



大阪府放射道路の完成と 自動車交通に及ぼす劃期的效果

准 江 武

曩きに大阪市が附近四十四町村を合併して、所謂大大阪市を形成した時、大阪府は特に市郡連絡の爲め放射道路の速成を期して都市計畫路線中、十大放射線を探び府經濟を以て知事執行都市計畫事業に認定し、十ヶ年繼續費を以て、其の工事に着手したのである。是等は何れも大阪市を中心として、京都、奈良、和歌山、兵庫の隣接都市並に郡部に通ずる重要な路線で、産業上は勿論非常時に於ける交通

運輸の爲めにも、又更に遊覽地に達するドライブウェーとしても、最も必須の路線のみである。次で企畫せられたのは此の都市計畫放射路線に接続して、郡部を通ずる大阪府第一次道路改良事業である。是れは當初十ヶ年繼續事業として計畫したのであるが、其の後財政上の關係から繼續費を廢し、事業繼續費とも言ふべき取扱ひをなして、毎年豫算に計上することとなつたのである。

今此の兩事業の概要を示せば次表の通りである。

事業路線	都市計畫事業			事業費
	起點	終點	延長	
國道第二號線	自東成區内代町	至北河内郡守口町	二、四六九・〇	一五二・三
國道第十六號線	自住吉公園	至大和川市郡界	九九七・〇	一、七〇四・一五
府道大阪池田線	自東淀川區中津町	至豐能郡中豐島村	六二八・五	一、六八五・五
府道阿部野堺線	自住吉區松虫通	至大和川市郡堺	二、四〇四・〇	一、六八四・〇
府道大阪枚岡線	至同	自住吉區平野町元町	二、六三・〇	一、六八三・〇
府道大阪吹田線	自東成區大今里町	至同 深江町	五四五・〇	一、六八二・〇
府道大阪伊丹線	自東淀川區天神橋筋	至吹田町荒池	三五五・二	一、六八一・〇
府道大阪住道線	自東淀川區蒲生町	至神崎川左岸	六三六・〇	一、六八〇・〇
府道傳法尼ヶ崎線	自比花區傳法町	自東淀川區鶴見町	三一九四・〇	一、六七八・〇
合計	二、七・八〇五・五〇一	五、九八三・一〇五	六三九・四一六	二、三

第一次道路改良事業

事業路線

起終點

幅員

事業費

一一二

國道第二號線

自大和川市界
至泉南郡守口町
至郡樟葉村府界

一四、一七〇〇

一五一五

一、一五六、六六四

六間

國道第十六號線

自大和川市界
至豐能郡中豐島村

五、六六〇〇

一五一五

一一、〇四三、四六七

五間

府道大阪池田線

自大和川市界
至堺市古市市場線交點

三、三二二〇〇

八

一、八五三、七二九

五間

府道阿部野堺線

自大和川市界
至堺市古市市場線交點

八四二〇〇

一三

九一八、四八六

六間

府道大阪奈良線

自中河内郡加美村
至南河内郡柏原町

二、二四五〇〇

五

九二五、九四七

五間

府道大阪枚岡線

自東成區新家町
至中河内郡枚岡町

一、七八〇〇〇

五八

一、二五三、七八二

五間

府道大阪住道線

自三島郡吹田町
至同郡高槻町

四、一九五〇〇

五

一、〇五〇、九二四

五間

府道大阪京都線

自北河内郡諸堤
至同郡住道村

二、九四九〇〇

八

一、二〇〇、五四九

八間

府道堺古市線

自堺市國道
至南河内郡古市町

一、七七九〇〇

五八

一、六二六、二五四

五間

府道堺鳳線

自堺市
至泉北郡鳳町

一、五八二〇〇

五八

九四五、四七〇

五間

合計

自北河内郡諸堤
至同郡住道村

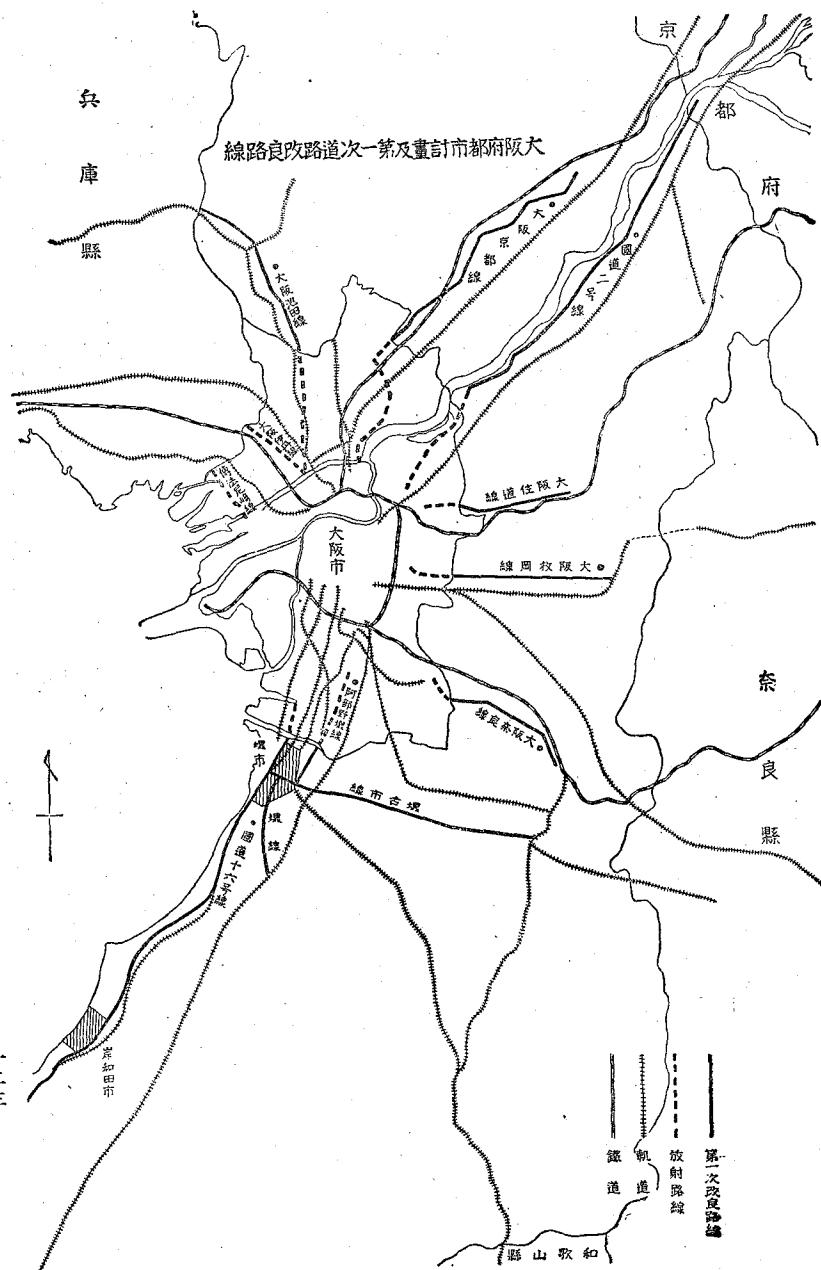
一、二〇〇〇〇〇

二二、九七五、二七一

五間

大阪府下に於ては各方面に優秀なる郊外電車の發達を見、南海、大鐵、阪和、阪堺、大軌、京阪、阪神、阪急、國道電車等夫々各方面に達する鐵道軌道の交通機關の完備は全國稀に見る所であるが、道路の改良は從來共余り行は

れては居ない。現在の道路狀況を見るに阪神國道を除いては一つも完全なる放射路線の開闢せられたるものなく、市内より郡部に通ずる自動車交通は昔ながらの迂余曲折、甚だしく困難なる道路を通過するの外なく、是れが産業上には



第一次改築路線

放射路線
鐵道

及ほす不利不便は蓋し想像の外であらう。況して一朝事變の際を想像する時は大阪市二百三十萬の人口を擁して全く標然たらざるを得ないのである。

以上の兩計畫は大阪市の周囲に門戸を開き全く府下道路交通の一大革新を來たるものである。

然しながら右事業の中都市計畫事業は近來漸やく其の進捗を見、去る四月中先づ阿部野堺線の竣工を第一として、國道第二號線、大阪池田線の兩路線も余程其の工程を進めることとなつた。一方第一次道路改良事業も失業救濟事業として昨年度より其の一部、國道第二號線及び阿部野堺線に手を染めたのである。

昭和六年度の計畫に於ては此の工程に鑑み、是非主要路

線の開通完成を期すべく、即ち都市計畫事業に於ては前記北部地方の國道第二號線、大阪池田線の殘部を竣工せしむると共に、新たに東部及び東南部に於ける主要放射線、大阪牧岡線、大阪奈良線を開通せしめ、第一次道路改良事業に就ては是等路線に連絡して國道第二號線の全通と、大阪池田線、大阪奈良線の狹小部の貫通に力を注ぎ、尙南部國道第十六號線に着手することとしたのである。幸ひにして内務省直轄施行の失業救濟事業が國道第十六號線に相當多額の工費を投ずることとなつたので堺市内の貫通を見ることとなり、即ち本年度中には大阪市を周る以上五大放射路線の開通完成を見ることとなつたのである。

昭和六年度事業

路線名	事業別	事業區間	延長	工費
國道第二號線	都市計畫	自東成郡内代町 至北河内郡守口町	七九一米	一〇〇,〇〇〇四
一次改良		自同 郡枚方町 至同 郡京都府界	一〇、一〇六	一、二三五、一〇三

府道大阪池田線 都市計畫

一次改良

自東淀川區中津町
至豐能郡中豐島町

三、七八〇

一、八五七、一〇九

府道大阪奈良線

都市計畫

九九一

六五六、三三五

自住吉區平野町元町
至同

三、九二六

二、〇九〇

府道大阪枚岡線

都市計畫

二、六九二

三六三、六六五

自東成區大今里町
至同 深江町

二二九、〇一八

二八六、一〇五

國道第十六號線

一次改良

八三、七一〇

一、八〇〇、〇〇〇

自堺市三寶町
至同 出島町

三、九二六

二八六、一〇五

是等路線の事業區間に於ける最狭幅員及交通量を示せば

次の通りである。

路線名

最狭幅員

交通量(自昭和六年九月廿日午後十時
至同十月一日午前十時)

國道第二號線

三米九

自動車

一、二八二

荷牛馬車

三三四

府道大阪池田線

四・三六

自動車

一、五八二

荷牛馬車

二四三

府道大阪奈良線

四・〇〇

自動車

六九四

荷牛馬車

六九一

府道大阪枚岡線

四五

自動車

二八九

荷牛馬車

五五二

國道第十六號線

四五

自動車

一、五四

荷牛馬車

一二五

今は等事業に就て其大要を述べむ。

阿部野堺線

本線は都市計畫路線中最初の完成を見たのであるが、大
阪市南部省線天王寺驛前阿部野橋より出でて一直線に南走

し、大和川を渡りて堺市に達する路線である。

国道第十六號線

に並行し其の代用

を爲すもので、現

在本線及び國道が

三間そこそこの幅

員で人家稀比して

居る中を、自動車

荷車織るが如き所

謂交通地獄を現出

して居る際、本道

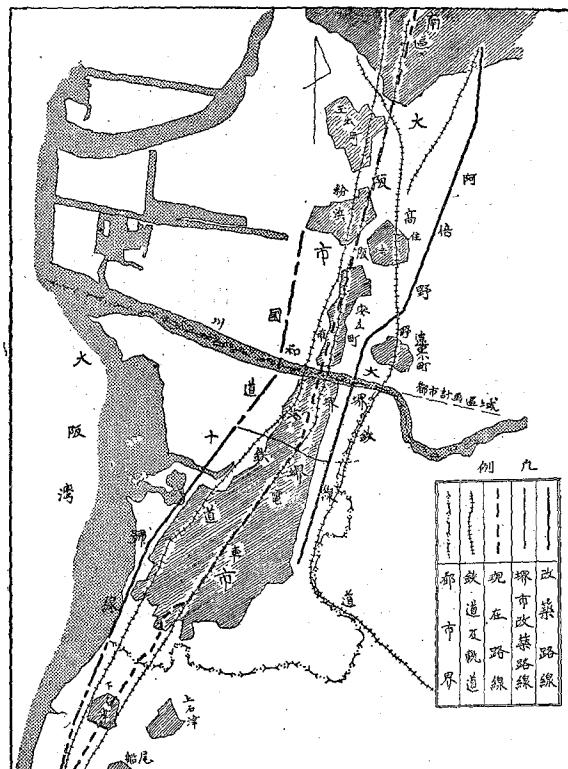
路の完成は最も急

を要したのである。

本路線は途中に
於て南海鐵道高野

線を横斷するので其の交叉に就て交渉經らず、爲に踏切の開通を見る能はず久しく中斷せられた車は頗る遺憾であつ

たが、極力本問題の解決を計り一方堺市に連絡する大和川橋梁の完成に力を盡し、尙交通の状勢に鑑みて路面鋪装の完成を期し新たに三六五、〇〇〇圓を追加して、車道をシートアスファルト鋪装とした。大和川橋梁は延長一九〇米、混凝土橋脚に版鋼桁橋とし、橋面はアスファルトブロック鋪装である。



施行したが、非常に能率を發揮した。

堺市内に入りてよりは約九五〇米、同市都市計畫三寶淺香山線に交叉連絡するのであつて、此路線は堺市北端を東西に貫通して現國道及び新設國道と交叉し、堺市が失業救濟事業として本年度中に其の路面鋪装まで完成するものである。

本阿部野堺線の完成は大阪、堺間の交通連絡を完全にし、兩市間自動車で一時間以上を要したのを僅々、十分位に短縮し得て、府下南部地方との交通を圓滑敏速ならしめ、産業上に及ぼす效果は蓋し大なるものがあるであらう。

手すべき市部に於て多額の工費を要するのと、起點に連絡去る四月十八日盛大なる開通式を舉行し大阪府放射線道路最初の完成を祝賀したのである。

國道第十六號線

本路線は大阪市より出で堺、岸和田の兩市を経て和歌山市に達する府下南部の主要幹線であつて、沿線紡績工場を初め各種工場の集中して居る關係から、原料の輸送製品の搬出に唯一の交通路である。

從つて貨物自動車の交通頻繁であつて、近來は晝間の混雜を避けて夜間早朝の交通量が可成り

大なるものがある。斯様な状況で本路線は早やく着手せらるべきであつた現の道國近宮今阪市

に抱らず、市街地工場地を通廻し、殊に最初に着手



して之れが大阪市地内に於て國道と並行し其の代用を爲す

即ち前に述べた堺市都市計畫路線三寶淺線香山交叉點よ

ことを得るので、本

年度より堺市内に於

て是れに着手すべく

豫算二八六、〇〇〇

圓を計上したのであ

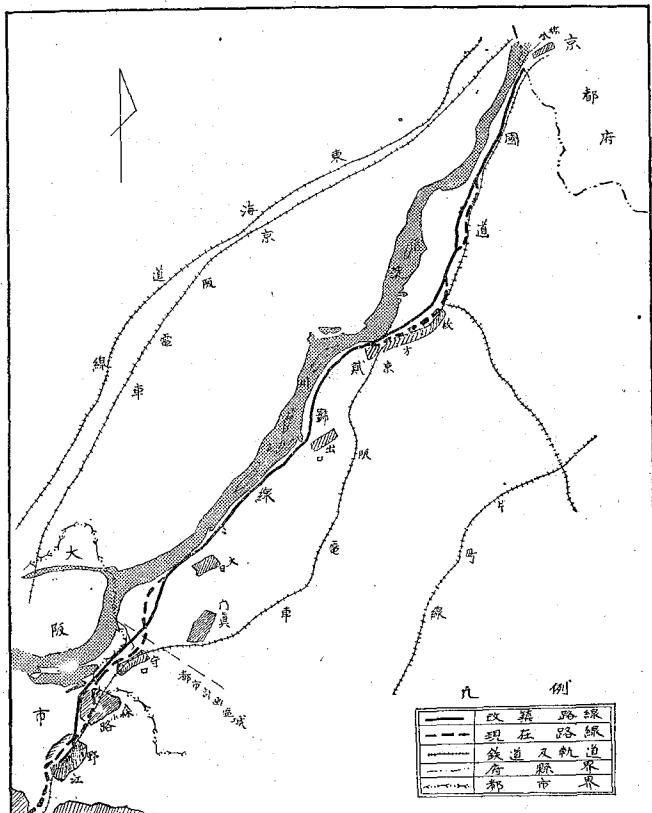
る。

然るに内務省に於ては今般失業救済事業として施行せむとする國道を此處に選定せられ工費一、合〇、〇〇〇圓を割當てられたので是れを以て

堺市地内の完成を期

することとなつたのは、府下南部地方交通上、産業上、多

沿湯と大阪市とを連絡して、夏季の海水浴客には非常に利大の効果あるものである。



中央には阪堺電車を敷設せしめ、路面はシートアスファルト鋪装とし、幅員十五間の大道は大濱公園、大濱海水浴場に東接し海岸を南走するもので風景の絶佳なる此地方隨一のものであらう。のみならず大濱、濱寺の兩公園及び海水

国道第二號線

本路線は京阪兩都市を連絡する自動車道路であつて、八幡以下淀川の左岸に沿ひ、一路大阪市に達するものである。

現在の道路状況は京阪府界の橋本町、及び府下枚方町の兩

箇所を除き残餘區間は大體完成し、路面鋪裝も中央に車線を竣工した。此の未成區間と鋪裝の殘部は昭和六年度に完了することとなつて居る。鋪裝は基礎混凝土の上に厚二寸の「グラノリシック」である。

隘路を最難關とし、堤防

上も僅かに三間位の路面

で、大阪市内に入りてよ

りは、又た狭隘なる市街

地を縫つて漸やく天満橋

に達するものであつて、

途中自動車の摩れ違ひに

は、一ヶ所で三十分位い

る。



六阪府枚方町現道の現状

右都市計畫事業區域の終點よりは、直ちに淀川

左岸堤防上に出るのであ

つて、昨年度失業救済事

業として枚方町界に至る

區間を、施行したのであ

るが、堤防天端幅員を擴

張して十米とし、中央部

六米をアスファルトエマ

ルジョン鋪裝とし、最早

都市計畫事業としては起點を東成区内代町とし北河内郡守口町に達する區間で幅員は十五間乃至八間である。昨年一度に於ては起點より約五〇〇間の區間京阪電鐵移転未済の

や大體完成に近づいて居る。本國道中京都府地内は先年より京都府に於て改良工事施行中で、既に土工は殆んど府界まで完了し、鋪裝完成は昭和七年度となるも、今六年度末

には一般交通には、差支へなき程度の進捗を見る由である。

大阪府に於ても本線路の完成を重

視し、昭和六年度に於て是れが全通の計畫を立てたのである。即ち現在

施行中の區間に接續して堤防上を枚方町裏に出で淀川堤防を擴築し枚方

町外れより現在道路に沿ひ十一米幅

員として京都府界に達するものであ

る。堤防上は瀝青材簡易鋪装とし、

平地は混擬土基礎上グラノリシックを施行することになつて居る。本路

線の全通は京阪間交通に著しき便益を與ふるものとして世の注目を集めつゝあるのであるが、既に完成後の國道上に京阪間貨物自動車の定期運輸計畫を爲して居るものもある位

で、此の地方交通に割期的の利便をもたらすであらう。本

本道路の改築は最も急を要するものがあるのが、起

道路は一部堤防上を利用して居る所があり、沿道利用の價値は幾分減ぜられるけれども、

一方ドライブする側では淀川の洋々たる流れを見て砂塵煤煙の都市を暫し忘れることも出来るであらう。

大阪池田線

本路線は大阪梅田方面より發して、大阪府北部樞要地池田町に達し、兵庫縣に連絡するものであつて、本工事區間は淀川左岸を起點とし、十三橋の架換工事を以て其の第一歩とするものである。現在十六放射路線中最大の交通量を有し、沿線は市北部重要な工場地帶であつて、



點には淀川に架する大橋梁がある。然し此の橋梁も一昨年

に一部シートアスファルト舗装工事に着手して居る。途中

一月着工以來潛函基

礎工事も順調に進行

して、既に下部工事

を終り、上部五連の

繋拱鋼橋と十二連の

ゲルバー鋼橋は目下

現場架設を急いで居

るので、本橋の完成

も今初秋の頃と豫定

して居る。總工費約

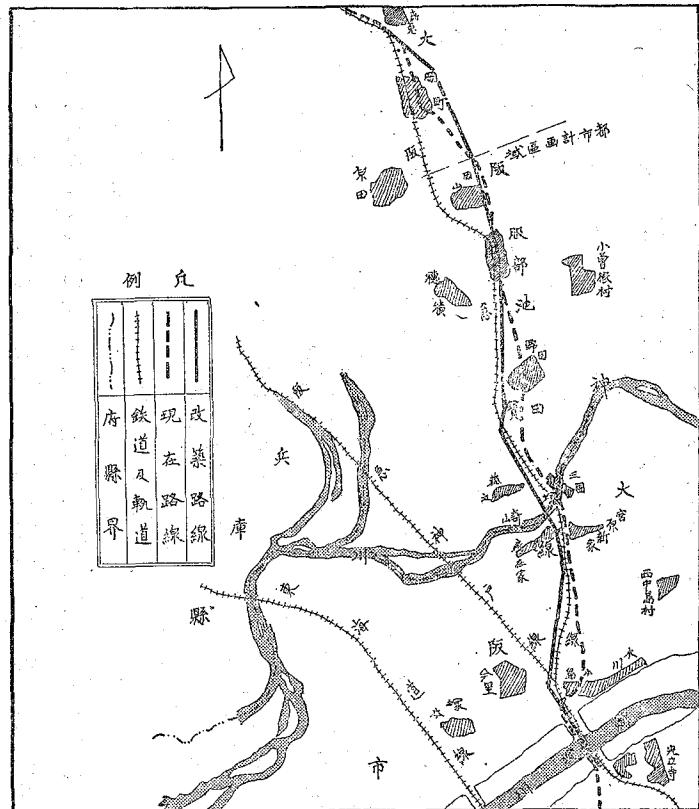
二百十萬圓、鋼材六

千三百噸を要する近

來の大橋である。是
れに接續する道路は
十五間乃至十間幅員

で、都市計畫区域内は目下路床工事も大部分を了して、既

る唯一の道路で交通量も相當多いので、其の速成を期し、



阪神急行電鐵の神戸
線及び寶塚線の兩交

叉があるが、何れも

高低高叉となすもの

である。府に於ては

本路線の重大性に鑑

み、昭和六年度には

特に多額の豫算を充

當して、本工事の完

成を期して居るが、

更に此の都市計畫事

業の終點より、池田

町に至る間も沿道人

家橋比し、北方山間

部より大阪市に通ず

既に昨年度に於て豊中町箕面街道分岐點附近に至る一、八 大阪枚岡線

五五米の區間の用地を買收し、家屋の移轉を了したので、本線路は大阪市東郊地方の放射路線で古來暗り越街道と本年度に於て之が工事を完成することとしたのである。稱し大阪奈良間の重要な道路である。起點は東成區大今

前記兩計畫が本年度に

於て完了することになれ

ば、沿線工場地帶並に府

北部地方と大阪市との交

通は、非常に便利を蒙る

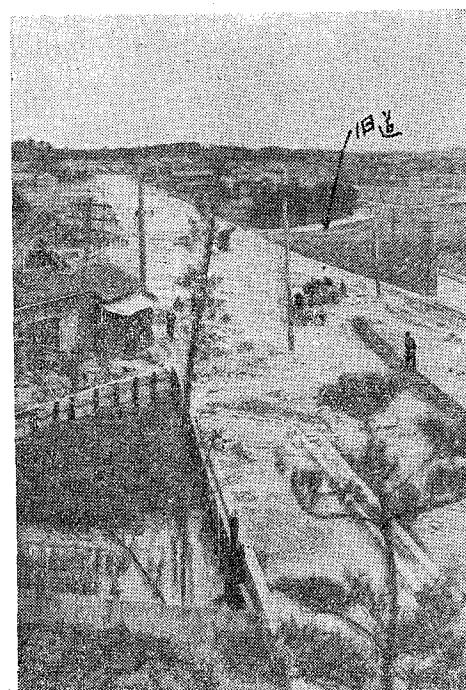
事となり、其の利用效果

は莫大なるものであらう

尙ほ本工事の完成と同

時に此の工事終點附近よ

り箕面公園に至る箕面街



豊中島附近工事中の阪池國線

道も別途計畫により全通する豫定であるから、現在殆んど電車のみによつた大阪より箕面に至る遊覽客の交通は多大の便益を受け、四季を通じて此の方面の交通量は激増するものと思はれる。

工費は都市計畫區域内總工費の約半額を計上したのであるが、終點附近は現在道路も相當幅員を有し、一部分は區劃整理道路も出來て居るから、先づ此程度の工費を授する時は、其の狭溢部の大部分を開鑿し得。殘區間は次年度に廻

すも大して苦痛ではないのであつて、本路線改良の大半の

目的を達成し、本部大阪唯一の放射幹線として其の使命を盡すであらう。

本道路幅員は十五間乃至十三間とし路面はシートアスファルト鋪装とする。

大阪奈良線

本路線は大阪南東部の放射線で、大和川に沿つて大阪奈良兩府縣を連絡する重要な幹線であつて、現在

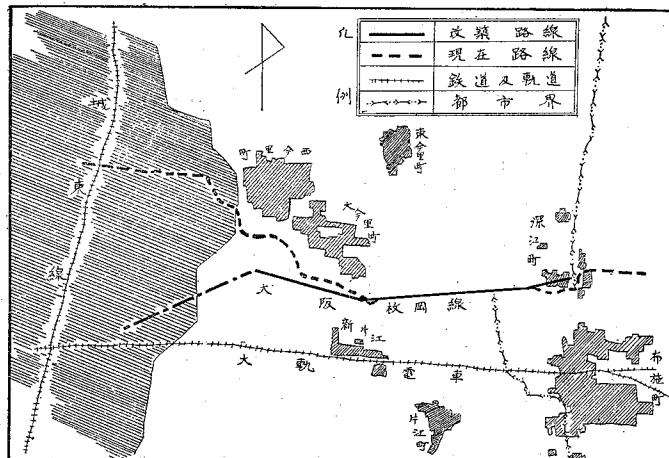
自動車交通には唯一のものである。

殊に夏季奈良地方より西瓜を搬入する自動車の數は、日々一千臺を超ゆるの状況であるのみならず府下南北

東部より大阪に入るには凡て本道路に據るのである。

然るに本都市計畫事業區間は平野町の人家密集部であつ

譲つたのであるが、奈良縣界附近は幅員も狭く、屈曲も多



て、僅々二間半内外の狹隘な屈曲した道路であつて、自動車の摺れ違ひにも非常な困難を感じ交通上の難所とされて居るので本年度に於ては一舉にして此の人家密集部を貫通すべき計画したのである。

更に此の事業に連絡して郡部道路の改良を併せ行ふこととし、龍華町に至る區間を幅員六間に擴張することとした。

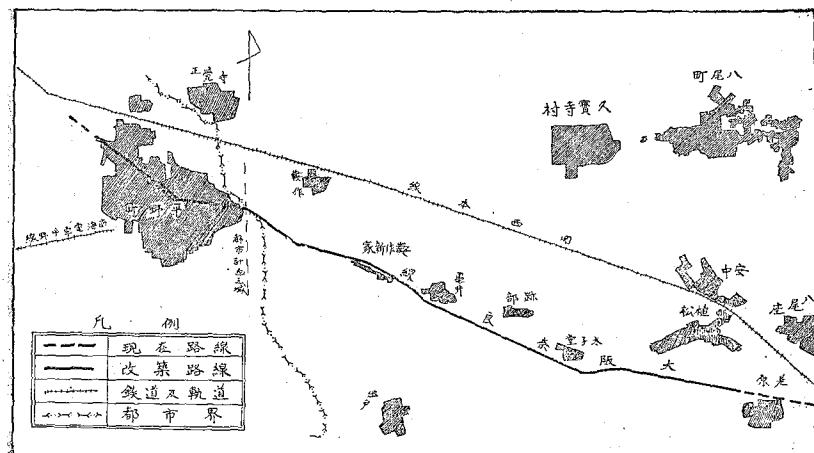
都市計畫事業區間は、幅員十二間シートアスファルト鋪装とし、郡部事業區間は混凝土鋪装とするのである。

右終點より大和川に至る間は相當の幅員を有するので、今後の施行に

く、殊に府縣界附近は大和川河岸に沿つて幅員二間内外に過ぎず、其の上に洪水期には道路上浸水三、四尺に達する極めて危険と不便を感じるので、本區間をも改良することとし、幅員は八米とし路面を嵩上げする事としたのである。

幸ひ奈良縣に於ても此の事業に賛意を表し、當府縣相提携して改良工事を施行することとなつたので、前記兩工事と共に、其の完成の曉には所要時間の如きものは恐らく半減する事となり、兩府縣連絡交通上重大の便益を受けるであらう。

以上の如くして本年度道路改良



事業は大阪市より各方面に至る放射線の開通に全力を盡して計畫したのであって、未だ十大放射線の完成は、遽かに期し得られないまでも、昭和六年度中に於ては各方面に通ずる重要な路線に於て、最も交通上の障礙部分を開鑿し得られ、大阪市を中心とする放射系統の交通は、正に一大革新を來たし、劃期的效果を與ふるものあり、大阪府の爲めに祝福し、且つ衷心欣快に堪へない次第である。