

トロリーバス

トロリーバスとは

A：架線(トロリー)から2本のポールで電気エネルギーを集電してモーターで動力を得るが、レールのない道路上をゴムタイヤで走行する乗り物。

B：車両の建設には路面電車と同じ軌道法。車両の運行にはバスなみの道路交通法(日本では)。非常にカタク表わしているが簡単に言えば電気(バッテリーでなく)で動くバスなのである。

開業

大阪市で路面電車・バス・地下鉄について4番目の事業として、トロリーバスが開業したのは昭和28年9月1日、大阪駅前から神崎橋(5.740km)間である。当時ガソリンバス(フロントエンジンボンネットバス)の定員は45~60名程に対して、トロリーバスの定員は75名で、排気ガスが無く騒音も少なく、路面電車に比較し、建設費が安く、機動性に富み、ゴムタイヤのため加速度が大きく、勾配に強く、レールがないので運行上自由度が高く、エネルギーも国内資源(水力発電)に頼れるというところに期待され建設された。

次に開業したのは昭和32年4月1日、守口車庫前~今里(7.433km)間で、このとき国道1号線の太子橋~今市~森小路一丁目(現:高殿)を通ったのが旭区で初めてである。



■梅田阪急前を走るトロリーバス (写真:大阪市交通局百年史・本編・資料編)

路線

そのあとつぎつぎ路線が延び昭和35年9月27日、大阪駅前～森小路一丁目(現:高殿)(5.806km)が開業し、大阪市内のトロリーバスが全線つながった。その他の路線も延び昭和37年7月10日最後の開通時に市の北部から東部に連らねる最大37.9kmに及ぶ路線網を形成した。(最盛期、134両の車両、利用者1日18万人)しかし、箱形のボディのリアー又は、センターアンダーガソリンバス(定員60～80名)出現し(大阪市バスは昭和29年登場)、トロリーバスは、道路が過密になり、架線の制約から逃れられないことや床下に多くの電気機器を吊り下げているため、水に弱く道路が冠水すると(得に

京阪関目ガード)通れないことや、トロリーバスの値段が非常に高く性能が良くなり大型化するガソリンバスに比べると劣るところが目立ちだした。

トロリーバスの架線(トロリー)



■昔の国道1号(写真:中村英祐)



■現在の国道1号(写真:中村英祐)

昭和45年6月15日、大阪市のトロリーバス事業は守口車庫前～杭全町間の営業を最後に全廃された。17年間の短い生涯を閉じました。〈上田(勢)〉

〈参考文献〉大阪市営交通90年のあゆみ
早すぎた終焉(トロリーバス事業廃止25年
周年記念)

城東貨物

城東貨物線は吹田操車場から市内の淀川貨物駅と放出を經由して関西線竜華操車場に至る貨物専用のバイパスルートとして昭和4年3月14日に開通している。竜華から関西線や阪和線へと繋がっていた。この地区では線路の北側法面(斜面)尻が昭和18年4月1日旭区から城東区に分割された際、区界として用いられた。まだ田畑の多い地域ではあったが、盛土高架として建設された。それでも交差できる道路はガード部(架道橋)のみで河川と同じように、街並みを分断して境界線にふさわしい。

さきの国道架道橋と都島通との交差点はまさに旭区・城東・都島の3区境である。このあたりのガードは北から、高殿南小学校の角の交差点が大宮架道橋、そして第三野江・国道・第二野江・第一野江・北口と架道橋が続いている。これらはいずれも創建時のものと思われ、一部鉄桁に改良の後が見られる。

〈草木〉



■現在のガード写真