

大阪進化の夢を運ぶ鉄道ライン
～西成鉄道からJRゆめ咲線へ～

今春の「ユニバーサルスタジオジャパン」開幕に際して、大阪の交通がさらに補強された。JR桜島線が「ゆめ咲線」とネーミングされると同時に「ユニバーサルシティ駅」が開設され、環状線からの直通列車もあわせて大勢の客を運んでいる。

歴史を紐解くと、梅田 桜島間路線の開発や改良は、西成鉄道の時代から、大阪が大きな方向転換と進化を遂げようとする時、その契機となり経済成長を支えてきた。今日また、都市の夢を担って元気を取り戻している。まずは、この路線を含む大阪環状線（現JR）前史から話を進めたい。

1. 大阪環状線のルーツ

大阪環状線は、昭和36年4月25日、(JR西日本として民营化する前の日本国有鉄道時代)発足した。これは、もともと敷設されていた4路線をつなげ、環状にするために不足ルートの新設したものである。その4路線とは、天王寺 大阪間(私設大阪鉄道。のちに私設関西鉄道に事業を譲渡合併する) 大阪 西九条間(私設西成鉄道が国有化された国鉄西成線 大阪 桜島間の一部)この天王寺 京橋 大阪 西九条 という路線を基軸として 天王寺 今宮間(国鉄関西本線の一部) 今宮 堺川信号所間(国鉄関西本線貨物路線の一部)。そして、境川信号所と西九条間に約2.6km新路線を建設しただけで、環状線が完成したのである。

<ルーツその 大阪鉄道>

明治28年5月28日、私設大阪鉄道により「天王寺 玉造間」路線が開業し、同年10月には「天王寺 大阪間」路線となる。環状線のルーツは、まずこの時点に求められる。大阪鉄道は、明治20年に設立された。大阪 桜井間、北今市 奈良間の免許を取得した際、官設鉄道大阪駅との接続連絡を義務づけられていたが、もともと湊町を大阪のターミナルとする考えがあり、河内・大和の農村地帯や行楽地・寺社仏閣等の史蹟などをつなぐ、湊町 奈良間を先に開通させた。(用地買収と水路が多いため工事が容易であったらしい)。そして湊町 梅田間の連絡線については、資金不足の上に収益が見込めない等の理由で、口実を設けては工事の遅延を図ったが、結局、“天王寺ヨリ分岐シ玉造、都島ヲ経テ淀川ヲ渡リ川崎ヲ過ギ天神橋筋六丁目ヲ横断シ北野ヨリ梅田ニ達スル6哩余”(鉄道省「日本鉄道史」より)に決定し、天王寺 大阪間が10月17日に開業された。この連絡分岐点(天王寺)であったため、湊町には徐々に人の足が遠ざかっていき、今日のさみしい様相へとつながったのではなかろうか。

大阪鉄道は、明治33年6月6日に関西鉄道へ事業を譲渡、明治40年10月1日に国有化され、天王寺 大阪間は「城東線」となった。現在の環状線の東半分である。当初は単線であったが、大阪市街の発展にあわせて主要な役割を果たすようになり、明治41年天王寺 玉造間、大正2年天満 大阪間、大正3年天満 玉造間と複線化が実現した。

<ルーツその 西成鉄道>

さて、環状線の大阪 西九条間のもとの姿を追ってみよう。

明治8年5月、大阪駅の西端から分岐し安治川の北端まで達する官設鉄道安治川支線が

建設された。いわゆる臨港線であり、終端安治川駅は、現在の西区川口の対岸であるといわれている。(現在の安治川口駅とは全く別の位置になる。)この臨港線は貨物輸送が目的であったが、明治10年、大阪駅から曾根崎川へ開削された水路の方が頻繁に使用されるようになり、11月には廃止されている。以後、貨物輸送は水運にたよることになるが、大阪築港計画を契機に、再度鉄道建設への取り組みが始まるのである。

明治期の安治川河口は、川幅も水深も小さく、貨物の積み下ろし施設もなかったため、輸送量の増大にともなう汽船の大型化に対応できず、大型船はだんだん神戸港を利用するようになっていた。そこで大阪市は明治25年、新たに大阪築港の計画をたて、明治30年から昭和3年まで、修港工事が継続されたのである。この築港計画にともなって、築港資材の輸送や完成後の臨港鉄道として鉄道建設計画がもちあがり、明治29年、私設西成鉄道が免許状を得て、明治31年4月、大阪 安治川口間を開業し貨物列車の運転を始めた。旅客列車は、福島 安治川間(駅は、福島・野田・安治川口。西九条駅は同31年10月に設置)に限られていたが、翌年大阪 福島間の完成により4月から全線運転となった。西成鉄道は全線複線で、軌間(3フィート6インチ)は官設鉄道と同じであった。明治38年2月から、安治川口 桜島間を開業する。

2. 都市の発展と環状線の成立

<時代を支えた重工業地帯を走る西成線>

明治37年2月に日露戦争が勃発、軍用貨物や兵員の輸送のために大阪港が使用され、西成鉄道の重要度が一段と増す中、明治37年12月から官設鉄道が継承運営するようになるが、明治38年12月鉄道国有法の成立により、買収されることになった。こうして、西成鉄道は国営となり、西成線と称された。

大正から昭和にかけて、大阪は「煙の都」「東洋のマンチェスター」と言われるほど目覚ましい成長を遂げた。特に此花区、西成線の沿線は大小の工場が集積した。大阪鉄工所、汽車製造株式会社、住友伸銅所、住友電線製造所、住友製鋼所、春日出発電所の大工場をはじめ、桜島地区・安治川川岸地区の倉庫会社(三菱倉庫、東神倉庫、住友倉庫、浪華倉庫など)の発達とともに、時代の先端を走る大阪の第一級工業区として成長した。

此花区を走る交通機関としては、他に市電(大正9年~)や阪神傳法線(大正13年~)市バス(昭和2年~)があったが、軍需工場で働く通勤客は、最も快速で便利な西成線に殺到したため列車は混雑しており、これに対処し輸送力を強化するため、昭和9年3月からガソリンカーの運転が開始された。昭和15年1月29日6時56分、安治川口駅構内で通過中のポイントが途中で切り替わり脱線転覆、ガソリンタンクが破損し流れ出たガソリンが引火、188人が死亡50人が負傷するという大惨事となった。この事故が1つのきっかけとなり、昭和16年5月、大阪 桜島間の電化が完成、電車運転が開始された。

<環状線の成立へ>

大阪環状線計画が具体化したのは、昭和10年である。大阪の都市機能拡大にともない、東まわりの城東線の重要度が高まると同時に、工場地域へつながる西まわりの輸送力がさらに必要になってきたのである。此花区では軍事施設が激増し、工場・突堤・倉庫・鉄道などほとんどが軍中心に利用され、朝夕の通勤労働者は大混雑であった。

昭和初年の段階では、西成線と城東線が大阪駅でつながり、また天王寺から今宮を經由

堺川信号までの路線もあった。(天王寺 今宮間は、明治22年5月に、私設大阪鉄道が湊町 柏原間を開業した際の一部をルーツとして、その後、関西鉄道から国有化されて国鉄関西本線となったものである。)また昭和3年12月には、関西本線の今宮から分岐して大阪港にいたる貨物線が開業したが、その路線の一部にあたる今宮 堺川信号所間を環状線の一部として転用するという計画がたてられていた。

環状線を実現させるのに大きな問題となったのは、安治川の架橋であった。安治川は、大阪の河川の中でも、尻無川・木津川とともに船舶の往来が激しく、河口から上流にある中央卸売市場まで無橋コースとして大型船の進行を確保していたため、地元の反対にあい戦争・戦後の混乱もあって計画は暗礁に乗り上げた。が、大阪の復興への取り組みの中で、建設費の一部を大阪市が利用債として引き受けることで実現へ向けて踏み出した。安治川の船舶航行の確保については、安治川河口付近の川幅を拡幅して内港化し、港に岸壁、埠頭、突堤を整備し、下流の港湾で荷役ができるように整備された。安治川の橋梁は、空間高さを予定よりさらに広げたため工事の完成時期が36年4月まで延期された。

こうして、西九条と境川信号間の2.6キロに複線の新線が建設され、在来単線の複線化と一部高架化を行い、昭和36年4月25日に環状線が開通した。この時、西九条 天王寺 京橋 大阪 西九条 桜島 という逆“の”の字運転であった。西九条駅の新駅は高架になったが、旧駅(元・西成線)がまだ地平ホームだったので、天王寺方面から大阪方面へは、西九条で乗り換えしなげればならなかった。(後、弁天町、大正の2駅と、境川信号所が設けられた。)この環状線の誕生で、城東線・西成線という名称は廃止され、西九条 桜島間は桜島線と改称された。

全線高架化により完全な環状運転が実現したのは、昭和39年3月22日で、同日、新今宮駅が開業した。昭和40年 大阪 西九条間の貨物線分離が行われ、昭和43年、天王寺 今宮間の関西本線と大阪環状線の分離がされた。駅では、昭和41年4月1日に芦原橋駅、昭和58年10月1日に大阪城公園駅、平成9年3月8日からは 今宮駅を開設した。こうして環状線は、大阪の市街地交通の根幹として、重要な都市基盤となった。

3.国際集客都市をめざす大阪 ~象徴的な此花区~

昭和から平成へ。時代の流れの中で、重厚長大産業のかつての勢いは徐々に失われ、ものづくりのまち、産業都市を自負してきた大阪も、新たな時代に向けて脱工業化の道を目指そうという気運が強まってきた。遊楽空間や消費を意識した都市基盤の整備が勢力的に進められ、大阪市は、「国際集客都市」を目標に掲げて取り組みを始めた。中でもJR桜島線が走る此花区が象徴的である。「ユニバーサル・スタジオ・ジャパン」の開幕は、大阪活性化の起爆剤としての役割を果たすことは間違いなく、周辺の地域でも、地元の企業や住民が行政と手を結んで、まちの景観向上を目指した取り組みが行われている。

例えば、住友金属鉱業関西製造所の壁には、映画フィルムのコマのような装飾で、地域の魅力や歴史を紹介する巨大パネルが設置されている。大阪ガス(株)北港製造所では、フェンスに景観デザインを制作して工場街のイメージを一新しようと試みた。また地元商店街では、「ジョーズ」にちなんで全長5メートルのサメの張りぼてを釣り下げたり、恐竜まんじゅうやアトラクション付きのお好み焼き、サメの形をした寿司などを販売し、話題を集めている。大阪のホスピタリティ精神の芽生えとして注目したい。

此花区の西部にある舞洲は、咲洲・夢洲とともに、大阪の新都市として位置づけられ、主に文化・スポーツ・レクリエーション機能を受け持つ区域として認定されている。（「テクノポート大阪」計画）。また、フンデルトバッサデザインのごみ焼却場「環境事業局舞洲工場」も完成した。平成21年度完成予定の汚泥集中処理場「舞洲スラッジセンター」も同氏によるデザインで、芸術建造物群として看板になるだろう。新たな環境共生型アーバンリゾートを目指す舞洲は、国際集客都市大阪の取り組む方向性が具現化された代表例の1つである。

4．大阪進化を導く、西成鉄道・ゆめ咲きコース

此花区は、その昔、大阪が東洋を代表する工業都市として急激な成長を遂げる時、その代表区として貢献したが、大勢の労働者や物資を梅田方面から運び込む西成鉄道の整備が1つの契機になった。一方今日では、国際集客都市として、巨大テーマパークをはじめ、住民にとってもビジターにとっても楽しめる、新たな都市機能やホスピタリティの向上を目指して、取り組みが行われている。そして交通機関であるJR桜島線は、ネーミングも新たに「ゆめ咲線」として、大幅なダイヤ改正により本数が倍増した。特に大阪環状線（内回り）からの直通列車については、環状線のルーツであった西成鉄道の路線が（多少ずれがあるが）息を吹き返して、主に大規模テーマパークを目的とした大勢のビジターを運んでいるのである。不思議なことに、大阪が歴史に残るほどの大きな進化を遂げるタイミングに、まるで合図の御旗のようにこの大阪 桜島ラインの鉄道整備が行われている。

さらに、この「ゆめ咲線」の乗車率が好調なことから、JR西日本は3年ぶりの増益を見込んでおり、その収益で大阪駅に新たに高層ビルを建設、ファッション店舗やレストランのテナント誘致を進めることを発表した。これは、アクティ大阪とあわせると、西日本一の巨大ターミナルとなるそうだ。新梅田シティともあわせて、斬新なデザイン空間が協調する誰もが驚くような、大阪らしいターミナルの誕生を期待したい。

まさに、西成鉄道から始まった、梅田とベイエリアを結ぶ“ゆめ咲きコース”は、大阪の歴史的な進化を導く役割を担うルートとして、これからも、大阪発展の夢を運び続けてほしいものである。

（主な参考文献）

「此花区史」、「大阪環状線」冊子（日本国有鉄道関西支社）、「日本鉄道史」（鉄道省）、「関西の鉄道」（No37）、「鉄道ピクトリアル」（No520）、「大阪と鉄道」（宮本政幸座視掲載抜粋冊子）、大阪春秋（92号） 他 資料提供・協力、交通科学博物館