

城北公園

生江3丁目

治水改修～城北公園へ

明治18年(1885)淀川左岸の洪水は、生駒山の麓まで押し寄せ、大被害をもたらした。その後も度重なる被害に淀川の改修計画が始まり、機械力も今ほどではなかった河川堤防工事は困難を極めたが、工事期間は延長されつつ明治43年(1910)に竣工した。

明治の大改修により、守口市役所から太子橋一帯・中宮一部・生江一部辺りの昔の淀川河川敷地域は、堤防の外に取り残され、旭区部分の大小水溜りや水面の多い空地が城北公園になった。その後、小支流の江野川を利用して、園内に植えられたのが花菖蒲である。



図■昭和9年(1934)頃の淀川

資料提供：大阪市史編纂所

千人つか

生江3丁目

淀川堤防上にある戦争の碑



写真■千人つかの碑に添えられた絵

昭和20年(1945)の大阪大空襲で、市内いたるところに身元不明の遺体が多数放置されていました。それらの遺体は、市民奉仕で城北公園裏の淀川の堤に集められ、千数百体の遺体が茶毘に付されました。「鬼哭啾々 黒煙天に柱し、三日三晩に及ぶ」といわれ、その冥福を祈って土地の篤志家東浦栄二郎氏が庭石に「千人つか」と刻んで安置されました。

以後、ご子息の栄一氏が6月7日に慰霊法要を続けておられる。



今や市内一番の菖蒲園となり、城北公園には欠かせない公園の見所となった。

園内の大池は淀川本流とともに、釣り人にも人気のスポットとなっている。また、改良工事のときにできた公園下川岸のワンドは、淡水魚の宝庫だったが、近年は外来の魚や草が多くなり、淀川の自然を守る環境保護とエコの声が高まっている。

時期	城北公園の主な出来事
昭和3年(1928)	豊里公園(当時、東成区)として大阪都市計画により、面積約13.23ha(甲子園の約9倍)と議会決定。
昭和8年(1933)	第14回失業応急事業として起工、10月より淀川河川敷とともに整備された。当時の面積約9.52haで園地の約3分の1は池。現在は約10.3ha。
昭和9年(1934)	大阪城の北方位置により、城北公園(旭区)と改称し、開園。
昭和39年(1964)	市内初の菖蒲園が開園する。(当時8,000株)
平成元年(1989)	菅原城北大橋がアーチ状に公園を東西にまたぎ架橋される。
平成2年(1990)	淀川堤防のスーパー堤防事業が実施され、河川公園と一体化した。
平成7年(1995)	地下に市内で初めてとなる400tの飲料用耐震性貯水槽が設置される。
平成8年(1996)	西ゾーンの池の護岸が整備され、噴水が上がる池をめぐる並木散策路が完成。

大阪の慰霊法要に出席して

- 四国からみえた河原節子さん80歳は、「挺身隊で大阪へ働きにきていて空襲にあい、多くの友人を失った」と、もう今を置いて誰があの忌まわしい戦争を語り継ぐことができるのかと、不自由な足に杖を突きつつ語られた。地元のかたが私財をなげうって慰霊を続けてくださることに深い感謝の念を禁じ得ないとも。そして健康の許す限り法要に参加し続けたいと言われた。
- 両親と姉妹を亡くした方は、「4人の遺体を火葬した記憶が今も忘れられない」と語られた。
- 当時16歳くらいでそんな目にあつたらと、本当に戦争はこの世の罪悪であるとの感を深くした。



真弓百合子さん(左)の絵と栗林幸子さんの絵(右)

赤川廃寺・日吉神社

赤川4丁目

赤川鉄橋より少し東、赤川寺という大寺院があった。室町時代文安年間に山王宮と称して近江の日吉神社の御分霊を祀った神社があったといわれており、それがこの神社であるといわれている。また、当時の赤川寺は四天王寺に匹敵する大伽藍があったという。

赤川寺は洪水や大坂夏の陣等の戦乱により廃寺となったが、この神社は類焼をのがれ、戦前迄は本殿、拜殿、絵馬堂があり氏神様として崇敬されてきたが、空襲で殆どが焼失した。

しかし、その後復興され、現在に至っている。

明治初年(1868)、山王社から日吉神社に改称され、明治32年(1899)には、淀川拡張のため北部を接収された。約200m南へ本殿が移され、現在の御鎮座地となった。御祭神は大山咋神、穀物の守護神である。



写真■赤川廃寺跡碑

(平成21年(2009)6月24日の「まちあるき」にて)



写真■日吉神社

赤川鉄橋

自転車で通ることのできた「赤川の鉄橋」は正式の名前を「淀川橋梁」といい、東海道線の支線、城東貨物線の都島信号所と吹田信号所の中間に位置している。

城東貨物線は大阪市内を通る城東線の貨物専用別線として、昭和4年(1929)3月15日に開通し、複線として計画されたが、単線で開業しそのまま運行した。その後更に南下し、阪和線の杉本町までを阪和貨物線として貨物輸送を行っていた。

赤川鉄橋は、複線の下路ワーレントラス橋として建設された。橋桁は支間33mのものが18連架けられている。桁は汽車製造k kと川崎造船k kで9連ずつ作られた国産である。

淀川橋梁は、この工事で最も工期がかかることが予想され、いち早く着工、橋脚の基礎工事には当時としては先進的な機械力が使用された。

鉄橋は重要河川である淀川を直角に横断するよう、線路方向が決められた。そのため当時の国道1号(その頃は京阪電車線が併行していた。今の都島通り)との交差点で半径1,006mの大きなカーブでやや東に向

き、直角に淀川を渡ってすぐ亀岡街道との交差点手前で半径503mのカーブで西に方向を戻している。

この線路は将来の市街地化を予想して、高架線にすることにしたが、まだ用地費が安いことから、盛り土で構築することが原則であった。鉄橋の旭区側の盛り土には、当時河川改修工事中だったことから、そこで発生した土砂を利用することにして内務省(国土交通省)に委託して工事が進められた。

写真■赤川鉄橋



写真■赤川鉄橋親柱