、大阪の地下鉄は



Photography by Risaku Suzuki

当初から堀や川をくぐるためにトンネルの位置が全体的に低く、地下一階はコンコースとして、その下に島状のホームを設置する方法を採用したところが、東京とは大きく違う点なのだという。

なかでも大阪市営地下鉄の一番の驚きは、淀屋橋駅の構内。アーチ型の高い天井やゆったりとした空間デザインは、じつは開通当時のままである。御堂筋線の建設を推し進めたのは七代目市長の関（せき）一（は）だ（が）、もともと社会政策学を専攻する学者で、学者時代にベルギーやドイツ、パリなどで見聞を培ったこともあり、独自の都市美学をもつ人物だった。その現れが淀屋橋構内のアーチ型天井であり、豪華なシャンデリアであり、開通当初から設置されたエスカレーターである。関は「都市の独占事業は公営でなければならぬ」という信念のもと、地下鉄の建設とともに、地上の御堂筋線の建設も進めたが、当時としては異例の四四メートルもの幅員をもつ御堂筋道路は、いまや大阪の大動脈となっていることは周知の通りである。

じつは閉所恐怖症ぎみの私は、東京の地下鉄は苦手だ。地下鉄サリン事件のイメージもあるのかもしれないが、狭く、暗く、空気が淀んだ、迷路のような地下構内を歩くとき、いつも気持ちが沈んでしまう。だからよけいに、大阪・淀屋橋駅の広々とした構内に感動するのである。そしてはからずも、科学技術の進展について考えてしまう。ただ移動できればいいというものではない。快適さや美しさをもつ技術こそ、私たちが望んでいるものなのではないかと。