

## 千里山開発物語（後編五）

### 千里山人

#### 住宅公団千里山団地

昭和二五年六月に勃発した朝鮮動乱は戦後日本の安定政策で低迷していた産業経済を立ち直らす契機を作ったといわれている。動乱の初った月より一年間の特需が三億四千万ドル、以降四年間に二三億ドルの特需があったのであるから、重工業を中心に産業界全般が復興した。この余勢は三〇年代の高度経済成長期をつくるのであるが、労働力を要求する都市に人口は集中し、都市周辺の通勤圏が急速に開発されてゆく、その一環として吹田市とくに千里山が住宅地として開発されるのも三〇年に入ってからで、後編の千里山開発物語も之れから始まるといつてよい。そしてその発端が日本住宅公団の千里山団地の建設であった。

戦後十年までの住宅政策は戦災で家を失った人々に家を提供することが目的であったから吹田市の如き非戦災都市では住宅建設にはなんら国の援助はなかつ

た。しかし住宅地として開くに適した非農地を豊富に持っていたので住宅建設の要望が高く、吹田市は財政上の困難をおかして戦後まもなく市営住宅を建てているこの中で、千里山丘陵に立てられた市営住宅は二四年に豊津東に二六戸、豊津西に四二戸、二五年には花壇前に三五戸、垂水に五〇戸、二六年に千里山に二六戸二七年には花壇南に二〇戸（現在千里山東第二）、二九年山田二〇戸（現在津雲台第一）をかぞえる。いずれも木造平屋建の一五坪程度の簡易住宅であった。鉄筋コンクリートのアパートビルが建ち初めたのは二七年、眺望すぐれた垂水の丘にできた府営豊津団地であった。これは大阪府住宅供給公社が住宅金融公庫の融資で建てたもので、四階建鉄筋ビル二棟（五六世帯）で一戸は六畳、四畳半、三畳に台所、便所、玄関が附いて家賃三八〇〇円であった。今日から見れば安すぎると思われる家賃であるが、その当時では高く感じたのであるから二七年頃の物価、生活水準を更めて思い直すのである。府営アパートができて、公庫融資の鉄筋アパートビルが次々に建ち出した。大和銀行、富士銀行を始め会社の寮が千里山の眺望環境の良い場所を選んで建った。花壇町のこれも眺望絶佳のところ

に国家公務員の千里山合同宿舍と言えは無粋な名称であるが、スマートな鉄筋ビル二階建一棟、三階建二棟、四階建一棟建ったのもこの頃であった。

二八年春、阪急電車は千里山終点駅のすぐ東に続く雑木林をふくめて約三万坪を買収した。駅の西側は住宅地として益々整備され発展していつているのに反し、東側は佐井寺へ通づる道が一本通じて、それに沿うてボツボツと家が建っている程度で、あとは僅かな田畑とそれから雑木林や松山が駅の近くまでせままっていて、電鉄開通以来三十余年少しも開発の手が加えられてないところであった。阪急電車はこれを着目して、山を壊して住宅地に造成する目的で買ったのであるが、愈々造成にとりかかろうとする頃、三〇年住宅公団が発足して大阪支所は団地作りを千里山丘陵に目をつけていた時であった。阪急は自ら経営するよりも公団によって理想的な団地をつくってもらう方がよりよい沿線開発になるとの考えで買収した山地をそのまま住宅公団に譲った。公団はこれを基にしてマスタープランをたてて出来上ったのが住宅公団千里山団地である。

工事は三〇年暮れに始った。ブルドーザや機械シャ

ベルが工事現場に動き出した。見る見るうちに山が切り崩されていった。谷は埋まってきれいに平坦に整地されてゆくのを千里山の人は毎日出勤の朝夕、千里山駅のホームから見て機械力の偉力に驚いたものである。整地ができると直ちに道路は舗装され、街路樹が植えられ、芝が張られ、幾組もの建築請負業者がまるで競争的に鉄筋コンクリートを打ち出した。南の霧が丘に一五棟、中央の星ヶ丘に一四棟、北の月ヶ丘に二〇棟が一斉に立てられていった。三一年一月二五日に四九棟一、〇六一戸（箱形アパート九〇〇戸、星形アパート一〇五戸、テラスハウス五六戸）が竣工した。敷地六五、一七三・五平方米、ここには公園四ヶ所。グラウンド二ヶ所が設けられていた。一年前まで荒蕪の山地であったところが、白亜の四、五層ビル群がまぶしく千里丘陵に聳え、千里山の景観は一変した。景観だけではなく、周囲の状況まで変わってきた。

これまでの千里山住宅地では一店一業種で競争がなされたため、商品の価格は他と比べて高かった様であったが、四千人人口の団地の出現は千里山の商人にとつて倍の顧客をもつことになるので、旧体制ですまされなくなつた。殊に阪急百貨店が出店のマーケットを団地

内に設置することを聞いた地元商人は団結して駅前に千里山中央市場をつくり、市場内にも店を出すことにした。又団地内の阪急マーケット内にも地元商人が入つて店を出したが、ここに市場やマーケット内で一業種二店以上となつたのとお客が倍に増えたのと相俟つて、値段は自づと競争されて、千里山値段といわれた悪評は解消された。

又団地人口の増加は小学校の教室の増加という問題も起つてくる。千里第二小学校の建物は昭和四年に建てられたもので改築の時がきていた。加うるに講堂は白蟻の被害も甚しいので、この際に鉄筋校舎に増改築しようという声がPTAの間に高まり、千里第二小学校増改築促進会が結成され、前号に紹介した山崎薫さんが会長に推薦された。促進会は吹田市に鉄筋校舎改築を要望したが、赤字財政の市の力では到底できない時であったが、会長の熱意は府教育長を動かして異例の補助金を府より受けることに成功した。又教室の増築費の負担は住宅公団が持つべきだと促進会は強力に交渉し、遂にこの問題は文部省、大蔵省、自治庁、建設省、住宅公団の次長クラスによる覚書交換というこ

とで、学校の建築は公団が施工する。建築費は五ヶ年

の分割払、皆済するまでの期間は賃借という全国で初めてのケースで、鉄筋三階建十五教室が建つたのである。吹田市では戦後初めての本格的な鉄筋校舎であった。ところで住宅公団は若い年齢の世帯数が多く、児童数は一時に増加せず後年度へズレる公算が大であるとして、五ヶ年賦を十八年賦に更改し、児童数の増加時点において国庫補助を受け、その分の建設分を分割払いする方法が考え出されてこれが実施された。これより住宅公団が団地住宅を建設した場合千里山が先例となつてその方式で学校等の建築費を融資する様になつたといわれる。

千里山団地ができ上る頃より隣接の山の値段が高騰した。土建業者のトラックが毎日延べ四、五百台入れかわり立ちかわり土砂を運搬した。山主は山をならして宅地に造成し、削り取った土をトラック一台七十円で売った。トラック業者は土を大阪市内に運ぶと十倍の七百元になつた。ハゲ山が坪当たり二千元、三千元の相場がたつて佐井寺のお百姓さんは到るところに千

万長者になつていった。



## 千里山開発物語（後編六）

### 千里山人

#### 山田村の吹田市合併

昭和二八年七月に吹田市は新田村下新田を合併し、次いで三〇年一〇月には山田村を合併して千里山の北につづく丘陵、かつては山田丘陵ともいわれた千里丘陵全域が吹田市域となった。これまで千里山といえは旧千里村地域の山をさしていたのが、これより千里山の觀念が広がり千里丘陵全域をさす様になってきた。

もともと千里丘陵は早くより人の住みついたところで弥生遺跡が各所に発見されている。又山田村からは銅鐸や古鏡が出土しているし、山田別所の円照寺は平安時代に建てられた名刹であり、山田小川の伊射奈岐神社は延喜式内社である。佐井寺も一名山田寺ともいわれ行基建立の寺と伝えられている。平安朝の頃は山田荘と称し千里村新田村を包含して千里丘陵全域が山田荘であった。

ところが丘陵地帯であるので田畑に乏しく、村人は乏しい山田を困苦して開らき耕しつつ明治となり東海

道線が開通して吹田に駅ができる迄は文明の余沢から置き残された村であった。明治になってからでも近隣の他村と比べて開発からとり残されていたが、昭和一二年国鉄京都大阪間が電化して吹田・茨木間に千里丘駅が開設され村の窓が開かれた。

そこへ産業道路が開通したので、道路の北側の山田村の丘陵は住宅地として開発され、道路の南側の味舌村は商業街、工場地として開かれ初めた。ここに山田村は三宅村味舌村（摂津市）と共同連帯村として三村合併の方向に進んでいたものであったが、山田村の奥地の丘陵の開発を考える時、奥地丘陵に隣接する千里山が急速に開発されその余力が駈々と山田村に迫る現勢を見て、二九年七月山田村合併協議会は三村合併をやめ吹田市に単独合併する事にきめた。吹田市も亦未開発の広大な千里丘陵を擁する山田村に魅力を感じ将来の夢をこれに託して三〇年一〇月一五日山田村を合併編入したのであった。この千里丘陵にかけた夢はやがて三五年に千里ニュータウンの建設となり、四五年には世紀の万国博の会場となって実現したのである。

#### 千里ニュータウンの建設計画

広大な千里丘陵の開発はむろん吹田市だけの力ではできないものではなかったが、阪急電鉄は山田地区に二十万坪の土地をもっている他、東豊中地区について豊中市及地元有志から附近一帯の総合開発のため共同経営を申込み、ここに千里丘陵に田園都市を建設する計画をたてていた。空中写真を撮影して詳細な地形図をつくり、千里山から上新田、東豊中を経て桜井箕面に至る鉄道線路の建設も計画していた。

丁度その時を同うして大阪府に於いても、千里丘陵に三万戸十五万人のニュータウンの建設計画の検討が始っていた。この案は三三年三月に大綱がまとまり、五月一日千里丘陵住宅団地開発方式という新しい方式で開発することに決定した。この方式は従来の「家づくり」の団地方式と違い、「住区」を作る方式で二千戸乃至三千戸を以て一住区を作りここに対応する商店街・学校を置き一住区を単位小都市とする方式である。そしてニュータウン全体の構想は全域を北、中央、南の三地区に分け、各地区を四住区に分けた。一住区は二分区に分け一分区は千戸乃至千五百戸とした。分区の中心部に近隣センターを置き、ここに肉屋魚屋漬物屋雑貨屋花屋等々理髪店美容店喫茶店にいたる三〇

の店を置く。この他に米屋、電気器具店等の店舗付住宅一―二戸を建てる。公衆浴場、郵便局、派出所、集会場、診療所が分区毎に置かれる。一住区毎に小学校、二住区毎に中学校、四住区即ち一地区毎に高等学校が置かれる。公園は各分区に児童公園遊戯場、各住区に近隣公園（三万平方メートル）、各地区に大公園（一〇万―一五万平方メートル）が造られる。医療施設は各分区に診療所、一住区に保健センター、南北両地区に地区病院（産婦人科を中心に二百ベッド）、中心部に中央病院（全科）を置く。又全地域の中心部にサービスマスターを置き、クリーニング工場、自動車修理場、木工場、製パン所等がここにある。道路は幹線は巾五〇米、住区内の本通り巾二二米乃至一六米。他は巾五・五米、完全舗装とする。以上のような開発方式による基本計画は日本都市計画学会の「地方計画に基く近郊住宅に関する研究」と日本建築学会の「丘陵地帯に於ける住宅都市における住宅都市建設のための住区及住宅の計画に関する研究」に基いて作成されたもので、この基本計画は更らに三四年に東大工学部建築教室で検討修正された。又医療教育施設は東大建築学教室に、商業施設の地域構成及び近隣センターの利用状況は大阪市大工学部に、緑地関係は東大農学部、下水道及び河川関



係は日本下水道設計株式会社、電力供給計画は大阪工業大学にそれぞれ委託して検討されて、このマスタープランが正式に決定したのは三五年一〇月であった。

しかし此のマスタープランを実現するについての重要な鍵は高速鉄道がニュータウンのまん中を走るという事であった。それには大阪市の地下鉄一号線を延長する案と阪急電鉄の千里山線を延長する案以外にはない。大阪府は市に交渉したがその実現はむつかしかったが、阪急電鉄の千里山線延長は阪急は既に自社独営のニュータウン建設のマスタープランを作っていたところで、千里山線の延長線を計画していた時であった。むろん阪急プランと府プランとの間に延長線のコースのくい違いはあったが、阪急は府の劃期的なニュータウン計画を聞き、自社の案を断念し府の計画に全面的に協力することを約し、府案による延長線に同意した。これで計画は萬事〇事となった。あとは実施の段階になるのであるが、実施するにあたり一番むつかしく厄介なのは言う迄もなく用地買収である。

#### 用地買収

なにしろ所要用地一一六〇万平方メートル、三五〇万坪と

## 千里山開発物語（後編七）

### 千里山人

#### 梅田千里山直通運転

千里山の開発がこれまで遅々としていたのは大阪起点が天神橋六丁目であることであった。「千里山線が梅田に直通していたらなあ」という声は長い間の千里山住民のため息であった。それが昭和三二年一〇月一日より梅田から千里山行き直通電車が運転される様になった。ラッシュのすんだ夜間にテスト的なダイヤで運転されたといえ、千里山にとって一つのエポックを作ったといえよう。阪急電鉄が京阪より引き継いだ京都線を活用するためには神戸線や宝塚線の様に梅田から京都ゆき特急急行を頻発する事であり、その為には梅田十三間に京都線専用の複線を増設する事であった。三一年に十三駅構内の京都線複線化工事が始まり、つづいて三二年七月一日梅田十三間複線増設工事が着工されて三四年二月一日竣工し、京都線が淀川の新鉄橋を渡り旧北野線路敷を高架にして梅田へ乗

り土地であり、所有する農家二千人が相手である。三三年五月ニュータウン開発が決定されるや直ちに用地買収の準備にかかり、用地買収費は起債によること、又最後は土地収用できるように都市計画事業の決定をうけた。交渉は地区を分けて進められた。山田中、佐井寺地区は吹田市長の幹旋で三三年のうちに七五%を買収したが非協力地主は日本農業組合に加入して実力阻止する勢であったので土地収用法をかけて買収を完了したのは四〇年七月であった。下新田地区では三四年一〇月に五〇%買収し、残りの地主は日本農民組合に交渉権を委任したので組合は農地取上絶対反対及び区域除外の幟を押し立てバス三台に乗って府庁へ乗りこむという場面もあったが、三八年五月、三割の替え地提供、実測買収という条件で妥結した。東豊中熊野田地区は用地不売同盟を結成し最後まで難航したところであったが、豊中市長の仲介で地元代表と協議成立したのは四一年七月であった。上新田地区も三四年に不売同盟を結成して対立した。この地区は御堂筋線、千里中央線、中央環状線の用地買収が同地区に起りそれからんで買収困難になったので最後は土地収用によらざるを得なかった。

り入れた。

この日より梅田から京都市特急はノンストップ三七分で三〇分間隔で発車し、急行は一〇分間隔で発車した。そして、これと同時に千里山行の直通電車が初発五時より終発二三時三〇分まで一〇分乃至一五分間隔で発車することになり、千里山線梅田乗入れの長い夢が実現した。

この千里山線の梅田乗入れによって千里山線開通以來走っていたB型といわれた小型の車輛は姿を消し、これに代って大型のしかも極度に軽量化された二一〇型が三両編成でデビューした。千里山線が急に表通りに出たかのように見すばらしい駅や線路に改良工事が加えられた。各駅のホームの延長工事や、軌条三七キロを五〇キロの重軌条交換工事や淡路に無人変電所の新設工事など、千里山線は千里ニュータウンの建設にテンポを合わせて次第に強化されていった。

#### 千里ニュータウンの建設

千里ニュータウンの建設工事は土地買収に手間どるつつも、土地が確定したところよりプラン通り進められ、昭和三六年一月一日南地区の公園造成工事より



スタートを切った。宅地造成工事は〇住区（佐竹台）より着工されることとなり、七月一日千里ニュータウン起工式が南地区公園造成地で盛大に挙行された。この日式場の横で地主の反対同盟の連中が決起大会を開いて氣勢を挙げ、決議文を起工式場の知事に手渡すという場面もあった。しかし工事は着々と進められた。一二月二四日には〇地区（高野台）の宅地造成工事が着工された。翌三七年六月に△住区（津雲台）、一二月に□住区（古江台）、三八年四月に〇住区（藤白台）六月に□住区（青山台）の宅地造成が始まった。

宅地が造成されるとあとは設計通りに鉄筋高層住宅ビルが続々と建ち出した。まず最初にでき上がったのは佐竹台住区であった。三七年九月一五日に佐竹台の近隣センターが開設され、小学校が開校され、府営住宅七五〇戸の入居が開始された。入居は始まったがまだ千里山線延長工事が緒にたばかりで新千里駅ができていないので、入居者の通勤その他の輸送に阪急バスがこの日よりニュータウンから千里山駅へ一六往復、国鉄吹田駅ニュータウン千里山駅間四四往復、千里山駅山田弘済院吹田駅間五往復の路線バスの運転を開始した。一〇月に入ると府営住宅一一〇戸、大阪府住宅

協会住宅七〇戸及び分譲住宅第一回分譲者の入居があつて、三千人程の人口となつた。そこで一二月二日に千里ニュータウン町びらき式が開催された。

佐竹台住区につづいて入居が始まったのは高野台住区で三八年六月からである。三八年九月より津雲台住区の分譲個人住宅の入居が始つたのであるが、これより少し先き三八年八月二九日より千里山延長線新千里山駅が竣工開業したから津雲台住区の人達は皆電車が開通してから入居が始つたわけである。

#### 千里山線の延長と駅の統合

ニュータウンへの千里山延長線については阪急電鉄は三六年一二月二六日、千里山駅より桜井駅にいたる七・七六軒の電鉄敷設免許をうけたが、まづ第一期工事として千里山駅、新千里山間一・六軒を建設することとし、三七年八月一〇日に起工し三八年八月二九日に竣工し営業を開始した。駅名を新千里と名づけた。駅は高架でホーム全長一二五米で五両連結車が停車できる長さであつた。

新千里駅の五車停車ホームはつまり千里山線に5両連結車を運転する前提であるが、千里山線の現在の駅

間距離では五連以上走らすことができないので駅間距離の合理化のため駅の廃合を行うこととなつた。「吹田」と「市役所前」を統合して「吹田」を廃して「市役所前」のホームを一二五米に延伸し南出口を新設して新駅名を「吹田」とした。又「大学前」と「花壇前」を統合して二駅を廃しその中間に新駅「関大前」を設けた。駅の廃合にはとかく地元住民の反対があるので、阪急電鉄はその事情を地元関係者に話をし関大、吹田市にも了解を取って工事を進め、三九年四月一〇日、吹田、関大前両新駅は竣工し旅客扱いを開始した。これに合わせて千里山線の各駅のホームは五連停車ホームに延ばした。

三九年九月二一日阪急電鉄は新千里山駅より北千里山まで三・五軒の建設免許申請を出した。三九年にはニュータウン北地区にあたる藤白台、古江台、青山台の宅地造成ができ上り既に住宅ビルがどんどん建てられていた。三九年四月より津雲台、佐竹台、古江台各小学校、青山台中学校が開校した。五月二三日藤白台府営住宅一四〇戸、古江台府営住宅九四〇戸の入居が始つた。これら入居者に対して阪急バスが新千里駅までの輸送をうけもつてるとはいえ、北千里延長線の

建設が待たれた。

北千里延長線の免許は四〇年一月二五日に下りた。四〇年四月に藤白台、青山台小学校、金蘭会高校、同短大が開校した。藤白台では四月に府営住宅四二二戸、五月に住宅協会住宅五〇〇戸、古江台では四月に府営住宅五三三戸、青山台では五月に府営住宅五〇〇戸入居して、ニュータウンの北地区が賑やかになってきた。六月一日にニュータウンの人口三万三千人となり日本一の団地となつた。そして八月一日には人口四万を突破した。

北千里延長線の工事施工認可申請は四〇年四月二八日に出され一〇月二九日認可がおりた。工事は一二月一日着工された。総工費一八億円、一軒当五億三千万円の豪華線は四二年三月一日開通した。北千里駅はニュータウンの終着駅としてふさわしい新しい施設がつくられた。出札改札の自動化は全国で始めての試みとして話題をまいた。ホームの長さは一四五米、巾五米で七両連結車が停車できる長さであつた。三八年新千里駅ができた時は五両連結車の停車ホームとして設計されていたが、その後四〇年一月より千里山線は六両運転となつたので前線の駅のホームは延伸された



のであったが、四二年三月北千里延長線開通と共に七両運転となり、千里山線各駅は又々ホームの延伸工事にとりかからねばならなかった。新千里駅も長一四五米、巾七米のホームに増築された。そして駅名を「南千里」と改称した。

七両連結車が走る千里山線は今や京都線、神戸、宝塚線なみとなった。これはニュータウンの一五万人の通勤電車のみのためでは勿論なかった。言うまでもなく万国博会場が千里丘陵にきまり、その会場が北千里延長線のすぐ近くにできるので万国博専用臨時駅が設置されることが四一年九月の万国博会場計画最終案で決定し、千里山線は万博入場者の輸送電車となったことである。さらにこれに関連して大阪地下鉄堺筋線の建設工事が万博大阪開催の機に促進され阪急天神橋駅で阪急線と結んで相互乗り入れすることがきまつた。ここに千里山線は梅田直通のみでなく大阪市中を南北に縦貫して霞町（動物園前）まで直通する極めて重要な幹線に昇格することになるが故であった。



### 千里山開発物語 終稿にあたって

この物語を五年前の会誌五号に掲載を始めるにあたって、執筆の千里山人のご本名とご経歴を冒頭にご紹介させていただきました。しかし時も経ち、初掲載以降にご入会になられた方々のために、文中空欄を使わせていただき、あらためて執筆者のご紹介をさせていただきます。和田昌允様（まきのぶ 一九〇四年～一九九八年）京都大学卒、京阪電鉄入社、一九四三年会社合併により阪急電鉄へ移籍、在職中から文筆をよくす。後半生を自遊人、郷土史家として千里山人と号し、千里山の貴重な価値ある郷土史を残されました。綿密な史料にもとづき実証的でときに写实的、読者は眼前に広がる情景に引き込まれながら楽しく読み切ってしまう見事な郷土史である。

一九三三年から千里山に住み終生の地とされました。上の噴水の先に居を構えられ、心から千里山を愛し、住民であることに誇りを持っておられました。

一八回生の執筆者の姪の小木曾文子氏から情報を得て、ご子息昌治・昌明両氏のご了承をいただき掲載に至りました。忠博氏（二〇回生）は執筆者の甥に当たります。

## 千里山開発物語（最終回）

### 千里山人

万国博会場千里丘陵に決定

昭和三七年にブラッセルで万国博が開催された頃、通産省では万国博の日本開催を検討されていたが、大阪で開催しようという事は三八年新年恒例互礼会で左藤知事と杉商工会議所会頭が話し合ったのが始まりという。これに中馬大阪市長が積極的に参加して政府首脳を動かし、三九年一二月に国会で万国博日本開催をきめ、四〇年四月に閣議で開催地を大阪に決定した。会場は千里ニュータウンの東に接し、名神高速道路に沿うた千里丘陵百万坪が選定された。大阪国際空港に近く、新幹線の便があり、中央環状線、中国高速道路が会場を縦貫するという立地条件の優れているのが選定理由であった。四〇年七月近畿地建や阪神道路公団、大阪府、市などでつくった阪神地区の幹線道路協議会が中心になって近畿二府四県「万国博関連道路整備計画」をまとめた。一兆円を超す予算請求を出して建設

省を驚かしたが、万国博入場者を三千万乃至五千万人と想定し、その輸送を果たす鉄道路路の建設は必要欠くべからざるものであった。

オリンピック東京開催で首都高速道路が完成した様に、大阪府市は万国博大阪開催で懸案の十大放射線三環状線道路と市地下鉄網を一抛に四五年三月開会までに完成を図ったのであった。このうち万国博会場に直結する道路は（一）大阪中央環状線（三七年着工）（二）新御堂筋線（三九年着工、巾員五〇米、最大八車線）（三）近畿高速道路大阪線（四三年着工、西名阪国道と直結）（四）中国高速道路（吹田宝塚間九・二料、四一年着工）（五）府道道祖本摂津線で、これらの道路と名阪高速道とを連絡する吹田インターチェンジが造られることになった。吹田インターチェンジはダブルランペット型で用地二二万平方米、南北一・二料にわたる東洋最大の規模で一〇ヶ所のブースを持ち一日七万台の車をさばく能力をもつ様に設計された。かくて総ての高速道路は千里丘陵に集中し、近畿圏道路の中心地となった。



## 北大阪急行電鉄の設立

万国博入場者は一日平均一七万人、休日四二万人と想定され、その半数は鉄道によるとして千里山線の最大輸送力八万人として、一二人人は地下鉄御堂筋線の延長線に頼らなければならなかった。大阪市は江坂、会場間八・二軒、高架式で二〇〇億円の建設費がかかるので辞退した。阪急電鉄は高架二軒、隧道一・二軒、路面六・七軒として建設費八〇億円であった。阪急は江坂・上新田間（南北線五・八軒）は万国博終了後も存続してニュータウン居住者の輸送にあたるが、上新田・会場間（東西線四・一軒）は万国博終了後撤去することとして、四二年七月二八日鉄道敷設の免許申請を出し一〇月一三日免許されたので、協会の援助大阪府及び財界の出資をうけて北大阪急行電鉄を四二年一月一日設立した。計画によると御堂筋線と相互乗入れするため市地下鉄と同型のステンレスカー一〇〇両新造し八両連結で三分間隔運転で一時間三万人を輸送できることになっていた。工事は四三年七月一六日起工された。

会場へ相互乗入れする大阪地下鉄御堂筋線、堺筋線二本を幹線とし、これに連絡する縦横の地下鉄網工事  
郵便物は先ず豊中郵便局に集まり、そこから吹田郵便局へ廻送される手間をかけるのでいつも遅配の苦情が出る。電話の架設も遅れ、マイカー族は五軒に一軒とこの間に電話のある家は一千五百戸全体の二割にも足らない。

下水処理場と塵埃焼却場の建設にも頭を打った。下水処理場はニュータウンの南、吹田市と摂津市にまたがる正雀川沿いに敷地が予定された。しかも敷地が八割摂津市に入っていたので地元住民の設置反対が猛然と起った。三六年より紛争し三九年に落着した。四〇年塵埃焼却場が高野台地区に建てられることになった。果然周辺の公害反対運動が起り工事はストップした。結局焼却場は万国博会場東端府有地に移して四三年にやっと起工した。机上プランでは理想にみちたニュータウンではあったが、住民の住みよい都市になるためにはまだ実験都市の段階であった。しかし、千里ニュータウンはプラン通り、正確に建設は進行してゆく。四二年五月より桃山台、竹見台の入居が開始され七月三十一日には人口七万を突破した。四三年三月三十一日皇太子殿下同妃殿下の御視察。五月三日佐藤首相の視察、九月三〇日新千里南町入居開始。一〇月三〇日

が万国博開催までに完成すべく三八年に早くも大阪市は緊急建設五ヶ年計画を策定し、三九年梅田新大阪間開通より四五年三月桜川・谷町九丁目まで実に五ヶ年間に四〇軒の地下鉄を建設した。大阪市は万国博によつて都市交通を確立したのである。

## 新都市づくりの実験

万国博が千里丘陵に開催されることがきまつた昭和四〇年には千里ニュータウンは人口四万人となり、四一年には五万人となっていた。四一年四月二三日天皇・皇后両陛下は万国博用地御視察をかねて、この東洋一を誇る新都市造りを御視察になった。陛下は「映画館など娯楽施設は十分にできてるのでしようね」と御質問になった時、得意満面でおほめの言葉を期待していた知事は、はたと当惑した。娯楽施設は何も考えられていなかったからである。欧米では住宅地には必ず教会があるが、この新しい都市には神社もお寺も教会もない、無宗教の都市でもあった。

四一年四月より入居を始めた新千里北、東の両町は豊中市域に入っていた。しかし郵便の集配は吹田郵便局が受持っているため、宛名が豊中市新千里××町の

には人口九万人を突破した。計画の六五%が入居した。

## 万国博、千里丘陵に開催

昭和四〇年九月一日日本万国博覧会の大阪開催が国際博覧会条約で決定し、これより万国博の仕事が正式に動き出した。協会の設立、石坂会長の選任「人類の進歩と調和」のテーマ、会場計画、諸外国の参加要請、資金調達、用地買収など、四五年三月一五日開催まであと四年半は決して長い年月でなかった。中でも厄介なのは用地買収である。四〇年九月一二日左藤知事は山田公民館に地元代表者六九名を集めて説明会を開いて協力を求めた。用地三三〇万平方分の半分は地元二九五人が所有し、その半分为阪急と殖産住宅が所有し、その又半分が大阪大学の校地と地元外の地主六八人の所有であった。阪大の総合学舎を千里丘陵に誘致すべく吹田市が校地を買収した時の価格が坪当たり一五、〇〇〇円であったので、府は買収価格を一九、五〇〇円と発表した。が話は付かず結局、奨励金とナワ延べ分五、〇〇〇円を追加して四一年三月までに八〇%の買収を了った。会場用地に介在している八三戸の分譲住宅の移転補償が残った。地主には一六〇億円

の交付債が渡され、山田村には又もや十数人の億万長者ができた。

四二年二月よりブルドーザが入り、三月一五日に起工式が行われた。造成工事は一〇月より始まり上水、下水、電気、瓦斯の施設は四三年春までに了わりテーマ館、お祭り広場、美術館等の建築が始った。開会まであと何日という秒読みに合わせて工事は進行する。

四四年一二月六日地下鉄堺筋線が開通し、北千里、動物園前間を阪急と相互乗入運転を始めた。四五年二月二四日に新大阪・江坂間が開通した。同日北大阪急行電鉄も江坂・万国博中央口駅間を開通して地下鉄御堂筋線に相互乗入れを始めた。四五年三月一日には中央環状線、新御堂筋線、近畿、中国自動車道の四高速道路が一斉に開通した。

すべての道は千里丘陵に開かれて、三月一五日ここにアジアで初めての世紀の祭典、日本万国博覧会が千里丘陵の上で開催された。会期一八〇日間に迎えた入場者六四、二一八、七七〇人。大成功裡に九月一三日閉会した。会場を訪れた人々は身を以て日本の経済大国の実力を見た。その会場の施設の壮大さに。新幹線、高速道路、それにニュータウンにも亦。

万国博は了わったが千里丘陵の上へのこされたこれら施設は将来益々その効用価値を高めるであろう。万国博が残した遺産を基にして千里山が今後どの様に開発されてゆくかに大きな期待と興味を持ちつつ、私は五〇年にわたった千里山開発物語を万国博開催を以て筆をおくこととする。

(おわり)

