

淀川・ワンド



国の天然記念物
イトセンパラ

城北ワンド群
(写真提供：淀川河川事務所)



淀川

淀川は、琵琶湖南端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(桂川・宇治川・木津川)合流地点から大阪湾までの37kmをいうことが多い。

淀川は古くから重要な交通路として利用され、江戸時代には三十石船(乗客定員28名程度、米を三十石積めることからそう呼ばれた)など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要があるため、オランダ人技師デ・レーケが中心となり、

土砂が堆積して浅くならないように全川にわたって水制工「粗朶沈床」をつくり、本流の幅を狭めるとともに、一定の水深(1.5m)を保ち、さらに航路を蛇行させて水の流れの速さを制御した。



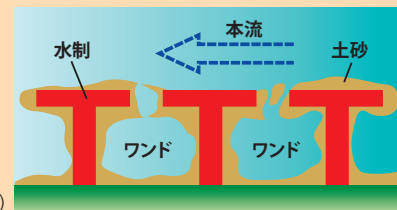
三十石船
(資料提供：アダチ伝統木版画技術保存財団)



蒸気船
(写真提供：淀川河川事務所)

粗朶沈床 (そだんしょう)

粗朶(里山から伐採した雑木の細い幹や枝)を束ねたものを何重にも積み重ね、川の中央に向かって垂直に突き出して杭で固定し、その上に割石を載せて川底に沈める工法。



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で囲まれたところに土や砂がたまり、掘れたりして、結果としてワンドの形ができた。ワンドは流れもおだやかで、水辺の植物が生えているところや石組み、砂底や泥底など、多様な環境があるため、魚の産卵や稚魚が育つ絶好の棲み処となっている。

昭和49年(1974)に魚類で初めて国の天然記念物に指定されたイトセンパラは、かつて旭区内の城北ワンドに数多く生息していた。しかし、近年になり、河川環境の変化や外来生物の影響を受けその数が激減し、淀川水系では平成17年(2005)の調査を最後に翌年から生息の確認ができなくなった。

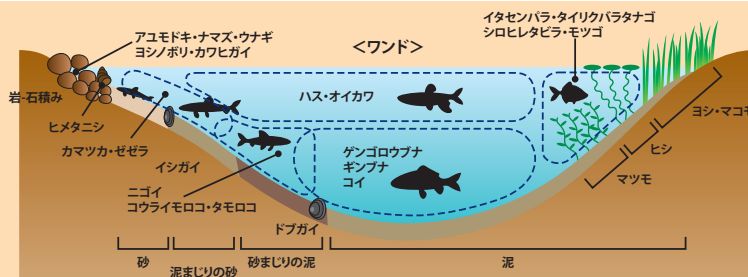
その後、国や大阪府・市・市民団体などが一体となった城北ワンドでの環境保全活動、さらには、平成25年(2013)にイトセンパラを放流するなど様々な取組が進められた結果、毎年繁殖を繰り返し、第10世代目と考えられるイトセンパラが確認されている(令和4年(2022)調査による)。

旭区にとって身近な魚であるイトセンパラは、城北ワンド群とともに、旭区の豊かな自然環境の象徴として、平成29年(2017)1月1日に「旭区の魚」に制定された。それに先立つ平成26年(2014)度には、マスコットキャラクターの募集を行い、全国からの応募総数339点の中から区民の方等の投票と「イトセンパラマスコットキャラクター選定委員会」の最終選考により、最優秀作品「パラッチ」が決定された。

現在も、市民団体、大学、企業、行政などで構成される「淀川水系イトセンパラ保全市民ネットワーク」(通称:イトセンネット)では、外来魚や外来植物の駆除、在来種のモニタリング調査、河川清掃のほか、外来魚駆除釣り大会等の催しを行うなどの保全活動を行っている。そのほか、「城北わんどイトセンパラ協議会」では、イトセンパラが産卵する二枚貝を食害するヌートリア防除や密漁防止対策などを行っている。



イトセンパラ
マスコットキャラクター
「パラッチ」



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)

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、子ども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、これまでの大阪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年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、道路交通の渋滞が慢性化し、機動性を誇る市バスも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。

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)地下鉄今里筋線が開通したことなどもあり、令和4年(2022)現在、31系統(天満橋〜花博記念公園北口)と83系統(大阪駅前〜花博記念公園北口)の2系統となっている。



当時のバス車両 (資料提供：大阪市交通局)



昭和37年(1962)バス車両 (資料提供：大阪市交通局)