



淀川・ワンド

淀川

淀川は、河川法上は琵琶湖から大阪湾までの全長75kmをいうが、一般的にわれわれが淀川を指すとき、八幡の三川合流（桂川・宇治川・木津川）地点から大阪湾までの37kmをいうことが多い。

淀川は古くから交通の要衝として栄え、江戸時代には三十石船（乗客定員28名程度、米を三十石積むことからそう呼ばれた）が京都伏見と大坂をつないで盛んに人と物資を運んでいた。明治時代に入り蒸気船が登場し、淀川の舟運は新しい時代に入った。

航路は大きな船が通れるように一定の水深を保つ必

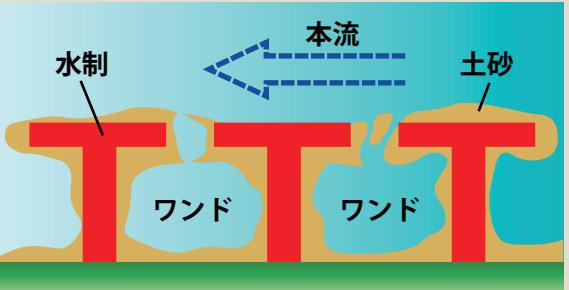


写真■城北ワンド群
写真提供：淀川河川事務所

粗朶沈床

粗朶（里山の雑木から伐採した木の枝）や下草を編んだものを何重にも積み重ね、その上に大きな石を載せ河岸から川の中央に向かって垂直に突き出した形で底に沈める工法。

図■淀川ワンドの仕組み 資料提供：淀川河川事務所



城北ワンド

城北ワンドは、粗朶沈床による水制工事で囲まれたところに土や砂がたまり、その上に水際を好む木や草が茂り、結果としてワンドの形ができた。ワンドの水は地下で本流と行き来し、流れもおだやかで、池などに棲む魚にとっては都合が良く、水辺の植物の生えているところは魚の産卵や稚魚が暮らす絶好の棲み処となっている。

国の天然記念物・国内希少野生動植物種に指定されているイタセンバラやアユモドキが生息していたが、環境の変化（悪化）により最近のワンド調査では見つかなくなるほか、在来種が激減している。

淀川の生態系の象徴とされるイタセンバラは、淀川河川事務所をはじめ関係団体・研究者により定期的に調査および観察が行われているが、平成17年(2005)に確認されたのを最後に、平成21年(2009)まで1匹も確認されなかった。

環境悪化の要因として、ブラックバスやブルーギルの外来肉食魚が放流され在来種が食べられてしまった

要があるため、オランダ人技師デ・レーケにより、土砂が堆積しない仕組みの水制工「粗朶沈床」がつくられた。これにより水路を曲げて水の流れの速さを制御し、一定の水深（1.5m）を保つことができた。



図■三十石船

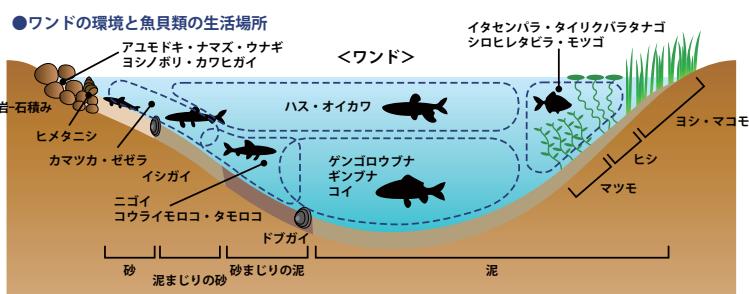
資料提供：アダチ伝統木版画技術保存財団



写真■蒸気船

写真提供：淀川河川事務所

こと、水位の上昇などによりワンドが深くなり産卵に適した浅場がなくなったこと、ここ数年来のボタンウキクサなど外来水草の異常繁殖やビニール袋などゴミが底に溜まることにより、産卵場所としている二枚貝が育たなくなっこなことが原因と考えられている。



図■ワンドの環境と魚貝類の生活場所 資料提供：淀川河川事務所

【ワンド】 河川改修の結果できた本流沿いにある水がたまっているところ、本流とつながっているか、或いは増水すれば連なってしまうようなところをいい、本来水の力によって自然にできる「たまり」と区別されている。ワンドは淀川全体で55個あり、城北地区には19個が集中している。（平成21年(2009)3月）

新森公園を発着する市バスの変遷

思い出のバス車両

戦後の1940年代後半から1950年代半ば頃、新森・清水地域から都心へ向かう交通アクセスとしては、唯一京阪電気鉄道を利用するのみであったが、当地域の人口増に伴い都心に至る新たな交通需要に迫られ、昭和27年(1952)に新森公園そして北清水を発着する市バス路線（北清水町～境川、北清水町～大阪駅前）

が開通することとなった。乗車料金は、1区大人15円、子供10円、別に回数券7区券100円であった。

当時の市バス事業としては、昭和26年(1951)に木炭車が姿を消し、わが国初のワンマンカーが登場、昭和28年(1953)には大阪駅前～神崎橋間にトロリーバスが開通している。

市バスが市営交通の主役へ

昭和32年(1957)には、難波方面への路線（新森小路～難波）が新設され、これまでの大坂駅方面に加え難波方面にも乗り換えなしで行くことができ大いに利便性が増した。

市バス事業は、昭和30代後半から衰退に向かう市電に代わり、その機動性と軽便さから市営交通の主役へと大きく成長。その後のモータリゼーションの進展や、定時性の喪失、運行速度の低下、また地下鉄網の整備拡充により、市バスの乗客数が次第に減少する。

昭和39年(1964)東京オリンピック開催後の昭和40年代に入ると、道路交通のマヒ状態が慢性化し、

地下鉄網の拡大とバス路線の見直し・整備

そのような状況の中、新森・清水地域から2区間の境川、難波駅前行きの路線が廃止された。一方では地下鉄谷町線が、昭和45年(1970)天六工事現場でのガス爆発事故などの苦難を経て、昭和49年(1974)都島まで延伸。その年に全面的なバス路線の再編成が実施されたのに伴い、新たな2系統（新森公園前～上新庄駅前、新森公園前～布施駅北口）が新設される。

昭和50年代(1970年代後半)に入ると、市内交通は地下鉄を根幹とし、これにバスを有機的に配置した交通網が整備された。すなわち地下鉄と市バスの乗り継ぎ制度が充実し利便性が図られた。地下鉄谷町線は、昭和52年(1977)に都島から守口まで延伸され昭和58年(1983)には大日まで開通した。

新森公園を発着するバス路線は、その後も路線の整備・再編成が実施されてきたが、平成18年(2006)地下鉄今里線が開通したのに伴い、平成20年(2008)現在、新森公園前～天満橋・大阪駅前・布施駅前の3系統となった。

機動性を誇る市バスも交通渋滞に巻き込まれて運行効率が低下するとともに乗客の信頼を失い、乗客数は著しく減少した。

当時の市内交通は、大量輸送手段の地下鉄網の拡大に伴い、昭和44年(1969)には市電が全廃となり、翌昭和45年(1970)日本万国博覧会が千里で開催されたその年にトロリーバスが守口車庫前～杭全町間を最後に全廃された。



写真■当時のバス車両



写真■昭和37年(1962)バス車両

資料提供：大阪市交通局