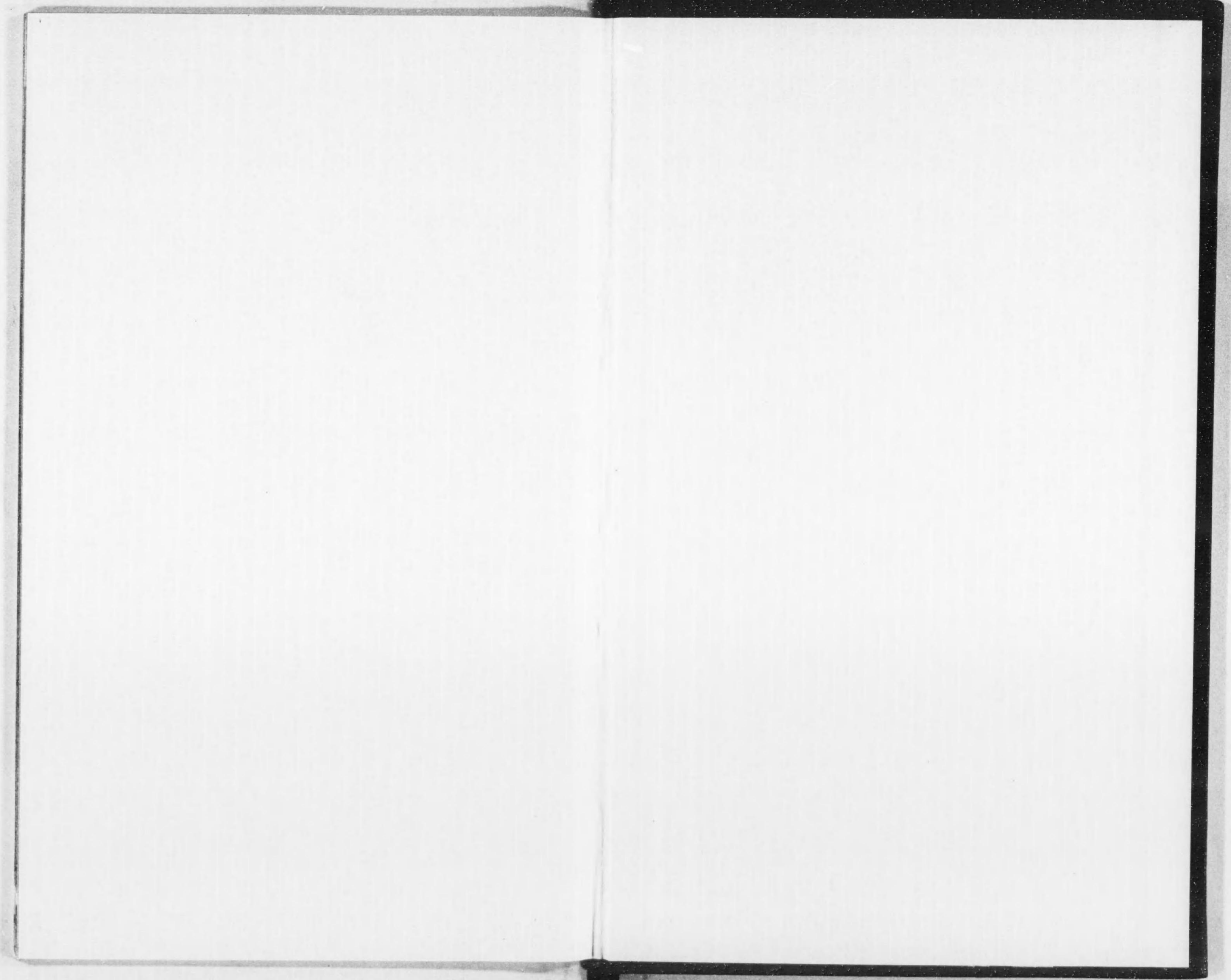


519  
5

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60

始





57-34

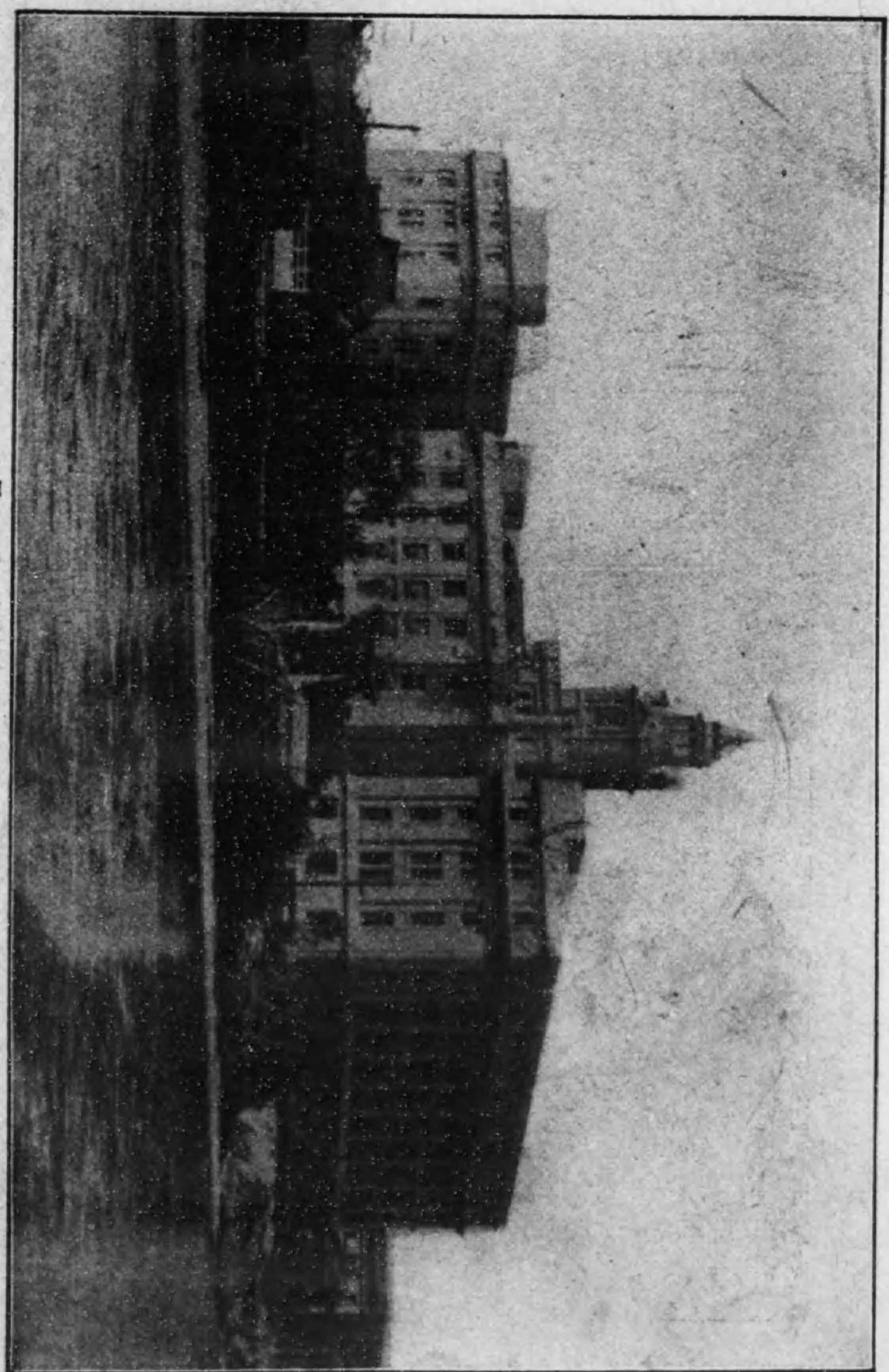
579-5



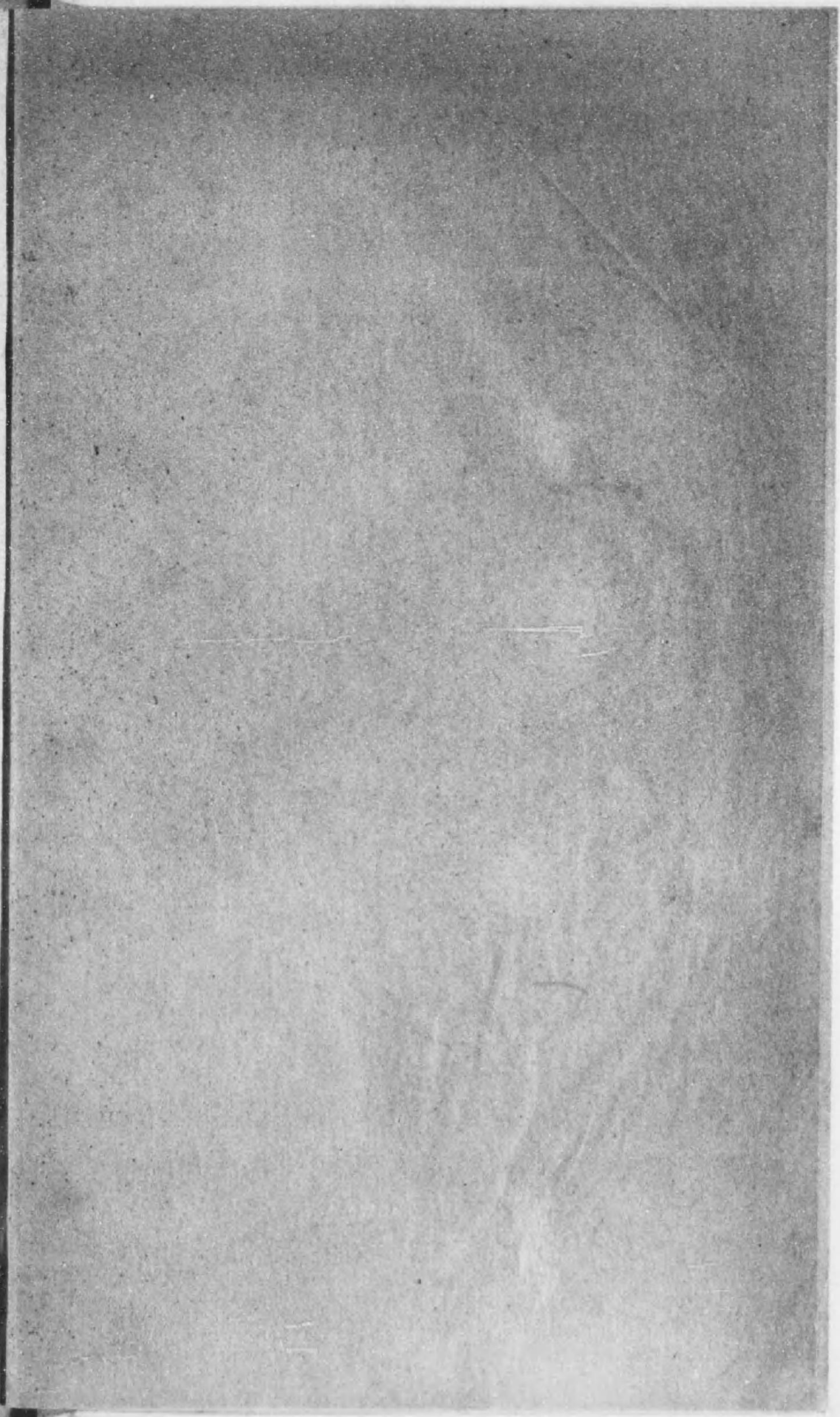
大阪市長池田四郎氏序  
大阪朝報記者中川倫著

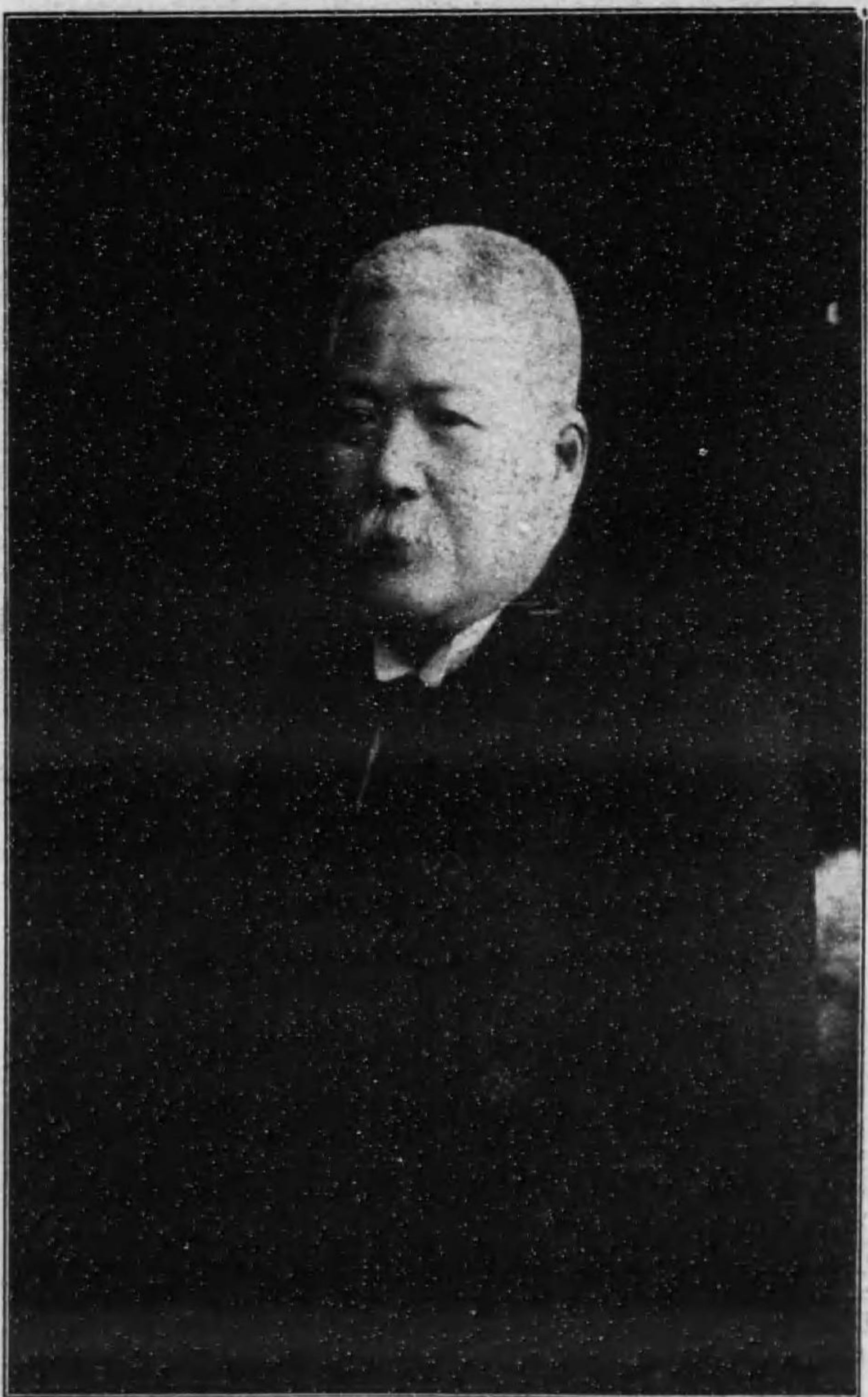
新大阪大觀

大正  
12. 1. 13  
内交



大 阪 市 役 所 全 景





大坂市長 池上四郎氏



第三助役 木南正宣氏



大坂市高級助役 關一氏



第二助役 有田邦數氏



氏助之虎藤後 役入收副



氏三祥谷遊 役入收市



北區長 田中兵太郎氏



西區長 池川大次郎氏



東區長 阪本重英氏



南區長 高久要氏



氏吾三竹佐 長部鐵電



氏一準井澤 長部道水



氏郎太倫木直 長部灣港



氏行喬多木 長議副會市



氏郎三仁泉 長議會市



氏實成田岩 長部木土



氏助之末士福 長部育教



氏郎三時野天 長部會社

## 序 文

知己中川倫君來つて其著新大阪大觀の序文を余に需む  
 抑も本市自治の權威を分任して政教の振暢を期せん  
 こそは先つ市勢の真相を諒得するを要す事茲に出つ  
 るなくして甲是乙非の論を聞く、或は其の肯綮を逸す  
 るにあらざるやを憂へしむ、且つ夫れ近時本市の情勢  
 は時勢の急遷と當事者の努力とに依り施設愈々多く  
 事業益々精微ならんとす其の實際を穿ちて更に本市  
 自治の慶を廣めんとする、漫然途説に安んずる能はさ  
 るものあり、此の時に當りて、本書の出つる洵に其の機  
 を得たるものと謂ふへし。



本書蒐録する所或は交通の事あり、或は保健衛生の事あり、或は教育の事あり、苟くも本市々政の實情を明かならしむるものは之れを盡さざるなし記述亦平易にして精細、洵に恰好の良書なり、余は市民各位の協力に待つて本市の進展を堅實ならしめんとするの微衷に於て本書の廣く購讀せられんことを欲するや切なり即ち一言を述へて序と爲す。

大正十二年初春

大阪市長 池 上 四 郎

## 序 文

市制發布以來此に三十餘年我が大阪市は實に驚異の發達を遂げたる。そして大阪市民は自治といふここに就て相當の試練を経たのである。併し現在の大阪市から過去即市制發布前の大阪市を見る。其市勢の消長は實に霄壤の感がある如く將來の大阪市から現在のそれを見る。又隔世の感がなければならぬ。自治といふ意義は要之自分で自分を治めるのである。即各市民が市といふ自治團體の一分子として共同一致で市全體を治めて行くのである。であるから團體分子たる市民の自治上の智識が貧弱であつたなら團體即市の行政の成績が擧る筈がない。市政の成績が擧らずして市の社會文化の完全なる發達を望むのは抑も無理である。それで自治上の智識は之を何に依て求めねばならぬか。それは法制の研究其他種々の事柄があるが先以て市の實情を十分に承知して居なければならぬのである。乍併市の實情といへば有形に無形に

千種萬様の事項があるので一々實際に之を知悉し得るものではない此に於て一目にして百般の施設及び種々の市政關係を想察し得る何物か、我々市民の前に提供せられたなら其利便蓋し思半に過るものがあらふと思ふ。

畏友中川君に新大阪大觀の著があつた内容を總論、各論二篇に分ち更に各論を分つこと七章交通築港、水道都市計畫其他の必要施設を縷述し各論を分つこと七章主として市政、金融言論其他諸般の機關を叙説し全卷千二百有餘頁是實に市政上の活顧問と謂はねばならぬ之れ常に爛眼と熱誠を以て市政の研究に盡瘁さるゝ中川君の如くにして初めて成し得る事業であることを斷言し敢て市民諸君の九邊に進めたいのである。

大阪市會議長

泉 三 郎

大正十二年一月

## 自序

顧るに大阪市の事業及施設は其時代の膨脹と發展を増大する毎に益々多岐多様に岐れ複雑より更に進んで複雑に入らんとして居る、而して固より整然たる律規の示す所に則りて施設せられるものであるから甚だ合理的にして一の亂雑はないのである。併し乍ら此の方面に亘る事業と施設とを記述する書冊に至つては従つて複雑を極め搗て、加へて分別的に拋棄され未だ曾つて其大要を説き綜合的に編輯されたものがない、殊に偶々之れに類する企圖あり公けに頒布されたものも或は偏重し興味を失ひ公共團體の有機的機能の作用を等閑に附されて居たのである。

抑も凡ての研究は先づ以て粗雑乍ら容易な關門より綜合的見地に起ちて概念を得なければならぬ、然る後微細に移る

を可とすべきである。今大阪市を研究するに當つて直ちに一局部の記述を頼りとするならば左なきだに煩雜な施設に就て或は偏重し或は管見を抱いて全般を知らざる結果を招くは明らかであつて徒らに時間と能力とを空費するに過ぎない、故に若し來りて之れが視察を試み事情を知らんとする士は勿論、在りて自家現住の大阪市を研鑽せんとする人は須く市の概念を捕捉して後各部各方面の記述を逐ひ以て歩一步深きに進むべきである。自分は一操觚者として大阪市に來り職務上必須の立場から已むなく局部的方面より迷路曲行悉く此不便を辿つて研究に就き苦痛を嘗めた事がある、故に其必要なる概念的著書が識者に因つて刊行せられん事を俟つ事茲に久しかつたのであるが遂に今日尙ほ未だ之れなきを遺憾とする、今にして最早黙過出來ない、之れ

抑も不肖を顧みず本著を爲す所以である。

謂ふ迄もなく本著は平易を旨とし綜合主義を採り興味を加へ以て大阪市の皮層を描寫し併せて各種機關との社會組織關係の一端を載録し大阪市研究の第一步に於て其概念を一括せんとしたのであるが不幸にして著者の淺才渺知なる「意滿ちて馬進まず」の古言に洩れず當初の目的を達し得ざるを千秋の恨事とする、若し夫れ本著に因りて聊かにても大阪市見學者の爲めに参考とならば著者の本懐とする所である。

大正十二年初春

京都鴨川畔の寓居に於て

中川倫識

本 著 に 就 て

- 一、本書は冠詞の如く新大阪市大観で即ち新装大阪の概念講述を目的とした、故に市に於て刊行する参考書類と相照引するを可とする、
- 二、本書は著者が忙繁なる職務の傍ら著述した關係上當初の目的を完成し得なかつたが版を重ねて其補填をする筈である、
- 三、本書は大阪市が有機的作用を爲す單位即ち人をも窺知する爲め特に月旦を加へたのである、
- 四、本書の收むる所は執筆現在に因つたものであるから制度内規の改廢により又は死亡等に基き異動を生じたものもあるが大差はない、
- 五、本書述に當り指導と利便とを與へられし先輩、知己市政記者諸氏、特に序文を割愛されたる池上四郎氏、泉仁三郎氏竝に常に教導されし三好貴次氏と岡嶋松次郎氏、松村正治氏、山本桃州氏等に感謝す

目

次

**卷頭**…………池上市長序文…………泉市會議長序文…………著者自序…………本著書に就て…………

**口繪**…………市廳舎…………市會議場…………市長…………三助役…………正副收入役…………各部長…………四區長…………市會正副議長

**總論**

**(第一章)**…………大阪市の概念…………

定義の一——大阪市の經濟力——市の天惠的特色——行政組織——四區分割の沿革——市域變更——市の地區整理——定義の二——市行政狀態——市政の保障——定義の三——大阪市總括

**(第二章)**…………市の事業及び施設…………

——各部署の概説——社會施設——失業救済——住居政策——物資供給施設——公設市場と條例…………衛生的施設——消毒事務——塵芥處理——埋火葬事務——病院——試驗所…………文化的施設——美術館——市民館——公會堂——公園——動物園——勸業館——工業研究所——市民博物館——實業補習教育

各論

(第三章)……市の交通状態……………四一  
 —市の道路—電氣鐵道—市街軌道—郊外電鐵—交通量—各線の利用状態……鐵道省線—通信機關—河川運輸—航運—内外航路

(第四章)……市の築港事業……………七一  
 築港の沿革—同工事経緯—設備及び利用—埋立事業—埋立地

(第五章)……水道事業……………八三  
 大阪市水道の起源—現在の設備—擴張方法—市外給水の實施—大規模擴張計畫—市水道の將來—下水道改良事業

(第六章)……大阪市の都市計畫事業……………一二四  
 —沿革概記—都市計畫の範圍—同計畫と高速度交通機關鐵—軌道との關係—道路の改善—舊市の路幅整理—河川と運河—港灣擴張—結論

(第七章)……大阪市の將來……………一七〇  
 面積的膨脹—人口充實事情—社會問題—經濟力の推移—經費遞増—豫算觀察

第一編 ……市役所と吏員……………(附勞働調査)

(第一章)……主 腦 部……………一八一  
 幹部の組織—主腦部職員—待遇状態—月旦

(第二章)……各部課及事業……………二二三  
 市役所の事務分掌—秘書—検査—庶務—財務—商工—警備—衛生—經理—會計—各課—電鐵部—港灣部—水道部—都市計畫部—土木部—教育部—社會部の事務—所屬員解剖—主事級月旦

(第三章)……區 所 役……………四一九  
 區役所の事務分掌—二課分類主義—第一課と各係—第二課と各係—區長評—區吏員評

(第四章)……營 造 物……………四七七  
 衛生試驗所—桃山病院—工業研究所—刀根山療養所—市民館—兒童相談所—市民博物館—中等諸學校—各學校職員抄—圖書部—所屬事務—係員の月旦

(第五章)……附 帶 事 業……………五四四  
 弘濟會内容—市教育會—青年團—組織と規則—團紀綱領と團歌—其事業—團の役員—規約抄—社會教化—同方法と計畫表

(追 記)……………五八三  
 弘濟會の事業改善—市立大運動場—大阪体育協會—其規約

第二編……………市區會と人物

(第一章)……………市政界の現状及將來……………五九七

現任市會議員——市會各派分裂の事情——新市廳舎建設——新裝の大阪市——市政界の問題——國賓送迎——ジョッフル元帥接待——英國皇太子殿下奉送迎——献上品——英艦隊員接待——當時の狀況——增區問題——市會各派の態度——增區案市會と質問戰——十區制案——市區改正計畫——貴衆兩院並に府會議員抄——市會會議則——市會正副議長及び書記長評

(第二章)……………市參事會……………六八四

現任市參事會員——其職務權限——所屬員人物評

(第三章)……………各黨派……………七〇四

中央政界との關係——代議士選舉戰の實情——立候補補——地盤より見た各黨派——三大政黨の得票數——新市制施行の影響——市政界の黨派的分野——新澤——新生——公友——刷新——中正——實業各派の主義綱領——所屬員月旦

(第四章)……………區會……………八五〇

市學務委員——區學務員——區會議員——各役員抄——議員並學務委員月旦

(第五章)……………市政記者團……………九七〇

記者團の政治的勢力——關西記者團の活動——關西新聞記者大會——普選即行決議と演說會——西日本記者大會——市政記者團加盟社及社員——市政記者俱樂部——規約——辛酉俱樂部と規約——市政記者人物

第三編……………市と各種機關

評

(第一章)……………總說……………一〇二六

各種機關の体相——其作用様式——作用的分類

(第二章)……………銀行業(附信託業)……………一〇二九

市公金銀行——概觀的觀察——內團的觀察——三十四銀行——加島銀行——藤田銀行——近江銀行——山口銀行——十五銀行支店——第三銀行支店——一般銀行——大阪市内銀行一覽  
信託業總論と各論——帝國信託——關西信託——虎屋信託——神戸信託支店

(第三章)……………交通系統(郊外電車と沿線)……………一〇九二

陸上運輸——既設線と未成線——郊外電車經營と會社の内幕——沿線狀態と名所調べ——各會社評  
海上運輸——大阪海運界の現状及將來——大阪商船會社

(第四章)……………公益會社(瓦斯及電氣事業)……………一一五〇

公益會社の意義——直接關係と間接關係——電氣事業——電氣事業者と設備——電力供給狀態と電力會社——大阪電燈幹部評——宇治川電氣幹部月旦——大同電力——日本電力——瓦斯事業——瓦斯的需給實狀——大阪瓦斯會社幹部一覽——勞働爭議と各會社——電燈買收問題

(第五章)……………共益機關……………一一〇五

共益機關の意義——取引所——大株取引所——三品取引所——堂島取引所内觀——土地建物會社——大阪北港——安治川土地——大阪土地——千日土地——保險事業——日本生命——日本海上火災——豊國火災保險——各會社解剖

土木建築業——大林組内容——松村組一覽——櫻セメント會社——錢高組——藤田組——樹谷組等

文化機具製造業——大阪電球會社——日本電氣會社——日本エレベーター會社——須賀商會——大阪電氣商會——松尾商店

紡織業——紡織業者——紡織業の將來

(第六章)……民衆娛樂機關……二二六

民衆娛樂の意義——其客觀的分類——雜貨式吳服店——三越——白木屋——高島屋——大丸等

興行經營——松竹系——八千代座——浪花劇界の狀態

演舞場——演舞場の趣旨——四大演舞場

(第七章)……言論機關……二二五

大阪人の心理と言論機關——其實體的區別——新聞紙——新聞の使命——十大新聞——各社評——朝日——毎日——時事——朝報——關西日々——大阪日々——大阪新報——新日報——萬朝報——大正日々——通信社——各社の内容

——(目次終り)——

# 總論

## 第一章 大阪市の概念

### 第一節 定義の一

大阪市は經濟力の充實した商工都市で河川に富み海に臨んだ運輸の至便な所である、而して自治行政上東西南北の四ヶ區に區別され各々法定上の獨立區ではあるが合して市の區域となつて居る。

市の概念を捉ふるには此の前提を以て攻究すれば甚だ容易である、今之れを一步進んで敷衍するに左の通りになる。

### 大阪市は經濟力の充實した商工都市である

由來經濟力の充實は自治團體存立の必須要件であるが大阪市は豊公時代の屋敷町から出發し徳川時代に入りて一轉商業都市となり舟運の便利なるに乗じて住民が附近到る所に交易事業を企て幕末に及んでは恰も地理的優秀な立場にあつた爲め益々内外の交渉多きを加へ従つて商取引愈々發達したのであるが明治年代に至つて海外貿易行はれ茲に嶄然とし

て商業都市になつたのである、更に商業振興に伴つて製品取引から原料取引生れ原料取引は總て再轉して製品取引に戻り幾多の曲折を経ては製造工業の急激な勃興を促したので企業家即ち擡頭し俄かに各種工業の殷盛を招來したのである勿論其間には純然たる製造業あり或は加工業あり種多な種別はあるが苟も工業と稱すべき範圍は凡て一方商業の旺盛なるに相伴行して悉く發達し尙今日に於ては新規に商途を開拓せんとする地位に迄發展して居る、故に何人とも雖も大阪市が其商工都市である事は極めて明確に認容する所である。

殊に最近目新らしく商工都市の所以を彩色するものは彼の勞働問題喧傳せらるゝや住友伸銅所並に藤永田造船所の所屬員等が關西勞働者の氣焰を擧げ勞資間の鬭争に全國各都市の先鞭を打つて世論の的になつた事象と俗に上方根性と稱して厘錢の利殖に迄寸分の抜け目無い表象とされて居る事で苟も常識を有する者の等しく商工都市たるを肯定する所であらう、既に商工都市である以上市民の富の程度も従つて他都市に對比しては優秀である、其之れを如實に立證するは市の歳出入豫算であるが試みに大正十一年度即ち一般經濟界に不振の聲漲れる年度の豫算は普通經濟の部壹千九百餘萬圓特別經濟(電鐵、水道、港灣各部所管)約八千萬圓を超へ合算すると優に一億萬圓を凌駕する勢ひである、而して萬一の場合に收入の標的となるべき家屋税の如きも他都市に比しては未だ半額を算する有様で擔稅能力の雄大な點は到底追従を許さぬものがある、宜なり國稅として稅務署側で徵收する額が單に東區内に於てのみの計算でも二千萬圓に上り市全體を綜合すれば七千萬圓を下らぬ状態である、則ち市民の富力は斯くて充實して居る爲め市としては當然經濟力の偉大なる特長があるのである。

### 大阪市は河川に富み海に臨んで運輸至便な都市である

大阪市の特長として數ふべきものは其市内に縦横な河川である、抑も豊臣氏が城を此處に築いたのには大に理由が存在する、東北には淀川あり東南には大和川あり西方に大阪灣を控へて居る、而も關西平野其間に點綴されて水運啓け糧食豊かである地の利を考察した結果と斷定する事が出来る、尙市街を組織するに及びて東西南北に運河を鑿開し舟運の便に充てたので春風秋雨三百餘年を閱し人智の發達時の流れと共に開發するゝや更に河川の便を計つて舟主陸從の交通政策を確立したのである、因つて河川の多き事之れ亦他都市に一頭地を抜いて居る所以である。

翻つて道路の變遷を考究するに如何に河舟の主眼とされて居たか直ちに判明するであらう、則ち大阪市の現在道路は東西に通ずるもの幅員凡て三間、南北を通貫するゝ路幅は四間である、最近都市計畫事業企圖せらるゝに先ち道路工事に關し内務省が六間以上の道路に非ずんば工費の補助を與へぬと方針を執つたのに大阪市のみが幅員の標準に對して頻りに異議を唱へる理由も此處にあるが要するに大阪が開拓されし當時から主とし河川の便に依り陸道は殆ど補助として設けられた姿にあつた歴史的事實が現在に及んで居る爲めである。

而して海に臨む點は既に地圖の上に明かで今更暇を要せないが河川の多き結果逐年土砂流出堆積し港灣を次第に埋没して行くので茲に港灣修理事業が經營されるのである、現在にては一萬噸級の商船が自由に往復し大阪商船、日本郵船等航運界の大會社が海外運輸の魁を爲し其他瀬戸内海を始め横濱、和歌山方面に至る無數の船舶會社は鑄を削つて舟運の雄者たらんとして居る有様である、此等各會社は復た市内河川に小型の蒸汽發動汽船等を浮べて陸上との連絡を探ると共に貨客に便を與へて居り商工業側の過半数は達磨船帆布船其他大小さなく船舶を利用し以て水利に倚つて居る則



ち大阪市は水運に於て甚だ至便な所である。

序で乍ら陸上の交通状態を附記せば殆ど官公私設の鐵道網を有し路道八方に拓かれた都市と謂へ得る

先づ市内に在りては東西に亘りて大阪城東の玉造方面から西部大阪灣に臨む築港に至る電氣軌道を基線として平行線を南に二線北に二線ある、南北を通貫するものは北部の梅田驛から惠美須町即ち南端に走る基線に沿ひ東に二筋、西に二筋あり此の外市の周圍を一周する線と各短距離を連絡する線とが網の如く介在するのである、以上は市營であるが國有鐵道を一瞥するに東海道線は北部梅田に突入し名古屋伊勢方面から来る關西線は西南部湊町に盡き中途東南の天王寺に驛程がある、而して梅田と天王寺間には之れ亦連絡線が特設され城の東部を迂廻するので城東線と稱されて居る、更に片町線を以て遙かに奈良方面に連絡するのである、又民間の經營に成る電氣軌道は頗る多い即ち

△京阪電車によりて京都市内に直通し天満橋に於ては貨客の雜踏を見る

△大軌電車は南區上本町六丁目から有名な生駒の大墜道を過ぎ奈良市内に至る

△高野電車は南區大正橋附近から出で、高野山に通ずる

△阪堺電車即ち南海電車の一部は南區惠美須町から堺市濱寺方面に連り

△南海電車の基線は遠く和歌の浦を過ぎ和歌山市に突入して居る

△阪神電車は市内梅田驛の西部に起り尼ヶ崎市を横りて延長直ちに神戸市に達す

△阪神急行電車は梅田驛東に始り池田町より一方は寶塚温泉に他方は尼ヶ崎の北を過ぎ之れ亦神戸市に連絡して居る

此等は既成線で各四十分乃至七十分にして神戸、京都、奈良、和歌山の各市に連絡する状態で殆ど東京市の上野驛と

品川驛との市内電車所用時間があれば達する事が出来るものである。

尙目下私設線では阪神海岸電車と大阪寶塚電車等の計畫ありて前者は阪神阪急の兩線に平行して大阪市西區から神戸市に達する見込で後者は市の北部なる天神橋六丁目から直ちに寶塚温泉に至り延長すれば有馬温泉にも通せんとするものである

又曩に計畫された北大阪電氣軌道は市外の十三より吹田町に通じ一部は尼ヶ崎市に至り神戸市に至る線は近く工事を開始する豫定である一方には大阪鐵道と稱する線が現在は關西線の柏原驛にて連絡し金剛山の斜邊にある永野町に通じ途中玉手山公園と菅公の遺跡で有名な道明寺等を過ぎて行くのが今度は市と直通する目的で天王寺驛附近迄延長する計畫あり、一方東區黒門町からは大軌線が附加され京阪電車は之れに平行線を敷設せん計畫して居る市では鐵道省と協議の上所謂市内に高架鐵道を設け以て益々至便を致さんと計畫中である

道路に至つては市内に在るものを漸次擴張を試み舗飾工事を行ひ夥多の河川には各路線に沿ひ鐵橋石橋等を架設し路面を整理すると同時に人道車道の區別を明かにし面目を一新すべく努めて居る、各都市に通ずる國府道も山陽、山陰、大和、丹波、京都、和歌山路が市の東西南北から啓けて大部分自動車馬車の運行に便利である。

### 大阪市は四區の獨立區から成つて居る

市の區域は三、七九方里の面積を有し周圍は十一里十六町に達する、而して東端から西端迄二里十九町あり、南北兩端の間隔は二里二十四町ある、坪に計算すれば官有地二百六十萬二千四百坪、民有地壹千二百八十四萬五百七十坪合計壹千五百五十一萬二千七百坪なり其間に人口百四十三萬三千五百五十人を抱擁するから結局十坪に一人宛居住する割合と

なる次第である

町数は全市九百三十一ヶ町で農工礦、銀行、保險、交通漁業等の各會社數二千十九を屈指する  
而して全市域を東西南北の四ヶ區に區劃して行政區劃とするのである

△東區 東區は人口二十萬六千百十五人、世帯數が四萬千八百三十八あり町數二百二十五ヶ町を有す

△西區 西區は世帯數八萬四千百四十、人口三十七萬九千九百八十一人町數二百八十四ヶ町ある

△南區 南區には人口三十七萬四千四百六十一人世帯八萬三千百六十五、町數二百十二ヶ町ある

△北區 北區は二百十三ヶ町で世帯六萬七千三百三十六此人人口二十九萬二千四百十五人を有す

斯くの如く各區毎に人口其他に於て悉く他都市に尙且つ優つて居るもので市制第六條に規定される所の三府の市に於ける獨立區であつて當然法人と許されて居る、故に其區有財産營造物に關する事務其他法令に依りて區に屬する事務處辨の爲め區會を設け議員を選定し、而も負債償還等の必要に迫らば區債を起して處理する法律上の保障を有する  
各區共に未だ此の意味の區會を設置せぬのは其必要に迫らざる爲めである

茲に注意を要するは即ち目下各區には區長の傍らに區會があり區會議員がある、従つて前項の所謂獨立的事務處理の場合の區會並に區會議員と相混合して終ふ憂ひが起る事であるが現存のそれは只單に教育事業の爲め便宜上設置されたる學區並に學區の議員で學區又は財産區聯合區と稱する市制第八十二條の規定に則る處務上便宜の爲め設定したもので前者の場合と意義を異にし且つ此場合の區なるものは法人では無い、尙鮮明にすると、例へば東區内には數多の學區財産區あり議員も學區財産區毎に夫れ々生ずるが所屬區の教育事業以外尙も行政上の容喙權を有し無いのである、即ち市制第四十四條乃至百四十八條規定に基く便宜的區劃が學區及び聯合區で大阪市の東西南北の四區は獨立區である事を

忘却してはならぬ、通例此の區別を略稱して四ヶ區を法人の區と稱し便宜區をば小區と唱へて居る。

### 此四ヶ區分割制度の沿革史は次きの通りである

徳川幕府が豊臣氏に代つて大阪を領有するや當時北組、南組及び天滿組の三郷を置いた、超つて元祿年間以降には堂島、宇治川、堀江、幸町、富島、古川及び曾根崎等の新市街地開拓され事實上三郷制度の不便を招徠したが遂に徳川氏は其儘放任した、然るに明治二年府縣制の發布と共に東西南北の四組を設け同五年更に四大組八十區の編成を見た、所が同十一年に至り郡區町村編入法に基準して四大組の名稱を各東區西區南區北區と改稱し從來組下となつて居た八十區を各々區下の聯合町に改め區には區長を町には戸長を兼り事とした、而して區會や町會を開設したのである

明治二十二年四月特別市制の實施あり即ち東西南北の四區を合して市の區域とし更に同三十一年之れを廢止する事となり茲に純然たる自治制を敷くに決し各區は市の組成分であつて而も法認の獨立區となり以て現在に迫らぬものである併し現在市域に就ては種々改訂を試みて居る、即ち時運の進歩と市民の膨脹市の繁榮を加ふるに伴ひ舊來の市域を以ては多く不便を感じ尙大都市たるの面目を施すに難い爲め必然的に之れを擴張せねばならぬ必要に迫り先づ市の區域を擴げるには接續町村の編入に倚るの外なく同時に從來の地區を一新するには適當な整理を行はねばならぬ、併し乍ら徒らに區域の擴大や地區の整理を行ふ時は之れに要する財政問題や他の障害を度外視するの非なるに陥るので其弊を除く必要上市域の方は市域調査委員會、地區の方は地區整理委員會を設置し諮問及び調査機關として極力市の發展上良果を收めんとして居る。

### △市域調査委員會

は市會議員若干名市高級吏員並に市長特選の囑託にて組織され主として隣接町村の各種各

方面の調査を遂げ可能な財政を以て優良な膨脹を遂げるに腐心して居るが差し當り擴張すべき區域の腹案としては

**第一案** 東成郡全部、西成郡大半、中河内郡の三ヶ町村に擴げる事

**第二案** 東成郡全部、淀川以北を除く西成郡を市域に編入するもの

**第三案** 大正十年度現在の市域に隣接する周圍の町村全部を編成する事

等の三案あつて其利害得失に關し調査を進めて居る

**△地區整理委員會** は東西南北の各區から三名宛を選び舊市府會議員の人々を特選して委員に舉げ主として地内番地町名の變更等に關し豫め市理事者から案を提出された上各區の利害得失を考察し小委員會とし各區毎に討議した所を綜合し以て適否を採決する事となつて居る

右は何づれも内外より舊來の市域及び町割を改善し併せて市の發達を齎らさんとする目的を有するのである

更に國家事業として最近都市計畫の歩進むに従ひ別に都市としての大阪都市區域の攻究も講ぜられて居る。

## 第二節 定義の二

大阪市政は七部九課制を執行機關の内容とし市會が決議するの外言論機關並に公益機關が之を後援して居る

即ち市制上市政方針の決定機關は謂ふ迄も無く市會であり、之れが執行機關は市長である、併し乍ら市政の執行たるや多岐多様に亘り事實上市長一人の克く實行し得ぬ所であるから従つて之れを完全に行ふ爲め規程に依り内容を各部課

に分類し市長が全部を卒んで代表して居るのである、而して此の外に市政運用は獨り市單行の姿では完成されるもので無い各機關が内外から聲援するに於て始めて求め得られるのである、今此關係を判然せしめんが爲めに分解的に記述する

## 大阪市は七部九課制を採用す

前段に詳記したるが如く市の域は行政上四ヶ區に區別され各獨立法人たる區が綜合されて成立して居るのである、故に市は各區長を督勵し行政事務を總攬し監督するは勿論交通運輸に關する事務、衛生保健より教育土木等に關する苟も高等政策に屬すべき一切の事業を掌括するのである、其結果として港灣の修築埋立、市内電氣軌道、上下水道事業、公園の設備、衛生事業並に社會事業學校の開設、河川橋梁の修改新築凡ゆる方面に染手せねばならぬ、茲に於て各々其の専門的事務を種別し交通は電氣鐵道部、海運及び海陸接觸箇所は港灣部、上下水道は水道部、道路橋梁は土木部、學校教員社會教化は教育部社會事業施設及び關係事項は社會部で各分擔し尙豫算決算、區の財政行政の監査は検査課を設けて處理するの外商工課、營繕課、衛生課、財務課、經理課、庶務課、秘書課、會計課等の獨立課を更に設けて全市政の執行に便して居るが最近都市計畫事業企圖さるゝに及びては事業其ものが以上各部課に關連するも其内土木所管の道路擴築補裝、營繕所管の公園政策から都市の區劃其他都市計畫法規に指定されたる事務の執行を掌る爲め都市計畫部が設けられ都合七部九課制度になつて居る。

### 大阪市政は有力な各種機關の後援を有す

叙上の如き極めて廣汎なる施政を掌る市は又背後に於て關係する有力な各種機關の後援があるのである、則ち制度上の理由に基き市の道路又は土地を使用し市民の公益を援くる民間の所謂電氣事業瓦斯事業は便宜を相交錯するに共に報償契約の下に連鎖を保ち、公債招募公金の處理に當つては銀行業者の提携を必要とし殊に政府は法令を確立して公共團體の會計を金庫制度を排して預金制度としたので益々其接觸を促進した、従つて市政上茲に聲援を得べきもの頗る多い次第である

尙更に海陸交通運輸に關しては大小に無き船舶會社の力を借りて水運を啓くと同時に市内電氣軌道の運轉は各民間の郊外電鐵會社と勵行し以て交通政策上の大目的を達せねばならぬ、斯くて内面的には市民精神の培養啓發を策する爲めに凡ての文化的施設を備めねばならぬが多様の方面に到底及ぼし得ざる理由があるので之れ亦民間に於ける娛樂機關の力を借り市の不及點を補填する状態であるが併し乍ら現状にありては尙克く此等諸機關が一致して、各々力強く後援を惜まぬものがある事は他都市に誇りとする點である、若し夫れ眼を轉じて無形の助力を爲すものを探れば言論機關である

言論機關として大阪に介在する數は雜誌旬刊等を除いても十大新聞がある、不同年ら列記せば大阪朝日、大阪毎日、大阪時事、大阪朝報、關西日報、大阪日々、大阪新報、大阪新日報、大阪萬報、大正日々を始め電報通信社、帝國通信社、名古屋新愛知、東京國民新聞社等の各支局ありて各々見解と論調を異にするが常に市政運用に就き市民の代表となり侃々の言論を力説し市民の輿論を提けて議員を覺醒し進んで理事者を鞭達して居る、加之各社共に精銳な記者を派

し以て時事政策其他市政に關する細大漏さざる報導を試みて居る

此等出入の記者は吳越同舟の觀あるが卒直に社對記者、記者對市政との二様の立場を前提とし大なる矛盾を除くの外は可成的結團の必要を認めて市政記者俱樂部なる名稱の下に相互の親睦を計るに同時に愛市的觀念の極めて密な團體を組織し嚴正な態度を以て偉大な貢獻を市政上に描くのである

其一例を挙げれば大阪市政が繁く經濟力の膨脹と共に愈々不自然なる知事の管下に小都市同様の取扱ひを受くるの甚だ不便を感ずるや特別市制の實施を急務として蹶然振ひ起ち特別市制の期成同盟會を結んで猛烈なる運動を開始せしが如き會つては自治政體に政府筋の壓迫的指令あるや相結束し其非を鳴らしたるが如き勿論有力家の支持する所ではあるが言論機關之れが延長なる市政記者等の態度の一般を推測すべき好材料であらう。

### 第三節 定義の二

以上論述した所を一括する時は要するに大阪市とは何ぞや則ち經濟力を有し交通至便な而も由緒ある商工都市で四ヶ區より成り有力な後援を得つ、七部九課制で市政を行つて居る有機體であると斷定する事が可能である、而して市政執行に當つては諸種の施設と動作を必要とするが爲に豊富な財力を傾け獨特の人材に因つて殊に力を須る、實際上の方針を進捗させて居る、之れ則ち他都市に比し優越完備の施設及び事業を實行せる直接原動力と目されるのである。

## 第二章 市の事業及び施設

### 第一節 概 説

由來大阪市は經濟的實力を有する都市として其事業施設も極めて理想的に開發されて居る、則ち大別せば普通經濟に屬する事業並に施設、特別經濟に屬する事業並に施設の二種類となる、而して普通の分には土木、教育、衛生、社會等の見地から各所屬の施設と特有の事業とを行ふものがあり、特別の部には交通、上下兩水道、港灣及び都市計畫事業等が包括されて居る。

**土木** に於ては市内に於ける各河川の橋梁道路改修及び其新設等一般土木關聯の事業を爲し

**教育** 方面では先づ市内百十三校の小學校監督、同教員の養成統一、大體方針の設定等を策し進んで中學校程度の施設を爲して子弟の養育を試み商業工業、各専門的の教育をも施行し科學的指導を行ひ尙補習教育に關する部面にも夫れ々々意を用いて居る、女子には高等女學、裁縫實科等比較的實用向の施育を凝し特に商業方面の開發には市立高等商業學校を設けて高等教育を授けて居り幼者は幼稚園に收容し聾育啞に對しては聾啞、育啞の特設學校を起し以て教育網を敷くの外商業の向上を計り高等商業學校の設備を持つて居る

**衛生** にあつては市民衛生上の消極的便法として消毒隔離トラホーム塵芥燒却、屎尿汲取、埋火葬、胞衣、屠場の事から進んで保健に對する積極的事業を採る

**社會** に屬する方面には商工業の發展指導を筆頭として所謂社會的事業の貢獻を殊更力を傾けて策して居る

則ち凡ての事業も要するに都市の狀態が進歩する度毎に貧富の懸隔を階級的軌轍が日に月に著しくなり茲に生活の不安や思想の動搖を招くもので殊に商工を以て生命とする大阪市にしては此等の傾向が著しく明確となり社會問題となつて續發する爲め勢ひ物質的方面に精神的方面から各種事業の歩を進める關係上各般の施設も隨つて市民の啓發に福利増進とを大綱として計畫されて居るのである、而も都市事業並に施設の如きは屢々改良を加へられ今や全國に完絶する状態である

若し夫れ總括して政策上から判別すれば、都市の體面を維持する土木事業港灣事業、電氣軌道及び上下兩水道事業等は大阪市に云ふ容器を整備する事となり而して教育事業、社會事業、文化指導事業等は専ら市民の實在に對する應變の經緯とも謂へる、今各都市に比較して尤も誇るべき直接人を對象とした事業を舉ぐれば教育事業中、社會教化の爲めに一般寺院會堂の開放、團體指導を行ひ之れが社會奉仕の第一歩として生活改善に傾力し街路樹愛護を督勵し青年團體を教導し女子青年團の發祥に盡し一面宗教團體に一般團體を相提携して以て外面から市民の智徳を洗練するに勉め更に大阪市特有の教育者即ち都市兒童を教養するに適當な教員を自ら養成するの外商業擁護の最高機關を設けて高等商業智識を啓くが如き事が其の一で社會施設が其二である。

### 第二節 社會施設

此の施設は社會政策に基づくもので簡單に表示するに市民の胎兒時代から死後に至る迄を頗る零細に庇護し助成する方法である、勿論文化的部面を除去する時は勉めて中産階級以下に向つて活用する状態となるが然し乍ら延びては反對的共益を上流階級に預つものである、先づ妊婦、梅毒が診察及入院を欲すれば産院で之れを收容し分娩の取扱ひから嬰

兒妊婦の醫學的相談、乳母の選擇、乳汁検査等まで世話する、而して乳兒院を設けて生後百日以上二才以下の乳兒を預り完全なる保育擁護を加へ尙牛乳配合所を附設し廣く需要者に配付し一面職業婦人や寡婦の爲めに保障となり貧困兒の福音なる、二才以上學令以下の兒童にして困る者には別に託兒所を設けて茲に收容し一般幼稚園の課程に志し保育教養を施すのである、而して又小學校を終へる迄貧困な者は特に學校中其の設備があつて是非とも義務教育だけ修め得る様取り計つて居る例へば市の有隣小學校の如き即ち之れである、尙其後二十歳迄の少年者流を庇護する爲めには貧富の差別なく少年職業相談所を設け此處で職業の相談及び紹介の依頼に應じたり職業に關する調査研究を試み年少男女に對し心理的醫學的方面から稟性體質を考查し適當の職業を選択してやるのである、尙兒童相談所では兒童の哺育教養、兒童の保護の研究を行ひ健康、教育等の相談や研究を怠らず以て兒童保護を完成して居る。

## 失業救済

又社會に出で、不幸落伍者となつた者、他國から流れて新たに活路を拓かんとする者の爲めに職業紹介所と労働紹介所とを置いて保護救済の途を開いて居る、即ち大阪市内には大正八年二月以降之れを開設し綜合制度に則り職業紹介所十三ヶ所労働紹介所三ヶ所都合十六ヶ所を有するのであるが職業紹介の目的は勞務需給の調節を圖り雇傭條件の改善を期する目的の下に中央部を西區阿波堀に置き九條、鶴町、今宮、西野田、堀江京町、天神橋六丁目、老松町、京橋、梅田、築港埠頭及び玉造等場末若くは商工の中心點に位置を選んで其實効を擧げて居る

又労働紹介所は目的を全然別途に置き俗に鯨鯨か立ん坊と呼ばれる労働者の不安定な生活状態を救済し併せて都市の風紀と美觀とを擁護する爲め彼等を集合せしめ労働市場とし日傭労働の需給調節機關として居るのである、従つて今

宮、京橋、築港埠頭等常に此の階級に屬する者の蟻集する所に設置してある。

## 住居政策

世界の問題として頻りに考研された住宅難に就ても市は同様非常に市民が困憊する實情に鑑みて大正八年築港の埋立地を下して市設住宅三百八十餘戸を建築し尙北區堀川監獄跡敷地に百十餘戸其他店舗等を新造し應急の施設を試みた、尙櫻の宮舊水源地附近にも之れを築造し悪家主と悪辣なる不良紹介業者を制肘し家賃の暴騰を防止し清楚な住宅を提供し住居の安定を與へ且つ生活の改善を促して居る、市設住宅の廣さは大概平家は四間二階建は都合六間を平均とする、而して借入申込者の選擇は事情調査と収入調査の後更に抽籤の方法に依り選定するが所謂隨意の改造を許さず又權利の賣買なきも之れを認めない、移轉等の場合は後任者は豫め申込の順序に従つて調査に合格したものを收容する方法である

尙下級俸給生活者及び獨身者にして市吏員たる者には堀川監獄跡に稍廣壯な吏員共同宿舍を建築し六疊間と八疊間約七十間を採り各室二名乃至三名を定員として合計百五十人を收容する筈であるが圖書室娛樂室庭園等をも併置して共同生活の精神と修養に裨益せしむる様設備される、而して下級職工及労働者の住居策としては宿料低廉で然も居心地よき共同宿泊所を提供し木賃生活の放縱不規律な状態から救恤し併せて精神講話直接訓戒等の方法を以て思想の向上、品性の陶冶に努め勤儉貯蓄の美風を植へ將來獨立出来る様教導して居る、現在では娛樂會を開いたり懇談會をしたり専ら家庭的情味を養ふに勉めて居る

此外側面運動としては民間の有力なる會社に市が政府から貸與される低利資金を轉貸し住宅建築を奨励して居るが安

治川土地會社は二百七十四戸大阪住宅經營會社は百五十二戸外に工事中のもの四百五十戸及び北港土地會社の未完成四百四十五戸を數へるから早晚住宅難の緩和が出来る。

### 第三節 物資供給施設

物價騰貴の現象は應て生活難の醸成となり市民の死活問題を惹起する事萬人の等しく肯定する所であるが、然るに這次の歐洲大亂後刻々として此の悲風訪づれ來りて市民の生活を脅威する洵に切であつた、茲に於て市は生活の安定、福利の増進を圖り進んで生活難を防止し現代分配制度の不備を補填する目的を以て大正七年四月始めて市内に臨時公設市場を四ヶ所設置し同八年度に入り更に六ヶ所を加へ尙政府より低利資金三十九萬九千五百圓を借り受け八ヶ所を新設し市民の爲めに精良にして廉價なる生活必需品を賣るに共に簡易食堂を市内各所に配置し簡便で營養に富める食事を提供して居る。

#### 公設市場

は大正七年二月二十七日市會の建議に基き六ヶ月間に試験的に設置するに決し八年度より永久的施設とした、而して最初は東西南北の四ヶ所に木造バラック建六十坪の床煉瓦敷を設備し内四十六坪を販賣場、四坪半を事務所、六坪を物置、二坪半を便所に充當し外に水道栓三ヶ所を設けたが漸次物價騰貴に對する防止的救済の實踐著しきものある爲め八年度には東區に一ヶ所北區に二ヶ所西區に一ヶ所南區二ヶ所を増設し各二百二十坪の木造葺平家建とした、斯くの如く生活必需品の調節的配給の事は直接間接に市民の各階級を通じて利便多きものであるが其經營方法拙ならば折角の好事も亦魔多しの譬へに洩れぬのである、従つて大阪市當局は此の經營に關しては殊に腐心し努力し精銳を傾けて居る譯けである。

市に於ては公設市場の經營は小賣制度の改善施設たるの意味に於て本市商工課の所管とし課内に市場係を設け公設市場に關する諸般の事務を管理する、其組織は各市場毎に一名乃至二名の監督員と二名の雜役夫を配置し出場商人の監督場内の整理に當らしめて居る、又市場係本部即ち本廳の方は主任以下書記雇各數名を以て諸般の事務を統轄し全市場を監理する、而して出場商人は主として生産者、製造業者、問屋、仲買人の信用あるものを指定し本市指定の價格に據り公衆に販賣せしめるのである、但し賣價の決定は如何にするか重大な問題である、大阪市の之れに對する方針は則ち本廳内市場係本部に於て毎朝市内の各取引市場には當日の出來値を調査し之を基準として各公設市場販賣價格を査定し物價日報(騰寫版摺)を作製し毎朝各市場係員に配布し之れに據つて當日の販賣價格を指定するのである、指定價格の標準は大體卸取引相場に一割見當の純小賣手數料を見込みたるものであるが米、雜穀其他金額比較的高く且腐敗の感なき物品に對しては百分の二乃至百分の五の小賣手數料を見込んで居る、尙價格並に品質の統一を計る爲めには本部に巡視員を置き不絶各市場を巡視せしめて居る量目の監督に就ては度量衡器の検査販賣、現狀の監督購入者の購入物品に付検査する事及各市場に公衆用秤器を備へ購入者をして自由に検査せしめて居る。

又其衛生的施設としては場内敷地全部をコンクリート造とし閉場後は一齊に洗條し各店舗も毎月數回日を定めて大掃除を行はしめ賣品は日々嚴重なる検査を施し苟くも腐敗其他衛生上有害の疑あるものは直に投棄せしめる夏季には各店舗毎に繩取器械一箇乃至二箇を備へ付けしめ之が驅除に力め其他直に口に入るべき物品に對しては常に硝子製若くは細かき金網製の蓋を施さしめ塵埃其他有害物の附着を防いで居る。

販賣品の種類は市場の位置廣狹に依り多少の差異あるも大要は次の様なものある

青物、乾物、鹿干魚、味噌、漬物、煮豆、佃煮、蒲鉾、醬油、蒟蒻、油揚、豆腐、砂糖、パン、饅頭、漬豆雜穀、果物、茶、鮮魚、川魚、牛肉、鶏卵、菓子、下駄、瀬戸物、荒物、金物、小間物、化粧品、メリヤス雜貨、日用切地類、

薪炭、米、道具類、鶏肉等である。

叙上の如く市民生活の安定を策して企圖せる公設市場は果して如何なる効果を及ぼして居るか恐らく萬人の知らんことをする所であろう、確かなる採算は六ヶ敷いが併し乍ら部分的に考定するに一般市場に對しては先づ市場開設と共に市價は各品一切に二三割方低落を告げた、而して一般商人には牽制的効果を及ぼし現に白米賣價の如き全く市内小賣相場の標準となつた、爲めに市民の生活は其家庭に於て一ヶ月約五六圓の節約を得副食物費約三割を得たる實例ある、又生産者に及ぼせる影響としては從來農家は問屋等に委託販賣して僅々の値轄を得たが公設市場に於ける小賣値轄は二十圓より三十圓(水菜、體菜業の一反作付量で)を計上するので從來の栽培少かりし地方農家の自覺心を喚起し中河内郡、南河内郡、泉北地方は近來長足の進歩を以て是等蔬菜類の生産に力を注ぐに至つた。

斯くの如き状態で一は市民の爲めに低廉なる物資の供給を試みるに同時に他面其生産者の奮起を促し専ら生産者より直接に需用者の手に荷受出来る様企圖されつゝある關係上物價調節策の根本に觸れ一般に好影響を及ぼして居る、尙市當局は百尺竿頭歩を進め以て公設市場の総合的計劃をも目論見つゝある。

### 中央公設市場

一體公設市場の公營と云ふ趣旨は凡て販賣希望者を一束し入札方法で市場の一部を貸與し直接需用者の便に供へる内容を有して居るのである、従つて小規模に解釋すれば現在の一市場に於ても市當局が統轄する意味から斷定を下せば恰も中央市場の組織に關する一片を行つて居る觀もあるが併し乍ら現制度下では未だ供給品の集散其他各市場と直通する中心點が無く組織的のそれを缺く爲め尠からず不便を忍んで居る、尤も純然たる中央市場を設け悉く綜合制度を適用して各小市場を連結するならば時に却つて弊害を伴ひ殊には中央市場を設けても大阪市の如く地域の廣汎なる都市にありては設定箇所極めて僅少な市民が受益するのみで一般市民に著しき効果を與へる事は不可能な理由もある。

故に目下歐米各先進國間の都市に見る如き形式を備へた中央市場は謂ふ迄も無く不必要であると一般に認められつゝある一方小市場の普及を尤も重要視されて居る次第である。

然し物資の集散貯藏物價の定規標準其他少くとも共通の不便を除く爲め純日本化否大阪氣分の中央市場は之れを樹立すべしとの議論多く市當局も輒ち此の意味に於ける開設をば早晚實現する意嚮である、現に市場商人側は相一致して各地方から來る貨物の集散貯藏所を各自經費を醸出して設けんことをする氣勢があるので市では恰も鐵道省が新規に貨物驛を開設せんとする櫻の宮舊水源池へ之れに隣接せる場所一萬坪を下し差し當り五百坪の建物を樹て、急を補ひ將來は半永久的に鐵筋コンクリー建の貨物集散所を設立し倉敷料を徴收する見込である而して中央公設市場の一部分事業に擬し漸次改善しつつ物價調節の恒久的設備を計畫せんとして居る。

今参考の爲め大阪市に於ける公設市場に關する條例を摘記するに左の如くである。

### 公設市場條例

第一條 公設市場ハ日常生活必需品ノ販賣ニ使用セシムルモノトス

第二條 公設市場ヲ使用セントスルモノハ市長ノ承認ヲ受クベシ、前項ノ承認ヲ受ケタル使用者ハ他人ヲシテ之ヲ使用セシムルコトヲ得ズ

第三條 使用區域並ニ使用開始期日ハ市長之ヲ指定ス

第四條 使用者ハ左ノ範圍内ニ於テ市長ノ定メタル使用料ヲ前納スベシ



但シ市長ニ於テ特別ノ事由アリト認ムル時ハ之ヲ輕減又ハ免除スルコトアルベシ

- 一、屋内一坪ニ付一ヶ月金五圓以内又ハ一日金二十錢以内
- 一、屋外一坪ニ付一ヶ月金二圓五十錢以内又ハ一日十錢以内

第五條 既納ノ使用料ハ之ヲ還付セズ

但シ市長ニ於テ相當ノ事由アリト認メタル時ハ其全部又ハ一部ヲ還付スル事アルベシ

第六條 使用者工作物ヲ設ケムトスルトキハ市長ノ承認ヲ受ケ返還ノ際之ヲ原狀ニ復スベシ

使用者前項ノ義務ヲ怠リタルトキハ本市ニ於テ之ヲ施行シ其費用ヲ徵收ス

第七條 使用中建物又ハ附屬物ヲ毀損若クハ滅失シタルトキハ何人ノ所爲タルヲ問ハズ使用者ハ市長ノ定ムル損害額ヲ賠償スベシ

第八條 市長ハ使用者ニ對シ二百圓以内ノ保證ノ納付ヲ命ズルコトアルベシ

第九條 使用者ハ市長ノ承認ヲ得ズシテ妄ニ休業スルコトヲ得ズ

第十條 左記ノ場合ニ於テハ使用ヲ停止シ又ハ使用ノ承認ヲ取消スコトアルベシ  
但シ之ニ因リ損害ヲ生ズル事アルモ市ハ其責ニ任ゼズ

- 一、使用者本條例ニ違反シタルトキ
- 二、指定期日內ニ開業セサルトキ
- 三、營業上ニ關シ不正ノ行爲アリタルトキ
- 四、前各號ノ外市長ニ於テ必要アリタルトキ

附 則

本條例施行ニ必要ナル細則及施行期日ハ市長之ヲ定ム

### 公設市場使用條例施行細則

第一條 公設市場ノ使用ヲ左ノ二種トス

- 一、屋内使用
- 一、屋外使用

第二條 屋内ヲ使用セムトスルモノハ住所氏名職業並ニ販賣物品ノ種類ヲ記載セル願書ヲ提出スベシ

第三條 屋外ヲ使用セムトスルモノハ前條所定ノ記載事項ノ外區域坪數並ニ使用目的ヲ記入シ且假設物ヲ設ケル場合ハ其設計書ヲ添ヘ願出スベシ

第四條 屋内使用承認ノモノニ對シテハ別表第一號様式屋外使用承認ノモノニ對シテハ第二號様式ノ承認書ヲ交附ス

第五條 使用承認ヲ受ケタルモノハ屋ノ内外ヲ問ハス使用面積一坪ニ付金拾圓ノ割合ヲ以テ保證金ヲ納付スベシ使用者使用條例第六條ノ費用又ハ第七條ノ賠償金ヲ完納セサル時ハ之ヲ保證金中ヨリ控除スルモノトス

第六條 市場ノ等級ヲ左ノ四等ニ分ツ

- 一 等 境川公設市場、空堀公設市場、本庄公設市場、九條公設市場、天王寺公設市場、南門公設市場、櫻川公設市場、四貫島公設市場、天滿公設市場、船場巡廻市場、堀江巡廻市場
- 二 等 木津公設市場、西野田公設市場、網島公設市場
- 三 等 築港公設市場、谷町公設市場、福島公設市場、巡廻公設市場

四等 北島公設市場

第七條 使用條例第四條ノ使用料ヲ左ノ通り徴收ス

一、屋 内

等級	日用品販賣ニ使用スルモノ	附屬倉庫ニ使用スルモノ
一等	一坪 一ヶ月 金四圓 一日 金十五錢	一坪 一ヶ月 金二圓五十錢
二等	同 同 金三圓 十二錢	同 同 金一圓
三等	同 同 金二圓 金八錢	同 同 金一圓五十錢
四等	同 同 金一圓二十錢 金五錢	

二、屋 外

等級	店舗ニ使用スルモノ	物置又ハ之レニ類スルモノニ使用スルモノ
一等	一坪 一ヶ月 金二圓	一坪 一ヶ月 金八十錢
二等	同 同 金一圓五十錢	同 同 金六十錢
三等	同 同 金一圓	同 同 金五十錢
四等	同 同 金六十錢	同 同 金四十錢

月額使用料ヲ徴收スルモノニシテ使用日數一ヶ月ニ充サル場合ノ日割計算ハ一ヶ月ヲ三十日トシテ算定スルモノトス

第八條 本則ニ於テ坪數計算上五合未満ハ五合ニ、五合以上ハ一坪ニ計算スルモノトス

第九條 市場開閉時刻ヲ定ムルコト左ノ如シ但シ時宜ニ依リ伸縮スルコトアルベシ

自 三月 至 十一月 午前七時ヨリ日没マデ  
自 十二月 至 翌年二月 午前八時ヨリ日没マデ

第十條 市場ノ休日ヲ左ノ通り定ム

一、一月一日ヨリ同月三日マデ

一、毎月十日二十三日

但シ市場整理ノタメ毎月一回又ハ二回臨時ニ休業スルコトアルベシ

附 記

本則ハ公設市場使用條例施行ノ日ヨリ之ヲ施行ス

### 大阪市公設市場販賣人心得

- 一、市場販賣ノ承認ヲ受ケタルモノニシテ自ラ販賣ニ従事シ能ハサルモノハ其販賣従事員ノ氏名ヲ届出テ承認ヲ受ケベシ
- 二、商品ノ搬出入ニ關シテハ市場係員ノ指揮ヲ受ク可シ
- 三、空俵、叭、空箱其他不要物品ヲ市場内ニ殘留スベカラズ
- 四、使用承認區域以外ニ商品ヲ陳列スヘカラズ
- 五、商品ノ陳列配置等ニ就テハ常ニ清潔ト美麗ヲ損セサルコトニ注意スベシ
- 六、商品ヲ追加販賣セムトスルトキハ其品名並ニ價格ニ就キ市ノ承認ヲ受クベシ
- 七、等級ノ異リタル同種ノ商品ハ必ず最上等品ヨリ以下各等品ヲ取揃ヘ漫リニ取消スベカラス
- 八、販賣品ハ一定ノ單位ヲ定メ的確ナル價格札ヲ付スベシ
- 九、販賣品ニ對シ種類品等ヲ指定シタル場合ハ之ヲ拒ムコトヲ得ス
- 十、總テ販賣價格ハ係員ノ指示若クハ承認ヲ受ケベシ

十一、販賣品ハ一切懸賣ヲナスコトヲ得ズ

十二、未熟、腐敗其他衛生上有害ノ虞アル物品ヲ販賣スルコトヲ得ズ

十三、販賣者ハ市場定休日ノ外休業スルコトヲ得ズ

但シ事由已ムヲ得ズト認メタル場合ニ限り承認スルコトアルベシ

十四、販賣者ハ常ニ服装ノ清潔ヲ保持シ且ツ顧客ニ對シテハ丁寧懇切ヲ旨トシ苟モ粗暴傲慢ノ言行ヲ弄スルコトアルベカラス

ルベカラス

十五、販賣者ハ其使用セル區域及其附近ヲ清潔ナラシメ退場ノ際ハ必ず掃除シ塵芥汚物ハ塵捨場ニ放棄スベシ

十六、市場ノ商品ニ就テハ市ハ一切保管ノ責任セス

十七、販賣者ハ前各項ノ外凡テ係員ノ指揮ニ從フベシ其命ニ從ハサルモノハ退場セシム

### 第四節 衛生的施設

#### 消毒所

大阪市の防疫機關は桃山、阿波堀、岩崎町及び京町堀等の各地に散在し作業上甚だ不便を感じたる爲め西區岩崎町に之が統一的建物を大正六年新築の計畫を樹てたが偶々該敷地は臨港鐵道用地に收用せらるゝ事となつたので西區池山町に九百五十四坪の敷地を相し大正七年九月竣功したのである。

而して疾病者、屍體、傳染病患者其他物品の消毒をし防疫に盡して居るが設備の主要を記せば患者輸送機關は從來駕籠、擔架、二輪車、四輪車等であつたが何れも人力に依るもので途中長時間を要する不便と危険とが伴ふ爲め馬車制

度に改め次で大正六年以降全然自動車を利用し、悪疫大流行時には此の外馬車二輪車をも補助して居る。

屍體輸送は常用の馬車で臨時に二輪車をも用ゐる。患家消毒の機關は馬車三輛、三輪車二十輛臨時に百十六輛の輸送機關に因り何づれも蒸氣消毒器を用ゐて目的を達して居る、従つて傳染病殊に都市專屬病をも稱すべき『コレラ』『ペスト』各病豫防には多大の効果を齎らして居るのである、其經費の如き始めて事業創設したる大正五年度は經常臨時共拾六萬四千九百二十八圓、六年度十四萬七千三百二十八圓、七年度十二萬千七百六十三圓、八年度十六萬五千三百三十三圓、九年度二十七萬六千七百十三圓等で十年度は當初の豫算十三萬五千二百三十三圓、十一年度は約三割を増したるのである。

### 消毒手数料條例

第一條 本市に於て取扱ふ消毒事務に付ては傳染病豫防法に依るものの外左の手数料を徴收す

一、建物消毒は一階三坪迄は金八十錢、一坪以上一坪迄毎に金十錢を加ふ

二、物品、消毒は重量五貫目迄は金十錢、五貫目以上五貫目迄毎に金五錢を加ふ

三、消毒物品の蒐集及配達は重量五貫目迄は各金十五錢、五貫目以上五貫目迄毎に金十錢を加ふ

建物若は物品の種類、容積に依り費用に著しき差異を生ずるもの又は消毒依頼人の請上其他の事由に依り特別の費用を要するもの手数料に付ては市長之を定む

第二條 公費の救助を受くる者又は市長に於て手数料を納付する資力なしと認むる者に對しては手数料を免除することあるべし

第三條 手数料は之を前納せしむ、但し特別の事由ありと認むるときは此限にあらず

因に消毒所は現在に於ては家屋、物品の消毒のみであるが將來は消毒物品に對し洗濯並に害虫驅除(主として南京虫)の依頼に應ずる筈である。

### 消毒隔離所

市立大阪消毒隔離所は市内北區西野田下島町にあつて所謂傳染病者の隔離所に充當するものである、現在の敷地は三千四百十五坪あつて隔離室百三十二室、疊數六百九十四疊、收容人員六百五十人である、設備としては消毒用の蒸氣消毒汽罐二十馬力一臺、消毒筒二臺、消毒能力一日の物品七百貫其他細菌検査室の外醫局藥局、事務室賣店、面會場、倉庫及運動場等があり隔離人輸送用の石油發動機船一艘もある。

此の隔離所は明治三十三年工費三萬七千五百餘圓を投じて建設されたもので明治三十七年桃山病院天王寺分院の廳舎を移し各分立して居たのを大正元年九月に至つて統合し以て消毒隔離所と改稱したのである。

### トラホーム診療所

之れは市内の南、西、北區の各區に比較的患者の多き場所を選び各々診療所を配置し尙近き將來は更に二ヶ所を増設しトラホーム患者推定二十萬人の救恤に備へる筈である、同所は大正八年三月政府が法律第二十七號を以てトラホーム豫防法を制定し同年八月施行規則を發布し翌九年九月大阪府令第七十七號により施行細則の發布を見たので市は左なきに該病撲滅の必要を痛感して居た關係上茲に急遽無料診療所の設置を爲し大正十年から事業を開始した。

## 塵芥焼却場

大阪市に於ける當該事業の濫觴は抑も明治三十六年で工費二千七百六十九圓を投じて焼却炉を西區南福崎町尻無川沿岸に設置したのに基因する、元來市では一日約十四五萬貫の塵芥を搬出せねばならぬ状態である爲め假りに焼却處分に附するにしても僅々數個の爐では到底所期の目的を達する事は出来ぬのである、現在では此の傾向に鑑みて一部は衛生上有害ならざるものは堆積肥料として賣却するものもある、然し塵芥焼却場には先づ運送船があつて市内の河川を利用して運搬して來るゝ場の前面運河より直ちに起重機に因つて塵芥を吊揚げ爐内に送致する仕掛になつて居り加ふるに自然焼式と送風式との二種の爐を備へ前者は一晝夜約二萬貫後者は八萬貫の焼却豫定があるので寧ろ炭肥として賣却する方が經濟上は勿論衛生的にも優良であるから漸次此の方針に出づる模様である。

## 塵芥處理

大阪市から日々排出する塵芥は重量十三萬貫で之を積量にするに二百立方坪である、而して其大部分は只燒棄せんが爲めに焼いて居る、而も其經費のみ年々七八萬圓の經費を要し塵芥の始末全體では實に六十萬圓に達するのである、之を大正九年末の掃除戸數二十二萬九千に割り當つるときは一戸二圓六十錢餘となる、則ち塵芥を棄てる爲めに市民は此租税を負担せねばならぬ譯けである、然るに該經費は逐年増加の傾向を有して居る、茲に於てか近年公私の間に塵芥利用方法の研究が可なり喧傳せられ或る學者の如き大阪市の厨芥から八十萬圓の利益が得られるなきを斷言したがこれは到

底首肯し難いと言はれる。

兎に角市當局は夙に之が利用方法の攻究に腐心して居る次第であるが最近其處理方法に就ての新規研究をして左記の如き案を發表するに至つた。

- (一) 塵芥の焼却熱を利用して發電するもの
  - (二) 塵芥を燃料として塵芥を乾溜し其副産物を回収して乾溜より生ずる瓦斯及塵炭を燃料として發電する方法
- で(一)(二)共に工業的實驗に供するに至つた、而して塵芥の熱量を考究するに大阪市の混合塵芥は其五〇%は水分で可燃質物は僅かに二五%に過ぎないのであるから諸種の不利益な場合を豫想し塵芥一封度の有効熱量を六〇〇英熱單位と測定した、之を一封度の發熱量一〇、〇〇〇英熱單位の粉炭の價格一噸十五圓のものに比較換算するときは塵芥一ヶ年の價値は二十三萬七千餘圓に相當するのである、而して此塵芥焼却熱を利用して發電計畫を立てるときは最小限度に見積つて一五〇〇キロワット時即ち一日の發電所出力三六〇〇キロワットとなるのである、又塵芥を無償受入れるものゝすれば發電所の總収入は一キロワットに付四錢にして五十二萬五千六百圓となり純益金四十萬五千圓を算する事となる、更に之を乾溜と發電との兩方法を併するときは乾溜からする生産物(醋酸石灰、木精)の代價が十八萬六百圓、電力代が三十八萬五千四百圓合計五十六萬六千圓の總収入となり純益四十四萬六千圓を得らる、勘定となり之が設備費用は(一)(二)何つれの場合に於ても二百二十五萬圓位で足るのであるから工業的企業として決して不安のものではないのである、尙以上の計算には「クリンカー」の利用より生ずる利益を見積つて居らぬ事を注意せねばならぬ。
- さて塵芥の乾溜は外國にも其類例を見ない全く大阪市獨特の處理方法であるから之は決して架空的のものでない、殊に市の塵芥の組織中には藁、木、竹片其他植物性纖維質の物が極めて多く此點外國の塵芥と著しく相違する。

## 埋火葬事業

市の埋火葬事業は明治四十年二月元大阪八弘株式會社の經營に係る岩崎町、天王寺、長柄等の各所に於ける埋火葬營業權及岩崎、天王寺、長柄の墓地等を含む土地建物及營業上の計付器を金十八萬五千圓で買収し市立葬儀所とし事業を繼承したのであるが超へて同年六月岩崎葬儀所に於ける火葬を廢止し四十三年三月同所の墓地も廢止した、尙葬祭式場として使用して居たが大正三年に至りて岩崎町の當該所は全廢し改めて西區小林町に千五百二十二坪の土地を買収し市立小林葬儀所を建設し大正二年六月以來事業を開始して居る、又北區福島中二丁目に九百坪をトシ茲に市立福島葬儀所を建設し尙南區の阿部野にも葬儀所を設置して現在に及んで居る。

## 胞衣汚物取扱

胞衣及汚物取扱は明治三十二年抑も民間に於て經營せられて居たのであるが同三十九年十月市は其營業權及什器を買収し四十年二月より市營としたのである。

## 刀根山病院

大正三年法律を以て肺結核療養所の設置及國庫補助に關する件公布され主務大臣は豫防上必要を認むるときは人口三

十萬以上の市に對して療養の途なき肺結核患者を收容せしむる爲め療養所の設置を命じ得べき事並に經費中六分の一乃至二分の一を國庫負擔する旨發布あり尙市に對し大正四年七月内務大臣より同六年三月迄に設置すべき命令に接したので曩に撰定したる豊能郡麻田村字麻田より櫻井谷村大字刀根山に亘る面積三萬五千坪の山林地をトシ收容人員三百五十名の豫定の病院を設計の上大正五年六月起工後十三ヶ月にして大正六年六月竣工したのである、而して直ちに患者の收容に着手したので從來濟生會病院、弘濟會保養所、慈惠病院、日本赤十字社大阪支部、肺結核療養所等斯道に救療機關たりしものが病床不足を告げて居たのを刀根山病院開設と共に頗る利便を得て病床不足の緩和をしつゝあるのである尙其將來は有料患者の收容に家計補助の便法に出づる計畫であるを謂ふ。

## 桃山病院

桃山病院は傳染病患者の避病院であつて病室千八百二十六坪餘を有する宏大な建物であるが明治二十年創設された歴史を持つて居る、始め東成郡天王寺村筆ヶ崎に所在して居たのが明治三十年四月市に編入さなつた爲めに南區筆ヶ崎と改稱され六千三百餘坪の敷地を有し尙本庄に其分院も併有するに至つたのである。

又其經過を辿ると明治二十九年市は市立病院規則に因りて桃山本庄兩病院を桃山病院とし常時開設し傳染病患者の隔離救治の外傳染病に關する微生物學研究を事とした。

明治四十年接續町村地三千四百七十五坪を買収してバラック式病舎を増したが尙市の膨脹に順應するに難いので明治四十四年工費金十一萬七百餘圓を投じ一部の増改築を行ひ患者の收容力を増加した、茲に於て本庄の分院を併置する必要なきに至り大正元年十二月市立病院規則を廢し新に市立桃山病院規則を制定し一方病舎の大半は明治四十年痘瘡流

行時に建築したバラック建てで改築を要する爲め大正六年度より三ヶ年繼續の事業として總工費四十一萬七千餘圓を計上し大部分の増改築を行ひ大正九年三月下旬全部竣工したのである。

現在は敷地九千七百七十八坪、建物三千二百九十四坪

内 譯

病室一千八百二十六坪二三五

其他建物一千四百六十八坪五五

### 衛生試驗所

衛生試驗所は衛生事務講習、細菌培養基等の分與、診療、衛生上の鑑定又は審査、狂犬豫防注射藥品の試験、水道検査事務等の外荷も市民衛生の基礎を成すものを攻究發表する所である、則ち市は曩に衛生行政の完全を期せんが爲め學術的試験を行ふべき機關を設置せんとし明治卅九年四月北豊吉氏を市技師に任用し専ら其の設立に従事せしめた傍ら市立消毒隔離所の醫務、市小學校、裁縫學校幼稚園の教員若くは婦志願者及市區吏員志願者の身體検査を擔當せしめたのが市立衛生試驗所の成因である、同所は曩に市北方にあつたが鐵道擴張の爲め北區堀川監獄跡に敷地を下し移轉する事となつた。

### 第五節 文化的施設

大阪市の文化的施設としては美術館並に市民館がある、勿論廣い意味に於ては博物館公園、公會堂等もあるが、然し尤もユーモアの氣分を含むものとして前二者を挙げねばならぬ。

**美術館** は館其ものは未成であるが内容は殊に調査委員を選定し數年來協議を凝したる未完全に近い迄討議されて居る又敷地は大正十年十二月大阪の富豪住友男爵家が持志を以て天王寺茶臼山の地を寄附したので大正十一年には設立に着手する筈である、之れは主として日本美術の對外的代表をも試みんとするもので市民の文化助長に盡す所が甚だ多い。

**市民館** は市民の精神的享樂の機關に供し一面其指導を兼ねる新規の計畫に基づき設置されたもので主として人間の苦の調節を計り文學に音樂に將た亦團樂に各々一種の興味を喚起し尚且つ和樂の氣分を養成せんとするるのである、従つて或意味から謂へば都市生活者の人爲的深呼吸を誨へる所で彼の自然の野趣に深遠の妙玄を會得する程度を理想するから人口の分領に則り比較的稠密な所に設置し一定區域を持區として其目的を達すべき筈である、然し大阪市の現在はこの理想域に達する唯一の途として目下天神橋六丁目に之れを有し附近民衆の爲めに毎日各種の會合を催し着々目的に向つて努力して居る。

**公會堂** は二つ之を有して居る一は中の島他は天王寺である。

中の島公會堂は間口二十五間奥行三十五間で建坪數六百五十九坪三合總延坪數二千三百九十一坪の三階建てである、様

式から謂ふに復興式中準バラデヤン式の耐震耐火煉瓦石造で工費百十二萬圓餘即ち故岩本榮之助氏の寄附金で設立したものである、工事は大正二年六月に起工し大正七年十月完成し同年十一月市に引繼いだ壯麗の建物で主要な設備は

- 地中階 酒場大小二室、調理室、暖房汽鐘室、倉庫五室、小使室、宿直室
- 一階 表玄関、大集會場、左右玄関四室、豫備室三、事務室、携帶品預室、舞臺及附屬室
  - 二階 大集會室觀覽席豫備七、市長室、新聞記者室、物置四
  - 三階 大食堂、中食堂、貴賓室、喫烟室二、配膳室三、扇風器室
- 外に各階共便所四ヶ所、階段六ヶ所、昇降機二ヶ所ある。

**天王寺公會堂** は明治三十六年第五回内國博覽會開催に際し市が五萬圓を下附し協賛會の發動を促した所同會は四萬五千圓を投じて中の島公園内に公會堂を建設し大正二年三月天王寺公園に移轉したのである。

其設備は木造屋根鐵板葺側廻り漆喰塗で兩鑲家及正面共三方二階建にして面積三百四十五坪中央座上より天上裏迄の高さ三十二尺四寸五分、鑲家の階下高さ十尺七寸階上の高さ八尺六寸で階上下階を通じ優に千五百人を容れる。

## 公 園

大阪市は公園の尤も貧弱にして技工的な所である、勿論地理的關係及び間地不足の關係に基くのであるが併し乍ら市民一般が主として抽象的思索よりは寧ろ直接運轉價值のある事業に熱心である反證も受け取れる、併し最近急激に思想界の變化を來した結果は漸次此等の陋習改善せられ尙善く保健衛生並に文化施設の緊喫なるに顧みる傾向になつて來たので市理事者の計畫も着々實現可能の域に向つて居る現在に於て既設されてある公園は中の島公園、天王寺公園等の

稍々大規模なものと東西南北各區に各一宛配置されて居る小公園とであるが尙近き將來に於ては淀川公園(二萬二千坪)と住友男爵が市に寄附した茶臼山の一萬七千坪を天王寺公園に併合し更に築港河岸に常設せんとする小規模の公園とがある。

**中の島公園** は元大阪始審裁判所の敷地であつたのを拂下げ假公園を設置したのが濫觴である、則ち明治廿四年末に設立され同三十二年道路及共同物揚場敷地の不用な所を譲り受けて合併し大正四年淀川難波橋下流西岸埋立地四千七百坪を公園敷地として使用の許可を受け此處には専ら體育的設備をなし大正五年難波橋上流天神橋に至る埋立地六千三百三十坪の使用許可を得て此處には運動場及奏樂堂噴水浴其他遊園設備をしたのである。

**天王寺公園** は元第五回内國博覽會の敷地の一部分で最初南公園と稱し明治三十七年度事業を開始し同年度博覽會事務局より引繼を受け其整理を行ひ三十七年時局に際し陸軍病院敷地として徵された、後四十二年一月より再び諸種の工事を進め洋式花壇、日本風遊園、競争場、其他設備を調へ公衆に開放したのである。

**小公園** は大正四年十月御大典記念事業として兒童運動場に充當するを本旨とする公園七ヶ所設置の計畫を樹て大正六年敷地買収を行ひ同年起工して逐次工を進め運動場の設備及び植樹をなし同七年三月全部竣成した。

## 動 物 園

市の動物園は元大阪府の經營に係る博物館内に設置せられたものであるが府に於て博物館を廢止し此處に商品陳列館を建設する事を大正三年決定せしを以て之れを市に無代下附方申請し天王寺公園内に動物園の設備をしたもので大正四年四月から開場したのである、現在の敷地は七千九百二十五坪で收容動物は獅子外九百四十點即ち種別左の通りである



勿論有料入場ではあるが併し乍ら市民の智的啓發には多大の貢献をして居る。

靈長類	日本猿外十一種	三十九點
食肉類	獅子外十八種	二十六點
有蹄類	犀外十三種	二十九點
長鼻類	象	一點
嚙齒類	豪猪外三種	八點
有袋類	カンガール	一點
翼手類	大蝙蝠	一點
食虫類	蝟	一點
燕雀類	奏吉了外四十五種	百八十點
猛禽類	鷹外五種	八點
攀木類	鸚鵡外十種	十七點
鶉類	孔雀外二十種	六十點
遊水類	雁外十二種	百二十點
涉水類	丹頂鶴外十八種	五十二點
鳩類	長生鳩外四種	十五點
走禽類	駝鳥外二種	四點
爬虫類	錦蛇外七種	三百七十五點

兩棲類

山椒魚

三點

植物温室

植物温室は明治三十六年市に開催せられた第五回内國博覽會場内現在天王寺公園の位置に設置せられたものを閉會後引續き存置讓受けたものである。

勸業館

勸業館は明治三十五年第五回内國勸業博覽會工業館(天王寺公園内)の建物を同博覽會閉會に際して大阪市に下附されたるもので市が之を利用し以て勸業館としたのであるが爾後建物腐朽し用に堪えないので大正二年賣却し同年三月市費十三萬六千二百圓を投じ其跡地に新築し階下千六百三十三坪階上二百七十五坪の面積を有し常に關西文化の一助となつて博覽會、展覽會等の會場に充當するの外各種の商工業の材資を蒐めたり傳播したり貢獻したものである、然し大正九年十月に至つて恰も南區役所新築の事があつた爲め一時假廳舎として貸與したが十一年に入りて區役所立退と同時に勸業館は大修繕を加へられ再び活用される事になつた。

大阪工業研究所

工業研究所は大正三年十一月大阪府下に於て舉行せられたる陸軍特別大演習の際に於ける御下賜金及明治三十一年十一月同演習の際に於ける御下賜金の積立金を以て工業の發展上最も有効なる工業研究機關を設置して市の工業の發達を圖り以て聖恩を永遠に記念する爲め大正五年八月之れを創設し同年十一月より研究事務を開始したのである、然るに時

恰も市工業界は歐洲戰亂の影響を受けて益々好況を呈し之を利用する者甚だしく激増するに至り當初の設備では到底社會の要求に應ずること能はざるを以て大正七年度臨時費二萬三千六百五十圓を計上し隣接市有地千四十六坪を擴張敷地に充て第一期擴張を行ひ更に大正八年度第二期擴張を圖り之れ亦二萬九千九百十九圓を投じて目的を達した、亞で第三期擴張には本館及機械研究室其他の附屬研究室を建設する筈であつたが所在地梅田は鐵道省に於て梅田驛擴張の計畫ある爲め移轉せざるべからざる運命となり則ち市内北區堀川監獄署跡の敷地の内二千坪の地を卜し大正十年度より三ヶ年繼續事業として新築及移轉費二十七萬九千七百圓を計上し眷りに工事を急いで居る、而して十二年度中に移轉する見込である。

## 市民博物館

市立大阪市民博物館は御大典記念事業とし主として一般市民に通俗的教育を施し併せて外來人に市を紹介する目的で設立されたものである、則ち大正四年十月之が創設費約十一萬三千圓を計上し四年度より七年度迄の四ヶ年繼續事業として計畫され大正五年には囑託員を置き尙調査委員を設置して一は當該事業の内容調査を爲さしめ他は調査事項に就いての諮問機關に充て、創設に傾力したのであるが大正六年三月愈々天王寺公園内舊美術館を以て博物館の位置と定め超えて七年四月別館の工落成大正八年二月開館するに至つた。

而して博物館の内容は本館と別館に分ちて本館には歴史部、市勢部、商工部、都市生活部とし別館は通俗科學部に充て、時々各種の講演と商工獎勵の會合を催して居る。

## 實業補習學校

- 一、西區實業補習學校には木材料、海產物科、陶磁器科、印刷科別科等ある
  - 二、九條第一實業補習學校は機械科、指物科、金物科等ある
  - 三、育英商工補習學校には商業科、工業科、外國語科(英語)等ある
  - 四、難波商工補習學校には英語科、商業科及び工業(皮革科、金物科、機械科、指物科)等がある
  - 五、東區女子實業補習學校には修身、國語、家政並に英語の各科がある
  - 六、東區第二實業補習學校は學科制で商業工業製圖、讀書、作文習字、筆算珠算及び英語の各科があつて各科目も毎週一時以内隨時修身科を併課し實踐道德の要旨を授けるのである
  - 七、第一盈進商工補習學校も亦學科制で前者と大同小異である
- 而して此の補習教育に對する積極的方法としては研考會を設け種々考慮をし委員各自共に獎勵法を講じて居る、今同委員會の規程を描寫するに左の通りである

## 大阪市補習教育研究委員會規程

- 一、大阪市補習教育ノ改善進歩ニ資スル爲メ大阪市役所ニ補習教育研究委員會ヲ置ク
- 二、本會ハ委員長副委員長各一名委員若干名ヲ以テ之ヲ組織ス

- 三、委員長ハ大阪市助役副委員長ハ大阪市役所教育部長、委員ハ大阪市長ノ囑託シタル者及市長ノ命ジタル吏員ヲ以テ之ニ充ツ
- 四、委員長ハ會務ヲ總理シ委員會ヲ招集シ其ノ議長トナル委員長事故アルトキハ副委員長之ヲ代理ス
- 五、本會ニ幹事及書記若干名ヲ置キ大阪市長之ヲ命ズ幹事ハ委員長ノ指揮ヲ承ケ庶務ヲ整理ス  
書記ハ委員長及幹事ノ指揮ヲ承ケ庶務ニ従事ス



### 第三章 市の交通状態

#### 第一節 道路

大阪市の街區は東京市に於ける、宮城中心の放射式ニ其趣を異にし、大體に於て方格式である、即ち東方城に對し、西方海より數條の市街(通り)を基本とし、之ニ南北に交叉する市街(筋)から成つてゐる、そして土地の勾配及河川の狀況に依つて多少の變通がある、此點に於ては大阪市は頗る京都市に似てゐるが其街路稍複雑である國縣道は東區の東横堀に架せる高麗橋を里程元標として四方に放射してゐる、國道は三線其延長は六千四百八十六間、平均幅員三間三步一厘、面積一萬八千五百餘坪、縣道は十二線で其延長二萬三千六百九十間、平均幅員三間三步四厘、面積五萬八千九百餘坪、里道は大正九年末調査に依れば四區を通じ幅員一間以上、二十萬餘間、一間未滿六千餘間、面積七十二萬四坪である、今主要なるものに付き概略を紹介する

- 一、京街道、東京に通ずる幹線であつて、東區高麗橋元標より北今橋筋を東へ京橋及北區相生町野田橋を経て、善源寺町京都境界に至る
- 二、中國街道、大阪師團より姫路師團に通ずるものにして、高麗橋元標より高麗橋通を西へ、難波橋筋を北へ、寺町通を西へ、北野大融寺前及東海道鐵道綿二番踏切を経て北野茶屋町市郡境界に至る
- 三、紀州街道、本線は東京和歌山間の要路にして、市内高麗橋通筋堺筋市街道より分岐し、南へ日本橋名吳橋を経て木崎町市郡境界に至る

- 四、龜岡街道、高麗橋詰町暗越奈良街道より分岐し、天神橋筋を北へ同六丁目に至る
  - 五、暗越奈良街道、元標より松屋町筋を南へ安堂寺橋通を東へ、黒門町に至る
  - 六、梅田街道、北區難波橋北詰にて國道より分岐し、堂島濱道を西へ、柳橋東詰を北へ、出入橋西詰を北へ、上福島北三丁目に至る
  - 七、安治川街道、東區平野町堺筋國道より分岐し平野町京町堀通を西へ木津川橋を西へ天保町に達す
  - 八、木津川街道、心齋橋筋平野町安治川街道より分岐し、心齋橋筋を南へ戎橋を経て今宮神社前を西へ、木津西濱町に出で木津川渡船場に至る
  - 九、尼ヶ崎街道、安治川街道木津川橋西詰より分岐し、新堀筋を西へ、四貫島町に至る
  - 十、梅田驛筋、堂島濱通梅田街道より分岐し、北へ櫻橋を経て梅田驛に至る
  - 十一、古堤街道、北區相生町國道より分岐し、野田橋を経て、新多町市郡境界に達す
  - 十二、山田街道安治川上通一丁目尼ヶ崎街道より分岐し、濱通を淨正橋に出で、上福島北二丁目に至る
  - 十三、奈良街道、日本橋筋國道より分岐し、天王寺鳥居前を南へ天王寺大道四丁目市郡境界に至る
  - 十四、阿部野街道、天王寺大通一丁目奈良街道より分岐し、南へ阿部野筋二丁目市郡境界に至る
  - 十五、新堀街道、北區淨正橋を東へ、出入橋を曾根崎新地三丁目に至る
- 要するに大阪は河川水運の利便から發達し來つたのであるから市内の街區は狹隘であつて築港新市街幹線電車筋の一部を除いては歩道車道等の區別未だ全たからず交通上不便甚だしいのであるが四十二年北區大火後市區改正を行ひ、電線沿道の擴幅と共に今や面目を新たにしつつ、あるのである。

## 第二節 電氣鐵道

### 第一款 市街電氣軌道

大阪市に於ける交通機關としての電氣軌道は其延長に於ては東京市に比較して遜色あれ、一貫せる市營主義の下に、最新式に建設されたのであるから、其線路網の整備せることは、施設の完備せることは、全國市街電氣鐵道中の首位にあるのである。

大阪市營電氣鐵道は明治三十五年十二月西區九條花園橋筋より大阪灣築港埠頭に達する三哩餘の新設街路に大阪市の事業として電氣鐵道を敷設するの提案を爲し、三十六年二月敷設特許同年九月十二日運輸營業を開始したのが其の濫觴である、之を築港線といふ、此計畫は大阪築港市街地との距離を短縮して築港埋立地の繁榮を庶幾ふたのであつて、第五回内國博覽會の開催せらるゝを機とし此計畫を見るに至つたのである。

築港線建設の目的は築港埋立地の繁榮を助長するにあつて、其營業成績の如きは敢て之を重視しなかつたのであるが運輸營業を開始するや其成績良好にして期年ならずして若干の利益を收め將來尙收利増加の傾向は顯著であつた、是に於て民間には私設電氣鐵道の敷設特許を得んとするものを生じ熾に活動を試みた者があつた、是より先、鶴原定吉市長は、市内電氣鐵道事業は私人の手に委ぬべからずして、宜しく、公共團體自ら經營すべきものであるといふ意見を抱き、窃に歐米都市に我大阪市の現状を比較し、調査研究してゐたのである、偶明治三十六年十一月十一日市會議員野口茂平等十餘名大阪市電氣鐵道を市内適當の場所迄市營を以て延長せんことを建議したので、市長は將に機運の熟せるを察し同月十三日市街鐵道に對する方針確定の件を市會に提出した所、市會は滿場一致を以て之を可決したので、市街鐵道

市營の方針は茲に確定したのである

斯くて鶴原市長は前叙の市營方針確定に基き内務大藏兩大臣に上申書を提出し、市街鐵道を市營爲すの必要を述べ市の發達上獨占的公共事業なるを以て斷じて他の私人に其敷設權を附與せざらむことを懇請したのである、然れども此上申の體裁は極めて抽象的であつて具體的設議を爲し得なかつたのであるから内務大臣は具體的計畫を定めて出願すべき旨を訓諭する所があつた、茲に於て市當局は具體的計畫の調査を急ぎ所謂第二期線敷設特許を申請したのである、所謂第二期線計畫は築港線を第一期線と謂ふに對稱したのである。

### 第二期線は東西線南北線から成る

東西線は、九條二番道路より東へ花宮橋を経て松島堀割南岸に沿ひ、東雲橋を渡り、松島町を経て、松島橋下流を渡り、長堀川北岸に沿ひ、南區末吉橋西詰に至る

南北線は梅田停車場に於て一は西に櫻橋筋を渡邊橋南詰に至り、一は東へ蛸橋筋新道路を南へ大江橋南詰に至り西に折れ、渡邊橋南詰に至つて相合し南に肥後橋を渡り湊町停車場前に至り難波新川に沿ひ、難波停車場前に達し、日本橋筋三丁目を南へ惠美須町二丁目に至る

日露戰爭中久しく萎靡不振なりし經濟界はボウツマス條約締結後、俄に活氣を呈し、電氣事業は隨所に發企せられ特に大阪市街鐵道は最も有望なるものとして着眼せられた、是に於て市當局は市營主義の實行上、重要な幹線を私人に奪はれむことを慮ひ、明治三十八年十一月第三期線の敷設を計畫し之れを市會に提案したのである

此提案も亦線路採擇に關して異論百出し、關係住民の運動激甚を極め市會に於ては讀會審議中形勢屢變移したけれ

も、第三讀會は修正案を悉く否決して原案の確定を見るに至つたのである、則ち政府は明治三十九年十二月四日軍事上其他交通上必要なる小部分に變更を加へて特許したのである

第三期線は其線路區分二十線に近く之を線路別に其概略を掲ぐれば

- 一、九條中之島線 此線は花園橋西詰に起り渡邊橋南詰に至る哩數一哩九分八厘
- 二、北濱線 北濱交叉點に起り今橋東詰に至る哩數〇哩二分
- 三、上本町線 上本町二丁目に起り天王寺西門前に至る哩數一哩七分三厘
- 四、天神橋西筋線 北濱交叉點に起り天神橋筋六丁目に至る哩數一哩六分
- 五、曾根崎、天滿橋筋線、梅田新道に起り天滿橋南詰に至る、哩數一哩四分六厘
- 六、谷町線 天滿橋南詰に起り谷町六丁目に至る哩數〇哩九分七厘
- 七、靱、本町線 川口町に起り谷町三丁目に至る哩數二哩〇七厘
- 八、玉造線 末吉橋西詰に起り玉造終點に至る哩數一哩二分九厘
- 九、九條、高津線 南安治川通二丁目に起り上本町六丁目に至る哩數三哩五分六厘
- 十、西道頓堀、天王寺線 西道頓堀通四丁目に起り天王寺西門前に至る哩數二哩一分六厘
- 十一、難波、木津線 難波元町一丁目に起り木津敷津町に至る哩數〇哩八分五厘
- 十二、松島安治川線 松島町一丁目に起り南安治川通二丁目に至る、哩數一哩〇八厘
- 十三、西野田線、船津橋南詰に起り西野田兼平町に至る、哩數〇哩九分三厘
- 十四、今橋天滿橋線 天滿橋南詰に起り今橋東詰に至る、哩數〇哩四分五厘
- 十五、福島、曾根崎線 梅田新道に起り上福島中五丁目に至る哩數一哩一分

十六、西野田福島線 西野田玉川町四丁目に起り上福島中五丁目に至る、哩數〇哩四分八厘  
十七、霞町線 惠美須町二丁目に起り南霞町に至る哩數〇哩二分九厘  
十八、堺筋線 大江橋南詰に起り日本橋筋三丁目に至る哩數二哩四分五厘  
以上の軌道は總て複線、軌間は内法四呎八吋半、各軌道中心距離は概ね十呎六吋である  
更に第三期線に施設したる車輛、發電所、變電所、車庫等の設備は便宜上、第一期、第二期線に屬するものを加へて  
其梗概を摘記すれば

車輛は客車五百五十四輛、撒水車二十輛、手荷車六輛を備ふ  
車庫は市内四ヶ所に散在す、西區九條發電所の傍に在るものは建坪三千百餘坪を有し、工作所を此内に置き、上本町  
車庫は南區上本町二丁目に在る、建坪千百餘坪、天王寺車庫は南區南霞町に在る建坪千九百餘坪、梅田車庫は北區北野  
角田町に在つて建坪千四百餘坪を有する

發電所は西區九條に在る、電氣鐵道部本部、車庫、工作所、倉庫等同一構内に在つて其敷地面積約一萬二千坪、發  
電所建坪は一十餘坪である、所内の設備を述べれば

- 一、汽鍋は火熱面積四千九十二平方呎を有する水管式のもの十八個ありて孰れも燃炭機を備ふ
- 二、汽機はカーチス立方型蒸氣タービンにして千五百馬力のもの三個、三千馬力のもの三個を備ふ
- 三、發電機は交流一千二百五十キロワットのもの三個、全二千五百キロワットのもの三個ある
- 四、煙突は高さ百五十尺及百八十尺のもの各二基ある

### 變電所は五ヶ所ある

第一は九條發電所内に在つて、三百キロワットの廻轉變流機四個、三百三十キロヴォルトアンペアーの變壓機四個を  
備ふ

第二は西區西長堀北通一丁目四ツ橋に在る、五百キロワットの廻轉變流機五個、五百五十キロヴォルトアンペアー  
の變壓器五個を備ふ

第三は南區上本町二丁目上本町車庫構内に在る、三百キロワットの廻轉變流機三個、三百三十キロヴォルトアンペ  
アーの變壓器三個を備ふ

第四は北區堂島船大工町に在る、七百五十キロワットの廻轉變流機三個、八百二十五キロヴォルトアンペアーの變  
壓器三個を備ふ

第五は南區南霞町天王寺車庫内に在る、三百キロワットの廻轉變流機三個、三百三十キロヴォルトアンペアーの變  
壓器三個を備ふ

受電變電所は四ツ橋の第二變電所の隣に在る、宇治川電氣株式会社より水力電氣の供給を受け、之を變換する爲め二  
千キロワットの周波數變換機三個を備ふ

電車に供給する電氣方式は直流架空複線にして、電壓六百ヴォルトである、發電所及受電變電所に於て發生したる二  
十五サイクル交流三相三線式電壓三千四百五十ヴォルトのものを市内五ヶ所に散在する變電所に地中線に依つて送電し  
變電所内設備の變壓器及廻轉變流機を以て、六百ヴォルトの直流電氣に變流し電車線に送電するのである

電力供給用電氣方式は交流三相三線式並单相二線式電壓三千四百五十ヴォルトとし、發電所又は受電變電所より直に架空線に依り配電するのである

地中電纜は發電所より變電所へ送電する爲め埋設す、其延長約二十七哩に達す

大阪市の電氣鐵道は第三期線の完成に由り、縱横三十四哩餘の長さに達し、市街重要地を網羅し、交通機關として略整備せる觀あれども、市勢の發達顯著にして、往年市に編入したる新市街方面は、進歩の速度最も著しく、交通機關の普及を要すること急なるものあるに由り、第四期線十六哩餘の延長計畫を提案し此敷設を完成したのである、第四期線は次の如くである

- 一、松島、南恩賀島線 此線は西區松島町二丁目東西線東雲橋南詰に起り築港埋立地木津川運河に至る、哩數二哩九分二厘
- 二、安治川、築港線 西區九條中通四丁目、九條高津線屈折部に起り西區三條通一丁目築港線千舟橋停留場に至る、哩數二哩一分五厘
- 三、西野田、櫻島線 北區西野田兼平町、西野田線終點より起り、西區櫻島町築港埋立地に至る、哩數三哩〇八厘
- 四、櫻川、中之島線 西區西道頓堀通四丁目に起り北區玉江町二丁目、九條中之島線玉江橋停留場に至る、哩數一哩五分
- 五、霞町玉造線 南區南霞町終點より起り東區東雲町一丁目、玉造線終點に至る、哩數二哩九分六厘
- 六、天滿橋、善源寺町線 東區京橋一丁目、天滿橋南詰停留場より起り、北區善源寺町、梅田善源寺町線終點に至る、哩數一哩五分九厘
- 七、梅田、善源寺町線 北區北野角田町、南北線箕面電車前停留場より起り北區善源寺町、天滿橋善源寺町終點に至る、哩數二哩二分七厘

至る、哩數二哩二分七厘

斯くて第四期線の完成により、新舊市街の重要地域は殆ど之を網羅し大阪市の交通機關は茲に始めて完璧と稱し得るに至つたのである、又事業經營の收利も亦益々増加し、當年鶴原市長の提唱したる市營鐵道の二大綱領たる、交通機關の整備と市財政の富源は茲に實現さるゝに至つたのである。

### (附) 市街電氣鐵道の賃金制度

(其一) 區間制度、乗車賃金の制定は、斯業の重要な問題である、大阪市は始め築港線の開通に際し、全線三哩餘を四區に分ち、一區の賃金を一錢と定めた、築港線敷設の目的は固に築港の繁榮助長に在つて、収益を主たる目的としたのではないからである

第二期線以下に至り、其本來の目的たる自治財源の一に供せん爲め、苟も公益を害せざる範圍に於て相當の収益を圖り、全時に短距離乗客の利益をも顧慮する必要があるので、市當局に於ては久しく本問題の研究に従ひ、竟に再び、區間制を採用し、四十一年七月市會の決議を経て、築港埠頭末吉間、及南北線を各四區に別ち、一區平均一哩金二錢と定め、別に時間割引券、回数券を發行し、低廉なる賃金を以て勞働者、學生其他一般の便に供したのである

一、乗客賃金、築港棧橋末吉橋間及南北線を各四區に分ち、一區を金二錢とす

但各區分界停留場前後の三停留場の乗車賃は一區の乗車賃とす

一、五才未満は無賃とす

一、時間割引、毎日午前七時迄普通賃金の半額

但十一月一日より二月末日に至る間は尙午前七時より午前八時迄運轉車輛数の半額とす

一、回数券

六十區分

金八十錢

百二十區分

金一圓六十錢

百八十區分

金二圓四十錢

一、團體券 普通賃金の五割以内を以て隨時割引するものこす

(其二)均一制度 第二期線開通の時に定めたる區間制度は明治四十四年迄施行し來つたけれども、爾來第三期線に屬する線路相離いで開通するに及び漸次延長複雑を來たしたるを以て當局者は熟慮の結果尙在來の區間制を襲用すること、乗客及び經營者にも不便不利なることを看取し遂に區間制を罷めて均一制を採り、其賃金を四錢均一とし、別に回数券を發行して少からざる割引を爲すことになつたのである

此制度は輿論の容るゝ所となり、市會も亦大多數を以て可決し明治四十五年一月十二日から之を實施した

一、均一賃金 金四錢とす

但五才未満は無賃とす

一、時間割引 毎日午前五時より全七時迄普通賃金の半額とす

但十一月一日より翌年二月末日に至る間は尙午前七時より全八時迄運轉車輛数の半額とす

一、回数券賃金

十 五 回 分

金 五 十 錢

三 十 回 分

金 一 圓

一、團體乗客等に對しては相當割引を爲すことあるものとす

前項の均一制は乗客にも經營者にも便益を得ること多く、久しく襲用して大正五年に至り乘車賃規程を市條例に改むるに際し、市當局は之を機とし在來均一制の骨子を變更することなく唯時間割引の一部時間を變更するに伴ひ、割引車輛数の半額なるを改めて全額とし、別に陸軍兵卒の割引人数に制限ありしを改めて無制限とし、新に海軍卒に割引を爲し、又中學校小學校等の生徒、市區吏員の爲めに特種の回数券を發行して賃金を低廉ならしむる等の改善を加へて之を施行したのである

一、均一賃金 金四錢とす

但五才未満は保護者一人に付き二人を限り無賃とす

一、時間割引 左の時間内は普通賃金の半額とす

自三月十一日 午前五時より全七時迄

自十一月一日 午前五時より全七時三十分迄

一、回数券

十 五 回 分

金 五 十 錢

三 十 回 分

金 一 圓

一、軍人往復券

金 四 錢

一、通學回数券又は通勤回数券

二 十 五 回 分

金 六 十 錢



五 十 回 分 金一圓二十錢

一、團體貸切乗車券  
貸切車の定員に對し、一人に付金二錢以上六錢以下の割合を以て定む  
然るに勃然として財界は變動し大正七年に於て物價暴騰を示したのて乗車賃金を改正し現在に於ては次の如くである

一、均一賃金  
片道 金七錢  
往復 金十三錢

但五才未満前全斷  
一、時間割引  
片道 金五錢  
往復 金十錢

回数券通學通勤回数券も亦夫々値上をしたのである

### 第二款 擴張計畫

市は都市計畫事業に伴ひ市内電車の整備を企圖し大正十一年二月所謂電氣軌道延長計畫案なるものを決定した、其工事豫算は千五百四十二萬四千圓で内譯は  
△七十四萬一千圓電線路費△五百六十一萬五千圓軌道費△四十二萬圓車輛用地費△八十萬三千圓建物費△六百六十八萬二千五百圓車輛費△十三萬三千圓動力設備費△六十一萬圓關係費△三十三萬圓豫備費等である  
尙計畫線の總延長は十三哩一分七厘で各計畫線は以下の如き十二線路であつて一時支出甚だ困難であるから勿論逐年財政上の都合で工事を進める計畫を樹てたのである

### 御堂筋線 (延長一哩九分)

東區大川町(淀屋橋南詰堺筋線)から北濱四丁目より各町筋を南へ觀本町線を横斷更に南行南區末吉橋四丁目まで東西線と交叉し長堀川、道頓堀川を渡つて難波新地一番町に到る

### 土佐堀川南岸線 (延長一哩二分五厘)

西區川口町より九條中之島線に起り木津川を渡り土佐堀通五丁目に到る線——前項終點から同區土佐堀通二丁目、同區江戸堀上通二丁目、同區土佐堀裏町を経て土佐堀通一丁目、南北線と交叉し東區横堀一丁目大川町を経て堺筋線に接續する各線

### 木津霞町線 (延長〇哩六分五厘)

木津敷津町から西道頓堀川天王寺線に起り同區宮津町に到る線——前項終點から同町三五六番地、同町三四九番地、同區馬淵町を経て南海鐵道と交叉し同區水崎町七二一番地迄及び同區南霞町玉造線に接續する各線

松屋町筋線 (延長二哩八分二厘)

北區鳴尾町より同區菅原町を経て天神橋筋一丁目九二番地に至る線——前項終點より東區京橋三丁目を南行内本町二丁目で榎本町線を横斷更に同區松屋町で玉造線を横斷し同區瓦屋町一、二、三、四、五番丁を経て同區高津一番丁で九條高津線と交叉の上西道頓堀天王寺線に接續する線

堂島大橋線 (延長〇哩四分)

北區玉江町二丁目より同區堂島濱通四上福島中三丁目を經て福島會根崎線に接續する線

城南線 (延長〇哩七分一厘)

東區大手前町大阪憲兵隊本部地先より谷町寢屋川線屈曲部に起り射的場西南隅を横斷して八聯隊地先に到る線

上本町下味原町線 (延長〇哩六分三厘)

東區上本町六丁目より同區高津南の町、南區天王寺石ヶ辻町を經て東區小橋西の町一五番地に到る線——前項終點より下味原町に於いて霞町玉造線を横斷し同區舟橋町七九番地に到る線

三軒家千歳町線 (延長一哩七分四厘)

西區三軒家上の町より同區泉尾町四九番地の一三に到る——前項終點より新千歳町を經て鶴町線に接續する線

梅田空心町線 (延長一哩四分六厘)

北區北野角田町三四九番地より同町三五四番地の三に到る線——前項終點より北野太融寺町、同區末廣町八番地天神橋西筋線を横斷して北同心町一丁目及び天神橋筋四丁目及び空心町二丁目で會根崎天満橋筋線に接續する各線

大手前上本町線 (延長〇哩五分一厘)

東區大手前町大阪憲兵隊地先谷町寢屋川線屈曲部に起り上本町二丁目において玉造線に接續する線

玉造森の宮線 (延長〇哩五分)

東區東雲町一丁目玉造線に起り同町三六番地に到る線——前項終點より同區中道川西町五四六番地、同區東阪町を經て同區玉堀町五六一番地、同區北國分町九六〇番地及び森の宮東の町四六一番地で城南線に接續する各線

東野田澤上江線 (延長〇哩六分)

東野田町九丁目二二九番地で鐵道城東線と交叉し同町二九六番地で梅田善源寺町に接續する線

### 第三款 郊外電氣軌道

市街電車と相俟つて郊外及附近都市との間を連絡し、一大交通網を形成するものを、阪神、京阪、箕面、南海及高野の各私設電氣鐵道とす、此等の電鐵は何れも私設會社により、經營せられ、大阪市と附近都市若くは附近勝地との間を連絡するものであつて、其線路の延長せること、乗客の多數なることは實に全國に其比類がないのである、是れは最も交通機關を利用すべき商工都市の致す所であるが、亦以て大阪市の膨脹力の偉大を示すものである

(一) 阪神電氣鐵道 其營業振の堅實にして配當率の高き關西電鐵界の覇者たるのみならず、實に全國第一位に位す、同社の線路は、大阪梅田を起點とし、神戸三の宮に至る十九哩二十六鎖にして沿線には尼崎、今津、鳴尾、西宮、住吉、御影等所謂灘五郷の富裕なる町村を控へ、交通最も頻繁なる阪神二大都市を連絡し其間に景光明媚なる多くの勝地を有するを以て、交通機關として此の遺憾なき要素を具備せるものと謂ひ得るのである、加之、近時田園趣味の發達に伴ひ、同社の沿線は理想的住宅地として、顯著なる發達を遂げつゝあり、沿道の勝地としては、特に摩耶、六甲甲山等の眺望、武庫川、夙川、蘆屋川、住吉川等の兩岸の風趣海濱一帯の白砂青松等遊覽地極めて多い

(二) 京阪電氣鐵道 大阪天満橋に起り京街道に沿ひ、守口、枚方、八幡、伏見の各町村を連絡して京都三條大橋に至る三十餘哩にして、沿線の交通状態は稍や、阪神に比し後身であるけれども、京阪の二大都市を連絡するのであるから、將來最も有望であると謂ふ、沿線の勝地遺跡としては枚方の舟遊び、八幡神社、伏見稻荷、宇治の名勝等がある、桃山御陵は同線の伏見大手前停留場から參拜し得るのである

(三) 箕面有馬電氣鐵道 現在の線路は大阪梅田を基點とし、岡町、池田を経て寶塚温泉に至る十五哩三十

七鎖を本線とし、石橋より右折して箕面公園に至る二哩四十四鎖を支線とし、外に特許線として寶塚より有馬に至るもの、寶塚より西宮に至るもの及梅田より大阪市の北端を駛りて京阪電鐵の野江停留場に接續するもの三者ある、本線は都市接續線としては京阪、阪神等に比し、著しく後るものがあるが、沿線の山容水態他に比儔を求むべからず又遊覽地として住宅地として優に本線を彩るに足るのである

(四) 南海鐵道 大阪難波に起り、天下茶屋、住吉、堺、濱寺、岸和田、淡輪等の各町村を経て和歌山に至る四十餘哩を本線とし、岐線としては天下茶屋より分岐して省線天王寺驛に連絡する二哩餘及住吉より天下茶屋の東部を経て天王寺阿部野に至る二哩十七鎖を有す乗客の交通には電車を併用し、貨物の運搬には蒸氣列車を併用してゐる、本線は鐵道として最も古き歴史を有し、明治十八年私設鐵道の嚆矢として建設せられたるものであつて沿線の戸口稠密風光明媚、都市連絡機關としても、遊覽及住宅地としても最も優秀の地位を占む、沿道の勝地としては住吉神社、堺大濱、濱寺、淡輪及和歌浦等其名顯はる尙同會社の所有に係る

阪堺電氣鐵道 大阪今宮戎町に起り、殆ど南海線に並行し天下茶屋、住吉、堺を経て濱寺に至る九哩八分二厘にして、最近の併合に屬するも其沿線戸口の稠密なる、勝地の連続せる、南海本線と相俟つて些の軒輊もない、沿道の勝地は住吉、堺、大濱、濱寺公園等である

(五) 高野鐵道 大阪南區汐見橋に起り、住吉及堺の東部を経て南河内郡長野に至る十七哩餘の線路にして南海と同じく、電車及蒸氣列車を併用してゐるのである、沿道の勝地は住吉、瀧谷不動、長野、三日市の温泉等である

郊外電車の交通量 大阪府都市計畫課は大正十一年二月中尤も忙はしき三日間に亘つて郊外電車並に汽車の交通調査を實施したがその調査個所の範圍は

大阪都市計畫區域(内務省諮問案)内全部の停留場又は停車場

であつて各停留場、停車場の上り下りの一日の乗降人員の一時間別を調査の骨子としたのである、此調査から得た結果は別項に示す通りであるが元來かゝる調査は我が國においては初めての試みで大阪市内に出入する交通量は勿論その外各沿線の發展狀態、各電車の利用狀態の比較及び電車の配車方法大阪市の一日の人口動態の大體の模様なきを知るこゝが出来らるから之れを摘示するに左の如くである

一、各終點乗降人員

南海本線 難波	四七、八七五	京阪線 天滿橋	四〇、三五八
阪急線 梅田	三六、三三三	東海道本線 梅田	三六、一七五
阪神線 梅田	三三、八三三	阪堺線 惠美須	三〇、八二四
大軌線 上本町六丁目	二四、八五五	南海上町線 天王寺驛前	一四、六六七
關西線 湊町	五、九六七	木津線 片町	四、八七一
北大阪線 十三	三、六六九	高野線 汐見橋	二、七二六

二、市内流入人員

阪神電車	六、〇三三人	南海本線	五、九三九人
------	--------	------	--------

京阪電車	四七、四五四	阪急電車	三六、二六三
東海線	三六、一七五	阪堺電車	三〇、八二四
大軌電車	二四、八五五	關西線	一八、七七八
南海上町線	一四、六六七	木津線	四、八七一
高野線	四、六六〇		

三、各線の利用狀態

各停留場の乗降人員によつて區域内における電車、汽車の利用狀態の程度を考察するに乘降人員一日三千人以上を保有する停留場の主なるものは阪神、京阪、大軌、阪堺、南海本線などでこれ等の電鐵は市内通勤者によつて可なり利用されてゐるこゝがわかる、區域内でまだ比較利用されてゐないのは阪急神戸線、北大阪線、片町線、關西線、高野線などであつてこの中阪急神戸線、北大阪線は創設以來日尙淺いので餘り利用されてゐないがながら前途を悲觀すべきものではなく發展の將來は十分にある、又片町線、關西線は軌道とは異つて發着を時間割を以て行ふ鐵道であるから地方的に利用せられないのは已むを得ない、尙茲に注意すべきは高野線の乗客が非常に少ないこゝで開業以來相當の年月を経、又沿線には高燥な住宅好適地を有するに拘らず比較的營業不振の狀態にあるのはその經營方法が未だ改竄の途にあるので今後相當の方法を講ずるに至つたならば斷じて前掲の如き結果には終らぬものゝ認められて居る但しその終點に汐見橋といふ不利の位置を有してゐることもその一原因である。

### 第三節 鐵道

關西に於ける交通運輸は總て大阪を中心としてゐるのである、陸上運輸機關たる鐵道も此地に起り明治七年五月、大阪神戸間に敷設されたるを始とし、同十年に京都大阪間の開通を見、同十七年には南海鐵道の前身たる阪堺鐵道の創立あり、同二十年私設鐵道條例發布せらるゝや大阪、浪速、關西、西成、高野、南海の各鐵道相尋いで起り、關西に於ける鐵道網は大阪市を中心として四通八達し、其密度に於て全國第一位に在るのである、即ち市の北部には本邦鐵道の大幹線たる東海道本線あり、梅田を中央停車場とし、西は岡山、廣島を経て遠く下關に達し、東は京都、名古屋を経て東京より青森に及ぶ、又本土の中部を横斷する阪鶴線は梅田に起り、神崎に於て分岐し、福知山を経て舞鶴に到る、西成線は梅田より市の北西部を繞つて安治川口及築港櫻島に延び海陸の連絡を司る、其他關西線は市の南部湊町を基點とし天王寺に於て城東線を分岐し、市の東部を迂迴して梅田に到り本線は奈良、木津を経て、名古屋に出で此處に東海道本線と合す、更に市の東部片町及網島に起れる一線は四條畷、木津を経て關西本線に合し京都に通ず

私設南海鐵道は難波を起點とし天下茶屋より天王寺に到り關西線と連絡し、本線は堺岸和田を經由して和歌山市に到つて漸く終點とす

私設高野登山鐵道は湊町の北方なる汐見橋より住吉、堺を經由して河内長野に達す、以上各線中、東海道本線の外は何れも明治三十九年四月國有鐵道法により買収せられて官營となつたので私設鐵道としては南海、高野の二線のみなつたのである

尙重要驛に於ける驛勢の概要を述べれば次の如くである

#### (一) 大阪驛

大阪驛は北區東梅田町に在り、明治七年五月大阪神戸間の汽車運轉せらるゝや當驛は其起點であつた、後逐次東海道線の完成、山陽、關西、阪鶴、日本の諸會社線の敷設さるゝに及んで、大阪驛は茲に本州中部に於ける一大運輸基點となるに至つた、貨物の取扱は國有後規模著しく擴大せられたるを以て、明治四十二年獨立の一機關として大阪荷扱所を構内に設置し、市内重要な地點たる横堀、四ッ橋、相生、天満の四ヶ所に其支所を新設し、更に松島新町、高麗橋、道修町、靉中通、島ノ内、順慶町、江戸堀、谷町、本町、の十箇所に速達取扱所を併置したのである、驛構内の總面積は六萬四百餘坪、線路の延長は本線を除き貨物線十三哩十五鎖を有し、貨物上屋十六棟倉庫三棟ある、上屋の内二百九坪は大阪稅關出張所の輸入貨物積卸場に充て、倉庫五百五十二坪は大阪倉庫會社に賃貸し、其内二百六十坪は同會社にて保税倉庫として出入貨物を收容してゐる、其他貨物假置場三百十八坪ある、又構内に船溜がある、長方形にして水面積四千四百七十七坪、岸の延長三百四間、水深は干潮時四尺満潮時七尺、堀割により堂島川に通ず、一日平均船溜出入船舶二百六十餘艘あつて當驛發着貨物の六割強は此水運によつて集散せらるゝのである

#### (二) 湊町驛

湊町驛は南區難波元町に在る、舊大阪鐵道の創立したものであつて、關西鐵道の基點となり明治四十年十月國有に歸す、其位置は前に道頓堀川あり驛の前面に於て西横堀を容れ陸上交通又至便、市南部交通の要衝に當り、構内の總面積は二萬三千八百餘坪にして貨物線の延長七哩十五鎖に達す、上屋五棟一千二百五十坪、二千餘噸の収容力を有し、外に貨物假置場二千五百八十二坪ある、二條の堀割は構内より道頓堀川に通じ、其一是面積五百三十六坪護岸の延長四百八十二尺、水深干潮時三尺五寸、満潮時七尺を保有し起重力五噸の起重機を備ふ、其二是面積三百六十四坪護岸延長二百十八尺、主として到着貨物に使用す、發着貨物の六割は之等水運の利用に依る

#### (三) 櫻島驛

櫻島驛は西區櫻島町地先理立地に在つて西成線の終點である、當初同線は天保山驛に止まりしも築

港進捗に伴ひ海陸連絡の必要上四十三年四月天保山驛を閉鎖して當驛を開設したのである、驛構内の總面積は二萬一千七百坪、貨物線の延長四哩二十鎖、上屋二棟五百餘坪にして倉庫一棟七百坪ある、上屋は四千餘噸、倉庫は五千五百餘噸の收容力を有し外に貨物假置場一萬五千坪ある、海岸に於ける貨物線は維繫船舶の間に直積することを得。

(四)安治川驛 安治川驛は安治川下流北岸川岸町に在つて西成線中の重要驛である、市内各驛中最も廣き構内を有し其面積七萬九千四百餘坪に達し貨物引込線の延長五哩二十五鎖である、其西南隅には安治川より分岐せる長さ二百間幅二十四間水面積一萬二千餘坪の船渠を有し船車連絡に資す、其水深は干潮時尙五尺乃至六尺を存するので大小帆船の出入至便、安治川に面せる河岸は十尺内外の水深を保有し、一千噸未満の汽帆船を繫留せしむることを得る、上屋四棟六百三十三坪、倉庫五棟一千五百二十坪、外に貨物假置場として二千二百二十四坪を有す、荷揚設備としては、木造の二又起重機二臺あつて重量貨物の積卸に備ふ。

#### 第四節 郵便、電信、電話

明治三年川口運上所に傳信局を置き、同四年四月中之島に郵便役所を開設したるを嚆矢とし、郵便電信事業は著しき發達を示し現在市内の郵便電信局は一等局一、二等局十二、三等局八十五、切手賣捌所六百七十四、郵便函八百二ヶ所を有す其主なる所在地は

- 一等本局 北區中之島三丁目
- 二等局
- 東區 高麗橋東詰、東雲町二丁目

西區 江ノ子島、北堀江下通

南區 瓦屋町五番町、願慶町二丁目、難波元町、末吉橋通三丁目、下寺町

北區 南森町、梅田町、安治川南通二丁目

等である、大正八年度に於ける通常郵便物引受数は二億六千八十八萬餘、配達通常郵便物二億六百三十三萬餘に達する、電信は上記郵便局の外、無集配三等局二十八、公衆電報取扱十四あつて合計五十五個所に於て取扱ふ、同年度中の發着数は發信六百三十二萬餘着信五百九十六萬餘を算す。

電話は東區北久寶寺町一丁目に交換局を置き、二十六年三月市内の交換通話を開始したるを始めし、逐年大擴張を爲し現在に於ては交換局五、電話通話取扱局三十三、自動電話八十四有る

尙四十四年より開始されたる氣送電信及チツカーミ云ふものがある、氣送管は中之島中央郵便局ミ北濱株式取引所間に敷設して壓縮空氣により電信を送達し、チツカーは電氣による自動通報であつて現在は株式取引所ミ各會社商店間に使用せられて居る。

#### 第五節 河川

水は大阪市の生命であつて、河川は實に其脈管である、淀の大江、東から來て市内を貫流し、分合曲折の妙を極め、遂に安治、木津、尻無の三川ミなつて海に注ぐ、全市の河川は其數大小實に四十五條、其延長三萬五千八百八十三間、道路の延長より長きこゝ實に一萬間以上である、之に架せる橋梁は大小四百八十、其延長五千三十六間、面積一萬五千

五百五十坪に達す、大阪市が古來商業の中心として、天下金穀の權を掌握したるは、其地理的位置が然らしめたのであるが、又河川航運の便其比類なきに因るのである。

淀川、土佐堀川、堂島川、安治川、尻無川、及木津川の幹川は内務省及大阪府に於て斷へず浚渫しつゝあるので、年々其水深を加へ、安治川の如きは沿岸航路船の碇繋場として、二三百噸乃至七八百噸の汽船を通航せしむるに足る、洋型帆船は安治川、木津川及尻無川共に五十石乃至百石内外のものを普通とす、其他近年盛に阪神間を往復する艀船は、小は二十噸内外より大は二百噸に達するものもある、普通は市内支川通航の關係上四五噸のもの最も多く使用せらる、其他淀川、大川、土佐堀、堂島等の諸川は、何れも大型艀船の通航に適す、尙各枝川に於ける航利用の程度に依り之を三級に分てば東横堀、西横堀、道頓堀、長堀、天満堀川、逆川、堂島堀川、古川は一級に屬し、海部堀、京町堀、阿波堀、百間堀、難波新川、堀江、木場川、高津入堀、七瀬川等二級とし、江戸堀、薩摩堀、立賣堀、曾根崎川、鯉川中之島堀割、鯉江川、十三間川、猫間川等三級に屬す。

上述の如く幹川の水深は漸次増加しつゝあるが近時各艀種共艀型を増大する傾向著しく、且市内枝川は、毛馬關門の築造、川低水位工事等の爲め水深を減少しつゝあるので、大阪市に於ては枝川の大浚渫を行ひ、航通上面目を一新するに至つたのである。

市内を貫流する大小の河川は、百貨集散の交通路たると共に、其沿岸地帯は荷揚場、荷置場として好適地たるは勿論理想的倉庫、工場地として、櫛比簇立、寸土を餘さざる盛況は大阪市の誇りとして、天下に示すに足る、河岸の總延長は九萬六千間あつて、工場六千七百七十五間、此坪數二十萬二千九百四坪、倉庫八千七百九十一間、此坪數八萬二千七百七十五坪、荷揚場八千五百七十六間、此坪數四萬九千九百五十二坪、荷置場五千八百五十間、此坪數八萬三千九百九十坪、商店其他家屋二萬五千六百間、此坪數三十二萬九千九百坪、空地一萬二千三百九十一間、此坪數三十二萬四千四百坪、道路二萬

千二百間、堤防三千四百間であつて、空地道路堤防等の大部分は、尻無、木津川等の下流沿岸地域に屬し、市街地の河岸にあつては、殆ど寸土尺地の餘裕もない。

市内河川は艀船の航通及沿岸地帯の利用のみに止まらず、舊幕府時代より荷揚棧橋、竹木材置場等に一部水面の占用を許可して來たのであるが、街道稠密を加ふるに伴ひ、或は家屋其他の工作物の一端を河岸より水面上に掛出すもの又は物洗場、染物晒場等を設くるもの、小廻船料理船等の碇繋場として使用するもの等の續出し、遂には地上市街以外別種の水郷を現出するに至つたのである、彼の蠟船、川魚船と稱する水上割烹の營業の如き、他に多く其比類を見ないのである、此の管理は、現在にあつては、府及市に於て夫々占用規程を設けて、之を許可することになつてゐる、其種類は大要、河川敷地に固着する工作物、竹木浮場、乗客待合所、飲食物販賣、船繋場、物品堆積場、物洗場、晒場、遊船及貨船繋場、生洲籠、競技及興行場、船棧橋、物干場、水船繋場、通路等であつて、之等の爲め使用されつゝある總水面積は大正元年八月現在に於て二萬六千九百餘千七百個所である。

以上は河川水面の占有利用として特記すべきものゝみを擧げたのであるが此他特に占有を許可されたのでもなく事實上に於ては、彼の帆船林立、安治川を充塞する石炭船が一種の倉船として、短きも數日、長きは數旬に亘つて一所に滯泊するが如きは、全く水面を貯炭場を使用しつゝあるものゝ云ひ得る。

其他木津川に於ける、船圍場の五萬三千九百四十坪の大水面積が船溜として大小無數の和型帆船により填充され舩々相摩せるも、亦一種の水面使用と認め得るのである。

## 第六節 航 運

大阪が往古より我國航運業の中心地として知られたることは既に多言を要せずして明かなる所である、維新前後各藩の洋型汽船が大阪を目的として航海したるを近世航海史の序幕とし、明治二年米國商館ワツチの所有船往返丸及外人某の所有船千里馬が相前後して大阪神戸間に一般貨客の運輸業を開始したるを我國新式商船の嚆矢とする次で川口居留地のオールド商會が汽船通商丸を以て大阪横濱間の航海を開始し同時に一方政府に於ては各藩所用の汽船を拂下けて民間の事業に委ねる等、船舶の増加航路の開拓面目を備ふるに至つたのである、此頃大阪中之島に通商司と謂ふもの設立せられ商業擴新の機關たると同時に海陸運輸の業を開き各藩船其他の最新式汽船を以て大阪横濱間の航海に従事し、一時我國の海運業を獨占せる如き觀を呈した、之より先、米國太平洋汽船會社は桑港より横濱を経て神戸、長崎に至る航路を開き精銳の汽船を操縦して頻りに我沿岸航運業を覬覦したのである、茲に於て我航海業者も亦新銳船を増加し、政府も亦其所屬船數隻を以て大阪を基點とし横濱長崎に航路を開き、同時に回漕會社なるもの始めて濱阪間に定期航海を開始し、相共に外船に當り明治五年更に政府が各藩より收容せる船舶を回漕取扱所に拂下け、茲に日本政府、郵便蒸汽船會社の成立を見るに至つたのである、之れは郵船會社の前身である、之れが爲め大阪通商司は大打撃を受け遂に解散するに至つたが、是れ恰も一商店の廢業に過ぎずして大阪に於ける海運は日に益々發達し、明治十年西南役後には海運業の好況に伴ひ、大阪附近を目的とする各汽船會社が一時に勃興するに至つた、斯くて明治十二年頃には關西各港間を航行する船舶百十餘隻所有船主七十餘名を算し、茲に端なくも相互間に一大競争を惹起し、其結果極めて悲慘なる状態に陥るに至つたのである

當時政府は頻りに諭告を發し、船主又互に盟約して百方救済の途を講じ遂に數十船主相團結して明治十七年五月大阪

商船會社を創立した、然し乍ら此團結に加らざる船舶尙多く、依然として競争の態度を持續したけれども、互に其弊害に堪えず二十三年七月關西汽船同盟を組織し運賃の合併計算を行ふこととなつた、其後日清戰役、北清事變等に際する毎に大阪は常に軍事輸送の一大策源地として益々航海業の發達を見、爾來大型船舶の増加著しく、明治三十六年個人貨物船主團結して日本船主同盟會を起し、其西部本據を大阪に置くのである。

日本郵船會社は明治十五年其支店を大阪に置き専ら力を之れに集注したが其後同社の航運業は、漸次世界に發展し來りたる爲め四十年以來支店を廢して荷扱所を置くこととなつた、然し日本の航海業として商工業の中心地たる大阪を等閑視することは出来ないもので大正元年十一月再び大阪荷扱所を支店に復し、内外各航路船を寄港せしめ主力を此地に注ぐに至つた、此他貨物船主中の覇者たる三井船舶部は四十一年以來其遠洋航海の大型船を主として大阪に寄港せしむる方針を取り、大正元年には五十五隻百二十餘萬噸の貨物を輸入し、尼崎汽船部は大阪を基點として沿岸及朝鮮航路に従事してゐる。

要するに現今に於ける大阪航運業は大阪商船、日本郵船、關西汽船同盟、日本船主同盟及三井船舶部、尼崎汽船部等によりて支配せらるるのであつて、沿岸及各港に至る我國汽船の大部は實に大阪を根據地として活動しつゝあるのである、右の外沿岸航海を主とする帆船が内國貿易の中央市場たる大阪を中心として活動せるは謂ふまでもなく、就中和型帆船は古來四境より大阪に輻輳し安治、木津、尻無、傳法の四川に出入す其種類を概言すれば菱垣船、樽船、北國船、諸國廻船、乗合船及小廻船の六種であつて菱垣船には九店船三十三店船あり九店船は鐵、油、紙、砂糖、菜種、木綿、蠟、綿、松魚の九種を限り、十三店船は其他の雜貨を搭載し孰れも江戸大阪間を航海するのである、船型は千五百石乃至二千石御用船たる資格を備へ當時威權を擅にした、樽船は灘の銘酒を搭載し江戸を航海せるもの千六百石乃至二千五百石を有す、北國船は鯨昆布其他の産物を搭載し、西國に下るもので千石乃至千五百石を有し秋季大阪に碇泊す、所謂



木津川筋回船といふは之れである、諸國廻船は専ら瀬戸内海諸港より阪地に物資を輸送するものであつて、土佐堀川其他横堀に湖航す、乗合船は客船にして瀬戸内海の各港を目的とし小廻船は五十石以下の小船にして上荷船、茶船、遊船等の河船である、以上の和船は現在にあつては河船の用に供せらるゝ小廻船を除く外、多くは其跡を止めざるも洋型帆船及合の子船等に代りて原料品粗製品等の沿岸輸送に従事しつゝある

大阪港は現在に於ては遠洋航路船の定期寄港するもの比較的尠ないが、朝鮮、北支那及内地沿岸航路の定期船は殆ど大阪港を起點とし、其數近海航路十三線、沿岸航路二十二線に達す、此他孟買線、上海線等定期線の臨時寄港するもの少からず殊に原料品を積載する不定期貨物船に至つては殆ど世界各港より娯集し來る。

近海航路及沿岸船路の線名、使用隻數、船路回数左の如し

### 近海航路

- 一、大阪支那線 此線は使用隻數三隻にして天津、牛莊、芝罘を経て上海に至る、航路回数毎月二回
- 二、横濱大連線 名古屋、大阪、神戸、門司、仁川に寄港し大連に至る、使用隻數二隻航路回数隔週約一回
- 三、大阪大連線 神戸、門司に寄港し大連に至る使用隻數四隻、航路回数毎週二回
- 四、大阪天津線 神戸、門司、大連に寄港し天津に至る、使用隻數二隻、航路回数毎月約四回
- 五、大阪仁川線 神戸、門司、釜山、木浦、群山に寄港し仁川に至る、此線に二つある一線は大阪商船會社線にして他の一線は尼崎汽船部のものである、使用隻數各四隻、航路回数各毎月八回
- 六、大阪安東縣線 使用隻數一隻航路回数毎月約二回

- 七、大阪鎮南浦線 使用隻數一隻航路回数毎月二回
- 八、大阪清津線 此線に二つある一は大阪商船のものにして他は三上汽船部扱のものである、大阪商船のものは二隻毎月約三回、三上汽船部扱のものは一隻毎月一回である
- 九、東廻小樽線 十二隻毎月十五回
- 一〇、横濱起點横打線、此線は横濱より打狗に至るものにして四隻、毎月四回
- 一一、沖繩經由大阪基隆線 二隻毎月三回

### 沿岸航路

- |                 |         |            |
|-----------------|---------|------------|
| 一、大阪 沖繩線        | 五 隻     | 每月十回       |
| 二、大阪 鹿兒島線       | 三 隻     | 每日一回       |
| 三、大阪 九州線        | 六 隻     | 每月十五回      |
| 四、大阪 川線         | 八 隻     | 每月十四回      |
| 此線は九州廻航をなすものである |         |            |
| 五、大阪 山陰線        | 四隻乃至五隻、 | 毎月十五回乃至二十回 |
| 六、大阪 中國線        | 協定船十隻   | 毎月二回       |
| 七、四國經由大阪下關線     | 四 隻     | 毎月二十回      |
| 八、大阪四國豐州線       | 一 隻     | 毎月七回       |

九、四國經由大阪門司線					
一〇、大阪別府線	二	隻	隔日	一回	
一一、大阪内海線	一	隻	每月	十回	
一二、大阪四國線	六	隻	每日	一回	
一三、大阪四阪島線	協定船五隻		每日	一回	
一四、大阪岡山線	一	隻	每月	十五回	
一五、大阪播州線	三	隻	每日	一回	
一六、大阪高松線	二	隻	每日	一回	
一七、大阪高知線	二	隻	每日	一回	
一八、大阪由良線	三	隻	每日	一回	
一九、大阪徳島線	三	隻	每日	一回	
二〇、大阪甲浦線	四	隻	每日	三回	
二一、大阪田邊線	三	隻	每日	一回	
二二、大阪三輪線	二	隻	每日	一回	
二三、大阪三輪線	二	隻	每日	一回	

以上の航路網を以て見ても、如何に大阪港が我國航運業の中心地となり居るかを窺知し得るであらう。

## 第四章 築港

### 第一節 築港の沿革

明治二年後藤象次郎卿が大阪府に奉職せらるゝや、英人プラントン技師に命じて築港を計畫せしめた、其工費は二十四萬圓と稱せられた、明治四年廢藩置縣の制行はれ、大阪在住の諸侯の藏屋敷は廢され、大阪經濟界の形勢が一變するに至つたので、市の有志者之を憂ひ、安治川河口を修めて、一大築港を起し、以て内外貿易に資せんことを議した、時の大阪府権知事渡邊昇等主宰となつて、築港義社を設け、蘭人土木技師ファンドルンに託し之が設計を爲さしむ、其案に依れば、南北兩突堤を安治川河口に設け、水深十八尺の位置に達せしめ内部を水深十八尺に浚渫し、數個の繫船棧橋を設けて、巨船の荷役に供し、沿岸を修理して小舟の碇繋に便ならしむるにあつた、そして此工費は三百二十萬圓であつたこれ大阪築港の最初の企劃となつたものである

政府は之が爲に、大阪市の財源枯渇せんことを憂ひ、一旦之を許可したに拘らず、其起工を停止した、明治十三年、建野郷三知事は前緒を繼いで、築港の議を起し、政府に稟請した、政府は之を可とし、雇工師蘭人ヨハネス、デ、レーケに囑託して設計せしむ、デ、レーケは築港及淀川改修併起の策を建て、明治二十年四月、時の土木局長西村捨三に復命す、此設計は安治川上流に於て、閘門及放水堰を設け、安治川をして洪水の害なからしめ安治川口に於ける現在の水路を堀鑿浚渫し、且該水路を狭んで二條の突堤を築き、其内部を浚渫して十八尺に達せしむ、又八幡尾新田を開鑿して船渠をなし、干潮面下二十一尺に達せしむるに在つた、工費總額は金三百五十九萬餘圓にして其一部を國庫に仰ぎ、一

部は地方税を以て支辨し、十二ヶ年を期して、全工事を竣功せしめんとするのであつたが、意の如くに経費が醗集せないので、終に再び挫折するに至つた。

二十五年十二月、大阪灣築港測量事務所を設け、二十六年四月、大阪市築港取調所を開き、兩者相俟つて調査に従事し、レーケは内務省に在つて、再び築港の設計に従ひ、二十九年四月新設計成る、此工費は實に千四百十二萬圓である同年五月十三日、大阪市會は滿場一致を以て之を是認し同月十五日之か起工及國庫補助金の下附に關して内務省に稟請す、そこで政府は直ちに十二名の調査委員を命じて之を審査せしむ、委員は輒ち設計書に就きて具に精査し、同年修正意見を附して内務大臣に復命す、内務大臣は則ち大阪府知事に命じて、更に之を市會に附議せしむ、市會は該修正意見に基き計畫を更正したる結果、總經費二千六百七十七萬五千圓の巨額を要するので、同年八月、國庫補助金五百二十四萬圓、及市内河岸地の無代價下附を請願した、政府は之を認め、補助金四百六十八萬圓を明治三十四年度より向ふ十ヶ年間に支出し、且市内官有濱地八萬三千四百二十九坪餘、時價百九十七萬八千圓を大阪市に下附し、公債條例認可の日より三ヶ月以内に工事に着手し、八ヶ年以内に竣工すべきものとし、之を收支豫算を定め、更に稟請すべき旨を命じた。大阪市會は收支豫算を更正し總金額二千二百四十九萬四千圓となし、五月二十五日豫算表及工事目論見書圖面等を提出し、速に工事に着手せんことを請ふ、九月八日政府之を許可す、同月大阪市築港事務所を川口居留地に設け、元大阪府知事西村捨三を聘して所長に任じ、第五區土木監督署長工學博士沖野忠雄に工事長を囑託したのである。

明治二十年十月十七日神嘗祭の佳辰を卜して天保山舊砲臺内に築港起工式を舉行した、小松宮彰仁親王殿下は式場に親臨せられ、令旨を賜ひ手づから基石を防波堤頭に沈下し給ふた。

## 第二節 築港工程

築港の竣成期は起工後八ヶ年の豫定であつたが、日清戰役後經濟界の大變動に際會し、物價勞銀の暴騰に加へ、公債募集の成績も亦意の如くならず、其他工事の一部變更なき諸種の障害を惹起し、到底前記の工費豫算を以て豫定期間内に遂行することは不可能となつたのである、そこで、明治三十八年七月築港完成期限を明治四十八年度末に延期することを政府に稟請し、同年九月其許可を得た。

今工事進捗の概況を略述すれば次の如くである。

### 第一款 築港工事

茲に築港工事云ふは港を築造するに必要な工事の意味であつて、築堤、浚渫、埋立及雜工事等を云ふのである。一、築港工事 南北兩突堤、北突堤根付及内港防波堤等の基礎工事は明治三十年以降四十一年に至る期間に於て、全部完成したのである、此工事に要した重要材料は石材及コンクリート、ブロックであつて、ブロックは悉く木津川尻に於けるブロック製造所に於て製造し、石材は主として、築港事務所直轄の、大島採石工場から供給し、補足として小豆嶋附近の島嶼から産出する小割石を多量に使用した、南北兩突堤、北突堤根付及内港防波堤の延長五千五百九十尺に對してブロック一個平均八噸のもの五萬三千八百七十五個、大割石平均一個一噸のもの二十二萬四千九百六十八坪、小割石平均一個重量二十貫乃至六十貫のもの二十五萬七千二百九十二坪其他間知石、沈石、栗石、歳石、笠石、磯等の多量を要した。

二、浚渫埋立工事 浚渫埋立工事は三十一年以來繼續の大工事であつて、之が爲めに多數の船艇を使用し、器械船舶修繕工場を起し着手以來十二年即ち大正元年十二月には既に浚渫土量五百二十二萬二千六百四十九坪千潮而下二十八尺の水深面積八十七萬五千餘坪に達した、之が浚渫區域は安治川木津川間に介在する地先埋立地と南北兩突堤に包容されたる港灣の範圍で最初はフリマン型浚渫機艇六艘を以て尻無川口の浚渫から始めたのであつた、埋立工事は安治川木津川間に介在する地先及安治川北岸の一部であつて開始以來主として唧筒式自進浚渫機船、神威丸二隻及唧筒式土揚機艇浮島二隻に依れるも明治三十七年九月以降は専ら土揚機艇二隻と浚渫機船一隻とを使用し、既成埋立面積八十五萬四千九百六十一坪を得た、尻無川南岸新千歳町地先に於ける面積約二十八萬坪は目下施工中である。

三、雜工事 築港工事中築堤及浚渫埋立を除きたる其他の工事は、燈臺、安治川假遮斷壁、木津川護岸及築港埠頭の大小棧橋等であつて、燈臺は南北兩突堤の頭部に建設して、港口の標識たらしめ、安治川假遮斷壁は突堤工事中一時安治川の水流通を遮斷する爲め、天保山前埋立地西面の北端から、北突堤起點に築造したる石堤であつたが築港開放と共に撤去して同時に舊安治川口を遮斷したのである、木津川護岸は西區千島町の南端木津川北岸に起り、内港防波堤に接續し、高さ千潮面上十二尺乃至十五尺、總延長千六百餘間にして、三十一年六月起工三十二年十二月竣工した。

大棧橋は築港埠頭より港口に向つて、一直線に突出せる、橋面三千六百坪の鐵棧橋である、小棧橋は大棧橋を去る北六十間を起點として、長十四間半を突出し、更に其尖端に於て、長十七間半を横たへ、丁字形を爲してゐる。

## 第一款 附帶工事

附帶工事とは、築港工事に附帶して起れる陸上設備、埋立地の整理を始めとし、築港の維持保存利用等に關する一切

の工事を總稱するのである、其主要なるものは護岸工及棧橋工事の一部、上屋並に倉庫の建築、道路溝渠及宅地整理事業等である。

一、護岸工事 附帶事業として明治四十年以來施工せるものは、築港埠頭繫船護岸、安治川南岸尻繫船護岸、櫻島埠頭東岸護岸櫻島第一號第二號棧橋護岸等で、主として、何れも埋立地の假護岸を改築したものである。

二、棧橋工事 櫻島棧橋は附帶工事として、櫻島埠頭に施工されたもので第一、第二及片棧橋の三ある、第一及第二は其構造同じく、共に櫻島埠頭護岸壁に平行し、兩橋の間隔は百五十尺にして各二個の渡棧橋に據り、陸地に接續してゐる、片棧橋は前記棧橋の東方、即ち埋立地の東端より、西方に向ひ延長百三間の護岸を改築し、舊護岸より突出して繫船用片棧橋を設けたのである。

三、上屋及倉庫 上屋及倉庫は陸上設備として、總て附帶工事に屬するものであつて三十二年以來建設されたるもの、上屋四棟、倉庫十一棟ある。

四、道路及宅地整理事業 櫻島地先埋立地の道路下水工事は、明治四十年十一月一日より起工し、翌年三月三十一日竣工した、六間乃至十二間の道路延長七百八十五間一分、下水管延長千三百七十間である、又築港埠頭地の同工及宅地整理は、明治三十八年十二月十六日、棧橋起點より八幡屋町に到る三條通道路、分岐路、宅地築造を始め、大正元年十二月末に道路延長四千十一間二分三厘、宅地面積八萬八千九百八十坪三分六厘に達す。

## 第三節 各設備及其利用

築港工事は明治三十六年頃、南北兩突堤略竣成を告げ、埠頭に架設の一大鐵棧橋も亦其功を竣へ、港内の浚渫は最

干潮面以下二十八尺の水深面積七十三萬四千坪に達した、然るに從來安治川に入津するこゝが出来ずして該河を離れ、遠く海上に碇泊する大形船舶は、頻りに新港の利用を希望するので、同年八月から一般船舶に對し工事の進行に妨げなき範圍に於て之を開放したのである、其後三十七年の頃漸く築港主要工事は終了し、豫定の浚渫事業を繼續すると共に漸次港灣及陸上設備に着手し、三十六七年の間に於て埠頭地に倉庫を建造したのを始めとし、逐年各方面に上屋倉庫等を建設し、或は之を個人に賃貸し或は税關關係の用途に開放するなど夫々適當の利用を講じて來たのである

埋立地の方面にあつては、三十八年十二月埠頭埋立地の一部に宅地整理を施すと同時に之を賃貸したのを始め、累年其區域を擴張するに従ひ、築港埋立地貸與若くは一時賃貸の方法により一般に使用せしめ、又は公共事業に對して無償で以て利用せしめつゝある其他出入船舶に對しては種々なる便宜を與へ、棧橋浮標等は築港の利用發展上、未だ手数料を徴收しないのである。

斯くの如く築港工事の經營、設備利用に關する管理は總て埠頭所在の大阪市役所港灣課に於て之を管掌する所であるが左に之を詳述する。

△繫船浮標 港内碇繫場として港口を去る千三百五十間の地點、即ち大棧橋の南方に一定の區劃を定め、六個の浮標を設置し、尙最近櫻島附近の航路に沿ひ、別に七個を設置してある。

其装置は重量四噸の片爪碇二個を附し、二吋二分の一若くは二吋四分の一鍵を以て連絡したるものゝ、更に之に重量四噸の沈錘を附加したものとある、而して浮標頭部のリングは二吋二分の一若くは三吋二分の一である。

△柱燈浮標 曩に大阪府水路取締規則を以て新に航路を制定せられたるに伴ひ、港内安治川に至る航路内に柱燈浮標六個を設置した。

△大棧橋及丁字形棧橋 大棧橋は繫船間口五百間を有し、橋側最深部は干潮面下三十尺に達し、棧橋面兩側に六十

間の間隔に五十四個の綱取杭を定置し、又貨車鐵路二條及起重機路一條の設けありて、一噸半の起重機一個を備へ、且棧橋上並に其附近埋立地に於て、千二百燭光電燈十基を設置す、更に該橋上に鐵骨上屋一棟を新設し、棧橋に碇繫の汽船より直に荷物を收容し、橋上に延長せる市營電氣鐵道により輸送の設備を施す

斯くの如く諸般の設備あるに拘らず、本棧橋維繫船の從來甚だ少なかつたのは、全く後方地域との連絡機關を欠ける爲めであつたのであるが大正元年以來大阪商船會社別府航路船紅丸が維繫したるより、更に市營電鐵の貨車運輸を開始するあつて、今後旅客船の本棧橋に維繫するもの漸次増如せんとしてゐる

小棧橋は繫船間口十七間半を有し、棧橋の前面水深干潮面以下十六尺にして六個の鐵製階梯及八個の綱取杭を設置し普通汽船及舢舨の碇繫に備ふ。

△櫻島棧橋及片棧橋 櫻島埠頭の二個の棧橋は、各繫船間口四十間前面水深干潮面以下二十八尺にして一噸半の起重機一個を橋側に浮べ、貨物の積卸に便す、且夜間荷役の爲め橋上及其附近に千二百燭光電燈十三基を建設す

本棧橋は現今唯一の海陸連絡地點に存在するので鐵道連絡貨物及主として綿花其他の輸入貨物、上屋倉庫に搬出入セメント、人造肥料、鐵類等の荷役に使用せらる

又片棧橋は全部鐵筋コンクリート製にして、繫船間口百五間を有し、前面距離六間を置き十八個の小繫船柱を設置し棧橋の水平部に起重機用四呎八吋半の軌條一線を敷設す。

本棧橋は築造日尙淺し雖も久しく渴望されたる設備であるから目下舢舨船の石炭荷役を主とし盛に利用されてゐる

△繫船護岸 埠頭地の大棧橋左右、安治川南岸及櫻島方面の一部にして合計延長八百二十六間ある。

△起重機配置 大棧橋上には一噸半起重機一臺、櫻島片棧橋に可搬起重機一臺、安治川左岸繫船岸壁上に同二臺を配置し使用請求ある毎に無料にて之に應ず、安治川左岸岸壁上のもの最も多く利用せらる、其他十五噸起重機艇二隻は特

種重量品の荷役に對し、工事に支障なき限り同様使用せしめてゐる。

△倉庫及上屋 築港埠頭大棧橋左右繫船護岸を前に控へる木造亞鉛引鐵板倉庫六棟の内、一號乃至三號の倉庫三棟は右岸に存在し、四號乃至六號の三棟は左岸に存在し、周圍の軌條によつて棧橋若くは繫船護岸間の貨物運送を便し、又安治川尻南岸を控ゆる木造亞鉛引板張上屋一棟は四區に分ち、仕切壁三ヶ所の煉瓦防火壁あつて、中央幅員四間の通路は該繫船護岸より直に貨物の倉入に便するのみならず、最近大棧橋間に複線輕便軌條を布設す。

又櫻島埠頭には第一號第二號棧橋と地續きに、鐵骨亞鉛引鐵板の一號二號の上屋二棟の外更に後方には、各棟九區に分割されたる瓦葺煉瓦造の倉庫二棟あつて、櫻島停車場より鐵軌路延長し、水陸貨物の集散に最良の位置を占む、右倉庫八棟上屋三棟及恩賀島町地先元ブロック、ヤードに附着の倉庫三棟は税關、鐵道省及倉庫會社等に賃貸使用せしめつゝある、尙千二百坪の上屋一棟は櫻島に建造さる。

△輕便軌道 埠頭地倉庫兩側及安治川左岸上屋に接し、之に連接する軌道を敷設し、各倉庫上屋間、貨物輸送の用に供し、車輛二十四臺を備へて、隨意使用に委す。

△點火設備 大棧橋尖端に燈票を設けたる外、夜間荷役に便ならしむる爲め、埠頭地及櫻島に於ける、倉庫上屋棧橋附近に、千二百燭光電燈三十五基を裝置す。

△航路標識 現今大阪築港標識は三個にして、南北兩突堤先端の燈臺二個は燈光統一の爲め明治四十三年五月二十日逕信省航路標識管理所の所轄に移し、石油燈を使用す、又大棧橋最端の標識は五十燭光電燈一個を備ふ。

△天氣豫報及警報信號 大阪府立一等測候所は明治四十三年九月一日築港埠頭地に移轉し其他安治川、木津川沿岸に警報信號標の設置あるが大棧橋基點に正規の信號柱を建設し、右測候所の報告に基き潮位天氣豫報及暴風警報を掲揚し出入船舶の指針に供す。

△貿易機關 明治四十四年四月税關輸入部を此地に移して以來、保税地域の設定、外航船陸地交通場所指定地の増加されたるあり、従つて海運業者には、日本郵船會社、大阪商船會社及尼ヶ崎汽船部等、回漕業者には神戸棧橋會社、ニッケル商會、富島組、原鐵運送店其他各出張所若くは代理店を設け、井上倉庫、東京倉庫、及大阪倉庫會社等は市設の上屋を利用して、貨物保管の業務に従事す、其他幾多の運送及仲仕供給業者續出し、各種の必要機關は漸く完備しつゝある。

(一)大阪税關 從來大阪港に出入の貿易貨物は、北區富島町大阪税關の取扱に屬したのであるが政府は夙に同税關を築港に移轉する必要を認め、其敷地を築港埠頭に撰定した、而して明治三十八年二月八日より、同税關監視派出所を築港埠頭に設置したる處、更に築港埠頭には四十二年四月十日に、櫻島埠頭には四十一年十二月十五日に各出張所を設置し、一般輸出入事務を取扱つたのであるが四十四年四月一日より輸入部を前記埠頭出張所に移轉したのである。

(二)保税地域 大棧橋附近に於ては第三號倉庫及同上倉庫前面土地及岸壁、第四號倉庫前面土地及岸壁、安治川尻南岸に於ては第三及第四上屋、同上接續土地、同上上屋前面岸壁、櫻島町地先に於ては第二號上屋、同上前面岸壁、同上前面棧橋

(三)船舶陸地交通場所 築港埠頭大棧橋一圓、丁字形小棧橋一圓、櫻島棧橋及之に接續する沿岸地

△船渠 元築港工事に使用せる、器械修繕工場附屬の天保町船渠は目下大阪鐵工所に貸與し、同所の天保町分工場として盛に使用せられつゝある。

#### 第四節 埋立地の概況

##### 一、埠頭埋立地

埠頭埋立地は築港埋立地の最要地域にして沿岸地及市街地の二者に區別す。

(一)沿岸地 本地域は貿易地帯に供せらるべきものであつて沿岸八十間通約十萬二千坪を有す、市は一時使用の許可を受け、貿易關係の事業に限り、使用せしむるの方針を嚴守す。

市の施設に係る、陸上設備の主なるものは此地域に存し、且關稅出張所及水上警察署等の官衙敷地に充用せられ、市倉庫、市役所港灣課、所屬工場等亦此地に在る、其他市は運漕業、運漕中繼業者等港灣を直接に利用するものに對し特に賃貸利用せしめつゝある。

(二)市街地 本地域は明治三十九年十一月八日下附を受け、四十年度に於て北福崎町地先と共に編入し、區劃を定めて夫々町名を附す 即ち安治川に沿へる道路を一條通し、順次八條通に至り最後を出崎町と云ふ、而して既成道路は幅員十八間、十二間、十間、六間及四間のもの數條を以て市街地を區劃し、六間以下の道路を除く外、凡て中央を車道とし、兩側の人道には並木を植付け溝渠を通じ下水管を敷設し、遊園地を開き瓦斯街燈を配置する等銳意市街地の形成に努めつゝある。

市内交通機關としては市營電鐵の晝夜を通じて運轉し、十八間道路は埠頭より一直線に市岡町に通ず、其他電燈、瓦斯、水道を始め青物市場等日常生活の必需品悉く完備し今や市中央の一等街道に比し何等遜色なきに至つたのである、一條通より五條通に亘つては埋立地賃貸規程に據り主として公衆に賃貸したのであるが大正元年末に於て既に四千二百

九人を算し其後急速に人口を増加しつゝあつて今や非常なる多數に上つてゐる

陸軍糧秣廠大阪稅關輸入部、測候所、市役所港灣部等を始め各官公衙敷地及郵便電信局、小學校、寺院等亦此地に在り

##### 二、櫻島埋立地

櫻島町地先埋立地は夙に一時使用の許可を受け、其一部には假に道路及下水道工事を施した、同地は現今船車連絡の唯一地域であつて、市は倉庫、上尾其他港灣設備を施したるに對し鐵道省は四十三年四月西成線を延長して之に臨ましめ、天保山驛を廢して櫻島に代へ、市は之が構内其他の用地として一萬九千餘坪の地域を提供し、更に四十四年十一月倉庫上尾及沿岸地の利用に付協議の上、市は之を鐵道省に賃貸して其使用に任かした

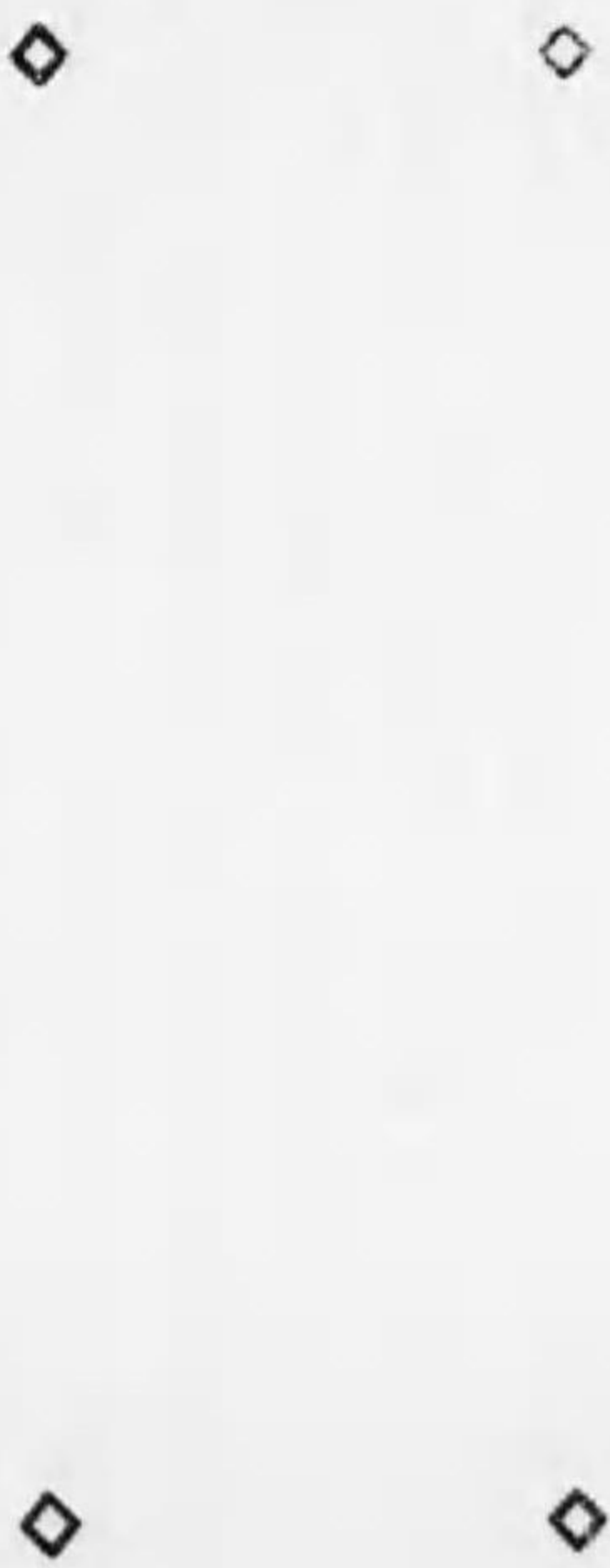
四十一年十二月大阪稅關は此處に出張所を設け、東京倉庫は市設倉庫上尾の一部を賃借し貨物保管業を営み、鐵道關係の運漕業者は各店舗を設置し、其他東洋木材防腐會社工場、亞鉛鍍會社工場を始め、各種工場用地として賃貸したるものが尠くなす。

##### 三、其他埋立地

一、南恩賀島町地先埋立地 此地は屠殺場敷地に充用し又元プロツク製造所跡は大部分櫻セメント會社工場地として、市より賃貸す

二、南福崎町地先埋立地

三、北福崎町地先埋立地 市塵芥焼却場敷地に充當する爲め埋立施工せるものにて市有地に屬す  
四、天保町埋立地 元器械工場に充當したる地域にして市有地に屬す、船渠二ヶ所を有するを以て、之が附屬建物と共に全部大阪鐵工所に賃貸してある



## 第五章 水道事業

### 第一節 起 源

水の都と謂はる、大阪は、淀の大川が全市を貫流し、且數多の運河堀割東西南北に疏通して、毫も水流に不足は無い否、其餘りに豊富なるに起因せる大洪水の慘害を早魃に於て屢々經驗した程であるのに、純良清淨の飲料水や高壓力を具有する防火用水に至つては、之を求得するに至難であつたのである。茲處に於て往時は連年惡疫蔓延し且大火の災害頻りに發生して、大阪二大名物ミ滋喰炙せらるに至つたのである。衛生設備の完成ミ保安機關の充足は都市の健全なる發達ミ其永遠の振興の要諦である、當時の大阪に於ても是の慧眼を有した人士は少くなかつた、大阪府は明治十三年宮内省御下賜の衛生資金を基礎として大阪市の水道工事を計畫した、爾來幾多の變遷を経て、或は官廳之を調査し、或は私立衛生會之を建議し、遂に明治二十四年に至つて大阪市の水道敷設工事は決行さるゝ事となつたのである、此計畫たるや大阪市の大勢を現在に導いた一大原因であつたのである、今其當時に溯及して第一期施設の大綱を一瞥するに第一期の水道計畫は明治二十四年末現在の人口四十八万三千七百七十八人を基本とし、一人一日の給水量を三立方尺ミ假定して、克く六十一萬人に給水し得べき程度を限度とし、更に後日の必要に依り八十萬人の給水に應ずべき擴張の餘裕を存した之れを各詳述すれば

●水源地 ● 水源地は淀川の左岸、澤上江町、中野町等に跨り三萬三千三十坪餘の面積を有す、此地は元市外東成郡都島村に屬する耕地であつたが本市に於て之を買收して水道用地としたのである、茲に岬筒室、沈澱池、濾過池、量水池



等を建設し、爾來事業の發展に伴ひ石炭置場を要し、公舎敷地を要し、沈澱池、濾過池を増設する必要があり、其都度之を擴張して現今に於ては實に四萬七千四百八坪餘に達する

**取水塔** 取水塔は二基ある、堤肩から河中に八十餘呎に突出して上下相距ること亦八十四呎、共に外徑六呎の鑄鐵筒より成る、其上流に在るものは河底に二十呎入つてゐる、其下流に在るものは河底に二十二呎入り基線以下二十呎八吋四分の三である、而して其頭部は各々基線上二十六呎三吋四分一であつて、之れを明治十八年淀川流域に於ける大洪水の最高點に比較するに尙六呎高い、該塔は中間に高低二箇所の鐘口管が有り、其高きものは通常の洪水水位内外の取水に任し、低きものは最低水位内外の取水に供する、塔中には制水瓣の裝置が在つて是等機關の運用を自在ならしむるのである

**取水唧筒** 取水唧筒は三臺ある、共に横置併列複式觸面凝汽機械で複働唧筒二個を備ふ、而して其凝汽器に故障を生じた時は直ちに高壓機械として唧筒を運轉し得る裝置を施してある、此唧筒は通常二臺を運轉して他の一臺は豫備である、常に一分時間に七百立方呎の水を基線以上三呎の水平面より二十六呎の高さに上騰し得べく、其の上騰したる水は唧筒室外の受水井に放出せしむ、而して其の上騰し得べき高さを基線以上三十呎まで増加することあるも之が運轉上毫も差支なき構造である

**沈澱池** 沈澱池は四個ある、池の周圍は混凝土を以て造り、其水に接觸する部分に燒過煉瓦を嵌入して池壁の汚穢を防ぎ、壁後及壁下に練粘土を用ひて漏水を防禦する、各一個の大きさは長三百三十尺幅二百四十尺、水深平均十六尺有數水深十二尺有つて、一池にして裕に人口六十一萬人の十二時間の使用水量を收容し得るのである、池は共に水源地の北部に在る

**濾過池** 濾過池は八個有る、其構造は大概沈澱池と等しい、只池の大きさは長百八十二尺幅百五十一尺深七尺四寸で

ある、而して各池の濾過速度は二十四時間毎に九呎の割合であるから七池を間斷なく使用するに於ては裕に人口六十一萬人の消費水量に不足無きを期待し得る計畫である、池は共に水源地の南部に在つて常時は七個を使用し他の一池は豫備である

**送水唧筒** 送水唧筒は五臺有る、共にウキーシントン型で横置三重膨脹觸面凝汽の機械である、各複働唧筒二個あり、之れが動作を圓滑ならしむる爲め各別に空氣溜一個が附いてゐる、而して別に五臺の唧筒に共通せる巨大な空氣溜二個を設け、制水瓣其他の唐突なる開閉に因つて起る加水頭及振動を調和する裝置が施してある、此唧筒は通常の場合には基線以上六呎の水平面より唧筒室を距ること一萬三千呎の地に於て基線以上百二十呎の水平面を有する貯水池に各一分時間に三百二十立方呎の水を送り、其鐵管中の摩擦と更に二十四呎の増加水頭に匹敵する力を貯へて市内の防火に當り二割を送水量を増加する事を得せしめ同時に他年人口の増加に基く使用水量の増加に備ふる設備であり而して此唧筒は通常四臺を使用し一臺を豫備としてある

**汽罐** 汽罐はシーメンズアーチン製法の軟鐵網を以て製造したランカッシャー型六個を備へてある、罐胴の直徑七呎、長二十六呎火爐の直徑二呎九吋で常時其四個を使用し取水唧筒二臺、送水唧筒四臺を運轉するに必要な動力を得る爲め蒸氣を發生せしめて他の二個を其豫備とす

**貯水池** 貯水池は三個あつて、共に大阪城内天王臺の東側に在る、各長二百尺幅百尺深平均十六尺有餘水深十二尺を有する、其上部は穹窿の上尾を以て覆ひ更に尾上を土を以て均してある、故に之を鳥瞰すれば廣袤一千七百坪の平地に異らない、各池の取水口は南側壁の中央より出づること十二呎餘の點に在り徑二十吋の立管で上部に鐘口管を付す、貯水池の満水面より出づること一尺、之れは送水唧筒より唧送する淨水の溢出する所である、各地の引水口は東側壁の中央に在る、制水瓣付の鐘口管で満水面以下十二呎の點に在る、而して其本管たる二十四吋管より分岐して別に十六吋

の制水扉を設け満水面以下十二呎以上の淨水を放出するの用に供する、浸漉口は東側壁に在り、十八呎の鐵管にして壁下を過ぎり、堤防に入つて、土管となり、更に浸漉井に入る、池内の掃除に用の、而して此管の上に十二呎の溢水管を立て満水面以上の水を溢出するの用に供する、各他の連絡管は各池中仕切壁に在り十二呎の鐵管で一池の水を他池に移すの用に供す、而して其管短に制水扉を付し、平常は之を閉じて其連絡を遮断してある、之に三池の二十四呎管を集め三十六呎の市内配水管一條を爲す、長徑十五呎短徑十呎深二十二呎の煉瓦造のものである、短徑に沿ふて牆壁を設け其間四尺の點に木扉を嵌入して井を分ち内外の二となす、内井は各池放水管の水を放出し、外井は配水の起る所を、而して内外の木扉に徑二十六吋六の圓輪を付し水の内部より外部に出づるものは必ず此圓輪を経るのである、此内外二部水面の高低に依り其水量を計り、別に、鐵管を以て其水を引き、上部に水源地の夫れ等しき量水器を設く、この井も亦浸漉管及溢水管の設備がある

入口は貯水池の北側に二個、南側に二個在りて南北二池の入口となす、而して中央池の爲めには別に穹窿の上に二孔を穿ち池中の出入に便し平常は鐵蓋を以て之を覆ふてある

浸漉井は二個設けてある、一は北池橋圓井の爲めに、一は南池及中央井の爲めである、各徑四尺の煉瓦造の圓井である、掃除後の汚水を集め十八吋の鐵管により城壕上に至り終に十二吋鐵管となり壕垣に沿ふて直下し壕中に入る

送水管 送水管は内徑二十六吋管二條で水源地送水唧筒より北區中野町及東野田町を経て鯉江川を渡り、同區相生町に至り西行、京橋北詰より右折し、更に寢尾川を渡り、京橋口に入り、大阪城外壕に沿ひ大手門前室に入り三十六吋管一條となり貯水池に達する

配水管 配水管は貯水池に入りたる水を更に自然流下に依り全市に配水するもので内徑三十六吋配水管一條を以て城内貯水池より水道辦室に入り茲に於て内徑二十四吋管一條同二十二吋管二條同二十吋管一條等四條の配水管に岐

れ市内各所に亘り二十二吋管二十吋管十六吋管十四吋管等遞次分岐し配水管に連絡す配水管は内徑十二吋乃至三吋半にして其總延長は實に八十二里二十二町二十三間に達す

大阪市第一期水道設備の概要上記のくにて該工事は明治二十五年八月一日を以て大阪城内に於ける貯水池築造を以て起工し、同二十八年十月三十一日全工事の竣工を告げ同年十一月十三日水源地に於て通水式を舉げた、此工事費用は二百五十六萬三千二百七十圓餘にして其内七十五萬圓は國庫補助に依る

茲に於て大阪二大名物たる悪疫及祝融の災害は排済せられ、所灌御朱印船の當初より我國の咽喉であつた大阪市の面目は一新せられて文化的の一大祝福を寄與せらる、事となつた、大阪市民は今や生命身體財産に對する迫害を除却され大なる保障を得たのである

然し乍ら世界文明の躍進的進展に従ひ市の發達も亦極めて顯著なるものがある、大阪水道の第一期工事を今日より觀察すれば其規模に於て又は眞設備に於て多少の不滿遺漏を認め得るであらう、或は本市の急足なる膨脹から顧みて當時の當路者が其先見の視界の餘りに狹隘なりしを嘆ずる者もあらう、然れども此遺漏不滿は即ち科學の飛躍的進展に幾何級數的の本市の發達膨脹に基因するのであつて、是れ當局者の罪でもなく又淺見でもない、寧ろ過去三十年間に於ける大阪市の幾何級數的發達を誘致した原因は實に此第一期水道工事に負ふ所が極めて多いのである、勿論今日の發達を組成する原因としては或は本市の地勢上の關係あり或は世界經濟共通の氣運あり其他種々なる事情が或は競合的に或は連續的に大阪市の現狀を齎したものは相違ない、然し乍ら都市發達の要諦たる衛生及保安設備の根底たる水道設備に解決を與へたる其第一期工事を其主要なる原因と認めればならぬ。

## 第二節 現在設備の概要

大阪市の水道は上叙の如く、明治二十八年其工事を完成して直ちに給水をしたのであるが、當時の給水人口は僅に六十一萬人に過ぎず、只其水源地に八十萬人を限度として擴張工事を爲し得べき餘裕を存したに過ぎなかつた、然るに其後僅に二ヶ年を経て明治三十年四月接續町村を市に併合したので人口遽に増加して明治三十一年には八十二萬一千二百三十五人を算するに至つた、茲に於て之が擴張を畫策する必要が迫つて來た。故に當局は明治三十三年度及同三十四年度に於て工事費九十萬七千九百一十圓餘を投じて、全徑十二吋八吋六吋五吋四吋三吋半の八種の配水鐵管を延長三十五里三十一町四十七間を敷設し之れに附帶する一切の工事を完成して大に新市域給水の普及に努力したのである。

如斯配水管の設備が増加したる以上、勢ひ其結果として水源地の設備も増加變更する事を要するので市では更に五十萬七千三百三十圓餘を投じて、沈澱池一個、濾過池三個、送水唧筒四臺を増設し、取水唧筒三臺を取替更に二臺を増設し濾過池の増設後十臺を取替、煙突二臺の増設等或は新規に施設を増加し或は既設の設備を改善し只管給水の圓滑及其支障排除を期したのである、明治三十年四月市に編入されたる所謂新市域は舊市域と人家連擔し唇齒の關係に在つて、衛生防火兩面ながら等閑に付する事を得ない明治二十四年全市の人口僅に四十八萬三千餘であつたのが隣接町村の併合に因つて明治三十年には八十一萬餘となつた、斯く市の人口は遽に増加したのであるけれども之れに對應する水道設備の積極的擴張は容易に行はるゝものではない。

積極的施設として配水鐵管を敷設するとしても其竣功迄の間、尚上水供給の途を開いて新市域併合の趣旨に副ふ必要がある、従つて臨機應變の措置を講ずる事を必要とする、又所謂舊市域内に於ても給水工事費を負擔するの餘力なき爲め止むを得ず不良水を用ゆる者があり其他、日本形船舶の如き其需要水量の極めて少きに拘らず、故らに遠く船舶給水

栓に其給水を求むるが如きは不便云ふに忍びざるものあり、之れを以て市は上水配達規程を設け、配達人を募集して明治三十一年三月から配達給水を實施したのである、之れが爲めに特設したる上水汲取場は各戸の配水用として二十九箇所、日本形船舶用として二箇所を設けたのである。

公設共用栓設置の目的は市内一般給水の開始に伴ひ給水料支拂の實力なき者の家事用又は通行人の飲料水供給にあつて其總數二百一個を設置したのである、而も再後の經過を通觀するに其使用往々設置當時の目的に反するものあり、例へば一家専用の水栓を設くる資力ある者にして尙且共用栓を使用する者を生じ、之れが爲め給水の需要漸次減少の傾向を呈したのであるから、或は揭示諭告の方法に依り或は其出水量を半減し、又は給水需要者に限り工事落成に至る迄特に鑑札を與へて共用栓の使用を許す等百方手段を盡して専用給水の普及に努めたるに所謂新市域に於て給水の必要緊切なるものあるに因り明治三十一年、既設のもの百五十六箇所を廢し、別に三十七箇所を新設し在來のもの四十五箇所を合し總數八十二箇所としたけれども爾來給水愈々普及し且四圍の状況は之れが存續の必要を認めざるに至りたるが故に明治三十五年三月公設共用栓は遂に其全廢を見るに至つたのである。

茲に於て明治二十八年一先づ竣功通水を開始したる水道設備は左の如く増減變更を見るに至つた。

名 稱	既定の設備	増減の設備	現在の設備
沈澱池	四個	増 一個	五個
濾過池	八個	増 三個	一一個
送水唧筒	五臺	増 四臺	九臺
取水唧筒	三臺	増 二臺	五臺
濾 罐	六臺	増 六臺	一二臺

煙突	一基	增	二基	三基
配水管	八十二里二十二町 二十三間	增	三十五里三十一町 四十七間	百十八里十八町 十間
上水吸取場所		增	三十一個所	三十一個所
公設共用栓	二〇一個所	廢	二〇一個所	〇

尙ほ茲に一言附加すべきものがある、之れは送水鐵管増設工事である、水道擴張及量水器取付工事は明治四十年十月其筋の許可を得て同四十一年一月より工事に着手したけれども其一部を竣功し幾分の通水を見るに至る迄には少くとも數年の歳月を要し、其間市の人口は年々増加を示し、自然給水の不足を訴ふべきは之れを豫想するに至難でない、市は豫め應急の策を立てねばならぬ、即ち明治四十一年度及同四十二年度に於て水道費繰越金及給水料より之れが工費として七萬四千圓を支出し、櫻の宮水源地唧筒室より城内貯水池に至る間、一千五百間に亘り新に内徑十六吋送水管一條を増設するに共に水源地に於ても之れに伴ふ應急装置を施工するものとして明治四十一年十二月内務大臣の認可を経、直ちに諸般の準備に着手して同四十二年六月該工事を全部を完成した、其結果として、從來の送水用唧筒六臺を運轉し、一日平均約二百七十六萬四千八百立方尺の送水能力は、更に送水唧筒一臺の運轉増加を實施し、一日平地約四十六萬八立方尺の送水量を増加した爲めに明治四十一年に於ては二百六十二回延一千五百七十四時間の斷水を敢行せしに比較し僅に六十七回延三百二十八時間半に止むることを得た、之れを要するに第一期の水道施設工事に先づ完成せる以後に於て所謂水道設備は補充的經營のみに過ぎない、又斷片的施設のみに過ぎない、而も單に之に投じたる費用のみに就いて是れを見れば其額恰かも一百五十七萬一千八百二十一圓餘に達し、此金額を以てせば或は中流都市に於ける水道敷設の全工事を償ふて尙剩餘ある計算なるのみならず、之れを市が自らの第一期事業費の總額二百五十六萬三千二百七十圓に比較して殆ど其約六割強に相當するわけであるが、若し之れを單なる事業として見るとせば、何等一貫せる主義な

く、確立せる方針なく、僅に焦眉を救ひ頭燃を拂ふに比すべき姑息的措置と消極的所爲であつて、眞に一時を彌縫する應急の一策に過ぎないのである、其効果の久しからずして滅却するは勿論である、顧みれば、明治二十四年、全市の人口は僅に四十八萬三千七百七十八人に過ぎなかつたのが同三十一年には接續の町村を併合して一躍八十二萬一千二百三十五人に、同三十六年には九十九萬五千九百四十五人に、同四十一年には一百二十二萬六千六百四十七人に、大正二年には實に一百三十八萬七千三百六十六人に増加した、這般の大勢を自撃して其大膨脹を來すべき趨勢を達觀したる市民は夙に現在狹隘なる水道の施設に満足するの危険を觀取し、久しからずして、衛生防火兩つながら其目的を空しうするを慮り、早くも水道擴張の警鐘は恰かも市民の聲に頼りて亂打さるゝ光景を呈し、其結果として明治三十七年一月市會の建議となり、上水道水源地擴張豫定調査委員會の設置となり、以下の如く積極的擴張施設調査の實現を見るに至つた

**擴張豫定調査委員會** 同會の目的は水道の水源地を從來の如く一淀川のみに依頼する時は將來琵琶湖畔に於ける工業發達し日夜不斷に汚穢せる悪水を放流する事あらんか、假令相當の沈澱及濾過の方法を講ずるも將來愈々増殖せんとする大阪市民の飲料水としては到底甘むじて之に頼る能はざるものあるべく且現在の貯水池たる大阪城趾は海拔百五十尺の高度を保つに雖も遠距離送水の爲めには其水量の五分の一乃至六分の一を減耗し、従つて水壓力の薄弱を來し將來大に實現さるべき高層家屋の防火能力を減殺する虞なしとせず、故に今後の水源は之れを相當高度を有する位置に選定し、依つて自然流下方法を採用するの必要あるべしと云ふにあつて是れには寧ろ其水源を天然清淨の雨水に求むるに如くはないのであるから大阪市を距る凡そ七里以内に於ける攝津山脈の河川谿谷を踏査跋涉し只管自然流下方法に據りて給水を得べく、先づ其水量・雨量・雨水聚集地域堰堤の位置及地質、堰堤築造材料の供給能力、雨水聚集地域内に於ける人家、工場、田畑及其附近の地質貯水地内に於ける地質に及ぼす影響、貯水池を設くる爲め買収すべき土地の廣袤、建物の種類數量、在來水利使用權利者の有無及是等の價格、濾過池及淨水等の各項に亘り武庫川、池田川、天野川

久安寺川、富雄川、生駒川、芥川、石川、石津川、箕面川、大津川等諸川の流域に就き親しく調査研究する所があつたが、將來更に大に發展すべき大阪市の擴張水源地たるべき素質を有するものもなく且つ自然流下方法の採用は結局經濟上不利ななりといふに歸着し該案は遂に拋棄されて仕舞つた又大阪城址借用の不許可、自然流下方法の拋棄は一面に於て市内又は其附近に適當なる増加貯水池の位置を求むる必要が生じたが如何せん位置としては第一に指を大阪城址に屈せねばならぬ、之れを以て市は明治三十八年八月七日、大阪城内の天主臺東側に於ける既設貯水池に隣接せる地積合計二千五百五十七坪を限り池敷堤敷其他附屬諸裝置用地に充用する目的を以て之れが借用方を陸軍内務大臣に稟請し別に候補地又は豫備地の目的を以て城南真田山の適否を調査したけれども、該地は其高度に於て城址の土地より低きこと約五十尺にして高壓力を唯一の要件とする水道の目的を達することは到底不可能であるばかりでなく、剩さへ陸軍騎兵營舎及陸軍墓地の接壤混濁せる爲め貯水池築造に充つべき餘地としては幾何も存在する所なく、従つて本市は之れが設備及維持の經濟上、是非共上記城址の借用を得なければならぬのであるから更に同三十九年二月十四日重ねて陸軍内務大臣に情を具して追願懇請する所ありしに拘らず同年六月十四日遂に不許可の通牒に接し、大阪城址に於ける貯水池の増設も亦畫餅と爲つて了つた茲に於て熟議の結果更に吹田案を得たのである

**吹田案の決定** 明治三十六年以來の水道は年々夏期斷水の續行あるのみならず、同三十九年に至つては市の人口は早くも一百萬を超へ且市民生活の状態漸次向上して上増の使用も亦年々増加の傾向を免れないのである、若し之れを自然に放任し何等制御する所なくんば第三期工事の竣功後に於ても尙給水上多大の支障あるべきを慮り、先づ以て之れが浪費濫用を防止する方法として給水は總て計量給水とし且同時に斷然積極的擴張工事を敢行し依つて給水の潤澤豊富を企圖して所謂衛生と防火の二大目的を徹底し些の遺憾勿らしめむ事を期せん爲めに、曩に調査を遂げたる數個の成案中比較的良案と認むべき一案を採擇した、之れを吹田案と云ふ、水源を淀川の右岸江口村に選び、人口一百萬を目的とす

る給水設備を施行するのであつて、工費一千百萬圓を計上し明治四十四年度に至る五ヶ年間の繼續事業として市會の議決を経之れが認可を其筋に申請したのである、其工事の内容は水道の擴張計量器の取付である、そして工費一千百萬圓の内三百萬圓は之れを國庫補助に待つことゝ爲し夫れを併せて申請した、然るに其筋に於ては證議の結果此工事費の内計量器取付に要する工費を除きたる殘額九百七十萬圓に對し二百四十二萬圓を明治四十四年度より同五十五年間で十二年間に國庫より補助せらるべき事に決定して本市は之れが認可を得たのである然るに其後

**柴島案の確定に因り吹田案廢棄となつた** 即ち吹田案は以上の如く唯一の優秀なる成案として一度其決定を見たのであるが爾後當局者に於ては大阪市百年の大計を確立する爲め、更に心を潛めて調査考究し、別に一案を得た此れを柴島案と稱し吹田の決定案に代ふるに柴島、本庄の二案があつたのであるが此兩者を比較研究して遂に柴島案の確定を見るに至つたのである、今其徑路を概言すれば元來大阪市の水道擴張は其配水方法を決定するこゝが先決問題である、大阪市の擇ぶべき配水方法は須らく次の三案に付いて考慮すべきである

- 一、既設水道の如く淀川の水を一度高所の貯水池に送り水池より自然流下の方法に據り配水するもの
- 二、淀川沿岸に低地貯水池を築き唧筒に依りて水池より直ちに配水管に送水するもの
- 三、全然自然流下の方法に據るもの

憶ふに第一配水方法は所謂吹田案であつて、第二は柴島又は本庄に低地貯水池を設くるものである、第三の方法として實行可能のものは武庫川の一支流千苺川に堰堤を築く事を適當とするが、其工事困難で多くの日時を費し且濫水材料に乏しく加ふるに錯綜せる水利問題を解決する事を要するから焦眉の急に應ずべき大阪市の水源としては採用し得ないのである、然らば大阪市の水源地としては第一第二の方法に付いて其一を擇ぶ外はない、而して當局者が第二の方法を以て最良の策とした理由は第二方法が第一に比して約百萬圓の工費を減する事及第二方法は第一に比して毎々維持費四

萬六千圓を減ずるに因るのである、故に吹田案は廢棄となつたが第二方法として柴島、本庄の中其孰れを探るべきか、此兩者は工費維持費に於て何等の差異が無いのであるが地質の良好にして水質を汚濁する虞なき點に於て柴島を探したのである、柴島の配水方法は唧筒より直接に送水するのであるから一旦河水を高所の貯水池に送り同池より自然流下の方法に因るものに比較すれば唧筒の運轉上危険の虞なきやの疑を生ずるが柴島水源地より派出すべき配水管は大坂城内にある既設貯水池より派出する配水管と連絡する關係からして、其末端に貯水池を有する直送式に異ならない、即ち彼此相俟つて給水の緩急に應ずることが出来る、詳言すれば不時に多量の送水を要する場合は適宜に城内の貯水池から之れを補足し得るので其の唧筒運轉をして正確に給水量に伴はしめ難き純直送式の缺點を避くる事を得るのである、即ち柴島案は純然たる直送式ではない、此例は先進諸國に數多ある、殊に地勢上已むを得ざる場合に於ては大規模の水道も唧筒直送式に據るものが少なくない、市俄古市、漢堡市を始め其他先例枚舉する事の出来ぬ程ある、以上の理由からして一度決定して既に政府の認可を得たる吹田案は根底から廢棄されて新設計に係る柴島水源地の成案は確定されたのである、今其要領を左に紹介する

水道擴張事業目論見書

(甲)水道擴張工事

- 一、水道擴張事務所の所在地 大坂市
- 二、水源の位置及其水量の概算 淀川の右岸、大坂府西成郡西中島村大字柴島に於て淀川の河水を取るものにして其低水量は概算一秒時間約三千立方尺である
- 三、水道線路に沿ふたる地名、唧筒場、沈澱池、濾水池及貯水池の位置
- (一)水道線路 大坂府西成郡西中島村より新淀川を渡つて同郡豐崎村を過ぎ大坂市に到る

- (二)線路に沿ふたる地名 大坂府西成郡西中島村大字柴島、島村大字南方、島村大字川口、島郡豐崎村大字本庄、島村大字南濱、同郡中津村大字下三番、同郡鷺洲村大字大戸及大坂市
- (三)唧筒場沈澱池、濾過池及貯水池の位置 大坂府西成郡西中島村大字柴島
- 四、給水區域其人口及一人一日に對する平均給水量
- (イ)區域 大坂市内及接續町村
- (ロ)人口 現時の設備を合せて一日五十萬人を目的とす
- (ハ)一人一日平均給水量 三立方尺半
- 五、人口増殖及多量の水を用ふる製造場等に對する給水量増加の見込 將來人口増殖に依り給水量増加の見込高は五十萬人分にして水源の用地には相當の餘裕を見込んで相當の設備を加へ且つ鐵管線路一條を加ふる時は本擴張及現時の分を合せて二百萬人に供給し得る見込である、且前掲一人一日の平均給水量は特に多量の水を用ふる製造場等に對する量をも含む
- 六、水壓の概算 市内筋違橋及木津川橋附近の動水壓九十尺
- 七、工事方法
- (一)給水人口及給水量 現時の設備は一人一日の平均給水量三立方尺であるが年月を経るに従ひ給水量を増加することは歐米各國都市の實例に依つて明かであるから本擴張設計は一人一日の平均給水量を三立方尺五となし一人一日の最大給水量を五立方尺二として一日最大給水量を要する一時間の最大給水量の割合を一人一日八立方尺とし現今の設備を合せて人口百五十萬人に供給し得るのである
- (二)取水塔及砂除池 水源は淀川で其右岸大坂府西成郡西中島村大字柴島の河中に煉瓦石造楕圓形の取水塔二臺を

設け各塔の長徑二十二尺五寸短徑十五尺其高さは河底より出づること約二十餘尺とし取水するに四十八吋管三條を用ひ三十六吋管二條を以て水を砂除池に送るのである、砂除池は其四隅を圓形させる長方形のもの二個あつて其一池の大きさは長百五十尺幅三十六尺深十尺、混凝土を以て築き池毎に三十吋の鐵管二條を以て水を取水塔に取り四十五吋の鐵管により取水唧筒に送水するのである

(三)取水唧筒 取水唧筒は一分時間一千二百五十立方呎の水を二十八呎の高さに揚ぐるもので其数を六臺とし内二臺を豫備す、取水唧筒には一臺毎に電動機一個を設くる

(四)取水管 取水管は四十五吋と四十八吋の二管とし取水唧筒より沈澱池で送水するに使用す

(五)沈澱池 沈澱池は長方形のもの七個を造り其内一個を豫備す、一池の大きさは長三百三十六尺幅二百五十八尺水深十一尺有効水深九尺にして十四時間の沈澱時間を有するものである、池の側壁は一割の勾配を付し張石及混凝土を以て之を築き其底部は混凝土を以て造り側壁の外周及底部混凝土の下部は粘土を以て加工する、各壁共其長側壁部に併行して二個の煉瓦壁を築き池を分つて三個の小池となす、其小池に於て更に其水の出入口及中央部に各長三十尺の煉瓦壁を築いて五區劃の流路を造り又其區劃中、水の出口に近き部分には昇降板を設け之を上下して沈澱時間の最も多き水を出すの用に供す

(六)瀘水池 瀘水池は方形にして其數十四個とし二個を豫備とす、一個の大きさは長幅各二百四十尺深九尺五寸其瀘過層を四尺五寸とし砂面上水を瀘ふるに四尺五寸且其瀘過速度は毎二十四時間八尺である、側壁は混凝土を以て之を築き其表面に煉瓦を張り底部亦混凝土を以て之を築く、而して側壁の外周及底部混凝土の下部には粘土を以て加工す

(七)貯水池 貯水池は長方形にして四個とす、一個の大きさは長二百七十六尺幅二百三十四尺水深十二尺有効水深十尺にして四個を合せ一日の最大量十時間分の貯水を有す、各個共其中央水の入口ある處に一の隔壁を作り其左右に混凝土

造りの環流壁を設く、環流壁は八條あり水の停滯を少なからしめ且混凝土造穹窿の上尾を設け土砂を以て覆ひ寒暑の爲めに水の冷熱を少くし又淨水の再び汚る、こみをなからしむる側壁及底部は混凝土を以て築き側壁の外周及底部混凝土の下部は粘土を以て加工す

(八)送水唧筒 送水唧筒は一分時間一千立方呎の水を百六十呎の高さに揚ぐる三重膨脹複式凝縮器付プランジヤ型にして其數九臺内三臺を豫備す送水唧筒は優等工程装置付のものとし蒸氣の使用量を少からしむる用に供し且鐵管破裂等に際し唧筒機械の破損を生ずることなからしむ、汽罐は其數十六個とし給炭機を備へ付け平常其八個を交互循環使用す

汽罐室には運炭機一組及旋風器四臺を設く煙突は長徑九尺高八十尺のもの二個とす

汽罐室に接近して發電室を設く、發電機は其數五臺とし平常其四臺を交互循環使用するのである

(九)配水管 配水管は四十二吋及三十九吋の二條にして其四十二吋管は大阪市内西部の幹線に充て三十九吋管は中部の幹線に充つ此二幹線は併行して西成郡西中島村大字柴島の送水唧筒室を發し同村大字南方に入り新淀川を過ぎり同郡豊崎村大字本庄に入り大字南濱、同郡中津村大字下三番及同郡鷺洲村大字大仁を過ぎて大阪市北野に入る是より相別れて西部幹線は梅田停車場裏手を経て出入橋に達し堂島川を渡り木津川橋附近に於て三十九吋管となり更に花園橋に到つて三十三吋管となり運河を渡り終に二十七吋管となつて築港に達す、其中部幹線は梅田新道を経て堂島川を渡り中之島に出で土佐堀川を渡り西横堀の川西側筋達橋附近に於て三十六吋管となり更に助右衛門橋附近に到て二十七吋管となり道頓堀川を渡り既設鐵管と連絡するのである、そして此二幹線は共に市内に入るに及んで分岐管を派出し其附近にある現今の配水管に連絡する

八、起工並竣功期限 起工明治四十年十月竣功明治四十七年三月

九、工費の總額 水道擴張費總額九百四十八萬二千四百六十四圓餘、量水器取付工事費總額一百三萬四千七百五十四圓餘

一〇、水料の等級及價格 等級は家事用外五種價格は最低一石に付二厘、最高一石に付三錢

(乙)量水器取付工事

一、内徑八分の三吋乃至六吋量水器總計五萬八千六百個を各戸の水栓に取付くるものとす

以上の成案が市會に於て議決さるゝや、明治四十年六月十二日付を以て大阪府は其施行認可ニ國庫補助金二百四十二萬圓の下付を内務大臣に稟請した、然るに水源地元たる西中島村柴島住民は之れを歡ばず頻りに其變更を主張し或は官憲に請願し或は市會に陳情する等百方反抗に努め其の間幾多の紛擾を累ねたが本市の稟請に係る水道擴張案は其設計の一部に變更を加へて同年十二月三日内務大臣は之れを認可した、變更の要點は本市の設計中にある、沈澱池の道流壁を廢し、取水塔、沈澱池、砂除池、濾水池、及配水鐵管等に係る計算の校訂、豫備費の減額等であつて總豫算額に於て合計三十七萬八千百圓二十一錢五厘を減額したのである、既に豫算に於て減額があつた結果既定の國庫補助金額にも異動を生じ結局明治四十年年度以降同五十一年度に至る十二ヶ年度に亘つて合計二百三十三萬圓の下付を受くる事となつた、斯くの如く本市稟請の一部が變更認可されたのであるから既定の事業にも變更を加ふるの已むを得ざるに至つたので市は相當手續を経て之れを處置したのである

其起工及竣工 計畫既に確定し事業の執行も亦其緒に著くも、時の経過は種々なる故障を招致して必ずしも當初の豫定通り成就し得ないことは這般事業界に於て屢々遭遇する所である、本工事も亦其例に漏れず、曩に其の筋へ許可を稟請したる起債案も未だ許可を得ざるに先ち偶々經濟界の狀況不可となり、爲めに豫定の事業を縮小せざるべからざるに至つた、斯くて漸く明治四十一年九月其許可を得、翌年四月、外債の成立を見て、當さに大に工事の進捗を實現

せんとするに當り企業計畫の當初より其任に在つて専ら斡旋に努めたる技師瀧川劍二氏不幸にして二豎の冒す所となり後任者中原貞三郎氏年ならずして退職するあり、斯く工事中心者の更迭は勢ひ經營方針にも變更を來さざるを得ない、剩へ水源地の土地買収協議運々として容易に纏らず、辛うじて漸く明治四十一年十二月二十九日に至り墓地以外の用地全部を收用する協定を見たけれども、其間既に工事計畫の初期より恰も二ヶ年を経過し工事は遂に豫期の如く行ふ事が出来なかつたのである、之れが爲めに前後二回に亘り事業の計畫を變更する外はなかつた、而して其變更の決するや鋭意諸般の方法に改善を加へ材料の蒐集に努め努力の潤澤を圖り、日夜電車を運轉して材料を運搬せしめ只管前半期に於ける遲滞の恢復を計つて大正三年三月全部の竣工を告げ之れを大阪府に申報するを得た、爾後同府は監査する所あり第三期工事は既掲目論見書の通り其完了を見たのである

其配水支管の増設 本市水道第三期工事は既に大正三年三月を以て完成し、市内配水支管の布設も亦同時に普及し給水上敢て支障なきを得たが、爾後本市の發展は頗る顯著にして從て給水上適當の措置を怠ることが出来ないのであるから水道經濟に屬する剩餘金を利用して配水支管の増設に努め其膨脹に順應する事を得たのである

其柴島水源地の補充設備 本市水道第三期工事の計畫は櫻の宮に存在する既設の水源地は其儘に之れを存続し別に柴島に大なる水源地を設け兩者相俟つて本市の給水に任ずるにあつたが、櫻の宮の水源地は創設以來既に幾多の歳月を経過し、其間斷へず本市の給水に當たれる結果として自然に其設備甚だしく頽廢し、大なる修繕を加へなければ復用を爲すに足らず而も世界戰亂の影響は頻りに本市商工業の發達を促し特に大正六年以來急足に其度を増した、其結果上水の需要も亦俄かに激増して柴島水源地に於ける現在の設備のみでは其需要を充し得るや否や不安を感じて來たのである茲に於て櫻の宮を修繕せんか、柴島の設備を増加せんかに關して攻究した結果柴島の設備を補充するの利なるを認め特に内務大臣の認可を経て、大正六年六月起工し同八年三月竣工し給水上支障なきを得たのである、其新設備は次の如く



である

(一) 藥物沈澱装置 河水の混濁甚しき場合に於て、單に十數時間の沈澱作用に因るのみでは其完全を期し難きことは既往に於て屢々實驗したのであるから其缺點を補ふ爲めに必要に應じ沈澱作用を促進する手段として藥物沈澱の方法に依るのである

(二) 送水唧筒 電動機直結タービン唧筒にして三臺を備へ内一臺を豫備す、一臺の能力は一分時間毎に四百五十立方呎の水を吸水面上一二百尺に揚げ得る、本唧筒は現在の送水唧筒場に据付け専ら城内の貯水池へ送水するの用に供す

(三) 受電装置 新設送水唧筒運轉用の動力及従來自家用火発電により供給したる取水唧筒其他構内雜用電力を總て宇治川電氣株式会社より供給を受くることとし、之れに必要な受電及變壓の用に充つる變壓室は面積八十一坪九合あつて煉瓦造スレート葺とし、將來の擴張に對し支障なき面積を有する事

(四) 送電線 取水唧筒運轉の爲めの送電線は従來一線で豫備線がなかつた、故に之れが安全を期し更に一線を増設す

(五) 取水管 既設の取水管は豫備の設けなく従て不安の虞なきを得ない、且取水量の増加に伴ひ稍々不足を生ずる傾向がある、依て現在の不足を補ひ將來の擴張に應ずる爲め一條を増設した直徑四十二吋の木管で延長三百五十六間ある

(六) 送水管 紫島水源唧筒室より城内貯水池に直接送水する爲め送水管を敷設す、その徑路は紫島水源地を發し新淀川の河底を横斷し、龜岡街道を南下し、天神橋筋六丁目に至り、東折して水管橋に因りて淀川を渡り、其左岸に沿ひ京橋に出で大阪城内に達す、鐵管は内徑二十六吋管一條であつて延長二千七百五十間有る、元櫻の宮水源地は大阪城内

貯水池間に敷設したのを應用し一部は新に鑄造したのである

以上の新施設の爲めに要した工費の決算總額は三十九萬九千三百九十八圓餘である

大阪市が市の内外に於ける無慮三百萬住民の爲めに努力しつゝ、ある給水機關の梗概は大體上記の如しである、之れを明治二十八年水道創設時代の夫れに比較すれば轉た隔世の觀なきを得ない、而も本市の商工業が駁々として發展し須臾も停止する事なきが故に給水機械の取捨改善の爲めに當局者は畫策碎身してゐるのである

### 第三節 市外給水の實施

都市水道施設の目的は云ふまでもなく其市内に於ける衛生防火の兩全にあるのであつて其區域外の衛生防火を目的とするものではない、大阪市の水道條例にて其住民の需要に應じて給水するを原則的規定とすに見るも自ら明かである其趣旨は理論上稍々間然する事が無い様である、何んとなれば市は自治團體公共團體として市内の繁榮、市住民の福利を増進する事を目的とし是れに關連する行政事務のみを司掌するのであつて市以外の地域に干渉する權能なく又義務もない、然し乍ら水道敷設の實質的目的から觀察すれば、市民の衛生保全及火災防衛は其接續町村を度外視して實効を收むる事は出来ないのである、殊に大阪市と其周圍の隣接町村の關係を見るに人家は連擔し住民は混淆して一見境界が無いと謂へる、行政區劃上に於ては截然たる區分がある事は勿論であるが之れを現實的に觀察して其衛生上、交通上、經濟上、相互に保有する關係は全然同一團體たる事實上の形態を成してゐる、故に市の衛生防火の保全は隣接地域を顧慮せずして其目的を達する事は出来ない市の衛生防火のみを其隣接地域に關係なく全然切り離して考ふる事は其實體的目的觀念上不可である、例へば市外町村に惡疫發生し又は大火の勃發せんか、何を以て其傳播を防ぎ延焼を禦ぐこゝが出

來やうか、是等の危害は既に屢々經驗した所である、勿論市なる自治團體が他町村の施設に干渉する當然の權能はないが之れを善導し誘掖して其事業に干與し俱に存立の目的を達する事は超法規的の見地に立つて考察すべきものである、水道の如きは最も明瞭に此必要を立證してゐる、市外接續町村にも水道を引用せしめ衛生上、防火上遺算なき期せざれば大阪市の衛生防火の保全は其實効を收むる事が出來ないのである、本市は夙に叙上の見地からして、早くも明治二十九年以來大阪市に接續し若しくは之れに準すべき市外町村の給水に任じたのである、其初期以來時代の推移に伴ひ這般の給水方法も幾度か變更し、大正七年更新したる所謂最新の契約要項は次の如くである

- 一、町村は上水の供給を受くるに必要な一切の設備を爲すものとす
- 二、前項の設備は本市の承認を受け其工事に關しては本市の指揮に従ふものとす
- 三、供給水量は量水器を以て之を計量す
- 四、給水料は一石につき一錢とし本市の指定に依り一ヶ月毎に之を納付するものとす
- 五、本市内に於ける水道使用料増額の場合又は事故の爲め特に設備の費用を要する場合は前項の料金を増額する事を得るものとす
- 六、鐵管内掃除又は防火の爲め使用したる水量に對しては市長の認むる所に依り給水料の全部若しくは其一部を徴收せざることを得るものとす
- 七、本市内に於ける給水缺乏の場合又は設備の損傷其他止むを得ざる自由あるときは給水の停止若しくは其制限をなすものとす
- 八、前項の給水停止又は制限に因り町村に損害を及ぼす事あるも市は賠償の責に任せざるものとす
- 九、量水器其他の設備に故障を生じたる場合は前月の供給水量を參照し市に於て其水量を認定するものとす

- 十、町村は供給を受けたる上水を其町村區域以外に供給する事を得ざるものとす
  - 十一、町村は其町村内の水道使用料を制定又は變更せんとするときは市の承認を受くるものとす
  - 十二、町村は上水供給契約保證金として相當金額を市に提供するものとす、但し其金額は市長之を定む
  - 十三、町村に於て本契約に違反し若しくは義務の履行を怠りたる場合は保證金を本市の所得とし尙給水の停止又は契約解除を爲す事を得るものとす
  - 十四、本契約の有効期間は二ヶ年とす
  - 十五、前各項の外必要な事項は市長之を定む
- 以上の要領に據り給水契約を締結し本市水道の給水を受くべき町村は、西成郡 玉出、今宮、津守、鷺洲、豊崎、中津、西中島、傳法、及東成郡、天王寺、鶴橋、中本、城東、鯉江、榎並、城北、住吉、敷津等の町村であつて其給水人口總数は二十九萬四千四百九十六人(大正七年十二月末日現在)である、即ち大阪市は現在市内の住民一百六十三萬三千三百三十八人に給水する外市外の住民二十九萬四千四百九十六人に給水すべき契約があるのだから其給水能力は一百九十二萬七千八百三十四人以上を養ふに足る設備を要するのである

#### 第四節 其後の擴張計畫

當市の水道は纒述の如き經過を以て漸次發達し、克く人口の増殖に伴ひ、商工の振興に順應して來たのであるが、所謂歐洲戰亂以來、發展の狀況頓に一變し、各種の事業の勃興と人口の増加は未だ殆ど其比を見ざる盛況を呈し、給水需要亦從て激増し、其間這般急激にして不自然なる發達に應ずべく鋭意水道の改良増設、給水施設の整備に努めなければ

も遂に水源設備の不足を訴へんに至つたのである、茲に於て之れが應急の策を施し、一日二十萬石の給水増加の工を竣へ、柴島水源地の能力は一日克く壹百三十萬石を送り人口一百九十五萬の需用に應じ得るに至つたが之れを過去の統計に徴するときは今後人口の増加に依り大正十一年に至つては殆ど給水能力を盡すべき數に達するのである、若し本市が現在の設備に甘むじ斯かる趨勢に應ずべき計畫を立てなかつたならば既往十數年前に曾て嘗めた斷水の苦痛を今後幾年ならずして再び之れを繰返へさねばならぬ故に市は爾後更に水道擴張の議を決し萬難を排して迅速に之れが竣工を期せんとするのは、實に前轍を再び踏まざらむとするに外ならない、是れ聽て東洋商工業の中心地として異數の盛況を誇りとする大大阪市の發展に順應する、以てあつて寔に機宜に適した措置であらう

左に其工事目論見書を紹介する

## 大阪市水道擴張工事目論見書

- 一、水道擴張事務所の所在地 大阪市
- 二、水源の位置及其水量の概算 淀川の右岸大阪府西成郡西中島村大字柴島に於て淀川の河水を取るものであつて、(既設柴島水源取水塔兼用)其最低水量の概算は一秒時間約三千立方尺である
- 三、線路に沿ふたる地名、唧筒場、沈澱池、濾過池、及貯水池の位置
- (一)水道線路 大阪府西成郡西中島村より新淀川を渡り同郡豊崎町を過り大阪市に到るものとす
- (二)線路に沿ふたる地名、大阪府西成郡西中島村大字柴島、同郡豊崎町北長柄、同町南長柄及大阪市
- (三)唧筒場、沈澱池、濾過池及貯水池の位置、大阪府西成郡西中島村大字柴島

四、給水區域其人口及一人一日に對する平均給水量

(一)區域 大阪市内及近接町村

(二)人口 現在柴島水源地と合せ三百十萬人を目的とす

(三)一人一日平均給水量 三、二立方尺

五、人口増殖及多量の水を用ふる製造場等に對する給水量増加の見込 將來人口増殖により給水量に不足を生ずるときは更に新水源地を求め之れが設備の擴張を爲し且前掲一人一日の平均給水量は特に多量の水を用ふる製造場等に對する量をも含むものとす

六、水壓の概算

天満橋附近の動水壓 百二十尺

天王寺権寺町附近の動水壓 三十五尺

出入橋附近の動水壓 百二十尺

朝日橋附近の動水壓 八十尺

七、工事方法

(一)給水人口及給水量 給水量は年々増如の傾きあるを以て此設計は大正六年の實績に約二割を加算し平均一人一日給水量を三、二立方尺(約五斗)とし最大一日一人給水量を四、五立方尺(約七斗)とし又一日中最大給水量を要する一時間の給水量の割合を一人一日六、七立方尺(約一石)とし、之によりて現設備の能力を改算せるものとす  
合せて人口三百十萬人に給水し得るものとす

(二)取水塔及砂除池 取水塔及砂除池は現在の設備にては本擴張に對しても充分なるを以て別に之れを設けない

(三)取水唧筒 取水唧筒は一分時間一千七百七十立方呎の水を二十八呎の高さに揚ぐる電動機直結の渦巻唧筒とし既設取水唧筒室内に据付く其數三個にして内一個を豫備す

而して本擴張の爲め吸水量増加し吸水溝内の水位低下するにより既設唧筒は本設計唧筒据付面と同じく現在より更に約三尺を下ぐるものとす

(四)取水管 取水管は四十五吋管 條を敷設し取水唧筒により沈澱池に水を送るに用ふ

(五)沈澱池 沈澱池は長方形にして其數三とす、一池の大きさ長三百三十六尺幅二百五十八尺水深十一尺有効水深九尺にして現在の設備と合せ一日最大總量に對し十二時間半の沈澱時間を有するものとす、池は全部混泥土造りとし特に周圍は鐵筋を加ふ、且池底にアスファルト工側壁に粘土工を施して漏水を防ぐ、各池共其長側壁に並行し二條の混泥土壁を築きて三區劃に分ち水の混濁せるときは既設の裝置により藥物沈澱法を行ふものとす

(六)濾過池 濾過池は方形にして其數十とす、平常八池を使用し二池を豫備す、而して一池の大きさ長幅各二百四十尺深さ九尺にして其濾過層を四尺とし砂面上四尺の水を湛ふるものとす、池は全部混泥土造りとし特に周圍に鐵筋を加ふ、且池底にアスファルト工側壁に粘土工を施し以て漏水を防ぐ、濾過速度は二十四時間に付き十二尺とし出口に節制機を設け之れが調整を爲すものとす

(七)貯水池 貯水池は長方形にして其數二とす、而して一池の大きさ長二百四十八尺幅二百三十四尺水深十二尺有効水深十尺とし、二池を合せ一日最大量の四、五時間分の容積を有し濾過池より不斷流入する水量を加ふるときは一時最大量の九時間除を支ふるものとす、池は全部鐵筋入混泥土造りとし且池底にアスファルト工側壁に粘土工を施し以て漏水を防ぐ、而して各池共十一條の環流壁を築き水の停滞を少からしめ且上屋を設け土砂を以て之を覆ひ寒暑の變に當り水の冷熱に失することを防がしめ又淨水をして再び汚るにこまなからしむ

(八)送水唧筒 送水唧筒は一分時間六百立方呎の水を百六十呎の高さに送水し得る電動機直結タービン型渦巻唧筒にして其數十二個とし内三個を豫備す

(九)發電機 發電機は一千五百キロワットを發電する蒸氣タービン直結のものとし其數三個にして内一個を豫備す

既設發電室に擴張し之を据付く、但本設備の外宇治川電氣株式會社より更に三千キロワットを受電し得べく千キロワット變壓器四個を備へ内一個を豫備し既設受電所内に据付くるものとす

發電機用蒸氣汽罐は既設汽罐の餘裕のものを以て之に充つ

(一〇)配水管 配水管は四十二吋及三十九吋の二條にして其四十二吋管は大阪市東部幹線に充て三十九吋管は北部の幹線に充つ、而して此の二幹線は相並行して西成郡西中島村大字柴島の送水唧筒室を發し新淀川を渡り同郡豊崎町北長柄及南長柄を経て大阪市北區天神橋筋六丁目に至り之れより別れて東部幹線は市電車線路に沿ひ南森町を左折し更に天満橋筋を南下し東區追手門筋に至り左折又南下し法圓坂町より上本町筋に入り再び電車線路に沿ひて南區天王寺西門前を出て阿部野筋に到りて終に既設鐵管と連絡す、其北幹線は市電梅田善源寺線路に沿ひて梅田停車場前を出て出入橋を渡りて再び電車線路に入り更に朝日橋を渡りて西區四貫島町に出で春日出町島屋町を経て終に櫻島町に到り既設鐵管と連絡するものとす、兩幹線は共に市内適當の個所にて分岐管を派出して既設鐵管に連絡し東部幹線は寺町、上本町一丁目、上本町六丁目、上本町九丁目、天王寺推寺町、天王寺西門前に於て四十二吋管より順次に、三十九吋管、三十六吋、三十吋、二十七吋、二十四吋、二十二吋管に縮少す、北部幹線は本庄浮田町、西野田玉川町、西野上の町、千鳥橋、恩貴島橋筋、恩貴島南の町に於て順次三十九吋管より三十六吋、三十三吋、三十吋、二十七吋、二十四吋、二十吋管に縮少す

八、起工並竣工期限 起工大正八年十月、竣工大正十二年三月

九、工費の總額 工費は總額九百七十萬圓とす

十、水料の等級價格及水料徵收方法 水料の等級は家事又は營業に使用するもの外五種、價格は最低一石に付二厘より最高三錢迄水料等級の種別及使用水量に應じて價格に差等を附し水料徵收方法は通常毎年度四期に分ちて徵收し船舶、湯屋其他多量に使用するものは一個月毎に徵收するを得るものとす、給水の廢止休止又は臨時の使用に對し臨時隨時徵收す、是等に關し詳細なる内容の摘録は略す

## 第五節 大阪水道の將來

本市水道の沿革及現今の發達に應ずべき計畫に上來概略之れを紹介した、然し乍ら本市の過去現在に於ける發展よりして遠き將來を大觀すれば茲に水道百年の大計を考究する事も穿ち無用ではあるまい

回顧すれば嘗て本市が水道新設の計畫を立てた當時は人口四十八萬有餘を計算の基礎となし六十一萬人に給水し得べきを限度として初期の水道工事を完成したのである、而も其設計に由る事業の竣工後僅に二ヶ年にして市内の現住人口は八十二萬を算し早くも水道設備の狹隘を訴ふるに至つたのである、其後給水人口百五十萬人を標準として大に擴張したのであるが其工事の竣工を告げた大正三年末には市内は既に人口百四十二萬となり接近地域も亦二十萬人以上に達し本市給水區域の總人口は一百六十餘萬を算し、其給水設備の標準たる百五十萬人を超過するに實に十餘萬人をなつた爾來畫策大に努め現に百九十五萬人に給水し得べき設備に能力を有するのであるが給水人口は現在に於て給水能力の全てを盡さんとしてゐるのであるから更に人口三百十萬人を目途とする大擴張計畫を確立したのである、然し乍ら過去及

現在の趨勢を以て人口が増殖して行くなれば大正二十一年には當に其數に達するであらう、して見れば這般の擴張計畫も亦應急的施設の一に過ぎないのである、未だ以て徹底的萬全の策なりとして満足する事は出来ない、大阪市は其過去に於て絶大の發達を遂げた、現在に於ても尙更に急速に進展しつゝある事は吾人の時々刻々目睹し接觸してゐる事實であるが、其將來に於ても過去現在と等して發達進歩を遂ぐべきだらうか、或は又大阪市の發展は最早其頂點に達して、將來に於ては、より以上の向上發達を期待し得ないだらうか、國家經濟が農業から商工業時代に進展して行くことは先進文明諸國の實踐に徴して既定の徑路道程であるから我國が未だ農業時代から商工業時代に變遷せんとする經濟的進展の過渡期にある以上、我國商工業の首都たるべき大阪市の振興は實に其將來にあるのである、過去現在の諸般の施設は商工業の首都たるべき資格要件を充たさぬべきのみである、我國商工業の先覺として又東洋商工業の教導者としての活動は將來にあるのである、淀川の三角洲上に位し大阪灣に臨み幾多の運河堀割縱横に貫通し市内外の鐵路網狀をなして船車の往來、百貨の輻輳せるは其自體商工の繁榮を語つてゐるのである、織維、染織、機械、化學、飲食、其他雜工業及特種工業發達し其工場は市内のみで一萬八千三百を有し、職工十二萬三千九百九十二人を算し、其製産額は無慮四億五千二百萬七千四百八十四圓に達する、若し之れに接續町村の分を加へんか、實に驚くべき額に達するのであつて一國生産額の大部分を占める大阪工業は是等民營のものに止まらず大阪砲兵工廠、造幣局其他の官設大工場數多ある更に商業の一端を舉ぐれば大正六年中大阪港及市内河川に出入する船舶が十三萬五千二百五十三艘、六百九十六萬五千七百四十噸にして市内に集散する物資は海運に由るもの九百萬一千八百三噸、鐵道に由るもの五百八十六萬七千九百噸合計一千四百八十六萬九千七百三噸に達し、同年末市内現在の會社は一千八百二十九、其總資本額七億七千二百〇二萬九千四百五十四圓、彼の有名なる大阪堂島米穀取引所の賣買高は九千六百四十萬五千五百石であつて全國に於ける第一位に在り、外國貿易にあつては其歴史的關係上神戸横濱に一等を輸するが尙三億四千八百九十五萬八千餘圓で第

三位を占むるのである、要するに大阪市は既に其工業の基礎確立し各地の原料品は茲に蒐集せられて其加工を受け、更に商業的機關に頼り需用地に供給せらるべき大勢は又動かすべからざるものがある、吾人は斯かる趨勢に於て大阪市の發達が既に其頂上に其極度に達し最早より以上の向上を爲し得ざるものであることは想像し得ないのである、之れを過去の歴史に徴し、現在の事實に鑑み、又國家經濟の大局から觀察して其將來を卜するに大阪市の膨脹發展は寧ろ將來に、より多くを期待せらるゝのである

大阪市の大勢既に如斯きせば市の將來に備ふる所謂都市計畫は果して如何、都市の膨脹に達し應すべき施設として考究すべきものは數多あらうが、市民の健康を確保し、財産の安固を企圖し且高工業の發達に資すべき給水機關の完成の如きは特に等閑に付する事を得ないのである、純良なる飲料水と高壓力を有する防火用水は衛生の保全及財産確保の必須的條件だからである、今や人口三百十萬人に達すべき時代を豫想して一日二百二十萬石を給水すべく柴島に於ける現在の水源地擴張工事施行中であるが来る大正二十一年には既に其人口數に達するわけであるから當局は今日に於て大々的計畫を確立し給水機關の完壁を期することは實に大阪都市計畫の第一義である

涪而水道の水源には地表水と地下水とある、前者は河水、湖水、溪谷水に由るものであつて我國の水道は多くは之れを採用する、後者は堀井水、泉水又は坑道に由る集むる湧水であつて大陸諸國は盛に之れを用ふる、しかし一に地勢又は地層に由つて湧出量及水質を異にする缺點が有り、我國では英國と同じく此種の地下水に成功したものは極めて少ない、是れが採否は今後尙ほ幾多の研究を要するのである、而して地表水に由る場合と雖も其經濟的施設としては山間の溪流を堰止め依つて集め得たる水を唧筒送水に依らず、自然流下の方法に頼るは唯一最良の策である、然し乍ら大阪市の如きは之れを近郊に求むる事が出来ない、若し強いて之れを求むれば琵琶湖を措いて他に適當のものはないのである琵琶湖の水面は大阪市の地盤に比較すれば約二百七十尺の高位にある、是れより隧道、鐵管、開渠に依つて延長十二里

の紆餘屈曲を経て之れを吹田の高地に導き而も尙ほ百六十尺の水頭を保有せしめ得るのであるから市東部高地の一部に唧筒にて直送を行ひ、加ふるに淀川の水源に由る既設の一部を以てしたならば全部殆ど適當の水壓を以て配水し得るのである、しかし是れは大正四十年前後に於て大大阪と大戸とが互に大大延長して市域連絡し其人口合して七百五十萬に達すべき時期に於ける方法として準備するに於ては最も機宜に適したる措置である

然れども現下の擴張工事成つて後、前示の大計畫が熟する迄の中間策としての計畫の考究も亦緊要である、若し即今直ちに豫想し得らるゝ範圍内に於て之れが解決を試みれば、出來得る限り既設工作物を利用し、別に淀川沿岸に於ける工場簇出に基いて水質汚濁の憂ひある區域を避け、其水源を柴島を距る上流里餘の、神崎川分岐點たる江口に選定するここが最も適當である、江口に水源地を定め茲に取水するときは其の一部は既設柴島水源地に送り、其餘は江口に於て淨化し吹田高地に揚げ、更に自然流下の方法に由り柴島の直送式と相俟つて配水することが出来る、そして其源水たる淀川は最低水位に於て一秒時間三千立方尺であるから倭に日本全人口の半數以上に給水し得べき流量があるから水量に於ては毫も意に介する要はない、其水質に於ても、江口に於て飲料に不適當を認むるに至るは測り知るべからざる長年の後であらう、且水源上流の悪水排除に關しては今後相當に取締を勵行するならば水道の源水として強ち憂慮を要せないのである、要する大阪の地たる其水と土地との地理的按排は絶大の天恵であつて本市の都市計畫に於て一の大きな誇りとするに足る而して水道の目的には衛生及防火の二つある、上述將來の水源地に關しては衛生的見地から飲料水の水源として觀察したのであるが防火用撒水用としては自ら別異の觀察を要する、將來道路は擴張される、高層なる建築物が増加する、その時に於て尙今日の如く上水道を防火用撒水用洒掃用として兼用することは其當を得たる處置ではない、凡そ普通家事、營業用を主眼とする上水道に於ては、其用具、管厚、及び經濟上等の見地から水壓自ら一定してゐる、現今に於ても既に之れを防火用に利用して其効果の薄弱なることは夙に吾人の實驗する所である、然るに將來の高

層建築に對して之れを利用するとせば其効果の遞減想像に難くない、故に之れが爲めに高度の壓力を有する水道の設置を要するのである、而して本市の如き水路の四通八達せる都市に在つては局部に電動唧筒を設け、非常の際適宜に配置せる高壓管より吐出せしめて、防火の目的に供すべく、其平常の日に於ては、同一配水管に由つて低壓の撒水用又は路面洒掃用及下水道の洗滌用水を取る計畫をなし、之れを全然飲料用水と區別する必要を切言せざるを得ない

## 第六節 下水道改良事業

下水道改良事業は明治四十二年度から着手した事業である、事業の状況を經費の方面から觀察するに當初は普通經濟より一ヶ年約六千三百圓及電氣鐵道利益金から同じく八萬圓を支出する豫算であつた、然し斯くては毎年度の工程極めて遅々として牛の歩如く到底往年市に編入したる地域の、年と共に著しく發達して新市街を形成せる地區に於ける下水道改良の急需應するにこそは不可能であるから明治四十四年度大體の改良計畫整頓したる機會に於て工費四百四十八萬四千圓を計上し大々的改良を企圖したのである、此工費の財源は主として、電氣鐵道事業利益金を以てし、且下水道公債額面三百九萬圓を募集し、不足額は國庫の補助を受け、四十四年度以降十ヶ年間に完成することに定め、同時に下水道公債條例を制定したのである

然るに其後起債意の如くならず、國庫補助も亦容易に決定しなかつたので、一時他の資金を融通し辛うじて、工事を繼續したが大正三年三月に至つて國庫補助金下附の指令に接した、然し之が下附年度割は著しく延長され、且初年度以降數年度の補助は少額となつたので計畫變更の必要を生じ、同年六月前記公債條例を改定して、起債額を三百七十二萬千圓に増加し、此増加額の償還財源には、事業終了後に下附さるべき國庫補助金を充當することにし、工程二ヶ年を延

長し大正十一年を以て完成することとしたのである

此事業は新市街廣袤約二方里を其地勢に依り、十排水道に割し幹枝線を築造するのである、其構造は暗溝式を採用し排水量の多少に應じ、馬蹄形混凝土暗溝、膠泥管及陶管の三種を伏設するのである、尙低地域の下水は、自然流下に依つて處理するに出来なから、別に抽水所を設置し、唧筒を用ひて汲揚排水する設計である

此計畫に基き明治四十二年度起工以來十ヶ年の工程即ち大正十年度末の出来高を見るに九條、西九條、難波、木津、天王寺、玉造、曾根崎、上福島、北野、西野田等の十幹枝線總延長五萬七千九百九十九間、抽水所は難波、上福島、九條、西濱、北野、西野田等の六ヶ所である

## 第六章 大阪市の都市計畫

### 第一節 沿革

大阪市の都市計畫は遠く明治十九年に其の端を發し時の大阪府會區部會——現行制度の市部會——は全會一致の議決を以て速かに市區改正の計畫を樹てむことを大阪府知事に建議した、知事は其の建議を容れ大阪市區改正方案取調委員會を組織し市内幹線道路網の調査を行ひて一等より五等に至る路線三十を選定したのが蓋し都市計畫の濫觴である、其の後時代は推移し市勢の膨脹は殆んど停止する所を知らず、從て斯業實施の愈々緊要に切迫し何等依據すべき法令の制定なきに拘らず大阪市參事會は市將來の發展を指南すべく一定の基本的計畫を樹立せむことを欲し工學博士山口平六氏を煩はし大阪市新設市街設計を遂げしめた、而かも當時之れが實現を期する方法に欠くる所あつて事業の施行を見る能はざりしに雖も其の説明書及び圖面の稿本は之れを印刷に附し公にするに共に一面に於ては他日の參考資料として保存した、越つて明治三十三年大阪市會は當年の新市街の一部に屬する木津、難波、九條、岩崎、會根崎、野田、方面に於ける道路の開設、家屋の建築等市の施設が漸く亂雜に陥り其の秩序を失はむとする狀況に鑑み是等新附地域の市街計畫急施の必要を認め之れが爲に調査會の設置に關し市參事會——現行制度の市長——に建議する所あり、市參事會亦この建議に基き新に市に併合したる地域の市街對竝に其の市街地の高低と共に舊來の市域内に於ける大道路の計畫を調査する爲め市區整理委員規程を制定したのである、而して市會の是認を経たる委員會の成案は實に左の如くであつた

△既に市街を形成せる部分は將來の必要に應じ隨時の調査に待ち其の將來市街を成すべき方面に當りては地主の共同

經營に依り市區の整理を實行すること

と云ふにありたるも不幸具體的事業の實施を見るに至らずして止むた

次で明治三十四年七月三日大阪市會は大阪市の膨脹發展する狀態が駁々として底止する所を知らず、之れを既往に稽へ現在に鑑み速かに市區の整理擴張を爲すに非ざれば市民の安寧幸福は得て増進することを得ざる勢ひとなつた

而かも事業は更に講究を要したが固より容易の業に非ず其の今日に至るも仍ほ緒に就かざる所以のものは主として事業の至難なるに由る譯である、斯の如く急務にして而して斯の如く至難事を之れを克く遂行せむと欲せば法令の効力と實行の機關に待たざるを得ない而して法令の形式、機關の組織に至りては須く當路の規定に依頼するの當然なるあるべしと雖も其の目的を達せむと欲せば更に大に努めざるべからずてふ方針を決し其の所見を建議した、この建議は大阪市の將來の都市計畫を施行する基礎ともなり又市民理事者が共に遵奉すべき市是とも云ふべき信條なれば特に左に掲げて紹介することとする

我が大阪の地たる實に帝國商業の中心にして而かも東洋貿易中樞なり、故に物資の集散人口の増加、市區の膨脹頗る顯著にして其の發達力の偉大なる正に東洋に冠絶す、爾て市街の狀態を觀るに其の規模に於て其の體裁に於て全く大都市たるの形質を缺き之れを改正するは實に今日の急務なり是れ夙に朝野の齊しく認むる所にして今其の一斑を擧ぐれば舊市街地に在りては道路の幅員狹隘にして交通運輸に便ならず爲に文明利益の使用を阻却し民人來往の安全を障害す、又新市街地に於ては街衢極めて不規律にして道路の廣狹あり地盤に高低あり下水排出の設備亦全しませず其の他一般市民の營業上衛生上慰安上及防火上に及ぼす所の不利損失の甚大なる擧つて言ふに堪へざるものあり、故に今にして英斷果決以て市區改正の舉に出でずむは實に其の本然の發達を阻害するのみならず滋其の富因をして深甚ならしめ本市百年の大計を謬らしむるに至るや必せり



惟ふに市區改正の事たる頗る多額の費用と長久の歲月を要する一大事業なり。雖も幸に市内を貫通する大道路たるべき場所に在りては電氣鐵道を敷設しつゝあり、又舊市街地の最大部分に付ては既定道路敷を回復して街衢を整理せば以て其の目的を達することを得るの便あり、又新に街衢を形成すべき地域に於ては更に多額の資金を要すべし。雖も市區改正に必要な法令を制定し相當機關を設置して以て其の大體方針を決定せられむか克く之を遂行し得べきものたるを信ず

今や我が大阪市は地方的一市街にあらず國家的大都市にして而かも東洋貿易の一大市場なり故に其の盛衰は延て國家經濟の消長に至大の關係あり、加之市區改正の事業は其の關係する所頗る廣汎なるを以て之れを本市の獨立自營に一任すべきものにあらず、其の機關は必ずや國家的組織と爲すべきものたるを信ず

仰ぎ願くば本市の現状に鑑み其の將來を慮り卑見を採納して以て相當の處置を施さるべきことを

云ふにあつた、而して爾來市の當局は常に市會の建議に基き或は政府の常路に意見を開陳し、或は他の都市と協同して百方之れが實現の促進に努むる所あり、更に大正六年世界戰亂の餘響に因る本市異常の發展は愈々之れが急役の必要を招徠し茲に廳中に都市改良調査會を設け大に之れが調査を遂げ、大阪府知事を経て政府に向つて都市計畫法規制定の必要に關し具申した、而して政府當局亦之れを諒し大正七年法律第三十六號を以て東京市區改正條例並東京市區改正土地建物處分規則の準用法律の制定を爲り次で大正八年二月六日大阪市區改正委員長、委員並職員の任命ありて其の機關たる委員會は成立した

顧みれば本市が市區改正の提唱を爲してより其の實現を見るに至るまで實に三十四年の春秋を経過した、斯くの如く多くの歲月を閱し其の間幾度か制度の變更と共に議員及び理事者に更迭ありしに拘らず歴代の當務者が終始一貫して克く現在及び將來の市民の幸福の爲に速にこの効果を贏ち得たる偉績に至つては吾人市民たる者滿腔の謝意を表せざらむ

とするも又能はざる所である。

## 第二節 都市計畫の範圍

大阪市は都市計畫を施すべき範圍を如何に定むべき乎は斯業の効果と成否とを卜するに於て看過すべからざる重大事項たるを失はない、惟ふに都市の膨脹は都市の内外に亘る交通機關の配置如何と其の交通機關の有する運輸速度の大小を以て其の範圍を伸縮するは都市の興亡盛衰史上に於ける顯著なる事實である、然れば遠き將來は暫く之れを擱き今日に於て吾人の想像し得べき大阪市の經濟的活動範圍としては別に論述する市内高速交通機關の設備と之れに連絡する郊外電車線の配置を辿り中之島附近の中心地區より約一時間前後を以て到達し得べき環境即ち西に住吉川國有鐵道、御影阪神線——北に住吉——國有鐵道——箕面寶塚——阪神急行線——東に住吉——國有鐵道——伏見——京阪線——四條畷——國有鐵道——富尾——大軌線——柏原——國有鐵道——南に住吉——南海支線平野線——住吉——南海支線浪速線——大濱——南海支線阪堺線——濱寺——南海本線——堺——高野線——を包括する約三百平方哩の大地域を擧げて答へざるを得ず、然かも此の外廓の地たる現に我が市民の住居地として利用せられ業に既に大阪の自然的版圖を形成せるの觀がある、是れ一は我が市近郊の地勢が概して低濕にして改善の容易ならざるに反し是と相距ること稍遠きに及べば却つて高燥なる臺地を展開し、交通の發達と共に益々其の利用に充つべき地區甚だ乏しからざるに因るのである故に大阪市の實質的膨脹は必ずしも市の隣接地域より逐次外延的に擴大し行くものとのみ限らず、恐らく同時に又外廓一帯の發展を遂げ却つて逆まに隣接せる低濕の地域に向ひ求心的に擴充し來るべきに非ざるなき乎、少くも市の北部若は東部に於ては地勢上この傾向の看過すべからざるものなし云ふべからず、従つて我が市の都市計畫範圍は到底若干

隣接町村の區劃にのみ拘泥するを以て足れりませず一層自由の立脚地に於て地理的自然的要求を基礎とし廣く近郊地開發の目的の下に計畫する所なかるべからず、殊に我が都市計畫法は都市の區域を超て施行し得べき幾多の重要施設をも併せて計畫し之れを執行し得べき權限を都市に附與するあらは彼の隣接町村編入問題の如きは姑く之れを別途の考察に委するに於て始めて止鵠を期し得べきである

然りし雖も我が市の近郊たる北は神崎川を限りとして兵庫縣と界し南は大和川を以て地理的自然的分界を劃せるあれば假令我が大大阪の實質的範圍の如何に拘らず近き將來の發達を目標とする都市計畫區域としては此の二線を超て更に遠き地域を包含せむとする如きは固より妥當にあらず、我が都市計畫大阪地方委員會が毫も内務省の原案に因はる、こゝなく又關係市町村の意見に制肘せられず、寧ろ其の理由の見地に於て北方西成郡一團、豐能郡、一部並に吹田町背後の臺地を含む三島郡の一部を併せ、東部に於て東成郡の全部を主とし北河内郡、中河内郡の數町村を加へ南は大和川の流を追ふて海に達する自然の分界に従ひ、更に大阪港の發達改善を策する前提として其の港界内に存在する水雨を包含し左の水陸兩方面の廣袤一百〇九平方哩を以て都市計畫地域の對象たるべき地域と議決し其の意見を政府當局に致したるは最も當を得たる措置と云はねばならぬ

大阪市都市計畫施行區域

- |               |       |
|---------------|-------|
| 一、大 阪 市       | 二二、五七 |
| 一、西 成 郡       | 二二、一〇 |
| 一、東 成 郡       | 二五、四九 |
| 一、三島郡内吹田町、千里村 | 四、八三  |
| 一、北河内郡の内守江町   | 〇、四九  |

方哩

- |                             |       |
|-----------------------------|-------|
| 一、中河内郡の内矢田村、巽村瓜破村           | 三、〇八  |
| 一、豐能郡の内豊津村、小會根村、中豊島村南豊島村庄内村 | 七、四五  |
| 合 計                         | 八六、〇一 |
| 外 大阪港界内                     | 一三、   |

如上の區域たる固より市の行政區劃と異り又四周に的確なる自然的限界の存するに非ざれば將來の必要に依り其の輪廓に自ら異動を生ずべきは當然にして今に於て面積、人口密度等の關係を以て其の廣狹を論ずるの處は無い況むや我が市膨脹の實質的範圍は事實に於て遠くこの輪廓以外に延び四郊の交通機關亦能く日々出入の便を爲すあるに於てをや、見よ市の北郊に於て阪神、阪急の二線に沿へる既成の住居地區は云ふまでも無く漸次交通の利便を得て新住居地域と爲るべき吹田町背後一帯の臺地の如きは高燥の地積に富み我等市民の開拓を待つあるの状を呈するに雖も然も是に達する途に、新淀川神崎川間一帯の低地に至りては何等か特殊の計畫を以てせざる限りは其の開發得て期すべきではあるまい所謂計畫とは斯かる低濕の地勢に鑑み其の自然を利用すべく大規模の工業地域として其の發達を導き其の趨勢を助長するにある、之れが爲には此の平野を東西に縦斷して相當幅員を有する大運河の開鑿が其の第一義であるのである、運河は西中島村引江附近に於て神崎川より分岐し地勢又は鐵道線路の關係上多少の曲折を経て海に達せしむるに共に別に北方尼ヶ崎市に通ずる支線を派し同時に南下新淀川を横斷して正蓮寺川に出で更に進むで安治川並に大阪港に通ずる支線を分岐し、運河沿一帯の地域を通じて尼ヶ崎市と大阪港との間にも彼我相互の連絡を策し依て以て飽まで地理的利便の擴充を期するにある、此くの如きは畢竟するに其の規模餘りに雄大に失し漫りに實現の難きを思はしむるの觀なきに非ず、然も該運河敷地と共に其の兩岸一帯の土地を收用し、運河の開鑿なり生ずる土砂を利用し之れが嵩上を圖らむ乎理想的工業地域は茲に現出し其の事業は一個獨立の夫れとして其の收支の均衡を得せしめ工業亦當然之れを敷期に分ちて

著々其の利用を講ぜむには敢て困難なる事業云ふべきで無い、特に神崎川の改修が別途大阪府の事業として近く其の計畫の樹立するあり云へば恐らく此の方面一帯の地は我が市將來の理想的大工業地域として著々新生面を發揮し來らむこと之れを想像するに難からぬのである、或は將來再び新淀川の附替を斷行して現在の河川敷を運河及び工場地帯に充て大大阪市附近の工業的威力を無限に發揮するに至らむも亦知るべからざるのである

工業地域の發達が主として運河の便否に左右せらるべきは然るこゝから陸上交通の機關たる道路の配置と相待つに非ざれば萬全の効果を期することは出来ぬ、由來この方面に於ける幹線道路としては(一)西成大橋より西して尼ヶ崎市に達する阪神國道(二)三橋を北進し三國より岡町方面の住居地域に至る能勢街道(三)長柄橋より北向、吹田町附近の新住居地域に通ずる龜岡街道を擧げねばならぬ、この三線たる現在に於て既に利用の大なるに拘らず將來大運河經營の進行に伴て其の沿岸工場地帯の發展に會せば多々倍々其の價値の激増さるべきは蓋し疑ふの餘地は無い、須らく今に於て其の著しき迂紆屈曲を匡正し其の狹隘なる幅員を擴張し土地開發の先驅たらしむる事に出でなくてはならぬ、之れが爲には此の三幹線は將來何れも路面電車の運轉を豫期し其の幅員を十間より狭からざる大道路たらしむる必要あり、若し夫れ之れが實施の便宜を顧慮し野勢龜岡二線の如きは歐米の例に倣ひて所謂彈力性道路の方式を探り豫め既定幅に相當する道路敷に對する建築線を設定し、道路の築造は差當り六間内外に止め其の殘地を適當に利用せしむる亦可なりとせむさり乍ら此の廣大なる地域の開發は當に既設路線の改善擴張のみに待ち之れを豫期すべきに非ず更に幾多の企畫なき能はず、就中尼ヶ崎市より大坂市の西區方面へ達する道路としては新に福村附近に於て新淀川尻に架橋し、南に傳法、四貫島春日出町より惹て九條、泉尾及び難波を連ぬる幹線道路と呼應せしむる爲には阪神電車尼ヶ崎支線の實行と關聯して特に考慮を要するものがある、其の他大河沿岸地の發展若は其の附近町村を中心とする労働者住居地の經營等この方面の發展に伴ひ順次大小縦横の道路網を設定するに共に大小公園其の他の配置の如きも忘却すべからざる重要事項たるを失はない、而かも大大阪市發展の將來よりすれば北に吹田附近の臺地を利用して成る天然公園の如き、南に稗島村附近の新淀川堤防に沿ふ一帯の河沿公園の如き、或は又此の二園を連結して崇禪寺馬場其の他の勝地を貫く遊歩道の設備の如きも蓋し適當の時機に於て考慮の必要を生ずるならむ

吾人は更に眼を轉して市の東部を觀察するの要あり、我が市の東部に在りては現在の國有鐵道東線を高架に改むるの一舉に因り在來交通上の障礙を撤し茲に我が市の膨脹の機運は直に其の方面に顯現し鯉江、中木、鶴橋を中心とし其の附近地と共に沿線一帯を擧げて市街化し終らずむは止まざるべきである、即ち之れに應ずる爲には第一着に猫間川及び平野川の改修を策して排水上の欠陥を極む併せて舟楫の便を補ひ、次で寢屋川以北に於て適當なる運河計畫を定め依て廣大なる城北工業地域の開發を促し且つ隨所に快適なる労働者の住居地の分布を圖らなくてはならぬ

この方面に於ける幹線道路としては高架化せる城東線に沿て玉造より野江に通ずる新道路を始め在來の京街道、古堤街道、暗越奈良街道及び奈良街道を利用し逐次之れが改良と擴張を期するに共に土地の開發に應じて新道路網の完成を期すべきこと敢て北郊と異ならず、而してこの部面に於ける公園としては土地の狀勢上今直に豫定し能はずと雖も我が市にして苟くも大阪城趾を擧げて一大公園として漫ろに英雄の偉影を偲はむとする希望を棄てざる限りは之れが實現に因り直接に其の惠澤に浴する者は東郊一園の地で無くてはならぬ、而して更に進むで生駒山麓自然の起伏に依る森林公園の施設を見むも亦畢竟時の問題たるに過ぎぬ

吾人は更に再轉して市の南郊を一見するの要がある、由來南郊の地たる近くは天王寺より田邊、平野郷、天下茶屋、住吉に亘る廣潤なる臺地を展開し、遠くは天和河を超えて河南泉北の地方に亘り明かに我が市將來の南部住居地域を構成すべく最も有利の位置に立てるは地勢上否定を許さざる所である、若し之れを整ふるに適當なる道路系統を以てし、之れを統ふるに若干の路面電車線を以てせむには我が市の實質的擴張は蓋し立所に實現を見む、然も現在の阪堺國道線

は利用の激甚なるに拘らず其の擴築に至ては甚だ容易ならざるものあれば新に湊町驛附近より是と並行に大道一線を開き直進以て堺市に達し主として兩市の交通を便利にし併せて十三間川以東の開発を促すの要あらむ

南郊住居地域の開發と共に必然起るべきは公園の設備ならずむは非ず、この方面に於ける公園としては田邊村の西部股ヶ池より池田池に亘り附近の地勢頗る其の施設に適するものあればそれが設備を完成するに共に更に一步を進め快適なる公園道路を以て北に天王寺公園に結び、西に住吉公園と連ね又南下大和河畔依羅村地先の松林より流れと共に西走し遠く敷津村の河口に導かむ乎この間多趣多様の景致を點綴して一大連續公園の美觀を大成し得るのである

最後に尙ほ一言を要するものは我が市の西南に位する東成郡の一部を成す地域である、この方面に於て十三間川以西は其の地勢頗る低濕なるも幸ひに木津川に面し水運上の利便を有す、故に第一着に木津川の改修を講じて水源の増加と河岸の整理を遂げ更に十三間川を改修して木津川との間に大小數條の運河を通じ、將來の大阪港擴張計畫たる木津川取込み及び大和川河口に至る埋立計畫と相呼應すべく施設に努むる時は當に水運の利便を充實し得るのみならず鐵道線路を導き茲に海陸連絡の自在境を現出することも可能なる、是れ聽て大阪港の延長として其の地理的形勝を極度に活現せしむるに共に此の方面に於て工業地の開發を促進し、同時に尻無川と木津川とを連ぬる既定運河計畫と順應し木津川東岸の小雛畑より東に今宮町を貫き此折して高津入堀川に通ずる新運河を開鑿し依て以て市内の水運を補足すべく計畫する乘もある、而してこの方面の幹線道路としては既記阪堺新幹線より分岐し敷津村地先に達するもの及び既設櫻川中之島線より南下し津守村を貫く路線を主として以下順次大小の補助路線を選定して徐々に將來の發展に策應すべきである

以上は近き將來に於ける我が市の膨脹發達すべき近郊の地勢に稽へ一面に於ては其の個々將來の開發を期し、他の一面に於て普遍的統一の擴張に資すべく基本的計畫を施すべき區域に對する計畫に外ならぬ、若し夫れ其の細目に亘る設計に至りては宜しく之れが實行方法と相待ち漸を追ふて進むる筈である、然も我が市興隆の機運を察するものは何人

雖も最早單なる理想としてのみ漫ろに觀過し能ふべきではあるまい、否、今に於て豫め大方針を確立し公私の力を一にして長へに施設の錯誤と矛盾を避け大大阪建設の理想に向つて只管其の歩武を進めざるべからざるや云ふまでも無き所である従つて市當局は此方針を探つて居る

## 第二節 都市計畫と高速交通機關

我が大阪市興隆の趨勢に應じ其の永き將來に於る市民の安寧福利の増進を目的とし恰く交通、衛生、保安、經濟等各方面に於る重要施設即ち所謂都市計畫を行はむとするに方り所有事業の基本は骨子として率先考慮を要するものは市の内外に於る交通、運輸系統整正の方針如何にあらねばならぬ、所謂交通運輸系統の整理とは主要道路の配置、路面電車線の分布、郊外軌道並に鐵道線の連絡、高速交通路線の選定をして我が市内外の地理的並に社會的狀態に適應し毫も遺憾なからしめむとするの云々である、若し這般の施設にして連絡を欠き統一を失し緩急其の序を紊るものありとせむ乎爾餘の問題は到底適當なる解決を求むるに途なし云はざるを得ぬ、就中高速交通機關の問題は現代都市發展の第一要件にして其の方式並に路線の選擇如何は實に都市膨脹の實質的範圍を伸縮するに止まらず主要道路並に路面電車線の配置に於ても亦必然的に種々の異動を異するは數の免れざる所である、加之我が市膨脹の大勢に察するに最早路面電車線の擴張延伸のみを以て市民交通の必要を充たすに圖らざる事實は乗客混雜の現状に照らして何人とも雖も争ふの餘地が無い、況むや將來市域の擴大、人口の増加、交通機關利用の激進を見るべきをや觀し來れば高速交通機關問題の解決は實に我が市に於て焦眉の急務と云はねばならぬ、市當局が都市計畫に於ける重要案件として之れが研究に没頭するもの又この趣旨に外ならぬ筈である

要するに當市の近郊交通機關にして準高速の資格を有し若は之れが改善に由り其の目的に充當し得べき素質あるもの甚だ尠しませぬ、現に國有鐵道の外西に阪神線あり、北に阪神急行線あり、東に京阪線、大阪電氣軌道線あり、南に南海鐵道の本支線及び高野鐵道線ありて近くは尼ヶ崎、寶塚、池田、箕面、吹田、牧方、生駒、住吉、堺より、遠くは神戸、京都、奈良、和歌山、長野及び橋本に達するを得べく、又別に尼ヶ崎、神戸、吹田、京都等に至る特許未成線あるの外幾多の特許申請線の簇出あれば略ぼ大阪市を中心とせる隣接重要地區との連絡に遺憾なきに同時に市より三十分時乃至一時間を以て達し得べき範圍にある郊外住居地域の發展を助長し得るのである、然も是等をして市内各方面との連絡上飽迄郊外高速交通機關たるの機能を活現せしめむせば更に進むて是等諸線と市の中心地區及市内樞要地點との連絡を能ふ限り高速的ならしむる所あらねばならぬ、之れが爲には市の内外各方面よりする凡ての高速交通設備を舉げて悉く市の中心地區に集合せしむるの利なるに如かざるこそ頗る明白である、こは云へ斯くの如きは畢竟するに地下式路線の採用に賴り始めて其の利を得べきである、然るに地盤の低濕と地質の軟弱に加ふるに大小河川の縦横を以て地下線の施設を困難ならしめ勢ひ高架線の採用の餘儀なからしめたる我が市に於て之れが利益を損にせむが如きは到底不能事たるを免れぬ、蓋し數多の高架線をして一地點に集中せしむるの結果は到る所に街路の分裂と道路系統の紛糾と路面電車線の錯綜とを來し爲に貴重なる中心地區の整美を根本的に破壊し大都市の品位を毀損するの不利を忍はなくてはならぬ、故に大阪市として寧ろ北に梅田、南に難波、湊町の各驛を始めの成るべく現在郊外線の各終端驛を連ね以て市の中心地區との間に恰當なる環狀聯絡を完うすべき高架式循環路線を描き是を幹線とし、爾餘の要樞地へは別に支線を分派し且つ將來の郊外線をして齊しく其の接續を容易ならしむるの途を開くは寧ろ策の得たものである事勿論である、此くの如きは嘗に我が市の地勢並に地質が適實に之れを利とするに止まらず之れを市内交通の地理的並に社會的狀態に照らし將た其の速成を期する上に於ても亦適切であらう。

叙し來れば此の大阪市の高速交通設備は如上の要求を充すに於て足れりませむも其の實際を如何にすべきか問題である、吾人は如上の要求に適合すべく環狀高架路線を如何に選定すべきかを稽ふるに方り先づ第一に提唱されて居るものは市の東方を劃せる國有鐵道線を高架式に改築し同時に高架電車併用の急務なる事である、之れ惟ふに我が市の大を以てして現に其の發展は北に新淀川に限られ、西に海に阻まれ更に其の東と南とは城東、關西の二線の鐵道を以て遮斷せられつゝあるも如今鬱勃たる發展の勢を負ふ我が市にして能く何時までか斯かる障礙の下に跼蹐し其の必然的膨脹を抑止せらるべき、今や此には大河を越え西には蒼海を理めてたも尙ほ且つ大に進まざる能はざる趨勢に鑑みれば誰かの不自然的障壁の包圍に突如たらむ此に於て則ち其の北より東に亘りて不便にして危険なる地平式鐵道を横へ事實に於て市の延長たる豊崎、鯉江、中本、鶴橋等數萬の人口を擁する隣接町村との日常の交通を阻隔するは勿論其の外郊に横はる廣大なる平野の開発を妨げ以てこの方面に於ける我が市自然の伸張を抑ふるの不可なるは餘りに其の理由が明白にして又論議の餘地が無い、既に此の必然的要求あり縱し高架路線の問題と離れて考ふるも城東線の高架化は最早當然斯くあらざる可からざる數である、幸に政府當局亦這個の事情を諒とし廟議既に斯線の高架化と共に電化を決定したりと云へば當然市の急務たる高速交通路線問題も既に其の一半の解決を告げたりと見るべきではあるまい乎

城東線の高架化並に電化は本市東郊の發展上其の全線に亘りて遂行せらるべきを關西本線と結び更に西に同線を電化し、我が市將來の住居地域たる南郊との高速連絡に便し以て湊町驛に達せしめなくてはならぬ、否或は是を南海鐵道の難波驛に結びて同時に堺市乃至濱寺方面との高速連絡を統一するの更に可なるに如かずと云ふ議論もある、そは兎もあれ既に大阪驛を發して東し南し以て難波驛と湊町驛に達する區間は之れを擧げて速に地平式鐵道の不便を撤し其の全線に於ける一切の踏切道を廢し依て以て現在交通上の不便と危険を除くの舉に出でなくてはならぬ、殊にこの計畫を以てすれば其の全線を通じて些の街路系統を破らず些の都市美を損はず、敷地並に工費に於ても多大の節約を得て

願る無造作に我が市自然の地理的要求に合する循環路線の一半を成就し能ふべき所以にして容易に發見し難き特長である而して更に、加之この路線に依れば現に阪神急行線、京阪線、片町線、大阪電氣軌道關西本線及南海鐵道本支線の如き既設の郊外線は何れも便宜に且つ經濟的に各自の終端驛着は中間驛を以て接続し得べきは勿論將來この方面に簇出すべき數多の新線の如きも寧ろ其の連絡を主とし豫め適當の起點を此の間に求めしむべしと内容されたのである、況や國有鐵道にありても片町四條驛間及び天王寺奈良間の電車併用の如きは又自ら之れに伴ひ必然的に其の解決を促し倍々我が市東南一帯の興隆を誘發すべき兆あるので必ずや一大考慮を要すとされて居る

斯くの如く既に地理的利便のあるあり即ち之れを迫りて大阪驛より難波着は湊町に到達せる件の高架路線をして再び大阪驛に歸着せしむべき他の一半の解決を如何にすべき乎も問題にされて居る、言ふ迄もなく之れを北に市の中心地帯に導き行く路面電車との接続を保ちて大阪驛に以て一の環狀路線を完成せしむる外は無い、然れども此環狀路線たる其の南北に比して餘りに東西の間隔に乏しき長楕圓形を描き之れを市の高架幹線としては頗る其の價値の減却さるべき歎なきを得ぬ、然もそれを遠く西方に展開せしめむ乎市内三大河川横斷の不經濟な水運上の支障を伴ひ更に市の中心地帯を逸するの不利甚しきを加ふるを如何、この欠陥を補はむが爲には別に件の長楕圓形を兩斷して東西に一路線の追加を策せなくてはならぬ即ち城東線、玉造驛附近より分岐して西に上本町六丁目に出て、生國魂神社の南を下寺町一丁目以下り、日本橋筋三丁目を経て難波驛に合し以て前示の路線と連結する一循環路線を描きて幹線とし他の南方迂回線は寧ろ一大支線として専ら東南兩郊の連絡並に開發に任せしむべきである

湊町驛を北して大阪驛に達する南北線の選定に就ては之れを土地經濟の上よりすれば新に開設すべき廣路——所謂御堂筋の大街路に導き縦走せしむるに如かずと雖も然も市の將來に於ける交通上商業上將た美觀上最高級の使命を荷はしむべく特に巨額の經費を吝まず幾多の犠牲を拂ひて築造すべき新街路を擧げて高架鐵道の縦斷に委し永遠に其の品位を

傷け其の價値を低下せしむる如きは到底採用されぬ模様である、或は特に此の部分をして淺地下式たらしめむとするも河川の介在に因りて著しく其の區域の局限さるべきは固より、中之島附近の公館地區をして却て其の利益に與かる能はざらしむるの不利がある、加之地下と高架との接続地點として長距離に亘る交通上の不便と不體裁を現出する如きは市民の能く堪ゆる所が無い、然し乍ら深地下式を以て河底を横ぎらむは到底地質の許さざる所なれば結局土地の經濟上多少の不利はあらむも湊町驛より北向する高架路線は別に之れを選ぶの外なき結論に到着するのである、然れども更に心を潜めて之れを稽ふるに此大阪驛と南難波驛とを連ぬる區間は是れ則ち我が市の交通上最大幹線にして高速路線利用の將來を觀察すれば單に複線軌道の架設のみを以て足れりませず早晚複々線の必要に切迫すべきは識者を待たずして知るに難からぬ、然れば都市交通の理想に照らし市の中心地區より各郊外線への直通を是認する以上は須らく當初より進むで複々線架設の計に出でなくてはならぬ、果して然らば彼の御堂筋線即ち廣路利用の如き固より問題にするに足らず、寧ろ地理上將た土地經濟上之れを西横堀河上若は堤上に導き該河に沿ひて一大長橋を連ね市の中心地區に近く相並行して一直線に大阪驛に歸着せしむるを以て最も策の得たるものとすべきであるとも謂はれて居る

我が市の高速交通設備としては上記循環幹線並に南方迂回線以外市の西部要樞との連絡上別に若干の支線を具備するの必要を忘れてはならぬ、就中難波驛より難波を横貫して高野鐵道との連絡を保ち三軒家を経て築港大道路の南に出て之れと並行して大阪港の埠頭に達する所謂築港支線の如きは特に速成の必要がある、更に之れを上記玉造難波線と直通せしめむ乎自ら我が市東西の高架幹線を形成し能く南北幹線と相俟ち縦横に其の高速機能發揮せしむるに足らざらば、其の他新干歳町方面櫻島町方面の如き亦將來必至の發展に伴て其の地理的關係に過らし早晚各支線の分派を豫期する所なくはならぬ

高速鐵道の構造に電氣分式等の如行に關しては其の研究を擧げて技術家に一任するの可なりと雖も茲に特に注意を要

すべき一事あり、現在郊外線の軌隔に廣狹二様の別ある事實である即ち國有を始め南海本線並に高野の各鐵道は三呎六吋式なるに對し他の諸線は何れも四呎八吋半式なれば市内高速循環との連絡上豫め相當考慮を要する所あらねばならぬ蓋し是等の郊外線は現に毎日我が市に出入する十萬内外の上る乗客運輸の任を負ふのみならず將來市域の膨脹と郊外住居地域の發達に伴ひ倍々其の利用の激増すべきに方り其の多數の乗客をして日夕市の中心地區への往來に一々乗換の面倒を要し高速直通の利便に依る能はざらしむるが如きは以て完全に高速機關の價値を發揮する所以で無い、必ずや市の内外に於ける高速路線は相互の連絡上其の軌隔を統一し四呎八吋半の廣軌式に一定するを以て當然と爲すに至らう、從つて市内高速循環線の一部を爲すべき城東線並に關西本線の如きも亦宜しく當初より廣軌式電車運轉の方針に出づべく努め萬止むを得ずば廣狹併用の計を講ぜなくてはならぬ、彼の南海本線の如きも之れを其の近郊乗客の多數に鑑みむには適當の時期に於て少くとも濱寺以北には廣狹兩軌の併用を來するは數の免れざる所である

更に注意すべきは大阪驛に接近して阪神及び阪神急行の二線が各終端驛を並存するのみならず將來市の北郊よりする新線の亦齊しく此の附近に向つて其の起點を集中すべき形勢なることである、斯くの如きは一面に於て市内高速機關の施設と相俟ち茲に一大交通中心點を構成する所以にして頗る其の利便なるを認めぬ譯には行かぬ、然かも斯く相互に接近せる各驛をして夫々齊しく高速連絡の利便を享けしめむは其の運轉上固より不可能なること同時に乗客をして此の間一々乗換の不便を嘗めしむる如きは克く忍び得べきで無い、然れば之れに處すべき最善の方策としては是等各驛の出入を始め近郊よりする國有鐵道の上下並に市内高架線の交通を併せて之れを一驛内に統一整理し得べき高架式共同停留場を設備するにある、恰かも可し國有鐵道大阪驛改築を議決し當さに之れが設計中にあり云へば此の機會に於て新大阪驛の一部に之が理想的施設を整へ以て永遠に近郊交通の利便を完たからしむるに努めむは洵に我が市交通政策上の一大要訣たることを失は無いとして著々計畫されて居る

惟ふに都市の外観よりすれば市内高速交通機關として高架式よりも地下式の優れるは甚だ明瞭である、然も一般に其の工費の數倍すべきに加ふるに我が市の如き地勢と地質とを以てせむには更に其の幾倍すべきかを知らず、殊に地下線と云ふと雖も之れを大阪市の如く河川縱横の低地下に布設せむには線路内不斷の陰濕却て其の累を爲し往々にして危險なる傳染病菌の繁殖並に傳播の禍因たること容易に之れを想像するこゝが出来る、既に海外には其の實例に乏しからざるものがある云ふのである、是れ最初より市に於て地下式を問題とせざりし所以にして然も高架式を撰ぶに方り上記の如く到底他都市に於て見出し得ざる經濟的路線の容易に實現を期待し得べきものがある、況んや該路線の價値は當に其の經濟並に速成の利便のみにして止まらず其の高架式なるに拘らず多く市の街路を棄さず道路系統を破らず又殆むに到る所に都市の美觀を損はずして最も有効に市内と郊外との高速的連絡を完ふし併せて郊外一圓の開發を大に助長し能ふべき計畫をしつゝあるのである

蓋し此の計畫たる其の根柢に於て城東線の高架化並に關西本線に亘る電化を期待し且つ新大阪驛内に於ける高架共同停留所の設備を要望するのみならず難波若くは淡路驛と大阪驛とを連絡する他の一半の路線の如きも獨り我が市内のみの交通を便するに止まらず延て遠距離に亘る一般通過旅客の利を爲すにあれば之れが實行に關する必然的締結は勢ひ其の全體を統轄し統一的に經營すべく國家の施設に待つを至當とせむ若し路面電車との共通經濟の點に重きを置くならむ乎我が市自ら進むで其の建設に任すべく、若し止むを得ずむば相當條件の下に半公半民の經營に委するも亦可ならむとす、要するに一日も速に之れが實現を促進し即今憂慮すべき状態に在る交通上の最大欠陥を救ひ以て大都市發展の機運に順應せしむるは實に我が市百年の大計を策する所謂都市計畫の高速交通政策である

#### 第四節 都市計畫と鐵道軌道

高速交通機關の設備は現在市の内外に縱横する鐵道と停車場及び軌道を改良するに於て始めて其の効果を擧げ得る所以なれば高速交通線路の設備と共に出現すべき問題は鐵道、停車場及び軌道の改良であらねばならぬ、而して鐵道改良は梅田に於ける大阪驛の改良擴張が第一義たるは勿論其の筈である。

大阪驛の擴張計畫は鐵道當局が多年研究を怠らざりしは云ふまでも無きこと乍ら經費の都合其の他の事故に原因して其の計畫既に成るも容易に實行の機會を得ず在昔現在に及べる次第である、然も軌道に至りては遂に貨客を吞吐する上に於て甚だしく不十分の觀を呈し貨物の停滯若ば列車の數量に就て動もすれば缺陷を生ずる虞あるに至つた、茲に於て速かに之れが計畫を定め一日片時も早く圓滿なる發着及び輸送を期さねばならぬと云ふ議論が鐵道官憲の認むる所となり其の實現を見むるに至つた、而して其の改良要點の第一は現在の地半式停車場を以て總ての列車發着及び貨客集散を扱つて居る一切の施設を撤廢して高架式に変更する、由來我が市は四周に向つて普遍的に發達を遂けつゝある然るに現在の大阪驛が現在の地點に踏踏して市の北方に向つての發展を甚だしく阻碍して居る事實は商工都市たる我が市の不利益は云ふも更なり國家經濟の上から見ても決して利益なりと云ふことは可能ぬ、然も之れが救済は現在の地半式停車場を高架式に改築し必要の場所に於ては停車場の下を通過する道路を設けること、するの外他に良途を發見し得ないのである、而して其の高架式とすべき區域は上下淀川の間を介する區間の全部に亘る計畫にして其の高架構造も或る部分は築堤を用ひず『スラブ』式を應用し鐵道下に道路を設けることも可能れば道路は設けずして自由に通行し得る如くするに同時に其の或る部分は盛土式の築堤を用ひ道路は矢張り鐵道下を潜つて平面に設け得る如くするのである、又現在旅客並に貨物の昇降及び發着は總て平面で行つて居るが改築落成の上は旅客は旅客、貨物は貨物と云ふ工合に各取扱所を別々に區分する、即ち旅客の方は全部之れを高架式プラットフォームに集め貨物の分は總て平面に於て取扱ふことに爲る。

現在の大阪驛には西成線が這入て居るが改築停車場では旅客は新停車場に入れず引離して現在の平面の儘で新設貨物停車場の西側で取扱ふことになる、又城東線は現在も大阪驛に這入て居るのであるが停車場は改築後全線を擧げて高架とし依然大阪驛内に於て本線と連絡することになるのである、而して貨物を取扱ふ場所擴張計畫としては停車場の形を南北に取り此所で吹田の操車ヤードに向つての連絡を十分ならしめる爲に東海道本線と並行せしめ、この操車ヤードから往來する列車を出すこと、なる、此の操車ヤードに關聯して現在の船入場の外に更に操車ヤード内に船入場を開設し其の堀割を通じて堂島方面に通じ得べく施設する、その結果として新に大なる影響を來すものは阪神急行の電車線は恰かも停車場の南方を走ること、なり同時に茲に來る道路及び阪神電車の支線が東海道本線と交叉すること、なるが故に東海道本線は阪神急行電車の上を、貨物線は阪神支線の下を横斷通過せしめ現在の水平交叉は之れは避けること、なる、更に停車場に關し重要な關係を有するものは福知山線である、福知山線關係の線路は己むことを得ず依然として此處で取扱ふことにはなるが但し矢張り貨物停車場の東側に於て其の位置を南北の方向に取り地半式施設を以て列車發着の任に當らしむる計畫なりと云ふ。

以上は大阪驛及び東海道本線改良の主要なるが其の新舊の主なる事項の比較を示せば現在の大阪驛の全面積約八千二百坪に對し新驛は二十一萬六千坪となるのである、大阪驛現在の旅客列車は一日約九十八回貨物列車が三十四回、貨物の数が三百七十車乃至三百八十車、一日取扱旅客約一萬七千人、貨物二千七百噸乃至三千噸にして大正七年度内の運搬貨物約百三十九萬噸、同八年度内の夫れが約百五十一萬噸なるが今次改築計畫に係る停車場では一ヶ年の三百二十八萬噸の貨物を逆輸すべき能力を有すべし、而して大阪市今日の大勢に基き推算すれば大正三十五年前後に至れば凡そ



三百萬噸位の貨物を取扱はねばならぬ運命を有して居るのである、則ち左に設計の概要を掲げて一般の参考に供せんとする所以である

- 一、大阪停車場前後東海道本線にして上下淀川間に介在する部分は現在の地平式を昂上し高架式に改築す
  - 二、高架線路の構造は本停車場前後はスラブ式其の他は盛土式とし之を横断する道路水面及び軌道は總て其の下を通せしむ
  - 三、本停車場を二分し旅客及び貨物停車場とす
  - 四、旅客停車場は高架とし大體現在位置を占むるも少しく之を北方に移し前面の廣場を擴大す
  - 五、旅客設備の内西成線に對するものは之を廢止し城東線に對するものは高架とし本停車場に併築す
  - 六、貨物停車場は全部地平式とし大部分現在驛の北側に移轉し貨物専用線二條により上淀川附近に於て東海道本線に並行し吹田に至らしむ
  - 七、貨物停車場に出入する爲旅客停車場北側に沿ひ幅員十二間を有する道路を設け又構内に堀割を鑿ち堂島川に通ぜしめ以て貨物を吞吐せしむ
  - 八、阪神急行電車線を通ずる道路及阪神電車支線は東海道本線を其の下にて又貨物線を其の上にて横断し以て水平交叉を避く
  - 九、前記二項の道路の外貨物停車場を横断する道路は之を廢止す
  - 十、福知山線其の他に對する客車收容線若干は貨物停車場の東側に設く
  - 十一、西成線は旅客停車場の西側を過きり貨物停車場の西側に達せしむ
- 要するに大阪驛の改築は其の計畫全く成り今や土地買収等も終了し事業の進行中にあれば是に付ては我が市の要求否

希望は既に將來貫徹するもの云ふべきである

湊町驛の改善 湊町驛の改善は大阪市に取り大阪驛に次ぐの重要問題である、湊町驛の現在は水運の連絡上西道頓堀河岸に突出し爲に一般交通と共に路面電車線を著しく迂曲せしめ極端なる交通混亂の状態を其の附近に現出せしめて居る、更に今宮驛以北に於て長距離に亘り地平式運轉を行ふ爲に難波方面東西の連絡を遮断し日常交通の不便を感せしむるが如き共に我が市の將來に向つて看過し能はざる缺陷と云はねばならぬ、之が救済策としては或は湊町驛全部を今宮附近に移轉し木津川との間に新水路を通じて大規模の貨物驛を設くるの可なるを設くる策もある

然も之を我が市商工業的經濟の上より見れば依然として市内小運搬距離の増大にして直に首肯し能はざるものがある、勿論將來の必要に察して木津川方面に新貨物驛を新設せむは必ずしも不可とは謂はれぬが、然し乍ら現に本驛が市内に深く進入せるに伴ふ多大の利便を擧げて其の犠牲たらしめむは吾人の取らざる所である、然もまた本驛をして長々に現位置を保たしむる以上は宜しく其の缺陷に鑑み相當改善の手段を講ぜなくてはならぬ、即ち驛内の工場其の他直接貨物の荷役と關係なき設備を撤して是を郊外適當の地に移轉し依て得べき剩餘地を併せて構内線路並に入堀の整理を遂げ以て難波櫻川町と難波新地三番町とを直通する道路を新設し根本的に交通混亂の素因を滅却せしむるは其の一である、難波櫻川町と難波新地三番町との直通新道の開設に伴ひ其の以北に突出せる鐵道用地約一萬二千坪を割きて新に水陸兩運の利便を具備する食料品卸賣市場を設置し我が市必須の要求を充たすは其の二である、湊町以南に於ける地平式運轉を廢し高架線路を以て之を天王寺驛に直通せしめ依て難波木津方面に於ける現在交通の障礙を撤し街路系統の紛糾を正して我が市南部の發展を倍加せしむるは其の三である、斯くの如きは之を要するに市民の齊しく熱望する所にして我が市將來の利益の爲に市是として遂行すべき重大事項の云ふべきである

西成線の改善 大都市に於ける地平式鐵道の撤廢は如今歐米に於ける都市改良上第一の急務として治く是認せらる、

所である、我が西成線に在りては六軒屋川以西の工場地域を縫貫する部分は工場との連絡上寧ろ地平式を以て至當とする理由あらむも六軒屋川を來して大阪驛に達する區間即ち西九條、西野田、上福島の方面に至りては現に店舗連擔住宅櫛比の蒼を縫ひて到る所に其の街路を廻り其の交通を阻むが如き状態に在るは將來市街地に於ては地平式運轉を許容し能はざることを雄辯に説明するものではあるまい乎、而して之れが改善の方法たる同線が近く貨物専用線として大阪驛とは無關係に吹田の操車ヤードに直通せば是の事實に鑑みれば之れを北に長柄運河沿岸に於ける工場地帯と並行する新線路に移し一方其の廢線敷を棄けて將來この方面に於ける高速路線の敷地に充當せむも亦一策たるを失はぬ

更に本線の終端驛たる櫻島の地を一見せむに該地は現に大阪港内海陸連絡の要衝たるに止まらず將來は倉庫地として倍々其の價値を發揮すべく運命を有して居る、然るに其の地形に對し現停車場の位置頗る妥當を缺き、爲に日々操車の不便を免れざるのみならず蓋に沿岸上屋と倉庫との連絡を遮斷し其の活用を減殺す不利は到底忍び能はざるものがある宜しく速かに停車場を磯邊橋の東、大阪鐵工所の北に移轉し根本的に軌道の配列を改め操車の不便を匡正し以て港域全般の運用を助長すべく改良するの要があると稱されて居る

郊外電車乗入線の整理 地平式専用軌道を以て深く市内に乘入れ爲に著しく一般交通を害する既設郊外電車線路ありとせば齊しく是が高架化若ば整理を強要 て我が市交通の整理改善の方針と合致せしむる所なくてはならぬ、況や將來新に市内へ乗入を企圖するもの、場合をや、而して其の改善を要するものとしては先づ以て南海本線を擧げねばならぬ南海本線にありては恰も湊町線の高架化を論ぜると同一の理由に依り其の關西鐵道線との交叉點以北難波驛に達する區間を高架化して我が市南部の交通に資せしむるを要す、由來難波湊町の二驛は一は民營に繋り他は國有なるが爲に兩驛夫々旅客と貨物の取扱に當りありと雖も能ふべくむは二者の用途を別ち湊町の貨物驛たるに對して難波驛の旅客専用驛たらしめ以て一面市内高速交通機關の連絡と相俟ち茲に居然として我が市南部の一大交通中心點を現出し此に大阪驛

と對立するに至らむことを希望するのである、曩きに偶々南海線國有の議あるや大阪市は此機に於て理想の實現に努むべく期する所ありしに拘らず一朝國有中止の宣言に遭遇し爲めに流星光底逸長蛇の憾なき能はず、然も尙ほ施設の改善と連絡運輸の協定に俟ち難波驛構内貨物用設備を撤し其の敷地を整理し代ゆるに廣潤なる前庭と之れに劣らざる一大旅客停車場とを以てせむことにありて單に線路の高架化のみを云ふものでは無い

難波驛の改善に次ぎ必要あるは阪神軌道線である 就中其の新淀川以南に存する専用軌道は當然之れを高架化し以て我が市北部の交通と發展とに便せしむべく同時に其の線路の迂曲を匡して大阪驛内に於ける共同停留場に其の起點を移さしむるを要す、其の他高野鐵道線の如き大阪電氣軌道線の如き京阪線の如き又何れも市内乗入の長短に應じ市内交通の必要と地理的關係に照して夫々適切なる改良を要求する所あらねばならぬ、畢竟するに斯くの如きは大阪市永遠の福利に徴して遂に然があらざる可からざる數にして事に緩急の別はあらむも須らく機を俟ち時に察して着々之れが遂行を期すべきである、彼の阪神急行線の一線増加に當り會社が自ら進むで其の新線を閉床式高架線路とするに共に既設線に付ても梅田、淀川間は適當の時機に於て全部同様高架式線路と爲すべく聲明せる如きは寔に機宜に適したる措置にして吾人は獨り阪急電鐵會社のみならず總ての電氣軌道會社も不言の間に於て阪急電鐵當局と同様の諒解あることを信ぜむとするのである、尙最後に一言を要するは惠美須町及び阿倍野橋よりする南海支線茲に阪神北大阪線の如きは其の性質上何れも路面電車にして早晚其の統一を策すべき必要あるや又云ふまでも無い

尻無川以南の臨港鐵道支線 市の西南尻無川と木津川との間に介在せる泉尾、南北恩が岳及び福町、鶴町方面一體の廣漠たる地域は近年市勢の勃興と電車の開通に伴ひ劇に其の開發の歩武を進め隨所に水運の利便を得て大規模の工場簇出し廣大なる貯木場の設備相次で起り、然も其の西端は直に市の内港に面して海運上至大の形勝を占むるが故に其の發展の前途は最も注目し値すべきものがあらう

更に之れを我が市の港灣經營策よりするも將來尻無用以北の貿易地帯が主として國際貿易に利用さるゝに對して其の以南は之れを沿岸貿易用地に充て前者の施設に相俟ち茲にも逐次繫船突堤帆船船溜其の他諸般の設備を講すべければ必然の結果として早晚三軒家附近より分岐して貿易地帯に達する臨港鐵道支線の敷設を餘儀なからしむるに至るであらう而して其の時機の到來は蓋し意外に急速なるものあらむ、市が福町に於て豫め約一萬坪の停車場敷地を設備せしか如き又畢竟之れを考慮せし結果である、されば當局も亦宜しく今日に於て這般の趨勢に察し此の方面の發展尙は甚しからざるに先ち豫め其の線路を一決して工場貯木場其の他百般の施設をして適從する所あらしむるは實に大阪市の運輸上の利便を策するに止まらず最尤の計を行ふべきである。

## 第五節 都市計畫と道路の改善

都市の發展 倍々郊外の開發を促し郊外の開發は却て市内の交通を激増して遂に全市を壓せむとするは自然の數云はねばならぬ、故に郊外地開發の爲にする道路の開設と共に市内道路改善の計を樹つるも亦都市計畫上重要施設の一であらねばならぬ

我が大阪市内の道路は明治三十年接續町村編入以後の開發に係る新市街に於ては到る所に亂雜錯綜の極に陥れるものあり、雖も所謂舊市の施設にありては流石に其の規矩の井然たるを能はぬ、只路幅の狹隘に加ふるに公然の侵害を認めたるを遺憾とするに過ぎぬ、この時に方り市内道路の系統を匡して將來の要求に適合せしめむが爲には自ら新市に於ては最も果斷の勇を振ひ一舉に新系統を樹立し嚴に之れが敢行を期し同時に新開地將來の基準を確立して密に其の施設を拘束するの要求なきを得ず、然れども獨り舊市に在りては懼めて在來の道路系統を重むし特に交通の必要上餘

儀なきものを選むで之れが擴張若ば延長を斷するの外は成るべく路幅の整理と路面の舗装とに俟ちて若々其の改良を實現するの策に出でむとして居る、蓋し彼の歐米の都市に行はれつゝある對角路線若ば環狀路線の如き理に於て頗る適切なるありと雖も新市街建設の場合には兎も角し之れを舊市街の整理に適用せむは却て角は矯むとして牛を殺すの憾なき能はぬのである

街路の新設及び擴張の場合に於ける路幅は大阪都市計畫路線の設計に依據し複線路面電車を通ずる場合の最小幅員は之れを十間に限定すること、せり、蓋し十間幅と云ふも就中軌道敷幅三間半を除けば其の左右は僅かに三間許を残すに止まり自動車一臺、人力車一臺の交通以外には單に一間未満の餘地を歩行者の爲に剩し得るに過ぎず、勿論歩車道の區別をだも爲する適せざる状態たるを免れ無い、十間幅の道路既に斯くの如き實狀なるに拘らず不幸にして我が市内には八間幅道路を以て電車を運轉せるもの其の延長甚だ少なからざるありて現に日々交通混雜の不便に堪わざるあるのみ乎、今後愈々自動車交通の頻繁を加ふるに方り頗る其の危険に寒心せざる能はず、彼の所謂南北線及び九條中之線の一部の如き實に其の代表的路線と云ふべきである、更に市内多數の既設幹線たる十二間幅道路に在りては辛ふじて歩道を別つの餘裕あり、雖も其の車道は各側漸く自動車二臺を通せしむるに止まり歩道としては僅かに九尺幅を保有し得るに過ぎ無い、若し夫れ歩道として二間幅を保有するの一層適切なるありせば自ら十三間幅道路の適當を認めざる能はぬ、然ればこの以上の高級路線は姑く之れを別とするも我が市將來の新標準としての路面電車を運轉すべき路幅は十間乃至十三間の四階級を採り彼の八間幅道路に至りては全く電車と關係なき荷物車専用其の用に充つべく街路新設の場合には固より其の擴張に方りても亦成るべく此の方針に據らむるのである、左に大阪都市計畫たる街路設計の要領を掲げる

第一 街路の等級、幅員及構造は左の標準に依る

- 一、廣路・幅員二十四間以上
- 二、一等大路は左の三類とす
  - 第一類 幅員二十間以上
  - 第二類 幅員十六間以上
  - 第三類 幅員十二間以上
- 三、二等大路は左の二類とす
  - 第一類 幅員十間以上
  - 第二類 幅員六間以上

二等大路以上其の他必要なる街路には舗装工事を施行す

第二 橋梁の幅員及構造は左の標準に依る

- 一、長三十間未満の橋梁の幅員は街路幅員と同一定す、但し交通の情勢に依り街路幅員の十分の八迄を爲すことを得
- 二、長三十間以上の橋梁の幅員は街路幅員の三分の二迄短縮することを得、但し二等大路第一類線に在りては八間を下ることを得ず

三、橋梁の主要部は鐵、石、鐵筋混凝土等不燃質耐久材料は以て築造するものとす

第四 假設橋梁に付ては都市計畫大阪地方委員會の議を経て前各號に依らざることを得

第三 二等大路第一類以上の街路に非ざれば複線軌道を敷設することを得ず

第四 設計の實施に方り測量の結果其の設計に些少の異動を生ずる場合は都市計畫大阪地方委員會の議定に依り之れを變更したるものを以て本設計と看做す

この方針に基き新設又は取揚げを要する幅員八間以上の道路は市の内外を通じて四十七線を撰定し都市計畫委員會の議を経内閣の認可を受け之れを確定した其の總延長は六萬五千四百八十一間に之れに去ぬる明治三十六年以來電氣鐵道敷設の爲め擴張せる幅員十間以上の道路延長三萬二千四百七間を加ふれば總計九萬七千八百八十八間を爲り東京市が明治二十一年以降大正五年に至る二十九年間の市區改正施行路線中幅員八間以上のもの延長七萬九千六百四十六間に比し二割強の多きを見るのである、但し東京市に在りては同時に六間幅の路線延長一萬六千九百二十九間を實施したるが我が市に在りても勿論この種の路線數萬間の補足を必要とするに甚だ明瞭なりとは云へ由來この種の補助道路は専ら局部的交通の利便を目的とするものに繋り多少の迂紆曲折を問はず寧ろ最も地方的に有利且つ經濟的な路線を設定するの要あれば之れが爲には一々細密の調査を以てせざれば其の撰擇の周到を期し能はず加ふるに先づ之れが幹根たる主要路線の決定を俟つに非ざれば却て立案の根據に多大の異動を生ずるを免れず故に暫く此の種補助的道路は別途の計畫に委するにせしめたのである、而して確定せし路線の位置及び幅員を示せば大概左の通りである

一、廣路

一 御堂筋線 大阪驛前北野角田町より大江橋、淀屋橋並長堀川及道頓堀川の各新橋梁を経て難波驛前に至る路線 幅員 二十四間

二、一等大路第二類

- 一 九條——梅田線 九條通一丁目より本田町、端建藏橋南詰、木津川新橋梁及江戸堀北通二丁目を経て肥後橋南詰に至り北折し肥後橋渡邊橋を経て大阪驛前に至る路線 幅員 十六間
- 二 賑橋線 難波新地三番町に於て廣路第一號御堂筋線より分岐し賑橋西詰に至る路線 幅員 十六間

三、一等大路第三類

- 一 肥後橋——木津線 肥後橋南詰に於て一等大路第二類第一號九條——梅田線より分岐し西長堀橋及深川橋を經て一等大路第二類第二號賑橋線の終點に接續し市場橋を經て木津宮津町に至る路線  
幅員 十三間
- 二 松屋町筋線 鳴尾町より天神橋及松屋町筋を經て天王寺逢阪下之町に至る路線  
幅員 十三間
- 三 阪神國道線 上福島中五丁目より西野田茶園町を經て鷺洲町海老江に至る路線  
幅員 十二間
- 四 梅田——十三線 大阪驛前會根崎中二丁目より北野大深町及北野手丸町を經て十三橋に至る路線  
幅員 十二間
- 五 堂島——十三線 堂島大橋南詰より上福島及鷺洲町を經て中津町下三番に於て一等大路第三類第四號梅田十三線に接續する路線  
幅員 十二間
- 六 城南線 谷町三丁目より森之宮東之町に至る路線  
幅員 十二間
- 七 上本町六丁目線 上本町六丁目より下味原町に至る路線  
幅員 十二間
- 八 日本橋筋線 難波河原町二丁目より日本橋筋三丁目に至り南折し惠美須町二丁目に至る路線  
幅員 十二間
- 九 福崎町線 市岡町より北福崎町、三種入堀新橋梁を經て出崎町に至る路線  
幅員 十二間
- 十 阪堺線 一等大路第三類第一號肥後橋——木津線の終點より今宮町を經て住吉公園に至る路線  
幅員 十二間
- 十一 大川町線 肥後橋南詰に於て一等大路第二類第一號九條——梅田線より分岐し西國橋を經て淀屋橋南詰に於て廣路第一號御堂筋線に接續する路線  
幅員 十二間

四、二等大路第一類

- 一 梅田——天滿線 廣路第一號御堂筋線起點より天滿橋筋四丁目に至り南折し天滿橋を經て谷町六丁目に於て一等大路第三類第十二號東西線に接續する路線  
幅員 十一間
- 二 泉尾線 三軒家上之町より泉尾町、尻無川渡船場及市岡町を經て南安治川通三丁目に至る路線  
幅員 十一間
- 三 泉尾縦貫線 泉尾町地内に於て二年大路第一類第二號泉尾線より分岐し新千歲町に至る路線  
幅員 十一間
- 四 西濱線 木津北岳町一丁目より津守村を經て敷津村加賀屋に至る路線  
幅員 十一間
- 五 京橋——阿倍野線 京橋一丁目より上本町二丁目を經て同町九丁目に至り西折し稚寺町に至り南折し天王寺村阿倍野に至る路線  
幅員 十間
- 六 春日出線 安治川通三丁目より春日出橋並正蓮寺川及傳法川の各新橋梁を經て新淀川左岸北傳法町四丁目に至る路線  
幅員 十間
- 十二 東西線 上本町二丁目より谷町六丁目を經て西賑町に至り曲折し末吉橋を經て長堀川北岸に沿ひ伯樂橋西詰に至り南折し松島二丁目に至る路線  
幅員 十二間
- 十三 逢阪線 一等大路第三類第二號松屋町筋線の終點より天王寺西門前逢阪上之町に至る路線  
幅員 十二間
- 十二 長柄橋線 天神橋筋六丁目より長柄橋南詰に至る路線  
幅員 十二間

- 七 野田——傳法線 西野田茶園町に於て一等大路第三類第三號阪神國道線より分岐し中津川及傳法川の各新橋梁並稗島村を經て常吉町に至る路線 幅員 十間
- 八 吹田線 一等大路第三類第十四號長橋橋線終點より長柄橋を經て西中島村榮島に至る路線 幅員 十間
- 九 善源寺——野江線 善源寺町より榎並町野江字渡守に至る路線 幅員 十間
- 十 玉造——蒲生線 東雲町一丁目より森之宮東之町及鯉江町蒲生を經て二等大路第一類第九號善源寺——野江線に接續する路線 幅員 十間
- 十一 天満——蒲生線 空心町二丁目に於て二等大路第一類第一號梅田——天満線より分岐し淀川新橋梁及東野田町を經て鯉江町蒲生字鎌田に至る路線 幅員 十間
- 十二 猪飼野線 上木町九丁目に於て二等大路第一類第五號京橋——阿倍野線より分岐し天王寺勝山通を經て鶴橋町猪飼野字大池に至る路線 幅員 十間
- 十三 奈良街道線 天王寺寺田町より北百濟村を經て平野郷町平野泥堂字堀の角に至る路線 幅員 十間
- 十四 本津——霞町線 一等大路第二類第一號肥後橋——本津線の終點より南霞町に至る路線 幅員 十間
- 十五 木津川——平野郷線 木津川東岸津守村南島より天王寺村及山邊村を經て平野郷町平野泥堂字堀の角に於て二等大路第一類第十三號奈良街道線に接續する路線 幅員 十間
- 十六 櫻之宮線 東野田町に於て二等大路第一類第十一號天満——蒲生線より分岐し澤上江町地内に於て屢々屈折し同町地内に於て二等大路第一類第九號善源寺——野江線に接續する路線 幅員 十間
- 十七 玉造——今里路 二等大路第一類第十號線玉造——蒲生線の起點より中本町を經て神路村大字今里に至る路線 幅員 十間
- 十八 鶴橋——今里線 一等大路第三類第七號上本町六丁目線の終點より鶴橋町を經て二等大路第一類第十七號——玉造り今里線の終點に接續する路線 幅員 十間
- 十九 蒲生——新在家線 二等大路第一類第十一號天満——蒲生線の終點より中本町、神路村及鶴橋町を經て北百濟村新在家に於て二等大路第一類第十三號奈良街道線に接續する路線 幅員 十間
- 二十 粉濱——敷津線 粉濱村北溝筋に於て一等大路第三類第十號阪堺線より分岐し敷津村榮谷に至る路線 幅員 十間

- 五、二等大路第二類
- 一 安治川北通線 梅田橋北詰より曾根崎川及安治川北の岸に沿ひ二等大路第一類第六號春日出線に接續する路線 幅員 八間
- 二 今宮——西島線 今宮町水渡に於て一等大路第三類第十號阪堺線より分岐し木津川落合上渡船場、千島町泉尾町、尻無川其兵衛渡船場、北福崎町、三榎入堀新橋梁並安治川松ヶ鼻及正蓮寺川の各渡船場を經て西島町に至り二等大路第一類第七號野田傳法線に接續する路線 幅員 八間
- 三 海老江線 鷺洲町海老江より西走し一等大路第三類第三號阪神國道線に接續する路線 幅員 八間
- 四 江戸堀——十三線 江戸堀上通二丁目に於て一等大路第二類第一號九條——梅田線より分岐し筑前橋、田

養橋、及梅田橋を経て中津町下三番に至り一等大路第三類第四號梅田十三線に接続する路線

五 本田——市岡縦貫線 本田三番町より九條町、辰巳橋、市岡町及田中町を経て七條通に至る路線 幅員 十二間

六 南恩加島町線 南恩加島町より木津川千本松渡船場に至る路線 幅員 八間

七 新千歳町線 二等大路第一類第三號泉尾縦貫線終點より新千歳町に至り曲折し木津川西岸平尾町に至る路線 幅員 八間

八 鶴町線 新千歳町に於て二等大路第二類第七號新千歳町線より分岐し鶴町三丁目に至る路線 幅員 八間

九 小林町線 小林町より木津川西岸千島町に至る路線 幅員 八間

十 千島町線 千島町に於て二等大路第二類第二號西宮——西島線より分岐し木津川に併行し平尾町に於て二等大路第二類第七號新千歳町線に接続する路線 幅員 八間

以上の路線は大體に於て我が市内外に於ける交通の大幹線として新設又は取擴けを要するものなりと雖も其の目的に至りては或は路面電車線の連絡普及を主眼とし或は荷馬車の交通を本旨とせざるも同時に稍局部的に新市開發の方針の下に出でたるもあれば一々其の採擇の理由を評悉するの煩に堪はず、故に以下特に一般交通系統の上に関係深きものを撰びて聊か説明を加ふることにする

(一) 廣路第一號御堂筋

我が市の公館地區が中之島の市廳を中心として其の周圍に展開せらるべきは最早何人も疑を挿むの餘地が無い、從て

北に大阪驛より此の公館地區の中心を経て淀屋橋を越え御堂筋を南下して難波驛前に達し以て南北二大交通中心點と市の中心地區とを一直線に連絡すべき縦貫大道路が種々なる意義の下に我が市最高級の機能達成すべき所以は今更之れが絮説を俟たずして明瞭である、故に本路線は是非共水運の必要より考證して大阪の中央街路たるに恥ぢざる幅員を體裁を具備せしめなくてはならぬ、是れ其の幅員を二十四間に決定したる所以である、即ち街路の中央に於ける電車軌道敷の兩側に夫々自動車の二列、荷馬車の二列を並び馳せしむるの外別に一列の馬車を停留せしむるに至る寸法を採つて車道路とし之れに添ゆるに各側三間半の歩道を以てしたれば大都市中心の高級路線としては略合理的の幅員たることを得む乎、惟ふに交通上はより小なる路幅の好ましからざるは勿論ながら又此の以上に大なるものは其の目的寧ろ數條の植樹地帯を點綴して街路の美觀を添ゆるの趣旨に出で本路線の場合必ずしも之れに倣ふを要せぬのである

(二) 一等大路第二類第一號九條梅田線

我が市を東西に貫通する第一の幹線としては西に水運の一大中心たる大阪港埠頭より出で、途中川口町の運輸中心を併せて東に江戸堀通を経て陸上交通の中心たる大阪驛頭に達する路線を舉げねばならぬ、本路線たる埠頭より境川に至る幅員十八間に次で境筋より花園橋までの十六間を算するに拘らず其の以北端建藏橋に達する區間は僅かに八間幅に止まり現に日夕交通の激甚に伴ふ混雑名状すべからざるものがある、殊に將 此の方面一帯の開發を以てせむには其の咽喉たるべき此の區間の交通状態は到底尋常の方法を以て律することは不能ぬ、されば今日之れを十六間幅に擴張し端建藏橋に達し一轉して江戸堀通りを貫通し更に之れを肥後橋南端に於て現在の南北線に結び其の幅員の八間乃至十二間なるを共に十六間に擴張し北進以て梅田に於ける大阪驛頭に達せしむるに於て始めて水陸連絡交通の實を舉げ得るのである、而して別に川口町に起り九條の中央を縦斷して市岡町田中町に延び以て築港線に合する幅員八間の新道路を設定して是が副道とするの要がある、是れ本田市岡縦貫線の開設さる、所以である、若し夫れ端建藏橋以北を見む乎、

其の交通系統は三分せられ一は船津橋を経て西野田方面を指し、一は荷馬車を主として大阪驛への直路たる安治川北通線の新設に頼り、他は人事の交通を主とし堂島川南岸に沿ふて大江橋方面に向ふ中之島線の現在するあれば更に道路の擴張は之れを要せぬであらう。

(三) 一等大路第三類第一號肥後橋木津線

御堂筋の中央街路を挟むて之れを南北に並走するもの東に堺筋線あり西に南北線あり共に市の肺腑たる商業地帯を貫き交々相扶けて我が市南北交通の要路たるも然も南北線にありては渡邊橋以南の現在幅員僅かに八間なるに過ぎざれば路面電車以外車馬の往來に充つべき餘地幾許をだも存せぬ、現に交通混亂の障礙最も甚しきあれば之れが擴張は實に時の問題に外ならぬ、然るに其の肥後橋以北は九條梅田線の一部として十六間幅に改修すること既述の通りである、故に本路線としては肥後橋以南を十三間幅に擴張し、賑橋西端に於て難波木津線を併せ更に南進して遠く市の南郊を貫き堺市に達する新幹線と連り其の前途愈々南北縦貫の意義を徹底せしむること、したのである。

(四) 一等大路第三類第五號堂島十三線と二等大路第一類經四號西濱線

肥後橋木津線——南北線——と並行して西に堂島大橋より難波櫻川町に至る既設電車路線は北に堂島大橋以北との連絡を講ぜざる限り遂に其の利用の全きを得ず、宜しく此れを堂島大橋を越えて上福島方面を貫き鷺洲町を経て中津町に至り以て十三橋よりする北郊幹線道路と連絡を期し、南は難波荻原町を一直線に南下して西濱を貫き更に木津川の流れと並行して、の左岸一體の工場地域に對する幹線道路たらしむるの舉に出でねはならぬ、この趣旨に適合する今次の計畫は既設電車道路たる櫻川中之島線を救済し且つ之れを利用する唯一の施設たるを失は無い。

(五) 一等大路第三類第十四號長柄橋線と同經二號松屋町筋線

北に長柄橋よりする北郊一圓の交通を受けて之れを南に天王寺公園に結び若は惹て南方郊外地に達せしむべき要路と

しては宜しく天神橋筋に沿へる電車線路を南北に延長するの外はあるまい、即ち此れは天神橋筋六丁目以下長柄橋に至る十二間幅道路の延長を圖り南は天神橋筋一丁目より少しく東して天神橋を渡り松屋町筋を一直線に南下して下寺町筋を天王寺公園前に達する路線を十三間幅に擴張する所あらねばならぬ、就中松屋町筋の如きは之れを市内交通量の分布に察し路面電車網の普及に稽へ又更に附近の地勢と人口の密度とに鑑みむには實に取擴めを斷するの避くべからざるものがある、殊に之れが實現の曠き商業の中心地として顯著なる面目一新の効果に想到するに於て漫ろに此の計畫の遅かりしを惟まざるを得ぬのである。

(六) 二等大路第一類第二號泉尾線と同第六號春日出線

由來新市に屬する西區の一體は大小幾多の河川に依り其の地形數多に分裂し勢ひ箇々に縦貫路線を以て舊市との交通に資せるも横に是等を連貫する手段としては一路僅かに九條高津線を存するに過ぎぬ、之れを將來の必要に察せば更に一幹線の設定を望まぬ譯には行か無い、即ち此に尼ヶ崎市を發して直線新淀川尻を渡り傳法、四貫島、春日出を経て安治川に達し對岸市岡町を貫きて尻無川を渡り三軒家を東して木津川を越え更に難波の中央を一直線に難波驛の南に出て以て我が市の中央大街路と連絡せしむる要がある、然れども此の間大河の横斷は水の都たる大阪では慥かに一問題たるを失は無い、然し乍ら木津川の如きは最早其上流一局部に對する帆船出入の便否を以て強て架橋、拒むの理由とするに足らぬ、況や六軒屋、正蓮寺、傳法の三川の如きをや、唯茲に安治川と尻無川がある、若し之れを越ゆるに固定橋を以てせむ乎、水面上少くも百尺以上の高度を要し寧ろ其の前後の取附けに窮するのである、若し夫れ回轉橋其の他の可動方式に依らむ乎、理に於て可なるも實用に於ては寧ろ不便の甚しきに堪はず、然も之れを地下道とせむには河底の地質に多大の疑問なき能はぬ、故に該河の連絡は姑く完全なる渡船設備に俟つこととし、其の以外に於て幅員十間の路線を設定して部分的にだも尙ほ交通の利便を進め以て最後の理想的連絡は之れを將來に期する覺悟の下に出現した産物



が此の計畫である、然るに此の雄大なる計畫は南部に於ける鐵道計畫未定の爲に其の實施は空しく將來の理想として點線を止め僅かに他の一部のみが確定したのである

(七) 一等大路第三類第三號阪神國道線

本線は上福島中五丁目に於て現在の電車道路福島線より分岐し阪神電鐵線路の南に沿ひ野田停留所に至り北折して西成大橋を越る碑島、歌島、佃を経て尼ヶ崎に達する路線の一部にして既に大阪府の事業として計畫中に係り其の路幅は上福島中五丁目から野田停留所までは八間半、野田停留所以北は十間の豫定であつた、然かも斯かる樞要の路線は該幅員を以てしては將來の交通上遺憾なしと云ふことを得ぬ、故に更に都市計畫の事業として起點より西成大橋南詰までは通じて之れを十二間に擴張し以て交通上の障礙を一掃することに努めたのである

(八) 二等大路第一類第一號梅田天滿線

梅田角田町に於ける廣路御堂筋線の起點に起り東走して市の住宅經營地たる舊監獄跡地の南端を過ぎり天滿橋筋四丁目を南して空心中二丁目に出て既設電車道路と連絡し以て此の方面に於ける東西縦貫道路の不足を補ひ且つ前示住宅地區の開発に便し更に谷町六丁目に於て東西線に合するまでの路幅を十一間に擴大し努めて交通上の安全を期する途に出づること、したのである

(九) 二等大路第一類第十一號天滿蒲生線

空心中二丁目より東して舊泉布觀の南端を經、略々一直線に淀川を渡りて東野田町を横貫し蒲生に於て古堤街道及玉造蒲生線と合する計畫にして其の幅員は十間とす、而して本路線は西に空心中二丁目に於て現在の電車道路福島天滿橋線と連絡し我が市北部の中央を東西に横貫する大動脈を以て目すべく其の効果の大なるは勿論東郊開發に資することの渺からざるは蓋し何人も疑はざる所であらう

(十) 二等大路第一類第九號善源寺野江線

既設電車道路梅田善源寺線の内櫻の宮舊水源地の東北隅に起り東走して野江に出で京街道線を連ねて南し蒲生に至りて天滿蒲生線に合する幅員十間の新道路である、この路線は市の東北郊開發に利すべきは勿論一面に於て天滿蒲生線の實施と相俟ち既設電車路線一部の修正に充つることも可能、要するに既定計畫たる此の方面の地勢に照らして其の規模狭少に失し其の布置妥當を缺くものなしとせぬ、然るに此の計畫は交通及び土地開發の大局に察し道路系統の整齊、主要幹線の連絡に就て稽查したる結果であるから所謂既定計畫の一部に變更異動を來すは免れ能はざる所と云はねばならぬ

(十一) 一等大路第三類第六號城南線

本路線は谷町三丁目に起り大阪城の南に沿ひて東走し國有鐵道城東線に至るものにして將來は更に郊外遠く放出停車場の南に延び南北縦走の府縣道に達せしめむるのである、顧みれば西に谷町三丁目に於て歴史的街路本町通に連絡し市の中心地區を貫き電氣軌道に頼り川口に出で遠く大阪港に直通の利便あれば此の延長計畫が多大の効果を齎すは逆略に難からざる所以と他日師團轉移實現の曉に至つては該方面は自ら新住居地域となり其の中心道路として一段の光彩を加ふべき譯けで其の目的の下に市内は十二間幅とし郊外は十間幅を保有せしむるの必要を認めたのである

(十二) 一等大路第三類第七號上本町六丁目線と二等大路第一類第十二號猪飼野線

一は既設電車道路九條高津線を上本町六丁目より大阪軌道線に沿ひて東に延長し既設電車道路霞町玉造線及び國有鐵道城東線を横斷して暗越奈良街道線に連絡し、他は上本町九丁目より東して天王寺驛山通四丁目に出で霞町玉造線及び國有鐵道城東線と交叉して生野村に出で以て東郊縦貫の豫定幹線に連絡する計畫にして共に市内と東郊との交通上必須の施設たるのみでなく上本町と霞町玉造線との軌道連絡上特に其の必要を認めざる能はず、而して幅員は前者は既設電

車道路九條高津線との連絡上十二間を要し後者は京橋阿倍野線と等しく十間を以て足れり

(十三) 一等大路第三種第十一號大川町線

我が市交通の中心は何ミ云ふても梅田に於ける大阪驛と大阪港の埠頭であらねばならぬ、而して此の海陸二個の中心點を連絡する幹線としては新に九條梅田線の開通に頼り遺憾なきを得べしとは云へ未だ之れのみを以て足れりとせず、全市に亘る南北普通の幹線全部を集結して之れを埠頭に導くこと恰かも東西横斷の全幹線を梅田の大阪驛頭に歸納すと等しからしむる所なくてはならぬ、勿論之れが爲には南に九條高津線あり中央部には東西及び榎本町の二線あり難も土佐堀河畔を縫ふて九條梅田線に接續する本路線のあるに於て始めて完全と云ふべきである、本路線の如きは延長僅かに二百四十餘間の短きを以て既設北濱線と九條梅田線とを連絡し此重要な使命を完ふするものと云ふべきではあるまいか

(十四) 既設電車道路の擴張

我が市交通の改善は單に新に開通すべき道路の幅員を比較的擴大するを以て足れりとせず既設の天れに於ても整理擴張を兼する所なくてはならぬ、現に八間幅の道路を以て電車を運轉せるもの亦尠しとせず、就中川口線南北線其の他既掲道路の擴張と共に整理するものに付ては既に説く所の如くなるが其の以外東西線の全部、玉造線、西道頓堀大王寺線難波河原町日本橋筋線の一部の如き又齊しく將來の交通幹線として十間幅以上に擴張の必要を認めなくてはならぬ、然し乍ら之れが交通の状況は今直ちに實行を要するものあると同時に尙ほ數年を緩うし得るものなきに非ず故に是等は先づ以て其の建築線を公示して豫め家屋の新築改築の規準たらしめ、事業の執行は寧ろ地方交通の實況に察し臨機應處の途に出づるを以て適當の措置と云ふべきであらう

## 第六節 舊市の路幅整理

道路の擴張及び新設は多くの場合に於て民有の土地を收用して必要な路幅に充たすを以て例とする、然るに我が大阪市には土地の收用を要せずして街路の擴張を爲し得べき特殊の方法がある、由來舊市の道路には其の幅員に關し開府當時に制定したる所謂都市計畫がある、後年之れを軒下大道と稱し行人の來往を妨げざる限度に於て道路敷に亘りて軒先の掛出しを認容したりし結果漸次道路敷を侵して家屋を建設するの弊を生じ、累代の大阪町奉行は數次之れが取締を令したるも其の實績多く擧らずして明治維新に及むだ、明治四年大阪府は遂を以て爾後家屋の新築又は改築の場合必ず道路境界線まで後退して建築を爲すべく規定するに及び初めて整理の曙光を認むるを得た、然れども其の令達の効果たる建物の自然頽廢若くは焼失に因り新築又は改築の必要あるを俟ちて初めて顯はるゝに過ぎざれば整理の進行甚だ遅緩にして嘗に交通量の増加に伴ふ時代の要求を充たすに足らざるのみ乎、既に改築を了せるものも未だ之れを了せざるものも交互に出入錯綜して著し、交通上の効果を擧げ得ざるも共に街衢の美觀を損するも特に甚だしきを加へたる觀なきを得ざるものがあつた、茲に於て市は之れが進捗を期すべく大正六年以來軒先切取に要する見積費用の半額を家屋の所有者に補給し交通上緊急を要する部分より序を追ふて之れが遂行に任ずることとした、然もこの方法たる豫め一定の期間を刻し繼續事業として執行せず僅かに一般會計の餘力に頼り進行を圖るに過ぎざれば其の結果としては一歩一歩整理の彼岸に向つて進みつゝありと云ふに止まり満足なる實績を擧げ能はざるは云ふまでも無い、然るに若し短き年期を定め既定の方針に依り斯業の遂行に努むるあらむ乎、僅少の費用を以て舊市内普遍的に補助的道路の擴張を致行し交通に克く多大の効果を招徠し得るのである、我が市の都市計畫事業の一として所謂路幅整理の名の下に此の事業を加へたるは寔に機宜に適する明斷と云はねばならぬ

而して路幅整理を行ふべき數量に至つては建物の改築に因り絶えず異動し正確なる數字を得難きも大正十年三月都市計畫大阪地方委員會の議を経て内閣の認可したる事業年度制に面積凡そ六萬七千坪とあれば現時の數量も大なる差違なしと見るこゝが可能なる、而かも其の六萬七千坪の地上に存在する建物其の他の物件が撤去され東西線道路は二十六尺幅南北線が二十尺幅と規矩整然たるに至れば狭い乍らも交通上には多大の利便を來し同時に街衢の美觀を發揮し且つは長へに先人の遺志を記念すべき効果の近く眼前に出現せむは市民の等しく嚮首する所であらう

**路面の舗装** 都市の街路は單に其の路幅の擴大又は整理のみを以て其の効用を完了し得べきに非ず、路面の舗装を併せ行ふに於て始めて其の交通能率を増進し其の輸送費用を節約し延いて都市の體裁を整へ市民の活動に便し其の衛生に利し、物質的に將た精神的に深甚なる効果と偉大なる價值を齎すべきは敢て多言を要せぬのである、然れば將來市内に道路を新設し又は擴張するに方りては必然之れに附帶して舗装の施設を爲すべきは勿論能ふべくむば其の新設又は擴張と關係なき在來の夫れと雖も併せて之れを行ひ進むで全市の道路に及び天然の地盤を露出するもの皆無なるに至るを期さなくてはならぬ、然れども事は一時に之れを斷行し能はざるは數の免れざる所にして斯業に於ても亦緩急先後の別なからざるを得ぬ、この趣旨に於て勢ひ幅員三間未満のもの 如く其の利用程度の頗る局限せらるゝものは暫く之れを後期の計畫に委すべく其の三間を超ゆるものも雖も其の位置若くは交通の關係に鑑み彼此自ら利用し状態を異にするあれば其の間又多少急の差を認むる實に止むを得ざる措置たるを失はない、故に今次の計畫に於ては先づ以て市内主要路線の改良を主とし左の標準に據るこゝとしたのである

- 一、都市計畫道路 二十六萬二千七百七十四坪
- 二、既設電車道路 二十三萬一千四百九十一坪
- 三、其の他の道路 十五萬坪

#### 合 計

六十四萬一千七百六十五坪

さり乍ら此の計數の内には軌道敷——電車道路の中央部幅員四間分——十四萬六千五百〇七坪を含めるが故に純粹の人道車道のみとしては四十九萬五千二百五十八坪に過ぎ無い、而して之れを第一次の都市計畫事業として新設又は擴張すべき新幅員十四萬七千二百十坪と現在道路面積百二十二萬六千〇九十八坪の合計額百三十七萬三千三百〇八坪——軌道敷を含む——に比すれば僅かに四割七分弱に當り市内全道路の半數強即ち五割三分は今尙ほ無計畫の状態にありと云はねばならぬ、然れども之れを我が市交通の現在に鑑み將來に察するに於て到底永きに亘り現状の儘に放任し能はざるものあれば其の舗装未計畫の道路は近く事業執行年度の決定を見るべき既定都市計畫道路——延長四萬六千〇二十三間面積三十七萬七千七百坪——の新設及び擴張と共に舗装工事を完成し都市計畫區域内即ち將來の大阪市内には天然の地盤を露出する道路は全く存在せざらしめむとするのである

以上は道路の新設擴張、並に既定路幅の整理及び路面の舗装に關する概要に過ぎない、然れども更に之れを仔細に稽査せむか道路の改良は實に市民の致富を傳ふる一種の福音と云ふこゝが可能なる程有利なる事業である、茲に採算し得べき有形的利益を示せば

#### (一) 交通上の混雜及び危険の減少に因る利益

大阪市營電氣鐵道の乗客は其の最も多き時は一日八十萬人以上を示し、少き日も尙ほ六十七、八萬人を下らずと云ふ、故に今日一の乗客を平均七十萬人と假定するときは一ヶ年の乗客は二億五千五百五十萬人の多きに生る、而して此の乗客が街路の狹隘、路線の不足等交通能力の不完全より來る混雜及び危険を避くる爲に一人十分時間宛を徒費するにせよ四十二萬五千八百三十三時間餘を徒費するに、爲る、若し一人一日の労働時間を八時間とし其の賃金の最低額を一圓と計算するも尙ほ一ヶ年の損失額は五百三十二萬二千九百十六圓に達す、然かも適當なる道路の改良は

斯かる莫大なる損失を其の根柢より絶無ならしむる方法たるを失は無い、況んや是等の混雑危険の爲に時間を徒費する者は單に電車の乗客のみにあらざると共に時間空費者の失ふ賃金は一日一圓の廉價に止まらざるべければ更に大なる利益を計算し得べきと勿論であらう。

(二) 貨物の運送能率の増加に伴ひ運賃を減少する利益

我が市内に到着し又は市内より外部に向つて發送する貨物は鐵道、船舶、車馬に頼りて行はれ易に其の數量を確知し能はず。雖も市内に於ける鐵道各驛の取扱量は年額六百萬噸内外を算し船舶に頼り埠頭又は河川の物揚場に發着するものは九百萬噸に達し其の合計額は當さに一千五百萬噸なることは既に統計の明示する所である、この一千五百萬噸の貨物が埠頭又は停車場より更に車馬に頼り轉送配達せらるべき距離を平均一哩半と假定せむか道路運送貨物の總噸哩數は二千二百五十萬噸哩による、而して馬車一臺の積載量を約一噸——一俵四斗入の米十八俵——とし其の一日の運搬距離を三里——往復六里の行程——其の賃金九圓とすれば一噸哩の運送賃は一圓二十錢と爲り、現在貨物の總量一千五百萬噸の運賃は二千七百萬圓を要するのである、然るに道路の新設又は擴築に因り路線の數を増加し、又は狹隘なる路幅が擴大せられ、坂路の勾配を緩和し路線の屈曲を匡正し依て以て混雑を避け危険を除き且つ其の距離を短縮するに於ては自ら馬使用の能率を増進し從來の運搬距離三里は少くも之れを四里に増加し得べく従つて一噸哩一圓二十錢の運賃は其の四分の一を減じて九十錢と爲り一ヶ年の運賃二千七百萬圓は二千〇二十五萬圓に減じ差引六百七十五萬圓の利益となる、然もこの計算は鐵道及び船舶に頼りて出入する遠方との取引に係る貨物のみを標準とし鐵道及び船舶に頼らず車馬のみに頼りて出入し又は市内各局部間の運送數量を度外視せるものなれば之れを計算するに於て更に大なる利益を計算し得べきである。

(三) 路面の舗装に因る運送能率の増加に伴ひ運賃を減少する利益

路面改良後の路面抵抗率は現在の夫れに比し遙に小き爲り其の結果として約三分の一に當る輸送費を節約し得ること既に經驗の教ゆる事實である、之れが爲には既記の運賃年額二千〇二十五萬圓は更に減じて一千三百五十萬圓と爲り茲にも六百七十五萬圓の利益を生ず、この利益の外に鐵道船舶に頼らず單に車馬のみに頼りて出入し及び市内各局部間の運送貨物の運賃に利益を生ずべきも之れを計算し能はざることは前節の夫れと異なる所は無い。

路面の舗装に因る路面抵抗率の減少は單に輸送能率を増進するに止まらず自動車、自轉車、荷車等車輛の護輪の耐久力を増加する利益が伴ふことを忘るべからず、我が市内に現存する車數は自動車一千二百臺、自轉車五萬臺、荷積馬車一千二百臺、乗用馬車二十五臺、人力車六千臺、荷車小車其の他の雜車を合せて五萬七千臺合計十一萬五千四百二十五臺と云ふ車▲がある大正十年末現在概數其の車輛各一臺に要する護輪一組の價格及び使用し得る期間は

種別	護輪價格	同使用可能期間
自動車	三五〇圓	二〇〇日
自轉車	二五	二年
荷積馬車	三五	三年
乗用馬車	五〇	二年
人力車	四〇	一五年五ヶ月
荷車小車其他	二〇	三年

にして各車が一ヶ年間に要する護輪の價格は其の總數に對し自動車七十六萬六千五百圓自轉車六十二萬五千圓荷積馬車一萬四千圓乗用馬車六百二十五圓人力車十六萬圓荷車小車其の他の雜車三十八萬圓合計一百九十四萬六千二百二十五圓を要するのである。

然るに路面舗装後の諸車護輪の耐久期間を外國に於ける實績及び其の他諸種の調査に求むるに大抵約五割を延長するが故に各種車輛護輪の使用可能期間は自動車三百日、自轉車三ヶ年、荷積馬車四ヶ年半、乘用馬車三ヶ年、人力車二ヶ年二五荷車小車其の他の雜車四ヶ年半に延長し、爲に一ヶ年間の減損價格は一百二十九萬七千四百十七圓に減却し差引六十四萬八千七百八圓の利益を生ずることとなる

以上は單に何人にも容易に打算し得る損失の減少のみの計算なるに拘らず其の一ヶ年の總額は實に一千九百四十七萬一千六百二十四圓の利益を算へ得るのである、然も道路改良の利益は斯くの如きに止まらず此の以外(一)運搬器具の毀損を少くする利益、(二)行客の衣類履物等の汚損を少くする利益、(三)商品の毀損を少くする利益、(四)郵便物の配達を早くする利益、(五)住民の衛生に享受する利益、(六)飛塵防止の利益、(七)土地建物等の價格増加に伴ふ利益、(八)交通上の事故減少に依る利益、(九)火災豫防其の他避難上受くる利益等ありて若し是等の利益を舉げて價格に換算するときは蓋し莫大の利益を表示する數字を得べきであらう、吾人が道路の改良を以て單なる市民致富の方法として執行するも他の總ての營利事業に比し其の何物よりも收利の大なる事業と稱するも必ずしも無稽の説と云ふことは出来まい

然れども都市計畫に於て道路の改善を急務とし之れが施設を其の第一義とするは如上の利益を舉ぐるに腐心する結果より來るものに非ず其の眞意は實に他にありて存するのである、蓋し都市に於ける道路の事たる斯かる簡單なる問題でなく一國の繁榮一都市の發達は繋りて道路に存しなくてはならぬ、換言すれば都市に在りては道路と關係を保たざる家屋なく、道路と關係を保たざる車輛なく、道路と關係を保たざる衛生なく、道路と關係を保たざる産業なく、道路と關係を保たざる警察なし、故に警察の配備も道路と連絡あり、産業の組織も道路と連絡あり、衛生の設備も道路と連絡あり、車輛の規模様式も道路と連絡あり、家屋の高低大小、堅脆醜美廣狹までも道路と連絡あり、一として連絡なきもの無く營に然るのみでなく飲食も道路に關係あり、衣服も道路に關係あり、教育も道路に關係あり、社交も道路に關係あり

り、習慣も道路に關係あり、氣風も道路に關係あり、凡そ吾人の生存し活動し發達し、而して交際し進化し開發し往く所のもの悉く道路に關係あり、道路こそ實に都市の發達を圖り市民の便宜を圖り地方の充實を圖るに必要なる第一の要諦にして之れを外にしては都市の繁榮を圖る途あるべからずこの見地に於て特に道路の施設を急務とせし所以である、

## 第七節 河川と運河

我が大阪は流石に水の都である五十餘を算ふる大小の河川運河は到る所に市内を貫流して齊しく水利に資せざるなく其の總延長二十二里二十町——四八、七二〇間——を算し此の水面積百六十七萬三千坪にして恰かも全市面積の一刻に及ぶ、而して其の左右の沿岸四十五里を列ねて悉く貨物の集散貯藏に充つるに非ざれば大小工場の施設に任じ又尺寸の餘地たも剩さず、剩さへ其の利用や判る所殆ど其の極度に達せざる狀ありて其の經濟的効果の大なる亦多言を要せずして明かである、然も時代の要求と共に倍々其の施水を改善するの希望は夙に市民の念頭を離れず近くは大正五年度以降市内技川改修事業として百三十餘萬圓の繼續費豫算を以て護岸の修築整理並に河床の浚渫を進めつゝあるも之れを都市計畫眼より觀察せむ乎未だ以て甘むべきでは無い、然も疏水の利と水運の便とを併せて之れを全ふし、而して水の都の眞生命を發揮せむか爲には更に一段の研究を積み一層の積極的方針に出て其の迂曲を匡し其の水深を増し若し必要に應じて河川の擴張乃至新川の開鑿を企圖する所なくてはならぬ、憶ふに水利のここたる其の影響する所深甚且つ微妙なれば局部的調査の下に漫に其の施設を斷じ能はざるもの無き能はず、之れが立案の爲には尙ほ相當の歲月を要すべければ今致して論議を用ゐずも雖も吾人は市内所存の一切の河川水路を技術的に統一するに先ち之れを行政的に統一するの必要を認めむるのである

由來大阪は水の都と稱せらるゝのみならず大阪川口の繁昌と云へば歴史的名勝の地たる四天王寺よりも石山城よりも遙かに高名にして商工都市たる我が市の代表的標語たるを失は無い、其の發展が主として水利に負ふ所多きは偶然とあるまい、然し其の川口を有する安治川を始め主なる河川管理權は大阪府知事の掌中において之れが利用者たり所有者たる自治公共團體大阪府は一指を染むる權能なしと云ふに至りては驚かざらむとするも得ぬのである、大阪府知事の管掌に係る市内河川に關する事務の中全部市内に屬するものは安治、木津、尻無三川の浚渫、入津料取立、堤防、河岸水量標柱、富島町船舶物揚場、木津川灯臺及び郡部と連絡關係ある木津、中津、淀、寢屋四川の市部地域に在る堤防、河岸、水量標柱の管理である、翻て顧るに市内の河川水路は單に府知事管理の數流のみでなく東西横堀川、長堀川、道頓堀川等を始め前既に述ぶるが如く五十餘流の多きありて悉く市長の管理に屬して居る、而して是等市長の管理する幾十の内市河川を集約し更に最終に於て市の修築管理せる大阪港に合流歸一し毫も市外町村を關係する所なく等しく我が市商工發展の大勢力に資すべき安治、木津、尻無、等の本流が其の費用の負擔者は大阪市民たるに拘らず之れを府知事の管理下に置かむが爲め特に大阪府部區域の住民てふ異名を冠し其の營造物は之れを混血兒的狀態に置き、而して大阪府に對して治外法權を振り廻し大阪府を統轄し大阪府を代表する市長をして此の混血兒の前には統治の權を行ふ能はざらしめ延て市内百般の計畫施設に方り悉く管理者たる府代表者の鼻息を窺ふに非ざれば又手を染むるの餘地なからしめたるは實に水利を唯一の生命とする大阪市の發展振興を企圖すべき事業の執行を阻止するに止まらず市の區域内に於て其の公共事務を處理すべき使命を有する自治體たる我が市の權威を侵犯するの甚しき組織ではあるまい乎

或は云はむ市内河川の各幹線を知事の管理せざるは該河川は國家公共の利害に重大なる關係ある淀川の支派川に認め河川法を施行したる結果のみ敢て他意あるに非ず、と、河川法を施行せる河川の管理權が地方行政廳にあることは河川法の教ゆる所に依り吾人亦之れを知る、然も河川法は然かく窮屈なる法律では無い必要に應じ如何様にも融通の肯く規

定がある、加之淀川に河川法を施行し木津川、尻無川等を淀川の支派川に認定したる時代と今日とは河川その物の狀態に著しき變化あることを忘れてはならぬ、回顧すれば淀川に河川法を施行したるは明治二十九年にして當時未だ新淀川の開鑿なく市内河川の幹流とも云ふべきものは唯一の淀川即ち市の東北隅より市内に入り備前島の西端に於て鯉江川、寢屋川、平野川、猫間川の末流を併せて大川となり、中之島に至り堂島、土佐堀の二川に分かれ更に川口に於て再び合して又別かれ終に安治木津の二川となりて海に入れるもの、河底濶して深からず、而かも江城堀津の平野を環流し其の餘水を收容して我が市に入る、其の無事の日には市内の運輸を滑かにし交通に資する所大にして重寶之わに加ふるなしと雖も反之一雨の至る毎に全市民は洪水の慘害を危惧し眞に安きを得ざり、は詐らざる當時に於ける事實の告白である、この時に方り新に淀川及び其の支派川に河川法を施行し依て以て公害の除却に努めしもの眞に故ありと云ふべきである、然るに今や新淀川の開鑿の新に成り一朝洪水の襲來あらむ乎、城北村と豊崎町の間なる新舊淀川の分岐點毛馬に於ける開門の閉鎖に依り戦慄すべき惡水全然之れを新淀川に放流し市内は實に其の害を被らざるのみならず、洪水のありし事實さへも知るこゝなく最も安全に最も靜謐に常著を營み得る状態に在る、而して、之れを以て四六時中終始危懼の念に驅られつゝありし二十餘年前に於ける市民の心裡状態に比すれば轉々隔世の感なき能はぬであらふ

想ふに新淀川の開鑿は大阪の洪水史上に一新紀元を劃し其の開鑿前に於て利便を危害と互に相反する二種の性能を有したりし所謂淀川の幹支流を編つて安全唯の運河化せしめたる觀がある、見よ灘波橋と天神橋の間に在りし低濕なる角洲を始め舊淀川の河岸を改良して河中公園が造成せられ洪水の中心點たりし方面の地區は夫々商業繁昌の樞要部化し市内の所在の一切の水路亦運輸交通の外他に何等の使命も無き状態を現示するに至つた、然も尙ほ郡部區域の淀川——毛馬開門より上流を云ふ——及び新淀川と共に市内の幹支流にも河川法の施行を繼續し之れを府知事管理の下に置くの必要あるべき乎如何か、さり乍ら河川法施行の河川と雖も絕對的に府縣知事の直接管理を必要とせず之れが一部の管理を

下級行政に委任することを妨げざるは河川法及び其の附屬命令の定むる制度である、然れども委任制度は消極的措置の一にして根本的革新の方法では無い、若し市内河川の管理に付き根本的革新を企圖せむと欲せば須らく河川法を施行せる當初の趣旨に鑑み當時の状態と現今の夫れとを比較し法令施行の原因たりし事實に變化ありしや否を考慮し果して河川法施行の原因消滅せしめばは斷然其の施行を停止し若し廢止の策を講ずるの舉に出づべく、若し反之今尙ほ其の狀態に變化なしとせば之れを繼續すべきは事理當然の措置ではあるまい乎、而して吾人は百三十萬市民と共に其の變化の特に著しきを確認し最早河川法を繼續施行するの處なきを信する

吾人が河川統一に關する所見は概ね斯くの如くである、今や大阪市は都市計畫執行の首途に立ち其の府如事の管理なるは市長の直轄なるを問はず全市内の河川を擧げて一大系統の下に一體として改修すべく計畫の真最中である、この時に於て其の改修せらるべき河川が相異なる甲乙二個の機關に依り管理せられありとせば必ずや其の命令二途に出で其の結果として上流と下流とは交々其の方針を異にし首尾相應じ前後相伴び徹底的に將來根本的に改修の効果を收めむは恰かも縁木而求魚の輩に倣ふ所以にして其の効果やゼロであらう、是實に技術的統一に存することを力説するの已むを得ざる所以である、さり乍ら茲には差當り最も見易き水運上の利便に稽へ若し土地開發の必要に察して若干水路の改修及び開鑿を示し其の重なるものに就ては別に説明を附することとした

- 一、木場 木場川瀧津大橋下流より西野田新家西之町を經し六軒家川に至る新鑿河川 幅員 十五間
- 二、今宮運河 南高津町より南海鐵道に並行し今宮町に至り西折して木津川に鑿る新鑿運河 幅員 十間乃至二十五間
- 三、木場 芦分橋より瀧津大橋下流までの改修 幅員 十五間
- 四、堂島堀割 柳橋より大阪驛構内入堀までの改修 幅員 二十間

- 五、猫間 生野村より平野川合流點までの改修 幅員 五間
- 六、平野 北百濟村より寢屋川合流點までの改修 幅員 十間
- 七、寢屋 徳庵より天満橋上流までの改修 幅員 三十間
- 八、東横堀 今橋より本町橋内までの改修 幅員 二十五間
- 九、西横堀 土佐堀川より道頓堀川までの改修 幅員 十四間半
- 十、江戸堀 撞木橋より撞木橋下流までの改修 幅員 十間半
- 十一、京町堀 東上橋より茂左衛門橋までの改修 幅員 十間
- 十二、海部堀 阿波堀より京町堀川までの改修 幅員 十一間
- 十三、阿波堀 阿波堀橋より豊橋下流までの改修 幅員 七間半
- 十四、薩摩堀 鳴門橋より島津橋下流までの改修 幅員 八間
- 十五、立賣堀 新一橋より高橋下流までの改修 幅員 八間半
- 十六、堀江 堀江橋より水分橋までの改修 幅員 十四間
- 十七、難波入堀 浪芳橋より入船橋までの改修 幅員 十間
- 十八、船川 入船橋より船出橋までの改修 幅員 七間三分
- 十九、高津入堀 船出橋より星池橋上流まで及び道頓堀川より増井橋までの改修 幅員 六間七分
- 二十、百間堀 鷺島橋より堂島橋までの改修 幅員 十六間八分
- 廿一、古川 親和橋より國津橋までの改修 幅員 八間
- 廿二、曾根崎 出入橋下流より堂島橋までの改修 幅員 九間

- 世三、長堀川 東横堀川より木津川までの改修 幅員 十九間
- 世四、鯉江川 今福村より備前島橋までの改修 幅員 十四間
- 世五、十三間川 萬歳橋より大和川までの改修 幅員 九間
- 世六、天満堀川 樋之口下の町地内にて淀川より分岐し堂島川までの改修 幅員 七間三分
- 世七、逆川 安治川より六軒家川までの改修 幅員 八間

(一) 堂島川土佐堀川其の他の幹川

内務省の考案に懸る既定淀川改修の計畫に依れば天満堀川より下流の堂島川及び東横堀川以西の土佐堀川に於て沿岸整理の餘地尙ほ少からざるに拘らず國の事業としては之れが遂行の意圖なきものゝ如く爲に舊態依然として河岸の亂雜不揃を極むるに止まらず道路沿の部分には往々護岸の崩壊土砂の墜落に委し、又顧る所なく殊に市の中樞地區に位し其の美觀を誇示すべき大河にありて多年斯かる不體裁を呈するは到底忍び得ざる所である宜しく之れが管理の權限を市に收めて直に其の整理を決定し、整理に伴ふ埋立地積一萬三千坪は舉げて道路の擴張と共同物揚場の擴張に充て別に河岸地を新設して一廉の好財源たらしむる必要がある、彼の木津川の改修及び之れに伴ふ沿岸の整理の如き、中津川傳法川の整理に伴ふ埋立計畫の如き虚心平意都市計畫の見地よりすれば何れも之を市の手に收めて郡部に跨る都市計畫事業の執行に要する經費の資源たらしむるの適當なるを認めざる能はず、殊に安治川下流松ヶ鼻渡附近湊屋町石町地先突出部約七千坪を切り其の河幅を百間以上に擴大して水運に便し海難類出の危険を除くの費用の如きは斯かる財源に求むるを以て最も妥當と見ることが可能なる、而して其の對岸六軒屋川との合流點に於ける劍先切取の加きも亦この種の財源に俟ちて其の實行を期し得るのである

(二) 木場川 軌近尼ヶ崎市が工業地として顯著なる發達を爲してより以來同市より傳法開門を経て我が市に來往

する船舟の數著く増加し且つ市の北方新淀川に沿へる長柄川沿岸一帯の地域が工場地として開發せらるゝ結果として同運河と安治川方面との水運亦特に囑目に値するものがある、而して是等の方面と市の中心部との連絡は一に六軒屋川若は逆川を以てするの外なく然も前者は甚しき迂路となり俊者は幅員甚しく狭小に失し共に航行の不便と混雜を免れな、加之將來正蓮寺川、傳法川の沿岸一帯の發達を以てせむ乎到底現狀に放任することは可能ぬ之れが爲には木場川筋を幅員十五間に擴張し鼠島の南端に近く中津川と連絡して水利の増進を期する外はない

(三) 今宮運河及び難波入堀川

我が市西南郊開發の要目は前既に其の概要を述ぶる所ありしが如く天保山運河及び千島町運河に賴り安治、尻無、木津の三川を連絡する水路と相應じて更に東に木津川左岸の小雛畑に起り今宮町を経て高津入堀川に通ずる今宮運河を鑿ち進むで高津入堀の一部並に難波入堀を擴張して道頓堀川に達せしめむには一面に於て湊町驛との連絡を保ちて其の沿岸一帯に工業地域を開發し併せて高津入堀の疏通を良くし且つ十三間川との連絡を通ずる等其の齎す所の利益は固より尋常ならずと信すべき理由がある、水路の幅員は之れを十間乃至二十五間とし、其の總延長は約二千二百間——約一里——とすべきである

(四) 堂島堀割

現在の大阪驛構内と堂島川とを連絡する重要な水路にして水運に依る鐵道貨物は一として之れに頼らざるは無い、然も其の幅員甚だ狭小に失し往々舟行の杜塞を見る將來驛の擴張に伴ひ貨物の集散數量は益々増加すべく更に北方食料品卸賣市場の新設に因り此の堀割の使用愈々頻繁なるべければ須らく鐵道當局と努力し能ふ限りの擴張を期する所なくてはならぬ、但し其の擴張區間は延長約二百五十間にして其の幅員は少くとも二十間を保たしむるの要がある

(五) 猫間川平野川及び寢屋川



之れを我が市東郊の開発に察し更に其の衛生的必要に鑑みるときは猫間、平野二川の改修は頗る其の急務たるを失は無い、之れを寢屋川の浚渫を併せて沿岸工業地域の發展に資するに於て倍々其の効果を發揮し得べきである、若し夫れ寢屋川尻の附替並に不水面の埋立を執行して是等諸川の整理に順應し其の河水を適當に淀川本流に導き能ふ限り市内支流への混流を避けて其の汚濁の軽減に努め同時に埋立に因り得たる土地を適當に利用すべく處分するに於て始めて其の効果を徹底的ならしめ得るのである、然も事は一市四郡に跨る水利關係の歴史を有し至る所難解の事情伏在し其の解決は蓋し容易ならざるものあらむと雖も此の方面を開發する手段として先づ疏水と水運の施設たる斯業より着手するの外他に途なきを奈何、況や之れを學理に照らし實際に鑑み都市經營の大局より打算し百利ありて一害なきを確信し得べきをや須らく萬難を排し情實を斥け奮て決行の方法を講ずべきであらう

(六) 市の西部方面に於ける主要運河

木津、尻無、安治、正蓮等の四大川に依りて抱擁せらる、地域内の運河に就ては既に左の如く計畫の確定せるものあれば差當り更に企劃するの必要を認めない

- 一、安治川運河 天保山運河難波津橋より北走し湊屋町地先に於て安治川に合す  
延長 一千三百五十間 幅員 二十五間 企業者 安治川土地株式會社
- 二、市岡運河 石田町より市岡町に至り安治川、尻無川を連絡す  
延長 一千百三十間 幅員 二十間 企業者 市岡土地株式會社
- 三、千島運河 新千歳より千島運河新千歳より千島町に至り尻無川木津川を連絡す  
延長 一千八十間 幅員 二十五間 企業者 千島土地株式會社
- 四、島屋町運河 櫻島町島屋町地内を貫き安治川より正蓮寺川に通ず

この計畫たる關係土地の所有者たる法人又は私人の任意的企業者にして其の形式より云へば勿論都市計畫の施設では無い、然れども其の計畫が既に適當にして且つ確實に執行せらるゝに於ては必ずしも形式的に都市計畫事業と爲すことを要せぬ、要は適當なる設計に成る事業が完全に執行せられ都市發展の大勢に順應するあれば満足すべきである、況や都市計畫の施設と雖も一から十まで全量を擧げて行政官廳又は行政廳に於て執行すべき組織に非ずして特許に依り行政廳に非ざる者をして執行せしめ得べき制度なるをや、宜しく其の實績に鑑み之れを指導し之れを奨勵し其の實現を招徠するを以て足れりとすべく、是れ廳がて都市計畫の本旨に適合すべき措置である。

第八節 都市計畫と港の擴張

我が大阪港修築義務工事の完了に尙ほ數年を要する今日直に其の以上の擴張を策するは尙早の觀を免れずと云ふ者あらむ、然れども事實は必ずしも然らず既に大阪港の眞價にして著々社會の認むる所となり且つ年一年著しき出入船舶の増加と内外貿易額の激進を見る以上は益々積極的に其の施設の充實と其の規模の擴大とを策して飽迄大商工都市の活躍を背景とする水運上の大機關を完成せしむる所なくてはならぬ、殊に此の方面に於ける將來の計畫如何は西大阪全般に亘る經營上至大の利害を及ぼす所以なれば其の細目に亘る施設如何は姑く之れを擱くも豫め大體の擴張方針に就て考慮を拂ふは都市計畫上寧ろ當然の措置と云ふべきである、加之大阪港の港域は現に南北の二大防波堤によりて抱擁せらる、水面約二百七萬坪を算すと雖も就中大潮干潮平均水面以下二十九尺深に浚渫せられたる區域は僅に其の四割約八十六萬坪に過ぎ無い、故に近來の如く港内碇泊汽船數一日平均三十隻を超え多き場合は六十隻に上るの盛況を以てして

は其の將來は兎も角當面の問題として浚渫水面の不足を考慮する所あらねばならぬ、即ち市は嘗に其の残工事たる二大突堤の完成に之れに伴ふ陸上附帯設備の充實に向つて鋭意其の力を致すのみならず同時に別に港内大浚渫の計畫を樹て深水面積の増大を期するの要がある、而して浚渫土砂を有効に處分する方法としては今日豫め港域の擴張を企圖して一定の埋立地域を劃して之れに充て同時に將來の貯炭場危險物置場を始め進むで一般的荷役の大設備に應ずる泰地を構ふるの舉に出づるを要する

大阪港の極度の發展に期する方法としては叙上の外更に北に正蓮寺川の港内取込問題あり南に木津川取込問題ありて齊しく其の沿岸開發の見地に於て之れが港内との直接連絡を急務とする機運の到來を否定することは可能ぬ、即ち正蓮寺川にありては北突堤の起點に近く其の一部を切開きて新航路を通ずるに之れと並行する防波堤を築いて新淀川左岸の導流堤附近に達し其所に副門を開きて尼ヶ崎市方面よりする船舶の往來に便するに之れと並行する防波堤を築いて正蓮寺川を溯り以て恩貴島橋下流の大部分を海運に開放せむとするにありて其の利の及ぶ處常に該河兩岸の廣大なる地積に新生命を與ふるのみに止まるず新に尼ヶ崎市と大阪港との間に完全なる水運の捷路を得て相互の連絡關係を緊密ならしめ爲に神崎川流域一體の經濟的活動を促進し同時に我が市としては新防波堤庇護の下に櫻島堤外の水面約二十萬坪を新埋立地に帆艇船溜として活用し得るの利益がある

木津川を取込む問題は該河兩岸の利用既に現在の隆盛を致せるに方りて依然之れを港外の一河川として抛擲し僅に幅員四十間の木津川運河を以て連絡する以外大船出入の自由を附與せざる現狀を一見せし者の異口同音に唱ふる所である斯くの如きは畢竟該河の價値を著く低減するのみならず折角大規模の組織を以て發展し來れる造船修船其他の工業地域の新生命を無視せる施設云はねばならぬ、宜しく内港防波堤の起點に近く其の一部を切開きて該河口を港内に取入れ之れに代るべき新防波堤を築てき大和川との間に廣闊なる船溜を湛え且つ繞らずに適當なる埋立地を以てし努めて該

河口の利用を講ずると同時に順次全川の整理と浚渫とを進めて船圍場附近に溯らしめむには其の利の及ぶ處殆ど豫測し能はざるあらむとす、若し夫れ稍遠き將來を想へば更に此の方面に一層大規模の埋立と防波堤工事を施して現在の南防波堤以外に廣闊なる水面積を扼する理想的新港を營み北方正蓮寺川方面の計畫と對應して恰も鵬翼を張るの構へを立て全港を舉げて自由なる海陸連絡設備に供する日の到來を期すべきである

要するに事業の實現は自ら時期あるべしと雖も港内外に亘る沿海施設の理想と方針は茲に求めなくてはならぬ、須らく今一切の沿海施設をして此の豫定方針に則らしめ公私の力を合せて着々其の擴張と整備とに任ずるの覺悟を必要とす、勿論大阪市の實力を以てせむか今日如是の期待が直に明日の實行と爲りて現はれむも亦之れを疑ふの餘地なしと雖も、然も往々にして無謀の埋立計畫を企て惹て港灣經營の前途を危ぶからしむるものなしとせず、我が都市計畫大阪地方委員會が大和川以北、神崎川以南に係る大阪港に界内の水面積の全部を舉げて大阪都市計畫區域に包容すべく議決し之れを主務大臣に致し其の施設運用を委員會の手に收めむと企圖せしは港灣經營の前途に横はる危難を一掃せむとする所以にして實に機宜に適したる措置と云ふべきである

## 第九節 結 論

都市計畫の施設として執行すべき事業は既掲の夫れに止まらず鐵道軌道の改善上下水道の普及 市場、屠場、墓地、火葬場塵埃焼却場の施設に至るまで、凡そ吾人が都市生活を營むに於て必要とする所謂交通、衛生、保安經濟に關する公共的施設の一切を包含するは勿論なるも茲には單に大阪市の夫れとして既に其の計畫の決定し若は其の方針の樹立を見たる事項の大綱を記するに止め其の他は逐次確定を待ちて更に改訂するの機會に讓らむとす、然も都市計畫の要諦は

紙上の設計に非ずして實に施設の實現であらねばならぬ。由來この種の事業は計畫の決定は容易なるも其の實行に於て往々支障を生じ困難に遭遇せしことの夥しき歴史がある。千七百九十一年、チヨージ、ワシントン大統領の下に華府の建設を計畫せしビエル、シャール、ランファンの設計は歐洲幾多の都市計畫を涉獵し全市の調和を主とし統一ある施設を雄大且つ審美的に考案せしに拘らず之れが實施に方り當時全市の内外に漲溢せる偏見的痼疾や個人の突飛的嗜好や地方的利害の關係に因りて實施せられたる爲に設備を集中するに因りて來る統一と雄大の利益は無視せられ剩さへ並樹大路の効果を破壊し公園は衰朽し高尚なる建築物構成の考案は理由なく離散し僅々一世紀ならずして其の根底より改築するの止むを得ざるに至つたではないか。千六百六十六年、倫敦大火後の改造に付きサークリスト、ファア、レンの考案に成れる設計は巴里、維那、華盛頓等各都市の所謂都市計畫に採用された設計に比し何等遜色を見ず、否總ての都市計畫の最良なる原則に合致し所在の都市計畫研究者が彼れが如きは實に時代を超越せる優秀なる天才の成せる考案なることを歎賞し、當時若し彼れの計畫が實行せられたらむには恐らく倫敦は世界屈指の宏壯華麗なる都市となり了したるならむとまで稱せられたのである。

然かも此の計畫は既に議會の協賛を経、法令の制定を爲り、國王の裁可ありたるにも拘らず事業地と直接利害の關係あるテームス街に於ける主なる商人の反對、適當なる報償の要求及び市の財力の缺乏の爲遂に之れを實現するこゝ能はざらしめ、折角ファア、レンが心血の結晶たる倫敦再建の大計畫もソーン博物館裡僅かに一片の古紙として保存さるゝを見るに及びては嘗に設計者其の人に對して同情に堪へざるのみでなく世界文明の源泉たる都市將來の爲め定に感慨に堪へざることの極ではある。

今や大阪市は都市計畫の設計漸く其の緒に著き當さに實行の域に入らむとするのである、此の時に方り吾人が衷心より熱望して止まざるものは市會と市長が合理的に結合し相互にナポレオン三世を爲りオースマン伯爵と爲り共に々々至

誠を以て新大阪の建設に盡す我が大阪の都市計畫をして華府や倫敦の輩に倣ふことなからしむると共に其の設計者をしてランファアンヤクリストファア、レンの歎なからしむ様努力せねばならぬ。

## 第七章 市の將來

大阪市の將來を卜することは至難であるが過去に於ける發達の功程を顧み又現在に於ける大勢の推移を洞察すれば近き將來に對する推斷を下し得ぬこともない、勿論吾人は専門的部分的の觀察を極めんとするものでない、唯大阪市の大局より鳥瞰して、大阪市を縮寫し、將又大阪市の現勢を適當に反映して、大阪市とは如何なる所なりやの質問に答へんとするのであるから敢て豫言者流の非科學的突飛な將來の想像圖を描寫しやうと思はない

夫れ過去に現在に將來とは不可分離の一条連綿たるタイムの觀念をなすのである、過去現在から全然切り離して全く無關係なる將來、天降りの將來は有り得ない、故に將來を卜せんとするには過去を低徊して其膨脹係數を知る必要があるのである

明治維新の大業成り、明治二年府縣制度施行せらるゝや、南北天滿の三郷を廢して、東西南北の四組を設け、其下に東、二十六番、西、十三番、南、八番、北、十五番組を置き町數六百三十六町となる、明治十一年郡區町村編成法より明治三十一年市町村制を経て現今の自治政を施行せらるゝに至つたのであるが維新以來國運の發展に伴ひ大阪府は我國商工業の中心地として長足の進歩を成し、市街は四周に擴大され明治三十年四月接近町村の併合を始とし四十年四月築港埋立地に二十七ヶ町の新設等次第に擴張して現在に於ては八萬八千五百五十五町、其廣袤東西約二里十九町南北二里二十四町面積三方里七分餘東京より少きこと僅に一方里二分に過ぎない、更に人口増加の趨勢を見るに大正八年度末には男八十八萬千四百二十一、女七十萬二千二百二十九、合計百五十八萬三千六百五十九人外に外國人約千三百人である、之を明治十五年の人口三十三萬二千餘人に比較すれば實に隔世の觀があるのである、如上の人口増加率は年によつて異なるが明治四十二年の北區大火に因る減少を除けば年々平均千分の三十乃至四十を示すのである、今後も尙此増加率を維持するも

のとせば大正二十年には二百六十餘萬となり、大正四十年には五百二十餘萬に達する計算となる、而も此の増加率は局限せられたる市域内即ち形式的行政區劃内の増加を示すに過ぎない、交通機關の發達整備に伴ひ、近時市外接近町村が驚くべき發達を爲しつゝある、是等町村は事實上、大阪市の一部と看做さるべきものであつて現在十六箇町村あるが之を高所より觀察すれば寧ろ、此等接近町村は之を一切包括して事實的に大阪府を觀念することが至當である、何となれば行政區劃は施政の便宜に基く制度上の境線に過ぎずして、都市生活の實際に於ては何等の差異がない、衛生、警察、交通、商業、其他總ての施設に於て事實上、一團の大阪府を形成してゐるのである

大阪都市計畫の區域を見るに、西は神崎川を以て兵庫縣と境し、北は豊中村及千里村の住宅地域及吹田町を以て之を限り、淀川を渡つて守口町より南に入り、八尾町及平野郷町を合せて大和川に入り、西して堺市及濱寺町を包含する二市七十箇町村を以て大阪都市計畫の對象としてゐる、此全面積は一〇八、九七平方哩であつて現在の大阪市の面積二二、五七平方哩に比し約四、八倍となるのである

しかし、之を交通上並經濟上から觀察すれば府縣を異する爲め施設計畫上支障はあらうが西方、神崎川を超へて尼崎市を包含するは極めて妥當である、更に水道事業の施設計畫上から觀察すれば第五章に於て詳言した如く大神戸を包含する大阪府を推測し透視し得るのである

今や世界は華府の平和會議に於て十年の海軍休戦を約し、經濟的世界大戰を招來せんとしつゝある、此時に於て所謂東洋のマンチエスターたる我大阪府は其交通機關、築港、水道事業下水道等前章論じ來りたる如く萬端の設備を完成して、來るべき經濟的大戰に應ずるの經濟的武裝を整備し、東洋の全商工都市を教導して將に世界經濟場裡に雄飛せんとしてゐるのである試みに其十一年度新豫算を摘記する。