

## 「明治から鉄道はしるこの里に」



市民学芸員展で展示している  
住道駅前のジオラマ

展示しています。

(大東市立歴史民俗資料館)

片町線は、明治28年8月に開通しました。当初は、浪速鉄道という私設鉄道として開業し、片町・四条畷間を運行。停車場は放出、徳庵、住道でした。所要時間は約39分、運賃は八銭、特等はその2倍でした。ちなみにそば一杯は二銭ほどだったそうです。その当時は物価からすれば、運賃は決して安いとは言えませんが、開業当日は、未知の乗り物に興味津々の人々で、駅とその周辺は、大変な騒ぎだったようです。

浪速鉄道は開業して間もない明治30年に、関西鉄道と合併し、その後明治40年に国有化されるまで、片町線は関西鉄道により運営されることになります。住道駅近くには、明治時代より鐘ヶ淵紡績の住道工場があり、昭和25年には三洋電機住道工場が設立され、さらに駅の利用者は増えました。住道駅では、現在でも一日平均6万人以上の乗降者があり、にぎわいを見せています。

歴史民俗資料館では、3月17日まで、住道駅前のジオラマを手作りで制作し、展示しています。

関西鉄道は、合併後すぐに四条畷・木

津間の敷設工事に着手し、明治31年に

同区間が開通しました。翌年には、野崎

駅が仮停車場として開業し、野崎参りの

シーズンを中心にして利用されました。

野崎駅は、明治45年になると常設の停車

駅となり、同じ日に鴻池新田駅も新たに

開業しました。

片町・四条畷間は関西の国鉄として

は、いち早く昭和7年に電化され、所要

時間の短縮と増発が実現し、より効率的

に運転が行えるようになりました。

昭和23年の住道駅の年間乗降人は

約130万人、5年後には約24万人に増加し

ています。住道駅近くには、明治時代よ

り鐘ヶ淵紡績の住道工場があり、昭和25

年には三洋電機住道工場が設立され、さ

らに駅の利用者は増えました。住道駅で

は、現在でも一日平均6万人以上の乗降

者があり、にぎわいを見せています。

歴史民俗資料館では、3月17日まで、

住道駅前のジオラマを手作りで制作し、

展示しています。

(大東市立歴史民俗資料館)

## 「ふるさとの　おもかげ残す　三枚板」



鴻池橋門（手前から四十荷船、剣先船、奥が三枚板船）

ところが、宝永元年（1704）に大和川が付け替えられると、深野池は新田へと姿を変えていきます。それまで池やはり鐘ヶ淵紡績の住道工場があり、昭和25年には三洋電機住道工場が設立され、さらには駅の利用者は増えました。住道駅では、現在でも一日平均6万人以上の乗降者があり、にぎわいを見せています。

歴史民俗資料館では、3月17日まで、住道駅前のジオラマを手作りで制作し、展示しています。

(大東市立歴史民俗資料館)

津之辺、住道、觀音井路。さて、この共通点は何でしょうか。

これらは、江戸時代に舟運でにぎわった浜のあった場所です。かつては住道駅となり、同じ日に鴻池新田駅も新たに開業しました。

野崎駅は、明治45年になると常設の停車駅となり、同じ日に鴻池新田駅も新たに開業しました。

片町・四条畷間は関西の国鉄としては、いち早く昭和7年に電化され、所要時間の短縮と増発が実現し、より効率的に運転が行えるようになりました。

昭和23年の住道駅の年間乗降人は約130万人、5年後には約24万人に増加しています。住道駅近くには、明治時代より鐘ヶ淵紡績の住道工場があり、昭和25年には三洋電機住道工場が設立され、さらには駅の利用者は増えました。住道駅では、現在でも一日平均6万人以上の乗降者があり、にぎわいを見せています。

歴史民俗資料館では、3月17日まで、住道駅前のジオラマを手作りで制作し、展示しています。

その中の「三枚板船」に注目してみましょう。三枚板船は、農家の自家用の田舟であり、農作物の他に「肥たこ」の運搬に用いました。三枚板船は慣れれば一人、普通は2人が乗り込みます。しかし、鴻池にはかんがい用のせきがあり、6月1日から9月30日まではせきを止めました。そのため、写真のように、せきの横にある坂から舟を陸にあげて、4～5人で押し上げて越えたようです。

寝屋川舟運の末期に、その中心となるのは「し尿」の運搬でした。三十荷船、四十荷船という専門業者の船と、三枚板により「し尿」が運ばれていました。「小便」は花卉の栽培のため生駒山麓方面へ、「大便」は稻田の肥やしとして用いられたといいます。