

大正二十三年四月

大阪市内外高速鐵道調查會報告書

帝國鐵道協會
土木學會

大阪市内外高速鐵道調查會報告書

目次

緒論	一
都市發達ノ狀況	一
都市ノ發達ト交通機關	一
高速鐵道網ノ選定	二
大阪市發展ノ狀況	二
大阪ニ於ケル高速鐵道ノ必要	三
本會ノ調査	三
第一章 調査區域	四
第一節 大阪市ノ中心及調査區域ノ設定	四
大阪市ノ中心	四
想定年限	四
大大阪ノ區域	四
近郊區域	五
第二節 大阪市	六
面積	六
人口	六
東京市トノ比較	七
外國都市トノ比較	七
將來ノ人口豫想	七

第三節 大阪市及近郊……………八

面積……………八

人口……………八

將來ノ人口豫想……………一

第四節 大 大 阪……………一

面積……………一

人口……………一

將來ノ人口豫想……………一

第二章 大大阪區域内交通機關ノ現狀……………二〇

第一節 現在各種鐵道線路ノ亘長……………二〇

第二節 大阪市電交通狀態……………二一

大阪市電ノ亘長ト人口及面積トノ關係……………二一

各年別乘客數及人口一人當リ乘車回數……………二二

大阪市電乘客交通調査……………二二

調査ノ時日及實施當時市電ノ狀況……………二三

調査ノ方法……………二四

交通調査前ノ準備……………二七

乘換乘客調査ノ實況……………二八

直通乘客調査ノ實況……………二八

統計ノ方法……………二八

市電交通狀態ノ概況……………二九

全線總乘客數並直通及乘換乘客數ノ割合……………三〇

雜沓時乘客數ト其ノ他ノ時期ニ於ケル乘客數トノ比較	三〇
主要地點一日間乗降客數	三一
乗降客多數ナル地點	三二
各線乗客ノ概況	三四
乗客交通ノ系統	三七
第三節 市電以外ノ交通狀態	三九
各種鐵道ノ巨長ト人口及面積トノ關係	四〇
各種鐵道乗客數	四一
第二章 高速鐵道網ノ選定	四一
第一節 高速鐵道網選定ノ要件	四二
選定要件	四二
第二節 市内高速鐵道網ノ選定	四二
選定要件ノ適用	四二
市内高速鐵道網ノ選定	四四
選定線路ノ經路	四五
他線トノ連絡	四五
工事施行ノ順位	四六
第三節 市外高速鐵道網ノ選定	四六
選定上ノ一般考慮	四六
市外高速鐵道網ノ選定	四七
第四節 高速鐵道布設後ニ於ケル交通時間ノ短縮	四八
第五節 東京及外國都市トノ比較	四九

第四章 高速鐵道ノ設計 五〇

第一節 地下及高架ノ選擇 五〇

地下鐵道ト高架鐵道トノ得失 五〇

大阪市内ニ於ケル高架及地下ノ選擇 五四

市外ニ於ケル高速鐵道ノ型式 五五

第二節 軌 間 五五

第三節 線 路 數 五八

第四節 構 造 六一

高架鐵道ノ構造 六一

第五節 建 設 費 六三

附 言 六四

施設經營ノ方針 六四

大阪市内高速鐵道ノ施設經營 六五

大阪市外高速鐵道ノ施設經營 六五

大阪市内外高速鐵道調査會關係者氏名 六七

添附附圖(別冊)

附圖第一號 大大阪區域圖

附圖第二號 大阪市電乘客一覽圖

附圖第三號 大阪市電方面別乘客行先一覽圖

附圖第四號 大阪市電以外各種鐵道乘客一覽圖

附圖第五號 大阪市内高速鐵道計畫平面圖

緒論

都市發達ノ狀況

輓近都市ノ發展甚タ急劇ニシテ人口ノ増加市域ノ膨脹共ニ極マル處ヲ知ラス一般文化ノ發達亦之ニ伴ヒ其ノ旺盛實ニ驚クヘキモノアリ抑都市ハ政治經濟文化ノ中心トシテ自ラ人口集中ノ勢ヲ爲スハ理ノ當然ナルモ近年特ニ其ノ發展ノ急劇ナル所以ノモノハ畢竟工業組織ノ變革ト交通機關ノ充實トカ都市ノ活動力ヲ増進セシメタルニ由ラスムハ非ス之ヲ外國都市ニ見ルニ人口カ二十年乃至二十五年ニシテ倍加セルモノ其ノ例尠カラス米國ノ如キ新興國ニ在リテハ數年ニシテ乍チ倍加セルモノスラアリ然モ斯ノ如キ人口ノ激増ハ必スシモ外國ニ限ラス我大都市亦齊シク其ノ撥ヲ一二セリ而シテ各都市ニ於ケル人口分布ノ跡ヲ檢スルニ何レモ市ノ中心區域ニ於テ其ノ密度濃厚ニシテ外方ニ向ヒ漸次減少スト雖人口ノ增加率ニ至リテハ却テ市ノ中心ニ遞減ノ傾向アルニ拘ラス郊外町村ニ漸次遞増ノ勢ヲ示スハ近世都市ノ特徵トナスヘク我大都市ニアリテ其ノ傾向殊ニ顯著ナルモノアリ之近來大都市ニ居住ヲ希望スルモノ著シク激増スルニ拘ラス市内ニハ最早之ヲ容ルルノ餘地ナク又米國ノ如キ高層建築ヲ設ケテ多數ノ家庭ヲ收容スルカ如キ企圖ナク加フルニ地價ノ暴騰ハ家屋ノ密集ヲ餘儀ナカラシムルノ結果寧ロ市内ノ雜沓喧噪ヲ避ケ郊外閑靜ノ地ヲ選ムテ其ノ居ヲ移スモノ日ヲ逐フテ多キヲ加ヘタルニ外ナラサルヘシ惟フニ今後ノ市内ハ專ラ都市活動ノ源泉タル官公署、會社、商店、工場等其ノ多キヲ占メテ所謂業務地域トナリ郊外ハ之ニ反シ主トシテ日中市内ニ活動スルモノノ住宅地域ニ充テラルルコトトナルヘク即チ朝ニハ市内ニ入りテ業務ニ鞅掌シ夕ニハ歸來清閑ナル家庭ノ人トナリテ終日ノ勞ヲ慰スルモノ益多キヲ加フルニ至ラム

都市ノ發達ト交通機關

人口ノ増加カ都市ノ膨脹ヲ齎スコト敍上ノ如クニシテ凡ソ何レノ都市ニ於テモ其ノ發展ノ跡ヲ閱セムニ市區膨脹ノ範圍ハ交通機關ノ發達ト兩々相俟チテ離ルヘカラサル關係アルヲ見ルヘシ即チ都市擴大ノ範圍ハ市民カ日常出入往復ニ要スル時間ト密接ノ關係ヲ有スルモノニシテ往復ノ爲メ半日若ハ一日ヲ要スルカ如キ地點ニ迄都市ノ膨脹ヲ期待シ得ヘキニアラス昔日徒步時代ニ於ケル都市ハ徒步ニヨリテ市ノ中心地點ニ來往シ得ヘキ範圍ニ止マリ馬車時代ニ於テハ

其ノ範圍亦馬脚ノ速度ニ適應スル程度ニ限ラレタリシモ後年電車ノ便開カレ爲ニ多大ノ時間ヲ節約シ得ルニ及ヒテハ則チ其ノ普及ト共ニ著シク市域擴大ノ傾向ヲ生スルニ至レリ夫レ斯ノ如ク都市膨脹ノ範圍ハ輸送機關ノ速度ニヨリテ左右セララルルモノナルカ今ヤ大都市發展ノ趨勢ハ到底路面電車ノミヲ以テ満足シ得ヘクモアラス現ニ外國重要都市ノ多クハ路面電車以外別ニ高速交通機關ヲ施設シテ以テ飽迄市域ノ擴張ニ便シ市ノ内外居住者ヲシテ齊シク都市生活ノ利便ヲ享有セシメツアルコト周ク人ノ知ル處ナリ

高速鐵道網ノ選定

往時徒歩交通ヨリ進ムテ路面電車ノ時代ニ至ル迄ハ交通機關カ單ニ路面ノ利用ニ止マリシヲ以テ之カ普及ハ道路ノ改修ト相俟チテ行ハレ其ノ施設比較的容易ナリシト雖高速鐵道ニ至リテハ路面交通ニ支障ヲ及ホササルヲ主眼トシテ地下又ハ高架構造ヲ選フノ結果其ノ工事至難ナルノミナラス建設費多額ニ上リ又後日容易ニ之ヲ變更スルノ餘地ナキカ故ニ之カ計畫ニ當リテハ最慎重ナル調査研究ヲ遂ケ一般都市計畫トノ關係ヲ考慮シテ市ノ内外ニ亘ル高速鐵道網ヲ確定シ然ル後交通上ノ必要ニ鑑ミ序ヲ追フテ其ノ實現ヲ期スヘキコト勿論ナリ

大阪市發展ノ狀況

由來大阪市ハ東洋ニ於ケルまんとすたゝト稱セラレ工業都市トシテ我國ニ冠タルト共ニ關西ニ於ケル商業ノ中心トシテ關東ニ於ケル東京ト相對峙スルノ觀アリ斯ノ如キ大阪市興隆ノ原因ハ蓋シ同市カ人口最稠密ナル畿内平原ノ要樞ニ位シ地域平坦廣大ニシテ縱横ノ巨川運河其ノ間ヲ縫ヒ海ニハ一萬噸級ノ大船ヲ出入セシメ得ヘキ築港ヲ有シ内國航路ノ一大中心地點トシテ中國、四國、九州ヨリ琉球、臺灣ニ至ル最優ノ地歩ヲ占ムルノミナラス進ムテ支那、滿鮮、南洋諸港トノ連絡ヲ有シ神戸港ト共ニ内外貿易ノ衝ニ當リ又陸ニアリテハ近畿ニ於ケル鐵道交通ノ中心トシテ關西、福知山ノ諸線其ノ起點ヲ本市ニ發シ東海道本線ハ市ノ北端ヲ通過シテ西方山陽線東方北陸線ト連絡シ貨客出入ノ便道憾ナキニ加ヘテ動力及勞働者ノ豊富、金融機關ノ整備等何レモ商工業都市トシテ最須要ナル條件ヲ具備セルニ外ナラサルヘシ

本市ハ古來主トシテ商業の發達ノ歴史ヲ有シ其ノ民習風俗ヨリ延テ家屋ノ構造、市街ノ區劃、道路ノ布置ニ至ルマテ皆一種ノ特色ヲ存セサルナク就中道路狹隘ニシテ家屋櫛比シ住宅地積亦多クハ狹少ニシテ人口頗ル稠密ナリ而テ市カ

今日ノ繁榮ヲ來ササリシ當時ノ交通機關トシテハ人力車ノ外河川運河ヲ利用スル乗合船又ハ巡航汽船ノ類アリシニ過
キサリシカ明治三十六年大阪築港第一期工事ノ略完成ヲ告グルヤ棧橋ハ市ト相距ル甚タ遠キヲ以テ一面築港ト市内ト
ノ交通ヲ便ニシ他面築港埋立地ノ繁榮ヲ策セムカ爲西區九條花園橋筋ヨリ築港埠頭ニ達スル三哩餘ノ新設街路ニ單線
軌道ヲ布設シテ運轉ヲ開始セリ之實ニ大阪市營電車ノ嚆矢トナス爾來電車ノ運轉カ市民ノ便益ニ資スルノ大ナルト及
ヒ市營事業トシテ有利ナルニ鑑ミ道路ノ擴築ト相俟テ漸次線路ノ普及ヲ圖ルニ至レリ又市外交通機關トシテハ官設
鐵道以外阪神線、阪神急行線、北大阪線、京阪線、大阪軌道線、南海鐵道本支線アリ以テ尼ヶ崎、寶塚、池田、箕
面、吹田、枚方、生駒、住吉、堺等ノ近郊及神戸、京都、奈良、和歌山等ノ都市ニ達スルヲ得ヘシ

然モ翻テ按スルニ大阪市今日ノ交通機關カ果シテ鬱勃タル本市發展ノ氣勢ニ對シ能ク遺憾ナキヤ否ヤ之ヲ現在市ノ内
外交通連絡上ノ缺陷ト市内電車混雜ノ狀態ニ照シ更ニ將來市域ノ擴大ト人口ノ増加ト交通機關利用ノ激進トニ併セ稽
レハ爭テカ現在ノ交通機關ノミヲ以テ満足スルコトヲ得ム本市郊外ニハ既ニ幾分高速的性質ヲ具備セル電車アリト雖
何レモ其ノ終端ヲ市ノ外廓線上ニ止メテ市内ノ中樞ニ達セス若シ能ク是等郊外電車ヲシテ其ノ機能ヲ活現セシムムカ
爲ニハ市ノ外方ヨリ運ハレタル乗客ハ速カニ之ヲ市ノ中心ニ近ク誘導スルノ必要アルノミナラス市内樞要地點相互間
ノ交通ヲモ敏活ナラシムルノ必要アルコト頗ル明白ニシテソハ到底路面電車ノ増設ノミヲ以テ企及シ得ヘキモノニ非
ス高速交通機關ノ整備ハ本市ニ取リテ實ニ焦眉ノ急務ナリト謂フヘシ

本市ニ於ケル高速鐵道網ノ選定ニ方リテハ須ク主要道路ノ配置、路面電車線ノ分布、郊外軌道竝ニ鐵道線ノ關係其他
一般交通ノ狀態ヲ攻究シ尙市域ノ擴大及人口増加ノ趨勢等ヲ考慮シ以テ本市ノ地理的及社會的状態ニ適應セシムヘク
最細心ノ注意ト嚴密ナル調査ヲ必要トスヘキハ之ヲ言フヲ俟タス就中路面電車ノ交通量ハ其ノ研究上第一ノ須要資料
ニシテ正確ナル乗客運行ノ狀態ヲ詳ニセスムハ以テ大都市活動ノ真相ヲ捕捉スルコト能ハスコハ路面電車經營上亦齊
シク緊要ノ資料タルモ調査至難ノ爲ニ之ヲ遂行セル都市甚タ少キニ拘ラス大阪市ハ本調査會ノ要望ヲ容レ多大ノ努力
ヲ以テ大正十年二月中旬ヨリ下旬ニ亘リ詳細ナル調査ヲ完了シタルニヨリ本會ハ之ヲ基準トシテ爾來銳意研究ト討議

トヲ重ネ大體ノ調査ヲ了ヘテ茲ニ其ノ結果ヲ發表スルニ至レリトス

第一章 調査區域

第一節 大阪市ノ中心及調査區域ノ設定

大阪市ノ
中心

都市ニハ自ラ中樞タルヘキ地區アリテ都市活動ノ源泉皆此ノ處ニ發ス即チ重ナル官公署、會社、商店等多ク其ノ附近ニ存在シ市民ハ朝夕此ノ地區ト各方面トノ間ヲ往復スルノ繁キヲ常トス之交通機關ノ調査ニ方リテ劈頭何レノ地點カ其ノ都市ノ中心ナリヤヲ探究セサルヘカラサル所以ナリトス今之ヲ大阪ニ就テ求ムルニ未タ米國大都市ニ於ケルカ如ク然ク劃然タル中樞地區ナキカ如シト雖就中船場ハ北ニハ北濱、高麗橋筋附近ニ銀行、會社ノ密集セルアリ南ニハ大小店舖軒ヲ列ヘテ其ノ殷賑ヲ競ヘルアリ轉シテ中ノ島及堂島ニ及ヘハ即チ市役所ヲ始メ多數ノ官公署、圖書館、公會堂、病院、商業會議所等ノアルアリ現在市內電車線中ノ樞要ナル運轉系統ハ固ヨリ本市ノ計畫決定セル主要街路々線モ亦此ノ地區ヲ縱橫ニ貫通セルニ徴シ比較的廣濶ナル是等三地區ヲ合セテ之ヲ本市ノ中樞地區ト呼フモ敢テ不可ナキノミナラス之ヲ將來ノ市ノ中心ト看做サムモ亦恐ラク其ノ當ヲ得タルモノナルヘシ尙便宜上前記中樞地區中ノ一點ヲ選ムテ特ニ調査區域ノ起點トセムニハ即チ中ノ島市役所前ノ道路元標ノ位置ヲ以テスルヲ適當ト認メタリ

想定年限

凡ソ大都市ノ施設ヲ企畫セムトセハ現在ノ發達狀態ノミニ觀テ策ヲ樹ツヘキニ非ス必スヤ今後若干年後ニ於ケル發展ノ趨勢ヲ考察シテ之ニ適應スルノ計畫ヲ定ムヘキト固ヨリ謂フヲ須ヒス茲ニ大阪市ニ於ケル將來ノ高速鐵道計畫ヲ攻究スルニ際シテハ敍上ノ見地ヨリシテ想定年限ヲ今後三十年ト定メムトス

大大阪ノ
區域

調査區域ハ之ヲ現在ノ大阪市內ニ止ムルノ不可ナルハ勿論須ク想定年限ニ於ケル市ノ發展ヲ豫想シテ所謂大大阪ノ範圍ニ及ホササルヘカラサルヤ明カナリ然モ大大阪カ今後ノ想定年限ニ於テ果シテ何レノ範圍ニ迄擴大スヘキカハ人口ノ増殖、産業ノ發達、交通機關ノ普及等ト相關聯シテ互ニ原因結果ヲ爲シ頗ル錯綜セル問題ニシテ到底今日之カ正確

ナル解決ヲ下シ得ヘキモノニ非サレト一般都市ニアリテハ相當交通機關ノ普及ニ伴ヒ半徑十哩圓内ノ地域ハ市民カ能ク一時間内外ニテ市ノ中樞地區ニ到達シ日常ノ用務ヲ辨シ又ハ通勤ニ堪エ得ルカ故ニ一都市ノ範圍ト看做スコトヲ得ヘク之ヲ歐米諸都市ノ實例ニ徵スルモ亦大過ナキカ如シ仍テ試ミニ本市ニ就テ變ニ設定セル調査ノ起點ヲ中心トシテ描キタル半徑十哩ノ圓線ヲ辿ラムニハ(附圖第一號參照)即チ西ハ尼ヶ崎市ヲ超エテ遠ク西ノ宮町六甲山麓ヲ含ミ北ハ池田町、箕面村、茨木町ヲ抱擁シ出口ノ邊ニテ淀川ヲ横切り東ハ大和、河内ノ境界タル生駒山頂ニ至リ南ハ河内國柏原町、金田村及和泉國濱寺町ノ北端ヲ掠メテ海ニ至ルヲ見ム此ノ範圍ハ大阪市ニ隣接シ近年異常ノ發達ヲ爲セル各町村ヲ抱括シ且其ノ外廓ハ自然ノ地勢ト頗ル順應セルノ感アリ將來大阪市ノ行政區域カ此ノ範圍ニマテ擴大サレ得ヘキト否トヲ問ハス特ニ交通調査ノ必要ヨリスル大大阪ノ區域トシテハ蓋シ妥當ノモノタルハシ今試ニ該圓線ニ抱擁セラルル町村ノ行政區劃ニ從ハムカ大阪府ニ在リテハ大阪、堺ノ兩市及西成、東成ノ兩郡全部三島郡ノ吹田、新田、千里、岸部、味舌、味生、三宅、春日、三島、茨木、玉櫛、宮島、鳥飼、三箇牧、溝咋、山田、富田、如是、芥川、高槻ノ二十箇町村北河内郡ノ守口、庭窪、九箇莊、友呂岐、蹉跎、枚方、水本、豐野、甲可、寢屋川、四宮、大和田、門真、三郷、四條、南郷、二島、古宮、諸堤、住道ノ二十箇町村中河内郡ニテハ壁上壁下ノ二箇村ヲ除キ殘餘ノ三十八箇町村南河内郡ノ志紀、柏原、道明寺、古市、藤井寺、高鷲、北八下、金岡ノ八箇町村泉北郡ノ五箇莊、舳松、百舌鳥、神石、三寶、濱寺、蹠尾、高石、鳳ノ九箇町村豐能郡ノ庄内、南豐島、小曾根、中豐島、豐中、熊野田、麻田、櫻井谷、北豐島、池田、秦野、箕面、豐津ノ十三箇町村兵庫縣ニ於テハ尼ヶ崎市及川邊郡ノ小田、立花、稻野、園田、神津、伊丹、長尾、川西、小濱ノ九箇町村武庫郡ノ西ノ宮、大庄、鳴尾、今津、瓦木、大社、甲東、武庫、芝、良元ノ十箇町村以上三市百七十一箇町村ヲ包含シ此ノ區域コソハ即チ大大阪ノ交通區域トシテ之ヲ認ムルニ足ラム本調査ハ單ニ以上定メタル大大阪ト大阪市内トノ兩區域ヲ考查スルノミニシテ可ナリヤト謂フニ然ラス本市ニ隣接セル區域ハ近時其ノ人口益稠密ヲ加ヘ將來諸般ノ設備殆ト市内ト區別スルノ要ナキニ至ラムコト論ヲ俟タス加之現在市營電車線ハ既ニ市ノ外廓ニ達シ官設城東線及私營電車線ノ一部ノ如キハ市ノ外廓線ニ沿フテ設ケラレ多數ノ電氣鐵道線

路又郊外ヨリ來リテ市内ニ入込ミ常時は等ノ交通機關ヲ利用スルモノハ單ニ市民ニ止マラスシテ近郊區域多數ノ住民ヲ包含スルノミナラス今後ハ是等方面ノ發展一層顯著ニシテ人口密度ノ如キ恐ラク期年ナラスシテ市内ト匹儔スルニ至ラムコト敢テ想像ニ難カラス之ニ反シ大大阪區域ノ外廓ニ近キ部分ハ如何ニ將來ノ發展ヲ豫想セムモ猶人口密度ノ遙ニ稀薄ナルヲ免レサルヘク近郊區域ニ比シテ其ノ差固ヨリ著シキモノアラム此ノ故ニ交通調査上單ニ大阪市ト大大阪ノ二區域ノミヲ採テ考究セムハ未タ妥當ナラス宜シク市内ト外廓トノ中間ニ位スル近郊地域ヲ認メテ之ヲ市内ト合併シタル「市及近郊」ナル一區域ヲ設定セサル可カラズ其ノ範圍ハ市ノ中心地點ヨリ半徑約四哩ノ圏線内ニ包含セラレル地域ヲ以テ適度トスヘク即チ大阪府ニ於テハ大阪市内全部及西成郡ノ傳法、千船、稗島、福、中津、豊崎、西中島、新庄、今宮、津守、粉濱、玉出、鷺洲、歌島、神津、北中島、川北ノ十七箇町村東成郡ノ敷津、安立、墨江、住吉、天王寺、田邊、長居、南百濟、北百濟、平野郷、生野、鶴橋、小路、中本、神路、城東、榎本、鯉江、古市、榎並、城北ノ二十一箇町村三島郡ノ吹田北河内郡ノ守口泉北郡ノ三寶並ニ堺市兵庫縣ニ於テハ尼ヶ崎市及川邊郡ノ小田以上三市四十二箇町村ナリトス

斯ノ如ク設定セル大阪市、大阪市及近郊、大大阪ノ三區域ニ就キ以下人口及其ノ密度増加ノ狀態ヲ考究シ之ヲ基本トシテ調査ヲ進メムトス

第二節 大阪市

面積 大阪市ハ東、西、南、北ノ四區ヨリ成リ幅員東西約六哩半南北約六哩ニシテ此ノ面積二十二平方哩五七トス

人口 人口ハ大正九年十月一日國勢調査ノ結果ニ徴スレハ百二十五萬二千九百八十三人ニシテ人口密度ハ一平方哩ニ付五萬五千五百十五人ニ當ル而テ第一表ニ示ス如ク密度最濃厚ナルハ南區ノ九萬八千二百八十一人ニシテ最稀薄ナルハ西區ノ三萬四千百人ナリ之南區カ現ニ雜關ノ巷ナルニ反シ西區カ今猶築港及其ノ附近ノ廣大ナル空地ヲ含メルカ爲ニ外ナラス

第二表 各國著名都市高速鐵道一覽表

都市	年次	人口	面積 (平方哩)	人口密度 (一平方哩=付キ)	高速鐵道 線路長 (哩)	人口百萬 對線路 長(哩)	面積一平方 哩=對線路 長(哩)	一箇年間高速 鐵道 乘客數	人口一人當 り一箇年高 速鐵道乘車 回数	一箇年間市內路 面軌道乘客數	人口一人當 り一箇年市 內路面軌道 乘車回数
大倫敦	人口 1921	7,476,168	693	10,738	329	44.0	0.5				
	其他 1920										
倫敦府(County London)	人口 1921	4,483,249	117	38,318	205	45.7	1.8	586,040,646	131		
	其他 1920										
大巴黎 (Seine Department)	人口乘客數 1921	4,411,691	181	24,374	119(162)	17.0	0.7(0.9)	526,875,675	119		
	其他 1920										
巴黎	人口 1921	2,906,472	31	93,757	119(162)	40.7	3.8(5.2)				
	其他 1920										
柏林市(元大柏林)	1920	3,804,048	337	11,288	103(141)	27.1	0.3(0.4)				
舊柏林	人口 1919	1,907,466	25	76,298	74(95)	38.7	3.0(3.8)	98,586,378 ⁽¹⁾	52		
	其他 1920										
まんはったん ぶるっくりん	1920	2,284,108	22	108,823							
	1920	2,018,356	77	26,312							
紐育市	人口乘客數 1920	5,620,048	315	17,841	646	114.9	2.1	1,349,333,110	240		
	其他 1921										
市俄古	1920	2,701,705	199	推定 13,576(22,000)	162(373)	60.0(74.6)	0.8(1.6)				
大ほすとん (高速鐵道 勢力範圍)	1920	1,210,909	89	13,606	43	35.5	0.5	335,526,561	277		
	人口乘客數 1920 其他 1921	1,823,779	130	14,029	28	15.4	0.2	81,869,976	45		
東京市	人口 1920	2,173,201	30	72,056	30 ⁽²⁾	13.8	1.0	53,950,013 ⁽³⁾	25	448,408,087	206
	其他 1921										
東京市及近郊	人口 1920	2,938,025	67	43,851	71	24.2	1.1	101,011,493	34	457,917,687	156
	其他 1921										
大東京	人口 1920	3,350,219	190	17,633	83	24.8	0.4	102,624,346	31	457,917,687	137
	其他 1921										
大阪市	人口 1920	1,252,983	23	55,515	0	0	0			267,092,806	213
	其他 1921										
大阪市及近郊	人口 1920	1,914,693	73	26,301	0	0	0			267,092,806	139
	其他 1921										
大大阪	人口 1920	2,370,900	288	8,223	0	0	0			267,092,806	112
	其他 1921										
東京市	1948	2,650,000	30	90,000	89	33.6	3.0				
東京市及近郊 ⁽⁴⁾	1948	4,580,000	67	67,000	158	34.5	2.4				
	大東京	1948	7,490,000	190	38,000	187	25.0	1.0			
大阪市	1951	2,031,300	23	90,060	64.6	31.8	2.8	推定 316,268,485	155		
大阪市及近郊	1951	4,040,500	73	55,501	120	29.7	1.6				
大大阪	1951	4,872,542	288	16,919	273.1	56.0	0.9				

備考

本表中 ()内數字ハ擴張計畫完成后ヲ示ス、

(1) Ringbahn 及 Stadtbahn 乘客ヲ含マザルモノ、

(2) 市内線路ノ外中央線ハ信濃町新宿間ヲ山手線ハ近郊ニ屬スル長ノ半分ヲ加算セリ、

(3) 市内線路乘客ノ外(2)ニ屬スル部分ノ乘客ヲ加算セリ、

(4) 大正八年六月帝國鐵道協會土木學會調査東京市内外交通調査書ニヨル、

本邦都市ノ面積ハ其ノ單位以下四捨五入セルモノヲ掲記シ人口密度ハ其ノ四捨五入セザルモノニヨリ算出セリ。

第一表 大阪市ノ面積、人口及密度表

名稱	面積(平方哩)	人口	人口密度(每平方哩)
大阪市	二二・五七	一、二五二、九八三	五五、五一五
東區	二・九二	二〇六、一二一	七〇、五八九
西區	一一・一四	三七九、九八三	三四、一一〇
南區	三・八一	三七四、四五一	九八、二八一
北區	四・七〇	二九二、四二八	六二、二一九

東京市ト比較

今國勢調査ノ統計ニ據リテ之ヲ東京市ト比較セムニ東京市ハ面積三十平方哩一六ニシテ大阪市ノ約一倍三分人口ハ二
百十七萬三千二百一人ニシテ大阪市ノ約一倍七分人口密度ハ一平方哩ニ付七萬二千五十六人ニシテ大阪市ノ約一倍三
分ニ相當シ兩者ノ懸隔尠カラス又之ヲ各區ニ就テ見ルモ淺草區ノ一平方哩十四萬八百八十五人本所區ノ十一萬二千八
百九十四人日本橋區ノ十一萬一千八百七十二人ノ如キ大阪市中密度ノ最大ナル南區ト雖之ニ及ハサルコト遠ク下谷區
ノ九萬九千五百五十八人カ漸ク其ノ伯仲ノ間ニアルヲ見ルヘシ

外國都市トノ比較

然レトモ若シ翻テ之ヲ歐米大都市ト對照セムカ本市ノ面積ハ第二表ニ示ス如ク舊伯林ノ二十五平方哩紐育市めんはッ
たん區ノ二十二平方哩ト匹敵スヘク人口密度ニ至テハ本市ヨリ稠密ナルモノ僅ニ紐育市めんはッたん區ノ十萬三千八
百二十三人舊伯林ノ七萬六千二百九十八人巴里ノ九萬三千七百五十七人アルニ過キササルヲ見レハ如何ニ本市カ世界中
人口濃密ナル都市ノ一タルカヲ察スルニ足ラム

將來ノ人口豫想

大阪市内ニ於ケル人口ハ今後益増加スヘキ趨勢ナキニ非スト雖之ヲ内外大都市ノ例ニ徵セハ敢テ無限ニ増加シ得ヘカ
ラサルノミナラス近年近郊町村ニ於ケル増殖顯著ナルニ反シ市内ノ増加率遠ク之ニ及ハサルノ傾向アルニ想到セハ今
後ニ於ケル市内ノ密度ハ恐ラク巴里市ノ程度ニ止マルヘキモノト看做シテ可ナラム乎即チ一平方哩ニ付九萬ノ密度ヲ
極限トセハ本市ノ抱擁シ得ル人口ハ二百三萬三千三百人トナル若シ明治四十二年ヨリ大正七年ニ至ル十箇年間ノ統計ニ

ヨリ最小自乘法ヲ以テ人口ノ増加率ヲ求メ今後毎年平等ノ増加ヲ爲スモノト假定シ國勢調査ノ結果ニ依ル人口百二十五萬二千九百八十三人ヲ基準トシ將來ヲ豫想スレハ本市ノ人口ハ大正二十六年ニ於テ想定密度ニ達スヘキコト第三表ノ如シ

第三節 大阪市及近郊

面積 本區域ハ第一節及第四表ニ示ズ如ク三市四十二箇町村ヲ包含シ幅員東西約十哩南北約十四哩面積七十二平方哩八ニシテ大阪市ノ約三倍二分ニ當ル(附圖第一號參照)

人口 人口ハ大正九年十月一日國勢調査ノ結果ニ徴スレハ百九十一萬四千六百九十三人ニシテ密度ハ一平方哩ニ付二萬六千三百一人ニ當ル又大阪市内ヲ除キ近郊ノミヲ考フレハ人口ハ六十六萬千七百十人ニシテ密度ハ一平方哩ニ付一萬三千七百七十四人ニ當ル就中密度ノ最大ナルハ豊崎町ノ八萬三千七百四十六人ニシテ五萬内外ノモノニハ中津町、傳法町、今宮町等アリ

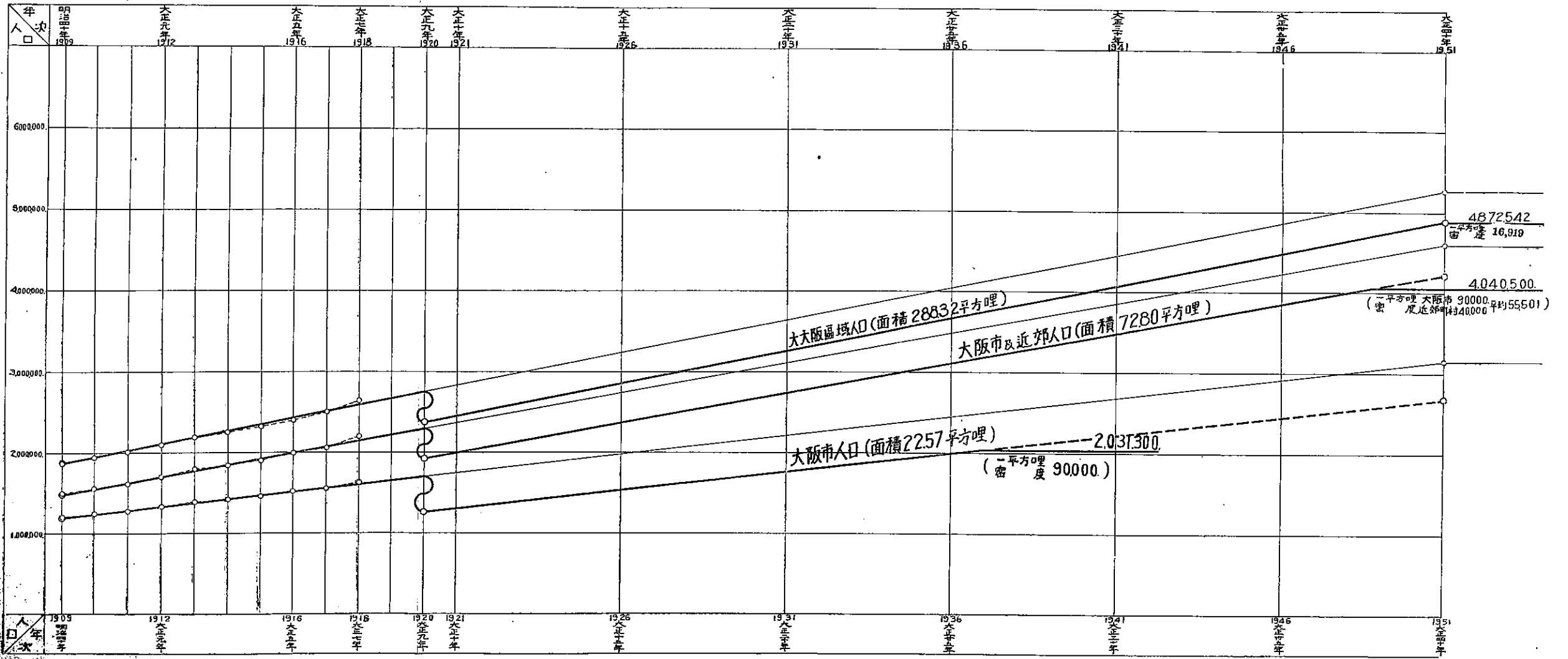
第四表 大阪市及近郊ノ面積、人口及密度表(大正九年十月一日現在)

名稱	面積(平方哩)	人口	人口密度(每平方哩)
大阪市及近郊	七二・八〇	一、九一四、六九三	二六・三〇一
大阪市	二二・五七	一、二五二、九八三	五五、五一五
近郊	五〇・二三	六六一、七一〇	一三、一七四
西成郡			
川北村	一・五一	二、二二二	一、四六五
千船村	一・一五	一四、五六七	一二、六六七
福村	〇・四〇	二、五四一	六、三五三
傳法町	〇・二二	一一、七七八	五三、五三六

(大阪市ハ第一表ヲ參照スヘシ)

人口密度(每平方哩)

第三表 大阪市及大阪市近郊並大大阪人口增加豫想圖表



北	生	鶴	小	神	中	城	榎	餘	古	榎	城	東		今	津	玉	勢	新	西	北	豐	神	中	鷺	歌	稗
百	野	橋	路	路	本	東	本	江	市	並	北	成		宮	守	出	濱	庄	中	中	崎	津	洲	島	島	
濟	村	町	村	村	町	村	村	町	村	町	村	郡		町	村	町	村	村	村	村	町	村	町	村	村	

〇・八七	〇・七六	〇・八九	〇・七六	〇・九〇	一・〇四	〇・九九	一・三三	〇・八七	一・〇七	〇・五四	一・八三		一・〇三	〇・七五	〇・五八	〇・三四	〇・六一	一・七二	一・三七	〇・六七	一・六四	〇・三六	一・一二	一・七〇	〇・三七
------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	--	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------

二、八八四	八、四四六	三二、八六四	三、九七八	五、一四六	三一、五五一	一二、九五五	六、五四二	一五、九九九	四、〇二七	五、九八〇	八、八〇〇		五〇、〇八〇	九、五九一	一六、八七二	八、二七一	一、六二五	一、六七九	一二、六五四	五六、一一〇	一一、三二八	二一、五〇八	四〇、九〇四	七、三六六	九、五一八
-------	-------	--------	-------	-------	--------	--------	-------	--------	-------	-------	-------	--	--------	-------	--------	-------	-------	-------	--------	--------	--------	--------	--------	-------	-------

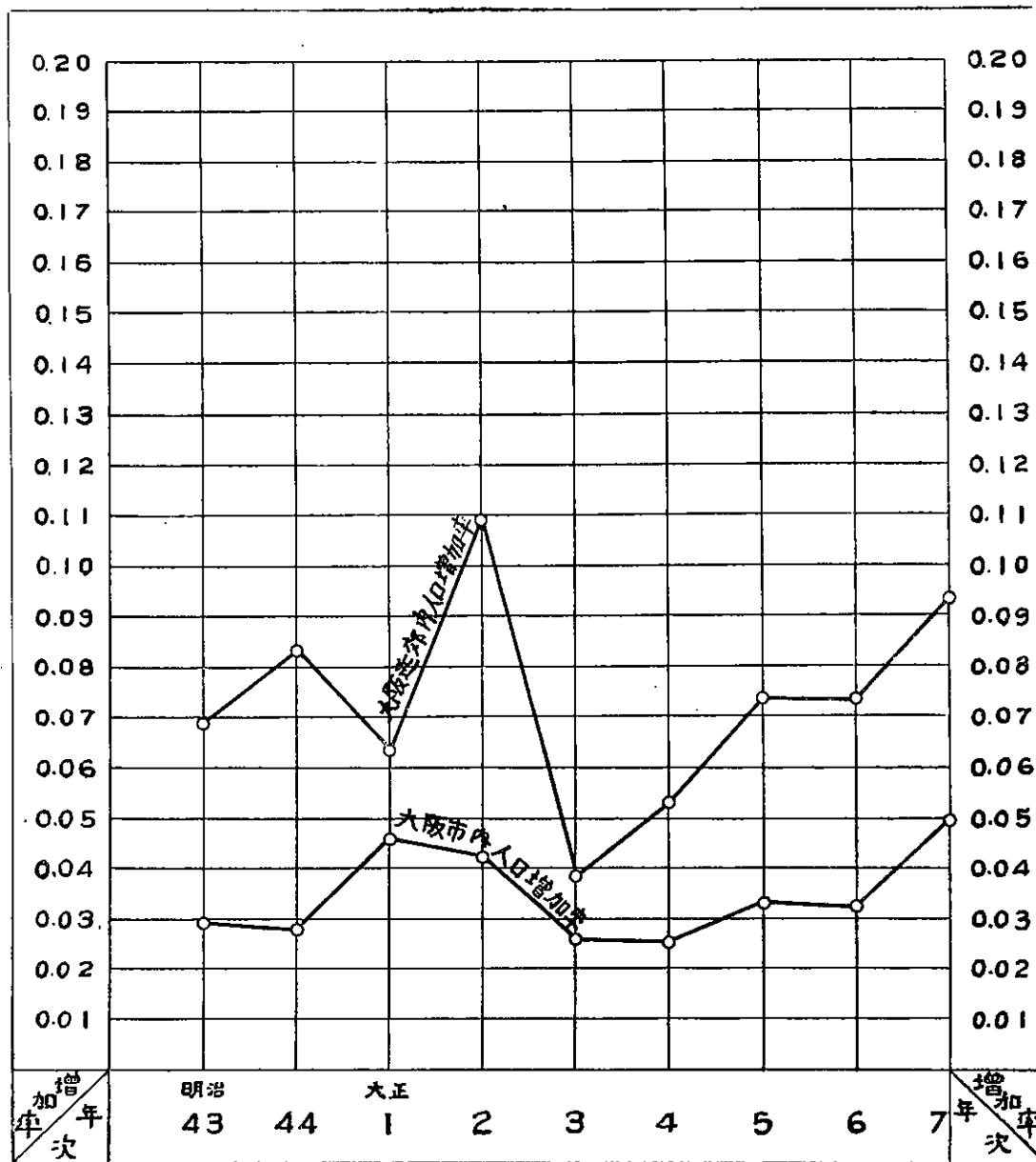
九

三、三一五	一一、一一三	三六、九二六	五、二三四	五、七一八	三〇、三三八	一三、〇八六	四、九一九	一八、三九〇	三、七六四	一一、〇七四	四、八〇九		四八、六二一	一二、七八八	二九、〇九〇	二四、三二六	二、六六四	七、三五七	三、七八〇	八三、七四六	六、九〇七	五九、七四四	三六、五二一	四、三三三	二五、七二四
-------	--------	--------	-------	-------	--------	--------	-------	--------	-------	--------	-------	--	--------	--------	--------	--------	-------	-------	-------	--------	-------	--------	--------	-------	--------

府縣別内譯

郡別町村數	面積(平方哩)	人口	人口密度(每平方哩)
平野郷町	〇・八六	一四、五三一	一六、八九七
南百濟村	〇・八九	一、九二八	二、一六六
田邊町	一・一四	五、二三八	四、五九五
天王寺村	一・七九	三四、三八三	一九、二〇九
住吉村	一・一二	六、四七六	五、七八二
長居村	〇・七四	二、四〇〇	三、二四三
墨江村	一・四五	九、七〇五	六、六九三
安立町	〇・一五	四、四四六	二九、六四〇
敷津村	二・一七	二、八〇一	一、二九一
三島郡			
吹田町	二・二五	九、八三四	四、三七一
北河内郡			
守口町	〇・六三	三、二五二	五、一六二
泉北郡			
三寶村	一・〇三	一、七一八	一、六六八
堺市	三・五二	八四、九九九	二四、一四七
尼ヶ崎市	一・九一	三八、四六一	二〇、一三七
川邊郡			
小田村	三・一九	二〇、二六二	六、三五二
大阪府			
西成郡ノ内六箇町十一箇村	四五・一三	六〇二、九八七	一三、三六一
東成郡ノ内七箇町十四箇村	一五・五四	二八二、一〇四	一八、一五三
三島郡ノ内一箇町	二二・一六	二二一、〇八〇	九、九七七
	二・二五	九、八三四	四、三七一

第六表 大阪市内及近郊人口增加率比較圖表



北河内郡ノ内一箇町	〇・六三	三、二五二	五、一六二
泉北郡ノ内一箇村	一・〇三	一、七一八	一、六六八
堺市	三・五二	八四、九九九	二四、一四七
兵庫縣	五・一〇	五八、七二三	一一、五一四
川邊郡ノ内一箇村	三・一九	二〇、二六二	六、三五二
尼ヶ崎市	一・九一	三八、四六一	二〇、一三七

將來ノ人口豫想

明治四十二年ヨリ大正七年ニ至ル十箇年間に於ケル大阪市及近郊區域内ノ人口ハ第五表ニ示ス如シ今人口増加ノ割合ヲ市内ト近郊トニ別チテ考フレハ第六表ニ示ス如ク近時近郊ニ於ケル増加率却テ市内ニ於ケルモノヲ凌駕スルノ勢アルヲ察スルヲ得ヘシ然レトモ市及近郊區域ニ於ケル將來ノ人口ヲ豫想スルニ當リ全區域ノ平均増加率ノミニ依リテ無限ニ増加スヘシトスルハ當ラス寧ロ之ヲ市内ト近郊トニ區分シ各部ニ就キ將來ノ極限密度ヲ想定シテ以テ人口ヲ算出スル方實際ニ近カラム乎然モ近郊將來ノ極限密度ヲ幾何トナスヘキカハ之亦頗ル困難ナル問題ナルカ種々考慮ノ結果現在平均密度ノ約三倍即チ四萬ト推定スルヲ以テ妥當ナリト思惟ス即チ先ツ人口ノ極限密度ヲ既述ノ如ク市内九萬近郊四萬トセハ大阪市及近郊區域ノ抱擁シ得ル人口ハ四百四萬五百人ニシテ全區域平均密度ハ五萬五千五百一人トナリ之ヲ前節ト同様ニ今後毎年平等ニ増加スルモノトセハ第三表ノ如ク大正三十八年ニ於テ其ノ想定密度ニ達スルヲ見ルヘシ

第五表 大阪市内及近郊區域ノ入口表

市	年	明治四十二年	明治四十三年	明治四十四年	大正元年	大正二年	大正三年	大正四年	大正五年	大正六年	大正七年
大阪府	市	1,101,326	1,181,166	1,241,826	1,300,763	1,357,336	1,414,681	1,471,810	1,528,737	1,585,366	1,641,796
大阪府	近郊	66,777	70,757	74,737	78,717	82,697	86,677	90,657	94,637	98,617	102,597
大阪府	西成郡ノ内六箇町	101,726	111,706	121,686	131,666	141,646	151,626	161,606	171,586	181,566	191,546
大阪府	東成郡ノ内七箇町	66,777	70,757	74,737	78,717	82,697	86,677	90,657	94,637	98,617	102,597
大阪府	三島郡ノ内一箇町	66,777	70,757	74,737	78,717	82,697	86,677	90,657	94,637	98,617	102,597

泉北郡ノ内一	要六五	森七	七四	五五	六三	六四	一、〇九〇	一、一五三	一、二七六	一、三三〇
筒村	一、三九六	一、四四五	一、四四一	一、〇九一	一、二一六	一、〇三二	二、四七九	二、五七九	二、六二七	二、四一〇
北河内郡ノ内	一、〇七〇	一、〇七〇	一、〇七〇	一、〇七〇	一、〇七〇	一、〇七〇	一、〇七〇	一、〇七〇	一、〇七〇	一、〇七〇
一箇町	二、〇七〇	二、〇七〇	二、〇七〇	二、〇七〇	二、〇七〇	二、〇七〇	二、〇七〇	二、〇七〇	二、〇七〇	二、〇七〇
兵衛	二、〇七〇	二、〇七〇	二、〇七〇	二、〇七〇	二、〇七〇	二、〇七〇	二、〇七〇	二、〇七〇	二、〇七〇	二、〇七〇
尼ヶ崎市	二、〇七〇	二、〇七〇	二、〇七〇	二、〇七〇	二、〇七〇	二、〇七〇	二、〇七〇	二、〇七〇	二、〇七〇	二、〇七〇
川邊郡ノ内一	六、九九九	七、七三九	七、〇〇〇	七、九八	八、四八	八、九三九	九、一〇一	一〇、一五九	一〇、二一三	一〇、二一三
筒村	一、四七九、八七	一、三三九、七九〇	一、六三三、三三	一、六三三、三三	一、六三三、三三	一、六三三、三三	一、六三三、三三	一、六三三、三三	一、六三三、三三	一、六三三、三三
合計	一、四七九、八七	一、三三九、七九〇	一、六三三、三三	一、六三三、三三	一、六三三、三三	一、六三三、三三	一、六三三、三三	一、六三三、三三	一、六三三、三三	一、六三三、三三

(備考) (一) 本表人口ハ大阪府及兵庫縣統計表ニヨリ算出ス

(二) 本表中堺市人口ハ同市カ大正九年三月向井村湊町二箇町村ヲ合併シタルヲ以テ兩町村人口ヲ加算シタルモノヲ掲記ス

第四節 大阪

面積 大大阪ニ屬スヘキ區域ハ第一節及第七表ニ示スカ如シ其ノ幅員東西約二十三哩南北約二十四哩ニシテ面積二百八十八平方哩三二ニ達シ大阪市ノ約十二倍八分大阪市及近郊ノ約四倍ニ當ル

人口ハ國勢調査ノ結果ニ徴スレハ二百三十七萬九百人ニシテ密度ハ一平方哩ニ付八千二百二十三三人ニ當ル又大阪市及近郊ヲ除キ外郊區域ノミヲ考フレハ人口ハ四十五萬六千二百七人ニシテ密度ハ一平方哩ニ付二千百十七人ニ當ル

第七表 大大阪ノ面積、人口及密度表 (大正九年十月一日現在)

名稱	面積 (平方哩)	人口	人口密度 (每平方哩)
大大阪	二八八・三二	二、三七〇、九〇〇	八、二二三
大阪市及近郊	七二・八〇	一、九一四、六九三	二六、三〇一
外	二一五・五二	四五六、二〇七	二、一七
豊能郡			
池田町	一・二二	一〇、三二二	八、五三一
北豊島村	一・七六	二、四四六	一、三九〇
麻田村	〇・九一	二、〇二六	二、二二六

(大阪府及近郊ハ第四表ヲ參照スベシ)

人口密度(每平方哩)

富田村	山田村	溝田村	茨木町	三島村	春日村	玉櫛村	三宅村	宮島村	鳥飼村	味生村	味舌村	岸部村	千里村	新田村	三島郡	熊野村	箕面村	泰野村	櫻井谷村	豊中村	中島村	豊津村	小會根村	庄内村	南豊島村
-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	------	-----	-----	-----	------	-----	------

二・三二	六・三八	一・〇〇	〇・八五	二・三九	三・五一	一・一八	一・一一	一・〇〇	二・〇五	一・〇九	一・二二	一・一一	二・五七	二・三七	二・〇四	四・四〇	二・〇〇	一・一八	一・二二	一・〇八	一・六七	一・二三	一・四一	一・八一
------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------

三、〇三三	三、二四二	一、一〇九	五、七九三	三、一〇一	三、二〇三	一、九〇二	一、四四六	一、〇九九	二、五七九	一、六二九	一、八一	二、五三四	二、四五〇	一、二四一	一、四六六	四、五二〇	一、六四四	一、八六七	六、二一八	一、八五八	二、八七〇	二、四二七	三、六四九	三、六五一
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

一、三〇七	五〇八	一、一〇九	六、八一五	一、二九八	九一三	一、六一二	一、三〇三	一、〇九九	一、二五八	一、四九四	一、四八四	二、二八三	九五三	五二四	七一九	一、〇二七	八二二	一、五八二	五、〇九七	一、七二〇	一、七一九	一、九七三	二、五八八	二、〇一七
-------	-----	-------	-------	-------	-----	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-----	-----	-----	-------	-----	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

如 是 村 一・四三
 芥 川 村 〇・九一
 高 槻 町 〇・六四
 三 箇 牧 村 一・九八
 西 成 郡
 中 島 村 〇・七二
 大 道 村 〇・九五
 豐 里 村 〇・七四
 北 河 内 郡
 枚 方 町 〇・九六
 蹠 跽 村 一・五八
 友 呂 岐 村 二・〇五
 九 箇 莊 村 二・五一
 庭 窪 村 二・四〇
 門 眞 村 一・六八
 三 郷 村 一・四九
 諸 堤 村 〇・八一
 古 宮 村 〇・九三
 二 島 村 〇・五九
 南 郷 村 一・四三
 大 和 田 村 〇・九八
 四 宮 村 一・三五
 廢 屋 川 村 一・三一
 豐 野 村 一・七七
 水 本 村 一・四五
 甲 可 村 四・一三

一・六八九
 二・八一六
 三・八九七
 二・九七〇
 一・〇九五
 一・四六八
 二・二三三
 四・三二五
 二・〇四五
 三・一七三
 五・〇一七
 四・四五二
 三・三三四
 二・九七四
 二・一七四
 二・〇〇八
 一・三三一
 三・一七八
 一・七二四
 二・二一〇
 二・三六〇
 二・〇七八
 二・七三九
 四・四〇九

一・一八一
 三・〇九五
 六・〇八九
 一・五〇〇
 一・五二一
 一・五四五
 三・〇〇四
 四・五〇五
 一・二九四
 一・五四八
 一・九九九
 一・八五五
 一・九八五
 一・九九六
 二・六八四
 二・一五九
 二・二五六
 二・二二二
 一・七五九
 一・六三七
 一・八〇二
 一・一七四
 一・八八九
 一・〇六八

中 北 八 西 長 巽 布 小 若 三 池 枚 枚 大 英 玉 意 高 楠 西 北 東 孔 中 住 四
 高 高 尾 郡 瀨 施 阪 江 野 島 岡 岡 戶 田 川 岐 井 六 江 六 舍 河 道 條
 安 安 町 村
 村

一・九四 一・四七 二・八六 〇・五五 一・六一 一・一〇 〇・九一 〇・八六 〇・八六 一・一三 〇・四九 三一五 二・二〇 一・六八 一・一七 一・一五 一・〇四 〇・八九 一・五七 〇・七四 一・一七 〇・九〇 一・五三 〇・八〇 四・五八

二、八四五 二、〇一三 八、四一九 一、九一九 四、九三五 二、三二四 四、六八六 三、五五六 一、七七五 二、七四五 一、一〇七 三、九九〇 四、三三六 二、二九二 二、七九二 二、七九六 三、四四七 三、一六四 四、七九四 一、七三九 二、〇七〇 三、一七四 二、四三一 三、九四五 五、一三八

一五

一、四六六 一、三六九 二、九四四 三、四八九 三、〇六五 二、一一三 五、一四九 四、一三五 二、〇六四 二、四二九 二、二五九 一、二六七 一、九七一 一、三六四 二、三八六 二、四三一 三、三一四 三、五五五 三、〇五四 二、三五〇 一、七六九 三、五二七 一、五八九 四、九三一 一、一二二

南高安村	二〇〇	三、七八九	一、八九五
曙川村	〇八六	一、六七三	一、九四五
龍華村	一五三	四、七〇九	三、〇七八
久寶寺村	〇六八	二、八四九	四、一九〇
加美村	一五六	二、四四五	一、五六七
大正村	一三九	三、七八六	二、七二四
長吉村	一四七	三、八八三	二、六四一
惠我村	一〇五	二、四六六	二、三四九
三宅村	〇八三	一、八八七	二、二七三
瓜破村	一・一二	一、九三五	一、七二八
矢田村	〇九八	三、五六三	三、六三六
天美村	一・二二	三、〇一一	二、四六八
布忍村	〇六三	二、三八三	三、七八三
彌刀村	〇五七	一、八三八	三、二二五
松原村	二〇三	四、一七〇	二、〇五四
東成郡			
清水村	〇六九	二、四三一	三、五二三
喜連村	〇七一	一、七五六	二、四七三
依羅村	一・二四	三、一五五	二、五四四
南河内郡			
柏原町	〇六二	四、七一四	七、六〇三
志紀村	一・三五	六、〇三六	二、二四九
道明寺村	一・四七	四、二八〇	二、九一二
古市町	一・六八	三、三五三	一、九九六
藤井寺村	一・六四	三、七七三	二、三〇一
高鷲村	一・一〇	一、九三五	一、七五九

稻園立川 野田花邊 村村村郡
 良元 芝庫 武庫 瓦木 甲東 大社 西ノ宮 今津 鳴尾 大庄 武庫郡
 高石 鳳寺 濱寺 神石 袖松 彌尾 百舌鳥 五箇莊 泉北郡 北八下村 金岡村

三・九四 三・五五 三・六〇 六・三三 〇・一三 二・〇九 一・五一 三・二〇 七・五〇 一・九一 一・三五 二・二九 二・六二 一・四一 一・〇六 一・七一 〇・六二 一・〇六 〇・八二 一・九四 〇・九〇 一・六九 二・三一
 五、三三五 五、二八一 三、三五六 二、七〇六 四、六四〇 二、二八二 二、一八七 五、〇七〇 二八、四二八 六、四九四 七、一九〇 五、六六六 六、四〇五 三、二五四 八、五一一 二、四六〇 四、六七六 二、三三〇 四、一八一 二、三四一 二、六五三 三、七四七

一七

一、三五四 一、四八八 一、四八二 七三三 二〇、八一五 一、五九六 一、五一一 六八三 六七六 一四、八八四 四、八一〇 三、一四〇 二、一六三 四、五四三 三、〇七〇 四、九七七 三、九六八 四、四一一 二、八四一 二、一五五 二、六〇一 一、五七〇 一、六二二

村名	面積 (平方哩)	人口	人口密度 (每平方哩)
小濱村	二・一六	五、五一三	二、五五二
長尾村	一・二四	四、五九一	三、七〇二
伊丹町	二・五六	九、五三七	三、七一一
川西村	二・五九	八、〇五三	三、一〇九
神津村	一・八〇	一、九〇九	一、〇六一

外郊郡別町村 内譯

郡別町村數	面積 (平方哩)	人口	人口密度 (每平方哩)
大阪府	一六五・一五	三四二、六三五	二、〇七五
豊能郡ノ内一箇町十二箇村	二・九二	四四、九六四	二、〇五一
三島郡ノ内二箇町十七箇村	三五・一一	四七、五四四	一、三五四
西成郡ノ内三箇村	二・四一	四、七八六	一、九八六
北河内郡ノ内一箇町十八箇村	三二・八〇	五八、六一四	一、七八七
中河内郡ノ内一箇町三十七箇村	四八・八九	一一七、七三六	二、四〇八
東成郡ノ内三箇村	二・六四	七、三四二	二、七八一
南河内郡ノ内二箇町六箇村	一一・八六	二七、四九一	二、三一八
泉北郡ノ内三箇町五箇村	九・五二	三四、一五八	三、五八八
兵庫縣	五〇・三七	一一三、五七二	二、二五五
武庫郡ノ内一箇町九箇村	二八・九三	六七、九九九	二、三五〇
川邊郡ノ内一箇町七箇村	二一・四四	四五、五七三	二、二六

將來ノ人口豫想

明治四十二年ヨリ大正七年ニ至ル十箇年間ニ於ケル大阪區域内ノ人口ハ第八表ニ示ス如シ今同統計ニ基キ最小自乘法ニヨリ人口ノ増加率ヲ求メ今後該増加率ニ從ヒ毎年平等ニ増加スルモノト假定シ國勢調査ノ結果ニ據ル大正九年ノ人口二百三十七萬九百人ヲ基準トシテ今後三十年後ニ於ケル人口ヲ豫想スレハ第三表ニ示ス如ク實ニ四百八十七萬二千五百四十二人トナリ現時ノ約二倍一分ニ相當シ全區域ノ平均密度ハ一平方哩ニ付一萬六千九百十九人トナル又市内ノ密度ヲ一平方哩ニ付九萬近郊ヲ四萬ト考フレハ殘餘ノ外郊ニ於ケル町村ノ密度ハ三千八百七十人トナリ現時ノ約一

倍八分ニ相當スヘシ

現時大大阪外郊ノ區域ニ於テ人口密度四千以上ヲ算スルハ第七表ニ示ス如ク芝、西ノ宮、今津、池田、豊中、茨木、高槻、枚方、住道、小阪、布施、久寶寺、柏原、船松、濱寺、高石ノ諸町村ニシテ何レモ交通至便ノ箇所ナリ從テ今後交通機關ニシテ相當普及ヲ見レハ殘餘町村ト雖想定人口密度ノ増加ハ期シテ待ツヘク之ヲ歐米諸市ノ所謂大都市區域カ二十五年又ハ三十年ニシテ其ノ人口ヲ倍加セルモノ尠ナカラサル實例ニ徴スルモ前記ノ推定ハ蓋シ其ノ當ヲ得タルモノナリト信ス以下之ヲ基礎トシテ調査ヲ進メムトス

第八表 大大阪區域内ノ人口表

市 郡 名	年									
	明治四十二年 (1909)	明治四十三年 (1910)	明治四十四年 (1911)	大正元年 (1912)	大正二年 (1913)	大正三年 (1914)	大正四年 (1915)	大正五年 (1916)	大正六年 (1917)	大正七年 (1918)
大 阪 市	1,100,000	1,180,000	1,210,000	1,300,000	1,370,000	1,430,000	1,480,000	1,520,000	1,560,000	1,600,000
堺 市	260,000	270,000	270,000	270,000	270,000	270,000	270,000	270,000	270,000	270,000
西成郡ノ内六箇町十四箇村	120,000	120,000	120,000	120,000	120,000	120,000	120,000	120,000	120,000	120,000
東成郡ノ内七箇町七箇村	120,000	120,000	120,000	120,000	120,000	120,000	120,000	120,000	120,000	120,000
三島郡ノ内三箇町十七箇村	200,000	200,000	200,000	200,000	200,000	200,000	200,000	200,000	200,000	200,000
豊能郡ノ内一箇町十二箇村	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000
泉北郡ノ内三箇町六箇村	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000
南河内郡ノ内二箇町六箇村	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000
中河内郡ノ内三箇町三箇村	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000
北河内郡ノ内二箇町六箇村	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000
兵 庫 市	210,000	210,000	210,000	210,000	210,000	210,000	210,000	210,000	210,000	210,000
武庫郡ノ内一箇町九箇村	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000

縣(川邊部ノ内) 一、四三、三〇 一、四七、七〇 一、四八、八六 一、五〇、九七 一、五一、五五 一、五三、四九 一、五五、五八 一、五七、二六 一、五九、六六 一、六一、五三

箇町八箇村 一、八八、四三 一、九〇、一四 一、〇〇、五〇 一、一〇、五六 一、一九、四三 一、二八、〇九 一、三六、〇一 一、四四、一四 一、五二、〇〇 一、五九、〇九

合計 一、八八、四三 一、九〇、一四 一、〇〇、五〇 一、一〇、五六 一、一九、四三 一、二八、〇九 一、三六、〇一 一、四四、一四 一、五二、〇〇 一、五九、〇九

(備考) (一) 本表人口ハ大阪府及兵庫縣統計表ニヨリ算出ス

(二) 本表中堺市人口ハ同市カ大正九年三月向井村湊町二箇町村ヲ合併シタルヲ以テ兩町村人口ヲ加算シタルモノヲ掲記ス

第二章 大大阪區域内交通機關ノ現狀

第一節 現在各種鐵道線路ノ巨長

大大阪區域内ニ於ケル各種鐵道ハ調査ノ便宜上之ヲ別チテ遠距離鐵道、近郊鐵道、市内鐵道、市内路面軌道、高速鐵道ノ五種トナサムトス

遠距離鐵道トハ遠距離ノ交通ニ資スルモノヲ謂フ既成鐵道ノ内官設東海道本線、關西本線、福知山線ノ三線ハ此ノ種ニ屬ス

近郊鐵道トハ動力ノ何タルニ論ナク大阪市ト近郊トノ交通及近郊相互間ニ於ケル交通ニ資スルモノヲ謂フ既成鐵道ノ内阪神電氣鐵道線、阪神急行電鐵線、能勢電氣軌道線、北大阪電氣鐵道線、京阪電氣鐵道線、官設片町線、大阪電氣軌道線、大阪鐵道線、南海鐵道線ノ諸線中大大阪ノ區域内ニアル部分ハ何レモ此ノ種ニ屬ス

市内鐵道トハ市内ニ存在シ沿線ノ運輸交通ニ資シ動力トシテハ蒸氣ヲ使用スルモノヲ謂フ既成鐵道ノ内官設城東線及西成線ノ二線ハ現在ノ利用狀況ニ見テ此ノ種ノ性質ヲ帶フ

市内路面軌道トハ主トシテ市内ニ於テ道路面ニ布設シタル電氣鐵道ヲ謂フ既成鐵道中大阪市營電氣鐵道ハ此ノ種ニ屬ス

高速鐵道トハ電氣ヲ動力トシ運轉速度迅速ナルハ勿論其ノ回数頻繁ニシテ且毎回数輛ノ客車ヲ聯結シ市内及近郊ハ高

架又ハ地下ニヨリ其ノ他ハ専用線路ヲ用フルモノヲ謂フ現今此ノ種ニ屬スルモノナシ阪神電氣鐵道線、阪神急行電鐵線、京阪電氣鐵道線、大阪電氣軌道線、南海鐵道線ノ諸鐵道ハ市内及近郊ニ於ケル構造ニ於テ缺クル處アルヲ以テ之ガ改築ヲ待ツニ非サレハ此ノ種ニ屬スルモノトハ謂ヒ難シ

以上ノ分類ニ從ヒ各種鐵道線路ノ亘長ヲ求ムレハ第九表ニ示ス如シ

第九表 大大阪區域内既成各種鐵道線路亘長表 (大正十年四月現在)

名 稱	線 名	線 路 哩 程	線 路 亘 長
遠 距 離 鐵 道	官設東海道本線、官設關西本線、官設福知山線 阪神電氣鐵道線、阪神急行電鐵線、能勢電氣鐵道線、 北大阪電氣鐵道線、京阪電氣鐵道線、官設片町線、 大阪電氣軌道線、大阪鐵道線、南海鐵道線、	五一・九	九一・一
近 郊 鐵 道		一三九・八	二五三・〇
市 內 鐵 道	官設城東線、官設西成線	一一・六	一一・四
市 內 路 面 軌 道	市營電氣鐵道	四四・一	八八・二
高 速 鐵 道	ナ		

第二節 大阪市電交通狀態

市内高速鐵道ノ計畫ヲ定ムヘキ最肝要ナル基準ハ現今市内雷車ノ交通狀態ナリトス市内ヲ往來スルモノハ徒歩又ハ市電以外ノ交通機關ニ據ルモノナキニ非スト雖此ハ交通量大ナラサルカ若ハ近距離ノ交通ニ止マルモノ多キヲ以テ高速鐵道選定上深ク考慮ヲ要セサルヘシ以下市電ニ於ケル從來ノ交通狀態及最近特ニ調査セル材料ニ就キ説述スル處アラントス

大阪市電ノ線路哩程ハ大正十年四月一日調査ニヨレハ四十四哩〇七ニシテ悉ク市内ニ敷設サル而シテ線路ハ全部複線ナルヲ以テ線路亘長八十八哩一四ニ當ル今之カ人口及面積トノ關係ヲ表示スレハ第十表ノ如シ

大阪市電ノ亘長トノ關係
人口及面積トノ關係

第十表 人口及面積ニ對スル大阪市電線路巨長表

區 域	人 口	面 積(平方哩)	市電線路巨長(哩)	人口百萬ニ對スル線路巨長(哩)	面積一平方哩ニ對スル線路巨長(哩)
大 阪 市	一、二五二、九八三	二二・五七	八八・二四	七〇・三四	三・九

(備考) (一) 人口ハ大正九年十月一日國勢調査ニヨル
(二) 市電線路巨長ハ大正十年四月一日現在トス

各別乗客及人口一人當リ乘車回数

大正元年度ヨリ大正十年度ニ至ル十箇年間ニ於ケル大阪市電乘客數ト之ニヨリ算出セル人口一人當リ乘車回数及線路巨長一哩當リ乘車人員ヲ舉クレハ第十一表ノ如シ

第十一表 大阪市電年度別乘客數、人口一人當リ乘車回数及線路巨長一哩當リ乘客數表

年 度	自四月一日至翌年三月卅一日一年間乘客數	大 阪 市 人 口	年度末線路巨長(哩)	人口一人當リ乘車數	線路巨長一哩當リ乘客數
大正元年度	九七、四九一、三七八	一、三三一、九九四	四五・三〇	七四	二、一五二、一二七
大正二年度	一〇九、三六六、二四九	一、三八八、九〇九	五三・九四	七九	二、〇二七、五五四
大正三年度	一〇九、二四九、六六四	一、四二四、五九六	五九・一四	七七	一、八四七、三〇六
大正四年度	一二二、四九五、八七四	一、四六〇、二一八	六六・三〇	八四	一、八四七、六〇〇
大正五年度	一四四、八二〇、五五七	一、五〇八、六七七	六九・一二	九六	二、〇九五、二〇五
大正六年度	一七九、八三〇、一四〇	一、五五七、九八六	六九・一二	一一五	二、六〇一、七〇九
大正七年度	二一六、五三九、六八四	一、六三三、三三八	七六・四八	一三三	二、八三一、三二四
大正八年度	二六二、一六二、三六七	一、五八三、六五〇	七八・九四	一六五	三、三二一、〇三三
大正九年度	二五四、三七五、五〇〇	一、二五二、九八三	八八・一四	二〇三	二、八八六、〇三九
大正十年度	二六七、〇九二、八〇六	一、三四六、四七一	九三・〇八	一九八	二、八六九、四九七

(備考) 大正元年度ヨリ同八年度ニ至ル人口ハ大阪市統計署、同九年度ハ國勢調査、同十年度ハ國勢院推定ニヨル

大阪市電乘客交通調査

市電ノ交通状態ハ前記數量ノ外各線交通ニ關シ市電氣鐵道部ニテ從來調査セルモノナキニ非スト雖多クハ推定ヲ加味シタルモノナルノミナラス運轉系統確立上必要ナル資料ノ未タ正確ニ調査セラレタルモノナシ然モ高速鐵道網ハ市電乘客ノ交通系統即チ乘客ノ「流れ」ヲ究ムルニヨリ初メテ選定ノ完全ヲ期シ得ヘシ固ヨリ此ノ種ノ調査ハ其ノ乘務員

調査ノ時
日及實施
當時市電
ノ狀況

ノ努力ノ多大ナルニ加ヘソテ援助シテ目的ヲ達成スヘキ乗客カ果シテ其ノ主旨ヲ諒解スヘキヤ否ヤ疑ナキ能ハサルヲ以テ之カ實行ハ洵ニ容易ノ業ニ非ス之ヲ外國ノ例ニ徴シ交通調査ノ結果ニヨリテ高速鐵道ヲ計畫セルモノ僅ニ二、三ニ過キサルニ見ルモ亦以テ其ノ實行ノ困難ナルハ察スルニ難カラサル所ナリ然リト雖今ヤ本市高速鐵道網ノ選定ヲ爲サムトスルニ當リ斯ル正確ナル交通調査ノ資料ナキニ於テハ到底満足ナル結果ヲ得難カルヘキヲ慮リ特ニ市當局ト謀ル處アリシニ市當局ハ之ニ應シ一年間ニ於テ普通ノ交通状態ト認ムヘキ時期ニ斷行スルコトニ決シ大正十年二月中旬ヨリ下旬ニ亘リ豫期以上ノ好成绩ヲ以テ其ノ調査ヲ完成セラレタリ以下調査ノ大要ヲ記述セムトス

調査ハ大正十年二月十二日一日間ヲ以テ乗換乘客調査ヲ同月十八、十九、二十二、二十三、二十四、二十六ノ六日間ヲ以テ直通乘客調査ヲ施行シタリ實施當時ニ於ケル市電ノ狀況ヲ述フレハ停留場數ハ百八十七個所ニシテ内終點九個所、交叉及分岐點三十五個所、中間停留場百四十三個所トス運轉系統ハ二十三條、運輸出張所ハ九條、天王寺、上本町、梅田ノ四個所、運輸派出所ハ境川、野田ノ二個所トス車庫ハ四個所ニシテ各運輸出張所所在地ニアリ客車ハ六百三十四輛ニシテ大型ぼぎ一車八十八人乗二十輛、普通ぼぎ一車六十人乗百五十輛、單車四十二人乗四百六十四輛ナリ運輸現業員數ハ三千二百二十七人ニシテ内運輸監督員二百七十六人、運轉手千三百六十八人、車掌千五百八十三人ナリ大大阪區域内既成各種鐵道トノ市電連絡地點ヲ示セハ第十二表ノ如シ

第十二表 大大阪區域内各種鐵道停車場ト連絡スル市電停留場一覽表

鐵道線名	停車場名	市電停留場名
官設東海道本線	大 阪	梅田停車場前
同 關西本線	天 王 寺	阿 倍 野 橋
同 同	湊 町	湊町停車場前
阪神電氣鐵道線	梅 田	阪神電車前
同	野 田	野田阪神電車前

阪神急行電鐵線	梅田	梅田車庫前
京阪電氣鐵道線	天滿橋	天滿橋南詰
大阪電氣軌道線	上本町	上本町六丁目
南海鐵道線	惠美須町	惠美須町
同	天王寺西門	天王寺西門前
同	難波	難波停車場前
同(舊大阪高野鐵道線)	汐見橋	汐見橋

調査ノ方

第一 交通調査方針

交通調査ハ市内各方面ニ於ケル乗客流動ノ實況ヲ確知スルニアルヲ以テ其ノ調査方法ニ就テハ努メテ調査従事員ノ能力ヲ慮リ運輸現業員從來ノ習慣ヲ重ムシ結果ノ簡明正確ヲ期シ其ノ實査方針ヲ左記ノ通り決定シタリ

(一) 各乗客ノ乗車地點ト降車地點トヲ正確ニ記録スルニ努ムルコト

(二) 全線ニ亘ル百八十七個所ノ各停留場毎ニ其ノ乗降客ヲ實査セムコト到底不可能ナルヲ以テ全線ヲ五十三個ノ區

間ニ分ツコト

(三) 朝夕雜沓時ニ於ケル乗客ノ流動竝ニ其ノ員數ヲ知悉スルヲ主眼トシ一日ヲ五期ニ分ツコト

(四) 乗客ヲ大別スレハ乗換ヲナスモノト直通スルモノトノ二種ニ分ツヲ得ヘク乗換乗客ハ乗換券ヲ受取ラムカ爲メ其ノ行先ヲ車掌ニ申告スルモ直通乗客ハ其ノ行先ヲ明示セサルヲ以テ各乗客ノ乗車區間ト降車區間トヲ記録セムトセハ兩者ニ對スル取扱ノ煩簡ニ著シキ相違アルヲ以テ日ヲ別テテ兩調査ヲ施行スルコト

(五) 直通乗客調査ハ各車輛ニ就キ之ヲナスコト困難ナルノミナラス外國ノ例ニ徴スルモ其ノ結果ニ於テハ些シタル影響ナシト認ムルヲ以テ二輛乃至五輛毎ニ代表車輛ヲ撰フコト

(六) 調査實施日ノ選定ニ就テハ特種日即チ祝祭日、日曜日、一日、十五日、月末及二十一日(弘法大師巡拜日)

二十五日（天満宮例祭日）並ニ風雨ノ日ヲ除外スルコト

(七) 調査ニ際シテハ運轉系統別及乗車時期別ヲ明示セル特製ノ交通調査乗換券及同直通券ノ二種ヲ使用スルコト

第二 調査券ノ種類

調査券ハ之ヲ交通調査乗換券、交通調査直通券ノ二種トシ其ノ各ニ就キ九條、天王寺、上本町、梅田ノ運輸出張所及境川運輸派出所ノ五個所別及五期時間別各計二十五種ヲ造リ總計五十種トセリ

第三 調査事項

調査券ハ乗車ノ際乗客一人ニ付一枚宛交付シ直通乗換共降車地點迄之ヲ携行セシメ降車ノ際之ヲ回收セル枚數ヲ以テ乗客數ヲ計上スルコトトシ各乗客ニ就キ左記事項ヲ調査セリ

(一) 乗車區間

(二) 降車區間

(三) 乗換若ハ直通別

(四) 乗車時ノ時期別

(五) 乗車時ニ於ケル電車ノ運轉系統別

第四 區間ノ選定

(一) 區間停留場

終點、交叉點及分岐點ニ於ケル停留場ノ外主要ナル中間停留場ヲ加ヘ左ノ如ク「區間停留場」ナルモノヲ選定セリ

停留場種類

個所數

區間停留場名

終點

八個所

朝日橋、野田、淀川、築港、鶴町、木津川運河、
玉造、東上町、

交叉點及分岐點

三十四個所

主要中間停留場

十一個所

合計

五十三個所

(備考)

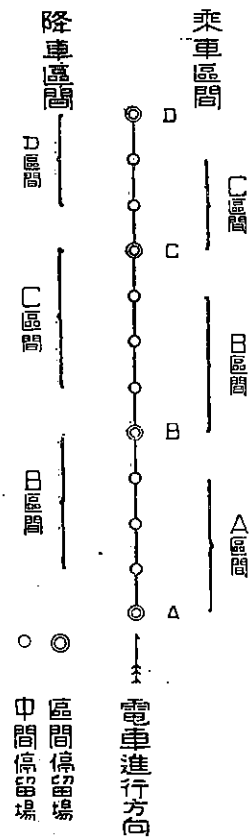
- (一) 江戸堀南通四丁目及京町堀通四丁目ノ二停留場ハ之ヲ岡崎橋ニ一括セリ
- (二) 梅田驛前、阪神電車前、梅田車庫前ノ三停留場ハ之ヲ一括シテ梅田ト稱セリ
- (三) 九條二番道路、九條發電所前ノ二停留場ハ之ヲ一括シテ九條ト稱セリ
- (四) 木津川運河、大連橋通ノ二停留場ハ之ヲ一括シテ木津川運河ト稱セリ

(一) 區間

區間停留場ト其ノ隣接區間停留場ニ至ル間ニ介在スル中間停留場トヲ一括シテ「區間」ト稱シ左圖ニ示ス如ク
 乘車地點ヲ示スヘキ區間名(之ヲ「乘車區間」ト稱ス)ハ電車進行方向ニ向ヒ手前ノ區間停留場名ヲ以テ降車
 地點ヲ示スヘキ區間名(之ヲ「降車區間」ト稱ス)ハ先方ニアル區間停留場名ヲ以テ稱呼スルコトニ定メタリ前
 者ハ區間停留場ニテ乘車セル多數ノ乘客ニ對シ次ノ區間ニ到達セサル間ニ其ノ調査ヲ改缺スルノ餘裕ヲ與ヘム

梅田、玉川町、櫻橋、梅田新道、南森町、天神橋六
 丁目、天滿橋、北濱二丁目、大江橋、渡邊橋、船津
 橋、川口町、岡崎橋、信濃橋、本町二丁目、谷町三
 丁目、谷町六丁目、上本町二丁目、長堀橋、四ッ橋、
 白髮橋、松島一丁目、本田一丁目、九條、境川、大
 正橋、櫻川二丁目、湊町、灘波新川、日本橋一丁目
 上本町六丁目、惠美須町、日本橋三丁目、大國町、
 福島、空心町、千舟橋、安治川二丁目、永樂橋、灘
 波、西濱町、霞町、阿倍野橋、天王寺西門、上本町
 九丁目、

カ爲ニシテ後者ハ從來乗換券ノ降車地點ニ對スル改缺ノ習慣ニ從ヒタルモノナリ



第五 時期別

一日ヲ左ノ五期ニ分チ調査券ヲ五種ノ色刷トナシ其ノ時間ニ乗車シタル乗客ニ夫レニ相當セル色合ノ調査券ヲ交付スルモノトシ乗車時間ヲ改缺スルノ煩ヲ避ケ且回收後時期別ノ分類ニ便ナラシメタリ

時期別	時間	時間數	印刷色合
第一期	自約午前五時至午前七時	約二時間	草色
第二期(朝ノ雜沓時)	自午前七時至午前九時	二時間	赤色
第三期	自午前九時至午後五時	八時間	茶色
第四期(夕ノ雜沓時)	自午後五時至午後八時	三時間	淡藍色
第五期	自午後八時至約翌午前一時	約五時間	濃紫色
合計		約二十時間	

(備考) 終夜電車ニ於テハ調査券ヲ所持シテ乗換タル乗客ヨリ調査券ヲ回收スルノミトシ始メテ終夜電車ニ乗車セル乗客ニハ今回ノ調査ヲ爲ササルコトトセリ

交通調査ノ準備トシテ必要ナルハ之ニ當ル現業員ノ訓練ト一般公衆ノ諒解ヲ求ムル宣傳ナリトス現業員ノ訓練ニ就テ

ハ豫メ各出張所ニ於テ調査方法並ニ調査券ノ取扱等ニ就キ懇篤ニ説示スルコト數回尙實地練習ヲ爲サシメ以テ違算ナキヲ期シタリ次ニ公衆ニ對スル宣傳方法トシテハ電車内、浴場及理髮店ヘノ廣告、會社、銀行、工場、商店、小學校兒童ニ對スル小印刷物ノ配付、市内主要地點ニ於ケル立札ノ設置及市ノ公示等ニヨリ交通調査ノ趣旨及方法並ニ調査當日ニ於ケル乗客ノ注意事項ニ就キ市民ニ周知セシムル處アリタリ尙又交通調査實施日ニ先タチ二月十日、十一日ノ二日間ヲ期シ數臺ノ自動車隊ヲ組織シテ全市ヲ馳驅シ交通調査ニ關スル事項ヲ演述シ且ツ小印刷物ヲ撒布スル等一般市民ノ援助ヲ乞フ旨ヲ宣傳セリ

乗換乗客
調査ノ實況

乗換乗客調査ハ普通ノ乗換券ニ比シ著シキ手數ヲ要セサルヲ以テ車掌ノ増員ヲナサス二月十二日一日間ヲ以テ全線全系統ニ亘リ各車輛ニ就キ調査ヲ實施セルカ當日朝來少雨アリシモ直ニ霽レテ好晴トナリ乗客數ハ平日ト大差ナク調査ハ頗ル順調ニ進行セリ尙調査券ノ散逸ニ就テハ極力其ノ防止方法ヲ講シ全線ニ運輸監督二百十六人ヲ配置シ嚴重ニ監視セシメタル結果乗客ノ持去ラムトスル調査券ノ回收セラレタルモノ僅ニ九百三十一枚ニ過キサリシニ見テモ本調査ノ大體確實ナリシコト想像ニ難カラサル所ナリ

直通乗客
調査ノ實況

直通乗客調査ハ相互重複スル系統ヲ一日ニ調査セサルコトトシ二十二系統ヲ各三乃至五系統ニ分配シ又直通券ハ普通乗車券ニ比シ入缺個所増加スルタメ調査代表車輛ヲ撰フコトトシ其ノ間隔ヲ各系統ニ就キ二輛乃至五輛毎ト定メ該代表車輛毎ニ車掌一名増員ヲナシ之ヲ實施セリ

統計ノ方
法

其ノ調査ノ跡ヲ顧ルニ各日共天氣良好ニシテ乗客員數平常ト大差ナク乗換乗客調査ト同様頗ル確實ナル成績ヲ舉クルヲ得タリ調査車輛ヨリ回收セル調査券ヲ左ノ順序ニ依リ逐次選別分類セリ

(一) 五期別

(二) 乘車地點ニ於ケル運轉系統別

(三) 乘車區間別

(四) 降車區間別

一日間全線總乘客表

車種	目的地	上車	下車	計
野田線	野田	42	40	3
	津島	657	308	349
	鎌倉	62	78	16
	川口	62	78	16
	大塚	62	78	16
有馬線	野田	42	40	3
	津島	657	308	349
	鎌倉	62	78	16
	川口	62	78	16
	大塚	62	78	16
池袋線	野田	42	40	3
	津島	657	308	349
	鎌倉	62	78	16
	川口	62	78	16
	大塚	62	78	16

此表係根據各車站之乘客統計表彙編而成，其內容包括各車站之上下車人數、計數等。由於篇幅限制，僅列出部分車站之數據。其餘車站之數據，請參閱原表。

斯ノ如ク各時間別ニ別チ各運轉系統毎ニ乗車地點ヨリ各線降車地點ニ至ル乗客員數ヲ計上シ原表五期別運轉系統別乗換乘客表(九五葉)及同直通乘客表(一〇〇葉)ヲ作製シタリ而シテ該表中直通乘客數ハ調査券枚數ニ「運轉總車輛數ト實査車輛數トノ比」ヲ乘シタルモノヲ計上シタリ

次ニ原表ヲ基礎トシ作製セル調表左ノ如シ

一日間運轉系統別乗換乘客表

一九葉

一日間運轉系統別直通乘客表

二〇葉

五期別全線乗換乘客表

五葉

五期別全線直通乘客表

五葉

一日間全線乗換乘客表

一葉

一日間全線直通乘客表

一葉

○一日間全線總乘客表(乗換及直通乘客合計)

一葉(別紙附表)

五期別運轉系統別總乘客表(同上)

九五表

一日間運轉系統別總乘客表(同上)

一九表

五期別全線總乘客表(同上)

五葉

乗客一人當平均乗車哩表

一葉

一日間全線乗換乘客調査圖

一葉

一日間全線直通乘客調査圖

一葉

○一日間全線通過乘客調査圖

一葉(附圖第二號)

(備考) 本報告書ニハ〇印ヲ附シタルモノヲ添付ス

市電交通
狀況ノ概

前記調査ノ結果ヲ綜合シ市電交通ノ状態ヲ概述セハ次ノ如シ

全線總乘客數
並直通乘客數
及乘換乘客數
ノ割合

雜沓時
下其ノ
他ノ時
期於
ケル
客數
ノ比較

第一 全線總乘客數並直通及乘換乘客數ノ割合

一日間ノ全線總乘客數ハ六十三萬千八百八十二人(別紙附表參照)ニシテ之ヲ基準トシテ一箇年ノ總乘客數ヲ求ムレハ二億三千三十八萬千四百三十人トナル今之ヲ第十一表ニ示ス大正九年度ノ實績二億五千四百三十七萬五千五百人ニ比スルニ其ノ間約二千四百萬人ノ差アリ蓋シ此ノ差數ハ祝祭日、日曜日其ノ他特種日ニ於ケル過剩乘客數ヲ示セルモノト看做シ太過ナカラム直通乘客ト乘換乘客トノ割合ハ一日總乘客數ノ内直通乘客數二十六萬七千七百八十八人ニシテ總乘客ノ四割二分四厘乘換乘客數ハ三十六萬三千三百九十四人ニシテ其ノ五割七分六厘ニ當ル

第二 雜沓時乘客數ト其ノ他ノ時期ニ於ケル乘客數トノ比較

第十三表 一日間五期別乘客數表

期別	各期間			乘換乘客			合計		
	ノ時間數	員數	百分率	員數	百分率	員數	百分率		
第一期	二	八、七七一	一・三八	一三、八九九	二・二〇	二二、六一六	三・五八		
第二期	二	三三、九二三	五・三七	五二、三八二	八・二九	八六、三〇五	一三・六七		
第三期	八	一二八、九八二	二〇・四三	一七六、八五四	二八・〇二	三〇五、八三六	四八・四六		
第四期	三	五八、〇一五	九・一九	七三、九六四	一一・七一	一三一、九七九	二〇・九一		
第五期	五	三八、一五一	六・〇四	四六、二九五	七・三三	八四、四四六	一三・三八		
計	二〇	二六七、七八八	四二・四	三六三、三九四	五七・六	六三一、一八二	一〇〇・〇		

次ニ各期間ニ於ケル每一時間乘客密度ヲ算出スレハ第十四表ノ如シ

第十四表 五期別每一時間乘客密度表

種別/期別	第一期	第二期	第三期	第四期	第五期	合計
時間	自午前七時二時間 至午前七時二時間	自午前七時二時間 至午前九時二時間	自午前九時八時間 至午後五時八時間	自午後五時三時間 至午後八時三時間	自午後八時五時間 至翌午前一時五時間	二〇時間
乘換乘客數	六、九五〇人	二六、一九一人	二二、一〇七人	二四、六五五人	九、二五九人	一八、一七〇人

直通乗客數 四、三五八 一六、九六二 一六、一二一 一九、三三八 七、六三〇 一三、三八九

計 一、一、三〇八 四三、一五三 三八、二三〇 四三、九九三 一六、八八九 三一、五五九

之ニ由リテ見ル時ハ朝夕雜沓時ト看做スヘキ第二期及第四期ニ於ケル乗客密度ハ四萬三千人ニシテ比較的閑散時タルヘキ第三期ノ晝間ニ於ケル乗客密度タル三萬八千人ニ比シ大ナル軒輕ナキハ注目ニ値ス然レトモ本市ノ發展ニ伴ヒ雜沓時ニ於ケル乗客密度カ益多キヲ加ヘ現時ニ倍スル混亂ヲ呈スルニ至ラムコト明ナリ

第三 主要地點一日間乗降乘客數

市外各種鐵道トノ連絡地點其ノ他市内主要地點ニ於ケル乗降客數ヲ列舉スレハ第十五表ノ如シ

第十五表 主要地點一日間乗降客數表

方面	區	間	乘車員數	降車員數	合計
梅野	田	田	四四、四一〇	四七、八六五	九二、二七五
天野	滿	橋	六、九〇一	七、七三九	一四、六四〇
上野	本	六丁目	二〇、四六五	二二、六四三	四三、一〇八
阿倍	野	橋	九、三一五	一〇、二四六	一九、五六一
惠美須	町	波	二六、三二八	二四、七八六	五一、一一四
難波	本	橋一丁目	一一、五四三	一二、二四八	二三、八二一
日新	波	新	二五、三六〇	二二、〇八六	四七、四四六
難波	新	川	一〇、四九五	一一、〇八〇	二一、五七五
櫻川	二丁目	目	九、三〇四	九、七六〇	一九、〇六四
太江	二丁目	橋	八、九七五	八、三三〇	一七、三〇五
北濱	二丁目	目	七、三六七	六、八二二	一四、一八九
本町	二丁目	目	二三、〇六〇	二三、〇九七	四六、一五七
本町	二丁目	目	一九、〇〇八	一八、七二六	三七、七二四

部南ノ市			部東ノ市				部北ノ市					部西ノ市					部心ノ中								
霞	大	西	東	上	玉	谷	谷	空	南	天	朝	玉	福	鶴	大	築	安	九	本	川	船	四	信	渡	長
	國	濱		本		町六丁目及上本町二丁目	町三丁目	心	森	神橋六丁目	日橋	川		町及木津川運河	正	港及千舟橋	治	條及境	田通一丁目	口	津	ッ	濃	邊	堀
町	町	町	町	町	造	目	目	町	町	目	橋	町	島	河	橋	橋	川	川	目	町	橋	橋	橋	橋	橋
七、四〇〇	一〇、六八六	七、四五一	八、五五五	八、七一一	一七、四九六	一九、九二〇	九、七二二	七、〇七二	一一、二〇三	一八、二四八	七、六〇三	七、三〇二	一四、二〇四	七、二三五	八、七四九	一九、七一六	一一、九三五	二二、五一一	九、九一一	五、七七三	七、八七一	一八、五一六	一七、四二〇	一六、〇三二	一九、〇九三
五、二八四	一〇、八七六	七、八四一	九、五九七	九、七一〇	二〇、六八九	一六、九二八	九、五七二	七、五七七	一〇、七一四	一九、一六四	八、八二一	六、〇六九	一四、四八五	九、四九三	八、〇五五	二二、二四三	一六、七六〇	一九、九九三	七、七九二	七、二九三	七、〇二一	一六、九九一	一六、〇七八	一四、九五七	一八、三三一
一一、五六二	一一、五六二	一五、二九二	一八、一五二	一八、四三二	三八、一八五	三六、八四八	一九、二八四	一四、六四九	二二、九一七	三七、四一二	一六、四二四	一三、三七一	二八、六八九	一六、七二八	一六、八〇四	四一、九五九	二九、六九五	四二、五〇四	一七、七〇三	一三、〇六六	一四、八九二	三五、五〇七	三三、四九八	三〇、九八九	三七、四二四

乗降客
多数ナ
ル地點

第四 乗降客多数ナル地點

今乗降客一日一万人以上ノ區間ヲ列舉スレハ第十六表ノ如シ

第十六表 乗降客一日一万人以上ノ區間並ニ員數表

區間名	乗車員數	降車員數	合計
梅田	四四、四一〇	四七、八六五	九二、二七五
恵美須町	二六、三二八	二四、七八六	五一、一一四
日本橋一丁目	二五、三六〇	二二、〇八六	四七、四四六
北濱二丁目	二三、〇六〇	二三、〇九七	四六、一五七
上本町六丁目	二二、六二八	二三、一一二	四五、七四〇
天満橋	二〇、四六五	二二、六四三	四三、一〇八
玉造	一七、四九六	二〇、六八九	三八、一八五
本町二丁目	一九、〇〇八	一八、七一六	三七、七二四
長堀堀	一九、〇九三	一八、三三一	三七、四二四
天神橋六丁目	一八、二四八	一九、一六四	三七、四一二
四ツ橋	一八、五一六	一六、九九一	三五、五〇一
信濃橋	一七、四二〇	一六、〇七八	三三、四九八
渡邊橋	一六、〇三二	一四、九五七	三〇、九八九
安治川	一二、九三五	一六、七六〇	二九、六九五
福島	一四、二〇四	一四、四八五	二八、六八九
九條	一三、五五三	一三、八〇八	二七、三六一
築港	七、五二七	一九、一八二	二六、七〇九
天王寺	一一、三二四	一一、七三〇	二五、〇五四
難波	一一、五四三	一一、二七八	二三、八二一
南森町	一一、二〇三	一〇、七二四	二二、九一七
難波新川	一〇、四九五	一一、〇八〇	二一、五七五

大國町	一〇、六八六	一〇、八七六	二一、五六二
谷町六丁目	一〇、六六九	九、八九六	二〇、五九二
阿倍野橋	九、三一五	一〇、二四六	一九、五六一
千舟橋	一二、一八九	三、〇六一	一五、二五〇

第五 各線乘客ノ概況

全線路ニ於ケル通過乘客數ハ附圖第二號ニ示ス如ク尙主要線路ニ於ケルモノヲ舉クレハ第十七表ノ如シ

第十七表 主要線路ニ於ケル通過乘客數表

線路別 區 間	區 間 哩 程	通過乘客數		通過乘客人哩數	
		最大 人	最小 人	最大 人哩	最小 人哩
梅邊 橋田間	〇・六七	三七、七六〇	二五、一〇九	二五、三〇〇	一六、八二四
波邊 橋田間	一・二八	四〇、八八五	三六、五七八	五二、三三三	四六、八二〇
四ツ邊 橋田間	〇・六〇	四四、一一二	三六、三六八	二六、四六八	二一、八二一
難波新 川橋間	〇・六四	一七、七〇三	一二、四二九	一一、三三〇	七、九五五
難波新 三丁目間	〇・五八	三〇、五二〇	二二、〇九七	一七、七〇二	一一、八一七
大橋江 橋田間	一・五九	五六、九一七	三六、四九五	九〇、四九九	五八、〇二八
北長堀 橋田間	一・四六	五二、二九九	三二、〇六三	七六、三五七	四六、八一二
惠美須 町間	〇・二九	二〇、六〇四	二〇、四四四	五、九七六	五、九二九
天美須 町間	一・六〇	二〇、〇一四	一七、〇六三	三二、〇二三	二七、三〇一
天神橋六丁目間	〇・九七	二九、三五三	一九、八八〇	二八、四七三	一九、二八四
谷本六丁目間	〇・六四	二一、七三三	二一、二四九	一三、九一〇	一三、六〇〇
上本六丁目間	一〇・三二	二二、七三三	二一、二四九	三八〇、三七一	二七七、一九一
計		二二、七三三	二一、二四九	三六、八五八	二六、八六〇

各線乘客ノ概況

一哩平均通過人員

東		西		橫		斷		線	
玉川町	空船	北濱	天濱	谷川	松島	玉川	境川	難波	上本
四丁目	津	二丁目	二丁目	三丁目	一丁目	一丁目	新川	新川	六丁目
計	計	計	計	計	計	計	計	計	計
二・五四	一・〇二	〇・六六	二・〇七	二・九五	一・六九	一・二二	〇・四四	〇・四七	一・〇九八
二四、一四七	一六、六四六	二一、三五四	一七、四三三	二五、七〇二	二六、四七五	二二、四九六	二一、六六〇	一七、五三〇	二九四、〇五〇
一二、〇八五	一六、三九一	二一、二七四	一〇、六四二	一九、四八五	一九、九〇八	一六、一八一	一九、一一〇	一三、八三九	二六、七八一
六一、三三四	一六、九七九	一四、〇九四	三六、〇八七	七五、八二一	四四、七四三	二七、二二一	九、五三一	八、二四〇	二〇九、一〇五
三〇、六九九	一六、七一九	一四、〇四一	二二、〇二九	五七、四八一	三三、六四五	一九、五八〇	八、四〇九	六、五〇五	一九、〇四五
二・七〇	一・二八	三・九八	二・七〇	二・七〇	二・七〇	二・七〇	二・七〇	二・七〇	二・七〇
二二、〇六一	二六、八四三	二二、七九六	二二、〇六一	二二、〇六一	二二、〇六一	二二、〇六一	二二、〇六一	二二、〇六一	二二、〇六一
一九、五三七	二二、七九六	二二、七九六	二二、七九六	二二、七九六	二二、七九六	二二、七九六	二二、七九六	二二、七九六	二二、七九六
五九、五六五	三四、三六〇	九三、九一五	二二、六〇〇	七六八、三四六	七六八、三四六	七六八、三四六	七六八、三四六	七六八、三四六	七六八、三四六
五二、七五〇	三〇、四五九	八三、二〇九	二〇、九〇七	五六九、五〇五	五六九、五〇五	五六九、五〇五	五六九、五〇五	五六九、五〇五	五六九、五〇五
二五・二八	二五・二八	二五・二八	二五・二八	二五・二八	二五・二八	二五・二八	二五・二八	二五・二八	二五・二八
三線總計平均一哩通過人員	三線總計平均一哩通過人員	三線總計平均一哩通過人員	三線總計平均一哩通過人員	三線總計平均一哩通過人員	三線總計平均一哩通過人員	三線總計平均一哩通過人員	三線總計平均一哩通過人員	三線總計平均一哩通過人員	三線總計平均一哩通過人員
平均一哩通過人員ノ割合	平均一哩通過人員ノ割合	平均一哩通過人員ノ割合	平均一哩通過人員ノ割合	平均一哩通過人員ノ割合	平均一哩通過人員ノ割合	平均一哩通過人員ノ割合	平均一哩通過人員ノ割合	平均一哩通過人員ノ割合	平均一哩通過人員ノ割合
南北縱貫線	東西橫斷線	築港線	南北縱貫線	東西橫斷線	築港線	南北縱貫線	東西橫斷線	築港線	南北縱貫線
〇・八八	〇・八八	〇・七八	〇・八八	〇・八八	〇・七八	〇・八八	〇・八八	〇・七八	〇・八八
一・二二	一・二二	一・二二	一・二二	一・二二	一・二二	一・二二	一・二二	一・二二	一・二二
一・一九	一・一九	一・一九	一・一九	一・一九	一・一九	一・一九	一・一九	一・一九	一・一九

之ニ由リテ之ヲ見レハ一哩平均通過人員割合ニ於テ東西橫斷線及築港線ノ八ニ對シ南北縱貫線ハ實ニ十二ヲ占メ著シク雜沓ヲ極ムルコトヲ示セリ而シテ之カ原因ハ東西橫斷線ノ淀川梅田線、天滿福島線、天滿橋船津橋線、鞆本町線、九條玉造線、境川上本町線、天王寺西濱線ノ七線ニ對シ南北縱貫線トシテ僅ニ南北線、堺筋線及谷町上本町線ノ三線

アルニ過キサルニ因ルコト亦明ナリトス

更ニ全線一日間ノ平均一哩ニ對スル乗客密度ト主要線路ニ於ケル同上乗客密度トヲ比較考查スルニ（大阪市電氣軌道乗客交通調査實施報告書參照）堺筋線及南北線ニ於ケル乗客通過量ハ全線平均數ノ二倍ヲ超ヘ區間ニヨリテハ其ノ四倍ニモ垂ムトスルノ現状ニアリ又築港線、東西線及九條高津線ノ如キニ至リテモ何レモ全線平均數ノ一倍半乃至二倍ノ通過量ヲ示シ朝夕雜沓時ニ於テハ更ニ上記倍數ノ一倍半ニ相當スル乗客ヲ輸送セサルヘカラサルノ現況ニシテ今後施工スヘキ都市計畫路線タル御堂筋線及松屋町筋線ノ増設ニヨルモ幾分ノ緩和ヲ見ルニ過キス之カ救済ノ方策トシテハ運轉車輛數ヲ増加シ且一車輛ノ收容單位ヲ増大スルコト亦一案タルヘシ然リト雖今回ノ調査ニ依ル運轉車輛數ト乗客數トノ關係竝ニ車輛運轉間隔ヲ表記シ運轉狀態ヲ示セハ第十八表ノ一及二、竝ニ第十九表ノ如クニシテ其ノ輸送能力ニ差シタル餘裕ナキモノト認ム

第十八表ノ一 五期別平均一時間運轉車輛數ト乗客數トノ調表

期 間	各期別ノ時間數	平均一時間 乗客密度	平均一時間 乗客數	平均一時間 一人平均 乘車時間	一車平均 乗客數	一車平均 乗車時間	一車平均 乗客數	車輛定員ニ對ス ル乗車効率
第一期	二	一一、三〇八 _人	三七四 _輛	三〇・二 _時	〇・三三〇 _時	九・九七 _人	二三・七 _%	
第二期	二	四三、一五二	五三一	八一・三	〇・三二六	二六・五〇	六三・一	
第三期	八	三八・二三〇	四九一	七七・九	〇・三二九	二五・六三	六一・〇	
第四期	三	四三、九九三	五〇八	八六・六	〇・三二四	二八・〇六	六六・八	
第五期	五	一六、八八九	三二〇	五二・八	〇・三二七	一七・二七	四一・一	
計平均	二〇	三一、五五九	四四三	七二・二	〇・三二八	二三・三五	五五・六	

(備考) (一) 一人平均乘車時間ハ第十九表參照
 (二) 八十人乘大型ほぎ一車ハ單車二輛ニ六十人乘並型ほぎ一車ハ同一輛半ニ換算ス

第十八表ノ二 五期別車輛運轉間隔表

期別	一時間平均 運轉車輛數	線路延長	一時間平均一哩 當り車輛數	車輛間隔
第一期	三七四 <small>輛</small>	四四・〇七 <small>哩</small>	九・〇〇 <small>輛</small>	一九七 <small>間</small>
第二期	五三一	同	一二・〇五	一四七
第三期	四九一	同	一一・一四	一五九
第四期	五〇八	同	一一・五三	一五四
第五期	三二〇	同	七・二六	二四四
一日間平均	四四三	同	一〇・〇五	一七六

第十九表 五期別一時間平均運轉速度及一人平均乘車時間調査

期	一車平均 運轉哩數	一車平均 運轉時間	一時間平均 運轉速度	一人平均 乘車哩數	一人平均 乘車時間
第一期	九・一八 <small>哩</small>	一・二二 <small>時</small>	七・五二 <small>哩</small>	二・四八 <small>哩</small>	〇・三三〇 <small>時</small>
第二期	九・一三	一・二〇	七・六一	同	〇・三二六
第三期	九・五〇	一・二六	七・五四	同	〇・三二九
第四期	九・三三	一・二二	七・六五	同	〇・三二四
第五期	九・七〇	一・二八	七・五八	同	〇・三二七
一日間平均	九・三九	一・二四	七・五七	同	〇・三二八

(備考) (一) 一人平均乘車哩數ハ各期毎同一ナラス之ヲ各期別ニ計出スルヲ得レトモ多大ノ手數ヲ要スルヲ以テ之ヲ他日ニ譲リ既ニ計出シタル全線一日間平均一人當リ乘車哩數ヲ用ヒ概算シタリ

(二) 五期別統計ヲ見ルニ一時間平均速度ハ約七哩半一人乘車時間ハ約〇時間三三ニ近シ而シテ第一期及第五期ノ如キ閑散期ニ於テ反テ其ノ速度小ナルヲ示シ不可解ノ觀アルモ其ノ理由ヲ確ムル能ハサルヲ以テ姑ク之ニ據ルコトトセリ

殊ニ堺筋線或ハ南北線ノ如キ平均密度ニ對シ數倍ノ乘客密度ヲ有スルモノニアリテハ乘車效率ハ更ニ大ニシテ又其ノ速度ハ遙ニ低下スルノ實況ナルヲ以テ前記ノ方法ハ單ニ一時的ノ彌縫策ニ止マルモノトス

第六 乘客交通ノ系統

乘客
交通ノ系統

市電一日約六十三萬人ノ乗客流動ノ狀況ハ市内主要地點ニ乗降スル乗客カ主トシテ如何ナル方面ニ向フカラ調査スル
 コトニヨリ大勢ヲ洞察シ得ヘシ今調査ヲ容易ナラシムル爲交通調査ニ於テ決定シタル五十三區間ヲ更ニ第二十表ニ示
 ス如ク二十三方面ニ集結シ以テ各方面相互間ノ乗客ヲ表示スレハ第二十一表ノ如シ

第二十表 大阪市電交通方面區分表

方	面	名	方面内ノ區間停留場名
梅	田		梅田、櫻橋、梅田新道
南	北	線	渡邊橋、大江橋、信濃橋、四ッ橋
堺	筋	(船場)	北濱二丁目、本町二丁目、長堀橋
湊	町	難波	湊町、難波、日本橋三丁目
千	日	前	難波新川、日本橋一丁目
惠	美	須町	惠美須町、霞町
		上本町六丁目(大軌)	上本町六丁目
谷		町	谷町三丁目、谷町六丁目
玉		造	玉造、上本町二丁目
天	王	寺	天王寺西門、上本町九丁目、阿倍野橋
下	味	原町	東上町
天	滿	橋	天滿橋
天		滿	南森町、空心町
天	神	橋六丁目	天神橋六丁目、淀川
西	區	中央部	岡崎橋、白髮橋
西		濱	西濱町、櫻川二丁目、大國町

第二十一表

大阪市電二十三方面相互間乗降客員数表

降 車 車	梅 田	南 北 線	堺 (船 場 筋)	湊 難 波 町	千 日 前	恵 美 須 町	上 本 (大 軌) 六	谷 町	玉 造	天 王 寺	下 味 原 町	天 (京 阪) 滿 橋	天 滿	天 六 神 丁 橋 目	西 中 央 區	西 濱	大 正 橋	九 字 治 條 川	築 港	川 口	福 島	野 田	朝 日 橋	各 點 乘 合 車 計
梅田		6,498	9,593	4,709	3,359	2,677	2,371	2,264	1,887	2,698	585	3,004	2,399	1,665	1,233	2,234	1,285	2,703	1,172	2,509	1,218	872	1,300	58,235
南北線	7,805		3,528	4,231	2,719	2,966	2,657	2,532	3,028	3,212	714	2,210	1,653	1,747	924	2,190	1,390	4,165	2,594	2,785	1,314	1,142	779	56,395
堺筋(船場)	9,603	3,708		3,108	4,661	5,311	2,879	1,471	3,285	5,245	1,185	1,950	1,517	2,780	1,610	2,038	1,012	2,516	1,145	2,440	1,555	950	589	60,638
湊町難波	4,838	3,563	2,798		163	1,392	471	805	844	1,640	673	658	545	452	676	941	844	1,746	586	1,488	844	622	302	26,591
千日前	4,182	2,429	4,179	146		1,759	2,821	1,363	2,391	2,815	555	1,781	1,100	1,443	778	1,434	1,625	1,770	807	1,209	621	423	248	35,879
恵美須町	3,193	3,241	5,006	1,661	1,809		1,409	1,032	1,805	917	1,515	980	785	1,514	1,226	2,090	1,006	1,548	645	1,140	539	388	278	33,687
上本町六(大軌)	1,992	2,623	2,769	460	3,175	1,253		505	728	1,308	222	697	507	601	510	1,270	852	964	455	859	377	311	190	22,628
谷町	2,245	2,763	1,405	863	1,235	982	453		873	1,239	238	537	676	765	807	940	341	1,147	497	1,111	514	455	197	20,323
玉造	2,051	2,985	3,101	1,983	2,020	1,679	722	721		2,573	159	910	748	724	713	1,321	642	1,418	627	975	452	482	198	26,304
天王寺	2,128	2,918	4,826	1,504	2,126	819	1,264	1,025	2,268		1,089	1,199	751	840	752	1,294	573	1,121	480	1,029	458	297	226	28,987
下味原町	516	716	752	552	369	1,285	162	212	167	1,177		145	90	214	281	641	219	314	171	302	111	75	63	8,555
天滿橋(京阪)	2,774	1,927	1,629	639	1,117	856	728	464	961	1,239	137		616	1,197	475	607	423	1,099	452	1,086	943	533	614	20,456
天滿	2,871	1,739	1,457	546	1,129	797	536	653	819	802	143	637		1,431	348	485	279	652	372	729	1,559	616	560	19,151
天神橋六丁目	1,564	1,730	2,512	563	1,039	1,108	630	804	697	1,085	216	1,294	1,292		339	661	497	1,055	462	913	775	416	629	20,281
西區中央部	1,472	869	1,618	742	930	1,157	613	814	778	916	284	657	413	443		1,223	689	1,568	686	389	270	238	130	16,999
西濱	2,287	2,088	2,061	931	1,412	1,926	1,481	894	1,335	1,333	695	702	456	714	1,058		1,329	2,031	1,040	808	428	461	229	25,799
大正橋	1,294	1,413	935	726	1,620	773	795	303	679	740	251	467	269	491	704	1,171		2,173	1,484	1,251	255	581	141	18,482
九條安治川	2,579	3,659	2,313	1,463	1,465	1,194	1,345	1,087	1,598	1,229	216	1,034	628	1,045	1,534	2,130	2,179		3,292	1,866	550	1,773	257	34,466
築港	1,165	1,996	1,016	554	593	514	445	445	725	564	139	450	297	442	655	924	1,365	3,325		2,760	222	779	160	19,535
川口	2,711	2,341	2,417	1,355	1,264	1,079	855	955	1,214	1,240	270	1,116	763	1,001	402	1,404	1,490	2,002	3,645		389	1,463	310	29,716
福島	971	1,133	1,669	644	619	485	440	508	502	610	124	1,050	1,317	881	240	443	245	512	262	324		395	830	14,204
野田	888	1,132	1,027	491	387	394	292	452	428	434	94	620	813	506	509	524	536	1,798	997	917	298		591	14,128
朝日橋	1,031	652	551	242	160	180	144	161	164	234	41	546	552	551	155	206	123	251	181	171	793	464		7,603
合計	59,920	52,013	57,192	27,263	33,403	30,629	23,513	19,600	27,176	33,330	9,548	22,644	18,217	21,437	16,009	26,171	18,944	35,878	22,052	27,061	14,485	13,736	8,821	619,042

(備考)

本表ノ總計乗降客數ト囊ニ掲記シタル一日間全線總乗降客數(別紙附表)ノ
 總計乗降客數トノ間ニ差違アルハ五十三區間ヲ二十三方面ニ集結シタル結果
 各方面内ニ於ケル區間停留所相互間ノ乗降客ヲ含有セサルカタメナリ

大	正橋	大正橋、永樂橋、木津川運河、鶴町
九條	安治川	九條、境川、安治川二丁目
築港	千舟橋	築港、千舟橋
川口	本田一丁目、松島一丁目、船津橋	川口町、本田一丁目、松島一丁目、船津橋
福島	福島	福島
野田	野田、玉川町	野田、玉川町
朝日	朝日橋	朝日橋

第二十一表ニ就テ見ルニ方面相互間ノ乗客トシテハ梅田堺筋間ノ上下各約九千人ヲ最大トシ梅田南北線間ノ上下各約七千人堺筋天王寺間及堺筋惠美須町間ノ上下約五千人ニ次キ相互間ノ乗客一方向三千人以上ノモノトシテハ梅田湊町難波間、堺筋千日前間、南北線湊町難波間、梅田千日前間、南北線九條安治川間、堺筋南北線間、築港九條安治川間、川口築港間、堺筋玉造間、南北線天王寺間、惠美須町南北線間、惠美須町梅田間、上本町六丁目千日前間、南北線玉造間、梅田天滿橋間アリ尙二十三方面中主要ナル方面即チ梅田、南北線、堺筋、湊町難波、千日前、惠美須町、上本町六丁目、谷町、玉造、天王寺、天滿橋、天神橋六丁目、西濱、九條安治川、築港、川口ノ十六方面ニ就キ乗客ノ行先及其ノ量ヲ圖示スレハ附圖第三號ノ如クナル即チ之ニ由リテ見ルニ梅田ヨリハ堺筋ニ行クモノ最多ク南北線、湊町難波、千日前之ニ次キ南北線ニ於テハ梅田ニ行クモノ最多ク湊町難波、九條安治川、堺筋、天王寺、玉造等之ニ次ケリ又堺筋ニ於テハ梅田ニ行クモノ最多ク天王寺、惠美須町、千日前、南北線、玉造之ニ次ケリ以上三方面ヨリノ乗客ハ約十八萬人ニシテ總乗客ノ約四分の一ヲ占メ今後益増加ノ趨勢ヲ有スルモノニシテ市内高速鐵道選定上最考慮ヲ拂フヲ要スルモノナリ

第三節 市電以外ノ交通狀態

各種鐵道ノ巨長トノ關係トノ關

高速鐵道ノ計畫ヲ定ムルニ方リテハ現今市内電車ノ交通狀態如何ヲ知悉スルニ止マラス尙進ムテ近郊又ハ其ノ外方ヨリ本市ニ集マル各種鐵道ノ交通狀態ヲモ調査攻究セサルヘカラス即チ各種鐵道ニ就テモ前節市營電車ノ調査ト略類似ノ材料ヲ蒐集セムハ最望マシキ處ナルモ此ハ容易ノ業ニ非サルヲ以テ正確ナル調査ハ之ヲ他日ニ讓ルコトトシ今日迄ニ蒐集シ得タル資料ヲ基礎トシテ之ヲ記述スルニ止メトス

今各種鐵道ノ名稱及巨長ヲ區域ニ分チ記セハ第二十二表ノ如シ

第二十二表 大阪市内外各種鐵道線路巨長表 (市内路面軌道ヲ除ク)

名稱	線路程			巨長		
	大阪市内	大阪市及近郊	大阪	大阪市内	大阪市及近郊	大阪
官設東海道本線	一・三	一五・六	二九・一	二・六	三一・二	五八・二
同 福知山線	—	四・〇	一一・二	—	四・〇	一一・二
同 關西本線	二・三	五・二	一〇・六	四・六	一〇・四	二〇・七
計	三・六	二四・八	五一・九	七・二	四五・六	九一・一
阪神電氣鐵道線	一・八	六・三	一一・一	三・六	一二・六	二四・二
阪神急行電鐵線	〇・六	四・二	二九・五	一・二	八・四	五九・〇
熊勢電氣鐵道線	—	—	一・八	—	—	一・八
北大阪電氣鐵道線	—	四・八	五・〇	—	—	一〇・〇
京阪電氣鐵道線	一・三	四・五	一三・二	二・六	九・〇	二六・四
官設片町線	〇・三	三・六	一一・五	〇・三	三・六	一一・五
大阪電氣鐵道線	〇・七	二・二	一〇・〇	一・四	四・四	二〇・〇
大阪鐵道線	—	—	三・二	—	—	三・二
南海鐵道線	二・〇	二・五	三一・〇	四・〇	四七・〇	六二・〇
同(元大阪高野鐵道線)	〇・八	七・〇	一〇・一	〇・八	七・〇	一〇・一
計	七・五	五六・一	一二七・四	一三・九	一〇一・六	二三八・二

各種鐵道列車運轉回數及運轉間隔表

線名	區間	列車回數	運轉間隔	最普通ナル運轉間隔	
阪神電氣鐵道	梅田 尼崎	八二八	一分乃至三分	二分	
	尼ヶ崎 西ノ宮	七五三	同	二分	
阪神急行電鐵線	梅田 十三	五七〇	二分乃至七分	三分	
	十三 西宮北口	二五六	七分乃至十五分	七分	
	十三 石橋	三一四	四分乃至十五分	五分	
	石橋 池田	二九六	五分乃至十五分	七分	
	池田 夜塚	二八四	同	八分	
	石橋 箕面	一一六	同	八分	
	塚口 伊丹	六七	同	八分	
	池田驛前 一鳥居	一〇八	十六分乃至二十分	十六分	
	十 三 豐津	一九一	十八分乃至四十分	十八分	
	天滿橋 守口	五一九	十分乃至十五分	十分	
能勢電氣鐵道線	守口 枚方	三五九	二分乃至六分	四分	
	枚方 八幡	二八二	四分乃至八分	八分	
	片町 四條	五四	六分乃至八分	八分	
	大阪 小阪	五二六	三分乃至八分	四分	
	小阪 生駒	三八二	同	四分	
	柏原 富田林				
	富田林 長野				
	難波 天下茶屋	五五〇	三分	三分	
	天下茶屋 玉出	五一〇	同	三分	
	玉出 住吉	四三〇	同	三分	
大阪電氣軌道線	住吉 堺	三二〇	七分	七分	
	堺 濱寺	二六〇	同	七分	
	濱寺 羽衣	二四四	同	七分	
	羽衣 葛葉	一七六	十四分	十四分	
	惠美須 今池	九五〇	一分乃至四分	二分半	
	今池 宮下	六二二	三分乃至八分	四分	
	宮下 住吉	五六二	同	四分	
	住吉 高須神社	五四六	同	四分	
	高須神社 宿院	六三〇	同	四分	
	宿院 濱寺	二九二	八分乃至十二分	八分	
大阪堺線	宿院 大濱	三二〇	同	八分	
	田邊 平野	三二八	六分乃至十分	七分	
	天王寺西門前 天下茶屋	五二四	三分乃至六分	五分	
	東天下茶屋 住吉	四五二	同	五分	
	汐見橋 堺	一〇〇	二十分乃至四十分	二十分	
	堺 狹山	八〇	二十分乃至五十分	四十分	
	狹山 長野	七四	同	五十分	
	長野 橋本	四〇	四十分乃至八十分	五十分	
	同(元大阪高野鐵道線)	同 上町線			
		同 平野線			
同 阪堺線					

(備考) 列車運轉回數ハ片道チ一回トシテ計算ス

市官設	西成線	四・九	四・九	八・〇	八・〇
鐵道	東線	六・七	六・七	一三・四	一三・四
同	城東線	一一・六	一一・六	二二・四	二二・四
合計		二二・七	九二・五	一九〇・九	四二・五
				一六八・六	三四〇・七

次ニ遠距離鐵道、近郊鐵道、市内鐵道ノ三鐵道ニ於ケル線路巨長ト人口及面積トノ關係ヲ求ムレハ第二十三表ノ如シ

第二十三表 人口及面積ニ對スル遠距離、近郊、市内鐵道線路巨長表（市内路面軌道ヲ除ク）

區	城	人	口	面積（平方哩）	遠距離、近郊、市内鐵道線路巨長（哩）	人口百萬ニ對スル線路巨長（哩）	面積一平方哩ニ對スル線路巨長（哩）
大	阪	市	一、二五二、九八三	二二・五七	四二・五	三三・九	一・九
大	阪市及近郊		一、九一四、六九三	七二・八〇	一六八・六	八八・一	二・三
大	大	阪	二、三七〇、九〇〇	二八八・三二	三四〇・七	一四三・七	一・二

（備考）人口ハ大正九年十月一日現在

各種鐵道
乘客數

市電以外ノ各種交通機關ニ於ケル一箇年間ノ乘客數ハ附圖第四號ニ示ス如シ該數量ハ大正八年度ノ調査ニ係レリ今該圖ニ基キ一日ニ於ケル通過數量ノ多寡ニ應シ各鐵道ヲ區間別ニ列記スレハ第二十四表ノ如ク又其ノ列車運轉回數及運轉間隔ハ第二十五表ノ如シ

以上第二十二表乃至第二十五表及附圖第一號ヲ通覽スルニ今日大阪市内外ニ於ケル各種鐵道ハ大體分布其ノ宜シキヲ得線路延長ノ如キ又必スシモ尠シトセス之ニ運轉スル列車及電車ハ第二十五表ニ示ス如ク回數甚タ頻繁ニシテ今日既ニ驚クヘキ多數ノ乘客ヲ輸送シツツアリ殊ニ阪神、阪神急行、京阪、大軌、南海等各線ノ如キハ大體ニ於テ高速交通機關タルノ機能ヲ有スルカ如キモ然モ今後益底止スル所ナキ交通ノ進展ニ對シテ果シテ如何ニ其ノ施設ヲ改善スヘキカ更ニ攻究スル處アラム

第三章 高速鐵道網ノ選定

第一節 高速鐵道網選定ノ要件

選定要件

都市ノ高速鐵道線路ハ路面電車及近郊ニ於ケル各種鐵道ノ交通調査ニ依リテ得タル結果ヲ基礎トシ其ノ他該都市一般ノ狀勢ニ鑑ミ之ニ適應スル様選定スヘキハ勿論ナリト雖孰レノ都市ヲ問ハス高速鐵道網選定上準據スヘキ要件左ノ如シ

- (一) 高速鐵道ハ都市ノ中心地區ヨリ都市ノ周圍ニ向ヒ放射線狀ニ之ヲ設ケサルヘカラス
- (二) 高速鐵道ハ努メテ都市ノ中心地區ヲ貫通シ以テ所謂直通線するト・るトヲ構成セサルヘカラス
- (三) 高速鐵道ニ於テハ各線相互間並ニ遠距離鐵道、近郊鐵道、路面軌道トノ連絡ヲ至便ナラシメサルヘカラス
- (四) 都市ノ周圍ニハ必要ニ應シ環狀高速鐵道ヲ設クルノ要アリ然リト雖之カ實施ハ放射狀線路ノ後タラシムルヲ以テ通則トス

- (五) 都市ノ周圍ニ集合スル近郊鐵道ハ將來都市ノ發展ニ伴ヒ高速鐵道ト爲スノ必要ヲ生スルモノアルヘシ是等ハ豫メ容易ニ高速鐵道ニ變更シ得ルノ用意ナカルヘカラス

第二節 市内高速鐵道網ノ選定

選定要件
ノ適用

大阪市内高速鐵道網ヲ選定セムトスルニ方リ第一節ニ列舉セル要件ハ之ヲ本市ノ狀勢ニ照シテ如何ニ適用スヘキカラ考慮セサルヘカラス即チ先ツ第一及第二ノ要件ニ就キテ併セ考ヘムニ本市ノ中樞地區カ船場、中ノ島及堂島附近ナルヘキコトハ既ニ第一章第一節ニ説ク所ノ如シサレハ高速線路ヲ該地區ヨリ市ノ周圍ニ向ケ放射線狀ニ設ケ並ニ該地區ヲ貫通セシムヘキコトハ敢テ異議ナシトスルモ然モ市俄古ニ於ケルモノノ如ク一小區域ニ環狀線路ヲ設ケテ四方ヨリ集中スル列車ヲ總テ此處ニ導キ以テ所謂るト・ブ運轉ヲ爲サシムルカ如キ或ハ紐育ノだうん・たうんニ於ケルカ如ク一

小地點ニ各線路ヲ悉ク集中セシムルカ如キ形式ニ出テムハ本市ノ爲ニ探ラス殊ニるゝ。運轉ハ一見巧妙ナル設計ノ如キモ各方向ヘ遺憾ナキ運轉ヲナサシメムトセハ其ノ施設甚タ複雑且危險トナリ運轉回數頻繁ナルニ伴ヒ益此ノ度ヲ増シノカ改善ヲ圖ラムトセハ構造上更ニ著シキ困難ヲ來サム現ニ市俄古ニ於テハ環狀線路カ該都市ノ性質上特ニ適當ノ施設ナルニ拘ラス猶此ノ缺陷ヲ救済スヘク今日既ニ大改善ヲ要スルノ時機ニ迫レルノ有様ナリ

又高速鐵道ハ之ヲ第二ノ要件ノ如クするゝ。るゝとタラシメムトセハ勢ヒ縱橫線路ノ相互、交叉ヲ必要トスヘキモ地下ト高架トノ交叉ハ兎モ角本市ノ如ク地質上地下構造ニ不適當ナル場合(後述)ニハ高架相互ノ乗越ハ施工上ノ困難尠カラサルヲ以テ比較的運轉閑散ノ線路ハ寧ロ之ヲ直通セシメス中樞地區ニ於テ他ノ主要線路ヘノ乗換ヲ圖ルモ亦止ムヲ得サラム

第三ノ要件ニ關シテ劈頭考慮ヲ要スルハ梅田附近ナリトス此處ニハ官設東海道本線ノ大阪停車場アリ即チ東海道線ハ市ノ北部ニ偏在スルヲ以テ彼ノ東京ニ於ケル東海道及東北連絡高架線カ市ノ中樞ヲ貫通シ將來市内ニ設ケラルル高速鐵道ヲシテ隨所ニ其ノ橫斷地點ニ停車場ヲ設ケテ相互ノ乗換接續ヲ容易ナラシムルトハ頗ル趣ヲ異ニスヘク從テ大阪市内高速鐵道ト東海道線トノ關係ハ特ニ重要視セサル可カラス加之大阪停車場ニハ西成線、城東線、福知山線等ノ連絡スルアリ剩ヘ其ノ附近ニハ阪神及阪神急行兩線ノ終端驛アリテ朝夕夥シキ乗客ヲ吞吐シツツアルニ見レハ梅田ハ實ニ大阪市ノ交通上最樞要ナル地點ヲ占ムルモノニシテ將來ト雖市ノ内外ニ亘ル高速鐵道網中最重要ナル線路ハ自然此ノ附近ニ集中スルヲ當然トスサレハ此ノ間各線相互ノ連絡ニ就テハ計畫上多大ノ注意ヲ要シ其ノ方法最周到ナラサルヘカラス或ハ此ノ地點附近ニるゝ。ぶ設クルモ亦一案タリト雖茲ニ述ヘタル如キ缺點アル此ノ方法ヲ探ラストモ連絡ノ完備ニ就テハ他ニ途アルヘシト信ス(後述)

又京阪電氣鐵道線ハ現今天滿附近ニ乘入ルルト同時ニ既ニ官設城東線ノ一部拂下ヲ受ケテ本庄葉村町附近ニ乘入レムトスルノ計畫アリ此ノ兩者ハ大阪電氣軌道線、南海鐵道線(本線及阪堺兩線ノ内少クトモ一)關西本線等ト共ニ何レモ市内高速鐵道線路トノ連絡ヲ考慮スルノ要アリ

市内路面電車ニ至テハ隨所ニ高速鐵道トノ便利ナル連絡ヲ圖ルヘキモノタルコト言フ俟タス即チ高速鐵道ノ停車場ハ路面電車停留場殊ニ乗換場ト最近接セル地點ヲ選ハサルヘカラス

第四ノ要件ニ所謂環狀線ニ該當スヘキ城東線ハ近ク政府ニ於テ高架改築ノ上電化スルノ計畫アリ以テ市内ニ集中スル放射狀線路ノ連絡ヲ圖ルト共ニ市ノ周圍ニ沿ヒ交通スル旅客輸送ノ目的ニ資スルヲ得ヘシ由來本市ニハ路面電車相當ニ普及サレ殊ニ城東線ノ南半部ニ沿ヒテハ環狀電車線アルヲ以テ城東線ノ電化ハ必スシモ焦眉ノ急ニ迫レリト稱シ難キモ近年同方面ノ發展顯著ニシテ今後益同線ノ利用者増加セムトスルノ趨勢アルノミナラス之カ高架改築ハ市内高速機關施設ニ比シ遙ニ容易ナルヲ以テ其ノ施設ハ必スシモ放射線路完成ノ曉ヲ俟ツノ要アラズ

第五ノ要件ニ就テハ現今本市ニ乗入ルル近郊鐵道中阪神電氣鐵道線、阪神急行電鐵線、京阪電氣鐵道線、大阪電氣軌道線、南海鐵道線ノ五者カ高速機關トシテ其ノ用ヲ爲ササルニ非サルモ市内及近郊區域ニ屬スル部分ハ漸次高架又ハ地下ニ改築ノ要アリ而シテ是等ノ鐵道ハ縱ヒ今後市内ニ設クヘキ高速機關ト其ノ經營者ヲ異ニスルトモ交通ノ必要ニ應シテ列車ヲ直通運轉シ得ルノ施設ヲ今日ヨリ攻究スルノ要アラム

市内高速
鐵道網ノ
選定

市電乘客調査ノ結果ハ前節ニ述ヘタル選定要件ト相俟テ高速鐵道網選定上最重大ナル要素タルヘキコト曩ニ述ヘタルカ如シ第二章第二節ニ掲ケタル結果ヨリシテ市内主要地點即チ堺筋、梅田、南北線、千日前、九條安治川、惠美須町、川口、天王寺、湊町難波、玉造、西濱、上本町六丁目、天滿橋、谷町、天神橋六丁目、築港ノ十六方面ヨリノ乘客ノ行先及其ノ量ヲ圖示セハ附圖第三號ノ如シ試ニ先ツ各地點別箇ニ適應スル路線ヲ選定スレハ同圖上綠線ヲ以テ示スカ如ク更ニ此等ヲ綜合スルニ於テハ各地點何レノ乘客ニ對シテモ最便利ナル線路ヲ選定スルヲ得ヘシ茲ニ特ニ考慮ヲ拂フヘキハ堺筋、梅田、南北線ノ三方面ヨリノ乘客ニシテ各約六萬人ヲ算シ之ヲ合算スルトキハ市電總乘客ノ四分ノ一以上ヲ占メ他線ニ比シ特ニ重要視スヘク該方面ニ對シテハ最便利ナル線路ヲ見出ササルヘカラス即チ順序トシテ先ツ堺筋、梅田、南北線ノ三圖ヲ綜合シテ路線ヲ選定セハ甲圖中赤太線ニテ示ス系統ヲ得ヘシ次ニ其ノ他ノ各方面ヨリノ乘客ニ對スルモノハ其ノ重要ノ程度前者ニ及ハスト雖是等ニ對シテモ成ルヘク適應スル路線ヲ案出スルトキハ同圖

大阪市內高速鐵道計畫線路表

線路名	區間又ハ經由箇所	他線トノ連絡箇所(及線名)	軌道直長	摘要
東橫堀線	梅田、本庄葉村町、今橋東詰、東橫堀東岸、谷町、高津堀、天王寺公園南口、天王寺	梅田、本庄葉村町、今橋東詰、東橫堀東岸、谷町、高津堀、天王寺公園南口、天王寺、關西本線、南海鐵道線	九・〇哩	高津堀ニテ西橫堀線橫斷箇所、及天王寺驛附近ハ地平鐵道ニシテ軌道延長一哩二分 他ハ全部高架鐵道 七哩八分
西橫堀線	梅田、櫻橋、西橫堀東岸、四ッ橋、湊町、難波、高津堀、上本町六丁目	梅田、櫻橋、西橫堀東岸、四ッ橋、湊町、難波、高津堀、上本町六丁目、東海道本線、安治川線、阪神電氣鐵道線、東橫堀線、阪神急行電鐵線、城東線、關西本線、城東線、波(南海鐵道線)、難波(東橫堀線)、上本町六丁目(大阪電氣鐵道線)	八・二哩	梅田ヨリ高津堀迄 高架鐵道 七哩二分 高津堀ヨリ上本町六丁目迄 一哩
城東線	梅田、天神橋筋六丁目、櫻宮、蒲生、京橋、玉造、東上町、天王寺、天王寺公園南口、今宮、湊町	梅田、天神橋筋六丁目、北大阪電氣鐵道線、東橫堀線、西橫堀線、阪神電氣鐵道線、阪神急行電鐵線、城東線、宮(新京阪電氣鐵道線)、生(京阪電氣鐵道線)、橋(片町線)、造(玉造築港線)、東上町(大阪電氣鐵道線)、天王寺(關西本線、南海鐵道線)、天王寺公園南口(東橫堀線、南海鐵道線、阪界線)、宮(南海鐵道線)、湊町(西橫堀線)	一八・四哩	全部高架鐵道 (但シ天王寺附近ハ取切トス)
玉造築港線	玉造、谷町、四ッ橋、九條、市岡町、築港	玉造、谷町、四ッ橋、市岡町、築港、東(城東線)、造(東橫堀線)、橋(西橫堀線)、市岡町(木津川線)	一三・〇哩	寺山町ヨリ谷町迄 一哩二分 他ハ全部高架鐵道 十一哩八分
安治川線	梅田、野田、西九條、安治川、櫻島	梅田、野田、西九條、安治川、櫻島、東海道本線、阪神電氣鐵道線、阪神急行電鐵線、西橫堀線、東橫堀線、城東線	一〇・四哩	全部高架鐵道
木津川線	市岡町、泉尾町、鶴町	市岡町(玉造築港線)	五・六哩	全部高架鐵道
合計			六四・六哩	
高架鐵道			六一・二	
地平鐵道			一・二	
隧道			二・二	

(備考) 表中太字ニテ示セルハ本調査會ニテ選定セル高速鐵道線トス

中赤細線ニテ示スモノトナル

以上ハ單ニ交通系統ニ順應スル鐵道網ニ過キサカ更ニ進ムテ前節ニ述ヘタル選定要件ニ照シ將又工事施行ノ難易ニ考ヘ之ニ適當ノ斟酌ヲ加ヘテ附圖第三號乙圖ノ如クシ茲ニ第二十六表及附圖第五號ニ示ス如ク市内高速鐵道網ヲ選定セリ

選定線路ノ經路及他線トノ連絡等大體ノ計畫ハ第二十六表ニ依リ明ナルモ猶左ニ補說セントス

選定線路ノ經路

本計畫線路ハ附圖第三號ヲ骨子トシ乙圖ノ如ク選定セルコト前述ノ如クナルカ市電堺筋線及南北線ノ位置ニ高速鐵道線路ヲ設ケス東西兩橫堀線ヲ配置シタルハ川岸ニ沿ヒ以テ建設費ノ節約ヲ期シタルト東西兩橫堀川ハ其ノ位置堺筋線及南北線ト相距ル遠カラサルヲ以テナリ天神橋六丁目ヨリ谷町玉造ヲ經テ天王寺ニ至ル線ニ代フルニ城東線ヲ以テシタルハ一見餘リニ隔絶シタルノ觀アルカ如シト雖城東線附近カ近來異常ノ發達ヲ遂ケツツアルコト之カ高架改築ハ甚タ容易ナルコト及城東線ト東橫堀線トノ間ニ尙谷町線ヲ入ルルコトハ交通量ニ照シテ餘リニ近接ニ失スヘキニ想到セルニ外ナラス梅田ヨリ安治川口ニ至ル安治川線、本田一丁目ヨリ築港ニ至ル玉造築港線ノ一部及木津川線ハ何レモ工事ヲ容易ナラシムル爲路線ノ位置ニ多少ノ變更ヲ加ヘタリ而シテ玉造築港線ノ延長トシテ本田一丁目ヨリ長堀ニ沿フ路線ヲ選ヒ信濃橋、本町ヲ通ル路線ニ代ヘタルハ附圖第二號ニ示ス如ク東西橫斷ノ乘客カ本町筋ニ比シ長堀筋ノ方遙ニ多ク且ツ長堀川岸ニ沿フニ於テハ建設費ニ多大ノ節約ヲ期シ得ヘキヲ以テナリ又本田一丁目ヨリ川口ヲ經テ野田ニ至ル線及大正橋ヨリ櫻川ヲ經テ湊町及西濱ニ通スル線ヲ削除セルハ兩線共ニ乘客數多カラス且前者ハ淀川後者ハ木津川橫斷ニ多大ノ建設費ヲ必要トスルヲ以テ姑ク路面軌道ノ利用ニ俟ツヘク必スシモ直ニ計畫スルノ急ヲ認メサリシニ依レリ

他線トノ連絡

梅田ニ於ケル大阪停車場ハ今ヤ政府ニ於テ東海道線及城東線ノ高架式停車場トシテ擴築ノ舉アリ本計畫ニアリテハ以上兩線ノ外東橫堀線及西橫堀線ノ高速鐵道線路ヲ進入セシメ之ニ合築施工スルノ設計ヲ立テタリ差當リ阪神及阪神急行線ハ現在ノ位置ニ存セシムルコトトセルモ將來阪神ハ東橫堀線ニ阪神急行ハ西橫堀線ニ何レモ連絡運轉ノ實施サル

ル曉始テ本市高速鐵道トシテノ利用間然スル處ナキニ至ルヘク此ノ場合阪神ハ一部移轉ノ上高架ニ阪神急行ハ一部移轉ノ上地平及高架ニ改築シ該連絡ヲ達成スルコト容易ナル様計畫セリ

又梅田ニ於テ城東線ト安治川線トヲ連絡セハ環狀線トシテ有意義ノ感ナキニ非サルモ此ノ際大阪停車場ノ設計ヲ甚シク複雑ナラシメテ迄實行スルノ要ナシト認ム

東横堀線ハ南方南海鐵道線ニ連絡スルノ時機ヲモ豫想セサルヘカラス其ノ場合南海本線或ハ阪堺線ノ何レニ連絡スルヲ可トスヘキヤハ考慮ヲ要スル問題ナルカ同鐵道ハ將來ト雖貨物列車運轉ヲ廢止スルハ困難ナルヘク且東横堀線ヲ難波ニ連絡セシムルハ市内線路配置上妥當ナラス又市外高速鐵道ノ計畫ハ濱寺以南ニ及ホスノ必要ナキカ故ニ茲ニ阪堺線ヲ選フコトトセリ同線ハ軌間四呎八吋半ナルノミナラス高速鐵道ニ改築スルハ甚シキ困難ナキ見込ナリ

大阪電氣軌道線ハ上本町六丁目ニテ京阪電氣鐵道線ハ北濱一丁目ニテ新京阪電氣鐵道線ハ本庄葉村町ニテ又北大阪電氣鐵道線ハ天神橋筋附近ニテ孰レモ高速線路ニ連絡セシムルコトトシ其ノ他市内路面軌道網トノ連絡ニ就テハ附圖第五號ニ示ス如ク充分ノ考慮ヲ加ヘタリ

各線運轉ノ系統ハ第二十六表各線毎ニ行フヲ適當ト認ムルモ將來阪神、阪神急行、大軌、南海等ノ各線ト直通運轉ヲ爲ス場合ニハ變更ヲ生スヘシ

工事施行ノ順位

工事施行ノ順位ハ東西兩横堀線ヲ第一トシ其ノ他ハ大體二十六表ニ掲記ノ順序ニ依ルヲ適當ト認ム

第三節 市外高速鐵道網ノ選定

選定上ノ一般考慮

市外ニ於テモ高速鐵道敷設ノ要アルコト多言ヲ要セサルモ外國都市ノ例ニ徴スルニ先ツ路面軌道ト近郊鐵道ノ發達ヲ俟テテ漸次之カ普及ヲ見ルヲ通例トシ其ノ必要ノ程度市内ニ於ケル如ク然ク切實ナラス然モ繼テ之ヲ今日ノ大大阪區域ニ於ケル現況ニ照スニ市外路面軌道ノ殆ト見ルヘキモノナキニ反シ近郊鐵道ノ發達ニ至テハ寧ロ異常ナルモノアリ加フルニ其ノ運轉ハ速度及回数ニ於テハ敢テ高速鐵道ト逕庭スル所アラス之主トシテ本市郊外ニ住宅地トシテ好適ナ

大阪市外高速鐵道計畫線路表

線路名	區間又ハ經由箇所	他線トノ連絡箇所(及線名)	軌道長	備
阪神電氣鐵道線	梅田、野田、傳法、尼ヶ崎、西宮町、香櫨園	梅田 東海道本線、安治川線 阪神急行電鐵線、城東線 東橫堀線、西橫堀線	二二・八哩	梅田ヨリ尼ヶ崎市外端迄 高架鐵道 十二哩 他ハ地平鐵道 十哩八
阪神急行電鐵線 (神戸線)	梅田、十三、塚口、西ノ宮北口、香櫨園	梅田 東海道本線、安治川線 阪神電氣鐵道線、城東線 東橫堀線、西橫堀線 三(北大阪電氣鐵道線、阪神急行電鐵寶塚線) 口(阪神急行電鐵伊丹線) 口(阪神急行電鐵西ノ宮寶塚線)	二四・七哩	梅田ヨリ神崎迄 高架鐵道 五・五哩 他ハ地平鐵道 十九哩二
阪神急行電鐵線 (寶塚線)	梅田、十三、石橋、能勢口、寶塚	梅田 東海道本線、安治川線 阪神電氣鐵道線、東橫堀線 西橫堀線、城東線 三(北大阪電氣鐵道線) 阪神急行電鐵神戸線 橋(阪神急行電鐵箕面線) 口(能勢電氣鐵道線) 口(阪神急行電鐵西ノ宮寶塚線)	三一・二哩	梅田ヨリ三國迄 高架鐵道 六哩 他ハ地平鐵道 二五哩二
新氣道阪電鐵線	本庄葉村町、櫻ノ宮、吹田、茨木、富田、高槻	本庄葉村町(東橫堀線、城東線) 宮(城東線)	二七・〇哩	本庄葉村町ヨリ吹田迄 高架鐵道 十哩 他ハ地平鐵道 十七哩
京阪電氣鐵道線	北濱、天滿橋、蒲生、守口、枚方	北濱(東橫堀線) 生(城東線)	二七・四哩	北濱ヨリ守口迄 高架鐵道 九哩 他ハ地平鐵道 十八哩四
大阪電氣鐵道線	上本町六丁目、東上町、枚岡、日下	上本町六丁目(西橫堀線) 東上町(城東線)	二〇・〇哩	上本町六丁目ヨリ深江迄 高架鐵道 四哩八 他ハ地平鐵道 十五哩二
官設片町線	京橋、放出、星田	京橋(城東線)	二二・四哩	京橋德庵間 高架鐵道 四哩 他ハ地平鐵道 十八哩四
官設關西本線	天王寺、柏原	天王寺 城東線、大阪鐵道線、南海鐵道線 東橫堀線 原(關西本線、大阪鐵道、河南線)	一六・六哩	天王寺ヨリ平野迄 高架鐵道 四哩八 他ハ地平鐵道 十一哩八
南海鐵道 (阪堺線)	天王寺公園南口、住吉、阿倍野神社、堺、濱寺	天王寺公園南口、城東線、東橫堀線、平野線) 阿倍野神社(元大阪高野鐵道線) 住吉(阿倍野線) 吉(阿倍野線) 大濱公園線) 寺(南海鐵道本線)	一六・四哩	天王寺ヨリ堺市外端迄 高架鐵道 十一哩八 他ハ地平鐵道 四哩六
合計 內 高架鐵道 地平鐵道			三〇・五哩 一四・六哩	

(備考) 表中太字ニテ示セルハ本調査會ニテ選定セル高速鐵道線トス

ル土地多キト漸次郊外居住ヲ希望スルモノ多キトニ基因スヘキモ同時ニ外國ニ其ノ例乏シキ他ノ一大特色アルヲ閑却スヘカラス即チ本市ノ東西二十哩内外ヲ隔テ京都、奈良、神戸ノ如キ都市ノ存在スルコト之ナリ是等ノ都市ハ或ハ風光明媚ノ地トシテ或ハ海外貿易ノ港トシテ觀光上又商工業上本市ト交渉最多キ關係ニアリ從テ四季日夕本市トノ往復頻繁ナルコト實ニ他ニ其ノ類例ヲ見ス然ルカ故ニ單ニ都市膨脹ニ伴フ交通機關トシテノミナラス大都市相互聯鎖機關トシテ高速鐵道ノ完備ヲ要スルコト固ヨリ理ノ當然ニシテ阪神、阪神急行、京阪、大軌、南海等ノ近郊鐵道カ非常ナル發達ヲ爲セルモ亦宜ナリト謂フヘシ

抑市外ノ高速鐵道ハ大體左記ノ資格ヲ具備セサルヘカラス

(一) 市外高速鐵道モ市内ト同様放射線狀ニ設クルヲ要ス

(二) 線路ハ將來發展ヲ遂クヘキ地點ヲ通過スルヲ要ス

(三) 線路ハ市内高速鐵道ト直通スルカ又ハ乗換ノ容易ナルヲ要ス

(四) 他ノ要件ニシテ同一ナラハ大體同一間隔ニ分布スル様配置スルヲ要ス

以上ノ外其ノ交通狀態ヲ考慮スヘキハ勿論ナリ然モ本市附近ニ散在スル近郊鐵道ノ交通狀態ハ第二章第三節ニ述ヘタルカ如キモ未タ市營電車ニ於ケルモノノ如ク正確ナル統計ナキカ故ニ具體的立論ヲ爲シ難キモ市外高速鐵道トシテハ現在ノ乗客輸送ニ資スルノミナラス大ニ將來沿線地域ノ開發ヲ目的トスルモノナルカ故ニ重ニ前掲各要件ト共ニ附近ノ地勢ヲ考察シ其ノ線路ヲ選定スルノ要アリ

斯ノ如クニシテ選定セル線路ハ第二十七表及附圖第一號ニ示スカ如シ而シテ各線ハ全部複線ノ計畫トナセリ

第二十七表ニ示スカ如ク阪神電氣鐵道線、阪神急行電鐵線、京阪電氣鐵道線、大阪電氣軌道線及南海鐵道線ノ五線ハ何レモ今日存在スル近郊鐵道ニシテ漸次之ニ改良ヲ加ヘテ高速鐵道タラシムヘク之ト市内高速鐵道線路トノ連絡ニ關シテハ市内高速鐵道ノ場合ニ詳述セル方法ニ出テシムルヲ要ス又關西本線及片町線ハ現ニ近郊交通乘客多ク將來高速ニ改ムルノ要アリ更ニ天王寺以南大和川ニ至ル一帶ノ地ハ本市住宅地トシテ漸次開發ノ勢ヒ著シキモノアルニ鑑ミ將

來或ハ高速鐵道布設ノ要アラムモ姑ク後日ノ問題トシテ本計畫ニハ之ヲ加ヘサルコトセリ

第四節 高速鐵道布設後ニ於ケル交通時間ノ短縮

第二節及第三節ニ選定セル高速鐵道網完成ノ曉交通時間ノ短縮サルルハ瞭然タルカ果シテ幾何ノ時分ニ達スルヤ豫想スルハ計畫遂行上有益ノコトナルヘシ今高速鐵道網完成後ノ市電及高速鐵道ノ運轉速度並ニ乗換ニ要スル時分ヲ現在東京其ノ他ニ於ケル例ニ徵シ左ノ如ク假定シ大阪區域内主要地點ノ到達時分ヲ算出シコレト現在ノ到達時分トヲ比較スルニ第二十八表ノ如ク市内ニ於テハ最大二十七分市外ニ於テハ同五十一分ノ短縮ヲ見ム

(一) 速度(停車及乗換時分ヲ含ミタル平均)

市電

一時

六哩

高速鐵道
市外 近郊 市内

一時

十五哩

(二) 市電ト高速鐵道トノ乗換ニ要スル時分

二時

二十五哩

第二十八表

現在及高速鐵道完成後ニ於ケル大阪區域内各主要地點ヨリ市役所前大江橋ニ到ル所要時間比較表

地點	大江橋ヨリノ直線距離	現在到着時分	完成後著到時分	縮短時分
梅田	0.6	6	5	1
天神	1.4	13	9	4
天六	1.8	17	10	7
湊車	2.0	21	11	10
難波	2.2	23	16	7
車本	2.3	25	16	9
上丁	2.8	23	16	7
玉須	3.3	32	17	15
美野	4.5	41	25	16
惠島	4.5	53	26	27
阿津	5.0	41	25	16
木津	4.6	25	25	0
守口	5.0	26	24	2
尼ヶ	5.0	25	22	3
吹野	5.2	45	33	12
平丹	7.6	33	29	4
伊條	8.2	33	36	42
四條	8.2	47	34	13
瓢箪	8.2	43	36	7
堺	9.6	36	34	2
茨木	9.7	39	35	4
西宮	9.9	44	38	6
箕面	9.0	37	32	5
池田	10.1	1-2	41	21
柏原	10.5	1-31	43	51
星田	11.0	1-8	44	24
濱寺	11.2	48	45	3
枚方	12.0	53	44	9
枚探	12.7	46	40	6
高槻				

第五節 東京及外國都市トノ比較

敍上ノ如クニシテ選定セラレタル高速鐵道カ想定年度ニ於テ大阪市、大阪市及近郊、大大阪ノ地積ニ對シ又高速鐵道ヲ利用スヘキ同上區域内ノ人口ニ對シ果シテ適當ナリヤ否ヤ之ヲ事情類似セル内外都市ト比較スルカ爲メニハ先ツ其ノ人口、面積及人口密度カ大阪ト近似シ且都市ノ狀況略ホ相似タルモノヲ選ハサルヘカラス大阪市及大大阪ト類似ノ都市トシテハ(第二表參照)本邦ニ於テ東京市及大東京ヲ舉クヘシ外國都市ニ於テハ倫敦ハ地域廣大ニシテ高速鐵道ノ普及ト共ニ乗合自働車發達シ交通ノ狀態本市ト大ニ趣ヲ異ニスル點ニ於テ又紐育、市俄古、ぼすとん、費府ハ商工業區域ト住宅區域トノ劃然タル區別ヲ存シ高速鐵道ノ配置本市ト類ヲ異ニスル點ニ於テ將又人口ト密度トノ關係ヨリ考慮スルモ對照上不適當ナルヲ免レス只巴里及柏林ハ大阪市ト大巴里及大伯林ハ大大阪ト大體ニ於テ類似ノ點多ク對照ニ價スヘキヲ以テ以下是等三都市ニ就テ高速鐵道延長ノ比較ヲ試ミムトス但シ東京ニアリテハ現今高速鐵道完備スルニ至ラサルヲ以テ大正八年六月帝國鐵道協會及土木學會ノ調査ニ係ル將來計畫ノ線路亘長ヲ採用スルコトトセリ先ツ市ニアリテハ人口百萬ニ對スル線路亘長ハ大阪市ノ三十一哩八ニ對シ東京市三十三哩六巴里四十哩七舊伯林ハ三十八哩七ニシテ大體伯仲ノ間ニアリ又面積一平方哩ニ對スル線路亘長ハ大阪市ノ二哩八分ニ對シ東京市三哩巴里三哩八舊伯林三哩ニシテ其ノ間亦大ナル逕庭ヲ見ス之ヲ要スルニ本市ニ採用ナレタル線路亘長ハ大體妥當ナリト謂フヲ得ヘシ次ニぐれ、た、し、ち、ニアリテハ人口百萬ニ對スル線路亘長ハ大大阪ノ五十六哩ニ對シ大東京ハ一哩大巴里〇哩七伯林市二十七哩伯林市二十七哩一面積一平方哩ニ對スル線路亘長ハ大大阪ノ〇哩九ニ對シ大東京ハ一哩大巴里〇哩七伯林市〇哩三ニシテ此ノ如キハ巴里伯林ニ比シ一見過大ナルヤノ感ナキニ非スト雖之大阪市ノ周圍ニハ餘リニ遠カラサル距離ニ於テ京都、奈良、神戸ノ如キ重要ナル都市存在シ日夕本市トノ交通甚頻繁ナルヲ以テ大大阪ノ高速鐵道ハ一面都市交通機關トシテ其ノ機能ヲ發揮スルニ止マラス他面前記都市トノ連絡交通機關ヲモ併セ兼スルノ要アルヲ以テナリ加之外國都市ニ於テハ近郊蒸氣鐵道風ニ發達シ附近ヨリ都市ニ集合スル乗客ヲ運搬スト雖本市ノ如キハ之ニ類スルモ

ノ甚少キヲ以テ本計畫ニ依ル高速鐵道ノ延長ハ必シモ過當ナラス殊ニ本計畫ノ内其ノ大部分ハ既設ノモノニシテ現ニ
乗客混雜ノ状態ニアルヲ見レハ以テ益其ノ過大ナラサルヲ確信セスムハアラス

第四章 高速鐵道ノ設計

第一節 地下及高架ノ選擇

地下鐵道
ト高架鐵
道トノ得
失

高速鐵道トシテ地下又ハ高架ノ何レヲ採用スヘキカハ屢論究セラルル所ナルモ各利害得失アリテ絕對的優劣ヲ定メ得
ヘキニ非ス今試ニ種々ノ方面ヨリ兩者ヲ比較セムニ

(一) 建設費

地下高架何レモ其ノ構造ニ種々ノ型式アリト雖其ノ何レノ場合ヲ論セス建設費ハ高架ノ方遙ニ低廉ナリ地質不
良ノ箇所ニアリテハ其ノ差額益大ナルヘシ試ニ地下高架ノ建設費ヲ比較セルモノヲ舉クレハ第二十九表ノ如シ
今日ノ時價ニ照シ幾分ノ相違アルヲ免レサルモ地下カ高架ヨリモ高價ナルハ容易ニ推知シ得ヘシ

第二十九表 地下及高架鐵道建設費比較表

構造	建設費割合	摘要
高架鋼鐵構造(開床)	一・〇	紐育市ニテ始メテ高架ニ鋼鐵構造採用ノ際比較セルモノ
高架鋼鐵構造(閉床)	一・六	
地 下	二・四乃至四・〇	
高架鋼鐵構造(開床)	一・〇	
高架鋼鐵構造ニ裝飾ヲ加ヘタルモノ(開床)	一・二	

高架鐵筋混凝土
高架鐵筋混凝土拱

一・六
一・八

紐育市くるいんす・ぶるばるニ鐵筋混凝土拱ヲ採用ノ
際比較セルモノ

地 下

三・〇乃至四・〇

高架鋼鐵構造（閉床）

一・〇

地 下

二・〇乃至四・〇

伯林市高架及地下鐵道會社ニテ會社線敷設ニ際シ比較セ
ルモノ

(二) 工事ノ難易

地下ハ高架ニ比シ概シテ其ノ工事困難ナルハ爭フヘカラサル事實ニシテ地質不良地下湧水多量ナル場合ニ於テ殊ニ然リ

(三) 工事施行中市内交通ニ及ホス阻害

線路カ道路ノ直上直下ニ當ル場合ニ於テ高架ニアリテハ道路交通ニ及ホス阻害ハ避クヘカラサルモ地下ニアリテハ之ヲ道路下深ク設クル場合は勿論淺ク設クル場合ト雖床板ニヨリ路面ヲ維持スルノ方法ヲ採ルトキハ殆ト通行ノ禁止ヲ要セサルヲ以テ繁華ナル街路ト雖市民交通ニ阻害ヲ及ホスコトナク工事ヲ遂行シ得ヘク此ノ點ニ於テハ遙ニ高架ニ勝ルモノト謂フヘシ

(四) 乗客及從業員ノ衛生

地下ハ乗客ニ惡感ヲ與フルノミナラス空氣ノ沈滯濕潤ニ伴フ微菌ノ繁殖ト軌條車輪磨滅ニヨリ生スル鐵粉、軌道砂塵竝ニ微菌等ノ飛散ニヨリ乗客及從業員ノ健康ヲ害シ傳染病ノ媒介等衛生上寒心スヘキモノアリ歐米ニアリテモ近時此ノ點ニ就テ深ク憂慮シツツアリ

(五) 線路竣成後市民ノ被ル影響

高架ハ幾分市街ノ美觀ヲ損シ喧騒甚シク街路及隣接家屋ノ採光ヲ遮リ車馬ノ往來ヲ阻害スル等一般市民ノ被ル影響多大ナリ若鐵筋混凝土造ヲ採用セハ幾分騒音ヲ減殺シ差シテ街衢ノ美觀ヲ傷クルコトナキモ此ノ點ニ於テ

地下ノ方遙ニ優レリ

(六) 家屋取拂ヲ要スル地積

高架ニ於テハ道路面上又ハ水面上ニ布設スル場合ノ外少クモ其ノ幅員ニ相當スル地積上ノ家屋取拂ヲ必要トスルニ反シ地下ニアリテハ僅ニ停車場昇降口附近ノ外必スシモ家屋ノ取拂ヲ要セス寸積ノ地積ト雖忽ニシ能ハサル都市ニ於テ高速鐵道布設ノ爲廣大ナル地積ヲ犠牲トナスコトハ苦痛タルヲ免レズ此ノ點ニ於テハ地下大ニ優ルモノアリトス

(七) 他ノ鐵道線路トノ交叉

高速鐵道ハ其ノ運轉回數頻繁ナルヲ要シ而モ其ノ運轉ヲシテ平滑ナラシムカ爲ニハ他ノ線路トノ平面交叉ハ努メテ避クルノ要アリ殊ニ蒸氣鐵道トノ平面交叉ハ絶對ニ避ケサルハカラス若夫レ蒸氣鐵道カ地平式ナレハ高架又ハ地下何レニ依ルモ立體的交叉容易ナリ然レトモ蒸氣線路カ高架ナルカ又ハ既ニ高架高速線路ノアリテ之ヲ横斷スヘキ場合ニハ概ネ乘客乗換ノ爲停車場ヲ設クルノ要アルヲ以テ地下ハ高架ニ比シ不便ヲ免レスト雖其ノ工事ハ較容易ナリ

(八) 出水ニ基ク障害

河川ノ汎濫若ハ海嘯等ノ爲常ニ出水ヲ被ル區域ニ在リテハ地下ハ頗危險ナリトス昇降口ヲ路面以上相當ノ高ニ設クルコトニヨリ幾分危險ヲ輕減シ得ヘキモ一朝出水ノ之ヲ越ユルコトアラムカ殆ト想像シ難キ慘狀ヲ呈スハキコト既ニ巴里ニ其ノ例アリ

(九) 漏電ニ基ク火災

紐育地下鐵道ニ於テ先年漏電ニヨリ電車火災ヲ起シ多數ノ乘客ヲ窒息セシメタル例アリ爾來同市ニ建設セララルル地下鐵道ニハ線路ノ兩側ニ避難路ヲ設ケ且電車車體ヲ鋼鐵製ニ改メ之カ救濟ヲ圖リタルモ猶且高架ニ比シ不測ノ危險多キハ免レ難シ

(10) 地震ノ及ホス影響

各國高速鐵道ニハ此ノ種實例ノ徵スヘキモノナキノミナラス大正十二年九月東京ニ於ケル震害ノ程度ニ於テハ未タ之カ優劣ヲ判スルコト能ハスト雖一朝甚シキ災害ニ遭遇シタル場合ヲ想像スレハ地下ハ高架ニ比シ其ノ復舊困難ナルコト察スルニ難カラス

(一一) 附近家屋ニ及ホス振動

此ノ點ニ於テ兩者甚シキ軒輕ナキモ電車ノ振動ハ蒸氣列車ノ如ク大ナラス尙今後家屋モ漸次改善セララルヘキヲ以テ深ク憂フヘキニ非ス現ニぼすとん、紐育、倫敦、伯林等ニ於テモ差シタル問題トナリ居ラサルヲ以テモ之ヲ察スルヲ得ヘシ

(一二) 營業費ノ比較

建造物保存ノ點ニ於テハ鋼鐵構造ヲ採用スル高架式ハ其ノ費用大ナルモ地下ニアリテハ燈火、通風、排水等ノ爲多額ノ經常費ヲ要スヘシ

(一三) 乘客昇降ノ便否

地下ハ淺ク設クルモノニアリテハ高架ト逕庭ナキモ倫敦ノ如ク深ク設ケタルモノニアリテハ乘客ノ昇降頗不便ナリ

(一四) 地下埋設物トノ關係

地下ハ淺ク設クルモノニアリテハ高架ト異リ地下埋設物整理ノ爲多大ノ費用ヲ要スヘシ

之ヲ要スルニ企業者竝ニ乘客ノ側ヨリ觀レハ何レモ高架線ヲ利益トシ市住民ノ側ヨリ觀レハ地下線ヲ利益トシ互ニ相容レサルモノアルヲ以テ妄ニ一方ニ偏スヘキニアラス寧ロ宜シク地方ノ狀況ニ照シ其ノ何レヲ採ルヘキカヲ定ムヘク地下高架ヲ混同スルモ亦妨ケナキ所ナリ元來都市ノ交通機關ハ其ノ型式ノ如何ヲ論セス其ノ建設費多額ニ上リ開業當初ニ於テ相當ノ利益ヲ見難ク後年漸ク其ノ收入増加シ稍利益ヲ得ムトスル曉ニ於テハ又更ニ新線ノ布設ヲ要スルニ至

リ到底他事業ノ如ク累進的ニ利益ヲ増進シ得ラルヘキ性質ノモノニアラス之ヲ海外ノ實例ニ徴シ凡テ其ノ利益ノ甚微少ナルヲ以テモ窺知スルニ足ラムサレハ本邦大都市ノ如ク交通機關ノ速成ヲ急務トスルニ拘ラス其ノ經濟狀態歐米各國ノ比ニアラサルモノニアリテハ徒ニ市ノ體裁ヲ顧慮シ或ハ理想論ニ捉ハレ其ノ布設ヲシテ益ベトイんぐ・びじねすヨリ遠サカラシメムトスルカ如キハ高速鐵道普及ノ目的ヲ達スル所以ニアラス往々地質不良河川多數ニシテ工事ノ困難建設費ノ巨額ナルニモ拘ラス強テ地下鐵道說ヲ固執スルハ採ラサル所ナリ

大阪市内
ニ於ケル
高架及地
下ノ選擇

本市ノ地質及地下水ノ湧出程度ニ關シテハ正確ナル調査ナク地下鐵道工事ノ果シテ容易ニ遂行シ得ラルルヤ否ヤハ遽ニ判斷シ難シト雖今日迄蒐集シ得タル資料ニヨリ大體ヲ判斷セムニ東横堀線ハ何レモ地表下五六十呎迄砂層其ノ以下ハ粘土ヲ混ヘタル砂層西横堀線ハ厚二呎乃至十呎ノ砂層及泥砂層交互ニ重ナリ玉造築港線ニ至リテハ其ノ東半ハ略西横堀線ト相似タルモ西半ハ深度百十呎迄軟弱ナル泥砂層ニテ百十呎ヨリ百三十呎ノ間ニ厚約二十呎ノ砂層ヲ混ヘ以下泥砂層安治川線ハ試鑿深度三十呎ニ過キサルカ何レモ泥土層ナリ

之ヲ概言セハ本市ノ地質ハ東區内ノ一部ヲ除キ總テ良好ナラス且多數ノ河川市中ヲ縱横ニ貫流セルヲ以テ地下鐵道ヲ採用セムトセハ之ヲ淺ク設クル場合ニアリテハ河底横斷ノ都度相當ノ深サニ降下セシムルヲ要シ其ノ線路ハ昇降常ナキモノトナリ主要停車場ノ配置ト相俟チテ其ノ不利尠カラス又河川横斷箇所ノ工事ハ甚シク困難トナリ多額ノ建設費ヲ要スヘク若又深く設クル場合ニアリテハ前者ニ比シ線路ノ勾配ヲ輕減スルヲ得ルモ全線地下水面以下ニ降リ工事益困難トナルヘシ之ニ反シ高架線ヲ採用スルトキハ經濟上及工事其上ノ施行甚容易ナルノミナラス東西兩横堀線及玉造築港線等ニ採用セムトスル鐵筋混凝土すらぶ式ニアリテハ設計上相當ノ美觀ヲ保タシムルト同時ニ騒音ヲ尠カラシメムコト敢テ難事ニ非ス加フルニ線路ハ一面河川ニ沿フヲ以テ高架線トシテノ苦痛ハ著シク緩和サルヘク加之一時工事ニ方リ家屋ノ取拂ヒヲ要スルモ完成後高架下ハ倉庫又ハ店舗ニ利用セラルヘキカ故ニ一方舟楫ノ便ヲ有スル河川ニ面シ他方交通自在ナル道路ニ接シ之カ利用者ノ利便測リ難キモノアリ然モ前節ニ列舉セル各項ニツキ高架地下ノ優劣ヲ攻究スルトキハ本市ノ高速鐵道ハ自ラ大體ニ於テ高架鐵道ヲ採用スルノ妥當ナルヲ斷セサルヲ得ス今ヤ市ノ當局ハ計

畫遂行ノ前提トシテ先ツ詳密ナル地質調査ヲ施行スルノ意アリ若夫レ之カ施行ノ結果今日ノ豫期ニ反シ意外ニ地質良
好湧水僅少ナルヲ得ハ地下鐵道ヲ採用スルノ可ナルアラムモ其ノ際ハ乗客利用ノ便宜ニ鑑ミ東横堀線ハ之ヲ松屋町筋
ニ西横堀線ハ御堂筋ニ築港線ノ一部ハ本町筋何レモ路面下ニ施設スル方或ハ至當ナルヘク其ノ際ハ之ニ伴ヒ局部的ニ
多少ノ變更ヲ要スヘキモ此ハ他日調査ノ結果ニ俟ツコトトシ本計畫ニアリテハ地下鐵道ハ姑ク之ヲ採用セサルコトト
セリ

即チ第三章第二節ニ選定セル高速鐵道網ハ殆ト全部高架式ヲ採用スルモノニシテ只西横堀線ノ中高津入堀ヨリ上本町
六丁目ニ至ル區間及玉造築港線中谷町以東東雲町ニ至ル區間ハ地下水ニ對スル憂全ク無ク且地質堅固ナルコト明瞭ナ
ルノミナラス地形ノ關係上一部隧道式ヲ採用セムトス從テ以上本計畫ノ高速鐵道ヲ類別セハ線路亘長ニテ高架式六十
一哩二隧道式二哩二地平式一哩二トナル

高速鐵道中市外ニ屬スル部分ニ對シテハ近郊ニアリテハ高架式其ノ外方ニアリテハ地平式トナセリ

第二節 軌 間

本計畫ノ高速鐵道ニハ如何ナル軌間ヲ採用スヘキ乎廣軌式四呎八吋半ノ狹軌式三呎六吋ニ比シ大體ニ於テ優レルコト
明カナルヲ以テ特種ノ事情ノ存セサル限リハ廣軌式ヲ採用スルヲ可トセム然レトモ將來市内高速鐵道ト市外交通機關
トノ連絡ヲ計ラムカ爲ニハ一應本市附近ニ於ケル現在鐵道ノ軌間如何ヲ考慮スルノ要アリ

今大阪區域内ニ於ケル既設並ニ免許又ハ特許セラレタル鐵道又ハ軌道ノ軌間ヲ見ルニ第三十表ノ如ク三呎六吋及四
呎八吋半ノ二種アリ其ノ軌道亘長前者ハ二百十三哩ニシテ後者ハ三百七十三哩ナリ又將來高速鐵道ニ改良スヘキモノ
ノミヲ算スレハ三呎六吋ノモノ五十七哩四、四呎八吋半ノモノ百六十九哩五トナリ後者大部分ヲ占ム

第三十表 大阪附近各鐵道軌間表

名稱	線名	軌間
官設鐵道		三呎六吋
阪神電氣鐵道		四呎八吋半
阪神急行電鐵		四呎八吋半
能勢電氣軌道		四呎八吋半
北大阪電氣鐵道		四呎八吋半
京阪電氣鐵道		四呎八吋半
新京阪電氣鐵道		四呎八吋半
大阪電氣軌道		四呎八吋半
大阪電氣軌道		四呎八吋半
南海鐵道	難波—和歌山	三呎六吋
	(元大阪高野鐵道線)	三呎六吋
	天王寺—天下茶屋	三呎六吋
	阪堺線	四呎八吋半
	平野線	四呎八吋半
	上町線	四呎八吋半
南大阪電氣鐵道		三呎六吋
和泉電氣軌道		四呎八吋半
市營電車線		四呎八吋半

即市外鐵道トノ連絡ヨリスルモ概シテ軌間四呎八吋半ヲ適當トスルカ故ニ今後市内ニ設ケムトスル高速鐵道ニ對シテ

ハソヲ採用スルコトセリ只關西本線、片町線及城東線ハ軌間三呎六吋ナルモ是等ハ市内高速鐵道トノ直通運轉ヲ行ハサル計畫ナルコト第三章第二節ニ述ヘタル如クナルヲ以テ軌間ノ相違ハ必スシモ支障ヲ生スルコトナシ以上計畫高速鐵道線軌間別線路巨長ヲ示セハ第三十一表ノ如シ

第三十一表 高速鐵道線軌間別線路巨長表

市内高速鐵道線

線名	軌間四呎八吋半	軌間三呎六吋	合計
東横堀線	九・〇 ^哩	—	九・〇 ^哩
西横堀線	八・二	—	八・二
城東線	—	一八・四	一八・四
玉造築港線	一三・〇	—	一三・〇
安治川線	一〇・四	—	一〇・四
木津川線	五・六	—	五・六
巨長計	四六・二 ^哩	一八・四 ^哩	六四・六 ^哩

市外高速鐵道線

線名	軌間四呎八吋半	軌間三呎六吋
阪神電氣鐵道線	二二・八 ^哩	—
阪神急行電鐵線(神戸線)	二四・七	—
同(寶塚線)	三一・二	—
新京阪電氣鐵道線	二七・〇	—
京阪電氣鐵道線	二七・四	—

官設片町線	—	二二・四
大阪電氣軌道線	二〇・〇	—
官設關西本線	—	一六・六
南海鐵道線(阪堺線)	一六・四	—
巨長計	一六九・五	三九・〇
市内及市外高速鐵道線路	—	二〇八・五
巨長總計	二二五・七	五七・四
		二七三・一

第三節 線路數

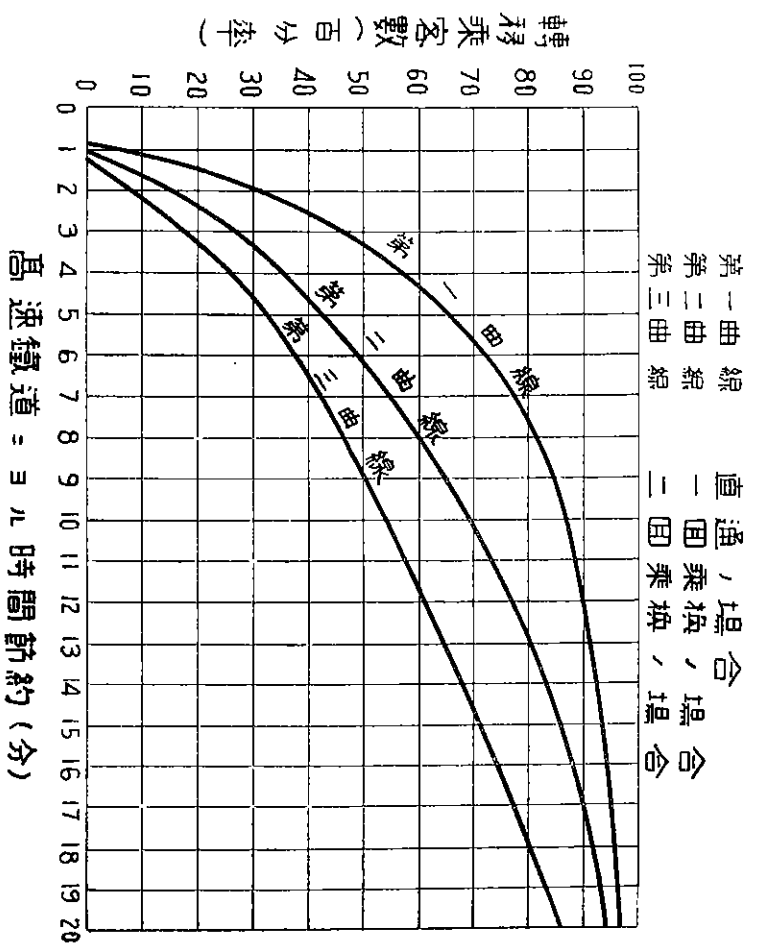
本計畫ニ係ル高速鐵道ハ何レノ線路ヲ問ハス少クモ複線ヲ要スルコト勿論ナルカ重要線路タル東西兩橫堀線ノ如キハ近キ將來ニ於テ複々線ヲ要スル時期到來スルニハ非サルカ豫メ考慮ヲ要スヘシ而シテ將來ノ乘客豫想ハ高速鐵道分布ノ狀態、路面電車普及ノ狀況、都市ノ廣狹如何等幾多ノ事情ニヨリ左右セラレ之カ解決ヲ下スコト困難ナルカ姑ク二三ノ假定ヲ設ケ左ニ推定ヲ下サムトス

即先ツ本市計畫高速鐵道ノ輸送力ヲ算出スルタメ一列車單位ヲ五輛編成、内電動車三輛、一輛ノ定員電動車百二十人、附隨車百三十人トシ歐米各國並本邦鐵道省電車ノ實績ニ徴シ乘客利用率ヲ平均五〇ぱいせんト列車間隔ヲ平均三分ト假定セハ一日午前四時ヨリ夜半十二時ニ至ル二十時間ニ於テハ複線一方向ニ於ケル輸送量ハ十二萬四千人トナリ更ニ一列車單位ヲ紐育高速鐵道ニ於ケルカ如ク十輛編成トセハ二十四萬八千人トナルヘシ

高速鐵道ヲ利用スヘキ乘客ハ主トシテ市電利用者ヨリ一部轉移スヘキ性質ノモノタルハ明ナルモ其ノ轉移割合ハ高速鐵道ノ延長及分布ノ狀態如何ニ基ク時間ノ節約、乗換ノ多少、運賃ノ多寡等ト密接ナル關係ヲ有シ容易ニ推定ヲ下シ難シ外國ニ於テモ參考ニ資スヘキ材料甚乏シキモ米國費府ニ於ケル調査ハ幾分參考ノ價值アルカ如シ第三十二表ニ示セルモノ即之ニシテ同市女一ヶと街ニ一條ノ高速地下鐵道完成セルトキ在來ノ路面電車乘客カ節約時間ノ割合ト乗換

第三十二表

高速鐵道利用ニヨル時間節約ト
 既成路面電車ヨリ轉移スル乘客數トノ關係圖表



高速鐵道ニヨル時間節約(分)

第一曲線 直通ノ場合
 第二曲線 通過ノ場合
 第三曲線 二回乗換ノ場合

轉移乘客數(百分率)

ノ多寡トニヨリ如何ナル割合ヲ以テ高速鐵道ニ轉移セルカヲ調査セルモノナリ試ニ之ヲ利用シテ本市將來ノ高速鐵道
 乘客數豫想ノ一助トナサムトス

先ツ以テ本市ニ今日本計畫ノ高速鐵道カ全部存在スルモノト假定セム第二章第二節ニ詳述シタルカ如ク距離近接セル
 市電停留場ヲ更ニ一纏メトシ二十三方面ニ別テ各方面相互間ノ市電乘客ヲ求メタルモノハ第二十一表ニ示ス如シ
 本計畫高速鐵道ノ停留場カ假ニ該方面ニ近キ地點ニ設ケラレタルモノト假定シ各方面間ヲ市電或ハ高速鐵道ニテ夫々
 到達スヘキ時間ヲ第三章第四節ノ想定時間ニヨリ算出シ第三十二表第三曲線ヲ適用シテ各線ニ於ケル市電ヨリノ轉移
 乘客ヲ求メ又市電以外ノモノニアリテハ城東線及西成線ハ現時之ヲ利用スルモノノ全部カ轉移スルモノトシテ計上シ
 依テ以テ算出スルトキハ一日乘客總數ハ三十六萬八千四十一人トナル之ヲ現在市電一日ノ乘客總數六十三萬千八百八十
 二人ニ比スレハ其ノ二分ノ一強トナラムサレト市電停留場ト高速鐵道停車場トノ距離費府ニ比シ幾分大ナルコト調査
 延長僅少ナル費府ノ例ヲ直ニ採テ本市ニ適用スルノ妥當ナラサルコト及本市ノ路面電車ハ今日以上幾分ノ増設ヲ見ヘ
 ク又乗合自働車ノ如キ他ノ交通機關ノ實現ヲモ豫想シ得ヘキヲ以テ本計畫ニ於テハ前記ノ割合ニ斟酌ヲ加ヘ寧ロ三分
 ノ一程度ニ査定スルノ適當ナルヘキヲ信ス以下之ヲ基トシテ高速鐵道各線乘客數ヲ舉クレハ第三十三表ノ如シ

第三十三表 高速鐵道各線一日最大通過乘客數(高速鐵道カ大正十年ニ布設サレタリト假定シ算出シタルモノ)

線 名	區 間	通 過 乘 客 數	
		上	下
東 橫 堀 線	堺 筋 谷 町 間	二一、九一六	二一、八八七
西 橫 堀 線	四 ツ 橋 湊 町 間	三四、七〇八	三四、一八八
城 東 線	天 王 寺 西 濱 間	二二、七六六	二三、六一六
玉 造 築 港 線	四 ツ 橋 西 區 中 央 部 間	三一、六四一	三一、九三一
安 治 川 線	梅 田 福 島 間	一一、六五一	一一、九七〇

木津川線 市岡町大正橋間 八、〇一一 七、九〇二

次ニ前掲乗客數カ三十年後タル想定年度ニ於テ増加スル割合ハ市電乗客數ノ増加率ト同様ナリト見做シ左記ノ如ク既往十年間ニ於ケル市電乗客數ノ指數ニ據リ平均増加率ヲ求メ大正四十年ニ於ケル指數ヲ算出スレハ九・一六トナル

年 度	大正元年	二年	三年	四年	五年
指 數	一・〇〇	一・一二	一・一二	一・二六	一・四九
年 度	六年	七年	八年	九年	十年
指 數	一・八四	二・二二	二・六九	二・六一	二・七四

斯シテ大正四十年ニ於ケル高速鐵道一日最大各線通過乗客數ヲ算出セハ第三十四表ノ如シ

第三十四表 大正四十年ニ於ケル高速鐵道各線一日最大通過乗客數

線 名	區 間	通 過 乗 客 數	
		上	下
東 横 堀 線	堺 筋 谷 町 間	七三、二六五	七三、一六八
西 横 堀 線	四ッ橋 湊 町 間	一一六、〇二九	一一四、二九〇
城 東 線	天王寺 西 濱 間	七六、一〇七	七八、九四八
玉 造 築 港 線	四ッ橋西區中央部間	一〇五、七七六	一〇六、七四五
安 治 川 線	梅 田 福 島 間	三八、九四九	四〇、〇一六
木 津 川 線	市岡町大正橋間	二六、七八一	二六、四一六

之ニ由リテ見ルニ通過乗客最多數ナル西横堀線ニ於テモ最大十一萬六千人ナルヲ以テ前記複線一方向ノ輸送量十二萬四千人ニ對照セハ計畫線路ハ總テ複線ヲ以テ足レリトスヘシ
今市電乗客數ノ三分ノ一ト城東線及西成線乗客ノ全部トカ高速度鐵道ニ轉移シ大正四十年ニ至ル増加ノ割合カ前記ノ

如シトセハ一日ノ乘客總數ハ八十六萬六千四百八十九人トナルヘシ此數字ヲ基礎トシ逆ニ高速鐵道ノ乘車回數ヲ求メムニ想定年度ニ於ケル大阪市ノ人口ハ二百三萬三千三百人ナルヘキヲ以テ一人一年間ノ乘車回數ハ百五十五回トナル此ノ數ハ大阪市將來ノ高速鐵道乘車回數トシテ果シテ相當ナリヤ否ヤ今歐米各都市最近ノ高速鐵道乘客數及一人一年間ノ乘客回數ヲ表示スルニ第二表ノ如シ該表中舊伯林ニ於テハ循環鐵道及都府鐵道ノ乘客數ヲ加ヘサル爲、費府ノモノハ其ノ延長僅少ニシテ高速鐵道網トシテ未完成ノモノニ屬スル爲本市高速鐵道乘車回數ノ推定上參考ニ資シ難シ然ルニ紐育市ニ於ケル乘車回數ハ二百四十回ニシテ此ハ都市ノ形狀廣袤ノ關係上路面電車ヨリモ高速電車ノ利用甚盛ムナルニヨリ又ぼすとん二百七十七回ハ路面電車ノ乘客ヲモ加算シアルニヨリ直チニ以テ本市ノ高速鐵道乘車回數ノ推定ニ充當シ難シト雖又以テ大都市ニ於ケル高速鐵道利用ノ如何ニ隆盛ナルカヲ察知スルニ資スルヲ得ヘク尙之ヲ乘合自働車ノ利用盛ムナル倫敦府ニ見ルモ百三十一回ヲ算シ大巴里ニ於テ百十九回ヲ算スルニ鑑ミ前記將來ノ高速鐵道乘客總數モ亦大體ニ於テ實現シ得ヘキ程度ノモノタルヲ察スルニ足ラム

若夫レ遠キ將來ニ於テ複線線路カ輸送量ノ極限ニ達シタル場合ヲ想像セムモ同一位置ニ複々線ヲ布設スルヨリハ寧ロ別箇ノ位置ヲ選ヒテ新ニ高架又ハ地下ノ複線ヲ布設スルヲ以テ得策トスヘシ況シテ四線ハ急行電車ヲモ運轉スル場合ニノミ適當スル方法ナルカ故ニ本市ノ如キ都市ノ形狀及廣袤ヨリ考察セハ各線共二線ニ止ムルノ適當ナルヘキヲ信ス

第四節 構造

高架鐵道ノ構造トシテハ次ノ五種ヲ舉ケ得ヘシ

- (一) 築堤式
- (二) 鋼鐵構造開床式
- (三) 鋼鐵構造閉床式
- (四) 拱式

(五) すらぶ式

築堤式ハ築堤上ニ線路ヲ設クルモノニシテ必要ニヨリ兩側ニ擁壁ヲ設クルモノアリ東京市内山手線横濱高架線及倫敦市内ノ一部ニ此ノ例アリ高架下利用ノ要ナク又繁華ナラサル地區ニ設クルニ於テハ建設費最低廉ナルノ利アリ。

鋼鐵構造開床式ハ東京市内總武本線、紐育高架鐵道、市俄古高架鐵道等ノ一部ニ採用セララルモノニシテ建設費低廉ナル利アルモ都市ノ美觀ヲ損シ騒音ヲ發スルコト甚シキヲ以テ市内樞要ナル街衢若ハ靜閑ナル住宅地區ニ設クルニ適セス且保存費大ナル不利アリ單ニ建設費ヲ節シ專ラ線路ノ普及ヲ企圖スル場合又ハ工場地域ヲ通過スルモノノ如キハ之ヲ採用スルモ可ナラム

鋼鐵構造閉床式ハ前者ニ比シ騒音ヲ發スルコト少キノ利アリト雖猶其ノ他ノ不利ヲ全ク除去スルヲ得ス只後ニ述フル二者ニ比スレハ建設費低廉ナル點ノ優レルヲ以テ費府、伯林等ニ於テハ之ヲ採用セリ

拱式ハ東京市内高架鐵道及紐育くいんすぼろ一區内ニ採用セルモノニテ建設費嵩ムノ不利アリト雖相當美觀ヲ保チ且騒音ヲ除去シ得ルヲ以テ都市建造物トシテ適當ナルヲ認ム

すらぶ式ハ基礎工ヲ加算セサル建設費ニ於テハ最高價ナリト雖地質良好ナラサル個所ニ於テ基礎工費ヲ合算スルトキハ或ハ前者ニ比シ却テ建設費ヲ低廉ナラシムル場合アリ又高架下ニ於ケル空間ヲ大ナラシムルノ利アルヲ以テ下部ヲ倉庫又ハ店舗トシテ利用スルニ便ナリ今後東京市内ニ設ケムトスル高架鐵道ハ此ノ種ニ屬ス

今本市ニ於ケル各高速鐵道線ニ如何ナル構造ヲ採用スヘキカヲ考究スルニ東横堀線、西横堀線及玉造築港線中木津川以東ハ市内樞要ノ地區ヲ貫通シ河川ニ沿フヲ以テすらぶ式ヲ採用セハ附近市民ニ與フル便益多大ナルノミナラス利用者ヨリ徴收スル使用料ハ應テ建設資金ノ償還ニ充テ以テ大ニ建設費ヲ低減シ得ヘキノ利アリ城東線ニアリテハ梅田櫻宮間、今宮湊町間ハ附近發展ノ狀勢ヨリ察シテ當然同様ノ型式ニ出ツヘキモ櫻宮天王寺間ハ築堤式ヲ採用スルヲ以テ適當ナリト認メタリ玉造築港線中木津川以西、竝安治川線、木津川線ニアリテハ其ノ附近多ク工場地ナルモ近年著シク人家稠密ノ度ヲ加ヘムトスルヲ以テ鋼鐵構造閉床式ヲ採用セムトス市外ニ於ケル高架鐵道ノ構造ハ沿線多ク人家稠

密ナラサルヲ以テ主トシテ築堤式若ハ鋼鐵構造開床式ト爲スヘシ

第五節 建設費

第三章第二節及第三節ニ選定シタル高速鐵道網ハ其ノ完成ニ幾何ノ建設費ヲ要スルカラ知ルコトハ之カ實施ニ當リ缺クヘカラサルモノナリト雖正確ナル費用ヲ算出スルコト困難ナルヲ以テ極メテ大約タルノ誹ハ免レサルモ左ニ第三章第二節ニ選定セル市内高速鐵道ノミニ就キ建設費ノ概算ヲ掲記スルニ止メムトス

大阪市内高速鐵道建設費

總額 一億六千五百六十六萬圓

內譯

總係費	九百三十八萬圓
用地費	五千五百七十萬圓
築造費	五千八百四十一萬圓
軌道費	二百五十五萬圓
電路費	百七十一萬圓
變電所費	百八十九萬圓
停車場費	千六十萬圓
車輛費	二千四百三十六萬圓
雜費	百六萬圓

更ニ線路別建設費ヲ表記スレハ第三十五表ノ如シ

第三十五表 線路別建設費調

東横堀線(四哩五) 西横堀線(四哩一) 城東線(九哩二) 玉造築港線(六哩五) 安治川線(五哩二) 木津川線(二哩八) 小計

目名(延長)	東横堀線(四哩五)	西横堀線(四哩一)	城東線(九哩二)	玉造築港線(六哩五)	安治川線(五哩二)	木津川線(二哩八)	小計
總係費	1,110,000 圓	1,130,000 圓	1,250,000 圓	1,230,000 圓	1,030,000 圓	820,000 圓	6,270,000 圓
用地費	1,130,000 圓	1,240,000 圓	2,000,000 圓	2,200,000 圓	1,100,000 圓	1,140,000 圓	9,910,000 圓
築造費	6,230,000 圓	6,160,000 圓	14,630,000 圓	14,230,000 圓	6,130,000 圓	4,720,000 圓	54,300,000 圓
軌道費	2,000,000 圓	2,100,000 圓	7,400,000 圓	7,100,000 圓	3,100,000 圓	2,100,000 圓	24,800,000 圓
電路費	1,300,000 圓	1,110,000 圓	3,500,000 圓	3,200,000 圓	1,200,000 圓	1,300,000 圓	11,610,000 圓
變電所費	3,800,000 圓	1,180,000 圓	5,500,000 圓	3,400,000 圓	1,100,000 圓	1,400,000 圓	17,480,000 圓
停車場費	1,200,000 圓	1,000,000 圓	1,800,000 圓	1,000,000 圓	1,200,000 圓	300,000 圓	10,200,000 圓
車輛費	1,400,000 圓	5,210,000 圓	5,040,000 圓	5,030,000 圓	11,510,000 圓	1,510,000 圓	34,800,000 圓
雜費	1,800,000 圓	1,100,000 圓	3,100,000 圓	1,100,000 圓	1,900,000 圓	300,000 圓	11,800,000 圓
合計	20,180,000 圓	26,130,000 圓	53,110,000 圓	33,240,000 圓	12,240,000 圓	11,180,000 圓	157,080,000 圓

附 言

本調査ノ目的ハ主トシテ高速鐵道網ノ選定及構造ノ選擇ニアルカ故ニ強テ施設經營ノ方法ニ論及スルノ要ナシト雖連絡地點ノ設計ヲ考慮スルノ必要上聊論述スル處アラムトス

施設經營ノ方針

抑高速鐵道ハ國、市、又ハ私人孰レニテ施設及經營ヲ爲スヘキヤハ大ニ論議ヲ要ス該鐵道ノ性質タルヤ一地方ノ交通ヲ主トスルモノナルヲ以テ本邦ニアリテハ之ヲ鐵道國有法ノ本義ニ照シ國ニ於テ施設スルハ稍當ヲ得サルノ感アリ然ラハ市又ハ私人何レニテ施設經營スヘキカ今外國大都市ニ於ケル實例ヲ見ルニ倫敦、巴里、伯林、市俄古等ノ高速鐵道ハ一會社又ハ數會社ノ施設及經營ニ係レリ紐育ニ於ケルモノハ幾分類ヲ異ニシ會社施設シ會社經營スルモノ、市施設シ會社經營スルモノ、市及會社協同施設シ會社經營スルモノノ三者ヲ含ム又ぼすとんニ於ケルモノハ一會社ノ施設セルモノ及市ニテ施設セルモノヲ併セ他會社經營ヲナス此等各種ノ方法中何レヲ選フヘキヤト云フニ元來高速鐵道ハ路面電車ト同様公益事業ニシテ都市計畫等市全般ノ施設ト密接ノ關係アリ殊ニ路面電車トハ離ルヘカラサル性質ヲ有

シ兩交通機關ノ統一完備ヲ期スルノ要アルヲ以テ市自ラ路面電車及高速鐵道ノ經營者トナルヲ以テ理想トス殊ニ市内ニ屬スルモノハ建設費ニ巨額ヲ要シ之ヲ歐米ノ實例ニ徵スルニ採算上有利ノ成績ヲ舉クルモノ甚稀ナルヲ以テ市ニ於テ之ヲ施設且經營スルヲ最適當ナリト信ス

大坂市内
高速鐵道
ノ施設
經營

本市ニ於ケル路面電車ハ已ニ市ノ施設經營ニ係ルヲ以テ市内ノ高速鐵道ハ直ニ敝上ノ方針ヲ適用スルコト容易ナリト信ス只城東線ハ今日環狀的市内交通者ノ便ニ供スルノ外關西線及東海道線ノ連絡ヲ爲スモノニシテ政府ハ今日ノ複線ノ外將來更ニ二線ヲ増設シ高架ニ改築ノ上貨物蒸氣列車ト旅客電車トヲ運轉セムトス然ルニ軌間ハ三呎六吋ナルヲ以テ此ハ市内高速鐵道線路ト直通運轉スルヲ得サルモ本調査ニアリテハ將來必要ニ應シ直通運轉ヲ爲サムトスル場合ハ單ニ軌間ヲ變更セハ直ニ實行シ得ル様相互ノ連絡ヲ考慮セリ

大坂市外
高速鐵道
ノ施設
經營

次ニ市外高速鐵道ハ如何ト云フニ若シ本調査計畫ノモノカ主トシテ大坂區域内ニ於ケル交通ニ資シ且今後大部分新設スルモノトセハ市内同様前記ノ如ク市ニ於テ併セ施設經營スルヲ以テ策ノ得タルモノト信スト雖本調査ニ於テ選定セルモノハ關西及片町線ノ如キ少許ノ官設鐵道及既設會社ノ營業線路若ハ免許線路ニシテ今日ニ於テハ大坂區域内ノ交通ヨリハ寧ロ本市ト近距離ノ重要都市トノ連絡ヲ圖ルヲ主眼トスルヲ以テ全部ヲ市ノ施設經營ニ移スハ至難ノ業ト思惟ス從テ別ニ妥當ナル方法ヲ採用スルノ外無カルヘシ該方法ノ一トシテ舉クヘキハ本市ニ集マル市外線全部ノ會社カ合併シ市内線ヲ借入レ市内外全線ヲ同一經營者ノ下ニ置クモノニシテ此ハ經營上ノミナラス公衆交通上ニ對シテモ最利便ナルカ實現容易ナラサルヘシ

次ニ全部ノ會社合併セストモ市内各運轉系統毎ニ其ノ線路ニ接續スル會社合併シ該市内線ヲ借入經營スル方法アリト雖諸多ノ事情ノ爲一朝一夕ニ實現ヲ期シ難カルヘシ

終ニ市内線ヲ市營トセル本則ヲ破壞セス而モ市外ヨリノ乘入レヲ實現セシムル方法トシテ市外線ノ經營者ハ全部現在ノ儘トシ市内線ノ一端ニ接續スル市外線電車ノ一部ヲ市内ニ乘入レ引續キ市外迄延長運轉シ郊外適當ノ地點ニテ引返サシメ收益ノ配分其ノ他經營上必要ナル事項ニ亘リテハ市及關係會社間ニ適當ノ協定ヲ遂ケシムルノ途アリ之恐ラク

ハ最實行シ易キ方法ナラム

前記各種ノ方法ノ孰レヲ問ハス其ノ實現ノ曉ニ至ル迄ハ相當ノ時日ヲ要スヘキヲ以テ本調査會ニテハ先ツ市内外線相互ノ乗換ヲ便ナラシムルノ外進ムテ直通運轉ノ實行ニ遺憾ナキ様考慮セリ即チ阪神電氣鐵道線ハ現在梅田ヲ終點トセルモ他日路線ヲ變更シ大阪驛ヲ過リ東横堀線ニヨリテ市内ヲ貫通シ天王寺ニ出テ南海鐵道線ト直通シ阪神急行電鐵線ハ現在梅田ヲ終點トセルモ他日路線ヲ變更シ大阪驛ヲ過リ西横堀線ニヨリテ上本町六丁目ニ出テ大阪電氣軌道線ト直通シ又新京阪電氣鐵道線ハ當分本庄葉村町ヲ終點トセルモ他日東横堀線ニ連絡シ西方大阪驛ニ至リ若ハ南方市内ヲ貫通シ南海鐵道線ト直通シ京阪電氣鐵道線ハ現在天滿橋ヲ終點トセルモ他日北濱一丁目ニ於テ東横堀線ニ連絡シ大阪電氣軌道線ハ現在上本町六丁目ヲ終點トセルモ他日西横堀線ニヨリテ市内ヲ貫通シ大阪驛ヲ過リ阪神急行電鐵線ト直通シ南海鐵道線ハ現在惠美須町ヲ終點トスルモ他日天王寺ニテ東横堀線ニ連絡シ市内ヲ貫通シ大阪驛ヲ過リ阪神電氣鐵道線ト直通シ得ルノ計畫トス

聞クカ如クムハ大阪市ノ内外ニ亘ル都市計畫道路網ノ設定ハ將ニ着々其ノ進行ヲ見ムトシ其ノ一部ハ既ニ實施ノ過程ニアリト若シ之ニ加フルニ將來電車網ノ擴張ト竝ニ自動車ノ利用トヲ以テセムニハ交通上市ノ面目ヲ一新スルノ日收テ遠シト爲サス然カモ市トシテ一面高速交通鐵道網ノ考慮ヲ緩ウスルニ於テハ他ノ總ユル交通機關ノ充實ヲ以テスルモ遂ニ以テ一般交通ノ混亂ヲ極フニ足ラサルコト固ニ察スルニ堪ヘタリ殊ニ最近本市發展ノ影響ヲ受ケ市ヲ中心トシテ遠近各方面ヘノ連絡ヲ目的トスル郊外電氣軌道敷設ノ出願頻々トシテ相踵クニ方リ豫メ之ニ順應スヘキ高速交通鐵道網ノ計畫ヲ確立スルニ非サル限リ之等ノ新線路ヲシテ其ノ適從スル處ヲ失ハシメ爲メニ永遠ニ市ノ交通系統ヲ整備シ能ハサルノ虞アラム此ノ如キハ本市悠久ノ生命ニ對シ忍フヘキ處ノモノニ非ハ是一日モ速ニ本市ノ内外ニ亘ル高速交通路線網ヲ設定スルノ急務タル所以永久建築ノ着手市内ニ洽カラサルニ先チ速ニ其ノ經過地點ヲ決定スルノ必要亦併セテ之ニ讓ラサルヘキヲ信ス本調査會ノ選定ニ係ル高速交通路線網ハ其ノ實施ニ方リテハ尙詳細ノ調査ト設計トニ俟ツヘキモ然モ以テ市ノ交通施設ノ參考ニ資スヘキモノアルヲ信シ敢テ之カ實現ノ一日モ速ナラムコトヲ期ス

大阪市内外高速鐵道調查會關係者氏名

大正九年二月本調査會組織以來調査ニ從事セルモノ左ノ如シ

委員長

故大屋權平君

帝國鐵道協會側委員（イロハ順）

池田宏君 井出繁三郎君

西大助君 堀山貢君

種田虎雄君 故大屋權平君

岡野昇君 田井眞吉君

高橋三省君 山本信要君

後藤佐彦君 佐竹三吾君

土木學會側委員（イロハ順）

岩田成實君 花井又太郎君

原田貞介君 西大條覺君

故田中吉二君 直木倫太郎君

勝又愛次郎君 中山秀三郎君

山田博愛君 故近藤虎五郎君

清水熙君

特別委員（イロハ順）

			幹	幹	岩
			事	事	田
吉	平	佐	後	西	花
	井	竹	藤	大	井
田	喜	三	佐	條	又
	久			太	太
	松	吾	彦	郎	郎
樹	君	君	君	君	君
				覺	實
				君	君

		幹	主	主	池
		事	查	查	田
北		清	故	西	
			近	岡	
村		水	藤	野	
嘉			虎		大
太			五		
				博	
郎		熙	郎	愛	昇
君		君	君	君	君
				助	宏
				君	君