



『大大阪と交通』

大大阪の街づくりと発展に欠かせなかったのが、市街地の鉄道路線・道路交通網の整備です。今回は、大阪市電と大阪市営地下鉄にスポットをあてることにしました⁽¹⁻³⁾。地下鉄建設には本学園創設理事の一人が深く関わっています。

1. 大阪市電 ～日本初の公営路面電車～

1903（明治36）年9月12日、大阪市に我が国初の公営路面電車が開業しました。最初の営業区間は花園橋～築港棧橋間5.1kmでした。花園橋は今の国道172号線（みなと通）九条新道交差点付近です。日露戦争開戦前年にあたるこの年には、「最後にして最大の内国博」といわれた第5回内国勧業博覧会が天王寺と大浜の2会場で開催されました。122日間の会期中に500万人もの入場者がありました。後に大大阪として発展するエネルギーが、大阪市民に蓄積され始めた年と言って過言ではないでしょう。

当時からごく最近まで、大阪市は「市営交通 Monroe 主義」を都市計画の基本方針としていました。大阪市内の交通体系はすべて大阪市が責任を持って整備運営し民間には委ねない、ということです。その姿勢にブレはなく、その後も市電路線の延伸は続き、大大阪時代を迎えた1925（大正14）年の営業キロ数は88km、最盛期の1957（昭和32）年には114kmに達しました。大阪市内を縦横に行き交うチンチン電車が市民の足となり、産業や日々の生活を支えました。



大阪市電最後の日の大宮町電停（学園所蔵）

通する市電が次々とやって来ました。大宮キャンパスは、極めて交通至便なロケーションだったと言えます。

2. 大阪市営地下鉄 ～本市百年の大計を樹立せむと欲す～

大阪市営地下鉄御堂筋線が、今日の大阪市の大動脈であることに異論を唱える向きはおられないでしょう。御堂筋線は、地下鉄1号線として1933（昭和8）年5月20日に梅田～心齋橋間3.1kmで部分開業しました。大大阪のビッグプロジェクトであった地下鉄建設は、御堂筋などの都市計画道路と同時に施工という条件で、1925年にゴーサインが出されました。昨年開催した常翔歴史館・第1回企画展に出展された「大阪都市計画総攬」（1927年）には、既に地下鉄4路線54.5kmの計



「大阪市電創業の地」の碑（九条新道交差点）

しかしながら、多分に漏れず大阪市電も戦後経済成長期に押し寄せたモータリゼーションの荒波にもまれてしまいました。そして、交通渋滞の元凶という烙印を押され、1969（昭和44）年3月31日限りで全廃されました。最後まで残った2路線の一つが、大阪工大・大宮キャンパスに近い現在の城北公園通を運行していた10系統・阪急東口～守口間7.5kmでした。この路線で工大に通勤通学された方は大勢おられたと思います。市電最盛期、最寄りの大宮町電停には、梅田のみならず天王寺や上六から直



大阪市営地下鉄の
シンボルマーク

画が具体的に描かれています。なお、都市計画などでは地下鉄のことを「大阪高速鉄道」と記していました。今日も使われている地下鉄シンボルマークは、常翔学園の前身である（財）関西工学の顧問も務めていた京都帝大・建築学科教授・武田 五一（1872-1938）が、Osaka の“O”と高速の“コ”を組み合わせて図案化したものです。

地下鉄建設と御堂筋整備にリーダーシップを発揮したのが、「大阪の父」と言われている第七代大阪市長・**關 一**（1873-1935）です。同氏は、「大阪市地下鐵の開通を祝して」と題する式辞の中で、市内交通を基盤とする都市整備の壮大な決意を述べています：

“回顧すれば軌道開業茲に三十年、市の進展に伴ひ交通機關の情勢年と共に推移せるも、將來各位の援助に依り市交通機關の統制を図り、本市百年の大計を樹立せむと欲す。”

そして、地下鉄建設の陣頭指揮をとったのが、大阪市電気局高速鉄道技術部長や高速鉄道建設部長などを歴任した **清水 熙**（^{ひろし}）⁽⁴⁾（1877-1943）。同氏は、**関西工学専修学校創設理事 12 人のうちの一人**でもあります。同氏の功績として高く評価されるのは、**地下鉄建設の基本方針として、五十年先、百年先を考えた規模と最新の技術・設備を採用するなど、斬新な発想で事業を推進したこと**でしょう。今日も梅田～心齋橋間の駅構内にはドーム型天井が見られますが、これは当時からのもの。ホーム長も当時の車輛サイズで 10 両編成まで停車可能としたり、心齋橋駅には開業時すでにエスカレーターが設置されていたり、と過剰な設備投資ではないかと非難されたようです。しかし、同氏の思い通り、これらの施設は、後に増え続ける御堂筋線の乗客対策に十二分に威力を発揮したことは、容易にご理解いただけると思います。**心齋橋駅 C 階段を上がった右側の壁面に、清水氏の偉業を讃えた同氏のレリーフが飾られています**ので、是非一度ご覧になって下さい。ちなみに、同氏の妻 **常**（^{つね}）は、「男爵イモ」で有名な **川田 龍吉 男爵**（^{かわだ りょうきち}）（1856-1951）の長女です…



清水 熙氏（学園所蔵）と
同氏のレリーフ（心齋橋駅）

清水氏は地下鉄営業開始を見届けた後、1935（昭和 10）年に大阪市を退職し、それ以降は関西工学での教育活動に注力し、最後には関西高等工学校校長を務めました。戦時体制下にあつて、おそらく教壇では「**技術者として先見の明を持つ**」ことの大切さを説いたのではないのでしょうか。

参考文献など

- (1) 「大阪市交通局七十五年史」, 大阪市交通局・1980 年発行.
- (2) 「大阪市電一路面電車 66 年の記録一」, 大阪市交通局監修, 鉄道史資料保存会・1980 年発行.
- (3) 「大阪市営交通創業 100 周年」, 大阪市交通局・2003 年発行.
- (4) 学園保管資料には、「熙」という漢字, 「つよし」のルビが付されているもの, がそれぞれあります.



常翔歴史館では、学園創設期から今日にいたるまでの「学園のあゆみ」を、写真や展示物などを通して紹介しています。**自校史学習の一環として、是非生徒・学生のみなさんもお来館下さい。**

① 開館時間：月曜日～金曜日の 11:00～17:00

② 問い合わせ先：常翔歴史館事務室

（内線／大宮 801-7762）