



市制施行50周年記念

合併から50年④

阪奈道路の開通

阪奈道路は、市制発足間もない昭和34年6月10日に全線が開通しました。

もとはと言えば、近畿日本鉄道が電車を通すために昭和12年ごろに土地を買収し、建設していたもので、終戦時には片町線と交差する付近までは出来ていたとのことですが、戦後これが道路として延長され阪奈道路となりました。

それまで、大阪と奈良を結ぶ道路としては、国道25号線が主として利用されていましたが、交通量激増のため混雑がひどく、しかも奈良へ行くには生駒山地を大きく迂回しなければなりません。そこで生駒山地を本市龍間峠で横断し、両府県を最短距離で結ぶ道路として計画がなされました。開通したところは有料道路で、当時としてはまだ珍しいジャンクションが設けられていました。この

道路は名神高速道路建設に向けたテストケースとして工事が行われたそうです。

この道路の完成によって大阪―奈良間は国道25号線よりも14分短縮され、大阪と奈良を結ぶ主要道路となりました。しかし、利用者も多く、年々交通量が増加したため、龍間で分岐して、中垣内に至る降り専用道が昭和45年3月に完成し、昭和56年には通行料が無料（償還無料化）となり現在に至っています。

当時の市報（第36号・昭和34年6月10日）には「本道路の完成により本市山間部の開発はもとより本市産業発展に大きな役割を果たすと共に生駒、飯盛を中心とした近畿地方最大のレクリエーションの場所としても今後の発展が大いに期待されます」との記事が掲載されています。



市制施行50周年記念

合併から50年⑤

片町線の歴史

大東市の発展と深い関係がある片町線ですが、明治28年に私鉄浪速鉄道が片町―四条畷間に開通したのが始まりです。開通当時は1日20往復、所要時間は39分、8銭の運賃でした。

明治30年、関西鉄道に合併され、翌年には四条畷―木津間が開通。明治40年には、国有鉄道となり、明治45年に野崎駅、鴻池新田駅が設置されました。野崎駅は、それまで野崎観音の八日を中心とした5月1日から10日には、参詣客のため臨時停車していたそうですが、この時に常設停車駅となりました。

片町―四条畷間が電化されたのは、昭和7年で、関西で初のことでした。そして、昭和44年には複線化が完了しています。
ところろろ 片町線ではいつごろ

まで、蒸気機関車が走っていたのでしょうか。答えは昭和46年まで、C11蒸気機関車が貨物列車を牽引していました。

昭和54年には長尾までの複線化が完了し、片町―長尾間の各駅に自動改札機が設置されました。実は、これも関西初のことでした。

昭和62年、国鉄民営化により、JR西日本となり、翌年、愛称「学研都市線」となりました。平成元年、木津―長尾間の電化、平成9年には、東西線が開通し、現在に至ります。

市内には、住道駅、野崎駅、四条畷駅の3駅があります。この中で、この50年間、最も変化の激しかったのは、住道駅ではないでしょうか。次回は、住道駅とその周辺について紹介します。