

# 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年代半ばまで(昭和20年代)の頃は、戦災復旧のなかの衣・食・住窮乏、ジェーン台風による高潮災害(昭和2

5年)など激動を経て、本格的な都市復興に向かう中、人口の増加が市域周辺部に偏在してきた時期である。



■当時のバス車両  
(写真:旭区ホームページより)

### ■1952 (S27)年 当時の乗車料金

大人	(1区券)	15円
子供	(1区券)	10円
回数券	(7区券)	100円

### ■当時の乗車券



■昭和26年  
回数券/7区券

(資料:大阪市交通局百年史より)



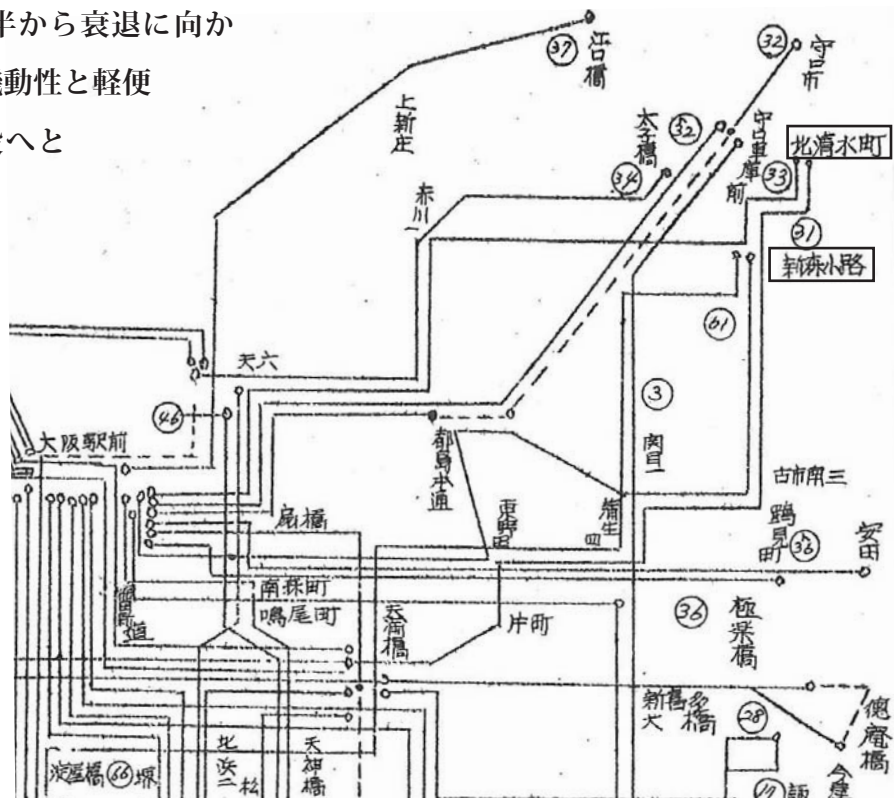
■昭和26年 1区普通券

当時、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、1952年(昭和27年)に新森公園そして北清水を発着する市バス路線(北清水町一境川、北清水町一大阪駅前)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

### わが国初のワンマンカーが登場

1957年(昭和32年)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に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したが、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してきた時期でもある。



■S32. 4.1現在の路線(資料:大阪市交通局事業概要(昭和32年度))



■昭和37年バス車両  
(写真:大阪市交通局百年史より)

1964年(昭和39年)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、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、1969年(昭和44年)には市電が全廃となり、翌1970年(昭和45年)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、1970年(昭和45年)天六工事現場でのガス爆発事故など苦難を経て、1974年(昭和49年)都島まで延伸され、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)が新設されることになった。