History of Asahi Ward

旭区 地域史

大阪市旭区地域史づくりワークショップ

ふるいち

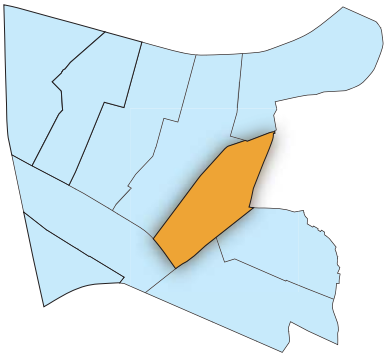
古市編

大正末期頃の今市交差点付近

区民による地域史づくり・人づくり

平成19年3月

大阪市旭区役所



旭区地域史

区民による地域史づくり・人づくり　大阪市旭区地域史づくりワークショップ

平成18年度実施地域　大宮・古市

はじめに～地域史について

■この「旭区地域史」は、地域の歴史を発掘する区民の取り組みとして、平成18年9月28日から平成19年3月26日の約半年間に計7回ワークショップを開催し、その成果として参加者の手によって作成されたものです。ワークショップは、地域史の作成とともに、「知って得する旭学講座」などで積み重ねてきた経験等を活かした人材の育成、活動を通じて地域コミュニティのさらなる向上を図ることも目的としています。

■ワークショップに参加された方は、これまで地域を研究されていて歴史について大変知識のある方から、旭区にずっと住んでおられるが地域の歴史をあまりご存じでない方までいらっしゃいましたが、「地域史をつくる」という1つの目標に向かって一丸となり取り組みました。

■今後は、旭区民が作成した初の「地域史」として、多くの方々に興味を持っていただき、地域のコミュニケーションを高めるツールや学校の教材など、様々な場面で活用されていくことが期待されます。

■地域史の作成にあたり、各種資料をご提供いただいた関係機関の皆様に、心からお礼を申し上げます。

■第1回（平成18年9月28日）

■第2回（平成18年10月19日）大宮班

■第3回（平成18年11月20日）古市班

■第4回（平成19年1月15日）大宮班

■第5回（平成19年2月5日）

■第6回（平成19年2月27日）

■第7回（平成19年3月26日）古市班

地域史

目次

旭区でそれはいつから始まったのか？ …… 3
地域の移り変わり …… 4
古市班のテーマ …… 5
古市班の活動記録 …… 6
『古市』の地名考 …… 7
京阪電車史話 …… 11
千林商店街の歴史 …… 15
昔の水路（井路川） …… 17
京街道について …… 19

明治	4年	(1871)	廃藩置県（大阪府を置く）　旭区域は摂津県東成郡に属す
	6年	(1873)	千林小学校創立
	8年	(1875)	淀川修築工事着工　水制（ケレップ）工事が始まる 中村(現城北)小学校創立
	18年	(1885)	淀川左岸決壊し、大洪水が起こる。翌年にかけてコレラが大流行
	22年	(1889)	市制町村制施行（大阪市発足）　旭区域は東成郡のまま 清水、古市、城北村がこの頃成立
	29年	(1896)	淀川大洪水　翌年から淀川改良工事が始まる
	43年	(1910)	京阪電車開通（天満橋～五條間）　蒲生・野江・森小路駅開設
	45年	(1912)	この頃、千林商店街ができる
大正	6年	(1917)	城北村に初の上水道給水
	7年	(1918)	米騒動が起こる
	11年	(1922)	古市・清水小学校創立　関西工学専修学校(現大阪工業大学)創設
	13年	(1924)	古市耕地整理組合設立　城北村で共同浴場開設
	14年	(1925)	大阪市第二次市域拡張　旭区域が市域に編入され東成区に
	15年	(1926)	城北土地区画整理組合設立
昭和	2年	(1927)	京阪国道(現国道1号)の舗装工事始まる　京阪電鉄にロマンスカー登場
	3年	(1928)	片町～森小路、東野田6丁目～森小路1丁目間で区内初の市バス運行
	4年	(1929)	区画整理事業による町名変更が行われる（昭和20年まで） 森小路、北船場、大宮で土地区画整理組合設立
	5年	(1930)	榎並之荘、清水で土地区画整理組合設立
	6年	(1931)	市電都島～守口間開通　森小路遺跡が発見される
	7年	(1932)	旭区が誕生（東成区から分区）　新森中央公園開園
	8年	(1933)	京阪国道(現国道1号)開通　京阪電鉄蒲生～守口間高架複々線工事完成
	9年	(1934)	城北公園開園
	15年	(1940)	城北運河完成
	18年	(1943)	南半分が城東区、一部が都島区となり、現在の旭区となる　旭公園開園
	20年	(1945)	大阪大空襲（3月12日）・終戦　戦後～昭和26年頃まで城北にバス住宅
	24年	(1949)	旭区役所庁舎再建（火災焼失のため）
	28年	(1953)	台風13号による大洪水が起こる
	32年	(1957)	今里～守口間でトロリーバス運転開始　ダイエー1号店が千林にオープン
	38年	(1963)	太子橋中公園開園
	39年	(1964)	城北公園に菖蒲園開園
	43年	(1968)	阪神高速道路北浜～森小路間開通
	44年	(1969)	市電全廃
	45年	(1970)	豊里大橋完成、平田の渡し廃止　旭区役所新庁舎完成　万国博覧会開催
	46年	(1971)	阪神高速道路守口線開通　旭区全域が下水処理区域になる
	48年	(1973)	城北運河魚つり場オープン
	49年	(1974)	城北運河歩行者専用道路完成　大阪市分区により26区に
	50年	(1975)	旭図書館、区老人福祉センター開設
	52年	(1977)	地下鉄谷町線都島～守口間開通　千林大宮、太子橋今市駅設置
	58年	(1983)	淀川大堰竣工
平成	元年	(1989)	菅原城北大橋開通　大阪市合区により24区に
	2年	(1990)	国際花と緑の博覧会開催
	6年	(1994)	旭スポーツセンター開設
	12年	(2000)	旭区民センター・芸術創造館・旭図書館完成
	14年	(2002)	旭屋内プール、城北市民学習センター開設

※「ぶらり探訪　旭の見どころ・知りどころ」より抜粋

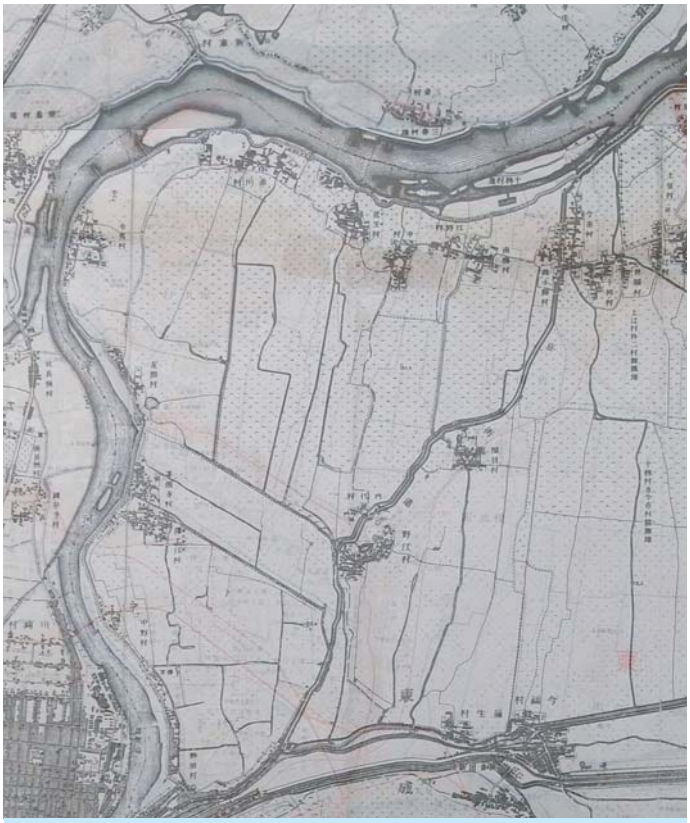
旭区でそれはいつから始まったのか？

資料提供：小井戸茂

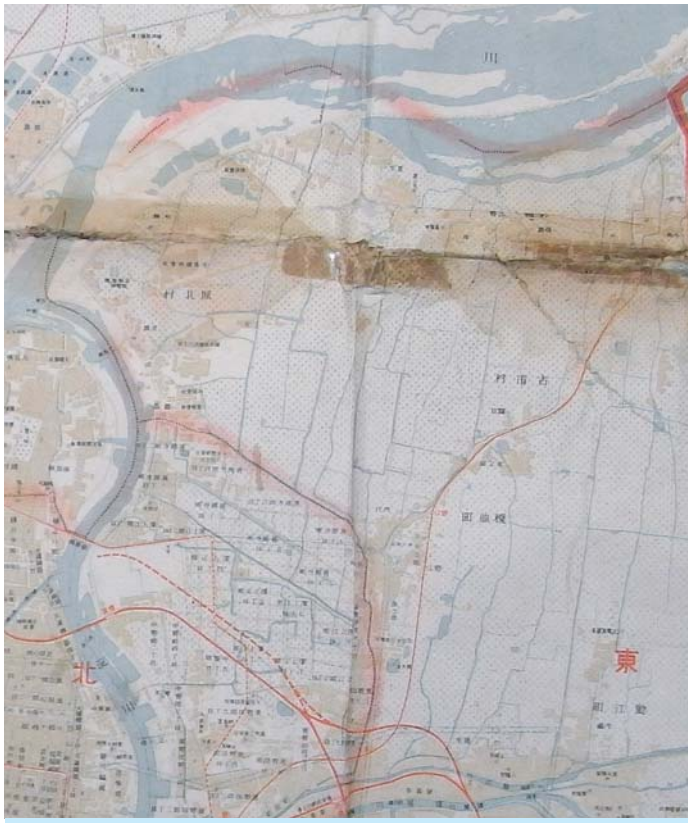
項　目	年　代	摘　　要
電気	明治43年	京阪電鉄毛馬火力発電所より供給開始
水道	大正11年	城北地区一部で送水開始、大正13年に古市・清水地区まで普及
ガス	昭和3年	大阪ガスが旭区へ供給開始、昭和6年に区内全域に供給
私鉄	明治43年	京阪電車開通、森小路駅開設。昭和6年に新線(B線のみ)へ移転
市電	昭和4年	都島本通～今市間開通、昭和6年に今市～守口間開通
市バス	昭和3年	森小路1丁目～片町間運行開始、昭和6年に森小路8丁目まで延長
ﾄﾛﾘｰﾊﾞｽ	昭和32年	守口～今里間運行開始、昭和45年に廃止
地下鉄	昭和52年	谷町線都島～守口間開通
公園	昭和7年	森小路中央公園開園、次いで昭和9年に城北公園開園
郵便局	大正6年	特定局森小路郵便局開局（ただし集配は本局鯰江郵便局）
電報	昭和8年	森小路郵便局で取扱い開始
電話	明治35年	今福郵便局電話分室で交換事務開始
警察署	昭和16年	旭警察署開署、以前は今福、網島、守口3署の管轄
消防署	昭和23年	旭消防署開署、以前は今福消防署の管轄
区役所	大正14年	東成区役所出張所を千林に設置、昭和7年に旭区役所新設
保健所	昭和16年	森小路保健所開所（大宮2）、昭和38年に新庁舎へ移転
税務署	昭和7年	旭税務署開署（野江中3）、昭和41年に新築移転
総合病院	昭和7年	区内にはなし。最寄り大阪高等女子医学専門学校付属病院開院
市民病院	昭和28年	市立城北市民病院開院、平成5年に市立総合医療センターに併合
大学	昭和24年	摂南工業大学発足（半年後に大阪工業大学と改称）
実業高校	大正12年	京阪商業仮開校、公立では昭和12年に第六職工学校開校
普通高校	昭和28年	府立旭高等学校開校（設立当初は府立第48高等学校）
新制中学校	昭和22年	市立旭第一中学校開校、昭和24年に旭陽中学校と改称
小学校	明治6年	組合立千林小学校創立、大正11年に古市・清水両小学校に分離
養護学校	昭和15年	市立思斉学校開校、昭和32年に思斉養護学校と改称
幼稚園	昭和13年	私立新森幼稚園開園、公立では昭和52年に市立旭東幼稚園開設
保育所	昭和8年	市立生江保育所開所
図書館	昭和50年	旭図書館開館、平成12年に現在地に移転
映画館	昭和12年	江南キネマ開館
大相撲	昭和12年	大阪国技館開館（関目は当時旭区）、昭和16年に中止
水都祭	昭和38年	旭区淀川河畔で開催、昭和49年まで。以後天神祭奉賛行事に併合
ラジオ	大正14年	(社)大阪中央放送局放送開始、昭和6年頃から受信機普及
テレビ	昭和28年	NHK本放送開始
地方銀行	大正9年	加島銀行森小路出張所開店
都市銀行	昭和8年	三和銀行森小路出張所開設、昭和13年に支店に昇格
近代工場	明治30年	奥村織布工場開業、旭区の工業の始まり
市場	大正9年	古市村営公設市場開場（後の森小路公設市場）
スーパー	昭和27年	ニチイ千林店発足（赤のれんが改組）、後のスーパーへ
百貨店	昭和6年	高島屋森小路店開店、のち斜め向かいへ移転
近代的国道	昭和8年	国道2号（別名京阪国道）開通　※現在は国道1号
高速道路	昭和43年	阪神高速森小路線開通
運河	昭和15年	城北運河完成（昭和12年に古市橋開通）
渡し船	明治37年	平田の渡し（豊里村営で）。延宝4年(1676)以降個人経営
市会議員	昭和4年	現旭区出身の第1号　寺西圓治郎氏
水洗便所	昭和47年	今福下水処理場完成で実現
町会隣組	昭和15年	昭和22年に解散、現行の制度は昭和50年に旭区地域振興会発足から
現住居表示	昭和46年	町は削除、丁目・番・号制に改正…新地名登場(高殿、新森、清水、太子橋)

地域の移り変わり

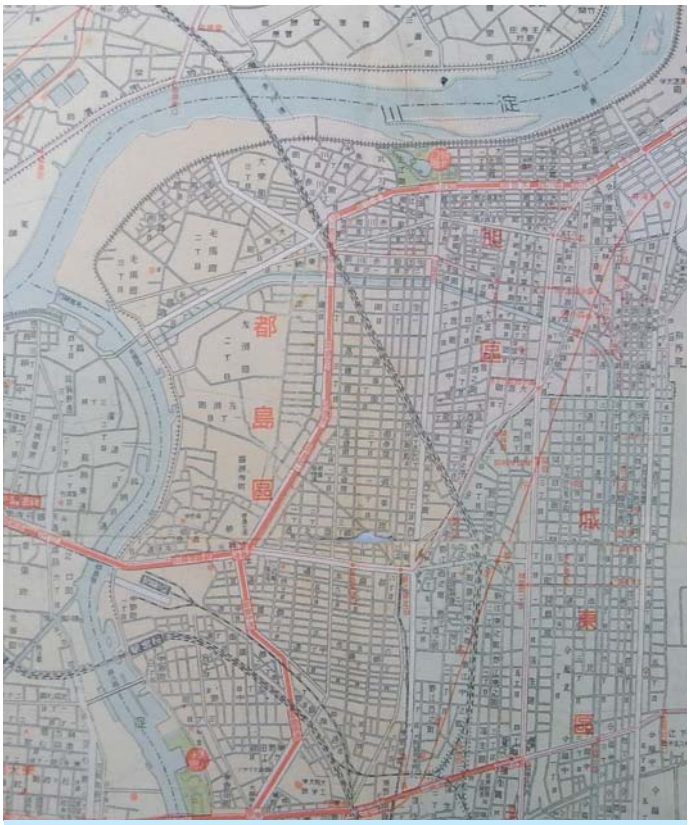
協力：大阪市史編纂所



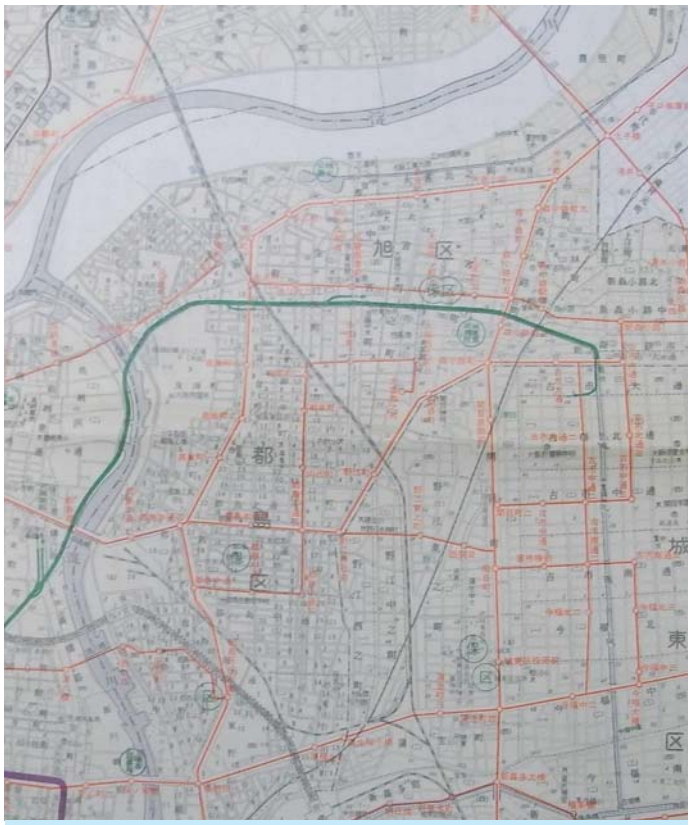
■明治20年（1887年）の旭区周辺　1887



■大正14年（1925年）の旭区周辺　1925



■昭和29年（1954年）の旭区周辺　1954



■昭和45年（1970年）の旭区周辺　1970

古市

furuichi

大阪市旭区
今市1丁目・2丁目
千林1丁目・2丁目
森小路1丁目・2丁目

古市班のテーマ

- 『古市』の地名考
- 京阪電車史話
- 千林商店街の歴史
- 昔の水路（井路川）
- 京街道について

～町名の由来～

【今市】町名は、東成郡古市郷のうちにあり、本郷古市に対し京街道沿いの物資集散の要衝として今市の名を冠せられたことに由来する。

【千林】町名は旧村名によるが、森小路や森口(守口)に隣接する樹林地帯であったようで、瀬林から転訛したとも伝えられている。

【森小路】町名は、古来からこの地域一帯に榎樹などが繁茂し森を成していて、そこには小路が通っていたとの伝承に由来する。

古市班のテーマ設定

古市は城東区にあって、この地域にはないのになぜ「古市地域」なんだろう。そんな素朴な疑問から古市の由来、変遷がまずテーマとなりました。また、この地域は早くから栄え、京街道、京阪電鉄、千林商店街、井路川（昔の水路）など、まちへの影響が大きく様々に変化してきた要素が数多くあるので、それらを掘り下げる方向と決め、分担して地域史の作成を進めました。

大正末期頃の今市交差点付近

平成18年度地域史づくりワークショップメンバー【古市班】敬称略・50音順

■上田■遠藤■小椋■小井戸■阪口■田口■千葉■冨増■畑崎■福田■

古市班の活動記録

ワークショップ開催日		議論のポイント
第１回	平成18年９月28日	古市という名称の由来は？
第２回	平成18年10月19日	テーマの設定
第３回	平成18年11月20日	年代毎のまちの様子
第４回	平成19年１月15日	京街道の追加と役割分担
第５回	平成19年２月５日	資料をもとにまちを歩く
	平成19年２月20日	まち歩き（井路川跡）
第６回	平成19年２月27日	分かりやすい地域史
第７回	平成19年３月26日	掲載する図や写真について

■まち歩きの様子（2月20日）

■ワークショップ風景

■ワークショップ初日

「参加者の声」

■旭区に住み始めて約25年になりますが、昔の町の事は全く知りませんでした。今回参加させていただいて、昭和の初めから明治時代の田園風景や井路川の水路利用、徳川・豊臣時代の京街道についてなど、書物や皆様の話しを聞き、色々と知る事が出来ました。知った事をいかにして、子供達に伝えるべきかが、今後の課題であると思います。

■本来の目的は、自分で調べ学ぶことだったはずが、時間に余裕がなく、教えて頂くことばかりでした。いろいろな知識を持っておられる方と知り合え、楽しい時間が過ごせました。

■初めてこの会に参加させていただきましたが、地域史を作ることは非常に難しいことが解りました。又、指導者の方に大変ご迷惑するような結果になり本当にありがとうございました。

■参加してみて、何人かの人と親しくなれた事は大変良かった。

■古市について全く知らなかったので、毎回出席させていただき、古市村の広大な事が分かりました。

■皆、一生懸命にやろうとしている雰囲気なのがいっぱいです。幼かった頃を思い出したりしました。楽しかったです。有難うございました。

「古市」の由来と変遷

『古市』の地名考

【担当】小井戸 茂

古市地区に『古市』という町名は存在しない

■古市小学校

現在の旭区内には、普通の地図の上では『古市』という町名は見当たらない。しかし、「古市小学校」、「古市連合町会」、「古市会館」などのような施設、組織、団体などの名称で『古市』の地名は広く使われている。これは地区の名称として用いられているのであって、この場合の『古市』は古市小学校の通学区域（校区）を指している。すなわち森小路、今市、千林の3町に限定した地域を指していると一般に理解されている。だが昔からこの3町だけの地域を『古市』と呼んでいたわけではない。もっと広い地域が『古市』であった。以下、『古市』の地名についての考察を述べたいと思う。

『古市』小学校の名に見られる『古市』村の名残

前述のごとく、現行の『古市』の地名は『古市』小学校からきているのであるが、同校が『古市』の校名を名乗るのは大正11年12月10日、それまでの東成郡組合立千林尋常高等小学校（創立は明治6年7月）の校区が東西に分離し、新たに東に村立清水尋常高等小学校、西に村立『古市』尋常高等小学校が開校してからである。両校の校名は、それぞれ村名の清水村および『古市』村に基づいている。このように校名が村名からきているならば、この『古市』村の誕生によって『古市』という地名が地図の上に登場し、一般に知られるようになったとみてよい。

古代に『古市郷』と呼ばれたことから『古市』村と命名

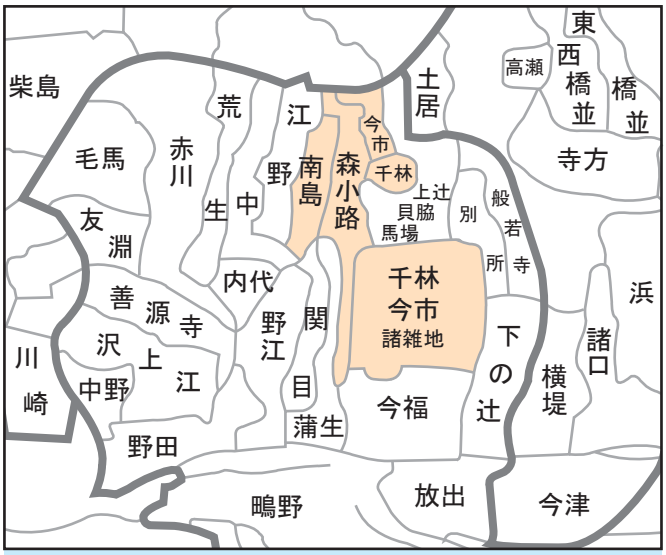
『古市』村の誕生は明治22年4月1日、「市町村制」施行によって、従来の南島村、森小路村、今市村、千林村の4村が合併してできたものである［地図①参照］。そして旧村名はそれぞれ大字名として残された。4村合併といえば大規模化したように聞こえるが、当時（明治22年）の人口は4村合わせても1,800人余り、戸数にして300軒足らずの純農村であった。古市村役場は旧千林村野崎街道沿い（現在の千林交番の向かい側）に置かれ、村長以下7名の吏員で村政事務を執っていた。ところで古市村発足に際して新しい村名を何とするか、様々な案が検討されたようであるが、結局、当村の初代助役に就任する森小路村出身の鳥山庄右衛門氏（後に明治28年4月第3代村長に就任）が、この地域が古代に『古市郷』と呼ばれていたことを知り、古代地名の『古市』を村名としたのである。すなわち同氏が『古市村』村名の命名者である。しかし命名に当たって同氏がはたして古典籍に通じていたかどうか、また助言があったのかなど、その経緯は分かっていない。ともあれ古市村は、同時に誕生した城北村や清水村の命名が村の位置や神社に由来して簡明に命名されたのに比べ、難しい古代の地名に由来する深い由緒を持つことは確かである。言うなれば長い間埋もれていた古代の地名が明治中期になって当村で復活したのであった。

大阪市編入時の地名変更で旭区から『古市』の名が消える

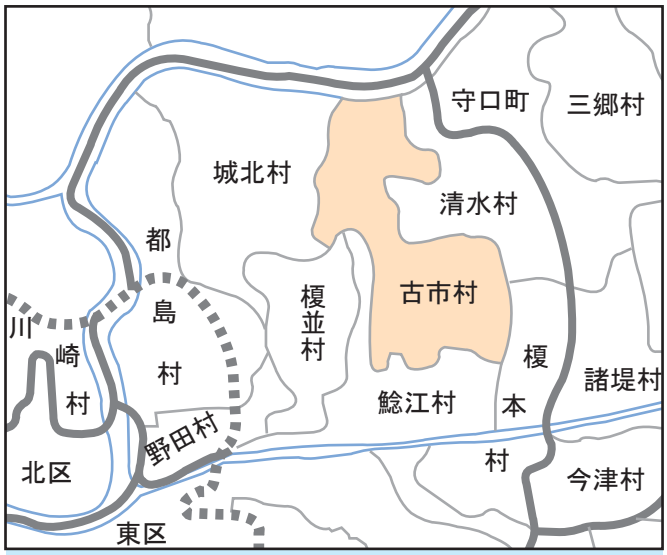
古市村は発足後、次第に発展を続け、大阪市編入直前の大正12年には人口6,100人余り、戸数1,540軒余りと都市化が進んでいた。それは当村が属していた東成郡の他町村も同様であった。大正14年４月１日、東成郡は村民待望の大阪市に編入（第二次市域拡張）され、東成区と称するようになった。それによって古市村の区域は大阪市東成区の南島町、森小路町、今市町、千林町という新しい地名に変わった。これは古市村発足以前の村名が町名に変わっただけであるが、村民は市民と呼ばれるようになったことで住民には歓迎されたものであった。しかし由緒深い『古市』の地名が以後、地図の上から消えることとなった。ただ古市小学校は改称されることなく従来の地名のままの校名で残った。さらに昭和４年７月１日、南島町から大宮町が分離、新設され、関連して昭和７年11月26日には城北、古市両小学校から分離した大宮小学校が翌８年に開校されたことによって南島町は大宮小学校の校区に変わり、古市小学校の校区は4町から現行の3町の区域へと縮小したのである。

代わりに城東区に『古市』の町名が残る

先に『古市』の地名は現旭区が大阪市編入の大正14年に消えたと言ったが、それは現旭区の範囲内のことであって、その後も地図上には残っていた。それは現城東区の『古市』である。現在の古市１～３丁目辺りがそれである。古市村時代、この地域もまた古市村に含まれていた［地図②参照］。かつて古市村発足以前この地域は田畑ばかりで、今市、千林の２村が複雑に入り乱れて存在し（錯雑地という）、さらにややこしいことには清水村の一部までが飛び地として入り込み、村の境界は複雑で明確ではなかった。しかし、大阪市編入後、都市計画による道路整備がいち早く進み、地名も道路と関係したものになった。そして地名も古市大通り、古市北通り、古市中通り、古市南通りと名付けられ、整然とした区画整理が進められた。この地域は昭和18年４月１日、当時の旭区の南半分が分区して城東区ができたことによって、現在の国道163号以南が旭区から切り離された。その後、城東区は区内の区画を整理し直し、この地域を古市１～３丁目と改称したが、『古市』の地名は残されたまま、今日に至っている。『古市』の地名は今もなおこんな所に名残を留めているのである。



■［ 地図① ］ 古市村成立以前（江戸期～明治22年）



■［ 地図② ］ 古市村成立以後（明治22年～大正14年）

『古市』の地名考

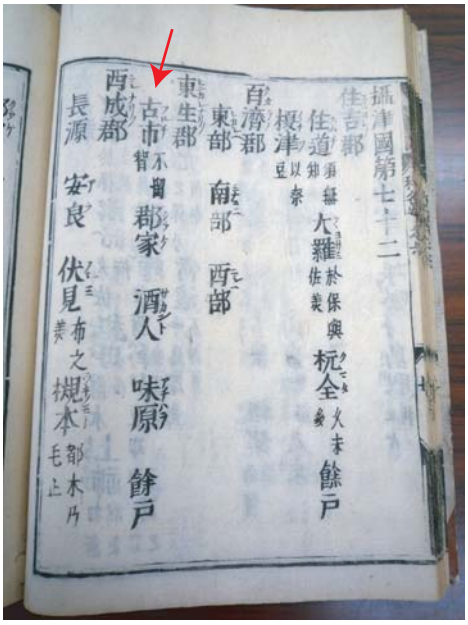
平安時代中期に既に『古市』の地名が見られる。

次に『古市』という地名は古市村発足時に古代の地名を復活させたものであることは前述の通りであるが、それでは古代にこの地が『古市』と称されたことを検証してみよう。我が国最古の百科事典として知られる「和名類聚抄（わみょうるいじゅうしょう）」［写真③］に『古市郷』なる地名が見られる。この書物の正確な成立年は分からないが、平安時代中期、延長８（930）年から承平５（935）年までに作られたものと推定され、醍醐天皇の娘、勤子内親王の命により側近の源順（みなもとのしたごう：歌人・学者）が編纂したものである（こんにち写本が数種残っている）。

同書の「国郡部」の項に摂津国東生郡（ヒムガシナリと読む）には「古市（ふるち）」「郡家（ぐうけ）」「酒人（さかひと）」「味原（あじふ）」の４郷の地名が記されている［写真④］。

この『古市郷』が現在のどの地域にあたるかは正確には比定しがたい。しかし平安時代の荘園の発達とともに『古市郷』が消えてゆき、代わって「榎並荘」の地名が登場してくる。そこで『古市郷』は、ほぼ後世の「榎並荘」と考えられる。とすれば現在の城東区（北半分）、旭区、都島区にわたる広い地域が含まれることになる。『古市村』は古代の『古市郷』という広域の一部に過ぎなかったのであった。とっくに消え去った古代地名を近代に甦らせた『古市村』、その村名を受け継ぐ古市小学校、誠に深い由緒が秘められていると思うのである。

■［写真③］「和名類聚抄」
（資料：大阪市立中央図書館）



■［写真④］「和名類聚抄」中の古市郷
（資料：大阪市立中央図書館）

『古市』の語源は川の「淵（フチ）」という仮説

最後に『古市』の地名の語源を考えてみよう。前述の「和名類聚抄」では『古市』を万葉仮名で「布留智（フルチ）」と読んでいる。この『フルチ』が何を意味するか、一つの仮説として「淵（フチ）」が転訛して「フーチ」、さらに転訛して「フルチ」となったとも考えられる。古代にはこの地に幾条もの川が流れていたことを思えば「淵」が連想されたのであろう。和銅6（713）年、律令によって諸国の地名は2字の佳名に統一されることになった。
そこで「布留智」は2字の「古市（フルチ）」に改められたのではなかろうか。この「古市」がやがて「フルイチ」と呼ぶようになったと考えられる。

語源に渡来人『古市氏』が関連という仮説もあり

ついでにもう一つの仮説を紹介しておく。『古市』と称する郷名としてかつて当地の摂津国『古市郷』の他に、河内国古市郷、近江国古市郷、因幡国古市郷、伯耆国古市郷の4郷が存在した。
西日本各地に同じ名の郷名が点在するのは何故なのか。それは「古市村主（フルイチノスグリ）」という人物がそれらの地域の中心的氏族であったことから地名になったというのである。文献によれば彼は渡来人で、隋に渡って薬学を学び、摂津国『古市郷』に住んで、『古市氏』は代々、独自の伝統的処方で薬を作っていたという。この人物と地名との関連は検証が不十分であるので鵜呑みにはできないが興味あるものと言えよう。

～「古市」に関するコラム（小井戸茂）

■苗字が「古市」の人は全国で約17,700人（推定）

■全国の古市小学校

1. 羽曳野市立古市小学校
2. 篠山市立古市小学校
3. 広島市立古市小学校

■古市と同じ全国の地名

1. 三重県伊勢市古市町
2. 大阪府羽曳野市古市
3. 兵庫県多紀郡丹南町古市
4. 広島市安佐南区古市町
5. 山口県大津郡日置町古市

全国にたくさんあった中のいくつかを挙げてみました。

京阪開業初期のよもやま話

京阪電車史話

【担当】小井戸 茂

1. 開業まで

京阪電車の設立計画が東京・大阪で起きる

明治34年、東京と大阪でほぼ同時に京阪電車の会社設立計画が起こった。地元大阪側では松本重太郎ら関西財界の大物で、関西経済の発展と旧京街道沿道の住民の利便を意識したものであった。一方、東京側は政界の黒幕で策士と評される岡崎邦輔ら投機を目的とした人々であった。しかしその意図するものは異なっても両者はすぐ手を結んだ。「畿内電気鉄道株式会社（仮称）」設立の認可申請は早速、政府に提出された。しかし政府は難色を示した。それは明治10年以来、京都～大阪間の鉄道事業を独占してきた官鉄にライバル参入は許しがたきものであった。申請はただちに却下された。だが設立発起人達は諦めなかった。計画は何度も手直しされ、5年間に申請→却下が10回以上も繰り返されたという。

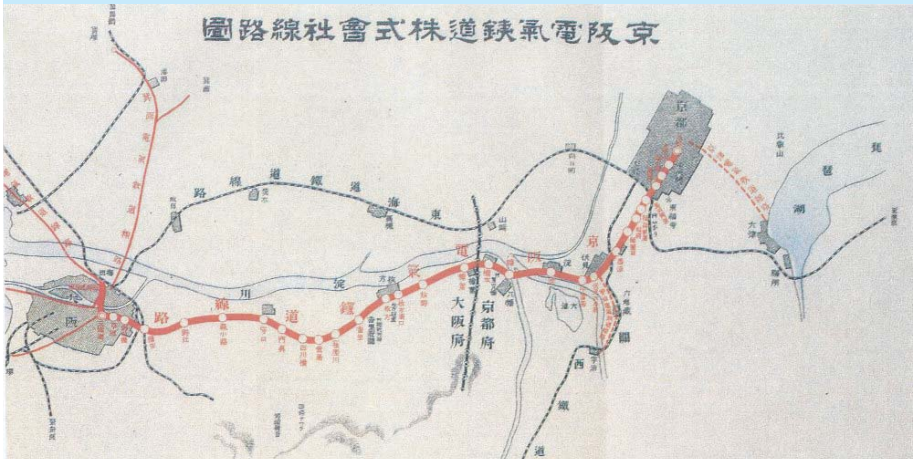
開業の立て役者 岡崎邦輔

この行き詰まり状況の打開に実力を発揮したのが東京側の岡崎であった。政界に顔の利く彼は得意の駆け引きで働きかけ、原敬内相に直談判、明治39年８月、ついに許可を勝ち取った。彼の政治的策略がなければ、京阪電車の誕生はもっと遅れていたであろう。同年11月、東京で会社設立総会を開き、社名も「京阪電気鉄道株式会社」と改められ、額面50円の株式14万株が発行された（当初資本金700万円）。また開業に備えて車両20両を購入、運転手89名、車掌73名が日給35銭で採用された。従業員は先発実績を持つ阪神電車（明治38年、出入橋～三宮間開業）に派遣、3ヶ月間実習させた。一方、線路、駅舎、車庫、変電所の建設工事も進められたが、用地買収は沿線がほとんど田畑地であるだけに大部分は順調に進んだが、買収を拒否したり、不当な額を要求するなど難航する場合も当然起こった。しかし、ここでも岡崎は地元有力者を動かし、説得工作に乗り出し、持ち前の策士ぶりを発揮した。

工事が始まり工事資材が続々と現場に届くと、沿線の住民の関心も高まり、期待感が次第に大きくなっていった。また、それまで冷めた目で見ていた関西経済界も京阪電鉄の動向に注目するようになった。岡崎（第三代社長）は本社に出社するよりも北浜の取引所に通い、京阪電鉄株の相場に夢中になっていた。彼の期待通り株価は次第に上昇、62円に上がった時、所有株5万株全部をあっさり売却してしまった。これによって60万円の利益を手にした彼は大正14年、社長を辞めて東京へ帰ってしまった。

■［ 図① ］ 京阪電車の発電所跡
毛馬にあり、この発電により近郊の民家にも電気の供給が可能になった。
（写真：中村英祐）

■［ 図② ］ 明治43年開業当時の路線図



2. 開業時前後

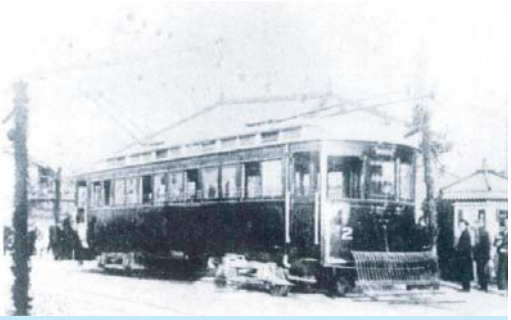
天満橋～五條間で開業

明治43年4月、天満橋～五條間（46.57km、総工費約880万円）が開通した［図②参照］。計画段階では大阪側の起点は高麗橋になっていたが「市内の路面電車は市営主義」を主張する大阪市の反対に遭い、市電と競合しない天満橋を不本意ながら起点とせざるを得なかった。蒲生～守口間には野江と森小路の2駅が設置されたが、その位置は蒲生～守口間を3等分する形で、駅間がほぼ等距離であったこと、また線路が京街道に沿って造られるので、沿線の集落の中でも野江・内代と森小路・千林・今市という比較的多くの乗客が見込まれる場所が選ばれたのは必然的なものであった。

大宮臨時仮駅の設置

なお後年のことであるが、大正2年5月から大正9年6月の間、野江～森小路間に大宮臨時仮駅が設置されている。資料がないのでその位置は断定しにくいが、現在の高殿4丁目と関目神社の間辺りと推定され、駅名の大宮は大宮八幡宮から取ったものと思われる（筆者考）。また天満橋駅と野田橋駅の間に京橋駅（大阪城京橋口の北100m）があったが、開業8ヶ月後には廃止されており、これもあまり知られていない。

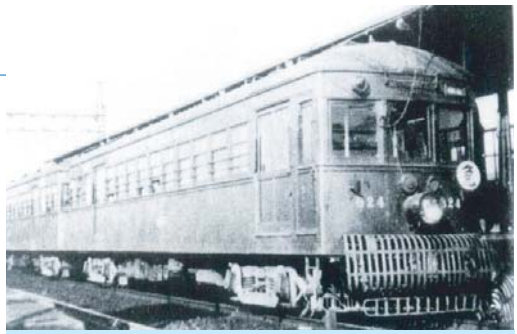
予定より15日延期して開業



■［ 図③ ］ 明治43年開業当時の1形車輛

4月1日、沿線住民の大歓迎を受け、人気上々のスタートを迎えるはずであった。だが間際になって守口変電所の変圧器が故障し、開業を15日間延期せざるを得なくなった。そうしてようやく4月15日の開業日を迎えた。4本の集電ポール、前後に防護網を付けた1形の電車（単車［図③参照］）が、打ち上げ花火が上がる中、天満橋・五條の両駅を出発した。沿線主要駅は緑のアーチや紅白の布で飾られ、守口町では全町を国旗と提灯で飾って祝意を盛り上げた。しかし初日から八幡～淀間で車両が故障するやら、野田橋付近で脱線事故を起こすやら、始発電車から立ち往生する混乱が生じた。京阪間を100分で走らせる予定が5時間もかかる始末、そのためか（或いは乗客誘致のPRのためのサービスか）開業から3日間は運賃半額サービスで人気挽回を図った。しかし開業直後の不祥事はその後の乗客数の伸びにも影響した。

三条への延伸とロマンスカーの登場



■［ 図④ ］ 昭和2年登場の1550形車輛（ロマンスカー）

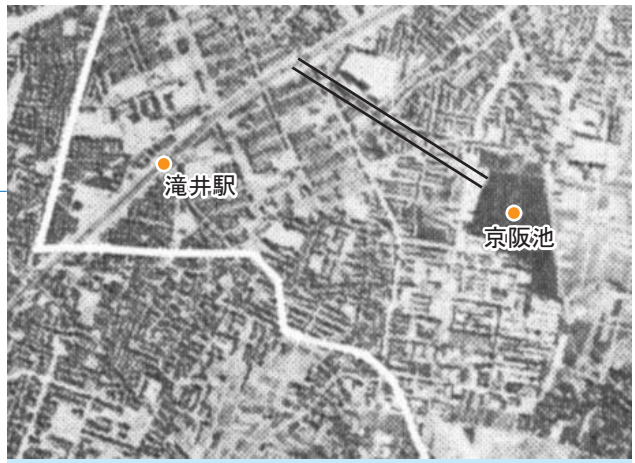
やがて安定して走れるようになった7月からは京阪間90分に、さらに大正元年には80分になり、2年後には60分の急行を走らせるまでになった。大正4年には五條～三条間を延長開通させたが、この区間は京都市が市電を走らせる特許を持っていたので権利を借り受ける形で実現させた。大正13年、乗客増のため2両連結運転を始めたが、団体の乗客は予約がないと積み残されるくらい乗客は増えつつあった。昭和2年には、日本最初の全鉄鋼製ロマンスカー（1550形［図④参照］）を走らせ人気を呼んだ。これには「京阪は電車の中にベッドを作らはった」と変に誤解をする人もあったという。運賃については開業時、京阪間を35銭とするつもりであったが、国鉄側から「京阪間40銭だからそれ以下は困る」と言われ、全線を8区に分け、1区を5銭とした。なお森小路～天満橋間は1区5銭であった。ただし小児運賃はなく、定期券、回数券、往復運賃割引、団体割引はあった。

［注］図②　「グラフ京阪1984」（京阪電鉄広報課）より
図③④「京阪電鉄車輛絵はがき」より
図⑤　「旭区史」（昭和23年ごろの旭区）より
図⑥　京阪電鉄提供

3. 高架複々線へ

将来を見据えて高架複々線へ様々な案を検討

大正10年、蒲生～守口間の複々線化計画が出てきた。そして最終決定を見るまでには様々な案が検討され、計画案は二転三転した。それを3期に分けて経過をたどってみると、第一段階では、カーブの多い蒲生～森小路間の軌道を移転し、蒲生～森小路間を直線化し、さらに森小路から守口までを直線化してスピードアップを図るというものであった。第二段階では、沿線の開発が進んでおり乗客の増加が見込まれるので将来の輸送量増加を考えて複々線とすべきだというものであった。さらに第三段階では、蒲生～守口間を直線化複々線化するだけでなく、高架にして道路との平面交差をなくし、一層の高速化を図るというものであった。



■［図⑤］京阪池　═══は築堤用土砂の運搬用軌道

京阪池の出現

この高架複々線直線軌道計画は京阪電鉄が我が国の民営鉄道で初めて実現させた画期的なものであった。幸いにも計画線路の用地買収は難なく順調に進んだ。高架構造は線路の両側に17m幅でコンクリートの側壁を築き、内部を土砂で固めていく方法で、必要な土砂は三郷村字高瀬（土居駅東600m）の農地を買収、そこから土砂を採取した。そのため採取地には東西約250m、南北約300m、最深部10mの大きな穴が空き、人工池が出現した。この池は「京阪池」（現在は大枝公園）と名付けられた［図⑤参照］。この工事の最終段階に至って、それまでの計画では蒲生～守口間の駅は野江・関目・新森小路・森小路・滝井の5駅と決まっていたが、工事起点の現土居駅の南にあった私立京阪商業学校が新駅の追加設置を強く会社に働きかけ、仮駅（現土居駅）が設置されることとなった。そこで急遽、コンクリート壁に面して、余っている土砂を積み上げ、ホームを造成したが他の5駅に比べて、改札口を除いては屋根のない粗末な駅であった。因みにその後、土居駅のあまりにも殺風景な駅を見かねた近所に住む医者が桜の苗木を寄贈して土手に植えたものが、今日ちょっとした桜の名所として乗客を楽しませている。

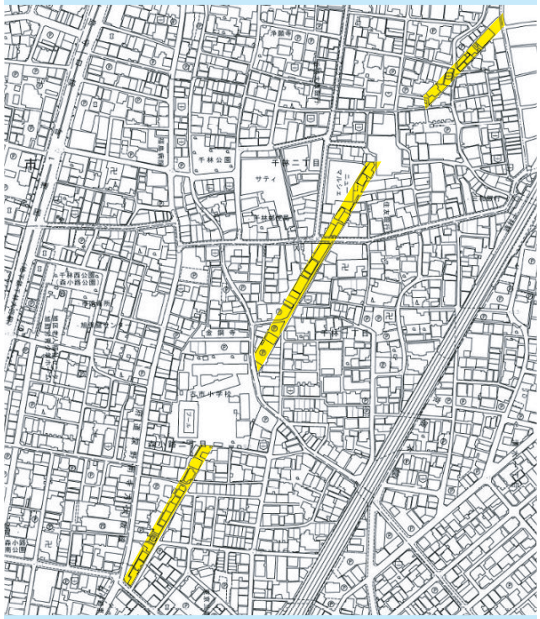
複々線の内側の線路は遅れて開通

建設工事は昭和2年1月15日から始められ、4年9ヶ月の歳月をかけて3.6kmの新線が昭和6年10月14日に一応完成した。ただしB線（普通が走る外側の線路）のみであった。A線（特急、急行が走る内側の線路）は未完のままで、全線開通は昭和8年12月29日、約2年遅れでようやく開業した［図⑥参照］。この遅れた理由については、折からの不況で銀行の借入金や社債の売れ行きなど工事資金の調達が思うようにいかなかったためと言われている。

■［図⑥］昭和8年頃の完成した高架複々線路
（関目駅より森小路駅方面の景観）

千林駅、森小路駅の駅名の変遷

新線の駅名は駅所在地の町村名が用いられたが、現千林駅は旧線の森小路駅が東に移動しただけであったので、そのまま森小路駅とされた。だが隣の新森小路駅はやはり森小路町に所在したので『新』を冠して両駅が区別された。また滝井駅は本来、土居村に所在していたので土居駅とすべきところ、土居村の中心に新しく土居駅が設置されるので土居村の枝郷の俗称『滝井』の地名が付けられた。この滝井駅は駅周辺の住民が僅かであり千林駅に近接していたにもかかわらず設置されたのは当時、駅前に建設中の大阪高等女子医学専門学校付属病院（現関西医大付属病院）への便宜を考えたからであった。また新線の森小路駅は千林町にあり、当時は既に千林商店街が形成され商業地域として発展していたので千林町の知名度は森小路町を凌いでいた。このため開通2ヶ月余りで森小路の下に千林を付け足して森小路千林駅という複合地名を用いて新たな駅名に改められた（このような事例は地下鉄谷町線に見られるように現在では珍しいことではないが当時としては異例のことであった）。その後、昭和17年4月1日、森小路千林駅は森小路をはずして千林駅と改め、駅名は単純化された。この時、関連して新森小路駅は『新』をはずして単に森小路駅と改称された。



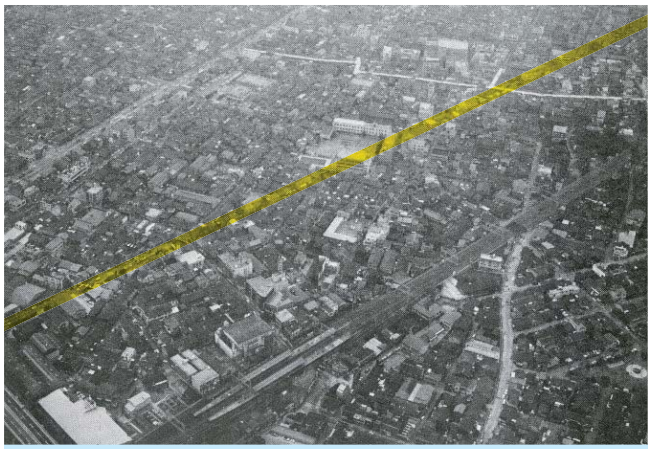
■［ 図⑦ ］ 京阪旧軌道跡
（旧軌道跡は建物の向きが周りと違う）
（資料：（財）大阪市都市工学情報センター）

■［ 図⑧ ］ 現在の京阪旧軌道跡

森小路駅付近の高架が低い理由

ここで疑問視されることには、新駅4つのホームが全て対面式なのに新森小路駅のみが島式となっていることである。将来、急行を停車させることもあり得るとの意図からか。もしそうであるならばこの駅のホームを他の4駅と同じ高さにしたはずである。ところが千林駅から下り方向に緩い坂になっており、この駅のホームは高架とは言えないくらい低い所にある。計画段階で何か別の意図があったのではないだろうか。この点については京阪電鉄に関する資料からは今のところ全く解明できる手掛かりがない。

しかし京阪OBの人の話では将来この駅から梅田まで支線（地下線かもしれない）を造る案が一時期あったという。或いは事実かもしれない。この低い高架線はその後の古市地域と清水地域間の交通の障害となり、バスは勿論、消防車も通り抜けられず、遠回りをしなければならなかった。そのため、両地域の発展に大きな格差をもたらすことにもなった。なぜ最初から、今日のような鉄筋コンクリートの脚柱を建てなかったのかという疑問が残るが、水田地帯の軟弱な土地に鉄筋コンクリート造りの線路を建設するなどという技術は当時にはなかったのである。



■［ 図⑨ ］ 現在の京阪旧軌道跡（図中の黄線が旧軌道跡）
（写真は古市小学校開校50周年記念誌より転載）

わが古市地区の活力ある千林商店街の歴史

千林商店街の歴史

【担当】畑崎 保三

大坂北東部に生まれた千林商店街

北河内地方に接する大阪市北東部の古市地区に京街道と野崎街道の交差したところで、古くから賑わっていたが、明治43年に京阪電車が開通したことにより、明治45年頃に北河内地方の生活必需品などの商品を扱う店が多くなり、千林商店街として位置付けられた。

■旧街道の位置

都市計画と道路整備による商店の発達

大正後期から昭和初期にかけて、大阪市の都市計画により国道1号の整備と、市電の守口までの延長、京阪電車の軌道移設などにより古市地区の道路が整備され、現在の千林商店街が形成され、更に今市商店街、大宮商店街、そして森小路商店街の連携により、集客力の大きい商店街へと発展した。

隆盛期を迎えた千林

戦後、戦災を免れた千林商店街は商業活動が早く、娯楽施設（映画館、ゲーム館）が乱立して賑わうとともに、商店では「品物の豊富さ」と「安さ」で、更に全天候型のアーケードをいち早く設けるなどで人気を得て、京阪沿線や旭区外からの買い物客を引き寄せる魅力と、吸引力を発揮した。この頃に日本で初めて「主婦の店ダイエー」の一号店が誕生し、より商店街を活気付けた。

量販店を凌いだ千林商店街

レジャーの多様化とテレビの普及にともない映画館が衰退すると、これに変わってスーパーやパチンコ店の進出で量販店（スーパー）と小売店が共存共栄する商店街となる。その後、量販店の流通の変化で量販店が撤収されて、「商品の豊富さ」と「安さ」の商店街として活発に発展し、現在に至っている。

■昭和13年頃の千林商店街（写真：（財）大阪市都市工学情報センター）

千林商店街のあゆみ

1.千林商店街の萌芽期（明治18年～大正13年）

① 淀川の改修と京阪電鉄の開通（明治44年）
② 千林地区に森小路駅の設置　（明治44年）
③ 公設市場の開設（大正9年）
④ 織布関連工場と人口の増加

2.千林商店街の形成期（大正14年～昭和10年）

① 大阪市の都市計画と着工
　イ. 国道1号とそれに関する道路と住宅地の完成
　ロ. 市電の延長と京阪電鉄の軌道移設（昭和6年）
　ハ. 運河の着工
　ニ. 公園の新設（城北、新森公園）
② 京街道、国道1号につながる商店街との連携
　今市商店街、大宮商店街、森小路商店街など

3.千林商店街の発達期（昭和11年～昭和20年8月）

① 商店街の幅員の拡張
② 旭区行政、商業の中心が国道1号に集中
③ 商店街における組織団体の発足
④ 運河の完成と工場の増加
⑤ 私設市場の登場
⑥ 第二次大戦中の物資統制による商業不安

4.第二次大戦後の復興と千林商店街の隆盛（昭和20年9月～昭和40年）

① 公設市場に再開（森小路）
② 千林森小路商店街組合の発足
③ 戦災にあった他地区からの小売業者の転入
④ 鈴蘭灯、ネオンの復活
⑤ アーケードの完成（昭和33年）
⑥ 衣料品店の増加
⑦ 主婦の店ダイエーの出店（昭和32年）
⑧ 娯楽施設の増加と買い物の連動
⑨ 映画館の衰退とスーパーの乱立

5.スーパーと共存共栄を目指した商店街の活性化

① アーケードの新設と架け替え

第1回	新設	天幕式(写真①)	1958年（昭33）
第2回	架け替え	電動ルーパー式(写真②)	1966年（昭41）
第3回	架け替え	電動ドーム型(写真③)	1984年（昭59）
第4回	架け替え	ドーム型(写真④)	2003年（平15）

② テラゾー舗装工事
③ 森小路公設市場と千林市場をくらしエール館として新発足

6.千林商店街におけるスーパーの動向

ダイエー	1957年（昭32）～1984年（昭59）
イズミヤ	1961年（昭36）～1970年（昭45）
ニチイ	1963年（昭38）～2002年（平14）
長崎屋	1967年（昭42）～　？
トポス	1984年（昭59）～2005年（平17）

■写真①　初代アーケード
（昭和30年代中頃の千林商店街）

■写真②　2代目アーケード
（昭和56年の千林商店街）

■写真③　3代目アーケード
（昭和59年の千林商店街）

■写真④　4代目アーケード
（平成19年の千林商店街）

※写真①～③は「元気のある商店街の形成　千林商店街とその周辺　石村眞一著　東方出版㈱発行」より転載。「千林商店街のあゆみ」も同書を参考に作成。

昔の水路（井路川）

【担当】冨増 由起子

■写真①
古市小学校の前は細い道で、道路の右半分に井路川が流れていました。この川は高瀬川と呼ばれていました。

戦後すぐの頃までこの辺りには、井路川と呼ばれる水路がたくさんありました。井路川は人や物を運ぶ用水路として利用され、中には現在の下水道の代わりとなるものもありました。「三枚板（さんまいた）」といわれる幅3尺、長さ3間の舟（舟底が三枚板になった小舟）が、農具や刈り取った作物を積んで、家と田の間を行き来していました。また、幅・長さとも3尺の小舟を「田舟」と言い、田圃でのレンコン取りなどに使われていました。

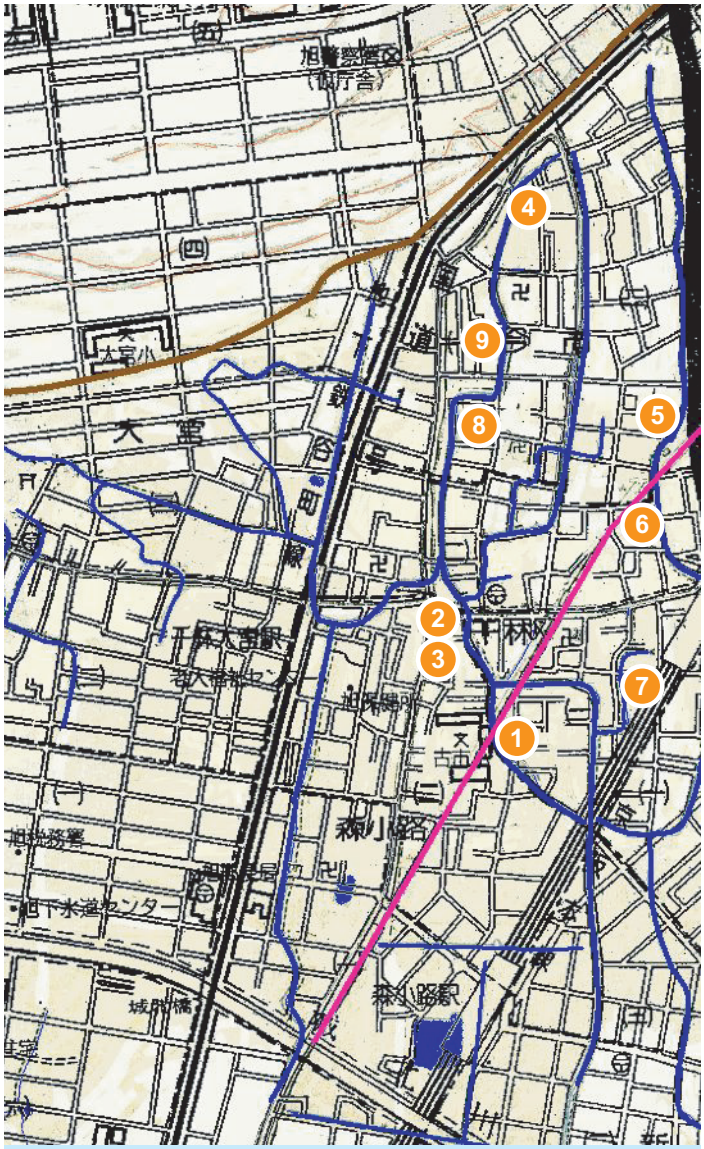
井路川の思い出①（福田輝雄）

終戦後の一時期、古市小学校から清水小学校の給食を運んでいました。2人1組でバケツを持って、井路川沿いの細い道をよく歩きました。

■写真②　朝日地蔵尊の前も井路川でした。

■写真③　朝日地蔵尊

舟を漕ぐ櫓で突かれたため顔が欠けていると言われています。歯痛に効き、酒を供える習わしがあります。昔は地蔵盆があり、京街道の方に夜店が出ていました。



■井路川ルート図（大正末期頃）

青色の線：昔の水路（井路川）
茶色の線：昔の淀川の堤防
桃色の線：昔の京阪電鉄の軌道跡

1 写真撮影位置

（資料：（財）大阪市都市工学情報センター）

■写真④　高腹の樋の跡（今市交差点付近）

現在の国道1号より北は淀川でした。この樋より井路川に淀川の水を引き入れていました。

■写真⑤

曲がりくねった道路は井路川を埋めた名残です。

井路川の思い出②（上田信子）

井路川がうちの裏を流れていた。淀川からの流れだったので、割にきれいな川だった。夏の前頃はホタルが飛んでいて、夜になるとパーッと光ったり消えたりして、もの悲しい風景だった。

外の明かりがない頃はものすごい印象だ。川は物を運ぶのに通っていたが、家もまだ少ない頃だし、下の方の百姓たちが田圃の肥料にするのに我々の家の汲み取りによく来ていた。川の水は割にきれいなので、洗濯物もしに来ていた。子供らは小さい魚やらメダカなどを追い回していた。

井路川沿いのまちなみ

人や物を運ぶ上で重要な役割を果たした井路川の跡をたどれば、古くからの長屋やお屋敷などを多く見ることができます。

■写真⑥　九軒長屋（千林2丁目）

昭和12年に建てられました。この辺りは戦災に遭わなかったので、現在もその姿をとどめています。

■写真⑦

千林1丁目浄光寺付近には数軒の古い屋敷が残っています。

■写真⑧　旭区最初の近代工場（今市1丁目）

この地で明治30年に織布工場が開業され、旭区の近代工業が始まりました。

■写真⑨　今市会館（今市1丁目）

昭和24年に建てられた、洋風の飾りがあるレトロな建物です。

東海道五十七次の一部

京街道について

【担当】小椋 ミドリ

京街道は京都へ向かう道の総称で、大坂へは大坂街道、丹波・丹後・但馬へは山陰街道・宮津街道と呼ばれた。

大坂京街道は、大坂と京伏見に壮大な城を築いた豊臣秀吉により文禄3年(1594)から慶長元年(1596)にかけて、淀川左岸の築堤工事がなされ、堤防道(文禄堤)として誕生、大坂と伏見の最短路となった。

江戸幕府は大坂を直轄地とし、京街道を参勤交代の公道としたが、大名などの朝廷接触を避けるため、京山科手前の大津宿から追分廻りで伏見宿・淀宿・枚方宿・守口宿の4宿場を東海道に加え五十七次とし、終点を三条大橋から大阪城の北口の京橋(寝屋川にかかる小橋が京都に通じる橋の意)としたが、その後幕府は天下の台所として経済的地位の高まった大坂を重視し、終点を高麗橋に変更した。

明治政府は道路行政として、高麗橋(現大阪市中央区)に元標(道路起点)を建て、京橋・片町・野田橋・今市・守口・佐太・磯島・渚・三栗・上嶋・樟葉と大阪府下の長さを29kmと定め、京都府八幡市橋本へ入る道路とした。その後桂川左岸の鳥羽街道経由を大坂街道とし、京都大阪間の旧国道1号となる(現在はほとんどが府道)。伏見経由は、現在京阪電車本線が走っている。

京街道の思い出(上田信子)

■大正末期頃の京街道
(今市交差点付近から京都方面を見る。写真左側に淀川が流れている)

この写真は、私がまだ小さい頃、小学校もまだの頃の風景で、京街道の上に立って京の方を見ているところです。手前のうどん屋は私の祖父がやっていました。

朝早く上の方から荷車を牛や馬にひかせて大阪の方へ行くのです。お米の俵や野菜などを沢山積んでかたまって行くのですが、丁度うどん屋が一服するのにいいところだったので、沢山止まって休憩していました。

中程に見える屋根は私どもの家でした。そばに大きな椿の木がよく見えています。

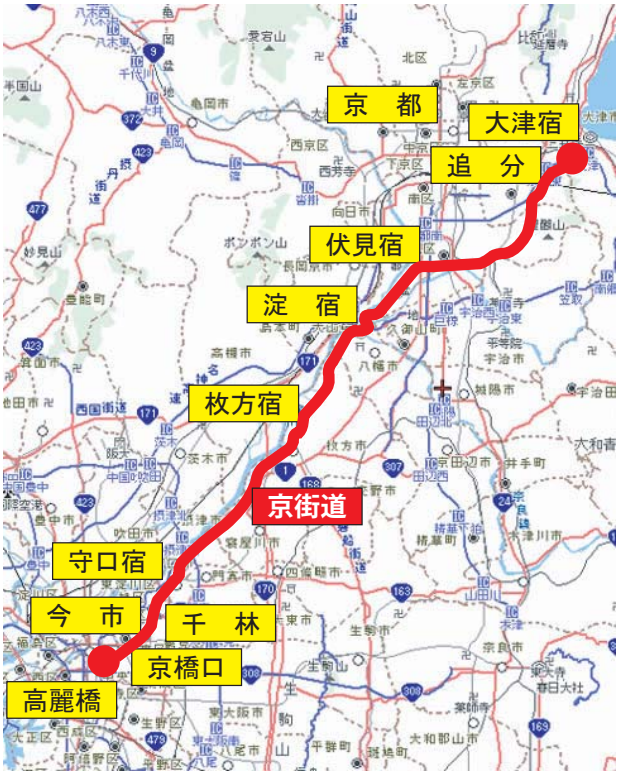
幕末の頃はこの京街道を沢山の人々が急いで通ったりしていたと言っていました。

碑や道標

京街道の面影を残す景観は失われつつあるが、今市で国道と分岐し細い道に入ると京街道の説明プレートがあり、途中千林商店街と交差し、森小路京かい道商店街より京橋に出ると、日経新聞社前の石垣などに当時が偲ばれる。

■整備された京街道の碑や道標

■現在の京街道（今市交差点付近から京都方面を見る）
※前ページの大正末期頃の写真とほぼ同位置



～「京街道」に関するコラム

■江戸時代の京街道は2間ほどの幅しかありませんでした。京都から大坂への下りは三十石舟を使うのが一般的であったため、人の流れは大坂から京都への上りがほとんどでした。

■集落内の京街道には石油ランプが設置され、夕方になると、交代でホヤの掃除と石油の補充をしてまわっていました。

■国道1号は昭和8年に開通、開通時からアスファルト舗装で、幅が十三間もあったため、十三間道路と呼んでいました。それに対して、京街道の方を旧国道と呼ぶようになりました。当時はまだ国道2号で、昭和27年の新道路法に基づく路線指定により、国道1号に変更されました。

■街道の名前は、向かう方向の地名で呼ばれていました。同じ街道でも大坂から京都へ向かう場合は京街道、京都から大坂へ向かう場合は大坂街道と2つの名前がありました。

■京街道概要図（上　広域図／左　古市周辺図）

文禄堤について

■現在の京街道（守口市）
守口市にある旧京街道は、街道整備が行われているほか、うだつのある家屋などが見られ街道としての風景を継承している。

■秀吉は伏見港を京都の玄関口として淀川の水運を整備する一方、文禄5年（1596）諸大名に命じて大坂～伏見間の淀川の堤防修築を行いました。

■この文禄堤と言われる事業は、淀川下流域の低地における広範囲な治水や利水に加え、大坂城外郭などの軍事戦略としても機能したと言われています。

■文禄堤は長さが約27kmありますが、度重なる淀川の改修工事などでほとんど姿を消しました。

■今では守口のみに、守口宿として、宿場で栄えていた当時の面影を感じることができます。
（建設局発行パンフレット参照）

memo メモ

旭区地域史 【古市編】

区民による地域史づくり・人づくり 大阪市旭区地域史づくりワークショップ

平成19年3月

■発行／大阪市旭区役所区民企画室

■協力／総合調査設計株式会社

この冊子は、区民の方が中心となって現地確認、聞きとりなどの調査、情報収集をして作成しました。

平成19年3月

本内容に関するお問い合わせは
大阪市旭区役所区民企画室まで
tel06 (6957) 9734