

転、跡地は今宮小学校運動場となっている。

共和護謨合資会社は、現在共和護謨工業株式会社として盛業しており、帝國鋼管製造所も株式会社帝國鋼管製造所として現存する。

合名会社東洋可鍛鑄工所は、東洋可鍛鑄工株式会社として、西田伸銅所は西田伸銅工業株式会社玉出工場として、川藤合名会社は川藤顔料有限会社として、湯淺伸銅所は、大阪伸銅株式会社としていずれも現在している。阪南ゴム・南海電鉄天下茶屋工場も同様である。

## 第五章 交通

### 阪堺鉄道

当区における近代交通機関としては、明治一八年一二月いまの南海本線が難波・大和川北岸の両駅間に開通してより、南海高野線、同阪堺線、同天王寺線、同平野線など明治大正期に相ついで敷設され、市部に近い郊外住宅地として年を追うて沿線人口の増加を招来した。かくて大阪市域に編入されるとともに市バスが区内に延長され、さらに西部地帯に阪堺電鉄、国道に地下鉄の開通をみため市中心部との連絡は極めて利便となり、いよいよ区内繁栄に拍車をかけた。しかし本区の交通機関は殆んど南北交通に片寄っており、従来から東西交通の改善が強く叫ばれている。こうした点に配慮するものとして市バス路線の増加が大切であるが、これには道路の画期的な拡張が先決であるとされている。

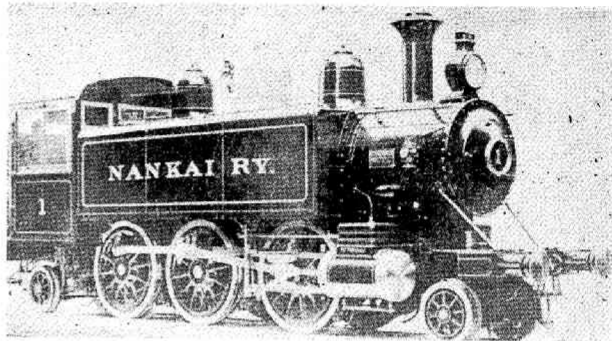
### 一 南海鉄道

#### イ 南海本線

私鉄の最初  
南海鉄道の前身阪堺鉄道は、純然たる民間事業としてわが国最初の私設鉄道として生れたものである。すなわち明治一四年日本鉄道株式会社が上野・青森間に鉄道敷設計画を立てたこともあったが、

この会社は政府の特別保護会社であり純然たる民業ではなかった。阪堺鉄道は当初大阪堺鉄道会社の名のもとに、一五年五月藤田伝三郎ほか一八名の有志が発起人となり、大阪南区難波新地を起点とし、天下茶屋・住吉を経て堺に至る鉄道敷設を計画し当局に願出、一七年六月その許可を得た。同社は資

南海鉄道



南海鉄道最初の機関車

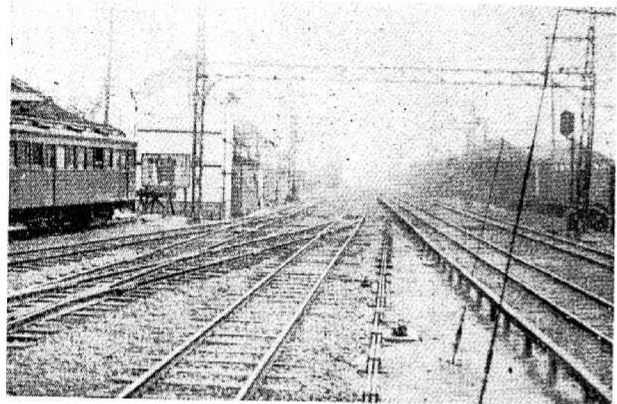
本金二五万円で、間もなく一月社名を阪堺鉄道会社と改め、一八年二月より藤田組の手により起工し、同年二月まず難波・大和川北岸間（単線、狭軌二呎九吋）が竣工した。そして二月二七日盛大に開業式を挙行し、翌二九日から営業を開始した。以後つきつきと路線が延長され、社名も紀撰鉄道、南陽鉄道から二九年三月に南海鉄道となり（三一年一〇月阪堺鉄道を吸収合併）三六年三月紀の川橋梁落成を最後として待望の難波、和歌山市間の全通をみるに至った。その間の主な開通年月日をあげるとつぎの通りである。

開業年月日	区間
明治一八・一二・二九	難波—大和川北岸
二一・五・一五	大和川北岸—堺吾妻橋
三〇・一〇・一	堺—佐野

天王寺線

三〇・一一・九	佐野—尾崎
三一・一〇・二三	尾崎—和歌山北口
三三・一〇・二六	天下茶屋—天王寺
三六・三・二二	和歌山北口—和歌山市

電化の完成



天下茶屋駅からみた複々線

また阪堺鉄道を統合したのち南海鉄道は軌間を三呎六吋に統一するとともに他線との連絡に留意し、まず天下茶屋より分岐して天王寺駅に至る支線を完成し、さらに和歌山市駅への全通とともに紀和鉄道（現在の国鉄和歌山線）への連絡工事を施工した。三七年六月初代松本重太郎社長辞任の頃より一般に鉄道電化の議が高まり、南海も三八年六月住之江に出力五〇〇キロの火力発電所を新設し、四〇年八月および一一月には難波・浜寺間、天王寺支線の電化を完成、従来の蒸気鉄道を電車併用に改めた。同時に天下茶屋駅に電車庫を設置、逐次電化の区域を広め、四四年一一月二一日には和歌山市駅までの全電化を完成した。

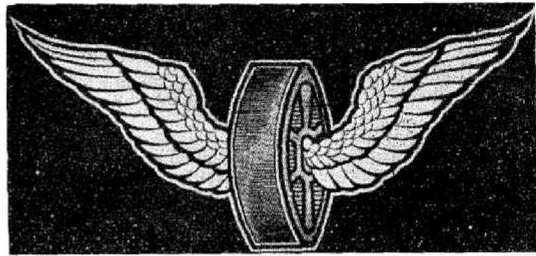
他方沿線の発展に伴う利用者の増加に対し複線化も着々として進められ、二五年一二月二九日には、難波・住吉

複線化と高架実現

間三〇年二月一日住吉・堺間を手始めに順次大正一一年二月までに難波・和歌山市間の全線復線が完成、また天王寺支線も昭和六年八月二〇日複線となった。ところが乗客の激増はさらに複々線を必要として、大正一五年二月には天下茶屋・粉浜間、昭和六年二月には粉浜・住吉公園間を竣工せしめた。そしてさらに一三年九月一〇日には難波・天下茶屋間の高架複々線工事を完成せしめスビードアップと運転回数増加を図ったが、この結果従来地平駅であった萩之茶屋駅も高架駅となつて南海線によってとかく遮断されていた区内東西間の連絡が改善された。

また蒸気鉄道時代難波から天下茶屋、住吉と駅数も少なかったが、漸次今宮戎、萩之茶屋（明治四〇年二月二〇日開設）、岸ノ里（大正二年七月二五日）、玉出（明治四〇年一月二六日）、粉浜など新設され、区民の利用に格段に寄与することとなった。

注一 天下茶屋車庫については、当初の車庫であった難波仮客車庫および難波機関庫が三年一月焼失したのち、その復興が図られるとともに、三四年五月天下茶屋西側に天下茶屋客車庫（建坪四五〇坪）の設置をみた。その後三六年六月難波工場を廃止し、天下茶屋工場を開設したが、また四〇年八月電化に対応して第二電車庫、四二年二月第一電車庫（四四二坪）を設置した。しかしこれのみでは電車数の増加に対しなお狭隘であるため、大正一〇年住の江車庫を



南海鉄道マーク

天下茶屋車庫

新設し、第二電車庫の一部を工場に改造した。

ロ 南海阪堺線・同平野線

阪堺線は明治四二年二月二八日片岡直輝らが発起人となり、資本金三〇〇万円をもって阪堺電気軌道として設立され、恵美須町より堺市を経て浜寺村および堺市宿院より大浜に至る区間の電気軌道運輸並びに電気供給と娯楽機関の経営を目的としたものであった。

開業年月日 区 間

- 明治四四・一二・一 恵美須町―大小路
- 四五・三・五 大小路―少林寺橋
- 四五・四・一 少林寺橋―浜寺駅前宿院―大浜公園水族館前
- 四五・七・一八 大浜水族館前―大浜海岸
- 大正元・一一・三〇 浜寺駅前―終点（大正五年一月廃線）

右の路線開通と併行して同社は四五年二月一三日堺市から大浜公園を借入れ、同年六月一日大浜公會堂を、大正二年一月二日花々しく大浜汐湯（浴場をはじめ余興場・食堂など付帯）を開場した。またまた桜川二丁目から大國町を経て恵美須町・天王寺西門に至る市電が開通し、難波よりも恵美須町を利用して堺方面に行く客が増加し、南海鉄道との間に激しい競争が展開されることとなった。かくてさすがの南海もタジタジの体となって、やがて両社合併の機運が高まり、遂に大正四年六月二一日、一対一の条件で合併成立し、阪堺電気軌道は解散となり、片岡直輝が南海鉄道社長に就任し、以後同線

阪堺電気軌道

南海鉄道との競争

当初の停留場

は南海阪堺線と呼ばれることとなった。

なお同線の停留場としては明治四四年二月一日以来恵美須町より区内に南霞町（現在霞町）・今池・松田町・北天下茶屋・聖天阪・天神ノ森・宮ノ下（現在休止）・勝間（現在東玉出）塚西の諸駅があった。また変電所として岸松通二丁目二四に四四年二月阪堺電気軌道の建設にかかる玉出変電所（当初第二変圧所と呼称）があり、南海に合併後は本線・高野線・上町線・平野線に電力を供給する大容量電鉄用変電所として、同社第一位の容量を誇っている。（現在容量六、〇〇〇キロで、電力指令区と玉出変電区がある）

平野線

つぎに平野線は、はじめ阪南電気軌道株式会社が大正二年二月一四日西成郡今宮村字今池より東成郡平野郷町に至る軌道敷設の計画をもって、資本金六〇万円で設立されたが、同年七月一六日阪堺電気軌道株式会社がこれを吸収合併し、大正三年四月二六日同区間の開通をみたものである。この合併の結果恵美須町より今池を経て平野への直通運転が行われた。当初の停留場としては、恵美須町から南霞町・今池・飛田・阿倍野・苗代田（以下略）があった。

上町線

いま一つ上町線ははじめ明治三三年一月二九日大阪馬車鉄道株式会社により、天王寺西門前・下住吉の間に軌道上を馬車が走る仕組として開設され、三三年九月天王寺西門・東天下茶屋間、同年一月東天下茶屋・上住吉間・三五年二月上住吉・下住吉間をそれぞれ開通した。そして同社は四〇年二月浪速電車軌道株式会社と改称、さらに四二年九月南海鉄道に合併、四三年一〇月一日より復線

による電車運転が開始された。その後大正一〇年二月二一日天王寺西門前・天王寺駅前間が大阪市に譲渡された結果、以来同線の起点は阿倍野橋々上に移ることとなった。そしてまた同線は前記の平野線と阿倍野斎場前で交叉するため、昭和四年九月一日より上町線天王寺駅前より平野に至る直通運転が開始された。

#### ハ 南海高野線

高野鉄道

高野線は、明治二九年二月一日松方幸次郎らの発起により資本金一五〇万円をもって設立された高野鉄道株式会社の創設に起因している。三一年一月二六日堺・狭山間、同年三月二九日狭山・長野間、三三年八月三〇日堺東・汐見橋間の工事を終わり、当初の計画であった南区難波桜川三丁目（現在浪速区）より南河内郡長野町に至る間の完成をみた。しかし同社は営業成績振わず、四〇年九月一日寺田甚与茂を社長として創立された高野登山鉄道株式会社に、同年一月一五日合併吸収された。以来つぎつぎと路線の延長をみた。

開業年月日

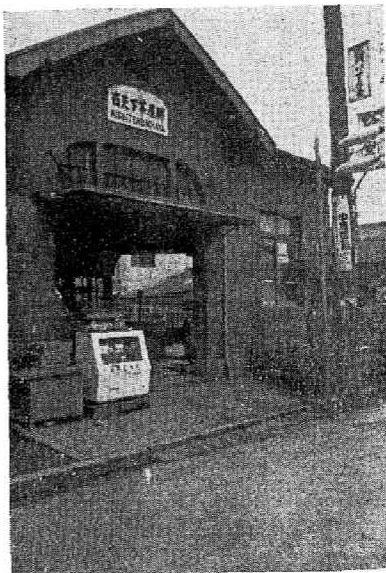
区間

明治三一	一・二六	堺東―狭山
三一	三・二九	狭山―長野
三三	八・三〇	堺東―汐見橋
大正 三	一〇・二二	長野―三田市

- 四・三・一一 三田市―橋本
- 四・九・一 橋本―紀ノ川
- 一三・一〇・一 橋本―学文路
- 一三・一二・二五 学文路―九度山
- 一四・七・三〇 九度山―高野下

南海への吸  
収合併

この線は当初蒸気鉄道であったが、大正元年一〇月一〇日より電車併用運転（汐見橋―長野間）を実施し、また大正一三年三月より昭和五年四月に至る間に汐見橋より狭山までを複線とし、以後昭和三年二月までに狭山・長野間を完成した。この間大正一一年九月六日南海鉄道株道株式会社が大阪高野鉄道株式会社および高野大師鉄道株式会社



野を合併し、高野登山客への交通機関を一元化した結果、南海本線と高野線とは岸ノ里駅で連絡し難波より橋本、高野下行直通列車を運転した。（なお昭和四年一月より天高野線長巨離全列車を難波駅より発着せし西めた）

高野線各駅開業年月日

- 汐見橋駅 明治三十三年 九月 三日
- 芦原町駅 大正元年一月一日
- 木津川駅 明治三十三年 九月 三日
- 津守駅 大正二年 二月二一日
- 西天下茶屋駅 大正四年 九月一八日
- 阿部野駅 大正二年 七月二五日  
(現在岸里駅)
- 帝塚山駅 昭和九年二月二六日

注 1 南海・高野両線の連絡線は、東側の一線が大正一四年三月一五日まで完成し、残りの一線と西側連絡線二線が大正一五年二月三日完成するに至り、本線と高野線の連絡直通運転が実現した。また同日西天下茶屋・岸ノ里（旧阿部野）間の複線工事も完成、他方本線の天下茶屋・粉浜間の複々線工事も竣工した。  
なお木津川変電所はもと大阪高野鉄道株式会社の電化当初の建設で、第一変圧所と称していたが、大正一一年九月南海に吸収合併、後木津川変電所と改められ、同一二年二月廃止された。

駅設置の要  
望

最後に南海本線各駅設置事情について一、二の例をあげると、まず玉出駅はもともと南海にその計画がなかったが、勝間村から熱心な希望があり、明治三九年駅舎設置の際には駅敷地八四〇坪は村が寄付したものであった。また岸ノ里駅についても同村北部の発展上必要であるとし、付近地主が六〇〇余円を会社に寄付した。その他本線天下茶屋駅では車庫などのため、駅の東西に住む人が遠くの

天下茶屋駅  
地下道

踏切まで迂回しなければならず、駅構内を横切るために改札口で通行券を交付していたが、昭和二九年三月同駅に地下道が新設された。

天下茶屋工場

また本線天下茶屋駅西側の天下茶屋工場（南吉田町一二番地、一三番地）は先にも述べたように当初明治三四年五月客車庫として新設され、三六年六月より工場も併置されていたが、昭和十一年九月車庫業務は住之江に移転され以来工場業務のみとなった。その後名称は車両部工場課、工機部などと改められたが、昭和四一年六月二〇日現在では従業員約四〇〇名、在籍車両六九三を有し、車両の定期検査と修理を行っている。（敷地三万七、七九二平方メートル、建物二万一、八七六平方メートル）

南海電鉄各駅乗降客人員（各年度一日平均）南海本社企画部調査課調

駅名	昭和二年度	三年度	三十七年度	四〇年度
萩之茶屋	七、五九九	八、五五五	九、四三六	一〇、一四〇
天下茶屋	一七、〇八〇	一四、八六六	一六、七五一	一八、八二三
岸ノ里(本線)	九、四三三	六、七九六	七、六九〇	八、六六六
玉出	八、五七七	九、五九〇	五、六七三	六、一五五
粉浜	六、四〇〇	七、六三二	六、二九三	七、〇九五
木津川	一、〇二二	一、五五六	一、八八三	一、七九九
津守	二、五七七	二、五三三	二、九四四	三、一八八
西天下茶屋	三、〇七三	三、一八三	三、八八〇	四、六三三
岸ノ里(高野線)	一、七七八	一、九七七	一、八五五	二、一三三

## 二 市 電

市電の沿革

大阪市電は明治三十六年九月二二日、花園橋・築港間（五・〇六一キロ）に本邦最初の市営市街電車として開通したのにはじまっているが、これは新たに完成した築港の利用と埋立地の繁栄を目的としたものであった。その後第二期線の東西線・南北線（自明治四二年七月 至 四三年二月）、第三期線（自明治四二年一月 至 大正五年二月）、第四期線（自大正一〇年七月 至 昭和七年七月）、期外線（自大正七年四月 至 昭和一九年一〇月）とつきつきと敷設をみ、昭和一九年度には営業路線一一五・六三三キロ、年間利用人員五億一二六三万八二九五人と異状な発達をとげるに至った。これは明治三十六年度の四・九八九キロ、四二万八一七六人に比して、営業キロ数において二三倍、年間利用人員において一一九七倍にあたるものであった。

住吉線の計画

しかし当区関係としては右路線には含まれていなかったが、国道一六号線の道路計画の際、大正一四年二月住吉線（大園町・宮津町間の本津線に接続し、西四条・花園町・粉浜町を経て住吉公園に至る）が出願され、さらに昭和九年五月住吉延長線（住吉公園より大和川堤防に至る）の追加計画出願などもあったが、結局実現に至らなかった。しかし一九年四月戦時下輸送力増強の国家要請として、当区西部地帯津守方面運行の阪堺電鉄の買収が行われ、さきの住吉線については戦後二二年一二月要再考として差し戻しとなった。

## 阪堺電鉄

この阪堺電鉄は大正一二年資本金六三二万五〇〇〇円をもって設立された会社で、昭和二年一〇月芦原橋・三宝間に開通、その後徐々に延長して一〇年六月浜寺公園に達し、全営業キロ一三・九となった。しかし開設当時は沿線の人口も稀薄で、「芋ほり電車」「魚釣電車」さらには「蛙電車」といわれた程で、蛙電車とは乗客もなく運転手と車掌二人だけのなかに蛙がびよんびよん降りしているという悪口であった。戦局進展するに伴って沿線には重要軍需工場、特に造船工場が拡張されたため通勤工員が急激に増加したが、輸送能力がこれに伴わず、朝夕には非常な混雑振りを示した。同線は九年の室戸台風で甚大な被害をうけ自力で復旧できず軍部や関係各方面から非難の声高く、遂に一八年一月二八日大阪府知事は、鉄道大臣に対し大阪市に同社を買収せしむべしと稟請する一方、大阪市に対し車両貸与を勧告した。これに対し本市ではまず五車両を貸したが、根本的には市が買収する以外に輸送力を増強する方策なしとして買収計画を樹て監務官庁に申入れるに至った。これに対し鉄道省は買収後は堺市以南の軌道撤去などを条件として阪堺電鉄に譲渡勧告した結果、買収価格六三三万円と決定、市会その他の手続を終って一九年四月一日より本市が経営することとなった。かくて引継と同時に左の通り運賃を改正し、一部営業路線を休止するとともに西道頓堀天王寺線と芦原橋にて連絡通勤者の輸送の便を図った。

## 一 運賃の改正

芦原橋―松屋間 七キロ三 均一区(一〇銭)に編入  
 松屋―湊ノ浜間 二キロ九 特区(五銭)とす  
 (会社の運賃 芦原橋―松屋間一五銭 松屋―湊ノ浜間一〇銭)  
 二 営業休止区間  
 湊ノ浜―浜寺公園間 二キロ七

(二〇年四月戦災により出島・湊ノ浜間〇・五〇〇キロ休止)

また買収と同時に会社の全車両を補修のため市の車両工場に入れ、その代りに収容力の大きい流線型車両を配置し、運転車両も二二両に増車し、利用者も五割程度増加した。なお堺市南生島町一丁目の三宝車庫はそのまま市電の車庫として使用今日に至っている。

## 三 市バス

## 市バス

市バスは昭和二年二月二六日阿倍野橋・平野間四・八キロに開通したのが最初であるが、これより先大正十三年七月以降青バスといわれた大阪乗合自動車があって、堺筋・南北線など都心部の主な幹線に路線網をはりめぐらせていた。ために市バスは立ち遅れとなって、この劣勢取り返しには随分と手を焼いた。当時監督官庁は「一路線、一業者」主義を確守し、すでに青バスの通っている交通密度の高い市内中心部ではなかなかに市バスの営業は許されず、利用度の少ない周辺部を走る結果、

収益度も低く、世人から「武士の商法」などと冷かされた。しかし大阪のような大都市では、必ずしもこの主義にこだわることなく、交通状態に危険のない限りある程度の競争は却って乗客にも便利ということになり四年八月やっと堺筋南北線への市バス乗入が認められた。

以来銀色の市バスと青バスが激しいサービス競争を展開し、青バスが回数券の購買者に灰皿の景品革の定期入などをだせば、銀バスはオ伊勢まいりや南紀遊覧抽籤付回数券を発売するという風で、両者の競争は市民をわかせた。ところが本区の方は道路が狭い関係から同一路線を青バスと銀バスが同じ道路を走ったというのではなく、青バスは南海本線東側の住吉街道を霞町から住吉神社前に、市バスは勘助町から勝間街道を本線天下茶屋駅に走るという風であった。ところがその後八年二月新たにできた大國町・住吉公園間の都市計画路線（現在の国道二六号線）が誕生した時、いわゆる難波住吉線のバス運営問題が起った。当時この難波住吉線に対して本市のほか南海乗合、阪神電鉄および大阪乗合の三者が競願していたが、知事は本路線が南海鉄道に併行するところから南海乗合に限り免許すべきであるとの副申を行った。

国道のバス問題

注 この区間は大正一三年二月一日認可となったが、毎月寅の日、卯の日および一月一日から一五日の松の内、節分、住吉神社祭礼日などに限られ、定期運行は認可されなかった。

かかる不当な決定に対し、市民は市民大会を開催し、新聞は筆を揃えて連日「知事の副申を取消せ」と書きたて、折角巨費を投じて竣成した都市計画道路に市バスの運行を認めぬ態度に対し自治権擁護運動まで起った。かくて主務省も遂に本市に単独免許し、これが御堂筋線についても一二年四月大阪バスの統合を前提として市に単独免許されることとなった。この二つの問題が転機を画し、やがて事変進展によるガソリンの消費規制、あるいは陸上交通事業調整法の制定など国策の影響をうけ、一三年一〇月ついに懸案の大阪乗合バス買収の仮契約が成立し、会社の事業運営を市が行うこととなり、さらに一五年六月一日完全に市有市営となって、青バスが消滅した。しかし折角の併合もこの頃には肝心のガソリンがなくなり、路線の休止がつづくとともに薪車やコトライト車などの代燃車となり、全くの受難期に突入した。

青バスの統合

区内関係市バス路線

開業年月日	路線	区間	開業
昭和 三・一二・二九	勘助町・天下茶屋駅		開業
四・四・一	住吉公園・西浜町		開業
六・一〇・五	千本通七丁目・柴谷町		開業
一〇・八・三	大國町・住吉公園北口		開業
一五・一二・一	旧大阪乗合単独路線		引継
一六・四・一	天下茶屋駅前・大國町		休止
一八・二・一二	柴谷町・千本通七		休止
一八・四・三〇	霞町・住吉神社前		休止



路線休止と戦後の復旧

その後も休止がつづき終戦時には国道一六号線を走る大國町・住吉公園間の路線のみとなり、バスは全市を通じ僅かに三二キロ、運転車数八五両となった。そこで終戦後は「大阪市の復興は市民の足から」というスローガンで懸命にその立て直しに努められた結果、その後つぎと復活並びに新設路線が設定され、市バスは区民生活にとってなくてはならぬ主要交通機関となった。

戦后市バス営業状況

年月日	系統	区 間	備 考
昭和三・九・一	四号	大國町―花園町―住吉公園	終戦時営業路線
三・二・一	四号	ナンバ駅前―大國町―住之江	四九系統を延長
二・四・一	四号	大阪駅前―御堂筋―住之江	四九系統延長
同	特四号	ナンバ駅前―大國町―住之江	新設
二・二・一	四号	大阪駅前―御堂筋―西住之江	四九系統延長
二・〇・一〇	特四号	ナンバ駅前―花園町―西住之江	特四九系統延長
三・二・五	七号	阿倍野橋―玉出本通五―住吉川	七系統延長
三・六・三	六号	阿倍野橋―今工前―平林町	新設
三・九・一	六号	阿倍野橋―宝橋通―柴谷町	ナンバ―住吉公園を延長
二・二・一	四号	ナンバ駅前―玉出五―平林町	ナンバ住之江公園を延長
二・六・一	特六五	阿倍野橋―塚西―北釜口	新設

三・五・一	八	阿倍野橋―稲荷町三―西船町	同
三・六・一	七	阿倍野橋―住吉川―住吉川西	七系統を延長
三・六・一	四	ナンバ駅前―平林町―平林町南港	四号を延長
三・一〇・七	八	ナンバ駅前―塚西―遠里小野橋	新設

トロバスの計画

戦後国道二六号線にトロリーバスの敷設計画があった。元来トロリーバスは路面電車には多額の建設費が必要であり、さりとてバスは輸送力が弱少である点からその中間をとって生まれたもので、電車のように騒音がなく出足も早く乗心地が良い上にその動力源は電力で国内で得られやすいのが利点であった。かくて戦前にも昭和八年運転の計画もあったが実現せず、戦後に至り交通機関復興の要請に応え、周辺地区に運転計画が樹てられた。かくて二五年一月区内を縦貫する計画第五号線（難波―住之江間七・二四〇キロ）をはじめ第一号線（大阪駅前―加島町間五・八三三キロ）、第二号線（都島本通―守口車庫前間四・六一五キロ）、第三号線（森小路―丁目―今里間五・二三〇キロ）、第四号線（新深江―寺田町間五・三一〇キロ）の計五路線の営業特許の申請をしたが、私鉄側の猛烈な反対があり、昭和二八年二月一四日漸く特許状が下付されるに至った。

しかしこれは全面的に認められたものでなく、区内を走る第五号線の当初計画のうち粉浜本町一丁目―住之江間は許可されず却下となった。（難波―粉浜本町一丁目四・九六〇キロ）ところが同路線に地下鉄が開設されたこと、並びに同線起終点においてUターンが困難であることから結局実現に至

らず三八年五月二〇日ついにこの計画は廃止された。

南海バス  
 つぎに南海バスは、南海電気鉄道株式会社が昭和二三年一月一日、南海乗合自動車株式会社を合併、その事業を継承したもので、当区関係では郊外都市から本市への輸送緩和の一つとして南海バスの市内乗入希望があり、市側では原則的には当時地下鉄の終点であった花園町（浜口町―花園町間は途中ノン・ストップ）の希望であったが、大阪鉄道局の仲介もあり話合がつき二三年二月一日つぎのように運行開始した。

バスセンターまで乗入

南海バス 泉大津―住之江―難波 一日運行回数一七回

しかしその後第二次の郊外バス中心部乗入問題が起り、二七年二月二日大阪市と郊外バスとの運輸協定成立によって二八年八月一日から南海バスは内本町二丁目のバス・センターまで乗入ることとなった。

住之江以北停留所

住之江駅前通、住吉公園駅前通、粉浜本町、千本通、天下茶屋駅前通、大国町、難波駅前、湊町駅前、四ッ橋、本町四丁目、本町二丁目、バス・センター

天下茶屋営業所

なお三一年四月一日には自動局業務部天下茶屋営業所（難波から移転改称）を新設、同年六月二七日皿池町停留所が新設され現在に至っている。

当営業所の管轄は、国道線、国道支線、国道山手線、北野田線で、昭和四一年七月一日現在、乗合

バス二七台、観光バス二四台を保有している。

当営業所の主な路線は次のとおりである。（昭和四一年七月一日現在）

国道線	内本町二丁目―新和歌浦	一日一往復
	内本町二丁目―泉佐野駅前	八
	ナンバー泉佐野駅前	七
国道支線	内本町二丁目槇尾山口	一二・五
国道山手線	ナンバー岸和田駅前	一三・五
北野田線	ナンバー北野田	一二

#### 四 地 下 鉄

高速鉄道の敷設計画

本市に高速鉄道（地下鉄）を敷設しようとする計画は大正九年にはじまっている。前述のように市電は明治三六年築港花園橋間に敷設をみ、以来その路線網の充実を図られたが、他方市の発展とともに交通量は年々繁しくなり、到底路面電車のみでは市内交通問題の根本的な解決は期待得ないことが予測された。そこで大正九年二月帝國鉄道協会並びに土木学会に調査を依頼、一三年これが完了をみた。これを都市計画として決定し得るよう各方面に働きかけ、一四年一月内務大臣に内申、一五年三月内閣認可を得ることとなった。その内容つぎの通りである。

第一号線 豊能郡豊津村大字榎阪―住吉区我孫子町 一九・九六キロ

第二号線 東成区森小路町南端―国鉄天王寺駅南側 一三・七〇キロ

- 第三号線 浪速区大國町交叉点―西成区玉出南端 三・七二キロ
- 第四号線 港区築港棧橋東側―東住吉区平野西脇町 一七・一〇キロ
- 合 計 五四・四八キロ

その後本計画の追加変更があり、現在では左の計画となっている。

- 第一号線 千里山―榎坂―新大阪―梅田―天王寺―我孫子―中百舌鳥 二九・七六キロ
- 第二号線 守口―天六―東梅田―空心町二―谷町四―天王寺 一五・六三キロ
- 第三号線 西梅田―四つ橋―大國町―玉出―大浜―浜寺 一八・九〇キロ
- 第四号線 大阪港―弁天町―本町―谷町四―深江―石切 二〇・五〇キロ
- 第五号線 神崎川―幸町―難波―上本町六―片江―平野 二三・四三キロ
- 第六号線 天六―北浜―本町二―長堀橋―日本橋―霞町 六・九四キロ
- 合 計 一一五・一六キロ

公営地下鉄  
としての最  
初

さて前記の計画にもとづいて事業年度が決定され、第一期事業として第一号線の一部から実施されることとなり、昭和五年一月二十九日御堂筋平野町街頭において盛大な起工式が挙行された。そしていよいよ昭和八年五月二〇日梅田仮停留場から心齋橋停留場間が開通、わが国最初の公営地下鉄として第一歩をふみ出した。その後第二次世界大戦による一時中断はあったが、つぎつぎとその路線を延長し、現在の営業路線は二七キロにおよんでいる。

営業開始年月日 区 間

- 昭和 八・五・二〇 梅田仮停留場―心齋橋
- 一〇・一〇・三〇 心齋橋―難波
- 一三・四・二一 難波―天王寺
- 一七・五・一〇 大國町―花園町
- 二六・一二・二〇 天王寺―昭和町
- 二七・六・一 花園町―岸里
- 三三・五・三一 岸里―玉出
- 三五・七・一 西田辺―我孫子
- 三六・一二・一一 大阪港―弁天町
- 三九・九・二四 梅田―新大阪
- 三九・一〇・三一 弁天町―本町
- 四〇・一〇・一 大國町―西梅田

難波・天王  
寺間工事

つぎに地下鉄工法としては、開さく式工法が一般的であったが、難波―天王寺間の工事では、軌道や民家が地盤沈下による影響が多いと予想されたため、圧搾空気による潜函工法を採用した。これは施工前に隧道にあたる地下埋設物を全部西側道踏に移設し、路面上に隧道の躯体を構築し圧搾空気と自重により、所定位置に掘さく沈下させるもので、現在ではこの工法は広く行われているが、当時はかかる長区間に圧気潜函工法による隧道構築を施工したのは世界最初のことであった。

東四条三丁目―山王町一丁目間の工事中に一部小野式隧道工法が採用されたが、この工法の主目的は、路面を開さくせず埋設物の移転も行わず、地中において隧道式掘さくを行い、路面交通に何等支障をおよぼさず、仕事をなし得る特長を有した。また山王町一丁目から天王寺方面は、地質良好で隧道式掘さくに適する上、地下水が少いため一部に無鉄筋拱型隧道を構築した。この工法は日華事変勃発のため資材節約、ことに鉄材節約の見地から大きな貢献をした。

## 大園町・花園町間工事

つぎに第三号線の関西本線南側より花園町停留所南までは、一三年五月着工されたが、当時鋼材の入手困難もあって無鉄筋拱型構造を採用した。これは鉄筋を使用しないが、セメントが函型構造の約二倍を要するものであった。しかし間もなくセメントの入手も減少し工事の前途に暗影を投じたが、よくこれらの困難をしのいで一七年五月開通をみた。またこの開通の直前、一七年四月橋通―東皿池町間延長四四〇メートルの工事に着手、この区間の大半は土留鋼杭の打込を終り、一部は基礎底面まで掘さくを終ったが、セメント入手困難となり、拱型構造の側壁は粗石コンクリート造とし、インバートおよび拱部は花崗岩の切石積築としてやっと構築の型を整えた。

## 花園町・玉出間工事

ついで戦後、経済の復興に伴い、昭和二年一二月、再び建設工事に着手された。区間は、二、三三七メートルで、戦前既設部分が四六二メートルあったため、戦後の工事延長は、一八七五メートルであった。このうち、花園町―岸里間は、昭和三年六月一日に開通し、さらに岸里―玉出間は昭和三三年五月三一日に開通した。

この道路は、大阪―和歌山を結ぶ主要幹線国道二六号線であったため交通はげしく、他に迂回する平行路線がなく、ために全面覆工として工事を行なった。またこの路線の地質は沖積層で、比較的良く、地下水も低かったため、最も経済的で工事も簡単な鉄杭土留開さく式工法で施工された。

路面覆工の方法は、深夜交通量の少ない時に掘さく（深さ一・二メートル）、支承金物取付、鋼桁架設、均桁取付舗板張り、取付部板土留等の順序をへて覆工が完了するものである。途中、南海高野線架道橋横断の難工があったが、無事隧道を構築することができた。

岸里停留場は、一般の地下鉄停留場と異なり、変電所に併設して地上に駅舎を設けられた。またブラットホームの柱は、コンクリート柱に代った鋼管柱を採用した。従来のコンクリート柱は、柱が太く、ホームの有効幅員を縮少し、乗客の流れを著しく阻害する傾向があった。近年、鉄鋼界において、铸鋼管の遠心铸造に成功し、その耐力試験では、地下構築物の柱に使用しても安全で、かつ従来の約半分の外径でよいことが確認されたので、本工事には外径五〇センチメートル、厚さ三ミリメートルの遠心力铸鋼管が使用された。

## 工事中の災害

岸里―玉出間の延長工事中、昭和三六年六月二六日午後一〇時から約四時間にわたり台風五号による集中豪雨があり、現場一帯が三〇〇メートルあまり冠水し、掘削箇所雨水が流入、また下水管の折損等のため土留裏の土砂が流出し、土留板がはずれ、陥没する箇所が発生した。

主な被害は、隧道内浸水二四、〇〇〇立方メートル、陥没二〇ヶ所、支保工脱落二二〇メートル、

下水管陥没六ヶ所、関電ダクト脱落一三〇メートル等で、国道二六号線は、岸里―玉出間の交通がストップするという惨状であった。

その後、応急復旧は昼夜兼行で進めていたところ、七月十日午後十時ごろから再び豪雨の襲来をうけ、玉出方面から道路が冠水し、前回同様濁流の海となって陥没、堀削中及び完成した隧道内への浸水等の被害があり、被害額は三、四〇〇万円にものぼった。

## 五 国鉄環状線

### 環状線の沿革

現在の国鉄環状線は関西線・城東線・西成線それに臨港線を結んで昭和三六年四月二五日に開通したものである。まず国鉄関西線は明治二二年五月一四日大阪鉄道株式会社の手により湊町―柏原間が開通し、つぎの城東線も同じく大阪鉄道の手により明治二八年五月に天王寺―玉造間、同じく一〇月に玉造―大阪間が開通、ここに湊町―天王寺―大阪間が結ばれるに至った。しかしこの大阪鉄道は三年五月関西鉄道株式会社に併合され、四〇年一〇月さらに国鉄となり、城東線は昭和七年三月高架となり、八年二月から電車運転となっていた。

また西成線は当初西成鉄道により明治三二年四月大阪・安治川間、三八年四月安治川―天保山（現在の桜島）間に敷設をみたが、三九年一二月より国鉄経営となった。他方臨港線は大阪港の入港物資の鉄道輸送の必要から敷設されたもので、昭和三年一二月今宮駅―浪速駅間、四年三月浪速駅―大阪港

駅に開通した貨物専用線であった。

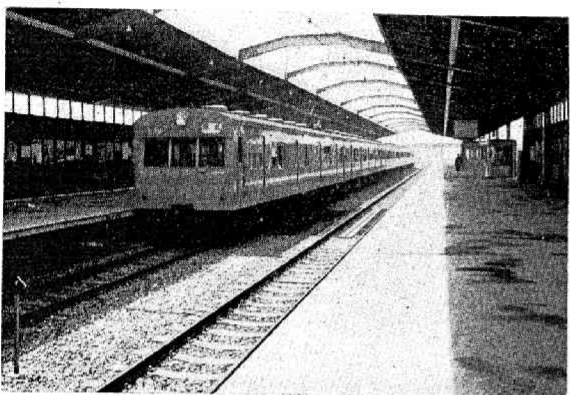
そこでこの国鉄四線を結んで環状線を実現しようとする計画は大正期より度々論議されていたが、用地の獲得、安治川渡河の問題などに難色があり中断されていた。しかし戦後大阪市戦災復興事業実施の結果、用地確保が容易となり、また大阪港内港化計画の工事進捗に伴って環状線建設の必要性が

増大し、ここに大阪高速交通網改善の根本的施設として、ま

た大阪港の復興発展に不可欠の要件としてその建設が強く要望されるに至った。そこで大阪府市をはじめ経済界や学識経験者の代表によって二八年八月大阪環状線建設促進委員会が組織され、関係方面に猛運動の結果、遂に実現されることとなり、三一年三月二〇日市岡中学校において起工式を行った。

その後五年余の年月と四一億円の工費をもって、三六年四月いよいよ開通の運びとなったが、この一周二一・七キロ、所要時間四二分で、東京の山手線の約三分の二にあたる。

かくて開通とともに弁天町・大正の両駅が設けられたが、



環状線の運行

新今宮駅設置

これはいずれも他区に存していたところ、三七年一〇月天王寺駅と今宮駅の間に新今宮駅の着工を  
み、三九年三月二日工費一億五、〇〇〇万円で完成、当区もその恩恵をうけるに至った。現在では  
環状線のみが発着であるが、近い将来複々線となり関西線とともに発着を行うこととなり、南海本線  
との接続についてもすでに完成している。

新今宮駅利用乗客調(四一年五月、一日平均)

定期外	定期	計
乗車人員 八、五七二	四、九二四	一三、四九六
降車人員 九、一二二	四、九三四	一四、〇四六

# 第六章 教育

## 一 小学校

当区小学校  
開設年月

当区における小学校は現在一四校(あいりん小学校および区外の金塚小学校を除く)を数えているが、小  
学教育は明治五年の学制発布以来極めて古い沿革がある。いま各校を創立年の順序にあげると

校名	創立年月日	当初の名称
玉出	明治六年二月二五日	第六大区一小区第三番小学校
津守	八年一〇月一五日	第六大区一小区第八番小学校
弘治	三一年七月一五日	今宮尋常小学校
岸里	大正二年一〇月三二日	玉出第二尋常小学校
長橋	四年四月一五日	今宮第二尋常高等小学校
萩之茶屋	六年六月一五日	今宮第三尋常小学校
千本	九年九月一日	玉出第三尋常高等小学校
天下茶屋	一〇年一月八日	天王寺第四尋常小学校
今宮	一〇年三月二〇日	今宮第四尋常高等小学校