



▲造成中の枚方企業団地（昭和41年）。左下の新大池から右上（京都方面）に延びるのが枚方バイパスです。



▲建設中の枚方バイパス（昭和37年）。現在の穂谷川新橋から大阪方面の出屋敷交差点付近を望んでいます。



▲現在の出屋敷交差点付近。一日の交通量は約7万台（平成22年）。開通時は約3万台でした。

## 産業の発展を支える交通の大動脈

# 枚方バイパス（国道1号）

市域を貫く国道1号枚方バイパスが全線開通したのは昭和41年。高度経済成長期の真ただ中でした。

昭和30年代に入ると、自動車の普及とともに淀川沿いの旧国道1号（現在の府道京都守口線）は交通量が飛躍的に伸び、慢性的な渋滞に悩まされるようになりました。渋滞緩和に向け計画された枚方バイパスは京都・伏見〜中振間約20kmを結ぶ片側2車線の新たな幹線道路で、昭和33年に着工。鷹塚山を切り通し、天野川に橋を架けるなど工事は8年にわたる大事業でした。

バイパスの設置に伴い、沿道には既製服団地（現在の大阪紳士服団地）、中小企業団地（同枚方企業団地）、枚方鉄工塗装団地などが造成され、多くの企業が集まりました。枚方企業団地は府内中小企業の郊外移転と経営効率化を目的に計画されたもので、府や市が企業団地を造成するのは全国初の試みでした。「当時は右肩上がりの経済成長の中、次々と仕事が舞い込んでね。みんな夜遅くまで必死に働いていました」。枚方企業団地協同組合理事長の豊川總雄さん（70歳）は振り返ります。豊川さんが働く会社もバイパス開通とほぼ同時に大阪市内から枚方へ。「製品の輸送が便利になりました。さまざまな業種が集まる企業団地は当時珍しく、海外からの視察もあつたんですよ」と懐かしそうに話します。

多くの車が行き交う枚方バイパスは、京都と大阪を結ぶ交通の大動脈として今も市内産業の発展を支え続けています。

（平成23年11月号）