

千里山線の踏切道をひもとく

北千里～天神橋筋六丁目

二十回生 浅野倉平

踏切とは、鉄道と道路が平面交差する場所で、法律上は踏切道と言う場合もあるとの事で、踏切の管理には、それぞれの踏切に番号 又は、名称を付ける事になっており、その方法は、おおよそ次の三通りの様だ。

- 一、始発駅から終着駅まで順に番号を付ける。
- 二、駅名と番号を組み合わせて付ける。
- 三、地名等の固有名詞を付ける。又、これに番号を組み合わせる。

ところで、我々が「千里山線」の踏切道に付けられている名前を見ると、宝塚線・神戸線、いや、他の私鉄、JR等に比べて、極めて個性的と云うか、中には独創的な名前が付けられており、どうして、この様な名前が付けられたのか考えさせられるものがある。

そこで、インターネットの阪急電鉄「阪急電車情報」のホームページを通じてダメモトでも良いと思ひ「千里

線の踏切道の名称はいつ頃付けられたのか」、又、「千里

山線の文化・関大前駅の住宅地・関大一高ランド脇の大学等の各踏切道の名前の由来」などに付いてメールで問い合わせをした。ところが、何とダメモトではなく、阪急電鉄広報室から丁寧な返信メールが届いた。

その返事の概要は、「踏切道の名称は北大阪電気鉄道によって付けられたと推定される」・「由来については弊社に資料がないのでインターネット等で調査した結果による推定に基づくもの」として、問い合わせをした三か所の踏切道の由来がいくつかわ知らされてきた。

しかし、その由来が推定でしか判らないのであれば、ここは、自分で調べてみて、自分なりにその由来をひもといて見ようと思ひ立ち、ついでの事なので、千里山線全線の踏切道の由来のひもときに挑戦をした。しかし、これは案外大変な大仕事になってしまった。

以下の記述に付いては、全て推定であり、見当違いも多々あると思われるので、それらの事柄を踏まえて、これから先をお読み戴ければ幸いです。

〔北千里駅～山田駅間〕

この間には一本の踏切道も跨線橋もない。

〔山田駅～南千里駅間〕

この区間には踏切道は無いが、線路と並行する道路を一挙に跨ぐ「あやめ橋」と山を一度切り開いて、埋め戻して造られたと言われている「千里トンネル」がある。

〔南千里駅～千里山駅間〕

この区間にも一本の踏切道も無いが、南千里駅方より順に、竹やぶにかこまれた「尾谷」・「永楽園」跨線橋と千里山駅に近い「尻谷」跨線橋がある。

〔千里山駅～関大前駅間〕

—文化踏切道—

千里山駅の南詰め、すぐ脇にある〈お馴染み〉のこの踏切道には阪急電鉄広報室の調べでは諸説があった様だ。しかし、この踏切道をひもとくヒントは、当会誌に連載されていた「千里山開発物語」のなかにあった。千里山人はこの物語(この中で千里山の住宅建築に関して次の様に記されている。「建物は四〇〇戸のうち一〇〇戸を通風採光間取りをとくに考慮して、洋服生活者向きに設計された。当時文化住宅と呼ばれた改良住宅を建てる」ととし(原文)とある文化住宅につながる道と言っつのが、この踏切道の最も適切な解釈であると思われる。

—住宅地踏切道—

当初、この踏切道の名前と、関大前駅と豊津駅との間にある後述の「大学踏切道」の名前を見比べた時に、これは、名前が逆ではないかと思つた。しかも、現在の場所にある「住宅地踏切道」は昭和二十一年六月二十五日、大学前駅が復活したのに併せて造られたものであり、北大阪電気鉄道によって造られたものではないからである。では、それまで大学前駅付近に踏切道が無かったのかと言えは、千里山浄水所(現在は取り壊されて駐車場となっている)の短い坂を下りきったあたりに、斜めに掛けられていた踏切道があった。この踏切道への関大側からのアプローチが「吹田警察署大学前連絡所」の裏に今でも残っている。しかし、この踏切道は、現在の踏切道が完成したのと同時に廃止されている。この廃止された踏切道の名前は判らないが、推察するに、この踏切道は「住宅地踏切道」であり、その名前を新しい踏切道が引き継いだものと考えられる。何故なら、この廃止された踏切道は、大阪電気鉄道が線路を敷設した当時、千里山線の線路を挟んで平行している二本の道路を結び、千里山文化住宅地へのもう一つのゲイト・ウェイとして造られたものだと考えると、現在の踏切道は二代目ではあるが「住宅地踏切道」であることに納得がゆく。



千里山駅 文化踏切道



下新庄～淡路間 五田名北踏切道

―消えた踏切道(一)―

曾て、千里山駅と関大前駅の中間に、「上の川」に架かる通称「土橋」から千里山文化住宅地に通ずる一本の細い踏切道があった。この踏切道の名前は判らないが、いつの頃からか廃止され、「千里山陸橋」と言う跨線橋に付け替えられている。

〔関大前駅～豊津駅間〕

―花壇踏切道―

関大・高・一中の正門前にあるこの踏切道は、これも「千里山開発物語」(二)からの引用であるが、千里山人は千里山花壇について次のように記されている。「北大阪電鉄が千里山に電車を敷設するにあたり路線に沿った左右の桃山を買収し住宅地にする計画であったが、その一部の景勝の地域は自然の風致を残して、少し人工を加えて四季を通じて大阪の人が遊びにこられる花壇を作ろうと、北大阪電鉄は垂水の北に連なる桃山凡そ一八〇〇〇坪に園路をつけ花壇、展望台、食堂、余興場などの設備をつくり、これを千里山花壇と名付けた。大正九年六月に起工し、八月に竣工となつてから極く簡単なものであったと思われる」(原文)と書かれている。北大阪電気鉄道が、豊津～千里山間を開通させたのが大正十年十月二十六日であるので、同社は電車が開通する随分以

前に、この花壇を開園させた事になる。

―大学踏切道―

これも、又、「千里山開発物語」(二)からの引用であるが、千里山人は関西大学千里山学舎の建設について、次のように記されている。「関大が校地として一万坪を選定した場所は北大阪電鉄が遊園地を造る予定の土地であった。当初北大阪電鉄はこれを承知していたが、電鉄が遊園地を造るにあたって、校地予定地の場所をとられてしまうと遊園地の体裁がなくなるので、校地の変更を申し入れ、その交渉に曲折があつたようであるが、大学は敷地五千坪余り増やして一万五千坪として現在ある場所にきまつたのであつた。そのため北大阪電鉄は「関西大学前」(のち「大学前」に改称)という停留場を設け、また停留場より大学まで幅員四米の道路をつけることになつた」(原文)と書かれている。

この様な謂われがあつたとすると、北大阪電気鉄道が、当初、関大の校門が、この付近に造られるであろうと想定して、この踏切道を「大学踏切道」と名付けた事が理解できる。

―豊津墓道踏切道―

車窓より見える垂水墓地に通ずる踏切道である。

—消えた踏切道(一)—

二代目大学前駅の南詰(花壇町駅寄り)に、千里山から流れてきた一級河川の「上の川」を跨ぐ短い鉄橋が架けられており、その川と並行して幅の狭い踏切道があった。しかし、この踏切道は、どうやら、関大前駅の新設工事に伴い無くなったようである。又、「上の川」も、その折に地下に埋められ、暗渠として線路の下を今でも流れているが、無くなったこの踏切道の名前は判らない。

—消えた踏切道(二)—

曾て、花壇町駅を大学前駅方向に出て直ぐのところ踏切道があった。しかし、この踏切道も前記の関大前駅の新設工事に伴い廃止された様で、その後は、関大前駅南口の地下道がその代わりを果たしている。尚、この踏切道の名前も判らない。

〔豊津駅〜吹田駅間〕

—吹田街道踏切道—

豊津駅南詰脇の吹田街道を横切る踏切道である。吹田街道は豊中市服部で能勢街道から分離して小曾根・江坂・垂水・豊津・片山・西庄を経て南高浜で亀岡街道に合流する補助的な街道で「伊丹道」とも呼ばれている。

帯に大規模な社宅を造ったことから、一時期、この一帯は「ビール町」と呼ばれていた。その様な事からこの踏切道はビール会社の社宅内を行き来するのに便宜を計るために造られたものであろう。

尚、この社宅は、北大阪電気鉄道が敷設される前からこの場所にあった様で、現在の吹田市役所の前にも社宅が立ち並んでおり、その当時、市役所の建っている場所は、ビール会社の壊れたビール瓶の置き場であったとかである。

—消えた踏切道(四)—

現在は吹田駅北口の地下道となり、その上空には国道四七九号線が通っている。しかし、以前はこの地下道の上に大きな踏切道があった。

曾て、この場所にはビール会社が、工場から新田浜(現南吹田四丁目大吹橋付近)まで軽便鉄道を敷設し、貨車を馬に引かせてビールを運搬した線路が敷かれていた。この路線は後に廃止されたが、線路の敷設は北大阪電気鉄道より軽便鉄道の方が早く、北大阪電気鉄道は、この軽便鉄道と交差して線路を敷いた事になる。従って、踏切道と云うより、交差点と云った方が適当かも知れない。尚、この踏切道の名前は判らない。

—金田(カネデン)踏切道—

この踏切道は、金田町へ通ずる道として設置された様だが、金田町は、この踏切道よりかなり離れており、金田町に至る間には、堅野・八ヶ尻・這上り・金田原いずれも旧町名などの町がある。それなのに、どうしてこんなに遠く離れている場所の名前を付けたのか疑問が残る。しかし、北大阪電気鉄道が線路の敷設工事をした頃には、この踏切道付近は田圃であった様なので、少し離れてはいるが、古くからこの地域にある大きな集落の金田の名を付けたのではと考えると、何となく合点がゆく。

—金田新道踏切道—

前記の金田踏切道と同じであるが、新道と言うからには、金田踏切道より後に造られたものだろう。

—社宅踏切道—

明治二十五年、アサヒビール吹田工場の前身である大阪麦酒株式会社現在の地に開業、その後、この会社は明治二十九年、日本・札幌・大阪のビールメーカー三社が合併して大日本麦酒株式会社となった。しかし、昭和二十四年に制定された過度経済力集中排除法によって朝日麦酒と日本(札幌)麦酒に分割されて、今に至っている。この会社は、これらの時代を通じて、現在の泉町一

大正十二年測図の地図によると、金田踏切道の両側は田圃であり、ビール会社の社宅は、下り線側に五棟・上り線側に十三棟ほどの長屋が並んでいる。又、軽便鉄道と北大阪電気鉄道の路線と共に、北大阪電気鉄道の吹田車庫がガス会社の近くに描かれている。

〔吹田駅〜下新庄駅間〕

—瓦斯(ガス)踏切道—

この踏切道は吹田駅を出てJRのガードをくぐってすぐの所で、昭和三十九年四月に廃止になった東吹田駅の手前にある。

大正十一年、浪速瓦斯株式会社は、吹田町井関(現清和町)に、千里山の住宅地へガスを供給する目的で吹田工場を建設した。これは北大阪電気鉄道の沿線開発に呼応するものでもあった。この工場には大きな煙突のあるガス発生炉とガスタンクがあり、国鉄の東海道本線・城東貨物線をバックにしたこれらの施設は、千里山線の電車の中からも良く見えた。この会社は戦時下、大阪ガスと合併したが、吹田工場の施設は昭和三十七年まで稼働していた。しかし、ガス幹線の高圧化によって制圧器がコンパクト化され、この巨大な設備は不要となり、ついには取り壊された。

—吹田浜田踏切道—

現在の内本町一丁目一帯の旧町名が浜田町である。

—支線神崎川北踏切道—

この踏切道は京阪電気鉄道時代に入ってから設置されたものではないかと思われる。何故なら、新京阪鉄道を吸収合併した京阪電気鉄道は、天神橋〜西院間を京都線本線とし、淡路〜千里山間を千里山支線とした事から推察するとそういう事になる。現在、京都本線の上新庄・相川間は高架化されていて踏切道は一本もないが、曾ては「本線神崎川北踏切道」とか言う名前の踏切道があったのかも知れない……。

—下新庄踏切道—

この踏切道は、神崎川を渡り下新庄駅の手前である。

安土桃山時代の武将中川清兵衛が、この地に出城を築いたことから「新城」という地名が付いた。後に、それが転じて「新庄」という名になったが、元禄三年（一七〇〇）新庄は二つに分割され、上新庄村と下新庄村となった。

〔下新庄駅〕淡路駅間〕

—五田名（ゴタナ）北踏切道—

北陽商業学校在が開校されるのに合わせて設けられものと思われる。

同校は、その後、福武学園北陽工業学校↓福武学園北陽商業高等学校↓北陽高等学校となり、昭和五十四年、現在の上新庄町一―三―二六に移転した。

尚、同校は平成二十年、関西大学と合併し、校名が関西大学北陽高等学校となり、同時に男女共学制になった。

〔淡路駅〕柴島駅〕間

淡路〜天神橋（現天神橋筋六丁目）間は、大正十四年十月十五日、新京阪鉄道が開通させている。従って、この区間の踏切道の名称は、新京阪鉄道が命名したものであるが、その名付け方は、北大阪電気鉄道のそれと似ている感じがする。

—国次（クニツギ）踏切道—

淡路駅を出て、直ぐの所にあるこの踏切道はダブル踏切道で数メートル右側には、京都線の「一小川」（イチオガワ）の踏切道がある。

国次は、現淡路・東淡路・西淡路一帯の旧町名である。淡路は、その昔、淡路の庄と称したが、後に、増島・高畑の二ヶ村に分離された。しかし、明治四年に合併して淡路村となり、大正十四年、市域編入の際、淡路の名は、

新幹線の高架軌道をくぐる手前にあるこの踏切道は、階段を登り降りしないと渡れない。従って、車の通行は出来ないの、「人」専用の踏切道である。

五田名は下新庄四丁目か五丁目あたりの古い地名、又は、呼称か何かと推察されるが、関係する資料が見付からないので良く判らない。

—鳩が瀬踏切道—

この踏切道も階段を登り降りしないと渡れない。

「鳩が瀬」は下新庄一丁目・淡路五丁目辺りの古い町名か何かである様だ。昭和三十一年編集の東淀川史によると、同区は旧下新庄四丁目、昭和十六年一月、「鳩ヶ瀬公園」を、又、城東貨物線を挟んだ旧淡路新町六八番地に、昭和十七年九月、「鳩ヶ瀬公設市場」を開設している。「鳩ヶ瀬公設市場」はその後、昭和二十八年に「淡路公設市場」と改称されているが、いずれの施設にも「鳩ヶ瀬」と言う名称を冠している。又、現在も、この踏切道近くには「鳩ヶ瀬パーク」・「ハイム鳩ヶ瀬」と言う様に鳩ヶ瀬と名の付く建物が、他にも多く存在している。

—千里北陽踏切道—

JRの城東貨物線のガードをくぐって直ぐの所にあるこの踏切道は、大正十四年四月、下新庄町二―一四一に

当時の新京気鉄道の駅名を除いて国次町となった。その後、昭和十四年、淡路新町が誕生して、淡路の名称が、一部復活した。

尚、国次の地名は、元弘元年（一三三二）、刀鍛冶の来国次が、この地を開発したとの伝承にもとづいて、それを地名として付けたもの様だ。

—住宅踏切道—

関大前駅近くにある踏切道は「住宅地」であるが、こちらの踏切道は、紛らわしい事に「住宅」である。この踏切道のすぐ近くには、大阪府住宅供給公社が開発した東淡路住宅・同第二住宅がある。もし、この住宅地の利便性を計るために、この踏切道が設けられたとすると、そんなに古い踏切道ではあるまい。しかし、この踏切道には、淡路駅に入線待ちをする電車が一時停車をするので、一時間に、最大四十三分間、閉まっている事もあるとかで、大阪の開かずの踏切ベスト三〇に入っている。

—学童踏切道—

大正十一年、西中島村大字柴島に啓発尋常高等小学校分教場が開校した。この分教場に通う学童の為に設けられたのがこの踏切道である様だ。この分教場は、現在の柴島浄水場の中にあつたが、昭和十八年、浄水場の拡張

工事に伴い、東淡路三丁目に移転、昭和二十二年、校名が東淡路小学校となった。

―瀘過池（ロカチ）踏切道―

大正三年三月に完成した柴島浄水場は、沈殿池・瀘過池・浄水池・取水・送水の各ポンプ等の設備からなっていたが、この踏切道の名前として付けられている瀘過池は、淀川の水質の悪化に伴う瀘過処理方法の限界に達した為とかで、昭和四十九年九月以降は使われていない。

―大宮通踏切道―

この踏切道の近くには、柴島神社と現龍大明神があるが、大宮と言う地名とか神社は見当たらない。しかし、この踏切道から崇禪寺方面に向かう道路の先には、京都線の「大宮橋」踏切道があり、又、崇禪寺と南方間には、「宮筋東」・「宮筋西」と「宮」と名の付く踏切道がある。従って、この近くには大宮に由来する何かがあったのではないかと考えられるが、それが判らない。

〔柴島駅と天神橋六丁目間〕

―柴島踏切道―

柴島は往古における難波八十島の一つで葦島と呼んだ

千里線では、下新庄から柴島までの各踏切道は無くなってしまう。踏切道が立体化される事は地上の交通緩和・列車のスピードアップ等にとっては良い事であるが、踏切の警報音が聞けなくなるのは、少し寂しい気がする。

本来ならば、北千里と天神橋筋六丁目間は「千里線」と呼ばなければならないのだが、私は、千里山駅から伸延された、千里山と北千里間はともかくとして、千里山と天神橋筋六丁目間は、今でも「千里山線」であると思っ

のが、後に、柴島となった。

柴島駅南詰に位置するこの踏切道を通過し、一〇〇〇分の三十三の勾配を登ると、六六メートルの淀川鉄橋である。この鉄橋を渡りきった所に、曾ては、高架軌道上に「長柄駅」があった。この駅は昭和十九年二月一日に廃止されている。尚、この高架軌道は日本最初の鉄筋コンクリート製の高架軌道で、天神橋駅は七階建てビル（現在、建替工事中）の二階に造られた事もあり、これも日本初のタミナルビルとなった。しかし、地下鉄堺筋線との乗入に伴い、現在では、高架軌道から一挙に一〇〇〇分の三十五の急勾配を下り地下に入ると、直ぐに天神橋六丁目駅である。

消える踏切道

阪急電鉄では、現在、二〇二〇年の完成を目指して、淡路駅を中心とする千里線の柴島と淡路と下新庄と吹田駅手前、及び、京都線の崇禪寺と淡路と上新庄間の高架工事を行っている。この高架は新幹線と城東貨物線の高架軌道の上を超えるもので相当な高さになる。工事が完成すると、柴島・崇禪寺・淡路・下新庄の各駅は高架駅となるが、この内、下新庄駅は二〇〇メートル程吹田駅寄りに移動されるとかである。尚、JR城東貨物線は旅客を取り扱う「おおさか東線」となり、淡路駅は、この路線との乗換駅にもなる、これらの工事が完成すると、

参考文献

- 一、「東淀川史」 東淀川区史編集委員会 一九五六年
- 二、「吹田市史 第二巻」 吹田市役所 一九七五年
- 三、「吹田市史 第三巻」 吹田市役所 一九九一年
- 四、「旧街道を歩く・セビヤ色の写真から」 吹田市長公室広報課 一九八八年
- 五、「大阪の街道と道標」 武藤善一郎 一九九九年
- 六、「関西大学二〇〇年史」 学校法人関西大学 二〇〇七年
- 七、「千里山」 六号・七号 千里山会 二〇〇三年・四年

